



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/7/Add.1
30 June 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Девятнадцатая сессия

Женева, 14 и 15 сентября 2006 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

ТРАНСПОРТ В СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Изменения в области транспорта в Средиземноморском регионе

Добавление

Записка секретариата

Введение

1. На своей восемнадцатой сессии, состоявшейся в 2005 году, Рабочая группа поручила секретариату запросить к следующей сессии у правительств государств-членов информацию об изменениях, касающихся морских автострад.
2. Концепция морских автострад была введена Европейской комиссией в ее "Белой книге", посвященной транспорту, в 2001 году в качестве "реальной и конкурентоспособной альтернативы сухопутным перевозкам". В 2004 году при пересмотре Руководящих положений для трансъвропейской сети был рассмотрен вопрос о развитии четырех морских автострад, а именно: автострады Балтийского моря, морской автострады Западной Европы, морской автострады Юго-Восточной Европы и морской автострады Юго-Западной Европы.

3. Концепция морских автострад зиждется на каботажном судоходстве, интенсивность которого за последние годы возростала аналогичными автомобильному транспорту темпами. По мнению Комиссии, морские автострады обладают потенциалом для осуществления более действенных, рентабельных, в меньшей степени загрязняющих окружающую среду грузовых перевозок; для ограничения перегруженности дорог в основных узких местах Европы; для обеспечения более эффективных и надежных соединений с периферийными районами и играют роль в усилении и повышении устойчивости европейской экономики.

4. Приведенная ниже информация поступила от Финляндии, Словении и Соединенного Королевства.

Финляндия

5. В 2004 году была учреждена целевая группа по автостраде Балтийского моря. Председателем ее является представитель Финляндии, и в ее состав входят все страны ЕС, омываемые Балтийским морем, а Российская Федерация участвует в ее работе на уровне одной из подгрупп. На целевую группу возложена задача по координации развития автострады Балтийского моря и инициированию таких мероприятий в данной связи, как подготовка "генерального плана" и исследование грузовых потоков. Функционирует пять неофициальных подгрупп, занимающихся вопросами инфраструктуры, преодоления льда, финансирования, общей и эксплуатационной безопасности, информирования об автострадах.

6. На берегах Балтийского моря проживает стомиллионное население, которое в значительной степени зависит от морского транспорта. 85% продукции, относящейся к сфере внешней торговли Финляндии, в настоящее время перевозится по морю. В феврале 2006 года Финляндия и Германия призвали к внесению предложений по проектам в рамках автострады Балтийского моря. Финансовая поддержка в объеме до 20% может быть предоставлена в отношении проектов, связанных, например, с инфраструктурой порта, развитием автомобильных, железнодорожных и морских соединений, информационными системами и оборудованием, стимулирующим безопасность судоходства.

7. Автострада Балтийского моря обладает также потенциалом для усовершенствования транспортных соединений между ЕС и Российской Федерацией на основе обеспечения соединения с Транссибирской железнодорожной магистралью и повышения пропускной способности портов Российской Федерации в Финском заливе.

Словения

8. Словения выступает в поддержку развития морских автострад и каботажного судоходства между европейскими странами и надеется на более полную интеграции в эту сеть. С этой целью предпринимаются усилия по усовершенствованию сухопутных транспортных соединений, обеспечивающих связь грузового порта Копер с внутренними районами страны.

9. На Словению будет приходиться часть морских автомагистралей в Юго-Восточной Европе, которые будут связывать Адриатическое море с Ионическим морем и Западным Средиземноморьем. Порт Копер весьма эффективно соединен с внутренними районами страны при помощи современных автомагистралей и железных дорог и включен в общеевропейский коридор № 5 ТЕС-Т.

10. В июне 2005 года Словении было предложено вместе с Грецией, Италией, Кипром и Мальтой принять участие в реализации проекта морских автострад Восточного Средиземноморья. В декабре 2005 года министерство транспорта Словении присоединилось к этому проекту. Перед совместным исследованием, которое будет подготовлено в контексте данного проекта, поставлены следующие цели:

- a) учреждение комитета для установления контактов со всеми регионами, принимающими участие в реализации данного проекта;
- b) определение маршрута морской автострады;
- c) определение будущих потребностей и идентификация узких мест и недостающих звеньев в инфраструктуре;
- d) определение проектов, подлежащих реализации, и финансовых ресурсов;
- e) формирование сети экспертов;
- f) подготовка рекомендаций и инструкций по реализации проекта.

11. Исследование под названием "Разработка Генерального плана морских автострад Восточного Средиземноморья" послужит основой для планирования будущих проектов вдоль морской автострады Юго-Восточной Европы. С целью дальнейшего стимулирования развития морских автострад в январе 2006 года в Любляне была организована конференция. По этому случаю министр транспорта Словении г-н Янэз

Божич подписал меморандум о сотрудничестве между Словенией и Грецией. Между соответствующими странами и Комиссией осуществляется координация деятельности в контексте решения Комиссии и соглашения по данному проекту. Уже установлено регулярное сообщение между Барселоной и портом (Лука) Копер, которое со временем может стать составной частью морской автострады, связывающей юго-восточную часть Средиземноморья с его юго-западной частью. Оператор "Лука Копер" планирует разработать проект перевозки транспортных средств по железной дороге между Словакией и Словенией.

Соединенное Королевство

12. В Соединенном Королевстве на водный транспорт приходится 24% ежегодно перевозимых грузов, тогда как на автомобильный транспорт их приходится 64%, а на железнодорожный транспорт - 8%. Доводы в пользу стимулирования грузовых водных перевозок в Соединенном Королевстве обосновываются также факторами перегруженности транспортной сети и загрязнения окружающей среды. По мнению Королевского клуба автомобилистов, затраты, связанные с дорожными заторами, для экономики Соединенного Королевства составляют около 30 млрд. фунтов в год, а это больше чем в любой другой европейской стране¹. Преимущества грузовых водных перевозок выражаются в том, что они характеризуются ограниченными визуальными помехами, создают относительно небольшую шумность и не влекут за собой столь значительных выбросов загрязняющих веществ, как в случае автомобильного транспорта.

13. Соединенное Королевство одобряет обширные цели, поставленные перед морскими автострадами, в частности с учетом проблем перегруженности автомобильных дорог. Однако поскольку порты конкурируют друг с другом, представляется, что было бы неразумно нарушать коммерческое равновесие посредством выделения небольшого числа портов в качестве составного элемента морских автострад. Кроме того, Соединенное Королевство, являясь островным государством с мощным сектором морского судоходства, желало бы избежать любых перекосов в конкуренции и нарушения устоявшихся коммерческих операций. Вместе с тем оно готово рассмотреть предложения по морским автострадам, если они будут внесены каким-либо другим государством - членом ЕС.

¹ Цитата из доклада "Возможности грузовых водных перевозок в Соединенном Королевстве", подготовленного д-ром Хизером Леггейтом и г-жой Вайарой Байджковой в 2005 году.