



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/7
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

Выводы, сделанные на Конференции по морским автострадам, прошедшей
на уровне министров в Любляне, Словения, 24 января 2006 года

Записка секретариата

1. В своей "Белой книге", посвященной транспорту, которая была опубликована в сентябре 2001 года, Европейская комиссия предложила разработать концепцию "морских автострад" в качестве "реальной и конкурентоспособной альтернативы сухопутным перевозкам". В "Белой книге" отмечается, что для содействия развитию этих линий следует мобилизовать европейские фонды. Такие "морские автострады" должны стать составной частью трансъвропейской сети (ТЕС-Т).

2. Концепция "морских автострад" предполагает внедрение новых интермодальных логистических цепей в Европе, основывающихся на морских перевозках, что должно повлечь за собой структурные изменения в организации всего перевозочного процесса. Предполагается, что эти цепи будут обладать большей устойчивостью и, следовательно, в коммерческом отношении будут более эффективными, чем перевозки, основывающиеся на использовании только автомобильного транспорта. В основе данной концепции лежат высококачественные, постоянные и регулярные морские перевозки, осуществляемые между морскими маршрутами и ограниченным числом портов или портовых зон с достаточным потенциалом и весьма действенными соединениями с районами, находящимися в глубине страны. Эти перевозки позволяют избегать таких природных барьеров, как Альпы и Пиренеи, и будут обеспечивать более удобный доступ к периферийным районам.

3. Как предполагается, в настоящее время объем грузовых автомобильных перевозок в Европейском союзе к 2020 году возрастет на 70%, а в некоторых из государств, являющихся его новыми членами, даже удвоится. Морские автострады будут служить конкурентоспособной альтернативой автомобильным перевозкам и смогут поглотить существенную долю их возрастающего объема. Поэтому считается, что морские автострады будут способствовать улучшению доступа к рынкам всей Европы и разгрузке слишком уж растянутой европейской системы автомобильных перевозок. Для этого необходимо будет более эффективно использовать не только ресурсы морских перевозок, но и потенциал железных дорог и внутренних водных путей в качестве составной части комплексной транспортной цепи. Интермодальные перевозки, основывающиеся на каботажном судоходстве, являются более действенными с точки зрения энергопотребления, в меньшей степени загрязняют окружающую среду, создают меньше шума и требуют использования меньшего объема земельных ресурсов, чем автомобильные перевозки. Поэтому успешная реализация данного проекта позволит повысить устойчивость европейской транспортной системы.

4. После принятия 29 апреля 2004 года Советом и Европейским парламентом статьи 12 а) Руководящих положений для трансъевропейской сети появилась правовая основа для финансирования "морских автострад". В статье 12 а) Руководящих положений для трансъевропейской сети поставлены следующие три цели, относящиеся к проектам создания морских автострад:

- a) сосредоточение грузовых потоков на логистических маршрутах, основывающихся на морских перевозках;
- b) повышение взаимодействия;

с) уменьшение перегруженности дорог посредством более эффективного распределения перевозок по различным видам транспорта.

5. Для разработки проектов, представляющих интерес для европейских стран, были определены следующие четыре коридора:

а) автострада Балтийского моря (обеспечивающая связь государств-членов, омываемых Балтийским морем, с государствами-членами Центральной и Западной Европы, включая маршрут, проходящий по каналу Северное море/Балтийское море) (к 2010 году);

б) морская автострада Западной Европы (ведущая из Португалии и Испании через Атлантическую дугу к Северному морю и Ирландскому морю) (к 2010 году);

с) морская автострада Юго-Восточной Европы (соединяющая Адриатическое море с Ионическим морем и Восточным Средиземноморьем, включая Кипр) (к 2010 году);

д) морская автострада Юго-Западной Европы (обеспечивающая связь Западного Средиземноморья, а именно Испании, Франции, Италии, включая Мальту, с морской автострадой Юго-Восточной Европы, включая соединения с Черным морем) (к 2010 году).

