

საქართველოს პრეზიდენტის

ბრძანებულება №3

2003 წლის 8 იანვარი

ქ. თბილისი

საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის შესახებ

საქართველოში არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და შავი ზღვისპირა რაიონებში სანავსადგურო პოტენციალის შემდგომი გაფართოებისათვის ღონისძიებათა განხორციელების მიზნით:

1. დამტკიცდეს საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების თანდართული კონცეფცია.

2. სამინისტროებმა, მმართველობის ადგილობრივმა ორგანოებმა:

ა) ყოველმხრივ შეუწყონ ხელი სანავსადგურო მეურნეობების, რკინიგზისა და საავტომობილო გზების რეაბილიტაცია-განვითარებისათვის საჭირო ინვესტიციების მოზიდვას მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

ბ) არსებული ნავსადგურების, რკინიგზის და საავტომობილო გზების განვითარების პროექტები, ახალი სანავსადგურო კომპლექსების და მათთან დაკავშირებული სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების მშენებლობის წინადადებები განიხილონ საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის გათვალისწინებით.

3. საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტრომ (ნ. ჩხობაძე), ურბანიზაციისა და მშენებლობის სამინისტრომ, ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტრომ (მ. ადეიშვილი), საქართველოს ტურიზმისა და კურორტების სახელმწიფო დეპარტამენტმა (ვ. შუბლაძე) სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების პროცესების კოორდინირების ერთიანი სისტემის დამკვიდრების მიზნით შეიმუშაონ სანაპირო ზონის განვითარების ინტეგრირებული პროგრამა, რომელშიც დეტალურად აისახება სანაპირო ზონის ურბანული განვითარების ყველა მიმართულება და გათვალისწინებული იქნება მსოფლიო ბანკის მხარდაჭერით მიმდინარე „საქართველოს სანაპირო ზონის ინტეგრირებული მართვის პროექტის“ დასკვნები და რეკომენდაციები.

4. საქართველოს ტურიზმისა და კურორტების სახელმწიფო დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და 2003 წლის 1 მაისამდე წარმოადგინოს წინადადებები საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე საკურორტო პოტენციალისა და სარეკრეაციო ზონების განვითარების ძირითად მიმართულებათა შესახებ.

ე. შევარდნაძე

საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების

კონცეფცია

მუხლი 1. ზოგადი ნაწილი

1. საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის ათვისება და შემდგომი განვითარება მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნის საერთო სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასთან, მისი ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის ეფექტურ გამოყენებასა და, საერთოდ, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის წარმატებულ ფუნქციონირებასთან. ამდენად, საქართველოს სამომავლო სტაბილური ეკონომიკური წინსვლა დაკავშირებულია მისი სამეურნეო განვითარების უმნიშვნელოვანესი პრიორიტეტის – სატრანსპორტო-სატრანზიტო ფუნქციის განუხრელ განვითარებასთან. საყოველთაოდაა ცნობილი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, ისტორიული აბრეშუმის გზის აღდგენის საერთო პოლიტიკური და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა.

2. უკანასკნელ ათწლეულში ჩამოყალიბებული ახალი გეოსტრატეგიული ბალანსის ზონაში – შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიებზე გამავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი ძალზე მნიშვნელოვან და მრავალფუნქციურ დატვირთვას იღებს. იგი

რეგიონის სტაბილური სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური განვითარების იმდენად მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რომ სერახსისა (1996 წელი) და ბაქოს (1998 წელი) სამიტების დასკვნითი დოკუმენტების, ტრანზიტის შესახებ საერთაშორისო შეთანხმებების საფუძველი გახდა. საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირების საქმეში გადამწყვეტი როლი ითამაშა საყოველთაოდ ცნობილმა რეგიონალურმა პროგრამამ ტრასეკამ. სწორედ ამ სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებამ ხელი შეუწყო შუა აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების ტერიტორიაზე ეგრეთ წოდებული სამხრეთის დემოკრატიული სახელმწიფოების სარტყლის ფორმირების იდეის შემდგომ სრულყოფას, ამ ქვეყნების მეურნეობების მსოფლიო ბაზართან მჭიდრო ინტეგრირების დაჩქარებას.

3. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს მონაკვეთის შავიზღვისპირა რაიონებში შეიქმნა საზღვაო-სატრანსპორტო გადასასვლელი პანევროპული დერეფნებისაკენ. შავი ზღვის აღმოსავლეთის სანაპიროზე წარმოშობილი ამ „სატრანსპორტო დელტის“ მეშვეობით პანევროპულ სატრანსპორტო არეალში ინტეგრირების ამოცანა განსაკუთრებულ როლს ანიჭებს საქართველოს შავიზღვისპირა სანავსადგურო კომუნიკაციებს, ვინაიდან, რამდენადაც უფრო ეფექტიანი იქნება მათი საქმიანობა, იმდენად წარმატებულად წარიმართება მთლიანად სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირება.

4. სატრანსპორტო დერეფნის ეფექტიანობის განმაპირობებელი უმთავრესი კომპონენტია ტვირთნაკადების მოცულობები, რომელთა მოზიდვა და დერეფანში სტაბილურად დამკვიდრება ქვეყნის ფარგლებს გარეთ არსებულ მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული და ცვალებად ხასიათს ატარებს. ასეთ ფაქტორებს შორის უნდა აღინიშნოს ტრასეკას არეალში – აზიისა და კავკასიის რეგიონებში მწელად პროგნოზირებადი რიგი სოციალურ-ეკონომიკური პროცესები, რომლებიც ხელს უშლიან საერთაშორისო ვაჭრობის მდგრად განვითარებას. ეს გარემოებები კიდევ ერთხელ მიგვანიშნებს ტრასეკას არეალის ქვეყნების ეკონომიკების ინტეგრირების, საკანონმდებლო-მარეგულირებელი ბაზისა და ინსტიტუციური მშენებლობის მიმართულებათა დასავლურ მოდელთან ჰარმონიზების პროცესების დაჩქარების აუცილებლობაზე.

5. საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციას და მისგან გამომდინარე ზოგადი პოლიტიკის საფუძვლებს მრავალი ფაქტორი აყალიბებს. აქედან უპირატესი მნიშვნელობა ენიჭება საერთო პოლიტიკურ, გეოპოლიტიკურ და გეოსტრატეგიულ ფაქტორებს, ევრაზიის სუბრეგიონის, ცალკეული ქვეყნებისა და საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური და ბუნებადაცვით-ეკოლოგიური განვითარების თავისებურებებს, საკუთრივ სატრანსპორტო-ტექნოლოგიურ და ეკონომიკურ ამოცანებსა და მიზნებს. ამ თვალსაზრისით უაღრესად დიდი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის შიდა სტრუქტურული ბალანსის და დარგთაშორისი შესაბამისობის მოთხოვნებს, მეზობელი სახელმწიფოების (განსაკუთრებით აზერბაიჯანის, თურქეთის, რუსეთის, სომხეთის) სატრანსპორტო სისტემების განვითარების თანამედროვე დონეების და საერთო სტრატეგიული მიმართულებების, საერთო-სატრანსპორტო პოლიტიკის ანალიზს. უმნიშვნელოვანესია საქართველოს შავიზღვისპირა რაიონების საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და ტურისტულ-რეკრეაციული კომპლექსების პერსპექტიული სრულყოფის მიმართულებანი, რაიონების ზღვრული ეკოლოგიური ტევადობის მახასიათებლები. მეტად საყურადღებოა, რომ ყველა ზემოხსენებული პრობლემა, ამოცანა თუ მიზანი მეტად თავისებურ გავლენას ახდენს ქვეყნის, მისი ცალკეული რეგიონების განსახლების და სოციალური ინფრასტრუქტურის სისტემათა განვითარებაზე.

6. საერთაშორისო ექსპერტების მიერ შესრულებულ მრავალ პროექტში აღიარებულია, რომ სამხრეთ კავკასიაზე გამავალი ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირება-განვითარების გეგმების რეალობა და მასშტაბები ბევრადაა დამოკიდებული საქართველოს სანაპიროზე არსებული და მომავალში ასაშენებელი ნავსადგურების მაქსიმალურად დასაშვებ გამტარუნარიანობასა და მათი ტექნიკური ექსპლუატაციის ეკონომიკურ-ეკოლოგიურ და ტექნოლოგიურ მაჩვენებლებზე. დღეისათვის ეს მაჩვენებლები ჩამორჩება შავი ზღვის დასავლეთ და ჩრდილოეთ სანაპიროებზე მოქმედ ნავსადგურებისა თუ შავი და კასპიის ზღვების დამაკავშირებელი სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალების გამტარუნარიანობის პოტენციურ შესაძლებლობებს. პრობლემატურია ნავსადგურების ექსტენსიური განვითარების, თუ ახალი, თანამედროვე სანავსადგურო-სატრანსპორტო

კომპლექსების მშენებლობის შემზღვეველი ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები – განსაკუთრებით, მცურავ საშუალებათა გაბარიტების ზრდის ტენდენციის გათვალისწინებით, ეს ეხება ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების არსებული შიდა აკვატორიების მუშა სიღრმეების მდგომარეობასა და პერსპექტივას.

7. სანავსადგურო პოტენციალის სამომავლო თანაბარი გადანაწილება, როგორც შავიზღვისპირა რაიონების კომპლექსურად განვითარების და, ამასთან, ქალაქარმომქმნელი პროცესების მასტიმულირებელი ფაქტორი, უნდა გახდეს ქვეყნის დასავლეთის რეგიონების საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ტემპების დაჩქარების, ცხოვრების დონის გათანაბრება-ამაღლების საწინდარი. კონცეფციით ამ პოტენციალის თითქმის თანაბარი გადანაწილება ნავარაუდევია და იგი ზღვის სანაპირო ზოლის გასწვრივ ყველა რეგიონს შეეხება.

8. ამასთან, წინასწარი სავარაუდო გაანგარიშებებით, არსებული საზღვაო ნავსადგურების რეკონსტრუქცია-გაფართოების შედეგად (ბათუმი, სუფსა, ფოთი) უახლოეს 5-8 წელიწადში იქმნება 20-25 ათასი ახალი სამუშაო ადგილის შექმნის შესაძლებლობა (ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთის ტერიტორიის ათვისების პროექტის შესაძლო განხორციელების გათვალისწინებით), ხოლო ანაკლიის ღრმაწყლიანი ნავსადგურისა და ყულევის საზღვაო ტერმინალის მშენებლობაზე და შემდგომ ექსპლუატაციაში დაახლოებით 12-15 ათასი ადამიანი უნდა დასაქმდეს, როგორც საკუთრივ ნავსადგურებში, ისე მათი საწარმო-ტექნიკური და სოციალური ინფრასტრუქტურის სფეროებში. ბევრად მეტი იქნება დასაქმებულთა რაოდენობა იმ შემთხვევაში, თუ ნავსადგურებში შეიქმნება წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონები მათი ფუნქციების მნიშვნელოვნად გაფართოების პერსპექტივით.

9. სწორედ საქართველოს არსებულ და პერსპექტიულ ნავსადგურებში, როგორც სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო პუნქტებში, მიზანშეწონილი იქნება წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნა, ვინაიდან ისინი სრულად შეიძენენ „ლოჯისტიკ-ცენტრების“, ანუ შემკრებ-გამანაწილებელი საკვანძო საწარმოების ფუნქციებს, მით უმეტეს, რომ ღია ბაზრის პირობებში მათ დღეისათვის ეს ფუნქცია ნაწილობრივ უკვე გააჩნიათ.

10. სათანადო საკანონმდებლო ბაზის ჩამოყალიბების შემდგომ ნავსადგურების დღეისათვის დამკვიდრებული ფუნქციები საგრძნობლად გაფართოვდება და ისინი გახდებიან არა მხოლოდ სატრანსპორტო და შემკრებ-გამანაწილებელი კვანძები, არამედ გადამუშავებული ტვირთის ნაწილისა და სხვა პროდუქციისათვის სასაქონლო სახის მიმცემი და დამფასებელ-გამანაწილებელი საწარმოები, გადამუშავებული საქონლისა და გამოშვებული პროდუქციის სადისტრიბუციო ცენტრები.

11. მთლიანად საქართველო, გეოპოლიტიკური მდებარეობისა და სატრანზიტო ფუნქციის გათვალისწინებით, საკმაოდ მიზიდველია “ლოჯისტიკ-ცენტრების” მძლავრი სატერმინალო ქსელის შესაქმნელად არა მხოლოდ სანაპირო ზონაში. ამ თვალსაზრისით, საქართველოში წერტილოვან თავისუფალ ეკონომიკურ ზონებში შექმნილ კომპლექსებს (მათ შორის ნავსადგურებში) შესაძლებლობა ექნებათ, დამატებითი შრომითი რესურსების მოზიდვით, უფრო ფართოდ განახორციელონ კომერციულად ესოდენ მომგებიანი საქმიანობა. ეს კი მნიშვნელოვანი რეზერვია შავიზღვისპირა რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალური და ეკონომიკური განვითარებისათვის.

12. არსებული და რეალურად განხორციელებადი სატელეკომუნიკაციო და საინფორმაციო სისტემების პროექტების გათვალისწინებით აღსანიშნავია საქართველოს, როგორც საინფორმაციო დერეფნის მქონე ქვეყნის ფუნქცია და მნიშვნელობა. სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების რკინიგზებისათვის ევროკომისიის გრანტით მშენებარე ოპტიკურ-ბოჭკოვანი საკაბელო ქსელი რკინიგზების საჭიროებების გარდა, გამოყენებული იქნება ამ ქვეყნების ტერიტორიებზე მოქმედი სატელეკომუნიკაციო ოპერატორებისა და სხვა მომხმარებლის მიერ მონაცემთა მძლავრი ნაკადების გასატარებლად. ამ თვალსაზრისით მსხვილ მომხმარებელთა კატეგორიაში განიხილება საქართველოში არსებული და სამომავლო ნავსადგურები, ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში დასაქმებული მეწარმე სუბიექტები.

