



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/7/Add.2
30 June 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Девятнадцатая сессия

Женева, 14-15 сентября 2006 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

ТРАНСПОРТ В СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Изменения в области транспорта в Средиземноморском регионе

Добавление

Представлено правительством Турции

1. Транспортные стратегии правительств играют важную роль в поддержании и повышении экономической конкурентоспособности. Правительства также обязаны снижать негативное воздействие транспорта на окружающую среду. Разработка конкретных стратегий требует понимания механизмов влияния этих стратегий на взаимосвязь между экономической деятельностью и спросом на грузовые перевозки. Сегодня все правительства пытаются найти способ позиционирования своих стран в качестве логистических центров, делая акцент на развитии логической инфраструктуры, реформировании правовой и регламентирующей основы и активизации международного сотрудничества.

2. С географической точки зрения Восточно-Средиземноморский регион является не только мостом между Западом и Востоком, но также перекрестком между Азией, Европой и Африкой в широком смысле этого слова и, в частности, между такими регионами, как Черноморский бассейн, Балканы и Средний Восток.
3. Поскольку Европа стремится проникнуть на азиатские рынки, используя для этого усовершенствованную логистическую инфраструктуру (например, трансъевропейскую транспортную сеть, коридор ТРАСЕКА, панъевропейские транспортные маршруты), важность логистики для Восточно-Средиземноморского региона становится очевидной, если он хочет стать логистическим центром между Европой и Азией благодаря своим географическим преимуществам. Восточно-Средиземноморский регион должен стать мостом между странами Европейского союза и рынками Дальнего Востока и Индии.
4. Свыше 90% внешнеторгового оборота ЕС и приблизительно 43% внутренней торговли ЕС обеспечивается за счет морского транспорта. В портах ЕС загружается и выгружается более одного миллиарда тонн грузов в год.
5. Морские компании, принадлежащие гражданам Европейского союза, контролируют одну треть мирового флота, и приблизительно 40% товаров, произведенных в ЕС, перевозятся на судах, контролируемых компаниями ЕС.
6. В секторе морского транспорта ЕС, включая судостроение, портовое хозяйство, рыболовство и смежные отрасли и услуги, занято около 2,5 млн. человек.
7. За исключением нескольких ограничений, процесс либерализации ЕС и открытия национальных рынков для конкуренции на морском транспорте практически завершен.
8. ЕС придает чрезвычайно важное значение концепции "морских автомагистралей", поскольку после соединения Западно- и Восточно-Средиземноморских регионов объем торговли возрастет.
9. Одним из важнейших элементов, который необходимо учитывать в рамках экономического сотрудничества, является транспорт. Без эффективного, надежного и четко функционирующего транспорта ни торговля, ни международное инвестирование невозможны. В этой связи крайне важную роль играют такие организации, как ОЧЭС,

ТРАСЕКА и т.д., поскольку данный регион перспективен не только как будущий центр конкурентной на глобальном уровне промышленной деятельности, но также как ключевой рынок сбыта для его собственной сельскохозяйственной и промышленной продукции, а также продукции из Центральной Азии.

10. Транспорт и коммуникации являются ключевыми целевыми секторами в стратегиях глобализации правительства Турции. Естественное положение Турции как "моста" для восточноевропейской интеграции и развивающихся рынков Кавказа и Центральной Азии обеспечивает экономическую привлекательность инвестиций в инфраструктуру. В контексте соединений между панъевропейскими транспортными коридорами и Центральной Азией роль Турции, являющейся одной из важнейших стран в ОЧЭС и Средиземноморском бассейне, возросла как в направлении восток-запад, так и в направлении север-юг.

11. Концепция "морских автомагистралей" направлена на создание новых, основанных на морском транспорте интермодальных логистических цепочек в Европе, что в течение следующих нескольких лет позволит произвести структурные преобразования в организации транспортной деятельности в Турции. Эти цепочки будут более устойчивыми и должны быть более эффективными в коммерческом отношении, чем только автотранспортные соединения. Таким образом, морские автомагистрали улучшат доступ к рынкам по всей Европе и разгрузят чрезвычайно напряженную европейскую автодорожную систему. Для этой цели в рамках комплексной транспортной цепочки необходимо будет полнее использовать не только ресурсы морского транспорта, но также потенциал железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

12. Для Турции концепция "морских автомагистралей" является совершенно новой логистической концепцией, предполагающей высококачественную интеграцию цепочек поставок "от двери до двери", в которой акцент делается на морском транспорте. Если основной составляющей концепции "морских автомагистралей" является логистика, как это и понимается в Турции, то необходимо также согласиться с тем, что в значительной степени под логистикой подразумевается умелое использование информации и ресурсов.

13. Интермодальный транспорт требует эффективных транспортных систем, обеспеченных эффективными инфраструктурными и институциональными средствами обслуживания, с тем чтобы грузы можно было перевозить "от двери до двери" беспрепятственно, надежно и быстро. Основные инфраструктурные мощности включают железные дороги, автомобильные дороги, аэропорты, морские порты, внутренние контейнерные склады и терминалы для обработки контейнерных грузов.

14. По нашему мнению, каботажное судоходство и морские автомагистрали - это две новые важные концепции, которые нельзя разделять: некоторые из маршрутов каботажного судоходства вводятся в эксплуатацию и начинают развиваться в целях перераспределения части грузовых перевозок с автомобильного транспорта на морской и обеспечения беспрепятственного обслуживания "от двери до двери". В настоящее время Турция создает центры развития каботажного судоходства с участием частного сектора, университетов и других заинтересованных сторон.

15. Судоходные компании предлагают услуги по регулярным контейнерным перевозкам по графику. В идеальном варианте они гарантируют время отправки, время доставки, регулярность и частоту обслуживания, прямые услуги без перевалки или сдачи груза на хранение в пути.

16. Интермодальный подход становится все более популярным как во всем мире, так и в Турции по причине роста спроса и предложения на эти услуги в транспортной отрасли. Турция обладает значительным потенциалом с точки зрения интермодальных перевозок благодаря ее привилегированному географическому положению между странами Европы, Центральной Азии и Среднего Востока. Тенденции развития в Средиземноморье, в регионе Черного моря, странах СНГ и Центральной Азии свидетельствуют о необходимости создания новых интермодальных сетей, что приводит к повышению спроса на интермодальные перевозки.

17. Для целей Группы высокого уровня, проекта ТИНА и других национальных и международных рабочих форумов Турция объявила портами "морских автомагистралей" Мерсин - Южный порт, Измир - Западный порт, Стамбул - Северо-Западный порт и Самсун - Северный порт. Порты Мерсин и Самсун были включены в некоторые из карт "морских автомагистралей". Измирский порт имеет важное значение для развития концепции "морских автомагистралей" в Турции. Развитие этого порта будет продолжаться на всех уровнях.

18. В августе 2005 года была начата приватизация шести портовых станций Государственных железных дорог Турции (ГЖДТ) (Мерсин - Искендерум - Измир - Бандырма - Дериндже - Самсун); была также завершена приватизация портов в Мерсине и Искендеруме. Измирский порт будет приватизирован 7 июня 2006 года, и правительство Турции решило как можно скорее завершить приватизацию трех других портов.
