

ი. მარგალიტაძე, ე. გეგეშიძე

სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციები და
საზღვაო საქმე

თბილისი
2016

საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

იუნონა მარგალიტაძე, ემზარ გეგეშიძე

**სატრანსპორტო პოლიტიკის
კონცეფციები და საზღვაო საქმე**



**რეკომენდებულია საქართველოს
ტექნიკური უნივერსიტეტის
სარედაქციო-საგამომცემლო საჭოს
მიერ, 24.06.2016, ოქმი №2**

**თბილისი
2017**

საქართველოს გეოგრაფიულმა მდებარეობამ საქართველო მოაქცია მსოფლიოს გეოსტრატეგიულ ინტერესთა სფეროში. ეკონომიკურ ურთიერთობათა ახალი ფორმების წარმოქმნა ახალ მოთხოვნებს უყენებს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემას. დგება სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანა: ქვეყნის ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში, მისი განვითარების უზრუნველყოფი, ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნის, ფორმირებისა და შემდგომი განვითარების პროცესთა მართვის სისტემის ჩამოყალიბება. უამრავ პრობლემათა შორის მნიშვნელოვანია საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში შექმნილი რთული ვითარება, რომლის გადაჭრას არსებითი მნიშვნელობა ენიჭება საგარეო სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობათა განვითარებისა და მსოფლიო ეკონომიკასთან საქართველოს ინტეგრაციისთვის.

საზღვაო ნაოსნობა უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს მსოფლიო ეკონომიკაში, იკავებს რა ცენტრალურ ადგილს ერთიანი გლობალური სატრანსპორტო სისტემის ფორმირებაში ტვირთების გადასაზიდად. მსოფლიო ოკეანე დედამიწის ყველაზე დიდი სატრანსპორტო არტერიაა, რომლითაც ხდება უმეტესი ექსპორტის გატანა მთელ მსოფლიოში. ამ მხრივ განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება საქართველოს საზღვაო სანაპიროს თავისი ბუნებრივ-გეოგრაფიული პირობებით. ევრაზიული სატრანსპორტო სისტემის განვითარება მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე საზღვაო პორტების ტვირთგამტარებლობის უნარსა და ეკონომიკურ-ეკოლოგიურ მონაცემებზე. საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის - ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად გვევლინება.

დამხმარე სახელმძღვანელო განკუთვნილია როგორც სატრანსპორტო, კერძოდ, საზღვაო სპეციალობის სტუდენტებისთვის, ასევე, ყველა დაინტერესებული პირისთვის.

რედაქტორი: პროფესორი გიორგი არჩვაძე

რეცენზენტები: პროფ. თ. მჭედლიშვილი

ასოც. პროფ. ი. ჩხეტია

1. შესავალი

ახლად ჩამოყალიბებული სახელმწიფო დამოუკიდებლობის პირობებში, ახალ სოციალურ-პოლიტიკურ გარემოში, საქართველოს შეექმნა საზოგადოებრივი განვითარების პრინციპულად განსხვავებული პირობები. ქვეყანას ეძლევა შესაძლებლობა მაქსიმალურად გამოიყენოს საკუთარი ხალხის სულიერი ენერგია, საკუთარი ბუნებრივი და პოლიტიკური პოტენციალი. საქართველო ამკვიდრებს თავის როლს მსოფლიო ქვეყანათა თანამეგობრობაში. ამ ძირეულ ცვლილებათა ფონზე მიმდინარეობს სახელმწიფო მართვის ახალი სისტემის ჩამოყალიბება.

პოლიტიკური და ეკონომიკური თავისუფლების ახალ გარემოში მიმდინარეობს ქვეყნის მეურნეობის სტრუქტურული რეორგანიზაცია. ამ პროცესში ტრანსპორტს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება. ერთი მხრივ, საქართველოს ეკონომიკის რეორგანიზაციის ტენდენციები, ეკონომიკურ ურთიერთობათა ახალი ფორმების წარმოქმნა, ახალი ხასიათის მოთხოვნებს უყენებს ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემას; მეორე მხრივ, ახალ პოლიტიკურ გარემოში საქართველოს გეოგრაფიულმა მდებარეობამ იგი მოაქცია მსოფლიოს გეოსტრატეგიულ ინტერესთა სფეროში; შესაბამისად, საქართველოს გაუჩნდა შესაძლებლობა ეფექტიანად ჩაერთოს საერთაშორისო შრომის დანაწილებაში, რაც გადამწყვეტი ხდება ქვეყნის განვითარებისთვის.

აღნიშნულ პირობებში დგება სახელმწიფო მნიშვნელობის ამოცანა: ქვეყნის ახალ პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ ვითარებაში, მისი განვითარების მოთხოვნათა უზრუნველმყოფი- ეფექტიანი სატრანსპორტო სისტემის შექმნა. კერძოდ, მისი ფორმირებისა და შემდგომი განვითარების პროცესთა მართვის სისტემის ჩამოყალიბება.

საქართველოში საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის განვლილ პერიოდში წარმოშობილ პრობლემათა შორის მნიშვნელოვანია საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში ობიექტური და სუბიექტური მიზეზების გამო შექმნილი რთული ვითარება. მის დაძლეvas არსებითი მნიშვნელობა აქვს და ექნება საქართველოს დამოუკიდებელ სახელმწიფოებრივ მშენებლობაში, საგარეო სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობათა განვითარებასა და მსოფლიო ეკონომიკასთან საქართველოს ეკონომიკის ინტეგრაციისთვის.

XX-XXI საუკუნეების მიჯნაზე და უფრო შორეულ პერსპექტივაშიც საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტისა და ქვეყნის მთელი სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების მომავალი მჭიდროდ უკავშირდება ისტორიული დიდი აბრაშუმის გზის აღორძინების პერსპექტივას, ტრასეკას, როგორც ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების მომავალს, მისი ფუნქციონირების ამოცანებს და დანიშნულებას.

ამიტომ საზღვაო ტრანსპორტისა და მთელი სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების საკითხების გამოკვლევა განსაკუთრებულ აქტუალობას იძენს გარდამავალ პერიოდში - ეკონომიკური რეფორმების, ეკონომიკის ცალკეული დარგების, მათ შორის ტრანსპორტის რესტრუქტურირების, ქვეყნის პოლიტიკური სუვერენიტეტისა და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის დამკვიდრების სტადიაზე.

საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების საკითხების შესწავლა-გაანალიზება, როგორც წარსულში, ისე თანამედროვე მდგომარეობით და პერსპექტივაში, უშუალოდ უკავშირდება კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის მშენებლობისა და ეფექტიანი ფუნქციონირების პრობლემებს, რაც მას განსაკუთრებულ აქტუალობას ანიჭებს.

ეკონომიკურ მეცნიერებაში დადგენილია, რომ ტრანსპორტი ერთიმეორესთან აკავშირებს სამრეწველო საწარმოებს და ნედლეულის წყაროებს, ქვეყნის სხვადასხვა რეგიონების ქალაქების ეკონომიკას, წარმოებას, ბაზარს. ტრანსპორტი წარმოადგენს მსოფლიო მეურნეობის და ბაზრის, საერთაშორისო ეკონომიკური განვითარების საფუძველს, მათი განვითარების აუცილებელ პირობას. საწარმოო-ეკონომიკურ ფუნქციებთან ერთად ტრანსპორტი უდიდეს როლს ასრულებს პოლიტიკურ, სამხედრო, სოციალურ-კულტურულ სფეროში, ყოფაცხოვრებაში. თანამედროვე განვითარებული სოციალურ-პოლიტიკური ცხოვრება, ხალხთმოსახლეობა, დემოგრაფიული დინამიზმი ინტენსიური სატრანსპორტო კავშირების შედეგია.

ამრიგად, ტრანსპორტი ასრულებს როგორც საწარმოო, ისე არასაწარმოო, მაგრამ საწარმოო სფეროსთვის აუცილებელ ფუნქციებს - გადააქვს ტვირთები და გადაჰყავს მგზავრები. ამის შესაბამისად ტრანსპორტის თითქმის ყველა დარგი იყოფა სამგზავრო და სატვირთო ტრანსპორტის სახეობებად. ამ მხრივ გამონაკლისია, მაგალითად, მილსადენებით თხევადი მასალების გადატანა და პნევმოტრანსპორტი.

თანამედროვე ტრანსპორტის ძირითად დარგებს მიეკუთვნება: სარკინიგზო, საავტომობილო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტი; ასევე, სპეციალური სახის ტრანსპორტი (მილსადენები, საჰაერო გზები, საბაგირო გზები, პნევმოტრანსპორტი), ელექტროგადამცემი ხაზები. ზოგიერთ ქვეყანაში, მათ შორის ნაწილობრივ საქართველოშიც, ამჟამად კვლავ გამოიყენება ტრადიციული საჭაპანო ტრანსპორტის ზოგიერთი სახეობა.

სატრანსპორტო სისტემაში ტრანსპორტის დარგებს შორის ერთ-ერთი უძველესი დარგია წყლის - საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტი. ნაოსნობა, სამდინარო და საზღვაო ტრანსპორტი მსოფლიოს მრავალი ქვეყნისთვის, მათ შორის საქართველოსთვის, ტრანსპორტის ერთ-ერთი ტრადიციული, უმნიშვნელოვანესი და წამყვანი დარგია. ისტორიულად ცნობილია, თუ რა უდიდესი და პროგრესული როლი შეასრულა ნაოსნობამ და საერთოდ საზღვაო ტრანსპორტმა მსოფლიო პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და კულტურულ განვითარებაში უძველესი დროიდან დღემდე. სწორედ საზღვაო ტრანსპორტი გახდა თანამედროვე პროგრესის, ინტეგრაციის, საერთაშორისო ბაზრისა და სოციალურ-პოლიტიკურ ურთიერთობათა განვითარების ერთ-ერთი საფუძველი.

საქართველო საზღვაო ქვეყანაა. მას დასავლეთიდან, სამხრეთ-დასავლეთიდან და ჩრდილო-დასავლეთიდან 380 კმ მანძილზე ეკვრის შავი ზღვა, რომელიც მთელი წლის განმავლობაში სანაოსნოა. შავი ზღვის სანაპიროს გაყოლებით მრავალი საზღვაო ნავსადგურისა და ციხე-ქალაქის საშუალებით ქართველ ხალხს, მის უძველეს წინაპრებს მრავალმხრივი სავაჭრო-ეკონომიკური, პოლიტიკური და სამხედრო ურთიერთობა ჰქონდა შავი და ხმელთაშუა ზღვების სანაპირო ქვეყნებთან.

აღსანიშნავია საქართველოს საზღვაო და სამდინარო ნაოსნობისა და გემთმშენებლობის მდიდარი წარსული. ისტორიულ წყაროებში მოცემული ცნობები ადასტურებს, რომ საქართველოს შავი ზღვისპირეთი ადრეიდანვე იცნობდა საზღვაო და სამდინარო ნაოსნობას, საზღვაო ტრანსპორტს, ნავიგაციას, გემთმშენებლობას, საზღვაო-სატრანსპორტო მიმოსვლის ძირითად სახეობებს, მათი აშენებისა და გამოყენების ხელოვნებას, რაც შავი ზღვისპირა სხვა რეგიონებისა და ხალხებისთვის იყო ცნობილი.

ამჟამად შავ ზღვაზე საქართველოს უმნიშვნელოვანესი ნავსადგურებია ბათუმის, ფოთის, სუფსის, ყულევის, სოხუმის და მშენებარე ანაკლია. მათ შორის ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურები ახლო წარსულში აქტიურ როლს ასრულებდნენ არა მარტო საქართველოს, არამედ ყოფილი საბჭოთა კავშირის საზღვაო გადაზიდვებში, საზღვაოსაფაქრო-ეკონომიკური კავშირების განვითარებაში მსოფლიოს ქვეყნებთან. პოსტსოციალისტური ამიერკავკასიის რეგიონში საქართველო ძირითადი საზღვაო ქვეყანაა დაეს ფაქტორი მას უდიდეს გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ უპირატესობებს ანიჭებს.

საქართველოს საზღვაო სივრცე და საზღვაო ტრანსპორტი წარსულშიაც იყო და მომავალშიც გახდება ერთ-ერთი წამყვანი და შემადგენელი ნაწილი კავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის, TRACECA-ს საერთო სისტემაში. საქართველოს საზღვაო ნავსადგურებში ჩამოიტვირთება დასავლეთიდან მომავალი საზღვაო ტვირთები, რომლებიც შემდეგ კავკასიის სატრანსპორტო სისტემის გავლით გაიგზავნება აღმოსავლეთისკენ სხვა ქვეყნებში, რუსეთში და, პირიქით, აღნიშნულ ნავსადგურებში დაიტვირთება მსოფლიოს სხვადასხვა გემებზე კავკასიისა და აზიის ქვეყნებიდან მომავალი სახმელეთო ტვირთები.

ბუნებრივია, ამგვარი პერსპექტივა ახალ დიდ ამოცანებს სახავს საქართველოს მთელი ტრანსპორტის, პირველ რიგში, საზღვაო ტრანსპორტის წინაშე. ამიტომ მათი ეფექტიანი გადაჭრის გზების ძიება ეკონომიკური მეცნიერების ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს მოვალეობად ითვლება.

სპეციალური ლიტერატურის შესწავლამ გვიჩვენა, რომ საქართველოში ზღვაოსნობისა და საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების ისტორიის მეცნიერულ კვლევას კარგი ტრადიციები აქვს. შესწავლილია საქართველოს ძირითადი ნავსადგურების - ბათუმის, ფოთის, სოხუმის წარმოშობა-ფორმირებისა და მშენებლობის ისტორიის ცალკეული საკითხები. საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტის განვითარების საკითხები განხილულია ისტორიულ ასპექტში, ტრანსპორტის სხვა დარგებთან ერთად.

რაც შეეხება საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკურ პრობლემებს და მისი საქმიანობის ეკონომიკურ მაჩვენებლებს, ფინანსებს, ეფექტიანობას, პერსპექტივებს, ინვესტიციურ ასპექტებს და ა. შ., არსებულ პუბლიკაციებში

გარკვეულწილად არის დასმული ეს საკითხი. თუმცა, საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკურ პრობლემები, მათ შორის ნავსადგურების ეკონომიკა, ფლოტის შემადგენლობა და მისი გამოყენების ეფექტიანობა, ფინანსები, დანახარჯები და მოგება, ინვესტიციური პროცესები, არ გაანალიზებულა. ალბათ, ამის ერთ-ერთი მიზეზი ისიც იყო, რომ საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი, ნავსადგურები და სხვა საზღვაო საწარმოები წარსულში განიხილებოდა, როგორც ყოფილი საბჭოთა კავშირის საზღვაო ტრანსპორტის ერთიანი სისტემის შემადგენელი ნაწილი და მათი ფუნქციონირება, საქმიანობა და შედეგების ანალიზიც ამ სიბრტყეში ხდებოდა.

ახალ პირობებში, როდესაც აღდგა საქართველოს პოლიტიკური სუვერენიტეტი, ქვეყნის საზღვაო ტრანსპორტი და ფლოტი, ფუნქციონირებისა და მართვის თვალსაზრისით, გახდა დამოუკიდებელი. ცხადია, წარმოიშვა ამ დარგის ეკონომიკის, ფინანსების, სოციალურ-ეკონომიკური ეფექტიანობის, საზღვაო ინვესტიციების, განვითარების პერსპექტივების და სხვა პრობლემების შესწავლა-გაანალიზების აუცილებლობა და შესაძლებლობა ეკონომიკის მკვლევართა მიერ.

საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციის მიზანია ქვეყნის პოლიტიკურ ინსტიტუტთა მოქმედების ძირითად ამოცანათა გამოკვეთა, რომლებიც უახლოესი პერიოდისთვის უნდა გახდეს პოლიტიკური ძალისხმევის მთავარი ორიენტირი.

სახელმწიფო მართვის ახალი კონცეფციისა და საბაზრო ეკონომიკის ახალ გარემოში ამ ამოცანათა რეალიზაციამ უნდა შექმნას დარგის მდგრადი განვითარების ყველა ძირითადი პოლიტიკური და ეკონომიკური პირობა. ამ პირობებმა უნდა უზრუნველყონ საერთაშორისო ნორმების შესაბამისი, სტაბილური, საიმედო, უსაფრთხო, კონკურენტუნარიანი, ეკონომიკურად რაციონალური, ორგანიზაციულად მოქნილი სატრანსპორტო სისტემა, მისი ინტეგრირება მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში და TRACECA-ს დერეფნის ეფექტურობა. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი კი ევრაზიის დერეფნის უმნიშვნელოვანესი და საკვანძო რგოლია.

2. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობა და მისი განვითარების არსებული პირობები

სატრანსპორტო სისტემა ზოგადად განიმარტება, როგორც რკინიგზების, სამდინარო, საზღვაო და საავტომობილო გზების, ხელოვნურ სატრანსპორტო ნაგებობათა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის, ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებათა, მილსადენების, სპეციალური, საჰაერო და მიწისქვეშა ტრანსპორტის, ელექტროგადამცემი ხაზებისა და მათი მართვის სისტემური კომპლექსი.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა ჩამოყალიბდა საბჭოთა კავშირის სატრანსპორტო სისტემაში მისი სრული ინტეგრაციის პირობებში. ამ სისტემის განვითარების ლოგიკა ასახავდა საკავშირო ინტერესებს და იგი, ჯერ კიდევ, მნიშვნელოვანწილად ინარჩუნებს თავის ძველ სახეს. ტრანსპორტში უსისტემოდ ჩატარებულმა პრივატიზაციამ საკუთრების არაეფექტური გადანაწილება გამოიწვია; 90-იანი წლების შემდეგ უაღრესად დაეცა სატრანსპორტო საშუალებათა და მისი ინფრასტრუქტურის შენახვის, შეკეთებისა და მომსახურების დონე, რამაც, ზოგ შემთხვევაში, განადგურების კრიტიკულ ზღვრამდე მიიყვანა ძირითადი საშუალებები; საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვანი ნაწილი სადღეისოდ ფუნქციონირებს ძირითადი რესურსების უსისტემო ცვეთის ხარჯზე. ტრანსპორტის მართვის სისტემამ ჯერ კიდევ ვერ განიცადა პრინციპული გარდაქმნა - შემონახულია ძველი სისტემის ინსტიტუტები, მოქმედებენ გადაწყვეტილების მიღების ძველი პროცედურები.

სატრანსპორტო სისტემის არსებული პოტენციალი, სტრუქტურა, ხარისხი და სიმძლავრეები, ახალ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ პირობებში, არ შეესაბამება ქვეყნის განვითარების მოთხოვნებს.

ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის არსებული მდგომარეობის ძირითადი ნიშნებია:

- გაცვეთილი და მნიშვნელოვნად დანგრეული ძირითადი საშუალებები და ამ საშუალებების აქტიური და პასიური ნაწილების და შრომითი რესურსების რაოდენობრივი სიჭარბე;
- საინვესტიციო რესურსთა მწვავე ნაკლებობა ყველა სახის ტრანსპორტისთვის;

- ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების ჯერ კიდევ არასრულყოფილი სისტემა;
- ტრანსპორტის მდგომარეობის აღმწერი ადეკვატური სტატისტიკური ბაზის და ეკონომიკურ ინდიკატორთა სისტემის ჩამოუყალიბებლობა;
- კვალიფიციურ მენეჯერთა და სხვა სპეციალისტთა სიმცირე;
- უმრავლეს საწარმოთა მიმღე ეკონომიკური მდგომარეობა და გაკოტრების რეალური პერსპექტივა.

ამჟამად სატრანსპორტო სისტემის განვითარების ახალი პირობები იქმნება. საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლა, კერძო სექტორის ჩამოყალიბება და სახელმწიფოს სამეურნეო როლის შემცირება მთლიანად ცვლის ქვეყნის ეკონომიკურ სტრუქტურას. ეს განაპირობებს ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო მომსახურების სტრუქტურის შეცვლას და მისი განვითარების თავისებურად ახალ მიმართულებათა ჩამოყალიბებას.

ამავე დროს, მსოფლიოში მომხდარ სოციალურ და პოლიტიკურ ცვლილებათა გარემოში კავკასიის რეგიონი შევიდა განვითარებული მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. მან მიიპყრო ყურადღება, როგორც მომდევნო საუკუნისათვის ევროპის სასიცოცხლო ეკონომიკური ინტერესების დაკმაყოფილების პერსპექტიულმა რეგიონმა; ინდუსტრიულად განვითარებულ ევროპას ცენტრალური და აღმოსავლეთ აზიის უზარმაზარი სივრცე, მრავალრიცხოვანი მოსახლეობითა და უმდიდრესი ბუნებრივი რესურსებით ესახება, როგორც უმნიშვნელოვანესი პოტენციური ბაზარი., ასევე, ენერგიისა და რესურსების სტრატეგიული წყარო. კავკასიას ექმნება შესაძლებლობა ჩაერთოს მსოფლიოს ამ ორ რეგიონს შორის ტვირთბრუნვის მომსახურე სატრანსპორტო სისტემაში.

ტრანსპორტის ყველა სახეობამ ერთობლიობაში უნდა შექმნას სატრანსპორტო სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ძირითად საწარმოო პროცესთა შესრულებას: ტვირთების გადატანას და მგზავრთა გადაყვანას. ამ პროცესის განხორციელებისას განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა მისი ძირითადი პარამეტრების (უსაფრთხოება, ეკოლოგიურობა, ეკონომიურობა, კომფორტი) ზღვრულ მნიშვნელობათა დაცვას. ტრანსპორტის ცალკეული დარგების განვითარების პროცესში აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნეს რთული სისტემის: ადამიანი-მანქანა-გზა-გარემოს კომპლექსური ხასიათი. ასევე, საჭიროა, ტრანსპორტის ისეთი დაბალანსებული

სისტემის შექმნა, რომელიც თითოეული სატრანსპორტო სახეობის მაქსიმალურად რაციონალურ გამოყენებას უზრუნველყოფს.

რკინიგზის ტრანსპორტი. რკინიგზის ეფექტიანი მუშაობა უშუალოდ არის დამოკიდებული მისი მართვის სტრუქტურის გაუმჯობესებაზე. საჭიროა ნათლად გაიმიჯნოს ერთმანეთისგან საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტის, როგორც მმართველობის ორგანოს, და რკინიგზის საწარმოებისა და ორგანიზაციების, როგორც სამეურნეო სუბიექტის, ფუნქციები. ეკონომიკური ტრანსფორმაციის მიმდინარე პროცესში რკინიგზის ტრანსპორტს მნიშვნელოვნად ეკარგება ქვეყნის შიდა გადაზიდვების ფუნქცია და იგი, ძირითადად, სატრანზიტო გადაზიდვების მომსახურებაზე ხდება ორიენტირებული. კერძოდ, გადამწყვეტია მისი როლი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებაში. ეს გარემოება დამატებით მოთხოვნებს აყენებს რკინიგზის მოქნილი და ეფექტიანი მართვის სისტემის დამუშავებისთვის. სარკინიგზო ტრანსპორტში ინსტიტუციონალური მშენებლობა მოითხოვს განსაკუთრებულ გააზრებას. გასათვალისწინებელია რკინიგზის ბუნებრივი მონოპოლიური ხასიათი, რომლის პრივატიზაციის პროცესი თანდათანობითი და ხანგრძლივი იქნება. რკინიგზის დეპარტამენტი დელეგირებს ტრანსპორტის სამინისტროში კანონშემოქმედებით ფუნქციებს, ტრანსპორტის სხვა სახეობასთან კოორდინაციის საკითხებს და ტრანსპორტის სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის განხორციელებას. შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს რკინიგზა მომავალში ვერ იფუნქციონირებს შემდეგი აუცილებელი სამუშაოების ჩატარების გარეშე:

- მართვის სისტემის სრულყოფა-მოდერნიზაცია, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს დარგში მიმდინარე სტრუქტურულ ცვლილებებს, დეცენტრალიზაციას და პრივატიზაციას; მართვის სისტემის გამარტივება ახალი ტექნიკური საშუალებების დანერგვის ხარჯზე;
- რკინიგზის რეაბილიტაციისთვის საჭირო სამუშაოების ჩატარება შიდა და უცხოური ინვესტიციების მოზიდვით; საჭიროა შეიქმნას რკინიგზის რეაბილიტაციის ერთიანი სტრატეგია, რომელიც მიმართული იქნება ყოფილი შესაძლებლობების აღდგენაზე;
- სარკინიგზო ტრანსპორტისთვის სახელმწიფო მხარდაჭერის პროგრამის შედგენა.

საგზაო ტრანსპორტი. უპირველეს ყოვლისა, აუცილებელია საგზაო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების მექანიზმების მოწესრიგება. შესამუშავებელია ეროვნულ ავტოგადამზიდველთა კონკურენტულობის ამაღლების სახელმწიფო პოლიტიკა.

უნდა დამუშავდეს შემდეგი საკითხები: მოძრავ შემადგენლობათა აღრიცხვა; ტრანსპორტის საქმიანობის შედეგების სტატისტიკური აღრიცხვა; სერტიფიკაციის ერთიანი სახელმწიფო სისტემა; ფასწარმოქმნის სახელმწიფო სისტემა; ტექნიკური ნორმები და მახასიათებლები; მოძრაობის, ეკოლოგიური, გარემოს დაცვის და ხანძარსაწინააღმდეგო ნორმები; შრომის რეჟიმები და უსაფრთხოება; საკადრო პოლიტიკა; სამგზავრო და სატვირთო ტრანსპორტის საქმიანობა; ექსტრემალურ პირობებში მოქმედების პოლიტიკა; საერთაშორისო გადაზიდვების თანამედროვე მოთხოვნათა შესაბამისი საავტომობილო პარკის ჩამოყალიბების ხელშეწყობა.

კომუნალური მიწისზედა ტრანსპორტის სრულყოფა განსაკუთრებული მნიშვნელობის ამოცანაა. ტრანსპორტის სამინისტრო, შესაბამისი ნორმების დაწესებისას, აქტიურად უნდა თანამშრომლობდეს ხელისუფლების ადგილობრივ ორგანოებთან (ქალაქების მუნიციპალიტეტებთან). გასათვალისწინებელია განვითარებული ქვეყნების გამოცდილება, მაგალითად ინვალიდებისთვის მოსახერხებელი სატრანსპორტო საშუალებების განვითარება.

საქართველოს საავტომობილო გზების აღდგენა-განვითარება ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა. აუცილებელია ამ მიზნისთვის საწარმოო და საფინანსო რესურსების მობილიზაცია.

საჰაერო ტრანსპორტი. მოქალაქეთა და ტვირთების გადაყვანა-გადაზიდვაში, განსაკუთრებით საერთაშორისო ურთიერთობათა გაფართოებისას, თანამედროვე საჰაერო ტრანსპორტი მრავალ შემთხვევაში პრიორიტეტულ მნიშვნელობას ღებულობს. ავიაცია მოქმედებს, ერთის მხრივ, ქვეყნის მიერ განსაზღვრულ ნორმატიულ პირობებში, ხოლო, მეორეს მხრივ, საერთაშორისო ნორმების აუცილებელი დაცვით.

საქართველოს საავიაციო ტრანსპორტი თანმიმდევრულად უნდა გადავიდეს ეკონომიკური ფუნქციონირების ლიბერალურ ფორმებზე, რაც უზრუნველყოფს მისი მომსახურეობის ხარისხის ზრდას. ამ პირობებში, მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში საქართველოს ავიაციის ინტეგრაცია უნდა განხორციელდეს თანდათანობით,

მისი საექსპლოატაციო, ტექნიკური და მართვის სისტემის სრულყოფით, რაშიც მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს როლი. ავიაციის დარგის არსებული პოტენციალის გამოყენება მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია სახელმწიფოს პოლიტიკაზე. სატრანზიტო ფუნქციების შესასრულებლად საჭიროა ფრენის ორგანიზაციის ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბება - თანამედროვე სანავიგაციო სისტემის შექმნა (რაც ბუნებრივ მონოპოლიას წარმოადგენს და სახელმწიფო რეგულირებას საჭიროებს). სხვა პრიორიტეტული მიმართულებებია: საქართველოს არსებული აეროპორტების რეაბილიტაცია (მაგალითად, სატვირთო აეროპორტების შექმნა) და სავეტმფრენე პარკის გაფართოება.

გარდამავალ ეტაპზე საქართველოს ავიაკომპანიები სახელმწიფოს მხრიდან გარკვეულ ხელშეწყობას საჭიროებენ (სხვაგვარ პირობებში ისინი კონკურენციას ვერ გაუწევენ დიდი ქვეყნების ავიაკომპანიებს). ამიტომ სუფთა სახით „ღია ცის“ პრინციპის სანაცვლოდ გამოყენებული უნდა იყოს უცხო ქვეყნებთან ავიაციის ბაზრის პარიტეტული გაყოფის ორმხრივი შეთანხმებები.

საზღვაო ტრანსპორტი. საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია შემდეგ გარემოებათა გათვალისწინება:

- დუნაისპირა ქვეყნებთან ეკონომიკური ურთიერთობის გაღრმავება აქტუალურს ხდის საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტის ინტეგრაციის ამოცანას; ეს გათვალისწინებული უნდა იყოს ფლოტის სტრუქტურის განსაზღვრისა და ნავსადგურების განვითარებაში;
- ბოსფორის სრუტის გამტარუნარიანობის (არსებული და სავარაუდო) შეზღუდვების გამო დიდ მნიშვნელობას იძენს საბორონე გადასასვლელების (როგორც საავტომობილო, ისევე სარკინიგზო) მოწყობა შავი ზღვისპირეთის ყველა ქვეყანასთან;
- ნავთობის მოსალოდნელი ტრანზიტი მნიშვნელოვანს ხდის საზღვაო ტრანსპორტის შესაბამისი სიმძლავრეების განვითარებას (ტერმინალები და ტანკერები);
- მსოფლიოში მიმდინარე „საკონტეინერო რევოლუციასთან“ დაკავშირებით ორივე ნავსადგურში (ფოთში და ბათუმში), უნდა აშენდეს საკონტეინერო ტერმინალები და აღიჭურვოს ისინი თანამედროვე კონტეინერმზიდებით.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ამ ამოცანების გათვალისწინებით საქართველოს ნავსადგურების სტრატეგიული განვითარების პროგრამათა დამუშავებას.

სპეციალური და პერსპექტიული ტრანსპორტის სახეობები. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიმართულებას წარმოადგენს ქვეყნის მთიანი რაიონების, ძნელად მისასვლელი ადგილებისთვის და დიდი ქალაქებისთვის ეკოლოგიურად სუფთა, სამგზავრო, სამგზავრო-სატვირთო და სატვირთო ავტომატიზირებული სპეციალური ტრანსპორტის (მიწისქვეშა, საბაგირო-რელსური, მონორელსური, პნევმო და სხვა) შექმნა.

რეკონსტრუქციისა და განვითარების სამუშაოების საჭირო დაფინანსებით უზრუნველყოფა და მათი ექსპლოატაციის ნორმალური პირობების შექმნა უნდა გახდეს მათი მფლობელების - მუნიციპალური საწარმოების, სააქციო საზოგადოებების და ფიზიკური პირების საზრუნავი.

მომავლის პერსპექტიულ სატრანსპორტო საშუალებად შეიძლება ჩაითვალოს კოსმოსური ტრანსპორტი.

საკონტროლო კითხვები

1. რა არის ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის არსებული მდგომარეობის ძირითადი ნიშნები;
2. რატომ არის კავკასიის რეგიონი ევროპის ეკონომიკური ინტერესებისთვის პერსპექტიული რეგიონი;
3. რომელია სატრანსპორტო სისტემის ძირითადი პარამეტრები;
4. როგორია რკინიგზის ტრანსპორტის როლი ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებაში;
5. რა განხორციელებაა საჭირო რკინიგზის ფუნქციონირებისთვის მომავალში;
6. რა გაკეთებაა აუცილებელი საგზაო ტრანსპორტის ფუნქციონირებისთვის;
7. როგორია საქართველოს ავიაციის მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის სისტემაში ინტეგრაციის გზები;
8. როგორია საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების მნიშვნელოვანი გარემოებები;
9. რომელია სპეციალური და პერსპექტიული ტრანსპორტის სახეობები.

3. საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტი

წყლის ტრანსპორტი - არის ტრანსპორტის სახეობა, რომელსაც გადააქვს ტვირთი ან/და გადაჰყავს მგზავრები წყლით საშუალებით, როგორც ბუნებრივი (ოკეანეები, ზღვები, მდინარეები, ტბები), ასევე ხელოვნური (არხები, წყალსაცავები) მიმოსვლის გზებით. ფაქტია, რომ დედამიწის ზედაპირის 3/4-ზე მეტი წყალს უკავიადა ხუთი დასახლებული კონტინენტიდან მხოლოდ ორ-ორი უკავშირდება ერთმანეთს სახმელეთო გადასასვლელებით, რომლებზედაც უკვე დიდი ხანია არხები გაიყვანეს. თვით კონტინენტებზე საკმაოდაა ისეთი მდინარეები, რომელთა გამოყენებაც შესაძლებელია სანაოსნოდ. გამოყენებული აკვატორიების (ლათ.- წყლის სივრცის დადგენილ საზღვრებში მოქცეული ნაწილი, მაგ. ოკეანის, ზღვის, უბის, პორტის, ნავსადგურის, პოლიგონის, ჰიდროაეროდრომის აკვატორიები) მიხედვით საწყლოსნო ტრანსპორტი იყოფა სამდინარო ტრანსპორტად და საზღვაო ტრანსპორტად:

სამდინარო ტრანსპორტი წარმოადგენს ტრანსპორტის სახეობას, რომლის დანიშნულებაა მგზავრების გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა ძირითადად შიგა წყლებში. იგი განკუთვნილია ტვირთის მდინარეებით და არხებით გადატანისთვის. სამდინარო ტრანსპორტის მთავარი უპირატესობაა გადაყვანის დაბალი ტვირთღირებულება. მას დიდი ხნის ისტორია აქვს. ცნობილია, რომ პირველ მსხვილ სამდინარო გემებს აშენებდნენ ძველ ეგვიპტეში. ისინი იყო სანიჩბო და აფრიანი ტიპის. XIX საუკუნეში შიგა სანაოსნო გზებზე დაიწყეს გემების გამოყენება, ხოლო პირველი სამდინარო თბომავალი აშენებულ იქნა რუსეთში 1903 წელს. საქართველოში სამდინარო ტრანსპორტი მოქმედებდა მხოლოდ მდინარე რიონზე, ქ. ფოთიდან სოფელ ორპირამდე (ახლანდელისაჯავახო). XX სკ-ის პირველ ნახევარში გადაზიდვები მდინარე რიონზე შეწყდა.

გადაზიდვები **ტბებით** ჩვეულებრივად მიეკუთვნება სამდინარო გადაზიდვებს ყველაზე მსხვილი ტბების გამოკლებით - როგორიცაა კასპიის ზღვა.

საზღვაო ტრანსპორტი- წყლის ტრანსპორტის სახეობაა. საზღვაო ტრანსპორტს მიეკუთვნება ნებისმიერი გემი, რომელსაც გააჩნია წყლის (ზღვების, ოკეანეების და მიმდებარე აკვატორიების) ზედაპირზე გადაადგილების უნარი, ასევე უნარი, უბრალოდ იტივტივოს და შეასრულოს გარკვეული ფუნქციები, რომელიც

დაკავშირებულია ცალკეული ტვირთების გადატანა, გადაგორება, შენახვა-გადამუშავებასთან. ასევე, მგზავრების გადაყვანასა და მომსახურებასთან.

ადამიანმა ნაოსნობა უხსოვარი დროიდან დაიწყო. სატრანსპორტო საშუალებები დროთა განმავლობაში მნიშვნელოვან ცვლილებებს განიცდიდა, განსაკუთრებით დიდი ცვლილება მოხდა XIX სკ-ში, როცა აფრიანი გემი შეცვალა ორთქლის ძრავიანმა გემმა. XX სკ-ის დასაწყისში გაჩნდა თბომავალი გემები, ხოლო ბოლო ხანებში შეიქმნა ატომმავალი და ორთქლის ტურბინებით აღჭურვილი გემები.

საზღვაო ტრანსპორტი განკუთვნილია მსოფლიო ზღვებში ტვირთის გადატანისთვის. ის ფაქტი, რომ საერთაშორისო ტვირთბრუნვის 90%-ზე მეტი დაკავშირებულია საწყლოსნო ტრანსპორტთან, სწორედ საზღვაო ტრანსპორტის დამსახურებაა. საწყლოსნო ტრანსპორტის უმთავრესი უპირატესობაა - სიიარე, მისი მეშვეობით გადაზიდული ტვირთის ერთ ერთეული ყველაზე ნაკლებ დანახარჯებს საჭიროებს, ეს განსაკუთრებით ეხება საზღვაო ტრანსპორტს. იგი ერთ-ერთი უძველესი, მოხერხებული, საიმედო და იაფი საშუალებაა ტრანსკონტინენტურ და საერთაშორისო სასაქონლო გადაზიდვებში: გემები არ საჭიროებენ ტრადიციული გზების მოწყობას, ხოლო სპეციალურად მოწყობილი პორტების და არხების მშენებლობის ხარჯები სწრაფად ამოიციდება გადაზიდვების შედარებითი სიიარით. ძირითადი ნაკლი კი ისაა, რომ ხმელეთის სიღრმეში ტვირთის მისაწოდებლად სხვადასხვა ტრანსპორტის გამოყენებაა აუცილებელი.

დანიშნულების მიხედვით გემები სხვადასხვანაირია: სამგზავრო, სატვირთო და სხვა. მოქმედებაშია ასევე **ლიხტერმზიდი** გემები. ეს არის კარჭაპის ტიპის, ჩვეულებრივ არათვითმავალი.

განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება დიდ **გემ-ბორანს**, რომელზედაც სარკინიგზო ლიანდაგია მოწყობილი.

ჩვეულებრივი **ბორანი** - ეს არის თვითმავალი ან არათვითმავალი მოტივტივე ნაგებობამდინარის, სრუტის, ტბის ერთი ნაპირიდან მეორეზე ხალხის გადასაყვანად, ტვირთის ან ტრანსპორტის გადასაზიდად. არათვითმავალი ბორანი 100 მეტრამდე სიგანის არასანაოსნო მდინარეზე მოძრაობს ნაპირებს შორის გაბმული ბაგირის, ხოლო დიდ სანაოსნო მდინარეებზე - ფსკერზე გადებული კაბელის საშუალებით. არათვითმავალი ბორანი საბუქსირო გემებით და ნიჩბებითაც დაჰყავთ. ბორნის

სატვირთო ბაქანი დამაგრებულია მოტივტივე საყრდენებზე (ნავები, ბარჟები). ბორნებს უწოდებენ ასევე სპეციალურად აგებულ ან გადაკეთებულ გემებს, რომლებსაც იყენებენ ფართო სრუტეებსა და ტბებზე; მაგ. კასპიისა და ბალტიის ზღვებზე მიმოდის დიზელ-ელექტრომავალი, რომელსაც გადააქვს რკინიგზის მატარებლის მთელი შემადგენლობა, სამშენებლო მასალები და სხვა მძიმე წონის ტვირთი. მსგავსი ბორანი მოძრაობს ქერჩის სრუტეზე. საქართველოში ბორნებს იყენებენ მტკვარზე, რიონზე, ალაზანზე, სუფსაზე.

არათვითმავალი გემის სახეობაა **პლაშკოუტი**. ეს არის ბრტყელძირიანი, უგემბანო არათვითმავალი გემი, რომელსაც იყენებენ ნავსადგურის შიგნით ტვირთის გადასაზიდადან მცურავი ხიდის საყრდენად.

როგორც ავღნიშნეთ, საზღვაო ტრანსპორტით ხდება ტვირთების უმეტესი რაოდენობის გადატანა მთელ მსოფლიოში. განსაკუთრებით ეს ეხება დაღვრად ტვირთებს: დაუმუშავებელ ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, თხევადი გაზი და ქიმიური მრეწველობის დაღვრადი პროდუქტები და სხვა. მეორე ადგილი საზღვაო გადაზიდვებში მოცულობის მიხედვით უკავია კონტეინერებს. გემმა-კონტეინერებმა ბაზრიდან გააძევეს უნივერსალური გემები, ვინაიდან სტანდარტულ 20-40ფუტიან კონტეინერში შეიძლება მოთავსდეს ნებისმიერი ტვირთი დაწყებული ნემსიდან დამთავრებული ავტომობილით. ამასთან ამ ტიპის გემების დამუშავების დრო შემცირებულია ათჯერ, კონტეინერების გადაზიდვის მთელი მსოფლიოს სატრანსპორტო სისტემის უნიფიკაციის (საერთო ნორმაზე დაყვანა) შედეგად. არც ისე უმნიშვნელო როლს თამაშობს სატრანსპორტოპროცესების მექანიზაცია და საინფორმაციო უზრუნველყოფა.

სპეციალიზირებულ გემებს, რომლებიც განკუთვნილია ერთი ან რამოდენიმე სახის ტვირთის გადასატანად, შეიძლება მივაკუთვნოთ ავტომობილების მზიდები, გემი-რეფრიჟერატორები, საქონელმზიდები, მძიმეტვირთმზიდები, ლიხტერმზიდები(ჰოლ.-საპორტო ბარჟა. ტვირთის გემიდან ნაპირზე ან პირიქით გადასატანად), საბუქსირო და ა.შ.

დავალების და ტვირთის ტიპის მიხედვით გემებს გააჩნიათ შესატყვისი მახასიათებლები, რომლებიც გამოხატავენ მათ ავტონომიურობას, ტვირთამწეობას, დატვირთვა-განტვირთვის მეთოდებს, სიჩქარის მონაცემებს, შესაძლებლობას, გაიარონ

პანამის ან სუეცის არხები, შეინარჩუნონ სატვირთო ტრიუმების ატმოსფერული და ტემპერატურული რეჟიმები.

ნაოსნობის ფორმის მიხედვით არსებობს:

- **სახაზო გემები** - გემები რომლებიც მიმოდინა გარკვეული მარშრუტით განრიგის მიხედვით რამოდენიმე პორტს შორის;

- **სატრამპო გემები**(ინგ.tramp - მოხეტიალე) შეადგენენ მსოფლიო ფლოტის ნახევარს, ასრულებენ შემთხვევითი, თანმავალი (თანამგზავრი) ტვირთების გადატანას. ისინი არ არიან მიჯაჭვული ერთ რომელიმე გეოგრაფიულ წერტილს და იმბიძებენ თავს გადატანის გრძელვადიანი კონტრაქტებით.

- **სამგზავრო გემები და ბორნები** იკავებენ საზღვაო ტრანსპორტში გარკვეულ ნიშას, ყველაზე ხშირად სახაზო. მათ დიდ მოთხოვნებს უყენებენ მაკონტროლებელი ორგანოები კონსტრუქციის და მომარაგების (აღჭურვილობის) გამო.

დღეს საზღვაო ტრანსპორტი მსოფლიო ტრანსპორტის განუყოფელი ნაწილია. საზღვაო ტრანსპორტი და მისი საქმიანობა რეგულირდება როგორც ნაციონალური, ასევე საერთაშორისო ნორმატიული დოკუმენტებით, კონვენციებით და წესებით, რომელთა დაცვა და შესრულება მკაცრად კონტროლდება ყველა მონაწილე ქვეყნის მიერ, რომლებიც ხელს აწერენ გარკვეულ ვალდებულებებზე.

განსაკუთრებით დიდი ყურადღება ექცევა ეკოლოგიას და ზღვაოსნობის უსაფრთხოებას. ითვალისწინებენ რა ტვირთის იმ მოცულობას, რაც ერთმა გემმა შეიძლება გადაიტანოს ერთჯერად, საზღვაო ტრანსპორტი არ ჩაითვლება ნელ ტრანსპორტად. მაგ. 300000ტ დაუმუშავებელი ნავთობი ერთჯერადად შეიძლება გადატანილ იქნას დიდი ბრიტანეთის აღმოსავლეთ პორტებიდან ამერიკის აღმოსავლეთ ნაპირის ერთ ერთ პორტში ათი დღის განმავლობაში. მსხვილი კონტეინერზიდები (5000 კონტეინერი), გამოდიან რა როტერდამის (ნიდერლანდები) პორტიდან აღწევენ შანხაის (ჩინეთი) პორტს 18 დღეში.

საზღვაო გემები უნდა ფლობდნენ თვისებას: არ დაიშალონ და არ ჩაიძირონ ტალღების ღელვისას. საზღვაო ტრანსპორტი სამდინაროზე გაცილებით უფრო მსხვილია. ჩატვირთვა-გადმორტვირთვას ემსახურებიან პორტები (როგორც საზღვაო, ასევე სამდინარო. მგზავრებისთვის აშენებენ სპეციალურ საზღვაო და სამდინარო ვოგზლებს (სადგურებს).

წყლის ტრანსპორტი ხასიათდება გადაზიდვების მაღალი გამტარუნარიანობით და დაბალი თვითღირებულებით; ასევე, მაღალი ტვირთმზიდვით, მათი საშუალებით შესაძლებელია თითქმის ნებისმიერი მსხვილგაზარიტული ტვირთის გადატანა; კონტინენტთაშორისი გადაზიდვების შესაძლებლობით, წყლის ტრანსპორტი სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია იმ ადგილებში, სადაც შეუძლებელია სახმელეთო გადაზიდვები კონტინენტებს, კუნძულებს, ასევე, ნაკლებადათვისებულ რაიონებს შორის.

უპირატესობის მიუხედავად მათ გარკვეული ნაკლიც გააჩნიათ: ტვირთის მიწოდების დაბალი სიჩქარე; წლის დროებზე, კლიმატურ და სანავიგაციო პირობებზე დამოკიდებულება, ტვირთის დაცვის დაბალი დონე. შიგა სამდინარო ტრანსპორტისთვის მნიშვნელოვანია წყლის სიღრმე და დინების მიმართულება.

მოძრაობის სიჩქარე წყლის ტრანსპორტზე შედარებით დაბალია, ამიტომაც ის დღეს თითქმის არ გამოიყენება საქმიანი სამგზავრო გადაყვანებისთვის. მაგრამ საკმაოდ პოპულარულია ტურისტებისთვის და საერთოდ აქტიური დასვენების მოყვარულთათვის. ამ მიზნით გამოიყენება **კატერები, იახტები და ნავეები**.

წყლის ტრანსპორტის განსაკუთრებული სახეობაა - **ბუერები** (ჰოლ. პატარა, სატვირთო ერთანძიანი ჰოლანდიური გემი ტბებზე ცურვისთვის და ნაპირებთან ახლოს მისვლისთვის), სპორტული ბუერები გავრცელებულია უმეტესად ჩრ. ამერიკაში. 1966 წლიდან ბუერებით ტარდება ევროპის და მსოფლიო ჩემპიონატები. ისინი გადაადგილდებიან წყლის გაყინულ ზედაპირზე ციგურებით, ქარის ძალის ზემოქმედების გავლენით.

საკონტროლო კითხვები

1. რა არის ეკვატორია;
2. რა და რა სახის წყლის ტრანსპორტი არსებობს;
3. რა დანიშნულება აქვს გემს, რა თვისებებს უნდა ფლობდეს გემი;
4. ტვირთის რომელი სახეობა იკავებს პირველ ადგილს გადაზიდვებისას, რომელი მეორეს;
5. რა და რატიპის სპეციალიზირებული გემები არსებობს;
6. დავალების და ტვირთის მიხედვით რა მახასიათებლები გააჩნიათ გემებს;

7. ნაოსნობის მიხედვით რა ტიპის გემები არსებობს;
8. რითი რეგულირდება საზღვაო ტრანსპორტის საქმიანობა;
9. რატომ არ ითვლება საზღვაო ტრანსპორტი ნელ ტრანსპორტად;
10. რატომ და სად არის საზღვაო ტრანსპორტო სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი;
11. რა არის ბუერები.

4. საზღვაო ტრანსპორტის როლი საერთაშორისო გადაზიდვებში

საზღვაო გადაზიდვები - ეს ტვირთის გადატანის ერთერთი ყველაზე გავრცელებული და ეფექტური საშუალებაა. საზღვაო ნაოსნობა უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს მსოფლიო ეკონომიკაში, იკავებს რა ცენტრალურ ადგილს ერთიანი გლობალური სატრანსპორტო სისტემის ფორმირებაში ტვირთების გადასატანად. საზღვაო ტრანსპორტი სპეციფიურია იმ თვალსაზრისით, რომ თავისი საქმიანობის ხასიათით იგი „საერთაშორისო“ დარგს მიეკუთვნება. სახეზეა საერთაშორისო ნაოსნობის და საერთაშორისო მეურნეობის მჭიდრო კავშირი.

მსოფლიო ოკეანე დედამიწაზე ყველაზე დიდი სატრანსპორტო არტერიაა, რომლითაც ხდება უმეტესი ექსპორტის გადატანა მთელ მსოფლიოში. როგორც ამბობენ, ამბობენ, ის ვინც ფლობს ზღვას, გვევლინება მსოფლიოს მბრძანებლად.

