THE BARENTS EURO-ARCTIC REGION

SVERIGES RIKSDAG

Доклад
9-я парламентская конференция Баренцева региона

16–18 сентября 2019, Хапаранда, Швеция

Содержание

Темы: «Налаживание связей внутри Баренцева региона: инфраструктура для устойчивого будущего» 5

Семинар 1. Совместный транспортный план Баренцева региона, трансграничное сотрудничество и координация 9

Семинар 2. Транспорт, торговля и экономическое развитие в Баренцевом регионе 12

Семинар 3. «Зеленый» транспорт и устойчивые решения для будущего 15

Семинар 4. Общественный транспорт, средства передвижения и контакты между людьми в Баренцевом регионе 18

Семинар 5. Мобильный доступ и цифровые средства связи, потребность в интеллектуальных транспортных системах и автоматизации 21

Заключительное заседание и доклад по безопасности дорожного движения и концепции нулевой смертности 24

РЕЗОЛЮЦИЯ
9-й парламентской конференции Баренцева региона
17–18 сентября, г. Хапаранда, Швеция 29

Программа 34

Список участников 39

Темы: «Налаживание связей внутри Баренцева региона: инфраструктура для устойчивого будущего»

16 сентября 2019 года

Ознакомительная поездка в магазин IKEA

По прибытии в г. Хапаранда 16 сентября была организована факультативная экскурсия в магазин IKEA в муниципалитете Хапаранда-Торнио. Местный менеджер по маркетингу г-н Хенрик Энерос (Henrik Eneros) рассказал об истории открытия магазина IKEA в городе Хапаранда. Идея принадлежала бывшему владельцу компании IKEA господину Ингвару Кампраду (Ingvar Kamprad), и ее поддержали местные политики. Идеальным местом для открытия магазина IKEA, возможно, был бы крупный город Лулео, но серьезным преимуществом Хапаранды стали близость к Финляндии и население города, которое разговаривает на двух языках: шведском и финском. Также считается, что в Хапаранду могут приезжать покупатели из Норвегии, в том числе и проживающие там шведы. Магазин в Хапаранде открылся в 2006 году, но уже в 2007 году, чтобы удовлетворить потребности покупателей, занимаемые площади пришлось расширить. Сейчас магазин IKEA в Хапаранде ежегодно привлекает свыше миллиона посетителей, а число сотрудников выросло со 140 в 2006 году до 250 в 2019. С точки зрения устойчивого развития местные сотрудники компании уделяют основное внимание таким социальным аспектам, как поддержка детей и недавно прибывших семей беженцев и т. д. Участники задали господину Хенрику Энеросу несколько вопросов. Обсудили вопрос обеспечения качества, а также те случаи, когда компания IKEA может рекомендовать других предпринимателей для установки своей продукции. По мнению IKEA, компания должна поддерживать тесные контакты с покупателями, хотя сложно гарантировать качество за других. Также обсудили производство товаров IKEA в других странах и вопрос интернет-торговли. По словам господина Хенрика Энероса, IKEA постоянно стремится к рациональному использованию сырья. Также совершенно очевидно, что интернет-торговля может упростить процесс совершения покупок для жителей региона. Так как покупатели живут далеко от магазина, очень важно гарантировать доставку заказанных товаров к моменту их прибытия.

Экскурсия на железнодорожный вокзал Хапаранды

Губернатор провинции Норрботтен господин Бьорн О. Нильссон (Björn O. Nilsson) поприветствовал участников конференции и подчеркнул, что Хапаранда — правильно выбранное место для проведения подобного мероприятия. Трансграничные контакты и торговля с давних пор привычны для жителей. До 1809 года река Торнио была связующим звеном между восточной и

западной частями страны. И с тех пор Хапаранда в определенном смысле так и остается связующим звеном между востоком и западом. Тем не менее, нужно и дальше развивать приграничные районы и налаживать еще более тесное сотрудничество в Баренцевом регионе в целом.

Мэр города господин Свен Торнберг (Sven Tornberg) также поприветствовал участников и вкратце рассказал об истории города Хапаранда. Изначально шведские власти планировали основать новый город еще севернее по течению реки Торнио. Но жители региона предпочли нынешнее местоположение, которое традиционно считалось связующим центром между Швецией и Финляндией. В 1842 году город переместился туда, где и находится по сей день. Вокзал был построен в 1917 году в надежде на расширение торговли между Швецией и Россией. Железнодорожный мост представляет собой техническое решение проблемы разных железнодорожных стандартов, которые используются в Финляндии и Швеции. С 1992 года мост больше не используется для пассажирских железнодорожных перевозок. Господин Свен Торнберг особо подчеркнул острую необходимость решения все еще существующих проблем для нового получения возможности беспрепятственно пересекать границу, используя комфортабельный пассажирский железнодорожный транспорт. Помимо прочего, требуются электрификация железной дороги, заключение договора между двумя странами, уточнение организационной структуры компаний-операторов и модернизация железнодорожного вокзала.

После выступлений состоялся прием, организованный господином Бьорном О. Нильссоном. Затем в Хапаранде прошло заседание редакционного комитета Парламентской конференции Баренцева региона, во время которого спикер Риксдага, доктор Андреас Норлен, также организовал ужин для участников мероприятия и приглашенных гостей.

17 сентября 2019 года

Открытие конференции

Председатель господин Маттиас Карлссон (Mattias Karlsson) (Швеция) и заместитель председателя госпожа Ольга Епифанова (Российская Федерация) поприветствовали участников 9-й парламентской конференции Баренцева региона и предоставили слово спикеру Риксдага, господину Андреасу Норлену (Andreas Norlén). В своем вступительном слове спикер выразил благодарность за предоставленную возможность познакомиться с городом Хапаранда и обсудить вопросы, связанные с общими интересами населения Баренцева региона. У жителей региона много общих возможностей и природных ресурсов, в том числе полезные ископаемые, энергетические ресурсы и восхитительный ландшафт и климат. Рациональное и бережное отношение к этим активам взывает к сотрудничеству на национальном, региональном и местном уровнях. Спикер также подчеркнул важность демократии и соблюдения прав человека. Не стоит воспринимать демократическую структуру и развитие общества как нечто само собой разумеющееся. Сегодня мы празднуем столетие равного избирательного права в Швеции, и этот праздник наглядно показывает, какую важную роль в демократическом развитии играют преданные своему делу люди с активной гражданской позицией. Каждый из нас играет свою роль! Будучи председателем Совета Баренцева Евро-Арктического региона, Швеция

Foto: Pär Bäckström

уделяет особое внимание устойчивому развитию и проблемам молодежи. Эффективная инфраструктура имеет большое значение для демократии и устойчивого развития. Инфраструктура также является необходимым условием укрепления личных контактов и создания новых рабочих мест. Такая деятельность может привести к сближению регионов, подобно объединению шведского острова Катая и финского острова Инакари, которые в физическом смысле стали единым целым из-за постоянного понижения уровня моря в регионе с момента согласования границы в 1809 году.

В начале своего выступления губернатор провинции Норрботтен господин Бьорн О. Нильссон привел несколько статистических данных о регионе. К провинции Норрботтен относится двадцать пять процентов территории Швеции, но при этом ее население составляет всего лишь 2,5 процента населения страны. Тем не менее, на данный регион приходится 50 процентов экспорта сырья в Швеции, главным образом за счет горнодобывающей и сталелитейной промышленности, а также сектора лесного хозяйства. Но 50 лет назад ситуация коренным образом отличалась от нынешней. Промышленность региона была неконкурентоспособной и для повышения престижности проживания в регионе выделялись субсидии. Политические инициативы в отношении провинции также, главным образом, заключались в предоставлении дотаций и субсидий. Всем известный бывший губернатор г-н Рагнар Лассинанти стал в определенном смысле олицетворением данной стратегии. Но при этом он также уделял внимание литературным и культурным проектам в регионе. В том числе, в 1971 году был основан Технологический институт Лулео. В настоящий

момент учебное заведение получило статус университета — Технологический университет Лулео (Университет LTU). Не в последнюю очередь именно благодаря Университету, сегодня, 50 лет спустя, провинция Норрботтен — одна из самых процветающих в Швеции. Провинция занимает третье место среди шведских регионов с самым низким уровнем безработицы, а промышленная структура гораздо более разнообразна, чем раньше. Во многих отношениях Университет LTU стал ключевым фактором этого развития, выступая в качестве катализатора процесса коммерциализации цифровых решений и новых промышленных технологий. Тем не менее, все еще имеется ряд проблем, которые предстоит решить. Растет доля пожилого населения, что ставит новые задачи в области здравоохранения. В некоторых секторах экономики наблюдается дефицит квалифицированного персонала. Капиталовложения в транспортную инфраструктуру могут стать одним из способов решения данной проблемы. Требуется модернизация железнодорожной сети, а для создания более эффективных морских маршрутов в некоторых акваториях следует провести дноуглубительные работы. Кроме того, необходимо расширять сотрудничество в региональном масштабе.

Заместитель председателя Регионального совета провинции Финнмарк г-н Тарьей Дженсен Бек (Tarjei Jensen Bech) в своем выступлении затронул три темы: уникальность Баренцева региона, важная роль транспорта как средства укрепления регионального сотрудничества и трансграничных связей, а также особые потребности и значение молодежи. Провинция Финнмарк, как и остальная часть Баренцева региона, относится к малонаселенным, но именно в ней проживает большинство представителей народа саами в Норвегии. Несмотря на холодный климат, провинция Финнмарк характеризуется дружественными отношениями и высоким уровнем трансграничного регионального сотрудничества. Транспорт и инфраструктура имеют приоритетное значение для провинции Финнмарк, в связи с чем господин Тарьей Дженсен Бек напомнил о резолюции, принятой на заседании Совета Баренцева Евро-Арктического региона в Сыктывкаре в сентябре 2018 года, в которой все члены одобрили работу по внедрению Совместного транспортного плана Баренцева региона и призвал органы государственной власти к расширению ответственности за взятые обязательства. Господин Дженсен Бек также подчеркнул важное значение дальнейших усилий по введению безвизового режима в регионе. В качестве удачного примера благотворного влияния, которое оказывают на регион трансграничные контакты молодежи, он привел Летние игры, прошедшие в Мурманске. Внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) может упростить данный процесс, в том числе повысить уровень безопасности и экологичных грузовых перевозок. ИТС, эффективная транспортная инфраструктура и безвизовый режим также являются примерами мер, способных посодействовать снижению оттока молодежи из региона. Экологические меры имеют особое значение для Баренцева региона, поскольку изменения климата и загрязнение окружающей среды оказывают здесь более серьезное воздействие, чем где-либо еще.

