

საზღვაო პოტენცილის გამოყენების ზოგიერთი
სტრუქტურული საკითხი

MARITIME POTENTIAL APPLICATION OF SOME STRUCTURAL ISSUES

სალომე ჯაფარიძე

საერთაშორისო მენეჯმენტის მაგისტრი,
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის მოწვეული სპეციალისტი

SALOME JAPARIDZE

Master of International Management Inviting Specialist
at Batumi Shota Rustaveli State University

ანოტაცია

სტატიაში განხილულია ზღვისპირა რეგიონების პოტენციალი, მისი როლი ეკონომიკის განვითარებაში. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის ძირითადი პრინციპები, მიზნები, დადებითი და უარყოფითი მხარეები. განხილულია დუბაის თავისუფალი ეკონომიკური ზონები, ყურადღება გამახვილებულია საქართველოში არსებულ საზღვაო პოტენციალზე, კერძოდ ბათუმის, ფოთის, ანაკლიის მშენებარე და ყულევის პორტებზე. წარმოდგენილია ბათუმის პორტის შედარებითი ანალიზი, მისი განვითარების ტენდენციები და შესაძლებლობები, თავისუფალი ეკონომიკური ზონების პერსპექტივა და მნიშვნელობა ქვეყნის ეკონომიკაში.

საკვანძო სიტყვები: თავისუფალი ეკონომიკური ზონა, საზღვაო პოტენციალი, ინფრასტრუქტურა, პორტი, პორტო-ფრანკო, ტერმინალი

Abstract

In this article describes potential of the sea regions, that promotes its economic development. Basic principles, goals, positive and negative aspects of creating Free Economic Zones. As well Dubai is an example of a positive functioning of the Free Economic Zone. Focusing on the Georgia sea potential: Batumi, Poti, Anaklia and Kulevi Sea Port. Following and studied the example potential of the Batumi Sea Port. Batumi Sea Port comparative analysis represents its development trends and opportunities, prospects of the free economic zones and potential in the economy of the country.

Keywords: Free Economic Zone, Sea potential, infrastructure, port, Porto-Franco, terminal

შესავალი. თანამედროვე ეტაპზე, არსებული სოციალური, ეკონომიკური თუ პოლიტიკური ფაქტორების გათვალისწინების ფონზე, ნებისმიერი საზღვაო ქვეყნის, სახელმწიფოს მიერ შემუშავებულ სტრატეგიულ გეგმაში, რომელიც თავისთავად მიმართულია და ხელს უწყობს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებას და სტაბილურობას, მნიშვნელოვანს და პრიორიტეტულს წარმოადგენს საპორტო საქმიანობა, ხოლო პორტის არსებობა, კი იმ საკვანძო და ღირებულ რესურსს, რომელიც ხელს უწყობს მსოფლიო სატრანსპორტო სისტემაში წარმატებულ ჩართულობას.

კვლევის მიზანი. აღნიშნული ნაშრომის კვლევის მიზანია აჩვენოს არსებული პორტების მდგომარეობა და მათი განვითარება, რომელიც ცალსახად ასახავს ქვეყნის ინტეგრაციის დონეს, მატერიალური რესურსებისა და მზა პროდუქციის გადანაწილების შესაძლებლობას მსოფლიო გლობალურ სისტემაში [3; გვ. 15].

მე-20 საუკუნის ბოლო და 21-ე საუკუნის დასაწყისი, ხასიათდება საპორტო რეგიონების განვითარების პროცესის აქტიურ ფაზაში გადასვლით. მკვეთრად იზრდება პოტენციალის ათვისების ინტენსივობა, უმჯობესდება სანაპირო ზონის

ფუნქციები, იქმნება ტერიტორიულ-სამრეწველო წარმონაქმნები და ამავე დროს სხვადასხვა სახის საპორტო-სამრეწველო კომპლექსები, რომლებსაც გააჩნიათ მკაფიოდ გამოხატული სატრანსპორტო-სარესურსო, ან სატრანსპორტო-საწარმოო სპეციალიზაცია [4; გვ. 45].

