

რამდენად სახიფათოა ბათუმისთვის კარბამიდის ტერმინალის აშენება გზმ-ს გარეშე

 batumelebi.netgazeti.ge/news/178735

თედო ჯორბენაძე



ბათუმის პორტში კარბამიდის გადასატვირთი ტერმინალი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების [გზმ] გარეშე აშენდება. საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრის ბრძანებით, ბათუმის პორტის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება გზმ-ს არ ექვემდებარება. ეს ცვლილება, ძირითადად, მე-7 ნავმისადგომის ტერიტორიაზე ნაყარი ტვირთების [გრანულირებული კარბამიდი] გადასატვირთი ტერმინალის მოწყობას და ექსპლუატაციას გულისხმობს. მაგრამ, იქნება თუ არა უსაფრთხო კარბამიდის ტერმინალი ბათუმში?

გარემოსდაცვითი ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივაში“ აცხადებენ, რომ მინისტრის აღნიშნული ბრძანებით [\[სკრინინგის გადაწყვეტილებით\]](#), არ არის დაცული პროცედურები, როგორც იურიდიულად, ასევე გარემოს დაცვითი თვალსაზრისით.

„როდესაც გაქვს ასეთი დაპირისპირება [აქციები ბათუმში], გარემოს დაცვის სამინისტრო ვალდებული იყო სრული გზმ ჩაეტარებინა. კიდევ უფრო დიდი პრობლემა ისაა, რომ არის დარღვევა – შეტანილია ცვლილება თავად პორტის ოპერირების 2009 წლის ნებართვაში, მაშინ როცა ახალი ტერმინალის მშენებლობაზე ახალი გზმ უნდა მომზადებულიყო“, – აცხადებს „მწვანე ალტერნატივას“ ხელმძღვანელი მანანა ქოჩლაძე. – „როდესაც ახალი ტერმინალი შენდება ასეთ დასახლებულ ადგილში, სადაც უკვე არის საკმაოდ დიდი ზემოქმედება [მერე რა, რომ პორტის ტერიტორია უკვე ათვისებული და დეგრადირებულია], აქ დამატებითი ზემოქმედება შეიქმნება. სწორედ ამიტომ ძველი ნებართვა კი არ უნდა

ჩაესწორებინათ, არამედ ახალი გზა-ს სრული ანგარიში უნდა გაეკეთებინათ. არსებული ინფრასტრუქტურის ზემოქმედებაც უნდა შეესწავლათ და ისიც, ამ ახალს რა ზემოქმედება ექნება“.

სკრინინგის პროცედურიდან მინისტრის გადაწყვეტილებამდე

გზა-ს კოდექსით, სკრინინგი არის პროცედურა, რომლითაც დგინდება, თუ რომელი პროექტი ან ღონისძიება მოითხოვს გარემოზე ზემოქმედების სრულ ან ნაწილობრივ შეფასებას. ეს პროცედურა საქართველოში 2017 წელს იმ მიზნით დაინერგა, რომ ხელი შეუწყოს საქმიანობის განმხორციელებელს დაზოგოს ფინანსები და დრო, რათა წინასწარ არ მოამზადოს გზა-ს სრული ანგარიში ისეთი საქმიანობისათვის, რომელიც შესაძლოა საერთოდ არ დაექვემდებაროს გზა-ს.

ტერმინალის შემთხვევაში, სკრინინგის პროცედურის შემდეგ, მინისტრმა გადაწყვიტა, რომ ტერმინალის მშენებლობა და ექსპლუატაცია არ ექვემდებარება გზა-ს.

ბათუმის ნავსადგურმა, სამინისტროს, სკრინინგის განცხადებით 2018 წლის 17 დეკემბერს მიმართა და წარუდგინა ტერმინალის მოწყობა-ექსპლუატაციის პროექტი, რომელიც შპს „გამა კონსალტინგმა“ მოამზადა.