Семинар 1. Совместный транспортный план Баренцева региона, трансграничное сотрудничество и координация

Председатель господин Пири Ниеми (Pyry Niemi), член парламента, Швеция, и госпожа Ольга Епифанова, депутат Государственной Думы, Российская Федерация, приветствовали государственного секретаря министра инфраструктуры Швеции господина Маттиаса Ландгрена (Mattias Landgren). Господин Ландгрен напомнил о приверженности шведского правительства работе по созданию транспортного сектора «без ископаемого топлива» к 2030 году. В связи с этим особенно важны две инициативы: национальный план по развитию транспорта на период 2018–2029 годов и национальная стратегия правительства Швеции в области грузовых перевозок. Национальный план по развитию транспорта предусматривает инвестиции в инфраструктуру в размере 70 миллиардов евро для всех видов транспортных перевозок. Капиталовложения в железнодорожный сектор увеличатся на 42 процента по сравнению с предыдущим планом, а капитальные затраты на текущее обслуживание железных дорог — на 47 процентов. Будут сделаны крупные капиталовложения в железнодорожную систему на севере Швеции, в том числе в Северо-Ботническую железную дорогу, и пассажирские железнодорожные перевозки между Швецией и Финляндией. Чтобы поездки железнодорожным транспортом стали легко доступными для всех граждан, будет введена единая национальная система продажи и покупки билетов. Планируется также укрепление инфраструктуры автомобильного транспорта в целях совершенствования грузовых перевозок с использованием транспортных средств большой грузоподъемности. Дорожная сеть на севере страны будет усовершенствована с точки зрения защиты от морозов, еще больше автомобильных дорог и мостов будет модернизировано для обслуживания тяжелых транспортных средств с присвоением категории BK4. Швеция также расширит сотрудничество с Норвегией для совместных инвестиций в железную дорогу Офотбанен, которая соединяет города Кируну и Нарвик. Транспортная политика Швеции в том числе направлена на упрощение замещения автомобильного транспорта морским. Капиталовложения в различные виды транспортных перевозок должны делаться с учетом необходимости сокращения воздействия на климат и Целей в области устойчивого развития до 2030 года, принятых ООН. Об этом свидетельствует и недавнее заявление, сделанное на совещании министров транспорта в городе Умео. По итогам совещания в Умео были сделаны выводы о том, что различного рода транспортные системы и инфраструктура должны удовлетворять потребности как мужчин, так и женщин. Господин Ландгрен сообщил, что Совместный транспортный план Баренцева региона является уникальным источником информации о местной транспортной системе. Также господин Ландгрен отметил, что министры транспорта на совещании в Умео выразили свою благодарность за Совместный транспортный план Баренцева региона и обратились с просьбой провести дальнейшие исследования в рамках плана, например, собрать данные о грузопотоках и организовать обмен информацией о транспортной инфраструктуре. Этот план также может служить ценной платформой для регионального диалога. Далее господин Ландгрен подчеркнул

важность работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Дорожно-транспортные происшествия сегодня являются основной причиной смертности среди детей и молодежи во всем мире. Швеция ставит перед собой национальную цель к 2020 году сократить число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом вдвое по сравнению с 2007 годом. Ввиду холодного климата, вопрос безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе приобретает особое значение. По просьбе Генеральной Ассамблеи ООН, 19–20 февраля 2020 года Швеция проведет третью всемирную конференцию по безопасности дорожного движения. Конференция представляет собой совместное мероприятие ВОЗ и Швеции и, как ожидается, в ней примут участие представители по меньшей мере 80 стран.

Господин Джусси Хутари (Jussi Houtari), представитель Региональной рабочей группы по вопросам транспорта и логистики начал свое выступление с напоминания о разделении работы в рамках сотрудничества в Баренцевом регионе на региональный и государственный уровни. Региональный уровень играет одинаково важную роль в процессах «разработки политики» и «формирования политики». Рабочая группа была организована в 2010 году, а в январе нынешнего года был создан специальный проект по реализации и окончательному внедрению Совместного транспортного плана Баренцева региона, который стал платформой для диалога между субъектами. В проекте принимают участие 13 представителей всех стран Баренцева региона: 4 представителя Финляндии, 2 — Швеции, 4 — Норвегии и 3 — России. В проекте также задействован региональный совет провинции Кайнуу. В роли координатора проекта выступает Швеция совместно с норвежской организацией ИТС. Еще одна важная задача заключается в более детальном изучении того, в чем именно транспортная система Баренцева региона должна соответствовать принципам Целей в области устойчивого развития ООН. В чем заключаются транспортные потребности промышленного сектора в регионе, и как решить проблему различий между разными районами? Господин Хутари, в частности, отметил, что в некоторых местах сложнее получить доступ к альтернативным видам топлива и электрозаправочным станциям по сравнению с более густонаселенными районами.

Далее председатель предоставил слово вице-спикеру Государственной Думы Российской Федерации, госпоже Ольге Епифановой. Госпожа Епифанова сообщила участникам о существовании в Госдуме специального комитета по региональному развитию — Комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока. Использование природных ресурсов является вопросом первостепенной важности, поэтому транспортная система в Мурманской области и арктическом регионе нуждается в совершенствовании. Главная задача заключается в создании более интегрированной и эффективной транспортной системы, которая, в частности, в будущем позволит еще более активно использовать арктический морской маршрут для перевозки грузов. По этому морскому маршруту уже перевозится около 20 миллионов тонн грузов в год. Согласно ожиданиям, к 2024 году эта цифра может вырасти до 30 миллионов тонн, а в будущем, возможно, превысит 80 миллионов. Усовершенствование транспортной системы планируется, помимо прочего, за счет дополнительных капиталовложений в строительство ледокольных судов, создание новых авиалиний и железных дорог. Такое развитие требует надлежащего баланса между интересами разных сторон, и сотрудничество в

Баренцевом регионе вносит свой позитивный вклад.

Затем председатель приветствовал директора Партнерства «Северного измерения» в области транспорта и логистики, господина Оддгейра Даниэлсена (Oddgeir Danielsen), который подчеркнул богатство ресурсов арктического региона, в частности, энергетических ресурсов, полезных ископаемых и рыбного промысла. В связи с последствиями изменений климата можно ожидать, что биологические морские ресурсы будут отступать дальше на север, поэтому могут потребоваться другие виды производства продуктов питания и сельского хозяйства. Открытие Северного морского пути также может коренным образом изменить структуру международных перевозок, в том числе создав новые транспортные маршруты в Китай и Восточную Азию. По словам г-на Даниэлсена, такое развитие событий может привести к появлению таких новых транспортных технологий, как автономные суда и беспилотные летательные аппараты. Использование технологий улавливания и хранения углерода в сочетании с производством водородного газа из ископаемого природного газа также может позволить использовать ископаемые виды топлива, не создавая угрозу для стабильности глобального климата.

После председатель г-н Пири Ниеми поблагодарил всех докладчиков и предложил участникам задать вопросы или высказать свои замечания. Госпожа Валентина Пивненко из Российской Федерации в своем комментарии подчеркнула растущее значение Северного морского пути. По словам госпожи Пивненко, крайне важно принимать дальнейшие меры по усовершенствованию логистики вдоль Северного морского пути. Господин Биргер Лахти (Birger Lahti), член парламента Швеции, задал вопрос государственному секретарю господину Маттиасу Ландгрену, планируется ли включить в национальный план по развитию транспорта создание пути сообщения из населенного пункта Сваппавара в Швеции до города Колари в Финляндии. Господин

Foto: Pär Bäckström

Ландгрен поблагодарил за вопрос и отметил, что очень важно, чтобы все заинтересованные стороны высказывали свое мнение в рамках непрерывного процесса планирования мероприятий для национального плана по развитию транспорта. Однако в конечном итоге результат зависит от вложенных усилий и интересов всех заинтересованных сторон. Председатель г-н Пири Ниеми попросил государственного секретаря господина Ландгрена более подробно остановиться на необходимости учитывать проблему гендерного равенства в рамках работы по внедрению национального плана по развитию транспорта. Господин Пири Ниеми также обратился к господину Хутари с просьбой рассмотреть, по возможности, проблемы устойчивого развития в провинции Кайнуу, связанные с транспортными решениями района. Господин Ниеми также попросил господина Даниэлсена разъяснить свои взгляды на возможную роль водородного газа как ключевого элемента транспортной политики региона в будущем. Господин Ландгрен подчеркнул тот факт, что гендерное равенство имеет первостепенное значение для правительства Швеции. Кроме того, гендерное равенство также играет особую роль в формировании транспортной политики, поскольку предпочтения женщин и мужчин, как правило, различаются в том смысле, что женщины чаще пользуются общественным транспортом, чем личными автомобилями. Это следует учесть при составлении следующего национального плана по развитию транспорта. Господин Хутари напомнил о негативных демографических тенденциях в регионе. Общественный транспорт, к примеру, не обладает таким же потенциалом, как в более густонаселенных районах, чем обусловлена необходимость разработки местных моделей развития транспортной инфраструктуры. Господин Даниельсен также подчеркнул, что внимание, в первую очередь, следует обращать на вредные выбросы, а не происхождение топлива. С технической точки зрения водородный газ можно производить из ископаемого топлива без выбросов в атмосферу двуокиси углерода. Председатель господин Пири Ниеми также спросил докладчиков, какой фактор играет наиболее важную роль в процессе расширения трансграничного сотрудничества. Господин Ландгрен, во-первых, отметил возможность для всех заинтересованных лиц собраться вместе в рамках конференции. Эту мысль также поддержал господин Хутари, который согласился с важным значением совместных обсуждений, в ходе которых можно было бы удовлетворить такие потребности местного населения, как связь общины Салла с остальной частью района. Господин Даниельсен, в свою очередь, подчеркнул значение совершенствования технических систем, позволяющих беспрепятственно пересекать границы стран в регионе.

