

JEL Classification: R110; R150
DOI: 10.46361/2449-2604.7.3.2020.45-50

ფოთის საზღვაო ნავსადგური - კავკასიის რეგიონისა და „აბრეშუმის გზის“ კარიბჭე

ვახტანგ თავბერიძე

ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო
უნივერსიტეტის პროფესორი,
ნავიგაციის კათედრის გამგე,
ფოთის ნავსადგურის კაპიტანი
საქართველო, ბათუმი
E-mail: v.tavberidze@bntu.edu.ge
orcid.org 0000-0001-7323-5570

შემოსულია რედაქციაში:

ოქტომბერი, 2020

რეცენზირებულია:

დეკემბერი, 2020

საზღვაო პორტები საქართველოს ეკონომიკი ზდრისა და სტაბილურობის ერთ-ერთი უნიშვნელოვანესი გარანტია. ამასთანავე, დღესდღეისობით, პანდემიისა და კოვიდ-შეზღუდვების პირობებში, განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს საზღვაო გადაზიდვები, რომლებმაც საკვანძო მნიშვნელობა შეიძინეს ლოქდაუნებისა და მრავალმხრივი აკრძალვების ფონზე.

წინამდებარე სტატიაში ჩვენ შევეცადეთ, წარმოგვეჩინა ფოთის პორტის ტვრთბრუნვასთან, მის გაზრდასთან და ზოგადად, პორტის ეფექტიანობის ამაღლებასთან დაკავშირებული არსებული მდგომარეობა და პერსპექტივები, შეგვეფასებინა პორტის გაფართოების მოსალოდნელი შედეგები და დადებითი მხარეები.

ფოთის ნავსადგურის გაფართოების საკითხი განიხილებოდა რამდენიმე ათეული წლის განმავლობაში და ამასთან დაკავშირებით ჩატარებული იყო შესაბამისი კვლევები. 2011 წელს შემუშავდა ფოთის ახალი ნავსადგურის კონცეპტუალური გეგმის განახლება-ოპტიმიზაციის კვლევები. აღნიშნული კვლევები APM Terminals Poti-ის დაკვეთით, ჩაატარა კომპანიამ „Royal Haskoning DHV“.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის გაფართოება გაზრდის საქართველოში წარმოებული ბიზნესების კონკურენტულ უპირატესობას და ექნება პირდაპირი გავლენა მომხმარებელზე. ნავსადგურის საკონტეინერო ტვირთების გამტარუნარიანობა გაიზრდება 1 მილიონ TEU-მდე, ხოლო 60 000 ტონიან პანამაქსის ტიპის ნაყარი ტვირთის გემებს ნავსადგურის ახალი ინფრასტრუქტურა და ტექნიკური საშუალებები გაუწევს ეფექტურ მომსახურებას. ჯამში ნავსადგურის წლიური ტვირთების გამტარუნარიანობა დამატებით 10 მილიონი ტონით გაიზრდება.

საკვანძო სიტყვები: პორტები, ფოთის პორტი, APM Terminals Poti, განვითარების კონცეპტუალური გეგმა, ტვირთები, გამტარუნარიანობა, პანამაქსი, პოსტპანამაქსი, პერსპექტიული განვითარება.

JEL Classification: R110; R150
DOI: 10.46361/2449-2604.7.3.2020.45-50

POTI SEA PORT - THE GATEWAY OF THE CAUCASUS REGION AND THE "SILK ROAD"

VAKHTANG TAVBERIDZE

Batumi Navigation Teaching University
Professor, Head of the Department of
Navigation,
Captain of Poti Port,
Georgia Batumi
E-mail: v.tavberidze@bntu.edu.ge
orcid.org 0000-0001-7323-5570

Seaports are the most important guarantee of growth and stability of the Georgian economy. At the same time, in the current context of pandemics and COVIDrestrictions, shipping acquires special significance in the face of lockdowns and multilateral bans.