კვლევის ამოცანა მდგომარეობს მსოფლიოში მიმდინარე ეკონომიკური და პოლიტიკური პროცესების შესწავლაში, რომელიც ცხადყოფს, რომ ნებისმიერი სახელმწიფო სხვადასხვა მეთოდით ცდილობს მათი კონტროლირებადი ტერიტორიის ისეთი მიმართულებით გაფართოებას, რომელიც მათ ზღვაზე გასასვლელს უზრუნველყოფს. ზღვისპირა რეგიონები, კი როგორც ვიცით განსაკუთრებულ სატრანსპორტო პოლიგონს წარმოადგენს და ის ხელს უწყობს მსოფლიო სასაქონლო ბაზარზე წვდომას, რაც თავისთავად ქვეყნის ეკონომიკურ კეთილდღეობასა და მოსახლეობის ცხოვრების დონის გაუმჯობესებაზე აისახება.

კვლევის ორიგინალობა განისაზღვრება მსოფლიო ეკონომიკური პროცესების შესწავლის ფარგლებში ახალი თანამედროვე ეკონომიკური ბერკეტების ძიებით. ეკონომიკური პოლიტიკისა და რეგიონალური ეკონომიკის მნიშვნელოვან ბერკეტს არსებულ პირობებში, კი წარმოადგენს თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნა და განვითარება.

თავისუფალი ეკონომიკური ზონა, თავისთავად წარმოადგენს ქვეყნისა და რეგიონის დაჩქარებული ეკონომიკური ზრდის მნიშვნელოვან ფაქტორს, რომელიც მიიღწევა საერთაშორისო ტვირთბრუნვის, ინვესტიციების მობილიზაციისა და ინტეგრირებული ეკონომიკური პროცესების გადრმავეების ხარჯზე [7].

თავისუფალი ეკონომიკური ზონის ერთ-ერთი სრულყოფილი ცნება განსაზღვრულია კიოტოს კონვენციის მიერ 1973 წელს, რომლის მიხედვით თავისუფალი ეკონომიკური ზონის ქვეშ იგულისხმება ტერიტორიის ნაწილი, სადაც საქონელი წარმოადგენს ობიექტს, რომელიც იმყოფება ეროვნული საბაჟო ტერიტორიის გარეთ [1; გვ. 5].

თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის მიზნები ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში შეიძლება განსაზღვრებოდეს ერთმანეთისგან, მაგალითად მრეწველობა განვითარებულ ქვეყნებში, ისეთებში, როგორცაა ამერიკის შეერთებული შტატები, დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი, იტალია თავისუფალი ეკონომიკური ზონები ხშირად იქმნებოდა გარე ეკონომიკური კავშირების აქტივიზებისათვის, რეგიონებს შორის არსებული განსხვავებების გათანაბრებისთვის და რეგიონალური პოლიტიკის რეალიზებისათვის, რომელიც მიმართული იყო მცირე და საშუალო ბიზნესის გამოცოცხლებაზე დეკრეისულ რეგიონებში. ასეთი პროგრამების არსებობა არ იყო მიმართული მხოლოდ უცხოური კაპიტალის მოზიდვაზე [5; გვ.

105].

თავისუფალი ეკონომიკური ზონა აღიქმება, როგორც დროებითი ღონისძიება, რომელიც ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დაჩქარებისათვის გარკვეული რეგიონების განვითარების ხელშეწყობის მიზნებს ემსახურება.

როგორც წესი თავისუფალი ეკონომიკური ზონები ფუძნდება სასაზღვრო რეგიონში და შემდეგი ტიპის ეკონომიკური თავისუფლებას გულისხმობს:

ელიბერალური შრომითი კანონმდებლობა;

თავისუფალი ვაჭრობა უცხოეთთან;

დაბალი გადასახადები (განსაკუთრებით კორპორაციული გადასახადები), ან მათი სრული გაუქმება;

გარკვეული პოლიტიკური ავტონომია (ცალკეულ შემთხვევებში, საწყის ეტაპზე) [6].

თავისუფალი ეკონომიკური ზონები შეიქმნა და წარმატებით ახორციელებენ თავიანთ საქმიანობას, ისეთ ქვეყნებში, როგორცაა ჩინეთი, ინდოეთი, ამერიკა, რუსეთი, არაბეთის გაერთიანებული ემირატები და სხვა. აღსანიშნავია, რომ დღეისათვის დუბაი ერთ-ერთ საუკეთესო სავაჭრო ცენტრს წარმოადგენს, რისი ერთ-ერთი განმსაზღვრელი ფაქტორიც არის თავისუფალი ეკონომიკური ზონების არსებობა, რომელმაც თავის მხრივ ხელი შეუწყო რეგიონის ინფრასტრუქტურის განვითარების მაღალ დონეს.

