



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.7
12 June 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,
пункт 5 повестки дня)

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА

Добавление 7

Представлено правительством Румынии

Примечание: На своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту в соответствии с решением, принятым на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), решил распространить вопросник о наиболее значимых критериях для определения новых важных изменений в области внутреннего транспорта в странах-членах, которые представляют общий интерес для правительств (ECE/TRANS/119, пункт 52).

* * *

I. ОБЩИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

1. Изменения в отношении целей политики правительства Румынии в области внутреннего транспорта

Главная цель политики в области транспорта состоит в продолжении реорганизации национальной транспортной системы и обеспечении ее функционирования в интересах установления связей между различными районами страны и зонами, не охваченными транспортными сетями, с тем чтобы гарантировать эффективные и цивилизованные условия как для внутренних, так и для международных перевозок, а также в укреплении позиции Румынии в качестве страны транзита посредством оптимального использования ее географического положения, материальной базы и транспортных услуг.

Предпринимаемые меры, направленные на то, чтобы к моменту присоединения Румынии к Европейскому союзу ее транспортная политика естественным образом вписывалась в общую транспортную политику Европейского союза, включают:

- стимулирование, поощрение, консолидацию и либерализацию внутреннего рынка транспортных услуг в рамках системы, обеспечивающей свободную конкуренцию, особенно в секторе железнодорожного и воздушного транспорта;
- развитие сети наземных сообщений и достижение необходимых технических параметров для интеграции румынской инфраструктуры в общеевропейские транспортные сети;
- развитие и модернизацию транспортных средств и объектов в интересах повышения качества услуг, безопасности движения, а также пассажирских и грузовых перевозок;
- обеспечение защиты и сохранения окружающей среды.

В соответствии с решением Совета Европейского союза, принятым 10-11 декабря 1999 года в Хельсинки, которое положило начало переговорам о присоединении Румынии к Европейскому союзу, правительство Румынии одобрило главу 9 пересмотренного программного документа "Политика в области транспорта", а 7 июня 2001 года (Люксембург) на Межправительственной конференции по вопросу о присоединении Румынии официально начало переговоры в отношении этой главы.

Большинство положений, применяющихся в рамках Сообщества, включено в румынское законодательство и применяется на практике.

Приняты новые принципы и новые стратегии, предусматривающие реорганизацию министерства транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения) в качестве инструмента централизованного государственного управления. Реорганизовано также 40 подразделений, функционирующих под началом министерства общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения. Реорганизацией охвачено еще 35 подразделений, действующих под началом этого министерства.

Приняты меры для обеспечения необходимой консолидации и либерализации внутреннего рынка, а также децентрализации деятельности при одновременном укреплении роли и полномочий специализированных технических органов, занимающихся наблюдением и контролем.

В результате технической и экономической реорганизации сформировано 8 национальных компаний, 5 национальных предприятий и 26 коммерческих предприятий (в секторах железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта) и созданы условия для приватизации предприятий вспомогательного сектора.

В условиях либерализации рынка деятельность в сфере транспорта осуществляется транспортными операторами, объединенными в национальные компании, а также национальные и коммерческие предприятия с государственным, смешанным или частным капиталом. В настоящее время транспортной или вспомогательной деятельностью занимается около 20 000 экономических субъектов, которые имеют соответствующие разрешения или лицензии. Около 93% из этих 20 000 экономических субъектов действует в автотранспортном секторе, 2% - в секторе внутреннего судоходства и 5% - в секторе морских перевозок. В секторе воздушного транспорта лицензии получили 30 операторов (8 операторов воздушных перевозок и 22 оператора, имеющие право заниматься другими видами деятельности в сфере воздушного транспорта), а на железнодорожном транспорте - 9 операторов (1 - для выполнения пассажирских и 8 - грузовых перевозок).

Операторы имеют свободный доступ к транспортной инфраструктуре без какой бы то ни было дискриминации. Соблюдение условий использования обеспечивается в основном национальными предприятиями, сформированными в результате реорганизации железнодорожных, воздушных и морских транспортных компаний, а также двумя предприятиями, к ведению которых относятся автомобильные перевозки и перевозки по Дунаю.

Разработаны программы и проекты, на основе которых принимаются меры по мобилизации финансовых ресурсов из внешних источников (при одновременном финансировании из средств государственного бюджета) на цели модернизации инфраструктуры и парка транспортных средств.

2. Изменения в области реорганизации транспортного сектора

Деятельность, связанная с реорганизацией транспортных предприятий и их подготовкой к приватизации осуществлялась в свете новых положений, согласованных с законодательством Европейского союза. Процесс реорганизации осуществляется поэтапно, по мере создания оптимальных условий для обеспечения рентабельности, развития и модернизации новых предприятий, а также налаживания деятельности и услуг, соответствующих текущим и долгосрочным потребностям для начала процесса приватизации.

Реорганизация 35 управлений, подведомственных министерству транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения) стимулировала процесс формирования рынка услуг по ремонту и эксплуатации инфраструктуры и транспортных средств и привела к диверсификации мелкомасштабного промышленного производства.