საზღვაო გზები - პორტებს შორის დადგენილი სანაოსნო ტრასები - სახმელეთო სატრანსპორტო მაგისტრალებთან შედარებით თავისებურებებით გამოირჩევა. ისინი შექმნილია ბუნების მიერ, ამიტომაც არ საჭიროებენ ხარჯებს მშენებლობაზე, ექსპლოატაციისა და რემონტზე. ოკეანეების და ზღვების უკიდველანო სივრცეები უზრუნველყოფენ ნებისმიერი რაოდენობის ხომალდების ცურვის შესაძლებლობას. ამას უკავშირდება არაფრით ლიმიტირებული ტვირთდამატებლობა, ანუ, ტონა/კმ რაოდენობა, რომელიც მოდის საექსპლოატაციო გზის ერთეულზე. ისინი ფლობენ განუსაზღვრელ გამტარუნარიანობას ზოგიერთი სრუტის და არხის გამოკლებით. საზღვაო გზებზე შეიძლება გამოყენებულ იქნას მძლავრი სანაოსნო ძრავები. ამიტომაც ამ ტრასებზე რეგულარულად მიმოდინა მაღალი ტვირთმზიდობის ხომალდები,

რომელთაც შეუძლიათ ნებისმიერი გაბარიტების და ნომენკლატურის ტვირთის გადატანა.

საზღვაო გზები სახმელეთოსთან შედარებით ხშირად გაცილებით მოკლეა. თუმცა ყველა მისი უპირატესობის მიუხედავად, მათ უარყოფითი მხარეც აქვთ. ოკეანეების ბევრ რაიონში ნავიგაცია (ნაოსნობა) მთელი წელი არ გრძელდება, არამედ მეტნაკლებად განსაზღვრულ დროში, რაც იწვევს ფლოტის გაცდენას და ტვირთის დაგროვებას პორტებში.

ზოგ შემთხვევაში საჭირო ხდება საზღვაო გზების შემოკლება ხელოვნური არხების აგების გზით. მაგ. პანამის არხი ამოკლებს გზას ატლანტიკის ოკეანედან წყნარ ოკეანეში 14 ათასი კმ-ით.



სურ.1 პანამის არხი

სუეცის არხი ამოკლებს გზას ინდოეთის ოკეანედან ატლანტიკის ოკეანეში 9 ათასი კმ, ხოლო კილის არხმა შეამოკლა გზა ბალტიის ზღვიდან ჩრდილოეთ ზღვაში 685 კმ. ეს ზრდის საზღვაო ტრასების გამოყენების ეფექტურობას. იმისთვის, რომ შემცირდეს მანძილი პორტებს შორის, საზღვაო ტრასებს ქრიან სრუტეებში. საკმაო გამოცოცხლებაა ლა-მანშის სრუტეში. დღეში იქ გადის არა ნაკლებ 1000 გემისა.

400 გემზე მეტი გადის დღეში გიბრალტარის სრუტეში. მნიშვნელოვანი ტრანზიტული გასასვლელი გახდა ბაბ-ელ-მანდების სრუტე. მნიშვნელოვან სატრანზიტო გასასვლელს წარმოადგენს ბოსფორის და დარდანელის სრუტეები.

საზღვაო გზების გეოგრაფია დროში მუდმივი არ არის. იგი იცვლება ცალკეული ქვეყნების ან მთელი რეგიონების არათანაბარი განვითარების, საერთაშორისო მდგომარეობის, პოლიტიკური ურთიერთობების, კულტურის, და სხვათა ცვლილების შედეგად. თანამედროვე მსხვილგაბარიტული, მრავალტონიანი (250-300 ათ. ტონა.) გემები ვერ გადიან სუეცის, პანამის და კილის არხებს, ამიტომაც ისინი მიდიან უფრო გრძელი მარშრუტებით.

როგორც წესი, მსოფლიო ოკეანის საზღვაო გზები გადის უპირატესად იმ ქვეყნებში, რომლებიც საცურაოდ უფრო კეთილმოწყობილია.

საზღვაო გადაზიდვები იყოფა სამ ჯგუფად:

- ნაოსნობის ფორმის მიხედვით: სახაზო და ტრამპული.
- მიმოსვლის სახეობების მიხედვით: ადგილობრივი (სანაპირო), აუზის (ბასეინთაშორის), კომბინირებული;
- ცურვის სახეობის მიხედვით: კაბოტაჟური, საზღვარგარეთის და უცხოურ (საგარეო) პორტებს შორის.

საზღვაო ტრანსპორტს სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით მრავალი ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლის მიხედვით აქვს უპირატესობა: ყველაზე დიდი ერთდროული ტვირთამწეობა, საზღვაო გზების პრაქტიკულად შეუზღუდავი გამტარუნარიანობა, შედარებით მცირეკაპიტალდაბანდება, 1ტ. ტვირთის გადასატანად საჭირო ენერგიის მცირე დანახარჯები. საზღვაო გადაზიდვები განსაკუთრებით შორ მანძილებზე ყველაზე იაფია. გემს შეუძლია ბორტზე მიიღოს დიდი რაოდენობის ტვირთი, რომელსაც რამოდენიმე სარკინიგზო შემადგენლობა დასჭირდებოდა. ხოლო საწვავი ამ დროს იხარჯება შედარებით მცირე რაოდენობით.

საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვები ხელს უწყობს მსოფლიო საფრახტო (გერმ.-ზღვით ტვირთის გადატანის გადასახადი) ბაზრის შექმნას, სადაც ყიდიან და ყიდულობენ საზღვაო ტრანსპორტით მომსახურებას გადატანებზე. იგი წარწარმოიქმნება იქ და იმ დროს, სადაც და როცა წარმოიქმნება პროდუქტის სიჭარბე, რომელიც განკუთვნილია საზღვაო გზით გადასატანად, ანუ წარმოიქმნება მოთხოვნილება საზღვაო ფლოტის გემებზე. მოთხოვნა და მიწოდება ტონაჟებზე ცვალებადია, რაც გამოიხატება საფრახტო განაკვეთების მერყეობაში და არასტაბილურია ტვირთების ნომენკლატურის და გადატანის რაიონების მიხედვით.

მსოფლიო საფრახტო ბაზარი მწვავედ განიცდის მსოფლიოში მომხდარ სოციალურ-ეკონომიკურ ცვლილებებს. მასზე შესამჩნევად მოქმედებს საზღვაო გადაზიდვებით წარმოდგენილი მსოფლიო ტონაჟების სიჭარბე მოცულობით ტვირთებთან შედარებით. იგი იწვევს საფრახტო განაკვეთების მკვეთრ რყევებს, ამლიერებს კონკურენციას კაპიტალისტური ქვეყნების გემთფლობელ კომპანიებს შორის, გადასცენ გემები ფრახტით. მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვების თანამედროვე გეოგრაფიაში ჭარბობს კაპიტალისტური ქვეყნების წილი. ისინი იკავებენ პირველ ადგილს იმპორტით და მეორე ადგილს - ექსპორტით.

წარსულში მთავარი ექსპორტიორი ქვეყნები, დასავლეთ ევროპის ქვეყნები, ამჟამად იმყოფებიან ბოლოს წინა ადგილზე ექსპორტით. მათ პირველი ადგილი აზიის ქვეყნებს დაუთმეს, საიდანაც ბოლო პერიოდში გაძლიერდა ნავთობის და ნედლეულის გატანა. საგრძნობლად გაიზარდა საწვავის და ნედლეულის ექსპორტი აფრიკიდან და ლათინური ამერიკიდან, ამიტომ გატანის მოცულობები ამ ქვეყნებიდან გახდა დაახლოებული, ხოლო ტვირთების ზოგ სახეობაში გადააჭარბეს დასავლეთ ევროპას და ჩრდილოეთ ამერიკას. შესამჩნევად გაიზარდა ნედლეულის ექსპორტი ავსტრალიიდან.

ბოლო 2 ათეული წლის განმავლობაში დაღვრადი და მშრალი ტვირთების გადატანის მოცულობა დაახლოებით ერთნაირია, მაგრამ ნავთობის და ნავთობპროდუქტების, ასევე თხევადი გაზის უპირატესობით. თუმცა ნავთობის საერთაშორისო ვაჭრობის შემცირებამ და ენერგეტიკულმა კრიზისმა, რომელიც წარმოიქმნა მსოფლიოში, გამოიწვია დაღვრადი ტვირთების გადაზიდვის შემცირება.

მშრალი ტვირთების ნომენკლატურაში შეიმჩნევა სხვადასხვა მასიურ ტვირთებთან შედარებით გენერალური (საცალო) ტვირთების გადატანის ზრდის ტემპი. საერთაშორისო კომპანიები ანხორციელებენ საერთაშორისო გადაზიდვებს ევროპიდან, აზიიდან ამერიკიდან პროფესიონალურ დონეზე. რითაც შესაძლებლობას იძლევიან მიაწოდონ დაინტერესებულ მხარეს მზა ლოჯისტიკური გადაწყვეტილებები მსოფლიოს ნებისმიერი წერტილიდან. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ტვირთის დროულ მიწოდებას და გაზის ცალკეულ მონაკვეთებზე ტვირთის კონტროლს.

ტვირთების საერთაშორისო გადატანა დღეს საკმაოდ მოთხოვნადი და აქტუალურია, ვინაიდან ქვეყნების უმეტესობას სხვა ქვეყნებში პარტნიორები გააჩნიათ. იმაზე, თუ

რამდენად სწრაფად და ხარისხიანად მიეწოდება ტვირთი, დამოკიდებულია მოგება და რეპუტაცია კი. ბიზნესში მომუშავეებისთვის განსაკუთრებით ფასობს საიმედო პარტნიორის რეპუტაცია, ამიტომაც ყველა ღონეს ხმარობენ, რათა სამუშაო ოპერატიულად შესრულდეს, ხოლო შედეგებმა ყველაზე მომთხოვნი კლიენტი დააკმაყოფილოს. სამუშაოს მაღალი ხარისხის დამამტკიცებელია მათი გრძელვადიანი ურთიერთობა ბევრ მსხვილ და საშუალო კომპანიებთან.

საერთაშორისო ტვირთების გადამზიდვები სთავაზობენ ტვირთის გადაზიდვებს არა მარტო ამ სფეროში კვალიფიციური სპეციალისტების დახმარებით, არამედ აუცილებელია იმ ქვეყნის კანონმდებლობის თავისებურებების ცოდნაც, საიდანაც ტვირთი უნდა გადაზიდონ, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, რათა ოპტიმალურად შეიმუშაონ გადაზიდვის სქემა, ასევე აუცილებელია უცხო ენის ცოდნაც. კომპანიის სპეციალისტები აფორმებენ თანმხლებ და საბაჟო დოკუმენტებს, აწარმოებენ ტვირთების დაზღვევას და მათ გაცილებას. როგორც წესი ინდივიდუალური ტვირთის გადატანის ფასი გაცილებით დიდია, ვიდრე დიდი რაოდენობის სხვადასხვა ტვირთის.

საკონტროლო კითხვები

1. რა თვისებებით ხასიათდება საზღვაო გზები;
2. როგორ ხდება საზღვაო გზების შემოკლება;
3. რა ტიპის საზღვაო გზები არსებობს;
4. რაზეა დამოკიდებული საზღვაო გზების გეოგრაფია;
5. რამდენ ჯგუფად იყოფა საზღვაო გადაზიდვები;
6. რა არის საფრახტო ბაზარი;
7. რა ახდენს გავლენას საფრახტო განაკვეთებზე;
8. როგორია მსოფლიო გადაზიდვებში სხვადასხვა ქვეყნების წილი;
9. ვინ ახორციელებს საერთაშორისო გადაზიდვებს;
10. როგორ აწარმოებენ კომპანიები გადაზიდვებს.

5. საქართველო, როგორც საზღვაო ქვეყანა

საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა, ამიტომ გასაკვირი არის, რომ ქართველები (ლაზები, ქანები, კოლხები), უხსოვარი დროიდან დაკავშირებულნი იყვნენ ზღვასთან და ნაოსნობასთან, რაც მთავარი განმპირობებელი იყო უცხოურ ცივილიზაციებთან კომუნიკაციის, ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობებისათვის.

კოლხები, აჭარლები, ქანები, ლაზები ითვლებოდნენ საუკეთესო მეზღვაურებად. მითი არგონავტების შესახებ მიუთითებს კოლხეთის საზღვაო ქვეყნად არსებობას და დასტურია იმისა, რომ ძველ კოლხეთში საზღვაო ნაოსნობა მაშინდელი მსოფლიოს დონეს თუ არ აღემატებოდა, არ ჩამორჩებოდა მაინც. გარდა იმისა, რომ იაზონი შავი ზღვის გავლით ფაზისს მოადგა და შემდეგ რიონით ქვეყნის შუაგულს მიაღწია, იაზონს დადევნებული აიეტი მთელი ფლოტილიის პატრონად მოიხსენიება, რაც იმ პერიოდში კოლხეთის, როგორც მნიშვნელოვანი საზღვაო სახელმწიფოს არსებობის დამადასტურებელია. იაზონის მიერ მედეას გატაცების შემდეგ კოლხების ხომალდების არგოზე „დაწევა“ მიუთითებს კოლხური ხომალდების უფრო სწრაფად ნაოსნობაზე, ვიდრე საუკეთესო ბერძნული ხომალდებისა. როგორც წყაროებიდანაა ცნობილი, ბერძნებმა საქართველოდან სხვა ტექნოლოგიებთან ერთად ხომალდების აგების მეთოდებიც შეიძინეს.

საქართველოს ზღვით უკავშირდებოდნენ არა მარტო ბერძნები, რომლებმაც მოგვიანებით სანაპიროზე თავიანთი კოლონიებიც კი შექმნეს, არამედ ძველი სპარსეთის იმპერიაც, სანამ მას მაკედონია და შემდეგ რომი დაამარცხებდა.

არქეოლოგიური გათხრებით მოპოვებული ძეგლები ცხადყოფენ საქართველოსა და საბერძნეთის, მოგვიანებით კი რომთან მჭიდრო ეკონომიკურ და კულტურულ კავშირებს, რაც მხოლოდ საზღვაო გზებით და ინტენსიური ნაოსნობით იყო შესაძლებელი.

საქართველოს გეოპოლიტიკურმა მდგომარეობამ განაპირობა მისი აქტიურად ჩართვა ისტორიული ტრანსკავკასიური კორიდორის განვითარებაში. დიდია საქართველოს ისტორიული როლი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნების დაკავშირებაში. საქართველოს აქტიური საგარეო-

ეკონომიკური (უმთავრესად სავაჭრო) ურთიერთობა ჰქონდა ახლო აღმოსავლეთისა (ირანი, თურქეთი, არაბეთის ქვეყნები) და რუსეთის სახელმწიფოებთან და მათი მეშვეობით ევროპისა და აზიის ქვეყნებთან.

საზღვარგარეთის ქვეყნებთან საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას ხანგრძლივი ისტორია აქვს. ჯერკიდევძე. წ. VI საუკუნის შუა ხანებიდან ბერძნული იმპორტი რიონ-ყვირილას გზით კოლხეთის შიდა რაიონებსა და აღმოსავლეთ საქართველოსაც აღწევდა. ძვ. წელთაღრიცხვის IV-III საუკუნეებში წარმოიშვა დიდი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა, რომელიც ინდოეთიდან იწყებოდა, შუააზიიდან კასპიის ზღვის გავლით სანაოსნო იყო, შემდეგ მდ. მტკვრით, სურამის უღელტეხილით და მდ. ფაზისით (ამჟ. მდ. რიონი) ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე გადიოდა, აღწევდა შავი ზღვის სანაპიროს ქ. ფაზისტან (ამჟ. ქ. ფოთი) დაზღვით, მცირე აზიისა და ხმელთაშუა ზღვისპირეთის ქალაქებს უკავშირდებოდა.

ძვ. წ. II საუკუნიდან ინდოეთიდან მომავალმა დიდმა სავაჭრო გზამ ახალი საწყისი მიიღო. ამ გზით რომის (შემდეგში ბიზანტიის) იმპერიაშიმალხარისხოვანი ჩინური აბრეშუმის შეტანა დაიწყო. ეს მაგისტრალი ამიერიდან „აბრეშუმის დიდ სავაჭრო გზად“ იწოდ. იგი ჩინეთში იწყებოდა და მიემართებოდა დასავლეთისაკენ. ორივე გზა ქ. ყაშგარში (შუა აზიაში) იყრიდა თავს, აქედან კი გზის სამხრეთი შტო ჩრდილოეთ შუამდინარეთის გავლით ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე მდებარე ქ. ანტიოქიაში ჩადიოდა. რაც შეეხება გზის ჩრდილოეთ განშტოებას, იგი კასპიის ზღვის, ალბანეთის (ამჟ. აზერბაიჯანის), ქართლისა და ეგრისის გავლით ჩადიოდა ქ. ფაზისში (ამჟ. ქ. ფოთი). **(შუამდინარეთი, მესოპოტამია - რეგიონი ახლო აღმოსავლეთში, მოიცავს ტერიტორიას ტიგროსსა და ევფრატს შორის. იწყება ზაგროსის მტკიანეთიდან და მთავრდება სპარსეთის ყურესთან. შუამდინარეთი მთლიანად მოიცავს ახლანდელ ერაყსა და სირიის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილს, ასევე, ირანისა და თურქეთის მცირე ტერიტორიას. ამ რეგიონის ტერიტორიაზე იყო მრავალი უძველესი სახელმწიფო).**

სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ადრინდელ ქრისტიანობამდელ ხანაშიც (III-IV ს.ს.) ვითარდებოდა. ამ და შემდგომ პერიოდებში ამიერკავკასიაზე გავლით რამდენიმე სავაჭრო-სატრანზიტო გზა არსებობდა, რომელთა მეშვეობით ბიზანტიას შემოჰქონდა და სანაცვლოდ კი გაჰქონდა სხვადასხვა საქონელი.

VII-VIII საუკუნეებში ვითარება შეიცვალა. ბიზანტიასა და არაბთა სახელმწიფოს შორის ურთიერთობის გამწვავებამ სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები გაწყვიტა, რის გამოც არაბეთმა საქართველოს (კერძოდ, თბილისის) გავლით სავაჭრო ურთიერთობა დაამყარა ჩრდილოეთ კავკასიის ქვეყნებთან. აღმოსავლეთის აბრეშუმის, საფეიქრო ნაწარმის, ხალიჩებისა და ნელსაცხებლების სანაცვლოდ ჩრდილოეთიდან შემოჰქონდათ ძვირფასი ბეწვეული, ქარვა, მოჰყავდათ ტყეები დასხვა. ეს ურთიერთობა XI ს-მდე გრძელდებოდა. IX ს-ის მეორე ნახევარში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ბიზანტიასთან კვლავ აღორძინდა, რომელმაც XI ს-ის მეორე ნახევრამდე გასტანა. პარალელურად, IX საუკუნიდან საქართველო ე.წ. „ჩრდილოეთის გზით“ დაუკავშირდა სამხრეთ რუსეთს, ხაზარეთს (ჩრდილოეთ კავკასიის სახელმწიფო), აღმოსავლეთ სლავებს, ბალტიისპირეთისა და სკანდინავიის ქვეყნებს.

XI-XII საუკუნეებში საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა განსაკუთრებით გაძლიერდა ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებთან, რომლებიც ამ პერიოდში (XII ს.) მსოფლიო ვაჭრობის ცენტრები იყო.

შუა საუკუნეებიდან საქართველოს დიდი ეკონომიკური და საზოგადოებრივი ხასიათის ურთიერთობა ჰქონდა სხვა ერებთან: ბაღდადიდან, არაბეთისა და სპარსეთიდან საქართველოში შემოჰქონდათ ოქროს ქსოვილები, სურნელებანი, ნელსაცხებელნი, მუშკი (მძაფრი ნივთიერება), ძვირფასი ქვები; საბერძნეთიდან და სომხეთიდან ქსოვილები, ხატები. ბაზარი და სავაჭრო მოედნები საქართველოში არსებობდა X საუკუნიდან. ბაზარზე ყიდულობდნენ ცხენს, უნაგირს, ლაგამს, სამოსელს, სახნისს, ქვებს, ხარის ტყავს, ქალამანს. XII ს-ში ვაჭრობა ისე განვითარებული ყოფილა, რომ დაარსებული ბანკის ტიპის დაწესებულება, რომელსაც იმ დროს არტალის უწოდებდნენ. აღნიშნული საქონელი საქართველოშიც მოიხმარებოდა, უდიდესი ნაწილი კი საზღვაო ტრანსპორტით ხმელთაშუა ზღვის სახელმწიფოებსა და ევროპაში გადიოდა.

მოგვიანებით (XIII ს. 20-იანი წლებიდან), მონღოლთა მომთაბარე ტომების შემოსევისა და მათი ხანგრძლივი ბატონობის შედეგად, საერთო ვითარება შეიცვალა, საგარეო სიტუაცია გართულდა და საზღვარგარეთის ქვეყნებთან საქართველოს სავაჭრო კავშირურთიერთობა მნიშვნელოვნად შესუსტდა, ბუნებრივია საქართველოს

სანაოსნო სისტემაც მოიშალა და დაკნინდა.

XVII-XVIII საუკუნეებში, საქართველო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობით დაკავშირებული იყო თურქეთთანაც, საიდანაც შემოჰქონდათ უამრავი საქონელი: ცხენის მოსართავები, უნაგირები, ხმლები, ზანდუკები, ხალიჩები, საბნები, ტყავეული, მაუდი, შალეული, რკინა, აბრეშუმის ქსოვილი, ოქროს ქსოვილები, დამარილებული თევზი, ხიზილალა, დანები, პილპილი, შაქარი, მარილი, ქაღალდი და სხვა. ამავე გზით შემოდიოდა ევროპული საქონელიც, განსაკუთრებით ქსოვილები. სანაცვლოდ თურქეთში და მისი მეშვეობით ევროპაში გაჰქონდათ: კანაფი, ცვილი, თაფლი, სელი, ბრინჯი, ადგილობრივი ტილო, ძაფი, ხამი აბრეშუმი, ხარისტყავები, კვერნისა და წავის ეწვი, ბზის ხეები და სხვა. გაჰყავდათ ტყეებიც.

XIX საუკუნის 70-90-იან წლებში გაიხსნა ტყიბულის მაღარო, თუნუქის ბიდონებისა და ხის ყუთების ქარხანა ბათუმში, თუჯის ჩამოსასხმელი და ლითონდამმუშავებელი ქარხნები თბილისში, ხე-ტყის სახერხი საამქრო სენაკის მაზრასა და სოხუმისოლქში, მინის ქარხანა ბორჯომში, საფეიქრო ფაბრიკა თბილისში, სპირტიანი სასმელების ქარხნები თბილისსა და ქუთაისში და სხვა. ამავე პერიოდში ამოქმედდა ბათუმის ნავსადგური, დაიწყო სპილენძის მადნის მოპოვება და გადამუშავება ალავერდისა და შამლულის მიდამოებში, სარკინიგზო ქსელის მშენებლობა ამიერკავკასიაში, გზების გაყვანა საქართველოს მთიანეთში და ა.შ.

ამ დროისათვის საქართველოს საგარეო-სავაჭრო ბრუნვას აქტიური ხასიათი ჰქონდა და სავაჭრო ბალანსიც დადებითი იყო.

ამგვარად, ზემო აღნიშნული, ძალზე მოკლე, მხოლოდ ქრონოლოგიური მიმოხილვიდანაც ნათლად ჩანს, რომ საქართველო, ცალკეულ ისტორიულ პერიოდებში მისი სახელმწიფოებრივი დანაწევრების მიუხედავად კი, აქტიურად იყო ჩართული აღმოსავლეთ-დსავლეთისა და ჩრდილოეთ-სამხრეთის ქვეყნებთან სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში და როგორც დამოუკიდებელ და ცივილიზებულ ქვეყანას, თავისი წვლილი შეჰქონდა ტერიტორიულად განცალკავებულ სახელმწიფოებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების დამყარება-განვითარებისს აქმეში.

დღეს საქართველოს, როგორც საერთაშორისო სამართლის სუბიექტს, როგორც დამოუკიდებელ და სუვერენულ სახელმწიფოს, თავისი ისტორიული და

გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო, კვლავ ეძლევა ეფექტური შანსი აქტიურად ჩაერთოს თანამედროვე მსოფლიო ეკონომიკურ სივრცეში, ჩაერთოს დღევანდელი ურთიერთობებით, მასშტაბებითა და მრავალგვარი პოტენციური შესაძლებლობით, ეროვნული თვითმყოფადობისა და თვითდამკვიდრების მაქსიმალური შენარჩუნებით, და ამით, ჯერ ერთი, თავისი, თუნდაც მცირედი, წვლილი შეიტანოს მსოფლიო სახელმწიფოთა ეკონომიკური ურთიერთობების ამჟამად მიმდინარე რთული პროცესების რეგულირებაში, და მეორეც, მიაღწიოს ეკონომიკურ წინსვლასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის მნიშვნელოვან ამაღლებას. ყოველივე აღნიშნული მიიღწევა საქართველოს სატრანსპორტო ქსელის ფართო განვითარებით, რომლის ერთ-ერთი მთავარი შემადგენელი საზღვაო ტრანსპორტი და კერძოდ, საზღვაო პორტების მოწყობა და განვითარებაა.

საქართველო საზღვაო კარიბჭეა ამიერკავკასიისათვის, რასაც სათანადო დაფასება და გამოყენება ჭირდება. საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო შეუძლია გახდეს კავკასიის სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი, ნაწილობრივ იგი აღნიშნულ ფუნქციას დღესაც ასრულებს, მაგრამ ძალიან დიდია კონკურენცია მეზობელი სახელმწიფოების, განსაკუთრებით რუსეთის ფედერაციის საზღვაო პორტებისა და მის ტერიტორიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების მხრივ, არა მარტო შუა აზიისათვის განკუთვნილი ტვირთებთან დამოკიდებულებაში, არამედ აზერბეიჯანის ტვირთებისადმისაც. ასევე კონკურენციას გვიწევენ უკრაინა და თურქეთი. მოსალოდნელია თურქეთის მხრიდან კონკურენციის კიდევ უფრო გამძაფრება „მარაბდა-კარწახის“ რკინიგზის, სამსუნგის და ტრაპზონის პორტების მოდერნიზაციის დასრულების შემდეგ.

მიუხედავად ამისა, მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის არნახული ტემპების და სასარგებლო წიაღისეულის მოპოვება-მოხმარების, განსაკუთრებით ნახშირბადშემცველი ნედლეულის ზრდის გამო საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობა განუხრელად იზრდება არა მარტო კავკასიის რეგიონისათვის, არამედ შუა აზიის სახელმწიფოებისთვისაც. ეს უკანასკნელი გამოირჩევა ნავთობის დიდი მარაგებით, ამავე დროს ამ ქვეყნებში მოჰყავთ ბამბა-საუკეთესო ნედლეული მსუბუქი მრეწველობისათვის, აწარმოებენ მატყლს, ხორცს და ა.შ. ამავე დროს ეს სახელმწიფოები გამოირჩევიან შემოსავლების სტაბილური ზრდით, რასაც თან სდევს მოსახლეობის

მოთხოვნების ამაღლება მაღალტექნოლოგიურ საქონელზე, რომლის მიწოდებაც დასავლეთიდან ხორციელდება და ზემოაღნიშნული ტვირთბრუნვისათვის ყველაზე ბუნებრივად მოკლე გზა საქართველოს ტერიტორიაზე გადის. ხორციელდება ქვეყნის სავანძო სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბების პროცესი.

საქართველოს საზღვაო დერეფნით მეთვრამეტე, მეცხრამეტე საუკუნეებში აქტიურად სარგებლობდა ირანიც, რომელსაც, რუსეთის იმპერიის მიერ კავკასიის დამორჩილების შემდგომადაც, შეუნარჩუნდა საქართველოს ტერიტორიის გავლით ტვირთბრუნვის შესაძლობლობაც და შეღავათებიც. მოსალოდნელია, შესაბამისი პოლიტიკური კლიმატის დადგომის შემთხვევაში, კვლავ დადგეს ირანის მიერ საქართველოს სატრანზიტო გზის გამოყენების საკითხიც, რაც კიდევ უფრო აამაღლებს საქართველოს საზღვაო პორტების მნიშვნელობას.

შუა აზიის ქვეყნებისათვის ტვირთბრუნვას ჯერჯერობით უმეტესად რუსეთი ახორციელებს, რასაც მრავალი ხელოვნური, და არა ბუნებრივი, ფაქტორი განაპირობებს. ასეთია უპირველესად: მილსადენი და სარკინიგზო ტრანსპორტის კარგად განვითარებული ქსელი შუა აზიის ქვეყნებსა და რუსეთს შორის; რუსეთის გამგებლობაში არსებული შავი ზღვის პორტები კარგადაა განვითარებული და აღჭურვილი. რუსეთის პორტების მომსახურეობა-ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციები გაცილებით იაფია და უკეთაა მოწესრიგებული, ვიდრე საქართველოს პორტებში; რუსეთის რკინიგზით ტრანზიტის გზის სიგრძე მეტია, ვიდრე საქართველოს გავლით, მაგრამ იგი კომპენსირდება სარკინიგზო გადაზიდვების დაბალი ტარიფით და სხვ.

საქართველოს ბუნებრივი მდებარეობა და ამიერკავკასიაზე გამავალი სატრანზიტო გზების სიგრძე ბუნებრივი უპირატესობებია შუა აზიის სატრანსპორტო დერეფნისათვის, მაგრამ მას შესაბამისი გამოყენება ჭირდება, რასაც მნიშვნელოვნად-ტრანსპორტის სხვა სახეობებთან კომპლექსში, საზღვაო პორტების განვითარება განაპირობებს. ამასთან დასავლეთი და ზოგადად მსოფლიოს ეკონომიკა, დაინტერესებულია სატრანზიტო გზების დივერსიფიკაციით, ალტერნატიული რამდენიმე სატრანზიტო გზების არსებობით იმ მიზნით, რომ ყოველთვის იყოს თავისუფალი კონკურენცია. ამასთან პოლიტიკური კლიმატის ცვლილებამ მნიშვნელოვნად არ იმოქმედოს ეკონომიკის ფუნქციონირებაზე. აღნიშნული

მიზეზითაც აქტუალურია საქართველოს შავი ზღვის პორტების განვითარების საკითხი. აღნიშნული განსაკუთრებით შეეხება ბათუმის პორტს, რადგან იგი შავი ზღვის პორტებიდან რიგი უპირატესობებით გამოირჩევა (წყლის სიღრმე, შტორმის, ღელვის ნაკლები საშიშროება და სხვ.)

1998 წლიდან მოყოლებული სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ ერთ უმსხვილეს კომპანიას „მაერსკ საქართველო“ წარმოადგენს. ქართულ ბაზარზე გამოჩენიდან 10 წლის განმავლობაში საქართველოსა და ამიერკავკასიაში კომპანია საკონტეინერო გადაზიდვების განმახორციელებელ კომპანიებს შორის უპირობო ლიდერი იყო. დღეს იგი **MSG GEORGIA** -ს შემდეგ მეორე ადგილს იკავებს.

„მაერსკი“ მხოლოდ ფოთის პორტით სარგებლობს და ბათუმის პორტის გამოყენებით გადაზიდვებს არ აწარმოებს. შემოტანილი ტვირთის ნაწილი - დაახლოებით 30% საქართველოში რჩება, ნაწილი კი სომხეთსა და აზერბაიჯანში იგზავნება (30%-30%), დარჩენილი 5-10% შუა აზიაზე ნაწილდება. რაც შეეხება ექსპორტს - საქართველოში დატვირთული, ექსპორტისთვის განკუთვნილი კონტეინერების პროცენტული მაჩვენებელი დაახლოებით 15%-ია, ტვირთის უმეტესობა ქართულია, თუმცა ნაწილი სომხეთიდან და აზერბაიჯანიდან მოდის.

როგორც ჩანს, გადაზიდვების მხრივ, სომხეთისა და აზერბაიჯანისთვის საქართველო ძირითადად ტრანზიტულ რეგიონს წარმოადგენს. გადაზიდვები სრულდება ავღანეთის მიმართულებითაც. თუმცა არც ისე ხშირად, ინფრასტრუქტურული პირობები და პორტები საქართველოს გავლით ავღანეთსა და შუა აზიაში ხშირი ტრანსპორტირების საშუალებას არ იძლევა. („მაერსკ საქართველო“- ს ავღანეთში საკვები პროდუქტი და ჯარისთვის საყოფაცხოვრებო ნივთები შეაქვს. მას შემდეგ, რაც ავღანეთიდან ჯარების გამოყვანა დაიწყო, იქ საკვები პროდუქტი და ჯარისთვის საყოფაცხოვრებო პროდუქტი მაინც შევა. შესაძლოა, ტექნიკის გამოსაყვანად საქართველოს კორიდორიც გამოიყენონ). კონტეინერები და გემები „მაერსკ ლაინის“ საკუთრებაა და კომპანიას დამატებითი კონტეინერების დაქირავება არ უწევს.

ქართულ ბაზარზე გადამზიდავ კომპანიებს შორის დიდი კონკურენციაა, მაგრამ „მაერსკი“ იმით გამოირჩევა, რომ მას ადგილობრივად უკეთესი სერვისის შეთავაზება შეუძლია მომხმარებლისთვის, რაც კმაყოფილი კლიენტების რაოდენობას ზრდის და კომპანიის იმიჯს ამაღლებს. თუმცა ძირითადი კონკურენცია უკვე ზღვაზე იწყება,

სადაც ხაზები ეჯიბრება ერთმანეთს გადაზიდვისთვის საჭირო ოპტიმალური დროისა და ფასის შეთავაზებით.

ამ ეტაპზე პრობლემა ის არის, რომ ჩვენს პორტებში ვერ შემოდის ე. წ. დედა გემები - ძირითადი მარშრუტის სახაზო გემები. ქართულ პორტებს დიდი გემების მიღება არ შეუძლიათ. ტვირთი რომ მიიღონ ფოთში ან ბათუმში, პირველ რიგში ეს ტვირთი უნდა ჩავიდეს სტამბულში ან სხვა პორტში, უნდა გადმოიტვირთოს პატარა გემზე და იმ პატარა გემით ჩამოიტანონ ფოთამდე. ცხადია, ეს ხარჯებს ზრდის. შესაბამისად იზრდება გადაზიდვის ღირებულებაც.

აუცილებელია საქართველოს პორტებში ისეთი დიდი ზომის გემების შემოსვლა, როგორც, მაგალითად, უკრაინაში შედის. კერძოდ, ჩინეთიდან მომავალი გემი პირდაპირ შედის ოდესის პორტში. თუ საქართველოს პორტებში ეს საკითხი მოგვარდება და ისინი შეძლებენ დიდი ზომის გემების მიღებას, ეს გადაზიდვის პროცედურებსაც გაამარტივებს და ხარჯებსაც შეამცირებს. აღსანიშნავია, რომ ხშირად ავღანეთისა და შუა აზიის ტვირთები ქართულ პორტებს გვერდს უვლიან და გადაზიდვებისთვის სხვა გზას ირჩევენ, მაგალითად, გზას ბალტიისპირეთის პორტებიდან. შემდეგ კი ტრანსპორტირებისთვის რუსეთის რკინიგზას იყენებენ. ეს რკინიგზა კონკურენტუნარიანია, პროდუქცია დროულად ჩადის დანიშნულების ადგილზე და ფასებიც შედარებით დაბალია.

საქართველოში შავი ზღვის პორტების განვითარებისა და პორტებში არსებული პრობლემების მოგვარების შემთხვევაში, საქართველოს, როგორც ტრანზიტული რეგიონის პოტენციური მნიშვნელოვნად გაიზრდება. ხოლო ქართულ გადამზიდავ კომპანიებს მეტი დატვირთვით მოუწევთ მუშაობა, რაც მათ უფრო მეტ წარმატებას მოუტანს.

კავკასია თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობით და ბუნებრივი რესურსების მრავალფეროვნებით მსოფლიოს უნიკალური რეგიონია. სწორედ ამიტომ ამ რეგიონს დიდი როლი ენიჭება ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის, აგრეთვე ამიერკავკასიის ქვეყნებთან ევროკავშირის ეკონომიკური ურთიერთობის განვითარება-გაფართოების მიზნით. საქართველო, რომელიც ერთიან ევრაზიულ სივრცეში ფორმირებისაკენ ისწრაფვის, დედამიწის ორი ნაწილის- ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელი არეალის თავისებურ ცენტრად გვევლინება.

კავკასიის რეგიონისადმი დაინტერესების კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ცნობილი ტრასეკას პროექტი, რომელიც ერთმანეთს დააკავშირებს ცენტრალური აზიის და მდინარე დუნაის აუზის ქვეყნებს: რუმინეთი, უნგრეთ, ხორვატია, ავსტრია, სერბეთი, გერმანია, სლოვაკეთი, ბულგარეთი უკრაინა, მოლდოვა.

ევროპა-აზიის ეს სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო დერეფანი თავისი მრავალი განშტოების ერთ-ერთი ხაზით ჩვენს ქვეყანაზეც გაივლის. ტრასეკას პროექტით პრაქტიკულად საუბარია ისტორიული „აბრეშუმის დიდი გზის“ საქართველოს განშტოების მოდერნიზებულ ვარიანტზე. ამ მაგისტრალით მოხდება ისეთი სტრატეგიული მნიშვნელობის ტვირთების გადაზიდვა, როგორიცაა: ნავთობი, ბამბა, მინერალური ნედლეული და ა.შ.

საქართველოსა და აზერბაიჯანის ინიციატივა „ახალი აბრეშუმის გზის ხელშეკრულების“ შესახებ, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი, რეალურად განხორციელების შემთხვევაში, იქნება სრულიად ახალი ეტაპი ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების, მისი მსოფლიო აღიარებისა და საბოლოოდ დამკვიდრების საქმეში.

ამით ევრაზიული მარშრუტი სრულიად ახალ ტრანსკონტინენტურ კავშირს დაუდებს სათავეს წყნარი ოკეანიდან ატლანტის ოკეანემდე.



სურ.3 ტრასეკა - „აბრეშუმის გზა“

საქართველოს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილია საზღვაო პორტების განვითარების გარეშე, ეს ითქმის განსაკუთრებით ბათუმისა საზღვაო პორტზე, მას აკისრია ერთ-ერთი ძირითადი როლი საზღვაო ტვირთების მომსახურების საქმეში. ამავე დროს პორტების განვითარება პროპორციულად უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს სხვა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. საქართველო მიუხედავად იმისა, რომ ჯერ კიდევ ახლო წარსულში, ფლობდა საზღვაო ფლოტის დიდ სიმძლავრეებს (85 გემი), დღეს ფაქტიურად ამ ფლოტის გარეშეა. თუმცა მომავალში ეკონომიკის განვითარებამ არ შეიძლება დღის წესრიგში არ დააყენოს ეს საკითხი და არ შეიქმნას საქართველოს საზღვაო ფლოტი, როგორც კერძო სტრუქტურების მიერ, ასევე სახელმწიფოს მონაწილეობით, რაც საზღვაო პორტების განვითარების საკითხსაც გულისხმობს.

საზღვაო პორტების განვითარების და ორგანიზაციის საკითხები ეკონომიკურ მეცნიერებაში ერთ-ერთ ყველაზე შეუსწავლელ საკითხადაა მიჩნეული მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. განსაკუთრებით ეს ითქმის საქართველოს საზღვაო პორტებზე. ამიტომ საქართველოს პორტებში თითქმის არ გამოიყენება დაგეგმვისა და მართვის მეცნიერების უახლოეს მიღწევებზე დაფუძნებული მეთოდები, შესაბამისად ნავმისადგომებში ტვირთების დამუშავება არარითმულ ხასიათს ატარებს, ამავე დროს იზრდება ტვირთნაკადების დამუშავების ღირებულებაც. ამ საკითხების გადაწყვეტა საქართველოს საზღვაო პორტების კონკურენტუნარიანობის ამაღლების ერთ-ერთი მიმართულებაა.

საკონტროლო კითხვები

1. რითი დასტურდება ისტორიულად საქართველოს, როგორც საზღვაო სახელმწიფოს არსებობა;
2. რომელ ქვეყნებთან ჰქონდა საქართველოს აქტიური საგარეო-ეკონომიკური ურთიერთობა;
3. რომელი საუკუნიდან აწარმოებს საქართველო სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობას საზღვარგარეთის ქვეყნებთან;
4. XIX სკ-ის 70-90-იანი წლებიდან წარმოების რომელი დარგები ამუშავდა საქართველოში.

5. რომელი ქვეყნები უწევს საქართველოს კონკურენციას;
6. რასთანაა დაკავშირებული საქართველოს საზღვაო პორტების სატრანზიტო რეგიონად ჩამოყალიბება;
7. რითი აიხსნება შუა აზიის ქვეყნებიდან ტვირთბრუნვის უმეტესად რუსეთის საშუალებით განხორციელება;
8. როგორია სატრანზიტო გადაზიდვების ერთ-ერთი უმსხვილესი კომპანიის „მაერსკ საქართველოს“ როლი;
9. რატომ ითვლება კავკასია მსოფლიოს უნიკალურ რეგიონად;
10. რას წარმოადგენს ტრასეკას პროექტი;
11. საქართველოს ინფრასტრუქტურის განვითარებაში რა როლს ასრულებს საზღვაო პორტები;

6. საქართველოს, როგორც ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის როლი და მნიშვნელობა

საქართველოს გეოპოლიტიკური მდებარეობა, როგორც ქვეყნის მნიშვნელოვანი სტრატეგიული რესურსი, ქმნის ხელსაყრელ პირობებს საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში საქართველოს ინტეგრირებისთვის. სახელმწიფო პოლიტიკა, უპირველესად, მიმართული უნდა იქნას ახალ ეკონომიკურ სივრცეში საქართველოს მეწარმეთა ეფექტიანად შესვლის პირობების შესაქმნელად. ამავე დროს, ეკონომიკური საზღვრების გახსნასთან ერთად ეს პოლიტიკა, განსაკუთრებით გარდამავალ პერიოდში, უნდა ითვალისწინებდეს საშინაო ბაზრისა და ადგილობრივი მეწარმის დაცვას გაცილებით უფრო ძლიერი უცხოური მეწარმისგან.

საქართველოს გეოპოლიტიკური პოტენციალის ათვისების და საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში მისი ინტეგრაციის ერთ-ერთი ეფექტიანი ფორმა არის საქართველოს მიერ სატრანზიტო სატრანსპორტო დერეფნის თანამომსახურეობის ფუნქციის შესრულება.

მეოცე საუკუნის ბოლოს მსოფლიოში მომხდარ პოლიტიკურ და სოციალურ ცვლილებათა გარემოში კავკასიის რეგიონი შევიდა განვითარებული მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. კერძოდ, საქართველოს მიეცა საშუალება ევროპასა

და აზიას შორის ტვირთბრუნვის მომსახურე სატრანსპორტო დერეფანში შეასრულოს მნიშვნელოვანი როლი, შექმნას კონტინენტაშორისო მგზავრთა ნაკადის სატრანზიტო მომსახურეობა, ჩაერთოს ცენტრალური აზიიდან ნავთობისა და გაზსადენების სატრანზიტო სისტემაში, მოემსახუროს ტვირთგადაზიდვების ბაზარს რეგიონში.

სატრანსპორტო დერეფანი შეიძლება წარმოდგენილი იყოს, როგორც გარკვეული გეოგრაფიული არელების დამაკავშირებელი და მათ შორის სატრანსპორტო ნაკადების მიმართული მოძრაობის მომსახურე სისტემა, უზრუნველყოფილი საკანონმდებლო ბაზით, განვითარებული ინფრასტრუქტურით და მართვის ლოგისტიკური სისტემებით. პანევროპული სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირების კონცეფცია, რომელიც კრეტის კონფერენციაზე (1994წ.) ჩამოყალიბდა, ასახავს ევროპის ერთიან სოციალურ-ეკონომიკურ სივრცეში ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყანათა ინტეგრაციის პოლიტიკას. შემდგომში, ევროპაში საერთო სტაბილობისა და ინტეგრაციის პირობათა განვითარების ფონზე, დაიწყო აქტიური მოძრაობა სატრანსპორტო დერეფნების სისტემის გასაგრძელებლად დსთ-ს ევროპულ ნაწილზე, მათ შორის ამიერკავკასიის ქვეყნებზე.

კავკასიის რეგიონის მიმართ დასავლეთის ქვეყანათა რეალური ინტერესის კონკრეტული გამოხატულებაა ევროკავშირის ტასისის პროგრამის ფარგლებში მიმდინარე ტრასეკას რეგიონალური პროექტი, რომლის მიზანია ევროპა-კავკასიის-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების ხელშეწყობა, რათა შეიქმნას ამ რეგიონის ქვეყანათა შორის (ბულგარეთი, უკრაინა, საქართველო, აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, უზბეკეთი და მონღოლეთი) ურთიერთობათა ისეთი მექანიზმი, რომელიც ხელს შეუწყობს ტვირთების მოძრაობას აღნიშნული მიმართულებით.

განსაკუთრებულია ამიერკავკასიისა და ცენტრალური აზიის, როგორც ენერგომატარებლებით და სხვა რესურსებით ერთ-ერთი უმდიდრესი რეგიონის, მნიშვნელობა. რეალისტურად აფასებენ რა კასპიისპირეთის რეგიონის არსებული პოლიტიკურ მდგომარეობასა და რესურსებს, მსოფლიოს უმსხვილესი ნავთობმომპოვებლები თვლიან, რომ აუცილებელია დაიწყოს ამ რეგიონში ნავთობისა და გაზის მოპოვებისა და ტრანსპორტირებისთვის საჭირო ფართომასშტაბიანი სამუშაოები.

ამდენად, ტრასეკას სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებას, პოლიტიკურად და ეკონომიკურად, აქვს სტრატეგიულად უაღრესად დიდი მნიშვნელობა არა მარტო საქართველოსთვის, არამედ ამ რეგიონის ყველა ქვეყნისთვის: ევროპასა და მსოფლიო ბაზრებთან ახალი, ალტერნატიული სატრანსპორტო მარშრუტებით შეერთებით, რეგიონის ქვეყნებს ექმნებათ დამატებითი პირობა მათი პოლიტიკური და ეკონომიკური დამოუკიდებლობის დასაცავად; იქმნება პოლიტიკური და ეკონომიკური სტაბილობის ისეთი გარემოს ჩამოყალიბების საიმედო პირობები, რომელშიაც საგრძნობლად იზრდება ეთნოკომფლიქტების დარეგულირებისა და მათი მშვიდობიანი გზით მოწესრიგების შანსები. ენერგომატარებლების და სხვა ტვირთების სატრანზიტო ფუნქციის შესრულებას თან მოყვება: ეკონომიკის მრავალი სექტორის გამოცოცხლება; ახალი სამუშაო ადგილებისა და ადექვატური ინფრასტრუქტურის შექმნა; ქვეყნის ბიუჯეტის შევსების სტაბილური და მძლავრი დამატებითი წყაროს შექმნა; გზების კეთილმოწყობა და რკინიგზის ტრანსპორტის აღდგენა; პორტების რეკონსტრუქცია და განვითარება; ტურიზმის განვითარება; ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში მართვისა და რეგულირების თანამედროვე ფორმების ამოქმედება; კონკურენციის პრინციპულად ახალ გარემოში სატრანსპორტო მომსახურეობის თვისობრივად ახალი ნორმების დამკვიდრება.

ტრასეკას პროექტის რეალიზაციით საქართველო რეალურად ერთვება მსოფლიოს გლობალურ ინტერესთა სფეროში. ტრასეკას დერეფნის ამოქმედების პროცესში საქართველო ევროკავშირის სტრატეგიული პარტნიორი ხდება. შესაბამისად, ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო დერეფნის ფუნქციონირების უზრუნველყოფაში შეუძლებელია, თავისი მნიშვნელობით, ერთმანეთს გაემიჯნოს პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. ქვეყნისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ბევრი საკითხის გადაწყვეტა შესაძლებელია მხოლოდ სხვათა ინტერესებთან კოორდინირებული შეთანხმებით. ეს გარემოება, ქვეყნის მართვის პოლიტიკური სისტემის წინაშე სათანადო მოთხოვნებს აყენებს. ტრასეკას დერეფნის განვითარების მნიშვნელოვანი პირობა არის ტრანსპორტის მინისტრთა თბილისის (1996წ.) კონფერენციის გადაწყვეტილებათა რეალიზაცია. მათ შესაბამისად, ტრასეკას წარმატების მნიშვნელოვანი პირობებია:

- ტრასეკას კავკასიური ნაწილის ჩართვა შავი ზღვის პანევროპულ სატრანსპორტო არეალში (PETRA), ან ტრასეკას კავკასიური ნაწილისთვის არსებული 10 პანევროპული დერეფნის სტატუსის მინიჭება;
- პანევროპულ დერეფნებთან (კერძოდ, მე-4, მე-7, მე-8 და მე-9 დერეფნებთან) დაკავშირება;
- ხმელთაშუა ზღვის აუზის სატრანსპორტო სისტემასთან დაკავშირება;
- მარშრუტის განვითარება აღმოსავლეთის მიმართულებით და აზიის სატრანსპორტო დერეფნებთან (ESKAP –ის პროექტები) დაკავშირება.

შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობისა და ტრასეკას ქვეყნების სატრანსპორტო კონცეფციის მიერ მოწონებული იდეების განხორციელება - ტრასეკას დერეფნის მართვის კომიტეტის ჩამოყალიბება და საგადამხდელო საკლირინგო მექანიზმის შექმნა - ხელს შეუწყობს ამ მიმართულების განვითარებას.