In the present article, we have tried to present the current situation and prospects related to the cargo turnover of the Poti Port, its increase and, in general, its efficiency increase, to evaluate the expected results and advantages of the port expansion.

The issue of expansion of the Poti Port has been discussed for several decades and relevant studies have been conducted in this regard. In 2011, the conceptual plan for the renewal and optimization of the new port of Poti was developed. These studies were commissioned by APM Terminals Poti and conducted by Royal Haskoning DHV.

The expansion of Poti Seaport will increase the competitive advantage of Georgianmade businesses and will have a direct impact on consumers. Port container cargo capacity will increase to 1 million TEUs, and 60,000 tonnes of Panamaxtype bulk cargo vessels will be provided with efficient new port infrastructure and facilities. In total, the annual cargo capacity of the port will increase by an additional 10 million tons.

Edited by:

October, 2020

Reviewed by:

December, 2020

Keywords: *Ports, Poti Port, APM Terminals Poti, Conceptual Development Plan, Cargoes, Capacity, Capacity, Panamax, Postpanamax, Prospective Development.*

ფოთის საზღვაო ნავსადგური საქართველოში ყველაზე ძველი (დაარსებულია 1858 წელს) და დიდი ნავსადგურია, რომელიც უზრუნველყოფს საქართველოს გავლით მოძრავი კონტეინერების დაახლოებით 80%-ის ოპერირებას. გარდა საქართველოსათვის განკუთვნილი ტვირთებისა, ნავსადგური ემსახურება სომხეთის, აზერბაიჯანის და ცენტრალური აზიის ქვეყნების ტვირთებს. მომავალში მოსალოდნელია ტვირთების რაოდენობის მნიშვნელოვანი ზრდა, რაც ალბათობასაც ამადლებს ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ტვირთების გატარების პერსპექტივა.

1858 წლიდან ნავსადგურის ინფრასტრუქტურა პერიოდულად ახლდებოდა და ფართოვდებოდა. 1889 წელს დაიწყო ფოთის ნავსადგურის მშენებლობის ახალი ეტაპი, რომელიც 1907 წელს დასრულდა. დღეისათვის, ნავსადგური მრავალფუნქციური ტერმინალია, რომელსაც აქვს 15 ნავმისადგომი და ტვირთების გადასატვირთი თანამედროვე აღჭურვილობა. ამჟამად, საკონტეინერო ტვირთებს ემსახურება მე-7 და მე-14 ნავმისადგომები.

2011 წლიდან საზღვაო ნავსადგურს ფლობს კომპანია APM TERMINALS POTI, რომელმაც ქმედითი ღონისძიებები გაატარა ტვირთბრუნვის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით. ამის მაგალითია ნავსადგურის ჩრდილოეთით, სახმელეთო-საკონტეინერო ტერმინალის (ICT) მოწყობა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურით (საავტომობილო გზა, სარკინიგზო მაგისტრალი და სხვა). მაგრამ, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ გატარებული ღონისძიებები ვერ უზრუნველყოფს საკონტეინერო ტვირთების მზარდი ნაკადების შეუფერხებელ მომსახურებას. ამის გამო კომპანია APM TERMINALS POTI-ის ხელმძღვანელობამ მიიღო გადაწყვეტილება ნავსადგურის გაფართოების თაობაზე. ნავსადგურის გაფართოება იგეგმება არსებული ნავსადგურიდან ჩრდილოეთის მიმართულებით კომპანიის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე. ახალი ნავსადგურის მოწყობის აუცილებლობა

