

ოკეანის ინჟინერია

მცირე სიმბლავრის პორტების შექმნის შესაძლებლობები და პროექტირების მეთოდები

ალექსანდრე კამლაძე

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
ქუთაისი, საქართველო
Aleksandre.Kamladze@atsu.edu.ge

ირაკლი შარაბიძე

ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია
ბათუმი, საქართველო
i.sharabidze@bsma.edu.ge

კონსტანტინე ბოლქვაძე

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
ქუთაისი, საქართველო
konstantine.bolkvadze@atsu.edu.ge

თანამედროვე ეტაპზე საზღვაო ქვეყნების მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარების საქმეში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს მცირე ნავსადგურების ქსელის შექმნას. რაც დადებითად მოქმედებს ქვეყანაში მცირე და საშუალო ბიზნესის მდგრად და თანაბარ განვითარებაზე, რადგან ისინი გვევლინებიან რეგიონალური ეკონომიკური აქტივობის ცენტრებად. პორტები და ნავსადგურები განეკუთვნებიან რა სასაზღვრო კონტროლის, გადატვირთვის, ადმინისტრაციული მომსახურების და სავაჭრო პროცედურების განხორციელების ადგილს, აგრეთვე მიწისზედა და საზღვაო სატრანსპორტო მარშრუტების დამაკავშირებელ კვანძებს, წარმოადგენენ სატრანსპორტო - ლოჯისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს რგოლს. კვლევებში გამოყენებულია სისტემური ანალიზის მეთოდი, რომელიც გულისხმობს სისტემის ცალკეული ფუნქციების ისეთი ერთიანი მთლიანის შექმნას, რომელიც თავისი ეფექტურობით აჭარბებს მისი შემადგენელი ნაწილების ან ფუნქციების ეფექტურობას.

საკვანძო სიტყვები: მცირე პორტი, სინერგია, საზღვაო ტერმინალი, ტვირთბრუნვა, ტრანსპორტის მოცდენა.

ნაოსნობა მსოფლიო ეკონომიკის განუყოფელი ნაწილია და იძლევა დიდი რაოდენობის ტვირთის შორ მანძილზე ეფექტურად გადაზიდვის შესაძლებლობას. ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, სამშენებლო მასალები, ქიმიკატები, საყოფაცხოვრებო მოწყობილობები და კვების პროდუქტები - გადაიზიდება სამრეწველო გემებით, რომელთა საერთო ტვირთამწეობა 600 მილიონი ტონის ფარგლებშია (Tellier 2009: 301).

აღსანიშნავია, რომ დიდი დედვეიტის გემების ექსპლუატაციას თან სდევს პორტებში მათი პირდაპირი შესვლების რაოდენობრივი

შემცირებბა, რადგან ტექნიკურ-ტექნოლოგიური თვალსაზრისით ყველა პორტს არ შეუძლია ამ ტიპის გემების მომსახურებბა, რაც დაბლა წევს პროცესის მოქნილობის ხარისხს და ვიღებთ რეისების სიხშირის დაბალ ეფექტურობას. ყოველივე ამის შედეგია ჩავარდნები მიწოდებბათა ლოჯისტიკურ ჯაჭვში, შეფერხებბები, დიდი მარაგების შექმნა და მოთხოვნილების გაზრდა საბრუნავ საშუალებებზე, რაც ხშირად მძლავრი პორტის - ჰაბის ძირითადი პრობლემბაა.

თანამედროვე ეტაპზე საზღვაო ქვეყნების მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარების საქმეში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს მცირე ნავსადგურების ქსელის შექმნას. მაგალითად ლიეტუვას მსხვილ პორტ - ჰაბებთან (ლეუპაია, რიგა, ვენტსპილსი და სხვბა) ერთად ბალტიის ზღვაზე აქვს შვიდი მცირე ნავსადგური, რაც დადებითად მოქმედებს ქვეყანაში მცირე და საშუალო ბიზნესის მდგრად და თანაბარ განვითარებბაზე, რადგან ისინი გვევლინებიან რეგიონალური ეკონომიკური აქტივობის ცენტრებბად.

მცირე ნავსადგურებიდან ტვირთის მიწოდების ტექნოლოგიური პროცესი მსხვილ - ღრმაწყლიან პორტ - ჰაბებთან შედარებით სრულდება უფრო სწრაფად და მარტივად, რადგან მცირე პორტებში შესაძლებელია ტვირთის მიწოდებბა საავტომობილო ტრანსპორტით პირდაპირ ტერმინალზე (და პირიქით) რაც ძალზე ეფექტურია ეკონომიურობის თვალსაზრისით, რადგან გამოირიცხებბა ტვირთის წინასწარ გადატვირთვბა და ტრანსპორტირებბა სატვირთო ეზოდან ან საწყობიდან გემში ჩასატვირთ ტერმინალამდე.