სამინისტროს ინფორმაციით, ნავსადგურის მიერ წარდგენილ სკრინინგის განცხადებაში მითითებული იყო, რომ „სამი ნავმისადგომი (N7, N8 და N9) გამოყენებულია სხვადასხვა ნაყარი და გენერალური ტვირთების ოპერირებისთვის. ნაყარი ტვირთებიდან აღსანიშნავია: შაქარი, მარცვლეული, ქვანახშირი, კლინკერი, ცემენტი, სპილენძის კონცენტრატი, მანგანუმის მადანი, სილიკომანგანუმი, ბარიტი, კვარციტი, კარბამიდი, გრანულირებული გოგირდი, კაოლინის თიხა, პერლიტი და სხვა.“ განცხადებაში ასევე აღნიშნული იყო, რომ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიხედვით, ნავსადგურს გააჩნია გრანულირებული კარბამიდის გადატვირთვის უფლება.

სამინისტრომ ნავსადგურს წერილობით აცნობა, რომ გრანულირებული გოგირდისა და კარბამიდის ოპერირებაზე არაფერია ნათქვამი 2009 წელს მომზადებულ „ნავსადგურის მიმდინარე საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში“. შესაბამისად, აღნიშნული საჭიროებდა დაზუსტებას.

„ამასთან, წარმოდგენილი სკრინინგის განცხადება ეხება გრანულირებული კარბამიდის გადასატვირთი ტერმინალის მოწყობას და ექსპლუატაციას და, შესაბამისად, გოგირდის ნაყარი ტვირთის ოპერირება არ განიხილება“, – მიწერეს ნავსადგურს სამინისტროდან.

სამინისტრომ ნავსადგურისგან მე-7 ნავმისადგომზე წარმოქმნილი [საწარმოო და სანიაღვრე] ჩამდინარე წყლების გაწმენდის, ასევე ნაყარი ტვირთების მიღება/გადატვირთვის დეტალური ტექნოლოგიური სქემები მოითხოვა. ამასთან, ნავსადგურს მოსთხოვეს სკრინინგის განცხადებაში დაეზუსტებინა ინფორმაცია კარბამიდის შენახვის პირობებისა და დატენიანების თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებების შესახებ.

შენიშვნების გათვალისწინებით, სკრინინგის განახლებული განცხადება ნავსადგურმა სამინისტროს 2018 წლის 28 დეკემბერს წარუდგინა. ამ განცხადების საფუძველზე კი, მინისტრმა ბრძანებას, ტერმინალის გზა-ს გარეშე აშენების შესახებ, ხელი გუშინ, 2019

წლის 23 იანვარს მოაწერა.

მინისტრის ბრძანება და ტერმინალის მოწყობის და ექსპლუატაციის პროექტი სრულად შეგიძლიათ იხილოთ ამ ბმულზე:

მართალია, სკრინინგის გადაწყვეტილება კარბამიდის გადატვირთვას ეხება, თუმცა ბათუმის ნავსადგურსა და კომპანია „ვონდერნეტს“ შორის გაფორმებული ხელშეკრულებით, ბათუმის პორტის ახალი ტერმინალიდან დასაშვებია შემდეგი სახის სატრანზიტო ტვირთების გადატანა:

- **აზოტის მინერალური სასუქები:** კარბამიდი; ამიაკის სელიტრა; ამონიუმის სულფატი; კიროვან-ამიაკური სელიტრა; ასეთი სასუქების განსაკუთრებული სახეობები.
- **ფოსფატის სასუქები:** მონოამონიუმსულფატი; ფოსფატის დიამონიუმი; ამო და ნიტრო ფოსფატების სხვადასხვა სახეობები; სამმაგი სუპერფოსფატი; ცალკეული სუპერფოსფატი.
- **ნედლეული:** გოგირდი; გრანულირებული გოგირდი; არაგრანულირებული გოგირდი ან კოშტისებრი გოგირდი ბიგ-ბეგებში; ფოსფორიტები.

