



## **საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის მიმოხილვა**

**ნატალია ჯიჯავაძე,  
გიორგი გაბედავა**  
სტუ დოქტორანტები

### **რეზიუმე**

საქართველოსთვის საზღვაო ქვეყნის სატატუსი ის ბუნებრივი უპირატესობაა, რომელსაც მნიშვნელოვანი დადებითი ზეგავლენის მოხდენა შეუძლია ეკონომიკის დაჩქარებული განვითარების გზაზე. მიუხედავად ამისა ბოლო სამი წლის განმავლობაში საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთი არ გადაზიდულა. უფრო მეტიც საქართველო არ ფლობს საზღვაო მცურავ საშუალებებს. ამდენად საზღვაო ტრანსპორტი მხოლოდ პორტებით შემოიფარგლება და ამ მიმართებითაც ტვირთების დამუშავების მოცულობები დინამიკაში მცირდება. ალტერნატიულ პორტებთან შედარებით, რომელთაგან ძირითადი ნოვოროსისკის და სამსუნგის პორტებია, ბათუმის და ფოთის ნავსადგურები სულ უფრო ნაკლებ კონკურენტუნარიანობას ამჟღავნებენ.

საქართველოს პორტების და საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებისათვის აუცილებლობას წარმოადგენს საერთო ეკონომიკური სიტუაციის გაუმჯობესება.

**საკვანძო სიტყვები:** ეკონომიკა, მენეჯმენტი, ტრანსპორტი, საზღვაო ტრანსპორტი.

### **შესავალი**

საქართველო საზღვაო ქვეყანაა, მისი ტერიტორიის საზღვრის 310 კმ შავ ზღვას მიუყვება. ამიტომ აქ არის ხელსაყრელი პირობები საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებისათვის. ქართველები, (კერძოდ კოლხები, აჭარლები, მეგრელები, გურულები) ისტორიულად კარგ მეზღვაურებად ითვლებოდნენ. საქართველო დღეისათვის საზღვაო ტრანსპორტში წარმოდგენილია პორტებით და საზღვაო ფლოტით. ეს უკანასკნელი სავალალო მდგომარეობაშია.

სამწუხაროდ, საქართველოს უახლოესი ისტორიის განმავლობაში, საზღვაო ტრანსპორტი, მხოლოდ საბჭოთა წლებში განვითარდა სათანადოდ. XX ს-ის 80-იანი წლებისათვის საქართველოს გააჩნდა ორი საოკეანო თევზსაჭერი ფლოტი, თევზსაჭერი მეურნეობები ფოთში და სოხუმში. საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს განკარგულებაში იყო 60-მდე სხვადასხვა ტონაჟის მშრალი ტვირთების გადასაზიდი, ტანკერები, საკრუიზო გემები.. მათი სწორი გამოყენების შემთხვევაში დამოუკიდებელ საქართველოს შეეძლო შეენარჩუნებინა ანგარიშგასაწიფი საზღვაო ქვეყნის სტატუსი და ქვეყნის ბიუჯეტისათვის მოეტანა მილიარდობით დოლარი, რომ არაფერი ვთქვათ გემებზე მრავალრიცხოვანი დასაქმებულების და მათი ოჯახების უზრუნველყოფაზე. მაგრამ 90-იან წლებში განვითარებულმა მტაცებელურმა მმართველობამ საზღვაო სანაოსნო და თევზსაჭერი ფლოტი სრულად გაანადგურა. იქ სადაც ქართული გემები იყო დაკავებული საზღვაო გადაზიდვებით, მათ უცხოური კომპანიები ჩაენაცვლნენ.

