საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფცია

სარჩევი

[ტერმინთა განმარტება 1](#_Toc131011021)

[შესავალი 2](#_Toc131011022)

[სიტუაციის ანალიზი 5](#_Toc131011023)

[საზღვაო განათლება 6](#_Toc131011024)

[კვლევა და ინოვაცია 6](#_Toc131011025)

[საქართველო, როგორც მეზღვაურთა ქვეყანა 7](#_Toc131011026)

[საქართველო, როგორც სანავსადგურე სახელმწიფო 7](#_Toc131011027)

[საზღვაო და სანავსადგურე პროცედურების გაციფროვნება 8](#_Toc131011028)

[საბორნე გადაზიდვები 8](#_Toc131011029)

[საქართველო, როგორც დროშის სახელმწიფო 9](#_Toc131011030)

[გემთმშენებლობისა და შეკეთების ინდუსტრია 9](#_Toc131011031)

[საკრუიზო ტურიზმი 10](#_Toc131011032)

[საქართველოს სანაოსნო ფლოტი 10](#_Toc131011033)

[საქართველო, როგორც საერთაშორისო საზღვაო საზოგადოების წევრი 10](#_Toc131011034)

[გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურება 11](#_Toc131011035)

[საზღვაო კლასტერი 11](#_Toc131011036)

[საზღვაო ფინანსირება 12](#_Toc131011037)

[ხედვა 13](#_Toc131011038)

[პრინციპები/მიზნები 13](#_Toc131011039)

[საზღვაო განათლების ხელშეწყობა 13](#_Toc131011040)

[ინოვაციებისა და კვლევების მხარდაჭერა საზღვაო სექტორში 13](#_Toc131011041)

[ქართველი მეზღვაურების ხელშეწყობა 13](#_Toc131011042)

[სანავსადგურე შესაძლებლობების გაძლიერება 14](#_Toc131011043)

[შავ ზღვაზე საბორნე მომსახურების შექმნის ხელშეწყობა 14](#_Toc131011044)

[საზღვაო და სანავსადგურე პროცედურების გაციფრულების ხელშეწყობა 15](#_Toc131011045)

[საკრუიზო ტურიზმის ხელშეწყობა 15](#_Toc131011046)

[გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების ინდუსტრიის განვითარება 15](#_Toc131011047)

[საქართველოს დროშის განვითარების ხელშეწყობა 16](#_Toc131011048)

[ფლოტის აღდგენის მიზანშეწონილობის კვლევა 16](#_Toc131011049)

[საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერება 16](#_Toc131011050)

[გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურება 17](#_Toc131011051)

[საქართველოს საზღვაო კლასტერის განვითარება 17](#_Toc131011052)

[ეროვნული საზღვაო ინდუსტრიისთვის ფინანსებზე ხელმისაწვდომობის გაფართოება 17](#_Toc131011053)

[პრინციპები და პრიორიტეტები 17](#_Toc131011054)

[განხორციელება 18](#_Toc131011055)

# ტერმინთა განმარტება

**სტს** - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო

**IMO** - საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია

**IMO VIMSAS** - საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის წევრი სახელმწიფოს აუდიტი

**EMSA** - ევროპის საზღვაო უსაფრთხოების სააგენტო

**მშპ** - მთლიანი შიდა პროდუქტი

**ბსსა** - სსსიპ– სასწავლო უნივერსიტეტი – ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია

**Paris MoU** - ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის პარიზის მემორანდუმი

**Tokyo MoU**- ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის ტოკიოს მემორანდუმი

**GIMF** - საქართველოს საერთაშორისო საზღვაო ფორუმი

**MLC** - საზღვაო შრომის კონვენცია

**GhG** - სათბური აირები

**MARPOL** - საერთაშორისო კონვენცია ხომალდებიდან გაჭუჭყიანების აღკვეთის შესახებ

**RIA** - რეგულაციების შეფასების ანალიზი

**TRACECA** - ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი

**CAREC** - ცენტრალური აზიის რეგიონალურ -კონომიკური თანამშრომლობის პროგრამა

**შუა დერეფანი** - ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR)

**SSS**- მცირე საზღვაო გადაყვანები

**PCS** - ნავსადგურის გაერთიანების სისტემა

**MSW** - საზღვაო ერთი ფანჯარა

# შესავალი

საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა და წარმოადგენს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვან ნაწილს. იგი, ასევე ერთადერთი ქვეყანაა შავი ზღვის სანაპიროზე, რომელსაც თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება აქვს, როგორც ევროკავშირთან, ასევე შუა აზიასთან. სტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საზღვაო სფეროს განვითარებით ქვეყანას აქვს რეალური შესაძლებლობა, შექმნას მნიშვნელოვანი დოვლათი ქვეყნის ეკონომიკაში. საზღვაო სფეროს და მასში არსებული სექტორების განვითარება ქვეყნის უსაფრთხოების, ეკონომიკური კეთილდღეობისა და რეგიონში სატრანსპორტო ჯაჭვის სტაბილური ფუნქციონირების გარანტია.

საქართველოს მთავრობის 2021-2024 წლების სამთავრობო პროგრამა ითვალისწინებს საქართველოს მთავრობის მიერ საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიის დამტკიცებას. აღნიშნული დოკუმენტის შემუშავების მიზნით, საწყის ეტაპზე, განისაზღვრა საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფციის შემუშავება და დამტკიცება. კონცეფციის დოკუმენტი, როგორც საზღვაო პოლიტიკის დაგეგმვის პროცესის ნაწილი, შემუშავებულია 2019 წლის 20 დეკემბრის „პოლიტიკის დოკუმენტების შემუშავების, მონიტორინგისა და შეფასების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის №629 დადგენილების შესაბამისად. საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფცია განსაზღვრავს საზღვაო დარგის შემდგომი განვითარების ხედვას, ძირითად პრინციპებსა და ამოცანებს, ასევე, ქმნის წინაპირობას საბაზისო ინდიკატორების მომზადებისა და სტრატეგიის შემუშავებისთვის. კონცეფცია, შესაბამისობაშია საქართველოს განვითარების სტრატეგია - ხედვა 2030-ის მერვე მიზანთან: საქართველოს ტრანსპორტისა და ლოგისტიკის სექტორის კონკურენტუნარიანობის გაზრდა და მდგრადი ეფექტიანი სატრანსპორტო კავშირების უზრუნველყოფა.

საქართველოს მთავრობის უმთავრეს პრიორიტეტს წარმოადგენს საერთაშორისო სტანდარტებთან და ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმებით ნაკისრ ვალდებულებებთან შესაბამისობა. საერთაშორისოდ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულება მიზნად ისახავს საქართველოს საზღვაო ინდუსტრიის უზრუნველყოფას ისეთი გარემოთი, რომელიც ევროკავშირის ქვეყნებთან შეუფერხებელ ვაჭრობას განაპირობებს. შესაბამისად, საქართველო ახდენს საერთაშორისო კონვენციებისა და ხელშეკრულებების რატიფიცირებას ქართველი მეზღვაურებისა და ქართული საზღვაო ინდუსტრიის ინტერესებიდან გამომდინარე.

საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიის შემუშავება და დამტკიცება, კონცეფციის დამტკიცებასთან ერთად აქტიურად არის მხარდაჭერილი ევროკავშირის მიერ. კონცეფციის მიზნების შესრულების მაკოორდინებელი როლი ენიჭება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“-ს (სტს), რომელიც საქართველოს კანონმდებლობის საფუძველზე, საზღვაო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკური მარეგულირებელია.

საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფციის შემუშავების პროცესში გაიმართა არაერთი შეხვედრა/ინტერვიუ საზღვაო ტრანსპორტის დარგში მოღვაწე კომპანიებთან და სახელმწიფო უწყებების წარმომადგენლებთან. მათ შორის:

საჯარო უწყებები

* საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო;
* საქართველო გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო;
* საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო;
* საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო;
* საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო;
* საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო;
* პროფესიული უნარების სააგენტო;
* საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო;
* საქართველოს ეროვნული ბანკი;
* საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური;
* საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაცია;
* საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო;
* ადგილობრივი ხელისუფლება და მუნიციპალიტეტები (სამეგრელო ზემო-სვანეთის რეგიონი და აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა.)

კერძო სექტორი

* სანავსადგურე სექტორი (ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების ოპერატორები);
* საქართველოში მოქმედი საკრუინგო კომპანიები (აღიარებული/არა-აღიარებული);
* საზღვაო საგანმანათლებლო დაწესებულებები;
* საზღვაო ხაზები (მაგალითად MSC Georgia);
* საზღვაო და გემის აგენტები;
* საზღვაო ლოგისტიკური კომპანიები და სხვ.

კონცეფციის სახელმწიფო უწყებებთან შეჯერების შემდეგ გაიმართა საჯარო განხილვა (დანართი \_\_\_\_).