მცირე ნავსადგურების შექმნბა და ინრასტრუქტურის გაუმჯობესებბა დადებითად აისახებბა საზღვაო გადაზიდვების რისკების შემცირებბაზე და უსართხოების გაზრდაზე, რაც ამცირებს გარემოს მასშტაბური დაბინძურების რისკებს და ხელს უწყობს მცირე ნავსადგურების ფუნქციონირების გარემოს მოწესრიგებბას.

მცირე ნავსადგურების საშუალებით შესაძლებელია ტვირთების გადატვირთვბა მცირე დანახარჯებით. აქ პრიორიტეტულია რეგიონში წარმოებული ნედლეულის, სასოფლო-სამეურნეო, სამშენებლო და სხვბა სახის მცირე პარტიების ტვირთების მომსახურებბა.

ნავსადგურის ტერიტორიაზე ან მასთან ახლოს შეიძლება განლაგდეს პროდუქტების გადასამუშავებელი კომბინატი და ადვილად განხორციელდეს როგორც თევზის, ასევე სხვბა პროდუქციის პირველადი გადამუშავებბა ტრანსპორტირებბა და ექსპორტი. მცირე ნავსადგურს ადვილად შეუძლია საიახტო და საკრუიზო ტურიზმის განვითარებბა.

თანამედროვე მცირე პორტების კონკურენტუნარიანობის საფუძველს

ა. კამლაძე, ი. შარაბიძე, კ. ბოლქვაძე

გეოგრაფიულ მდებარეობასთან ერთად წარმოადგენს სერვისის მაღალი სტანდარტებით საქმიანობა. სატვირთო გადაზიდვების ზრდა სამხრეთ კავკასიის, ცენტრალური აზიის ქვეყნებში და ჩინეთიდან ევროპის მიმართულებით, მზარდი კონკურენციის პირობებში მოითხოვს ეფექტური ხერხების გამოყენებას გადაზიდვების პროცესებსა და ლოჯისტიკური გადაწყვეტილებების მიღებაში, რომლებიც ეფუძნება შემდეგ ძირითად კრიტერიუმებს (გუდაძე 2019: 22):

- ლოჯისტიკური ჯაჭვის ოპტიმიზაცია;
- საწყობების გამოყენების ოპტიმიზაცია;
- ლოჯისტიკური მანქანების და კონტეინერების მაქსიმიზაცია;
- საერთო სატრანსპორტო დანახარჯების შემცირება;
- პერსონალზე გაწეული დანახარჯების ეფექტური მართვა;
- შრომის ორგანიზაციის, საორგანიზაციო სტრუქტურების და ხელფასების ოპტიმიზაცია;
- ტრანსპორტირების საერთო დროის შემცირება და საბაჟოზე დგომის დროს მინიმუმამდე დაყვანა;
- რეალური ეკონომიკური სარგებლის წარდგენა;
- კერძო სექტორის სატრანსპორტო ოპერატორების მხარდაჭერა მათ მიერ შესრულებული ტვირთბრუნვის და სამუშაო ბაზის გაუმჯობესება.

საქართველო ძირითადი სახმელეთო-საზღვაო სატრანსპორტო კვანძია სამხრეთ კავკასიაში და სატრანსპორტო ინრასტრუქტურის გაუმჯობესება მნიშვნელოვანი ფაქტორია ქვეყნის ეკონომიკური და სოციალური განვითარებისათვის. პორტები და ნავსადგურები მიეკუთვნებიან რა სასაზღვრო კონტროლის, გადატვირთვის, ადმინისტრაციული მომსახურების და სავაჭრო პროცედურების განხორციელების ადგილს, მიწისზედა და საზღვაო სატრანსპორტო მარშრუტების დამაკავშირებელ კვანძებს - წარმოადგენენ სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ჯაჭვის ერთ-ერთ უმნიშვნელობზვანეს რგოლს.

საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროს სიგრძე 310 კმ-ია, რაც უდიდესი რესურსული პოტენციალია და იძლევა მცირე პორტების ქსელის განვითარების საუკეთესო საშუალებას. ეს კი ხელს შეუწყობს ჩვენს ქვეყანაში მცირე და საშუალო ბიზნესის ინტენსიურ განვითარებას, ქვეყნის მაკროეკონომიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესებას და შესაბამისად ეკონომიკის ზრდას.