დუბაის ტერიტორიაზე განლაგებული პორტები, გზები, აეროპორტები, სატელეფონო და ინტერნეტ კავშირები საუკეთესოა მთელს რეგიონში. დუბაის საზღვაო პორტი ტვირთების გადაზიდვით მსოფლიოს საუკეთესო 15 პორტში შედის. ამჟამად დუბაიში წარმატებით ფუნქციონირებს რამოდენიმე მსხვილი თავისუფალი ეკონომიკური ზონა, რომელთა შორისაც „Jebel Ali“ წარმოადგენს პირველ თავისუფალ ეკონომიკურ ზონას, რომელიც 70-იანი წლების ბოლოს შეიქმნა და ის დღესდღეობით წარმოადგენს მსოფლიოში ერთ-ერთ ყველაზე დიდ და მზარდ თავისუფალ ეკონომიკურ ზონას, რომელიც განლაგებულია საზღვაო პორტის გარშემო. აღნიშნულ ზონაში საქმიანობს 97 ქვეყნის 2300-ზე მეტი კომპანია, მათ შორის იაპონური (ნისანი, მიცუბიში, ჰონდა, სონი) და ევროპული მსხვილი კომპანიები (ABB, Shell, BASF და სხვა), რომლებიც დიდ როლს თამაშობენ თავისუფალი ეკონომიკური ზონის და მთლიანად რეგიონის განვითარებაში [7].

მსოფლიოში არსებული თავისუფალი ეკონომიკური ზონები გვიჩვენებს რესურსებისა და შიდა შესაძლებლობების უკეთ გადანაწილების გზებს, რაც ხელს უწყობს რეგიონში ინვესტირების მოზიდვას, ბიზნესის დაუბრკოლებლად განხორციელებას და ქვეყნის განვითარების გრძელვადიანი გეგმის შესრულების ხელშეწყობას.

თავისუფალი ეკონომიკური ზონის პო-

ტენციად აღვიღებდებარეობის შერჩევას პრინციპული მნიშვნელობა აქვს მოცემული რეგიონისადმი უცხოური კომპანიების ნათლად გამოხატული ინტერესების სახით. სასურველია რეგიონში საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის გარკვეული პრაქტიკული გამოცდილება [1; გვ. 15].

უკანასკნელ ათწლეულებში, საქართველოში მიმდინარე პროცესებმა, მისმა ინტეგრაციამ და საერთაშორისო პროცესებში ჩართულობამ, ქვეყნის ხელსაყრელმა გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ, რომელიც გულისხმობს უძველეს სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მის არსებობას, აქტუალური გახდა ბათუმში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის ჩამოყალიბება, რადგან ქვეყნის ჩართვა მსოფლიო ეკონომიკურ ურთიერთობებში მჭიდროდ არის დაკავშირებული თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნასთან. აქვე, ყურადსაღებია, ის გარემოება, რომ რეგიონს გააჩნია ისტორიული გამოცდილება, მის ტერიტორიაზე თავისუფალი ეკონომიკური ზონების არსებობისა, რაზეც მოწმობს ქ. ბათუმის „პორტო-ფრანკო“-დ გამოცხადება, 1878 წლის 29 ოქტომბერს.

„პორტო-ფრანკო“ – სიტყვა-სიტყვით თავისუფალი ნავსადგური, ასე უწოდებდნენ რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში მყოფ ბათუმს 1878-1886 წლებში. იდეა ინგლისს ეკუთვნოდა, მან ბერლინის კონგრესზე ქალაქის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადება მოითხოვა. ბერლინში დადებული ხელშეკრულების მე-8 პუნქტის მიხედვით, რუსეთს ბათუმი პორტო-ფრანკოს სტატუსით გადაეცა. რუსეთის იმპერიაში ბათუმი მესამე პორტო-ფრანკო იყო, ოდესისა და ვლადივოსტოკის შემდეგ.

ბათუმს, შავ ზღვაზე გეოპოლიტიკური მდგომარეობის გამო, ძალზე ხელსაყრელი პირობები გააჩნდა „პორტო-ფრანკოს“ ფუნქციის შესრულებისათვის. 1884 წელს ბათუმის თავისუფალი სავაჭრო ზონა შეადგენდა 900 დესიატინას. 1883 წელს ბათუმი რკინიგზით ბაქოს დაუკავშირდა და გახდა ნავთობპროდუქტების საერთაშორისო ბაზარზე გასადგების ძირითადი პროდუქტი [1; გვ. 23].

