

ბიულეტენი

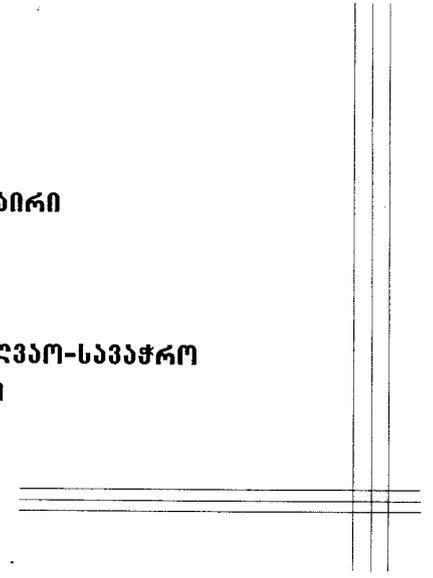
№ 32
1999
ოქტომბერი

საქართველოს
სტრატეგიული კვლევებისა
და განვითარების ცენტრი



გუნდრივი აირი

ფოთის საზღვაო-სავაჭრო
ნავსადგური



C 00 - 01557

**FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG**

**საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა
და განვითარების ცენტრი**

ვანო კაციაშვილი

გუნდური პირი ----- 2

იური ჯიბუტი

ფოთის საზღვაო-საჰაერო

ნავსადგური ----- 27

"Poti - Hafen"

("potis sasgwao-sawatschro nawsadguri"), georgisch, 56 S.

Seminarreihe "Wirtschaft, Finanzen und Sozialpolitik" vom Oktober 1999

Englische Annotation "Naturgas", 11 S.

Informationsblatt "Probleme der wirtschaftlichen Kadersicherung in Georgien",

georgisch, 8 S.

FES Georgien und Zentrum für strategische Forschungen und Entwicklung

Georgiens



ბუნებრივი აირი

ვასილ კაციაშვილი

კაცობრიობის განვითარების თანამედროვე ეტაპის ძირითადი დამახასიათებელი ნიშნის, მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ ჩამოყალიბებული გეოპოლიტიკური სტრუქტურების ფუნდამენტ-ტელური ცვლილებების ძირითადი მამოძრავებელი ძალა ეკონომიკის გლობალიზაცია და პროგრესია. ინტენსიურად ვითარდება მონინავე, ეკოლოგიურად უსაფრთხო ტექნოლოგიები და საერთაშორისო ვაჭრობა, დახლოებული მკვიდრდება საბაზრო ეკონომიკური ურთიერთობების პრიორიტეტი.

უკანასკნელ პერიოდში წარმატებით მიმდინარეობს ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ახალი მარაგების მოძიება. აშშ ნავთობისა და ენერგეტიკული ინფორმაციის მართვის ინსტიტუტის მონაცემებით, ამ საუკუნის დასაწყისში აღმოჩენილი იქნა მრავალი ახალი საბადო, ნავთობისა და გაზის მოპოვება მნიშვნელოვნად გაიზარდა. აღსანიშნავია, რომ მოპოვების ტემპები გაცილებით მაღალი იყო, ვიდრე ახალი რესურსების აღმოჩენა, რამაც არსებული საბადოების გამოფიტვა გამოიწვია. ახალი ტექნოლოგიების დანერგვასთან ერთად რესურსების ხელახალი გადაფასება და შეესება წარმოებდა. საუკუნის მეორე ნახევარში 70-იან წლებამდე, ახლო აღმოსავლეთიდან იაფი ნავთობის შეუზღუდავი მიწოდების პრობლემა, ძვირადღირებული საძიებო სამუშაოების დაფინანსებამ სტიმული დაკარგა, რამაც უკიდურეს რესურსების ნაწილობრივი შემცირება განაპირობა. შემდგომ ნავთობზე ფასების მკვეთრი ზრდის გამო, მოპოვების მაღალი ტემპების მიუხედავად, რესურსები პრაქტიკულად განახლდა.

ევროპაში წიაღისეული რესურსების იმპორტის მაჩვენებელი ცვლილებების პროგნოზი

ცხრილი № 1

სათბობის სახეობა	წელი	იმპორტის მოცულობა ევროპაში	
		საერთო მტ. ნაერთების ქვევალენტები	საერთო მოხმარება %
მყარი	1992	100	37
	2020	49	65-80
ნავთობი	1992	484	56
	2020	550	90-94
ბუნებრივი აირი	1992	96	40
	2020	278	65-75

ეკონომიკური განვითარების დონის და ზრდის ტენდენციების შესაბამისად, პირველადი ენერგორესურსების მოხმარების სულ მოსახლეზე გადაანგარიშების რეგიონების მიხედვით განსხვავებული სურათი წარმოჩინდება. ენერგორესურსების ხვედრითი მოხმარება ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებში ენერგოეფექტური ტექნოლოგიების დანერგვის ხარჯზე უმნიშვნელოდ იზრდება. პოსტსაბჭოურ ეკონომიკურ სივრცეში, ძირითადად ეკონომიკური კრიზისის გამო, ეს მაჩვენებელი მკვეთრად შემცირდა, ხოლო მსოფლიო დანარჩენ ქვეყნებში თითქმის ოთხჯერ გაიზარდა.

დღეისათვის მსოფლიოში წლიურად დაახლოებით 340 ეკზუვოლი ენერგია მოიხმარება წიაღისეული სათბობის (საერთო მოხმარების 85%), ატომური განახლებადი ენერჯების სახით, მაშინ რადესაც მოპოვებისათვის ეკონომიკურად ხელსაყრელი წილისეული ენერგია შეცვლელების მარაგი 2 800 ეკზუვოლი უსაფრთხოდ დღეისათვის მოიხმარება. პოტენციურად მოსალოდნელი მარაგების დაახლოებით 1%-ზე მეტი, ადრეული შეფასებით ნაჯარაუდევია დაბატებით კიდევ 200 000 ეკზუვოლის ეკვივალენტური მოპოვებადი ენერგია შეცვლელების არსებობა, რაც მსოფლიო საჯარაუდ მოთხოვნას 800-დან 2000 წლამდე უზრუნველყოფს.

მსოფლიო სათბობი ენერგორესურსების დაახლოებით 60% ნახშირია, რომლის მარაგები მუტნაკლებად თანაბრადაა განაწილებული მთელი დედამიწის 90-მდე ქვეყნის ტერიტორიაზე. ნახშირწყალბადოვანი სათბობი რესურსების გავრცელების არეალი კი ძირითადად მსოფლიოს რამდენიმე რეგიონშია თავმოყრილი, რაც ნავთობითა და ბუნებრივი აირით საერთაშორისო ვაჭრობას გაცხოველებულ სტიმულს აძლევს. ტრადიციულად, ენერგორესურსებზე მოთხოვნა და მიწოდების შესაძლებლობა მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონების მიხედვით დაუბალანსებელი რჩება - ინდუსტრიულ ქვეყნებში არ მყოფნით საკუთარი რესურსები, ხოლო განვითარებადი ქვეყნების საკუთარ მოთხოვნაზე ბევრად ჭარბი წარმოების შესაძლებლობა გააჩნიათ. ეს დისბალანსი თანდათან რეგულირდება და ორმხრივ სარგებლიანი გახდა — ექსპორტის

სანაცვლოდ განვითარებადი ქვეყნები ეკონომიკის განვითარებისათვის ტექნოლოგიებსა და სუბ-სიდიდებს იღებენ. მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში ნავთობზე მოთხოვნილების ექსპორტის დაფარვის მაჩვენებელი ბოლო 10 წლის განმავლობაში 16%-ით გაიზარდა. მომავალში პროცესი კიდევ უფრო ინტენსიური გახდება, მაგალითად: ევროპაში 2010 წლისათვის მოხმარებელის მოთხოვნა მყარი ენერგია შეცვლელების და ბუნებრივი აირის დაახლოებით 70%, ხოლო ნავთობის 90%-ზე მეტი იმპორტით დაკმაყოფილდება (იხ. ცხრილი 1). უკანასკნელ პერიოდში ნავთობის და ბუნებრივი აირის ახალი მარაგების მოძიება წარმატებით მიმდინარეობს. მსოფლიო 1990-1996 წლების განმავლობაში მსოფლიოში ნავთობის კომერციული მარაგები 9,5%-ით, ბუნებრივი აირის კი — 9,6%-ით გაიზარდა.

მსოფლიო 1990-1996 წლების განმავლობაში მსოფლიოში ნავთობის კომერციული მარაგები 9,5%-ით, ბუნებრივი აირის კი — 9,6%-ით გაიზარდა.

70-80-იანი წლებში ბუნებრივი აირის ექსპორტიორი ქვეყნების მიერ პროდუცირებული კრიზისებისა და 90-იანი წლების გლობალური პოლიტიკური გარდაქმნების გათვალისწინებით, ენერგორესურსების მოხმარების და ფასების მკვეთრი ცვლილებების თავიდან ასაცილებლად, მსოფლიოში საფუძველი ჩაეყარა და წარმატებით

ენერგორესურსებზე ფასების გონივრულ ზღვრებში რეგულირების პრობლემა უკვე წარმატებით გადაწყდა, რამაც სტაბილურ, ნაჯარაუდევთან შედარებით დაბალ ფასებში შეუფერხებელი მიწოდების შესაძლებლობა შექმნა.

ბუნებრივი აირის რესურსების განაწილება რეგიონების მიხედვით

ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგი უკანასკნელი ორი ათწლეულის განმავლობაში მნიშვნელოვნად გაიზარდა (იხ. ცხრილი №2). ამავე პერიოდში ბუნებრივი აირის მოპოვებისა და მოხმარების მნიშვნელოვნად გაზრდის მიუხედავად (მიხალეობით 100%-ით), მარაგის მოპოვებასთან შეფარდების (მარ/მოპ) ზრდა კვლავ გრძელდებოდა.

მარაგის განსაკუთრებული სიუხვით კავკასიის მიმდებარე, პოსტსაბჭოურ რესპუბლიკათა სივრცე (მსოფლიო მარაგის 33,7%) გამოირჩევა, ხოლო სხვა რეგიონები მოთხოვნის ძირითადად იმპორტის ხარჯზე იკმაყოფილებენ, მაგალითად: ევროპაში 1997 წელს სხვა რეგიონებიდან იმპორტირებული იყო 141,7 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირი (მთლიანი მოხმარების 1/3), კონტინენტის ქვეყნებს შორის შიდა ექსპორტი იმპორტზე კი დაბატებით 90,2 მლრდ მ³ შეადგინა. საერთოდ, ევროპაში ბუნებრივი აირის

ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგები ცხრილი № 2

რეგიონი	1977წ.		1987წ.		1997წ.		მარ/მოპ
	10 ¹² მ³	%	10 ¹² მ³	%	10 ¹² მ³	%	
ჩრდ. ამერიკა	8,44	100	10,23	119,8	8,36	97,9	11,5
სამხრ. და ცენტრ. ამერიკა	2,22	100	4,25	191,4	6,29	283,3	72,7
ევროპა	4,21	100	7,01	166,5	5,57	132,3	19,5
აფრიკა	26,05	100	41,06	157,6	56,71	217,7	86,2
ახლ. აღმოსავლეთი	20,36	100	30,70	150,8	48,88	240,1	293,2
აფრიკა	5,88	100	7,04	119,7	9,87	167,8	104,9
აზია და ოკეანეთი	4,19	100	7,23	172,6	9,08	216,7	37,7
სულ მსოფლიოში	71,35	100	107,5	150,7	144,8	202,9	64,1

ხორციელდება ფასების რეგულირების სხვადასხვა ქმედითი მექანიზმები (მაგ. სათბობის საერთაშორისო ბირჟები, სადაც რეალური საქონლით უზრუნველყოფილი სპოტური გარიგებების ან პუტ-კალის პარალელურად, რისკის მინიმუმამდე შემცირებისათვის, საკლინინგო პალატის მეშვეობით საფორვარდო, ფიუნქციონალური, ოპციონური და სხვა სახის გარიგებებიც მოქმედებს, რაც პრაქტიკულად გამოირიცხავს ახალი ენერგორეზისის პროდუცირებას). შეიძლება ითქვას, რომ

ადგილობრივი მარაგი საკმარისია არსებული მოხმარების დონის რეზერვად 13 წლიანი პერიოდისათვის. სხვა რეგიონებიდან მიწოდების გარეშე კრიტიკული სიტუაცია შეიძლება შეიქმნას ჩრდილოეთი ამერიკის კონტინენტზე, სადაც ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგი, მოპოვების არსებული დონის შენარჩუნებისას, მხოლოდ 11,7 წელს იქნება საკმარისი (იხ. ცხრილი 3). აღსანიშნავია, რომ მსოფლიოში ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგის 75%-ზე მეტი 10 ქვეყნის

მოსტავაშორი სიგრძე გუნაბრივი აირის მარაგის განსაკუთრებული სიხშირით გამოირჩევა. მსოფლიო მარაგის 33,7%-ია თავმოყრილი.

ტერიტორიაზე თავმოყრილი ნავთობის და ბუნებრივი აირის ძირითადი მარაგები (დაახლოებით 65%) კავკასიის მიმდებარე (ახლო აღმოსავლეთი და ცენტრალური აზია) რეგიონში ან პოსტსაბჭოურ რესპუბლიკათა ტერიტორიაზე განლაგებული. მოსალოდნელია, რომ ნავთობის და ბუნებრივი აირის რესურსების შევსება კვლავ გაგრძელდება, მათ შორის, მნიშვნელოვანწილად სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის (კასპიის აუზის) საბადოების ხარჯზე. ზოგიერთი წყაროს თანახმად, თურქმენეთის ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგი 4,4 ტრილიონ მ³-ს აღწევს და მსოფლიოს უმეზარადად ქვეყნების პირველ ხუთეულში შედის.

მხოლოდ ბოლო 10 წლის განმავლობაში ბუნებრივი აირის წლიური მოპოვება და მოხმარება მსოფლიოში დაახლოებით 25%-ით გაიზარდა, შესაბამისად, 2 220 მლრდ მ³ და 1 980

მისი მოხმარება შეიძლება 3740 მლრდ მ³ გახდეს. შედარებითი ეკოლოგიური უსაფრთხოებისა და მოხმარების სიმარტივის

გამო, ბუნებრივი აირი მსოფლიოში, განსაკუთრებით დასავლეთ და აღმოსავლეთ ევროპაში, ინდუსტრიულად განვითარებულ ქვეყნებსა და პოსტსაბჭოურ რესპუბლიკებში, ერთ-ერთი ძირითადი სათბობი ხდება. ეს პროცესი ეკონომიკური და გლობალური ეკოლოგიური პრობლემების შერბილების საშუალებას იძლევა. მაგალითად: გაეროს კლიმატის ცვლილების კონვენციის წევრი ქვეყნების კოტოს 1997 წლის სამიტის მიერ მზარი დაეჭირა მყარი სათბობის ნაცვლად ბუნებრივი აირის გამოყენებას და სხვა ბუნებრივი და ცივილიზაციის განხორციელებას, რის შედეგადაც, 2010 წლისათვის საბუნებრივი აირის 1990 წელთან შედარებით დაახლოებით 5%-ით უნდა შემცირდეს.

უკანასკნელ ათწლეულში, ნავთობთან ან სხვა სათბო რესურსებთან შედარებით, ბუნებრივი აირის მოხმარება მსოფლიოს ყველა რეგიონში, ყოფილი სსრკ-ის გარდა, გაცილებით სწრაფად იზრდება. პოსტსაბჭოურ ტერიტორიაზე, ბუნებრივი აირის მოხმარების ვარდნის ტემპი უფრო დაბალია, ვიდრე ნავთობისა ან

(ტრილიონი მ³ ტრილიონი მ³)

ქვეყანა	1977წ.	1987წ.	1997წ.	% მსოფ. მარაგიდან	მარაგი, მოპოვება
რუსეთი	-	-	48,94	33,2	85,9
ირანი	14,16	13,86	22,94	15,8	>100
კატარი	1,13	4,44	8,49	5,9	>100
არაბეთის ემირატები	0,61	5,76	5,80	4,0	>100
საუდის არაბეთი	2,48	4,14	5,40	3,7	>100
აშშ	5,95	5,29	4,71	3,3	8,8
ვენესუელა	1,16	2,69	4,05	2,8	>100
ნაიჯერია	3,54	3,00	3,70	2,6	54,8
ინდოეთი	1,22	2,38	3,25	2,2	>100
ერაყი	0,79	0,74	3,11	2,2	>100
სულ	-	-	109,59	75	-

მლრდ მ³ შეადგინა. არსებული პროგნოზით, ახლო მომავალში აირის მოხმარების კიდევ უფრო მკვეთრი ზრდაა მოსალოდნელი (საშუალოდ 3,2% წელიწადში), 2012 წლისათვის

მსოფლიოში უკანასკნელი 10 წლის განმავლობაში, გუნაბრივი აირის წლიური მოპოვება და მოხმარება დაახლოებით 25%-ით გაიზარდა. მსოფლიო მარაგის 33,7%-ია თავმოყრილი.

ქვესაზიის, პროგნოზის შესაბამისად ბუნებრივი აირის მოხმარების განსაკუთრებით ინტენსიური ზრდა მოსალოდნელია განვითარებად ქვეყნებში: საშუალოდ 5,6% წელიწადში (მათ შორის ინდოეთში - 9,4%, ჩინეთში - 7,5%, აზიაში, ახლო აღმოსავლეთის გარდა, — 6,8%, ცენტრალურ და სამხრეთ ამერიკაში - 6,7 %). ბუნებრივი აირის მოხმარების ტემპი მნიშვნელოვნად გაიზარდება ევროპაში (3,8-4,0 %), აფრიკაში (2,8 %), პოსტსაბჭოურ რესპუბლიკებსა (2,2 %) და ახლო აღმოსავლეთში (2,6 %), შედარებით უმნიშვნელოდ კი აშშ-სა (1,6 %) და იაპონიაში (1,5 %) (იხ ცხრილი № 4).

ტრანსპორტირება და მსოფლიო-მარაგის მარაგის განსაკუთრებული სიხშირით გამოირჩევა.

ენერგორესურსების მოხმარება და მისი პროფილი რეგიონების მიხედვით

(ცხრილი №4)

რეგიონი	1995		2010	
	დასავლეთი ევროპა	განვითარებადი ქვეყნები	დასავლეთი ევროპა	განვითარებადი ქვეყნები
ნავთობი	45,1	38,9	32,8	30,3
ბუნებრივი აირი	19,3	29,5	7,1	14,6
ნახშირი	15,0	121	52,9	46,9
ბირთვული	12,7	10,1	1,7	2,0
სხვა	7,9	9,4	5,6	6,3
ყველა ინტენსიური ქვეყანი		აშშ, ევროპა და ყოფილი სსრკ		
ნავთობი	42,8	41,3	23,4	23,9
ბუნებრივი აირი	21,1	25,6	40,3	46,7
ნახშირი	17,8	16,5	26,0	19,1
ბირთვული	9,7	7,5	4,7	4,5
სხვა	8,6	9,1	5,6	5,8

ენერგორესურსების დედიციტის თავიდან აცილების მიზნით, მსოფლიოში ფართოდ გამოიყენება ალტერნატიული მონოდების საშუალებები, მათ შორის, ინტენსიურად მშენებარე მილსადენები. ენერგორესურსებით მდიდარი და მალაქი მოხმარებით გამოირჩეული რეგიონების სატრანსპორტო საშუალებებით, განსაკუთრებით მილსადენებით დაკავშირება საგრძნობი ტემპებით მიმდინარეობს. მსოფლიოში 1997 წელს დაიწყო 28 700 კმ საერთო სიგრძის მილსადენის ექსპლუატაცია (მშენებარე 11 600 კმ-დან), რომელთა ჯამურმა ღირებულებამ 17,4 მლრდ აშშ დოლარს გადააჭარბა (იხ ცხრილი №5).

მილსადენი თხევადი და აირული ენერგორესურსების ტრანსპორტირების ყველაზე ხაზმდო და მოსახერხებელი საშუალებაა, ხოლო ექსპლუატაცია საერთაშორისო კომპანიების უხვი შემოსავლის წყაროა. გაზსადენების ინფრასტრუქტურა განსაკუთრებით კარგადაა განვითარებული აშშ-ში, სადაც სატრანსპორტო გაზსადენების ჯამური სიგრძე 237 079 მილს შეადგენს, მათ

შორის 194 673 მილი მაგისტრალურია, 37 339 მილი სამრეწველო და 5 067 მილი სასაწყობო-გამანაწილებელი. მგლობელმა კომპანიებმა 1995 წელს დაახლოებით 32 ტრილიონი კუბური ფუტი აირი გადაქმნეს, რის შედეგადაც 16,4 მლრდ აშშ დოლარი შემოსავალი და 2,9 მლრდ აშშ დოლარი სუფთა მოგება მიიღეს.

ენერგორესურსების სამომავლოდ მიწოდების წყაროების გამოვლენის მიზნით, ენერგეტიკული ინვესტიციების სწრაფი უწყვეტის და ცალკეულ მოხმარებელთა ენერგო-უზრუნველყოფის გაიაფების მიზნით საერთაშორისო ვალდებულებებით დეკლარირებულია ენერგორესურსებით ვაჭრობის და პროექტების ინვესტირების ლიბერალიზაცია. ენერგეტიკის ლიბერალიზაციის პოლიტიკა, დემოკრატიული ორიენტაციის ქვეყნებში, როგორც წესი, ევროპის ენერგეტიკულ ქარტისა ეყრდნობა. ქვეყნებს

შორის ენერგეტიკის სფეროში გრძელვადიანი, ურთიერთხელსაყრელი თანამშრომლობისათვის, იგი ადგენს იურიდიულ ჩარჩოებს. ენერგეტიკული ქარტის შესახებ ხელშეკრულება ერთ-ერთ მთავარ მიზნად ისახავს სხვა ენერგორესურსებთან ერთად ბუნებრივი აირით, აგრეთვე მისი მოპოვების, წარმოების, ტრანსპორტირების და გამოყენებისათვის საჭირო მოწყობილობით, მასალებით, ტექნოლოგიებით და მომსახურებით ვაჭრობის ხელსაშუალებით ადმინისტრაციული ან ნებისმიერი სახის შეზღუდვების თანდათანობით ლიკვიდაციას, რაც შესაბამის დადებით შედეგს იძლევა.

1997 წელს ბუნებრივი აირის მსოფლიო მოხმარების დაახლოებით 20%, რაც მოიცავს 321,7 მლრდ მ³ მილსადენებით და 113,3 მლრდ მ³ გათხევადებული ბუნებრივი აირის (LNG) სახით

მსოფლიოს სხვადასხვა რეგიონში მშენებარე მილსადენების სიგრძე (1996წ ათასი კმ)

(ცხრილი № 5)

აფრიკა	23 618	ევროპა	6 882
აზია და ოკეანეთი	4 464	დასავლეთი ამერიკა	14 830
ჩრდ. ამერიკა	17 910	ახლო აღმოსავლეთი	3 577
სულ მსოფლიოში	71 281		

გადატანად საბოროს, ექსპორტი-იმპორტი იყო დაბალანსებული. მსოფლიოს ყველაზე მსხვილ იმპორტორ ქვეყნებად ითვლება აშშ - 85 მლრდ მ/წ, (მათ შორის 2 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), გერმანია - 72,0 მლრდ მ/წ, იაპონია 64,3 მლრდ მ/წ. (LNG-ის სახით), იტალია - 38,6 მლრდ მ/წ. (მათ შორის 1,9 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), საფრანგეთი - 34,9 მლრდ მ/წ. (მათ შორის 9,2 მლრდ მ/წ. -ის სახით), უკრაინა - 24,5 მლრდ მ/წ. (LNG-ის სახით), ჩეხეთ-სლოვაკეთი 17,0 მლრდ მ/წ. სამხრეთ კორეა - 15,7 მლრდ მ/წ. (LNG-ის სახით), ბელგია - 14,4 მლრდ მ/წ. (მათ შორის 4,5 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), ესპანეთი - 12,8 მლრდ მ/წ. (მათ შორის 6,7 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), თურქეთი 9,7 მლრდ მ/წ. (მათ შორის 2,9 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით).

მსხვილ ექსპორტიორ ქვეყნების რიგი ასე გამოიყურება: რუსეთი - 116,8 მლრდ მ/წ, კანადა - 83, 4 მლრდ მ/წ, ალჟირი - 48,5 მლრდ მ/წ, (მათ შორის 24,3 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), ნორვეგია - 42,3 მლრდ მ/წ, ნიდერლანდები 40,1 მლრდ მ/წ, თურქმენეთი - 24,5 მლრდ მ/წ, (1996წ.), მალაიზია - 21,6 მლრდ მ/წ (მათ შორის 20,1 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით), ავსტრალია - 9,8 მლრდ მ/წ. (LNG-ის სახით), ბრუნეი - 8,2 მლრდ მ/წ. (LNG-ის სახით), არაბეთის გაერთიანებული საემიროები - 7,5 მლრდ მ/წ. LNG-ის სახით).

მომავალში, დაგეგმილი ბუნებრივი აირის მოხმარების ზრდასთან ერთად, მკვეთრად გაიზარდება ექსპორტი-იმპორტის მაჩვენებლებიც და ევროპაში 2010 წლისათვის ბუნებრივ აირზე ჯამური მოთხოვნის (50,2 მლრდ მ³) დაახლოებით 65% იმპორტით შეივსება. ამასთან, დღეისათვის გადაუნყვეტელია მთლიანი მოთხოვნის დაახლოებით 34% მოცულობის შევსების წყარო, რაც მიმდებარე რეგიონებში, მათ შორის სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში, ბუნებრივი აირის მოპოვების და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების და ინვესტიციების მძლავრი ნაკადის მოზარდების მნიშვნელოვანი მსაჭიროებელი ფაქტორი გახდება.

კავკასიისა და მიმდებარე რეგიონში ახსნაპული ბუნებრივი აირის რესურსები

ახალი პოლიტიკური და ეკონომიკური სისტემების მქონე დამოუკიდებელი სახელმწიფოების ჩამოყალიბების და განვითარების პროცესი დაკავშირებულია გარდამავალი პერიოდის ბუნებრივ სიძნელეთთან, რამაც წარმოების მკვეთრი შემცირება და მთლიანი შიდა პროდუქტის ხვედრითი სიდიდის მნიშვნელოვანი დაცემა გამოიწვია. თითქმის ყველა პოსტსაბჭოური ქვეყნის საბაზო-ენერგეტიკულმა სექტორმა, მათ შორის გაზის მრეწველობამაც დაცემა განიცადა.

რუსეთი. ბუნებრივი აირის ექსპორტის მიხედვით, რეგიონალურ ბაზარზე იგი ისევ

ინარჩუნებს წამყვან პოზიციებს. რუსეთი მდიდარი რესურსების გარდა, ძირითადი სატრანსპორტო საშუალებების მონოპოლიური მფლობელიცაა, რასაც მოხერხებულად იყენებს პოსტსაბჭოურ რესპუბლიკებზე პოლიტიკური ზეწოლის შენარჩუნებისათვის. მას შემდეგ რაც გაზის მოპოვება 1988 წელთან შედარებით 2/3-ით შემცირდა, თვით რუსეთი მაინც იძულებული გახდა გარკვეული ორმხრივი კომპრომისების შემდეგ უცხოური კაპიტალისთვის ღიად გამოეცხადებინა საკუთარი ნავთობისა და გაზის მრეწველობა, ამასთან მჭიდრო ურთიერთობები დაენიყო ნავთობისა და გაზის საერთაშორისო კომპანიებთან. ეს უდავოდ პროგრესულ გადაწყვეტილებად შეიძლება ჩაითვალოს, რადგან უცხოური ინვესტიციების, ტექნოლოგიების და მიწყობილობების გარეშე, რუსეთი მსოფლიო საკუთარი ძალებით კრიზისიდან გამოსვლას ვერ შეძლებს. მეორე მხრივ, რუსეთთან საქმიანი ურთიერთობის დასამყარებლად მსოფლიოს უმსხვილეს კომპანიები უკვე მზად არიან. მათთვის რუსეთთან ურთიერთობის ნავთობისა და გაზის ინდუსტრიის ინტერესებთან გეოპოლიტიკის თავსებადობა, შესაბამისად, ადგილობრივ კომპანიებთან გაერთიანების და პრივატიზაციის პროცესში აქტიური ჩართვის ოპტიმალური დროის შერჩევა, ჯერ სერიოზულ პირობებშია რჩება. საერთაშორისო გარიგებების მიმართ რუსული კანონმდებლობის ინერტულობა და უშაღვლესი საკანონმდებლო ორგანოების არაკეთილსაზრუნველი დამოკიდებულება სერიოზულ შემოფოტებას იწვევს (რუსეთის სახელმწიფო დუმის, რომელიც დღემდე კონსერვატიული, მოსტკომუნისტური ძალების ძირითადი დასაყრდენია, 1998 წლისათვის გაზისა და ნავთობის საერთაშორისო კომპანიებთან პროდუქტის წილობრივი განაწილების შესახებ ხელმოწერილი 230 ხელშეკრულებიდან, რატიფიცირებული იყო მხოლოდ 7). დასავლურ კაპიტალსა და ტექნოლოგიებზე დაყრდნობით, რუსეთის ნავთობისა და გაზის მრეწველობის ფართო პრივატიზაცია და რეალური აღორძინება მხოლოდ ამ პრობლემების დარეგულირების შემდეგ გახდება შესაძლებელი. ამას სესხის გაცემის წინაპირობების წამოყენებელი მსხვილი საერთაშორისო ინსტიტუტებთან მოლაპარაკებებიც შეუწყობს ხელს. აღნიშნულმა წინაპირობებმა მსხვილი რუსული კომპანიების (მაგ. „გაზპრომი“) მონოპოლის მკვეთრი შეზღუდვა უნდა უზრუნველყოს.

ზოგიერთი გაზისა და ნავთობის მსხვილი საერთაშორისო კომპანია უკვე აქტიურობს, რომ ლიდერის როლი დაიკვიდროს რუსეთის გაზისა და ნავთობის მრეწველობაში უმსხვილესი რუსული კომპანიების თანამშრომლობის მეშვეობით, რათა მომავალში უზრუნველყოფილი ჰქონდეთ ლობირება მათთან დაკავშირებული გაელენიანი პოლიტიკური წრეების მხრიდან. მაგ.

ევროპული ბანკების კონსორციუმი მჭიდროდ თანამშრომლობს „გაზპრომთან“.

ბრიტანულ „დანიური“, „შელლ“ უპირატესობას „გაზპრომთან“ ურთიერთობას ანიჭებს. იგი ერთ-ერთი უმსხვილესი ნავთობის კომპანიაა, 11,5 მლრდ დოლარის წლიური ბრუნვით. გარდა იმისა, რომ „გაზპრომი“ ჯერჯერობით მსოფლიოს ყველაზე მსხვილი გაზის კომპანიაა, ევროპული ბანკების კონსორციუმთან ხელმოწერილი შეთანხმების საფუძველზე იგი 3 მლრდ დოლარის კრედიტის მოლოდინშია. მათი აღიანისთ შექმნილი ერთობლივი სანარმო კომპანიის ეკონომიკურ ეფექტიურობას და ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს. პროექტის მოპოვებას ვეგმავს „შელლ-გაზპრომ“-ს პირველი დასავლელი ციმბირის „ზაპოლარნი“-ს გაზის საბადოს ათვისების ერთობლივი პროექტი შეიძლება გახდეს, ამ უკანასკნელის მარადი, ჩრდილოეთ ზღვიან ყველაზე მდიდარ, ნორვეგიული ტრილის საბადოს მარაგზე უფრო მეტია.