Семинар 2. Транспорт, торговля и экономическое развитие в Баренцевом регионе

Председатель господин Микко Кярня (Mikko Kärnä), член финского парламента (Эдускунта), открыл семинар кратким напоминанием об исключительно важном характере вопроса развития эффективных транспортных систем в Баренцевом регионе. Развитие транспортной системы должно основываться на современных технических решениях, включая капиталовложения в широкополосные сети, системы электронной связи,

безопасные дороги и надежное авиасообщение. При развитии транспорта основное внимание традиционно уделялось путям сообщения между севером и югом, а направление с востока на запад страдает от недостатка инвестиций. Господин Кярня также подчеркнул, что директивные органы должны обращаться за советом к современным специалистам. Директивные органы нуждаются в хороших идеях и новых перспективах. Вице-председатель господин Томас Морелл (Thomas Morell), член Комитета по транспорту и связи шведского парламента (Риксдага) представился участникам конференции. Затем Председатель предоставил слово госпоже Линде Нильссон (Linda Nilsson), генеральному директору Торговой палаты Норрботтена. В своем выступлении госпожа Нильссон сообщила, что Торговая палата Норрботтена является одной из 11 торговых палат Швеции. В провинции Норрботтен проживает 251 000 человек, но при этом здесь добывается 90 процентов от всего объема железной руды в ЕС. 65 процентов экспорта сырья из Швеции приходится на провинцию Норрботтен. 50 процентов от общего тоннажа грузов, перевозимых в Швеции, транспортируется по железной дороге Офотбанен, которая в Швеции носит название Мальмбанан, в провинции Норрботтен. Гидроэлектростанция на реке Луле в Норрботтене производит 25 процентов всей гидроэлектроэнергии Швеции. В провинции также находятся крупнейшие испытательные полигоны, в частности, полигон «Эсрейндж» и полигон для испытания автомобилей в населенном пункте Арьеплуг, оборот которых составляет примерно 1,5 миллиарда шведских крон в год. Ветряная электростанция «Маркбигден» представляет собой крупнейший проект, который после завершения возведения будет вырабатывать 8 процентов всей электроэнергии в Швеции. В свою очередь, все большее значение приобретает туризм. В 2018 году оборот туристической индустрии в шведской Лапландии составил 7,1 млрд шведских крон. Одним из преимуществ в этом смысле является сам по себе холодный климат. Индустрия автомобильных испытаний и производство различных автокомпонентов и шин для автомобильной промышленности сыграет важную роль в будущем региона. Кроме того, большое значение имеют космическая и авиационная отрасли. В регионе работают представительства ЕКА, NASA, компаний BOEING и Airbus. Все это, а также добыча сырья, производство биомассы и возобновляемых источников энергии, здравоохранение, телекоммуникационные системы пятого поколения 5G, рыболовные и рыбоводческие хозяйства и прочее составляют основу для устойчивого промышленного развития региона. Университеты Баренцева региона также расширяют взаимное сотрудничество, в том числе, в сфере рационального использования природных ресурсов. Торговая палата Норрботтена возлагает надежды на развитие инфраструктуры, соединяющей Баренцев регион с остальной частью Европы, а также на планы по созданию нового «шелкового пути» в Китай.

Председатель приветствовал председателя Совета депутатов Ненецкого автономного округа Российской Федерации господина Александра Лутовинова. В начале своего выступления господин Лутовинов немного рассказал о Ненецком автономном округе. Ненецкий автономный округ в европейской части Российской Федерации — родина ненцев, коренного народа Севера. Регион отличается стабильной численностью населения и растущим ВВП. В Ненецком округе имеются значительные запасы газа, нефти, полезных ископаемых, рыбы. Это регион нетронутой дикой природы,

в котором существует неплохая основа для развития туристической отрасли. Надлежащая транспортная система при этом отсутствует. Нет надежных путей сообщения, действующих круглый год. В данный момент реализуются несколько проектов, направленных на улучшение ситуации. Пока же, главным образом, используются зимние пути и воздушное сообщение. Федеральное правительство оказывает региону существенную поддержку и предоставляет налоговые льготы и субсидии, включая дотации на продовольственное снабжение и проекты по расширению производства продовольствия. Коренное население поощряют к постоянному проживанию в одном и том же месте, а компаниям предлагается обосноваться в регионе и заняться природных ресурсов. Наблюдаются некоторые признаки предстоящих проблем и сложностей, например, из прибрежной зоны исчезает рыба, которая мигрирует в более холодные воды.

Далее Председатель предоставил слово господину Эйрику Сивертсену (Eirik Sivertsen), члену норвежского парламента от провинции Нордланд. Господин Сивертсен подчеркнул настоятельную потребность в высококачественной инфраструктуре в регионе и высказал мнение, что реализация Совместного транспортного плана Баренцева региона принесет свои результаты в будущем. Требуются новые виды решений. В качестве интересного примера такого решения можно назвать автобус международного сообщения, курсирующий между Швецией и Финляндией, а также железнодорожный вокзал в Хапаранде. В целом, особую роль в Баренцевом регионе играет железнодорожный транспорт. Особенно в сочетании с удобными гаванями. В качестве примера в данном случае можно привести смелое предложение о строительстве железнодорожной линии, соединяющей города Рованиеми и Киркенес, а также пути железнодорожного сообщения между городами Тромсё и Фёуске в Норвегии. Кроме того, требуется модернизация железной дороги Офотбанен, соединяющей Швецию и Норвегию. В целях устойчивого развития ее следует сделать двухколейной. Инфраструктура, тем не менее, всего лишь инструмент, а в центре усилий в области развития должны находиться люди. Критически важны аспекты социальной устойчивости, а инфраструктура может поспособствовать устранению разрыва между разными районами страны или региона. Необходимо решать такие экологические проблемы, как высокие темпы исчезновения видов и глобальное потепление. Повышение температуры может стать особо заметным в Баренцевом регионе, и, согласно некоторым моделям, в будущем температура может стать выше на 6–8 градусов. Необходимо резко сократить выбросы CO2, в том числе за счет использования решений с нулевым балансом выбросов углерода. У нас пока еще есть время обратить ситуацию вспять.

В ходе последующих обсуждений член парламента Швеции госпожа Анн-Бритт Осебол (Ann-Britt Åsebol) поблагодарила докладчиков за затронутую тему политического руководства, а также задала вопрос госпоже Линде Нильссон, руководителю Торговой палаты Норрботтена, о сотрудничестве с коллегами из других стран. Госпожа Нильссон ответила, что Торговая палата на повседневной основе сотрудничает со своими коллегами из Норвегии и Финляндии. На национальном уровне сотрудничество направлено на модернизацию портов и железной дороги Офотбанен, а также строительство Северной Ботнической линии железной дороги от города Лулео до Финляндии. По оценкам Торговой палаты, Швеция ежегодно теряет около 1,72 миллиарда

Foto: Pär Bäckström

шведских крон прибыли из-за того, что Северная Ботническая линия еще не построена. Госпожа Айли Кескитало (Aili Keskitalo), представительница Саамского парламента Норвегии, в продолжение обсуждения задала вопрос господину Сивертсену о расширении железнодорожной сети. По словам госпожи Кескитало, саамы сталкиваются с проблемами при попытках повлиять на развитие событий и реализацию этих планов. Господин Сивертсен подтвердил наличие конфликта интересов в связи с вопросами землепользования. Требуются общие решения, но ответственность за принятие таких решений несут центральные правительства.

Семинар 3. «Зеленый» транспорт и устойчивые решения для будущего

Председатель господин Штайн Эрик Лаувас (Stein Erik Lauvås), член парламента Норвегии, и вице-председатель госпожа Линда Иливайнио (Linda Ylivainio), член парламента Швеции, представили господина Яакко Илинампу (Jaakko Ylinampa), генерального директора Центра экономического развития, транспорта и экологии Лапландии. Господин Илинампа напомнил, что в этом году по Северному морскому пути перевезли уже 20 миллионов тонн грузов, и объемы перевозок быстро растут. Имеются данные о заказе на строительство около 200–300 ледокольных судов, что свидетельствует о больших ожиданиях от этого морского маршрута в будущем. Вместе с тем, господин Илинампа подчеркнул наличие в регионе таких серьезных проблем, как суровый климат, плохие дороги с низкой пропускной способностью, незначительные объемы

грузов, большие расстояния, а зачастую и не слишком опытные водители из районов за пределами региона. Сфера защиты окружающей среды также ставит серьезные задачи. При этом улучшить характеристики экологической обстановки можно за счет повышения энергоэффективности транспортных средств, путем оптимизации нагрузки от средств перевозки, либо же в результате перевода транспорта на биотопливо. В Совместном транспортном плане Баренцева региона представлено общее мнение о планах на будущее в отношении инвестиций в транспортную инфраструктуру в регионе. Основными факторами, способствующими увеличению объема перевозок в регионе, являются туризм, горнодобывающая промышленность, предприятия тяжелой промышленности и электростанции, в частности, парки ветровых турбин. Проект Aurora Borealis и испытательный участок на трассе E8 служат примером того, как можно снизить объем выхлопных газов от тяжелых транспортных средств за счет оптимизации вождения, вождения по очереди, использования самоуправляемых транспортных средств и т. д. При этом требуется скорректировать сигналы GPS во избежание таких ситуаций, когда весь транспорт едет по одной и той же трассе, что приводит к разрушению дорожного полотна. Кроме того, небольшим автомобилям довольно сложно перестраиваться из одной полосы в другую при движении в совместных полосах, рассчитанных также и на длинные автотранспортные средства. Чтобы определить районы, где повреждения дорожного полотна случаются чаще всего, можно использовать георадар. Господин Илинампа порекомендовал работать над устранением местных проблем транспортных систем. Далее вице-председатель, госпожа Линда Иливайнио, пригласила выступить с докладом президента Саамского парламентского совета, господина Пера-Олофа Нутти (Per-Olof Nutti). Господин Нутти напомнил участникам конференции о том, что саамы населяют регион с древних времен. Саамский народ стремится к доброжелательным отношениям со всеми и прилагает усилия, чтобы исцелить землю. На сегодняшний момент коренные народы уже практически стали равноправными партнерами и приняли на себя часть общего бремени. Правительства стран Северной Европы совместно с Саамскими парламентами стран региона обсудили новую правовую инициативу в области защиты прав народа саами. Эта инициатива еще находится в стадии рассмотрения, и Саамские парламенты считают Североевропейскую конвенцию о народе саами важным документом в области защиты прав саамского народа. Примирение — важный фактор адекватного решения давней проблемы неравенства между государствами и представителями народа саами. В Норвегии этот процесс уже идет, в Швеции также появились обнадеживающие признаки. Есть и положительные сдвиги с российской стороны в аналогичном процессе с ненецким народом. В ходе обсуждения между странами Северной Европы была поднята тема планируемого строительства железной дороги к Северному морю. Саамский парламент Финляндии решительно выступает против этой инициативы. По мнению саамов, железная дорога в огромной степени окажет негативное влияние на оленеводство и еще больше ухудшит положение дел народа саами в этом районе. К сожалению, по словам господина Нутти, это пример ситуации, которая будет все чаще и чаще возникать в будущем. Правительства должны принимать необходимые меры для защиты прав саамского народа. Судебный процесс в Верховном суде Швеции в отношении прав народа саами на охоту и рыболовство. Для начала серьезного диалога

требуется ратификация Конвенции 169 МОТ и Североевропейской конвенции о народе саами.

