

გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის  
მინისტრის მოადგილეს  
ქალბატონ ნინო თანდილაშვილს

ქალბატონო ნინო,

თქვენ 2022 წლის 12 აპრილის №3649/01 წერილის (კორესპონდენციის №7) პასუხად წარმოგიდგინეთ მოთხოვნილ ინფორმაციას და მადლობას გიხდით აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით თქვენის მხრიდან უწყვეტად გაწეული დახმარებისთვის.

წერილში თქვენ დასვით რამდენიმე შეკითხვა ჩვენს მიერ წარმოდგენილ დოკუმენტაციასა და შემდგომ მიმოწერასთან დაკავშირებით. წინამდებარე წერილით გვსურს, მოგაწოდოთ დამატებითი განმარტებები და პასუხები თქვენს წერილში დასმულ კითხვებზე შესაბამისი თანმიმდევრობით.

ვიმედოვნებთ, რომ ქვემოთ მოცემული ინფორმაციით სრულად და დამაკმაყოფილებლად გაეცემა პასუხი თქვენს წერილში დასმულ საკითხებს და იგი ხელს შეუწყობს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღებას.

- **შეკითხვა (1).** მოთხოვნილი იყო მდინარე რიონის შესართავის ფორმირებაზე ახალი მოლოს ზემოქმედების დაზუსტება გზშ ანგარიშში. მოცემული უნდა იყოს შესაბამისი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების პროგნოზი (სკოპინგის დასკვნა, თავი 4.2).

**პასუხი (1):** შესრულდა ახალი მოლოს დიზაინის მოდელირება. მოდელირების შედეგები განხილულია სედიმენტების კვლევაში, რომელიც მოცემულია ქვემოთ პასუხში (3). საკონსულტაციო კომპანიის „როიალ ჰასკონინგის“ მიერ ჩატარებული მოდელირების შედეგების მიხედვით, ახალი პორტის ექსპლუატაციის ეტაპზე ნატანის დაგროვება დაიწყება ახალი მოლოს ჩრდილოეთით. სილის ამგვარმა დაგროვებამ საბოლოო ჯამში შეიძლება გამოიწვიოს მდინარე რიონის ჩრდილოეთი არხის სამხრეთ ტოტის ნატანით სრულად შევსება და ჩახერგვა/ჩაკეტვა. თუმცა, შეუძლებელია ნატანის დაგროვების საერთო ეფექტის ზედა ბიეფში ახალი ნამახვანჰესის მშენებლობისგან იზოლირებულად განხილვა, რომელმაც შესაძლოა მნიშვნელოვნად შეარბილოს მისი გრძელვადიანი ზემოქმედება სანაპირო ზოლზე.

- **შეკითხვა (2).** მოთხოვნილი იყო საპროექტო გემის ე.წ. „ზაფხულის ჯდომის“ მითითება (სასურველია მოცემული იყოს აღნიშნული ტერმინის განმარტება), რომელიც შეადგენს დაახლოებით 14,5 მ-ს კონტეინერშიდისთვის მაშინ, როდესაც ნავისადგომის საპროექტო სიღრმეა 15 მ. აუცილებელი იყო იმის დაზუსტება და ახსნა, 0,5 მ-იანი სხვაობა ზღვის ფსკერსა და გემის ძირს შორის რამდენად საკმარისია დატვირთვა/გადმოტვირთვის ოპერაციების უსაფრთხოდ შესასრულებლად.

