

**მდინარე ჭოროხის ნატანის მიერ გამოწვეული ცვლილებები და თანამედროვე მიდგომები
აჭარის სანაპიროს ზოლში**

მაკალათია ი., ბილაშვილი კ., კერესელიძე დ.

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი, საქართველო
Irma.makalatia@ens.tsu.edu.ge

ანოტაცია. საქართველო საზღვაო ქვეყანაა და მნიშვნელოვანია კარგად გავანალიზოთ დინამიური პროცესები, აღმოსავლეთ სანაპირო ზოლში. კერძოდ, აჭარის სანაპიროს აკუმულაციური ზოლი თითქმის მთლიანად მდ. ჭოროხის ალუვიური ნატანით არის წარმოქმნილი. ის გარემოება რომ მდ. ჭოროხის ნატანის სრულად გადაკეტვა აუცილებლად გამოიწვევს უარყოფით შედეგებს, აუცილებელია მომავალში ავიცილოთ და შევძლოთ სანაპირო ზოლის ინვერტირებულ მართვა და ზოგადად მდგრადი განვითარების კონცეფციის შექმნა.

საკვანძო სიტყვები: შავი ზღვა, მდგრადობა, ეკოლოგია

აჭარის სანაპირო ზოლი, განსაკუთრებით კახაბრის ვაკე წარმოქმნილია მდ. ჭოროხის მყარი ნატანისა და ზღვის ტალღების ურთიერთქმედების შედეგად. ზღვიურ შესართავში გამოტანილი ალუვიური მასალის ნაწილი აკუმულირდებოდა ადგილზე, ნაწილი იკარგებოდა წყალქვეშა კანიონში, ხოლო დანარჩენი ტალღების ტრანსპორტირება ხდებოდა ჩრდილოეთით და აღწევდა მდ. ნატანებამდე.

აჭარის სანაპიროს შესახებ ყველაზე ადრეული ინფორმაცია არსებობს XIX საუკუნის დასაწყისიდან. იმ დროისათვის ბათუმის კონცხთან დაგროვდა იმდენად დიდი რაოდენობის მასალა, რომ ზღვის კიდე მაქსიმალურად მიუახლოვდა დიდ სიღრმეებს და ნაპირთან თითქმის შეაჩერა შემდგომი ზრდა. XIX საუკუნის ბოლოს, საპორტო მოლის აშენების შედეგად გადაიკეტა ნაპირგასწვრივი ნაკადი და მნიშვნელოვნად დაჩქარდა ბათუმის კონცხის შემდგომი ზრდა, რის შედეგად 200 მეტრით გაიზარდა ქალაქის მიმდებარე სანაპიროს მონაკვეთი. სამწუხაროდ გარკვეულ მონაკვეთზე შეიქმნა დეფიციტი და სანაპიროს საფრთხე დაემუქრა (ნახ.1.)

მდ. ჭოროხი 2010-2012 წლიდან თურქეთში მშენებარე დერინერის (ზღვიდან დაშორება 70 კმ), ბოჩხას (ზღვიდან 40კმ) და მურატლის (ზღვიდან 30კმ) წყალსაცავებით რეგულირდება. ამას ემატება (საქართველოს ფარგლებში-26 კმ) მყარი მასალის ამოღება მდინარიდან და შუახევის წყალსაცავი, რომელიც საქართველოს მხარეს მდებარეობს. ამ წყალსაცავების მშენებლობამ მდ. ჭოროხის და მისი შენაკადები (აჭარისწყალი და მაჭახელა) ნატანის ზღვამდე გატანას თითქმის მთლიანად გამორიცხავს რაც



ნახ.1

საბოლოოდ ბათუმის სანაპიროზე უარყოფითად აისახება. საბოლოოდ საფრთხე დაემუქრება როგორც აეროპორტის ასაფრენ ბილიკს ისე ცენტრალურ გზის მონაკვეთს და ახალ ბულვარს. ამიტომ აუცილებელია, რომ ადგილობრივმა მთავრობამ ამ საფრთხის თავიდან ასაცილებლად ყველა ზომებს მიმართოს და ნაპირდაცვის სპეციალისტების დახმარებით მოხერხდეს ამ პრობლემის თავიდან აცილება.

ასევე აღსანიშნავია, რომ ჰოლანდიელი მეცნიერთა პროექტით და რეკომენდაციით, ადლიის სანაპიროები ლოდების დამცავი ფენებით დაიფარა, ხოლო ზღვისპირა ბულვარის რეკრეაციული პლაჟები, ინარჩუნებს პირვანდელ მდგომარეობას. სანაპირო ზონა, მიუხედავად ძლიერი შტორმებისა და გლობალური დათბობის ფონზე მაინც ახერხებს და არ ხდება მასიური სანაპიროს გადარეცხვა, თუმცა ფაქტია, რომ უშუალოდ ბათუმის კონცხი 2017-2021 წლების მონაცემებით, ჯერ კიდევ იღებს საკმარის ნატანს, მიუხედავად მზარდი დეფეციტისა.

