

Otar GogolishviliE-mail: otargogolishvili@gmail.com

Professor, Batumi Shota Rustaveli State University

Batumi, Georgia

Paata AroshidzeE-mail: aroashidze.paata@bsu.edu.ge

Associate Professor, Batumi Shota Rustaveli State University

Batumi, Georgia

THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT IN BATUMI AT THE END OF THE 19TH CENTURY

Abstract: *The close proximity to the Black Sea is a significant geostrategic advantage. The Batumi seaport is located near a harbour bay, which was formed relatively late. In earlier times, much of Batumi's surrounding area—essentially a significant portion of the city—was covered by the sea. From the 1860s onwards, maritime trade became increasingly active in Batumi. However, the port was not adequately developed. In 1879, a commission was established to draft a project aimed at improving the port's functionality. By 1885, planned construction and improvements had begun. Since Batumi's main commercial activity at the time was the newly emerging transit of petroleum products, particular attention was given to the docking areas where ships were loaded with oil products. In the late 19th and early 20th centuries, continuous renovations and new construction projects were undertaken at the port. The increasing export of manganese from Georgia necessitated the loading of manganese ore onto ships docked at various locations within Batumi's port. As a result, an additional boat harbour was constructed. Tsarist Russia was highly interested in the development of Batumi's port. The Russian consul in Trabzon reported to his government that, given Batumi's strategic significance, it would be highly beneficial for Russia to acquire the city, whether through exchange, purchase, or other means. He emphasized that such an acquisition would hold immense value for Russia both in terms of trade and broader economic considerations. By 1898, the total value of goods imported through Batumi's port had reached 5 million Rubles, while exports exceeded 24 million Rubles, with the majority consisting of petroleum products. In addition to oil products, 200,000 Rubles' worth of manganese, an equal value of corn grain, timber, and various local products were also exported abroad. The Adjara region had a long-standing tradition of coastal shipping, dating back to ancient times. Additionally, the city served as a crucial transit hub, facilitating the import and export of various goods, including foodstuffs, construction materials, manufactured goods, and machinery. Beyond the transit of goods from the South Caucasus and Persia, Batumi played a role in strengthening connections between the East and the West. The final two decades of the 19th century marked a significant period in the development of maritime transport in Batumi and its port.*

Keywords: Batumi Port, Maritime Transport, Black Sea, Petroleum Products, Transit Route, Economic Development.

JEL B15

ოთარ გოგოლიშვილი

ელ-ფოსტა: otargogolishvili@gmail.com

პროფესორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის

სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ბათუმი, საქართველო

orcid.org/0000-0002-5196-4155

პაატა აროშიძე

ელ-ფოსტა: aroshidze.paata@bsu.edu.ge

ასოცირებული პროფესორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის

სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ბათუმი, საქართველო

orcid.org/0000-0001-5723-8261

საზღვაო ტრანსპორტის განვითარება ბათუმში XIX საუკუნის ბოლოს

აბსტრაქტი: შავი ზღვის გვერდით არსებობა გეოსტრატეგიული უპირატესობაა. ბათუმის საზღვაო ნავსადგური სანავსადგურო ყურესთან მდებარეობს. სანავსადგურო ყურე შედარებით გვიანდელ ხანაში შეიქმნა. ადრე მისი მიმდებარე ტერიტორიები, ე.ი. ბათუმის მნიშვნელოვანი ნაწილი ზღვას ეკავა. XIX ს. 60-იანი წლებიდან ბათუმში გააქტიურდა სანაოსნო გზით ვაჭრობა. მაგრამ ნავსადგური არ იყო შესაბამისი დონეზე მოწყობილი. 1879 წელს შეიქმნა კომისია, რომელსაც დაევალა ნავსადგურის ფუნქციონირების გაუმჯობესების პროექტის დამუშავება. 1885 წელს დაიწყო დაგეგმილი სამუშაოები. რადგან უკვე ბათუმში მთავარ ბიზნესს ახლად დაწყებული ნავთობპროდუქტების ტრანზიტი, მისი ხელშემწყობი საქმიანობა წარმოადგენდა, ამიტომ განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა მისადგომებს, საიდანაც გემებს ნავთობპროდუქტებით ტვირთავდნენ. შემდგომში, XIX ს. ბოლოს და XX ს. დასაწყისში პორტში პერმანენტულად მიმდინარეობდა ძველის განახლებითი და ახალი სამუშაოები. საქართველოდან მარგანეცის ექსპორტის ზრდასთან დაკავშირებით საჭიროებამ მოითხოვა მარგანეცის მადანი ბათუმის პორტის სხვადასხვა ადგილებზე მდგარ გემებში ჩატვირთულიყო. ბათუმის პორტში აშენდა კიდევ ერთი ნავმისადგომი. ცარიზმის რუსეთი დიდად იყო დაინტერესებული ბათუმის ნავსადგურის კეთილმოწყობით. რუსეთის კონსული ტრაპიზონში აცნობებდა თავის მთავრობას ბათუმის ნავსადგურის სტრატეგიული მნიშვნელობის გათვალისწინებით, რუსეთი რომ როგორმე, რაიმე გაცვლით, ანდა კიდევ თუნდაც შესყიდვის საშუალებით შეიძენდეს ბათუმს, ეს ჩვენი ქვეყნისათვის მეტად ძვირფასი შენაძენი იქნება და ასეთ შენაძენს თავის დროზე დიდზე დიდი მნიშვნელობა ექნება როგორც სავაჭრო, ისევე წმინდა ეკონომიკური თვალსაზრისით.