**პასუხი (2):** „ზაფხულის ჯდომა“ - წარმოადგენს კონკრეტულ საპროექტო მდგომარეობას, რომელიც ითვალისწინებს გემის საპროექტო კონსტრუქციის მაქსიმალურ დატვირთვას; იგი დამოკიდებულია სეზონსა და ნავიგაციის უბანზე (მაგ., ჩრდილო ატლანტიკის ოკეანეში ან წყნარი ოკეანის ჩრდილოეთ ნაწილში, მაქსიმალური შესაძლო ჯდომა კანონის საფუძველზე შემცირებულია ზაფხულის ჯდომასთან შედარებით). ამას გარდა, მსოფლიოს პორტები ინდივიდუალურად განსაზღვრავენ დაშვების საკუთარ პოლიტიკას, მათ შორის მაქსიმალურ დასაშვებ ჯდომასაც სხვადასხვა სახის გემებისთვის, კონტეინერშიდების ჩათვლით. უსაფრთხო ნავიგაციის გათვალისწინებით, ფოთის ახალ პორტში შემავალი გემების მაქსიმალური ჯდომა განისაზღვრა 13.5 მეტრის ტოლად საპროექტო დოკუმენტაციით, რომელიც მოწოდებულია წარმოდგენილ გზშ დოკუმენტთან ერთად. ეს ნიშნავს იმას, რომ პორტის

სს კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური  
დ. აღმაშენებლის ქუჩა #38, 4401  
საქართველო, ფოთი  
[www.apmterminals.com](http://www.apmterminals.com)



ექსპლუატაციის პროცესში არ მოხდება ყველაზე დიდი ზომის კონტეინერშიდების დატვირთვა თეორიულად მაქსიმალურად დასაშვები ზომითაც კი.

დასაშვები სიღრმე ნავმისადგომთან შემოწმდა მაქსიმალურ დასაშვებ ჯდომასთან შესაბამისობაზე (13,5 მ), რომელიც განსაზღვრულია „სიღრმე გემის ქვეშ“ ანგარიშში. მოცემული კვლევა ადასტურებს, რომ საპროექტო არხის კალაპოტის მოცემული დონის პირობებში, გემის ძირის შეხების ალბათობა არხის ფსკერთან 2,5 მ Hs-მდე ტალღების სიმაღლის - ანუ მნიშვნელოვანი სიმაღლის ტალღების - პირობებში (როგორც ნავიგაციის მოდელირების კვლევაში გამოვლენილი შეზღუდვა, რომელშიც მონაწილეობდნენ საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო და ფოთის პორტის ადმინისტრაცია) მისაღებად დაბალია. აღნიშნული ნაჩვენებია ქვემოთ მოყვანილ ამონარიდში, რომელიც ასევე გვიჩვენებს სახიფათო პირობების წარმოქმნის სიხშირეს.

გემების მოძრაობისთვის სახიფათო პირობების გათვალისწინებით განისაზღვრა არა უსაფრთხო ოპერაციების სიხშირე. ნავიგაციის რეალურ დროში სიმულაციების შედეგების მიხედვით ყველა სამანევრო ოპერაცია 2.5 მეტრზე მაღალი ტალღების პირობებში ჩაითვალა სახიფათოდ.

ცხრილი 4. დროის პროცენტულობა, რომელიც ითვლება არა უსაფრთხოდ გემების მოძრაობისთვის

სპეციფიკაციები	გემის Maersk Sirac შემოსვლა	გემის Maersk Sirac გასვლა	შემოსვლა ფიქსირებულ დროს	გასვლა ფიქსირებულ დროს
მოხდენის სიხშირე H2 >2.5 მ	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%
ტალღების სახიფათო პირობების წარმოქმნის სიხშირე Hs<2,5მ და PPZ -17 მ პირობებში	0.11%	0.00%	0.45%	0.10%
ტალღების სახიფათო პირობების წარმოქმნის სიხშირე Hs<2,5მ და PPZ -16.5 მ პირობებში	0.20%	0.00%	1.09%	0.15%
ტალღების სახიფათო პირობების წარმოქმნის სიხშირე Hs<2,5მ და PPZ -16.0 მ პირობებში	0.44%	0.01%	1.45%	0.30%

