

სალექციო კურსი ბაკალავრებისთვის, თარგმნილი ნინო პავლიაშვილის მიერ.

თავი 3. ტურისტულ–რეკრეაციული რესურსების გეოგრაფია

შესავალი

თანამედროვე ტექნოლოგიები მსოფლიოს უმეტეს ნაწილს ტურისტებისათვის ხელმისაწვდომს ხდიან, თუმცა მსოფლიო პოტენციური ტურისტული რესურსების მხოლოდ უმნიშვნელო რაოდენობაა ათვისებული. მიუხედავად ამისა, ტურიზმზე გაზრდილი მოთხოვნების პირობებში, რომელიც მცირე რესურსულ ბაზაზეა ფოკუსირებული, ტურისტული დესტინაციები ზეწოლას განიცდიან. ნაწილობრივ ეს იმიტომ ხდება, რომ ტურიზმი სივრცეში თანაბრად ან შემთხვევით არ ვითარდება – ამდენად ზეწოლა სეზონურად და უნიკალურ ადგილებშია კონცენტრირებული. ეს მოითხოვს ტურისტული რესურსების ეფექტიან დაგეგმვასა და მენეჯმენტს და განსაკუთრებით – გარკვეული რესურსების სახეობებთან ტურიზმის შესაბამისი ფორმების მისადაგებას. ბუნებრივია, ტურიზმის სხვადასხვა ფორმებს განვითარებისთვის განსხვავებული მოთხოვნები აქვთ და გარკვეული ადგილები, რაიონები ან ქვეყნები, სხვებთან შედარებით, მათთვის უფრო ხელსაყრელი იქნება. ამ თავში ტურისტული რესურსებს სამ – მსოფლიო, ეროვნულ და ადგილობრივ დონეებზე განვიხილავთ.

ტურისტული რესურსები

ტურისტულ რესურსებს სამი ძირითადი მახასიათებელი აქვთ:

- ტურისტული რესურსები, ჩვეულებრივ, განიხილება, როგორც ტურიზმის სექტორისათვის ეკონომიკური ღირებულების მქონე მატერიალური ობიექტები. ამიტომ სექტორმაც და თვითონ ტურისტმაც უნდა იცოდეს, რომ ვიდრე ადგილი, ლანდშაფტი ან ბუნებრივი კომპონენტი ტურისტულ რესურსად იქცევა, მას აქვს ღირებულება. მაგალითად, მზის, ქვიშისა და ზღვის კომბინაცია ღირებულ ტურისტულ რესურსს არ წარმოადგენდა 1920-იან წლებამდე, იქამდე, სანამ გარუჯვა მოდურად იქცა, თუმცა იმის დადგენამ, რომ გარუჯვა კანის კიბოს საშიშროებას ქმნის, ამ საკითხისადმი მიდგომის შეცვლა გამოიწვია.
- ტურისტული რესურსებით ხშირ შემთხვევაში მხოლოდ ტურისტები არ სარგებლობენ. გარდა საკურორტო რაიონებისა თუ თემატური პარკებისა, სადაც ტურიზმი მიწათსარგებლობის დომინანტია, იგივე რესურსებით სარგებლობს სოფლის მეურნეობა, ტყის მეურნეობა, წყალმომარაგება და იქაური მოსახლეობა, რომელიც ადგილობრივ რესურსებს იყენებს. ტურიზმი მნიშვნელოვანი მიწათმოსარგებლეა, მაგრამ იშვიათადაა ერთადერთი, რის გამოც სხვადასხვა მოსარგებლეებს შორის შეიძლება კონფლიქტი წარმოიქმნას. ტურიზმს, როგორც „დაგვიანებით მოსულს“, სხვა მიწათმოსარგებლებთან შეგუება უხდება. ეს ცნობილია, როგორც *მრავალმხრივი გამოყენება*, და წარმატების მისაღწევად სხვადასხვა მოსარგებლეთა უნარიან და კოორდინირებულ მართვას საჭიროებს.

- ტურისტული რესურსები არამდგრადია. ტურისტული ზეწოლის გამო მათ ცვლილება და ნგრევა ემუქრებათ. ასევე შეუძლებელია „შეინახო“ და სხვა დროს გამოიყენო ტურისტული მომსახურების ზოგიერთი ფორმა (მაგალითად, სასტუმროს საწოლები ან გასასეირნებელი ადგილები თემატურ პარკებში). გამოუყენებელი ტურისტული რესურსები არ ინახება და იკარგება.

ტურისტული რესურსების დაგეგმვა

ტურიზმს მთელ მსოფლიოში უნიკალური და მყიფე რესურსები იზიდავს. მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდში მრავალ ქვეყანაში მიიჩნიეს, რომ საერთაშორისო ტურიზმი ეკონომიკური პრობლემების მოგვარების საუკეთესო საშუალება იყო. ტურიზმს უწოდებდნენ „მრეწველობას საკვამურების გარეშე“, რომელსაც მოჰქონდა ეკონომიკური ეფექტი დასაქმების, შემოსავლებისა და განვითარების გზით. თუმცა ამ ეკონომიკური იმპერატივის გამო მრავალ ქვეყანაში უგულვებელყოფილ იქნა ბუნებრივ, სოციალურ და კულტურულ გარემოში ტურიზმის გავლენით გამოწვეული შედეგები. ნაწილობრივ ამას იწვევდა ტურიზმის ეკონომიკური შედეგების ადვილი დათვლა და სხვა ეკონომიკური საქმიანობის ზეგავლენის გაზომვის სირთულე. ამდენად, ადგილობრივი საზოგადოების მხრიდან არსებობს მზარდი შემფოთება იმასთან დაკავშირებით, თუ ეკონომიკური და ეკოლოგიური კუთხით რამდენად ღირებულია ტურიზმის განვითარება. ტურისტული მომსახურება თავს არიდებს ისეთი ადგილების შერჩევას, რომელთაც ეთიკური თვალსაზრისით მიუღებლად მიიჩნევენ. უკვე ცნობილია გარემოზე ტურიზმის უარყოფითი ზეგავლენის შეფასება ყველა ძირითადი ტურისტული მიმართულების მიხედვით. 1980-იანი წლებიდან ტურიზმის მდგრადი განვითარება მარგანიზებული საფუძველი გახდა მას შემდეგ, რაც *მდგრადობის* გაბატონებული გაგება ტურიზმზეც გავრცელდა. ბრამუელი და ლეინი (Bramwell and Lane, 1994) ტურიზმის მდგრადი განვითარებას ხედავდნენ, როგორც „პოზიტიურ მიდგომას, რომლის მიზანსაც წარმოადგენდა ტურისტულ ინდუსტრიას, ვიზიტორებს, გარემოსა და დამსვენებელთა მასპინძელ საზოგადოებას შორის რთული ურთიერთქმედებით გამოწვეული დაძაბულობისა და წინააღმდეგობის შემცირება“. მთავარ პრიორიტეტს წარმოადგენს მდგრადი განვითარების პრინციპების ამოქმედება. მაგალითისთვის, ტურისტული ინდუსტრიის შემთხვევაში ეს შემდეგი გზებით უნდა გაკეთდეს:

- ქვეყნისა და გაძლიერების ნორმების შემუშავება – დარგის უზრუნველყოფა პრაქტიკული ღონისძიებებით;
- აკრედიტაციისა და სერტიფიკაციის განხორციელება – ბიზნესის შემოწმება და სერტიფიცირება მდგრადი მეთოდების საფუძველზე;
- ლიცენზირება – ეკოლოგიურად მგრძობიარე რაიონებში მოქმედი ბიზნესების ლიცენზირება;
- საუკეთესო პრაქტიკის გავრცელება – მდგრადი ტურიზმის საუკეთესო ნიმუშების სწავლება და დანერგვა ინდუსტრიაში.

მდგრადი ტურიზმის საკვანძო საკითხია ტევადობა – სხვა სიტყვებით, მგეგმავები განსაზღვრავენ გამოყენების დონეებს, რაც განაპირობებს ტურიზმის რესურსების მდგრადობას და მათ ამ დონეზე შენარჩუნებას (იხ. ცხრ. 3.1).

ცხრილი 3.1 ტევადობა

ტევადობის კონცეფციას დიდი ხნის ისტორია აქვს. თავდაპირველად ის განავითარეს სოფლის მეურნეობისა და ტყის მეურნეობის რესურსების მენეჯერებმა, რათა დაედგინათ ის დონეები, რომელზეც გარკვეული უბნები მდგრადობას შეინარჩუნებენ საკვები ელემენტებისა და სხვა დანამატების გარეშე. ბუნებრივია, ამ კონცეფციას ტურიზმშიც მსგავსი მნიშვნელობა აქვს. მარტივად რომ ვთქვათ, ტევადობა გულისხმობს დესტინაციის შესაძლებლობას, მისთვის ზიანის გარეშე, რაიმე გზით, განავითაროს ტურისტული ინდუსტრია. სხვა სიტყვებით – ის განსაზღვრავს ურთიერთობას რესურსულ საფუძველსა და ბაზარს შორის, და განიცდის თითოეული მათგანის თავისებურებების გავლენას. ერთ-ერთი საუკეთესო განსაზღვრება მოგვცეს მათსონმა და უოლმა (Mathieson and Wall, 1982: 21): „ადამიანთა მაქსიმალური რაოდენობა, რომელიც შესაძლოა მიიღოს ტურისტულმა ადგილმა ფიზიკური გარემოს დაუშვებელი ცვლილებისა და ვიზიტორების მხრიდან მისი ხარისხის დაუშვებელი დაკნინების გარეშე“.

ამ განსაზღვრებით წინა პლანზე გამოდის ორი საკვანძო საკითხი:

- ტევადობა შეიძლება იმართოს და აბსოლუტური მაჩვენებელი არც ერთი დესტინაციისთვის არ არსებობს. მაგალითად, ღია ბუჩქნარი სივრცე მხოლოდ რამდენიმე ვიზიტორის ყოფნის შემთხვევაში შესაძლოა გადავსებული გამოჩნდეს მაშინ, როდესაც ტყიანი ადგილი გაცილებით მეტი ვიზიტორის არსებობას საჭიროებს ამავე ეფექტის მოსახდენად.

არსებობს ტევადობის სხვადასხვა ტიპები:

- რესურსების კუთხით:
 - ფიზიკური ტევადობა ნიშნავს არსებული საშუალებების რაოდენობას – მაგალითად, ადგილების რაოდენობა საჰაერო ტრანსპორტში ან სივრცე მანქანების პარკინგისათვის. ეს ადვილად გასაზომია და შეიძლება ადვილად დაითვალოს მარტივი არითმეტიკული მოქმედებებით.
 - ეკოლოგიური ან ბიოლოგიური ტევადობა უფრო რთული გასაზომია და გულისხმობს ეკოსისტემით სარგებლობის ზღვრულ სიდიდეებს. სულ უფრო იზრდება ინტერესი როგორც ფლორის, ისე ფაუნის ტურისტული გამოყენების ტევადობისადმი, მაგალითად, ვეშაპებსა თუ დელფინებზე დაკვირვებაზე დაფუძნებული ტურიზმი, ან აფრიკულ გარეული ცხოველების ნაკრძალებში.
- ვიზიტორების თვალსაზრისით:
 - ფსიქოლოგიური ან ქცევითი ტევადობა იმ ნიშნულს უჩვენებს, რომელზეც ვიზიტორი გრძნობს, რომ დამატებითი ტურისტები გაუფუჭებენ შთაბეჭდილებას. ეს, პირველი შეხედვით, უფრო ადვილია, ვიდრე ჩანს. მაგალითად, სრულიად ცარიელი სივრცე ისევე პრობლემატურია, როგორც გადავსებული, ამავე დროს, ამ მომენტის აღქმის ეფექტი თვით ტურისტის ხასიათზე დამოკიდებული.
- მასპინძელი საზოგადოების თვალსაზრისით:
 - სოციალური ტევადობა არის მასპინძელი საზოგადოების იმ შესაძლებლობის საზომი, რომლის პირობებშიც ის იტანს ტურიზმს. ეს წარმოადგენს ტევადობის ტიპოლოგიების ბოლოდროინდელ დამატებას, თუმცა ის საკმაოდ მნიშვნელოვანი საკითხი გახდა. მართლაც, მდგრადი ტურიზმის

დესტინაციის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ტესტია ადგილობრივი საზოგადოების ჩართულობა ტურიზმის განვითარებასთან დაკავშირებულ დაგეგმვასა და გადაწყვეტილებების მიღებაში. თუმცა ასევე არის ეჭვი, რომ ადგილობრივ მოსახლეობას ცოდნის ნაკლებობა აქვს ტურიზმის, ახალი ტექნოლოგიებისა და მისაღები ცვლილებების საკითხებში, რითაც მათ მომავალი განვითარების დონეები უნდა განსაზღვროს.

ტურიზმის დაგეგმვაში სწორედ ეს საკითხები უნდა იყოს ცენტრალური. ამგვარმა დაგეგმვამ ევოლუცია განიცადა მოუქნელი, ფიზიკური დაგეგმვის მიდგომიდან მოქნილი პროცესისაკენ, რომელიც ცდილობს გაზარდოს სარგებლიანობა და შეამციროს ტურიზმის ფასი, როდესაც იმავდროულად აღიარებს ტურიზმის „გლობალურ“ ბუნებას – ჩვენ უნდა დავგეგმოთ როგორც ტურისტისთვის, ისე რესურსისთვის. ტურიზმის დაგეგმვის სარგებლიანობა ნათელია. იდეალურად ტურიზმის დაგეგმვა

- ეფუძნება სანდო კვლევებს;
- ადგილობრივ საზოგადოებას ჩართავს მიზნებისა და პრიორიტეტების დადგენაში;
- ეყრდნობა მთლიან მიდგომას;
- ხორციელდება სახელმწიფო და კერძო სექტორის თანამშრომლობით.

ტურიზმის დაგეგმვისადმი მრავალი მიდგომის მიუხედავად, ეს პროცესი ექვს საბაზისო საკითხზე დაიყვანება:

- რა ტიპის ტურისტი ჩამოვა?
- როგორი მასშტაბისაა ტურიზმი?
- სად მოხდება განვითარება?
- კონტროლის რა მექანიზმები დაწესდება განვითარებაზე?
- რა გზით დაფინანსდება განვითარება?
- როგორი იქნება სახელმწიფოს როლი?

ცხრილი 3.2 ტურიზმის დაგეგმვის დადებითი მხარეები

მათთვის, ვინც დესტინაციაში ჩაბმულია ტურიზმის განვითარებაში, ტურიზმის დაგეგმვა:

- ყველასთვის ადგენს საერთო მიზნების ჩამონათვალს, რომელსაც დესტინაციაში უნდა მისდიონ;
- ახდენს დესტინაციაში ტურისტული მომსახურების მრავალი მიმწოდებლის კოორდინაციას;
- ახდენს აქციონერებს შორის პარტნიორობის წახალისებას დესტინაციაში;
- ახდენს დესტინაციაში ეფექტური ორგანიზების წახალისებას;
- მომავალი ქმედებებისა და გადაწყვეტილებებისათვის ქმნის ყოვლისმომცველ ჩარჩოს.

თვით დესტინაციისათვის ტურიზმის დაგეგმვა მაღალხარისხიანი ტურისტული გარემოს წახალისებას ახდენს, ვინაიდან:

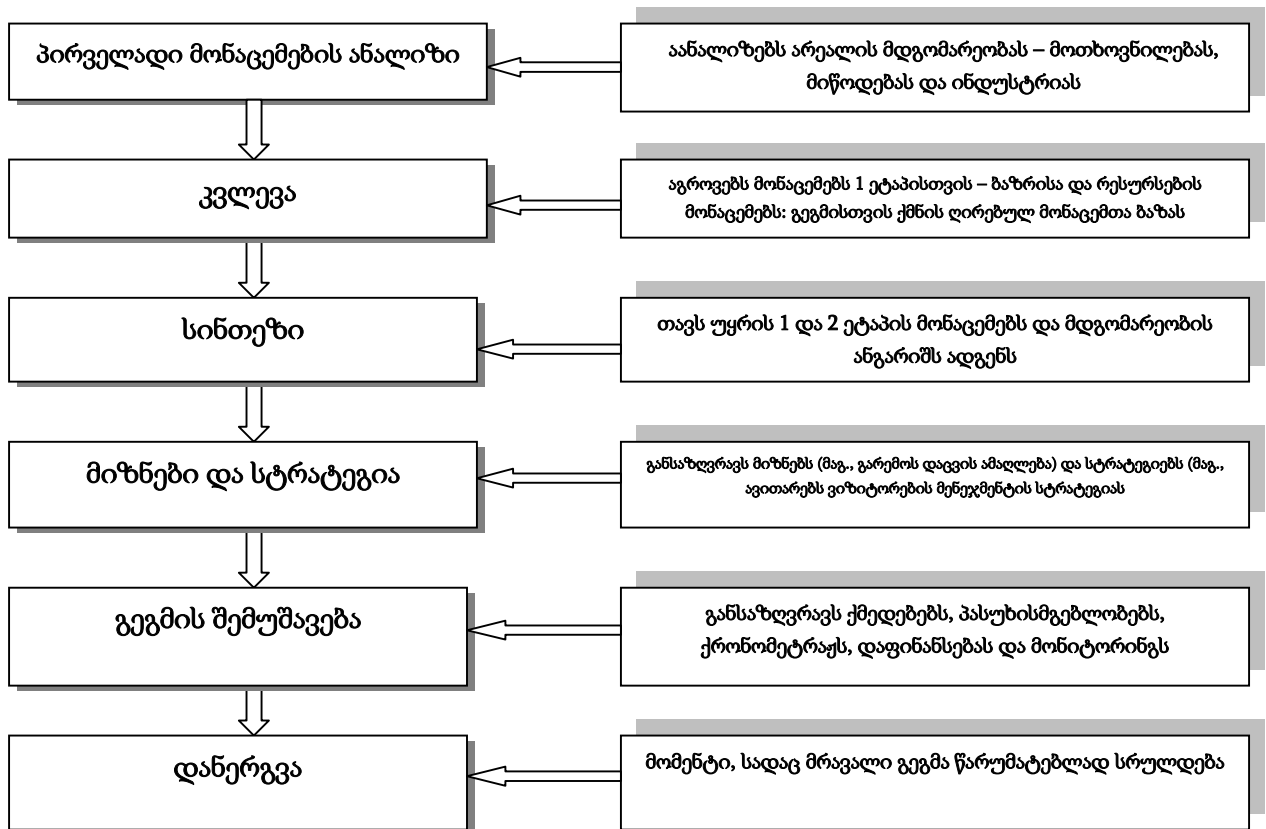
- ახორციელებს დესტინაციაში ტურიზმის სარგებლიანობის ოპტიმიზაციას;
- მინიმუმამდე ამცირებს ტურიზმის ნეგატიურ გავლენას ეკონომიკაზე, გარემოსა და მასპიმძელ საზოგადოებაზე;
- ახდენს მდგრადი ტურიზმის პრინციპებისა და მეთოდების წახალისებას;

- წარადგენს მიწათსარგებლობაზე დაფუძნებულ გეგმას განვითარების, კონსერვაციისა და დაცვის რაიონების (არეალების) ზონირებისათვის;
- ახდენს ტურიზმის სექტორში დიზაინისა და სხვა სტანდარტული სამუშაოების წახალისებას;
- ახდენს დესტინაციაში ტურიზმის განვითარებისა და მისი ბაზრების ზუსტ შესაბამისობაში მოყვანას;
- განიხილავს ისეთ საკითხებს, როგორცაა შრომითი რესურსები და ინვესტიციები;
- ახდენს დესტინაციის გარემოს გაუმჯობესებას;
- ახდენს დესტინაციაში მონიტორინგის სისტემის გამოყენების წახალისებას.

ამ კითხვებზე პასუხი დამოკიდებულია ადგილზე, სახელმწიფოს ტურიზმისადმი მიდგომაზე და ტურიზმის მნიშვნელობაზე ეკონომიკისათვის.

ტურიზმის დაგეგმვის პროცესი შეჯამებულია სურ. 3.1-ზე.

სურ. 3.1 ტურიზმის დაგეგმვის ბლოკ-სქემა



წყარო: მილი და მორისონი (Mill and Morrison), 1985

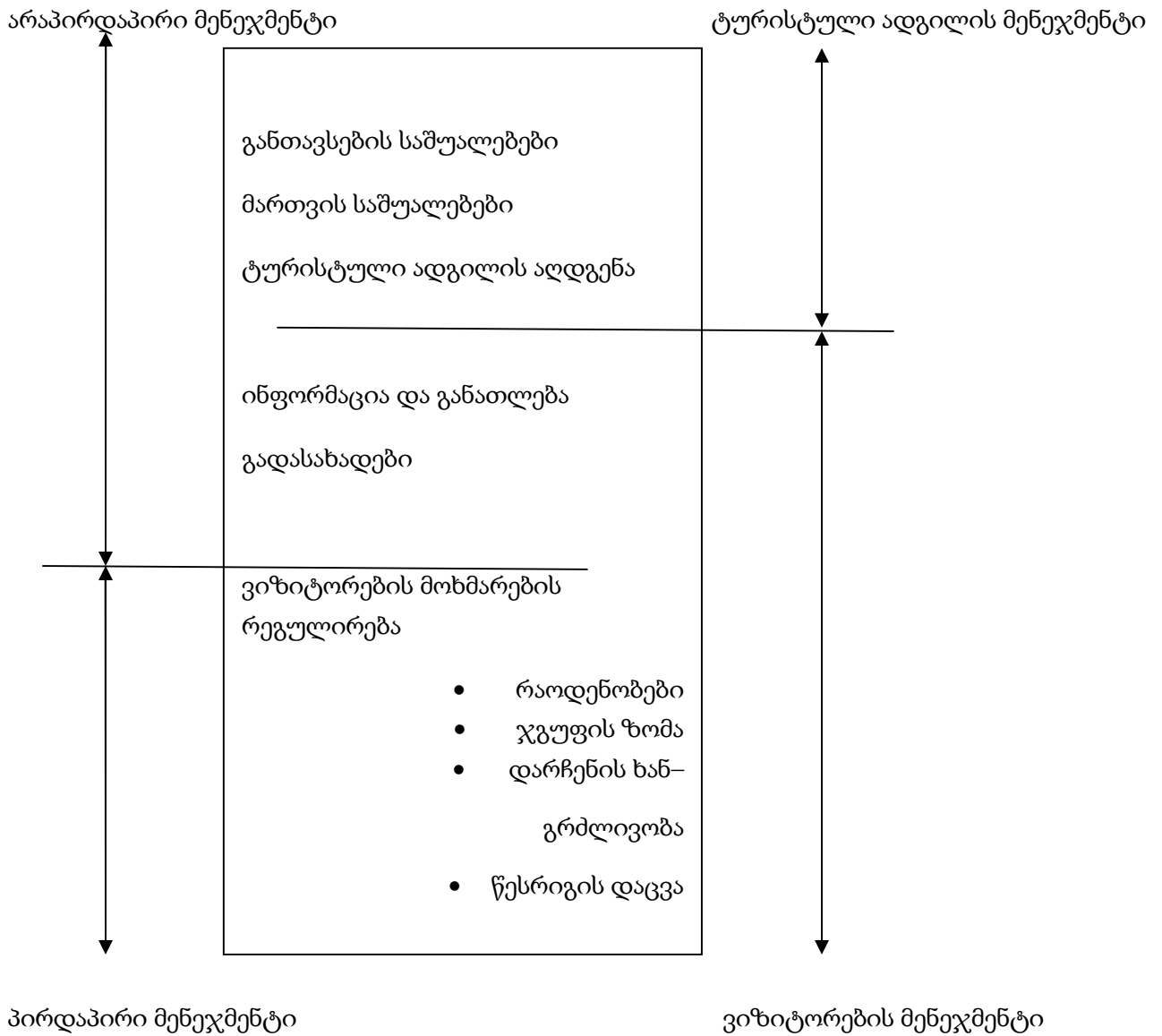
სამწუხაროდ, მიუხედავად იმისა, რომ ტურიზმის დაგეგმვა უკვე პროფესიად ჩამოყალიბდა, ტურიზმისათვის განკუთვნილი გეგმები ან წარუმატებლობას განიცდის ან წინააღმდეგობას ხვდება. ის შეიძლება წარუმატებელი აღმოჩნდეს პოლიტიკის, მოთხოვნილებების შეცვლის, გაუთვალისწინებელი კონკურენციის გამოჩენის, არასაკმარისი ინვესტიციის ან გეგმის ზედმეტი ამბიციურობისა თუ მოუქნელობის გამო.

თუ ტურიზმის დაგეგმვა წარუმატებელია, მაშინ:

- ტურისტული რესურსები საფრთხის ქვეშაა;
- ტურიზმის როლი მიწის მრავალმხრივ სარგებლობაში, სხვა მოსარგებლეთა დომინირების გამო, საფრთხის ქვეშ დგება;
- ტურისტი დაბალი ხარისხის შთაბეჭდილებას იღებს.

ვინაიდან ტურიზმის მენეჯმენტში გავრკვიეთ, აქცენტებმა რესურსების დაცვიდან და შენახვიდან ვიზიტორების მენეჯმენტზე გადაინაცვლა, რომლებსაც სასიამოვნო და ღირებული შთაბეჭდილებები სჭირდებათ. სურ. 3.2 წარმოაჩენს ვიზიტორების მენეჯმენტში გამოყენებულ მიდგომებს.

სურ. 3.2 ვიზიტორთა მენეჯმენტის სტრატეგიები და ქმედებები



მსოფლიო დონის ტურისტული რესურსები

ფიზიკური ნიშნები

დედამიწის ბიოსფერო შედგება ატმოსფეროს, ჰიდროსფეროსა და ლითოსფეროსგან. დედამიწის ზედაპირის თითქმის $\frac{3}{4}$ წყალს უკავია, რაც ხუთ ოკეანეს მოიცავს, ესენია: წყნარი (რომელიც უდიდესია), ატლანტის, ინდოეთის, სამხრეთისა და არქტიკული (ჩრდილო ყინულოვანი). ხმელეთი კი იკავებს დარჩენილ 29% და შედგება შვიდი კონტინენტისა და მიმდებარე კუნძულებისგან, კერძოდ: აზია (უდიდესი როგორც ფართობით, ისე მოსახლეობით), აფრიკა, ჩრდილო ამერიკა, სამხრეთ ამერიკა, ანტარქტიკა, ევროპა და ავსტრალია. ევროპა წარმოადგენს მიწის უფრო დიდი მასის – ევრაზიის ნაწილს. ხმელეთი ჩრდილო ნახევარსფეროში თითქმის 40%, სამხრეთ ნახევარსფეროში კი – 20%-ზე ოდნავ ნაკლებს შეადგენს. ხმელეთისა და წყლის ასეთი უთანაბრო განაწილება მნიშვნელოვან როლს თამაშობს კლიმატის ფორმირებაში, მოსახლეობის განლაგებაში, ეკონომიკის, კომუნიკაციებისა და, შედეგად, ტურიზმის განვითარებაშიც.

ხმელეთის ზედაპირი რელიეფის ფორმების მრავალფეროვნებას წარმოადგენს, რაც ოთხ ძირითად ჯგუფში ერთიანდება: მთები, ზეგნები, პლატოები და დაბლობები. რელიეფის ყოველ კატეგორიაში კიდევ არის თავისებურებანი, გამოწვეული ბუნებრივი ძალებისა და ქვეფენილი ქანების მრავალფეროვნებით. ვულკანები, კრატერული ტბები და კალდერები, ლავის ფორმირებანი, გეიზერები და ცხელი წყაროები გეოთერმულ თავისებურებებს წარმოადგენენ, რომლებიც დედამიწის წიაღში არსებული ენერჯის გამოვლინებებია. იმ რაიონებშიც კი, სადაც ვულკანური აქტივობები დიდი ხნის წინ შეწყდა, მინერალებით მდიდარმა წყაროებმა დასაბამი მისცეს სამკურნალო ადგილების, ე.წ. სპა-ს წარმოქმნას. სხვა ტიპის ფორმები იკვეთება კარსტულ კირქვულ რაიონებში, სადაც ზედაპირული წყლები მიწისქვეშ „უჩინარდებიან“, რათა შექმნან შთამბეჭდავი მღვიმეები, კარსტული ჭები და ხეობები.

მთები და მთიანეთები შეადგენენ ხმელეთის ზედაპირის 75%. ქედები ყოველ კონტინენტზეა, მაგრამ ისინი განსაკუთრებით ასოცირდებიან გეოლოგიურად არამდგრად რეგიონებთან, რომლებისთვისაც დამახასიათებელია მიწისძვრები და ვულკანების აქტივობა. ეს ხსნის, თუ რატომ არიან მსოფლიოს ზოგიერთი ულამაზესი მთები განლაგებული „წყნაროკეანურ ვულკანურ ცეცხლოვან რკალში“ – მსოფლიოს უდიდესი ოკეანის დასავლეთ და აღმოსავლეთ კიდეებთან. შუა განედებში ამ მთიანმა რეგიონებმა ბოლო გამყინვარების პერიოდში განიცადეს მყინვარების ზემოქმედება, რამაც ტურისტებისთვის მიმზიდველი გარემო შექმნა. აქ არის ულამაზესი მწვერვალები, მყინვარები, ცირკები, ტბები და ჩანჩქერები, ასევე სუფთა ჰაერი, რაც მთელ რიგ აქტივობათა და სათავგადასავლო მოგზაურობათა წახალისებას ახდენს. მათი უმეტესობა ვიზიტორების შეზღუდულ რაოდენობას იზიდავს, ამის საპირისპიროდ თხილამურებით სრიალი და, ბოლო ხანებში, სნოუბორდინგი მიმდევართა დიდ რაოდენობას იზიდავს. ზამთრის სპორტის სახეობების უმეტესობა აღმოცენდა განვითარებულ ქვეყნებში. მოთხოვნილებათა დიდი ნაწილი მჭიდროდ დასახლებულ ქვეყნებში ფორმირდება, სადაც შესაფერისი რესურსების ნაკლებობა აღინიშნება. ამან გამოიწვია, რომ სათხილამურო

კურორტების უმეტესობა განვითარდა უფრო მისაღვომ მთიან რეგიონებში: ზოგიერთი მათგანი ეფუძნება იქ არსებულ სასოფლო დასახლებებს, თუმცა მოთხილამურეთა სულ უფრო მზარდი რაოდენობის კომფორტისათვის, სპეციალურად აგებენ მეტ სიმაღლეებზე. ზაფხულში იგივე ადგილები იზიდავენ ტურისტებს, რომლებსაც „ტბებისა და მთების“ მხარეში აინტერესებთ დასვენება. სამხრეთ აზიაში, შუა აღმოსავლეთში, აფრიკასა და ლათინურ ამერიკაში მთის კურორტები სამკურნალო ტურიზმს ემსახურებიან და დაბლობებზე განლაგებულ ქალაქებში მცხოვრებ ადამიანებს დამთრგუნველი ზაფხულის სიცხისაგან შვებას სთავაზობენ.

მთიანი რეგიონების უმეტესობის მეჩხრად დასახლებულობამ ხელისუფალთ გაუადვილა იქ ეროვნული პარკების გამოცხადება ბუნების გამორჩეული სილამაზის, უნიკალური გეოლოგიური ნიშნების, ველური ბუნების ან „სასოფლო დასახლებებში არსებული კაპიტალის“ (სოფლის ნაგებობები და ლანდშაფტები) გამო. თუმცა პირველყოფილი ველური ბუნების ადგილების სიმცირის გამო, ტურიზმი იძულებულია, რესურსებზე მოთხოვნილების პროცესში კონკურენცია გაუწიოს მეურნეობის სხვა დარგებს, როგორცაა ხე-ტყის მრეწველობა, სოფლის მეურნეობა (სამოვრებებზე მოთხოვნილების გამო), ჰიდროელექტროენერჯის გამომუშავება და წიაღისეულის მოპოვება. მთებში გზებისა და საბაგიროების გადაჭარბებული მშენებლობა, ლანდშაფტის გამტარუნარიანობის შეზღუდულობის გამო, შემფოთების საფუძველს იძლევა. ამან გამოიწვია ის, რომ მრავალი ხელისუფალი ეწინააღმდეგება ტურიზმის პოპულარული სახეობების განვითარებას ბუნებასთან ჰარმონიაში მყოფი იმ სახეობების სასარგებლოდ, რომლებიც მომავალი თაობებისთვის რესურსების მდგრადობას უზრუნველყოფენ.

დამსვენებლებისათვის მსოფლიოში ყველაზე პოპულარულ ადგილად სანაპირო რჩება. პლაჟი, სხვა ლანდშაფტებზე მეტად მიმზიდველია და ადამიანთა გონებაში უზრუნველ ჰედონიზმთან (სიცოცხლის სიყვარული, ტკბობის სურვილი) ასოცირდება. ქვიშის პლაჟები და დაცული ყურეები, ქვიშის დიუნებისა თუ დაბალი კლიფების ფონზე, უსაფრთხო ბანაობის შესაძლებლობას იძლევიან, რაც ტურიზმის განვითარების წახალისებისა და რეკრეაციული ქმედებების ფართო სპექტრის განხორციელების საშუალებას იძლევა. უსწორმასწორო, ღია და დაუცველი სანაპირო კი სერფერებს იზიდავს, მაგრამ საწყლოსნო სპორტის სხვა სახეობათა ენთუზიასტებს და მცირეწლოვან ბავშვებიან ოჯახებს არ ხიბლავს. მიუხედავად სხვა ბუნებრივ ლანდშაფტებთან შედარებით სანაპიროების დიდი ტევადობისა, ისინი დაჭუჭყიანებას და ზამთრის ღელვებით ეროზიას ექვემდებარებიან. პატარა კუნძულები და მრავალი ტროპიკული სანაპიროს გასწვრივ განლაგებული მარჯნის რიფები ეკოლოგიური ზიანის კუთხით ძალიან მგრძნობიარეა, რაც ტურისტების შემამფოთებელი რაოდენობითაა გამოწვეული. სანაპირო დაბლობები იდეალურია კურორტების მსხვილმასშტაბიანი მშენებლობებისთვის, მაგრამ იგივე ადგილებისკენ მიისწრაფიან მეურნეობის სხვა მნიშვნელოვანი დარგებიც, მაგალითად, ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა, რომლის მეზობლობა ნაკლებად სასიამოვნოა. დესტინაციების უმეტესობა მიმზიდველი სანაპიროების ტურისტულ შესაძლებლობებს კარგად აცნობიერებს, ამიტომ დევლოპერების ყურადღება ამჟამად ჭარბტენიანი ადგილებისკენ (ესტუარები, ჭაობები, მოქცევის ტალახიანი დაბლობები) არის მიპყრობილი, რომლებიც ამ ეტაპზე ტურისტულ რესურსებად არ ითვლება. ეკოლოგიურად მნიშვნელოვანი ველური ბუნების ჰაბიტატი – მსოფლიოს ჭარბტენიანი ტერიტორიები, მზარდი საფრთხის ქვეშაა, რაც

რამსარის კონვენციით არის აღიარებული. მაგალითად, ბევრ ტროპიკულ ქვეყანაში მანგრული ჭაობები გააღრმავეს იახტების სადგომებად ან კრევეტების რენტაბელური მოშენებისათვის. სხვაგან ჭარბტენიანი ტერიტორიები დააშრეს აეროპორტების, მრეწველობის ან ინტენსიური სოფლის მეურნეობისათვის.

შიდა წყლის რესურსები ტურიზმისთვის შეიძლება განვიხილოთ როგორც კვანძები (ტბები, წყალსაცავები), ხაზოვანი დერეფნები (მდინარეები, არხები) ან, უბრალოდ, ლანდშაფტური დეტალები (მაგალუთად, ვიქტორიას ჩანჩქერი). განსაკუთრებული რაოდენობის ტბებია თავმოყრილი ბოლო გამყინვარების რაიონებში, როგორცაა ალპები, ჩრდილო ევროპა და ჩრდილო ამერიკა. იქ, სადაც ტბები მისადგომია ძირითადი ქალაქების მაცხოვრებელთათვის, ისინი აგარაკების მფლობელებს ისეთი რეკრეაციული ქმედებებისკენ უბიძგებენ, რომლებიც თითქოს არათავსებადია, მაგალითად, მეთევზეები და წყლის მოთხილამურეები. კონფლიქტის თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია ამ საქმიანობათა სივრცითი ზონირება და დროითი პერიოდიზაცია. წყლის დაჭუჭყიანებაც პრობლემას წარმოადგენს, ვინაიდან ტბას არ გააჩნია ზღვის ბუნებრივი თვითგამწმენდი მიქცევა-მოქცევის მექანიზმი. მდინარეები უფრო ხელმისაწვდომია, ვიდრე ტბები, მაგრამ მეტ შემთხვევაში ტურიზმი და რეკრეაცია მოთხოვნებში მრეწველობის, ვაჭრობისა და სოფლის მეურნეობის მომდევნო ადგილს იკავებს. მიუხედავად ამისა, ნავებზე დასვენება სულ უფრო მზარდ პოპულარობას იძენს ევროპის შიდა წყლებში მაშინ, როდესაც მდინარეები, რომლებიც ადრე არასამომოსვლოდ ითვლებოდნენ, ახლა სათავგადასავლო ტურისტების მიერ რაფტინგისა და კანიონინგისთვის მოიაზრება.

მსოფლიო ტყის საფარიც იმსახურებს განსაკუთრებულ აღნიშვნას. განვითარებული ქვეყნების უმეტესობაში ტყეები და გატყიანებული ადგილები, წარსულში არსებული ექსპლოატაციის საპირისპიროდ, ახლა რეკრეაციისა და ველური ბუნების დაცვისთვის ღირებულად ითვლება. ასეთი რეგიონებისთვის ტყეების მრავალმხრივი გამოყენებაა დამახასიათებელი და რესურსების დაცვის მიზნით სავალდებულოა მზრუნველი მენეჯმენტი.

კულტურული ელემენტები

ტურისტები დაინტერესებული არიან თავიანთი წარმომავლობისა და მასპინძელი ქვეყნების ხალხებს შორის განსხვავებით, რაც გამოიხატება მათი ინტერესით ხელოვნებისა და ხელოსნობის, მუსიკის, ფოლკლორის და ფესტივალების, სამზარეულოს, არქიტექტურის და საერთოდ, ცხოვრების წესისადმი. მსოფლიო მასშტაბით ჩვენ შეგვიძლია რამდენიმე კულტურული რეგიონის დასახელება, სადაც ცხოვრების წესის, არქიტექტურის, სასოფლო-სამეურნეო სისტემების მნიშვნელოვანი მსგავსება შეინიშნება. ხშირად მათ ისტორიული და რელიგიური წარსულიც საერთო აქვთ. ეს რეგიონები იშვიათად შეესაბამებიან კონტინენტურ დაყოფას. მაგალითად, ევროპული ან „დასავლური“ კულტურა რენესანსის შემდეგ მნიშვნელოვნად გასცდა ევროპის საზღვრებს, რაც ზღვისგადაღმა ვაჭრობის, კოლონიური ექსპანსიის, ემიგრაციის და ტექნოლოგიური წარმატებების შედეგი იყო. თუმცა აფრიკის, აზიისა და ლათინური ამერიკის ქვეყნების უმეტესობაში „დასავლური“ გავლენა ზედაპირულია და

მძლავრი კულტურული სხვაობები შეინიშნება. ეს ნათელია აფრიკისა და შუა აღმოსავლეთის ქვეყნებში ისევე, როგორც სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში, სადაც ბუდიზმს აქვს ხანგრძლივი დომინანტური გავლენა. ტურისტებმა პატივი უნდა სცენ ამ განსხვავებებს ცხოვრების წესში, განსაკუთრებით უნდა ხდებოდეს საქმიანი ტურისტების გაფრთხილება მასპინძელი ქვეყნის სოციალური ქცევის წესებისა და აკრძალვების შესახებ, რათა თავიდან აიცილონ კანონდარღვევა. ბევრ ქვეყანაში ე.წ. პირველყოფილი ტომები ძირითადი კულტურის მიღმა ცხოვრობენ. ზოგიერთი ანთროპოლოგი (გრაბერნი, Graburn, 1976) მათ „მეოთხე სამყაროს“ მიაკუთვნებს და ეს ტომები ზოგიერთი ტუროპერატორის მიერ სულ უფრო ხშირად განიხილებიან უნიკალურ რესურსად – ხდება მათი მარშრუტებში ჩასმა. ასეთი კულტურის მაგალითებს წარმოადგენენ სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის მთების, ინდოეთის ანდამანის კუნძულების, ავსტრალიის აბორიგენი და სამხრეთ აფრიკის კოი სანის (ბუმბენების) ტომები. სამწუხაროდ, ცხოვრების იმ წესისთვის, რომელიც უკვე საფრთხეშია, ტურიზმი დამატებით საშიშროებას წარმოადგენს.

ტურიზმი აყვავებას განიცდის კომუნიკაციური ბარიერების არარსებობისას, ასე, რომ საერთო ენის არსებობა უპირატესობას წსრმოადგენს, თუმცა ინგლისურის საყოველთაო გამოყენება საფრთხეს უქმნის სხვა, უმცირესობათა ენებს. ერთნაირი რელიგია ასევე შეიძლება აღმოჩნდეს ქვეყნებს შორის მოგზაურობის წამახალისებელი. დიდი რელიგიების უმეტესობას გააჩნია სიწმინდეები ან წმინდა ადგილები, მაგალითად, იერუსალიმი, რომი, ლურდი და მექა, რომლებიც ყოველწლიურად მთელი მსოფლიოდან მილიონობით მომლოცველს იზიდავენ. პილიგრიმობა, რომელიც აქ განისაზღვრება, როგორც რელიგიური მოტივებით წარმოებული მოგზაურობა, სავარაუდოდ, ორგანიზებული მასობრივი ტურიზმის პირველ ფორმას წარმოადგენდა. შესაძლოა, სეკულარული, მატერიალისტური სამყაროსადმი რეაქციის გამო, ტურიზმის ამ სახეობამ ზრდა განიცადოს. „არასაკლესიო სიწმინდეებისკენ“, როგორცაა ცნობილი მწერლის ან ეროვნული გმირის დაბადების ადგილი, მოგზაურები ხშირად პილიგრიმებად მოიხსენებიან, თუმცა რეალურად ისინი შემეცნებითი ტურისტები არიან. ასეთ ტურისტებს დესტინაცია იზიდავს ასევე კულტურული საგანძურის, ისტორიული ადგილებისა და შენობებით გამორჩეულობის გამო. ვიზიტორები, ქვეითი ტურისტების ჩათვლით, რომლებიც ერთწლიან შესვენებას იღებენ სამსახურში ან სასწავლებელში, ელიტარული ტურიზმის ტრადიციების მიმდევრები არიან, რომლებიც მე-18 საუკუნეში ევროპულ „გრანდ ტურში“ მიემგზავრებოდნენ, მაგრამ ისინი გაცილებით ფართო მასშტაბის მოგზაურები იყვნენ როგორც რაოდენობით, ისე მოგზაურობის სივრცის გათვალისწინებით.

მიუხედავად იმისა, რომ სიტყვა „მემკვიდრეობა“ ბუნდოვნადაა განმარტებული, მან ტურიზმის მნიშვნელოვან სახეობას – მემკვიდრეობის ტურიზმს მისცა დასაბამი, რომელიც თანდათან გაფართოვდა ტურისტების ადგილის, წარსულისა და ბუნებისადმი ცნობისმოყვარეობის გამო. მემკვიდრეობა, ფართო გაგებით, მოიცავს როგორც ბუნებრივ, ისე ანთროპოგენურ რესურსებს, რომლებიც დაცვას საჭიროებენ. ზოგიერთი რესურსი იმდენად უნიკალური, შთამბეჭქდავი ან საქვეყნოდ ცნობილია, რომ ის მსოფლიო მნიშვნელობის ობიექტს წარმოადგენს და მისი დაკარგვა მთელ კაცობრიობას შეეხება. ამიტომ გაეროს განათლების, მეცნიერებისა და კულტურის ორგანიზაციამ (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - UNESCO) მათი უმეტესობა, განსაკუთრებული დაცვის მოტივით, მსოფლიო მემკვიდრეობის

ადგილებად გამოაცხადა¹. თუმცა, იმ დროს, როდესაც ამგვარ გამოცხადებას ნამდვილად მოსდევს მართვის პასუხისმგებლობა, კონსერვაციის რეალურად განხორციელების შესაძლებლობის უკმარისობა ნიშნავს, რომ ზოგიერთი ძეგლი ცუდადაა დაცული.

ბევრი ტურისტი, განსაკუთრებით ახალგაზრდა ასაკის, ნაკლებად არის დაინტერესებული ქვეყნის წარსულით, მათ თანამედროვე კულტურა, სპორტი, მოდა და გართობა უფრო აინტერესებთ. აქ იკვეთება მედიის გავლენა. ქვეყნის ეროვნულ ტურისტულ ორგანიზაციას რეკლამირებისა და ხელშეწყობისათვის შეიძლება მნიშვნელოვანი თანხები ჰქონდეს, მაგრამ ამან მსოფლიო აუდიტორიაზე ნაკლები გავლენა იქონიოს, ვიდრე საყოველთაოობამ და ფილმებსა და ტელესერიალებში ნანახით მიღებულმა შთაბეჭდილებებმა.

ეროვნული დონის ტურისტული რესურსები

ცალკეული ქვეყნების დონეზე ტურიზმის განვითარება მოიცავს ან შესაფერისი რაიონების მოძიებას, ან უკვე არსებულ რაიონებში გადატვირთულობის ან გადაჭარბებული სარგებლობით გამოწვეული პრობლემების შემსუბუქებას. ამ შემთხვევაში საჭიროა ტურისტული რესურსების კლასიფიკაციისა და მათი პოტენციალის შეფასების ზუსტი მეთოდების გამოყენება.