13. ქვეყნისათვის სოციალურ-პოლიტიკური ეფექტის და ძირითად პრობლემათა ამგვარი საერთო ხედვით შემუშავებული საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფცია და მისგან გამომდინარე საერთო პოლიტიკის განმსაზღვრელი ფაქტორების

სისტემური განხილვა, ეკონომიკური ეფექტისა და ტექნიკურ-ტექნოლოგიური განვითარების კომპონენტების გარდა, უპირველეს ყოვლისა, გვიყალიბებს სოციალურ-ეკონომიკური, დემოგრაფიული, ბუნებადაცვითი და სხვა საზოგადოებრივ-პოლიტიკური მდგენელების ახლებურად ხედვის, მათ ერთიან სისტემად განხილვის აუცილებლობას და ნათლად წარმოაჩენს ქვეყნის მდგრადი განვითარებისათვის საჭირო ღონისძიებების მთელი კომპლექსის გლობალურ მნიშვნელობას.

მუხლი 2. საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების არეალების ზოგადი შეფასება გარემოდაცვითი და კონსტრუქციულ-გეოგრაფიული თვალსაზრისით

1. სანავსადგურო კომპლექსების განვითარება-მშენებლობის და შემდგომ მათი ექსპლუატაციის პროცესები დადებით ან უარყოფით ზეგავლენას ახდენს გარემოზე, რაც აუცილებლად უნდა იქნეს გათვალისწინებული ბუნებრივი ბალანსის შენარჩუნებისა და სანაპირო ზონის ინტეგრირებული მართვის პროექტის დასკვნით დებულებებში ჩამოყალიბებულ ძირითად მოთხოვნათა დასაკმაყოფილებლად.

2. თანამედროვე ნავსადგური არა მხოლოდ ბუნებრივი თუ ხელოვნური ყურეა (უბე, ლიმანი), არამედ ასეთ ყურეებსა თუ გემთსაყუდლებში განლაგებული საინჟინრო ნაგებობების, საწყობების, თხევადი ტვირთის საცავების, მაცივრების, დამხმარე საწარმოების, გემთშემკეთებელი ქარხნების, მსხვილი სარკინიგზო და საავტომობილო კვანძების და გარე ტერმინალების მთელი სისტემაა, რასაც რამდენიმე ათეული და, მეტწილად, ასეული ჰექტარი უჭირავს. ამიტომაც, მრავალპროფილიანი ნავსადგურები სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო კვანძებს წარმოადგენენ და რეგიონების სოციალურ-კომუნალური ინფრასტრუქტურის განვითარების მასტიმულირებელ რგოლებადაც გვევლინებიან.

3. გარემოდაცვითი სახმელეთო სისტემებით, სამაშველო, ეკოლოგიურ-სანიტარიული და ხანძარსაქრობი მცურავი საშუალებებით უზრუნველყოფა არსებული ნავსადგურების განვითარების და ახალმშენებლობათა პროექტების განუყოფელ მდგენელს უნდა წარმოადგენდეს, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ბალასტისა და ლიალური წყლების, სანიტარიული ნარჩენების მიმღები სპეციალური ტერმინალების და გამწმენდი ნაგებობების რეკონსტრუქცია-მშენებლობა, თანაც, სანიტარიული ნარჩენებისა და ლიალური წყლების მიმღებ-გამწმენდი სისტემები შესაძლოა ქალაქის, დაბის და მისი მიმდებარე რაიონის მომსახურებისათვისაც იქნეს გამოყენებული.

4. ბუნებრივ კომპლექსებზე ზემოქმედების უკიდურესად შესუსტებისა და ბუნებადაცვით მოთხოვნათა უზრუნველყოფის მიზნით აუცილებელია თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი საბალასტო წყლების მიმღებ-გამწმენდი სისტემების და გემებიდან სანიტარიული ნარჩენების მიღებისა და უტილიზირების მოწყობილობათა დამონტაჟება არსებულ ნავსადგურებში, ხოლო სამომავლო ნავსადგურებისა და საზღვაო ტერმინალებისათვის ეს პირობა აისახება მათი გარემოზე ზემოქმედების შეფასებებში.

5. არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და ახალი ნავსადგურების და საზღვაო ტერმინალების მშენებლობის პროექტებში აუცილებლად გასათვალისწინებელია გლობალურ დათბობასთან დაკავშირებით მსოფლიო ოკეანის დონის მომატების ტენდენციები, რაც მომავალში გამოიწვევს შავი ზღვის წყლის დონის მატებას.

6. ამ მიმართულებით ღონისძიებების განხორციელების მონიტორინგისა და ბუნებრივ კომპლექსებზე ზემოქმედების პროცესების სისტემური კონტროლის უზრუნველსაყოფად გადაწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება თანამედროვე აპარატურითა და მეთოდოლოგიით აღჭურვილი სადამკვირვებლო-მონიტორინგული სისტემის შექმნას.

7. ფოთის ნავსადგურის მშენებლობისა (1863-1870) და, შემდგომ პერიოდებში, რეკონსტრუქცია-გაფართოების ღონისძიებების დროს არაერთი სხვადასხვა პროფილის საკვლევი და საპროექტო სამუშაო შესრულებული, რომელთა მართებულობასთან დაკავშირებით მრავალი სხვადასხვა აზრი არსებობდა. გასული საუკუნის 70-იანი წლების ბოლოს ფოთის ნავსადგურის მორიგი რეკონსტრუქციის შედეგად სანაოსნო სიღრმის 2 მეტრით გაზრდას 80-იან წლებში მოჰყვა ნავსადგურის აკვატორიისა და მასთან მისასვლელი არხის გამეჩხერების (დალაშქვა-დასილვის) ინტენსიობის გაორმაგება, რაც თითქმის გასამმაგდა 90-იან

წლებში. ეს ტენდენციები და ამ მიმართებით შექმნილი მდგომარეობიდან გამოსავალი კონკრეტულად უნდა იქნეს ასახული ამ ნავსადგურისათვის დამაგრებულ „ჩრდილოეთის ტერიტორიაზე“ (381 ჰა) ტერმინალების მშენებლობის პროექტებში, ასევე ახალი ნავსადგურების და ტერმინალების საპროექტო დოკუმენტაციაში.

8. ბათუმის ყურეში განთავსებულ, ასევე მე-19 საუკუნეში აშენებულ ნავსადგურს ამგვარი პრობლემა არ აქვს. სამაგიეროდ, ბათუმის ნავსადგურში პერიოდულად წარმოიშობა უხილავი მდგრადი ტალღა (ეგრეთ წოდებული „ტიაგუნი“), რის გამოც არსებობს ნავსადგურში იმ დროისათვის მდგარი გემების ერთმანეთთან ან/და ნავმისადგომთან შეჯახების საშიშროება. ნავსადგურისათვის დამაგრებულ ახალ ტერიტორიაზე 2-3 ნავმისადგომის აშენების შემთხვევაში წინასწარ საფუძვლიან შესწავლას საჭიროებს საინჟინრო ნაგებობათა განლაგების გავლენა ნაპირფორმირების პროცესებზე.

9. გასათვალისწინებელია, რომ სრულად დატვირთული დიდტონაჟიანი გემებისათვის შესასვლელი არხების ხშირ შემთხვევაში არასაკმარისი დაღრმავების (10.5-11 მეტრი) გამო ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებს ძალუძთ, უკეთეს შემთხვევაში, მიიღონ სრულად დატვირთული 40-45 ათასი ტონა წყალწყვის გემები და, ისიც, მხოლოდ ზოგიერთ ნავმისადგომთან. ამიტომ უფრო დიდი წყალჯდომის გემების და ნავსადგურის სანაოსნო სიღრმეების ურთიერთშესაბამისობაში მოსაყვანად მცურავ საშუალებებზე სატვირთო ოპერაციების საწყისი ან დამამთავრებელი ეტაპები სრულდება ღია რეიდზე სახომალდო ან ნავსადგურის მცურავი ამწეებისა და პატარა გემების მეშვეობით, ოღონდ ამისათვის აუცილებელია ზღვის დეღვა იყოს 3 ბალზე, ხოლო ქარი – 5 ბალზე ნაკლები.

10. გემების ტონაჟის გამუდმებულმა მატებამ და, აქედან გამომდინარე, ნავსადგურების სიღრმეების გაზრდის აუცილებლობას თან სდევს ნავსადგურებთან მისასვლელი სანაოსნო არხების და შიდა უბეების სიღრმეების შენარჩუნების აუცილებლობით განპირობებული ხარჯების ზრდა. ეს განსაკუთრებით შესამჩნევია ზღვის ტალღებისათვის ღია, მოჭარბებული სედიმენტაციით გამორჩეული დაბალი სანაპიროებისათვის, როგორცაა კოლხეთის ზღვისპირეთი, განსაკუთრებით კი მისი ცენტრალური ნაწილი (აგებული ასეული მეტრი სისქის და ნაკლები შეჭიდულობის წვრილმარცვლოვანი ქვიშებით, თიხებით, ალევრიტებით, ლამებითა და სხვა ნალექებით). ასეთ სანაპიროებზე ნავსადგურების მიკროგეოგრაფიული მდებარეობით გამოწვეული შეზღუდვები განაპირობებს არსებული ნავსადგურების კომერციული მიმზიდველობის დაქვეითებას და იძულებით ხარჯებს დაღრმავებითი სამუშაოების საწარმოებლად კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნების მიზნით, რითაც უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სანაოსნო არხებსა და ყურეებში დაღრმავებათა შესაბამისობა გემების სასურველ საფრახტო მოთხოვნებთან. ამიტომ, ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო პუნქტებში ასაშენებელი ნავსადგურები და საზღვაო ტერმინალები გათვლილი უნდა იქნეს დიდწყალწყვიანი გემების მისაღებად, რომელთა დაღრმავება სრული დატვირთვის შემთხვევაში სულ ცოტა 14-16 მეტრია.

11. სწორედ ამ გარემოებათა გათვალისწინებით იქნა დაპროექტებული სუფსის უკვე ფუნქციონირებადი და ყულევის მშენებარე საზღვაო ნავთობტერმინალები.

ა) სუფსის ტერმინალზე, სადაც უკვე წელიწადია 150 ათასი ტონა ტვირთამწეობის ტანკერები იტვირთება, გემებში ნავთობის ჩატვირთვა ხდება ნაპირიდან 1,5 საზღვაო მილით დაცილებული, ტივტივაზე განთავსებული საოპერაციო სისტემის მეშვეობით და იგი პრაქტიკულად ზეგავლენას არ ახდენს გარემოზე. ნაპირფორმირების პროცესებსა და მთლიანად გარემოზე ზემოქმედების ფაქტორების, ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობების თავისებურებათა და მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული „საქართველოს სანაპირო ზონის ინტეგრირებული მართვის პროექტის“ რეკომენდაციების საფუძველზე იქნება შესრულებული სუფსის ნავსადგურის განვითარების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება, რომლის დამუშავება ტრასეკას პროგრამის 2002-2003 წლების გეგმით „ნავთობის გადაზიდვის ლოჯისტიკ-ცენტრების“ პროექტში არის გათვალისწინებული.

ბ) ყულევის საზღვაო ნავთობტერმინალის მისასვლელ არხზე და მდინარის დელტაში განლაგებულ ორ ნავმისადგომთან მუშა დაღრმავება 18 მეტრი იქნება, ხოლო თვით მისასვლელი არხის სიგრძე პროექტის მიხედვით დაახლოებით 2 კმ-ია. არხისა და ნავსაყუდელის საინჟინრო

ნაგებობებით დაცვას ზღვის ზემოქმედებისაგან საწყის ეტაპზე პროექტი არ ითვალისწინებს, ნაგებობების აშენების მიზანშეწონილობა გადაწყდება საზღვაო ნაწილზე დაკვირვების შედეგების მიხედვით მათემატიკური და ფიზიკური მოდელირების დასკვნების საფუძველზე, სამეცნიერო-საკვლევო დაწესებულებების მიერ შემუშავებული რეკომენდაციებისა და წინადადებების გათვალისწინებით.

12. ნავსადგურში დიდ დაღრმავებათა შექმნისა და შენარჩუნების მხრივ განსაკუთრებით საყურადღებოა სსგ „საქნაპირდაცვისა“ და „საქქალაქმშენპროექტის“ მიერ დამუშავებული და საქართველოს მთავრობის მიერ 1986 წელს დამტკიცებული მდ. ენგურის გაუწყლიანებელი კალაპოტის ათვისების გენერალური სქემის მიხედვით სოფ. ანაკლიაში ღრმაწყლიანი ნავსადგურის მშენებლობის საპროექტო იდეა. მდ. ენგურზე ნატანდამჭერი მალლივი კაშხლის აშენებისა და მდინარის ძირითადი ნაკადის 20 კმ-ით ჩრდილოეთით – მდ. ერისწყალში გადაგდების შედეგად ნავსადგურის აშენების პირობა იქმნება ძველი კალაპოტის შესართავში. ნავსადგურის შესასვლელი არხის მიმართულების არსებული კანიონის არეალზე თანხვედრით სავარაუდოდ უნდა გამოირიცხოს ზღვის ტალღებისაგან არხის დამცავი საინჟინრო ნაგებობების აშენების აუცილებლობა. თუმცა მდ. ენგურის გადამგდები არხის მშენებლობის შემთხვევაში გასათვალისწინებელია ნაპირფორმირების პროცესების შესაძლო ცვლილებებით მოსალოდნელი ზეგავლენა ეკოლოგიურად ფაქიზ უბნებზე (კოლხეთის დაცული ტერიტორია, სანაპირო სამხრეთის მიმართულებით).

13. საყურადღებოა მდინარე კოდორის მიერ შექმნილი კონცხით დაფარული სკურჩის ყურეც, რომლის ორიენტაცია და მოხაზულობა დაახლოებით იგივეა, რაც მდ. ჭოროხის ნატანით შექმნილი ბათუმის კონცხის და მისი მიმდებარე ბურუნტაბის ყურისა (სადაც განთავსებულია ბათუმის ნავსადგური) – ოღონდ სარკისებურ ანარეკლში. საკმაოდ ხელსაყრელი კონსტრუქციულ-გეოგრაფიული პირობები არსებობს ოჩამჩირის ნავსადგურის განვითარებისათვის.

14. ქვეყნის სანავსადგურო პოტენციალის კონსტრუქციულ-გეოგრაფიული შეფასება მოიცავს არა მხოლოდ ნავსადგურების წყალქვეშა თუ წყალზედა კომუნიკაციებისათვის ხელსაყრელ ფიზიკურ-გეოგრაფიულ თუ ეკონომიკურ-გეოგრაფიულ პირობებს, არამედ რეკომენდებული ღონისძიებების პრაქტიკული რეალიზაციისათვის საჭირო სამეცნიერო-ორგანიზაციული ფორმის დასაბუთებებს.

