

DEVELOPMENT OF BATUMI PORT IN 1878-1914

ბათუმის პორტის განვითარება 1878-1914 წლებში

JEMAL KARALIDZE

Doctor of History, Professor of Batumi

Shota Rustaveli State University, N35 E. Ninoshvili st.

Batumi, Georgia +995 577179770, jemal.karalidze@bsu.edu.ge<https://orcid.org/0000-0002-7179-0455>

Abstract. Modern Batumi is one of the most significant economic, administrative, and cultural centers of Georgia. Its maritime location played a decisive role in its formation as an important center not only of Georgia but also of the Caucasus and the Black Sea coast. Batumi has one of the most favorable natural bays on the Black Sea. Nevertheless, it was not an important port until the 19th century. 19th century Since the founding of Batumi, Russia has been particularly interested in Batumi, which had an active rivalry with England and France for dominance in the Middle East. One of the main goals of the wars with the Ottomans in the 19th century was the possession of Batumi for Russia. Russia was able to achieve its goal when, as a result of the war of 1877-1878, Adjara Batumi passed under the jurisdiction of the Russian Empire. According to the decision of the Congress of Berlin, Batumi belonged to Russia with the status of Porto-Franco. From now on, the period of rapid development of Batumi began. The export of Bacops oil on the world market acquired a decisive importance. At that time, Russia was the largest oil exporter in the world market. Newly incorporated Batumi was the most convenient place from this point of view, which accelerated the construction of the railway to Batumi in 1883, then the construction of the new harbor of Batumi, and later the connection of Baku-Batumi with an oil pipeline. The held events have especially increased the role of Batumi as an oil and oil products export center. The feedback of the growth rate of oil export from Batumi was visible - at the turn of the 19th and 20th centuries, Batumi took third place in the Caucasus in terms of trade and industry, after Tbilisi and Baku.

The development of the port was of vital importance for the promotion of Batumi. It has been reconstructed several times, expansion of the harbor area and, an increase in the berthing lane. However, it still could not meet the demands of the ever-increasing cargo turnover. At the turn of the 19th and 20th centuries, port expansion and reconstruction projects were developed several times, but they could not be implemented due to the government's passivity and the changed situation in the world oil market. 20th century Since the 1990s, the cargo turnover of the Batumi port has been growing at a fast pace, which required an increase in the port's capacity. In 1911, the government approved a 10-year plan for the expansion and development of the Batumi port, and the first phase of work began in 1912, but the World War that began in 1914 made its full implementation impossible.

Key words: Batumi; Russia; Porto-Franco; Port of Batumi; export of petroleum products; export of manganese; reconstruction of the harbor.

ჯემალ კარალიძე

ისტორიის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის

სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი,

საქართველო, ბათუმი, ე. ნინოშვილის ქ. N35

+995 577179770, jemal.karalidze@bsu.edu.ge<https://orcid.org/0000-0002-7179-0455>

აბსტრაქტი. თანამედროვე ბათუმი საქართველოს ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ეკონომიკური, ადმინისტრაციული და კულტურული ცენტრია. მისი, როგორც არა

მხოლოდ საქართველოს, არამედ კავკასიის და შავიზღვისპირეთის მნიშვნელოვანი ცენტრის ფორმირებაში გადამწყვეტი როლი საზღვაო მდებარეობამ შეასრულა. ბათუმს შავ ზღვაზე ერთ-ერთი ყველაზე ხელსაყრელი ბუნებრივი ყურე გააჩნია. მიუხედავად ამისა, XIX საუკუნემდე ის არ ყოფილა მნიშვნელოვანი ნავსადგური. XIX ს. დამდეგიდან ბათუმით განსაკუთრებით დაინტერესდა რუსეთი, რომელსაც ინგლისთან და საფრანგეთთან აქტიური მეტოქეობა ჰქონდა ახლო აღმოსავლეთში გაბატონებისათვის. XIX საუკუნეში ოსმალეთთან წარმოებული ომების ერთ-ერთ ძირითად მიზანს რუსეთისათვის სწორედ ბათუმის დაუფლება წარმოადგენდა. რუსეთმა შეძლო დასახული მიზნის მიღწევა, როცა 1877-1878 წლების ომის შედეგად აჭარა ბათუმითურთ რუსეთის იმპერიის იურისდიქციაში გადავიდა. ბათუმი ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით რუსეთს მიეკუთვნა პორტო-ფრანკოს სტატუსით. ამიერიდან დაიწყო ბათუმის სწრაფი განვითარების პერიოდი. გადამწყვეტი მნიშვნელობა ბაქოს ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ექსპორტმა შეიძინა. იმ დროისათვის რუსეთი ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ყველაზე დიდი ექსპორტიორი იყო. ახლადშეერთებული ბათუმი ამ თვალსაზრისით ყველაზე მოსახერხებელ ადგილს წარმოადგენდა, რამაც დააჩქარა 1883 წელს ბათუმამდე რკინიგზის გაყვანა, შემდეგ ბათუმის ახალი ნავსადგურის მშენებლობა, ხოლო მოგვიანებით ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენით დაკავშირება. გატარებულმა ღონისძიებებმა ბათუმის, როგორც ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების საექსპორტო ცენტრის როლი განსაკუთრებით გაზარდა. თვალსაჩინო იყო ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტის ტემპის ზრდის უკუკავშირი - XIX - XX სს-ების მიჯნაზე ბათუმმა სავაჭრო და სამრეწველო მნიშვნელობით კავკასიაში მესამე ადგილი დაიკავა თბილისისა და ბაქოს შემდეგ.

ბათუმის დაწინაურებისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა პორტის განვითარებას. რამდენჯერმე მოხდა მისი რეკონსტრუქცია, ნავსადგურის ტერიტორიის გაფართოება, ნავმისადგომი ზოლის გაზრდა. მაგრამ იგი მაინც ვერ პასუხობდა სულ უფრო მზარდი ტვირთბრუნვის მოთხოვნებს. XIX-XX სს-ის მიჯნაზე რამდენჯერმე შეიმუშავეს პორტის გაფართოებისა და რეკონსტრუქციის პროექტები, მაგრამ მათი განხორციელება ვერ მოხერხდა ხელისუფლების პასიურობისა და ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე შეცვლილი მდგომარეობის გამო. XX ს. 10-იანი წლებიდან სწრაფი ტემპით ხდებოდა ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვის ზრდა, რამაც მოითხოვა ნავსადგურის შესაძლებლობების გაზრდაც. 1911 წელს მთავრობამ დაამტკიცა ბათუმის პორტის გაფართოებისა და განვითარების 10 წლიანი გეგმა, 1912 წლიდან დაიწყო პირველი ეტაპის სამუშაოებიც, მაგრამ, 1914 წელს დაწყებულმა მსოფლიო ომმა მისი სრული განხორციელება შეუძლებელი გახადა.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმი; რუსეთი; პორტო-ფრანკო; ბათუმის პორტი; ნავთობპროდუქტების ექსპორტი; მარგანეცის ექსპორტი; ნავსადგურის რეკონსტრუქცია.