ამ თემაზე: [რა ქიმიურ ნივთიერებებს გადაზიდვენ ახალი ტერმინალიდან – ხელშეკრულების დეტალები](#)

„ორ კომპანიას შორის კონტრაქტზე, რომელმაც შეიძლება გარემოს ზიანი მიაყენოს, პასუხისმგებლობა გარემოს დაცვის სამინისტრომ უნდა აიღოს. ფაქტობრივად, კომპანია შევიდა სამინისტროში წინადადებით, რომ ბევრი ნივთიერების გადატანა უნდა და სამინისტრომ უთხრა, რომ დანარჩენი ძველ ნებართვაშია და შენ მხოლოდ კარბამიდი გაგაქვსო. მართალია, სკრინინგის გადაწყვეტილების საფუძველზე არ აქვთ სხვა ნივთიერებების გადაზიდვის უფლება, მაგრამ ვინ გააკონტროლებს? კონტროლის მექანიზმი როგორი იქნება? ეს ხომ კერძო კომპანიის ტერმინალია... ამიტომ იყო სრული გზმ-ს მომზადება საჭირო, რომ დაგვენახა – თუ რაღაც ნივთიერებების გადატანა არ შეიძლება, უნდა აიკრძალოს საერთოდ და მკაცრი სასჯელი უნდა იყოს განსაზღვრული, რომლის დარღვევაც შემდეგ ძალიან პრობლემური იქნება“, – ამბობს მანანა ქოჩლაძე.

მისივე თქმით, სკრინინგის პროცედურით, „მაგალითად, პორტი ამბობდა, რომ საცხოვრებელი სახლი არის ტერმინალიდან 65 მეტრში და ამ დროს აღმოჩნდა, რომ 54 მეტრშია... უნდა ვივარაუდოთ, რომ თუ ავარიული სიტუაცია იქნება, ამ ყველაფერს გარკვეული უარყოფითი ზეგავლენა ექნება მოსახლეობაზე“.

მინისტრის ბრძანებაში აღნიშნულია, რომ „პროექტის შესახებ 2019 წლის 18 იანვარს საქმიანობის განმახორცილებლის მიერ მოსახლეობის ინფორმირების მიზნით გაიმართა საინფორმაციო შეხვედრა ქ. ბათუმის მერიის ადმინისტრაციულ შენობაში. კომპანიამ წარმოადგინა პროექტის პრეზენტაცია და მოსახლეობას გააცნო ტერმინალის მშენებლობასთან დაკავშირებული საკითხები“.

მართალია, 18 იანვარს ასეთი შეხვედრა გაიმართა, თუმცა არც მოსახლეობისთვის და არც იმ ჯგუფისთვის, ვინც ბათუმში ტერმინალის მშენებლობას ეწინააღმდეგება, ამ დრომდე არავის განუმარტავს, რა გარანტიები არსებობს, რომ პროექტი უსაფრთხოა.

არადა, მერიაში ამ შეხვედრამდე და შემდეგშიც ბათუმში არაერთი საპროტესტო აქცია გაიმართა.

ამ თემაზე: რამდენად საშიშ ნივთიერებებს გადაიტანენ ტერმინალიდან – ქიმიკოსები VS მონინაალმდეგეები

როგორ იმუშავებს ტერმინალი

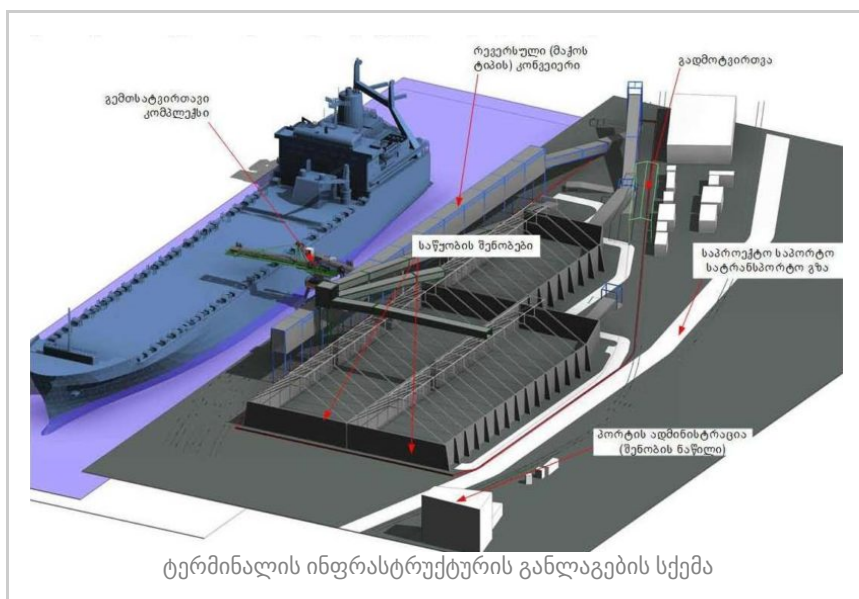
ტერმინალის მოწყობისა და ექსპლუატაციის პროექტის მიხედვით:

„დღემდე ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიაზე შემოტანილი ნაყარი ტვირთები თავსდება ნავმისადგომების სახმელეთო ნაწილზე ნაყარების სახით და შემდგომ ამწე მექანიზმის გრეიდერის საშუალებით თავსდება გემის ტრიუმში. გამომდინარე აღნიშნულიდან, ნაყარი ტვირთების ოპერირების ტექნოლოგიური პროცესი (ხმელეთიდან გემში და პირიქით) ხორციელდება რამდენიმე ეტაპად და ღია სივრცეში, რაც განაპირობებს მტვრის გავრცელების მაღალ რისკს.

ნაყარი ტვირთების გადასატვირთი ტერმინალის მოწყობის და ექსპლუატაციის პროექტი კი ითვალისწინებს, სპეციალური ინფრასტრუქტურის მოწყობას, რომლის საშუალებით ნაყარი ტვირთების მიღება, დასაწყობება და გადატვირთვა [საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელია ასევე პროდუქციის გემიდან მიღებაც] მოხდება დახურული ციკლით, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს მტვრის ემისიის რისკებს“.

პროექტის მიხედვით ტერმინალის შემადგენლობაში დაგეგმილია შემდეგი ინფრასტრუქტურის მოწყობა:

- ნაყარი ტვირთების მიმღები ბაქანი, სადაც მოწყობილი იქნება ვაგონებიდან ტვირთის ე.წ. ქვედა ჩამოცლის სისტემა და მინისქვეშა ბუნკერი;
- ორი ერთეული საწყობის შენობა;
- ლენტური კონვეიერების სისტემები, რომლებიც განთავსებული იქნება დახურულ გალერეებში;
- პროდუქციის გემის ტრიუმში ჩატვირთვის სისტემა;
- მტვრის ემისიის მინიმიზაციის მიზნით დამონტაჟდება აირგამწმენდი სისტემები.



„რკინიგზის სადგურ ბათუმი სატვირთოდან, ტერმინალის ჩამოსაცლელ პუნქტში ვაგონების შემოყვანა მოხდება ნავსადგურის სარკინიგზო ჩიხის საშუალებით. პროდუქციის ჩამოცლის პუნქტში განთავსდება ერთი ვაგონი, საიდანაც ტვირთი ჩაიცლება მინისქვეშა ბუნკერში. მინისქვეშა ბუნკერიდან სანყობში გადატანა მოხდება ლენტური კონვეიერის საშუალებით რომელის ნაწილი განთავსებული იქნება გვირაბში, ხოლო შემდეგ გალერეაში. სანყობებიდან პროდუქციის გემის ტრიუმში ჩატვირთვის მიზნით, ორივე სანყობის იატაკის ქვეშ გათვალისწინებულია მინისქვეშა ბუნკერების მოწყობა. სანყობიდან ტვირთი ჩაიცლება ბუნკერში, საიდანაც ჩამტვირთველის საშუალებით მოხდება მისი გატანა გემის ტრიუმში.

კარბამიდი წარმოადგენს თეთრი ფერის ნივთიერებას, რომელიც უსუნოა და კარგად იხსნება წყალში. პროექტის მიხედვით, საპროექტო ტერმინალის საშუალებით დაგეგმილია წელიწადში 1 მლნ ტონამდე გრანულირებული კარბამიდის გადატვირთვა. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ ნავმისადგომზე განხორციელდება სხვა სატვირთო ოპერაციებიც, მაგრამ ასეთ შემთხვევაში ტერმინალიდან ტვირთის გადატვირთვას ადგილი არ ექნება“, – აღნიშნულია პროექტში.