საქართველოს შავიზღვისპირეთის უნიკალური ბუნებრივი კომპლექსები, სპეციფიკური ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები, სანაპირო ზონის გეოდინამიკური პროცესების თავისებურებანი ახალი ნავსადგურების მშენებლობისას მათი ტერიტორიული ლოკალიზების ერთ-ერთ ძირითად განმსაზღვრელ ფაქტორად გვევლინება. ჩვენი ქვეყნის ზღვისპირეთში ადრე განხორციელებულ თითქმის ყველა ნავსადგურის მშენებლობას და მათ შემდგომ ექსპლუატაციას მცირე თუ დიდი მასშტაბების უარყოფითი ზემოქმედება მოჰყვა ბუნებრივ კომპლექსებთან მიმართებაში. მეტად სუსტი ბუნებრივი ბალანსის მქონე სანაპირო ზონის გეოდინამიკური სისტემები დღესაც ითხოვს ფართო მასშტაბის ძვირადღირებული ნაპირდაცვითი საკომპენსაციო სამუშაოების შესრულებას. საქართველოში ნაპირდაცვის დიდი გამოცდილება არსებობს და ახალი ნავსადგურების მშენებლობის შემთხვევაში, სახელმწიფო მხარდაჭერით და წარსულში დაშვებული შეცდომების ანალიზის საფუძველზე, უნდა იქნეს მიღებული ისეთი გადაწყვეტილებები, რომელთა განხორციელებითაც არა თუ ზარალი მიადგება სანაპიროს ბუნებრივ კომპლექსებს, არამედ ნავსადგურის მშენებლობა ბუნებადაცვითი ღონისძიების სახეს მიიღებს.

მუხლი 3. გადაზიდვების პერსპექტივები

1. სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონცეფციის ფორმირების ძირითად კომპონენტს წარმოადგენს რეგიონული გადაზიდვების მოცულობები. ასეთი პროგნოზები განსაზღვრავს სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების სამომავლო სიდიდეებს, ტვირთების სტრუქტურას, მისი ცვლილების ტენდენციებს და ზრდის საერთო დინამიკას, წარმოაჩენს ამ ტენდენციების ანალიზს, პროგნოზირებული ტვირთნაკადების სტრუქტურის დინამიკურ და საწარმოო-ტექნოლოგიურ სპეციფიკას. გასათვალისწინებელია ადგილობრივ და სატრანზიტო

გადაზიდვათა სავარაუდო მოცულობები, რომლებიც მჭიდროდაა დაკავშირებული ქვეყნისა და რეგიონის სახელმწიფოთა ეკონომიკების განვითარების საერთო ტემპებსა და სტრუქტურების ცვლილებათა თავისებურებებთან. თავის მხრივ, ეს უკანასკნელი, ისევე როგორც მსოფლიო ბაზრის კონიუნქტურის ცვლილებები, განსაკუთრებულ გავლენას ახდენს სატრანზიტო გადაზიდვათა მოცულობასა და სტრუქტურაზე.

2. აღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით, საქართველოს მთავრობის ინიციატივითა და საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების ფინანსური მხარდაჭერით, უცხოელი და ადგილობრივი ექსპერტების მიერ შესრულებული იყო საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი ტვირთნაკადების პროგნოზირებასთან დაკავშირებული შემდეგი პროექტები:

ა) „ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების ოპტიმიზირება და რეორგანიზება – გადაზიდვების პროგნოზები“:

ა.ა.) – RMC - Rogge Marine Consult – 1993 წელი;

ა.ბ.) – HPC - Hamburg Port Consulting GmbH – 1994 წელი.

ბ) „საქართველო-თურქეთს შორის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობისათვის ტექნიკურ-ეკონომიკური მოსაზრებანი“ – საქტრანსპროექტი, 1996 წელი;

გ) „რეგიონალური სატრანსპორტო გადაზიდვების პროგნოზი“ (სატურნის მოდელი) – ინგლისური ფირმა WS ATKINS, 1996 წელი.

დ) „კავკასიის რკინიგზებისათვის ერთობლივი საწარმოების შექმნა“ – TEWET-ის ექსპერტთა ჯგუფი (ტომი 2), 1998 წელი.

ე) „საქართველოს ნავსადგურების ახალი ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება“ – „Tacis“-ის პროგრამით HPTI-ის ჯგუფი, 1998 წელი;

ვ) „ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთის მიმართულების განვითარება“ – ნიდერლანდური ფირმა „Tebodin“-ის ჯგუფი, 1998 წელი;

ზ) რკინიგზის დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი პროგნოზები, 1998 წელი;

თ) „საქართველოს რკინიგზის რესტრუქტურირება“ – „Tacis“-ის პროგრამით GIBB, 1998 წელი;

ი) „საქართველოს ფოთის ნავსადგურის განვითარების პროექტი“ – იაპონიის მთავრობის დაფინანსებით „SAPROF“-ის ჯგუფი (იაპონია), 1999 წელი;

კ) „ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების მოსალოდნელი ტვირთბრუნვის პროგნოზები“ – ტრანსპორტის საკონსულტაციო და სასწავლო ცენტრი (TC&TC), 2000 წელი;

ლ) „სატრანსპორტო ნაკადები და ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება“ – „Tacis“-ის პროგრამით ფრანგული ფირმა „BCEOM“, 2001 წელი.

2. ზემოაღნიშნულ ყველა პროექტში ტვირთნაკადების პროგნოზირებისას გამოყენებული იყო გადაზიდვების მოცულობების დამოკიდებულების პრინციპი ქვეყნის მთლიანი ეროვნული პროდუქტის მაჩვენებელთან, რკინიგზით გადაზიდვების ანალიზზე დაყრდნობით. საქართველოს რკინიგზაზე ტვირთნაკადების პროგნოზების შეჯერებული, განზოგადებული ვარიანტისა და მის საფუძველზე შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება პროგნოზის ძირითად მიზანს წარმოადგენდა. აქედან გამომდინარე განისაზღვრა საქართველოს ნავსადგურებში და ძირითად სარკინიგზო მაგისტრალზე 2002, 2005, 2010 და 2015 წლებში გადაზიდვების საპროგნოზო მოცულობები, ტვირთების სტრუქტურისა და გადაზიდვების სახეობების გათვალისწინებით.

ბათუმში, ფოთსა და სუფსაში სანავსადგურო ტვირთების გადამუშავების არსებული მაჩვენებლები და რესურსების შესაძლო პარამეტრები

(მლნ ტონა)

წლები	ფაქტობრივი				პროგნოზი		
	1994	1997	2000	2001	2005	2010	2015
ბათუმი	1,2	3,1	8,4	9,0	14,2	17,5	19,0
ფოთი	1,2	2,3	3,4	3,5	9,8	15,5	33,2
სუფსა*	–	–	5,8	6,1	6,5	7,5	9,0
ჯამი	2,4	5,4	17,6	18,6	30,5	40,5	61,2

(* ნავთობი მიეწოდება მილსადენი ტრანსპორტით)

3. ნავსადგურებსა და საზღვაო ტერმინალებში ტერიტორიული ლოკალიზების ჭრილშიც კი განსხვავებული იქნება გადამუშავებული ტვირთების სტრუქტურა, გარკვეულწილად გაფართოვდება ნავსადგურების სპეციალიზაცია. აქ ნავარაუდევია 2010 წლამდე ბათუმის ნავსადგურის გაფართოებულ ტერიტორიაზე სიმძლავრეთა სრულად შეყვანა და ფოთის ნავსადგურისათვის დამატებული „ჩრდილოეთის ტერიტორიის“ ათვისების დაწყება. ამასთანავე, 2005 წლისათვის მოსალოდნელია ყულევის საზღვაო ნავთობტერმინალის პირველი რიგის გაშვება წლიური 10 მლნ ტონა სიმძლავრით, ანაკლიის და სუფსის საზღვაო ნავსადგურების მშენებლობის დაწყება. ამ თვალსაზრისით საგულისხმოა სუფსის არსებული ნავთობტერმინალის სიმძლავრის, რომელიც 2001 წელს დაახლოებით 6 მლნ ტონას შეადგენდა, 8-12 მლნ ტონამდე გაზრდა 2010-2015 წწ. სავარაუდოა 2007-2008 წწ. ანაკლიის ღრმაწყლიანი ნავსადგურის პირველი რიგის ექსპლუატაციაში შეყვანა 5-დან 8 მლნ ტონამდე სიმძლავრით.

4. სატრანსპორტო მომსახურების მსოფლიო ბაზარზე არსებული მაღალი კონკურენციის პირობებში ჩვენი სატრანზიტო დერეფნის მიმზიდველობის უზრუნველსაყოფად განსახორციელებელი ზომების კომპლექსი განსაკუთრებულ მიდგომებს უნდა ითვალისწინებდეს შუა აზიისა და აზიის სამხრეთი რეგიონების ტვირთების, გამორჩეულად კი თურქმენეთის, უზბეკეთის, ყაზახეთისა და ავღანეთის ტვირთნაკადების მოსაზიდად. „აბრეშუმის გზის“ პროექტის შემდგომი გაფართოებისათვის, პრიორიტეტთა შორის, განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა მიენიჭოს დერეფნის სამხრეთის მიმართულებით განვითარებისა და თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობის პროექტებს.

5. გადაზიდვების პროგნოზების კორექტირების შესაძლებლობის თვალსაზრისით გასათვალისწინებელია თურქეთ-საქართველოს შემაერთებული რკინიგზის მაგისტრალის ამოქმედების შემთხვევაში ტვირთნაკადის გადანაცვლების ალბათობა. ამასთან, გასათვალისწინებელია ისიც, რომ თურქეთში ხორციელდება ხოფისა და, განსაკუთრებით, ტრაპიზონის ნავსადგურების გაფართოების სამუშაოები (ამ უკანასკნელის გამტარუნარიანობის გაზრდით დაახლოებით 45-50 მლნ ტონამდე წელიწადში) და მუშავდება პროექტები მათი თურქეთის ერთიან სარკინიგზო ქსელთან დასაკავშირებლად. სავარაუდოა, რომ ამ შემთხვევაში საზღვაო ტვირთების ნაწილი დააკლდება საქართველოს ნავსადგურებს თურქეთის ამ ნავსადგურების სასარგებლოდ და ისინი საქართველოს და მის აღმოსავლეთით მდებარე ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ქვეყნებში ჩვენი ნავსადგურების გვერდის ავლით გადაიზიდება – უმეტესად თურქეთ-ირანი-თურქმენეთის სარკინიგზო მარშრუტით, ხოლო ნაწილობრივ, პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალით.

6. განსაკუთრებით საყურადღებოა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საქართველოს არსებული და სამომავლო ნავსადგურების მეშვეობით მსოფლიო ბაზარზე გატანის მზარდი მოთხოვნილება. თუ 1994 წლამდე ამ ტვირთების საზღვაო გადაზიდვები ხორციელდებოდა მხოლოდ ბათუმის ნავსადგურიდან, შემდგომ ფოთის ნავსადგურში მწყობრში შევიდა მცირე სიმძლავრეები. ფოთში ახალი ტერმინალის პირველი რიგის მწყობრში შეყვანით დღეისათვის აქ უკვე 2 მლნ ტონა ნავთობპროდუქტების ბრუნვის საშუალებაა, ხოლო 2003 წელს მეორე რიგის ამოქმედებით 4,5 მლნ ტონამდე გაიზრდება მისი გამტარუნარიანობა როგორც ღია, ისე მუქი პროდუქტებისათვის. 1999 წლის აპრილში ამოქმედებულმა სუფსის ტერმინალმა 2001 წელს 6 მლნ ტონაზე მეტი ნედლი ნავთობი გაატარა.

7. ბათუმის და, შემდგომ, ფოთისა და სუფსის ნავსადგურებისათვის ამ სახეობის ტვირთების გადაზიდვის გარკვეული მარშრუტებიც კი დამკვიდრდა – ძირითადად ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურების და მცირე მოცულობებით კონსტანცისა და ბურგასის მიმართულებებზე.

8. ამ სახეობის ტვირთების გამგზავნ-მიმღებთა პერსპექტიულ გეგმებში ერთ-ერთ პრიორიტეტად არის მიჩნეული ოდესის, კონსტანცისა და ბურგასის ნავსადგურებიდან ევროპის ჩრდილოეთ და დასავლეთ რეგიონებში ამ პროდუქტების ნავთობსადენებით გადაქაჩვა და მდინარე-ზღვა ტიპის გემებით გადაზიდვა მდ. დუნაის სანავიგაციო მარშრუტებით, რაც საქართველოს არსებულ და სამომავლო ნავსადგურებს განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვებში. ეს

მიანიშნებს საქართველოს ზღვისპირეთიდან ამ ნავსადგურების მიმართულებით დიდი მოცულობის სახაზო გადაზიდვების დამკვიდრების რეალურობაზე, ამასთან, შექმნის ბოსფორის სრუტის ნაწილობრივ განტვირთვის წინაპირობას.

9. გასათვალისწინებელია საქართველოში ნავთობგადამამუშავებელი მრეწველობის განვითარების პერსპექტივები, წარმოებული ნავთობპროდუქტების და ადგილობრივი მოპოვების ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე გატანისა და მათ გადაზიდვებში ქვეყნის სატანკერო ფლოტის ჩართვის ამოცანები.

მუხლი 4. არსებული და პერსპექტიული საზღვაო ნავსადგურები

1. კონცეფცია განიხილავს პროექტებს, რომლებიც უკვე ხორციელდება ან სამომავლოდ არის აღიარებული მიზანშეწონილად (უმრავლეს მათგანზე დამატებულია ახალი ტერიტორიები და შესრულებისათვის დაფინანსების წყაროებიც კი არის მოძიებული). აგრეთვე მოცემულია ის საპროექტო წინადადებები, რომელთა უმრავლესობას სხვადასხვა დონეზე გავლილი აქვთ ექსპერტიზა, ხოლო ზოგიერთი მათგანის განხორციელების მიზანშეწონილობის შესახებ სახელმწიფო მხარდაჭერის აქტებიც კი არის გამოცემული.

2. სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების ღონისძიებები უშუალოდ არის დაკავშირებული რკინიგზისა და საავტომობილო გზების განვითარების შესაძლებლობებთან და პერსპექტივებთან, რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური ვითარების გაჯანსაღებასთან, სახელმწიფოს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო სისტემის განვითარებასთან.

