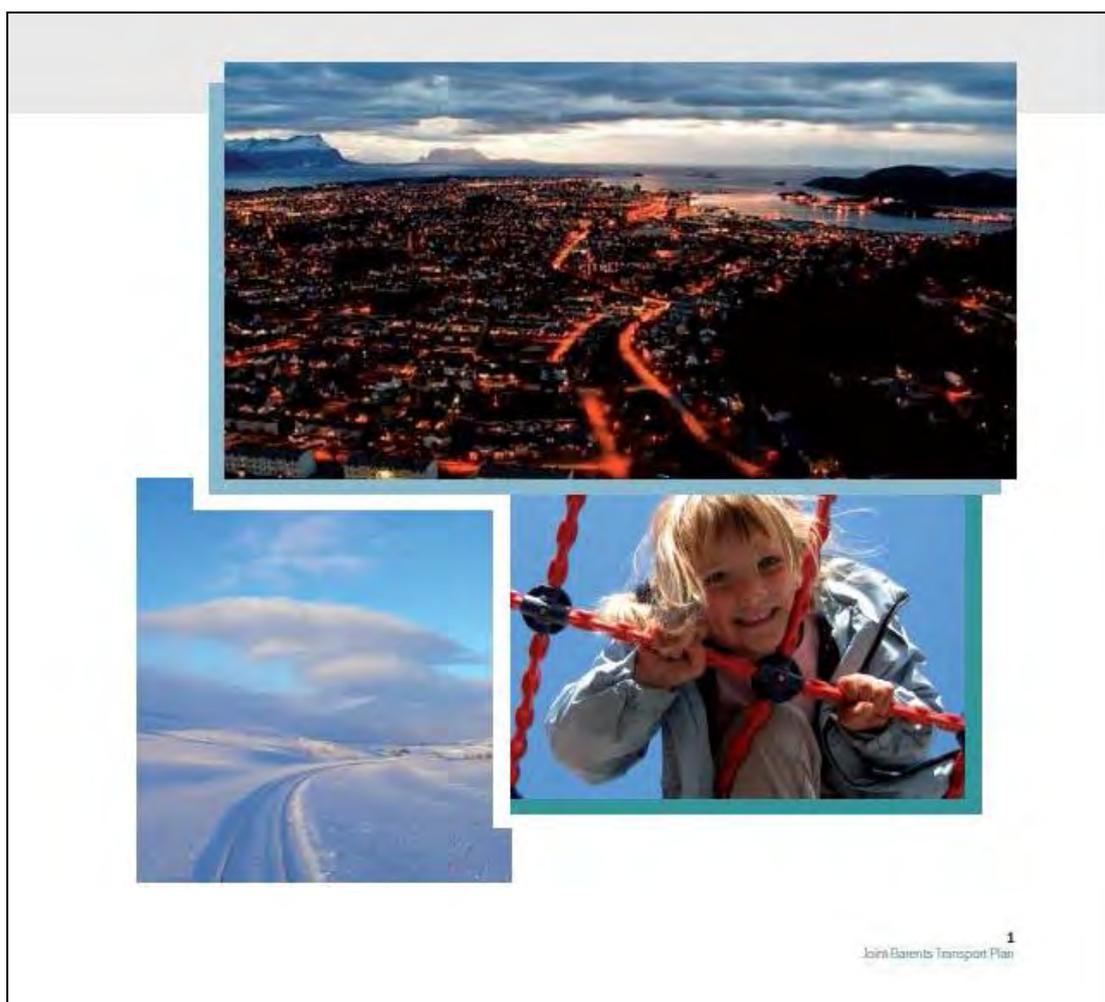




Совместный транспортный план Баренцева региона

Предложения по развитию транспортных коридоров для дальнейшего изучения



СОДЕРЖАНИЕ

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	4
1. ВВЕДЕНИЕ	10
1.1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	10
1.2 ЦЕЛИ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ И ЕЕ СОСТАВ	11
1.3 МАНДАТ И ЗАДАЧИ	12
1.4 ОХВАТ	12
1.5 МЕТОДЫ РАБОТЫ	13
2. ЦЕЛИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА	14
2.1 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ	14
2.2 ОБЩАЯ ЦЕЛЬ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ	16
3. КЛЮЧЕВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ, РАБОТЫ И ПРОЕКТЫ, ИМЕЮЩИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ	17
3.1 МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА	17
3.2 МНОГОСТОРОННИЕ ПРОЕКТЫ	18
3.3 ДВУСТОРОННИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	22
3.4 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ	22
4. БАРЕНЦЕВ РЕГИОН – ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ, КЛИМАТ И ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ	25
4.1 ТЕРРИТОРИЯ И НАСЕЛЕНИЕ	25
4.2 КЛИМАТ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА	26
4.3 ОБЗОР РЕСУРСОВ И КЛЮЧЕВЫХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ	27
4.4 РУДЫ И ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ	27
4.5 МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ И СТАЛЕЛИТЕЙНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ	30
4.6 РЫБОЛОВСТВО И АКВАКУЛЬТУРА	31
4.7 ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО И ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ	33
4.8 НЕФТЕГАЗОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ	37
4.9 ТУРИЗМ	40
4.10 ОБЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ В РЕГИОНЕ	42
4.11 ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ	44
5. ОСНОВНЫЕ ТРАНСГРАНИЧНЫЕ КОРИДОРЫ БАРЕНЦЕВОГО РЕГИОНА	46
5.1 КОРИДОР: «БОТНИЧЕСКИЙ КОРИДОР»: ОУЛУ - ХАПАРАНДА/ТОРНИО - УМЕО	51
5.2 КОРИДОР: ЛУЛЕО – НАРВИК	58
5.3 КОРИДОР: ВОРКУТА – СЫКТЫВКАР – КОТЛАС – АРХАНГЕЛЬСК – ВАРТИУС - ОУЛУ	65
5.4 КОРИДОР «СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ КОРИДОР»: АРХАНГЕЛЬСК – МУРМАНСК – ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНТИНЕНТ	69
5.5 КОРИДОР: «МАГИСТРАЛЬ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ» ЛУЛЕО/КЕМИ/ОУЛУ – ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНТИНЕНТ	79
5.6 КОРИДОР: ПЕТРОЗАВОДСК - МУРМАНСК – КИРКЕНЕС	83
5.7 КОРИДОР: КЕМИ– САЛЛА - КАНДАЛАКША	88
5.8 КОРИДОР: КЕМИ-РОВАНИЕМИ-КИРКЕНЕС	92
5.9 КОРИДОР: ВНУТРЕННИЕ КОРИДОРЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ПО СЕВЕРНОЙ НОРВЕГИИ, КИРКЕНЕС - МУШЪЁЕН	96
5.10 КОРИДОР: “МАРШРУТ СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ” ХАПАРАНДА/ТОРНИО – ТРОМСЁ	100
5.11 КОРИДОР: КАРЕСУАНДО - АЛЬТА	105
5.12 КОРИДОР «СИНИЙ ПУТЬ»: ВААСА – УМЕО – МУ-И-РАНА	108
5.13 КОРИДОР «СЕРЕБРЯНЫЙ ПУТЬ»: ШЕЛЛЕФТЕО-БУДЁ	112
5.14 КОРИДОР: МУРМАНСК - РАЙА-ЙООСЕППИ - ИВАЛО	116
5.15 КОРИДОР: СВАППАВААРА – ПАЙЯЛА - КОЛАРИ	119
5.16 ВОЗДУШНЫЕ КОРИДОРЫ: АВИАСООБЩЕНИЕ В НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК-ЗАПАД В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ	121
6. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ МЕР	127
6.1 МЕРЫ, ОТВЕЧАЮЩИЕ ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕ	127
6.2 АНАЛИЗ МЕР В СООТВЕТСТВИИ С ПРИНЦИПОМ ЧЕТЫРЕХ ШАГОВ	127
6.3 ВОЗМОЖНЫЕ МЕРЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИНЦИПОМ ЧЕТЫРЕХ ШАГОВ В СТПБР	128
6.4 БОЛЕЕ ДЕТАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	131
7. МЕРЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППОЙ	135
7.1 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ (12-15 ЛЕТ)	135
7.2 ДОЛГОСРОЧНЫЕ МЕРЫ (15-30 ЛЕТ)	140
8. МЕЖДУНАРОДНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕР	143
8.1 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ	143
8.2 СТРАТЕГИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕР, ПРЕДЛОЖЕННЫХ В СОВМЕСТНОМ ТРАНСПОРТНОМ ПЛАНЕ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА	145
9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЕ	147
10. СПИСОК ИСТОЧНИКОВ	149

ПРЕДИСЛОВИЕ

Баренцев регион полон интересных возможностей. Повышенное внимание к региону является положительной силой для объединения наших усилий в поиске правильных решений и реализации потенциала роста и развития и сотрудничества при выработке долгосрочных правильных решений с учетом разработки стратегий развития транспортной системы в регионе.

Мне было приятно работать с компетентными членами экспертной группы из России, Финляндии, Швеции и Норвегии. У нас было очень немного времени для выполнения нашей работы – всего 8 месяцев. Процесс сотрудничества оказался интересным и поучительным, и его важно продолжить. Я надеюсь, что наша работа положила начало созданию новых проектов в разных формах. Перед нами в Баренцевом регионе стоит множество общих задач, для решения которых требуется выход за пределы государственных границ, если мы хотим преуспеть в развитии эффективных, безопасных и устойчивых транспортных коридоров в нашем регионе.

Я хочу поблагодарить Экспертную группу, секретариат и все тех, кто участвовал в этой работе, за их усилия и желаю вам всяческих успехов в вашей дальнейшей работе.

Турбьёрн Наймак

Руководитель региональной дирекции автодорог и председатель экспертной группы

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ И МАНДАТ

В связи с повышенным вниманием к Крайнему Северу, и ожидаемым ростом ключевых отраслей экономики в Баренцевом регионе Руководящий комитет Баренцево/Евроарктической панъевропейской транспортной зоны (БЕАТА) выступил с инициативой разработки Совместного транспортного плана Баренцева региона. В конце зимы 2013 года была создана экспертная группа, перед которой была поставлена задача подготовить к осени 2013г документ для руководящего комитета.

Экономическое и социальное развитие в Баренцевом регионе требует совершенствования транспортных связей, и поэтому задачей работы была определена выработка совместного подхода к оценке будущих транспортных потребностей в Баренцевом регионе. В Норвегии, Швеции и Финляндии были проведены стратегические исследования для определения потребностей Крайнего Севера в транспортной инфраструктуре. На федеральном уровне в России есть планы развития инфраструктуры в российской части региона. Основной упор в этих исследованиях и планах сделан на национальные приоритеты, но при этом подчеркивается и необходимость общерегионального подхода к планированию будущих транспортных решений и проведению соответствующих работ в регионе.

В мандате, подготовленном Руководящим комитетом БЕАТА, подчеркивается следующее:

- В плане должны быть отражены национальные приоритеты.
- В плане должны быть охвачены все виды транспорта, а основной упор сделан на трансграничные транспортные коридоры между Норвегией, Швецией, Финляндией и Россией.
- Транспортная система должна оцениваться с учетом прогнозируемого развития соответствующих отраслей промышленности.
- В плане должны быть выявлены сдерживающие факторы и препятствия для трансграничных перевозок, как технического, так и административного характера.
- Предлагаемые в плане меры могут быть распределены по времени, например, на среднесрочный период (12-15 лет) и долгосрочный период (30 лет).
- При выборе мер следует учитывать вопросы охраны окружающей среды и ресурсов, используя так называемый «принцип четырех шагов»¹.

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

Каждая из стран-участниц при развитии национальных транспортных систем преследует собственные цели, не выделяя при этом конкретные цели именно для Баренцева региона. Следовательно, основой совместного подхода к развитию транспортной инфраструктуры Баренцева региона должны стать национальные цели стран-участниц. Сотрудничество по

-
- ¹ Шаг 1. Меры, влияющие на потребность в транспорте и выбор видов транспорта.
 - Шаг 2. Меры, обеспечивающие более эффективное использование существующей транспортной сети.
 - Шаг 3. Улучшение инфраструктуры.
 - Шаг 4. Меры по новому инвестированию и капитальной реконструкции.

выработке общей цели плана показало, что, хотя формулировки национальных целей различаются, их ключевые элементы удивительно похожи. Поэтому, исходя из этого, Экспертная группа сформулировала общую для четырех стран региона цель следующим образом:

Финляндия, Норвегия, Россия и Швеция стремятся создать в Баренцевом регионе эффективную транспортную систему с хорошим внутренним сообщением между странами региона и хорошими каналами связи с мировыми рынками. Транспортная система должна способствовать развитию Баренцева региона и создавать новые возможности для ключевых отраслей экономики. При развитии транспортной системы должна быть обеспечена защита окружающей среды и повышена безопасность и доступность для всех.

ВАЖНЫЕ ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ

Баренцев регион является богатейшим регионом Европы с точки зрения природных ресурсов.

Спрос на руды, металлы и минералы во всем мире быстро растет, и Баренцев регион остается одной из немногих областей Европы, обладающих потенциалом для обнаружения и разработки новых месторождений. В регионе находятся богатые месторождения железной руды, цветных металлов (меди, цинка, свинца, олова и алюминия), промышленных минералов, драгоценных металлов и специальных металлов, включая редкоземельные металлы. Благодаря близости к месторождениям и росту спроса на сталь хорошие возможности для роста есть у металлургической промышленности.

В Баренцевом регионе добывается большое количество рыбы и моллюсков, как путем вылова, так и выращивания (аквакультура). Добыча происходит преимущественно в Норвегии, которая является одним из крупнейших в мире производителей морепродуктов. В Баренцевом море Россия и Норвегия совместно управляют одним из богатейших в мире районом промысла трески и других морских видов.

Большое экономическое и социокультурное значение в Баренцевом регионе, особенно в России, Финляндии и Швеции, имеют лесное хозяйство и лесная промышленность. Здесь существует потенциал роста, так как крупные лесные массивы в восточной части Баренцева региона еще не используются из-за отсутствия транспорта. Ожидается, что глобальное изменение климата в будущем приведет к повышению продуктивности лесов на 20-50%. Еще одним фактором роста может быть дальнейшая переработка отраслевой продукции.

Норвежское, Баренцево, Карское моря и Тимано-печорская провинция в Ненецком автономном округе и республике Коми богаты ресурсами нефти и газа. Россия и Норвегия являются крупными экспортерами нефти и газа и планируют расширение нефтегазовой отрасли в Баренцевом регионе, что, как ожидается, окажет положительное экономическое влияние на развитие региона. Юго-восточная часть Баренцева моря — регион с большими возможностями для норвежско-российского сотрудничества и промышленного развития.

Туризм — быстрорастущая отрасль, причем особенно стремительно развивается природный туризм. Весь Баренцев регион обладает большими нетронутыми ресурсами в этой области. Северное сияние, незаходящее солнце летом, арктический климат и дикая природа привлекают клиентов в разные точки региона. Для использования растущего спроса необходимо расширить доступ в регион для иностранных туристов.

ОСНОВНЫЕ ТРАНСГРАНИЧНЫЕ КОРИДОРЫ

Экспертная группа определила 14 основных трансграничных мультимодальных транспортных коридоров, имеющих большое значение с точки зрения Баренцева региона. Для сравнения, в ЕС разработана сеть трансевропейских транспортных сетей ТЕТС (TEN-T) охватывающих всю Европу. Транспортная сеть в Баренцевом регионе должна быть более плотной и предоставлять достаточное количество эффективных транспортных коридоров для повышения конкурентоспособности торговли и промышленности и для обеспечения привлекательности Баренцева региона для проживания и предпринимательской деятельности. Поэтому Экспертная группа определила несколько коридоров в дополнение к тем, что определены в сети TEN-T².

Предлагаемая сеть коридоров показана на карте, см. рисунок 1:

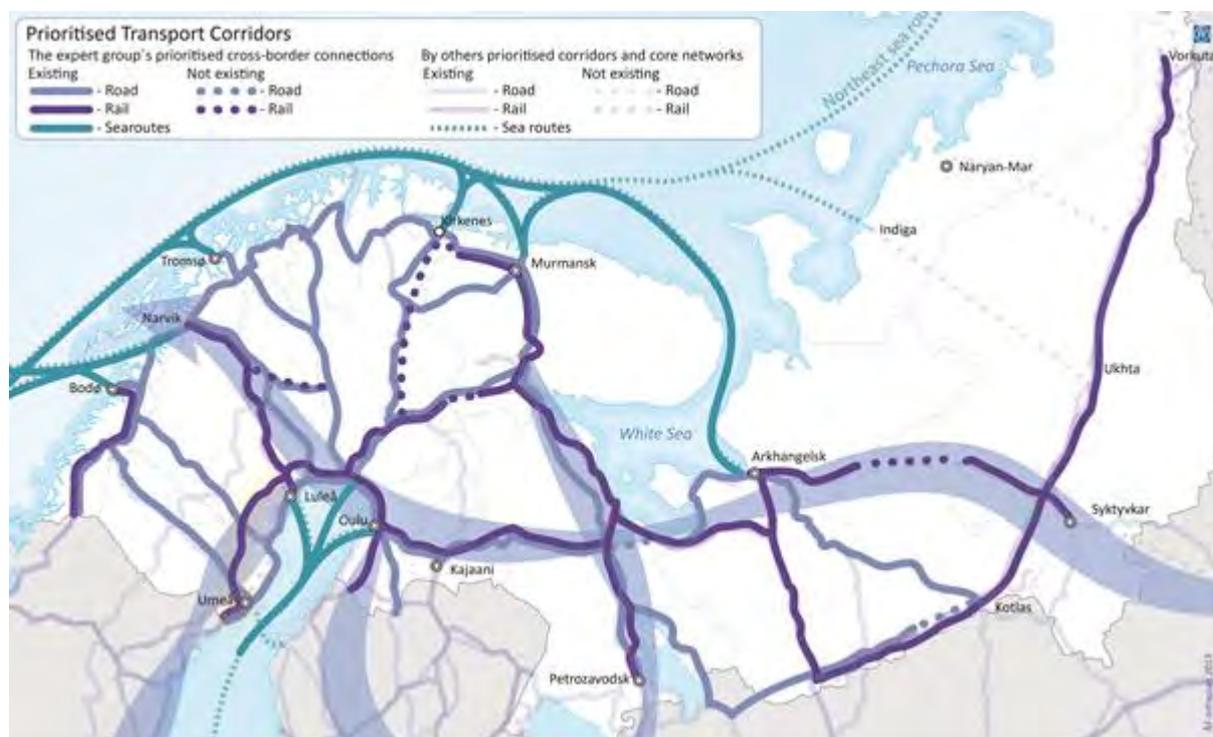


Рисунок 1. Основные транспортные коридоры, определенные экспертной группой БЕАТА

Эти коридоры включают три вида транспорта: автомобильный, железнодорожный и морской. Авиационный транспорт рассмотрен отдельно, так как его сложно включить в заданные коридоры.

Технические и функциональные стандарты коридоров значительно различаются, как в пределах одного коридора, так и между коридорами. Похоже, что в многих случаях техническое состояние путей сообщения находится на самом низком уровне вблизи государственных границ. Кроме того, объем перевозок значительно отличается в пределах

² Трансевропейские транспортные сети ЕС - группа транспортных сетей планируемых к созданию в Европе

одного коридора и между коридорами. Объемы перевозок также минимальны вблизи национальных границ.

Экспертная группа хотела бы подчеркнуть важность следующих трех транспортных коридоров:

- Железнодорожная линия для перевозки железной руды Рудная линия (Мальмбанан)/Уфутбанен (коридор 5.2)
- Северный морской коридор с Мурманском в качестве главного узла (коридор 5.4)
- Ботнический коридор (коридор 5.1)

СДЕРЖИВАЮЩИЕ ФАКТОРЫ, БУДУЩИЙ ПОТЕНЦИАЛ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КОРИДОРАМ

Исторически трансграничные транспортные потоки были довольно небольшими, за некоторыми существенными исключениями, такими как перевозка руды между шведской Кируной и норвежским Нарвиком. В результате развитию приграничной инфраструктуры между странами уделялось мало внимания. Недостаточное техническое состояние приводит к высоким транспортным издержкам и сокращению торговли между странами.

Перед транспортом в Баренцевом регионе стоит множество проблем и имеется много сдерживающих факторов. Некоторые из них связаны со следующими факторами:

- Низкий уровень технического состояния некоторых участков автомобильных и железных дорог
- Арктическая зима и содержание в зимний период
- Нехватка глубоководных портов и фарватеров, особенно в Ботническом заливе и Белом море
- Ограниченные часы работы таможенных пунктов
- Различия в национальных нормативах по общей массе и длине автомобильного транспорта
- Различия в ширине железнодорожной колеи
- Отсутствие хорошего воздушного сообщения между востоком и западом Баренцева региона

Для преодоления этих проблем Экспертная группа предлагает следующие важные меры:

- Дальнейшая работа по гармонизации нормативной базы по габаритам автомобильного транспорта
- Выработка хороших и, по возможности, гармонизированных стандартов обслуживания по обе стороны границ
- Ширина асфальтового покрытия основных трансграничных дорог должна составлять не менее 8 метров
- Повышение эффективности административных процедур и таможенного оформления на пограничных контрольно-пропускных пунктах и в портах
- Развитие ключевых портов, включая сообщение с внутренними районами
- Рассмотрение вопроса проведения технико-экономического обоснования строительства новой железнодорожной линии между Никелем и Киркенесом с российской шириной колеи
- Рассмотрение вопроса проведения технико-экономического обоснования строительства новой железнодорожной линии Сваппаваара (Швеция) – Колари (Финляндия)

ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

Отсутствие воздушного сообщения в западно-восточном направлении представляет собой основное препятствие для развития бизнеса и перемещения рабочей силы в Баренцевом регионе. Города разделены большими расстояниями, и для расширения сотрудничества между странами необходим воздушный транспорт. Экспертная группа рассмотрела возможности развития воздушного сообщения в западно-восточном направлении.

Развитию трансграничного авиасообщения в Баренцевом регионе препятствует несколько институциональных барьеров. Возможно, для запуска маршрутов, не окупающихся на начальном этапе, потребуется введение своего рода Обязательства по обслуживанию населения (Public Service Obligation, PSO). Экспертная группа предлагает продолжить изучение возможностей субсидирования международных рейсов в регионе для содействия развитию торговли и промышленности.