ტურისტული რესურსების კლასიფიკაცია

ტურისტული ატრაქციები

ატრაქციები ტურიზმის არსს წარმოადგენენ. ისინი იზიდავენ ვიზიტორებს, დასაბამს აძლევენ ექსკურსიებს და თავის საკუთარ ინდუსტრიას ქმნიან. ყველაზე მარტივი მიდგომით რაიონში ატრაქციების გამოსავლენად უნდა შემუშავდეს ატრაქციების ნუსხა, განისაზღვროს რაოდენობა, მოხდეს მათი რანჟირება და შედეგების რუკაზე დატანა. სვარბროუკმა (Swarbrooke, 1995) ატრაქციები ოთხ ძირითად კატეგორიად დააჯგუფა:

- **ბუნებრივი** – მოიცავენ სანაპიროებს, მღვიმეებს, მომხიბლავ ადგილებს და ველურ ბუნებას;
- **ადამიანის შექმნილი, ოღონდ არა ტურისტების მისაზიდად** – ისტორიული სახლები, ციხე-სიმაგრეები და ტაძრები;
- **ადამიანის შექმნილი სპეციალურად ტურისტების მისაზიდად** – მუზეუმები, ხელოვნების გალერეები, საგამოფენო ცენტრები, სამორინეები და დასვენების დღეების ატრაქციების (თემატური პარკები და აკვაპარკები) სულ უფრო მზარდი რაოდენობა;
- **სპეციალური ღონისძიებები** – „ღონისძიება-ატრაქციები“ ტურისტული ადგილის ატრაქციებისგან იმით განსხვავდება, რომ პირველი პერიოდულად და ზოგიერთ

¹ საქართველოდან ამ ნუსხაში შესულია ქალაქი-მუზეუმი მცხეთა, ზემო სვანეთის სოფელი ჩაჩაში, ბაგრატის ტაძარი და გელათის მონასტერი.

შემთხვევაში არსებობს, იცვლის ადგილმდებარეობას. ის მოიცავს სპორტულ ღონისძიებებს, მაგალითად, ფეხბურთის მსოფლიო თასის გათამაშებები და ოლიმპიური თამაშები. ის მასპინძელი ქვეყნის რეკლამირების საშუალებას იძლევა და ახლოს მდებარე ატრაქციების განვითარების თანხლები ეფექტი აქვს. ისინი ამავედროულად მოითხოვენ მნიშვნელოვან ინვესტიციებს, დაგეგმვასა და ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების უზრუნველყოფას როგორც ვიზიტორების, ისე მონაწილეთათვის. ღონისძიებათა სხვა ატრაქციები მოიცავენ ბაზრობებს, ფესტივალებს, ცერემონიებს, ფოლკლორულ ღირსშესანიშნაობებს, საზეიმო და რელიგიურ პროცესიებს.

სრულიად ნათელია, რომ ტურიზმის განსხვავებული სახეობები ატრაქციების სხვადასხვა ფორმებს ეფუძნება. მაგალითად, ახალგაზრდა ტურისტს უფრო მიიზიდავს თემატური პარკები, სადაც ხაზგასმულია ამაღელვებელი გასეირნებები და გართობა, ვიდრე მემკვიდრეობის ატრაქცია, როგორცაა „მემამულის ძველებური სახლი ან ციხე-სიმაგრე“, მუზეუმი ან ტაძარი. საქმიან ტურისტებს ასევე განსხვავებული მოთხოვნები ექნებათ. ისინი მიისწრაფიან ძირითადი კომერციული ცენტრებისაკენ, რომლებიც ადვილად მისადგომია და კონფერენციებისა და გამოფენების მოსაწყობად საჭირო შესაძლებლობებს სთავაზობენ ისევე, როგორც დამატებით ატრაქციებსა და მომსახურებებს.

ზოგიერთ ატრაქციას მეტი „მიზიდულობის ძალა“ აქვს, აქედან გამომდინარე, ქვეყნების უმეტესობაში შესაძლებელია ატრაქციების იერარქიის დადგენა. პირამიდის წვერზე ის ატრაქციებია, რომლებიც საერთაშორისო კალიბრის „აუცილებლად მოსანახულებელი“ ატრაქციებია; ისინი რაოდენობრივად შეზღუდულია და ტურისტებს მთელი მსოფლიოდან იზიდავენ. შემდეგ დონეზე ის ატრაქციებია, რომლებიც უნდა ინახოს ექსკურსიის ფარგლებში, რომელიც ფოკუსირებულია ერთ ან ორ ძირითად ობიექტზე. პირამიდის საფუძველს კი შედარებით ნაკლები მნიშვნელობის მრავალი ატრაქცია ქმნის, რომლებიც ამჟამად ვიზიტორებს უშუალოდ რეგიონიდან იზიდავენ. ტურისტული ატრაქციები და ტურისტული რესურსების ბაზა, მთლიანობაში, გამოყენების მზარდ საშიშროებას განიცდის და ვიზიტორების ეფექტურ მენეჯმენტს საჭიროებს. ამის მიღწევა შესაძლებელი მხოლოდ იმ შემთხვევაში იქნება, თუ ატრაქციები განიხილება ტურისტული რესურსების განუყოფელ ნაწილად და არა იზოლირებულად.

ტურიზმის რესურსული ბაზის უფრო ფართო მიმოხილვა

ტურისტული რესურსების ერთობლიობა სუფთა ჰაერზე ჩასატარებელ რეკრეაციულ საქმიანობათა ასეულობით სახეობის განხორციელების საშუალებას იძლევა – თოკზე დაშვებით (abseiling) დაწყებული და ზორბით² (zorbting) დამთავრებული. ამ საქმიანობათა ნაწილი, კერძოდ, თხილამურებით სრიალი, გოლფი და იახტინგი მოითხოვს სპეციალურ საშუალებებს

² **ზორბის** დროს ორ დიდ ერთმანეთში ჩამჯდარ სფეროში თავსდება ადამიანი, რომლის ხელ-ფეხი და წელი მაგრდება სფეროს შიდა კედელზე. შემდეგ ხდება სფეროს მთიდან დაგორება, იგი დიდი სიჩქარით მიჰქრის და ხტუნავს ფერდობის კოლბოხებსა და უსწორმასწორობებზე.

ისევე, როგორც აღჭურვილობასა და უნარებს იმ დროს, როდესაც სხვებს, მაგალითად, კანოეთი ცურვა, საერთოდ არ სჭირდებათ არანაირი მომზადება. სპორტისა და გარე რეკრეაციულ საქმიანობათა ყველა სახეობა გარკვეული ტიპის ფიზიკურ რესურსებს ემყარება, ეს შესაძლოა იყოს ბუნებრივი, ადამიანის მიერ შექმნილი ან მათი კომბინაცია. ტურიზმის „ხელოვნების, კულტურისა და გართობის“ სექტორი უპირატესად დესტინაციის ჰუმანურ რესურსებს ეფუძნება. აღნიშვნის ღირსია, რომ რესურსის მისაღვამობა მხოლოდ მანძილს, მგზავრობის დროსა და ტრანსპორტის ფასს არ გულისხმობს, არამედ ისეთი ბარიერების დაძლევისა, როგორცაა, მაგალითად, უუნარობა.

ტურიზმის მთელ რესურსულ ბაზაზე ზრუნვის ერთ-ერთი საუკეთესო გზაა კლაუსონის (Clawson and Knetsch, 1966) მიერ შემოთავაზებული ვარიანტი, რომლის მიხედვით, რესურსი, კურორტების ინტენსიური განვითარებით დაწყებული და ველური ბუნების ათვისებით დამთავრებული, უწყვეტ რიგს წარმოქმნის, აერთიანებს როგორც რესურსების, ისე მომხმარებლის მახასიათებლებს. კლაუსონი სამ საბაზისო კატეგორიას გამოყოფს:

- ✓ **მომხმარებელზე ორიენტირებული** რაიონები განვითარების მაღალი ინტენსივობით მოსახლეობის ცენტრების სიახლოვეს;
- ✓ **რესურსებზე დაფუძნებული** რაიონები, სადაც რესურსის ტიპი განსაზღვრავს რაიონის გამოყენებას;
- ✓ **გარდამავალი კატეგორია**, სადაც განმსაზღვრელი ფაქტორი არის მისაღვამობა.

სქემაზე 3.3 ასახულია რეკრეაციული რესურსების კლასიფიკაცია კლაუსონის მიხედვით.

რესურსების კლასიფიკაციის მეორე გზაა:

- ✓ **აღდგენადი** – ისინი შეიძლება აღვადგინოთ, მაგალითად, თემატური პარკები;
- ✓ **არააღდგენადი** – მათი აღდგენა შეუძლებელია, მაგალითად, ბუნებრივი და კულტურული მემკვიდრეობის ელემენტები.

ტურისტული რესურსების შეფასება

ტურიზმის სხვადასხვა ფორმების რესურსებით უზრუნველყოფის შესაბამისობის გაზომვა ტურისტული რესურსების შეფასებას წარმოადგენს. მთავარი საკითხია სხვადასხვა მომხმარებელთა განსხვავებული მოთხოვნების გათვალისწინება. მაგალითად, პონით გასეირნებას ესაჭიროება გზებზე გავლის უფლება, ბილიკები ან მხედრებისთვის განკუთვნილი გზები, და კიდევ – მიმზიდველი პეიზაჟები. ამ განსხვავებულ მოთხოვნათა კომბინირება არის რესურსების შეფასების სისტემის მიზანი, რაც ხშირად მატრიცების ცხრილად ფორმდება ან მონაცემთა ბარათებზე თავსდება, ყოველი მათგანი გარკვეულ ადგილს ასახავს. მათი კომბინირება ასევე შესაძლებელია ე.წ. რეკრეაციის შესაძლებლობათა დიაპაზონით.

სურ. 3.3 რეკრეაციული რესურსების კლასიფიკაცია

მომხმარებელზე ორიენტირებული	გარდამავალი	რესურსზე დამყარებული
<p>ემყარება მომხმარებლის სიახლოვეს განთავსებულ რესურსებს. ხშირია ხელოვნური რესურსი (მაგ., პარკები, სტადიონები და სხვ.). საქმიანობები სეზონზე მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული, იხურება არასეზონზე.</p>	<p>საუკეთესი რესურსები მომხმარებლების მისადგომი მანძილის ფარგლებშია. მისადგომობა ძალიან მნიშვნელოვანია. ბუნებრივი რესურსები უფრო მნიშვნელოვანია, ვიდრე მომხმარებელზე ორიენტირებული საშუალებები, მაგრამ განიცდის ვიზიტორების ძლიერ ზეწოლას.</p>	<p>გამორჩეული რესურსები. დამყარებული მათ მდებარეობაზე და არა ბაზარზე. პირველადია რესურსის ხარისხი. ხშირად მომხმარებლებიდან შორსაა, რესურსი განსაზღვრავს საქმიანობას.</p>
<p>აღდგენადი</p>		<p>არააღდგენადი</p>
<p>საქმიანობა პირველხარისხოვანი</p>		<p>რესურსია პირველხარისხოვანი</p>
<p>ხელოვნურობა</p>		<p>ბუნებრიობა</p>
<p>სიახლოვე</p>	<p>განვითარების ინტენსივობა</p>	
<p>საქმიანობათა მაგალითები: გოლფი ჩოგბურთი სპორტის საგულშემატკივრო სახეობები ვიზიტები თემატურ პარკებში, ზოოპარკებში, კურორტებზე და ა.შ.</p>	<p>მანძილი მომხმარებლამდე</p>	<p>დამორება</p>
<p>ტიპიური რესურსი: თემატური პარკი</p>	<p>საქმიანობათა მაგალითები: იახტინგი ვინდსერფინგი ნავით გასეირნება ჰაიკინგი თევზაობა სპორტის მინდვრის სახეობები თხილამურებით დაშვება სნოუბორდინგი</p>	<p>საქმიანობათა მაგალითები: ღირსშესანიშნაობების მონახულება მთაში ცოცვა თრექინგი საფარი ლაშქრობები სერფინგი რაფტინგი კანიონგი დაივინგი სპელეოლოგია</p>
<p>ტიპიური რესურსი: თემატური პარკი</p>	<p>ტიპიური რესურსი: აუთვისებელი ადგილი</p>	<p>ტიპიური რესურსი: უნიკალური ისტორიული ძეგლი ეროვნული პარკი</p>

ტურისტული პროდუქტი და დესტინაციის მარკეტინგი

ნებისმიერ რაიონს შეიძლება ჰქონდეს ტურისტული პოტენციალი – ხელსაყრელი ჰავა, მიმზიდველი პეიზაჟი, სტუმართმოყვარე ხალხი და რესურსების მთელი რიგი, რომელიც აღმოჩენის მოლოდინშია. და მაინც, ის ღირებულ ტურისტულ დესტინაციად ვერ იქცევა თუ:

- მინიმუმ ერთი ატრაქცია, რომელიც მხარდაჭერილი იქნება, როგორც უნიკალური გასაყიდი შეთავაზება (Unique Selling Proposition – USP)
- დამხმარე საშუალებები (მაგალითად, განთავსების საშუალებები);
- ტურისტების გენერატორი ძირითადი ქვეყნების მისადგომობა;
- განვითარებისთვის ხელსაყრელი წინაპირობები, რაც გულისხმობს საბაზისო ინფრასტრუქტურის, ტურისტული ორგანიზაციის და პოლიტიკური სტაბილურობის უზრუნველყოფას.

ამ ელემენტების კომბინირება დესტინაციის ტურისტულ პროდუქტს წარმოქმნის. ტურისტული ინდუსტრიის ინდივიდუალური საწარმოები მომხმარებელს აწვდიან პროდუქტს, როგორც, მაგალითად, სასტუმროები და ავიახაზები. დესტინაციის ტურისტული პროდუქტი კი ამ მრავალი მდგენელის ჯამს წარმოადგენს. დესტინაციის ან ადგილის მარკეტინგი მატერიალური პროდუქტისადმი საკმაოდ მრავალმხრივ მიდგომას მოითხოვს. პირველ რიგში, პროდუქტის ბუნება განსხვავებულია. დესტინაციის ტურისტული პროდუქტი რიგი მატერიალური და არამატერიალური კომპონენტებისაგან შედგება, რომლებიც დესტინაციაში საქმიანობებს ემყარება. ეს შეიძლება იყოს სათხილამურო ტურიზმი ან სპა ვიზიტი, და ყოველი მათგანისთვის კომპონენტების ნაკრები განსხვავებული იქნება. ამიტომ განვიხილოთ დესტინაციის პროდუქტი ავსტრიის ინსბრუკის მაგალითზე, რომელიც შემდეგ კომპონენტებს მოიცავს:

- ✓ **დესტინაციის ძირითადი პროდუქტი** – სპორტის ზამთრის სახეობები;
- ✓ **დესტინაციის ხელშემწყობი პროდუქტი** – სატრანსპორტო მომსახურება და განთავსება ინსბრუკში;
- ✓ **დესტინაციის დამხმარე პროდუქტი** – მაღალხარისხოვანი შოფინგი ინსბრუკში;
- ✓ **დესტინაციის დამატებითი პროდუქტი** – ინსბრუკის მთელი ატმოსფერო, დაკავშირებული მის დიზაინსა და ქალაქის ძველი ნაწილის კონსერვაციასთან (კოტლერი, Kotler et al., 2003).

მეორე, დესტინაციის აქციონერთა გარკვეული ნაწილი თვლის, რომ მათაც ეთქმით სიტყვა „მათი“ დესტინაციის მარკეტინგის საქმეში. მესამე, დესტინაციის მარკეტინგი, ჩვეულებრივ, ხორციელდება სახელმწიფო სექტორის სააგენტოს მიერ, მიუხედავად იმისა, რომ ხშირად მათ საკმაოდ რაოდენობის ექსპერტები არ ჰყავთ და პოლიტიკურმა მოსაზრებებმა შესაძლოა მარკეტინგის საკითხები გადაწონონ. დაბოლოს, დესტინაციის მარკეტინგის სპეციალისტისთვის ნამდვილი გამოწვევაა კურორტების „დიფერენციაცია“ ანუ იმის დემონსტრირება, რომ **A** კურორტი **B** კურორტისგან ნამდვილად განსხვავებულია.

ადგილობრივი დონის ტურისტული რესურსები

ტურისტული რესურსის განვითარებისთვის ვინმემ ან რომელიმე ორგანიზაციამ უნდა იზრუნოს. განვითარების ეს აგენტები შეიძლება კერძო ან სახელმწიფო სექტორის (ცენტრალური მთავრობა, სახელმწიფოს მიერ დაფინანსებული ორგანიზაცია, რომელიც მისი სახელით მოქმედებს და ადგილობრივი ადმინისტრაცია) წარმომადგენლები იყვნენ.

სახელმწიფო სექტორი ტურიზმის განვითარებაში არა მარტო ადგილობრივ დონეზეა ჩაბმული, არამედ ყოველ დონეზე, საერთაშორისო ჩათვლით. განვითარებადი ქვეყნები პროექტებისთვის დახმარებას ღებულობენ ისეთი ორგანიზაციების მეშვეობით, როგორცაა, მაგალითად, მსოფლიო ბანკი ან გაეროს განვითარების პროგრამა. ბევრი მთავრობა აქტიურად ახდენს ტურისტული პროექტების წახალისებას თავის ქვეყანაში ხელსაყრელი პირობებით ფინანსების გაცემით და დეველოპერებისთვის გადასახადებზე შეღავათებით. საერთოდ ეროვნულ და საერთაშორისო დონეებზე მთავრობა ჩართულია ტურიზმის განვითარების დაგეგმვასა და კოორდინირებაში. ადგილობრივ დონეზე კი სახელმწიფო სექტორის როლი, ჩვეულებრივ, საწყისი ინფრასტრუქტურის შეთავაზებით შემოიფარგლება. ეს გულისხმობს ყოველგვარ განვითარებას მიწის ზედაპირზე და მის ქვეშ (როგორცაა გზები, პარკინგის ადგილები, რკინიგზის ხაზები, პორტები და აეროპორტები), ასევე კომუნალური საწარმოებით უზრუნველყოფას. წყლით ადეკვატურად მომარაგების მნიშვნელობა ხაზგასასმელია და იქ, სადაც ძირითადი მომსახურებები ფეხს ვერ უზამს სასტუმროების მოზღვავებულ მშენებლობას, დესტინაციას ცუდი იმიჯი შეექმნება ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოებასთან მიმართებით. სახელმწიფო ასევე პასუხისმგებელია კრიმინალისა და ტერორიზმის კუთხით შესაბამისი უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე. ტურისტებზე განხორციელებულმა ერთეულმა შემთხვევამაც კი შესაძლოა ტურისტების გენერატორ ქვეყნებში მედიის საშუალებით ფართო გამოხმაურება ჰპოვოს.

ვინაიდან ტურისტული პროექტები ძვირადღირებულია, კერძო სექტორის დეველოპერები, ჩვეულებრივ, ავითარებენ სუპერსტრუქტურას. ის მოიცავს განთავსების სექტორს, სადაც ყველაზე მნიშვნელოვანი კომპონენტები სასტუმროები, გართობის, სპორტისა და შოფინგის საშუალებები, რესტორნები და მგზავრთა სატრანსპორტო ტერმინალებია. პასუხისმგებლობის ეს ნაწილი, ბუნებრივია, ასახავს ორი სექტორის მოტივებს: კერძო სექტორი მოგებისა და ინვესტიციის რენტაბელობის მოლოდინშია, სახელმწიფო სექტორი კი ცდილობს საბაზისო მომსახურებით უზრუნველყოს ტურიზმის განვითარება. ზოგიერთ განვითარებულ ქვეყანაში მოხალისეთა სექტორი, რომელიც არაკომერციული ორგანიზაციებისგან შედგება, განვითარების პროცესში მეორეხარისხოვან როლს თამაშობს. ვინაიდან მათი ძირითადი ინტერესი გარემოს დაცვაა, ისინი, განვითარების ხელშეწყობაზე მეტად, მსხვილმასშტაბიან ტურისტულ პროექტებს ეწინააღმდეგებიან. ცნობილი ბრიტანული მაგალითია „The National Trust“, თუმცა ის მსგავსი კომპანიებისგან იმით განსხვავდება, რომ ძირითადი მიწათმფლობელია.

ადგილობრივ დონეზე ყველაზე მნიშვნელოვანია მისადგომობა და ის შეიძლება გადაწყვეტი ფაქტორი აღმოჩნდეს ტურისტული პროექტის წარმატებაში. ისეთი დესტინაციური რაიონების

კურორტები, როგორც ხმელთაშუაზღვისპირეთია, თავის პოპულარობას უპირატესად პირდაპირი ფრენებით ტურისტების გენერატორ ძირითად რაიონებთან დაკავშირებული აეროპორტების სიახლოვეს განლაგებას უნდა უმაღლოდნენ. თუმცა მისადგომობა ფარდობითი ცნებაა და მას განსაზღვრავს როგორც ფასი, ისე მანძილი. ექსკლუზიური „მაღალხარისხოვანი“ კურორტები ხშირად ძირითადი ტურისტული მარშრუტებისგან შორსაა განთავსებული.

ადგილობრივ დონეზე ტურისტული რესურსების ათვისების სხვა წამახალისებელი ფაქტორებია მიწის არსებობა, შესაფერისი ფიზიკური ადგილის ატრიბუტები (ნიადაგი, ტოპოგრაფია) და ტურიზმისათვის ხელსაყრელი გარემოს დაგეგმვა ზონირების გათვალისწინებით. ჩვეულებრივ, განუვითარებელ, მანამდე აუთვისებელ ადგილებს ირჩევენ, მაგრამ ქალაქის შიდა რაიონებში სულ უფრო იზრდება ისეთი ტურისტული პროექტების რაოდენობა, რომლებიც ხშირად იყენებენ წყლისპირა ადგილს, რომელიც ადრე ნავსადგომებით ან მრეწველობის მიერ იყო დაკავებული. ასეთი ადგილები (სამრეწველო განაშენიანების მიტოვებული ობიექტებით), ჩვეულებრივ, მშენებლობის დაწყებამდე ძვირადღირებულ დამუშავებას მოითხოვენ.

დაბოლოს, ტურიზმის განვითარება ადგილობრივი საზოგადოების თანხმობით უნდა განხორციელდეს. განვითარებადი ქვეყნების უმეტესობაში (და ზოგიერთ განვითარებულშიც) მთავრობის დემოკრატიული სტრუქტურები სუსტია და მიწის მფლობელობაც კი შესაძლოა განხილვის თემა გახდეს. ადგილობრივ ხელისუფლებას შეიძლება აკლდეს გამოცდილება ან ფინანსები რეგიონის გარედან ბიზნესის ქმედებათა მოსათოკად, ისეთების, როგორცაა მულტინაციონალური კომპანიები, რომლებმაც შეიძლება ადგილზე უარყოფითი სოციალური და ეკოლოგიური გავლენა იქონიონ.

კურორტები და ტურისტული ცენტრები

ადგილობრივ დონეზე ტურისტული რესურსების ათვისება განსხვავებულ კვალს ტოვებს ლანდშაფტზე. ეს ნათლად ჩანს განვითარებული ქვეყნების კურორტებზე, რომლებმაც ტურისტების მოთხოვნილებების საპასუხოდ განიცადეს ევოლუცია. ისინი დაგეგმარებით და საქალაქო ლანდშაფტით სხვა საქალაქო და სასოფლო დასახლებებისგან განსხვავდებიან. აშშ-ში, მაგალითად, ტერმინი კურორტი, ჩვეულებრივ, სასტუმროს ან დასასვენებელ კომპლექსს ნიშნავს. მხოლოდ დასავლეთ ევროპაში 400-ზე მეტი კურორტის იდენტიფიცირებაა შესაძლებელი: სპა, ზამთრის სპორტის კურორტებისა და კულტურული/ისტორიული ცენტრების ჩათვლით სხვადასხვა ზომის სანაპირო კურორტებთან ერთად, რომელთა კლიენტურის დიაპაზონი პოპულარულიდან ექსკლუზიურამდე იცვლება. ისტორიული ქალაქები, ჩვეულებრივ, მრავალფუნქციურია და ტურიზმი იქ დაგვიანებით განვითარდა. ასეთი ადგილები ტურისტულ ცენტრებს წარმოადგენენ. ნამდვილ კურორტებზე ტურიზმი არსებობის წყაროა, თუმცა მოგვიანებით, როდესაც კურორტი სიმწიფეს მიაღწევს, სხვა ფუნქციების დამატებაა შესაძლებელი. სპა ქალაქები და დასასვენებელი კურორტები, მუშათა დასახლებების საპირისპიროდ, ხშირად არქიტექტურის ეკლექტური სტილით ხასიათდებიან.

ტურისტებზე ორიენტირებული მიწებისა და შენობების კონცენტრაცია ვიზიტორების მიზიდვის ძირითადი არეალის ახლოს ხდება. ტურიზმთან დაკავშირებული ფუნქციების მქონე ასეთ რაიონებს რეკრეაციულ ბიზნეს-რაიონებს უწოდებენ (recreational business district – RBD), რომელიც განსხვავებულია ძირითადი ოფისების და შოფინგ რაიონებისაგან, რომლებსაც დიდ ქალაქებში ცენტრალურ ბიზნეს-რაიონს უწოდებენ (central business district – CBD). RBD ვითარდება ორი ფაქტორის გავლენით – კურორტზე ძირითადი მისასვლელი გზა და ძირითადი ტურისტული თავისებურება. მაგალითად, ზღვისპირა კურორტების RBD ხშირად სანაპიროს პარალელურად, პრომენადის გადაღმა ვითარდება და ძირითად სასტუმროებსა და მაღაზიებს მოიცავს. ამას გარდა, ტურისტული ფუნქციების ინტენსივობა და მიწის ფასი RBD-ის გარშემო ზონებში მცირდება (სურ. 3.3). ისტორიული ცენტრების შემთხვევაში RBD, ჩვეულებრივ, ქალაქის ძველ ცენტრს წარმოადგენს, რაც ევროპული მაგალითების უმეტესობაში ციხესიმაგრეს, უნივერსიტეტს ან ტაძარს ემთხვევა. სწორედ აქ არის კონცენტრირებული ბუნებისდამცველთა მცდელობები და ინტერპრეტაციის უნარი და იყენებენ რა კოსტუმირებულ გიდებს ან ისტორიული მოვლენების დადგმას, ახდენენ ტურისტებისთვის „მემკვიდრეობის გამოცდილებას“ გაზიარებას. როგორც ეშვორტი და ტანბრიჯი (Ashworth, Tunbridge, 1990) აღნიშნავენ, „ატრაქცია შეიძლება საშუალო დონის იყოს, მაგრამ ცოტა ტურისტია მზად იმისათვის, რომ დაიძინოს, იკვებოს და იმოგზაუროს საშუალო პირობებში“. დიდ ქალაქებში, განსაკუთრებით დედაქალაქებში (მაგალითად, ლონდონში), ისტორიული/კულტურული რაიონი პოლიცენტრულია. ტურისტული საშუალებები უფრო ფართოდაა გაბნეული რამდენიმე რაიონს შორის, რომლებიც სხვადასხვა ტიპის ტურისტებს ემსახურებიან (მაგალითად, სოპო, კოვენტ გარდენი) მაშინ, როდესაც საქმიან ადამიანს იზიდავს CBD თავისი ფინანსური და კომერციული მომსახურებების სიმრავლით (ამ შემთხვევაში – ლონდონის სითი).

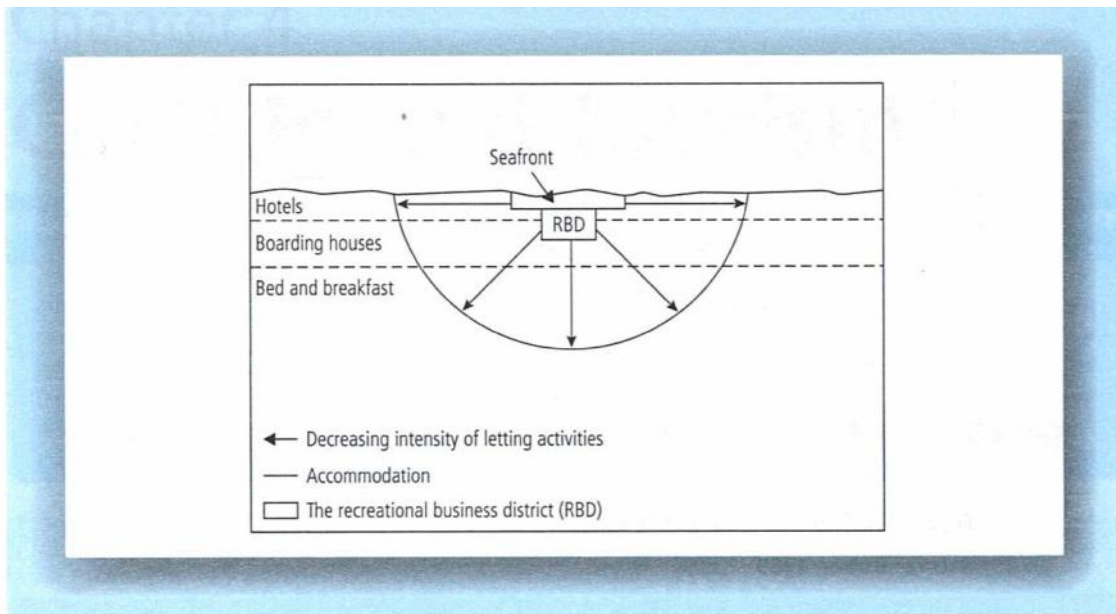


Figure 3.3 The recreational business district

Source: Wall, 'Car owners and holiday activities', in Lavery, 1971

რესურსების ათვისება, დროთა განმავლობაში, ტურიზმით დაინტერესებული გეოგრაფებისთვის მნიშვნელოვანი განსჯის საგანია. ბატლერმა (Butler, 1980) წამოაყენა ტურისტული რაიონის სასიცოცხლო ციკლის ცნება, სადაც კურორტები ევოლუციას განიცდიან აღმოჩენიდან განვითარების გავლით საბოლოო დაქვეითებისაკენ. მიუხედავად იმისა, რომ სასიცოცხლო ციკლის ვერსიას უარყოფითი მხარეები აქვს (რთულია მისი ამოქმედება), ამ მიდგომის ძირითადი სარგებელი კურორტებზე ზრუნვის გზაა – მათი განვითარების განმარტებითი ჩარჩო და კურორტის ბაზრის ევოლუცია. ყოველივე ამის შემდეგ, ტურისტის ტიპი, ვინც ნახავს დანერგვას, სრულიად განსხვავებული იქნება იმ ვიზიტისგან, რომელიც განხორციელდება კონსოლიდაციის ან დაქვეითების სტადიაზე (სურ. 3.4).

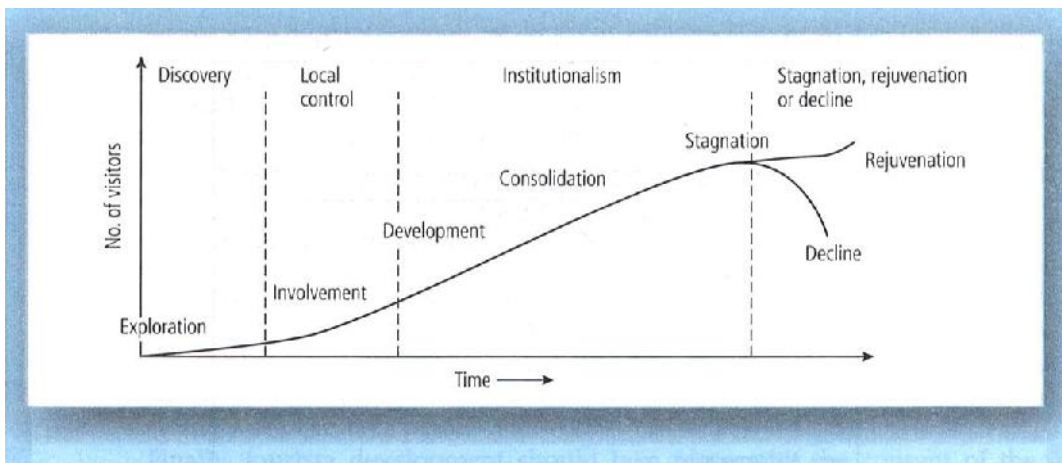


Figure 3.4 The tourist area life cycle

Source: Butler, 1980

ტურისტული რაიონის სასიცოცხლო ციკლი ასე გამოიყურება:

შესწავლა – სათავგადასავლო ტურისტების უმნიშვნელო რაოდენობა, ძირითადი ატრაქცია არის სუფთა გარემო ან კულტურული თავისებურებები;

ჩართულობა – ადგილობრივი ინიციატივები უზრუნველყოფენ განთავსების საშუალებებს და გარკვეულ რეკლამას. ამას მოსდევს ვიზიტორების მეტი რაოდენობა, ტურისტული სეზონისა და სახელმწიფო სექტორის ჩართვა;

განვითარება – ტურისტების დიდი რაოდენობა; კონტროლი ლოკალურიდან ეროვნულ ან სახელმწიფო კომპანიებისკენ გადადის. დესტინაცია გარეგნულად იცვლება. შესაძლოა დაიწყოს გადაჭარბებული გამოყენება;

კონსოლიდაცია – ამ ეტაპზე დესტინაცია ტურისტული ინდუსტრიის სრულყოფილი ნაწილი ხდება. ვიზიტორების ზრდის ტემპი მცირდება. ცნობადი რეკრეაციული ბიზნეს რაიონი აღმოცენდა;

სტაგნაცია – ვიზიტორების რიცხვმა პიკს მიაღწია და დესტინაცია ეკოლოგიური, სოციალური და ეკონომიკური პრობლემების გამო მოდური აღარ არის. ძირითადი სარეკლამო ძალისხმევა ტურისტების არსებული რაოდენობის შენარჩუნებაზე უნდა იყოს ორიენტირებული;

დაქვეითება – ვინაიდან დესტინაციამ დაქვეითება განიცადა, ტურისტები ახლა უფრო ახალ სასოფლო კურორტებს სტუმრობენ. ის დამოკიდებულია მხოლოდ განმეორებით ვიზიტებზე;

განახლება – აქ ხელისუფალნი ახალი საშუალებებით უზრუნველყოფის გზით, ახალი ბაზრების მოზიდვითა და რეინვესტირებით, ცდილობენ „ხელახლა აამოქმედონ“ დესტინაცია.

დასკვნა

ტურისტული რესურსების ათვისებას გარკვეული ფაქტორები უწყობენ ხელს და ეს ხსნის, თუ რატომ არიან ისინი არათანაბრად განაწილებული მსოფლიოში. განვითარებული ტურიზმის რესურსები კულტურული ფასეულობებია, რომლებსაც საზოგადოება ეკონომიკურ ღირებულებად თვლის. მათით, ჩვეულებრივ, სხვა მომხმარებლებიც სარგებლობენ და ამიტომ მყიფე და არამყარია. რადგან ტურიზმის ნეგატიური ზემოქმედება ცნობილია, ტურისტული რესურსების დაგეგმვა სასიცოცხლო მნიშვნელობის გახდა. დაგეგმვის მიზანია ტურიზმის ფასის მინიმიზება და რესურსული ბაზის უვნებლობის შენარჩუნება. მსოფლიო მასშტაბით როგორც ფიზიკური, ისე კულტურული ელემენტები წარმოადგენენ ტურისტული განვითარების ხელშემწყობ საკვანძო ფაქტორებს. ტურისტული განვითარებისთვის მსოფლიო ფიზიკური ელემენტების სიმრავლიდან ყველაზე პოპულარული ლოკაციებია სანაპიროები, მთები და შიდა წყლები.

ეროვნულ დონეზე სავალდებულოა ტურისტული ატრაქციების კლასიფიკაცია, რომელიც მთელ ტურისტულ რესურსულ ბაზას მოიცავს. ტურისტების მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად რესურსული ბაზის პოტენციალის შეფასებები იძლევიან რეკრეაციისა და ტურიზმის ახალი რაიონების გამოვლენის საშუალებას. შემდგომ ეს შეფასებები შეიძლება გამოდგეს ადგილობრივ დონეზე, სადაც კურორტის განვითარებას განსხვავებული მორფოლოგია აქვს და მომსახურებათა ფუნქციების ნაზავს წარმოადგენს. ასევე შესაძლებელია კურორტის განვითარების ციკლის დადგენა.

თავი 4. ჰავა და ტურიზმი

შესავალი

ჰავა შეიძლება განხილულ იქნას, როგორც ტურიზმის განვითარების წამახალისებელი რესურსი, ისე დესტინაციის მიმზიდველობის შემზღვევადი ფაქტორი. მიუხედავად ჰაერის კონდიციონებისა და კლიმატის კონტროლის სხვა ფორმების ფართოდ გავრცელებისა, ტურისტები ცდილობენ, სუფთა ჰაერზე დასახარჯი თავისუფალი დროის უმეტესი ნაწილი მათი წარმომავლობის ადგილის ჰავისგან განსხვავებულ (უფრო თბილ ან გრილ) გარემოში გაატარონ. საჰაერო ტრანსპორტის მგზავრებს, ტანსაცმლის შეზღუდული რაოდენობის გამო, დესტინაციის კლიმატის შესახებ ზუსტი ინფორმაცია სჭირდებათ. რეკრეაციის მრავალი ტიპი, მზის აბაზანებით დაწყებული და თხილამურებზე სრიალით დამთავრებული, ამინდზეა დამოკიდებული. მსოფლიო მასშტაბით ჰავის მნიშვნელობა ნათლად ჩანს ტურისტების ფართო ნაკადის მოძრაობაში შედარებით გრილი და ღრუბლიანი გენერატორი ქვეყნებიდან უფრო თბილი და მზიანი დესტინაციებისკენ. ლოკალურ დონეზე ეს ნათლად ჩანს ქალაქში მცხოვრები ოჯახების გადაწყვეტილებაში – ზაფხულის ცხელ დღეს ახლოსმდებარე სანაპირო მოინახულონ. დესტინაციისთვის ჰავა მნიშვნელოვნად განაპირობებს დასვენების სეზონის ხანგრძლივობას (თუმცა ამაზე გავლენას სხვა გარე ფაქტორებიც ახდენენ, მაგალითად, სასკოლო არდადეგების განრიგი გენერატორ რაიონებში). ჰავა ასევე განსაზღვრავს ისეთ ფაქტორებს, როგორცაა დესტინაციის განვითარება და ოპერეტიუნგის ხარჯები. ამინდის ცვლილებები ასევე მოქმედებს სასმელებისა და დასასვენებელი აღჭურვილობის გაყიდვაზე, ტურისტული მომსახურების მწარმოებლები კი იძულებული არიან, მოთხოვნების სეზონურ ცვლილებებს გაუმკლავდნენ. უმეტეს დესტინაციებში სეზონურობის პრობლემა სერიოზულად მოქმედებს ტურისტული ინდუსტრიის რენტაბელობასა და დასაქმებაზე. დასასრულ, ტრადიციული კავშირი ჰავასა და ტურიზმს შორის შესაძლოა შეიცვალოს. ამის ნათელი მაგალითია კანის კიბო, რომელიც გამოწვეულია მზის გამოსხივებით და გლობალურ დათბობასთან არის დაკავშირებული.

მსოფლიო კლიმატი

ამინდი და ჰავა დამოკიდებულია ატმოსფეროს პირობებზე, რომელიც ჩვენ პლანეტას გარს აკრავს თხელი ფენის სახით. კლიმატი ხასიათდება ხანგრძლივი ციკლით, რომლის განმავლობაშიც ამინდი დღიდან დღემდე იცვლება. ტურისტებს, ჩვეულებრივ, უფრო მეტად ესაჭიროებათ ინფორმაცია, ვთქვათ, გარკვეულ ადგილზე მოსალოდნელი საშუალო ტემპერატურების შესახებ, ვიდრე იშვიათი ექსტრემალური კლიმატური მოვლენების შესახებ, რომლებზეც ახალი ამბების სათაურებშია საუბარი.

კლიმატს სამი ძირითადი ფაქტორი განსაზღვრავს: განედი, წყლისა და ხმელეთის განაწილება და რელიეფი.

ძირითადი ფაქტორია განედი, ან ეკვატორიდან დაშორება, ვინაიდან ის განსაზღვრავს მზის სხივების დაცემის კუთხეს წლის მოცემულ დროს; თუ ის ძალიან მახვილია, მზის სითბოს რაოდენობა შეზღუდული იქნება. დედამიწის ღერძის გარშემო ბრუნვის გამო ჩრდილო

ნახევარსფერო მზისკენ ივნისშია დახრილი. ის ამ პერიოდში შუადღისთვის კირჩხიბის ტროპიკთანაა (ჩ.გ. 23,5°) ზენიტში. არქტიკული წრის (ჩ.გ. 66,5°) ჩრდილოეთით მაღალ განედებზე შუა ზაფხულში 24 საათის განმავლობაში დღის სინათლეა, ანტარქტიკაში (ს.გ. 66,5°-ის სამხრეთით) კი ხანგრძლივი ღამეა. დეკემბრისთვის მზის ზენიტური მდებარეობა ეკვატორის სამხრეთით – თხის რქის ტროპიკზე (ს.გ. 23,5°) აღინიშნება. ეს ნიშნავს ზაფხულის დადგომას სამხრეთ ნახევარსფეროში და ხანგრძლივი სიცივისა და სიბნელის პერიოდს არქტიკული წრის ჩრდილოეთით. დაბალ განედებში, კირჩხიბისა და თხის რქის ტროპიკებს შორის, მზე მთელი დღის მანძილზე მაღლა დგას და იქ მთელი წლის მანძილზე სითბოა. ეკვატორიდან მანძილის კლებასთან ერთად მცირდება ზაფხულის ხანგრძლივობა და სეზონების მიხედვით იცვლება დღის ხანგრძლივობა.

ეკვატორიდან პოლუსებისაკენ ტემპერატურის მარტივი კლების მოდელი გართულებულია იმ ფაქტით, რომ მსოფლიო ხმელეთის უმეტესი ნაწილი ჩრდილო ნახევარსფეროშია თავმოყრილი. ხმელეთის ზედაპირი გაცილებით უფრო სწრაფად თბება და ცივდება, ვიდრე წყლის დიდი არეალები. ამიტომ ოკეანეები სითბოს რეზერვუარებივით მოქმედებენ, ისე, რომ ქარპირა სანაპიროებსა და კუნძულებზე ზომიერი ზღვის კლიმატია. უფრო მეტიც, თბილ ოკეანურ დინებებს, მაგალითად, გოლფ სტრიმსა და ჩრდილო ატლანტიკურ დინებას, ტროპიკული ზღვების სითბო მაღალი განედებისკენ გადააქვთ (იხ. სურ.4.1). შედეგად, ბრიტანეთსა და ირლანდიას გაცილებით უფრო რბილი კლიმატი აქვთ, ვიდრე მათი არქტიკული წრის სიახლოვეს მდებარეობა განაპირობებს. ცივი დინებები კი გამაგრილებელ ეფექტს ახდენენ

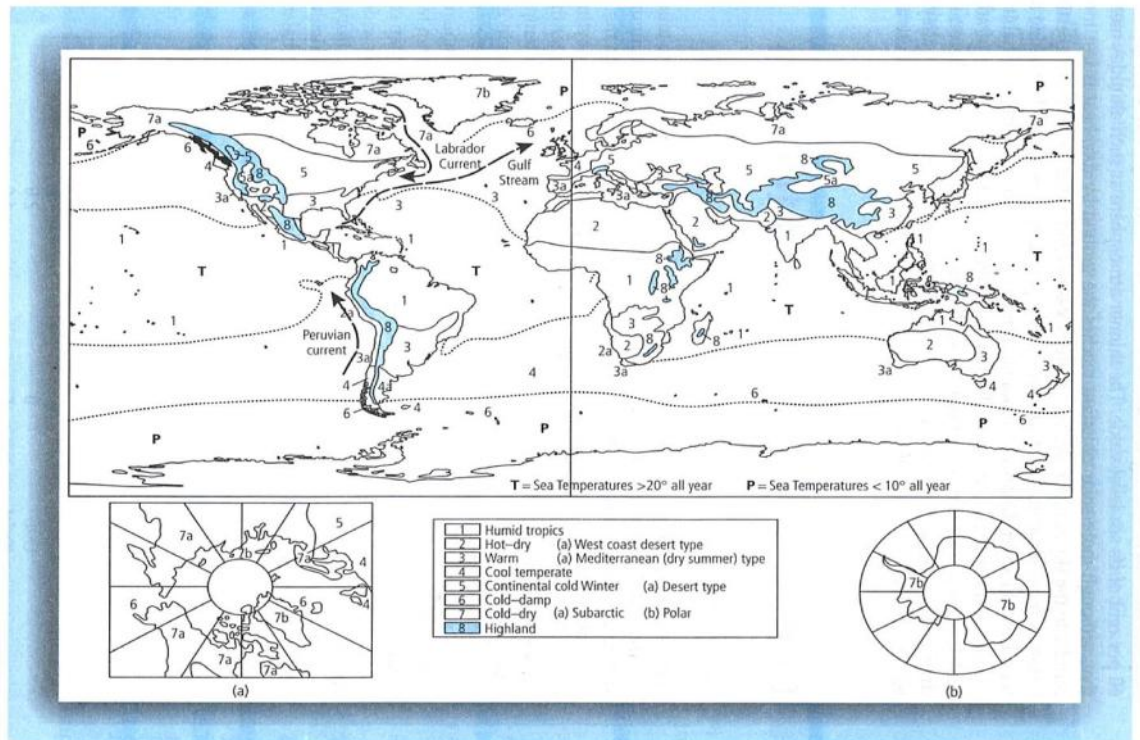


Figure 4.1 World climate zones; inset maps show (a) the Northlands and the Arctic Ocean, (b) the Antarctic

გარემოზე, ყველაზე კარგად ცნობილი მაგალითია ლაბრადორის ცივი დინება კანადის აღმოსავლეთ სანაპიროსთან. ამ დინების მიერ მოტანილმა აისბერგმა გამოიწვია ტიტანიკის კატასტროფა 1912 წელს. წყნარი ოკეანე, რომელიც ფართობით მნიშვნელოვნად აღემატება წყლის სხვა ობიექტებს, მთელი მსოფლიოს კლიმატზე ახდენს გავლენას, რასაც ელ ნინოს ფენომენიც ნათელიყოფს. ევრაზიისა და ჩრდილო ამერიკის შიდა ტერიტორიები, რომლებიც ბრიტანეთის განედზე მდებარეობენ, ზღვის გავლენას დაცილებულნი არიან და იქ კონტინენტური კლიმატია, რომელიც ტემპერატურების მკვეთრი ცვლილებებით ხასიათდება.

