

**ნინო ჩხეიძე**

**საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების  
ტენდენციების დამუშავება  
(სამხრეთი რეგიონების მაგალითზე)**

წარდგენილია დოქტორის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი  
თბილისი, 0175, საქართველო  
2011 წ.

# საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

## არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტი

ჩვენ, ქვემოთ ხელისმომწერნი ვადასტურებთ, რომ გავეცანით ნინო ჩხეიძის მიერ შესრულებულ სადისერტაციო ნაშრომს დასახელებით: „საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ტენდენციების დამუშავება (სამხრეთი რეგიონების მაგალითზე)“ და ვაძლევთ რეკომენდაციას საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის ფაკულტეტის სადისერტაციო საბჭოში მის განხილვას დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად.

თარიღი

ხელმძღვანელი: ოთარ ნახუცრიშვილი, არქიტექტურის დოქტორი

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

რეცენზენტი: \_\_\_\_\_

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი  
2011 წელი

ავტორი: ნინო ჩხეიძე  
დასახელება: „საქართველოს განსახლების  
სისტემის განვითარების ტენდენციების  
დამუშავება“ (სამხრეთი რეგიონების მაგალითზე)  
ფაკულტეტი : არქიტექტურის, ურბანისტიკის და დიზაინის  
ფაკულტეტი  
აკადემიური ხარისხი: დოქტორი  
სხდომა ჩატარდა: თარიღი

ინდივიდუალური პროვებების ან ინსტიტუტების მიერ  
შემომოყვანილი დასახელების დისერტაციის გაცნობის მიზნით მოთხოვნის  
შემთხვევაში მისი არაკომერციული მიზნებით კოპირებისა და გავრცელების  
უფლება მინიჭებული აქვს საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტს.

---

ავტორის ხელმოწერა

ავტორი ინარჩუნებს დანარჩენ საგამომცემლო უფლებებს და არც  
მთლიანი ნაშრომის და არც მისი ცალკეული კომპონენტების გადაბეჭდვა ან  
სხვა რაიმე მეთოდით რეპროდუქცია დაუშვებელია ავტორის წერილობითი  
ნებართვის გარეშე.

ავტორი ირწმუნება, რომ ნაშრომში გამოყენებული საავტორო  
უფლებებით დაცული მასალებზე მიღებულია შესაბამისი ნებართვა (გარდა  
იმ მცირე ზომის ციტატებისა, რომლებიც მოითხოვენ მხოლოდ სპეციფიურ  
მიმართებას ლიტერატურის ციტირებაში, როგორც ეს მიღებულია  
სამეცნიერო ნაშრომების შესრულებისას) და ყველა მათგანზე იღებს  
პასუხისმგებლობას.

## რეზიუმე

საქართველოში რადიკალური პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური საფუძვლების შეცვლამ გადაუდებელი აქტუალობა შესძინა საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების მრავალმხრივ პრობლემატიკას - მისი სრულყოფის, რესურსების ამოქმედების და მდგრადობის მიღწევის თვალსაზრისით.

როგორც ცნობილია, ქვეყნის მართვის პრაქტიკასა და ურბანისტიკის თეორიაში განსახლების სისტემად მოიაზრება ქვეყანაში, რეგიონსა თუ ცალკეულ დასახლებაში მოსახლეობის ტერიტორიული განაწილება, რაც უშუალოდ უკავშირდება როგორც სახელმწიფოებრივ თუ საზოგადოებრივ ინტერესებს, ისე ცალკეული შინამეურნეობებისა და მათი ჯგუფების მოთხოვნილებებს საცხოვრისის, სოციალურ-კულტურული და საინჟინრო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის მიმართ. ამდენად, განსახლების სისტემის ქვეყნის მასშტაბში ოპტიმიზაცია მოითხოვს მრავალი ფაქტორის გათვალისწინებას - ბუნებრივ-კლიმატურიდან ვიდრე სამეურნეო-ეკონომიკურამდე. ამ ფაქტორებს შორის, ბოლოდროინდელი პროცესების ფონზე, წინა პლანზე წამოიწია განსახლების სისტემის მდგრადობამ, მისმა მოქნილობამ და სხვადასხვა მოვლენათა მიმართ ადაპტაციის უნარმა. ეჭვგარეშეა, რომ ამ ახლებურ გამოწვევებს საქართველოს ტერიტორიაზე საბჭოთადროინდელი განსახლების სისტემა ვერ პასუხობს.

საქართველოს განსახლების არსებული სისტემის ერთ-ერთ მოწყვლად თვისებად გვევლინება ის გარემოება, რომ ქვეყნის მასშტაბით განსახლების ძირითადი ღერძი, ფუნქციური დატვირთების თვალსაზრისით, ფაქტობრივად, ერთადერთიცაა. ეს გარემოება განსაკუთრებით აისახება საქართველოს სამხრეთი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობასა და მათ სივრცით-ტერიტორიულ განვითარებაზე. მემკვიდრეობა, რომელიც ამ მხარეს ერგო (განსაკუთრებით ეს ეხება სამცხე-ჯავეთის რეგიონს) - გეოგრაფიული, პოლიტიკური და სოციალური გათიშულობა - სერიოზულად აფერხებდა ქვეყანაში ტერიტორიული ერთიანობის, სახელმწიფოებრიობის მშენებლობისა და ეროვნული ინტეგრაციის პროცესებს.

ამ კონტექსტში, დისერტაციაში განხილულია საქართველოს განსახლების ძირითადი ღერძის დამხმარე ღერძის ფორმირების ფუნქციურ-გეგმარებითი პირობები. განსახლების „სამხრეთის ღერძად“ მოაზრებული ეს ფუნქციურ-გეგმარებითი კორიდორი ერთმანეთს აკავშირებს შემდეგ დასახლებებს: თბილისი - მარნეული - ბოლნისი - წალკა - ნინოწმინდა - ახალქალაქი - ასპინძა - ახალციხე - ადიგენი - ხულო - შუახევი - ქედა - ხელვაჩაური - ბათუმი.

საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირება/განვითარება მნიშვნელოვანია იმ თვალსაზრისითაც, რომ ის ბუნებრივად გამოიწვევს სამხრეთ საქართველოს დეპრესიული

რეგიონების ურბანიზებას, მათ ჩართულობას ერთიან ნაციონალურ სამეურნეო სივრცეში, აამოქმედებს ამ რეგიონების პოტენციურ დემოგრაფიულ რესურსებს, ხელს შეუწყობს ღირსეულ განსახლებას. ეს ყოველივე კი, საბოლოოდ, ხელს შეუწყობს ქვეყნის რეგიონების ესოდენ საჭირო სრულფასოვან ინტეგრაციას ერთიან ქართულ სახელმწიფოში. ცხადია, ამგვარი ინტეგრაცია თავისთავად არ მოხდება; ის საჭიროებს სახელმწიფო ინსტიტუტების სათანადო ძალისხმევას განსახლების კომპლექსური სტრატეგიის რეალიზების ფარგლებში.

განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირება/განვითარებას ძლიერ იმპულსს აძლევს ისეთი ფაქტორები, როგორცაა ალტერნატიული გზით შავ ზღვაზე გასვლის უზრუნველყოფა და ბაქო – თბილისი – ყარსის სარკინიგზო ხაზის განვითარების იდეა. ამ მიმართულებით სატრანსპორტო კავშირების ფუნქციონირების შედეგად მოსალოდნელია მგზავრთნაკადებისა და სატრანზიტო ტვირთნაკადების გადანაწილება საქართველოდან თურქეთის, სომხეთის, აზერბაიჯანის მიმართულებით. ხოლო, საქართველოსა და ევროკავშირის ქვეყნების სარკინიგზო ქსელის ინტეგრაცია გამოიწვევს პროექტში ჩართული რეგიონების (როგორც ტრანსსასაზღვრო რეგიონების) ძირეულ ფუნქციურ-გეგმარებით და სტრუქტურულ ცვლილებებს.

ანალიზისა და ზემოქმედების შეფასების მიხედვით, გზების რეკონსტრუქცია აუცილებელი წინაპირობაა აღნიშნული რეგიონების დეგრადაციის შესაჩერებლად და წარმოადგენს მათი შემდგომი განვითარების საფუძველს. ამასთანავე, მხოლოდ გზის რეაბილიტაცია არ არის საკმარისი მიმდინარე რთული სოციალ-ეკონომიკური განვითარების პროცესის დასაწყებად. დისერტაციის მიზანია მიმდინარე მსხვილმაშტაბური პროექტების წინმსწრები და ხელშემწყობი რეგიონული პროგრამებისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის სქემების აქტუალიზაცია, რომლებიც, უზრუნველყოფს საქართველოსა და მისი რეგიონების განსახლების მდგრადი სისტემის ფორმირებას.

ზემოთთქმულიდან გამომდინარე, თანამედროვე ხედვებზე ორიენტირებული სივრცითი წესრიგის დამყარების, ტერიტორიული ერთიანობისა და მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის მიზნით, მიზანშეწონილად ჩავთვალეთ საქართველოს სამხრეთ მთიანეთის - ქვემო ქართლი, თრიალეთი, ჯავახეთი, სამცხე, მთიანი აჭარა, ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი - ერთიან გეგმარებით რეგიონად გაერთიანება და მისი ინსტიტუციონალიზაცია.

სწორედ ამ გეგმარებითი ერთეულის ფარგლებში შესაძლებელია განსახლების ერთიანი, დაბალანსებული რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის უზრუნველყოფა, რომელიც მიმართული იქნება ქვეყნის სამხრეთი რეგიონის ფუნქციურ-სივრცითი იზოლაციისა და სოციალურ-ეკონომიკური უთანაბრობის შესარბილებლად. საქართველოს კანონის „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ (მუხლი 2, პუნქტი თ) უშვებს ამგვარი რეგიონის არსებობის შესაძლებლობას. კანონის თანახმად, გეგმარებითი რეგიონი

წარმოადგენს „<....> სპეციალური სივრცით-ტერიტორიული ამოცანების გადასაწყვეტად ფორმირებული რაიონების ტერიტორიების ერთობლიობას“. გეგმარებით რეგიონს უნდა მიენიჭოს განსაკუთრებული სივრცით-ტერიტორიული რეგულირების სტატუსი და, ამასთანავე, გეგმარებითი რეგიონისათვის შესამუშავებელია სივრცითი მოწყობის სქემა.

დისერტაციაში ღრმა სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზისა და ტერიტორიის რესურსების შეფასების საფუძველზე გამოვლენილია თითოეული გამოყოფილი ტერიტორიული ერთეულის კონკურენტული უპირატესობები, რომელშიც მკაფიოდაა დაფიქსირებული ის პრიორიტეტები, მიზნები და ამოცანები, რომლებიც საფუძველად უნდა დაედოს რეგიონების სწრაფ განვითარებას და მათ მდგრად ფუნქციონირებას.

ძირითადი ორიენტირები, რომლისკენაც უნდა იქნას მიმართული სამხრეთ საქართველოს რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკა და სივრცით ტერიტორიული დაგეგმვა თანამედროვე ეტაპზე, ჩვენი აზრით, შეიძლება შემდეგნაირად ჩამოყალიბდეს:

- „გეგმარებითი რეგიონის“ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა ერთიანი სატრანსპორტო ქსელის ფორმირების მიზნით;
- განსახლების სამხრეთი ღერძის საკვანძო ქალაქების (ბოლნისი მადნეულის კონურბაცია - თეთრიწყარო - წალკა - ნინოწმინდა - ახალქალაქი - ასპინძა- ახალციხე - ადიგენი - ხულო - შუახევი - ქედა - ხელვაჩაური) გააზრება „ურბანული (ეკონომიკური) ზრდის ფოკუსების“ სახით, შესაბამისი ხელშემწყობი საკანონმდებლო ბაზისა და საინვესტიციო კლიმატის შექმნით;
- საქართველოს განსახლების სამხრეთი ღერძის გასწვრივ „ურბანული დერეფანის“ ჩამოყალიბება განვითარებული ცენტრალური ფუნქციების მატარებელი მრავალფეროვანი ობიექტების ჯაჭვით, რომლის ფუნქციონირების ეფექტურობა მნიშვნელოვნად იქნება დაკავშირებული შემადგენელი ნაწილების უწყვეტ მონაცვლეობაზე;
- განსახლების სივრცეში განაშენიანებულ ნაწილებს შორის არსებული ტერიტორიების „ხორცშესხმა“ და თვით დასახლებათა გაძლიერება დისერტაციაში წარმოდგენილი დამატებითი ფუნქციებით (სერვისული ფუნქციები, ტურიზმის სხვადასხვა სახეობები, რეკრეაცია და სხვა);
- განსახლების გამჭოლ სატრანსპორტო არტერიებზე, ტრანსსასაზღვრო ტერიტორიებზე, საერთაშორისო მნიშვნელობის, თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი, მაღალი დონის ლოგისტიკური, სასაწყობო, დამახარისხებელი (შესაძლოა საბაჟო) ტერმინალების, სადისტრიბუციო ცენტრების შექმნა;
- მცირე და საშუალო ბიზნესის ხელშეწყობა და მათ მიმართ დაბალანსებული პოლიტიკის გატარება;
- სერვისული სექტორის განვითარება;
- ფინანსური დახმარება სუბსიდიების სახით კონკრეტული პროექტების რეალიზაციისათვის;

- უცხოური კაპიტალის მოზიდვა.

ზემოთთქმულიდან გამომდინარე, განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით-გეგმარებითი უზრუნველყოფა წარმოგვიდგება შემდეგი საკვანძო ფუნქციების განვითარების სახით:

- I. ქვემო ქართლი - რუსთავი-გარდაბნის ურბანული ზონა, მძლავრი მულტიმოდალური ლოგისტიკურ-გამანაწილებელი პოლიფუნქციური კვანძი - „კარიბჭე“ და სამხრეთი ღერძის აღმოსავლეთი პორტალი. – სოფლის მეურნეობის, მრეწველობა და თანამედროვე ტექნოლოგიების განვითარება.
- II. თრიალეთი - საშენი მასალების, დეკორატიული ბუნებრივი ქვის მოპოვება, სოფლის მეურნეობის სხვადასხვა დარგების, ენერგეტიკის განვითარება, ტურიზმის სახეობების განვითარება;
- III. ჯავახეთი - დაცული ტერიტორიების სისტემის დაარსება, სოფლის მეურნეობის, ტურიზმის, მრეწველობის, ტრანსსასაზღვრო ზონების ორგანიზება;
- IV. სამცხე – ხე ტყის ინდუსტრიის, სოფლის მეურნეობის, თევზჭერა, აგროინდუსტრიის, ტურიზმის მრავალი სახეობის განვითარება;
- V. ზემო აჭარა – უნიკალური კულტურული ლანდშაფტის დაცული ტერიტორიების სისტემაში ჩართვა და განვითარება, ტურიზმის განვითარება, ბეშუმის - სამთოსათხილამურო კურორტის მშენებლობა, აგრომრეწველობის განვითარება;
- VI. ბათუმი-ხელვაჩაურის ზონა – ხელვაჩაურის ურბანული პოლიფუნქციური კვანძი - „კარიბჭე“, განსახლების სამხრეთ ღერძის დასავლეთის პორტალი, სადაც, ასევე, იქმნება მძლავრი ლოგისტიკური ცენტრი.

ამრიგად, დისერტაციაში საქართველოში არსებული ტერიტორიული დეცენტრალიზაციის ტენდენციების კვალდაკვალ კონცეპტუალურ დონეზე განიხილება ერთ-ერთი მაკრორეგიონული დონის - სამხრეთი გეგმარებითი რეგიონის - სოციალურ-ეკონომიკური სტრატეგიისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის შემუშავება, რომელიც, საბოლოო ჯამში, უზრუნველყოფს საქართველოში განსახლების ერთიანი ნაციონალური სისტემის ჩამოყალიბებასა და მის საფუძველზე დასახლებათა განვითარების რეგულირებას.

## Resume

Radical change of political and social economic basis in Georgia made even more important problems of resettlement system – in terms of its improvement and sustainability.

As it is widely known in country management practice and urban theory resettlement means territorial distribution of population in country, region or single settlement, which is directly connected to state or public interests as well as requirements of single households or their groups for dwelling, social cultural and engineering technical infrastructure. Accordingly optimization of resettlement system on national level requires consideration of multiple factors – from natural – climate to economic. Sustainability of resettlement system, its flexibility and adaptability to different events became the most important among other factors. There is no doubt that soviet type resettlement system is not able to response to modern challenges of resettlement on territory of Georgia.

One of the most vulnerable specificities of Georgian resettlement system is that, main axis of resettlement countrywide is in fact the only one, from point of view of functional load. This condition is especially reflected on social economic conditions of South Georgian regions and their space territorial development. This part of the country (especially Samtskhe Javakheti region) inherited geographic, political and social isolation that seriously hindered to its territorial integrity and processes of development of statehood and national integration.

Within this context, present dissertation provides functional planning conditions for formation of supporting axes for main one of settlement of Georgia. This functional planning corridor, considered as “East Axes” connects following settlements: Tbilisi – Marneuli – Bolnisi – Tsalka – Ninotsminda – Akhalkalaki – Aspindza – Akhaltsikhe – Adigeni – Khulo – Shuakhevi – Keda – Khelvachauri – Batumi.

One more reason of importance of formation/development of “South Axes” of settlement of Georgia is that it will naturally cause urbanization of depressive regions of Georgia, their involvement in entire national economic space; it will start potential demographic resources of these regions, facilitate to decent resettlement and consequently to full integration in united Georgian state. It is clear that such integration will not happen by itself; it needs appropriate effort of public institutions, within the frame of realization of complex strategy of resettlement.

Formation/development of “South Axes” of resettlement is facilitated by the factors such as: entry Black Sea through alternative way and idea of development of Baku – Tbilisi – Karsi railway. As a result of functioning transport connections in this direction, distribution of passenger flows and freight flows is expected in direction of Turkey, Armenia and Azerbaijan. While integration of railway networks of Georgia and EU countries will cause basic functional planning and structural changes of the regions involved in the project (as of trans boundary regions).



According to analysis and assessment of influence reconstruction of roads is essential precondition for stopping degradation of mentioned regions and represents basis for their further development. Besides, just rehabilitation of the road is not enough for starting current, difficult process of social economic development. The goal of dissertation is update of regional programmes facilitating to current full scale regional programmes and space territorial planning, which ensures formation of sustainable system of resettlement of Georgia and its regions.

Due to above mentioned, for purpose of establishing space order focused on modern visions, ensuring territorial integrity and sustainable development we considered reasonable consolidation of Georgian South mountain regions – Kvemo Kartli, Trialeti, Javakheti, Samtskhe, Mountain Ajara and Municipality of Khelvachauri in one planning region and its institutionalization.

Namely within this planning unit it is possible to provide united, balanced regional policy and space territorial planning of resettlement, which will be directed to mitigation of functional space isolation and social economic inequality of South region of the country. Georgian law on “Space settlement and basis for urban development” (article 2 paragraph h) allows existence of such region. According to the Law planning region represents territorial unity of territories of districts formed for resolution of special space territorial tasks. Planning region should have special status of space territorial regulation and besides space settlement scheme should be developed for planning region.

Based on deep social economic analyses and assessment of the resources of the territory, competitive advantages of each territorial unit are revealed, indicating priorities, goals and tasks that would become basis for rapid development and sustainable development of the regions.

Main reference points to which South Georgian regional economic policy and space territorial planning should be directed could be stated as following:

- Perfection of transport infrastructure of “planning region” for purpose of development of united transport network;
- Having economic increase focus on key cities of South Axes of resettlement (Bolnisi, Madneuli, Tetrtskaro, Tsalka, Ninotsminda, Akhalkalaki, Aspindza, Akhaltsikhe, Adigeni, Khulo, Shuakhevi, Keda, Khelvachauri) by developing appropriate legal basis and investment climate;
- Along South Axes of settlement of Georgia development of “urban corridor” with chain of facilities having developed central functions, effectiveness of functioning of which will significantly be related to continuous interchange of elements;
- Development of sections between developed areas of resettlement and strengthening settlements with additional functions presented in dissertation (service functions, different types of tourism, recreation and so on);
- On transport arteries of settlements, trans boundary territories development of high quality logistics, warehouse, sorting (possible

customs) terminals and distribution centers of international importance, equipped with modern technologies;

- Supporting small and medium business with balanced policy;
- Development of service sector;
- Financial support through subsidizing particular projects;
- Raising foreign capital

Due to above mentioned space planning provision of South Axes of resettlement can be presented as following:

- I. Kvemo Kartli – Rustavi Gardabani urban zone, strong multimodal logistic distribution junction – “Gate” and East portal of South Axes – development of agriculture, industry and modern technologies;
- II. Trialeti – digging up construction materials, natural stone, development of different agricultural sectors, energy, tourism;
- III. Javakheti – establishment of system of protected areas, organization of trans boundary zones for agriculture, tourism, industry;
- IV. Samtskhe – development of forestry industry, agriculture, fishery, agro industry, tourism;
- V. Upper Ajara – inclusion in the system of protected areas with unique landscape and development, development of tourism; Beshumi – development of skiing resort, development of agro industry;
- VI. Batumi Khelvachauri zone – Khelvachauri urban poly functional zone – “Gate” – West portal of South Axes of resettlement, strong logistic center will be developed there as well.

Thus, the dissertation provides social economic strategy and space territorial planning for one of micro regional level – south planning region, on conceptual level and in compliance with decentralization trends existing in Georgia. Finally, that will ensure development of unified national system of resettlement in Georgia and regulation of improvement of settlements based on that.

# შინაარსი

შესავალი .....	xvii
1. ლიტერატურის მიმოხილვა.....	26
1.1. საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა .....	26
1.2. სამთავრობო სამოქმედო გეგმები.....	31
1.3. ლიტერატურული წყაროები და ინტერნეტ რესურსები.....	34
1.4. პროექტები.....	39
1.5. საერთაშორისო აქტორების პროგრამები, პროექტები, პოლიტიკები.....	42
2. შედეგები და მათი განსჯა .....	45
2.1. საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ისტორიულ-გეოგრაფიული რეტროსპექტივა.....	45
2.1.1. საქართველოს ტერიტორიის მმართველობითი სტრუქტურის ისტორიული მიმოხილვა.....	45
2.1.2. საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ძირითადი ეტაპები და ტენდენციები.....	51
2.2 საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის განვითარების ტენდენციები .....	55
2.2.1 საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის აქტუალიზება .....	55
2.2.2 საქართველოს სამხრეთი რეგიონების განსახლების სისტემის კონფიგურაცია.....	56
2.2.3 განსახლების სამხრეთი ღერძის ეთნოპოლიტიკური ასპექტი .....	57
2.2.4 სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა - პოლიტიკები, პროგრამები, პროექტები (PPP) .....	58
2.2.5 რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის უცხოური გამოცდილება.....	71
2.3. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების ბუნებრივ-გეოგრაფიული და სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზი.....	85
2.3.1. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების ზოგადი დახასიათება (საველე ექსპედიციების შედეგებზე დაყრდნობით).....	85
2.3.2. სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ურბან-სოციოლოგიური კვლევა რეგიონულ განვითარებასთან მიმართებაში .....	97
2.3.2.1. კვლევის მიზნები და ამოცანები .....	98
2.3.2.2 კვლევის მეთოდოლოგია.....	98
2.3.2.3 კვლევის შედეგები მოსახლეობის სოციო-ეკონომიკურ და ინტეგრაციის საკითხებში.....	101
2.3.2.4 კვლევის დასკვნები .....	112
2.3.3. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზი .....	113
2.3.3.1 მოსახლეობა.....	117
2.3.3.2 დემოგრაფიული მდგომარეობა.....	120
2.3.3.3 მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა.....	121
2.3.3.4 შრომის ბაზარი და დასაქმება .....	124

2.3.3.5	შემოსავლები და ცხოვრების დონე .....	125
2.3.3.6	ეკონომიკური სისტემა .....	126
2.3.4	ბიომრავალფეროვნება და ეკო-სისტემები .....	132
2.3.5	კულტურული მემკვიდრეობა და ტურიზმი .....	137
2.4.	საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის განვითარების ფუნქციურ-სივრცითი ხედვა.....	146
2.4.1.	საქართველოს განსახლების სამხრეთის ღერძის ჩამოყალიბება- განვითარების SWOT ანალიზი .....	146
2.4.2	სამხრეთ საქართველოს რეგიონული განვითარების სტრატეგიის შემუშავება.....	149
2.4.3.	განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით-გეგმარებითი უზრუნველყოფა.....	153
3.	შემაჯამებელი დასკვნები და რეკომენდაციები.....	157
	გამოყენებული წყაროები.....	161

## ცხრილების ნუსხა

ცხრილი 1 მოქმედ საერთაშორისო ეკოლოგიურ კონვენციათა მიმოხილვა	31
ცხრილი 2 საავტომობილო გზების სიმჭიდროვე და ავტომობილიზაციის დონე საქართველოსა და ევროპის ქვეყნებში (2002 წწ) .....	61
ცხრილი 3 საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებს შორის მანძილები და გადააგილების დრო.....	67
ცხრილი 4 (წლის განმავლობაში საშუალო დღიური ინტენსივობა) ტრანსპორტის მოცულობები ავტომობილების კლასისა და დაკვირვების სადგურების მიხედვით.....	70
ცხრილი 5. დაგეგმარების სისტემა გერმანიაში .....	80
ცხრილი 6 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ურბან-სოციოლოგიურ კვლევში მონაწილე რესპონდენტთა დემოგრაფიული მონაცემები. ....	100
ცხრილი 7 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დასაქმება დარგობრივის სტრუქტურის მიხედვით, 2005 წ. ....	108
ცხრილი 8 ქვემო ქართლის მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი) , 2002-2010 წწ.....	115
ცხრილი 9 სამცხე-ჯავახეთის მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი) , 2002-2010 წწ.....	116
ცხრილი 10 აჭარის არ მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი) , 2002-2010 წწ.....	117
ცხრილი 11 საქართველოს სამხრეთის რეგიონების ქალაქის და სოფლის მოსახლეობის რიცხოვნობა 2002 წლის საყოველთაო აღწერის მონაცემების მიხედვით.....	118
ცხრილი 12 საქართველოს სამხრეთის რეგიონების მოსახლეობის რიცხოვნობა და სიმჭიდროვე.....	119
ცხრილი 13 მოსახლეობის განაწილება ეკონომიკური აქტიურობის მიხედვით 2008 წელს (ათასი კაცი).....	125
ცხრილი 14 მეურნეობათა სრული რაოდენობა და მათი სტრუქტურა მეურნეობის ტიპის მიხედვით.....	127
ცხრილი 15 მეურნეობათა კლასიფიკაცია წარმოების მიზნის მიხედვით, ოჯახური მეურნეობები % .....	127
ცხრილი 16 მემცენარეობის პროდუქციის წარმოება რეგიონების მიხედვით (ათასი ტონა) 2009 .....	130
ცხრილი 17 საშუალო მოსავლიანობა ტონა/ჰექტარზე 2009.....	130
ცხრილი 18 მეცხოველეობის პროდუქციის წარმოება რეგიონების მიხედვით (ათასი) 2009 .....	131
ცხრილი 19 საქართველოს განსახლების სამხრეთის ღერძის ჩამოყალიბება-განვითარების SWOT ანალიზი .....	146

## გრაფიკების ნუსხა

გრაფიკი 1 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულება გზების რეკონსტრუქციისადმი.....	103
გრაფიკი 2 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულება რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური საკითხებისადმი.....	104
გრაფიკი 3 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დასაქმება დარგობრივის სტრუქტურის მიხედვით, 2005 წ.....	109
გრაფიკი 4 რესპონდენტთა მიერ სოფლის მეურნეობის პროდუქციის წარმოების საკითხები.....	110
გრაფიკი 5 საქართველოს მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2002 წლისათვის.....	122
გრაფიკი 6 ქვემო ქართლის მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2009 წელი.....	123
გრაფიკი 7 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2009 წელი.....	123

## სქემების ნუსხა

სქემა 1. საქართველოს განსახლების სისტემა 1926 წ., 1970 წ. და 2000 წლისათვის.....	40
სქემა 2 საქართველოს ტერიტორიულ-ადმინისტრაციული მოწყობა და განსახლების სისტემა .....	50
სქემა 3 საქართველოს განსახლების სისტემის ძირითადი სივრცითი მიმართულებები .....	59
სქემა 4 საქართველოს სარკინიგზო ქსელი .....	63
სქემა 5 გარე და შიდა პოლიტიკური ფაქტორებით განპირობებული საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ძირითადი სივრცითი მიმართულებები .....	64
სქემა 6 საგზაო ინფრასტრუქტურის ინტენსივობა გზების რეაბილიტაციამდე 2006 წელი .....	69
სქემა 7 საგზაო ინფრასტრუქტურის ინტენსივობა გზების რეაბილიტაციის შემდეგ 2010 წელი .....	69
სქემა 8. დიდი ბრიტანეთის ტერიტორიული განვითარების სქემები (ა) და მისი მოსახლეობის რიცხოვნობის ცვლილებები 1980-1990 წწ. (ბ).....	74
სქემა 9. შემოთავაზებული განვითარების ცენტრები და მათი გავლენის ტერიტორიები პროგნოზული (ა) და ფაქტიური (ბ).....	76
სქემა 10. გერმანიის ტერიტორიული დაგეგმარების ინტეგრაციული ტენდენციები .....	79
სქემა 11. იტალიის ნაციონალური განსახლების სისტემის ფორმირების სქემა.....	81
სქემა 12 სივრცითი განვითარების ჰიპოთეზები პოლონეთში.....	83

სქემა 13. ექსპედიციის ძირითადი მარშრუტი (2010 წლის 31 ივლისი-1 აგვისტო).....	86
სქემა 14 სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის.....	101
სქემა 15 გეგმარებითი დაცული ტერიტორიები ჯავახეთში.....	135
სქემა 16 განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით გეგმარებითი უზრუნველყოფა.....	155

## სურათების ნუსხა

სურათი 1. მიტოვებული სახლები ბედიანში.....	87
სურათი 2 . ქვემო ქართლის მოსახლეობა.....	88
სურათი 3. ქ. წალკა და წალკის წყალსაცავი.....	89
სურათი 4 ფარავნის და სალამოს ტბები .....	90
სურათი 5. დღემდე შემორჩენილი დატერასებული ფერდობების ფრაგმენტები სამცხეში.....	93
სურათი 6. დასახლებები ზემო აჭარაში (ბეშუმში).....	94
სურათი 7. ქედის მუნიციპალიტეტი .....	95
სურათი 8. შვეიცარიის ალპების ორ სამთო კურორტს შორის არსებული გვირაბი.....	96

## დისერტაციაში გამოყენებული აბრევიატურები

- ADB** – აზიის განვითარების ბანკი;
- AEWA** – შეთანხმება „აფრიკა-ევრაზიის მიგრირებადი წყლის ფრინველების დაცვის შესახებ“;
- BSRH** – Black Sea Ring Highway - შავი ზღვის წრიული ავტომაგისტრალი;
- BSEC** – Black Sea Economic Cooperation – შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაცია;
- CBD** – გაეროს „კონვენცია ბიოლოგიურ მრავალფეროვნების შესახებ“;
- CMS** – კონვენცია „ველური ცხოველების მიგრირებადი სახეობების დაცვის შესახებ“;
- GIS** (გის) - გეოინფორმაციული სისტემები;
- GRL** – საქართველოს „წითელი ნუსხა“;
- GUAM** – Organization for Democracy and Economic Development – დემოკრატიისა და ეკონომიკური განვითარების ორგანიზაცია; წევრი ქვეყნები: საქართველო, უკრაინა, აზერბაიჯანი და მოლდოვა;
- GTZ** – გერმანიის ტექნიკური თანამშრომლობის საზოგადოება;
- IUCN** – ბუნების დაცვის საერთაშორესო კავშირი;
- MCG** – Millennium Challenge Georgia - ათასწლეულის გამოწვევა საქართველოს;
- MCC** – Milenium Challenge Corporation - ათასწლეულის გამოწვევის კორპორაცია;
- NDI** – ეროვნული დემოკრატიული ინსტიტუტი;
- NSDAP** – ბიოლოგიური მრავალფეროვნების ეროვნული სტრატეგია და სამოქმედო გეგმა;
- PPP** – პოლიტიკა, პროგრამები, პროექტები;
- Ramsar**-ის კონვენცია – საერთაშორისო მნიშვნელობის ჭარბტენიანი, განსაკუთრებით წყლის ფრინველთა საბინადროდ ვარგისი, ტერიტორიების შესახებ;
- SWOT** – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats - ძლიერი და სუსტი მხარეები, შესაძლებლობები და საფრთხეები;
- TRACECA** – Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia – ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი;
- USAID** – აშშ საერთაშორისო განვითარების სააგენტო
- UNDP** – გაეროს განვითარების პროგრამა
- WWF** – The World Wide Fund for Nature – ბუნების დაცვის მსოფლიო ფონდი;
- WB** – World Bank - სოფლიო ბანკი;
- გზმ** – გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.



## შესავალი

ოციოდე წელია, რაც საქართველო სრულიად ახლებურ, ისტორიულად უპრეცედენტო პირობებში არსებობს. იდეურ-პოლიტიკურ თუ სოციალურ-ეკონომიკურ ძვრებს საზოგადოებრივი ცხოვრების მრავალი სფეროს ხელახალი გააზრება და სტრუქტურირება მოჰყვა. ამასთან ერთად, რეალურად არსებობს ის სფეროები, რომლებიც პროფესიული აზრით მოცული ჯერაც არ არის. ამგვარ სფეროთა რიგს საქართველოს სივრცითი მოწყობა, ერთიანი განსახლების სისტემა, მისი ჩამოყალიბების თეორიული წანამდგრები და საპროექტო პრაქტიკა მიეკუთვნება..

„განსახლების“ საქართველოში დღეს მოქმედი ცნების ნორმატიული განმარტება ადგენს, რომ ეს არის „<...> მოსახლეობის, ეკონომიკური და სხვა სახის აქტივობის გადანაწილება ქვეყნის, აფხაზეთისა და აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკების, რეგიონის, რაიონის, დასახლების ტერიტორიაზე“.<sup>1</sup>

ფუძემდებელი ცნების ამგვარი გაფართოებული გააზრება და გავრცელება ქვეყნის მთელს სივრცით-გეგმარებით ტაქსონომიურ იერარქიაზე საექვო მდგომარეობაში აყენებს დასახლებათა (ქალაქების, დაბების, სოფლების) ზევითა დონეებს - მუნიციპალიტეტით დაწყებული, ვიდრე მთელი ქვეყნის ტერიტორიამდე.<sup>2</sup> ამიტომაც, წინამდებარე ნაშრომში „განსახლების სისტემად“ მოვიაზრებთ დასახლებათა ფუნქციურ-ტერიტორიულ ერთობას, მათ შორის არსებული თუ დაგეგმილი მრავალგვარი კავშირებით და მართვის შეთანაწყობილი ერთიანი მიზნებითა და ამოცანებით.

---

<sup>1</sup> „საქართველოს კანონი სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“, (2005), მ. 2. ე.

<sup>2</sup> სასურველი იქნებოდა ცნება „განსახლების“ დიფერენცირება – „შიდასაქალაქო განსახლება“ და „განსახლების სისტემა“; ამ უკანასკნელმა შეიძლება დაფაროს როგორც ადმინისტრაციული რაიონი (მუნიციპალიტეტი), ისე რეგიონი და მთლიანად ქვეყანა.

განსახლების სისტემასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საკითხის კვლევისას აუცილებელია წინასწარ განისაზღვროს თუ რა შინაარსობრივი მნიშვნელობით გამოიყენება ქვემოთ ჩამოთვლილ ცნებათა ნუსხა. სახელდობრ, განსახლების სისტემის პოზიციებიდან ცალსახა განმარტებას საჭიროებს ისეთი მნიშვნელოვანი ცნება-ტერმინები, როგორცაა „რეგიონი“, „სივრცითი მიმართულება“, „არეალი“, „კვანძი“, „ზონა“, „სივრცითი მიმართულება“, „განსახლების ღერძი“, „ურბანიზებული დერეფანი“ და მათი მიმართება განსახლების სისტემის ჩამოყალიბებასთან.

ამ ცნებებს შორის ყველაზე რთული განსამარტია „რეგიონი“, რაც აიხსნება ამ ობიექტის მრავალასპექტურობით. ამ მრავალფეროვან ასპექტებს/თვისებებს შორის მნიშვნელოვანია:

- ტერიტორიულ-ფუნქციური, სოციალურ-ეკონომიკური, ისტორიულ-კულტურული ერთობა;
- ცხოველქმედობისა და განვითარების რეგულირების შესაძლებლობა მართვის ტერიტორიული ორგანოების მეშვეობით;
- შუალედური მდგომარეობა ქვეყნის ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობის სისტემაში - საკუთრივ ქვეყანასა და მუნიციპალიტეტს (ადმინისტრაციულ რაიონს) შორის;

**„არეალად“** შეიძლება მოვიაზროთ ამა თუ იმ ტერიტორიის ნაწილი, სადაც შეიმჩნევა ისეთი ობიექტები, მოვლენები თუ პროცესები, რომლებიც არ გვხვდება ამ ტერიტორიის სხვა ნაწილებში;

**„ზონა“** ტერიტორიაა, სადაც აღინიშნება ნებისმიერი ობიექტების, მოვლენებისა თუ პროცესების მეტ-ნაკლებად ერთნაირი რაოდენობრივი მაჩვენებლები;

**„სივრცითი მიმართულება“** - ქვეყნის განსახლების სისტემის მიზანმიმართული ფორმირების განმსაზღვრელი, გეო თუ შიდაპოლიტიკური ფაქტორებით განპირობებული წამყვანი გეოგრაფიული ვექტორი;

**„განსახლების ღერძი“** - ქვეყნის განსახლების სისტემის სივრცითი მიმართულების მაფორმირებელი, საყრდენ დასახლებათა ურთიერთკავშირზე დაფუძნებული სატრანსპორტო-კომუნიკაციური და ფუნქციურ-გეგმარებითი სისტემა, რომლის გარშემო ბუნებრივად ყალიბდება ურბანიზებული დერეფანი;

**„ურბანიზებული დერეფანი“** - განსახლების ღერძის გარშემო არსებული ზონა, რომელიც გამოირჩევა რეგიონის სხვა ნაწილებისაგან არასასოფლო-სამეურნეო საქმიანობისა და/ან სოციალურ-კულტურული მაჩვენებლების მაღალი დონითა და ცხოვრების ქალაქური წესის გავრცელებით.

როგორც ცნობილია, ამა თუ იმ ქვეყნისა თუ რეგიონის განსახლების სისტემა უცვლელი მოცემულობა არ არის, მასში ყოველთვის აისახება დინამიკური ბუნებრივ-კლიმატური, იდეურ-პოლიტიკური, სოციალურ-ეკონომიკური, სამხედრო-სტრატეგიული გარე და შიდა ფაქტორების დროში ცვალებადი კომბინაცია. ამ პროცესის ყველაზე თვალსაჩინო, „პლაკატურ“ ილუსტრაციად სხვადასხვა ქვეყნებში განსახლების სისტემათა წამყვანი ელემენტების - დედაქალაქების მონაცვლეობა გამოდგება. მოსკოვი - სანქტ-პეტერბურგი - მოსკოვი; ვილნიუსი - კაუნასი - ვილნიუსი; სტამბოლი - ანკარა; რიო-დე-ჟანეირო - ბრაზილია; ბერლინი - ბონი - ბერლინი; ალმა-ათა - ასტანა; ლაგოსი - აბუჯა და ა.შ. ქალაქების ამ წყვილების ნუსხის გაგრძელება შეიძლება; მაგრამ მთავარი ისაა, რომ ყველა ამ შემთხვევაში მოქმედებდა ფაქტორთა რიგი, რომელთა შორის იდეურ-პოლიტიკური ფაქტორები დომინირებდა. ამასთან ერთად, განსახლების სისტემის სახეცვლილებას, ხშირად, სხვა ხასიათის ფაქტორებიც წყვეტდა.

ამ ისტორიული პროცესების მიღმა არც საქართველო დარჩენილა. საკმარისია გავიხსენოთ იბერიის დედაქალაქის მცხეთიდან თბილისში გადმოტანა (V-VI ს.ს. მიჯნა); ლეკიანობის თავიდან აცილების შედეგად, კახეთის სოფლების მთის ხეობებიდან ბარად ჩამოსახლება; „ახალი ქალაქების“ - რუსთავის, ჟინვალის, მადნეულის მშენებლობა,

ეკომიგრანტების სოფლების ადმინისტრაციული წესით შექმნა; და, სულ ბოლოს, 2008 წლის საომარი მოქმედების შედეგად, შიდა ქართლში დევნილი მოსახლეობისათვის მყისიერად აღმოცენებული დასახლებები.

უნდა ითქვას, რომ საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ბოლოდროინდელი პრაქტიკა „რეაქტიული“ ხასიათისაა; ის, როგორც წესი, წარმოადგენს ახალი – მოსალოდნელი თუ მოულოდნელი – გამოწვევების მომდევნო პასუხს. გაცილებით უფრო შედეგიანი იქნებოდა განსახლების სისტემის განვითარების წინმსწრები, თანაც მიზანდასახული ხედვის, სტრატეგიისა თუ კონცეფციის შემუშავება და აპრობაცია.

საქართველოს განსახლების არსებული სისტემის ერთ-ერთ მოწყვლად თვისებად გვევლინება ის გარემოება, რომ ქვეყნის მასშტაბით განსახლების ძირითადი ღერძი, ფუნქციური დატვირთების თვალსაზრისით, ფაქტობრივად, ერთადერთიცაა. ეს გარემოება განსაკუთრებით აისახება საქართველოს სამხრეთი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობასა და მათ სივრცით-ტერიტორიულ განვითარებაზე. მემკვიდრეობა, რომელიც ამ მხარეს ერგო (განსაკუთრებით ეს ეხება სამცხე-ჯავეთის რეგიონს) - გეოგრაფიული, პოლიტიკური და სოციალური გათიშულობა - სერიოზულად აფერხებდა ქვეყანაში ტერიტორიული ერთიანობის, სახელმწიფოებრიობის მშენებლობისა და ეროვნული ინტეგრაციის პროცესებს.

ამ კონტექსტში, დისერტაციაში განხილულია საქართველოს განსახლების ძირითადი აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ღერძის დამხმარე ღერძის ფორმირების ფუნქციურ-გეგმარებითი პირობები. განსახლების „სამხრეთის ღერძად“ მოაზრებული ეს ფუნქციურ-გეგმარებითი კორიდორი ერთმანეთს აკავშირებს შემდეგ დასახლებებს: თბილისი - მარნეული - ბოლნისი - წალკა - ნინოწმინდა - ახალქალაქი - ასპინძა - ახალციხე - ადიგენი - ხულო - შუახევი - ქედა - ხელვაჩაური - ბათუმი.

საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირება/განვითარება მნიშვნელოვანია იმ თვალსაზრისითაც, რომ ის ბუნებრივად გამოიწვევს სამხრეთ საქართველოს დეპრესიული რეგიონების ურბანიზებას, მათ ჩართულობას ერთიან ნაციონალურ სამეურნეო სივრცეში, აამოქმედებს ამ რეგიონების პოტენციურ დემოგრაფიულ რესურსებს, ხელს შეუწყობს ღირსეულ განსახლებას. ეს ყოველივე კი, საბოლოოდ, ხელს შეუწყობს ქვეყნის რეგიონების ესოდენ საჭირო სრულფასოვან ინტეგრაციას ერთიან ქართულ სახელმწიფოში. ცხადია, ამგვარი ინტეგრაცია თავისთავად არ მოხდება; ის საჭიროებს სახელმწიფო ინსტიტუტების სათანადო ძალისხმევას განსახლების კომპლექსური სტრატეგიის რეალიზების ფარგლებში.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოსათვის თანდათან უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს ურბანული პროცესის მართვის დეტალური სტრატეგიის შემუშავება, რაც სივრცითი მოწყობის სქემის ფორმატში გამოიხატება.

უნდა ითქვას, რომ რეგიონული განვითარების მიზნების მიღწევა დამოკიდებულია სწორედ სივრცითი-ტერიტორიული დაგეგმვის ურთიერთშეთანხმებულობის ხარისხზე, ანუ სივრცითი მოწყობის სქემას ამ კონტექსტში უდიდესი მნიშვნელობა აქვს. კანონმდებლობის თანახმად, ის წარმოადგენს ინტეგრირებულ დოკუმენტს, რომელიც თავს უყრის, შეაჯერებს დარგობრივ (სექტორულ) გეგმებსა და პროექტებს და უზრუნველყოფს მათს ჰარმონიზებას „სქემის ფორმატში“.

ამ კონტექსტში, მით უფრო მნიშვნელოვანია საქართველოს რეგიონული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგიაში საქართველოს რეგიონებისა თუ მუნიციპალიტეტებისათვის სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტაციის შემუშავების აქტუალიზება, რომელთა მიზანს მდგრადი განვითარების სივრცით-ტერიტორიული და ფუნქციურგეგმარებითი წინაპირობების უზრუნველყოფა წარმოადგენს. როგორც ცნობილია რეგიონული ტერიტორიული დაგეგმვა სახელმწიფო

რეგიონული პოლიტიკის ერთ-ერთი ფორმაა, რომლის ამოცანაა ტერიტორიული განვითარების პროგრამათა შემუშავებისა და რეალიზაციის გზით რეგიონთაშორისი კონტრასტებისა და სოციალური წინააღმდეგობის აღმოფხვრა ან შერბილება

**თემის აქტუალობა.** საქართველოში მიმდინარე ბოლოდროინდელმა მოვლენებმა, განსახლების სისტემის ქვეყნის მასშტაბში ოპტიმიზაციის მრავალ ფაქტორებს შორის (ბუნებრივ-კლიმატურიდან ვიდრე სამეურნეო-ეკონომიკურამდე), წინა პლანზე წამოიწია განსახლების სისტემის მდგრადობამ, მისმა მოქნილობამ და სხვადასხვა გამოწვევების მიმართ ადაპტაციის უნარმა. ამასთან ერთად, საქართველოს განსახლების სისტემა დივერსიფიცირებას, დემოგრაფიული ტევადობის გაზრდას უთუოდ საჭიროებს.

ექვგარეშეა, რომ ამ გამოწვევებზე საქართველოს ტერიტორიაზე საბჭოთადროინდელი განსახლების სისტემა ვერ პასუხობს. ამასთან, გამოვლინდა მანამდე არსებული განსახლების მეთოდოლოგიური საფუძვლების კრიზისი. აუცილებელი გახდა რეგიონული დაგეგმვის პოლიტიკის ახლებური გააზრება, მიწის ბაზრის ჩამოყალიბების, უძრავი ქონების, ასევე, ტერიტორიული მართვის დეცენტრალიზებულ სისტემაზე გადასვლის გათვალისწინება.

ამ კონტექსტში, თანამედროვე ხედვებზე ორიენტირებული საქართველოს განსახლების სისტემის და მისი ტერიტორიული სტრუქტურის პრობლემატიკა, პრაქტიკულად შესწავლილი არ არის. ამდენად, საქართველოს სამხრეთი რეგიონების ქვეყნის განსახლების ერთიან სისტემაში ჩართულობის შესაძლებლობების დადგენა, მისი ეკონომიკური პოტენციალის გამოვლენა, თავისებურებებისა და მოქმედი ფაქტორების ინვენტარიზაცია, მისი ფუნქციურ-გეგმარებითი და სივრცით-ტერიტორიული განვითარების ტენდენციების დადგენა, „ახალი თაობის“ სივრცით-გეგმარებითი დოკუმენტაციის შემუშავების მეთოდოლოგიის დახვეწა თანამედროვე ეტაპზე განსაკუთრებულ აქტუალობას იძენს.

**კვლევის მიზნები და ამოცანები** განვითარების პოსტსაბჭოთა ეტაპზე საქართველოს სამხრეთი რეგიონების - ქვემო ქართლი, თრიალეთი, სამცხე-ჯავახეთი, მთიანი აჭარა - სპეციფიკური თავისებურებების გამოვლენა და მისი მდგრადი განვითარების სივრცით-ტერიტორიული და ფუნქურ-გეგმარებითი წინადადებების შემუშავება. ამ მიზნის მისაღწევად გადასაჭრელია შემდეგი ამოცანები:

- სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზისა და ტერიტორიის რესურსების შეფასების საფუძველზე დადგინდეს თითოეული გამოყოფილი ტერიტორიული ერთეულის კონკურენტული უპირატესობები, მკაფიოდ განისაზღვროს ის პრიორიტეტები, მიზნები და ამოცანები, რომლებიც საფუძვლად უნდა დაედოს რეგიონების სწრაფ განვითარებას და მათ მდგრად ფუნქციონირებას;
- მოიძებნოს ისეთი ტერიტორიულ-სტრუქტურული და ფუნქციურ-გეგმარებითი ხერხები, რომლებიც ხელს შეუწყობს რეგიონების დასახლებების მდგრად განვითარებასა და მათ ინტეგრაციას განსახლების ერთიან ნაციონალურ სისტემაში.

**სადისერტაციო კვლევის თეორიულ-მეთოდოლოგიური საფუძვლებია** საქართველოს კონსტიტუცია, საქართველოს კანონი „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ (2005 წ.), საქართველოს მიერ რატიფიცირებული მრავალმხრივი თუ ორმხრივი საერთაშორისო კონვენციები და ხელშეკრულებები, საქართველოს სხვა საკანონმდებლო-ნორმატიული აქტები; ამასთანავე, სამთავრობო სამოქმედო გეგმები; ქართული და უცხოური ლიტერატურული წყაროები; საქართველოს დასახლებათა ურბანული განვითარების პრაქტიკული საქმიანობის საკითხებში შესაბამისი ორგანიზაციებისა და ინსტიტუტების პროექტები; საერთაშორისო აქტორების მიერ შესრულებული კვლევები.