ამიერკავკასიის სატრანსპორტო დერეფნის ფორმირებისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ოთხი ქვეყნის - საქართველოს, აზერბაიჯანის, თურქმენეთისა და უზბეკეთის - პრეზიდენტების მიერ ხელმოწერილ სერახსის (1996 წ.) ხელშეკრულებას, რომელსაც შემდგომში, შეუერთდნენ ბულგარეთი და ყირგიზეთი. საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკის სტრატეგიულ ამოცანას წამოადგენს ამ ხელშეკრულების მოქმედების არეალის გაფართოება როგორც დასავლეთის, ასევე აღმოსავლეთის მიმართულებით. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სამი ქვეყნის - ჩინეთის, ყირგიზეთის და უზბეკეთის - ხელშეკრულებით შექმნილი, ამ ქვეყნებზე გამავალი უმოკლესი სარკინიგზო გზის გამოყენება და მისი დაკავშირება, როგორც ტრასეკას პროგრამასთან, ასევე, სერახსის ხელშეკრულებასთან. შესაბამისად, იქმნება ერთიანი გრანდიოზული სატრანსპორტო არეალი, რომელიც აღმოსავლეთიდან, ჩინეთის საზღვაო პორტებიდან, გავრცელდება ჩრდილოეთ ევროპის საზღვაო პორტებამდე (ამსტერდამამდე). ამგვარ პირობებში საქართველოს გეოპოლიტიკური მდგომარეობა განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს.

უმნიშვნელოვანეს საერთაშორისო პოლიტიკურ ურთიერთობებში ჩართვა ადექვატურ ინსტიტუციონალურ მოწყობას მოითხოვს, რაც ქვეყნის გეოპოლიტიკური პოტენციალის რეალური ათვისების საიმედო გარანტიას შექმნის. ამისთვის კი,

სპეციალურად კვალიფიცირებული კადრების მომზადების პროგრამაა დასამუშავებელი.

ევრაზიის სატრანზიტო მარშრუტები დასავლეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებასთან ერთად მოიცავს ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებასაც.



სურ. 4 ტრასეკას სატრანსპორტო დერეფანი

საქართველოს აქვს მნიშვნელოვანი პოტენციალი ამ მიმართულებით სატანსპორტო დერეფნის ჩამოყალიბებაში. სადღეისოდ, ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მოქმედებენ საქართველოდან ჩრდილოეთისკენ და სამხრეთისკენ მიმართული ტრასები. საქართველოს შეუძლია შეასრულოს ამ მიმართულებით ინტეგრირება ჩრდილოეთ-სამხრეთის შემაერთებელ დერეფანში, მისი დიდი პოლიტიკური და ეკონომიკური მნიშვნელობის გამოყენებით.

განსაკუთრებით ყურადღება უნდა მიექცეს ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებით რუსეთთან სატრანსპორტო ურთიერთობის გაზრდის პოლიტიკურ ასპექტს, როგორც დიდი მნიშვნელობის მექანეს, ამიერკავკასიაში კონფლიქტების დარეგულირებისთვის.

აღსანიშნავია, რომ რეგიონში არსებობს ამგვარი დერეფნის განვითარების პერსპექტივის განსხვავებული ხედვები. საქართველოს დასჭირდება მოქნილი

პოლიტიკის გატარება არსებული პოტენციალის საკუთარი ინტერესების შესაბამისად წასამართავად.

ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულების დერეფნის განვითარების გრძელვადიან პერსპექტივას ქმნის საქართველოს მონაწილეობა გაეროს ეკონომიკური კომისიის პროექტებში, როგორც არის ტრანსევროპული ჩრდილო-სამხრეთული საავტომობილო მაგისტრალი და ტრანსევროპული ჩრდილო-სამხრეთული სარკინიგზო მაგისტრალი (TEM და TER). ეს პროექტები მიმართულია თანამედროვე საავტომობილო და სარკინიგზო ქსელის შექმნაზე, რომელიც დააკავშირებს ბალტიის, ადრიატიკის, ეგეოსის და შავი ზღვების რეგიონებს.

საქართველოს მიერ სატრანზიტო ფუნქციის შესრულება გულისხმობს არა მარტო სახმელეთო, არამედ საჰაერო დერეფნების განვითარებას. არსებული პოტენციალის გამოსაყენებლად აუცილებელია საჰაერო-სანავიგაციო სისტემების რეაბილიტაცია/განვითარება, ფრენის თანამედროვე საერთაშორისო სტანდარტების უზრუნველყოფის მიზნით.

საქართველოზე გამავალი სატრანსპორტო დერეფნების განვითარების მნიშვნელოვან პოტენციალს ქმნის პროექტების განხორციელება შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის ორგანიზაციის ფარგლებში. ასევე, აუცილებელია ტრასეკას ქვეყნებისა და შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნების თანამშრომლობა და მათ მოქმედებათა კოორდინაცია.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო სისტემაში ინტეგრაციის უახლოესი მიმართულებებია:

- რეგულარული სარკინიგზო, ჰორიზონტალური და ვერტიკალური ტვირთდამუშავების ტიპის გემებით შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებში ტვირთგადაზიდვების უზრუნველყოფა;
- ევროპასთან დასაკავშირებლად სამდინარო ტრანსპორტის გამოყენება (დუნაი-რეინ-მაინი სისტემა) ტვირთების გადასაზიდად შავი ზღვის საქართველოს ნავსადგურებიდან (ე. წ. მდინარე-ზღვის პრინციპი);
- სამხრეთის (თურქეთი) მიმართულებით სარკინიგზო ხაზების განვითარება;
- საჰაერო დერეფნის განვითარებადასავლეთ-აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებებით;

- საავტომობილო გზების განვითარება ჩრდილოეთის (რუსეთი) და სამხრეთის (თურქეთი) მიმართულებებით;
- პოლიტიკური მოწესრიგების შემდეგ აფხაზეთზე საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენა.

საკონტროლო კითხვები

1. რა განაპირობებს საქართველოს საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრირებას;
2. როგორ შეიძლება იყოს წარმოდგენილი სატრანსპორტო დერეფანი;
3. რას წარმოადგენს პანევროპული სატრანსპორტო დერეფნების კონცეფცია;
4. რა მიზანს ემსახურება ტასისის პროექტი;
5. რას მიიჩნევენ აუცილებლად მსოფლიოს უმსხვილესი ნავთობმომპოვებლები;
6. რა არის ტრასეკას წარმატების მნიშვნელოვანი პირობები (1996 წ. კონფერენციის გადაწყვეტილება);
7. რას ითვალისწინებს სერახსის (1996 წ.) ხელშეკრულება;
8. რას მოიცავს ევრაზიის სატრანზიტო მრშრუტები;
9. რა მნიშვნელობა აქვს საქართველოს მონაწილეობას გაეროს ეკონომიკური კომისიის პროექტებში;
10. საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრაციის მიმართულებები;

7. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის

ინფრასტრუქტურა

საქართველოსათვის პორტების მნიშვნელობიდან გამომდინარე მთავრობა კერძო მფლობელებს თავაზობს სხვადასხვა მიმზიდველ პირობებს, მათ შორის პორტის ტერიტორიაზე თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნას, მაგრამ ამ პროექტებმა ჯერ-ჯერობით სასურველი შედეგებს ვერ მიაღწია. ხშირია მართვის უფლებათა გაყიდვის შემთხვევები. ასე მაგალითად, ფოთის პორტის აქციების 80% არაბულ „რაკიასგან“ დანიური კონგლომერატის „მაერსკის“ შვილობილმა „ეიპიემ ტერმინალსმა“

2011 წელს შეიძინა. იგი აპირებდა 50 მილიონიანი ინვესტიციების განხორციელებას, რაც პორტის განვითარებისათვის ძალიან ცოტაა.

საქართველოს პორტების ფუნქციების გაზრდა და მათი გადაქცევა ლოგისტიკურ ცენტრებად ერთდერითი მიმართულებათა კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის, როგორც ტრანზიტული ტვირთების მომსახურების მიმართულებით, ასევე საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებისთვის.

ლოგისტიკა წარმოადგენს საქართველოს, როგორც აღმოსავლეთ ევროპაში ბიზნესის წარმოების კუთხით ერთ-ერთი მიმზიდველი ადგილმდებარეობის მქონე ქვეყნის, კონკურენტუნარიანობის განმსაზღვრელ ძირითად ფაქტორს.

ლოგისტიკა ეტაპობრივად ხდება ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულება საქართველოს სტრატეგიული განვითარების პოლიტიკაში. ლოგისტიკის სისტემური განვითარება საქართველოში ხელს შეუწყობს ქვეყნის გლობალურ ეკონომიკურ ინტეგრაციას და გააძლიერებს მის კონკურენტულ პოზიციებს საერთაშორისო ლოგისტიკურ ბაზარზე.

ბოლო წლებში ლოგისტიკის სექტორის, საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების წინსვლამ გამოიწვია წარმოების, ვაჭრობისა და დისტრიბუციის რევოლუციური განვითარება, რამაც განაპირობა ე. წ. „გლობალური ბაზრის“ ჩამოყალიბება. სწორედ ამ კონკურენტულ გარემოში გახდა აუცილებელი ლოგისტიკური სერვისების პროვაიდერების მიერ მაღალი ხარისხის ლოგისტიკური სერვისების მიწოდება, რომლის მთავარი ამოცანაა ტვირთის მიტანა „განსაზღვრულ ადგილას, განსაზღვრულ დროში, განსაზღვრულ მდგომარეობაში, განსაზღვრულ ფასად“.

აღნიშნული ფაქტორიდან გამომდინარე უმნიშვნელოვანესი ხდება ლოგისტიკის დარგის განვითარება, რომელიც საქართველოს „გლობალურ ბაზართან“ დაკავშირების უმნიშვნელოვანესი პირობაა. საქართველოს ლოგისტიკის ასოციაციის საქმიანობა სწორედ ლოგისტიკისა და ტრანსპორტის სექტორებს უკავშირდება. ასოციაცია აერთიანებს კომპანიებს და ინდივიდებს, რომლებიც აქტიურად არიან ჩართულნი ლოგისტიკის, ტრანსპორტისა და მიწოდების ჯაჭვის მენეჯმენტში, ეხმარება ლოგისტიკური სერვისის მწარმოებლებს და მომხმარებლებს პარტნიორული ქსელის

ჩამოყალიბებაში და ხელს უწყობს ლოგისტიკური სერვისის განვითარებას საქართველოში.

მსოფლიო ინდუსტრიაში ავია და სარკინიგზო გადატანების ყველაზე დიდი პორტის საკმაოდ სწრაფი განვითარებაც კი საკმაოდ ჩამორჩება ყველაზე მასშტაბურ და ეკონომიკურ ლოგისტიკურ არხს - წყლით გადაზიდვებს. (როგორც ავღნიშნეთ, მსოფლიო ნაწარმის 70% გადაიზიდება ზღვებით და ოკეანეებით კონტეინერების საშუალებით).

საქართველოს საზღვაო პორტების ძირითადი კონკურენტები ტრანზიტულ ტვირთებზე რუსეთის და უკრაინის შავი ზღვის პორტებია, რომელთა უმეტესობას შედარებით უკეთესი ბუნებრივი პირობები გააჩნია ნავმისადგომთა სიღრმის გამო, მაგრამ საქართველოს პორტებს შეუძლიათ მომხმარებლისათვის უკეთესი სერვისული მომსახურეობის შეთავაზება.

ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის აუცილებელია თავისუფალი საბაზრო ურთიერთობების ხელშეწყობა, რომლის შემდეგაც თავისუფალი ბაზარი თვითონ საჭიროების მიხედვით შეძლებს საზღვაო პორტის განვითარებისათვის ისეთ აუცილებელი შემადგენლის შექმნას, როგორიცაა საზღვაო ფლოტი. აშენდება სარემონტო ქარხნებიც, რომელიც მოემსახურება არა მარტო პორტების მცურავ საშუალებებს, არამედ საზღვაო ფლოტის გემებსაც.

საბაზრო ურთიერთობების განვითარება გულისხმობს დამოუკიდებელი ეკონომიკური ერთეულების თავისუფალ ურთიერთობებს. ამ შემთხვევაში საფინანსო, შრომითი და სასაქონლო ნიშნით განსაზღვრული კავშირები ყალიბდებიან და ქრებიან ბაზარზე, ამის შესაბამისად დღის წესრიგში დგება საბაზრო ინფრასტრუქტურის განვითარება, ისე, რომ იგი მოხერხებული იყოს კომერციული ოპერაციების განხორციელებისათვის.

დღეისათვის საბაზრო ინფრასტრუქტურა მოიცავს ძირითადად 4 სახის ბაზარს. სავალუტო, საფინანსო, სასაქონლო და შრომით ბაზრებს. სპეკულაციური ნიშნის გავლენის მინიმუმადე შემცირების მოთხოვნის გამო, ბაზრები საჭიროა იყვნენ ორგანიზებულნი, წარმოდგენილი შესაბამისი ბირჟების სახით და რეგულირებადი, როგორც მსოფლიოში აღიარებული წესებით, ასევე ქვეყანაში მოქმედი კანონებითა და ნორმატიული აქტებით.

საქართველოს საბაზრო ინფრასტრუქტურიდან დღეისათვის ჩვენთან ყველაზე მოწესრიგებულად მიიჩნევა სავალუტო ბაზარი. იგი გულისხმობს სავალუტო ურთიერთობებს, ეროვნულ და კომერციულ ბანკებს, კომერციულ და საკრედიტო დაწესებულებებს კომერციულ-საკრედიტო ინსტიტუტებსა და კლიენტებს შორის. ეროვნული ბანკსა და სხვა კომერციულ საკრედიტო ინსტიტუტებში ურთიერთვაჭრობა, რაც განსაზღვრავს ეროვნული ვალუტების კურსის შესაბამისობას სხვა ქვეყნების ვალუტებთან მიმართებაში, ხორციელდება უპირატესად საქართველოს ეროვნული ბანკთან არსებულ „ბანკთაშორის სავალუტო ბირჟაზე. ქვეყნის ეკონომიკის სტაბილურად ფუნქციონირებისათვის ძალიან მნიშვნელოვანია ეროვნული ვალუტის სტაბილური გაცვლის კურსების შენარჩუნება სხვა წამყვან სახელმწიფოთა ეროვნული ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ვალუტის ინფლაციის ტემპების ისე შენარჩუნება, რომ იგი არ გამოვიდეს საყოველთაოდ აღიარებული ინფლაციის ტემპების გარეთ.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის საბაზრო სისტემაში ეფექტურად ფუნქციონირებისათვის მნიშვნელოვანია კომერციული ბანკების ქსელის განვითარება. ამ მხრივ მთლიანად საქართველოში არც თუ ცუდი მდგომარეობაა. საქართველოს ყველა დიდ ქალაქში და რაიონში არსებობს რამდენიმე კომერციული ბანკი და მისი ფილიალები, თუმცა მათი მომსახურების მომცველობა ჯერ კიდევ არასაკმარისია.

საქართველოს საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის სახელმწიფომ, სხვა ეკონომიკურ ღონისძიებებთან ერთად, სასურველია უშუალო მონაწილეობა მიიღოს საზღვაო ფლოტის შექმნაში. მსოფლიოში ძნელად თუ მოიძებნება საზღვაო სახელმწიფოები, რომელთაც საკუთარი საზღვაო ფლოტი არ ჰყავდეს (აქ არ იგულისხმება სამხედრო სანაპირო დაცვის ხომალდები, საზღვაო პორტების ბუქსირები, ბარჟები და სხვა მცურავი საშუალებები), ამიტომ შესაძლებელია თვითონ სახელმწიფომ შეიძინოს რამდენიმე ხომალდი. მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო ხომალდების შესყიდვა მნიშვნელოვან ინვესტიციებთანაა დაკავშირებული (საშუალო წყალწყვის ხომალდების ფასი 80-100 მლნ. აშშ დოლარია), მათი მაღალი რენტაბელობის გამო შეძენა უაღრესად მომგებიანია. საზღვაო ხომალდები გამოირჩევიან მაღალი შემოსავლებით, შესაბამისად რენტაბელობით, ხოლო მათი მოხმარების დრო ხანგძლივია.

საქართველოს საზღვაო პორტების სისტემა დღეისათვის წარმოდგენილი ორი მსხვილი - ბათუმის და ფოთის, აგრეთვე სუფსისა, ანაკლიის და ყულევის შედარებით მცირე ნავსადგურებით, ისინი ძირითადად აკმაყოფილებს საქართველოს სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთების მიღების და გადამუშავების ამოცანებს. თუმცა ბათუმის ნავსადგურში ზოგჯერ გემებს ნავმისადგომების დაკავების გამო, უხდებათ რეიდზე ლოდინი რამდენიმე დღის განმავლობაში, რაც ერთის მხრივ ზრდის გემის მომსახურების პერიოდს, მეორეს მხრივ გემები, განსაკუთრებით ზამთრის პერიოდში, დიდი რისკის ქვეშ ექცევიან მოსალოდნელი უამიდობის გამო აღნიშნულისათვის მიგვაჩნია:

-ბათუმის პორტში ინერგება გემების მომსახურების გრაფიკული და ავტომატური მართვის სისტემა მათი მოსალოდნელი შემოსვლის, მათგან მიღებული ინფორმაციის და ნავმისადგომის სიმძლავრის გათვალისწინებით. ასეთი სისტემის გარკვეული ელემენტები რათქმაუნდა დანერგილია ბათუმის პორტში, მაგრამ მათი არასრულყოფილების გამო, ვერ ხერხდება სამუშაოთა და მომსახურების ისეთი დაგეგმვა, რომ მივაღწიოთ პორტის სიმძლავრის მაქსიმალურ გამოყენებას. სამუშაოთა წარმართვა იყოს რიტმული, შემცირდეს მოცდენები და მივაღწიოთ დასაქმებულთა ტექნიკურ საშუალებათა ოპტიმალურ დატვირთვას;

- ბათუმის საზღვაო პორტის აღჭურვილობა, როგორც ბუქსირები, ასევე ამწე საშუალებები მოითხოვენ განახლებას. საკმარისია აღინიშნოს, რომ ასეთი საშუალებების საშუალო ხანდაზმულობა 20 წელს აღემატება. ამიტომ მათი ტვირთამწეობაც და წარმადობაც ვერ პასუხობს თანამედროვე მოთხოვნებს. აქაც საჭიროა ინვესტიციების განხორციელება. (50-60 მლნ აშშ დოლარი). იმის გათვალისწინებით, რომ პორტის ტექნიკური განახლებითა და მომსახურების სისწრაფის, კულტურის და საიმედოობის გაზრდით, მოსალოდნელია შავი ზღვის მეზობელი პორტებიდან (ნოვოროსისკი, ოდესა და სხვა) გემების გადმომისამართება, განსაკუთრებით შუა აზიის სახელმწიფოებისათვის განკუთვნილი ტვირთების შემთხვევაში, ასეთი მნიშვნელოვანი ინვესტიციის განხორციელებაც აუცილებელია.

საზღვაო პროექტი, რომელიც ტრასეკას ფარგლებშია დაფინანსებული, უზრუნველყოფს შესაძლებლობების ზრდას, რათა გაიზარდოს ბათუმისა და ფოთის პორტების გამტარუნარიანობა. ევროკავშირის მხარდაჭერით მიმდინარე სხვა

რეგიონალურ ინიციატივებთან ერთად ეს ინიციატივა ეხება საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრების შექმნას, სატრანსპორტო პოტენციალის ზრდას და ტრენინგების მხარდაჭერას:

1. საჭიროა ბათუმის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სტანდარტების დანერგვა საერთაშორისო წესებისა და კონვენციების შესაბამისად. დოკუმენტაციის რაოდენობის შეზღუდვა, მისი ინფორმაციული მომცველობის გაზარდა, გადაწყვეტილებათა მიღების დროის შემცირება და მათი ხარისხის ამაღლება.
2. მიზანშეწონილია ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების და მომსახურეობის სრულყოფის მიზნით საზღვაო კლასტერების ჩამოყალიბება ქ. ბათუმის ტერიტორიაზე, სადაც შესაძლებელი იქნება პორტის, რკინიგზის, საავტომობილო ტრანსპორტის და ექსპედიტორული ორგანიზაციების შეთანხმებული და კოორდინირებული მუშაობა;
3. შესაძლებელია ბათუმში ლოგისტიკური ცენტრების ორგანიზაცია, რომელთაც ექნებათ სახელმწიფოთაშორისი რეგიონალური მნიშვნელობა. ლოგისტიკური ჯაჭვის ორგანიზატორად უნდა მოგვევლინოს ბათუმის საზღვაო პორტი;
4. მსოფლიოს წამყვან საზღვაო პორტებში აპრობირებული, მართვის ავტომატიზირებული სისტემები დანერგვა, საქართველოს თავისებურებების გათვალისწინებით. კერძოდ, ნავმისადგომებში ტვირთნაკადების დამუშავების დაგეგმვა წრფივი მოდელირების მეთოდის გამოყენებით, რაც უზრუნველყოფს ტვირთების დამუშავების ღირებულების შემცირებას, რითმულ დატვირთვას და ნავმისადგომთა თავისუფალ რეჟიმში ყოფნის წინასწარ განჭვრეტას. დაგეგმვისა და მართვის ეს მეთოდი ხელს შეუწყობს ბათუმის საზღვაო პორტის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას მეზობელ სახელმწიფოთა პორტებთან შედარებით.

საქართველოს პორტები არ გამოირჩევიან დიდი სიღრმეებით, ამასთან მასთან კოოპერირებაში მყოფი ტრანსპორტის სხვა სახეობები ხასიათდებიან უფრო დიდი სიმძლავრეებით, ამიტომ საჭიროა ღონისძიებათა გატარება პორტების სიმძლავრეთა გადიდებისათვის.

ფოთის ნავსადგურის მშენებლობისა (1863-1870) და შემდგომ პერიოდებში რეკონსტრუქცია-გაფართოების ღონისძიებების დროს არაერთი სხვადასხვა პროფილის

საკვლევი და საპროექტო სამუშაოა შესრულებული. 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 (დაღამვა-დასილვის) ინტენსიობის გაორმაგება, რაც თითქმის გასამმაგდა 90-იან წლებში.

ბათუმის ყურეში განთავსებულ, ასევე მე-19 საუკუნეში აშენებულ ნავსადგურს ამგვარი პრობლემა არ აქვს. სამაგიეროდ, ბათუმის ნავსადგურში პერიოდულად წარმოიშვება 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.

გასათვალისწინებელია, რომ სრულად დატვირთული დიდტონაჟიანი გემებისათვის შესასვლელი არხების ხშირ შემთხვევაში არასაკმარისი დაღრმავების (10.5-11 მეტრი) გამო ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებს ძალუმთ, 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 ქარის სიმძლავრე – 5 ბალზე ნაკლები.

გემების ტონაჟის გამუდმებულმა მატებას და, აქედან გამომდინარე, ნავსადგურების სიღრმეების გაზრდის აუცილებლობას თან სდევს ნავსადგურებთან მისასვლელი სანაოსნო არხების და შიდა უბეების სიღრმეების შენარჩუნების აუცილებლობით განპირობებული ხარჯების ზრდა. სწორედ ამ გარემოებათა გათვალისწინებით იქნა დაპროექტებული სუფსის უკვე ფუნქციონირებადი და ყულევის მშენებარე საზღვაო ნავთობტერმინალები.

ნავსადგურში დიდ დაღრმავებათა შექმნისა და შენარჩუნების მხრივ განსაკუთრებით საყურადღებოა სოფ. ანაკლიაში ღრმაწყლიანი ნავსადგურის მშენებლობის საპროექტო იდეა.

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 მიაღგება სანაპიროს ბუნებრივ კომპლექსებს, არამედ ნავსადგურის მშენებლობა ბუნებადაცვითი ღონისძიების სახეს მიიღებს.

ბათუმის ნავსადგური საქართველოს ნავსადგურებიდან გამოირჩევა ყველაზე მაღალი დაღრმავებით, თუმცა იგი მაინც ვერ იძლევა საშუალებას დიდ ტონაჟიანი ტანკერების ნაპირზე მომსახურეობისათვის, ამიტომ აქ ფუნქციონირებს მცურავი ტერმინალი, რაც რეიდზე მყოფი ტანკერების მომსახურეობის საშუალებას იძლევა.

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.

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 თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მაგისტრალით.

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.

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

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

საკონტროლო კითხვები

1. რა არის მნიშვნელოვანი საზღვაო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის;
2. რა იგულისხმება საბაზრო ურთიერთობების განვითარებაში;
3. საბაზრო ინფრასტრუქტურა რამდენ ძირითად ბაზარს მოიცავს;
4. რა ღონისძიებები უნდა განხორციელდეს ბათუმის პორტის კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად.
5. რა რაოდენობის გემებს მოიცავდა იყო წარსულში საქართველოს საოკეანო ფლოტი;
6. რა ღონისძიებების გატარებაა საჭირო ფლოტის გაძლიერებისთვის;
7. რა უნდა გაკეთდეს საზღვაო ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტის სრულყოფისთვის;
8. რა არის საჭირო პორტების (ბათუმის, ფოთის და სხვა) სიმძლავრეთა გადიდებისთვის;
9. რა საშიშროებას უქმნის ტალღა „ტიაგუნი“ ბათუმის პორტს;
10. რატომ არის აუცილებელი ნაპირდაცვითი სამუშაოების გატარება;
11. რომელი მარშუტებია დამკვიდრებული ბათუმის, ფოთის და სუფსის ნავსადგურებისთვის ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადასაზიდად.

7. ტრანსპორტის მართვის სისტემა

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა სახელმწიფოს უმაღლეს სტრატეგიულ ინტერესებს ემსახურება. მან უნდა შექმნას ქვეყნის მაინტეგრირებელი ძირითადი სტრუქტურა, უზრუნველყოს ქვეყნის სოციალური და სამეურნეო განვითარების ინფრასტრუქტურის ეფექტიანი ფუნქციონირება, შექმნას გარე სამყაროსთან ქვეყნის ურთიერთობათა რეალური საფუძველი. სახელმწიფოს ყველა ამ სასიცოცხლო ინტერესების დაცვა გარანტირებული უნდა იყოს ტრანსპორტის მართვის სისტემის ისეთი მოწყობით და მართვის პოლიტიკით, რომელიც უზრუნველყოფს სატრანსპორტო სისტემის სტაბილურ ფუნქციონირებას და შექმნას ამ სისტემის განვითარების ეფექტიანი პირობები.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაცია და მართვა შემდეგ პრინციპებს უნდა ემყარებოდეს:

- **პოლიტიკური და სამეურნეო ფუნქციების გამიჯვნა**, ის ორგანოები, რომლებიც ქმნიან და ცხოვრებაში ატარებენ სარეგულაციო ნორმებს, არ უნდა ასრულებდნენ კომერციული მომსახურების ფუნქციებს;
- **სისტემურობა**, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ტრანსპორტის, როგორც ერთიანი სისტემის ფუნქციონირება;
- **დეცენტრალიზაცია და სუბსიდიები**, გადაწყვეტილებათა მიღების პასუხისმგებლობა გადატანილი უნდა იყოს მართვის იერარქიის იმ ყველაზე უფრო დაბალ დონეზე, რომელზედაც უკვე არსებობს შესაბამისი კომპეტენცია;
- **კომპეტენტურობა**, ტრანსპორტის მართვის სისტემას უნდა გააჩნდეს უნარი დამოუკიდებლად გადაწყვიტოს სატრანსპორტო სისტემაში წარმოქმნილი მართვითი პრობლემები;
- **თანამშრომლობა**, მზადყოფნა შეთანხმებული დიალოგის პროცესში კომპრომისულ გადაწყვეტილებათა მიღებისთვის: ხელისუფლების ყველა შტოებთან, ადგილობრივ თვითმმართველობასთან, საზოგადოებასთან, უცხოეთის სახელმწიფო და საქმიან წრეებთან;
- **პასუხისმგებლობის გადანაწილება სატრანსპორტო მომსახურებაზე სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის**, სახელმწიფომ უნდა დაიტოვოს მხოლოდ ის ფუნქციები, რომელთა დელეგირება კერძო სექტორისთვის არაეფექტიანია. სისტემა უნდა ქმნიდეს მის ფუნქციონირებაში კერძო ინტერესთა და პირადი ინიციატივების მაქსიმალურად ჩართვის სტიმულირების და მათი რეალური მონაწილეობის პირობებს.

7.1 სახელმწიფოს როლი სატრანსპორტო სისტემის მართვაში

სახელმწიფოს როლი განისაზღვრება სატრანსპორტო სისტემის წინაშე დასმული ზოგადი მიზნებით. წინამდებარე კონცეფციის შესაბამისად, სახელმწიფომ უნდა უზრუნველყოს:

- ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირების და მისი ფუნქციონირების პროცესში სახელმწიფოს ინტერესთა დაცვა და განვითარების სტრატეგიის რეალიზაცია;

- სატრანსპორტო სისტემაში მდგრადი განვითარების პირობათა დაცვა;
- სახელმწიფოს ხელში არსებული საწარმოთა აქციების მართვა;
- დარგის სამეცნიერო-ტექნიკური განვითარებისა და პროფესიული კადრებით უზრუნველყოფის პირობები; ქვეყნის სამეცნიერო პოტენციალის გამოყენების პირობები;
- საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრირება;
- საქართველოს სატრანსპორტო ბაზრის რეგულირება და დაცვა;
- საკუთრების სამართლიანი და ეფექტიანი გადანაწილების პირობების შექმნა;
- სისტემის მიმდინარე ფუნქციონირებისა და მისი განვითარების პროცესთა პოლიტიკური უზრუნველყოფა;
- სისტემის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლების ჩამოყალიბება;
- მოქალაქეთა სიცოცხლის დაცვის და ტვირთების გადაზიდვის უსაფრთხოების პირობები;
- გარდამავალი პერიოდის მართვის განსაკუთრებული რეჟიმი.

მართვის სისტემის ორგანიზაციული სტრუქტურა

ტრანსპორტის მართვის სისტემა ზოგადად, ორი ძირითადი დონისგან შედგება;

- სახელმწიფო - სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება და რეალიზაცია;
- სამეურნეო მართვა.

მართვის პოლიტიკური დონე პასუხისმგებელია ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციულ სტრუქტურათა და განვითარების სტრატეგიის ჩამოყალიბებაზე; სისტემის ფუნქციონირების ინფორმაციულ, ინტელექტუალურ და სამართლებრივ უზრუნველყოფაზე; კერძო სექტორისა და ადგილობრივი თვითმმართველობის სისტემისთვის აღმასრულებელი ფუნქციების ნაწილის დელეგირებაზე; საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში ინტეგრირების პირობათა უზრუნველყოფაზე.

მართვის სამეურნეო დონე პასუხისმგებელია სატრანსპორტო სისტემაში მიმდინარე საწარმოო პროცესების მართვაზე, ყველა სახის სატრანსპორტო პროცედურათა და მათი რეალიზაციის სამსახურთა მიკროეკონომიკური ეფექტიანობის უზრუნველყოფაზე.

სისტემაში მართვის პოლიტიკური დონის უმაღლესი ორგანოა საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტრო, რომელიც უზრუნველყოფს მთელ სატრანსპორტო სისტემაში სახელმწიფო პოლიტიკის გატარებას. სამინისტროს არა აქვს სამეურნეო ფუნქციები; ტრანსპორტის სამინისტრო, მართვის სტრატეგიის შესაბამისად, წარმართავს და არეგულირებს მთელი სისტემის განვითარებას და მისი მიმდინარე ფუნქციონირების პირობებს. სამინისტროს ორგანიზაციული სტრუქტურა უნდა უზრუნველყოფდეს, ერთის მხრივ, კერძო სექტორისთვის პასუხისმგებლობის მარტივად გადაცემას ტრანსპორტის სხვადასხვა პროცედურებზე, სატრანსპორტო მომსახურებაზე; მეორეს მხრივ, იმ ფუნქციათა ნათლად განსაზღვრასა და ეფექტიანად წარმოებას, რომელთა შესრულება დარჩა სახელმწიფოს ხელში.

ტრანსპორტის სამინისტროს შემადგენლობაში შედის დარგობრივი დეპარტამენტები/ადმინისტრაციები. ისინი წარმოადგენენ დარგებში სახელმწიფო პოლიტიკის გამტარებელ ორგანოებს. დეპარტამენტები/ადმინისტრაციები უზრუნველყოფენ სამინისტროს მიერ მიღებული ყველა გადაწყვეტილების რეალიზაციას (სტანდარტების შემუშავება, სერტიფიკაცია, ლიცენზირება, მოძრაობის მარშრუტების ორგანიზაცია და სხვა) და კონტროლს. უზრუნველყოფენ სამინისტროს მიერ ჩამოყალიბებული ზოგადი პოლიტიკური კურსის ინტერპრეტაციას ტრანსპორტის ცალკეულ დარგთა სპეციფიკურ თავისებურებათა შესაბამისად, ტრანსპორტის ყველა სახეობის და მისი ინფრასტრუქტურის ეფექტიანი ფუნქციონირებისა და თანამედროვე განვითარების პირობების შექმნას.

ქვეყანაში სტიქიური უბედურებების, კატასტროფების, საომარი მოქმედებების და სხვა ექსტრემალური სიტუაციების დროს სატრანსპორტო სისტემის სახელმწიფო რეგულირების ფორმები უნდა განისაზღვროს სპეციალური კანონით.

ტრანსპორტის სისტემის მართვის ორგანიზაციის სპეციალური ამოცანაა ქვეყნის ტერიტორიული მართვის ადმინისტრაციასთან ტრანსპორტის სამინისტროს ურთიერთობათა განსაზღვრა. რეგიონალურ დონეზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნას ფართო ჰორიზონტალური კავშირები ტრანსპორტის ცალკეულ დარგთა სახელმწიფო მართვის ორგანოებსა და სხვა დაინტერესებულ უწყებებს შორის, ადგილობრივი მართვის ორგანოების უშუალო კოორდინაციით; ამავე დროს, კოორდინაციამ,

რკინიგზის ტრანსპორტის შემთხვევაში, არ უნდა დაარღვიოს მისი ცენტრალიზებული მართვის აუცილებელი პირობები.

ტრანსპორტის სამინისტროსა და დარგობრივი დეპარტამენტებისა და ადმინისტრაციების აპარატის მუშაკების, როგორც სახელმწიფო მოხელეების, შრომითი ანაზღაურება უნდა მოხდეს მხოლოდ სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

7.2 სატრანსპორტო (ზოგადი) პოლიტიკა

ქვეყნის ეკონომიკაში სატრანსპორტო სისტემა ასრულებს განსაკუთრებულ როლს. ერთის მხრივ, ტრანსპორტი თვითონ წარმოადგენს ეკონომიკის მწარმოებელ სფეროს, რომელსაც სახელმწიფო ბიუჯეტში მნიშვნელოვანი წილის შეტანა შეუძლია; მეორეს მხრივ, ტრანსპორტი არის ეკონომიკის სხვა დარგების (სოფლის მეურნეობა, მრეწველობა, მშენებლობა და სხვა) აუცილებელი ინფრასტრუქტურის უზრუნველმყოფი სისტემა, რომლის ფუნქციონირების ხასიათი მნიშვნელოვანწილად განაპირობებს ეკონომიკის ამ დარგთა ეფექტიანობას. ამდენად, სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიანობის შეფასება მოითხოვს კრიტერიუმთა კომპლექსური სისტემის გამოყენებას, კერძოდ:

- ქვეყანაში სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხი და საერთო ხარჯები (ბაზარზე ჩამოყალიბებული ტრანსპორტირების ფასები, გადაზიდვათა ვადები და რისკის ზომა);
- სატრანსპორტო სისტემის მიერ გენერირებული საბიუჯეტო შემოსავლების ოდენობა.

გარდა ამისა, ქვეყნის ეკონომიკის გარდამავალ ეტაპზე სატრანსპორტო პოლიტიკის წარმატება განისაზღვრება, ასევე, ეკონომიკის სტრუქტურული გარდაქმნის პროცესის ეფექტიანობით, რაც გულისხმობს სახელმწიფო მართვის სტრუქტურის მოდერნიზაციას, პრივატიზაციას, ინვესტიციების მოზიდვას.

სატრანსპორტო სისტემის განვითარების არსებული პოტენციალის გამოსაყენებლად აუცილებელია შესაბამისი სახელმწიფო პოლიტიკის ჩამოყალიბება. ამ პროცესში გასათვალისწინებელია, რომ:

- ყოველი ქვეყნის გეოპოლიტიკურ პოტენციალს უაღრესად პირობითი ხასიათი აქვს - ამგვარი ტიპის რესურსების ათვისება არსებული

პოლიტიკური მდგომარეობის დროულად და ეფექტიანად გამოყენებას მოითხოვს, რადგან გარკვეულ სოციალურ-პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სიტუაციაში ამ რესურსმა, შესაძლოა, დაკარგოს თავისი მნიშვნელობა;

- ქვეყანაში შიდასატრანსპორტო მომსახურების მიმართ ჯერ კიდევ სუსტი მოთხოვნების გარემოში, სანამ ქვეყნის ეკონომიკა სრული სიმძლავრით ამუშავდება, ყურადღების ცენტრში მხოლოდ სატრანზიტო გადაზიდვები აღმოჩნდება; სისტემის ცალმხრივმა განვითარებამ კი მომავალში, შესაძლოა, შექმნას ქვეყნის მეურნეობის განვითარების გაუთვალისწინებელი სირთულეები;
- საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მნიშვნელოვანწილად ხდება რეგიონალური სატრანსპორტო სისტემის შემადგენელი ნაწილი; შესაბამისად, მისი განვითარება არსებითად დაექვემდებარება რეგიონის განვითარების ლოგიკას;
- რეგიონში არსებული პოლიტიკური და სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გაურკვევლობის პირობებში ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირება ეტაპობრივად უნდა განხორციელდეს.

ამ ზოგადი პირობების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს უკვე კონკრეტული პოლიტიკის ჩამოყალიბება სატრანსპორტო სისტემის ცალკეულ პრობლემათა და ტრანსპორტის სხვადასხვა დარგების სპეციფიკურ ამოცანათა გადაწყვეტისთვის.

საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის პირობებში, ბუნებრივია, რომ სახელმწიფო რადიკალურად ამცირებს ეკონომიკაში უშუალო ჩარევის ფორმებს. ამდენად, ტრანსპორტში სახელმწიფო პოლიტიკის უმნიშვნელოვანესი მიზანია, ამ სფეროში კერძო საკუთრების, თავისუფალი მეწარმეობის და კონკურენციის, ასევე ჯანსაღი საბაზრო მექანიზმების განვითარების პირობათა ჩამოყალიბება. ეს გულისხმობს სახელმწიფო მართვის ორგანიზაციების განთავისუფლებას საწარმოო ფუნქციებისგან, რაც მნიშვნელოვანწილად უნდა იქნას უზრუნველყოფილი დარგში ფართომასშტაბიანი პრივატიზაციის ჩატარებით.

ამავე დროს, სატრანსპორტო სისტემის სტრატეგიული მნიშვნელობა და მისი სპეციფიკური ხასიათი (ბუნებრივი მონოპოლიების არსებობა) მოითხოვს, გარკვეული ზომით, მის სახელმწიფო რეგულირებას.

ა) რესტრუქტურია, კომერციალიზაცია, პრივატიზაცია

ქვეყნის ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფუძემდებელი პირობაა მასში საკუთრების გადანაწილების პროცესთა ეფექტიანი წარმართვა. განსახელმწიფოებრიობის პროცესი უნდა წარიმართოს შემდეგი ეტაპების მიხედვით: რესტრუქტურია (ორგანიზაციული სტრუქტურის შეცვლა, მათ შორის, დიდი ორგანიზაციების წვრილ ორგანიზაციებად დაშლა), კომერციალიზაცია (ორგანიზაციის საწარმოო სუბიექტად გადაქცევა და მის თვითდაფინანსებაზე გადაყვანა), პრივატიზაცია (საწარმოს სრული, ან ნაწილობრივი გადაცემა კერძო ინვესტორებისთვის).

დღეს საქართველოში არსებული სატრანსპორტო ორგანიზაციები იმყოფებიან განსახელმწიფოებრიობის პროცესის სხვადასხვა სტადიაში. ამ გარდამავალ ეტაპზე განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება სახელმწიფო საკუთრების მართვას. გამოყენებულ უნდა იქნას არსებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული სახელმწიფო საკუთრების მართვის ფორმები: სახაზინო საწარმოები, სახელმწიფო საპოლდინგო კომპანიები, სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის საწარმოები.

ბ) საინვესტიციო საკრედიტო პოლიტიკა და სისტემის ტექნიკური მოდერნიზაცია.

სატრანსპორტო სისტემის განვითარების პროგნოზირების სირთულეები (რეგიონის პოლიტიკური და ეკონომიკური განვითარების პერსპექტივების განუსაზღვრელობა) ზრდის ინვესტიციების რისკს. გაზრდილი რისკი კი შეიძლება კერძო ინვესტიციების და კრედიტების (მათ შორის უცხოური) სერიოზული შემაფერხებელი ფაქტორი გახდეს. სახელმწიფოს როლია შეამციროს ეს რისკი და ინვესტიციების მოზიდვას შეუწყოს ხელი.

საინვესტიციო საკრედიტო პოლიტიკის განხორციელებაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ადგილობრივი საინვესტიციო რესურსების მობილიზაციას და დარგში მათი ეფექტიანი ინვესტირების პირობათა ჩამოყალიბებას. უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა და მართვა უნდა ხდებოდეს ტრანსპორტის სამინისტროს კოორდინაციით, ეროვნული ბაზრის და ქვეყნის უსაფრთხოების ინტერესების გათვალისწინებით.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის პრობლემატური ადგილებია საზღვაო ნავსადგურები ფოთსა და ბათუმში და ნავსადგურებში შემავალი სარკინიგზო და განსაკუთრებით, საავტომობილო გზები. ამიტომ სატრანსპორტო სისტემის ჰარმონიული განვითარებისთვის საჭიროა ნავსადგურების ტვირთბრუნვის გაზრდა და, შესაბამისად, საინვესტიციო რესურსების ნაწილის აქეთ მომართვა. დღეისთვის, სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტში ინვესტირების ძირითადი მიზანია არა მისი გამტარუნარიანობის გაზრდა, არამედ, გზის უსაფრთხოების დონის ამაღლება და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს სატრანსპორტო საშუალებათა (სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო, საზღვაო) პარკის ტექნიკურ მოდერნიზაციას.

გ) სატარიფო პოლიტიკა

ტრანსპორტში სატარიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულება არის სატარიფო ლიბერალიზაცია. ამავე დროს, საჭიროა მხედველობაში იქნას მიღებული ის გარემოება, რომ გარკვეულ პირობებში აუცილებელია სახელმწიფოს მხრიდან ფასების რეგულირების ზომების გატარება. მაგრამ ეს რეგულირება უნდა იყოს მინიმალური და მხოლოდ იმ განსაკუთრებულ პირობებში, როცა საბაზრო მექანიზმებით ვერ ხერხდება მომსახურების ფასების დადგენა, ან, საჭირო ხდება სატარიფო სახელმწიფოთაშორისი ხელშეკრულებების დაცვა (გამჭოლი ტარიფები).

დ) ტრანსპორტის განვითარების ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკასთან შეთანხმებული საბაჟო და საგადასახადო პოლიტიკა.

აუცილებელია სატრანსპორტო სფეროს (კერძო და სახელმწიფო ორგანიზაციების) მოთხოვნების ჩამოყალიბება საბაჟო და საგადასახადო სისტემების მიმართ და ამგვარ მოთხოვნათა რეგულარული განხილვის სისტემის შექმნა. აუცილებელია ამ მიმართულებით საერთაშორისო ნორმების გათვალისწინება.

საკონტროლო კითხვები

1. სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციისა და მართვის პრინციპები;
2. როგორ უნდა უზრუნველყოს სახელმწიფომ სატრანსპორტო სისტემის მიზნები;
3. რა დონეებისგან შედგება ტრანსპორტის მართვის სისტემა;
4. რა არის მართვის პოლიტიკური დონე;

5. რას მოიცავს მართვის სამეურნეო დონე;
6. რა არის ზოგადი პოლიტიკა;
7. რას მოიცავს სატრანსპორტო სისტემის ეკონომიკური პოლიტიკა;
8. რა კრიტერიუმები გამოიყენება სატრანსპორტო სისტემის ეფექტიანობის შესაფასებლად;
9. როგორი უნდა იყოს სახელმწიფო პოლიტიკა სატრანსპორტო სისტემის არსებული პოტენციალის გამოსაყენებლად;
10. რესტრუქტურიზაცია, კომერციალიზაცია, პრივატიზაცია;
11. რა არის საინვესტიციო საკრედიტო პოლიტიკა;
12. რა არის სატარიფო პოლიტიკის ძირითადი მიმართულება;
13. საბაჟო და საგადასახადო პოლიტიკა.

8. სატრანსპორტო კონცეფციის განხორციელების სახელმწიფო პროგრამის ძირითადი მიმართულებები

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის შექმნა არის ხანგრძლივი და თანდათანობითი პროცესი. შეზღუდული რესურსების პირობებში გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს იმას, თუ როგორ მოხდება ამ პროცესის დროში განაწილება, რომელთა მიმართულებები იქნება განსაზღვრული, როგორც პრიორიტეტული, და რა კონკრეტული ამოცანები დაისახება მიმდინარე მოქმედების მიზნად. სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფცია ქმნის ყველა ამგვარი საკითხის გადაწყვეტის სტრატეგიის ფორმირების საფუძველს.

წინამდებარე კონცეფციის საფუძველზე ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირების სახელმწიფო პროგრამის დამუშავებისთვის უახლოესი მოქმედების ძირითადი მიმართულებებია:

- ტრანსპორტის სახელმწიფო მართვის სისტემის ორგანიზაციული სრულყოფა; პოლიტიკური და სამეურნეო ფუნქციების გამიჯვნის პროცესთა დაჩქარება; შესაბამისი ინსტიტუციონალური მშენებლობის პროცესის ინტენსიფიცირება; სატრანსპორტო დარგობრივი დეპარტამენტების რეორგანიზაცია მათ ახალ ფუნქციონალურ ვალდებულებათა შესაბამისად;

- ტრანსპორტის ფუნქციონირების სამართლებრივი ბაზის ჩამოყალიბება, სატრანსპორტო კანონმდებლობის და კანონქვემდებარე აქტების მომზადება;
- საქართველოს სატრანსპორტო დარგების განვითარების სტრატეგიის ჩამოყალიბება და მისი რეალიზაციის პროგრამის დამუშავება;
- სატრანსპორტო ბაზრის დაცვის მექანიზმების ფორმირების პროგრამის დამუშავება და მისი რეალიზაცია; საერთაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე საქართველოს მეწარმეთა კონკურენტუნარიანი მოღვაწეობის პირობების შექმნის სახელმწიფო პოლიტიკის ჩამოყალიბება და მისი რეალიზაცია;
- პრივატიზაციის პროგრამის სრულყოფა და მისი რეალიზაცია;
- სახელმწიფო სატარიფო პოლიტიკის ფორმირება;
- ტრანსპორტში სახელმწიფო რეგულირების მექანიზმების მოწესრიგება (განსაკუთრებით, საბაჟო და საგადასახადო პოლიტიკის სრულყოფა);
- ტრანსპორტში საინვესტიციო პოლიტიკის ჩამოყალიბება;
- სატრანსპორტო გადაზიდვების უსაფრთხოების სახელმწიფო პროგრამის შემუშავება და მისი რეალიზაციის უზრუნველყოფა;
- საჯარისო ტიპის ავტოკოლონების ფორმირების პროგრამის ერთობლივი შემუშავება ტრანსპორტისა და თავდაცვის სამინისტროებთან ერთად;
- მსოფლიოს სატრანსპორტო სისტემის ინფრასტრუქტურაში ინტეგრაციის პროცესის წარმართვა. სატრანსპორტო დერეფნების ფორმირების პროგრამებში აქტიური მონაწილეობა და სატრანზიტო გადაზიდვების სისტემის განვითარების ხელშეწყობა; საერთაშორისო კონვენციებთან მიერთების პროცესის ორგანიზაცია;
- საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაციებში აქტიური თანამშრომლობა: საზღვაო ტრანსპორტის დარგში - **IMO**-სთან; საჰაერო ტრანსპორტის დარგში - **IKAO, IATA, AF**-სთან; სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგში - **TER, OCЖД, MCЖД**-სთან; საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში - **URU**-სთან; საავტომობილო გზების დარგში - **TEM, IRF**-სთან; ყველა სახის ტრანსპორტისთვის - **FIATA**-სთან; ევროკომისიისა და გაერო-ს შესაბამის სტრუქტურებთან - **ECMT**-სთან;

- ტრანსპორტის სისტემის ყველა დონის მენეჯერთა და სპეციალისტთა მომზადების პროგრამის დამუშავება და რეალიზაცია;
- ტრანსპორტის ინფორმაციული უზრუნველყოფის სისტემის შექმნა. სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლის, თანხლებისა და მართვის კოსმოსური ინფორმაციული სისტემის შექმნა;
- საქართველოს ახალი სატრანსპორტო სისტემის ფორმირების პროცესთა განვითარების შესახებ საზოგადოების სისტემატური ინფორმირებისა და საზოგადოებრივი აზრის ჩამოყალიბების სამსახურის შექმნა;
- სატრანსპორტო გადაზიდვების შესრულებულ სამუშაოთა აღრიცხვიანობის მოწესრიგება.

8.1 საკანონმდებლო ბაზა

საქართველოს სატრანსპორტო კანონმდებლობამ უნდა უზრუნველყოს ამ კონცეფციის სიცოცხლისუნარიანობა. იგი წარმოადგენს კონცეფციის ცხოვრებაში დამკვიდრებისა და მისი რეალიზაციის გარანტიას.