რუსეთი, მსოფლიოს ბუნებრივი აირის რეზერვების დაახლოებით მესამედის მონოპოლიური მფლობელია, „გაზპრომი“-ს მშვეობით, დიდი მოცულობის. გაზის ნაკადების ექსპანსიის საშუალებით საერთაშორისო ბაზარზე მონაწილე პოსიციების დაიკვიდრებას ვეგმავს. 1998 წლის დასაწყისისათვის რიხა სამრეწველო სიმძლავრეები წლიურად 58 მლრდ მ³ გაზის წარმოებას უზრუნველყოფდნენ, რაც მსოფლიო მოსოვნების თითქმის მეოთხედს შეადგენს. ევროპაში გაზის მოხმარების 93 %-ს, დასავლეთ ევროპის 19 %-ს, აღმოსავლეთ ევროპის 61 %-ს ფარავს, ამასთან დამატებით დაახლოებით ბუნებრივ აირს 73 %-ს აწვდის დსო-ს და ბალტიის ქვეყნებს. 1992-1997 წლებში „გაზპრომმა“ ევროპის ქვეყნებში გაზის ექსპორტი მნიშვნელოვნად გაზარდა (99 მლრდ მ³ დან 123,5 მლრდ მ³ მდე). აქ მისი ძირითადი მომხმარებლებია: ფინეთი (ექსპორტის 100%), ავსტრია (72%), საფრანგეთი, იტალია, გერმანია (25-35%). 2005 წლისათვის გაზარებული აქვს გაზის წარმოება 625 მლრდ მ³ მდე გაზარდოს, აქედან დაახლოებით 170-180 მლრდ მ³ დასავლეთის ბაზარზე მისწოდებულად.

სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის, რუსეთს 2005 წლამდე დაახლოებით 20 მლრდ. დოლარის დახმარება აქვს დაგეგმილი. ასევე, განიხილება გაზსადენების მშენებლობის პროექტები რუსეთსა და აზიისაკენ ჩინეთის გავლით, ახლო აღმოსავლეთისაკენ ირანის და ურთიერთის გავლით, ევროპისაკენ უკრაინისა და საუბრეთის გავლით. ყველაზე პრიორიტეტულად მიჩნეულია იაპალის საბადოს დასავლეთ ევროპასთან (52 მლრ მ³ წლიური მწარმოებ-ლურობით) დაბაკავშირებელი მილსადენების მშენებლობის პროექტები. ეს უკანასკნელი განსაკუთრებით აქტუალურია რეგიონალური ეკონომიკური ინტეგრაციის გაღრმავების

პერსპექტივების თვალსაზრისით, თუკი ამისათვის რუსეთის პოლიტიკური ელიტა იქნება სათანადოდ მომზადებული. რუსეთიდან თურქეთში გაზის მოსოვნების ერთ-ერთი ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტი სამხრეთ რუსეთის და თურქეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთ პროვინციების დაკავშირებას საქართველოს (ერთ-ერთ სუბვარიანტი საქართველო-სომხეთის) ტერიტორიის გავლით გულისხმობს. ამ მიზნით ჩრდილოეთ კავკასიაში და საქართველოში უკვე არსებული კავსიტრალური გაზსადენების დაგრძელება გათვალისწინებულია, რაც პროექტის ბაქოსიან ეკონომიკურ ეფექტიურობას და ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს. პროექტის მოპოვებული ურთიერთობის ყველაწინაპირობა არსებობს, მათ შორის, ამ საქმესთან დაკავშირებით სამთავრობო-შორისო შეთანხმებების სახით. ფართოდ რეკლამირებული ალტერნატიული, ენ „ციხვური ნაკადის“ მარშრუტი კი, საერთო სიგრძით 1 200 კმ (მათ შორის 398 კმ წყალქვეშ, 2000 მ სიღრმეზე), შეუდარებლად მაღალი ლიბრულებების გამო (1,8 - 2 მლრდ დოლარი), უფრო რუსეთის მცდელობად უნდა ჩაითვალოს, თურქეთთან ალიანსის მეშვეობით დასავლეთის კავკასიურ პოლიტიკაზე ზემოქმედებისათვის, კიდრე კომერციულ წინადადებად შესაბამისად, თვით ამ ალიანსის აშკარა სიყოფიერის უზრუნველობის გამო, განვითარების თანამედროვე ეტაპზე მისი რეალიზაციის აღშაობაც ძალზე დაბალია.

„გაზპრომი“-ს, ფრანგული „ტოტალი“-ს და მალაიზიური „პეტრონასი“-ს მიერ, დასავლეთის და პირველ რიგში აშშ-ის მხრიდან გამოთქმული უკმაყოფილების მიუხედავად, აღნიშნულ გეოპოლიტიკურ მდგომარეობაზე მნიშვნელოვანი ზეგავლენის მოხდენა შეუძლია დაგეგმილი ირანის 100 მლრდ მ³ მარაგის მქონე ფარსის ბუნებრივი აირის საბადოს ათვისების 2 მლრდ-იანი პროექტის განხორციელებას.

ვაზახეთი. იგი რუსეთში ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ერთ-ერთ მსხვილ მარაგს (დაახლოებით 4 000 მლრდ მ³ საპროგნოზო რესურსი, მათ შორის 1 500-2 000 მლრდ მ³ დამიბული მარაგი) მფლობელი და მოქმედი მწარმოებელია. ბუნებრივი აირის დამიბული მარაგის 40 %-ზე მეტს ყარაჩაღანის საბადო შეიცავს, რომელიც გაზის უმსხვილესი მწარმოებელიცაა. მსხვილ საბადოებს მიეკუთვნებიან: თენგინის (თანმდევი გაზის სახით), ტანაულის და ურიათუს საბადოებიც. 1995-1997 წლების მონაცემებით ყაზახეთი წლიურად დაახლოებით 6 მლრდ მ³ ბუნებრივ აირს მოიპოვებდა, ხოლო მოხმარება 13 მლრდ მ³ აღწევდა. ენერგეტიკის საერთაშორისო სააგენტოს (IEA) პროგნოზის თანახმად, მოპოვების დონე 2000 წლისათვის 8-10 მლრდ მ³ მდე, ხოლო 2010 წელს კი 15-29 მლრდ მ³ მდე გაიზარდება, რითაც საკუთარი მოხმარება

მთლიანად იქნება უზრუნველყოფილი. ქვეყანა რესურსების სიმდიერესთან ერთად საკანონმდებლო მიმზიდველობის, პრივატიზაციის მსუბუქი პროგრამისა და ინვესტირების ხელსაყრელი პირობებით გამოირჩევა. აშშ ყაზახეთს რეგიონში სტრატეგიულ პარტნიორად მიიჩნევს და მომავალი 40 წლის განმავლობაში ქვეყნისათვის ჯამური 26 მლრდ დოლარის ინვესტიციის გამოყოფის გეგმავს, რაც ექსპერტთა შეფასებით შეიძლება 600 მლრდ დოლარის შემოსავლის მიღების საფუძველი გახდეს.

ყაზახეთმა უკვე გააფორმა ხელშეკრულება BP-სთან (ბრიტის პეტროლიუმთან) ყარაჩაღანის და კასპის ზღვის ყაზახური ნეფტის ნავთობისა და გაზის საბადოების საძიებო და საექსპლუატაციო სამუშაოების მართვით. ყარაჩაღანის საბადოს, რომლის მარაგია 300 მლნ ტ. ნავთობი და 500 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირი, ათვისებისათვის საჭირო ინვესტიციის სიდიდე 2 მლრდ დოლარით ფასდება. საბადოს ძირითადად საექსპორტოდ იქნება განკუთვნილი. BP-თან ერთად საბადოზე იმუშავებენ სხვა მსხვილი უცხოური კომპანიებიც AGIP (იტალია), TEXACO (აშშ), LUKOIL (რუსეთი).

თავისი ბუნებრივი პოტენციალის ეფექტური რეალიზაციის მცდელობის დროს, დაუსაბუთებელი უდაბნოებით და მთაგრებილებით დაფარული ყაზახეთი, დიდ სიძველევებს აწყდება. ამას კიდევ უფრო ამძაფრებს რუსეთის მეზობლობა, განსაკუთრებით ნახშირწალბადების ტრანსპორტირებაზე კვოტების შემოღება. ამიტომ, ყაზახეთისთვის ნედლეულის ტრანსპორტირების ახალი შესაძლებლობების გამოვლენასა და ათვისებას, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. მომავლის უმნიშვნელოვანეს საექსპორტო და სატრანზიტო მაგისტრალებად ყაზახეთი შემდეგ მარშრუტებს მიიჩნევს: ტაჯიკეთ-ავღანეთის გავლით პაკისტანისა და ინდოეთისაკენ, კასპის ზღვის წყალქვეშა მილსადენით სამხრეთ კავკასიის ან თურქმენეთისა და ირანის გავლით თურქეთისაკენ, ჩინეთისა და იაპონიისაკენ (იხ. ცხრილი №6).

ბუნებრივი აირის საბადოების ქვეყნის განპირობა რეგიონებში განლაგების, შესაბამისი ტრანსპორტო ინფრასტრუქტურის არარსებობის გამო, დღეისათვის ყაზახეთი იძულებულია საყოფარესო მოთხოვნილება თურქმენეთიდან და უზბეკეთიდან (უკანასკნელ წლებში კი რუსეთიდანაც) იმპორტირებული რესურსებით დაიკმაყოფილოს, პარალელურად კი რუსეთსა და უზბეკეთში გაზის ექსპორტი აწარმოოს. ამის გამო, ბუნებრივი აირის შიდა სატრანსპორტო ქსელის განვითარება მთავრობის მიერ ერთ-ერთი პრიორიტეტად არის აღიარებული. მსოფლიო ბანკის რეკომენდაციით ასეთი ქსელებით პირველ რიგში ქვეყნის სამხრეთში განლაგებული სამრეწველო ცენტრები უნდა იქნეს ათვისებული. ეს საყოფაცხოვრებო სექტორში, ტრანსპორტსა და

თბოელექტროგენერაციაში, ნახშირისა და ნავთობპროდუქტების მომხმარებლისათვის უფრო კომფორტული ბუნებრივი აირით ჩანაცვლების საშუალებას ქმნის. ამასთან, ნავთობის საექსპორტო პოტენციალი მნიშვნელოვნად გაიზარდება.

რუსეთიდან დასავლეთ ევროპაში, რუსეთში თურქმენეთიდან და უზბეკეთიდან ბუნებრივი აირის ექსპორტისათვის განკუთვნილი, ყაზახეთში არსებული მაგისტრალური გაზსადენების სიგრძე 7 000 კმ-ს შეადგენს და 400 კმ-იან სატრანზიტო მონაკვეთებს მოიცავს. სისტემა აგრეთვე შეიცავს 16 საკომპრესორო, 82 გამანაწილებელ და 3,6 მლრდ მ³ მოცულობის მიწისქვეშა საცავს. სატრანზიტო სისტემების დატვირთვა ამჟამად მნიშვნელოვნადაა შემცირებული და 18-70%-ის ფარგლებში მერყეობს. 1996 წელს, მათ დაახლოებით 50 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირი გაატარეს. მაშინ როდესაც, მხოლოდ რუსეთთან შემადერებელი სატრანზიტო სისტემების სა-

ყაზახეთში ბუნებრივი აირის მოპოვება, ექსპორტი და იმპორტი

წლები	1993	1994	1995	1996	1997 (რეკ.)
მოპოვება	6,69	4,49	5,92	6,52	5,27
ექსპორტი	3,45	1,64	2,57	2,34	1,51
იმპორტი	9,77	7,17	9,12	5,49	2,30

პროექტო ნაღობი მწარმოებელი 170 მლრდ მ³-ია. ერთი მხრივ, სატრანზიტო სისტემების დაუტვირთობის მიზეზი რუსეთის მიერ ცენტრალური აზიის ბუნებრივი აირზე დანერგული საექსპორტო კვოტებია და თვით მილსადენების ცვეთის მაღალი ხარისხია, მეორე მხრივ, ცენტრალური აზიიდან ჩრდილოეთ კავკასიის, შემდეგ კი სამხრეთკავკასიის ქვეყნებისათვის აირის მიწოდებული 1420 მ³-იანი, 25,5 მლრდ მ³/წ. მწარმოებლობის სისტემის დატვირთვა შეუძარებთ სტაბილურია (საპროექტო სიმძლავრის 70%-მდე 1996 წელს).

ბუნებრივი აირის ტრანზიტო ყაზახეთის შემოსავლების მნიშვნელოვანი წყაროა. ქვეყანამ 1996 წელს მარტო თურქმენეთის გაზის ტრანზიტის საფასურად სატრანსპორტო გაზის 800 კმ-იან მონაკვეთის გამოყენებისათვის გადატანილი საბადოს მოცულობის 18 % მიიღო.

1997 წლიდან ტენდერში გამარჯვებული ბელგიური „ტრაქტებელი“-ს მიერ დაყოფილი კომპანია „ინტერგაზი“ ცენტრალური აზიაში (ICA) მომავალი 15 წლის განმავლობაში ყაზახეთის ყველა, როგორც არსებული, ისე ასაშენებელი მაღალწინეიანი სატრანზიტო სისტემების მართვას განახორციელებს. კომპანიას გათვალისწინებული აქვს 600 მლნ აშშ დოლარის ინვესტირება, ძირითადად 70 %-მდე გაცვეთილი მილსადენების აღდგენის და ამჟამინდელი 11 %-იანი დანაკარგების ევროპულ 4,5 %-ის სტანდარტამდე შემცირებისათვის.

„ტრაქტებელი“-ს მიერ შევიცარიაში რეგისტრირებული მკორე კომპანია „GGG“, „ICA“-ს მიერ შედგომი მინოდებისათვის ტრანსპორტირებული ბუნებრივი აირის შესყიდვას აწარმოებს.

თურქმენეთი. მსოფლიოს ბუნებრივი აირის რესურსების ერთ-ერთი ძირითადი მფლობელია. ადგილობრივი ხელისუფლების შეფასებით თურქმენეთის ტერიტორიაზე, ძირითადად ამუდარიას უდაბნოში, სავარაუდოა 15 000-21 000 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის რესურსი, თუმცა რუსეთის „გაზპრომი“-ს შეფასებით (1988წ) საპროგნოზო რესურსი 7 800 მლრდ მ³-ს, ხოლო მოძიებული მარაგის სიდიდე დაახლოებით 2 700 მლრდ მ³-ს შეადგენს. (ICA)-ს შეფასებით თურქმენეთის მოძიებული ბუნებრივი აირის მარაგები 1997 წლის ბოლოს 2 860 მლრდ მ³-ით ფასდებოდა, თუმცა მოსალაგნეულია ამ მაჩვენებლის მნიშვნელოვანი ზრდას რუსეთში საძიებო სამუშაოების ჩატარების შემდეგ.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ თურქმენეთი მსოფლიოს ბუნებრივი აირის მოპოვებელ ოთხ ყველაზე მსხვილ ქვეყანათა რიგში შევიდა (90 მლრდ მ³ 1997 წელს). 1996 წელს მოპოვება 33 მლრდ მ³ მდე, ხოლო 1997 წელს 17,3 მლრდ მ³ მდე შემცირდა, რაც ძირითადად მისი ევროპის ბაზარზე მიწოდების შესახებ რუსეთ-თურქმენეთის ხელშეკრულების შექმნამ (1994წ.) შედეგად, ხოლო ბოლო პერიოდში რუსეთის მიერ, სხვა ძირითადი მომხმარებლების, პოსტსაბჭოური რესპუბლიკებისათვის მიწოდებაზე ლიმიტის დანერგვის, აგრეთვე ამ უკანასკნელთა გადახდისუნარიანობამ განაპირობა. 90-იანი წლების დასაწყისში თურქმენეთი, რუსეთის გავლით, ე.წ. გაცვლის წესით ევროპის ბაზარს წლიურად 11-14 მლრდ მ³, ხოლო მოსტსაბჭოურ რესპუბლიკებს 50-55 მლრდ მ³ (მაქსიმუმ 70 მლრდ მ³-მდე) აირს აწოდებდა. 1997 წლისათვის მკვეთრად შემცირდა როგორც მოპოვება, ასევე ჯამური ექსპორტიც (9-12 მლრდ მ³), რამაც ქვეყანა ურთულესი ეკონომიკური პრობლემების წინაშე დააყენა.

2005 წლისათვის თურქმენეთი — 49-61 მლრდ, 2010 წლისათვის - 76-86 მლრდ, ხოლო 2020 წლისათვის 118-130 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მოპოვებას გეგმავს, რომლის ძირითადი ნაწილი ექსპორტისათვისა და გავილისწინებული.

მსოფლიო ბანკის შეფასების თანახმად, თურქმენეთში 1000 მ³ ბუნებრივი აირის მოპოვების ღირებულება საშუალოდ 18 \$-ს შეადგენს. ადგილობრივი ხელისუფლების მოთხოვნით, გაზის მოპოვებისა და სატრანზიტო მაგისტრალებში ჩატვირთვის ღირებულება, სხვადასხვა საბადოებისათვის, 20-35 \$-ს უნდა შეადგენდეს. ბუნებრივი აირის ღირებულება ადგილობრივ ენერგეტიკულ სექტორში 6 000 მანათია (დაახლოებით 1,25 1000მ³ შე), ხოლო საყოფაცხოვრებო სექტორის გაზი პრაქტიკულად

უფასოდ მიეწოდება. ქვეყანა ნავთობისა და ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირების რუსეთის გვერდის ავლით ახალ შესაძლებლობებს ეძებს. თურქმენეთის გაზის პაკისტანში, ავღანეთის გავლით მიწოდების შესაძლებლობებს განიხილავენ. პროექტით დოვლეთბადის საბადოდან ყოველწლიურად 15 მლრდ მ³ გაზის მიწოდება გათვალისწინებული, ხოლო მისი სავარაუდო ღირებულება 2 მლრდ აშშ დოლარია. ექსპერტთა შეფასებით, რეგიონში (ევროპად ავღანეთის გავლით ვარიანტისა) უაღრესად არასტაბილური ვითარების გამო, აღნიშნული პროექტის რეალიზაცია უახლოეს მომავალში ნაკლებად შესაძლებელია.

ალანინიზაცია, რომ და მთავრდა თურქმენეთ-ირანის მცირე სიმძლავრის 200 კმ-იანი გაზსადენის მშენებლობა. იგი კორეების საბადოს გაზს ირანის ჩრდილო-აღმოსავლეთ პროვინციებს მიანდის. მშენებლობის საბოლოო ღირებულება დაახლოებით 190 მლნ \$-ს შეადგენს. დასაწყისისათვის დაგეგმილია წლიურად 2-4 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მიწოდება, მომავალი ათწლეულის ბოლოს კი მისი ოდენობა შეიძლება 10 მლრდ მ³ მდე გაიზარდოს.

ამავე დროს, თურქმენეთი დიპლომატიური დამოკიდებულების მიმართ აშშ-ს ცენტრული და მოკავშირეების შეარბილებას ცდილობს, რათა ირანს თურქმენეთის ტერიტორიის გავლით ევროპაში გაზისა და ნავთობის მარაგების უზრუნველყოფის მიზნით გატანის საშუალება მიეცეს. მილსადენების სიგრძე 2 000 კმ-ია. იგი ევროპაში იაშვალისა და დოვლეთბადის საბადოებიდან დასაწყისში წლიურად 15 მლრდ მ³ საბოლოოდ კი 28-30 მლრდ მ³ გაზის მიწოდებას უზრუნველყოფს. პროექტის პირველი ეტაპის შეფასებით ღირებულება 1,62-2,75 მლრდ \$-ია, რასაც შექმნაში, სიმძლავრის 28 მლრდ მ³ მდე ასაშენებლად, კიდევ 1 მლრდ \$ დაემატება. ეკონომიკური მიზნად ევლოპის მიუხედავად, პროექტის რეალიზაცია ახლო მომავალში ნაკლებ სავარაუდოა, რადგან აშშ ირანს სავაჭრო სისო ტერიტორიის ხელშეწყობაში ადანაშულებს და მის ტერიტორიაზე ინვესტირების განხორციელებულაქვს სანქციები შემოღებული. ირანის კანონმდებლობის მიხედვით ნებისმიერი მილსადენი ქვეყნის ტერიტორიაზე მისი საკუპორტირების ტარიფებიც უნდა აისახოს. რუსეთის „გაზპრომი“-ს მიერ დაგეგმილი ექსპანსია და თვით თურქმენეთის გაზის შესაძლო მიწოდება ტრანსკასპიური მილსადენით თურქეთისა და ევროპის ბაზარზე, მნიშვნელოვნად ადაბლებს პროექტის კონკრეტულ წარსიანობას.

უკანასკნელი ინფორმაციით, თურქმენეთის ბუნებრივი აირის ევროპაში საექსპორტოდ კასპიის ზღვის ფსკერზე აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიაზე გაყვანილი (ე.წ. ტრანსკასპიური) მაგისტრალური

გაზსადენის საშუალებით კარგი პერსპექტივები იჩინება. აღნიშნული გაზსადენის საკარაულო გამატარუნარიანობა დასაწყისში 10 მლრდ მ³/წ, ხოლო შემდეგ 30-35 მლრდ მ³/წ გახდება. პროექტით აქტიურ დანიშნულებას მრავალი მსხვილი ნავთობკომპანია თუ სპეციალურად შექმნილი საერთაშორისო კონსორციუმი ახელანებს. პროექტის წარმატებული განხორციელებისათვის უკვე გადაიდგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯები, რაც ბუნებრივი აირის ევროპულ ბაზარზე რუსეთის გაყვლის შესუსტებას ითვალისწინებს.

თურქმენეთსა და თურქეთს შორის 1996 წელს ხელმოწერილი ურთიერთგაგების მემორანდუმის თანახმად, თურქმენეთიდან ბუნებრივი აირი შეიძლება მიენოდოს თურქეთს 5 მლრდ მ³ მდე მოცულობით 2005 წლამდე, სიმძლავრის შემდგომი ზრდის პერსპექტივით 10 მლრდ მ³ მდე 2010 წლამდე და 15 მლრდ მ³ მდე 2010-2020 წლებში ყაზახეთზე, რუსეთზე, საქართველოზე და სომხეთზე გამავალი მოქმედი მაგისტრალური მილსადენების სისტემით, რომელსაც თურქეთის ტერიტორიაზე შედარებით მოკლე ახალი მონაკვეთი დაემატება. შედარებით ნაკლები ინტენსივობით განიხილება თურქმენეთიდან ჩინეთსა და იაპონიაში წლიურად 30 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მისანადგებლად 6 500 კმ-იანი 1440 მმ-იანი მილსადენის პროექტი. პროექტის ღირებულება 12 მლრდ აშშ დოლარით ფასდება და მისი რეალიზაციისთვის მშენებლობის დაწყებიდან 4-5 წელია საჭირო. პროექტის სიძვირსთან ერთად, ხელშეწყობილი ფაქტორად სატრანზიტო ქვეყნების (უზბეკეთი, ყაზახეთი, ჩინეთი, კორეა) სხვადასხვა სატარიფო პოლიტიკა და უცხოური კაპიტალის მიმართ განსხვავებული დამოკიდებულება ითვლება. ექსპერტთა შეფასებით, პროექტის რეალიზაციის საკითხი მდგომარეობს შეიძლება მხოლოდ 10-20 წლის შემდეგ აღდგეს.

უზბეკეთი. ამ ქვეყნის ბუნებრივი აირის მოძიებული მარაგები 1600-2100 მლრდ მ³, ხოლო დამატებითი საკარაულო რესურსი 1000 მლრდ მ³-ს შეადგენს. ადგილობრივი სპეციფიკის ტიპის შეფასებით უზბეკეთში 2 007 მლრდ მ³ მოძიებული მარაგი და 5 439 მლრდ მ³ საპროგნოზო რესურსია. ეს მარაგი ქვეყნის საკუთარი მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად და შედარებით შეზღუდული მოცულობის, ძირითადად მეზობელ ქვეყნებში (ყაზახეთი, ყირგიზეთი, ტაჯიკეთი, თურქმენეთი) ექსპორტისათვის სავსებით საკმარისია. მოპოვების და სატრანზიტო ტარიფების სიძვირის გამო, საერთაშორისო ბაზარზე ყაზახეთის, განსაკუთრებით თურქმენეთის და რუსეთის ბუნებრივი აირი უფრო მაღალი კონკურენტუნარიანობით ხასიათდება.

90-იანი წლების დასაწყისში უზბეკეთი

დაახლოებით 40 მლრდ მ³ ბუნებრივ აირს მოიპოვებდა. 1997 წელს მოპოვებამ 50 მლრდ მ³ შეადგინა. 2000-2010 წლების პერიოდში დაგეგმილია დაახლოებით 60 მლრდ მ³, ხოლო 2020 წელს 67-73 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მოპოვება. უზბეკეთის მაქსიმალური საექსპორტო პოტენციალი 6,3 მლრდ მ³-ით არის შეფასებული. უზბეკეთი კარგად განვითარებული შიდა სატრანსპორტო და მაგისტრალური გაზსადენების სისტემებს ფლობს. 1997 წლის მონაცემებით უზბეკეთის მაგისტრალური გაზსადენების სიგრძე 12 500 კმ-ს აღწევდა (დამატებით 550-1000 მმ), რითაც ადგილობრივი მომხმარებლებისა და საექსპორტო მოთხოვნილების დაკმაყოფილება წარმოებდა. სატრანსპორტო სისტემები აგრეთვე 17 საკომპრესორო და 250 გამანაწილებელ სადგურს, 5,5 მლრდ მ³ ჯამური ტევადობით 4 მიწისქვეშა საცავს შეიცავს. სისტემების წლიური საპროექტო გამატარუნარიანობა 70 მლრდ მ³-ს შეადგენს, თუმცა, მილსადენებისა და საკომპრესორო სადგურების გაუმართაობის გამო, მათი რეალური გამატარუნარიანობა ამჟამად მნიშვნელოვნად შემცირებულია, რაც თავის მხრივ გაზის ზენორმატიული დანაკარგების (5-8%) მიზეზიც ხდება.

ორი მაგისტრალური გაზსადენი, რომელთა დანიშნულება თურქმენეთის ბუნებრივი აირის ტრანზიტია, უზბეკეთის ტერიტორიას სახრეთიდან ჩრდილო-დასავლეთისა, ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით კვეთს. ეს უკანასკნელი ყაზახეთისა რუსეთის ტერიტორიის გავლით კავკასიის, აგრეთვე უკრაინისა და ევროპის მიმართულებისათვის გათვალისწინებულ სისტემებშია ჩართული.

აზერბაიჯანი. ქვეყანაში ბუნებრივი აირის ძებნა-ძიებისა და მოპოვების სამუშაოებზე პასუხისმგებელი ნავთობის საერთაშორისო კორპორაციის (SOCAR) მონაცემებით აზერბაიჯანში მოძიებული რესურსის მარაგი 800 მლრდ მ³-ს შეადგენს. სხვა ინფორმაციის თანახმად, მოძიებული მარაგი 300-800 მლრდ მ³-ს შორის მერყეობს, ხოლო საპროგნოზო რესურსი დამატებით 1000 მლრდ მ³-ს უტოლდება.

ბუნებრივი აირი აზერბაიჯანში ძირითადად ნავთობის ოფორულ საბადოებზე თანამდევრ გაზის სახით მოიპოვება. ბუნებრივი აირის წარმოების, მოხმარებისა და ექსპორტის ფაქტორული და საპროგნოზო მაჩვენებლები IEA-ს მონაცემების მიხედვით მოცემულია ცხრილში № 7.

აზერბაიჯანში ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება, ტრანზიტით, შენახვა და განაწილება სახელმწიფოს კუთვნილი კომპანია „აზერგაზი“-ს პრეოგაგატივია. მაღალწნევიანი 1 200 მმ-მდე დიამეტრის სატრანზიტო გაზსადენების სიგრძე ქვეყანაში 4 500 კმ-ს აღწევს. მათი წლიური საპროექტო გამატარუნარიანობა 30 მლრდ მ³-ია. აზერბაიჯანის მაგისტრალური მილსადენების

სისტემაზე მოზობელ სახელმწიფოებთან შემეერთებულ შემდეგ გაზსადენს მოიცავს (იხ. ცხრილი №8).

- მოზობელი (რუსეთი) - ყაზი-მუჰამედი, ჯამური სიგრძე 700 კმ;
- ბინდ-ბლენდი (ირანი) - ასტარა-ყაზი-მუჰამედი, ჯამური სიგრძე 1 147 კმ. 1993 წლიდან აზერბაიჯანში ბუნებრივი აირის მოპოვება, მოხმარება და ექსპორტი

ცხრილი № 7
მლრდ მ³/წ

წლები	1990	1995	2000	2005	2010	2020
მოპოვება	9,9	6,7	7,4	11,1-17,3	14,8-23,5	23,5-29,6
მოხმარება	13,6	7,3	7,4	8,6-9,6	9,9-12,0	16,0-19,8
ექსპორტი	- 3,7	- 0,6	0,0	2,5-7,7	4,9-11,5	7,4-9,9

მილსადენი გადაკეტილია (მისი გამოყენება დაგეგმილია ირანში ნავთობის ექსპორტისათვის);

- ყაზი-მუჰამედი-ყაზახი-საქართველო (სომხეთის განსტეგებით, რომელიც გადაკეტილია 1992 წლიდან);
- ევლახი-ნახიჩევანი, სომხეთის ტერიტორიის გავლით, საერთო სიგრძით 350 კმ.

აზერბაიჯანის მაგისტრალური სატრანზიტო სისტემები ტრადიციულად ბუნებრივი აირის საქართველოსა და სომხეთში რეექსპორტისათვის გამოიყენებოდა. მსოფლიო ბანკის ექსპერტთა აზრით, მომავალში აზერბაიჯანში კვლავ განახლება ამ ფუნქციის შესრულებას, ძირითადად საქართველოს, თურქეთისა და ევროპის ბაზარზე საკუთარი ნაშტი, აგრეთვე თურქმენეთთან ტრანსკავკასიური მილსადენით მიღებული ბუნებრივი აირის მიწოდებისათვის, რაც შესაძლებელია ქვეყნის მნიშვნელოვანი შემოსავლის (150-200 მლნ \$/წ) წყარო გახდეს. არსებული შეფასებით, ბუნებრივი აირის აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ტრანზიტის გადასახადი 5-8 \$/1000 მ³-ს შეადგენს.

გარდა მაგისტრალური მილსადენებისა, ამჟამად აზერბაიჯანის ბუნებრივი აირის სატრანზიტო სისტემა 7 საკომპრესორო და 150 გამანაწილებელ სადგურს, აგრეთვე, დაახლოებით

აზერბაიჯანის სატრანზიტო მაგისტრალური მილსადენები

მარშრუტი	სიგრძე აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, კმ	მილსადენების დიამეტრი, მმ	გამატარუნარიანობა, მლრდ მ ³ /წ	მუშა წვევა, მგა
მოსდოკი/ყაზი-მუჰამედი	240	1200	13	-
ბინდ-ბლენდი/ყაზი-მუჰამედი	296	1200	10	7,5
ყაზი-მუჰამედი/ყაზახი I	378	1000	10	5,5
ყაზი-მუჰამედი/ყაზახი II	378	1200	13	5,5
ყაზახი/საქართველო	120	500-1000	10	5,5
ყაზახი/სომხეთის განსტეგება	38	500-1000	7	5,5
ევლახი/ნახიჩევანი	290	700	4,5	5,5

3 მლრდ მ³ ჯამური ტევადობის ორ კალმასი და ყარაღაჯის მიწის ქვეშა საცავს მოიცავს. მათი

რეკონსტრუქცია-გადაიარაღების შემდეგ, ტევადობა 10 მლრდ მ³ მდე გაიზრდება.

გამანაწილებელი კომპანია „აზერგაზი“ 12 რეგონაწილად გამანაწილებელ კომპანიის მოიცავს. მის საკუთრებაში დაახლოებით 31000 კმ სიგრძის საშუალო და დაბალწნევიანი მილსადენი სისტემებია, რაც გაზის შეუფერხებელი მომარაგების პირობებში, ქვეყნის დაზიდვითების მტკიცე მაღალ დონეს უზრუნველყოფს. 1997 წლის მონაცემების თანახმად, გამანაწილებელი კომპანიები ბუნებრივი აირს 65 რაიონულ ცენტრს, 43 პატარა ქალაქს, 2000 სოფელში

მცხოვრებ 1,2 მლნ-მდე ოჯახს, 800 სამრეწველო საწარმოს და 13 000-ზე მეტ კომუნალურ და სოციალური დანიშნულების ობიექტს მიანდებოდა. მსოფლიო ბანკის რეკომენდაციის თანახმად, გაზგამანაწილებელი სისტემები მთლიანად საშუალო წნევაზე უნდა იქნეს გადაყვანილი, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის მათ ეფექტურობას.