პროდუქციის ქვედა ჩამოცლის სისტემით ჩამოტვირთვის მაგალითი / ფოტო პროექტიდან



ნაყარი ტვირთების ტიპური დახურული სანყობის მაგალითი / ფოტო პროექტიდან



ლენტური კონვეიერი გალერეაში / ფოტო პროექტიდან



გემის მობილური დამტვირთავი / ფოტო პროექტიდან

ახალი ინტერესები ბათუმის პორტში

ბათუმის პორტში ახალი ტერმინალის ასაშენებლად, ბათუმის საზღვაო ნავსადგურმა კერძო კომპანიას 15 128 კვ/მ ფართობი აღნაგობის უფლებით უკვე გადასცა. ტერმინალის მშენებლობის საინვესტიციო ხელშეკრულებას ხელი 2018 წლის 22 მარტს მოწერა. ახალი ტერმინალი ცენტრალური აზიიდან მინერალური სასუქების ტრანზიტისთვის იქნება განკუთვნილი.

გასული წლის მარტში საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს მიერ გავრცელებულ რელიზში აღნიშნული იყო, რომ პროექტის პარტნიორია ტრეიდერული კომპანია – Trammo AG და პროექტი „ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის“, საქართველოს რკინიგზისა და საქართველოს მთავრობის მონაწილეობით ხორციელდება.

ბათუმის მერიას ტერმინალის მშენებლობის ნებართვა ჯერ არ გაუცია.

„ბათუმელებმა“ კი, დოკუმენტებზე დაყრდნობით გაარკვია, რომ ამ პროექტს ახორციელებენ გიორგი ბარიძე, დიმიტრი აბდუშელიშვილი და ასევე უზბეკეთის მოქალაქე ალიშერ ივრამოვი. ისინი სხვა კომპანიაში „თიბისი ბანკის“ დამფუძნებელ მამუკა ხაზარაძის პარტნიორები არიან ანაკლიის ღრმანყოფანი პორტის მშენებლობის პროექტში. კიდევ ერთი საყურადღებო გარემოება – მაშინ, როცა ბათუმში ტერმინალის მშენებლობას აქციებით აპროტესტებდნენ, თიბისი ბანკის საქმეზე პროკურატურამ გამოძიება დაიწყო და მამუკა ხაზარაძე დააკითხა.

გასულ კვირას ბათუმში მყოფმა ამერიკის ელჩმა განაცხადა, რომ თიბისის საქმეს ყურადღებით აკვირდებიან, რადგან ამ ბანკში ამერიკელი მფლობელიც არის.

2018 წლის დეკემბერში, „სილქ როუდ ჯგუფის“ დამფუძნებელმა, გიორგი რამიშვილმა ბათუმის პორტის არსებული სახით შენარჩუნებისა და ნავსადგურის ტერიტორიაზე კიდევ ერთი ტერმინალის მშენებლობის წინააღმდეგ გააკეთა განცხადება.

მნიშვნელოვანია ის, რომ საქართველოში ერთ-ერთი ყველაზე მაღალბიუჯეტის კომპანიის ერთ-ერთი მფლობელი, რომლის პარტნიორიც ბიძინა ივანიშვილის მიერ დაფუძნებული „თანაინვესტირების ფონდია“, ღიად ამბობს, რომ ამის თაობაზე „ყველა მაღალ დონეზე“ ისაუბრა.

ამ თემაზე: ვინ აშენებს ბათუმში ახალ ტერმინალს – პორტში კომპანიას მინა უკვე გადასცეს



მთავარი ფოტო: აქცია ტერმინალის მშენებლობის წინააღმდეგ – საზოგადოებრივი მაუწყებლის აჭარის ტელევიზია.

სტატია მომზადებულია პროექტის ფარგლებში – “სიტყვის თავისუფლების მხარდაჭერა”. პროექტს ახორციელებს არასამთავრობო ორგანიზაცია „თავისუფალ ჟურნალისტთა სახლი“. პროექტის ფინანსური მხარდაჭერია ამერიკული ფონდი „ეროვნული წვლილი დემოკრატიისთვის“ [NED]. არარის აუცილებელი სტატიაში გამოთქმული მოსაზრებები გამოხატავდეს დონორი ორგანიზაციის შეხედულებებს.