მსოფლიოს მრავალ ნაწილში, სადაც მაღალი მთებია, რელიეფი მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ამინდის ელემენტებზე. ალპინისტებმა კარგად იციან, რომ მთის წვერზე ტემპერატურები გაცილებით ნაკლებია. სიმაღლის მატებასთან ერთად ადგილი აქვს ასევე წნევის მაჩვენებლის ცვლილებასაც; 5000მ სიმაღლეზე ჰაერის სიმკვრივე 60%-ით ნაკლებია ზღვის დონეზე არსებულთან შედარებით. ასეთ სიმაღლეზე გაიშვიათებული ატმოსფერო ნიშნავს, რომ დღის მანძილზე ხმელეთამდე მეტი მზის რადიაცია აღწევს, თუმცა ღამით სითბო უფრო სწრაფად იკარგება. ვინაიდან ჰაერში ნაკლები ჟანგბადია, ფიზიკური დატვირთვა რთული გადასატანი ხდება. მთიან რაიონებში მცირე მანძილებზე ტემპერატურის, ტენიანობის და მზის ნათების დიდი კონტრასტები შეინიშნება, რაც განსხვავებულ ჰაბიტატს (საარსებო გარემოს) ქმნის მცენარეებისა და ცხოველებისთვის. მთის ბარიერები მნიშვნელოვნად ცვლიან მიმდებარე დაბლობების კლიმატს, რადგან ზღვის ნოტიო ჰაერი გადაევლება რა ქედის თხემურ ნაწილს, დაშვებისას უფრო თბილი და მშრალი ხდება. ლოკალური მასშტაბით, ფერდობის ან ხეობის განლაგებას, მზის პირდაპირ სხივებთან მიმართებაში, მნიშვნელოვანი შედეგები მოსდევს მიწათსარგებლობისა და კურორტების განვითარებისთვის, მაგალითად, როგორც ეს ალპებშია.

კლიმატური ელემენტები და ტურიზმი

ტემპერატურა

ტემპერატურა კლიმატის ის ელემენტია, რომელიც უდიდეს გავლენას ახდენს ტურისტულ აქტივობებსა და ტანსაცმლის ტიპზე (ცხრ. 4.1). სპორტის საწყლოსნო სახეობები, როგორებიცაა ცურვა, სერფინგი და დაივინგი, ჩვეულებრივ, თბილი ამინდის აქტივობებია. სანაპიროზე

ცხრ. 4.1 ტემპერატურა და ტანსაცმელი – დასასვენებლად მოგზაურობა იანვარში

	დღის საშუალო ტემპერატურა (°C)	კლო (თერმული ამტანობის ერთეული)
ოსლო	0	2.0
პარიზი	5	1.6
ალიკანტე	15	1.2
ტენერიფე	20	0.8
ბარბადოსი	30	0.1

ბანაობისთვის როგორც ჰაერის, ისე წყლის ტემპერატურა (რომელიც დღის მანძილზე უფრო გრილია) 20°C უნდა აღემატებოდეს. წყალი სხეულს 30-ჯერ უფრო სწრაფად აგრილებს, ვიდრე იგივე ტემპერატურის მშრალი, მშვიდი ჰაერი, რაც ხსნის, თუ რატომაა სავალდებულო სერფერებისთვის სიცხეში ტენიანი კოსტუმი, ხოლო ცივ ტემპერატურებზე – ნეოპრენისგან დამზადებული მშრალი სამოსი. სახმელეთო აქტივობები ნაკლებ შესაფერისია მაღალ ტემპერატურებზე, მით უმეტეს, თუ სინოტივის გათვალისწინებაც ხდება. ეს, ჩვეულებრივ, შეფარდებითი ტენიანობით გამოიხატება, რომელიც იზომება ტენიანობის პროცენტული მაჩვენებლით ტენის იმ მთლიან ოდენობასთან, რომელიც შესაძლოა იყოს ჰაერში მოცემულ ტემპერატურაზე. ასე, მაგალითად, ტროპიკული ჰაერი 35°C-ზე შეიცავს 9-ჯერ მეტ წყლის ორთქლს, ვიდრე ცივი ჰაერი 0°C-ზე. მშრალი სიცხე, სადაც შეფარდებითი ტენიანობა 30%-ზე

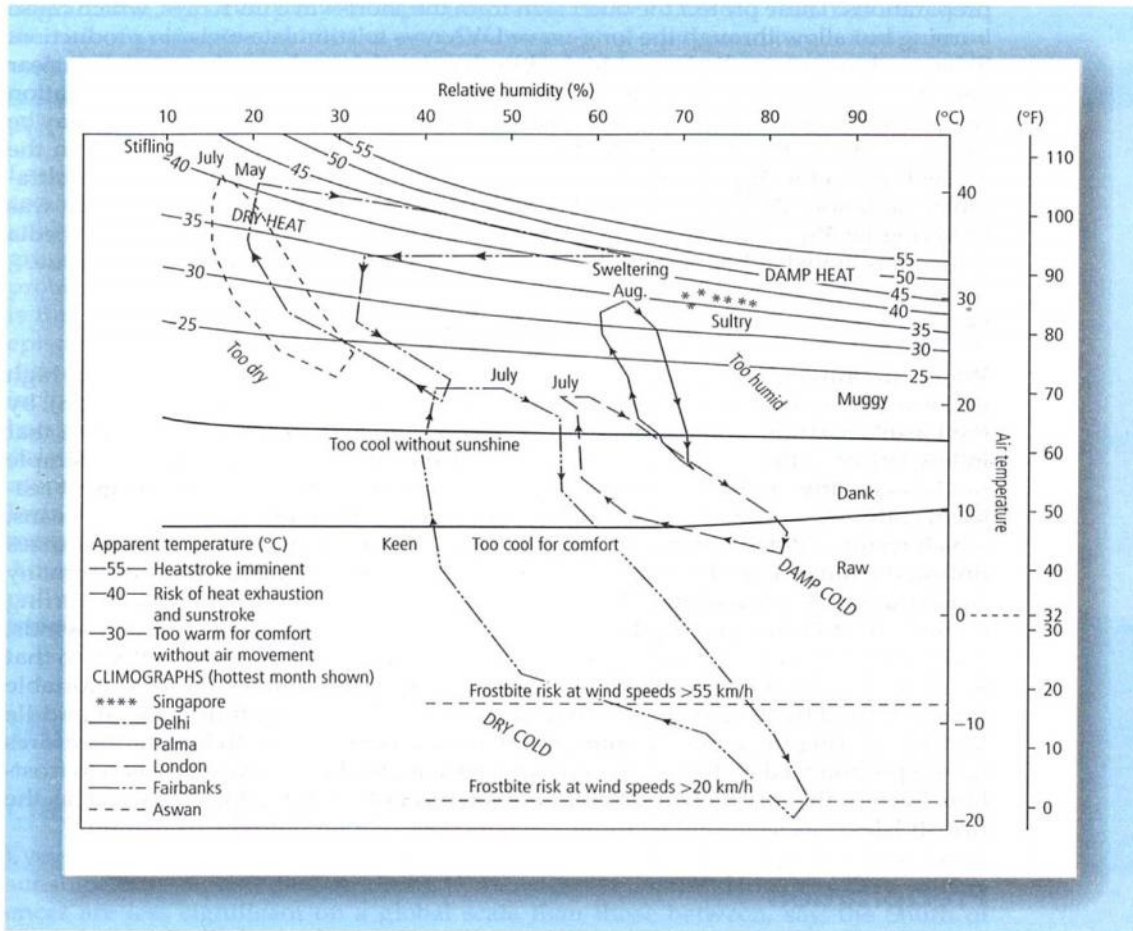


Figure 4.2 Bioclimatic chart

ნაკლებია, უფრო ასატანია, ვიდრე ბევრი ტროპიკული დესტინაციისთვის დამახასიათებელი ტენიანი სიცხე. როდესაც ტენიანობის დონე ჰაერში გაჯერების წერტილს უახლოვდება, უხვი ოფლიანობის პირობებშიც კი, რთულია სიგრილის შენარჩუნება, და სხეულის სითბური ბალანსის დარღვევის გამო, შედეგი სითბური დაუძლურებაა, უკიდურეს შემთხვევებში კი – სითბური დაკვრა. უფრო საერთო პრობლემა, რასაც შეუფერებელი ტანსაცმლის ტარება იწვევს, არის კანის მდგომარეობა, რომელიც ტროპიკული სირსველის (კლიმატური ჰიპერჰიდროზის)

სახელითაა ცნობილი. სიციხის დონის აღქმაში ტენიანობის როლს ე.წ. ეფექტური ტენიანობით გამოხატავენ, რომელიც ჰაერის მოძრაობასაც ითვალისწინებს ან უფრო მარტივად, ეს არის ე.წ. ხილული ტემპერატურა და ის ბიოკლიმატურ სქემაზე ნაჩვენები (სურ. 4.2). ადამიანის კარგად ყოფნისთვის ამ ერთეულის მნიშვნელობას მივხვდებით, თუ კლიმატოლოგების მიერ შემოთავაზებულ სქემაზე ერთმანეთს შევადარებთ დელისა და ასუანის პირობებს და გამოვიყენებთ დღის საშუალო ტემპერატურებსა და შეფარდებით ტენიანობას წლის ყოველი თვის მიხედვით. აგვისტოში დელის ამინდი ასუანთან შედარებით უფრო არაკომფორტული აღმოჩნდება, თუმცა ჰაერის ფაქტიური ტემპერატურა 5°C-ით ნაკლებია.

ტურისტები ერთმანეთისგან აკლიმატიზაციის უნარით განსხვავდებიან, რაც მათ ასაკზე, სქესზე, სხეულის აღნაგობაზე, მეტაბოლიზმის ხარისხზე და ეთნიკურ წარმომავლობაზე დამოკიდებულია. მართალია, ადამიანის სხეული მზაობით (ოფლის გამოყოფის გაზრდით) ეგუება ტროპიკულ პირობებს, ბევრია დამოკიდებული ინდივიდის ქცევასა და ცხოვრების სტილზე. ეს ასევე ეხება მკაცრ ცივ პირობებს, სადაც ფიზიოლოგიური რეაქცია (მაგ., კანკალი) გაცილებით ნაკლებად ეფექტურია. ადამიანის კომფორტი ასევე მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული ისეთ ფაქტორებზე, როგორიცაა მზის სხივური ენერჯია და ჰაერის მოძრაობა.

მზის ნათება

მზის ნათება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ზღვის სანაპიროზე, სადაც ულტრაიისფერი გამოსხივება, რომელიც აირეკლება წყლის ზედაპირიდან და ქვიშიდან, ემატება შიშველ კანზე მზიდან მიღებულ სითბურ დატვირთვას. ბრიტანეთის კუნძულები, გრძელი ზაფხულის დღეების მიუხედავად, ხასიათდება ღრუბლიანი კლიმატით, რაც სამხრეთ ესპანეთთან შედარებით, სადაც მზის ნათება დღის ხანგრძლივობის 80% შეადგენს, მნიშვნელოვნად ნაკლებია. ულტრაიისფერი რადიაცია დაბალ განედებში უფრო ინტენსიურია, მაგრამ მზის ნათების ხანგრძლივობა ხმელთაშუაზღვისპირეთზე ნაკლებია. მზეზე უსაფრთხო მიფიცხების ხანგრძლივობა დამოკიდებულია დამსვენებლის კანის ტიპსა და გასარუჯი საშუალებების ეფექტურობაზე. ისინი კანს იცავენ მოკლელტალღოვანი ულტრაიისფერი B გამოსხივებისგან (UVB), რომელიც იწვევს დამწვრობას, მაგრამ ატარებენ გრძელტალღოვან ულტრაიისფერ A სხივებს (UVA), რომლებიც ორგანიზმში მელანინის გამომუშავებას ასტიმულირებენ. მოთხილამურეები და ალპინისტები მაღალ მთებში მზის დამწვრობის რისკის ქვეშ იმყოფებიან, რადგან იქ ჰაერი სუფთაა და მზის სხივები ძლიერ აირეკლება თოვლიდან და გაშიშვლებული კლდეებიდან. ასეთი გაბნეული რადიაცია კანის მნიშვნელოვან დამწვრობას იწვევს თუნდაც ჰაერის ისეთ დაბალ ტემპერატურაზე, როგორიცაა 0°C. გლობალური მასშტაბით ატმოსფეროს ზედა ფენაში იზრდება ოზონის შრის დაშლის საფრთხე. ამას ულტრაიისფერი რადიაციის სახიფათო მომატება მოსდევს. 1980-იანი წლების დასაწყისში ჯანდაცვის ორგანიზაციები აშშ-სა და სამხრეთ აფრიკაში შემფოთებული იყვნენ კანის კიბოს ზრდის მაჩვენებლით, იმავე დროს ეს საკითხი წინ წამოსწიეს ავსტრალიის მედია საშუალებებმაც.

ქარი

ქარის სიძლიერესა და მიმართულებაზე გავლენას ახდენს სხვაობა დაბალ და მაღალი წნევის არეებს შორის (მეტეოროლოგიურ რუკაზე ნაჩვენებია მანძილით იზობარებს შორის), დედამიწის ბრუნვა თავისი ღერძის გარშემო და რელიეფი. მსოფლიო მასშტაბით დაბალი განედების ჰაერის ცირკულაციაში გამოხატულია აღმოსავლეთის მხრიდან მქროლავი პასატები. ეს მარტივი მოდელი დიდად არის სახეცვლილი, განსაკუთრებით ჩრდილო ნახევარსფეროში, კონტინენტებსა და ოკეანეებს შორის ტემპერატურისა და ჰაერის წნევის მნიშვნელოვანი სეზონური კონტრასტებით, რაც იწვევს ქარის მიმართულების შეცვლას. ადგილობრივი მასშტაბით აღსანიშნავია ზღვის ბრიზები, უფრო ძლიერი დღისით (ზღვიდან ხმელეთისკენ) და შედარებით სუსტი – ღამით (ხმელეთიდან ზღვისკენ). ამ ტიპის ქარების ცოდნა სასარგებლოა მოცურავეებისა და სერფერებისთვის, პლანერისტი კი დაინტერესებულია მთის ქარების თავისებურებებით, ასეთია, მაგალითად, ალპების ფიონი. ტროპიკებში ზღვის ბრიზებს გამაგრებელი ეფექტი აქვთ და ეფექტური ტემპერატურები კუნძულებზე, მაგალითად, სინგაპურზე, უფრო კომფორტულია, ვიდრე ეს ბიოკლიმატურ რუკაზეა წარმოდგენილი (სურ. 4.2). დიდ სიმაღლეებსა და შუა განედებში ზამთრის თვეების განმავლობაში ძლიერი ქარები დაბალ ტემპერატურასთან ერთად კანზე აშკარად ყინვის შემბოჭავ ეფექტს ახდენენ, რომელიც განსაკუთრებულ შემთხვევებში მოყინვას იწვევს. შედარებით რბილი პირობების დროსაც კი ტიპური ზღვისპირა მდებარეობა, როგორც ბრიტანეთის კუნძულებს აქვთ, ქარის გამაგრებელი ეფექტი სუფთა ჰაერზე რეკრეაციის ძირითად ხელისშემშლელ ფაქტორს წარმოადგენს.

ნალექები

ნალექები, მისი განსხვავებული გამოვლინებით (წვიმა, სეტყვა, თოვლჭყაპი, თოვლი), შესაძლოა, განსხვავებულ საქმიანობათა შემზღუდავ ფაქტორად განვიხილოთ. ბევრია დამოკიდებული მის ინტენსივობაზე, ხანგრძლივობასა და სეზონურ განაწილებაზე. ტროპიკებში წელიწადი მკვეთრად იყოფა „ტენიან“ და „მშრალ“ სეზონებად. წვიმა, ჩვეულებრივ, მოდის ხანმოკლე, ძლიერი თავსხმის სახით, რომელიც ყოველ ნაშუადღევს მოსდევს ჰაერის ძლიერ ადვექციურ გათბობასა და გროვა ღრუბლებს. ამის საწინააღმდეგოდ, ბრიტანეთში მოსული წვიმების უმეტესობა ციკლონური წარმოშობისაა; შესაძლოა ეს ნალექები რაოდენობით ნაკლებია, მაგრამ გაცილებით მეტ წვიმიან დღეზეა განაწილებული.

თოვლი შეიძლება განხილულ იქნას, როგორც ძვირადღირებული საფრთხე ავტომობილისთვის და ძვირფასი რესურსი რეკრეაციისათვის. სათხილამურო კურორტებისთვის შესაფერისი ადგილები ძირითადად საშუალო სიმაღლის შედარებით ადვილად მისადგომ მთიან რაიონებშია გამოვლენილი, სადაც მყარი თოვლის საფარი წელიწადში 3 თვე მაინც დევს. ვინაიდან მოთხილამურეთათვის შესაფერისი პირობების უზრუნველყოფა საკმაოდ ძვირია, კურორტის ოპერატორს სჭირდება ზუსტი ინფორმაცია ადგილის ჰავის ელემენტების, კერძოდ,

ტემპერატურის, მზის ნათების, ქარის სიჩქარეებისა და შეფარდებითი ტენიანობის შესახებ. მაგ., სადაც თვის საშუალო მინიმალური ტემპერატურები -2°C -ზე ქვევითაა, თოვლი, სავარაუდოდ, ხშირად მოდის. თოვლის საფრის ტიპიც მნიშვნელოვანია – ფხვიერი, მცირე სიმკვრივის თოვლი მოსწონთ მოთხილამურეებს. მართალია, სპორტის ზამთრის სახეობების განვითარებამ თავდაპირველად ეკონომიკური მოგება მოუტანა მოშორებული მთიანი რაიონების დასახლებებს, მაგრამ მოგვიანებით ამას ეკოლოგიური დეგრადაცია მოჰყვა, განსაკუთრებით ალპებში. მოთხილამურეთა ბილიკების მოსაწყობად ტყეების გაჩეხვა ზვავების რისკს ზრდის, ხოლო თოვლის დამამზადებელი აღჭურვილობა, რომელმაც თოვლის საფრის არსებობა უნდა უზრუნველყოს, აფერხებს მყიფე ალპური მცენარეულობის ზრდას.

ჰაერის ხარისხი

ბოლო, მაგრამ არანაკლებ მნიშვნელოვანია ჰაერის მდგომარეობის მონიტორინგი, რადგან ეკოლოგიური საკითხები, ზოგადად, სიცოცხლის ხარისხს განსაზღვრავს. საყოველთაოდ ცნობილია, რომ ავტოტრანსპორტი ჰაერის მთავარი დამაჭუჭყიანებელია და გამოყოფს აზოტის ქვეჟანგს, ნახშირწყალბადებსა და მიწისპირა ოზონს (განსხვავებულია ატმოსფეროს ოზონისგან). მსოფლიოს დიდი ქალაქების უმეტესობის, განსაკუთრებით ნაკლებად განვითარებულ ქვეყნებში, უფრო ძველი პრობლემაა სამრეწველო საწარმოების მიერ გოგირდის დიოქსიდის (გოგირდოვანი გაზების) გამოფრქვევა. სმოგი, ჰაერის დაჭუჭყიანების სერიოზული გამოვლინება, უპირატესად დამახასიათებელია რაიონებისთვის, სადაც წლის უმეტეს დროს ანტიციკლონური პირობებია გაბატონებული, რაც ჰაერის მოძრაობას აფერხებს. მაგალითად გამოდგება ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნები და კალიფორნია ზაფხულში და ჩრდილო აზიისა და ევრაზიის კონტინენტური შიდა ნაწილები – ზამთარში. ქალაქების ჰაერს წამლავს არასასიამოვნო გაზების კოქტეილი, რაც ამცირებს ხილვადობას, აფერხებს მცენარეთა ზრდას, აზიანებს ისტორიულ ძეგლებს და საფრთხეს უქმნის რესპირატორული პრობლემების მქონე ადამიანების ჯანმრთელობას. გარდა ამისა, ჩრდილო ამერიკასა და ევროპაში „მჟავე წვიმებმა“ დააზიანეს სამრეწველო დაჭუჭყიანების წყაროების ქარის მიმართულებით მდებარე მრავალი რაიონის ტყეები, ტბები, შენობები და ძეგლები. საფრთხე არქტიკასაც ემუქრება პესტიციდებისა და სხვა დამაბინძურებლებისგან, რომლებიც ჩრდილოეთის ქარებითა და ოკეანური დინებებით გადაიტანება. დაბალ ტემპერატურაზე მათი დაშლის ტემპი დაბალია, რაც იწვევს თოვლის დაბინძურებას და წამლავს კვებით ჯაჭვს.

მსოფლიო ჰავა

კლიმატის კლასიფიკაცია

ბრიტანეთის მსგავს პატარა ქვეყანაშიც კი ტემპერატურები, ნალექები და ქარისა თუ მზის ნათების გავლენა მნიშვნელოვნად განსხვავებულია, რაც ბევრი ადგილობრივი კლიმატის არსებობას განპირობებს. თუმცა ეს განსხვავებები გლობალური მასშტაბით ნაკლებ მნიშვნელოვანია, ვიდრე ის სხვაობები, რაც შეინიშნება სამხრეთ ინგლისსა და საფრანგეთის რივიერას შორის. აღსანიშნავია ისიც, რომ მსოფლიო რეგიონები ერთმანეთისაგან უზარმაზარი მანძილებით არის დაცილებული, მაგრამ მათ ისეთი მსგავსი ნიშნები ახასიათებთ, რომ შესაძლოა ერთი და იმავე კლიმატური ზონის შემადგენელ ნაწილებად მივიჩნიოთ. მაგალითად, კალიფორნიის ჰავა ესპანეთისას ჰგავს, ახალი ზელანდიის სამხრეთ კუნძულისა კი – ინგლისისას (სამხრეთ ნახევარსფეროს სეზონების შებრუნებულობას თუ გავითვალისწინებთ).

საკმაოდ მარტივია მსოფლიო კლიმატის სხვადასხვა ელემენტების ამსახველი რუკების მთელი სერიების შედგენა, მაგრამ ძალიან რთულია ამ ინფორმაციის სინთეზირება და ტურისტისთვის საუკეთესო პირობების დადგენა. განხორციელდა რიგი მცდელობებისა, რომ კლიმატის კლასიფიკაცია უფრო ადამიანის პოზიციიდან მომხდარიყო, ვიდრე სოფლის მეურნეობისა. განსაკუთრებული მნიშვნელობისაა ლისა და ლემონსის (Lee and Lemons, 1949) კვლევა, რომელშიც დამუშავდა ჩაცმის მოთხოვნები ტემპერატურის ცვლილებისადმი. ტერჯანგმა (Terjung, 1966) წლის ყოველი თვის როგორც დღის, ისე ღამის პირობების კომფორტის ინდექსის დასადგენად, ტემპერატურისა და შეფარდებითი ტენიანობის მონაცემები გამოიყენა. მოგვიანებით იქ, სადაც არსებობდა შესაბამისი მონაცემები, მოხდა მისი დაზუსტება ქარისა და მზის რადიაციის მოქმედების გათვალისწინებით. ტერჯანგის კლასიფიკაცია ყველაზე მრავალმხრივია, მაგრამ აქვს ის უხერხულობა, რომ დიდი რაოდენობით კლიმატურ ზონებს განიხილავს იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც კომფორტის ინდექსის პირობები მთელი წლისთვის მიიღება. სხვა საინტერესო მიდგომაა ჰეთჩის მიერ (Hatch, 1985) შემუშავებული ე.წ. „კლიმატური კოდი“. ეს არის ჰავის სრული შესაბამისობის ინდექსი, რომელიც იცვლება 0-დან (სავალალო) 100-ის (იდეალური) ფარგლებში, და დადგინდა საშუალო თვიური ტემპერატურების, ნალექების, მზის ნათებისა და შეფარდებითი ტენიანობის გათვალისწინებით. ეს ინდექსი განსაკუთრებით გამოსადეგია დესტინაციის სანაპირო ტურიზმისთვის შესაბამისობის შესაფასებლად, რამდენადაც ის უფრო მშრალი, მზიანი და თბილი კლიმატის სასარგებლოდ იხრება.

ბიოკლიმატური სქემა (სურ. 4.2) ჩვენი კლასიფიკაციის სქემისთვის ამოსავალ წერტილს წარმოადგენს. მსოფლიო კლიმატი ერთიანია – ცხელი და ტენიანი პირობებით დაწყებული და ცივი და მშრალით დასრულებული. თუმცა მსოფლიოს უმეტესი ნაწილის კლიმატი ამ ორ უკიდურესობას შორისაა და ხასიათდება განსხვავებული სეზონური ვარიაციებით. კლიმატოგრაფების მიერ ეს ნაჩვენებია დელის, პალმას და ლონდონის, ხოლო მეორეს მხრივ – ფერნბექსისა და ალასკის ნაგალითებზე. ასეთი კლიმატები ტრადიციულად აღწერილია ტემპერატურებისა და ნალექების კუთხით. ისინი 8 ძირითად კლიმატურ ზონად დაჯგუფდა,

რაც მჭიდროდ არის დაკავშირებული ადამიანის ფიზიოლოგიასთან. სურ.4.1 გვიჩვენებს მსოფლიო კლიმატების განაწილებას, მაგრამ გასათვალისწინებელია, რომ რუკაზე მოცემული საზღვრები მიუთითებენ ფართო გარდამავალ ოლქებზე და არა მკვეთრ ცვლილებებზე. ამ კლიმატების მოკლე დახასიათებები და ტურიზმისათვის მათი შესაბამისობა მოცემულია ცხრ. 4.2-ში.

მსოფლიო კლიმატური ზონები

ტენიანი ტროპიკები (ზონა 1)

ტურიზმის განვითარებისთვის ეს ზონა ალბათ ყველაზე მნიშვნელოვანია თავისი განვრცობისა და პოტენციალის გამო. ზონის მთავარ პრობლემას შენობებისა და მათი მობინადრეებისთვის სიგრილის პირობების შექმნა და შენარჩუნება წარმოადგენს, რადგან ტემპერატურა (ლამითაც კი) იშვიათად ეცემა 20°C-ზე ქვევით, ხოლო ტენიანობა – საკმაოდ მაღალია. შენობები ისე უნდა იყოს დაპროექტებული, რომ ქარის ნებისმიერი მოძრაობის გამოყენება მოხერხდეს; ხშირად დაგეგმარება ღია სახისა და ოთახებს ვერანდაზე აქვთ გასასვლელი. ზოგიერთ შემთხვევაში შენობები სპეციალურ საყრდენებზეა აგებული, რათა მცენარეების ზემოთ არსებული ჰაერის ნებისმიერი გადაადგილება იქნას გამოყენებული. ტურისტების ჩაცმულობა მსუბუქი, ღია ტექსტურის და ტენის შემწოვი ქსოვილისგან დამზადებული უნდა იყოს. დაავადებათა უმეტესობა, რომლებითაც ტროპიკები არიან სახელგატეხილნი, ძირითადად არა კლიმატით, არამედ მესამე სამყაროს ქვეყნების ცუდი სანიტარული პირობებითაა გამოწვეული. მართალია, თბილი და ტენიანი გარემო ხელს უწყობს ბაქტერიებისა და პარაზიტების გავრცელებას, მაგრამ ისეთ დაავადებებს, როგორცაა, მაგალითად, მალარია, ავრცელებენ მწერები, რომლებიც ცივი ტემპერატურის პირობებში ვერ არსებობენ. ვიზიტორებს თავის დაცვა შეუძლიათ მალარიის საწინააღმდეგო პროფილაქტიკური წამლებით და სხვა დამცავი ღონისძიებებით, მაგალითად, კიდურების შემოსვით სადამოსკენ, როდესაც აქტიურდებიან კოლოები. სხვა ტროპიკული დაავადებებისათვის კი, როგორცაა, მაგალითად, ყვითელი ციებ-ცხელება, აუცილებელია ვაქცინაცია. აღსანიშნავია, რომ ტროპიკების მაღალმთიანი რაიონების ჰავა უფრო გრილი და მალარიისგან თავისუფალია.

ეკვატორული ზონის გარდა, ტროპიკების უმეტესი ნაწილი სხვადასხვა ხანგრძლივობის „მშრალი სეზონებით“ ხასიათდება, როდესაც ტურიზმისთვის ხელსაყრელი პირობებია. სწორედ ამ დროს აფრიკის მნიშვნელოვანი ნაწილისთვის ტიპური სავანების მდელოები საუკეთესო პირობებს ქმნიან „საფარი ტურიზმისთვის“. კარიბის სანაპიროებზე, დასავლეთ აფრიკასა და სამხრეთ აზიაში მშრალი სეზონი ემთხვევა ჩრდილოეთ ამერიკისა და ევროპის ზამთრის თვეებს. ასე, რომ ისინი იზიდავენ ზამთრის მზის მოყვარულებს ტურისტების გენერატორი ქვეყნებიდან. ეკვატორის სამხრეთით მდებარე ტროპიკული ქვეყნები ნაკლებად მიმზიდველია, რადგან მათი საუკეთესო თვეები ემთხვევა ჩრდილო ნახევარსფეროს ზაფხულის პერიოდს. მარჯნის ფართო რიფები, რომლებიც სანაპიროებს მიჰყვება, ტროპიკების მრავალი დესტინაციისთვისაა დამახასიათებელი (ისინი ვერ იზრდებიან იქ, სადაც ზღვის ტემპერატურა 20°C-ზე ნაკლებია). ეს

ქმნის იდეალურ პირობებს საწყლოსნო სპორტისთვის, განსაკუთრებით – ყვინთვისთვის. ტროპიკების მდიდარი მცენარეულობა და სახეობათა სიმრავლე ეკოტურიზმის საუკეთესო რესურსად აღიქმება. აღსანიშნავია, რომ ტროპიკული აფრიკა გაცილებით მდიდარია ე.წ. „მსხვილი სანადირო ცხოველებით“, რომლებიც მნიშვნელოვანია საფარის ტიპის ტურიზმის მოყვარულთათვის, ვიდრე მსგავსი გარემო სამხრეთ და ცენტრალურ ამერიკაში, სამხრეთ აზიასა და ავსტრალიაში. თითოეულ ამ რეგიონს გააჩნია განსხვავებული სახეობები, რომლებიც ეკოსისტემაში თავიანთ შესაფერის ნიშებს იკავებენ. ტროპიკული ჰაბიტატების უმეტესობას, ტროპიკული ჰაბიტატების უმეტესობას, ეკონომიკური განვითარების მზარდი ტემპის გამო, საფრთხე ემუქრება. ამ მოვლენას ადგილი აქვს „სამხრეთის“ მესამე სამყაროს ქვეყნებში, რომლებიც ხშირ შემთხვევებში „ჩრდილოეთის“ განვითარებულ სახელმწიფოებს (მაგ., იაპონია, აშშ და ევროკავშირის წევრი ქვეყნები) ნედლეულით ამარაგებენ. ამაზონის აუზის და ინდონეზიის ტყეები, რომლებსაც გაქრობა ემუქრებათ, ორი, სავალალო ეკოლოგიური შედეგებით კარგად ცნობილი მაგალითია არა მარტო ტროპიკული ზონისთვის, არამედ მთელი დედამიწისათვის.

ცხელი მშრალი ჰავა (ზონა 2)

ხმელეთის ზედაპირის დაახლოებით მესამედი მუდმივ გვალვას განიცდის. ჰავის ეს ტიპი ძირითადად ტროპიკულ და სუბტროპიკულ განედებზე გვხვდება, სადაც ჰაერი, მუდმივად მაღალი წნევის სარტყლის არსებობის გამო, მშრალია.

ცხელ მშრალ რეგიონებში შედის მსოფლიოს ყველაზე მზიანი ტერიტორიები – ზემო ეგვიპტე და არიზონა, სადაც მზის ნათების ხანგრძლივობა ყოველწლიურად 4000სთ-ს აღემატება. ისინი ექსტრემალური ტემპერატურების მაგალითებსაც წარმოადგენენ. ინტენსიური მზის რადიაციის გამო, ჰაერის ტემპერატურა ზაფხულის შუადადეს ხშირად 45°C-ს აღწევს, მაგრამ შედარებით სწრაფად ეცემა დაბნელების შემდეგ, ვინაიდან ამ დროს რადიაცია მიწიდან ღამის უღრუბლო ცისაკენ სწრაფად მიემართება. ზამთრის თვეების განმავლობაში გამთენიას შეიძლება ყინვაც დაფიქსირდეს. ტენიანობა, ჩვეულებრივ, დღის განმავლობაში ძალიან დაბალია. გამონაკლისია ზღვის მომიჯნავე სანაპირო ტერიტორიები, სადაც შეფარდებითი ტენიანობა მაღალია წყლის ზედაპირიდან აორთქლების გამო. ამ ტენის ძალიან მცირე ნაწილს შეუძლია წვიმის წარმოქმნა, რაც ბაჰრეინისა და ადენის მსგავსი ტერიტორიების ზაფხულის კლიმატს განსაკუთრებით აუტანელს ხდის. ცივი ოკეანური დინების მომიჯნავე სანაპიროები კი გაცილებით ნაკლები ტემპერატურებითა და ბევრი ნისლიანი დღით ხასიათდებიან – უნალექო ატაკამა და ნამიბიის უდაბნო ამის კარგი მაგალითებია.

ცხრ. 4.2 მსოფლიო კლიმატები და ტურიზმი

ზონა	ფიზიკური მახასიათებლები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის	ტიპი მდებარეობა N = ჩრდილო ნახევარსფერო S = სამხრეთ ნახევარსფერო
<p>(1) ტენიანი ტროპიკები (a) ეკვატორული</p> <p>(b) პასატური ტიპი</p> <p>(c) ტროპიკული ტენიანი მშრალი</p>	<p>მთელი წლის მანძილზე დღისა და ღამის ერთნაირი ხანგრძლივობა. მნიშვნელოვანი ღრუბლიანობა და უხვი წვიმა. ტემპერატურა 23-33°C ფარგლებში, მაღალი ტენიანობა. ამინდი ნაკლებად გამოხატული</p> <p>ჩრდილო ნახ.სფეროში ძლიერი ჩ-ა პასატური წვიმები დეკემბერ-მაისში; სამხრეთ ნახ.სფეროში ძლიერი ს-ა პასატური წვიმები ივნის-ოქტომბერში. მეტი მზის ნათება, ვიდრე (a), განსაკუთრებით „მშრალ სეზონში“</p> <p>მეტი სეზონური სხვაობები, განსაკუთრებით ნალექებში. გრძელი მშრალი სეზონი, რომელიც ხშირად იყოფა „გრილ მშრალ“ (თბილი დღეები და გრილი ღამეები) და „ცხელ მშრალად“, როდესაც მაღალი ტემპერატურები, ჩვეულებრივ, შეხამებულია დაბალ ტენიანობასთან. წვიმიანი სეზონი გრძელდება ივნისიდან ნოემბრამდე ჩრდილო ნახ.სფეროში და დეკემბრიდან მაისამდე სამხრეთ ნახ.სფეროში. მშრალი სეზონის გამომშრალი ლანდშაფტები კონტრასტს ქმნის წვიმიანი სეზონის მდიდარ მცენარეულობასთან</p>	<p>ძირითადად არახელსაყრელი. შესაძლებელია სამდინარო ექსპედიციები</p> <p>ძირითადად ხელსაყრელი საზღვაო ტურიზმისთვის. წვიმიან სეზონზე ციკლონების/გრიგალების საფრთხე</p> <p>წვიმიანი სეზონი არასასიამოვნოა შეხუთულობის გამო, ამასთან ქარიშხლებს შეუძლია კომუნიკაციების შეფერხება</p> <p>მშრალი სეზონი შესაფერისია ღირსშესანიშნაობათა დასათვალიერებლად, საფარი და ზღვისპირა ტურიზმი გარდა იმ პერიოდებისა, როდესაც მზე ძალიან აცხუნებს</p>	<p>ამაზონეთი</p> <p>ბარბადოსი (N) მავრიკი, ტაიტი (S)</p> <p>გოა, ბანგკოკი (N) დარვინი (S)</p> <p>ასუანი, ბაჰრეინი (N) ალის სპრინგსი (S)</p>
<p>(2) ცხელი მშრალი</p>	<p>ცოტა ნალექი ან უნალექობა. ტემპერატურის დიდი დღიური ცვლილებები მზის მაღალი რადიაციისა და ძლიერი ღამის გაგრილების გამო. დაბალი ტენიანობა ზოგიერთი სანაპირო რაიონის გარდა. ჩრდილო ნახ.სფეროში გრილი სეზონი ნოემბრიდან მარტამდე გრძელდება, სამხრეთ ნახ.სფეროში კი – აპრილიდან სექტემბრამდე</p>	<p>გრილ სეზონზე ზომიერი ტემპერატურები და დიდი რაოდენობით მზის ნათება ხელს უწყობს ზამთრის-მზიან ტურიზმს, განსაკუთრებით სანაპირო რაიონებში. ზაფხულის პირობები არასასიამოვნოა. უდაბნოს გარემო იზიდავს ტრეკერებს ექსპედიციებს</p>	

ზონა	ფიზიკური მახასიათებლები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის	ტიპი მდებარეობა N = ჩრდილო ნახევარსფერო S = სამხრეთ ნახევარსფერო
(a) დასავლეთ სანაპიროს უდაბნოს ქვეტიპი (3) თბილი	მთელი წლის მანძილზე ზომიერი ტემპერატურები, მაგრამ მტვრიანი სანაპირო ქარები, განსაკუთრებით ღამით ჩრდილო ნახ.სფეროში გრძელი თბილი პერიოდი მაისიდან ოქტომბრამდე, სამხრეთ ნახ.სფეროში – ნოემბრიდან აპრილამდე	ნაკლებად ხელსაყრელი. საწყლოსნო სპორტის განვითარების შესაძლებლობები, განსაკუთრებით თევზაობა ძალიან ხელსაყრელი: ამინდი მთელი წლის მანძილზე იძლევა ღია ცის ქვეშ რეკრეაციის საშუალებას. ზაფხული იდეალურია ზღვისპირა ტურიზმისთვის	ტარფაია (N) მოლენდო, სვაკოპმუნდი (S)
(a) ხმელთაშუაზღვიური ტიპი	გრძელი ზამთარი ზომიერი ნალექებით, თბილიდან ცხელამდე მშრალი ზაფხული. მზის ნათების დიდი რაოდენობა		პალმა, ლოს ანჟელესი (N) კეიპ ტაუნი, პერტი (S)
(b) თბილი ტემპერატურა ტენიანი ზაფხულის ტიპი	გრძელი ზამთარი ზომიერი ნალექებით: ჩრდილო ნახ.სფეროში პერიოდულად ცივი ამინდების გამოვლინებები. ზაფხული ნალექიანი სეზონია გაცილებით ცხელი, ტენიანი ამინდით		ნიუ ორლეანი, შანხაი (N) ბუენოს აირესი, სიდნეი (S)
(4) გრილი ტემპერატურა	ზომიერი ტენიანი ზამთარი. ამინდი მნიშვნელოვნად ცვალებადი. შედარებით გრილი, ღრუბლიანი ზაფხული: ჩრდილო ნახ.სფეროში ივნისიდან აგვისტომდე, სამხრეთ ნახ.სფეროში – დეკემბრიდან თებერვლამდე	ზამთარი არახელსაყრელი. საზღვაო ტურიზმის მოკლე პერიოდი; შესაფერისი ღია ცის ქვეშ რეკრეაციის ენერჯიული სახეობებისთვის. დასასვენებელ კურორტებზე აუცილებელია ყოველგვარი ამინდის შესაფერისი აღჭურვილობა	დუბლინი, ვანკუვერი (N) ველინგტონი (S)
(5) კონტინენტური ცხელი ზამთარი	ცივი ზამთარი ხანგრძლივი თოვლის საფრით. თბილი ზაფხული ზომიერი ნალექებით ივნისიდან აგვისტომდე. სეზონების მკვეთრად გამოხატული ცვალებადობა	ზამთარი შესაფერისი მოთხილამურებისთვის და თოვლში სხვა საქმიანობებისთვის. ხანმოკლე საზღვაო ტურიზმის სეზონი: სავარაუდოდ, ტბები საწყლოსნო სპორტისთვის, სანაპირო რაიონებთან შედარებით, უფრო მნიშვნელოვანი იქნება	ჩიკაგო, მონრეალი, სტოკჰოლმი, საპორო (N)
(a) შუა განედების უდაბნოს ტიპი	უმნიშვნელო ნალექი ან სრული უნალექობა ე.წ. „წვიმის ჩრდილის“ ეფექტის გამო. „ცხელი მშრალისგან“ განსხვავდება ძალიან ცივი ზამთრით	ჩვეულებრივ, არახელსაყრელი. ზაფხულში ტრეკერების ექსპედიციების განხორციელების შესაძლებლობები	ულან ბატორი (N)

ზონა	ფიზიკური მახასიათებლები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის	ტიპი მდებარეობა N = ჩრდილო ნახევარსფერო S = სამხრეთ ნახევარსფერო
<p>(6) ცივი ტენიანი სუბარტიკული ზღვიური (N) სუბანტარტიკული (S)</p>	<p>ნესტიანი ზამთარი, რეალური ზაფხული არ არის. წლის მანძილზე პრევალირებს მოღრუბლული ცა და ძლიერი ქარები</p>	<p>არახელსაყრელი, მაგრამ მდიდარი ფრინველთა და ზღვის ცხოველთა სამყარო იზიდავს ბუნების მოყვარულ ტურისტებს</p>	<p>ფარერები, ალეუტები (N) სამხრეთ ჯორჯია (S)</p>
<p>(7) ცივი მშრალი (a) სუბარტიკული კონტინენტური</p> <p>(b) პოლარული კლიმატი</p>	<p>ძალიან ცივი ზამთარი, შთამბეჭდავი საგაზაფხულო დათბობა</p> <p>ძალიან ცივი ბნელი ზამთრის თვეები ძლიერი ქარებით. მიუხედავად პოლარული დღეებისა, (70⁰-იანი პარალელის შიგნით მაისიდან აგვისტომდე არქტიკაში და ნოემბრიდან თებერვლამდე ანტარქტიკაში), ზაფხულში ჰაერის ტემპერატურა იშვიათად აჭარბებს 10⁰C, თოვლისა და ყინულით დაფარული ზედაპირიდან არეკლილი რადიაცია</p>	<p>ჩვეულებრივ, არახელსაყრელი. ზამთრის ტემპერატურები -20⁰C-ზე ნაკლები, რაც ამცირებს ღია ცის ქვეშ რეკრეაციას. მუდმივი მზრალობა აფერხებს ტურისტული საშუალებების მშენებლობას. გვიან ზამთარში შესაძლებელია თხილამურებით სრიალი და თოვლში შესაძლო სხვა საქმიანობების ჩატარება. ზაფხულში კი – კანოებით გასეირნება და თევზაობა</p> <p>არახელსაყრელი, მაგრამ შესაძლებელია ექსპედიციები, რომლებიც ძალიან მაღალი დონის მომზადებას მოითხოვენ. ზაფხულის თვეებში კრუიზები არქტიკისა და ანტარქტიკის წყლებში</p>	<p>ფერბენქსი, როვანიემი (N)</p> <p>შპიცბერგენი (N) კუნძული დისეკუმენ (S)</p>
<p>(8) მთის კლიმატი (a) ტროპიკული მთები</p>	<p>დიდი ტემპერატურული სხვაობები დღე/ღამე და მზიანი/ჩრდილოვანი მდებარეობას შორის. ინტენსიური ულტრაიისფერი რადიაცია, დაბალი ტენიანობა, დიდ სიმაღლეებზე მტვრის არარსებობა. კლიმატისა და ბიოზონების მოზაიკა სხვადასხვა სიმაღლეებზე. მუდმივი თოვლის ხაზი 4500-5000მ ზევით</p>	<p>ძალიან ხელსაყრელი 1500 და 3000მ სიმაღლეებს შორის, რადგან გრილი ჰაერი ტროპიკების დაბლობების სიცხისგან შვებას იძლევა, ახდენს სამკურნალო კურორტების განვითარების წახალისებას, მაგ., „მთის სადგურები“ სამხრეთ აზიაში. უფრო დიდ სიმაღლეებზე იზრდება „სიმაღლის დაავადების“ რისკი, რაც აფერხებს თხილამურებზე სრიალს და სხვა აქტივობებს. ტრეკინგის, კლდეზე ცოცვისა და ბუნების შესწავლის შესაძლებლობები, მაგრამ მთის ეკოსისტემები მოწყვლადია ტურისტების ზეგავლენისადმი</p>	<p>ადის აბება, კიტო დარჯელინგი (N) ლა პასი (S)</p>

ზონა	ფიზიკური მახასიათებლები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის	ტიპი მდებარეობა N = ჩრდილო ნახევარსფერო S = სამხრეთ ნახევარსფერო
(b) შუა განედების მთები	ტემპერატურების გაცილებით მნიშვნელოვანი სეზონური განსხვავებები, ვიდრე (a)-ში. ცივი თოვლიანი ზამთარი კონტრასტს ქმნის თბილ წვიმიან ზაფხულთან, მაგრამ ამინდი საკმაოდ ცვალებადია. მნიშვნელოვანია მთის და ხეობის ქარები. ბიოზონებში იზრდება წიწვიანი ტყეები ალპური მდელოებით ტყის ხაზის ზემოთ. მუდმივი თოვლის ხაზი 2500-3000მ ზევით	ჩვეულებრივ, ხელსაყრელი, მაგრამ პირობები იცვლება სიმაღლესთან და ექსპოზიციასთან ერთად. ზამთარში მყარი თოვლის საფარი 1500-2500მ სიმაღლიდან ახდენს სათხილამურო კურორტების განვითარების წახალისებას. ჰაერის დაბინძურების არარსებობა ხელს უწყობს სამკურნალო ტურიზმისა და ღია ცის ქვეშ რეკრეაციის მრავალი საქმიანობის განხორციელებას ზაფხულში	სენტ მორიცი, დენვერი (N)

ჰაერის სიმშრალე (ძლიერი მტვრიანი ქარებით გაუარესებული) კანის ზედაპირიდან ინტენსიურ აორთქლებას იწვევს და დეჰიდრატაციის საშიშროებას ქმნის. ციდან ინტენსიურმა დამაბრმავებელმა ნათებამ შეიძლება მხედველობის პრობლემები გამოიწვიოს. ამ ჰავისთვის შესაფერისი ტანსაცმელი უნდა იყოს თავისუფალი, რათა კანის ზედაპირიდან წყლის გამაგრებელი აორთქლება მოხდეს. ქსოვილი უნდა იყოს მჭიდრო სტრუქტურის და ზომიერი სისქის. ის ასევე ღია ფერის უნდა იყოს, რათა აირეკლოს მზის სხივები და ფარავდეს სხეულის რაც შეიძლება მეტ ნაწილს. ცხელი და მშრალი ჰავის რეგიონებში არქიტექტორები მრავალფეროვან საჩრდილობლებს იყენებენ ტემპერატურების ყოველდღიური ცვალებადობის შესარბილებლად და მზის რადიაციის ზეგავლენის შესამცირებლად.