შესავალი. ბათუმის, როგორც არა მარტო საქართველოს, არამედ კავკასიის და საერთოდ შავიზღვისპირეთის, მნიშვნელოვანი ეკონომიკურ ცენტრად ჩამოყალიბების საქმეში გადამწყვეტი როლი მისმა საზღვაო მდებარეობამ, კერძოდ კი უსაფრთხო და ღრნაწყლოვანი ნავსადგურის არსებობამ შეასრულა. ანტიკურსა და ადრეფეოდალურ ხანაში წერილობით წყაროებში მოხსენიებულია ფაზისი, სუბასტოპოლისი, პეტრა, გონიო და სხვა. ბათუმი, როგორც სანავსადგურო ცენტრი ევროპელი მოგზაურების ცნობებში უფრო გვიანფეოდალური ხანაში გვხვდება. ჩანს, რომ სწორედ ამ პერიოდისათვის (დაახლოებით XVII-XVIII სს-ბი) დასრულებულა ბათუმის მოსახერხებელი და უსაფრთხო ბოღაზის ფორმირების პროცესი. ამ დროიდან ბათუმმა მზარდი ეკონომიკური და სტრატეგიული მნიშვნელობა შეიძინა როგორც შავ ზღვის იმჟამინდელი ჰეგემონის - ოსმალეთის, ისე კავკასიასა და შავი ზღვის აუზში გავლენისათვის მებრძოლი მსოფლიოს დიდი ქვეყნების (განსაკუთრებით ინგლისისა და რუსეთის) საგარეო პოლიტიკაში. XIX საუკუნის დამდეგიდან ამიერკავკასიაში შემოღწევისა და ფეხის მოკიდების შემდეგ

რუსეთის სახელმწიფო დაჟინებით ცდილობდა თავისი გავლენის გაფართოებას როგორც კასპიის, ისე განსაკუთრებით შავიზღვისპირეთში. ამ მიმართებით გამოკვეთილად გამორჩეული იყო რუსეთის ბათუმით დაინტერესება. რაც დადასტურდა რუსეთ-ოსმალეთის 1806-1812 წწ. და 1828-1829 წწ. ომების და 1853-1856 წწ. ყირიმის ომის პერიოდში. დიდი მცდელობის მიუხედავად, რუსეთმა ბათუმის საკითხი თავის სასარგებლოდ ვერ გადაწყვიტა. ბათუმის დაუფლება რუსეთის იმპერიამ 1877-1878 წწ. ოსმალეთთან ომის შედეგად შეძლო, ისიც მხოლოდ პორტო-ფრანკოს (თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგურის) სტატუსით, რადგან ბერლინის კონგრესზე ბათუმის საკითხში რუსეთს მკვეთრად დაუპირისპირდა ინგლისი. სწორედ რუსეთის იურისდიქციაში გადასვლის შემდეგ დაიწყო ბათუმის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება. იმ დროს რუსეთი ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე უმსხვილესი მიმწოდებელი იყო. ბათუმის შეერთებამდე ბაქოს ნავთობის ექსპორტს რუსეთი ფოთისა და ბალტიის ზღვის ნავსადგურებით ახორციელებდა, რაც თავისთავად იწვევდა ფასების ზრდასაც. ბაქოს ნავთობის ექსპორტისათვის ბათუმი ყველაზე მოსახერხებელი ადგილი იყო. 1883 წელს ბათუმამდე სარკინიგზო ხაზის გაყვანამ, ახალი ნავსადგურის მშენებლობამ, რომელიც 1885 წლისათვის დასრულდა, ხოლო შემდეგ ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანამ ბათუმის, როგორც ნავთობისა და ნავთობპოდუქტების უმნიშვნელოვანესი საექსპორტო ცენტრის მნიშვნელობა არნახულად გაზარდა. ბათუმის პორტიდან ნავთობპროდუქტების გარდა დიდი რაოდენობით გაჰქონდათ სხვა სამრეწველო ნედლეული (მათ შორის ალსანიშნავია ჭიათურის მარგანეცი) და სოფლის მეურნეობის პროდუქტები. ექსპორტის ზრდის არნახულმა ტემპმა განსაზღვრა XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში ბათუმის, როგორც შავი ზღვის რეგიონის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი სამრეწველო და სავაჭრო ცენტრის ჩამოყალიბება.

მეთოდები. წარმოდგენილი სამეცნიერო ნაშრომი ეფუძნება კვლევის შემდეგ მეთოდებს: წყაროს ანალიზი, სტატისტიკური ანალიზი. შედარებით-ისტორიული მეთოდი, მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის დადგენა, აბსტრაქცია, კონტენტ-ანალიზი, სისტემური ანალიზი.

შედეგები. ბათუმის პორტის განვითარების ისტორიის შესახებ ქართულ ისტორიოგრაფიაში არაერთი საყურადღებო ნაშრომი მოგვეპოვება. ჩვენს მიერ წარმოდგენილ ნაშრომში „ბათუმის პორტის განვითარება 1878-1914 წლებში „საარქივო და პრესის მასალებზე დაყრდნობით, მემუარული ლიტერატურისა და არსებული ისტორიოგრაფიის გათვალისწინებით შევეცადეთ შეგვესწავლა რუსეთის პოლიტიკა კავკასიასა და შავი ზღვის აუზში, კერძოდ ბათუმთან მიმართებაში, გამოგვეკვეთა ბათუმის პორტის, როგორც შავი ზღვისპირეთში ერთ-ერთი საუკეთესო ნავსადგურის მნიშვნელობა XIX -XX საუკუნეების მიჯნაზე ბათუმის სამრეწველო-ეკონომიკური განვითარების აღმავლობის პროცესში, გვეჩვენებინა რუსეთის ხელისუფლების მიზნები, მათი განხორციელების მეთოდები და აღნიშნული პოლიტიკის შედეგები.

1877-1878 წწ. რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად აჭარა ბათუმითურთ სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს სხვა ტერიტორიებთან ერთად რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში მოექცა. ცარიზმი გულმოდგინედ ცდილობდა საკუთარი ინტერესებისათვის მაქსიმალურად გამოეყენებინა ახლადშემოერთებული რეგიონის სიმდიდრე და პოტენციალი. ამ თვალსაზრისით განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა ბათუმის პორტს:

1. ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით ბათუმი რუსეთს გადაეცა პორტო-ფრანკოს სტატუსით, 1878 წლის 20 ოქტომბერს ბათუმში ოფიციალურად გამოცხადდა პორტო-ფრანკოს რეჟიმი. მიუხედავად თანმხლები უარყოფითი მოვლენებისა პორტო-ფრანკომ უდავოდ დიდი როლი შეასრულა როგორც ბათუმის, ისე მთელი რეგიონის ეკონომიკური განვითარების საქმეში. მიუხედავად ამისა, რუსეთის ხელისუფლება

- ყოველწლიურად ცდილობდა მის შეზღუდვა- გაუქმებას, რასაც მიაღწია კიდეც 1886 წლის 27 ივნისს, როცა ალექსანდრე III ბრძანებით იგი გაუქმებულ იქნა.
2. ბათუმის განვითარებისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა ნავსადგურის მშენებლობას და აქედან ბაქოს ნავთობის ექსპორტს. რკინიგზის გაყვანამ (1883წ.) ნავსადგურის მშენებლობის დასრულებამ (1885 წ.) და ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანამ (1900 წ.) მძლავრი ბიძგი მისცა ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტის ზრდას. თუ 1884 წ. ბათუმიდან გაიტანეს 3 745 653 ფუთი ნავთობპროდუქტი, 1893 წელს გატანილი ნავთობპროდუქტების მოცულობამ 55 397 944 ფუთი შეადგინა, ხოლო 1902 წელს 78 338 800 ფუთს მიაღწია.
 3. სამრეწველო განვითარების შედეგად სწრაფად იზრდებოდა ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვა. ნავთობპროდუქტების გარდა ბათუმიდან დიდი რაოდენობით გაჰქონდათ მარგანეცი, ხე-ტყე და სოფლის მეურნეობის სხვა პროდუქტები. ექსპორტი გაცილებით სჭარბობდა იმპორტს. ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვის ზრდა ასეთ სურათს იძლეოდა: თუ 1878 წ. ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვა არ აღემატებოდა 500 000 ფუთს, 20 წლის შემდეგ 1899 წ. მან 90 000 000 ფუთი შეადგინა, ხოლო 1903 წ. 107 700 000 ფუთს მიაღწია. მართალია, მომდევნო პერიოდში ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე მომხდარმა ცვლილებებმა უარყოფითად იმოქმედა ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტზე, მაგრამ იგი კვლავ რჩებოდა შავი ზღვის ერთ-ერთ უმსხვილეს ნავსადგურად.
 4. ტვირთბრუნვის მზარდ მასშტაბს სრულად ვეღარ პასუხობდა ბათუმის პორტი. XIX საუკუნის 90-იანი წლებიდან დღის წესრიგში იდგა საზღვრების გაფართოების და მისი ტექნიკური რეკონსტრუქციის საკითხი, ამ მიზნით შემუშავდა არაერთი პროექტი და გადაიდგა პრაქტიკული ნაბიჯებიც, თუმცა პორტის შესაძლებლობები მაინც ვერ პასუხობდა დროის მოთხოვნებს. 1912 წელს ინჟინერმა დ. სვიშჩევსკიმ შეადგინა ბათუმის პორტის რეკონსტრუქციის ახალი პროექტი, ბიუჯეტიდან გამოიყო გარკვეული თანხები, ჩატარდა მოსამზადებელი სამუშაოებიც, თუმცა მალე დაწყებულმა პირველმა მსოფლიო ომმა რადიკალურად შეცვალა ვითარება იმდროინდელ მსოფლიოში და თავისთავად განსაზღვრა ბათუმის და მისი ნავსადგურის განვითარების პერსპექტივები.