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

მე-19-მე-20 საუკუნეების მიჯნაზე ბათუმში 350-380 სამრეწველო და 1000-ზე მეტი სავაჭრო დაწესებულება აღირიცხებოდა. ამავე პერიოდში გაიხსნა 5 მსხვილი ბანკი, რომლებიც საბანკო ოპერაციებს საერთაშორისო მასშტაბით აწარმოებდნენ [1. გვ. 23].

ბათუმის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადებამ დადებითად იმოქმედა ქალაქის ინფრასტრუქტურისა და მრეწველობის განვითარებაზე. ამ პერიოდში ბათუმი ძირითადად საიმპორტო-სატრანზიტო ვაჭრობის ზონას წარმოადგენდა. ნავთობის

ტრანსპორტირებაში მონაწილეობამ ბათუმის ნავსადგური გადააქცია ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანეს კვანძად და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილ სატრანსპორტო ობიექტად.

საქართველოს ხელსაყრელი სატრანსპორტო-გეოგრაფიული მდებარეობის მიუხედავად საბჭოთა კავშირში ყოფნისას იგი სატრანსპორტო „ჩიხში“ იყო და მსოფლიოს ქვეყნებთან ურთიერთობა მხოლოდ მოსკოვის გავლით ხორციელდებოდა. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ ქვეყანამ პრაქტიკულად საერთაშორისო სატრანსპორტო გზაჯვარედინის ფუნქცია დაიბრუნა.

თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს რეგიონისათვის, რომელიც გლობალური კონკურენციის პირობებში იმყოფება, წარმოადგენს სატრანზიტო ფუნქციის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება და ამ ფუნქციის ეფექტური გამოყენება.

ქვეყნის გეოპოლიტიკური და გეოეკონომიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, მისი სატრანზიტო ფუნქცია მკვეთრად ზრდის საერთაშორისო თანამეგობრობის მხრიდან ინტერესს, რაც განპირობებულია საქართველოს მიერ ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი როლით. ქვეყნის ჩართვამ სატრანსპორტო დერეფან „evroპაკავკასია-აზია“-ში (TRACECA – Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), რომელიც წარმოადგენს ერთ-ერთ ევროპულ სატრანსპორტო კორიდორს ევროპიდან შავი და კასპიის ზღვების გავლით ცენტრალური აზიის ქვეყნებამდე, ხელი შეუწყო ქვეყანას შესძენოდა საერთაშორისო სატრანზიტო ფუნქცია.

რეგიონის სატრანზიტო ფუნქციის და ზოგადად ტრასეკას პროექტის კონკურენტუნარიანობას რამოდენიმე ფაქტორი განსაზღვრავს. მათ შორის მნიშვნელოვანია:

გამართული ინფრასტრუქტურა;

ინფრასტრუქტურაში დასაქმებული კადრები, რომლებიც ცალკეულ დონეზე დებულობენ მენეჯერულ და ლოჯისტიკურ გადაწყვეტილებებს;

დერეფანში არსებული ინფრასტრუქტურული და სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ობიექტების, ერთობლივი, კოორდინირებული მოქმედებები და გადაწყვეტილებები, რომელიც განსაზღვრავს დერეფნის კონკურენტუნარიანობას - დერეფანში ტვირთების მოძრაობის სინქარეს, ფასს და უსაფრთხოებას.

მესამე ფაქტორს არსებითი მნიშვნელობა გააჩნია და მისი შედეგები დიდადაა დამოკიდებული როგორც ცალკეული სახელმწიფოების პოლიტიკაზე, ისე პროექტში ჩართული ქვეყნების მთავრობების ერთობლივ და კოორდინირებულ მუშაობაზე [6].

საქართველოს უდიდესი საზღვაო-ინფრასტრუქ-

ტურული პოტენციალის მნიშვნელოვანი ნაწილია ბათუმის პორტი. კერძოდ, ბათუმის ნავსადგური არის საქართველოს მთავარი საზღვაო კარიბჭე და მის სტაბილურ მდგომარეობაზე არსებითად არის დამოკიდებული არა მარტო აჭარის, არამედ მთლიანად საქართველოს ეკონომიკური განვითარება. ბათუმის საზღვაო ნავსადგური ისტორიულად ითვლებოდა კავკასიის რეგიონის ლოჯისტიკურ ცენტრად. კერძოდ, ის არის საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური, რომლის საშუალებით საქართველო გახდა ტრანზიტული ქვეყანა. დღეს ბათუმის ნავსადგური თამაშობს დიდ როლს რეგიონის ცხოვრებაში და მის განვითარებაში.

