

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს ისტორია და მისი როლი ქვეყნის საზღვაო ინდუსტრიის განვითარებაში

THE HISTORY SHIPPING COMPANY OF GEORGIA AND ITS ROLE IN THE MARINE INDUSTRY DEVELOPMENT

ნუგზარ ზოსიძე,

ისტორიის დოქტორი,

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, მონვეული სპეციალისტი. საქართველო, ბათუმი

ZOSIDZE,

Doctor of History,

Batumi Shota Rustaveli State University. Georgia, Batumi

ABSTRACT

Historically, Georgia is a maritime state of the Mediterranean and Black Sea basins, due to its geographical features and the role of international relations. On January 20, 1967, the foundation of the Georgian shipping company was laid.

The headquarters of the shipping company were housed in Batumi where the hotel "Leo Grand" is built today. Clearly the main material-technical base of the shipping company was the fleet. Following the collapse of the Soviet Union, Georgia had an ocean fishing fleet, fishing farms in Poti and Sokhumi; And most importantly, Georgia's shipping company, which included about 60 different tones of dry trucks, tankers and cruise ships - were worth hundreds of millions of dollars including floating means. In the case of the right management of the maritime service, Georgia's budget will have only a few billion dollars in earnings from this direction. Today, this huge property is destroyed.

How can this be corrected? Georgia is the owner of an international transport corridor and can obtain the right of transferring 50% of the freight cargo in its territory, which will in turn lead to the necessity of establishing a trade fleet. There are specialized maritime funds, which are funded to build ships with preferential conditions. After 5-6 years the ship will redeem itself and remain in state ownership, and its operation period is 20-22 years. Thus, with the help of international financial institutions, Georgia's own trade fleet will be created that will serve transportation of transit cargo.

Keywords: Georgia, Historically, Shipping

ისტორიულად საქართველო, მისი გეოგრაფიული თავისებურებებისა და საერთაშორისო ურთიერთობის მიხედვით ხმელთაშუა და შავი ზღვის აუზების საზღვაო სახელმწიფოა. საქართველოს ისტორიის მანძილზე, რამდენადაც პარადოქსული არ უნდა იყოს, ქვეყნისთვის ამ მნიშვნელოვანი დარგის განვითარებას განსაკუთრებული ყურადღე-

ბა მხოლოდ საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში ყოფნის დროს მიეცა.

XX საუკუნის 60-იან წლებში სსრ კავშირის საზღვაო ფლოტის სამინისტროში გაიმართა აქტიური მსჯელობა, რათა საკავშირო მთავრობის წინაშე დასმულიყო საკითხი საქართველოში საზღვაო სანაოსნოს დაარსების თაობაზე. როგორც ცნობილია, გასული საუკუნის შუა ხანებში შავ ზღვაზე საბჭოთა კავშირს გააჩნდა მხოლოდ ერთი სანაოსნო ქალაქ ოდესაში. მასზე მოდიოდა იმჟამინდელი საბჭოთა კავშირის სამოქალაქო ფლოტის ნახევარზე მეტი [1. გვ., 13]. სწორედ მის ბაზაზე გაჩნდა სამი ახალი სანაოსნო.

1967 წელს ქვეყნისათვის უმნიშვნელოვანესი სიახლე იყო ის, რომ 20 იანვარს საფუძველი ჩაეყარა საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს. პირველი მცირე ტონაჟიანი 13 გემი, რომელთა საერთო ტვირთამწეობა 87 000 ტონას არ აღემატებოდა საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს ბალანსზე ნოროზისისკის პორტიდან გადმოვიდა [2. გვ., 8].