დისკუსია. ბათუმის, როგორც არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ შავიზღვისპირეთის მნიშვნელოვანი ცენტრის ფორმირებაში განმსაზღვრელი როლი მისმა მოხერხებულმა ზღვისპირა მდებარეობამ და ღრმაწყლოვანმა ნავსადგურმა ითამაშა. არსებობს მოსაზრება, რომ თავდაპირველად ბათუმის ნავსადგური თანამედროვე ადგილას არ მდებარეობდა. დღევანდელი ბათუმის ტერიტორია არცთუ შორეულ წარსულში ზღვით იყო დაფარული. ხელსაყრელი მდებარეობის მიუხედავად, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ჯერ ფაზისის, შემდგომ პეტრას დაწინაურების გამო, ბათუმი მნიშვნელოვან სანავსადგურო ქალაქად ვერ ჩამოყალიბდა. ბათუმის დაწინაურება XVIII საუკუნიდან შეიმჩნევა. „ძირითადად ამ დროს დამთავრდა სანავსადგურო ყურის ფორმირება. ეს პირდაპირ მისწრება დარჩა ახალი ეპოქის ხომალდებისთვის” (სურგულაძე, სიორიძე, 1996:13) XVIII ს-დან გამწვავდა მეტოქეობა ინგლისს, საფრანგეთსა და რუსეთს შორის აღმოსავლეთში გავლენისათვის. ასეთ ვითარებაში კიდეც უფრო გაიზარდა ბათუმის, როგორც შავი ზღვის ერთ-ერთი ყველაზე მოხერხებული ნავსადგურის მნიშვნელობა.

ბათუმის გამორჩეულ საზღვაო მდებარეობასა და მისი პორტის უნიკალურობას არაერთი ცნობილი ქართველი თუ უცხოელი აღნიშნავდა. ცნობილი მწერალი და საზოგადო მოღვაწე ნიკო ნიკოლაძე წერდა: „ამ თვალუწვდენელ შავ ზღვას მარჯვნივ და მარცხნივ, გაშლილი ადგილის, მიუდგომელი კლდეებისა და გასილული ჭაობების მეტი არ არტყია

რა, არსადაა ერთი ისეთი ნავსაყუდელი ადგილი, სადაც შესაძლო იყოს ხეირიანი პორტს ან ბოლაზის გამართვა. სტამბოლისა და სევატოპოლის გარდა შავ ზღვას ბათუმისთანა მჭირფასი თვალი არ ჰქონია და არა აქვს“.

„ბათუმის ყურე გამორჩეულია თავისი ბრწყინვალე ბუნებრივი მონაცემებით, სიგანე 150 საჟენამდეა, სიღრმე ზოგ ადგილას 40 საჟენს აღწევს, რაც უზრუნველყოფს ყურეში ყველაზე დიდი მოცულობის სახაზო გემების შესვლას (აცსა, ფ.34, ს.24:14). ბათუმს შესანიშნავი ბუნებრივი ყურე გააჩნდა. ბათუმის, როგორც ბრწყინვალე პორტის რეპუტაცია განმტკიცებულია ყველა მოგზაურს შორის. ეს სრულიად ცხადია ყველასათვის, ვისაც შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს გასწვრივ უცურავს, შეუწუხებია ზღვის ავადმყოფობას და უგრძვნია მისი შეწყვეტა, როცა ხომალდი შედიოდა ბათუმის წყნარ ყურეში” (Обзоръ, 1878: N24). ბათუმის პორტი ძალზე მოხერხებული და ღრმა... წყლის სიღრმე შესანიშნავია -26-40 საჟენამდე. ნაპირიდან 20 საჟენზე, შეუძლია მიადგეს ყველაზე დიდ სამხედრო ხომალდებს – წერდა ფრენკელი (Френкель, 1879 :89).

XIX საუკუნიდან ბათუმით განსაკუთრებულ დაინტერესებას იჩენდა რუსეთი. „აჭარის, კერძოდ ბათუმის შეერთება რუსეთის ამიერკავკასიაში დამკვიდრების შემდგომდროინდელი საგარეო პოლიტიკის განუყოფელ ნაწილად იქცა“ (კარალიძე, 2009:26). ბათუმის დაჭერას რუსეთის სამხედრო-სტრატეგიულ გეგმებში დიდი ადგილი ეთმობოდა 1806-1812 წწ. და 1828-1829 წწ. რუსეთ-ოსმალეთის ომებისა და 1853-1856 წწ. ყირიმის ომის დროს. გარკვეული წარმატებების მიუხედავად, ბათუმის და აჭარის შეერთების საკითხი კვლავ გადაუჭრელი რჩებოდა. პრობლემა 1877-1878 წწ. რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად გადაწყდა, როცა ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით ბათუმი რუსეთს გადაეცა პორტო-ფრანკოს, თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგურის სტატუსით. ცარიზმი იმთავითვე წინააღმდეგი იყო ბათუმის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადებისა, რაც საფრთხეს უქმნიდა რუსეთის როგორც ეკონომიკურ, ისე სტრატეგიულ ინტერესებს. „პორტო-ფრანკოს წყალობით კონტრაბანდულ ვაჭრობას დიდი გასაქანი ეძლეოდა. ეს კი რუსეთის მრეწველობას აზიანებდა - რადგან მისი წარმოებული საქონელი არ საღებოდა (სიჭინავა, 1976:59). ამიტომ იგი დაჟინებით ცდილობდა მის გაუქმებას, რასაც 1886 წ. მიაღწია.