მუხლი 5. ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

1. ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში მაქსიმალურმა ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8-8.5 მლნ ტონა თხევადი (1975 წ.) და 2,3 მლნ ტონა მშრალი ნაყარი და გენერალური ტვირთები (1981 წ.). 2001 წელს ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8,4 მლნ ტონა, მათ შორის 7,6 მლნ ტონა ნავთობი და ნავთობპროდუქტები იყო. ბათუმის ნავთობტერმინალის რეკონსტრუქცია-გაფართოების პირველი რიგის დასრულების შემდგომ (2003 წლისათვის) ნავსადგურის გამტარუნარიანობა მიაღწევს 9-10 მლნ ტონას თხევადი და 3 მლნ ტონას მშრალი ტვირთებისათვის.

2. ნავსადგურის სატვირთო რაიონში მოეწყო სარკინიგზო და საავტომობილო კომუნიკაციების გადაგეგმარება და მიმდინარეობს სხვა საწარმოო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის ობიექტების რეკონსტრუქცია. ასევე მიმდინარეობს უნავმისადგომო საზღვაო ტერმინალის რეკონსტრუქცია (ნავმისადგომის პირობითი სიგრძე იზრდება 262 მეტრამდე) 120 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების მისაღებად, რაც 1,3-ჯერ ზრდის მთელს ამ კომპლექსში ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გამტარუნარიანობას – 11-12 მლნ ტონამდე წელიწადში. ეს, განსაკუთრებით, მუქ პროდუქტებს შეეხება. შესაბამისად, ნავსადგურში მნიშვნელოვნად გაიზრდება სატვირთო ოპერაციებზე ტანკერების დამუშავების ინტენსიობის დღეისათვის არსებული ისედაც მაღალი საშუალო მაჩვენებელი.

3. ბათუმის ნავსადგურის მასშტაბური ექსტენსიური განვითარების ძირითადი ხელშემშლელი ფაქტორი იყო მისი ყოველმხრივი შეზღუდულობა ქალაქისა და მიმდებარე სამრეწველო ზონის განაშენიანების საზღვრებით. მისი გაფართოება შესაძლებლად იყო მიჩნეული თხევადი ტვირთებისათვის ჩრდილოეთის მიმართულებით პირსის მშენებლობით ან/და აღმოსავლეთის მიმართულებით სპეციალიზებული ტერმინალების მოწყობით. თუმცა ბოლო დროს ნავსადგურისათვის გამოთავისუფლებული 26 ჰექტარის რაციონალურად ათვისება მშრალი ტვირთების გამტარუნარიანობას სულ მცირე 1,5-ჯერ გაზრდის. აქ კერძო ინვესტიციებით 4,5 ჰა-ზე შენდება საკონტეინერო ტერმინალი მე-4 და მე-5 ნავმისადგომების ფრონტის გამოყენებით, რომლის საერთო სიგრძე 286 მეტრია. ტერმინალის საპროექტო გამტარუნარიანობა იქნება 47-50 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტიანი კონტეინერი) წელიწადში და მისი ექსპლუატაციაში შეყვანა ნავარაუდევია 2003 წლის მაის-ივნისში.

4. სამომავლოდ ამავე ტერმინალის შესაძლო გაფართოებისათვის გათვალისწინებულია დამატებით 2-2,5 ჰა-ს გამოყოფა, რაც საკონტეინერო ტვირთების გამტარუნარიანობას 50-60 პროცენტით გაზრდის. ხოლო მისი მომიჯნავე დანარჩენი გამოთავისუფლებული 10 ჰა-ს ათვისებისათვის საჭიროა ინვესტიციების მოზიდვა, სადაც შესაძლებელია მშრალი ტვირთების 3 მრავალპროფილიანი ტერმინალის შექმნა, ხოლო თუ ბათუმის ნავთობტერმინალი შეძლებს

სათანადო სახმელეთო სიმძლავრეების შექმნას, ეს სამი ნავმისადგომი შეიძლება მოეწყოს ნავთობპროდუქტების გადასატვირთად საშუალო ტონაჟის ტანკერებისათვის.

5. მიმდინარეობს სამუშაოები სარკინიგზო ბორნის ხიდის გადასაკეთებლად ევროპულ ლიანდზე და მოეწყობა შესაბამისი სარკინიგზო პარკი, რისთვისაც სამრეწველო ზონიდან ნავსადგურს დამატებით დაუმაგრდა 9 ჰა და ის უკვე თითქმის გამოთავისუფლებულია. აქ კერძო ინვესტორებთან ერთად პროექტი ხორციელდება ტრასეკას ფარგლებში ევროკომისიის დაფინანსებით.

6. მთლიანობაში, ბათუმის საზღვაო ნავსადგურისათვის გამოყოფილი დამატებითი ტერიტორიების საზღვრებში განვითარების გათვალისწინებით მისი გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები შემდეგი ძირითადი მდგენელებით ხასიათდება:

ა) 2005 წლისთვის ნავსადგურში დასრულდება ნავთობსაქაჩი მოწყობილობების გადაიარაღება და უნავმისადგომო საზღვაო ტერმინალის რეკონსტრუქცია 120 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების დასამუშავებლად, ექსპლუატაციაში შევა საკონტეინერო და საბორნე კომპლექსების ახალი სიმძლავრეები;

ბ) 2010 წლისთვის გაიზრდება ნავთობრეზერვუარების საერთო სამარაგო მოცულობა, მოეწყობა ვაგონ-ცისტერნების დასამუშავებელი ესტაკადების რეკონსტრუქცია მათი ჯამური წარმადობის შემდგომი გაზრდის მიზნით, გაიზრდება კონტეინერიზებული ტვირთების დამუშავების ინტენსივობა და 6-7 ჰა-მდე გაფართოვდება საკონტეინერო ტერმინალი 70-75 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტიანი ერთეული) კონტეინერის გასატარებლად, მოხდება სატვირთო რაიონის მექანიზაციის მოდერნიზება, მოიზიდება ინვესტიციები დარჩენილი 10 ჰა-ს ასათვისებლად და შესაძლო 3 ნავმისადგომიდან 2-ის ექსპლუატაციაში შესაყვანად;

გ) 2015 წლისათვის განხორციელდება დამატებითი ღონისძიებები ტანკერების დამუშავების ინტენსივობის შემდგომი ზრდისათვის, სრულად იქნება ათვისებული გამოთავისუფლებული დარჩენილი 10-11 ჰა და აქ ექსპლუატაციაში შევა მე-3 ნავმისადგომი. სატვირთო რაიონში დაგეგმილია ტექნიკურ-ტექნოლოგიური ღონისძიებები ტვირთების გადამუშავების ინტენსიურობის შემდგომი გაზრდის მიზნით.

მუხლი 6. სუფსის საზღვაო ნავსადგური

1. 1999 წლის აპრილიდან ფუნქციონირება დაიწყო სუფსის ნავთობის ტერმინალმა და ნავთობსაქაჩმა ტექნოლოგიურმა ტივტივამ. დღემდე ნავთობტივტივას მეშვეობით დაიტვირთა 150-ზე მეტი ტანკერი, რომელთა ტვირთამწეობა თავდაპირველად 90 ათასი ტონიდან დღეისათვის თითქმის 150 ათას ტონამდე გაიზარდა. ნავთობტერმინალის წლიურმა გამტარუნარიანობამ 6 მლნ ტონას მიაღწია, ნავთობტერმინალის 4 რეზერვუარის ერთდროული ტევადობა 200 ათ. ტონის ფარგლებშია. სპეციალისტების გაანგარიშებით (Moffat and Nichol Engineers, 1999), მინიმალური დანახარჯებით შესაძლებელია არსებული სიმძლავრეების წლიური გამტარუნარიანობის გაზრდა 10-12 მლნ ტონამდე. განიხილება აგრეთვე ტერმინალის სასაწყობო სიმძლავრის გადიდების პროექტები ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობის გაზრდის მიზნით. პერსპექტივაში სუფსის ტერიტორიაზე სავარაუდოა ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის (სიმძლავრით 2 მლნ ტონა წელიწადში) მშენებლობა. შესაბამისად, ნავთობპროდუქტების სამარაგო კომპლექსებისა და ნავთობპროდუქტების მრავალდანიშნულებიანი ორი ნავმისადგომის შექმნა.

2. ინსტიტუტ „საქპროექტის“ წინადადებით (1999 წ.) სუფსის ახალი ნავსადგურის განლაგება გათვალისწინებულია მდ. სუფსის შესართავიდან მარჯვენა მხარეს 1,5 კმ-ს ფარგლებში სოფ. გრიგოლეთის მიმდებარედ. აქ შესაძლებელია მდ. სუფსის შესართავიდან სანაპიროს გასწვრივ ჩრდილოეთის მიმართულებით 850-1000 მეტრზე 2-3 ნავმისადგომიანი ტერმინალების აგება 50-70 ათ. ტონა ტვირთამწეობის ტანკერებით ნავთობპროდუქტების გადასატვირთად, მათ შორის, აირმზიდი გემების მომსახურებისათვის შესაბამისი ტერმინალის მოწყობის შემთხვევაში.

3. გარემოსა და ნაპირფორმირების პროცესებზე ზემოქმედების უკიდურესად შემცირების თვალსაზრისით, აქ შესაძლოა განიხილებოდეს ზღვაში შეჭრილი მრავალპროფილიანი ტერმინალების მშენებლობის ვერსიაც – ნავმისადგომებისა და მათი ინფრასტრუქტურის მცურავ პონტონებზე მოწყობით, როგორც ეს მსოფლიო პრაქტიკაში არის დამკვიდრებული.

4. ნავთობპროდუქტების ზღვით გადასატვირთავად ორი საზღვაო ტერმინალის შექმნა საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციას გარემოდაცვითი, რეკრეაციული ზონის გადარჩენის და ეკონომიკური ეფექტიანობის თვალსაზრისით უფრო მისაღებად მიაჩნია შემდეგი სქემით: არსებული მცურავი ტექნოლოგიური ტივტივას ჩრდილოეთით არსებულ საღუბო სადგომებზე მონტაჟდება ანალოგიური ორი ტივტივა 60-80 ათასი ტონა ტვირთამწეობის ტანკერებზე თითოეული – სხვადასხვა სახეობის ნავთობპროდუქტების ერთდროული მიწოდების შესაძლებლობით, ხოლო საღუბო სადგომები არსებული კოორდინატებიდან გადინაცვლებს დასავლეთის ან/და ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით.

5. ნავსადგურის უზრუნველყოფა სარკინიგზო მისასვლელით ფოთი-სუფსის შემაერთებელი რკინიგზის პროექტის განხორციელების შემდეგ მოხდება როგორც სადგურ სუფსიდან, ისე ფოთიდან. საავტომობილო მისასვლელი გზა ძირითად მაგისტრალს მიუერთდება. პარალელურად განხორციელდება საცხოვრებელი ზონისა და სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების განვითარება.

მუხლი 7. ფოთის საზღვაო ნავსადგური

1. ფოთის საზღვაო ნავსადგურში, დაარსების შემდგომ, მისი სამხრეთის ტალღმჭრელი, ცალკეული ნავმისადგომები მრავალჯერ გადაკეთდა და გაფართოვდა, რადგან ნავსადგურის სიმძლავრეებზე მოთხოვნილება გამუდმებით იზრდებოდა. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ ტვირთბრუნვის საუკეთესო მაჩვენებელი აქ მიღწეულ იქნა 1990 წელს 5 მლნ ტონის დონეზე, ხოლო 1993 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 1,1 მლნ ტონა. მას შემდგომ კი ფიქსირდება გადამუშავებული ტვირთების მოცულობათა ზრდის ტენდენცია. საგულისხმოა უკანასკნელ წლებში საკონტეინერო ტვირთების მოცულობების ზრდა. აქ დროთა განმავლობაში იცვლებოდა გადამუშავებული ტვირთების სტრუქტურა, რის გათვალისწინებითაც 2002 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა 2600 კვ. მეტრი ფართის დახურული საწყობი გენერალური ტვირთებისათვის და დასრულების სტადიაშია ამავე დანიშნულების არსებული დახურული საწყობის ძირეული რეკონსტრუქცია 7260 კვ. მეტრი ფართობით, რომლისთვისაც, ჰოლანდიის მთავრობის გრანტით, ნავსადგურს მოეწოდა 275 ათასი აშშ დოლარის ელექტრომოწყობილობა.

2. 2003-2004 წლებში განხორციელდება ნავსადგურის შიგა აკვატორიის დამცავი სამხრეთის მოლის სარეაბილიტაციო სამუშაოები, რომელთა საერთო საანგარიშო ღირებულება თითქმის 26 მლნ ევრომდეა და ფინანსდება ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სესხით, ჰოლანდიის მთავრობის გრანტით და ნავსადგურის წილობრივი მონაწილეობის ხარჯებით. ამ ღონისძიების განხორციელების შედეგად საგრძნობლად გაიზრდება ნავსაყუდელის უსაფრთხოების ხარისხი ზღვის ძლიერი ღელვის პირობებში.

3. ნავსადგურის განვითარება და ეფექტიანობის ზრდა თავისთავად რიგ სამეურნეო, ფინანსურ და ტექნიკურ-ტექნოლოგიურ პრობლემებთან არის დაკავშირებული. მისი შემდგომი განვითარება-გაფართოების პროგრამით (საფუძვლები: ფოთის ნავსადგურის განვითარება ჩრდილოეთის მიმართულებით „TEBODIN“, ფოთის ნავსადგურის რესტრუქტურირება „HPC“, საქართველოს ნავსადგურების ახალი ტერმინალების ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება „HPTI“ 1997-99 წწ.) გათვალისწინებულია ფოთის ნავსადგურის არსებულ ფარგლებში განვითარება, საწყის ეტაპზე ახალი ტერიტორიების ათვისების გარეშე. ეს პროგრამა, სხვა ორგანიზაციულ ღონისძიებებთან ერთად (საკონკურსო პირობებით ტერმინალების კერძო კომპანიებისათვის იჯარით გადაცემა, თავისუფალი წერტილოვანი ეკონომიკური ზონების ჩამოსაყალიბებლად პირობების შექმნა და სხვა), გულისხმობს 3-5 წელიწადში წლიური გამტარუნარიანობის გადიდებას დაახლოებით 9-9,5 მლნ. ტონამდე.