ბათუმის საზღვაო ნავსადგომის შექმნის ისტორია პრაქტიკულად კავკასიის რეგიონის ლოჯისტიკური ცენტრის ფორმირების ისტორიაა, რომელმაც საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის, როლი განსაზღვრა.

ბათუმის პორტი ევროპა-კავკასია-აზიის კორიდორის მნიშვნელოვან რგოლს წარმოადგენს, რომელიც სათავეს ევროპაში იღებს და ბულგარეთის, რუმინეთის, უკრაინის, შემდეგ შავი ზღვის გავლით კასპიის ზღვის რეგიონის ქვეყნებს - აზერბაიჯანს, ყაზახეთს, თურქმენეთს და ა.შ. - აკავშირებს. პორტის განვითარების ძირითადი ფაქტორი იყო და არის კასპიის ზღვის ნავთობი. ბათუმის პორტის ძირითადი კონკურენტები შავ ზღვაზე არიან: უკრაინული - ოდესისა და ილიჩევსკის პორტები, რუსული - ნოვოროსიისკისა და ტუაფსეს პორტები. ბათუმის პორტის უპირატესობა ის გახლავთ, რომ უკრაინის აკვატორია ზამთარში იყინება, ხოლო რუსეთის პორტებში, ზამთრის პერიოდში, ხშირია ძლიერი ქარები.

2008 წლის თებერვალში სს „ყაზტრანსოილის“ შვილობილმა კომპანიამ - შპს ატუმი ინდუსტრიულ ოლდინგ-მა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ექსკლუზიური მართვის უფლება 49 წლით და ბათუმის ნავთობტერმინალის აქციების 100%-იანი პაკეტი შეიძინა. სს „ყაზტრანსოილი“ ყაზახეთის ნაციონალური კომპანია სს „ყაზმუნაიგაზის“ შვილობილი კომპანიაა, რომელიც ყაზახეთის ძირითადი ოპერატორია ნავთობის ტრანსპორტირებაში. ყაზახეთის მიერ ბათუმის საპორტო აქტივების შეძენის მიზანი ნათელია: საუბარია ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის ახალი საექსპორტო ფანჯრის შექმნაზე. ეს მიმართულება საშუალებას მისცემს ყაზახეთს, ნავთობნაკადების დივერსიფიცირება მოახდინოს და არ იყოს დამოკიდებული სხვა ქვეყნების კუთვნილ ტერმინალებზე [8].

ბათუმის პორტი ჩვენი სატრანსპორტო სისტემის, ასევე ევროპის სატრანსპორტო დერეფნის უმნიშვნელოვანესი კვანძი და საერთაშორისო მნიშვნელობის მსხვილი სატრანსპორტო ობიექტია. დღევანდელი მონაცემებით ბათუმის პორტში დასაქმებულთა რიცხვი 750 -ს აღწევს. პორტს გა-

აჩნია:

საკონტეინერო ტერმინალი და სანავ მიწისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის; მშრალი ტვირთების ტერმინალი; სამგზავრო ტერმინალი. ბათუმის ნავთობტერმინალი.

საკონტეინერო ტერმინალი და სანავმიწისადგომო კომპლექსი ბორნების მომსახურებისათვის – საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს 100 000 TEU წელიწადში. საკონტეინერო ტერმინალს გააჩნია ღია სასაწყობო ფართები და გადამტვირთავი დანადგარები, რომლებიც სპეციალიზირებულია კონტეინერების პირდაპირი და სასაწყობო ვარიანტით დამუშავებაზე. ბორანი კურსირებს ვარნას, ილიჩევსკის, ბათუმის ნავსადგურებს შორის. საბორნე სისტემის მუშაობა სრულიად ავტომატიზირებულია. ტერმინალის ნომინალური წლიური გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 700 000 ტ. საკონტეინერო ტერმინალი ოპერირებულია Batumi International Container Terminal LLC-ის მიერ, რომელიც წარმოადგენს ფირმა International Container Terminal Services Inc (ICTSI)-ის შვილობილ კომპანიას [9].

მშრალი ტვირთების ტერმინალი – ემსახურება დიდ და მცირეტონაჟიან გემებს. სპეციალიზირებულია ჯართის (pirdapiri და სასაწყობო ვარიანტები), ნაყარი, თხევადი, გენერალური და საცალო ტვირთის ტარებში გადამუშავებაზე. მშრალი ტვირთების ტერმინალის მაქსიმალური გამტარუნარიანობა წელიწადში 2,0 მილიონი ტონაა [9].