- შეკითხვა (3). საჭიროა სანაპირო ზოლის განვითარების საპროგნოზო სცენარების დაზუსტება და წარმოდგენა ახალი მოლოს მშენებლობის შემდეგ (ნამახვანჰესის მშენებლობისა და არსებული გარემოებების გათვალისწინებით) და აღნიშნული ცვლილებების სანაპირო ზოლის მიმდებარე ტერიტორიებზე გავლენის დაზუსტება და წარმოდგენა. წარმოდგენილი უნდა იყოს მდ. რიონის შესართავის მოსალოდნელი ცვლილებები და მისი გავლენა მდინარის ნაპირების მდგრადობაზე. (აღნიშნული საკითხები მოთხოვნილი იყო N7808/01 წერილითა (თარიღი: 23/07/2021) და სკოპინგის დასკვნის 4.2 ქვეუბუნქტის შესაბამისი თავებით);

პასუხი (3): შესრულდა ახალი მოლოს დიზაინის მოდელირება და შედეგები წარმოდგენილია სედიმენტების კვლევაში, რომელიც მოცემულია ქვემოთ:

ა. ნაკადი ჩრდილოეთ არხის სამხრეთ განშტოებაზე საკმარისად ძლიერია საიმისოდ, რომ სამხრეთის ტოტი თავისუფალი დარჩეს. საწყის ეტაპზე ქვიშის აკუმულაცია მოხდება მხოლოდ დაახლოებით სამკუთხა ფართობზე ჩრდილოეთ არხის სამხრეთ ტოტსა და ახალ მოლოს შორის. სამკუთხა ფართობის ზუსტი ფორმა უცნობია, მაგრამ შემომაგალი ტალღების მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, სამკუთხედის ფართობმა შეიძლება შეადგინოს დიდი მოლოს სიგრძის დაახლოებითი ნახევარი (400 მ არსებული სანაპირო ზოლის პერპენდიკულარულად). დალექვის სამკუთხა უბნის საანგარიშო ფართობისა და ნატანის 3-მეტრიანი სისქის მიხედვით, ქვიშის მოცულობა სამკუთხა ფორმის უბანზე არის დაახლოებით 0,5 მლნ. მ<sup>3</sup>. ამავდროულად, ჩრდილოეთ არხის ირგვლივ, ზღვის მიმართულებით მიმდინარეობს სანაპირო ზოლის ავტონომიური გაფართოება, რის შედეგადაც სანაპირო ზოლი მიაღწევს ახალი დიდი მოლოს საზღვაო ზონას.

ბ. ქვიშის აკუმულაცია ახალი დიდი მოლოს ჩრდილოეთით იწვევს სამხრეთის ტოტის თანდათანობით ჩაკეტვას ჩრდილოეთ არხის სამხრეთ განშტოების (თითქმის) სრულ ბლოკირებამდე. ჩამოყალიბდება უწყვეტი სანაპირო ზოლი ჩრდილოეთ არხის ჩრდილოეთ ტოტსა და ახალ დიდ მოლოს შორის. მეორადი ზემოქმედების სახით, ზემო დინების ჩამონადენი გადანაწილდება მდინარე რიონის დარჩენილ განშტოებებზე. იმავდროულად, ჩრდილოეთ არხის ირგვლივ სანაპირო ზოლის ავტონომიური გაფართოება ზღვის მიმართულებით ძირითადად გრძელდება ღია ჩრდილოეთ ტოტის შესართავის გარშემო.



თუმცა, იმის გამო, რომ ნამახვანჰესის მშენებლობა 70%-ით შეამცირებს მდინარე რიონის მიერ შავ ზღვაში ტრანსპორტირებული ნატანის რაოდენობას (საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ დამტკიცებული ნამახვანჰესის ფარგლებში მომზადებული გზმ დოკუმენტის თანახმად) მოსალოდნელია, რომ ნატანის დალექვის პროცესები გაცილებით ნელა წარიმართოს, ვიდრე მოსალოდნელია კომპანია „როიალ ჰასკონინგი“-ს მიერ მომზადებული სედიმენტების ანგარიშის მიხედვით. შესაბამისად, ზემოთ მოცემული სცენარი (ბ), რომელიც ამოღებულია ნატანის კვლევიდან, ნაკლებ სავარაუდოა.