4. 2002 წლის ოქტომბერში ექსპლუატაციაში შევიდა ნავთობპროდუქტების გადამტვირთავი კომპლექსის პირველი რიგი 36 ათასი კუბ. მეტრი საერთო მოცულობის საცავებით და ამ ეტაპის განხორციელებაში 12 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციები ჩაიდო. პროდუქტების სამარაგო მეურნეობის მეორე რიგის მშენებლობის დასრულებით სამარაგო ცისტერნების საერთო მოცულობა 77 ათასი კუბ. მეტრი იქნება და მთლიანობაში ამ მეურნეობის გამართვა 2003 წელს დასრულდება, მათ შორის, მუქი პროდუქტებისათვისაც, რისთვისაც პროექტის მეორე ეტაპი

ითვალისწინებს ვაგონ-ცისტერნების დასაცვლელად გათბობის თანამედროვე სისტემის მოწყობას. პროექტის ღირებულება 32 მლნ აშშ დოლარია. იგი ფინანსდება ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის და შავი ზღვის ვაჭრობის და განვითარების ბანკის კრედიტებით, ასევე ნავსადგურთან ერთობლივად შექმნილი კომპანია „ჩენელ ენერჯის“ მიერ. ისვე უწევს ოპერირებას მთელს ამ კომპლექსს.

5. ტვირთების ამ სახეობისათვის საზღვაო კომპლექსის აღჭურვილობის რეკონსტრუქცია-გაფართოებით დღეისათვის არსებული გამტარუნარიანობა სულ მცირე კიდევ 2,5 მლნ ტონით გაიზრდება და 2004 წელს მიაღწევს 4,2-4,5 მლნ ტონას. ამ პერიოდისათვის არის პროგნოზირებული ტერმინალის აღნიშნული გამტარუნარიანობის ასათვისებლად გათვალისწინებული ახალი №16 ნავმისადგომის ექსპლუატაციაში შეყვანა 250 მ სიგრძის ფრონტით, 50 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების მისაღებად, რომლის საანგარიშო საინვესტიციო ღირებულება სავარაუდოდ 6 მლნ აშშ დოლარამდეა და ფინანსდება ნავსადგურის ხარჯებით.

6. მიმდინარეობს საკვლევ-საპროექტო სამუშაოები თხევადი ქიმიური ტვირთების გადასამუშავებელი ტერმინალის მოწყობის მიზნით 0,6-0,8 მლნ ტონა წლიური გამტარუნარიანობით. 5 ათასი ტონა ტვირთამწეობის გემების მისაღებად 180 მეტრი სიგრძის ნავმისადგომის განთავსება სავარაუდოდა არსებული ჩრდილოეთის მოლის გასწვრივ, ხოლო მთელი სახმელეთო კომპლექსისა (სამარაგო მეურნეობის ჩათვლით) – ნავსადგურისათვის დამაგრებული „ჩრდილოეთის ტერიტორიის“ (3813ა) უკიდურეს სამხრეთ ნაწილში ნავმისადგომიდან 100-150 მეტრის მანძილზე. მთლიანად პროექტის საანგარიშო საინვესტიციო ღირებულება 20-25 მლნ აშშ დოლარის ფარგლებშია და მისი ექსპლუატაციაში გაშვება სავარაუდოდა 2004 წლის ბოლოსათვის.

7. არსებულ ფარგლებში ნავსადგურის განვითარების სხვა პროექტებიდან განსაკუთრებით აღსანიშნავია საკონტეინერო ტერმინალის გაფართოების პროექტი, რომლითაც მისი გამტარუნარიანობა 1,5-ჯერ გაიზრდება და მიაღწევს 75-80 ათას TEU-ს (პირობითი 20- ფუტისანი კონტეინერი) წელიწადში. არსებული ტერმინალის რეაბილიტაცია-გადაიარაღებისა და გაფართოების სამუშაოების სავარაუდო საერთო ღირებულებაა 12-14 მლნ აშშ დოლარი.

8. მნიშვნელოვანია ასევე მე-15 ნავმისადგომზე მრავალპროფილიანი ტერმინალის მშენებლობის პროექტი, ტვირთების სახეობიდან გამომდინარე 1,2-1,5 მლნ ტონა წლიური გამტარუნარიანობით, რომლის სავარაუდო საინვესტიციო ღირებულება 50-60 მლნ აშშ დოლარის ფარგლებშია.

9. ნავსადგურის ზემოაღნიშნული რეკონსტრუქცია-განვითარება დაკავშირებულია დიდი ოდენობის ინვესტიციების მოზიდვასთან, რაც მომავალში განხორციელდება ცალკეული ტერმინალების ოპერატორი კომპანიების ხარჯებით, საკონკურსო პირობებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად და, ასევე, სხვა ინვესტორების დაინტერესებით. აღნიშნული კონკურსების პირობები ასევე ქმნის კონკურენტული გარემოს, განვითარებისა და ტვირთნაკადების მოზიდვის მასტიმულირებად ვითარებას.

10. მთლიანობაში, ფოთის საზღვაო ნავსადგურის არსებულ საზღვრებში განვითარებით მისი გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები ხასიათდება შემდეგი ძირითადი სავარაუდო მოტივებით:

ა) 2005 წლისათვის მშრალი ტვირთების არსებული ტერმინალების კომერციალიზების შედეგად ამ ტვირთების მოცულობათა გაზრდა, ექსპლუატაციაში სრული საპროექტო სიმძლავრით შეყვანილი ახალი ნავთობპროდუქტებისა და თხევადი აირის ტერმინალების გამტარუნარიანობის ათვისება სულ ცოტა 70-80 პროცენტის დონეზე;

ბ) 2010 წლისათვის ზემოაღნიშნულ ტერმინალებზე ტვირთბრუნვის გარკვეული ზრდა, ახალი ნავთობპროდუქტების და თხევადი ქიმიური ტვირთების ტერმინალების გამტარუნარიანობის სრულად ათვისება, გაფართოებული საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობის ათვისება და ახალი პროექტის მიხედვით განვითარებული №15 ტერმინალის გამტარუნარიანობის 60-70 პროცენტით ათვისება;

გ) 2015 წლისათვის ნაგულისხმევია არსებულ საზღვრებში ტვირთბრუნვის ზრდასთან ერთად, ახალი პროექტის მიხედვით განვითარებული №15 ტერმინალის გამტარუნარიანობის სრულად ათვისება. აქვე აღსანიშნავია, რომ გამტარუნარიანობის ზრდის პროგნოზი ეყრდნობა

ტერმინალების სატენდერო პირობებში წლების მიხედვით მოთხოვნილ ტვირთბრუნვის მინიმალურ მოცულობებს ტვირთების საანგარიშო ძირითად სახეობათა გათვალისწინებით და უკვე დამუშავებული პროექტების განხორციელების სავარაუდო ვადებს.

11. ფოთის ამავე საზღვაო ნავსადგურისათვის ჩრდილოეთით, სანაპიროს გასწვრივ მდ. რიონის დელტამდე, დამაგრებული 381 ჰა ფართობის ნაწილის ათვისების მცდელობად გვევლინება იაპონიის მთავრობის უცხოეთთან ეკონომიკური თანამშრომლობის ფონდის (OECF) საპროექტო წინადადება, რომელიც მათივე ძალებით ჩატარებული წინასაპროექტო გამოკვლევის საფუძველზე შესრულდა. ამ პროექტის მიხედვით 300 ათას კვ. მეტრზე ასაშენებელი საკონტეინერო ტერმინალის საინვესტიციო ღირებულება სავარაუდოდ 150 მლნ აშშ დოლარის ტოლია და წელიწადში დაახლოებით 320-350 ათას TEU (პირობითი 20-ფუტისანი კონტეინერი) კონტეინერზეა გაანგარიშებული. აღნიშნული პროექტით სავარაუდოა ფოთის ნავსადგურის შიგა აკვატორიის ფართის მნიშვნელოვანი გაზრდა და ახალი, ჩრდილოეთის მოლების კომპლექსის პირველი რიგის აგება. ამით შესაძლოა ნაწილობრივ მაინც გადაწყდეს როგორც ახალი აკვატორიის ნაწილის დაცვის, ისე ნავსადგურში შესასვლელი არხის მოსილვის შემცირების ამოცანები.

12. ჩრდილოეთის შუალედურ მოლსა და საკონტეინერო ტერმინალს შორის ტერიტორიაზე შესაძლებელი იქნება 2-3 ნავმისადგომით მრავალპროფილიანი ტერმინალების მოწყობა მშრალი ტვირთებისათვის და ასევე 2-4 ბორნის ერთდროულად მიღების საჭიროების შემთხვევაში ამ კომპლექსის გადმოტანა რკინიგზის შესაბამისი სალიანდაგო მეურნეობის მოწყობის პირობით. ამ „ჩრდილოეთის ტერიტორიაზე“ ფართობის სრულად ათვისება ნიშნავს მოლების კომპლექსის მთლიანად მოწყობას – არსებული დამცავი დასავლეთის მოლის გაგრძელებას ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით, მდ. რიონის დელტასთან განლაგებული დამცავი ჩრდილოეთის ძირითადი მოლის აგებას და მის სამხრეთით სატერმინალო ქსელის მოწყობას, სადაც შესაძლებელი იქნება საზღვაო ტერმინალების მოწყობა ნებისმიერი სახეობის ტვირთებისათვის – მათ შორის საგულისხმოა საპროექტო იდეა თხევადი აირის გადამამუშავებელი სპეციალიზებული ტერმინალის მშენებლობასთან დაკავშირებით.

13. ნავმისადგომების ზურგის შესაქმნელად აქ არსებული ტერიტორია საშუალებას იძლევა მათ მიმდებარედ ნავსადგურისათვის მძლავრი სარკინიგზო სადგურისა და სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურული ობიექტების ასაგებად, აქვე შეიქმნება ხელსაყრელი პირობები შემფუთავ-დამფასოებელი და პროდუქციის ამკრეფ-დამკომპლექტებელი საწარმოების, მსხვილი სადისტრიბუციო საწყოების წარმოშობისათვის და მთლიანობაში, შესაძლოა, ჩამოყალიბდეს ძალზედ ხელსაყრელი გარემოებანი წერტილოვანი თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შესაქმნელად.

14. ფოთის ნავსადგურის აკვატორიაში – არსებულ ჩრდილოეთის ყურეში – კერძო ინვესტიციებით („ფოთი ტრანს ენერჯი“) მოეწყო ერთნავმისადგომიანი ნავთობპროდუქტების ტერმინალი, რომლის სამარაგო სიმძლავრეებად აღდგა და გაფართოვდა ნავსადგურის აღმოსავლეთით მოსაზღვრე ტერიტორიაზე მშენებარე ნავთობსაცავები. ეს დამატებითი ახალი სიმძლავრეა. სატერმინალო კომპლექსის გამტარუნარიანობამ პირველ ეტაპზე 0,4-0,6 მლნ ტონიდან 2003 წლის მიწურულისათვის უნდა მიაღწიოს 1-1,2 მლნ ტონას, რაც, შესაბამისად, ამავე მოცულობით გაზრდის საქართველოს რკინიგზის ტვირთზიდვას.

15. ყურადღებას იპყრობს ახალი, ე.წ. მუნიციპალური ნავსადგურის საპროექტო წინადადება. იგი დამუშავებულია „ფოთიქალაქპროექტის“ და მოწვეული სპეციალისტების მიერ 1998 წელს, მისი საერთო საინვესტიციო ღირებულება 160 მლნ აშშ დოლარის ტოლია. საპროექტო წინადადების მიხედვით არსებული ნავსადგურის სამხრეთით, ახალი სამხრეთის ტალღმჭრელით შემოიზღუდება დაახლოებით 54,0 ჰა წყლის აკვატორია, ხოლო სასაწყობო და სატერმინალო ქსელმა სავარაუდოდ დაახლოებით 24 ჰა უნდა დაიკავოს. ნავსადგურის საპროექტო საანგარიშო გამტარუნარიანობაა 2,5-3 მლნ ტონა წელიწადში.

მუხლი 8. ყულევის საზღვაო ტერმინალი

1. ყულევის ნავთობპროდუქტების საზღვაო ტერმინალის შექმნის მიზანშეწონილობა განაპირობა ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი ფუნქციის – კასპიის ზღვის

ნავთობის რესურსების დასავლეთის ბაზრებზე ტრანსპორტირების აუცილებლობამ. იგი, უპირველესად განახორციელებს თურქმენეთში და ყაზახეთში მოპოვებული ნავთობიდან წარმოებული ნავთობპროდუქტების შავი ზღვით ტრანსპორტირებას ევროპის ქვეყნებში (პირველი რიგი), ხოლო მომავალში ბუნებრივი აირისა და მშრალი ტვირთების გადატვირთვას (მეორე რიგი) შესაბამისი ტერმინალებიდან.

2. პირველი რიგის მშენებლობა ითვალისწინებს ნავსადგურის როგორც ჰიდროტექნიკური ნაწილის, ისე ნავთობპროდუქტების საცავი ტერმინალის შექმნას (ორი ნავმისადგომი, სიგრძით 300 მ და 250 მ და სიღრმით 18 მ და 15 მ, ითვალისწინებს 100-120 ათასი ტონა წყალწყვის ტანკერების მიღება-მომსახურებას, ნავთობსაცავის საერთო მოცულობაა 320000+60000 მ³). აიგება 11 კმ სარკინიგზო ხაზი სენაკი-ფოთის ხაზიდან განშტოებად ყულევამდე, დამხარისხებელი პარკი 4200 მ საერთო მუშა სიგრძით 220-230 სარკინიგზო ვაგონისათვის, ხოლო ვაგონების დასაცვლელ ესტაკადებზე ერთდროულად 176 ვაგონი დამუშავდება და ერთდროულად მიიღებს დაახლოებით 10000 ტონა ნავთობპროდუქტს.

3. მშენებლობის პირველი რიგის ღირებულება დაახლოებით 120-130 მლნ აშშ დოლარია. პირველი რიგის ექსპლუატაციაში გაშვებით, რაც ნავარაუდევია 2005 წლისათვის, ტერმინალის გამტარუნარიანობა იქნება 6 მლნ ტონა წელიწადში, ხოლო 2010 და 2015 წლებისათვის – შესაბამისად 20 და 25 მლნ ტონა. დაპროექტებას, მშენებლობასა და ექსპლუატაციას ახორციელებს ადგილობრივი პერსონალი, ევრო-ამერიკული კომპანიის (API) საპროექტო-საკონსულტაციო ნაწილში ჩართვით.