Экспертная группа провела технико-экономическое исследование целесообразности возможных авиамаршрутов на основе рыночных принципов. Сделан вывод о возможности повышения рентабельности рейса Тромсё – Мурманск – Архангельск при увеличении его частоты с нынешних двух раз в неделю. Это зависит от возможности направлять пассажиров в узловой аэропорт на побережье Ботнического залива.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Основным источником финансирования транспортной инфраструктуры в Баренцевом регионе являются национальные бюджеты. Однако существуют и другие возможности:

- Государственно-частное партнерство, включая финансирование со стороны промышленных предприятий
- Международные фонды
- Дорожные пошлины

Существует много различных источников международного финансирования, в том числе международные рынки капитала и кредиты, гранты и гарантии от международных организаций и ЕС. Кроме того, существует Фонд поддержки Партнерства Северного измерения ЕС в области транспорта и логистики, который может быть использован в Баренцевом регионе.

В принятой в июне 2013 г. Киркенесской декларации приветствуется предложение Российской Федерации по изучению возможности создания механизма финансирования в Баренцевом регионе для поддержки мероприятий по проектам и для содействия полному использованию инвестиционного потенциала региона. Подобный механизм может стать хорошим решением для финансирования создания и модернизации инфраструктуры в Баренцевом регионе.

Экспертная группа предлагает рассматривать все трансграничные проекты или проекты в приграничных районах с большей тщательностью, учитывая возможности для их совместного финансирования. Даже если большая часть проектов, скорее всего, будет финансироваться за счет национальных бюджетов стран-участниц, необходимо во всех случаях рассматривать и другие возможности.

СОВМЕСТНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ

Экспертная группа предлагает синхронизировать и согласовывать процесс планирования в случае намерения одной из стран развивать инфраструктуру вблизи границы. У каждого проекта есть свои особенности, и при планировании работ в приграничных районах необходимо учитывать стандарты и планы, существующие по другую сторону границы. Всегда следует рассматривать возможность совместного планирования. Кроме того, может быть целесообразным выработать общие стандарты эксплуатации и обслуживания важной трансграничной инфраструктуры. Первым шагом к возможному совместному планированию развития конкретного коридора может быть заключение двустороннего соглашения о стратегии его совместного развития.

Экспертная группа предлагает использовать при планировании принцип четырех шагов/этапов:

- Этап 1. Меры, влияющие на потребность в транспорте и выбор видов транспорта
- Этап 2. Меры, обеспечивающие более эффективное использование существующей транспортной сети
- Этап 3. Улучшение инфраструктуры
- Этап 4. Меры по новому инвестированию и капитальной реконструкции

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЕ

Каждое государство должно ощущать свою причастность к Совместному транспортному плану Баренцева региона. Поскольку у Экспертной группы было всего несколько месяцев на подготовку этого плана, потребуется его дополнительная проработка. В частности, Экспертная группа предлагает следующие действия:

- Проведение консультаций по плану в каждой из стран и представление его заинтересованным сторонам на региональном, национальном и международном уровнях
- Доработка плана там, где это указано в документе.
- Дальнейшая работа по актуализации Совместного транспортного плана Баренцева региона

Указанная дальнейшая работа включает в себя проведение дальнейших исследований и планирования по некоторым из коридоров. Экспертная группа предлагает рассмотреть возможность проведения некоторых из этих дальнейших исследований в рамках совместных проектов сотрудничества между техническими университетами Архангельска, Оулу, Лулео и Нарвика по заданию Баренцево/Евроарктической панъевропейской транспортной зоны.

С октября 2013 г. ответственность за дальнейшую работу над предложениями, содержащимися в данном документе, ложится на Финляндию как председателя в Баренцево/Евроарктической панъевропейской транспортной зоне. Эту работу необходимо координировать с другими важными инициативами в регионе. Экспертная рабочая группа полагает, что в рамках председательства Финляндии в БЕАТА следует рассмотреть подготовку новой версии плана (осень 2015г), а после этого выпускать новую редакцию плана раз в четыре года в качестве дополнения к национальным транспортным планам четырех стран.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В связи с повышенным вниманием к Крайнему Северу, и ожидаемым ростом ключевых отраслей экономики в Баренцевом регионе Руководящий комитет Баренцево/Евроарктической панъевропейской транспортной зоны (БЕАТА) выступил с инициативой разработки Совместного транспортного плана Баренцева региона. Экономическое и социальное развитие в Баренцевом регионе требует совершенствования транспортных связей, и поэтому задачей работы была определена выработка совместного подхода к оценке будущих транспортных потребностей в Баренцевом регионе. В Норвегии, Швеции и Финляндии были проведены стратегические исследования для определения потребностей Крайнего Севера в транспортной инфраструктуре. На федеральном уровне в России есть планы развития инфраструктуры в российской части Баренцева региона. Основной упор в этих исследованиях и планах сделан на национальные приоритеты, но при этом подчеркивается и необходимость общерегионального подхода к планированию будущих транспортных решений и проведению соответствующих работ в регионе. В настоящее время также проводятся исследования и реализуются проекты по различным транспортным проблемам, но подчеркивается необходимость формирования общего государственного подхода к вопросам пересечения границ с привлечением внимания к этим вопросам на высоком политическом уровне. Исследования также выявили необходимость более комплексного подхода к трансграничной транспортной системе. Поэтому Баренцево/Евроарктическая панъевропейская транспортная зона предложила разработать Совместный транспортный план Баренцева региона в качестве логичного шага в продолжение различных национальных исследований и планов, с целью создания совместного документа, обозначающего направление развития транспортной системы в Баренцевом регионе.

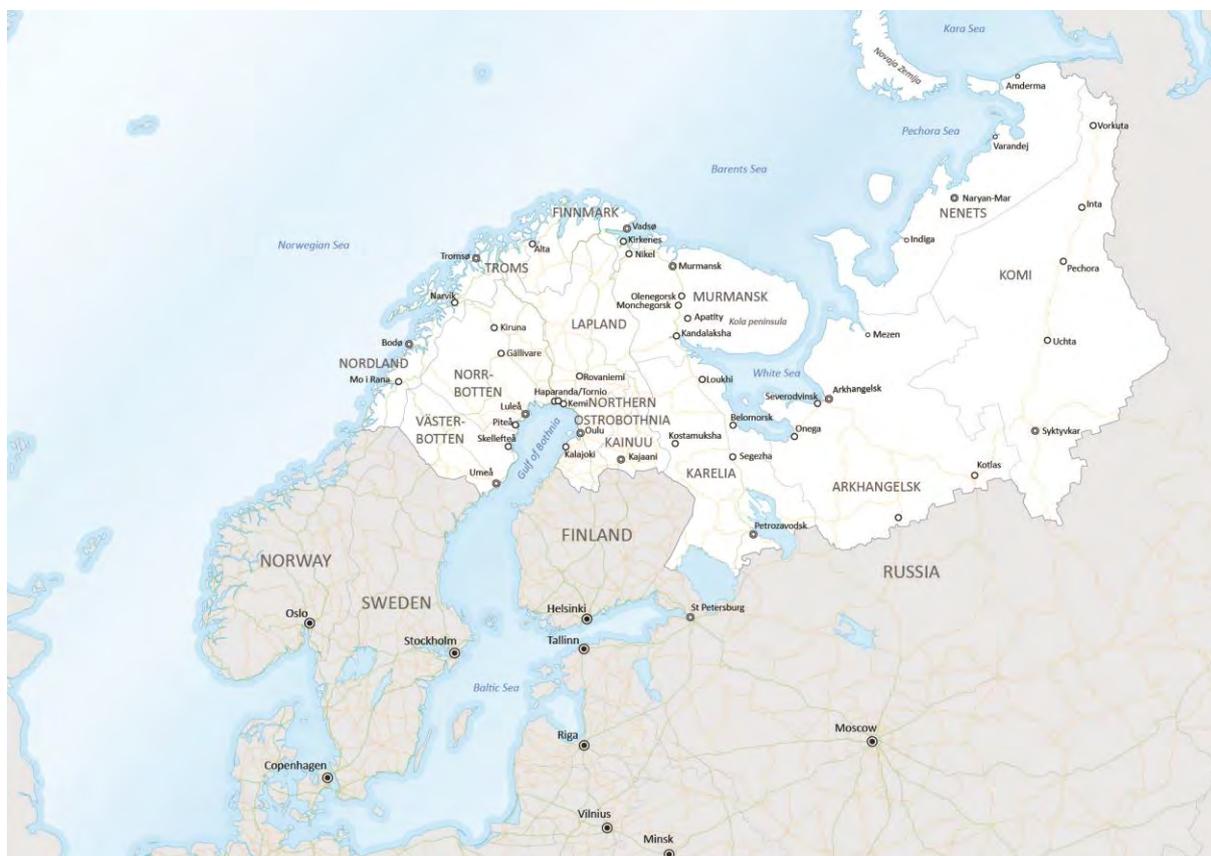


Рисунок 2: Карта Баренцева региона

1.2 ЦЕЛИ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ И ЕЕ СОСТАВ

Перед Экспертной рабочей группой была поставлена задача по разработке Совместного транспортного плана Баренцева региона. Члены группы были делегированы от каждой страны Баренцева региона. Экспертной рабочей группе было предложено подготовить проект общего генерального плана долгосрочного развития транспортной инфраструктуры в Баренцевом регионе. В плане должны быть отражены общие стратегии развития эффективной и надежной транспортной системы. Предложения Экспертной рабочей группы являются основой для министерской декларации, подписание которой планируется в ходе встречи министров стран, входящих в Баренцев регион, в сентябре 2013 года.

Работу по созданию Совместного транспортного плана Баренцева региона возглавил г-н Турбьёрн Наймак, а членами Экспертной рабочей группы являются:

Россия	Г-н Анатолий Попов	Заместитель начальника отдела развития транспортных коридоров и логистики Департамента программ развития	Российская Федерация, Министерство транспорта Российской Федерации
Россия	Г-н Евгений Емец	Заместитель начальника отдела международных организаций, транспортной политики и регионального сотрудничества Департамента международного сотрудничества	Российская Федерация, Министерство транспорта Российской Федерации
Россия	Г-жа Анастасия Мищенко	Глава отдела территориального планирования Департамента имущественных отношений и территориального планирования	Российская Федерация, Министерство транспорта Российской Федерации
Россия	Г-н Артем Смирнов	Главный специалист-эксперт отдела международных организаций, транспортной политики и регионального сотрудничества Департамента международного сотрудничества	Российская Федерация, Министерство транспорта Российской Федерации
Швеция	Г-н Пер Линдрот	Советник по долгосрочному государственному планированию развития транспорта	Транспортная администрация Швеции
Швеция	Г-н Кристер Пало	Международный координатор и специалист по долгосрочному планированию	Транспортная администрация Швеции
Швеция	Г-жа Елена Викстрём	Советник по вопросам планирования в сфере транспорта	Транспортная администрация Швеции
Финляндия	Г-жа Туия Мааноя	Старший специалист	Министерство транспорта и коммуникаций
Финляндия	Г-н Йорма Лескинен	Управляющий по вопросам планирования транспортной системы	Центр экономического развития, транспорта и окружающей среды финской Лапландии
Норвегия	Г-н Ян Фредрик Люнд	Начальник управления стратегического планирования	Государственное управление по строительству и

			эксплуатации дорог
Норвегия	Г-н Турбьёрн Наймак (председатель)	Директор региональных дорог	Государственное управление по строительству и эксплуатации дорог

Таблица 1: Члены экспертной группы БЕАТА

Секретариат Экспертной рабочей группы

Г-жа Вероника Виик
Старший советник, государственное управление по строительству и эксплуатации дорог Норвегии

Г-жа Инне Хиллинг
Старший советник, государственное управление по строительству и эксплуатации дорог Норвегии

1.3 МАНДАТ И ЗАДАЧИ

Проект мандата Совместного транспортного плана Баренцева региона был представлен на заседании БЕАТА 22-23 мая 2012 года. Этот мандат был впоследствии переработан с учетом комментариев шведских и российских представителей. В проекте мандата подчеркивается, что:

"Работа будет осуществляться экспертной группой с участием представителей Норвегии, Швеции, Финляндии и России".

Дополнительные руководящие указания со стороны БЕАТА:

- В плане должны быть отражены национальные приоритеты.
- В плане должны быть охвачены все виды транспорта, а основной упор сделан на трансграничные транспортные коридоры между Норвегией, Швецией, Финляндией и Россией.
- Транспортная система должна оцениваться с учетом прогнозируемого развития соответствующих отраслей промышленности (например, добычи полезных ископаемых).
- В плане должны быть выявлены сдерживающие факторы и препятствия для трансграничных перевозок, как технического, так и административного характера.
- Предлагаемые в плане меры могут быть распределены по времени, например, на среднесрочный период (12-15 лет) и долгосрочный период (30 лет).
- При выборе мер следует учитывать вопросы охраны окружающей среды и ресурсов, используя так называемый «принцип четырех шагов». Более подробное описание этого принципа приведено в Главе 7.

1.4 ОХВАТ

Географически план ограничен территорией Баренцева региона. Временные рамки были определены как долгосрочные, но предлагаемые в плане меры могут быть разделены по времени, например, на среднесрочные (12-15 лет) и долгосрочные (30 лет).

- В трансграничных коридорах должны были рассматриваться все виды транспорта с учетом:
- Развития соответствующих отраслей промышленности
- Сдерживающих факторов и препятствий

- Важных задач, касающихся охраны окружающей среды, климата, регионального развития и безопасности

1.5 МЕТОДЫ РАБОТЫ

Работа была проведена на основе результатов существующих исследований. Рабочей платформой для Экспертной группы стали национальные приоритеты и стратегии, выраженные в утвержденных планах. Исходя из этого, Экспертная группа выработала новый региональный подход и обсудила общие стратегии, направленные на укрепление трансграничных коридоров за счет большего учета взаимных интересов.

Этот процесс сам по себе имеет большое значение, и диалог в рамках Экспертной группы привел к выработке некоторых общих рекомендаций и предложений, ставших основой для оптимального курса действий, направленного на развитие надежной и эффективной транспортной системы в Баренцевом регионе. Первое заседание Экспертной группы состоялось в конце января 2013г., а заключительное восьмое – в сентябре 2013г.

2. ЦЕЛИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

Совместный транспортный план Баренцева региона станет основой для выработки общих подходов путем определения эффективных мер с точки зрения Баренцева региона. Эти меры должны быть основаны на совместных целях для Баренцева региона. Такие цели и меры должны соответствовать национальным целям и политике каждой из стран. В противном случае совместную деятельность и осуществление планов ждет провал.

У всех стран-участниц сотрудничества есть собственные цели развития своих национальных транспортных систем, и в них не выделены конкретные цели в отношении Баренцева региона. Поэтому национальные цели станут основой для формулирования совместной цели для Баренцева региона. Попытка определить общую цель плана показала, что, несмотря на определенные различия в формулировках национальных задач, их ключевые элементы оказались на удивление весьма схожими.

2.1 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ

Цели развития национальных транспортных систем в каждой стране довольно схожи, особенно в общих стратегических подходах. Стратегической целью развития и эксплуатации транспортного сектора в **России** является содействие экономическому росту, повышению качества жизни для нынешнего и будущих поколений граждан России, и удовлетворению других жизненно важных интересов страны. Безопасные высококачественные транспортные услуги должны улучшать мобильность людей и способствовать экономическому развитию страны.

В **Норвегии** главной целью является обеспечение эффективной, доступной, безопасной и экологичной транспортной системы, удовлетворяющей потребности общества в транспортных услугах и способствующей региональному развитию.

Главной целью в **Швеции** является предоставление экономически эффективных и надежных транспортных услуг для населения, и предприятий по всей стране.

Задача транспортной политики в **Финляндии** заключается в предоставлении людям возможностей для безопасных и беспрепятственных ежедневных поездок, в поддержании конкурентоспособности предприятий и уменьшения последствий изменения климата путем сокращения выбросов. Транспортная политика рассматривается в виде части целого, включающего в себя предприятия, экономику, занятость и региональное развитие.

Эти очень схожие общие стратегические цели выражаются в каждой отдельной стране в нескольких основных, а иногда и некоторых вторичных, целях. Они различаются по форме и структуре, но включают в себя функциональные цели, такие как уровень обслуживания, мобильность, надежность и доступность, а также воздействие на такие аспекты как безопасность дорожного движения и экологическая устойчивость.

Для выполнения главной стратегической задачи в **России** были разработаны следующие основные цели:

- Гармонизация (создание единого транспортного пространства на основе сбалансированного и эффективного развития транспортной инфраструктуры)
- Конкуренентоспособность (наличие и конкурентоспособность транспортных услуг для владельцев грузового транспорта, логистических компаний и других клиентов)
- Мобильность (наличие, доступность и качество транспортных услуг для людей)
- Интеграция (в мировое транспортное пространство и систему евроазиатских путей сообщения)
- Обеспечение безопасности и защиты (повышение уровня безопасности и защиты на транспорте)
- Устойчивое развитие (снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду)

В **Норвегии** были сформулированы четыре основные задачи:

- Повышение доступности и снижение удельных «транспортных затрат»³ в целях повышения конкурентоспособности в этой отрасли, и способствовать сохранению основного характера расселения людей.
- В основе транспортной политики должна быть стремление к отсутствию несчастных случаев на транспорте, приводящих к гибели или серьёзным увечьям людей.
- Транспортная политика должна способствовать ограничению выбросов влияющих на климат газов, снижению вредного воздействия транспорта на экологию, достижению национальных экологических целей и выполнению международных обязательств в сфере охраны окружающей среды.
- Система должна быть доступна для всех пользователей.

В **Швеции** основные цели разделяют на

- Функциональную цель: Степень развитости сети путей сообщения
 - Структура, функциональность и использование транспортной системы будут способствовать всеобщему обеспечению базовой сетью путей сообщения высокого качества и функциональности, а также увеличению пропускной способности на всей территории страны. В транспортной системе будет реализовано гендерное равенство, и транспортные потребности женщин и мужчин будут удовлетворяться в равной степени. В соответствии с этой установкой существует семь конкретных задач.
- Цель воздействия: здоровье, безопасность и окружающая среда
 - Изменение структуры, функциональности и использования транспортной системы с целью предотвращения несчастных случаев со смертельным исходом и тяжёлыми последствиями. Оно также будет способствовать выполнению задач по обеспечению качества окружающей среды и

³ Включая не только финансовые затраты, но затраты времени и сил, связанные с поездками

улучшению здоровья людей. В соответствии с этой установкой существует пять конкретных задач.

Национальный план развития транспорта **Финляндии** ориентируется на следующие основные цели:

- Цели обеспечения уровня сервиса (отвечает ли транспортная система потребностям граждан в мобильности)
- Цели экономического развития (развитие транспортной системы, которая сократит транспортные расходы компаний).
- Цели безопасности дорожного движения
- Цели по сохранению климата и экологии
- Цели достижения равенства
- Цели затрат и выгод

Вывод заключается в том, что общие основные национальные задачи развития транспортной системы в каждой из стран схожи, и что на основе внутренних целей государств возможно выработать совместную цель Совместного транспортного плана Баренцева региона.

2.2 ОБЩАЯ ЦЕЛЬ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Экспертная рабочая группа предлагает следующую совместную цель для всех четырех стран:

Финляндия, Норвегия, Россия и Швеция стремятся разработать эффективную систему транспорта в Баренцевом регионе с хорошим внутренним сообщением между странами Баренцева региона и хорошим внешним сообщением с мировыми рынками. Транспортная система должна способствовать развитию Баренцева региона и создавать новые возможности для важных отраслей промышленности. Развитие транспортной системы должно учитывать охрану окружающей среды и повышение безопасности и доступности для всех.

3. КЛЮЧЕВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ, РАБОТЫ И ПРОЕКТЫ, ИМЕЮЩИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ

3.0 МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

За последнее десятилетие в результате реализации ряда национальных, двусторонних и многосторонних инициатив появились материалы исследований и другие документы актуальные для разработки Совместного транспортного плана Баренцева региона. Работа над некоторыми из них уже завершена, и по ним выработаны стратегические рекомендации, в то время как работа над остальными все еще продолжается. В этой главе будет представлен их обзор.

Многостороннее сотрудничество в значительной степени происходит в рамках программ ЕС, таких как Программа «Северная периферия», Программа региона Балтийского моря и Программа ЕИСП Коларктик. Так как действие первых двух программ не распространялось на территорию России, российская сторона, к сожалению, не принимала участия в этих проектах в той же мере, как это делали страны Северной Европы. Участие России было возможно лишь в качестве ассоциированного партнера.

Другими важными формами многостороннего сотрудничества явились такие инструменты, как Партнёрство "Северного измерения" в области транспорта и логистики (ПСИТЛ), Региональная рабочая группа по вопросам транспорта и логистики Баренцева региона (РРГТЛ) и, конечно, Баренцева/Евроарктическая панъевропейская транспортная зона (БЕАТА).

Двустороннее сотрудничество имеет стратегическое значение, предоставляя факты и выводы, способствующие определению приоритетов и мер в настоящем транспортном плане.

Данный раздел также включает список **национальных планов и исследований**, являющихся основным материалом для работы Экспертной группы.

3.1 МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

Киркенесская декларация является соглашением, подписанным в 1993 году на конференции министров иностранных дел по вопросам сотрудничества в Баренцевом Евроарктическом регионе. В декларации, помимо других вопросов, обращено внимание на региональную транспортную инфраструктуру и на важность ее совершенствования.

Под руководством премьер-министра Йенса Столтенберга на Киркенесском саммите Баренцева региона 3-4 июля 2013 года была принята **Новая Киркенесская декларация**. В новой декларации подчеркивается необходимость улучшения транспортной системы Баренцева региона, в особенности, дальнейшего развития транспортных связей в направлении восток-запад.

Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) является органом межправительственного и межрегионального сотрудничества в Баренцевом регионе. СБЕР был создан в 1993 году. Баренцева/Евроарктическая панъевропейская транспортная зона (БЕАТА) и Рабочая группа по вопросам транспорта и логистики Баренцева региона (РРГТЛ) работают под эгидой СБЕР.

Арктический совет является межправительственным форумом, где на высоком уровне рассматриваются вопросы актуальные для приарктических государств и коренных народов

Арктики. В него входят восемь стран-участниц: Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и США. В 2011-13гг. председателем совета является Швеция.

Партнерство «Северного измерения» в сфере транспорта и логистики (ПСИТЛ). Охватывает сотрудничество между ЕС, Россией, Норвегией и Республикой Беларусь. Секретариат организации расположен в Финляндии. Партнерство помогает стимулировать экономическое развитие и повышает конкурентоспособность региона путем разработки транспортного сообщения и устранения узких мест при пересечении границ. Его основная функция заключается в содействии реализации инфраструктурных проектов, делая их «привлекательными для инвестиций». Сюда относятся необходимые технические, экономические, финансовые и экологические оценки и анализ. Партнерство недавно выпустило карту инфраструктуры, где проекты, входящие в портфель партнерства совмещены с Трансъвропейской транспортной сетью ЕС (ТЕТС). ПСИТЛ является организацией сотрудничества на уровне министерств транспорта.

