

საქართველოს საზღვაო პორტების მდგომარეობა და განვითარების მიმართულებები

თამარ კილაძე

ემდ, სტუ-ს სრული პროფესორი.

ტარიელ ქოქოლაძე

სტუ-ს დოქტორანტი.

ჯემალ შარაძე

სტუ-ს დოქტორანტი

საქართველოს საზღვაო ქვეყნის სტატუსი მისი დიდი უპირატესობაა მეზობელ სახელმწიფოებთან მიმართებაში. საქართველოს გავლით ყველაზე ხელსაყრელი პირობებით შესაძლებელია ტვირთების გადაზიდვა მეზობელ სასომხეთსა და აზერბეიჯანში, აგრეთვე შუა აზიის სახელმწიფოებში. ამიტომ ქვეყანამ შეძლებისდაგვარად მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს თავისი გეოპოლიტიკური უპირატესობა და მიაღწიოს სატრანსპორტო გადაზიდვების მკვეთრ ამაღლებას, რაც საბოლოოდ მისი ეკონომიკის განვითარებაში გამოიხატება.

მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოზე დღეს გადის უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო-სატრანზიტო გზები, იგი მის პოტენციურ შესაძლებლობას მნიშვნელოვნად ჩამორჩება. აღნიშნულს ადასტურებს თუნდაც ცხრილში მოყვანილი სტატისტიკური მონაცემების შედარება

ცხრილი 1

**ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის
სახეების მიხედვით (ათასი ტონა).¹**

წლები	სულ	სარკინიგზო	საავტომობილო	საზღვაო	საჰაერო
1990	253074,9	76860,9	167070,0	9127,0	17,0
1995	14985,1	4656,4	8690,0	1636,6	2,1
2000	30060,0	11496,1	18500,0	62,6	1,3
2005	45971,5	18986,7	26959,3	23,9	1,6
2009	45275,3	17104,0	28170,9	-	0,4

¹ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. სტატისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს სტატისტიკურ წელწდებული 2010. გვ. 199.

ქვეყნას დღეისათვის არ გააჩნია საზღვაო ტრანსპორტი, აქ იგულისხმება საზღვაო და საოკეანო ტრანსპორტი, ამიტომ საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 1990 წლიდან მოყოლებული გაწუწუვებულ იმირდება და ბოლო პერიოდში წულამდე დაეცა. სასარბილო მდგომარეობა არც სხვა სახის ტრანსპორტთან დაკავშირებით გაქვს. მათ შორის რკინიგზის ტრანსპორტითაც კი, რომელიც ტრანსპორტის ყველა სახეობასთან შედარებით უკეთეს მდგომარეობაშია. გადაზიდული ტვირთების მოცულობა ბოლო 20 წლის განმავლობაში მკვეთრად შემცირებული, თითქმის 4.5-ჯერ, საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთები კი - 4.9-ჯერ და ა.შ. დღეისათვის საქართველოს ეკონომიკისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს სატრანსპორტო გადაზიდვების მოცულობის მკვეთრ გაზრდას, რაც შესაძლებელია რიგი ფაქტორებით და უპირველეს ყოვლისა ქვეყნის ეკონომიკის საერთო გაჯანსაღებით, მაგრამ ეს შორეული პერსპექტივა და პირველი რიგის ამოცანად მიზანშეწონილია ყურადღების გამახვილება ტრანზიტული ტვირთების მომსახურეობაზე. ეს უკანასკნელი კი საქართველოს საზღვაო პორტების განვითარებითაა შესაძლებელი, რადგან პორტებში დამუშავებული ტვირთების მოცულობაზე დამოკიდებული ტვირთზიდვა სარკინიგზო ტრანსპორტზე თითქმის მთლიანად და მნიშვნელოვნად – საავტომობილო ტრანსპორტზეც.

ქვეყნას ორი უმნიშვნელოვანესი საზღვაო პორტი გააჩნია-ბათუმისა და ფოთის.

2008 წლის თებერვალში სს „ვაზტრანსოილი“-ს შეილობილმა კომპანია «Batumi Industrial Holdings»-მა შეიძინა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ხანგძლივი მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალი.¹

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური განლაგებულია შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილში. ნავსადგურის ტერიტორია შეადგენს 22.2 ჰა-ს. ნავმისადგომთა რაოდენობა - 11, ღია სასაწყობე ტერიტორიების საერთო ფართობი 15656 მ², ნავსადგურის პერსონალის რიცხვი 2011 წლის ბოლოს იყო 709 კაცი.

გემების ნავმისადგომებთან დაყენება და სატვირთო ოპერაციების წარმოება ნავსადგურში ხორციელდება დღე-ღამის განმავლობაში. ნავსადგური აღჭურვილია ვიდუოსამეთვალყურეო სისტემით, რაც იძლევა ნავსადგურში მდგომი გემების უსაფრთხოების და ტვირთების დაცვის

1 ინფორმაცია მოპოვებულია ბათუმის პორტის ოფიციალური საიტიდან. <http://www.batumiport.com/>. გადაწმწმებულია 23.02.2012.