4. ყულევის საზღვაო ტერმინალის მშენებლობის გენერალური გეგმის მიხედვით უკვე ბევრი არაპირდაპირი პროფილის სამუშაოები შესრულდა. მიმდინარეობს მიმდებარე სოფლების სასმელი წყლით და ელექტროენერგიით სტაბილურად მომარაგების, არსებული საავტომობილო გზების მოწესრიგებისა და ახლის მშენებლობის სამუშაოები. ინვესტორმა სრულად დააფინანსა მდ. ხობისწყლის ჩრდილოეთის სანაპიროს დამიების დროს წარმოშობილი არქეოლოგიური გათხრების მოწყობის ღონისძიებები და სხვა.

მუხლი 9. ანაკლიის ნავსადგური

1. სსგ „საქნაპირდაცვისა“ და „საქქალაქმშენპროექტის“ მიერ დამუშავებული გენერალური სქემის მიხედვით ნავსადგურის აკვატორიისათვის საჭირო პარამეტრების მქონე ყურის შექმნა მდინარის დელტიდან სიღრმეში არის გათვალისწინებული, ხოლო ტერმინალების განთავსება – მისი ნაპირის მიმდებარე ხმელეთზე. მდინარის დელტასთან არსებული ზღვის კანიონის სიღრმე ბევრად აღემატება ნებისმიერ მცურავ საშუალებათა ამჟამინდელ თუ სამომავლო წყალჯდომის სიდიდეებს და, პრაქტიკულად, არასოდეს დაილამება.

2. საპროექტო ვერსიით ნავსადგურის შესასვლელ არხს აქვს ჩრდილოეთის მიმართულება, რის გამოც შესაძლოა კანიონი ეფექტიანად ვერ იქნეს გამოყენებული. ამიტომაც, სანაოსნო არხის შესაქმნელად და კანიონამდე დაღრმავების შესანარჩუნებლად ნავარაუდევია მოლების აგება, რითაც არ არის გამორიცხული გარკვეული ზემოქმედება ნაპირფორმირების პროცესებზე, ხოლო მდ. ენგურის გადამგდები სწორხაზოვანი მიმართულების არხით შესაძლოა შეიქმნას კანიონის გადაადგილების საშიშროება. ამ საპროექტო წინადადების მიხედვით მიზანშეწონილად არის მიჩნეული ანაკლიის ნავსადგურის აშენება პირველ ეტაპზე წელიწადში 5-8 მლნ ტონა გამტარუნარიანობით, ძირითადად მშრალი ტვირთებისათვის, რაც მომავალში საჭიროებისამებრ შესაძლებელია გაიზარდოს ორჯერ და მეტად, ხოლო ნავთობტერმინალების მოწყობის შემთხვევაში და ნაყარი ტვირთების მოცულობათა შემდგომი გაზრდით – 5-6-ჯერაც კი. არსებობს ანაკლიის ნავსადგურის განთავსებისა და გეგმარების ალტერნატიული ვარიანტი, რომელიც დაამუშავა შპს „მშენპროექტმა“. ამ ვერსიით პროექტის საერთო საინვესტიციო ღირებულება 150-180 მლნ აშშ დოლარით ნაკლებია წინამორბედ წინადადებასთან შედარებით და იგი თითქმის სრულად გამორიცხავს სამოსახლო მიწებთან შეხებას.

3. საპროექტო იდეით ნავსადგურის მთელი ტერიტორია (შიგა აკვატორიის ჩათვლით) განლაგებულია სახმელეთო ნაწილში სოფ. ანაკლიის სამხრეთით, არ ითვალისწინებს მდ. ენგურის არსებული კალაპოტის შეცვლას, შესასვლელი არხის ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით სრულად გამოიყენება ზღვის კანიონის დაღრმავებები და, შესაბამისად, არ

ესაჭიროება არხის დამცავი ჰიდროტექნიკური ნაგებობები, ე.ი. სავარაუდოდ უკიდურესად მცირდება გარემოზე ზემოქმედების შესაძლებლობა და ნავსადგურისა და დასახლების სოციალური ინფრასტრუქტურის ობიექტების განლაგების არეალები არ შეეხება დაცულ ტერიტორიებს.

4. მუშა პროექტების 2003 წელს დაწყების შემთხვევაში, მშენებლობის დაწყება შესაძლებელი იქნება არა უგვიანეს 2004 წლის მიწურულისა, საიდანაც უნდა ვივარაუდოთ პირველი რიგის ექსპლუატაციაში გაშვება 2008 წლიდან. ამ შემთხვევაში უნდა ვივარაუდოთ, რომ 2010 და 2015 წლებისათვის გამტარუნარიანობა შესაბამისად შეადგენს თხევადი ტვირთებისათვის 6 და 8 მლნ ტონას, ხოლო მშრალი ტვირთებისათვის – 4 და 10 მლნ ტონას.

5. ენგური-ანაკლიის საინჟინრო-საკომუნიკაციო კომპლექსისა და თავად ნავსადგურის მშენებლობის ეკონომიკური მიზანშეწონილობა განპირობებულია აგრეთვე ანაკლიის ზონის საქართველოს სხვა ზღვისპირა რეგიონებთან შედარებით ნაკლები სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებით, თავისუფალი და სუსტად ათვისებული ფართობების სიუხვით, ენგურისა და ხუდონის ჰესების მშენებლობისაგან გამოთავისუფლებული და ამჟამად დაუსაქმებელი კვალიფიციური მუშა-მოსამსახურეების არსებობით, ტერიტორიის საინჟინრო მომზადება-დაგეგმარებისა და მშენებლობისათვის აუცილებელი დიდი რაოდენობით გრუნტებისა და მაღალხარისხოვანი ინერტული მასალების ადგილზე მოპოვების შესაძლებლობით.

მუხლი 10. აფხაზეთის ნავსადგურები

1 ცნობილია რამდენიმე საპროექტო წინადადება აფხაზეთში არსებული საზღვაო ნავსადგურების გაფართოებისა და ახლის მშენებლობის თაობაზე:

ა) კოდორის კონცხზე 30 წლის განმავლობაში სამშენებლო მიზნით ხრემის ამოღების შედეგად დაახლოებით 150 ჰა-ზე შექმნილია 20 მეტრის სიღრმემდე ხელოვნური ტბა, რომლის ზღვასთან არხით დაკავშირება არ წარმოადგენს სიძნელეს და ქმნის სკურჩის ყურეში საკმაოდ სოლიდური გამტარუნარიანობის ნავსადგურის აშენების საშუალებას;

ბ) ოჩამჩირის ნავსადგურის გაფართოების წინადადებები 2-3 ათეული წლის წინ იქნა დამუშავებული და დღესაც არ კარგავს აქტუალობას. ამ ნავსადგურის მნიშვნელოვნად გაფართოება შესაძლებელია ექსტენსიური გზით. სავარაუდოა, რომ რიგი მიზეზების გამო ოჩამჩირის ნავსადგური, ანაკლიისა და სკურჩისაგან განსხვავებით, საშუალო სიმძლავრის სპეციალიზებულ თანამგზავრ-ნავსადგურის ფუნქციით შემოიფარგლება.

2. აფხაზეთის საკურორტო-ტურისტული მეურნეობის აღორძინების შემთხვევაში კვლავ აქტუალური გახდება გაგრის, ბიჭვინთის, გუდაუთის, ახალი ათონის სამგზავრო ნავმისადგომებისა და სოხუმის და ოჩამჩირის არსებული საზღვაო ნავსადგურების შემდგომი რეაბილიტაცია-გაფართოება. ასევე საგულისხმოა აფხაზეთის ტერიტორიაზე არსებული ყოფილი სსრკ-ის თავდაცვის სამინისტროს სამხედრო-საზღვაო ბაზების, სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის ობიექტების სამომავლო ათვისების შესაძლებლობანიც.

მუხლი 11. საქართველოს ნავსადგურების გამტარუნარიანობა

1. ტვირთნაკადების პროგნოზების მიხედვით ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების არსებულ საზღვრებში განვითარების გათვალისწინებით 2010-2015 წლებში თითქმის ათვისებული იქნება არსებული ორი ნავსადგურის გამტარუნარიანობა, რის გამოც დღესვეა მოსაძიებელი ტვირთნაკადების გასატარებლად სიმძლავრეთა შექმნის გზები. სწორედ 2007-2012 წლებში იქნება საჭირო ახალი სანავსადგურო სიმძლავრეების მწყობრში შეყვანა როგორც არსებული ნავსადგურების ექსტენსიური განვითარებით, ისე ახლის მშენებლობით.

2. „საქართველოს სატრანსპორტო დელტის“ სრულმასშტაბიანი ამოქმედებით და საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების ზემოაღნიშნული ძირითადი პროექტების ეტაპობრივი განხორციელებით საქართველოს ნავსადგურების სავარაუდო საერთო გამტარუნარიანობა უკვე მიმდინარე და პერსპექტიული პროექტების სრულად განხორციელების შემთხვევაში მიაღწევს დაახლოებით 70 და 104 მლნ ტონას, შესაბამისად, 2010 და 2015 წლებისათვის (წინამდებარე ცხრილში მოცემული ყველა ახალი ნავსადგურისა და ტერმინალის ასევე საპროგნოზო ვადებში ამოქმედების შემთხვევაში).

საქართველოს ნავსადგურების მოსალოდნელი გამტარუნარიანობა

(ტვირთნაკადების სავარაუდო სახეობათა გათვალისწინებით)
(მლნ ტონა)

ნავსადგურები	2005 წელი (ტვირთები)			2010 წელი (ტვირთები)			2015 წელი (ტვირთები)		
	თხევადი	მშრალი	ჯამი	თხევადი	მშრალი	ჯამი	თხევადი	მშრალი	ჯამი
ბათუმი (გაფათოების გათვალისწინებით)	11,0	3,2	14,2	12,5	5,0	17,5	13,5	5,5	19,0
სუფსა (გაფათოების გათვალისწინებით)	6,5		6,5	7,5		7,5	9,0		9,0
ფოთი (არსებულ საზღვრებში)	4,5	4,5	9,0	5,0	5,5	10,5	5,0	7,5	12,5
ფოთი („ფოთი ტრანსნენერჯის“ ტერმინალი)	0,8		0,8	1,0		1,0	1,2		1,2
ფოთი (ჩრდილოეთის ტერიტორია)					3,0	3,0	10,0	7,0	17,0
ფოთი (მუნიციპალური)					1,0	1,0		2,5	2,5
ყულევის ტერმინალი	6,0		6,0	20,0		20,0	25,0		25,0
ანაკლია				6,0	4,0	10,0	8,0	10,0	18,0
სულ	28,8	7,7	36,5	52,0	18,5	70,5	71,7	32,5	104,2
მ.შ. მიმდინარე პერსპექტიული პროექტები (ფოთის ჩრდილოეთისა და მუნიციპალური, ანაკლიის ნავსადგურების გარდა)	28,8	7,7	36,5	46,0	10,5	56,5	53,7	13,0	66,7
აქედან რკინიგზით გადასაზიდი ტვირთების სავარაუდო მოცულობა	22,3	6,2	28,5	38,5	8,5	47,0	44,7	10,5	55,2

აქ ფოთის „ჩრდილოეთისა“ და „მუნიციპალური“ ნავსადგურების, ანაკლიის ნავსადგურის გამტარუნარიანობის მაჩვენებლები მოცემულია იმ პირობით, რომ მათი მშენებლობა დაიწყება 2004-2005 წწ. და პირველი რიგის საწყისი ეტაპების ობიექტები ექსპლუატაციაში შევა 2008-2010 წლებში. ამასთან, იმ შემთხვევაში, თუ დასახულ ვადებში წარმატებით განხორციელდა არსებული 3 ნავსადგურის და 1 ტერმინალის, ასევე მშენებარე ყულევის ტერმინალის გეგმაზომიერი დაფინანსება-მშენებლობა აღნიშნული პროექტების მიხედვით, ამ ნავსადგურების საერთო გამტარუნარიანობა 2010 და 2015 წლებისათვის სავარაუდოდ შეადგენს შესაბამისად 56 და 67 მლნ ტონას წელიწადში.

მუხლი 12. ნაოსნობის უსაფრთხოება

1. ნავსადგურებში ტვირთნაკადების ზრდა განაპირობებს გემების მოძრაობის ინტენსიურობის გადიდებას და შესაბამისად ზრდის შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში და ნავსადგურების მისასვლელებსა და აკვატორიებში ავარიულ გარემოებათა და ინციდენტების წარმოშობის ალბათობას, როდესაც ერთმანეთისაგან საკმაოდ მცირე მანძილით დაცილებული 4-6 ნავსადგური გვაქვს (პერსპექტივის გათვალისწინებით). ამ შემთხვევაში პირველი რიგის ამოცანას წარმოადგენს საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის და არსებული ნავსადგურების კაპიტნების სამსახურების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განვითარებისა და მათი ახალი სანავიგაციო-სამაშველო საშუალებებით აღჭურვის საკითხები. ამასთან, არსებული მდგომარეობით და, განსაკუთრებით, დიდტონაჟიანი გემების მოძრაობის მოსალოდნელი ინტენსიურობით არის განპირობებული ჰიდროგრაფიული სამსახურის მატერიალური ბაზის სრული მოდერნიზების და მისი თანამედროვე ტიპის, შესაბამისი მახასიათებლების მცირე კატარღით დაკომპლექტების აუცილებლობა.

2. საერთოდ ნაოსნობის ინტენსიურობის და, კერძოდ, დიდტონაჟიანი გემების მოძრაობის სიხშირის მოსალოდნელ ზრდასთან დაკავშირებით ჯერ კიდევ 1997 წლიდან არის დანერგილი

შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში ნაოსნობის რეკომენდებული კურსები, რითაც მკაფიოდ გაიმიჯნა გემების შემხვედრი ნაკადები, მნიშვნელოვნად შემცირდა მათი შეჯახების სავარაუდო შესაძლებლობა შემხვედრ და გადაძვეთ კურსებზე. ეს მიმართულებები უკვე შეტანილია საზღვაო რუკებსა და ლოცებში და ასევე მითითებულია დანართში „ნაოსნობის რეჟიმი საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში“.

3. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის ცირკულარით დანერგილია შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში შემოსვლისა და გადაადგილებისას გემების კაპიტნების პატაკების სისტემა, რომლის მიხედვით საქართველოს საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი იღებს ინფორმაციას გემის გადასვლის გეგმის შესახებ. საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის რეზოლუციით ამ სისტემის მოთხოვნათა აღსრულება სავალდებულოდ არის დადგენილი.