# სიტუაციის ანალიზი

კონცეფციის სიტუაციის ანალიზი ეყრდნობა ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული პროექტის ფარგლებში შემუშავებულ კვლევით დოკუმენტს და მოიცავს შემდეგ ეტაპებს:

* საერთაშორისო საზღვაო ხელშეკრულებებით ნაკისრი ვალდებულებების შესწავლა;
* ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების ანალიზი;
* საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის ანალიზი;
* საზღვაო ტრანსპორტის სფეროს შეფასებებისა და აუდიტების შედეგები (IMO; IMSAS; EMSA და სხვა);
* დაინტერესებულ მხარეებთან ინტერვიუებისა და შეხვედრების შედეგად სფეროში არსებული ინდუსტრიის საჭიროებებისა და გამოწვევების ანალიზი;

სიტუაციის ანალიზისთვის გამოყენებული იყო SWOT ანალიზის მეთოდი (იხილეთ დანართი #1), რომელიც ეყრდნობოდა ძირითად დაინტერესებულ მხარეებთან ინტერვიუებსა და კონსულტაციებს:

* სანავსადგურე სექტორი (ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურების ოპერატორები);
* საქართველოში მოქმედი საკრუინგო კომპანიები (აღიარებული/არა-აღიარებული);
* საზღვაო საგანმანათლებლო დაწესებულებები;
* საზღვაო ხაზები (მაგალითად MSC Georgia);
* საზღვაო და გემის აგენტები;
* საზღვაო ლოგისტიკური კომპანიები და სხვ.

არსებული მონაცემების მიმოხილვის, განხილული შედარებითი კვლევებისა და დაინტერესებულ მხარეებთან კონსულტაციების საფუძველზე, გამოვლინდა რიგი სფეროები, რომელთა შემდგომი განვითარება საქართველოს მოუტანს ეკონომიკურ სარგებელს და ხელს შეუწყობს საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის განვითარებას.

## საზღვაო განათლება

საზღვაო სფეროს სპეციფიკურობიდან გამომდინარე, საზღვაო ინდუსტრიის განვითარება დიდწილად დამოკიდებულია სფეროში არსებულ კვალიფიციურ სამუშაო ძალასთან და შესაბამისი საგანმანათლებლო სისტემების ხელმისაწვდომობასთან. ამჟამად, საქართველოში ფუნქციონირებს 5 საზღვაო-სასწავლო დაწესებულება, რომელთაგან უმაღლესი (საბაკალავრო და სამაგისტრო პროგრამები) საზღვაო განათლების მიღება შესაძლებელია 2 სასწავლებელში - სსიპ - “ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემია” და შპს “ბათუმის ნავიგაციის სასწავლო უნივერსიტეტი”. აღსანიშნავია, რომ საქართველოში არსებული საზღვაო საგანანმათლებლო სისტემა მეტწილად ორიენტირებულია მეზღვაურთა სწავლებასა და კვალიფიკაციაზე და ნაკლებად ფარავს საზღვაო სფეროს ისეთ მნიშნველოვან მიმართულებებს, როგორიცაა: ნავსადგურის მართვა და ექსპლუატაცია, გემებისა და ეკიპაჟის მართვა, კვლევა და ინსპექტირება, საზღვაო ფინანსირება, პროფესიული საგანმაანთლებლო პროგრამების შემუშავება საკრუიზო ტურიზმის სერვისების ხარისხის გაუმჯობესების ხელშეწყობისთვის, დაზღვევა და სხვ. ზემოხსენებულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია არსებულ საზღვაო სასწავლებლებში დაინტერესებულ პირთათვის, მათ შორის მეზღვაურთათვის, ხელმისაწვდომი იყოს სხვადასხვა სპეციალიზირებული პროფესიული განვითარების შესაძლებლობები. გარდა ამისა, გამოწვევას წარმოადგენს აკადემიური პერსონალის საშუალო ასაკის მუდმივი ზრდა, უმცროსი ასაკის აკადემიური პერსონალის ნაკლებობა და პროფესორ-მასწავლებელთა პროფესიული განვითარებასთან დაკავშირბეული სისტემურ მიდგომის არ არსებობა.

დამატებით, აღსანიშნავია, რომ ტრანსპორტის მუშაკთა საერთაშორისო ფედერაციის მონაცემებით, ქალები მსოფლიო საზღვაო სამუშაო ძალის მხოლოდ 2%-ს შეადგენენ, მსგავსი სტატისტიკაა საქართველოშიც. შესაბამისად, ქალების ჩართულობის გაზრდა საზღვაო სფეროში მნიშვნელოვანი გამოწვევაა, რომლის დაძლევაც ქალებისთვის საზღვაო საგანმანათლებლო შესაძლებლობების გაჩენით გახდება შესაძლებელი.

## კვლევა და ინოვაცია

მაღალი ხარისხის კვლევითი საქმიანობა ისეთ მიმართულებებში, როგორებიცაა საზღვაო უსაფრთხოება და უშიშროება, საზღვაო გარემოს დაცვა, საზღვაო ენერგო-ეფექტურობა, ლურჯი ეკონომიკა და ა.შ, საზღვაო სფეროს განვითარების მნიშვნელოვან წინაპირობას წარმოადგენს. მსოფლიოში არსებული გლობალური პროცესებიდან გამომდინარე, საზღვაო სფერო მუდმივად დგას გამოწვევების წინაშე, აღნიშნული საკითხების გადაჭრა კი, თავის მხრივ, შესაბამის კვლევებს მოითხოვს. ამჟამად, საზღვაო სფეროში, ყველაზე აქტუალურ და მნიშვნელოვან საკითხებად მიჩნეულია სათბური აირებისა და CO2-ის ნულოვანი ემისიის მიღწევა, ავტომატიზაციის დონის ზრდა, ავტონომიური სანაოსნო მცურავი საშუალებების განვითარება და სხვა.

დღეისათვის საქართველოში, საზღვაო ტრანსპორტის სფეროში კვლევითი საქმიანობა ჩამოყალიბების საწყის ეტაპზეა. ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის ბაზაზე 2020 წლის ოქტომბერში ჩამოყალიბდა კვლევითი ცენტრი, თუმცა, ცენტრს ამ ეტაპზე არ გააჩნია საკმარისი ადამიანური, ფინანსური და ადმინისტრაციული რესურსი საქმიანობის ეფექტურად წარმართვისთვის.

ამასთან, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის დარგში საბაზისო მაჩვენებლების ნაკლებობაა, ხოლო ზოგიერთ შემთხვევაში, მონაცემები სრულიად არ არსებობს. მაგალითად, გამოიკვეთა, რომ ქვეყნის მთლიან შიდა პროდუქტში (მშპ) საზღვაო ტრანსპორტის წილის შეფასება არ ხორციელდება, რაც აფერხებს ძირითადი ეკონომიკური მონაცემების, სტატისტიკის წარმოებასა და ინდიკატორების განსაზღვრას.

## საქართველო, როგორც მეზღვაურთა ქვეყანა

ამჟამად, საქართველოში 17000[[1]](#footnote-1)-მდე მეზღვაურია, რომელთა 80% დასაქმებულია საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩართულ გემებზე და ეს მაჩვენენებელი ყოველწლიურად იზრდება. მეზღვაურთა პროფესია წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე მაღალანაზღაურებად სამუშაოს მსოფლიო მასშტაბით. ამასთან, მოქმედ მეზღვაურთა ხელფასები საქართველოში უცხოური ვალუტის შემოდინების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი წყაროა: ყველაზე კონსერვატიული გათვლებით, ქართველ მეზღვაურთა კონტრიბუცია საქართველოს ეკონომიკაში წლიურად დაახლოებით 273 მლნ აშშ დოლარია.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მეზღვაურის პროფესია საქართველოს ეკონომიკისა და საზღვაო დარგისთვის მუდმივი განვითარებისა და მაქსიმალური ხელშეწყობის საგანს წარმოადგენს და სახელმწიფო მუდმივად ზრუნავს ამ მიმართულებით ინოვაციების დანერგვასა და სამუშაო პირობების გაუმჯობესებაზე.

საქართველო, 2006 წლის საზღვაო შრომის კონვენციის (MLC) რატიფიცირების პროცესშია. ამ ეტაპზე, ეს სექტორი დაურეგულერებელია და მეტწილად, მეზღვაურთა დასაქმება ხორციელდება სახელმწიფო რეგულირების მიღმა, შუამავალი საკრუინგო კომპანიების მეშვეობით, რომლებიც წარმოადგენენ დამაკავშირებელ რგოლს გემთმფლობელსა და მეზღვაურს შორის. ხშირ შემთხვევაში, როდესაც მეზღვაურები გემზე მუშაობის პერიოდში აწყდებიან სირთულეებს , გემთმფლობელები და/ან საკრუინგო კომპანიები პასუხისმგებლობას იხსნიან. აგრეთვე, ხშირია ხარვეზები მეზღვაურთა შრომით ხელშეკრულებებში. საქართველოში, დღემდე ჰიბრიდული მიდგომაა საკრუინგო კომპანიების მიმართ: კერძოდ, სახელმწიფოს მხრიდან, საკრუინგო კომპანიების აღიარება არ არის სავალდებულო პროცესი, რეგულირების მექანიზმების არ არსებობის გამო. საზღვაო შრომის კონვენციის რატიფიცირებით კი, მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდება და დარეგულირდება საკრუინგო კომპანიების საქმიანობა და მეზღვაურთა შრომითი უფლებები.

## საქართველო, როგორც სანავსადგურე სახელმწიფო

ქვეყნის სატრანზიტო პოტენციალის გაძლიერება საქართველოს მთავრობის ერთ-ერთი პრიორიტეტია. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ტრანსპორტის სფეროში უსაფრთხოების თანამედროვე სტანდარტების დანერგვას და ინფრასტრუქტურის განვითარებას, რომელიც ხელს შეუწყობს სატვირთო გადაზიდვების გაზრდას, გააძლიერებს კავშირსა და მობილურობას ქვეყანასა და მთელს რეგიონში.