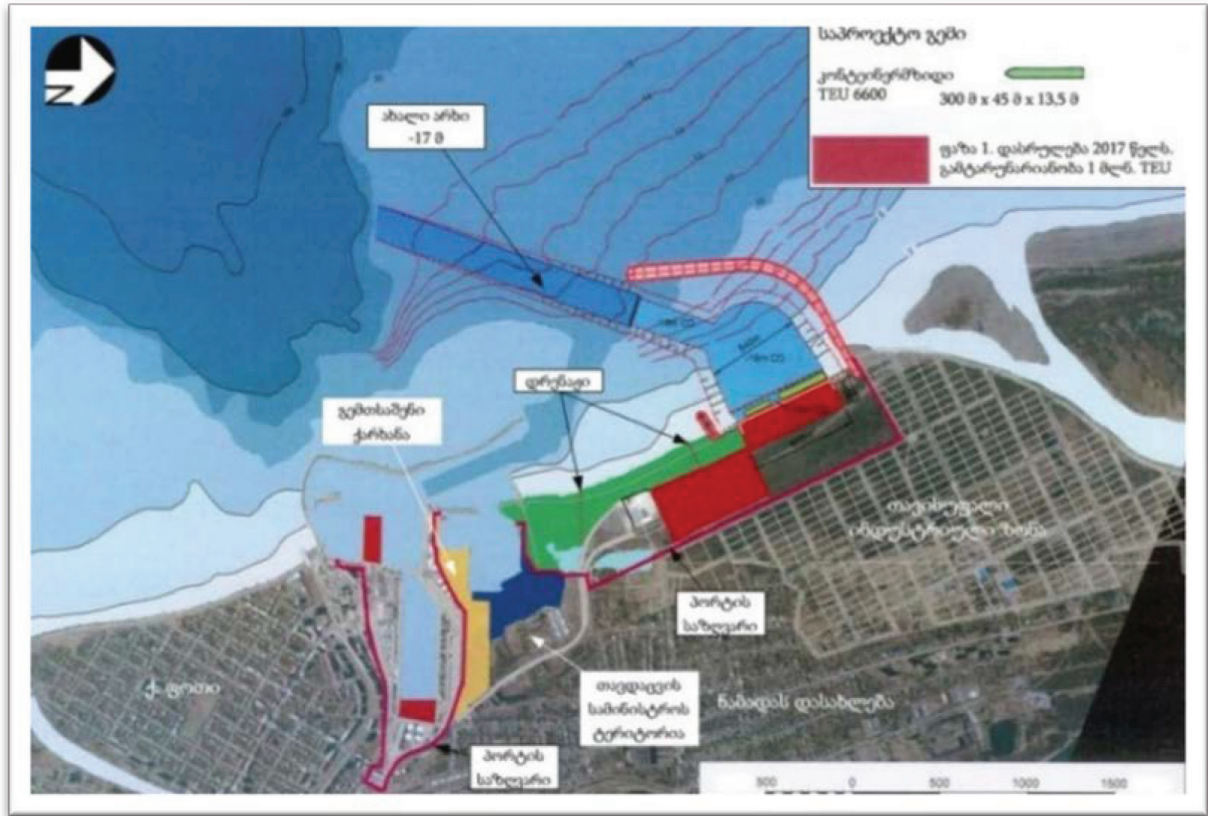
გამოწვეულია იმითაც, რომ არსებული ნავსადგურის ტექნიკური პარამეტრების გათვალისწინებით, დიდი საკონტეინერო გემების მიღება ვერ ხერხდება და ფოთის ნავსადგურისათვის განკუთვნილი ტვირთების მცირე გემებზე გადატვირთვა ხდება ხმელთაშუა ზღვის ღრმაწყლიან პორტებში. აღნიშნული მნიშვნელოვნად ზრდის ტრანსპორტირების ხარჯებს და დროს. ახალი ინფრასტრუქტურის მოწყობის შემთხვევაში, ტვირთების გამტარიანობის ზრდასთან ერთად, გაიზრდება ფოთის ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობა შავი ზღვის სხვა პორტებთან შედარებით.