Процесс административной децентрализации сопровождался также передачей на местный уровень управления некоторых аэропортов, речных портов и отдельных активов транспортных предприятий.

В результате отделения некоторых структур, подведомственных министерству транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения), образованы три внебюджетные самостоятельные единицы, занимающиеся вопросами технического управления, наблюдения и контроля за осуществлением автомобильных, железнодорожных и морских перевозок.

В секторе железнодорожных перевозок проведена реорганизация Национального общества железных дорог Румынии в соответствии с положениями директив Европейского союза, адаптированными к конкретным условиям в Румынии, в результате чего созданы одна национальная компания (для управления железнодорожной инфраструктурой), два национальных предприятия (одно для перевозки пассажиров и одно для грузовых перевозок) и два коммерческих предприятия (одно для управления

избыточными активами и одно для обеспечения учетно-финансового и юридического обслуживания).

Реорганизация позволила добиться следующих результатов: разделения на коммерческой основе услуг грузовых и пассажирских перевозок и ликвидации перекрестного субсидирования, обособления системы управления железнодорожной инфраструктурой, обеспечения эффективного и транспарентного использования средств государственного бюджета и средств внешнего финансирования для модернизации и развития общественной железнодорожной инфраструктуры, инвентаризации полезных активов для осуществления деятельности в области общественных железнодорожных перевозок и оптимизации использования избыточных и неиспользовавшихся активов, начала процесса модернизации/восстановления локомотивного и вагонного парка за счет внешних средств и средств государственного бюджета, а также обеспечения индивидуального и единообразного учетно-финансового и юридического управления для пяти вышеуказанных предприятий.

В июле-августе 2000 года деятельность предприятия, занимающегося управлением инфраструктуры, а также предприятий, занимающихся пассажирскими и грузовыми перевозками, была выведена из-под контроля центрального министерства и были созданы 16 филиалов, которые намечается передать в частный сектор.

В целях повышения эффективности организации железнодорожных перевозок и контроля за их осуществлением было сформировано Румынское железнодорожное управление (АФЕР), созданное на основе объединения Железнодорожной инспекции и Румынского железнодорожного регистра.

В секторе воздушных перевозок в целях поддержания процесса административной децентрализации и в интересах повышения эффективности управления финансовыми ресурсами 13 аэропортов, которые находились в ведении министерства общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения, были переданы под контроль местных органов управления.

В 1997 году была реорганизована компания "ТАРОМ". Процесс реорганизации охватывал материальную часть (самолеты) и экономическую структуру и преследовал цель добиться рентабельности перевозок за счет отказа от обслуживания линий, не являющихся рентабельными, и освоения новых линий, а также повысить качество обслуживания пассажиров и расширить спектр предлагаемых услуг.

В рамках проекта "Реорганизация компании "ТАРОМ" и ее подготовка к приватизации", финансируемого по линии программы PHARE и осуществляемого компанией "Люфтганза Консалтинг", "Люфтганза Консалтинг" представила программу реорганизации компании "ТАРОМ", рабочий план на период 2002-2005 годов и программу переподготовки персонала компании "ТАРОМ", которые были одобрены правительством Румынии в декабре 2001 года. Приватизация компании "ТАРОМ" начнется в 2005 году с учетом ее финансово-экономических показателей.

В секторе автодорожного хозяйства в результате проведенного процесса реорганизации текущие и периодические ремонтно-эксплуатационные дорожные работы, промышленное производство, а также строительство зданий и инженерных сооружений были переданы в ведение внешних структур и было создано 15 коммерческих предприятий, ранее подчинявшихся независимому управлению - Национальной администрации автомобильных дорог, что способствовало созданию условий для перевода этой деятельности на коммерческую основу.

В секторе автомобильного транспорта в целях организации дорожного движения и осуществления соответствующего контроля сформировано Румынское автодорожное управление (АРР), образованное в результате объединения Румынской автодорожной инспекции и Центрального автодорожного управления.

Что касается судоходных каналов, то здесь также были приватизированы некоторые виды деятельности (которые относились к ведению Независимого управления судоходных каналов в Констанце и Независимого управления судоходства в низовье Дуная в Галаце) и было создано шесть коммерческих предприятий, которые развивают свою деятельность на основе конкуренции.

В секторе внутреннего водного транспорта приватизированы два транспортных коммерческих предприятия и пять коммерческих предприятий для осуществления портовых операций (около 80% всех предприятий с государственным капиталом).

Кроме того, проведена передача соответствующего государственного имущества в ведение местных органов управления (местные советы городов Сулина, Турну-Мэгуреле, Зимнича и Брэила).

В секторе морского транспорта Национальное управление морских портов в Констанце передало в ведение внешних структур некоторые смежные виды деятельности (наблюдение, строительство), осуществлением которых стали заниматься специализированные органы и предприятия.