რუსეთთან შეერთებამდე ბათუმი შედარებით უმნიშვნელო ქალაქი იყო საკმაოდ მცირერიცხოვანი მოსახლეობით. 1878 წლიდან ბათუმით ბევრი დაინტერესდა. „კავკაზი“ იუწყებოდა: “უეჭველად მდიდარი მომავლის გამო, რომელიც გააჩნდა ბათუმს, დიდძალი ფულიანი ხალხი ცდილობს აქ საცხოვრებლად გადმოსვლას. ქალაქში მიწა დასწრებაზეა და იყიდება ზღაპრულად მაღალ ფასებში, სახლები იზრდება როგორც სოკოები” (Кавказъ, 1882: N97). რუსული სავაჭრო ფირმები ითხოვდნენ სასაწყობედ ბათუმის ნავსადგურში მიწების გამოყოფას (აცსა,ფ.6,ს1:12). ბევრი ცდილობდა ამ მხრივ ხელისუფლების მხარდაჭერის მოპოვებას. თუ რამდენად იყო დაინტერესებული რუსეთის კაპიტალისტური წრეები ბათუმით, წარმოდგენას გვიქმნის რუსეთის ნაოსნობისა და ვაჭრობის საზოგადოების დირექტორის კონტრ-ადმირალ პ.ჩიხაჩევის N232-ე მიმართვა, გაგზავნილი კავკასიის მეფისნაცვლის კანცელარიაში 1878 წლის 28 სექტემბერს. წერილის ავტორი მაღლობას მოახსენებს კავკასიის მეფისნაცვალს ბათუმ-ყირიმის საზღვაო ხაზის გახსნის საკითხში მხარდაჭერისათვის და აღნიშნავს, რომ სანაპიროზე მოხერხებული ადგილის შეძენა ამჟამად კერძო ხელიდან, ბათუმში არსებული სპეკულაციური ციებ-ცხელების გამო შეუძლებელია, ამიტომ აუცილებელია საზოგადოებამ მიაღწიოს მთავრობის მხარდაჭერას” (აცსა,ფ. 6ს.1:14- 15). ხელისუფლება მართლაც ცდილობდა პორტის მიმდებარე მიწების გამოთავისუფლებას კერძო მიწათმფლობელებისაგან, მაგრამ ხშირ შემთხვევაში მიწის მეპატრონეები დაზარალებულნი რჩებოდნენ- მათ ან საბაზრო ღირებულებების შესაბამისად არ აძლევდნენ მიწის საფასურს, ან საერთოდ მეპატრონეს მიწის საფასურის მისაღებად წლობით უწევდა საჩივრის წერა. მაგ.1885 წელს ბათუმში

ფერათ-ბეგ ბეჟანიძეს და მის ძმებს ჩამოაჭრეს და პორტს გადასცეს 28 კვ.საჟენი მიწა. მათ საფასური დიდხანს არ გადაუხადეს. ბევრი დავიდარაბის შემდეგ, კავკასიის სამოქალაქო საქმეთა მმართველის 1895 წლის 30 ნოემბერი, 10836-ე ბრძანებით, ბეჟანიძეები პორტისათვის გადაცემული მიწის საფასურად მიიღებდნენ (განვლილი წლების პროცენტს დარიცხვით) სულ 1400 მანეთს, ოღონდ მიწისმფლობელობის დამადასტურებელი კანონიერი დოკუმენტის წარდგენის შემთხვევაში“ (სცსსა.ფ.12,ს.1358: 9-12).

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან ბათუმი სწრაფად ვითარდებოდა. ამას უმთავრესად მოხერხებული ნავსადგური განაპირობებდა. განვითარების ტემპები უფრო თვალსაჩინო გახდა 1883 წლიდან, რაც ექსპლოატაციაში შევიდა ბათუმი-სამტრედიის რკინიგზის მონაკვეთი. ამ ზრდის საილუსტრაციოდ ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვაც მეტყველებს. თუ 1878 წელს ბათუმში სულ შემოვიდა 29.776 ფუთი საქონელი, 1883 წელს შემოვიდა 922.423 ფუთი, ხოლო 1886 წელს – 2.732.746 ფუთი. თუ ადრე შემოტანა სჭარბობდა გატანას, ეხლა ვითარება საპირისპიროდ შეიცვალა (Батумь и его окрестности, 1906 :357-375). ეს წარმატებები მოპოვებული იყო ბათუმის მოხერხებული მდებარეობით, რაც დიდ პერსპექტივას უქმნიდა მის განვითარებას.

ბათუმის ეკონომიკური განვითარებისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა ნავსადგურის მშენებლობას და რკინიგზის გაყვანას. აღნიშნული საკითხების გადაწყვეტას თვით რუსეთის იმპერიის ეკონომიკური ინტერესები მოითხოვდა, რომელიც იმ დროისათვის ნავთობის ექსპორტის მიხედვით მსოფლიოში პირველ ადგილზე იყო. ბათუმის განთავისუფლებამდე ბაქოს ნავთობის საზღვარგარეთ გატანა ფოთის და ბალტიის ზღვის ნავსადგურებიდან ხდებოდა. ამ უკანასკნელიდან ნავთობის ექსპორტი ძვირიც ჯდებოდა და დიდი დროც სჭირდებოდა. არსებული ვითარებიდან ნავთის მრეწველები გამოსავალს ეძებდნენ. ამ თვალსაზრისით ბათუმი საუკეთესო ბაზა იყო ბუნებრივი ყურეთი და მოხერხებული სატრანზიტო მდებარეობით. („ბათუმის გაზეთი“, 1911: N15). 1879 წელს კავკასიის მეფისნაცვალის, დიდი მთავრის, მიხეილის ნიკოლოზის ძის განკარგულებით, შეიქმნა განსაკუთრებული კომისია სამხედრო ინჟინერ ფლოროვის თავმჯდომარეობით. ამ კომისიას დაევალა შეემუშაებინა ბათუმის ნავსადგურის გაფართოების და მასში მომსახურების გაუმჯობესების სამუშაოების პროექტი (Батумь и его окрестности, 1906:364). კომისია სამ წელს მუშაობდა. შეემუშავდა ორი პროექტი: ერთი ბათუმის პორტის უფროსის ა. გრევეს, ხოლო მეორე პორტების მშენებლობის სამმართველოს ინჟინერთა ჯგუფის ავტორობით. პირველი, გრევეს პროექტი, გამოირჩეოდა მასშტაბურობით, პორტის პერსპექტივებზე გათვლით, თუმცა ასეთი პროექტი შესაბამისად ძვირიც ჯდებოდა (დაახლოებით 8 მლნ მანეთი). ორივე პროექტი წარუდგინეს კავკასიის მთავარმართველ დონდუკოვ-კორსაკოვს, რომელმაც ისინი დასამტკიცებლად გზათა სამინისტროს გაუგზავნა. ორწლიანი განხილვის შემდეგ სამინისტრომ ორივე პროექტი დაიწუნა, პირველი - სიძვირის, მეორე - უხარისხობის გამო. მალე გზათა სამინისტრომ თავად შეადგინა ახალი პროექტი, რომელსაც გარკვეულწილად საფუძვლად დაედო გრევეს პროექტი“ (უზუნაძე, 2001:100). პროექტი ითვალისწინებდა ნავსადგურში წყლის სიღრმის გასადიდებლად სამუშაოების ჩატარებას, სასაწყობო მეურნეობის გაუმჯობესებას (აცსა.ფ.16, ს.42:18- 19). აღნიშნული პროექტის შემუშავებაში მონაწილეობდნენ ბათუმის პორტის ინჟინრები ნ. ზუბოვი და ა. ბუნგე (აცსა.ფ.34, ს.11:1).

