



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

В 2011 году были осуществлены институциональные реформы, направленные на повышение эффективности транспортного сектора. Одним из крупнейших достижений стали структурные реформы, обеспечившие разделение органа, разрабатывающего государственную политику, и регулирующего органа. Функции разработки государственной политики были возложены на Департамент транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, а функции регулирования — на три государственных органа, созданных после разделения Объединенной транспортной администрации при министерстве. Каждое из агентств отвечает за собственную сферу действия и работает в рамках собственного бюджета со статусом юридических лиц публичного права в сфере гражданской авиации, морского транспорта и сухопутного транспорта.

Департамент транспортной политики Министерства экономики и устойчивого развития Грузии отвечает за выработку государственной политики в сфере транспорта. В состав Департамента входят четыре управления:

- Управление развития транспортных коридоров;
- Управление гражданской авиации;
- Управление морского транспорта;
- Управление сухопутного транспорта.

Основные функции Департамента:

- разработка национальной политики в сфере транспорта;
- развитие транзитного потенциала;
- совершенствование законодательной базы и гармонизация законодательства Грузии с международными стандартами;
- заключение международных соглашений;
- сотрудничество с международными организациями и агентствами;
- разработка общей политики в сфере безопасности на транспорте;
- участие в деятельности межправительственных комиссий по экономическому сотрудничеству и мониторинг результатов их работы;
- оказание поддержки в реализации инфраструктурных проектов.

Основные функции агентств:

- разработка технических регламентов в сфере безопасности на транспорте;
- мониторинг исполнения технических регламентов;
- развитие безопасной, единой и экологически чистой транспортной сети;
- осуществление регистрации аэропортов, воздушных и морских судов;
- оформление свидетельств о летной годности и мореходности на уровне соответствующих агентств;
- оформление разрешений согласно законодательству Грузии;



- упрощение административных процедур и создание привлекательных условий для инвесторов;
- защита прав и интересов пассажиров.

Национальная политика Грузии направлена на интеграцию страны в международную среду, привлечение международного бизнеса и создание благоприятного инвестиционного климата, в том числе, правовых норм, касающихся либерализации экономики.

Аналитический доклад Всемирного банка «Ведение бизнеса» за 2012 г. повысил рейтинг страны с 45-й в 2009 г. до 16-й позиции в 2012 г..

Основные задачи транспортной политики Грузии включают:

- Содействие развитию конкуренции

Грузия поддерживает политику Европейского союза в отношении содействия конкуренции с целью создания стимулов для более эффективной деятельности операторов. Другая задача состоит в усилении технического контроля и контроля безопасности в целях повышения доверия грузинских, а также международных операторов и клиентов, с точки зрения безопасности и надежности.

- Содействие развитию транзита

Грузию можно охарактеризовать как «геополитический мост», соединяющий несколько важных экономических районов. В связи с этим транспортная политика Грузии строится, главным образом, с учетом использования всех возможных выгод от ее роли в качестве транзитной страны. Это будет содействовать росту эффективности экономики страны, а гармонизация с правилами ЕС будет способствовать деятельности европейских транспортных компаний в Грузии и во всем Кавказском регионе. Участие в программе ТРАСЕКА служит достижению этой цели.

- Реализация

Вся транспортная политика основана на Соглашении о партнерстве и сотрудничестве с Европейским Союзом (СПС), подписанном в 1996 году сроком на 10 лет, которое теперь автоматически продлевается каждый год. Транспортное законодательство является одной из десяти приоритетных областей экономического сотрудничества между ЕС и Грузией. В соответствии с рекомендациями, предложенными для гармонизации транспортного законодательства Грузии с транспортным законодательством ЕС в рамках Национальной программы по приведению грузинского законодательства в соответствие с законодательством ЕС, парламентом Грузии был принят ряд законов. Степень гармонизации отличается в зависимости от сектора.

В частности, Грузия:

- является участником Международной морской организации с 1993 года,
- начиная с 1994 года присоединилась к ММО и 15 международным и конвенциям ЕЭК ООН,
- присоединилась к 10 другим конвенциям в области транспорта в 1994 г.
- приняла Морской кодекс при содействии экспертом ММО и ЕС (1997 г.)
- приняла Закон о морских пространствах, регламентирующий статус морских районов (1998 г.),



Логистические процессы и морские магистрали II

- приняла Правила регистрации судов, Правила расследования морских происшествий, Правила регистрации ипотеки судов, Правила для капитанов портов и Правила предоставления лоцманских услуг (1999 г.)
- Морская администрация Грузии получила сертификат качества ISO-9002 (1994г.), затем была сертифицирована в соответствии со стандартом ISO в 2000 г.
- утвердила портовые правила судоходства, правила портовой таможни, портовой безопасности (2002 г.)
- Комитет Международной морской организации по безопасности на море подтвердил позицию Грузии в "Белом списке" Конвенции по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты.

Морское Транспортное Агенство смогло наладить сотрудничество с рядом международных организаций:

- ММО в 1993 г.
- Черноморским меморандумом 2000 г.
- Управлением НАТО по планированию океанских перевозок (экспертная группа по гражданским морским перевозкам)
- Ассоциацией портов Черного моря (BSPA)
- Стамбульской конвенцией (Консультативная группа)
- Международной гидрографической организацией - (не членство, только коммуникация)
- МСЭ (коммуникация с Отделом морской связи)
- БИМКО (только коммуникация)
- Инмарсат (коммуникация)
- МАКО (коммуникация)
- КОСПАС-САРСАТ (коммуникация)
- Национальными морскими администрациями (связь и сотрудничество)..

В 2007-2008 были созданы портовые государственно-частное партнерства:

- В начале 2008 г. 51% акций порта Поти были проданы инвестиционному фонду из ОАЭ Рас-Аль-Хайма (RAKIA), было подписано концессионное соглашение сроком на 49 лет, в целях развития свободной экономической зоны (СЭЗ) и строительства нового терминала порта. Позднее, в том же 2008 г. RAKIA выкупила оставшиеся 49% акций за 65 млн. долларов США. В апреле 2011 года 80% акций порта Поти были проданы RAKIA датской компании AMP Group (Maersk), дочерней компании APM Terminals.
- Порт Батуми находится в управлении Batumi Industrial Holdings Ltd, дочерней компании KazTransOil, в рамках концессионного соглашения сроком на 49 лет. Батумский международный контейнерный терминал (BICT) находится в оперативном управлении манильской компании International Container Terminal Services (ICTS), в рамках 49-летней концессии, подписанной с Batumi Industrial Holdings.