აღსანიშნავია, რომ საქართველო ევროპა-კავკასია-აზიის (TRACECA) სატრანსპორტო დერეფნის წევრია და ხელს უწყობს ახალი მარშრუტებისა და დერეფნების განვითარებას, როგორიცაა ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი, LAPIS LAZULI, შავი ზღვა-კასპიის ზღვის დერეფანი, სპარსეთის ყურე-შავი ზღვა და სხვ. უფრო მეტიც, ე.წ. შუა დერეფანი, რომელიც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტია (TITR), სულ უფრო და უფრო მნიშვნელოვანი ხდება რეგიონული და საერთაშორისო ვაჭრობისთვის. აქედან გამომდინარე, საქართველოს, როგორც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის შუა დერეფნის მთავარი სატრანზიტო პუნქტის როლი, სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია მუდმივი და უწყვეტი ვაჭრობის უზრუნველსაყოფად. რეგიონში შექმნილი ვითარებიდან გამომდინარე, შუა დერეფანი და საქართველო წარმოადგენს უსაფრთხო და სანდო ალტერნატივას ცენტრალური აზიისა და ევროპის სავაჭრო და ეკონომიკური ურთიერთობებისთვის. ზემოღნიშნულიდან გამომდინარე, საქართველოს ნავსადგურების გამტარუნარიანობისა და შესაძლებლობების გაზრდა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია.

საქართველოს სანავსადგურე სექტორში, ამჟამად, არსებობს რიგი გამოწვევები. საქართველოს ნავსადგურების სწრაფი პრივატიზაციის შემდეგ არ მომხდარა სანავსადგურე ოპერაციებისა და მომსახურებების მიწოდების პროცესების რეგულირება, არ განხორციელებულა მკვეთრი გამიჯვნა სახელმწიფოსა და კერძო სექტორს შორის უფლებრივი და მოვალეობრივი თვალსაზრისით. სანავსადგურე სექტორის ეკონომიკური და ტექნიკური რეგულირების ფუნქციებს ძირითადად, ნავსადგურის ადმინისტრაციები ახორციელებენ, თუმცა, უმეტესწილად სახელმწიფო ზედამხედველობის გარეშე. აღნიშნულს თან ახლავს ნეგატიური შედეგები:

* მაღალი სანავსადგურე ტარიფები - არ არის უზრუნველყოფილი სამართლიანი და კონკურენტული გარემო შესაბამისი ტარიფებისა და მოსაკრებლების დაწესების მხრივ;
* უსაფრთხოების პროტოკოლების არათანმიმდევრული, ფრაგმენტული და არასრული დაცვა ან არ არსებობა;
* ტექნიკური პერსონალის არასაკმარისი კვალიფიკაცია, რაც განპირობებულია შესაბამისი რეგულაციების, სტანდარტების და უზრუნველყოფის მექანიზმების არარსებობით, რაც უსაფრთხოების თვალსაზრისით ზრდის რისკებს.

## საზღვაო და სანავსადგურე პროცედურების გაციფროვნება

საქართველოს ნავსადგურებში არსებული მიდგომების ზოგადი შეფასებით, საქართველოს ნავსადგურებში გემების, მგზავრებისა და ტვირთის გაფორმებასთან დაკავშირებული ინფორმაციული პროცესები, როგორიცაა შემავალი ან/და გამავალი გემის შესახებ ინფორმაციის მოპოვება, შენახვა, დამუშავება და გამოყენება, მიმდინარეობს ინფორმაციული ნაკადების მართვის არასისტემატიზირებული მიდგომებით. აღნიშნული კი, თავის მხრივ, იწვევს საჭირო ადამიანური და დროითი რესურსების არაეფექტიან გამოყენებას.

ასოცირების შესახებ შეთანხმების ფარგლებში, საქართველოს აღებული აქვს ვალდებულება დანერგოს ეროვნული საზღვაო ერთი ფანჯარის პრინციპი (National Maritime Single Window). სისტემის მიზანია, ნავსადგურებში გემების გაფორმებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული პროცედურების ჰარმონიზაცია, გამარტივება და გემთან დაკავშირებული სავალდებულო დოკუმენტების ერთი ფანჯრის პრინციპით გადაგზავნა შესაბამისი უწყებებისთვის ელექტრონულად, რაც აღმოფხვრის დუბლირებებს და უფრო ეფექტურს გახდის გემის გაფორმების პროცესს.

საზღვაო ტრანსპორტის ჯაჭვის  სრული გაციფრულებისთვის, ასევე საჭიროა ერთი ფანჯრის პრინციპის დაკავშირება ნავსადგურის გაერთიანების სისტემასთან (Port Community System (PCS)). PCS-ი არის კონცეფცია, რომელიც აკავშირებს სხვადასხვა სანავსადგურე სექტორში არსებულ სისტემებს,  როგორც ლოგისტიკური ცენტრების სისტემებთან, ასევე, საზღვაო ერთი ფანჯრის პრინციპთან. PCS გააუმჯობესებს სანავსადგურე და ლოგისტიკური პროცესების მართვას, მათ შორის, გაამარტივებს და ერთიან სტანდარტში მოაქცევს ნავსადგურიდან გასვლისა და შემოსვლის ნებართვების პროცედურულ დოკუმენტაციას.

## საბორნე გადაზიდვები

არსებული ტენდენციებით, იზრდება როგორც ტვირთებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოცულობა, ასევე სატრანსპორტო მიმოსვლის სიხშირე. ტვირთნაკადი განსაკუთრებით გაიზარდა სატვირთო ავტომობილებზე, რამაც მეტად დატვირთა სახმელეთო საბაჟო გამშვები პუნქტები. ამასთან, აღმოსავლეთ-დასავლეთის ავტობანის მშენებლობის პარალელურად, მოსალოდნელია, საზღვართან (ან გამოყოფილ სასაზღვრო გამშვებ პუნქტებზე) სატვირთო მანქანების კონცენტრაციის ზრდა, ვინაიდან აღნიშნული მარშრუტის დაფარვას ნაკლები დრო დასჭირდება. შესაბამისად, გამტარუნარიანობის უზრუნველსაყოფად, დღის წესრიგში დგება არსებული გამტარი პუნქტების ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია/გაფართოებისა თუ ახალი ინფრასტრუქტურული პროექტების შექმნის აუცილებლობა.

საქართველოს სასაზღვრო გამტარი პუნქტების, განსაკუთრებით კი საბაჟო გამშვები პუნქტი „სარფის“ განტვირთვისთვის და მოძრაობის გასამარტივებლად შესაძლებლობად შეიძლება განვიხილოთ არსებული ტვირთნაკადის ნაწილის საზღვაო საბორნე გადაზიდვებზე გადამისამართება. საზღვაო გადაზიდვები, მულტიმოდალური გადაზიდვების მთავარ ფორმად მოიაზრება, ხოლო საბორნე (Ferry, RoRo, RoPax) გადაზიდვები, მათ შორის, მცირე საზღვაო გადაყვანები (SSS), იკავებს ერთ-ერთ მოწინავე ადგილს საზღვაო გადაყვანა/გადაზიდვებში. საბორნე გადაზიდვა, რომელიც მოიცავს მოძრავი (საბურავიანი) ტვირთის გადაზიდვას (მაგ: ავტომობილი, ტრაილერი, რკინიგზის ვაგონი და ასევე, მგზავრების გადაყვანა), არსებული ტენდენციების თანახმად, სულ უფრო მზარდი ტრანსპორტირების სახეს წარმოადგენს, რადგან დროის მცირე მონაკვეთში არის შესაძლებელი დატვირთვა/გადმოტვირთვის შესრულება და არ საჭიროებს დამატებითი მძიმე ტექნიკის მობილიზებას.

## საქართველო, როგორც დროშის სახელმწიფო

2011 წლამდე საქართველოს ჰქონდა საკმაოდ დიდი, თუმცა მეტწილად საერთაშორისო სტანდარტებთან შეუსაბამო 200-ზე მეტი გემისგან შემდგარი საქართველოს გემების საერთაშორისო რეესტრი. გემების საერთაშორისო სტანდარტებთან შეუსაბამობისა და Paris MoU-სა და Tokyo MoU-ს წევრი ქვეყნების ნასვადგურებში საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავი გემების ხშირი დაკავებების გამო, ქვეყანა მოხვდა ნავსადგურის სახელმწიფო კონტროლის მთავარი რეჟიმების შავ სიაში (Paris MoU, Tokyo MoU).

მას შემდეგ, რაც საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავ ფლოტში დაენერგა საერთაშორისოდ აღიარებული საზღვაო უსაფრთხოებისა და გემის შემოწმების სტანდარტები, საჭირო გახდა დახარვეზებული გემების დერეგისტრაცია. შესაბამისად, საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავი საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩართული გემების რაოდენობა უცვლელად მინიმალურ ორნიშნა ნიშნულზეა და საქართველოს დროშის ქვეშ მცურავი ფლოტი მცირე რაოდენობის გემებს აერთიანებს.

აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული მიმართულებით განხორციელებულია გარკვეული ცვლილებები გემთმფლობელებისთვის ხელსაყრელი პირობებისა და მოქნილი რეგისტრაციის მომსახურების უზრუნველყოფისათვის და შეიძლება ითქვას, რომ საქართველო სრულად კონკურენტუნარიანია საერთაშორისო ბაზარზე რეგისტრაციისა და კონტროლის რეგულაციების მოქნილობისა და საფასურის კუთხით. თუმცა, ქართული დროშის ქვეშ რეგისტრირებული გემების რაოდენობის ზრდას ხელს უშლის ერთის მხრივ, საერთაშორისო ასპარეზზე ქართული დროშის დაბალი ცნობადობა/რეიტინგი და მეორეს მხრივ, შეზღუდული შიდა რესურსები, მათ შორის, როგორიცაა, საზღვაო დროშის კონტროლის ინსპექტორების ნაკლებობა და .