დამოუკიდებელი ექსპერტების შეფასებით, სატრანზიტო და გამანაწილებელი ქსელები სანახევროდ გაკვეთილია, არ არის აღჭურვილი თანამედროვე, ზუსტი გამოზომი მოწყობილობით, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს სისტემების ექსპლუატაციის ეფექტურობას. 1997 წელს აღდგენითი და გადაიარაღების ზოგიერთი ღონისძიების გატარების შემდეგ, გამანაწილებელი სისტემებში დანაკარგები 15%-დან 8%-მდე შემცირდა. გაზსადენების ექსპლუატაციის ეფექტურობას მნიშვნელოვნად ამცირებს კათოდური დაცვის დაბალი საიმედოობა, რაც ტრანსის მაღალი კოროზიული აქტივობის ნიადაგში, რკინიგზის ხაზებთან, ავტომანქანების ტრალეტთან და შენობებთან დაუშვებელ (ევროპული სტანდარტებით) სიახლოვეში განთავსებითა გამოწვეულია.

მილსადენების სისტემების აღდგენისათვის

აზერბაიჯანის სატრანზიტო მაგისტრალური მილსადენები (ცხრილი №8)

გაზსადენების რეაბილიტაციის პროექტის მხარდასაჭერად მსოფლიო ბანკი IDA-ს შეღავათიანი კრედიტით 100 მლნ აშშ დოლარის გამოყოფას გეგმავს. დანარჩენი თანხების მოზიდვა გათვალისწინებულია EBRD და სხვა საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებიდან. რეაბილიტაციის პროგრამის პრიორიტეტულ მიმართულებად ანტიკორუპციული დაცვის აღდგენა, მსხვილმომხმარებელთა გამზომი სისტემების აღჭურვა, საყოფაცხოვრებო სექტორის სერვისის ორგანიზაცია, გაზგამანაწილებელი სისტემის პრივატიზაცია, ადგილობრივი მუნიციპალიტეტებისადმი მსხვილი დასახლებული პუნქტების გამანაწილებელი სისტემების დაქვემდებარება მიჩნეულია.

დღეისათვის მთავრობა აკონტროლებს ბუნებრივი აირის ფასს. მსოფლიო ბანკის კრედიტის პირობების შესახებ მიღებული შეთანხმებით, აზერბაიჯანის მთავრობას განზახული აქვს მოახდინოს გაზის ფასების რეგულირება, ისე რომ ლიბრირებაში გათვალისწინებული იყოს პოტენციური უცხოელი ინვესტორის ინტერესი და კაპიტალის დროული ამოღების შესაძლებლობა.

აზერბაიჯანისთვის უპირველეს პრობლემად ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენა რჩება. ქვეყნის პოლიტიკურ არენაზე მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ეროვნული მოძრაობა, რომელიც აშშ-ს მთავრობისა და უცხოური ინვესტორისაგან ნავთობისა და გაზის სომხეთის გავლით ტრანსპორტირების შესაძლებლობის განხილვაზე უარის თქმას მოითხოვს, რაც სომხეთს ყოველწლიურად დამატებით 100 მლნ დოლარის შემოსავლის მიღების და არმიის გადააარღების შესაძლებლობას მისცემს.

თურქეთის სახელმწიფო საქართველოს ყველაზე მსხვილი პოტენციური სავაჭრო პარტნიორია, რომელსაც ახლი რეგიონული ენერჯეტიკომპლექსის ფორმირებაში სულ უფრო

გრაფიული განლაგება, ბუნებრივი თურქეთის მომავალი სატრანსპორტო ფუნქციის განმაპირობებელი მნიშვნელოვანი ფაქტორია.

თურქეთი ცდილობს აქტიური მონაწილეობა მიიღოს გაზსადენების ახალ სატრანსპორტო პროექტებში. მნიშვნელოვანია მისი პოტენციური კავკასიიდან და ცენტრალური აზიიდან ბუნებრივი აირის სატრანსპორტო ნაკადების გატარებისათვის. პარალელურად იგეგმება პირველია ენერჯი-რესურსების მოხმარების მნიშვნელოვანი ზრდა. სავარაუდოა, რომ ენერჯორესურსებიდან ყველაზე სწრაფი ტემპით ბუნებრივი აირის მოხმარება გაიზარდება (2005 წლისათვის თითქმის 400%-ით 1995 წელთან შედარებით). თურქეთის ენერჯეტიკისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს მონაცემებით 2010 წლამდე ქვეყანაში ბუნებრივი აირის მოხმარება წლიურად საშუალოდ 10,5%-ით გაიზარდება. ქვეყნის ბუნებრივი აირის მარაგი შედარებით უმნიშვნელოა (8,7 მლრდ მ³), ხოლო მოპოვება წლიურად დაახლოებით 200 მლნ მ³ შეადგენს (იხ. ცხრილი №9).

თურქეთის მილსადენების ეროვნული კომპანია „BOTAS“ აწარმოებს მოლაპარაკებებს სხვადასხვა კომპანიებთან და 2000 წლისათვის 27 მლრდ მ³/წ, ხოლო 2010 წლისათვის 60 მლრდ მ³/წ ბუნებრივი აირის მოპოვებას გეგმავს (რეაგირება საკუთარი დევიციტის შესავსებლად, ისევე როგორც ტრანსპორტისათვის). ერთ-ერთი ასეთი მიმართულებაა ალჟირიდან LNG-ის მოპოვებისათვის.

თურქეთს 1988 წლიდან მიეწოდება გაზი რუსეთიდან ბალკანეთის გავლით 25 წლიანი კონტრაქტის თანახმად 1996 წელს „გაზაროსმა“ და „BOTAS“-ს შორის ხელმოწერილი ურთიერთგაგების მემორანდუმის შესავალი, ამ მარშრუტით ბუნებრივი აირის მოხმარება 14 მლრდ მ³ მდე უნდა გაიზარდოს. თურქეთის ადმინისტრაციული ცენტრის საქართველოს ტერიტორიის გავლით დამატებით 9 მლრდ მ³/წ მწარმოებელურების გაზსადენი უნდა აშენდეს. თურქეთი და რუსეთი

პირველადი ენერჯის მოხმარება თურქეთში

ცხრილი № 9

(მლნ კუბიკმეტრის ექვივალენტი)

წელი	1973	1980	1995	1996	2000	2005
პირველადი ენერჯის მოხმარება	34.75	44.73	88.84	94.59	128.7	167.00
ნავთობი	17.85	22.22	42.31	44.47	44.91	51.24
ბუნებრივი აირი	-	-	8.28	9.52	25.98	33.64
ნახშირი	7.36	9.98	23.70	25.20	38.83	55.32
ატომური ენერჯია	-	-	-	-	-	2.61
ელექტროენერჯია კვტ/სთ	12.25	23.30	86.16	94.85	130.4	189.6
განახლებადი რესურსები	9.54	12.52	14.65	15.42	18.97	24.21

მზარდი როლი ენიჭება. ოთხი მსხვილი ეკონომიკური დეპარტამენტი - ენერჯის, შუა (ახლო) აღმოსავლეთის, კავკასია-ცენტრალური აზიის და რუსეთის გაზგადასაყარზე, ხელსაყრელი გეო-

განაგრძობენ შავი ზღვის მაგისტრალით ბუნებრივი აირის მიწოდების მიზანშეწონილობის განხილვას.

თურქეთის ბუნებრივი აირით მომარაგების

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი პროექტი, რომელიც კავკასიის სატრანსპორტო კორიდორის გამოყენებას ითვალისწინებს, თურქმენეთიდან ტრანსკასპიური მილსადენის მშენებლობასთანაა დაკავშირებული. რუსეთიდან მიწოდებულ აირთან, ისევე ენერჯეტიკულ ნახშირთან და ნავთობპროდუქტებთან შედარებით, ცენტრალური აზიიდან მიწოდებული ბუნებრივი აირი თურქეთის ბაზარზე მაღალკონკურენტუნარიანობით ხასიათდება. თურქმენეთში მოპოვების შედარებით დაბალ ღირებულებას და დაახლოებით 2000 კვ სიგრძის მაგისტრალზე ტრანსპორტირების სავარაუდო დანახარების გათვალისწინებით, ოფშორული მონაკვეთის ჩართვით, დანახარები ბუნებრივი აირის მინოდებაზე საბოლოო მოხმარებლისთვის დაახლოებით 78-90 \$/1000 მ³ გაუტოლდება. მაშინ, როდესაც თურქეთის ბაზარზე 1000 მ³ აირის ექვივალენტური სითბომცენერჯეტიკული ნახშირის ფასი 127 \$, ხოლო თხევადი სანავის — 198 \$-ია. აზერბაიჯანიდან თურქეთში საქართველოს გავლით ბუნებრივი აირის მიწოდების შემთხვევაში კიდევ უფრო ხელსაყრელი პირობები იქმნება, თუმცა აზერბაიჯანის შეზღუდული მარაგის ფონზე და საქართველოს მომავალი საპროგნოზო მოხმარების გათვალისწინებით, ასეთი ვარიანტი ნაკლებ სავარაუდოა.

თურქეთს ირანთან, ერაყთან, ალჟირთან, ნიგერისთან, კატართან, ომანთან და არაბეთის საემიროებთან ბუნებრივი აირის მიწოდებაზე აქტიური კონტრაქტი და მემორანდუმები ხელმოწერილი.

სომხეთი. სომხეთი გაზიფიკაციის მეტად მაღალი დონით ხასიათდება. 60-იანი წლების ბოლოს მოსახლეობის 83,3% გაზის (მათ შორის 61,5% ბუნებრივი აირის) მომხმარებელი იყო.

სომხეთში ბუნებრივი აირის მიწოდება და მოხმარება

ცხრილი № 10
მლნ მ³

წელი	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
იმპორტი	6328	4712	4153	1879	801	868	1458	1120	1260	-
ექსპორტი	309	375	350	77	-	-	-	-	-	-
მოხმარება										
ელექტროენერჯია	2089	975	1025	1073	692	683	1175	-	-	-
გაბობის სისტემები	462	442	276	16	1	10	57	-	-	-
საყოფაცხოვრებო სექტორი	1624	1655	1419	434	30	10	61	-	-	-
მრეწველობა	1677	1241	1010	203	60	105	144	-	-	-
დანაკარგები	187	150	109	81	-	46	67	-	-	-
დანაკარგები/%	3.00	3.2	2.6	4.3	-	5.3	4.6	-	-	-

ბუნებრივი აირის მიწოდება ქვეყანაში 1972 წლამდე მხოლოდ ირანიდან წარმოებდა, აზერბაიჯანის გავლით. შემდეგ სომხეთი

აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე გამავალი ახალი მაგისტრალებით: ყაზახი-იჯევანი-ერვანი, ნიოელი ხიდი-ალვერდი-კიროვანი-გიუმრი, და ევლანი-სტეფანაკერტი-გორისი-სისიანი-ნახიქევანი-არარატი საბჭოთა კავშირის გახსნამაგისტრაციის ერთიან სისტემაში ჩაერთო. 1993 წელს სომხეთი 1 000 კმ-იანი მაგისტრალური გაზსადენით — „ჩრდილოეთი კავკასია-ამირკავკასია“, საქართველოს გავლით რუსეთს დაუკავშირდა. დღეისათვის სომხეთის ბუნებრივი აირზე მოთხოვნა საქართველოს გავლით რუსეთიდან იმპორტით არის უზრუნველყოფილი.

№10 ცხრილში მოცემულია სომხეთში ბუნებრივი აირის იმპორტ-ექსპორტისა და საკუთარი მოხმარების მაჩვენებლები 1989-1998 წლების განმავლობაში.

სომხეთში სამი ძირითადი კომპანია ფუნქციონირებს, რომლებიც ბუნებრივი აირის იმპორტთანა და განაწილებით არიან დაკავებულნი. ეს კომპანიებია: „არმაგაზპრომი“, „ტრანსგაზი“, „აიგაზი“. აღნიშნული კომპანიები ძირითადად „არმაგაზპრომი“, რომელიც ახორციელებს ბუნებრივი აირის იმპორტს და შიდა კომპანიების მომარაგებელია. სატრანსპორტო საშუალებებს ემსახურება „ს.ს.ტრანსგაზი“, ხოლო შიდა ქსელის მომსახურებით „აიგაზი“ დაკავებულია.

ირანი. რუსეთის შემდეგ, ირანს გაზის ყველაზე დიდი მარაგი გააჩნია. გარდა ამისა, მას იდეალური გეოგრაფიული მდგომარეობა აქვს, კერძოდ, კასპიის ზღვის სპარსეთის ყურესთან მიერთება მნიშვნელოვან ფაქტორად აღიქმება. გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ უახლესი მომავალში გაზის დიდ იმპორტორ ქვეყნებთან, თურქეთთან და პაკისტანთან ირანს საერთო საზღვრები გააჩნია.

დღეისათვის ირანის გაზსადენების ქსელი

სპარსეთის ყურიდან კასპიის ზღვამდეა გადაჭიმული. შეიძლება ითქვას, რომ ირანში არსებული გაზსადენების და ნავთობსადენების

ცხრილში №11 მოცემულია სხვადასხვა მომხმარებლის მიერ გამოყენებული ბუნებრივი აირის მაჩვენებლები 1990-1994 წლების მიხედვით. პიკური დატვირთვის პერიოდთან შედარებით ანალიზიდან ნათელია, რომ 1989 წელს გათბობაზე

მლრდ მ³ მდე შეიძლება გაიზარდოს. მათი შეფასებით საქართველოს განმანათლებელი ქსელის სრულყოფილი რეაბილიტაციისათვის საჭირო თანხა დაახლოებით 100 მლნ აშშ დოლარს შეადგენს, აქედან თბილისის სისტემისათვის - დაახლოებით 25-39 მლნ აშშ დოლარს.

გაზიფიკაციის დონით საპარტივლო შეიქცევა მდინარევი კვიჩინაის რიგს მივაკუთვნოთ.

საქართველოში ბუნებრივი აირის ძირითადი მომხმარებელი მრეწველობა, ენერგეტიკული და საყოფაცხოვრებო სექტორებია, ამასთან, საყოფაცხოვრებო სექტორსა და ენერგეტიკაში ბუნებრივი აირის გამოყენების მნიშვნელოვანი ზრდის ტენდენციაა მოსალოდნელი. ბუნებრივი აირის მოხმარება 1990 წელთან შედარებით სამრეწველო სანარმოების მიერ მნიშვნელოვნად დაეცა, არ შემცირებულა მხოლოდ საყოფაცხოვრებო მოხმარებისათვის (მოსახლეობის მიერ), ხოლო მაშუთის მწვევე დეფიციტის გამო, ელექტროენერჯის გამოშვებისათვის გაიზარდა კიდევ აღსანიშნავია, რომ თბომომარაგებისათვის გაზის მიწოდება შეწყდა, რის ხარჯზეც სხვა მომხმარებლისათვის, მათ შორის მრეწველობისათვის, მიწოდება მნიშვნელოვნად შემცირდა (იხ. ცხრილი №12).

საყოფაცხოვრებო სექტორში ბუნებრივი აირის მოხმარების მკვეთრი ზრდა, მომავალშიც სავარაუდოა, რაც სათბობ რესურსებზე მოთხოვნების მოსალოდნელი ზრდითაა განპირობებული.

საქართველოს სოციალურ-პოლიტიკური და

საქართველოში 1990-1994 წლებში ბუნებრივი და თხევადი აირის მოხმარება

წელი	თხევადი გაზი, მლნ ტ	ბუნებრივი აირი, მლრდ მ ³					სულ
		თბილისის მოსახლ.	საყოფაცხოვრებო მომხმარებელი	ელენერგეტიკაში	სხვა მომხმ.	თხევადი გაზი	
1990	0,173	0,86	1,10	0,42	2,92	0,173	5,30
1991	0,152	0,98	0,84	0,54	2,25	0,152	4,61
1992	0,055	1,22	0,42	1,35	1,68	0,055	4,67
1993	0,0024	1,26	0,28	0,94	1,24	0,0024	3,72
1994	-	0,86	0,01	0,85	0,75	-	2,47

ეკონომიკური სტაბილიზაციის პირობებში და რეგიონში ბუნებრივი აირის სილიაფე და ხელმისაწვდომობა, პრაქტიკულად მთელი ქვეყნის ტერიტორიაზე მოხმარებისათვის შეუზღუდავ პირობებს ქმნის.

მოხმარდა 290 700 ოჯახი, 44 რაიონული გათბობის საქვებე, 256 სამრეწველო და 640

ექსპერტთა შეფასებით, სათანადო კანონმდებლობით უზრუნველყოფის პირობებში თუ სანარმოების იქნება გადაწყვეტილი გამანაწილებელი კომპანიების პრივატიზება და სისტემათა რეაბილიტაციის სატენდერო პირობებით გათვალისწინებული პროგრამა, საქართველოს 30 ქალაქში უახლოეს 1-2 წელნადში ბუნებრივი აირის მოხმარება 1,25-2,43

მოსამართლა ვიფასავით გუნაბრივი აირის მოხმარება 30 ძალაქში უახლოეს 1-2 წელიწადში 2,43 მლრდ მ³ მდე შეიქცევა

კომუნალურ-საყოფაცხოვრებო სანარმო. ამ პერიოდში ბუნებრივი აირის წლიურმა მოხმარებამ 2,1 მლრდ მ³ შეადგინა, საიდანაც 50% გათბობის სისტემებში დაიხარჯა, 20% მოსახლეობაში, 20% მრეწველობაში. ქალაქის ქსელი მოიცავს 1935 კმ-ს, რომელთა 82% მინისქვეშა განლაგებული, 198 კმ მილსადენი

მაღალი წნევისა (1,2 მგპა-მდე), 551 კმ - საშუალო წნევისა (0,3 მგპა-მდე) და 1186 კმ დაბალი წნევის (0,003 მგპა-მდე).

1995 წლის იანვრიდან თბილისისათვის გაზომომარაგების შეწყვეტის შემდეგ, მკვეთრად გაუარესდა ქალაქის გაზგამანაწილებელი სისტემის ტექნიკური მდგომარეობა. მინისქვეშა აირსადენების დიდი ნაწილის (დაახლოებით 45%)

მოსამართლა ვიფასავით საპარტივლო განმანათლებელი ძალის სრულყოფილი რეაბილიტაციისათვის საჭირო თანხა დაახლოებით 100 მლნ აშშ დოლარს შეადგენს

რესურსი პრაქტიკულად ამონურულია, მნიშვნელოვანი შეკეობა ან ხელახალი აღჭურვა საჭიროება გაზმარეგულირებელი უბნებების ნახვარზე მეტს, კათოდური დაცვის სადგურებს, გაზმომარაგების ხელსაწყოებს, აუცილებელია მომხმარებლების, მათ შორის საცხოვრებელი ბინების აღჭურვა მრიცხველებით.

თბილისის გაზომომარაგების სისტემის აღდგენა 1996 წელს დაიწყო. 1998 წლის მონაცემებით განახლებულია საშუალო წნევის 70 კმ და დაბალი წნევის 122 კმ სიგრძის მილსადენი, დამონტაჟდა მრიცხველები, ბუნებრივი აირის მიწოდება აღდგენილია 25 000 ბინაში. 1998 წელს თბილისმა 62,8 მლნ მ³ ბუნებრივი აირი მიიღო. ექსპერტთა შეფასებით თბილისის გაზმომარაგების შესაბამისი მომხმარებლის შემთხვევაში, ქალაქში 2001 წლისათვის ბუნებრივი აირზე მოთხოვნის 0,5-0,75 მლრდ მ³ მდე გაზრდაა მოსალოდნელი.

ამავე პერიოდისათვის ბუნებრივი აირის მოხმარება მეტალურგიაში 0,36 მლრდ მ³, ქიმიურ მრეწველობაში კი 0,4 მლრდ მ³ გახდებდა. თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტორს, რომ დღეისათვის სამრეწველო სანარმოების უმრავლესობა გაჩერებულია ან მცირე დატვირთვით ფუნქციონირებენ, მომავალში მრეწველობის სექტორში ბუნებრივი აირის მოხმარების საკმაოდ მაღალი ზრდაა მოსალოდნელი.

მომხმარებლის განსაკუთრებით ინტენსიური, 1,2-1,4 მლრდ მ³ მდე ზრდა მოსალოდნელია

1990-1994 წლებში ქ. თბილისში მოხმარებული ბუნებრივი აირი

წელი	მოხმარებული ბუნებრივი აირი			სულ
	საყოფაცხოვრებო მოხმარ.	თბომომარაგებისათვის	დანარჩენი მოხმარ.	
1990	0,32	0,96	0,59	1,87
1991	0,42	0,77	0,40	1,59
1992	0,59	0,43	0,24	1,26
1993	0,67	0,28	0,20	1,15
1994	0,55	0,01	0,08	0,64

ენერგეტიკაში, სადაც მოქმედ სიმძლავრეებს მომავალში ახლად აშენებული თბოელექტრო-სადგურები დაემატება. საქართველოს ენერგეტიკული პოლიტიკის კონკრეტის მიხედვით, ქვეყნის ელექტროენერჯეტიკის განვითარების სახელმწიფო პოლიტიკის ერთ-ერთი ამოცანა ადგილობრივი ნახშირზე მომუშავე ელექტროსადგურის თანამედროვე ენერგეტიკულად ეფექტური და ეკოლოგიურად დახვეწილი ტექნოლოგიების ბაზაზე აშუშაგების პროექტია. ელექტროენერჯის გენერაციისათვის სათბობის შერჩევის და გამოყენების

ეკოლოგიურად დახვეწილი ტექნოლოგიების ბაზაზე აშუშაგების პროექტია. ელექტროენერჯის გენერაციისათვის სათბობის შერჩევის და გამოყენების მიზანშეწონილობა მჭიდროდა დაკავშირებული ქვეყნის მაკროეკონომიკური განვითარების პერსპექტივებზე, კონკრეტულად კი სათბობ-ენერგეტიკულ კომპლექსში საკუთარი სათბობი რესურსების და ბაზური ენერჯის ხვედრითი წილის ამაღლებაზე, მეზობელი ქვეყნების სისტემებიდან მიკური და სეზონური დატვირთვების ეფექტური მიმოცვლისათვის ენერგეტიკული სისტემის კავშირებზე, რეგიონში სათბობი რესურსების ბაზრის კონიუნქტურაზე.

წინადა ეკონომიკური კრიტერიუმებით შეფასებისას, ადგილობრივი ნახშირზე მომუშავე თეს-ის უპირველეს კონკურენტად, თანამედროვე, ბუნებრივი აირის კომბინირებული ციკლით მომუშავე თეს-ი უნდა იქნეს განიხილები, რადგან ამ უკანასკნელის ასაშუშებლად დაახლოებით 30%-ით ნაკლები საწვინი ინვესტიციებია საჭირო, ნახშირზე მომუშავე თეს-თან შედარებით. ასეთ პირობებში წარმოებული ენერჯის თვითღირებულება რამდენადმე იფხვია, რსაც კიდევ უფრო უწყობს ხელს ბუნებრივი აირის სილიაფე საქართველოში საერთაშორისო ბაზრის ფასებთან შედარებით.

კონკურენტული პროექტების წინასწარი საექსპერტო შეფასებისათვის განაწილებულია სხვადასხვა ქვეყნებში დაახლოებით ანალოგიური პირობებში მომუშავე თეს-ების ძირითადი ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები. დადგენილია, რომ ბუნებრივი აირის CCGT (აირის ტურბინების კომბინირებული ციკლი) ან GCP (ბუნებრივი აირის ტრადიციული) ტექნოლოგიების გამოყენების დროს, მქც საშუალოდ 49%-ს უტოლდება. აირის 50 \$/10³მ³ ან უფრო ნაკლები ღირებულების დროს სათბობზე დანახარჯების წილი 46%, აირის 73 \$/10³მ³ ღირებულების დროს 56%, აირის უფრო მაღალი ღირებულების დროს 61-65%-ია (შესაბამისად GCP და CCGT ტექნოლოგიებისათვის).

არსებული მონაცემებზე

დაყრდნობით გათვლილია მქველევროვნერგის ნაწილების თვითღირებულება საქართველოს პირობებში ადგილობრივი ნახშირის და იმპორტირებული ბუნებრივი აირის სხვადასხვა ღირებულების დროს. საქართველოს ტერიტორიის ხმელეთის 26,5 ათასი კმ² (მთლიანი ტერიტორიის 38%) და საზღვაო შეღვი გარკვეული ტერიტორია ნავთობზე და გაზზე ძებნა-ძიების პერსპექტიულ რაიონებს განეკუთვნება.

1997 წლამდე საბართველოში სულ მოპოვებულია: 300 მლნ მ³ ბუნებრივი აირი, რაც მთლიანად რესურსების დაახლოებით 7%-ია.

1997 წლის მონაცემებით გაზის საპროგნოზო რესურსების მხოლოდ აღმოჩენილი ნაწილი საქართველოს ტერიტორიაზე 98 მლრდ მ³ ით ფასდება. დღეისათვის საქართველოში გაზის საბადოები გახსნილია რუსთავის შუა ეოცენურ ვულკანოგენურ დანალექ წყებში და სამგორის ქვედა ეოცენურ ქვიშაქვიებში. 1997 წლამდე საქართველოში სულ მოპოვებულია 300 მლნ მ³ ბუნებრივი აირი, რაც მთლიანად რესურსების დაახლოებით 7%-ია.

რესურსების სამრეწველო მნიშვნელობის მარაგში გადასაცემად, დიდი მოცულობის გეოლოგიურ-საძიებო და საექსპლუატაციო სამუშაოების ჩატარებაა საჭირო. მათი ეფექტური წარმართვისათვის მოდერნიზებული საბურღი მონყობილობის, ღრმა, ზედრმა (7 კმ-მდე), დახრილი და ჰორიზონტალური ბურღვის მეთოდების გამოყენება, რეგიონალური გეოფიზიკური სამუშაოების და საძიებო ბურღვის კომპლექსური ჩატარება, მიღებული ინფორმაციის დასაშუალებად კი თანამედროვე, ფუნქციონირების ნავთობგაცემის მეორადი მეთოდების დანერგვაა აუცილებელი.

საქართველოს შეზღუდული შესაძლებლობების გამო, მაღალი რისკის და ძვირად ღირებული გეოლოგიური საძიებო სამუშაოების დასაფინანსებელი სახსრები არ გააჩნია. ამასთან, დამუშავების ბოლო სტადიაში შესული ნავთობის და გაზის საბადოები ფუნქციონირებენ ენერჯის წყაროების გამოყენებით, ქაბურღილების ზედმეტი განვლოვანებით და, როგორც წესი, მოპოვების ტემპების მკვეთრი შემცირებით ხასიათდებიან. ასეთ პირობებში საქართველოს გაზის მრეწველობის აღდგენა და შემდგომი განვითარება, ძირითადად, ახალი საბადოების ძებნის და გახსნის სამუშაოების ინტენსივობაზეა

1997 წლის მონაცემებით გაზის საპროგნოზო რესურსების დაახლოებით 300 მლნ მ³ ბუნებრივი აირი, რაც მთლიანად რესურსების დაახლოებით 7%-ია.

დამოკიდებული. ასევე, ღრმად განლაგებული მარაგების მოპოვების შესაძლებლობასაც უკავშირდება, რაც თავის მხრივ საკმაოდ მსხვილ ინვესტიციებთან არის დაკავშირებული. ასეთ პირობებში არსებული ბუნებრივი პოტენციალის

გამოვლენის და ეფექტური ათვისების თითქმის ერთადერთი საშუალებაა უცხოური ინვესტიციების მოზიდვარება.

დღეისათვის საქართველოში უცხოელ პარტნიორებთან ერთად რამდენიმე ერთობლივი საწარმოო შექმნილი. მიმდინარეობს მოლაპარაკება აშშ-ს ნავთობის კომპანია „არკო“-სთან, რომელიც შავი ზღვის შეღვი შესაძიებო სეისმური

და ბურღვითი სამუშაოების ჩატარებითაა დაინტერესებული.

საერთოდ საქართველოს ტერიტორიის ნავთობისა და გაზის მიხედვით პერსპექტიული ფართობი დაყოფილია მიედნებად, სადა ძებნა-ძიების სამუშაოების წარმოებას გეგმავენ ისეთი ნავთობკომპანიები, როგორებიცაა: ფრონტერა, იორის ველი, რემკო, ქართულ-ბრიტანული კომპანია, საბერძნეთის სახელმწიფო კომპანია, კანარგო, ბინიფორ ლიმიტედი, უაიტჰოლ ტრეიდერსი, საქანეთობი.

კომპანია „საქანეთობის“ მონაცემებით, უკვე არსებული მარაგის ბაზაზე 2000 წლამდე საქართველოში შეიძლება მოპოვდეს იქნას 800 ათასი ტონა ნავთობი და 270 მლნ მ³ ბუნებრივი აირი. ამავე პერიოდში უნდა გაიზარდოს 100 ათასზე მეტი ღრმა საექსპლუატაციო და საძიებო ქაბურღილი, სეისმო დაზვერვითი სამუშაოები უნდა ჩატარდეს 4.6 მლნ გრძელ მეტრზე. კვლავ არსობაზე მიმართული ინვესტიციების საჭირო რაოდენობა დაახლოებით 200 მლნ აშშ დოლარს უტოლდება, რომლის 3/5-ზე მეტი უცხოური ინვესტიციებით დაიფარება.

ზემოაღნიშნულიდან ნათელია, რომ საქართველოს პერსპექტიული ნავთობგაზიანი 70%-ზე მეტი ტერიტორიაზე საძიებო-გეოლოგიური და საექსპლუატაციო სამუშაოები გააქტიურებულია. ამასთან, ნავთობის და გაზის მოპოვება უკვე გახსნილი საბადოების და დამტკიცებული მარაგის გათვალისწინებითაც იგეგმება. საბადოების აღმოჩენა-გახსნის ეტაპი საშუალოდ 5-7 წლიანი პერიოდს მოიცავს, ამიტომ ნავთობისა და გაზის მოპოვების ხარისხობრივი მატება (2 მლნ ტ/წ) საქართველოში უკეთეს შემთხვევაში შეიძლება 2005 წლისათვის დაიგეგმოს. მანამდე კი ექსპერტთა შეფასებით, მოპოვების ტემპების ეტაპობრივი ზრდის საფუძველზე, ნავთობის მოპოვების 0.7-1.0 მლნ ტონამდე, ბუნებრივი აირის კი 0.5-1.0 მლრდ მ³ მდე ზრდას შესაძლებელი.

საქართველოში დღეისათვის გაზმეცველ რეგიონად ითვლება თბილისის შემოგარენში ნავთობგაზიანი რაიონი და რუსთავის მიმდებარე

ფართობები, ვარკეთილის ნავთობგაზიანი რაიონის დასავლეთი ნაწილი. დღემდე დათვლილი გაზის რესურსების 99 %-ზე მეტი სწორედ ამ რაიონებშია კონცენტრირებული.

1993 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით გაზის პროგნოზული მონაცემები 90 მლრდ მ³-ს შეადგენდა, ხოლო სახელმწიფო ბალანსებში გაზის მარაგი 8,489 მლრდ მ³ აღდნობით აღირიცხებოდა. არსებული მონაცემებით ნავთობგაზიანი მარაგები განლაგებულია შემდეგნაირად: თბილისის შემოგარენი: თელეთი, სამგორი (სამგორის, პატარხელის და ნინოწმინდის გუმბათები), სამხრეთ სამგორი, ვარკეთილი; აგრეთვე, ვარკეთილის ნავთობგაზიანი რაიონი, რუსთავის და დასავლეთ რუსთავის ფართობები.

პერსპექტიული რესურსები დათვლილ იქნა ორ დიდ სტრატოგრაფიულ კომპლექსზე: კარნახელის პალეოცენი-ზედა ცარცი (სიმძლავრე—1700 მეტრამდე) და ტერიგენული ქვედა ეოცენი (2300 მეტრამდე).