Затем председатель предложил перейти к комментариям и вопросам и предоставил слово господину Биргеру Лахти (Birger Lahti), члену парламента Швеции. Господин Лахти спросил г-на Илинампу, что предпринималось для того, чтобы побудить министров транспорта предпринять действия по реализации планов в отношении «Ботнического коридора». На что господин Илинампа ответил, что рассмотрение проекта проходит на уровне ЕС. Продолжающиеся обсуждения выглядят многообещающими. Господин Пири Ниеми задал вопрос господину Нутти, наблюдаются ли положительные результаты принятия шведского закона о защите прав меньшинств от 2000 года с поправками от 2010 и 2019 года? Господин Нутти ответил, что, прежде всего, саамы являются коренным народом, а не меньшинством. Поэтому в первую очередь следует обсудить Конвенцию МОТ. Затем господин Нутти добавил, что на самом деле произошли улучшения, так как саамский вопрос был поднят на более высокий уровень с юридической точки зрения. Закон о проведении консультаций предоставил более широкие возможности для участия в слушаниях. Госпожа Анн-Бритт Асебол поинтересовалась взаимодействием между представителями народа саами из разных стран Баренцева региона в отношении, например, Конвенции МОТ. Господин Нутти ответил, что Саамские парламенты трех североевропейских стран сотрудничают в рамках Саамского парламентского совета, но имеется проблема взаимодействия с саамским народом в Российской Федерации. При этом, по словам господина Нутти, существуют трансграничные контакты между НПО, что и является решением данного вопроса на настоящий момент. Госпожа Валентина Пивненко, депутат Госдумы РФ, добавила, что в Российской Федерации

Foto: Riksdagsförvaltningen

существует Единый перечень коренных малочисленных народов , в который входят 45 представителей. Они сотрудничают друг с другом, в частности, по вопросам условий жизни и экологии. Федеральное правительство оказывает экономическую поддержку коренным малочисленным народам, в том числе помогает им поддерживать традиционный образ жизни. В качестве примера можно привести поддержку школьного образования, родного языка и доступа к высшему образованию. Саамский народ в этом смысле не отличается от других. Госпожа Айли Кескитало отметила важность устранения препятствий на границах, что особенно актуально для народа саами. По мнению госпожи Кескитало, выступление господина Тарьея Беха показало, что существуют способы решения этой проблемы, например, безвизовый режим и т. д. Госпожа Тиина Самила Айкио в своем комментарии подчеркнула, что Финляндия вплотную подошла к вопросу ратификации Конвенции 169 МОТ, но пока не решила его. Норвегия ратифицировала Конвенцию в 1990 году, и другие страны следят за тем, как решается данная проблема в Скандинавии. Кроме того, все государства Баренцева региона ратифицировали Декларацию ООН от 2007 года. Представитель Российской Федерации и наблюдатель Саамского парламентского совета, Иван Матрехин, поддержал все вышесказанное и предложил создать парламент коренных народов. Он также рассказал о положении народа саами в России. Необходима поддержка со стороны государства, но при этом права на рыбный промысел используются редко. Население некоторых деревень было вынуждено перебраться в другие места, и бывали случаи, когда саамы получали штрафы за передачу прав на рыбный промысел. Суммы таких штрафов достаточно высоки и люди не в состоянии их оплатить.

Семинар 4. Общественный транспорт, средства передвижения и контакты между людьми в Баренцевом регионе

Председатель госпожа Валентина Пивненко и вице-председатель господин Свейн Харберг (Svein Harberg) представили господина Иоакима Берга (Joakim Berg), руководителя совместного проекта «Ботнический коридор» от компании Norrtåg. Проект «Ботнический коридор» — совместная инициатива 7 самых северных районов Швеции. Проект направлен на оптимизацию шведской железнодорожной системы на национальном уровне, но вместе с тем может оказать влияние на другие субъекты на уровне ЕС и международном уровне. Развитие железнодорожной системы обусловлено, прежде всего, коммерческим и промышленным развитием, которое уже идет в регионе, а не является средством оказания поддержки этим секторам. Компании Norrtåg принадлежат семь железнодорожных линий, а объем пассажирских перевозок всего за 9 лет работы составил 1,5 миллиона пассажиров. В 2010 году в регионе снова открыли пассажирские перевозки в дневное время после постановления об отмене, которое действовало многие годы. В настоящий момент осуществляются пассажирские перевозки между Норвегией и Швецией. Как только железнодорожный узел в городе Хапаранда начнет принимать пассажиропоток, к этим двум странам присоединится Финляндия. Миссия компании Norrtåg заключается в обеспечении «доступности» и принятии

соответствующих мер в условиях роста экономики и развития туристической отрасли. Особое внимание к поезду как виду транспорта объясняется тем, что крупные города расположены как «жемчужины на нитке» вдоль балтийского побережья и по всему региону. В настоящее время эти города по практическим соображениям, как правило, представляют собой автономные местные рынки труда. Единственный способ связать эти города между собой с точки зрения рынков рабочей силы заключается в обеспечении эффективного железнодорожного сообщения, которое позволить перемещаться из одного города в другой. Железнодорожный транспорт в перспективе способен вдвое сократить время, необходимое для поездки между городами. То есть время в пути будет занимать 1–2 часа, а не 2–4 часа, хотя по-прежнему будут использоваться только обычные поезда. Современное железнодорожное сообщение способно заменить миллион пассажирских авиарейсов.

Далее председатель пригласил выступить господина Тима Андерссона (Tim Andersson), международного секретаря Баренцева регионального молодежного совета. Под председательством Швеции в Совете Баренцева региона отмечалось 25-летие сотрудничества на конференции «25 лет сотрудничества в Баренцевом регионе: взгляды молодежи на будущее», которая состоялась в апреле 2018 года в Лулео. По словам господина Андерссона, конференция подчеркнула особую актуальность вопросов транспорта и логистики для молодежи. В качестве примера господин Андерссон рассказал, с какими трудностями связаны поездки между шведским городом Лулео и финским городом Рованиеми. Отсутствие транспорта и путей сообщения — одна из причин, по которым молодые люди отдают предпочтение прибрежным или южным районам стран региона. Кроме того, во многих случаях пересечение государственных границ связано с определенными сложностями, особенно при поездках на поезде. Отсутствие логистики и систем связи усиливает ощущение изоляции от остального мира. Помимо прочего, движение различных видов транспорта не согласовано. Во время путешествий общественным транспортом в регионе иногда приходится по несколько дней ждать пересадки. Развитие транспорта будет способствовать углублению контактов между людьми и сохранению мира в регионе. Политики, члены парламента и органы власти должны уделить этим вопросам первоочередное внимание и найти общие решения.

После выступления докладчиков председатель предложила всем желающим высказаться по теме или задать вопросы. Госпожа Анн-Бритт Асебол, член парламента Швеции, согласилась с наличием сложностей, связанных с поездками в регионе, и попросила докладчиков назвать одну первоочередную задачу, которую они хотели бы решить. Господин Берг сослался на пример железной дороги между Хапарандой и Торнио. В данном случае не следовало возлагать ответственность за решение проблемы железнодорожной колеи разных размеров на два относительно небольших города. Также следует помнить, что после налаживания путей сообщения, как правило, приходится подождать несколько лет, чтобы люди начали чаще пользоваться инфраструктурой и привыкли к новым улучшенным условиям. Господин Андерссон упомянул проекты «Баренцев регион: поездки по графику», в рамках которых представители различных областей региона, работают над организацией автобусных перевозок и согласованием расписаний движения. Госпожа Линда Иливайнио, член шведского парламента, спросила, какие действия предпринимают компании-операторы железнодорожных перевозок

Foto: Pär Bäckström

для создания общих систем. В качестве примера согласованных усилий между странами господин Берг привел железную дорогу Мерокер, которая соединяет города Тронхейм и Сторлиен, а также попытки наладить железнодорожный пассажиропоток между Хапарандой и Оулу. Должна быть предоставлена возможность одновременного бронирования билетов на разные поезда. Госпожа Кайса Джуусу (Kaisa Juusu), член финского парламента, высказалась по поводу электрификации финской железной дороги из Торнио. Стоимость проекта оценивается в 10 миллионов евро, и данный вопрос находится на обсуждении в финском парламенте. Участок дороги будет электрифицирован, но пока не принято решение о сроках реализации данного проекта. Председатель госпожа Валентина Пивненко поинтересовалась перспективами общественного автомобильного транспорта. Господин Берг ответил, что с точки зрения развития путей сообщения в регионе автомобильный транспорт не является выходом из создавшегося положения. Господин Андерссон также заметил, что молодежь в основном ориентирована на глобальный подход, что, в свою очередь, влияет на предпочтения в отношении видов транспорта. Первый вице-спикер регионального парламента Мурманской области, господин Владимир Мищенко, задал вопрос о перспективах авиаперевозок между Мурманском и городами Швеции и Финляндии. Господин Андерссон ответил, что попытки наладить воздушное сообщение между Мурманском и Лулео не увенчались успехом. Господин Берг высказал мнение, что нужно более тщательно изучить коммерческий потенциал. В регионе развивается туристическая отрасль, могут создаваться новые маршруты. Господин Вилли Ёрнебакк (Willy Ørnebakk), губернатор провинции Тромс, отметил, что с развитием туристической отрасли появляются новые возможности. За счет туризма, как правило, растет число пассажиров, что позволяет организовать регулярное транспортное сообщение. Так, например, дело обстоит в зимнее

время на маршруте между городами Рованиеми и Трумсё из-за повышенного спроса со стороны туристов из Азии. Господин Роман Гоккоев, представитель Международного Баренцева секретариата, в качестве аналогичного примера привел пассажирские перевозки между Петрозаводском и финским городом Йоенсуу. Господин Елиссан Шандалович, Председатель Законодательного собрания Республики Карелия, добавил, что аэропорт Петрозаводска находится на реконструкции, но чартерные перевозки уже возможны. Вице-председатель господин Свейн Харберг спросил у господина Андерссона, может ли более широкое использование молодежью цифровых способов связи каким-то образом изменить ситуацию в будущем. Господин Андерссон подтвердил, что молодые люди действительно все чаще общаются в цифровом формате, однако личные встречи по-прежнему имеют большое значение. По мнению господина Андерссона, вероятно, в определенных ситуациях предпочтение по-прежнему будет отдаваться личному общению. Тем не менее, интернет-конференции также широко используются. В конце председатель поблагодарил всех участников и объявил четвертый семинар закрытым.