Конференция периферийных и морских регионов Европы (КПМР) включает 160 регионов в 28 странах, которые работают вместе с тем, чтобы гарантировать учет их общих интересов институтами ЕС и национальными правительствами. Также они сотрудничают в проектах, имеющих практическую ценность. Рабочая группа по вопросам транспорта Комиссии Балтийского моря КПМР концентрирует свои усилия на проблемах и задачах, связанных с новой директивой ЕС по регулированию содержания серы, вступающей в силу в 2015 году. Они также будут отдавать приоритет эффективности железнодорожного транспорта и изучать возможность выделения субсидий службам международных воздушных авиалиний, а также дальнейшему изучению возможностей для маршрутов в периферийных районах в режиме "полетов по требованию".

Совет государств Балтийского моря (СГБМ) - постоянная группа экспертов по морской политике, которая организует регулярные конференции министров транспорта. Совет государств Балтийского моря является всеобщим политическим форумом для регионального межправительственного сотрудничества. Россия, Финляндия, Швеция и Норвегия являются членами Совета государств Балтийского моря. Россия председательствует в СГБМ в 2012-2013 гг.

Форум по сотрудничеству в области безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе объединяет различные заинтересованные стороны, чьи усилия направлены на стимулирование работы в области безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе. Первоначально он был основан дорожными властями Баренцева региона в 2001 году, а в настоящее время превратился в организацию, объединяющую усилия по обеспечению безопасности дорожного движения. Все организации, работающие в области обеспечения безопасности дорожного движения, могут стать его членами.

Совещание директоров Региональных дорожных агентств Баренцева региона является постоянным форумом для обсуждения различных дорожных вопросов в Баренцевом регионе.

3.2 МНОГОСТОРОННИЕ ПРОЕКТЫ

Существует давняя традиция сотрудничества в сфере транспорта и логистики между российскими партнерами и партнерами в странах Северной Европы. В настоящем документе впервые сформулирован совместный план развития транспорта. Это стало возможным во многом благодаря фундаменту, заложенному предыдущими дискуссиями и совместными проектами.

3.2.1 БАРЕНЦЕВА АВТОСТРАДА / BARENTS FREEWAY

Краткое описание: период проекта: 2012-2014гг., под руководством финской стороны, четыре государства, проект Совета Баренцева Евроарктического региона, финансируется совместно с ЕС, Россией, Финляндией, Швецией, Норвегией, программой Коларктик и партнерами.

В рамках этого проекта региональные власти стремятся договориться об общих стратегических приоритетах Баренцева региона на основе тематических исследований по каждому виду транспорта. Еще одной целью является совершенствование регионального транспортного планирования и закупок оборудования. В план проекта включено проведение анализа грузопотоков.

3.2.2 ТРАНСБАЛТИК / TRANSBALTIC

Краткое описание: 2009-2012гг., под руководством шведской стороны, девять стран, частично финансируется Европейским фондом регионального развития.

В документах проекта собран большой объем актуальных, общих и специализированных знаний в области транспорта и логистики и сопутствующих процессах развития. Среди прочих вопросов в проекте была рассмотрена необходимость более системного подхода к координации результатов инициатив/проектов, посвященных развитию транспорта, и осуществляющихся при поддержке ЕС.

3.2.3 ПЕРСПЕКТИВЫ БАЛТИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК / BALTIC TRANSPORT OUTLOOK/ 2030

Краткое описание: 2010-2011гг., по заказу СГБМ, частично финансировался Трансъевропейской транспортной сетью ЕС (ТЕТС), под руководством датской стороны, десять стран-участниц, в том числе Россия.

Основная цель проекта состояла в определении более полной стратегической транспортной сети в регионе, опираясь на ТЕТС, и дополняя пути сообщения по следующим критериям:

- доступ к функциональным городским районам
- интеграция периферийных районов и островов
- доступ к важным сырьевым ресурсам и производственным зонам
- доступ к административным и образовательным учреждениям
- доступ к важным пропускным пунктам для импорта и экспорта
- важные транспортные хабы (узлы) для пассажиров и грузов, содействие использованию различных видов транспорта.

3.2.4 СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ КОРИДОР / NORTHERN MARITIME CORRIDOR

Краткое описание: 2002-2008гг., частично финансировался Европейским фондом регионального развития, под руководством норвежской стороны, девять стран-участниц, в том числе с ассоциированным участием России.

В этом контексте наиболее значимым вкладом стали работы проекта по стимулированию грузопотоков между западной отправной точкой Северного Морского пути и ЕС. В 2005 году коридор был признан ЕС «Морской магистралью».

3.2.5 УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ / SUSTAINABLE TRANSPORT IN THE BARENTS REGION

Краткое описание: 2002-2008гг., частично финансировался Европейским фондом регионального развития, под руководством шведской стороны, финский секретариат, четыре страны-участницы: Россия, Финляндия, Швеция и Норвегия.

Это один из описанных здесь двух проектов, географически охватывающих ту же территорию что и Совместный транспортный план Баренцева региона. Проекты тесно связаны с БЕАТА. Целью проекта было развитие Баренцева региона как единого транспортного пространства. Многочисленные отчеты проекта, посвященные грузо- и пассажиропотокам, улучшили понимание транспорта и транспортных проблем в этом регионе.

3.2.6 БАЛТИЙСКАЯ ПТИЦА / BALTIC BIRD

Краткое описание: 2011-2013гг., частично финансируется Европейским фондом регионального развития, под руководством немецкой стороны, восемь стран-участниц.

В проекте сделан анализ потенциального пассажиропотока для международных рейсов между 14 аэропортами в периферийных регионах, включая Оулу (Финляндия) и Будё (Норвегия). В данном проекте также рассматривается концепция «полет по заказу». В проекте участвуют пять международных авиакомпаний.

3.2.7 РАЗВИТИЕ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ПУТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК / NORTH EAST CARGO LINK

Краткое описание: 2003-2006 и 2010-2013гг., частично финансируется Европейским фондом регионального развития и Европейским инструментом соседства и партнерства, под руководством шведской стороны, три страны-участницы.

Это проект развития Центральнороссийского зеленого транспортного коридора, соединяющего Тронхейм (Норвегия) и Санкт-Петербург. Проект включает в себя автомобильное, железнодорожное, морское и воздушное сообщение.

3.2.8 БОТНИЧЕСКИЙ ЗЕЛЕНый ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР / BOTNIAN GREEN LOGISTIC CORRIDOR

***Краткое описание:** 2011-2014гг., частично финансируется Европейским фондом регионального развития, под руководством шведской стороны, пять стран-участниц.*

Проект направлен на развитие Ботнического коридора (Стокгольм - Хельсинки) и сообщаемых с ним коридоров, таких как коридоры в Норвегию, Германию, Польшу, Страны Балтии и Россию. В проекте прогнозируется увеличение грузовых перевозок между Скандинавией и Центральной Европой на 50% к 2050 году. Необходим более эффективный и экологичный транспорт для транспортировки рыбы, продукции лесного хозяйства и сырья.

3.2.9 СЕВЕРНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР / NORDIC LOGISTIC CORRIDOR

***Краткое описание:** 2012-2014гг., частично финансируется Европейским фондом регионального развития, под руководством шведской стороны, три страны-участницы.*

Проект направлен на развитие коридора Хельгеланд (Норвегия) - Санкт-Петербург. Основные усилия направлены на развитие портов Вааса (Финляндия), и Умео (Швеция). Северный логистический коридор состоит из маршрутов E12 и E18.

3.2.10 РОАДЕКС /ROADEX/ I, II, III И IV

***Краткое описание:** 1998-2012гг., частично финансируется Европейским фондом регионального развития, под руководством шведской стороны, семь стран-участниц.*

Проект привел к улучшению условий эксплуатации дорог с низкой интенсивностью движения (менее 500 автомобилей в сутки) через внедрение инновационных подходов, методов и технологий. Проект завершен и на сегодняшний день представляет собой постоянную сеть «РОАДЕКС» с Секретариатом и партнерами из шести стран Северной Европы.

3.2.11 УПРАВЛЕНИЕ ДОРОГАМИ С НИЗКОЙ ИНТЕНСИВНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ / BARENTS LOW VOLUME ROAD MANAGEMENT

***Краткое описание:** 2007-2013гг., частично финансируется Европейским институтом программы соседства, программой Коларктик, под руководством финской стороны, две страны-участницы, включая российских партнеров.*

Общей целью проекта является гармонизация региональной практики на добровольной основе, а не по указанию. Проект направлен на передачу знаний накопленных программой «Северная периферия» в российскую часть Баренцева региона. Проект РОАДЕКС приносил результаты с 1998 года, но российская сторона не имела возможности присоединиться к нему из-за ограничений на право участия в Программе «Северная периферия». Со стороны России в проекте участвуют региональные управления дорог Архангельской и Мурманской областей.

3.3. ДВУСТОРОННИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Довольно значительный объем двустороннего сотрудничества приходился на различные области, такие как развитие коридоров, согласование стандартов инфраструктуры, исследования в сфере транспорта, развитие технологий, практические занятия для студентов, транспортная безопасность, ликвидация старых пограничных пунктов, общая подготовка в области поисковых и спасательных работ, обмен информацией между центрами управления морским сообщением и т. д.

Проект реконструкции автодороги E105 является отличным примером плодотворного двустороннего сотрудничества. Улучшение дорожного сообщения (европейский маршрут E105) между городами Киркенес (Норвегия) и Мурманск (Россия) способствует повышению качества международного сообщения и упрочению связей в приграничных районах. Расстояние между норвежским Киркенесом и российскими Никелем и Заполярным составляет всего несколько километров. Повышение качества дорог сочетается здесь с упрощением порядка пересечения границы для жителей этих трех городов. Европейский маршрут E105 Киркенес - Мурманск является основным транспортным коридором, соединяющим Россию и Норвегию. Проект начался в 2008 году и будет продолжаться на регулярной основе до 2016 года.

Другим примером является проект по улучшению технического состояния дорог и предотвращения конфликтов между пользователями дорог и промышленными предприятиями в малых городах Хапаранда (Швеция) и Торнио (Финляндия), расположенных всего в нескольких сотнях метров друг от друга. Эти два города связаны главным дорожным коридором между Швецией и Финляндией.

Третьим примером является сотрудничество между Швецией и Финляндией на железнодорожном узле в Хапаранде, которое включает в себя создание общего железнодорожного терминала и изучение будущих решений проблемы различия в ширине колеи.

3.4 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ

В основу настоящего Совместного транспортного плана положен ряд актуальных документов. Были приняты во внимание следующие основные документы:

3.4.1 РОССИЯ

- Стратегия развития железных дорог в Российской Федерации до 2030 года⁴
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2015гг.)»⁵
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2020 гг.)»
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года⁶

⁴ Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации №877-р от 17 июня 2008г.

⁵ Утверждена постановлением правительства Российской Федерации №781-р от 15 июня 2007г.

⁶ Утверждена постановлением правительства Российской Федерации №1734-р 11 ноября 2008г.

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы на период 2013-2020гг.»⁷
- Стратегия социально-экономического развития Северо-западного федерального округа Российской Федерации на период до 2020г.⁸
- Комплексная программа промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области

3.4.2 ФИНЛЯДИЯ

- Отчет Правительства Финляндии о транспортной политике (2012г.)
- Состояние логистики в Финляндии (2012г.)
- Транспортные потребности горнодобывающей промышленности (2013г.)
- Региональный транспортный план финской Лапландии (2011г.)
- Региональный транспортный план региона Оулу
- Национальные статистические данные о дорожном движении и транспортных перевозках

3.4.3 ШВЕЦИЯ

- Национальный план развития транспортной системы 2010-2021гг (2010г.)
- Проект нового национального плана транспортной системы на 2014-2025гг (подлежит утверждению правительством весной 2014г.) (2013г.)
- Прогноз грузопотоков в Швеции к 2050г. (2012г.)
- Грузовые потоки, краткая характеристика (2012г.)
- Потребности транспорта в увеличении пропускной способности - 2025-2050гг. (2012г.)
- Потребности железной дороги в увеличении мощностей – проект решений на 2012-2021гг.
- Будущие потребности в пропускной способности (2011г.)
- Сырье и коммуникации в Баренцевом регионе (2011г.)
- Исследование пропускной способности и эффективности шведской транспортной системы - анализ проблем и задач по развитию пропускной способности до 2025 года, Управление транспорта (2012г.)
- Правительственный законопроект №2012/13:25 «Инвестиции для сильной и устойчивой транспортной системы» (2012г.)

⁷ Утверждена постановлением правительства Российской Федерации №2600-р от 28 декабря 2012г.

⁸ Утверждена постановлением правительства Российской Федерации №2074-р 18 ноября 2011г.

3.4.4. НОРВЕГИЯ

- Новая инфраструктура на Севере – Национальное управление транспорта (2010-2011гг.)
 - Часть 1: Тенденции в ключевых отраслях и транспортные потребности до 2040 года (2010г.)
 - Часть 2: Предлагаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры (2011г.)
- Проект нового Национального транспортного плана на 2014-2023 гг. подготовленный Национальным управлением транспорта (2012г.)
- Отчет о морской инфраструктуре (Шпицберген, Финнмарк, Трумс и Нурланн) – Норвежская береговая администрация (2012г.)
- Исследование железной дороги Уфутбанен – Администрация железных дорог Норвегии (2012г.)
- Правительственный доклад №26 (2012-2013гг.): Национальный план развития транспорта на 2014-2023гг. (2013г.)

4. БАРЕНЦЕВ РЕГИОН – ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ, КЛИМАТ И ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ⁹

4.1 ТЕРРИТОРИЯ И НАСЕЛЕНИЕ

Всего на территории Баренцева региона проживает порядка 5,2 млн. человек. Площадь Баренцева региона равна совокупной территории Франции, Испании, Германии, Италии и Нидерландов. Плотность населения в среднем составляет всего 3,5 человека на квадратный километр - от 0,3 в Ненецком автономном округе до 8 человек на квадратный километр в Оулу. Для сравнения: плотность населения во Франции составляет 106 человек на кв. км.

Все четыре государства Баренцева региона являются домом для народа саами. В российской части Баренцева региона проживают еще два коренных народа: ненцы и вепсы.

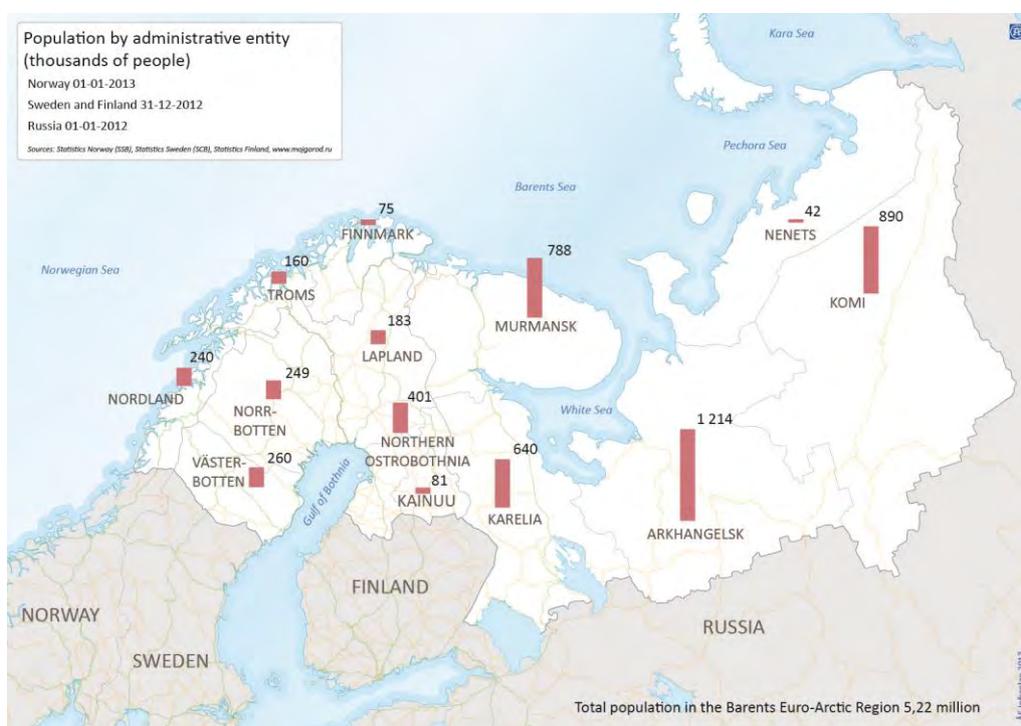


Рисунок 3: Численность населения в административных образованиях

Крупнейшим городом Баренцева региона является Архангельск (356 тыс. жителей), за ним следует Мурманск (307 тыс.). На территории североевропейских стран крупнейшим городом региона является Оулу¹⁰ (Финляндия) с населением 190 тыс. жителей, за ним следует Умео (Швеция) с населением 114 тыс. жителей. В последнее десятилетие в крупнейших городах Баренцева региона Финляндии, Швеции и Норвегии наблюдается рост населения. Однако, в некоторых шведских городах население сокращается, как и в российских Мурманске и Архангельске.

⁹ Данные в Главе 4 в основном взяты из документов, приведенных в пункте 3.4, данных государственной статистики и исследований, список которых приведен в Главе 10

¹⁰ Для Оулу и Умео приведена численность населения соответствующих муниципальных образований.

4.2 КЛИМАТ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

В северных регионах уделяется повышенное внимание глобальному изменению климата. Это происходит потому, что изменения здесь должны были проявиться раньше и более заметно, чем в других регионах. Всестороннее изучение изменения климата в Арктике под эгидой Арктического совета помогло получить важные знания о воздействии изменения климата на региональном и глобальном уровне. Исследование внесло важный вклад в разработку Четвертого доклада Межправительственной группы экспертов об оценке изменения климата в 2007 году.

Все рассмотренные сценарии указывают на вероятный рост годового количества осадков и температуры по всей территории Баренцева региона. Это, вероятно, в свою очередь, приведет к таким последствиям, как более обильные дожди, исчезновение вечной мерзлоты, более частые штормы, более частая смена циклов замораживания-оттаивания, более частые и чреватые большей опасностью наводнения и оползни, а также иным последствиям.

Руководители объектов инфраструктуры должны осознавать эти угрозы и быть готовыми к ним с целью смягчения их воздействия на наземную инфраструктуру. Это, вероятно, приведет к новым и иногда более дорогостоящим решениям в строительстве и техническом обслуживании.

К Северному Ледовитому океану на протяжении веков был прикован интерес полярных путешественников и исследователей. Таяние льдов приводит к облегчению доступа к ресурсам в северных регионах и появлению новых возможностей для судоходства. Это влечет за собой рост интереса к эксплуатации ресурсов Арктики и интенсификации судоходства. В последние годы мы стали свидетелями первых коммерческих перевозок грузов между Европой и Азией по Северному морскому пути.

Этот район Мирового океана обладает богатейшими запасами рыбных ресурсов. Стоит сложная задача ограничить воздействие на окружающую среду, вызванное существующей рыбохозяйственной деятельностью, а также ожидаемой интенсификацией судоходства и разработкой нефтегазовых ресурсов.

Требования к предельному уровню содержания серы в топливе для судов

С 1 января 2015 года все суда в SECA (Зоне контроля за выбросами соединений серы), которая включает в себя пролив Ла-Манш, Северное и Балтийское моря, будут обязаны использовать топливо с содержанием серы менее 0,1%. Чтобы соответствовать этому новому требованию, суда будут использовать в качестве топлива либо дизельное топливо с низким содержанием серы, или альтернативные виды топлива, такие как СПГ. В качестве альтернативы на них могут быть установлены скрубберы. Это увеличит расходы судоходных компаний и удорожит использование морского транспорта для грузовладельцев. По оценкам представителей лесной промышленности Швеции в результате этого их расходы вырастут дополнительно на 140 млн. евро в год¹¹.

Последствия для судоходства в Балтийском море

Влияние новых правил перевозки на транспортную систему Балтийского моря все еще остается неопределенным, но в краткосрочной перспективе это может привести к переходу на другие виды транспорта и маршруты. Морские порты соседних стран могут стать альтернативой для экспортных грузов из Швеции и Финляндии.

¹¹ ÅF Infraplan AB

4.3 ОБЗОР РЕСУРСОВ И КЛЮЧЕВЫХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Баренцев регион является самым богатым регионом Европы по запасам природных ресурсов. Данные по добытым и разведанным полезным ископаемым, газовым и нефтяным месторождениям просто поражают.

В структуре промышленности Баренцева региона доминирующее положение занимают основные отрасли, такие как нефтегазовая промышленность и связанные с ней отрасли, горная промышленность, металлургия, рыбное хозяйство, туризм и лесная промышленность. Уровни переработки являются самыми высокими в Северных странах. Как видно из карты, рыбная отрасль, нефтегазовая промышленность и туризм занимают доминирующее положение в районах, расположенных на побережье Северного ледовитого океана, в то время как горная промышленность, и в особенности лесная промышленность, играют ведущую роль во внутренних районах и вдоль Ботнического залива.

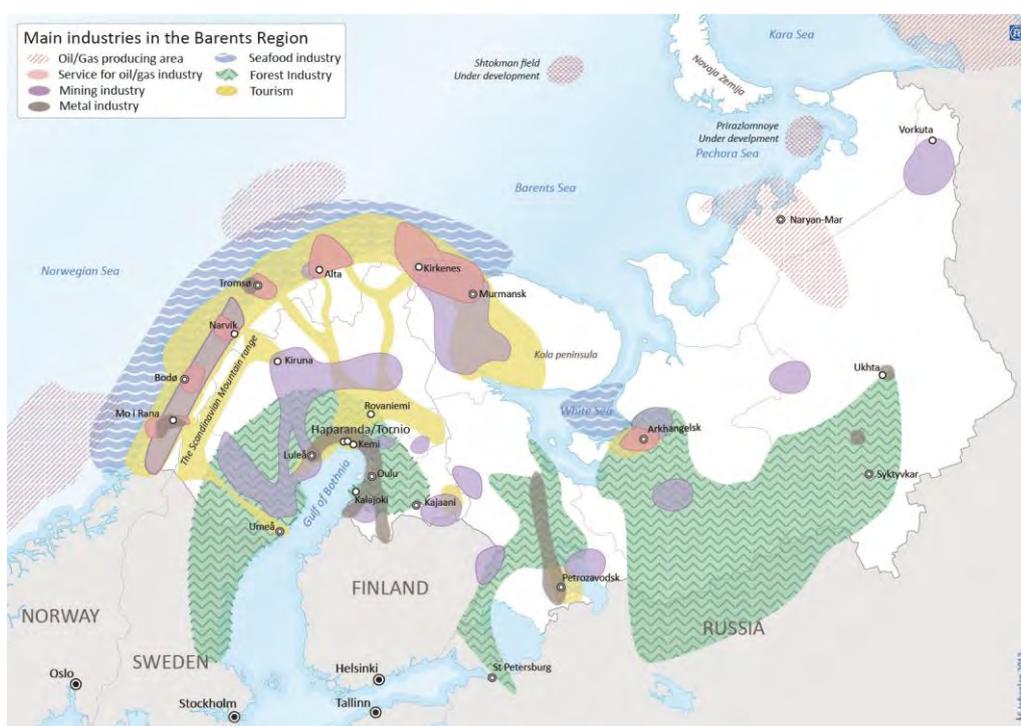


Рисунок 4: Основные месторождения и сферы промышленности в разных областях Баренцева региона.