რისით. 1898 წლისათვის ბათუმის ნავსადგურში შემოტანილი ტვირთების განფასება აღწევდა 5 მილიონ მანეთს. აღნიშნული პერიოდისათვის ექსპორტის ღირებულება აღემატებოდა 24 მილიონ მანეთს და მათი უმეტესი წილი ნავთობპროდუქტებზე მოდიოდა. ნავთობპროდუქტების გარდა საზღვარგარეთ გადიოდა 200 ათასი მანეთის ღირებულების მარგანეცი, 200 ათასი მანეთის ღირებულების სიმინდის მარცვალი, ხეტყე და სხვადასხვა სახის ადგილობრივი ნაწარმი. აჭარის რეგიონში უძველესი პერიოდიდან არსებობდა საკაბოტაჟო ნაოსნობის ტრადიციები. XIX ს. 80-იანი წლებიდან ცურვის ამ სახეობის მასშტაბი გაფართოვდა. ახლა შავ ზღვასთან ერთად იგი მოიცავდა აზოვის ზღვის აუზს. ბათუმს ურთიერთობა ჰქონდა მათ მრავალ სანავსადგურო პუნქტთან. საერთაშორისო ნაოსნობის ფარგლებში ბათუმიდან გატანილ პროდუქციაში ყველაზე დიდი წილი მოდიოდა ნავთობპროდუქტებზე. გარდა ამისა, აქ იყო მნიშვნელოვანი სატრანზიტო პუნქტი, სადაც ხდებოდა სხვადასხვა სახის პროდუქტის, მათ შორის კვების, ასევე სამშენებლო მასალის, მანუფაქტურის, მანქანა-დანადგარების შემოტანა და გატანა. გარდა ამიერკავკასიისა და სპარსეთის საქონლის ტრანზიტისა ქალაქის მეშვეობით ხდებოდა აღმოსავლეთისა და დასავლეთის მეტი დაკავშირება. კერძოდ კრასნოვოდსკ-ბაქო-ბათუმის გზით შუა აზიიდან დასავლეთისაკენ და პირიქით ტვირთბრუნვა შეადგენდა 2.589.00 ფუტს. ფართოვდებოდა საერთაშორისო სამგზავრო რეისებიც. მგზავრები გადაჰყავდა როგორც სამგზავრო ისე სატვირთო-სამგზავრო გემებს. ამ საქმეს ემსახურებოდნენ სხვადასხვა ქვეყნის კომპანიები და საზოგადოებები. მათ შორის ფრანგული „მესსაერ მარიტიმი“, „პაკე“, ავსტრიის „ლლოიდი“, რუსეთის „ნაოსნობისა და ვაჭრობის რუსული საზოგადოება“ და სხვები. XIX ს. ბოლო ოცწლეული ბათუმისათვის და მისი ნავსადგურისათვის საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების მნიშვნელოვანი პერიოდი.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმის პორტი, საზღვაო ტრანსპორტი, შავი ზღვა, ნავთობპროდუქტები, ტრანზიტი, ეკონომიკური განვითარება

JEL კლასიფიკაცია: B15

შესავალი

შავი ზღვა რამდენიმე სახელმწიფოს აკრავს. მის გვერდით არსებობა გეოსტრატეგიული უპირატესობაა. უძველესი პერიოდიდან ამ ზღვის გზები ცივილიზაციის შემტანი იყო მიმდებარე რეგიონებისათვის. მნიშვნელოვანია მისი როლი ჩვენი ქვეყნის მოსახლეობისათვის წარსულში, თანამედროვეობასა და მომავალში. ჰიდროსფერო (წყლის გარსი, რომელიც აკრავს დედამიწას: ოკეანეები, ზღვები, მდინარეები, ტბები...) განსაკუთრებით იქ ფასობს სადაც ბოლახისათვის (ნავსადგურისათვის) ხელსაყრელი ადგილია. სწორედ ამიტაა გამორჩეული ბათუმი. საერთოდ ზღვაოსნობას, სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში დიდი ისტორია აქვს, მაგრამ

ბათუმის სანაპირო ზოლის პოტენციის შესაბამისი გამოყენება მხოლოდ ბოლო საუკუნენახევრის განმავლობაში ხდება.

ბათუმი სანავსადგურო ყურესთან მდებარეობს, როგორც საზღვაო ნავსადგური (სადაც შემოდინა და გადინა სატვირთო გემები). ეს სანავსადგურო ყურე შედარებით გვიანდელ ხანაში შეიქმნა. ადრე მისი მიმდებარე ტერიტორიები, ე.ი. ბათუმის მნიშვნელოვანი ნაწილი ზღვას ეკევა. (1.17) მეცნიერთა ვარაუდით ბათუმის ყურეს ფორმირება მოხდა ჭოროხის შლამის მოწოლის შედეგად, რაც XVII-XVIII საუკუნეებისათვის უნდა დამთავრებულიყო (2.8).

თავდაპირველად ბათუმი მდებარეობდა ახლანდელი თამარის (ბათუმის ყოფილი ნავთობგადამამუშავებელი ქარხნის) უბნის ტერიტორიაზე, მდინარე ყოროლისწყლის ზღვასთან შეერთების მიდამოებში. ეს ტერიტორია ადამიანმა აითვისა ძვ. წ. აღ-ის II-I ათასწლეულების მიჯნაზე. იქედან მოყოლებული თითქმის 3000 წლის მანძილზე ამ მიდამოებში, სადაც VI საუკუნეში აიგო ლოსორიონის ციხე (რომელიც ცნობილია თამარის ციხის სახელწოდებით) „მცირე დასახლება“ იყო. დღეისათვის ზუსტად ცნობილი არაა ჩვენი „მცირე ქალაქი“ დიდი ხნის მანძილზე ნავსადგურად რომელ ადგილს იყენებდა, იქვე მდინარე ყოროლისწყლის ზღვასთან შეერთების ადგილს, თუ მასთან ახლოს, თანამედროვე პორტის შედარებით ღრმა სანაპიროს. თუმცა ახლანდელი პორტის ხელსაყრელი ადგილიც ძველად დასავლეთის ქარებისგან დაცული არ იყო, რადგან თანამედროვე ბათუმის ძირითადი ტერიტორიის შექმნა, როგორც აღვნიშნეთ, ჭოროხის შლამის მოწოლის შედეგად გვიანი შუა საუკუნეების დროს უნდა დასრულებულიყო. „მდ.ყოროლისწყლის შესართავიდან ბათუმის მიმართულებით საქალაქო დასახლების გადანაცვლება იწყება მე-18 საუკუნიდან და მთავრდება მე-19 ს-ის 60-იან წლებში. აღნიშნული პროცესი დაკავშირებულია ბათუმის ყურეს უაღრესად მოხერხებულ სანავსადგურო პირობებთან. ამასთან, ყურეს გარშემო არსებული ვრცელი დაბლობი იძლეოდა შესაძლებლობას ახალი საქალაქო დასახლების გასაშენებლად“ (3.68).