### **ქირითადი ნაწილი**

არსებული საზღვაო საბორნე გადასასვლელები მთლიანად უცხოური კომპანიების საკუთრებაა (თურქეთი, უკრაინა, რუსეთი, ბულგარეთი, რუმინეთი) იმ დროს, როცა შესაძლებელი იყო პარიტეტის დაცვა და საქართველოს სახელმწიფო, ან კერძო კომპანიებს, მიეღოთ მონაწილეობა საზღვაო საბორნე გადაზიდვებში. ასევე საქართველომ თანდათანობით დაკარგა კონტროლი პორტებისა და ტერმინალების უმეტესობის სამეურნეო საქმიანობაზე და ისინიც უცხოური კომპანიების ხელშია.

ერთადერთი სამსახურები და ობიექტები, რაც ფუნქციონირებს სრულად საქართველოს დაქვემდებარებაში და ახსენებს მას თავს, რომ იგი საზღვაო ქვეყანაა, არის საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალები, სანაპირო დაცვის სამსახური, ფოთის და ბათუმის პორტების აქტივების ნაწილი.

საქართველოს პორტებიდან დღეისათვის ხორციელდება ტრანსპორტირება ისეთი მნიშვნელოვანი ტვირთებისა, როგორებიცაა ნავთობი, მარგანეცი, ნახშირი, ლითონები (მათ შორის ჯართი), ავტომობილები, ხორბალი და სხვა სასურსათო პროდუქცია, ბამბა, ხილი და ა.შ. ქვეყნის წინაშე მდგარი ამოცანებიდან ერთ-ერთი ყველაზე პრიორიტეტული უნდა გახდეს აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის გაფართოება და მიმზიდველი გარემოს შექმნა

ტვირთების უსაფრთხოდ, სწრაფად და რაც მთავარია იაფად ტრანსპორტირებისათვის. აღნიშნულს სარეალიზაციოდ რკინიგზასა და საავტომობილო გზების განვითარებასთან კომპლექსში აუცილებელია საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარება.

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტით დღეისათვის გადატანილი ტვირთების მოცულობა კრიტიკულად დაბალია, რასაც ადასტურებს ცხრილი 1-ის მონაცემებიც.

ცხრილი 1

ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (ათასი ტონა).<sup>1</sup>

| წლები | სულ      | სარკინ. | საავტ.   | 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     |
| 2001  | 33241,3  | 13209,6 | 20000,0  | 30,5    | 1,2     |
| 2002  | 37488,3  | 14951,5 | 22500,0  | 35,5    | 1,3     |
| 2003  | 41081,4  | 16558,7 | 24500,0  | 21,4    | 1,3     |
| 2004  | 41149,8  | 15424,4 | 25700,0  | 23,9    | 1,5     |
| 2005  | 45971,5  | 18986,7 | 26959,3  | 23,9    | 1,6     |
| 2006  | 49946,6  | 22643,3 | 27261,3  | 40,4    | 1,6     |
| 2007  | 49830,2  | 22230,0 | 27561,2  | 37,9    | 1,1     |
| 2008  | 49058,2  | 21181,2 | 27864,4  | 11,9    | 0,7     |
| 2011  | 48926,8  | 20123,4 | 28794,1  | 8,1     | 1,2     |
| 2012  | 49190,8  | 20076,0 | 29110,8  | 3,6     | 0,4     |
| 2013  | 47616,4  | 18185,0 | 29431,0  | -       | 0,4     |
| 2014  | 46429,3  | 16673,3 | 29754,7  | -       | 1,3     |
| 2015  | 44225,8  | 14142,7 | 30082,0  | -       | 1,1     |

როგორც აღნიშნული ოფიციალური სტატისტიკის ცხრილში მოყვანილი მონაცემებიდან ჩანს 1990 წელს სულ ტვირთების გადა-

1 საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. სტატისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს სტატისტიკურ წელნდუელი 2009. გვ.209. 2015, გვ. 191.