სამგზავრო ტერმინალი – განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოფებაზე, ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრს წელიწადში. N 10 და N 11 სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფენ სამგზავრო გემების და ასევე, Ro-Ro ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირეტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას [9].

ნავთობტერმინალი – ყაზახეთის პირველი სტრატეგიული ნავთობსატრანსპორტო აქტივია შავ ზღვაზე. ტერმინალი თავის კლიენტებს სთავაზობს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მომსახურებას ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან. მისი საერთო ტერიტორია დაახლოებით 90 ჰექტარს მოიცავს, რომელზეც ხუთი სარეზერვუარო პარკი და ნავთობჩამოსასხმელი კომპლექსია განლაგებული. ნავთობტერმინალის გამტარუნარიანობაა 15 მლნ. ტონამდე წელიწადში. ტერმინალი სპეციალიზირებულია ნედლი ნავთობისა და პრაქტიკულად ყველა ტიპის ნავთობის გადამუშავებაზე: დიზელის საწვავი, ბენზინი, მავუთი და სხვა. აღნიშნული ნავმისადგომები 2019 წლამდე გადაცემულია შპს „ბათუმის“ ნავთობტერმინალზე [9].

ბათუმის პორტი აქტიურად მუშაობს საგა-

რეო ურთიერთობების დამყარებასა და განვითარებაზე, რაც თავისთავად ხელს უწყობს გამოცდილების გაზიარებას და პროდუქტიულობის ზრდას. აღნიშნულს მოწმობს, 2015 წლის 7 აგვისტოს, დუბლინის საზღვაო პორტს, ბათუმის მერიასა და ბათუმის საზღვაო პორტს შორის გაფორმებული მემორანდუმი, რომელიც გულისხმობს გამოცდილების გაზიარებას ისეთ საკითხებში, როგორც არის მართვა და სერვისები, საპორტო ქალაქის ინფრასტრუქტურის დაგეგმვა და განვითარება, ინვესტიციების მოზიდვა და საერთაშორისო პროექტების მხარდაჭერა [10].

აღსანიშნავია, რომ დუბლინის პორტი ტვირთბრუნვისა და მგზავრების რაოდენობის მიხედვით ევროპის ერთ-ერთი დატვირთული პორტია.

საინტერესოა ავღნიშნოთ, რომ თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნას თავისი კრიტიკოსებიც გააჩნიათ, რომლებიც თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნას აკრიტიკებენ შემდეგი მოსაზრებებით:

რა კრიტერიუმით უნდა ავირჩიოთ ქვეყნის ესა, თუ ის და არა სხვა რომელიმე რეგიონი? ცალსახა პასუხი ძენლად მოსაპოვებელია;

სპეციალური ეკონომიკური ზონების შექმნით მიღებული შედეგები სხვა რეგიონებშიც მიიღწევა, თუ მთელს სახელმწიფოში თანაბრად გავრცელდება ლიბერალური და ბიზნესის ხელშეწყობი კანონმდებლობა და ინფრასტრუქტურა?

რატომ უნდა მიენიჭოს საგადასახადო პრეფერენციები რომელიმე რეგიონს? ეს ხომ ფისკალური ტვირთის მოსახელობის სხვა ჯგუფებზე არაპირდაპირ გადაკისრებას ნიშნავს?

რა ჯდება ასეთი ზონის ადმინისტრირება და რა გარანტიაა იმისა, რომ შეღავათებს ფულის გათეთრებისა და გადასახადებისგან თავის ასარიდებლად არ გამოიყენებენ?

ვინ უნდა დააფინანსოს საჭირო ძვირადღირებული ინფრასტრუქტურა და რა დრო და ძალისხმევა დასჭირდება ინვესტიციების დარწმუნებას ასეთ ზონებში ფულის დაბანდების მიზანშეწონილობაში? [7].

აჭარის რეგიონში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნისათვის არსებობს ისეთი დადებითი მხარეები, როგორცაა: მძლავრი სასაწყობო მეურნეობა, ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა, მძლავრი პორტი და გამართული სტრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, რაც წარმოადგენს საუკეთესო ბაზას და პირობას თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნისათვის.