- **შეკითხვა (4).** რიონის შესართავის დამატებითი მორფოდინამიკური კვლევების ჩატარება. მოლოს ოპტიმალური კონფიგურაცია, მიმართულება და კონსტრუქცია შეიძლება დადგინდეს შესაბამისი კომპიუტერული პროგრამების *Mike 21, Mike 3* გამოყენებით შესრულებული მოდელირებით. ამავე კომპიუტერული პროგრამების გამოყენებით შესაძლებელია ტალღების ზემოქმედების განსაზღვრა ხელოვნურ კონსტრუქციებზე (სკოპინგის დასკვნის ქვეპუნქტები 4.2 და 5);

**პასუხი (4):** პროექტის შემუშავების ეტაპზე საპროექტო კომპანიის მიერ განისაზღვრა მოლოს ოპტიმალური ფორმა. გზმ ძირითადი დოკუმენტის თავი 4.3 „პორტის კონფიგურაციის ალტერნატივები“ იძლევა მოლოს კონფიგურაციის 4 ალტერნატივას და არჩევანი გაკეთებულია ოპტიმალურ კონფიგურაციაზე.

"Mike 21" და "Mike 3" ჰიდროდინამიკური მოდელირება. მოლოს წარმოდგენილი ალტერნატივების შეფასების ეტაპზე ერთ-ერთ, თუმცა არა ერთადერთ კრიტერიუმს წარმოადგენდა ჰიდროდინამიკა. მოლოს კონფიგურაციის შეფასების ძირითადი კრიტერიუმები იყო პორტის პარამეტრები, რადგან პორტს უნდა ჰქონოდა ტექნიკური შესაძლებლობები დიდი გემების დასატვირთად (მათ შორის პანამაქსისა და პოსტ-პანამაქსის ტიპის გემებისა).

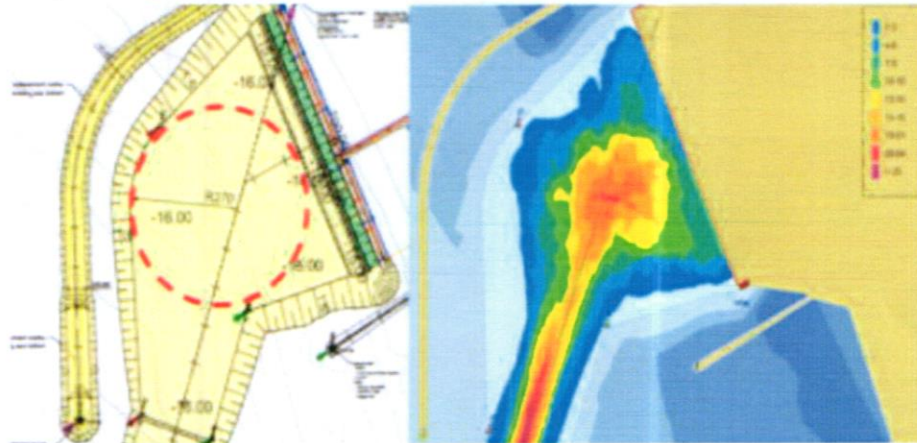
როგორც ძირითადი დოკუმენტის 4.3 თავშია მოცემული, „აღნიშნული ალტერნატივა შეირჩა, როგორც ყველაზე ოპტიმალური, რადგან ის საუკეთესო ვარიანტია სამშენებლო, უსაფრთხოებისა და ფინანსური დანახარჯების თვალსაზრისით“.

- **შეკითხვა (5).** უნდა მიეთითოს მოსაბრუნებელი აუზის დიამეტრისა და საპროექტო სიღრმის გაანგარიშების მეთოდი ნავმისადგომთან შესაბამისი ნორმატიული დოკუმენტაციის მითითებით (აღნიშნული შენიშვნა ეფუძნებოდა გზმ ანგარიშში მოყვანილ ინფორმაციას და მოთხოვნილი იყო N7808 წერილით, დათარიღებული: /01; 23/07/2021);