Для целей контроля за осуществлением деятельности в секторе морского транспорта создана Гражданская судоходная инспекция.

В целях обеспечения выполнения положений конвенций, участником которой является Румыния, были предприняты шаги для создания специальных подразделений, которые будут заниматься осуществлением поисково-спасательных операций на море.

Проведенной реорганизации предшествовали такие шаги, как постепенное сокращение вмешательства со стороны государства, принятие ряда мер для предотвращения дерегулирования транспортной деятельности, стимулирование повышения эффективности работы транспортных операторов (посредством выдачи лицензий и разрешений) и оказание финансовой поддержки транспортным операторам в виде дотаций на приобретение более совершенного транспортного оборудования ("ТАРОМ", Железнодорожная пассажирская компания).

3. Проводимая политика или меры, принимаемые государственными органами с целью повышения безопасности пользователей, персонала и третьих лиц и снижения отрицательного влияния различных видов внутреннего транспорта на окружающую среду

Политика/меры, принимаемые правительством Румынии, а именно министерством транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения) с целью повышения безопасности пользователей, персонала и третьих лиц и снижения отрицательного влияния различных видов внутреннего транспорта на окружающую среду, имеют **нормативный аспект** и **технический аспект**.

Нормативный аспект включает освоение опыта Европейского сообщества в области транспорта и его интеграцию в национальное законодательство.

Для целей нормативного регулирования были приняты соответствующие положения по следующим вопросам:

- ***В отношении автомобилей***
- технические условия, которым должны отвечать изготавливаемые автотранспортные средства для получения допуска к эксплуатации на румынских автодорогах общего пользования - RNTR 2 (для всех автомобилей установлены предельные уровни выбросов загрязняющих веществ,

соответствующие нормам ЕВРО 2; нормы ЕВРО 3 применяются к импортируемым автомобилям с 1 января 2001 года в случае официального утверждения по типу конструкции и с 1 января 2002 года в случае официального утверждения в индивидуальном порядке, а к автомобилям, изготовленным в Румынии, - с 1 января 2004 года в случае официального утверждения по типу конструкции и с 1 января 2005 года в случае индивидуального официального утверждения);

- максимальный допустимый уровень производимого шума;
- защита водителей и пассажиров автомобилей в случае бокового или лобового столкновения - положения будут применяться с 1 января 2003 года в случае официального утверждения по типу конструкции и с 1 января 2005 года в случае индивидуального официального утверждения;
- опознавательные и регистрационные знаки для автомобилей и их прицепов применительно к двух- и трехколесным транспортным средствам, а также сельскохозяйственным и лесным тракторам - положения будут вводиться на поэтапной основе в течение 2001-2005 годов;
- официальное утверждение механических транспортных средств с учетом опыта Европейского сообщества в области согласования законодательных положений государств-членов, касающихся официального утверждения механических транспортных средств и их прицепов по типу конструкции, с соответствующими изменениями и последующими дополнениями.
- ***В отношении внутреннего транспорта***
- назначение и уровень профессиональной квалификации советников по вопросам безопасности перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом;
- согласование процедур контроля грузов на границах.
- ***В отношении автомобильного транспорта***
- назначение и профессиональная аттестация персонала, постоянно занимающегося осуществлением практического руководства автотранспортной деятельностью;

- положения, обеспечивающие практическую реализацию положений директивы 96/26/ЕЭС и 97/76/ЕЭС Совета относительно доступа к профессии оператора грузовых и пассажирских автомобильных перевозок и взаимного признания соответствующих дипломов и свидетельств;
- перечень обязанностей персонала, работающего в секторе автомобильного транспорта и занимающегося вопросами безопасности дорожного движения, в рамках которого предусмотрено обязательное прохождение медицинского и психологического освидетельствования при приеме на работу и впоследствии на периодической основе для сотрудников, занимающих определенные должности;
- проверка соответствия зарегистрированных механических транспортных средств техническим предписаниям, касающимся безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды и использования по назначению, посредством проведения периодического осмотра RNTR1, в рамках которого в дополнение к периодическому техническому осмотру, проводимому один раз в два года, для автомобилей максимальным весом до 3,5 т предусмотрен обязательный ежегодный контроль на уровень выбросов загрязняющих веществ;
- строительство дорог в соответствии с нормативами, касающимися максимально допустимых габаритов и веса автотранспортных средств, осуществляющих перевозки по территории Европейского сообщества, которые закреплены в директиве Совета 96/53/ЕС, касающейся максимально допустимых габаритов автотранспортных средств, используемых в национальных и международных перевозках, и максимально допустимого веса автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки по территории Сообщества, а также уровня услуг и удобства использующих их лиц и введенной в действие решением 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета о руководящих принципах Сообщества в отношении развития трансъевропейской транспортной политики.