საქართველოში საერთაშორისო სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებას და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას ხელს შეუწყობს საზღვაო პორტენციალის გამოყენება ფოთის, ანაკლიის მშენებარე და ყულევის პორტის სრული დატვირთვით.

ფოთის პორტი – დამაკავშირებელი რგოლია ტვირთების გადაზიდვისას თურქეთიდან, ახლო აღმოსავლეთიდან და ევროპიდან – შუა აზიის ქვეყნებსა და ავღანეთში. 2008 წ. ფოთის პორტის აქციების 51% და პორტის მართვის უფლება 49-wli-ani ვადით არაბულმა კომპანია RAK Investment Authority-m (RAKIA, UAE) შეიძინა. მოგვიანებით კომპანიამ პორტის აქციების დარჩენილი წილიც იყიდა და აქციების 100%-იანი პაკეტის მფლობელი გახდა. აღნიშნული გარიგების ერთ-ერთი მთავარი ვალდებულება საქართველოს მხრიდან ფოთში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნასა და განვითარებას, ასევე ახალი აეროპორტის მშენებლობას ითვალისწინებდა. არაბი ინვესტორების მიერ გაცხადებული გრანდიოზული გეგმების მიუხედავად, 2011 წლის აპრილში RAKIA-მ ფოთის პორტის აქციების 80% დანიურ გიგანტს AP Moller-Maersk Group-ის შვილობილ APM Terminals-ს მიჰყიდა და პორტის მართვიდან გავიდა.

ფოთის პორტი გადაზიდვებს სამი ძირითადი მიმართულებით ახორციელებს:

გადაზიდვები აზერბაიჯანსა და რუსეთში სასაზღვრო ზოლიდან - სამური/იაღამა

გადაზიდვები თურქმენეთში, ავღანეთში, ტაჯიკეთში, უზბეკეთში - ბორნით - ბაქო-თურქმენბაში

გადაზიდვები ყაზახეთში, უზბეკეთსა და ყირგიზეთში - ბორნით - ბაქო-აქტაუ.

მუდმივი შეფერხებები ბორანზე ბაქო-თურქმენბაში, ბაქო-აქტაუ, ისევე როგორც სასაზღვრო ზონებში ავღანეთთან (serxetabat - ტურგუნდის მიმართულებით და გალაბა - ხაირატონის მიმართულებით) საგრძნობლად ზრდის სატრანზიტო დროს ფოთის პორტიდან [8].

ანაკლიის პორტი – გეგმის მიხედვით, ანაკლიის პორტის მშენებლობა 7 ეტაპად წარიმართება. მისი საბოლოო გამტარუნარიანობა კი 100 მილიონი ტონა იქნება და ის მოემსახურება: საკონტეინერო, თხევად, მყარ და მშრალ ტვირთებს [6].

ყულევის პორტი - შპს „Savi ზღვის ტერმინალი“ – ყულევის ტერმინალის მშენებლობა 2000 წელს დაიწყო, მაგრამ ორი წლის შემდეგ დაფინანსების შეწყვეტის გამო შეჩერდა. მშენებლობას საქართველოს რკინიგზა და ავსტრიული კომპანია „aromag ოილი“ აწარმოებდნენ. 2004 წლის სექტემბერში პროექტის გაგრძელების მიზნით შეიქმნა საერთაშორისო კონსორციუმი, რომელშიც ტერმინალის მშენებლობის ინიციატორები და ქართველი და უცხოელი ბიზნესმენები შედიოდნენ. 2007 წლის იანვარში ტერმინალი აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია Socar-მა შეიძინა. საბოლოოდ, ყულევის ნავთობტერმინალი 2008 წლის 16 მაისს გაიხსნა. ტერმინალის გამტარუნარიანობა - წელიწადში 10 მლნ ტონამდე - ნავთობპროდუქტის გადატვირთვის საშუალებას იძლევა. სარეზერვუარო პარკის მთლიანი მოცულობა 320

ათასი კუბური მეტრია, 380 ათას ტონამდე ზრდის პოტენციალით. ობიექტს ემსახურება წინასაპორტო სარკინიგზო სადგური, რომელიც ტვირთის გადასხმის მოლოდინში მყოფ 180 ვაგონ-ციტერნას ერთდროულად იტევს. სარკინიგზო ესტაკადებზე ერთდროულად 168 ვაგონ-ციტერნის გადმოტვირთვაა შესაძლებელი. 2010 წლის ივლისიდან ყულევის პორტმა ყაზახური ნავთობის გადაზიდვა დაიწყო. 2012 წლის ივლისში კი, ნავთობტერმინალში არსებული პროპილენის გადასატვირთი ახალი კომპლექსის მეშვეობით, ყულევის ტერმინალით ქიმიური პროდუქციის გადატვირთვაც გახდა შესაძლებელი [8].