სანაოსნოს დაქვემდებარებაში გადავიდა ბათუმის, სოხუმისა და ფოთის ნავსადგურები, გაგრისა და ახალი ათონის სანავსადგურო პუნქტები, სატანკერო ფლოტი; აგრეთვე სახვადასხვა სტრატეგიული ობიექტები - გემთსაშენი და გემთშემკეთებელი ქარხნების სახით; ბათუმის საზღვაო სასწავლებელი, ბათუმის საზღვაო ტექნიკუმი და სხვა დანიშნულების დაწესებულებები. სანაოსნოს შტაბ - ბინა განთავსდა ქალაქ ბათუმში, კერძოდ იქ, სადაც ამჟამად სასტუმრო „ლეო გრანდია“ აშენებული.

სანაოსნოს ჩამოყალიბებასა და განვითარებაში განსაკუთრებული წვლილი მიუძღვოდა შორეული ნაოსნობის კაპიტანს ანატოლი კაჭარავას. იგი 1967-1979 წლებში ამ ორგანიზაციის ხელმძღვანელი იყო. თავის მაღალპროფესიულ განათლებასა და დიდ გამოცდილებას უშუალოდ ახარჯავდა

ახალად შექმნილ დანესებულებას. მისი ხელმძღვანელობით შეიქმნა სანაოსნოს მატერიალურ - ტექნიკური ბაზა, რადიოკავშირები, ფლოტის ელექტრო რადიო ნავიგაციური სისტემა, საინფორმაციო გამოთვლთი ცენტრი, მომარაგების სამსახური, სტამბა და სხვ. თანდათანობით ჩამოყალიბდა სანაოსნოს მრავალრიცხოვანი კოლექტივი მაღალი პროფესიული ნიშნით. დაარსდა გაზეთი „საქართველოს მეზღვაური“.

ცხადია, სანაოსნოს ძირითად მატერიალურ-ტექნიკურ ბაზას ფლოტი წარმოადგენდა. მას ყოველწლიურად ემატებოდა როგორც საბჭოთა კავშირის გემთსაშენ ქარხნებში აგებული, ასევე უცხოური ხომალდები.

პირველი ტანკერი, რომელიც სანაოსნოს მიეკუთვნა იყო „ალაგირი“. აქედან იღებს სათავეს ქართული ფლოტი. იგი თანდათან ივსებოდა. 1970 წელს სანაოსნოს ბალანსზე ირიცხებოდა 35 ტანკერი, საერთო ტვირთამწეობით 265 000 ტონით [3. გვ., 305]. 1983 წელს მათი რაოდენობა 37-მდე გაიზარდა. იმავდროულად სანაოსნოს კუთვნილება იყო 12 სამშრალტვირთო გემიც [4. გვ., 190]. 1990 წელს სანაოსნოს დროშით მსოფლიო ოკეანეებს სერავდა 53 გემი (37 ტანკერი და 17 სამშრალტვირთო). მათი ჯამური ტვირთამწეობა 1 000 000 ტონას აღემატებოდა [4]. სანაოსნოს პროგრესულად განვითარების ნათელ დადასტურებას წარმოადგენს ისიც, რომ 1968 წლიდან 1989 წლამდე ძირითადი საშუალებების მაჩვენებელი 9-ჯერ გაიზარდა და მიაღწია 891 მილიონ მანეთს [5].

გასული საუკუნის 70-90-იან წლებში სანაოსნოს გემები შედიოდნენ 55 ქვეყნის 130 ნავსადგურში. 900 კაციანი კოლექტივის დიდი ნაწილი გამოირჩეოდა მაღალი პროფესიონალზმით. შრომაში თვალსაჩინო მიღწევებისათვის სანაოსნოს თბომავალ „ალექსეევსკის“ ბოცმანს კ. ოსაძეს სოციალისტური შრომის გმირის წოდება მიენიჭა [6]; [7. გვ., 32.

სანაოსნო რენტაბელურ ორგანიზაციას წარმოადგენდა. მე-20 საუკუნის 80-იან წლებში მისი შემოსავალი 200 მილიონ მანეთს აღწევდა. ამ თანხის დიდი ნაწილი არსებული წესის მიხედვით საკავშირო ბიუჯეტში ირიცხებოდა (მოგების 87 პროცენტი!) [8].