ამჟამად ტერიტორიული დაგეგმარების დოკუმენტებში ერთ-ერთ ძირითად მეთოდოლოგიურ მიმართულებას წარმოადგენს სისტემური მიდგომა და სისტემური კვლევები. საქართველოში ტერიტორიის,

როგორც რთული სისტემის განხილვა განპირობებულია ამ ტერიტორიის სოციალურ-ეკონომიკური სტატუსის შეცვლით. დაგეგმვის ობიექტიდან დამოუკიდებელ სამეურნეო სუბიექტზე გადასვლისა და ადგილობრივი თვითმმართველობის როლის გაზრდის შედეგად, რეგიონების წინაშე დადგა ტერიტორიის განვითარების დამოუკიდებელი პროგნოზირებისა და დაგეგმვის ამოცანა.

დისერტაციაში განხილული რეგიონების სივრცითი დაგეგმვის სქემაში ტერიტორიის განხილვისას უფრო დეტალურად განიხილება შემდეგი ქვესისტემები: სოციალური, ეკონომიკური, ეკოლოგიური და მათი პროექცია ტერიტორიაზე მნიშვნელოვანწილად აქ გამოიყენება ტერიტორიის შესაძლებლობათა განსაზღვრის .რესურსების მეთოდი.

დისერტაციაში დასმული კონკრეტული საკითხების კვლევა დაეყრდნო რაოდენობრივი სოციოლოგიური კვლევის (ანკეტირების) მონაცემებს, გამოყენებულ იქნა თვისებრივი და რაოდენობრივი სოციოლოგიური კვლევის მეთოდებს. ასევე, *In-depth Interviews* – ჩაღრმავებული გამოკითხვა. მონაცემის ანალიზისათვის გამოყენებული იქნა ისეთი მეთოდები, როგორცაა მონაცემების დაჯგუფება, ტიპოლოგია, ფაქტორული ანალიზი, კორელაციური ანალიზი, ამასთანავე, გამოყენებულია სტატისტიკური შედარებების, ანალოგიის, სისტემური მიდგომის და სხვა.

**კვლევის ძირითად ობიექტს** წარმოადგენს საქართველოს სამხრეთი რეგიონების - ქვემო ქართლი, თრიალეთი, სამცხე-ჯავახეთი, მთიანი აჭარა - განსახლების სისტემის ტერიტორიული-ფუნქციური სტრუქტურა.

**სადისერტაციო კვლევის საგანს** წარმოადგენს დამოუკიდებლობის პერიოდში საქართველოს სამხრეთი რეგიონების განსახლების სისტემის სივრცით-ტერიტორიული და ფუნქციურ-გეგმარებითი ევოლუციის ფაქტორები, თავისებურებები და ტენდენციები.

**კვლევის მეცნიერულ სიახლეს** წამოადგენს ის გარემოება, რომ საქართველოს სახელმწიფოებრივი ჩამოყალიბების დღევანდელ ეტაპზე,



არსებული სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების, შიდა და გარე პოლიტიკური თუ ეკონომიკური ურთიერთობებისა და ქვეყნის მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის მიზნით, მოხდა ახალი თაობის პირველი დოკუმენტის - პერსპექტიული განვითარების სახელმწიფოებრივი ქალაქთმშენებლობითი პროგრამის – სამხრეთ საქართველოს რეგიონული განსახლების გენერალური სქემის ახლებური მოდელის შემუშავების კონცეფტუალური წინადადებების მომზადება-აქტუალიზაცია.

ხაზგასასმელია, რომ ამგვარი გეგმარებითი დოკუმენტაცია არც რეგიონული და არც ქვეყნის მასშტაბით დამოუკიდებელ საქართველოში ჯერ არ შემუშავებულა და არც დამუშავების სტადიაში იმყოფება. თუმცა, შეიძლება ითქვას, რომ ამ მიმართულებით გარკვეული ძვრები უკვე შეინიშნება.

**ნაშრომის პრაქტიკული ღირებულება**ა მისი კონცეფტუალური ხედვის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების გამოყენება საქართველოს სამხრეთი რეგიონების სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტების შემუშავებისას. ამასთანავე, ის შეიძლება გამოყენებულ იქნას, როგორც ქვეყნის სივრცითი მოწყობის გენერალური სქემისთვის საყრდენი პლატფორმა, ხოლო მიმდებარე დასახლებებისთვის - სივრცითი განვითარების ამოსავალი ინფორმაცია.

# 1. ლიტერატურის მიმოხილვა

საქართველოს განსახლების სისტემის ფორმირების, თანამედროვე ქალაქთმშენებლობის თეორიის ჩამოყალიბების, რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის საკითხებთან დაკავშირებით განხილული და შესწავლილი წყაროები 5 ჯგუფად შეიძლება დაიყოს. ესენია:

1. საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა;
2. სამთავრობო სამოქმედო გეგმები;
3. ლიტერატურული წყაროები და ინტერნეტ რესურსები;
4. საქართველოს დასახლებათა ურბანული განვითარების პრაქტიკული საქმიანობის საკითხებში შესაბამისი ორგანიზაციებისა და ინსტიტუტების პროექტები;
5. საერთაშორისო აქტორების პროგრამები, პროექტები, პოლიტიკები.

## 1.1. საკანონმდებლო-ნორმატიული ბაზა

საქართველოს განსახლების სისტემის მდგრადი განვითარების სივრცით-ტერიტორიული მოწყობისა და ფუნქციურ-გეგმარებითი უზრუნველყოფის თანამედროვე კონცეპტუალური ხედვა ჩამოყალიბებულია საქართველოს კონსტიტუციის, საქართველოს კანონის `სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ` (2005 წ.), საქართველოს მიერ რატიფიცირებული მრავალმხრივი თუ ორმხრივი საერთაშორისო კონვენციებისა და ხელშეკრულებების, საქართველოს სხვა საკანონმდებლო-ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად და სივრცითი მოწყობის სფეროში საქართველოს მთავრობის პოლიტიკის გათვალისწინებით.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს სამხრეთი რეგიონების განსახლების სისტემის განვითარება წარმოადგენს ჩვენი კანონმდებლობის ცალსახა მოთხოვნას. საქართველოს კონსტიტუციის მუხლი 31 ადგენს: „სახელმწიფო

ზრუნავს ქვეყნის მთელი ტერიტორიის თანაბარი სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის. მაღალმთიანი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური პროგრესის უზრუნველსაყოფად კანონი ადგენს შეღავათებს“.[1]

ამ კონსტიტუციური ნორმის კონტექსტში ავლნიშნავთ, რომ „სამხრეთის ღერძის“ შემადგენელი ქვემო ქართლის, სამცხე-ჯავახეთის, და აჭარის ა.რ.-ის მუნიციპალიტეტებიდან თეთრიწყარო, წალკა, დმანისი, ნინოწმინდა, ახალქალაქი, ახალციხე, ადიგენი, ხულო და კიდეც სხვა მრავალი დასახლება წარმოადგენენ მაღალმთიანეთს, თანახმად საქართველოს კანონისა „მაღალმთიანი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური და კულტურული განვითარების შესახებ“ (1999 წ). [2]

ეს კანონი, საქართველოს კონსტიტუციის ზემოთხსენებული მუხლის შესაბამისად, ადგენს ამ რეგიონების განვითარების ძირითად მიმართულებებს. მიზნებს შორისაა: მაღალმთიანი რეგიონების მდგრადი განვითარების პოლიტიკის გატარება; მოსახლეობის სტიქიური მიგრაციის შეჩერება; დაცლილი და ნახევრადდაცლილი სოფლებისა და თემების აღორძინება და სხვა.

აღსანიშნავია, რომ ზღვარი, რომელსაც კანონი უდგენს ამ რეგიონებს, საქართველოს რიგი რაიონებისთვის მცირდება 1000 მეტრამდე (გამონაკლის შემთხვევაში - 800 მეტრამდეც კი), ხოლო რაც შეეხება სამხრეთ საქართველოს მთიან რაიონებს, კერძოდ, კი სამცხე-ჯავახეთს, ის რჩება 1500 მეტრი.

აღმოჩნდა, რომ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ზოგიერთი დასახლება დარჩა ამ კატეგორიის გარეშე. აქედან გამომდინარე, კანონის ამგვარი ნორმა შესაძლოა ნეგატიურად იყოს აღთქმული რეგიონში მცხოვრები ეთნიკური უმცირესობების მიერ, რაც ამ რაიონის, საქართველოს სხვა რაიონებთან შედარებით დისკრიმინაციის, „დაჩაგრულობის“ განცდას და დამატებით დამაბულობას წარმოქმნის. კანონის ყველა რეგიონზე თანაბარი გავრცელებისა და სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მიზნით, მისაღები იქნება შესაბამისი ნორმატიული აქტი, რათა ამ დასახლებებს

მიენიჭოს მაღალმთიანი დასახლების სტატუსი, აქედან გამომდინარე ყველა შეღავათით.

საქართველოს სამხრეთი რეგიონების განვითარების კონტექსტში ყურადღებას იმსახურებს პრეზიდენტის განკარგულება „სამცხე-ჯავახეთის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა“ 2002-2005 წლების გეგმის დამტკიცების შესახებ, რომელიც რეგიონში შექმნილი ეთნოპოლიტიკური ვითარების შერბილების მიზნით დღის წესრიგში აყენებს სოციალურ-ეკონომიკური მიზნობრივი პროგრამების შემუშავების საკითხს. [3]

სამწუხაროდ, განვლილ პერიოდში, მაღალმთიანი რეგიონების ეკონომიკის განვითარების ხელშემწყობი რაიმე კონკრეტული ქმედითი ღონისძიება არ გატარებულა, ძირითადად, ფინანსური უზრუნველყოფის არ არსებობის გამო. ასეთი დამოკიდებულება ცალკეული ტერიტორიული ერთეულების დეპრესიულ მდგომარეობას კიდევ უფრო ამძიმებს და ქვეყნის ტერიტორიულ ერთიანობას რეალურ საფრთხეს უქმნის.

ამასთანავე, საქართველოს კანონმდებლობა, მაღალმთიანი რეგიონების გარდა, არ შეიცავს იმ რეგიონების განსაზღვრის კრიტერიუმებს, რომლებსაც ესაჭიროებათ განსაკუთრებული სახელმწიფო ხელშეწყობა (მაგალითად, კონფლიქტის ზონების მოსაზღვრე ტერიტორიები ან სტიქიური უბედურებით დაზარალებული ტერიტორიები).

თუმცა, არ შეიძლება არ აღინიშნოს ამ მიმართულებით საქართველოში მიმდინარე დადებითი ძვრები. 2010 წელს გამტკიცდა რეგიონული განვითარების სტრატეგიული დოკუმენტი, რომელიც იურიდიულად სავალდებულო, სახელმძღვანელო დოკუმენტს წარმოადგენს ყველა სახელმწიფო უწყებისათვის და განსაზღვრავს სახელმწიფოს რეგიონული განვითარების პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს, პრინციპებს, მიზნებსა და ამოცანებს. ეს საკითხი ქვევით უფრო დეტალურადაა განხილული.

სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის კონტექსტში საქართველოს კონსტიტუციური ნორმის შესაბამისად ქვეყანაში `სივრცითი მოწყობის` სამართლებრივ პირობებს არეგულირებს საქართველოს კანონი `სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ`. კანონის მუხლი 2, პუნქტ ტ-ს მოთხოვნებთან შესაბამისობაში, დისერტაციაში ჩამოყალიბებულია სივრცითი მოწყობის ძირითადი მიზნები და ამოცანები; განსაზღვრულია მისი ტერიტორიული ფარგლები; აგრეთვე, განხორციელებულია ინფრასტრუქტურული, დემოგრაფიული, ეკონომიკური, ლანდშაფტურ-ეკოლოგიური, და სხვა სისტემამაფორმირებელი პირობები.

საზოგადოდ ცნობილია კანონის ის ნაწილი, რომელიც ორიენტირებულია „სივრცითი მოწყობის“ დაგეგმვის ქვედა დონეზე, ანუ მიწათსარგებლობის გენერალურ გეგმასა და განაშენიანების რეგულირების გეგმაზე, გაცილებით ნაკლებადაა ამოქმედებული „სივრცითი მოწყობის“ დაგეგმვის ზედა დონეები - მუნიციპალიტეტის სივრცით-ტერიტორიული განვითარების გეგმა და ქვეყნის სივრცითი მოწყობის გენერალური სქემა, რომლებიც განსაზღვრავენ სივრცის კატეგორიებს, განსახლებისა და დასახლებათა სტრუქტურას, ძირითად სატრანსპორტო კომუნიკაციებს, ინფრასტრუქტურისა და სივრცით-ტერიტორიული განვითარების ძირითად გეგმარებით ღერძებს და ა.შ.

ამასთანავე, კანონი მოითხოვს სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტების თავსებადობას როგორც დაგეგმვის სხვადასხვა იერარქიულ დონეებს შორის, ისე სხვადასხვა ტერიტორიების გეგმებს შორის. იგივე მოთხოვნებია სივრცით-ტერიტორიული და დარგობრივი (სექტორული) დაგეგმვის დოკუმენტების მიმართ.[4]

განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირების შემთხვევაში, ამგვარი წინააღმდეგობა მოსალოდნელი არ არის, რადგან, როგორც ცნობილია, ამ დონის ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია არ დამუშავებულა და არც დამუშავების სტადიაში იმყოფება. უფრო მეტიც, „სამხრეთი ღერძის“

ფორმირების ქალაქთმშენებლობითი დოკუმენტაცია შესაძლოა მოვიაზროთ, როგორც ქვეყნის სივრცითი მოწყობის გენერალური სქემისთვის საყრდენი პლატფორმა, ხოლო მიმდებარე დასახლებებისთვის - სივრცითი განვითარების ამოსავალი ინფორმაცია.

როგორც ცნობილია, საქართველოს ტერიტორიაზე მრავალი დაცული ტერიტორიაა შექმნილი, იგეგმება მათი მოდიფიკაცია და ახალი დაცული ტერიტორიების ჩამოყალიბებაც. დაცული ტერიტორიების სისტემის ფორმირებისთვის საჭირო რეფორმის სამართლებრივი ბაზის შექმნას ემსახურებოდა 1996 წელს „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“ საქართველოს კანონის მიღება, რომლითაც დაკანონდა საერთაშორისო კრიტერიუმების შესატყვისი დაცული ტერიტორიების კატეგორიები და მათი ჩამოყალიბების პროცედურა, რომელიც ემყარებოდა ბუნების დაცვის საერთაშორისო კავშირის (IUCN) რეკომენდაციებს.[5]

განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით განვითარებასთან მიმართებაში მნიშვნელოვანია საერთაშორისო გარემოსდაცვითი კონვენციებისა და ტრანს-სასაზღვრო შეთანხმებების გათვალისწინებაც, რომლებიც წარმოადგენს საქართველოს კანონმდებლობის განუყოფელ ნაწილს. ნორმატიული აქტების შესახებ (მუხლი 19) საქართველოს კანონში წარმოდგენილია საქართველოს ნორმატიული აქტების მოქმედების იურიდიული იერარქია, რომლის მიხედვითაც, საერთაშორისო შეთანხმებებსა და კონვენციებს უფრო მაღალი იურიდიული სტატუსი აქვთ, ვიდრე ადგილობრივ იურიდიულ აქტებს, კონსტიტუციის გარდა.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი 1 მოქმედ საერთაშორისო ეკოლოგიურ კონვენციათა მიმოხილვაგვამღევს მოკლე ინფორმაციას ამ კონვენციებისა და შეთანხმებების შინაარსზე.

**ცხრილი 1 მოქმედ საერთაშორისო ეკოლოგიურ კონვენციათა მიმოხილვა**

სახელი	განსაზღვრება
<b>CBD</b>	მონაწილე ქვეყნებს ავალდებულებს, დააფუძნონ დაცულ არეთა სისტემა ყველა ეკოსისტემის წარმომადგენელი ნიმუშებით (ხმელეთისა და წყლის), რაც ქვეყნისათვისაა დამახასიათებელი; ხელი შეუწყონ ეკოსისტემების, ბუნებრივი საარსებო გარემოს დაცვას და სახეობათა სიცოცხლისუნარიანი პოპულაციების (ფლორა და ფაუნა) შენარჩუნებას ბუნებრივ გარემოში; დეგრადირებული ეკოსისტემების რეაბილიტაციას და აღდგენას; გადაშენების საფრთხის წინაშე მდგარი სახეობების აღდგენას.
<b>CMS</b>	ეხება მიგრანტ სახეობებს, რომელიც შესულია გადაშენების საფრთხის წინაშე მდგარ კატეგორიაში მთლიანად ან მათი სახეობის უმეტესი ნაწილით. CMS-ის ხელისმომწერი ქვეყნები ცდილობენ მკაცრად დაიცვან ეს ცხოველები, მათი საბინადრო ბუნებრივი გარემო აღადგინონ ან კონსერვაცია მოახდინონ, შეამცირონ წინააღმდეგობები, რაც ხელს უშლის მიგრაციას და აწარმოონ მონიტორინგი სხვა ფაქტორებზე, რაც შესაძლებელია საფრთხის წინაშე აყენებდეს მათ.
<b>AEWA</b>	არის რეგიონული ეკოლოგიური შეთანხმება CMS-ის საფუძველზე, რომლის მხარე საქართველო გახდა 01.08.01. შეთანხმების ქვეყნების არე გადაჭიმულია ჩრდილოეთიდან კანადის და რუსეთის ჩათვლით სამხრეთით აფრიკამდე და უზრუნველყოფს კოორდინირებულ და შეთანხმებულ ქმედებებს, შესასრულებელს მონაწილე სახელმწიფოებში ჩიტების მიგრაციული სისტემების ფარგლებში, რომელსაც ის ეხება. AEWA ეხება ეკოლოგიურად ჭაობებზე და წყლებზე დამოკიდებული ჩიტების 235 სახეობას, სულ მცირე, მათი წლიური ციკლის მანძილზე.
<b>RAMSAR</b>	არის მთავრობათაშორისი კონვენცია, რომელიც უზრუნველყოფს სტრუქტურას ეროვნული ქმედებისა და საერთაშორისო კოოპერაციისათვის ჭაობებისა და წყლებისა და მათი რესურსების დაცვისა და გონივრული გამოყენებისთვის. ის ხაზს უსვამს დიდი მნიშვნელობის მქონე ჭაობებისა და წყლების დაცვის საჭიროებას და მონაწილე ქვეყნებისგან მოითხოვს თუნდაც მხოლოდ ერთი ჭაობის შეტანას საერთაშორისო მნიშვნელობის მქონე ჭაობებისა და წყლების სიაში. ამ მოთხოვნის შესასრულებლად საქართველოს მთავრობამ ჯავახეთის ჭაობები RAMSAR-ის სიაში შესატანად წარადგინა

**1.2. სამთავრობო სამოქმედო გეგმები.**

როგორც ცნობილია, საქართველოს მთავრობის 2010 წლის 25 ივნისის N172 დადგენილებით დამტკიცდა საქართველოს მთავრობის სამოქმედო პროგრამა „საქართველოს რეგიონული განვითარების სახელმწიფო

სტრატეგია 2011-2017 წწ., რომელიც ეფუძნება სხვადასხვა რეგიონებში ბოლო წლების განმავლობაში რეგიონული განვითარების მიმართულებით განხორციელებული ღონისძიებების ანალიზს და მიმდინარე ტენდენციებს. ზემოთაღნიშნული დოკუმენტი წარმოადგენს საქართველოს რეგიონული განვითარების ხედვის ჩამოყალიბების პირველ მასშტაბურ მცდელობას და განსაზღვრავს ძირითად მიმართულებებს და ამოცანებს, რომელთა მშვეობით შესაძლებელია საქართველოს რეგიონების კონკურენტუნარიანობის ამაღლება საკუთარი რესურსებისა და შედარებითი უპირატესობების ეფექტიანი გამოყენების გზით.[6]

რეგიონული განვითარების სტრატეგიის ძირითადი მიზანია, უზრუნველყოს რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისთვის ხელსაყრელი გარემოს შექმნა და მოსახლეობის ცხოვრების სტანდარტებისა და პირობების გაუმჯობესება, რაც მიიღწევა რეგიონების დაბალანსებული სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებით, რეგიონის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებითა და რეგიონებს შორის არსებული სოციალურ-ეკონომიკური უთანასწორობის შემცირებით ან აღმოფხვრით. რეგიონულ პრობლემათა ეს წრე კი, თავის მხრივ, განაპირობებს ტერიტორიული დაგეგმვის სფეროს უფრო აქტიურ რეფორმირებას.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოსათვის თანდათან უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს ურბანული პროცესის მართვის დეტალური სტრატეგიის შემუშავება, რაც სივრცითი მოწყობის სქემის ფორმატში გამოიხატება. ხაზგასასმელია, რომ ამგვარი გეგმარებითი დოკუმენტაცია არც რეგიონული და არც ქვეყნის მასშტაბით დამოუკიდებელ საქართველოში ჯერ არ შემუშავებულა. თუმცა, ცნობილია, რომ ამ მიმართულებით აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკაში, ჰოლანდიელი ექსპერტების დახმარებით, უკვე მიმდინარეობს სივრცითი მოწყობის გეგმარებით დავალებაზე მუშაობა.

უნდა ითქვას, რომ რეგიონული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგიაში ასახული მიზნების მიღწევა დამოკიდებულია სწორედ



რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცითი-ტერიტორიული დაგეგმვის ურთიერთშეთანხმებულობის ხარისხზე, ანუ სივრცითი მოწყობის სქემას ამ კონტექსტში უდიდესი მნიშვნელობა აქვს. კანონმდებლობის თანახმად, ის წარმოადგენს ინტეგრირებულ დოკუმენტს, რომელიც თავს უყრის, შეაჯერებს დარგობრივ (სექტორულ) გეგმებსა და პროექტებს და უზრუნველყოფს მათს ჰარმონიზებას „სქემის ფორმატში“.

ამ კონტექსტში, მით უფრო მნიშვნელოვანია საქართველოს რეგიონული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგიაში საქართველოს რეგიონებისა თუ მუნიციპალიტეტებისათვის სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტაციის შემუშავების აქტუალიზება, რომელთა მიზანს მდგრადი განვითარების სივრცით-ტერიტორიული და ფუნქციურ-გეგმარებითი წინაპირობების უზრუნველყოფა წარმოადგენს. აქედან გამომდინარე, სტრატეგიაში რეგიონების სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვა უნდა განიხილებოდეს როგორც რეგიონული პოლიტიკის ერთ-ერთი ორგანული შემადგენელი ნაწილი, რომლის ამოცანაა ტერიტორიული განვითარების პროგრამათა შემუშავებისა და რეალიზაციის გზით რეგიონ-თაშორისი კონტრასტებისა და სოციალური წინააღმდეგობის აღმოფხვრა ან შერბილება.[7] ამიტომ გადახედვასა და შემუშავებას საჭიროებს საკანონმდებლო ნორმატიული ბაზის სრულყოფა, რაც ითვალისწინებს:

- სივრცითი მოწყობის კანონის გადამუშავებას;
- საქართველოს მუნიციპალური ეკონომიკური განვითარების გეგმების შემუშავებას (ზოგიერთი მუნიციპალიტეტებისათვის უკვე არსებობს);
- შესაბამისი ინსტრუქციებისა და პროექტის ეტალონის შემუშავებას;
- სამშენებლო ნორმებისა და წესების შემუშავებას;
- ინსტიტუციონალური გაძლიერებას.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს რეგიონული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგიაში სივრცითი მოწყობის სქემების შემუშავება სულ რამოდენიმე აზრითაა წარმოდგენილი, არ არის განსაზღვრული თუ ვინ უზრუნავს ამ ფორმატის დოკუმენტაციის შემუშავებაზე და რომელი ორგანო

შეითავსებს ტერიტორიული დაგეგმვის ორგანიზაციისა და მართვის ფუნქციებს. არ არის მკაფიოდ განსაზღვრული ამ სახის სამუშაოების დაფინანსების წყაროები.

### **1.3. ლიტერატურული წყაროები და ინტერნეტ რესურსები.**

ქვეყნის ურბანიზაციის პროცესების მართვა, განსახლების სისტემების პერსპექტიული განვითარების მიმართულებების განსაზღვრა, მათი გეგმარებითი სტრუქტურების ფორმირება და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვა ქვეყნის იდეურ-პოლიტიკური თავისებურებების მიუხედავად ყოველთვის წარმოადგენდა და დღესაც წარმოადგენს მეცნიერთა სისტემური კვლევის სფეროს. დიდ ინტერესს იმსახურებს პ. ძიძიგურის სადისერტაციო ნაშრომი „საქართველოს სსრ-ში ადგილობრივი განსახლების სისტემების არქიტექტურულ-გეგმარებითი ორგანიზაცია“ [8]. ნაშრომში განხილულია „ადგილობრივი განსახლების სისტემები“ (აგს), რომლებიც ზედა დონის განსახლების სისტემის „დეჯს“-ის ქვესისტემებად განიხილებოდა. აგს-ს ძირითად მიზანს წარმოადგენდა საქართველოს ადმინისტრაციულ რაიონებში ურთიერთდაკავშირებულ დასახლებათა ჯგუფური სისტემების ფორმირება და განვითარება, მათი გეგმარებითი სტრუქტურისა და ფუნქციური ზონირებისათვის წინადადებების მომზადება.

დისერტაციაში დასაბუთებულია საქართველოს რესპუბლიკის ტერიტორიაზე ურთიერთდაკავშირებულ პირველად ჯგუფურ დასახლებათა საფუძველზე 65 ადგილობრივი განსახლების სისტემების შექმნა (აგს), რომლებიც „დასახლებათა ჯგუფური სისტემებთან“ ერთად, ერთიან, რესპუბლიკური განსახლების სისტემის საფუძველს შექმნის.

„ადგილობრივი განსახლების სისტემების“ ძირითადი ტიპების ფუნქციური და გეგმარებითი სტრუქტურის ექსპერიმენტული მოდელირების ანალიზმა გამოავლინა განვითარების უმაღლეს სტადიაზე (როდესაც მიღწეული იქნება სრული სოციალურ-ეკონომიკური ინტეგრაცია) მათი „უნიტარულ ქალაქთმშენებლობით წარმონაქმნებად“

ტრანსფორმაციის პრინციპული შესაძლებლობა და მიზანშეწონილობა. ეს ქალაქგეგმარებითი წარმონაქმნები დისერტაციაში იწოდებიან „განსახლების ტერიტორიულ-გეგმარებით ერთეულებად“.

ამასთანავე, დისერტაციაში შემოთავაზებულია ტერიტორიულ-გეგმარებითი ერთეულების ფუნქციური ზონირების ახალი მეთოდები, რომლებიც იძლევა მნიშვნელოვან ეკონომიკურ, სოციალურ და ეკოლოგიურ ეფექტს.

ჩვენი აზრით, აღნიშნული დისერტაცია მეტად პროგრესული იყო იმ დროისათვის, როგორც მეცნიერული, ასევე მეთოდური თვალსაზრისითაც. დისერტაციის ძირითადი კონცეფტუალური წინადადებები დღესაც არ კარგავს თავის აქტუალობას. უკვე ამ ნაშრომში ვლინდებოდა საქართველოს რეგიონალიზაციის ტენდენციების ფორმირების გზების ძიება.

საქართველოს ურბანული დაპროექტების მეთოდოლოგიური და პრაქტიკული ბაზის შექმნაზე ასევე მუშაობდნენ არქიტექტორ-ურბანისტები: კ. ამირეჯიბი, ვ. აფციაური, გ. ბერიძე, ვ. ბერიძე, ქ. ბირკაია, ჯ. დავითაია, ი. ლალიძე, ვ. ვარდოსანიძე, მ. თუმანიშვილი, ჯ. მალაღურაძე, გ. სალუქვაძე, ნ. თევზაძე, ზ. კიკნაძე, ბ. მამინაიშვილი, თ. მახარაშვილი, გ. მიქიაშვილი, გ. შაიშმელაშვილი, ო. ციბაძე, გ. გველესიანი, გ. ყიფიანი და სხვა.

განსახლების ევოლუციის საკითხები მიეკუთვნება დისციპლინათაშორისო კატეგორიას. განსაკუთრებული სისრულით ის შეისწავლებოდა გეოგრაფიულ მეცნიერებათა ფარგლებში დამოუკიდებელ მიმართულებად - მეცნიერება განსახლების შესახებ. აღსანიშნავია ქართველი ურბან-გეოგრაფების ვ. ჯაოშვილის, ვ. გუჯაბიძის, რ. გაჩეჩილაძის, ს. სალუქვაძის და სხვათა სამეცნიერო-მეთოდური კვლევები, რომლებშიც წარმოდგენილია საქართველოს პოლიტიკური, სოციალურ-ეკონომიკური, სივრცით-ტერიტორიული ასპექტების ანალიზი ქვეყნის ურბანიზაციისა და განსახლების სისტემის განვითარებასთან მიმართებაში.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველოში წარმოიქმნა ახლებური აზროვნებისა და მეთოდოლოგიის სრულყოფის კრიზისი. ამ კონტექსტში, აღსანიშნავია ქართველ სპეციალისტ-ექსპერტთა მიერ შეტანილი გარკვეული წვლილი ახალი პარადიგმის ჩამოყალიბების საქმეში, დაწყებული არქიტექტორების ო. ციბაძისა და ა. ლოლობერიძის შრომებით ოპტიმალური განსახლების ამოცანაში მათემატიკური პროგრამირების გამოყენების დარგში, ასევე - პროფ. ქ. ბირქაიას ნაშრომი საქართველოს სამშენებლო-კლიმატური ზონირება, მემკვიდრეობითობის დაცვა და საქართველოს ქალაქების განსახლების პრობლემები - პროფ. გ. შაიშმელაშვილი, ურბანული სისტემების იმიტაციური მოდელირება, ენთროპიული მოდელები - მ. ახოზაძე [9].

ყურადღების ღირსია საქართველოს ურბანიზაციისა და მშენებლობის სამინისტროს დაკვეთით, სსიპ „ჰაბიტატ ჯორჯიას“ მიერ შემუშავებული ნაციონალური მოხსენება „საქართველოს ქალაქმშენებლობითი (ურბანული) განვითარების მდგომარეობა - 2000“.

თანამედროვე ეტაპზე პოსტსაბჭოური ქვეყნების განსახლების სისტემების, რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის საკითხებისადმი მიძღვნილ ერთ-ერთ ფუნდამენტურ ნაშრომს წარმოადგენს უკრაინელი სპეციალისტის ი. ბელოკონის მონოგრაფია „რეგიონული დაგეგმვა, თეორია და პრაქტიკა“. მოცემულ წიგნს აქვს ქვესათაური: „თეორია და პრაქტიკა“, რაც მიუნიშნებს იმაზე, რომ რეგიონები წარმოადგენენ როგორც კვლევის, ასევე პრაქტიკული საპროექტო მოღვაწეობის ობიექტებს.[10]

აღსანიშნავია, რომ საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის პირობებში, უკრაინაშიც, როგორც სხვა პოსტსაბჭოთა ქვეყნებში, ძლიერდება სახელმწიფოებრივი რეგიონული პოლიტიკის მნიშვნელობა და ტერიტორიული დაგეგმვა. ამ გარემოებამ განაპირობა ორი ფუძემდებელი დოკუმენტის: „უკრაინის სახელმწიფო რეგიონული პოლიტიკის კონცეფციის“ და „2020 წლამდე უკრაინის ტერიტორიის დაგეგმვის

გენერალური სქემის“ შემუშავება, რომელმაც კანონის ძალა მიიღო. ავტორის თქმით, უკრაინაში რეგიონული დაგეგმვის თანამედროვე ეტაპი ხასიათდება ქალაქთმშენებლობითი პროექტირების მეთოდის რეფორმირებით, რომელშიც გათვალისწინებულია სამამულო და უცხოური გამოცდილება.

საერთაშორისო ინტეგრაციის პირობებში საქართველოსთვის რეგიონული დაგეგმვის სასარგებლო მაგალითს წარმოადგენს უკრაინის გამოცდილების შემდეგი შედეგები:

- ტერიტორიული დაგეგმვის გაგება, როგორც სახელმწიფო „დაკვეთა“, მიმართული ბუნებრივი რესურსების რაციონალურ და ეკონომიურ გამოყენებაზე, ასევე რეგიონული განვითარების სოციალურ-ეკონომიკური უთანაბრობის აღმოფხვრაზე;
- ცენტრალური სახელმწიფო ორგანოს შექმნა ტერიტორიული დაგეგმვის ორგანიზაციისა და მართვის ფუნქციებით;
- ტერიტორიული დაგეგმვის საკანონმდებლო ბაზის სრულყოფა.

ძალზე საინტერესო საკითხებია წარმოდგენილი ნ. ზუბარევიჩის ნაშრომში „მოდერნიზაციის ტერიტორიული რაკურსი“. სადაც ავტორი აღნიშნავს რომ სივრცითი განვითარება არ შეიძლება იყოს თანაბარი და ამ კონტექსტში განიხილავს ორ ძირითად თეორიულ კონცეფციას. პირველი კონცეპცია, რომელიც შექმნილია თანამედროვე ურბანისტიკის აღიარებული ექსპერტის ჯ. ფრიდმანის მიერ, დაფუძნებულია სივრცითი განვითარების ცენტროპერიფერიულ მოდელზე. ხოლო მეორე მიდგომა წარმოადგენს ეკონომიკის სივრცითი კონცენტრაციის პროცესების კვლევას, მათ შორის „ახალი ეკონომიკური გეოგრაფიის“ ფარგლებში.[11][12]

განსაკუთრებულ ინტერესს იწვევს მეორე მიდგომა, როლის თანახმადაც ეკონომიკური უთანაბრობის ფუნდამენტალურ მიზეზს წარმოადგენს ეკონომიკური სფეროს განვითარება იმ ადგილებში, რომლებიც შედარებით უპირატესობებით სარგებლობენ. ამ უპირატესობებს შორის ცნობილმა ამერიკელმა ეკონომისტმა პ. კრუმანმა

გამოყო „პირველადი ბუნების“ ფაქტორები (მდიდარი ბუნებრივი რესურსების არსებობა, ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა), რომლებიც ნაკლებადაა დამოკიდებული ადამიანზე და „მეორადი ბუნების“ ფაქტორები (აგლომერაციული ეფექტი, ადამიანური კაპიტალი და ინსტიტუციონალური გარემო), რომელიც უშუალო კავშირშია სახელმწიფოსა და საზოგადოების მოღვაწეობასთან. პიველი ფაქტორები, ძირითადად, დომინირებენ განვითარების ინდუსტრიალურ სტადიაზე, ხოლო მეორე ფაქტორები - პოსტინდუსტრიული განვითარების სტადიაზე. ეს უკანასკნელები თამაშობენ საკვანძო როლს მოდერნიზაციაში, მაშინ როცა რეგიონთა რესურსულ უპირატესობებზე დამოკიდებულება აფერხებს მას.[13] [14]

ამ თეორიის თანახმად, სივრცითი განვითარების მნიშვნელოვან მიმართულებებს წარმოადგენენ ისინი, რომლებიც ინოვაციების გავრცელების პირობებს აუმჯობესებენ. ეს მიმართულებებია:

- ქალაქ-ცენტრების განვითარების ხელშეწყობა, რომლებიც ქმნიან ინოვაციებს და ახდენენ მათ ტრანსლირებას პერიფერიაზე;
- ინფრასტრუქტურის განვითარება, რომელიც ხელს უწყობს „ეკონომიკური დაშორების“ შემცირებას;
- „მეორადი ბუნების“ ფაქტორების გაუმჯობესება.

ვფიქრობთ, რომ ზემოთხსენებული თეორიები წარმოადგენენ ძალზე ღირებულ მეთოდოლოგიურ საფუძველს, რომლებიც აყალიბებენ ქვეყნისა და მისი რეგიონების სივრცითი განვითარების თანამედროვე ხედვას.

რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის აქტუალური საკითხებისადმი მიძღვნილი, აგრეთვე, ქვემოთ მოყვანილი ორი ნაშრომი:

წიგნში „რეგიონული ეკონომიკა“ (ვ. პაპავას რედაქტორობით) განხილულია რეგიონული ეკონომიკის კვლევის მეთოდები, ძირითადი ცნებები და თეორიები. გაანალიზებულია საქართველოს ტერიტორიულ-სახელმწიფოებრივი მოწყობის ისტორიულ-ეკონომიკური საფუძვლები, რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის აქტუალური პრობლემები.

მოცემულია ბუნებრივ-რესურსული პოტენციალის, მოსახლეობის შრომითი რესურსებისა და ცხოვრების დონის რეგიონული ანალიზი. ახსნილია საწარმოო ძალთა ორგანიზაციის, საწარმოო კომპლექსების ფუნქციონირების ტერიტორიული თავისებურებები. განხილულია რეგიონული განვითარების რეგულირების მექანიზმები.[15]

ჯ. ზარანდია მონოგრაფიაში „საქართველოს რეგიონული ეკონომიკური განვითარების აქტუალური საკითხები“, განიხილავს ქვეყანაში ჩამოყალიბებულ რეგიონული (სივრცობრივი) ეკონომიკური პოლიტიკის თავისებურებებს, მათ გავლენას ეროვნული მეურნეობის ეფექტიანობაზე. ამ კუთხით ნაშრომში გაანალიზებულია თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობის მქონე ისეთი აქტუალური პრობლემები, როგორცაა: რეგიონული ეკონომიკური განვითარების თეორიების გენეზისი, ეკონომიკის სივრცითი ორგანიზაციის მეთოდოლოგიური მიდგომები, სახელმწიფოს რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის სტრატეგია, საბიუჯეტო ფედერალიზმის საკითხები, ინვესტიციების მოზიდვის რეგიონული ასპექტები, ქვეყნის რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების თანამედროვე ტენდენციები, ბუნებრივ-რესურსული პოტენციალის შეფასებისა და გამოყენების რეგიონული ასპექტები.[16]

#### **1.4. პროექტები.**

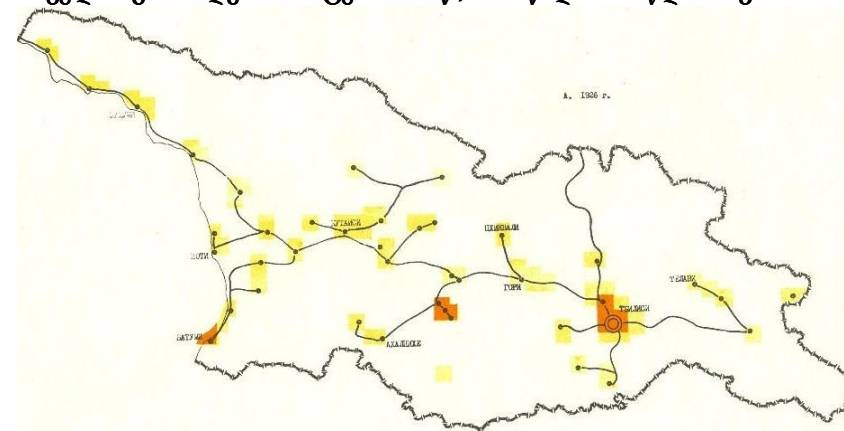
ქალაქთმშენებლობაში განსახლების სახელმწიფო მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა 70-იან წლებში, „სსრ კავშირის ტერიტორიაზე განსახლების გენერალური სქემის“ შემუშავების დროს. ეს იყო მთავრობის სოციალური დაკვეთა არქიტექტურისა და ქალაქთმშენებლობის ორგანოებისათვის, რაც, როგორც მაშინ იყო მიჩნეული, მიმართული იყო უმნიშვნელოვანესი პოლიტიკური და სახალხო-სამეურნეო ამოცანების გადაწყვეტისაკენ. გენერალურ სქემაში ხორცშესხმულ იქნა პერსპექტიული განსახლების პროგრამულ-მიზნობრივი მოდელი. დისციპლინათაშორისი მეთოდოლოგიიდან განსახლების გენერალური სქემაში შეტანილ იქნა

განსახლების იერარქიული სტრუქტურის აგების საბაზო დებულებები (ზოგადსაკავშირო, რესპუბლიკური, რეგიონული, ლოკალურ-ჯგუფური).

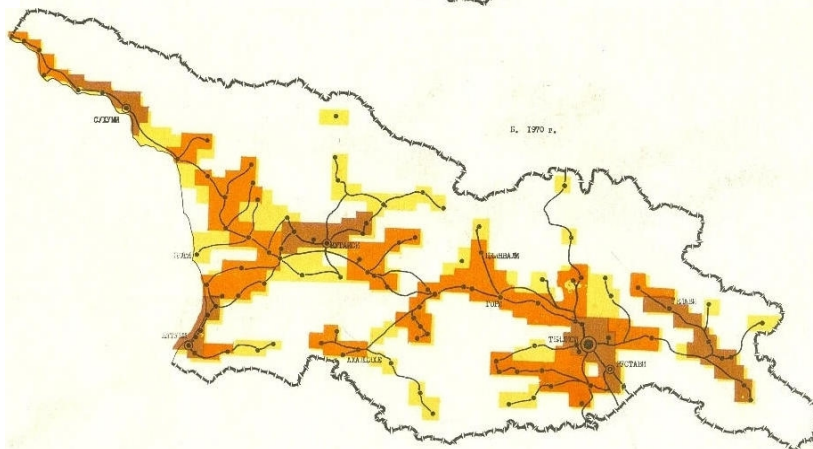
1976-1978 წლებში, საპროექტო ინსტიტუტ „საქქალაქმშენსახპროექტი“ შემუშავდა „1991-2001 წლების პერიოდამდე საქართველოს სსრ ტერიტორიაზე განსახლების რეგიონული სქემა“ (პროექტის მთავარი არქიტექტორი - ბ. გაბუნია). ამ სამუშაოში მონაწილეობდნენ საკვლევი, საპროექტო და სასწავლო ინსტიტუტები - თბილსკეპი, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის გეოგრაფიის ინსტიტუტი, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტი, საქართველოს სსრ სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტი. რეგიონული სქემა წარმოადგენდა `სსრკ ტერიტორიაზე განსახლების გენერალური სქემის` განვითარება-დეტალიზებას და იგი უკავშირდებოდა საქართველოს საწარმოო ძალთა განვითარების ძირითად მიმართულებებს და ტერიტორიულ განაწილებას.

სქემა 1. საქართველოს განსახლების სისტემა 1926 წ., 1970 წ. და 2000 წლისათვის.

1926 წ.

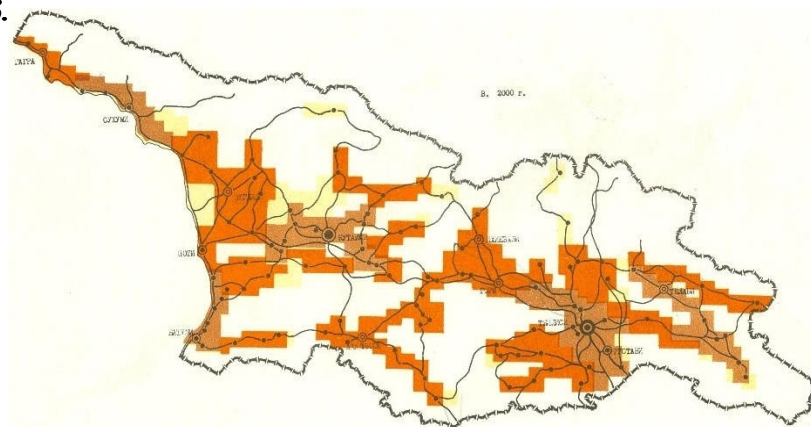


1970 წ.





2001 წ.



წყარო: Региональная схема расселения на территории ГССР на период до 1991-2001 г.г.

განსახლების გენერალურ სქემაში ძირითადი ცნებად მიჩნეულ იქნა „დასახლებათა ჯგუფური სისტემები“ (დჯს), როგორც განსახლების პერსპექტიული ფორმის მიზნობრივი მოდელი. ამ ქალაქთმშენებლობითი სტრუქტურების შექმნა გათვალისწინებული იყო ჩამოყალიბებული (ან ჩამოყალიბების პროცესში მყოფი) საქალაქო აგლომერაციების ბაზაზე, მსხვილი ქალაქების გავლენის ზონებში. მოსახლეობის მომსახურების პირობების გაუმჯობესების მიზნით, ინიშნებოდა, ასევე, დჯს-ის ქვეცენტრები. (იხ. სქემა 1).

1976-1978 წლებში შემუშავებული „საქართველოს სსრ ტერიტორიაზე განსახლების რეგიონული სქემა“ თავის შინაარსობრივ სტრუქტურაში ეფუძნებოდა სისტემურ მიდგომას და ითვალისწინებდა შემდეგ ეტაპებს:

1. პერსპექტიული განსახლების მიზნებისა და ამოცანების განსაზღვრა;
2. განსახლების პერსპექტიული სისტემების ფორმირება;
3. ალტერნატივების კომპლექსური შეფასების საფუძველზე საუკეთესო ვარიანტის შერჩევა;
4. განსახლების რეგიონული სქემის გადაწყვეტების რეალიზაციის ეკონომიკური ეფექტიანობის განსაზღვრა;
5. განსახლების რეგიონული სქემის რეალიზაციის პირობების გამოვლინება.[17]

განსახლების სქემაზე მუშაობისას შემუშავდა და გაითვალა 4 ვარიანტი, რომელთა შორის, კომპლექსური ეფექტის (სარგებლიანობის) მაჩვენებლის მიხედვით, უპირატესობა მიენიჭა III ვარიანტს.

საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე განსახლების გენერალური სქემა იმ დროისთვის იყო საკმაოდ პროგრესული ქალაქთმშენებლობითი საპროექტო დოკუმენტი, როგორც დაპროექტების მეცნიერული და მეთოდოლოგიური ასპექტების მხრივ, აგრეთვე დარგის განვითარებისა და პრაქტიკულ გამოყენების თვალსაზრისით. რა თქმა უნდა, აღნიშნული დოკუმენტი, როგორც რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის განმსაზღვრელი ინსტრუმენტი, თავისი იდეოლოგიით დირექტიული ხასიათის იყო და, ბუნებრივია, მას თან ახლდა გეგმიური ეკონომიკის ყველა ნეგატიური მხარეები. მაგრამ მას, ჩვენი აზრით, ჰქონდა პოზიტიური მხარეც, რაც გამოიხატებოდა რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის სიღრმისეულ მეცნიერულ დასაბუთებაში და ტერიტორიული დარგობრივი დაბალანსების უზრუნველყოფაში.

საქართველოს დასახლებათა ურბანული განვითარების პრაქტიკული საქმიანობის საკითხებში ასევე დიდი წვლილი მიუძღვით შესაბამის ორგანიზაციებსა და ინსტიტუტებს: „თბილქალაქპროექტს“, „თბილარქთეორიას“ და სხვა.

### **1.5. საერთაშორისო აქტორების პროგრამები, პროექტები, პოლიტიკები.**

ადგილობრივი თვითმმართველობის რეფორმის პროცესში საერთაშორისო ინსტიტუტებისა და დონორი ორგანიზაციების საქმიანობა მრავალ ასპექტს მოიცავდა - დაწყებული ტერიტორიული მოწყობით და დამთავრებული ადგილობრივი გზების განვითარების ხელშეწყობით. ამ ორგანიზაციათა შორის აღსანიშნავია:

აშშ საერთაშორისო განვითარების სააგენტო (USAID), რომელმაც ახორციელებდა ტექნიკური დახმარების პროგრამებს (სასწავლო ტურების ორგანიზება და ა.შ.), აწყობდა არასამთავრობო სექტორის

წარმომადგენლებთან და სხვა დაინტერესებულ პირებთან კონსულტაციებს. მისი ეგიდით განხორციელდა ცალკეული თვითმმართველი ერთეულების და აჭარის რეგიონის დახმარების პროგრამები, მუნიციპალური ადმინისტრაციების ტრეინინგები.

„ათასწლეულის გამოწვევის“ (MCG) პროგრამა უზრუნველყოფს მნიშვნელოვანი რეგიონთაშორისი საგზაო მაგისტრალის მშენებლობას, მცირე და საშუალო ბიზნესის ხელშეწყობას, აგრეთვე მუნიციპალური ინფრასტრუქტურის ფორმირებისათვის მხარდაჭერას.

მსოფლიო ბანკი (WB) უპირატესად კონცენტრირებულია ისეთ მიმართულებებზე, როგორცაა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის, ასევე საირიგაციო და კომუნალური განვითარების პროექტები.

CARE/SLAR გაეროს განვითარების პროგრამა (UNDP), „Mercy Corps“ და CHF მონაწილეობს სამცხე-ჯავახეთის რეგიონული განვითარების პროგრამაში. მის ფარგლებში დახმარება გაეწიათ სამოქალაქო საზოგადოების ინსტიტუტებს ადგილობრივ დონეზე, დაინერგა საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების გამოყენების საფუძვლები, ხორციელდება მცირემშტაბიანი სარეაბილიტაციო ღონისძიებები რეგიონის ცალკეულ მუნიციპალიტეტში.

გარდა ამისა, საქართველოში ადგილობრივი თვითმმართველობის სფეროს რეფორმის მხარდაჭერისა და უზრუნველყოფის მიზნით დიდი სამუშაო არის გაწეული გერმანიის ტექნიკური დახმარების სააგენტოს (GTZ), ევროკომისიის, სხვადასხვა საერთაშორისო არასამთავრობო ორგანიზაციების - ურბანული ინსტიტუტის, ფონდ "ღია საზოგადოება - საქართველოს", ეროვნული დემოკრატიული ინსტიტუტის (NDI), საერთაშორისო გამჭირვალეების (TI) და სხვათა მიერ. სწორედ ამ ორგანიზაციების დახმარებით გახდა შესაძლებელი რიგი ალტერნატიული საკანონმდებლო წინადადებებისა თუ კანონპროექტების შემუშავება, მონიტორინგისა და კვლევების განხორციელება, საექსპერტო დასკვნების მომზადება საკითხთა ფართო სპექტრზე, უცხოური გამოცდილების

შესწავლა და გაზიარება, მრავალმხრივი დიალოგის წარმოება, მიმდინარე რეფორმის განმარტება და მისი პოპულარიზაცია.

ამავე დროს სახეზეა უარყოფითი ასპექტებიც - საერთაშორისო და დონორი ორგანიზაციების თანამშრომლობა არ არის საკმარისად სინქრონიზებული. ამას ხშირად პარალელური თუ მსგავსი საქმიანობა მოსდევს შედეგად, რაც საგრძნობლად ამცირებს საერთაშორისო დახმარებისა და თანამშრომლობის ეფექტს.