რადგან TRACECAC - ს სატრანსპორტო დერეფანი გადაკვეთს შავი და კასპიის ზღვის აუზებს, ამიტომ მისი ეფექტური ფუნქციონირება საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის რანგში მრავალმხრივადაა დამოკიდებული ნავსადგურების და საზღვაო გადაზიდვების

სექტორის წარმატებულ მუშაობაზე. მაგრამ მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის მიერ შემუშავებული „მსოფლიო კონკურენტუნარიანობის ინდექსის“ მიხედვით საქართველოს უჭირავს 67-ე ადგილი, ხოლო ამ ინდექსის „ინფრასტრუქტურის კრიტერიუმებში“, მათ შორის საპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხში იგი 69-ე ადგილზეა. კიდევ უფრო რთული მდგომარეობა აქვს საქართველოს მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებულ რეიტინგებში. კერძოდ: სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ხარისხით - 102-ე ადგილი; საერთაშორისო გადაზიდვების ორგანიზების სიმარტივით და კონკურენტუნარიანი ფასებით - 124-ე ადგილი; ლოჯისტიკური მომსახურების ხარისხით - 139-ე ადგილი; საქონლის მიწოდების დროულობით - 105-ე ადგილი. ე.ი. ლოჯისტიკის განვითარების ინდექსის მიხედვით რეგიონის სხვა მეზობელ ქვეყნებთან შედარებით საქართველოს გააჩნია სუსტად განვითარებული სატრანსპორტო ლოჯისტიკური სისტემები რაც უარყოფითად აისახება: მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარების ტემპებზე; ქვეყნის საინვესტიციო მიმზიდველობაზე; ეკონომიკაზე; დასაქმების და ცხოვრების დონეზე (საქართველოს ეკონომიკური და სოციალური კვლევითი ინსტიტუტი 2011).

აღნიშნული ნაკლოვანებების დასაძლევად მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური სისტემების შემდგომი განვითარების და კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიმართულებით ქმედითი ღონისძიებების გატარება, რაშიც დიდ როლს შეასრულებს ქვეყანაში მცირე პორტების ქსელის შექმნა და განვითარება.

საქართველოს შავიზღვისპირეთში მცირე პორტების ქსელის შექმნის იდეა მჭიდრო კავშირშია რეგიონში არსებული სოციალურ-ეკონომიკური და ეკოლოგიური პრობლემების მოგვარებასთან, კონფლიქტურ ზონებთან მშვიდობიანი ურთიერთობების განმტკიცებასთან და ურთიერთნდობის ამაღლებასთან. პორტების ქსელის შექმნით შესაძლებელი იქნება ქვეყნისათვის და მთლიანად რეგიონისათვის შემდეგი ინოვაციური შედეგების მიღწევა (Bying 2006: 72):

- მცირე პორტების შექმნა და ინფრასტრუქტურული აღჭურვა გამოიწვევს ქვეყნის შიგა და ტრანზიტული მცირე და საშუალო ტვირთნაკადების მოძრაობის ინტენსივობის გაზრდას, რაც გაამარტივებს სოფლის მეურნეობასა და გადამამუშავებელ სფეროში დასაქმებული მცირე და საშუალო ბიზნესისათვის საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებში ჩართვის შესაძლებლობას, რაც მისცემს მათ დამატებით სტიმულს თავიანთი ბიზნესის ინტენსიური განვითარებისათვის.;

- მცირე პორტებს საშუალება ექნებათ მარტივად გადაწყვიტონ ზღვის პროდუქტების მოპოვების, პირველადი გადამამუშავების და

ა. კამლაძე, ი. შარაბიძე, კ. ბოლქვაძე

რეგიონის სამომხმარებლო ბაზრებზე მათი მოთხოვნის შესაბამისი „ზუსტად დროში“ მიწოდება დღემდე არსებული პრობლემები;