ტრანსპორტის სისტემის საკანონმდებლო ბაზა ეფუძვნება საქართველოს სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციას: კანონი ტრანსპორტის შესახებ, ტრანსპორტის ძირითადი დარგების კოდექსები (საჰაერო კოდექსი, საავტომობილო კოდექსი, საზღვაო კოდექსი, რკინიგზის კოდექსი), კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტები. ამჟამად, ამგვარი საკანონმდებლო აქტების შექმნის, განხილვის და ამოქმედების საქმე სხვადასხვა ეტაპზე იმყოფება.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ინტეგრირება საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში არის ქვეყნის უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული ამოცანა. ამგვარი ინტეგრაციის რეალურ საფუძველს შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზა წარმოადგენს. მან უნდა შექმნას ადამიანთა და ტვირთების არა მარტო შეუფერხებელი მოძრაობის, არამედ, ამავე დროს, უზრუნველყოს ყველა ფორმის სატრანსპორტო მომსახურეობის მიმწოდებელ ადგილობრივ მეწარმეთა საერთაშორისო ტვირთგადაზიდვათა ბაზარზე კონკურენტუნარიანი მონაწილეობის პირობები. ეს გულისხმობს საკანონმდებლო ბაზის შექმნას, რომელიც აკმაყოფილებს ამ სფეროში მოქმედ საერთაშორისო ნორმებს; სატრანსპორტო მიმოსვლის შესახებ სახელმწიფოთაშორისო ხელშეკრულებათა დამყარებას; საბაჟო პროცედურათა

(ორმხრივი, ასევე, მრავალმხრივი) მაქსიმალურად გამარტივების ნორმების დაწესებას; ყველა ტიპის სუბიექტისათვის საგარეო ვაჭრობის ერთიანი წესების ჩამოყალიბებას.

8.2 ტრანსპორტის მდგრადი განვითარება

მეოცე საუკუნის განმავლობაში სოციალური მობილობის გრანდიოზულმა ზრდამ შექმნა ეკონომიკური განვითარების პრინციპიულურად ახალი შესაძლებლობები. ერთდროულად, ამ პროცესებს მთელი რიგი უარყოფითი შედეგები მოყვა, რაც მნიშვნელოვანწილად დაკავშირებულია სატრანსპორტო მომსახურეობის სისტემის უაღრესად ექსტენსიურ განვითარებასთან. მან სერიოზული საფრთხე გაუჩინა ადამიანის გარემოს. აღნიშნულ გარემოებასთან ბრძოლის ერთ-ერთი თანამედროვე ფორმა არის ტრანსპორტის სისტემის ინტელექტუალიზაცია, ანუ, ტრანსპორტზე თანამედროვე ტელეკომუნიკაციური და ინფორმაციული სისტემის დანერგვა. ამგვარი სისტემები უზრუნველყოფენ ტრანსპორტის ეფექტურობას და მისი უსაფრთხოების ზრდას, სახელმწიფოთა შორის საზღვართა გადაკვეთის მობილურ და გამარტივებულ შესაძლებლობას, მგზავრობის კომფორტურობის ზრდის, ასევე, გარემოს დაცვის ხელშეწყობ პირობებს.

ახალი სატრანსპორტო სისტემის მდგრადი განვითარების მნიშვნელოვანი პირობაა მისი მულტიმოდალური ხასიათი. მარტო ვიწრო ეკონომიკურ მომგებიანობაზე დამყარებული განვითარების პოლიტიკა იწვევს ცალკეული სატრანსპორტო სახეობის (მაგალითად, ავტოტრანსპორტის) დომინირებას, რასაც შეიძლება მძიმე ეკოლოგიური შედეგები მოყვეს. სახელმწიფო პოლიტიკის მიზანია, ტრანსპორტის ყველა დარგის შეთანხმებული და ჰარმონიული განვითარებით შეამციროს გარემოზე მავნე ზემოქმედება. გარემოს დაცვის სამინისტროსთან ერთად უნდა ჩამოყალიბდეს გარემოზე ტრანსპორტის ზემოქმედების შეფასებისა და მონიტორინგის სისტემა. საჭიროა ჩამოყალიბდეს უსაფრთხოების, ეკოლოგიური და სოციალური სტანდარტები.

მაქსიმალურად უნდა განისაზღვროს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების შემზღუდავი ყველა ეკოლოგიური, სოციალური (მათ შორის ურბანიზაციისა და განსახლების), პოლიტიკური და სხვა ხასიათის პირობები. აქ მნიშვნელოვანია საზოგადოების ჩართვა დასახულ ღონისძიებათა შესაძლო შედეგების გააზრებაში და

მათ ფართო განხილვაში. მხოლოდ ამგვარი ფორმით წარმართული განვითარების პროცესი შეიძლება განხილულ იქნას, როგორც მდგრადი.

8.3 სატრანსპორტო სისტემაში უსაფრთხოების

უზრუნველყოფა

სატრანსპორტო სისტემის ინტენსიური განვითარების პირობებში განსაკუთრებულ მნიშვნელობას იძენს იმ სახელმწიფო სამსახურთა ეფექტიანი ფუნქციონირება, რომლებიც ერთობლიობაში უზრუნველყოფენ ადამიანთა და ტვირთების უსაფრთხო მომსახურებას. კერძოდ, საჭიროა გაძლიერდეს არსებული და შეიქმნას ახალი სამსახურები, ჩამოყალიბდეს მათი ორგანიზაციის ეფექტიანი ფორმები:

- სატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკური ექსპლოატაციის და მომსახურების და მათი მდგომარეობის კონტროლის სისტემა;
- ტრანსპორტში სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სისტემა;
- საავიაციო-სამაშველო სამსახურები;
- ტრანსპორტში შრომის პირობების დაცვის სისტემა;
- სატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლოატაციის პერსონალის ასაკობრივი და ჯანმრთელობის მდგომარეობის ნორმების განსაზღვრის, მგზავრთა სამედიცინო და სანიტარულ-ეპიდემიოლოგიური მომსახურების უზრუნველყოფისა და კონტროლის სისტემა;
- სატრანსპორტო სისტემის მეტეოსამსახური;
- სატრანსპორტო მომსახურების ყველა ფორმათა - მგზავრთა, ტვირთების, სატრანსპორტო საშუალებათა - დაზღვევის სისტემა;
- სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის რეგულარული კონტროლის სისტემა.

საკონტროლო კითხვები

1. სატრანსპორტო სისტემის ფორმირების სახელმწიფო პროგრამის მიმართულებები;
2. რას ეფუძვნება ტრანსპორტის სისტემის საკანონმდებლო ბაზა;
3. რისი განხორციელების პირობები უნდა შექმნას საკანონმდებლო ბაზამ;

4. რა არის ტრანსპორტის სისტემის ინტელექტუალიზაცია და რას უზრუნველყოფს ის;
5. რა არის სატრანსპორტო სისტემის მდგრადი განვითარების მნიშვნელოვანი პირობა;
6. რა არის საჭირო ადამიანთა და ტვირთების უსაფრთხო მომსახურებისთვის.

9. საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმები და სამათლებრივი საკითხები

საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვები მოიცავს საქმიანობის რამოდენიმე დარგს: ექსპედიციას, ტვირთის შენახვას, ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებს, გემის მომარაგებას, საბაჟო პროცედურებს.

გადაზიდვების მონაწილეებია: გამყიდველები და მყიდველები, გემთფლობელები, ექსპედიტორები, ფრახტის ამღებები/გამცემები, გადაზიდვების მონაწილეთა მიერ საკუთარი ფუნქციების გამართული შესრულება უზრუნველყოფს გადაზიდვების ეფექტურობას, ტვირთის დაცულობას და მიმღებისთვის მის სასურველ ვადაში ჩაბარებას.

9.1 საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმები

საზღვაო ნაოსნობის, ისევე როგორც ყველა სხვა საქმიანობის ორგანიზაციული ფორმების ჩამოყალიბებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს, რომ მაქსიმალურად დაკმაყოფილდეს კონტრაჰენტების (გემისა და ტვირთის მფლობელების) ეკონომიკური ინტერესები და საკუთრივ საზღვაო გადაზიდვების სპეციფიკა. ყველა გემი პრაქტიკულად ერთმანეთისგან განსხვავდება წყალწყვით (გემის მასა, რომელიც მოტივტივე გემის მიერ გამოდევნილი წყლის მასის ტოლია); მანევრირებით, სისწრაფით, სპეციალიზაციის დონით, ხოლო ის, რაც მათ აერთიანებთ, „მკვდარი ფრახტის“ (მოფრახტის მიერ მეფრახტისთვის გადახდილი საფასური ზღვით

გადასაზიდი ტვირთის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რაოდენობის შემცირების გამო)მინიმიზაციის პრინციპია.

საზღვაო ტრანსპორტით როგორც ტვირთის, ასევე მგზავრების გადაყვანისთვის მიმოსვლის ორი სახეობა არსებობს: შიგა და გარე. ანუ, არჩევენ საზღვაო გადაზიდვებს, რომლებიც ხორციელდება უცხო ქვეყნების პორტებში შესვლით და ნაოსნობას, რომელსაც „კაბოტაჟს“ (სვლა ნაპირის გასწვრივ კონცხიდან კონცხამდე) უწოდებენ. კაბოტაჟი ჯერ კიდევ მაშინ წარმოიქმნა, როცა სანავიგაციო ხელსაწყოები და გემის აღჭურვილობა საშუალებას არ აძლევდა მეზღვაურებს თვალთახედვის მანძილზე მეტად დაშორებოდნენ ნაპირს. კაბოტაჟი მოიაზრება კომერციული სატვირთო და სამგზავრო გემების მიმოსვლად მხოლოდ კონკრეტული ქვეყნის პორტებს შორის.

განვიხილოთ ნაოსნობა, რომელიც ხორციელდება უცხო ქვეყნის პორტებში შესვლით ანუ საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვები. საზღვაო პრაქტიკაში ჩამოყალიბდა მისი ორგანიზაციის საბაზო ფორმები, რომელთაგან ძირითადია სარეისო (სახაზო) და სატრამპო (ტრამპული) ნაოსნობა.

სარეისო, ანუ სახაზო ნაოსნობა კაბოტაჟის ნაირსახეობაა, რომელიც ძირითადად გენერალური ტვირთების მცირე პარტიების გადასაზიდად გამოიყენება ორი ან მეტი ქვეყნის პორტებში შესვლით. იმისთვის, რომ გემი ეკონომიკური თვალსაზრისით მაქსიმალურად დაიტვირთოს, აუცილებელია მრავალი ტვირთის მფლობელთა ერთდროული მოზიდვა, მათი ინტერესების გათვალისწინების საფუძველზე. ამისთვის კი აუცილებელია წინასწარ გამოცხადდეს გემის მოძრაობის გრაფიკი, საზღვაო პორტებში შესვლის მარშრუტი, გადაზიდვის ტარიფი. ცხადია, სახაზო ნაოსნობის მიერ გაცხადებულ მომსახურებაზე უნდა იყოს სტაბილური მოთხოვნა. შედეგად - საზღვაო გადაზიდვისას ტვირთის პარტიების და ტვირთის მფლობელთა დიდი რაოდენობა საშუალებას იძლევა კონკრეტული საერთაშორისო ხელშეკრულებების განხორციელებისთვის საჭირო გადაზიდვა მათთვის მისაღებ ვადასა და ფასად შესრულდეს.

გემის მფლობელი გადაზიდვის ტარიფს სათანადო მომსახურების, ბაზრის კონიუნქტურის, გაწეული ხარჯების და გეგმიური შემოსავლის (მოგების) სიდიდის გათვალისწინებით განსაზღვრავს.

საზღვაო გადაზიდვის ხაზობრივი ფორმის რამოდენიმე სახეობა არსებობს: ა) ცალმხრივი ხაზები - ასეთ ხაზებზე გამოყენებული გემები მხოლოდ ერთ სახელმწიფოს/კომპანიას ეკუთვნის; ბ) ორმხრივი ხაზები - გამოიყენება ორი სახელმწიფოს/კომპანიის გემები და გ) კონფერენციალური ხაზები - გამოიყენება ორზე მეტი სახელმწიფოს/კომპანიის გემები.

სატრამპო გადაზიდვით - საზღვაო გადაზიდვები მსოფლიო ოკეანის ნებისმიერ პუნქტში სრულდება. სახაზოსგან განსხვავებით სატრამპო ნაოსნობისას გემის ექსპლოატაცია, მისი მიმოსვლა არ ხდება წინასწარ დადგენილი მარშრუტით, ანუ არ ხდება გემის მიმაგრება რომელიმე მიმართულებასა და საფრაბტო ბაზრის რომელიმე სეგმენტზე. მისი ექსპლოატაციის პირობები და მარშრუტი განისაზღვრება მხოლოდ გემის სპეციალიზაციით (ტანკერი, ბალკერი და სხვა.), მოთხოვნილი ტონაჟით და ფრაბტის სიდიდით (ფასით). (სატრამპო - ინგლ. Tramp, მოხეტიალე, მაწანწალა).

ნაოსნობის ორივე სახეობას მისთვის დამახასიათებელი დადებითი და უარყოფითი მაჩვენებლები გააჩნია. ასე მაგალითად, სატრამპო ნაოსნობა, როგორც წესი, ყოველთვის მისაღებ, დაბალ ფასს თავაზობს კონტრაჰენტს, მაგრამ არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ ზუსტად განვსაზღვროთ ტვირთის მიღების თარიღი და ართულებს წარმოების ნედლეულით და სხვა რესურსებით დაგეგმვას. სახაზო ნაოსნობა კი ტექნიკურად და ორგანიზაციულად ისეა მოწყობილი, რომ მისი გამოყენება არ არის მომგებიანი მასიური ტვირთების გადაზიდვისას.

სატრამპო ნაოსნობისას საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება საზღვაო გადამზიდავს და ტვირთის გამგზავნ/მიმღებს შორის და მას ჩარტერს (ჩარტერი - ინგლ. Charter - არენდის ხელშეკრულება, ხელშეკრულება გემის მფლობელსა და მოფრაბტეს - ტვირთის მფლობელს შორის გემის ან მისი ნაწილის არენდის შესახებ) უწოდებენ. იგი საზღვაო გადაზიდვის ყველაზე გავრცელებული და ძველი ფორმაა. ხშირად ასეთი ხელშეკრულება შუამავლის - საფრაბტო ბროკერის საშუალებით ფორმდება.

ნებისმიერი ჩარტერი შეიცავს აუცილებელ პირობათა რიგს, რომელიც ეხება გემს, ფრაბტს, ტვირთს, სტივიდორის (ინგ. Stevedore - მტვირთავი, პორტის ადმინისტრაციის წარმომადგენელი, სამუშაოთა მწარმოებელი, რომელიც პასუხისმგებელია სატვირთო ოპერაციებზე) სამუშაოს, გადახდის წესს, დემერეჟს (ინგლ. Demurege - პირგასამტეხლო,

ტვირთის მეპატრონის მიერ გემის მფლობელისთვის იმ ზარალის ანაზღაურება, რომელიც მოჰყვება პორტში ხომალდის შეყოვნებას, თუ სატვირთო სამუშაოებს ჩარტერით უფრო მეტი დრო დასჭირდება), დისპაჩა (ფრ. *Dispatche* -დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს საერთო ავარიის შედეგად მიღებული ზარალის გამოთვლებს, რაც ნაწილდება გემის მფლობელსა და ტვირთის მფლობელს შორის, გემის, ტვირთის და ფრახტის ღირებულების პროპორციულად) და სხვა. ჩარტერის ძირითად პირობებს მიეკუთვნება: ჩარტერის შეთანხმების დრო და ადგილი, მხარეების სრული იურიდიული დასახელება და აღწერა, პირველად მითითებული გემის სხვა გემით შეცვლის უფლება, ტვირთის სახეობა, დატვირთვისა და ჩამოტვირთვის ადგილი, ფრახტის გადახდის წესი, გემის მიწოდების ვადა და სხვა.

9.2 საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები

საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინთა 4 საბაზისო კატეგორია არსებობს. აღნიშნული დაყოფის კრიტერიუმებად აღებულ იქნა არა მხოლოდ ტერმინთა საწყისი ასოები, არამედ მისი ძირითადი დამახასიათებელი ნიშან-თვისებები.

პირველ კატეგორიაში გაერთიანდა ის ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს გამყიდველის მიერ უშუალოდ თავის შენობაში მყიდველისთვის ტვირთის გადაცემას (ე. წ. „E“ ტერმინები).

მეორე კატეგორიაში გაერთიანებულია ის ტერმინები, რომელიც გამყიდველს ავალდებულებს მიიტანოს ტვირთი მყიდველის მიერ მითითებულ გადამზიდველთან (ე. წ. ვ. „F“ ტერმინები).

მესამე კატეგორია მოიცავს ე. წ. „C“ ტერმინებს, რომლის მიხედვით გამყიდველი ვალდებულია გადაიხადოს სატრანსპორტო დანახარჯების ღირებულება, მაგრამ იგი თავის თავზე არ იღებს ტვირთის შემთხვევითი დაღუპვის ან განადგურების რისკს, აგრეთვე იმ დამატებით ხარჯებს, რაც შეიძლება წარმოიშვას გემზე დატვირთვისა და გაგზავნის შემდეგ.

მეოთხე „D“ კატეგორია მოიცავს გამყიდველის მიერ მყიდველისთვის საქონლის მიწოდების ადგილამდე ყველა ხარჯს და ტვირთის შემთხვევითი დაღუპვის და განადგურების რისკს.

დაყოფა

„E“ ტერმინი - გადაცემის ტერმინი

EXW (ex works) ქარხნიდან

ეს ტერმინი მინიმალურად ამცირებს გამყიდველის ვალდებულებებს, როცა მთელი პასუხისმგებლობა ტვირტის დანიშნულების ადგილამდე გადასატანად ეკისრება მყიდველს. გამყიდველი მოვალეა დაეხმაროს მყიდველს საექსპორტო დოკუმენტაციის მომზადებაში და პასუხს აგებს მყიდველის წინაშე არასწორი დატვირთვის გამო. მყიდველს ეკისრება ყველა რისკი და ხარჯი საქონლის შენობიდან დანიშნულების ადგილზე მიტანისთვის.

„F“ ტერმინი - ტრანსპორტირების ფულს გამყიდველი არ იხდის

FCA (free carrier) გადამზიდი

გამყიდველის ვალდებულება მყიდველისთვის საქონლის მიწოდებაზე შესრულებულად ითვლება, თუ იგი გადასცემს ექსპორტისთვის მომზადებულ საქონელს მყიდველის მიერ არჩეულ ტვირტის გადამტანთან მითითებულ მისამართზე.

FOB (free of board) გემზე

გამყიდველის მიერ მყიდველისთვის საქონლის მიწოდების ვალდებულება შესრულებულად ითვლება, როცა საქონელი გადაკვეთს გემის კიდეს დასახელებული პორტში. ამ მომენტიდან ტვირტის შემთხვევითი დაღუპვის ან დაზიანების რისკი ეკისრება მყიდველს. გარდა ამისა, **FOB-ი** გულისხმობს გამყიდველის მიერ საქონლის ექსპორტისთვის მომზადებას.

მოცემული ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიგასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში.

„C“ - ტერმინი - ტრანსპორტირების ფულს მყიდველი იხდის

CFR (cost and freight) ხარჯები და ფრახტი

გამყიდველის მოვალეობაა, გადაიხადოს საქონლის დანიშნულების პორტში ჩატანისთვის აუცილებელი ხარჯი და დაფრახტვის ღირებულება, მაგრამ მას არ ეკისრება ტვირტის შემთხვევითი დაღუპვის ან განადგურების რისკი. გარდა ამისა, გამყიდველს არ ეკისრება იმ ხარჯების გადახდა, რომელიც გამოწვეულია ტვირტის გემბანზე მოთავსების შემდეგ წარმოქმნილი მოვლენებით. გამყიდველს ეკისრება ასევე საქონლის ექსპორტისთვის მომზადება.

მოცემული ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიგასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში.

CIF (cost, insurance, freight) ხარჯები, დაზღვევა, ფრახტი

მოცემული ტერმინის შემთხვევაში გამყიდველს ეკისრება იგივე ვალდებულებები, რაც CFR ტერმინის შემთხვევაში, პლუს საზღვაო დაზღვევის უზრუნველყოფა მყიდველის მიერ საქონლის ტრანსპორტირების პერიოდში ტვირთის შემთხვევითი დაღუპვის ან განადგურების შემთხვევაში, იგი უზრუნველყოფს დაზღვევას მინიმალური დაფარვით.

მოცემული ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიგასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში.

CPT (carriage paid to ...) ფრახტისგან თავისუფალი

გამყიდველი იხდის ფრახტს დასახელებულ ადგილამდე ტრანსპორტირებისთვის. ტვირთის შემთხვევითი დაღუპვის ან დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობა ეკისრება მყიდველს იმ მომენტიდან, როცა იგი საქონელს გადამტანს ჩააბარებს. საქონელს ექსპორტისთვის ამზადებს გამყიდველი.

CIP (carriage and insurance paid to ...) ფრახტი, დაზღვევა, გადაზიდვა გადახდილია

მოცემული ტერმინის გამოყენებისას გამყიდველს აქვს იგივე ვალდებულება, რაც CPT -ს შემთხვევაში. გარდა ამისა, გამყიდველი იხდის ტრანსპორტირების პერიოდში ტვირტის დაზღვევისთვის საჭირო სადაზღვევო პრემიას. იგი ამზადებს აგრეთვე ტვირტს ექსპორტისთვის.

FAC (free alongside ship) გემთან

გამყიდველის მიერ მყიდველისთვის საქონლის მიწოდების ვალდებულება შესრულებულად ითვლება, როდესაც გამყიდველი საქონელს წარმოადგენს მის ტერიტორიაზე. გამყიდველი არ აგებს პასუხს საქონლის დატვირთვაზე და საბაჟო გაწმენდაზე.

D ტერმინი - მიტანის ტერმინი

DAF (delivered at frontier) მოტანა საზღვრამდე

გამყიდველი ასრულებს ტვირთის ჩატანის ვალდებულებას, როცა იგი ექსპორტისთვის მომზადებულ საქონელს საზღვართან დასახელებულ პუნქტსა თუ ადგილში ათავსებს - მიმდებარე ქვეყნის საბაჟომდე

DES (delivered ex ship) მოტანა გემიდან

გამყიდველი ასრულებს ტვირთის მიწოდების ვალდებულებას. ამ დროს იგი იმპორტისთვის მომზადებულ საქონელს მყიდველს დანიშნულების პორტში გემბანზე აწვდის. მოცემულ პორტამდე საქონლის მიწოდების რისკი და ხარჯები გამყიდველს ეკისრება.

DES ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიგასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში.

DEQDEQ (delivered ex quay) მოტანა გემთმისადგომიდან

გამყიდველის მოვალეობა - ჩაიტანოს საქონელი, შესრულებულად ითვლება, როცა იგი უზრუნველყოფს მყიდველს იმპორტისთვის მომზადებული საქონლით დანიშნულების პორტის სანაპიროზე. საქონლის მოცემულ ადგილამდე მიტანისთვის ყოველგვარი ხარჯი (გადასახადები და სხვა) და ნივთის დაღუპვის ან განადგურების რისკი უნდა იკისროს მყიდველმა.

აღნიშნული ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიგასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში.

DDU (delivered duti unpaid) მიწოდება განბაჟებამდე

გამყიდველის მიერ ტვირთის მიწოდების ვალდებულება შესრულებულად ითვლება იმ მომენტიდან, როცა იგი უზრუნველყოფს მყიდველის იმპორტირების ქვეყანაში საქონლის დანიშნულების ადგილას მიტანას. საქონლის დანიშნულების ადგილას მიტანისთვის ყოველგვარი ხარჯი, რისკი, ღირებულება (გარდა საბაჟო გადასახადისა და სხვა ხარჯებისა, რაც აუცილებელია იმპორტისთვის) უნდა იკისროს გამყიდველმა. თუ მყიდველმა ვერ მოამზადა საქონელი იმპორტისთვის, მან უნდა იკისროს აქედან გამომდინარე ყველა ხარჯი.

DDP(delivered duty paid)მიწოდება განბაჟებით

გამყიდველის მოვალეობა, მიაწოდოს ტვირთი, შესრულებულად ითვლება, როცა იგი მყიდველს საქონლით უზრუნველყოფს დანიშნულ ადგილას - იმპორტირების

ქვეყანაში. მოცემულ ადგილას მიტანამდე საქონლის დაღუპვის ან განადგურების რისკი ეკისრება მყიდველს.

9.3 საზღვაო გადაზიდვების სამართლებრივი საკითხები

საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისას წარმოიქმნება საკუთრებასთან დაკავშირებული მრავალი სადაო საკითხი, ამიტომ სახელმწიფოები, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან სავაჭრო ნაოსნობის განვითარებით, დიდ ყურადღებას აქცევენ საზღვაო ნაოსნობის ეროვნულ კანონმდებლობას. მიუხედავად ამისა არც ერთი ქვეყნის ეროვნულ კანონმდებლობას არ ძალუძს ბოლომდე დაიცვას თავისი მოქალაქე, რადგან საერთაშორისო ვაჭრობის განვითარება იწვევს „უცხო ელემენტების“ ჩართვას, რაც განაპირობებს ამ ურთიერთობების უფლებრივი რეგულირებისთვის ეროვნულისგან განსხვავებული მეთოდების შემუშავებას. ამიტომაც, ამ სფეროში დასაქმებულია უამრავი საერთაშორისო სატრანსპორტო ორგანიზაცია. მათ შორის ყველაზე ავტორიტეტულად მიჩნეულია „საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია“ - **IMO**, რომელიც 1948წ. შეიქმნა, და წარმოადგენს გაეროს სამთავრობათაშორისო ორგანიზაციას. მისი მთავარი მიზანია - მსოფლიო ვაჭრობა ცალკეული სახელმწიფოების მხრიდან დისკრიმინაციის გარეშე იყენებდეს საზღვაო ნაოსნობის შესაძლებლობებს. სატრანსპორტო დოკუმენტაციის უნიფიკაციის (ლათ. - საერთო ნორმაზე დაყვანა) მიზნით მნიშვნელოვანია „საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტი“, რომელიც ჯერ კიდევ 1897წ.-ს შეიქმნა - **CMI**, „ტანკერების მფლობელთა დამოუკიდებელი ასოციაცია“ **INTERTANKO** და სხვა.

დღეისთვის საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების რეგულირების საბაზრო-ნორმატიულ უფლებრივი დოკუმენტებია: ბრიუსელის კონვენცია **კონოსამენტის** უნიფიკაციის ზოგიერთი წესის შესახებ, **ჰააგა-ვიზბის** წესები, გაეროს კონვენცია ტვირთის საზღვაო გადაზიდვების შესახებ.

საერთაშორისო კონვენცია გულისხმობს ისეთი ქმედებების აუცილებლობას, რომლებიც საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე არეგულირებს ტვირთგამგზავნთა, გადამზიდავთა და ტვირთმიმღებთა უფლებებსა და ვალდებულებებს, უზრუნველყოფს გადაზიდვების ორგანიზაციის ერთგვაროვნებას.

გაეროს კონვენცია ტვირთის გადაზიდვის შესახებ მიღებულია დიპლომატიური კონფერენციის მიერ ჰამბურგში 1978წ.-ს და ძალაში შევიდა 1992 წელს. საქართველო კონვენციას მიუერთდა 1996 წელს (რეტიფიკაცია), რაც ძალაში შევიდა 1997 წლის 1 ნოემბერს. 2010 წლისთვის კონვენცია აერთიანებდა 34 სახელმწიფოს.

კონვენცია შედგება შვიდი ნაწილისგან:

1. საერთო დებულებები;
2. გადამზიდვის პასუხისმგებლობა;
3. ტვირთის გამგზავნის პასუხისმგებლობა;
4. სატრანსპორტო დოკუმენტები;
5. მოთხოვნები და სარჩელები;
6. დამატებითი დებულებები;
7. დასკვნა.

ცხადია ასეთი კონვენციაში არ შეიძლება იყოს უმნიშვნელო პუნქტი, სიტყვა. ამასთან ყოველი კონკრეტული ხელშეკრულების დადებისას აუცილებელია კონვენციის დაწვრილებით გადასინჯვა, ვინაიდან, როგორც ნებისმიერი იურიდიული დოკუმენტი, იგი სრულყოფის უწყვეტ პროცესშია. ხელშეკრულების დადებისას არ უნდა გამოეპაროთ რაიმე სიახლე. განსაკუთრებით ეს ეხება საზღვაო გადაზიდვებით პროფესიულად დასაქმებულთ. ხოლო მათ, ვინც საზღვაო გადაზიდვების მხოლოდ მომხმარებელია, ყურადღება უნდა გაამახვილონ კონვენციის ქვემოთ მოყვანილ მომენტებზე.

აღსანიშნავია, რომ კონვენციის პირობები ვრცელდება ორ სახელმწიფოს შორის დადებულ საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულებაზე, თუ:

- ხელშეკრულებით გათვალისწინებული გემის დატვირთვა/გადმოტვირთვის ერთ-ერთი პორტი მიეკუთვნება კონვენციის წევრ ქვეყანას;
- კონოსამენტი ან სხვა დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საზღვაო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას, გაცემულია კონვენციის წევრ ქვეყანაში ან ითვალისწინებს, რომ ხელშეკრულება რეგულირდება ამ კონვენციით და/ან კონვენციის წევრი ქვეყნის კანონმდებლობით.

გარდა ამისა: ა) კონვენციის პირობები ვრცელდება ნებისმიერ გადაზიდვაზე, მიუხედავად იმისა, რომელ ქვეყანას ეკუთვნის გემი (გადამზიდავი/ფაქტიური გადამზიდავი, ტვირთის გამგზავნი/მიმღები ან სხვა დაინტერესებული პირი);

ბ) კონვენციის პირობები არ გამოიყენება ჩარტერისთვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ჩარტერის საფუძველზე გაცემული კონოსამენტი არეგულირებს ურთიერთობებს გადამზიდავსა და კონოსამენტის მფლობელს შორის, რომელიც ამავე დროს არ არის გამფრახტებელი; გ) იმ შემთხვევაში, თუ ხელშეკრულება ითვალისწინებს დროის გარკვეულ პერიოდში გენერალური ტვირთის ცალკეულ პარტიებად გადაზიდვას, კონვენციის პირობები ვრცელდება ტვირთის ყველა პარტიაზე.

9.4. საზღვაო გადაზიდვების ძირითადი დოკუმენტები

კონვენციის მე-4 ნაწილში ჩამოთვლილია (პროფესიონალი გადამზადებისთვის) საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვის მომზადებისა და განხორციელებისთვის საჭირო შუალედური და ძირითადი დოკუმენტების ნუსხა მოკლე განმარტებებით. ეს დოკუმენტებია: კონოსამენტი, შტურმანის ხელწერილი, ადენდუმი, დელივერ-ორდერი - (ინგ. Delivery-order - ქონების გადაცემა, დოკუმენტი - ტვირთის მფლობელის ან გადამზიდავის განკარგულება საწყობის მფლობელის მიმართ, ხელმოწერილი საწყობის მფლობელის მიერ მასთან შენახული ტვირთი გარკვეულ პირზე გაცემის შესახებ), ტაიმშიტი (ინგ. - time-sheet, დოკუმენტი, რომლის საფუძველზე ხდება ანგარიშსწორება გემის მფლობელსა და პორტს შორის), საზღვაო ზედნადები, კომერციული აქტი, საგარანტიო წერილი, ტონაჟის გაფრახტვის დასტური, ფრახტის ანგარიში, შეტყობინება ტვირთის დანიშნულების პუნქტში მისვლის შესახებ, შეტყობინება ტვირთის მიწოდების შესახებ, სატვირთო მანიფესტი, კონტეინერის მანიფესტი.

საზღვაო გადაზიდვის პირველი დოკუმენტებია - კონოსამენტი და ჩარტერი. ჰამბურგის წესები კონოსამენტს განიხილავს როგორც პირველ იურიდიულ დოკუმენტს, რომელიც ადასტურებს გადამზიდავის მიერ საქონლის მიღებას და მის ვალდებულებას, ჩააბაროს იგი ამ დოკუმენტის წარმომდგენს.

კონოსამენტში ფიქსირდება როგორც ტვირთის მესაკუთრის, ან მისი რწმუნებული პირის და გადამზიდავის რეკვიზიტები, ასევე გადაზიდვის ხელშეკრულების

ძირითადი პირობები. იგი არის ფასიანი ქაღალდი, რომელიც მის პატრონს აძლევს უფლებას განკარგოს კონოსამენტში აღნიშნული ტვირთი.

ვაჭრობაში დამკვიდრებული ჩვევების მიხედვით კონოსამენტის ფლობა ტვირთის ფლობის ექვივალენტურია.

განასხვავებენ: ხაზობრივ, გამჭოლ და კომბინირებულ კონოსამენტს. ხაზობრივი კონოსამენტის შესაბამისად გადამზიდავი პასუხისმგებელია გადაიტანოს ტვირთი გამგზავნის პორტიდან მიღების პორტამდე, ანუ გამგზავნი - გადამზიდავი - მიმღები. მას შემდეგ, რაც ტვირთის გამგზავნი ჩააბარებს ტვირთს გადამტვირთავს, გადამტვირთავი ვალდებულია გადასცეს მას კონოსამენტი, რომელიც ადასტურებს მხოლოდ იმას, რომ ამ ეტაპზე ტვირთი მიღებულია და იგი პასუხს აგებს მის უდანაკარგო და ხარისხობრივად შენახვაზე. ტვირთის გემზე დატვირთვის შემდეგ გადამტვირთავი ვალდებულია გადამგზავნისთვის გაცემულ კონოსამენტში შეიტანოს დამატებითი მონაცემები, რომ ტვირთი მიღებულია გემზე (გემის/გემების დასახელება) და დატვირთვის თარიღი, ან გასცეს სათანადოდ შევსებული გემბანის კონოსამენტი, ცხადია, ამ შემთხვევაში გადამზიდავს უნდა დაუბრუნდეს ადრე გაცემული კონოსამენტი. აღსანიშნავია, რომ ჰააგა-ვიზბის წესების მიხედვით სათანადო მოთხოვნების მიხედვით შევსებული კონოსამენტი, როგორც დოკუმენტი, იურიდიულად უტოლდება გემბანის კონოსამენტს.

„გამჭოლი კონოსამენტი“ (ჰამბურგის კონვენცია 1978წ.) გადაზიდვის ორ განსხვავებულ შემთხვევაში გამოიყენება. როცა ადგილი აქვს შერეულ გადაზიდვას, ან საზღვაო გადაზიდვა განხორციელდება სხვადასხვა გადამზიდავის მიერ. ამ დროს ტვირთის გამგზავნს საქმე აქვს ერთ-ერთ გადამზიდავთან. გამჭოლ კონოსამენტში შეზღუდულია ტვირთის შემდგომი გადამზიდავისთვის გადაცემის მომენტი. შედარებით ხშირად გამჭოლი კონოსამენტი გამოიყენება გადაზიდვებისთვის „ოკეანე-ზღვა“.

ბოლო დროს ტვირთის გადაადგილებისას სულ უფრო ხშირად იყენებენ კომბინირებული გადაზიდვების კონოსამენტს, მაგ. ე.წ. **FIATA** - ის (ექსპედიტორული ასოციაციების საერთაშორისო ფედერაცია) კონოსამენტს. ასეთი დოკუმენტის გაცემის შემდეგ კომბინირებული გადაზიდვების ოპერატორი მთელ პასუხისმგებლობას

ტვირთის გადაზიდვის შესახებ ყველა სახის ტრანსპორტზე და გადაზიდვის საწყისი პუნქტიდან ბოლო პუნქტამდე იღებს საკუთარ თავზე.

კომბინირებულ გადაზიდვებთან დაკავშირებული საკითხების რეგლამენტაცია ხდება 1980 წლის საერთაშორისო კონვენციის „ტვირთის შერეული გადაზიდვების შესახებ“ დებულებების შესაბამისად.

კონოსამენტი, როგორც ფასიანი ქაღალდი შეიძლება გაცემულ იქნეს კონკრეტულ პიროვნებაზე (სახელობითი კონოსამენტი), წარმომადგენელზე ან ტვირთის გამგზავნის/მიმღების ბრძანების შესაბამისად. ამ პიროვნებებს აქვთ კონოსამენტში მითითებული ტვირთის განკარგვის უფლება, რომლის გაუქმება ან მესამე პირისთვის გადაცემა შეუძლია მხოლოდ ტვირთის გამგზავნს. ასეთი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში იგი ვალდებულია გააფრთხილოს გადამზიდავი და დაუბრუნოს მას მისთვის გადაცემული კონოსამენტის ყველა ორიგინალი.

ჩარტერის შემთხვევაში მისი ყველა ან ცალკეული პირობა უნდა ჩართონ კონოსამენტში. ჩარტერული გადაზიდვები არარეგულარული გადაზიდვებია, რომლებიც ჩარტერის ხელშეკრულებით ხორციელდება, ხოლო ფრახტის კონტრაქტით - გემზე ან მის ნაწილზე ფორმდება ფრახტის დროის გარკვეული პერიოდისთვის, ან გარკვეული რეისის შესასრულებლად. დოკუმენტის შედგენის გამარტივების მიზნით ხშირად გამოიყენება ჩარტერული პროფორმა - გადაზიდვის ტიპობრივი ხელშეკრულება, რომელშიც მხარეებს შეაქვთ მხოლოდ აუცილებელი ცვლილებები და დამატებები/ შენიშვნები (მხარეების რეკვიზიტები, ფრახტის ზომა, გემი და ტვირთი, დატვირთვის და გადმოტვირთვის პორტი და სხვა). ხელშეკრულებას ხელს აწერენ პირველი პირები ან მათი უფლებამოსილი აგენტები. ჩვეულებრივ ჩარტერი ფორმდება ორ ორიგინალურ ეგზემპლარად (თითოეულ მხარეს თითო). ამასთან, ასლები გადაეცემა გემის კაპიტანს, მის აგენტს დატვირთვის პორტში, ტვირთის გამგზავნს და სხვას.

ტრამპული ნაოსნობის (გზად მდებარე ტვირთების არარეგულარული გადაზიდვა, განრიგის გარეშე) შემთხვევაში გემი ჩვეულებრივ იფრახტება ჩარტერით. ფრახტი იანგარიშება როგორც ჩარტერის განაკვეთის ნამრავლი გადასატვირთი ტვირთის მოცულობაზე. კონოსამენტს, როგორც წესი, ადგენს ტვირთის გამგზავნი ჩარტერის ან კონკრეტული გემის მფლობელის მიერ დადგენილი ფორმით. იმ

შემთხვევაში, თუ კონოსამენტში არ არის აღნიშნული, რომ გადაზიდვა ჩარტერულია, აუცილებელია დამატებითი შენიშვნის შეტანა ჩარტერის პირობების გამოყენების შესახებ.

ჩვეულებრივ აფორმებენ კონოსამენტის სამ ორიგინალ ეგზემპლარს მათზე რიგითი ნომრების დასმით. პირველს აგზავნიან ავია ფოსტით მიმღებთან, მეორეს - სანაოსნოს ფოსტით (მნიშვნელობა აქვს ფაქტს, რომ კონოსამენტის ერთი ეგზემპლარი მაინც უნდა გააჩნდეს ტვირთის მიმღებს ტვირთის ჩასვლის თარიღისთვის), მესამე ეგზემპლარი რჩება ტვირთის გამგზავნთან, იმ შემთხვევისთვის, თუ დანარჩენები დაიკარგა. თუ ერთი ორიგინალი ეგზემპლარის მიხედვით მიღებულია ტვირთი, დანარჩენები კარგავენ ძალას. გარდა ორიგინალისა შეიძლება საჭირო რაოდენობის ასლების დამზადება - მათ არ გააჩნიათ იურიდიული ძალა, მაგრამ შეიძლება მათი გამოყენება სხვადასხვა მიზნისთვის, მაგ. საბაჟოზე წარსადგენად.

ფრახტის ხელშეკრულება გემზე ან მის ნაწილზე ფორმდება ე. წ. რეისის ფრახტით. მსგავს დოკუმენტს იყენებენ სახაზო/სატრამპო ნაოსნობისას მასობრივი ტვირთების გადაზიდვის დროს. ასეთი ხელშეკრულების მხარეებია გადამზიდავი (ჩვეულებრივ გემის მეპატრონე) და ფრახტის გადამხდელი (დამქირავებელი). დღეისთვის, მიხედვად გარკვეული მცდელობისა არ არის შემუშავებული სარეისო ფრახტის ისეთი უნიფიცირებული დოკუმენტი, რომელიც საერთაშორისო დონეზე დაარეგულირებდა ჩარტერულ გადაზიდვებს. ეს აიხსნება იმით, რომ ჩარტერული გადაზიდვები ხასიათდება მრავალი სახელშეკრულებო, ხშირად განსხვავებული პირობით, რასაც ემატება ჩარტერის მხარეების მრავალმხრივი ურთიერთობანი. ამიტომ, ჩარტერული გადაზიდვების მიმართ გამოიყენება ვოლუტარიზმის (ლათ. ნებაყოფლობა) პრინციპი და ხელშეკრულების მხარეებს უფლება აქვთ გააფორმონ დოკუმენტი საკუთარი სურვილის /შეხედულების მიხედვით.

დღეისთვის საზღვაო სავაჭრო ნაოსნობის პრაქტიკაში ასეულობით უნივერსალური პროფორმები გამოიყენება ტვირთის საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებების გასაფორმებლად, რომელთაც თავიანთი კოდური დასახელება აქვთ. საკმაოდ პოპულარულია მაგალითად ჩარტერის უნივერსალური პროფორმა “ჯენკონ“-ი. იგი რეკომენდებულია „BIMCO“-ს მიერ. ასეთი პროფორმის ჩარტერები საკმაოდ მოსახერხებელია პრაქტიკული საქმიანობისთვის, ხოლო როცა საჭიროა სტანდარტულ

ხელშეკრულებაში ცვლილებების და დამატებების შეტანა იყენებენ დანართს. ასეთი სტანდარტული პროფორმის არსებობისას, კავშირგაბმულობის საშუალებით შეიძლება სწრაფად და კომფორტულად გაფორმდეს ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება. საზღვაო გადაზიდვებისას გამოიყენება ხელშეკრულების სრული და მოკლე ფორმები. სრულ ხელშეკრულებას წარმოადგენს ხაზობრივი კონოსამენტი და სარეისო ჩარტერი, რადგან მათში არის ყველა მონაცემი, რომელიც აუცილებელია გარიგების დასადებად. ხელშეკრულების მოკლე ფორმაში მოცემულია მხოლოდ ძირითადი მაჩვენებლები, ხოლო სხვა პოზიციების შესახებ აკეთებენ შენიშვნას, რომელშიც, როგორც წესი, მიუთითებენ კონოსამენტს/ჩარტერს, სადაც შეიძლება სასურველი მონაცემის გაცნობა.

მოკლე ხელშეკრულების გავრცელებული ფორმებია **„ბუკინგ ნოტი“** და **„ბერს ნოტი“**.

ბუკინგ ნოტი დოკუმენტია, რომელზეც გადამზიდვის ან მისი აგენტის ხელისმოწერა ადატურებს რეგულარული ხაზის გემებზე ტვირთის ცალკეული პარტიების გადაზიდვაზე გარიგების (დაჯავშნის) არსებობას. გადასაზიდი გენერალური ტვირთის მოცულობის ზრდისას ბუკინგ ნოტი საშუალებას აძლევს გადამზიდვს დაჯავშნოს გემი ან მისი ნაწილი მომავალი გადაზიდვისთვის. ასეთ დოკუმენტით დადებული გარიგება შემდგომში დასტურდება კონოსამენტით.

ბუკინგ ნოტის ერთ ერთი სახეობაა ტვირთის გადაზიდვის კონტრაქტი - Cargo Contract, რომელიც ხანგრძლივი პერიოდისთვის ფორმდება. კონტრაქტი ავალდებულებს ფრახტის გადამხდელს (დამქირავებელს) გარკვეულ დროს და გარკვეულ პუნქტში წარადგინოს გარკვეული რაოდენობის ტვირთი. ასეთი კონტრაქტი სასარგებლოა ორივე მხარისთვის, რადგან იძლევა მხარეებს შორის ურთიერთობის სტაბილურად წარმართვის შესაძლებლობას. Cargo Contract-ი ფორმდება ხანგრძლივი პერიოდით, რამოდენიმე თვიდან რამოდენიმე წლამდე.

მოკლე ხელშეკრულების მეორე სახეობაა - **ბერს ნოტი** - გარიგება „გზა და გზა“ (გზად მდებარე) ტვირთის გადასატანად. იგი გამოიყენება სატრამპო და სახაზო ნაოსნობის გენერალური/ძირითადი ტვირთის დატვირთვის შემდეგ გემზე დარჩენილი ტონაჟის (მკვდარი ფრახტის) შესავსებად.

გემზე ტვირთის განთავსების შემდეგ ტვირთის გამგზავნი იღებს ე. წ. შტურმანის ხელწერილს. ამ დოკუმენტს გამოწერს გემის კაპიტნის მოადგილე გემის დატვირთვის

შემდეგ, ტალმანების (ინგ. - პირი, რომელიც ტვირთს აღრიცხავს გემზე დატვირთვისა და გადმოტვირთვის დროს) მონაცემების საფუძველზე. იგი ადასტურებს ტვირთის მიღებას და მასზე პასუხისმგებლობის გადასვლას ტვირთის გამგზავნიდან გადამზიდავზე. ხელწერილი აფიქსირებს აგრეთვე ტვირთის ვიზუალურ მდგომარეობას დატვირთვის მომენტისთვის.

გადამზიდავის პასუხისგება გადასატვირთი ტვირთის შესახებ განისაზღვრება აღნიშნული ხელწერილით. დანიშნულების პორტში ტვირთის ხარისხი უნდა შეესაბამებოდეს ხელწერილში დაფიქსირებულს. ხელწერილის მონაცემები საქონლის ხარისხსა და მისი დატვირთვის თარიღის შესახებ უცვლელად გადადის კონოსამენტში.

მრავალი ქვეყანა ცნობს ტვირთის მფლობელისთვის შტურმანის ხელწერილის ანალოგიური ხელწერილის გაცემის პრაქტიკას, რომელიც აღნიშნული ხელწერილის მსგავსად რჩება ტვირთის მფლობელს კონოსამენტის მიღებამდე, იმის დასტურად, რომ მისგან მიიღეს საქონელი. ასე მაგალითად, ნავმისაზმელის პატრონი გაცემს ნავმისადგომის ხელწერილს, საწყობის პატრონი - ქვითარს, ტვირთის მიღების შესახებ. ასეთი დოკუმენტების გაცემა-გამოყენება რეგულირდება ეროვნული კანონმდებლობით.

კონოსამენტის მიღების შემდეგ ტვირთის მფლობელი აბრუნებს მის მიერ მიღებულ ყველა მსგავს დოკუმენტს. პრაქტიკაში მთელ ტვირთზე ერთი კონოსამენტის ნაცვლად ზოგჯერ საჭიროა ტვირთის ნაწილების შესაბამისი რამოდენიმე კონოსამენტი. ასეთ დოკუმენტებს წილობრივ კონოსამენტებს უწოდებენ, ისინი აადვილებენ „წვრილ“ ტვირთთან მუშაობას.

ამრიგად არსებობს რიგი დოკუმენტებისა, რომელთაც იყენებენ საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულების გაფორმებისას. გასათვალისწინებელია, რომ ამ დოკუმენტებს (კონოსამენტი/ჩარტერი) ნებისმიერი ქვეყნის საბაჟო განიხილავს როგორც აუცილებელ იურიდიულ დოკუმენტს. მასში უნდა იყოს ყველა მონაცემი, რომელიც აუცილებელია საბაჟო პროცედურების გასავლელად. რა თქმა უნდა, კონკრეტული მონაცემების მნიშვნელობა არ უნდა განსხვავდებოდეს ამავე ტვირთისთვის გაცემულ სხვა დოკუმენტში დაფიქსირებული მონაცემისგან.

9.5 საზღვაო გადამზიდვის მხარეების პასუხისმგებლობა

საზღვაო გადამზიდვის პასუხისმგებლობა მოიცავს პერიოდს ტვირთის მიღების მომენტიდან, მისი ჩაბარების მომენტამდე. გადამზიდავი პასუხს აგებს ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების ან ტვირთის მფლობელისთვის მისი დაგვიანებით ჩაბარებით მიყენებული ზარალისათვის, თუ ვერ შეძლებს დაამტკიცოს, რომ მან და ყველა მისმა აგენტმა ყველაფერი იღონა, რათა თავიდან აეცილებინა ეს მდგომარეობა.

ტვირთი დაგვიანებით ჩაბარებულად ითვლება, თუ დანიშნულების ადგილზე არ ჩაბარდა ხელშეკრულებით მითითებულ ვადაში. პირი, რომელიც უფლებამოსილია შესაბამის მოთხოვნაზე, განაცხადს აკეთებს მას შემდეგ, რაც ტვირთის ჩაბარების დათქმული თარიღიდან გავა 60 კალენდარული დღე.

გადამზიდავი პასუხს არ აგებს ტვირთის მფლობელისთვის მიყენებულ ზარალზე (გარდა საერთო ავარიისა), თუ ზარალი წარმოიშვა იმის გამო, რაც დაკავშირებული იყო ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენასთან ან ზღვაზე ქონების გადარჩენის მცდელობასთან. თუ მიყენებული ზარალი არ არის გამოწვეული მხოლოდ კონკრეტული გადამზიდველის ბრალეული ქმედებით, გადამზიდველი პასუხს აგებს წილობრივად, მხოლოდ მის მიერ მიყენებული ზარალის ანაზღაურებაზე, იმ პირობით, თუ იგი შეძლებს დაამტკიცოს თავისი წილი ზარალის სიდიდე. აღნიშნული შეღავათი არ მოქმედებს, თუ დამტკიცდა, რომ გადამზიდველი ან მისი აგენტი მოქმედებდა ბოროტი განზრახვით ან დაუდევრად.