ახალი ნავსადგურის მშენებლობისთვის საჭირო იყო თავისუფალი მიწის დიდი ფართობი. ყურეს მიმდებარე ტერიტორიები ძირითადად კერძო პირების საკუთრებას წარმოადგენდა, რომლებიც თავს იკავებდნენ მისი გასხვისებისაგან, რაც თავისთავად აფერხებდა სამშენებლო სამუშაოების დაწყებას. 1884 წელს სახელმწიფო საბჭომ ბათუმის ნავსადგურის სამშენებლო ზონაში კერძო პირებისაგან მიწების შესყიდვის მიზნით გამოყო 600 000 მანეთი (აცსა, ფ.16, ს.6: 5). მიწის პრობლემის წინაშე პორტი XIX ს. ბოლოსაც იდგა. ცხადია, პორტისათვის მიწა ქალაქის ფონდიდან უნდა გამოყოფილიყო. 1898 წლის 12

ივნისის ბათუმის თავმა ლუკა ასათიანმა სათათბიროს გადაწყვეტილების საფუძველზე გზათა სამინისტროსთან გააფორმა შეთანხმება, რომლის შესაბამისად ქალაქის სანაპირო ზოლიდან 9 636,17 კვ. საჟენი მიწა გადაეცემოდა პორტს, რისთვისაც გზათა სამინისტრო ბათუმის თვითმმართველობას გადაუხდიდა კვადრატულ საჟენში 20 მანეთს (აცსა,ფ.34,ს.10: 26-27). 1884 წლის მაისში გზათა სამინისტრომ ბათუმის ნავსადგურში სამშენებლო სამუშაოების დაწყების გადაწყვეტილება მიიღო, რომელიც სამ წელიწადში უნდა დასრულებულიყო. თუმცა რეალურად სამუშაოები 1885 წლის სექტემბრიდან დაიწყო (აცსა,ფ.34,ს.11:1). აღნიშნული შეფერხების ერთ-ერთ მიზეზს ბათუმის პორტო-ფრანკოს სტატუსი წარმოადგენდა, ვინაიდან ხელისუფლებას არ სურდა ასეთ პირობებში ნავსადგურის რეკონსტრუქციისა და კეთილმოწყობისათვის მილიონობით თანხა დაეხარჯა. ანალოგიური იყო იმდროინდელი საზოგადოებრივი აზრიც. თვით ნ. ნიკოლაძე მიუთითებდა, რომ ბათუმის პორტო-ფრანკოს რეჟიმის გაუქმებამდე დიდი ხარჯების გაღება... უცხოეთის ვაჭრობისათვის იქნებოდა ხელსაყრელი, ვიდრე რუსეთისათვის (ნიკოლაძე, 1963:569).

თავდაპირველად მშენებლობისთვის გამოყვეს 3 მლნ მანეთი. პირველი რიგის სამუშაოები დამთავრდა 1889 წელს. აიგო ნავთობის ნავსადგური, მოეწყო ტანკერების მისადგომი, ამოქმედდა სამი ნავთობსასხმელი ხაზი, ნავსადგურში აიგო 65 საჟენი სიგრძის სანაპირო კედელი, დაიდგა შუქურას ქვის კოშკი (აცსა,ფ.16, ს.42: 83-84). დარჩენილი სამუშაოების ჩასატარებლად მთავრობამ დამატებით გამოყო 2 მლნ მანეთი. სამუშაოები ძირითადად დასრულდა 1893 წელს. ხარჯებმა 5 მლნ მანეთი შეადგინა. განხორციელებული სამუშაოების შედეგად მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა ბათუმის ნავსადგურის მომსახურების პირობები. ნავსადგურის მშენებლობის პარალელურად მიმდინარეობდა ტერიტორიის კეთილმოწყობა, პორტის ტექნიკური აღჭურვა, სასაწყობო მეურნეობის შექმნა (სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, 2008:212). მაგრამ მომდევნო წლებში ნავთობის ექსპორტის სწრაფმა ზრდამ აშკარა გახადა, რომ პორტში განხორციელებული პროექტი არ შეესაბამებოდა ტვირთბრუნვის მასშტაბებს. გემებს ხშირად უხდებოდათ რეიდზე დგომა.

ბათუმის პორტის მშენებლობის უფროსი, ინჟინერი ნ. ზუბოვი მიუთითებდა: „გემების გახშირებულ მიმოსვლას ვერ აუღის სანაპირო ნავსადგური, რაც მოითხოვს ზომების მიღებას მათთვის მოხერხებული პირობების შესაქმნელად, ურომლისოდაც გემები, იძულებული ხდებიან ყურეში დიდხანს იდგნენ... რაც განსაკუთრებით სახიფათოა შტორმების დროს. გემების სადგომი ძალზე ვიწროა, ხოლო გადმოტვირთვა წარმოუდგენლად გაძნელებულია, ზოგჯერ შეუძლებელიც კი ხდება“ (აცსა, ფ. 16, ს.25:42).

მდგომარეობის გამოსწორების მიზნით, გადაწყდა ნავთობის ნავსადგურის აღმოსავლეთით საკაბოტაჟო ნავსადგურის აგება. ამ მიზნით, ხელისუფლებამ გამოყო 750 ათასი მანეთი. ამ თანხაში შედიოდა სამუშაოების ტექნიკური კონტროლის ხარჯებიც. სამუშაოები დაიწყო 1895 წელს და დასრულდა 1897 წელს (აცსა, ფ.16, ს.28:15-18), მაგრამ საკაბოტაჟო ნავსადგურს აღმოაჩნდა ნაკლოვანება. მისადგომი არ იყო დაცული შტორმისაგან, რაც ცუდ ამინდში შეუძლებელს ხდიდა გემების დამუშავებას, ამიტომ იყო, რომ ბათუმის პორტის მშენებლობის უფროსი, ნამდვილი სამოქალაქო მრჩეველი ნ. ზუბოვი 1898 წლის 29 მაისის მიმართებით კომერციული პორტების მშენებლობის კომისიას სთხოვდა საკაბოტაჟო ნავსადგურის აუცილებელი სარეკონსტრუქციო სამუშაოების ჩასატარებლად გამოეყოთ 350 ათასი მანეთი (აცსა, ფ.16, ს.36:18).

ბათუმის სავაჭრო-სამრეწველო განვითარებისათვის განმსაზღვრელი მნიშვნელობა ჰქონდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტს. ბათუმმა მსოფლიო სახელი უმთავრესად ნავთობის პროდუქტების ვაჭრობით მოიხვეჭა (აცსა, ფ.6,ს.252:34). ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე უდიდესი მასშტაბის ექსპორტირებას ბაქო უმთავრესად ბათუმის მეშვეობით აწარმოებდა (სიჭინავა, 1958:119). ბათუმიდან ბაქოს ნავთობის გატანა არნახული ტემპით იზრდებოდა.

1883-1900 წლებში ბათუმიდან ნავთისა და ნავთობპროდუქტების გატანა ასეთ სურათს გვაძლევს:

წლები	ნავთი	საცხები ზეთი	სხვა ნავთობპროდუქტი	სულ
1883	1372,5	1721	2554	3348,9
1884	3803,9	1457,8	9391	6200,8
1885	7099,5	2138,6	1170,8	10408,9
1886	8879	2228,5	3289,6	14397,1
1887	11191,9	2739	4135	18065,9
1888	22543,5	1727,5	4280,1	28551,1
1889	33040,9	1951,7	5121,3	40113,9
1890	36211,8	3497,2	2715,5	42424,5
1891	42223	4062,6	2586,6	48872,2
1892	45439,5	5178,9	1709,6	52328
1893	48137,4	5515,3	1491,5	55144,2
1894	41557,1	4893	2006,3	48456,4
1895	47885,1	5042,9	1895,6	54823,6
1896	37730,8	3222,6	1130,3	42083,7
1897	48843,4	6382,8	2897,3	57826,5
1898	51841,5	7280,2	2909,1	62030,8
1899	56063,3	8001,4	2239,9	66304,6
1900	50786,7	8203,3	1668,9	60658,9

ბათუმიდან ნავთობპროდუქტების გატანის ზრდის კვალობაზე არნახული ტემპით იზრდებოდა პორტის ტვირთბრუნვა. თუ ბათუმის რუსეთთან შეერთების დროს პორტის ტვირთბრუნვა არ აღემატებოდა 500. 000 ფუტს, 20 წლის შემდეგ 1899 წელს მან 90.000.000 ფუტს მიაღწია (სცსსა,ფ.12,ს.713:52-53). საერთო ტვირთბრუნვაში წამყვან როლს ექსპორტი ასრულებდა. თუ 1890 წელს ბათუმის პორტში უცხოეთიდან შემოიტანეს 5.115.000 ფუტი ტვირთი, გაიტანეს 45.395.709 ფუტი (სცსსა ფ.13,ა.24,ს350:12). 1893 წელს შემოიტანეს 5.760.000 ფუტი, ხოლო გაიტანეს 57.724.000 ფუტი (სცსსა,ფ.12,ა.7,ს.1396:2). უცხოეთში გატანილი საქონლის ძირითად ნაწილს ნავთობი და ნავთობპროდუქტები შეადგენდა. თუ 1884 წელს ბათუმიდან გაიტანეს 3.745.653 ფუტი ნავთობპროდუქტი, 1892 წელს ამ ციფრმა 51.419.838 ფუტი შეადგინა, 1893 წლისათვის 55.397.994 ფუტი, ხოლო 1899 წელს 73.098.886 ფუტს მიაღწია (სცსსა, ფ12,ა.7,ს.1396:1-2). ბათუმიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გატანამ პიკს 1902 წელს მიაღწია და 78.338.800 ფუტი შეადგინა (Батумъ и его окрестности,1906:310-311).