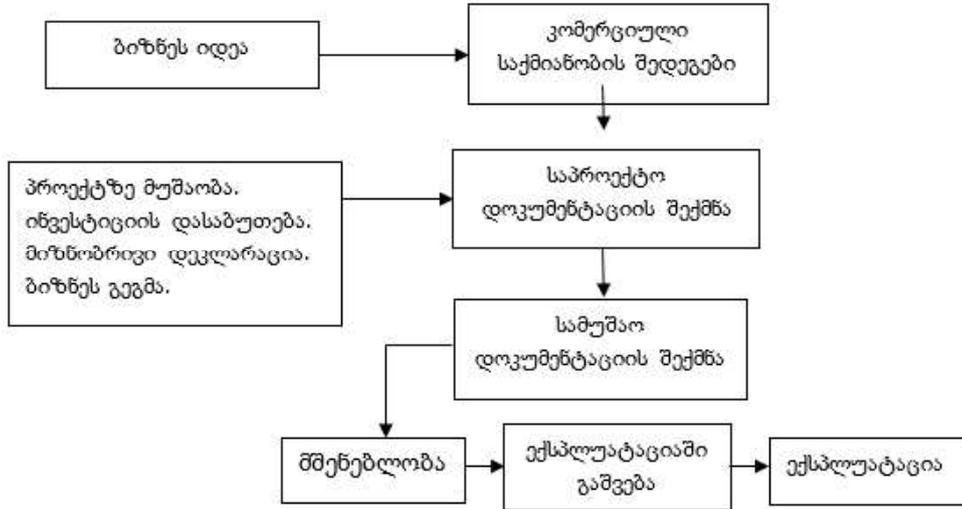
- საიახტო და საშუალო საკრუიზო გემების მომსახურების თანამედროვე ინრასტრუქტურის შექმნით და განვითარებით მცირე პორტები ადვილად შეძლებენ რეგიონში დღეს არსებული მზარდი ტურისტული პოტენციალის კიდევ უფრო გაზრდას, მით უმეტეს როდესაც მათი ტურიზმის სფეროში საქმიანობა დაფუძნებული იქნება სინერგიზმის მეთოდების სრულყოფილ გამოყენებაზე;

- მცირე პორტების შექმნით ქვეყანა შეძლებს მცირე და საშუალო ბიზნესის შემდგომ ინტენსიფიკაციას, როგორც ზღვაზე ასევე ხმელეთზე, რასაც შესაბამისად მოჰყვება დამატებითი სამუშაო ადგილების შექმნა და დასაქმების პრობლემების შემცირება;

- შავი ზღვისპირეთის მცირე პორტების ქსელის შექმნა და განვითარება გახდება ერთ-ერთი მთავარი წინაპირობა საქართველოს კონფლიქტურ რეგიონებთან ურთიერთობების ნორმალიზაციის საქმეში, რადგან სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები ყოველთვის მიიჩნეოდა ადამიანებს შორის მშვიდობიანი თანაარსებობის მთავარ ფაქტორად.

ამა თუ იმ ტიპის პორტის ან ტერმინალის შექმნის პროცესი, როგორც ნებისმიერი სატრანსპორტო ინრასტრუქტურული ობიექტი, გადის რამდენიმე საფეხურს დაწყებული ბიზნეს იდეიდან დამთავრებული ექსპლუატაციის კომერციული შედეგების ანალიზით. აღნიშნული პროცესი ითვალისწინებს საპროექტო და სამუშაო დოკუმენტაციის შექმნას, მშენებლობას, ექსპლუატაციაში გაშვებას და ობიექტის ექსპლუატაციას, რაც საერთო სახით მოცემულია სქემაზე (Spasskii 2012: 123).

ამ ტიპის ყოველი ობიექტის შექმნაში მონაწილეობს რამდენიმე მხარე, მათ შორის: ინვესტორი, დამკვეთი, დამპროექტებელი, ოპერატორი, დამკვირვებელი ორგანოები, კლიენტი და სხვა.



ნახაზი 1. საპროექტო ტერმინალის შექმნის სტადიები.

ტექნოლოგიური დაპროექტებისას მნიშვნელოვანია პორტის დატვირთვის კოეფიციენტის განსაზღვრა, რისთვისაც რეკომენდირებულია ნავმისადგომების რიცხვი განვსაზღვროთ ფორმულით

$$N_{ნავ} = \frac{Q_{ავ}}{30 P_{დღ.დ} \cdot K_{გეტ} \cdot K_{ფ}} = \frac{Q_{ავ} \cdot N_{ავ}}{P_{წლ}} = \frac{Q_{წლ}}{P_{წლ}}$$

სადაც $P_{დღ.დ}$ - დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოების ინტენსივობაა [ტ//დღ.დ];

$Q_{ავ}$ - ნავმისადგომის საანგარიშო ტვირთბრუნვა თვეში [ტ/თვე];

$K_{გეტ}$ - ნავმისადგომის სამუშაო დროს გამოყენების კოეფიციენტი მეტეოროლოგიური მიზეზით მოცდენის გათვალისწინებით;

$K_{ფ}$ - ნავმისადგომის დატვირთვის კოეფიციენტი.