- ***В отношении железнодорожного транспорта***
- в сфере железнодорожных перевозок опасных грузов определены структура, функции, а также принципы организации и функционирования Межведомственного комитета по перевозкам опасных грузов железнодорожным транспортом;
- для железнодорожного транспорта определены принципы и процедуры распределения объектов железнодорожной инфраструктуры;
- руководство железнодорожными станциями вверено представителям управления железнодорожной инфраструктуры, однако операторы перевозок могут назначать на железнодорожных станциях своих представителей - начальников отделений - для руководства определенными видами деятельности.
- ***В отношении комбинированных перевозок***
- введение правил осуществления комбинированных грузовых перевозок, в результате чего обеспечена реализация соответствующих положений директивы 92/106/ЕЭС о разработке общих правил, регламентирующих некоторые виды комбинированных перевозок грузов между странами-членами.
- ***В отношении морского транспорта***
- присоединение Румынии к Международной конвенции о поиске и спасении на море (САР) 1979 года, в которой находят отражение положения рекомендации 83/419/ЕЭС Комиссии. В 2000 году сформирован специализированный центр, на базе которого создана Национальная система поиска и спасения на море;
- введение международных норм, касающихся безопасности судов, предотвращения загрязнения окружающей среды и обеспечения надлежащих условий работы и жизнедеятельности на борту морских судов, заходящих в румынские порты или плавающих в румынских водах, в результате чего обеспечена реализация положений директивы 95/21 Совета о применении международных норм, касающихся безопасности судов, предотвращения загрязнения окружающей среды и обеспечения надлежащих условий работы и жизнедеятельности на борту судов, заходящих в порты Сообщества или

плавающих в водах его государств-членов, а также применение директивы 42/98 Совета и положений директивы 96/40 Комиссии, в соответствии с которой вводится общий образец удостоверения инспекторов государственного портового контроля;

- присоединение Румынии к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ), принятой 9 апреля 1965 года в Лондоне на Международной конференции по облегчению морских пассажирских и грузовых сообщений, с изменениями и дополнениями, внесенными в 1984, 1986, 1989, 1991, 1993 и 1994 годах;
- присоединение Румынии к Международной конвенции 1969 года по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничестве, заключенной 30 ноября 1990 года в Лондоне (БЗНС, 1990 год);
- присоединение Румынии к Протоколу 1992 года о применении поправки к Международной конвенции 1969 года о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, заключенной 27 ноября 1993 года в Лондоне (КГО 92);
- ратификация конвенций, принятых Международной организацией труда:
 - Конвенция № 92/1949 о помещениях для экипажа на борту судов;
 - Конвенция № 133/1970 о помещениях для экипажа на борту судов;
 - Конвенция № 68/1946 о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов;
 - Конвенция № 22/1926 о трудовых договорах моряков;
 - Конвенция № 180/1996 о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами;
 - Конвенция № 166/1987 о репатриации моряков;
- критерии компетенции и процедуры освидетельствования для организаций в вопросах классификации и выдачи свидетельств соответствия международным соглашениям и конвенциям, участником которых является Румыния, частично отражают положения директивы 94/57/ЕС об общих правилах и нормах,

применимых при осмотре судов, и организациях, отвечающих за осуществление контроля, а также связанной с этим деятельности административных органов в области морского транспорта, как это предусмотрено поправкой к директиве 97/58/ЕС Комиссии;

- принятие поправок к Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море, заключенной 1 ноября 1974 года в Лондоне, в результате чего обеспечена реализация соответствующих положений постановления 2158/93/ЕЕС о применении поправок к Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море и Международный конвенции по предотвращению загрязнения для целей, определенных в постановлении 613/91/ЕЕС от 4 марта 1991 года;
- принятие поправок к приложению к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, принятой 7 июля 1978 года в Лондоне (СТКВ, 1978 год), и Кодексу дипломирования моряков и несения вахты (Кодекс СТКВ), принятых в Заключительном акте Конференции Сторон этой Конвенции 7 июля 1995 года в Лондоне, а также последующих поправок, принятых резолюцией Комитета по безопасности на море Международной морской организации, которые были опубликованы в официальном бюллетене № 430/2 в сентябре 2000 года;
- присоединение Румынии к Международной конвенции 1989 года о спасении, принятой 28 апреля 1989 года в Лондоне. Этот акт соответствует рекомендациям, содержащимся в резолюции Совета от 8 июня 1993 года и касающимся политики по повышению безопасности на море;
- технические правила, касающиеся типовой сертификации оборудования и материалов для морских судов и предусмотренные международными конвенциями, участником которых является Румыния, кодекс М.Т.РNR-EM-2000;
- инструкции по проведению осмотра, вводящие согласованную систему осмотра - кодекс М.Т.РNR-I/SAIC-2000, применимые к румынским коммерческим морским судам.

- ***В отношении воздушного транспорта***
- в национальное законодательство включены авиационные экологические нормы RACR-PM, содержащие значительную часть положений директив 80/51/ЕС, 83/206/ЕС, 89/629/ЕС, 92/14/ЕС и 98/20/ЕС, а также постановления 925/99/ЕС;
- подписание и ратификация 18 ноября 1999 года Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенной 28 марта 1999 года в Монреале, по которой Румыния обязуется принять значительную часть положений постановления 2027/97/ЕС Совета об ответственности воздушных перевозчиков.