## გემთმშენებლობისა და შეკეთების ინდუსტრია

გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების ინდუსტრია მოიცავს გემების დიზაინს, აშენებას, შეკეთებასა და საზღვაო აღჭურვილობის დამზადებას. საქართველოში ხსენებული აქტივობების ეფექტურად განსახორციელებლად, არ არსებობს ადექვატური ინფრასტრუქტურა და აღჭურვილობის დამამზადებელი საწარმოები. გასათვალისწინებელია, ასევე, ის ფაქტიც, რომ შრომითი ბაზარი განიცდის პროფესიონალი კადრების სიმწირეს აღნიშნული მიმართულებით.

საქართველოში, მხოლოდ ფოთის ნავსადგურში არსებობს მცურავი დოკი, რომელსაც მცირე ზომის გემების მიღება შეუძლია. ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებში საზღვაო აღჭურვილობის შეკეთების მხოლოდ შეზღუდული მომსახურებები არსებობს. შესაბამისად, ქვეყანაში აღნიშნული მომსახურების არარსებობის გამო, საქართველოს შიდა ნაოსნობაში ჩართული მცურავი საშუალებები, მაგალითად, ბუქსირები, მცირე ზომის გემები, თევზსაჭერი გემები, სანავსადგურე ფლოტის მცურავი საშუალებები, გემისა და აღჭურვილობის შეკეთების მომსახურების მიღების მიზნით, მიმართავენ მეზობელ ქვეყნებს. დამატებით, გემის მეზობელ ქვეყანაში სარემონტოდ გადაყვანას სჭირდება დამატებითი სპეციალური ნებართვების გაკეთება, რაც კომპანიებისთვის საკმაოდ მაღალ ხარჯებთანაა დაკავშირებული, როგორც ფინანსური, ისე დროის თვალსაზრისით.

## საკრუიზო ტურიზმი

საქართველოში საკრუიზო ტურიზმის განვითარების კუთხით, დიდი პოტენციალი არსებობს. ბათუმში ფუნქციონირებს ყველაზე დიდი სამგზავრო ტერმინალი საქართველოში. სამგზავრო ტერმინალი განლაგებულია ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ბულვარის გაყოლებაზე. ტერმინალის გამტარუნარიანობა შეადგენს დაახლოებით 180 000 მგზავრს წელიწადში. ბათუმის ნავსადგურის №10 და №11 სამგზავრო ნავმისადგომები უზრუნველყოფს სამგზავრო გემების და ასევე, Ro-Ro ტიპის სამგზავრო სატვირთო მცირეტონაჟიანი ბორნების დამუშავებას.

ხსენებული შესაძლებლობების მიუხედავად, საქართველოში არ მიმდინარეობს აქტიურად ზღვის გამოყენება საკრუიზო ტურისტული მიმოსვლისთვის. 2014 წლამდე, ბათუმის ნავსადგური გაწევრიანებული იყო ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურების ასოციაციაში (The Association of Mediterranean Cruise Ports). აღნიშნულ პერიოდში, საქართველოში თითქმის ყოველ წელს შემოდიოდა დიდი ზომის საკრუიზო გემები, რაც დადებითად აისახებობდა საქართველოს ტურისტული სექტორის განვითარებაზე. ყველაზე მეტი, 33 საკრუიზო გემი ბათუმის ნავსდგურში 2014 წელს შემოვიდა, რომელმაც საქართველოს შავ ზღვისპირეთში 14793 ტურისტი შემოიყვანა, ხოლო 2015 წელს ბათუმის ნავსადგურში შემოსული იყო 11 საკრუიზო გემი, 4 551 ტურისტით. ბათუმის ნავსადგურის მიერ ასოციაციის დატოვებამ, ფაქტობრივად შეაჩერა საკრუიზო გემების შემოსვლა და 2015 წლიდან საქართველოს ტერიტორიულ წყლებში საკრუიზო გემების შემოსვლა არ დაფიქსირებულა.

დღეისათვის, საკრუიზო ტურიზმის არარსებობა რამდენიმე მიზეზით არის განპირობებული:

* მაღალი სანავსადგურე მოსაკრებელი სხვა ქვეყნებთან შედარებით;
* ბათუმის ნავსადგურის მიერ ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურების ასოციაციის დატოვება;
* პოლიტიკური სიტუაცია შავ ზღვაზე, რომელიც გამწვავდა რუსეთის ფედერაციის მიერ ყირიმის ნახევარკუნძულის ანექსიის შედეგად.

## საქართველოს სანაოსნო ფლოტი

1967 წელს, ქ.ბათუმში, „საქართველოს საზღვაო სანაოსნო“ კომპანია დაარსდა, მას შემდეგ ნელ-ნელა იზრდებოდა საქართველოს კუთვნილი გემების რაოდენობა და 1993 წლისთვის 56 მცურავ საშუალებას მიაღწია. ამათგან, უმეტესობა, თხევადი ტვირთის გადამტანი იყო, ხოლო ნაწილი კი, მშრალტვირთმზიდები. 2000-იანი წლებიდან ქართული გემები გაიყიდა ან ჯართად დაიჭრა. საქართველო ისტორიულად საზღვაო ქვეყანაა და წარმოადგენს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო სისტემის მნიშვნელოვან ნაწილს. ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდებარეობა და ვითარება იძლევა იმის საშუალებას, რომ შეიქმნას საზღვაო-სავაჭრო ფლოტი, მით უფრო, როცა ქვეყანას, ფლოტის ქონის მრავალწლიანი გამოცდილება გააჩნია. ქვეყნის საზღვაო პოტენციალი და დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული პროექტები საქართველოს აძლევს რეალურ შანსს გახდეს მოწინავე სანაოსნო ქვეყანა, რომელიც საკუთარი გემებით მოემსახურება შუა აზიის ტვირთების მიწოდებას მსოფლიო ბაზრისათვის და პირიქით.

საქართველოსთვის საკუთარი ფლოტის ქონა მნიშვნოლოვანია იმდენად რამდენადაც, ფლოტის არსებობა უზრუნველჰყოფს ქართველი მეზღვაურები ქვეყანაში დასაქმებას , რაც კიდევ უფრო გაზრდის მეზღვაურების დასაქმების მაჩვენებელს. ამასთან, ფლოტის არსებობა ხელს შეუწყობს საქართველოს, როგორც წარმატებული საზღვაო ქვეყნის იმიჯის გაზრდას და დამატებით შემოსავლების მობილიზებას.

## საქართველო, როგორც საერთაშორისო საზღვაო საზოგადოების წევრი

საზღვაო ინდუსტრია, როგორც საერთაშორისო ვაჭრობის ხერხემალი, დაფუძნებულია საერთაშორისო თანამშრომლობაზე. ბოლო ათწლეულის განმავლობაში, საქართველომ მნიშვნელოვნად გააძლიერა თავისი პოზიცია საერთაშორისო საზღვაო საზოგადოებაში. რატიფიცირებული და ამოქმედებულია არაერთი საერთაშორისო კონვენცია, დანერგილია ევროპული სტანდარტები, იზრდება IMO-ს შეხვედრებსა და კომიტეტებზე მონაწილეობის სიხშირე, ასევე საქართველო წარმოადგენს პარტნიორს რამდენიმე საერთაშორისო საზღვაო პროექტში. საქართველოს საერთაშორისო საზღვაო ფორუმის (GIMF) სახით დაარსდა საერთაშორისო საზღვაო კონფერენცია საქართველოში. ეს ინიციატივები აჩვენებს დარგის სისტემურ განვითარებას.

მიუხედავად ზემოთ ჩამოთვლილი ღონისძიებებისა, რომლებიც ემსახურებოდა საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის პოზიციონირებას საერთაშორისო საზღვაო ასპარეზზე, დღის წესრიგში დგას საზღვაო სფეროში მნიშვნელოვან კონვენციებთან შეერთება/რატიფიცირება და ინიციატივების დანერგვა. მათ შორის, საზღვაო შრომის კონვენცია (MLC) და ასევე MARPOL-ის VI დანართი. აგრეთვე, მნიშვნელოვანი საკითხია გემებიდან სათბური გაზების გამოყოფის შემცირებაზე IMO-ს თავდაპირველი სტრატეგიის დანერგვა საქართველოში და ამრიგად შესაბამისი სამოქმედო გეგმის შემუშავება ეროვნულ დონეზე.

პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს საქართველოს როლის გაზრდა IMO-საქმიანობაში, რომელიც თავის მხრივ წარმოადგენს საზღვაო ტრანსპორტის დარგის გლობალურ რეგულირებაზე პასუხისმგებელ გაეროს სააგენტოს. ორგანიზაციის ერთ-ერთი მმართველი ორგანოა IMO-ს საბჭო (IMO Council), და შედგება 40 სახელმწიფოს წარმომადგენლისგან, რომელთაც ირჩევენ 2 წელიწადში ერთხელ ორგანიზაციის ასამბლეის შესაბამის სესიაზე. საქართველოს, არჩევა საბჭოში ნიშნავს ქვეყნის, როგორც გადაწყვეტილების მიმღების მონაწილეობას საერთაშორისო საზღვაო დღის წესრიგის შექმნაში, აღნიშნული კი, გააძლიერებს საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის რეპუტაციას.

## გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურება

გემებიდან გამოფრქვეულის სათბური აირებით გარემოს დაბინძურება მნიშვნელოვანი გამოწვევაა არა მხოლოდ საქართველოსთვის, არამედ მთელი მსოფლიოსთვის. საქართველოში, ნავსადგურები განლაგებულია ურბანულად მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში, რაც თავის მხრივ იწვევს გემების გამონაბოლქვის ლოკალური უარყოფით ეფექტისა და ზღვის დაბინძურებას. შესაბამისად, აუცილებელი ხდება პრევენციული ღონისძიებების გატარება.

გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურებასთან მიმართებით, გამოწვევას წარმოადგენს ის ფაქტორიც, რომ დღეისათვის ეროვნულ დონეზე არ ხორციელდება საზღვაო ნაოსნობიდან სათბური აირების (მათ შორის Co2) გამონაბოლქვის წილის გაზომვა.

აღსანიშნავია, რომ საქართველომ მხარი დაუჭირა საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის გემებიდან სათბური აირების გამოყოფის შემცირების საწყის სტრატეგიას (Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships), რომელიც ასევე მხარდაჭერილია ევროკავშირისა და მისი წევრი სახელმწიფოების მიერ. GHG-ის საწყისი სტრატეგიის მიხედვით, საერთაშორისო ნაოსნობაში ჩართული გემები საჭიროა გადავიდნენ წიაღისეული საწვავის (fossil fuel) მოხმარებიდან განახლებად (renewable) და ნახშირბადის დაბალი შემცველობის მქონე საწვავის მოხმარებაზე 2030 წლისთვის. საერთაშორისო საზღვაო სანაოსნო ინდუსტრიაში აღნიშნული სტრატეგიის შემუშავება გამომდინარეობს პარიზის კლიმატის შეთანხმებიდან.

## საზღვაო კლასტერი

მთელს მსოფლიოში და განსაკუთრებით ევროკავშირში, საზღვაო კლასტერები დიდ როლს თამაშობენ საზღვაო ინდუსტრიის განვითარებისა და ამ მიმართულებით პოლიტიკის განსაზღვრაში. საზღვაო კლასტერი არის ფუნქციური ერთეული, რომელშიც საზღვაო ინდუსტრიის სხვადასხვა სექტორი, კერძოდ, გადაზიდვები, სანავსადგურე სექტორი, განათლება, თევზჭერის სფერო და ა.შ. მჭიდრო ურთიერთქმედებაში არიან ერთმანეთთან და განსაზღვრავენ ინდუსტრიის საჭიროებებსა და მათი გადაჭრის გზებს. ხშირ შემთხვევაში, კლასტერში წამყვანი და მოწინავე როლი უჭირავს ასევე, სახელმწიფო ორგანიზაციებს, მაგალითად სამხედრო საზღვაო ძალებს (საფრანგეთი), ეკონომიკის სამინისტროებს (ბალტიის ქვეყნები) და ა.შ.

საქართველოში, საზღვაო სფეროში უმეტესწილად არ  გვხვდება  ინდუსტრიის ცალკეული სექტორის წარმომადგენელთა გაერთიანებები (მაგალითისთვის არ არსებობს ნავსადგურების, გემის აგანტების, საზღვაო სასწავლებლების ასოციაციები), რომლებიც უზრუნველყოფდა საერთო საჭიროებების, გამოწვევებისა და პრობლემების ერთობლივ განხილვას ინდუსტრიის წარმომადგენლებს შორის, მნიშვნელოვანი საკითხების დღის წესრიგში დაყენებას და შესაბამისად სფეროს განვითარების ხელშეწყობას.

## საზღვაო ფინანსირება

ამჟამად, საქართველოს საბანკო სექტორში საზღვაო ფინანსირება წარმოადგენს აუთვისებელ სეგმენტს. საქართველოში მხოლოდ ახლა იდგმება პირველი ნაბიჯები ამ მიმართულებით. საზღვაო სფეროში, თევზჭერის განვითარებისათვის საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, სსიპ „საზღვაო ტრანსპორტს სააგენტოსა“ და სსიპ „აწარმოე საქართველოში“ ერთობლივი მუშაობის შედეგად, პროგრამას - „აწარმოე საქართველოში“ 2020 წლიდან, დაემატა თევზჭერის მიმართულება. პროგრამის ხელშეწყობით, მიმდინაროებს თევზმჭერი ფლოტის განახლება. პროგრამა ერთდროულად ითვალისწინებს 5 მლნ. ლარამდე საკრედიტო-საგარანტიო მექანიზმით უზრუნველყოფას და საბანკო სესხის რეფინანსირების განაკვეთის თანადაფინანსების შესაძლებლობას. პროგრამა, ასავე, ითვალისწინებს გემის ლიზინგის კომპონენტსაც. აღნიშნული პროგრამის ფარგლებში, განხორციელდა 12-მდე თევზსაჭერი გემის შეძენა და რემონტი.

იმის გათვალისწინებით, რომ საზღვაო სექტორში დომინირებს კერძო კომპანიები, ფინანსებზე ხელმისაწვდომობა წარმოადგენს განვითარების უმნიშვნელოვანეს საწინდარს. დაფინანსების განვითარებული სისტემის გარეშე, ბაზრის მონაწილეებს ეზღუდებათ შესაძლებლობა განახორციელონ გრძელვადიანი ინვესტიციები, რაც ფაქტობრივად შეუძლებელს ხდის დარგის სტაბილურ განვითარებას.

საბანკო სექტორში საზღვაო დარგის დაფინანსებისადმი დაბალი ინტერესი შეიძლება აიხსნას ინფორმაციის ნაკლებობით დარგის, როგორც საინვესტიციო ობიექტის მიმზიდველობასთან დაკავშირებით. აგრეთვე, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ საზღვაო დარგის დაფინანსებას თან ახლავს მრავალი სპეციფიური მოთხოვნა და ამ ეტაპზე, საქართველოს საბანკო სექტორში შეინიშნება სპეციფიკური ცოდნის (საზღვაო ფინანსების სპეციალისტების) ნაკლებობა. გარდა ამისა, დამაბრკოლებელ გარემოებად შესაძლოა შეფასდეს საზღვაო დარგის დაფინანსების მარეგულირებელი ჩარჩოს სუსტი განვითარება ქვეყანაში, რაც ქმნის დამატებით რისკებს ჩართული მხარეებისთვის.

# ხედვა

საქართველოს საზღვაო სფეროს განვითარება ქვეყნის ეკონომიკაში მნიშვნელოვანი წვლილის შეტანის პოტენციალის მქონე სექტორების თანამედროვე საერთაშორისო მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მოყვანისა და გაძლიერების გზით.

# პრინციპები/მიზნები

## საზღვაო განათლების ხელშეწყობა

საზღვაო განათლების ხელშესაწყობად შემუშავდება სასწავლო პროგრამები შემდეგი მიმართულებებისთვის: ნავსადგურის მართვა და ექსპლუატაცია, გემებისა და ეკიპაჟის მართვა, კვლევა და ინსპექტირება, საკრუიზო ტურიზმი, საზღვაო ფინანსირება და დაზღვევა და სხვ. ამასთან, ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიის (ბსსა) შესაძლებლობების გაფართოება და მისთვის სადოქტორო პროგრამების განხორციელების უფლების მინიჭება ხელს შეუწყობს საქართველოს საზღვაო საგანმანათლებლო სფეროს გაძლიერებას და განვითარებას. აგრეთვე, ყურადღება გამახვილდება საზღვაო მიმართულებით, დუალური და მოკლევადიანი მომზადება-გადამზადების პროგრამის განვითარების ხელშეწყობაზე.

საზღვაო ინდუსტრიაში ქალების ჩართულობის გაზრდის ხელშესაწყობად აუცილებელია ღონისძიებების განხორციელება, რომლებიც მიმართული იქნება ქალების ინფორმირებისკენ საზღვაო სანაოსნო იდუსტრიისა და საზღვაო პროფესიების შესახებ. ასევე, გაიზრდება ქალებისთვის საზღვაო სფეროში საგანმანათლებლო შესაძლებლობებზე ხელმისაწვდომობა.

## ინოვაციებისა და კვლევების მხარდაჭერა საზღვაო სექტორში

საზღვაო სექტორში გაძლიერდება და ხელი შეეწყობა კვლევების წარმოებას, რომელთა შედეგად გაცემული რეკომენდაციები მნიშვნელოვნად წაადგება დარგის განვითარებას. კვლევითი პოტენციალის განვითარებისთვის კი, მნიშვნელოვანია საზღვაო ქვეყნების უნივერსიტეტებთან და სხვა კვლევით დაწესებულებებთან საერთაშორისო თანამშრომლობა და საერთაშორისო კვლევით პროექტებში მონაწილეობა.

ამისთვის, აუცილებელია ბათუმის სახელმწიფო აკადემიის კვლევითი ცენტრის შესაძლებლობების გაძლიერება და საზღვაო ტრანსპორტთან დაკავშირებული კვლევებისადმი ერთიანი მიდგომის ჩამოყალიბება. ძლიერი კვლევითი შესაძლებლობები ხელშემწყობი ფაქტორი იქნება უშუალოდ საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიის შემუშავების პროცესშიც, რადგან სტრატეგიის დოკუმენტი, თავისი მიზნებითა და ინდიკატორებით უნდა დაეყრდნოს ისეთ კვლევებს, როგორიცაა რეგულირების გავლენის შეფასება (RIA), მიზანშეწონილობის კვლევა და სხვა. გარდა ამისა, კვლევები რელევანტური უნდა იყოს საერთაშორისო ტენდენციების გათვალისწინებით, მაგალითად, სფეროს შემდგომი განვითარებისთვის, უმნიშვნელოვანესია კვლევების ჩატარება საზღვაო სფეროში ალტერნატიული ენერგიის წყაროების გამოყენებასთან დაკავშირებით.