XIX ს. შუა ხანებში ოსმალეთში, რომლის შემადგენლობაში ჯერ კიდევ შედიოდა ბათუმი და მისი მიმდებარე ტერიტორიები, მიმდინარეობდა მრავალმხრივი რეფორმები. ძველი სოციალ-პოლიტიკური და ეკონომიკური წყობილება, ფეოდალური ურთიერთობა იშლებოდა. იქმნებოდა ქვეყნის განვითარების ახალი პირობები. მართალია რეფორმებმა იმ დროს, ადგილობრივი საწარმოო ძალების განვითარებას მცირედ შეუწყო ხელი. მაგრამ სამაგიეროდ გააქტიურდა ვაჭრობა, როგორც საშინაო, ისე საგარეო. ბათუმის სანაოსნო გზის განვითარებას კარგი პერსპექტივა შეექმნა.

მეთოდოლოგია

კვლევის მეთოდოლოგიად აღებულია სამაგიდე კვლევა. დამუშავებულია საარქივო მონაცემები, შესწავლილია სხვადასხვა ლიტერატურა, რომლის მიხედვითაც

განზოგადებულია ბათუმის, როგორც საზღვაო სატრანსპორტო ქალაქის მნიშვნელობა.

კვლევის შედეგები

XIX ს. „60-იანი წლებიდან განსაკუთრებით ინტენსიურ ხასიათს ღებულობს ბათუმის სანაოსნო გზით ამიერკავკასიის საგარეო ვაჭრობა“ (4.51). მაშინდელი სტატისტიკური მონაცემები გვამცნობენ აქაურ ნავსადგურში გემთბრუნვის რაოდენობის და ამ გემების შესაძლებლობათა ზრდაზე, აგრეთვე თუ რა შემოჰქონდათ და გაჰქონდათ ამ ნავსადგურის მეშვეობით (4.50-51). ადგილი ჰქონდა როგორც საერთაშორისო ნაოსნობის, ისე საკაბოტაჟო (ნაპირის სიახლოვეს) ნაოსნობის განვითარებას. შესაბამისი კომერციული ოპერაციების ზრდა ხელს უწყობდა, როგორც ქალაქის, ისე მიმდებარე ტერიტორიების სამეურნეო გაცოცხლებას. განვიხილოთ რას წარმოადგენდა ბათუმი XIX ს. 70-იანი წლების (1878 წლამდე), რომელსაც დიდი პოტენცია და მომავალი გააჩნდა. იმდროინდელი აქაური მოსახლეობის რაოდენობის შესახებ სხვადასხვა მონაცემები არსებობს. მაშინ აქ რამდენიმე ათასი სული ცხოვრობდა. ბათუმი იყო ლაზისტანის სანჯაყის (ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეულის) ცენტრი, სადაც განთავსდა შესაბამისი ადმინისტრაციული, საქალაქო, სამხედრო და რელიგიური სტრუქტურები და მოხელეები (5.73-75). „ქალაქი შედგებოდა 20-მდე ქუჩისაგან“ (4.84). დანარჩენი სახლები კი მიმოფანტული იყო. ის წარმოადგენდა ჩამორჩენილ, აზიური ტიპის პატარა პროვინციულ ქალაქს. მხოლოდ რამდენიმე სახლი ზღვის ნაპირას ემსგავსებოდა ევროპულ ნაგებობას. სხვები კი უმთავრესად უგემოვნოდ ნაგებ ხის შენობებს წარმოადგენდნენ. მოქალაქეთა ძირითად საქმიანობას შეადგენდა ვაჭრობა, ნაოსნობასთან დაკავშირებული საქმიანობა, თევზის რეწვა, ხელოსნობა, სოფლის მეურნეობა. მცხოვრებლებს საკმაოდ დაბალი დონის ინფრასტრუქტურა ემსახურებოდა.

XIX ს. 60-იანი წლებიდან ბათუმში გააქტიურდა სანაოსნო გზით ვაჭრობა. მაგრამ, რაც მთავარია, ნავსადგური არ იყო შესაბამის დონეზე მოწყობილი. ნიკო ნიკოლაძე, რომელმაც 1872 წელს იმოგზაურა ბათუმში წერდა: „ამ თვალუწვდენელ შავ ზღვას მარჯვნივ და მარცხნივ, გაშლილი ადგილის, მიუდგომელი კლდეებისა და გასილული ჭაობების მეტი არა არტყია რა. არსადაა ერთი ისეთი ნავსაყუდელი ადგილი, სადაც თავის შეფარება და ტაროსის მოცდა შეეძლოს ხომალდს ან სანდალს, სადაც შესაძლო იყოს ხეირიანი პორტის ან ბილაზის გამართვა. სტამბოლისა და სევასტოპოლის გარდა შავ ზღვას ბათუმისთანა ძვირფასი თვალი არა ჰქონია და არა აქვს“ (6.70). რუსეთ-ოსმალეთის მორიგი 1877-1878 წლების ომის შედეგად, ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით, საქართველოს ისტორიული სამხრეთ-დასავლეთი ტერიტორიების ნაწილი, მათ შორის ბათუმი, დედამამშობლოს დაუბრუნდა. აქედან მოყოლებული ქალაქის ბედი მალევე მკვეთრად შეიცვალა. შემოერთებისთანავე დაიწყო მისი სწრაფი ეკონომიკური დაწინაურება, მოსახლეობის რაოდენობის ზრდა