4.4 РУДЫ И ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

Баренцев регион является одной из очень немногих областей Европы, где сохраняется потенциал для поиска и разработки новых месторождений. Баренцев регион является частью геологической области, именуемой Фенноскандинавским щитом, которая обладает богатыми месторождениями железной руды, цветных металлов (медь, цинк, свинец, олово и алюминий), промышленных полезных ископаемых, драгоценных металлов и специальных металлов, включая редкоземельные.

Мировой спрос на руды, металлы и полезные ископаемые стремительно растет¹². Высокие темпы экономического роста в странах БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР), и в особенности, в Китае, являются важным фактором увеличения спроса на полезные

¹² «Сырье и коммуникации в Баренцевм регионе», 2011:42

ископаемые. В Китай направляется почти две трети общего объема мирового экспорта железной руды, на него приходится 60% мирового производства чугуна. Следовательно, потребление и спрос в Китае имеют решающее значение для дальнейшего развития этой отрасли. Кроме того, по оценкам на Китай приходится около 40% мирового спроса на медь, алюминий, цинк и никель¹³.

Европа потребляет 20% добываемой в мире руды и полезных ископаемых, в то время как производит только 3 - 4%¹⁴. Страны ЕС имеют высокие показатели промышленного производства в сравнении с производством сырья. Именно в этом контексте необходимо рассматривать Инициативу ЕС по сырьевым материалам 2008 года, основными элементами которой являются долгосрочный стабильный доступ к сырью из европейских источников и вторичная переработка металлов. В 2011 году за этой инициативой последовала выработка стратегии Европейской комиссии по мерам борьбы с нестабильностью на рынках сырья. После принятия Инициативы ЕС по сырьевым материалам некоторые страны разработали национальные стратегии обеспечения доступа к сырью для собственных отраслей промышленности и увеличения роста добычи полезных ископаемых.

4.4.1 РОССИЯ

В российской части Баренцева региона расположено несколько месторождений промышленных минералов (алмазы, ванадий, нефелин, нефелиновый сиенит, калийные соли, магнетит) и металлических руд (никель, платина, редкоземельные металлы, вольфрам). В Мурманской области и, особенно, на Кольском полуострове существуют огромные залежи полезных ископаемых. Наиболее важными добываемыми здесь полезными ископаемыми являются промышленные минералы, такие как апатит и нефелин, и металлические руды, содержащие железо и медно-никелевые сплавы¹⁵. В 2008 году было произведено более 8 млн. тонн руды и более 110 тыс. тонн никеля¹⁶. В Архангельской области и Республике Коми находятся важные месторождения бокситов и флюорита, а также ценные залежи алмазов. Большая часть полезных ископаемых идет на экспорт морским путем. Горная отрасль является традиционной для северо-запада России, и в настоящее время здесь на стадии планирования находится несколько проектов.

4.4.2 ФИНЛЯНДИЯ

В Финляндии добывается золото, хром, цинк, медь и никель. На Финляндию приходится 100% всего производства хрома в ЕС. Весь добываемый хром транспортируется прямо на комбинат «Оутокумпу» в Торнио, где большая его часть используется в производстве стали. Другие полезные ископаемые экспортируются в страны ЕС. Подсчитано, что в финские недра содержатся полезные ископаемые на сумму около 300 миллиардов евро. Финляндия также обладает признанным на международном уровне опытом и знаниями и производит оборудование для горнодобывающей промышленности.

На севере и востоке Финляндии планируется открыть несколько горнодобывающих предприятий. Проекты по добыче полезных ископаемых, находящиеся на более поздних этапах планирования и подразумевающие значительные объемы транспортных перевозок,

¹³ Источники: Геологическая служба США (www.usgs.gov), ЮНКТАД (unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx)

¹⁴ Источник: Геологическая служба Норвегии (www.ngu.no/no/)

¹⁵ Источник: Ocean Futures (2005г.) www.ocean-futures.com/Publications/NHO-Horizont-3-3005-Sawhill-2005-10-05.pdf

¹⁶ Источник: Сайт ГМК «Норильский никель» (www.nornik.ru/en)

включают в себя Савукоски (Сокли), Колари (Ханнукайнен), Рануа (Суханко) и Тайвалкоски (Муставаара). Кроме того, в 2013 году будет завершено расширение рудника в Кеми. Существуют планы по расширению производства в Соткамо (Тальвиваара) и Соданкюля (Кевитса). В ближайшие годы наиболее значительное влияние на потребности в транспорте можно ожидать со стороны горнодобывающих предприятий в Колари и Сокли. В долгосрочной перспективе возникнут спрос на транспортные услуги в рудной зоне центральной Лапландии.

В финском докладе, в первую очередь, оценивается способность основной дорожной сети обслуживать текущее производство. На сети железных дорог Северной Финляндии самая большая нехватка мощности наблюдается на участке Коккола-Юливиеска. Между Юливиеска-Иисалми и Контиомяки-Оулу недостаточные мощности также ограничивают возможность увеличения объема перевозок.

Морской транспорт играет важную роль, особенно в перевозке сырья и продукции тяжелой промышленности. Для Балтийского моря актуальны проблемы, вызванные ледовой обстановкой и недостаточными глубинами.

4.4.3 ШВЕЦИЯ

В Северной Швеции расположены две значительные рудные провинции: рудная область на севере лена Норрботтен с крупными месторождениями железа, меди и золота, которая частично захватывает территорию Северной Финляндии и Норвегии, и область Шеллефте, которая является второй по важности рудной провинцией, с залежами цветных металлов, а также некоторыми месторождениями золотых руд. К юго-востоку от Шеллефте расположен так называемый "Никелевый пояс", а к юго-западу так называемая "Золотая линия". В Северной Швеции существуют планы расширения действующего производства и открытия нескольких новых рудников, предполагающих значительные объемы перевозок. Ожидается, что к концу десятилетия годовой грузооборот вырастет с нынешних почти 30 млн. т. до 70 млн. т. В последние годы наблюдается повышенная активность, особенно в районах Кируны, Йелливаре и Пайалы. Медные рудники в Йелливаре являются одними из крупнейших в ЕС, на которые приходится 9% всего производства меди в ЕС.

В Северной Швеции добываются большие объемы железной руды, которая транспортируется по Железорудной линии для дальнейшей отправки морем. Две трети отправляются в западном направлении по железной дороге Уфутен в порт Нарвик и далее в основном в Роттердам, а одна треть идет в восточном направлении в порт Лулео. Из Лулео руда в основном идет на сталелитейный завод в Раахе на противоположном берегу Ботнического залива. В связи с этим Железорудная линия, ж/д Уфутен, порт Нарвик и порт Лулео имеют крайне важное значение для отрасли, в то время как сеть автодорог занимает центральное положение в главных промышленных районах. Ежегодно через порт Лулео переваливается 9 млн. т. грузов, из которых 5,5 млн. т. приходится на железную руду. Порт Нарвик переваливает 18 млн. т. руды в год.

4.4.4 НОРВЕГИЯ

Горнодобывающая промышленность в Норвегии в 1980-х годах испытала спад, и добыча на многих шахтах, которые разрабатывались на протяжении многих лет, была остановлена.

Тем не менее сегодня Норвегия остается важным поставщиком некоторых видов сырья на европейские и другие рынки. В качестве примера можно привести титановые минералы, железную руду, уголь, мел, кварц, нефелиновый сиенит, оливин, гравий и природный камень.

В Северной Норвегии до сих пор производится большое количество промышленных минералов и имеются предпосылки для добычи цинка, никеля, свинца, меди, золота и железа. Железная руда добывается на крупных месторождениях в Киркенесе (Финнмарк) и Мо-и-Рана (Нурланн). Продукция отправляется, главным образом, напрямую из портов или в сочетании грузовой автотранспорт/судно.

Норвежский парламент начал программу геологического изучения Северной Норвегии (ПИСН - Полезные ископаемые Северной Норвегии) с бюджетом 3,3 млн. евро в год. Целью программы является повышение уровня знаний о минеральных ресурсах региона и подготовка к росту активности в сфере добычи полезных ископаемых.

Порт Нарвик будет играть центральную роль для горной промышленности Швеции и Финляндии в виду выгоды поставок сырья через глубоководный незамерзающий порт Нарвик в обозримом будущем.

4.5 МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ И СТАЛЕЛИТЕЙНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Близость предприятий металлургической и сталелитейной промышленности к месторождениям делает возможным поставки на них добываемой в регионе руды, хотя большой объем поставок осуществляется из стран Восточной Европы, в особенности, для нужд финской сталелитейной промышленности. Крупнейшие сталелитейные производства в Баренцевом регионе находятся в Лулео («ССАБ»), Раахе («Руукки») и Торнио («Оутокумпу»). Среди продукции обрабатывающего производства - различные виды стали, изделия из стали и нержавеющей стали. Спрос на сталь в настоящее время растет, и здесь важную роль играет Китай.

Баренцев регион также играет важную роль в производстве и других металлов. Один из крупнейших в ЕС комбинатов по производству и вторичной переработке меди находится в Шелефтео, а второй по величине в ЕС комбинат по производству цинка расположен в Коккола. В Торнио находится феррохромный завод, в Мо-и-Рана (Северная Норвегия) осуществляется производство железа, а в Мушьёене (Норвегия) – алюминия. Более подробная информация о добыче и переработке металлов представлена на нижеследующей карте.

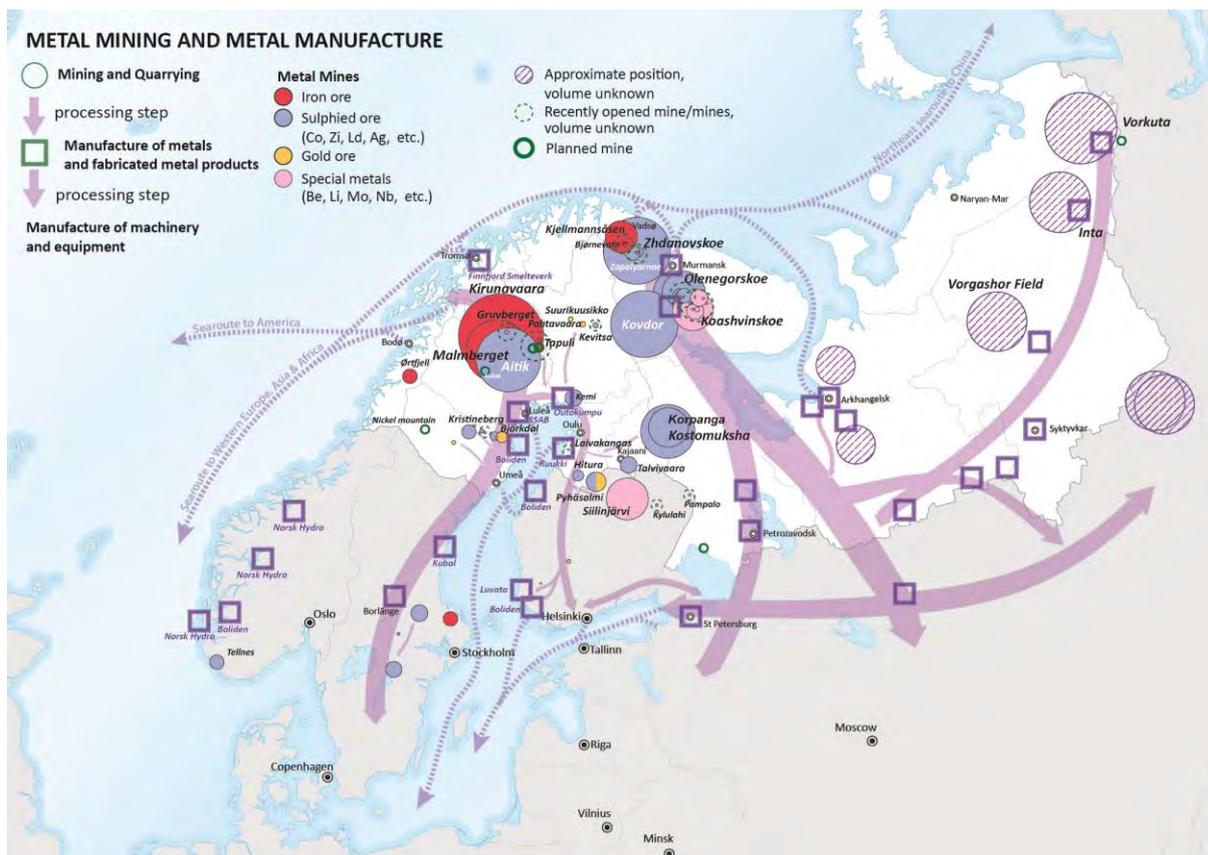


Рисунок 5: Metallургическая промышленность и основные экспортные пути

4.6 РЫБОЛОВСТВО И АКВАКУЛЬТУРА

Как видно из карты, Баренцево море является одной из наиболее продуктивных акваторий Мирового океана с большим количеством рыб, морских птиц и морских млекопитающих. Рыбные ресурсы Баренцева моря важны для мировой пищевой промышленности. В Баренцевом море в основном преобладают донные виды - треска, сайда и пикша. Помимо них также добываются креветка и мойва. В Баренцевом море Россия и Норвегия совместно управляют одним из богатейших мировых запасов трески и других морских видов.

В Баренцевом регионе производятся большие объемы разведенной рыбы. Производственные мощности расположены преимущественно в Норвегии, которая является одним из крупнейших в мире производителей морепродуктов. В 2012 году экспорт норвежских морепродуктов в стоимостном выражении составил 6,9 млрд евро. Всего из Норвегии было экспортировано 2,3 млн. т. морепродуктов, на 339 тыс. т. меньше чем в 2010 году. Крупнейшие рынки – Россия и Франция, в то время как Япония является самым быстрорастущим рынком. Крупнейшими статьями экспорта являются лосось и форель. В 2012 году их экспорт составил 4,1 млрд. евро.

Согласно докладу¹⁷ морской сектор Норвегии к 2050 году может производить продукции на 73 млрд. евро. Эта оценка была сделана исходя из глобальных тенденций, таких как более высокая потребность в производстве продуктов питания в результате общего роста населения, в особенности, увеличение спроса на морепродукты и другую морскую продукцию. Это станет важным фактором роста производства и создания стоимости в Северной Норвегии и в

¹⁷ «Создание стоимости на основе продуктивности океанов в 2050г.» (Value creation based on productive oceans in 2050) – отчет рабочей группы созданной Норвежским королевским обществом наук (DKNVS) и Норвежской академией технических наук (NTVA)

Баренцевом регионе. Если произойдет предполагаемый рост в сфере аквакультуры, в 2040 году только из Северной Норвегии на экспорт будет направляться около 2,4 млн. тонн выращенной рыбы.

Большая часть выловленной и разведенной в Норвегии рыбы поступает с побережья и акваторий на севере страны.

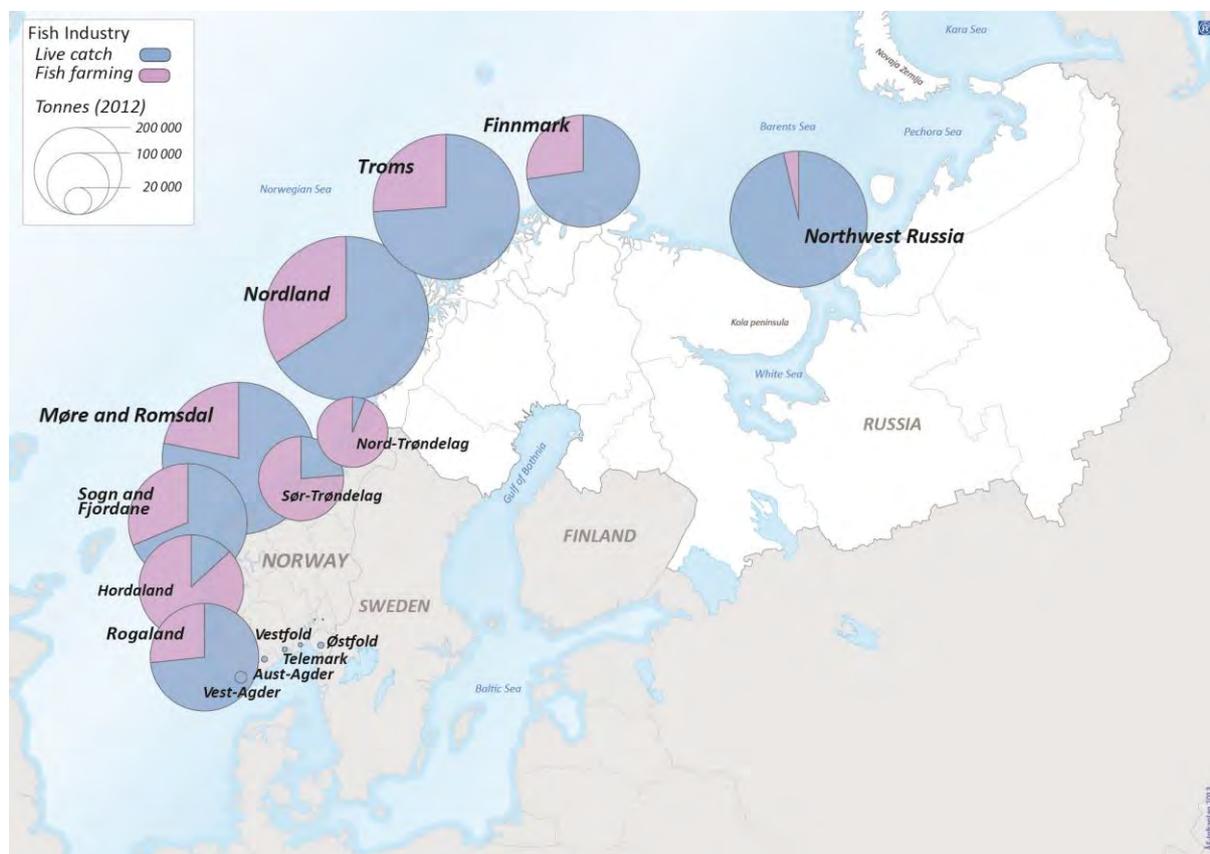


Рисунок 6: Объемы морской рыбопродукции (выловленная и разведенная) на северо-западе России и в Норвегии

4.6.1 НОРВЕГИЯ

Рыболовство исторически является основной отраслью на севере Норвегии. Наибольшее значение имеет промысел трески и других видов белых рыб, но за последние 20 лет значительно увеличился промысел пелагических видов рыб. В 2012 году общий объем вылова, выгруженного на берег в губерниях Нурланн, Трумс и Финмарк, составил около 1,1 млрд. тонн. В 2012 году продажи рыбы, разведенной в губерниях Нурланн, Трумс и Финмарк, составили 474 тыс. тонн.

Экспорт пелагических видов рыбы осуществляется в основном морским транспортом, в то время как экспорт белой рыбы осуществляется как автотранспортом, так и по железной дороге, и морем в зависимости от конкретного рынка и вида продукции. Наблюдается тенденция к преобладающему использованию автомобильного транспорта для поставок на европейские рынки.

Экспорт свежего лосося из Северной Норвегии на европейские рынки осуществляется автомобильным и/или железнодорожным транспортом. Большая часть лосося, идущего на российский рынок, перевозится автотранспортом через Финляндию и пересекает границу в

районе Санкт-Петербурга или направляется воздушным транспортом в Москву. Часть морепродуктов отправляется автотранспортом через границу в Стурскуге/Борисоглебске.

Для губерний Трумс и Финмарк важными являются пограничные пункты Кивиломполо (Дорога Fv93) и Килписъярви (E8). В губернии Нурланн основными центрами аквакультуры являются области Хельгелан и Вестеролен. Большая часть в настоящее время транспортируется на юг по европейскому маршруту E6 в южную Швецию и Европу. Большая часть также перевозится по ж/д линиям Нурланн и Уфутбанен. Значительный объем рыбы перевозится автотранспортом по европейскому маршруту E10 в Швецию, а более мелкие партии – по R77 и E12.

В последние годы значительно выросли объемы перевозки рыбы по железной дороге из Северной Норвегии (Железнодорожная линия, линия Уфутен и линия Нурланн) в Осло¹⁸. По сравнению с железнодорожными перевозками, по автодорогам экспортируется приблизительно 50% рыбной продукции.

Доставка на зарубежные рынки в Азии и США происходит по воздуху из аэропорта Гардемуен (Осло) или из Франкфурта в Германии. Существует также транспортный коридор для морепродуктов от крупного производителя в Шервёй, при этом используется дорожный коридор по европейским маршрутам E6/E8, а затем груз перегружается на рейсы, следующие из Хельсинки в Японию. Увеличение объемов экспорта из Северной Норвегии может вызвать больший интерес к прямому авиасообщению из Северной Норвегии или из соседних стран.

Перевозка морепродуктов с севера Норвегии на рынки сбыта во многом зависит от технического состояния и пропускной способности автодорог и железнодорожной сети в соседних странах, через которые груз следует транзитом (Швеция и Финляндия). Значительный рост производства и экспорта морепродуктов из Северной Норвегии потребует эффективной доставки на рынки, развитых путей сообщения, достаточную пропускную способность и высокий уровень безопасности дорожного движения в используемых коридорах.

4.6.2 РОССИЯ, ШВЕЦИЯ И ФИНЛЯНДИЯ

Добыча рыбы и аквакультура в России, Финляндии и Швеции нацелены в основном на внутреннее потребление. Однако, у России имеются планы существенного увеличения производства фермерской рыбы, что может повлиять на изменение ситуации в будущем.

4.7 ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО И ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Лесное хозяйство и лесная промышленность имеют большое экономическое и социокультурное значение для Баренцева региона, особенно в России, Финляндии и Швеции, как видно из карты. На севере Норвегии лесное хозяйство носит ограниченный характер и имеет только местное значение.