ბათუმში ვაჭრობის სწრაფ განვითარებას ცხადყოფს პორტში შემოსული გემების რაოდენობის ზრდა. თუ 1879 წელს ბათუმის პორტში შემოვიდა 466 გემი, 1887 წელს ეს რიცხვი 1263-მდე გაიზარდა , 1893 წელს 1539 შეადგინა (ქცსა,ფ.130,ს.178:14). ბათუმის პორტს ინტენსიური ტემპით უზღებოდა გემების მიღება-გაგზავნა. 1887 წლის მანძილზე ბათუმის პორტში საშუალოდ ყოველდღიურად ხდებოდა ერთდროული ოპერაციით 7,3 ორთქლის და 28,2 იალქნიანი ხომალდის დამუშავება, პატარ-პატარა ნავების ჩაუთვლელად` (აცსა,ფ.7,ს.3:11). იმავე წელს ნავთობპროდუქტების გარდა ყველა სახის ტვირთბრუნვამ შეადგინა 7 მლნ. ფუტი, ხოლო ნავთობპროდუქტების გატანამ შეადგინა 18,5 მლნ. ფუტი (აცსა,ფ.7,ს.3:12), მაგრამ ეს მოცულობა არ იყო მაქსიმუმი. სურამის ქედზე ნავთობსადენის მშენებლობით ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტი კიდევ უფრო გაიზარდა – ვარაუდობდნენ მის გაზრდას 50 მლნ. ფუტამდე. ცხადია, ასეთ მასშტაბებს პორტი ვეღარ აუდიოდა, ხშირი იყო გემების რეიდზე რიგში დგომა. მარტო 1892 წლის დეკემბერში 12 საოკეანო თბომავალი იდგა რეიდზე შიგნით ზღვაში და ელოდებოდა რიგს ყურეში

შემოსასვლელად და ტვირთის მისაღებად (აცსა,ფ.6,ს.99: 2). გემების ერთ ნაწილის რეიდზე მყოფ მდგომარეობაში უხდებოდათ სატვირთო და სამგზავრო ოპერაციების შესრულება. დატვირთვა-გადმოტვირთვა წარმოებდა ბარჟების და მაგონების (ხის სატვირთო ნავი), ხოლო მგზავრების ჩასხდომა-გადმოყვანა ნავების მეშვეობით. გაზეთი „კავკაზი“ 1894 წელს იუწყებოდა: „ბათუმის პორტს ემსახურება ბარჟების, მაგონების დიდი ფლოტილია“ (კავკაზი, 1894: N44).

ასეთი წარმატებებით ბათუმი სერიოზულ საფრთხეს უქმნიდა შავი ზღვის სხვა მეზობელ პორტებს. „დროება“ წერდა: “ინგლისის ბათუმელი კონსული თავისი მთავრობისადმი მოხსენებაში ამბობს, რომ ბათუმი თანდათან ისეთს წარმატებებს აღწევს, რომ იმის ნავსადგური, უეჭველია დიდ ზარალს მისცემს და დაამცირებს ფოთისა და ტრაპზონის ვაჭრობასაო” („დროება“, 1882: №195). “დიდი ხანია, რაც შავს ზღვაზედ გამოჩენილ ქალაქებში იხსენიება ბათუმი. ბათუმს საუკეთესო ნავსადგური აქვს თვით ბუნებისაგან გაკეთებული, რომელსაც გრომის დახარჯვა არც კი მოუწდება... დღეს ფოთი ვეღარ შეეჯიბრება და თითქმის გადაწყვეტით უნდა ვსთქვათ, რომ არც დღეის შემდეგ დაიჭერს იმ ადგილს, რაც აქამდის ეჭირა. ბათომი უპირველეს ადგილად უნდა გადაიქცეს შავს ზღვაზე, ვაჭრებმა დიდი ხანია კარგად გაიგეს და დაესივნენ ბათუმს” -წერდა „დროება“- („დროება“, №110: 1882).

XIX საუკუნის 80-იანი წლების დამლევს ბათუმმა არა მარტო ფოთს გაუსწრო საერთო ტვირთბრუნვის მაჩვენებლით, არამედ მთელს ქუთაისის გუბერნიაში მოიპოვა აბსოლუტური უპირატესობა. რასაც ცხადყოფს შემდეგი სტატისტიკა. 1893 წელს ბათუმისა და ფოთის პორტებში გემების მოძრაობისა და ტვირთბრუნვათა შედარება შემდეგნაირ სურათს გვაძლევს:

პორტის დასახელება	გემის სახეობა	შემოვიდა		გავიდა	
		უცხოეთიდან	კაბოტაჟით	უცხოეთში	კაბოტაჟით
ბათუმის	ორთქლის	1071	1087	1071	1087
	იალქნიანი	468	125	468	125
ფოთის	ორთქლის	95	419	94	419
	იალქნიანი	12	64	11	64

ამავე 1893 წელს ბათუმის მთავარი სასაწყობო საბაჟოს გავლით შემოიტანეს: 6.068.120 ფუთი – 9.701.774 მანეთის ღირებულების. გაიტანეს: 57.725.902 ფუთი – 23.556.69 მანეთის ღირებულების. ამავე 1893 წელს ფოთის საკარანტინო-საბაჟო კონტროლის გავლით:

შემოიტანეს: 1.787 ფუთი – 2.239.5 მანეთის ღირებულების.

გაიტანეს: 11.495.542 ფუთი – 5.277.072 მანეთის ღირებულების (ქცსა,ფ.130,ს.178: 14-15).

ბათუმის პორტის უპირატესობაზე არა მარტო ფოთის, არამედ მთელი აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის პორტებთან შედარებით ცხადყოფს ქუთაისის გუბერნიის 1887 წლის ანგარიშის მონაცემები. ცხრილში შესულია როგორც უცხოეთიდან, ისე საკაბოტაჟო ცურვით მთელი წლის მანძილზე გემების მოძრაობის სტატისტიკა (ქცსა,ფ.130,ა1,ს.170: 11).

პორტის დასახელება	შემოვიდა	გავიდა
გუდაუთის	158	158
სოხუმის	364	364
ოჩამჩირის	217	217
ფოთის	475	474

ნიკოლაევის	7	7
ბათუმის	1263	1267
სულ	2484	2487

აღსანიშნავია, რომ ამ ცხრილით ბათუმის პორტში შემოსულა უფრო მეტი გემი ვიდრე დანარჩენ ხუთ პორტში ერთად. უფრო შთამბეჭდავია 1893 წლის მონაცემები, როცა მხოლოდ ბათუმის პორტში შემოვიდა სულ 2751 გემი, დანარჩენ 6 პორტში კი 2012 (ქცსა, ფ.130,ა.1,ს.178: 14).