ქვიშიან დიუნებზე არ ხარობს მცენარეული საფარი, თუმცა არის უდაბნოების მცირე რეგიონები, რომლებიც ისეთ მცენარეთა და ცხოველთა გასაოცარ მრავალფეროვნებას უზრუნველყოფენ, რომლებიც შეგუებული არიან გვალვის პირობებს. ძლიერი ქარები და არარეგულარული წვიმები ათასწლეულების შემდეგ ქმნიან ეროზიის განსაცვიფრებელ ფორმებს. ზოგიერთ ადგილას, სადაც მიწისქვეშა წყალი ზედაპირთან ახლოსაა, მდიდარი მცენარეულობა ხარობს. ზოგიერთ ოაზისს, კომპლექსური საირიგაციო სისტემების საფუძველზე, დიდი საქალაქო დასახლებების წყალმომარაგება შეუძლია.

უდაბნოს ადვილად მისადგომ ადგილებზე დიდი მოთხოვნაა იმ ტურისტების მხრიდან, რომლებიც აქ წარმოდგენილ სივრცეს, მზიანი ზამთრის ჰავასა და ლანდშაფტებს აფასებენ. ღამით ვარსკვლავები ინდუსტრიული ქვეყნებისთვის უჩვეულოდ კაშკაშებენ, რაც სინათლით დაბინძურებას უკავშირდება, რომელიც გამოწვეულია საქალაქო რაიონებისა და საავტომობილო გზების განათებით. ზოგიერთი მშრალი რეგიონი, როგორცაა, მაგალითად, არიზონა, მიჩნეულია რესპირატორული დაავადებებისგან თავისუფალ, ჯანმრთელობისთვის უვნებელი ჰავის მქონე ადგილად მაშინ, როდესაც საჰარისა და შუა აღმოსავლეთის რწყვადი ტერიტორიები მალარიის რისკის მქონედ ითვლება. ადგილები ვითარდება იმ რაიონებში, რომელთა წყლითა და ენერჯიის საჭირო რაოდენობით უზრუნველყოფა ხელსაყრელ ფასებში ხდება და სადაც კარგი საგარეო კომუნიკაციებია ტურისტების გენერატორ ძირითად ქვეყნებთან. ყველაზე კარგი პერპექტივა მაინც სანაპირო ტერიტორიებს აქვთ, რადგან წყლის მიღება ზღვის წყლის გამტკნარებით არის შესაძლებელი, რაც საკმაოდ ძვირი ჯდება.

თბილი ჰავა (ზონა 3)

თბილი ჰავა ძირითადად 25-ე და მე-40 განედებს შორისაა განფენილი, რომელიც ზაფხულში ტროპიკული წარმოშობის ჰაერის მასების, ხოლო ზამთარში – ზომიერი განედების დასავლეთის ქარების გავლენას განიცდის. ტროპიკებისგან განსხვავებით, მკვეთრადაა გამოხატული ცივი სეზონი, მაგრამ ზამთარი იშვიათად არის იმდენად ცივი, რომ შეაფერხოს ღია ცის ქვეშ განსახორციელებელი საქმიანობანი, როგორცაა გოლფის ან ჩოგბურთის თამაში. ერთი ხელი სტანდარტული ტანსაცმელი (ანუ თერმული ამტანობის 1 clo, რაც საქმიანი კოსტუმის თბოიზოლაციის კოეფიციენტის ეკვივალენტურია) საკმარისია ზამთრის ტემპერატურისთვის,

რომელიც 10⁰–20⁰C ფარგლებში მერყეობს. თუმცა, ამ ზონის უმეტესი ნაწილი ზამთარში საკმაოდ ცივია სანაპირო ტურიზმის განვითარებისთვის. გამონაკლისია კანარის კუნძულები, მადეირა, ბერმუდები და სამხრეთ ფლორიდა, რომლებიც სუბტროპიკულად შეიძლება ჩაითვალოს.

ამ ზონაში ხმელთაშუაზღვიური ჰავა, მისთვის დამახასიათებელი მშრალი ზაფხულითა და უხვი მზის ნათებით, საუკეთესო პირობებს ქმნის ტურიზმისა და სუფთა ჰაერზე რეკრეაციისათვის. როგორც სახელწოდებიდანაც ჩანს, ასეთი კლიმატი ყველაზე ფართოდ ხმელთაშუა ზღვის პირასაა გავრცელებული, რომელიც, თავის მხრივ, საშუალებას იძლევა, ატლანტის ოკეანის გავლენა სამხრეთ-დასავლეთ აზიამდე გავრცელდეს. ის ასევე გვხვდება კალიფორნიასა და სამხრეთ ნახევარსფეროს შესაბამის განედებზე. შემოდგომისა და ზამთრის თვეებში აღნიშნული რეგიონები დაბალი წნევის არეში ექცევა და წვიმებისთვის ხელსაყრელი პირობები ყალიბდება. ზაფხული ძალიან თბილია, თუმცა შუადღის სიცხეს ზღვის ბრიზები და დაბალი ტენიანობა ანეიტრალეზენ, საღამოები კი სასიამოვნო სიგრილით გამოირჩევა. მაგრამ წვიმების სიმცირე ფერმერების, მწარმოებლებისა და ტურიზმის ინდუსტრიაში მომუშავეების წყლით და ენერჯით მომარაგების პრობლემებს ქმნის. ჰავის ამ პირობებში გავრცელებული სიმშრალისმოყვარული მარადმწვანე მცენარეები ხშირად ცეცხლის მიერ ნადგურდება.

ამ განედებზე კონტინენტის აღმოსავლეთ საზღვრებთან თბილი, ზომიერი, ტენიანი ზაფხულის კლიმატი და შესაბამისი ნალექიანობაა მთელი წლის განმავლობაში. ზოგიერთ რაიონებში, მაგალითად, სამხრეთ ჩინეთსა და იაპონიაში, ზაფხული წვიმიანი სეზონია, ზამთარი კი, მუსონების გამო, შედარებით მშრალია. ზაფხული შეიძლება ძალიან ცხელი იყოს მაღალი ტენიანობის გამო და ზოგადად აქ მზის ნათებაც ნაკლებია ხმელთაშუაზღვისპირეთთან შედარებით. მიუხედავად ამისა, აქ გაბატონებული თბილი და ნოტიო პირობები ძალზე ხელსაყრელია სოფლის მეურნეობისათვის.

გრილი ტემპერატურისა და კონტინენტური ცივი ზამთრის ჰავა (ზონა 4 და 5)

შუა განედების ეს ჰავა მნიშვნელოვანია იმით, რომ იგი დამახასიათებელია მზის მოყვარული ტურისტების გენერატორი ქვეყნების უმეტესობისათვის. მთავარი განსხვავება კონტინენტების დასავლეთ ზღვიურ კლიმატსა და მისი ცენტრალური რაიონების და აღმოსავლეთის კონტინენტურ კლიმატს შორის ისაა, რომ პირველი მათგანი უფრო რბილია, მეორე კი – შედარებით მკაცრი. ევროპის დასავლეთის ქარები და მათთან დაკავშირებული დეპრესიები ღრმად იჭრება აღმოსავლეთისაკენ მნიშვნელოვანი ჩრდილოეთი–სამხრეთის მიმართულების მთების ბარიერების არარსებობის გამო. ამიტომაც საკმაოდ რთულია საზღვრის გავლება დასავლეთ ევროპის ზღვიურ (რომელიც ყველაზე კარგად ბრიტანეთის კუნძულებზეა გამოხატული) და აღმოსავლეთ ევროპის კონტინენტურ ჰავას შორის. ბუნებრივია, სკანდინავიის თავზე განთავსებულ ანტიციკლონებს შეუძლიათ დასავლეთის ქარების “ბლოკირება” და ხანდახან ბრიტანეთის ზოგიერთ ნაწილში ხანმოკლე, ძალიან ცივი ზამთრის ფორმირება. ჩრდილოეთ ამერიკაში მაღალმთიანი მთის მასივები დასავლეთ სანაპიროს პარალელურადაა გადაჭიმული, რაც ხელს უშლის წყნარი ოკეანის შედარებით რბილი ჰავის აღმოსავლეთისკენ

გავრცელებას და ის მხოლოდ ვიწრო სანაპირო ზოლში ვრცელდება. ბევრს შეიძლება გაუკვირდეს, რომ ჩრდილოეთ ამერიკისა და აზიის აღმოსავლეთ სანაპიროები მკაცრი ზამთრით ხასიათდება, რაც განპირობებულია ძალიან ცივი ქარებით, რომლებიც კონტინენტების შიდა რაიონებიდან უბერავენ. ატლანტისა და წყნარ ოკეანეებს გათბობის უმნიშვნელო ეფექტი აქვთ, რაც საკმარისია ახალ ინგლისსა და ჩრდილოეთ იაპონიაში სქელი თოვლის საფრის წარმოსაქმნელად. განსხვავებული სიტუაციაა სამხრეთ ნახევარსფეროს შესაბამის განედებზე, სადაც ტერიტორიის უმეტესობა წყლის ზედაპირითაა დაფარული და ხმელეთიდან მხოლოდ სამხრეთ ამერიკის უკიდურესი ნაწილი, ტასმანია და ახალი ზელანდია გვხვდება. მათთვის დამახასიათებელია ზღვიური ჰავა, რომელიც გაცილებით უფრო რბილია და, ბრიტანეთის კუნძულებთან შედარებით, ნაკლებადაა მიდრეკილი ჰაერის დაბინძურებისკენ.

ზღვისპირა ან გრილი ზომიერი ჰავის ზონაში ზამთრის ტემპერატურები ძირითადად 0°C - 10°C -ის ფარგლებში მერყეობს და მაღალმთიანი ტერიტორიების გარდა, მცირეთოვლიანობით ხასიათდება. ტანსაცმლის ორი სტანდარტული ფენა (1,6 clo), როგორც წესი, საკმარისია აქაური პირობებისთვის. თუმცა თბილი ტემპერატურები ხშირად ასოცირდება მოღრუბლულ ცასთან, ჟინჯღვლასთან, ფოგთან და ძლიერ ქარებთან. ჰავის ცივი და თბილი ფრონტების მუდმივი მოძრაობის გამო, ამინდი აქ ძალიან ცვალებადია. ნალექიანობა ყველა სეზონისათვის შესაფერისია, თუმცა დასავლეთის ექსპოზიციის ფერდობებსა და სანაპიროებზე იგი ხშირად ქარბი რაოდენობით მოდის. ზაფხული შედარებით გრილი და ღრუბლიანია, შუადღის ტემპერატურა იშვიათად აღემატება 25°C . ასეთი კლიმატი სტიმულის მომცემია, მაგრამ არ არის შესაფერისი სუფთა ჰაერზე რეკრეაციის ყველაზე პოპულარული ფორმებისათვის.

კონტინენტური ჰავის ზონაში ზამთრის ტემპერატურები 0°C -ზე დაბალია ერთიდან 5 თვემდე ისე, რომ თოვლი, მოყინული გზები, გაყინული საწყლოსნო არტერიები აქ ჩვეულებრივი მოვლენაა. შენობები კარგადაა დაცული და ზოგიერთ რეგიონში ტრადიციულად ისეთი დიზაინით შენდება, რომ დიდთოვლობას გაუძლოს. ზამთარში სტანდარტული ტანსაცმლის სამი ფენის (2 clo-ს ეკვივალენტი) ჩაცმა საჭირო, რომლებიც ერთანეთისგან გამოყოფილია ნმმ-იანი ჰაერის საიზოლაციო ფენით. ამ ტემპერატურის პირობებში აუცილებელია ქურთუკი, თავსაბურავი და სიცივისგან დამცავი სხვა საშუალებები. ზოგადად, ანტიციკლონური პირობების პრევალირების გამო, ზამთრის ამინდი აქ უფრო ერთფეროვანია, ვიდრე ის გრილი ჰავის ზონაშია. ეს, თავის მხრივ, ხელსაყრელ პირობებს ქმნის თოვლში შესაძლო სხვადასხვა რეკრეაციული ქმედების განხორციელებისთვის, მაგალითად, თხილამურებით რბოლა და თოვლმავლით გასეირნება. ზაფხული აქ, ბრიტანეთის კუნძულებთან შედარებით, მნიშვნელოვნად თბილია, დღის ტემპერატურა ხშირად აჭარბებს 25°C . თუმცა წლის ამ სეზონზე თავსხმა წვიმა და სეტყვა ხშირი მოვლენაა. შემოდგომა ტყიან ტერიტორიებზე ულამაზესი და მრავალფეროვანი სეზონია და ხასიათდება გრილი და მასტიმულირებელი ამინდებით.

ცივი ნოტიო ჰავა (ზონა 6)

ცივი ნოტიო ჰავა ტერიტორიის ძალიან მცირე ნაწილზეა გამოხატული. ეს ძირითადად ზღვიური ჰავა წყნარი და ატლანტის ოკეანეების ჩრდილოეთ ნაწილისა და სამხრეთ ოკეანეების თავზე გაბატონებული მუდმივი დაბალი წნევის არეებშია მოქცეული, რომლებიც მთელი წლის განმავლობაში შტორმიანი ამინდების სიუხვეს განაპირობებენ. აღნიშნული რეგიონები, მსოფლიოს სხვა რეგიონებთან შედარებით, მზის სხივების ყველაზე მცირე რაოდენობას იღებენ, თუმცა ტემპერატურა ზამთარში იშვიათად ეცემა -5°C -ზე ქვემოთ, ხოლო ზაფხულში იშვიათად აჭარბებს 10°C . ჰავა ზედმეტად ქარიანი და ცივია ხეების ზრდისთვის, მუდმივი ნალექები კი ჭაობიანი ადგილების სიუხვეს განაპირობებენ. წვიმა ან სველი თოვლი ადვილად აღწევს ტანსაცმელში, აქვეითებს რა მის საიზოლაციო თვისებებს. იმ შემთხვევაში, თუ ფეხი სათანადოდ არ არის დაცული სველი ზედაპირისგან, სითბოს დაკარგვა ხდება, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს კანის დაზიანება ან ე.წ. „სანგრის ტერფი“. ასეთი მკაცრი ჰავისთვის შესაფერისი ტანსაცმელი დამზადებული უნდა იყოს ისეთი ქსოვილისაგან, რომელსაც ძალიან პატარა ნასვრეტები აქვს. ის სხეულს ქარით გამოწვეული სითბოს დაკარგვისგან დაიცავს და იმავდროულად სუნთქვის საშუალებას მისცემს მას, ამას ემატება ადვილად გასახდელი წყალგაუმტარი გარეთა ფენა. აღსანიშნავია, რომ ჰაიკერებში ასე პოპულარული ბრიტანეთის მთიანი ოლქებისთვის თითქმის მთელი წლის მანძილზე დაახლოებით ასეთი ჰავაა დამახასიათებელი.

ცივი მშრალი ჰავა (ზონა 7)

ცივი ჰავის რეგიონები ხმელეთის ზედაპირის მესამედს მოიცავს, საიდანაც 10% მუდმივი ყინულით დაფარულ ანტარქტიკასა და გრელანდიაზე მოდის. მიუხედავად იმისა, რომ ხანმოკლე ზაფხულის მანძილზე სუბარქტიკულ ზონაში ტემპერატურამ შეიძლება 25°C მიაღწიოს, მაღალ განედებზე ხანგრძლივი და უკიდურესად სუსხიანი ზამთარია გაბატონებული. არქტიკულ ზონაში მზის სხივები ზაფხულშიც კი ძალზე დახრილია, რაც ანეიტრალებს ამ სეზონისთვის დამახასიათებელ გახანგრძლივებული დღის უპირატესობას. ხოლო ზამთრის რამდენიმე თვის მანძილზე მზე იშვიათად ჩნდება ჰორიზონტს ზემოთ. სამხრეთ ნახევარსფეროში – ანტარქტიკაში კლიმატი კიდევ უფრო მკაცრი და ცივია ჩრდილოეთის არქტიკულ ჰავასთან შედარებით. ყველაფრის მიუხედავად, ორივე პოლარული ზონის ზღვები გასაოცრად მდიდარია ცოცხალი ორგანიზმებით და არქტიკაში გავრცელებული სახეობები განსხვავებულია ანტარქტიკის ცხოველთა სამყაროსგან. არქტიკაში მრავლადაა როგორც ხმელეთის ძუძუმწოვრები, ისევე ზღვის სახეობები და ამ კვებითი ჯაჭვის სათავეში პოლარული დათვია წარმოდგენილი. ამის საპირისპიროდ ანტარქტიკის შიგა ნაწილი ფაქტიურად სტერილურია და მხოლოდ სანაპირო ზოლშია შესაფერისი ჰაბიტატი პინგვინებისა და სხვა ფრინველებისთვის.

ამინდი აქ მეტ-ნაკლებად მშვიდი და სტაბილურია, -40°C ტემპერატურა ასატანია ჰავის სიმშრალის გამო. თუმცა ეს იწვევს დეჰიდრატაციას, ვინაიდან ორგანიზმი ტენს კარგავს სუნთქვის პროცესში, რაც ტრანსპორტისა და შენობების მიერ გამოყოფილ სითბოსთან ერთად

განაშენიანებულ ადგილებში წარმოქმნის ე.წ. „ადამიანის ჰაბიტატის ფოგს“. უკიდურესი სიცივე მძიმედ აისახება ადამიანებსა და მასალებზე, მაგალითად, ფოლადი მყიფე ხდება და მინასავით იმსხვრევა. ქარბუქის პირობებში სხეულის შიშველი ადგილები, ქარის გამაგრებელი ეფექტის გამო, წუთზე ნაკლებ დროში იყინება. საჭიროა კიდურების მოყინვისგან დაცვა; ყურები ბეწვ-გამოკრული ქუდით, ხელ-ფეხი კი – ორი საიზოლაციო ფენით უნდა დაიფაროს. არქტიკაში ტანსაცმლის მოცულობა საკმაოდ დიდია, ვინაიდან ქარგაუმტარი პარკას ქვეშ რამდენიმე ხელი ტანსაცმლის ჩაცმა საჭირო. ფიზიკურ დატვირთვასთან ერთად დიდი რაოდენობით ოფლის გამოყოფა ხდება. ტანსაცმელი აქტიურობისას თავისუფალი უნდა იყოს, მაგრამ მოსვენებულ მდგომარეობაში უნდა ხერხდებოდეს მისი მოტკეცვა იზოლაციისათვის საჭირო ჰაერის შესაკავებლად. თუმცა ტანსაცმლის ვერანაირი რაოდენობა ვერ უზრუნველყოფს არააქტიური ინდივიდის კომფორტს დიდი ხნით -15°C -ზე ნაკლებ ტემპერატურაზე დარჩენის შემთხვევაში.

არქტიკაში და სუბარქტიკის უმეტეს ნაწილში ზაფხული იმდენად გრილია, რომ ნიადაგის მხოლოდ ზედა ფენის მოდნობა ხდება, ამიტომ გარკვეულ სიღრმეზე წყალი მუდმივად გაყინული რჩება. ეს პირობები, რასაც მუდმივი მზრალობა ჰქვია, ძვირადღირებულ საინჟინრო პრობლემებს ქმნის. შენობები და კომუნალური საწარმოები მიწასთან კონტაქტისგან უნდა დავიცვათ, ვინაიდან მზრალობის დადნობის შემთხვევაში, შენობები დაიწვეს. იმის გამო, რომ ზაფხულში მდნარი წყალი ვერ ახერხებს დრენირებას, ის დიდი რაოდენობით გროვდება ზედაპირზე და მკბენარი მწერების გუნდებს იზიდავს. სუბარქტიკული ზონის სამხრეთ ნაწილში დომინირებს ვრცელი, შედარებით ბნელი ტყეები, სადაც იზრდება ნაძვი, არყის ხე და ლარიქსი, რომლებიც ხანმოკლე სავეგეტაციო პერიოდსა და ღარიბ ნიადაგს ეგუებიან. ზაფხულის ტემპერატურების კლებასთან ერთად, ამ ტყეებს ენაცვლება არქტიკული ზონის ტუნდრისა და პოლარული უდაბნოების დაბალი მცენარეულობა. ალასკის, ჩრდილო კანადის, გრენლანდიისა და ციმბირის ადგილობრივი მოსახლეობისთვის ძვირფასბეწვიანი ცხოველების რეწვა შემოსავლის ერთადერთი წყაროა. უფრო თბილი კლიმატური ზონის მაცხოვრებლებს ტურიზმი სთავაზობს მონადირეთა, მეთევზეთა და საექსპედიციო ჯგუფებში ჩართვას. სულ უფრო იზრდება ინტერესი ველური ბუნებისა და არქტიკული ოკეანის მიმდებარე პეიზაჟებისადმი, რაც უფრო ხელმისაწვდომი გახდა მას შემდეგ, რაც რუსეთმა დაუშვა დასავლელი ტურისტების მიღება. ცივი კლიმატის ზონა მომავალშიც ტურისტული ბაზრის მცირე სეგმენტს დაიკავებს. თუმცა ისიც ნათელია, რომ ტურისტების მინიმალური რაოდენობაც კი სახიფათოა პოლარული რაიონების მოწყვლადი ეკოსისტემებისთვის ისეთ ადგილებშიც კი, სადაც ტურისტების მოძრაობა მკაცრად კონტროლდება, მაგალითად, ანტარქტიკაში. ეს მნიშვნელოვანი პრობლემაა, რადგან ცივი კლიმატის პირობებში ეკოსისტემას დაზიანების შემდეგ მდგომარეობის აღდგენისთვის საკმაოდ დიდი დრო სჭირდება.

მაღალი მთის ჰავა (ზონა 8)

მაღალი მთის ჰავა სხვადასხვა ზონებშია გავრცელებული იქ, სადაც მაღალი მთები და პლატოები ზღვის დონიდან 1500 მეტრზე მეტ სიმაღლეს აღწევს. ასეთ სიმაღლეზე ჰაერის დაბალი წნევის ეფექტი პირველად შეინიშნება. ლათინური ამერიკის, აღმოსავლეთ აფრიკის და

ჰიმალაების ბევრი მნიშვნელოვანი ქალაქი სწორედ 1500-4000 მეტრ სიმაღლეზე მდებარეობს. ამ ქალაქებში მოგზაურ ტურისტებს და ბიზნესმენებს რამდენიმე დღე მაინც სჭირდებათ გაიშვიათებული ჰაერის პირობებში აკლიმატიზაციისათვის. 4000 მეტრს ზემოთ აკლიმატიზაცია კიდევ უფრო გართულებულია და შესაძლოა გამოვლინდეს „სიმაღლის დაავადების“ სიმპტომები. ტემპერატურა, იმავე განედის ზღვისპირა რეგიონებთან შედარებით, საშუალოდ 20°C-ით დაბალია, სეზონური რიტმი კი მსგავსია. ტროპიკებში სიმაღლის მატება იწვევს განსხვავებული კლიმატური ზონების გავლას თბილიდან ცივისკენ (რაც სიმაღლეზე დამოკიდებული) და ქარპირა თუ ქარზურგა ფერდობების ნალექებით სხვადასხვაგვარ მომარაგებას. მცენარეულობა ყველაზე მაღალ ადგილებში არქტიკული ტუნდრისას წააგავს, თუმცა მაღალი ადგილების კლიმატი მაღალი განედების კლიმატისაგან წლის მანძილზე დიდი რაოდენობის მზის გამოსხივების მიღებით განსხვავდება. ე.წ. “მწველი მზის მქონე ცივი რეგიონის” კარგი მაგალითია ტიბეტი და ბოლივიის ალტიპლანო, სადაც ინდიელების პონჩო ამ პირობებს ყველაზე უკეთ ესადაგება. ზომიერ განედებში როგორც თოვლის ხაზი, ისე ხე-მცენარეების გავრცელების ზედა ხაზი, გაცილებით ნაკლებ სიმაღლეზეა, ტროპიკებთან შედარებით, ამიტომ ამ ზონების მთიან რაიონებში ზამთარში სამთო-სათხილამურო ტურიზმის სახეობათა განვითარების შესანიშნავი პირობებია.

დასკვნა

მსოფლიო მასშტაბით კლიმატი ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს, რომელიც გავლენას ახდენს ტურიზმის განვითარებასა და დასვენების მიზნით მოგზაურობაზე. კლიმატური პირობები განისაზღვრება განედით, სიმაღლითა და სანაპიროებისა და ხმელეთის ურთიერთგანლაგებით. კლიმატის ტიპს რამდენიმე ფაქტორი განაპირობებს, რომელთაგან ადამიანის კარგად ყოფნისთვის ყველაზე მნიშვნელოვანია ტემპერატურა და ტენიანობა, სხვა ფაქტორები კი ძლიერ ზემოქმედებას ახდენენ რეცრეაციული ქმედებების გარკვეულ სახეობებზე. კლიმატის უმეტესი ტიპებისთვის დამახასიათებელია სეზონურობა, რაც კლასიფიკაციის საფუძვლად გამოიყენება ისე, რომ მოხერხდეს სხვადასხვა დესტინაციების სასარგებლო შედარება. ტურიზმისთვის ოპტიმალურ კლიმატურ პირობებს წარმოადგენს ჰავის ხმელთაშუაზღვიური ტიპი.

მიუხედავად ამისა, ტუროპერატორები სულ უფრო ცდილობენ „ეგზოტიკური“ ადგილების მოძიებას, სადაც ჰავის პირობები ნაკლებ ხელსაყრელია. ცხელი კლიმატი, რომელიც არაჯანსაღად მიიჩნეოდა, ახლა უფრო ხშირად განიხილება სანაპირო ტურიზმის დესტინაციად. მაღალი მთების რაიონებისა და განედების ცივი კლიმატი იზიდავს სათავგადასავლო ტურისტებს, ვისთვისაც, მიუხედავად რიგი საფრთხეებისა, მნიშვნელოვანია სუფთა, ბუნებრივი გარემო.

სხვა ტურისტული რესურსების მსგავსად, კლიმატიც იცვლება. ჯერ-ჯერობით უცნობია ეს ცვლილებები რამდენად ხელსაყრელი იქნება ტურიზმის ინდუსტრიის ან თვითონ ტურისტებისათვის. შედეგად, ზოგიერთი დესტინაცია სარგებელს მიიღებს მაშინ, როდესაც

სხვა, მაგალითად, სანაპირო ტურიზმზე დამოკიდებული, წარუმატებლობას განიცდის. ნათელია, რომ ტუროპერატორებსა და ტურიზმს მოუწევთ, მოერგონ ჰავის თავისებურებებს, რადგან კლიმატი ადამიანის კონტროლს არ ექვემდებარება.

თავი 5. ტრანსპორტის გეოგრაფია ტურიზმისა და მოგზაურობისათვის

შესავალი

ტურიზმი და ტრანსპორტი განუყოფელი არიან. ვინაიდან ტურიზმი სხვაგან ყოფნას ნიშნავს, ტრანსპორტი საცხოვრებელ გარემოსა და დესტინაციას შორის ხიდს წარმოადგენს. ტრანსპორტს ჩვენ შემდეგი მიზეზების გამო განვიხილავთ:

- ისტორიულად ტრანსპორტი ტურიზმთან ერთად განვითარდა. ტრანსპორტის განვითარებამ მოახდინა ტურიზმის წინსვლის სტიმულირება და, პირიქით, ტურისტულმა მოთხოვნილებებმა გამოიწვია ტრანსპორტის ისეთი მომსახურების აღმოცენება, როგორც არის დასვენების ბაზრებისთვის საჭირო ჩარტერული საჰაერო სერვისი.
- ტრანსპორტმა გაზარდა ტურისტული დესტინაციების მისადგომობა ტურისტების გენერატორი რეგიონებიდან. ტურიზმი მთლიანად მისადგომობაზეა დამოკიდებული. რეალობაში ტურისტულ-რეკრეაციული რესურსის მისადგომობა/მიუდგომლობა, ხელს უწყობს/უშლის დესტინაციის განვითარებას.
- ტრანსპორტი ტურიზმში ახდენს გარკვეული სახელმწიფო და კერძო ინვესტიციების მოზიდვას და წარმოადგენს ტურიზმის ინდუსტრიის მნიშვნელოვან სექტორს დასაქმებისა და მიღებული შემოსავლების თვალსაზრისით. ამასთან, ტურიზმი თვითონაც იცვლება და თავის მხრივ ცვლის მსოფლიო კომუნიკაციების რუკასაც.

გარდა ამისა, ტრანსპორტი თავისთავად წარმოადგენს მეურნეობის მნიშვნელოვან დარგს, რომელიც სცილდება ტურიზმის ფარგლებს და დიდ გავლენას ახდენს ყოველდღიური ცხოვრების ასპექტებზე. რეალურად, ტრანსპორტი ცივილიზაციაა.

ურთიერთგავლენის პრინციპები

პირველ თავში გამოიკვეთა სივრცითი ურთიერთკავშირი ორ ადგილს შორის – გენერატორ რაიონებსა, სადაც არის მოთხოვნილება გარკვეულ ტურისტულ საქონელზე, და იმ რაიონებს შორის, რომლებსაც გააჩნიათ ამ საქონლის ნამეტი. გეოგრაფიაში ეს ცნობილია, როგორც სივრცითი დიფერენციაცია, სადაც ტრანსპორტი აკავშირებს ამ ორ რაიონს. ულმანმა (Ullman, 1980) შემოგვთავაზა სამი ძირითადი ფაქტორი, რომლებიც აუცილებელია სივრცითი დიფერენციაციისა და ტრანსპორტის განვითარებისთვის:

- **კომპლიმენტარულობა (შევსებითობა).** ადგილები ერთმანეთისგან განსხვავდებიან და ერთ ადგილზე არის მოგზაურობის დიდი სურვილი, ხოლო მეორე ადგილს შეუძლია ამ სურვილის დაკმაყოფილება. მოთხოვნილებისა და შეთავაზების ეს კომპლიმენტარულობა წარმოქმნის რაიონებს შორის ურთიერთკავშირს, რისთვისაც აუცილებელი ხდება სატრანსპორტო სისტემა. კომპლიმენტარულობის მაგალითებია

ტურისტული ნაკადები აშშ-ს ჩრდილო-აღმოსავლეთი შტატებიდან ფლორიდისაკენ, ან ჩრდილო-დასავლეთ ევროპიდან ხმელთაშუა ზღვისკენ.

- **შუალედური შესაძლებლობები.** რადგან ულმანის იდეა კომპლიმენტარულობის შესახებ შესაძლებელს ხდის ურთიერთკავშირს, შეიძლება აღმოჩნდეს კონკურენტი ატრაქციები. მაგალითად, მიუნხენის მცხოვრებისთვის, რომელსაც ზაფხულის შვებულების ესპანეთის კურორტზე გატარება სურს, კონტინენტური ესპანეთის ტერიტორია უფრო ახლოს არის, ვიდრე კანარის ერთ-ერთი კუნძული. ამიტომ კონტინენტური ესპანეთი შუალედურ შესაძლებლობას წარმოადგენს, თუნდაც არსებობდეს სრულყოფილი კომპლიმენტარულობა მიუნხენსა და კანარის კუნძულებს შორის.
- **ტრანსფერაბელობა (გადაადგილებადობა)** ან მანძილის წინააღმდეგობა. დამოკიდებულია ორ ადგილს შორის დისტანციის დაფარვის ღირებულებაზე (დროით და ფულად გამოსახულებაში). თუ დესტინაციამდე ჩაღწევის ფასი ძალიან მაღალია, კომპლიმენტარულობა და შუალედური შესაძლებლობების არარსებობაც კი ვერ მოახდენს მოგზაურის წახალისებას.

ტრანსპორტის ელემენტები

თუ კი არსებობს ურთიერთკავშირი, საჭიროა სატრანსპორტო სისტემა. ფოლკსმა (Faulks, 1990) ნებისმიერ სატრანსპორტო სისტემაში გამოავლინა ოთხი ძირითადი ფიზიკური ელემენტი:

- გზა,
- ტერმინალი,
- სატრანსპორტო საშუალება და
- მამოძრავებელი ენერჯია.

ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობისთვის ამ ელემენტების მახასიათებლები განსხვავებულია და ამიტომ განვიხილოთ თითოეული მათგანი.

გზა

ტრანსპორტის ნებისმიერი სახეობისთვის გზა გადაადგილების საშუალებას წარმოადგენს. ის შეიძლება იყოს ხელოვნური, მაგალითად, საავტომობილო, სარკინიგზო, ტრამვაის და საბაგრო გზები; ან ბუნებრივი – ჰაერი, ზღვები, ტბები და მდინარეები; ამასთან არსებობს ამ ორი ტიპის კომბინაცია, კერძოდ, შიდა საწყლოსნო გზები. აღსანიშნავია შემდეგი მნიშვნელოვანი სხვაობები:

- ✓ თუ გზა ხელოვნურად მოსაწყობია, მისი ღირებულება აქედან გამომდინარეობს;

- ✓ გზის ღირებულებას განსაზღვრავს ასევე მეორე ფაქტორი: მოსარგებლე სხვასთან ერთად სარგებლობს გზით (მაგ., სახმელეთო გზები) თუ სპეციალიზებული გზის ერთადერთი მოსარგებლეა (მაგ., რკინიგზა);
- ✓ საავტომობილო ტრანსპორტი მაგისტრალეზე და გემები შიდა საწყლოსნო გზებზე თითქმის სრულად კონტროლდება მძღოლების ან ოპერატორების მიერ. ამის საპირისპიროდ, საჰაერო ტრანსპორტის, მატარებლების და, გარკვეულწილად, გემების გადაადგილება საგზაო კონტროლის, სიგნალიზაციის ან სანავიგაციო სისტემების დახმარებით ხორციელდება.

გზა, ჩვეულებრივ, იმ ორგანიზაციების პასუხისმგებლობაა, რომლებიც სატრანსპორტო ოპერატორებისგან დამოუკიდებელი არიან, მაგალითად, ავიახაზები და ავტობუსის კომპანიები. დიდ ბრიტანეთში ამის მაგალითებია სამოქალაქო ავიაციის მმართველობა (Civil Aviation Authority) და ავტომაგისტრალეების სააგენტო (Highways Agency).

ტერმინალი

ტერმინალი მომხმარებლებს აძლევს გზამდე მისვლის საშუალებას, საბოლოო სადგური არის ყველაზე შორეული წერტილი, სადამდეც ეს სისტემა მიდის – ზუსტად ხაზის ბოლო. ტერმინალი ასევე შეიძლება იყოს ადგილი, სადაც მოგზაური იცვლის სატრანსპორტო საშუალების სახეობას (მაგალითად, აეროპორტში საჰაერო ტრანსპორტიდან ავტობუსში/მატარებელში გადაჯდომა ან ლა-მანშის გვირაბის შემთხვევაში – ავტობუსიდან ან მანქანიდან „მატლ“ მატარებელში გადასვლა). ტერმინალები ერთმანეთისგან განსხვავდებიან ზომით, გეგმითა და კომფორტის იმ ელემენტების მოხერხებულობით (კეთილმოწყობით), რომლებსაც ისინი სთავაზობენ მოგზაურებს. კომფორტის ამ ელემენტების შერჩევა კი მოგზაურობის სიშორისა და სირთულის მიხედვით, ასევე მგზავრების მოლოდინის გათვალისწინებით ხდება. საერთაშორისო აეროპორტები ხშირად თანამედროვე საინჟინრო დიზაინის საინტერესო ნიმუშებს წარმოადგენენ; ეს ეხება ასევე ლონდონის, მილანისა და ნიუ-იორკის მონუმენტურ სარკინიგზო სადგურებს და დიდი საოკეანო გემების ტერმინალებს, როგორცაა, მაგალითად, შერბური. ამის საპირისპიროდ, მესამე სამყაროს ქვეყნებში სამდინარო გემის ტერმინალი შეიძლება ნავმისადგომზე ოდნავ დიდი იყოს.

სატრანსპორტო საშუალება

ყველა სახეობის გზა სატრანსპორტო საშუალების განსაკუთრებულ ტიპს მოითხოვს: თვითმფრინავი საჰაერო სივრცისთვის არის განკუთვნილი; გემები და მცირე ზომის საწყლოსნო ტრანსპორტი – საწყლოსნო გზებისთვის; მანქანები, ავტობუსები და სხვა საშუალებები – სახმელეთო გზებისთვის; მოძრავი შემადგენლობა – რკინიგზისთვის. მგზავრთა უსაფრთხოებისა და კომფორტის უზრუნველსაყოფად, თვითმფრინავები განსაკუთრებით მაღალი ტექნიკური მოთხოვნების გათვალისწინებით პროექტდება. ამიტომ ის საკმაოდ

ძვირადღირებულია. თვითმფრინავი, გემები და სახმელეთო ტრანსპორტი სამართავად უფრო მოქნილია, ვიდრე მატარებელი, მონორელსი და ტრამვაი, სადაც გზაზე ავარია მნიშვნელოვან შეფერხებებს იწვევს.

მამოძრავებელი ენერჯია

მოდრავი ტექნოლოგიების ისტორიული განვითარება ტურიზმის განვითარების ისტორიას ჰგავს, რომლის ცვლილების დაჩქარებული ტემპი 1950-იანი წლებიდან აღინიშნა (იხ. ცხრ. 5.1). მამოძრავებელი ენერჯია გზასთან და სატრანსპორტო საშუალებასთან ერთად განსაზღვრავს განსახილველი ტრანსპორტის სახეობის სიჩქარეს, დიაპაზონსა და ტევადობას.

ამჟამად ტრანსპორტის უმეტესი სახეობებისთვის მამოძრავებელი ენერჯია დამოკიდებულია ნავთობზე, როგორც ენერჯიის წყაროზე. ეს ბუნებრივი რესურსი დედამიწაზე არათანაბრადაა განაწილებული – შუა აღმოსავლეთი ნავთობის მსოფლიო პროდუქციის თითქმის ორ-მესამედს აწარმოებს. არსებობს იმის შესაძლებლობა, რომ მსოფლიო 1970-იანი წლების დასაწყისის ენერჯოკრიზისზე უფრო სასტიკი კრიზისის წინაშე აღმოჩნდეს. ნავთობის მარაგები იწურება, ვინაიდან მასზე მოთხოვნილება იზრდება როგორც ტრანსპორტის, ისე დანარჩენი გლობალური ეკონომიკის მხრიდან. აშშ მსოფლიოს ყველაზე დიდი ნავთობმომხმარებელია და მისთვის საჭირო რაოდენობის 50%-ის ექსპორტირებას ახდენს. ამიტომ ის დაინტერესებულია ნავთობის ნაკადის უსაფრთხო მადრაობის პოლიტიკური არეულობისაგან დაცვით შუა აღმოსავლეთში, კასპიის აუზისა და გვინეის ყურის ალტერნატიული მიმწოდებლების გამოვლენით. მძიმე ნავთობის წყაროები, როგორცაა ჩრდილო კანადის ბიტუმიზეებული ქვიშები, კომერციულად სიცოცხლისუნარიანი ხდება, მაგრამ შედეგად ატმოსფეროში გამოთავისუფლდება ნახშირმჟავა გაზის დაუშვებლად მაღალი ოდენობა. ამასობაში იაპონია და ევროკავშირი მისწრაფიან ენერჯიის ალტერნატიული წყაროების, განსაკუთრებით წყალბადის, გამოყენებისკენ, მაგრამ ტრანსპორტისთვის, ფართო მასშტაბით, ეს ჯერ-ჯერობით არარეალისტური პერსპექტივაა.

სატრანსპორტო სისტემის ტევადობის მხრივ ყველაზე მნიშვნელოვანი მოსაზრებაა სატრანსპორტო საშუალებისა და მამოძრავებელი ენერჯიის ისეთი კომბინაციის გამონახვა, რომელსაც მგზავრების მაქსიმალური რაოდენობის გადაყვანა შეეძლება. ზომის ზრდას საკუთარი პრობლემები მოჰყვება. მაგალითად, აერობუსებს სჭირდებათ უფრო გრძელი ასაფრენი ბილიკები, დიდი ჩარტერული თვითმფრინავები კი ტურისტული ოპერაციების მოქნილობას ამცირებენ.

ცხრ. 5.1 ტრანსპორტისა და ტურიზმის ისტორიული განვითარება

ტრანსპორტის სახეობა	პრეინდუს-ტრიული ხანა	1840-1920	1920-1940	1950	1960-1970	1980-2000	მომავალი
საჰაერო			პროპელერის ტექნოლოგია; სამოქალაქო ავიაციის დასაწყისი; მოგზაურობა ძვირი და შეზღუდულია; საფრენი აპარატები სწრაფად იქნა მიღებული; საბაზისო ტერმინალები	სიჩქარეები 400კმ/სთ	რეაქტიული თვითმფრინავების (B 707) სიჩქარე 800კმ/სთ; იაფი საწვავი; ჩარტერული მომსახურების სწრაფი გაფართოება; CRS და GDS განვითარება;	ფართოფი-უხელაჟიანი რეაქტიული თვითმფრ. (B 747); გაფართოებული დიაპაზონი; საწვავის ეკონომიურობა; სიჩქარეების ზრდის შეჩერება (კონკორდის გარდა); ფართო მომსახურება ტერმინალებში	ზებგერთი თვითმფრ.; კოსმოსური ტურიზმი; ავიახაზების გლობალური ალიანსები; ახალი თაობის დიდი ტევადობის ავიალაინერები; გაზრდილი დერეგულაციები
საზღვაო	მცურავი საშუალებები	ორთქლის გემები და საფოსტო-სამგზავრო გემები		საოკეანო ლაინერები და საკრუიზო გემები; საჰაერო ტრანსპორტის მხრიდან მცირე კონკურენცია; საზღვაო ბორნების დაბალი სიჩქარე (40კმ/სთ ნაკლები) ძალიან მცირე შესაძლებლობებით; სამგზავრო ლაინერებზე სიჩქარის შენარჩუნება	ჩრდილო ატლანტიკის მარშრუტებზე ავიაციამ აჯობა საზღვაო ტრანსპორტს; ვითარდება გემები საჰაერო ბალიშზე და წყალქვეშა ფრთით	დამკვიდრდა ფრენა-კრუიზის კომბინაცია; უფრო დიდი ზომისა და კომფორტული ბორნები; განვითარდა სწრაფი კატამარანები	კატერი-ამფიბიები; წყალქვეშა ტურიზმი; თემატური კრუიზები; ნავების მოხმარების ზრდა რეკრეაციული სარგებლობისთვის

ტრანსპორტის სახეობა	პრეინდუსტრიული ხანა	1840-1920	1920-1940	1950	1960-1970	1980-2000	მომავალი
საავტომობილო	ცხენშებმული ეკიპაჟები; მოუკირწყლავი გზები			მანქანის სიჩქარემ 55კმ/სთ გადააჭარბა, მაგრამ მაინც არასანდო დარჩა; ეკიპაჟებიდან განვითარდა ავტობუსები	მანქანების სიჩქარე 100-115კმ/სთ-მდე გაიზარდა; საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მაგიერ ავტომობილი უფრო მეტად გამოიყენება ადგილობრივ ტურიზმში; გზები გაუმჯობესდა, გამოჩნდა ავტოსტრადები	სიჩქარის შეზღუდვები აშშ-ში; ავტომფლობელების რაოდენობის მკვეთრი ზრდა; ქალაქის გადატვირთულობა; მწვანე საწვავი; გაუმჯობესებული ავტობუსები; ტრამვაის ხელახალი დანერგვა	ქალაქის საცობები; ავტომატიზებული საგზაო სისტემები; პერსონალის სწრაფი ცვლა; მოთხოვნაზე ორიენტირებული ტრანსპორტი; საავტომობილო საზოგადოებრივი ტრანსპორტის აღდგენა
სარკინიგზო		ორთქლმავალი		რკინიგზის „ოქროს ხანა“; სიჩქარემ მანქანისას გადააჭარბა	სარკინიგზო ქსელის ელექტროფიკაცია; შედუღებული უწყვეტი გზები	ევროპაში განვითარდა ჩქაროსნული ქსელები; ბიზნეს პროდუქტების შეთავაზება; სპეციალიზებული სარკინიგზო ტურისტული პროდუქტის განვითარება, რომელიც ეფუძნებოდა ორთქლისადმი ნოსტალგიას	საშუალო სიშორის ტურისტული პროდუქტის განვითარება; მამოძრავებელი ენერჯის გაუმჯობესებული ტექნოლოგიები

წყარო: კუპერი და სხვ. (Cooper et al.), 1998, გვ.277

სატრანსპორტო ხარჯები და ფასწარმოქმნა

სატრანსპორტო ხარჯები და ფასწარმოქმნა ტურიზმის გეოგრაფიისთვის ძალზე მნიშვნელოვანია. ყოველი სახეობის ხარჯების განსხვავებული სტრუქტურა ზემოქმედებს მომხმარებლის არჩევანზე და განაპირობებს მარშრუტზე მოძრაობის მოცულობას. არსებობს სატრანსპორტო ხარჯების ორი ძირითადი საბაზისო ტიპი:

- **სოციალური და ეკოლოგიური ხარჯები.** ამ ხარჯებს არ იხდის არც სატრანსპორტო ოპერატორი და არც მომხმარებელი, მას თავის თავზე იღებს საზოგადოება. მაგალითად გამოდგება თვითმფრინავის ხმაურის ხარჯები, რომელიც აწუხებს საერთაშორისო აეროპორტის სიახლოვეს მაცხოვრებლებს და რომლის გამოთვლა შეუძლებელია.
- **კერძო ხარჯები.** სატრანსპორტო სისტემის ოპერატორები იხდიან კერძო ხარჯებს, რაც შემდგომ მომხმარებელზე გადადის და მოგზაურობის ტარიფში აისახება. აუცილებლად უნდა გამოიკვეთოს არსებითი სხვაობა ფიქსირებულ და ცვლად ხარჯებს შორის:
 - ფიქსირებული ხარჯების დარიცხვა ხდება რომელიმე მგზავრის გადაყვანამდე ან იმ დრომდე, ვიდრე სატრანსპორტო საშუალება „გზას გაუდგება“. ეს ხარჯები „გარდაუვალია“ და ისეთ საკითხებს ითვალისწინებს, როგორცაა სისტემაში დაბანდებული კაპიტალური ინვესტიციების ინტერესები და აქტივების გაუფასურება. ფიქსირებული ხარჯების ყველაზე მნიშვნელოვანი ნიშანი ის არის, რომ ისინი არ იცვლება მარშრუტზე მოძრაობის სიხშირის, გადაადგილების სიშორის ან გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის პროპორციულად. მაგალითად, აეროპორტის საკონტროლო-სადისპეჩერო პუნქტი აეროპორტში ფრენების რაოდენობისგან დამოუკიდებლად უნდა დაკომპლექტდეს.
 - ცვლადი ხარჯები დამოკიდებულია შეთავაზებული სერვისის დონეზე, გადაადგილების სიშორეზე და მოძრაობის მოცულობაზე. ხარჯებში ხდება საწვავის, ეკიპაჟის ხელფასების და ტექნიკური მომსახურების გათვალისწინება. ეს ხარჯები არასავალდებულოა, რადგან ისინი მხოლოდ სატრანსპორტო სისტემის მუშაობის შემთხვევაში იხარჯება და მათი თავიდან აცილება შეიძლება მომსახურების გაუქმებით.