და საქალაქო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება. ბათუმის სწრაფ განვითარებაში უპირველესი როლი ითამაშა ხელსაყრელმა საზღვაო ყურემ, შემდეგ კი სხვა ფაქტორებმაც. ოსმალთა ხელისუფლების დროს, როგორც აღვნიშნეთ, ბათუმის ნავსადგური არ იყო კეთილმოწყობილი. კერძოდ, დაბალი იყო გამტარუნარიანობა, თუნდაც იმიტომ, რომ არ გააჩნდათ გადასატვირთი მოწყობილობები, ჰიდროტექნიკური ნაგებობები, საწყობებიც კი, იყო სხვა ნაკლოვანებები. მსგავსი მდგომარეობა აისახება ქვეყნის ჩამორჩენილობით, შესაბამისი ბიზნესის, მოთხოვნების სიზუსტით. შეერთებისთანავე ახალი ხელისუფლება შეუდგა ნავსადგურის სამშენებლო-კეთილმოწყობით სამუშაოებზე ზრუნვას. 1879 წელს შეიქმნა კომისია, რომელსაც დაევალა ნავსადგურის ფუნქციონირების გაუმჯობესების პროექტის დამუშავება (7.210). კომისიამ თითქმის სამი წელი იმუშავა, გამოითქვა სხვადასხვა მოსაზრება, თუმცა გადაწყვეტილების მიღება გაჭიანურდა. უნდა ითქვას, რომ ამ ხნის განმავლობაში ქალაქის ბოლაზში გემების შემოსვლის და გასვლის ინტენსიურობა მატულობდა. მათი ფუნქციონირებისათვის მიმდინარეობდა ელემენტარული სამუშაოები. აღნიშნულმა კომისიამ კი საბოლოოდ პროექტი მიიღო 1885 წელს (იქვე, 211). გამოიყო თანხა, მშენებლები, ტექნიკა. იმავე (1885) წელს დაიწყო დაგეგმილი სამუშაოები. რადგან უკვე ბათუმში მთავარ ბიზნესს ახლად დაწყებული ნავთობპროდუქტების ტრანზიტი, მისი ხელშემწყობი საქმიანობა წარმოადგენდა, ამიტომ განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა მისადგომებს, საიდანაც გემებს ნავთობპროდუქტებით ტვირთავდნენ (4.103). შემდგომში, XIX ს. ბოლოს და XX ს. დასაწყისში პორტში პერმანენტულად მიმდინარეობდა ძველის განახლებითი და ახალი სამუშაოები.

XIX ს. 80-იანი წლებიდან ბათუმი ახალი სავაჭრო-ეკონომიკური პირობების ზრდის ფონზე ვითარდებოდა, როგორც მცირე და დიდი საკაბოტაჟო, ისე საერთაშორისო ნაოსნობა. როგორი იყო ამ მხრივ მდგომარეობა 1878 წლიდან XIX საუკუნის მიწურულამდე? 1878 წელს ბერლინის კონგრესის დადგენილებით ბათუმი რუსეთის იმპერიას გადაეცა, როგორც პორტო-ფრანკო ანუ ადგილი, რომელიც სარგებლობდა საზღვარგარეთული და ადგილობრივი საქონლის უბაჟოდ მიღება-გატანის უფლებით. ეს რეჟიმი ჩვენს ქალაქში მოქმედებდა 1878-1886 წლებში.

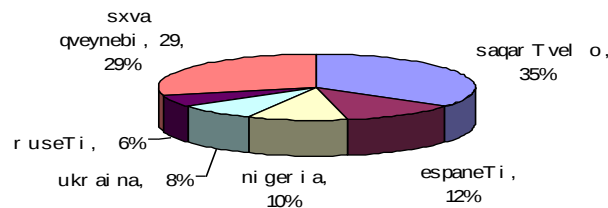
ცხრილი 1. ბათუმის შემოერთების შემდეგ პირველ წლებში გემების შემოსვლის სტატისტიკა.

ქვეყნები	1879 წ.	1880 წ.	1881 წ.
რუსეთი	369	632	579
ავსტრია	33	53	52
საფრანგეთი	19	24	25
თურქეთი	27	9	12
ინგლისი	18	7	7
სულ	466	725	675

წყარო: ნიჟარაძე ნ. ჯიბუტი ნ. - აჭარის ასსრ, ბათუმი, 1957.

ბათუმის შემოერთების შემდეგ შექმნილმა ახალმა პირობებმა, ეკონომიკური გარემოს გაუმჯობესებამ გამოიწვია ქალაქის ზრდა. სერგეი მესხი წერდა: „დიდძალი ხალხი ჩამოვიდა აქ... სულ ვაჭრები არიან. ყველა აქ მოელის გაკეთებას. დარბიან, დაცმაცურობენ, ჰყვირიან, ჩურჩულებენ, დილიდან- საღამომდინ აქა-იქ დამკვრებიან, სამაღაზიო, სასტურო, სადუქნო სახლებს ქირაობენ, ადგილებს ყიდულობენ, „საქმე“ (8.36). 1879 წელს დაიწყო მარგანეცის მადნის მოპოვება. ამ წელს სულ ამოიღეს 51 000 ფუთი მადანი, რომელიც საკმაოდ მაღალი ხარისხის იყო, ამან განაპირობა მსოფლიო ბაზარზე მოთხოვნის ზრდა, საქართველოს მარგანეცის ხვედრითი წილი მსოფლიო ბაზარზე შეადგენდა 35 %-ს.