ფოთის ნავსადგურის გაფართოების საკითხი განიხილებოდა რამდენიმე ათეული წლის განმავლობაში და ამასთან დაკავშირებით ჩატარებული იყო შესაბამისი კვლევები. 2011 წელს შემუშავდა ფოთის ახალი ნავსადგურის კონცეპტუალური გემის განახლება-ოპტიმიზაციის კვლევები. აღნიშნული კვლევები APM Terminals Poti-ის დაკვეთით, ჩაატარა კომპანიამ „Royal Haskoning DHV“. ამ უკანასკნელის მიერ მომზადებული კონცეპტუალური გემის მიხედვით, ახალი ნავსადგურის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტი უნდა განხორციელდეს ორ ფაზად, კერძოდ: პირველ ფაზაში უნდა მოწყობილიყო საკონტეინერო ტერმინალი, რომელიც წელიწადში 1.0 მილიონი (TEU) /კონტეინერების გადამუშავებას შეძლებდა; ხოლო მეორე ფაზაში უნდა მოწყობილიყო საკონტეინერო ტერმინალი, რომელიც წელიწადში 2.0 მილიონი (TEU) /კონტეინერების გადამუშავებას შეძლებდა, სადაც TEU არის ექვივალენტური ერთეული, რომლითაც იზომება ოცფუტიანი კონტეინერები და გამოიყენება კონტეინერშიდი გემის ტვირთის ტევადობის გასაზომად.

2015 წელს შემუშავებული პროექტის შესაბამისად მომზადდა, აგრეთვე, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში.

სააქციო საზოგადოება „ფოთის ახალი ტერმინალების კორპორაცია“ დაფუძნდა 2018 წლის 12 ივლისს და იგი შედის „ფოთის ახალი ტერმინალების კონსორციუმში“.

კონცეპტუალური გეგმა, ფაზა 1.



წყარო: <https://www.livepress.ge/ka/ekonomika/article/12674-fothshi-akhali-portis-msheneblobis-gavlena-mosakhleobasa-da-garemoze.html> (გადამოწმებულია: 08.12.2020)

ფოთის ახალი ტერმინალების კონსორციუმმა სააქციო საზოგადოება კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურთან 2018 წლის 12 იანვარს მოაწერა ხელი მემორანდუმს, რომლის საფუძველზე მხარეებმა გადაწყვიტეს ნავსადგურის კუთვნილ ეგრეთ წოდებულ ჩრდილოეთ ტერიტორიაზე მოაწყონ ახალი ნავმისადგომი და მშრალი ტვირთების ტერმინალი შესაბამისი საკონცესიო და აღნაგობის ხელშეკრულებების საფუძველზე.

პროექტი მოიცავს ახალი ტალღმჭრელის და სხვადასხვა ტიპის (მშრალი, ნაყარი, გენერალური) ტვირთებისათვის 700 მეტრის სიგრძის ნავმისადგომის მშენებლობის, განვითარებისა და ოპერირების გეგმას. ნავმისადგომი აღიჭურვება ისეთი თანამედროვე

ტექნიკითა და მოწყობილობებით როგორცაა გემი-ნაპირის ტიპის ამწეები.

პროექტის ფასეულობას წარმოადგენს:

- ✓ პანამაქსის ტიპის დიდი გემების და ასევე მცირე გემების დატვირთვის შესაძლებლობა;
- ✓ სასაწყობო მეურნეობის გამართვა, რომელსაც შეუძლია ტვირთების მსხვილი პარტიების განთავსება, ნავსადგურში საკუთარი ან ექსკლუზიური საწყობით სარგებლობის შესაძლებლობა;
- ✓ მაღალი დონის მექანიზაციის გამოყენებით გემების სწრაფად დატვირთვა/გადმოტვირთვა;
- ✓ სარკინიგზო ვაგონების საკუთარი დეპოს ფლობა, სადგურის

ეფექტიანი ოპერაციების და სარკინიგზო ვაგონების შენახვასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ხარჯების შემცირება/აღმოფხვრის უზრუნველყოფა.

კორპორაციის საქმიანობის საგანია სატვირთო გადაზიდვები, მშრალი და ნაყარი ტვირთების ტერმინალის გამართვა და ოპერირება [5].