ვინაიდან ტრანსპორტის ყოველ სახეობას აქვს ფიქსირებული და ცვლადი ხარჯების განსხვავებული პროპორცია, სხვაობა ძალზე მნიშვნელოვანია. რკინიგზამ, მაგალითად, უნდა შექმნას და მოუაროს გზას. ეს ნიშნავს, რომ სარკინიგზო სისტემამ უნდა შეინარჩუნოს ფიქსირებული ხარჯების მაღალი პროპორცია მაშინ, როდესაც საავტომობილო ტრანსპორტისთვის ფიქსირებული ხარჯები დაბალია. შედეგი ის არის, რომ მგზავრ-კილომეტრზე ფასი სწრაფად კლებულობს რკინიგზისთვის და ნელა – საავტომობილოსთვის. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, რკინიგზა არაეკონომიურია, როდესაც მას რამდენიმე მგზავრი გადაჰყავს, რადგან ყოველმა მათგანმა წარმოუდგენლად დიდი წვლილი უნდა შეიტანოს ფიქსირებულ ფასებში.

მეორე მხრივ, საავტომობილო ტრანსპორტი გაცილებით კონკურენტუნარიანია, ვინაიდან ხარჯების უდიდესი ნაწილი ცვლადია და ავტობუსების ან ტაქსების პარკი, მოთხოვნილებების გათვალისწინებით, სასურველ ცვლილებებს უფრო სწრაფად ახორციელებს.

ფაქტიურად, ფიქსირებულ და ცვლად ხარჯებს შორის სხვაობა ბუნდოვანია; მაგალითად, ტერმინალის მომსახურე პერსონალისა და აღჭურვილობის დაკომპლექტება გაიზრდება მოძრაობის ინტენსივობის მოცულობის მიხედვით. ეს ხარჯები ნახევრადფიქსირებულის სახელითაა ცნობილი. თუ ჩვენ შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ხელფასები ცვლადი ხარჯებია, რეალურად, სატრანსპორტო სისტემით სარგებლობისგან დამოუკიდებლად, ეკიპაჟი უნდა შენარჩუნდეს და ხელფასის გადახდა მოკლე პერიოდში განხორციელდეს. უფრო ხანგრძლივი პერიოდით კადრების დაკომპლექტება უნდა მოხდეს ბიზნესის მოცულობიდან გამომდინარე.

ფიქსირებული და ცვლადი ხარჯების თანაფარდობა ტურიზმის ბიზნესში ჩაბმული სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის განსჯის მნიშვნელოვან საგანს წარმოადგენს. მრავალ საქმიანობასთან შედარებით, ტრანსპორტს გააჩნია ფიქსირებული ფასების მაღალი პროპორცია. ამავე დროს პროდუქტი არამდგრადია, ვინაიდან ფრენაზე ადგილი თუ არ გაიყიდა, შეუძლებელია მისი შენახვა და სხვა დროს რეალიზება. ეს ნიშნავს, რომ ოპერატორებმა უნდა მიაღწიონ სისტემის გამოყენების მაღალ მაჩვენებელს – თუ სატრანსპორტო საშუალება დიდი ხანი უმოქმედოდაა, ის ზეგავლენას ვერ ახდენს ფიქსირებულ ხარჯებზე. დაბოლოს, მნიშვნელოვანია დატვირთვის მაღალი კოეფიციენტის მიღწევა (მაგ., გაყიდული ადგილების შედარება მათ არსებულ რაოდენობასთან).

კავშირი დატვირთვის კოეფიციენტსა და ფასწარმოქმნას შორის ნათლად ჩანს მარგინალური ღირებულების პრინციპში. მაგალითად განვიხილოთ საჰაერო ინკლუზიური ტური; მარგინალური დანახარჯი არის დამატებითი დანახარჯი, გამოწვეული პროდუქციის ერთეულის დამატებითი (ამ შემთხვევაში – მგზავრი). ოპერატორი განსაზღვრავს დატვირთვის კოეფიციენტს, რაც ფარავს მოგზაურობის ფიქსირებულ დანახარჯებს და ყოველი გადაყვანილი მგზავრის ცვლად დანახარჯს. თუ ფრენა ისეა დაგეგმილი, რომ 80%-იანი დატვირთვის კოეფიციენტის პირობებშიც არ იყოს წამგებიანი, მაშინ ამ დონის ზევით გადაყვანილი ყოველი მგზავრი იხდის მცირე მარგინალურ დანახარჯს, ვინაიდან ცვლადი დანახარჯები დაბალია, და ეს ხელშესახებ მოგებას აძლევს ტუროპერატორს. ტუროპერატორის სამწუხაროდ საპირისპირო ვითარების შემთხვევაში – 80%-იანი დონის ქვევით, ყოველ მგზავრზე იქნება დანაკარგი.

მსგავს პრობლემას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ ტურისტული მოთხოვნილება მიდრეკილია მიაღწიოს მაქსიმალურ მაჩვენებლებს დღის, კვირის ან წლის გარკვეულ პერიოდებში. ეს იმას ნიშნავს, რომ საჰაერო ფლოტი სრული დატვირთვით წლის გარკვეულ დროს იფუნქციონირებს. როგორც ევროპაში, ისე ჩრდილო ამერიკაში ამ პრობლემის გადაწყვეტის ერთი გზა გამოინახა ზამთრის არდადეგების ბაზრის შექმნით 1960-იანი წლების ბოლოსთვის, რათა მომხდარიყო უმოქმედო თვითმფრინავების გამოყენება და ფიქსირებულ ხარჯებში წვლილის შეტანა. სხვა გამოსავალი დიფერენციულ ფასწარმოქმნაშია. ამ შემთხვევაში ოპერატორები არასეზონზე მოგზაურობის დაბალ ფასებს სთავაზობენ მომხმარებლებს ამ პერიოდისთვის მგზავრთა რაოდენობის გასაზრდელად. ტრანსპორტის ყველა სახეობაში არის ფასების ბაზრის

განსხვავებულ სეგმენტებზე მორგების ტენდენცია და ყოველ მათგანს აქვს საკუთარი სამოგზაურო მოთხოვნები.

ტრანსპორტის სახეობები, გზები და საგზაო ქსელები

ტრანსპორტის სახეობები

ტრანსპორტის ყოველ სახეობას განსხვავებული საექსპლოატაციო თავისებურებები გააჩნია, რომელიც ემყარება იმ გზებს, რომლითაც ტექნოლოგია ნებისმიერი სატრანსპორტო სისტემის ოთხი ელემენტის მიმართ გამოიყენება (ცხრ. 5.2). ტექნოლოგია განსაზღვრავს, თუ რამდენად შეეფერება სატრანსპორტო საშუალება მგზავრობის განსაკუთრებულ სახეობას. ისიც ნათელია, რომ ადგილი აქვს ტრანსპორტის ზოგიერთი სახეობის გადაფარვას მგზავრების მოთხოვნებთან მათი შესაფერისობის გამო, რაც ზოგიერთ მარშრუტზე, მაგ., ლონდონსა და პარიზს შორის, საჰაერო და სახმელეთო ტრანსპორტის კონკურენციას იწვევს. სხვა შემთხვევებში ტრანსპორტის სახეობები ერთმანეთს ავსებენ, მაგ., საავტომობილო ან სარკინიგზო კავშირები აეროპორტებსა და ქალაქის ცენტრებს შორის. სხვა მაგალითი იქნება საჰაერო-საავტომობილო ტიპის დასვენება, როდესაც ტურისტს აქვს შესაძლებლობა, საჰაერო ტრანსპორტით ჩავიდეს დესტინაციამდე და ადგილზე კომფორტულად გადაადგილდეს ნაქირავები ავტომობილით.

გზები

სატრანსპორტო გზები მსოფლიოს სხვადასხვა ნაწილებში გაბატონებული ფიზიკური და ეკონომიკური პირობებისგან იზოლირებულად არ არსებობენ. ქედები, ფართო მთიანი ტერიტორიები, მდინარეთა ღრმა ხეობები, დაჭაობებული მიწები, კლიმატური ფაქტორები გავლენას ახდენენ მათ მიმართულებაზე ისევე, როგორც ძირითადი ქალაქების განლაგება და პოლიტიკური საზღვრები. თუმცა ტრანსპორტის ყველა სახეობა ერთნაირად არ განიცდის ამ ფაქტორების გავლენას. მაგ., მთები ვერ ცვლიან საჰაერო ტრანსპორტის მარშრუტებს, თუმცა გავლენას ახდენენ აეროპორტის მდებარეობაზე. საპირისპიროდ, რკინიგზა ძალიან განიცდის ტოპოგრაფიული ნიშნების გავლენას. ეს ფაქტორები, ტექნოლოგიებთან და ინვესტიციებთან ერთად განხილვით იძლევიან იმის გარანტიას, რომ სატრანსპორტო გზები დარჩებიან გადაადგილების შედარებით სტაბილურ არხებად.

ტრანსპორტის ზოგიერთ სახეობას აქვს შეზღუდული „გზა“, კერძოდ, ავტოგზები, რკინიგზები და არხები, რაც მოძრაობას ავტომატურად აძლევს მიმართულებას. სანავიგაციო მიზნებისთვის ტრანსპორტის სახეობები, რომლებიც ბუნებრივ გზებს იყენებენ (ჰაერი ან ზღვა), ასევე გარკვეულ ჩარჩოებშია მოქცეული – მოძრაობა დედამიწის მთელ ზედაპირზე არ ხდება. სატრანსპორტო გზების სისტემები შეიძლება სხვადასხვა მასშტაბით განვიხილოთ:

ცხრ. 5.2 სატრანსპორტო საშუალებების დახასიათება

ტრანსპორტის სახეობა	გზა	სატრანსპორტო საშუალება	მამოძრავებელი ენერჯია	უპირატესობები	უარყოფითი მხარეები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის
საავტომობილო	ჩვეულებრივ, მყარსაფარიანი გზა, თუმცა „ოფ როუდის რეკრეაციული საშუალებები“ არ იკმალება	მანქანა, ავტობუსი ან ტურისტული ავტობუსი; მგზავრთა დაბალი ტევადობა	ნავთობის ან დიზელია ძრავა; ელექტრონული საშუალებების მცირედ გამოყენება	კარიდან-კარამდე მოქნილობა; მძღოლი სრულად აკონტროლებს სატრანსპორტო საშუალებას; მორგებული მოკლე მანძილებზე	გზა სხვა მომხმარებლებთან საზიაროა, რაც უხერხულობებს უქმნის;	კარიდან-კარამდე მოქნილობა მარშრუტის დაგეგმვის საშუალებას იძლევა; აქვს დასვენებისათვის საჭირო აღჭურვილობის გადატანის საშუალება; მოქმედებს, როგორც კავშირი ტერმინალსა და დესტინაციას შორის; ადგილზე ექსკურსიებისთვის მასობრივი სატრანსპორტო საშუალებაა
სარკინიგზო	მუდმივი რელსებიანი გზა	სამგზავრო ვაგონები; მგზავრთა მაღალი ტევადობა	დიზელის ძრავები (დიზელ/ელექტრონული ან დიზელ/ჰიდრავ-ლიკური); ასევე ელექტრონული ან ორთქლის ლოკომოტივები	გზის ერთადერთი მომხმარებელი; შესაფერისია საშუალო ან შორ მანძილებზე და მჭიდროდ დასახლებულ ურბანულ რაიონებში მოგზაურობისთვის; არ აზინძურებს გარემოს	მაღალი ფიქსირებული დანახარჯები	მე-19 საუკუნის შუა წლებში გამოავლინა ტურიზმისთვის მანამდე მიუწვდომელი ადგილები; შესაძლებელია სპეციალიზებული ვაგონების დამატება; ტრანსკონტინენტურ მარშრუტებზე ხდება ტურისტების მნიშვნელოვანი რაოდენობის გადაყვანა

ტრანსპორტის სახეობა	გზა	სატრანსპორტო საშუალება	მამოძრავებელი ენერჯია	უპირატესობები	უარყოფითი მხარეები	მნიშვნელობა ტურიზმისთვის
საჰაერო	ბუნებრივი	თვითმფრინავი; მგზავრთა მაღალი ტევადობა	ტურბო-ვენტილატორიანი ძრავები; ტურბო-პროპელერიანი ან დგუშიანი ძრავები	სისრაფე და დიაპაზონი; დაბალი ფიქსირებული დანახარჯები; შესაფერისი შორეული მკზავრობისთვის	საწვავის დიდი რაოდენობით გამოყენება და უსაფრთხოების მკაცრი რეგულაციები აძვირებს საჰაერო მიმოსვლას; ტერმინალის მაღალი დანახარჯები	სისწრაფისა და დიაპაზონის მეშვეობით მსოფლიოს უმეტესი ნაწილი მისაწვდომი გახდა ტურისტებისთვის; საერთაშორისო მასობრივი ტურიზმის ზრდის იმპულსი გახდა
საზღვაო	ბუნებრივი	გემები; შესაძლებელია კომპორტის მაღალი დონე; მგზავრთა მაღალი ტევადობა	დიზელის ძრავა ან ორთქლის ტურბინა	დაბალი საწყისი ინვესტიციები; შესაფერისია ან შორეულ დისტანციაზე ან მოკლე მანძილზე ბორნით ოპერირებისთვის	დაბალი სიჩქარე; მაღალი სახელფასო დანახარჯები	შეზღუდულია საკრუიზო (სადაც კომფორტისა და ფუფუნების უზრუნველყოფა ხერხდება) ან საბორნე მოძრაობით

- მსოფლიო მასშტაბით არსებობს საჰაერო გზების ინტერკონტინენტალური ქსელი, ხოლო ქვეყნები, რომლებსაც აქვთ სანაპირო, ასევე უკავშირდებიან ერთმანეთს შორეული საზღვაო გზებით, რომლებსაც დღესდღეობით ძირითადად ნავთობის ტანკერები და ტვირთმზიდები იყენებენ.
- რეგიონალური მასშტაბით მრავალ ქვეყანას აქვს ეროვნული მნიშვნელობის საავტობუსო, ტურისტული ავტობუსებისა და სარკინიგზო მომსახურება.
- ადგილობრივი მასშტაბით არსებობს გარკვეულ ქალაქსა ან კურორტზე დამყარებული საექსკურსიო სვლაგეზები.

საგზაო ქსელები

ყოველი სატრანსპორტო ქსელი შედგება მთელი რიგი კავშირების (რომელთა გასწვრივ ნაკადები გადაადგილდება) და კვანძებისგან (ტერმინალები და სატრანსპორტო კვანძები). გეოგრაფებისთვის განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ქსელში ადგილების მისადგომობა, რადგან თუ ერთი კვანძი დაკავშირებულია მეორესთან, ის მისადგომი ხდება. მასშტაბი აქ მნიშვნელოვანია – ლოკალური მასშტაბით ბევრი ადგილი შეიძლება იყოს ადვილად მისადგომი, მაგრამ მსოფლიო მასშტაბით განხილვის დროს, ისინი შედარებით მიუდგომელი ხდება. გეოგრაფები ამ ქსელების ანალიზს სხვადასხვა გზით ახორციელებენ:

- ყველაზე პირდაპირი გზა არის ნაკადების რუკა, რომელიც ყოველ მიმართულებაზე გვიჩვენებს მოძრაობის მოცულობას. რუკის ანალიზი დაახლოებით მინიშნებას იძლევა ძირითადი კვანძებისა და კავშირების შესახებ.
- უფრო ზუსტი მიდგომაა ქსელის ანალიზი გრაფების თეორიის გამოყენებით. თუმცა მანამდე უნდა გაკეთდეს სატრანსპორტო ქსელის ტოპოლოგიურ რუკაზე კვანძებისა და კავშირების საბაზისო სტრუქტურამდე შემჭიდროება. კარგი მაგალითია ლონდონის მეტროპოლიტენის სისტემის რუკა, სადაც აღნიშნულია სადგურები მათი ზუსტი თანმიმდევრობით, მაგრამ არ ჩანს მათ შორის რეალური მანძილები. თეორიულად, რაც მეტია ქსელში კავშირები, მით მეტია ამ ქსელის კომუნიკაბელობა. რეალურად კი ხშირ სატრანსპორტო ქსელშიც კი შეიძლება ცუდი კავშირები იყოს, რაც ქალაქში ან ქვეყანაში მოგზაურობას ართულებს.

ამ თავის დარჩენილ ნაწილში საუბარი იქნება სატრანსპორტო სისტემების დეტალურ განხილვაზე ტრანსპორტის ყოველი სახეობისათვის და მათ კავშირზე ტურისტულ მოთხოვნილებებთან.

საჰაერო ტრანსპორტი

მე-2 მსოფლიო ომის შემდეგ, სამოქალაქო ავიაციის განვითარებით ყველაზე მეტი გაკეთდა საერთაშორისო ტურიზმის ბუნებისა და მოგზაურობის ინდუსტრიის სტრუქტურის შორს მიმავალი ცვლილებებისთვის. მსოფლიოში დესტინაციების მხოლოდ მცირე ნაწილია დარჩენილი, რომლებიც თვითმფრინავით სხვა ნებისმიერი ადგილიდან 24 საათზე მეტ დროში მიიღწევა. მსოფლიო ტურიზმის ორგანიზაციის შეფასებით, საერთაშორისო ტურისტების ნახევარზე მეტი საჰაერო ტრანსპორტით სარგებლობს. რეაქტიულმა თვითმფრინავმა ადრე მოშორებული ადგილები მიღწევადი გახადა, როგორც დასვენების დესტინაციები. ამ შემთხვევაში საინტერესოა კონკორდისა (Concorde) და ბოინგ 747 (Boeing 747) შედარება. მიუხედავად იმისა, რომ მე-20 საუკუნის უკანასკნელ მეოთხედში ზებგერითმა ავიალინერმა საზოგადოების ფანტაზია დაიპყრო, მას შეზღუდული დიაპაზონი და ტევადობა ჰქონდა, მაღალი ფასები კი განაპირობებდა, რომ ის საჰაერო მოგზაურობის ბაზრის უფრო მცირე ნაწილზე იყო გათვლილი, ვიდრე ფართოფიშელაქიანი რეაქტიული თვითმფრინავები. უკანასკნელი ანალიზების მიხედვით, კონკორდი არასიცოცხლისუნარიანი იყო როგორც ეკოლოგიური, ისე ეკონომიკური მიზეზების გამო. მიუხედავად იმისა, რომ თანამედროვე საჰაერო მოგზაურობა მასობრივად იზრდება, სამართლიანია აღინიშნოს, რომ მსოფლიო მოსახლეობის მხოლოდ უმნიშვნელო ნაწილს უმგზავრია თვითმფრინავით და განვითარებულ ქვეყნებშიც კი ტრანსპორტის ზედაპირულ სახეობებს უფრო მეტი ადამიანი გადაჰყავთ, ვიდრე ავიახაზებს.

საჰაერო ტრანსპორტის ძირითადი უპირატესობებია:

- გზა თვითმფრინავს სწორ ხაზზე ფრენის საშუალებას აძლევს და არანაირი ბუნებრივი ბარიერი (მთის ქედები, ოკეანეები, ჭაობები, უდაბნოები ან ჯუნგლები) მისთვის დაბრკოლებას არ წარმოადგენს.
- ყოველდღიურ მომსახურებაში შესაძლებელია მაღალი სიჩქარეების მიღწევა.
- საჰაერო ტრანსპორტი ბევრ მგზავრს იტევს და იდეალურად შესაფერისია 500კმ-ზე მეტად დაშორებული დესტინაციისკენ, ასევე რთული, გზასმოკლებული ტერიტორიის ზემოთ (მაგ., პაკუა-ახალი გვინეა) და იმ კუნძულთა ჯგუფებისკენ მგზავრობისთვის, რომლებიც მშფოთვარე ზღვით არის გამოყოფილი კონტინენტისგან (მაგ., შეტლანდის კუნძულები შოტლანდიისთვის).

საჰაერო ტრანსპორტს რიგი უარყოფითი თვისებებიც ახასიათებს:

- მას ესაჭიროება ტერმინალების დიდი ფართობები და ისინი მის მიერ მომსახურებული დესტინაციიდან დაცილებული არიან.
- ძვირია, რადგან დიდი რაოდენობით საწვავი და უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტები სჭირდება.
- სასარგებლო ტვირთის შეზღუდვა გამორიცხავს ტრანსპორტის გადაყვანას, რაც შესაძლებელია საზღვაო ბორნის ან ზოგიერთი სარკინიგზო მომსახურების შემთხვევაში.

- ის გარემოზე ნეგატიურ ეკოლოგიურ გავლენას ახდენს. საჰაერო მგზავრობის ნამდვილი ღირებულება ავიაკომპანიისა და მისი მგზავრებისთვის შენიღბულია იმ ფაქტით, რომ ავიაკომპანიები, სხვა კომერციული საწარმოებისგან განსხვავებით, გათავისუფლებული არიან გარკვეული გადასახადებისგან. საჰაერო მოძრაობის უწყვეტი სწრაფი ზრდა შესაძლოა არ იყოს მდგრადი, თვითმფრინავის გამონახოლქვის მიერ კლიმატის ცვლილებაში შეტანილი წვლილის გამო. შეფასებით ერთი მიმართულებით ტრანსატლანტიკური ფრენისას ერთ მგზავრს ისეთივე წვლილი შეაქვს გარემოს გლობალურ დაბინძურებაში, როგორც ერთ საშუალო ავტომობილს მთელი წლის მანძილზე ავტომობილით გადაადგილებით.
- საჰაერო ტრანსპორტი განსაკუთრებით სუსტია ტერორიზმის საფრთხისადმი.

მსოფლიო ავიახაზების მოდელი

ორ ადგილს შორის უმოკლესი მანძილი დიდ წრეზეა განთავსებული, რომელიც გლობუსის ზედაპირზეა გავლებული და მას ორ ტოლ ნახევარსფეროდ ჰყოფს. თვითმფრინავს დიდი წრის მარშრუტის სრულად გამოყენების უნარი შესწევს, ვინაიდან, მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ მიღწეული დიაპაზონისა და ტექნიკური შესაძლებლობების წყალობით, ფიზიკური ბარიერები მისთვის დაბრკოლებას არ წარმოადგენენ. მაგ., დიდი წრის მარშრუტი ბრიტანეთსა და შორეულ აღმოსავლეთს შორის გრენლანდიასა და არქტიკულ ოკეანეზე გადის. თვითმფრინავს „ამინდის ზემოთ“ ფრენა შეუძლია ძალიან გაიშვიათებულ ჰაერში, ერთნაირად ატმოსფეროს როგორც ცივ ტემპერატურებზე, ისე უღრუბლო პირობებში 10-დან 17 ათას მეტრამდე სიმაღლეზე. ზომიერ განედებში პილოტები თავის ინტერესებში ჰაერის ზედა დასავლური ქარებით სარგებლობენ, რომელთა სიჩქარე 450კმ/სთ აღწევს. ეს ე.წ. *რეაქტიული ნაკადი* კალიფორნიიდან ევროპამდე ფრენის ხანგრძლივობას, საპირისპირო მიმართულებასთან შედარებით, დაახლოებით ერთი საათით ამცირებს.

საჰაერო მარშრუტები არა მარტო რეაქტიული ნაკადის საექსპლოატაციო მახასიათებლების, არამედ უსაფრთხოებისა და უშიშროების ფაქტორების გავლენასაც განიცდის. თვითმფრინავის მოძრაობა განსაკუთრებით მჭიდროდ დასახლებული ქვეყნების თავზე, დადგენილი საჰაერო სვლაგეზის მიმართულებით ხდება. კომერციული მარშრუტების განვითარება სამი ფაქტორითაა განპირობებული:

- საჰაერო მგზავრობაზე მოთხოვნილების სიდიდე;
- მგზავრებისა და ტვირთების ოპერირებისთვის ხმელეთზე ადეკვატური აღჭურვილობის აუცილებლობა;
- საერთაშორისო შეთანხმებები.

1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციამ „ჰაერის თავისუფლების“ ხუთი პუნქტი განსაზღვრა, რომელიც პრაქტიკაში დაინერგა ქვეყნების წყვილებს შორის ორმხრივი ხელშეკრულებებით (სურ. 5.1).

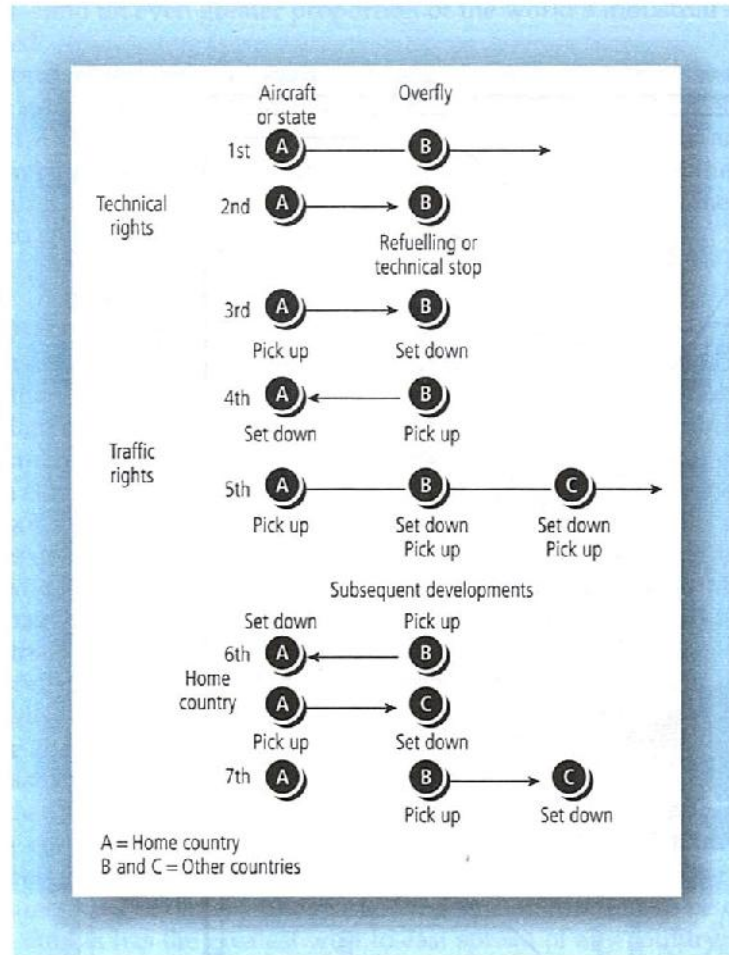


Figure 5.1 The five freedoms of the air

- პირველი თავისუფლება ეხება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცის გამოყენების პრივილეგიას;
- მეორე თავისუფლება ეხება სხვა ქვეყანაში „ტექნიკური“ მიზეზით დაშვების უფლებას;
- მესამე და მეოთხე თავისუფლებები ეხება კომერციულ ორწერტილოვან მოძრაობას ორ ქვეყანას შორის მათი შესაბამისი ავიახაზებით;
- მეხუთე თავისუფლება ავიაკომპანიებს აძლევს მგზავრების აყვანის და გადმოსხმის საშუალებას თავისი დესტინაციისგან განსხვავებული ქვეყნის ტერიტორიაზე.

მსოფლიოს ბევრ ქვეყანაში ეს თავისუფლებები საერთაშორისო პოლიტიკის ძლიერ გავლენას განიცდიდნენ, თუმცა ცივი ომის დასრულებამ კომერციული მოსაზრებები უფრო მნიშვნელოვანი გახადა. მაგ., ვინაიდან რუსეთი და ზოგიერთი სხვა ქვეყანა უკვე ჩამოყალიბებულ ავიაკომპანიებს უცხოური ვალუტის მოსაპოვებლად ეჯობებოდა, ახალი თავისუფლებები ჩამოყალიბდა. მეექვსე და მეშვიდე თავისუფლებები უფლებას აძლევენ ავიაკომპანიას, აიყვანოს მგზავრები მათი წარმოშობისაგან განსხვავებულ ქვეყანაში, დააბრუნოს ისინი საწყის პოზიციაზე ან „ჰაბში“ (hub – კვანძში) და შემდეგ გადაიყვანოს სხვა დესტინაციაში. მაგ., ჰოლანდიურ ავიაკომპანიას KLM შეუძლია მგზავრების აყვანა ლონდონში, შემდეგ მათი

ამსტერდამში დაბრუნება, სადაც მოხდება თვითმფრინავებს შეცვლა და მათი კიტოში ან სან პაულოში წაყვანა. ეს ცნობილია, როგორც „ჰაბისა და წკირის“ (“hub and spoke”) ფუნქციონირება, რამაც რეგიონალური და საკვანძო აეროპორტების განვითარების წახალისება მოახდინა.

საერთაშორისო შეთანხმებები ნაკლებ მნიშვნელოვანი ხდება საჰაერო სატრანსპორტო სისტემის დერეგულაციის გამო. ეს ნიშნავს, რომ მთავრობებს აღარ აქვთ უფლება, გააკონტროლონ ფრენის მარშრუტები, ფასები და მოძრაობის მოცულობა მათი საზღვრების შიგნით ან გასწვრივ. პირველი მთავარი ქვეყანა, რომელმაც 1970-იანი წლების ბოლოს მოახდინა დერეგულაცია, აშშ იყო, რომელსაც 1990-იან წლებში ევროკავშირმაც მიჰბადა. დერეგულაციები

- ახდენს ავიახაზებს შორის კონკურენციის წახალისებას;
- იწვევს სტრატეგიული ალიანსების შექმნას ისეთ ავიაკომპანიებს შორის, როგორებიცაა “Star Alliance” და “One World” ალიანსს შორის;
- ახდენს რეგიონალური ავიახაზებისა და რეგიონალური აეროპორტების ზრდის წახალისებას;
- დატვირთულ მარშრუტებზე უპირატესობას ანიჭებს „საბიუჯეტო“ ან დაბალფასიანი გადამყვანების (low cost carriers – LCCs) განვითარებას.

მიუხედავად ამისა, ბევრი ქვეყანა, სამხედრო უსაფრთხოების ან ეროვნული „ფლაგმანი-გადამყვანის“ (რომელიც, ჩვეულებრივ, სახელმწიფო მფლობელობაშია და მნიშვნელოვანწილად სუბსიდირებული) უცხო ქვეყნებთან შეჯიბრისგან დაცვის მიზნით, ჯერ ისევ ეთანხმება „ლიაცის“ პოლიტიკას.

მსოფლიოს სარეისო საერთაშორისო ავიახაზების მარშრუტები და ტარიფები კონტროლდება საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაციის (International Air Transport Association – IATA) მიერ, რომელსაც მათი უმეტესობა მიეკუთვნება. ამ მიზნით, IATA-მ მსოფლიო სამ სატრანსპორტო არეალად (Traffic Conference Area) დაჰყო (სურ. 5.2).

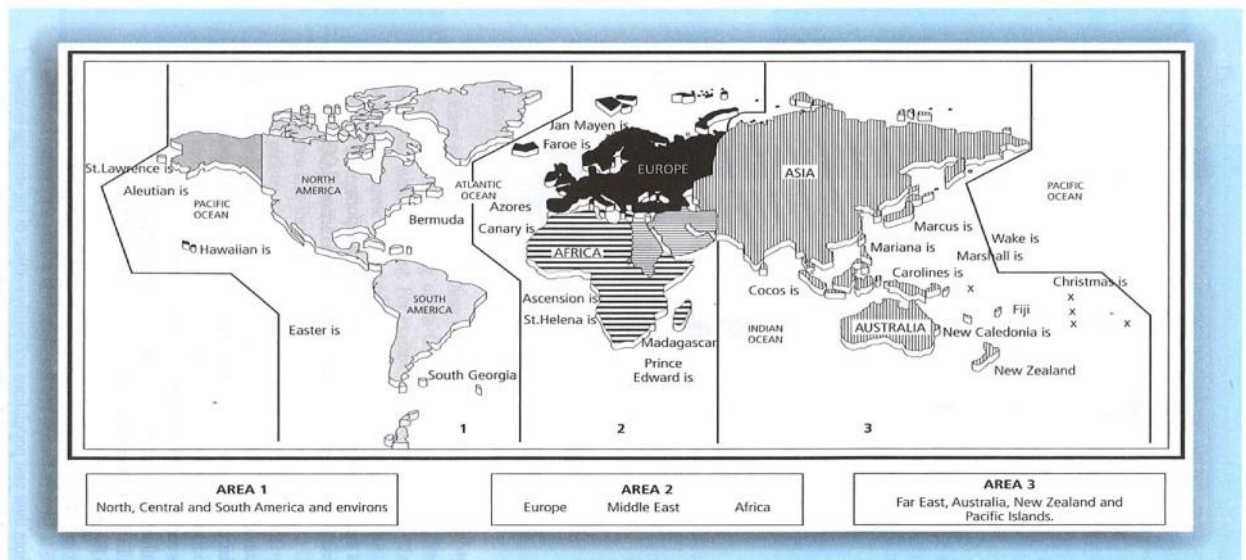


Figure 5.2 IATA traffic conference areas

მსოფლიოს საჰაერო მოძრაობის უმეტესი ნაწილი კონცენტრირებულია 3 ძირითად რეგიონში – აშშ აღმოსავლეთი ნაწილი, დასავლეთ ევროპა და აღმოსავლეთ აზია. ეს განპირობებულია როგორც მათი მოსახლეობის რაოდენობით, ისე ამ რაიონების სტრატეგიული მდებარეობით. ლონდონის მდგომარეობა განსაკუთრებით ხელსაყრელია, ვინაიდან ის მდებარეობს დედამიწის „ხმელეთის ნახევარსფეროს“ ცენტრში, სადაც თავმოყრილია მსოფლიო მოსახლეობის 90%-ზე მეტი და მსოფლიო ინდუსტრიული სიმდიდრის უფრო მეტი რაოდენობა.

ევროპასა და ჩრდილო ამერიკას შორის არსებული „საჰაერო ხიდი“ ჩრდილო ატლანტიკაზე ყველაზე დატვირთული კონტინენტებს შორის მარშრუტია, რომელიც ერთმანეთს აკავშირებს მსოფლიო სიმდიდრისა და მრეწველობის უდიდესი თავმოყრის ადგილებს. ფართოფიჭულაჟიანი თვითმფრინავების ტევადობამ და ავიახაზებს შორის მკაცრმა კონკურენციამ გამოიწვია ისეთი ფასების დადგენა, რომ ფრენა ხელმისაწვდომი გახდა ამ ქვეყნების მოსახლეობის უმეტესობისთვის, და, ხატოვნად თუ ვიტყვით, ატლანტიკა ტბორამდე დაკატარავდა, რომლის გადაკვეთა რამდენიმე საათშია შესაძლებელი.

სასაათო სარტყლები

საერთაშორისო მგზავრობას, თუ ის სამხრეთის ან ჩრდილოეთის მიმართულებებისგან სხვა მხარეს ხორციელდება, ესაჭიროება დროის ცვლა. დროში სხვაობა არის დედამიწის მზის გარშემო მოძრაობის შედეგი; ნებისმიერ მოცემულ მომენტში რომელიმე ადგილზე თუ შუადღეა, იმავედროულად მსოფლიოს ნახევარში ამ ადგილიდან მოშორებით აღმოსავლეთით ან დასავლეთით – შუალამეა. ჩვენთვის მზე აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ მოძრაობს, ამასობაში კი დედამიწა ყოველ 24 საათში ერთ სრულ ბრუნს აკეთებს. კოსმოსიდან თუ დავაკვირდებით, რეალურად დედამიწა თავისი ღერძის გარშემო გრძედის 360°-ით ტრიალდება. რაც იმას ნიშნავს, რომ გრძედის ყოველი 15°-თვის დრო ან ერთი საათით წინ არის ან – ჩამორჩება; მზის მოჩვენებითი მოძრაობის გამო, გრინვიჩის მერიდიანის აღმოსავლეთით მდებარე ადგილებს უფრო გვიანი დრო აქვთ, დასავლეთით კი – ადრეული საათი.

თეორიულად ყოველ დასახლებას თავისი ლოკალური დროის შერჩევა შეუძლია. რკინიგზის განვითარებამ გამოიწვია მატარებელთა მოძრაობის განრიგების სტანდარტიზაციის აუცილებლობა, რაც გრინვიჩის მერიდიანზე დაყრდნობით სასაათო სარტყლების საერთაშორისო სისტემის გამოყენებით განხორციელდა. 1884 წლიდან მსოფლიო 24 სასაათო ზონად დაიყო, სადაც გარკვეული მერიდიანის ორივე მხარეს, მთლიანობაში 15°-იან ფართო სარტყელს, თავისი ადგილობრივი დრო მიენიჭა. ხშირად ეს პოლიტიკურ ერთეულებს დაამთხვიეს და ზუსტად არ გაჰყვნენ მერიდიანს (მაგ., პარიზი ლონდონზე ერთი საათით წინ არის, მიუხედავად იმისა, რომ ერთი და იმავე სასაათო სარტყელში მდებარეობენ). ზოგიერთი ქვეყანა კი საკმაოდ დიდია იმისთვის, რომ უბრალოდ მიესადაგოს ერთი სტანდარტული დრო. რუსეთი დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ ყველა ქვეყანაზე მეტად – 11 სასაათო სარტყელზეა გადაჭიმული, მას მოსდევს კანადა 6 სარტყლით, ხოლო მის მომიჯნავე აშშ-ს (ალასკისა და ჰავაის გარდა) – 4 აქვს: აღმოსავლეთის, ცენტრალური, მთების და წყნაროკეანური. ამის

საპირისპიროდ, ჩინეთის მთელ ტერიტორიაზე ბეიჯინგის დროა. დასავლეთ ნახევარსფეროს ქვეყნებს აქვთ მიწისით აღნიშნული სასაათო სარტყლები, რომლებიც უჩვენებენ, თუ რამდენი საათით „ჩამორჩებიან“ ისინი გრინვიჩის საშუალო დროს (Greenwich Mean Time – GMT), რომელიც ლონდონზე გამავალი გრინვიჩის მერიდიანის სტანდარტულ დროს წარმოადგენს. აღმოსავლეთ ნახევარსფეროში მდებარე ქვეყნებს კი დადებითი რიცხვით აღნიშნული სასაათო სარტყლები აქვთ, რაც იმას მიუთითებს, თუ რამდენი საათით „უსწრებენ“ ისინი გრინვიჩის საშუალო დროს. გრინვიჩის მერიდიანზე როდესაც შუადღეა, მხოლოდ მაშინ არის მთელ მსოფლიოში ერთი და იგივე დღე (თარიღი); ყოველ სხვა მომენტში 180⁰-იანი მერიდიანის სხვადასხვა მხარეს 24 საათიანი განსხვავებაა. 1884 წელს შემოღებულ იქნა ასევე თარიღთა ცვლის საერთაშორისო ხაზი (International Date Line – IDL), საზღვარი, სადაც ყოველი დღე შუაღამისას იწყება და მაშინვე იწყებს გავრცელებას დასავლეთის მიმართულებით მთელს დედამიწაზე. თარიღთა ცვლის საერთაშორისო ხაზის გავლება დაემთხვა ყველაზე დიდ ოკეანეს და შეესაბამება 180⁰-იან მერიდიანს იმ გამონაკლისების გარდა, სადაც, იმის გამო, რომ წყნარი ოკეანის გარკვეულ ტერიტორიებსა და კუნძულთა ჯგუფებს ჰქონოდათ ერთი კალენდარული დღე, დაშვებულია გადახრები. კალენდარი თარიღთა ცვლის საერთაშორისო ხაზის დასავლეთით (აზიაში) ყოველთვის ერთი დღით წინ არის, ვიდრე მის აღმოსავლეთ ნაწილში (ამერიკა).

მაშინ, როდესაც საავტომობილო ან სარკინიგზო მოგზაურები სასაათო სარტყლის საზღვრის გადაკვეთისას თავიანთ საათებს უბრალოდ ერთი საათით გადაწევით ასწორებენ, შორეული საჰაერო მოგზაურობა მეტ სირთულეს ქმნის. მაგ., ლონდონსა და სინგაპურს შორის დროში სხვაობა 7 საათი და 30 წუთია და ეს აუცილებლად უნდა იქნას გათვალისწინებული ფრენის დროის დასადგენად ანუ იმის გასაგებად, რეალურად რამდენი საათია საჭირო ლონდონიდან სინგაპურამდე ფრენისთვის. რეაქტიული თვითმფრინავით მგზავრობა მრავალი სასაათო სარტყლის გადაკვეთით იწვევს ადამიანის ორგანიზმის ბუნებრივი რიტმის დარღვევას, რაც დღისა და ღამის 24-საათიან ციკლს ეხმიანება. ორგანიზმის დღე-ღამური რიტმის დარღვევა ინდივიდუალურია და განსხვავდება სხვადასხვა მოგზაურებს შორის. უფრო რთულია ხანგრძლივი – დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ ფრენის გადატანა, ვიდრე დასავლეთისკენ მიმართული მგზავრობა.

საერთაშორისო აეროპორტების განლაგება

მთავარი საერთაშორისო აეროპორტი უცხოელი ვიზიტორებისთვის ქვეყნის ან რეგიონის ძირითად ჭიშკარს წარმოადგენს, ამდენად პირველი შთაბეჭდილება ძალზე მნიშვნელოვანია. ასეთ აეროპორტს ესაჭიროება რამდენიმე სამგზავრო და სატვირთო ტერმინალი, სასტუმროები საკონფერენციო დარბაზებით, ასევე ავტომობილების ხანგრძლივი სადგომის, ავტობუსებისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის მოხერხებული ურთიერთგანლაგება. ის უზრუნველყოფს ათასობით სამუშაო ადგილს საცალო ვაჭრობის, კვებისა და სატრანსპორტო სექტორებში და დიდი

ურბანული ტერიტორიისთვის დამახასიათებელი ყველა პრობლემა აწუხებს. ამავე დროს, 2001 წლის 11 სექტემბრის შემდეგ უსაფრთხოებას განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიენიჭა.

უდიდეს რეაქტიულ თვითმფრინავებს ფუნქციონირებისთვის 3 ათას მეტრზე მეტი სიგრძის ასაფრენი ბილიკები სჭირდებათ. ტროპიკულ და განსაკუთრებით მაღალ მთებში მდებარე ქვეყნებში ეს ბილიკები უფრო გრძელი უნდა იყოს, ვინაიდან გაიშვიათებული ჰაერის პირობებში რეაქტიულ თვითმფრინავს ასაფრენად მეტი გარბენი ესაჭიროება. ამიტომ მთავარ აეროპორტს საკმაოდ დიდი ტერიტორია სჭირდება. ასევე ძალზე მნიშვნელოვანია ადგილის ფიზიკური ბუნება; ის შეძლებისდაგვარად სწორი და ადვილადმისადგომი უნდა იყოს. დამსვენებლებში ძალზე პოპულარულ პატარა კუნძულებზე და მსოფლიო ქალაქების სიახლოვეს ასეთი ადგილები არც ისე ადვილი მოსანახვია. რიო-დე-ჟანეიროში, ოსაკასა და ჰონგ კონგში აეროპორტები ზღვისთვის „გამოტაცებულ“ მიწებზე აშენდა. ასაფრენი ბილიკები ისე უნდა დაიგეგმოს, რომ თვითმფრინავი გაბატონებული ქარის საპირისპიროდ აფრინდეს, აეროპორტები კი ინდუსტრიული საწარმოების დიდი თავმოყრიდან მონაბერი ქარის საწინააღდეგო მიმართულებით უნდა განთავსდეს, რადგან ის სმოგსა და დაბალ ხილვადობას იწვევს. ამიტომ ადგილობრივი ამინდის ჩანაწერები ძალზე მნიშვნელოვანია.

ამავე დროს აეროპორტი ისე უნდა განთავსდეს, რომ ის ადვილად მისადგომი იყოს ადამიანთა თავმოყრის იმ დიდი ცენტრებისთვის, რომელსაც პირველ რიგში უნდა მოემსახუროს. აეროპორტების უმეტესობა ასეთი ქალაქებიდან 20-30კმ-ით არის დაშორებული მაშინ, როდესაც ნარიტა ტოკიოს ცენტრიდან 50კმ-ზე მდებარეობს. ქალაქის ცენტრებთან დამაკავშირებელი ზედაპირული სატრანსპორტო ქსელის კონსტრუირებისა და სრულყოფისათვის მნიშვნელოვანი ინვესტიციებია განსახორციელებელი, რაც მთლიან სამოგზაურო დროს შეამცირებს. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ბიზნესტურისტებისთვის მოკლე მანძილზე ფრენისას. ჩვეულებრივ, არსებობს ძირითადი ქსელისგან განცალკევებული საავტომობილო კავშირები ან მჭიდროდ დასახლებულ რაიონებში – სპეციალიზებული ჩქაროსნული რკინიგზები.

საჰაერო მოძრაობის ზრდამ გამოიწვია, რომ ბევრმა აეროპორტმა გადააჭარბა მგზავრებისა და თვითმფრინავების მისთვის დასაშვებ ტევადობას, რაც მის უსაფრთხო და ეფექტურ ფუნქციონირებას აფერხებს. ეს საჰაერო ტრანსპორტის განვითარების რეალურ დაბრკოლებად იქცევა. თუმცა მიუხედავად იმისა, თუ რამდენად მნიშვნელოვანნი არიან ისინი ტურიზმისა და ეროვნული ეკონომიკისთვის, ახალი აეროპორტების მშენებლობას ან არსებულის გაფართოებას განვითარებულ ქვეყნებში ენერგიული მოწინააღმდეგეები ჰყავს. ეს ძირითადად გარემოს ხმაურით დაბინძურებისა და მიწების სიმცირის (განსაკუთრებით დასავლეთ ევროპაში) გამო ხდება. შედეგად, მცირე და საშუალო მარშრუტებზე მოგზაურობისათვის გარკვეული როლი ენიჭება მოკლე გარბენისა და დაშვების მქონე თვითმფრინავებს (short take-off and landing – STOL). შვეულმფრენს ხმელეთზე მინიმალური პირობები სჭირდება, მაგრამ ხმაურიანი და ძვირადღირებულია, ასევე შეზღუდული დიაპაზონი და ტევადობა გააჩნია. თუმცა ისინი მაინც ფართოდ გამოიყენება ბიზნეს მოგზაურობებისთვის, ჩრდილო ამერიკაში კი – შემეცნებითი ფრენების ან მოშორებულ მთიან რაიონებში მთამსვლელობის ან თხილამურებზე სასრიალოდ ჩასასვლელად. არსებობს ჰიდროთვითმფრინავებისა და დირიჟაბლების ახალი ვერსიების

გამოყენების სფეროები. დირიჟაბლები ნელია, მაგრამ ზედგამოჭრილი მდიდრული კრუიზებისთვის და მათი 1930-იანი წლების უბედური წინამორბედებისგან განსხვავებით, ისინი მამოძრავებელ ენერგიად ჰელიუმს იყენებენ.