გადამზიდველის ზღვრული პასუხისმგებლობა მიყენებული ზარალისთვის ექვივალენტურია ვალუტის 835 საანგარიშო ერთეულისა ყოველი სატვირთო ერთეულისთვის, ან 2.5 საანგარიშო ერთეულისა დაკარგული ან დაზიანებული ტვირთის ყოველ ბრუტო (იტალ. brutto, - საქონლის საერთო წონა შეფუთვიანად) კილოგრამზე (საანგარიშო ერთეული შეესაბამება 65.5 მილიგრამ 999 სინჯის ოქროს, შესაბამისი მომენტისთვის საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ დადგენილი ღირებულებით).

გადამზიდავს ტვირთის გადასატანად უფლება აქვს გამოიყენოს გემბანი, თუ ასეთი გადაზიდვა შეთანხმებულია ტვირთის მფლობელთან გაფორმებული ხელშეკრულებით, ან შეესაბამება ვაჭრობის ამ დარგის ჩვეულებებს, ან გადაზიდვის კანონმდებლობით დადგენილ წესებს და ნორმებს. ყველა ამ შემთხვევაში, მიღწეული შეთანხმება

გადამზიდავმა უნდა აღნიშნოს მის მიერ გაცემულ კონოსამენტში და ამით დაადასტუროს იგი. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ამ გარემოებით წარმოქმნილი ზარალისას, მას დაეკისრება მტკიცებულობის ტვირთი, რომ გემზანით ტვირთის გადაზიდვა იყო შეთანხმებული, მაგრამ ამასთან, მას არა აქვს უფლება ამ მტკიცებულობით მიმართოს კონოსამენტის მყიდველს/ტვირთის მიმღებს, რომელმაც კონოსამენტი შეიძინა, მაგრამ არ იცოდა ამ შეთანხმების შესახებ.

იმ შემთხვევაშიც კი, როცა გადაზიდვას ან მის ნაწილს ახორციელებს ფაქტიური გადამზიდველი და ამ უკანასკნელს გაცემული აქვს წერილობითი თანხმობა, რომ იგი პასუხისმგებელია ზარალზე, გენერალური გადამზიდავი არ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისგან და იგი ფაქტიურად გადამზიდავთან ერთად სოლიდარულად აგებს პასუხს მიღებული ზარალის ფარგლებში. გადამზიდავისა და ფაქტიური გადამზიდავისთვის დაკისრებული საზღაურის ჯამი არ შეიძლება აღემატებოდეს თანხის სიდიდეს, რომელიც განისაზღვრება კონვენციის თანახმად. კონვენციის მე-10 მუხლის ზემოთ მოყვანილი შინაარსი იცვლება, თუ გამჭოლი გადაზიდვისას ხელშეკრულებაში პირდაპირ არის გათვალისწინებული, რომ აღნიშნული გადაზიდვის კონკრეტული ნაწილი უნდა შესრულდეს არა გადამზიდავის, არამედ ფაქტიური გადამზიდავის მიერ და იგი გვევლინება პასუხისმგებლად შესაძლო ზარალის შემთხვევაში. და მაინც, თუ ფაქტიური გადამზიდავის მიმართ შეუძლებელია საქმის აღძვრა, რომელიმე კომპეტენტურ სასამართლოში, მტკიცებულობის ტვირთი ეკისრება გენერალურ გადამზიდავს.

სპეციალური წესები საფრთხის შემცველი ტვირთის შესახებ: ტვირთის გამგზავნმა სპეციალური მარკირებით უნდა აღნიშნოს, რომ ტვირთის სახიფათოა და სახიფათო ტვირთის გადამზიდავის/ფაქტიური გადამზიდავისთვის გადაცემისას ვალდებულია მიაწოდოს მას ინფორმაცია ტვირთის საფრთხის შემცველობის შესახებ. ამავე დროს, საჭიროების შემთხვევაში, იგი ვალდებულია ჩაუტაროს სპეციალური ინსტრუქტაჟიგემის ეკიპაჟს ტვირთის უსაფრთხო გადაზიდვის უზრუნველყოფის მიზნით. ტვირთის გამგზავნი პასუხს აგებს ტვირთის გადამზიდავის/ფაქტიური გადამზიდავის წინაშე ზარალისთვის, რომლის მიზეზი შეიძლება გახდეს აღნიშნული ტვირთი. აუცილებლობის შემთხვევაში ასეთი ტვირთი დაუყოვნებლივ ჩამოიტვირთება, განადგურდება ან გაუვნებელდება კომპენსაციის გარეშე.

საკონტროლო კითხვები

1. რა სპეციფიური მახასიათებლებია გათვალისწინებული ტვირთის გადატანისას;
2. რა დარგებს მოიცავს საზღვაო გადაზიდვები;
3. როგორია საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმები;
4. რას წარმოადგენს სახაზო, სატრამპო გადაზიდვები;
5. რას მოიცავს ჩარტერი;
6. საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინთა რამდენი და რა კატეგორიები არსებობს;
7. როგორია საზღვაო გადაზიდვების სამართლებრივი საკითხები;
8. საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების რეგულირების რა საბაზრო-ნორმატიული უფლებრივი დოკუმენტები არსებობს;
9. როდის და სად იქნა მიღებული გაეროს კონვენცია და რას მოიცავს ის;
10. როგორია საზღვაო გადაზიდვების ძირითადი დოკუმენტები;
11. საზღვაო გადაზიდვების რა ძირითადი სამი ფორმა არსებობს;
12. რაზეა დამოკიდებული ფრახტის სიდიდე;
13. რას მოიცავს კონოსამენტი;
14. რა ტიპის კონოსამენტები არსებობს;
15. რას წარმოადგენს ფრახტის ხელშეკრულება;
16. რას წარმოადგენს „ბუკინგ ნოტი“ და „ბერს ნოტი“;
17. როგორია საზღვაო გადაზიდვების მხარეების პასუხისმგებლობა.

10. საზღვაო გადაზიდვების ტვირთები და მათი ტრანსპორტირების სახმელეთო და მცურავი აღჭურვილობები.

ტვირთების კლასიფიკაციისას ტვირთებს ყოფენ რამოდენიმე ჯგუფად (ან კატეგორიად) მათი ფიზიკური და სატრანსპორტო თვისებების გათვალისწინებით. ტვირთების ეს თვისებები განსაზღვრავენ არა მარტო სატრანსპორტო საშუალებების ტიპს, არამედ მიმღები მანქანების, სასაწყობე ნაგებობების და ა.შ. გვარობას.

საზღვაო ტრანსპორტით გადასაზიდი ტვირთები გადაზიდვის ტექნოლოგიის და პირობების მიხედვით შეიძლება დაიყოს სამ ძირითად კატეგორიად: გენერალური (იგივე ცალობითი), მასიური და განსაკუთრებული რაჟიმის ტვირთებად.

გენერალურ ტვირთებს მიეკუთვნება: პაკეტირებული და ფუთების ტიპის, კასრებში და ყუთებში მოთავსებული ტვირთები, ლითონები და ლითონის ნაკეთობები, მძიმე ტვირთები და მანქანები, ზოგჯერ ხე-ტყის მასალაც.

პაკეტირებული ტვირთები მოთავსებულია ქაღალდის ტომრებში და თითოეულის მასა 40-50კგ-ია, ნაჭრის ტომრებში მოთავსებული ტვირთის მასა 150კგ-ია. ფუთებში ძირითადად თავსდება ბუნებრივი და ხელოვნური ბოჭკოები და მათი ნამზადი. ფუთების მასა შეადგენს 80-800 კგ.

ლითონის კასრებით გადააქვთ ქიმიური სითხეები (ბიტუმი, საღებავები, ლაქები და სხვა) და მშრალი (კაუსტიკური სოდა, საღებავი ფხვნილები და ა.შ.) ნივთიერებები. ასევე გამოიყენება ხის და პლასტმასის კასრები, რომლებშიც თავსდება საკვები პროდუქტები, თხევადი საწვავი, საზეთ-საპოხი მასალა, ღვინო და ა.შ. ყუთები შეიძლება იყოს ხის, ფანერის, კარტონის, პლასტმასის, ქაღალდის. მათი ზომები რეგლამენტირებულია ტარისა და შეფუთვის სპეციალური სტანდარტებით. მათი მასები განსხვავებულია რამდენიმე კილოგრამიდან რამდენიმე ტონამდე. საკვები პროდუქტები, სამრეწველო და საყოფაცხოვრებო ნივთები, სოფლის მეურნეობის ტვირთები და ა.შ. გადააქვთ ყუთებით.

გენერალურ ტვირთების გადატანა წარმოებს ცალობით, პაკეტებით ან სპეციალური ყუთ-კონტეინერებით, რაც ამცირებს დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოების მწარმოებლობას. ამისთვის ახდენენ ტვირთების გამსხვილებას დიდი გაბარიტების მქონე კონტეინერებით. გენერალური ტვირთების გადასატანად გამოიყენება სხვადასხვა ტიპის ტვირთამწევი მუშა ორგანოები, როგორცაა: ქვეშები (ყუთებისთვის, ბრტყელი და დასაყენებელი ტვირთებისთვის), მარყუჟები, მარწუხები, ელექტრომაგნიტები, სპრედერები (ინგ.- განმზღენი, კონტეინერული გადამტვირთავის ჩამჭერი მოწყობილობა ჩარჩოს სახით), ვაკუუმწამტაცები.

გადასატვირთ პროცესებს ძირეულად ცვლის კონტეინერების გამოყენება. მათი საშუალებით შესაძლებელია ტვირთის ჩატვირთვა უშუალოდ მწარმოებელთან და განტვირთვა - მიმღებთან. ასეთი ტიპის გადაზიდვა განსაკუთრებით მიზანშეწონილია

მაშინ, როცა ტვირთი ერთი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებიდან გადადის მეორე ტიპის ტრანსპორტზე (მაგ. საზღვაო, სამდინარო, სარკინიგზო, საავტომობილო ან საჰაერო) რამდენჯერმე.

კონტეინერები იყოფა ორ დიდ ჯგუფად: უნივერსალური - ცალობითი ტვირთების გადასაზიდად და სპეციალური - ფხვიერი, ნაჭროვანი, მალფუჭებადი, მტვრისებური და თხევადი ტვირთებისთვის.

ტვირთების კონტეინერიზაციას ორი მხარე აქვს: სოციალური - შრომის პირობების გაუმჯობესება და ეკონომიური - როგორც სატრანსპორტო ხარჯების შემცირების საშუალება.

ტვირთების კონტეინერიზაციის უარყოფითი მხარეა: კონტეინერების სიმძიმე და მათი მოცულობის სრულად გამოუყენებლობა. მაგრამ ტვირთების კონტეინერებით გადაზიდვის უპირატესობა იმდენად დიდია მის ნაკლთან შედარებით, რომ მთელ მსოფლიოში ფართოდაა დანერგილი.

მასიური ტვირთები იყოფა ორ ჯგუფად: ნაყარი ტვირთები და თხევადი ტვირთები. ნაყარ ტვირთებს უპირველესად მიეკუთვნება მინერალური წარმოშობის ნედლეული - მადანი, ქვანახშირი, სამშენებლო მასალები (ქვიშა, თიხა, ქვა, და სხ.) სასუქები, (გვარჯილა, სუპერფოსფატი, აპატიტები და ა.შ.) მარცვლეული (ხორბალი, სიმინდი, ქერი, წიწიბურა და სხ.). მრავალ მათგანს ახასიათებს დატკეპნვა, თვითაალება, გაყინვა და ა.შ., რაც გათვალისწინებულ უნდა იქნას მათი ტრანსპორტირებისას.

ნაყარი ტვირთები ძირითადად გადაიტვირთება ცაცხვებით და სხვადასხვა ტიპის გრეიფერებით (გერმ. -ამწის ნაწილი, ორი ნახევრისგან შემდგარი ჩამჩა, რომელიც მექანიკურად იხსნება და იხურება. იხმარება ფხვიერი ნივთიერების ასაღებად).

თხევად ტვირთებს უპირველესად მიეკუთვნება ნავთობი და ნავთობპროდუქტები.

განსაკუთრებული რეჟიმის ტვირთებს მიეკუთვნება ფოსფორის, დარიშხანის, ტყვიის, და მისი მსგავსი ნივთიერებების შემცველი მასიური ტვირთების ზოგიერთი სახეობა, რომელთაც შეუძლიათ გამოიწვიონ მოწამლვა, აგრეთვე ისეთი ტვირთები, რომლებიც შეიძლება აფეთქდნენ ან გამოიწვიონ ხანძარი. მათი გადატვირთვა და შენახვა მოითხოვს განსაკუთრებულ პირობებს და უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვას.

განვიხილოთ თითოეული უფრო დაწვრილებით.

საკონტეინერო გადაზიდვები წარმოადგენს გადაზიდვების ყველაზე თანამედროვე და ეკონომიურ სახეობას და გამოიყენება როგორც შიგა, ისე საერთაშორისო გადაზიდვებისთვის. სატვირთო კონტეინერი მრავალჯერადი გამოყენების სტანდარტული მოცულობაა. მასზე ვრცელდება ISO სტანდარტიც, რაც გულისხმობს, რომ კონტეინერი უნდა იყოს:

- სპეციალური კონსტრუქციის და საკმაოდ მტკიცე, რათა გამოყენებულ იქნას მრავალჯერ;
- გააჩნდეს სპეციალური მოწყობილობა ტრანსპორტის ერთი სახეობიდან მეორეზე სწრაფად გადასატვირთად;
- ადვილი უნდა იყოს მისი დატვირთვა-განტვირთვა;
- შიგა მოცულობა უნდა იყოს არა ნაკლებ 1m^3 ($35,3$ კუბური ფუტი).

სატვირთო კონტეინერის დატვირთვა-განტვირთვა წარმოებს მექანიზებული მეთოდით. მათი ექსპლოატაცია შესაძლებელია $-60 + 70\text{ }^{\circ}\text{C}$ ტემპერატურულ დიაპაზონში.

არსებობს **უნივერსალური კონტეინერები**, რომლებიც არ გამოიყენება ტვირთების საჰაერო ტრანსპორტით გადასაზიდად და არ არის განკუთვნილი ტვირთებისთვის, რომლებიც თხოულობენ ტემპერატურულ რეჟიმს და **სპეციალური კონტეინერები**.

უნივერსალური კონტეინერები არის მთლიანად დახურული, მტვრის და წყლის გაუმტარი ყუთი, აქვს საკმაო სიმტკიცის სახურავი, კარების საგდულების ჰერმეტიზაციისთვის იყენებენ ლაბირინთული ტიპის გამკვრივებას, რომელიც კონტეინერის შიგთავსს იცავს დატენიანებისგან. ტვირთების შენახვის საგარანტიოდ კონტეინერი იპლომბება.

კონტეინერების პოპულარიზაცია დაიწყო მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. თანამედროვე ინტერმოდალური კონტეინერების კონსტრუქცია დაამუშავეს ამერიკელმა მეწარმემ და ინჟინერმა 1950წ. მათი ექსპერიმენტი იმდენად წარმატებული აღმოჩნდა, რომ დაიწყო საყოველთაო კონტეინერიზაცია, მათზე 1970-იან წ.-ში გავრცელდა ISO სტანდარტიც, (**TEU** არის 20 ფუტიანი კონტეინერის მიერ დაკავებული მოცულობის ექვივალენტურია. $1\text{ ფუტი}=12\text{ დუიმი}=0,3048\text{ მეტრი}$.).

სპრედერები კონტეინერების ავტომატური წამტაცია. იგი შედგება ხისტი ჩარჩოსგან, მოსაბრუნებელი ჩამკეტებისგან, ჭაღებისგან ან ბალანსირებისგან სატვირთე

ბაგირზე დასაკიდებლად, ინდივიდუალური ან ცენტრალიზებული ამძრავისგან კონტეინერის დასახრელად.

სატვირთო კონტეინერების შემოწვდომა სპრედერის საშუალებით შეიძლება განხორციელდეს ზემოდან ან გვერდიდან.

თხევადი ტვირთების დატვირთვა-განტვირთვა - მილსადენები. საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდული თხევადი ტვირთების ძირითადი სახეობაა **ნავთობი და ნავთობპროდუქტები**. ნავთობის დატვირთვა-განტვირთვის ძირითადად გამოიყენება ტანკერებზე დაყენებული ცენტრიდანული ტუმბოები, რომელთა მწარმოებლობა უნდა შეადგენდეს ტანკერის ტვირთამწეობის დაახლოებით 1/10 საათში, რათა გადასატვირთ სამუშაოებზე დაიხარჯოს არაუმეტეს 10 საათისა. 2 საათი გათვლილია დოკუმენტების გასაფორმებლად. გარდა ამისა დრო გათვლილია სხვადასხვა ოპერაციებზე (გემის მიბმა, გაშვება და სხვა), მაგრამ ტანკერის პორტში ყოფნის საერთო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 24 საათს, გემით გადატანების სიძვირის გამო.

ნავთობის ტანკერებში ჩასხმის ან გადმოსხმის მაღალი ინტენსივობის მისაღებად აუცილებელია ყველა სატვირთო მილსადენი იყოს ერთდროულად ჩართული, რისთვისაც ისინი საიმედოდ უნდა უერთდებოდნენ მისადგომზე არსებულ ყველა რეზერვუარის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების მიმღებ მილსადენების სისტემას. დღეს მილსადენები წარმოადგენს პოლიქლორვინილის მასალისგან დამზადებულ წყალზე მუდავ მცურავ შლანგებს, რომელთა დიამეტრი აღწევს 600 მმ.

ნავთობის შემკრები ტერმინალების შემადგენლობაში შედიან: ტექნოლოგიური ტუმბოები და მილსადენები; აღმრიცხველები; კვანძები ჰიდრავლიკური დარტყმის ასაცილებლად; შლანგების სისტემა (რეზინის არმირებული დრეკადი შლანგები); გამსუფთავებელი მოწყობილობები; დამხმარე ნაგებობები და მოწყობილობები (ქიმიური ლაბორატორია, ცენტრალური სადისპეტჩერო, საქვაბე და სხვა; კომუნიკაციის საშუალებები.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მიღებასა და შლანგებში გავლისას შეიძლება წარმოიქმნას სტატიკური ელექტრონული მუხტი, ამიტომაც ხანძრის და აფეთქების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია ნავთობის მილსადენების დამიწება. დაუშვებელია იმ ტრიუმებში არასრული გამოხდის პროდუქტების მაგ. დიზელის

საწვავის ჩასხმა, სადაც მანამდე ბენზინი, ნედლი ნავთობი ან სხვა მაღალი წნევის ორთქლის მქონე პროდუქტები ესხა, თუ არ მოხდა მოცულობის წინასწარი დეაირაცია; ტრიუმების ტემპერატურული გაფართოების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია ტანკების ნავთობით არასრული შევსება (98-99%-ით).

გათხევადებული აირის გადაზიდვებისას გასათვალისწინებელია, რომ მას ახასიათებს მაღალი ხანძარსაშიშროება და ფეთქებადობა, მაღალი ტოქსიკურობა, თხოულობს წნევისა და ტემპერატურის გარკვეული ნიშნულების შენარჩუნებას. ამასთან დაკავშირებით პორტებში იქმნება პორტის სხვა რაიონებისგან იზოლირებული, სპეციალიზირებული გადასატვირთი კომპლექსები, ხოლო თვით თხევადი აირის გადატანა წარმოებს სპეციალური ტანკერაირმზიდებით. აირის გადატუმბვა აირმზიდზე წარმოებს სპეციალური ტუმბოებით. აირგამტარი შლანგები დამზადებულია სპეციალური ნივთიერებებისგან, რომლებიც უძლებენ ძალიან დაბალ ტემპერატურას. მათი დიამეტრი 610 მმ-ია. გემიდან შლანგების მოხსნის შემდეგ აუცილებელია მათი გულდასმით გაწმენდა.

თხევადი ქიმიური ნივთიერებების გემით გადაზიდვების პროცედურები შეიძლება ითქვას იგივეა, რაც ნავთობპროდუქტებისთვის. მნიშვნელოვანი განსხვავებული თვისებებით გამოირჩევიან დიდი წებვადობის მქონე თხევადი ნივთიერებები: ლატექსი-კაუჩუკის წვენი, გამდნარი გოგირდი და სხვა მსგავსი ნივთიერებები. პლანტაციაზე შეგროვების შემდეგ კაუჩუკის წვენს ურევენ ანტიკოაგულატორებს, ადედებენ და ისე გადააქვთ მომხმარებლამდე. ლატექსის შენახვისა და განსაკუთრებით გადატვირთვისას უნდა შენარჩუნდეს აუცილებელი ტემპერატურა $5-35^{\circ}\text{C}$. ასევე მისი გადაზიდვისას აუცილებელია უზრუნველყოფილ იქნას ლატექსის ნაკადის უწყვეტობა და მილსადენების კედლებთან ნაკლები ხახუნი, რაც მიიღწევა მისი სპეციალური დაფარით.

ლატექსი გადაქაჩვა წარმოებს სპეციალური ეჟექტორიული ტუმბოებით და პნევმატური დანადგარებით. გარდა ამისა ლატექსის ტრანსპორტირება წარმოებს რეზინის კონტეინერებით, რომელთა მოცულობა 2მ^3 მისი გადაზიდვა ცალობითი ტვირთების ანალოგიურია, ოღონდშენარჩუნებულ უნდა იყოს ტემპერატურული რეჟიმი.

მისადგომის აღჭურვა თხევადი ტვირთებისთვის. თანამედროვე ნავთობმზიდი გემები გადაადგილების მიხედვით იყოფიან: თვითმავალ (საზღვაო, სამდინარო, ტბის და სამდინარო-საზღვაო) და არათვითმავალ-ბარჟებად (საზღვაო და სამდინარო. მათი დედვეითი 30... 250 ათასი ტონაა. ზოგიერთი სუპერტანკერის დედვეითი 450 ათასი ტონიდან 1მლნ ტონამდეა. ნავთობის სამდინარო-საზღვაო ტიპის გადამზიდი გემების ტვირთამწეობა მდინარეთა მცირე სიღრმის გამო არ აღემატება 20 ათას ტონას.

თუ ნავთობის მიმღები სანაპირო ღრმაწყლიანია, ტანკერი შეიძლება ახლოს მივიდეს ნაპირთან და დადგეს მის პარალელურად. ამ დროს მიზანშეწონილია ტალღების მკვეთი დამბების (ჰოლ.- საზღვაო ჰიდროტექნიკური ნაგებობა ზღვის სანაპირო დაბლობების დატბორვისგან დასაცავად, ავანპორტებისა და პორტების აკვატორიების დასაცავად ტალღის, ყინულის ან ნარიყის ზემოქმედებისგან). და მისადგომებზე ნაგებობის აგება, რომელთა ზომები უტოლდება გემის სიგრძეს.

ტანკერისთვის სანაპიროსთან მიდგომა ყველაზე კარგი ვარიანტია. თუ ეს არ ხერხდება, მაშინ ტანკერის განტვირთვა წარმოებს ზღვის სიღრმეში და ნავთსადენი მიღები მიყვანილია დამბების, ესტაკადების ან პირსების (ორმხრივი მისადგომი) გავლით. სპეციალიზებულ მსხვილ კომპლექსში ნავთობი მიეწოდება მაგისტრალური ნავთობის მილსადენით და ემსახურება მძიმეტონაჟიან ტანკერებს.

ტანკერის შესაძლო გადაადგილება სანაპიროს მიმართ შეზღუდულია ზღვის ღელვის, ქარის ან სხვათა გამო. პირსი (ინგ.- მისადგომი) არის ჰიდროტექნიკური ნაგებობა, რომელიც შედის წყალსატევის (მდინარე, ზღვა, ტბა, ოკეანე) აკვატორიაში (ლათ. წყლის სივრცის დადგენილ ზღვრებში მოქცეული ტერიტორია) და აქვს სხვადასხვა დანიშნულება.

განასხვავებენ **პირსებს** - გემების მისაბმელად, ერთი ან ორი მხრიდან; მცურავ პირსებს. სასეირნო პირსებს სხვადასხვა რეკრეაციული მიზნებით (ბანაობა, თევზაობა, მზის აბაზანების მიღება). ნავთობის ზღვით ტრანსპორტირების ფასის შემცირება და გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა შესაძლებელია დიდი ტვირთამწეობის ტანკერების გამოყენებით, რაც თავის მხრივ თხოულობს პორტის ღრმა აკვატორიას და მოქმედი პორტების რეკონსტრუქციას. ზღვის ფსკერის გაღრმავების ოპერაციების სიძვირის გამო მიღებულ იქნა ახალი ტექნიკური გადაწყვეტილება, რაც გულისხმობს

გემებიდან ნავთობპროდუქტების განსატვირთი მისადგომების გატანას პორტის არსებულ აკვატორიის საზღვრებს მიღმა ხელოვნურ კუნძულებზე.

შლანგები. სატვირთო მილსადენების მისაერთებლად ტანკერის ნავთობის გამშვებ მილყელთან გამოიყენება სპეციალური მოწყობილობა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს სითხის გამოდინების მაქსიმალურად შესაძლო მწარმოებლობა გემის დგომის დროის შესამცირებლად. პირველი ასეთი მოწყობილობებს წარმოადგენდნენ ლითონის მავთულებით არმირებული რეზინის მილტუჩიანი შლანგები. მათი აწევა და გემის ბორტზე მიწოდება ხორციელდებოდა სპეციალური მოწყობილობით: ხელის ტალი (ჰოლ. - ტვირთამწევი მოწყობილობა შედგება ორი ბლოკისგან, რომლებშიც გაყრილია გვარლი-ფოლადის მავთულისგან ან ხელოვნური ბოჭკოსგან დამზადებული თოკი, ზონარი), ხელის ისრები, ამწეები და სხვა. არსებობენ : სწორღრუიანი და მსუბუქი შლანგები, ასევე წყალქვეშა მილები. საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით შლანგები უნდა უზრუნველოფდეს თხევადი პროდუქციის გადაქაჩვას $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ -დან $82\text{ }^{\circ}\text{C}$ -მდე.

თითოეულ სატვირთო შლანგს უნდა გააჩნდეს თავისი სპეციფიკაცია, სადაც მითითებული იქნება: დამამზადებელი ფირმის დასახელება, გამოშვების თარიღი, რომელი ტვირთების გადასატანადაა განკუთვნილი, არის თუ არა შლანგი დენის გამტარი. მათ უნდა გააჩნდეს საკმარისი სიგრძე, რათა სატვირთო ოპერაციის პროცესში გემის ჩაჯდომის ცვლილების გამო არ გაიგლიჯოს. მათ უნდა გააჩნდეთ საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისი მილტუჩები. 50-60- იან წლებში დაამუშავეს ლითონის შლანგების კონსტრუქცია, რასაც ეწოდება სტენდერი.

საზღვაო სტენდერი შედგება საყრდენი დგარისგან, სახსრული ხელისგან, პანტოგრაფის სისტემისგან სახელურის წონასწორობაში ყოფნის უზრუნველსაყოფად და საკეტისგან - სტენდერის არამუშა მდგომარეობაში დასაფიქსირებლად. სტენდერი ტანკერთან მიერთებისას უნდა იყოს ნავთობისგან თავისუფალი, წონის შესამცირებლად, ხოლო მუშაობის დამთავრების შემდეგ უნდა მოხდეს მისი გამოშრობა ნავთობის ზღვაში ჩაღვრისგან ასაცილებლად.

ნავთობის ტერმინალები. ნავთობის საზღვაო ან სამდინარო გადაზიდვების განსახორციელებლად ტანკერებით ან ბარჟებით, აუცილებელია სპეციალური

გემმისადგომის არსებობა, რაც გულისხმობს სპეციალური ნავთობის ტერმინალების არსებობას.

ნავთობის ტერმინალების შემადგენლობაში შედიან: სარეზერვუარო პარკები, ტექნოლოგიური მილგამტარები, ტექნოლოგიური სატუმბო სადგურები; კვანძები ჰიდროდარტყმების ასაცილებლად; სანაპიროს ნაგებობები (მისადგომები, პირსები დასხვა); შლანგები (სტენდერები, რეზინის არმირებული შლანგები); გამწმენდი ნაგებობები; დამხმარე ნაგებობები (ქიმიური ლაბორატორიები, ცენტრალური სადისპეტჩერო პუნქტი, საქვაბე და სხვა); მართვის სადისპეტჩერო და კავშირის სისტემა.

გარდა ამისა ნავთობის ტერმინალები ასრულებენ მთელ რიგ თანმხლებ ფუნქციებს: გემის ნავთობის რეზერვუარების განთავისუფლება მავნე ორთქლაირის ნარევისგან; გემის დატვირთვა საწვავით (მაზუთი, დიზელის საწვავი) ძალური დანადგარებისთვის; სასმელი წყლის და სხვა სამეურნეო დანიშნულების ნივთების მარაგის შევსება და სხვა.

ნავთობის ტერმინალების აღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ტანკერის დატვირთვას მაქსიმალურად შესაძლებელი მწარმოებლობით და ავარიული სიტუაციების თავიდან აცილებას.

ბუნკერები. ბუნკერული დამტვირთვი მოწყობილობები ახდენენ ტვირთების დაგროვებას და უზრუნველყოფენ ტექნოლოგიური პროცესის რიტმულობას. განასხვავებენ უშუალოდ ბუნკერებს, ჩამტვირთ და განმტვირთ მოწყობილობებს, ჩამკეტებს და მკვებავებს, ავტომატიზაციის მოწყობილობებს.

ბუნკერების დატვირთვა ხორციელდება სხვადასხვა ტიპის კონვეიერებიდან, ელევატორებიდან, პერიოდული მოქმედების მექანიზმებიდან, როგორცაა ამწეები, დამტვირთველები და სხვა.

ბუნკერის განტვირთვა წარმოებს მის ძირში არსებული ან გვერდითი ხვრელიდან. ბუნკერში ფხვიერი მასალების ხანგრძლივი დროით შენახვისას, განსატვირთი ხვრელის წინ შეიძლება წარმოიშვას კამარა. პუდრისებრი და მარცვლოვანი მასალები კამარას წარმოქმნიან დატკეპვნის გამო. ამ მოვლენის საწინააღმდეგოდ გამოიყენება ვიბრაცია.

მკვებავები განკუთვნილია ბუნკერიდან გამოსული მასალის უწყვეტი და რეგულარული მიწოდებისთვის შემდგომი დანიშნულების ადგილისთვის. არსებობენ

ლენტური და ფირფიტებიანი მკვებავები. ლენტური მკვებავები მუშაობენ ლენტური კონვეიერის პრინციპით. მასალის გადაადგილების მანძილი 3-4მ, ხოლო მწარმოებლობა 300ტ/სთ. ფირფიტოვანი მკვებავები გამოიყენება მსხვილნაჭროვანი მასალების შემთხვევაში. მასალის თვითნებურად ჩამოყრის თავიდან ასაცილებლად ბუნკერის გამომავალ ხვრელზე მონტაჟდება ჩამრაზი ან მკვებავი. საკეტები გამოიყენება იმ შემთხვევაშიც, თუ მასალა ბუნკერიდან ულუფების სახით უნდა გამოვიდეს, პერიოდულად.

დოზატორები გამოიყენება ფხვიერი, მარცვლოვანი, წვრილნაჭროვანი და მფვრისებრი მასალების დოზირებისთვის. ფხვიერი მასალებისთვის განკუთვნილი დოზატორები შეიძლება იყოს წონითი და მოცულობითი. დღეს, როცა დატვირთვა-განტვირთვის სამუშაოები მთლიანად მექანიზებული და ავტომატიზირებულია, დოზატორები მუშაობენ რთული ელექტრონული სქემებით, რომლებიც ტექნოლოგიურ პროცესში ჩართულნი არიან ისე, რომ ავტომატურად აკონტროლებენ ტვირთის მასას და ასრულებენ ბრძანებების გამცემი აპარატის ფუნქციას. კომპიუტერიზებული წონითი დოზატორები აჯამებენ გადატვირთული ტვირთის მასას, საჭიროების შემთხვევაში ანგარიშობენ გაცემული მასალის ფასს და ა.შ.

ნავსადგურების მექანიზაციის საშუალება.

საზღვაო პორტის ნორმალური ფუნქციონირება შეუძლებელია მისადგომების მექანიზაციის და ავტომატიზაციის გარეშე. თანამედროვე საზღვაო პორტები გათვლილია მსხვილტონაჟიანი გემების მისაღებად. მათ გააჩნიათ ღრმა მისადგომები და აღჭურვილნი არიან გადატვირთვის და ტრანსპორტირების ვიწრო სპეციალიზებული საშუალებებით. პორტის ტერმინალზე შესასრულებელი დატვირთვა-განმტვირთი სამუშაოების სახეებია:

1. საკონტეინერო მატარებლების დამუშავება (მსხვილტონაჟიანი ცარიელი და სავსე კონტეინერების დატვირთვა-განმტვირთა);
2. მსხვილტონაჟიანი ცარიელი და სავსე კონტეინერების დატვირთვა-განმტვირთა ავტოტრანსპორტზე;
3. გენერალური და სხვა ტვირთების დატვირთვა-განმტვირთა ღია და დახურული რკინიგზის ვაგონებიდან და ავტოტრანსპორტიდან და მათი კონტეინერიზაცია;

4. მსხვილტონაჟიანი და არაგაბარიტული ტვირთების დატვირთვა-განმტვირთვა რკინიგზის მოძრავი სემადგენლობებიდან და ავტოტრანსპორტიდან და მათი კონტეინერიზაცია;

5. მუშაობა საშიშ ტვირთებთან;

6. ტვირთების პაკეტირება;

პორტის ტერიტორიაზე დატვირთვა-განმტვირთვის სამუშაოების შესასრულებლად საჭიროა შემდეგი ტექნიკა;

1. საკონტეინერო დეპო; რიც-სტაკერები ცარიელი და დატვირთული კონტეინერებისთვის; დამტვირთველები; გამწევეები.

2. გადამტვირთველი კომპლექსი: ავტოდამტვირთველების ფართო სპექტრი, მულტიდამტვირთველები; კონვეიერები.

საკონტროლო კითხვები

1. რამდენ და რა კატეგორიებად იყოფა საზღვაო ტვირთები;
2. რას წარმოადგენს გენერალური ტვირთები;
3. რამდენ ჯგუფად იყოფა კონტეინერები;
4. რა ჯგუფებად იყოფა მასიური ტვირთები;
5. რას წარმოადგენს განსაკუთრებული რეჟიმის ტვირთები;
6. რა ტიპის კონტეინერები არსებობს, რა მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს ისინი;
7. როგორ ხდება თხევადი ტვირთის გადატანა;
8. პირსების რა სახეობები არსებობს;
9. რას წარმოადგენს ნავთობის ტერმინალები;
10. რას წარმოადგენს ბუნკერები, მკვებავეები, დოზატორები;
11. როგორია სანავსადგურო მექანიზაციის საშუალებები.

11.საქართველოს საზღვაო პორტები

(ბათუმი, ფოთი, ყულევი, სუფსა, ანაკლია, სოხუმი)

11.1 ბათუმის საზღვაო ნავსადგური

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში მაქსიმალურმა ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8-8.5 მლნ ტონა თხევადი (2008 წ.) და 2,3 მლნ ტონა მშრალი ნაყარი და გენერალური ტვირთები (2009 წ.). 2010 წელს ტვირთბრუნვამ შეადგინა 8,4 მლნ ტონა, მათ შორის 7,6 მლნ ტონა ნავთობი და ნავთობპროდუქტები იყო. ბათუმის პორტის სიმძლავრე დღეისათვის შეადგენს 9-10 მლნ ტონას თხევადი და 3 მლნ ტონას მშრალი ტვირთებისათვის.

ნავსადგურის სატვირთო რაიონში მოეწყო სარკინიგზო და საავტომობილო კომუნიკაციების გადაგეგმარება და მიმდინარეობს სხვა საწარმოო-ტექნიკური ინფრასტრუქტურის ობიექტების რეკონსტრუქცია. ასევე შესაძლებელია 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.

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 აშენდა საკონტეინერო ტერმინალი მე-4 და მე-5 ნავმისადგომების გამოყენებით, რომლის საერთო სიგრძე 286 მეტრია. ტერმინალის საპროექტო გამტარუნარიანობა იქნება 47-50 ათასი TEU (პირობითი 20-ფუტიანი კონტეინერი) წელიწადში.

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

ა) 2012 წლისთვის ნავსადგურში დასრულდა ნავთობსაქაჩი მოწყობილობების გადაიარაღება და უნავმისადგომო საზღვაო ტერმინალის რეკონსტრუქცია 120 ათას ტონამდე ტვირთამწეობის ტანკერების დასამუშავებლად, ექსპლუატაციაში შევიდა საკონტეინერო და საბორნე კომპლექსების ახალი სიმძლავრეები;

ბ) 2013 წლის ბოლოსთვის გაიზარდა ნავთობრეზერვუარების საერთო სამარაგო მოცულობა, მოეწყო 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 ინტენსიობის 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.

ძველად ახლანდელი ბათუმის ტერიტორია და მასთან ახლოს მდებარე რაიონები იყო ლეგენდარული კოლხიდის ნაწილი, რომლის სახელი ცნობილი იყო უძველეს ახლო აღმოსავლეთისა და ეგეოსის კულტურაში.

ხელსაყრელმა გეოგრაფიულმა მდებარეობამ და ბუნებრივი ღრმაწყლიანი უბის არსებობამ XIX საუკუნის ბოლოს განაპირობა ბათუმის ნავსადგურის გარდაქმნა მსოფლიო მნიშვნელობის ნავსადგურად, საიდანაც ხდებოდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტირება მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებში.

ბათუმის ნავსადგურის გავლით სატრანზიტო ნაოსნობის ისტორია საწყისს ღრმა წარსულიდან იღებს. 1878 წელს ნავსადგური გამოცხადდა **პორტო-ფრანკოდ** (იტალ. -

ნავსადგურის ტერიტორიის ნაწილი, სადაც ნებადართულია საქონლის შეტანა და გატანა უბაჟოდ), 1885 წლამდე. 1884 წლის ბოლოსათვის შეიქმნა ნავსადგურის შემდგომი განვითარების პროექტი. პროექტის განხორციელების საწყის ფაზაზე განვითარების მთავარ ფაქტორს წარმოადგენდა ნავთობი. ამას საფუძველი ჩაუყარა ბაქო-თბილისის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობამ.

ექსპორტირებადი ნავთობის მოცულობის ინტენსიურმა ზრდამ გამოიწვია ნავსადგურის შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარების აუცილებლობა.

1883 წელს განხორციელდა ნავთობპროდუქტების პირველი ექსპორტი. ნავთობის გადაზიდვით დაკავებული 18 საზოგადოებიდან განსაკუთრებით გამოირჩეოდა როტშილდების, მანთაშევებისა და ნობელების გაერთიანებები.

1873 წელს ბაქოში ჩავიდა ემანუელ ნობელის უფროსი ვაჟი – რობერტ ნობელი. ნავთობ ბიზნესის წარმატებით გამხსნევებული, ის ბაქოს ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის შესყიდვაზე ხარჯავს 25 ათას რუსულ ოქროს რუბლს. ნავთობის ბიზნესში პარტნიორად ნობელი ირჩევს ბარონ როტშილდს. ამ პერიოდში როტშილდი გაიცნობს საზღვაო ბროკერს ფ. ლეინსს და ვაჭარს მ. სამუელს, რომელთაც პირველებს გაუჩნდათ ტანკერების (ნავთობის გადაზიდვის გემების) შექმნის იდეა.



სურ.5. ბათუმის პორტი 1885 წ-ს.

1892 წელს 5 იანვარს დიდ ბრიტანეთში დამტკიცდა საზღვაო ტრანსპორტის ახალი სახეობის - ტანკერის დიზაინი. 1885-1892 წლებში ბათუმის ბუხტის სიღრმეში აშენდა ნავთობჩამოსასხმელი საწარმო. 1886-1889 წლებში ნავთობით დატვირთული გემების მისაღებად აშენდა 2 ნავთობჩამოსასხმელი ნავმისადგომი, სიგრძეებით: 80 და 95 მეტრი. 1892 წელს ინგლისის ნავსადგურ ვესტ ჰარტლუპულიდან გამოვიდა პირველი

ბრიტანული ტანკერი „მიურესი“.ის გაემართა ბათუმის ნავსადგურში, საიდანაც კურსი აიღო სინგაპურსა და ტაილანდისკენ.

1900 წელს დასრულდა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანა. ბათუმის ნავსადგურის წყალობით რუსეთმა უმოკლეს ვადაში ჯერ მიაღწია, ხოლო შემდეგ მომში კი ჩამოიტოვა აშშ ნავთობის მოპოვებისა და ექსპორტის მაჩვენებლებში. მე-20 საუკუნის დასაწყისში ბათუმის ნავსადგური გახდა ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ნავსადგური შავი ზღვის ბასეინზე ტვირთბრუნვის მაჩვენებლებში.

მოგვიანებით აგრეთვე აშენდა 5 ნავმისადგომი ტანკერებისა და მშრალი ტვირთმზიდებისათვის. გაიზარდა ნავსადგურის ტვირთბრუნვა, გაფართოვდა გადასამუშავებელი ტვირთების ნომენკლატურა. 1923 წელს საბჭოური მმართველობის პერიოდში ბათუმის ნავსადგური გადავიდა ნავსადგურების რეესტრის უმაღლეს-1 კატეგორიაში, რამაც უფრო დააჩქარა მისი განვითარება.

1959-1962 წლებში აშენდა საზღვაო სადგურის შენობა, ხოლო 1967 წლისათვის ნავსადგურს უკვე შეეძლო შიდა რეიდზე დიდტონაჟიანი გემების მიღება.

ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ გადააქცია ბათუმის ნავსადგური ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად. იგი არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე არის დამოკიდებული არა მარტო აჭარის, არამედ მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება.

90-იანი წლებიდან საქართველოს მიერ დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, ბათუმის ნავსადგურის მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზარდა. ამ დროისთვის ნავსადგურს შეეძლო ყოველწლიურად 7 მლნ.ტ თხევადი, ნაყარი და გენერალური ტვირთი დაემუშავებინა.

ამჟამად ნავსადგურის სპეციალიზაცია საშუალებას იძლევა დამუშავებულ იქნას:

თხევადიტვირთები

(ნავთობის ნედლეული, ყველა სახის ნავთი,მათ შორის სავიაციო, ბენზინი, ყველა მარკის დიზელის საწვავი და მაზუთი, ბენზოლი, ტოლუოლი, ტექნიკური ზეთი);

გენერალურიტვირთები

სასურსათო პროდუქტები:(შაქარი, ბრინჯი, მარილი, ხორცი, კარაქი და სხ.);

ჩაი, ციტრუსები, და სხვა ხილეული; ბოსტნეული; საშენი მასალები; ყველა სახის

ხე-ტყე და სხ. .

ნაყარი ტვირთები: ხორბალი, სიმინდი, პარკოსნები, მადნეული, ქვანახშირი, მინერალური სასუქები ;

კონტეინერები.

ნავთობის ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ გადააქცია ბათუმის ნავსადგური ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად. იგი არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე არის დამოკიდებული არა მარტო აჭარის, არამედ მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ისტორიულად ითვლებოდა კავკასიის რეგიონის ლოგისტიკურ ცენტრად. კერძოდ, ის არის საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური, რომლის საშუალებით საქართველო გახდა ტრანზიტული ქვეყანა. დღეს ბათუმის ნავსადგური თამაშობს დიდ როლს რეგიონის ცხოვრებაში და განვითარებაში.

2008 წლისთებერვალში სს “კაზტრანსოილი”- ს შვილობილმა კომპანიამ- «Batumi Industrial Holdings»-მა შეიძინა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ხანგძლივი მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალი. აქციონერისათვის ნავთობტერმინალის შეძენისა და ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის მართვის სტრატეგიული მიზანია ნავთობპროდუქტებისა და მშრალი ტვირთების გადაზიდვისა და ტრანზიტის ახალი საექსპორტო ფანჯრის შექმნა.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური განლაგებულია შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლურ ნაწილში. ნავსადგურის ტერიტორია შეადგენს 22.2 ჰა. ნავმისადგომების რაოდენობაა - 11. ღია სასაწყობო ტერიტორიების საერთო ფართი - 15 656 მ². ნავსადგურის პერსონალის რაოდენობაა - 709 ადამიანი.



სურ.6 ბათუმის პორტის ხედი

გემების ნავმისადგომებთან დაყენება და სატვირთო ოპერაციების წარმოება ნავსადგურში ხორციელდება დღე-ღამის განმავლობაში. ნავსადგური აღჭურვილია ვიდეომეთვალყურეობის სისტემით, რაც იძლევა ნავსადგურში მდგომი გემების უსაფრთხოების დატვირთების დაცვის უზრუნველყოფის გარანტიას.

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

ამჟამად ნავსადგურს გააჩნია ნავთობტერმინალი, საკონტეინერო ტერმინალი, სანავმისადგომო კომპლექსი ბორნების დამუშავებისათვის, სატვირთო ტერმინალი მშრალი ტვირთების დამუშავებისათვის და სამგზავრო ტერმინალი .

ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ბოლო წლების ტვირთბრუნვა ბოლო ათი წლის მაჩვენებლებთან შედარებით მნიშვნელოვნად გაიზარდა. დღესდღეობით მთლიანი ტვირთბრუნვის 80%-დან 90%-მდე მოდის ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვაზე. მშრალი ტვირთების ტვირთბრუნვის 70%-მდე მოდის გენერალურ ტვირთებზე.

ნავსადგური აქტიურ მონაწილეობას ღებულობს საერთაშორისო ასოციაციებში, კონფერენციებში და პროექტებში, იგი წევრია შემდეგი საერთაშორისო ორგანიზაციებისა:

BASPA- შავიდააზოვისზღვებისნავსადგურებისასოციაცია;

MedCruise – ხმელთაშუა ზღვის საკრუიზო ნავსადგურების საერთაშორისო ასოციაცია;

TRACECA - ევროაზიურისატრანსპორტოდერეფანი.

TPACECA-ს მიმართულება ითვლება ევროპის პრიორიტეტულ პროექტად და პრაქტიკულად მას გაყავს ევროპის სატრანსპორტო კომუნიკაციები კასპიის ზღვამდე და შემდეგ აზიაში. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი ან “ახალი აზრეშუმის

გზა” (TRACECA) სათავეს იღებს უკრაინაში, ბულგარეთში და რუმინეთში, გადის შავი ზღვით საქართველოში, ბათუმის და ფოთის ნავსადგურებისაკენ. სამხრეთი კავკასიის ქვეყნების სატრანსპორტო ქსელის ჩართვით მარშრუტი მიმართულია კასპიის ზღვისკენ და საბოლოო გადასასვლელების (ბაქო-თურქმენბაში, ბაქო-აკტაუ) მეშვეობით TRACECA გამოდის ცენტრალური აზიის სახელმწიფოების – თურქმენეთის და ყაზახეთის სარკინიგზო ქსელებზე, რომელთა სატრანსპორტო ქსელები უერთდება უზბეკეთის, ყირგიზეთის და ტაჯიკეთის მიმართულებებს და აღწევს ჩინეთისა და ავღანეთის საზღვრებს.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგური სერტიფიცირებულია Bureau Veritas Quality International (London)-ის მიერ, ხარისხის მენეჯმენტის სისტემის ISO 9001-2008 და გარემოსდაცვის ISO 14001-2004 საერთაშორისო სტანდარტის მოთხოვნათა შესაბამისად.

ბათუმის საზღვაონავსადგურში ISO 9001-2008 და ISO 14001-2004 სერტიფიკატების არსებობა არის საიმედოობის გარანტია, მომხარებლისათვის გაწეული მომსახურების ხარისხისა და მუშაკთა პროფესიონალური კომპეტენტურობის ნიშანი, საერთაშორისო დონეზე კომპანიის კონკურენტუნარიანობის საწინდარი.

ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა – 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე: დიზელის საწვავი, ბენზინი, მაზუთი და სხვა. აღნიშნული ნავმისადგომები 2019 წლამდე გადაცემულია შპს “ბათუმის ნავთობტერმინალზე”.

საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 100 000 TEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით დამუშავებაზე.

ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიეჩევსკის, ფოთის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბოლოო სისტემის მუშაობა სრულიად ავტომატიზირებულია. ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ.

მშრალიტვირთებისტერმინალი:

გააჩნია 4 ნავმისადგომი ღია სასაწყობო ფართით, დიდტონაჟიანი გემებისათვის დასპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 20 ტონისა. მცირეტონაჟიანი

გემებისათვის დასპეციალიზირებულია ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 10 ტონისა. მცირეტონაჟიანი გემებისათვის დასპეციალიზირებულია თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე ერთი ადგილის წონით არაუმეტეს 6 ტონისა.

მშრალი ტვირთის ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობაა – 2,0 მილიონი ტონა წელიწადში.

სამგზავროტერმინალი. სამგზავრო ტერმინალი განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე. ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრს წელიწადში. №10 და №11 სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფენ სამგზავრო გემების დამუშავებას, ასევე (Ro-Ro) ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირეტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას .

ბათუმის პორტის ძირითადი დანადგარების შემადგენლობა შემდეგია:

ამწე-სატრანსპორტო მოწყობილობები

მშრალი ტვირთების ტერმინალზე სატვირთო ოპერაციები ხორციელდება პორტალური ამწეების მეშვეობით.