Страна	Лесные ресурсы
Россия	6 000 млн. м ³
Финляндия	730 млн. м ³
Швеция	590 млн. м ³
Норвегия	50 млн. м ³

Таблица 2: Лесные ресурсы

¹⁸ Примерно 120 тыс. тонн в 21012г. Источник: Администрация железных дорог Норвегии

Площадь лесов Баренцева региона составляет более 100 млн. га. Только 20% от этого количества располагается на территории Северных стран, но эти 20 млн. гектаров составляют 70% площади лесов в ЕС. Поэтому Северные страны играют важную роль в качестве поставщика в страны ЕС, и это требует дальнейшего развития. На Рис. 8 представлены показатели экспорта в страны ЕС в стоимостном выражении.

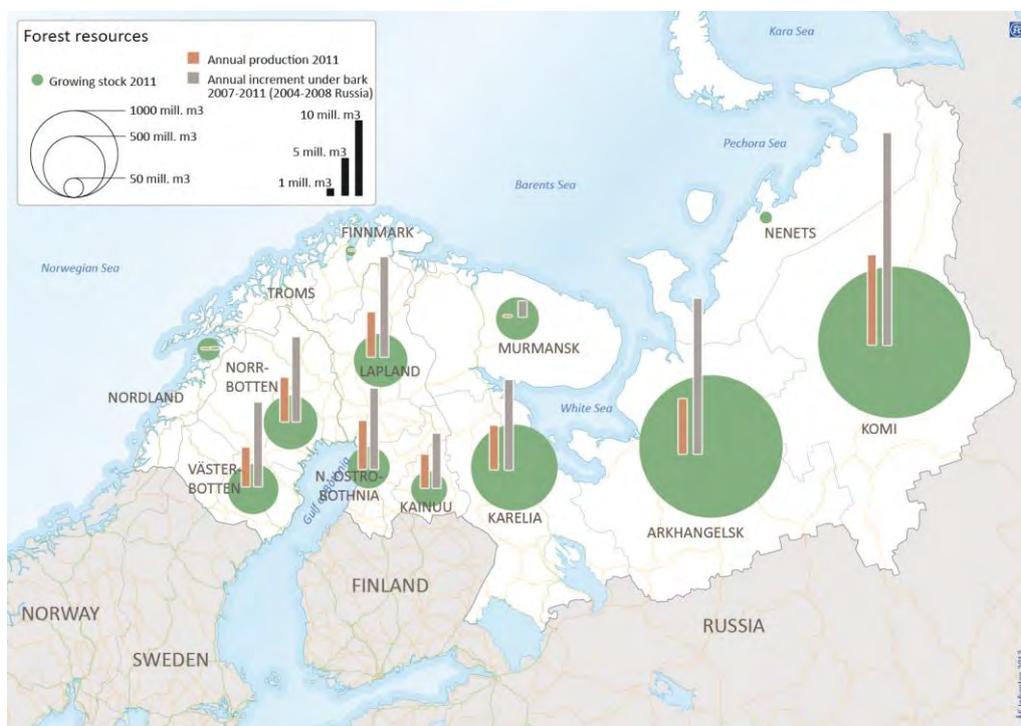


Рисунок 7: Лесные ресурсы, годовой рост и уровень производства

Наиболее важными видами деревьев являются сосна, ель и береза. Медленный рост в северных областях позволяет получить древесину высокого качества.

Предприятия лесной промышленности в северных регионах Швеции и Финляндии расположены вдоль побережья Ботнического залива. Они в основном производят целлюлозу, бумагу, пиломатериалы и биоэнергетическую продукцию. На северо-западе России предприятия лесного хозяйства и лесной промышленности находятся в Мурманской и Архангельской областях, в Республике Карелия и Республике Коми. Производятся лесоматериалы и целлюлозно-бумажная продукция. Четыре из пяти крупнейших лесопромышленных предприятий России расположены в северо-западных областях. Более половины продукции лесного хозяйства в России приходится на северо-западные регионы.

Рынки

Большая часть лесной продукции Баренцева региона идет на экспорт. Швеция, Финляндия и Россия входят в число крупнейших в мире экспортеров целлюлозы, бумаги и пиломатериалов по объемам, наряду с Канадой. Швеция экспортирует примерно в равной пропорции пиломатериалы и бумагу, в то время как Финляндия экспортирует сравнительно большие объемы бумаги, а Россия – большие объемы пиломатериалов. И Швеция, и Финляндия ввозили большие объемы древесины из России для промышленного производства. Самым важным рынком для продукции лесного хозяйства является ЕС.

На экспорт древесина и лесоматериалы часто отправляются по железной дороге или морем, в то время как внутри страны в основном используется автотранспорт. Переработка древесины в Швеции и Финляндии, как правило, осуществляется на предприятиях, расположенных на побережье, которые часто имеют свои портовые сооружения.

Архангельск является крупнейшим грузовым портом, через который лесоматериалы и продукция предприятий Северо-запада России направляются на западные рынки. Для внутренних перевозок по России в большей степени используются железные дороги и реки/каналы.

У лесной промышленности в Баренцевом регионе есть потенциал для роста, несмотря на то, что большая часть мировых инвестиций в лесную промышленность в последнее время направлялась в Южную Америку и Азию. Во-первых, крупные лесные массивы в восточной части Баренцева региона остаются неосвоенными из-за отсутствия транспортной инфраструктуры. Во-вторых, по оценкам изменение климата приведет в будущем к росту продуктивности лесов на 20-50%. И наконец, дальнейшее улучшение может привести к росту.

Для поддержания экономической конкурентоспособности лесной промышленности на Севере необходимо минимизировать затраты на логистику. Железные дороги используются для перевозок там, где это экономически оправдано. Для снижения стоимости автомобильных перевозок необходимо использовать более крупный и тяжелый автотранспорт для перевозки круглого леса и другого сырья, а также готовой продукции.

В Финляндии разрешено использовать 76-тонные грузовики на всех дорогах. В Швеции разрешалось использовать 90-тонные грузовики на отдельных дорогах. В Финляндии также будут проводить испытания 100-тонных лесовозов на отдельных дорогах. В Норвегии недавно было разрешено использовать более тяжелые грузовики для перевозки древесины на отдельных дорогах (но не более 60 тонн). Более крупные и тяжелые грузы предъявляют новые требования к несущей способности дорог и мостов, а также к поддержанию технического состояния автодорог, особенно в зимний период.

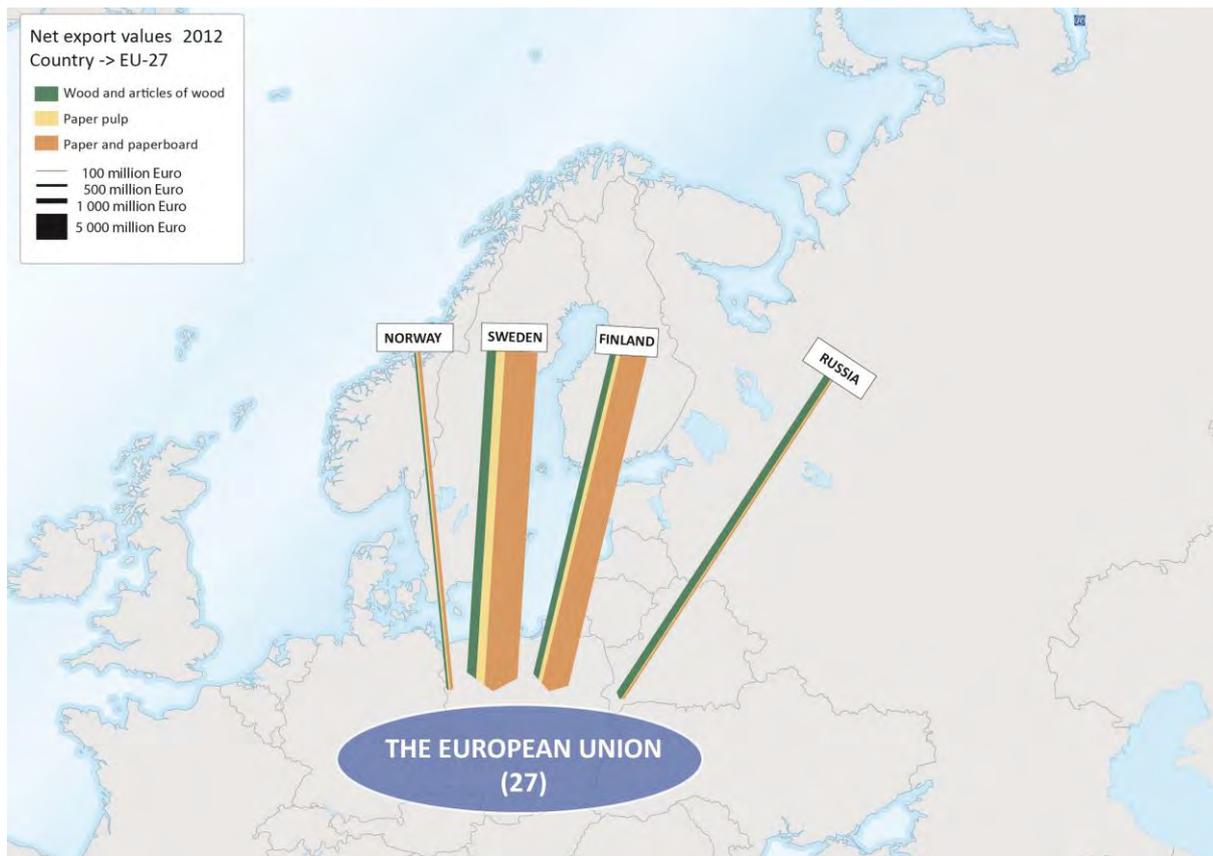


Рисунок 8: Экспорт лесной продукции из России и Северных стран в ЕС

4.8 НЕФТЕГАЗОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

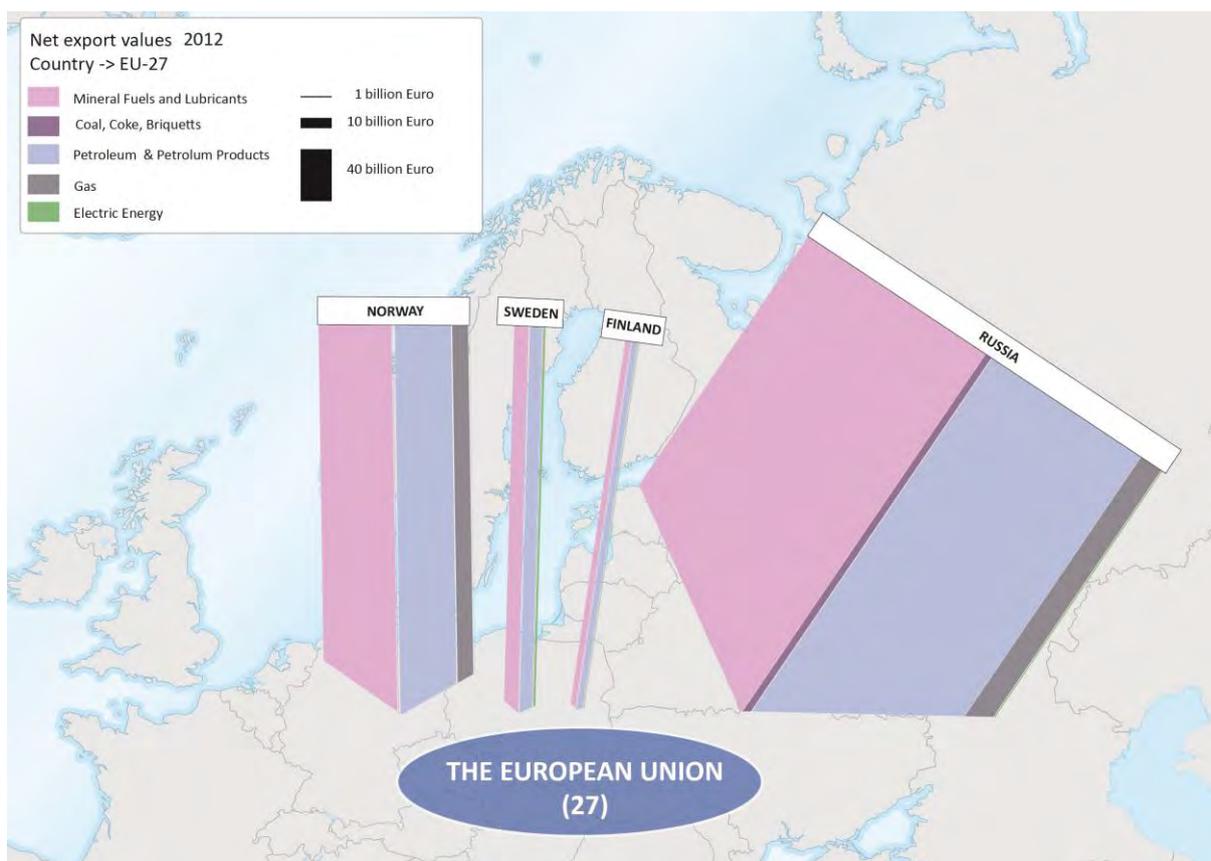


Рисунок 9: Экспорт энергоресурсов из России и Северных стран в ЕС

Как видно из Рис. 9, Россия и Норвегия являются крупными поставщиками энергоносителей в виде нефти и газа в Европейский Союз. Россия является вторым по величине экспортером нефти и крупнейшим экспортером газа в мире. Норвегия является седьмым крупнейшим экспортёром нефти и третьим крупнейшим экспортером природного газа¹⁹.

Финляндия и Швеция импортируют сырую нефть, перерабатывают ее и отправляют на экспорт в виде нефтепродуктов. Финляндия импортирует нефть в основном из России, а Швеция - в основном из Норвегии, Дании и Великобритании.

Относительно большая часть текущего производства приходится на Баренцев регион. Тем не менее, его пока нельзя считать развитой нефтегазовой провинцией. В будущем ожидается рост экспорта нефти и газа из Баренцева региона. Значительными запасами нефтегазовых ресурсов обладают Норвежское море, Баренцево море и Тимано-Печорская провинция в Ненецком автономном округе и республике Коми.

Также крупные месторождения есть к востоку от Баренцева региона в Карском море и на полуострове Ямал. Транспортировка большей части нефти и газа, добываемых в этих районах, проходит по территории Баренцева региона.

Норвежский нефтяной директорат недавно обновил свой прогноз по неразведанным ресурсам в норвежской части Баренцева моря. Новый прогноз подтверждает сделанные ранее выводы о наличии крупных запасов нефти и газа в этих районах.

¹⁹ Статистические данные за 2011 год

Разработка существующих ресурсов в Баренцевом регионе зависит от различных внешних факторов, таких как цены и политика, но они не рассматриваются в данном контексте. Тем не менее, одним из факторов, расширяющих возможности для добычи нефти и газа в Баренцевом регионе, является подписание Россией и Норвегией договора о разграничении морских пространств в Баренцевом море в 2010 году.

Наиболее известными месторождениями в Баренцевом регионе являются морское месторождение нефти **Приразломное**, которое первым войдет в эксплуатацию на российском континентальном шельфе в Баренцевом море (начало добычи запланировано на 2013 год), морское месторождение газа **Снёвит (Белоснежка)** - первое действующее месторождение газа в норвежской части Баренцева моря (добыча началась в 2007 году), месторождение нефти Голиаф – первое действующее месторождением нефти в норвежской части Баренцева моря (добыча началась в 2013 году), месторождения нефти в **Тимано-Печорской провинции** на территории Ненецкого автономного округа и Республики Коми и гигантское **Штокмановское** месторождение газа на российском континентальном шельфе, добыча на котором может начаться в будущем.

В таблице²⁰ приведены данные по запасам нефти и газа и текущим и прогнозируемым объемам добычи.

Нефтегазовый регион Баренцева моря	Запасы	Объем годовой добычи в 2012г.	Объем годовой добычи в 2020г. (прогноз)
Баренцево море			
- Штокмановское морское месторождение газа	3,9 трлн. м ³ газа и 56 млн. т. конденсата	0	23,7 млрд. м ³ газа и 0,2 млн. т. конденсата
- морское месторождение газа Снёвит (Белоснежка)	172,8 млрд. м ³ газа, 21,8 млн. т. конденсата и 8,7 млн. т. ШФЛУ	5,85 млрд. м ³ газа, 0,98 млн. т. конденсата и 0,3 млн. т. ШФЛУ	5,85 млрд. м ³ газа, 0,98 млн. т. конденсата и 0,3 млн. т. ШФЛУ
- морское месторождение нефти Голиаф	30,2 млн. т. нефти, 7,3 млрд. м ³ газа и 0,3 млн. т. ШФЛУ	0	6,4 млн. т. нефти
- морское месторождение нефти Йохан Кастберг	55-80 млн. т. нефти	0	Не определено
Тимано-печорская провинция			
- морское месторождение нефти Приразломное	77 млн. т. нефти	0	6,5 млн. т. нефти
- месторождения нефти на суше связанные с Варандеем	~300 млн. т нефти	5 млн. т. нефти	10 млн. т. нефти
Норвежское море (в пределах Баренцева региона)			
- морское месторождение газа и нефти Норне	90,8 млн. м ³ нефти, 11,8 млрд. м ³ газа, 1,8 млн. ШФЛУ	0,9 млн. т. нефти, 0,16 млрд. м ³ газа, 0,02 млн. т. ШФЛУ	0
- морское месторождение газа Ааста Ханстеен	45,4 млрд. м ³ газа и 0,9 млн. м ³ конденсата	0	Не определено

Таблица 3: Запасы и добыча нефти и газа в Баренцевом регионе

²⁰ Источник: Akvaplan Niva
(www.akvaplan.niva.no/no/resource_centre/document_archive/filter/0/0/11/date)

Нефтегазовая отрасль является важным экономическим фактором в Баренцевом регионе. Разработка месторождений нефти и газа также оказывает положительное воздействие на отрасль поставщиков различной продукции необходимой при освоении и разработке месторождений. Это воздействие не ограничивается только районами, прилегающими к месторождениям, но распространяется на весь Баренцев регион.

Предпринимаются усилия для открытия новых участков на норвежском и российском континентальном шельфе в Баренцевом море. Юго-восточный сектор Баренцева моря открывает возможности для норвежско-российского сотрудничества, также и с точки зрения промышленного развития. Между российской «Роснефтью», «ЭНИ» и «Статойл» были заключены соглашения о сотрудничестве по разработке участков расположенных вдоль разделительной линии с российской стороны. В зависимости от коммерческой привлекательности открытых месторождений и способов добычи эта деятельность, как ожидается, даст значительные позитивные побочные результаты в губернии Финнмарк и Мурманской области.

Разработка юго-восточного сектора Баренцева моря ставит сложные задачи с точки зрения эффективной логистики, необходимости развития инфраструктуры в приграничных районах, транспорта и энергетики. Для обеспечения будущей деятельности в восточной части Баренцева моря возникнет необходимость строительства портов и баз снабжения, вертодромов для транспортировки персонала в районы добычи, и модернизации аэропортов в этом районе. Энергоснабжение Финнмарка будет иметь решающее значение для разработки месторождений на норвежском континентальном шельфе в Баренцевом море.

Помимо трубопроводного транспорта Северный морской коридор в настоящее время является главным коридором для транспортировки нефти и газа из Баренцева региона. Северный морской путь в будущем, возможно, приобретет большее значение в качестве коридора для поставок нефти и газа в Азию по сравнению с сегодняшним днем. Норвежский остров Шпицберген может в будущем играть роль базы снабжения и центра поисково-спасательных работ в Баренцевом море.

Ежегодный грузопоток в Баренцевом море составляет 19 млн. тонн, из которых 15 млн. т. – это российская нефть и нефтепродукты, а 4 млн. т. - норвежский сжиженный газ²¹. В течение 10 лет мощность российских нефтяных терминалов в Арктике может достигнуть 100 млн. т. в год. В 2010 году 326 танкеров и газовозов осуществили перевозку по Северному морскому коридору. В настоящее время в Баренцевом регионе действуют следующие береговые и морские нефтяные и газовые терминалы:

- Печорское море
 - Варандей
 - Колгуев
- Белое море
 - Архангельск (Талаги)
 - Витино
- Баренцево море
 - Мурманск
 - Кольский залив (Белокаменка, Мохнаткина пахта, ТБК-1)
 - Мелькойя

²¹ «Транспортировка нефти из российской части Баренцева региона по состоянию на январь 2011г.», А. Бамбуляк и Б.Франтцен (2011г.)

Хотя большая часть товаров и грузов для разработки и эксплуатации месторождений будет доставляться морским транспортом, немалая часть таких поставок будет осуществляться и по суше. Проведенные в Норвегии исследования показали, что важное значение для нефтегазовой промышленности будут иметь следующие транспортная инфраструктура и транспортные услуги²²:

- Надежное и качественное дорожное сообщение с портами
- Авиатранспорт для перевозки сотрудников и срочных грузов
- Эффективные порты, которые могут выступать в качестве баз снабжения, центров перевалки грузов, и центров обслуживания морских установок
- Высокий уровень безопасности на море, включая готовность к чрезвычайным ситуациям и организацию поисково-спасательных работ

4.9 ТУРИЗМ

Туризм является важной и быстро растущей отраслью. Информация о количестве ночевков приведена на Рисунке 10. В последние годы самые высокие темпы роста демонстрирует природный туризм. Весь Баренцев регион обладает богатыми и неиспользованными ресурсами для развития в этой области. Северное сияние, незаходящее солнце летом, арктический климат и дикая природа – лишь некоторые из зрелищных красот Баренцева региона, привлекающих туристов. Чтобы воспользоваться растущим спросом со стороны туристов из других стран необходимо повышение доступности региона и организация прямого авиасообщения с европейскими странами.



Рисунок 10. Количество ночевков в гостиницах по месяцам

Баренцев регион обладает высоким потенциалом в качестве места туристического отдыха для жителей Центральной Европы. Довольно широко известны Лапландия, мыс Нордкап, фьорды Северной Норвегии, Северный Ледовитый океан и Лофотенские острова. Однако, многие места еще ожидают своей очереди, например, северные области России.

²² «Новая инфраструктура на севере». Национальная транспортная администрация (2010-2011гг.)

Туроператоры заинтересованы в новых направлениях. Туристы ищут новых ощущений, поскольку большая часть туристических мест в Центральной Европе уже ими посещены. Север вызывает интерес, потому что отличается от всего остального, насыщен экзотикой и увлекает. Европейцев привлекают снег и лед, дикие места и особенная арктическая природа со всеми ее явлениями и видами отдыха.