ზიდვის მოცულობა 79937.6 ათასი ტონა იყო, საიდანაც უმეტესი ნაწილი — 61854.9 ათასი ტონა საზღვაო ტრანსპორტზე მოდიოდა ანუ 77.4 პროცენტი, რკინიგზის ტრანსპორტზე — 15476.7 ათასი ტონა, ანუ — 19.4%, მხოლოდ დანარჩენ 13%-ს ინაწილებდა ტრანსპორტის სხვა სახეობები. 1990 წლიდან მოყოლებული ტვირთების გადაზიდვის მოცულობა თანდათან მცირდება. სულ ტვირთების მოცულობა შემცირდა 79937.6 ათასი ტონიდან 7163.8 ათას ტონამდე 2008 წლისათვის აღნიშნულ 18 წელიწადში იგი შემცირდა 100-დან 8.9%-მდე. კიდევ უფრო უარესი მდგომარეობაა საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის მხრივ. იგი 1990 წლის 61854.9 ათასი ტონიდან შემცირდა 45.4 ათას ტონამდე 2008 წლისათვის, რაც 1990 წლის მაჩვენებლის მხოლოდ 0,074%-ია. ასეთი სიტუაცია გამოიწვია საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განადგურებამ.

ტვირთების გადაზიდვის შემცირება იმ დონით, რაც განიცადა საზღვაო ტრანსპორტმა, სხვა არცერთი სახეობის ტრანსპორტზე არ მომხდარა, ასე მაგალითად, რკინიგზით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 1990 წლის 76860,9 ათასი ტონიდან შემცირდა 2008 წლისათვის 21181,2 ათას ტონამდე (შეადგენს 27%-ს), ხოლო 2015 წლისათვის - 14142.7 ათას ტონამდე (18%). საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთები დროის იგივე პერიოდისათვის 167070,0 ათასი ტონიდან შემცირდა შესაბამისად 27864,4 ათას ტონამდე (23.3%) და 30082.0 ათას ტონამდე (18%). საზღვაო ტრანსპორტით კი 2013-2015 წწ-ში ტვირთი საერთოდ არ გადაზიდულა. აქედან გამომდინარე საქართველოსათვის პრიორიტეტული უნდა იყოს საზღვაო პორტების განვითარება, რომ უცხოური გემებისა და ტანკერების მომსახურება მაინც შევძლოთ.

საქართველოში ორი მოქმედი პორტია – ბათუმისა და ფოთის, ამასთან იგეგმება ანაკლიაში პორტის და ყულევში ტერმინალის მშენებლობა, ხოლო სუფსის ტერმინალი 1994 წლიდან ახორციელებს ნავთობის დასაწყობებას და მის ჩატვირთვას ტანკერებში. თუმცა თავისი მნიშვნელობით ძირითადი მაინც ბათუმის და ფოთის პორტებია.

ბათუმის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურის ისტორია ჯერ კიდევ რომის იმპერიიდან იღებს სათავეს, რაც განაპირობა მისმა გეოსტრატეგიულმა და ბუნებრივმა უპირატესობებმა. კერძოდ:

- ნავსადგური მდებარეობს ბუნებრივ ღრმანყლიან უბეში, რაც იძლევა დიდტონაჟიანი გემების მიღების საშუალებას;
- კარგადაა დაცული სანაპიროდან;

– ნავსადგურში შემოსასვლელად არ არის საჭირო არხის გავლა, რაც ათავისუფლებს გემთფლობელს არხის მოსაკრებლის გადასახადისაგან.

მე-19 საუკუნის მეორე ნახევრიდან, კერძოდ 1878-1885 წწ-ში ბათუმს ჰქონდა “პორტო-ფრანკოს” (თავისუფალი პორტი) სტატუსი. იგი ამ პერიოდისათვის ემსახურებოდა მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებას არა მარტო სამხრეთ ამიერკავკასიაში, არამედ ირანშიც. შემდეგ კი შესაძლებელი გახდა ბაქოს ნავთობის ტრანსპორტირებაც.