სახმელეთო ტრანსპორტი

საჰაერო ტრანსპორტისგან განსხვავებით, რომელიც თავისი მასშტაბით მთელ მსოფლიოს ფარავს, სახმელეთო (საავტომობილო ან სარკინიგზო) მოგზაურობა გარკვეულწილად შეფერხებულია ეროვნული საზღვრებით. საზღვრების მცირე რაოდენობა „შეუღწევადი ტერიტორიაა“, როგორც მაგალითად, ცივი ომის ხანის რკინის ფარდა იყო, ასეთ შემთხვევებში შესვლა შეზღუდულია. მონიშნული საზღვრის გადაკვეთის ადგილებში მდებარე ქალაქები შემოსავალს მეზობელი ქვეყნებიდან სავაჭროდ ჩამოსული ექსკურსანტებისაგან იღებენ. 11 სექტემბრის შემდეგ სახმელეთო ტრანსპორტი ტერორიზმისაგან შედარებით უსაფრთხოდ ითვლებოდა, მაგრამ ეს შეხედულება შეიცვალა 2004 წლის 11 მარტს მადრიდის სარკინიგზო ტერმინალის ატოჩას აფეთქების შემდეგ. მაშინ ხელისუფალთ გააცნობიერეს, რომ საჭიროების შემთხვევაში უსაფრთხოების ზომების განხორციელება ზედაპირულ ტრანსპორტზე გაცილებით რთულია, ვიდრე საჰაეროზე.

საავტომობილო ტრანსპორტი

საავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი უპირატესობა კარიდან–კარამდე მოქნილ მომსახურებაში მდგომარეობს. ამასთან, ტრანსპორტის სხვა სახეობებით განხორციელებული ნებისმიერი მოგზაურობა აუცილებლად იწყება ან მთავრდება საავტომობილო მომსახურებით. ამასთან ერთად იმასაც თუ გავითვალისწინებთ, რომ საავტომობილო ტრანსპორტი მცირე ტევადობისაა და შედარებით დაბალი სიჩქარით გადაადგილდება, დავასკვნით, რომ ის განსაკუთრებით შესაფერისია მოკლე და საშუალო დისტანციებზე სამოგზაუროდ. ამასთან, რეკრეაციული ტრანსპორტის განვითარება (Recreational vehicles – RVs) ხელს უწყობს მოტორიზებული განთავსების საშუალების შექმნას. საავტომობილო ტრანსპორტის მთავარი ნაკლი ის არის, რომ გზას ბევრი მოსარგებლე ჰყავს, რაც მოთხოვნილებათა პიკის პერიოდებში საცობებს იწვევს. ვინაიდან ტურიზმი ხასიათდება კვირისა და წლიური პიკებით, ეს შესაძლოა მთავარი შემაფერხებელი ფაქტორი აღმოჩნდეს. მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ კერძო ავტომობილი ტურიზმის სახეობათა უმეტესობისთვის დომინანტ სატრანსპორტო საშუალებად იქცა. ტურისტული ავტობუსი კი დამსვენებელთა გაცილებით ნაკლებ რაოდენობას ემსახურება. ტურისტული ავტობუსის ფუნქციონირება განრიგით მოძრავი ავტობუსისგან იმით განსხვავდება, რომ ის ძირითადად ტურიზმის ინდუსტრიის ნაწილს წარმოადგენს და კომფორტისა და მომსახურების უფრო მაღალ სტანდარტებს იცავს. ტურისტული ავტობუსით მოგზაურობა არა მარტო სატრანსფერო მომსახურებას გულისხმობს აეროპორტიდან ან სხვა

ტერმინალიდან, არამედ კურორტებიდან საექსკურსიოდ ან უბრალოდ დასასვენებელი მოგზაურობისთვის გამოიყენება, რაც თავისთავად წარმოადგენს პროდუქტს.

მზარდი მოტორიზებული მოსახლეობის მოთხოვნილებებმა და შორ მანძილებზე ტურისტული ავტობუსების მომსახურების განვითარებამ ბიძგი მისცა ავტომაგისტრალების საერთაშორისო სისტემის შექმნას. ავტომობილის პოპულარობა იმით არის განპირობებული, რომ ის ადამიანებს სთავაზობს კომფორტს, დროში მოქნილობას, მარშრუტისა და დესტინაციის არჩევას და კარიდან-კარამდე მომსახურებას. კერძო ავტომობილებზე მოთხოვნილებამ განაპირობა მოტელებისა და პერსონალურ მობილურობასთან დაკავშირებული სხვა საშუალებების ტურისტული ლანდშაფტის წარმოქმნა.

თანამედროვე ტენდენციის გაგრძელების შემთხვევაში, 2030 წლისთვის მსოფლიოში 1 მილიარდი ავტომობილი იქნება, ყველაზე მზარდია ჩინეთი და მესამე სამყაროს სხვა ქვეყნები. მიუხედავად ამისა, განვითარებადი ქვეყნების უმეტესობაში მანქანის ფლობა ფუფუნებაა, ხოლო საზოგადოებრივი სატრანსპორტო სისტემები ხშირად განუვითარებელია. მგზავრთა სატრანსპორტო მომსახურებისთვის ხდება ამერიკული ყოფილი სასკოლო ავტობუსების, ჯიპების ან თუნდაც სატვირთო მანქანების გადაკეთება. კლიმატური პირობები გავლენას ახდენენ როგორც საავტომობილო სატრანსპორტო სისტემებზე, ისევე გამოსაყენებელი სატრანსპორტო საშუალებების ტიპზე. ტროპიკების უზარმაზარ ტერიტორიებზე ლატერიტული გრუნტის გზების საკმაოდ ექსტენსიური ქსელებია; ასეთი გზები მშრალ სეზონზე სიცოცხლისუნარიანია, მაგრამ წვიმების შემდეგ გაუვალი ხდება. სუბარქტიკულ რაიონებში ავტომაგისტრალებს მოხრეშილი ზედაპირი აქვს, რომელიც ბეტონზე ნაკლებ ზიანდება ყინვისა და ზამთრის ათბობის დროს. ბევრმა განვითარებადმა ქვეყანამ „ლოკომოტივის ერა“ გამოტოვა და ეროვნული ერთიანობისა და ეკონომიკური პროგრესის მისაღწევად დიდი ინვესტიციები მოახმარა გზათა მშენებლობას. ბრაზილია ერთ-ერთი მაგალითია, რომელსაც ავტობუსებით შორეული მომსახურების ექსტენსიური ქსელი აქვს. საერთაშორისო საგზაო პროექტები, მ.შ. პან-ამერიკული ავტოსტრადა ლათინურ ამერიკაში და ტრანს-კონტინენტური გზები აფრიკასა და აზიაში, შეიძლება გამოყენებულ იქნან სახმელეთო ექსპედიციებისა და სათავგადასავლო ტურისტების მიერ თუკი პოლიტიკური სიტუაცია ამის საშუალებას იძლევა.

დასავლეთ ევროპასა და ჩრდილო ამერიკაში ავტომაგისტრალების ქსელი ერთმანეთთან აკავშირებს ძირითადი ქალაქების უმეტესობას და სამრეწველო რაიონებს, თუმცა დასასვენებელი კურორტები ხანდახან ნაკლებადაა გზებით უზრუნველყოფილი. ავტომაგისტრალებმა შეამცირა მგზავრობის დრო, ასევე საგრძნობლად იკლო საგზაო შემთხვევების რიცხვმა. სპეციალურად ღირსშესანიშნაობების დასათვალიერებლად დაგეგმილი გზები შენდება სილამაზით მიმზიდველ სანაპირო და მთის რაიონებში. თუმცა გზების გადაჭარბებულმა მშენებლობამ და მისმა თანმდევემ განვითარებამ შეიძლება გაანადგუროს ის სილამაზე, რის სანახავადაც ჩამოვიდა ტურტისტი.

კერძო ავტომობილმა მეტი ინდივიდუალური თავისუფლება გამოიწვია. ზოგიერთები ამტკიცებენ, რომ დასავლეთი უკვე ხასიათდება „ჰიპერმობილურობით“ და გულისხმობენ, რომ

ბევრი დასვენების მიზნით განხორციელებული მგზავრობა სრულიად ზედმეტია და შესაძლოა ცხოვრების სტილის შეცვლით შემცირდეს. საეჭვოა, რომ დემოკრატიულ ქვეყნებში ავტომფლობელთა რიცხვი შემცირდეს, მაგრამ ურბანულ რაიონებში ავტობუსებისა და ტრამვაის მომსახურების გაუმჯობესებით მისით სარგებლობა შეიძლება შეიკვეცოს, მაგ., პრინციპით „გააჩერე და იმოდრავე“ („park and ride“). ნათელია, რომ მსოფლიოს დიდ ქალაქებში ავტომობილით სარგებლობის შესამცირებლად უფრო გადამჭრელი ზომებია მისაღები, მაგალითად, ფასიანი გზებისა და გადატვირთულ ტერიტორიებზე შესვლის შემთხვევაში გადასახადების დაწესება, თუკი ამით მოხერხდება საცობებისა და ჰაერის ძლიერი დაჭუჭყიანების თავიდან აცილება. მესამე სამყაროს ქვეყნებში მოძველებული დიზელის ავტობუსები, „კოლექტიური ტაქსი“ და ტაქსი-მოტოციკლის კომბინაციები (მაგ., ველორიკმები სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში) პრობლემებს ქმნიან მოძრაობაში. ქალაქის ადმინისტრაცია მთელ მსოფლიოში ფულს უფრო დებს „სწრაფ ტრანზიტში“ – ავტომატიზებულ ვიწროლიანდაგიან რკინიგზაში მგზავრობა დიდი ტევადობით, როგორცაა ბანგკოკის „სკაითრეინ“ („Skytrain“), ვიდრე საქალაქო ავტომანქანების მშენებლობაში.

ავტომობილით სარგებლობის გაკონტროლება სოფლადაც შესაძლებელია მოძრაობის მენეჯმენტის ორიგინალური სქემების გამოყენებით. თუმცა, ტრანსპორტის ყველაზე ეკოლოგიური ფორმები მოტოციკლით და ცხენით სიარულია; ამ სახეობათა პოპულარობა იზრდება, მაგრამ ხელოვნური მამოდრავებელი ენერჯია ჯერ ისევ საჭიროა დესტინაციურ რაიონამდე ჩასასვლელად და ტურისტული ჯგუფების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის უზრუნველსაყოფად. ევროპაში მოგზაურებისთვის, მოტოციკლისტებისა და მხედრებისთვის ვითარდება „მწვანე მარშრუტების“ ქსელი, რომელთა უმეტესობა გამოუყენებელი რკინიგზებით სარგებლობს. მესამე სამყაროს მოშორებულ მთიან რაიონებში მასპინძელ გარემოზე გავლენის გამო მხედარი ტურისტები უფრო მისაღებია, ვიდრე ავტოტურისტები.

სარკინიგზო ტრანსპორტი

საავტომობილო გზისგან განსხვავებით, რკინიგზას ერთი მოსარგებლე ჰყავს, ასევე, მოთხოვნილებიდან გამომდინარე, განსხვავებული ვაგონების დამატებაა შესაძლებელი. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია დასვენების რაიონებისთვის, სადაც შესაძლებელია სპეციატარებლების ექსპლოატირება. ასევე სპეცვაგონების წარმოება, მაგალითად, ვაგონ-რესტორანი ან სამზერი ვაგონები წარმტაცი ბუნების მარშრუტებზე. რკინიგზის ძირითადი ნაკლი იმაში მდგომარეობს, რომ გზის, სიგნალების გადამცემების და სხვა აღჭურვილობის მოვლა-შენარჩუნებისათვის გზით მხოლოდ ერთმა მოსარგებლემ უნდა გადაიხადოს. რკინიგზის გაყვანა განსაკუთრებით ძვირია, რადგან შემადგენლობას მოძრაობა მხოლოდ გარკვეული დახრის კუთხის პირობებში შეუძლია. ეს ნიშნავს, რომ ქანების ნგრევის, ვიადუკებისა და გვირაბების საინჟინრო სამუშაოები ძვირი ჯდება, განსაკუთრებით შორ მანძილებსა და მთიან რაიონებში. ამიტომ რკინიგზა ცნობილია მაღალი ფიქსირებული დანახარჯებით და გზისა და მოძრავი შემადგენლობის ეფექტური გამოყენების მოთხოვნით,

რათა მოხერხდეს ამ მაღალი ხარჯების დაფარვა. რკინიგზის სიჩქარე და ტევადობა, რომელსაც დიდი რაოდენობით მგზავრების გადაყვანა შეუძლია, შესაფერის ხდის მის გამოყენებას 200-500კმ-ზე ძირითად ქალაქებს შორის სამოგზაუროდ.

მე-19 საუკუნეში რკინიგზის დანერგვამ რევოლუცია მოახდინა ტრანსპორტის სფეროში და ადამიანების დიდ ჯგუფებს შორ მანძილებზე შედარებით იაფად მგზავრობის საშუალება მისცა. დიდი ტრანს-კონტინენტური რკინიგზები 1914 წლამდე აშენდა, როდესაც ტრანსპორტის სხვა სახეობების მხრიდან ჯერ კიდევ არ იყო სერიოზული კონკურენცია. პირველი იყო Union Pacific, ჩიკაგოსა და სან-ფრანცისკოს შორის, რომელმაც ამერიკის დასავლეთი „გახსნა“ დასახლებისა და ტურიზმისთვის. პულმანის ვაგონის დანერგვით შორეულ მარშრუტებზე მოგზაურობა იმავდროულად კომფორტულიც გახდა. Canadian Pacific აშენდა როგორც პოლიტიკური, ისე ეკონომიკური მიზეზებით, იგივე შეიძლება ითქვას Australian Trans-continental-ზე, რომელმაც პერტი და სიდნეი ერთმანეთს დააკავშირა. მსოფლიოს უგრძესი ხაზი Trans-Siberian, რომელიც მოსკოვსა და ვლადივოსტოკს აკავშირებს, 15 წელი შენდებოდა (1891-1905) და ჯერ ისევ რჩება ციმბირის სასიცოცხლო ხაზად.

მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ რკინიგზას კონკურენტები გამოუჩნდა: საჰაერო ავიახაზები შორ და კერძო ავტომობილები – მცირე მანძილებზე სამოგზაუროდ. ქვეყნების უმეტესობაში ახალი რკინიგზების მშენებლობა ფაქტობრივად აღარ ხდება, მაგრამ გაუმჯობესდა რკინიგზა და ორთქლი, როგორც მამოძრავებელი ენერჯია, დიზელის ძრავით ან ელექტროენერჯიით შეიცვალა. მგზავრების რკინიგზით გადაყვანაში ყველაზე მნიშვნელოვანი დაქვეითება აღინიშნა ჩრდილო და სამხრეთ ამერიკაში. მეორეს მხრივ, საფრანგეთში, ჩინეთსა და იაპონიაში, მთავრობამ მნიშვნელოვანი ინვესტიციები განახორციელა ახალი ტექნოლოგიების დანერგვაში, ჩქაროსნული მატარებლების განვითარებისა და ძირითად ქალაქებს შორის მაგისტრალური ხაზების სრულყოფაში. დასავლეთ ევროპაში ლა-მანშის გვირაბმა ინგლისსა და საფრანგეთს შორის წაახალისა სარკინიგზო ტურისტული პროდუქტის განვითარება, ისეთის, როგორიცაა „ევროსტარის“ მომსახურება ლონდონსა და პარიზი/ბრიუსელს შორის. არის ასევე ბაზარზე ფუფუნების სეგმენტის განვითარების საშუალება, რომელიც ეფუძნება ნოსტალგიას 1920-იანი წლებისადმი, ამ პროდუქტს წარმოადგენს აღდგენილი „Orient Express“. ენვაირონმენტალიზმის ზრდა და მომავლის ენერგოკრიზისზე წუხილი გვკარნახობს გადატვირთული სივრციდან და გზებიდან სხვა მიმართულებებზე გადართვას. შესაძლოა ირონიულად ჟღერდეს, მაგრამ ჩქაროსნულ მატარებლებს (მაგ., TGV საფრანგეთში) თავად შეხვდათ წინააღმდეგობა ენვაირონმენტალისტებისგან.

მთიან რაიონებში, მაგ., შვეიცარიაში, სპეციალურად დაპროექტებული რკინიგზები (დიდი დახრილობის კუთხის გამო) დიდი ხნის მანძილზე გამოიყენებოდა და ამჟამად ისინი თავად წარმოადგენენ ტურისტულ ატრაქციებს. თუმცა საბაგიროები უფრო უნივერსალური და რენტაბელურია, თანაც უფრო სწრაფია დიდი რაოდენობის მოთხილამურეებისა და სხვა ტურისტების ტრანსპორტირებისთვის.

საწყლოსნო ტრანსპორტი

საწყლოსნო ტრანსპორტი, საჰაეროსთან შედარებით, ნელია – თვითმფრინავი ატლანტიკას 20-ჯერ გადაკვეთს, ხოლო გემი იმავე დროში ერთ სრულ ბრუნს შეასრულებს. 1960-იანი წლების ბოლოსთვის ჩრდილო ატლანტიკის შორეული მარშრუტების უმეტესობა ავიალინიერების სასარგებლოდ დაიკარგა. ამას გარდა, აღელვებული ზღვისთვის დამახასიათებელი 6 ტიპის მოძრაობა ცუდად მოქმედებს ბევრ ტურისტზე. თუმცა ტრანსპორტის ამ სახეობას აქვს შემდეგი უპირატესობები:

- გემები შედარებით ნაკლებ საწვავს ხარჯავენ;
- გემები, საავტომობილო ან საჰაერო ტრანსპორტთან შედარებით, მეტი დეტალიზაციით შეიძლება აიგოს, რათა ერთდროულად შეძლოს რამდენიმე ათასი მგზავრის გადაყვანა შორეულ დისტანციებზე. თუმცა ზომების ზრდას შესაძლოა მოჰყვეს უსაფრთხოებისა და ეკოლოგიური პრობლემების წარმოქმნა;
- გემებს მაღალი დონის კომფორტის უზრუნველყოფა შეუძლიათ. ამან გამოიწვია საკრუიზო ბაზრის განვითარება, რომელიც წარმოადგენს „მცურავ კურორტზე“ „მოგზაურობას მოგზაურობისთვის“;
- გემები შეიძლება დაპროექტდეს, როგორც დატვირთვა–გადმოტვირთვის ბორნები, რომლებიც დიდი რაოდენობით ავტოტრანსპორტს იტევენ და ის ფაქტიურად „მცურავ ხიდს“ წარმოადგენენ. ამ შემთხვევაში ბაზარი მიმართულია მძღოლებისკენ, რომლებიც მოკლე საზღვაო მარშრუტზე გადაადგილდებიან, როგორც, მაგ., ლა-მანშის გადაკვეთა.

ტექნიკური მიღწევები საშუალებას იძლევიან, დაიძლიოს საზღვაო ტრანსპორტის ზოგიერთი ბუნებრივი უხერხულობა. ჩვეულებრივი გემი გამოდევნის წყლის ისეთ რაოდენობას, რამდენსაც თვითონ იწონის. ეს ნაწილობრივ შეიძლება დაიძლიოს წყალქვეშაფრთიანი გემებით, სადაც კორპუსი წყლის ზევითაა აწეული წყალქვეშ ჩაშვებული კილიტით, რომელიც თვითმფრინავის ფრთებივით მოქმედებენ, ან გემი ჰაერის ბალიშზე, რომელიც წყლის ზემოთ აკავებს გემს. თუმცა არც წყალქვეშაფრთიანი და არც ჰაერის ბალიშიანი გემები შორეულ საოკეანო მოგზაურობებში არ მონაწილეობენ, რადგან ისინი მოწყვლადები არიან აღელვებული ზღვისა და ძლიერი ქარების პირობებში, ასევე მათი ტევადობისა და ოპერირების დიაპაზონის შეზღუდულობის გამო. მათი გამოყენება წარმატებით შეიძლება მოკლე საზღვაო მარშრუტებზე, სადაც მათი სიჩქარე (ჩვეულებრივ, გემზე თითქმის სამჯერ მეტი), მანევრირებადობა და პორტში სწრაფად დაბრუნების შესაძლებლობა, დიდ უპირატესობას ანიჭებს მათ. ტალღის მჭრელი კატამარანები ზოგიერთ მარშრუტზე ტრანსპორტის ზემოთ აღნიშნულ სახეობებზე უფრო უნივერსალური აღმოჩნდნენ. შედეგად, გემი ჰაერის ბალიშზე თანდათან გამოიძევნება ავტომობილების საბორნე მომსახურებიდან, მაგრამ მათი წყალ-ხმელეთა თვისებების გამო მას კარგად მიესადაგება სპეციფიური, დაჭაობებული ლანდშაფტების რაიონებში ფუნქციონირება. წყალქვეშაფრთიანი გემებს არ შეუძლიათ ავტომობილების გადაზიდვა, მაგრამ მათ დაამტკიცეს თავისი უპირატესობები ტბებზე ოპერირებისას, მაგ., ჩრდილო იტალიაში და რუსეთის ფართო

წყლებში. საოკეანო სწრაფმავალ გემებს, საჰაერო და საწყლოსნო სახეობების უპირატესობების კომბინირებით, განვითარების შესანიშნავი პოტენციალი აქვთ, რაც ამჟამად მუშავდება.

საზღვაო მარშრუტების მსოფლიო ნიმუში

უნდა განვასხვაოთ შორეული და მოკლე საზღვაო მარშრუტები, განსაკუთრებით ევროპასა და ხმელთაშუაზღვისპირეთში, სადაც ბორნები საავტომობილო და სარკინიგზო მოგზაურების საერთაშორისო მოძრაობაში სასიცოცხლო კავშირებს უზრუნველყოფენ. კრუიზები განსაკუთრებული კატეგორიაა, ვინაიდან ის დასვენების ტიპია და არა ერთი პუნქტიდან მეორეში მგზავრობა.

შორეული მარშრუტები

მიუხედავად ქვეყნის ტერიტორიული წყლების გარეთ ღია ზღვის თავისუფლების უპირატესობის არსებობისა, გემები იშვიათად ახორციელებენ დიდი წრის მარშრუტებს. სანაცვლოდ ისინი დაცურავენ იმ საზღვაო გზებზე, რომლებიც ცნობილია კარგი უბეების არსებობით და თავს არიდებენ ისეთ უბნებს, რომლებიც ხასიათდებიან შტორმებითა და ყინულოვანი საფრთხეებით. მნიშვნელოვანია ეკონომიკური გათვლები; ყველაზე პოპულარული მარშრუტები ევროპას მის ძირითად სავაჭრო პარტნიორებთან აკავშირებენ. შორეულ მარშრუტებზე მდებარე ბევრმა პორტმა, ლივერპულისა და ვალპარაისოს ჩათვლით, ვაჭრობის ფორმის შეცვლის შედეგად, დაქვეითება განიცადა. ტურისტები და ლეგალური ემიგრანტები ბიზნესის უმნიშვნელო ნაწილს წარმოადგენენ, რადგან ავიახაზებისა და სამგზავრო ლაინერების ექსპლოატაციით დაკავებული თანამშრომლების ხელფასებზე მაღალი დანახარჯების გამო კონკურენციას განიცდიან. პანამისა და სუეცის არხები, რომლებიც ჰორნისა და კეთილი იმედის კონცხების გარშემო შორეულ მოგზაურობას გემებს თავიდან არიდებენ, ოკეანეებს შორის სასიცოცხლო კავშირებს ამყარებენ. ზოგადად თუ ვიტყვით, ნავიგაციის საერთაშორისო რეგულაციები, ავიაციასთან შედარებით, ნაკლებად ეფექტურია. ბევრი გემთმფლობელი „ხელსაყრელი (სხვა ქვეყნის) დროშის ქვეშ“ ოპერირებას ანიჭებს უპირატესობას, უსაფრთხოების სტანდარტული კანონების მკაცრი დაცვისა და მათი წარმომავლობის ქვეყანაში დასაქმების კანონების გვერდის ასავლელად.

მოკლე საზღვაო მარშრუტები

დასავლეთ ევროპაში საავტომობილო შვებულებების პოპულარობისა და ევროკავშირის ქვეყნებს შორის ვაჭრობის ზრდის გამო სწრაფად იზრდება მგზავრების ნაკადი მოკლე საზღვაო მარშრუტებზე. გემების ტრაილერებით დატვირთვა-გადმოტვირთვის დანერგვამ ამ მარშრუტებზე არსებულ პორტებს საშუალება მისცა მანქანების, ავტობუსებისა და

სატვირთობის მეტ რაოდენობას გაუმკლავდნენ და ბორნების უმეტესობა კომფორტისა და მომსახურების მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებული სტანდარტებით ახლა უკვე მთელი წლის მანძილზე ფუნქციონირებს. 1994 წელს ლა-მანშის გვირაბის გახსნამ გამოიწვია გემთმფლობელი კომპანიების დასავლეთ ინგლისის არხის ინვესტირებაზე გადართვა. ისეთი პატარა ან ერთმანეთს დაცილებული კუნძულთა ჯგუფებისთვის, სადაც აეროპორტები მცირე რაოდენობითაა ან იშვიათია, ბორნები ტრანსპორტის ერთადერთ არჩევანს წარმოადგენენ. დასვენების პოპულარული დესტინაციის – საბერძნეთის ეგეოსის ზღვის კუნძულების შემთხვევაში, დიდი ტევადობის ბორნები კავშირს ამყარებენ კონტინენტზე არსებულ პორტებთან მაშინ, როდესაც პატარა გემები კუნძულებს შორის მომსახურებას აწარმოებენ, განსაკუთრებით ზაფხულის პიკის სეზონის დროს. ხორვატიის ადრიატიკის სანაპიროს გასწვრივ მრავალი კუნძულის დასაკავშირებლად უფრო ეფექტურად გამოიყენება წყალქვეშაფრთიანი გემები. ჰავის შემთხვევაში კი ბორნები დიდი ხნის წინ შეცვალეს საჰაერო მომსახურებით. მესამე სამყაროს კუნძულების ხალხებში, მაგ., ფილიპინებზე, დაბალი ფასების გამო, ბორნები პოპულარულია, თუმცა უსაფრთხოების სტანდარტები, დასავლეთ ევროპასთან შედარებით, დაბალია. ბორნებს ნაკლებად იყენებენ ბიზნესტურისტები, ვისთვისაც დრო ფულია; აღსანიშნავი გამონაკლისია რეაქტიულძრავიანი წყალქვეშაფრთიანი გემები, რომლებიც ჰონგ კონგსა და მაკაოს აკავშირებენ ერთმანეთთან.

კრუიზები

გემების ფრაზტირება ინკლუზიური ტურებისთვის 1860-იან წლებში დაიწყო. მეორე მსოფლიო ომამდე ასეთი კრუიზები რამდენიმე თვე გრძელდებოდა და ძირითადად მაღალშემოსავლიან ადამიანთა ჯგუფებს ემსახურებოდა, რომლებსაც ბევრი თავისუფალი დრო და ფინანსები ჰქონდათ. საზღაო მგზავრობა, რომელიც ხშირად ჯანმრთელობის მიზეზით ხორციელდებოდა, უფრო მნიშვნელოვანი იყო, ვიდრე მონახულებული ადგილები. 1950-იანებში ავიახაზების მხრიდან მზარდი კონკურენციის გამო, გემთმფლობელებმა რეგულარული სამგზავრო ლაინერები საკრუიზოდ გადააკეთეს, რაც ადვილი არ აღმოჩნდა, ვინაიდან გემები ხშირ შემთხვევაში ასეთი ცვლილებისათვის შეუფერებელი იყო. სულ რამდენიმე პორტს შეუძლია 30 ათასტონიანი გემების მიღება.

1960-იან წლებში მნიშვნელოვანი აღმოჩნდა ფრენა-კრუიზის ტიპის ტურიზმი, რომელიც საკრუიზო გემს საშუალებას აძლევდა, დესტინაციური რაიონის პორტში გაჩერებულიყო ისე, რომ კლიენტს მისი მშობლიური პორტიდან აღარ უწევდა შორეული, შესაძლოა შტორმიანი, მოგზაურობა. საკრუიზო ბაზარი, ერთგული, განმეორებითი კლიენტების წყალობით, მედეგი აღმოჩნდა დაქვეითების მიმართ. დიდი ინვესტიციები ჩაიდო სპეციალურად აგებულ ტევად საკრუიზო გემებში, რომლებიც თბილ წყლებში სამოგზაუროდ დიდი ღია გემბანით დაპროექტდნენ. ასევე წარმოდგენილია მაღალი სტანდარტების მომსახურების, სპორტის, საქმიანობათა და გართობის მრავალფეროვნება. ამავდროულად, ფასები დაეცა და მგზავრებს შორის უკვე მრავლადაა ახალგაზრდების ჯგუფები, და ის ახლა, წარსულთან შედარებით,

ნაკლებად „ნაცრისფერი ბაზარია“. ხდება თემატური და სპეციალური ინტერესების კრუიზების მზარდი წახალისება. მსოფლიოს ბევრ ნაწილში ვეშაპებსა და დელფინებზე დაკვირვება ძალზე პოპულარული საქმიანობაა, თუმცა ეს სადაო საკითხია შესაძლო ეკოლოგიური გავლენის გამო.

კარიბის აუზი ყველაზე პოპულარული საკრუიზო დესტინაციაა ჩრდილო ამერიკის ბაზართან სიახლოვის, თბილი კლიმატის და კუნძულების მიერ შეთავაზებული თვალწარმტაცი ბუნებრივი ხედების სიუხვის გამო. ორი სხვა მნიშვნელოვანი საკრუიზო დესტინაციაა ხმელთაშუა ზღვა და შორეული აღმოსავლეთი/წყნარი ოკეანე. ჩრდილო ევროპის ბაზარი დომინირებს ხმელთაშუაზღვისპირეთის კრუიზებში, სადაც დიდი კულტურული, ისტორიული და ბუნებრივი ინტერესის პორტების მონახულება შესაძლებელია სანაპირო ექსკურსიების დროს. წყნარი ოკეანის დასავლეთი ნაწილი და სამხრეთ ჩინეთის ზღვა ძირითადად ავსტრალიელებისა და იაპონელებისთვისაა პოპულარული.

საზაფხულო კრუიზების არეალშია ჩართული ბალტიისა და ნორვეგიის ზღვების სანაპიროები ჩრდილო ევროპაში და ბრიტანეთის კოლუმბიისა და ალასკის კიდეე უფრო მომხიბლავი სანაპირო ზოლი ჩრდილო ამერიკაში. ახალი საკრუიზო მარშრუტები მუშავდება სამხრეთ ამერიკას, ანტარქტიკასა და არქტიკის ოკეანეში.

პორტები

საზღვაო პორტების მხოლოდ უმნიშვნელო რაოდენობაა ღრმაწყლიანი. პორტების უმეტესობა მდინარეთა ესტუარებზეა განთავსებული, სადაც თანამედროვე გემების მისაღებად საჭიროა მათი რეკონსტრუქცია. მაგ., პორტი პული ლა-მანშის სრუტეზე ამყობს თავისი მსოფლიოში ერთ-ერთი უდიდესი ბუნებრივი ნავსაყუდელით და მან, როგორც კონტეინერების პორტმა და ბორნების ტერმინალმა, შთამბეჭდავი ზრდა განიცადა. თუმცა, ვიწრო, 10 მეტრზე ნაკლები სიღრმის არხში გემთმიმოსვლა შეზღუდულია, ვინაიდან ის ფსკერის გაღრმავების მუდმივ სამუშაოებს საჭიროებს. პორტებს, ტერმინალების მოსაწყობად და ჰინტერლანდში განთავსებულ ძირითად ქალაქებთან სატრანსპორტო კავშირების გასაუმჯობესებლად, მნიშვნელოვანი ინვესტიციები ესაჭიროებათ. იალქნიანი სპორტის პოპულარობამ შესაძლოა მოსარგებლეთა კონფლიქტი გამოიწვიოს, რაც იახტებისთვის სპეციალური ნავმისადგომების მშენებლობას ამართლებს, სადაც შესაძლებელია იახტების მშვიდობიანი გაჩერება და კომერციული საქმიანობის პორტისაგან დამოუკიდებლად მომსახურება .

შიდა საწყლოსნო გზები

პრე-ინდუსტრიულ პერიოდში ვაჭრები და სხვა მოგზაურები გზით სარისკო გადაადგილებას მდინარეებით მოძრაობას ამჯობინებდნენ ყველგან, სადაც ამის შესაძლებლობა იყო. მე-18 საუკუნეში ბუნებრივი საწყლოსნო გზების გაუმჯობესებამ და არხების განვითარებამ შიდა რაიონებში განლაგებული ქალაქები წარმოშვა, რომლებსაც კომერციული მარშრუტები

აკავშირებდა ზღვასთან, მაგრამ წყლის მუდმივი დონეების შესანარჩუნებლად საჭირო იყო რაბებისა და სხვა საინჟინრო ნაგებობების სისტემა. შიდა წყლების უმეტესობა ამჟამად რეკრეაციული მიზნებით გამოიყენება, მაგ., ბრიტანეთის ვიწრო არხები. წყლის ტრამვაი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ზოგიერთი ისეთი ადგილისთვის, რომელსაც ინტენსიური სამდინარო და არხების ქსელი აქვს. რეგიონალური მასშტაბით მსოფლიოს ზოგიერთი დიდი მდინარე მრავალი ქვეყნისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობის კომუნიკაციას წარმოადგენს. ვოლგასა და იანძზე კრუიზების რეკლამირება ხდება დასავლელი ტურისტების მისაზიდად და რუსეთისა და ჩინეთისთვის უცხოური ვალუტის მოსაპოვებლად. კრუიზები რაინზე, დუნაისა და ნილოსზე მე-19 საუკუნიდან წარმოადგენენ საერთაშორისო ტურიზმის ნაწილს.

სატრანსპორტო ინტეგრაცია

კომპლექსურ მოგზაურობაში ჩართული ადამიანები, სატრანსპორტო ოპერატორების არაკოორდინირებული მუშაობის გამო, დისკომფორტს განიცდიან, რაც ხშირად მგზავრობის შეფერხების მიზეზი ხდება. ინტეგრირებული სატრანსპორტო სისტემა მგზავრობას უფრო მოხერხებულს გახდის. უფრო ფართო გაგებით, ტრანსპორტს ესაჭიროება უფრო მჭიდრო ინტეგრაცია სხვა ისეთ პრობლემებთან, რომლებიც ზემოქმედებას ახდენენ ტურიზმის პოლიტიკის ფორმირებაზე. მსოფლიო მასშტაბით, ავიახაზები იშვიათად ინტერესდებიან თავიანთი ფუნქციონირების ეკოლოგიური შედეგებით, თუმცა აღსანიშნავი გამონაკლისია ბრიტანული ავიაგზების (British Airways) ჯილდო „მომავლის ტურიზმი“ (“Tourism for Tomorrow”). ეროვნული მასშტაბით, მხოლოდ რამდენიმე ქვეყანას აქვს სააგენტო, რომელიც პოლიტიკის კოორდინირებას ახდენს, სიტყვაზე, ავტომაგისტრალის დაგეგმვა ტურისტული ინდუსტრიის მოთხოვნების გათვალისწინებით. ადგილობრივი მასშტაბით, სატრანსპორტო საშუალებები უნდა დაიგეგმოს, როგორც დასვენების გარემოს ნაწილი; კარგ მაგალითს წარმოადგენს დარლინგის პორტის პროექტის მომსახურე მონორელსი სიდნეიში.

დასკვნა

ტრანსპორტი ორ ადგილს შორის სივრცითი ინტეგრაციის მოთხოვნილებას აკმაყოფილებს, რაც შეიძლება აიხსნას კომპლემენტარულობის, შუალედური შესაძლებლობებისა და გადაადგილებადობის პრინციპებით. ზოგადად სატრანსპორტო სისტემა ოთხი საბაზისო ფიზიკური ელემენტისგან შედგება – გზა, ტერმინალი, სატრანსპორტო საშუალება და მამოძრავებელი ენერჯია. ნავთობს, როგორც ენერჯიის წყაროს, ჯერ-ჯერობით მცირე ალტერნატიული წყაროები გააჩნია. გაზრდილი მობილურობა ადამიანისა და ეკონომიკისთვის უპირატესობას წარმოადგენს, მაგრამ ტრანსპორტის განვითარება საზოგადოებას საკმაოდ ძვირი უჯდება. სატრანსპორტო სისტემის ფიქსირებული და ცვლადი დანახარჯები ოპერატორებისა და მომხმარებლების გადასატანია მაშინ, როდესაც დანახარჯების სტრუქტურა განსაზღვრავს ტრანსპორტის განსაკუთრებული სახეობების შესაბამისობას მოგზაურობის სხვადასხვა

ტიპებთან. სატრანსპორტო მარშრუტები განისაზღვრება ეკონომიკური მოსაზრებებით, გზის თავისებურებებით ან ნავიგაციის მოხერხებულობით.

კავშირის სწრაფი საშუალებების განვითარებამ, განსაკუთრებით სამოქალაქო ავიაციაში, ბევრი შეჰმატა ტურიზმის ინდუსტრიის მასშტაბისა და სტრუქტურის რეკონსტრუქციას. ასევე აღინიშნა, რომ ქვეყნების უმეტესობამ მიიღო გრინვიჩის მერიდიანზე დამყარებული დროის ათვლის სისტემა. აეროპორტები ტრანსპორტის ზედაპირულ სახეობებთან მჭიდროდ ინტეგრირებულია, მაგრამ უმსხვილესი საერთაშორისო აეროპორტების გაფართოება იწვევს მიწის, ენერგეტიკული და შრომითი რესურსების მოთხოვნას ან ნაკლებობას, რომელთა გადაჭრა სულ უფრო რთულდება. ავიახაზები და გემთმომოსვლა მსოფლიო ქსელების ნაწილებია, რომლებიც საბაზრო ძალებს ეფუძნება და რომლებიც საერთაშორისო დონეზე უნდა გამოიცადოს. ეს ნაკლებად ეხება საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის ოპერატორებს, რაც ეროვნული მთავრობებისთვის უფრო ყურადღებით განსახილველი თემაა და ამდენად ადვილად მოგვარებადია ქვეყნებს შორის შეთანხმებების საფუძველზე. კერძო ავტომობილი ადგილობრივი ტურიზმის ტრანსპორტის დომინანტი სახეობაა, ხოლო ავტობუსები და სარკინიგზო ტრანსპორტის ზოგიერთი სახეობა, მნიშვნელოვანია ავტომობილის გამოყენების შედეგად ეკოლოგიური გავლენის შესამცირებლად. გემთმომოსვლაში უნდა განვასხვაოთ შორეული მარშრუტები, რომლებმაც დიდი ხანია შეწყვიტეს დიდი რაოდენობით მგზავრის გადაყვანა და მოკლე საზღვაო მარშრუტები, რომლებსაც ძირითადად ავტოტურისტები იყენებენ. ტრანსპორტის ზოგიერთ სახეობას, მაგ., წყალქვეშაფრთიან გემს, ძალზე სპეციფიური როლი აკისრია, კრუიზი კი დასვენების სახეობაა და არა ტრანსპორტისა, მისი პირდაპირი გაგებით.

მაგალითები (ქეისები)

ტურიზმის განვითარება და სივრცითი ცვლილებები

მაგალითი 1

ბრაიტონის, როგორც საზღვაო კურორტის, ადრეული განვითარება

ბრაიტონის განვითარება კარგად ასახავს იმ ძირითად ფაქტორებს, რომლებიც ხშირად განაპირობებდნენ ადრეული საკურორტო განვითარების პროცესს, კერძოდ: პატრონაჟი; ტრანსპორტის გავლენა მისადგომობაზე; ინვესტიციების მნიშვნელობა კურორტის ინფრასტრუქტურისთვის და განვითარებადი ტურისტული ინდუსტრიის ფორმირება; სოციალური მისაღვდომობის მზარდი გაფართოება.

პატრონაჟი წარმოადგენდა ბრაიტონის, როგორც საზღვაო კურორტის, ჩამოყალიბების უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. ადრეულ 1750-იან წლებში ექიმმა რიჩარდ რასელმა, რომელმაც საყოველთაო აღიარება მოიპოვა ზოგიერთი დაავადებისთვის ზღვის წყლის სამკურნალო თვისებების აღმოჩენით, ბრაიტონში დაიწყო მუშაობა. რასელის რეპუტაცია ქალაქის შეძლებული მფარველების მცირე, მაგრამ მზარდ კლიენტურას იზიდავდა. თავდაპირველად ვიზიტორების უმეტესობა სამკურნალოდ ჩამოდიოდა, მაგრამ, როგორც ქვეყნის შიდა მინერალური წყაროების, ისე ამ შემთხვევაშიც, საზღვაო კურორტმა მოიპოვა მოდური დასასვენებელი ადგილის რეპუტაცია, რაც დროთა განმავლობაში, დომინანტურ ატრაქციად იქცა. ბრაიტონის ყველაზე გავლენიანი მფარველი უელსის პრინცი (მოგვიანებით მეფე გეორგ IV) იყო, რომელმაც 1783წ პირველმა მოინახულა ქალაქი და 1827 წლამდე აგრძელებდა მის ყოველწლიურ და უფრო და უფრო გახანგრძლივებულ ვიზიტებს. პრინცისა და მისი გარემოცვის აქ ყოფნამ განაპირობა კურორტის, როგორც გამორჩეული და მოდური ადგილის დამკვიდრება, საითაც, დროთა განმავლობაში, ვიზიტორების სულ უფრო მზარდი ნაკადი მიისწრაფოდა. თუმცა ბრაიტონის პატარა და განსაკუთრებული ადგილიდან, რომელსაც მფარველობდა რეგენტების ელიტარული საზოგადოება, პოპულარულ კურორტად გარდაქმნა მოითხოვდა მისადგომობის გაუმჯობესებას, ახალ ინფრასტრუქტურას და კურორტის რეორგანიზაციას, რათა იგი ტურისტულ დესტინაციად გარდაქმნილიყო. თავდაპირველად ბრაიტონის მისადგომობა დამოკიდებული იყო ეტლებით მომსახურებაზე, რომელთა უმეტესობა ნელი და საკმაოდ შეზღუდული ტევადობის იყო. თუმცა 1841 წელს ლონდონიდან რკინიგზის გახსნამ გარდამქმნელი ეფექტი იქონია: მნიშვნელოვნად შემცირდა კურორტამდე მგზავრობის დრო და ღირებულება; საგრძნობლად გაიზარდა ერთი ჯერზე ჩაყვანილი ვიზიტორების რაოდენობა. შედეგად, 1850 წლისთვის ბრაიტონის ვიზიტორების რაოდენობამ წელიწადში 250 ათასს გადააჭარბა, რომელთა უმეტესობა მატარებლით ჩამოდიოდა. ისინი ხშირად ახალი, იაფი ექსკურსიის ფარგლებში მოგზაურობდნენ.

ვიზიტორების რაოდენობის ზრდამ ნათელი გახადა, რომ, მოთხოვნილებების შესაბამისად, აუცილებელი იყო დამსვენებლების ახალი ინფრასტრუქტურით სწრაფი უზრუნველყოფა.

ბრაიტონის განვითარების რეგენტობის ფაზამ ქალაქის ფიზიკური განვითარება გამოიწვია: აიგო სასტუმროები; განვითარდა ზღვის სანაპიროს გასწვრივ საზოგადოებრივი სივრცე; ახალ რაიონებში აშენდა ვიზიტორების განთავსებისთვის საჭირო ნაგებობები; სულ უფრო მზარდი ადგილობრივი მოსახლეობისთვის (1851 წელს მათმა რაოდენობამ 65 ათასს გადააჭარბა), ვისაც კურორტის განვითარებისთვის უნდა შეეწყობოთ ხელი, აშენდა იაფი სახლები.

მეცხრამეტე საუკუნის შუა წლებისთვის ბრაიტონში ვიზიტების საერთო დონემ, განსაკუთრებით კი საშუალო კლასის ტურისტების მოზღვავებამ, განაპირობა განვითარებისა და რეორგანიზაციის შეთანხმებული პროგრამების სტიმულირება. ამ პროცესში ცენტრალური აღმოჩნდა დიდი სასტუმროს აგების პროგრამა, რომელიც მოიცავდა ბრაიტონის ცნობილი Grand Hotel-ის (1864), ასევე დასავლეთ ნავისადგომისა (1868) და ბრაიტონის აკვარიუმის (1871) მშენებლობას. ზღვის სანაპიროზე გართობის ახალი ტენდენციების გათვალისწინებით, ისეთმა საშუალებებმა, როგორცაა ნავსადგომები, ასევე უფრო ადრე არსებულმა თეატრებმა, დაიწყეს მრავალი ატრაქციის შეთავაზება, რამაც იმ პერიოდში სიახლის ძირითადი ატრიბუტის როლი შეასრულა, ახლა კი ვიქტორიანულ ზღვისპირეთთან ასოცირდება. ამაში იგულისხმება სამხედრო ორკესტრის კონცერტები, მენესტრელების შავ-თეთრი შოუები, კლოუნადა და მოგვიანებით, ბაზრობების თანმხლები გართობანი და ინტერმედიები. ახალი ატრაქციების უმეტესობა ასახავდა მუშათა კლასის გემოვნებას, რომელმაც 1900-იანი წლებისთვის კურორტის ვიზიტორების მნიშვნელოვანი ნაწილი შეადგინა.