2016-2019 წლებში ჩატარებული კვლევების შემდგომმა ანალიზმა აჩვენა, რომ 2015 წელს შემუშავებულ ანგარიშში აუცილებელია რიგი ცვლილებების განხორციელება. ცვლილებების განხორციელება აუცილებელი გახდა შემდგომი ფაქტებიდან გამომდინარე:

1. დღეისათვის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის არ არსებობის გამო საქართველოს არც ერთ პორტს არ გააჩნია პანამაქსის და პოსტპანამაქსის ტიპის გემების მიღების შესაძლებლობა.

2. როგორც 2013 – 2018 წლების ანალიზმა აჩვენა, უკანასკნელ 5 წელიწადში კონტეინერების რაოდენობა წელიწადში 60,000-მდე გაიზარდა, რაც წლიურ 15-20%-იან ზრდას გულისხმობს.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, პორტის მფლობელმა მიიღო გადაწყვეტილება, შეემუშავებინათ ახალი გეგმა, რომელიც უფრო რეალურად უპასუხებდა ფოთის პორტის წინაშე დამდგარ გამოწვევებს. შედეგად, 2016-2019 წლებში დეტალური პროექტის შემუშავების და ბაზრის შემდგომი კვლევის შედეგად გარკვეული ცვლილებები შევიდა დაგეგმილ საქმიანობაში, მათ შორის ტვირთების გაზრდაზე აღნიშნული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ (PSPC)-მ შეიმუშავა ფოთის პორტის გაფართოების ორეტაპიანი პროექტი, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთების საჭირო გამტარუნარიანობას, რომელიც საჭირო იქნება ქვეყნისთვის 2021 წლიდან.

ფოთის ახალ პორტში მოსალოდნელია გემების ორი სხვადასხვა კატეგორიის ნავმისადგომის მოწყობა: ბალკერებისთვის (ნაყარი ტვირთის სატრანსპორტო გემები) და საკონტეინერო გემებისთვის. ამ მიზნით საჭიროა ახალი მოლოს (ტალღათსაჭრელი ქვის ზღუდე ნავსადგურის დასაცავად ტალღებისაგან) სამშენებლო სამუშაოების ჩატარება, სადაც მოეწყობა ახალი ნავმისადგომები და ასევე, დაღრმავების სამუშაოები ნავიგაციის გასაადვილებლად. საჭიროა არხის დაღრმავება, რათა გემებმა შეძლონ პორტში შესვლა.

ფოთის ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციონალური პორტის მშენებლობის და საკონტეინერო ტვირთების მიღების ტერმინალის სკოპინგის რეპორტი მომზადდა როგორც ცალკე დოკუმენტი. აღნიშნული დოკუმენტი შევიდა გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში (სამინისტრო) 2020 წლის 14 მაისს და განთავსებულია სამინისტროს ვებ-გვერდზე.

წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიში ეხება ფოთის ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციონალური პორტის ტერიტორიაზე ახალი ნაყარი ტვირთების ტერმინალის მშენებლობას და ოპერირებას. აღნიშნული ტერმინალი განთავსდება 24 ჰექტარის ფართობზე. აღნიშნულ ტერიტორიაზე განხორციელდება ნაყარი ტვირთების დატვირთვა-გადმოტვირთის ოპერაციები. ნაყარი ტვირთების ტრანსპორტირება განხორციელდება ფოთის ახალი პორტის ტერიტორიაზე დაპროექტებული საავტომობილო და სარკინიგზო მისასვლელი გზების საშუალებით. აღნიშნული სარკინიგზო და საავტომობილო გზების დიზაინი, მარშრუტები და ალტერნატივები განხილულია ახალი ტერმინალის ფარგლებში მომზადებულ სკოპინგის ანგარიშში, რომელიც, როგორც აღვნიშნეთ, 2020 წლის 14 მაისს მიეწოდა სამინისტროს.

ნაყარი ტვირთების ტერმინალის მშენებლობა დაგეგმილია მას შემდეგ, რაც ფოთის პორტის ახალი ტერმინალის მშენებლობა

დაიწყება და ზოგიერთი სამუშაოები პარალელურ რეჟიმში იწარმოებს.