გამოვლენისათვის გამოყენებულია ფორმულა:

$Q = S \times h \times j \times B \times P$

სადაც: Q - გაზის გეოლოგიური პერსპექტიული რესურსების, მლრდ მ³.
[გაზისთვის ამოღების კოეფიციენტი მიღებულია 0,85-ის ტოლად];

S - გაზმეცველი ფართობი, მ²;

h - ეფექტური გაზმეცველი სიმძლავრე;

j - ფორიანობა (ნაპარალოგება) ნაწილებში;

B - გაზმეცველობის კოეფიციენტი;

P - ფენის წნევა, ატმოსფეროებში.

გამოთვლებისას გაზმეცველობის კოეფიციენტი 0,8, დასარჩენი ოთხი პარამეტრი ინდივიდუალურად განისაზღვრება ფართობებსა და კომპლექსებზე.

სამგორი. აღნიშნული ზონა, სამგორი-პატარხელის-ნინოწმინდა განიხილება, როგორც მთლიანი ანტიკლინური სტრუქტურა. გამოვლენებით დადგენილია, რომ სამგორი-პატარხელის-ნინოწმინდის კომპლექსის გაზის საყარადლო დებიტი შეადგენს 280 000 მ³/დღეში.

თელეთში საქართველოში პირველად მიღებული გაზის სამრეწველო მოდენა განხორციელდა. გაზიანობის კონტური თელეთის სტრუქტურაზე რთული და მრავალფეროვანია. აღმოსავლეთი კონტური შემოსაზღვრავს სტრუქტურის დაძირული, სამხრეთით თელეთი-ნინოწმინდის ქვედ მიუყვება, ჩრდილოეთით პეშიანტიკლინის საზღვარს ეთხვევა. სარენაო-გეოფიზიკური (გეოლოგიური) კვლევების თელეთის კომპლექსის გაზმეცველ ფენებში წნევა ახლოსაა პიდროსტატიკურ მნიშვნელობასთან და 10-20 ატმოსფეროს ფარგლებში მერყეობს. პალეოცენ-ზედაეოცენის გაზმეცველი ფენების ჩანოლის საშუალო სიღრმე 3000 მეტრია და ფენის

წნევა შესაბამისად 300 ატმოსფეროს ტოლია. საბოლოო გამოანგარიშებით თელეთის კომპლექსის გაზის საყარადლო დებიტი — შეადგენს 150 000 მ³/დღეში.

ვარკეთილი. გაზიანობის ფართობის კონტური შემოსაზღვრა ყველაზე დაბლა განლაგებული შეკრული სტრატოზონოსის მიხედვით. მისი ფართობი 12 კმ²-ია. გაზის საყარადლო დებიტი შეადგენს 100 000 მ³/დღეში.

რუსთავი. სტრუქტურის გაზიანობის ფართობი (შეკრული ბოლო ნოზოფისი) შეადგენს 35 კმ²-ს. აქ პალეოცენ-ზედაეოცენული ნალექები საკმაოდ ღრმად (500 მ-ზე მეტი) განლაგებულ. ყველაზე პერსპექტიულად გეოლოგიურ-გეოფიზიკური მონაცემების საფუძველზე უნდა ჩავთვალოთ III-IV ფენები. ასეთ შემთხვევაში რუსთავის ფართობის ქვედაეოცენური ნალექების რუსთავის ფართობის რესურსები (გეოლოგიური) 4,5 მლრდ მ³-ის ტოლი იქნება. გაზის საყარადლო დებიტი შეადგენს 30 000 მ³/დღეში.

დასავლეთ რუსთავი. ფართობის კონტური დასავლეთით, ჩრდილოეთით და სამხრეთით შემოსაზღვრულია რღვევებით. აღმოსავლეთ კონტური შედგება გაზის მომცემი ქაბურღილების უახლოეს სტრატოზონოსის. გაზიანობის ფართობი 60 კმ². ასეთ შემთხვევაში დასავლეთ რუსთავის ფართობის ქვედაეოცენური ნალექების პერსპექტიული რესურსები (გეოლოგიური) ტოლი იქნება 5,8 მლრდ მ³; გაზის საყარადლო დებიტი შეადგენს 30 000 მ³/დღეში.

საქართველოში მოპოვებული ბუნებრივი აირი ვერ აკმაყოფილებს არსებულ მოთხოვნებს. ქვეყანაში ბუნებრივი აირის იმპორტის სხვადასხვა დროისათვის წარმოებდა რუსეთიდან, ირანიდან, აზერბაიჯანიდან და თურქმენიდან. დღეისათვის ქვეყანაში არსებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად ბუნებრივ და თხევად აირზე იმპორტს, როგორც სახელმწიფო, ასევე კერძო საწარმოებზე ახორციელებენ.

ბუნებრივი აირის შემოტანა საქართველოში ხდება მაგისტრალური მილსადენების საშუალებით, რომელიც სახელმწიფოს საკუთრებაა. მისი გამოყენებით ფირმები მოსახლეობას და საწარმოებს ბუნებრივი აირით მარაგებენ.

მოსახლეობისათვის ბუნებრივი აირის მიწოდება საქართველოში რამდენიმე ფირმა აწარმოებს. ერთ-ერთი მათგანია ს/ს „საქგაზი“, რომელიც თავდაპირველი სახელწოდებით ს/ს „ინტერგაზი“ 1998 წლის 10 თებერვალს ჩამოყალიბდა. იგი კოორდინაციას უწევს ისეთ სააკციო საზოგადოებებს, როგორებიცაა: „რუსთავგაზი“, „ქუთაისგაზი“, „გორიგაზი“, „კასპიგაზი“, „თეთრონგორგაზი“, „ბოლისგაზი“, ხოლო 1999 წლის 1 თებერვლიდან ბუნებრივი აირით 24 ქალაქსა და 22 სამრეწველო ორგანიზაციას ამარაგებს.

ს/ს „საქგაზი“ ახორციელებს იმპორტს საერთაშორისო კომპანია ITERA GEORGIA-საგან,

ბიულეტენი №32 ოქტომბერი 1999 წ.

რომელიც ამიერკავკასიაში ბუნებრივ აირის ექსპლუატაციის დისტრიბუციის მიზნად შესაბამისი ღირებულების გადახდით ხორციელდება.

ს/ს „საქგაზის“ მიერ 1998 წლის 1 აგვისტოდან 1999 წლის მაისის ჩათვლით 171 043 000 მ³ ბუნებრივ აირის იმპორტირება, რელიზება და ტრანზიტი განხორციელდა (იხ. ცხრილი №13).

მოსახლეობისათვის ბუნებრივი აირის მიწოდების აღდგენისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებისათვის ს/ს „საქგაზი“ მოსახლეობისათვის ბუნებრივ აირის მრეცხველებს ამონტაჟებს, რომლის ღირებულება შეადგენს 55 აშშ დოლარის ეკვივალენტს ლარებში.

ს/ს „საქგაზის“ გარდა საქართველოში ბუნებრივი აირისა და სხვადასხვა ენერჯო-გენერაციის შსხვილი იმპორტირება აგრეთვე ბრიტანული „ანგლო ილიის“ წარმოადგენლობა შს „ანგლო ილი-კორპორეიშენი“, რომელიც თბილისს, ქუთაისს, სენაკსა და „საქენერგოს“ ანვდის ბუნებრივ აირს.

შს „ანგლო ილი-კორპორეიშენი“ საქართველოში 1998 წელს ჩამოყალიბდა და ბუნებრივი აირის იმპორტს რუსეთის ფედერაციიდან აწარმოებს. მიმდინარე ეტაპისათვის საქენერჯო-გენერაციის შს „ანგლო ილი-კორპორეიშენის“ მიმართ გააჩნია დებიტორული დავალიანება 50 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით. შს „ანგლო ილი-კორპორეიშენმა“ 1998 წლის აპრილიდან 1999 წლის აგვისტომდე 565 მლნ მ³ ბუნებრივი აირის იმპორტი და რელიზაცია განახორციელა.

ყოველივე ზემოაღნიშნულს გარდა, დღეისათვის საქართველოში არის ისეთი

ს/ს „საქგაზის“ მიერ იმპორტირებული და რელიზებული ბუნებრივი აირი (ცხრილი № 13)

თვე	მიღებული გაზი/მ ³
აგვისტო	6 440 885
სექტემბერი	8 059 115
ოქტომბერი	6 400 000
ნოემბერი	6 000 000
დეკემბერი	6 200 000
იანვარი	14 823 000
თებერვალი	17 770 000
მარტი	14 697 200
აპრილი	29 878 000
მაისი	25 900 000
ALSO - ტრანზიტი	1 309 000
სომხეთი-ტრანზიტი	13 018 000
ტრანზიტი	20 547 800
სულ	171 043 000

რაიონები, სადაც ბუნებრივი აირის მიწადადენი არ არის გაყვანილი. ასეთ რაიონებში მოსახლეობა

უმთავრესად თხევად გაზს გამოიყენებს. დღეისათვის საქართველოში თხევად გაზის იმპორტითა და რელიზაციით რამდენიმე ფირმა დაკავებულია. ერთ-ერთი მათგანია ს/ს „საქთხევადგაზი“, რომელიც დაარსებულია 1994 წელს, ძირითადი საქმიანობა თხევადი გაზის იმპორტია. ს/ს „საქთხევადგაზს“ სხვადასხვა ქალაქებში გაზის მეურნეობის საექსპლუატაციო სანარმოები გააჩნია.

ს/ს „საქთხევადგაზს“ თხევადი გაზი უმთავრესად რუსეთიდან და აზერბაიჯანიდან შემოაქვს. გასული წლების მიხედვით მის მიერ იმპორტირებული და რელიზებული თხევადი გაზის მონაცემები ასე გამოიყურება (იხ. ცხრილი №14).

ს/ს „საქთხევადგაზის“ საკუთრების საკითხი დღეისათვის ასე გამოიყურება: აქციათა 100% დროებით სახელმწიფოს საკუთრებაშია, საიდანაც 51% სათბობ-ენერჯეტიკის სამინისტროს ეკუთვნის, 49% კი სახელმწიფოს.

ს/ს „საქთხევადგაზის“ საქართველოს ქალაქებში რელიზებული თხევადი გაზის მონაცემები შემდეგნაირად გამოიყურება (იხ. ცხრილი №15).

ს/ს „საქთხევადგაზის“ უმთავრესი პრიორიტეტია, რომ ქვეყნის მთელ ტერიტორიაზე კარგად აპრობირებული სარეალიზაციო ქსელი გააჩნია. მაგრამ ბაზრის მოთხოვნა საკმარისად შესწავლილი არ არის, მიწოდება კი ე.წ. „განაწილების“ პრინციპით ხდება. ეს კი, თავისთავად, დარგის არასწორ მუშაობას იწვევს. სწორი მარკეტინგული პოლიტიკის გატარების შემდეგ იქს დარგი გარკვეულ შედეგებს მიაღწევს.

თხევადი გაზის იმპორტითა და რელიზაციით საქართველოში ს/ს „საქთხევადგაზის“ გარდა დაკავებულია „ანგლო ილი კორპორეიშენის“ შვილობილი სანარმო — „ანგლოგაზი“, რომელიც ქ. თბილისის მოსახლეობას თხევადი გაზით ამარაგებს.

„ანგლოგაზის“ უპრატესობა მდგომარეობს იმაში, რომ მოსახლეობას თხევად გაზს გამოძახებით უფასოდ ადგილზე მიტანით მიაწვდის, რაც შეკვეთების და რელიზაციის ღირებულებას ზრდის.

ბუნებრივი აირის ერთ-ერთ პრიორიტეტულ, ეკოლოგიურად სუფთად და უსაფრთხო დარგად

ს/ს „საქთხევადგაზის“ მიერ 1995-1998 წლებში იმპორტირებული თხევადი გაზი

წლები	თხევადი გაზი
1995	2 856,9 ტ
1996	2 942,9 ტ
1997	11 973,6 ტ
1998	15 466,7 ტ

ბიულეტენი №32 ოქტომბერი 1999 წ.

მიჩნეულია ავტომობილების გამართვა თხევადი და ბუნებრივი აირით, რასაც საქართველოში ს/ს „ავტოგაზი“ ახორციელებს. ს/ს „ავტოგაზს“ სარეალიზაციო პუნქტები გააჩნია: თბილისში 3, რუსთაველი 1, მარნეულში 1, თელავში 1 და ქუთაისში 1. ს/ს „ავტოგაზი“ ზემოთჩამოთვლილი ქალაქების გარდა შემდეგ წარმოება დაწესებულებებს

ს/ს „საქთხევადგაზის“ მიერ 1995-1998 წლებში რელიზებული თხევადი გაზი

ხელმომწერი მხარისათვის საჭიროა საქართველოს ტერიტორიაზე ბუნებრივი აირის ტრანზიტი ტრანსპორტირებისათვის. აგრეთვე უფლება აქვს მთლიანად მიიღოს ამ ქონებიდან წარმოქმნილი ყველა სახის შემოსავალი, რომელიც გაზსადენების რეკონსტრუქციის ექსპლუატაციის, სახელმწიფოს ბუნებრივი გაზით მომარაგების ერთიანი

სისტემის განვითარებას მოხმარდება. მას უფლება აქვს მართოს არსებული მაგისტრალური გაზსადენები (1200, 700, 500 და 300 მმ-იანი დიამეტრებით) ვლადიკავკაზი-საგურამო-წითელი ხიდი განსტუმბებით, საერთო სიგრძით 1 939,24 კმ, ყველა არსებული საკომპრესორო და გამანაწილებელი სადგური, გამწმენდი მონოცილინობებით კონდენსატის შემკვერელებზე, სხვა დანადგარებით თუ მონოცილინობებით, რომლებიც მაგისტრალური გაზსადენების ფუნქციონერებისათვისაა საჭირო. მინა, რომლის გამოყენება საჭიროა ხსენებული ქონების ფლობის, სარგებლობის, მართვის ექსპლუატაციისა და რეკონსტრუქციის უფლების განხორციელებისათვის.

რეგიონი	1995	1996	1997	1998
გურჯაანი	219,1	850,1	3 423,4	3 068,9
გორი	264,8	273,6	898,7	166,8
ქუთაისი	190,6	394,9	929,9	772,4
სენაკი	146,3	124,4	229,1	33,3
მარნეული	362,8	198,7	1310,6	740,2
ოზურგეთი	73,4	125,1	137,2	188,0
ჭიათურა	-	-	66,1	189,3
სამტრედიას	188,4	150,5	343,9	198,8
ფთისის ოლქ.	-	-	180,7	321,5
ხუტაიდი	68,4	-	-	93,1
სხვა კერძო, თერმ. პირი	1243,4	825,6	4454,0	1 050,6
სულ ჯამი	2956,9	2942,9	11973,6	16 78,5

ცხრილი №15 ტონა

ემსახურება: შს „თბილწყალკანალი“, შს „სანტარო გლანა“, ს/ს „საქტრანსგაზმრევი“, ქ. თბილისის შერი, მუნიციპალური სანარმო „თბილტრანსი“, ს/ს „კონსანსი-პურნი“, შს „თავუზი“, საქართველოს შს და შს აკადემია. 1998 წლის და 1999 წლის პირველი ნახევრის მონაცემებით ს/ს „ავტოგაზის“ მიერ განხორციელებული ავტომანქანების ბუნებრივი აირით გამართვის მონაცემები შემდეგია: 1998 წელი — 2 867 ათასი მ³, 1999 წელი — 1 557 ათასი მ³.

საქართველოს ტერიტორიაზე რუსეთის, თურქმენეთის, ყაზახეთისა და სხვა ქვეყნების ტერიტორიებიდან ბუნებრივი აირის ტრანზიტის ორგანიზებულად ტრანსპორტირების მიზნით სათვის ჩამოყალიბდა საერთაშორისო კორპორაცია „საქციოსაზოგადოების ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმით საფრანგო სახელწოდებით „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაცია“. ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაციის“ ყველა აქცია ჩვეულებრივია და მისი პირები ქონება სახელმწიფოს ეკუთვნის.

ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაციის“ სანდებდო კაპიტალში გათვალისწინებულია სახელმწიფო ქონება, მისი ფლობის, სარგებლობის, მართვის, ექსპლუატაციის, რეკონსტრუქციის უფლებით, მათ შორის ყველა სხვა უფლებაც, რომლებიც ხელშეკრულების

გაზის მრეწველობის განვითარების და დარგში სახელმწიფოს სრატეგიული პოლიტიკის გატარების უზრუნველსაყოფად, ქვეყნის ინტერესებიდან გამომდინარე, საქართველოს სათბობ-ენერჯეტიკის სამინისტროსთან თანამშრომლობის შემდეგ მიზნებისათვის:

- საქართველოს სამრეწველო და საყოფაცხოვრებო კომუნალური ობიექტების უზრუნველყოფაში;
 - სახელმწიფოთა შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე საქართველოს ფარგლებს გარეთ გაზის მიწოდების უზრუნველყოფა;
 - მიწსადენების და გაზის ტერმინლების მშენებლობა და დაფინანსება, სოფლისა და რაიონების გაზიფიკაცია;
 - გაზით მომარაგების ერთიანი სისტემის ფუნქციონირების უზრუნველყოფა.
- ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაციის“ ყოველწლიური საფინანსო შემოსება საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, დამოუკიდებელი საერთაშორისო აუდიტორის მეშვეობით შედეგების საჯარო გამოქვეყნებით და „მენარმთა შესახებ“ კანონის საფუძველზე ხდება.
- ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაციის“ კარგი ურთიერთობა დაამყარა საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებთან და

მსოფლიოში სახელგანთქმულ ნავთობისა და გაზის მიწოდებულ ფორმებთან, როგორებიცაა მსოფლიო ბანკი, ევროკავშირი, PSJ (თურქმენეთი), „გაზპრომი“ და სხვ.

ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაცია“, თავისი ინფრასტრუქტურით, საქართველოს ტერიტორიაზე 2000 კმ საერთო სიგრძის მაგისტრალური მილსადენის მფლობელია. 1998 წელს ამ მილსადენით 2,5 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მიწოდება განხორციელდა, საიდანაც 1,5 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირი სომხეთის რესპუბლიკაში, ხოლო 1 მლრდ მ³ კი საქართველოში მიიხმარა.

ს/ს „საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაცია“ საქართველოში იმპორტირებული ბუნებრივი აირის რეალიზაციას ს/ს „საქტრანსგაზმრენვი“ თანამშრომლობით აწარმოებს.

ს/ს „საქტრანსგაზმრენვის“ მმართველობის სხვადასხვა ფორმით და სახელწოდებით (ამიერკავკასიის მაგისტრალური გაზსადენების სამმართველო, „საქტრანსგაზი“, „ტრანსგაზი“, „საქტრანსგაზმრენვი“) 1959 წლიდან არსებობს. ს/ს „საქტრანსგაზმრენვი“ არის საზოგადოება 100% აქციების სახელმწიფო ფლობით. მაგისტრალური გაზსადენები პრივატიზაციას არ ექვემდებარებიან.

ს/ს „საქტრანსგაზმრენვის“ ძირითადი საქმიანობა საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენების პროექტირება, მშენებლობა, ექსპლუატაცია და სხვადასხვა მომხმარებლების და გაზის შემყიდველების მიერ ქვეყნის საზღვრის გარეშე შემოტანილი გაზის დანიშნულების ადგილამდე ტრანსპორტირებაა.

მაგისტრალური გაზსადენის სისტემის ფუნქციონირება ს/ს „საქტრანსგაზმრენვის“ მიერ საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაციასთან ერთობლივი ხელშეკრულების საფუძველზე წარმოებს.

„საქტრანსგაზმრენვის“ შემადგენლობაში შედის: მძლავრი სამშენებლო ორგანიზაცია, რომელიც მაგისტრალური გაზსადენების, ელექტროგადამცემი და კავშირგაბმულობის საკაბლო და საჰაერო ხაზების, სხვა საინჟინრო კომუნიკაციების, საკომპრესორო და გაზგამანაწილებელი სადგურების, საცხოვრებელი სახლებისა და კომუნალური ობიექტების მშენებლობას ასრულებს. მის შემადგენლობაშია

ბაქო-სუფსა ნავთობსადენის ავთომატიზაცია, სატრანსპორტი სატრანსპორტო პარკების, აირის ტრანსპორტი საფუძველი გაუწყველი

აგრეთვე გაზიანისა და ახალციხის თხევადი გაზის ჩამოსასხმელი ხაზები და თერმული წყლების საძიებო ღრმა ბურღვისა და მოპოვების ფილიალი „საქურდლეთერმა“.

ბაქო-სუფსა ნავთობსადენის ავთომატიზაციის შემდეგ სხვა სატრანსპორტო პროექტებსაც, მათ შორის, ბუნებრივი აირის ტრანსპორტის პროექტებსაც რეალური საფუძველი უნდა მიანიჭოს.

ქტებსაც რეალური საფუძველი გაუწყველი. ბუნებრივი აირის დიდი მარაგის მქონე შუა აზიის ქვეყნები თავიანთი სანავთობის მსოფლიო ბაზარზე გატანას ცდილობენ. ძველი გაზსადენები უმთავრესად რუსეთის მფლობელობაშია, ამ ეტაპზე აღნიშნული ქვეყნები ბუნებრივი აირის ტრანსპორტის განხორციელებას რუსეთის გვერდის ავლით ცდილობენ.

ერთერთი ასეთი პერსპექტიული ე.წ. ტრანსკასპიური პროექტია - თურქმენეთიდან ევროპაში, კასპის ზღვის ფსკერზე, აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის ტერიტორიაზე არსებული და ასაშენებელი მაგისტრალური გაზსადენების საშუალებით ბუნებრივი აირის ტრანსპორტი, რომლის სავარაუდო გამტარუნარიანობა სავარაუდოდ დაახლოებით 10 მლრდ მ³/წ, შემდეგ -- 30-35 მლრდ მ³/წ შეადგენს. პროექტის განხორციელებას სავარაუდოდ 2000-2002 წლისათვის ვარაუდობენ. ამ მოლაპარაკებებში აქტიურადაა ჩართული ქართული მხარეც, კერძოდ „GIC“ (საქართველოს გაზის საერთაშორისო კორპორაცია). იგი ცდილობს, რომ საქართველო პროექტში არა მხოლოდ სატრანსპორტი, არამედ პარტნიორ ქვეყნად მონაწილეობდეს.

თურქმენეთსა და თურქეთს შორის 1996 წელს ხელმოწერილი ურთიერთგაგების მემორანდუმის თანახმად, 2005 წლამდე თურქეთის თურქმენეთთან 5 მლრდ მ³-მდე მოცულობის ბუნებრივი აირი შეიძლება მიწოდდეს, სიმძლავრის შედგენილი შრიდის პერსპექტიული 2010 წლამდე 10 მლრდ მ³-მდე და 2010-2020 წლებში 15 მლრდ მ³-მდე, ყაზახეთზე, რუსეთზე, საქართველოზე და სომხეთზე გამავალი მოქმედი მაგისტრალური მილსადენების სისტემით, რომელსაც თურქეთის ტერიტორიაზე შედარებით მოკლე ახალი მონაკვეთი დაემატება. შედარებით ნაკლები ინტენსივობით, თურქმენეთიდან ჩინეთსა და იაპონიაში წლიურად 30 მლრდ მ³ ბუნებრივი აირის მისაწოდებელი 6 500 კმ-იანი 1440 მმ-იანი მილსადენის პროექტიც განიხილება. პროექტის ღირებულება 12 მლრდ აშშ დოლარით ფასდება და მისი რეალიზაციისთვის მშენებლობის დაწყებით 4-5 წელია საჭირო. პროექტის სიძვირესთან ერთად, სატრანსპორტო ქვეყნების (უზბეკეთი, ყაზახეთი, ჩინეთი, კორეა)

ნავთობსადენის ავთომატიზაცია, სატრანსპორტი პარკების, აირის ტრანსპორტი საფუძველი გაუწყველი

განსხვავებული სატრანსპორტო პოლიტიკა და უცხოური კაპიტალის მიმართ დამოკიდებულება ხელშემშლელი ფაქტორებია. ექსპერტთა შეფასებით პროექტის რეალიზაციის საკითხი შეიძლება მხოლოდ 10-20 წლის შემდეგ დადგეს დღის წესრიგში.

თურქმენეთის ბუნებრივი აირის მსოფლიო

ბაზარზე გატანის სხვა შესაძლო მარშრუტია პაკისტანში, ავღანეთის გავლით. ამ პროექტით გათვალისწინებულია დოვლეთბადის საბადოდან ყოველწლიურად 15 მლრდ მ³ გაზის მიწოდება. პროექტის სავარაუდო ღირებულება 2 მლრდ აშშ დოლარია. ექსპერტთა შეფასებით, უფრო ადრე დასაწყისი ვითარების გამო ამ რეგიონში, კერძოდ ავღანეთის გავლით, აღნიშნული პროექტის რეალიზაცია უახლოეს მომავალში ნაკლებად შესაძლებელია.

საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენები

ცხელი №16

დასახელება	დიამეტრი/მმ	სიგრძე/კმ	აშენების წ.
ნინო კაცხასია-ამერკეჯეასია	1 200	135	1988-1994
ყაზახი-საქურდო	1 000	112	1980
ყარაღაღათ-თბილისი	800-700-500	110	1959-1968
ყვადლი-ყაჯახი-თბილისი	700	266	1963-1966
საქურდო-თბილისი	700-500	370	1967-1975
ქუთაისი-ხიზანი	700-500	338	1986-1989
ქუთაისი-თელავი-ქინკადი	700-500	370	1969-1975
წითელი წილი-წილი-დასახელებული	500-300-200	180	1978-1990
გომი-საქურდო-ბაქურდო	500-300	59	1972-1989
სულ		1940	

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გამოვლის ნიშნები ტრანსკასპიური პროექტის საკმაოდ დიდი შანსი აქვს არსებობისათვის.

რუსეთის მხრიდან ამჟამად გაზის ტრანსპორტი სომხეთში საქართველოს ხელშეწყობით ხორციელდება. რუსეთის მაგისტრალური გაზის ტრანსპორტით თურქეთში გაზსადენების პროექტები მსადავდება. რუსეთიდან თურქეთში გაზის მიწოდება ერთერთი ყველაზე მოტივირებული ვარიანტი საქართველოს (ერთერთი საუკვარიანტი საქართველო-სომხეთის) ტერიტორიას გავლით საშპრეტო რუსეთის და თურქეთის ჩრდილო-აღმოსავლეთ პროვინციების დაკავშირებას გულისხმობს. ამ მიზნით გათვალისწინებულია ჩრდილოეთ კავკასიაში და საქართველოში უკვე არსებული მაგისტრალური გაზსადენების დაგროვება, რაც პროექტის მაქსიმალურ ეკონომიკურ ეფექტურობას და ეკოლოგიურ უსაფრთხოებას უზრუნველყოფს. არსებობს პროექტის წარმატებული რეალიზაციის ყველა წინაპირობა, მათ შორის სამთავრობო-საშორისო შთანხმებების სახით. ფართოდ რეალიზებული ალტერნატიული, ე.წ. „ციხფერი ნაკადის“ მარშრუტი კი

საბარტემუნი სპარტემუნი (შავი ზღვის გავლით), საერთო სიგრძით 1 200 კმ (398 კმ წყალქვეშ, 2000 მ სიღრმე), შეუდარებლად მაღალი ღირებულების გამო (1,8-2 მლრდ დოლარი) უფრო რუსეთის მცდელობად უნდა ჩაითვალოს თურქეთთან აღიანის მეშვეობით კავკასიურ პოლიტიკაზე უმოქმედებისათვის, ვიდრე კომერციული წინადადებად და შესაბამისად მისი რეალიზაციის ალბათობა ძალზე დაბალია.

საქართველო აქტიურად არის ჩართული საერთაშორისო გაზსადენების სისტემის ჩამოყალიბების საქმიანობაში, რომელსაც ჩვენი მხრიდან „GIC“ აწარმოებს, ხოლო გაზსადენების შიგა სისტემის საქართველოში ს/ს „საქტრანსგაზმრენვი“ წარმოთავს.

ს/ს „საქტრანსგაზმრენვი“ ჩართულია TACIS-ის პროექტში INOGATE (The Interstate Oil And Gas Transport to Europe), რომელიც ევროპაში სახელმწიფოთაშორისო ნავთობისა და გაზის ტრანსპორტის ითვისებას იწვევს. 1997-1998 წლებში საქართველოს საერთაშორისო

ენერგეტიკულ ცენტრთან ერთად საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენების რეაბილიტაციის ბიზნეს გეგმა დამუშავდა. თავისუფალ საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის სიძველეები, პოტენციური მომხმარებლების გადახდის უუნარობა, შედეგად „საქტრანსგაზმრენვის“ მძიმე ფინანსური მდგომარეობა საჭირო ცოცხალი ნაგისტრალური გაზსადენების პროფესიონალიზირება და აღდგენითი სამუშაოების განხორციელების საშუალებას არ იძლევა, რაც ქვეყნის გაზის მეურნეობაზე მოხდენილი გავლენის აღმოფხვრისათვის სისტემის რეაბილიტაციისათვის აუცილებელია.

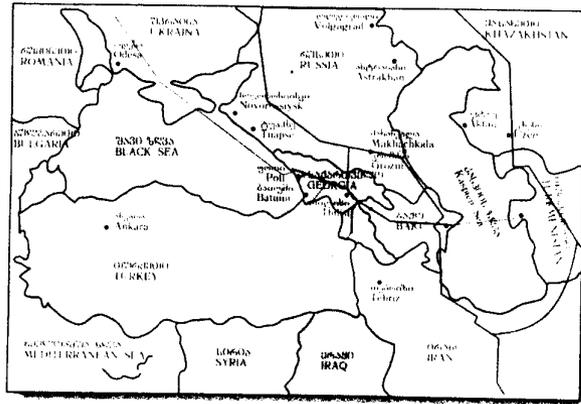
ქვეყანაში შექმნილი ენერგოკრიზისის გამო არ ფუნქციონირებს გაზსადენის ელექტრომომხმარებელი კორპორაციისა და დაცვის სისტემა, თავიდან არის შესაქმნელი სავარაირი კავშირგაბმულობის, დისტანციური კონტროლის და მართვის სისტემები, გაზსადენის აბოზით კილომეტრი შესაცვლელია და ა.შ. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენების სისტემაში 1990 წლიდან სარეკონსტრუქციული სამუშაოები არ ჩატარებულა, მომცველებულია დანადგარები, არ არის კავშირები სადგურებს შორის და სხვა.

საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენების სისტემის რეაბილიტაციის ერთერთი მნიშვნელოვანი ღონისძიება ევროპა-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის შექმნაა. საქართველოს მაგისტრალური გაზსადენების უდიდესი

გაზსადენების სისტემის აირის ტრანსპორტი

შესაძლებლობების აღსადგენად შედგენილია ბიზნეს გეგმა, რომლის მიხედვითაც 4 წლის განმავლობაში 80 მლნ აშშ დოლარის კრედიტია საჭირო, რის შემდეგაც გაზსადენების სისტემა მომუშაობის სახელზე.