კურორტის განვითარების ადრეული სტადიის მახასიათებელ მომენტს წარმოადგენდა მისი სოციალური მისაწვდომობის ისეთი გაფართოება, რასაც მნიშვნელოვანი როლი მიუძღოდა საკურორტო ტურიზმის დროითი და სივრცითი საკითხების დამუშავებაში. მეფე გეორგ IV-ის სიკვდილის შემდეგ, როგორც უილიამ IV, ისე, მოგვიანებით, დედოფალი ვოქტორია, დროებით აგრძელებენ ბრაიტონში ვიზიტების სამეფო ტრადიციას. მაგრამ როგორც კი რკინიგზის გახსნამ საშუალო და მუშათა კლასის წარმომადგენელ ტურისტებს კურორტზე ფართომასშტაბიანი ჩასვლის საშუალება მისცა, ელიტარულმა ჯგუფებმა თავიანთი მოდელის სწრაფი ადაპტირება მოახდინეს არასაზავებლო სეზონზე და/ან ისეთი ადგილებისკენ (მაგალითად, მეზობლად მდებარე ჰავი), რომლებიც ჯერ ისევ ინარჩუნებდნენ გამორჩეულობის ატმოსფეროს. სოციალური გადანაცვლების ეს პროცესი გადამწყვეტი აღმოჩნდა საკურორტო ტურიზმის უფრო ფართო გავრცელებისთვის და ის ხშირად მეორდება როგორც ადგილობრივი, ისე საერთაშორისო კურორტების განვითარების გეოგრაფიაში.

მაგალითი 2.

ოკავანგოს დელტის (ბოტსვანა) ანკლავური განვითარება

ოკავანგოს დელტა (ბოტსვანას ჩრდილო-დასავლეთში) მოიცავს ჭარბტენიან ზონას, რომლის ფართობი 550 კვადრატულ მილს აღემატება და ცოცხალი ბუნების საერთაშორისო მნიშვნელობის ჰაბიტატს წარმოადგენს. აქ ასევე 120 ათასზე მეტი ადამიანი ცხოვრობს,

რომლებსაც აწუხებთ უმუშევრობა, დაბალი შემოსავლები, შეზღუდული საკვები რესურსები, მარცვლელის პერიოდული ნაკლებობა და ავადობის მაღალი მაჩვენებელი, რაც მნიშვნელოვნად განაპირობებს სიღარიბის არსებულ დონეს. ამ მაჩვენებლით ბოტსვანა სუბსაჰარული აფრიკის ერთ-ერთი უღარიბესი სახელმწიფოა. როდესაც 1966 წელს ქვეყანამ დამოუკიდებლობა მოიპოვა, მის ეკონომიკაში ტურიზმი თითქმის არ ფიგურირებდა, მაგრამ ის განვითარდა და დღეს მისი წილი ერთიან შიდა პროდუქტში დაახლოებით 5%-ის ფარგლებშია, რაც ალმასის მოპოვების შემდეგ მეორე უდიდესი სექტორია. ოკავანგოს დელტას ყოველწლიურად დაახლოებით 50 ათასი ტურისტი სტუმრობს, ძირითადად ველური ბუნებით ტკობისათვის. აქედან თითქმის 90% უცხოელი ვიზიტორია (ძირითადად ევროპიდან, აშშ-დან, ავსტრალიიდან, ახალი ზელანდიიდან და სამხრეთ აფრიკიდან). ვიზიტორები განთავსების სხვადასხვა საშუალებებში რჩებიან – მდიდრული ოთახებით დაწყებული და კარვებით დამთავრებული.

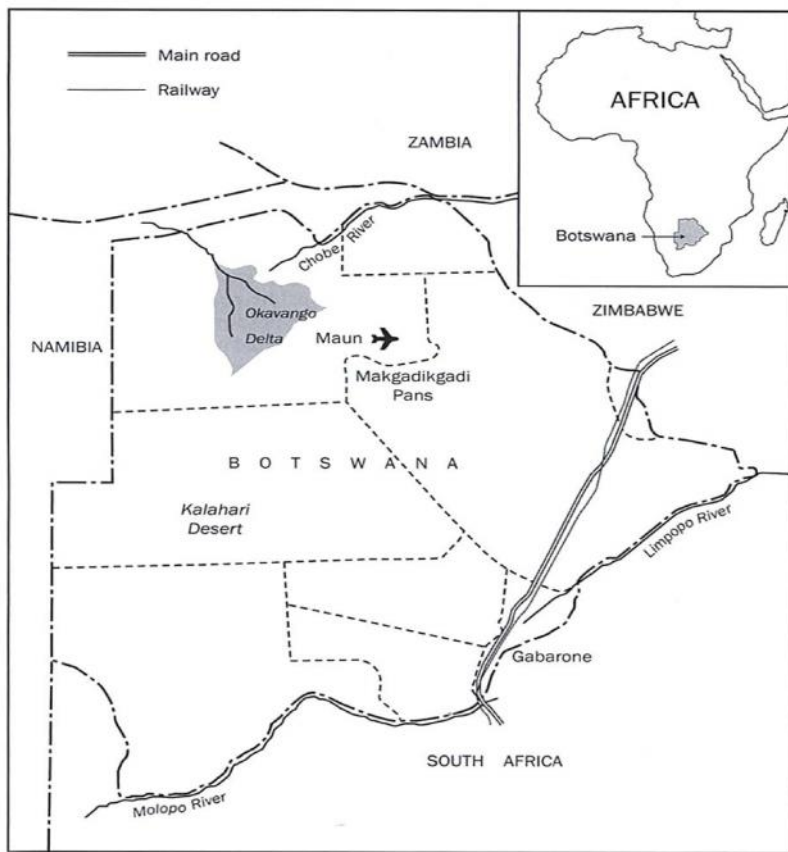


Figure 4.2 The Okavango Delta region of Botswana

განვითარებადი ქვეყნებისთვის დამახასიათებელი ტენდენციისამებრ, ბოტსვანას მთავრობამ ტურიზმი ენთუზიაზმით მიიღო როგორც სექტორი, რომელიც შემოსავლებსა და ახალ ეკონომიკურ შესაძლებლობებს მოუტანდა მას. თუმცა ოკავანგოში განვითარების ანკლავურმა ბუნებამ რეალური წინსვლა რამდენიმე მიზეზის გამო შეაფერხა:

- ადგილობრივ მოსახლეობასა და ვიზიტორებს შორის შეზღუდული ურთიერთობები. ტურისტების უმეტესობა თვითმფრინავით ჩადის მაუნის აეროპორტში, საიდანაც ისინი მსუბუქი საჰაერო ან საავტომობილო ტრანსპორტით გადაჰყავთ ოკავანგოს ძირითად განთავსების საშუალებებში. შედეგად, ტურისტები მცირე თანხას ხარჯავენ მაუნში ან ოკავანგოს სოფლებში და ისეთი სექტორი, როგორცაა კულტურული ტურიზმი, სუსტადაა განვითარებული.
- ძლიერი დამოკიდებულება უცხოურ სერვისებზე და სუსტი კავშირები ბოტსვანას ეკონომიკის სხვა სექტორებთან. ტურისტული ინფრასტრუქტურის 80% სრულად ან ნაწილობრივ უცხოურ კომპანიებს ეკუთვნის, განთავსების საშუალებების საკვებით მომარაგება ძირითადად სამხრეთ აფრიკიდან ხდება.
- ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლების შენარჩუნების სირთულე ბოტსვანას ფარგლებში. უცხოური მფლობელობის ასეთი მაღალი დონის პირობებში გარდაუვალია, რომ ტურიზმიდან შემოსავლის დიდი ნაწილი გადის ქვეყნიდან – იმპორტის გადასახადებისა და სერვისისთვის, უცხოელი თანამშრომლებისთვის გადახდილი ხელფასები, დივიდენდები ზღვისგაღმელ ინვესტორებს. სამოგზაურო კომპანიები, რომლებიც ახორციელებენ ბილეთების გაყიდვას და სხვა საორგანიზაციო საკითხებს, ასევე უცხოელები არიან. უცხოელებს ეკუთვნით ძირითადი ავიახაზებიც, რომლითაც ბოტსვანაში ჩამოჰყავთ და შემდეგ უკან აბრუნებენ ვიზიტორებს. შედეგად, ოკავანგოში ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლის 70%-ზე მეტი სხვაგან ნაწილდება.
- ადგილობრივი დასაქმების შეზღუდულობა. ტურიზმის განვითარებამ რეგიონში 1,6 ათასზე მეტი სამუშაო ადგილი შექმნა, მაგრამ ადგილობრივ მოსახლეობას უმეტესად დასაქმებენ დაბალი კვალიფიციკაციის დაბალანაზღაურებად თანამდებობებზე, მაგ., დამლაგებლები, სამზარეულოს თანამშრომლები, მძღოლები და შვეიცარები. ანკლავური განვითარებისთვის დამახასიათებელია, რომ მაღალი დონის, მენეჯერული პოსტები ძირითადად უცხოელებითაა დაკომპლექტებული, რომლებიც საქმის ცოდნის საჭირო დონითა და გამოცდილებით გამოირჩევიან.
- ადგილობრივი გადასახადების ადეკვატური მოსაკრებლის მიღების სირთულეები ბოტსვანას გარეთ დარეგისტრირებული კომპანიებიდან. ოკავანგოს დელტის რაიონში მოქმედი ტურისტული კომპანიების მხოლოდ 11% იხდის ადგილობრივ გადასახადებს.

აღნიშნულის გამო, დადებითი შედეგები ძნელად შესამჩნევი აღმოჩნდა და ეს, შესაძლოა, არის ანკლავური განვითარების პირობებში მეტი შემოსავლის მიღების სირთულის მაჩვენებელი. კეთილი განზრახვის მიუხედავად, პრობლემა ვერც ბოტსვანას მთავრობის პოლიტიკამ გადაჭრა, რომელიც ცდილობდა განეხორციელებინა „ნაკლები რაოდენობა – ძვირადღირებული ტურიზმის“ პროგრამა, რომელიც ხელს შეუწყობდა ოკავანგოს დამახასიათებელი ნიშნების შენარჩუნებას. ამ პროგრამამ შეზღუდა ტურიზმის იმ იაფი ფორმების განვითარების შესაძლებლობები, რომელიც ხელს შეუწყობდა ადგილობრივი საზოგადოების ინდუსტრიაში უფრო ფართო ინტეგრაციას.

მაგალითი 3.

თანამედროვე სანაპირო კურორტის განვითარება: პატაია, ტაილანდი

1940-იან წლებში პატაია, რომელიც ბანგკოკის სამხრეთ-აღმოსავლეთით 140 კმ-ზე მდებარეობს, წარმოადგენდა შედარებით მწელად მისადგომ მეთევზეთა დასახლებას, სადაც მდიდარი ტაელების აგარაკების მცირე რაოდენობა იყო წარმოდგენილი. ამ აგარაკებმა შექმნა კურორტის განვითარების ბაზისი, რაც მკვლევარმა სმიტმა (Smith, 1991) ჩართო თანამედროვე სანაპირო კურორტის კვლევაში. 1960-იანი წლების დასაწყისში ბანგკოკის მისადგომი გზის გაუმჯობესება დაემთხვა რეგიონში აშშ სამხედრო ბაზების განვითარებას და წარმოქმნა ახალი მოთხოვნები, რომლებმაც 1964 წლიდან სანაპიროზე პირველი სასტუმროების მშენებლობა გამოიწვიეს. ამან კატალიზატორის როლი შეასრულა სასტუმროებზე დამყარებული ტურიზმის შემდგომ განვითარებაში, რომელიც კვებავდა როგორც ადგილობრივ ბაზარს, ისე, დროთა განმავლობაში, თანდათან უფრო მნიშვნელოვან საერთაშორისო ბაზარს. სმიტის მოდელში ნავარაუდევია, რომ სასტუმროებისა და სასტუმრო სახლების განვითარებამ მოახდინა ზღვის სიახლოვეს განსხვავებული ზონის ფორმირება. ხოლო ტურიზმით წარმოქმნილმა მოთხოვნებმა გამოიწვია ბიზნესის ზრდის სტიმულირება და საცხოვრებელი რაიონების ახალმშენებლობები.



Figure 4.8 Resort structures and land use patterns in Pattaya, Thailand, 2006

სმიტის (1991) მიერ პატაიას განხილვამ წარმოაჩინა კურორტი, რომელმაც, შესაძლოა, უკვე მიაღწია სანაპირო კურორტის ფორმირების მისეული მოდელის მე-6 სტადიას სანაპირო სასტუმროების, ტურიზმის ბიზნესის და უკანასკნელ პერიოდში შექმნილი ზღვას მოშორებული სასტუმროების ჩამოყალიბებული ზონებით. სმიტის ორიგინალური კვლევის ჩატარებიდან 20

წელიწადში ტაილანდი მძლავრ საერთაშორისო დესტინაციად ჩამოყალიბდა. პატაიაში 1980 წელს 2 მლნ-მდე საერთაშორისო ტურისტული ისვენებდა, 2004-ში კი მათმა რაოდენობამ 11,6 მლნ-ს გადააჭარბა. პატაია, ფჰუკეტთან და კო სამუსთან ერთად, იქცა ტაილანდში ჩამოსული ვიზიტორების ძირითად დესტინაციად, რომელიც ტურისტებს იზიდავს როგორც კურორტის ზოგიერთ ნაწილში არსებული ეგზოტიკური და ძვირფასი განთავსების საშუალებებით, ისე სექსტურიზმისთვის განკუთვნილი ნაკლები რეპუტაციის მქონე დაწესებულებებით. შედეგად კურორტი ზომით სამჯერ და მეტად გაიზარდა და პროგრესი განიცადა სმიტის მოდელის ბოლო საფეხურისკენ. სურათზე 4.5 ნაჩვენებია რაიონის 2006 წლის მიწათსარგებლობის გენერალიზებული რუკა, რომელიც ემთხვევა სმიტის მიერ ქალაქი-კურორტისთვის დადგენილ რამდენიმე კრიტერიუმს. სატელიტური გამოსახულებები გვიჩვენებენ მაღალურბანიზებულ გარემოს მრავალი ახალი საგზაო ქსელით და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურით, მაშინ, როდესაც კურორტი გვიჩვენებს როგორც გაფართოებულ ექსპანსიას ვონგ ამატისა და ჯომტიენის მეზობელ სანაპირო რაიონებში, ასევე შიდატერიტორიული საცხოვრებელი შემოგარენის მნიშვნელოვნად გაზრდილ ზონას. რუკის ჩანართი ასახავს კურორტს 1991-ში და გვიჩვენებს (როგორც მოდელი გვთავაზობს), რომ მრავალი ფუნქცია, რომლითაც აღინიშნა კურორტის განვითარების ჩამოყალიბების ფაზები, გაიდევნა მაღალხარისხოვანი სასტუმროებისა და კონდომინიუმების, ტურიზმთან დაკავშირებული საქმიანობების შემდგომი გაფართოების და ჩამოყალიბებულ კურორტთან ასოცირებული ფართო დიაპაზონის ატრაქციების ზონების ახალი მშენებლობებით.

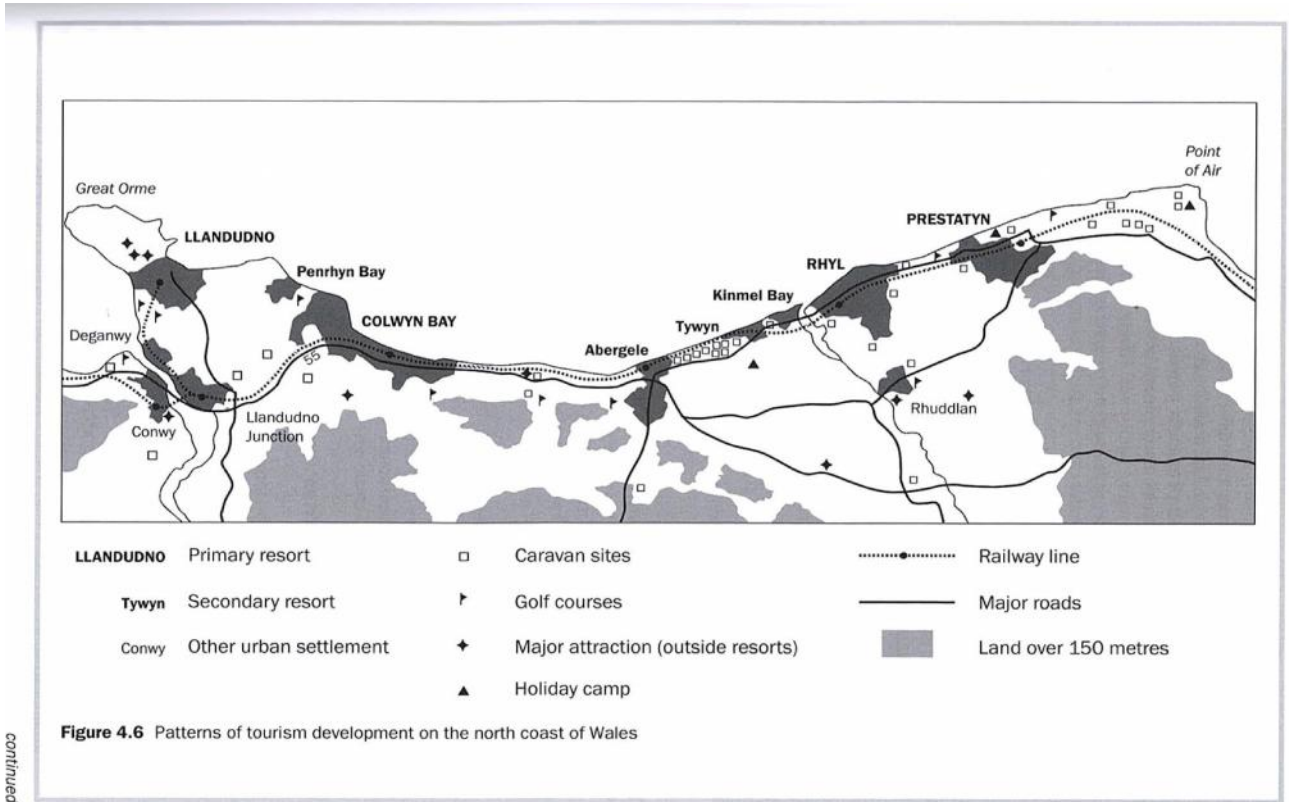
მაგალითი 4.

ხაზოვანი ზონალური განვითარება: უელსის ჩრდილო-აღმოსავლეთ სანაპირო

უელსის ჩრდილო-აღმოსავლეთ სანაპიროს ძირითადი ტურისტული ზონა დაახლოებით 45 კმ-ზეა გადაჭიმული – პოინტ ოვ ეარიდან აღმოსავლეთში გრეთ ორმისა და კონვის ესტუარამდე დასავლეთში. მდ.კლუიდის ესტუარის გარშემო არსებული ფართო დაბლობის გარდა, განვითარება შეზღუდული იყო ვიწრო სანაპირო ზოლით, რომლის სიგანე ხშირ შემთხვევაში 1-2 კმ შეადგენდა. ამ სანაპირო ზონის სამხრეთ კიდეები ძირითადად შემოსაზღვრულია ამაღლებებით, რომლებიც სწრაფად აღწევენ 200მ სიმაღლეს და მკვეთრად ეშვებიან ზღვისკენ, რაც ურბანული განვითარებისთვის მნიშვნელოვან ბარიერს წარმოადგენს.

ტურიზმის განვითარება ამ რაიონში მე-19 საუკუნის შუა წლებიდან იღებს სათავეს. მიუხედავად იმისა, რომ 1830-იან წლებში ორთქლმავლის მომსახურება ლივერპულიდან ხელს უწყობდა მოკრძალებული საექსკურსიო საქმის ჩამოყალიბებას ისეთ დესტინაციებთან, როგორცაა, მაგალითად, პრესტატინი, გადამწყვეტი აღმოჩნდა 1848-ში ჩესტერისა და ჰოლიჰედის რკინიგზის განვითარება, რამაც შესაძლებელი გახადა ახალი ვიქტორიანული კურორტების ზოლის ჩამოყალიბება ლანდუდნოში, კოლვინის ყურესა და რილში (სურ. 4.6). მათი, როგორც კურორტის, აღმოცენებამდე ყველა ეს ადგილი უმნიშვნელოდ იყო დასახლებული, მაგრამ ჩრდილო-დასავლეთ ინგლისის ინდუსტრიული რეგიონის მხრიდან მზარდი მოთხოვნების

ზეწოლით, მე-20 საუკუნის დასაწყისში თითოეული მათგანი მნიშვნელოვან სანაპირო კურორტად ჩამოყალიბდა, მუდმივი მოსახლეობით 9 ათასის ფარგლებში. ამ ძირითადი



კურორტების განვითარების პარალელურად მიმდინარეობდა უფრო მცირე ზომის საკურორტო ადგილების მეორე ზოლის ჩამოყალიბება, მაგ., კიმნელ ბეი, ტივიმი, აბერგელი, როს-ონ-სიი და პენრინ ბეი, რომლებმაც ხელი შეუწყეს ურბანული სანაპირო ტურიზმის შედარებით უწყვეტი ზონის შექმნას ძირითადი სარკინიგზო ხაზის და მთავარი სანაპირო გზის (A55) გასწვრივ.

განვითარების შედეგად გამოიკვეთა ამ ტურისტული ზონის ხაზოვანი სახე. 1945 წლის შემდეგ უფრო ადვილად განვითარებულმა სანაპირო რაიონებმა აბერგელსა და პრესტატინს შორის დაამტკიცეს თავიანთი მიმზიდველი მდებარეობა როგორც ხანგრძლივად მოგზაური ფურგონებისთვის, ისე უფრო ხანმოკლე დასასვენებელი ბანაკებისთვის. მაგალითად, ტივინი განვითარდა, როგორც კარავანინგის მნიშვნელოვანი ადგილი. თუმცა, როგორც 4.6 სურათზე ჩანს, კარავანინგი რეგიონში ყველაგანაა განვითარებული. როდესაც ტურიზმის ამ სახეობის პარალელურად ვითარდება მისი სხვა ფორმებისთვის საჭირო კეთილმოწყობის ელემენტები (მაგალითად, როგორცაა გოლფის კურსები) და როდესაც ხდება ტურიზმის ჩარჩოებში მათი კომბინირება რეგიონში არსებულ კულტურულ და კომერციულ ატრაქციებთან, ეს ძველი კურორტების ირგვლივ მნიშვნელოვანი შემავსებლის როლს ასრულებს. განვითარების სხვადასხვა ფაზების ერთობლივმა ეფექტმა წარმოქმნა ტურიზმის განსხვავებული ზონა, რომელიც დომინირებს დიდი ბრიტანეთის ამ სანაპირო რაიონის ლანდშაფტში.

მაგალითი 5.

კემპინგის ბიოფიზიკური გავლენა უორენის ეროვნულ პარკში, დასავლეთ ავსტრალია

უორენის ეროვნულ პარკს დაახლოებით 3 ათასი ჰა ფართობი უკავია დასავლეთ ავსტრალიის შტატის სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში. პარკი მოიცავს როგორც მდ.უორენის ნაწილს, ისე ევკალიპტის ტყეში არსებულ მნიშვნელოვან მარშრუტებს, რომლებიც წელიწადში დაახლოებით 120 ათას ვიზიტორს იზიდავენ (როგორც ადგილობრივ ავსტრალიელებს, ისე ტურისტებს საერთაშორისო ბაზრიდან). ვიზიტორების აქტივობები ძირითადად მოიცავს ბუნებრივ გარემოში გასეირნებას და პიკნიკების მოწყობას, თუმცა 3 ოფიციალურ და 9 არაოფიციალურ ბანაკში არის ასევე ღამისთევის საშუალება. ოფიციალური ბანაკები, ჩვეულებრივ, ადვილად მისადგომია მოხრეშილი გზებით. ისინი ტურისტებს ასევე სთავაზობენ გასუფთავებულ უბნებს კარვების გასაშლელად და საბაზისო ინფრასტრუქტურის ელემენტებს – მაგიდებს, სკამებს, ტუალეტებს. არაოფიციალური ბანაკები კი მიიღწევა მხოლოდ ოფ-როუდის ტიპის (მაღალი განვლადობის) ტრანსპორტით და კარვები იშლება მიწაზე, რომელიც დატკეპნეს ან გაასუფთავეს წინამორბედმა მომხმარებლებმა. სხვა ინფრასტრუქტურა არ არსებობს.

ეს მაგალითი მნიშვნელოვანია ბუნებასა და გარემოზე კემპინგ-აქტივობის შედეგად მიყენებული ბიოფიზიკური ზეგავლენის მოცულობის დასადგენად ორივე ტიპის ბანაკში და მესამე (საკონტროლო) ადგილის გამოუყენებელ მიწის ნაკვეთთან შესადარებლად. კვლევით დადგინდა, რომ არაოფიციალურ ადგილებში ვიზიტორების ნაკლები აქტივობებიც კი ბანაკის შემოგარენში იწვევს გარემოს მნიშვნელოვან ცვლილებებს. ძირითადი დასკვნები ასეთია:

- ყველა ადგილზე გამოიკვეთა ნიადაგის გამკვრივების მნიშვნელოვანი ზრდა, რომელმაც საშუალოდ 304%-ით მოიმატა ოფიციალურ უბნებზე და 172%-ით – არაოფიციალურზე;
- მოგვიანებით ნიადაგის გამკვრივება აღიარებულ იქნა წვიმის წყლის ზედაპირული ჩამონადენის ზრდის მიზეზად, იმ ჩამონადენის, რომელიც იწვევს დახრამვას და ხის ფესვების გაშიშვლებას, განსაკუთრებით მდინარის ნაპირების გასწვრივ;
- დაფიქსირდა ადგილობრივი მცენარეული საფრის მნიშვნელოვანი დანაკარგი (61% ოფიციალურ უბნებზე და 51% – არაოფიციალურ უბნებზე) და გაშიშვლებული ან სარეველით დაკავებული მიწის უბნების ზრდა;
- ბანაკში მცხოვრები ტურისტების მიერ ცეცხლის დასანთებად შეშის შეგროვების გამო (იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც მათ შეშით ამარაგებდნენ მართვად უბნებზე), აღინიშნა შეშის ნარჩენების არარსებობა მიწაზე (რაც ზეგავლენას ახდენს ზოგიერთი სახეობის მწერის ჰაბიტატზე) და ხეების მნიშვნელოვანი დაზიანება;
- მდ.უორენის მიმდებარე საბანაკე უბნებზე გამოიკვეთა მდინარის ნაპირების დეგრადაცია (ფესვების გაშიშვლებისა და ნაპირების ნგრევის ჩათვლით), ასევე ცვლილებები მდინარის სანაპიროს მცენარეთა სახეობრივ შემადგენლობაში, რაც გამოიწვია ნიადაგის დატკეპვნამ.

მართალია, მიღებული მონაცემები ეხება ავსტრალიის სპეციფიურ ადგილს, მაგრამ ავტორებმა ამ მონაცემებსა და აშშ-ში და კანადაში ჩატარებულ მსგავს კვლევებს შორის მთელი რიგი პარალელები გამოავლინეს – ტურისტების მიერ ბუნებრივი არეალების გამოყენებას ყველგან მოსდევს ნიადაგის გამკვრივება, წყლის ჩამონადენის ზრდა და მცენარეებზე მავნე ზემოქმედება.

მაგალითი 6.

წყალმომარაგება და ტურიზმის განვითარება მაიორკაზე

ხმელთაშუა ზღვაში მდებარე მაიორკა ესპანეთის ბალეარის კუნძულების ძირითად კუნძულს წარმოადგენს და ის კარგად ასახავს იმ პრობლემებს, რომელთა წინაშეც თბილ ან ცხელ პერიოდში აღმოჩნდება ზოგიერთი ტურისტული დესტინაცია. კლიმატის თავისებურებები, ტურისტების მასობრივად მიზიდვის ძირითად ატრაქციას წარმოადგენს. მაიორკას შემთხვევაში, ტურისტები ძირითადად ევროპის ჩრდილოეთი ქვეყნებიდან, მაგალითად, დიდი ბრიტანეთიდან და გერმანიიდან ჩამოდიან. მაგრამ, ზაფხულის პერიოდში წვიმების ნაკლებობის გამო სულ უფრო პრობლემური ხდება ტურისტების წყალზე მზარდი მოთხოვნილების დაკმაყოფილების საკითხი. ვიზიტორების არსებული დონის პირობებში, რომელიც ყოველწლიურად 10მლნ აჭარბებს, წყალზე ტურისტების მოთხოვნილება მნიშვნელოვნად აღემატება 700 ათასი ადგილობრივი მოსახლის მოთხოვნას.

როგორც ამ კვლევის ავტორებმა აღნიშნეს, „კუნძულის ბუნებრივმა გარემომ პირობებმა გამოიწვიეს აქ წყლის ნაკლებობა“ (Essex et al., 2004:10). გეოლოგიურად კუნძულის მნიშვნელოვანი ნაწილი შედგება წყალგამტარი კირქვებისგან. შედეგად, ის წვიმა, რომელიც მოდის ძირითადად ოქტომბრიდან დეკემბრამდე, წარმოქმნის ძალზე მცირე რაოდენობის ზედაპირულ წყლებს. ამიტომ წყალშემცველი შრეები აკმაყოფილებენ კუნძულის ძირითად მოთხოვნილებებს. მით უფრო მნიშვნელოვანია სივრცითი განსხვავებულობა, გაცილებით მეტი ნალექი მოდის სიერა დე ტრამუნტანას ნაკლებად დასახლებულ ჩრდილოეთ მთიან ზონაში (წელიწადში დაახლოებით 1000-1200მმ), ვიდრე სამხრეთ სანაპიროზე მდებარე ურბანულ საკურორტო ზონებში, სადაც წელიწადში მხოლოდ 350მმ ნალექი აღინიშნება. მომარაგების სივრცითი პრობლემები გართულებულია მოთხოვნილებების სეზონურობით – ტურისტების (და ადგილობრივი მოსახლეობის) მოთხოვნილების პიკი ძირითადად ემთხვევა კუნძულზე მცხოვრები ფერმერების საირიგაციო საჭიროებებს.

მოთხოვნილებების მიწოდებასთან დაბალანსების პრობლემები გაიზარდა ტურიზმის განვითარების ბოლოდროინდელი ტენდენციებით, როდესაც ტურიზმის მხრიდან ისედაც მაღალი მოთხოვნები წყალზე, კიდევ უფრო გაიზარდა. კერძოდ, მაიორკას იმიჯის გაზრდისა და უფრო შეძლებული კლიენტების მეტი რაოდენობით მიზიდვის გააზრებულმა მცდელობამ მოითხოვა გოლფისათვის პირობების გაუმჯობესებისა და მწვანე ღია სივრცეებითა და ბაღებით საკურორტო ზონის გალამაზების აუცილებლობა. პარალელურად გაიზარდა ტურისტების

მოთხოვნილება ადგილობრივ ხილსა და ბოსტნეულზე, რამაც დამატებითი წნეხი წარმოშვა მაიორკას სასოფლო-სამეურნეო სისტემაზე.

ამიტომ წყლის მენეჯმენტი ცენტრალურ ადგილს იკავებს კუნძულის ტურისტული ინდუსტრიის მდგრადობაში. წყლის გადაჭარბებულმა მოხმარებამ გამოიწვია 1973 წლიდან ძირითად წყალშემცველ ფენაში წყლის დონის 120 მ-ზე მეტით დაწევა, რასაც ზოგიერთი სანაპირო რაიონის წყალმომარაგებაში მარილის შემცველობის მომატება და მლაშე დაბინძურების ინცინდენტების ზრდა მოჰყვა. ადგილობრივი წყლის ნაკლებობა მთავარ პრობლემად იქცა პროგნოზშიც, რომ 2016 წლისთვის მიწოდება მხოლოდ 87%-ით დააკმაყოფილებს მოსალოდნელ მოთხოვნილებას. ბალეარების რეგიონალურმა მთავრობამ წინ წამოსწია წყლის მენეჯმენტის სტრატეგია, რომელიც მიმართულია მოსალოდნელი დეფიციტის შემცირებისკენ. მასში გამოიყოფა რამდენიმე საკვანძო მომენტი:

- იმ ღონისძიებათა განვითარება, რომლებიც არსებული წყლის მარაგის უფრო ეფექტურ გამოყენებას უზრუნველყოფენ ნახმარი წყლის ხელახალი მოხმარებით სოფლის მეურნეობაში და გოლფის კორტების საჭიროებისათვის;
- წყლის დანაკარგების მინიმუმდე დასაყვანად წყალგამანაწილებელი სისტემების უფრო ეფექტური შეკეთება;
- წყლის დაცვის წახალისება ფასების ახალი პოლიტიკით და წყლის ლიცენზირების უნივერსალური გამოყენებით;
- მომარაგების ახალი წყაროების განვითარება დამატებითი ჭაბურღილებით და დაბინძურებული გრუნტის წყლების გამტკნარების არსებული (მართალია, ძვირადღირებული) სისტემების გაფართოებით;
- იმ წყალშემცველი შრეების ხელოვნური ხელახალი შევსება, რომელთა ზედმეტი ექსპლუატაცია განხორციელდა ახალი წყაროებიდან წყლის გაყვანით ან მილსადენით წყლის გადაადგილებით იმ უბნებიდან, სადაც ამჟამად წყალი საკმარისია.

მიუხედავად რეგიონული ხელისუფლების რწმენისა, რომ სრულიად შესაძლებელია წყლის მენეჯმენტის საკითხების გადაჭრა, კვლევის ავტორები ნაკლებ ოპტიმიზმს ამჟღავნებენ და აღნიშნავენ, რომ „მდგრადი ტურიზმისათვის წყლის რესურსების მართვისადმი ტექნიკური მიდგომა უცილობელ შედეგს მხოლოდ გადაავადებს“.

მაგალითი 7.

ტურიზმი და საზოგადოებაზე დამყარებული ბუნების დაცვა კვაზულუ-ნატალის პროვინციაში

კვაზულუ-ნატალის პროვინცია მდებარეობს სამხრეთ აფრიკის ინდოეთის ოკეანის სანაპიროზე და მოიცავს ქვეყნის ველური ბუნების ყველაზე მნიშვნელოვან რამდენიმე პარკს, საზღვაო ნაკრძალსა და ჭარბტენიან ტერიტორიას. სანაპირო ზოლის თითქმის 30% და ხმელეთის 10%-

მდე დაცულ ტერიტორიებს წარმოადგენენ, რომელთა შორის სიდიდით გამოირჩევიან ნატალ დრაკენსბერგის, ჰლუჰლუვე-ამფოლოზი და დიდი სენტ ლუსია უოტერსპორტის პარკები (სურათი 5.4). უკანასკნელი მონაცემებით პროვინციაში, სადაც მთელი წლის მანძილი მზე ანათებს, ულამაზესი ლამდშაფტებია და, განსაკუთრებული ველური ბუნებაა, ყოველწლიურად ჩადის 6 მლნ-ზე მეტი ადგილობრივი და 400 ათასამდე საერთაშორისო ტურისტი (Brennan and Allen, 2001).

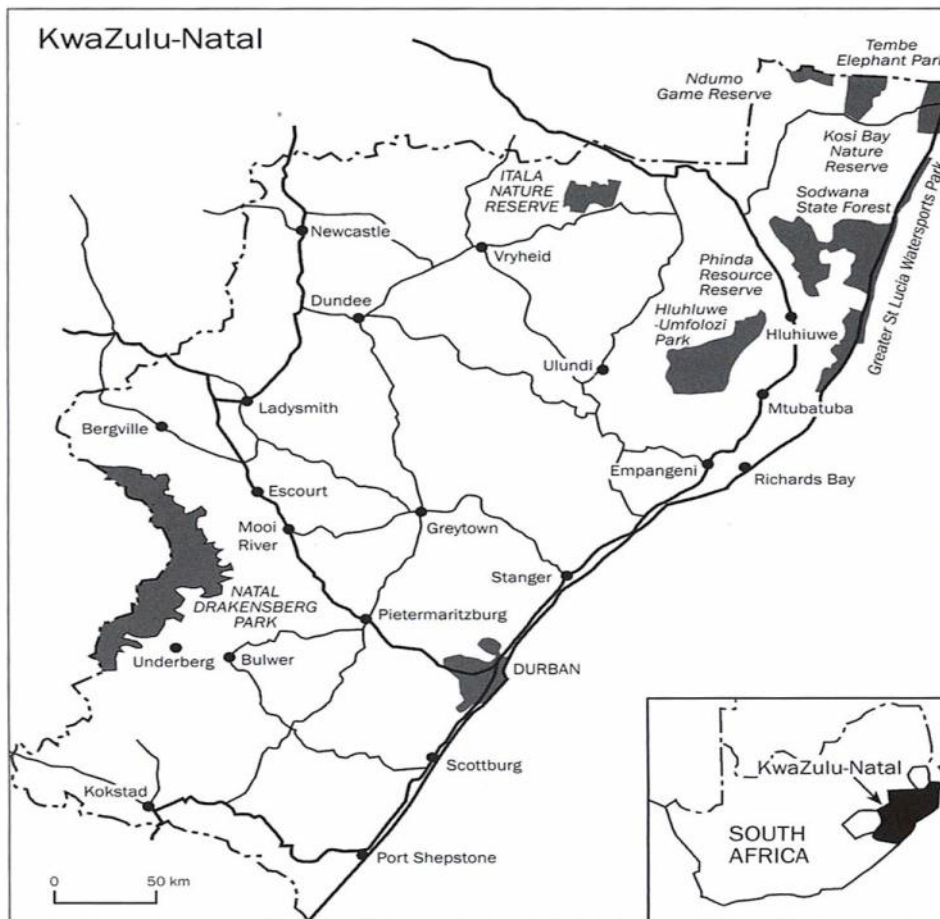


Figure 5.4 Major conservation zones in KwaZulu-Natal, South Africa

თუმცა ამ ტერიტორიების დაცვა გარკვეულწილად გაუფასურებულია პარკების ახლოს მცხოვრები მრავალი სასოფლო თემის მტანჯველი სიღარიბით, ვისთვისაც ნაკძალების ცხოველთა და მცენარეული სამყარო საკმაოდ მიმზიდველ, უფრო მეტად კი – აუცილებელ რესურსს წარმოადგენს. სიღარიბე და ბუნების დაცვა იშვიათადაა შეთავსებადი, ხოლო კვაზულუ-ნატალის შემთხვევაში ეს საკითხი გართულებულია სამხრეთ აფრიკული სისტემის აპარტიდის მემკვიდრეობით და მისი მრავალი უსამართლობით. კერძოდ, პროვინციის ჩრდილო ნაწილში ეს მემკვიდრეობა მოიცავს ადგილობრივების მიერ მიწების შეზღუდულ მისაწვდომობას, სამუშაოს ნაკლებობას, კეთილდღეობის სრულ არარსებობას, ეთნიკურ დაპირისპირებას, გენდერულ უთანასწორობას, კორუფციასა და ძალადობას.

აღნიშნული უიმედო ფონის მიუხედავად, ნატალის პარკისა და მისი სამართალმემკვიდრე (1998 წლიდან) კვაზულუ-ნატალის დაცვის საბჭოებმა მიიღეს გადაწყვეტილება, რომ განევიტარებინათ ბუნების დაცვაზე დამყარებული ტურიზმი. ამ ღონისძიებას მოჰყვებოდა მნიშვნელოვანი ცვლილებები პოლიტიკაში და ეს აისახებოდა პოსტ-აპარტიდული სამხრეთ აფრიკის ახალ პროგრამებში, სადაც გათვალისწინებული იქნებოდა კონსულტაციები ადგილობრივ თემებთან და მათი ჩართულობა ნაკრძალების მდგრადი მენეჯმენტის განვითარებაში. საკვანძო ინიციატივები მოიცავდა ადგილობრივი თემის დაცვის ამბიციური პროექტის შექმნას, რომლის მიზანი იქნებოდა მათი ზოგიერთი პრობლემის გადაჭრის სქემების (მაგალითად, ჯანმრთელობისა და ჰიგიენის პროექტები) და ტურისტული გადასახადების სისტემის შექმნის მხარდაჭერა. ბუნებისდაცვითი სასწავლო პროგრამები დაინერგა პროვინციის 80-ზე მეტ დასახლებაში. ამ გზით ბუნების დაცვის სააგენტოები იმედოვნებენ, რომ უფრო მეტ ადგილობრივ მოსახლეს დაარწმუნებენ ტურიზმის სიკეთეებში და ტურისტების მოსაზიდად დაცული ტერიტორიების მნიშვნელობაში.

თუმცა ამ ინიციატივების ზეგავლენის შედეგებზე სხვადასხვა აზრი გამოითქვა. შეივენსი (Scheyvens, 2002) ამ საკითხს ოპტიმისტურად აღიქვამს და დადებითად აფასებს, რომ განხორციელდა ლერწმისა და შეშის მოსავლის კონტროლირებადი აღება, რასაც ადგილი ჰქონდა რამდენიმე პარკში, ან პარკების შესასვლელების უშუალო სიახლოვეს მცხოვრები თემების მიერ თავიანთი ნაწარმის გასაყიდად მცირე მასშტაბის ტურისტული საწარმოების გახსნა. ის ასევე განიხილავს 160-ზე მეტი თემის პროექტს და აღნიშნავს, რომ პოზიტიურ განვითარებას მოსდევს ტომების წარმომადგენელთა ჩართვა პარკის მმართველ საბჭოში. მის საწინააღმდეგოდ ბრენანი და ალენი (Brennan and Allen, 2001: 218) გვთავაზობენ ნაკლებად ოპტიმისტურ შეხედულებას და ასკვნიან, რომ „კვაზულუ-ნატალის პარკებში და სხვა დაცულ ტერიტორიებზე შემორჩენილია აპარტიდის მტკივნეულ უსამართლობათა ნაშთები და თეთრებს ისევ აქვთ პრივილეგია, დატკბნენ ველური ბუნების ხილვით მაშინ, როდესაც აფრიკელები უმიწობით იტანჯებიან. ადგილობრივ საზოგადოებაზე დამყარებული ეკოტურიზმის განვითარებამ უმნიშვნელო შედეგს მიაღწია მომავლისთვის დაცული ტერიტორიების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საქმეში, და გაჰყო სასოფლო თემები, რომელთა ოპტიმიზმი, ბუნების დაცვის სექტორის გეგმებთან დაკავშირებით, ნიადაგს მოკლებულია“.

მაგალითი 8.

ტურიზმი და მაიას ტომელთა იდენტურობა

კვლევა მიმართულია იმ მოსაზრების დასამტკიცებლად, რომ თუ ცოდნის ახალი წყაროების გამოყენებით კულტურა ტურისტული მოხმარების პროდუქტად გარდაიქმნება, იგი საშუალებას იძლევა, ხელახლა გამოიკვეთოს კულტურული იდენტურობის ფორმები. კვლევა ჩატარდა ბელიზის სოფელ სან ხოსე საკოჩში (San Jose Succotz), რომელიც ქვეყნის ყველაზე

მონახულებადი არქეოლოგიური ძეგლის – მაიას ტომის ანტიკური ქალაქის, ქსანანტუნიკის (Xunantunich) სიახლოვეს მდებარეობს. სან ხოსეში მაიას მემკვიდრეობაზე მტკიცებულებები ემყარება არა მარტო მის ძირითად ცენტრთან სიახლოვეს, არამედ იმასაც, რომ სოფელს გააჩნია თავისი წარსული მაიას ცივილიზაციაში, რასაც მე-20 საუკუნის დასაწყისში მიემდვნა ეთნოგრაფიული კვლევები. ისინი მიუთითებდნენ მოპანისა და იუკატეკ მაიას მოსახლეობის მნიშვნელოვან რაოდენობაზე და აღნიშნავდნენ, რომ ისინი მაიას რიტუალებს იყენებდნენ სასოფლო-სამეურნეო საქმიანობაში, ასევე ხანდახან მათ ენაზეც საუბრობდნენ. მოგვიანებით, სოფლის ცხოვრებაში სოფლის მეურნეობის როლის დაქვეითებამ გამოიწვია ტრადიციული რიტუალების შემცირება. მოსახლეობის ცვლილებამ კი გამოიწვია იმ სოფლების რაოდენობის შემცირება, რომლებიც თავის თავს მაიასთან აიგივებდნენ ან მაიას ენას ფლობდნენ. კვლევის მომენტისთვის (1999) სოფლების 80%-ზე მეტი თავს მეტისებად (ევროპელთა და ადგილობრივების შთამომავლად) მიიჩნევდა. მაიას იდენტურობის ძირითად ნიშნებს (წარმომავლობა, ენა და რიტუალი) ჰქონდათ მაღალი მარგინალიზაციის ტენდენცია.

მაიას იდენტურობასთან ინტერესის ლოკალურ აღორძინებას ბიძგი მისცა ქსანანტუნიკის არქეოლოგიურმა გათხრებმა. აღნიშნულმა სამუშაოებმა ადგილი მისადგომი გახადა მაიას ცივილიზაციით დაინტერესებული ტურისტებისათვის და გამოამჟღავნა მათი მოთხოვნა ადგილობრივი მაიას კულტურის ამსახველ სუვენირებისადმი, რამაც მაიას იდენტურობისადმი ინტერესისა და პატივისცემის ახალ დონეზე ასვლის სტიმულირება მოახდინა. ამან გამოიწვია რამდენიმე ადგილობრივი მოვლენა, რამაც საშუალება მისცა სოფლის მაცხოვრებლებს, რომ დაეკმაყოფილებინათ ტურისტების მოთხოვნილებები მაიას შესახებ ჰემმარიტი შთაბეჭდილების მიღებაზე. მაგალითად, ზოგიერთმა ადგილობრივმა გიდმა მაიას ენის საბაზისო ცოდნა შეიძინა, რასაც ტურისტული ატრაქციის მისეული ინტერპრეტაციის ნაწილად იყენებდა. უფრო ტიპიური იყო ცოდნის შექმნა (წიგნებიდან თუ ქსანანტუნიკში ჩატარებული კურსებიდან) მაიას კოსმოლოგიის, ისტორიის, ადათებისა და ჩვევების შესახებ, რომელსაც ისინი ტურისტებს გადასცემდნენ. გარდა ორგანიზებული ტურებისა, განვითარდა ასევე სუვენირების ადგილობრივი წარმოება – განსაკუთრებით ქვაზე კვეთა და თიხის ნაწარმი, რის საფუძვლადაც მეწარმეები იყენებენ ძირითადად იმ გამოსახულებებსა და სქემებს, რომლებიც მაიას შესახებ არსებულ წერილობით ტექსტებშია წარმოდგენილი ან ქსანანტუნიკში აღმოაჩინეს.