არის მცირე მექანიზაციის გადამტვირთავი მანქანები და ავტოფარეხი.

საზღვაო-სავაჭრო ნავსადგურს შეუძლია დამატებითი განაცხადების თანახმად შემდეგი სამუშაოების და მომსახურების წარმოება:

- საწდომი ნავმისადგომების შეთავაზება გემებისთვის; დეგაზაციის, დეზინფექციის, და სხვა სამუშაოების ორგანიზება;
- ტვირთების და გემების ფუმიგაცია (ლათ.- შეხრჩოლება) გემის ან ტვირთის მავნებლების, პარაზიტების მოსპობის გზით;
- გემების მომარაგება მტკნარი წყლით;
- გემებისთვის სანაგვე კონტეინერებისა და ტუალეტების შეთავაზება;
- გემების ენერგომომარაგება;
- სატელეფონო კავშირებით უზრუნველყოფა;
- ტვირთების მოწესრიგება (ტარის რემონტი, ტვირთის ხელახალი შეფუთვა და სხვა;
- ტვირთების მარკირება და სხვა სამუშაოები.

დასამუშავებელი ტვირთის სახეობების მიხედვით ბათუმის პორტის ტერიტორია იყოფა სამ რაიონად: ნავთობჩამომსხმელი, მშრალსატვირთო და სამგზავრო.

პორტის ნავმისადგომის გამტარუნარიანობის მიხედვით მისი საწარმო ო სესამღებლობები შეზღუდულია. პორტს დასამუსავებლად შეუძლია მიიღოს გემების მხოლოდ ის რაოდენობა, რომელიც განსაზღვრულია გემების ერთდროული დამუშავების ნორმით.

ბათუმის პორტის განვითარების მიმართულებები შეიძლება ჩამოყალიბდეს შემდეგ პუნქტებად:

1. სატარიფო და საბაჟო პოლიტიკის გამარტივება. ტარიფების დადგენა საჭიროა ტრანსპორტის და სხვა სახეობების ინტერესთა და ტერმინალების მომსახურეობის ღირებულებების გათვალისწინებით, რაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის ზრდას

2. საზღვაო პორტების პრივატიზაცია. ბათუმის საზღვაო პორტი დღეისათვის პრივატიზებულია უცხოურ კომპანიებზე - ისინი გადაცემულია ხანგრძლივი მართვის უფლებით, თუმცა სატრანზიტო ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდის მიმართულებით მას ხელშესახები ეფექტი არ მოჰყოლია. არ განხორციელებულა მამტაბური ინვესტიციები ძირითადი კაპიტალის განახლების და ნავმისადგომების მოდერნიზაციისათვის;

3. ბათუმის პორტის მართვის რეორგანიზაცია დასავლეთის სახელმწიფოთა პორტების შესაბამისად, ისე რომ სრულად იქნას გამოყენებული ინფორმაციის დამუშავების და გადაცემის ავტომატური სისტემები, მათი სხვა სახის ტრანსპორტის ანალოგიურ მონაცემებთან მჭიდრო კოორდინაციით;

4. ბათუმის პორტში საინვესტიციო პოტენციალის ამაღლება, რაც საქართველოს პირობებში მიიღწევა საერთო მაკროეკონომიკური ღონისძიებების გატარებით. პირველ რიგში საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაციით, საბანკო-საკრედიტო სისტემის გაუმჯობესებით, საბაზრო ინფრასტრუქტურის სრულყოფით. ანალოგიური მოთხოვნების დაყენებას ცდილობენ რუსეთის და უკრაინის მკვლევარებიც.

5. სატრანზიტო პოტენციალის უკეთ გამოყენებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება საქართველოს ტრანსპორტის კოორდინაციას მეზობელი

აზერბაიჯანის სახელმწიფოს ტრანსპორტთან, როგორც აზერბაიჯანის, ისე შუა აზიის სახელმწიფოთა ტრანზიტული ტვირთების მომსახურება დიდ წილად განისაზღვრება აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე კასპიის ზღვის საბორნე და სარკინიგზო მომსახურებით. ამიტომ საჭიროა შეთანხმებული სატარიფო და ტექნიკური პოლიტიკის განხორციელება.

საკონტროლო კითხვები

1. დაახასიათედ ბათუმის საზღვაო ნავსადგური;
2. რა იყო ნავსადგურის განვითარების ძირითადი ხელშემშლელი პირობები;
3. როგორია ბათუმის ნავსადგურის გამტარუნარიანობის ზრდის ეტაპები;
4. რამ განაპირობა ბათუმის ნავსადგურის გარდაქმნა მსოფლიო ნავსადგურად;
5. რა წვლილი მიუძღვნის რ. ნოზელს ბათუმის პორტის საქმიანობაში;
6. როგორ ვითარდებოდა ბათუმის ნავსადგური;
7. რა და რასახის ტვირთის დამუშავებას აწარმოებს დღეს ბათუმის ნავსადგური;
8. რას წარმოადგენს დღეს ბათუმის ნავსადგური;
9. რაზეა დამოკიდებული ბათუმის პორტის განვითარება.

8.2 ფოთის საზღვაო ნავსადგური

ფოთი — ქალაქი და ნავსადგური შავ ზღვაზე, საქართველოში, სამეგრელოს და ზემოს ვანეთის მხარეში. მდებარეობს კოლხეთის დაბლობზე, მდინარე რიონის შესართავში. ქალაქის ტერიტორია შეადგენს 69 კვ. კმ-ს, მოსახლეობა - 47149. ქალაქი ფოთი არის ანტიკური ფაზისის მემკვიდრე, რომელიც დაარსდა ძვ. წ. VII საუკუნეში და იგი მნიშვნელოვან საპორტო ქალაქს წარმოადგენდა.

დღეს ფოთი ქართული ეკონომიკის ერთ-ერთ ფუნდამენტალურ რეგიონად მიიჩნევა. ფოთის საზღვაო ნავსადგური შავი ზღვის აუზის ერთ-ერთი უდიდესი ნავსადგურია. იგი მდებარეობს ტრასეკას კორიდორზე და წარმოადგენს კავკასიის სატრანზიტო, სატრანსპორტო ქსელის უდიდეს სეგმენტს. ფოთს ევროპა-აზიის კორიდორში მნიშვნელოვანი ფუნქცია დაეკისრა. 2008 წლის 15 აპრილს ფოთში თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის პრეზენტაცია გაიმართა. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის გახსნა საქართველოს ეკონომიკაში ახალი სიტყვად და ქვეყნის

ეკონომიკური განვითარებისათვის ახალი ტალღად გამოცხადდა. ამ დღეს ოქროს საწყისი ეწოდა. ფოთის განვითარების გეგმა გლობალურ პროექტებს ითვალისწინებს. დაგეგმილია მდინარე რიონის გადაკეტვა და ახალი აკვატორიის შექმნა. საერთაშორისო გადაზიდვებისათვის დიდი მნიშვნელობა აქვს სარკინიგზო-საბორნე კომპლექსს, ფოთი-ილიჩევსკი-ვარნა, რომელიც ფოთს უკრაინის, ბულგარეთის, თურქეთის, რუმინეთის, რუსეთის პორტებთან აკავშირებს.

ფოთისნავსადგური - საქართველოსპირველინავსადგურიაშავზღვაზე,რიონის შესართავთან, შენდებოდა 1889-1905 წლებში ნიკო ნიკოლაძის ინიციატივით და ხელმძღვანელობით. ნავსადგური არსებობას ფოთის საპორტო ქალაქად გამოცხადებიდან იწყებს.

ფოთის ნავსადგური ერთ-ერთ მთავარ კვანძს წარმოადგენს ტრასეკასა და სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელიც მოკლე გზით აკავშირებს ევროპას კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს. თავისი გეოგრაფიული და ეკონომიკური თვალსაზრისით ის ძალიან ხელსაყრელ ადგილას მდებარეობს, განლაგებულია ქვეყნის ჩრდილოეთ-დასავლეთ ნაწილში. მდინარე რიონის დელტაში ჩრდილოეთ ტოტსა და ნარიონალს შორის, ნაწილობრივ ნაბადისა და კუნძულის მიკრორაიონებს შორის. ის განლაგებულია 49 ჰა ფართობზე.



სურ.7ფოთის ნავსადგურის აკვატორია

რიონის შესართავთან ნავსადგურის მშენებლობის აუცილებლობაზე, ჯერ კიდევ XIX საუკუნის დასაწყისში ამახვილებდნენ ყურადღებას. 1804 წელს კი ფოთის პორტის მშენებლობის შესახებ საუბარი ოფიციალურად დაიწყო.

1828-1829 წლებში სპეციალისტები რიონის შესართავთან არსებული მიდამოების გამოკვლევას შეუდგნენ. სამხედრო ინჟინერმა ჩადაევმა, შემდეგ კი გენერალ-მაიორმა პოტიემ შეადგინეს ფოთის ნავსადგურისა და შავიდან კასპიის ზღვამდე სამდინარო მიმოსვლის პირველი პროექტები, ხოლო 1860-იან წლებში საფუძველი ჩაეყარა ნავსადგურის მშენებლობის საქმეს სამხედრო ინჟინრის ნ. შავროვის პროექტით.

1858 წელს ფოთი სანავსადგურო ქალაქად გამოცხადდა და სწორედ ამ დროიდან იწყება გარკვეული სამუშაოები ნავსადგურისა და შიდა აუზის შესაქმნელად. სამუშაოებს მაშინდელი სამხედრო სამინისტრო აწარმოებდა. 1889 წლიდან ფოთის ნავსადგურის მშენებლობის ახალი ეტაპი იწყება. პროექტი სამხედრო სამინისტროდან გზათამიმოსვლის სამინისტროს განკარგულებაში გადავიდა.

ამავე წლის ოქტომბერში პოლკოვნიკმა მეიერმა ფოთის ნავსადგურის გადაკეთების და გაფართოების ახალი პროექტი წარადგინა, ხოლო მოგვიანებით ნავსადგურის მოწყობის განსხვავებული გეგმა კომერციული ნავსადგურების მომწყობი კომისიის უფროსმა ინჟინერმა, პროფ. ვოზნესენსკიმ შეიმუშავა. სწორედ მისი პროექტის განხორციელებას შეუდგა გამოჩენილი საზოგადო მოღვაწე ნიკო ნიკოლაძე.

1899 წელს მისი ძალისხმევით აღნიშნული პროექტი საბოლოოდ დამტკიცდა და დაიწყო მშენებლობა. ასევე, ნიკო ნიკოლაძის ინიციატივითა და უშუალო მონაწილეობით 1901 წელს დაიწყო დაიწყო ნავსადგურის ძირითადი ნაგებობების მშენებლობა, რომელიც 1905-1907 წლებში დასრულდა. თუმცა ნიკოლაძის დროიდან დაწყებული, ნავსადგურის რეკონსტრუქცია დღემდე გრძელდება.



სურ.7 ფოთის პორტის აკვატორიის პანორამა

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.

2003-2004 წლებში განხორციელდა ნავსადგურის შიგა აკვატორიის დამცავი სამხრეთის მოლოს (იტალ.-ზღვაში ნავსადგურის შესასვლელთან აგებული გრძელი კედელი, რომელიც ერთი ბოლოთი ნაპირს ებჯინება) სარეაბილიტაციო სამუშაოები, რომელთა საერთო საანგარიშო ღირებულება თითქმის 26 მლნ ევრომდეა და დაფინანსდა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სესხით, ჰოლანდიის მთავრობის გრანტით და ნავსადგურის წილობრივი მონაწილეობის ხარჯებით. ამ ღონისძიების განხორციელების შედეგად საგრძნობლად გაიზარდა ნავსაყუდელის უსაფრთხოების ხარისხი ზღვის ძლიერი ღელვის პირობებში.

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 გახდა. პროექტის მეორე ეტაპი ითვალისწინებს ვაგონ-ცისტერნების დასაცვლელად გათბობის თანამედროვე სისტემის მოწყობას. ტვირთების ამ სახეობისათვის საზღვაო კომპლექსის აღჭურვილობის რეკონსტრუქცია-გაფართოებით დღეისათვის არსებული გამტარუნარიანობა სულ მცირე კიდევ 2,5 მლნ ტონით გაიზრდება და 2014 წელს მიაღწევს 4,2-4,5 მლნ ტონას.

5 ათასი ტონა ტვირთამწეობის გემების მისაღებად 180 მეტრი სიგრძის ნავმისადგომის განთავსება ნავარაუდევია არსებული ჩრდილოეთის მოლოს 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 ნავარაუდევია 2014 წლის ბოლოსათვის.

ფოთის ნავსადგური მთელი წლის განმავლობაში მუშაობს. ამჟამად ნავსადგურის მფლობელობაში არის ტვირთის ტრანსპორტირების კომპლექსი, რომელიც 14 ნავმისადგომისგან შედგება და 2650 მეტრი სიგრძისაა. 11 ნავმისადგომი აღჭურვილია 6-40 ტონაზე გათვლილი პორტატული ამწეებით. ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის საჭირო პირობები მორგებულია ყველანაირი ტვირთის და თხევადი პროდუქტების გადასაზიდად. ტვირთბრუნვა ფოთის პორტში მუდმივად იზრდება. 7 ტერმინალი გრძელვადიანი იჯარით არის გაცემული, ხოლო მე-15 ნავმისადგომი ფოთის საპორტო ელევატორს ეკუთვნის, რომელიც გაჩერებულია.

ნავსადგურის განვითარების სხვა პროექტებიდან განსაკუთრებით აღსანიშნავია საკონტეინერო ტერმინალის გაფართოების პროექტი, რომლითაც მისი გამტარუნარიანობა 1,5-ჯერ გაიზრდება წელიწადში. არსებული ტერმინალის რეაბილიტაცია-გადაიარაღებისა და გაფართოების სამუშაოების სავარაუდო საერთო ღირებულებაა 12-14 მლნ აშშ დოლარი.

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.

ნავმისადგომების ზურგის შესაქმნელად აქ არსებული ტერიტორია საშუალებას იძლევა მათ მიმდებარედ ნავსადგურისათვის მძლავრი სარკინიგზო სადგურისა და სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურული ობიექტების ასაგებად.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ინტენსიური განვითარების გეგმა გლობალურ პროექტებს ითვალისწინებს. დაგეგმილია მდინარე რიონის გადაკეტვა და ახალი აკვატორიის შექმნა. ნავსადგურის სამხრეთ მოლოს რეაბილიტაციისთვის ჰოლანდიის მთავრობის, ევროგაერთიანების და შავი ზღვის ბანკის მიერ გამოყოფილია თანხა - 26 მლნ. ევრო გრანტის სახით. აგრეთვე მიმდინარეობს მუშაობა ნავსადგურის

ექსტენსიური (რაოდენობრივი და არა ხარისხობრივი გაფართოება, ზრდა) განვითარების ზონაში ქარის გენერატორების დასამონტაჟებლად.

დღეს ნავსადგური აღჭურვილია ყოველგვარი თანამედროვე ტექნიკით და შეესაბამება ევროპის სტანდარტებს. აქ ფუნქციონირებს ღია და დახურული სასაწყობე მეურნეობები, საავტომობილო და სარკინიგზო მიმოსვლის გზები, გამანაწილებელი ქვესადგური და სხვა ინფრასტრუქტურული დამხმარე ნაგებობები.

გააჩნია 8 გადამტვირთავი კომპლექსი, რომლებიც განთავსებულია „ჩრდილოეთ ნავსადგურის“ და „შიდა აუზის“ 15 ნავმისადგომზე. ასევე, ფუნქციონირებს სამგზავრო კომპლექსი და ნავსადგურის ფლოტის ნავმისადგომები. ფოთის საზღვაო ნავსადგურს აქვს ყველა პირობა, რათა დააკმაყოფილოს კლიენტების სხვადასხვა მოთხოვნები ტვირთებთან და მგზავრებთან დაკავშირებით.

ფოთის პორტი უკავშირდება ილიჩევსკის (უკრაინა), ვარნის (ბულგარეთი) და კავკაზი (რუსეთი) პორტებს პირდაპირი საბორნე სარკინიგზო ხაზით. ხოლო ნოვოროსიისკს (რუსეთი), ბურგასს (ბულგარეთი) და რიზეს (თურქეთი) პორტებს პირდაპირი საავტომობილო საბორნე გადასასვლელებით და უზრუნველყოფს დიდი მოცულობის ტვირთბრუნვას.



სურ.8 ფოთის საზღვაო პორტი

2003 წლის 26 აგვისტოს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მიიღო ახალი ვერსიის საერთაშორისო სტანდარტის შესაბამისი „ხარისხის მართვის სერტიფიკატი ISO „9001:2000“ (გემების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, ტვირთების შენახვა,

ნავსადგურში გემების მომსახურება, გემის ეკიპაჟისა და ნავსადგურში მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა). საქართველოს საზღვაო კოდექსის შესაბამისად 2006წ. გაიცა ახალი სერტიფიკატი № 06. 438026. ISO სერტიფიკატთან ერთად ნავსადგურს გადაეცა შესაბამისობის სერტიფიკატი IQNET (მსოფლიოში აღიარებული სასერტიფიკაციო ქსელი), რაც აამაღლებს ფოთის ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობას და განამტკიცებს მის მდგომარეობას საერთაშორისო ბაზარზე. ნავსადგური ყოველ ექვს თვეში გარე საინსპექციო შემოწმების დროს ადასტურებს სერტიფიკატის მოთხოვნების შესაბამისობას.

სტანდარტს გააჩნია შემდეგი მნიშვნელოვანი ფაქტორები: იმ მომხმარებლის მოთხოვნათა დაკმაყოფილება, რომლებიც ითხოვენ აღნიშნულ სტანდარტს; ევროკავშირის ბაზარზე გასვლა, პრესტიჟის, იმიჯის და კომპანიის ღირებულების ამაღლება; კონკურენტუნარიანობა შიდა და გარე ბაზრებზე.

ბათუმის და ფოთის სავაჭრო პორტები თავიანთ საქმიანობას აგებენ მოქმედი კანონმდებლობის საზღვრებში თავისუფალი სამეწარმეო საქმიანობის პრინციპზე. საზღვაო სავაჭრო პორტები, მათთვის განკუთვნილი ტერიტორიისა და აკვატორიის ფარგლებში, გემთფლობელებთან ტვირთმფლობელებთან ან ტვირთმფლობელების ექსპედიტორებთან, მფრახტავებთან და სხვა კლიენტებთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე ახორციელებენ სამუშაოებსა და მომსახურებას, რომელშიც შედის:

- ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, სეპარირება (დაყოფა), დამაგრება, ახსნა, სატვირთო სამუშაოების მშრალი დასუფთავება პორტში შემოსული გემების დაცლის შემდეგ;

- სატრანსპორტო-საექსპედიტორო მომსახურება;
- ტვირთებზე სასაწყობო ოპერაციები;
- სხვა სახის ტრანსპორტიდან საზღვაოზე და პირიქით ტვირთების გადატვირთვა;
- ბუნკირება და წვრილმანი რემონტი;
- მანიფესტების დამზადება, დოკუმენტაციის გაფორმება, მგზავრთა მომსახურება და გადაყვანა;
- გემსაბმელი ოპერაციები;

- ქართული და უცხოური გემების მომსახურება;
- სახალხო მოხმარების საქონლის წარმოება და რეალიზაცია, სხვადასხვა სახის მომსახურების გაწევა;
- საქონლის შესყიდვა, საექსპორტო-საიმპორტო ოპერაციები და ბარტერული გაცვლა.

დასახელებული ოპერაციების შესასრულებლად ბათუმის და ფოთის სავაჭრო პორტები იყენებენ სპეციალიზირებულ კომპლექსებს, ტერმინალებს, საერთო დანიშნულების მქონე სატვირთო მოედნებიან ნავმისადგომებს, ასევე საკუთარ სპეციალიზირებულ აღჭურვილობას და ტექნიკას.

საკონტროლო კითხვები

1. სად და როდის დაარსდა ფოთის ნავსადგური;
2. როდის გამოცხადდა ფოთში თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა;
3. ვისი ინიციატივით შენდებოდა ფოთის ნავსადგური;
4. როდის დაიწყო ფოთის პორტის მშენებლობის ახალი ეტაპი;
5. რა მდგომარეობაა დღეს ფოთის პორტში;
6. რაში მდგომარეობს ფოთის პორტის განვითარების გლობალური პროექტი;
7. რომელი ქვეყნების პორტებს უკავშირდება დღეს ფოთის პორტი და როგორ;
8. როგორ ახორციელებენ საქმიანობას ფოთის და ბათუმის პორტები.

11.3 სუფსის საზღვაო ნავსადგური

სუფსის ტერმინალი სპეციალიზირებული ნავთობტერმინალია. 1999 წლის აპრილიდან ფუნქციონირება დაიწყო სუფსის ნავთობის ტერმინალმა და ნავთობსაქაჩმა ტექნოლოგიურმა ტივტივამ. დღემდე ნავთობტივტივას მეშვეობით დაიტვირთა 1500-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.

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.

გარემოსა და ნაპირფორმირების პროცესებზე ზემოქმედების უკიდურესად შემცირების თვალსაზრისით, აქ შესაძლოა განიხილებოდეს ზღვაში შეჭრილი მრავალპროფილიანი ტერმინალების მშენებლობის ვერსიაც – ნავმისადგომებისა და მათი ინფრასტრუქტურის მცურავ პონტონებზე (ლათ. – ბრტყელძირა ნავი, ლითონის ან რკინაბეტონის მცურავი ნაგებობა წყალზე სხვადასხვა მოწყობილობის შესაკავებლად საკუთარი ტივტივადობის მარაგის ხარჯზე) მოწყობით, როგორც ეს მსოფლიო პრაქტიკაში არის დამკვიდრებული.

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.

საკონტროლო კითხვები

1. რას წარმოადგენს სუფსის ტერმინალი და როდიდან ფუნქციონირებს იგი.

8.3 ყულების საზღვაო ტერმინალი

ყულების 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.

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.

მშენებლობის პირველი რიგის ღირებულება დაახლოებით 120-130 მლნ აშშ დოლარია. პირველი რიგის ექსპლუატაციაში გაშვებით, რაც ნავარაუდევია 2013 წლისათვის, ტერმინალის გამტარუნარიანობა იქნება 6 მლნ ტონა წელიწადში, ხოლო 2015 და 2020 წლებისათვის – შესაბამისად 20 და 25 მლნ ტონა. დაპროექტებას, მშენებლობასა და ექსპლუატაციას ახორციელებს ადგილობრივი პერსონალი, ევრო-ამერიკული კომპანიის (API) საპროექტო-საკონსულტაციო ნაწილში ჩართვით.

საკონტროლო კითხვები

1. დაახასიათედ ყულების ტერმინალი.

11.5 ანაკლიის ნავსადგური

„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.

საპროექტო ვერსიით ნავსადგურის შესასვლელ არხს აქვს ჩრდილოეთის მიმართულება, რის გამოც შესაძლოა კანიონი (ესპ.-ღრმა და ვიწრო ხეობა) 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.

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.

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.



სურ.9 ანაკლიის ნავსადგური

პროექტი დაპოქტებულია მდ. ენგურის კალაპოტში და გადადის მის მარჯვენა ნაპირზეც – ზუგდიდის რაიონის (ს. განმუხურის) ტერიტორიაზე, საიდანაც ჩრდილოეთი მიმართულებით თითქმის 3 კმ-ზე, სამეგრელო-აფხაზეთის ადმინისტრაციულ საზღვრამდე ვრცელდება და ამიტომ პორტი ებჯინება გალის რაიონის საზღვარს.

აღსანიშნავია, რომ ენგურის საზღვაო პორტის მნიშვნელობის შესახებ ორი საპირისპირო მოსაზრება არსებობს. პირველი მათგანის მიხედვით, პორტის უშუალოდ საოკუპაციო ზოლთან აშენება მეტად სარისკოა, ხოლო მეორე თვალსაზრისით, მას

დადებითი როლი აკისრია, რადგან არ არის გამორიცხული, ეკონომიკური ეფექტიანობით აფხაზეთის მესვეურების დაინტერესება გამოიწვიოს და სასიკეთო აღმოჩნდეს კონფლიქტის მოგვარების საქმეში.

ამ გეგმის მიხედვით, იქ, ძირითადად, თავისუფალ მიწებზე, ახალი საპორტო დასახლების გაშენებაა გათვალისწინებული და არა გადასახლება. ისე, ამგვარი მასშტაბის ობიექტის მშენებლობისას ვერ ავცდებით გარკვეული რაოდენობის მოსახლეების სხვა ადგილზე გადაყვანასა და მათთვის კომპენსაციის მიცემას, რაც ცალკე გადაწყვეტას საჭიროებს.

პორტის პროექტის სრულფასოვანი შედგენისთვის აუცილებელია წინასწარი კვლევების ჩატარება. საქართველოს შავი ზღვისპირეთი ქვეყნის ბუნებრივი სიმდიდრეა და მას მოვლა პატრონობა სჭირდება. ნებისმიერი ასეთი მასშტაბის პროექტის მომზადებისას საჭიროა მისი ყოველმხრივი შესწავლა სპეციალისტთა ფართო წრის მიერ. მხოლოდ ასეთი კომპლექსური მიდგომა აგვაცილებს დიდ ეკოლოგიურ და ეკონომიკურ ზარალს. იმედს ვიტოვებთ, რომ ვითარება ადეკვატურად იქნება შეფასებული და მიღებული იქნება ანაკლიის პორტის მშენებლობის ისეთი ვარიანტი, რომელიც ქვეყნისთვის სასარგებლოც და რაციონალურის იქნება.

საკონტროლო კითხვები

1. რას წარმოადგენს ანაკლიის ნავსადგური;
2. პროექტის მიხედვით როგორ მოხდება პორტის მშენებლობა;
3. რა თავისებურებებით ხასიათდება შავი ზღვის სანაპირო ზოლი;
4. რატომ შეფასდა უარყოფითად პორტის მშენებლობა 2001 წელს;
5. რა პირობებია აუცილებელი პორტის შესაქმნელად;

11.6 სოხუმი

სოხუმი (აფხ. აყუა) - ქალაქი საქართველოში. აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის დედაქალაქი და სოხუმის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციული ცენტრი 1848წ. სოხუმი კონფლიქტამდე საქართველოს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სამრეწველო, სატრანსპორტო (საზღვაო პორტი, რკინიგზის სადგური, აეროპორტი), კულტურული და საკურორტო-ტურისტული ცენტრი იყო.

ძველ და მერმინდელ დასავლეთევროპულ წყაროებში მოხსენიებულია როგორც ქალაქი და ნავსადგური კოლხეთში, ხოლო შემდგომ სამეგრელოს ქვეყანაში, საქართველოში.

XVIII სკ-ის ბოლოს სოხუმი აფხაზეთის მთავარი რეზიდენციაა. 1830-იანი წლებიდან დაიწყო სოხუმის აღორძინება. 1832 წ. გაიხსნა საბაჟო. 1846 წ. ნავსადგურად გამოცხადდა. 1847 წ.-დან ქალაქის სტატუსი მიიღო.

1992-1993 წლის რუსეთ-საქართველოს კონფლიქტის შემდეგ ქალაქმა დაკარგა თავისი მნიშვნელობა. 1993 წლის 27 სექტემბრიდან ქალაქი ოკუპირებულია რუსეთის მიერ.

საკონტროლო კითხვები

1. როდის გამოცხადდა სოხუმი ქალაქად;
2. სოხუმის მოკლე ისტორიული ექსკურსი.

12. საზღვაო ტრანსპორტის სახეები

(ტონაჟურ-სახეობითი ჯგუფები)

*ნავი- ესე ზოგადი სახელი არს ყოველთა ნავთა,
ხოლო მცირესა ნავსა ეწოდება ნუშა და მისსა
უდიდესსა ვარცლი , კარაპა, კარჭაპა ხუმალდი,
კატარღა. ერთი მეორის უდიდესნი არიან,
ხოლო ხომალდი და დრომონი უდიდეს ყოველთა
სულზან-საბა ორბელიანი*

ტრანსპორტი (ლათ. *trans* - გადაღმა, და *portare* - ზიდვა) —საშუალებების ერთობლიობაა, რომელთა დანიშნულებაა ადამიანების, ტვირთის და ინფორმაციის ერთი ადგილიდან მეორეში გადატანა. სატრანსპორტო ინდუსტრია სამ მთავარ კომპონენტად იყოფა: ინფრასტრუქტურად, მანქანებად და მართვად .

საზღვაო ტრანსპორტი ტრანსპორტის ყველაზე ხელსაყრელი და მოთხოვნადი სახეობაა ტვირთების გადასატანად კონტინენტაშორისი ურთიერთობებისთვის (კავშირისთვის). საზღვაო ტრანსპორტის ძირითადი სპეციალიზაცია - თავისი

მახასიათებლებით განსხვავებული ფიზიკო-ქიმიური და სხვა არანაკლებ მნიშვნელოვანი მრავალფეროვანი ტვირთის მსხვილი პარტიების ტრანსპორტირება: გენერალური ტვირთები, ტვირთები, რომლებიც პრაქტიკულად სტრატეგიულია ზოგიერთი ქვეყნისთვის (ნედლეული, ნავთობი და სხვა), მსხვილგაბარიტული დაღვრადი და ნაყარი ტვირთები, ტვირთები საზღვაო და უნივერსალურ კონტეინერებში, ტვირთები, რომლებიც თხოულობენ გადაზიდვის გარკვეულ აუცილებელ პირობებს (ტემპერატურულ რეჟიმს, ვიბრაციის არარსებობას და სხ.).

განსაკუთრებული აქცენტი შეიძლება გავაკეთოთ საზღვაო ტრანსპორტით იმ ტვირთების გადატანაზე, რომლებიც ითვლება განსაკუთრებით საშიშ და შხამიან ნივთიერებებად, ასევე იარაღი და ასაფეთქებელი საშუალებები. ავარიული სიტუაციების შემთხვევაში ასეთი ტვირთების გადატანისას, შედეგები შეიძლება კატასტროფული იყოს. ამიტომაც, საერთაშორისო სტანდარტების და კანონმდებლობის შესაბამისად, სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადატანისას, აშენებენ და იყენებენ სხვადასხვა სახის საზღვაო ტრანსპორტს და გემების ტიპებს.

გემების ყველაზე გავრცელებული ტიპებია:

- მშრალი ტვირთმზიდები
- კონტეინერმზიდები
- ლიხტერმზიდები
- როლკერები
- ბალკერები
- გემი-რეფრიჟერატორები
- ხე-ტყის მზიდები
- აირმზიდები
- ტანკერები
- საზღვაო ბორნები
- ბუქსირები

გემის ზომები და მისი აღჭურვილობა, ასევე სათავსოების რაოდენობა და მათი განლაგება, მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული, მაგრამ ყველაზე მთავარი მათ შორის არის გემის დანიშნულება.

განვიხილოთ თითოეული მათგანი:

მშრალი ტვირთმზიდები - გემების ყველაზე გავრცელებული სახეობაა. იგი გემის უნივერსალური ტიპია, რომლის დანიშნულებაც - სხვადასხვა ასოპტიმენტის, მათ შორის მსხვილგაბარიტული და მძიმეწონიანი ტვირთების გადატანა. ხორცპროდუქტების, თევზეულის, ბოსტნეულის, ხილის გადატანისთვის ისინი აღჭურვილნი არიან სამაცივრო მოწყობილობით. თანამედროვე მშრალ ტვირთმზიდებზე ერთი ტრიუმი რეფრიჟერატორულია, განკუთვნილია იმ ტვირთებისთვის, რომლებიც განსაკუთრებულ ტემპერატურულ რეჟიმს მოითხოვენ. ტვირთი შეიძლება შეფუთული იყოს სხვადასხვანაირად - ყუთებში, ფუთებში, კასრებში და სხვა. მშრალ ტვირთმზიდებს გააჩნიათ ორი გემბანი და მოცულობითი სატვირთე ტრიუმები, რომლებიც შეადგენენ კორპუსის ძირითად ნაწილს.

მშრალი ტვირთების გემის კორპუსი განივი ტიხრებით დაყოფილია ნაკვეთურებად. კიდურა ნაკვეთურები (ცხვირის - ფორპაკი და კიჩოს - ახტერპაკი) გამოიყენება თხევადი ბალასტისთვის, (ინგ. - ტვირთი, რომელსაცათავსებენ გემის ფსკერზე მისთვის მდგრადობის მისაცემად, ზედმეტი, უსარგებლო რამ), ხოლო დანარჩენი ნაკვეთურები (ტრიუმები) - ტვირთისთვის და სამანქანო განყოფილების განსათავსებლად. სიმაღლეზე გემის კორპუსი დაყოფილია გემბანებით და პლატფორმებით. მშრალი ტვირთების გემების უმეტესობას გააჩნია ორმაგი ძირი, რომელიც გამოიყენება თხევადი ბალასტისთვის, საწვავის შესანახად და მტკნარი წყლის მარაგისთვის.

მისი უნივერსალურობა იმაშიც გამოიხატება, რომ მის ბორტზე არის ყველა მოწყობილობა, რათა დამოუკიდებლად აწარმოოს ტვირთის ყველა დატვირთვა-გადმორტვირთვის ოპერაციები. ეს ნებას აძლევს გემს მოახდინოს მიდგომა მოუწყობელ ნავმისადგომებზე.



სურ.10 მშრალი ტვირთმზიდები

სპეციალიზირებული მშრალი ტვირთმზიდები ახდენენ ერთგვაროვანი ტვირთების ტრანსპორტირებას და გადასაზიდი ტვირთების სახეობის მიხედვით იწოდებიან: კონტეინერმზიდებად, ხე-ტყის მზიდებად, რეფრიჟერატორებად, როლკერებად, ბალკერებად და საქონელმზიდებად.

კონტეინერმზიდები - არის გემის ტიპი, რომელიც განკუთვნილია კონტეინერების გადასატანად. კონტეინერების მოხერხებულობა, როგორც უნივერსალური ტარისა სხვადასხვა ტიპის ტვირთებისთვის, ღირსეულად იქნა შეფასებული მე-20 სკ-ის შუაში. სწორედ ამ პერიოდში დაიწყო კონტეინერმზიდების მშენებლობა. ძალიან მოხერხებული იყო ტვირთი მოეგროვებინათ კონტეინერში, მიეწოდებინათ ზღვით დანიშნული პორტისთვის, ხოლო იქიდან კონტეინერს ტვირთით აგზავნიდნენ საბოლოო წერტილში უკვე ნებისმიერი ტრანსპორტით: ავტო, ავია, სარკინიგზო გზით. ამასთან ტვირთზე არანაირი ზედმეტი ოპერაციის ჩატარება არ ხდებოდა. მას მთელი რიგი უპირატესობები გააჩნია. საქონელი ერთხელ იტვირთება კონტეინერში და გადმოიტვირთება უკვე მიმღების საწყობში, რის შედეგად მიიღწევა მნიშვნელოვანი ეკონომია სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მოქნილი და ეფექტური გამოყენებით. ეს არის მულტიმოდალური ტვირთის გადატანის ნათელი მაგალითი ტრანსპორტის რამოდენიმე ტიპის მონაწილეობით.

თანამედროვე კონტეინერმზიდი არის მაღალტექნოლოგიური საზღვაო ტრანსპორტის სახე, რომელიც შექმნილია სპეციალურად კონტეინერების გადატანის სპეციფიკით, შესაბამისი ნავიგაციური (სანაოსნო) მოწყობილობით, განთავსების მოწყობილობით - სამაგრებით და რაც მთავარია, გადატანის პროცესში ტვირთვის

დამაგრების კონტროლით. კონტეინერები იტვირთება ტრუმებში, ნაწილი გემბანზე, დატვირთვის მკაცრი სქემით. კონტეინერის გადამტანებს დამოუკიდებელი დატვირთვა-გადმოტვირთვის მოწყობილობა ჩვეულებრივ არ აქვთ, ამიტომაც საჭიროა სპეციალურად მოწყობილი მისადგომი.

საზღვაო კონტეინერმზიდის ტრიუმი აღჭურვილია ვერტიკალური მიმმართველებით, რომლებიც აიოლებენ კონტეინერების დატვირთვას (კონტეინერები იდება ერთმანეთზე) და გამორიცხავენ მათ გადაადგილებას გემის რყევისას. ტრიუმების შევსების შემდეგ კონტეინერებს ათავსებენ გემბანზე, სადაც ხდება მათი დამაგრება სპეციალური მოწყობილობებით: შტანგებით, ჯაჭვებით. დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოები წარმოებს 10-ჯერ უფრო სწრაფად, ვიდრე მშრალი ტვირთებისთვის განკუთვნილ გემზე. განტვირთვა წარმოებს პორტალური და ხარიხა ამწეებით.

კონტეინერმზიდი გემი განკუთვნილია ISO კონტეინერებში მოთავსებული ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის. კონტეინერმზიდის ტვირთამწეობა 8-10 ათასი ტონაა. ტევადობა 25-18 ათასი კონტეინერი. კონტეინერმზიდი იმდენად ავტომატიზირებულია, რომ მისი ეკიპაჟი შეიძლება განისაზღვროს 10-14 კაცით.

კონტეინერის გადამტანებს დამოუკიდებელი დატვირთვა-გადმოტვირთვის მოწყობილობა ჩვეულებრივ არ გააჩნიათ, ამიტომაც საჭიროა სპეციალურად მოწყობილი მისადგომი.

თანამედროვე კონტეინერები, რომელთა გადატანა ხორციელდება საზღვაო ტრანსპორტით, ხასიათდება უსაფრთხოების მაღალი ხარისხით. მათ გააჩნიათ მტკიცე კონსტრუქცია და საკმარისი გერმეტულობა.



სურ.11 კონტეინერმზიდი

კონტეინერმზიდის სახესხვაბას წარმოდგენს **ლიბტერმზიდები** - გემები მცურავი ბარჟების (ფრ.-არათვითმავალი სატვირთო გემი) ტრანსპორტირებისთვის. არის სამდინარო, ტბის და საზღვაო ბარჟები; მშრალტვირთიანი, ჩასასხმელი და უნივერსალური; საბუქსირო და მისაწოლი. ასეთი ბარჟების ტვირთამწეობაა 370-2000ტ.

ლიბტერმზიდიდან ტვირთი გადმოიტვირთება წყლის ზედაპირზე, საიდანაც ბუქსირით მიყავთ სასურველ მისადგომთან. ლიბტერმზიდი გამოიყენება იმ ადგილებში, სადაც დიდ გემებს არ შეუძლიათ გავლა ამა თუ იმ მიზეზის გამო



სურ.12 ლიბტერმზიდი

როლკერი- ინგლისურიდან ითარგმნება როგორც „შემოგორება-გადაგორება“. ეს არის სატვირთო გემის სახეობა, სპეციალური დანიშნულების გემი, სადაც გამოიყენება დატვირთვის ჰორიზონტალური საშუალება, ან შერეული საშუალება: ჰორიზონტალურად და ამწეების დახმარებით - ვერტიკალურად. ძირითადი გადასატანი ტვირთი არის ავტო ტრაქტორები და სხვა თვლიანი (ბორბლიანი) ტექნიკა, სხვადასხვა საზიდავები (ფორანები), სარკინიგზო ვაგონები, კონტეინერები ავტობილებზე ნახევარ - მისაბმელებით, ასევე ტვირთები, რომლებიც იმყოფებიან ევროგადასაფრენად.

როგორც ავღნიშნეთ, დატვირთვა ხორციელდება ჰორიზონტალურად, გადასახსნელი კიჩოს მონაწილეობით. ტექნიკა ადის გემზე საკუთარი სვლით ან ტერმინალის გამწევებით. როლკერების ტვირთამწეობა 1-10 ათასი ტონაა. მათი ძირითადი უპირატესობაა დატვირთვა-განტვირთვის მაღალი სისწრაფე.

როლკერის კორპუსი იტვირთება თვლიანი ტექნიკით, ხოლო გემბანი გამოიყენება საზღვაო (20-40 ფუტიანი) კონტეინერების განსათავსებლად. როლკერი თავისი არსით წარმოადგენს სატვირთო ბორანს.

ტვირთების როლკერებზე დატვირთვა მოსახერხებელია და ფაქტიურად შესაძლებელია ნებისმიერ მისადგომთან, არანაირ სპეციალურ მოწყობილობას არ თხოულობს. დატვირთვა ხდება გადაგორებით. ტვირთებს სპეციალური „პოდონებით“ ტვირთავენ მტვირთავები, შესაძლებელია კონტეინერების გადატანა ზედა გემბანზე. აქვს სპეციალური დამტვირთავ-გადმომტვირთავი მოწყობილობა.



სურ.13 როლკერი

ომის დრო შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას როგორც სადესანტო ხომალდი. ზოგადად - შესანიშნავი უნივერსალური გემია. როლკერების ძირითადი ნაკლი არის სირთულე და სიძვირე ამ ტიპის ხომალდების აგებისას.

ბალკერი - არისგემის ტიპი, რომლის დანიშნულებაცაა ნაყარი, დაზვინებული ტვირთების (ტარის გარეშე) გადატანა. მათი საშუალებით გადაიზიდება ქვანახშირი, ღორღი, ქვიშა, მადანი, სამშენებლო მასალები და მარცვლოვანი კულტურები. ბალკერებს გააჩნიათ ერთი გემბანი, დიდი ტვირთამწეობა (150 ათას ტონამდე) და სვლის დაბალი სიჩქარე. კონსტრუქციულად წარმოადგენს ერთ მთლიან ტევადობას გაყოფილს ცალკეულ ტრიუმებად თავისი სახურავებით და კარებებით.



სურ.14 ბალკერი

ბალკერის ტრიუმის კედლები დახრილია, რათა მოხდეს ნაყარი ტვირთის გადანაწილება. მათი ჩატვირთვა წარმოებს პორტის დამტვირთავი ტექნიკის საშუალებით. განტვირთვისთვის ზოგიერთ ბალკერს გააჩნია ლენტური ტრანსპორტიორი. მათ დამოუკიდებლად დატვირთვა-გადმოტვირთვის მოწყობილობა არ გააჩნიათ.

საზღვაო ბორნები („პარომ“)- ასევე აწარმოებს ტექნიკის გადაგორებით გადატანას, მაგრამ იმით განსხვავდება როლკერისგან, რომ ბორანი ითვლება სამგზავრო და არა სატვირთო ტრანსპორტად. მისი ძირითადი დანიშნულებაა მგზავრების გადაყვანა, ბორბლებიანი ტექნიკის და სარკინიგზო ვაგონების გადატანა. ისინი ერთმანეთთან აკავშირებენ ხმელეთის საგზაო მაგისტრალებს.

მათი ტვირთამწეობა 300-60000 ათას ტონამდე მერყეობს. საზღვაო ბორანზე ტექნიკის ასაყვანად გამოიყენება გემის კიჩოსა და ცხვირის რამპები (ფრ.-გრძელი, დაბალი მოაჯირი), ასევე ლაცოტები (გერმ. -ამონაჭერი გემის ბორტში, სატვირთო ოპერაციების ჩასატარებლად, შლანგების მისაღებად და სხვა).

თვლიანი ტექნიკა მასზე ადის ლიფტით ან აპარელით (დახრილი პლატფორმა). ბორანზე არსებობს სამგზავრო განყოფილება. კონსტრუქციულად შედგება რამოდენიმე ქვედა და ზედა გემბანისგან. ერთ ერთ ქვედა გემბანზე განალაგებენ ავტომობილებს, შემდეგზე - სხვა გადასაგორებელი ტექნიკას, ზედა გემბანზე - არის სამგზავრო კაიუტები, სერვის-ცენტრები, რესტორნები, ბარები, და სხვა გასართობი ცენტრები. ბევრი ბორანი არაფრით ჩამორჩება მაღალი კლასის სამგზავრო - საკრუიზო ლაინერებს. საავტომობილო-სამგზავრო ბორანს შეუძლია საშუალოდ გადაიტანოს 150-200

ავტომობილი და 900-1000 მგზავრი. ხოლო რკინიგზის ბორანს - 50-მდე რკინიგზის ვაგონი.ბორანით ტვირთის გადატანა არანაირ სირთულეს არ წარმოადგენს.

ბუქსირი - განკუთვნილია არათვითმავალი და თვითმავალი გემების გადასაადგილებლად



სურ.15 ბუქსირი

ბუქსირ-მზიდსკი გადაყავს არათვითმავალი მცურავი საშუალებები.



სურ.16 ბუქსირ-მზიდი

სატრანსპორტო გემების განსაკუთრებულ საშუალებას წარმოადგენს **საქონელმზიდები**, რომელთაც გააჩნიათ რამოდენიმე გემბანი და ვენტილაციის მძლავრი სისტემა. ცხოველებისთვის საკვები ინახება სპეციალურ ბუნკერებში, საიდანაც იგი მრავალრიცხოვანი კონვეიერებით მიეწოდება მომხმარებელს-ცხოველებს.

გემი-რეფრიჟერატორები - გამოიყენება პროდუქტების (ხილი, ბოსტნეული, ხორცი) გადასაზიდად. მათი ტვირთამწეობა აღწევს 8-12 ათას ტონას. ასეთი გემების

ტრიუმები აღჭურვილია მაცივარ-დანადგარებით და აქვთ კარგი სითბოიზოლაცია. ტრიუმში შესაძლებელია შენარჩუნდეს ტემპერატურა $+6$ -დან -200°C -მდე. ზოგიერთ გემ-რეფრიჟერატორს შეუძლია არა მარტო შეინარჩუნოს ტემპერატურა, არამედ მოახდინოს ტვირთის სწრაფი გაყინვა. ზოგიერთ მათგანს აქვს ტექნიკური შესაძლებლობა - მოახდინოს ტრიუმების გაძლიერებული ვენტილაცია.

ხე-ტყის მზიდი გემები განკუთვნილია ხის მასალის - მრგვალი მორების და დახერხილი მასალის გადასაზიდად. ისინი, როგორც წესი, ერთგემზანიანები არიან. მათი კორპუსი გაძლიერებულია ყინულმჭრელი საშუალებებით, რაც მათ საშუალებას აძლევს შევიდნენ პოლარული აუზის პორტებში.

ყინულმჭრელები



სურ.17ყინულმჭრელი

ტანკერები - (ინგ.-tanker) არის თხევადი ტვირთების გადასაზიდი (ნავთობპროდუქტები, ქიმიური მრეწველობის პროდუქტები, სასუქები, თხევადი გაზი) საზღვაო და სამდინარო გემი.

კონსტრუქციულად წარმოადგენს დიდ კასრს, გაყოფილს სხვადასხვა ტევადობის განყოფილებებად ტიხრებით. იგი არის ლითონის ხისტი კონსტრუქციისგან დამზადებული. მისი კორპუსი დაყოფილია ერთმანეთისგან იზოლირებულ ნაკვეთურებად (ტანკებად), სადაც ისხმება თხევადი ტვირთი. თითოეული ტანკის მოცულობა შეიძლება შეადგენდეს 600 -დან 1000 მ³-მდე, და მეტს მსხვილტონაჟიანი გემებისთვის. ტანკერები უპირატესად გამოიყენება ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადასატანად, მაგრამ მათი საშუალებით გადაიზიდება სხვა ტვირთებიც, მათ შორის საკვები პროდუქტებიც, მაგ. სასმელი წყალი, ღვინო და სხვა.

უსაფრთხოების მიზნით კორპუსი არის ორმაგი, რომელიც თითქოსდა იცავას მას დაზიანებისგან. მაგრამ, როგორც ცხოვრება აჩვენებს, ყოველ წელს სტაბილურად ხდება ავარიები ტანკერებზე, რაც იწვევს გარემოს დაბინძურებას.

ნავთობის ტანკერების კორპუსიც დაყოფილია ნაკვეთურებად განივი ტიხრებით (რადგან რამოდენიმე დიდი ავარიის შემდეგ, XX - სკ-ის ბოლოს აიკრძალა ერთკორპუსიანი ტანკერების აგება), მაგრამ ტიხრების რაოდენობა გაცილებით ბევრია, ვიდრე მშრალი ტვირთების გემებში, რითაც მცირდება თხევადი ტვირთის გრძივი გადაქანებები რყევის დროს.



სურ.18 ტანკერი

ნაკვეთურების უმრავლესობა ივსება თხევადი ტვირთით. ტარაში მოთავსებული მშრალი ტვირთი შეიძლება მოთავსდეს გემის ცხვირის ფორპაკში. სამანქანო განყოფილება ტანკერში განთავსებულია კიჩოზე და ესაზღვრება ახტერპარკს. აქვე მეზობლად შეიძლება მოთავსებულ იქნას სატუმბო განყოფილება თავისი ტუმბოებით, რაც გამოიყენება თხევადი ტვირთების დატვირთვა-განტვირთვისთვის.

საერთაშორისო ნორმების და მოთხოვნილებების შესაბამისად, თანამედროვე ტანკერებს აუცილებლად უნდა ქონდეს ორმაგი კედელი, რათა შემცირდეს ავარიის შემთხვევაში ნავთობის ზღვაში ჩაღვრის რისკი.

ტანკერებზე სატვირთო ტანკები, სამანქანო განყოფილებიდან და გემის ცხვირთან მდებარე მშრალი ტვირთების ნაკვეთურებიდან, გამოყოფილია ვიწრო, შეუღწევადი ნაკვეთურით, რომელსაც კოფერდამი ეწოდება. მისი დანიშნულებაა ნავთობპროდუქტების მიერ გამოყოფილი აირების გაუღწევადობა გემის ერთი სათავსოდან მეორეში.

გადმოტვირთვა წარმოებს მილსადენებით ხმელეთზე ან როგორც ვარიანტი, რეიდზე, პირდაპირ ზღვაში. ტანკერებზე რაიმე დამტვირთავ-გადმომტვირთავი მოწყობილობა არ გააჩნიათ მძლავრი მტუმბავი მოწყობილობის გარდა.