არაკონცენტრირებული საერთაშორისო ძალისხმევა, სხვადასხვა საერთაშორისო ექსპერტის მიერ გაკეთებული ურთიერთგანსხვავებული დასკვნები თუ რეკომენდაციები საშუალებას აძლევს ხელისუფლებას სასურველი მიმართულება მისცეს მუნიციპალურ ინსტიტუტებთან დაკავშირებით მიმდინარე კანონშემოქმედების პროცესს. შედეგად იქმნება ილუზია, რომ რეფორმა მიმდინარეობს გამჭირვალე გარემოში. რეალურად კი ხშირია შემთხვევა, როცა ხელისუფლების საქმიანობისას უგულებელყოფილია ადგილობრივი თვითმმართველობის სფეროში საერთაშორისოდ აღიარებული პრინციპები და ღირებულებები.

ამგვარად, ყველა ზემოთმოყვანილი და კიდევ სხვა მრავალი წყარო თავის სისტემურ ერთობლიობაში ქმნის ქალაქთმშენებლობისა და რეგიონული დაგეგმვის ევოლუციური მიმართულებების შემდგომი განვითარების კონცეფტუალურ და მეთოდოლოგიურ ბაზას.

## 2. შედეგები და მათი განსჯა

2.1. საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ისტორიულ-გეოგრაფიული რეტროსპექტივა

2.1.1. საქართველოს ტერიტორიის მმართველობითი სტრუქტურის ისტორიული მიმოხილვა

კარგა ხანია დადგენილია, რომ თანამედროვე საქართველოს სახელმწიფო ტერიტორია წარმოადგენს არა პოლიტიკური შემთხვევითობის გამოვლინებას, არამედ ქართველი ხალხის სოციალურ-ეკონომიკური და ეთნიკურ-კულტურული ევოლუციის კანონზომიერ შედეგს. საქართველოს ტერიტორიის ჩამოყალიბება იყო რთული და ხანგრძლივი ათასწლოვანი პროცესი, სადაც გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდა იმ გეოგრაფიული არეალის ფიზიკურ და ეკონომიკურ მახასიათებლებს, სადაც მიმდინარეობდა იგი საუკუნეთა მანძილზე და რომლებმაც, საბოლოო ჯამში, განაპირობა საქართველოს სახელმწიფო ტერიტორიის, როგორც ერთიანი სისტემის, კონტურებიც და სტრუქტურაც.<sup>1</sup>

უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა იმას, რომ მომავალი საქართველოს ტერიტორია მთისა და ბარის ფიზიკურ-გეოგრაფიულ და, შესაბამისად, ეკონომიკურ ზონებად იყო დიფერენცირებული, თანაც ბარის ზონა მისთვის დამახასიათებელი ინტენსიური სოფლის მეურნეობითა და გარკვეული პერიოდიდან – საქალაქო ცხოვრებით, შუაში იყო მოქცეული ჩრდილოეთიდან და სამხრეთიდან შემომსაზღვრელ მთური ეკონომიკის ვრცელ ზონებს შორის (დიდი და მცირე კავკასიონი). ეს უკანასკნელი თავისი სპეციფიკური გეომორფოლოგიური და კლიმატური თვისებებით, ჰიდროგრაფიული და, ამდენადვე, საკომუნიკაციო ქსელითაც ბარისკენ პირმიქცეულ სამყაროს წარმოადგენდა. კერძოდ, დიდი და მცირე კავკასიონის მასივებიდან მერიდიანული მიმართულებით წამოსული ქედების განშტოებებს შორის მოქცეული ხეობები, რომლებშიც მტკვრისა და

---

<sup>1</sup> მუსხელიშვილი დ. ისტორიული საქართველოს სახელმწიფო ტერიტორიის ადმინისტრაციული სტრუქტურის მოკლე მიმოხილვა. (ხელნაწერი).

რონის შემდინარეები მოედინება, წარმოადგენდნენ და დღესაც წარმოადგენენ საქართველოს მთისა და ბარის დამაკავშირებელ ბუნებრივ სასიცოცხლო არტერიებს.

ფიზიკურ-გეოგრაფიული სპეციფიკა განსაზღვრავდა მოსახლეობის განსახლებისა და სამეურნეო საქმიანობის თავისებურებებსაც. მოსახლეობა ნაწილდებოდა მთიელებად და ბარელებად, შესაბამისად, საქმიანობაც დიფერენცირებული იყო მთისა და ბარის მეურნეობად. ეს იწვევდა ეკოლოგიური წონასწორობის აუცილებელობას, რაც საბოლოო ჯამში მთისა და ბარის მოსახლეობისა და მათი განსახლების ტერიტორიათა შერწყმის ტენდენციით გამოიხატებოდა.

საქართველოს ტერიტორიის შინაგანი ევოლუციის თვალსაზრისით, ასევე, სახელმწიფო ტერიტორიის წარმოქმნისა და მისი შიდატერიტორიული სტრუქტურის ფორმირებისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდა ერთგვაროვანი თვითკმარი და არაერთგვაროვანი ეკონომიკის რეგიონების ჩამოყალიბებას.

ცნობილია, რომ სახელმწიფოს ერთ-ერთი ფუნდამენტური მახასიათებელია მისი ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული აღნაგობა. ამიტომ, ბუნებრივია რომ ქართული ისტორიული ტრადიციის მიხედვით, პირველმა ქართველმა მეფემ, ფარნავაზმა (ძვ.წ. IV-III სს), ქვეყნის გაერთიანებასთან ერთად, მთელი სამეფო შვიდ სამხედრო-ადმინისტრაციულ ერთეულად, საერისთავოებად, დაჰყო. ეჭვი არ არის, რომ ეს საერისთავონი, რომლებიც საუკუნეთა განმავლობაში ქართული სახელმწიფო სხეულის კარკასს ქმნიდნენ, იყოფოდნენ უფრო მცირე ერთეულებად.[18]

XI-XII საუკუნეებში სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების შედეგად ჩნდება სიახლეც. კერძოდ, ჩნდება სოციალური განვითარების ახალი სტრუქტურული ელემენტი - ფეოდალური ქალაქი. XI-XII საუკუნეები სწორედ „ახალქალაქების“ წარმოქმნის ეპოქაა და შესაბამისად ახალი ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეული ჩნდება. ეს არის -

„ქალაქი და მიმდგომი მისი ქუეყანა“, ანუ ქალაქი და მისდამი ეკონომიკურად და ადმინისტრაციულად დამორჩილებული ტერიტორია.“<sup>1</sup>

ასეთი ვითარება - საქალაქო ცხოვრების აღმავლობა, შესაბამისად ქალაქების ქვეყნის ადმინისტრაციულ ცენტრებად გადაქცევის ტენდენცია და სავაჭრო-სახელოსნო სფეროს წარმომადგენლების, ე.წ. „მესამე წოდების“ ჩაბმა პოლიტიკურ ცხოვრებაში - ახალი ფორმაციული იმპულსების დასაწყისის მანიშნებელი რეალიები იყო, რომელთაც, სამწუხაროდ, განვითარება არ ეღირსა. მონღოლთა შემოსევებმა და შემდგომი საუკუნეების პოლიტიკურმა სიტუაციამ შეაჩერა საქართველოს ეკონომიკური და სოციალური აღმავალი განვითარების პროცესი. ქვეყანა სტაგნაციის და სოციალურ-ეკონომიკური რეგრესის გზას დაადგა. შესაბამისად, ქალაქები და საქალაქო ცხოვრება აღარ განვითარებულა და ქვეყანაში დარჩა ძველი „ხევთა“ და „საერისთავოთა“ სისტემა. ასე იყო XV საუკუნემდე, როდესაც ზემოხსენებული პროცესების გამო საქართველო დაიშალა სამეფო-სამთავროებად.

ასეთი ვითარება გრძელდებოდა, მანამ სანამ 1801 წელს რუსეთმა ქართლ-კახეთის სამეფოს ფაქტობრივი ანექსია მოახდინა. ამის შემდეგ საქართველოს გუბერნია ხუთ მაზრად დანაწილდა. რუსეთ-თურქეთის 1828-1829 წლის ომის დამთავრების შემდეგ, ალექსანდროპოლის ზავით ახალციხის საფაშოს ნაწილი, ხოლო შემდგომ 1877-1878 წლების რუსეთ-თურქეთის ომის შემდეგ, ბერლინის ტრაქტატით ბათუმის ოლქი რუსეთს გადაეცა.

რევოლუციამდე საქართველოში, ისევე როგორც საერთოდ რუსეთის იმპერიაში, არსებობდა ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული მოწყობის 6 საფეხურიანი სისტემა: დასახლებული პუნქტი - თემი - საპოლიციო უბანი - მაზრა- გუბერნია (რომლის შემადგენლობაში რიგ შემთხვევაში შედიოდა ოლქი ან ოკრუგი) და ბოლოს მთავარმმართველობა. XIX საუკუნის

---

<sup>1</sup>მუსხელიშვილი დ. ისტორიული საქართველოს სახელმწიფო ტერიტორიის ადმინისტრაციული სტრუქტურის მოკლე მიმოხილვა. (ხელნაწერი).

ბოლოსათვის, საქართველოს ტერიტორია შედგებოდა ორი გუბერნიის (ტფილისის და ქუთაისის), თექვსმეტი მაზრის, სამი ოლქისაგან (ოკრუგის) - ბათუმის, სოხუმის, ართვინის ოლქები, და 65 საპოლიციო უბნისაგან.

საბჭოთა ხელისუფლების წლებში (1921-1991 წწ.) ფაქტობრივად შენარჩუნებულ იქნა ადმინისტრაციული დაყოფის ადრე არსებული სისტემა - თემი გარდაიქმნა სასოფლო საბჭოდ, საპოლიციო უბანი - ადმინისტრაციულ რაიონად, მაზრებად დაყოფა (რომელიც რამდენიმე ადმინისტრაციული რაიონისგან შესდგებოდა) შენარჩუნებულ იქნა 30-იანი წლების ბოლომდე. ყოფილი საბჭოთა კავშირის პოლიტიკური და ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული მოწყობა ზუსტად შეესაბამებოდა ტერიტორიული მართვის ე.წ. „ადმინისტრაციულ-მბრძანებლურ სისტემას“, რაც მდგომარეობდა ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეულების მკაცრ ვერტიკალურ (ზემოდან ქვემოთ) დაქვემდებარებაში.

1991 წელს, სახელმწიფოებრიობის აღდგენის შემდეგ, ქვეყნის ტერიტორიული მოწყობის საკითხი არაერთხელ იდგა დღის წესრიგში, თუმცა ის დღემდე არ არის გადაწყვეტილი.

უნდა აღინიშნოს, რომ ტერიტორიული საკითხების განხილვა, როგორც პოლიტიკოსების, ისე სხვადასხვა დარგის მკვლევარების მიერ, ძირითადად ორიენტირებულია საქართველოს ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენასა და მთელ ტერიტორიაზე ერთიანი კონსტიტუციური კონტროლის დამკვიდრებაზე. საქართველოს კონსტიტუციის შესაბამისად „საქართველოს ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობა განისაზღვრება კონსტიტუციური კანონით, უფლებამოსილებათა გამიჯვნის პრინციპის საფუძველზე ქვეყნის მთელს ტერიტორიაზე საქართველოს იურისდიქციის სრულად აღდგენის შემდეგ“ (მუხლი 2. პუნქტი 3).

ტერიტორიული მოწყობის გარეშე, ბუნებრივია, სახელმწიფოებრივი მმართველობა გართულებულია. ამიტომაც ფაქტობრივად მაინც განხორციელდა საქართველოს ტერიტორიული მოწყობა. ჯერ ერთი, შენარჩუნებულ იქნა სახელმწიფო მმართველობა ყოფილი რაიონების



დონეზე, ხოლო შემდეგ შეიქმნა ე.წ. საქართველოს რწმუნებულის ინსტიტუტი.

2003 წლის 23 ნოემბრის „ვარდების რევოლუციის“ შემდეგ საქართველოს ხელისუფლების შეცვლამ სრულიად ახალი დინამიკა მისცა ტერიტორიულ-ადმინისტრაციული მოწყობის საკითხს. 2006 წლის ადგილობრივი არჩევნების შემდგომ დაიწყო თვითმმართველი ერთეულების გამსხვილება და მუნიციპალიტეტების შექმნა, ამასთანავე, ახალი კანონმდებლობის, საქართველოს ორგანული კანონი „ადგილობრივი თვითმმართველობის შესახებ“, იმპლემენტაცია.

საქართველოს მიერ აღებულმა საერთშორისო ვალდებულებებმა, კერძოდ, საქართველოს პარლამენტის მიერ 2004 წლის 26 ოქტომბერს „ადგილობრივი თვითმმართველობის შესახებ ევროპული ქარტიის“ რატიფიცირებამ ახალი იმპულსი მისცა ადგილობრივი თვითმმართველობის, მმართველობის დეცენტრალიზაციისა და დეკონცენტრაციის საკითხების მოგვარებას. საქართველოს ტერიტორიულ-პოლიტიკური და ადმინისტრაციული ახლებური ორგანიზება აუცილებლობა გახდა თვითმმართველობის ტერიტორიულ-ადმინისტრაციული მოწყობის საკითხის გადაწყვეტის შემდეგ, რამაც გაააქტიურა რეგიონალიზმის იდეა. თავის მხრივ, თვითმმართველობის რეფორმა შეიძლება წარმატებით დამთავრდეს ტერიტორიულ-ადმინისტრაციული მოწყობის დასრულების შემდეგ.

საქართველოში დარაიონების გამოცდილების საფუძველზე და პოლიტიკური მიზანშეწონილობით განხორციელდა ტერიტორიული მოწყობა თვითმმართველი ერთეულების დონეზე. 69 მუნიციპალიტეტი და 5 თვითმმართველი ქალაქი შეიძლება განვიხილოთ, როგორც თვითმმართველი რეგიონი.

აღსანიშნავია, რომ ქვეყნის რეგიონალიზაცია გარდაუვალი პროცესია. ამის ნათელ მაგალითს გვაძლევს ევროკავშირი, სადაც სივრცითი წესრიგი ყალიბდება ტერიტორიულ განვითარებაზე ორიენტირებით, ევროკავშირის

გადლიერებაზე - ტერიტორიული ერთიანობით, ტერიტორიული განვითარების ინტეგრაციით. ევროკავშირს ეკონომიკურ, სოციალურ, ეკოლოგიურ მდგრადობასთან ერთად შემოაქვს ტერიტორიული ინტეგრაციის საკითხი.[19]

საქართველოში რეგიონული პოლიტიკა აქტუალურია არა მარტო სახელმწიფოს მართვის მიმდინარე, არამედ საქართველოს ევროპულ სივრცეში ინტეგრირების ამოცანებიდან გამომდინარე. ქვეყნის რეგიონული მოწყობის მთავარი მიზანი უნდა გახდეს ტერიტორიული პოტენციალის სრული გამოყენება მდგრადი ეკონომიკური განვითარებისა და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნისათვის.[20]

ტერიტორიების პოტენციალის მობილიზებისა და ეფექტიანად გამოყენებისათვის აუცილებელია ტერიტორიული მმართველობის ყველა დონეზე შესაბამისი სისტემის შექმნა, მისი ადეკვატური გააზრება და გაგება. ამისათვის მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული, რომ საქართველოში, ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენის გვერდით დგას ფუნქციურ-ტერიტორიული ერთიანობის უზრუნველყოფის ამოცანა.

**სქემა 2 საქართველოს ტერიტორიულ-ადმინისტრაციული მოწყობა და განსახლების სისტემა**



## 2.1.2. საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ძირითადი ეტაპები და ტენდენციები.

ქალაქებისა თუ ტერიტორიების განვითარების პროცესში იქმნებოდა რეგიონული დაგეგმვის ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულება – მოსახლეობის განსახლება და მისი სისტემური განსაზღვრა. ქალაქთმშენებლობით მეცნიერებასა და პრაქტიკაში განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობოდა მოსახლეობის განსახლების სივრცით ფორმებს. მოსახლეობის განსახლებას, ანუ ტერიტორიაზე მის განლაგებას, აქვს განვითარების მრავალფაქტორიან გამოვლინებათა კანონზომიერებებისა და ტენდენციების საკუთარი ისტორია.

განსახლების თეორიის ფორმირების საწყის პერიოდად შეიძლება ჩაითვალოს გასული საუკუნის 20-30-იან წლები, ანუ რევოლუციური იდეოლოგიისა და ქვეყანაში გატარებული პოლიტიკის მნიშვნელოვანი გავლენის წლები. ურბანისტებისა და დეზურბანისტების სოციალისტური იდეები გამოიხატა რეგიონული დაგეგმვის პრაქტიკაზე. ამ პერიოდისათვის დამახასიათებელია „სოციალისტური“ განსახლების ახალი რადიკალური ფორმების ძიება.[21]

განსახლების თეორიის შემდგომი განვითარება 60-70-იან წლებში განსაზღვრა საპროექტო-გეგმარებით სამუშაოთა პროცესში გეოგრაფიულმა, ეკონომიკურმა, სოციალურ-დემოგრაფიულმა და არქიტექტურულმა მიდგომამ.

გეოგრაფიიდან განსახლების თეორიამ მემკვიდრეობით მიიღო დასახლებათა იერარქიული ორგანიზაცია „ცენტრალური ადგილების თეორიის“ სახით, რომელიც აღწერს ქალაქ-ცენტრების ქსელს რეგიონული ფორმების სივრცითი აგების კანონების შესაბამისად.[22]

რეგიონული ეკონომიკიდან განსახლების თეორიაში შემოტანილ იქნა ისეთი ცნებები, როგორცაა „განსახლების ფუნქციურ-სივრცითი ორგანიზაციის ეფექტურობა“, „ტერიტორიული სოციალურ-საწარმოო კომპლექსი“ და სხვა [23].

საზოგადოებაში ეკოლოგიურ პრობლემათა გამწვავებასთან ერთად აუცილებელი გახდა ურბანიზაციის პროცესების რეგულირებისას ბუნების დაცვის მოთხოვნების გათვალისწინება. ამ პერიოდში გარემოს შესახებ მეცნიერებათა არსენალიდან განსახლების თეორიაში შემოიჭრა “ეკოლოგიური წონასწორობის” ცნება.

ქალაქთმშენებლობის თეორიიდან განსახლების თეორიაში შეტანილ იქნა ისეთი ფუნდამენტური ცნებები, როგორცაა „გეგმარებითი სტრუქტურა“, „ფუნქციონალური ზონირება“, აგრეთვე განსახლების ობიექტების ინტერპრეტაცია სივრცითი კომპოზიციის ტერმინებით. ქალაქთმშენებლობითი აზროვნების ხედვითი ფორმის ჩამოყალიბების საშუალებით მოხდა თეორიული კონცეფციების გადატანა პრაქტიკულ საპროექტო რეკომენდაციების სიბრტყეში.

70-80-იან წლებში განსახლების თეორიის ჩამოყალიბებაზე არსებითი გავლენა „სისტემების ზოგადმა თეორიამ“ მოახდინა.

სისტემური ანალიზის შეტანას ქალაქთმშენებლობაში ბიძგი მისცა მსხვილი ქალაქების განვითარების ტენდენციებმა – ზრდის დინამიკამ, განსახლების ჯგუფური (აგლომერაციული) ფორმების – ფუნქციურად გაერთიანებული დასახლებული ადგილების – წარმოქმნამ. ქალაქცენტრებსა და სხვა დასახლებებს შორის ურთიერთკავშირების განვითარებისა და გამტკიცების შედეგად დაიწყო გარკვეული სისტემური თვისებების მქონე ტერიტორიული ჯგუფების ჩამოყალიბება.

საქართველოს ტერიტორიაზე განსახლების პროცესმა გარკვეულ დონეს მიაღწია მაშინ, როცა ქალაქთა ქსელში დაფიქსირდა მათი კონცენტრაცია და აგლომერაცია, ქალაქმაფორმირებელი ფუნქცია. ამ პერიოდში სამეცნიერო ლიტერატურასა და საპროექტო პრაქტიკაში ტერმინს – „განსახლების სისტემა“ – განსხვავებულად განმარტავდნენ. კერძოდ, ამ ტერმინით განისაზღვრებოდა განსახლების ერთ-ერთი ფორმა “აგლომერაცია”.

გასული საუკუნის 70-80-იანი წლებისათვის საქართველოში ჩამოყალიბდა 4 მსხვილი საქალაქო აგლომერაცია (დჯს) - თბილისის,

ქუთაისის, სოხუმისა და ბათუმის, სადაც უკვე 1974 წლისათვის ცხოვრობდა ქვეყნის მთელი ურბანული მოსახლეობის 74,4% და მთელი სოფლის მოსახლეობის 29,4%. ამ პერიოდში დიდი ყურადღება ეთმობოდა დასახლებათა აგლომერაციის პროცესების სივრცით ინტერპრეტაციასა და ჯგუფური განსახლების ფორმათა კლასიფიკაციას [24] [25].

თვალს თუ მივადევნებთ იმას, თუ როგორ ხდებოდა ქალაქების ქსელის განვითარება, შეიძლება დავასკვნათ, რომ აღინიშნებოდა ეგრეთ წოდებული „ქალაქის მოსახლეობის ცენტრალიზაციის“ ზოგადი ტენდენცია, ანუ დიდი და მსხვილი ქალაქების მოსახლეობის უპირატესი ზრდა. ამგვარი ტენდენცია 1990 წლამდე აღინიშნებოდა, ხოლო ამის შემდეგ, დაიწყო საზოგადოებრივი განვითარების მრავალი რაოდენობრივი მაჩვენებლების შემცირება.

შეიძლება ითქვას, რომ საბჭოთა პერიოდში საქართველოს ტერიტორიის ურბანიზაცია ხასიათდებოდა მნიშვნელოვანი განსხვავებებით მის რაოდენობრივ და ხარისხობრივ მონაცემთა შორის. სახელდობრ, ქალაქის მოსახლეობის მკვეთრი ზრდა არ იყო გამაგრებული ქვეყნის ეკონომიკური შესაძლებლობებით, ამოტომაც ხასიათდებოდა როგორც ექსტენსიური. ეს კი, თავის მხრივ, უარყოფითად აისახებოდა ქალაქების ქსელის ფორმირების თავისებურებებზე, მათ გეგმარებით სტრუქტურასა და არქიტექტურაზე. ქვეყნის ტერიტორიაზე მოსახლეობის განსახლების ფორმები დამოკიდებული იყო ინდუსტრიალიზაციის ტემპებზე. ქვეყნის სამრეწველო ზონებში ახალი ქალაქებისა და სოფლების ზრდა მიმდინარეობდა ჩქარი ტემპებით, მაგრამ მათ არ ჰქონდათ საკმარისი შესაძლებლობები და რესურსები გადაეწყვიტათ სოციალური პრობლემები.[26]

90-იან წლებში იდეურ-პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური ბაზისის პრინციპულ შეცვლას მოჰყვა ქვეყნის განვითარების, ურბანიზაციის, განსახლების რთული პრობლემების წარმოქმნა. სახელდობრ, სოციალურ-ეკონომიკური სივრცის მთლიანობის დაკარგვა,

დასახლებათა ტერიტორიების სტაგნაცია, ქალაქისა და სოფლის არათანაბარი განვითარება, საქართველოს რიგი ქალაქების მოსახლეობის კლება (“shrinking cities”), მათი დეპოპულაცია, პერიფერიული რაიონებიდან მიგრაციული ნაკადის ზრდა, დეპრესიული ტერიტორიებისა და დასახლებათა რაოდენობის ზრდა, განსახლების თავმოყრა ძირითადად მსხვილ ქალაქ-ცენტრებში. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს დედაქალაქში, თბილისში, ქვეყნის მოსახლეობის ერთი მეოთხედი ცხოვრობს [27][28].

ამასთან, გამოვლინდა მანამდე არსებული განსახლების მეთოდოლოგიური საფუძვლების კრიზისი. აუცილებელი გახდა რეგიონული დაგეგმვის პოლიტიკის ახლებური გააზრება, მიწის ბაზრის ჩამოყალიბების, უძრავი ქონების, ასევე, ტერიტორიული მართვის დეცენტრალიზებული სისტემაზე გადასვლის გათვალისწინება.

საქართველოში გარდამავალ პერიოდში მიმდინარე გარდაქმნების ერთ-ერთ გამოვლინებას წარმოადგენდა ტერიტორიული დაგეგმვის სქემებისა და პროექტების უგულვებელყოფა, რომელთა მეშვეობით ყოველთვის წყდება პერსპექტიული განსახლების პრობლემები.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოში დღეისათვის, არც ქვეყნის მასშტაბით და არც რეგიონულ დონეზე არ არსებობს სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის სქემები; არც ერთ დამოუკიდებელ თვითმმართველ ქალაქსა და მუნიციპალიტეტს (გარდა თბილისისა) არ აქვს დამტკიცებული მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმა. აქედან გამომდინარე, თანამედროვე ეტაპზე, მიზანშეწონილი იქნებოდა რეგიონული მიზნობრივი პროგრამების შემუშავებასა და ტერიტორიული განვითარების გეგმარებითი სქემების შექმნაზე გადასვლა.

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს სახელმწიფოებრივი ჩამოყალიბების დღევანდელ ეტაპზე, არსებული სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების, შიდა და გარე პოლიტიკური ურთიერთობებისა და ქვეყნის მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანეს ამოცანას წარმოადგენს პერსპექტიული

განვითარების სახელმწიფოებრივი ქალაქთმშენებლობითი პროგრამის – საქართველოს ტერიტორიაზე განსახლების გენერალური სქემის ახლებური მოდელის შემუშავების საკითხი.

## 2.2 საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის განვითარების ტენდენციები

### 2.2.1 საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის აქტუალიზება

თანამედროვე პირობებში, საქართველოს განსახლების არსებული სისტემის ერთ-ერთ მოწყვლად თვისებად გვევლინება ის გარემოება, რომ, ქვეყნის მასშტაბით, განსახლების ძირითადი, აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს გამაერთიანებელი ღერძი, ფაქტობრივად, ერთადერთიცაა. ეს გარემოება განსაკუთრებით გამოაშკარავდა 2008 წლის აგვისტოს მოვლენების დროს, როდესაც საომარი მოქმედებისას, გორში ცენტრალური საავტომობილო და სარკინიგზო მაგისტრალების გადაჭრამ, ფაქტობრივად გამოიწვია ქვეყნის პარალიზება. დასავლეთიდან სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტის გადაადგილების ერთ-ერთ ალტერნატიულ ვარიანტად განიხილებოდა საქართველოს სამხრეთი რეგიონების - ზემო აჭარის, სამცხე-ჯავახეთის, თრიალეთის და ქვემო ქართლის - დამაკავშირებელი საავტომობილო გზა. მაშინ აღმოჩნდა, რომ ეს მარშრუტი საქართველოს მოქალაქეების უდიდესი ნაწილისთვის აბსოლუტურად უცნობი იყო. ობიექტურადაც, „სამხრეთის მარშრუტი“ მეტად საეჭვო აღმოჩნდა იმ დროს მისი გზების მნიშვნელოვანი ნაწილის უკიდურესად ცუდი მდგომარეობისა და „უპატრონობის“ გამო.

ზემოთაღწერილი მოვლენების ფონზე, განსახლების სისტემის ქვეყნის მასშტაბში ოპტიმიზაციის მრავალ ფაქტორებს შორის (ბუნებრივ-კლიმატურიდან ვიდრე სამეურნეო-ეკონომიკურამდე), წინა პლანზე წამოიწია განსახლების სისტემის მდგრადობამ, მისმა მოქნილობამ და

სხვადასხვა გამოწვევების მიმართ ადაპტაციის უნარმა. ამასთან ერთად, საქართველოს განსახლების სისტემა დივერსიფიცირებას, დემოგრაფიული ტევადობის გაზრდას უთუოდ საჭიროებს.

ამ თვალსაზრისით განსახილველია საქართველოს განსახლების ძირითადი - აღმოსავლეთ-დასავლეთი - ღერძის დამხმარე ღერძის ფორმირების ფუნქციურ-გეგმარებითი პირობები. განსახლების „სამხრეთის ღერძად“ მოაზრებული ეს ფუნქციურ-გეგმარებითი კორიდორი ერთმანეთს აკავშირებს შემდეგ დასახლებებს: თბილისი - მარნეული - ბოლნისი - წალკა - ნინოწმინდა - ახალქალაქი - ასპინძა - ახალციხე - ადიგენი - ხულო - შუახევი - ქედა - ხელვაჩაური - ბათუმი.

საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირება/განვითარება მნიშვნელოვანია იმ თვალსაზრისითაც, რომ ის ბუნებრივად გამოიწვევს სამხრეთ საქართველოს, სოციალურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით, პრობლემური რეგიონების ურბანიზებას, მათ ჩართულობას ერთიან ნაციონალურ სამეურნეო სივრცეში, ამოქმედებს ამ რეგიონების პოტენციურ დემოგრაფიულ რესურსებს, ხელს შეუწყობს მდგრად განსახლებას. ეს ყოველივე კი, საბოლოოდ, ხელს შეუწყობს ქვეყნის რეგიონების ესოდენ საჭირო სრულფასოვან ინტეგრაციას ერთიან ქართულ სახელმწიფოში. ცხადია, ამგვარი ინტეგრაცია თავისთავად არ მოხდება; ის საჭიროებს სახელმწიფო ინსტიტუტების სათანადო ძალისხმევას განსახლების კომპლექსური სტრატეგიის რეალიზების ფარგლებში.

### **2.2.2 საქართველოს სამხრეთი რეგიონების განსახლების სისტემის კონფიგურაცია**

განსახლების ნაციონალური და რეგიონალური სისტემების ხაზოვანი კონფიგურაციის - „ურბანული დერეფნების“ - უპირატესობის მტკიცება, კარგა ხანია, ურბანისტიკის თეორიაში მოარულ თემად იქცა. ამ ფილოსოფიამ თავის მწვერვალს, სორია-ი-მატასა და ლე კორბუზიეს



ხედვათა კვალდაკვალ, ბერძენი არქიტექტორ-ურბანისტის კონსტანტინოს დოქსიადისის „ეკუმენოპოლისის“ კონცეფციაში მიაღწია.

მას შემდეგ ნახევარმა საუკუნემ განვლო, მაგრამ ქალაქათმშენებლობისა და რაიონული დაგეგმვის სპეციალისტების ინტერესი განსახლების ხაზოვანი სტრუქტურების მიმართ არ განელებულა. როგორც წესი, ეს სტრუქტურები ხორცს ასხამს სახმელეთო (სარკინიგზო და საავტომობილო) სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ჩონჩხს და, თავის მხრივ, კიდევ ამაგრებენ მას. მაგრამ არის შემთხვევები, როდესაც ამ ურთიერთშემხვედრ ბუნებრივ პროცესებს უფრო მაღალი ტაქსონომიური დონის ამოცანა ემატება. ამგვარი ამოცანა ხშირად პოლიტიკური, ან უფრო ზუსტად, გეოპოლიტიკური ხასიათისაა. სწორედ ასეთ შემთხვევასთან გვაქვს საქმე ჩვენ საქართველოში, სადაც ქვეყნის მასშტაბით განსახლების სისტემის განვითარება-განმტკიცების სასიცოცხლო მნიშვნელობის ამოცანა ბოლო ორი ათეული წლის განმავლობაში თვითდინებას იყო მიცემული. წინამდებარე კვლევის მიზანია კიდევ ერთხელ დასვას საქართველოს განსახლების სისტემისა და რეგიონული დაგეგმვის ერთ-ერთი ყველაზე აქტუალური ამოცანის - საქართველოს განსახლების „სამხრეთის ღერძის“ გეგმაზომიერი განვითარების საკითხი.

### **2.2.3 განსახლების სამხრეთი ღერძის ეთნოპოლიტიკური ასპექტი**

უდავოა, რომ საქართველოს განსახლების სამხრეთ ღერძს, სხვა მეტად მნიშვნელოვან განზომილებებთან ერთად, ეთნოპოლიტიკური განზომილებაც გააჩნია. ეს ნაწილობრივ ეხება გარდაბნის, მარნეულის, წალკის რაიონებს, ძირითადად კი ღერძის ჯავახეთის მონაკვეთს, რომელიც მდებარეობს ნინოწმინდისა და ახალქალაქის რაიონებში, სადაც მოსახლეობის დიდ უმრავლესობას ეთნიკური სომხები შეადგენენ (ეთნო-დემოგრაფიული ვითარების თვალსაზრისით, ნინოწმინდის რაიონის მოსახლეობის 95.8% და ახალქალაქის 94.3% წარმოადგენს ეთნიკურ სომხებს). გარკვეული ეკონომიკური პოტენციალის მიუხედავად

(მეცხოველეობა, მეკარტოფილეობა, საზაფხულო იალაღები), ეს რაიონები პრობლემურთა რიგს მიეკუთნება.

გასაგები მიზეზების გამო, ამ რაიონებში ძლიერია მიგრაციული, კულტურული, ეკონომიკური კავშირები მეზობელ სომხეთის რესპუბლიკასთან, რაც ზოგჯერ ატარებს სეპარატისტულ ხასიათს, ან ამგვარად აღიქმება ქართულ საზოგადოებაში.

ყველა მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტი ჯავახეთში ეჭვის თვალთ აღიქმება; პარადოქსულია, მაგრამ ქართულ საზოგადოებაშიც ამ პროექტებს, მაგალითად, ზემო აჭარა - სამცხე-ჯავახეთი - ქვემო - ქართლი საავტომობილო გზის რეკონსტრუქციასაც, არაერთგვაროვნად აღიქვამენ. პოლიტიკური სპექტრის ოპოზიციური ნაწილი ამ პროექტში ხედავს საფრთხეს, რომელიც უკავშირდება „დიდი სომხეთის“ მრავალსაუკუნოვან გეოპოლიტიკურ იდეას, სომხეთის სახელმწიფოს შავ ზღვაზე გასვლის სურვილით. ამ საფრთხის დამადასტურებელ ანალოგად ხშირად მოჰყავთ როკის გვირაბის როლი სამხრეთ-ოსური სეპარატიზმის გაღვივებაში.

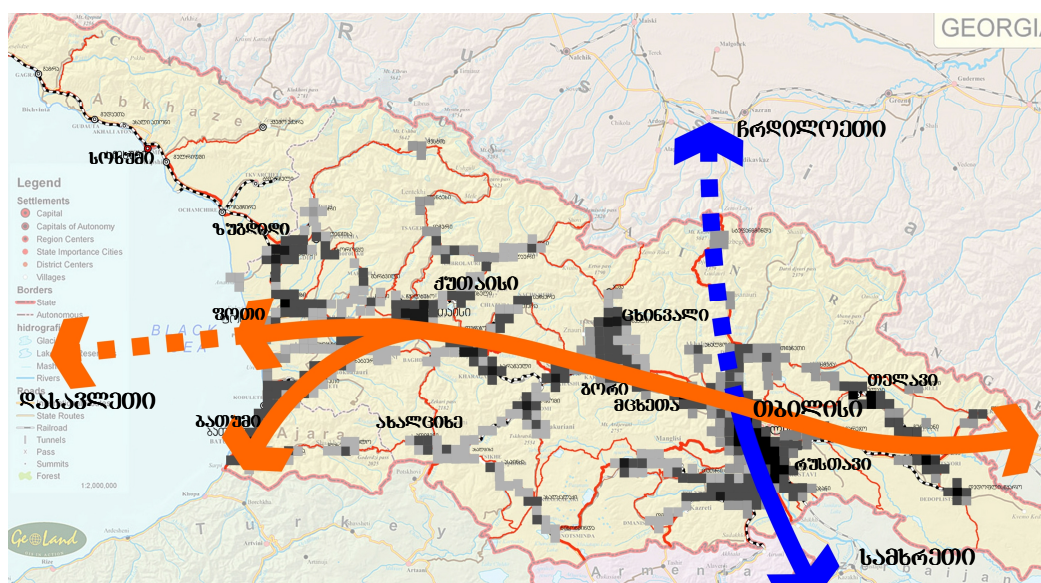
მიგვაჩნია, რომ განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ განვითარება მხოლოდ თუ შეუწყობს ხელს ჯავახეთის სოციალურ-ეკონომიკურ ინტეგრაციას ერთიან ქართულ სახელმწიფოში. მეტიც, ამგვარი მაინტეგრირებელი პროექტების ნაკლებობა ხელს უწყობს საქართველოს სომხური მოსახლეობის გაუცხოებას და, შედეგად, სეპარატისტული განწყობების წინაპირობების ჩამოყალიბებას. ამგვარად, განსახლების სამხრეთი ღერძის ფორმირება საქართველოს ეთნიკური უმცირესობის ინტეგრაციის მიღწევის ინსტრუმენტის როლსაც შეასრულებს.[29]

#### **2.2.4 სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა - პოლიტიკები, პროგრამები, პროექტები (PPP)**

ცნობილია, რომ საქართველო გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, წარმოადგენს თავისებურ ისტორიულ-გეოგრაფიულ ჯვარედს, სადაც ისტორიულად იკვეთებოდა ჩრდილოეთ-სამხრეთისა და აღმოსავლეთ დასავლეთის მიმართულების ცივილიზაციური, გეოპოლიტიკური,

კულტურული, ეკონომიკური, ეთნიკური და მრავალი სხვაგვარი ვექტორები. ამასთან, ეს ვექტორები სხვადასხვა ისტორიულ პერიოდებში იდენტური არ იყო. სადღეისოდ უკვე აშკარა გახდა, რომ, თუ ადრე დომინირებდა ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულება, დამოუკიდებლობის პერიოდში მას ნელ-ნელა ჩაენაცვლა და ამჟამად, პრაქტიკულად, ერთადერთი გახდა აღმოსავლეთ-დასავლეთის სივრცითი მიმართულება (იხ.სქემა 3)

**სქემა 3 საქართველოს განსახლების სისტემის ძირითადი სივრცითი მიმართულებები**



ახალმა საერთაშორისო ეკონომიკურმა ურთიერთობებმა ქვეყანა ჩააბა გლობალურ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ პროცესებში. მრავალი მოვლენა - ტრანსნაციონალური ინტერესები, საერთაშორისო ვაჭრობა, ტრანზიტი და სხვა, რომელიც უცხო იყო საბჭოთა ქალაქებისთვის, დღეს გახდა თბილისის, ბათუმის და საქართველოს სხვა ქალაქების სწრაფი განვითარების განმაპირობებელი.[30]

ამ კონტექსტში, საქართველოს განსახლების სისტემის ფორმირებასა და განვითარების მიმართულებებზე მნიშვნელოვან ზემოქმედებას ახდენს გეოპოლიტიკური წანამდღვრებით განსაზღვრული საქართველოს როლი კავკასიასა და ევრაზიულ სივრცეში. მას შემდეგ, რაც საქართველომ შეიძინა აზია-კავკასია-ევროპის დამაკავშირებელი დერეფნის სტატუსი,

სახელმწიფოს წინაშე პრიორიტეტული გახდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება.

1993 წელს ევროკომისიის ინიციატივით შექმნილი რეგიონული პროგრამა TRACECA გახდა საქართველოსა და მთლიანად სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებისათვის პირველი შესაძლებლობა, რომელმაც ხელი შეუწყო რეგიონში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას, მშენებლობასა და რეკონსტრუქციას. TRACECA-ს ინიციატივა მიზნად ისახავს რეგიონული თანამშრომლობის სტიმულირებას ვაჭრობის განვითარების მიზნით; ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ინტეგრაციის ხელშეწყობას ტრანსევროპულ სატრანსპორტო-სარკინიგზო ქსელებთან. ამასთანავე, საქართველო აქტიურად ცდილობს შავი ზღვის წრიული მაგისტრალის (BSRH) კოორდინირებული განვითარების ხელშეწყობას რეგიონალური თანამშრომლობის ფარგლებში, როგორც სამხრეთ კავკასიის რეგიონში, ასევე მის ფარგლებს გარეთაც, განსაკუთრებით კი, შავი ზღვის აუზის (BSEC), სუამის (GUAM) და კასპიის ზღვის აუზის ქვეყნებთან.

საქართველოს თანამედროვე საერთაშორისო სატრანსპორტო საკომუნიკაციო ქსელი ევროპის ქვეყნებთან შედარებით ჯერ კიდევ არასათანადო დონეზე იმყოფება, რაც ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალს ასუსტებს. ამიტომაც, საქართველოს მთავრობის პროგრამის პრიორიტეტულ მიმართულებას სწორედ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი სატრანსპორტო სისტემის რეაბილიტაცია-მშენებლობა წარმოადგენს (იხ. ცხრილი 2).

შიდასახელმწიფოებრივი გზების რეაბილიტაციის კონტექსტში აღსანიშნავია, რომ განსახლების „სამხრეთის ღერძის“, სამხრეთ რეგიონებზე გამავალი ფუნქციურ-გეგმარებითი კავშირის ფრაგმენტული ფორმირება აქტიურ ფაზაშია შესული. 2006-2007 წლებში რეაბილიტაცია ჩაუტარდა ახალქალაქი-ახალციხე საავტომობილო გზას. ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოს ათასწლეულის კორპორაციის ხელშეწყობით 2007 წელს

დაწყებული ქვემო ქართლისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში 223.9 კმ. საგზაო-სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაციის პროექტი, რომელიც უმოკლესი გზით ერთმანეთთან დააკავშირა ახალქალაქი, ნინოწმინდა, წალკა და თბილისი. გზის მშენებლობა დასრულდა 2010 წლის ნოემბერში, თბილისიდან ახალქალაქამდე მანძილი 110 კმ-ით შემცირდა, ხოლო მგზავრობის ხანგძლივობა თითქმის განახევრდა.[31]

**ცხრილი 2 საავტომობილო გზების სიმჭიდროვე და ავტომობილიზაციის დონე საქართველოსა და ევროპის ქვეყნებში (2002 წწ)**

ქვეყანა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე, ად/კვ.კმ	საავტომობილო გზების სიმჭიდროვე, კვ.მ/100 კვ.კმ	ავტომობილიზაციის დონე (მსუბუქი ავტომობილები 1000 კაცზე)
საქართველო	63	29	108
საფრანგეთი	242	159	379
იტალია	80	88	173
გერმანია	333	257	373
ინგლისი	123	165	309
დანია	78	65	355
ჰოლანდია	191	101	477
ესპანეთი	230	140	492
პორტუგალია	120	116	167
საბერძნეთი	108	108	310
პოლონეთი	106	175	419
უკრაინა	83	30	96

წყარო: Ю.Н. Белоконь; Региональное Планирование, теория и практика; Киев 2003г.

ზემოთხსენებულ გზას საერთაშორისო მნიშვნელობას ანიჭებს მისი უმოკლესი გზით მეზობელ ქვეყნებთან - სომხეთსა (სათხე - ნინოწმინდა - სომხეთის საზღვარი 31,4კმ.) და თურქეთთან (ახალქალაქი - სულდა 20კმ. და სულდა - კარწახი - თურქეთის საზღვრის მიმართულებით 16 კმ.) დაკავშირება.

ყურადღება გასამახვილებელია „სამხრეთი ღერძის“ მნიშვნელოვან მონაკვეთზე, რომელიც გადის სამცხე-ჯავახეთისა და ზემო აჭარის რეგიონებზე და უზრუნველყოფს ალტერნატიული გზით შავ ზღვაზე გასვლას. პრეზიდენტის განცხადებით 2011 წელს დაიწყება ადიგენი - ხულო საავტომობილო გზის რეაბილიტაცია. ასევე, აზიის განვითარების ბანკის (ADB) კრედიტის დაფინანსებით, მიმდინარეობს ახალციხე-ბათუმის მიმართულებით გზის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიური დასაბუთების საპროექტო სამუშაოები. აღნიშნული საავტომობილო გზა გაივლის ხულო-შუახევი-ქედა-ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტებზე, და ალტერნატიული გზით ერთმანეთთან დააკავშირებს შავ ზღვასა და საქართველოს სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ რეგიონებს, რაც ტრანზიტული მოძრაობის გარკვეულ წილს აარიდებს აჭარას, გურიას, ქვემო იმერეთსა და შიდა ქართლს. ასევე, მოსალოდნელია მგზავრთნაკადებისა და სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვების გადანაწილება საქართველოდან თურქეთის, სომხეთის, აზერბაიჯანის მიმართულებით.

ამრიგად, განსახლების „სამხრეთ ღერძზე“ გამავალი საავტომობილო გზა შესაძლოა მოვიაზროთ, როგორც ჩართული რეგიონების პროდუქციის რეალიზაციის ბაზრების მიღწევადობის გაუმჯობესების, ტურისტულ-რეკრეაციული რესურსების ათვისების, სასოფლო-სამეურნეო და რიგი სხვა სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების მთავარ წინაპირობად. რაც ძალზე მნიშვნელოვანია, ის იქნება ქვეყნის მაგისტრალური საავტომობილო გზის ალტერნატიული მარშრუტი, რომელიც სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია და წარმოადგენს ობიექტურ აუცილებლობას როგორც ქვეყნის ეროვნული უსაფრთხოების, ასევე მასში შემავალი დასახლებების რეგიონული ინტეგრაციის თვალსაზრისით.

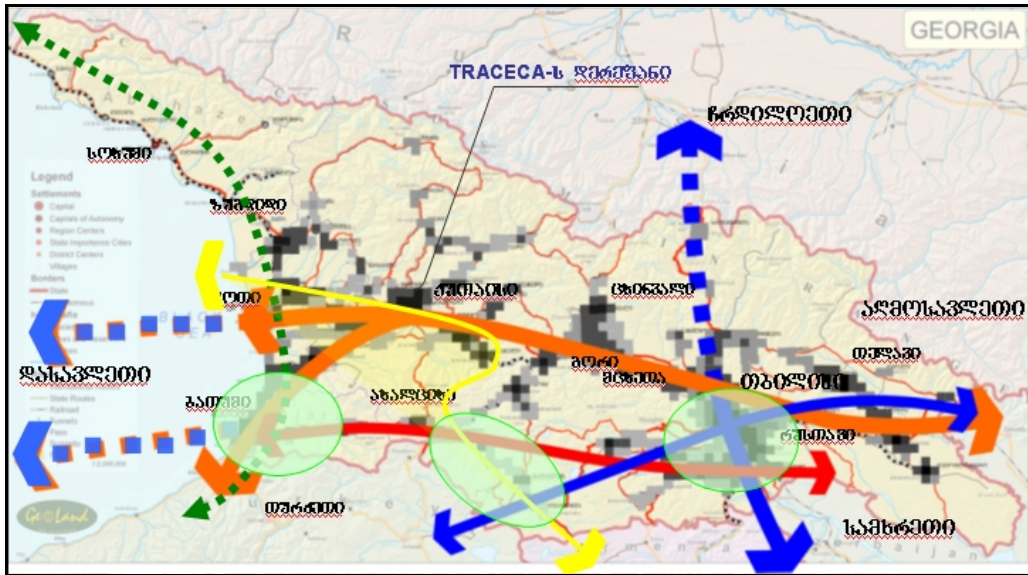
#### სქემა 4 საქართველოს სარკინიგზო ქსელი



უდავოა, რომ განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ განვითარებას ძლიერ იმპულს მისცემს ისეთი ფაქტორი, როგორცაა რკინიგზით თურქეთში გასვლა. ბაქო – თბილისი – ყარსის სარკინიგზო ხაზის განვითარების იდეა. ევროკავშირის ქვეყნების სარკინიგზო ქსელის თურქეთის, სამხრეთ კავკასიის, შუა აზიისა და ჩინეთის სარკინიგზო ქსელებში ჩართვა, გამოიწვევს პროექტში ჩართული რეგიონების (როგორც ტრანსსასაზღვრო რეგიონების) ძირეულ ფუნქციურ-გეგმარებით და სტრუქტურულ ცვლილებებს.

ახალქალაქიდან ბაქომდე 258 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზი უკვე არსებობს. ამჟამად, საქართველოს მთავრობის მიერ მიმდინარეობს მისი შემადგენელი ნაწილის თბილისი – მარაბდა – წალკა – ახალქალაქი რკინიგზის რეაბილიტაცია. დარჩენილია მხოლოდ 95 კილომეტრიანი უბანი ყარსსა და ახალქალაქს შორის (პროექტი მოიცავს 29 კმ. მონაკვეთს საქართველოში და 76 კმ-ს – თურქეთში). პერსპექტივაში, რკინიგზის მარშრუტების დივერსიფიცირებისა და შეკვრის მიზნით, დასასმელია საკითხი ღერძის მონაკვეთის – „ახალქალაქი-ასპინძა-ახალციხე“ ტექნიკურ ეკონომიკური დასაბუთების თაობაზე (იხ.სქემა 5).

სქემა 5 გარე და შიდა პოლიტიკური ფაქტორებით განპირობებული საქართველოს განსახლების სისტემის განვითარების ძირითადი სივრცითი მიმართულებები .



წინასწარი შეფასებით ტვიტბრუნვა აღმოსავლეთ-დასავლეთ სარკინიგზო დერეფნის გასწვრივ ფუნქციონირების პირველ ორ წელიწადში მიაღწევს ორ მილიონ ტონამდე და 8-10 მილიონ ტონას მომდევნო სამ წელიწადში. გაერთიანებული ერების ევროპის ეკონომიკურმა კომისიამ (UNECE) ეს დერეფანი აღიარა ნომერ პირველ პროექტად პრიორიტეტულ პროექტებს შორის[32]

ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მიმართულების განვითარება საქართველოსთვის არსებითია იმ თვალსაზრისითაც, რომ ტრანსნაციონალურ განედურ მიმართულებასთან ერთად, მნიშვნელობას ინარჩუნებს გრძელდული მიმართულებაც, რითაც „სატრანსპორტო დერეფანი“ გარკვეულწილად უფრო მაღალ კატეგორიაში („გზაჯვარედინი“) გადავა. შეიძლება ითქვას, რომ კომუნიკაციური ღერძის ამგვარი სივრცით-ტერიტორიული ტრანსფორმაცია განსახლების სისტემის ურბანული განვითარების ერთ-ერთი ძირითადი ფაქტორია.[33]

სამხრეთი რეგიონების განვითარების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ის გარემოებაც, რომ სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფანთან ერთად, ფაქტობრივად, ჩამოყალიბდა კიდევ ერთი - ფოთი-ხაშური-ბორჯომი-ახალციხე-ახალქალაქი-გიუმრი-ერევანი-მეგრი (დაბა ირან-



სომხეთის საზღვარზე) სატრანსპორტო დერეფანი, რომლის რეკონსტრუქციის შესახებ შეთანხმებას ჯერ კიდევ 1996 წლის 11 სექტემბერს მოეწერა ხელი. მათი თანხვედრა ზემოთ განხილულ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონზე მოდის. აქედან გამომდინარე, მოძრაობის ინტენსიურობის გაზრდა განსაკუთრებით სავარაუდოა სწორედ ამ რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ამ მონაკვეთზე (ახალციხე-ახალქალაქი-ნინოწმინდა-სომხეთის საზღვარი), რაც გასათვალისწინებელია რეგიონის დასახლებათა განვითარებისა და ტერიტორიულ-სივრცითი დაგეგმვის დროს.