6. Эти коридоры обеспечивают реализацию одного из неотъемлемых элементов этих проектов, а именно создание "плавающих инфраструктур" европейских морей. Вместе с тем задача осуществления действенных в финансовом и эксплуатационном отношении проектов для более эффективного использования этих морских ресурсов в рамках новых интермодальных транспортных систем, основывающихся на морских перевозках, возлагается на промышленные круги, государства-члены и Европейское сообщество. К 2010 году в указанных выше коридорах Европы следует сформировать развернутую сеть морских автострад.

7. Для успешной реализации концепции морских автострад в рамках каждого из проекта должны быть выполнены следующие три условия:

а) во-первых, для требующегося сосредоточения грузовых потоков должен быть сделан надлежащий выбор в отношении портов, а также интермодальных коридоров и услуг;

b) во-вторых, в реализации этих проектов должны быть задействованы все участники цепочки поставок;

c) в-третьих, для обеспечения привлекательности морских автострад для пользователей в рамках всей цепи должны предоставляться услуги как можно более высокого качества.

8. Первая Конференция министров по вопросу о создании будущих морских автострад состоялась в январе 2006 года в Словении. Соорганизатором этой Конференции и в работе которой участвовало более 100 представителей промышленных кругов, государств-членов и Европейского парламента, обсудивших проблемы и возможности, связанные с использованием морских автострад, выступила Европейская комиссия. В качестве ключевых пунктов повестки дня Конференции были рассмотрены аспекты выбора портов и портовых зон, морских соединений, а также проблемы финансирования.

9. Отметив важное значение данной инициативы, заместитель Председателя Еврокомиссии г-н Барро заявил следующее: "Чтобы оставаться конкурентоспособной, европейская промышленность нуждается в эффективной и надежной транспортной системе. Намерение перенести добрую часть транспортировки грузов на море будет способствовать ее большей экологичности и сократит перегруженность. Программа "Морские автострады" может стать хорошим практическим и относительно недорогостоящим решением".

10. Одна из задач состоит в объединении усилий всех заинтересованных участников, представляющих как государственный, так и частный сектор, с целью определения маршрутов и - затем - реализации проектов.

11. Выводы, сделанные на Конференции, воспроизведены ниже.

Конференция по морским автострадам, прошедшая на уровне министров
в Любляне, Словения, 24 января 2006 года

Выводы, сделанные на Конференции

1. Морской транспорт служит основой международной торговли и обладает значительным потенциалом для активизации торговли в рамках Сообщества. Экономика наших стран нуждается в надежных и эффективных морских соединениях. Любая стратегия, направленная на их укрепление, должна осуществляться в соответствии с потребностями промышленности. В рамках сектора морского судоходства в Европе уже осуществляется успешная эксплуатация ряда таких соединений с учетом требований рынка.
2. "Морские автострады" - это одна из новых концепций в рамках европейской транспортной политики, которая будет основываться на опыте указанной выше деятельности. Подобные автострады создаются для объединения усилий по стимулированию надлежащего распределения перевозок по различным видам транспорта и для обеспечения взаимодействия между этими видами транспорта и усовершенствования морских соединений с учетом инициатив государств-членов и Комиссии.
3. Для выполнения амбициозных целей по сосредоточению грузовых потоков в логистических соединениях, основывающихся на морских перевозках, в контексте высококачественных морских автострад требуется весьма эффективная подготовительная деятельность, которая должна охватывать следующие элементы:
 - a) определение морских соединений, которые способны стать морскими автомагистралями, на основе анализа уже существующих или новых рентабельных морских соединений, обеспечивающих регулярные и постоянные перевозки, для уменьшения количества узких мест на автодорогах и/или улучшения доступа к изолированным или периферийным районам и государствам. При этом должны учитываться результаты анализа спроса на перевозки и соответствующих исследований рынка, а также социальные и экологические последствия;
 - b) систематический анализ потребностей социальных и экономических партнеров, которых следует информировать о преимуществах, предоставляемых этими новыми морскими соединениями, которые могут стать рентабельными только в том случае, если будут приняты конкретные обязательства по их использованию;