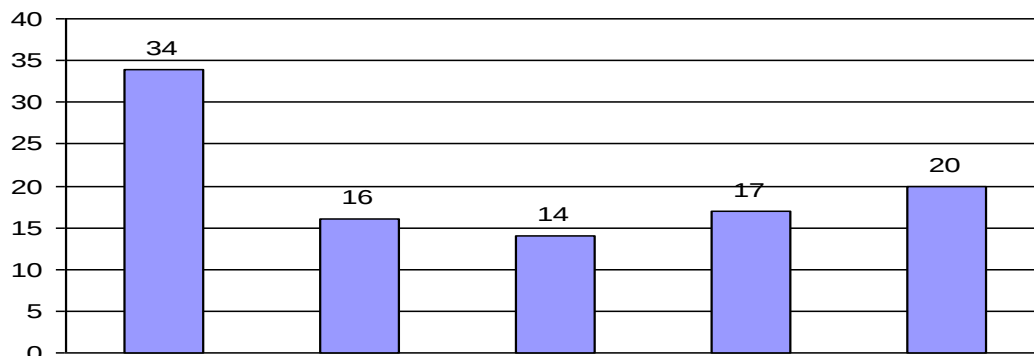
დიაგრამა 1 - მარგანეცის ხვედრითი წილი მსოფლიო ბაზარზე



წყარო: კომახიძე თ. - ქალაქ ბათუმის მრეწველობისა და ვაჭრობის ისტორია, ბათუმი, 1999

მარგანეცის გატანა საქართველოდან ხდებოდა როგორც ფოთის, ასევე ბათუმის ნავსადგურიდან. მაგალითად, 1885 წელს ბათუმიდან გაიტანეს 34 000 ფუთი, მომდევნო წლებში უფრო მეტი.

დიაგრამა 2 - მარგანეცის ექსპორტი ბათუმის პორტიდან (ათასი ფუთი) (1885-1889)



წყარო: სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით, შედგენილია ავტორთა მიერ

საქართველოდან მარგანეცის ექსპორტის ზრდასთან დაკავშირებით საჭიროებამ მოითხოვა მარგანეცის მადანი ბათუმის პორტის სხვადასხვა ადგილებზე მდგარ გემებში ჩატვირთულიყო. ბათუმის პორტში აშენდა კიდევ ერთი ნავმისადგომი. ცარიზმის რუსეთი დიდად იყო დაინტერესებული ბათუმის ნავსადგურის კეთილმოწყობით. რუსეთის კონსული ტრაპიზონში აცნობებდა თავის მთავრობას ბათუმის ნავსადგურის სტრატეგიული მნიშვნელობის გათვალისწინებით, რუსეთი რომ როგორმე, რაიმე გაცვლით, ანდა კიდევ თუნდაც შესყიდვის საშუალებით შეიძენდეს ბათუმს, ეს ჩვენი ქვეყნისათვის მეტად ძვირფასი შენაძენი იქნება და ასეთ შენაძენს თავის დროზე დიდზე დიდი მნიშვნელობა ექნება როგორც სავაჭრო, ისევე წმინდა ეკონომიკური თვალსაზრისით.

რუსეთის როპიტმა (სავაჭრო-სანაოსნო საზოგადოება) 1878 წელს ბათუმში შემოიტანა 183 986 ფუთი, ხოლო გაიტანა 66 054 ფუთი სხვადასხვა საქონელი

1898 წლისათვის ბათუმის ნავსადგურში შემოტანილი ტვირთების განფასება აღწევდა 5 მილიონ მანეთს. აღნიშნული პერიოდისათვის ექსპორტის ღირებულება აღემატებოდა 24 მილიონ მანეთს და მათი უმეტესი წილი ნავთობპროდუქტებზე მოდიოდა. ნავთობპროდუქტების გარდა საზღვარგარეთ გადიოდა 200 ათასი მანეთის ღირებულების მარგანეცი, 200 ათასი მანეთის ღირებულების სიმინდის მარცვალი, ხეტყე და სხვადასხვა სახის ადგილობრივი ნაწარმი.

1878 წლის 29 ოქტომბერს ბათუმში ამოქმედებულ იქნა “პორტო-ფრანკო”. პორტო-ფრანკო დასაბამს XVI საუკუნიდან იღებს. პირველად ეს სტატუსი იტალიის ქალაქ ლივორნოს მიენიჭა 1547 წელს, 1595 წელს პორტო-ფრანკოდ გენუა გამოცხადდა, 1661 წელს – ვენეცია, 1669 წელს – საფრანგეთის ქალაქი – მარსელი, 1706 წელს – გიბრალტარი, 1727 წელს – ჰამბურგი, 1824 წელს – ბრემენი, 1833 წელს – ლუბეკი და ა.შ.

თავისუფალი სავაჭრო ზონების შექმნა განპირობებული იყო სასაქონლო-ფულადი მეურნეობისა და კაპიტალისტური წარმოების განვითარებით.

რუსეთში პორტო-ფრანკოს რეჟიმი პირველად ოდესაში გამოცხადდა, 1862 წელს პორტო-ფრანკო გახდა ვლადივოსტოკი. ბათუმი გახდა რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში მყოფი მესამე ქალაქი, რომელშიც პორტო-ფრანკო გამოცხადდა. ეს აქცია მოხდა ინგლისის, საფრანგეთის, გერმანიისა და იტალიის ეკონომიკური ზეწოლის შედეგად.

ბათუმს, შავ ზღვაზე გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო ძალზე ხელსაყრელი პირობები გააჩნდა “პორტო-ფრანკოს” ფუნქციის შესრულებისათვის. პორტო-ფრანკოს ტერიტორია ბათუმში თავდაპირველად ნავსადგურსა და მის ახლომდებარე ტერიტორიას მოიცავდა. შემდგომში გაფართოვდა და გასცდა ქალაქის ფარგლებს. 1884 წელს ბათუმის თავისუფალი სავაჭრო ზონა შეადგენდა 900 დესეტინას, 1883 წელს ბათუმი რკინიგზით ბაქოს დაუკავშირდა და გახდა ნავთობპროდუქტების