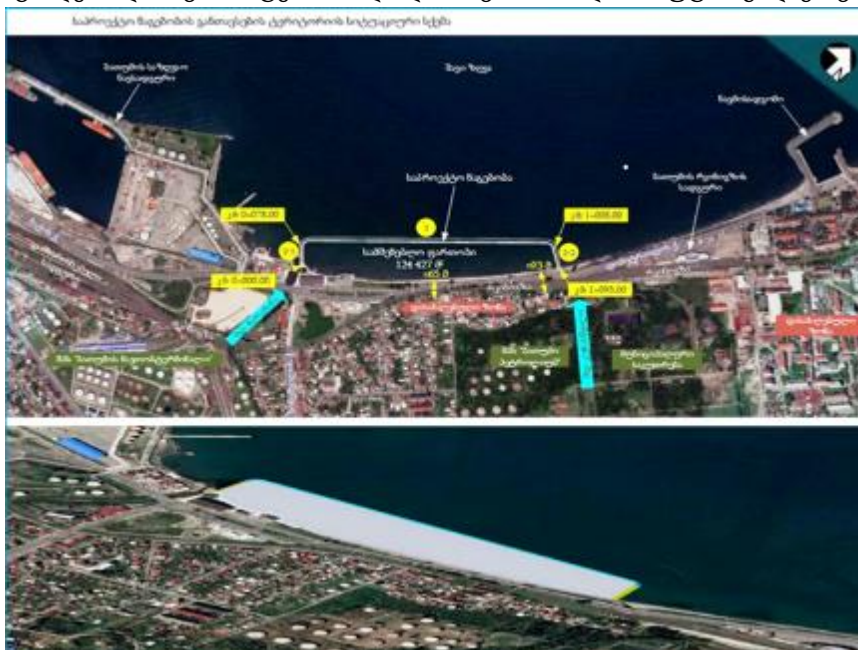
საჭიროა მთავრობამ მეტი ყურადღება გამოიჩინოს ვინაიდან 2025-2030 წლებისთვის ბათუმის სანაპიროზე ნატანის მზარდი დეფეციტი შეიქმნება და მოხდეს ზღვისთვის აუცილებელი საშენი მასალის ხელოვნურად შევსება.

უნდა აღინიშნოს, რომ 1998-2000 წლებში მსოფლიო ბანკის პროექტის ფარგლებში ჰოლანდიელ სპეციალისტებთან ერთად, კვლევები ჩატარდა და ნაპირდაცვითი ღონისძიებების რამდენიმე სცენარი მომზადდა. დასკვნით ნაწილში აღნიშნული იყო რომ 2005 წლისთვის მდ. ჭოროხის მიერ ზღვაში გამოტანილი პლაჟშემქმნელი ნატანის მოცილობა 65 %-ით შემცირდა, ხოლო 2015 წელს -95%-ით.

ქართველებთან ერთად უცხოელმა სპეციალისტებმაც ერთხმად აღნიშნეს, რომ წარეცხვის “მინიმალური“ სცენარის არსებობის შემთხვევაშიც პროგნოზები საგანგაშოა. სანაპიროს დასაცავად უცხოელმა ექსპერტებმა ნატანის დეფეციტის გამოწვეული მოსალოდნელი ზარალის აუდიტი ჩაატარეს. გაირკვა, რომ თუ ზომებს სახელმწიფო არ მიიღებს ზარალი 2025 წლისთვის, 95 მლნ. აშშ დოლარზე მეტი იქნება. შესაძლოა მდ. ჭოროხის შესართავის- ბათუმის კონცხზე მოსალოდნელი ზღვის მიერ წარეცხილი ტერიტორიების ფართობმა 95-100 ჰა მიაღწიოს.

სამწუხაროა, რომ თავის დროზე არ მოხდა მხარეებს შორის შეთანხმება და არ იყო გათვალისწინებული დეფეციტის ამოფხვრის რაიმე გზები საქართველოსა და თურქეთის მხარეებს შორის. ამას ემატება ძველი ქართული ეკლესია და ციხე-სიმაგრეების დატბორვა ამ წყალსაცავებში. სამწუხაროდ კარგად ვერ გავიაზრეთ არსებული პრობლემა და საფრთხეები. ეჭვგარეშეა რომ კაშხლების მშენებლობის ამ მასშტაბით განხორციელებამ, პრაქტიკულად გამოიწვია მყარი ნატანის შეწყვეტა, რასაც უმძიმესი ეკოლოგიური შედეგები მოჰყვება აჭარის სანაპიროსთვის.