Воздушный кодекс

- принятие оперативной концепции и стратегии Румынии в вопросах управления воздушным движением на период 2000-2015 годов, согласованных с конкретными стратегиями и концепциями, разработанными в рамках европейской организации "Евроконтроль", участником которой является Румыния;
- применение европейских предписаний JAR-147, касающихся официальных процедур подготовки/экзаменации технико-эксплуатационного персонала, включая требования в отношении выдачи лицензий организациям, занимающимся подготовкой и/или экзаменованием технико-эксплуатационного персонала в секторе гражданской авиации;
- ратификация Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой 28 мая 1999 года в Монреале и касающейся ответственности воздушных перевозчиков в случае аварии.

Технический аспект повышения безопасности перевозок и сокращения негативного влияния различных видов транспорта на окружающую среду включает технические достижения, связанные с модернизацией и развитием объектов инфраструктуры, оборудования и транспортных средств, о которых подробно говорится в пункте 6.

4. Принимаемые государственными органами меры и принятые постановления по содействию более рациональному использованию имеющегося транспортного парка (например, для улучшения распределения грузов между различными видами транспорта или между общественным и частным транспортом), включая меры по поощрению использования городского общественного транспорта и сокращению использования личного автотранспорта в городских районах

Министерство транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения) координирует работу транспорта лишь с метрополитеном в городе Бухаресте.

В этом контексте меры/шаги, предпринимаемые в этой области в целях расширения транспортной сети (нынешняя протяженность 62,95 км, 4 линии и 45 станций), а также укомплектование парка современными транспортными средствами (например, поезда метро с асинхронными двигателями на переменном токе), призваны способствовать тому, чтобы метро и наземные виды транспорта обеспечивали оптимальную мобильность для всех с приемлемой средней скоростью передвижения и надлежащим уровнем комфорта.

5. Меры по содействию рациональному использованию энергии на транспорте

Меры/шаги, предпринимаемые в целях модернизации/развития транспортных средств и транспортного оборудования (изложенные в пункте б), включают также рационализацию потребления электроэнергии в секторах железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта на основе решения проблем, связанных с использованием энергии и эксплуатацией оборудования как в процессе самих перевозок, так и в сфере использования энергии на стационарных объектах.

II. Экономические, технические и эксплуатационные аспекты

б. Основные технические изменения в отношении существующих инфраструктур, транспортного оборудования, регулирования движения и т.д., включая, в частности, меры по регулированию движения в городских районах

Основные технические изменения связаны с модернизацией и развитием транспортных инфраструктур, а также модернизацией оборудования и транспортных средств.

- ***В сфере гражданской авиации:***
- завершены работы первого этапа и начаты работы второго этапа расширения и модернизации международного аэропорта Бухарест - Отопени, предусматривающие оборудование терминалов для прибытия и отправления международных рейсов с автомобильными стоянками на 700 мест, а также модернизацию взлетно-посадочных полос и светосигнального оборудования;
- закуплено аэродромное ремонтно-эксплуатационное оборудование (аэропорт Тимишоара, аэропорт Бухарест-Отопени), оборудование для модернизации светосигнальных систем (аэропорты Бухарест-Отопени, Сату-Маре, Тыргу-Муреш, Клуж-Напока), а также для борьбы с обледенением (аэропорты Орадя, Арад, Бая-Маре, Клуж-Напока, Тыргу-Муреш) и т.д.;
- завершены работы по модернизации и установке оборудования управления воздушным движением и систем контроля (компания "Роматса");
- проведена модернизация центра управления воздушным движением: радиолокационная система "Томпсон" для аэропорта Бухарест-Отопени, ДПП/АДП Тимишоара, система управления воздушным движением;
- установка радиолокационной системы RP-4G Клуж-Напока;
- при помощи внешнего финансирования приобретено 9 самолетов (2 самолета "Боинг-737-707" и 7 самолетов "ATR-42-500"), компания "Таром" арендовала 3 самолета "Боинг-737";
- Румынским управлением гражданской авиации приобретен калибровочный самолет "BEECH KING AIR 350".
- ***В сфере гражданского судоходства***
- в секторе морского судоходства в порту Констанца завершены работы на следующих объектах: южный мол (3,4 км) и северный мол (0,35 км), грузовая платформа (3 500 кв. м), сети водоснабжения (3,25 км), сети удаления сточных и дождевых вод (2,5 км) и территории, находящиеся ниже уровня моря (90 га); в результате повышения темпов работ по обустройству контейнерного терминала на пирсе II S сданы в эксплуатацию подъездные пути, сети водо- и энергоснабжения, воздушные линии электропередачи, трансформаторная

станция и обустроенные площадки; завершено около 50% работ по расширению стояночной площадки до начала пирса I S общей площадью 3 430 кв. м и наряду с этим доставлено 257 000 куб. м грунта для обустройства контейнерного терминала на пирсе II S;