ამასთანავე, საქართველოს ეკონომიკაში საზღვაო ტრანსპორტის ეკონომიკური ეფექტის დასადგენად, შემუშავდება და დაინერგება მონაცემთა დათვლის მეთოდოლოგია, რაც ასევე, აუცილებელია შემდგომში საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიის შემუშავებისა და ეფექტური მონიტორინგისთვის.

## ქართველი მეზღვაურების ხელშეწყობა

2006 წლის საზღვაო შრომის კონვენციის (MLC) რატიფიცირება გააუმჯობესებს ქართველ მეზღვაურთა სოციალური დაცვის სტანდარტებს და დაარეგულირებს საკრუინგო საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა ოპერირების მექანიზმებს. MLC-ის რატიფიცირება საშუალებას მისცემს საქართველოს მთავრობას ეფექტურად განახორციელოს დასაქმების სააგენტოებზე ზედამხედველობა, რაც უზრუნველყოფს მეზღვურებისთვის სოციალური დაცვის მინიმალურ სტანდარტს და ხელს შეუწყობს მეზღვაურთა დასაქმების საერთაშორისო ბაზარზე სამართლიან წვდომას. ასევე, მნიშვნელოვანი მიზანია კონვენციის განმახორციელებლი კანონმდებლობის - „მეზღვაურთა დასაქმების შესახებ“ საქართველოს კანონის მიღება საქართველოს პარლამენტის მიერ.

დამატებით, თანმიმდევრობით შესასრულებელია კონვენციისა და მიღებული კანონით დადგენილი ვალდებულებები. კონვენციის მოთხონვების შესაბამისად შეიქმნება მეზღვაურების საჩივრების განსახილველი სტრუქტურული ერთეულიაგრეთვე, სააგენტო ვალდებული იქნება განახორციელოს მეზღვაურთა დასაქმების სააგენტოების მუდმივი მონიტორინგი და სერტიფიცირება, რომელიც ასევე მოიცავს აუდიტების ჩატარებას.

## სანავსადგურე შესაძლებლობების გაძლიერება

საქართველოში ნავსადგურების განვითარებითვის ერთიანი მიდგომის ჩამოსაყალიბებლად განხორციელდება კვლევა/ანალიზი, ტექნიკურ-ეკონომიკური რეგულირების რომელი მოდელია ყველაზე მეტად მიზანშეწონილი საქართველოს სანავსადგურე სექტორისთვის. განხორციელებული კვლევის შედეგად, შემუშავდება ნავსადგურების რეგულირების მექანიზმი, რათა გადაიფაროს მინიმუმ შემდეგი საკითხები:

* სანავსადგურე სექტორის განვითარების შესაბამისობა გარემოს დაცვით მოთხოვნებსა და პოლიტიკასთან;
* კონკურენციის ხელშეწყობა სექტორში (მაგალითად, სატარიფო პოლიტიკაში);
* სანავსადგურე პერსონალის საკვალიფიკაციო მოთხოვნების დადგენა და რეგულირება.

## შავ ზღვაზე საბორნე მომსახურების შექმნის ხელშეწყობა

მცირე საზღვაო გადაყვანები (SSS; Short Sea Shipping) წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვას ზღვის მეშვეობით მცირე დისტანციებზე. ევროკავშირის შემთხვევაში, SSS გულისხმობს გემების მოძრაობას წევრი ქვეყნების ნავსადგურებს შორის და ასევე, ხმელთაშუაზღვის და შავი ზღვის ნავსადგურებთან. ეს ნასვადგურები შეიძლება განეკუთვნებოდეს შემდეგ ქვეყნებს:

* ევროკავშირის საზღვაო ქვეყნები;
* ისლანდია და ნორვეგია;
* კანდიდატი ქვეყნები;
* ბალტიის ზღვის არეალი (რუსეთის ფედერაცია);
* ხმელთაშუაზღვის რეგიონი (ალჟირი, ბოსნია და ჰერცოგოვინა; ეგვიპტე; ისრაელი; ლიბანი; ლიბია; მაროკო; პალესტინა, სირია და ტუნისი).
* შავი ზღვის რეგიონი (საქართველო, მოლდოვა, რუსეთი და უკრაინა).
* SSS-ი ასევე შეიძლება მოიცავდეს ფიდერულ სერვისებსაც.

საქართველოში სატრანზიტო პოტენციალის გასაფართოვებლად და მგზავრთა ეფექტურად გადაყვანის მიზნით, განხორციელდება მიზანშეწონილობის კვლევა, საქართველოს ნავსადგურებსა და შავი ზღვის ნავსადგურებს შორის მცირე საბორნე გადაზიდვების ხაზების ჩამოყალიბების ეფექტურობის და მიზანშეწონილობის დასადგენად და ასევე, საქართველოში საბორნე ტერმინალის მოწყობასთან დაკავშირებით. კვლევის შედეგად, განისაზღვრება მეზობელ ქვეყნებთან მცირე საზღვაო ხაზების (SSS) მოწყობის პროცესი, რომელიც საქართველოს ნავსადგურებს დააკავშირებს მეზობელი ქვეყნების ნავსადგურებთან. SSS-ის განვითარება ხელს შეუწყობს სწრაფი, უსაფრთხო და იაფი ალტერნატივის გაჩენას რეგიონის სატარნსპორტო ჯაჭვში. მცირე საზღვაო გადაყვანები, ასევე, მიმზიდველია იმით, რომ ამცირებს გარემოზე ზემოქმედებას ემისიების თვალსაზრისით. საბორნე მოძრაობა გზებზე ტრაილერების რაოდენობასაც შეამცირებს, რაც გააუმჯობესებს უსაფრთხოებას და შეამცირებს ჰაერის დაბინძურებას.

თურქეთის რესპუბლიკასთან, ისევე, როგორც ბულგარეთთან, რუმინეთთან ან უკრაინასთან მიმართებით, არსებობს სახაზო მიმოსვლის განვითარების შესაძლებლობა.

## საზღვაო და სანავსადგურე პროცედურების გაციფრულების ხელშეწყობა

გაციფრულება ყველა სფეროში განვითარების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი წინაპირობაა, რომელიც ფართოდ იკიდებს ფეხს საზღვაო ინდუსტრიაშიც. შესაბამისად, საქართველოს ყველა საზღვაო ნავსადგურში გაციფრულდება საჯარო სერვისები და გაერთიანდება ერთ ონლაინ პლატფორმის ქვეშ. საქართველოში საზღვაო სატრანსპორტო ჯაჭვის სრულად გაციფრულებას ხელს შეუწყობს საზღვაო ერთი ფანჯრის განვათარება, რაც დაკავშირებულია სისტემის, როგორც პროგრამული, ისე მატერიალური სახით უზრუნველყოფასა და შემდგომში მის ექპლუატაციაში გაშვებასთან.

პარალელურად, განხორციელდება ნავსადგურის გაერთიანების სისტემის (PCS) განვითარება, რათა შემდგომში შესაძლებელი იყოს ნავსადგურის გაერთიანების სისტემისა (PCS) და საზღვაო ერთი ფანჯრის სისტემების ინტეგრირება.

## საკრუიზო ტურიზმის ხელშეწყობა

საქართველოს 2025 წლამდე ტურიზმის სტრატეგიის გათვალისწინებით, საკრუიზო ტურიზმის გასაძლიერებლად და ტურისტების მოსაზიდად, დაიგეგმება გრძელვადიანი ღონისძიებები. მსგავსი ტიპის ღონისძიებებმა უნდა მოიცვას, როგორც სანავსადგურე, ასევე, ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურა ორი ახლომდებარე აეროპორტის გათვალისწინებით, რომლებიც ბათუმის საკრუიზო ოპერატორებს გაუადვილებს მგზავრების გამგზავრების/ჩამოსვლის შესაძლებლობებს.

საკრუიზო ტურიზმის განვითარებისთვის, იკვეთება განსახორციელებელი ქმედებები ორი ძირითადი მიმართულებით:

* საქართველოს ნავსადგურების ინფორმირება სანავსადგურე ასოციაციებში გაერთიანების პოზიტიურ შედეგებზე და მათი მხარდაჭერა შესაბამის ასოციაციებში გაერთიანების პროცესში;
* საქართველოში არსებული სანავსადგურე მოსაკრებლების ანალიზი კონკურენტ ნავსადგურებთან მიმართებით და საჭიროების შემთხვევაში, მოსაკრებლების სტრუქტურის ცვლილებების პაკეტის შემუშავება;
* საკრუიზო ტურიზმის წამახალისებელი ფინანსური ინსტრუმენტების ანალიზი და შესაძლო ინიციატივების სქემის შემუშავება;

აგრეთვე, განხორციელდება საქართველოს სანავსადგურე სექტორის წარმოჩენა საერთაშორისო საკრუიზო გამოფენებზე, რათა საქართველოს მიმართ გაღვივდეს ინტერესი მსხვილ საკრუიზო კომპანიებში.

## გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების ინდუსტრიის განვითარება

ეროვნული ფლოტის გასაძლიერებლად, სავანავსადგურე ფლოტის გამართული ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად, ასევე, სათევზაო და სასეირნო გემების მშენებლობა/შეკეთების ინდუსტრიის განვითარების მიზნით, სახელმწიფო ხელს შეუწყობს გემთმშენებელი საწარმოების ჩამოყალიბებას.