საერთაშორისო ბაზარზე გასაღების ძირითადი პუნქტი. პორტო-ფრანკოს გამოცხადებამ დადებითად იმოქმედა ქალაქის ინფრასტრუქტურისა და მრეწველობის განვითარებაზე. აშენდა ფაბრიკა-ქარხნები, გაიხსნა სავაჭრო დაწესებულებები, ბანკები და კულტურის კერები. „შემოერთებისთანავე ბათუმში ინტენსიური მშენებლობა გაჩაღდა. 1884 წლისათვის აიგო 305 საცხოვრებელი სახლი. გაიხსნა 4 თამბაქოს ფაბრიკა, 8 სასტუმრო, 4 საკონდიტრო, 27 თორნე, 21 სასადილო, 49 საბაყალო, 15 საგალანტერიო და 12 ტანსაცმელ-ფეხსაცმლის მაღაზია. 1883 წელს ამუშავდა ნავთის ჭურჭლის დამამზადებელი ბუნგესა და პალაშკოვსკის (მოგვიანებით როტმილდის ქარხანა), 1885 წელს – სიდერიდისისა და რიხნერის საწარმო. დაიწყო ქალაქის ჭაობების ინტენსიური დაშრობა, რკინიგზის მშენებლობა, კეთილმოაწყვეს ქუჩები და ა. შ.“ (2. 31-32). 1886 წელს ბათუმში პორტო-ფრანკოს რეჟიმი გაუქმდა. მაგრამ ქალაქის წინსვლა გრძელდებოდა. ნავსადგურის მუშაობა ინტენსიურად მატულობდა. ნავთობის ბიზნესი კი მეტად ვითარდებოდა.

როგორც საკაბოტაჟო ისე საერთაშორისო რეისებს ჰქონდათ სხვადასხვა დანიშნულება. კერძოდ, სრულდებოდა სატვირთო, სამგზავრო, სატვირთო-სამგზავრო, საფოსტო-სამგზავრო რეისები. უმეტესად ადგილი ჰქონდა რეგულარულ რეისებს. იმპერიის მასშტაბით ეკონომიკის წინსვლამ ბათუმში განსაკუთრებით გამოიწვია საკაბოტაჟო-სატვირთო რეისების განვითარება.

აჭარის რეგიონში უძველესი პერიოდიდან არსებობდა საკაბოტაჟო ნაოსნობის ტრადიციები. XIX ს. 80-იანი წლებიდან ცურვის ამ სახეობის მასშტაბი გაფართოვდა. ახლა შავ ზღვასთან ერთად იგი მოიცავდა აზოვის ზღვის აუზს. ბათუმს ურთიერთობა ჰქონდა მათ მრავალ სანავსადგურო პუნქტთან.

საკაბოტაჟო-სატვირთო რეისების საშუალებით ბათუმში შემოჰქონდათ და გაჰქონდათ სხვადასხვა სახის პროდუქტი, ხე-ტყე, სამშენებლო მასალა, რკინის ნაწარმი და ა. შ. ნავთობპროდუქტები კი ცხადია გაჰქონდათ. საკაბოტაჟო ტვირთები გადაჰქონდათ „ნაოსნობისა და ვაჭრობის რუსული საზოგადოების“, „ტვირთების ტრანსპორტირებისა და დაზღვევის რუსეთის საზოგადოების“, ძმები როზენშტეინების, მანთაშევის, კომკინას და სხვა გემებით (4.177).

საკაბოტაჟო ნაოსნობის ფარგლებში ვითარდებოდა სამგზავრო რეისებიც. გარდა სპეციალური სამგზავრო საცურაო საშუალებებისა მგზავრები შეეძლო გადაეყვანა, როგორც სატვირთო, ისე საფოსტო გემებსაც. არსებობდა დიდი კაბოტაჟიც. მისი საშუალებით ბათუმს კავშირი ჰქონდა პეტერბურგთან და ვლადივასტოკთან.

XIX ს. 90-იანი წლებიდან ბათუმის საკაბოტაჟო ნაოსნობაში იალქნიანი გემები სულ უფრო ისტორიას ბარდებოდა და უპირატესობა მოიპოვა ორთქლის გემებმა. იქრდებოდა ორთქლის გემების ტვირთამწეობაც.

რუსეთის იმპერიის ფარგლებში მოხვედრის შემდეგ ბათუმში, საკაბოტაჟო ნაოსნობის მსგავსად, საერთაშორისო ნაოსნობაც უფრო ინტენსიური გახდა. ამ პერიოდში საერთაშორისო ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად იზრდებოდა. იგი დაუკავშირდა მსოფლიოს ათეულობით ქალაქს ევროპაში, ამერიკასა და აფრიკაში.

საერთაშორისო ნაოსნობის ფარგლებში ბათუმიდან გატანილ პროდუქციაში ყველაზე დიდი წილი მოდიოდა ნავთობპროდუქტებზე. გარდა ამისა, აქ იყო მნიშვნელოვანი სატრანზიტო პუნქტი, სადაც ხდებოდა სხვადასხვა სახის პროდუქტის, მათ შორის კვების, ასევე სამშენებლო მასალის, მანუფაქტურის, მანქანა-დანადგარების შემოტანა და გატანა.

გარდა ამიერკავკასიისა და სპარსეთის საქონლის ტრანზიტისა ქალაქის მეშვეობით ხდებოდა აღმოსავლეთისა და დასავლეთის მეტი დაკავშირება. კერძოდ კრასნოვოდსკ-ბაქო-ბათუმის გზით შუა აზიიდან დასავლეთისაკენ და პირიქით ტვირთბრუნვა შეადგენდა 2.589.00 ფუტს (7.216).

ფართოვდებოდა საერთაშორისო სამგზავრო რეისებიც. მგზავრები გადაჰყავდა როგორც სამგზავრო ისე სატვირთო-სამგზავრო გემებს. ამ საქმეს ემსახურებოდნენ სხვადასხვა ქვეყნის კომპანიები და საზოგადოებები. მათ შორის ფრანგული „მესაერ მარიტიმი“, „პაკე“, ავსტრიის „ლოლოდი“, რუსეთის „ნაოსნობისა და ვაჭრობის რუსული საზოგადოება“ და სხვები.

ცხრილი 2. „ბათუმის პორტით საერთაშორისო ნაოსნობის გემების მოძრაობა (1879-1912 წწ.)