გემთმფლობელთა და ნავთობპროდუქტების მწარმოებელ-მომთხოვნელთა სურვილმა გადაეტანათ ერთი რეისის დროს რაც შეიძლება მეტი ტვირთი, და შესაბამისად უფრო იაფად - იქამდე მიიყვანა, რომ ტანკერების ზომებმა მაქსიმალურად შესაძლებელ ფიზიკურ ზომებს მიაღწიეს, რა თქმა უნდა ხარისხის ზიანის ფასად. ყველა პორტს არ შეუძლია მიიღოს „სუპერ“ ტანკერების ცალკეული ტიპები. აუცილებელი ხდება სპეციალური მისადგომების აშენება.

პირველი ტანკერი აგებულ იქნა 1877 წელს, რომლის დედვეითი იყო 250 ათასი ტონა. მისი სახელი იყო „ზოროასტრი“.

მსოფლიოში ყველაზე დიდი ტანკერია ნორვეგიული სუპერტანკერი „**Knock Nevis**“-ი, რომელიც აგებულ იქნა იაპონიაში 1976 წელს. გემთმშენებელ კომპანიაში ნავთობის ბერძენი მაგნატის შეკვეთით. ტანკერი გამოვიდა სერიული ნომრით „1016“ და გადაეცა გემთმფლობელს. თუმცა შემკვეთის გაკოტრების გამო გემი გაიყიდა და შეძენილ იქნა ჰონკონგელი მაგნატის - ტუნგოს მიერ.

მისი მოთხოვნით 1981წ. მოხდა ტანკერის გადაკეთება, დაემატა სექციები და მისი დედვეითი 480 ათასი ტონიდან გადიდდა 565 ატას ტონამდე. გემის სიგრძემ შეადგინა 458 მ, სიგანემ - 68.8 მეტრი. ცაჯდომა გადიდდა 24.61მ, რის გამოც ტანკერს არშეუძლია გაიაროს ლა-მანშის სრუტე, სუეცის და პანამის არხები. ამ პარამეტრების გამო „**Knock Nevis**“-სი გახდა კაცობრიობის ისტორიაში ყველაზე დიდი წყალწყვის გემი.

მიუხედავად იმისა, რომ გემი აიგო გასულ საუკუნეში, მისი პარამეტრების დაძლევა ჯერაც არ მომხდარა. გემის ეკიპაჟი შედგებოდა 40 ადამიანისგან. ტანკერის სიჩქარე იყო 13 კვანძი/სთ, სამუხრუჭე მანძილი - 10 კმ. 2010 წელს ტანკერმა შეწყვიტა ცურვა, რადგანაც ევროკავშირის და აშშ შეცვლილი საკანონმდებლო მოთხოვნებით აიკრძალა ერთკორპუსიანი ტანკერების ექსპლოატაცია ნავთობისთვის (ტანკერს მოეთხოვება ორმაგი ძირი და კორპუსის ორმაგი კედელი), რასაც „**Knock Nevis**“-ი ვერ აკმაყოფილებდა. მისი ერთმაგი კედლის სისქე მხოლოდ 3,5 სმ-ია. თუმცა მან გაუძლო მრავალ გამოცდას. ირან-ერაყის ომის დროს გახდა სარაკეტო დაბომბვის მსხვერპლი,

რის გამოც სანახევროდ ჩაიძირა, თუმცა ამის შემდეგ გარემონტდა და კვლავ განაგრძობდა ცურვას.

დღეისთვის ყველაზე დიდი სატვირთო გემია „**Emma Maersk**”, რომელიც აგებულია 2006 წ. და რომელიც 93 წლის გემთმფლობელმა მაგნატმა მიუძღვნა თავის გარდაცვლილ მეუღლეს. გიგანტური კონტეინერმზიდი აღჭურვილია მსოფლიოში ყველაზე დიდი შიგაწვის ძრავით. მისი ტევადობა სტანდარტული სქემის მიხედვით ფასდება 13-14 ათასი TEU (20 ფუტიანი კონტეინერის ექვივალენტური ერთეული), გემის სიგრძეა 397 მ. სიგანე - 56 მ, ჩაჯდომა-15.5 მ.



სურ.19, „Emma Maersk”-ი

2014 წლის ნოემბერში მსოფლიოში ყველაზე დიდი სატვირთო გემი ღია ზღვაში გავიდა. იგი სამხრეთ კორეიდან როტერდამისკენ გაემართა. გემი, სახელად “**Piter Shulte**”, რომელიც ოფშორული საბურღი პლატფორმების გადატანისთვისაა განკუთვნილი. სატვირთო გემის სიგრძეა 382მ. სიგანე - 124მ. მისი მშენებლობა მფლობელ კომპანიას 3 მილიარდი დოლარი დაუჯდა. გემი შვეიცარულ კომპანია **Allseas** -ს ეკუთვნის, რომლის მთავარ საქმიანობას წყალქვეშა მილების გაყვანა და წყალქვეშა მშენებლობები წარმოადგენს. როტერდამში გემისთვის სპეციალური მშრალი დოკია გამოყოფილი.



სურ.20“Piter Shulte“

მშრალი ტვირთმზიდები, ტანკერები, კონტეინერმზიდები, ბალკერები, როლკერები და ბორნები - საზღვაო ტრანსპორტის ყველაზე გავრცელებული ტიპებია, რომელთა შესახებაც უნდა იცოდეს ნებისმიერმა ადამიანმა, რომელიც არ არის დაინტერესებული საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვებით. ამჟამად განიხილება ტენდენცია ე.წ. „კომბინირებული გემების“ შესახებ, რომელთაც შეუძლიათ როგორც ნაყარი ტვირთის + მანქანების, ნაყარი + თხევადი ტვირთის, + კონტეინერები. შესაძლებელია ასევე სხვა ვარიანტებიც.

საკონტროლო კითხვები

1. რა არის სატრანსპორტო ინდუსტრიის კომპონენტები;
2. რა სახის ტვირთების გადატანა ხდება საზღვაო ტრანსპორტით;
3. რა მიზანს ემსახურება სხვადასხვა ტიპის გემების აშენება;
4. რა და რა ტიპის გემები არსებობს;
5. რას წარმოადგენს მშრალი ტვირთმზიდები;
6. რას წარმოადგენს კონტეინერმზიდები, ბალკერები;
7. რას წარმოადგენს როლკერები, ბორანი;
8. რა ტიპის სამოქალაქო გემები არსებობს დანიშნულების მიხედვით;
9. სატრანსპორტო ფლოტის სახეობანი;
10. სატვირთო გემების ტიპები და მათი დახასიათება;
11. რას წარმოადგენს ტანკერები;
12. რომელია მსოფლიოში ყველაზე დიდი ტანკერი;

13. როდის და ვის მიერ იქნა აგებული „Knock Nevis“-ი;

14. რას წარმოადგენს „Emma MaersK“-ი, „Piter Shulte“;

13.ნაოსნობა და ეკოლოგიური უსაფრთხოება

მე-20 სკ-ის მეორე ნახევრიდან მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის შედეგად გრანდიოზული წინსვლა განიცადა მრეწველობამ, გაფართოვდა სავაჭრო და კულტურული ურთიერთობები მსოფლიოს მრავალ ქვეყანას შორის, რამაც თავისთავად მოითხოვა სატრანსპორტო ქსელის პერმანენტული ზრდა. ეს ეხება საზღვაო ტრანსპორტსაც.

თუ გავითვალისწინებთ, რომ ადამიანი თავისი საქმიანობით ცვლის ბუნების ეკოლოგიურ თანასწორობას, რა თქმა უნდა წყლის გარემოსაც ექნება ნაოსნობით გამოწვეული ეკოლოგიური პრობლემები. ვინაიდან, მნიშვნელოვნად გაიზარდა გემების ზომები, მათ მიერ გადატანილი ტვირთების მოცულობა, ტვირთების სახეები, გემების რაოდენობა, ეს ყოველივე პირდაპირ კავშირშია ეკოლოგიური პრობლემების გაზრდასთან. ნაოსნობის შედეგად წყალში ხვდება ეკიპაჟის საყოფაცხოვრებო ნარჩენები, გადასატანი ნივთიერებები და პროდუქტები, ტექნიკური და მოხმარებული წყლის ნარჩენები, ნავთობი და სხვა ნაგავი.

ოკეანეში ყოველწლიურად ჩადის 3-ჯერ მეტი ნაგავი, ვიდრე იქიდან ამოაქვთ დაჭერილი თევზი, თუმცა, მასში დაბინძურების 44% ხვდება ჩამდინარე მდინარეებიდან. ზღვებისა და ოკეანეების წყლის დაბინძურების 80% გამოწვეულია ადამიანის საქმიანობით ხმელეთზე. ზღვებსა და ოკეანეებში მოხვედრილი პლასტმასის ნაკეთობები ყოველწლიურად ანადგურებს 1მლნ-დე ზღვის ფრინველს და უთვალავი რაოდენობით თევზებს. პლასტმასის ნაგავი ჩვენს ეკოსისტემაში რჩება წლობით და წარმოადგენს დიდ საშიშროებას ზღვების ბინადართათვის.

ნედლი და გამოხდილი ნავთობი ასევე დიდ ზიანს აყენებს ოკეანეს და მასში მცხოვრებ ცოცხალ ორგანიზმებს. ნავთობპროდუქტები წყალში შეიძლება მოხვდეს :

- გემის ბალასტისა და ნარეცხი წყლიდან;
- ნავთობჰაბურღილებიდან;
- ნაბურღი შეღფიდან.

ამიტომ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია IMO, რომელიც სპეციალურად დაკავებულია საერთაშორისო საზღვაო სამართლის ნორმების შემუშავებით ზღვაოსნობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, გემებიდან ზღვის გარემოს დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად, ამზადებს და მოდერნიზებას უკეთებს კონვენციებს და სხვა დოკუმენტებს ზღვაოსნობაში ტექნიკური მიღწევების გათვალისწინებით.

IMO-ს მთავარი ამოცანაა დაიცვას გემზე მყოფ ადამიანთა სიცოცხლე, მათ შორის საშიში ტვირთების გადაზიდვისასაც. მაგრამ საშიში ტვირთები საშიშია არა მარტო გემზე, არამედ პორტის ტერიტორიისთვისაც და შესაბამისად ასეთ ტვირთებთან ურთიერთობისას, რისკების შესამცირებლად IMO-ს მიერ მიღებულ იქნა რეზოლუცია „ნავსადგურებში საშიშ ტვირთებთან უსაფრთხო მოპყრობის რეკომენდაციები“. რეკომენდაციების გადახედვა ხდება რეგულარულად სანაპიროსა და გემებზე შესასრულებელი ოპერაციებისას, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი საშიშ ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული რისკები.

საშიშროების ხარისხის მიხედვით ტვირთების კლასიფიკაცია ასეთია:

- ასაფეთქებელი მასალები
- წნევის ქვეშ გათხევადებული აირები;
- ადვილალეზადი სითხეები;
- ადვილალეზადი მყარი ნივთიერებები;
- მჟავები;
- შხამები და ინფექციური ტვირთები;
- რადიოაქტიური ნივთიერებები;
- კოროზიული ტვირთები;
- სხვა საშიში ტვირთები და ნივთიერებები.

საკონტროლო კითხვები

1. საიდან ხვდება წყალში ნავთობპროდუქტები;
2. რა ღონისძიებებს ახორციელებს საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია IMO;
3. როგორია ტვირთების კლასიფიკაცია საშიშროების ხარისხის მიხედვით.

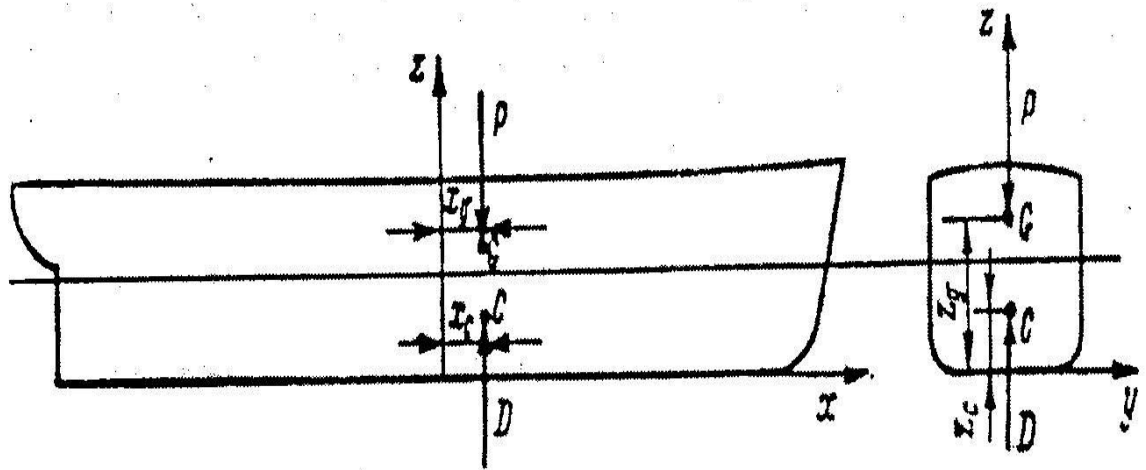
14. გემების მახასიათებელი პარამეტრები

გემი წარმოადგენს რთულ ტექნიკურ მცურავ ნაგებობას, რომელსაც შეუძლია მიიღოს და ატაროს ტვირთები, გადაიყვანოს მგზავრები, ამასთან შეინარჩუნოს თავისი კორპუსი გარკვეულ მდგომარეობაში წყლის ზედაპირთან მიმართებით და გადაადგილდეს მასზე საჭირო მიმართულებით. ყოველი გემი უნდა აკმაყოფილებდეს რამოდენიმე ძირითად მოთხოვნას. კერძოდ, იგი უნდა იყოს საკმაოდ მტკიცე იმისთვის, რომ გაუძლოს შიდა და გარე ძალების ზემოქმედებას, იყოს წყალგაუმტარი, მარჯვედ და მდგრადად გადაადგილდებოდეს წყლის ზედაპირზე

გემის და მასზე მყოფი ადამიანების უსაფრთხოების, მოხერხებული სამუშაო და ყოფითი პირობების უზრუნველსაყოფად, ასევე, ტვირთების დაუზიანებელი და უდანაკარგო გადაზიდვებისთვის გემს უნდა გააჩნდეს რიგი საზღვაოსნო თვისებები: ცურვადობა ანუ ტივტივადობა, მდგრადობა, ჩაუძირვადობა, რწევის სიმდოვრე, სვლადობა და მართვადობა.

გემის ექსპლოატაციის პროცესში საზღვაოსნო თვისებები იცვლება, რადგან ისინი მრავალ სხვადასხვა ფაქტორზეა დამოკიდებული, კერძოდ: მიღებული ტვირთის რაოდენობაზე, ტვირთების განლაგებაზე, თვით გემის მონაცემებზე და ა. შ.

ცურვადობა - ანუ ტივტივადობა. წყნარ წყალში ყოფნისას გემის კორპუსზე მოქმედებს ორი მიმართულების ძალები: ერთი თვით გემის კორპუსის და მასზე არსებული ტვირთების მასა, რომელთა ტოლქმედი ძალა p მოდებულია სიმძიმის ცენტრში, რომელიც პირობითად აღინიშნება G ასოთი და მიმართულია შვეულად ქვემოთ. გემის მასის ანუ წონის ძალები წონასწორდება მის კორპუსზე ქვემოდან ზემოთ მოქმედი წყლის ამომგდები ანუ მჭერი ძალებით, რომელთა ტოლქმედი D მოდებულია C წერტილში, რომელიც წარმოადგენს გემის კორპუსის წყალში ჩაძირული ნაწილის მოცულობითი სიდიდის ცენტრს. გემი იქნება ცურვად ანუ ტივტივად წონასწორობაში, თუ ეს ორი ძალა P და D იქნება ტოლი და განლაგებული ერთ სწორ ხაზზე ანუ თუ $P=D$ და მათი გასწვრივი და განივი კოორდინატები $G_x=C_x$, $G_y=C_y$.



ნახ. 1 გემზე ზემოქმედი ძალები

აქედან, ცურვადობის კანონისა პირველი პირობაა ჩამოყალიბდება: „ყოველი გემი, რომელიც ცურავს წყლის ზედაპირზე, იწონის იმდენს, რამდენსაც იწონის მის მიერ გამოდევნილი წყალი“. ამგვარად, ცურვადობა ანუ ტივტივადობა ეწოდება გემის უნარს, ატაროს მისთვის დანიშნულების მიხედვით განკუთვნილი ტვირთები და შეინარჩუნოს თავისი კორპუსი გარკვეულ შესაბამის მდგომარეობაში წყლის ზედაპირთან მიმართებით.

ცურვადობის საზომად გამოიყენება მოცულობითი წყალწვა (V), რომელიც წარმოადგენს გემის წყალში ჩაძირული ნაწილის მოცულობის გამოსახულებას კუბურ მეტრებში.

გემის კორპუსში ავარიული წყალშემოდღწევის შედეგად გემმა რომ შეინარჩუნოს ცურვადობა, გემებს ჩვეულებრივ აშენებენ ცურვადობის მარაგით. ცურვადობის მარაგი არის გემის კორპუსის წყალშემოდღწევადი მოცულობა, რომელიც განლაგებულია მოქმედი წყალხაზის ზემოთ. ცურვადობის მარაგი წარმოადგენს გემის ჩაუძირვადობის მახასიათებელს და მისი მნიშვნელობა გამოსახება შემდეგ მინიმალურ პროცენტებში გემის ნორმალური წყალწვიდან: ტანკერებისთვის 10-12%, მშრალი ტვირთებისთვის - 30-50%, სამგზავროსთვის - 80-100%. რაც დიდია წყალზემო ფერდი, მით მეტია ცურვადობის მარაგი.

მდგრადობა არის უნარი გემისა, შეეწინააღმდეგოს იმ გარე ძალებს, რომელთა ზემოქმედება იწვევს მის გადახრას, ხოლო ამ ძალების მოქმედების შეწყვეტის შემდეგ ისევ დაუბრუნდეს საწყის მდგომარეობას. განასხვავებენ ე.წ. საწყის მდგრადობას ანუ

მდგრადობას მცირე კუთხით 10-15°-ით დახრისას, როცა ზედა გემბანის კიდე არ ჩადის წყალში და მდგრადობას, როცა გემი გადაიხრება დიდი კუთხით.

თუ გემის გადახრა ხდება უცებ მოვარდნილი გარე ძალის შედეგად, მაშინ წარმოიქმნება დინამიკური გადამხრელი მომენტი. ასეთ შემთხვევაში გემის გადახრა გაგრძელდება გარკვეულ ზღვრამდე, მას შემდეგაც, როცა გადამხრელი და აღმდგენი მომენტები ერთმანეთს გაუტოლდება, რადგან იმოქმედებს ინერციის ძალები. ეს მომენტი გათვალისწინებულია საკლასიფიკაციო ორგანოების მიერ. შესაბამისად, გემებს მდგრადობის ნორმების დადგენისას, განუსაზღვრავენ მდგრადობის უფრო დიდ მხარს. გემის გადახრისას აღმდგენი მომენტის სიდიდე ჯერ მატულობს, მიაღწევს რაღაც მაქსიმუმს, (საკლასიფიკაციო მოთხოვნებით აღმდგენი მომენტის მაქსიმუმი განისაზღვრება 30°-40°-ის დახრილობის ფარგლებში. ის არ უნდა იყოს 30°-ზე ნაკლები), ხოლო შემდგომ, როცა აღმდგენი მომენტი ხდება ნულის ტოლი, გემი კარგავს მდგრადობას და ამოზრუნდება. დადგენილი ნორმების მიხედვით ეს ზღვრული კუთხე გადახრისა არ უნდა იყოს 60°-ზე ნაკლები. ამ ზღვრულ კუთხეს ეწოდება „ჩასვენების კუთხე“.

ჩაუძირვალობა- ესარის გემის უნარი, შეინარჩუნოს ცურვალობა, მდგრადობა და სხვა საზღვაოსნო თვისებები მას შემდეგ, რაც ჩაიძირება ან აივსება წყლით გემის სათავსშენის გარკვეული ნაწილი. ჩაუძირვალობის უზრუნველყოფა ხორციელდება გემის კორპუსის დაყოფით წყალგაუმტარ კვეთურებად, ორმაგი ფსკერის და ორმაგი ფერდების მოწყობით. ასევე, გემის აღჭურვიტ სპეციალური სისტემებით, რომლებიც გამოიყენებიან წყლის ერთი კვეთურიდან მეორეში გადასასვლელად და ბორტს გარეთ გადასატუმბად. ამათგან ძირითადია კორპუსის წყალგაუმტარ კვეთურებად დაყოფა, რადგან გემის კორპუსის მცირედი გახვრეტის ან გახლეჩის შემთხვევაშიც კი შემავალი წყლის ოდენობა იმდენად დიდია, რომ ყველაზე თანამედროვე და მაღალი წარმოების ტუმბოებიც კი ვერ უზრუნველყოფენ მათ ეფექტურ გადაქცევა -ამოშრობას. ტუმბოებს აყენებენ იმ მიზნით, რომ მათი საშუალებით მოხდეს სათავსშენის (კვეთურის) წყლისგან გათავისუფლება და ამოშრობა მას შემდეგაც, რაც წარმოქმნილი ხვრელი ჩაიხურება და წყალშემოსვლა მნიშვნელოვნად შემცირდება. მოთხოვნები ჩაუძირვალობისადმი: სატვირთო გემების მინიმუმ ერთი წყალგაუმტარი კვეთურის ავსებისას გემმა უნდა შეინარჩუნოს ჩაუძირვალობა, ხოლო სამგზავრო გემებისთვის

დადგენილია 2 ან 3 წყალგაუმტარი კვეთურა მისი ზომიდან გამომდინარე. ჩაუძირვადობა დადგენილია არა მარტო კონსტრუქციული მოწყობილობით, არამედ ეკიპაჟის უნარიანობით - სწორად გაუწიოს მას ექსპლოატაცია.

გემის სვლაობა - უნარი, გადაადგილდეს დადგენილი სიჩქარით, მთავარი ძრავის მიერ გარკვეული სიმძლავრით მუშაობისას. გემის მოძრაობისას მის კორპუსზე ზემოქმედებენ ჰაერის და წყლის წინააღმდეგობის ძალები, რომელიც მიმართულია მისი მოძრაობის საწინააღმდეგოდ და გადაილახება ამძრავის ბჯენითი წნევით. სიჩქარის ზრდასთან ერთად იზრდება მოძრაობისადმი წინააღმდეგობა და შეადგენს ცალკეული წინააღმდეგობების ჯამს. განასხვავებენ წყლის რამოდენიმე სახის წინააღმდეგობას: ა) მოყვანილობის (ფორმის) ანუ ე. წ. „ხვიური“ $R_{\text{ხ}}$, რომელიც დამოკიდებულია გემის კორპუსის წყალში მყოფი ნაწილის ფორმასა და ბოლოს (კიჩოს) უკან წარმოქმნილი წყლის ხვიურ წარმონაქმნებზე, რომლებიც წყდებიან რა გემს თან მიაქვთ მიღებული ბრუნვითი მოძრაობის ძალა. რამდენადაც უფრო სრულია გემის კორპუსი და ცუდია მის გარშემო წყლის მდინარება, მით მეტია ხვიური ნაწილაკები და მნიშვნელოვანია წინააღმდეგობა.

ბ) ხახუნის წინააღმდეგობა $P_{\text{ხ}}$ წარმოიქმნება წყლის სიბლანტის შედეგად. მისი გარკვეული ნაწილაკები ეკვრიან გემის კორპუსს და მოძრაობენ მასთან ერთად, მაგრამ მათი მეზობელი წყლის ფენების ნაწილაკები კორპუსიდან დამორების კვალობაზე მოძრაობენ სულ უფრო და უფრო ნაკლები სიჩქარით. ეხებიან რა ერთმანეთს, ეს სხვადასხვა სიჩქარით მოძრავი ნაწილაკები ქმნიან ხახუნის წინააღმდეგობას. ამასთან გემის კორპუსის ხორკლიანობა ზრდის ხახუნის წინააღმდეგობას. ხახუნის წინააღმდეგობაზე მოქმედებს, ასევე, გემის წყალქვეშა ნაწილის შემოზრდა ზღვის ორგანიზმებით. ცნობილია, რომ გემის კორპუსის წყალქვეშა ნაწილის გაწმენდისგან 5-6 თვის შემდეგ, გემის სიჩქარე კლებულობს 3-4 კვანძით და მეტად.

გ) ტალღური წინააღმდეგობა $R_{\text{ტ}}$, რომელიც დამოკიდებულია წყალქვეშა ნაწილის ფორმაზე და მისგან წარმოქმნილი ტალღების სისტემაზე, რომლებიც თან სდევნენ გემს მოძრაობისას. დაბალ სიჩქარეებზე უპირატესად წარმოიქმნებიან ე. წ. განფენადი ტალღები. სიჩქარის ზრდასთან ერთად იზრდება ე. წ. განივი ტალღები, რომელთა წარმოქმნაზე იხარჯება მნიშვნელოვანი სიმძლავრეები.

დ) შვერილი ნაწილების წინააღმდეგობა (საჭეები, გარდელები, კრონშტეინები და ა. შ.). ჰაერის წინააღმდეგობა დამოკიდებულია: გემის წყალზედა ნაწილის პროექციაზე, შუაკამპოს ფართობზე, სიჩქარეზე; მოძრაობის მიმართულებაზე; ქარის სიჩქარეზე. სრული წინააღმდეგობა განისაზღვრება როგორც აღნიშნული წინააღმდეგობების ჯამი და წარმოადგენს საფუძველს მთავარი ენერგეტიკული დანადგარის სიმძლავრის განსაზღვრავად. არსებობს სამი სახის სიმძლავრე: მწვევი ანუ ეფექტური სიმძლავრე; სიმძლავრე ძრავის ლილვზე და ინდიკატორული სიმძლავრე.

მოყვანილი გამოთვლები მიეკუთვნება წინააღმდეგობებს წყნარ წყალზე. ტალღები, რწევა, გემის მიმოქანება მნიშვნელოვნად ზემოქმედებს გემის სიჩქარეზე და ამცირებს მას საშუალოდ კიდე 7-9%-ით, ხოლო ძლიერ შტორმულ ამინდში - 50-60%-მდე.

გემის მართვადობა - ეწოდება გემის საზღვაოსნო თვისებას, რომელიც გამოიხატება ორი ცნების - ბრუნვადობის და კურსზე მდგრადად ყოფნის (ჭერის) უნარში. **ბრუნვადობა** ეწოდება გემის უნარს, შეცვალოს თავისი მოძრაობის მიმართულება სპეციალური მოწყობილობების ზემოქმედების შედეგად. **კურსზე მდგრადობა** ეწოდება გემის უნარს შეინარჩუნოს მისთვის მიცემული მიმართულება გარკვეული დროის განმავლობაში. პრაქტიკულად არც ერთ გემს არ აქვს აბსოლუტური მდგრადობის უნარი, ის იცვლის მოცემული მოძრაობის მიმართულებას სხვადასხვა ფაქტორების ზემოქმედების შედეგად.

გემის კურსზე ჭერის მდგრადობის შესანარჩუნებლად გამოიყენება საჭეები. გემი მდგრადია, თუ კურსზე მისი ჭერისთვის საჭის გადაწევები წუთში არ აღემატება 4-6, ამასთან გემი არ გადაიხრება კურსიდან 2-3°-ზე მეტად.

ბრუნვადობის მთავარი მახასიათებელია გემის ცირკულაცია და მისი ელემენტები. **ცირკულაცია** ეწოდება გემის მოძრაობას, გადაწეული საჭის ფრთით, მრუდხაზოვანი ტრაექტორიით. ასეთი მოძრაობისას გემის თავჭიმი (ცხვირი) მიმართულია ცირკულაციის მრუდის შიგნით, ხოლო გემის სიმძიმის ცენტრი განიცდის გარკვეულ გათრევას, დრეიფს (ჰოლ. - ცურვა, გემის დრეიფი - მოძრავი გემის გადასვლა მისი კურსიდან ქარის, დინების ან სხვა მიზეზის გამო) თავჭიმის ბრუნვის ტრაექტორიიდან გარეთ, ანუ გემის სიგრძეზე განლაგებული სხვადასხვა წერტილები მოძრაობენ სხვადასხვა სიმრუდის ტრაექტორიებით და აქვთ განსხვავებული გათრევის კუთხე. გემის ბოლო კუდი და მისი ცირკულაციის რადიუსი და დრეიფის კუთხე

მაქსიმალური არიან. დრეიფის არსებობის გამო გემი იკავებს წყლის ზედაპირის უფრო ფართო ზოლს, ვიდრე მისი ზომებია. გემთწამყვანმა უნდა გაითვალისწინოს ეს მოვლენა ვიწროებში მანევრირებისას და გემებთან გვერდავლის დროს.

კუთხური სიჩქარე ცირკულაციის პროცესში ჯერ სწრაფად იზრდება და აღწევს მაქსიმუმს, ხოლო შემდეგ გარკვეულწილად მცირდება და ღებულობს მდგრად მნიშვნელობას. ეს მოვლენა ემთხვევა ცირკულაციის „ევოლუციური“ ეტაპის დამთავრებას და მის მდგრად „ჩამოყალიბებულ“ პერიოდზე გადასვლას. ეს ჩამოყალიბებული პერიოდი გრძელდება ევოლუციის ეტაპის ბოლო მომენტიდან მანამ, სანამ საჭე რჩება გადახრილ მდგომარეობაში.

გემის ცირკულაციის დიამეტრი დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე: გემის სიგრძეზე, სიფართოზე, წყალში გახვობაზე, გემის დატვირთვაზე, სიჩქარეზე, დახრილობაზე, საჭის ფრთის მოყვანილობაზე, მისი გადახრის კუთხესა და საჭის ფრთის ცენტრის მხარზე, ასევე, საჭეებისა და მნიჩბავი ხრახნების რაოდენობაზე.

გემის ბრუნვადობის მნიშვნელოვანი მახასიათებელი ელემენტია ცირკულაციის პერიოდი. ეს არის დრო, რომელიც საჭიროა გემის 360°-ით მოსაბრუნებლად. ის დამოკიდებულია გემის სიჩქარეზე და საჭის გადახრის კუთხეზე. სიჩქარის ზრდასთან და საჭის გადახრის კუთხის სიდიდის ზრდასთან დაკავშირებით ცირკულაციის პერიოდი მცირდება და პირიქით, ამ სიდიდეების შემცირებისას, ცირკულაციის პერიოდი იზრდება.

საკონტროლო კითხვები

1. რა საზღვაოსნო თვისებებით ხასიათდება გემი;
2. რა არის გემის ცურვადობა, განსაზღვრეთ ცურვადობის კანონი;
3. რა არის წყალწყვა;
4. რა არის ცურვადობის მარაგი;
5. რა არის მდგრადობა;
6. განსაზღვრეთ საწყისი მდგრადობა;
7. როდის წარმოიქმნება „ჩასვენების კუთხე“;
8. რა არის ჩაუძირვადობა;
9. რა არის გემის სვლადობა, რა და რა სახის წინააღმდეგობები არსებობს;

10. რა არის გემის მართვადობა;
11. რას ნიშნავს ბრუნვადობა;
12. რა არის კურსზე მდგრადობა.

15. საინტერესო ცნობები ოკეანის შესახებ

ოკეანე ფარავს დედამიწის ზედაპირის 71% და შეიცავს მსოფლიო წყლის მარაგის 97%. 1%-ზე ნაკლებია მტკნარი წყალი, ხოლო 2%-ის ფარგლებშია მტკნარი წყლის შემცველობა მყინვარებში.

ბგერის სიჩქარე წყალში შეადგენს 1435 მ/წმ, რაც თითქმის 5-ჯერ აღემატება ბგერის სიჩქარეს ჰაერში (340 მ/წმ).

დედამიწის ყველაზე დაბალი წერტილი მდებარეობს 11034 მ სიღრმეზე წყნარი ოკეანის დასავლეთით, მარიანის ღრმულში, რომელსაც უწოდებენ *ჩელენჯერის სიღრმეს*. ამ ადგილში წყლის წნევა შეადგენს 11318 ტ/მ². რაც ექვივალენტურია იმის, რომ ადამიანი ცდილობდეს 50 ერთმანეთზე დაწყობილი თვითმფრინავის აწევას! მკვდარი ზღვის უმდაბლესი წერტილი მდებარეობს 396 მ-ზე ქვემოთ.

დედამიწის ზედაპირზე გამოვლენილი ვულკანური აქტივობები ვლინდება ოკეანეებში. წყლისქვეშა მიწისძვრები და ვულკანური ამოფრქვევები იწვევენ ცუნამებს (სიტყვა „ცუნამი“ იაპონური წარმოშობისაა და ნიშნავს ტალღას ყურეში).

ყველაზე მაღალი ცუნამი დარეგისტრირებულია 1899წ. ალიასკის ყურეში 8.9 ბალიანი მაგნიტუდის მქონე მიწისძვრისას, რომელმაც შეადგინა 60 მეტრი ზღვის დონიდან.

ატლანტის ოკეანის საშუალო სიღრმე შეადგენს 3926 მ. ყველაზე დიდი სიღრმე აღინიშნება პუერტო რიკოს ღრმულში.

წყნარი ოკეანე არის დედამიწის ზედაპირზე ყველაზე დიდი წყლის ერთეული და იკავებს რა დედამიწის ზედაპირის ერთ მესამედს. წყნარ ოკეანეში დაახლოებით 25000 კუნძულია, უფრო მეტი, ვიდრე ერთად აღებული ყველა სხვა ოკეანეში. კუროსიოს დინება (იაპონიის კუნძულების სიახლოვეს) არის ყველაზე ძლიერი დინება. იგი დღეში გადაადგილდება 40-121 კმ-ით. მას სიჩქარით ჩამორჩება გოლფსტრიმის თბილი დინება, რომლის სიჩქარეა 97 კმ დღეში, მაგრამ მას გადააქვს 100-ჯერ მეტი წყალი, ვიდრე ყველა

სხვა მდინარეს მსოფლიოში და მიედინება 300-ჯერ უფრო სწრაფად, ვიდრე მდინარე ამაზონი - ყველაზე დიდი მდინარე დედამიწაზე.

ოკეანეები შეიცავენ დაახლოებით 20 მლნ ტონა ოქროს. ოკეანის წყლის სიმკვრივე მატულობს გაცივების მიხედვით, მაშინ, როცა მტკნარი წყლის სიმკვრივე ყველაზე დიდია 4°C -ზე. ოკეანის წყლის გაყინვის ტემპერატურაა 1.9°C , ხოლო მტკნარი წყლის - 0°C . ოკეანის წყლის საშუალო ტემპერატურაა 3.5°C .

ბერმუდის სამკუთხედი მდებარეობს ატლანტიკის ოკეანეში. მისი ფართობია 140 000 კვ. მილი. ამ ადგილის წყლები ყოველთვის იყო ამოუხსნელი ამოცანა. ჯერ კიდევ ქრისტეფორე კოლუმბმა აღწერა უცნაური ამბები 1492 წელს სამკუთხედის გვერდით ჩავლისას რომ ნახა. ის „სანტა მარიათი“ მიცურავდა. ამ გემის ჟურნალში მოცემულია ინფორმაცია კომპასის ისრის უცნაურ ქცევაზე, ცისა და ზღვის უჩვეულო ნათებაზე.

მაშინ ამ ამბავზე არაფერი იცოდნენ. სამკუთხედი ცნობილი გახდა მხოლოდ 1840 წლიდან, როცა იქვე ახლოს იპოვეს ფრანგული აფრიკანი გემი „როზალინი“. იქ ყველა აფრა ადგილზე და წესრიგში იყო, მაგრამ არ იყო ეკიპაჟის არც ერთი წევრი.



სურ.21 ბერმუდის სამკუთხედი

1872 წლის 7 ნოემბერს 7 კაციანი ეკიპაჟისგან შემდგარი „მარია სელესტა“ გავიდა ნიუ-იორკიდან. მას გადაჰქონდა ტვირთი და ჰქონდა საკვების დიდი მარაგი. გემი იყო გამართული, ჰქონდა კარგი საჭე. გემი გაუჩინარდა. როცა იპოვეს, მასზე ყველაფერი ხელუხლებელი იყო, არ იყო მხოლოდ ეკიპაჟი.

1880 წელს გაქრა ბრიტანული სასწავლო გემი „ატლანტა“.

1902 წელს ატლანტიკის ოკეანეში იპოვეს გერმანული გემი „ფრეა“, რომელსაც ოთხივე აფრა უფრიალებდა, მაგრამ მასზე არავინ იყო.

1918 წელს ბარბადოსის კუნძულებიდან გავიდა სატვირთო გემი „ციკლოპი“, მისი ბედი დღემდე უცნობია.

1945 წლის 5 დეკემბერს 5 ბომბდამშენი გაქრა უკვალოდ. მას მიყვა სამაშველო თვითმფრინავიც.

ამ ადგილთანაა დაკავშირებული მრავალი იდუმალი ამბავი. აქ გადაფრენისას თვითმფრინავები კარგავდნენ მართვის უნარს, კომპასის ისრები საოცრად სწრაფად ტრიალებდა. თვითმხილველების თქმით ცა თეთრდებოდა და ჩნდებოდა მწვანე ბინდი. გაურკვეველი წარმოშობის მაგნიტური ძალა თვითმფრინავებს და გემებს თითქოს წყალში ითრევდა. ყველაზე საოცარი კი ისაა, რომ ეს ყველაფერი უქარო ამინდში ხდებოდა.

ბერმუდის სამკუთხედი ყოველთვის როდია საშიში. ხშირად აქ თვითმფრინავები და გემები ძალიან მშვიდად სერავენ ოკეანეს. ვერავინ შეძლო ამ იდუმალების ამოხსნა. ზოგი სკეპტიკოსი ყველაფერს ცუდ ამინდს აბრალებს. არსებობს მოსაზრება წყალქვეშა ვულკანის არსებობაზეც, რომელიც თითქოს იწოვს გემებს. ზოგი იმასაც ფიქრობს, რომ აქ არის რაღაც უცნობი განზომილების ჭიშკარიც. ზოგის აზრით, ეს მოვლენა უცხოპლანეტელებს და შავ ხვრელს უკავშირდება. ზოგის მტკიცებით, წყალქვეშ არის ჩადირული ქალაქი ატლანტიდა და მისი მცხოვრებნი ითრევენ თავისთან გემებს.

დღევანდელი დღისთვის დაფიქსირებულია 140-ზე მეტი შემთხვევა. უკვალოდ დაკარგულია 1000 კაცზე მეტი.

საკონტროლო კითხვები

1. დედამიწის ზედაპირის რამდენ პროცენტს ფარავს ოკეანე;
2. სად მდებარეობს დედამიწის ყველაზე დაბალი წერტილი და რა ეწოდება მას;
3. რა იწვევს ცუნამებს;
4. სად და როდის დარეგისტრირდა ყველაზე მაღალი ცუნამი;
5. დედამიწის ზედაპირის რა ტერიტორიას იკავებს წყნარი ოკეანე;
6. რამდენი კუნძულია წყნარ ოკეანეში;
7. რამდენ მილიონ ტონა ოქროს შეიცავს ოკეანეები.

8. სად მდებარეობს ბერმუდის სამკუთხედი;
9. რამდენი კვადრატული მილია მისი ფართობი;
10. რომელ წლებს უკავშირდება პირველი ინფორმაცია ბერმუდის სამკუთხედის შესახებ;
11. რა ვერსიები არსებობს მის შესახებ;
12. დღეისთვის რამდენი შემთხვევაა დაფიქსირებული და რამდენი ადამიანია გამქრალი ბერმუდის სამკუთხედში.

16. მსოფლიოს უმსხვილესი ნავსადგურები

პირველი ნავსადგურები, იგივე საზღვაო პორტები წარმოიშა ხმელთაშუა ზღვაში ჯერ კიდევ ჩვ. წ. აღ-მდე მეოთხე ათასწლეულში. შემონახულია ცნობები მესარის პორტის შესახებ კუნძულ კრეტაზე (ჩვ. წ. აღ -მდე 3400წ.), სიდონის და ტირის დიდ პორტებზე. დიდი ნავსადგური გააჩნდათ ფინიკიელებს - კართაგენი, რომელიც ხმელთაშუა ზღვაში ცივილიზაციის ნამდვილ კერას წარმოადგენდა. მსხვილი პორტები გააჩნდათ პორტუგალიას, ნიდერლანდებს, ესპანეთს, ინგლისს. შუა საუკუნეებში პორტების მშენებლობას ხელი შეუწყო დიდმა გეოგრაფიულმა აღმოჩენებმა, ვაჭრობის განვითარებამ და გემთმშენებლობამ. სიტყვა პორტი (portus) ლათინური წარმოშობისაა და ნიშნავს შესასვლელს, ჭიშკარს. ეფექტურად ორგანიზებულ საპორტო სისტემის მშენებლობას შეუძლია ქვეყანას მნიშვნელოვანი სტაბილური ფინანსური შემოსავალი მოუტანოს.

საზღვაო ნავსადგური მეტად მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო კვანძია, სადაც წარმოებს ტვირთების დატვირთვა-გადმოტვირთვა და დასაწყობება. პორტში ხდება სატრანსპორტო დოკუმენტების გაფორმება და გემების დამატებითი ტექნიკური მომსახურება. პორტში შესაძლებელია მოხდეს ტვირთების გადანაწილება, დახარისხება, გადამუშავება, შეფუთვა. სამგზავრო გემები პორტში იღებენ მგზავრებს.

ვაჭრობის განვითარებაში, გაეროს კონვენცია, საზღვაო პორტების კლასიფიკაციას აწარმოებს სამი თაობის მიხედვით. ეს კლასიფიკაცია ეყრდნობა შემდეგ კრიტერიუმებს:

- პორტის განვითარების პოლიტიკა;
- საპორტო საქმიანობის ევოლუცია;
- საპორტო სტრუქტურებისა და ორგანიზაციების ინტეგრაციის საკითხი.

დღეისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება მომსახურების სერვისს. ამიტომ განასხვავებენ პორტების სამ თაობას:

პირველი თაობის პორტები ფუნქციონირებდნენ 1960წ-მდე და ემსახურებოდნენ მხოლოდ საზღვაო და საკონტინენტო ტრანსპორტირებას. კლიენტები იყვნენ გემთფლობელები და არა ტვირთის მფლობელები. პორტებში ხდებოდა ტვირთის დატვირთვა, განტვირთვა, შენახვა.

მეორე თაობის პორტები ხასიათდებიან მომსახურების უფრო ფართო სპექტრით, რომელსაც გააჩნია კომერციული განზომილება. 1970-იან წლებში პორტები დაუახლოვდნენ მრეწველობას და გარდაიქმნენ „ინდუსტრიალურ პორტებად“. დიდი მოცულობის ნედლეულის გადაზიდვებმა წარმოშვეს დიდი ტონაჟის ტანკერები.

მესამე თაობის პორტები წარმოჩნდნენ 1980-იან წლებში, როცა წარმოიშვა ინტეგრირებული ლოჯისტიკური ჯაჭვები წარმოებასა და გამსაღებელს შორის. ამ თაობის პორტებისთვის დამახასიათებელია ვიწრო სპეციალიზაციის ტერმინალები, უფრო რთული დამტვირთავ-განმტვირთავი მოწყობილობები და კონტეინერები. დღეისთვის პორტები ასტიმულირებენ ეკონომიკას და ვაჭრობას და გააჩნიათ გამნაწილებლის ფუნქცია გლობალური მასშტაბებით. ამ თაობის პორტებში შეიძლება განხორციელდეს სატრანსპორტო საქონლის ტექნოლოგიური გადამუშავება, პაკეტირება, გასუფთავება.

ყველაზე მნიშვნელოვნად ითვლება მესამე თაობის პორტები. ამ პორტების მენეჯერები და თანამშრომლები ახლებურად უდგებიან მართვისა და განვითარების საკითხებს.

მესამე თაობის პორტებში საქმიანობა და მომსახურება სპეციალიზირებული ხასიათისაა და შეიძლება გავყოთ შემდეგ კატეგორიებად:

- ტრადიციული საპორტო მომსახურება;

- პორტის სამრეწველო სერვისი (სატრანსპორტო საშუალებათა სარემონტო სამუშაოები და მომსახურება);

- ადმინისტრაციული და კომერციული მომსახურების ეფექტურობა (პორტის სამსახურების მართვის ეფექტურობა, წესრიგი, მუშაობის მოხერხებული გრაფიკი, ყველანაირი დოკუმენტაციის გადამუშავების სისწრაფე);

-ლოგისტიკური მომსახურებანი მატერიალური ნაკადების მართვის სფეროში (პორტი განიხილება, როგორც მნიშვნელოვანი რგოლი დამატებითი ღირებულების შექმნის პროცესში, გამგზავნიდან მომხმარებლამდე საქონლის მოძრაობის გზაზე და არა, როგორც დასაწყობების და გადატვირთვის ცენტრი);

-პორტის საინფორმაციო სერვისი (ხარისხიანი ინფორმაციით უზრუნველყოფა და კლიენტების ხარისხიანი საინფორმაციო მომსახურება).

მსოფლიო ინდუსტრიაში, ავია და სარკინიგზო გადატანების ყველაზე დიდი პორტი საკმაოდ სწრაფად ვითარდება, მაგრამ იგი მაინც საკმაოდ ჩამორჩება ყველაზე მასშტაბურ და ეკონომიკურ ლოჯისტიკურ არხს - წყლით გადაზიდვებს. მსოფლიო ნაწარმის 70% გადაიზიდება ზღვებით და ოკეანეებით კონტეინერების საშუალებით.

80-იანი წლების ბოლოს აზიაზე მოდიოდა მსოფლიო მსხვილი პორტების ნახევარი, ამ საუკუნისთვის სია საგრძნობლად შეიცვალა. პირველ ოცეულში აღმოსავლეთის პორტები ერთნახევარჯერ გაიზარდა, ამავე დროს მათგან ნახევარზე მეტი არის ჩინეთში. ამაში გასაკვირი არაფერია, რადგან აზიიდან ექპორტის რაოდენობა სხვა ქვეყნებში საკმაოდ დიდია.

სინგაპური - ეს არის მსოფლიოში ყველაზე დიდი პორტი, სადაც საკმაოდ დიდი გამოცოცხლებაა. იგი შედის მსოფლიოს ოთხი უმსხვილესი პორტების სიაში: როტერდამი, შანხაი, სინგაპური და ჰონკონგი. ამასთან ტონაჟების სიდიდის მიხედვით იგი მსოფლიოში პირველ ადგილს იკავებდა 1985 წლამდე, სანამ ამ მაჩვენებლით არ გაუსწრო შანხაიმ.

მას შეუძლია მიიღოს 25.6 მლნ.კონტეინერი წელიწადში და ეს რიცხვი ყოველ წელს იზრდება. სპეციალისტების გათვლით სინგაპურის თითოეულ მაცხოვრებელზე დღეს მოდის 5 კონტეინერზე მეტი. 20 წლის წინ ეს ციფრი თითქმის ექვსჯერ ნაკლები იყო.

პორტის ძირითადი ოპერატორია PSA International, იგი სახელმწიფო საკუთრებაა და იკავებს სინგაპურის პორტის 5-6 ტერმინალს. სინგაპურის პორტი გაოცებს თავისი მასშტაბებით. მისი საერთო ფართობი 600 ჰექტარს აჭარბებს. პორტში დამაგრებულია 172 საპორტო ამწეები და 50-ზე მეტი მისადგომი კონტეინერებისთვის. პორტისკენ მიემართება 200 სავაჭრო მარშუტზე მეტი.



სურ.22 სინგაპურის პორტი

თანამედროვე საზღვაო ნავსადგურები (პორტები) განეკუთვნებიან მექანიზირებულ სატრანსპორტო კვანძებს. მათ გააჩნიათ ბუნებრივი ან ხელოვნური მისადგომები გემებისთვის, მექანიზაციის საშუალებები ჩატვირთვა-განტვირთვისთვის, მოწყობილობები ფლოტისთვის საწვავის, წყლის და საკვების მისაწოდებლად, მაცივრები, სასაწყობო ნაგებობები და სხვა.

საზღვაო პორტის მუშაობას ახასიათებენ ორი ძირითადი მაჩვენებლით: გამტარუნარიანობით და ტვირთბრუნვით.

მსოფლიო უმსხვილესი საზღვაო პორტების ტვირთბრუნვა 2012(მლნ.ტ)

რანგი	პორტი	ქვეყანა	ტვირთბრუნვა
1	შანხაი	ჩინეთი	32.53
2	სინგაპური	სინგაპური	31.7
3	ჰონკონგი	ჩინეთი	23.55
4	შენჩენი	ჩინეთი	22.94
5	ჰუსანი	სამხრეთ კორეა	22. 89
6	ნინზო	ჩინეთი	16.8
7	გუანჩჟოუ	ჩინეთი	15.2
8	ცინდაო	ჩინეთი	14.5
9	დუბაი	(OAE)არაბეთის გაერთ ემირატ.	13.4
10	როტერდამი	ნიდერლანდები (ჰოლანდია)	12.3

11	ტიანზინი	ჩინეთი	11.9
12	პორტ კელანგი	მალაიზია	3.3
13	ტიანჯუნ - პელუპასი	მალაიზია	2.7
14	სიამენი	ჩინეთი	2.1
15	ბრემენხამენი	გერმანია	

გამტარუნარიანობაში გულისხმება დროის გარკვეულ მონაკვეთში (დღე, თვე, წელი) გემზე დატვირთული ან განტვირთული ტვირთების რაოდენობა ტონებში. ხოლო, პორტის **ტვირთბრუნვა** - არის დროის გარკვეულ მონაკვეთში ფაქტიურად გასული ტვირთის რაოდენობის სიდიდე. იგი ცვალებადია და დომოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე.