**პასუხი (5):** მოსაბრუნებელი აუზის ზომა დამოკიდებულია შემოსული გემების მანევრირებისთვის საჭირო სივრცეზე, ასევე მათ სივრცეზე და მანევრირების დროზე. PIANC მითითებებით (Harbor Approach Channels, No. 121, 2014) რეკომენდებულია მობრუნების აუზის დიამეტრის მნიშვნელობების გამოყენება პორტის კონცეპტუალური დიზაინის შემუშავების ეტაპზე და იმავდროულად რეკომენდებულია (3.1.8.4) მათი დაზუსტება რეალური დროის მასშტაბის მოდელირებით. აღნიშნული მოდელირება შესრულდა დანიაში, ლინგბიში მდებარე კომპანია „Force Technology“-ის საწარმოში, საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოსა (MTA) და ფოთის პორტის ადმინისტრაციის თანდასწრებით („საზღვაო განლაგების ანგარიში“). მოდელირების დროს შემოთავაზებული ნავსადგურის აუზის ზომები და განლაგება შემდგომში შეიცვალა და შედეგები გადამოწმდა. აღნიშნული ითვალისწინებდა მანევრირების შესაფერისი სტრატეგიის დაზუსტებას, პორტში გემების შესვლა-გამოსვლისას ბუქსირების გამოყენებას და მეტეოროლოგიური პირობების (ქარი და ტალღები) ზღვრული მნიშვნელობების დადგენას. მეტეოროლოგიური შეზღუდვები მანევრირებისას დაკავშირებულია შეზღუდვებთან, რომლებიც დამახასიათებელია ბუქსირის მუშაობისთვის ტალღების პირობებში და გემბანზე კონტეინერების სრული დატვირთვის მქონე საპროექტო კონტეინერშიდზე მოქმედი ქარისმიერი დატვირთვის კომპენსირების შესაძლებლობასთან.

**აუზის ზომა გადამოწმდა რეალურ დროში ნავიგაციის სიმულაციებით,** რომლებიც განხორციელდა Force Technology-ის საწარმოში ლინგბიში (დანია) და წარმოდგენილია ნავიგაციის მოდელირების ანგარიშში. გარდა ამისა, შესრულდა გემის ფსკერის ქვეშ სიღრმის ალბათობის კვლევა, რომელიც ადასტურებს მისასვლელი არხის, მობრუნების აუზისა და ნავმისადგომის სიღრმის შესაბამისი პარამეტრებს. აღნიშნული კვლევების შედეგები განხილულია და მოცემულია „საზღვაო განლაგების ანგარიშში“. ამონარიდი იხ. ქვემოთ.

მობრუნების აუზის ზომა დადგენილია 540 მ დამკვეთის მოთხოვნების (იხ. ER, ნაწილი 2.4) შესაბამისად. PIANC მითითებების (PIANC, 2014) თანახმად, მობრუნების რადიუსის ტიპური დიამეტრი კონცეპტუალური დიზაინის ეტაპზე შეადგენს საპროექტო გემის სიგრძის (299 მ) დაახლოებით ორმაგ მნიშვნელობას, დეტალური დიზაინის ეტაპზე ოპტიმიზაციის შესაძლებლობით. რამდენადაც ყველაზე გრძელი გემი კონტეინერში იქნება, მანევრირების მაღალი მონაცემებით, 540 მ დიამეტრის (1.8 გემის სიგრძე) მობრუნების რადიუსი ჩაითვალია საკმარისად სხვადასხვა მიმართულებით დამატებითი სივრცის არსებობის გათვალისწინებით. მოდელირებით (BH3897-RHD-02-NA-RP-Z-0003) დადასტურდა, რომ მობრუნების აუზის ზომა ადეკვატურია (სურათი 4-5). მობრუნების რადიუსის სიღრმე და ნავმისადგომის ჯიბე განმარტებულია დამკვეთის მოთხოვნებში (GE-PTI-0364\_C101-Employer's Scope of Works\_Rev06, Section 2.4. Dredging).