- в секторе внутреннего судоходства завершен первый и начался второй этап работ по укреплению береговой линии.
- ***В отношении автомобильных дорог и мостов:***
- сдан в эксплуатацию ряд таких объектов, как мосты, железнодорожные переезды, парки ремонтно-эксплуатационной и снегоочистительной техники, улучшено качество дороги в пограничном пункте Албита;
- завершен первый этап (957 км) и начато осуществление второго этапа (694 км) работ по улучшению качества основных дорог для обеспечения связи с Западной Европой, распространению работ на участке Бухарест-Урзичени на коридор IX (Молдова) и модернизации автодорожной сети на юге Румынии, которые будут завершены во втором триместре 2002 года;
- начаты работы по осуществлению третьего этапа (343 км) этой программы, в результате чего будут созданы соединения с северными районами Румынии до пограничного пункта Скулени на маршруте Бузау-Бакэу-Яссы и основная часть коридора IX до Албиты, работы намечено завершить к концу 2002 года;
- завершены работы по модернизации автомагистрали Бухарест-Питешти (96 км);
- обеспечено финансирование и начаты работы по строительству автомагистрали Бухарест-Фетешти, которая является частью проекта строительства автомагистрали Бухарест-Констанца.
- ***В сфере железнодорожного транспорта:***
- проведены работы по модернизации инфраструктуры (851 км железных дорог, 292 моста, 69 туннелей), автоматического оборудования железнодорожных переездов (BAT) и полуавтоматического оборудования железнодорожных переездов (SAT);

- продолжаются работы по модернизации электрооборудования централизованного управления на основных железнодорожных станциях;
- улучшены условия пересечения границы на станции Джурджу-север;
- для поездов международного сообщения выделено 126 пассажирских вагонов;
- модернизировано 365 пассажирских вагонов (установка кондиционеров, вагоны с 6 отдельными местами для сидения или типа "салон");
- созданы и сертифицированы прототипы пассажирских вагонов 2 DL, а также вагонов для перевозки автомобилей и 20 и 40-футовых контейнеров;
- закуплено 60 вагонов RO-LA;
- проведены работы по модернизации локомотивов для пассажирских (38) и грузовых (97) поездов.
- ***В сфере городского транспорта:***
- завершены работы на станции Горжулуй-линия I бухарестского метро и на участке Северный вокзал - 1 мая линии I;
- модернизировано оборудование диспетчерской связи и дистанционного управления систем энергоснабжения и управления движением на линии I метрополитена.

7. Меры по улучшению экономической эффективности и производительности транспортных операций

Помимо мер, указанных в пункте 6, были предприняты следующие меры:

- ***В сфере железнодорожного транспорта:***
- внедрена комплексная электронная система управления железнодорожными перевозками на базе программы IRIS;

- закуплено оборудование и программное обеспечение для подключения служб, имеющих отношение к расписаниям движения поездов, к сети передачи данных X25;
- закуплено оборудование центрального узла и сети передачи данных для системы продажи билетов и резервации мест на Северном вокзале;
- внедрены электронные системы учета объема пассажирских и грузовых перевозок на базе статистических классификаций с использованием аппаратуры IBM RS 6000/580;
- установлены электронные табло на железнодорожных вокзалах.
- ***В сфере автомобильного транспорта:***
 - закуплено 5 000 новых импортных автомобилей ("Ивеко", "Мерседес", "Вольво", "Рено", "Скания", "ДАФ", "Пегассо" и т.д.) для осуществления международных грузовых перевозок; 1 500 автомобилей соответствуют европейским нормам уровней выбросов загрязняющих веществ и производимого шума ЕВРО 0 и ЕВРО 1 и 3 600 - нормам ЕВРО 2 и ЕВРО 3. Импортировано 1 500 подержанных автомобилей, которые соответствуют нормам ЕВРО 0 и ЕВРО 1.
- ***В сфере водного транспорта:***
 - внедрена система контроля и управления движением на канале Дунай - Черное море.

10. Выявление и локализация постоянных помех движению транспорта (узкие проезды, перегруженность некоторых автомобильных дорог, трудности эксплуатационного характера)

В сфере внутренних автомобильных перевозок проблемы связаны в основном с недостаточной пропускной способностью дорог на въездах в города и выездах из них, а также с отсутствием объездных дорог вокруг городов на маршрутах, открытых для международных перевозок. Для исключения доступа грузовых автомобилей в населенные пункты министерство транспорта (в настоящее время - министерство общественных работ, транспорта и жилищного обеспечения) разработало программу, предусматривающую следующие меры:

- улучшение качества основных дорог и строительство автомагистралей;
- строительство объездных дорог вокруг городов Тимишоара и Крайова, а также вокруг 5 городов в рамках коридора IV - Питешти, Сибиу, Себеш, Орастие и Дева - протяженностью 58 км;
- создание 4 полос движения (в настоящее время - 2) на основной дороге DN 5 Бухарест - Джурджу;
- модернизация пограничных пунктов Джурджу, Бекет, Ченад, Нэдлак, Вэршанд, Борш и Калафат.