მოცემული ფორმულის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ მთელი ტერმინალის ან პორტის წლიური მოთხოვნილი ტვირთბრუნვა უნდა გავყოთ ერთი ნავმისადგომის საანგარიშო თეორიულ ტვირთბრუნვაზე, რაც მოგვცემს ნავმისადგომების აუცილებელ რაოდენობას. ამასთან მიღებული სიდიდე უნდა დავამგვრალოთ მეტ მნიშვნელობამდე ანუ უახლოეს მთელ რიცხვამდე. თუ განგარიშებისას $K_{ფ} = 0,5 - 0,6$ ნავმისადგომების საანგარიშორიცხვი იქნება 1,3, მაშინ დამრგვალება მეტობით უახლოეს მთელ რიცხვამდე გვამღევს $K_{ფ}$ კოეფიციენტის შემცირებას 0,35-მდე, ე.ი ადგილი აქვს გემების მოცდენას. პირიქით დამრგვალება 1-მდე იძლევა $K_{ფ}$ კოეფიციენტის გაზრდას 0,9-მდე და

ა. კამლაძე, ი. შარაბიძე, კ. ბოლქვაძე

კოეფიციენტი მეტია რეკომენდაციით მოცემულზე. ე.ი. გამომდინარე აქედან უნდა ავაგოთ ორი სრულფასოვანი ნავმისადგომი.

კვლევებში გამოყენებული უნდა იქნეს სისტემური ანალიზის მეთოდი, რომელიც გულისხმობს სისტემის ცალკეული ფუნქციების ისეთი ერთიანი მთლიანის შექმნას, რომელიც თავისი ეფექტურობით აჭარბებს მისი შემადგენელი ნაწილების ან ფუნქციების ეფექტურობას. ასეთი მიდგომა საშუალებას მოგვცემს ჯამური ეფექტურობის გაზრდის მიზნით უზრუნველყოთ მცირე პორტების ცალკეულ რგოლებს შორის სინერგიული დამოკიდებულება მისი ფუნქციონირების საერთო ეფექტურობის გაზრდის თვალსაზრისით. კვლევებში გამოყენებული უნდა იქნას ალბათურ-სტატისტიკური ხერხები და მოდელები სატრანსპორტო ამოცანების გადაწყვეტის როგორც კლასიკური, ასევე კონკრეტული სიტუაციების შესაბამისი მეთოდები. შესაძლოა ცალკეული ტექნოლოგიური აქტივობების პრაქტიკული განხორციელება, რაც შეამცირებს კვლევის პროცესში პროექტის მდგრადობის მიმართ წარმოშობილ რისკებს და გზას გაუხსნის მისი შემდგომი პრაქტიკული განხორციელების შესაძლებლობებს.

ლიტერატურა

გუდაძე, ამირან. 2019. სატრანზიტო პოტენციალის გაზრდის შესაძლებლობების გამოკვლევა საბაჟო ლოგისტიკის პრინციპების დანერგვის საფუძველზე. დისერტაცია აკადემიური დოქტორის ხარისხის მოსაპოვებლად. აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2019.

საქართველოს ეკონომიკური და სოციალური კვლევითი ინსტიტუტი. ეკონომიკის პრობლემების კვლევის ცენტრი. 2011. აღმოსავლეთის პარტნიორობა და საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური პოლიტიკა. თბილისი.

Bying Kwon Lee, Bong Joo Jung, Kap Hwan Kim, Soon Oh Park, Jeong Hoon Sco. 2006. A simulation study for designing a rail terminal in a container port. *Winter Simulation Conference*, USA, Monterey, Kalifornia, December 3-6, 2006.

Cruise shipping on the Black Sea: from crisis to sustainable. 20.05.2021. <https://cyberleninka.ru>

European Commission. European ports: An engine for growth. 2012.

Selivanov V.V. 2015. *International marine-based tourism: framework and methodology: training manual*/V.V. Selivanov- Simferopol: ARIAL publishers.

Small ports of Latvia – part of the country's logistics business. 15.05.2021. <http://www.baltic-course.com>

Spasskii I. 2012. *automation of technological design of port terminals based on simulation*. Dissertation theses. St. Petersburg.

Tellier, L. N. 2009. *Urban world history: An economic and geographical perspective*. PUQ.