შესაძლებლობას.

საწარმოო საქმიანობის განხორციელებისათვის ნავსადგური აღჭურვილია შესაბამისი სპეციალური მოწყობილობებით და დანადგარებით, მათ შორის უმნიშვნელოვანესი ნაპირდამცავი ნაგებობებით, ნავმისადგომებით, გადატვირთვათა მექანიზმებით, საწყობებით, სანავსადგურო ფლოტის გემებით, ნავსადგურის შიდა სარკინიგზო და საავტომობილო გზებით, ავტოტრანსპორტით, სარემონტო სახელოსნოებით, წყალგაყვანილობის სისტემით, კავშირითა და საზღვაო-სამზავრო სადგურით. პორტში არსებობს სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი.

ბათუმის პორტის ფინანსური მაჩვენებლები უკანასკნელი წლების მანძილზე ასე გამოიყურებოდა.

ცხრილი 2.

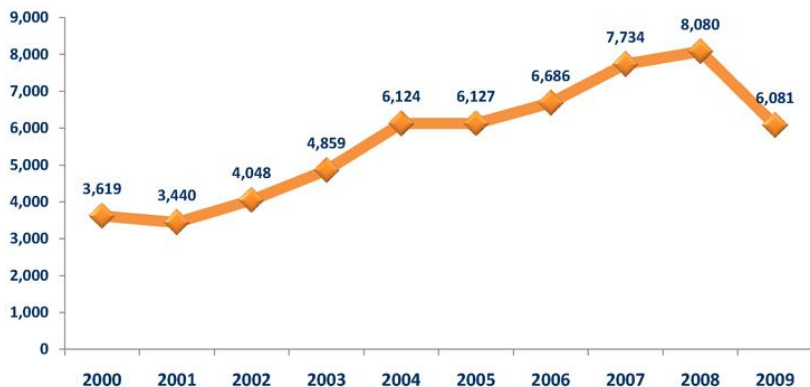
ბათუმის პორტის ფინანსური მაჩვენებლები (ლარი)

წელი	2009	2010	2011
შემოსავლები	40220000	42079000	49772501
ხარჯები	26577000	28773000	36738000
მოგება გადასახადის გარეშე	13642000	13306000	13034138

ფოთის ნავსადგურიც უმნიშვნელოვანესი სატრანსპორტო კვანძია. ფოთის პორტიც, ისე როგორც ბათუმის, მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად პორტის მფლობელობაშია ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი 14 ნავმისადგომით და 2650 მ სიგრძით. ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-40 ტონაზე გათვლილი პორტატული ამწეებით.

ფოთის პორტის ტექნიკური პარამეტრები გრაფიკულად წარმოდგენილია სურათებზე 1, 2, საიდანაც ჩანს, რომ ტვირთბრუნვა 2000 წლიდან მოყოლებული იზრდებოდა 2008 წლამდე, ხოლო 2009 წლისათვის ტვირთბრუნვა 2 მლნ. ტ-ით შემცირდა. მსგავსი სიტუაციაა ტვირთნაკადების მიხედვითაც, ხოლო რაც შეეხება ტვირთების სტრუქტურას, იგი თითქმის არ იცვლება.¹

1 ფოთის პორტის ოფიციალური საიტი. <http://www.potiseaport.com/>.



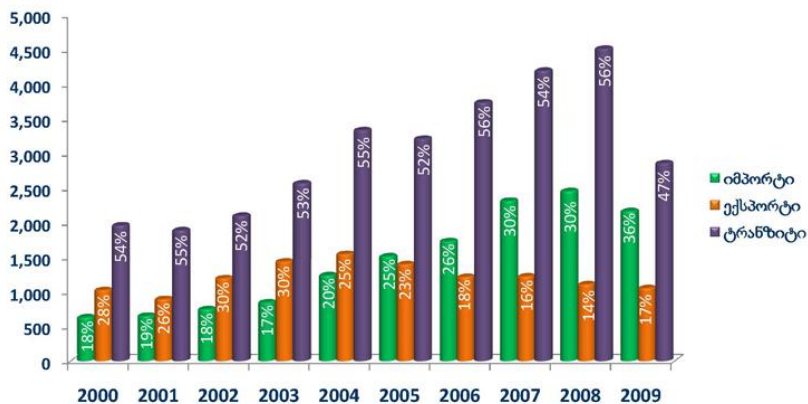
სურ.1. ტვირთნაკადები ფოთის პორტში. 2000-2009 წწ. (ათასი ტონა)

როგორც ბათუმის, ასევე ფოთის პორტების აღჭურვილობა შედარებით მოძველებულია. პორტატული ამწეების ხანდაზმულობა 30 წელს აღემატება, ასეთივე მდგომარეობაშია პორტების მფლობელობაში არსებული ბუქსირები და სხვა მსგავსი მოწყობილობები. მართალია დღეისათვის არსებულ შეკვეთებს არსებული ტექნიკის სიმძლავრეები სრულად პასუხობს, მაგრამ მომავალში ტვირთნაკადების ზრდის შემთხვევაში, სიმძლავრეთა გაზრდა აუცილებელი იქნება. ამასთან ტექნოლოგიური პროგრესის გავლენით იზრდება გემების და ტვირთების მომსახურების კულტურისადმი მოთხოვნა, რისი დაკმაყოფილებაც თანამედროვე ტექნიკას მოითხოვს.