ფუნქციონალური თვალსაზრისით არსებობს პორტების დაყოფის კლასიფიკაცია:

- საერთო დანიშნულების პორტები, სადაც გემების და ტვირთების დამუშავება წარმოებს ერთსა და იმავე მისადგომზე;
- სპეციალიზებული, სადაც წარმოებს მასიური გარკვეული სახეობის ტვირთების (მაგ. მარცვლეული, ქვანახშირი, ნავთობი და ნავთობპროდუქტები, ხე-ტყე, მადანი) გადამუშავება. პორტში გათვალისწინებულია სპეციალიზებული მისადგომი ხაზები, აღჭურვილი ტვირთების გადაადგილების ასაწევი მექანიზმების სისტემით და გადასტვირთი კომპლექსები.
- კომბინირებული საზღვაო პორტები - ესენი არიან ყველაზე მსხვილი სავაჭრო პორტები, რომელთაც გააჩნიათ საერთო დანიშნულების და სპეციალიზებული მისადგომები, სპეციალური ადგილები მასიური და ცალობით ტვირთის დასამუშავებლად.

ეკონომიკური მნიშვნელობის მიხედვით (რომელიც ძირითადად გულისხმობს ტვირთბრუნვას) საზღვაო პორტები იყოფა: მსოფლიო მნიშვნელობის - განსაკუთრებით დიდი ტვირთბრუნვის მქონე (ემსახურება ძირითადად საკონტინენტთაშორისო გადაზიდვებს); საერთაშორისო - დიდი ტვირთბრუნვით (აკავშირებს ერთი აუზის ქვეყნებს) დაშიგასახელმწიფოებრივი.

საზღვაო პორტის გარე რაიონი - **ფორლანდი**, არის სხვა ქვეყნის პორტის ტერიტორია, საიდანაც ნავსადგური იღებს ან აგზავნის ტვირთებს საზღვაო ტრანსპორტით. ე. ი. ფორლანდი არის პორტის გარე კავშირების ზონა. მისი საზღვრები უსაზღვროა, რადგან მასში შეიძლება შედიოდეს მსოფლიოს ნებისმიერი პორტი.

დღეისთვის მსოფლიოში 7000-ზე მეტი პორტი და 5500-ზე მეტი პორტპუნქტია. მათ წარმოშობაზე მოქმედებს შემდეგი ფაქტორების კომპლექსი: ფიზიკო-გეოგრაფიული, ეკონომიკური, ისტორიული, პოლიტიკური და სხვა. მსოფლიოს უმსხვილესი პორტების 2/3 თავმოყრილია ატლანტიკის ოკეანის სანაპიროზე. ჩვეულებრივად მსხვილი პორტები განლაგებული არიან კონტინენტების სანაპიროებთან, უმეტესად მრეწველობის მიხედვით განვითარებულ ქვეყნებში, კარგად განვითარებული სატრანსპორტო ქსელით. მაგ. აშშ-ს ატლანტიკურ სანაპიროზე არსებულ პორტებს შორის დაშორება დაახლოებით 150კმ-ია, ხოლო წყნარი ოკეანის სანაპიროზე 300 კმ. პორტების დიდი რაოდენობაა ევროპაში, აზიაში -იაპონიაში.

ჩვეულებრივ პორტის ტვირთბრუნვა განისაზღვრება საერთაშორისო და არა შიგა გადაზიდვებით. ეს განსაკუთრებით ახასიათებს დასავლეთ ევროპის კონტინენტალურ პორტებს. უნივერსალურ საზღვაო პორტებში წარმოებს მშრალი ან თხევადი ტვირთების გადამუშავება და მგზავრთა გადაყვანა სამგზავრო ლაინერებით (ინგ.-სახაზო გემი, შორეული ნაოსნობის დიდი სწრაფმავალი სამგზავრო, ზოგჯერ სატვირთოც). ასეთ პორტებში კარგადაა განვითარებული მომსახურების მრავალი სფერო.

მსოფლიოში ერთ ერთი უმსხვილესი პორტი ტვირთბრუნვის მიხედვით - **როტერდამი** (ნიდერლანდები) განთავსებულია მდ. რეინის და მასის დელტაში 33 კმ-ში ჩრდილოეთის ზღვიდან. ზღვასთან მას აკავშირებს 19 მეტრი სიღრმის მქონე არხი.

როტერდამის პორტი წარმოადგენს მთელ კომპლექსს, რომლის შემადგენლობაში შედის სამდინარო და საზღვაო პორტები, ავანპორტი (ფრ.- 1. პორტის აკვატორიის გარე, უფრო მეტად ჩაღრმავებული ნაწილი, რომელიც ტალღებისგან დაცულია ხელოვნური ნაგებობებით (ტალღსამსხვრევი) ან ბუნებრივი ზღუდეებით (კონცხი) და რომელიც გამოიყენება გემების სადგომად ან გემის კორპუსის ნაწილობრივ განსატვირთად. 2. წყვილი პორტებიდან ერთ-ერთი, რომელიც უფრო ახლოსაა ზღვასთან და შიგა წყლის გზით დაკავშირებულია მთავარ პორტთან, რომელიც უფრო დაშორებულია ზღვიდან). პორტს ერთდროულად შეუძლია მოემსახუროს 375 საზღვაო გემს. მისი ფართობი

შეადგენს: სიგრძე-105 კმ, სიგანე - 40 კმ. 1962-1986წლებში იგი იყო მსოფლიოში ყველაზე დატვირთული პორტი, დღეს მას უსწრებს შუა აზიის პორტები სინგაპური და შანხაი. იგი არის ევროპის ყველაზე დიდი, ხოლო მსოფლიოს ერთერთ უმსხვილესი პორტი.



სურ.23 როტერდამის პორტი

როტერდამი თავისი მახასიათებლებით წარმოადგენს სატრანზიტო პორტს, სადაც მასიური ტვირთები გადაიტვირთება საზღვაო გემებიდან სამდინარო გემებზე, ხოლო ნავთობი და ნავთობპროდუქტები მილსადენებში. ამ პორტის ტვირთბრუნვის 50% მოდის თხევად ტვირთებზე. ხოლო მშრალი ტვირთებიდან სჭარბობს მადანი, ქვანახშირი, მარცვალი. როტერდამი გახდა ევროპის ეკონომიკური თანამეგობრობის მთავარი პორტი, რამაც ხელი შეუწყო მისი ტვირთბრუნვის გაზრდას, პორტის ტერიტორიის და აკვატორიის რეკონსტრუქციას.

დღეს სულ უფრო დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სპეციალიზირებულ პორტებს. ისინი საშუალებას იძლევა შემცირდეს გემების დგომის დრო, შემცირდეს დანახარჯები მათ დამუშავებაზე, ფართოდ დაინერგოს დატვირთ-განმტვირთავი სამუშაოების შესასრულებლად მექანიზაცია და ავტომატიზაცია. ზოგიერთი სპეციალიზირებულ პორტი აღწევს უზარმაზარ ტვირთბრუნვას. მაგ. ნავთობის პორტის მენა-ელ-ახმადის (კუვეიტი) ჯამური ტვირთბრუნვა აღემატება ნორვეგიისა და დანიის ყველა პორტის ერთად აღებულ ტვირთბრუნვას. მიუხედავად ამისა ეს პორტი არ მიეკუთვნება მსოფლიოს უმსხვილეს პორტს, რადგან მასში არასაკმარისადაა განვითარებული სრული საპორტო კომპლექსი და არ წარმოადგენს გემთსავალი ხაზების რეგულარულ ბაზარს. დღეს მსოფლიოში დომინირებს ნავთობის პორტები.

საკონტროლო კითხვები

1. სად და როდის წარმოიშვა პირველი ნავსადგურები;
2. ხმელთაშუა ზღვის რომელი პორტები იყო ცნობილი;
3. რომელ ქვეყნებს გააჩნდათ მსხვილი პორტები;
4. პორტების კლასიფიკაცია რა ძირითად კრიტერიუმებს ეყრდნობა;
5. პორტების რამდენი თაობა არსებობა;
6. დაახასიათედ პირველი და მეორე თაობის პორტები;
7. რა სპეციალიზირებულ საქმიანობას ახორციელებს მესამე თაობის პორტები;
8. რომელ კონტინენტს გააჩნია ყველაზე მსხვილი პორტები და რატომ;
9. რას წარმოადგენს სინგაპურის პორტი;
10. რითი ხასიათდებიან საზღვაო ნავსადგურები;
11. რა ძირითადი მახასიათებლები გააჩნია პორტს;
12. რა არის პორტის გამტარუნარიანობა;
13. რა არის პორტის ტვირთბრუნვა;
14. როგორია პორტების დაყოფის კლასიფიკაცია;
15. ეკონომიკური მნიშვნელობის მიხედვით რა ტიპის პორტები არსებობს;
16. დაახასიათედ სინგაპურის პორტი;
17. რა არის ფორლანდი;
18. რამდენი პორტი და პორტპუნქტი არსებობს დღეს.
19. რომელია მსოფლიოს ერთერთი უმსხვილესი პორტი;
20. დაახასიათედ როტერდამის პორტი;
21. რომელი პორტები ითვლება უმსხვილეს პორტებად.

17. თანამედროვე საზღვაო სამგზავრო

ლაინერები

საზღვაო ლაინერები - ეს არა გადაადგილების საშუალებაა, არამედ ფუფუნება, პლუს ფუფუნება მისაწვდომი ფასით, რასაც ალბათ ყველა ინატრებს.

თანამედროვე სამგზავრო ლაინერი - ეს უზარმაზარი კომფორტაბელური სასტუმროა წყალზე მოფიქრებული ინფრასტრუქტურით, პატარა ქვეყანა მცურავ კუნძულზე, ეს კომფორტი და უსაფრთხოებაა.

საზღვაო-საკრუიზო ლაინერები - ათობით ბარი და რესტორანია მრავალფეროვანი სამზარეულოთი, დამის კლუბებით და კაზინოებით.

საზღვაო ლაინერები - ეს სპორტული და ფიტნეს-ცენტრებია, საუნები და ბასეინები, სპა-ცენტრები და სილამაზის სალონები.

საზღვაო-საკრუიზო ლაინერები - ეს საუკეთესო სადამოს პროგრამებია, ყინულის შოუები, საცირკო სანახაოები, მიუზიკლები და თეატრალური დადგმები და მრავალი სხვა.

კომპანია **“Royal Caribbean International”**-მა ფინელ გემთმშენებლებს შეუკვეთა დაემზადებინათ სრულიად ახალი კლასის სამგზავრო ლაინერი, რომელიც დიდი ხნის განმავლობაში შეინარჩუნებდა პირველობას. ასე შეიქმნა საკრუიზო ლაინერი **„Oasis of the Seas“**, რომელიც ცნობილია, როგორც ყველაზე დიდი სამგზავრო გემი მსოფლიოში, რომლის ექსპლოატაცია დაიწყო 2009წ. ამის გარდა ლაინერმა პირველი ადგილი მიიღო კიდევ ერთ ნომინაციაში, როგორც ყველაზე ძვირმა გემმა პლანეტაზე. მის ასაშენებლად დაიხარჯა 1,24 მილიარდი დოლარი. ასეთი გემის პორტში ყოფნის საშუალო ღირებულება მის მფლობელს დაუჯდება 230000 ამერიკული დოლარი.



სურ.24 საკრუიზო ლაინერი „Oasis of the Seas“

ლაინერი გამოდის პორტ ლაუდერდალიდან, ფლორიდის შტატი, და მიემართება კარიბის ბასეინისკენ განსაზღვრული მარშრუტით. იქიდან მგზავრები საზღვაო კრუიზით გაემართებიან კარიბის ზღვის ყველაზე ცნობილი ადგილებისკენ: მაიამი,

კაიშანის კუნძულები, იამაიკა, ჰაიტი, და კუბის კუნძულები, სადაც მგზავრებს უწყობენ მეფურ მიღებას.

Royal Caribbean International წარმოადგენს ყველაზე ინოვაციურ და სიდიდით მეორე საკრუიზო კომპანიას მსოფლიოში, რომელსაც ყავს 21 ლაინერი, მათ რიცხვში სამი ყველაზე დიდი ლაინერი მსოფლიოში. კომპანია **RCI** ითვლება საკრუიზო ლაინერებზე დასვენების და გართობის ინფრასტრუქტურის სფეროში მოდის კანონმდებლად.

ყველა ლაინერიშედის ექვსი სხვადასხვა კლასის შემადგენლობაში, როგორიცაა: **Oasis, Freedom, Voyager, Radiance, Vision** და **Sovereign**.

Oasis კლასი ყველაზე თანამედროვე და ყველაზე ინოვაციური კლასს მიეკუთვნება. პირველი ამ კლასში არის „**Oasis of the Seas**“, რომელიც თავის პირველ კრუიზში გაემგზავრა 2009 წ. დეკემბერში. იგი ნამდვილი არქიტექტურული სასწაულია 22000 ტონის წყალწვით, 16 სამგზავრო პალუბით, 2700 კაიუტით, გათვლილია 5400 მგზავრზე 2-ადგილიანი განლაგებით, მგზავრებს სთავაზობენ კაიუტების 37 ტიპს. ზომით და ტევადობით ამ კლასის ლაინერები აღემატებიან მსოფლიოში არსებულ ყველა საკრუიზო ლაინერებს.

Freedom კლასს მიეკუთვნება სამი ლაინერი: **Freedom of the Seas, Liberty of the Seas, Independence of the Seas**. ამ კლასის ლაინერებს გააჩნიათ 15 სამგზავრო პალუბა, და გართობის და დასვენების მრავალი სათავსო.



სურ.25 საკრუიზო ლაინერი „Freedom of the Seas“

აქ არის საციგურაო, გოლფის მოედანი, კალათბურთის მოედნები, რინგები ბოქსისთვის. ლაინერის გულს წარმოადგენს ე.წ. ბულვარი მაღაზიებით, რესტორნებით, კაფეებით და გასართობი ცენტრებით.

Voyager-ის კლასი თანამედროვე 15 პალუბიანი ლაინერია, რომლის ტევადობაა - 3114 მგზავრი 2-ადგილიანი განთავსებით. ამ ლაინერის ეკიპაჟი - 1182, (ერთი მომსახურე პერსონალი სამ მგზავრზე). აქაც ასევე არის სხვადასხვა სპორტული და გასართობი მოედნები, ორსართულიანი ბიბლიოთეკა 3000 წიგნით, შესანიშნავი ხუთიარუსიანი თეატრი, ლა სკალას ზუსტი ანალოგი, ზონა ოჯახისა და ბავშვებისთვის, ასევე სპა და ფიტნეს ცენტრები - ერთ ერთი ყველაზე დიდი საკრუიზო ფლოტში.

Radiance-ის კლასის 4 ლაინერიგანსხვავდება ელეგანტური დიზაინით - უზარმაზარი მინის პანორამული ზედაპირები და ელეგანტური ინტერიერები, რომელთა გასაფორმებლად გამოყენებულია ნატიფი ქსოვილები და საუცხოო ავეჯი. კლასი **Radiance** -ი არის ევროპული ელეგანტურობა ყველაფერში: დაწყებული მყუდრო კაფეებიდან დივნებით - შესანიშნავ რესტორნებამდე წითელი ხის ავეჯით. კიდევ ერთი განმასხვავებელი ყველა სხვა ლაინერებიდან: Deluxe-ის კატეგორიის კაიუტების ყველაზე დიდი რაოდენობა აივნებით და ვერანდებით. ამ კლასის ლაინერები არის ქათქათა თეთრი, 13 ულამაზესი პალუბით, ფართო კაიუტებით, 5 ალტერნატიული რესტორნით, დისკოტეკით, სოლარიუმით და 8 ჯაკუზით.

Vision-ის კლასს ჰყავს საშუალო ზომის 6 ელეგანტური ლაინერი, 11 სამგზავრო პალუბით, რომელთაც შეუძლიათ მიიღონ 2076 მგზავრი, 2 ადგილიანი განთავსებით. ამ კლასის ლაინერებს უწოდებენ „სინათლის ლაინერებს“, „ლაინერის ზედაპირის 50% - ეს გამჭვირვალე ზედაპირის: ვიტრაჟებით, ფანრებით და ადამიანის ზომის ილუმინატორებით. ამ ლაინერების გულს წარმოადგენს 7 სართულის სიმაღლე ატრიუმი (ლათ. - არქიტ. რაღაცის შიდა სივრცე) მაღაზიებით, ბუტიკებით. ლიფტით შეგიძლიათ ახვიდეთ ლაინერის ყველაზე მაღალ წერტილში, სადაც არის საოცარი სალონი Viking Crown Laung, ცენტრალური ჰოლები, თეთრი მარმარილოს კიბეები, მდიდრული შადრევნები, ტყავის ავეჯი. გულდასმით შერჩეული ხელოვნების ნიმუშები ქმნიან თბილ და მყუდრო გარემოს.



სურ.26 საკრუიზო ლაინერი Vision-ის კლასის

Soveriegn - ის კლასს მიეკუთვნება 2 ლაინერი Monach of the seas, Majesty of the seas.

კლასი Soveriegn-ი - ეს 12 სამგზავრო გემბანით, 7 სართულიანი ატრიუმით (ცენტრალური ხოლი) მინის ლიფტებით, რომელთაც სტუმრები აყავთ ლაინერის ყველაზე მაღალ წერტილში, სტუმრებს ელოდებათ ყველანაირი გასართობი, დაწყებული თეატრიდან კაზინოებამდე, სილამაზის სალონები, საბავშვო სათამაშო კლუბები, 2 არაჩვეულებრივი ბასეინი და დიდი მრავალფეროვნება ფართო, მყუდრო კაიუტების.

ცნობილია, რომ ჯერ კიდევ კლიპერებიდან (ჰოლ. - სწრაფმავალი სამანძიანი იალქნიანი ხომალდი), ამერიკელებმა მსოფლიოს აჩუქეს ანდაზა - „დრო-ფულია“. ეს დევიზი საზღვაო სამგზავრო კომპანიებმაც აიტაცეს. ისინი ისწრაფოდნენ შეექმნათ უფრო და უფრო სწრაფმავალი საოკეანო სამგზავრო ლაინერები, რომელთა მიმართაც საზოგადოების ინტერესი იზრდებოდა.

გემების სიჩქარის გაზრდა, რომელთაც თან სდევდა გემების ძრავების სიმძლავრის ზრდა, მოითხოვდა საწვავის მარაგის ზრდას. ყოველივე ეს კი გავლენას ახდენდა მათ ზომებზე. დიდი სამგზავრო ლაინერების გამოჩენა, რომლებიც ასრულებდნენ რეისებს განსაზღვრულ პორტებს შორის და მუშაობდნენ მკაცრი განრიგით, ხელს უწყობდა მიგრაციას ძველი ადგილებიდან ახალში - ახალ ზელანდიასა და ავსტრალიაში. (1851წ. – 1860 წ. ევროპიდან ამერიკაში გადასახლდა 2453 ათას კაცი. 1910წ. -1914წ. 12 მლნ. ადამიანი).

1903წ. აგებული იქნა რკინის გემი „სელტიკი“, რომელმაც წყალწვით გადააჭარბა რკინის „გრეიტ ისტერნ“-ს. სწორედ „სელტიკიდან“ დაიწყო წყალწვაზე დევნა სამგზავრო რკინის გიგანტებზე, რომლებიც 1955წ. უკვე აღარ უთმობდა სიდიდით სხვა ტიპის გემებს სამხედრო გემების ჩათვლით.

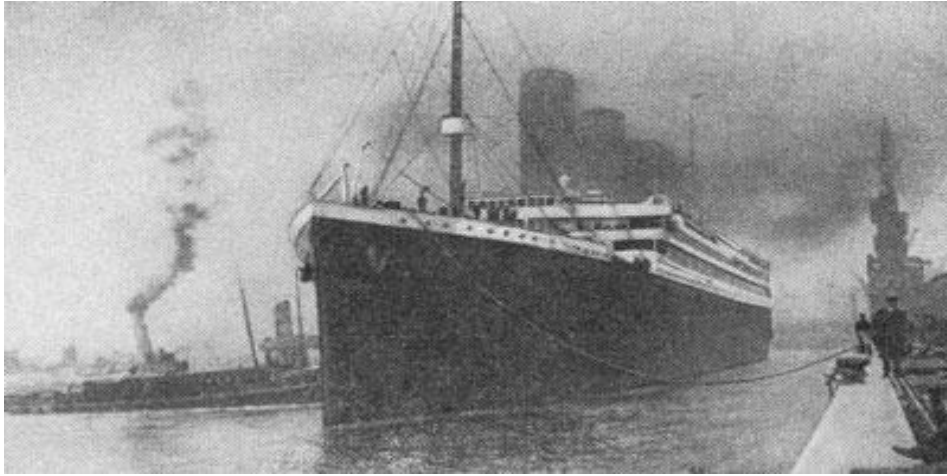
ასე იზრდებოდა ორთქლის ტურბინებიანი „მცურავი ქალაქების“ ზომები. 1907 წ. ინგლისში აგებენ 4 მილიანი 4 ხრახნიანი „ლუზიტანია“ და „მავრიტანია“, 44,6 ათა. ტ წყალწვით. 1911-1912 წ-ში ინგლისში აგებენ 3 ხრახნიან გემებს „ოლიმპიკი“ და „ტიტანიკი“ – 53 ათასი.ტ წყალწვით. 1914 წ. გერმანიაში აგებენ სამმილიანი ოთხ ხრახნიანი „ბისმარკი“- 64 ათას.ტ. წყალწვით, რომელიც დამთავრდა 1922წ. და მიიღო სახელწოდება „მაჯესტიკი“, შემდეგ გადაკეთდა სასწავლო ხომალდად - „კალედონია“.

ლაინერი „ოლიმპიკის“ აგებისას, რომელიც „ტიტანიკი“-ს უფროს ძმას წარმოადგენდა - გემთმშენებლებმა გადააჭარბეს 250 მეტრიან ზღვარს სიგრძით და 50 ათასიან ზღვარს წყალწვით.

1911წ. გემი დაეჯახა ინგლისურ კრეისერს „ხოვ“-ს. როგორც გამოძიებით დადგინდა, გემები ახლოს მიდიოდნენ ერთი კურსით და ავარია ამან გამოიწვია.

მეორე იგივე ტიპის ლაინერის „ტიტანიკის„ დაღუპვა გამოიწვია აისბერგთან შეჯახებამ პირველივე რეისში, რაც კარგადაა ცნობილი. ამ ტრაგიკულმა შემთხვევამ გამოიწვია საერთაშორისო ნორმების მიღება ადამიანის სიცოცხლის შესანარჩუნებლად და საერთაშორისო პატრულირების დაფუძნება.

ტიტანიკი იყო ოლიმპიკის კლასის ინგლისური ლაინერი, XX სკ-ის დასაწყისისთვის უდიდესი სამგზავრო გემი. ფლობდა კომპანია **WhiteStar Line-ი**. აშენდა გემთსაშენში **Harland and Wolf**, ბელფასტში, ჩრდილოეთ ირლანდია.



სურ.27 სამგზავრო ლაინერი „ტიტანიკი“ (1912წ.)

ტიტანიკი 1912 წლის 10 აპრილს საუთჰემპტონის პორტიდან გავიდა. ვიდრედასავლეთისკენ გაემართებოდა, გზაზე შერბურსა (საფრანგეთი) და კვინსტაუნში შეარადამგზავრები იყვნენ. გასვლიდან ოთხი დღის შემდეგ, 1912 წლის 14 აპრილს, 22:40-ზე, ტიტანიკი აისბერგს შეეჯახა. 1912 წლის 15 აპრილის დილით გემი ჩაიძირა, შეჯახებიდან 2 საათისა და 40 წუთის შემდეგ. ჩაძირვამ 1,517 ადამიანის დაღუპვა გამოიწვია (სულ 2,223 მგზავრი), რაც ტიტანიკის კატასტროფას ერთ-ერთ უდიდეს ხდის საზღვაოს ისტორიაში. დიდი მსხვერპლი ნაწილობრივ იმით იყო განპირობებული, რომ გემზე საკმარისი რაოდენობის ნავიარაღი არ იყო. ნაგების რაოდენობას 1.178 ადამიანი შეიყოფათელილი.

1936 წ. ინგლისელებმა ტრანსატლანტიკურ ხაზზე შემოიყვანეს უფრო დიდი, ვიდრე „ნორმანდია“ ლაინერი „კუინ მერი“ 76 ათას ტ. წყალწვით, სიგრძე 310,7 მ, მგზავრთა ტევადობით 2139 ადამიანი. ამ ლაინერმა ომის დროს დაამყარა რეკორდი, შეასრულა რა ერთხელ გადასვლა ატლანტიკაზე 16 683 მგზავრით გემბანზე, ყველაზე დიდი რაოდენობით ზღვაოსნობის ისტორიაში.

დღეს „კუინ მერი“ იყენებენ, როგორც საზღვაო მუზეუმს, მცურავ სასტუმროს და რესტორანს ამერიკულ ქალაქ ლონგ-ბიჩში.

თანამედროვე სამგზავრო კრუიზებს სთავაზობენ ლაინერებზე, სხვადასხვა ზომებით:

- **Large Resort Ships** - 1600 მგზავრი, ტონაჟი ჩვეულებრივ 50000–220 ათას ტ
- **Mid-Size Ships** - 600 - 1600 მგზავრამდე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 25000–50000 ათას ტ.

- **Small Ships** -200-600 მგზავრამდე ბორტზე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 5000–25000 ათას ტ.

-**Boutique Ships** -200 მგზავრამდე ბორტზე, ტონაჟი ჩვეულებრივ 1000–5000 ათას ტ.

ესთეტიკური სიამოვნების და მდიდარი ინფრასტრუქტურის გარდასაზღვაო კრუიზისას აუცილებელია სხვადასხვა სპორტული გასართობები, ტენისის კორტები და სხვა, რომელიც სპეციალურ მიზნობრივ ჯგუფებს მოემსახურება.

მართალია ზომებს დიდი მნიშვნელობა აქვს, მაგრამ ასევე მნიშვნელოვანია სხვა პარამეტრებიც.

კრუიზი აქტიური, სადღესასწაულო, რელაქსისთვის, ექსკურსიებისთვის და ზღვასთან მშვიდი ურთიერთობისთვისაა. მნიშვნელოვანია მომსახურე პერსონალიც. პერსონალი უმეტესად ინტერნაციონალურია, რათა გაადვილდეს მგზავრებთან ურთიერთობა. ასევე მნიშვნელოვანია დრესკოდი და სამგზავრო ლაინერის წესებიც. მენეჯერთან უნდა დაადგინოთ რა სტილის ტანსაცმელია მიღებული გემბანზე, გარდერობის რა ვარიანტები უნდა შეარჩიოთ, რათა თავი კომფორტულად იგრძნოთ.

სიურპრიზების თავიდან ასაცილებლად, საჭიროა წინასწარ გაირკვეს რა შედის ღირებულებაში და რა უნდა გადაიხადოს მგზავრმა დამატებით. ამ შემთხვევაში მგზავრი თავს უფრო კომფორტულად და მშვიდად იგრძნობს.

საკონტროლო კითხვები

1. რას წარმოადგენს თანამედროვე სამგზავრო ლაინერი;
2. როდის შეიქმნა ყველაზე დიდი საკრუიზო ლაინერი „Oasis of the Seas“;
3. ლაინერების რამდენი კლასი არსებობს;
4. დაახასიათედ თითოეული მათგანი;
5. რას უწყობდა ხელს სამგზავრო ლაინერების მიმოსვლა;
6. რომელი ცნობილი ლაინერები არსებობდა;
7. როგორ კრუიზებს თავაზობენ თანამედროვე ლაინერები.

18. პრიორიტეტული საერთაშორისო სატრანსპორტო

კონვენციების სია

1. გაეროს კონვენცია „საზღვაო სამართლის“ შესახებ 1982წ;
2. საერთაშორისო კონვენცია „კონოსამენტის ზოგიერთი წესების უნიფიკაციის შესახებ“ (ჰააგის წესები), ბრიუსელი, 1924წ;
3. გაეროს კონვენცია „ტვირთების საზღვაო გადაზიდვის შესახებ“, (ჰამბურგის წესები - 1978წ;
4. გაეროს კონვენცია „ტვირთების საერთაშორისო შერეული გადაზიდვის შესახებ“, 1980წ;
5. გაეროს კონვენცია „საზღვაო ხომალდების რეგისტრაციის პირობების შესახებ“, 1994წ;
6. გაეროს კონვენცია „საერთაშორისო ვაჭრობაში სატრანსპორტო ტერმინალების ოპერატორთა პასუხისმგებლობის შესახებ“, 1992წ;
7. საერთაშორისო კონვენცია ზღვაზე ადამიანის სიცოცხლის გადარჩენის შესახებ“, 1976/78წ;
8. საერთაშორისო კონვენცია „გემებიდან დაჭუჭყიანების თავიდან აცილების შესახებ“, 1973/78 წ. (MARPOL);
9. საერთაშორისო კონვენცია „გადარჩენის შესახებ“, 1989წ;
10. საერთაშორისო კონვენცია „ძებნისა და გადარჩენის შესახებ“, 1979წ;
11. საერთაშორისო კონვენცია „ნაოსნობის გაადვილების შესახებ“, 1965წ;
12. საერთაშორისო კონვენცია „ინციდენტებში ჩარევის შესახებ“, 1969/79წ.წ;
13. ათენის კონვენცია „ზღვით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის შესახებ“, 1974წ;
14. საერთაშორისო კონვენცია „ ზღვაში ადამიანის სიცოცხლის დაცვის შესახებ“, (SOLAS-74);
15. საერთაშორისო კონვენცია „ტვირთის მარკის შესახებ“, 1966წ. (Load-Line);
16. საერთაშორისო კონვენცია „კონტეინერების უსაფრთხოების შესახებ“ 1972წ. (CSC);
17. საერთაშორისო წესები „ზღვაში გემების შეჯახების გაფრთხილების შესახებ“, 1972წ. (COLREG);

18. კონვენცია „საზღვაო თანამგზავრული კავშირის საერთაშორისო ორგანიზაციის შესახებ“, 1976წ. (INMARSAT);
19. საერთაშორისო კონვენცია „ნავთობით დაბინძურების აცილების, პასუხისმგებლობის და თანამშრომლობის მზადყოფნის შესახებ“, 1990წ. (OPRC);
20. საერთაშორისო კონვენცია „ქონების გადარჩენის შესახებ“, (SALVAGE-89);
21. შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციების კონვენციები;
22. საერთაშორისო კოდექსი საშიში ტვირთების ზღვით გადატანის შესახებ;
23. საერთაშორისო კოდექსი უსაფრთხოების მართვის შესახებ;
24. კონვენციები ნარჩენებით და სხვა მასალებით დაბინძურების თავიდან აცილების შესახებ, 1972 (LC);
25. საერთაშორისო კონვენცია „ღია ზღვაში ავარიის დროს გამოწვეული ნავთობით დაბინძურების შემთხვევაში ჩარევის შესახებ“, 1969, (INTERVENTION).

საზღვაო ტერმინოლოგია

ავანპორტი - (ფრ.) 1. პორტის აკვატორიის გარე, უფრო მეტად ჩაღრმავებული ნაწილი, რომელიც ტალღებისგან დაცულია ხელოვნური ნაგებობებით (ტალღმსხვრევებით) ან ბუნებრივი ზღუდეებით (კონცხით) და რომელიც გამოიყენება გემების სადგომად ან გემის კორპუსის ნაწილობრივ განსატვირთად.

2. წყვილი პორტებიდან ერთ-ერთი, რომელიც უფრო ახლოსაა ზღვასთან და შიგა წყლის გზით დაკავშირებულია მთავარ პორტთან, რომელიც უფრო დაშორებულია ზღვიდან

ადენდუმი - (addo) - ვუმატებ, ვურთავ. ხელშეკრულების, (კერძოდ ჩარტერის) დამატება, რომელიც ცვლის ან ავსებს ხელშეკრულების ამა თუ იმ პირობას

აკვატორია -(ლათ.) - წყლისსივრცის დადგენილ საზღვრებში მოქცეული ნაწილი, არსებობს ოკეანის, ზღვის, პორტის, ნავსადგურის, პოლიგონის, ჰიდროაეროდრომის აკვატორიები

აპარელი - დახრილი პლატფორმა

ატრიუმი - (ლათ. – არქიტ) რაღაცის შიდა სივრცე.

ახტერპაკი -(ჰოლ.-უკანა წვეტი) განაპირა კიჩოსეული ნაკვეთური გემზე, რომელიც საბალასტო ცისტერნად გამოიყენება

ბალასტი - (ინგ.)- ტვირთი, რომელსაც ათავსებენ გემის ფსკერზე მისთვის მდგრადობის მისაცემად. ზედმეტი, უსარგებლო რამ

ბარჟა - მცურავი სატვირთო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ბუქსირით მოძრაობს, კარჭაპი

BIMKO - ბალტიის საერთაშორისო საზღვაო კონფერენცია - საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც გემთფლობელებს, ბროკერებს, გემის აგენტებს აერთიანებს; ქმნის და ამტკიცებს საზღვაო გადაზიდვების უნიფიცირებულ ფორმებს, კონოსამენტებს და სხვა საზღვაო კომერციულ დოკუმენტებს.

BIMKO აღიარებულია მსოფლიოს ყველა არბიტრაჟის მიერ. საზღვაო-კომერციული შეთანხმების შედგენისას აუცილებელია მისი დოკუმენტებით ხელმძღვანელობა

ბრუტო - (იტალ. – brutto) - საქონლის საერთო წონა შეფუთვიანად

ბუერი - (ჰოლ.) პატარა, სატვირთო ერთანძიანი ჰოლანდიური გემი ტბებზე ცურვისთვის და ნაპირებთან ახლოს მისვლისთვის, ციგურებიანი იალქნიანი იახტა, რომელიც პირველად გამოჩნდა ჰოლანდიაში XVIII სკ-ში

ბუქსირი (ბუქსირმზიდი)- საბაგირე გემი

გარდელი - (ჰოლ.) - ბაგირი, რომლითაც აიწევა გაფელები ან ქვემო რეიები (დეტალები ანძისთვის)

გაფელები -(ჰოლ. Gaffel) - ფიწალი, რანჰოუტის დახრილი დეტალი, რომელიც აიწევა ანძაზე და მასში ჩაყრდნობილია ქუსლით

გემის ზღვაოსნობისუნარიანობა (Seaworthiness) –გემის ზღვაოსნობისთვისებათაერთობლიობა, რითაც უზრუნველყოფილია მისი შეუფერხებელიცურვა ნებისმიერ ამინდში

გრეიფერი -(გერმ.) - ამწის ნაწილი, ორი ნახევრისგან შემდგარი ჩამჩა, რომელიც მექანიკურად იხსნება და იხურება. იხმარება ფხვიერი ნივტიერების ასაღებად.

დამბა - (ჰოლ.) - საზღვაო ჰიდროტექნიკური ნაგებობა ზღვის სანაპირო დაბლობების დატბორვისგან დასაცავად, ავანპორტებისა და პორტების აკვატორიების დასაცავად ტალღის, ყინულის და ნარიყის ზემოქმედებისგან

დედვეითი -(ინგ. - **dead weight** - მკვდარი წონა)გემის სრული ტვირტამწეობა, ყველა ტვირტის მასა, რომელსაც მიიღებს გემი

დელივერ-ორდენი - (ინგ. **Delivery-order** - ქონების გადაცემა, დოკუმენტი - ტვირტის მფლობელის ან გადამზიდავის განკარგულება საწყობის მფლობელის მიმართ

დელტა - მდინარის შესართავთან წარმოქმნილი მონალექი არე, რომელიც დასერილის ამ მდინარის ტოტების ქსელით, ხშირად სამკუთხედის ფორმისაა

დემერეჯი - (ინგ. – **Demurerege**)- პირგასამტეხლო, ტვირტის მეპატრონის მიერ გემის მფლობელისთვის იმ ზარალის ანაზღაურება, რომელიც მოყვება პორტში ხომალდის შეყოვნებას, თუ სატვირთო სამუშაოებს ჩარტერით გათვალისწინებულ დროზე მეტი დასჭირდა

დისპაჩა -(ფრ. **Dispache**) - დოკუმენტი, რომელიც შეიცავსსაერთო ავარიის შედეგადმიღებული ზარალის გამოთვლებს, რაც ნაწილდება გემის მფლობელსა და

ტვირთის მფლობელს შორის, გემის, ტვირთის და ფრაქტის ღირებულების პროპორციულად.

დრეიფი - (ჰოლ.) - ცურვა; გემის დრეიფი - მოძრავი გემის გადასვლა მისი კურსიდან ქარის, დინების ან სხვა მიზეზის გამო.

კაბოტაჟი - ნაპირის გასწვრივ, კონცხიდან კონცხამდე გადაადგილებას ნიშნავს, ნაოსნობა ნაპირის სიახლოვეს, ერთი და იმავე ზღვის ან ერთი სახელმწიფოს ნავსადგურებს შორის

ეკონომიკური ზონა - 200 მილის სიგანის ზღვის ზოლი, რომელიც ვრცელდება ტერიტორიული წყლების ფარგლებს გარეთ

კანიონი - (ესპ.) - ღრმა, ვიწრო ხეობა

კონტინენტური შელფი - ზღვის ფსკერის ნაწილი, რომელიც წარმოადგენს ხმელეთის ბუნებრივ გაგრძელებას და ვრცელდება მოსაზღვრე სახელმწიფოების კონტინენტური შელფის საზღვრამდე

კონტრაჰეტი - (ლათ.)- ხელშეკრულების დამდეგი

კლასტერი - (ჰოლ.) - ერთობა. მაგ. ლოგისტიკური ცენტრების ერთობა ან საწარმოო ცენტრების გაერთიანება

კონცეფცია - (ლათ.) შეხედულებათა სისტემა, მოვლენის ასეთი თუ ისეთი გაგება

კლიპერი - (ჰოლ.), სწრაფმავალი სამანძიანი მიალქნიანი ხომალდი

კლირინგი - (ინგ. **Clearing**) –უნაღდო ანგარიშსწორების ერთ-ერთი ფორმაა

კონოსამენტი - (Bill of Lading B/L) - წარმოადგენს ძირითად საზღვაო-სატრანსპორტო დოკუმენტს. იგი ადასტურებს გადამზიდვის მიერ გარკვეული ტვირთის მიღებას და ითვალისწინებს მათ გადაზიდვას დანიშნულების პორტში

კოფერდამი - (ინგ.), ვიწრო, შეუღწევადი ნაკვეთური, რომელიც განაცალკევებს მომიჯნავე სათავსებს გემზე.

ლაინერი -(ინგ.), სახაზო გემი, შორეული ნაოსნობის დიდი სწრაფმავალი სამგზავრო, ზოგჯერ სატვირთოც

ლაცპოტები - (გერმ.), ამონაჭერი გემის ბორტში, სატვირთო ოპერაციების ჩასატარებლად, შლანგების მისაღებად და სხვა

ლიხტერმზიდი -(ჰოლ.), - საპორტო ბარჟა. ტვირთის გემიდან ნაპირზე ან პირიქით გადასატანად

მილი -(ინგ.) - გზის სიგრძის საზომი ერთეული. სხვადასხვა ქვეყანაში სხვადასხვაა. მაგ. ინგლისში 1მილი = 1. 53 კმ; აშშ 1 მილი = 1. 61კმ; საზღვაო მილი = 1. 85კმ

„მკვდარი ფრაქტი“ -(გერმ. - Fracht.) - მოფრაქტის მიერ მეფრაქტისთვის გადახდილი საფასური ზღვით გადასაზიდი ტვირთის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული რაოდენობის შემცირების გამო

მოლო -(იტალ.) - ზღვაში ნავსადგურის შესასვლელთან აგებული გრძელი კედელი, რომელიც ერთი ბოლოთი ნაპირს ებჯინება, იცავს ნავსადგურს ზღვის დელვისგან.(დამცავი მოლო-Breakwater- სპეციალური ჰიდროტექნიკური ნაგებობა)

მცურავი ბარჟები - (ფრ), არათვითმავალი სატვირთო გემი. არის სამდინარო, ტბის, საზღვაო ბარჯები; მშრალტვირთიანი, ჩასასხმელი და უნივერსალური; საბუქსირო და მისაწოლი

ნეტო - (იტალ.- netto,- სუფთა, ზუსტი), ცალობითი საქონლის ტვირთის სუფთა წონა შეფუთვის გარეშე

პირსი - (ინგ.) - მისადგომო

პლაშკოუტი - ბრტყელძირიანი, უგემბანო არათვითმავალი გემი, რომელსაც იყენებენ ნავსადგურის შიგნით ტვირთის გადასაზიდად ან მცურავი ხიდის საყრდენად

პონტონი - (ლათ.) -ბრტყელძირა ნავი, ლითონის ან რკინაბეტონის მცურავი

ნაგებობა წყალზე სხვადასხვა მოწყობილობის შესაკავებლად საკუთარი ტივტივადობის მარაგის ხარჯზე

პორტი - (ლათ. - portus), შესასვლელი, ჭიშკარი

პორტო-ფრანკო - (იტალ.) - ნავსადგურის ტერიტორიის ნაწილი, სადაც ნებადართულია საქონლის შეტანა და გატანა უბაჟოდ

პროფორმა - რისიმე შესრულება ფორმალურად, მოსაჩვენებლად

რამპა - (ფრ.) - გრძელი, დაბალი მოაჯირი

რანჰოუტი - (ჰოლ. Rondhout)- მრგვალი ხე, გემბანზედა კონსტრუქციების და გემის მოწყობილობის დეტალების ერთობლიობა

სატრამპო გემი - (ინგ. – tramp) - მოხეტიალე, მაწანწალა

სპრედერები - (ინგ.) - კონტეინერული გადამტვირთავის ჩამჭერი მოწყობილობა ჩარჩოს სახით

სტალიური დრო - (იტალ.) - პორტში, ფარეხში დგომა

სტენდერი - ლითონის შლანგი

სტივიდორი - (ინგ. – Stevedore) - მტვირთავი, პორტის ადმინისტრაციის წარმომადგენელი, სამუშაოთა მწარმოებელი, რომელიც პასუხისმგებელია სატვირთო ოპერაციებზე

ტანკერი - (ინგ. Tanke) - არის თხევადი ტვირთების გადასაზიდი საზღვაო და სამდინარო გემი

ტაიშეტი - (ინგ. - time-sheet,) დოკუმენტი, რომლის საფუძველზე ხდება ანგარიშსწორება გემის მფლობელსა და პორტს შორის

ტალმანი - (ინგ.) - პირი, რომელიც ტვირთს აღრიცხავს გემზე დატვირთვისა და გადმორტვირთვის დროს

TEU – 20 ფუტიანი კონტეინერის მიერ დაკავებული მოცულობის ექვივალენტი

ტრანსპორტი - (ლათ.) trans - გადაღმა, portare - ზიდვა

ტერიტორიული წყლები - ზღვის ნაწილი, რომლის სიგანეა 12 საზღვაო მილი და სწორი ამოსავალი ხაზებით აითვლება დადგენილი სასაზღვრო წერტილიდან

უნიფიკაცია - საერთო ნორმაზე დაყვანა

ფორპაკი - (ჰოლ.) - გემის უკიდურესი წინა ნაკვეთური, რომელიც როგორც წესი, წყლის ან ბალასტის შესანახად გამოიყენება

FEU – 40 ფუტიანი კონტეინერის მიერ დაკავებული მოცულობის ექვივალენტი

1 ფუნტი = 453, 6 გრამს

1 ფუტი = 12 დუიმი = 0. 3048 მეტრი

ღუზაზე დგომა - გემის დგომა რეიდზე ან სხვა ადგილზე, როცა გემის ღუზა ფსკერზე დევს

წყალწყვა - გემის მასა, რომელიც მოტივტივე გემის მიერ გამოდევნილი წყლის მასის ტოლია. (პირობითი აღნიშვნაა ესპ. - desplaza- გამოდევნა)

ჩარტერი - (ინგლ. – Charter) - არენდის ხელშეკრულება, ხელშეკრულება გემის მფლობელსა და მოფრახტეს - ტვირთის მფლობელს შორის გემის ან მისი ნაწილის არენდის შესახებ.

ცუნამი -(იაპ.) - ტალღა ყურეში

ხომალდი - ადამიანის გადასაყვანი და ტვირთის გადასატანი მცურავი
სატრანსპორტო საშუალება

ლიტერატურა

1. ი. ანთელავა, მ. გაფრინდაშვილი, მ. ვაჩნაძე და სხვ. საქართველოს ისტორია უძველესი დროიდან დღემდე. თბილისი. 1996 წ.
2. ზ. ბერაია. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი გარდამავალ პერიოდში, თბილისი. 2003წ.
3. ლ. ბოცვაძე, ო. გელაშვილი, მ. მეზურიშვილი. სატრანსპორტო ლოჯისტიკის საფუძვლები. თბილისი. 2007 წ.
4. შ. ბობოხიძე. სანაოსნო გზები და ნავსადგურები. თბილისი. 1972 წ.
5. ო. გელაშვილი, მ. ბარბაქაძე და სხ. საზღვაო პორტები და მათი მექანიკური აღჭურვილობა. თბილისი. 2013.
6. გაეროს კონვენციები საზღვაო სამართლის შესახებ
7. ბ. ფუტყარაძე. ქ. ბათუმის პორტის მენეჯმენტის ეფექტიანობის ამაღლების გზები. თბილისი, 2013
8. ი. შანიძე. გემის აგებულება და საზღვაო საქმე. ბათუმი.
9. თ. ჩხეიძე. საერთაშორისო კონტრაქტები და გადაზიდვები. თბილისი. 2013.
10. საქართველოს მთავრობა „ქვეყნის ძირითადი მონაცემები და მიმართულებები 2012-2015 წლებისთვის“, (გადამუშავებული ვარიანტი), თბილისი. 2011, გვ. 23.
11. საქართველოს საზღვაო კოდექსში გამოყენებული ტერმინები.
12. ე. ხარიტონაშვილი. სატრანსპორტო ლოგისტიკა, თბილისი, 2010
13. Красавцев Л.Б. Морской транспорт европейского Севера России ПТУ, 2003. С. 220.
14. Торский В.Г. Международные конвенции, кодексы. Рекомендации ИМО и МОТ. Одесса, 2007 .
15. Смирнов Г. Горюнов Б. и др. Порты и портовые сооружения, Москва, 1979.
16. მასალები ინტერნეტიდან:
http://kaf30.spbguga.ru/index.php/downloads/cat_view/30--/34----
https://ru.wikipedia.org/wiki/%CC%E0%F1%EA%E9_%F2%F0%E0%ED%F1%EF%EE%F0%F2
<https://www.youtube.com/watch?v=klAlvzVF5Cg>
<http://instituciones.com/download/27-general/153-2008-06-12-19-59-42.html>
<http://www.bestreferat.ru/referat-113338.html>

სარჩევი

	შესავალი	5-9
1	საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობა და მისი განვითარების არსებული პირობები	10-15
2	საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტი	16-21
3	საზღვაო ტრანსპორტის როლი საერთაშორისო გადაზიდვებში	21-26
4	საქართველო , როგორც საზღვაო ქვეყანა	27-37
5	საქართველოს, როგორც ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის როლი და მნიშვნელობა	37-43
6	საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურა	43-52
7	ტრანსპორტის მართვის სისტემა	52
7.1	სახელმწიფოს როლი სატრანსპორტო სისტემის მართვაში	53-55
7.2	ზოგადი პოლიტიკა	56-60
8	სატრანსპორტო კონცეფციის განხორციელების სახელმწიფო პროგრამის ძირითადი მიმართულებები	60-62
8.1	საკანონმდებლო ბაზა	62-63
8.2	ტრანსპორტის მდგრადი მდგომარეობა	63-64
8.3	სატრანსპორტო სისტემაში უსაფრთხოების უზრუნველყოფა	64-65
9	საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმები და სამართლებრივი საკითხები	65
9.1	საზღვაო გადაზიდვების ორგანიზაციული ფორმები	65-68
9.2	საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები	68-72
9.3	საზღვაო გადაზიდვების სამართლებრივი საკითხები	72-74
9.4	საზღვაო გადაზიდვების ძირითადი დოკუმენტები	74-79
9.5	საზღვაო გადაზიდვების მხარეების პასუხისმგებლობა	80-82
10	ტვირთების სახეები და გადასატვირთი სამუშაოების სახმელეთო და მცურავი აღჭურვილობები	82-92
11	საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები (ბათუმი, ფოთი, სუფსა, ყულევი, ანაკლია, სოხუმი)	93
11.1	ბათუმის საზღვაო ნავსადგური	93-102
11.2	ფოთის საზღვაო ნავსადგური	102-109
11.3	სუფსის საზღვაო ტერმინალი	109-110
11.4	ყულევის საზღვაო ტერმინალი	111
11.5	ანაკლიის ნავსადგური	112-114
11.6	სოხუმი	114-115
12	საზღვაო ტრანსპორტის სახეები (ტონაჟურ-სახეობითი ჯგუფები)	115-129
13	ნაოსნობა და ეკოლოგიური უსაფრთხოება	129-130
14	გემების მახასიათებელი პარამეტრები	130-137
15	საინტერესო ცნობები ოკეანის შესახებ	137-140
16	მსოფლიოს უმსხვილესი ნავსადგურები	140-147
17	საზღვაო სამგზავრო ლაინერები	147-154
18	პრიორიტეტული საერთაშორისო სატრანსპორტო კონვენციები	154-156
	საზღვაო ტერმინოლოგია	157-162
	ლიტერატურა	163
	სარჩევი	164