სანაოსნოს სატანკერო ფლოტი ძირითადად ახალ აგებული გემებით ივსებოდა. ასეთები იყო „აქსაი“, „ალექსინი“, „ანაპა“, „ადიგენი“, „აქტაუ“, და სხვები. ამ ტიპის ტანკერებს აწვდიდა ფინეთის გემთსაშენი ქარხანა- სააქციენერო საზოგადოება „რაუმარეპოლა“ [1. გვ., 15]. ცხადია

დამკვეთს წარმოადგენდა საკავშირო მთავრობის (სსრკ-ნ.ზ.) შესაბამისი სამინისტრო.

ამ ტიპის ტანკერებს საერთო მახასიათებელი გააჩნდათ. სიგრძე 105 მეტრი, სიგანე 15 მეტრი, წყალწყვა 64 800 ტონა. უკვე 70-იან წლებში სანაოსნოს სატანკერო ფლოტის განვითარებაში მთავარი ყურადღება მიექცა ტვირთამწეობის გაზრდას. გემების სიგრძე 140-150 მეტრს, ხოლო წყალწყვა 117-120 000 ტონას აღწევდა. ახალი ტიპის ტანკერებს განეკუთვნებოდა „ზუგდიდი“, „ფოთი“ და სხვები. ეს ხომალდები აღჭურვილი იყო უახლესი სანავიგაციო და ტვირთის მიღებისა და დაცლის აპარატურით. მაღალი კლასისა და ტონაჟობის ტანკერთა რიცხვს განეკუთვნებოდა „ბორჯომი“, „ნიკოლოზ ბარათაშვილი“, „ქერჩი“, „ბათუმი“ და სხვები.

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, საქართველოს გააჩნდა საოკეანო თევზსაჭერი ფლოტი, თევზჭერის მეურნეობები ფოთში და სოხუმში; და რაც მთავარია, საქართველოს საზღვაო სანაოსნო, რომლის ბალანსზე ირიცხებოდა 60-მდე სხვადასხვა ტონაჟის მშრალტვირთა მზიდი, ტანკერები და საკრუიზო გემები - მთლიანი ქონება მცურავი საშუალებების ჩათვლით ასეულობით მილიონი დოლარის ღირებულებისა იყო. საზღვაო სამსახურის სწორი მენეჯმენტის შემთხვევაში, საქართველოს ბიუჯეტს სტაბილურად მხოლოდ ამ მიმართულებიდან რამოდენიმე მილიარდი დოლარის შემოსავალი ექნებოდა. სამწუხაროდ, იმჟამინდელი ხელისუფლების გადაწყვეტილებით (მხედველობაში გვაქვს საქართველოს პრეზიდენტის ედუარდ შევარდნაძის 1996 წლის ბრძანებულება №541, ნ.ზ.), რომელიც ითვალისწინებდა ძველი გემების გაყიდვის ხარჯზე სატვირთო ხომალდების ძირითადი ბირთვის შენარჩუნებასა და მის მოვლას. მოხდა პირიქით, საქართველოს საზღვაო სანაოსნო და თევზსაჭერი ფლოტი სრულიად იქნა განადგურებული.

საქართველოს ფლოტის დაშლა-დანაწევრება არაერთხელ გამხდარა საზოგადოების განსჯის საგანი. თუმცა, ცოტამ თუ იცის, რა ბედია ენია გემებს, რომლებსაც დიდი ქართველების: „დავით აღმაშენებლის“, „აკაკი წერეთლის“, „ილია ჭავჭავაძის“, „აკადემიკოს უზნაძის“, „ნოდარ დუმბაძის“ და სხვათა სახელები ერქვა. ზოგი ჯართად დაიჭრა, ზოგი კი უცხო ქვეყნის დროშით დაცურავს. მას შემდეგ, რაც საქართველომ დამოუკიდებლობა მოიპოვა, დაგვრჩა ორი უზარმაზარი გემი - „აკაკი წერეთელი“ და „დავით აღმაშენებელი“. რასაკვირველია, მათ სახელები შეუცვალეს და ბოლო

დრომდე თურქეთის დროშით დაცურავდნენ. შემდეგ ორივე ხელახლა გაიყიდა. ასევე გვყავდა გემები “აკადემიკოსი ვეკუა”, “ნოდარ დუმბაძე”, “ილია ჭავჭავაძე”, “აკადემიკოსი უზნაძე”, “ნატო ვაჩნაძე” და სხვები.

