

**ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РУМУНИИ**

*Уважаемый Господин Председатель,
Дамы и господа,*

Позвольте мне в первую очередь поблагодарить за оказанную Румынии возможность представить Вам некоторые соображения относительно потенциала транспортной системы Румынии, представляющей собой звено в рамках связей транспортной инфраструктурной сети между Европой и Азией.

Всеми признан тот факт, что современная и устойчивая транспортная инфраструктура является «двигателем» развития национальных экономик, способствующих таким образом развитию экономических действий, повышению конкурентоспособности и интеграции национальных экономик в мировую экономику. Таким образом, наши усилия должны соединиться для выявления оптимальных решений для выявить потенциал существующих транспортных связей.

Дамы и господа,

Учитывая вышесказанное, хочу отметить, что потенциал Румынии относительно облегчения евроазиатских перевозок в принципе обеспечен выгодами конкурентоспособности Румынии, а именно соединением национальной сети транспортной инфраструктуры, автодорог, железнодорожных и внутренних водных путей и не в последнюю очередь морской транспортной инфраструктуры с трансъевропейскими транспортными сетями TEN-T.

Таким образом, благодаря своему географически выгодному положению Румыния представляет собой одну из точек опоры моста, через который может обеспечиваться связь между государствами Европейского Союза с одной стороны и государствами, являющимися Сторонами Основного Соглашения, с другой стороны, посредством транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), который стыкуется на территории Румынии, в порте Констанца, с общеевропейскими транспортными коридорами №4 (автодорожный и железнодорожный) и №7 (река Дунай).

Конечно, развитие евроазиатских транспортных соединений поднимает некоторые задачи, которые необходимо разрешить, а именно развитие соответствующей транспортной инфраструктуры таким образом, чтобы она была способна отвечать потребностям, создание юридической основы для обеспечения оптимальных условий транспортных сетей и не в последнюю очередь, принятие необходимых мер для облегчения пограничных переходов.

В этом смысле одним из аспектов, которым не надо пренебрегать, является то, что в дальнейшем развитие транспортной инфраструктуры необходимо осуществлять в условиях координации действий международных организаций, таких как ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЕКМТ, ЧЕС и ТРАСЕКА (которая станет организацией в соответствии со стратегией на ближайший период) и других международных организаций и вовлечённых в развитие транспортной инфраструктуры региональных инициатив для соединения европейских транспортных сетей с азиатскими для оптимального выбора приоритетных транспортных путей.

Это означает, в первую очередь, принятие соответствующих мер на национальном уровне, а, во вторых, координированное рассмотрение некоторых мер на региональном уровне.

Дамы и господа,

Румыния развивает и модернизирует транспортные сети для того, чтобы осуществить новую транспортную модель, которая вытекает из развития экономики. Как интегрирующая сторона этого процесса Румыния активным образом проводит политику большой доступности для коммерческих и экономических связей со своими соседями – государствами-членами Европейского Союза и государствами Черноморского бассейна. Поэтому является важным, чтобы своя транспортная сеть соответствовала стандартам, которые бы отвечали эффективным нуждам перевозок.

В этом контексте правительство Румынии получило поддержку международных финансовых институтов и Европейской Комиссии по финансированию проектов в области транспорта, которые предлагают содействовать интенсификации приложенных усилий до настоящего времени с целью эффективности работы транспортного сектора, одновременно с адаптацией его к новым нуждам, обусловленным рыночной экономикой и интеграцией в Европейский Союз.

Главные проекты по инфраструктуре с внешним финансированием для региона:

- Реабилитация железной дороги Бухарест – Констанца – проект, финансируемый Японским Банком Международного Сотрудничества и Европейской Комиссией;
- Строительство автодороги Бухарест – Констанца – проект, финансируемый Инвестиционным Европейским Банком;
- Строительство обводной автодороги в городе Констанца;
- Строительство терминала для барж в порту Констанца - проект, финансируемый Европейским Банком Реконструкции и Развития;
- Проект улучшения навигационных условий по реке Дунай.

Все эти проекты софинансируются правительством Румынии. Хочу, таким образом, подчеркнуть значение, которое мы придаем развитию общеевропейского транспортного коридора № 4 (автодорожный и железнодорожный), а также и наш интерес для создания в регионе Чёрного моря современной системы интегрированного транспорта европейской сети, которая является открытым мультимодальным соединением с Кавказом и Центральной Азией.

Относительно общеевропейского транспортного коридора № 4 – автодорожный сектор - до 2011 года правительство Румынии имеет в виду строительство 873 км автодорог. Общий объём этой инвестиции - 4,813 млрд. Евро. Уже было обеспечено финансирование для некоторых секторов автодорог, а на следующем этапе планируется подписания других соглашений по займу с Международными финансовыми институтами, а также доступ к другим фондам Европейского Союза.