ბათუმის პორტმა XIX ს. 90-იან წლებში აშკარად გაასწრო ფოთის პორტს არა საერთო ტვირთბრუნვის მოცულობით, არამედ არანავთობპროდუქტების ტვირთბრუნვის მოცულობითაც. ამას ცხადყოფს შემდეგი წლების მონაცემთა შედარება (ქცსა,ფ.130,ა.1,ს.258: 4)

პორტის დასახელება	წელი	ფუთი
ბათუმის	1889	2 502 908
	1892	9 063 869
	1895	18 321 625
ფოთის	1889	5 996 000
	1892	6 317 813
	1895	5 992 623

მოტანილი ციფრები ცხადყოფს, რომ ბათუმიდან არანავთობპროდუქტების ტვირთბრუნვა 1889 წლიდან 1895 წლამდე 7-ჯერ გაიზარდა, როცა ფოთის პორტის ტვირთბრუნვა ფაქტიურად არ შეცვლილა.

ბათუმის პორტის განვითარებამ XIX-XX სს. მიჯნაზე მძლავრი ბიძგი მისცა ქალაქის ვაჭრობისა და მრეწველობის განვითარებას. XX საუკუნის დასაწყისში ბათუმმა სავაჭრო მნიშვნელობით ამიერკავკასიაში მესამე ადგილი დაიჭირა თბილისისა და ბაქოს შემდეგ. 1902 წლის მონაცემებით ბათუმში 1026 სავაჭრო დაწესებულება იყო.

ასეთი ვითარების გამო XIX საუკუნის დამლევს კვლავ დღის წესრიგში დადგა ბათუმის ნავსადგურში სარეკონსტრუქციო-გაფართოებითი სამუშაოების ჩატარების საკითხი. 1899 წლის იანვარში ბათუმში ჩამოვიდა უმაღლესი სახელმწიფო კომისია ნ. ზაბუგინის თავმჯდომარეობით. კომისიას დავალებული ჰქონდა ბათუმის პორტის არსებული მდგომარეობისა და მისი მომავალი განვითარების პერსპექტივების შესწავლა. კომისიამ ჩატარებული სამუშაოს ვრცელი ანგარიში წარუდგინა ხელისუფლებას, რომელშიც დააყენა ბათუმის პორტის გადართობის აუცილებლობის საკითხი.

მთავრობამ დაიწყო გარკვეული მოქმედება - პროექტების შემუშავება. პირველი, რომელმაც შეიმუშავა ასეთი პროექტი იყო რუსეთის გზათა მიმოსვლის სამინისტროს კომერციული პორტების მშენებლობის ტექნიკური განყოფილება. აღნიშნული პროექტი არ მოითხოვდა დიდ ხარჯებს. იგი ითვალისწინებდა ნავმისადგომი ზოლის გაზრდას მშენებარე საკაბოტაჟო ნავსადგურის ხარჯზე. პროექტით ნავარაუდები იყო პორტის გაყოფა ორ ნაწილად სხვადასხვა სახეობის ტვირთებისათვის. მაგრამ ამ პროექტს ჰქონდა სერიოზული ნაკლიც- მისადგომი ზოლის გაგრძელებით იგი ასუსტებდა პორტში შემავალი გემების უსაფრთხოებას(აცსა, ფ. 34, ს.31: 318), რაც ბათუმის პორტის მთავარი უპირატესობა იყო. ამიტომაც ამ პროექტს ნაკლები პერსპექტივა აღმოაჩნდა.

მეორე პროექტი შეიმუშავა კომერციული პორტების მშენებლობის კომისიის წევრმა გენერალ-მაიორმა ჟარინცევმა. იგი ითვალისწინებდა პორტის აკვატორიის ფართობის სამჯერ გაზრდას.

დამუშავდა სხვა პროექტებიც, მაგრამ ხელისუფლებას არ გადაუდგამს აქტიური ნაბიჯები მათ განსახორციელებლად. ამის მიზეზი რუსეთის იმპერიაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესებთან ერთად ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე დაწყებული ცვლილებებიც იყო. ბათუმის სანაოსნო გზით ვაჭრობა შემცირდა თითქმის 50%-ით, განსაკუთრებით დაეცა ნავთობის ექსპორტი, რასაც მოჰყვა ხელისუფლების მხრიდან ბათუმის ნავსადგურში ფართო სარეკუსტრუქციო სამუშაოების ჩატარებისადმი ინტერესის საგრძნობი შენელება (უზუნაძე, 2001:139)

XX საუკუნის 10-იანი წლების დასაწყისისათვის ბათუმის პორტისადმი ხელისუფლების ინტერესი კვლავ გააქტიურდა. 1909 წელს რუსეთის ვაჭრობისა და მრეწველობის სამინისტრომ მიიღო გადაწყვეტილება N4884, ბათუმის პორტის გაუმჯობესებისა და მოწყობის შესახებ“ (აცსა, ფ.16, ს.72: 12-14). ასეთი გადაწყვეტილების მიზეზი სამხედრო-სტრატეგიულ ფაქტორთან ერთად, ბათუმის გზით ვაჭრობის მკვეთრი გამოცოცხლებაც იყო. 1913 წლისათვის მან უკვე გადააჭარბა 1900 წლის დონეს (აცსა, ფ. 16, ს.104: 68; ფ.34, ს.35:180). ვარაუდობდნენ, რომ ბათუმიდან საქონლის გატანა კიდევ უფრო გაიზრდებოდა და მომდევნო 20-25 წელიწადში ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვა 200-250 მლნ. ფუტს მიაღწევდა (აცსა, ფ.16,ს.133:6). თანდათან იცვლებოდა ბათუმიდან ექსპორტირებული საქონლის სახეობაც. თუ ადრე ბათუმის ნავსადგურიდან ძირითადად ნავთობპროდუქტები გაჰქონდათ, XX ს. 10-იანი წლებიდან გაიზარდა ექსპორტში მშრალი ტვირთების წილი, განსაკუთრებით მარგანეცის. 1913 წლისათვის მან ბათუმიდან ექსპორტის 30% შეადგინა (მარგანეცის ექსპორტის ზრდის ტემპით ბათუმმა ფოთიც დაჩრდილა, რასაც ცხადჰყოფს შემდეგი ცხრილი:

გაიტანეს	1910 წელი	1911 წელი	1912 წელი	1913 წელი
ფოთიდან	37 მლნ.	29,2 მლნ.	39,2 მლნ.	41,7 მლნ.
ბათუმიდან	2,7 მლნ.	8 მლნ.	18,1 მლნ.	26,7 მლნ.

მარგანეცის ექსპორტი 1910-1913 წლებში
(მილიონი ფუთი) სცსსა, ფ. 13,ს.247: 7; აცსა, ფ.34,ს.31:6-8)

უნდა აღინიშნოს, რომ ბათუმის პორტიდან მარგანეცის ექსპორტი თანდათან იზრდებოდა. ბათუმზე მოდიოდა ქართული მარგანეცის ექსპორტის თითქმის მეხუთედი. ამდენად ბათუმის ნავსადგურმა მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ქართული მანგანუმით მსოფლიო ვაჭრობაში (სიორიძე, 2011:55).