სატრანსპორტო დერეფნებისა და მეზობელ ქვეყნებთან - ამ შემთხვევაში თურქეთთან და სომხეთთან - საგარეო სოციალურ-ეკონომიკური კავშირების განვითარება, თავის მხრივ, ხელს უწყობს ტრანსსასაზღვრო რეგიონების ინტენსიურ ფორმირებას. მხედველობაში გვაქვს გეგმარებითი რეგიონები, რომლებიც ყალიბდება სასაზღვრო ზონებში საერთაშორისო კომუნიკაციების ბაზაზე. ტრანსსასაზღვრო რეგიონების აქტუალობა განისაზღვრება იმით, რომ ისინი დადებითად მოქმედებენ ინტეგრაციული ეკონომიკური პროცესების განვითარებაზე მეზობელ ქვეყნებს შორის.

ამგვარი ტრანსსასაზღვრო ზონის ფორმირების პერსპექტივა გააჩნია სამხრეთ რეგიონს, უმთავრესად სამცხე-ჯავახეთს. ამ ფაქტორის სივრცითი გააზრებაც განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირების კვალდაკვალ აუცილებელ ამოცანად გვესახება.

უდავოა, რომ სატრანზიტო პოტენციალი საქართველოს უმნიშვნელოვანესი კონკურენტუნარიანი უპირატესობაა, რისი სრულად ათვისების შემთხვევაში ქვეყანა უზარმაზარ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დივიდენდს მიიღებს. მაგრამ, ამასთანავე, თუ ადგილობრივი სტრატეგიები არ დახვდა მზად ამ გლობალურ პროცესებს და ვერ შეძლებს რეგიონის, მუნიციპალიტეტის თუ ქალაქის კონკრეტული ხედვის ჩამოყალიბებას, გლობალური ინტერესები არ გაითვალისწინებს ადგილობრივ ინტერესებს,

რაც საბოლოო ჯამში განაპირობებს ქვეყნის, მისი რეგიონების არამდგრად სოციალურ-ეკონომიკურ, ეკოლოგიურ და კულტურულ მდგომარეობას.

საქართველოში დღეს მიმდინარე მსხვილმასშტაბურ დარგობრივ (ინფრასტრუქტურულ) პროექტებში, ჭარბობს ემპირიული, ტექნოკრატიული მიდგომა. მათ აშკარად აკლია კონცეფტუალური გააზრება. კანონმდებლობის მოთხოვნათა მიუხედავად, ეს პროექტები არ აისახება სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის დოკუმენტაციის ფორმატში, რაც სერიოზული რისკების შემცველია ამ პროექტების მდგრადობისა და თავსებადობის თვალსაზრისით. ასევე გასათვალისწინებელია მსხვილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების გავლენა „ჩათრეული“ ქალაქების სივრცით-გეგმარებით სტრუქტურაზე (მაგალითად ახალქალაქის შემთხვევაში დომინირებს ტექნოკრატიული ხედვა, სადაც რკინიგზის გავლენა არ არის წარმოდგენილი მიწათსარგებლობის გენერალური გეგმის ფორმატში).

ამრიგად, ქვეყნის მდგრადი განვითარების, მისი კავკასიური, ევროპული და მსოფლიო სივრცეში ინტეგრაციის, სუბრეგიონული და რეგიონული კავშირების გეგმარებითი უზრუნველყოფისათვის სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის განხორციელების პრინციპები და მეთოდები უნდა განიხილებოდეს რეგიონული სატრანსპორტო პოლიტიკის კონტექსტში. რეგიონულად ითვლება ეკონომიკური და სოციალური განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკის ისეთი მიმართულება, რომელიც ითვალისწინებს ცალკეული რეგიონების სპეციფიკას და ორიენტირებულია მათ ინტერესებზე. ამგვარი პოლიტიკა ხორციელდება რეგიონული დაგეგმვის მეშვეობით, რომელიც უშუალო კავშირშია ქვეყნის ტერიტორიულ დაგეგმარებასთან. საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ განვითარება სწორედ ამ კონტექსტშია განსახილველი.

ქვემოთ წარმოდგენილია ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციის შედეგად განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ გასწვრივ სატრანსპორტო მოძრაობის ინტენსივობის სავარაუდო ცვლილებების ანალიზი.

როგორც ცნობილია, სატრანსპორტო მომსახურება საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური საქმიანობის მნიშვნელოვანი სფეროა, რომლიდანაც მიღებული ეკონომიკური სარგებელი ძალზე არსებითია ქვეყნისათვის. 2009 წლის მონაცემებით ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის წილმა ქვეყნის მთლიან შემოსავლებში 10.3% შეადგინა და მეორე ადგილი დაიკავა ვაჭრობის სექტორის შემდეგ (12.40%) [34].

ტრანსპორტის მომსახურებიდან მიღებულ შემოსავლებში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს აზერბაიჯანსა და სომხეთს. საქართველოს გავლით როგორც საავტომობილო ტრანსპორტით, ისე რკინიგზით გადაზიდული ტრანზიტული ტვირთების 90%-ზე მეტი მოდის ამ ქვეყნებზე. ასევე, საქართველოს ნავსადგურებშიც დამუშავებული სატრანზიტო ტვირთის დიდი ნაწილი, დაახლოებით 83% ამ ქვეყნებზე მოდის, მიუხედავად ამისა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმართაობის გამო, სამცხე-ჯავახეთის წილი საქართველოს სატრანსპორტო შემოსავლებში მხოლოდ 1%-ია.[35][36]

**ცხრილი 3 საქართველოსა და მეზობელ ქვეყნებს შორის მანძილები და გადაადგილების დრო.**

მარშრუტი	მანძილი	საშუალო დრო
სადახლო სარფის საზღვრანდე	480 კმ	7.5 სთ
სადახლო ვალეს საზღვრამდე (ახლანდელი)	320 კმ	5,5 სთ
ნინოწმინდას საზღვრი - ახალციხე - ბათუმამდე	285 კმ	4.5-5 სთ
ერევნიდან ნინოწმინდას საზღვრამდე	178 კმ	2.30-3 სთ
ერევნიდან სადახლოს საზღვრამდე	225 კმ	4 სთ
ერევანი-სადახლო-სარფი	705 კმ	11-11.5 სთ
ერევანი- ნინოწმინდა (საზღვარი)-სარფი	463 კმ	7-7.5 სთ
გიუმრიდან ნინოწმინდის საზღვრამდე	48 კმ	45 წთ(მაქსიმუმი)
გიუმრიდან სადახლოს საზღვრამდე	171 კმ	3.30 სთ
თბილისი ნინოწმინდას საზღვრამდე	190 კმ	3.5-4.5.სთ
თბილისი-ნინოწმინდა-კარწახი	214 კმ	4.5-5 სთ
ნინოწმინდა (საზღვარი)-კარწახი	70 კმ	1-1.5 სთ
თბილისი-ვალე	230 კმ	3.5-4 სთ
თბილისი-სარფი	370 კმ	5.5-6.5 სთ

სამხრეთი რეგიონების დამაკავშირებელი საავტომობილო გზისა და ახალი საბაჟო-გამშვები პუნქტის მშენებლობა-რეაბილიტაცია მნიშვნელოვნად შეამცირებს მანძილს სომხეთიდან თურქეთისა და, შემდეგ, ევროპის მიმართულებით (იხ.ცხრილი 3).

ცხრილში მოცემული ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მაჩვენებელია ერევანი-სადახლო-სარფისა და ერევანი-ნინოწმინდა (საზღვარი) - სარფის დრო- მანძილზე დამოკიდებულების შედარება, სადაც სხვაობა მანძილებს შორის 242 კმ-ია, ხოლო მგზავრობის ხანგრძლივობას შორის 4 სთ.[37]

ზემოთმოყვანილი ანალიზის და საქართველოს დღეს მოქმედ საბაჟო-გამშვებ პუნქტებზე მოძრაობის ინტენსიურობის გათვალისწინებით, საქართველოს „სამხრეთ ღერძზე“ სატრანსპორტო მოძრაობის გადამისამართება გარდაუვალია (იხ. ცხრილი 4). თუმცა, ის ვერ ჩაანაცვლებს ძირითად ტრანზიტულ გზას თბილისის გავლით ფოთის პორტის დანიშნულებით, რადგან თავისი პარამეტრებით, ეს გზა, უფრო მოხერხებული საშუალებაა ევროპულ ბაზრებზე გასასვლელად. ასევე, აქ დიდი როლი შეიძლება ითამაშოს საავტომობილო გზათა სეზონურობა<sup>1</sup> და, რაც ყველაზე მთავარია, რთულმა რელიეფმა. ამდენად, ტრანზიტული სატვირთო გადაზიდვების გადამისამართება ამ მიმართულებით შესაძლოა უმნიშვნელო იყოს. სავარაუდოა, რომ სამხრეთი მარშრუტი, ძირითადად, მოემსახურება შიდასახელმწიფოებრივ გადაზიდვებს, ისარგებლებს ასევე მეზობელი ქვეყნების (განსაკუთრებით სომხეთის) მოსახლეობა, ტურისტები, რომლებიც გადაადგილდებიან მსუბუქი ავტომობილებით. ეს გარემოება მნიშვნელოვნად განტვირთავს საბაჟო-გამშვებ პუნქტებს სადახლოსა და სარფში.[38]

---

<sup>1</sup> „სავტომობილო გზათა სეზონურობა სამხრეთი რეგიონების სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულფასოვანი ამოქმედების შემდეგ, სავარაუდოდ, მოიხსნება“ - აღნიშნავს MCC-ის პროექტის დირექტორი ზურაბ კვირიაშვილი - „პროექტით გათვალისწინებულია გზის ყოველ შვიდ კილომეტრზე გზის მოვლა- დასუფთავებისათვის სპეციალური სამსახურის ორგანიზება“.



ცხრილი 4 (წლის განმავლობაში საშუალო დღიური ინტენსივობა) ტრანსპორტის მოცულობები ავტომობილების კლასისა და დაკვირვების სადგურების მიხედვით

მონაკვეთი		სამგზავრო				სატვირთო				სხვა		ჯამები	
საიდან	სადამდე	მსუბუქი /4X4	მიკრო ავტ	საშ ავტ	დიდი ავტ	მსუბ სატ	2 ლერძ	3 ლერძ	4+ ლერძ	მოტ	არამოტ	სულ	წსდი
ნინოწმინდა	სომხეთის სგპ	239	58	6	1	70	11	14	28	0	3	430	427
ახალციხე	ვალეს სგპ	14	19	2	1	0	0	1	5	0	0	42	42
თბილისი	ლაგოდეხის სგპ	259	12	3	38	0	2	1	15	5	2	337	329
თბილისი	წითელი ხიდის სგპ	786	129	5	25	15	11	19	136	4	6	1136	1126
მარნეული	სადახლოს სგპ	382	43	1	0	10	3	3	90	5	0	538	532
ბათუმი	სარფის სგპ	143	38	7	19	24	6	2	166	0	0	406	406

წყარო: საგზაო დეპარტამენტი/MCG, 2006 წელი

დამაკავშირებელი დამატებითი სატრანსპორტო მარშრუტი. მას, ასევე, უდიდესი სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური მნიშვნელობა აქვს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირებისათვის და მისი შემდგომი განვითარებისათვის (იხ. სქემა 6, სქემა 7).

ამრიგად, ზემოთაღწერილი განსახლების ღერძების განვითარება, დანიშნულების, მიმართულებებისა და სიმძლავრეების თვალსაზრისით, განაპირობებს საქართველოს საერთაშორისო ფუნქციის მნიშვნელობასა და პოტენციალს მიმდებარე რეგიონში და შინაარსობრივად განსაზღვრავს მის გამჭოლ, გარე კავშირებზე ორმხრივი მიმართულებებით ორიენტირებულ გეგმარებით სტრუქტურას.

#### **2.2.5 რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის უცხოური გამოცდილება**

საქართველოს განვითარების თანამედროვე ეტაპზე, საერთაშორისო ინტეგრაციის პირობებში, ტერიტორიული დაგეგმვა მაქსიმალურად უნდა იყოს მიახლოებული საერთო ევროპულ დონესთან. აქედან გამომდინარე, უცხოური გამოცდილების შესწავლა, გაზიარება, შეფასება და გამოყენება სასარგებლოა ქვეყანაში მოვლენათა განვითარების წინასწარი განჭვრეტისა და მათი, უკვე აპრობირებული გეგმარებითი საშუალებებით, ოპტიმალური წარმართვისათვის.

ამჟამად, ევროპაში რეგიონული პოლიტიკის და სტრატეგიის ძირითად ასპექტს წარმოადგენს მდგრადი განვითარების იდეა. მისი არსი ასახულია გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის 1992 წლის რიო-დე-ჟანეიროს კონფერენციის შემაჯამებელ დოკუმენტში – „XXI საუკუნის დღის წესრიგი“ [39]. რეგიონული განვითარების გეგმებში მდგრადი განვითარების კონცეფციის ჩართვას ახორციელებს ევროპის მრავალი ქვეყნის მთავრობა. ამ მიზნით სპეციალურად იქმნება რეგიონული დაგეგმვის სამინისტროები და დაწესებულებები, რომლებიც რეგულარულად ატარებენ კონფერენციებს როგორც ევროპის, ისე

ცალკეული რეგიონების მდგრადი განვითარების საკითხებზე და პრობლემებზე.

აღსანიშნავია, რომ რეგიონული პოლიტიკისა და ტერიტორიული დაგეგმვის ევოლუცია სხვადასხვა ქვეყანაში ამა თუ იმ ნიშნებით არის განპირობებული. ევროკავშირის ქვეყნებში ტერიტორიული დაგეგმვის კონკრეტული მოდელი ხშირად უკავშირდება მათი პოლიტიკური სისტემების თავისებურებებს, გარემოს მდგომარეობის პრობლემებს და დაგეგმვის ტრადიციებს. ტერიტორიული დაგეგმვის ცალკეული ელემენტები შეიძლება ჩართული იყოს სამეურნეო საქმიანობის სხვადასხვა სფეროში ან უკავშირდებოდეს დასახლებული პუნქტების განვითარების სპეციფიკას.

ევროპის ქვეყნებში ტერიტორიის დაგეგმარებას მრავალი ფორმა აქვს. ქვემოთ განვიხილავთ დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი, ესპანეთი, იტალია, გერმანია, რეგიონული პოლიტიკისა და ტერიტორიული დაგეგმვის სისტემათა ფორმირების გამოცდილებას, ტენდენციებს და შედეგებს.

**დიდმა ბრიტანეთმა** ადრეული ინდუსტრიალიზაციის, ტერიტორიის შედარებითი სიმცირის გამო, სხვებზე ადრე მიმართა ტერიტორიის გამოყენების სახელმწიფო რეგულირებას. ჯერ კიდევ 1919 წელს მიღებული კანონით მეწარმეობის ხელშეწყობის შესახებ ბრიტანეთის მთავრობა ცდილობდა ზემოქმედება მოეხდინა რეგიონულ გარდაქმნაზე. 1928 წელს მიღებული იყო რეგიონული პოლიტიკა, რომლის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა ცალკეულ რეგიონებში უმუშევრობის აღმოფხვრა. [40],[41].

1936 წელს, ინგლისის მთავრობის ინიციატივით, ნაციონალურ ბანკთან თანამშრომლობით შეიქმნა ტერიტორიების რეკონსტრუქციის ასოციაცია (SARA), რომლის საშუალებითაც ხორციელდებოდა დეპრესიულ რეგიონებში მცირე და საშუალო ბიზნესის სტიმულირებისათვის იაფი კრედიტების გაცემა. ეს ღონისძიება საკმარისი არ აღმოჩნდა რეგიონული დისპროპორციების დასაძლევად, რის შემდეგაც კანონმდებლობაში შეტანილ იქნა შესწორებები, რომლებიც



ითვალისწინებდნენ ე.წ. ინდუსტრიული პარკების შექმნას. ამასთან ერთად ფირმებს, რომლებიც ახორციელებდნენ თავიანთ საქმიანობას დეპრესიულ ტერიტორიებზე ეძლეოდათ შეღავათები. სწორედ ამგვარი ღონისძიებების გატარებით ინგლისის მთავრობა წყვეტდა რეგიონული განვითარების საკითხებს ომისწინა პერიოდში. უკვე 1945 წლიდან რეგიონული პოლიტიკის საფუძველს წარმოადგენდა საწარმოთა სივრცით-ტერიტორიული განთავსება.

დიდ ბრიტანეთში ტერიტორიის ფიზიკური და ეკონომიკური დაგეგმვა მიმდინარეობდა პარალელურად, ხოლო ტერიტორიულ დაგეგმვა კონცენტრირებული იყო ცალკეული რეგიონების პრობლემებზე. დღეს, სხვა ევროპული ქვეყნებისგან განსხვავებით, დიდ ბრიტანეთს გააჩნია შედარებით სუსტი პოზიციები ტერიტორიულ დაგეგმვაში. აქ დაგეგმარების სისტემა ორგანიზებულია “top down”-ის პრინციპის შესაბამისად. იგი უფრო მეტად ორიენტირებულია არა ტერიტორიული განვითარების ინიციატივებზე, არამედ კერძო შემთხვევებზე. სისტემის ძირითადი ინტერესები უკავშირდება როგორც კერძო საკუთრების, ისე საზოგადოების ფუნდამენტური ინტერესების დაცვას. ამასთან, ბოლო დროს დაგეგმარების პროცესში დიდი ხარისხით ერთვება საზოგადოება. მიწათსარგებლობის რეჟიმი და ტერიტორიის გამოყენების სხვადასხვა ფორმა, უპირველეს ყოვლისა, დგება ცალკეული და კონკრეტული შემთხვევის მიხედვით, კონკრეტული ინტერესების გათვალისწინებით და არა საერთო წესების საფუძველზე. ამგვარ მიდგომას ითვალისწინებს ბრიტანული კანონმდებლობა. სისტემა მთლიანობაში ძალიან მოქნილია.[42]

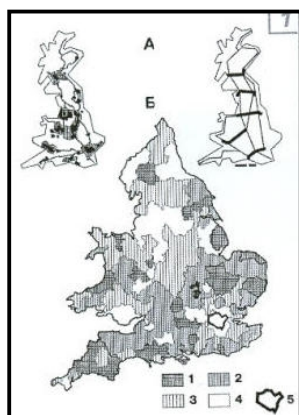
დიდ ბრიტანეთში გარემოს, ტრანსპორტის და რეგიონების სამინისტრო ახორციელებს სტრატეგიის ფორმირებას, ხოლო მის რეალიზაციას, სპეციალური პროგრამებით, ახორციელებს მათდამი დაქვემდებარებული „ნახევრად სახელმწიფო“ ორგანიზაციები. ნაციონალურ დონეზე ძირითადად ხორციელდება ფინანსების და

სამართლებრივი დავების კონტროლი. რეგიონული დონე, მიუხედავად მმართველობის დეცენტრალიზაციისა, სივრცით დაგეგმარებაში არ თამაშობს არსებით როლს. რაიონულ დონეზე ამოცანები გაყოფილია ერთის მხრივ, რაიონებს (რომლებიც ამუშავებენ მიწათსარგებლობის სტრატეგიულ გეგმებს) და მუნიციპალიტეტებს (რომლებიც ადგენენ მიწათსარგებლობის სპეციალურ გეგმებს) შორის. ურბანიზებული ტერიტორიებისთვის ფუნქციონირება ამგვარი გამიჯვნა არ არსებობს.

ბოლო წლების დიდი ბრიტანეთის რეგიონული პოლიტიკის დადებით მხარეებს შორის აღსანიშნავია შემდეგი:

1. ქვეყნის ტერიტორიის სივრცით-ეკონომიკური ზონირება რეგიონების გამოყოფით მაკროეკონომიკური რეგულირების მექანიზმის ასამოქმედებლად;
2. თანამიმდევრული რეალიზაცია რეგიონების სელექციურობის პრინციპისა, რომლის საფუძველზე გამოიყო:
  - განვითარების რეგიონები (ჩრდილო ირლანდია, შოტლანდია, უელსი თითქმის მთლიანად, ინგლისის ჩრდილეთის რაიონი, ჩრდილო-დასავლეთისა და სამხრეთ-დასავლეთის ტერიტორიის დიდი ნაწილი);
  - სპეციალური განვითარების რეგიონები ეკონომიკის კრიზისული მდგომარეობითა და უმუშევრობის მაღალი დონით.

**სქემა 8. დიდი ბრიტანეთის ტერიტორიული განვითარების სქემები (ა) და მისი მოსახლეობის რიცხოვნობის ცვლილებები 1980-1990 წწ. (ბ)**



ინგლისი ერთ-ერთი პირველი ევროპული ქვეყანაა, სადაც შესწავლილ იქნა სივრცითი ურბანიზაციის ტენდენციები და მიმდინარეობდა დაგეგმვის საშუალებათა მიება ურბანიზებული ზონების წესრიგში მოსაყვანად – კვანძური ან ხაზოვანი სტრუქტურების სახით (იხ სქემა 8).

**საფრანგეთის** ტერიტორია გაყოფილია 22 რეგიონად და 96 დეპარტამენტად. ტერიტორიული ორგანიზაციის თავისებურებაა ხელისუფლების ცენტრალიზაციისა და დეკონცენტრაციის ტენდენციების გაერთიანება დარგობრივი და ტერიტორიული ასპექტებით [43], [44].

ქვეყნის რეგიონალიზაციის პროცესი 60-იან წლებში დაიწყო და განისაზღვრა გეგმარებითი რეგიონების დამატებით ადმინისტრაციულ ერთეულებად ეტაპობრივი გარდაქმნით. ამასთანავე შექმნილი იყო ადმინისტრაციული მართვის რეგიონული ორგანოები, რომლებიც ხელს უწყობდნენ რეგიონის ავტონომიის ამაღლებას.

განისაზღვრა, გეგმარებითი რეგიონული სტრუქტურა აგლომერაციების სახით, ანუ ტერიტორიისა მოსახლეობის მაღალი სიმჭიდროვით. თუ აგლომერაციის მოსახლეობის რაოდენობა 300 ათას აღემატება, მაშინ მას შეუძლია მონაწილეობის მიღება გეგმიურ კონტრაქტებში – „სახელმწიფო-რეგიონი” – ეკონომიკური ეფექტურობისა და სოციალური ერთიანობის ამაღლების მიზნით.

საფრანგეთის დეცენტრალიზაციასთან ერთად, რომელიც გულისხმობდა პარიზის რეგიონში მრეწველობისა და მოსახლეობის ჭარბი კონცენტრაციის შერბილებას, მიმდინარეობდა სხვა ღონისძიებებიც, კერძოდ:

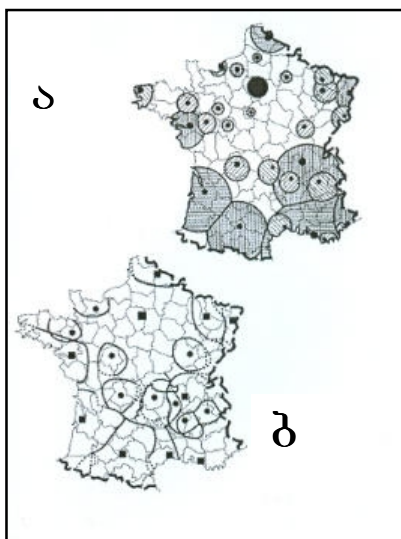
- აგრარული დეპარტამენტების ინდუსტრიალიზაცია, სოფლის მოსახლეობის მომსახურების დონის გაუმჯობესება;
- წარმოების რეკონვერსია რეგიონებში, რომლებიც დეპრესიულ მდგომარეობაშია;

- რეგიონული ცენტრების - მცირე და საშუალო ქალაქების სტიმულირება და მრეწველობის პრიორიტეტული განვითარება.

უკვე ქვეყნის განვითარების პირველი გეგმის განხორციელებისას (1948-1952 წწ.) შემუშავებული იყო ტერიტორიული გარდაქმნის პირველი ნაციონალური გეგმა, რომელშიც წინა პლანზე წამოწეული იყო ტერიტორიის უფრო რაციონალური ორგანიზაციის საკითხი.

1960 წელს საფრანგეთი დაიყო პროგრამულ რეგიონად, რომლებიც არ წარმოადგენდნენ ადმინისტრაციულ წარმონაქმნებს. ძირითადი დეპარტამენტების პრეფექტები კოორდინაციას უწევდნენ რეგიონის ეკონომიკურ პროგრამებს. თავის მხრივ ეკონომიკურ-გეგმარებითი რაიონები დაჯგუფდა 7 დიდ ეკონომიკურ რაიონად: პარიზის, ჩრდილოეთის, აღმოსავლეთის, ლიონის, დასავლეთის, სამხრეთ-დასავლეთის და ხმელთაშუა ზღვის.

საფრანგეთი იმ ქვეყნებს განეკუთვნება, სადაც ტერიტორიულ დაგეგმარებას დიდი ყურადღება ეთმობა. ასე, 1947-1992 წწ. პერიოდში შემუშავდა ტერიტორიული განვითარების ათი ეროვნული გეგმა. ამ გეგმებით განისაზღვრა ცალკეულ ტერიტორიებზე, განსაკუთრებით ურბანიზებულ ზონებში, სახელმწიფო ხელისუფლების საქმიანობის ძირითადი მიმართულებები (იხ.სქემა 9).



**სქემა 9. შემოთავაზებული განვითარების ცენტრები და მათი გავლენის ტერიტორიები პროგნოზული (ა) და ფაქტიური (ბ).**

1999 წელს ტერიტორიის განვითარებისა და დაგეგმვის შესახებ კანონში შეტანილი იქნა არსებითი ცვლილებები, სადაც ნაციონალური სქემების ნაცვლად უფრო მიზანშეწონილად ჩაითვალა, სახელმწიფო ორგანოთა მონაწილეობით, რეგიონული

სქემების (რეგიონული ქარტიების) შესრულება. ნაციონალურ დონეზე

შენარჩუნებულ იქნა 20 წლიანი დარგობრივი (სექტორული) სქემების შემუშავების პრაქტიკა. ხაზგასმით აღინიშნა, პირველ რიგში, აგლომერაცია-ათა დაგეგმვის აუცილებლობა, სადაც მოსახლეობის თითქმის 80%-მდე ცხოვრობს[45].

ვრცელდება საგეგმო კონტრაქტის – „სახელმწიფო-რეგიონი“ განხორციელების პრაქტიკა, რომელთა მეშვეობით ხორციელდება ტერიტორიული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგიის რეალიზება. ამ დოკუმენტში დაზუსტებულია სახელმწიფოსა და რეგიონის ფინანსური ვალდებულებები, მათ შორის არასაბიუჯეტო კრედიტები, დეპარტამენტების, ევროკავშირის ფონდების ინვესტიციები და დაფინანსების სხვა წყაროები.

საფრანგეთი არის ის ერთ-ერთი პირველი განვითარებული ქვეყანა, სადაც მიმდინარეობდა მოსახლეობის ჭარბი კონცენტრაციის დაძლევისა და რეგიონების ეკონომიკური განვითარებისა და ურბანიზაციის პროცესების რეგულირების გზების ძიება[46].

ქვეყნის ქალაქთმშენებლობითი პოლიტიკა მიმართულია შედარებით მცირე, მაგრამ პერსპექტიული ქალაქების ფინანსური სტიმულირებისაკენ, რაც უკავშირდება მოსახლეობის მიგრაციული ნაკადების შეჩერების მიზანს, რომლებიც მანამდე მიმართული იყო დიდი ქალაქებისაკენ, ძირითადად – პარიზისაკენ. ამრიგად, ქვეყნის ტერიტორიის მასშტაბით თავის დროზე მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება პერიფერიულ, ყველაზე ნაკლებად განვითარებულ რეგიონებში მნიშვნელოვანი მიზიდულობის ცენტრების – „წონასწორობის მეტროპოლიების“ – შექმნის შესახებ. მნიშვნელობის მიხედვით მისი ქვედა დონეა „მიზიდულობის პოლუსები“, ანუ ისეთი ქალაქები, რომლებიც წარმოადგენს სოციალურ-ეკონომიკურ ცენტრებს თავისი გავლენის ზონებით. ამგვარი რეგიონული პოლიტიკის შედეგად განისაზღვრა პერიფერიული და შუალედური ზონები უფრო აქტიური სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტიმულირებით [47].

სახელმწიფო სექტორს, როგორც რეგიონული პოლიტიკის რეალიზაციის მთავარ ინსტრუმენტს, საფრანგეთში ტრადიულად უფრო მყარი პოზიციები აქვს, ვიდრე მეზობელ ქვეყნებში.

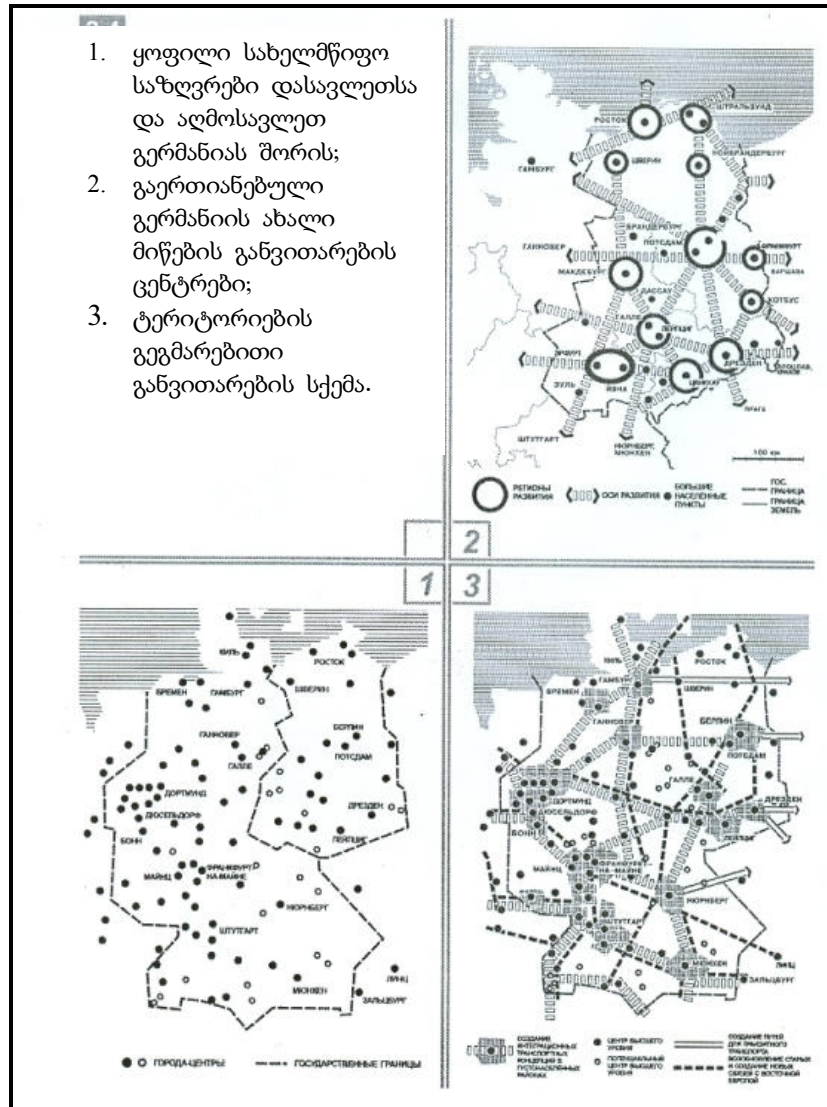
ამრიგად, საფრანგეთში რეგიონული გარდაქმნის განხორციელების ეფექტურ მეთოდებს შორის გამოიკვეთა „ზრდის პოლუსების“ კონცეფცია, რომლის თანახმადაც მთავრობამ მთელი ძალისხმევა მიმართა არჩეული რეგიონული ცენტრების - ზრდის პოლუსების განვითარებაზე, რითაც შეზღუდა დედაქალაქის რეგიონის განვითარება.

**გერმანიაში** შექმნილია განსახლების რაციონალური სისტემა განვითარებული ქალაქ-ცენტრების მნიშვნელოვანი რაოდენობის არსებობის ხელშეწყობით. გერმანიაში რეგიონული თავისებურებები უმნიშვნელოა. განსახვავება ქალაქისა და სოფლის დასახლებებს შორის თითქმის არ არსებობს.

ამასთანავე 1989 წლიდან მოყოლებული, რეგიონულ განვითარებაში არსებობს ჯერ კიდევ გადაულახავი დისპროპორციები აღმოსავლეთსა და დასავლეთ გერმანიას შორის. ამ და სხვა რეგიონული საკითხების გადასაწყვეტადაა მიმართული ტერიტორიული დაგეგმვა. (იხ. სქემა 10)

გერმანიაში, როგორც განვითარებული საბაზრო ეკონომიკის მქონე სხვა ქვეყნებში, ტერიტორიული დაგეგმვა ხელს უწყობს რეგიონების თანაბარ ეკონომიკურ და სოციალურ განვითარებას, გარემოს დაცვას, ბუნებრივი რესურსების რაციონალურ გამოყენებას.[ 48], [ 49].

სქემა 10. გერმანიის ტერიტორიული დაგეგმარების ინტეგრაციული ტენდენციები



წყარო: Ю.Н. Белоконь; Региональное Планирование, теория и практика; Киев 2003г.

ტერიტორიული დაგეგმვის ორგანიზაციაზე გავლენას ახდენს სახელმწიფო მართვის ფედერალური სტრუქტურა, სადაც მოქმედებს „კოოპერაციული ფედერალიზმის“ რეგიონული პოლიტიკა დაფუძნებული ვერტიკალურ (ფედერაციასა და მიწებს შორის) და ჰორიზონტალურ (ფედერაციაში შემავალ მიწებს შორის) კოოპერაციაზე. პრაქტიკაში თანამშრომლობა „ფედერაცია-მიწები“ საკმაოდ რთულია. კონსტიტუციის შესაბამისად, ფედერაცია „მიწებს“ სივრცითი დაგეგმვის მხოლოდ ზოგად წესებს სთავაზობს. ისინი ერთობლივად არსულებენ სამეურნეო

პოლიტიკის სტრატეგიულ ამოცანებს. ამასთანავე, ფედერაცია ახორციელებს “მიწების“ დონეზე შესასრულებელი ტერიტორიული ორგანიზაციის ამოცანების კოორდინაციას (იხ. ცხრილი 5).

**ცხრილი 5. დაგეგმარების სისტემა გერმანიაში**

ტერიტორიული დონეები	სამართლებრივი საფუძველი	გეგმარებითი ამოცანები
ფედერაცია	კანონი ტერიტორიული ორგანიზაციის შესახებ	ტერიტორიული ორგანიზაციის ძირითადი მიმართულებები
ფედერალური მიწა	კანონი მიწის დაგეგმარების შესახებ	ტერიტორიული ორგანიზაციის მიწის პროგრამა
რეგიონი	კანონი რეგიონის დაგეგმარების შესახებ	ტერიტორიული ორგანიზაციის რეგიონული პროგრამა

წყარო: Ю.Н. Белоконь; Региональное Планирование, теория и практика; Киев 2003г.

გერმანიაში ტერიტორიული დაგეგმვის შინაარსი და ფორმები მნიშვნელოვანწილად განპირობებულია დასავლეთ და აღმოსავლეთ ნაწილების გაერთიანებით. შინაარსის მიხედვით ახალი მოთხოვნები ეხება მიწებისა და რეგიონულ დონეებს. თუმცა ფედერალური ტერიტორიული ორგანიზაცია ასევე რეაგირებს ამ ცვლილებებზე – მის მიერ შემუშავდა ახალი მიწების ტერიტორიული განვითარების მაჩვენებლები. ახალი და ძველი მიწების განვითარებას შორის დისპროპორციების არსებობას ზოგადევროპული მნიშვნელობა აქვს, ამიტომ შემუშავდა „ახალი მიწების ტერიტორიული ორგანიზაციისა და განვითარების კონცეფცია“ (ტერიტორიული ორგანიზაციის, მშენებლობისა და ქალაქთმშენებლობის ფედერალური სამინისტრო).

ყველა რეგიონში მოსახლეობის ცხოვრების თანაბარი პირობების მიღწევის მიზნით ფედერაციისა და „მიწების“ მიერ ერთობლივად შემუშავდა „ტერიტორიულ-ორგანიზაციული პოლიტიკის ძირითადი მიმართულებები“. ეს დოკუმენტი განსაზღვრავს ქვეყნის პერსპექტიულ ტერიტორიულ სტრუქტურას ხუთი სტრუქტურული მოდელის საფუძველზე: განსახლების სტრუქტურა, ფუნქციური ზონირების სტრუქტურა, სატრან-

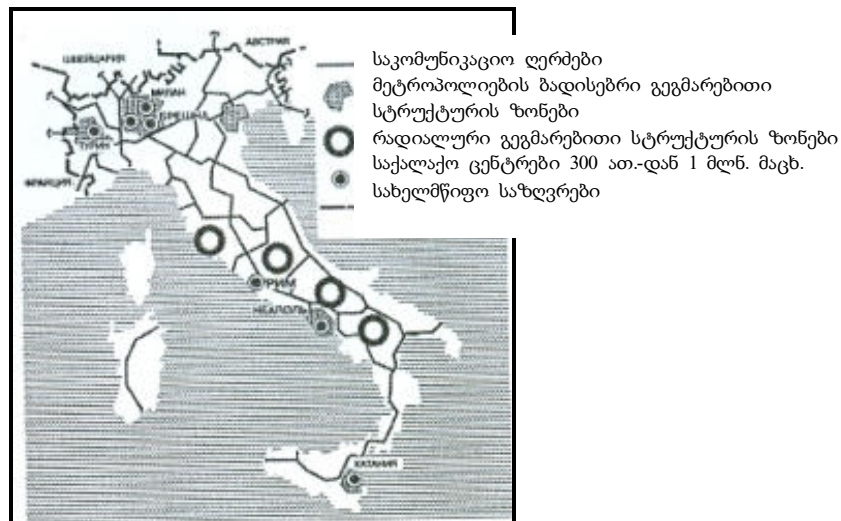


სპორტო ქსელის სტრუქტურა, საგარეო ევროპული კავშირების სტრუქტურა და ტერიტორიული განვითარების მართვის სტრუქტურა.

**იტალიის** სივრცითი სტრუქტურა ჩამოყალიბდა ეტაპობრივად, დაწყებული 1945 წლიდან – 5 და 1970 წლის შემდეგ – 15 რეგიონის შექმნის შემდეგ. რეგიონი რამდენიმე პროვინციის ტერიტორიის გაერთიანების შედეგად იქმნება. 1995 წლისათვის უკვე 95 რეგიონი არსებობდა. ამასთანავე, პროვინცია, თავის მხრივ, იყოფა კომუნებად. გათვალისწინებულია რეგიონების გაერთიანებისა და ახლების შექმნის პროცედურა მოსახლეობის რაოდენობით არანაკლებ ერთი მილიონისა.

სხვა ევროპული ქვეყნების მსგავსად, იტალიაშიც ტერიტორიული დეცენტრალიზაციის ტენდენცია აღინიშნება. მისი განხორციელების მიზნით მუშავდება ტერიტორიული დაგეგმვის სქემები და რეგიონული განვითარების პროგრამები. შესაბამისი სამინისტროს მიერ მომზადებულია ე. წ. „პროგრამათა კატალოგი“, რომელშიც განსაზღვრულია ორი მაკრორეგიონის – სამხრეთისა და ჩრდილოეთის (ცენტრის), აგრეთვე მათ შემადგელობაში შემავალი რეგიონების განვითარებისა და სახელმწიფო მხარდაჭერის დაბალანსებული პრიორიტეტები (იხ.სქემა 1. საქართველოს განსახლების სისტემა 1926 წ., 1970 წ. და 2000 წლისათვის.სქემა 11)[50]

**სქემა 11. იტალიის ნაციონალური განსახლების სისტემის ფორმირების სქემა.**



იტალიის ეკონომიკის თავისებურებაა წარმოების არათანაბარი განთავსება, რაც უკავშირდება ორპოლუსიანი ღერძის – “სამხრეთი – ჩრდილოეთი” – არსებობას. იტალიის რეგიონული პოლიტიკის მთავარი პრინციპია სამხრეთ რეგიონების, მათ შორის ყველაზე ჩამორჩენილი, სიცილიისა და სარდინიის ეკონომიკური განვითარება.

სამხრეთის განვითარების მრავალწლიან პოლიტიკას დიდი შედეგი არ მოუტანია. სამხრეთი ჯერ კიდევ არსებითად ჩამორჩება ჩრდილოეთს როგორც წარმოების მასშტაბით, ისე მოხმარების მოცულობით. სამხრეთის ეკონომიკის აღორძინების ეროვნული პროგრამის მოქმედების ფარგლებში უკანასკნელი ათწლეულების მანძილზე ყოველწლიურად მიემართებოდა საერთო კაპიტალდაბანდების 30%-მდე, ძირითადად სახელმწიფო ბიუჯეტისა და სპეციალური ფონდების სახსრებიდან.

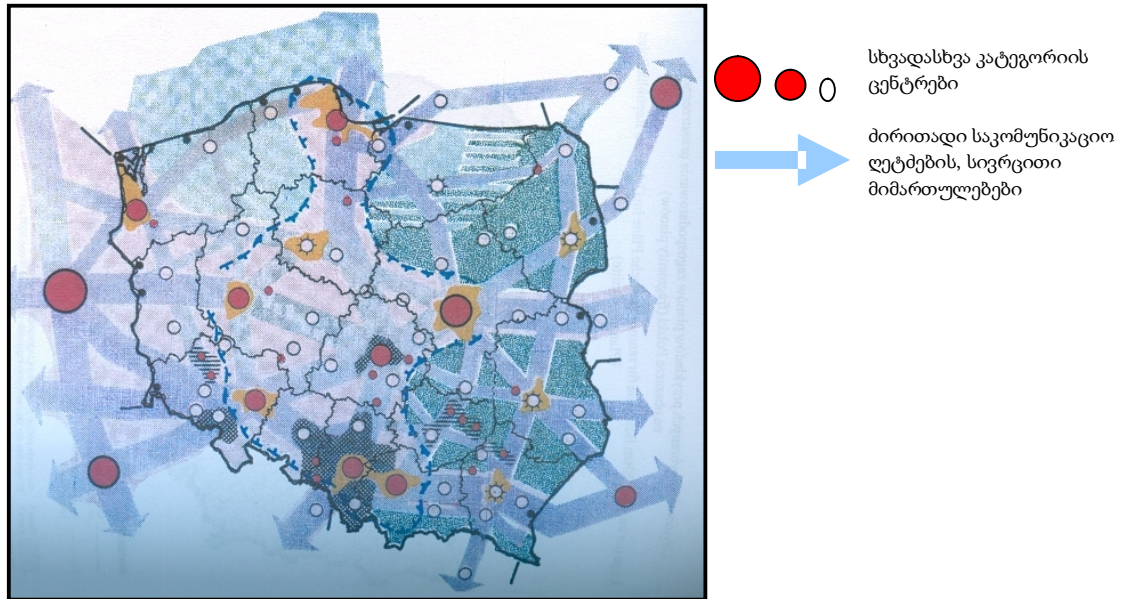
ამის შედეგად სამხრეთში წარმოიქმნა თანამედროვე მრეწველობა, გაიზარდა ეკონომიკის მესამეული სექტორის მნიშვნელობა, აღმოიფხვრა სასოფლო-სამეურნეო სექტორის ჰიპერტროფირებული როლი, შეიქმნა დასვენებისა და ტურიზმისათვის ინფრასტრუქტურა.

აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყანათა განსაკუთრებულ ჯგუფს განეკუთვნება ის ქვეყნები, სადაც გარკვეული დროის მანძილზე პოლიტიკა და ეკონომიკა ყალიბდებოდა ყოფილი სსრ კავშირის გავლენით, მისი მეურნეობის გეგმიური სისტემით. მაგრამ, უნდა აღინიშნოს, რომ პოლონეთში, ჩეხეთსა და ბულგარეთში, ჯერ კიდევ მაშინ, აღინიშნებოდა ურბანიზაციისა და განსახლების სივრცითი ფორმების ორგანიზების მცდელობა ევროპული ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით. განსახლების პერსპექტიული ფორმები განისაზღვრებოდა განვითარებულ ქვეყნებში მიმდინარე ტენდენციების – ქალაქის მოსახლეობის ზრდა და დასახლებათა აგლომერაცია – საფუძველზე.

**პოლონეთში**, მაგალითად, ბევრ საგეგმო წინადადებას შორის აღსანიშნავია საქალაქო განსახლების ქსელის სტრუქტურულ-ტერიტორიული ორგანიზაციის ორი ალტერნატიული მიმართულება:

პირველი – ურბანიზაციის კვანძებისა და ცენტრების ფორმირება, როგორც ქალაქური აგლომერაციის განვითარების ტენდენციის გაგრძელება; მეორე – სხვადასხვა კონფიგურაციის ზოლების შექმნა, საკომუნიკაციო ქსელის პერსპექტიული მნიშვნელობის გათვალისწინებით (იხ.სქემა 12)

**სქემა 12 სივრცითი განვითარების ჰიპოთეზები პოლონეთში.**



წყარო: Deutsch-Polisches Handbuch der planungsbegriffe. Planungsbegriffe in Europa. Projektleiter Zygmunt Niewiadomski, Gerd Turowski. Hannover-Warschau 2001, pp 386

პერსპექტიული განსახლების მსგავსი დაგეგმარება ჩეხეთშიც და ბულგარეთშიც სრულდებოდა. ყურადღება, უპირატესად, ეთმობოდა განვითარების სხვადასხვა დონის მქონე ურბანიზებული ტერიტორიების გეგმარებით ორგანიზაციას.

**რუმინეთი** ერთ-ერთი პირველი ქვეყანაა ყოფილი საბჭოთა კავშირის ბანაკიდან, რომელიც ქვეყნის მომავალ ტერიტორიულ ორგანიზაციას უკავშირებს ევროკავშირის მოთხოვნებს. „ნაციონალური ტერიტორიის სივრცითი განვითარების გეგმები“ წარმოადგენენ კომპლექსური კვლევებისა და გეგმების ერთობლიობას. მათში ჩამოყალიბებულია სატრატეგიები, პროგნოზები და ღონისძიებები, რომლებიც რეგიონული და კონტინენტალური პოლიტიკის შესაბამისად განსაზღვრავენ რუმინეთის ტერიტორიის განვითარების ზომებს,

მიმართულებებს და პრიორიტეტებს. ამდენად, რუმინეთის სივრცითი განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკა ძირითადად მიმართულია მისი თანდათანობითი „მიზმით“ ევროკავშირის სივრცითი დაგეგმვის კონცეფციასა და ტენდენციებზე.

რეგიონული განვითარების უცხოური გამოცდილების ანალიზისას არ შეიძლება გვერდი აუაროთ აშშ-ს ისეთ ქრესტომატიულ მაგალითს, როგორცაა მდინარე ტენესის ველის (Tennessee Valley Authority) ხელისუფლების წარმატებული ეკონომიკური განვითარების პროგრამა. ის დღემდე ითვლება ხელოვნური წყალსაცავების ტურისტულ-სარეკრეაციო მიზნებით ათვისების ყველაზე მსხვილმასშტაბურ და წარმატებულ მაგალითად, მეტიც ეს მაგალითი ერთ-ერთი უიშვიათესია მთელს მსოფლიოში, როდესაც რაიონული დაგეგმარების პროექტმა ხორცი შეისხა. პროექტის ფარგლებში, 1930-იან წლებში დეპრესიული რეგიონების ასამაღლებლად რეგიონული ეკონომიკური პროგრამის განხორციელების ერთ-ერთ კომპონენტს ხელოვნური წყალსაცავების ბაზაზე ტურისტულ-რეკრეაციული ზონების შექმნა წარმოადგენდა. ამასთანავე ამ პროექტმა დაფარა აშშ-ს სამხრეთის 7 შტატი - ტენესი, კენტუკი, ვირჯინია, ჩრდილო კაროლინა, ჯორჯია, ალაბამა და მისისიპი.[51] [52]

ამრიგად, აშშ-ს რეგიონული პოლიტიკა არის კლასიკური მაგალითი იმისა, თუ როგორ უნდა მოხდეს რეგიონების დამოუკიდებელი განვითარების სტიმულირება. ასეთი პოლიტიკის შედეგად აშშ-ის რიგი შტატები გადაიქცნენ მაღალი ტექნოლოგიების მსოფლიო ცენტრებად. აშშ-ში დეპრესიული რეგიონების მიმართ გამოიყენება ფინანსური დახმარება ფედერალური ბიუჯეტიდან და იქმნება სამეწარმეო ზონები პრეფერენციული რეჟიმებით.

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ ურბანული განვითარების უნივერსალური საყოველთაო მეთოდოლოგიის არარსებობისა და, მეტიც, შეუძლებლობის აღიარებასთან ერთად, ექსპერტები აღნიშნავენ, რომ ამჟამად დასავლეთში ჩამოყალიბდა ორი პრინციპულად განსხვავებული

მიდგომა: დასავლეთ ევროპაში წამყვან როლს ინარჩუნებს ურბანული განვითარების დაგეგმვა-დაპროექტება, მშენებლობა, რეკონსტრუქცია და სხვა (hardware), მაშინ, როდესაც ჩრდილოეთ ამერიკაში აქცენტი კეთდება მრავალგვარი სოციალურ პროგრამებზე, ფონდების საქმიანობაზე, ფართოდ გაგებულ პროექტებზე, მოსახლეობის მონაწილეობაზე და ა.შ. (software).[53]

2.3. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების ბუნებრივ-გეოგრაფიული და სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზი.