ბათუმის ნავსადგურს გააჩნია შესაძლებლობა დააკმაყოფილოს კლიენტების მოთხოვნილებები სხვადასხვა გემებთან და მგზავრებთან მიმართებაში, მას გააჩნია 5 ტერმინალი: ნავთობტერმინალი, მშრალი ტვირთების ტერმინალი, საკონტეინერო ტერმინალი, სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელი და სამგზავრო ტერმინალი. ნავსადგური ფლობს ISO 9001-2000 ხარისხის შესაბამისობის საერთაშორისო სერტიფიკატს.<sup>1</sup>

შპს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მონაცემები 2004-2008 წლებში ძირითადი მაჩვენებლების მიხედვით ასეთია: (იხ. ცხრილი 2).

ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ ბათუმის პორტის ტექნიკური პარამეტრები ძირითადად სტაბილურია, თუმცა 2004 წ-ს ტვირთბრუნვა შემცირდა თითქმის 2.4 მლნ. ტ-ით, რაც მნიშვნელოვანწილად გამოიწვია ნავთობგადატვირთვის შენეებამ. ამ პუნქტში ძირითადად ფიგურირებს ფირმა “შევრონის” კუთვნილი ნედლი ნავთობი და ამ ფირმის მიერ გადაზიდული ნავთობით განისაზღვრება ამ პუნქტის რიცხოვრივი მახასიათებლები, თუმცა გარკვეული სიდიდით წარმოდგენილია სასომხეთისათვის განკუთვნილი ნავთობპროდუქტებიც. თუ “შევრონმა” უარი თქვა აზერბეიჯანიდან ნედლი ნავთობის შექენაზე, ავტომატურად მცირდება ნავთობგადაზიდვის მოცულობაც. ბოლო ორ წელიწადში ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვის და მგზავრთა გადაყვანის მონაცემები კიდევ უფრო გაუარესდა, რაც მსოფლიოში მიმდინარე გლობალური ეკონომიკური კრიზისით აიხსნება.

თავისი მნიშვნელობით ბათუმზე არანაკლებ მნიშვნელოვანია ფოთის ნავსადგური. ფოთში–რიონის ზღვასთან შეერთების ადგილას, საზღვაო პორტის მშენებლობაზე საუბარი XI ს-ის დასაწყ-

<sup>1</sup> შპს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მონაცემები, საიტი ჰიტპ://წმწ ბატუმიპორტ.გომ.გე. გამომწებულია 14.07.2016.

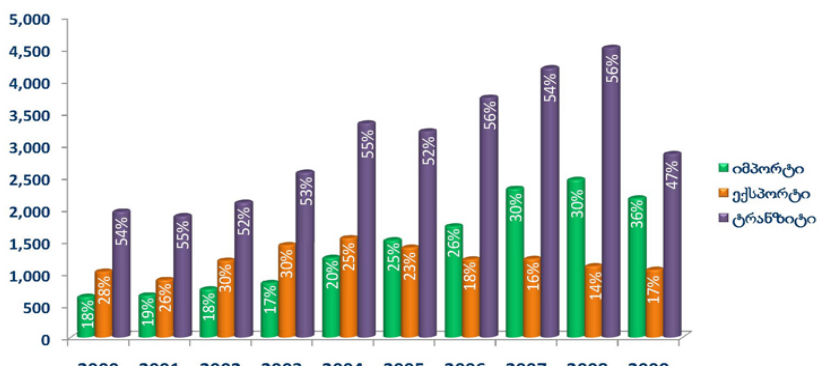
შპს “ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის” ძირითადი მაჩვენებლები  
2010-2014 წწ-ში