В Баренцевом регионе существуют различные виды туризма. Финская Лапландия – хит зимних продаж, в то время как Финнмарк (Норвегия) очень популярен летом благодаря мысу Нордкап и круизам на «Хюртирютен». Однако, зимний туризм набирает популярность и на севере Норвегии. Популярными продуктами в Северных странах являются ледовые отели, фьорды и острова, дикая природа, неосвоенные территории, коренные народы, арктическое побережье и береговая культура, лыжи и лыжные курорты, каяки, морская, речная и озерная рыбалка, арктические экспедиции, снегоходы, походы и т.д.

Стратегия развития туризма также разработаны и в Мурманской области. Ее цель – увеличить количество туристов, посещающих российскую часть Баренцева региона. Среди прочего в стратегии упоминаются рыболовные лагеря, дикая природа, лыжи и спорт.

Число пересечений границы в/из российской территории Баренцева региона резко возросло с 2009 года²³. Количество пересечений границы в 2012 году на КПП Стурскуг-Борисоглебск достигло 250 тысяч, а на КПП Салла (Финляндия) в тот же год было зарегистрировано 225 тысяч пересечений. Такая положительная динамика обусловлена ростом числа туристов в дополнение к росту пассажирских и грузовых перевозок. Это предположение подкрепляется данными исследований, например исследования о влиянии туристического потока из России в Финляндию. Исследование показывает, что около 350 тысяч туристов из России тратят в финской Лапландии порядка 600-700 млн. евро в год. Влияние российского туризма на Северную Норвегию и Северную Швецию кажется более умеренным, но быстро растет.

Расширение сети путей сообщения и эффективная транспортная инфраструктура являются двумя ключевыми условиями для развития туризма в Баренцевом регионе. Хотя состояние транспортной инфраструктуры достигло определенного уровня, все еще остаются широкие возможности для ее совершенствования.

В недавно опубликованном докладе "План мероприятий в сфере туризма в Баренцевом регионе" подчеркивается необходимость улучшения ситуации по некоторым основным вопросам. Одной из наиболее важных проблем требующих решения является отсутствие качественного авиационного сообщения в направлении восток-запад. Совместная рабочая группа по туризму Баренцева региона подняла вопрос развития авиасообщения «восток-запад» как наиважнейшую задачу, требующую решения. Улучшение сообщения «восток-запад» оказало бы положительное влияние на развитие туризма во всем регионе, открыв возможности для лучшей координации и создания совместных туристических продуктов. Благодаря удобному авиасообщению Баренцев регион стал бы еще более привлекательным направлением для иностранных туристов. Комбинирование туристических продуктов из нескольких стран с помощью авиасообщения «восток-запад» привлекло бы новые клиентские сегменты, особенно из Азии.

В Баренцевом регионе высокие транспортные издержки, а дорожные условия существенно различаются в разных частях региона. Инфраструктура требует модернизации, особенно в российских муниципалитетах. Существует нехватка мест для отдыха, автозаправочных станций и других придорожных объектов вдоль многих автодорог, и лишь очень немногие из них

²³ Мартти Хал, «Экономическое сотрудничество в Баренцевом регионе 2003-2012 гг».

удовлетворяют потребностям туристов с ограниченными физическими возможностями и инвалидов.

Для резкого роста туристических потоков между Россией и Северными странами необходимо упростить визовый режим между Россией и странами Шенгенского соглашения в Баренцевом регионе.

Существуют общие интересы в развитии индустрии туризма в Баренцевом регионе. В этом контексте важно поддерживать и активизировать двусторонние и многосторонние рамочные условия для делового сотрудничества на региональном уровне.

4.10 ОБЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ В РЕГИОНЕ

Экспортные потоки из Баренцева региона

Баренцев регион характеризуется низкой плотностью населения, поэтому основные рынки сбыта сырья и продуктов его переработки находятся в других частях света. Наиболее близкими и важными рынками являются ЕС и центральные регионы России. Большие объемы скоропортящейся рыбной продукции направляются как в Западную, так и Восточную Европу. Европейские страны также являются основным пунктом назначения для сырья и продукции горной промышленности, металлургии и лесной промышленности, где происходит их дальнейшая переработка. Важными рынками для экспорта сырья также являются Азия и Америка.

Транспортные потоки между Россией, Финляндией, Швецией и Норвегией

В таблице приведены данные по экспортным грузопотокам между странами в миллионах тонн. Это общие цифры по странам, а не Баренцеву региону. Отдельные статистические данные по регионам, входящим в Баренцев регион, отсутствуют.

Млн. т ВЫВОЗ -Экспорт	ВВОЗ - Импорт				ИТОГО
	Норвегия	Швеция	Финляндия	Россия	
Норвегия		13	2	1	17
Швеция	7		8	1	17
Финляндия	1	6		3	10
Россия	2	12	28		42
ИТОГО	10	32	38	5	86

Таблица 4. Экспорт/импорт между Россией, Финляндией, Швецией и Норвегией в млн. т (не включая транзитные грузы).

Потоки внутри Баренцева региона

Осуществляется торговля некоторыми видами сырья и продукции промышленного производства между регионами четырех стран, входящих в Баренцев регион. В качестве примера можно привести руду, которая отправляется на переработку из России и Швеции в Финляндию или рыбопродукцию из Северной Норвегии, которая поступает в северные регионы России, Швеции и Финляндии.

Однако большая часть внутренних потоков в Баренцевом регионе приходится на транзитные грузы. Половина выращенного на севере Норвегии лосося поступает на рынок транзитом через Северную Швецию и/или Северную Финляндию²⁴.

Например, существует поток лосося, который автомобильным транспортом доставляется с севера Норвегии в Хельсинки для дальнейшей перевозки авиатранспортом в Азию. Еще одним примером является железная руда, которая с севера Швеции поступает на рыки ЕС и других стран транзитом через Норвегию. Транспортировка российских нефти и газа осуществляется вдоль побережья Норвегии, но в основном в международных водах.

Грузопотоки по железной дороге

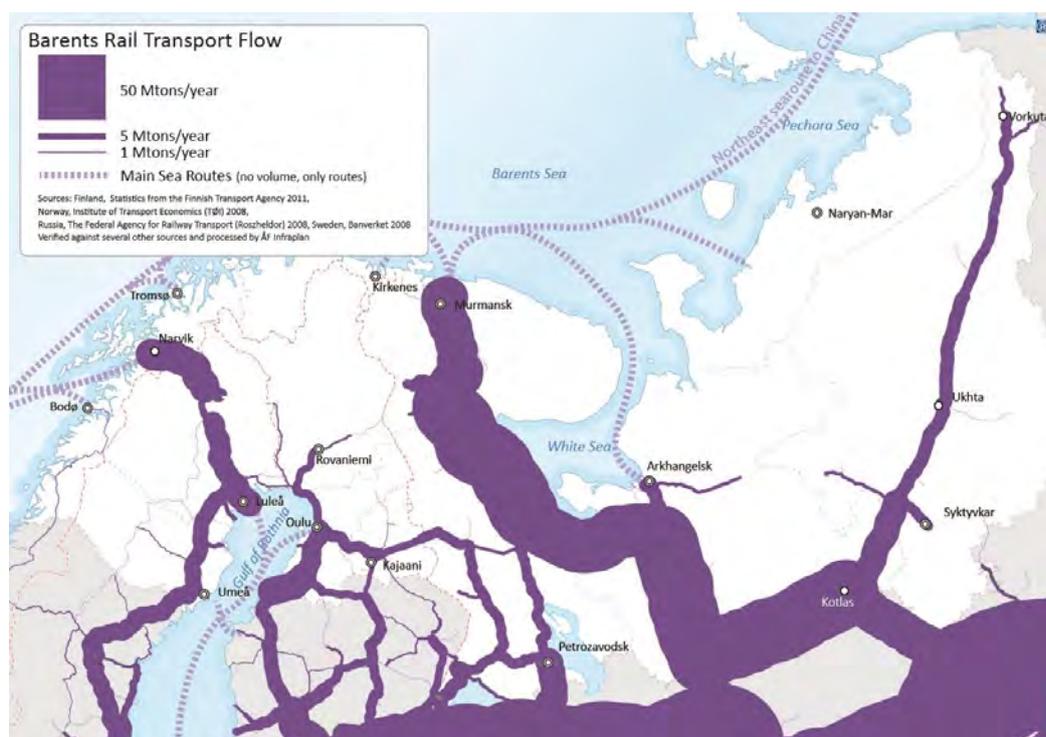


Рисунок 11: Грузопотоки по железной дороге

На карте (Рис. 11) показаны грузопотоки по железной дороге как внутри, так и за пределы Баренцева региона. Основные потоки идут по Октябрьской железной дороге, по Ботническому коридору и по Железнодорожной линии/Уфутбанен.

Пассажиро- и грузопоток автомобильным транспортом

На следующей карте показано количество транспортных средств (грузовых автомобилей и пассажирского автотранспорта) между странами²⁵. Карта не дает такого хорошего представления об автотранспортных потоках, как карта по железнодорожным потокам, но, тем не менее, дает определенную информацию о количестве людей и грузов пересекающих

²⁴ Матисен и др. «Транспортировка свежей рыбы из Северной Норвегии на европейский континент – грузопотоки и вызовы, связанные с комбинированными перевозками» (2009г.)

²⁵ Карта учитывает местное передвижение через границы. На некоторых пограничных пунктах наблюдается интенсивное местное передвижение. Особенно большой приграничный поток в форме поездок на работу/за покупками наблюдается на границе в Хапаранде/Торнио, но и на некоторых других пограничных переходах между Норвегией и Швецией/Финляндией.

границы. Ее также можно использовать для отслеживания изменения ситуации. Статистика показывает, что среднегодовой поток автотранспорта на границе Норвегии и России несколько лет назад был гораздо выше.

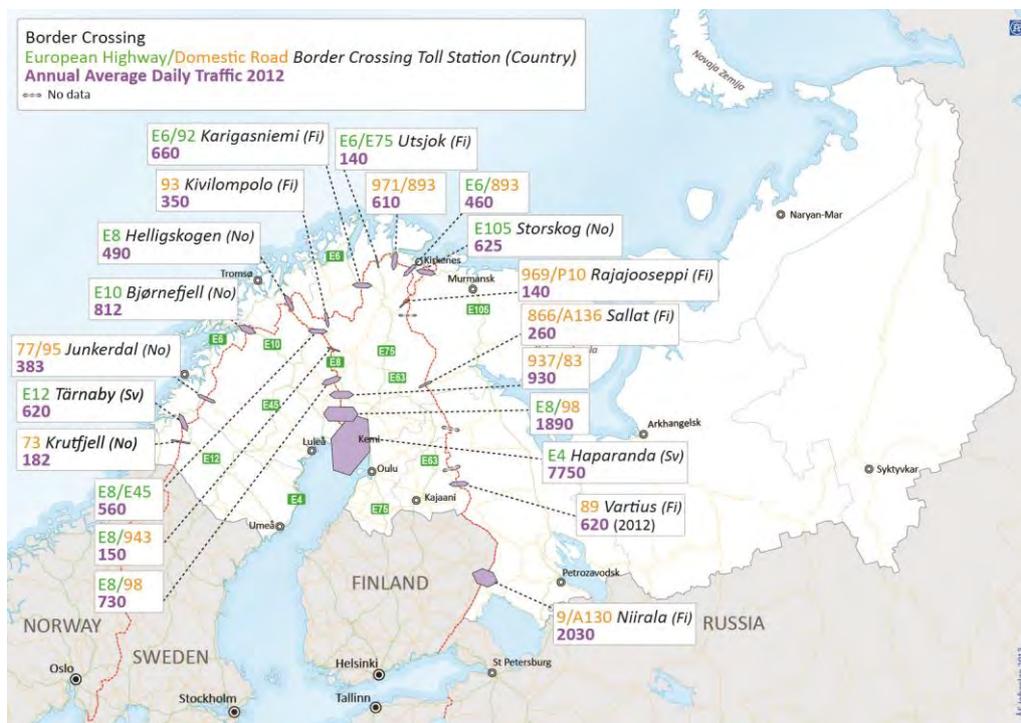


Рисунок 12: Среднесуточное количество пересекающих границу автомобилей

4.11 ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

В транспортной системе Баренцева региона существует несколько различных транспортных узлов, где возможна перевалка грузов между различными типами транспорта. В более крупных населенных пунктах существуют стратегические грузовые узлы со смешанными перевозками, а в других местах имеются ж/д склады или портовые сооружения. На Рис. 13 показан грузооборот крупнейших портов Баренцева региона. Описание системы смешанных перевозок, связанной с этими ключевыми портами, приведено в следующей главе, посвященной транспортным коридорам.



Рисунок 13: Грузооборот портов Баренцева региона

5. ОСНОВНЫЕ ТРАНСГРАНИЧНЫЕ КОРИДОРЫ БАРЕНЦЕВОГО РЕГИОНА

ВВЕДЕНИЕ

На первых двух картах в этом разделе показаны транспортные сети, которым отдается приоритет в ЕС и Российской Федерации.

В центре внимания Экспертной группы находились основные трансграничные коридоры Баренцева региона, описание которых приведено в этой главе.

Следует отметить, что некоторые коридоры, например, Ботнический коридор, охватывающий автомобильное и железнодорожное сообщение между Хельсинки и Стокгольмом, только частично находятся в пределах Баренцева региона. Основное внимание в транспортном плане уделено отрезку коридора, проходящему по Баренцеву региону.

Некоторые из коридоров частично совпадают. В таких случаях совпадающая часть включена в описание только одного из коридоров, и в описании другого коридора (ов) дана ссылка на то, где можно найти описание совпадающей части.

В таблице на следующей странице приведена краткая информация о тех транспортных коридорах, которые Экспертная рабочая группа посчитала наиболее важными. Сами коридоры показаны на Рис. 16.

Экспертная рабочая группа хотела бы особо выделить следующие три коридора:

- Железнодорожное сообщение Железнодорожная линия(Мальмбанан)/Уфутбанен (см. Главу 5.2.)
- Северный морской коридор с Мурманском в качестве основного транспортного узла (см. Главу 5.4)
- Ботнический коридор (см. Главу 5.1)



Рисунок 14: Приоритетные автомобильные дороги для ЕС и Российской Федерации



Рисунок 15: Приоритетные железные дороги для ЕС и Российской Федерации

Коридор/ Глава ²⁶	От – До	Наименование коридора, если имеется	Наименование дорог и железнодорожных участков	Вид транспорта	Статус в ТЕТС/ТЕН-Т ²⁷ , или предлагаемый статус	Протяженность (км)
5.1	Оулу – Хапаранда/Торнио – Умео	Ботнический коридор	Автодороги: E8, E4, E75, Ж/д: Ботниабанен, Хапарандабанен и главная линия, проходящая через Верхний Норрланд, линия Торнио-Оулу	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить в основную сеть	Автодороги: 766 Ж/д: ~800
5.2	Лулео – Нарвик		Автодороги: E 10 Ж/д Рудная линия (Малмбанан), ж/д Уфутбанен	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить в основную сеть	Автодороги: 520 Ж/д: 473
5.3	Воркута – Котлас – Сыктывкар - Архангельск – Вартиус - Оулу		Автодороги: E105 (P-21 «Кола», M-10 «Россия»), 89, E8, E4, E10, E6, Ж/д:	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить в основную сеть	Автодороги: 1729 Ж/д дороги: 1517
5.4	Архангельск – Мурманск – Европейский континент	Северный морской коридор	Морской коридор, поэтому номера отсутствуют	Морской	Автострада «Морской оси»	Приблиз. 3500 морских миль
5.5	Лулео/Кеми/Оулу – Европейский континент	Магистраль Балтийского моря	Морской коридор, поэтому номера отсутствуют	Морской	Автострада «Морской оси»	Приблиз. 1500 морских миль
5.6	Петрозаводск - Мурманск – Киркенес	-	Автодороги: E 105 (P-21 “Кола”, M-10 “Россия”) Ж/д: Октябрьская ж/д - линия Мурманск-С. Петербург, линия Мурманск – Никель	Автомобильный и железнодорожный		Автодороги: 1199 Ж/д: 1646
5.7	Кеми – Салла - Кандавакша	-	Автодороги: E75, 82, E105 Ж/д: линия Кеми – Рованиemi – Кемиярви	Автомобильный и железнодорожный	Не включен	Автодороги: 446 Ж/д: 450
5.8	Кеми – Рованиemi – Киркенес	-	Автодороги: E75, 971, 893	Автомобильный	Не включен	Автодороги: 702
5.9	Киркенес-Мушьеен	Национальные коридоры Северной Норвегии	Автодороги: E6 Ж/д: Нурланндсбаннен, Меракербанен	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить в комплексную сеть	Автодороги: 1684 Ж/д: 803
5.10	Хапаранда/Торнио – Тромсё	Маршрут «Северное сияние»	Автодороги: E8, E6, 99 Ж/д: линия Торнио – Колари	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить автодорогу в комплексную сеть	Автодороги: 620 Ж/д: 183
5.11	Каресуандо - Альта		Автодорога: 93	Автомобильный	Не включен	Автодорога: 272
5.12	Вааса – Умео – Му-и-Рана	Синий путь	Автодороги: E 12 Ж/д: линия Стуруман – Хэллнэс	Автомобильный и железнодорожный	Предложено включить в	Автодороги: 492 Ж/д: 167

²⁶ Коридоры указаны не в приоритетном порядке

²⁷ Трансьевропейские транспортные сети (ТЕТС)

				ный	комплексную сеть	
5.13	Шеллефтео - Будё	Серебряный путь	Автодороги: 95, 77, Е6, 80	Автомобильный и железнодорожный	Не включен	Автодороги: 379 Ж/д: 140
5.14	Мурманск – Райяйосеппи - Ивало		Автодороги: Р-10, А138, 91	Автомобильный	Не включен	Автодороги: 350
5.15	Сваппаваара – Пайяла- Колари		Автодороги: Е10, Е45, 395, 99 Ж/д: ²⁸	Автомобильный и железнодорожный	Не включен	Автодороги: 160

Таблица 5: Приоритетные коридоры по мнению Экспертной группы БЕАТА

В следующих подглавах 5.1-5.15 приведено более подробное описание каждого из коридоров.

²⁸ Протяженность потенциального нового железнодорожного коридора составит порядка 210 км (110 км по территории Швеции и порядка 100 км по территории Финляндии)

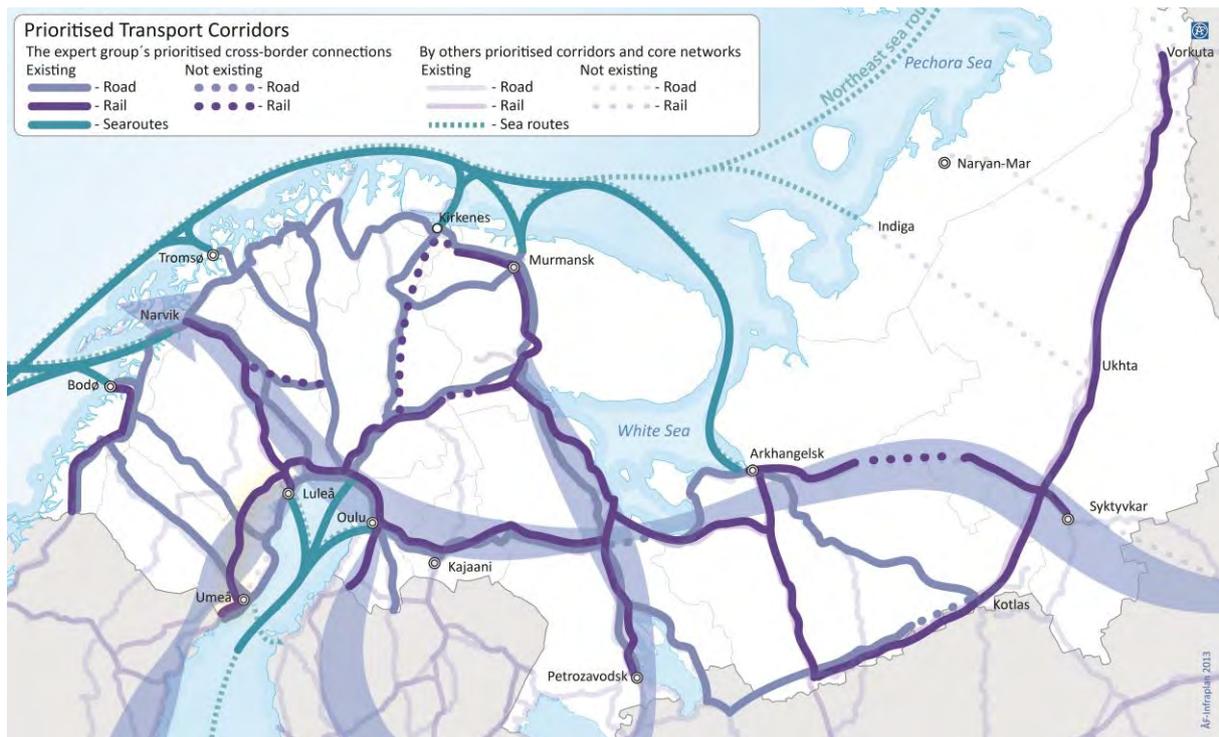


Рисунок 16. Приоритетные транспортные коридоры Баренцева региона по мнению экспертной группы БЕАТА

5.1 КОРИДОР: «БОТНИЧЕСКИЙ КОРИДОР»: ОУЛУ - ХАПАРАНДА/ТОРНИО - УМЕО

Состоит из:
Автодороги
E4, E8 и E75

Железные дороги

Ботниабанен, Хапарандабанен, главная линия, проходящая через Верхний Норрланд и железная дорога Хельсинки - Торнио