Кузнецов А.Л. 2015. *Транспортный узел: к вопросу организации деятельности*, 2015.

Ocean Engineering

The Possibilities of Creating Small Ports and Design Methods

Aleksandre Kamladze

Akaki Tsereteli State University
Kutaisi, Georgia
Aleksandre.Kamladze@atsu.edu.ge

Irakli Sharabidze

Batumi State Maritime Academy,
Batumi, Georgia
i.sharabidze@bsma.edu.ge

Konstantine Bolkvadze

Akaki Tsereteli State University
Kutaisi, Georgia
konstantine.bolkvadze@atsu.edu.ge

The creation of a network of small ports plays an important role in the development of small and medium business in the country. The maritime capacity provides the best opportunity for this. The article looks into the stages of creating small ports and the mutual obligations of the parties involved in this process. Small ports allow for transferring cargo at low cost. The priority here is to handle small cargo consisting of raw materials, agricultural, construction and other goods produced in the region.

Keywords: *business idea; logistics chain; synergistic relationship.*

Maritime traffic is an integral part of the world economy and allows transporting efficiently the large volumes of cargo over long distances. Petroleum and petroleum products, building materials, chemicals, household appliances and foodstuffs are transported by industrial ships with 600 billion tons capacity in total.

It should be noted that the operation of ships with large deadweight is accompanied by a reduction in the number of their direct port calls, because

from a technical point of view not all ports can handle these types of ships, which reduces the degree of process flexibility and leads to lower efficiency of the sea journeys rate. All this results in the failures in the supply logistics chain, delays, large stockpiles, and increased demand for working capital, which is often an important concern for high-power port hub (Tellier 2009: 301).

At present, the creation of the network of small ports plays an important role in the development of small and medium-sized businesses in the maritime countries. Lithuania, for example, along with the major port hubs (Liepaja, Riga, Ventspils, etc.) has seven small ports on the Baltic Sea, which has a positive impact on the sustainable and equitable development of small and medium-sized businesses in the country, as they are centers of regional economic activity.

The technological process of cargo delivery from small ports is faster and easier compared to large deep-water port hubs, because in small ports it is possible to deliver cargo by road directly to the terminal (and vice versa), which is very cost-effective, because in this case, it is no longer necessary to ship and transport in advance cargo from storage terminal or warehouse to loading terminal .

The creation of small ports and the improvement of their infrastructure will have a positive impact on reducing maritime shipping risks and increasing safety, reducing the risks of large-scale environmental pollution and helping to improve the functioning of small ports (Bying 2006: 65).

Small ports allow for transferring cargo at low cost. The priority here is to handle small cargo consisting of raw materials, agricultural, construction and other goods produced in the region.

The food processing plant can be located in or near the port, and it would be easy to carry out primary processing, transport and export of both fish and other products. Small port is able to easily develop yachting and cruiser tourism.

Georgia is a major maritime and overland transportation hub in the South Caucasus, and improving transport infrastructure is an important factor in the country's economic and social development. Ports and harbors, having been the place for implementing border control, transshipment, administrative services and trade procedures, and nodes linking the land and sea transport routes - are one of the most important links in the transport-logistics chain (Spasskii 2012: 123).

The idea of establishing a network of small ports on the Black Sea coast of Georgia is closely linked to solving the socio-economic and environmental problems in the region, fostering peaceful relations with people living in the conflict zones and raising mutual trust. By creating a network of ports, it will be possible to achieve the following innovative results for the country and the wider region (Bying 2006: 72):

- Establishment and infrastructure availability of small ports will increase the intensity of domestic and transit small and medium-sized cargo flows, which will facilitate the involvement of small and medium-sized businesses engaged in agriculture and processing industry in trade relations, which will give them additional incentives for their intensive business development;

- Small ports will be able to easily solve the existing problems in the production, primary processing and just-in-time delivery of seafood to the consumer markets of the region in accordance with their demand;

- With the creation and development of modern infrastructure for yachting and medium-sized cruise ship, small ports will easily be able to further enhance the growing tourism potential of the region, especially when their tourism activities are based on the full use of synergy methods;

- By creating and developing small ports, the country will be able to further intensify small and medium-sized businesses, both at sea and on land, which in turn will create additional jobs and will deal with employment challenges;

The creation and development of a network of small ports on the Black Sea coast will become one of the main prerequisites for the normalization of relations with the conflict regions of Georgia, since trade and economic relations have always been considered a key factor for peaceful coexistence among people.