Относительно общеевропейского транспортного коридора № 4 – железнодорожный сектор - имеется в виду реабилитация 1360 км железной дороги, для осуществления которой необходимы инвестиции в размере примерно 6 млрд. Евро. Часть фондов уже обеспечена Европейским Инвестиционным Банком, Японским Банком Международного Сотрудничества и Европейской Комиссией – через программу ISPA, и государственным бюджетом.

Учитывая главную цель Румынии по интеграции в Европейский Союз, развитие общеевропейского транспортного коридора №4 является приоритетным для Министерства Транспорта, Строительства и Туризма в качестве государственного органа правительства Румынии.

Значение, которое придаёт правительство Румынии развитию Общеевропейского транспортного коридора № 4, вытекает из многочисленных проектов, которые всецело покрывают участок на территории Румынии. На данном этапе на всех секторах (в том числе автодорожном и железнодорожном) были предприняты меры по ускорению осуществления проектов, которые находятся на различных этапах подготовки и исполнении.

Проектами, которые находятся на стадии имплементации на автодорожной составляющей являются: Кольцо Арад и Арад – Тимишуоара – на уровне автодорожной магистрали; автодорожная магистраль Дева – Орэштие; обходный вариант города Сибиу; обходный вариант города Питешти и автодорожная магистраль участков Дражна – Фетешти и Фетешти – Чернавода.

В том, что касается железнодорожной составляющей, проектами, находящимися на стадии имплементации, являются: реабилитация железнодорожной линии Бухарест Север – Бэняса, Фетешти – Констанца; реабилитация железнодорожной линии Бухарест - Бэняса, Фундуля – Фетешти и реабилитация железнодорожной линии Кэмпина – Предрял.

На данном этапе автодорожная составляющая этого коридора завершена на участке Бухарест – Дражна (97,3 км), а на железнодорожной составляющей завершен участок Бухарест – Кэмпина (90 км).

Дамы и господа,

Учитывая тот факт, что 47 % судоходного участка реки Дунай принадлежит Румынии и, что этот внутренний навигационный путь не использован на уровне его возможностей, Министерство Транспорта, Строительства и Туризма оказывает особое значение развитию участка на Общеевропейском транспортном коридоре – Дуная, который проходит по территории Румынии. В этой связи, проекты находящиеся на стадии реализации и те, которые будут внедрены в ближайшем будущем и будут способствовать развитию грузового и пассажирского речного трафика по реке Дунай и в порте Констанца. Эти проекты предусматривают, в первую очередь, модернизацию и развитие инфраструктуры, повышения уровня безопасности трафика и защиту окружающей среды.

С целью модернизации и развития инфраструктуры коридора № 7 были выявлены проекты, которые имеют целью улучшение навигационных условий на участке Кэлэраши – Брэила и на общем румынско – болгарском участке реки Дунай, проект предусмотренный в Приложении №2 Решения 884/2004/ЕС по Руководящим принципам для трансъевропейских транспортных сетей, как один из проектов оси № 18.

В том, что касается повышения уровня безопасности трафика по реке Дунай, можно отметить тот факт, что в 2005 году Европейский Союз утвердил Директиву RIS относительно внедрения на внутренних водных путях одной из унитарных систем для слежения за трафиком речных судов. В духе положения этой Директивы в 2005 году в Румынии началось осуществление проекта по слежению и управлению трафиком на румынском участке реки Дунай, который был завершен в июне 2006 году. Так же будут реализованы системы измерения для топографических измерений и по сигнализации на румынском участке реки Дунай.

Особенное внимание оказывается мерам по защите окружающей среды в соответствии с европейскими нормами. Так, в настоящее время существует судно, которое собирает отходы в портах Джиурджу и Галац. В главных речных портах (Турну Северин, Чернаводэ, Тулча и Сулина) будут осуществляться проекты для обеспечения сбора нефтяных отходов, использованной воды и отходов с судов.

Дамы и господа,

В моём докладе я хочу коснуться также возможностей Порта Констанца, являющегося главным румынским портом и одним из самых больших портов Черного моря. Порт Констанца расположен на перекрестке торговых путей, которые связывают рынки стран Центральной и Южной Европы, и которые не имеют выхода к морю с рынками стран Кавказского региона, Центральной Азии и Ближнего Востока.

Порт Констанца является главным румынским портом, который находится в списке первых 10 европейских портов.

Географическое благоприятное положение и значение порта Констанца определено связями общеевропейских транспортных коридоров: Коридор №7 – Дунай (речной) и Коридор № 4 (автодорожный и железнодорожный) с коридором ТРАСЕКА.