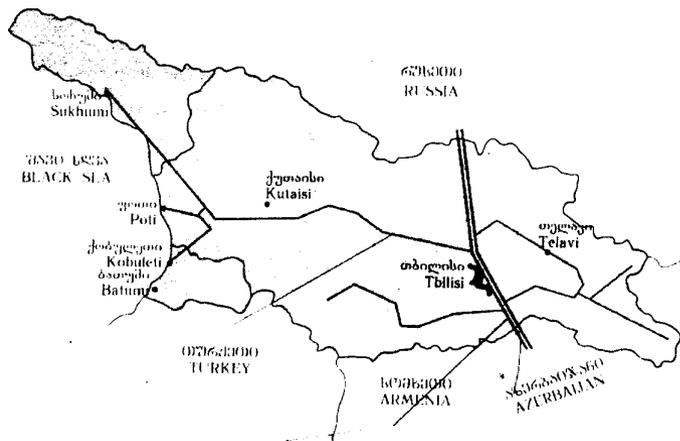
1999 წლის მაისის თვეში ს/ს „საქტრანსგაზმრენვი“ ჩატარებული იქნა ტექნიკური აუდიტი, რომელიც ერთობლივად



მოქმედი გაზსადგომები
ACTING PIPELINES

პერსპექტიული გაზსადგომები
PERSPECTIVE PIPELINES

გაზსადგომების მარშრუტების სურათი
THE CHART OF GEORGIAN GAS PIPELINE



ფოთის საზღვაო-საჰაერო ნავსადგომი

■ იური ჯიბუტი

საზღვაო ტრანსპორტის წარმოშობის დროის განსაზღვრა ძალიან ძნელია, რადგან პირველი გემები ჯერ კიდევ ჩვენს წელთაღრიცხვამდე მრავალი საუკუნის წინათ გამოჩნდნენ. ალსანიშნავია, რომ საქართველო მსოფლიოში საზღვაო ტრანსპორტის ტრადიციების მქონე ერთ-ერთი უძველესი ქვეყანაა. დღეისათვის ძირითადი ნავსადგურებია: ფოთი, ბათუმი და სოხუმი.

უკანასკნელ წლებში ნავსადგურები ქვეყნის ძირითადი სატრანსპორტო კვანძებია, რომლებშიც ინტენსიურად მიმდინარეობს ექსპორტ-იმპორტული და ტრანზიტული ტვირთების გადაამუშავება. აბრეშუმის გზის აღდგენის პერსპექტივამ აზერბაიჯანიდან (ძირითადად ნავთობი), შუა აზიიდან (ნავთობი, ბამბა), ახლო და შორეული აღმოსავლეთიდან ტრანზიტული ტვირთების უწყვეტ ნაკადად მოდინება განაპირობა. საქართველოს ოურქეთთან და ჩინეთთან დამაკავშირებელი პროექტები ჩამოყალიბების პროცესშია. ამ სატრანსპორტო კორიდორის უმნიშვნელოვანესი რგოლია ნავსადგურები, რომლებსაც სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენ ტრანსპორტთან მჭიდრო კავშირი აქვს.

მსოფლიო ვაჭრობის სწრაფმა განვითარებამ და ტვირთების მოცულობის მატებამ, პარალელურად, საზღვაო გადაზიდვებზე მოთხოვნილების ზრდა განაპირობა. დღეისათვის საზღვაო ტრანსპორტით შესრულებული გადაზიდვები მსოფლიო სატრანსპორტო გადაზიდვათა დაახლოებით 80%-ს შეადგენს.

თანამედროვე ნავსადგურების ძირითადი ამოცანა ნავსადგურში შემოსული ტვირთების ოპერატიულად გადამამუშავება და სანაოსნოში განთავსებაა. ამ ამოცანის გადამწყვეტა უახლესი ტექნოლოგიების და მანქანა-დანადგარების გამოყენებითაა შესაძლებელი.

უკანასკნელ წლებში ნავსადგურები კვახანის ძირითადი სატრანსპორტო კვანძებია. სადაც დასრულდნისა და ტრანზიტული ტვირთების გადაამუშავება ინტენსიურად მიმდინარეობს.

მსოფლიო საზღვაო გადაზიდვების პრაქტიკაში მნიშვნელოვანია საზღვაო საბორნე გადაზიდვები, ამ მხრივ, გამოწვევის არც საქართველოა. ქვეყნის ტერიტორიაზე დიდი რაოდენობის სატრანსპორტო ტვირთების შემოსვლის

გამო, საბორნე გადაზიდვებს ერთ-ერთი მთავარი როლი აკისრიათ. ამჟამად მოქმედებს საკმაოდ მძლავრი საბორნე მარშრუტები: ფოთი-ნოვოროსისკი-ვარნა (საავტომობილო ორი ბორანი), ფოთი-თიანეთი-სარკინიგზო ბორანი, ბათუმი-თიანეთი-სარკინიგზო ბორანი). მომავალში დაეგმილია საქართველო-იტალიის ბორანის საშუალებით დაკავშირება.

ქვეყანაში დღესდღეობით რამდენიმე საზღვაო-საჰაერო ნავსადგურია, რომლებსაც საკმაოდ მძლავრი პოტენციალი გააჩნიათ. მათი რეკონსტრუქციით და საერთაშორისო სტანდარტებთან მიასწორებით, საქართველო ერთ-ერთი მძლავრი ტვირთგამტარუნარიანი სახელმწიფო გახდება. ფოთის და ბათუმის ნავსადგურების დღევანდელი მდგომარეობის და განვითარების პროგრამების განხილვამდე, ზოგადად საზღვაო ნავსადგურზე ვისაუბრებთ.

საზღვაო ნავსადგური ეწოდება ისეთ ნავბოტებს და მოწყობილობებს, რომლებიც უზრუნველყოფენ გემების უსაფრთხო გაჩენებას, სახმელეთო და საზღვაო ტრანსპორტებს შორის გადატვირთვით სამუშაოებს. ნავსადგურის ძირითადი სატრანსპორტო დანიშნულებაა ტვირთების და მგზავრების გადატანა-გადაყვანა წყალზე და პირიქით. ნავსადგურები სატრანსპორტო კვანძებია ე.ი. ის ადგილი სადაც რამდენიმე სატრანსპორტო სახეობის გადაკვეთა ხდება: საზღვაო, სამდინარო, სარკინიგზო, საავტომობილო და მილსადენის. ამასთან, ნავსადგური გემის გასაჩერებელი ადგილია, რომლის მოქმედებამ ხელი უნდა შეუწყოს გემის დგომის დროის (ტვირთის გადამამუშავების პროცესში) მინიმუმამდე შემცირებას, რათა თვით გემის და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვით ოპერაციებში მონაწილე სახმელეთო ტრანსპორტი

დროულად განთავისუფლდეს. ამისათვის ნავსადგურები ალტერნატიულია შესაბამისი ნავსადგომებით და მაღალი წარმადობის სატრანსპორტო მოწყობილობებით: ამწეებით, გადატვირთვა-ავებით, ვაგონმწოდებლებით, კონვეიერებით, სპეციალური მოწყობილობებით და სხვა.

სატრანსპორტო საშუალებების არათანაბარმა მიმოსვლამ, შეიძლება ნავსადგურში

ტვირთების (რომლებიც შემდგომ გამოკვლევას საჭიროებენ) მნიშვნელოვანი რაოდენობის დაგროვება განაპირობებს. ტვირთის შესანახად ნავსადგურს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი სასაწყობო მეურნეობა: დახურული საწყობები გენერალური ტვირთებისათვის, რევირეფრაქტორული და სამაცივრო საწყობები რეგულარული ტვირთებისათვის, რევირეფრაქტორული და სამაცივრო საწყობების ტვირთებისათვის, ელექტროტვირთების ხორბლისათვის, რევირეფრაქტორული ტვირთებისათვის, ღია საწყობები და ბაქნები.

გემის უსაფრთხო გაწერების, მანევრირების, გადაშუშების და მომსახურებისათვის ნავსადგურს უნდა გააჩნდეს: წყლის ზედაპირის (აკვატორია) საკმაოდ ფართო მონაკვეთი, ნავისადგომების კომპლექსური მოწყობილობანი, გემის დასამაგრებელი საშუალებანი, ტვირთის გემიდან ნაპირზე და პირიქით გადასატანი დანადგარები, გემის გაწერებისათვის სარეიდო ნავმისადგომები. ნავსადგურს აგრეთვე უნდა გააჩნდეს შესაბამისი ნიშნებით აღჭურვილი საზღვაო შემოსასვლელი არხი, ფორმატერები, ნაპირგასამაგრებელი და ტუმბომომქაჩველი მოწყობილობები და სხვა.

ნავსადგურის სახმელეთო მოედანი (ტერიტორია) ავტოტრანსპორტის გადასაადგილებლად, ტვირთების შესანახად, ძირითადი და დამხმარე ნაგებობის განსაღებლად გამოიყენება. იგი ძირითად მაგისტრალთან (სარკინიგზო, საავტომობილო) დამაკავშირებელ შემოსასვლელ ხაზთა ქსელსაც ითავებს. სახმელეთო მოედანზე განლაგებულია შიდა სანავსადგურო სარკინიგზო ლინადგები, დამხმარისებელი პარკები, წყალსადენის ქსელები და ნაგებობანი, კანალიზაცია, ფოსტა-ტელეგრაფი, ტელევიზია, რადიოკავშირი და სახანძრო სიგნალიზაცია. ნავსადგურში არსებობს სამშენებლო-სარემონტო ხაზები და რაზმები მოწყობილობებისა და დანადგარების რემონტისათვის, გემთამწვევი და გემთშემკეთებელი ნაგებობები და მოწყობილობები (ნავმისადგომები, დოკები, სამაქროები, საწყობები და სხვა).

ნავსადგურებს რამდენიმე პარამეტრის მიხედვით განასხვავებენ, კერძოდ, დანიშნულების მიხედვით:

1. ნავსადგურების უმეტესი ნაწილი სატვირთო-სავაჭრო ნავსადგურებია, რომლებიც უპირველესად სატრანსპორტო გადაზიდვებს ემსახურებიან;
2. მეორე სახეობაა საერთო დანიშნულების ნავსადგურები, რომლებიც სხვადასხვა სახეობის ტვირთების გადაშუშებას უზრუნველყოფენ;
3. სპეციალიზირებული ნავსადგურები, რომლებიც ერთი სახეობის ან ერთმანეთის მონათესავე ტვირთებს გადააშუშავენ;
4. სამგზავრო ნავსადგურები, რომლებიც მგზავრთა გადაყვანას ემსახურებიან;

5. სპეციალური დანიშნულების ნავსადგურები, მაგალითად: სამხედრო, თევზსაჭერი, მრეწველობის (სამრეწველო ქალაქებში განლაგებული) და თავსუფარი ნავსადგურები (გემების თავშესაფარებად);

6. საბუნებრივი ნავსადგურები (გემის სანავის მარჯვის შესახებ);

ტექნიკურ-ეკონომიური მაჩვენებლების მიხედვით ნავსადგურები თავისი ხასიათითა და გადასამაშუშებელი ტვირთის სიდიდით სამხარისხადაა დაყოფილი, ხოლო ძალიან დიდი ნავსადგურები უკატეგორიო ნავსადგურებს მიეკუთვნებიან. გეოგრაფიული ადგილობრივ ბარეობის მიხედვით ნავსადგურები დაყოფილია:

1. განლაგებული ზღვის ღია სანაპიროზე, რომელიც ტალღებისაგან ხელოვნურ საცავებს საჭიროებს;
 2. განლაგებული ხელოვნურ ყურეში, რომელსაც საერთოდ არ სჭირდება ან ნაწილობრივ სჭირდება დამცავი მიქანი ზემები;
 3. ზღვიდან ან მდინარიდან საკმაო მანძილით მოკიდებული შიდა ნავსადგურები, რომლებიც შემაერთებელ გრძივარხებს საჭიროებენ;
 4. კუნძულ ნავსადგურები — ბუნებრივად ან ხელოვნურად შექმნილ კუნძულებზე განლაგებული;
 5. შესართავებთან არსებული ნავსადგურები;
 6. შერეული ნავსადგურები;
 7. წყალსაცავების ნავსადგურები, რომლებიც ხელოვნური პირობებით უახლოვდებიან საზღვას.
- ნაოსნობის ხანგრძლივობის მიხედვით იყოფიან მუდმივმოქმედ ნავსადგურებად — ექსპლუატაციაში მდინარეობის მთლიანი ნაწილისაგან, სეზონურად — ფუნქციონირებენ წლის გარკვეულ პერიოდში.

წყლის დონის მიხედვით ნავსადგურები შეიძლება იყოს:

1. ღია, როდესაც გემი ნავსადგურის აკვატორიაში ყოველგვარი წინააღმდეგობის გარეშე შედის;
2. დახურული, ზღვისაგან არხებით ან სხვა ტიპის გემთგამტარი მოწყობილობებით გამოყოფილი.

ხასიათისა და მომსახურების მთლიანობის მიხედვით ნავსადგურები იყოფა საბაზო: მაქსიმალური, შეზღუდული და მინიმალური მომსახურების მქონე ნავსადგურებად.

ნავსადგურის მთავარი მახასიათებელი თვისებებია: გამტარუნარიანობა, ტვირთბრუნვა და გემთგამტარუნარიანობა.

ნავსადგურის გამტარუნარიანობა ეწოდება ტვირთის იმ მაქსიმალურ რაოდენობას, რომელიც შეიძლება გადააშუშავდეს (გადმოტვირთული) ნავსადგურში საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტებს შორის მთელი წლის განმავლობაში (წლიური გამტარუნარიანობა). თვიური და დღიური გამტარუნარიანობის კი იგულისხმება

ნავსადგურის გარკვეული ნაწილის გამტარობა, ამასთან სახელწოდება კონკრეტდება: რაიონის გამტარუნარიანობა, ნავმისადგომის გამტარუნარიანობა და ა.შ.

ნავსადგურის გამტარუნარიანობა უპირველეს ყოვლისა დამოკიდებულია:

1. ტვირთის გადაშუშებაში მონაწილე ამნეტრანსპორტსა და მიქანიზმებზე;
2. მისავლელი რკინიგზის ლინადგებასა და საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობაზე;
3. საწყობებზე და სასაწყობო მეურნეობაზე.

აუცილებელია აღნიშნული კომპონენტები შეთანხმებული იყოს ნავსადგურის კომპლექსთან. მხოლოდ ამ შემთხვევაში იქნება ნავსადგურის მუშაობა მაქსიმალურად ეფექტური.

ნავსადგურის ტვირთბრუნვა ეწოდება ტვირთის იმ რაოდენობას, რომელიც გაედინება ნავმისადგომის ფრინტზე წლის განმავლობაში (წლიური ტვირთბრუნვა). ტვირთბრუნვაში სარეიდო ნავმისადგომების საშუალებით ერთი გემიდან მეორეში გადატანილი ტვირთების რაოდენობა ეწოდება. ასევე განასხვავებენ თვიურ და დღიურ ტვირთბრუნვას: შეფასებულია არ მთლიანი ნავსადგური, არამედ მხოლოდ მისი გარკვეული ნაწილი, ამასთან დაკონკრეტებულია განსაზღვრება: რაიონის, ნავმისადგომის და ა.შ. ტვირთბრუნვა. აღსანიშნავია, რომ ტვირთბრუნვა ნავსადგურში შემოსული გემების ტვირთამწვობასთან პირდაპირ კავშირშია, რაც მეტია გემების ტვირთამწვობა, მით მეტია ნავსადგურის ტვირთბრუნვა. გემების ოპტიმალური ტვირთამწვობა შესაბამისი ტექნიკურ-ეკონომიური გამოთვლის შედეგად განისაზღვრება. გემბრუნვა კი — ნავსადგურის ტვირთბრუნვასთან დაკავშირებული გემების რაოდენობით განისაზღვრება.

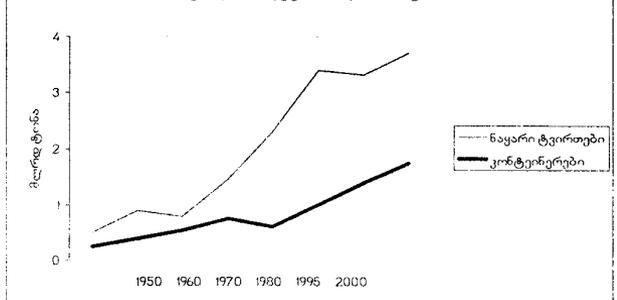
ნავსადგურების განვითარების უმნიშვნელოვანესი ფაქტორი სავაჭრო ფლოტის მიერ გადაზიდული ტვირთების სიდიდეა. სამეცნიერო-ტექნიკური რევოლუციის დასაწყისიდან (1950წ.) დღემდე საერთაშორისო გადაზიდვების რაოდენობა 7,4-ჯერ გაიზარდა, ამასთან გემების გაბარებებმა და ტვირთბრუნვამ საგრძობლად მოიმატა (იხ. გრაფიკი 1).

მსოფლიო ვაჭრობის მიმოქცევაში მყოფი ტვირთების უმეტესი ნაწილის ტრანსპორტირება საზღვაო ტრანსპორტის საშუალებით ხორციელდება, ამის გამო ტრანსპორტის ეს სფერო მსოფლიო ეკონომიკის მნიშვნელოვანი ელემენტია.

აღსანიშნავია, რომ გენერალური ტვირთების კონტინენტები გადაზიდვა ინტენსიურად მატულობს. 80-იან წლებში კონტინენტის მსოფლიო პარკი 30 მლნ ერთეულს ითვლიდა, რომლითაც წელიწადში 400 მლნ ტონა ტვირთი გადაიტანებოდა, ხოლო 90-იან წლებში ეს მაჩვენებელი 25%-ით გაიზარდა.

ნავსადგურის ეკონომიური მხარე მისი მუშაობის უმნიშვნელოვანესი ატრიბუტია. საბა-

მსოფლიოს საერთაშორისო საზღვაო გადაზიდვების დინამიკა



ზრო ეკონომიკის პრინციპებიდან გამომდინარე, ნავსადგურმა თავისი დანახარჯები შესრულებული სამუშაოდან მიღებული შემოსავლით უნდა დაფაროს და მოგება ნახოს.

საზღვაო ნავსადგურს შემოსავლის ორი წყარო გააჩნია: 1. ტვირთფლობელისგან — ტვირთის გადაშუშებისათვის და შენახვისათვის;

2. გემთფლობელისგან — გემის მომსახურების, ასევე ნავსადგურში შემოსავლადგების, დგომის და სხვა სამუშაოების შესრულებისას უსაფრთხო პირობების შექმნისათვის.

ნავსადგურის ძირითადი შემოსავლის წყარო ტვირთის გადააშუშებადელი სამუშაოებია, რომლის შესრულებისას კლიენტურა ნავსადგურს ე.წ. სტივიდერულ გადასახადებს უხდის. ნავსადგურის რენტაბელური მუშაობისათვის აუცილებელია რაც შეიძლება ზუსტად განისაზღვროს შესრულებული სამუშაოს თვითღირებულება და ამის საფუძველზე დადგინდეს სანავსადგურო ტარიფები. ეს კი ვართულებულია, რადგან ორი ერთნაირ პირობებში მომუშავე ნავსადგურის მოქმედა ძალიან მწილია. რადგან ორი ერთნაირ პირობებში მომუშავე ნავსადგურის მოქმედა გარკვეულწილად ერთიანია.

მსოფლიოს თითქმის ყველა ნავსადგურში შემდეგი ასაკრეფებია დაწესებული: გემის, სადოკერო, სანავმისადგომო, სალუზო, საარხო, საბუქერო და საბოქმარო. არის ისეთი მოსმა-

ხურებანი, რომლებსაც ნავსადგურები ხშირად უფასოდ ასრულებენ, მაგალითად გემის გასუფთავება მანქანებისგან.

ნავსადგურის მოხერხებულად ექსპლუატაციისათვის საზღვაო, განსაკუთრებით მსხვილი ნავსადგურები, ცალკეულ ჩატვირთვა-გადმო-მტვირთვა რაიონებად დაყოფილი რაიონების სპეციალიზირება კი ცალკეული მასიური ტვირთების მიხედვით ხდება. საზღვაო ნავსადგურების რაიონების მიხედვით დაყოფა მნიშვნელოვანია იმიტომ, რომ უმეტესი ტვირთის სახეობების გადასამუშავებლად სპეციალური მოწყობილობების საჭირო: მექანიკური გადაამტვირთველები, ნავმისადგომების განსაკუთრებული განლაგება, რკინიგზის ლიანდაგები და მისასვლელი გზები. თანამედროვე მსხვილი სავაჭრო საზღვაო ნავსადგურებში რაიონებად დაყოფა ხშირად შემდეგი სახეობების ტვირთის მიხედვით ხორციელდება: ხე-ტყის, ქვანახშირის, მეტალის, ნავთობის და ნავთობპროდუქტების, პურ-პროდუქტების, მშრალი ტვირთების და სხვა.

გემიდან მასალური ტვირთის ჩამოტვირთვა ძირითადად რკინიგზის ვაგონებში ხდება, ამიტომ საზღვაო ნავსადგურების და რკინიგზის სადგურის ტექნოლოგიის დახვეწა პირდაპირი მიმართულებით „გემი-ვაგონი“ (და პირიქით სახმელეთო ტრანსპორტიდან), ტვირთების საწყობებში გადმოტვირთვის გარეშე უნდა განხორციელდეს. აღნიშნული მეთოდი არა მარტო ამცირებს სასაწყობო შენობა-ნაგებობის მოთხოვნილებას, არამედ ამცირებს დატვირთვა-გადმოტვირთვით ხარჯებსაც. ასეთი სამუშაოების წარმატებულად ჩატარება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული გემების სახეობაზე, მაგალითად, შედარებით მცირე (2-3 ათასი) წყალწყვის გემების გადასამუშავებელი სამუშაოები პირდაპირი მეთოდით არ იწვევს მნიშვნელოვან გართულებებს და ვაგონების მისოდება რთულია. დიდი ტონაჟების გემებისათვის შეიქმნა 5, 10, 20 ათასი და მეტი) პირდაპირი მეთოდით სამუშაოს ორგანიზება მნიშვნელოვნად რთულდება. სუსტად განვითარებული საზღვაო ნავსადგურის ნავმოსადგომ ხაზებზე ვაგონების დროულად მიწოდება ლობის პირობებში ტვირთების დახარისხება გართულებულია, ნავსადგურში დიდი აქვს ვაგონების დაგროვებას, წარმოიშობა სირთულეები: გემები დიდი ხნით ედგება, შესაბამისად, ხარჯებიც მატულობს. ამ პრობლემების გადასწყვეტად უმჯობესია ნავსადგურში რაიონებად დაყოფა გარკვეული მარაგი.

განვიხილოთ საქართველოში არსებული ფოთის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგური, რომელიც 1858 წელს დაარსდა, დღეისათვის ქვეყანაში ყველაზე დიდი და მძლავრია. საბჭოთა კავშირის არსებობის პერიოდში ფოთის ნავსადგური ორიენტირებული იყო მშრალი ტვირთების გადაამუშავებაზე, დღეისათვის კი ნავსადგურის მომსახურება მრავალფეროვანია. აბრეშუმის გზის

აღდგენის პროექტის გადამწყვეტ ფაზაში შესვლიდან, პროექტის განხორციელებაში ფოთის ნავსადგურმა ერთ-ერთი მოწინავე და სოლიდური ადგილი დაიკავა.

ფოთის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგურს უკავია 380 ჰა ტერიტორია, შემოსავლიანი არის სიგრძე 1900მ, წყლის სიღრმე 13,5მ, არის სავაჭრო კი 80-100მ. ნავსადგურს 15 ტერმინალის საშუალებით წელიწადში 7,5 მლნ ტონა ტვირთი გადაამუშავება შეუძლია.

განვიხილოთ ფოთის ნავსადგურის ტექნიკურ-ეკონომიური მდგომარეობა და განვითარების პროექტები.

პირველ ტერმინალს უკავია 11,4 ჰექტარი და ემსახურება №8,9,10,11 ნავმისადგომებს.

№8 ნავმისადგომის სიგრძეა 220მ, წყლის სიღრმე 9,7მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია ხორბლის მისაღებად და შეუძლია გადაამუშაოს 890 ათას ტ. ტვირთი წელიწადში. მას ემსახურება სამი 20 ტონიანი ანტი ნავმისადგომს უკავშირდება რკინიგზის პარკი, რომელშიც ლიანდაგების სიგრძე შეადგენს 6810მ-ს. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 2375 კვ.მ ფართობზე.

№9 ნავმისადგომის სიგრძეა 220მ, წყლის სიღრმე 8მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია საკვები პროდუქტების მისაღებად და შეუძლია გადაამუშაოს 220 ათას ტ. ტვირთი წელიწადში. მას ემსახურება ოთხი 8 ტონიანი ანტი. №9 ნავმისადგომს ემსახურება №8 ნავმისადგომის სარკინიგზო ლიანდაგები. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 2270 კვ.მ ფართობზე.

№10 და №11 ნავმისადგომების სიგრძეა 320მ. წყლის სიღრმე 8მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია ხორბლის და საკვები პროდუქტების მისაღებად და შეუძლია გადაამუშაოს 880000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომს ემსახურება სამი 20 ტონიანი ანტი. №10 და 11 ნავმისადგომებს ემსახურება №8 ნავმისადგომის სარკინიგზო ლიანდაგები. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 1907 კვ.მ ფართობზე, ხოლო დახურული — 1907 კვ.მ-ზე.

მეორე ტერმინალს, რომელიც №2,3,4,5,6 ნავმისადგომებს ემსახურება, 13,1 ჰა. უკავია. ტერმინალი დაკავშირებულია ცენტრალურ სარკინიგზო პარკთან და მასში რკინიგზის ლიანდაგების სიგრძე 8375 მ-ს შეადგენს.

№2 ნავმისადგომის სიგრძეა 183მ, წყლის სიღრმე 12,5მ. ნავმისადგომს შეუძლია გადაამუშაოს 990000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომს ემსახურება ორი 20 ტონიანი ანტი. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 10200 კვ.მ ფართობზე.

№3 ნავმისადგომის სიგრძეა 215მ, წყლის სიღრმე 12,5მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია რკინისა და რკინის კონსტრუქციების მისაღებად, შეუძლია გადაამუშაოს 720000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომი ალჭურვილია ხუთი 20 ტონიანი ანტი. სასაწყობო მეურნეობა

განლაგებულია 8307 კვ.მ ფართობზე.

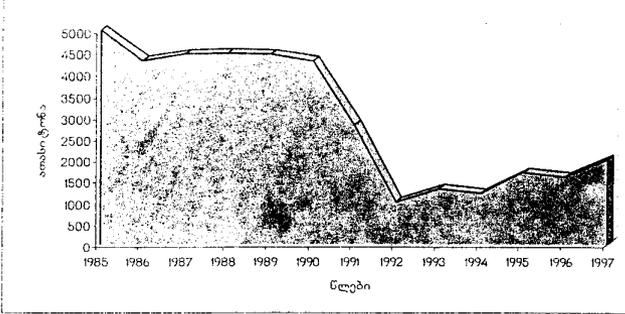
№4 ნავმისადგომის სიგრძეა 140მ. წყლის სიღრმე 6,5მ-ია. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია გენერალური ტვირთების მისაღებად და შეუძლია გადაამუშაოს 630000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომს ემსახურება ორი 20 ტონიანი ანტი. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 1700 კვ.მ ფართობზე.

№5 ნავმისადგომის სიგრძეა 180მ, წყლის სიღრმე 8,5მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია ქიმიური და ფეტვებადი საშიში ტვირთების მისაღებად, შეუძლია გადაამუშაოს 630000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომი ალჭურვილია ხუთი 20 ტონიანი ანტი. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 1316 კვ.მ ფართობზე.

№6 ნავმისადგომის სიგრძეა 220მ, წყლის სიღრმე 9,7მ. ნავმისადგომი სპეციალიზირებულია ჯართის მისაღებად და შეუძლია გადაამუშაოს 420000 ტ. ტვირთი წელიწადში. ნავმისადგომი ალჭურვილია ორი 20 ტონიანი ანტი. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 7231 კვ.მ ფართობზე.

სამხრეთის ტერმინალს უკავია 3-4 ჰა და ემსახურება №12,13,14,15 ნავმისადგომებს. №12

ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა



ნავმისადგომის სიგრძეა 250მ, წყლის სიღრმე 8,0მ. №13 და 14 ნავმისადგომების სიგრძეა 330მ, ხოლო წყლის სიღრმე 8,5მ. ნავმისადგომები ემსახურება საზღვაო ფლოტს და თევზჭერის საბარათელებს. №15 ნავმისადგომი ემსახურება წისქვილ-კომბინატს, რომლის სიგრძეა 155მ და წყლის სიღრმეა 8,5 მ.

საკონტინერო ტერმინალს უკავია 13,1 ჰა და ემსახურება №7 ნავმისადგომს, რომლის სიგრძეა 210მ, წყლის სიღრმე 8,5მ. ნავმისადგომს შეუძლია გადაამუშაოს 300000 ტ. ტვირთი წლის განმავლობაში, ამასთან ალჭურვილია სამი 40 ტონიანი ანტი. ღია სასაწყობო მეურნეობა განლაგებულია 11300 კვ.მ ფართობზე.

ნავთობპროდუქტების ტერმინალი ემსა-

ხურება სპეციალიზირებულ №1 ნავმისადგომს, რომლის სიგრძეა 200მ, წყლის სიღრმე 12,5მ. ნავმისადგომს წლის განმავლობაში შეუძლია გადაამუშაოს 150000 ტ. ტვირთი და ემსახურება სამი 20 ტონიანი ანტი.

როგორც აღვნიშნეთ, ქვეყანაში (შესაბამისად სატრანსპორტო კორიდორში) საზღვაო საბორნე გადაყვანებს ერთ-ერთი წამყვანი ადგილი უკავიათ. ამ მხრივ, ალსანიშნავია ფოთის ნავსადგურში 1999 წლის გაზაფხულზე ექსპლუატაციაში გაშვებული საბორნე გადაზიდვებზე მომსახურე ნავმისადგომი, რომლის საშუალებითაც რკინიგზის ვაგონები ხმელეთიდან გემბორანზე გადაიყვანება. აღნიშნული ნავმისადგომის საშუალებით ნავსადგურის ტვირთბრუნვა გაიზარდა, რაც ფოთის ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობას გაზარდა.

მეტი თვალსაჩინოებისათვის განვიხილოთ ფოთის საზღვაო-საბორნე გადაზიდვების სტრუქტურა. მსხვილი (ვაგონის მრავალჯერად გადატვირთვითან დაკავშირებული) ფინანსური დანახარჯების თავიდან აცილების მიზნით, უკანასკნელ წლებში დამკვიდრდა ტენდენცია, რომ ტვირთების გადაზიდვა გადატვირთვითი სამუშაოების გარეშე მოხდეს. ამ სამუშაოების ერთ-ერთი შესრულებელი გემბორანია.

გრაფიკი №2

საზღვაო-საბორნე კავშირები, რომლებიც სრულდება სპეციალური გემ-პორტების, მიმღებ-გამგზავნ ნავსადგურებში ალჭურვილია სპეციალური საწარმოო მოწყობილობებით. საბორნე გადაყვანების ტიპიდან და დანიშნულებიდან გამომდინარე, ასეთი სანაპირო კომპლექსები შესაბამისი სპეციალური ნავებობების კომპლექსებისგან დამოწყობილოებისგან შედგებიან.

საზღვაო-საბორნე გადაყვანებში გავრცელებულია შემდეგი ძირითადი ტერმინები და განსაზღვრებები:

- 1. ბორანი — საზღვაო გემი, რომლის დანიშნულება სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების და მგზავრთა გადაყვანაა.
- 2. საზღვაო-სანაპირო მოწყობილობები — მოწყობილობების და შენობების კომპლექსი, რომლებიც განკუთვნილია ბორანის მისაღებად და დასაფრასტავად, ბორანის სამუშაო ბაქნის ნაპირთან შესაერთებლად, ბორანის მიერ გადასახიდი ტრანსპორტისა და ტვირთის გატანა-შემოტანისთვის, სატვირთო და სხვა თანხმდები დოკუმენტაციის გაფორმებისათვის, ასანევა-გასაშლელი ხიდის მოქმედებისათვის.

3. აპარელი — გემის ასანვე გასაშლელი მოწყობლობა, რომელიც აერთებს სამუშაო ბაქანს ნაპირთან ან სანაპირო მოწყობილობასთან.
4. სანაპირო რკინიგზის მოწყობილობა — შედგება წინასაბორნე მხარისხებელი სადგურადნა, გამოსაფენი პარკისაგან, ხიდან მისასვლელი სარკინიგზო ლიანდაგებისაგან.
5. დატვირთვით ვაგონსა და დამატებით შორის განლაგებული დამცავი ვაგონები, ბუფერული ვაგონები და პლატფორმები.