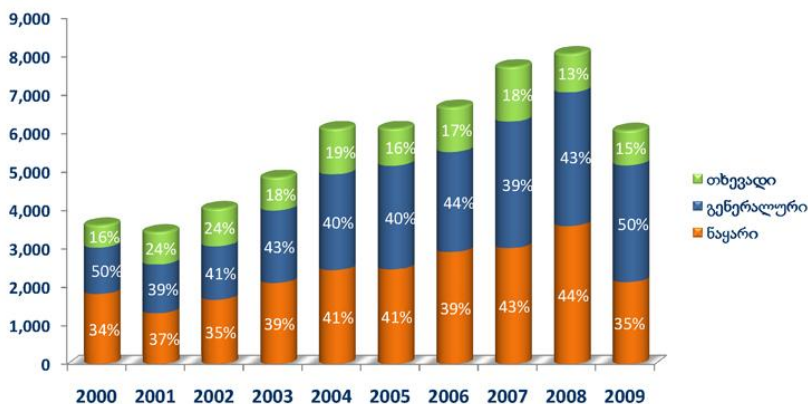
საქართველოს ორივე საზღვაო პორტში არსებული მდგომარეობა თითქმის იდენტურია. აქედან გამომდინარე მიზანშეწონილია პორტებში:

- დაინერგოს გემების მომსახურების ავტომატური მართვის სისტემა, მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომების სიმძლავრის გათვალისწინებით. ამით შესაძლებელი იქნება პორტების სიმძლავრეთა მაქსიმალური გამოყენება, საშუალოთა რიტმულობის უზრუნველყოფა, მოცდენების შემცირება, ტექნიკურ საშუალებათა ოპტიმალური დატვირთვა;

- საზღვაო პორტების ნავმისადგომთა შეზღუდული სიღრმის გამო ჩვენთან ვერ შემოდიან დიდი წყალწვევის გემები, განსაკუთრებით ეს ითქვამოწმებულია 23.02.2012.



სურ.2. ტვირთაკადები ფოთის პორტში. 2000-2009 წწ. (ათასი ტონა)



მის ფოთის ნავსადგურზე, რომელიც პერიოდულად იხილება მდინარეთა ჩამონატანების და ზღვაში დინების მიმართულების გავლენით. ფოთის პორტს გააჩნია სილის მტუბავი რუსული წარმოების კატერი, მაგრამ ამ კატერის მუშაობა ერთი მხრივ მისი შეზღუდული სიმძლავრის და მეორეს მხრივ, მტუბავ საშუალებათა არასაკმარისობის გამო, ვერ აუღის დასახული ამოცანების შესრულებას. ამ მიზნით აუცილებელია

აღნიშნული დანიშნულების მძლავრი კატერის შეძენა ერთი ერთეულის მაინც, რაც მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული-მოითხოვს 5-6 მილიონ აშშ დოლარის ინვესტიციას, მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ მოსალოდნელ შედეგებს, ასეთი ინვესტიციის განხორციელება, თუნდაც მისი წყარო რომელიმე უცხოური კომერციული ბანკი იყოს, მაინც გამართლებულია;

- ბათუმის და ფოთის პორტების აღჭურვილობა, როგორც ბუქსირები, ასევე ამწე საშუალებები მოითხოვენ განახლებას. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ასეთი საშუალებების საშუალო ხანდაზმულობა 25 წ-ს აღემატება. ამიტომ მათი ტვირთამწეობაც და წარმადობაც ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს. აქაც საჭიროა ინვესტიციების განხორციელება (70-80 მილიონი აშშ დოლარი). იმის გათვალისწინებით, რომ პორტების ტექნიკური განახლებითა და მომსახურების სისწრაფის, კულტურისა და საიმედოობის ამაღლებით, მოსალოდნელია შავი ზღვის მეზობელი პორტებიდან (ნოვოროსიისკი, ოდესა და სხვა) გემების და ტვირთების გადმომისამართება, განსაკუთრებით შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემთხვევაში, ასეთი მნიშვნელოვანი ინვესტიციის განხორციელებაც აუცილებელი და ეკონომიკურად გამართლებულია;

- საქართველო საზღვაო ქვეყანა რომ არის ეს მისი დიდი უპირატესობაა, მაგრამ ჩვენს საზღვაო ინფრასტრუქტურას არ შემორჩა არც ერთი საზღვაო ლაინერი, თუ ტანკერი (წარსულში საოკეანო ფლოტის რიცხვი 80-ს აღემატებოდა). ამ მიმართებითაც აუცილებელია მუშაობის გააქტიურება და საკუთარი საზღვაო ფლოტის თანდათანობით ჩამოყალიბება.