აღნიშნულმა ტექნდენციამ ისევ გააძლიერა რუსეთის ხელისუფლების ინტერესი ბათუმის პორტის მოდერნიზაციისა და კეთილმოწყობისადმი.1911 წ. გზათა სამინისტრომ დაავალა ბათუმის პორტის კეთილმოწყობის საქმეთა კომისიას შეემუშავებინა პორტის გაფართოებისა და კეთილმოწყობის სამუშაოთა ახალი პროექტი (აცსა, ფ.34, ს.25:131). კომისიის წინადადებათა დაფუძველზე იმავე წელს სამინისტრომ დაამტკიცა „ ბათუმის პორტის გაუმჯობესებისა და გაფართოების“ ათწლიანი პროგრამა. პირველ ეტაპზე 1911-1915 წლებში დაგეგმილი იყო არსებულ ნაგებობათა რეკონსტრუქცია, ტექნიკური აღჭურვა, სასაწყობო მეურნეობის მოწესრიგება. ამ მიზნით ბიუჯეტიდან გამოიყო 853 500 მანეთი (აცსა, ფ.16,ს.104:93) 1912-1913 წლებში სანაპიროსთან განხორციელდა რკინა-ბეტონის ნავსადგომის მშენებლობა, რომელიც დასრულდა 1914 წელს. მაგრამ სახელმწიფოს გამოყოფილი სახსრები საკმარისი არ იყო, რაზეც საგანგებოდ მიუთითებდა ბათუმის იმჟამინდელი ქალაქისთავი ივანე ანდრონიკაშვილი: „უნდა გვახსოვდეს, პორტის მშენებლობა ემსახურება არა მხოლოდ ქალაქის და ოლქის ინტერესებს, არამედ მთელი იმპერიის ვაჭრობის განვითარების ინტერესებს“ (აცსა, ფ.34,ს.25:69). უნდა შევნიშნოთ , რომ ნავსადგურის პრობლემით ბათუმის ქალაქის თავის დაინტერესება ერთჯერადი შემთხვევა არ იყო. ბათუმის თვითმმართველობა, ქალაქის გამგეობა, ქალაქის თავები ლუკა ასათიანი

და ივანე ანდრონიკაშვილი არა თუ მხარს უჭერდნენ, არამედ ხშირად ინიციატორადაც გამოდიოდნენ ბათუმის პორტის განვითარებისა თუ კეთილმოწყობის საკითხებში.

როგორც პორტის, ისე ქალაქისა და ოლქის ადმინისტრაცია სათანადო ყურადღებას უთმობდა ბათუმის პორტის პრობლემებს, მუდმივად ზრუნავდა ნავსადგურში წესრიგის, სისუფთავის დაცვაზე (აცსა, ფ. 16,ს.29:37), პორტის კეთილმოწყობაზე, განათებაზე (აცსა, ფ.16,ს.7:22-47; ს.6:24-34). ეს ბუნებრივიცაა, რადგან ქალაქ ბათუმის განვითარება უპირატესად პორტის განვითარებაზე იყო დამოკიდებული.

სამწუხაროდ ბათუმის პორტის განვითარების გეგმის ბოლომდე განხორციელება ვერ მოხერხდა. 1914 წელს დაწყებულმა პირველმა მსოფლიო ომმა რადიკალურად შეცვალა როგორც ბათუმის, ისე მისი ნავსადგურის განვითარების პროცესი.

დამოწმებული წყაროები და ლიტერატურა

აჭარის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი ფონდი 6, აღწერა 1, საქმე1.

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 99.

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 252.

აცსა, ფ. 7, ა.1, ს. 3.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 6.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 7.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 25.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 28.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 29.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 36.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს. 42.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს.72.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს.104.

აცსა, ფ. 16, ა.1, ს.133.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 10.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 11.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 24.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 25.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 31.

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 35.

“ბათუმის გაზეთი” N 15, 1911 წელი.

“დროება”, 110, 1882 წელი.

“დროება” N 195, 1882 წელი.

სცსსა _ საქართველოს ცენტრალური სახელმწიფო საისტორიო არქივი

ფონდი 12, ა.1, ს.713.

სცსსა, ფ.12,ა.1,ს. 1358.

სცსსა, ფ.12,ა.7,ს. 1396.

სცსსა, ფ.13, ა.12, ს.274.

სცსსა, ფ.13,ა.24,ს. 350.

ქცსა _ ქუთაისის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 130, ა.1, ს.170.

ქცსა, ფ.130, ა.1.ს. 178.

ქცსა, ფ.130, ა.1.ს. 258.

კარალიძე, ჯ. (2009). აჭარა 1878-1903 წწ. (პოლიტიკური, ეკონომიკური, სოციალური ვითარება), ბათუმი.

- ნიკოლაძე, ნ. (1963). თხზულებანი, ტ.3, თბილისი.
 სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. (2008). აჭარა, ბათუმი.
 სიჭინავა, ვ. (1958). ბათუმის ისტორიიდან, ბათუმი.
 სიჭინავა, ვ. (1976). პორტო-ფრანკოს როლი რუსეთ-საქართველოს ვაჭრობის განვითარებაზე, მაცნე, N3, თბილისი.
 სიორიძე, მ. (2011). ნარკვევები ბათუმის ისტორიიდან, თბილისი.
 სურგულაძე, აბ., სიორიძე, მ. (1996). პორტო-ფრანკო ბათუმში, ბათუმი.
 უზუნაძე, რ. (2001). ნაოსნობა ბათუმის ოლქში, ბათუმი.
 Батумъ и его окрестности. (1906). Батумъ.
 Кавказъ, (1882), N97. Тифлисъ.
 Обзоръ,(1878) N24, Тифлисъ.
 Френкель, А. (1879). Очерки Чурук-су и Батума, Тифлисъ.

REFERENCES

- ach'aris tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi pondi 6, aghts'era 1, sakme1.
 atssa, p. 6 , a.1, s. 99.
 atssa, p. 6 , a.1, s. 252.
 atssa, p. 7, a.1, s. 3.
 atssa, p. 16, a.1, s. 6.
 atssa, p. 16, a.1, s. 7.
 atssa, p. 16, a.1, s. 25.
 atssa, p. 16, a.1, s. 28.
 atssa, p. 16, a.1, s. 29.
 atssa, p. 16, a.1, s. 36.
 atssa, p. 16, a.1, s. 42.
 atssa, p. 16, a.1, s.72.
 atssa, p. 16, a.1, s.104.
 atssa, p. 16, a.1, s.133.
 atssa, p. 34, a.1, s. 10.
 atssa, p. 34, a.1, s. 11.
 atssa, p. 34, a.1, s. 24.
 atssa, p. 34, a.1, s. 25.
 atssa, p. 34, a.1, s. 31.
 atssa, p. 34, a.1, s. 35.
 "batumis gazeti" N 15, 1911 ts'eli.
 "droeba", 110, 1882 ts'eli.
 "droeba" N 195, 1882 ts'eli.
 stssa _ sakartvelos tsent'raluri sakhelmts'ipo saist'orio arkivi
 pondi 12, a.1, s.713.
 stssa, p.12,a.1,s. 1358.
 stssa, p.12,a.7,s. 1396.
 stssa, p.13, a.12, s.274.
 stssa, p.13,a.24,s. 350.
 ktssa _ kutais tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi, pondi 130, a.1, s.170.
 ktssa, p.130, a.1.s. 178.
 ktssa, p.130, a.1.s. 258.
 k'aralidze j. (2009). ach'ara 1878-1903 ts'ts'. (p'olit'ik'uri, ek'onomik'uri, sotsialuri vitareba),
 batumi.

nik'oladze, n. (1963). tkhzulebani, t'.3, tbilisi.

samkhret-dasavlet sakartvelos ist'oriis nark'vevebi. (2008). ach'ara, batumi.

sich'inava, v. (1958). batumis ist'oriidan, batumi.

sich'inava, v. (1976). p'ort'o-prank'os roli ruset-sakartvelos vach'robis ganvitarebaze, matsne,N3,
tbilisi.

Sioridze, m. (2011). nark'vevebi batumis ist'oriidan, tbilisi.

Surguladze, ab.,sioridze, m. (1996). p'ort'o-prank'o batumshi, batumi.

Uzunadze, r. (2001). naosnoba batumis olkshi, batumi.

Batum# y ego okrestnosty. (1906). Batum#.

Kavkaz#, (1882). N97, .Tyflys'.

Obzor#,(1878). N24, Tyflys'.

Frenkel', A. (1879). Ocherky Churuk-su y Batuma, Tyflys#.