სურათი 4-3: მობრუნების რადიუსი (წითელი წვეტილი ხაზი) და ვარსკვლავის შედგენილი ზედაპირი (ყვითელი ლაქა) მობრუნების აუზის სიღრმის და ნავმისადგომის ჯიბის განმარტება

## FORCE TECHNOLOGY

- არხში შესვლისთვის საჭიროა 80 ტ BP (კნეხტის გაწევის სიმძლავრე) ბუქსირის გემთან მიერთება. ბუქსირის შეუძლია ეფექტურად შეანელოს სიჩქარე და ამით მისცეს კონტეინერში იქნება კაპიტანს არხში ხელსაყრელი, დაბალი სიჩქარით (7 კვანძზე ნაკლები) შესვლის საშუალება და დაეხმაროს პორტში გემის გაჩერებაში.
- 12 მ/წმ ქარის სიჩქარის პირობებში საჭიროა არანაკლებ 80 ტ BP ორი ბუქსირი და ერთი დამატებითი 50 ტ BP ბუქსირი პორტში კონტეინერში იქნება მანევრირებისთვის. ბუქსირების მანევრირება შესაძლებელი უნდა იყოს 2,5 მ-მდე სიმაღლის ტალღების პირობებში.
- მოსაბრუნებელი აუზი და არხის სიგანე საკმარისია კონტეინერში იქნება უსაფრთხო მანევრირებისთვის.

სურათი 1- წყარო: ნავიგაციის სიმულაციის ანგარიში

ფსკერდარმავების სამუშაოების საბოლოო სიღრმე გამოთვლილი იქნა PIANC რეკომენდაციების გათვალისწინებით. გარდა ამისა, ესპანური მითითება ROM 3.1-99-ის (პორტების, მისასვლელი არხებისა და პორტის აუზების საზღვაო კონფიგურაციის დაპროექტების რეკომენდაციები, 2007 წ.), 7.2.26 თავის თანახმად, წყლის საჭირო სიღრმე ნავმისადგომთან 1,08-ჯერ მეტია გემის ჯდომაზე (შესაბამისად, წყლის სიღრმე შეადგენს 14,6 მ-ს) გემის ძირის ქვეშ თავისუფალი სივრცის არანაკლებ 0,5 მ გათვალისწინებით.

წყლის სიღრმეები დადასტურდა რეალური დროის სიმულაციებით (საზღვაო განლაგების ანგარიში), სადაც „Force Technology“ მოდელის გამოყენებით გაანგარიშებულია გემის მოძრაობა 6 თავისუფალი მიმართულების გათვალისწინებით (DOF); სიმულაციების პროცესში ფსკერთან კონტაქტი არ

**დაფიქსირებულია.** წყლის სიღრმე დამატებით დადასტურდა გემის ძირის ქვეშ არსებული სიღრმის ალბათური ანალიზით (როგორც PIANC რეკომენდაციების თანახმად დეტალური პროექტირების ეტაპზე, PIANC მითითებებით მითითებული ფიზიკური პროცესების გათვალისწინებით); ყველა ეს კვლევა ჩაატარა პროექტის დამპროექტებელმა კომპანიამ "როიალ ჰასკონინგ"-მა.

**კითხვა (6).** ზემოქმედება არსებულ და ახალ პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე უნდა შეფასდეს შესაბამისი კვლევებით. რიცხვითი ან ფიზიკური მოდელირება შეიძლება გამოყენებული იქნას მოსალოდნელი ტალღის რეჟიმის პროგნოზირებისთვის პორტის აკვატორიაში, საპროექტო უბანსა და მის მიმდებარე წყალქვეშა ფერდობზე. აღნიშნული მოდელირებები წარმოდგენილი არ არის (სკოპინგის დასკვნის 4.2 და 5 ქვეპუნქტები);

**პასუხი (6):** საკონსულტაციო კომპანია „როიალ ჰასკონინგ“-ის მიერ ჩატარებული სედიმენტაციის კვლევით მოცემულია მოდელირების შედეგები, რომელიც მოყვანილია ქვემოთ. როგორც ნაწყვეტიდან ჩანს, სანაპირო პროფილებში მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოსალოდნელი არ არის.