პრობლემის გადასაჭრელად სახელმწიფოს და კერძო ინვესტორების ერთობრივი მუშობა აუცილებელია. თანამედროვე მიდგომებთან დაკავშირებით მაგალითად მოყვანილი მაქვს „ამბასადორი ბათუმი აილენდის“ პროექტი რომელის ითვალისწინებს ორი ხელოვნური ნახევარკუნძულის და კუმბულის მშენებლობას. პროექტს წინ უძღვოდა კვლევები საერთაშორისო მეცნიერების და ექსპერტების, კომპანიების, მიერ წარმოებული დაკვირვებები და ანალიზები. მშენებლობისთვის შერჩეულია ბათუმის შესასვლელი სადაც ხდებოდა ნავთობ ტერმინალიდან ნავთობის და მახუტის გადაქაჩვა. (ნახ. 2,3).



ნახ. 2,3
103

პირველ ეტაპზე იგეგმება „ნაპირდამცავი ნაგებობების მშენებლობა , რომლის ფარგლებში მოეწყობა 12,5 ჰექტარი ფართობი, რაც საბოლოოდ ორი ხელოვნური ნახევარკუნძულის და კუნძულის შექმნას და მასზე ინფრასტრუქტურის მოწყობას ითვალისწინებს. მოეწყობა ულტრათანამედროვე გასართობ-გამაჯანსაღებელი, სპორტული და საგანმანათლებლო, კომერციული საცხოვრებელი სახლები, მაღალი კლასისის სასტუმრო კომპლექსები საზოგადოებრივი პლაჟები, აქტიური და პასიური დასასვენებელი კუთხეებით.

მშენებლობის საერთო ფართობია 105 ჰექტარია და მშენებლობის ვადა 7 დან- 10 წლამდე. მნიშვნელოვანია რომ მშენებლობის პროცესში დასაქმდება 2000 ადგილობრივი მოსახლეობა. ქვა -ლორდის ძირითადი ტრანსპორტირება მოხდება ხალას, ახალშენის და ქედის კარიერებიდან. ასევე მდ.ბარცხანასა და მდ. კუბისწყლის აკვატორიაში არსებული ლიცენზირებული საბადოები. სამშენებლო პროცესში მონაწილეობენ ქართველი და უცხოელი ინჟინრები და ჰიდროლოგები. იგეგმება სტუდენტების ჩართვა რომ მოხდეს ახალგაზრდა თაობების დაინტერესება და გადამზადება.

დასკვნა. კაშხლების მშენებლობა იწვევს მდინარის ნატანის ბუნებრივი რეჟიმის დარღვევას ნებისმიერ მდინარეზე და აჭარის სანაპირო ზოლიც ამ საფრთხის წინაშე აღმოჩნდება მომავლში. ამრიგად, კერძო ინვესტორის კონკრეტულ მონაკვეთზე განხორციელებულმა კვლევებმა და სანაპიროს მოკლე მონაკვეთში ჩატარებულმა სამუშაოებმა შესაძლოა საფუძველი ჩაუყაროს ახალ თანამედროვე მიდგომებს, რაც ჩვენი როგორც საზღვაო ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანი და აუცილებელია.

ლიტერატურა

- [1] მეტრეველი გ., მაჭავარიანი ლ., გულაშვილი ზ., წყალსაცავების პოზიტივები და ნეგატივები. // წიგნი, თბილისი, 2022, 122-123 გვ.
- [2] რუსო გ. ბათუმის კონცხის თანამედროვე მდგომარეობა და განვითარების პროგნოზები. // თბ., 2007.
- [3] გიგინეიშვილი გ., მეტრეველი გ., გზირიშვილი თ., ბერიტაშვილი ბ. კლიმატის თანამედროვე გლობალური დათბობის გავლენა საქართველოს ზღვის სანაპირო ზონაზე. // გაერო. კლიმატის ცვლილებების ჩარჩო კონვენციის ეროვნული სააგენტო, თსუ. საქართველოს გეოგრაფიული საზოგადოება, თბ. 1999, 74 გვ.

THE CHANGES CAUSED BY THE SEDIMENT OF THE CHOROKHI RIVER AND THE MODERN APPROACHES TO THE COASTLINE OF ADJARA

Makalathia I., Bilashvili K., Kereselidze D.

*Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Tbilisi, Georgia
Irma.makalathia@ens.tsu.edu.ge*

Abstract. Georgia is a maritime country and it is important to thoroughly analyze the dynamic processes in the eastern coastline. In particular, the accumulation strip of the coast of Adjara is almost completely covered by the river. It is formed by the alluvial sediment of Chorokhi. The circumstance that the river The complete blocking of Chorokhi sediment will definitely lead to negative consequences, it is necessary to avoid it in the future and to be able to manage the integrated coastline and create the concept of sustainable development in general.

Key words: Black Sea, sustainability, ecology.