4. „ზღვაზე ადამიანების სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ“ საერთაშორისო კონვენციით დადგენილია გემების „მუქურა-ავტომოპასუხით“ აღჭურვის აუცილებლობა, რომლის სიგნალით, სანაპირო რადარებზე დამონტაჟებული მიმღების მეშვეობით გემების მოძრაობის მართვის სისტემა განსაზღვრავს გემის კურსს, სიჩქარესა და სახელწოდებას, ამყარებს მასთან რადიოკავშირს. ამ სისტემას ერთ-ერთ კომპონენტად ითვალისწინებს საერთაშორისო კონვენციებისა და ნაოსნობის უსაფრთხოების მოთხოვნათა შესაბამისად საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ შემუშავებული „შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში ნაოსნობის მართვის სისტემის რადიოსალოკაციო და რადიოსაკომუნიკაციო უზრუნველყოფის კონცეფცია“. კონცეფციის მიხედვით არსებული და სამომავლო ნავსადგურების კაპიტნების სამსახურები უნდა აღიჭურვოს გემების მოძრაობის მართვის სისტემით, რომლის მეშვეობით ნავსადგურების კაპიტნები, სხვა შესაბამისი უწყებები, საზღვაო სივრცის თავისი პასუხისმგებლობის რაიონებში შეძლებენ ნაოსნობის რეგულირებას, ხოლო საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი მთლიანობაში განახორციელებს სანაოსნო ვითარების კონტროლს შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში.

5. ნავსადგურების კაპიტნების სამსახურები აღსაჭურვია მცირე ზომის სამაშველო კატარღებით მათი პასუხისმგებლობის აკვატორიებში სანავიგაციო მდგომარეობის მონიტორინგისათვის და გადაუდებელი სამაშველო ოპერაციების საწარმოებლად, რომელთა განხორციელებისას, საჭიროების შემთხვევაში, ჩაერთვება ჰიდროგრაფიული სამსახური.

6. განსაკუთრებით საყურადღებოა გემთშემოსვლების ზრდის ტენდენციებისა და გემების განზომილებათა შესაბამისად ნავსადგურების სასამსახურო-დამხმარე ფლოტის, სანიტარიულ-ეკოლოგიური და ხანძარქრობის დანიშნულების მცურავი საშუალებებით ნორმატიული უზრუნველყოფის პრობლემა, რომელიც არსებულ და პერსპექტიულ ნავსადგურებში მოსაგვარებელია საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ გაცემული ნორმატივების მიხედვით. გადასაწყვეტია ამავე ადმინისტრაციისათვის სპეციალიზებული სამაშველო მცირე გემის შეძენისა და საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრის ნავთობის ავარიული დაღვრის სალიკვიდაციო საშუალებებით აღჭურვის საკითხები, რომელთა მოწესრიგების გარეშე სახელმწიფო სრულად ვერ ასრულებს თავის ვალდებულებებს საერთაშორისო შეთანხმებების და კონვენციური მოთხოვნების შესაბამისად შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში.

მუხლი 13. საქართველოს რკინიგზა

1. მთლიანად ქვეყნის სანავსადგურო მეურნეობის განვითარების ყველა პროექტისა და საპროექტო მოსაზრების განხორციელების და ტვირთნაკადების პროგნოზების სრულად გამართლების შემთხვევაში 2008-2012 წლების პერიოდისათვის შესაძლოა გამტარუნარიანობის დეფიციტის პრობლემის წინაშე აღმოჩნდეს საქართველოს რკინიგზა, ვინაიდან ამჟამად ტვირთების დაახლოებით 80-85 პროცენტი სამ მომქმედ საზღვაო ნავსადგურში სარკინიგზო და მილსადენი ტრანსპორტით არის გადაზიდული და სავარაუდოა, რომ ეს ტენდენცია მომავლაშიც იქნება შენარჩუნებული ყულევისა და, სავარაუდოდ, ანაკლიის ნავსადგურების ტვირთბრუნვებით. მომავლისათვის სავარაუდოდ ტვირთების 80 პროცენტი რკინიგზაზე გაივლის. შესაბამისად, სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთი იდგვა (ადგილობრივი

გადაზიდვების გათვალისწინებით) 2005 წლისთვის სავარაუდოდ მიაღწევს 25-27 მლნ ტონამდე, ხოლო 2010-2015 წწ. შესაბამისად დაახლოებით 49 და 57 მლნ ტონის ფარგლებშია მოსალოდნელი.

2. საქართველოს რკინიგზაზე შესრულებული სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოების შედეგად მისი გამტარუნარიანობა უკვე სადღეისოდ შეადგენს 20-25 მლნ ტონას წელიწადში, რაც 5-7 მლნ ტონით აღემატება ორივე ნავსადგურის გამტარუნარიანობას და ტრანსპორტის ამ ორივე დარგის განვითარების მიხედვით ეს განსხვავება შენარჩუნებული იქნება უახლოესი 3 წლის განმავლობაში.

3. საქართველოს რკინიგზის განვითარების ღონისძიებათა მთელი კომპლექსის უახლოესი ეტაპი ითვალისწინებს არა უგვიანეს 2 წლის განმავლობაში სურამის საუდელტეხილო უბანზე სრულად ორმხრივი მოძრაობის უზრუნველყოფას გადაზიდუნარიანობის 38-40 მლნ ტონამდე მისაღწევად. ამასთან, მოძრაობის ინტენსივობის გაზრდის მიზნით განსახორციელებელი სხვა ორგანიზაციულ-ტექნიკური ღონისძიებებისა და არსებული რეზერვების ამოქმედების ხარჯზე რკინიგზით ტვირთების გადაზიდვის შესაძლებლობები 6-8 წლის განმავლობაში 43-46 მლნ ტონამდე იქნება გაზრდილი. სწორედ საზღვაო ნავსადგურების არსებული სიმძლავრეების შეუსაბამობა საქართველოს რკინიგზის გამტარუნარიანობასთან გახდა ერთ-ერთი საფუძველი ყულევში საზღვაო ტერმინალის (პირველი რიგის საპროექტო სიმძლავრე 10 მლნ ტონა/წელ.) მშენებლობის საპროექტო წინადადების მხარდაჭერისათვის. ეს სწორედ ის სიმძლავრეა, რომელიც უახლოესი 3-5 წლის მანძილზე აუცილებელი იქნება საზღვაო ნავსადგურების სიმძლავრეთა რკინიგზის გამტარუნარიანობასთან წონასწორობის აღდგენისათვის, თუ ამავე პერიოდში არ განხორციელდა ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურების სრულად დატვირთვა და შემდგომი ექსტენსიური განვითარება.

4. რკინიგზის რეკონსტრუქცია-განვითარების სამუშაოთა მთელი სისტემიდან განსაკუთრებულად უნდა აღინიშნოს იმ პროექტების კომპლექსი, რომლის ძირითად კომპონენტებად წარმოდგება გეგმაზომიერად გასატარებელი წინამდებარე ღონისძიებები.

5. გადაუდებლად გადაჭრას მოითხოვს რკინიგზის გამტარუნარიანობის მდგომარეობა სამტრედია-ბათუმის უბანზე, აქ ტვირთბრუნვის მოსალოდნელი მოცულობებისა და ნავსადგურის გამტარუნარიანობის რეალური ზრდის გათვალისწინებით. ამ მონაკვეთზე გამტარუნარიანობის გაზრდისათვის შესრულებული სარეაბილიტაციო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოები ითვალისწინებს სამტრედია-ქობულეთის მონაკვეთზე 82 კმ სიგრძის მეორე ლიანდაგის მშენებლობას დაახლოებით 148 მლნ აშშ დოლარის საინვესტიციო ღირებულებით.

6. გათვალისწინებულია ბათუმის სადგურის რეკონსტრუქცია-გაფართოება (წინასაბორნე და გადამტვირთავი სარკინიგზო პარკების მშენებლობის ჩათვლით), ქობულეთის, ოჩხამურის, ნიგოთის და საჯავახოს სალიანდაგო პარკების განვითარება, სადგურ სუფსის არსებული პარკის გაფართოება და ახალი პარკის მშენებლობა პირველ ეტაპზე 7 ლიანდაგით და მეორე ეტაპზე 4 ლიანდაგის დამატებით. წინასწარი გათვლებით ამ სამუშაოებისათვის მთლიანობაში საჭირო იქნება არანაკლებ 25-28 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციები.

7. ფოთის ნავსადგურის თუნდაც არსებულ ტერიტორიულ ფარგლებში განვითარების და 2007-2010 წწ. მოსალოდნელი ტვირთნაკადების გათვალისწინებით სადგურ ფოთის სალიანდაგო მეურნეობას ესაჭიროება მნიშვნელოვანი განვითარება სათანადო სამანევრო პირობების უზრუნველსაყოფად და დამხარისხებელი პარკის გაფართოება სულ მცირე 5-6 ლიანდაგით. ფოთის არსებული რკინიგზის სადგურის და სალიანდაგო ქსელის განვითარებისათვის 2004-2008 წწ. საჭირო იქნება დაახლოებით 8 მლნ აშშ დოლარის ინვესტირება. ნავსადგურის ახალ, ჩრდილოეთის ტერიტორიაზე განვითარების შემთხვევაში კი საჭირო გახდება რკინიგზისათვის დამატებითი ტერიტორიების დამაგრება ახალი მძლავრი დამხარისხებელი პარკის მშენებლობისა და შესაბამისი სალიანდაგო განვითარებისათვის.

8. საგანგებო ყურადღებას და სასწრაფოდ გადაჭრას საჭიროებს სენაკი-ფოთის უბნის გამტარუნარიანობის პრობლემა, რომელიც დღესაც აქტუალურია, თანაც, ექსპლუატაციაში შევა ყულევის საზღვაო ნავთობტერმინალი რკინიგზის თავისი განშტოებით სენაკი-ფოთის მონაკვეთიდან. გასათვალისწინებელია ხობი-ინგირის რკინიგზის მონაკვეთთან შემაერთებული ხაზის მშენებლობის აუცილებლობა ანაკლიის ნავსადგურის მშენებლობის შემთხვევაში. აქ

გათვალისწინებული იქნება საკმაოდ მძლავრი სატვირთო სადგურის მშენებლობა და შეიქმნება თვით ნავსადგურის სარკინიგზო ქსელი – ლიანდაგების, ვაგონების და სამანევრო თბომავლების მომსახურე მეურნეობებით. რეგიონში სარკინიგზო ტვირთბრუნვაში სამომავლოდ ჩაერთვება აფხაზეთის ნავსადგურებიც და აქვეა გასათვალისწინებელი მომავალში რუსეთ-სომხეთის ტვირთბრუნვა, ასევე უკრაინა-სომხეთის და უკრაინა-აზერბაიჯანის ტვირთების ნაწილის ამ მარშრუტზე შესაძლო მოძრაობა. ესოდენ დიდი მოსალოდნელი დატვირთვების თვალსაზრისით საგანგებო ყურადღებას იმსახურებს სამტრედია-ინგირის მონაკვეთზე 67კმ სიგრძის მეორე ლიანდაგის მშენებლობის საჭიროება, არსებული და პერსპექტიული ნავსადგურებისათვის პროგნოზირებული ტვირთების გასატარებლად სამტრედია-ბათუმისა და სამტრედია-ინგირის უბნების სალიანდაგო მეურნეობათა განვითარება განსაზღვრავს სამტრედიის დამხარისხებელი სადგურის აღდგენა-მოდერნიზებისა და რეკონსტრუქციის აუცილებლობას.

9. აღნიშნულიდან გამომდინარე, დასავლეთ საქართველოში სალიანდაგო მეურნეობის განვითარება ღონისძიებათა ერთიან კომპლექსს წარმოადგენს, რომლის სისტემურობის განმსაზღვრელ პირობად გვევლინება სუფს-აფოთის დაახლოებით 25-35 კმ (არსებობს მარშრუტის სამი საპროექტო ვარიანტი) სარკინიგზო მონაკვეთის აშენება. მისი რეკომენდირებული სქემით მშენებლობის შემთხვევაში დაახლოებით 60 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციებია საჭირო.

10. სარეკონსტრუქციო და განვითარების აღნიშნული ღონისძიებების განხორციელებით, სუფსა-აფოთის სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობის 2010 წლისათვის დასრულების შემთხვევაში რკინიგზა ჯერ კიდევ უზრუნველყოფს არსებული ნავსადგურებისაგან და უკვე მშენებარე ტერმინალებიდან მოსალოდნელ ტვირთზიდვას და ქვეყნის მეურნეობის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებას. შემდგომი პერიოდისათვის კი – 2012-2015 წლებიდან მოსალოდნელი ტვირთბრუნვისათვის – ტრანსპორტის ამ დარგში საჭირო გახდება მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელება მოსამზადებელი (2006-2009 წწ.) და განვითარების სამუშაოების (2010-2016 წწ.) შესასრულებლად, რომელთა საერთო ღირებულება, გარდა ყულევის და ანაკლიის განშტოებებისა, სულ შეადგენს დაახლოებით 300-320 მლნ აშშ დოლარს.

11. არსებობს საპროექტო მოსაზრება სურამის საუღელტეხილო უბნის ძირეული რეკონსტრუქციისათვის, რომელიც ითვალისწინებს რკინიგზის არსებული მარშრუტისაგან განცალკევებული ახალი 60 კმ სიგრძის ორლიანდაგიანი ხაზის მშენებლობას 2 საუბნო და 1 შუალედური სადგურით, 1 გადასასწრები პუნქტით. საპროექტო იდეაში მოაზრებული სამივე ახალი ნავსადგურის თითქმის სრული დატვირთვით ამოქმედების, ტვირთნაკადების არსებული პროგნოზების იმ პერიოდებისათვის რეალურობის და პროექტის ამ იდეის მიხედვით განხორციელების შემთხვევაში ზესტაფონი-ხაშურის საუღელტეხილო უბნის წლიური გამტარუნარიანობა სავარაუდოდ 90-100 მლნ ტონა იქნება წელიწადში. მისი ექსპლუატაციაში შეყვანა საჭირო გახდება არსებულ საუღელტეხილო უბანზე ტვირთზიდვის 55-60 მლნ ტონამდე მიღწევის პერიოდისათვის ანუ 2016-2018 წწ. პერიოდისათვის ტვირთნაკადების პროგნოზების გამართლების შემთხვევაში. სურამის ახალი საუღელტეხილო უბნის სავარაუდო საინვესტიციო ღირებულება დაახლოებით 600 მლნ აშშ დოლარია.