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე, დასკვნის სახით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ფოთის საზღვაო ნავსადგურის გაფართოება გაზრდი საქართველოში წარმოებული ბიზნესების კონკურენტულ უპირატესობას და ექნება პირდაპირი გავლენა მომხმარებელზე. გამოყენებული იქნება ფოთის საზღვაო ნავსადგურის არსებული ფართობის შემდეგ ნავსადგურს ექნება საშუალება, მოემსახუროს 300 მეტრამდე სიგრძის გემებს 13,5 – 14,5 წყალშიგის მქონე ორ ნავმისადგომზე. 400 მეტრიანი ნავმისადგომი მოეწყობა ნაყარი, 300 მეტრიანი ნავმისადგომი კი კონტინერიზებული ტვირთებისათვის.

ნავსადგურის საკონტეინერო ტვირთების გამტარუნარიანობა გაიზრდება 1 მილიონ TEU-მდე, ხოლო 60 000 ტონიან პანამაქსის ტიპის ნაყარი ტვირთის გემებს ნავსადგურის ახალი ინფრასტრუქტურა და ტექნიკური საშუალებები გაუწევს ეფექტურ მომსახურებას. ჯამში ნავსადგურის წლიური ტვირთების გამტარუნარიანობა დამატებით 10 მილიონი ტონით გაიზრდება.

წინასწარი ინფორმაციით, მშენებლობის ფაზაში 200-მდე მოქალაქე დასაქმდება, ხოლო ახალი ნავსადგურის მეორე ფაზის ექსპლუატაციი შემდგომ, ნავსადგურის პერსონალის რაოდენობა დაახლოებით 1000 იქნება.

ახალი პორტის ექსპლუატაციის ფაზაში მოსალოდნელია საკონტეინერო ტვირთნაკადების მნიშვნელოვანი ზრდა, რაც დადებითად აისახება ფოთის და ცენტრალური ბიუჯეტის შემოსავლებზე.

უდავოდ, APM ტერმინალი საზღვაო ტერმინალების გლობალური ლიდერი და მსხვილი ინვენსტორი, იმ უმაღლესი კლასის კომპანიებს მიეკუთვნება, რომლებსაც შეუძლიათ თავისი საქმიანობითა და ტექნოლოგიების დანერგვით ქართულ და რეგიონულ ეკონომიკას დამატებითი სტიმული შესძინონ. ფოთის ნავსადგურში საოკეანო გემების ნავმისადგომების მშენებლობა ოპტიმიზაციას გაუკეთებს და თვისობრივად ახალ საფეხურზე აიყვანს მას შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის. აქედან გამომდინარე, გაძლიერდება საქართველოს სადტანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობა ეკონომიკური ციკლის ნებისმიერ ეტაპზე.

ლიტერატურა/REFERENCES

- [1] ფოთის ნავსადგურის ვებ-გვერდი: <https://www.apmterminals.com/en/poti> (გადამოწმებული 29.11.2020);
- [2] საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ვებ-გვერდი: <http://www.economy.ge/?page=services&s=34> (გადამოწმებული 15.11.2020);
- [3] **Maria G. Burns** “Port Management and Operations” – 2014 წ;
- [4] **Evrin Ursavas Guldogan** – “Port Operations and Container Terminal Management”, 2011 წ.
- [5] **Gechbaia b., Tsilosani a., Steps, Challenges And Perspectives For The Development Of The “Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor”** (Traceca). <http://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/28/19>
- [6] **Gechbaia b., Tsilosani a., Overview of the Eurasian Transport Corridors, Initiatives of Global Development Strategies and Economic Associations.** <http://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/27>
- [7] **Bērziņa-Čerenkova, Una Aleksandra**, BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project, 2016; https://web.archive.org/web/20170206061842/http://liia.lv/en/analysis/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532#_ftn1
- [8] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_track_gauges - List of track gauges, 2020.