Порт Констанца является одним из главных распределительных центров, который обслуживает регион Центральной и Южной Европы, обеспечивая ряд преимуществ, среди которых самыми важными являются:

- многофункциональный порт с современными преимуществами и достаточными глубинами вод в портовых бассейнах для причаливания самых больших судов, которые проходят через Суэцкий Канал;
- прямой доступ к странам Центральной и Южной Европы через общеевропейский транспортный Коридор № 7 – река Дунай;
- центры по распределению контейнеров в портах Чёрного моря;
- хорошие связи со всеми видами транспорта: железнодорожным, автодорожным, речным, воздушным и трубопроводным;
- облегченные таможенные процедуры, предоставленные для коммерческих операций осуществляемые в Порте Констанца;
- терминалы РО-РО и железнодорожный, которые обеспечивает быструю связь между портами Черного и Средиземного морей;
- современное облегчение для пассажирских судов;
- существующие возможности для будущего развития.

Порт Констанца имеет превосходные связи со всеми видами транспорта: железнодорожным, автодорожным, речным, воздушным и трубопроводным. Эти транспортные связи реализуются при хорошей инфраструктуре, давая возможность перевозки любого вида товара в порте Констанца.

Порт Констанца связан с национальной сетью автодорожного и железнодорожного транспорта и находится на маршруте общеевропейского транспортного коридора №4 (автодорожного и железнодорожного) и вблизи от общеевропейского транспортного коридора №4 (автодорожного), который проходит через город Бухарест. В то же время порт Констанца расположен на расстоянии 20 км от аэропорта Михаил Кокэлничяну.

Порт Констанца связан национальной сетью трубопроводов, а связи с рекой Дунай - общеевропейского транспортного коридора №7 реализуются через канал Дунай – Черное море.

Таким образом осуществляется прямое судоходное сообщение между двумя торговыми центрами Европы: Порт Роттердам (Северное море) и порт Констанца (Чёрное море).

Интермодальность играет важную роль в росте транспорта в рамках Европейского Союза, предусмотренного на следующие 15 лет.

Интермодальность представляет одно из оптимальных решений для усовершенствования транспорта на европейском уровне, значению которого Европейский Союз оказывает немаловажную роль, находя самые оптимальные решения в этой области.

Порт Констанца в настоящее время является единственным портом Черноморского региона, который путём стратегических инвестиционных работ по инфраструктуре разрешил ряд операционных задач, и, таким образом, в настоящее время имеет самую большую мощность в переработке контейнеров на Черном море, которая в дальнейшем будет соответствовать 1 миллиону ТЕУ.

В настоящее время мощность переработки порта Констанца равняется примерно 105 миллионам тонн в год.

Трафик через порт Констанца вырос с 50 миллионов тонн в 2004 году до 61 миллиона тонн в 2005 году.

Морской трафик вырос с 39 до 47 миллионов тонн, а в то же время речной трафик вырос на 23 %, то есть на 14 миллионов тонн. Новый статус порта Констанца, как **портовой узел** для перевозки контейнеров на Черном море отражен в росте на 56 % от транзитного трафика, на 565 миллионов в 2005 году. Переработка контейнеров выросла с 386.000 ТЕУ в 2004 году до 760.000 ТЕУ в 2005 году составляя рост 100 %.

Главные программы по развитию и модернизации внедренные с 2000 года были следующими:

- окончание процесса реабилитации Северного причала;
- окончания первого этапа нового терминала для контейнеров (MOL II S);
- введение современной системы информации (VTMS);
- усовершенствование менеджмента/управления на высоком уровне порта и реализации связи с глобальной системой портов.

Также имеется в виду

- строительство терминала для причаливания барж в порте Констанца, предназначенного для роста безопасности при эксплуатации судов;
- рост мощности по переработке терминала контейнеров в порте Констанца (MOL II S), в связи с этим хочу отметить, что были начаты работы по реализации второго и третьего этапов.

Дамы и господа,

Известен тот факт, что в настоящее время Европейский Союз оказывает особое значение развитию концепции «Морских магистралей», введённой Решением №884/2004/ЕС. В тоже время в *Докладе Группы высокого уровня по расширению главных трансъевропейских путей на соседние страны и регионы, опубликованном в ноябре 2005 году*, были определены пять основных транспортных путей, а «Морские магистрали» являются одним из приоритетных путей наряду с Северным, Центральным, Юго-восточным и Юго-западным транспортными коридорам.

В завершении моего доклада хотела бы отметить, что введение концепции – «Южной Морской магистрали – Западной Европы» (Запад Средиземного моря, связывающий Испанию, Францию, и Италию, включая Мальту со связями морских магистралей Юго-восточной Европы, а также Черного моря) будет способствовать созданию новой системы мультимодального транспорта, который включает и часть морского транспорта в области Черного моря.

Таким образом, является необходимым использовать эту возможность. Порт Констанца имеет возможность стать центром связи Чёрного моря с логистической цепью по перевозкам, которые создаются в рамках Южно Морской магистрали – Западной Европы.

Пользуясь этим случаем, хочу ознакомить Вас с нашим желанием интегрировать порт Констанца в рамках этой Южной Морской Магистрали – Западной Европы, осуществляя связь с бассейном Черного моря.

Благодарю Вас за внимание.