საზღვაო-საბორნე გადამამუშავებელი სადგურების მოწყობის ტექნიკური მოთხოვნები

1. გადაზიდვის ხასიათის მიხედვით, საერთაშორისო ან შიდა გადაზიდვები.
2. გადაზიდვების სახის მიხედვით, სატვირთო ან სამგზავრო-სატვირთო.
3. გადასაზიდი ტრანსპორტის მიხედვით: საავტომობილო, სარკინიგზო, საავტომობილო-სარკინიგზო.
4. მუშაობის ხანგრძლივობის მიხედვით: მუდმივად და დროებითი.
5. მუშაობის ხანგრძლივობით წლის განმავლობაში: წლიური და სეზონური.
6. მარშრუტის სიგრძით: მოკლე სიგრძის ხაზები (100კმ-მდე), საშუალო სიგრძის (100კმ-დან—700კმ-მდე) და შორეული გადაზიდვები (800კმ-ზე მეტი).

7. გემის ტიპის მიხედვით, რომელიც ემსახურება კონკრეტულ ხაზებს.
8. ასანვე გასაშლელი მოწყობილობების განლაგების და ტიპის მიხედვით.
9. ნავმისადგომების იარაღების რაოდენობის მიხედვით: ერთ ან რამდენიმე იარაღიანი.

საბორნე გადაყვანების მთლიანი კომპლექსის ტექნოლოგიური მუშაობა დამოკიდებულია გემბორანის ტიპზე. ისინი განსხვავდებიან ერთმანეთისგან რკინიგზის ვაგონების განთავსებისათვის საჭირო ბაქნების რაოდენობით და თითოეულ ბაქანზე ლიანდაგების რაოდენობით. გემბორანი არსებობს ერთბაქანიანი, ორბაქანიანი და სამბაქანიანი. ფოთის ნავსადგურის საბორნე გადასასვლელი ემსახურება სამბაქანიან ბორანს.

ერთბაქანიან გემებს, როგორც წესი გააჩნიათ სამი-ოთხი ხაზი, ხოლო ორბაქანიანს და სამბაქანიანს ხუთი ხაზი თითოეულ ბაქანზე. აქედან გამომდინარე, სხვადასხვა ტიპის ბორანი განსხვავებული ტივადობისაა. ჩვენს ქვეყანაში განვითარებულია სამბაქანიანი საბორნე გადაზიდვები (ანალოგიური საბორნე გადასასვლელი

ცოტათი ადრე მწყობრში ჩადგა ბათუმის ნავსადგურში). სამბაქანიან ბორანს შეუძლია გადაიყვანოს 108 ოთხღერძიანი ვაგონი.
ხაზების რაოდენობიდან გამომდინარე, გემბორანი წინასაზღვაოდგური მხარისხებელ სადგურებში ბორანის თითოეული ხაზისათვის

ვიცინთა ჯგუფის უნდა შეირჩეს ე.ი. თითოეულ ვაგონთა ჯგუფს ყოველ ხაზზე წონისა და ტვირთის სახეობის მიხედვით თავისი ადგილი უნდა ჰქონდეს. წინასაზღვაოდგური მხარისხებელ სადგურში, ასეთი გაანგარიშებით შერჩეული ვაგონთა ჯგუფებს განლაგებენ ბორანის მარჯვენა და მარცხენა ფლანგებზე, ისე რომ ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის პროცესში არ დაირღვას ბორანის წონასწორობა. ვიცინთა ჯგუფის შერჩევას, წინასაზღვაოდგური მხარისხებელ სადგურებში გათვალისწინებულია იმდენი ლიანდაგი, რამდენი ლიანდაგიცაა ბორანზე. ამ ლიანდაგების სიგრძე ყველაზე გრძელი ვაგონთა ჯგუფის სიგრძის მიხედვით განისაზღვრება.

გემბორანის შემოსვლაზე, ვაგონთა ყველა ჯგუფი უნდა იქნეს შერჩეული და გამოყენებული იქნება მარჯვენა და მარცხენა ფლანგებზე, ისე რომ ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის პროცესში არ დაირღვას ბორანის წონასწორობა. ვიცინთა ჯგუფის შერჩევას, წინასაზღვაოდგური მხარისხებელ სადგურებში გათვალისწინებულია იმდენი ლიანდაგი, რამდენი ლიანდაგიცაა ბორანზე. ამ ლიანდაგების სიგრძე ყველაზე გრძელი ვაგონთა ჯგუფის სიგრძის მიხედვით განისაზღვრება.

გემბორანის შემოსვლაზე, ვაგონთა ყველა ჯგუფი უნდა იქნეს შერჩეული და გამოყენებული იქნება მარჯვენა და მარცხენა ფლანგებზე, ისე რომ ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის პროცესში არ დაირღვას ბორანის წონასწორობა.

გამოსაფენი პარკში, სადაც ვაგონებმა სასაზღვაო და საბაჟო შემოწმება უნდა გაიარონ. გემის შემოსვლის შემდეგ მასზე სრულდება სატვირთო ოპერაციები. ასეთ ოპერაციებზე, როგორც ყველაზე რთულ ტექნოლოგიაზე, თვალყურის დევნება შეიძლება ორბაქანიან ბორანზე ვაგონების შეყვანა-გამოყვანის დროს. ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა ორი ლოკომოტივის საშუალებით ხორციელდება. ოპერაციები იწყება განაპირა ლიანდაგებიდან, შემდეგ გადადის საშუალო განლაგების ლიანდაგებზე და ბოლოს კი ცენტრალურზე. ბორანის ლიანდაგებზე ვაგონები შეჰყავთ და გამოჰყავთ ვეპ/სითის სიჩქარით. ბორანის დატვირთვის აუცილებელი პირობა ხაზებზე მდებარე ვაგონთა ჯგუფების დაახლოებითი წონითი წონასწორობაა. სამბაქანიანი ბორანის წონიდან ჩატვირთვა-გადმოტვირთვითი ოპერაციების შესრულებას მსაითი ესაჭიროება.

შავი ზღვის აუზში საბორნე გადაყვანების

შემდეგი მარშრუტები ფუნქციონირებს:
შავი ზღვის აუზში ფუნქციონირებადი საბორნე გადაყვანების მარშრუტები

ქვეყნები	მარშრუტი
უკრაინა-თურქეთი	1. ნოვოროსისკი-სიმლეონი 2. სონი-ტრაპიზონი
რუსეთი-ბულგარეთი	1. ნოვოროსისკი-ზონგულდაკი 2. ყვადლორია-ზონგულდაკი
უკრაინა-ბულგარეთი	ილინევსკი-ვარნა
უკრაინა-საქართველო	ილინევსკი-ფოთი
ბულგარეთი-საქართველო	ვარნა-ფოთი

აქვე მოთვალა შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის არსებული საბორნე გადასასვლელებზე არსებული ტვირთების მდგომარეობის (იხ. ცხრილი №2). ტექნიკური მდგომარეობის განხილვის შემდეგ, გავეცნით ფოთის ნავსადგურის ეკონომიურ სიტუაციას. საქართველოში ეკონომიური რეფორმების განხორციელებად პრეზიდენტის მიერ გამოცემული ბრძანებულებებიდან გამომდინარე იქონია №474 და №541, რომლებშიც ფოთის ნავსადგურის რესტრუქტურისა და ეკონომიური რეფორმის განხორციელება გათვალისწინებულია. აღნიშნული ბრძანებები TRACECA-ს დერეფანში ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობის ზრდას შეუწყობს ხელს.

ბოლო ათი წლის განმავლობაში ფოთის ნავსადგურში ტვირთების მოცულობა 5 მლნ-დან 1 მლნ ტონამდე შემცირდა, მაგრამ 1994 წლიდან მდგომარეობის გაუმჯობესების ტენდენცია შეიმჩნევა. (იხ. გრაფიკი 2)
როგორც აღვნიშნეთ, ფოთის ნავსადგური ძირითადად ნაყარი ტვირთების გადაზიდვითაა დაკავებული, საბაჟოთა კავშირის დაშლის შემდეგ კი ნავსადგურში სხვადასხვა სახის ტვირთების შემოსვლამ მოიმატა, შეფუთული და კონტინერული სახის ტვირთული რეფორმის მოცულობა სწრაფად გაიზარდა. (იხ. ნახაზი №1 და №2)

გადატვირთვის პარამეტრების მანქანებზე საათში (ცხრილი №3)

ტვირთი	ფოთის ნავსადგური	მსოფლიო კლასის ნავსადგურები
ნაყარი მარცვალა	50	600
შეფუთული	15	200
კონტინერი	6	25

ფოთის ნავსადგური ალტურვილია 20-50 წლის მანქანა-დანადგარებით, რის გამოც ნავსადგური საკონტინერო და შეფუთული ტვირთების მზარდ გადაამუშავებისათვის მზად არაა.

გემიური ეკონომიკიდან საბაზრო ეკონომიკაზე გარდამავალი კავკასიის და ცენტრალური

აზიის ქვეყნებში, მათ შორის საქართველოშიც, შეფუთული ან კონტინერულ მდგომარეობაში გადასაზიდი საქონლებზე მოთხოვნილება იზრდება, ხოლო მათი იმპორტი ფოთის ნავსადგურის საშუალებით უნდა მოხდეს. ნაყარი ტვირთებისათვის გათვალისწინებულ ნავსადგურს არ გააჩნია ისეთი საშუალებანი და ალტურვილობანი, რომ კონკურენტუნარიანი იყოს უფრო ძვირად ღირებული გენერალური ტვირთის გადაამუშავებაში. ფონდების ნაკლებობის გამო, ნავსადგური ვერ ახერხებს თავისი

მატერიალური ბაზის მოვლა-შეკეთებას, რომ არაფერი ვთქვათ მოდერნიზაციაზე. ინფრასტრუქტურის, შენობა-ნაგებობების და ალტურვილობის მხოლოდ რეაბილიტაციაზე კი მნიშვნელოვანი ინვესტიციები საჭიროა. როგორც №3 ცხრილიდან ვხედავთ, პროდუქტიულობით ფოთის ნავსადგური საერთაშორისო სტანდარტებს მნიშვნელოვნად ჩამორჩება, რაც გემების შეფერხებით, ტვირთების მაღალი დონით და შავი ზღვის სხვა კონკურენტების გამწვევ ნავსადგურებში ტვირთის გადაანაცვლებით გამოიხატება.

სტრატეგიული მდებარეობით კავკასიის და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისათვის დასავლეთის კენ გამოვლი ტვირთის გადაამცემი ბუნებრივი კარიბჭე — ფოთის პორტი ტვირთების 67%-ს სხვა ქვეყნებისათვის ატარებს. დასავლეთთან მოვაჭრე კავკასიის და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისათვის, გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით, იგი უმოკლესი, ამრიგად ყველაზე იაფი და სწრაფი გზაა. ნავსადგურის მოდერნიზაციასა და ტვირთბრუნვის გაუმჯობესებისათვის ფოთის პორტში საჭირო კაპიტალის დაუზანდებლობის პირობებში, ნავსადგური დეკარავას ამ უპირატეობას და მასზე ორიენტირებულ ტვირთის სხვა ნავსადგურები მიითვისებენ.

ნათელია, რომ სომხეთის, აზერბაიჯანის და ცენტრალური აზიის ქვეყნებისათვის ფოთი ევროპასა და ამერიკაში ტვირთის გადაამცემი პუნქტია, მაგრამ შავი ზღვის სხვა ნავსადგურები, კერძოდ, თურქეთის, რუსეთის, უკრაინის პორტები მეტოქეობას უწევენ ფოთს — მონიავე ადგილის დაკავებისათვის თავიანთ ნავსადგურებში მნიშვნელოვან კაპიტალს ახანდავებენ. თურქეთის სატვირთო მანქანებით დიდი მოცულობის ტვირთი გადაამცემ ევროპიდან საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში. ამასთან, თურქეთი საკონტინერო კავშირის დამყარებას ცდილობს სომხეთთან. ბანდარ აბასის ნავსადგურიდან მიმავალი საავტომობილო გზით, ირანი მეტოქეობას უწევს ფოთიდან ქვეყნის სიღრმეში მიმავალ გზას.

რუსეთიც კი ევროპიდან და ამერიკიდან შემოსულ ტვირთს სანქტ-პეტერბურგის ნავსადგურიდან შუა აზიის რესპუბლიკებში აგზავნი, ხოლო ნოვოროსისკის ნავსადგური ევროპის ტვირთის ვოლგა-დონის გზით, შემდეგ რკინიგზით

დასავლეთთან მოვარება კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ძველნავსაბრუნავის ფოთის ნავსადგურზე გამავალი სატრანსპორტო მარშრუტი აღიკვეთს, ამრიგად ყველაზე იაფი და სწრაფი გზაა.

ცენტრალურ აზიაში გადაზიდვისას რუსეთი კონკურენციას უწევს ფოთის ნავსადგურს. (იხ. ნახაზი №3)

ყველა მეთოქე ნავსადგურის ნაყოფიერება ფოთის პორტზე უფრო მაღალია, რაც გემის გადმოტვირთვის ვადის სიმცირით და ტვირთმფლობელისათვის დაბალი ტარიფებით

თურქეთის, რუსეთის, უკრაინის ნავსადგურები მათთან უნაღეს ფოთს, მოხინავე ადგილის დაკავებისათვის თავიანთ ნავსადგურებში მსხვილ კაპიტალს აზანდობენ.

გამოიხატება. ფოთის ერთადერთი მთავარი უპირატესობა TRACECA-ს დერეფანში შედარებით მოკლე მანძილია. მაგრამ, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, თუ არ მოხდა კაპიტალის დაბანდება მოდერნიზაციისათვის და პროდუქტულობის გაუმჯობესებისათვის, ტვირთმფლობელები უფრო იაფ გზას გამოიხატავენ ტვირთების გადასაზიდვად სხვა ნავსადგურების გავლით. ფოთის ნავსადგურის მოდერნიზაციისათვის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისათვის ამ ეტაპზე 12 მლნ აშშ დოლარის, ხოლო დამატებითი გრძელვადიანისათვის — 41-დან 140 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციებია საჭირო (იხ. ცხრილი №4).

ფეოდალური პრობლემებიდან საუკეთესო გამოსავალი ნავსადგურის პრივატიზაციაა. ასეთი ნავსადგურების მუშაობა ეფექტურია და ქვეყნისათვის ეკონომიურად რენტაბელურია, რადგან პრივატიზაცია ნავსადგურს ეკონომიურ დამოუკიდებლობას იძლევა, ამასთან ფოთის ნავსადგურში TASIC-ის ეგიდით მიმდინარე საერთაშორისო ექსპერტიზაშიც ძირითად მიმართულებად სწორედ ეს ფაქტორი განსაზღვრა. იგი აუცილებელია ნავსადგურის ფუნქციონირების გაუმჯობესებისათვის და ღია საბაზრო ეკონომიკის პირობებში კონკურენტუნარიანობის ამაღლებლად, რაც ნავსადგურს ფინანსურად სიცოცხლისუნარიან და მომდევნად სანარმოად

აქცევს. საერთაშორისო ინვესტორები ნავსადგურს აქციათა პაკეტის სულ ცოტა 51%-ზე კონტროლს მოითხოვენ, რათა საჭირო კონტროლი და დაბანდებულ კაპიტალზე შესაბამისი მოგების მიღება უზრუნველყონ.

ეკონომიკის აღმავლობის განმსაზღვრელი ნავსადგურის პრივატიზაციის ყველაზე ეფექტური ისეთი მოდელებია, სადაც სახელმწიფო მხოლოდ მინიმალური მფლობელობა და მესაკუთრე გვევლინება. (იხ. სექცია 1)

საქართველოში ეკონომიკური რეფორმების განსახორციელებლად პრევიდენტის მიერ დასახული ამოცანების თანახმად, ქართულ-ამერიკული სამუშაო ჯგუფის მანდატში შედის ფოთის ნავსადგურის რესტრუქტურისაც (პრივატიზაცია). ეს მანდატი დაფინანსებულია აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) მიერ, რათა დახმარება გაუწიოს საქართველოს მთავრობას ნავსადგურის პრივატიზაციაში. შემოგთავაზებთ ამ ჯგუფის მიერ ჩატარებული სამუშაოს ანალიზს, რეკომენდაციებს და ფინანსურ გამოთვლებს.

არსებობს ისეთი ნავსადგური რომლის პრივატიზაციის სქემა ზუსტად მიესადაგება ფოთის ნავსადგურს, ამასთან, გასათვალისწინებელია ნავსადგურის პრივატიზაციის საუკეთესო მოდელებიც.

1. სახელმწიფო რჩება პილოტული მუშაობა-ნაგებობების მესაკუთრე, საექციო საზოგადოების ქონების 51%-ის პრივატიზირებას ახდენს.

2. ნავსადგურის სახმელეთო ადმინისტრაცია მოქმედებს როგორც სახელმწიფო მინიმალური და სახელმწიფო პოლიტიკის გამტარებელი ორგანო. ნავსადგურის ექსპლუატაციაში

ფოთის ნავსადგურის მათთან უნაღეს ფოთს, მოხინავე ადგილის დაკავებისათვის თავიანთ ნავსადგურებში მსხვილ კაპიტალს აზანდობენ.

სახელმწიფო არ მონაწილეობს. 3. ნავსადგურის ადმინისტრაცია საექციო საზოგადოებას სახელმწიფო ქონების გარკვეული დროის განმავლობაში, ჩვეულებრივ 15-დან 30 წლამდე, გამოყენების უფლებას აძლევს. რაც საექციო საზოგადოების მიერ დაბანდებული კაპიტალის მოცულობაზეა დამოკიდებული. 4. საექციო საზოგადოება ნავსადგურს უკეთებს რეკონსტრუქციას და ამუშავებს, ხოლო

ინვესტიციის ვარიანტები ფოთის საზღვაო ნავსადგურისათვის

ცხრილი №4
ათას აშშ დოლარი

მუხლები	ვარიანტი II		
	ვარიანტი I სცენარი №1	სცენარი №2	სცენარი №3
ინვესტიციების პერიოდი	5 წელი	8 წელი	27 წელი
ინვესტიცია	11 500	42 000	140 000
საკონტინენტო ტერმინალის აღჭურვილობა	5200	12700	24000
ამწვეების მოდერნიზაცია	1500	2750	2750
რკ/გზის ელ. სისტემის და გზების შეკეთება	2440	3850	5000
სითხის სატუმბო ავზები	750	2250	2500
ვერფების შეკეთება	750	2000	3000
სათადარიგო ნაწილები	500	1500	2750
მცირე ზომის ამწ. საშუალებები	300	300	1000
დიდი ზომის ამწ. საშუალებები	60	60	500
საკონტინენტო ტერმინალის მოშენებლობა		8250	35000
ნაემისადგომის გარე საწყობი		3850	7000
სატრანსპორტო საწყობი შეფუთული ტვირთებისათვის		2000	16000
ტალღამჭრელის შეკეთება		1500	1500
სარკინიგზო ხაზის გადანიკვლევა		1000	1000
ამწვეების შეკვლა			38000

საიჯარო პერიოდის დასრულებისათვის დაბანდებულ კაპიტალზე შესაფერისი მოგების მიღებას მოელო.

5. საიჯარო პერიოდის გასვლის შემდეგ, სახელმწიფო აღიღებს კონტროლს ნავსადგურზე ყველა მისი მოდერნიზირებული სტრუქტურის ჩათვლით, სახელმწიფოს მხრიდან ყოველგვარი

ტროლებდეს, რათა დაიცვას დაბანდებული კაპიტალი და უზრუნველყოს შესაფერისი მოგების მიღება.

ფოთის ნავსადგურის რესტრუქტურისაცა ორ საფეხურად მოხდება, პირველი: სახელმწიფო ჩამოაყალიბებს საზღვაო ნავსადგურის ადმინისტრაციას (სნა), რათა მართოს პილოტული

ფოთის ნავსადგურის მოდერნიზაციის და კონსტრუქციისათვის ავსტრალიისა და იტალიის მხარდაჭერის შესახებ 12 მლნ აშშ დოლარის შიდა და გარე კაპიტალის დახმარების შესახებ 41-140 მლნ აშშ დოლარის გრძელვადიანი ინვესტიციების საპროექტი

ხარჯების გაულებლად. 6. თუ ინვესტორთა კონსორციუმი უცხოურია, იგი ნავსადგურის საექსპლუატაციოდ ყოველთვის ექმნება ადგილობრივ

ტექნიკური ქონება და იყოს სახელმწიფო ქონების მესაკუთრე; მეორე საფეხური: ნავსადგურის რეკონსტრუქცია ორი ვარიანტიდან ერთ-ერთის მიხედვით უნდა ჩატარდეს. კერძოდ, ვარიანტი პირველი: სნა აყალიბებს რამდენიმე საექციო საზოგადოებას, რომელთა აქციების 51%

საქმიან პარტნიორს. 7. ინვესტორთა კონსორციუმი საექციო საზოგადოების სულ ცოტა 51%-ს უნდა აკონ-

პრივატიზირდება. თითოეული საექციო საზოგადოება ყალიბდება ნავსადგურში სხვადასხვა ტერმინალის ექსპლუატაციისათვის. ვარიანტი

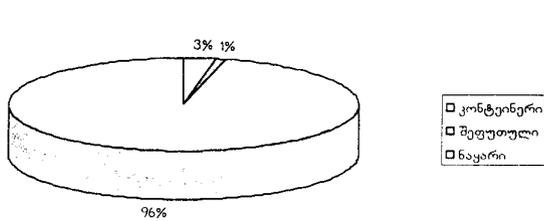
მეორე: სწავსადგურის მთელ ქონებას მართვის და ექსპლუატაციისათვის იჯარით გადასცემს ერთადერთ სააქციო საზოგადოებას, რომლის 51% პრივატიზირებულია.

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის ადმინისტრაცია (სწა) სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი ქონების მფლობელი იქნება, სახელმწიფო პოლიტიკის გამტარებელი და სახელმწიფო

თარების გენერალურ გეგმას.
 • ეწევა პოლიტიკურ ლობირებასა და ასრულებს მკაცვ შირის ფუნქციას.
 სახელმწიფო გადასახადების აკრეფი:
 • აგროვებს საიჯარო და სხვა სახის გადასახადებს და გადასცემს ტრანსპორტის სამინისტროს.
 • უშუალოდ აკრეფს და განვითარებისთვის საჭირო სხვა საშუალებებს.

ნახაზი №1

ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 1985 წელს (5 მლნ ტ)



შემოსავლების აკრეფი სრულ შესაბამისობაში იქნება საზღვაო კოდექსთან.

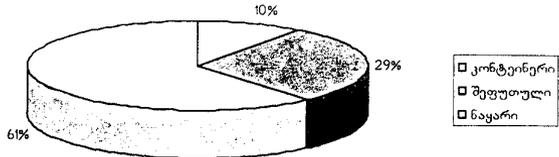
სახელმწიფო ქონების მფლობელი:
 • ირჩევს ინვესტორ სააქციო საზოგადოებას, იჯარით გადასცემს ქონებას, მართავს იჯარას.

საერთაშორისო ბაზრებზე სახელმწიფო ნავსადგურების კომერციული აგენტი:
 • აწარმოებს ნავსადგურის სტატისტიკას და კონკურენტუნარიანობის ანალიზს.
 • რეკლამას უწევს რეგიონალურ ნავსადგურებს საერთაშორისო ბაზარზე.
 ტრანსპორტის მინისტრის მიერ დანიშნული აღმასრულებელი დირექტორის ხელმძღვანელობის ქვეშ მყოფი ფოთის ნავსადგურის ადმინისტრაციის ძირითადი ყურადღება დაეთმობა საქართველოს ნავსადგურებისათვის ახალი ბაზრის შექმნას და სახელმწიფოსათვის შემოსავლების აკრეფას. იგი არ შეასრულებს ნავსადგურის რაიმე კომერციულ ოპერაციას. (იხ. სქემა 2).

ვარიანტი პირველი: სწა იჯარით მისცემს ნავსადგურის სექციებს მცირე სტივიდერულ კომპანიებს და შეიძლება მოუხდეს მონაწილეობის მიღება ნავსადგურის იმ უბნების ექსპლუატაციაში, რომლებიც არაეკონომიურია და ამდენად არამომზიდველია კერძო ინვესტორთათვის. (იხ. სქემა №3)

ნახაზი №2

ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 1996 წელს (1,7 მლნ ტ)



• აკონტროლებს და ამონებს სახელმწიფო ქონებას და სანაპირო ზოლის ახალ განვითარებას. ნავსადგურისა და სანაპირო ზოლის განვითარებაში სახელმწიფო პოლიტიკის გამტარებელი:
 • ამტკიცებს ნავსადგურის რეგიონის განვი-

ვარიანტი მეთორე: სწა მთელი ნავსადგურის ექსპლუატაციის უფლებას გადასცემს 51%-ით პრივატიზირებულ სააქციო საზოგადოებას, რომელსაც საჭირო კაპიტალდაბანდების საშუალება აქვს. ამ შემთხვევაში სწა მხოლოდ წმინდა მესა-კუთრეა. (იხ. სქემა №4)

ამ ორი ვარიანტისათვის საშუალო ჯგუფში ინვესტიციის სამი სცენარი შეიქმნა. ვარიანტი პირველს აქვს ინვესტიციის ერთადერთი სცენარი:
 • სცენარი პირველი — რომლის მიხედვითაც დაბანდებულია 11,5 მლნ აშშ დოლარი 4 წლის

ვადით. ვარიანტი მეორეს ინვესტიციის ორი სცენარი აქვს:

• სცენარი მეორე — რომლის მიხედვითაც დაბანდებულია 42 მლნ აშშ დოლარი 7 წლის ვადით.

• სცენარი მესამე — რომლის მიხედვითაც დაბანდებულია 140 მლნ აშშ დოლარი 27 წლის ვადით.

მხოლოდ 11,5 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციით ნავსადგურის გამტარუნარიანობის და ამრიგად ნავსადგურის მიერ დამუშავებული ტვირთის მოცულობის ზღვარი 2001 წლისათვის დაახლოებით 4 მლნ ტონა იქნება.

ამრიგად, მთლიანობაში სახელმწიფოს

მიცემას გულისხმობს, მაგრამ საქართველოს მთავრობა ამ ვარიანტიდან მცირე ფულად სახსრებს მიიღებს:

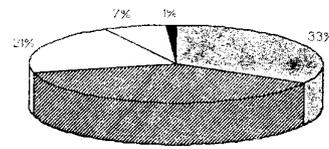
• ცალკეული ტერმინალები იჯარით გადაეცემა ცალკეულ სტივიდერულ კომპანიებს, მაგრამ აქციები არ გაიყიდება. რამეთუ ვარიანტის უბრალოდ მოკლევადიანი საიჯარო ხელშეკრულებები და არა ქონების გასაყიდი ოპერაცია.
 • მცირე ინვესტიციების გამო, სტივიდერული იჯარები მოკლევადიანი იქნება.

მეორე ვარიანტი მთლიანი ნავსადგურის მართვის უფლებას ერთადერთი სტრატეგიული ინვესტორისათვის გადაცემას ითვლის წინებს:
 • თუ სააქციო საზოგადოების აქციათა 51% მიეყიდება სტრატეგიულ ინვესტორს, საქართველოს მთავრობა აქციის გაყიდვით 13 მლნ აშშ დოლარის მიღებას შეძლებს.

საექსპლუატაციო კონტრაქტი დაიდება 30 წლის ვადით და ინვესტორი ნავსადგურის მოდერნიზაციისათვის 40-დან 140 მილიონ აშშ დოლარს დახარჯავს. აქციების ნაწილი შეიძლება მიეცეს ნავსადგურის თანამშრომლებს და საქართველოს მოქალაქეებს, შეღავათიან ფასში. საიჯარო პერიოდის გასვლის შემდეგ მთავრობა შეძლებს მოდერნიზირებული ნავსადგურის დაბრუნებას, ეროვნული ბიუჯეტიდან ყოველგვარი ხარჯების გაუღებლად. მეორე ვარიანტიდან საქართველო მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სარგებლობას მიიღებს.

ნახაზი №3

ფოთის ნავსადგურის ტვირთების განაწილება 1997 წელს ქვეყნების მიხედვით



ტიდან საქართველო მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სარგებლობას მიიღებს. საქართველოსათვის მეორე ვარიანტის მოტანილი ეკონომიკური სარგებლობა მნიშვნელოვანად აღემატება პირველი ვარიანტით მოტანილს. მეორე ვარიანტის I სცენარი საქართველოს ეკონომიკას პრივატიზებიდან 30 წლის განმავლობაში პოტენციური სარგებლის სახით 1300 მლნ აშშ დოლარს მოუტანს. მეორე ვარიანტის II სცენარი 1700 მლნ აშშ დოლარის მომზადება, მაშინ როდესაც პირველი ვარიანტის I სცენარი მხოლოდ 500 მლნ-ისა. (იხ. ნახ. №4)

პოტენციური შემოსავალი პირველი სცენარის მიხედვით მხოლოდ 8 მლნ-ს აღწევს, როცა მეორე ვარიანტის სცენარები 26 მლნ აშშ ოდენობის შემოსავალს უზრუნველყოფენ.

პრივატიზირება ან ნავსადგურის მუშაობა უფრო ეფექტურია და, როგორც წინა ეკონომიურად რენტაბელურია, რადგან პრივატიზაცია ნავსადგურს ეკონომიურ დამოუკიდებლობას ანიჭებს.

მეორე ვარიანტი მთავრობას 13 მლნ აშშ დოლარით უზრუნველყოფს, რომელიც სტრატეგიული ინვესტორისათვის აქციების მიყიდვის

ნავსადგურის პრივატიზაციის მთავარი სადაც სახელმწიფო მხოლოდ მიწისმფლობელია და მისაპოთიკად გვევლინება, მველაზე ეფექტურია.

შედეგად შემოვა და მას სხვა სარგებლობასაც მოუტანს. პირველი ვარიანტი ნავსადგურის რამდენიმე მცირე სტივიდერული კომპანიებისათვის იჯარით

სარგებლობას მიიღებს. საქართველოსათვის მეორე ვარიანტის მოტანილი ეკონომიკური სარგებლობა მნიშვნელოვანად აღემატება პირველი ვარიანტით მოტანილს. მეორე ვარიანტის I სცენარი საქართველოს ეკონომიკას პრივატიზებიდან 30 წლის განმავლობაში პოტენციური სარგებლის სახით 1300 მლნ აშშ დოლარს მოუტანს. მეორე ვარიანტის II სცენარი 1700 მლნ აშშ დოლარის მომზადება, მაშინ როდესაც პირველი ვარიანტის I სცენარი მხოლოდ 500 მლნ-ისა. (იხ. ნახ. №4)

ნავსადგურის პრივატიზაცია სახელმწიფოს მნიშვნელოვან მალადი საგადასახადო შემოსავლებითაც უზრუნველყოფს. გადასახადების სახით შემოსული თანხა ვარიანტების მიხედვით ასე განიღდება: ვარიანტი I, სცენარი 1 — 97 მლნ აშშ დოლარი, ვარიანტი II,

სცენარი 2 — 346 მლნ აშშ დოლარი, ვარიანტი II, სცენარი 3 — 460 მლნ აშშ დოლარი. (იხ. ნახ. №5)
 ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს ეკონომიური, პოლიტიკური და სოციალური მიზნებისადმი კუთილად განწყობილი სანდო სტრატეგიული ინვესტიორის მოზიდვისათვის, პროცესი უნდა იყოს გამჭვირვალე, ხოლო იმპრთებოდეს მთავრობის მიერ.
 პროცესის გამჭვირვალეობისათვის აუცილებელია:

- გასაგებად ჩამოყალიბებული განაცხადის ნუსები და ინვესტიციის პირობები, ამასთან საწარმოს ფინანსური მდგომარეობის სრულად ჩვენება;
- გასაგებად გადმოცემული განაცხადის შეფასების კრიტერიუმები, ფასის შეთავაზების პროცესის გამჭვირვალეობა და ინვესტიორთა ღია წესით შერჩევა;
- საშუალებები საწარმოს ინსპექტირებისათვის.