დღეისათვის შემორჩენილი სამსახურები და ობიექტები, რომლებიც წარსულს გვახსენებს და მომავლის იმედს გვითვებს, სულ გვაფიქრებინებს რომ საქართველო იყო და არის საზღვაო ქვეყანა, წარმოადგენს საქართველოს სამხედრო საზღვაო ძალები, სანაპირო დაცვის სამსახური, ბათუმისა და ფოთის პორტები და ბათუმის საზღვაო აკადემია.

და ბოლოს, როგორ შეიძლება ამ საქმის გამოსწორება?! ჩვენ ვიზიარებთ სანაოსნო კომპანია „შს ლიგას“ დამფუძნებლის დავით გოგიტიძის მოსაზრებას, რომ ამ პრობლემის გადაჭრა მართლაც შეიძლება: საზღვაო-სავაჭრო ფლოტი სერიოზული ფინანსური დანახარჯების გარეშე შესაძლებელია აღორძინდეს. საქართველო არის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის მფლობელი ქვეყანა და შეუძლია მოიპოვოს მის ტერიტორიაზე

გამავალი ტვირთების 50 პროცენტის გადაზიდვის უფლება, რაც თავისთავად გამოიწვევს სავაჭრო ფლოტის შექმნის აუცილებლობას, თანაც, ეს არანაირად არ არის დაკავშირებული ქვეყნის ბიუჯეტთან და საბიუჯეტო სახსრებთან. ვინაიდან საზღვაო ბიზნესი საერთაშორისოა, არსებობს სპეციალიზებული საზღვაო ფონდები, რომლებიც გემების აშენებას აფინანსებენ შეღავათიანი პირობებით. 5-6 წლის შემდეგ გემი საკუთარ თავს გამოისყიდის და რჩება სახელმწიფოს საკუთრებაში, თანაც მისი ექსპლუატაციის ვადა შეადგენს 20-22 წელს. ამგვარად, არასაბიუჯეტო სახსრებით მოვახერხებთ ქართული სავაჭრო ფლოტის აშენებას, რომელიც დატვირთული იქნება გარანტირებული ტვირთით, ანუ იმ ტვირთით, რომელიც საქართველოს ტერიტორიის გავლით გადის მსოფლიო ბაზარზე. სწორედ ეს ქმნის წინაპირობას, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების დახმარებით შევქმნათ საკუთარი სავაჭრო ფლოტი, რომელიც სატრანზიტო ტვირთების გადაზიდვას მოემსახურება.

ლიტერატურა

- [1] ა. სარჯველაძე, საქართველოს საზღვაო სანაოსნო. ბათ. 1972;
- [2] ჯ. ნაკაშიძე, ვახტანგ საქართველოს სანაოსნო, ბათ. 1977;
- [3] სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, „აჭარა“, ტ. IV, ბათ. 2012;
- [4] ო. თურმანიძე, სოციალურ-ეკონომიკური ვითარება აჭარაში ომის შემდგომ პერიოდში (1946-1990 წწ.), ბათ. 2005;
- [5] საქართველოს სანაოსნოს დეპარტამენტის მიმდინარე არქივი;
- [6] გაზ. საბჭოთა აჭარა, 1971 წ., 6 მაისი;
- [7] აცსა, ფ. 1, ანან. 73, ს. 34, ფურც. 32;
- [8] საქართველოს სანაოსნოს დეპარტამენტის მიმდინარე არქივი;