| № | მაჩვენებლები                                      | 2010    | 2011   | 2012    | 2013    | 2014     |
|---|---------------------------------------------------|---------|--------|---------|---------|----------|
| 1 | ტვირთბრუნვა<br>სულ:<br>(ათასი ტონა)<br>მათ შორის: | 11465.8 | 1592.8 | 13188.2 | 11258.8 | 811258.8 |
|   | ა) ტვირთის<br>გადამუშავება                        | 780.8   | 781.0  | 1054.2  | 1237.8  | 1284.3   |
|   | ბ) საბორნე<br>გადასასვლელი                        | 828.5   | 405.9  | 350.8   | 403.0   | 198.8    |
|   | გ) ნავთობგადატ-<br>ვითვა                          | 9658.8  | 405.9  | 11763.2 | 908.2   | 7189.1   |
| 2 | კონტეინერ-<br>ბრუნვა                              | -       | -      | -       | -       | 44197    |
| 3 | მგზავრთბრუნვა<br>სულ. (კაცი)                      | 10282   | 8785   | 11794   | 4821    | 11016    |
|   | გემთბრუნვა (ცალი)<br>მათ შორის:                   | 668     | 724    | 771     | 668     | 811      |
|   | ტანკერი                                           | 260     | 421    | 397     | 340     | 307      |
|   | ბალკერი                                           | 228     | 146    | 251     | 268     | 375      |
|   | ბორანი                                            | 76      | 52     | 44      | 51      | 38       |
|   | სხვა                                              | 104     | 105    | 79      | 9       | 59       |
| 5 | დამუშავებული<br>ვაგონები (ცალი)                   | -       | 11465  | 15299   | 16121   | 17601    |
| 6 | დამუშავებული<br>მანქანები (ცალი)                  | -       | 3766   | 6078    | 5850    | 6697     |

ისიდან მიმდინარეობდა, მაგრამ კონკრეტული ნაბიჯები 1858 წლიდან გადაიდგა, ხოლო 1889 წლიდან მშენებლობის ინტენსივობა იზრდება, რასაც ხელი შეუწყო ფოთში რკინიგზის ხაზის შეყვანამ. ასევე ეტაპობრივ განვითარებადაა მიჩნეული ფოთის პორტის გაფართოება ნ. ნიკოლაძის მერად მუშაობის პერიოდში, 1901-1907

წ-ში. დღეისათვის ფოთის პორტი მრავალმხრივ განვითარებულია, იგი ისე, როგორც ბათუმი, ფლობს ISO 9001-2000 ხარისხის საერთაშორისო სერტიფიკატს.

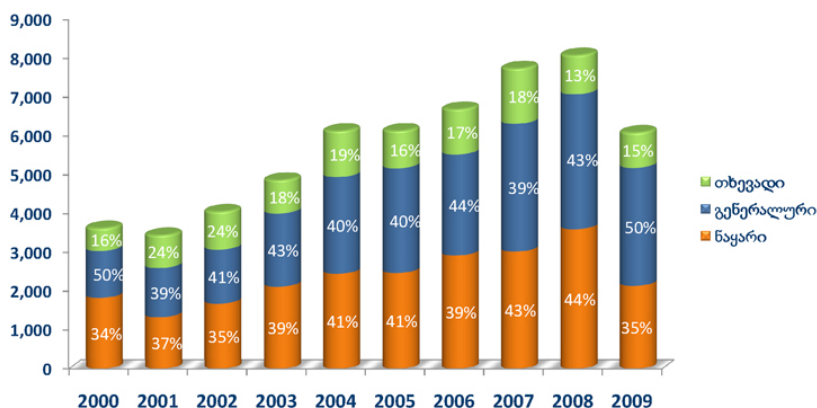
ჭფოთის პორტის ტექნიკური პარამეტრები გრაფიკულად წარმოდგენილია სურათებზე 1, 2, 3, საიდანაც ჩანს, რომ ტვირთბრუნვა 2000 წლიდან მოყოლებული იზრდებოდა 2008 წლამდე, ხოლო 2009 წლისათვის ტვირთბრუნვა 2 მლნ. ტ-ით შემცირდა. მსგავსი სიტუაციაა ტვირთნაკადების მიხედვითაც, ხოლო რაც შეეხება ტვირთების სტრუქტურას, იგი თითქმის არ იცვლება.