დასკვნა. არ არსებობს ერთიანი აზრი იმის შესახებ საჭიროა თუ არა რეგიონში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნა, მაგრამ რთულია არ დავეთანხმოთ პროფესორ გ. გამსახურდიას აზრს, რომელის მიხედვითაც: „...დაგროვილი გამოცდილების თანახმად თავისუფალი ეკონომიკური

ზონის შექმნა ქვეყნის ეკონომიკის განვითარების სტიმულირებისა და მსოფლიო ეკონომიკურ პროცესებთან მისი დაკავშირების ერთ-ერთი ეფექტური საშუალებაა“ [2; გვ. 214].

საქართველოს უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა და ქვეყანაში არსებული განვითარებული პორტის არსებობა, იძლევა შესაძლებლობას ქვეყანა გადაიქცეს რეგიონული და მსოფლიო მნიშვნელობის ლოჯისტიკის ჰაბად, რაც გულისხმობს ექსპორტზე დაფუძნებული ეკონომიკურ ზრდას და უმუშევრობის შემცირებას. აღნიშნული ტრანსფორმაციის საფუძველი გახდება ღია ეკონომიკა განვითარებული ინფრასტრუქტურით, მაღალი დონის ადმინისტრაციითა და ვაჭრობის ხელშემწყობი ლოჯისტიკური სერვისებით [6]. სწორედ აღნიშნულ მეთოდებს მოვიაზრებთ თავისუფალი ეკონომიკური ზონის არსში.

გამოყენებული ლიტერატურა წიგნები:

- მ. ფეიქრიშვილი, „საქართველოში თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნის მნიშვნელობა საგარეო ვაჭრობის განვითარებაში“; მეცნიერება, 1998, გვ.141
გ. გამსახურდია, „საქართველოს საფინანსო პოლიტიკის ძირითადი პრობლემები თანამედროვე ეტაპზე“; თბილისი, 1995
ა. ტიტოვი, დ. ივაშკოვიჩი, „საზღვაო პორტების განვითარების თანამედროვე ტენდენციები“, ეკონომიკური ჟურნალი, N1/2016
ი. ლიპეტკი, ვ. პულიარკინი, ს. შალიხტერი, „მსოფლიო მეურნეობის გეოგრაფია“, სახელმძღვანელო, ВЛАДОС, 2015, გვ.400
ტ. ფროლოვა, „მსოფლიო ეკონომიკა“, სახელმძღვანელო, ЮФУ, 2010, გვ.346

REFERENCES

- M. Peikrishvili, “The necessity to create Free Economic Zones in Georgia in the development of international trade”; Science, 1998, pg. 141
G. Gamsakhurdia, “Main problems of the Finance politic of Georgia at the modern stage”, Tbilisi, 1995
A. Titiov, D. Ivashkovich, “Modern trends in the development of seaports”, Economic journal, N1/2016
I. Lipetcky, V. Puliarkin, S. Shalikhter, “Geography of the world economy”,/Manual, VLADOS, 2015, pg. 400
T. Frolova, “World Economy”, /Manual, UFU, 2010, pg. 346

ელექტრონული გამოცემები/Electronic publications

- http://ecopolitics.ge/?page_id=800 – რ. მამულაძე, „საქართველოს საზღვაო-სატრანსპორტო და ლოჯისტიკური პოტენციალის განვითარების ძირითადი მიმართულებანი“, საქართველოს პარლამენტის დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის კომიტეტი – ეკონომიკური საბჭო – საქართველოს პარლამენტი
<http://www.bec.ge/images/doc/tavisufali%20ekonomikuri%20zona.pdf> – ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი
<http://forbes.ge/news/188/saqarTvelos-portebi> – Forbes საქართველო
www.batumiport.com – ბათუმის პორტის ვებ-გვერდი

დამხმარე მასალა:

ურთიერთგაგების მემორანდუმი ქალაქ ბათუმსა და ბათუმის პორტს, საქართველო და დუბლინის პორტს, ირლანდიას შორის

Supporting material:

10. Memorandum of Understanding between Batumi City and Batumi Sea Port, Georgia and Sea Port Dublin, Ireland