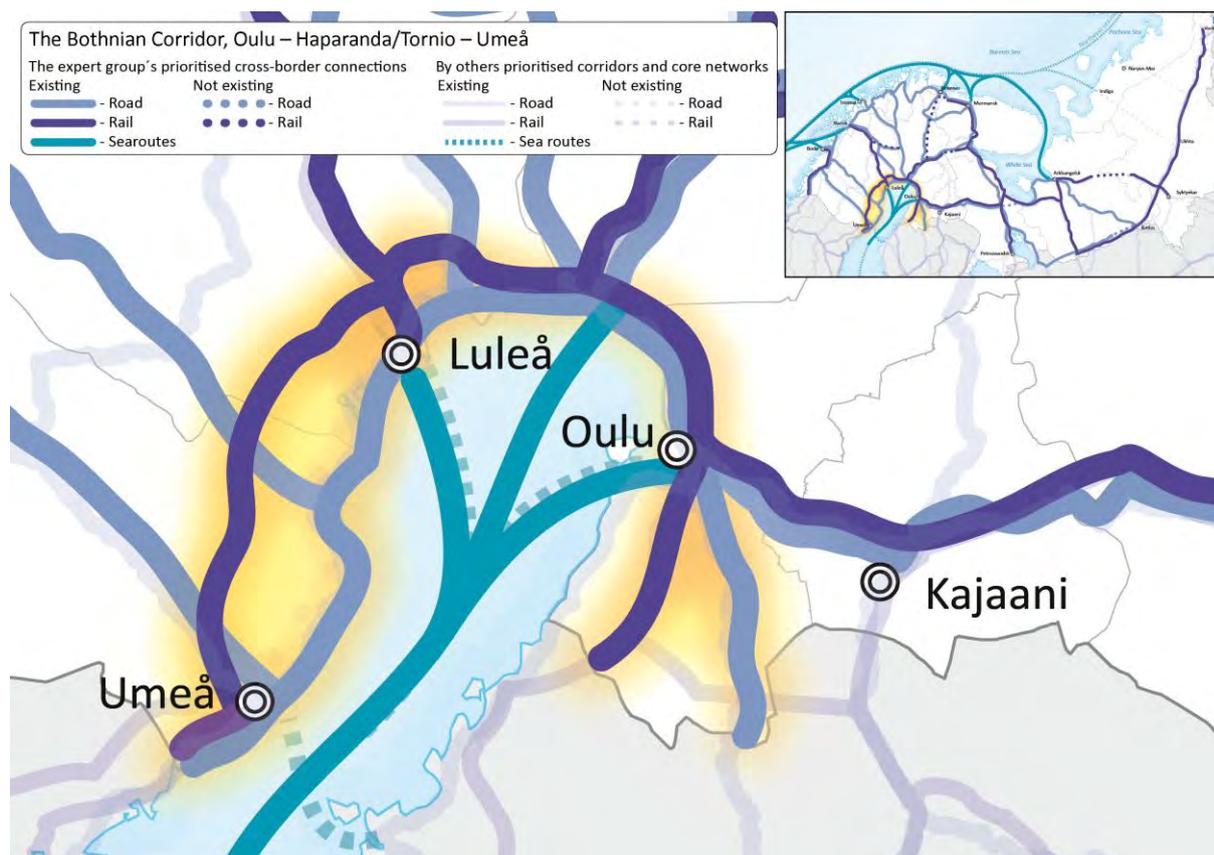


Рисунок 17: Ботнический коридор

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Швеция (E4) Граница ленов Вестерботтен и Вестерноррланд - шведско-финская граница

Протяженность: 452 км
Ширина: 9 – 21,5 метра
Предельная разрешенная скорость: 90 – 110 км/ч

Количество транспортных средств ежедневно пересекающих границу:
(Хапаранда/Торнио): 7750

Финляндия (E75, E8) шведско-финская граница – Граница Северной Похьянмаа и Кески-Суоми

Протяженность: 314 км

Ширина: 10 - 12,5 метров, на протяжении около 70 км в Кеми и Торнио и в Оулу - это автомагистраль

Процентное соотношение участков дороги шириной не менее 8 м: 100%

Предельная разрешенная скорость: 100 км/ч, на отдельных участках 60 или 80, на автомагистралях при хорошей дорожной обстановке 120

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением

Умео	8 200
Шеллефтео	5 300
Питео	8 900
Лулео	9 400
Каликс	5 100
Хапаранда	5 700
Торнио	11 000
Кеми	12 500
Оулу	47 500

Железная дорога

Протяженность

Швеция

Главная линия через Верхний Норрланд 626 км (Брэке-Умео-Буден)

Ботниабанен 185 км (Нюланд-Умео)

Хапарандабанен 161 км (Буден-Хапаранда)

Финляндия

Общая протяженность основной сети Ботнического коридора на территории Финляндии составляет 812 км. Примерно 40% приходится на Баренцев регион.

Среднее количество пассажирских составов:

Швеция

Умео – Вэннес: 32

Вэннес - Буден: 12

Буден - Хапаранда 0

Финляндия

Кеми - Оулу 14

Среднесуточное количество товарных составов:

Швеция

Умео – Вэннес: 24

Вэннес - Буден: 32

Буден - Хапаранда 4

Финляндия

Торнио - Кеми: 4

Кеми - Оулу: 6

Оулу - юг: 14

Предельная разрешенная нагрузка на ось:

Швеция: 25 тонн

Финляндия: 22,5 тонн

Ширина колеи:

Швеция 1435 мм

Финляндия: 1524 мм

Предельная разрешенная скорость:

Швеция: 250 км/ч

Финляндия: 140 км/ч²⁹

Сигнальная система:

Швеция: АТС/ERTMS³⁰/ЕВІСАВ 900

Финляндия: АТР-VR/RHK

Электрифицирована/неэлектрифицирована:

Швеция: Электрифицирована

Финляндия: Электрифицирована за исключением участка Торнио-Кеми

Однопутная или двухпутная:

Швеция: Однопутная

Финляндия: Однопутная

Морское сообщение

См. Главу 5.5

Аэропорты

Количество пассажиров в год

Умео 846 000

Шеллефтео 225 000

Лулео 979 000

Кеми 97 000

Оулу 701 000

Общая информация

Население в городах вдоль коридора

Умео 117 000

Шеллефтео 72 000

Питео 41 000

Лулео 75 000

Каликс 17 000

Хапаранда 10 000

Торнио 22 000

Кеми 23 000

Оулу 131 000

5.1.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Ботнический коридор включает в себя автомобильное и железнодорожное сообщение между Хельсинки и Стокгольмом. В этом документе дано описание только той его части, которая находится в пределах Баренцева региона.

Ботнический коридор – стратегически важное звено транснациональной транспортной системы перевозок товаров в Северной Европе. Коридор предложен к включению в основную автодорожную и железнодорожную сеть ТЕТС. Он простирается по обе стороны Ботнического

²⁹ Предельная разрешенная скорость на большем протяжении Ботнического коридора составляет 140 км/ч и 120 км/ч на коротком неэлектрифицированном участке Кеми-Торнио/Хапаранда

³⁰ Автоматизированная система контроля за движением поездов/Европейская система управления железнодорожным движением

залива по территории Швеции и Финляндии и соединяет восточно-западные и северно-южные транснациональные линии сообщения в Швеции, Финляндии, Норвегии и России.

Коридор является транспортной артерией, соединяющей север Швеции с остальной частью страны и континентом. Северная Швеция снабжает сырьем значительную часть Европы, и даже мира, и большая часть этих поставок проходит по Ботническому коридору. Также вдоль коридора проживают 85% населения ленов Норрботтен и Вестерботтен (около 300 тыс. человек), что говорит о крайне важности этого маршрута для региональных и национальных пассажирских перевозок. Концентрация населения вдоль Ботнического коридора на севере Финляндии не так велика как в Швеции, но в коридоре вдоль побережья располагаются крупные промышленные центры. Кроме того, в Финляндии коридор является основным связующим звеном Северной Финляндии с остальной частью страны. Дорога очень важна для перевозок между севером Финляндии и основными портами на юге страны.

Коридор – это действующая линия сообщения, выполняющая важные функции:

- Для регулярных коротких поездок, поездок в учреждения здравоохранения и образования
- Для командировок (в частности в аэропорты)
- Для поездок на отдых и для туристической индустрии
- Для региональных и дальнемагистральных грузовых перевозок в/из ленов Норрботтен и Вестерботтен
- Для транзитных перевозок в/из Норвегии, Финляндии, Восточной Европы и остальных территорий Баренцева региона.

Ботнический коридор уже имеет большое значение для транснациональных потоков товаров внутри ЕС, а также товаров, ввозимых/вывозимых в/из ЕС. В свете продолжающейся европейской интеграции значение коридора будет расти и дальше. Он важен для экономики и роста в Баренцевом регионе и соединяет его основные промышленные районы, основные города и транспортные узлы.

На побережье Ботнического залива как в Швеции, так и в Финляндии расположены крупные промышленные предприятия – сталелитейные заводы, лесоперерабатывающие предприятия, целлюлозно-бумажные комбинаты и предприятия других важных отраслей.

5.1.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Автомобильные дороги

Дорога E4 является важнейшей автомагистралью Швеции, соединяющей всю страну с севера на юг. Она пролегает вдоль побережья от Стокгольма через основные города вплоть до Хапаранды (1020 км). Дорога E4 далее продолжается через границу в Финляндию, где становится дорогой E8 между Торнио и Кеми и, наконец, E75 из Кеми через Оулу в Хельсинки.

Поскольку дорога E4 имеет национальное и международное значение, ее техническое состояние поддерживается на довольно высоком уровне. В Швеции ее большая часть была расширена до величины не менее 13 метров с возведением посередине разделяющего барьера для повышения доступности и безопасности дорожного движения, однако на некоторых участках, особенно на севере, ее ширина составляет всего 9 метров. В Финляндии большая часть дороги имеет ширину 10 метров, в то время как разделяющий барьер возведен только на одном участке. 70 км северной части дороги E75 представляет собой четырехполосную автомагистраль на участке между Торнио и Кеми, а также в Оулу.

Железная дорога

Основная железнодорожная сеть Ботнического коридора электрифицирована не полностью, остается несколько небольших неэлектрифицированных участков. Она оборудована системой автоматической защиты движения поездов – АТС или более высокого стандарта. Шведские Ботниабанен и Хапарандабанен оборудованы системой ERTMS³¹. Предельная допустимая нагрузка на ось составляет 25 тонн в Швеции и 22,5 тонны – в Финляндии.

Средняя предельная скорость невысока, а на некоторых участках железнодорожное полотно проходит под сильным уклоном, что в совокупности создает проблемы для грузовых транспортных операций.

В Швеции железная дорога от Хэрнёсанда вплоть до Умео отвечает достаточно высоким техническим требованиям, благодаря новой Ботнической ветке. К северу от Умео главная линия через Северный Норрланд имеет более низкое техническое состояние и пропускную способность. Движение по линии Хапарандабанен (Буден - Хапаранда/Торнио) было открыто в начале 2013 года.

Участок железной дороги Сейняйоки-Оулу на территории Финляндии имеет несколько отрезков протяженностью не менее 10 км без переездов, но на этой 335-километровой железнодорожной ветке остается еще около 100 переездов, которые в основном оснащены оборудованием для обеспечения безопасности. Самый северный железнодорожный участок Оулу-Торнио имеет около 70 железнодорожных переездов, большинство из которых не оборудованы средствами обеспечения безопасности.

В Финляндии состояние железной дороги на первых 20 км от границы Швеции не отвечает стандартам. Участок железной дороги между Хапарандой/Торнио и Кеми не электрифицирован. В Хапаранде/Торнио оборудование для работы с разницей в ширине колеи является недостаточным. Оборудование для смены колесных пар в Хапаранде выведено из эксплуатации.

В большинстве европейских стран используется стандартная ширина колеи 1435 мм, тогда как в Финляндии ширина колеи составляет 1524 мм. Поэтому поезда не могут пересекать границу в Хапаранде/Торнио без смены колесных пар или перевалки груза из одного вагона в другой. В России ширина колеи составляет 1520 мм, что позволяет использовать одни и те же вагоны и на финской, и на российской железных дорогах.

Железная дорога на участке от Кеми до Оулу однопутная. Уже много лет идет реконструкция железнодорожных путей к югу от Оулу протяженностью более 300 км, которая продолжится еще несколько лет. В результате реконструкции будет построено порядка 100 км вторых путей.

Рассматривалась возможность строительства нового железнодорожного участка от Умео до Лулео (Северная Ботническая линия / Норрботния Лайн). В случае реализации этого проекта проблема с пропускной способностью в этой части железнодорожной сети Ботнического коридора будет решена.

³¹ Европейская система управления железнодорожным движением – унифицированная система сигнализации, управления и защиты поездов для повышения трансграничного взаимодействия.

5.1.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автомобильные дороги

Объемы перевозок на разных участках коридора варьируются. Между Хапарандой и Умео дорожный поток колеблется от 3 500 до 7 500 автомобилей, за исключением участка дороги Лулео-Питео, на котором было зафиксировано 9 000 автомобилей. Примерно 15-20% от общего потока между Хапарандой и Стокгольмом приходится на тяжелый транспорт.

В Северной Финляндии наиболее интенсивное движение на автодорожной сети зафиксировано на E75 в Оулу, где в 2011 году ежегодный суточный поток транспорта составил почти 50 000 автомобилей. Между Кеми и Оулу транспортный поток, как правило, составляет от 6000 до 11 000 автомобилей в день, около 1 000 из них – это тяжелый транспорт.

Железная дорога

В северной части Ботнического коридора количество операций с грузовыми перевозками превышает количество операций с пассажирскими перевозками. Основная железнодорожная сеть Ботнического коридора в основном состоит из однопутных участков, за исключением некоторых двухпутных отрезков. Ботнический железнодорожный коридор представляет собой основной грузовой коридор Швеции, и он особенно важен для добывающих отраслей промышленности, таких как сталелитейная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная.

Согласно самому последнему исследованию товарных потоков объем грузовых перевозок достиг порядка 5 млн. тонн. По коридору осуществляется перевозка значительных объемов грузов из северной части Швеции в порты на западном побережье и на юг, откуда грузы продолжают свой путь в другие части Европы. Объемы перевозки стали особенно значительны на участке Лулео-Борленге. Основная линия проходящая через Северный Норрланд сегодня является наиболее загруженной однопутной дорогой в Швеции.

Самые высокие объемы грузоперевозок в основной сети железных дорог Ботнического коридора в Финляндии приходятся на северный участок железнодорожной линии Остроботниан. В 2010 году наибольший объем грузовых перевозок пришелся на участок железной дороги Коккола-Юливиеска, составивший 6,6 млн. тонн, в то время как на участке Юливиеска-Оулу объем грузовых перевозок варьируется от 4,4 до 5,5 млн. тонн. Значительные объемы грузовых перевозок на этих участках являются, прежде всего, результатом транзитного потока из России в порт Коккола.

В остальной части основной сети железных дорог Ботнического коридора объемы грузоперевозок составляют 3,2-3,8 млн. тонн в северной части главной железнодорожной линии и 2,4-2,9 млн. тонн в южной части линии Остроботниан. Объем грузовых перевозок на участках железной дороги к северу от Оулу составил около 1,6 млн. тонн в 2010 году.

5.1.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Автомобильные дороги

- Повышение доступности (скорости) и безопасности движения
- Уменьшение кривизны дорог как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости на отдельных участках
- Обеспечение достижения стандартов качества окружающей среды в Умео и Шеллефтео

Железные дороги

- Существует серьезная нехватка путевых мощностей и провозной способности, а также ограничение скорости на железнодорожных системах в коридоре. В Швеции в особенности на участке Умео-Буден.
- Поиск эффективного решения для проблемы разницы в ширине колеи между Швецией (1435 мм) и Финляндией (1524 мм).
- Электрификация участка железной дороги между Торнио/Хапаранда и Кеми

5.1.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Автомобильные дороги

- Объездная дорога в Умео E4/E12, 2015 г.
- Трехполосная дорога с разделительным барьером посередине на отдельных участках между Умео и Хапарандой
- Реконструкция переездов на E4
- Увеличение пропускной способности E75 в Оулу путем модернизации дороги до шестиполосной автострады
- Трехполосная дорога с разделительным барьером посередине на отдельных участках между Кеми и Оулу

Железная дорога

- Меры по повышению пропускной способности на участке Умео-Буден
- Модернизация станций на территории Швеции
- Работы по модернизации участка железной дороги протяженностью 300 км между Сейняйоки и Оулу будут завершены к 2017 году.

5.1.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

На сегодняшний день этот коридор играет важную роль, и его значение в будущем будет расти в связи с развитием промышленности в северной части Баренцева региона. Согласно прогнозу в северных районах Швеции и Финляндии ожидается значительный рост перевозок, связанный с промышленным развитием.

5.2 КОРИДОР: ЛУЛЕО – НАРВИК

Состоит из

Автомобильные дороги:

E 10

Железные дороги:

Малмбанан (железородная дорога), Уфутбанен

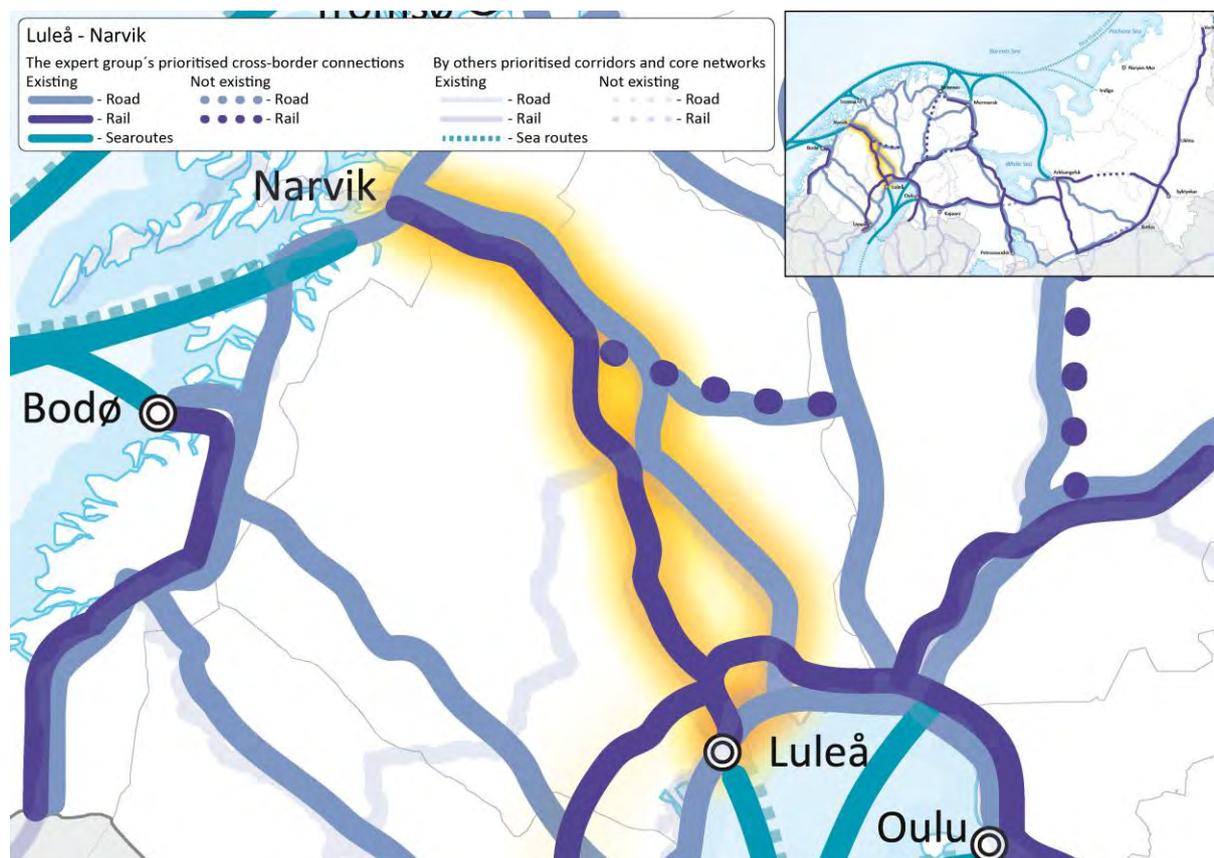


Рисунок 18: Лулео-Нарвик

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Протяженность: 520 км

Ширина: 6-13 м (в Швеции)

Ширина: 6-8,5 м (в Норвегии)

Ограничение скорости: 50-100 км/ч

- В Швеции: 90/100 км/ч

- В Норвегии: 60/70/80 км/ч

Количество транспортных средств, ежедневно пересекающих государственную границу в Риксгрэнсен/Бьорнфельд: 850

Среднесуточный поток транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением: 4 000 (Кируна), 3 600 (Румбаккен)

Железная дорога

Протяженность: 473 км

Среднесуточное количество пассажирских составов: 7 (4-10)

Среднесуточное количество товарных составов: 19 – 50 в зависимости от участка движения
Предельная разрешенная нагрузка на ось: 30 тонн
Ширина колеи: 1435 мм
Предельная скорость движения: 135 км/ч
Сигнальная система: АТС/FATC³²
Электрифицирована/неэлектрифицирована: Электрифицирована
Однопутная или двухпутная: Однопутная
Оборот TEU на ж/д терминале в Нарвике: 55 000³³

Морское сообщение

См. Главы 5.4 и 5.5

Аэропорты

Пассажиропоток за год	
Лулео	979 000
Йелливаре	34 000
Кируна	200 000
Харстад/Нарвик	552 000

Общая информация

Население в городах вдоль коридора	
Лулео	75 000
Буден	19 000
Эверкаликс	4 000
Йелливаре	18 000
Кируна	23 000
Нарвик	19 000

5.2.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор состоит из автомобильных и железных дорог. Он простирается от Лулео на севере Балтийского моря до Нарвика, расположенного на атлантическом побережье на севере Норвегии (расстояние по автомобильным дорогам 520 км). Коридор проходит через различные климатические зоны и ландшафты. Он начинается и заканчивается у моря, и от одного побережья до другого проходит по малонаселенным лесным массивам и горной местности.

Коридор играет важную роль для экономики и развития Баренцева региона, и соединяет промышленные районы, города и транспортные узлы. Он обслуживает районы добычи полезных ископаемых и предприятия региона, и соединяет их с побережьем и портами в Лулео и Нарвике. Он обеспечивает большие объемы грузовых перевозок, так как 90% добычи железной руды в Швеции приходится на ее северный регион. Он также важен для местного населения ввиду его значения для приграничной торговли и бизнеса.

Коридор выполняет важные функции:

- Региональные грузовые перевозки, в особенности, транспортировка железной руды из мест добычи в порты

³² Полностью автоматизированная система контроля за движением поездов

³³ Данные за 2012г.

- Транзитные перевозки:
 - перевозки потребительских товаров (ж/д), грузов общего назначения (ж/д) и рыбы (ж/д и автотранспорт) между северной и южной Норвегией через территорию Швеции
 - железнодорожное/морское сообщение между Баренцевым регионом и Европейским континентом, а также между Азией и Америкой
- Индустрия отдыха и туризма
- Местные и региональные ежедневные поездки, поездки медицинского характера (в больницы в Йелливаре и Лулео), проезд школьников/студентов.
- Деловые поездки

Важные хабы/транспортные узлы: Лулео (порт), Буден, Йелливаре, Кируна, Нарвик (порт, грузовой железнодорожный терминал)

В коридоре отсутствуют альтернативные железнодорожные или автомобильные маршруты для грузовых перевозок в случае сбоев в работе инфраструктуры или дорожно-транспортных происшествий. Особенно чувствителен к сбоям железнодорожный транспорт к северу от Йелливаре из-за отсутствия возможности направления составов по другому пути. К югу от Йелливаре может быть использована внутренняя железная дорога, рассчитанная на меньшую нагрузку и использование исключительно тепловозов.