18 сентября 2019 года

Семинар 5: Мобильный доступ и цифровые средства связи, потребность в интеллектуальных транспортных системах и автоматизации

Госпожа Анн-Бритт Асебол, член шведского парламента, и вице-председатель господин Биргер Лахти, член шведского парламента, открыли семинар, поблагодарив за интересную поездку на речные пороги Куккола во вторник вечером, а также за прекрасный ужин. Затем председатель предоставил слово доктору Карлу Андерссону (Karl Andersson), доценту Технологического университета Лулео. Доктор Андерссон начал свой доклад с рассказа об Университете LTU, который был основан в 1971 году. С тех пор он вырос до пяти филиалов в городах Лулео (главный корпус), Кируна (факультет космических исследований), Питео (факультет искусств и технологии), Шеллефтео (факультет компьютерных наук, факультет технологии деревообработки) и Оре (факультет цифровых технологий). В Университете LTU трудятся около 70 научно-исследовательских групп. Доход от научно-исследовательской деятельности составляет 57 процентов от общей прибыли учебного заведения. Большинство исследовательских проектов посвящены специализированным научным исследованиям, которые в основном финансируются за счет внешних ресурсов, в частности, финансовой поддержки ЕС и частного капитала. Концепция деятельности Университета LTU заключается в создании добавленной стоимости для региона и грамотном использовании преимуществ своего местоположения на севере Европы, что также подразумевает развитие отношений с региональными партнерами в соседних странах, в частности с университетами в городах Умео, Трумсё, Рованиеми и Оулу. Работы по вопросам, связанным с добычей полезных ископаемых и металлов, занимают центральное место в исследовательской деятельности. При этом все больше внимания уделяется экологическим вопросам и научным исследованиям

в области охраны окружающей среды. Университет имеет долгую историю исследований в сфере транспорта и средств передвижения, и в качестве одного из примеров можно привести испытания, которые проводятся на трассе E4, соединяющей города Лулео и Питео. Также в Университете LTU работает научно-исследовательский центр железнодорожного транспорта, который совместно с Транспортной администрацией Швеции в основном занимается вопросами текущего обслуживания и эксплуатации железных дорог в связи с перевозками тяжелых грузов. Еще один важный центр — центр испытаний и технологий автомобильного транспорта, основная деятельность которого сосредоточена на проблемах индустрии автомобильных испытаний. Университет LTU осознает проблемы региона, связанные со старением и малой численностью населения, а также большими расстояниями. Некоторые проблемы можно преодолеть с помощью цифровых технологий и за счет побуждения граждан к активному участию в поиске решений существующих проблемных вопросов региона. Одним из примеров, достойных упоминания, является наличие мобильной связи в сельских районах и испытательных стендов связи 5G. Университет LTU сотрудничает с такими крупными компаниями, как Google и Facebook. Пример сотрудничества на местном уровне — проект DigiBY, совместная программа Университета LTU и 14 небольших населенных пунктов в провинции Норрботтен. Цель программы заключается в повышении привлекательности сельских районов и заинтересованности людей оставаться или переезжать в них. Возможности трудоустройства и пользования цифровыми услугами в сельской местности не должны уступать более густонаселенным районам. Например, можно использовать мобильные библиотеки, где жители, помимо книг, могут также получать доступ к информационным технологиям. Имеются примеры использования беспилотных летательных аппаратов для доставки лекарственных средств, а также ведется работа по развитию и эффективной организации транспортных систем. Университет LTU принимает участие в семи совместных программах ЕС и Российской Федерации. Три проекта направлены на развитие инфраструктуры. Задачей двух из них является модернизация дорог, соединяющих Россию с Финляндией и Норвегией. Еще один проект — DIT4BEARs, название которого расшифровывается как «Революционные информационные технологии для Баренцева Евро-Арктического региона». В рамках проекта ведется работа по четырем различным направлениям, включая систему «умных» дорог, систему персональной идентификации на основе технологий блокчейн, систему управления отходами и применение информационных технологий в сфере оленеводства (обеспечение безопасности животных в районах прохождения автомобильных дорог). В заключение доктор Андерссон подчеркнул, что цифровые решения необходимо использовать в сочетании с физическими аспектами. У стран арктического региона много общих проблем, и они нуждаются в расширении сотрудничества.

Далее председатель передал слово госпоже Силье Дёгг Гуннарсдоттир (Silja Dögg Gunnarsdottir), члену Совета Северной Европы. В начале своего выступления госпожа Гуннарсдоттир отметила, что Совет Северной Европы по вопросам транспорта был упразднен в 2005 году. С тех пор у Совета Северной Европы больше нет стратегического форума для обсуждения вопросов, связанных с транспортом. Поэтому Совместный транспортный план Баренцева региона является интересной и полезной инициативой.

Foto: Pär Bäckström

Совет Северной Европы также сделал ряд заявлений о необходимости выбора более эффективной стратегии в области транспорта для Северного региона. Необходимо найти альтернативные источники финансирования, поскольку традиционное финансирование на национальном уровне имеет естественные ограничения. Привлечь трансграничные инвестиции не просто, поэтому Совет Северной Европы выступил с предложением основать фонд для планирования и анализа проектов трансграничных перевозок. Необходимо уделять больше внимания созданию путей сообщения между востоком и западом. Данная необходимость подтверждается, например, индустрией туризма. Совет Северной Европы высказал просьбу созвать совещание министров транспорта. На предыдущем совещании в 2016 году министры всех стран выразили большую заинтересованность в таком виде сотрудничества. Вместе с тем, важно не создавать новые проблемы при дальнейшей разработке этой политики. Граждане хотят беспрепятственно путешествовать из региона в регион и из страны в страну, поэтому приоритетной задачей является создание единой системы бронирования билетов. Совет Северной Европы предлагает странам региона стремиться занять ведущие позиции в развитии телекоммуникационных сетей 5G и создании общей цифровой инфраструктуры. С 8 по 10 октября Совет Северной Европы проведет ряд семинаров в городе Йёнчёпинг (Швеция) на тему транспорта и применения цифровых технологий. Более подробную информацию по этой теме можно найти на сайте www.elmia.se.

Далее председатель предложил обсудить вопрос сотрудничества между научными и политическими кругами, и госпожа Гуннарсдоттир отметила, что именно от научных сотрудников директивные органы получают полезную информацию о возможных решениях общих проблем. Проректор Университета LTU Пер Вэйхед (Pär Weihed) задал вопрос о текущем состоянии дел в Арктическом регионе: «Когда у нас в регионе будет 100-процентная высокоскоростная связь?» Доктор Андерссон ответил, что

был налажен определенный контакт со шведским Агентством почтовой связи и телекоммуникаций с тем, чтобы определить цели и задачи до 2025 года. Ставятся далеко идущие цели, которые в основном полностью совпадают с задачами на уровне ЕС. Однако достижение поставленных целей в значительной степени зависит от поставщиков, операторов и координаторов широкополосных сетей. Трудно предсказать, как именно будут развиваться события, но нужно серьезно отнестись к этому вопросу. Разрыв с точки зрения цифровых технологий между различными районами страны может иметь серьезные последствия в долгосрочной перспективе. Госпожа Гуннарсдоттир также спросила, как в Университете LTU обстоят дела с разработкой методов социального обеспечения для оказания помощи инвалидам и пожилым людям. Доктор Андерссон ответил, что Университет LTU в настоящее время занимается вопросами здравоохранения и регионального развития в данной сфере. Например, медицинский центр в городе Сторуман занимается проектами в области электронного здравоохранения. В результате реализации проекта можно получить консультацию врача или медсестры, используя виртуальные медицинские пункты. В соседней провинции Вестерботтен также уже много лет реализуются различные проекты в области электронного здравоохранения.

Так как участники больше не задавали дополнительных вопросов, председатель сам обратился к двум докладчикам — господину Андерссону и госпоже Гуннарсдоттир — с вопросом о том, какая область или тема является наиболее сложной в их сфере деятельности. Госпожа Гуннарсдоттир в ответ напомнила, что Совет Северной Европы является единственным парламентом, эффективность работы которого в значительной степени зависит от министров. Затем она добавила, что для упрощения перевозок необходимо устранить препятствия при пересечении границ. Доктор Андерссон отметил важное значение сохранения «привлекательности» региона. На личностном уровне это означает стремление быть востребованным и отвечать современным требованиям как научный работник.