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



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



სურ.3. ტვირთების სახეობები ფოთის პორტში.  
2000-2009 წწ. (ათასი ტონა)

## დასკვნა

საქართველოს პორტებში ტვირთბრუნვის მოცულობის გაზრდისათვის აუცილებელია საერთო-ეკონომიკური სიტუაციის გაუმჯობესება – გლობალური ეკონომიკური კრიზისის დაძლევა, რაშიც გადამწყვეტი მიმდინარე 2017 და მომდევნო 2018 წელი იქნება, თუმცა გლობალურად ეკონომიკურ სიტუაციაზე მეტად აუცილებელია საქართველოს ეკონომიკური განვითარება. დღეისათვის საქართველოს პორტებში დამუშავებული ტვირთების უმეტესობა სატრანზიტო ხასიათისაა და მასში საქართველოს ეკონომიკისათვის განკუთვნილი ტვირთები ძალიან მცირე ხვედრითი წილითაა წარმოდგენილი.

მდგომარეობის გამოსასწორებლად მიზანშეწონილად გვესახება საქართველოს საინვესტიციო გარემოს გაუმჯობესება, რაც ცალკე მსჯელობის საკითხია. საქმეს ნაკლებად უშველის თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნაც ტერიტორიის მცირე მონაკვეთებზე. აქ საჭიროა საერთოდ გაუმჯობესდეს სამენარემო გარემო.

## გამოყენებული ლიტერატურა:

1. საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. სტატისტიკის დეპარტამენტი, საქართველოს სტატისტიკურ წელნდეული 2009 და 2015. თბილისი, 2010 და 2016 წწ.

2. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. Geography of Transport Systems . Routledge, London, 2006; Dickens M., Neff J., Grisby D. 2012 Public Transportation Fact Book. 63rd Edition, Washington DC, 2012.

3. პ. გუგუშვილი - საქართველოს და ამიერკავკასიის ეკონომიკური განვითარება XIX- XX საუკუნეებში თბ., 1959 წ.

4. დანელია ი. ანაკლიის პორტი და მისი პერსპექტივები. Forbes Georgia in English. საიტი: <http://forbes.ge/news/1309/ანაკლიის-პორტი-და-მისი-პერსპექტივები>. გადამონმებულია 17.04.2017.

#### REFERENCES:

1. Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. Department of Statistics. Cargo Statistics 2009 – 2016, Tbilisi

2. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. Geography of Transport Systems . Routledge, London, 2006; Dickens M., Neff J., Grisby D. 2012 Public Transportation Fact Book. 63rd Edition, Washington DC, 2012.

3. P. Gugushvili – Economic Development of Georgia and Transcaucasia in XIX-XX, Tbilisi 1959

4. I. Danelia – Port of Anaklia and it Perspectives

Website - <http://forbes.ge/news/1309/anakliis-porti-da-misi-perspektivebi>. (Applied 17.04 2017).

### OVERVIEW OF GEORGIAN MARITIME TRANSPORT

**Natalia Djidjavadze, Georgi Gabdava,**

PHD students, GTU

#### RESUME

Maritime Status for the Georgia is the natural advantage, which has a significant positive impact on the path of accelerated development of the economy. Despite the fact, the cargo has not been transported by the Georgian maritime port last three years. Moreover, Georgia does not own ships. So Georgian maritime transport contains just maritime ports and in this manner the volume of cargo turnover dynamic is reduced. Comparing to alternative ports, of which are the main Novorossisky and Sam-sun Ports, Batumi and Poti ports show less competitiveness.

The necessity of the development of Georgia's ports and sea transports is to improve the overall economic situation.

**Key Words:** Economy, Management, Transport, Maritime Transport.