c) определение критериев создания морских автострад и потребностей в их создании, что крайне необходимо для идентификации портов, интегрируемых в логистическую цепь морских автострад, с учетом характеристик каждой автострады морского коридора;

d) меры, позволяющие сосредоточить транспортные потоки в портах или портовых зонах, а также на морских автострадах, имеющие важное значение для обеспечения рентабельности морских автострад. Это предполагает выбор соединений в рамках морских автострад на основе Руководящих положений для трансевропейской сети и применимых критериев качества. В данном случае с учетом последствий конкуренции требуется уделить пристальное внимание, в частности, уже существующим морским соединениям. Поэтому выбор любого из вариантов должен быть открытым и транспарентным;

e) глубокий анализ проектов морских автострад с финансовой, правовой и технической точек зрения и скоординированное осуществление капиталовложений Сообщества, а также национальных, региональных капиталовложений и капиталовложений со стороны частного сектора с целью финансирования усилий по созданию морских автострад;

f) устранение существующих препятствий, мешающих развитию морских автострад, например посредством смягчения административной нагрузки на таможенные и инспекционные службы и разработки электронных средств для органов комплексного обслуживания;

g) использование, где это применимо, существующих возможностей для задействования альтернативных соглашений по безопасности в рамках каботажного судоходства, как это предусмотрено в Правилах (ЕС) № 725/2004, гарантирующих адекватный уровень защиты в условиях снижения административного давления;

h) было бы предпочтительнее, если бы в рамках морских автострад предоставлялись также услуги по грузовым перевозкам по железнодорожным и/или внутренним водным путям, что способствовало бы большей устойчивости и интегрированности обслуживания по принципу "от двери до двери";

i) для создания высококачественных морских автострад требуется новый уровень технологии, которая при надлежащем использовании и стимулировании будет способствовать повышению интереса молодежи к морским профессиям;

j) сотрудничество между государствами-членами, заинтересованными в использовании морских автострад, следует поддерживать, например, на основе меморандумов о взаимопонимании либо генеральных планов развития соответствующих коридоров. Важно также наладить надлежащий обмен информацией между партнерами по работе, направленной на создание автострад различных морских коридоров, для сохранения последовательности в контексте реализации общего подхода;

k) государствам-членам настоятельно рекомендуется уделять первоочередное внимание морским автострадам в рамках разработки программ ТЕС-Т и привлекать частный сектор к усилиям по преобразованию концепции морских автострад в конкретные инициативы. В 2007 году Комиссия охарактеризует первый перечень конкретных проектов морских автострад, представляющих всеобщий интерес, на основе результатов отбора проектов, указанных государствами-членами в рамках программы ТЕС-Т;

l) было бы целесообразно своевременно организовать соответствующее мероприятие на уровне министров с целью оценки хода подготовки и реализации проектов морских автострад и обеспечения надлежащего финансирования по линии ЕС, направленного на формирование морских автострад;

m) с учетом важного значения морских автострад и сложности их формирования приветствуется назначение европейского координатора, который призван оказать содействие и помощь в разработке согласованной стратегии реализации концепции морских автомагистралей;

n) национальным и региональным органам власти следует поддержать предложение о расширении мандата национальных центров посредством включения в него функций по стимулированию каботажного судоходства с целью охвата интермодальных перевозок и превращения этих центров также в центры стимулирования таких перевозок и содействия в этой связи развитию морских автострад;

o) Комиссия со своей стороны выступит с конкретными инициативами по обеспечению обмена информацией, определению оптимальной практики и стимулированию ее использования, а также по регулярной критической оценке достигнутого прогресса;

p) государства-члены и Комиссия вновь заявляют о важном значении выводов, сделанных руководством неофициального заседания Совета ЕС по вопросам транспорта, состоявшегося 10 июля 2004 года в Амстердаме, относительно того, что после расширения Европейского союза каботажное судоходство служит одним из определяющих факторов успешной реализации концепции морских автострад.