III. ИНФРАСТРУКТУРА

12. Изменения в отношении планирования или реализации основных проектов развития транспортной инфраструктуры, а также улучшение существующей инфраструктуры

Деятельность в области планирования и реализации основных проектов развития инфраструктуры, а также улучшения существующей инфраструктуры основывалась и основывается на результатах исследований, проводимых при помощи внешних консультантов, и стратегиях в области транспорта, утвержденных правительством Румынии, к числу которых относятся следующие:

- повышение качества основных дорог;
- разработка национальной программы строительства автомагистралей;
- развитие румынской железнодорожной инфраструктуры на период 2001-2010 годов;
- совершенствование румынской системы пассажирских железнодорожных перевозок на период 2001-2010 годов;
- совершенствование румынской системы грузовых железнодорожных перевозок на период 2001-2005 годов;

- глобальная стратегия развития новых технологий, модернизации и экономической и финансовой реорганизации компании "Метрорекс" (компания, занимающаяся эксплуатацией метрополитена) на период 2001-2004 годов;
- оценка объема затрат, связанных с присоединением к Европейскому союзу;
- оценка потребностей в транспортной инфраструктуре в странах Центральной и Восточной Европы - ТИНА (1999 год);
- стоимость транспортной инфраструктуры в странах-кандидатах на присоединение к Европейскому союзу (1999 год);
- затраты и выгоды, связанные с развитием транспортного сектора (1999 год);
- генеральный план развития транспорта в Румынии (1999 год).

13. Методологические изменения в отношении критериев для определения очередности задач и программ для проектов капиталовложений в инфраструктуру

Работа по установлению, консолидации и определению приоритетности проектов, связанных с осуществлением капиталовложений в транспортную инфраструктуру, основывается на стратегиях и исследованиях, указанных в пункте 12.

Очередность и этапы осуществления приоритетных проектов определяются на основе императивов, диктуемых необходимостью достижения стратегических целей общей политики правительства Румынии, включая его политику в области транспорта, а также возможностей получения отдачи от финансовых затрат, связанных с их реализацией.

В плане обустройства национальной территории, утвержденном законом № 71/1996, определены направления развития национальных сетей инфраструктуры; планы и этапы строительства различных объектов транспортной инфраструктуры будут установлены на основе заключений технико-экономических обоснований и приоритетов секторальных стратегий.

Намечается принятие законопроекта, в полном объеме интегрирующего положения постановления 1692/1996/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года, которые касаются основных направлений политики Европейского сообщества в области развития трансъевропейской транспортной сети. Этот закон определяет румынскую часть общеевропейской транспортной сети и направления ее развития на период до 2015 года.

14. Изменения в отношении мероприятий по финансированию проектов развития инфраструктуры; возможные конкретные формы финансирования

Финансовые ресурсы для финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры поступают из следующих источников:

- государственный бюджет;
- специальные фонды, включая специальные фонды для развития автомобильных дорог и гражданской авиации;
- внебюджетные средства: собственные доходы предприятий, внешние кредиты (контролируемые государством), безвозвратные ссуды, выделяемые под проекты по линии Европейского союза (PHARE и ISPA).

Общий объем финансовых средств, выделенных на программу осуществления капиталовложений и восстановление в пределах отчетного периода, составляет 830 млн. долл. США и распределяется следующим образом:

- государственный бюджет: 10,7%;
- специальные фонды: 6,6%;
- внешние кредиты: 69,1%;
- собственные источники: 13,6%.

Что касается инфраструктуры для системы национальных перевозок, то основной формой финансирования является совместное финансирование со стороны международных финансовых учреждений (ЕИБ, ЕБРР, МБРР, ЯБМС), правительства Румынии и Европейской комиссии по линии программы PHARE.

В настоящее время осуществляется широкомасштабная работа по регламентированию законодательной основы для заключения партнерских контрактов между государственным и частным секторами в целях привлечения частных инвесторов к финансированию процесса развития транспортной инфраструктуры.

В. ДАННЫЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТАТИСТИКИ ЗА 1997-2001 ГОДЫ

а) Общая численность задействованного персонала Перевозчики и посредники

(тыс. человек)

1997	1998	1999	2000
405	361	310	244

б) Общий объем капиталовложений в инфраструктуру

(тыс. долл. США)

	1997	1998	1999	2000
Жел. дороги	49 013	51 297	31 718	39 452
Автодороги	516 216	547 457	470 590	579 384
Судоходные пути	124 819	120 310	102 830	96 547
Трубопроводы	212 702	223 850	108 957	*
Аэропорты	5 338	3 347	3 398	6 218

* Данные отсутствуют.