Заключительное заседание и доклад по безопасности дорожного движения и концепции нулевой смертности

В начале заключительного заседания председатель представил последнего докладчика доктора Маттиса-Оке Белина (Matts-Åke Belin), обладающего серьезным опытом работы в области безопасности дорожного движения в ВОЗ и на национальном уровне в Шведской транспортной администрации в рамках принятой в стране «концепции нулевой смертности». Господин Белин начал свое выступление, заявив, что, по оценкам ВОЗ, дорожно-транспортные происшествия становятся причиной около 1,35 миллиона случаев смертей в год. Среди молодых людей смертность в результате дорожно-транспортных происшествий является основной причиной смертности. В разных странах количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом существенно отличается. Например, в Российской Федерации ежегодно происходит около 18 случаев смертельных травм в результате дорожно-

транспортных происшествий на 100 000 жителей, что соответствует среднемировому показателю. В Финляндии насчитывается около четырех смертельных случаев в год, а в Швеции и Норвегии — менее трех. К таким результатам, по всей вероятности, привели события более чем 20-летней давности. В 1997 году шведский парламент принял решение об утверждении «концепции нулевой смертности», согласно которой число случаев гибели в результате дорожно-транспортных происшествий должно быть близко к нулю. Многие сочли данную концепцию абсолютно нереалистичной, однако она положила начало изменениям в поведении на дороге и способах решения проблемы безопасности дорожного движения в Швеции. Традиционные меры безопасности дорожного движения, как правило, направлены на предотвращение дорожно-транспортных происшествий различными способами. Однако в 90 процентах случаях причиной дорожно-транспортных происшествий является человеческий фактор, поэтому их достаточно сложно предотвратить. Традиционный подход основан на принуждении водителей к безопасному вождению на основе различных правил и системы наказаний. «Концепция нулевой смертности» признает, что люди остаются людьми. Поэтому следует не пытаться предотвратить дорожно-транспортные происшествия, а стремится сделать их последствия менее серьезными. В качестве примера доктор Белин привел кольцевые автотранспортные развязки. В результате замены традиционных перекрестков кольцевыми развязками, число дорожно-транспортных происшествий может даже незначительно возрасти, однако последствия таких происшествий будут менее серьезными. Еще одним примером является установка дорожного заграждения в центре проезжей части. На сельских дорогах с относительно высокой скоростью движения, как правило, происходит больше аварий со смертельным исходом по сравнению с автомагистралями. По экономическим и практическим причинам невозможно везде построить автомагистрали, и это является основной причиной введения в действие дорог «2 +1», которые помогают предотвратить опасное вождение при более низкой стоимости. Также нужно упомянуть использование на шведских дорогах камер безопасности. О наличии камер оповещают информационные знаки. Их задача состоит не в том, чтобы поймать как можно больше нарушителей, а в том, чтобы снизить скорость движения на определенных участках дорог. Такая стратегия помогла сократить число возражений со стороны водителей в отношении установки камер, так как есть способы избежать «попадания» на камеру. Камеры, несомненно, влияют на снижение скорости, что особенно важно с точки зрения безопасности. «Концепция нулевой смертности» в настоящее время принята во многих странах. В 2004 году Всемирный банк и ВОЗ подготовили первый доклад о травмах в результате дорожно-транспортных происшествий. В 2009 году в России состоялось первое совещание на уровне министров по вопросам безопасности дорожного движения, а в 2010 году был принят международный план. В 2015 году это план был пересмотрен, а в феврале 2020 года в Швеции состоится третье совещание.

Далее председатель предложил участникам задавать вопросы, и вице-председатель господин Лахти спросил о столкновениях с животными и способов их предотвращения. Доктор Белин подчеркнул важность наличия ограждений вдоль дорог. Возведение таких ограждений требует существенных затрат, поэтому новые надежды возлагаются на возможности

цифровых решений в области предотвращения столкновений с животными. Следует отметить, что некоторые технологии, направленные на повышение безопасности дорожного движения, на самом деле оказывают обратный эффект, так как водители могут реагировать на них увеличением скорости, если чувствуют себя в безопасности. Далее господин Кярня рассказал о проектах в Финляндии с использованием «бубенчиков для оленей». За счет информирования профессиональных водителей о присутствии поблизости оленей в значительной степени удалось сократить число дорожно-транспортных происшествий подобного рода. Господин Лютовинов также задал господину Белину вопрос о значении круговых автомобильных развязок и его мыслях по поводу использования снегоходов. Доктор Белин отметил, что нужно не просто учитывать число аварий, а обращать основное внимание на случаи на смертельным исходом. Круговые развязки на 90 процентов безопаснее перекрестков, регулируемых светофорами. Светофоры хороши для большей маневренности, но не для безопасности дорожного движения. Снегоходы заслуживают особого внимания на севере с учетом того факта, что многие аварии связаны с употреблением алкоголя.

Наконец, была принята заключительная резолюция Конференции и в завершение заседания с кратким докладом о председательстве Норвегии в ближайшие два года выступил господин Эйрик Сивертсен, (Eirik Sivertsen), члена парламента от провинции Нордланд, Норвегия. Господин Сивертсен напомнил об истории сотрудничества в Баренцевом регионе и о том, что начало этому процессу положила речь президента Горбачева в 1987 году. Государственный секретарь Норвегии г-н Торвальд Столтенберг (Thorvald Stoltenberg) принял ее с пониманием. С тех пор наши страны сумели решить некоторые острые проблемы, препятствующие процветанию региона, налаживанию контактов между людьми, а также отрицательно влияющие на здоровье населения. Норвегия выступила с инициативой о проведении 12 ноября 2019 года в Осло первого совещания на уровне министров Баренцева региона по вопросам здравоохранения и социальной политики. Во время председательства в Норвегии вопросам здравоохранения будет уделяться дополнительное внимание. Норвегия во многих смыслах продолжит работу, проделанную Швецией в рамках сотрудничеств в Баренцевом регионе, в частности, в отношении вопросов охраны здоровья, проблем молодежи и поиска решений экологических проблем.

Господин Пири Ниеми, наконец, сделал несколько заключительных замечаний и вкратце подвел итоги конференции. Господин Ниеми поблагодарил всех организаторов и сотрудников, в том числе город Хапаранда, за организацию конференции. Также господин Ниеми пожелал норвежской делегации больших успехов во время председательства Норвегии. Господин Ниеми пришел к выводу о том, что участники конференции по существу обсудили вопросы транспорта и трансграничных перевозок, а также разнообразные проблемы и вызовы. Парламент представляет собой ядро демократии, и провинция Норрботтен является наглядным примером успешных политических решений при поддержке гражданского общества и промышленности. Единая транспортная система стала важным фактором организации перемещений в пределах провинции Норрботтен. Транспорт также имеет важное значение для установления контактов, развития, культуры и здоровья человека. В Баренцевом регионе имеются серьезные транспортные проблемы. Ботнический коридор улучшит взаимосвязанность в пределах региона и откроет новые возможности. Необ-

ходимо уделить особое внимание электрификации транспортной системы при сохранении использования и других видов топлива, например, водородного газа. Быстрый и надежный железнодорожный транспорт имеет большое значение для будущего развития, особенно если поставлена цель отказа от использования ископаемого топлива в регионе. Необходимо также учитывать конкретные потребности молодежи, чтобы избежать утечки мозгов и несоответствий на рынке труда. Устойчивые решения транспортной сфере должны учитывать потребности мужчин и женщин и использовать имеющиеся цифровые решения. Улучшенная система трансграничных перевозок не только будет стимулировать экономический рост, но и может стать платформой для важного диалога между различными группами населения, включая коренные народы. В предстоящих решениях, принятие которых ожидается в отношении устойчивого развития транспорта, необходимо учитывать все эти разнообразные потребности и интересы.

РЕЗОЛЮЦИЯ
9-й парламентской конференции Баренцева региона 17–18 сентября, г. Хапаранда, Швеция

По приглашению парламента Швеции представители национальных парламентов Финляндии, Норвегии, России и Швеции, представители региональных парламентских органов Архангельской области, Республики Карелия, Мурманской области, Ненецкого автономного округа, Северного совета, Парламентской конференции Балтийского моря, Ассоциации парламентариев Северо-Запада России, Саамского парламентского совета, а также приглашенные гости и эксперты из соответствующих правительственных и неправительственных организаций собрались на встрече 17–18 сентября 2019 года в городе Хапаранда, провинция Норрботтен, Швеция.

Главная тема конференции: «Налаживание связей внутри Баренцева региона: инфраструктура для устойчивого будущего». Открыл конференцию спикер парламента Швеции, доктор Андреас Норлен.

УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ

- *принимая к сведению* принципы и положения Декларации о сотрудничестве в Баренцевом Евро-Арктическом регионе от 1993 года (г. Киркенес, Норвегия), подтвержденной новой Декларацией, посвященной 20-летию сотрудничества в Баренцевом Евро-Арктическом регионе от 2013 года и утвержденной на заседании глав правительств стран-членов Совета Баренцева Евро-Арктического региона в городе Киркенес (Норвегия), которая является основой многостороннего сотрудничества в Баренцевом регионе;
- *принимая во внимание* резолюцию 8-й парламентской конференции Баренцева региона (Нарьян-Мар, 2017 г.), подтверждающую значение развития различных форм парламентского сотрудничества стран Северной Европы;
- *принимая во внимание* программу председательства Швеции в Баренцевом Евро-Арктическом совете на 2017–2019 годы, согласно которой основное внимание уделяется реализации Программы устойчивого развития до 2030 года и Парижских соглашений на региональном уровне, а первоочередной задачей является решение проблем молодежи;
- *признавая* ведущую роль Совета Баренцева региона;
- *признавая* важную роль коренных народов и принимая к сведению решения IV Конгресса коренных народов Баренцева региона и II Саммита коренных народов Баренцева региона (город Ликселе, Швеция, 2019 год);
- *подчеркивая* уникальность Баренцева региона с точки зрения климата, населения, культурных традиций и промышленной деятельности;

- *акцентируя* внимание на необходимости дальнейших действий, направленных на унификацию и взаимовыгодную координацию в рамках регионального и трансграничного сотрудничества между различными форумами, включая Арктический совет, Совет Баренцева Евро-Арктического региона, Совет государств Балтийского региона, Совет министров стран Северной Европы и партнерства Северного измерения;
- *подчеркивая* важную роль молодежи в развитии сотрудничества в Баренцевом регионе;
- *акцентируя* внимание на роли взаимодействия с гражданским обществом и контактов между людьми в рамках сотрудничества в Баренцевом регионе;
- *признавая* важность приверженности демократическим ценностям и соблюдения прав человека, отсутствия дискриминации, гендерного равенства и защиты прав меньшинств;

ДАЕМ НАЦИОНАЛЬНЫМ И РЕГИОНАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМ ОРГАНАМ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА СЛЕДУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Относительно трансграничного сотрудничества и координации в транспортном секторе

1. Признать важную роль трансграничных транспортных связей и поддержать уточненный проект Совместного транспортного плана Баренцева региона.
2. Поддержать итоги совещания министров транспорта Совета Баренцева Евро-Арктического региона, состоявшегося 11–12 сентября 2019 года в городе Умео, Швеция.
3. Создать эффективную и устойчивую трансграничную транспортную систему в Баренцевом регионе.
4. Взять на себя ведущую роль в реализации Программы до 2030 года, в частности, цели 9 в области устойчивого развития: «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям» и создать качественную, надежную и устойчивую инфраструктуру на региональном и трансграничном уровнях.