პირველ ეტაპზე, განხორციელდება საქართველოში ინდუსტრიების განვითარების ეკონომიკური მიზანშეწონილობის კვლევა (feasibility study), რათა შესაძლებელი გახდეს მტკიცებულებაზე დაფუძნებული განვითარების გეგმის შემუშავება, იქნება ეს ინვესტიციების მოზიდვა თუ შეღავათების სისტემის შემოღება ინდუსტრიების განვითარების ხელშესაწყობად. აგრეთვე, ზემოხსენებული სფეროს ინფრასტრუქტურული განვითარებისთვის ჩატარდება კვლევა შესაბამისი საზღვაო კრედიტების და ფინანსირების თვალსაზრისით შეღავათების სისტემის შემუშავების საჭიროებასთან დაკავშირებით.

ეს ღონისძიებები საზღვაო განათლების განვითარების შესახებ ინიციატივასაც შეესაბამება, ვინაიდან გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების შრომის ბაზარი ამჟამად პროფესიონალი კადრების დეფიციტს განიცდის და საჭიროა საზღვაო საგანმანათლებლო პროგრამების შემუშავება და აკადემიური პერსონალის მომზადება ამ მიმართულებით.

## საქართველოს დროშის განვითარების ხელშეწყობა

საქართველოს მიერ გემების რეგისტრაციისა და დროშის კონტროლის მიმართულებით გატარებულმა ეფექტურმა რეფორმებმა, მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი ქართული დროშის იმიჯის გაუმჯობესებას. დღეის მდგორმარეობით, მნიშვნელოვან პრიორიტეტს წარმოადგენს საქართველოს დროშის ქვეშ, საერთაშორისო ნაოსნობაში რეგისტრირებული მცურავი საშუალებების ტონაჟის გაზრდა, მათ შორის, ისეთი გემთმფლობელების დაინტერესება, რომელთა გემებიც იყენებენ ეკოლოგიურად სუფთა (ნახშირბადისგან თავისუფალ) უახლეს ტექნოლოგიებს ან/და უმაღლესი დონის ავტომატური მართვისა და კონტროლის სისტემებს.

საქართველოს დროშის ქვეშ მეტი გემის მოსაზიდად, საგადასახადო და საფინანსო რეჟიმები გადაიხედება და შესაბამისი კვლევის დასრულების შემდეგ გამოიკვეთება შესაბამისი ცვლილებების შეტანის საჭიროება, შეღავათიანი გარემოსდაცვითი გადასახადის კონცეფციის შემუშავება, მაგ: საქართველოში ტონაჟის დაბეგვრის სისტემის შემოღება, რომელიც გულისხმობს სასათბურე გაზების ემისიების პროაქტიულად შემცირების მცდელობას, კიდევ უფრო მეტ, მაღალი რეპუტაციის მქონე გემთმფლობელს მოიზიდავს და გაზრდის ქართული დროშის რეპუტაციას.

## ფლოტის აღდგენის მიზანშეწონილობის კვლევა

საზღვაო სანაოსნო კომპანიის შექმნა სხვა ნებისმიერი კომერციული ერთეულის დაფუძნების მსგავსად, ბაზრის კონიუნქტურის შესწავლას, დაფინანსების სწორი სქემის შემუშავებას და რისკ-ფაქტორების გამოვლენას გულისხმობს, რაც შემდგომი გადაწყვეტილებების მიღებასთან ასოცირდება. აღნიშნულში მოიაზრება, გადაზიდვათა საზღვაო ბაზრის, როგორც ბიზნესის კონკრეტული სექტორის სპეციფიკა და თავად სანაოსნო კომპანიის დროის აღებულ მონაკვეთში შექმნის საჭიროება.

შესაბამისად, განხორციელდება კვლევა, რის საფუძველზეც შემუშავდება გრძელვადიანი გეგმა. გეგმა, ფლოტის შექმნის გარდა, უნდა მოიცავდეს მის შემდგომ განახლება-გაფართოებას და დაეფუძნოს ერთის მხრივ, მარტივ უკვე აპრობირებულ მეთოდიკას, მაგრამ ამავდროულად ითვალისწინებდეს ექსკლუზიურად ნოვატორულ, მხოლოდ ჩვენი რეგიონის ლოგისტიკურ უპირატესობებზე აქცენტირებულ მიდგომებს.

## საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერება

საერთაშორისო თანამშრომლობის ფარგლებში, საქართველოსთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია აშშ-სთან თანამშრომლობა საზღვაო სექტორში. შეერთებული შტატები აქტიურად უჭერს მხარს საქართველოს საზღვაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. ასევე, აშშ-ს მხრიდან საქართველოს გაეწია დახმარება ეკონომიკური უსაფრთხოების გაუმჯობესებისა და საზღვაო სერვისების გაციფრულების მიმართულებით. უფრო და უფრო იზრდება და მეტ მნიშვნელობას იძენს საქართველოსთვის აზიის ქვეყნებთან, განსაკუთრებით, კორეის რესპუბლიკასთან, იაპონიასა და სინგაპურთან თანამშრომლობა. ამ თანამშრომლობის ფარგლებში, სამხრეთ კორეასთან განხორციელდა არაერთი აქტივობა, რომელიც ითვალისწინებდა შესაძლებლობების გაძლიერებას, ტექნიკური კომპეტენციების განვითარებას, ასევე გამოცდილების გაზიარებას. საქართველოს შეუძლია ისარგებლოს შავი და კასპიის ზღვის რეგიონში წამყვანი საზღვაო-სატრანსპორტო გამოცდილების მქონე ქვეყნების გამოცდილებითა და ცოდნით. ეს სახელმწიფოები ამჟამად, ახორციელებენ სხვადასხვა პროგრამებს საზღვაო ინოვაციების, გაციფროვნების, საზღვაო პოლიტიკისა და განათლების სხვადასხვა მიმართულებით.

საერთაშორისო საზღვაო თანამეგობრობაში საქართველოს პოზიციონირების გასაძლიერებლად, საქართველო წარადგენს თავის კანდიდატურას მომდევნო წლებში IMO-ს საბჭოს არჩევნებზე, რასაც დასჭირდება მსხვილი წინასაარჩევნო კამპანია. აღნიშნულის მიღწევა შესაძლებელია მსოფლიო საზღვაო ადმინისტრაციებთან ვიზიტებით, ორმხრივი ურთიერთობების გაძლიერებით და საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტროს აქტიური ჩართულობით ,სხვადასხვა ქვეყნის დელეგაციებთან მოლაპარაკებების პროცესში.

## გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურება

გემებიდან გამოფრქვეული სათბური აირებით გარემოს დაბინძურების შემცირების მიზნით, საქართველოში გადაიდგმება ქმედითი ნაბიჯები. საქართველოში დაიწყება ნავსადგურებში და ნაოსნობიდან გამომდინარე GhG (სათბური აირების) გამონაბოლქვის წილის გამოთვლა და შემუშავდება საქართველოში გემებიდან GhG შემცირების სტრატეგიული სამოქმედო გეგმა, რომელიც იქნება საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის გემებიდან სათბური აირების გამოყოფის შემცირების საწყის სტრატეგიასთან შესაბამისობაში.

## საქართველოს საზღვაო კლასტერის განვითარება

საქართველოს საზღვაო ინდუსტრიის კონკურენტუნარიანობის გასაზრდელად ხელი შეეწყობა კარგად ორგანიზებული ქართული საზღვაო კლასტერის ჩამოყალიბებას. კლასტერის განვითარებისთვის მნიშვნელოვანია მეწარმეების გაერთიანება ერთობლივი პროექტების განხორციელებით, ახალი პროდუქტებისა და მომსახურების შექმნით, საექსპორტო ბრუნვის გაუმჯობესებით, ასევე კომპანიებსა და სამეცნიერო-კვლევით დაწესებულებებს შორის მომიჯნავე სფეროებში თანამშრომლობის ხელშეწყობით.

## ეროვნული საზღვაო ინდუსტრიისთვის ფინანსებზე ხელმისაწვდომობის გაფართოება

სინგაპურის ან ბელგიის მაგალითებზე ჩანს, რომ გემების დაფინანსებაზე ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს საზღვაო სექტორის სხვადასხვა სეგმენტის განვითარებას. საქართველოში მოქმედი საფინანსო სისტემის ერთობლივი ძალისხმევა, მაგალითად სინდიკატის შექმნით, საშუალებას მისცემს საქართველოს გახდეს შავ ზღვაში ერთ-ერთი წამყვანი საზღვაო ეკონომიკის მქონე ქვეყანა.

საზღვაო ფინანსირების განგრძობითი და მდგრადი პრაქტიკის დამკვიდრების/უზრუნველყოფის მიზნით, შესასწავლია პოტენციური რისკ-ფაქტორები, განსახორციელებელია საქართველოს კანონმდებლობის ანალიზი და საზღვაო ფინანსირების ინსტიტუტების სახელმწიფოს მხრიდან რეგულირების საერთაშორისო პრაქტიკები.