**2.3.1. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების ზოგადი დახასიათება (საველე ექსპედიციების შედეგებზე დაყრდნობით)**

განსახლების „სამხრეთის ღერძის“ ფორმირებისა და მისი ურბანული განვითარების კონცეფტუალური ხედვის ჩამოყალიბება არასრულფასოვანი იქნებოდა მასში ჩართული რეგიონების (ქვემო ქართლი, სამცხე-ჯავახეთი და ზემო აჭარა) ნატურაში ვიზუალური აღქმის გარეშე. აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილად მივიჩნიეთ სამხრეთ რეგიონებში მიზანდასახული ექსპედიციების ორგანიზება, რაც 2009 და 2010 წლის ივლისი-აგვისტოს თვეებში განხორციელდა.

ექსპედიციების ძირითად მიზანს წარმოადგენდა საქართველოს სამხრეთი რეგიონების დასახლებათა ფუნქციურ-გეგმარებითი კავშირების, მოსახლეობის ყოფითი პირობებისა და მათი დასაქმების, მიმდინარე გზების მშენებლობის, ისტორიული ძეგლების, კულტურული მემკვიდრეობის კერებისა და რეგიონში არსებული უნიკალური ლანდშაფტების, ეკოსისტემების, ბიომრავალფეროვნების გაცნობა და შეფასება, რაც შეუძლებელია მხოლოდ კამერული მუშაობით.

ექსპედიციის ძირითადი მარშრუტი მოიცავდა სამხრეთი რეგიონების განსახლების სისტემაში ჩართულ დასახლებებსა და მათ გასწვრივ არსებულ მნიშვნელოვან გეოგრაფიულ არეალებს (იხ.სქემა 13).

სქემა 13. ექსპედიციის ძირითადი მარშრუტი (2010 წლის 31 ივლისი-1 აგვისტო)

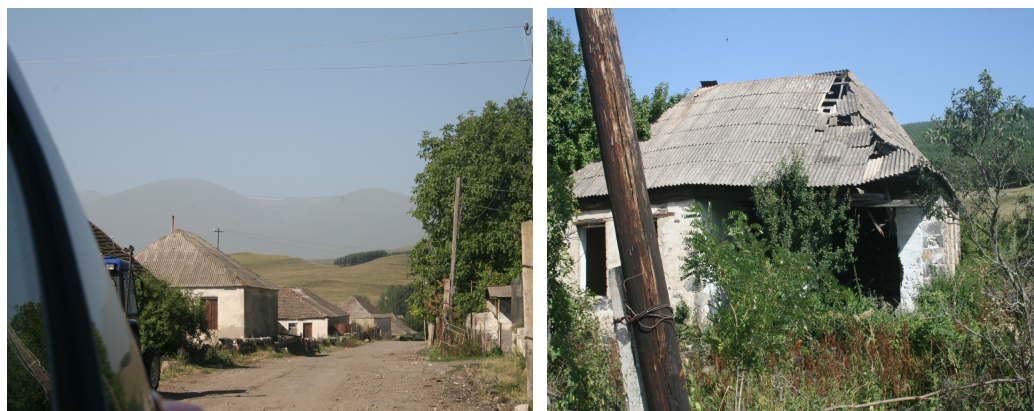


თბილისიდან ქვემო ქართლის რეგიონისაკენ მიმავალი საავტომობილო გზის გასწვრივ მდებარე მუნიციპალური ცენტრები - გარდაბანი, მარნეული, ბოლნისი, დმანისი და მათ დაქვემდებარებაში მყოფი მიმდებარე დასახლებები, მუნიციპალური ცენტრები ურბანული თვალსაზრისით საკმაოდ კარგად ვითარდება. მიმდინარეობს საგზაო ინფრასტრუქტურისა და საინჟინრო კომუნიკაციების რეაბილიტაცია. დასახლებებში გამოკვეთილია ფუნქციური ზონები, საზოგადოებრივი ცენტრები შესაბამისი ადმინისტრაციული შენობებითა და სოციალური-კულტურული ინფრასტრუქტურით. დედაქალაქთან სიახლოვე და საზღვრისპირა მდებარეობა განაპირობებს კარგად განვითარებულ სავაჭრო-ეკონომიკურ და კულტურულ კავშირებს, რაც დიდ გავლენას ახდენს მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობაზე.

სრულიად განსხვავებული, შეიძლება ითქვას კონტრასტული მდგომარეობაა დმანისის ჩრდილოეთით, რეგიონის სიღრმეში მდებარე დასახლებებში. უკიდურესად ცუდ მდგომარეობაში მყოფი საგზაო ინფრასტრუქტურის გამო ისინი ვირტუალურად იზოლირებულები არიან

რაიონული ცენტრებისაგან. გზის სტრუქტურები დაზიანებული და სატრანსპორტო მოძრაობისთვის სრულიად შეუფერებელია. მოძრაობის ინტენსიურობა შეიძლება ითქვას ნულის ტოლია. არ არსებობს დასახლებათა აღმნიშვნელი და მიმართულებების მაჩვენებელი საგზაო ნიშნები, რაც ართულებს რეგიონში ორიენტაციას.

### სურათი 1. მიტოვებული სახლები ბედიანში



არსებულ დასახლებები სრულიად მოშლილია, ნახევრად დანგრეულია სათემო და ყოფილი კომერციული შენობები. მიტოვებული სახლების შემამფოთებელი რაოდენობა შეინიშნება, რაც მიგრაციის მაღალ დონეზე მიანიშნებს. გასული საუკუნის 90-იან წლებში რეგიონში მცხოვრები ბერძნების და რუსების მიერ მიტოვებული ზოგიერთი სახლი ამჟამად სვანეთიდან და აჭარიდან გადმოსახლებული ეკომიგრანტებითაა დაკავებული. მკვეთრად გამოხატული მეურნეობის არქაული ფორმები შეინიშნება. საინჟინრო ინფრასტრუქტურაც სრულიად მოშლილია. რეგიონში დარჩენილ მცირერიცხოვან მოსახლეობას უკიდურესად ცუდ პირობებში უხდება არსებობა. (იხ. სურათი 1. მიტოვებული სახლები ბედიანში

ქვემო ქართლში სოფლის მეურნეობა ინტენსიური ხასიათისაა, რასაც ხელს უწყობს დასამუშავებლად ვარგისი ვრცელი მიწები, ნოყიერი ნიადაგები და ხელოვნური მორწყვის ფართოდ გამოყენება. ქვემო ქართლის მოსახლეობის ძირითად საარსებო წყაროს სოფლის მეურნეობა

წარმოადგენს. როგორც ცნობილია სამხრეთ საქართველოს ყველაზე დიდი სასოფლო სამეურნეო მიწის ფართობები ქვემო ქართლსა და წალკის პლატოზე მდებარეობს. აქ ძირითადად ვხვდებით სიმინდის ყანებს და კარტოფილის მინდვრებს. რეგიონი დიდ როლს ასრულებს თბილისისა და რუსთავის მოსახლეობის ბოსტნეულით, რძისა და სხვა პროდუქტებით მომარაგებაში.

## სურათი 2. ქვემო ქართლის მოსახლეობა



სოფელი გომარეთის გავლით გზა თრიალეთისკენ მიემართება. ჯავახეთსა და ქართლს შორის მდებარე თრიალეთის „ქვეყანა“ მთიანი რეგიონია, რომელიც ეპოქათა მანძილზე აღმოსავლეთ საქართველოს გზასაყარს წარმოადგენდა. XVIII ს. ძეგლის „დასტურლამალის“ მიხედვით, აქ 17 დასახლებული პუნქტი იყო. იოანე ბატონიშვილს თრიალეთში 68 სოფელი აქვს ჩამოთვლილი, მაგრამ თითქმის ყველა მათგანი ნასოფლარია. XVIII ს. დასასრულსა და XIX ს. დამდეგს, თრიალეთი თითქმის უკაცრიელი ყოფილა. ქართული მოსახლეობის მცირე ნაწილი, თითო-ოროლა ოჯახი, მთების შორეულ სოფლებშიდა იყო შემორჩენილი. 1829-1832 წლებში ცარიზმმა აქ თურქულენოვანი ბერძნები (ე.წ. ურუმები) და სომხები შემოასახლა თურქეთიდან.

დღეს თრიალეთის სოფლების ქართული ტოპონიმები, მთლიანად წარხოცილია, თუ არ ჩავთვლით წალკასა და რეხას. აქ მოსულმა არაქართულმა ეთნიკურმა



საცხოვრისიდან ტოპონიმებიც თან მოიტანეს. დღეს აქ ძველი თრიალეთე ლებით დასახლი ერთი ქართული სოფელია - რეხა.

**სურათი 3. ქ. წალკა და წალკის წყალსაცავი.**



თრიალეთის ცენტრალურ დასახლებას ქალაქი წალკა წარმოადგენს. ის მდებარეობს წალკის წყალსაცავისა და მდინარე ხრამის ნაპირზე. მასზე გადის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზები, თბილისი-მანგლისი-წალკა-ნინოწმინდა, რეაბილიტაციამდე ამ გზის ფუნქციონირება საერთაშორისო სატრანსპორტო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობით არ ხორციელდებოდა. აღნიშნულ მონაკვეთზე უკვე შეინიშნება ავტომობილების ინტენსიური მოძრაობის გაზრდა.

პროექტით გათვალისწინებული სარეაბილიტაციო სამუშაოები განხორციელდა გზების არსებული ტრასისა და სიგანის მაქსიმალური შენარჩუნებით. ანუ ისინი კვეთენ ზოგიერთ დასახლებულ ტერიტორიას, რაც მომავალში, სატრანსპორტო მოძრაობის ინტენსიურობის გაზრდის შემთხვევაში (რაც გარდაუვალია), უარყოფითად აისახება მათ ეკოლოგიურ მდგომარეობაზე. ადგილობრივი მოსავლელი გზები ან ტრასის უმნიშვნელო ცვლილებები გადის, უმეტესწილად, დაბლობ ღია და, ძირითადად, კულტივირებულ ლანდშაფტებზე, ასევე ბიომრავალფეროვნებით გამორჩეულ და დაცვითი ღირებულების მქონე ტერიტორიებზე, რომლებიც წარმოადგენენ მკაცრი დაცვის ქვეშ მყოფი

მცენარეთა და ცხოველთა სახეობების საბინადრო ადგილებს და სადაც დაგეგმილია სხვადასხვა კატეგორიის დაცული ტერიტორიების შექმნა საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად. ამჟამად არც ერთ მათგანს, არ გააჩნია კანონით დაცული ტერიტორიის სტატუსი, ოფიციალური საზღვრები ან გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა.

ამ ტერიტორიების ბიომრავალფეროვნების მნიშვნელობას ხაზს უსვავს უნიკალური მთის ტბები, ფრინველთა ბუდობის ტერიტორიები და გლობალური მნიშვნელობის აგრო-ბიომრავალფეროვნება. საფრთხე, რომელიც გამოიკვეთა ამ არეში, არის მიწის და ბუნებრივი რესურსების შეუფერებელი გამოყენება, უკონტროლო დასახლებათა განვითარება, სიღარიბე, როგორც გარემოსდაცვითი დეგრადაციის ძირითადი საფუძველი. (იხ. სურათი 4 ფარავნის და სალამოს ტბები)

#### **სურათი 4 ფარავნის და სალამოს ტბები**



როგორც ცნობილია, თრიალეთისა და ჯავახეთის ექსტრემალური კლიმატური პირობები, ზამთარში მოვლა-მომსახურების არარსებობა, ასევე გზის ცუდი მდგომარეობა განაპირობებდა ზოგიერთი მონაკვეთების დაკეტვას ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, განსაკუთრებით – ნინოწმინდასა და ტიკმატაშის უღელტეხილის მონაკვეთზე. წალკისა და ჯავახეთის პლატოს ფართოდ გაშლილ, სუბ-ალპიურ ვაკეებზე მდებარეობის გამო, პროექტით გათვალისწინებული გზის ზოგიერთი მონაკვეთი ზამთრის პერიოდში მუდმივად ზვავსაშიშია. ამგვარ ზვავსაშიშ ადგილებში წინათ ირგვებოდა ნაძვების ფართო ზოლები, რომლებიც

ქარსაცავის ფუნქციას ასრულებდა. დღეისათვის ამ ნარგავების ნაწილი მნიშვნელოვნად შეთხელდა, უკანონო ჩეხვის გამო და ამდენად, ვეღარ ასრულებს თავის ფუნქციას.

გზა წალკიდან ტიკმატაშის უღელტეხილის (2070 მ.), დუხობორების სოფლების ტამბოვკისა და რადიონოვკის, ფარავნის ტბის, სოფლების განძანის, სადამოს გავლით ნინოწმინდის მიმართულებით მიემართება. ნინოწმინდის, ახალქალაქის, ასპინძის, ახალციხისა და ადიგენის დამაკავშირებელი გზა უკვე რეაბილიტირებულია. ის გადის სუბალპურ მდელოებსა და მტკვრის ვიწრო ხეობაში.

სამცხე-ჯავახეთი მთაგორიანი და კლდოვანი მხარეა, დასერილი ხეობებით, წყაროებით, ტბებით. ტბები კი მდიდარია თევზით, რაც აქ მეთევზეობის განვითარების შესაძლებლობას ქმნის. ტბების დიდი რაოდენობით არსებობამ ჯავახეთის ისტორიულ-გეოგრაფიულ განვითარებაზეც მნიშვნელოვნად იმოქმედა. აქ გეომორფოლოგიური თავისებურებების გამო, ზემო ჯავახეთის ცალკეული მდინარეები არ ქმნიან ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ ერთეულებს - „ხევებს“. აქ დიდი და მცირე ტბები ქმნიან პატარა მდინარეთა შემკრებ აუზებს მთა-გორებით გამოყოფილი სხვა ასეთივე ან მშრალი ქვაბურებისაგან. სწორედ ამ ტბების ირგვლივ ერთმანეთისაგან შორი-შორს გაფანტული სოფლები შეადგენენ განსახლების აქაურ კერებს – მიკროქვეყნებს.<sup>1</sup> ჯავახეთი მეურნეობრივი თვალსაზრისით მრავალფეროვანი მხარეა, მსხვილი და წვრილფეხა საქონელი (ხორცი, მატყლი, რძის ნაწარმი), თაფლი, თევზი, კარტოფილი და ა.შ. წარმოადგენს ჯავახეთის მოსახლეობის დოვლათს.[54]

ცნობილია, რომ ჯავახეთი ისტორიულად მნიშვნელოვანი საკომუნიკაციო-გეოგრაფიული მხარე იყო. გამტარგზების სიმრავლითა და ცენტრალური მდებარეობით მხოლოდ თრიალეთი თუ შეედრებოდა მას. ჯავახეთი მეზობელ ისტორიულ-ეთნოგრაფიულ მხარეებთან დაკავშირებული იყო შესაბამისი გზებითა და ბილიკებით და მათ შორის

---

<sup>1</sup> დ. ბერძენიშვილი, 2000, გვ. 9

მიმოსვლა და კავშირი ხორციელდებოდა იმ დროისათვის არსებული სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებით. ივანე ჯავახიშვილი ხაზს უსვამდა, რომ „XVII საუკუნეშიაც, როდესაც მესხეთი ახალციხის საფაშოს სახით ოსმალეთის სახელმწიფოს ეკუთვნოდა და საქართველოს პოლიტიკურად ჩამოშორებული იყო, მთელს მესხეთს, განსაკუთრებით კი ჯავახეთსა და სამცხეს საქართველოსთან ჰქონდა მჭიდრო ეკონომიკური დამოკიდებულება და იქაური სასოფლო-სამეურნეო ნაწარმი სანოვაგე, განსაკუთრებით კი პური, ტფილისსა და გორში ჩამოჰქონდათ გასაყიდად“.<sup>1</sup> ამავე დროს, მთელი საქართველოს საქონელი, ცხვარი, სამხრეთ საქართველოს საზაფხულო სამოვრებზე იყრიდა თავს.[55]

რაც ეს მხარე რუსეთმა შეიერთა, აქ მცხოვრები გამაჰმადიანებული ქართველები თურქეთის შიდა პროვინციებში გადასახლდნენ. ქართველთა ნასოფლარებზე ცარიზმმა თურქეთიდან სომხური მოსახლეობა ჩამოასახლა 1829-1832 წლებში. აქვე დაასახლეს რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან მიგრირებული სექტანტი დუხობორები. ჯავახეთში ადგილობრივი ქართული მოსახლეობა, დღეს მხოლოდ რამდენიმე სოფელში ცხოვრობს და მთელი XX ს-ის მანძილზე მათ მიგრაციისადმი მიდრეკილება ახასიათებდათ. სამცხე-ჯავახეთში ასევე ცხოვრობენ საქართველოს სხვა რეგიონებიდან გადმოსახლებული ქართული ეთნიკური ჯგუფები - იმერლები, აჭარლები და სვანები.[56]

იმენდს ვიქონიებთ, რომ სახელმწიფოს პოლიტიკა ამ რეგიონის მიმართ ხელს შეუწყოფს ისტორიის სიღრმეში ჩამოყალიბებული სამეურნეო-ეკონომიკური კავშირების აღდგენას და რეგიონის სრულ ინტეგრაციას.

ზემოთმოყვანილი რეგიონებისაგან განსხვავებით, სამცხე დაწინაურებული რეგიონია, როგორც ეკონომიკური, ისე კულტურული თვალსაზრისით. საავტომობილო გზის გასწვრივ უხვადაა შემორჩენილი სოფლის მეურნეობაში გავრცელებული ტერასების გამართვის ტრადიციის

---

<sup>1</sup> ივანე ჯავახიშვილი 1919

ფრაგმენტები. როგორც სამართლიანად მიუთითებენ, სამცხის მიწაზე, მის განსაზღვრულ მიკრორეგიონებში, ადგილობრივი პირობების ზუსტი გათვალისწინებით, მზის, წყლის და მიწის სიკეთის შეთანაწყობით ისტორიულად არის ჩამოყალიბებული ტერასული მიწათმოქმედება. სწორედ ეს ფორმა იყო მეურნეობრივად ყველაზე ეფექტური. ტერასებზე გლეხებს ძირითადად ვენახი და ხეხილის ბაღები ჰქონდათ გაშენებული. (იხ.სურათი 5)

**სურათი 5. დღემდე შემორჩენილი დატერასებული ფერდობების ფრაგმენტები სამცხეში.**



სამცხე-ჯავახეთიდან გზა შავი ზღვისაკენ მიემართება გოდერძის უღელტეხილის (2025 მ) გავლით რომელიც სეზონურობით ხასიათდება და ფუნქციონირებს ივნისს-ოქტომბერის თვეებში. მიუხედავად იმისა, რომ არსებული საავტომობილო გზა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობისაა, მასზე საავტომობილო მოძრაობის ინტენსიურობა ძალზე დაბალია.

მთიანი აჭარა სრულიად განსხვავებული ისტორიულ-ეთნოგრაფიული თავისებურებებით გამოირჩევა. მისი დასახლებები ხასიათდება ვერტიკალური ზონალობით. აჭარაში სამიწათმოქმედო ყოფის თავისებურება ფერდობების დატერასებაა. მიწის დატერასება ნიადაგის ეროზიისაგან დაცვის ერთ-ერთ საშუალებას წარმოადგენს და ამასთანავე, იგი ხელს უწყობს მიწის ფონდის გონივრულ გამოყენებას. კულტურულ-კონფესიური სპეციფიკა განსაზღვრავდა მთიან აჭარაში

შობადობის, ბუნებრივი ზრდის მაღალ დონეს, განსაკუთრებით მთიან რაიონებში, სადაც დემოგრაფიული ტევადობის შედარებით სიმცირის გამო ყოველთვის იქმნებოდა ჭარბი დემოგრაფიული სურათი. ამ მიზეზთა გამო აჭარიდან ხშირი იყო მოსახლეობის გეგმიური მიგრაცია, განსაკუთრებით ადიგენის რაიონში (იხ. სურათი 6).

#### **სურათი 6. დასახლებები ზემო აჭარაში (ბეშუმში)**



აქ მაღალი მთის ალპური მდელოები გავრცელებულია ვიწრო ზოლების სახით მესხეთის, არსიანისა და შავშეთის ქედების მაღალმთიან ზოლში, ზღვის დონიდან 2400 მ სიმაღლის ზემოთ. განსაკუთრებით ფართოდაა იგი წარმოდგენილი არსიანის ქედის სამხრეთ ნაწილში, გოდერძის უღელტეხილის სამხრეთით. 2000 მ ზევით იწყება მაღალი მთის მთა-მდელოს სუბალპური და ალპური ლანდშაფტები. სწორედ აქ მდებარეობს განთქმული კურორტი ბეშუმი (გოდერძის უღელტეხილიდან მე-7 კმ.).

აჭარის ქვაბულის დასახლებათა გეგმარებით კარკასს მდ. აჭარისწყლის შენაკადების ღრმა ხეობები და მკვეთრად გამოხატული წყალგამყოფები წარმოადგენენ. დამრეც ფერდობებზეა (20%) გაშენებული მთიანი აჭარის ქვაბულის ძირითადი სოფლები. 800-1000 მეტრიან საფეხურზეა გაშენებული ხულო და მისი სოფლები.(სურათი 7)

რთული ეკოლოგიური ვითარებაა შიდა აჭარაში, აჭარისწყლის ხეობაში, სადაც თავმოყრილია მოსახლეობის ძირითადი ნაწილი და რომელიც ყველაზე მჭიდროდ დასახლებული ხეობაა საქართველოში. აქ,

ანთროპოგენული ზემოქმედების და ეკოლოგიურად გაუმართლებელი სოფლის მეურნეობის გამო, არამდგრადია თვით უმნიშვნელო დახრილობის ფერდობებიც კი.

#### სურათი 7. ქედის მუნიციპალიტეტი



განსახლების „სამხრეთის ღერძს“ კრავს ხელვაჩაურის რაიონი, რომელიც მდებარეობს საერთაშორისო მნიშვნელობის სავაჭრო გზების, ბათუმი-ახალციხე და ბათუმი-სამტრედია-ლესელიძე, გადაკვეთაზე. ეს უკანასკნელი სამხრეთით თურქეთის საზღვრამდე – სოფელ სარფამდე გრძელდება.

ექსპედიციის დროს სამხრეთი რეგიონების ფუნქციური კავშირების გაუმჯობესების მიზნით წარმოიშვა რამდენიმე მოსაზრება ინფრასტრუქტურის განვითარებასთან დაკავშირებით (იხ. სქემა 11).

ერთ-ერთი მათგანი ეხება ქვემო ქართლის რეგიონს, სადაც მუნიციპალური ცენტრები და მათდამი დაქვემდებარებული დასახლებები რეგიონის ტერიტორიაზე დისპერსულადაა განფენილი. მათ შორის სატრანსპორტო კავშირები სუსტადაა განვითარებული, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს დასახლებათა განვითარებას. პირველ რიგში აღსადგენია სატრანსპორტო კავშირი დმანისსა და წალკას შორის. ამასთანავე დასადგენია ბოლნისი - თეთრი წყაროს დამაკავშირებელი გზის მშენებლობის შესაძლებლობა. ეს საკითხი მით უფრო აქტუალური

გახდება ბოლნისის ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ ცენტრად გადაქცევის შემთხვევაში.[57]

ამასთანავე, წარმოიშვა წინადადება გოდერძის უღელტეხილზე ხულოს მიმართულებით, გადაადგილების მანძილის შემცირებისა და მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით გვირაბის მშენებლობის თაობაზე ევროპის მაღალმთიანი რეგიონების გამოცდილების გათვალისწინებით (შვეიცარიისა და იტალიის ალპებში დაახლოებით 4000 მ. სიმაღლეზე არსებობს ხიდებისა და გვირაბების მშენებლობის გამოცდილება). საქართველოსა და მისი რეგიონების ფუნქციურ გეგმარებითი კავშიების გამტკიცების კონტექსტში მასზე ფიქრი აზრს მოკლებული არ უნდა იყოს (იხ.სურათი 8) .

**სურათი 8. შვეიცარიის ალპების ორ სამთო კურორტს შორის არსებული გვირაბი**

**შვეიცარიის ალპების ორ სამთო კურორტს შორის 180 მილიანი სარკინიგზო კავშირი, 291 ხიდი და 91 გვირაბი დაახლოებით 4000 მ. სიმაღლეზე.**



წყარო: ვებ-გვერდი <http://forum.santabanta.com/showthread.htm?t=187354>

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ ექსპედიციამ კიდევ უფრო ნათლად დაგვანახა დღეს მიმდინარე საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილი ინფრასტრუქტურული და სამეურნეო პროექტების ფონზე წინმსწრები რეგიონული სტრატეგიისა და სივრცითი დაგეგმვის დოკუმენტაციის არსებობის აუცილებლობა. მითუმეტეს, რომ სამხრეთ საქართველოს რეგიონები ფლობენ ისეთ უნიკალურ ბუნებრივ გარემოსა და რესურსებს, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი ჯერ კიდევ არ არის, ან ნაკლებადაა სახემეცვლილი. უკვე დღეს შეინიშნება ბუნებრივი



რესურსების არარაციონალური ათვისებისა და გამოყენების ფორმები, რამაც შესაძლოა მომავალში განაპირობოს ბუნებრივი გარემოს ან რესურსების დეგრადაცია. ამის გამო, აუცილებელია ისეთი მექანიზმების შემუშავება, რაც ბუნებათსარგებლობას დაუკავშირებს მდგრადი განვითარების პრინციპებს.

### **2.3.2. სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ურბან-სოციოლოგიური კვლევა რეგიონულ განვითარებასთან მიმართებაში**

სივრცითი მოწყობა, ისევე როგორც ურბანული განვითარება, დღევანდელი კანონმდებლობით განისაზღვრება როგორც „ტერიტორიების ფიზიკური გარემოსა და ინფრასტრუქტურის ფორმირებისათვის კანონმდებლობის, ... ფიზიკური და იურიდიული პირების მოღვაწეობის ერთობლივი საქმიანობით განსაზღვრული პირობები და პროცესები.<sup>1</sup> (ხაზი ჩემია - ნ. ჩ.)

როგორც ვხედავთ კანონი პირდაპირ მიგვანიშნებს ქალაქთმშენებლობითი გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში მოსახლეობის მონაწილეობის აუცილებლობაზე, რაც დღეს მსოფლიოში საყოველთაოდ მიღებულ ნორმად არის ქცეული. ამგვარი მონაწილეობა კი, თავის მხრივ, მოსახლეობისაგან გარკვეულ მზაობას, მიმდინარე პროცესების დიფერენცირებულ აღქმას, თვითშეგნების მაღალ დონეს მოითხოვს.

ამდენად, ჩვენს პირობებში, მიმდინარე ეტაპზე განსაკუთრებით აქტუალურია გედსისეული (P.Geddes)<sup>2</sup> კონცეფციის პირველი ეტაპი –

---

<sup>1</sup> საქართველოს კანონი “სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ”. მუხლი 2, ა) პუნქტი.

<sup>2</sup> P. Geddes (პ. გედსი) ურბანული განვითარების ერთ-ერთი მამამთავარი, რომელმაც სათავე დაუდო `სოციალური დაპროექტების` მიმართულებას. მან 1915 წელს ჩამოაყალიბა “სოციალური დაპროექტების” კონცეფცია, რაც გულისხმობს მოსახლეობის როლს შემდეგი საკითხების გადაწყვეტაში:

- ურბანული გარემოსადმი მოთხოვნილებების, “სოციალური დაკვეთის” ჩამოყალიბება;
- საპროექტო გადაწყვეტილებების მონაწილე და/ან შემფასებელი;

მოსახლეობისაგან ისეთი ინფორმაციის მიღება, რომელსაც შეიძლება რეგიონის ფორმირებისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდეს. ამ თვალსაზრისით ნიშანდობლივია სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის მოსახლეობის სოციოლოგიური კვლევა, რომელიც ჩვენს მიერ 2009 წლის ივნისში ჩატარდა.

### **2.3.2.1. კვლევის მიზნები და ამოცანები**

ურბანულ-სოციოლოგიური კვლევის მიზანი იყო სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში მცხოვრებ უმცირესობათა ქვეყნის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ცხოვრებაში სრულფასოვანი ინტეგრაციის შემაფერხებელი ფაქტორების გამოვლენა. ამასთანავე, რეგიონის მკვიდრი მოსახლეობის დამოკიდებულების, განწყობის, ჩართულობისა და ინფორმირებულობის ხარისხის დადგენა მათთვის ყველაზე მნიშვნელოვან საკითხებთან მიმართებაში, უწინარესად, მიმდინარე მსხვილ ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან დაკავშირებით. საინტერესო იყო იმის გაგება, თუ რა ზეგავლენას ახდენს ცენტრალური ხელისუფლების მიმდინარე პოლიტიკა, ინფრასტრუქტურის, ეკონომიკის და განათლების სფეროებში მოცემული რეგიონის ეროვნულ უმცირესობათა ინტეგრაციის პროცესზე. კვლევისას განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო ადგილობრივი თემებისათვის ყველაზე უფრო მტკივნეული და მწვავე პრობლემების იდენტიფიკაციას.

### **2.3.2.2 კვლევის მეთოდოლოგია**

სოციოლოგიური კვლევა დაეყრდნო **თვისებრივი** და **რაოდენობრივი** სოციოლოგიური კვლევის მეთოდებს. სოციოლოგიური კვლევის ფარგლებში შემუშავდა რაოდენობრივი სოციოლოგიური კვლევის სტრუქტურირებული კითხვარი (დანართი 1). კითხვარის შედგენისას გამოყენებულ იქნა სხვადასხვა ტიპის კითხვის დასმის ტექნიკა – *დახურული და ღია კითხვები*. სულ გამოიკითხა 300

---

- ქალაქთმშენებლობითი პროექტების რეალიზაციის, დანერგვის მონაწილე.

რესპონდენტი. მათ შორის 30% გამოიკითხა ქართულ ენაზე, ხოლო 70% რუსულად. რაოდენობრივი სოციოლოგიური კვლევის (ანკეტირების) მონაცემების დამუშავება განხორციელდა სტატისტიკური პროგრამის SPSS 13.0 (მეცამეტე ვერსიის) საშუალებით. მონაცემის ანალიზისათვის გამოყენებული იქნა ისეთი მეთოდები, როგორცაა მონაცემების დაჯგუფება, ტიპოლოგია, ფაქტორული ანალიზი, კორელაციური ანალიზი და ა.შ.

კვლევაში გამოყენებულ იქნა, ასევე, *In-depth Interviews* – ჩაღრმავებული გამოკითხვა არასტრუქტურირებული, პირდაპირი და პირადი ინტერვიუს სახით, რომელიც, საერთო ჯამში, წარმოადგენს არაფორმალურ, რესპონდენტთან თავისუფალი ფორმით საუბარს. ინტერვიუები დაფუძნებულია ფართო სპექტრის ღია კითხვებზე და რესპონდენტს საშუალებას აძლევს თავისუფლად და დეტალურად გამოხატოს თავისი აზრი და დამოკიდებულება არსებული პრობლემის ირგვლივ. ინტერვიუების ხანგრძლივობა შეადგენდა 30-40 წთ-ს და ჩაწერილი იყო დიქტოფონზე შემდგომი ანალიზისათვის.

ჩაღრმავებული გამოკითხვის რესპონდენტებად მოწვეული იყვნენ სხვადასხვა დარგის ექსპერტები, ასევე, სამთავრობო და არასამთავრობო ორგანიზაციებისა თუ სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლები, რომლებსაც პროფესიული შეხება აქვთ სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში მიმდინარე პროცესებთან. სულ ჩატარებულ იქნა 11 ჩაღრმავებული გამოკითხვა (დანართი).

როგორც ავღნიშნეთ, კვლევა ჩატარდა **სამცხე-ჯავახეთის** რეგიონში, კერძოდ, ის მოიცავს შემდეგ მუნიციპალიტეტებს: ნინოწმინდას, ახალქალაქსა და რეგიონულ ცენტრს - ახალციხეს. პროცენტული თანაფარდობა რეგიონის ორ მხარეში (სამცხე და ჯავახეთი) გამოკითხულ რესპონდენტებს შორის შემდეგია: სამცხე–30%, ჯავახეთი–70%.

შერჩევითი ერთობლიობა განისაზღვრა სხვადასხვა დემოგრაფიული, სოციალური და ეკონომიკური ინდიკატორების გათვალისწინებით: სქესი, ასაკი,

განათლება, ეროვნება, შემოსავალი და ა.შ. სოციოლოგიური კვლევის სამიზნე ჯგუფს წარმოადგენდა 18 წელს ზევით ასაკობრივი ჯგუფის მოსახლეობა. რესპონდენტთა დემოგრაფიული მონაცემები პროცენტულად შემდეგნაირად განაწილდა: (იხ.ცხრილი 6)

**ცხრილი 6 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ურბან-სოციოლოგიურ კვლევაში მონაწილე რესპონდენტთა დემოგრაფიული მონაცემები.**

რესპონდენტების სქესი	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 58% ქალი</li> <li>• 42% მამაკაცი</li> </ul>
რესპონდენტების ასაკი	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18-25 წლის – 19%,</li> <li>• <b>26-35 წლის – 26%</b></li> <li>• 36-45 წლის – 25%</li> <li>• 46-55 წლის – 16%</li> <li>• 55 და მეტი წლის – 14%</li> </ul>
რესპონდენტების ეროვნება	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ქართველი 15%,</li> <li>• <b>სომეხი 81%</b>,</li> <li>• აზერბაიჯანელი 1%,</li> <li>• რუსი 2%,</li> <li>• ბერძენი 1%</li> </ul>
რესპონდენტების განათლება	<ul style="list-style-type: none"> <li>• არასრული საშ. 6%,</li> <li>• საშუალო ზოგადი 22%,</li> <li>• საშ. სპეციალური 21%,</li> <li>• <b>უმაღლესი 51%</b></li> </ul>
რესპონდენტების ოჯახური მდგომარეობა	<ul style="list-style-type: none"> <li>• დაოჯახებული 64%,</li> <li>• მარტოხელა 36%</li> </ul>
შინამეურნეობის სულადობრივი შემადგენლობა 100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ერთსულიანი – 2%</li> <li>• ორსულიანი – 7%</li> <li>• სამსულიანი – 13%</li> <li>• <b>ოთხსულიანი – 23%</b></li> <li>• <b>ხუთსულიანი – 28%</b></li> <li>• ექვსსულიანი – 15%</li> <li>• შვიდსულიანი – 8%</li> <li>• რვასულიანი – 2%</li> <li>• ცხრასულიანი – 2%</li> </ul>
შინამეურნეობის თვიური შემოსავალი (ლარში)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100-მდე – 4%</li> <li>• 100-200 – 9%</li> <li>• <b>200-500 – 50%</b></li> <li>• 500-1000 – 19%</li> <li>• 1000 და მეტი – 6%</li> <li>• უარი პასუხზე – 12%</li> </ul>

### 2.3.2.3 კვლევის შედეგები მოსახლეობის სოციო-ეკონომიკურ და ინტეგრაციის საკითხებში.

სამცხე-ჯავახეთი სამხრეთ საქართველოს ცენტრალური რეგიონია და ხასიათდება დიდი მრავალფეროვნებით. მისი მოსახლეობა 2010 წლის მონაცემების მიხედვით 211.30 კაცია. აქედან 54.5% ეთნიკური სომეხია, რომელიც ძირითადად რეგიონის აღმოსავლეთ ნაწილში - ნინოწმინდასა და ახალქალაქში ცხოვრობს. მოსახლეობის 43,4 %-ს ქართველები შეადგენენ.

სქემა 14 სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის გეოგრაფიული მდებარეობა



მკაცრ კლიმატური პირობებისა და ვულკანურ ზეგანზე მოქცეული, ქვეყნის დანარჩენი ნაწილისაგან მოშორებული სამცხე-ჯავახეთის ადგილმდებარეობა იზოლაციაში აქცევს ამ მხარეს, ხოლო

არასათანადო საგზაო ინფრასტრუქტურის გამო ეს გეოგრაფიული იზოლაცია წლების განმავლობაში კიდევ უფრო ღრმავდებოდა. შეზღუდული საკომუნიკაციო და სამოქალაქო ინფრასტრუქტურა რეგიონის ეთნიკური სომხებით მჭიდროდ დასახლებასთან ერთად, ხელს უწყობდა ჩაკეტილი ეთნიკური ტერიტორიის წარმოქმნას, გეოგრაფიულად რეგიონი ესაზღვრება მეზობელ თურქეთსა და სომხეთს. ამ უკანასკნელთან მჭიდრო კულტურული და სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები აქვს (იხ. სქემა 1).

სამცხე-ჯავახეთის საკომუნიკაციო და სამოქალაქო ინფრასტრუქტურის შეზღუდულობა იმ ფაქტითაც აიხსნება, რომ საბჭოთა კავშირის პერიოდში რეგიონის შიგნით მონიშნული იყო 78 კმ-იანი ჩაკეტილი სასაზღვრო ზოლი „NATO“-ს წევრ თურქეთთან, და შექმნილი

სპეციალური გაძლიერებული საკონტროლო რეჟიმი რეგიონის განვითარებას მნიშველოვნად ზღუდავდა.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდგომ შეზღუდვების მოშლის მიუხედავად, სამოქალაქო ინფრასტრუქტურის სიმწირე ერთ-ერთი ხელისშემშლელ ფაქტორს წარმოადგენდა ჯავახეთის ინტეგრირებისა საქართველოს დანარჩენ რეგიონებთან. ამას ემატებოდა ახალქალაქში დისლოცირებული 62-ე რუსული ბაზა, რომლის გაყვანაც სტამბულის სამიტის შეთანხმების საფუძველზე მხოლოდ 2007 წელს მოხერხდა. სწორედ რუსეთის სამხედრო ბაზა განაპირობებდა ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულებას რუსეთზე და წარმოადგენდა პოლიტიკური ზეწოლის საშუალებას რადიკალური ელემენტების სეპარატისტული მოთხოვნების მხარდაჭერის მეშვეობით. ამასთანავე, რუსეთის ბაზა წარმოადგენდა მოსახლეობის ძირითად დამსაქმებელსა და სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის მომხმარებელს. არსებული მონაცემებით ბაზაში მუშაობდა ძირითადად ჯავახეთის დაქირავებული მოსახლეობა, დახლოებით 1500 – 2000 კაცამდე. საშუალო თვიური ხელფასი წარმოადგენდა 300 აშშ დოლარს, რაც მეტად სოლიდურ შემოსავალს წარმოადგენდა. ბაზის გაყვანის შემდგომ, მოხერხდა რეგიონში რუსეთის გავლენის ნაწილობრივ შემცირება, მაგრამ ამავე დროს უკიდურესად დამძიმდა მოსახლეობის ეკონომიკური მდგომარეობა.[58]

სხვა რეგიონებისაგან განსხვავებით დღეს აქ სახეზეა ჩაკეტილი ტერიტორია კომპაქტურად დასახლებული ეთნიკური ჯგუფით, რომლის სოციალურ-კულტურული სივრცე განსხვავდება საქართველოს ძირითადი ნაწილისაგან, შედეგად ჩამოყალიბებულია რეალობის განსხვავებული აღქმა, სახელმწიფო ენის არცოდნა, რეგიონის პოლიტიკური, სოციალური, კულტურული ინტეგრაციის დაბალი დონე. [59][60]

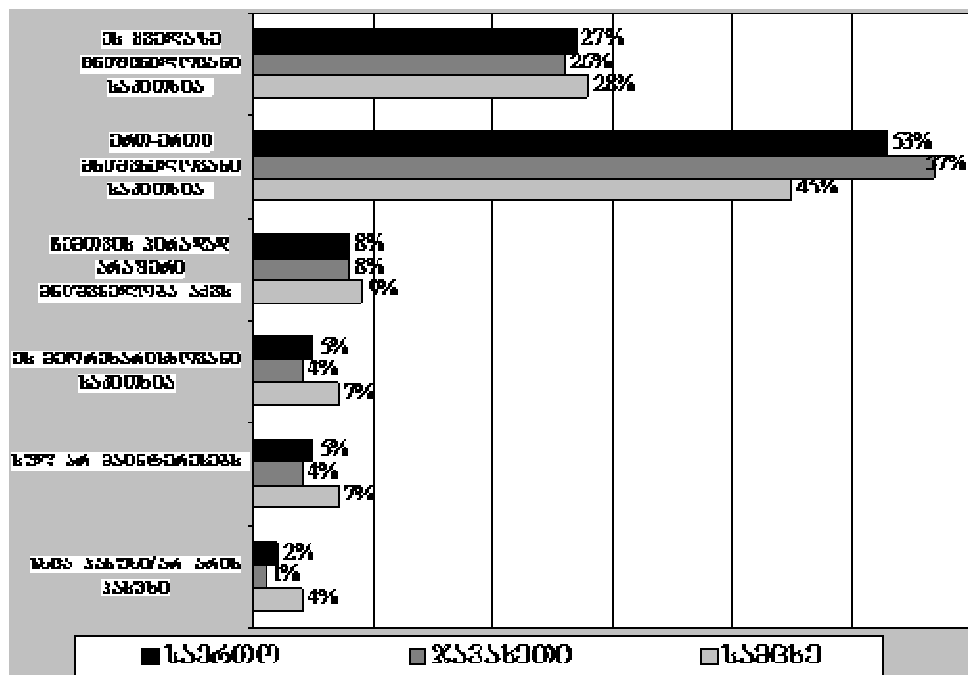
2003 წლიდან, სამცხე-ჯავახეთის რეგიონმა პრიორიტეტული მნიშვნელობა შეიძინა როგორც საქართველოსთვის, ისე საერთაშორისო საზოგადოებისთვის, რასაც, თავის მხრივ, რეგიონის ეკონომიკისა და

ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის მნიშვნელოვანი ინვესტიციები მოჰყვა.

რეგიონის გზების რეაბილიტაციის საკითხისადმი სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულების შესწავლამ აშკარა გახადა თემის ყოველდღიურ ცხოვრებაში გამართული საგზაო ინფრასტრუქტურის არებობის აუცილებლობა.

კითხვაზე, როგორ მიაჩნიათ, რა მნიშვნელობა აქვს თქვენი ყოველდღიური ცხოვრებისათვის თქვენი რაიონის გზების რეკონსტრუქციას? (იხ.გრაფიკი 1).

გრაფიკი 1 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულება გზების რეკონსტრუქციისადმი.



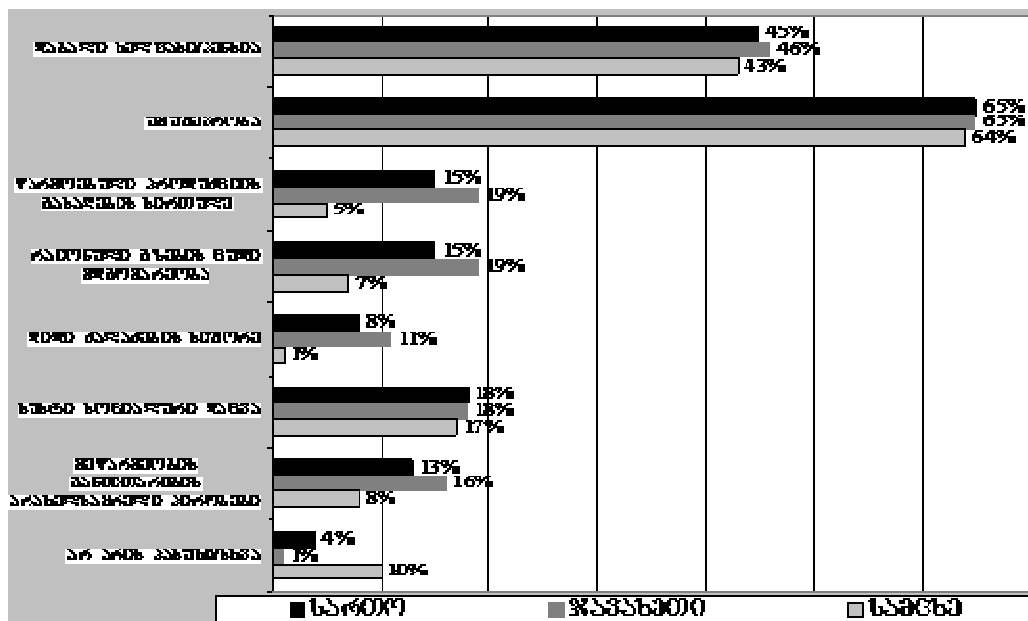
ჩვენ მიერ გამოკითხული რესპონდენტების 80%-სათვის რაიონული გზების რეკონსტრუქცია ერთ-ერთ ან ყველაზე უმნიშვნელოვანეს საკითხს წარმოადგენს სამცხე-ჯავახეთის გზების რეაბილიტაცია როგორც პირველ, ასევე მეორე რიგის მნიშვნელოვან საკითხად მიაჩნია ძირითადად 26-დან 45 წლამდე ასაკის ეკონომიკურად ყველაზე უფრო აქტიურ და მობილურ რესპონდენტებს.

ამასთან ერთად, კითხვაზე, **დასახელეთ პირობები, რომლებიც უარყოფით გავლენას ახდენს რეგიონის მოსახლეობის მდგომარეობაზე**, პასუხები, ადგილობრივი თემის მხრიდან, შემდეგნაირად განაწილდა:

- უმუშევრობა (ჯავახეთი-65%, სამცხე-64%);
- დაბალი ხელფასი/პენსია (ჯავახეთი-46%, სამცხე\_43%);
- რეგიონული გზების ცუდი მდგომარეობა (ჯავახეთი-19%, სამცხე-7%);
- სუსტი სოციალური დაცვა (ჯავახეთი-18%, სამცხე-17%);
- წარმოებული პროდუქციის გასაღების სირთულე (ჯავახეთი-19%, სამცხე 5%);
- მეწარმეობის განვითარების არახელსაყრელი პირობები (ჯავახეთი-16%, სამცხე-8%);
- დიდ ქალაქებიდან დაცილება (ჯავახეთი-11%, სამცხე-1%);

როგორც გამოკვლევამ დაადასტურა, სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური გარემოს გაუმჯობესება, რესპონდენტთა აზრით, უმუშაოდ არ უკავშირდება მხოლოდ რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას. მოსახლეობისათვის უფრო მწვავეა სხვა სოციალური პრობლემები, კერძოდ დაბალი ხელფასების/პენსიებისა და უმუშევრობის საკითხები (იხ. გრაფიკი 2).

**გრაფიკი 2 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დამოკიდებულება რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური საკითხებისადმი.**





რესპონდენტების დამოკიდებულება ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობა-რეაბილიტაციასთან დაკავშირებით დადებითია. ისინი პოზიტიურად აფასებენ რეგიონში რკინიგზის რეაბილიტაციის მიმდინარე პროექტს და მასში ხედავენ დასაქმების, მიმოსვლის გაადვილებისა და რეგიონის ეკონომიკური გამოცოცხლების შანსს. თუმცა ნეიტრალური პოზიციაც არსებობს. შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ მოსახლეობა ან არ არის საკმარისად ინფორმირებული, ან ჯერ ვერ გაუცნობიერებიათ, თუ როგორ აისახება რკინიგზის მშენებლობა რაიონის განვითარებაზე; როგორც სამცხეში (36%), ასევე ჯავახეთში (27%), მოსახლეობა მიიჩნევს, რომ *რკინიგზა რაიონის ცხოვრებას გამოაცოცხლებს*, შესაბამისად, 26% და 15% კი *დასაქმებისა და მიმოსვლის პრობლემების გადაწყვეტას შეუწყობს ხელს*.

თუმცა, არანაკლებ მნიშვნელოვანია, რესპონდენტთა იმ ნაწილის მოსაზრება ჯავახეთი-29%, სამცხე-28%, რომლებმაც *ჯერ არ იციან*, როგორ იმოქმედებს რკინიგზის მშენებლობა რაიონის განვითარებაზე.

ზოგიერთი სომეხი ნაციონალისტის აზრით, ბაქო-თბილისი-ახალქალაქი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა გეოპოლიტიკური პროექტია და ისინი პროექტის წინააღმდეგები არ გამოვლენ, თუ მშენებლობაში ადგილობრივ მოსახლეობას დაასაქმებენ.[61]

ბათუმი-სომხეთის მიმართულებით საავტომობილო გზის მშენებლობასთან დაკავშირებით განსაკუთრებული აქტიურობა იგრძნობა ჯავახეთის მოსახლეობის მხრიდან. გამოკითხულთა 63% მიიჩნევს, რომ *ის რაიონის ცხოვრებას გამოაცოცხლებს*, 14% - *სამუშაო ადგილები გაჩნდება*, 8% - *მიმოსვლა გაადვილდება*. სამცხეში კი 25% აცხადებს, რომ *ჯერ არ იცის*, როგორ იმოქმედებს საავტომობილო გზის მშენებლობა რაიონის განვითარებაზე.

აქედან გამომდინარე, შესაძლოა ვივარაუდოთ, რომ ჯავახეთის სომხური მოსახლეობა მიესალმება მხოლოდ იმ რეგიონული პროექტების

რეალიზაციას, რომლებიც წაადგება მათ სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების განვითარებას შავ ზღვაზე გასვლის პერსპექტივით.

„რა თქმა უნდა ფიზიკური ბარიერები კარგია“, – აღნიშნავს ექსპერტი - „მაგრამ უგზოობა პრობლემა არ არის. განუვითარებლობა მეტ პრობლემას ბადებს. ამიტომ ისეთი რამ არ მოხდეს, რაც ჩვენ ეროვნულ უსაფრთხოებას შეუწყოს ხელს. უსაფრთხოება განუვითარებლობით არ ძლიერდება. უფრო მოქნილი ხარ, როცა განვითარების დონე მაღალია“<sup>1</sup>

ამ კუთხით ექსპერტი, სახელმწიფო უშიშროების დარგში, პროფესორი, ა. გეგეშიძე აღნიშნავს, რომ “საფრთხე არის სომხური მოსახლეობის იმიგრაციის გამო, რაც არ ნიშნავს სეპარატიზმის გაღრმავებას. რა თქმა უნდა, პირველ რიგში ისარგებლებს როგორც სომხეთის, ასევე ადგილობრივი სომხური მოსახლეობა და, სავარაუდოდ, მათი სამიზნე ტერიტორია იქნება აჭარა და არანაირი ჯავახეთი. მათ ინტერესი აქვთ ზღვის, ანუ ამ გზას გამოიყენებენ ზღვის ასათვისებლად, ტურიზმის მიზნით. არაა გამორიცხული მომავალში იქ დამკვიდრების მიზნითაც ... ქვეყანამ ეს საფრთხეები სხვა საშუალებებით უნდა დააბალანსოს, სხვა პოლიტიკით.”<sup>2</sup>

საქმეში ჩახედულმა რესპოდენტებმა რეგიონის ეკონომიკურ მდგომარეობაზე ნეგატიურად მოქმედ ერთ-ერთ ფაქტორად დაასახელეს არაადეკვატური ინფრასტრუქტურა, რაც რეგიონის იზოლაციას უწყობს ხელს.