12. წინასაპროექტო მონაცემების შესაბამისად, თბილისი-ყარსის ერთლიანდაგიანი რკინიგზის მაგისტრალის ამოქმედების შემთხვევაში დღე-ღამეში შესაძლებელი იქნება 20-22 წყვილი მატარებლის გატარება, რაც წელიწადში 7-8 მლნ ტონაა, ხოლო ორლიანდაგიანი სარკინიგზო მაგისტრალის მოწყობით იგი წელიწადში 50 მლნ. ტონას გაატარებს. ეს აუცილებლად გასათვალისწინებელია საქართველოს არსებული ნავსადგურების სამომავლო ტვირთბრუნვის პროგნოზებისა და განვითარების პროექტების შემუშავების, ასევე ახალი ნავსადგურების სიმძლავრეების განსაზღვრის და ზოგიერთი მათგანის მშენებლობის მიზანშეწონილობის შეფასების დროს. ამ ფონზე განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს საქართველოს რკინიგზის საკუთარი მოძრაობის შემადგენლობის პარკის მოსალოდნელი ტვირთნაკადებისათვის შესაბამისობის საკითხი. პროგნოზირებული ტვირთების ძირითად სახეობათა გათვალისწინებით უნდა გაიზარდოს სავაგონო პარკი და იგი უზრუნველყოფილ იქნეს სათანადო ელმავლებისა და სამანევრო თბომავლების შესაბამისი რაოდენობით,

გასაფართოებელი იქნება მათი მომსახურების კომპლექსები. ამ ამოცანების გადასაჭრელად, უპირველესად, სრულად უნდა ამოქმედდეს ელმავალ- და ვაგონმშენებლობის ქვეყანაში არსებული პოტენციალი, განისაზღვროს გრძელვადიანი საინვესტიციო პოლიტიკა მისი შემდგომი განვითარებისა და სხვა ქვეყნებიდან საჭიროებისამებრ ტექნიკის დროულად შეძენის მიზნით.

მუხლი 14. საქართველოს საავტომობილო გზები

1. საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის არსებული მდგომარეობისა და განვითარების პერსპექტივების განმსაზღვრელი ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი კომპონენტი საერთო დანიშნულების საავტომობილო გზების და განსაკუთრებით სატრანზიტო მარშრუტებზე მათი გამტარუნარიანობის მდგომარეობაა, რის გამოც, სახელმწიფოს საჭიროებათა პრიორიტეტებთან ერთად, მისაღებია ზომები საავტომობილო ტრანსპორტით გადასაზიდი ტვირთების გატარებისათვის გზების შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად. ნავსადგურების ტვირთგამტარობის მოსალოდნელი ჯამური შესაძლებლობის სულ ცოტა 15 პროცენტის ფარგლებში სავარაუდოდ საავტომობილო ტრანსპორტით უნდა გადაიზიდოს და თანაც ამ ტვირთზიდვის დაახლოებით 70 პროცენტის ფარგლებში პროგნოზებით აზერბაიჯანისა და სომხეთის მარშრუტებზე იქნება. ნავსადგურების განვითარებისა და ახალმშენებლობათა ყველა აღნიშნული პროექტის განხორციელების შემთხვევაში საქართველოს საავტომობილო გზებმა მხოლოდ ნავსადგურების ტვირთნაკადებიდან 2015 წლისათვის სავარაუდოდ უნდა გაატარონ დაახლოებით 15 მლნ ტონა, მათ შორის 9-11 მლნ ტონა აზერბაიჯანისა და სომხეთის მარშრუტებზე.

2. ყოველივე ეს გათვალისწინებულია საქართველოს საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების მოვლა-შეკეთების, რეაბილიტაციის და მოდერნიზების 1997-2010 წლების პროგრამით. მასში პრიორიტეტებად არის გამოკვეთილი სამუშაოები, რომლებიც ძირითად მარშრუტებზე არის შესასრულებელი. ესენია ფოთი-თბილისი-წითელი ხიდი (აზერბაიჯანის საზღვარი), სარფი (თურქეთის საზღვარი)-ბათუმი-ურეკი-სამტრედია, თბილისი-მარნეული-გუგუთი (სომხეთის საზღვარი), მცხეთა-ყაზბეგი-ლარსი (რუსეთის საზღვარი), ხაშური-ახალციხე-თურქეთის საზღვარი. ამ მარშრუტებზე გზის საერთო სიგრძე თითქმის 800 კმ-ია და მათ რეაბილიტაციას ესაჭიროება დაახლოებით 100 მლნ აშშ დოლარი, ხოლო მოდერნიზებას – 500 მლნ დოლარამდე. გარდა ამისა, ფოთის ჩრდილოეთის და ანაკლიის ნავსადგურების ამოქმედების შემთხვევაში გასაზრდელი იქნება სენაკი-ფოთის და სამტრედია-ზუგდიდის მონაკვეთების გამტარუნარიანობა და დასავლეთ საქართველოში საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობის პრობლემათა მოგვარებასთან ერთად გადასაწყვეტი იქნება ქვეყნის აღმოსავლეთ ნაწილში და მასთან დამაკავშირებელი გზების გამტარუნარიანობის საკითხები.

მუხლი 16. ძირითადი დასკვნები

1. სანავსადგურო პოტენციალის სამომავლო ათვისების კონცეფციის საფუძვლები, ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობები, პოლიტიკური, სოციალურ-ეკონომიკური, ბუნებადაცვითი-ეკოლოგიური, სატრანსპორტო-ტექნოლოგიური, სტრატეგიულ-თავდაცვითი და ტურისტულ-რეკრიაციული განვითარების მიზნები და ამოცანები მრავალფაქტორივი ანალიზის მეტად რთულსა და საჭირობოროტო ობიექტს წარმოადგენს. ამგვარი კვლევა დამატებით ფაქტორივ მასალას მოგვცემს ზემოაღნიშნული პოტენციალის ოპტიმალური ათვისებისათვის გადაწყვეტილებათა მისაღებად.

2. ტვირთნაკადების ზრდის საპროგნოზო მონაცემები და მათ სახეობასა და მოცულობებთან ნავსადგურების გამტარუნარიანობის შესაბამისობისათვის განხილული შესაძლებლობანი წარმოაჩენს ნავსადგურების, რკინიგზისა და საავტომობილო გზების განვითარების ღონისძიებათა ერთიან კომპლექსში მოაზრების აუცილებლობას (ქვეყნის შიდა საჭიროებებისა და ექსპორტ-იმპორტის მოძრაობის გათვალისწინებით), რომელთა განხორციელება საჭიროებს სახელმწიფო მხარდაჭერას, პრიორიტეტული პროექტების შესრულების მიზნობრივი პროგრამების შემუშავებას და ამ პროგრამებით განსაზღვრულ სამუშაოთა მიმდინარეობის მუდმივ მონიტორინგს.

მუხლი 17. სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების ძირითადი პრიორიტეტებია:

1. საქართველოს შავიზღვისპირა რაიონების განვითარების პროექტები უნდა ითვალისწინებდეს ქვეყნის ტერიტორიული, ეკოლოგიური, ეკონომიკური უსაფრთხოების საკითხებს, საზღვაო-თავდაცვით ნაგებობებს, სასაზღვრო რეჟიმის უზრუნველყოფისა და ზღვის მხრიდან დაცვის ინფრასტრუქტურულ კომპლექსებს. ამ შემთხვევაში სანაპირო ზოლის ათვისება უნდა შეესაბამებოდეს რეგიონის ბუნებადაცვით და ტურისტულ-რეკრეაციული განვითარების ინტერესებს და ყველა კონკრეტულ შემთხვევაში საკითხები კომპლექსურად უნდა იქნეს გადაწყვეტილი.

2. არსებული ნავსადგურების განვითარების და ახალი ნავსადგურების მშენებლობის ჯერ კიდევ საპროექტო წინადადებათა დონეზე განხილვისას განსაკუთრებულად უნდა იქნეს გამაზვიებელი ყურადღება მათი ტერიტორიული ლოკალიზების განმსაზღვრელ ფაქტორებზე – საქართველოს შავიზღვისპირეთის ბუნებრივი კომპლექსების უნიკალურობის, ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობების სპეციფიკურობის და სანაპირო ზონის გეოდინამიკური პროცესების თავისებურებათა გათვალისწინებით.

3. განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა მიენიჭოს ნაპირფორმირებაზე და საზღვაო გარემოზე ზედამხედველობის სამსახურების აღჭურვას დაკვირვებისა და სანაპირო ზონის დაცვის კონტროლის თანამედროვე ტიპის სისტემებითა და მოწყობილობებით.

4. არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და ახალი ნავსადგურების და საზღვაო ტერმინალების მშენებლობის, რკინიგზისა და საავტომობილო გზების განვითარების პროექტებში აუცილებლად უნდა იქნეს გათვალისწინებული გლობალურ დათბობასთან დაკავშირებით შავი ზღვის წყლის დონის მატების მოსალოდნელი ტენდენცია და ამასთან დაკავშირებით გადაუდებლად არის გადასაწყვეტი თანამედროვე აპარატურით და მეთოდოლოგიით აღჭურვილი სადამკვირვებლო-მონიტორინგული სისტემის შექმნის საკითხი.

5. საგანგებო მნიშვნელობა უნდა მიენიჭოს გარემოდაცვითი სახმელეთო სისტემებით, სამაშველო, სანიტარიულ-ეკოლოგიური და ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებებით ნავსადგურების უზრუნველყოფას დადგენილი ნორმების შესაბამისად, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ბალასტის წყლების, სანიტარიული ნარჩენებისა და ფეკალური მასის მიმღები სპეციალური ტერმინალების და გამწმენდი ნაგებობების რეკონსტრუქცია-მშენებლობა.

6. არსებული და სამომავლო ნავსადგურები სრულად უნდა იყვნენ დაკომპლექტებული სასამსახურო-დამხმარე ფლოტის, სანიტარიულ-ეკოლოგიური და ხანძარსაწინააღმდეგო დანიშნულების მცურავი საშუალებებით საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის მიერ გაცემული ნორმატივების მიხედვით.

7. ნავსადგურების კაპიტნების სამსახურები უნდა აღიჭურვოს გემების მოძრაობის მართვის სისტემით, რომლის მეშვეობით საქართველოს საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი მთლიანობაში განახორციელებს სანაოსნო ვითარების კონტროლს შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონაში.

8. შავი ზღვის საქართველოს პასუხისმგებლობის ზონასთან მიმართებაში საერთაშორისო კონვენციების მიხედვით სახელმწიფოს ვალდებულებების უზრუნველსაყოფად საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ადმინისტრაციის საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრი უნდა აღიჭურვოს სპეციალიზებული სამაშველო მცირე გემით, ხოლო ზღვაში ნავთობის ავარიული დაღვრის სალიკვიდაციო სამსახური სრულად არის დასაკომპლექტებული თანამედროვე საშუალებებით კონვენციურ მოთხოვნათა უზრუნველსაყოფად. ჰიდროგრაფიული სამსახური უნდა აღიჭურვოს მცირე ზომის სპეციალიზებული კატარლით და ინფორმაციის მოპოვებისა და დამუშავების თანამედროვე მოწყობილობით.

9. განხილულ იქნეს წერტილოვანი ეკონომიკური ზონების შექმნის მიზანშეწონილობა და მათი დაფუძნებისა და ფუნქციონირებისათვის სამართლებრივი ბაზის ჩამოყალიბების საკითხები – საწყის ეტაპზე თუნდაც ნავსადგურებთან მიმართებაში.

10. უპირატესობა მიენიჭოს არსებული საზღვაო ნავსადგურების – ბათუმის, სუფსისა და ფოთის – პოტენციალის სრულად ათვისებას, მათი ინტენსიური განვითარების ფაქტორებს, რესტრუქტურისა და კომერციალიზების მიმართულებებს, რამაც მნიშვნელოვნად უნდა

განაპირობოს ნავსადგურებში ტვირთბრუნვის ზრდის ტენდენციის სტაბილურად დამკვიდრება, ახალი საექსპლუატაციო და მართვითი ტექნოლოგიების დანერგვა.

11. საქართველოს რკინიგზის გადამზიდუნარიანობის სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების პერსპექტივებთან და სამომავლო ტვირთნაკადების გატარებისათვის სრულად შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით ერთიანი კომპლექსის ღონისძიებებად იქნეს მიჩნეული და განსაკუთრებული სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობა მიენიჭოს კონცეფციაში მოცემული პროექტებისა და საპროექტო წინადადებების ეტაპობრივ გეგმაზომიერ განხორციელებას.

12. განხილვის ცალკე თემად იქნეს გამოყოფილი საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობის პრობლემები ნავსადგურებში სამომავლოდ გადასამუშავებელი ტვირთების, ასევე მთლიანობაში შავიზღვისპირეთში საავტომობილო ტრანსპორტის მზარდი ტვირთ- და მგზავრთნაკადების გათვალისწინებით.

13. კონკრეტული ნავსადგურის განვითარების თუ მშენებლობის საექსპლუატაციო-ტექნოლოგიური ღონისძიებების სპეციალური ნაწილი უნდა განიხილავდეს ამ შავიზღვისპირა რაიონში და სამტრედიის რკინიგზის საკვანძო სადგურთან მიმართებაში სარკინიგზო და საავტომობილო ქსელების ერთიან კომპლექსში განვითარებას, ასახავდეს ურთიერთქმედებას საქართველოს და კავკასიის რეგიონის სხვა ქვეყნების სატრანსპორტო სისტემებთან, თავის ფუნქციას ტრასეკას ინტეგრირებულ სისტემაში.

14. საქართველოს სანავსადგურო პოტენციალის განვითარების კონსტრუქციულ-გეოგრაფიული და გარემოზე ზემოქმედების შეფასებები ახალი ნავსადგურების მშენებლობის ყველა საპროექტო გადაწყვეტილების უმთავრესი ფაზებია და მათი შემუშავება უნდა მოხდეს იმ მოსაზრებებიდან გამომდინარე, რომ ახალი საზღვაო ნავსადგურების მშენებლობა სრულ ჰარმონიაში იყოს ბუნებასთან და ამ თვალსაზრისით ეს პროცესები საერთო ბუნებადაცვითი და ნაპირდაცვითი ღონისძიებების კომპლექსის ერთ-ერთ ძირითად ნაწილს წარმოადგენდეს.

15. არსებული ნავსადგურების განვითარებისა და ახალმშენებლობათა პროექტები უშუალოდ დამოკიდებულებაში უნდა იყოს რეგიონებისა და მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკურ, ეკოლოგიურ, თავდაცვით უსაფრთხოებასთან და შესაბამებოდეს ქვეყნის მდგრადი განვითარების ძირეულ პრინციპებს.