წლები	მოვიდა (მათ შორის იალქნიანი)	გავიდა (მათ შორის იალქნიანი)	სულ (მათ შორის იალქნიანი)
1880	773 (624)	791 (624)	1564 (1266)
1886	615	615	1230
1893	1246	1246	2491
1899	2212	2212	4424

წყარო: უზუნაძე რ. - ნაოსნობა ბათუმის ოლქში- 2001.

საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩაბმული გემების თითქმის 90% იყო საზღვარგარეთის ქვეყნების სანაოსნო კომპანიების საკუთრება. რუსეთის ხელისუფლება ამის წინააღმდეგი არ ყოფილა. კიდევ მეტი, მათ მიიღეს კანონი რომლის მიხედვით, უცხოეთის სანაოსნო, რომლებიც ემსახურებოდა რუსეთის საქონლის ექსპორტს და იმპორტს, თავისუფლდებოდნენ გადასახადებისაგან (7.217).

ჩვენს ქალაქში ნაოსნობის განვითარებას ცხადია მოჰყვა შესაბამისი სამსახურების და მომსახურე პერსონალების შექმნა. სამსახურებიდან შეიქმნა: 1. სავაჭრო პორტის სამმართველო, 2. პორტის მშენებლობის სამმართველო, 3. მთავარი სასაწყობო საბაჟო, 4. პორტის საქმეთა საგანგო. ეს უკანასკნელი თავის სხდომაზე

იხილავდა მნიშვნელოვან საკითხებს და წყვეტდა მათ ან გადასაწყვეტად წარუდგენდა ზემდგომ ორგანოებს.

ნავსადგურის მომსახურე პერსონალი სამ ჯგუფად იყოფოდა: ოლქის სანაოსნო სამსახურის პერსონალი, ოლქის სანაოსნო საშუალებათა ეკიპაჟი და დასაქმებული მუშები.

როდესაც საუბარია XIX ს. ბოლო ოცწლეულში ბათუმის ეკონომიკურ განვითარებაზე, ცხადია მის საფუძველს ხელსაყრელი ნავსადგური, მისი კეთილმოწყობა და ნორმალური ფუნქციონირება წარმოადგენდა. ამასთან ერთად აქ მრეწველობის განვითარებაში ძალზე დიდი როლი ითამაშა ნავთობის ბიზნესმა. ბაქოდან ჩამოჰქონდათ ნავთობი, მისი პროდუქტები და ბათუმიდან საზღვაო ტრანსპორტით გაჰქონდათ მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით. 1883 წლიდან, როდესაც გაიხსნა ბათუმი - სამტრედიის სარკინიგზო ხაზი ქალაქი რკინიგზით დაუკავშირდა ბაქოს, ნავთობპროდუქტების ჩამოტანა-გატანის მოცულობა გაიზარდა, მისი მაჩვენებელი წლიდან წლამდე მატულობდა. კერძოდ, 1883 წელს აქედან გატანილი ნავთობპროდუქტების მოცულობა უდრიდა 3.348,9 ფუტს, 1884 წელს - 6.200,8, 1885 წელს კი - 10.408,90 ფუტს. შემდეგ წლებში მისი რაოდენობა კიდევ იზრდებოდა (.136). შესაბამისი ბიზნესი, ამ საქმის მომსახურების საქმიანობა ჰყვოდა. კერძოდ, გახსნილი იყო ნავთობპროდუქტების ჩასასხმელი ჭურჭლების საწარმოები, იქ ინერგებოდა ახალი ტექნიკა, ადგილი ჰქონდა კონკურენციას, უმჯობესდებოდა შრომის ორგანიზაცია. ზოგჯერ ნავსადგურში შემოდიოდნენ ტანკერებიც ანუ გემები, რომლებშიც ხდებოდა ნავთობის გადასხმითი წესით დატვირთვა. ნავთობის ბიზნესიდან ქალაქს კარგი შემოსავალი ჰქონდა, რომელსაც საქალაქო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისათვის იყენებდა.

ოფიციალური მონაცემებით 1897-1898 წლებში, როდესაც ბათუმის ნავსადგურიდან, წლების შესაბამისად გაზიდეს 57.826,5 და 62.032,8 ათასი ფუთი ნავთობ-პროდუქტი (იქვე), ამათ გატანას ოფიციალური მონაცემებით მოემსახურა 75 გემი (იქვე, 149-151).

საზღვაო საქმე რაც უფრო კარგად არის დაყენებული, მით მეტად სარგებანია. ბათუმის ნავსადგურში ჩადებულმა მატერიალურმა და ფინანსურმა სახსრებმა, აგრეთვე საორგანიზაციო საქმიანობამ მნიშვნელოვანი უკუმოგება მოიტანა.

ბათუმის პორტში დაწესდა მთელი რიგი გადასახადები, რომლებიც კარგ შემოსავალს შეადგენდნენ. ამ შემოსავლის ნაწილი ხმარდებოდა თვით პორტის კეთილმოწყობას, სანაოსნოსთან დაკავშირებულ საქმიანობას, ხოლო ნაწილი შედიოდა, ბათუმის ბიუჯეტში. მოცემულ პერიოდში ბათუმის მზარდი ბიუჯეტი ნაყოფიერად ხმარდებოდა ქალაქის ინფრასტრუქტურის მოწყობას.

1897 წელს რუსეთის იმპერიაში ჩატარებული მოსახლეობის აღწერის მიხედვით ბათუმში ცხოვრობდა 28.508 სული (10.427). აქ არსებული სამეურნეო-ეკონომიკური

ორბიტა გარდა ზღვასთან და ნავთობთან დაკავშირებული ბიზნესისა მოიცავდა სხვა სფეროებსაც. ამუშავდნენ ქარხანა-ფაბრიკები, მათ შორის ფეხსაცმლისა და ტანსაცმელის, პაპიროსის, ალკოჰოლისა და ა.შ. (11.60-61).

XIX ს. ბოლო ოცწლეულში, ამ ისტორიისათვის საკმაოდ მოკლე ხნის განმავლობაში, ბათუმმა საოცრად წაიწია წინ. 1878 წლამდე ოსმალეთის იმპერიის ეს მიგდებული, ჩამორჩენილი დასახლებული პუნქტი სულ უფრო ვითარდებოდა ეკონომიკურად, სოციალურად, კულტურულად, პოლიტიკურად და ა. შ.