„უპირველეს ყოვლისა ამის მიზეზი არის ინფრასტრუქტურის განუვითარებლობა. ეს რეგიონები, განსაკუთრებით ჯავახეთი, მოწყვეტილია დანარჩენ საქართველოსგან, არ არის ის სატრანსპორტო არტერიები, რომლებიც უნდა აერთიანებდეს ამ რეგიონს დანარჩენს

---

<sup>1</sup> ამონარიდი პროფ. ალექსანდრე რონდელის (საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის პრეზიდენტი) ინტერვიოდან.

<sup>2</sup> ამონარიდი პროფესორ ა. გეგეშიძის (საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი, ექსპერტი) ინტერვიოდან.

საქართველოსთან. ამის გამო ვერ ხერხდება სოციალურ-ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობები მეზობელ რეგიონებთან. <<.....> გარდა ამისა, ნუ დაგვავიწყდება, რომ ეს მიმართულება ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ერთიანი, მდგრადი განსახლების სისტემის ჩამოსაყალიბებლად. ძალიან დიდი მნიშვნელობა აქვს ამ რეგიონში პირველი - სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას, მეორე - შემდეგ ყველანაირად ხელშეწყობას სხვადასხვა დარგების განვითარებაში, განსაკუთრებით ტურიზმის“.<sup>1</sup>

ამრიგად, კვლევამ აჩვენა, რომ სამცხე-ჯავახეთის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქციის მასშტაბებისა და შედეგების შეფასება რესპონდენტებისათვის საკმაოდ რთულია, რადგან მიუხედავად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისადმი დადებითი განწყობისა, მოსახლეობაში ცალსახად დადებითი მოლოდინები რეგიონის განვითარების პერსპექტივებთან მიმართებაში არ არის ჩამოყალიბებული. კავშირი გზების რეაბილიტაციასა და რეგიონის განვითარების ფაქტორებს შორის მოსახლეობის მხრიდან არ არის გამოხატული. რესპონდენტების მიერ აქცენტი კეთდება ძირითადად გზის აღდგენით დაზოგილ დროზე, ვიდრე იმაზე, თუ როგორ იმოქმედებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაცია რეგიონის სხვადასხვა სფეროს განვითარებაზე.

რაც შეეხება რეგიონის ეკონომიკას, „გაეროს განვითარების პროგრამის“ მონაცემების მიხედვით, საბჭოთა კავშირის პერიოდში სამცხე-ჯავახეთში განვითარებული იყო სოფლის მეურნეობა, განსაკუთრებით კი მესაქონლეობა, მერძევეობა და კარტოფილის კულტურა. თუმცა, რეგიონში ასევე ფუნქციონირებდა რამდენიმე საწარმო და საფეიქრო ქარხანა. საბჭოთა კავშირის დაშლის შედეგად, რეგიონში გაჩნდა მწვავე ეკონომიკური პრობლემები. დაიწყო სავაჭრო კავშირების რღევა, დაეცა წარმოება. სოფლის მეურნეობა წარმოადგენს

---

<sup>1</sup> ამონარიდი არქიტექტორ-ურბანისტის პ.ძიმიჯურის ინტერვიუდან.

მოსახლეობისათვის ძირითად საარსებო წყაროს. გზების უკიდურესად ცუდი მდგომარეობა, ართულებს პროდუქციის ექსპორტს სხვა ქალაქებში და კიდევ უფრო ამძიმებს რეგიონის მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკურ მდგომარეობას.

*„თავი და თავი არის მცირე ბიზნესის განვითარება. ახალქალაქში ტრადიციულად, ვისაც ახსოვს ბრწყინვალე ქარხნები იყო ხორცის და რძის გადასამუშავებელი. ბრწყინვალე ყველი კეთდებოდა ნინოწმინდაში და ა.შ ეს ყველაფერი დღეს შეჩერებულია, ხორციც და რძეც უფუჭდებათ ადგილობრივ, მათ შორის კარტოფილიც“!*

ცნობილია, რომ საქართველოში სოფლის მეურნეობა ქვეყნის ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ეს სექტორი დასაქმების 55%-ს მოიცავს, მაგრამ საერთო ეროვნული პროდუქციის მხოლოდ 10,2%-ს შეადგენს. სამცხე-ჯავახეთის რეგიონში სოფლის მეურნეობა ფართოდაა განვითარებული და სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, სოფლის მეურნეობაში დაკავებულთა რიცხვი დასაქმებულთა საერთო რაოდენობის 78,9%-ს წარმოადგენს. აქედან გამომდინარეობს, ის რომ სხვა სექტორებს რეგიონის ეკონომიკაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა არ გააჩნიათ. (იხ.ცხრილი 7)

**ცხრილი 7 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დასაქმება დარგობრივის სტრუქტურის მიხედვით, 2005 წ. <sup>2</sup>**

<b>დასაქმებულთა რაოდენობა სულ</b>	<b>103 900</b>
<b>წარმოება</b>	1.6%
სოფლის და სატყეო მეურნეობა	78.9%
მშენებლობა	1.9%
ტრანსპორტი და კომუნიკაცია	1.3%
ვაჭრობა	3.1%
სოციალური სექტორი	8.2%
საზოგადოებრივი ადმინისტრაცია	2.6%
სხვა მომსახურების სფერო	2.3%
	100%

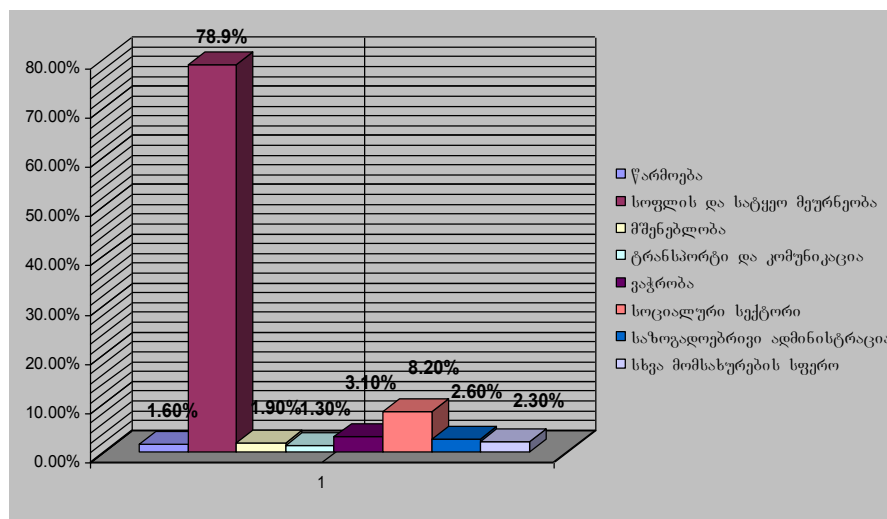
<sup>1</sup> გენრიხ მურადიანი, ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის მოადგილე.

<sup>2</sup> გაერთიანებული ერების განვითარების პროგრამა, სომხეთი: სომხეთისა და საქართველოს ეკონომიკური ურთიერთობა: განუხორციელებელი პერსპექტივები (გეგმა, აგვისტო, 2007), გვ. 49.

როგორც ზემოთ ავლნიშნეთ, მოსახლეობის 78.9% დასაქმებულია სოფლის მეურნეობაში. ბაზარზე გატანასთან დაკავშირებული ძირითადი სირთულეები, რომლებსაც ფერმერი აწყდება შემდეგია:

- უჭირთ ტრანსპორტირება;
- ძვირი უჯდებათ;
- პროდუქციის ბაზარზე რეალიზაციას სირთულეები აქვს.

**გრაფიკი 3 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის დასაქმება დარგობრივის სტრუქტურის მიხედვით, 2005 წ.**



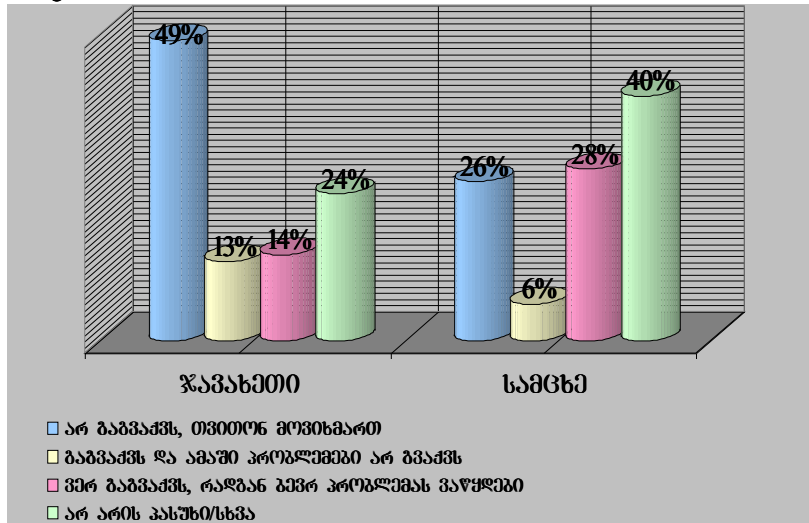
კითხვაზე რა მიზეზით არ გააქვთ პროდუქცია გარე ბაზარზე? პასუხები შემდეგნაირად ნაწილდება: ჯავახეთი – გვიჭირს ტრანსპორტირება უგზოობის გამო 50% და ძვირი გვიჯდება ტრანსპორტირება 53%. სამცხეში ამ კითხვაზე პასუხი შესაბამისად 38% და 12%-ია.

მიუხედავად იმისა, რომ სოფლის მეურნეობა წამყვანი საქმიანობაა რეგიონში უკიდურესად დაბალია სოფლის მეურნეობისგან მიღებული შემოსავალი. სოფლის მეურნეობის პროდუქცია ძირითადად საკუთარი მოხმარებისთვის იწარმოება. მთელი რეგიონის მოსახლეობის მხოლოდ 13% გააქვს საქონელი ბაზარზე. (იხ. გრაფიკი 4 რესპონდენტთა მიერ სოფლის მეურნეობის პროდუქციის წარმოების საკითხები

სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობისათვის პროდუქციის რეალიზების ძირითადი ბაზარი თბილისი, ხაშური და ქუთაისია. ხშირად

მწარმოებლები რეალიზაციას ახდენენ ჩამოსულ ვაჭრებზე, რომლებიც მწარმოებლებისაგან შეისყიდნიან პროდუქციას შემდგომი რეალიზაციის მიზნით.

**გრაფიკი 4 რესპონდენტთა მიერ სოფლის მეურნეობის პროდუქციის წარმოების საკითხები**



სამოქალაქო ინტეგრაციის ერთ-ერთ ყველაზე სერიოზულ ხელისშემშლელ ფაქტორად გვევლინება ეთნიკური უმცირესობების მიერ სახელმწიფო ენის არცოდნა, რაც მნიშვნელოვნად აფერხებს მათს სრულფასოვან მონაწილეობას ქვეყნის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და საზოგადოებრივ ცხოვრებაში. ქართული ენის არცოდნის ძირითად მიზეზად სახელდება საშუალო განათლების სექტორში ქართული ენის არასათანადო სწავლება (32%). ეს პრობლემა სამცხეში უფრო ნაკლებად აქტუალურია, ვიდრე ჯავახეთში. მნიშვნელოვანია ეთნიკური უმცირესობების ქართული ენის დაუფლების მოტივაციის ამაღლების ხელშეწყობა. როგორც მონაცემები ცხადყოფს, ჯავახეთში ქართულის დაუფლების მოტივაცია დაბალია, რადგან ამის პრაქტიკული საჭიროება (31%) ან სურვილი (20%) არ არსებობს.

ზემოთ აღწერილი სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის ფონზე, ბუნებრივია სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის მიგრაციული ტენდენციების მაღალი მაჩვენებელი. მიგრაციის ძირითადი ვექტორები მიმართულია

სომხეთისა (ჯავახეთი - 39%) და რუსეთის ფედერაციისაკენ (მეტწილად სეზონური მიგრაცია), სამცხე - 20%, ჯავახეთი - 42%.

შესწავლილი მდგომარეობის ფონზე განსაკუთრებულ აქტუალობას იძენს სამომავლო პერსპექტივების გაუმჯობესებისათვის მოსახლეობაში არსებული დისკურსების შესწავლა. სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის აზრით, ახალგაზრდა თაობის მომავალი პერსპექტივები უპირველეს ყოვლისა დამოკიდებულია ქვეყანაში არსებულ პირობებზე. რაც გულისხმობს, რომ, თუ ადგილზე სიტუაცია არ გაუმჯობესდა ახალგაზრდების სამომავლო პერსპექტივა ქვეყნის ფარგლების დატოვებაა, სხვა ქვეყნებში გადასახლება (46%). ასევე, მნიშვნელოვან პერსპექტივად განიხილება სომხეთში განათლების მისაღებად გამგზავრება. მიგრაციული ტენდენციები განსაკუთრებით მძაფრია ჯავახეთში.

როგორც ჩანს, ქვეყნის შემდგომი განვითარების პერსპექტივები იქონიებს გადამწყვეტ მნიშვნელობას ეთნიკური უმცირესობების მიერ სამომავლო არჩევანის გაკეთებისას - დარჩენ და აქტიურად ჩაებნენ ქვეყნის ცხოვრებაში თუ გაემგზავრონ საქართველოდან სამუდამოდ ან დროებით. რა თქმა უნდა, ეთნიკური უმცირესობებით დასახლებულ რეგიონებში ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარება ხელს შეუწყობს ინტეგრაციულ პროცესებს, თუმცა ეს ღონისძიება არ განიხილება მოსახლეობის მხრიდან ერთადერთ ან უფრო მეტიც ძირითად პრობლემად. ინტეგრაციული პრობლემები გაცილებით უფრო ფართო ჭრილში საჭიროებს როგორც განხილვას, ასევე გადაწყვეტას.

ბოლო წლებში სამცხე-ჯავახეთში გაიზარდა სახელმწიფოსა თუ საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ სხვადასხვა პროგრამების დაფინანსება, რომლებიც ემსახურებიან რეგიონის მეტად ინფორმირებას. აღსანიშნავია საზოგადოებრივი მაუწყებლის საინფორმაციო გამოშვებების ეთნიკურ უმცირესობათა ენებზე თარგმნა. მიუხედავად ამ დადებითი ძვრებისა, ჩვენს მიერ ჩატარებული გამოკითხვა გვიჩვენებს, რომ ჯერ კიდევ დიდი სამუშაოა ჩასატარებელი რეგიონის ქართული სახელმწიფოს

ერთიან სივრცეში სრულფასოვანი სოციალურ-ეკონომიკური ინტეგრირებისათვის.

#### 2.3.2.4 კვლევის დასკვნები

კვლევის შედეგად გამოვლინდა სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ეკონომიკასა და ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული პრობლემები:

- რეგიონული და მუნიციპალური საგზაო ინფრასტრუქტურის არაადეკვატური მდგომარეობა (კვლევის ჩატარების მომენტისათვის);
- სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის უმოქმედობა;
- საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არადაამაკმაყოფილებელი მომსახურება;
- უმუშევრობის მაღალი მაჩვენებელი;
- მოსახლეობის შემოსავლების დაბალი დონე;
- რეგიონიდან საზღვარგარეთ ადამიანების მიგრაცია (სეზონური მიგრაცია, სასწავლებლად, სამუშაოდ და ა.შ).

კვლევის შედეგების მიხედვით ეროვნული უმცირესობების ინტეგრაციის პროცესი დაჩქარდება, თუ რეალურად განხორციელდება რეგიონთაშორისი ფუნქციურ-გეგმარებითი კავშირების გამაძლიერებელი შესაბამისი საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაცია, იარსებებს სახელმწიფო ენის სწავლების, საქართველოში ცხოვრებისა და საქმიანობის ხელშემწყობი პირობები. ამ მდგომარეობის გათვალისწინებით, ინიციატივები, რომლებიც მიზნად ისახავს მთლიანად სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციას და რეგიონულ სატრანსპორტო ქსელებთან შემდგომ ინტეგრაციას, მნიშვნელოვანი წინადადგმული ნაბიჯია ქვეყნის ეროვნული ინტეგრაციისაკენ მიმართული ძალისხმევის გაძლიერებისთვის [62]

ამრიგად, საქართველოს განსახლების სისტემის ფუნქციონირებაში მონაწილეობს არა მარტო ამ სისტემის ტექსონომიური ერთეულები, არამედ



საზოგადოებრივი ცხოვრების ყველა სფერო და სეგმენტი. ამდენად, ჩატარებული კვლევა წარმოადგენს საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ ფორმირების მრავალმხრივი დისკუსიის ინიცირების მცდელობას, რომელიც, საბოლოოდ, საქართველოს განსახლების მდგრადი სისტემის ჩამოყალიბების საფუძველი გახდება.

### **2.3.3. საქართველოს სამხრეთი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზი**

აქვე მინდა ავლნიშნო, რომ ქვემოთმოყვანილი ანალიზი ეფუძნება საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემებს 2010 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით. სხვა წყაროების და/ან თარიღების გამოყენების შემთხვევაში ეს წყაროები და/ან თარიღები იქნება მოხსენიებული.

ეს მონაცემები გვიჩვენებენ, რომ განსახლების „სამხრეთ ღერძში“ ჩართული რეგიონები - ქვემო ქართლი, თრიალეთი, სამცხე-ჯავახეთი, ზემო აჭარა ერთმანეთისაგან მეტად განსხვავებული, და შეიძლება ითქვას, კონტრასტული არიან. ზოგიერთი მათგანი განვითარების განსაკუთრებული პოლიტიკის შემუშავებასაც კი საჭიროებს. ამიტომ სამხრეთ საქართველოს განსახლების სისტემის აგება ყველა შემთხვევაში ამ რაიონების სივრცით-ტერიტორიულ და ფუნქციურ-გეგმარებით კონცეფციასთან ერთად საგანგებო რეგიონული პოლიტიკის შემუშავებით უნდა დაიწყოს.

ეფექტიანი რეგიონული ეკონომიკური სტრატეგიის შემუშავებისა და რეალიზაციის პროცესში მნიშვნელოვანია რეგიონების ბუნებრივ-რესურსული პოტენციალისა და დემოგრაფიულ თავისებურებათა გათვალისწინება, რომელიც თავის მხრივ მოსახლეობისა და ბიზნესის ტერიტორიული განთავსებისა და განვითარების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს. ამასთანავე, ზეგავლენას ახდენს რეგიონების საბაზრო სპეციალიზაციასა და კონკურენტუნარიანობაზე.

რაც, შეეხება **ქვემო ქართლის** რეგიონს, ის მდებარეობს აღმოსავლეთ საქართველოს სამხრეთ ნაწილში. მას აღმოსავლეთიდან ესაზღვრება კახეთი, ჩრდილოეთიდან - შიდა ქართლი და მცხეთა-მთიანეთი, დასავლეთით – სამცხე-ჯავახეთი, ხოლო სამხრეთით - სომხეთი და აზერბაიჯანი.

განსხვავებით „სამხრეთ ღერძში“ ჩართული დანარჩენი ორი რეგიონისა ის, მეტ-ნაკლებად, თბილისის ეკონომიკური გავლენის ქვეშ მყოფი მხარეა. აქედან გამომდინარე, თბილისი სოფლის მეურნეობის პროდუქციის რეალიზაციის უდიდეს ბაზარს წარმოადგენს. თუმცა თბილისიდან ქვემო ქართლის ქალაქებისაკენ (განსაკუთრებით მისი შიდა დასახლებებისაკენ) მიმავალი საგზაო ინფრასტრუქტურა ძალზედ ცუდ მდგომარეობაშია და აფერხებს რეგიონის როგორც შიდა და გარე ინტეგრაციას, ამასთანავე რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას.

ქვემო ქართლი საინტერესოა მისი ლანდშაფტებით. ქვემო ქართლში მდებარეობს ვრცელი ვაკე, მასიური ტყით დაფარული მთიანი ქედები. ქვემო ქართლი მდიდარია შიდა წყლებით. მთავარი მდინარეებია: მტკვარი, ხრამი (ქცია), მაშავერა, ალგეთი, ბუნებრივი და ხელოვნური ტბები, ლავური ვოკლუზები, მინერალური და ჩვეულებრივი წყაროები. ქვემო ქართლის აღმოსავლეთი მხარე მდებარეობს ზღვის დონიდან 280 მ-ზე, ჩრდილო დასავლეთით უმაღლესი წერტილი 3 300 მ-ია.

ქვემო ქართლის რეგიონი მოიცავს 7 ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ ერთეულს: თვითმმართველი ქალაქი რუსთავი, გარდაბნის, დმანისის, თეთრიწყაროს, წალკის, მარნეულის და ბოლნისის მუნიციპალიტეტები. რეგიონში 346 დასახლებული პუნქტია, აქედან 7 ქალაქია, ექვსი ქალაქის ტიპის დასახლება (დაბა) და 348 სოფელია. მანძილი რუსთავიდან თბილისიამდე 25 კმ-ია. მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა მოცემულია ცხრილი 8-ში.

**ცხრილი 8 ქვემო ქართლის მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი), 2002-2010 წწ.**

წელი	ქ. რუსთავი	ბოლნისი	გარდაბანი	დმანისი	თეთრი წყარო	მარნეული	წალკა
2002	116.4	74.3	114.3	28.0	25.4	118.2	20.9
2003	115.5	73.7	113.4	27.7	25.1	117.1	20.7
2004	115.0	73.3	112.8	27.6	25.0	116.7	20.7
2005	115.5	74.0	113.7	27.8	25.0	117.9	20.8
2006	118.2	75.1	116.4	28.4	26.4	121.0	22.1
2007	117.9	75.6	116.5	28.3	26.2	121.8	22.0
2008	117.3	76.0	95.4	28.2	25.8	122.5	21.7
2009	117.4	76.7	95.7	28.2	25.6	123.5	21.7
2010	119.5	77.8	97.6	28.5	27.7	126.3	22.5

**სამცხე-ჯავახეთის** რეგიონი ქვეყნის სამხრეთ ნაწილში მდებარეობს და მას აღმოსავლეთის მხრიდან ესაზღვრება დმანისისა და წალკის რაიონები, დასავლეთის მხრიდან აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა, ჩრდილოეთის მხრიდან ჩოხატაურის, ვანის, ბაღდათის, ხარაგაულის, ხაშურის, ქარელისა და გორის რაიონები, ხოლო სამხრეთის საზღვარი ემთხვევა საქართველო-თურქეთისა და საქართველო-სომხეთის სახელმწიფო საზღვრებს.

გეოგრაფიულად, რეგიონი გამოყოფილია მაღალი პლატოთი. რეგიონს დანარჩენი ქვეყნისგან მცირე კავკასიონის მთები გამოყოფს. სამცხე-ჯავახეთი ექვსი ადმინისტრაციული ერთეულისგან შედგება: ადიგენი, ახალქალაქი, ახალციხე, ასპინძა, ბორჯომი და ნინოწმინდა. სამცხე-ჯავახეთის რეგიონის ადმინისტრაციული ცენტრი ახალციხეა.

რეგიონში 353 დასახლებული პუნქტია, აქედან 5 ქალაქია: ახალქალაქი (1700 მ. ზღვის დონიდან), ახალციხე, ბორჯომი, ვალე და ნინოწმინდა (1950 მ. ზღვის დონიდან), 7 ქალქის ტიპის დასახლება – ბაკურიანი, ანდეზიტი, წაღვერი, ახალდაბა, ადიგენი, აბასთუმანი, ასპინძა და 254 სოფელი. მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა მოცემულია ცხრილი 9-ში.

**ცხრილი 9 სამცხე-ჯავახეთის მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი) , 2002-2010 წწ.**

	ადიგენი	ასპინძა	ახალქალაქი	ახალციხე	ბორჯომი	ნინოწმინდა
<b>2002</b>	20.8	13.0	61.0	46.1	32.4	34.3
<b>2003</b>	20.7	12.9	60.5	45.8	32.2	34.1
<b>2004</b>	20.1	12.3	59.9	45.2	31.6	33.5
<b>2005</b>	20.1	12.3	60.4	45.4	31.7	33.6
<b>2006</b>	20.5	12.7	62.5	46.9	32.1	33.8
<b>2007</b>	20.4	12.7	62.5	46.9	31.9	33.9
<b>2008</b>	20.3	12.6	62.3	46.8	31.7	34.0
<b>2009</b>	20.4	12.7	62.3	46.9	31.5	34.3
<b>2010</b>	20.7	12.9	63.7	47.7	31.7	34.6

კლიმატის მიხედვით მხარე ორი რელიეფურ-კლიმატური ზონისაგან შედგება: სამცხისა – ზომიერად მშრალი, მთიანეთის კლიმატით. ჯავახეთის ზონაში გაბატონებულია ზომიერად მშრალი ჰავა ცივი ზამთრით და ხანგრძლივი, გრილი ზაფხულით.

წყლის მთავარი არტერია მდ. მტკვარია, რომელიც ამ მხარეში მიედინება დაახლოებით 170 კმ-ზე. თავისი შენაკადებით ჯაყის წყლით, ქვაბლიანითა და ოცხეთი (აბასთუმნის წყლით) აწარმოებს სამცხის ტერიტორიის დიდი ნაწილის დრენირებას. ისინი ტიპური მთის მდინარეებია, მიედინებიან ძირითადად ვიწრო ხეობაში, ახასიათებთ ვარდნა და სწრაფი დინება. ფარავანი ჯავახეთის ზეგანის მთავარი მდინარეა (ამიტომაც მას ჯავახეთის მტკვარსაც უწოდებენ).

**აჭარის ა.რ.** მდებარეობს შავი ზღვის სანაპიროზე, საქართველოს სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში. მისი სამხრეთი საზღვარი გადის ჭანეთისა და შავშეთის ქედებზე და ემთხვევა საქართველოს და თურქეთის სახელმწიფო საზღვარს, რომლის სიგრძე შეადგენს 136 კმ-ს. აღმოსავლეთით მას საზღვრავს არსიანის, ხოლო ჩრდილოეთით აჭარა-იმერეთის (მესხეთის) ქედები. დასავლეთით აჭარას 54 კმ მანძილზე აკრავს შავი ზღვა. ამ ქედების საშუალო სიმაღლე ზღვის დონიდან 2000-2500 მ-ს შორის მერყეობს, ხოლო ცალკეული მწვერვალებისა კი 3000 მ-ს უახლოვდება..

აჭარა ადმინისტრაციულად იყოფა 5 რაიონად (ქობულეთის, ხელვაჩაურის, ქედის, შუახევის და ხულოს). სადაც 60 სასოფლო და 7 სადაბო საკრებულოა. ავტონომიურ რესპუბლიკაში 2 ქალაქი (თვითმმართველი ქ. ბათუმი, ქობულეთი) და 331 სოფელია. მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა მოცემულია ცხრილი 9-ში.

**ცხრილი 10 აჭარის არ მუნიციპალური ერთეულების მიხედვით მოსახლეობის რაოდენობის დინამიკა (1000 კაცი) , 2002-2010 წწ.**

წელი	ქ. ბათუმი	ქედა	ქობულეთი	შუახევი	ხელვაჩაური	ხულო
2002	121.8	20.0	88.1	21.9	90.8	33.4
2003	121.0	19.9	87.4	21.6	90.2	33.2
2004	120.2	19.5	86.6	21.2	89.6	33.0
2005	121.2	19.6	87.2	21.3	90.5	33.2
2006	122.1	19.7	88.9	21.6	91.3	33.6
2007	122.2	19.8	89.2	21.8	91.8	34.0
2008	122.2	19.9	89.4	22.0	92.2	34.5
2009	122.5	20.0	89.8	22.3	92.8	35.0
2010	123.5	20.2	91.1	22.6	94.0	35.5

კლიმატური თვალსაზრისით აჭარა საკმაოდ მრავალფეროვანია. ზღვისპირა და მთიანი აჭარა ერთმანეთისაგან მკვეთრად განსხვავდება. ზღვისპირა ზოლი ტენიანი სუბტროპიკული ჰავით ხასიათდება, ხოლო შიდა მთიან მხარეში ხმელთაშუა ზღვის მშრალი სუბტროპიკული ჰავის მსგავსი კლიმატია.

აჭარის თითქმის ყველა მდინარე შავ ზღვას ერთვის. მხოლოდ მდინარე ქვაბლიანი (მტკვრის შენაკადი) მიეკუთვნება კასპიის ზღვის აუზს. აჭარის ყველაზე დიდი და წყალუხვი მდინარეა ჭოროხი. მთიანი აჭარის ტერიტორიაზე მიედინება მდინარე აჭარისწყალი.

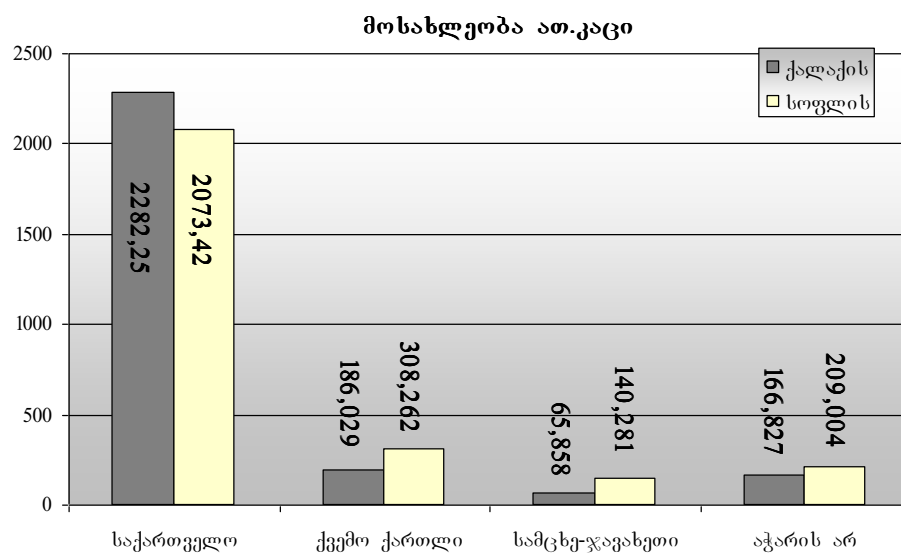
### **2.3.3.1 მოსახლეობა.**

საქართველოს სტატისტიკის დეპარტამენტის 2010 წლის მონაცემების მიხედვით, საქართველოს მოსახლეობის რიცხოვნობა შეადგენს 4436.4 ათ.კაცს, რაც 1989 წლის საყოველთაო აღწერის შედეგად მიღებულ რაოდენობაზე (5443.4 ათ.კაცი) 1007,0-ით ნაკლებია. ამ

პერიოდის განმავლობაში საქართველოს სამხრეთი რეგიონების მოსახლეობის რაოდენობაც მნიშვნელოვნად შემცირდა. დღეს ქვემო ქართლის რეგიონში მოსახლეობის რაოდენობა უდრის 499000 კაცს (612880)<sup>1</sup> ანუ ქვეყნის მთელი მოსახლეობის 11.2%-ს, სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის რაოდენობაა- 211300 კაცი (338750), ანუ მთელის 4.7%-ს, ხოლო აჭარის ა.რ. - 386900-ს (392707) ანუ მთელის 8.7%-ს.

ცხრილი 11 საქართველოს სამხრეთის რეგიონების ქალაქის და სოფლის მოსახლეობის რიცხოვნობა 2002 წლის საყოველთაო აღწერის მონაცემების მიხედვით.

რეგიონები	მოსახლეობა ათ. კაცი				
	სულ ათ. კაცი	ქალაქის	%	სოფლის	%
საქართველო	4355.67	2282.25	52.0%	2073.42	48.0%
ქვემო ქართლი	494.29	186.03	37.9%	308.26	62.1%
სამცხე-ჯავახეთი	206.14	65.86	32.4%	140.28	67.6%
აჭარის არ	375.83	166.83	44.2%	209.00	55.8%



<sup>1</sup> ფრჩხილებში მოცემულია 1989 წლის საყოველთაო აღწერის შედეგად მიღებული მონაცემები..

2002 წლის საყოველთაო აღწერის მონაცემების მიხედვით ქვემო ქართლის მოსახლეობის 37,9% მიჩნეულია ურბანულად, 62,1% კი სოფლის მცხოვრებია. სამცხე-ჯავახეთში ურბანული მოსახლეობა 32,4%-თაა განსაზღვრული, ხოლო 67,6%; სოფლებში; ცხოვრობს. შესაბამისად, აჭარის ა.რ. ურბანული მოსახლეობა 44,2%-ს და სოფლის - 55,8%-ს შეადგენს. საშუალოდ, ქვეყნის მოსახლეობის 52,3% ცხოვრობს ურბანულ, 47,7% კი - სოფლის დასახლებებში (იხ.ცხრილი 11).

ამ სამი რეგიონიდან ქვემო ქართლი და სამცხე-ჯავახეთი, დაახლოებით, იდენტური ზომისაა - 6.6 კმ<sup>2</sup> და 6.4 კმ<sup>2</sup> და თითოეული ქვეყნის ფართობის დაახლოებით 9.4%-ს შეადგენს. შესაბამისად, მოსახლეობის სიმჭიდროვე ქვემო ქართლის რეგიონში უდრის 76 კაცს/კმ<sup>2</sup>-ზე, ხოლო სამცხე-ჯავახეთში 33 კაცი/კმ<sup>2</sup>-ზე. საინტერესო სურათია აჭარაში, სადაც რეგიონის ფართობი 2.9 კმ<sup>2</sup>-ია (ქვეყნის მთლიანი ფართობის 4.2%), ხოლო მოსახლეობის სიმჭიდროვე 133 კაცი/კმ<sup>2</sup>. აქედან გამომდინარე აჭარის ა.რ. ერთ-ერთი მჭიდროდ დასახლებული და მცირემიწიანი რეგიონია საქართველოში. თუმცა უნდა ითქვას, რომ აქ მოსახლეობა არათანაბრადაა განაწილებული. აჭარის ზღვისპირა ნაწილში, იგი შეადგენს 300-500 კაცს კმ<sup>2</sup>, მთიან რაიონებში საშუალოდ 50-150 კაცს კმ<sup>2</sup>, ზოგიერთ საკრებულოში კი მოსახლეობის სიმჭიდროვე ეცემა 20 კაცამდე კმ<sup>2</sup>-ზე. განსხვავებულია სოფლების სიდიდეც, რომლიც ვარირებს ზღვისპირა რაიონებში 3000 მაცხოვრებელიდან მთიან სოფლების 200 მაცხოვრებლამდე. (იხ. ცხრილი 12)

**ცხრილი 12 საქართველოს სამხრეთის რეგიონების მოსახლეობის რიცხოვნობა და სიმჭიდროვე**

რეგიონი	მოსახლეობის რიცხოვნობა ათ. კაცი	მოსახლეობის წილი %	ფართობი კმ <sup>2</sup>	%	მოსახლეობის საშ. სიმჭიდროვე კაცი/კმ <sup>2</sup> -ზე
საქართველო	4436.40	100%	69.7	100%	64
ქვემო ქართლი	499.00	11.2%	6.6	9.4%	76
სამცხე-ჯავახეთი	211.30	4.7%	6.4	9.2%	33
აჭარის არ	386.90	8.7%	2.9	4.2%	133

### 2.3.3.2 დემოგრაფიული მდგომარეობა

ქვეყნის მოსახლეობის რაოდენობის კლების ტენდენცია დაიწყო 1992 წლიდან 2004 წელამდე, რის შემდეგ მოსახლეობამ ისევ დაიწყო მატება და 2010 წლისთვის 4,4 მილიონს გადააჭარბა.

რეგიონულ ჭრილში - ქვემო ქართლსა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონებში უარყოფითი ზდის ტენდენცია კიდევ არსებობს, რასაც ვერ ვიტყვით აჭარის არ, სადაც მოსახლეობის რაოდენობა მკვეთრი ზრდის ტენდენციით ხასიათდება.

1989-2002 წლებში ჩატარებული საყოველთაო აღწერის მონაცემები გვიჩვენებს მოსახლეობის უარყოფით ზრდას ამ სამი რეგიონის მუნიციპალიტეტებში.<sup>1</sup> მონაცემების მიხედვით, ქვემო ქართლში მოსახლეობამ 19.35%-ით იკლო, სამცხე-ჯავახეთში - დაახლოებით 11.85%-ით. ხოლო, რაც შეეხება აჭარის ა.რ. მას მცირე დანაკარგის მაჩვენებელი აქვს - 4.30%. მოსახლეობის კლების თვალსაზრისით, ხულოს რაიონი გამოირჩევა, სადაც ის 16.67%-ს უდრის.

მუნიციპალიტეტების დონეზე, გამოირჩევიან დმანისის რაიონი მოსახლეობის 46.25%-ის დანაკარგით, წალკა - დაახლოებით 54.23% და თეთრიწყარო - 31.27%-ის დანაკარგით. სამცხე-ჯავახეთში ახალქალაქის და ახალციხის მუნიციპალიტეტების მოსახლეობა შემცირდა შესაბამისად - 12.66% და 16.45%-ით.

თუკი ქალაქისა და სოფლის მონაცემებს გავანალიზებთ დავინახავთ, რომ მოსახლეობის დანაკარგი ქალაქის ტიპის დასახლებებში მეტი იყო ვიდრე სოფლად. შედეგად, სოფლის მოსახლეობის წილი არის აშკარად მაღალი, და ურბანულ მოსახლეობაზე უფრო მაღალი ზრდის მაჩვენებელი აქვს.

ქ. წალკის მუნიციპალიტეტში, როგორც გვიჩვენებს დანართი 2.3.1, ურბანული მოსახლეობა შემცირდა 77,28%-ით. ეს მაჩვენებელი 1989-2002

---

<sup>1</sup> 1989-2002 წწ. აღწერათაშორის დროის მონაკვეთში მოსახლეობის რიცხოვნობის ცხრილი მოცემულია დამატებით დანართებში.



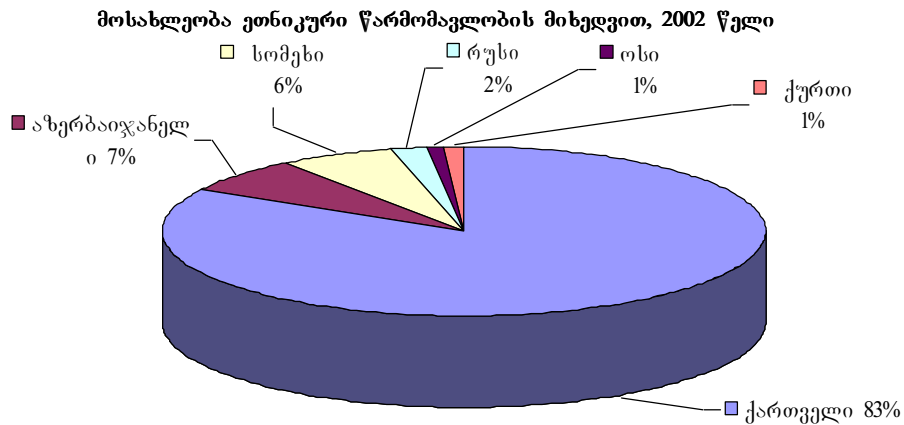
ყველაზე მაღალია არამხოლოდ ქვემო ქართლში, არამედ მთელ საქართველოში. მას მოჰყვება თეთრიწყარო - 46.76%-ით. სამცხე-ჯავახეთში მოსახლეობის განვითარება უფრო ნაკლებად დრამატულად წარიმართა, მაგრამ ურბანულ არეებში დანაკარგები მაინც მნიშვნელოვანი იყო. ადიგენის მუნიციპალიტეტში ურბანული მოსახლეობა შემცირდა დაახლოებით, 34.26%-ით, ახალქალაქის მუნიციპალიტეტში 37.27%-ით და ახალციხის მუნიციპალიტეტში 25.03%-ით.

1989-2002 წწ. აღწერათაშორის დროის მონაკვეთში აჭარის მოსახლეობა შემცირდა 16,4 ათასი კაცით. აღნიშნულ კლებას ხელს უწყობდა აჭარიდან მოსახლეობის გეგმიური გადასახლება საქართველოს სხვა რაიონებში. მოსახლეობის რაოდენობის შემცირების ტენდენციით განსაკუთრებით გამოირჩეოდა ხულოსა და შუახევის მუნიციპალიტეტები. 1989-1999 წწ. ეკომიგრანტთა რაოდენობამ აქ 16,8 ათასი ადამიანი შეადგინა, აქედან უკუმიგრანტთა რაოდენობამ 5,3 ათასი იყო. ამრიგად, საქართველოს სხვადასხვა მუნიციპალიტეტში აჭარიდან ჩასახლებულთა საერთო რაოდენობამ 11,5 ათასს მიაღწია.

### **2.3.3.3 მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა**

გრაფიკი 5 საქართველოს მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2002 წლისათვის.-ის მიხედვით, საქართველოში რაოდენობრივად ყველაზე დიდი უმცირესობის ჯგუფი აზერბაიჯანული წარმოშობისაა, რაც მთლიანი მოსახლეობის 7%-ს უდრის. სომხები 6% წილით, რუსები – 2%-ით შესაბამისად მეორე და მესამე ადგილზე დგანან. ოსები შეადგენენ 1%-მდე, ისევე, როგორც ქურთი მოსახლეობა. ყველა სხვა ეთნიკური ჯგუფი 0.5%-ს ქვემოთ არის და ეროვნულ დონეზე სტატისტიკურად უმნიშვნელოა.

**გრაფიკი 5 საქართველოს მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2002 წლისათვის.**

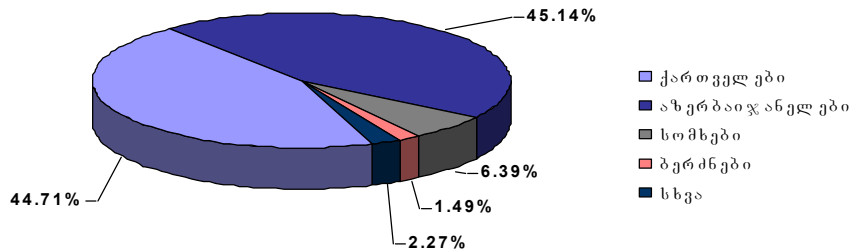


1 წყარო: სტატისტიკის დეპარტამენტი, სამუშაო ბაზარი საქართველოში, 1998-2003.

2 წყარო: საქართველოს სახელმწიფო სტატისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს ოჯახები, 2003-2004.

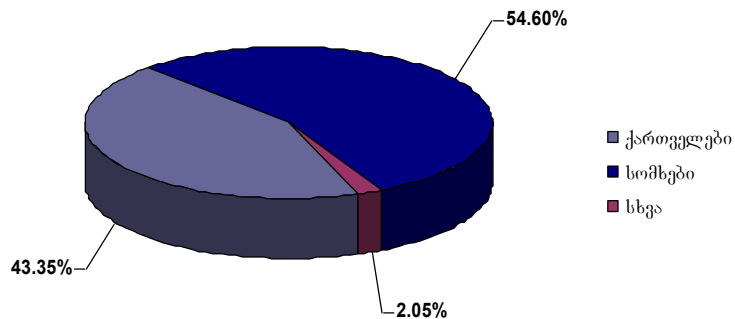
2009 წლის მონაცემების მიხედვით **ქვემო ქართლის** მოსახლეობის ეთნიკურ შემადგენლობაში ქართველებისა და აზერბაიჯანელების წილი თითქმის თანაბარია, შესაბამისად 44.71% და 45.14%. შემდეგ მოდიან სომხები 6.39%-ით და ბერძნები 1.49%. უნდა აღინიშნოს, რომ ბერძნების წილმა მკვეთრად დაიკლო 1990-იან წლებში. ამასთან, აზერბაიჯანული მოსახლეობა დომინირებს მარნეულის, ბოლნისის, დმანისისა და გარდაბნის მუნიციპალიტეტში, სადაც ის შეადგენს შესაბამისად 83.10%, 65.98%, 66.76% და 43.72%-ს ასევე, ქალაქ რუსთავეში აზერბაიჯანულ მოსახლეობას ყველაზე მაღალი წილი აქვს უმცირესობათა ჯგუფებს შორის - დაახლოებით 5%, ამას მოჰყვება რუსული მოსახლეობა 3.6%. წალკის მუნიციპალიტეტი ძირითადად სომხებითა და ბერძნებითა დასახლებული (იხ.გრაფიკი 6 ქვემო ქართლის მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2009 წელი.

**გრაფიკი 6 ქვემო ქართლის მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2009 წელი.**



**სამცხე-ჯავახეთში** მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა საშუალო ეროვნული მაჩვენებლისგან მკვეთრად განსხვავებულია. აქ სომხური მოსახლეობის რაოდენობა 54.60%-იანი წილით ძალზე მაღალია, ხოლო ქართული მოსახლეობა 43.35%-ია. ეთნო-დემოგრაფიული ვითარების თვალსაზრისით გამოირჩევა ჯავახეთი, სადაც ნინოწმინდის მოსახლეობის 95.8% და ახალქალაქის 94.3% წარმოადგენს ეთნიკურ სომხებს. ალაგ-ალაგ რუსი დუხობორების, ბერძნების და მკვიდრი ქართველების მცირერიცხოვანი დასახლებებია (იხ.გრაფიკი 7).

**გრაფიკი 7 სამცხე-ჯავახეთის მოსახლეობის ეთნიკური შემადგენლობა 2009 წელი.**



აქარა ა.რ. ოდითგანვე იყო დასახლებული ქართველი ხალხის ეთნოგრაფიული ჯგუფით - **აქარლებით**, რომლებიც ისტორიულ წყაროებში მოხსენებულია ჩვ.წ-ად.მ-დე III საუკუნიდან.

1989 წლის აღწერის მონაცემებით, აჭარაში ქართველების ხვედრითი წილი მოსახლეობის საერთო რაოდენობაში 83%-ს შეადგენდა. 2002 წლის აღწერის შედეგების თანახმად, ქართველების წილი გაიზარდა და 91,4% შეადგინა. 2009 წლის მონაცემებით აჭარაში მოსახლეობის 92,8%-ს ქართველები წარმოადგენენ.

#### **2.3.3.4 შრომის ბაზარი და დასაქმება**

როგორც ითქვა, საქართველოში სოფლის მეურნეობა ქვეყნის ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს. ეს სექტორი დასაქმების 54%-ს მოიცავს, მაგრამ საერთო ეროვნული პროდუქციის მხოლოდ 10,2%-ს შეადგენს.

ეს სურათი კიდევ უფრო თვალსაჩინოა ქვემო ქართლის და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონებში. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, სოფლის მეურნეობაში დასაქმება ამ ორ რეგიონში შეადგენს 62% და 78%-მდე. აქედან

გამომდინარეობს, რომ სხვა სექტორებს რეგიონის ეკონომიკაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა არ გააჩნიათ. ქვემო ქართლში ანაზღაურებად სამუშაოზე დასაქმებულია 22%, არასასოფლო სამეურნეო საქმიანობაში თვითდასაქმებულები წარმოადგენენ 16%-ს. სამცხე-ჯავახეთის ანაზღაურებად სამუშაოზე დასაქმებულები 16%-მდე, ხოლო არასასოფლო სამეურნეო საქმიანობაში თვითდასაქმებულები 6%-ზე ნაკლები.

აჭარში სოფლის მეურნეობაში დასაქმებულთა რაოდენობა შეადგენს 46,3%. სოფლად კი თვითდასაქმება დაბალი ეფექტიანობითა და შემოსავლების სიმცირით გამოირჩევა.

უმუშევრობა ქვეყანაში 2000 წლიდან 2008 წლამდე ოდნავ იზრდება - 2,3%-ით. ქალაქ თბილისში ქვეყანაში უმუშევრობის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელია - 29,8%, მას მოჰყვება აჭარის რეგიონი - 25,6%-ით. ქვემო ქართლისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონები, შესაბამისად უმუშევრობის 10,7% (ზრდის ტენდენციით) და 7,5% (შემცირების ტენდენციით).

მაჩვენებლებით (იხ.ცხრილი 13). ამ რეგიონებს ქვეყანაში უმუშევრობის ყველაზე დაბალი მაჩვენებელი აქვთ. თუმცა, უმუშევრობის დაბალი მაჩვენებლები ქვემო ქართლისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონებში შეიძლება სტატისტიკური დეფინიციებით უფრო აიხსნას, ვიდრე იმ ვარაუდით, რომ აქ სამუშაოს მიღების საკმარისი პერსპექტივები არსებობს.

**ცხრილი 13 მოსახლეობის განაწილება ეკონომიკური აქტიურობის მიხედვით 2008 წელს (ათასი კაცი)**

	საქართველო	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	აჭარა
სულ აქტიური მოსახლეობა (სამუშაო ძალა)	1917,8	193,8	101,8	164,2
მომუშავე	1601,9	173,0	94,2	122,2
დაქირავებული	572,4	52,0	17,0	44,7
თვითდასაქმებული	1028,5	120,8	77,2	77,4
გაურკვეველი	1,1	0,2	0,0	0,1
უმუშევარი	315,8	20,8	7,6	42,1
<b>უმუშევრობის დონე (პროცენტებში)</b>	<b>16,5</b>	<b>10,7</b>	<b>7,5</b>	<b>25,6</b>
<b>აქტიურობის დონე (პროცენტებში)</b>	<b>62,6</b>	<b>63,6</b>	<b>77,1</b>	<b>59,6</b>
<b>დასაქმების დონე (პროცენტებში)</b>	<b>52,3</b>	<b>56,7</b>	<b>71,3</b>	<b>44,4</b>

### 2.3.3.5 შემოსავლები და ცხოვრების დონე

2008 წლის მონაცემებით საშუალო ეროვნული შემოსავალი ერთ სულზე თვეში 146.4 ლარი იყო. მისი გავრცელება რეგიონების მიხედვით უცნაურია. ქვემო ქართლი თვეში საშუალო შემოსავლით 165.4 ლარი, რაც საშუალოზე 1/4-ით მეტია, ქვეყანაში ყველაზე მაღალია. მას მოჰყვება თბილისი - 165.8 ლარით და აჭარა - 152.4 ლარით. სამცხე-ჯავახეთი - 106.4 ლარით თვეში - საშუალოზე დაბლა დგას.