სილის გადატანა ტალღების ზემოქმედებით 1.5-კმ სანაპირო ზოლზე ახალ და არსებულ პორტებს შორის შედარებით მცირე იქნება. არსებული მოლო და ახალი პორტის დიდი მოლო დაბლოკავს ტალღების ნაწილს, რომლებიც სხვა შემთხვევაში მიადწევდა სანაპირო ზოლის ამ კონკრეტულ მონაკვეთს. ტალღები, რომლებიც აღწევს მოცემულ მონაკვეთამდე, სავარაუდოდ დაეცემა მასზე თითქმის პერპენდიკულარულად. შედეგად, ტალღების ზემოქმედებით ქვიშის გადაადგილება სანაპირო ზოლის მოცემულ მონაკვეთზე შედარებით ნაკლები იქნება და ამდენად, მოსალოდნელია სანაპირო ზოლის ორიენტაციის მხოლოდ მცირედი ცვლილება. ტალღები შეიძლება გავრცელდეს მხოლოდ მოკლე სანაპირო ზოლის მონაკვეთზე ძველი პორტის სიახლოვეს ამჟამინდელის მსგავსად - სანაპიროს მიმართულებით და თავისი ზემოქმედებით გამოიწვიოს ქვიშის გადატანა ძველი პორტის მიმართულებით. ქვიშის ასეთმა გადაადგილებამ სანაპიროს გასწვრივ შეიძლება გამოიწვიოს სანაპირო ზოლის ეროზია ახალ პატარა მოლოსთან ახლოს და სანაპირო ზოლის წინმსწრები მოძრაობა არსებული პორტის სიახლოვეს. განიც პროფილში მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოსალოდნელი არ არის, რადგან დომინანტურ ტალღებს დასაველეთიდან და სამხრეთ-დასაველეთიდან კვლავ შეუძლიათ მისწვდნენ სანაპირო ზოლს თითქმის არსებული სიტუაციის მსგავსად.

გვსურს, მაღლობა გადაგინადოთ დახმარებისა და მხარდაჭერისთვის, აგრეთვე იმ თანადგომისთვის, რომელიც გაგვიწიეთ თქვენი წერილის დანარჩენ ნაწილში მოყვანილ საკითხებთან დაკავშირებით, რომელთა გადაჭრაც ჩვენი ორმხრივი შეხვედრებისა და დღემდე არსებული მიმოწერის ფარგლებში დროულად მოხერხდა. ვიმედოვნებთ, რომ ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია სრულად პასუხობს თქვენს წერილში დასმულ კითხვებს და იმედს ვიტოვებთ, რომ გარემოსდაცვით გადაწყვეტილებას მივიღებთ უმოკლეს ვადებში.

კორესპონდენციის ცნობარი:

- (1) წერილის ნომერი: №91 გზშ ანგარიშის წარდგენასთან დაკავშირებით, თარიღი: 18.05.2021 წ.
- (2) წერილის ნომერი: №7808/01 კომენტარების პირველი სერია, თარიღი: 23.07.2021 წ.
- (3) წერილის ნომერი: №184 პასუხები კომენტარების პირველ სერიაზე, თარიღი: 04.10.2021 წ.
- (4) წერილის ნომერი: №11682/01 კომენტარების მეორე სერია, თარიღი: 10.11.2021 წ.
- (5) წერილის ნომერი: №21 პასუხები კომენტარების მეორე სერიაზე, თარიღი: 31.01.2022 წ.
- (6) წერილის ნომერი: GE-PTI-0364-LTR-A99-APM-00001-01 გზშ გარემოსდაცვით გადაწყვეტილებასთან დაკავშირებით, თარიღი: 25.03.2022 წ.
- (7) წერილის ნომერი: №3649/01 (6) მითითების პასუხთან დაკავშირებით, თარიღი: 12.04.2022 წ.

პატივისცემით,

ბარი ფოლკსი

პროექტის მენეჯერი

სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“

P. P. ნიქონიძე  
06.06.22  
სონი ხოჭოლაძე