Относительно развития транспорта и экономики в Баренцевом регионе

1. Признать, что устойчивое трансграничное сотрудничество способствует развитию промышленности и торговли в Баренцевом регионе.
2. Расширить трансграничное сотрудничество в целях стимулирования предпринимательства, особенно среди молодежи.

Внедрить инициативы в области транспорта, направленные на создание устойчивых, интегрированных и эффективных транспортных систем, включая перевалочные порты, железные дороги и автомобильный транспорт.
3. Углубить сотрудничество между странами-участницами в целях совершенствования логистических систем и приведения к единым стандартам различных видов транспорта.

Относительно «зеленого» транспорта и устойчивых решений

1. Признать проблемы, связанные с изменением климата, и необходимость сотрудничества и совместных действий в транспортном секторе региона.
2. Признать необходимость верных и решительных действий для решения проблемы изменения климата и поставить перед собой цель создать эффективную транспортную систему в Баренцевом регионе в целях сокращения углеродного следа.
3. Сотрудничать в разработке согласованных планов развития транспорта, уделяя при этом особое внимание правам и традиционному образу жизни коренных народов, а также уникальным климатическим и экологическим условиям Баренцева региона.

Относительно общественного транспорта и контактов между людьми в Баренцевом регионе

1. Подчеркнуть значение транспорта и инфраструктуры для социального развития и контактов между людьми в регионе, удовлетворения потребностей женщин и мужчин за счет эффективных транспортных систем.
2. Улучшить состояние трансграничного общественного транспорта и пассажирских перевозок в регионе в целях содействия контактам и сотрудничеству между людьми.
3. Признать пассажиропоток важным фактором развития устойчивого внутреннего и международного туризма.
4. Оказывать поддержку деятельности, направленной на создание эффективных транспортных систем, отражающих потребности местного населения, климатические и географические особенности Баренцева региона.
5. Развивать и усиливать совместные действия по обеспечению возможностей перемещения, в том числе путем содействия программам обмена, в которых принимают участие студенты и молодежь Баренцева региона.
6. Продолжать сотрудничество в важных целях повышения готовности и совершенствования мер реагирования, в том числе за счет участия в поисково-спасательных учениях в Баренцевом регионе с целью усиления безопасности населения и окружающей среды.

Относительно мобильного доступа и цифровых средств связи, потребности в интеллектуальных транспортных системах и автоматизации

1. Признать взаимосвязь транспорта и территориального планирования, а также признать, что концепция «мобильный доступ как услуга» и развитие экологически чистых альтернативных видов транспорта способствуют устойчивому развитию в Баренцевом регионе.
2. Осуществлять трансграничное сотрудничество с целью разработки и внедрения новых цифровых решений для интеллектуальных транспортных систем, включая инфраструктуру широкополосных сетей и телекоммуникаций.
3. Совершенствовать цифровые технологии и доступ к электронным системам, которые помогают повысить качество услуг в области здравоохранения и расширить деловые возможности, особенно в малонаселенных районах региона.

Относительно безопасности дорожного движения и концепции нулевой смертности

1. Расширять трансграничное сотрудничество в целях повышения безопасности дорожного движения.
2. Принимать меры по снижению уровня смертности, признать концепцию нулевой смертности в отношении дорожно-транспортных происшествий в качестве долгосрочной цели наряду с целью 3.6 в области устойчивого развития «К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий», а также стремиться к позитивной динамике развития в регионе, направленного на повышение безопасности дорожного движения.
3. Принимать надлежащие меры, в том числе развивать системы чрезвычайного реагирования на дорожно-транспортные происшествия с целью реализации права участников дорожного движения на безопасность и своевременную медицинскую помощь в дорожно-транспортных происшествиях и других чрезвычайных ситуациях на дорогах.

УЧАСТНИКИ 9-Й ПАРЛАМЕНТСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

- Подтверждают свою приверженность сотрудничеству в целях укрепления и дальнейшего развития Баренцева региона как мирной, стабильной, творческой и процветающей части Европы.
- Приветствуют предстоящее председательство парламента Норвегии на 10-й парламентской конференции Баренцева региона в 2021 году.
- Приветствуют предстоящее председательство провинции Вестерботтен, Швеция, в Совете Баренцева Евро-Арктического региона в 2019–2021 годах.
- Выражают готовность способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества между парламентариями в Баренцевом Евро-Арктическом регионе.

Программа

ПОНЕДЕЛЬНИК, 16 СЕНТЯБРЯ

Возможное прибытие, заселение в гостиницу и регистрация

13:15	Доставка из аэропорта Лулео в гостиницу Haparanda Stadshotell
14:45	Прибытие в гостиницу Haparanda Stadshotell. Заселение и регистрация *Место проведения: Torget 7*
15:25	Доставка на автобусе из гостиницы Haparanda Stadshotell в магазин IKEA
15:30–16:40	Экскурсия за дополнительную оплату: посещение магазина IKEA в регионе Хапаранда-Торнио *Место проведения: Norrskensvägen 2*
15:30–15:50	Выступление местного менеджера по маркетингу, господина Хенрика Энероса (Henrik Eneros)
16:40	Отправление на автобусе из IKEA в гостиницу Haparanda Stadshotell
17:00	Отправление на автобусе из отеля на железнодорожный вокзал Хапаранды
17:05–18:15	Ознакомительная поездка на железнодорожный вокзал Хапаранды «Трансграничные перевозки с местной точки зрения» — выступление мэра Хапаранды, господина Свена Торнберга (Sven Tornberg) и прием, организованный губернатором провинции Норрботтен, господином Бьорном О. Нильссоном (Björn O. Nilsson).
18:15	Отправление на автобусе с железнодорожного вокзала Хапаранды в гостиницу Haparanda Stadshotell
18:30–19:30	Редакционный комитет Место проведения: Skomakaren, Haparanda Stadshotell
20:00–22:00	Ужин, организованный спикером Риксдага, доктором Андреасом Норленом (Andreas Norlén) *Место проведения: Festivitetssalen, Haparanda Stadshotell, Torget 7*

ВТОРНИК, 17 СЕНТЯБРЯ

08:00–	Регистрация участников конференции и предоставление информации *Место проведения: холл гостиницы Haparanda Stadshotell*
08:00–09:00	Редакционный комитет *Место проведения: Skomakaren, Haparanda Stadshotell*

09:15–09:45 **Открытие конференции**
Место проведения: Олан, Шведско-финская народная средняя школа: Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3

Председатель: господин Маттиас Карлссон (Mattias Karlsson), член парламента, Швеция

Заместитель председателя: госпожа Ольга Епифанова, член парламента, Российская Федерация

Приветственная речь спикера Риксдага, доктора Андреаса Норлена

Выступление губернатора провинции Норрботтен, господина Бьорна О. Нильссона

Выступление заместителя председателя Регионального совета провинции Финмарк, господина Тарьея Дженсена Беха (Tarjei Jensen Bech)

09:45–11:00 **СЕМИНАР 1: ОБЩИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПЛАН ДЛЯ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА, ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И КООРДИНАЦИЯ**
Место проведения: Олан, Шведско-финская народная средняя школа: Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3

Председатель: господин Пири Ниеми (Pyry Niemi), член парламента, Швеция
Заместитель председателя: госпожа Ольга Епифанова, член парламента, Российская Федерация

Выступление господина Маттиаса Ландгрена (Mattias Landgren), государственного секретаря министра инфраструктуры

Выступление руководителя проекта «Транспорт и логистика в Баренцевом регионе», господина Джусси Хутари (Jussi Houtari), Региональный совет Кайнуу

Выступление заместителя председателя Государственной думы, госпожи Ольги Епифановой

Выступление директора Партнерства «Северного измерения» в области транспорта и логистики, господина Оддгейра Даниэлсена (Oddgeir Danielsen)

Открытые дебаты

11:00–11:15 Кофе-пауза

11:15–12:30 **СЕМИНАР 2: ТРАНСПОРТ, ТОРГОВЛЯ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ**
Место проведения: Олан, Шведско-финская народная средняя школа: Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3

Председатель: господин Микко Кярня (Mikko Kärnä), член парламента, Финляндия

Заместитель председателя: господин Томас Морелл (Thomas Morell), член парламента, Швеция

Выступление генерального директора Торговой палаты Норрботтена, госпожи Линды Нильссон (Linda Nilsson)

Выступление председателя Совета депутатов Ненецкого автономного округа, господина Александра Лутовинова, Российская Федерация

Выступление господина Эйрика Сивертсена (Eirik Sivertsen), члена парламента от провинции Нордланд

Открытые дебаты

12:30–13:20 Обед
Место проведения: Haparanda Stadshotell, Torget 7

13:30–14:45 **СЕМИНАР 3: «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ И УСТОЙЧИВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БУДУЩЕГО**
Место проведения: Aulan, Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3

Председатель: господин Штайн Эрик Лаувас (Stein Erik Lauvås), член парламента, Норвегия
Заместитель председателя: госпожа Линда Иливайнио (Linda Ylivainio), член парламента, Швеция

Выступление генерального директора Центра экономического развития, транспорта и экологии Лапландии, господина Яакко Илинампы (Jaakko Ylinampa)

Выступление президента Саамского парламентского совета, господина Пера-Олофа Нутти (Per-Olof Nutti)

Открытые дебаты

14:45–15:15 Кофе-пауза

15:15–16:30 **СЕМИНАР 4: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ, СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И КОНТАКТЫ ЧЕЛОВЕК-ЧЕЛОВЕК В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ**
Место проведения: Олан, Шведско-финская народная средняя школа: Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3