ბათუმის მრავალმხრივ განვითარებაში გადამწყვეტი როლი ითამაშა რუსეთის იმპერიაში მოქცევამ და დედასამშობლოსთან დაბრუნებამ, ხელსაყრელმა საზღვაო ყურემ და იქ შესაბამისი ნავსადგურის მოწყობამ, ნავთობის ბიზნესმა, ახალმა ეკონომიკურმა პირობებმა და ა. შ.

XIX ს. მიწურულს ბათუმში კაპიტალიზმის შემოსვლა, ეკონომიკური განვითარება ხდებოდა მშრომელთა მკაცრი ექსპლუატაციის ხარჯზე (12.37-47). ამ დროს ევროპის მშრომელთა კლასიც უსამართლოდ იჩაგრებოდა სოციალური სისტემის არასრულყოფილად მოწესრიგების გამო.

მოცემულ პერიოდში ბათუმის ჩაგრულ მუშათა კლასის ნაწილს შეადგენდნენ ნავსადგურის მტვირთავი მუშები. მათი სოციალურ- ეკონომიკური მდგომარეობა საკმაოდ მძიმე იყო. უპირველესად უნდა ითქვას, რომ შრომის პირობები მტვირთავებისათვის ანუ მეკურტნეებისათვის მავნეს წარმოადგენდა. ამას ემატებოდა სამუშაო დროის ხანგძლივობა- თითქმის 10 საათი, ხელფასის არასაკმარისი დონე, მოუწესრიგებელი საყოფაცხოვრებო პირობები. ყოველივე ამასთან ერთად, იმავე პერიოდში მშრომელები შესაბამისი ორგანიზაციების ხელმძღვანელობით სწავლობენ და იწყებენ ბრძოლას თავიანთი უფლებებისათვის.

ამგვარად, XIX ს. ბოლო ოცწლეული ბათუმისათვის და მისი ნავსადგურისათვის საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების მნიშვნელოვანი პერიოდია. იმ დროს ბათუმი სულ უფრო ემსგავსებოდა ევროპის საშუალო დონის ქალაქს.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ნიჟარაძე ნ. ჯიბუტი ნ. - აჭარის ასსრ, ბათუმი, 1957.
2. სურგულაძე ა. სიორიძე მ. - პორტო-ფრანკო ბათუმში - გამომცემლობა „აჭარა“, ბათუმი, 1996.
3. უზუნაძე რ. - ბათუმის ისტორიიდან (XIX ს-ის დამდეგი-70-იანი წლები), - ს.ს. „გამომცემლობა აჭარა“, ბათუმი, 1997.
4. უზუნაძე რ. - ნაოსნობა ბათუმის ოლქში - გამომცემლობა „ბათუმი უნივერსიტეტი“, ბათუმი, 2001.
5. ჟურნალი „საისტორიო მაცნე“ XIV, ბათუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, საქართველოს ისტორიის კათედრა, გამომცემლობა „ბათუმის უნივერსიტეტი“. ბათუმი, 2005.

6. ნიკოლაძე ნ. თხზ. ტ. 3, გამომცემლობა „ცოდნა“, 1963.
7. სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, აჭარა, III, გამომცემლობა „შოთა რუსთაველის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი“, ბათუმი, 2008.
8. მესხი ს. - თხზულებანი, ტ.3, თბილისი, 1964.
9. სიჭინავა ვ. - ბათუმის ისტორიიდან - სახელმწიფო გამომცემლობა, ბათუმი, 1958.
10. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, ტომი V, გამომცემლობა „საბჭოთა საქართველო“, თბილისი, 1970.
11. ლეკვეიშვილი ს. - ასე იწყებოდა ქალაქი... გამომცემლობა „ალიონი“, ბათუმი, 2000.
12. ცქვიტარია პ. - აჭარაში რევოლუციური მოძრაობის ისტორიის ნარკვევები, სახელმწიფო გამომცემლობა, ბათუმი, 1959.
13. კომახიძე თ. - ივანე ანდრონიკაშვილი - ს.ს. „გამომცემლობა აჭარა“, ბათუმი, 2003.
14. სიორიძე მ. - სამხრეთ-დასავლეთ საქართველო 1914-1918 წლებში, ს.ს. „გამომცემლობა აჭარა“, ბათუმი, 2002.
15. Батумь и его окрестности. Типография Киладзе. Батумь. 1906

REFERENCES

1. Nijaradze N. Djibuti N. – Adjara, 1957
2. Surguladze A. ,Sioridze M. - Porto Franco in Batumi, Publishing House "Adjara", 1997
3. Uzunadze R. - From the history of Batumi (late 19th century - 1970s), Publishing House "Adjara", 1997
4. Uzunadze R. - Sailing in Batumi Region - Publishing House "Batumi University", Batumi, 2001.
5. "History Herald" XIV, Batumi State University, Department of History of Georgia, Publishing House "Batumi University". Batumi, 2005.
6. Nikoladze N. – Vol.3, Publishing House “Tsodna”, 1963
7. Essays on the History of Southwestern Georgia, Adjara, III, Publishing House "Shota Rustaveli State University", Batumi, 2008
8. Meskhi S. – Vol 3, Tbilisi, 1964
9. Sichinva V. - From the history of Batumi, Batumi, 1958
10. Essays on the History of Georgia, Volume V, Publishing House "Soviet Georgia", Tbilisi, 1970
11. Lekveishvili S - how the city began... Publishing House "Alioni", Batumi, 2000
12. Tskhvitaria P. - Essays on the history of the revolutionary movement in Adjara, Batumi, 1959
13. Komakhidze T – Ivane Andronikashvili - Publishing House "Adjara", 1997

14. Sioridze M. - Southwestern Georgia in 1914-1918, Batumi, 2002
15. Batumi and its surroundings. Типография Kiladze. Batumi. 1906