უზრუნველყოფილი უნდა იქნას. აშშ-ს მთავრობა, აშშ-ს საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს სახით, დააფინანსებს ამ პროექტის მეორე ფაზას თუ საქართველოს მთავრობა თანახმაა ნავსადგურის საექციო საზოგადოების აქციათა მინიმუმ 51%-ის პრივატიზირებაზე.

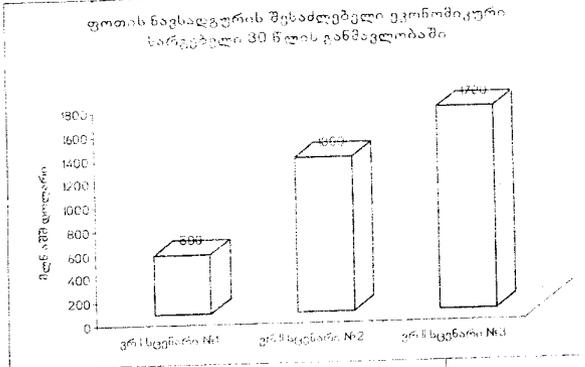
ფოთის საზღვაო სავაჭრო ნავსადგური საქართველოში არსებულ ორგანიზაციათა შორის ერთ-ერთი უმსხვილესია. აქედან გამომდინარე, ნავსადგურის მიერ შეტანილი (ან შესატანი) თანხები სახელმწიფო ბიუჯეტში საკმაოდ დიდია. ეკონომიური პროგრესის შესაბამისად, ნავსადგურის შემოსავლები სწრაფად იზრდება, ამასთან ერთად ბიუჯეტში შეტანილი თანხები (გადასახადების სახით) და სოციალურ, კულტურულ და ეკონომიურ სფეროებში კაპიტალდაზღვევები მატულობს.

1997 წელს ნავსადგურის შემოსავლები 1996 წელთან შედარებით 15%-ით გაიზარდა და 21,857 მლნ ლარი შეადგინა, 1998 წელს ეს მაჩვენებელი კიდევ გაიზარდა 6%-ით და 23 168 420 ლარი შეადგინა (იხ. ნახ. №6) აქედან გამომდინარე, ბიუჯეტში შეტანილი თანხები, შესაბამისად, შემდეგნაირად გამოიყურება: 1996 წელს — 4,384 მლნ ლარი, 1997 წელს — 4,72 მლნ ლარი, 1998 წელს — 4,8 მლნ ლარი (იხ. ნახ. №7).

ნავსადგურის სასტუმრო შემოსავლებში კი 1996 წელს — 6,2 მლნ ლარი, 1997 წელს — 8,89 მლნ ლარი და 1998 წელს — 10,035 მლნ ლარი შეადგინა (იხ. ნახ. №8). 1997 წელს ნავსადგურის მომსახურე პერსონალის ხელფასმა 15%-ით მოიმატა, 1998 წელს ეს მაჩვენებელი კიდევ 4%-ით გაიზარდა.

ნავსადგურში სოციალურ სფეროში კაპიტალდაზღვევებმა 1996 წელს 701000 ლარი, 1997 წელს — 1,045 მლნ ლარი, 1998 წელს — 1,686 მლნ ლარი შეადგინა. ეკონომიური სფეროში კი: 1996 წელს — 5,045 მლნ ლარი, 1997 წელს — 5,525 მლნ ლარი და 1998 წელს 5,55 მლნ ლარი შეადგინა. კულტურულ სფეროში: 1996 წელს — 337 ათას ლარი, 1997 წელს 500 ათას ლარი, 1998 წელს — 860 ათას ლარი (იხ. ნახ. №9).

ფოთის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 1996-98 წლებში შემდეგი სახე ქონდა: 1996 წელს ნავსადგურმა გადაამუშავა 1 692 236 ტ ტვირთი, 1997 წელს — 2 321 882 ტ ტვირთი, 1998 წელს — 2 486 011 ტ ტვირთი (იხ. ნახ. №10).



შერჩევის პროცესს უნდა მართავდეს საქართველოს მთავრობა, რათა გარანტირებული იყოს სანდო და ეკონომიურად უნარიანი, მთავრობის პოლიტიკური და გრძელვადიანი მიზნების მიმართ კუთილად განწყობილი ინვესტიორის შერჩევა. ეს კი

დადებისათვის ფოთის ნავსადგურის წელიწადში 1996 წელს ტონა ტვირთის გადაამუშავა შეძლება, მაგრამ რეკონსტრუქციის შედეგად ეს მაჩვენებელი წელიწადში 12 მლნ ტონაზე გაიზარდება.

განაცხადის პირობების და შეფასების კრიტერიუმის მეშვეობით ხორციელდება. გამარჯვებულთან კონტრაქტის დადებისას ნავსადგურში ტვირთის მოქულობის ზრდით გამოწვეული საექციო საზოგადოების მზარდ მოგებაში მთავრობის მონაწილეობა

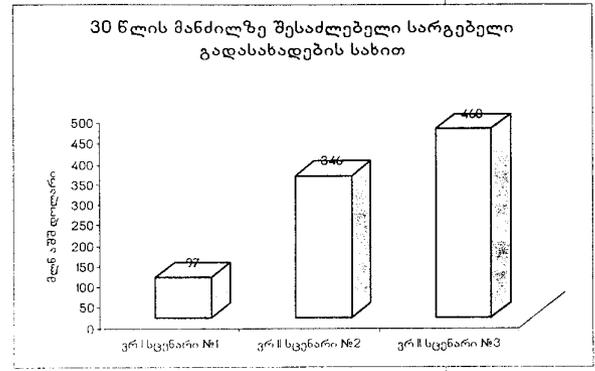
ნავსადგურში შემოსული მთლიანი ტვირთების 67% ტრანზიტულია. მათგან აღსანიშნავია ისეთი სტრატეგიული ტვირთები, როგორებიცაა: ბამბა (1996 წ. 28 044ტ, 1997 წ. 602 460ტ, 1998 წ. 675

დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებისა და მასთან დაკავშირებული მომსახურების სატარიფო განაკვეთები (იხ. ცხრილი 5).

2. აღნიშნული ბრძანება ძალაში შევიდეს გამოქვეყნებიდან 1 თვის შემდეგ.

ზოგიერთ შემთხვევაში გათვალისწინებულია დადგინილი ტარიფების შეცვლა, თუ:

1. გამოიყენება ნავსადგურის სატივრო საშუალებები და ტრიუმში ლიუკების ზომა ნაკლებია ვიდრე 18X12 ფუტი, დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების ტარიფები იზრდება 25%-ით, ხოლო თუ ლიუკების ზომა 10X15 ფუტზე ნაკლებია, მაშინ ტარიფის განაკვეთი 35%-ით იზრდება.
2. საშიში ტვირთების გადამუშავებისას ტარიფების საბაზისო განაკვეთი 20%-მდე იზრდება, მათი კლასიფიკაციის გადამუშავების ტექნოლოგიის გათვალისწინებით.
3. მაღელუქებადი ტვირთების გადამუშავებისას ტარიფის საბაზისო განაკვეთი 10%-ით მატულობს.
4. კლიენტი აანაზღაურებს ნავსადგურის მომსახურებას, მიუხედავად იმისა, იყო თუ არა ტვირთის გადამუშავების შესახებ ხელშეკრულება ხელმოწერილი.
5. მოცემულ სატარიფო განაკვეთში არ არის



907 ტ), ნავთობი და ნავთობპროდუქტები (1996 წ. 600 800ტ, 1997 წ. 620460ტ, 1998 წ. 675 908ტ) (იხ. ნახ. №11).

კონტეინერების წლიური ტვირთბრუნვა 1996 წელს შეადგენდა 20 700 ერთეულს, 1997 წელს — 43 500 ერთეულს, 1998 წელს — 48 700 ერთეულს (იხ. ნახ. №12).

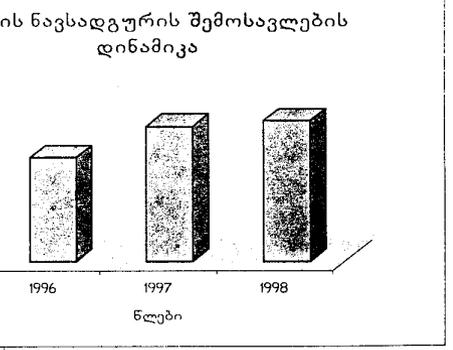
საქართველოს ძირითადი ექსპორტული საქონლი შემდეგი ტვირთებია: ხე-ტყე, ფერო-მარგანეტი და სილიკომარგანეტი. მათი რაოდენობის შეფარდება შეიძლება შემდეგნაირად გამოვსახოთ (იხ. ნახ. №13).

ტარიფების მხრივ ფოთის ნავსადგურში არსებული მდგომარეობა

ფოთის ნავსადგურის უფროსი ჯ. ინაიშვილის 19 მაისის 1999 წ. №84/ს ბრძანება „ფოთის ნავსადგურში დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებისა და მათთან დაკავშირებული მომსახურების სატარიფო განაკვეთების შესახებ“ შემდეგში მდგომარეობს — ფოთის ნავსადგურში საბაზრო ეკონომიკის პირობებში მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის გატარებისა და ნავსადგურის კონკურენტუნარიანობის ამაღლების მიზნით, საქართველოს ტრანსპორტის მინისტრის 1999 წლის 26 მარტის №20 ბრძანების საფუძველზე:

1. დაბტკიცდეს ფოთის ნავსადგურში

ნახაზი №6



გათვალისწინებული დამატებითი ღირებულებების გადასახადი.

6. ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანში ტვირთების მოზიდვისა და ტვირთბრუნვის გაზრდის მიზნით, ნავსადგურის ადმინისტრაცია უფლებამოსილია ცალკეულ შემთხვევებში კონკრეტული ტვირთის სახეობაზე გამოიყენოს

20%-მდე ფასდაკლება.

7. მოცემულ სატარიფო განაკვეთში გაუთვალისწინებელი მომსახურების ტარიფი ნავსადგურსა და კლიენტებს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე დგინდება.

8. ტარიფები შედგენილია აშშ დოლარებში, ხოლო ანგარიშსწორება საქართველოს იურიდიული პირებისათვის წარმოებს ეროვნულ ვალუტაში, გადახდის მომენტისათვის საქართველოს ეროვნული ბანკის შესაბამისი კურსით.

GROUP) ფოთის ნავსადგურში სამუშაოების შესრულებას შეუდგენ. ნავსადგურში განსახორციელებელი ძირითადი სამუშაოებია: 1. ოპტიმალური საინვესტიციო პროგრამა და რეორგანიზაციის საკითხები; 2. ტექნიკური და ეკონომიური ბაზისის ჩამოყალიბება; 3. ახალი ტერმინალების და შენობა-ნაგებობების მშენებლობა.

დღეისათვის ფოთის ნავსადგურში შემდეგი პროექტები ხორციელდება:

ნახაზი №7

1. 1998 წლის 9 თებერვალს ევროკავშირმა ფოთის ნავსადგურის №3 ნავმისადგომზე სარკინიგზო-საბორნე გადასასვლელის მშენებლობისათვის ტენდერი გამოაცხადა, რომელიც ფოთი-ილიჩევსკის მარშრუტით მოსიარულე ზონანს უნდა მოემსახუროს. მშენებლობისათვის გამოყოფილი იყო 5 მლნ ეკუ. გამოცხადებულ ტენდერში საბერძნეთის ფირმა „ATENIKI TECHNODOMIKI“-მა გაიმარჯვა და 1998 წელს აღნიშნული გადასასვლელის მშენებლობა დაიწყო. 1999 წლის 14 აპრილს მშენებლობა დასრულდა და ობიექტის ექსპლუატაცია დაიწყო.

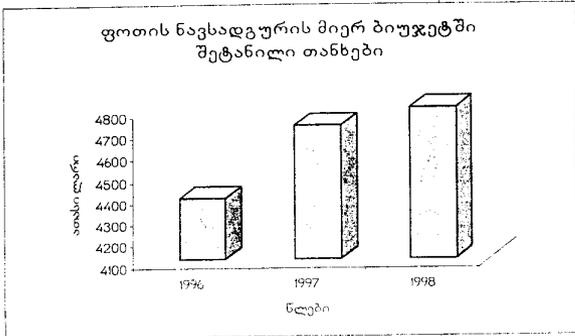
2. №6 და №7 ნავმისადგომზე საკონტინერო ტერმინალის მშენებლობისათვის TASIC-ის პროგრამით გამოცხადებულ ტენდერში გერმანულმა ფირმა HPTI-მ გაიმარჯვა. პროგრამით გათვალისწინებული სამუშაოები უკვე მიმდინარეობს, რისთვისაც 14 მლნ დოლარია გამოყოფილი.

3. იაპონური გიგანტი „MITSUBISHI CORPORATION“ და თურქული კომპანია „SOVTUR“-ი დაისტერესებული არიან №15 უნივერსალური ნავმისადგომის კომპლექსის მშენებლობით. ნავმისადგომის სიგრძე იქნება 315მ, დახურული სასაწყობო შენობების ფართობი 3200 კვ. მ, ღია სასაწყობო მეურნეობების კვ 26000 კვ. მ. პროექტის შესრულებისათვის პირველ ეტაპზე გამოყოფილია 65 მლნ დოლარი.

4. ნავსადგურის მიმდებარე ტერიტორიაზე თხევადი გაზის ტერმინალის მშენებლობისათვის 25,5 მლნ ეკუ მიზნის ნაკვეთია გამოყოფილი, რომლის ტერიტორიულ ნაწილსაც 600 ათას კუბ მ იქნება. სამუშაოებს საქართველო-თურქეთის ერთობლივი კომპანია „DAFGAZ“-ი აწარმოებს.

5. საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტი და ფოთის ნავსადგური ერთობლივად აწარმოებენ ნავთობის ტერმინალის მშენებლობას, რომელიც წელიწადში 5 მლნ ტონა ნავთობს და ნავთობპროდუქტებს გადაამუშავებს. პროექტის მშენებლობისათვის გამოყოფილია 30 მლნ ეკუ.

6. ჯართის გადასამუშავებლად განკუთვნილი №6 ნავმისადგომი იჯარით აქვს აღებული



ნავსაღზურის განვითარების პროექტები

საქართველოში ტრანსპორტის განვითარების ინფრასტრუქტურის განხილვა-დამუშავების და ევროკავშირის მიერ პროექტის (ითვალისწინებს ევროპა-კავკასია-აზია სატრანსპორტო კორიდორის შექმნას) მოწონების შემდეგ, ფოთის ნავსადგური, ეკონომიური და გეოგრაფიული პირობების შესაბამისად ტრანსკავკასიურ კორიდორში წამყვან ადგილს დაიკავებს. ნავსადგურში ტვირთების გადამუშავების გაზრდის შესაძლებლობა არ არის შეზღუდული, რადგან ნავსადგურის ტერიტორიის გაზრდის შესაძლებლობა არსებობს, რასაც ფოთის ნავსადგურის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა უწყობს ხელს. დღეისათვის ნავსადგურს წელიწადში 5 მლნ ტონა ტვირთის გადამუშავების შესაძლებლობა აქვს, რეკონსტრუქციის შემდეგ ეს მაჩვენებელი წელიწადში 12 მლნ ტონამდე გაიზრდება.

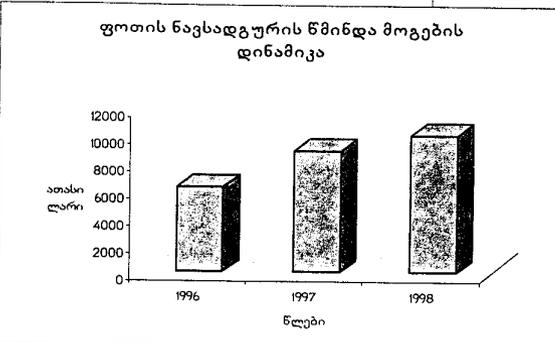
ფოთის ნავსადგურის რეკონსტრუქციის სამუშაოები უკვე მიმდინარეობს. ევროკავშირი, მსოფლიოს და ევროპის ბანკები, კერძო კომპანიები და ბიზნესმენები დიდ ინტერესს გამოხატავენ და პროექტის განხორციელებაში თაყვანით ნელის შეტანას ცდილობენ. ტენდერში გამარჯვებულები (ევროკავშირის შაბდურგის ინსტიტუტის წარმომადგენლები და ამერიკელი ინჟინრების საკორდინაციო ჯგუფი (IBTC CORNEL

გამოცხადებულ ტენდერში გაიმარჯვებულ გერმანულ ფირმა „DOKERILL“-ს. ინვესტორმა ნავმისადგომის განვითარებისათვის უკვე 500 ათას აშშ დოლარი დახარჯა.

ფოთის ნავსაღზურში არსებული მსხვილი კომპანიები

ნახაზი №8

ფოთის ნავსადგურში სხვადასხვა სპეციფიკის კერძო კომპანიები ფუნქციონირებენ. მათი სამუშაოები ხდება ტვირთების გადამუშავება, საბაჟო დოკუმენტაციების გაფორმება, ტვირთების შენახვა, გემების მომსახურება და სხვა სახის მომსახურებები. კომპანიები გემის შემოსვლისას მათი ავანტირებისათვის საჭირო ფუნქციებს შეითავსებენ. კომპანიების არსებობა მნიშვნელოვანდ უწყობს ხელს ტვირთბრუნვის გაზრდას და ტვირთის მომსახურეობების გაუმჯობესებას, ორგანიზაციული საკითხების სწრაფ მოგვარებას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.



7. ნავსადგურის №9,10,11 ნავმისადგომების დახურული საწყობების რეაბილიტაციისათვის გამოცხადებულ ტენდერში პოლანდიურმა კომპანია „TEBOLIN“-მა გაიმარჯვა. სამუშაოები უკვე დაწყებულია.

8. ფოთის ნავსადგურის ჩრდილოეთ საკონტინერო ტერმინალის განვითარების მიზნით საქართველოს მთავრობამ მიმართა თხოვნით იაპონიის მთავრობას პროექტის დაფინანსებისათვის კრედიტის გამოყოფის შესახებ. დღეისათვის იაპონიამ უკვე 155 მლნ

ფოთის ნავსაღზურში ტვირთების უმეტესი ნაწილი მოსახურება რეინფორს სავსადავით ხორციელდება, ამიტომ ამ უკანასკნელის მოდერნიზაცია მნიშვნელოვანია.

სატრანსპორტო გადაზიდვები მათ ერთ-ერთი მონიშნავადილი უკავიათ, ხოლო კომპანია „GIE“ აზიის ქვეყნებიდან ბაზის ტრანსპორტირებაზე სპეციალიზირებული. არსებულ კომპანიებს შორის ისიც უმსხვილესია.

დოლარი გამოჰყო, ხოლო პროექტის დამთავრება დაგეგმილია 2004 წლისათვის.

9. ფოთის ნავსადგურის სამხრეთის მოლის განვითარებისათვის, ევროკავშირის მიერ გამოცხადებულ ტენდერში გაიმარჯვა იტალიურმა კომპანია „TECNICAL“-მა. აღნიშნული ფირმა უკვე აწარმოებს მოსამზადებელ სამუშაოებს.

10. №8 ნავმისადგომის რეაბილიტაციისა და რეკონსტრუქციისათვის ევრობანკმა 15 მლნ დოლარი გამოჰყო. ამ სამუშაოების შესასრულებლად წლის ბოლოსათვის დაგეგმილია ტენდერის გამოცხადება.

ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადამუშავებაზე სპეციალიზირებული კომპანია „SOFMAR“-ი, რომლის ტვირთბრუნვა საკმაოდ მაღალია. კომპანია „EXIM TK“-ი ემსახურება საავტომობილო ბორანს და ტვირთბრუნვისათვის საჭირო დოკუმენტაციის მომსახურებას და სხვადასხვა სახის სერვისულ მომსახურებას აწარმოებს. კომპანია „TUKO“ სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტით ტვირთების ექსპედირებას ასრულებს. ფოთის ნავსადგურში სხვა კერძო კომპანიებიც ფუნქციონირებენ, რომლებიც მაღალი და ხარისხიანი მომსახურებით გამოირჩევიან, ასეთებია: „PVT“-ი, „ARGO-SHIPING“-ი, „ALMAR“-ი, „FACE“-ი და სხვა.

აღნიშნული ფირმების და კომპანიების ფუნქციონირება ფოთის ნავსადგურის

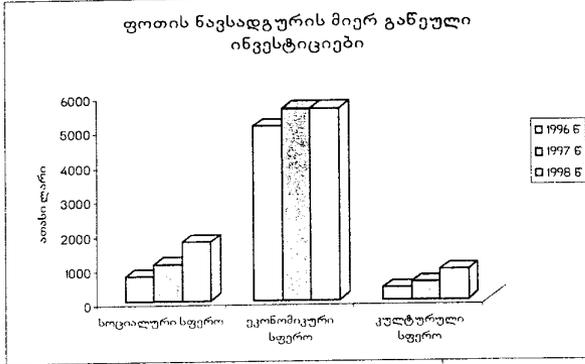
განვითარებისა და ტრანსკავკასიურ კორიდორში მონაწილე ადგილის დაკავებისათვის მნიშვნელოვანი ხელშეწყობი ფაქტორია.

ფოთის ნავსადგურის კაპიტილი სხვა სახის ტრანსპორტთან

ფოთის საზღვაო ნავსადგურის სამუშაო პროცესი და ტვირთბრუნვის რაოდენობა პირდაპირ კავშირშია პარტნიორი ნავსადგურის

საჭიროა შეიქმნას წინასწარ ნავსადგურ რკინიგზის სადგური. როგორც წესი, ისინი მხარისხებელი სადგურებია, რომლებიც სატვირთო მოძრაობას უწყვეტ ორგანიზაციას. სატვირთო მატარებლების ფორმირებისა და განფორმირებისათვის, ამ სადგურებზე ხდება ძირითადი სამანევრო სამუშაოების კონცენტრირება. ნავსადგურის მიმართულებით ტვირთების მნიშვნელოვანი რაოდენობის გადამუშავებისას სანავსადგურო სადგურებს და რაიონული პარკების ჩამოყალიბება მიმდინარეობს.

ნახაზი №9

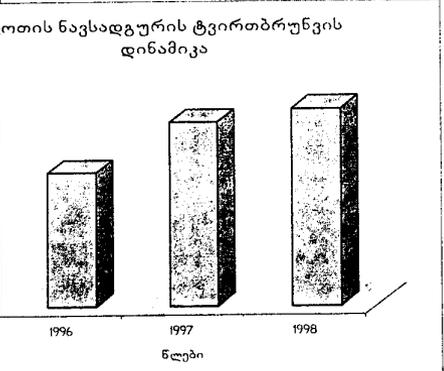


საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის სახესთან. რაც უფრო ძლიერია ეს კავშირი და რაც უფრო განვითარებულია ტრანსპორტის ეს სახეობები, მით უფრო გამართულად მუშაობს ნავსადგური და ტვირთბრუნვის მნიშვნელოვან დაზარდის შესაძლებლობა ეძლევა. ხმელეთზე ტვირთის გადამტანი საშუალება სარკინიგზო და სახმელეთო ტრანსპორტია, ამიტომ ტრანსპორტის ამ სახეობების განვითარებას დიდი ყურადღება უნდა დაეთმოს. ამ სტრატეგიული ამოცანების გადაჭრა საქართველოს მძლავრ სატრანსპორტო ქვეყნად ჩამოყალიბებას შეუწყობს ხელს.

ფოთის ნავსადგურში ტვირთების უმეტესი ნაწილის მიწოდება და შემოსული ტვირთების ტრანსპორტირება რკინიგზის საშუალებით ხორციელდება, ამიტომაც ფოთის რკინიგზის სადგურის მნიშვნელობა საკმაოდ დიდია. ტვირთის სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტებს შორის გადაცემისათვის, ვაგონების განსაზღვრულ ნავმისადგომზე ცარიელი და დატვირთული შემადგენლობების ფორმირებისა და სანყობებში მიწოდებისათვის

ნავსადგურის სარაიონო პარკების ძირითადი დანიშნულება ვაგონების ნავმისადგომებთან და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვითი ფრონტისათვის განკუთვნილ სანყობებთან მიახლოებაა. სარაიონო პარკებში ნავმისადგომებისა და გემების ტვირთსაცემების მიხედვით ხდება ვაგონების ნაწილობრივი დახარისხება. ნავსადგურის ტერიტორიის დაკავებისას მიზანშეწონილია სანავსადგურო სადგურები და სარაიონო პარკები განლაგებულ იქნას სანაპირო ზოლის პარალელურად, რაც სასარგებლო მოედნის დაკავებას შეამცირებს. სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტის ურთიერთშეთანხმებულმა მუშაობამ მინიმუმადე უნდა დაიცვანოს ყველანაირი სატრანსპორტო შეუფერხებელი. ნავსადგურსა და რკინიგზის სადგურს შორის

გრაფიკი №10

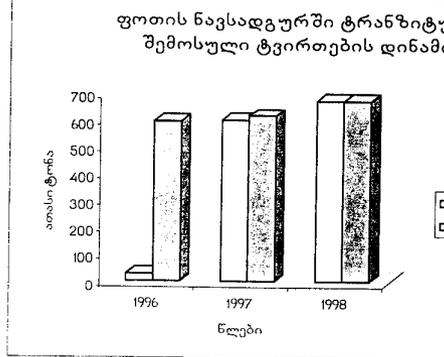


შეუფერხებელი მუშაობის უზრუნველსაყოფად, გემებსა და მატარებლებს შორის გრაფიკების დამოხვევის თავიდან ასაცილებლად, აუცილებელია დაიცვათ შემდეგი მოთხოვნები:

- გადასამუშავებელ პუნქტში გემების შემოსვლებს შორის მინიმალური ინტერვალი უნდა იყოს მეტი ან ტოლი მათი გადამუშავების ტექნოლოგიურ დროზე;
- ნავსადგურისათვის ჩასატვირთად მიწოდებული ცარიელი ვაგონების რაოდენობა უნდა

მატარებლების საშუალებით. მატარებლების მოძრაობის სიგნალიზაციის საშუალება ავტომატური ბლოკირება. სადგურის დასავლეთით ფოთის ნავსადგურის ტერიტორიაზე მდებარეობს ჩიხები. სადგური ფოთი ძირითადად აწარმოებს ტვირთების გადამამუშავებას და გადაცემას სარკინიგზო ტრანსპორტიდან საზღვაო ტრანსპორტზე. სადგურის შემადგენლობაში შედის 5 პარკი: „ა“, „ბ“, „გ“, „დ“ და „ე“.

გრაფიკი №11



პარკი „ა“ შედგება შვიდი ლიანდაგისაგან. აქედან სამი არის სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების მისაღებად და გასაგზავნად, ერთი მოსაწყდენად, ორი ჩამოსაცლელად და ერთი სამგზავრო მატარებლის გასაჩერებლად.

პარკი „ბ“ შედგება 15 ლიანდაგისაგან: 11 ჩასატვირთ-გადმოსატვირთი ვაგონებისათვის და 4 ვაგონების მოსაცდენად.

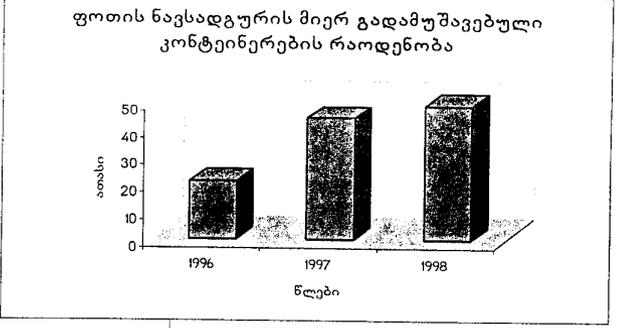
პარკი „გ“ შედგება 10 ლიანდაგისაგან: 3

შეესაბამებოდას გემით შემოსასვლელი ან რკინიგზით მიწოდებული ტვირთის რაოდენობას. ისევე როგორც, ტვირთის რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს გემის ტონაჟობას.

• გემის და მატარებლის შემოსვლის ინტერვალი გადასამუშავებელ პუნქტში უნდა შეირჩეს იმის გათვალისწინებით, რომ გადამამუშავებული იქნეს რაც შეიძლება მეტი ტვირთი პირდაპირი ვარიანტით (გემი-ვაგონი), ამასთან, გემის და ვაგონის მოცდენა იყოს მინიმალური.

განკუთვნილი სამგზავრო და სატვირთო მატარებლების მისაღებად და გასაგზავნად, 5 სატვირთო ოპერაციების შესასრულებლად და ორი ვაგონების გასაჩერებლად. პარკი „დ“ შედგება 13 ხაზისაგან, რომელთაგან 7 გამოიყენება როგორც მისაწოდებელი ასევე

გრაფიკი №12



თადარიგში მყოფი ვაგონების გასაჩერებლად, ერთი ასაწონად, ორი ვაგონების მისაწოდებლად, ერთი ვაგონების ჩატვირთვა-გადმოსატვირთი სამუშაოებისათვის და ორი ვაგონების გასაჩერებლად.

სადგურის შემადგენლობაში შედის: სატვირთო მოედანი 300 კვ.მ ფართობით, ლოკო-მოტივების მოსაბრუნებელი დეპო, ვაგონების

მკლავრი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ჩამოშლისა და რეკონსტრუქციის პროგრამის ფარგლებში, გათვალისწინებულია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქციის პროგრამის განხორციელება. ამ პროგრამის ფარგლებში, გათვალისწინებულია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქციის პროგრამის განხორციელება.

ტექნიკური შესაბამისებული და კონტინენტების სარემონტო პუნქტები, ვაგონების შესაბამისებული და გამრეცხი პუნქტები. მოსაბრუნებელ დეპოზე მიწერილია სამანქნო ლოკომოტივები.

სადგური ასრულებს შემდეგ სამუშაოებს:
1. მთლიანი ჩატვირთვა 200-225 და ჩამოტვირთვა 160-180 ვაგონის ოდენობით.

2. ხედავისხვა მატარებლების ფორმირება-განფორმირებას.

3. სადგურში შემოსული და განთავისუფლებული დახურული ვაგონების გასუფთავებას და გარეცხვას.

4. სატვირთო ფრონტზე ვაგონების მიწოდებას ჩატვირთვა-გადმოტვირთვითი ოპერაციებისათვის და მათ აკრეფას ამ ოპერაციების დასრულების შემდეგ.

5. ვაგონების აწონვას, რომელი სახის ტვირთებიც ექვემდებარება ამ ოპერაციას. ვაგონების აწონვა ხორციელდება ელექტრონული საწინააღმდეგობის საშუალებით.

6. წინასწარ შედგენილი გეგმის მიხედვით მატარებლების დახარისხებას.

7. კონტინენტების გადამუშავებას საკონტინენტო პუნქტის საკონტინენტო პუნქტში ძირითადად ხდება დატვირთული კონტინენტების ჩამოტვირთვა, ამპროლოვად ხორციელდება ცარიელი კონტინენტების გაგზავნის რეგულირება. აღნიშნულის გარდა საკონტინენტო მოედანზე ხდება მძიმე წონიანი ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა, რომელიც ეკუთვნის გადასაზღვრად ლა მოძრაობა შეზღუდვას.

საკონტინენტო ადგილი ეწოდება მოედანს, რომელსაც იკავებს ერთი 3ტ მასის (ბრუტო) კონტინენტი. 5ტ-იანი კონტინენტი, შესაბამისად, იკავებს ორ საკონტინენტო ადგილს. სექტორებს შორის გასასვლელი მანძილი არ უნდა იყოს 0,6 მ-ზე ნაკლები, ხოლო კონტინენტების რიგებს შორის დაშორება უნდა იყოს 10სმ დატვირთული კონტინენტები უნდა განლაგონ, როგორც წესი, ერთმანეთის პირისპირ. კონტინენტი მოედანზე უნდა დაიდოს ისე, რომ რელსსა და ნითელ ხაზს

შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლებ 0,7მ-სა. აკრძალულია კონტინენტების დადებთ სარკინიგზო, შემოსასვლელი და ამწეების ლინდაგებს შორის.