მიუხედავად ამისა, ქვემო ქართლს სიღარიბის უმაღლესი მაჩვენებელი აქვს. სამცხე-ჯავახეთი ქვემო ქართლის შემდეგ მეოთხე ადგილზეა და საშუალოსთან მიახლოებულ შედეგებს აჩვენებს. სიღარიბის დონის ყველაზე დიდი შემცირება სამცხე-ჯავახეთში დაფიქსირდა (14.5%), შემდეგ მოდის ყველაზე ღარიბი რეგიონი – ქვემო ქართლი (13.5%) .

### 2.3.3.6 ეკონომიკური სისტემა

ბოლო წლებში საქართველომ ეკონომიკური ზრდის თვალსაზრისით გარკვეულ შედეგებს მიაღწია. 2005–2008 წლებში მთლიანი შიდა პროდუქტის საშუალო რეალური ზრდის ტემპი 10.5%-ს შეადგენდა. თუმცა, აღნიშნული ტენდენციები საქართველოში ჯერჯერობით არ იკვეთება. აღსანიშნავია, რომ მხოლოდ სახელმწიფო მმართველობასა და სოფლის მეურნეობაზე მოდის ქვეყანაში წარმოებული პროდუქციის 52%, მაგრამ მოცემული სექტორები ვერ განაპირობებენ ეკონომიკურ ზრდას. ეკონომიკური ზრდის წყარო ძირითადად კონცენტრირებულია რამდენიმე სექტორში, სადაც ქვეყნის მოსახლეობის არცთუ დიდი ნაწილია დასაქმებული და უპირატესად ქალაქებში.

როგორც ზემოთ ავღნიშნეთ, სოფლის მეურნეობის სექტორი 2008 წელს

უზრუნველყოფს სამუშაოს 54%-ს ზრდის ტენდენციით, მაგრამ მხოლოდ 10.2%-ს მატებს მთლიან ეროვნულ პროდუქციას შემცირების ტენდენციით. მას მოჰყვება ტრანსპორტი და კომუნიკაცია 9.8 %-ით, მრეწველობა 7.3%-ით.. თუმცა, მშენებლობა შეადგენს მხოლოდ 5.6%-ს, მას ტრანსპორტის სექტორთან ერთად 1998 წლიდან ყველაზე მეტი ზრდა აქვს. სხვა სექტორები მარგინალურია და, პოზიცია „სასტუმროები და რესტორნები“ 2.3%-ით, დიდი შენატანს არ წარმოადგენს. ამავე დროს ეს იმაზეც მიუთითებს, რომ ტურიზმი ჯერ კიდევ მოკრძალებული მოცულობით მუშაობს.

რეგიონების მიხედვით სოფლის მეურნეობათა რაოდენობა და მათი სტრუქტურა მოცემულია ცხრილი 14-ში, ხოლო, მეურნეობათა კლასიფიკაცია წარმოების მიზნის მიხედვით მოცემულია ცხრილი 15-ში.

ცხრილი 14 მეურნეობათა სრული რაოდენობა და მათი სტრუქტურა მეურნეობის ტიპის მიხედვით

	ყველა მეურნეობა	ოჯახური მეურნეობები	სასოფლო-სამეურნეო საწარმოები	სხვა ტიპის მეურნეობები
საქართველო	729542	728247	820	475
აჭარის არ	50231	50110	22	99
სამცხე-ჯავახეთი	46742	46684	8	50
ქვემო ქართლი	96716	96293	347	76

ცხრილი 15 მეურნეობათა კლასიფიკაცია წარმოების მიზნის მიხედვით, ოჯახური მეურნეობები %

	ყველა მეურნეობა	საკუთარი მოხმარებისათვის	რეალიზაციისათვის	არ არის მითითებული
საქართველო	100	81.6	17.7	0.7
აჭარის არ	100	57.2	41.8	1.0
სამცხე-ჯავახეთი	100	73.0	25.1	2.0
ქვემო ქართლი	100	59.5	40.2	0.3

ქვემო ქართლი სასოფლო-სამეურნეო რეგიონია. ყველაზე მეტად განვითარებულია კარტოფილის კულტურა, რომელიც ძირითადად მოჰყავთ მაღალმთიან მუნიციპალიტეტში, როგორცაა დმანისი, თეთრიწყარო და წალკა. ბოსტნეულის სხვა სახეობები, ისევე როგორც სხვადასხვა სახის ხილი იზრდება ქვემო ქართლის დაბლობში, განსაკუთრებით, გარდაბნისა და მარნეულის მუნიციპალიტეტში. ქვემო ქართლში ბოსტნეულის წარმოება 2008 წელს შეადგენდა 66,8 ტონას, რომელიც ბოსტნეულის საერთო წარმოების 40%-ს შეადგენს (იხ.ცხრილი 16, ცხრილი 17). თუმცა, ბოლო წლებში, ბოსტნეულის, მათ შორის, კარტოფილის მოსავლიანობამ მთელ საქართველოში დაიკლო, რამაც გამოიწვია ქვემო ქართლის საერთო შემოსავლის შემცირება. გარდა კარტოფილისა, ქვემო ქართლის დაბლობ რაიონებში ხორბალი და სიმინდიც უხვად იზრდება.

მესაქონლეობაც ასევე ხელს უწყობს რეგიონის სოფლის მეურნეობის განვითარებას. მსხვილფეხა საქონლისა და ცხვრის მოშენება ფართოდაა გავრცელებული ქვემო ქართლის მაღალ-მთიან დასახლებებში, სადაც

სათიბი მიწა სასოფლო-სამეურნეო მიწის მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს. ბოლო ხანებში, გაიზარდა კვერცხის წარმოება ქვემო ქართლში; 2008 წლისათვის ქვემო ქართლმა ქვეყანაში წარმოებული კვერცხის რაოდენობის 52.5%. (იხ.ცხრილი 18).

**სამცხე-ჯავახეთიც** აგრარული რეგიონია. განსხვავებით სხვა რეგიონებისაგან აქ სოფლის მეურნეობის პროდუქცია ძირითადად საკუთარი მოხმარებისთვის იწარმოება. სამცხე-ჯავახეთში მოდის საქართველოში კარტოფილის მოსავლის ნახევარზე მეტი (144.1 ათ.ტ). კარტოფილი ძირითადად მოყავთ მაღალმთიან მუნიციპალიტეტებში, როგორცაა, ახალქალაქი, ნინოწმინდა, ასპინძა. სამცხე-ჯავახეთი ბოსტნეულის (27.6 ათ.) წარმოების მიხედვით მეორე ადგილზეა ქვემო ქართლის შემდეგ. აქ მოჰყავთ ასევე ხილი (19.1 ათ. ტ).

სამცხე-ჯავახეთის თავისი ბუნებრივი პირობებიდან გამომდინარე წარმოადგენს მეცხოველეობის წარმოების უდიდეს რეგიონს. ნინოწმინდა და ახალქალაქი (ქვემო ქართლის რეგიონთან ერთად) რძის მაწარმის ყველაზე დიდი მწარმოებელია. აქ მოქმედებს რამოდენიმე რძის გადამამუშავებელი ქარხანა, რომელიც ძირითადად ყველს აწარმოებს.

ჯავახეთი ტბებით მდიდარი რეგიონია, სადაც ინტენსიურად მიმდინარეობს თევზის რეწვა (კარწახი, მადათაფა და სხვა). მისი რეალიზაცია ძირითადად ხდება საქართველოს ბაზარის გვერდის ავლით.

მიუხედავად იმისა, რომ სოფლის მეურნეობა წამყვანი საქმიანობაა რეგიონში უკიდურესად დაბალია სოფლის მეურნეობისგან მიღებული შემოსავალი.

**მთიანი აჭარის** ეკონომიკის წამყვან დარგს, ასევე, სოფლის მეურნეობა წარმოადგენს, განსაკუთრებით, კი სუბტროპიკული მეურნეობა. მისი ინტენსიური განვითარება განპირობებულია სათანადო ნიადაგურ-კლიმატური პირობებით. აჭარა არა მარტო საქართველოში, არამედ მთელ ყოფილ საბჭოთა კავშირში, წარმოადგენდა სუბტროპიკული კულტურების უმთავრეს კერას. ჯერ კიდევ გასული საუკუნის ბოლოს,



ჩაისა და ციტრუსების პირველი სამრეწველო პლანტაციები აჭარაში გაშენდა.

მთიან აჭარაში მოჰყავთ მაღალხარისხოვანი და არომატული სამსუნის და ტრაპიზონის თამბაქოს ჯიშები. ქედისა და შუახევის რაიონებში გაშენდა სამრეწველო დაბლარი ვენახი. განვითარებულია მეხილეობა, მეკარტოფილეობა და მებოსტნეობა. მარცვლეული კულტურებიდან აჭარაში ძირითადად მოჰყავთ სიმინდი. ამასთანავე დიდი ყურადღება გამახვილდა თხილის კულტურაზე, რომელიც ფართოდ გამოიყენება კვების მრეწველობაში.

როგორც მთიანი რეგიონისთვისაა დამახასიათებელი, აქაც განვითარებულია მესაქონლეობა, ხულოს რაიონში მეცხვარეობა, ხოლო მეთხეობა ხელვაჩაურის რაიონში. აჭარაში დიდი ხნის ტრადიცია აქვს მეფუტკრეობასა და მეაბრეშუმეობას.

აჭარაში ერთ სულ მოსახლეზე სახნავი მიწის 0,05 ჰა მოდის, მაშინ როდესაც ეს მაჩვენებელი მთელი რესპუბლიკისთვის 0,15 ჰა-ს შეადგენს. ზღვისპირეთში სახნავი მიწების ხვედრითი წილი დაბალია. მისი დიდი ნაწილი გვხვდება მთიან აჭარაში, სადაც ადგილი აქვს ეროზიულ-დენუდაციურ პროცესებს, რაც უარყოფითად მოქმედებს ნიადაგების ნაყოფიერებაზე. აჭარაში სახნავი მიწები მაქსიმალურადაა ათვისებული და არ არსებობს ზრდის შესაძლებლობები, რის გამოც უპირველეს ამოცანას წარმოადგენს არსებული მიწის რესურსების რაციონალური და გეგმაზომიერი გამოყენება.

ცხრილი 16 მემცენარეობის პროდუქციის წარმოება რეგიონების მიხედვით (ათასი ტონა) 2009

	აჭარა	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	შიდა ქართლი	კახეთი	იმერეთი	სამეგრელო-ზემო სვანეთი	გურია	დანარჩენი რეგიონები	საქართველო
ციტრუსი	78.3						2.8	12.5		93.6
ხილი	8.2	7.1	19.1	66.8	20.1	17.4	25.9		16.6	181.2
ბაღჩეული		3.7			22.9	12.6			4.5	43.7
ბოსტნეული		66.8	27.6	25.4	17.4	14	7		12.1	170.3
კარტოფილი	16.7	35.3	144.1						20.7	216.8
ლობიო	0.5	1.8	0.7	1.4	2	2.2	0.4		0.7	10.2
სიმინდი		14.6			32.4	95.4	93.3	29.8	25.5	291
ქერი		1.3	11.6	3.6	3				0.4	19.9
ხორბალი		8.7		19	22.2				4	53.9
<b>სულ</b>	<b>103.7</b>	<b>139.3</b>	<b>203.1</b>	<b>116.2</b>	<b>120</b>	<b>141.6</b>	<b>129.4</b>	<b>42.3</b>	<b>84.5</b>	<b>1080.6</b>

ცხრილი 17 საშუალო მოსავლიანობა ტონა/ჰექტარზე 2009

	აჭარა	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	შიდა ქართლი	კახეთი	იმერეთი	სამეგრელო-ზემო სვანეთი	გურია	დანარჩენი რეგიონები	საქართველო
ბაღჩეული		18			15	15.1			5.9	<b>14.8</b>
ბოსტნეული		9.4	10.6	5.9	3.3	3.3	2.6		3.3	<b>6.8</b>
კარტოფილი	11.8	7.8	17.7						4.3	<b>11.5</b>
ლობიო		1.2	2	0.4	1.7				1.6	<b>1</b>
სიმინდი		2.9			3.1	2.1	2.2	3.6	2	<b>2.4</b>
ქერი		1	2	0.9	0.5				1	<b>1.1</b>
ხორბალი		1.6		1.4	0.8				1.7	<b>1.1</b>

ცხრილი 18 მეცხოველეობის პროდუქციის წარმოება რეგიონების მიხედვით (ათასი) 2009

ათასი ტონა	საქართველო	აჭარის არ	ქვემო ქართლი	სამცხე-ჯავახეთი	შიდა ქართლი	კახეთი	იმერეთი	სამეგრელო-ზემო სვანეთი	მცხეთა მთიანეთი	დანარჩენი რეგიონები
ხორცის წარმოება რეგიონების მიხედვით	54.3		10.4	3.1	2.8	8.3	12.7	8.6		8.4
ყველა სახის ფრინველის ხორცის წარმოება	12.4		2.1		0.6	1.5	3.7	2.6		1.9
რძის წარმოება	551.4	37.9	80.3	78.2	54.6	39.5	112.4	76.8		71.7
ფურისა და ფურკამეჩის რძის წარმოება	544.8	37.9	78.7	77.3	54.4	36.9	112	76.8		70.8
ცხვრისა და თხის რძის წარმოება	6.6		1.6	0.9		2.6			0.7	0.8
კვერცხის წარმოება (მლნ ცალი)	430.6		226		19.9	65	39	38.3		42.4
მატყლის წარმოება	1.8		0.5	0.2		0.8			0.2	0.1
თაფლის წარმოება	2.5	0.4		0.4		0.1	0.8	0.5		0.3
<b>სულ</b>	<b>1604.4</b>	<b>76.2</b>	<b>399.6</b>	<b>160.1</b>	<b>132.3</b>	<b>154.7</b>	<b>280.6</b>	<b>203.6</b>	<b>0.9</b>	<b>196.4</b>

1990 წლის შემდეგ მრეწველობის სექტორი ჯერაც ვერ აღდგა და მთლიან შიდა პროდუქციაში მნიშვნელოვანი წვლილი არ შეაქვს. დანართში მოცემულია, სამრეწველო საწარმოების რაოდენობა რეგიონულ ჭრილში. სამრეწველო წარმოება ქვემო ქართლში წარმოდგენილია რამდენიმე საწარმოთი. ცნობილია რუსთავის გადამამუშავებელი მეტალურგიული ქარხანა, რუსთავის ქიმიური ქარხანა (რომელიც აწარმოებს ქიმიურ სასუქებს), ჰაიდელბერგის ცემენტის ქარხანა (რუსთავი) და მადნეულის პოლიმეტალებისა და ოქროს საბადოები კაზრეთში, ბოლნისის რაიონში. 2005-2006 წლებში ამ საწარმოების პრივატიზების კვალდაკვალ, მნიშვნელოვნად გაიზარდა მათი წარმოებაც. საწარმოები შეადგენენ საქართველოს ექსპორტის უდიდეს ნაწილს. 2007 წლისათვის, ქვემო ქართლში სამრეწველო პროდუქციის წარმოება ერთ სულ მოსახლეზე ორჯერ აღემატებოდა ქვეყნის საერთო მაჩვენებელს.

სამრეწველო წარმოება სამცხე-ჯავახეთში წარმოდგენილია რამდენიმე საწარმოთი. აღსანიშნავია ახლახანს ადგილობრივი ბიზნესმენის მიერ დაარსებული სამკერვალო ქარხანა ნინოწმინდაში.

მთიან აჭარაში მრეწველობა სრულიად არ არის განვითარებული.

#### **2.3.4 ბიომრავალფეროვნება და ეკო-სისტემები.**

საქართველო კავკასიის ეკორეგიონის ნაწილია და მსოფლიოს ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ბუნებრივი, ეკოლოგიური, გეოპოლიტიკური, რელიგიური, ეთნიკური, სატრანსპორტო გზაჯვარედინია. ბუნების დაცვის მსოფლიო ფონდის (*WWF*) მიერ კავკასია შეყვანილია იმ 200 ეკორეგიონის ნუსხაში, რომლებიც გამორჩეულია სახეობათა სიუხვის, ენდემიზმის მაჩვენებლის, ტაქსონომიური უნიკალურობის, წარმოშობის თავისებურებების და ჰაბიტატების იშვიათობის მაჩვენებლებით. კავკასია ერთ-ერთია დედამიწაზე იდენტიფიცირებული ბიომრავალფეროვნების 34 „ცხელ წერტილთაგან“ („*Hotspots*“), რომელიც ხასიათდება ყველაზე დიდი ბიოლოგიური მრავალფეროვნებითა და საფრთხეში მყოფი ხმელეთის ეკოსისტემების სიუხვით.

1994 წლის 21 აპრილს საქართველომ მოახდინა საერთაშორისო კონვენციის „ბიოლოგიური მრავალფეროვნების შესახებ“ (CBD 1992 წ) რატიფიცირება და ამგვარად იკისრა ვალდებულება დაიცვას და მომავალ თაობებს შეუნარჩუნოს ქვეყნის უნიკალური ბიოლოგიური მრავალფეროვნება, რომელიც ამასთანავე წარმოადგენს მსოფლიო მემკვიდრეობის უმნიშვნელოვანეს შემადგენელ ნაწილს.

ბიომრავალფეროვნების შესწავლისა და შეფასების ეროვნული პროგრამა (NSDAP, საქართველოს მთავრობის დადგენილება #N27, 2005 წლის 19 თებერვალი) ბიომრავალფეროვნების საერთაშორისო პროგრამასთან მიმართებაში აღნიშნავს: „საქართველოში დაინერგოს და განვითარდეს ბიოლოგიური მრავალფეროვნების დაცვის საერთაშორისო პროგრამა, ვინაიდან ბიოლოგიური მრავალფეროვნებისა და სახეობათა კონსერვაციის თვალსაზრისით იგი მნიშვნელოვანია მსოფლიოს ყველა ქვეყნისათვის“.

მდგრადი განვითარების საერთაშორისო სამიტზე (2002 წ), ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ამოცანად დაისახა „არსებითად შემცირდეს ბიომრავალფეროვნების დანაკარგი 2010 წლისათვის“. ამგვარი მიზნის მიღწევის საუკეთესო საშუალება დაცული ტერიტორიების ფართობების გაზრდა და ერთიანი ქსელის ფორმირებაა.

საქართველოს სამხრეთ რეგიონებში არსებული დაცული ტერიტორიებია:

მანგლისის დასავლეთით მდებარე ალგეთის სახელმწიფო ნაკრძალი რომელიც დღეს წარმოადგენს ერთ-ერთ ოფიციალურ დაცულ ტერიტორიას პროექტში გათვალისწინებულ ტერიტორიაზე. ფლორა ნაკრძალში მდიდარი და მრავალფეროვანია. ბოტანიკოსები აღწერენ თრიალეთის ქედის სამხრეთის ფერდობებს, როგორც „ფლორის გზაჯვარედინს“, რამდენადაც აქ თავმოყრილია კოლხეთის, იბერიული, კვაკასიური, შუა აღმოსავლური, სპარსული და სხვა წარმოშობის მცენარეები.

ნაკრძალში ძალზე დიდია ანთროპოგენული ზემოქმედება, ხეების ჩეხვა დიდი ინტენსივობით მიმდინარეობს. ფაქტობრივად, აღარ არსებობს ხელუხლებელი ტყეები. იმატა ნადირობისა და ტერიტორიების საძოვრებად გამოყენების სიხშირემ.

ჯავახეთში **გეგმარებითი დაცული ტერიტორიების** შექმნის საფუძველს წარმოადგენს უნიკალური ბუნებისა და კულტურული ძეგლების კონსერვაცია, დაცვა და აღდგენა. ახალი დაცული ტერიტორიების შექმნა ხელს შეუწყობს რეგიონში სოციალურ-ეკონომიკური პირობების გაუმჯობესებას, ეკოტურიზმის განვითარებასა და საქართველოში არსებული უნიკალური ბიომრავალფეროვნების პოპულარიზაციას მსოფლიო დონეზე.

უკანსაკნელ წლებში გერმანიის გარემოს დაცვის ფედერალური უწყების (BFN), გერმანიის განვითარების ბანკის (KFW), ტრანსსასაზღვრო გაერთიანებული სამდივნოს (TJS) და ველური ბუნების მსოფლიო ფონდის (WWF) ინიციატივით ხორციელდება არსებული გამოცდილების დანერგვა კავკასიაში, კერძოდ იმ ტერიტორიებზე, რომელთაც გააჩნიათ მაღალი ბუნებრივი და კონსერვაციული ღირებულება. ამგვარი თანამშრომლობითა საქართველოში გეგმარდება ჯავახეთ-შირაქის (საქართველო - სომხეთი) ტრანსსასაზღვრო ეროვნული პარკი.

ჯავახეთის ეკოსისტემა აღიარებულია, როგორც ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საარსებო ადგილი გადამფრენი ფრინველებისათვის, რომელთა უმრავლესობა IUCN-ის „წითელ ნუსხაშია“ შეტანილი. საპროექტო დაცულ ტერიტორიას ესაზღვრება თეთრობის ბუნებრივი ფიჭვნარი ტყის აღკვეთილი და ქცია-ტაბაწყურის მაღალმთის ჭარბტენიანი ტერიტორიის აღკვეთილი. ახალი დაცული ტერიტორიების შემთხვევაში შესაძლებელია რეგიონში ჩამოყალიბდეს სხვადასხვა კატეგორიების დაცული ტერიტორიების ერთიანი ქსელი.

დაგეგმილია შემდეგი დაცული ტერიტორიების დაფუძნება და შემდეგი ღონისძიებების გატარება:

- ჯავახეთის ეროვნული პარკის დაფუძნება;
- ჭარბტენიანი ტერიტორიების ნაკრძალი / Ramsar კანდიდატი  
ადგილები: ტბები საღამო, ხანჩალი, ბუღდაშენი და მადატაფა  
დაფუძნება;
- ამ რეგიონში ბიომრავალფეროვნების დაცვისათვის ტრანს-  
სასაზღვრო თანამშრომლობის ხელშეწყობა.

არსებულ ტბებს რეგიონული და შესაძლო გლობალური მნიშვნელობის აქვთ მიგრანტი, გამრავლების პროცესში მყოფი წყლის ფრინველების სახეობებისათვის. (იხ.სქემა 15 )

სქემა 15 გვერდებითი დაცული ტერიტორიები ჯავახეთში



**აქარის ა.რ.** ფლორისტული რაიონი მდებარეობს მსოფლიოში აღიარებული კავკასიის „ცხელი წერტილის“ დასავლეთ კავკასიონის კორიდორის ჩრდილო-დასავლეთ ნაწილში, რომელიც გამოირჩევა რელიქტური კოლხური ფლორის და, მათ შორის, კოლხეთის მთისა და მთი-სწინეთის ტენიანი ტყეების უნიკალური მრავალფეროვნებით. ამის გამოხატულებაა ის ფაქტი, რომ ველური ბუნების დაცვის მსოფლიო

ფონდის (WWF) ინიციატივაში “ევროპის ტყეების 100 ცხელი წერტილის შესახებ,” ანუ დაუცავ ტყეთა 100 მონაკვეთის შესახებ, რომლებიც აუცილებლად საჭიროებენ დაცვას, ერთ-ერთი უპირველესი პრიორიტეტი მიენიჭა აჭარის უნიკალური ტყის ეკოსისტემებს.

აჭარაში არსებობს რამდენიმე დაცული ტერიტორია. ქობულეთის რაიონში, კინტრიშის ნაკრძალი, რომელიც მდიდარია კოლხური ტყეებით, რელიქტური და ენდემური მცენარეებით; მტირალას ეროვნული პარკი, რომლის საერთო ფართობია 16 000 ჰა და მოიცავს მთა მტირალას და მიმდებარე ტერიტორიების კოლხური ტყე-ბუჩქნარის უნიკალურ ეკოსისტემას.

მაჭახელას გეგმარებითი დაცული ტერიტორია მდებარეობს აჭარის რეგიონში, მდ. მაჭახელას ხეობაში, რომელიც წარმოადგენს ტრანსსასაზღვრო მდინარეს საქართველოსა და თურქეთს შორის. მაჭახელას ხეობა ხასიათდება ენდემური და რელიქტური სახეობების იშვიათი მრავალფეროვნებით. 10.868 ჰექტარი დაფარულია ტყით, სადაც 75% ხელუხლებელია. მაჭახელას დაცული ტერიტორიის შექმნა ხელს შეუწყობს:

- ბიომრავალფეროვნების, ძირითადად კი კოლხური ტყის ეკოსისტემების დაცვასა და შენარჩუნებას. ეკოსისტემების მდგრადობისა და წონასწორობის უზრუნველყოფას;
- კავკასიის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში ერთიანი ეკოლოგიური ქსელის შექმნას და ერთიანი მენეჯმენტის დანერგვას;
- ადგილობრივი მოსახლეობის სოციალურ-ეკონომიკური პირობების გაუმჯობესებას, ალტერნატიული შემოსავლის წყაროების გაზრდას;
- ტრანსსასაზღვრო თანამშრომლობის განვითარებას - მაჭახელას დაცული ტერიტორიის ჩამოყალიბება თურქეთში არსებული დაცული ტერიტორიის მახლობლად (ჯამილის ბიოსფერული რეზერვანტი), რასაც დადებითი შედეგი ექნება რეგიონული თანამშრომლობისა და ბიომრავალფეროვნების კონსერვაციისთვის და სხვა.



ამგვარად, სამხრეთ საქართველოს მუნიციპალიტეტები წარმოადგენენ ერთგვარ გეოგრაფიულ კვანძს, სადაც თავმოყრილია ნოტიო სუბტროპიკული, ზომიერად ნოტიო, ხმელთაშუაზღვიური და წინააზიური ჰავის და ფიზიკურ-გეოგრაფიული ოლქები. აქვე თვალსაჩინოა ზემოთაღნიშნული ოლქების მაქსიმალური მიახლოების არეალები, კერძოდ: საქართველოში – ბორჯომ-ხარაგაულის ეროვნული პარკის ტერიტორია და თურქეთში – მდ. ჭოროხის ხეობა ქ. ართვინის მიდამოებში; ჯავახეთ-შირაზის (საქართველო-სომხეთი) ტრანსასაზღვრო ეროვნული პარკი.

ამგვარად, სამხრეთ საქართველო შეიძლება გახდეს საკვანძო რგოლი (ეკოლოგიური დერეფანი) არა მარტო საქართველოსა და თურქეთის, არამედ სამხრეთ კავკასიის, წინა აზიის და ახლო აღმოსავლეთის დაცული ტერიტორიებისთვის. სამხრეთ რეგიონებში (უფრო მეტად აჭარაში) არსებული გეოეკოლოგიური ვითარების ანალიზი კიდევ უფრო ამყარებს ახალი დაცული ტერიტორიების შექმნის აუცილებლობას, რაც ხელს შეუწყობს მცენარეული საფარის თვითაღდგენას და გეოდინამიური პროცესების რეგულირებას. ამგვარი ვითარება ხელსაყრელ წინაპირობებს ქმნის სამხრეთ საქართველოში როგორც ეროვნული პარკების, ისე ეკოლოგიური დერეფნების ორგანიზებისთვის.

### **2.3.5 კულტურული მემკვიდრეობა და ტურიზმი**

უნდა აღინიშნოს, რომ ტურიზმის განვითარების თვალსაზრისით ქვეყანაში, მნიშვნელოვანი დადებითი ძვრები უკვე შეინიშნება. საქართველოში ტურისტთა რაოდენობამ 2004 წლიდან (368.312 ტურისტი) 2009 წლის (1.500.049 ტურისტი) ჩათვლით 4,07-ჯერ მოიმატა.

ქვეყნების მიხედვით შემოსულ ტურისტთა რაოდენობის მხრივ პირველ ადგილზეა აზერბაიჯანი (27,7%), მეორეზე – თურქეთი – 25,6%, მესამეზეა სომხეთი – 23,2%. როგორც ვხედავთ განსაკუთრებული

აქტივობით გამოირჩევიან საქართველოს მეზობელი ქვეყნები. ამასთანავე მაღალია ტურისტთა რაოდენობის ზრდის ტემპიც.

**ქვემო ქართლი**, როგორც ტურისტული რეგიონი, ერთ-ერთი ყველაზე ნაკლებად განვითარებულია, რასაც განაპირობებს რეგიონში არსებული მძიმე სოციალური ფონი, მრავალეთნიკური მოსახლეობა, მომსახურების ელემენტარული ინფრასტრუქტურის არარსებობა და სხვა.

მიუხედავად იმისა, რომ ქვემო ქართლის რეგიონი მდიდარია უნიკალურ ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებით, შესანიშნავი ლანდშაფტებით, რეკრეაციული საკურორტო, სამკურნალო-გამაჯანსაღებელი და სხვა რესურსებით რეგიონის შემოსავალი ამ სეგმენტიდან თითქმის ნულის ტოლია. 2006 წელს 1508 ჩამომსვლელთაგან მხოლოდ 16% იყო უცხოელი, ძირითადად დსთ-ს ქვეყნებიდან. რეგიონში მათი ჩამოსვლის მიზანი უმთავრესად საქმიანი და პროფესიული იყო.

დღეს ქვემო ქართლში 2 კურორტი და 10 საკურორტო ადგილია, რომლებშიც მოქმედებს 58 ობიექტი (სანატორიუმი, დასასვენებელი სახლი). კურორტებიდან აღსანიშნავია მანგლისი (თეთრი წყაროს მუნიციპალიტეტი) და წოდორეთი (გარდაბნის მუნიციპალიტეტი), საკურორტო ადგილებია:

- ალექსეევკა (თეთრი წყაროს მუნიციპალიტეტი);
- ამამლო (დმანისის მუნიციპალიტეტი);
- ასურეთი (თეთრი წყაროს მუნიციპალიტეტი);
- ახკერპი (მარნეულის მუნიციპალიტეტი);
- ბევრეთი (გარდაბნის მუნიციპალიტეტი);
- ბოლნისი, დარბაზი (ბოლნისის მუნიციპალიტეტი);
- კაზრეთი (ბოლნისის მუნიციპალიტეტი);
- წალკა (წალკის მუნიციპალიტეტი).

ეს უკანასკნელი მდებარეობს წალკის წყალსაცავთან, რომელსაც, მიმდებარე ლანდშაფტებისა და ბუნებრივი პირობების გათვალისწინებით, ტურიზმის განვითარებისათვის დიდი პოტენციალი გააჩნია. ამას მოწმობს

დღემდე შემორჩენილი ტურისტული დაუმთავრებელი ობიექტების არსებობაც.

ქვემო ქართლი საინტერესოა ასევე, უმდიდრესი მატერიალური კულტურის თვალსაზრისით (650-მდე ისტორიული ძეგლი), მისი იშვიათი ლანდშაფტებით (მაგალითად, ბირთვისის კანიონი) და ბუნებრივ-კლიმატური პირობებით.

დმანისის ნაქალაქარის ტერიტორიაზე ბოლო წლების არქეოლოგიური გათხრების შედეგად აღმოჩენილმა უძველესი ევროპელის ნაშთებმა დმანისი მსოფლიოს ყურადღების ცენტრში და საერთაშორისო ტურისტული მარშრუტების სიაშიც მოაქცია.

ქვემო ქართლის ისტორიული ძეგლებიდან მნიშვნელოვანია:

- დმანისის სიონის ტაძარი;
- ბოლნისის სიონი, წულრუდაშენი, ქვეშის ციხე, ორსაყდრები და სხვა;
- სამშვილდის ციხე, მანგლისი, ფიტარეთი და სხვა;
- მარტყოფ-ნორიოს ეკლესიები;
- კლდეკარის მუზეუმ-ნაკრძალი;
- ბეშთაშენის ეკლესია, რამდენიმე ციკლოპური ტიპის გორა-ნამოსახლარი;

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს ტერიტორიის საკურორტო-რეკრეაციული დარაიონების მიხედვით **სამცხე-ჯავახეთის** რეგიონი საკურორტო-რეკრეაციული რესურსების ათვისების თვალსაზრისით ბოლო ადგილზე იმყოფებოდა, დღეს რეგიონისადმი ინტერესი ტურისტული თვალსაზრისით დღითიდღე იზრდება. ამ რეგიონის მიმართ განსაკუთრებული ინტერესი განპირობებულია უნიკალური ლანდშაფტების, წყალუხვი მთის მდინარეებისა და ჩანჩქერების, კასტრული მღვიმეების, მრავალგვარი კურორტების, სამკურნალო და მინერალური წყაროების, ტრადიციული არქიტექტურის, ისტორიისა და კულტურის მდიდარი და უნიკალური მემკვიდრეობის არსებობით.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია რეაბილიტირებული საგზაო ინფრასტრუქტურის არსებობა, რაც ტურისტულ ობიექტებს ადვილად მისაწვდომს ხდის. ამასთანავე, განსაკუთრებით იმედისმომცემია ტურისტული საიტების გაჩენა ინტერნეტ სივრცეში [www.pstity.ge](http://www.pstity.ge) და [www.ruralturism.ge](http://www.ruralturism.ge) რომლებიც სწორედ სამცხე-ჯავახეთში გვთავაზობენ სხვადასხვა ხანგრძლივობის ორგანიზებულ, მრავალფეროვან ტურებს. საიტების მიერ შექმნილი რეგიონის ტურისტული რუქაზე დატანილია კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლები, არსებული სასტუმროების დისლოკაციის ადგილები და განსხვავებული ხანგრძლივობის ტურისტული ბილიკები, რომლებიც მოიცავენ რეგიონის განსაკუთრებულ სანახაობებს. საინტერესოა, რომ სასტუმროთა უმრავლესობა წარმოადგენს მცირე ზომის კერძო სახლებს, რომელთა მფლობელები ადგილობრივი მცხოვრებლები არიან. მცირე ზომის სასტუმროები ვითარდება ტურისტული სანახაობების მიმდებარე ტერიტორიაზე და ბუნებრივად ქმნიან ტურისტულ-რეკრეაციულ ზონებს.

საქართველოს ტუროპერატორთა ინფორმაციით სამცხე-ჯავახეთი მაღალი აქტივობის ტურისტულ რეგიონს განეკუთნება. მათი უმრავლესობა ბოლო ორი წლის განმავლობაში აქტიურად აწარმოებს სხვადასხვა სახის ტურების ორგანიზებას.

2006 წლის მონაცემების მიხედვით სამცხე-ჯავახეთში ტურისტთა რაოდენობა სულ 23107 კაცს შეადგენდა, აქედან მხოლოდ 816 (3,5%) უცხოეთიდან იყო ჩამოსული, დანარჩენს 22291 (96,5%) კაცს კი შიდა ტურისტები წარმოადგენდნენ. რეკრეაციული და დასვენების მიზნით სამცხე-ჯავახეთს ტურისტთა მთელი რაოდენობის 45% ესტუმრა, თითქმის ასეთივე რაოდენობის ტურისტი საქმიანი და პროფესიული მიზნით - 44%. მიუხედავად რეგიონის უნიკალური სამკურნალო რესურსებისა, მკურნალობის მიზნით ჩამოსულთა წილი ძალზე დაბალი იყო და შეადგენდა 2,2%-ს.

სამცხე-ჯავახეთი კულტურულ-ისტორიული ძეგლების თავმოყრის მთავარი არეალია, რომელიც ამავე დროს თვალწარმტაცი ბუნებითა და ხედებით გამოირჩევა. მათ შორისაა: ზარზმის სამონასტრო კომპლექსი, ჭულევი, აბასთუმანი, ოქროს ციხე, ზანავის ციხე, ბენარა. არქეოლოგიური თვალსაზრისით საინტერესოა სოფელ უდესთან აღმოჩენილი ნასახლარები, ნამარხი ტყე – სოფელ უტყვისუბანთან (დინძეს ხეობა), ნამარხი ფაუნა სოფელ ბენარასთან. მსოფლიო მნიშვნელობის უნიკალური ძეგლებია: საფარის მონასტერი, წუნდა, თმოგვის ციხე-ქალაქი, ვანის ქვაბები – გამოქვაბული მონასტერი, კუმურდოს გუმბათმოშლილი ტაძარი, ბარაღეთის ეკლესია და სხვა.

მოცემული რეგიონის ტურისტულ პოტენციალში მეტად მნიშვნელოვანი როლი ეკუთვნის კლდეში ნაგებ ნაქალაქარს - ვარძის კომპლექსს, რომელიც 1994 წლიდან შეტანილია მსოფლიო კულტურული მემკვიდრეობის საგანძურთა სიაში.

ამრიგად, რეგიონის ზოგიერთი მონუმენტი ეპოქალური ქმნილებაა და საკუთარი, გამორჩეული ადგილი უკავია საქართველოს ისტორიაში.

საბჭოთა პერიოდში აჭარის ა.რ. ტურიზმის ინდუსტრია ერთ-ერთი განვითარებული იყო მთელი საბჭოთა კავშირის მასშტაბით. 1983 წლისთვის, აჭარის კურორტები ჩართული იყო 7 ე.წ. „საკავშირო“ ტურისტულ მარშრუტში; მათგან არც ერთი არ გადიოდა ზემო აჭარაში. ორგანიზებული შიდატურიზმი იმ დროს განვითარებული იყო.

აღსანიშნავია, რომ აჭარაში ტურისტული ინდუსტრიის აღორძინება ძალზე ჩქარი ტემპებით მიმდინარეობს, რასაც მოწმობს ტურისტთა რაოდენობის ზრდა წინა წელთან შედარებით (51,4%). ხოლო 2004 -2009წწ პერიოდში ტურისტთა რაოდენობამ მოიმატა თითქმის 670%-ით.

ამასთანავე, უნდა გავითვალისწინოთ, რომ ტურისტების ლომის წილი ზღვისპირა მუნიციპალიტეტებზე მოდის რაც შეეხება მთიან აჭარას, აქ მხოლოდ ხულოს მუნიციპალიტეტია ჩართული ტურისტულ ინდუსტრიაში. 2009 წლის მონაცემების მიხედვით, აქ აჭარაში ჩამოსულ

ტურისტთა მთელი რაოდენობის მხოლოდ 0,6%-ს მასპინძლობს. ქედისა და შუახევის მუნიციპალიტეტებში ტურისტთა რაოდენობის დინამიკის შესახებ ინფორმაცია არ არსებობს. აქედან შეიძლება დავასკვნად, რომ მიუხედავად უზარმაზარი პოტენციალისა ტურიზმი მთიან აჭარაში თითქმის განუვითარებელია და ის რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში უმნიშვნელო როლს თამაშობს.

თუმცა, ამ ბოლო წლებში მთიანი აჭარისადმი ინტერესი მნიშვნელოვნად გაიზარდა. სამთო ტურიზმის განვითარების თვალსაზრისით აჭარის სიამაყეს ალპიურ ზონაში განლაგებული კურორტი ბეშუმში წარმოადგენს. ის მდებარეობს არსიანის ქედის აღმოსავლეთ ფერდობზე, ზღვის დონიდან 1850-1900მ სიმაღლეზე. ბეშუმი ჰაერის განსაკუთრებული სისუფთავითა და გამჭვირვალობით გამოირჩევა. კურორტზე არსებული წიწვოვანი ტყე ჰაერის განსაკუთრებულ იონიზაციას ახდენს. ბეშუმი საუკეთესო ადგილია მათთვის, ვისაც სასუნთქი გზების ქრონიკული დაავადებები და ბრონქიალური ასთმა აწუხებს.

გარდა ამისა, კურორტის მიდამოები ადგილობრივი მომთაბარე მეცხოველეების მიერ გამოიყენება საზაფხულო საძოვრებად. შესაბამისად შესაძლებელია უშუალოდ მოსახლეობის სამეურნეო ცხოვრებისა და ნატურალური, ეკოლოგიურად სუფთა პროდუქტის დაგემოვნება. ბეშუმთან ახლოს სოფელ დანისპაულთან მდებარეობს მწვანე ტბის ულამაზესი ლანდშაფტები. აქვე, შესაძლებელია დაბა ხულოსა და სოფელ თალოს დამაკავშირებელი საბაგირო გზით მგზავრობა.

კულტურული მემკვიდრეობის თვალსაზრისით, მხარის ძირითადი ქრისტიანული ძეგლებია: ქაქუთის მთავარანგელოზი, წმ. გიორგის ეკლესია (თეთროსანი), ცხრაფონას ამალლებისა და ჯიხანჯურის საყდარი, ხინოს სამონასტრო კომპლექსი, სხალთის ტაძარი და სხვა.

ამრიგად, „სამხრეთი ღერძის“ შემადგენელი რეგიონები ფლობენ უნიკალურ ტურისტულ-რეკრეაციულ რესურსებს, და აქედან გამომდინარე უდიდესი ტურისტული პოტენციალი გააჩნიათ. საქართველოს პოლიტიკა

ტურიზმისა და მასთან დაკავშირებულ საკომუნიკაციო-სატრანსპორტო სფეროში დიდ გავლენას ახდენს საქართველოს სამხრეთის განსახლების სისტემის ფორმირებასა და სივრცითი მოწყობის პირობებზე. ეს გავლენა კიდევ უფრო გაიზრდება საქართველოს განსახლების სისტემის „სამხრეთის ღერძის“ გააქტიურების კვალდაკვალ, ზემო აჭარაში ამას ხელს შეუწყობს კურორტ ბეშუმისათვის სამთო-სათხილამურო პროფილის მიცემა, რაც უკვე ხორციელდება საძიებო-საპროექტო დონეზე, ქვემო ქართლსა და სამცხე-ჯავახეთის ზონაში მძლავრი ტურისტულ-რეკრეაციული კერების ჩამოყალიბდება, რომლებმაც შეიძლება ითამაშონ „ზრდის წერტილების“ როლი ეროვნულ, რეგიონულ თუ ლოკალურ დონეზე და შეასრულონ რეგიონის ეკონომიკური სისტემის „წამყვანი რგოლის“ ფუნქცია.

რეკრეაციული მეურნეობის და ინფრასტრუქტურის განვითარების ღონისძიებათა შორის მნიშვნელოვნად შეიძლება ჩაითვალოს:

- სამხრეთის ტერიტორიების ზონირება გამოყენების ცალკეული სახეების მიხედვით;
- ცალკეული რეგიონების ტურისტული ინფრასტრუქტურის ინტეგრაცია;
- რეგიონების ბუნებრივი და ისტორიულ-კულტურული ღირშესანიშნაობების გის-სისტემების შექმნა და მისი რეკრეაციული დანიშნულების პოპულარიზაცია;
- დაცული ტერიტორიების ფარგლებში სამეცნიერ-ეკოლოგიური და საგანმანათლებლო ტურიზმის განვითარება;
- საყოფაცხოვრებო და სამრეწველო ნარჩენების უტილიზაცია, გამწმენდი ნაგებობების მშენებლობა;
- ავტოტრანსპორტისთვის სადგომების ორგანიზება და ხმაურით დაბინძურების შემცირება საავტომობილო ტრასების გასწვრივ.

ამასთანავე განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს ტურიზმის შემდეგი სახეობების განვითარებას:

- კულტურული ტურიზმი (ისტორია, ხუროთმოძღვრება, ხელოვნება, ხალხური რეწვა, რელიგიური ტურები);
- კურორტებზე დასვენება;
- ეკოტურიზმი (ფრინველებზე დაკვირვება);
- ნადირობა და თევზჭერა;
- სათავგადასავლო ტურიზმი;
- აგროტურიზმი, მათ შორის – ადგილობრივი სამზარეულოს ტურები;
- სამედიცინო ტურები (ბალნეოლოგიური კურორტები მინერალური წყლებით, გოგირდის აბანოები და ა. შ.);
- საქმიანი და პროფესიული ტურიზმი;
- სპორტული ტურიზმი (ალპინიზმი, ჯომარდობა და სხვა).

რეგიონული ტურიზმის წარმატებული განვითარების ბრწყინვალე მაგალითს წარმოადგენს საფრანგეთის მთავრობის მიერ ლანგედოკ-რუსელიონის რეგიონში განხორციელებული პროგრამა, რომლის თანახმადაც გათვალისწინებული იყო ერთმანეთთან ჩქაროსნული გზებითა და ავტობანებით დაკავშირებული ხუთი ტურისტული დასახლების მშენებლობა. პროგრამის შემმუშავებელთა აზრით, საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარება სტიმულს მისცემდა რეგიონში ტურისტული პოტენციალის გამოვლენას.

პროგრამამ 1969-1972 წლებში მოდიფიკაცია განიცადა და, საბოლოო ჯამში, მისმა განხორციელებამ ხელი შეუწყო რეგიონში ტურიზმის ზრდას: ჩამოსულთა რაოდენობა 30 ათ. კაციდან (1960 წელს) 5 მლნ. კაცამდე (1990 წელისათვის) გაიზარდა. საფრანგეთის მთავრობამ აღიარა ტურიზმის განვითარების პრიორიტეტულობა რეგიონის ეკონომიკისათვის და განახორციელა მეტად რისკიანი კაპიტალდაბანდება საგზაო ინფრასტრუქტურასა და ეკოლოგიაში. თუმცა ამგვარი სქემა ყოველთვის როდი იძლევა დადებით შედეგებს. მაგალითად, თავის დროზე, იტალიის



მთავრობის მცდელობა, საავტომობილო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციის გზით სამხრეთ რეგიონებში განვითარებინა ტურიზმი, უშედეგოდ დამთავრდა.

ზემოთაღწერილი მაგალითის საფუძველზე შეიძლება ითქვას, რომ მხოლოდ გამართული საგზაო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციამშენებლობა არ უზრუნველყოფს მაღალი ტურისტული პოტენციალის მქონე ტერიტორიების ეფექტურ ფუნქციონირებას. მას თან უნდა ახლდეს საგანგებოდ გააზრებული რეგიონული ტურიზმის განვითარების კონცეფცია.

დასკვნის სახით შეიძლება ითქვას, რომ ჩვენს ქვეყანაში არ არსებობს რეგიონი, რომელიც მოკლებულია ტურიზმის განვითარებისათვის ხელსაყრელ ბუნებრივ პირობებს. საჭიროა, ყველა არსებული რესურსის და პოტენციალის სისტემური აღრიცხვის და ანალიზის საფუძველზე შემუშავდეს ტურიზმის განვითარების ეროვნული კონცეფცია და სტრატეგია, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება მსოფლიოს იმ ქვეყნების გამოცდილება, სადაც ტურიზმი ქვეყნის ეკონომიკის (შემოსავლების გენერირების) ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან წყაროს წარმოადგენს. ამასთანავე, საჭიროა ტურიზმის სექტორის დივერსიფიკაცია. ყურადღება უნდა გამახვილდეს ტურიზმის იმ სახეობებზე, რომელთა განვითარების პირობებიც არსებობს ქვეყანაში და რომელიც მიმზიდველი იქნება, როგორც უცხოელი, ისე შიდა ტურისტებისათვის. საქართველოს სამხრეთის გეგმარებითი რეგიონების სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის გენერალური გეგმის შემადგენელი ნაწილის – „ტურიზმის ობიექტების განთავსებისა და ტურისტული ინფრასტრუქტურის გენერალური სქემა“ სწორედ ამ მიზნებს უნდა ემსახურებოდეს.

## 2.4. საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის განვითარების ფუნქციურ-სივრცითი ხედვა

### 2.4.1. საქართველოს განსახლების სამხრეთის ღერძის ჩამოყალიბება-განვითარების SWOT ანალიზი

საქართველოს სამხრეთ რეგიონებში არსებული ეკონომიკის, სოციალური სფეროს, თუ ტერიტორიული განვითარების ტენდენციების შეფასება ხდება დიაგნოსტიკის მსვლელობისას, ანუ რეგიონის მიერ თავის პოტენციურ შესაძლებლობათა რეალიზაციის ხელისშემშლელი ფაქტორების ანალიზის პროცესში.

ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევების შედეგებს წარმოვადგენთ **SWOT-ანალიზის** ფორმით (ძლიერი და სუსტი მხარეები, შესაძლებლობები და საფრთხეები). ის ითვალისწინებს ეკონომიკისა და სოციალური სფეროს დარგების ურთიერთგავლენას, აგრეთვე რეგიონის განვითარების იმ გარე პირობებს, რომლებიც განსაზღვრავს რეგიონის წილის გაზრდის აუცილებლობას ნაციონალური მთავრობის მიზნების რეალიზაციაში, საერთო ეროვნული ფუნქციების შესრულებაში. SWOT ანალიზში გამოიყო რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ის საკვანძო პრობლემები, რომლებიც განსაკუთრებულ ყურადღებას მოითხოვს სტრატეგიის განხორციელებისას (იხ.ცხრილი 19).

#### ცხრილი 19 საქართველოს განსახლების სამხრეთის ღერძის ჩამოყალიბება-განვითარების SWOT ანალიზი

S ძლიერი მხარეები	W სუსტი მხარეები
– ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა;	– სივრცითი მოწყობის დოკუმენტაციის არარსებობა.
– მიწის მაღალი ბიოპროდუქტიულობა;	– არ არსებობს დასახლებათა მიწათსარგებლობის გეგმები;
– საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა–რეაბილიტაციის მიმდინარე სამუშაოები;	– ბუნებრივი რესურსების არარაციონალური ათვისება და გამოყენების ფორმები, რაც გამოიწვევს ბუნებრივი გარემოს ან რესურსების დეგრადაციას.