Председатель: госпожа Валентина Пивненко, член парламента, Российская Федерация

Заместитель председателя: господин Свейн Харберг (Svein Harberg), член парламента, Норвегия

Выступление руководителя проекта «Ботнический коридор» от компании Norrtåg, господина Иоакима Берга (Joakim Berg)

Выступление международного секретаря Баренцева регионального молодежного совета, господина Тима Андерссона (Tim Andersson)

	Открытые дебаты
17:45	Отправление на автобусе из отеля Haparanda Stadshotell в Кукколафорсен
18:00–18:40	«Инфраструктура и устойчивый туризм в Баренцевом регионе» — презентация специалиста по стратегии туристического направления «Лапландия» в Шведском совете по туризму, госпожи Камиллы Бондаревой (Camilla Bondareva)
18:40–19:25	Экскурсия с гидом по исторической деревне в Кукколе, посещение Музея рыбалки или участие в ловле сиговых с использованием сети-мешка
19:30–21:20	Ужин, организованный шведской делегацией на Парламентской конференции Баренцева региона 2019
	Место проведения: Кукколафорсен
21:30	Отправление на автобусе в гостиницу Haparanda Stadshotell

СРЕДА, 18 СЕНТЯБРЯ

08:00–09:00	Редакционный комитет *Место проведения: Skomakaren, Haparanda Stadshotell*
09:15–10:30	**СЕМИНАР 5: ЦИФРОВЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ ПОДКЛЮЧЕНИЯ, ПОТРЕБНОСТЬ В ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ И АВТОМАТИЗАЦИИ** *Место проведения: Олан, Шведско-финская народная средняя школа: Sverigefinska folkhögskolan, Torget 3* Председатель: госпожа Анн-Бритт Асебол (Ann-Britt Åsebol), Швеция Заместитель председателя: господин Биргер Лахти (Birger Lahti), член парламента Выступление доцента Технологического университета Лулео, господина Карла Андерссона (Karl Andersson) Выступление члена Совета Северной Европы, госпожи Сильи Дёгг Гуннарсдоттир (Silja Dögg Gunnarsdottir) Открытые дебаты
10:30–11:10	**ПРЕЗЕНТАЦИЯ: БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИДЕОЛОГИЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ** Презентация директора Академии идеологии нулевой смертности, доктора Маттиса-Оке Белина (Matts-Åke Belin) Вопросы из зала

11:10–11:45	Принятие заключительного заявления Конференции
11:45–12:00	Короткое выступление председателя следующей 10-й парламентской конференции Баренцева региона господина Эйрика Сивертсена (Eirik Sivertsen), члена парламента от провинции Нордланд, Норвегия
	Заключительное выступление заместителя председателя шведской делегации на Парламентской конференции Баренцева региона 2019, господина Пири Ниеми (Pyry Niemi)
12:00–13:00	Обед *Место проведения: Haparanda Stadshotell, Torget 7*
13:15	Отправление на автобусе в аэропорт Лулео
16:00	Отправление из аэропорта Лулео

Список участников

Mr Andersson, Karl**,** *professor, Luleå Technical University*
Mr Andersson, Tim, *International Secretary, Barents Regional Youth Council*
Dr Belin, Matts-Åke, *Director Vision Zero Academy, Swedish Transport Administration*
Mr Berg, Joakim, *Project manager, Bothnian Corridor, Norrtåg*
Ms Bondareva, Camilla, *Destination Strategist, Swedish Lapland Visitors Board*
Mr Danielsen, Oddgeir, *Director, Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics*
Ms Gunnarsdóttir, Silja Dögg, *MP, Nordic Council*
Ms Epifanova, Olga, *MP, Deputy Chair of the State Duma of the Russian Federation*
Mr Huotari, Jussi, *Project Manager, Regional Working Group on Transport and Logistics*
Mr Jensen Bech, Tarjei, *Deputy Chair, Finnmark Region*
Mr Landgren, Mattias, *State Secretary, Ministry of Infrastructure*
Mr Lutovinov, Aleksandr, *Chair of the Council of Deputies of Nenets Autonomous Okrug*
Mr Nilsson, Björn O., *Governor, County Administrative Board of Norrbotten*
Ms Nilsson, Linda, *CEO, Norrbotten Chamber of Commerce*
Mr Nutti, Per-Olof, *President of the Sami Parliamentary Council*
Dr Norlén, Andreas, *Speaker of the Riksdag*
Mr Sivertsen, Eirik, *MP, representing Nordland County*
Mr Ylinampa, Jaakko, *Director General, Lapland's Centre for Economic Development, Transport and Environment*

National Parliaments

Finland

Ms Juuso, Kaisa *MP*
Mr Kärnä, Mikko, *MP*
Mr Paukkunen, Samu, *Counsellor of International Affairs*

Norway

Mr Harberg, Svein, MP
Mr Lauvås, Stein Erik, MP
Ms Olsen, Ingalill, MP
Mr Sivertsen, Eirik *MP*
Mr Robstad, Bjørn Willy, *Senior Advisor*

State Duma of the Russian Federation

Ms Epifanova, Olga, MP, *Deputy Chair of the State Duma*
Mr Blotzky, Vladimir, *MP*
Mr Dengin, Vadim, *MP*
Ms Guskova, Yulia**,** *Officer*
Mr Korsakov, Konstantin, *Interpreter*

Sweden

Dr Norlén, Andreas, *Speaker*

Swedish delegation to the 9th Barents Parliamentary Conference
Mr Karlsson, Mattias, *MP, Chair*
Mr Niemi Pyry, *MP, Deputy Chair*
Mr Lahti Birger, *MP*
Mr Morell, Thomas, *MP*
Ms Åsebol, Ann-Britt, *MP*
Ms Ylivainio Linda, *MP*
Ms Karkiainen, Ida, *MP*
Mr Alvarsson, Dan, *International Advisor*
Ms de Ciutiis, Simona, *International Advisor*
Mr Fredlund, Peter, *Security Officer*
Ms Hedström, Anna-Karin, *Head of the International Department*
Ms Hemlin, Lena*, International Assistant*
Ms Hjelm, Eva, *International Advisor*
Ms Ingvarsson, Johanna *International Advisor*
Mr Lundell, Jonas, *Head of Security*
Mr Nyström, Bo**,** *Committee Secretary*

Regional Parliaments and Parliamentary Assemblies

Arkhangelsk Reginal Assembly of Deputies, Russian Federation

Mr Rogozin, Igor*, Deputy Chair of the Committee on Industry, Communications and Infrastructure*

Baltic Sea Parliamentary Assembly (BSPC)

Mr Simulik, Valerijus*, MP, President of the BSPC in 2019-2020, Lithuania*
Ms Godfrey, Renata*, Chief Specialist of the International Relations Unit, Lithuania*

Legislative Assembly of the Republic of Karelia, Russian Federation

Mr Shandalovich, Elissan, *Chair*
Mr Semenov, Vladimir, *Deputy Char*
Mr Demichev, Pavel, *Officer*

Murmansk Regional Duma, Russian Federation

Mr Mishchenko, Vladimir, *First Vice-Speaker*
Ms Barantseva, Liubov,*Advisor*

Council of Deputies of Nenets Autonomous District, Russian Federation

Mr Lutovinov, Aleksandr,*Chair*

Nordic Council

Ms Gunnarsdóttir, Silja Dögg, *MP, Iceland*
Mr Jegstad, Nils Aage, *MP,Norway*
Mr Lindblad, Johan, *SeniorAdvisor*

The Parliamentary Association of North West Russia (PANWR)

Ms Pisareva, Elena, *Deputy Chair, Regional Parliament of Novgorod*

Sami Parliamentary Council

Mr Nutti, Per-Olof, *President*
Mr Mathrehkin, Ivan, *Member*

Sami Parliament, Finland

Ms Sanila-Aikio, Tiina, *President*

Sami Parliament, Norway

Mr Sottinen, Tom, *Chair of the Plenary Assembly*
Ms Keskitalo, Aili, *President*
Mr Wilhelmsen, Ronny, *Member*
Ms Guttorm, Kristen Anne, *Senior Advisor*

Sami Parliament, Sweden

Mr Jonsson, Håkan**,** *Member*
Mr Rannerud, Jan, *Member*
Ms Persson, Siri *Advisor*
Ms Allas Marie-Louise*, Advisor*

Invited Guests

Ms Andersson, Linda*, International coordinator and planner, Swedish Transport Administration*
Mr Bergström, Mikael, *Senior Advisor, County Administrative Board of Västerbotten*
Mr Baer Lars Anders**,** *Chair***,** *Working group of Indigenous People*
Mr Bojö, Ulf*, Senior Investment Manager, Nordic Environment Finance Corporation (NEFCO)*
Mr Bystedt, Jimmy, *Adviser of Transport and Infrastructure, County Administrative Board of Norrbotten*
Ms Ekh, Lena, *Head of Local government, Haparanda Municipality*
Ms Ekmehag, Eva, *Chair of the Committee of Senior Officials of the Barents Euro-Arctic Council, Representative of CBSS Committee of Senior Officials*
Mr Fordal, Lars Georg, *Head of Secretariat, Norwegian Barents Secretariat* **Mr Gokkoev,** Roman, *Executive Officer, International Barents Secretariat*
Mr Gyllefjord, Rolf*, County Administrative Board of Norrbotten*
Mr Hallberg, Tomas, *Head of Secretariat, International Barents Secretariat*
Mr Lindvall, Per-Erik**,** *Director of the Board, Kaunis Iron AB*
Ms Mannertorn, Annelie, *Chair of the Steering Committee for the Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA)*
Mr Müller, Dieter, *Deputy Vice Chancellor, Umeå University*
Mr Petrovich, Sergey*, Member of the BEAC Committee of Senior Officials* (*SCO)*
Ms Timonina, Liubov**,** *Intern, International Barents Secretariat*
Mr Tornberg, Sven, *Mayor of Haparanda*
Mr Weihed, Pär *Pro Vice-Chancellor, Luleå Technical University*
Mr Ørnebakk, Willy**,** *Chair of Troms County Government*

Interpreters

Ms Lööw, Alexandra
Mr Tchekov, Alexandre