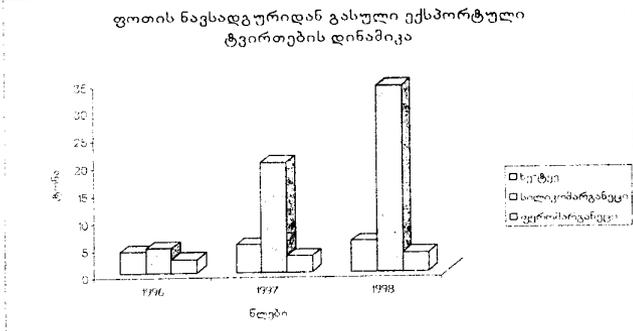
ფოთის სადგურის საკონტინენტო მოედნის

ზომები:

➢ ამნის ზედა მოედნის სიგრძე	1308
➢ სასარგებლო სიგრძე	228
➢ მოედნის სიგრძე	1508
➢ მოედნის სიგანე	138
➢ სამანქანო გზის სიგანე	68

სატვირთო ოპერაციების შესასრულებლად სადგურში საშუალოდ 180-200 ცარიელი ვაგონი შემოდის, რომელთაგან უმეტესობა დახურულია. ვაგონების მოშავდება ტვირთის გადასაზღვრად რკინიგზის წესდების შესაბამისად ხორციელდება. ყველა ცარიელი ვაგონი, რომელიც შემოვიდა მატარებლით, ასევე რომელიც განთავისუფლდა ჩამოცლის შემდეგ, ექვემდებარება ჩასატვირთად მოშავდებას. ასევე ექვემდებარებიან BY-14 წიგნში შეტანას, რათა გათვალისწინებული იქნას სახის

გრაფიკი №13



ტვირთვისათვის ვაგონის გამოყენების შესაძლებლობა, შემომსემების შემდეგ, ვაგონი გადაეცემა დასატვირთად, სხვა შემთხვევაში კი — შესაბამის საშახურებს.

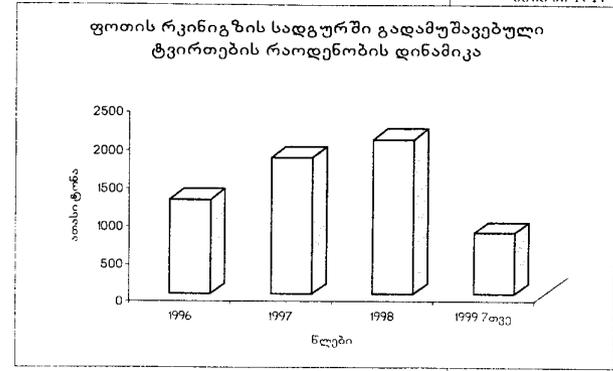
ურთიერთდამოკიდებულება რკინიგზის სადგურსა და ნავსადგურის მისასვლელ ხაზებს შორის რეგლამენტირებულია რკინიგზის წესდებით. რკინიგზის სადგურისა და ნავსადგურის მუშაობა აკეთდება წინასწარ განსაზღვრული გეგმის მიხედვით, რომელიც ითვალისწინებს ჩატვირთვის სიღრმეს და ტვირთის გადამუშავებას (მათ შორის პორდამირი ვარიანტითაც). გეგმის შესრულება მტკიცდება სადგურის და ნავსადგურის უფროსების მიერ. შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე ნავსადგური ამცნობს

სადგურს შესრულებული სამუშაოს შესახებ (ჩატვირთვა-გადმოტვირთვა), რათა მუშაობა მოხდეს შეთანხმებულად.

1996 წელს ფოთის რკინიგზის სადგურის მიერ გადამუშავებულ იქნა 1 250 760 ტ, 1997 წელს — 1

შედარებით მცირე მოცულობის ტვირთების და კონტინენტების გადაზიდვების, სხვა სახის ტრანსპორტთან შედარებით, საავტომობილო ტრანსპორტს გარკვეული უპირატესობა ენიჭება. საავტომობილო გადაზიდვების დროს მნიშვნელოვნად მარტივდება გადაზიდვების ტექნოლოგია და საორგანიზაციო საკითხები, ზოგიერთ შემთხვევაში კი უფრო მოსახერხებელია ვიდრე რკინიგზის ტრანსპორტი. საავტომობილო რტანსპორტის ნაკლია ის, რომ მისი საშუალებით ვერ ხერხდება დიდი მოცულობის ტვირთის ერთდროულად გადაზიდვა.

საავტომობილო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, დღეისათვის საქართველოში შექმნილია არასასარბილო სიტუაცია. ამ სახის გადაზიდვების მომსახურე სახელმწიფო სტრუქტურა ფაქტურად არ არსებობს. კერძო პირები და კომპანიები, კი თავიანთი მოძველებული, სატვირთო ნარჩენების ავტომობილებით დასავლეთ მალაღვანეთარებულ და ტექნიკურად უმაღლეს დონეზე აღჭურვილი კომპანიებს ვერ გაუწევენ კონკურენციას. კიდევ უფრო რთული მდგომარეობაა საავტომობილო გზების მდგომარეობის მხრივ. ამ პრობლემის გადაჭრა მსხვილ კაპიტალ-დანაბანდებს საჭიროებს. აღსანიშნავია, რომ ქ. ფოთის, შესაბამისად ფოთის ნავსადგურის, შიდა და მისასვლელი გზები საკმაოდ კარგ მდგომარეობაშია და შეუძლიათ გაუძლონ მნიშვნელოვან დატვირთვას.



813 880 ტ, 1998 წელს — 2 045 734 ტ, 1999 წლის პირველ შვიდ თვეში 816 378 ტ თვირთი გადამუშავდა. სარკინიგზო ბორანის საშუალებით 3 თვეში 54 579 ტ ტვირთი გადაიზიდა (იხ ნახ №14).

ფოთის რკინიგზის სადგურის შესაძლებლობები საფუძვლით შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. მას მილიანად შეუძლია დააკმაყოფილოს ნავსადგურის მოთხოვნები. სადგურში უკვე მიმდინარეობს რეკონსტრუქციისა და მოდერნიზაციისათვის საჭირო სამუშაოები, რაც საშუალებას მისცემს სადგურს მნიშვნელოვნად გაზარდოს ტვირთბრუნვა. სადგურში მაღალპროფესიონალურ დონეზე წყდება ორგანიზაციული საკითხებიც, რკინიგზის სადგური ფოთი ითვლება ერთ-ერთ მოწინავე სატრანსპორტო სანარმოდ და მას შეუძლია წარმატებულად გადაჭრას მასზე დაკისრებული რთული ამოცანები.

როგორც აღვნიშნეთ, ფოთის ნავსადგურის სატვირთო ოპერაციების შესრულებაში აქტიურად მონაწილეობს საავტომობილო ტრანსპორტი. მისი საშუალებით ხდება ტვირთების მნიშვნელოვანი ნაწილის გადამუშავება. საავტომობილო ტრანსპორტი ფაქტურად შეუცვლელია შიდასადასავლეთო გადაზიდვების დროს. ფოთის ნავსადგურში ფუნქციონირებს საავტომობილო გადაყვანებზე მომსახურე ბორანი (ფოთი-ვარნა). ასეთი ბორანების მომრავლება ხელს შეუწყობს ფოთის ნავსადგურის განვითარებას და ტვირთბრუნვის გაზრდას.

ყოველივე ზემოთ განხილულის საფუძველზე შეგვიძლია გამოვიტანოთ შემდეგი დასკვნა: ტრანსპორტის ამ სახეობების განვითარებისათვის სწორი მიმართულების არჩევის, არსებულ შესაძლებლობათა და პოტენციალის მაქსიმალურად გამოყენების პირობებში თავისუფლად

ტრანზიტის საშუალებით, სახელმწიფო მიიღას დიდ ფინანსურ ზემოხმადებს, სოლო, სატრანსპორტო კორპორაციის ეკონომიკური და პოლიტიკური სტაბილიზაციის ბარანტი იქნება.

შეიძლება საქართველოს რკინიგზის და საავტომობილო ტრანსპორტის სტრუქტურა ჩამოყალიბდეს კონკურენტუნარიან და მძლავრ სატრანსპორტო სისტემად, რომელიც ღირსეულად ატარებს დიკავებს ტრანსკავკასიური სატრანსპორტო პროექტის განხორციელებას.

ფოთის ნავსადგურში არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე შეიძლება გამოვიტანოთ შემდეგი დასკვნები და შენიშვნები;

• აუცილებელია დაჩქარდეს ნავსადგურის პრივატიზაციის პროცესი და ტენდერის სა- უფლებზე აირჩეს ძლიერი და კომპეტენტური კომპანია, რომელსაც ზურგს უმაგრებს მძლავრი ფინანსური შესაძლებლობები და შეძლებს დაბანდოს მსხვილი ინვესტიციები ნავსადგურის რეკონსტრუქციისა და მოდერნიზაციისათვის. ამ პროცესის დაჩქარება მნიშვნელოვანია იმიტაც, რომ ფოთის ნავსადგურმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა დაიბრუნოს და მოიპოვოს ის ტვირთები, რომლებიც გადანაწილებულია შავი ზღვის სხვა ნავსადგურებში, აღიდგინოს დაკარგული პოზიციები და გამოიყენოს ეკოგრაფიული უპირატესობა.

• პრივატიზაციის პროცესის დაიწყებამდე, ტვირთების მოზიდვასთან დაკავშირებით ნავსადგურის ხელმძღვანელობამ მაქსიმალურად უნდა გამოიყენოს ნავსადგურის დღევანდელი შესაძლებლობები (რომელიც საკმაოდ დიდია). ეს კი შესაძლებელი იქნება პირველ რიგში ტარიფების შემცირებით. ტვირთმფლობელს (ექსპედიტორს) აუცილებელია შეექმნას მუშაობის ნორმალური პირობები, იმისათვის, რომ მოხდეს ტვირთის სწრაფი გადამუშავება და შეუმცირდეს გაუთვალისწინებელი ხარჯები.

• ტვირთების მოზიდვის მიზნით აუცილებელია ნავსადგურის მომსახურების ტარიფებთან ერთად შემცირდეს რკინიგზის მომსახურების ტარიფებიც, რადგანაც ტვირთმფლობელისათვის (ექსპედიტორისათვის) მომგებიანი იქნება ტვირთის ტრანსპორტირება საქართველოს მთელ ტერიტორიაზე.

• ექსპედიტორებს და სატრანსპორტო კომპანიებს უნდა შეექმნათ მუშაობის ერთიანი პირობები, რათა მათ შორის არსებობდეს ჯანსაღი კონკურენცია.

• აუცილებელია სასწრაფოდ გაფართოვდეს, განვითარდეს და საერთაშორისო სტანდარტების დონეზე მივიდეს საქართველოს სარკინიგზო და საავტომობილო საზღვრის ქსელი, რადგან საქართველო გახდეს მძლავრი ტვირთგამტარუნარიანი სახელმწიფო.

• განსაკუთრებული ყურადღება მიექცეს

სატრანსპორტო სტრუქტურების მაღალპროფესიონალური კადრებით დაკომპლექტებას.

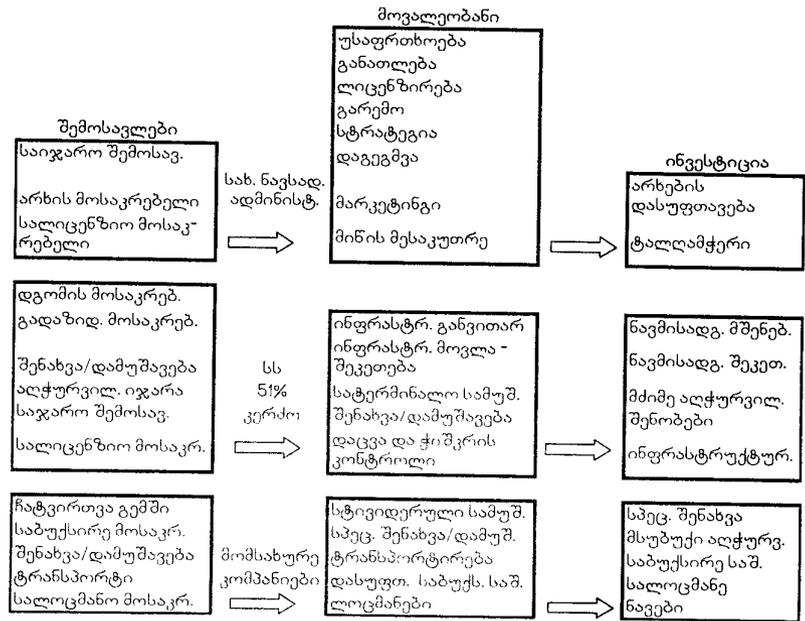
• გამარტივდეს საბაზო მომსახურების სტრუქტურა, რაც საშუალებას მისცემს ტვირთმფლობელს (ექსპედიტორს) შეამციროს გადაზიდვისათვის საჭირო დრო.

ზემოხსენებულიდან გამომდინარე თვალნათელია როგორი სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს საქართველოს სატრანსპორტო კორიდორს. საქართველოს პრეზიდენტ ე. შევარდნაძის მიერ წარმოდგენილი პროექტი აბრეშუმის გზის აღდგენასთან დაკავშირებით, დღეს უკვე ხორცშესხმულია და გადამწყვეტ ფაზაში შედის. ყოველივე ეს შესაძლებელი გახდა სწორედ წარმართული საგარეო პოლიტიკის, უდიდესი შრომის და მონდომების შედეგად. აღსანიშნავია, რომ ამ პროექტის განხორციელებაში აქტიურად მონაწილეობდნენ წამყვანი განვითარებული ქვეყნები და უცხოური კომპანიები, რომლებმაც უდიდესი სამუშაოები ჩაატარეს და მომავალშიც მსხვილი პროექტების განხორციელებას აპირებენ.

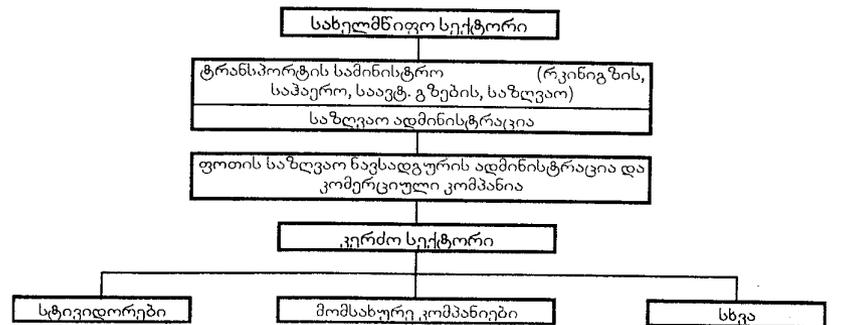
მძლავრი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბების შემდეგ, საქართველოს, თავისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, შეუძლია გახდეს ერთერთი მსხვილი ტვირთგამტარუნარიანი სახელმწიფო მსოფლიოში. ტრანზიტის საშუალებით სახელმწიფო მიიღებს მსხვილ ფინანსურ შემოსავლებს, სატრანზიტო კორიდორი კი ეკონომიური და პოლიტიკური სტაბილურობის გარანტი იქნება.

ევრაზიის დერეფნის პროექტის განხორციელებაში უმნიშვნელოვანესი ადგილი უკავია ფოთის სავაჭრო ნავსადგურს, რომელიც წარმოადგენს საქართველოს კარიბჭეს. ფოთის ნავსადგურის გამართულ მუშაობაზე ბევრადაა დამოკიდებული ქვეყნის ტვირთგამტარუნარიანობა, ამიტომ რაც შეიძლება სწრაფად უნდა დამთავრდეს ნავსადგურის რეკონსტრუქცია და სამუშაო პროექტების დამთავრების შემდეგ მიუახლოვდეს ევროპულ სტანდარტებს, რაც საშუალებას მისცემს ნავსადგურს მნიშვნელოვანდ გაზარდოს ტვირთბრუნვა და წარმატებულად შეასრულოს სატვირთო ოპერაციები.

ნავსადგურის პრივატიზაციის სქემა



ფოთის ნავსადგურის პრივატიზაცია ვარიანტი პირველი



(ცხრილი №2 (გაგრძელება))

რუსეთ-ბუნდგარეთი	ნოვოროსისკი - ვარნა	გზის ხანგრძლივობა	41 საათი		
		გასვლა	კვირაში ერთხელ		
		ოთხშაბათი	ვარნიდან		
		ორშაბათი	ნოვოროსისკიდან		
		ტრეპდობა	78 ავტომობილბრუნა		
	ფასები	1 მ დატვირთული ავტომობილბრუნა \$56 1 მეტრი ცარიელი ავტომობილბრუნა \$40			
	ვარნა-ნოვოროსისკი	კომპანია TRIMPEX UNION LTD			
		გასვლა ვარნიდან	ყოველ ორშაბათს		
		ნოვოროსისკიში შემოსვლა	ყოველ ოთხშაბათს		
		ნახვლა ვარნაში	გასვლა იმავე დღეს ხუთშაბათს		
ფასები		ავტომობილბრუნის 1 მ \$ 53-55			
უკრაინა-ბულგარეთი	ილიჩევსკი-ვარნა	სახელმწიფო სანაოსნო კომპანია „უკრაინა“			
		გზის ხანგრძლივობა	18 სთ		
		გასვლა	ყოველ მუშა დღეს		
		ფასები ვარნა-ილიჩევსკი			
		ავტომობილბრუნა 9-14 მ	დატვირთული \$400 (ცარიელი \$300)		
		ავტომობილბრუნა 15-18 მ	დატვირთული \$500 (ცარიელი \$400)		
		ავტომობილბრუნა	დატვირთული \$600 (ცარიელი \$500)		
		ფასები ილიჩევსკი-ვარნა			
		ავტომობილბრუნა 9-14 მ	დატვირთული \$250 (ცარიელი \$150)		
		ავტომობილბრუნა 15-18 მ	დატვირთული \$400 (ცარიელი \$300)		
		ავტომობილბრუნა	დატვირთული \$500 (ცარიელი \$400)		
		ავტომობილბრუნის ნატივთა და ხვა მოსაკრებელი	ილიჩევსკი \$50 ვარნაში \$140		
		მძღოლის მგზავრების ფასი	ერთი მიმართ. \$50		
		უკრაინა-საქართველო	ილიჩევსკი-ფოთი	სახელმწიფო სანაოსნო კომპანია „უკრაინა“	
				გასვლა	ილიჩევსკი-სამშაბათი ფოთი-სარატკევი
შემოსვლა	ილიჩევსკი-ორშაბათი ფოთი-ხუთშაბათი				
ფასები სატვირთო ავტომობილბრუნაზე 36 ტ-მდე					
ილიჩევსკი-ფოთი 1 გრძივი მ	დატვირთული \$100 (ცარიელი \$70)				
ფოთი-ილიჩევსკი 1 გრძივი მ	დატვირთული \$70 (ცარიელი \$40)				
ილიჩევსკი-ფოთი-ილიჩევსკი 1 გრძივი მ	დატვირთული/ცარიელი \$130 დატვირთული/დატვირთული \$160				
ბუნდგარეთი-საქართველო	ვარნა-ფოთი	ფირმა CANDIA, საბერძნეთი			
		ტრეპდობა	45 ავტომობილბრუნა		
		გასვლა	კვირაში ერთხელ		
		ვარნა	სამშაბათი		
		ფოთი	კვირა		
		ფასი	ერთი გრძივი მეტრი \$90		
რეისის ხანგრძლივობა	50 სთ				

ფოთის ნავსადგურის დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოებისა და მომსახურების სატარიფო განაკვეთები

ცხრილი №5

№	ტვირთის სახეობა	განაკვეთი (ა.შ.შ. დოლარი)	
1.	ნაყარი ტვირთი/ ტონა		
	ა) მარცვლეული გრუფურით ნაემსადგომთან გრუფურით რეიდზე	3.50 6.00	
	პნეუმონაქანებით/ნაემსადგომთან პნეუმონაქანებით რეიდზე	5.50 7.00	
	ბ) შაქარი ყრილად	4.50	
	გ) სხვა ტვირთები ყრილად გრუფურით ნაემსადგომთან გრუფურით რეიდზე	4.50 5.00	
	პნეუმონაქანებით ნაემსადგომთან პნეუმონაქანებით რეიდზე	5.50 7.00	
	დ) ბერლიტი ყრილად გრუფურით ნაემსადგომთან	2.50	
	2	ტვირთი ტომრებში/ ტონა 25 კგ-მდე	6.50
		25 კგ-დან 50 კგ-მდე	6.00
		3	ტვირთი დიდ ტომრებში (ბივ ბეგებში)/ ტონა
4	ტვირთი პალეტებში/ ტონა		
	ა) კასრები	6.00	
ბ) სხვა ტვირთი	5.00		
5	ტვირთი ყუთებში/ ტონა		
	ა) 50 კგ-მდე	5.50	
	ბ) 50 კგ-დან 5 ტ-მდე	10.00	
	გ) 5 ტ-დან 20 ტ-მდე	65.00	
დ) 20 ტ და მეტი	110.00		
6	ტვირთი კასრებში/ტონა	7.00	
7	ტვირთი შეკვრებში გემი ავტოტრანსპორტი ან პირქით/ ტონა	4.5	
8	ლითონის პროდუქცია/ ტონა		
	ა) შეკვრებით (პაკეტებში) ან ცალბით		
	-L < 8მ < 10 ტ	7.00	
	-L < 8მ > 10 ტ	8.00	
	-8მ < L < 25მ < 10ტ	8.00	
-8მ < L < 25მ > 10ტ	11.00		
ბ) რულონებში	8.50		
9	ლითონის ჯარი/ტონა		
	ა) დაუტვირთავი შავი და ფერადი	8.00	
ბ) დატვირთული, სტანდარტული	7.00		
10	ხორცი/ ტონა		
	ა) წვრილფეხა და მსხვილფეხა საქ.	8.00	
	ბ) გაყინული ხორცი ყუთებში	7.50	
	გ) გაყინული თევზი ყუთებში	7.50	
დ) თევზი ფილებით და სხვა.	7.50		
11	ხუტეე/ ტონა		
	ა) მორები		
- ცალბით	9.00		
- შეკვრაში	8.00		
ბ) დახერხილი შეკვრებში და პაკეტ.	7.00		

12	ბორბლიანი ტექნიკა/ტონა 1. ვერტიკ. მეთოდით, წონით - 5 ტ-მდე - 30 ტ-მდე - 40 ტ-მდე - 40 ტ-ზე ზევით 2. პორიზონტალური მეთოდით ა) საკუთარი ხელით, წონით - 3 ტ-მდე - 3 ტ-ზე ზევით ბ) ნაესხადგურის ძალეებით, წონით	30.00 70.00 90.00 180.00 15.00 30.00
13	მუხლუხიანი ტექნიკა/ტონა 1. ვერტიკ. მეთოდით, წონით - 10 ტ-მდე - 10 ტ-დან 40 ტ-მდე - 40 ტ-ზე ზევით 2) პორიზონტალური მეთოდით, ნაესხადგურის ძალეებით	70.00 90.00 180.00 70.00
14	ლითონის ტრექტორები და არაგაბარბიტული ტრექტორი 20 ტ და მეტი	180.00
15	კონტეინერები (ვერტიკალური / პორიზონტალური მეთოდით) / ტონა 1. დატვირთული კონტეინერი 1. - ვარიანტი გემო-ხატრანსპ. საშუალება (ტერმინალი) ან პირიქით ნაესხადგ. ამწეებით 20 ფუტისანი 40 ფუტისანი - გემის ამწეებით 20 ფუტისანი 40 ფუტისანი 2. ვარიანტი ტერმინალი - ხატრანსპ. საშუალება ან პირიქით 20 ფუტისანი 40 ფუტისანი 2. ცარიელი კონტეინერი ა) - ვარიანტი გემო-ხატრანსპ. საშუალება (ტერმინალი) ან პირიქით ნაესხადგ. ამწეებით 20 ფუტისანი 40 ფუტისანი - გემის ამწეებით 20 ფუტისანი 40 ფუტისანი	50.00 60.00 25.00 35.00 14.00 18.00 20.00 30.00 10.00 15.00
16	თხევადი ტრექტორი ტანკერზე/ტონა ა) გემო-ვაგონციხტერნა ბ) ვაგონციხტერნა-გემო გ) გემო-ვაგონციხტერნა ან პირიქით გემის ან ვაგონციხტერნის საშუალებით	3.50 3.70
17	საბორნე ხიდის შესაკრებელი/კრთველი ა) ცარიელი როდონა ბ) დატვირთული როდონა	30.00 100.00
18	გენერალური ტვირთების შენახვა/ ტონა ა) დია საწვობში ბ) დასურულ საწვობში შენახვის პირობები ა) პირველი ხაში დღე	0.12 0.20 უფასო
19	ნაყარი ტვირთების შენახვის პირობები დია საწვობებში/ ტონა ა) პირველი ხაში დღე ბ) ერთ თვემდე გ) ერთ თვეზე მეტი დ) სამ თვეზე მეტი	უფასო საბაზისო იმატებს 25%-ით იმატებს 50%-ით
20	კონტეინერების შენახვა დია საწვობებში/ ტონა - 20 ფუტისანი - 40 ფუტისანი შენახვის პირობები 1. პირველი ხაში დღე 2. ერთ თვემდე 3. ერთ თვეზე მეტი 4. ორ თვეზე მეტი 5. სამ თვეზე მეტი	3.00 4.00 უფასო საბაზისო იმატებს 25%-ით იმატებს 50%-ით იმატებს 100%-ით
21	ვაგონების გადაწონვა ხასწორზე/ ტონა ა) შექანიკურზე ბ) ელექტრონულზე	2.50 1.20
22	სასაწვობო ოპერაციები/ ტონა ა) ბაზა შეკრებში (კოპეზი) ბ) სხვა ტვირთების ხელ შეკრულებით	3.50

საინფორმაციო გვერდი

❖ ამა წლის 5 ოქტომბერს საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრმა ჩაატარა მორიგი სემინარი თემაზე:

• გადასახადები და სავადასახადო პოლიტიკა საქართველოში

სემინარზე მომხსენებლებმა შემდეგი საკითხები წარმოადგინეს:

საშემოსავლო და მოგების გადასახადები - დავით რამიშვილი
დამატებითი ღირებულების, მოგების და ქონების გადასახადი - ვაჟა პეტრიაშვილი
ქონების, მიწის და ავგილობრივი გადასახადები - ალექსი ალექსიშვილი

განხილულ თემასთან დაკავშირებით ცენტრის პოზიცია და რეკომენდაციები დამსწრე საზოგადოებას ვაცნო სამუშაო ჯგუფის - „ეკონომიკა, ფინანსები და სოციალური პოლიტიკა“ ხელმძღვანელმა დავით რამიშვილმა. ამ პოზიციისა და სემინარზე გამოთქმული წინადადებების შეჯერების საფუძველზე შემუშავდა მიმართვა, რომელიც შესაბამის უწყებებს გაეგზავნა.

საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრი ვატყობინებთ.

საპარტოველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის

ახალი მისამართი:

გაგისხურდიას გამზ. 33, III საღარაზო, ბინა 22.

ინფონი: 380094

ტელ/ ფაქსი: 964124

ცენტრის მხარდაჭერები

* ცენტრის ინდივიდუალური „მხარდაჭერი“ მიიღებს ცენტრის ყველა გამოცემას, ცენტრის პროექტების შესახებ დაწერილებით ინფორმაციას და ყოველწლიურ (მათ შორის ფინანსურ) ანგარიშს. უფლება ექნება უფასოდ დაესწროს ცენტრის ყველა სემინარსა და საჯარო ღონისძიებას, ისარგებლოს ცენტრის ბიბლიოთეკით და ექსპერტთა ქსელით.

* ცენტრის პარტნიორები, სპონსორები და მხარდაჭერები მიიღებენ ცენტრის ყველა გამოცემას, ცენტრის პროექტების შესახებ დაწერილებით ინფორმაციას და ყოველწლიურ (მათ შორის ფინანსურ) ანგარიშს. კომპანიის/ორგანიზაციის ხელმძღვანელს ან მის წარმომადგენელს უფლება ექნება უფასოდ დაესწროს ცენტრის ყველა სემინარსა და საჯარო ღონისძიებას, კომპანიის/ორგანიზაციის ნებისმიერ წევრს ექნება შესაძლებლობა ისარგებლოს ცენტრის ბიბლიოთეკით და ექსპერტთა ქსელით. გარდა ამისა:

* ცენტრის გამოცემებში მითითებული იქნება კომპანიის სახელწოდება, როგორც ცენტრის „პარტნიორისა“, კომპანიის შესახებ ინფორმაციას დაეთმობა ერთი გვერდი ბიულეტენში და მცირე მონაკვეთი ლიფლეტში. ღონისძიების მოსაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ცენტრის „პარტნიორი“.

* ცენტრის გამოცემებში მითითებული იქნება კომპანიის სახელწოდება, როგორც ცენტრის სპონსორისა, ღონისძიების მოსაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ცენტრის სპონსორი.

* ცალკეული ღონისძიებების სპონსორი კომპანია ღონისძიების მოსაწვევებში მოხსენიებული იქნება, როგორც ღონისძიების „სპონსორი“ და მისი ღირსეული წარმოდგენილი იქნება ღონისძიებებზე ცენტრის ლოგოსთან ერთად.

საქართველოს სტრატეგიული კვლევებისა და განვითარების ცენტრის მხარდაჭერები:

❖ კომპანია ზენიტ გამა ქონსალტინგი (Zenith Gamma Consulting)

**მხარდაჭერით დაინტერესებულ პირებს გთხოვთ შეავსოთ
თანდაართული გამოკითხვის ბარათი და მოგვანდოთ
ორგანიზაციის მისამართზე.**

**ცენტრის სამიანოვით დაინტერესებულ პირებს დამატებითი
ინფორმაციის მისაღებად შეუძლიათ, დაგვიკავშირდნენ.**
ქ.თბილისი 380094, გამსახურდიას ქ. №33, ბინა 22. საფოსტო ყუთი №45;
ტელ/ფაქსი: (995 32) 964124
ელექტრონული ფოსტა: csrdg@caucasus.net
http://www.csrdg.caucasus.net

ინდივიდუალური მხარდაჭერის გამოკითხვის ბარათი

მე მსურს გავხდე ცენტრის მხარდაჭერი და მზად ვარ გავიღო 100 ლარი, გთხოვთ, დამიკავშირდეთ.

გთხოვთ, გამომიგზავნოთ უფრო დეტალური ინფორმაცია და ცენტრის უახლესი გამოცემები საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად.

მე არ ვარ დაინტერესებული ცენტრის მხარდაჭერით, გთხოვთ, ნუღარ დამიკავშირდებთ.

ნემი კოორდინატებია:

სახელი, გვარი, _____

სამუშაო ადგილი _____

თანამდებობა _____

მისამართი _____

ტელეფონი _____ ფაქსი _____

კოლექტიური მხარდაჭერის გამოკითხვის ბარათი

- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის პარტნიორი და მზად არის გაიღოს 5000 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის სპონსორი და მზად არის გაიღოს 2000 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს გახდეს ცენტრის მხარდამჭერი და მზად არის გაიღოს 280 ლარი, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- ჩვენს კომპანიას სურს სპონსორობა გაუწიოს ცენტრის სხვადასხვა საჯარო ღონისძიებას, სემინარს ან კონფერენციას, გთხოვთ, დაგვიკავშირდეთ.
- გთხოვთ გამოგვიზავნოთ უფრო დეტალური ინფორმაცია და ცენტრის უახლესი გამოცემები საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად.
- ჩვენი კომპანია არ არის დაინტერესებული ცენტრის მხარდაჭერით, გთხოვთ, ნუღარ დაგვიკავშირდებით.

ჩვენი კომპანიის კოორდინატებია:

კომპანიის დასახელება _____

მისამართი _____

ტელეფონი _____ ფაქსი _____

საკონტაქტო პირი _____

(სახელი, გვარი, თანამდებობა)

✍