с) Количество пассажиров, перевезенных различными видами транспорта

(тыс. пассажиров)

	1997	1998	1999	2000	2001
Жел. дороги	186 615	146 800	129 339	117 501	113 718
Автодороги	379 444	224 261	192 633	205 978	200 093
Судоходн. пути	2 035	1 923	1 654	132	165
Авиaperевозки	1 034	1 008	1 048	1 282	1 278
Метро	148 027	110 913	108644	104 815	109 605

(тыс. пассажиров)

	1997	1998	1999	2000	2001
Авиаперевозки, всего	1 034	1 008	1 048	1 282	1 278
Внутренние авиаперевозки	195	168	139	161	107
Международные авиаперевозки	839	840	909	1 121	1 171

Объем пассажирских перевозок различными видами транспорта

(млн. пассажиро-км)

	1997	1998	1999	2000	2001
Жел. дороги	15 795	13 422	12 304	11 362	10 966
Автомобили	13 531	8 962	8 323	7 700	7 073
Судоходн. пути	16	13	11	15	19
Авиаперевозки	1 857	1 827	1 887	2 212	2 020

(млн. пассажиро-км)

	1997	1998	1999	2000	2001
Авиаперевозки, всего	1 857	1 827	1 187	2 212	2 020
Внутренние авиаперевозки	71	67	57	62	69
Международн. авиаперевозки	1 786	1 760	1 830	2150	1 951

d) Объем грузовых перевозок различными видами транспорта

(млн. тонн)

	1997	1998	1999	2000	2001
Жел. дороги	93 882	76 512	62 941	71 461	72 578
Автомобили	637 352	313 701*	278 986	262 943	268 496
Судоходн. пути	16 024	14 856	13 976	13 102	11 342
Морской тр.-т	8 283	4 540	2 726	1 357	384
Авиаперевозки	10	10	8	8	7
Трубопроводы	12829	12 480	9 275	8808	11 335

* С 1998 года сфера и методика обследования отличаются от тех, которые использовались в предшествующие годы, поэтому данные не поддаются сопоставлению.

Количество тонно-км

(млн. тонно-км)

	1997	1998	1999	2000	2001
Жел. дороги	24 789	19 708	15 927	17 982	16 102
Автодороги	21 750	15 785	13 456	14 288	18 544
Судоходн. пути	4 326	4 203	2 802	2 633	2 746
Морской тр.-т	34 408	20 388	12 147	5 817	1 474
Авиaperезовки	21	22	20	19	12
Трубопроводы	2 296	2 258	1 636	1 392	1 770

е) Протяженность сети

1) Протяженность автодорожной сети

(км)

	1997	1998	1999	2000
Государственные автодороги	73 161	73 260	73 435	78 479
- Основные автодороги	14 683	14 683	14 685	14 824
- Второстепенные автодороги и дороги местного значения	58 478	58 577	58 750	63 655
- Автомагистрали	113	113	113	113

2) Протяженность железнодорожной сети

(км)

	1997	1998	1999	2000
Протяженность ж/д линий	11 380	11 010	10 981	11 015
- со стандартной колеей*	10 898	10 895	10 924	10 958
- узкоколейные	425	58	0	0
- ширококолейные	57	57	57	57
- электрифицированные	3 943	3 929	3942	3950

* Расстояние между рельсами 1435 мм.

3) Протяженность сети судоходных путей

(км)

	1997	1998	1999	2000
Всего	1 779	1 779	1 779	1 779
- Дунай	1 075	1 075	1 075	1 075
- рукава Дуная	524	524	524	524
- канал Дунай - Черное море	64	64	64	64
- канал Поарта-Албэ - Мидия-Наводари	28	28	28	28
- канал Бега	40	40	40	40
- озеро Биказ	30	30	30	30
- озеро Видрару	18	18	18	18

4) Протяженность нефте- и газопроводов

(км)

	1997	1998	1999	2000
Протяженность трубопроводов	1 441	1 441	1 441	1 441

f) Транспортные средства

1) Железнодорожный подвижной состав

	1997	1998	1999	2000
Кол.-во локомотивов	4 022	3 521	3 418	3 448
Кол.-во грузовых вагонов	140 929	137 086	130 569	107 708
- грузоподъемность, млн. т	6 319	6 221	5 947	4 942
Кол.-во пассажирских вагонов	6 653	6 437	6 428	6 429
- вместимость, тыс. мест	459	456	442	447

2) Парк автотранспортных средств

(количество)

	1997	1998	1999	2000
Автобусы	31 259	31 969	32 776	32 283
Миниавтобусы	12 804	13 577	14 529	15 859
Легковые автомобили	2 605 465	2 822 254	2 980 014	3 128 782
Грузовые автомобили	383 516	410 132	442 160	448 601

3) Внутренний водный транспорт

	1997	1998	1999	2000
Кол.-во несамоходных грузовых судов	1836	1 800	1 778	1 713
- грузоподъемность, тыс. тдв	2 288	2 271	2 254	2 239
Кол.-во буксиров и толкачей	944	936	936	929
- мощность, тыс. л. с.	490	488	488	486
Кол.-во пассажирских судов	142	139	128	111
- вместимость, тыс. мест	15	16	16	14