– უნიკალური ბუნებრივ-კლიმატური პირობები;	– ზამთრის მძიმე კლიმატური პირობები ტრანსპორტისათვის;
– დაცული ტერიტორიების მრავალფეროვნება;	– სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების სეზონური შეზღუდვა ან შეზღუდული სახეობების გატარება;
– უნიკალური ბუნებრივი რესურსები;	– terra incognita, საზოგადოების ცნობიერების პერიფერიაზე;
– ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობისა და უნიკალური ტურისტული პოტენციალის არსებობა;	– არადაძველებილი დემოგრაფიული ვითარება;
	ტერიტორიების არსებობა საშიში გეოდინამიური პროცესებით;
<b>O</b> <b>შესაძლებლობები</b>	<b>T</b> <b>საფრთხეები</b>
– ქვეყნის სივრცით-გეგმარებითი ინტეგრაცია;	– პოლიტიკური რისკები;
– საავტომობილო სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესება	– ეკოლოგიური წონასწორობის დარღვევის რისკი;
– ბათუმი – ადიგენი – ახალციხის. – ქუთაისი-ადიგენი-ახალციხის გზების რეაბილიტაციის სტიმულირება;	– საგზაო მოძრაობის გაზრდილმა მოცულობამ შესაძლოა გამოიწვიოს რეგიონისთვის ენდემური ჯიშების პოპულაციების შემცირება;
– პირდაპირი სარკინიგზო მიმოსვლა აზერბაიჯანთან, სომხეთთან, სამომავლოდ თურქეთთან;	– მოსახლეობის მიგრაცია;
– ეთნიკური ჯგუფების ჩართვა საქართველოს ერთიან ნაციონალურ სივრცეში;	– დემოგრაფიული სიტუაციის გამძაფრება;
– სამხრეთის ღერძში „ჩათრეული“ რეგიონების ურბანიზაცია;	– გეოდინამიური პროცესების კიდევ უფრო დამძიმება;
– ეკონომიკის გამოცოცხლება;	– ინფრასტრუქტურული პროექტების გახანგრძლივება.
– თურქეთის საზღვრიდან ან ბათუმის პორტიდან მანძილის შემცირება ტრანზიტული მგზავრთნაკადებისათვის;	
– ზემო აჭარისა და სამცხე-ჯავახეთის რეგიონების ჩაწერა	

საქართველოს მოსახლეობის დიდი ნაწილის „მენტალურ რუკაში“;	
– ტურიზმის განვითარება: კულტურული ტურიზმი, ეკო-ტურიზმი, გადამფრენ ფრინველებზე დაკვირვება (birdwatching), რეკრეაციული და დასვენების ტურიზმი, სამკურნალო ტურიზმი, აგრო-ტურიზმი, სამონადირეო ტურიზმი, საცხენოსნო ტურიზმი.	
– სამცხე-ჯავახეთის პროდუქციის გატანის ხელშეწყობა შიდა და უცხოურ ბაზარზე;	
– დაცული ტერიტორიების განვითარების წინაპირობები და ეკოლოგიური დერეფნის ფორმირების შესაძლებლობები;	
– ადგილობრივი მოსახლეობის მობილურობის გაზრდა და დასაქმება;	
– სამთო-სათხილამურო სპორტის გავრცელება (ბემუმი);	
– სასოფლო-სამეურნეო ნატურალური და ეკოლოგიური პროდუქციის წარმოება და მისი რეალიზაციის შესაძლებლობა;	
– უცხოური ინვესტიციების ზრდა	

ზემოთაღნიშნული შემაჯამებელი SWOT-ანალიზის შედეგები და საკვანძო პრობლემათა ნუსხა გამოიყენება სტრატეგიული ხედვის ჩამოაყალიბებლად და რეგიონის სტრატეგიული მიზნისა და განვითარების სტრატეგიული მიმართულებების დასადგენად.

მიგვაჩნია, რომ ზემოთმოყვანილი, ერთის მხრივ, ძლიერი მხარეებისა და შესაძლებლობების განვითარება, ხოლო მეორე მხრივ, სუსტი მხარეებისა და საფრთხეების შერბილება შესაძლებელია მხოლოდ ერთიანი რეგიონული პოლიტიკის შემუშავებისა და მისი შემადგენელი ნაწილის, ერთიანი გეგმარებითი დოკუმენტის – განსახლების „სამხრეთის ღერძის“ გენერალური სქემის ფარგლებში. მიგვაჩნია, რომ

ეს ამოცანა უნდა დადგეს საქართველოს განვითარების პრიორიტეტების მაღალ საფეხურზე.

#### **2.4.2 სამხრეთ საქართველოს რეგიონული განვითარების სტრატეგიის შემუშავება**

განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ სრულყოფილი ფორმირების, მდგრადი ფუნქციონირებისა და გეგმარებითი გაძლიერებისათვის საჭიროა ეფექტური რეგიონული განვითარების სტრატეგიის შემუშავება.

იერარქიულობის კრიტერიუმით რეგიონული სტრატეგია არის ამოსავალი რეგიონული პოლიტიკის შესამუშავებლად, ხოლო ეს უკანასკნელი განსაზღვრავს რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს. ყველა ესენი კი წარმოადგენენ სახელმწიფო პოლიტიკის ორგანულ შემადგენელ ნაწილს, რომლის მიზანია ეკონომიკის სივრცობრივი განვითარების ეფექტიანი ორგანიზაცია.

განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ მდგრადი განვითარებისათვის რეგიონული პოლიტიკის სახელმწიფო რეგულირებამ, ჩვენი აზრით, განსაკუთრებული სპეციფიკური სახე უნდა მიიღოს, რადგან ეს რეგიონები წარმოადგენილია მრავალეროვანი მოსახლეობით, სადაც ისინი კომპაქტურად დასახლებული არიან და ცენტრალური ხელისუფლების მიმართ არც თუ იშვიათად სეპარატისტულ განწყობას ავლენენ. უნდა ითქვას, რომ სეპარატიზმის შესარბილებლად ყველაზე ეფექტიანი და მშვიდობიანი ინსტრუმენტია რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკის ასიმეტრიული მოდელის გამოყენება, რომელიც გულისხმობს ამა თუ იმ რეგიონისადმი „დაუმსახურებლად“ პრიორიტეტის მინიჭებას. ამ შემთხვევაში რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკა წმინდა პოლიტიკური რეგულირების (ბრძოლის) ბერკეტი ხდება, რადგან მისი ამოცანაა მოსალოდნელი (ან უკვე დაწყებული) პოლიტიკურ-სეპარატისტული დამაბულობის შენელება, ჩაქრობა. საქართველოს სახელმწიფოს უპირველესი ამოცანაა ქვეყნის ტერიტორიული

მთლიანობის შენარჩუნება. ამ ამოცანის მისაღწევად და შიდა საფრთხეების თავიდან ასაცილებლად, გამართლებულია ისეთი ხარჯების გაწევა, რომელიც ეკონომიკური კუთხით და საბაზრო ეკონომიკის პრინციპების მოთხოვნებიდან გამომდინარე შეიძლება გაუმართლებელიც კი იყოს.

აქედან გამომდინარე, თანამედროვე ხედვაზე ორიენტირებული სივრცითი წესრიგის დამყარების, ტერიტორიული ერთიანობისა და მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფის მიზნით, მიზანშეწონილად ჩავთვალეთ საქართველოს სამხრეთ მთიანეთის - ქვემო ქართლი, თრიალეთი, ჯავახეთი, სამცხე, მთიანი აჭარა, ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი - გამოყოფა, ერთიან გეგმარებით რეგიონად გაერთიანება და მისი ინსტიტუციონალიზაცია.

გეოგრაფიულად ერთმანეთისგან მეტნაკლებად გამიჯნული, განსხვავებული ფუნქციურ-ტერიტორიული ხარისხის მქონე გეგმარებითი ერთეულების ერთობლიობა, „გეგმარებითი რეგიონი“, საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიას მოიცავს. მისი ფართობია 15.9 კმ<sup>2</sup>, რაც მთელი საქართველოს ფართობის 22.8%-ია. მოსახლეობის რიცხოვნობა 1097.2 ათ. კაცი რაც მთელი საქართველოს მოსახლეობის 24.73%-ს უდრის.

სწორედ ამ გეგმარებითი ერთეულის ფარგლებში შესაძლებელია განსახლების ერთიანი, დაბალანსებული რეგიონული პოლიტიკისა და სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის უზრუნველყოფა. საქართველოს კანონის „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ (მუხლი 2, პუნქტი თ) უშვებს ამგვარი რეგიონის არსებობის შესაძლებლობას. კანონის თანახმად, გეგმარებითი რეგიონი წარმოადგენს „... სპეციალური სივრცით-ტერიტორიული ამოცანების გადასაწყვეტად ფორმირებული რაიონების ტერიტორიების ერთობლიობას“. გეგმარებითი რეგიონს უნდა მიენიჭოს განსაკუთრებული სივრცით-ტერიტორიული რეგულირების სტატუსი და, ამასთანავე, გეგმარებითი რეგიონისათვის შესაძლებელია სივრცითი მოწყობის სქემა.

„გეგმარებითი რეგიონის“ სტრუქტურული ერთეულების სოციალურ-ეკონომიკური ანალიზისა და ტერიტორიის რესურსული შეფასების საფუძველზე გამოვლენილია თითოეული გამოყოფილი ტერიტორიული ერთეულის კონკურენტული უპირატესობები, მკაფიოდაა დაფიქსირებული ის პრიორიტეტები, მიზნები და ამოცანები, რომლებიც საფუძვლად უნდა დაედოს რეგიონების სწრაფ განვითარებას და მათ მდგრად ფუნქციონირებას.

ამრიგად, ძირითადი ორიენტირები, რომლისკენაც უნდა იქნას მიმართული სამხრეთ საქართველოს რეგიონული ეკონომიკური პოლიტიკა თანამედროვე ეტაპზე, ჩვენი აზრით, შეიძლება შემდეგნაირად ჩამოყალიბდეს:

- „გეგმარებითი რეგიონის“ ეკონომიკური განვითარების ძირითად მიმართულებად კვლავ რჩება სოფლის მეურნეობა, რომელიც ძირითადად ორიენტირებული უნდა იყოს აგროსამრეწველო ტექნოლოგიური ცენტრების განვითარებაზე და ახალი მიმართულებების დანერგვაზე,
- სოფლის მეურნეობის ძირითადი დარგების პროდუქციულობის ამაღლება. „გეგმარებითი რეგიონის“ სოფლის მეურნეობის ძირითადი დარგებია: მებოსტნეობა, მის ბაზაზე ბოსტნეული კულტურების თესლის წარმოებისა და მოვლა-მოყვანის ტექნოლოგიების დანერგვა; მესაქონლეობა, ხორცისა და ხორცპროდუქტების, რძისა და რძის პროდუქტების წარმოება; მეღორეობა, მეფრინველეობა, მეცხვარეობა; მეფუტკრეობა, მეაბრეშუმეობა, შაქრის ჭარხლის, მზესუმზირის, საადრეო და საგვიანო კარტოფილის წარმოება; სატბორე თევზის მოშენება; მეთამბაქეობა; მევენახეობა და მის ბაზაზე მრავალპროფილიანი მეღვინეობის განვითარება; მეჩაიეობა, მეციტრუსეობა, მეთხილეობა, მეხილეობა და მათ ბაზაზე გადამამუშავებელი მრავალპროფილიანი მრეწველობის განვითარება;

- ფერმერთა პროდუქციის რეალიზაციის ხელშეწყობი კომპანიების შექმნა და განვითარება;
- აგროსაინჟინრო სერვისული ცენტრების ქსელის შექმნა და განვითარება;
- ჰიდროენერგეტიკული რესურსების ეფექტიანი გამოყენება (მცირე ჰესები);
- სამშენებლო მასალების წარმოება;
- მომპოვებითი მრეწველობა (ანდეზიტი, კვარციტი, გრაფიტი, მარმარილო, სამშენებლო ქვები, ბეტონიტური თიხები, პერლიტი, ანდეზიტი და სხვა);
- ტურისტული მეურნეობის განვითარება;
- სოციალური ინფრასტრუქტურის განვითარება;
- „გეგმარებითი რეგიონის“ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა ერთიანი სატრანსპორტო ქსელის ფორმირება;
- ერთიანი ეკონომიკური სივრცისა და სახელმწიფოებრიობის ეკონომიკური, სოციალური, სამართლებრივი და საორგანიზაციო საფუძვლის შექმნის უზრუნველყოფა;
- მცირე და საშუალო ბიზნესის ხელშეწყობა და მათ მიმართ დაბალანსებული პოლიტიკის გატარება;
- სერვისული სექტორის განვითარება;
- ფინანსური დახმარება სუბსიდიების სახით კონკრეტული პროექტების რეალიზაციისათვის;
- უცხოური კაპიტალის მოზიდვა.

ზემოთაღნიშნული რეგიონული პოლიტიკისა წარმოადგენს ქვეყნის ინტეგრალური ურბანიზაციის მნიშვნელოვან ქმედით ინსტრუმენტს, რომელის სახელმწიფო და ადგილობრივ დონეზე კომპლექსური რეალიზაცია სამხრეთ რეგიონებს მისცემს საშუალებას სრულად მოახდინონ საკუთარი პოტენციალის რეალიზაცია, გაზარდონ მათი წილი ეროვნული



ეკონომიკის განვითარებაში. შეიძლება ითქვას, რომ სწორედ ესაა ქვეყნების რეგიონული პოლიტიკის მთავარი ამოცანა.

### **2.4.3. განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით-გეგმარებითი უზრუნველყოფა**

დისერტაციაში წარმოდგენილი „გეგმარებითი რეგიონის“ გამჭოლი საკომუნიკაციო ხაზოვანი და კვანძური სტრუქტურები, და, ამასთანავე, სამხრეთი რეგიონების მუნიციპალური დონის ქალაქგეგმარებითი ერთეულების ერთობლიობა (რომელთა უმეტესობა სამხრეთი ღერძის გასწვრივ მდებარეობს) ქმნის უწყვეტ, სივრცობრივად ერთიან სისტემას - გეგმარებით კარკასს. „სამხრეთი ღერძის“ გააქტიურების კვალდაკვალ მათ მუნიციპალურ სივრცეში ჩამოყალიბდება შესაბამისი ურბანული ხარისხი, რომელსაც დისერტაციაში წარმოვადგენთ პერსპექტიული ქალაქგეგმარებითი წარმონაქმნის – განსახლების სისტემის „ურბანიზებული დერეფნის“ სახით. „ურბანიზებული დერეფანი“, თავის მხრივ, აერთიანებს სხადასვა სტრუქტურულ ერთეულებს, რომლებიც უშუალო კავშირში არიან განსახლების სისტემის განვითარების სამხრეთ ღერძთან.

ამასთან, ძალზედ აქტუალურია სატრანსპორტო კომუნიკაციების ტრანსნაციონალური ფუნქციით აღჭურვის შედეგად, სატრანზიტო და სასაწყობო მეურნეობის მნიშვნელოვნად გაზრდისა და მისი დისლოკაციის საკითხი. აღნიშნული ფუნქციის განვითარება მოიაზრება სამხრეთი ღერძის „შესვლა-გამოსვლის“ საერთაშორისო მნიშვნელობის სატრანსპორტო კვანძებში.

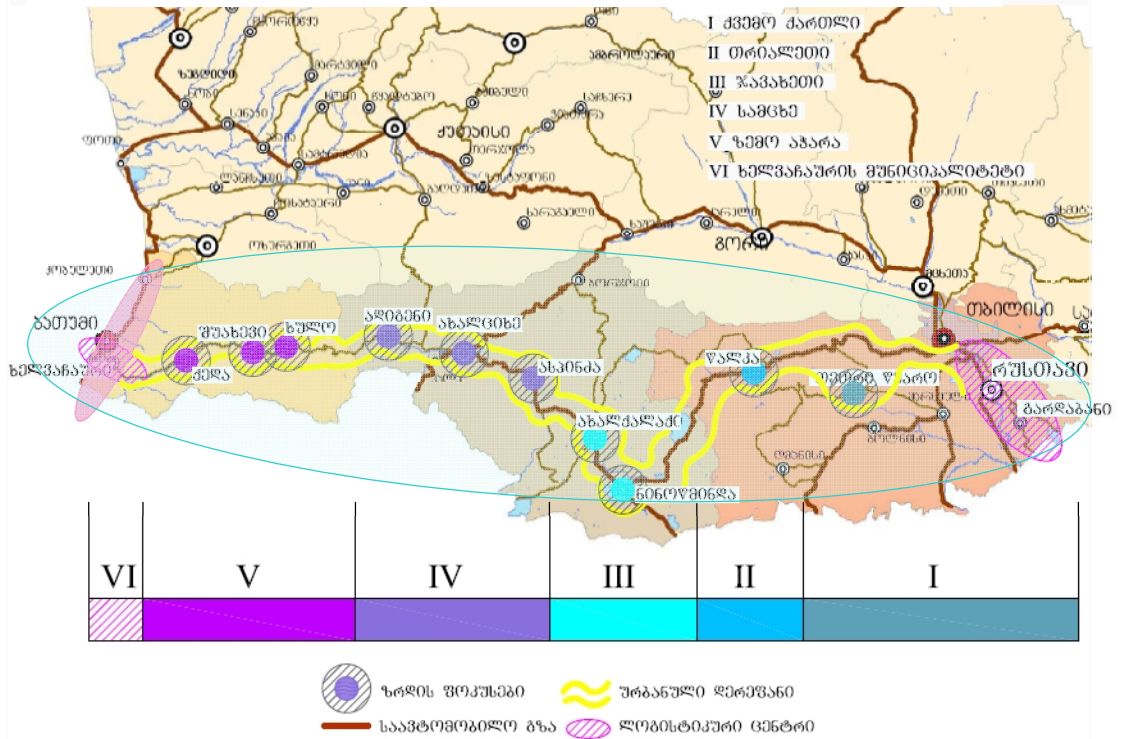
საქართველოს განსახლების „სამხრეთი ღერძის“ სრულფასოვანო ფუნქციონირების მიზნით გასააზრებელია მისი ფუნქციურ-გეგმარებითი უზრუნველყოფის კონცეფცია. ამ მიმართულებით დისერტაციაში წარმოდგენილია შემდეგი წინადადებები:

- განსახლების სამხრეთი ღერძის საკვანძო ქალაქებისა და დაბების (ბოლნისი მადნეულის კონურბაცია - თეთრი წყარო - წალკა - ნინოწმინდა - ახალქალაქი - ასპინძა - ახალციხე - ადიგენი - ხულო - შუახევი - ქედა - ხელვაჩაური) გააზრება „ურბანული ზრდის ფოკუსების“ სახით, შესაბამისი ხელშემწყობი საკანონმდებლო ბაზისა და საინვესტიციო კლიმატის შექმნით;
- საქართველოს განსახლების სამხრეთი ღერძის გასწვრივ „ურბანული ღერეფნის“ ჩამოყალიბება განვითარებული ცენტრალური ფუნქციების მატარებელი მრავალფეროვანი ობიექტების ჯაჭვით, რომლის ფუნქციონირების ეფექტურობა მნიშვნელოვნად იქნება დაკავშირებული შემადგენელი ნაწილების უწყვეტ მონაცვლეობაზე;
- განსახლების სივრცეში არსებული ტერიტორიების „ხორცშესხმა“ და თვით დასახლებათა გაძლიერება დისერტაციაში წარმოდგენილი დამატებითი ფუნქციებით (სერვისული ფუნქციები, ტურიზმის სხვადასხვა სახეობები, რეკრეაცია და სხვა);
- განსახლების გამჭოლ სატრანსპორტო არტერიებზე, ტრანსსასაზღვრო ტერიტორიებზე, საერთაშორისო მნიშვნელობის, თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი, მაღალი დონის ლოგისტიკური, სასაწყობო, დამახარისხებელი (შესაძლოა საბაჟო) ტერმინალების, სადისტრიბუციო ცენტრების შექმნა;

როგორც ზემოთ ავლნიშნეთ, განსახლების სამხრეთ სისტემაში იქმნება ორი მძლავრი პოლიფუნქციური კვანძი - „კარიბჭე“ (რუსთავ-გარდაბნის მიდამოებში რასაც ხელს უწყობს ყარსი - ახალქალაქი - მარაბდა რკინიგზის მშენებლობა-რეაბილიტაცია) და ხელვაჩაურის მიდამოებში (ბათუმი-ხელვაჩაურისა და ბათუმი-ახალციხეს სატრანსპორტო კვანძი). ეს საკითხები აღემატება ცალკეული დასახლებების გეგმებს, ისინი სწორედ რეგიონული ხასიათისაა.

დისერტაციაში ჩვენს მიერ გამოყოფილი გეგმარებითი ერთეული, კონცეფციის მიხედვით, შემდეგ ფუნქციებზე იქნება ორიენტირებული.

სქემა 16 განსახლების სამხრეთი ღერძის სივრცით გეგმარებითი უზრუნველყოფა



- I. **ქვემო ქართლი** - რუსთავი-გარდაბნის ურბანიზებული ზონა, მძლავრი მულტიმოდალური ლოგისტიკურ-გამანაწილებელი პოლიფუნქციური კვანძი - „კარბჭე“ და „სამხრეთი ღერძის“ აღმოსავლეთი პორტალი – სოფლის მეურნეობის, მრეწველობა და თანამედროვე ტექნოლოგიების განვითარება.
- II. **თრიალეთი** - საშენი მასალების, დეკორატიული ბუნებრივი ქვის მოპოვება, სოფლის მეურნეობის სხვადასხვა დარგების, ენერგეტიკის, ტურიზმის სახეობების განვითარება;
- III. **ჯავახეთი** - დაცული ტერიტორიების სისტემის დაარსება, აგრომრეწველობის, სოფლის მეურნეობის, ტურიზმის, ტრანსსასაზღვრო ზონების ორგანიზება;
- I. **სამცხე** – ხე ტყის ინდუსტრიის, სოფლის მეურნეობის, თევზჭერა, აგროინდუსტრიის, ტურიზმის მრავალი სახეობის განვითარება;
- II. **ზემო აჭარა** – უნიკალური კულტურული ლანდშაფტის დაცული ტერიტორიების სისტემაში ჩართვა და განვითარება, ტურიზმის

განვითარება, ბემუმში სამთოსათხილამურო კურორტის მშენებლობა, აგრომრეწველობის განვითარება;

III. **ბათუმი-ხელვაჩაურის** ზონა თურქეთის საზღვარზე გასვლით - ხელვაჩაურის ურბანული პოლიფუნქციური კვანძი - „კარიბჭე“, განსახლების სამხრეთ ღერძის დასავლეთის პორტალი, სადაც, ასევე, იქმნება მძლავრი ლოგისტიკური ცენტრი.

ამრიგად, დისერტაციაში საქართველოში არსებული ტერიტორიული დეცენტრალიზაციის ტენდენციების ფონზე კონცეპტუალურ დონეზე განიხილება ერთ-ერთი მაკრორეგიონული დონის - სამხრეთი გეგმარებითი რეგიონის - სივრცით-ტერიტორიული დაგეგმვის სტრატეგიის შემუშავება, რომლის გარეშეც შეუძლებელია საქართველოს განსახლების ერთიანი ნაციონალური სისტემისა და მისი დასახლებების განვითარების რეგულირების გეგმის სრულფასოვანი წარმოდგენა.

### 3. შემაჯამებელი დასკვნები და რეკომენდაციები

1. საქართველოს განსახლების სისტემის პრობლემატიკა წარმოადგენს ქვეყნის კომპლექსური უსაფრთხოების ერთიანი სისტემის მნიშვნელოვან კომპონენტს.
2. განსახლების სისტემის დომინანტური ვექტორები შეიცვალა ჩრდილო-სამხრეთის სივრცითი მიმართულებიდან აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულებაზე; სავარაუდოა, რომ ახლო მომავალში ეს მდგომარეობა არსებითად არ შეიცვლება.
3. სამხრეთ საქართველოს განსახლების სისტემა არ პასუხობს ახლებურ გამოწვევებს როგორც ქვეყნის ინტეგრაციის თვალსაზრისით, ისე აღმოსავლეთ-დასავლეთის სივრცითი მიმართულების ფუნქციურ გეგმარებითი გაძლიერების მხრივ.
4. სამხრეთ საქართველოში განხორციელებული, მიმდინარე და დაგეგმილი მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტები ნაკლებადაა თავსებადი სივრცით-ტერიტორიულ დაგეგმვის ინტერესებთან, უწინარესად, ამ ინტერესების ამსახველ საპროექტო დოკუმენტაციის არ არსებობის გამო.
5. საქართველოს განსახლების ერთიანი ნაციონალური სისტემის ფუნქციურ-გეგმარებითი რეორგანიზაციის მნიშვნელოვან ამოცანას წარმოადგენს განსახლების სამხრეთის ღერძის სივრცით-გეგმარებითი უზრუნველყოფა.
6. მიზანშეწონილია „სამხრეთ საქართველოს რეგიონის“ გამოყოფა და ინსტიტუციონალიზება. ამ რეგიონში შესაყვანია ქვემო ქართლი, თრიალეთი, ჯავახეთი, სამცხე, ზემო აჭარა, ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი.
7. საქართველოში მიმდინარე მსხვილმაშტაბური დარგობრივი (ინფრასტრუქტურული) პროექტები არ ისახება სივრცით-ტერიტორიული გეგმების ფორმატში, რაც რისკების შემცველია ამ პროექტების მდგრადობისა და თავსებადობის თვალსაზრისით.

8. განსახლების სამხრეთის ღერძის საკვანძო ქალაქებისათვის (ბოლნისი/თეთრიწყარო-წალკა-ნინოწმინდა-ახალქალაქი-ასპინძა-ახალციხე-ადიგენი-ხულო-შუახევი-ქედა-ხელვაჩაური) გასააზრებელია „ურბანული ზრდის ფოკუსების“ სახით, შესაბამისი ხელშეწყობი საკანონმდებლო ბაზისა და საინვესტიციო კლიმატის შექმნით.
9. ქვეყნის რეგიონალიზაციის კვალდაკვალ, ტერიტორიის მართვისა და განსახლების ამოცანების გადასაწყვეტად დასასმელია ქვემო ქართლის განსახლების სისტემის მორგანიზებელი ქალაქ-ცენტრის ლოკალიზაციის საკითხი. დისერტაციაში ამგვარ რეგიონულ ცენტრად, დანარჩენი ტერიტორიის მიმართ მეტ-ნაკლებად თანაბრად განთავსებული ქ. ბოლნისი მოიაზრება;
10. რეგიონის სრულფასოვანი მეურვეობის მიზნით დასასმელია ქ. ბოლნისისა და რეგიონში შემავალი მუნიციპალური ცენტრების ერთმანეთთან დამაკავშირებელი საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა-რეაბილიტაციის საკითხი (განსაკუთრებით ეს ეხება ქ. ბოლნისსა და ქ. თეთრიწყაროს დამაკავშირებელ მონაკვეთს).
11. მთიან აჭარაში არსებული გეოეკოლოგიური ვითარების ანალიზი კიდევ უფრო ამყარებს ახალი დაცული ტერიტორიების შექმნის აუცილებლობას, რას ხელს შეუწყობს მცენარეული საფარის თვითაღდგენას და გეოდინამიური პროცესების რეგულირებას.
12. განსახილველია ზემო აჭარის, როგორც უნიკალური კულტურული ლანდშაფტის, დაცული ტერიტორიების სისტემაში ჩართვის საკითხი, მისთვის სათანადო სტატუსის მინიჭებით.
13. საავტომობილო გზის განსახლების სამხრეთის ღერძში ჩართვის მიზნით, შესამუშავებელია მისი რეკონსტრუქციისა და ექსპლუატაციის კონცეფცია.
14. გადასახედია შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების სტატუსის მინიჭებისათვის საჭირო მახასიათებლები; სახელდობრ, ტექნიკური

მდგომარეობის, გრძივი და განივი პროფილების, მოხვევის რადიუსების და სხვა მახასიათებლების თვალსაზრისით.

15. რკინიგზის მარშრუტების დივერსიფიცირების მიზნით, დასასმელია საკითხი ღერძის მონაკვეთის - „ახალქალაქი-ასპინძა-ახალციხე“ ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების თაობაზე.
16. ფუნქციურ გეგმარებითი პოზიციებიდან გასააზრებელია სამხრეთის ღერძის „შესვლა - გამოსვლაზე“ (ქ. რუსთავი-გარდაბნის მიდამოები და ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტებში) მსხვილი მულტიმოდალური ლოგისტიკურ-გამანაწილებელი კვანძების ფუნქციურ-გეგმარებითი ორგანიზება.
17. გასათვალისწინებელია მსხვილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების გავლენა „ჩათრეული“ ქალაქების სივრცით-გეგმარებით სტრუქტურაზე (მაგალითად, ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის გავლენა ქ. ახალქალაქის ფუნქციურ-სივრცითი განვითარების პირობებზე);
18. განსახლების სამხრეთის ღერძის გასწვრივ არსებული ტერიტორიის გარკვეული ნაწილი წარმოდგენილია ბუნებრივი ლანდშაფტებით, რაც რეკრეაციული მეურნეობის, დაცული ტერიტორიების, ბუნებათსარგებლობის სპეციფიკური ფორმების და სამეცნიერო მიმართულებების განვითარების მნიშვნელოვანი წინაპირობაა;
19. საქართველოს სამხრეთ რეგიონებში შემავალი დაცული ტერიტორიების ახალი ქსელის ფორმირება ყოველმხრივ უნდა ითვალისწინებდეს ადგილობრივი მოსახლეობის სასიცოცხლო და ქვეყნის მდგრადი განვითარების ინტერესებს;
20. განსახლების სამხრეთის ღერძში შემავალი დასახლებათა მოსახლეობის მიგრაციისა და დეპოპულაციით თავიდან აცილების მიზნით შესამუშავებელია მიზანმიმართული სოციალურ-ეკონომიკური და საკანონმდებლო პოლიტიკა;
21. განსახლების სამხრეთის ღერძის საავტომობილო გზის სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სირთულეების გაანალიზებისა და ევროპის

მაღალმთიანი რეგიონების გამოცდილების შესწავლის გათვალისწინებით შესამუშავებელია ხულოს მუნიციპალიტეტში, გოდერძის უღელტეხილზე, გვირაბების მშენებლობის წინადადებები;

22. სივრცით-ტერიტორიული განვითარების გეგმაზე მუშაობის დაწყებამდე გასაშლელია საჯარო განხილვა, ყველა დაინტერესებული მხარის მონაწილეობით.



ზემოხსენებული დასკვნები აყალიბებს ძირითად რეკომენდაციას: საქართველოს განსახლების ნაციონალური სისტემის „სამხრეთის ღერძის“ პრაქტიკულ ჩამოყალიბებას წინ უნდა უსწრებდეს მისი სივრცით-ტერიტორიული განვითარების გეგმა.



## გამოყენებული წყაროები

---

1. საქართველოს კონსტიტუცია. მიღებულია 1995 წლის 24 აგვისტოს;
2. საქართველოს კანონი „მაღალმთიანი რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური და კულტურული განვითარების შესახებ“;
3. საქართველოს პრეზიდენტის განკარგულება #1281 2002 წლის 9 ოქტომბერი, ქ. თბილისი, „სამცხე-ჯავახეთის სოციალურ ეკონომიკური განვითარების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა“ 2002-2005 წლების გეგმის დამტკიცების შესახებ;
4. საქართველოს კანონის „სივრცითი მოწყობისა და ქალაქთმშენებლობის საფუძვლების შესახებ“ (2005 წ.);
5. საქართველოს კანონი „დაცული ტერიტორიების სისტემის შესახებ“.1996 წელი;
6. საქართველოს რეგიონული განვითარების სახელმწიფო სტრატეგია 2010 – 2017 წწ. N 172 თბილისი: 2010, 29გვ;
7. Чхеидзе Н. Схема Пространственно-Территориального Планирования Южных Регионов Грузии – Неотъемлемая Часть Социально-Экономического Развития. Georgian Engineering News (GEN). 2010, #3, 10, ст. 92-94;
8. Дзидзигури П.И. Архитектурно-планировочная организация местных систем расселения в Грузинской ССР. Автореферат. Москва: 1981, стр 20;
9. Ахобадзе М. Математическое моделирование и управление макросистемами (на примере урбанистических систем). Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктор тех. наук. ГТУ., Тбилиси: 1997, 24 ст;
10. Белоконь Ю.Н. Региональное Планирование теория и практика. Монография. Издательство «ЛОГОС». Киев: 2003, 259 ст;
11. Зубаревич Н.В. Территориальный ракурс модернизации. Модернизация России: условия, предпосылки, шансы. Сборник статей и материалов. Выпуск 2 / Под ред. В.Л. Иноземцева. –Центр исследований постиндустриального общества, Москва: 2009, ст. 178- 272 ;
12. Friedmann J. Regional Development Policy. MIT Press, Boston:1966;
13. Krugman P.R. Geography and Trade. MIT Press, Cambridge (MA): 1991;
14. Новый взгляд на Экономическую Географию. Доклад о мировом развитии 2009.Всемирный Банк.Изд-во «Весь Мир». Москва: 2009, 383 ст;
15. ავტორთა კოლექტივი, ვ. პაპავას რედაქტორობით. რეგიონული ეკონომიკა. თბილისი: 2004, 407გვ;

- 
16. ზარანდია ჯ. საქართველოს რეგიონული ეკონომიკური განვითარების აქტუალური საკითხები. მონოგრაფია. თბილისი: 2002, 175 გვ;
  17. Региональная схема расселения на территории ГССР на период до 1991-2001 г.г. Госстрой ГССР Государственный Проектный Институт Грузгипрогорстрой., Тбилиси: 1979. 54 სტ;
  18. მუსელიშვილი დ. საქართველოს ისტორიული გეოგრაფიის ძირითადი საკითხები, I, თბილისი: 1977;
  19. ჯიბუტი მ. საქართველოს რეგიონული მოწყობის საკითხისათვის. საქართველოს ეკონომიკურ მეცნიერებათა აკადემია. შრომები. 2008, გვ. 157-186;
  20. ღლონტი ვ. რეგიონი (ანალიზი, შეფასება, პერსპექტივები). ბათუმი: ს.ს. გამომცემლობა აჭარა: 2007, 359 გვ;
  21. Милютин Н.А. Проблема строительства социалистических городов. Гос. изд-во. Москва:1930, 83 სტ;
  22. Модели в географии. Сборник статей под редакцией Чорли Р.Д. и Хаччета П. Прогресс. Москва: 1971, 379 სტ;
  23. Некрасов Н. И. Региональная Экономика: теория, проблемы, методы. Экономика. Москва: 1973, 344 სტ;
  24. Джаошвили В.Ш. Урбанизация Грузии. Изд. «Мецნიერება», Тбилиси:1978, 264 სტ;
  25. Фомин И.А. Город в системе населенных мест. Киев: Будивельник. 1986, 112სტ;
  26. Листенгурт Ф.М. Проблемы интенсификации урбанизации как фактор общественного развития. Сборник. Вопросы философии. 1985, № 6, სტ. 42-47;
  27. ვარდოსანიძე ვ.ვ. კლებადი ქალაქები - ახალი გამოწვევა ქართულიურბანიტიკისათვის (პრობლემის დასმა). თბილისი: კავკასიის მაცნე. სპეციალური გამოცემა. 2004, N3, გვ.51-54.
  28. Шнайдер И.М. Российская парадигма пространственного планирования. Управление развитием территории. 2007, #1, სტ. 12-19;
  29. ვარდოსანიძე ვ., ჩხეიძე ნ. საქართველოს განსახლების „სამხრეთის ღერძის“ ფუნქციურ გეგმარებითი ხედვის საკითხისათვის. თბილისი: ინტელექტი. 2010, #2(37), გვ. 185-190;
  30. სულუხია თ. თანამედროვე გლობალური ურბანული ტენდენციები და თბილისი. თანამედროვე ურბანული განვითარება. ნაწილი მეორე, თბილისი: 2007, გვ. 35-54;
  31. საქართველოს ათასწლეულის გამოწვევის ფონდის კვარტალური ბიულეტენი. ოქტომბერი-დეკემბერი, 2008, #18, გვ. 26. ვებ-გვერდზე:

- 
- [http://www.mcg.ge/data/file\\_db/Bulletin.eng/QB\\_N18\\_ENG\\_CS3n29qXol.pdf](http://www.mcg.ge/data/file_db/Bulletin.eng/QB_N18_ENG_CS3n29qXol.pdf)  
უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
32. Ziyadov T. The Kars-Akhalkalaki Railroad: A Missing Link Between Europe and Asia. CACI Analyst, 2006, 19 April, on-line at <http://www.cacianalyst.org/?q=node/3905>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
33. ქ. თბილისის ურბანული განვითარების შეჯერებული კონცეფცია (ავტორთა კოლექტივი). თბილისი: 2005. ვებ-გვერდზე [www. Tbilisi.gov.ge](http://www.tbilisi.gov.ge), უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
34. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული დეპარტამენტი. ვებ-გვერდი: [http://www.geostat.ge/cms/site\\_images/files/english/nad/mSp%20mimdinare%20fa sebSi.xls](http://www.geostat.ge/cms/site_images/files/english/nad/mSp%20mimdinare%20fa sebSi.xls), უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
35. გეგეშიძე ა. საქართველოს სატრანზიტო ფუნქცია განვითარებას საჭიროებს. ინტერვიუ: საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების ფონდი. GFSIS. 2007, 16 იანვარი (ქართულ ენაზე). ვებ-გვერდი: <http://www.gfsis.net/pub/geo/showpub.php?detail=1&id=118>, უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
36. Armenian UNDP Research Team. *Armenia and Georgia Economic Relations: Unrealized Opportunities*. Draft Report (July 2007) from Study of Economic Relations Between Georgia and Armenia: The Development of Regional Trade Growth in Samtskhe-Javakheti, Prepared for UNDP by the *Caucasus Research Resource Centre-Georgia*; on-line at [http://undp.org.ge/new/files/24\\_248\\_868263\\_cbc-eng.pdf](http://undp.org.ge/new/files/24_248_868263_cbc-eng.pdf), უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
37. Chkheidze N.; Metreveli E. The Role of the Transportation Infrastructure in Overcoming Regional Isolation. Case of Samtskhe-Javakheti. Georgian National Academy of Sciences, Bulletin, 2010, vol.4, no.2, 180-184;
38. Samtskhe-Javakheti Roads Rehabilitation Project, Final Feasibility Study Report, Millennium Challenge Georgia Fund, Grant #609, February 2007, conducted by Kocks Consult GmbH in association with Designing and Consulting Company BT Ltd; on-line at [http://www.mcg.ge/data/file\\_db/Road%20Project/2007\\_02\\_23\\_S\\_J\\_FFS\\_Report\\_Eng\\_DLByg-rmY.pdf](http://www.mcg.ge/data/file_db/Road%20Project/2007_02_23_S_J_FFS_Report_Eng_DLByg-rmY.pdf), უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011;
39. თანამედროვე ურბანული განვითარება. ნაწილი პირველი. ევროპისათვის გაეროს ეკონომიკური კომისიის სტრატეგია: XXI საუკუნეში, დასახლებებში ცხოვრების მდგრადობის ხარისხი. თბილისი: 2007, გვ. 270-303.

- 
40. Региональное развитие: опыт России и Европейского Союза. Рук. авт. колл. и отв. ред. Гранберг А. Г. Москва: ЗАО издательство «Экономика». 2000, ст. 359-435.
41. Planning city region in France and Britain Journal of the Royal Town Planning Institute. 1971, #9, 57 vol.
42. ლანდშაფტური დაგეგმარება: მეთოდოლოგია და გამოცდილება =Ландшафтное планирование: методология и опыт применения Landscape planning: methodology and experience in implementation : მონოგრაფია. ელიზბარაშვილი ნ., ნიკოლაიშვილი დ., მაჭავარიანი ლ. და სხვ. თბილისი-ბონი - ირკუტსკი: 2009. - 188გვ.
43. Гладкий Ю.Н. Чистобаев А.И. Основы региональной политики: Учебник-Санкт-Петербург. Издательство Михайлова В.А. 1998, 659с.
44. Labasse G. L'urbanisation de la France. Geografia Polonica. 1979, #39
45. Париж: Пер. с франц./Ред. Составитель Ю. Рубинский, Москва: Прогресс. 1976, 223с.
46. Региональные исследования за рубежом. Москва: Наука.1973, 290 ст..
47. Малоян Г.А. Регулирование развития крупного города в системе расселения. Москва: Стройиздат . 1998, 168с.
48. Опыт территориального планирования Германии. По заказу Федерального министерства территориальной организации стойтельства и градостроительства. Авторы: Фюрст Гюльденберг Д., Мюллер Э. Б.Публикация: 10/94-93с.
49. Petz U. The German Metropolitan Region. The Rahr Basin: Toward a New Special Policy. Mastering The City I, North-European City Planning 1900 – 2000 Rotterdam: 1998, P. 56-65
50. Morgan, Roger. Regionalism in European politics. Policy studies institute. London: 1987, P. 206.
51. Owens H.B. Regional Planning - an Example from the United States. In: "The man-made landscape". UNESCO, 1977;
52. Опыт управления бассейна р. Теннесси (ТВА) в области комплексного развития водных ресурсов и охраны окружающей среды. "Обзорная информация. Минводхоз СССР", Москва: 1974.
53. ვარდოსანიძე ვ. ურბანისტიკა დამოუკიდებელ საქართველოში - ანალიზური მიმოხილვის მცდელობა. თანამედროვე ურბანული განვითარება. ნაწილი მეორე, თბილისი: 2007, გვ. 55-81.
54. თოფჩიშვილი რ. ქართველთა ეთნიკური ისტორია და საქართველოს ისტორიულ-ეთნოგრაფიული მხარეები. თბილისი: 2002, 82 გვ.

- 
55. ჯავახიშვილი ივ. საქართველოს საზღვრები ისტორიულად და თანამედროვე თვალსაზრისით განხილული, ტფილისი: 1919;
56. Lohm H. Dukhobors in Georgia: A Study of the issues of land ownership and inter-ethnic relations in Ninotsminda Rayon (Samtskhe-Javakheti). ECMI, Flensburg: 2006;
57. ვარდოსანიძე ვ., მიძიგური პ. საქართველოს ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობის ზოგიერთი თეორიული ასპექტი და პრაქტიკული ამოცანა. საქართველოს ტერიტორიული სახელმწიფოებრივი მოწყობისადმი მიძღვნილი სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის მასალები თბილისი: 1996 წლის 10 აპრილი, გვ. 32-40;
58. Holm H. Javakheti after the Rose Revolution: Progress and Regress in the Pursuit of National Unity in Georgia. ECMI Working Paper., # 38. 37pp;
59. ნოდია გ. საქართველოს მრავალეთნიკურობა: ფაქტები, დამოკიდებულება ფაქტების მიმართ და პოლიტიკური სტრატეგია. ერთი საზოგადოება, მრავალი ეთნოსი: ეთნიკური მრავალფეროვნება და სამოქალაქო ინტეგრაცია საქართველოში, თბილისი: 2003, გვ. 92;
60. Metreveli E. The Dynamics of “Frozen Tension” Case of Javakheti. GFSIS publications. Tbilisi: 2004, 11-12;
61. უთლი ჯ. საქართველოში სამცხე ჯავახეთისა და ქვემო ქართლის რეგიონებში მცხოვრები როვნულიუმცირესობების ინტეგრაცია. ECMI-ის სამუშაო მოხსენებ. №44, სექტემბერი, 2009, ვებ-გვერდი: [www.ecmi.de](http://www.ecmi.de)
62. მეტრეველი ე. სამცხე-ჯავახეთის გზის მშენებლობა - მნიშვნელოვანი წინგადადგმული ნაბიჯი ქვეყნის ეროვნული ინტეგრაციისაკენ. ბიულეტენი #19 (იანვარი-ივნისი); გვ. 18-23, ვებ-გვერდი: [http://mcg.ge/data/file\\_db/Bulletin\\_geo/Bulletin\\_N19\\_GEO\\_IdPzs4.6su.pdf](http://mcg.ge/data/file_db/Bulletin_geo/Bulletin_N19_GEO_IdPzs4.6su.pdf), უკანასკნელად იქნა გადამოწმებული - 07.02. 2011

## დანართები

1. საქართველოს განსახლების სისტემის „სამხრეთის ღერძის“ განვითარების პრობლემატიკისადმი დამოკიდებულების მკითხვარი;
2. ჩაღრმავებულ ინტერვიუში მონაწილე რესპონდენტების სია.

- 
3. ჯავახეთისა და ახალციხის მოსახლეობის გამოკითხვის ანკეტა (ქართულ და რუსულ ენებზე);

### **1. საქართველოს განსახლების სისტემის სამხრეთის ღერძის განვითარების პრობლემატიკისადმი დამოკიდებულების მკითხვარი**

1. როგორ მიგაჩნიათ რამდენად არის ინტეგრირებული სამცხე – ჯავახეთის რეგიონი ქვეყნის ცხოვრებაში? თუ არ არის, რა მიგაჩნიათ ამის უმთავრეს მიზეზად?
2. როგორ მიგაჩნიათ Dდღეს მიმდინარე, თუ მომავალში დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტები შეუწყობს ხელს მის ინტეგრაციას? ამ მხრივ რომელი პროექტი მიგაჩნიათ მნიშვნელოვნად?
3. პოლიტიკურ წრეებში გაჩნდა ეჭვი იმის თაობაზე, რომ ზოგიერთი ინფრასტრუქტურული პროექტი სახელდობრ ჯავახეთი – სომხეთის საავტომობილო გზა ხელს შეუწყობს ჯავახეთში სეპარატისტული განწყობების გაღრმავებას. ეთანხმებით თუ არა ამ ეჭვს?
4. ინფრასტრუქტურული პროექტების გარდა რა ხერხები შეიძლება გამოიყენოს ცენტრალურმა ხელისუფლებამ ამ რაიონების ინტეგრირების გასაძლიერებლად?
5. ურბანისტებში დიდი ხანია მიდის მსჯელობა იმის შესახებ, რომ საქართველოს განსახლების სისტემაში საჭიროა ძირითადი ურბანიზირებული დერეფნის პარალელურად გაძლიერდეს განსახლების სამხრეთის ღერძი შავ ზღვაზე გასვლით. როგორია თქვენი აზრი ამის თაობაზე?
6. საქართველოს ახალი კონსტიტუციის პროექტზე მუშაობის კონტექსტში საჭიროებს თუ არა სამხრეთი საქართველოს რეორგანიზაცია მმართველობის თვალსაზრისით (ტერიტორიულ სახელმწიფოებრივი მოწყობა)?
7. რეგიონის გეო-პოლიტიკური ვითარებიდან გამომდინარე რა საფრთხეებსა და შესაძლებლობებს ხედავთ განსახლების სამხრეთის ღერძის გაძლიერების თვალსაზრისით?
8. რაიმეს ხომ არ დაუმატებდით დასმულ პრობლემატიკასთან დაკავშირებით?

#### **ა. რონდელი**

ურბანული განვითარების პოზიციებიდან რა შედეგებზე შეგიძლიათ ისაუბროთ თქვენი ცენტრების ორწლიანი მუშაობის შედეგად

#### **ბ. მიბიგური**

1. ცნობილია, რომ თქვენ წლების განმავლობაში Bბრძანდებით განსახლების სამხრეთის ღერძის მომხრე, ბოლო ათწლეულების განმავლობაში ხომ არ შეიცვალა თქვენი აზრი?
2. თქვენი აზრით არის თუ არა საჭირო რაიონული დაგეგმარების პროექტების ან სივრცითი მოწყობის სქემების შემუშავება ამ რეგიონისათვის?
3. განსახლების სამხრეთ ღერძში რამდენ ჰომოგენურ მონაკვეთს გამოყოფდით, რაიონების/მუნიციპალიტეტების მიხედვით;
4. თქვენი აზრით განსახლების სისტემის რომელმა დასახლებულმა პუნქტებმა შეიძლება ითამაშოს ურბანული ზრდის ფოკუსების როლი ?
5. თქვენი აზრით ახალ ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან დაკავშირებით ამ ღერძის რომელი დასახლებების შიდა გეგმარებითი სტრუქტურა განიცდის სახეცვლილებას. საჭირო იქნება თუ არა ახალი მიწათსარგებლობის გეგმის შემუშავება?
6. როგორი აზრის ხართ თქვენი პროფესიული პოზიციებიდან ახალქალაქი - ახალციხე რკინიგზის `შეკვრასთან` დაკავშირებით.
7. რა ხერხებით შეიძლება დავიცვათ ეკო- სისტემები განსაკუთრებით ზემო აჭარაში მყიფე, მოწყვლადი განსაკუთრებით ზემო აჭარაში.
8. კიდევ რისი თქმა შეგიძლიათ ამ პრობლემატიკასთან დაკავშირებით?

**ვ. პაპავა**

1. ცნობილია რომ სამხრეთ საქართველოს რეგიონები დეპრესიულთა რიგს მიეკუთვნება. თქვენი აზრით რა არის ამის მიზეზი და როგორ შეიძლება ამის გამოსწორება?
2. მესხეთში ჰიდროგესის შესახებ ინფორმაციას თუ ფლობთ და რა შეიცვლება ამით რეგიონში?

**ე. მეტრეველი** - დემოგრაფიული და მიგრაციული საკითხები.

**ო. ერქომაიშვილი**

ფინანსური მდგომარეობა, ტრანსფერები, გარემოზე ზემოქმედების შეფასება.

**2, ჩაღრმავებულ ინტერვიუში მონაწილე ექსპერტთა სია.**

**ინტერვიუები ჩატარდა 2009 წლის 10-20 ნოემბერში**

1. კ. ძიმიგური - არქიტექტორ-ურბანისტი;
2. ა.რონდელი - საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდის პრეზიდენტი;

- 
3. ა. გეგეშიძის - საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი, ექსპერტი;
  4. ვ. პაპავა - ეკონომისტი საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი, ექსპერტი;
  5. ე. მეტრეველი - საქართველოს სტრატეგიისა და საერთაშორისო ურთიერთობების კვლევის ფონდი, ექსპერტი;
  6. ერქომაიშვილი- ეკონომისტი, ექსპერტი;
  7. ი. სალუქვაძე - ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სოციალურ და პოლიტიკურ მეცნიერებათა ფაკულტეტის სრული პროფესორი;
  8. მ. ჯიბუტი - ეკონომისტი, სრული პროფესორი;
  9. გ. წიფურია - საქართველოს საერთაშორისო საავტომობილო გადამზიდავთა ასოციაცია GIRCA – გენერალური მდივანი;
  10. ზ. კვიციანიშვილი - MCC-ის ინფრასტრუქტურული პროექტის დირექტორი;
  11. გ. მურადიანი - ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის მოადგილე.