# პრინციპები და პრიორიტეტები

საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიული განვითარების კონცეფციის მიზანია საფუძველი ჩაუყაროს საზღვაო ტრანსპორტის სფეროს მდგრადი განვითარების ხელშეწყობას, რისთვისაც განსაზღვრავს შემდეგ პრინციპებსა და პრიორიტეტებს:

* ქართველი მეზღვაურების მხარდამჭერა
* საზღვაო განათლების ხელშეწყობა
* ვაჭრობის მხარდაჭერის პრინციპები

ა. სანავსადგურე შესაძლებლობების გაძლიერება

ბ. ახალი საზღვაო სერვისების გაჩენა

# განხორციელება

კონცეფციის განხორციელების ძირითადი მაკოორდინირებელი უწყება ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოა“ (სტს). ამასთან, საქართველოს საზღვაო სფეროს სხვადასხვა სექტორის განვითარებაზე ან/და ხელშეწყობაზე სხვა სახელმწიფო უწყებებიც არიან პასუხისმგებელნი. ამრიგად, სფეროს შემდგომი განვითარებისა და კონცეფციის განხორციელებისათვის საჭიროა ყველა დაინტერესებული უწყების კოორდინირებული ქმედებები:

* + საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო;
  + საქართველო გარემოს დაცვის და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო;
  + საქართველოს საგარეო საქმეთა სამინისტრო;
  + საქართველოს იუსტიციის სამინისტრო;
  + საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო;
  + საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო;
  + პროფესიული უნარების სააგენტო;
  + საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო;
  + საქართველოს ეროვნული ბანკი;
  + საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური;
  + საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაცია;
  + საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
  + ადგილობრივი ხელისუფლება და მუნიციპალიტეტები ((სამეგრელო ზემო-სვანეთის რეგიონი, აჭარის ავტონომიური რესპუბლიკა და სხვ.)

კონცეფციის მოქმედების ვადა წარმოადგენს 3 წელს, რომლის დროსაც უნდა განხორციელდეს კვლევები და მოსამზადებელი სამუშაოები შემდგომში სტრატეგიის დოკუმენტის შესამუშავებლად. კონცეფციის განხორციელებისა და საბოლოო ჯამში, საზღვაო ტრანსპორტის სტრატეგიის შემუშავების მიზნით, შეიქმნება უწყებათაშორისი სამუშაო ჯგუფი, რომელშიც გაერთიანდება ყველა ჩართული სახელმწიფო უწყება და დაინტერესებული მხარე. თითოეული სამთავრობო უწყება პასუხისმგებელი იქნება ინფორმაციის მიწოდებაზე საკუთარი პასუხისმგებლობის სფეროში.

დანართი 1. SWOT ანალიზი

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ძლიერი მხარეები | სუსტი მხარეები | შესაძლებლობები | საფრთხეები |
| *მონაცემები* | - საქართველოს გადაზიდვების სექტორის მონაცემთა ყოვლისმომცველი ბაზა; | - საბაზისო მონაცემების ნაკლებობა/არარსებობა;  - სპეციალიზებული სტატისტიკური პროგრამის არარსებობა, სადაც მოხდება მთლიანი მონაცემების განაწილება და შენახვა;  - სხვადასხვა ანალიტიკურ პორტალებსა და ვებ-გვერდებზე წვდომის ნაკლებობა; | * სრულყოფილი მონაცემთა დათვლის მეთოდოლოგია; * სპეციალიზირებული სტატისტიკური; პროგრამები; * შესაბამისი ტრენინგების ჩატარება; | - ადამიანური ფაქტორის შეცდომები სტატისტიკურ ანალიზში;  - კომპიუტერული ტექნიკის დაზიანება;  - არაუფლებამოსილი პირის მიერ მონაცემებზე ხელმისაწვდომობა; |
| *საზღვაო განათლება, კვლევა და მეზღვაურები* | * ქართველი მეზღვაურების განათლების მაღალი ხარისხი;   მოდერნიზებული მეზღვაურთა სერტიფიცირების სისტემა;   * მეზღვაურთა დოკუმენტბრუნვის სისტემა; * გამჭვირვალე სისტემა და დადგენილი პროცედურები სერტიფიცირებისა და აღიარებისთვის; * გაუმჯობესებული სასწავლო ინფრასტრუქტურა და სამოდელო კურსები IMO-ს მითითებების შესაბამისად; * გაუმჯობესებული ეროვნული კანონმდებლობა; * კვალიფიციური მეზღვაურები; | * ქვეყანაში საზღვაო ექსპერტების ნაკლებობა; * კვალიფიციური ინსტრუქტორების, ლექტორებისა და შემფასებლების ნაკლებობა სასწავლო და საგანმანათლებლო დაწესებულებებში; * საკრუინგო საქმიანობა ნაწილობრივ დარეგულირებულია; * კვლევითი შესაძლებლობების ნაკლებობა; | * საქართველოს საზღვაო ადმინისტრაციის რეპუტაციის გაუმჯობესება; * საზღვაო სასწავლებლების მოდერნიზაცია და განვითარება; * ქართველი მეზღვაურების დასაქმების მაჩვენებლის გაზრდა; | - ტექნოლოგიური წინსვლა და დაგვიანებული რეაგირება გადაზიდვის ინდუსტრიაში არსებულ გამოწვევებზე;  - მეზღვაურების უფლებების შესაძლო დარღვევები;  კურსდამთავრებულებისა და დასაქმებულების რაოდენობებს შორის დისბალანსი; |
| *დროშა* | * აღიარებული დროშის სახელმწიფო ინსპექტორების ქსელი; * რეგისტრაციის კონკურენტუნარიანი საფასური; * ეფექტური მომსახურების სისტემა; * ტექნიკური მხარდაჭერის საშუალებები; * 24/7 მომსახურება ტრანზაქციებზე; * ელექტრონულ მონაცემთა შენახვის მაღალი უსაფრთხოება (პერსონალური ინფორმაცია, კომერციული ინფორმაცია და ა.შ.) | - ახალი რეგულაციების დასანერგად საკმარისად მომზადებული ტექნიკური პერსონალის ნაკლებობა;  - დროშის პოპულარიზაციის სტრატეგიის არარსებობა;  - შეზღუდული ფინანსები დროშის პოპულარიზაციისთვის; | * საერთაშორისო გრანტების გამოყენება; * ახალი რეგულაციებისა და ინოვაციური მიდგომების დანერგვა; | * დაბალი სტანდარტის გემების რეგისტრაცია; * გემების დაკავება; * არაფექტური მონიტორინგი; |
| *სანავსადგურე შესაძლებლობები-გაციფრულება-საბორნე მიმოსვლები* | * ნავსადგურებში საზღვაო უსაფრთხოებისა და უშიშროების მაღალი ხარისხი; * ნავიგაციის უსაფრთხოება; * საზღვაო გარემოს დაცვის მაღალი სტანდარტი; * ნავსადგურების მაღალი რეპუტაცია * სანავსადგურე მიმღები საშუალებების არსებობა * გადაზიდვის ხაზების ფართო არჩევანი (ბათუმის გარდა) * საზღვაო ერთი ფანჯრის განვითარება * ნავსადგურების და ტერმინალების სიმრავლე (საკონტეინერო, ნავთობი, მშრალი ტვრითი, სამგზავრო) * სანავსადგურე გაფართოების გეგმები | - მაღალი ტარიფები;     * შავი ზღვის ნასავდაგურებთან საზღვაო ხაზების ნაკლებობა; * გრძელვადიანი და სტრატეგიული გეგმების არქონა; * გემის სარემონტო საშუალებების ნაკლებობა; * დოკუმენტების ხელით დამუშავება და ინსპექტირება პორტებში; * ნავსადგურში მომუშავე პერსონალის საკვალიფიკაციო მოთხოვნების არარსებობა; * წარმომადგენლობითი ორგანოს არარსებობა გემის აგენტებისთვის; * ხშირი დაყოვნებები სასაზღვრო-გამშვებ პუნქტებზე; * არასკმარისი შიდა სატრანსპროტო-ლოგისტიკური კავშირები; * master plan-ის სიმცირე; | * ახალი საზღვაო ხაზების მოზიდვა; * სატრანზიტო პოტენციალის სრულად ათვისება; * საზღვაო ტურიზმისა და მასთან დაკავშირებული საქმიანობების განვთარება; * ნავსადგურების მოდერნიზაცია და განვითარება; | * რეგიონული კონკურენცია; * საზღვაო გარემოზე ზემოქმედება; * საზღვაო ინციდენტების საშიშროება;   სანავსადგურე პროფესიები დაურეგულირებლობა;   * საზღვაო გაციფრულების პროცესის შეფერხება; |
| *საზღვაო ფინანსირება* | * საქართველოში არსებული საბანკო და საფინანსო სისტემა | * საზღვაო დარგი აუთვისებელია * ნაკლები ინტერესი ბანკებისა და საფინანსო ორგანიზაციების მხრიდან | * საზღვაო ფინანსირების მოდელის დანერგვა (რეგულაციების შემუშავება) | * პოტენციური რისკ ფაქტორების გაუთვალისწინებლობა * საბანკო სექტორის მხრიდან დაბალი ინტერესი |
| *გემის შეკეთება* | * სანასავდგურე და შიდა ფლოტი | * გემთმშენებლობის/გემთშეკეთებისთვის საჭირო რესურსების არარსებობა - ინფრასტრუქტურა, ადამიანური რესურსი |  | * კომპეტენტური სამუშაო ძალის ნაკლებობა |
| *საკრუიზმო ტურიზმი შესაძლებლობები* | * სამგზავრო ტერმინალების არსებობა * ტურისტული პოტენციალი | * საკრუიზო ტურიზმის არასებობა | * საშეღავათო სქემის შემოღება საკრუიზო გემების მოსაზიდად | * რეგიონის არასტაბილურობა |

1. სტს-ს სტატისტიკით 2022 წლის ოქტომბრის მონაცემებით, რეგისტრირებულ მეზღვაურთა რაოდენობა შეადგენს 16,468, თუმცა მეზღვაურის საიდენტიფიკაციო მოქმედი ბარათი გააჩნია 11,868 მეზღვაურს. [↑](#footnote-ref-1)