ამგვარად, თანამედროვე დაფინანსებით მოპოვებულ მასალებს თუ მივმართავთ, სოფლის მცხოვრებლებმა განავითარეს იმ ცოდნის მოპოვების ახალი გზები, რომელიც ვეღარ გადაეცემა ტრადიციული არხებით (თაობებს შორის სოციალური კავშირების მეშვეობით) და რომელიც, უკიდურეს შემთხვევაში, დაკარგული კულტურის ზოგიერთი ელემენტის ხელახალი გამოყენების საშუალებას იძლევა. მაიას ამ ახლად აღმოჩენილი იდენტობის ფორმის უტყუარობა, ბუნებრივია, შორსაა სრულყოფილებისაგან. კვლევის ავტორი პროცესს აღწერს, როგორც მაიას კულტურაზე საერთო შეხედულებას, რომელიც ყოველდღიურად გამოიყენება არქეოლოგების, ტურიზმის პრომოუტერების, ტურისტების, ტურისტული გიდების, მეწარმეებისა და ამ ნაწარმის გამყიდველთა მიერ (Medina, 2003: 357). მაგრამ თუ ჩვენ გავიზიარებთ იმ აზრს, რომ ავთენტურობა შესაძლოა გახდეს გაყიდვის საგანი, მაშინ სან ხოსე საკოჩის მსგავსი ადგილების

გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ ავთენტურობა და პროდუქტად გარდაქმნა არ არიან აუცილებლად შეუთავსებელი ცნებები.

მაგალითი 9.

ტურიზმის ორგანიზება ტაჯ მაჰალში

ტაჯ მაჰალი, რომელსაც ხანდახან მსოფლიოს ყველაზე ცნობილ მავზოლეუმს უწოდებენ, მდებარეობს ინდოეთში ქალაქ აგრასთან, უტარ პრადეშის შტატში. ის ააგეს 1631-1653წწ მუსლიმი იმპერატორის შაჰჯაჰანის ბრძანებით მისი მეუღლის მუმთაზ მაჰალის მავზოლეუმად, რომელიც თანამედროვე ინდოეთის ყველაზე პოპულარულ სიმბოლოდ და გლობალური ტურიზმის მიზიდულობის ძალად იქცა.

ტაჯ მაჰალი არსებითად სიმბოლურ ადგილს წარმოადგენს და როგორც ედენსორი (Edensor, 1998: 7) აღნიშნავს, სიმბოლური ადგილები სხვადასხვაგვარად უნდა იქნან წარდგენილი იმის გათვალისწინებით, თუ როგორ აყალიბებენ ადამიანთა სხვადასხვა ჯგუფები თავიანთ მოთხოვნებს. ედენსორი გვთავაზობს რამდენიმე ვარიანტს, რითაც, მისი ვარაუდით, შეავსებს ტურისტების უმეტესობის წარმოდგენას ადგილის შესახებ, კერძოდ:

- „კოლონიური“ ვარიანტი, რომელიც წარმოშობით უფრო დასავლურია. ის ასახავს წარმოსახვითი ინდოეთის რომანტიკულ წყობას, რომელიც შენობის გრანდიოზულობისა და სიდიადის ესთეტიკური შეფასებითა და მისტიურ აღმოსავლეთზე წარმოდგენებით შეიქმნა.
- „სეკულარული, ნაციონალისტური“ ვარიანტი, რომელიც ინდოეთის მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ (1947) აღმოცენდა, როგორც ინდოეთზე კოლონიური შეხედულებების საპირწონე, იმ ინდოეთზე, რომელიც უმცროს მმად და ჩამორჩენილ ქვეყნად წარმოედგინათ. ეს ვარიანტი ხაზს უსვამს ტაჯ მაჰალს – მსოფლიო მნიშვნელობის ინდურ მიღწევას, რომელიც აღიქმება, როგორც ინდური კულტურის სინთეზის მწვერვალი და ინდოეთის იდენტურობისა და ერთიანობის სიმბოლო.
- „მუსლიმური“ ვარიანტი, რომელიც აგრძელებს ტაჯ მაჰალის წმინდა ადგილად წარმოსახვას და რომელიც ინდოელ მუსლიმებს აიძულებს, გამოხატონ თავისი როგორც იდენტურობა, ისე სიამაყე იმ პერიოდის მიღწევებით, რომელსაც ისინი მოგოლების ოქროს ხანად და ინდური ისტორიის კულმინაციად მიიჩნევენ.

ეს ვარიანტები, თავის მხრივ, განაპირობებენ ვიზიტორების დომინანტური ჯგუფების (უპირატესად დასავლური წარმომავლობის ფექიჯ ტურისტები, ბექპეკერები და არაორგანიზებული მოგზაურები; ადგილობრივი ინდოელი ტურისტები და მომლოცველები) ქცევის ფორმირებას. წარმოიქმნება ადგილთან კონტაქტის კონტრასტულ ფორმები, რაც განსაკუთრებულად გამოიხატება სიარულის, დათვალიერების და ფოტოგრაფირების მანერაში.

მაგალითად, გამომსახველობითი მახასიათებლების გათვალისწინებით, ფექიჯ ტურისტების უმეტესობის ქმედებები მოწესრიგებულია და დადგმულს წააგავს. მათი ვიზიტი ხშირად ნაკარნახევა იმ იმიჯებით, რომლებიც მათ ვიზიტამდე შეექმნათ და სწორედ ამის დადასტურებისკენ მიილტვიან. ისევე როგორც მეთოდი, რომლითაც ტურისტული გიდი არეგულირებს როგორც დროს, ისე სივრცის გამოყენებას. სანახაობის ირგვლივ მარშრუტები მიჰყვებიან წინასწარ გაწერილი გზების მცირე რაოდენობას საკვანძო ატრაქციებისკენ, სადაც ტურისტებს გადაეცემათ აღწერილობითი ინფორმაცია და ხდება ტაჯ მაჰალის კლასიკური ფოტოების გადაღება. მიუხედავად იმისა, რომ ტაჯ მაჰალის მონახულება ტურისტების შვებულების მთავარ მოვლენად ითვლება, ადგილის მონახულების დრო ხშირად შეზღუდულია, რაც ექსკურსიების მკაცრ განრიგში აისახება. ამ კატეგორიის ტურისტების უმეტესობისთვის ფოტოგრაფირება არის მოგზაურობის დომინანტი ნაწილი, ედენსორის (1998: 128) სიტყვებით, „ტურისტული მზერის მატერიალიზაცია ხდება“, და იმიჯების გადაღება არის როგორც თავიანთი გამოცდილების დადასტურება, ისე შემდგომი მოგონებებისთვის აუცილებელი ბაზისის უზრუნველყოფა.

ამის საპირისპიროდ, დამოუკიდებელი მოგზაურებისა და ბექპეკერების ქცევა მნიშვნელოვნად განსხვავებულია. ეს ტურისტები გაცილებით მეტ დროს ატარებენ ტურისტულ ადგილზე და უარს არ ამბობენ მათთვის სასურველი სხვადასხვა ქმედების განხორციელებაზე: დათვალიერება, ადამიანებზე დაკვირვება, მათთან ურთიერთობა, ხეტიალი, წერა, ხატვა და დასვენება. ისინი მიისწრაფიან, სრულად აითვისონ მთელი ტურისტული ადგილი და უფრო იმპროვიზებულად გადაადგილდებიან, ვიდრე მოწესრიგებულად. თუმცა რომანტიკის და ესთეტიკის ჭვრეტის ისეთივე მოყვარულები არიან, როგორც ფექიჯტურისტების უმეტესობა. მათ უფრო აინტერესებთ საკუთარი შეგრძნებები ტაჯ მაჰალის შესახებ, ვიდრე გამზადებული ცოდნის დიდი რაოდენობა, რომელსაც ფექიჯტურისტებს გადასცემენ. ფოტოგრაფირება ტაჯ მაჰალთან მათ ურთიერთობაში ნაკლებად შესამჩნევია, თუმცა ვიზუალიზაციის სხვა ფორმები (ესკიზების ხატვა ან პასიური ჭვრეტა) უფრო ხშირად გამოიყენება.

მრავალი ადგილობრივი ინდოელი ტურისტისთვის მათი ვიზიტი მოტივირებულია სურვილით, გახდნენ ეროვნული ძეგლის თვითმხილველნი და საკუთარი თვალთ ნახონ ინდოეთის ნაციონალური იდენტურობის მძლავრი სიმბოლო. მათი სეირნობა, ჩვეულებრივ, მიზანმიმართული და პირდაპირია მაშინ, როდესაც ფოტოგრაფირება ხდება უპირატესად საკუთარი ოჯახის წევრების დასაფიქსირებლად, სადაც ძეგლი ფონია და არა ძირითადი თემა. მათი დაჟინებული მზერა არარეფლექსურია, ასახავს სეკულარულ ნაციონალურ მონათხრობს და ზღვისგადაღმელ ბექპეკერებსა და ფექიჯტურისტებზე ნაკლებად ყურადღებიანი მზერით ხასიათდებიან. ადგილობრივი ტურისტები გაცილებით ნაკლებ დროს ატარებენ ტურისტულ ადგილზე და ხშირად შენობასა და მის შემოგარენს მხოლოდ ზედაპირულ ყურადღებას უთმობენ, რამაც ინგლისელ ედენსორს ათქმევინა, რომ ინდოელებმა „უბრალოდ არ იციან, როგორ იყვნენ ტურისტები“ (ედენსორი, 1998: 126).

თუმცა ყველა ინდოელი ასე როდი იქცევა. ინდოელი მუსლიმებისთვის ტაჯ მაჰალი წმინდა ადგილია და ის ბევრისთვის ჯერ ისევ მუსლიმების მმართველობის ოქროს ხანის

სტაბილურობისა და პროგრესის მძლავრ სიმბოლოსთან ასოცირდება. შედეგად, მათი ვიზიტები ხანგრძლივია და მათი აღქმა გაღმერთების ელემენტებს მოიცავს. ედენსორმა ყურადღება მიაქცია, თუ რამდენი მუსლიმი მოძრაობდა ნელა ტურისტული დგილის გარშემო, დროს ატარებდა შენობის კედლებზე ამოტივტივებული ყურანის სურების კითხვაში, ლოცულობდა მეზობელ მეჩეთში (სადაც სხვა ჯგუფებიდან ცოტა ვინმე თუ რისკავს შესვლას) ან წყნარ მედიტაციაში იჯდა.

ტურისტების ქცევის ეს ეპიზოდები (რომლებიც დაწვრილებით და ამაღლებულად აღწერა თავის ნაშრომში ედენსორმა) ნათლად გვიჩვენებს, რომ ერთი და იმავე ტურისტულ ადგილს ტურისტები განსხვავებულად აღიქვამენ. ტაჯ მაჰალის სიმბოლური და ემოციური მნიშვნელობა განსხვავებულია ადგილობრივი და უცხოელი ტურისტისთვის, ამ ჯგუფების შიგნით კი ის განსხვავებულია არაეკლესიური და რელიგიური ვიზიტორებისთვის ან ორგანიზებულად და დამოუკიდებლად მოგზაურთათვის. ქცევის საკვანძო ნაწილები, როგორცაა ფოტოგადაღება და ჭვრეტა, ასევე განსხვავებულადაა წარმოდგენილი ტაჯ მაჰალის შესახებ არსებული ვერსიების წყალობით. ეს შემდგომ აისახა სხვაობებში ფექიჯტურისტების, ბექპეკერების და ინდოელი მუსლიმების რომანტიკული, რეფლექსური და მოკრძალებული ჭვრეტის განსხვავებაში. ფართო დაკვირვების შედეგად ედენსორმა მნიშვნელოვანი, ყოვლისმომცველი დასკვნა გააკეთა – ტაჯ მაჰალში ტურისტების განსხვავებულ ქცევას აქვს ტენდენცია „იმ იდეის უარყოფისა, რომ ტურისტულ ადგილებს გააჩნიათ მნიშვნელოვანი იდენტურობა. უფრო მეტიც, ტურისტული ადგილები მუდმივად აღორძინდებიან ხოლმე იმ ღონისძიებების შედეგად, რომლებიც მის გარშემო კონცენტრირდებიან“ (ედენსორი, 1998: 200).

მაგალითი 10.

ლას ვეგასი: ტურისტის საოცნებო ქალაქი

ლას ვეგასი, როგორც საქალაქო ცენტრი, უნიკალურია. ერთი შეხედვით, მსგავსი ზომის არც ერთ ქალაქს ასეთი არახელსაყრელი მდებარეობა არ უკავია – უდაბნოს ზონაში და სხვა მნიშვნელოვანი საქალაქო ცენტრებისგან იზოლირებულად. ასევე, არც ერთი ამ მასშტაბის ქალაქი არ ამჟღავნებს ტურიზმთან და დასვენებასთან ისეთ სიღრმისეულ ურთიერთობებს, როგორც ეს „ნეონის დედაქალაქი“. ამჟამად ის ამერიკის ყველაზე სწრაფად მზარდ ქალაქს წარმოადგენს, რომლის მოსახლეობაც ერთ დეკადაში გაორმაგდა (1990 წელს 740 ათასიდან 2000 წელს 1,390მლნ-მდე გაიზარდა). ის ჩრდილო ამერიკის კონტინენტზე ყველაზე მონახულებადი დესტინაციაა წელიწადში დაახლოებით 36 მლნ ვიზიტორით და მსოფლიო ბაზრის ერთ-ერთი ლიდერი ტურისტული საქალაქო ცენტრი. ლას ვეგასში მსოფლიოს 10 უდიდესი სასტუმროდან 9 არის განთავსებული და ქალაქის ყველა სასტუმროს ერთდროული ტევადობა 125 ათასზე მეტი საწოლია. ვერც ერთი სხვა ქალაქი ვერ შეედრება მას მიღებული ტურისტების რაოდენობით და ვერ უწევს კონკურენციას მისი საკურორტო სასტუმროების შესანიშნავ თანამედროვე პროექტებს, რომლებიც ქალაქის ცნობილ ზოლზე – The Strip-ზეა გადაჭიმული. ამ სასტუმროებმა შექმნეს ქალაქური პეიზაჟი, რომელშიც შერწყმულია ფანტაზია და სიამოვნება,

რომლებმაც ახალ დონეებზე აიყვანა ხელოვნების თემა და წარმოქმნა, როგორც როტმანი (Rothman, 2002: xi) აღწერს, „პოსტმოდერნისტული სანახაობა, სივრცისა და ფორმის კომბინაცია, რასაც საერთო არაფერი აქვს გარემოცვასთან და დამკვირვებლის თვალში ტოვებს ფანტასტიკური და არარეალური სამყაროს შთაბეჭდილებას, რომელიც ამავე დროს მატერიალური და შესაძენად ხელმისაწვდომია“. ეს საბოლოო ფორმულირებაა მომხმარებლის პროდუქტზე დომინირებული გავლენისა – ქალაქი, „რომელიც არ ქმნის რაიმე მნიშვნელოვან მატერიალურ საქონელს, ყოველწლიურად მაინც მილიარდობით დოლარის შემოსავალს იღებს“ (Rothman, 2002: xi).

ლას ვეგასის განვითარება პატარა სარკინიგზო ქალაქიდან დაიწყო 1905 წელს, ფორმირების წლებში ის მიგდებულ, აზარტული თამაშების კურორტად იქცა, რომელსაც ზურგს უმაგრებდა ორგანიზებული დანაშაული (1931-დან გვიან 1960-იანებამდე). დასასრულს კი კორპორატიულ ინვესტიციებსა და გლობალურ სიმდიდრეზე დაყრდნობით საოცნებო ქალაქად მოგვევლინა, რაც ამაღელვებლადაა აღწერილი მრავალ წიგნში (Gottdiener et al., 1999; Parker, 1999; Rothman, 2002; Douglass and Raento, 2004). ამ მაგალითის განხილვის მიზანია იმ ზოგიერთი მეთოდის ხაზგასმა, რომლითაც ურბანიზმი და ტურიზმი იკვეთებიან, კერძოდ, „საოცნებო“ ურბანული სივრცეების წარმოშობა.

ლას ვეგასში საკმაოდ ნათლად ჩანს, რომ ურბანული ტურიზმის ზოგადი ტენდენციაა მკაფიოდ გამოკვეთილ ზონებზე ფოკუსირება, ამ დროს სხვა ნაწილები ხელშეუხებელი რჩება. ქალაქის საქმიანი ნაწილის (დაუნთაუნის) საზღვარზე (ძირითადად ფრემონტის ქუჩის ირგვლივ) არსებული ძველი სასტუმროებისა და სამორინეების ნაშთებისგან განცალკევებით ხაზობრივად ვითარდება მთავარი ტურისტული ზონა, სადაც მსხვილმასშტაბიანი საკურორტო სასტუმროები და მათთან დაკავშირებული ატრაქციები ვითარდება. ის დაუნთაუნის არეალისგან სრულიად განცალკევებითაა და გადაჭიმულია დაახლოებით 3 კმ-ზე ლას ვეგას ბულვარის (Las Vegas Boulevard) გასწვრივ (რასაც ადგილობრივები The Strip უწოდებენ) მაკკარანის (McCarran) საერთაშორისო აეროპორტისკენ. ამ ვიწრო ზოლის მიღმა ატრაქციების ძალზე უმნიშვნელო რაოდენობაა მოქცეული ქალაქის ფარგლებში (ძირითადად მუზეუმები, გალერეები და სხვა თემატური ატრაქციები), რომლებიც ვიზიტორების საგრძნობ რაოდენობას მიიზიდავდა, ასე, რომ ლას ვეგასში ტურისტული სივრცე ზუსტადაა დადგენილი.

როგორც უკვე აღინიშნა, ლას ვეგასი ცნობილია თემატური გარემოსა და სანახაობითი ხელოვნების სიჭარბით. მათი უმეტესი ნაწილისთვის შერჩეული თემატიკა (რომელიც, პირველ რიგში, წარმოდგენილია საკურორტო სასტუმროებსა და მათ გარშემო სივრცეში, იხ. ცხრ. 9.4) ან სხვა დროისა და ადგილის იმიტაციაა, ან მიმსგავსების მოჩვენებითობა, რომელიც დროისა და სივრცის წარმოუდგენელ კომბინაციებს გვთავაზობს. ყოველივე ეს ხელოვნურ საფუძველს ეყრდნობა და დეკორაციებისა და კოსტუმების მეშვეობით იქმნება. ლას ვეგასი სიმბოლოების და აღნიშვნების ლანდშაფტს წარმოადგენს, თუმცა გარკვეული შესანიშნავი გამონაკლისებით – ისეთი მხატვრების ორიგინალების კოლექციები, როგორიცაა პიკასო, რომელიც ამშვენებს სასტუმრო ბელაჯიოს (Bellagio), ან გუგენჰაიმის მუზეუმის რეგულარული მოძრავი გამოფენები, რომლებიც სასტუმრო ვენეციურში (Venetian) იმართება. ეს სუბსტანციას მოკლებული ლანდშაფტია. მაგრამ მონუმენტური მასშტაბი, რომელშიც ეს იმიტაციები იმართება,

შთამბეჭდავ საქალაქო პეიზაჟს ქმნის და ეს ლას ვეგასის ერთ-ერთი ყველაზე დიდი ღირსშესანიშნაობაა.

ცხრ. 9.4 ლას ვეგასის მთავარი საკურორტო სასტუმროების თემები

სასტუმრო	თემა
Aladdin	ეგზოტიკური არაბეთი
Bellagio	იტალიური რივიერა/ტბა კომო
Caesar's Palace	იმპერიული რომი
Circus Circus	საცირკო სანახაობები
Excalibur	არტურის ლეგენდა
Luxor	ფარაონების ეგვიპტე
MGM Grand	ჰოლივუდი და ფილმები
Mandalay Bay	ტროპიკული სამხრეთ-აღმოსავლეთი აზია
Monte Carlo	საფრანგეთის რივიერა
New York New York	მანჰეტენის ქუჩის ცხოვრება და არქიტექტურა
Paris	პარიზული ცხოვრება და არქიტექტურა
Treasure Island	მეკობრეები და მძარცველები
Venetian	ვენეციის არხები და არქიტექტურა

განვითარების სულ უკანასკნელი ფაზები მძლავრად ასახავენ ურბანიზმსა და ტურიზმს შორის ერთდროული საქმიანობების მთელ რიგს. კურორტი იზრდებოდა (და ჯერ ისევ ინარჩუნებს თავის პოზიციას) აზარტულ თამაშობათა და გართობის ძირითადი ცენტრის რეპუტაციით, მაგრამ საკურორტო სასტუმროებმა პროგრესულად გააუმჯობესეს თავისი ატრაქციები „არამოთამაშე“ ვიზიტორების ჯგუფებისთვის (ოჯახების ჩათვლით). დეტალურად გათვლილ მაღაზიათა თემატური მოლები და საერთაშორისო სტანდარტების რესტორნები ამჟამად ყველა მნიშვნელოვანი საკურორტო სასტუმროს მახასიათებელ ნიშანს წარმოადგენს. დუგლასის და რაენტოს სტატიას (Douglass and Raento, 2004) თუ დავეყრდნობით, სიზარს ფორუმ მოლი (Caesar's Forum mall) სასტუმრო სიზარს პალასში (Caesar's Palace) წარმოადგენს მსოფლიო ძვირფასი საცალო ვაჭრობის მაღაზიების უდიდეს კონცენტრაციას. ქვეყნის მაღალრეიტინგული რესტორნების თითქმის მეოთხედი კი ლას ვეგასის *ზოლზუა* (the Strip) განთავსებული.

ლას ვეგასი ახალი აღმოჩენების მიმართ შესანიშნავ შესაძლებლობას ავლენს და ამ პროცესში ყოველთვის ამტკიცებს იმიჯის ფუნდამენტურ მნიშვნელობას. ახალაღმოჩენათა პროცესი ნათელია როგორც თვით ქალაქის მასშტაბით, ისე ტურისტული პროდუქტის განმსაზღვრელი ძირითადი კომპონენტების ფარგლებში. განვითარების საწყის ფაზაში ის სწრაფად ირგებდა ბრჭყვიალა და უგემოვნო „ცოდვის ქალაქის“ რეპუტაციას, იმიჯს, რომელმაც საბოლოო ჯამში შეზღუდა მისი განვითარება. 1980-იან წლებში კორპორატიული ინვესტიციების კულტურის პროგრესული განვითარებით, კურორტმა მიზანმიმართულად წარმოაჩინა თავი, როგორც დესტინაციამ, რომელიც მიმზიდველია არა მხოლოდ აზარტული თამაშების მოყვარულთათვის, არამედ ტურისტების გაცილებით ფართო სპექტრისთვის, მ.შ. ოჯახები, რომლებიც გასართობად, შოფინგისთვის, რესტორნებში სადილისთვის და სანახაობათა საყურებლად

ჩამოდიოდნენ (Rothman, 2002). ამასობაში სამორინეები (რომლებმაც ძირითადად რებრენდირება განიცადეს, როგორც *თამაშის* ადგილებმა – გართობის ქვეტექსტით, ვიდრე *აზარტული თამაშებისა* – რისკის ქვეტექსტით) ჯერ ისევ გამოიმუშავებენ შემოსავლის თითქმის ნახევარს, უფრო დიდი წილი მოდის ისეთ სექტორებზე, როგორცაა საცალო ვაჭრობა, გართობა და სტუმართმასპინძლობა. თავიანთი კონკურენტუნარიანი პოზიციის შესანარჩუნებლად, მთავარი საკურორტო სასტუმროები ჩაერთნენ ინვესტირებისა და რეინვესტირების დაუსრულებელ პროცესში, რომელიც მათ იმიჯის განსაზღვრაში ეხმარება: მსოფლიო კლასის გართობა და შოუები, მთავარი სპორტული ღონისძიებები (განსაკუთრებით – კრივი), თემატურ პარკებში მგზავრობა, თემატური საცალო ვაჭრობის მოლები, ძველი მოვლენების დრამატული სცენების დადგმები (პირობითი საზღვაო ბრძოლების ჩათვლით), საცირკო ნომრები, ველური ბუნება, აკვარიუმები, IMAX[‡] ფილმები და ბუნებრივი მოვლენების დადგმა (მაგ., „ვულკანის“ მუდმივი ამოფრქვევა სასტუმრო მირაჟთან – Mirage).

ლას ვეგასი ულტრათანამედროვე ქალაქია, რომელიც 1905 წლიდან ვითარდება. სიახლეებისკენ მისმა დაუღალავმა მოძრაობამ გამოიწვია განახლების ზოგიერთი ისეთი ფორმა, რომელიც უფრო ხანგრძლივი ტრადიციის მქონე ქალაქებისთვისაც არ იქნებოდა უადგილო. კერძოდ, დაუნთაუნის განაპირას მდებარე კურორტის თავდაპირველი ცენტრი (ფრემონტის ქუჩის – Fremont Street – მიდამოები) საკმაოდ სწრაფად გახდა არამოდური და არამიმზიდველი, რადგან კურორტის თავდაპირველმა ფუნქციამ *ზოლის* ცენტრალურ და სამხრეთ მისადგომებისკენ გადაინაცვლა. ამ უბნის აღსადგენად, საზოგადოებრივი და კერძო სექტორის თანამეგობრობამ 1990-იანების შუა წლებში დაახლოებით 70 მილიონი დოლარის ინვესტირება მოახდინა ისეთ პროგრამებში, როგორცაა ფეხით მოსიარულეთა ზონის გარდაქმნა, ეკოლოგიური გაუმჯობესება და ქუჩის ნაწილზე სარეკლამო ფარების დამონტაჟება, სადაც პოპ-მუსიკის თანხლებისთვის ხდება გამოსახულებების პროექტირება, რომლებიც რეგულარულად, ყოველ ღამით, უფასო „შოუების“ სახით ეწყობა. ეს იზიდავს დაინტერესებულ მაყურებელთა მნიშვნელოვან რაოდენობას, მაგრამ პროექტმა ცოტა გააკეთა ადგილობრივი სამორინეების ბიზნესის დაქვეითების შესაჩერებლად და დამონტაჟებულმა ფარებმა ეფექტუტად გაანადგურა ურბანული ამერიკის ერთ-ერთი უდიდესი სიმბოლური ლანდშაფტი. სანახაობა, *ზოლის* განვითარების ბოლო ფაზებისთვის დამახასიათებელ ბრწყინვალეობასთან შედარებით, საკმაოდ მოკრძალებულია.

ლას ვეგასი ყველაზე ტიპური პოსტმოდერნისტული ქალაქია, მაგრამ ეს მხოლოდ არქიტექტურული ღირსშესანიშნაობების, სტილების შერევის ან სიმბოლოებისა და მინიშნებების უბრალო შედეგი კი არ არის, არამედ სივრცითი არაერთგვაროვნების იმ სახეობებისაც, რასაც დევისი (Davis, 1990) ლოს ანჯელესშიც ამჩნევს. დუგლასი და რენტო (Douglass and Raento, 2004) აღნიშნავენ რაიმე ორგანული ერთობის არ არსებობას ქალაქის კომპონენტებს შორის; ქალაქის საქმიანი ნაწილი, ძირითად საქალაქო *ზოლთან* შედარებით,

[‡] IMAX – ფილმის გაშვების პროცესი უზარმაზარ ეკრანზე, როდესაც გამოსახულება მის რეალურ (სტანდარტულ) ზომას ათჯერ აღემატება.

გაურკვეველი ფორმის მეორადი ზონაა, სულ უფრო მზარდი გარეუბნები კი (რომლებიც ხანდახან დღეში თითქმის 50 სახლით ფართოვდება (Gottdiener et al., 1999), ძირითადად დასახლების დეცენტრალიზებული და უსახური ზონებისგან შედგება. საქალაქო ზოლზე კი მთავარი სასტუმროები ფუნქციონირებენ, თითქმის მიკრო-სახელმწიფოები – დამოუკიდებელი ობიექტები, რომლებიც, ტურისტების დოლარის მისაზიდად, მეზობლებთან სასტიკ კონკურენციაში არიან ჩაბმული და ერთდროულად აფართოებენ კერძო კონტროლს მოჩვენებით „საზოგადოებრივ“ სივრცეზე. ლას ვეგასში გარემოს კონტროლირება ტურისტული სივრცის მუდმივი ატრიბუტია. ძირითადი ზოლის ზოგიერთ მონაკვეთზე ტროტუარიც კი სასტუმროების მფლობელობაშია და მისი უშიშროების სამსახურის თანამშრომლები აქტიურად ამყარებენ აქ წესრიგს, რათა ამ სივრცეში გარანტირებული იყოს მხოლოდ მისაღები ქცევა.

კერძო საკუთრების სასარგებლოდ საზოგადოებრივი სივრცის ეროზია, მხოლოდ ერთი კომპონენტია იმ სირთულეების ჯაჭვიდან, რაც ლას ვეგასში მუდგანდება. მართალია, ლას ვეგასი, როგორც ქალაქი, მთლიანად მე-20 საუკუნის მეორე ნახევრის პროდუქტია, ისეთი შთაბეჭდილება იქმნება, რომ ქალაქის დეველოპერებმა ჭკუა ვერ ისწავლეს სხვა პოსტმოდერნისტული ქალაქებისგან, მაგ., როგორც ლოს ანჯელესია. პარკერი (Parker, 1999) ხაზს უსვამს ისეთ საკითხებს, როგორცაა დაბალხელფასიანი ეკონომიკა, რომელშიც მშრომელთა უმეტესი ნაწილი ქალაქის ტურიზმის ინდუსტრიაშია ჩაბმული; ადგილობრივი მოსახლეობის მომსახურე ინფრასტრუქტურის შედარებითი გაუარესება, ვინაიდან ლას ვეგასის გარეუბნები ფიზიკურად სულ უფრო ფართოვდება; საზოგადოებრივი ლამაზი ადგილების, მაგ., საქალაქო მწვანე ზონების, ნაკლებობა; ბუნებრივი უდაბნოს გარემოს დეგრადაცია და ტურისტული ინდუსტრიის მიერ ენერჯისა და წყლის გადაჭარბებული მოხმარება; კატასტროფული პროპორციების სატრანსპორტო საცობები და მასთან დაკავშირებული ჰაერის დაბინძურება. ტურისტისთვის, რომლის ქალაქში ვიზიტი ხანმოკლეა, ეს საკითხები ალბათ შეუმჩნეველი რჩება – შენიღბული სიმდიდრისა და აყვავების მოჩვენებითი რეკლამირებით, რასაც ადგილი აქვს ძირითად ტურისტულ სივრცეებში, მაგრამ ლას ვეგასის უფრო ფართო შეფასება მიგვანიშნებს, რომ საოცნებო ქალაქების შექმნა უცილობლად ძვირი ჯდება.

გ ლ ო ს ა რ ი უ მ ი

ადგილობრივი ტურიზმი – ადამიანების გადაადგილდება საკუთარი ქვეყნის ფარგლებში.

არაორგანიზებული ტურისტი – ადამიანი, რომელიც მოგზაურობს ინდივიდუალურად ხელშეკრულების ან საგზურის გარეშე.

ატრაქცია – ადგილი, ნაგებობა ან ქმედება, რომელიც ტურისტების გარკვეულ რაოდენობას იზიდავს.

ბანგი-ჯამფინგი – ხიდიდან თავქვე გადმოხტომა, როდესაც მიწამდე მხოლოდ 10-20 მ-მდე მანძილი რჩება. ბოლო ხანებში ტურისტებს სთავაზობენ ხტომებს კანიონებში ან დაბალ სიმაღლეზე მიმავალი ვერტმფრენიდანაც.

ბექჰეინგი – დამოუკიდებელი, დაბალფასიანი მოგზაურობა, რომლის დროსაც გამოიყენება საზოგადოებრივი ტრანსპორტი და განთავსების იაფი საშუალებები. ამ ტიპის ტურისტები სამოგზაუროდ ზურგჩანთას ატარებენ (აქედან მოდის სახელწოდება).

გამაჯანსაღებელი ტურიზმი – ბუნებრივი საკურორტო ფაქტორების გავლენით ტურისტის გაკაჟება, გაჯანსაღება, შრომის პროცესში დახარჯული ფიზიკური და სულიერი ძალების აღდგენა.

განთავსების საშუალებები – შენობა-ნაგებობები, რომლებიც ტურისტების განთავსებას (დამისთევას) ემსახურებიან და თავისი პროფილიდან გამომდინარე მათ სხვა მომსახურებებსაც სთავაზობენ. ესენია სასტუმროები, მოტელები, სტუმრის სახლები, ვილები ან სასახლეები, ჰოსტელები და სხვ.

გასვლითი ტურიზმი – ტურისტების მოგზაურობა უცხო ქვეყანაში.

გასტრონომიული ტურიზმი – ადგილობრივი სამზარეულოს დასაგემოვნებლად, გასტრონომიულ ფესტივალებზე დასასწრებად, საინტერესო ტრადიციული კერძის დამზადების ტექნოლოგიის გასაცნობად მოგზაურობა. აქვეა **ღვინის ტურები**, რომლებშიც იგულისხმება მეღვინეობის ტრადიციულ რეგიონებში მოგზაურობა, ღვინის დამზადების წესებში და მასთან დაკავშირებულ ადგილობრივ ტრადიციებში გარკვევა, საბოლოო პროდუქციის დეგუსტაცია.

დასვენების ტურიზმი – მოგზაურობა არდადეგებზე ან დასვენების დღეებში რელაქსაციის მიზნით. შედგება შემეცნებითი და გამაჯანსაღებელი ტურებისაგან.

დაივინგი – წყალქვეშა რეკრეაციული საქმიანობა, როდესაც ხდება წყალქვეშ არსებულ ფლორასა და ფაუნაზე დაკვირვება, ჩადირული გემების დათვალიერება ან განძის ძიება.

დესტინაცია – ადგილი (ქალაქი, მისი უბანი, რაიონი, ქვეყანა, ქვეყნის ნაწილი), რომელიც ბევრ ტურისტს იზიდავს.

ეთნიკური ტურიზმი – ადამიანთა გარკვეული ჯგუფის ცხოვრების სტილით, მათი ადათებითა და ტრადიციებით, ეროვნული კულტურით, რელიგიით, ფოლკლორით, სამზარეულოთი, განსხვავებული არქიტექტურით დაინტერესებული ტურისტების მოგზაურობა.

ეკოლოგიური ტურიზმი – ტურიზმის სახეობა, რომელიც დაკავშირებულია ბუნების შეცნობასთან, იგი ეფუძნება მდგრადი განვითარების პრინციპებს და წვლილი შეაქვს ეკოსისტემების შენარჩუნებაში ადგილობრივი მოსახლეობის ინტერესების აუცილებელი გათვალისწინებით. იგი უზრუნველყოფს ადამიანის მინიმალურ გავლენას ბუნებაზე. მასში გამოიყოფა ტურები ბუნებრივ რეზერვაციებში ხელშეუხებელი გარემოს აღსაქმელად, ფრინველებზე დაკვირვება (bird watching), მოხალისეთა მოგზაურობა გაჭუჭყიანებული გარემოს დასასუფთავებლად.

ეროვნული ტურიზმი – ადგილობრივი და გასვლითი ტურიზმის ერთობლიობა.

ეროვნული პარკი – დაცული ტერიტორიის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც იქმნება ეროვნული და საერთაშორისო მნიშვნელობის ბუნებრივი მშვენიერებით გამორჩეული ეკოსისტემების დასაცავად სასიცოცხლო და რეკრეაციული საქმიანობისთვის.

ექსკურსია – ადამიანთა ჯგუფის მოგზაურობა დასვენების, გართობის ან შემეცნების მიზნით.

ვიზიტორი – ადამიანის ნებისმიერი გადაადგილება თავისი საცხოვრებელი გარემოდან სამოგზაუროდ.

ვინდსერფინგი – წყალზე გართობის სახეობა, რომელსაც საფუძვლად უდევს წყლის ზედაპირზე მცირე ზომის დაფის მართვის ოსტატობა მასზე დამაგრებული იალქნის დახმარებით.

ზორბი – ორ დიდ ერთმანეთში ჩამჯდარ სფეროში თავსდება ადამიანი, რომლის ხელ-ფეხი და წელი მაგრდება სფეროს შიდა კედელზე. შემდეგ ხდება სფეროს მთიდან დაგორება, იგი დიდი სიჩქარით მიჰქრის და ხტუნავს ფერდობის კოლბოხებსა და უსწორმასწორობებზე.

თემატური პარკი – ერთ ტერიტორიაზე თავმოყრილი ატრაქციონების გარკვეული რაოდენობა, რომელიც გამიზნულია სხვადასხვა ასაკის ადამიანთა შემეცნების და იმავდროულად გართობისა და დასვენებისთვის.

ინსენტივტურიზმი – წამახალისებელი ტურიზმი, როდესაც საწარმო წლის მანძილზე კარგად მომუშავე თანამშრომლებს წახალისების მიზნით სთავაზობს ტურისტულ მოგზაურობას ნაწილობრივი ან სრული დაფინანსებით.

კანიონინგი – კანიონების გადალახვა წყლისა და კლდოვანი რთული რელიეფის დაძლევის სხვადასხვა მეთოდებით, მცურავი საშუალებების (ნავები, ტივები, კანოე, ბაიდარკები და ა.შ.) გამოყენების გარეშე .

კემპინგი – სუფთა ჰაერზე რეკრეაციული საქმიანობა, რომელიც გულისხმობს ღამისთევას ბუნებრივ გარემოში კარვის გაშლით, ან კარავანში განთავსებით.

კურორტი – სამკურნალო ფაქტორებით (მინერალური წყალი, ტალახი, გამაჯანსაღებელი თვისებების მქონე ჰავა) მდიდარი ადგილი, სადაც არსებობს ტურისტების დასვენებისათვის საჭირო ინფრასტრუქტურა (განთავსების საშუალებები, სამკურნალო დაწესებულებები, სატრანსპორტო მისადგომობა, ელექტრო- და წყალმომარაგება და სხვ.).

პარაპლანი – ძრავითა და ბორბლებით აღჭურვილი პარაშუტი.

რაფტინგი (ჯომარდობა) – მთის მდინარეებზე ან სპეციალურად შექმნილ არხებზე გასაბერი ნავით ან ტივით დაშვება.

რეკრეაცია – ადამიანის მიერ შრომის პროცესში დახარჯული ფიზიკური და სულიერი ძალების აღდგენა.

რელიგიური ტურიზმი – მოგზაურობა რელიგიური მიზნებით, წმინდა ადგილების მოსალოცად (მომლოცველობა, პილიგრიმობა), ან შემეცნების მიზნით ამა თუ იმ რელიგიური ნაგებობებისა და სიწმინდეების მოსანახულებლად.

საერთაშორისო ტურიზმი – ადამიანები ტურისტული მოგზაურობის მიზნით კვეთენ ქვეყნის საზღვრებს.

სათავგადასავლო ტურიზმი – არასტანდარტული ტური ეგზოტიკურ (ვულკანი, უდაბნო, ჯუნგლი, ტუნდრა და ა.შ.) და ეკოლოგიურად სუფთა ბუნებრივ გარემოში, დაკავშირებული უჩვეულო მოგზაურობებთან და ტრანსპორტის არატრადიციულ სახეობებთან.

სამკურნალო ტურიზმი – მოგზაურობა სამკურნალო მიზნებით. **SPA** (sanitas per aqua – ლათ.) არის კურორტი სამკურნალო მინერალური წყლებით. ამ სიტყვით აღნიშნავენ არა მარტო თავად კურორტს, არამედ სპეციალურ გამაჯანსაღებელ ცენტრებში მინერალური წყლების სმისა და პროცედურების, აბაზანების მიღების შესაძლებლობას.

სასოფლო ტურიზმი – დასვენება სოფლად, სოფლის ცხოვრებასთან ზიარება: ადგილობრივი ტრადიციებით აგებულ სახლებში ცხოვრება, ადგილობრივი წარმოების ეკოლოგიურად სუფთა პროდუქტებით კვება, სოფლის ცხოვრებაში და სასოფლო-სამეურნეო საქმიანობაში მონაწილეობა.

სასტუმრო – დაწესებულება, რომელიც შედგება გარკვეული რაოდენობის ოთახებისგან (ნომრებისგან) და გვთავაზობს მომსახურებათა კომპლექსს, რომელთა შორის ძირითადია განთავსება და კვება.

საფარი ტურიზმი – მოგზაურობა ბუნებაში, დაცულ ტერიტორიებზე ნადირობის (ამისათვის საჭირო ლიცენზიის შეძენის შემთხვევაში), თევზაობის, ცხოველებზე დაკვირვების ან ფოტონადირობისათვის.

საქმიანი ტურიზმი – მოიცავს ბიზნეს-, კონგრეს-, საგამოფენო და ინსენტივტურებს. საქმიანი ტურიზმის სეგმენტს ბოლო ხანებში აღნიშნავენ აბრევიატურით MICE, სადაც M (meetings) არის შეხვედრები, I (incentives) – წამახალისებელი ღონისძიებები, C (conventions) – კონფერენციები და E (exhibitions) – გამოფენები, სავაჭრო ბაზრობები. საბოლოო ჯამში, იგულისხმება ადამიანთა მოგზაურობები სხვადასხვა ხასიათის შეხვედრებში, კონფერენციებში, კონგრესებში, სიმპოზიუმებში, სამიტებში, სხდომებში, ყრილობებში, წამახალისებელ ღონისძიებებში მონაწილეობის მისაღებად, გამოფენებისა და სავაჭრო ბაზრობების მოსაწყობად და მათზე დასასწრებად.

საქმადგო ტურიზმი – ტურისტული მოგზაურობა მნიშვნელოვან სპორტულ ღონისძიებებზე (მსოფლიო თუ კონტინენტის ჩემპიონატებზე, ოლიმპიადებზე და მისთ.) დასწრებისა და თავისი ქვეყნის წარმომადგენლების ქომაგობის მიზნით.

სერფინგი – ზღვის ან ოკეანის ზვირთებში სპეციალური დაფით სრიალი გართობის მიზნით.

სექსტურიზმი – ტური განსაკუთრებული გართობის მიზნით: ა) ტური მამაკაცებისათვის ადგილობრივ ქალებთან გასართობად, საროსკიპოების მოსანახულებლად. მიღებულია სამხედრო მოსამსახურეთა და სავაზტო მუშაკების პრაქტიკაში, იშვიათად ცხადდება ღიად; ბ) ტური, ორგანიზებული ახალგაზრდა ქალებისათვის, როდესაც ისინი გარკვეული დროით მიემგზავრებიან საზღვარგარეთ უძველესი პროფესიით ფულის საშოვნელად; გ) ე.წ. “გეიტურიზმი” (gay tourism) – არატრადიციული სექსუალური ორიენტაციის ადამიანებისათვის ორგანიზებული ტურები, რომელთა მიზანია გასართობი ადგილების (რესტორნების, სასტუმროების, ღამის ბარების და სხვ.) მონახულება, სადაც მათ შეუძლიათ მსგავსი შეხედულებების ადამიანებთან შეხვედრა და მათ გარემოცვაში დასვენება, ასევე გეი აღლუმებზე დასწრება და მათში მონაწილეობა.

სნოუბორდინგი – დათოვლილ ფერდობებსა და მთებზე დაშვება სპეციალური დაფით.

სპორტული ტურიზმი – ტურისტული მოგზაურობა, რომლის დროსაც ტურისტები ძირითადად დაკავებული არიან მათი საყვარელი სპორტის სახეობით (მაგ., გოლფი, ჩოგბურთი, ბეისბოლი, სათხილამურო სპორტი, წყალქვეშა ცურვა და სხვ.).

სქაისერფინგი – პარაშუტით გადმოხტომა სერფინგისტის დაფით.

ტურისტი – ადამიანი, რომელიც 24 საათზე მეტი და ერთ წელიწადზე ნაკლები დროით მიემგზავრება მისთვის ჩვეული გარემოდან რეკრეაციის (დასვენების, გართობის, მკურნალობის, გაჯანსაღების), საქმიანი ან პროფესიული მიზნით და ჩასვლის ადგილზე არ იღებს ანაზღაურებას ადგილობრივი ხელისუფლებისგან.

ტურისტების გენერატორი ქვეყანა – სახელმწიფო, რომელიც წარმოშობს მნიშვნელოვანი რაოდენობის ტურისტებს.

ტურისტული ინდუსტრია – ორგანიზაციების კომპლექსური სისტემა, რომელიც ქმნის ტურისტულ პროდუქტს.

ტურისტული მოთხოვნილება – ადამიანის საჭიროება დასვენების, გაჯანსაღების, გართობის და სხვ. მიმართ, რომელიც უნდა დაკმაყოფილდეს.

ტურისტული პროდუქტი – მომსახურებათა კომპლექსი, რომელსაც ტურისტული დაწესებულებები მოგზაურობის დროს სთავაზობენ ტურისტებს მათი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.

ტურისტული რესურსები – ბუნების ყველა ელემენტი და ადამიანის მიერ შექმნილი ობიექტი (ან ჩატარებული რიტუალი), რომელიც საზოგადოების ტურისტულ-რეკრეაციული მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას ემსახურება.

ფეიქტური – ტუროპერატორის მიერ გაწეული მომსახურება, რომელიც მოიცავს ტურისტის ტრანსპორტირებასა და განთავსებას. სხვა მომსახურებების შემენა შესაძლებელია დამატებითი საფასურის გადახდით.

შიდა ტურიზმი – ადგილობრივი და შემოსვლითი ტურისტების ერთობლიობა.

შემეცნებითი ტურიზმი – მოგზაურობა კულტურული მემკვიდრეობის, მუზეუმების, თეატრების, გამოფენების, ხუროთმოძღვრული ძეგლების, სხვადასხვა ფოლკლორული ღონისძიებებისა და დღესასწაულების, ასევე ბუნებრივი ძეგლებისა და ღირსშესანიშნაობების მოსანახულებლად.

შემოსვლითი ტურიზმი – საკუთარ ქვეყანაში უცხოელი ტურისტების მომსახურება.

შოფტურიზმი – მოგზაურობა სხვადასხვა სახეობის საქონლის შესაძენად მისი შემდგომი რეალიზაციის მიზნით. ბოლო წლებში გამოიკვეთა ასევე ე.წ. “მსუბუქი შოფტურიზმი”, რომლის დროსაც ტურისტები სხვადასხვა პროდუქციას იძენენ საკუთარი და/ან საოჯახო მოხმარებისათვის.

ჰაიქინგი – სუფთა ჰაერზე რეკრეაციის ფორმა, რომელიც მომხიბლავ ბუნებრივ ადგილებში, უფრო ხშირად კი მთებში ქვეითად გადაადგილებას გულისხმობს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Boniface B., Cooper Ch. Worldwide Destinations. The Geography of Travel and Tourism. IV Edition, 2005, გვ.31- 87.
2. Williams Stephen. Tourism Geography. A New Synthesis. Case Studies, II Edition. 2009.