Тяжелый транспорт более чувствителен к сбоям, поскольку ему необходимы альтернативные маршруты с достаточными несущими характеристиками. Например, нарушение движения между Йелливаре и Сваппаваара приводит к удлинению маршрута на 70 км. Нарушение движения между Кируной и Сваппаваара приводит к удлинению маршрута на 700 км.

5.2.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Дорога

E10 является одной из важнейших трансграничных трасс для дальних пассажирских и грузовых перевозок в Швеции, Северной Норвегии и Баренцева региона. Дорога включена как в национальные, так и в Трансъевропейские транспортные сети ЕС (ТЕТСТЕН-Т). E10 также является важной транспортной артерией для перевозки пассажиров и грузов на предприятия, к местам работы, в муниципальные и региональные центры.

Дорога пролегает по маршруту Лулео-Тёре-Эверкаликс-Йелливаре-Кируна-Риксгрэнсен-Нарвик. Общая протяженность составляет 520 км.

Участки E10 с большим уклоном вместе с устьем дороги создает трудности для тяжелого транспорта, следующего навстречу друг другу, и при движении вверх по возвышенностям.

Таможенный пункт работает только в дневное время.

Несколько раз в году дорогу временно закрывают из-за зимних штормов. В опасные периоды дорогу закрывается в ночное время по соображениям безопасности. В зимнее время также довольно часто снегоуборочной технике приходится сопровождать участников движения.

Железная дорога

Железнодорожная рудная линия (Малмбанан)/ Уфутбанен – это электрифицированная однопутная железнодорожная линия, разделенная на три части для перевозки железной руды: северный контур, южный контур и срединную часть. Ширина колеи составляет 1435 мм. Дорога оборудована сигнальной системой АТС/FATC.

Количество станций скрещивания составляет 47 в Швеции и 5 в Норвегии. Почти половина из них нуждается в реконструкции по причине недостаточной протяженности, особенно из-за потребности в 750-метровых станциях для составов, перевозящих железную руду.

Уфутбанен является самой северной железной дорогой в Норвегии, она протянулась от Нарвика до Риксгрэнсена. Уфутбанен не соединена с остальной железнодорожной сетью Норвегии, однако связана с рудной линией (Малмбанан). Протяженность Уфутбанен составляет 42 км. Она характеризуется крутыми и извилистыми путями. Перепад высот между Нарвиком и Риксгрэнсеном составляет 521 м на расстоянии 42 км, что выражается в среднем градиенте в 12,3%.

Железорудная линия (Малмбанан) идет от Будена до Риксгрэнсена, откуда начинается Уфутбанен. Рудную железную дорогу называют самой красивой в Швеции, она является важным средством передвижения на горные курорты для пассажиров, прибывающих ночными поездами с юга. Эта дорога – единственная в Швеции, где допускается 30-тонная нагрузка на ось и товарные составы массой 8 600 тонн.

В портах Лулео и Нарвик необходимы инвестиции в наземную инфраструктуру для увеличения объемов перевозимых грузов. В порту Лулео также необходимы крупные инвестиции в увеличение глубины фарватера для приема более крупных судов.

5.2.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Дорога

СТПГ варьируется от 850 до 4 000, грузовой транспорт составляет от 160 до 500 единиц/день. Наиболее высокие показатели зафиксированы на участке Кируна-Сваппаваара. СТПГ варьируется от 850 единиц транспорта на границе до 3600 единиц в окрестностях Нарвика.

Железная дорога

Рудная линия (Мальмбанан)/ Уфутбанен является самой загруженной железнодорожной веткой Швеции из-за перевозок железной руды. По Северному контуру (Кируна-Нарвик) ежедневно проходит 4-6 пассажирских составов в зависимости от времени года, а также перевозится порядка 19 млн. метрических тонн руды в год. По Южному контуру (Лулео-Буден-Йелливаре-Кируна) ежедневно проходит 10 пассажирских составов и перевозится около 7 млн. метрических тонн руды в год. Между Кируной и Нарвиком ежедневно в обоих направлениях проходит 22 состава с рудой, а между Малмбергет и Лулео - 10 составов в день в обоих направлениях.

Перевозка других грузов по железной дороге в основном связана с контейнерным транспортом «Арктический железнодорожный экспресс» (Arctic Railway Express) и «Северный железнодорожный экспресс» (North Rail Express) из Нарвика через территорию Швеции в Осло. Объем перевозок нерудных грузов невелик, по крайней мере, по сравнению с объемами транспортировки руды, но железная дорога обеспечивает доставку важных потребительских

товаров, экспортной рыбопродукции и других промышленных товаров на различные предприятия всего севера Норвегии, расположенные к северу от Нарвика.

Требования, предъявляемые к перевозкам по 473-километровому участку, были ужесточены, так как здесь будут применяться более длинные и тяжелые составы. Поскольку Рудная линия одноколейная, центральное место в достижении эффективности и загруженности линии отводится пропускным участкам.

По прогнозам ожидается огромный рост грузопотоков, особенно со стороны горнодобывающей и рыбной отраслей. Самое резкое увеличение произойдет на северном контуре между Кируной и Нарвиком, так как большинство горнодобывающих компаний, как существующих, так и создаваемых, планируют перевозить продукцию через Нарвик. Также существуют планы по увеличению регионального пассажиропотока и инвестиций в туризм.

Все эти планы приведут к значительному увеличению количества поездов на линии, высокой степени использования пропускной способности и трудностям в ее управлении и техническом обслуживании.

5.2.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Автомобильные дороги

Общие проблемы и задачи для дороги E10:

- Расширение отдельных участков дороги до 8 метров
- Снижение горизонтальной и вертикальной кривизны на отдельных участках
- Снижение градиента на отдельных крутых участках
- Безопасность движения, особенно для местного населения, в местах, где дорога проходит через сельские населенные пункты
- Низовые метели в зимний период
- Техническое обслуживание в зимний период

Железные дороги

- Повышение устойчивости и надежности до приемлемого уровня
- Повышение точности следования по расписанию до приемлемого уровня
- Увеличение пропускной способности. В будущем, возможно, потребуются второй путь на всем протяжении железной дороги. Ожидается, что к 2020 г. потребность горнодобывающих предприятий на севере Швеции вырастет на 50% до 31 пары составов.
- Увеличение мощности инфраструктуры энергоснабжения
- Обеспечение повышения уровня технического обслуживания без ущерба для движения
- Подготовка к 750-метровым поездам, в том числе включая продление пропускных участков до 1000 метров
- Развитие пассажирских перевозок на одной из самых красивых железных дорог Европы в сочетании с обслуживанием важных навалочных и контейнерных потоков
- Развитие железной дороги тесно связано с развитием портов Нарвик и Лулео, для чего требуется координация планов. Пропускная способность порта Нарвик очень ограничена, после того как в 2013 году новая горнодобывающая компания стала использовать порт для экспорта своей продукции. Необходимо расширение порта

Нарвик для перевалки продукции с месторождения Каунисваара и других месторождений.

5.2.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Дорога – E10

В текущем долгосрочном плане Транспортной администрации Швеции по развитию существующей инфраструктуры на 2010-2021гг, в отношении E10 запланировано следующее:

- Создание нового объездного пути в Кируне в связи с расширением горнодобывающего предприятия и переносом города.
- E10 – Улучшение плана, профиля и ширины дороги на участке Йелливаре-Кируна
- E10 – Расширение дороги и принятие мер по увеличению допустимой нагрузки на дорожное полотно на участке Сваппаваара-Кируна (Мертайнен).

В Норвегии начались работы по строительству нового моста через Румбаксфьорд (мост Холугалан). Общая стоимость этого проекта составит порядка 400 млн. евро. Расстояние между границей и портом сократится на 7 км.

Железная дорога

Швеция

В 2013 г начались работы по изучению различных мер.

Запланированные инвестиции:

Риксгренсен – Кируна – Йелливаре – Буден – Лулео

Пропускные участки:

- Грузовая сортировочная станция в Кируне – 2013 г
- 4 новых пропускных участка

Потенциальные инвестиционные проекты в Швеции³⁴

Риксгренсен – Кируна – Йелливаре – Буден – Лулео

- Техничко-экономическое обоснование строительства второго пути на участке Кируна – Риксгренсен (Северный контур)
- ЕСУЖД (ERTMS)³⁵ – 2018/2019гг.
- Строительство третьего пути в Кируне 2015г.
- Пассажирский центр в Кируне – 2017г.
- Грузовая сортировочная станция Йелливаре - 2013г.
- 2 новых пропускных участка

Норвегия

Планируемые инвестиции:

- Техничко-экономическое обоснование строительства второго пути будет завершено в 2013г.
- Работа на терминале Нарвика – Фагернес будет завершена в 2013г.

³⁴ Включены в проект нового национального плана развития инфраструктуры на 2014-2025гг

³⁵ Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД/ERTMS)– это новый стандарт железнодорожной системы в Европе. Общий стандарт необходим для обеспечения совместимости, в системе будут учтены все аспекты - управление, безопасность и связь. Вначале ЕСУЖД будет вводиться на всех высокоскоростных линиях, транзитных коридорах, а затем, постепенно и на всей железнодорожной сети Европы.

- Увеличение допустимой нагрузки на ось на линии между станцией Нарвик и Терминалом Нарвика (2,5 километра) для принятия более тяжелых составов компании «Нортланд Ресорсез» (Northland Resources)
- Продление станции Нарвик до 750 м в 2017г.
- Новая сигнальная система/система безопасности на станции Нарвик
- Продление станций скрещивания в Бьёрнфьелль и Румбак до 750 м в 2015г.
- Меры по улучшению электроснабжения ж/д Уфутбанен
- 2 новых участка для встречного движения – Сёстербекк и Дьюпвик

5.2.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Это важный на сегодня коридор, и его важность будет расти в будущем в связи развитием промышленности на севере Баренцева региона. По прогнозам на севере Норвегии и Швеции ожидается значительный рост, вызванный развитием промышленности. В будущем он также может стать важным коридором для горной промышленности Финляндии, обеспечивая выход к незамерзающему порту Нарвик.

Помимо важности железной дороги для перевозки навалочных грузов горнодобывающей промышленности, она также играет важную роль для перевозки контейнерных грузов. Существует потенциал для увеличения объемов транспортировки рыбной продукции по железной дороге в будущем.

5.3 КОРИДОР: ВОРКУТА – СЫКТЫВКАР – КОТЛАС – АРХАНГЕЛЬСК – ВАРТИУС – ОУЛУ

Состоит из:

Автомобильные дороги:

Автомобильная дорога федерального значения Р-21 “Кола”, автомобильная дорога федерального значения М-10 “Россия”, автомобильная дорога федерального значения М-8, дорога государственного подчинения 89, дорога государственного подчинения 22, Е8

Железные дороги:

В Финляндии: от Вартиуса-Оулу и в России от Архангельска в Финляндию через Коцкому и Костомукшу³⁶. Из Воркуты есть железная дорога в юго-западном направлении, но она не связана напрямую с Архангельском.

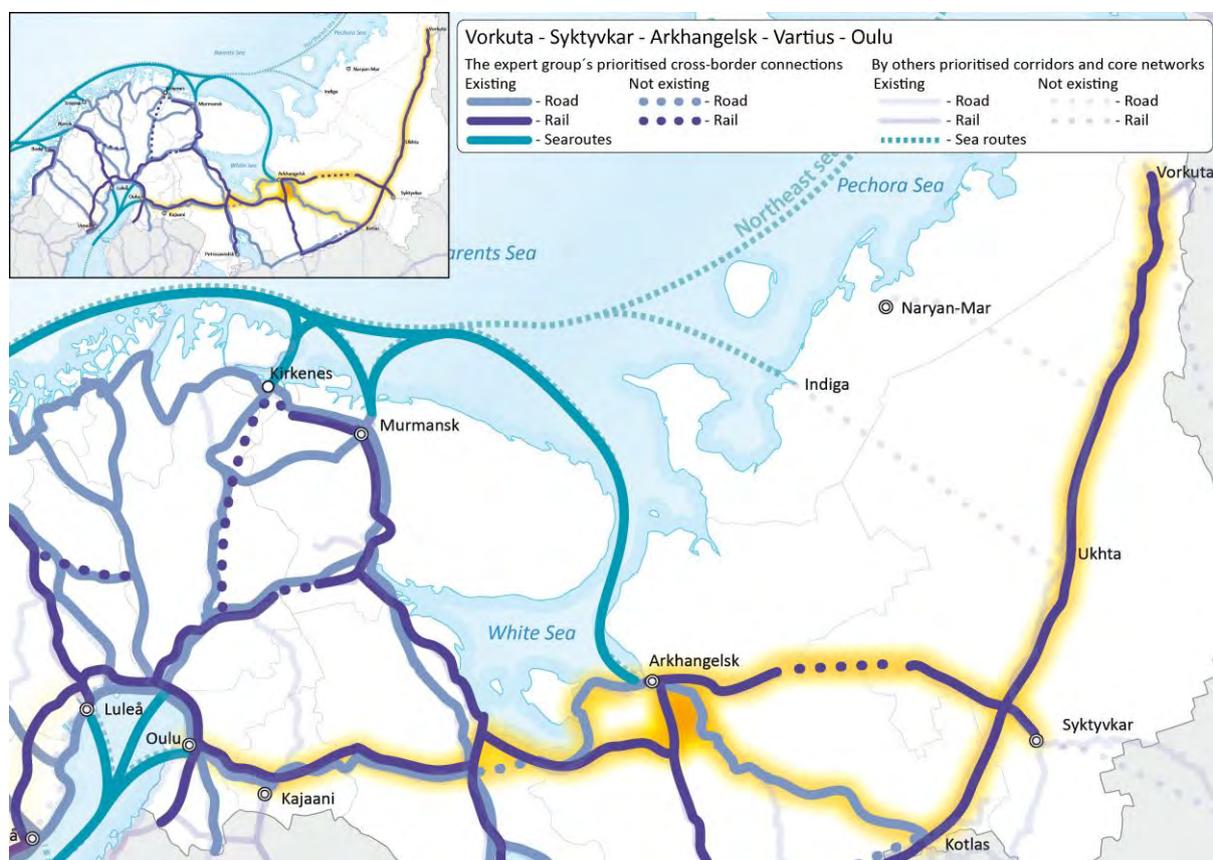


Рисунок 19: Воркута - Сыктывкар – Котлас - Архангельск – Оулу

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Общая протяженность:

Протяженность: 1479 км в России, 250 км в Финляндии (Вартиус – Оулу)

Ширина 12,5 м - 7 м

Скоростные ограничения: 120 – 80 км/ч, от 50 до 60 км/ч в населенных пунктах

СТПГ на границе: 700 (Россия – Финляндия)

³⁶ В настоящее время железнодорожное сообщение между Архангельском и Сыктывкаром отсутствует. Создание этого недостающего участка предусматривается проектом «Белкомур»

Среднее количество транспортных средств в день на участках с наиболее оживленным движением: 10 000 в Оулу

Железные дороги

Протяженность:

Протяженность: 1256 км в России, 261 км в Финляндии

Среднее количество пассажирских поездов в день: 12 между Контиомяки и Оулу, ноль в Россию

Среднее количество товарных составов в день:

Оулу-Контиомяки: 5 пар товарных составов в день (8,8 млн. тонн/год)

Контиомяки-Вартиус 3 пары товарных составов в день (5,5 млн. тонн/год)

Электрифицирована/неэлектрифицирована/: электрифицирована на территории Финляндии

Однопутная или двухпутная: однопутная

САКДП /АТС/³⁷ в Финляндии

Морское сообщение

См. Главу 5.5

Аэропорты

Годовой пассажиропоток в основных аэропортах

- Оулу 1,1 млн.

- Каяани 80 000

Общая информация

Население (муниципалитеты)

- Оулу 131 000

- Архангельск 349 000

- Воркута 75 000

5.3.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор Россия–Вартиус–Оулу состоит из железной и автомобильной дороги. И железная, и автомобильная дороги включены в предлагаемые комплексные сети сообщения ТЕТС /TEN-T/.

В 30 км от границы находится город Костомукша, где осуществляется добыча железной руды и ее переработка в окатыши. Транспортировка окатышей осуществляется по железной дороге, в основном в адрес российских потребителей. Несколько миллионов тонн окатышей ежегодно перевозятся по железной дороге в финский порт Коккола, находящийся почти в 400 км к западу.

5.3.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Автомобильные дороги

Автомобильный коридор начинается от Ботнического коридора в Оулу в виде дороги 22 в направлении Каяани. Ширина дорожного покрытия составляет не менее 8 м. Примерно в 150 км от Оулу коридор продолжается еще на 100 км в виде дороги 89 по направлению к российской государственной границе в Вартиус Люття. Ширина дорожного покрытия на протяжении приблизительно 20 км дороги 89 составляет 6,3 м, на остальных участках дороги - от 7,5 до 8 м.

³⁷ Система автоматизированного контроля за движением поездов

По территории России коридор проходит через Костомукшу, Ледозеро и Тикшу в направлении Коцкомы на протяжении около 240 км. Ширина дорожного покрытия составляет от 7 до 12 м.

Железные дороги

166-километровый участок железной дороги между Оулу и Контиомяки довольно старой постройки, и на нем до сих пор уложены деревянные шпалы. 95-километровый участок железной дороги между Контиомяки и Костомукшей был построен в 1976 г. Данный участок представляет собой электрифицированное однопутное полотно. На этом участке имеется автоматизированная система управления движением поездов, но ей уже более 20 лет.

На участке железной дороги между Ледозеро и Мурманской железной дорогой ограничена транспортировка экспортных/импортных грузов. В связи с этим в настоящее время коридор не используется для международной перевозки грузов, направляющихся далее на восток за пределы Костомукши, или отправляемых в западном направлении из-за пределов Костомукши.

5.3.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автомобильные дороги

СТПГ достигает почти 10 000 в Оулу, на дороге 22 он составляет от 1300 до 3000, а на дороге 89 от 300 до 700. Среднесуточный поток транспортных средств через государственную границу в 2012г. составил 662 легковых автомобиля и 55 грузовиков или автобусов. Количество транспортных средств пересекающих государственную границу за последние несколько лет оставалось стабильным.

СТПГ на российской территории составляет 1200 на участке Костомукша – Люття, и 400-600 на участке Костомукша, Ледозеро и Тикша до Коцкомы.

Железные дороги

На участке железной дороги Оулу-Контиомяки осуществляются как грузовые, так и пассажирские перевозки. В день здесь проходят 5 пар товарных составов, которые перевозят в общей сложности 8,8 млн. тонн грузов в год. На железнодорожном участке Контиомяки-Вартиус осуществляются только грузовые перевозки 3 парами товарных составов в день, 5,5 млн. тонн в год. По железнодорожному участку Контиомяки-Вартиус в основном осуществляется перевозка окатышей из Костомукши в финский порт Коккола в Ботническом заливе.

5.3.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Автомобильные дороги

В Финляндии:

- Проблемы с заторами на дороге 22 в пределах городской застройки Оулу
- Низкая безопасность движения в окрестностях Оулу
- Необходимость улучшения дорожных условий на участках дорог, проходящих через муниципальные центры
- Необходимость улучшения условий для велосипедистов
- Ограничения на перевозку экспортно-импортных грузов в районе Костомукши

Железные дороги

В Финляндии:

- Требуется модернизация
- Устаревшее оборудование для обеспечения безопасности движения, деревянные шпалы на западном участке

5.3.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Автомобильные дороги

- Модернизация участка дороги 22 между Каяани и Оулу с организацией дополнительных полос движения, модернизация перекрестков в Оулу
- Создание нескольких обходных полос с разделительными барьерами в сельских районах в окрестностях Оулу
- Улучшение ситуации с безопасностью в муниципальных центрах
- Улучшение ситуации с безопасностью для велосипедистов

5.3.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Это важный широтный коридор, обладающий потенциалом роста транспортных перевозок из/в Россию, а также обеспечивающий сообщение вплоть до Средней Азии. После ввода в строй недостающего участка железной дороги между Архангельском и Коми этот коридор станет самым быстрым способом перевозки больших объемов грузов между Азией и Баренцевым регионом.

5.4 КОРИДОР «СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ КОРИДОР»: АРХАНГЕЛЬСК – МУРМАНСК – ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНТИНЕНТ

Краткая информация:

Страна	Порт	Грузооборот (тыс. т)	TEU	Кол-во пасс. (за искл. круизных)	Кол-во круиз. пассажиров	Глубина	Население
Россия	Мурманск	23 600	50 483	0	3 500	12,5	307 000
Россия	Архангельск	5 150	22 000	0	1 600	9,2	349 000
Россия	Кандалакша	720	0	0	1 000	10	36 000
Россия	Витино	3 700	0	0	0	10	700
Россия	Варандей	3 100	0	0	0	17	50
Россия	Нарьян-Мар	118	0	0	0	17	19 000
Норвегия	Киркенес	2 417	0	167 454	0	13,8	10 000
Норвегия	Хоннингсвог	77	0	14 241	139 000	5/15	3 000
Норвегия	Хаммерфест	4 818	547	57 127	22 000	2/15	10 000
Норвегия	Альта	666	1 190	37 901	11 591	10,3/12,5	20 000
Норвегия	Тромсё	968	3 467	303 002	105 490	5,9/15	71 000
Норвегия	Нарвик	19 416	126	0	7 537	13,5/26	14 000
Норвегия	Будё	1 146	17 872	345 315	7 363	3,4/7,6	50 000
Норвегия	Му-и-Рана	4 151	0	0	0	12	26 000
Норвегия	Мушьёен	1 545	23 154	21 526	0	8	13 000
Норвегия	Санднесшъёен	909	6 657	11 344	0	8/20	6 000

Таблица 6: Грузооборот и пассажирооборот в коридоре³⁸³⁹

³⁸ Статистические данные по российским портам предоставлены Министерством транспорта РФ за 2012г. Статистические данные по норвежским портам предоставлены Государственным статистическим агентством Норвегии (грузооборот) за 2012г. Береговой администрацией Норвегии (пассажирооборот) за 2012г.

³⁹ Кол-во TEU в портах Норвегии получено расчетным путем исходя из средней массы TEU по стране. Для порта Мушьёен приведены фактические данные по количеству TEU.

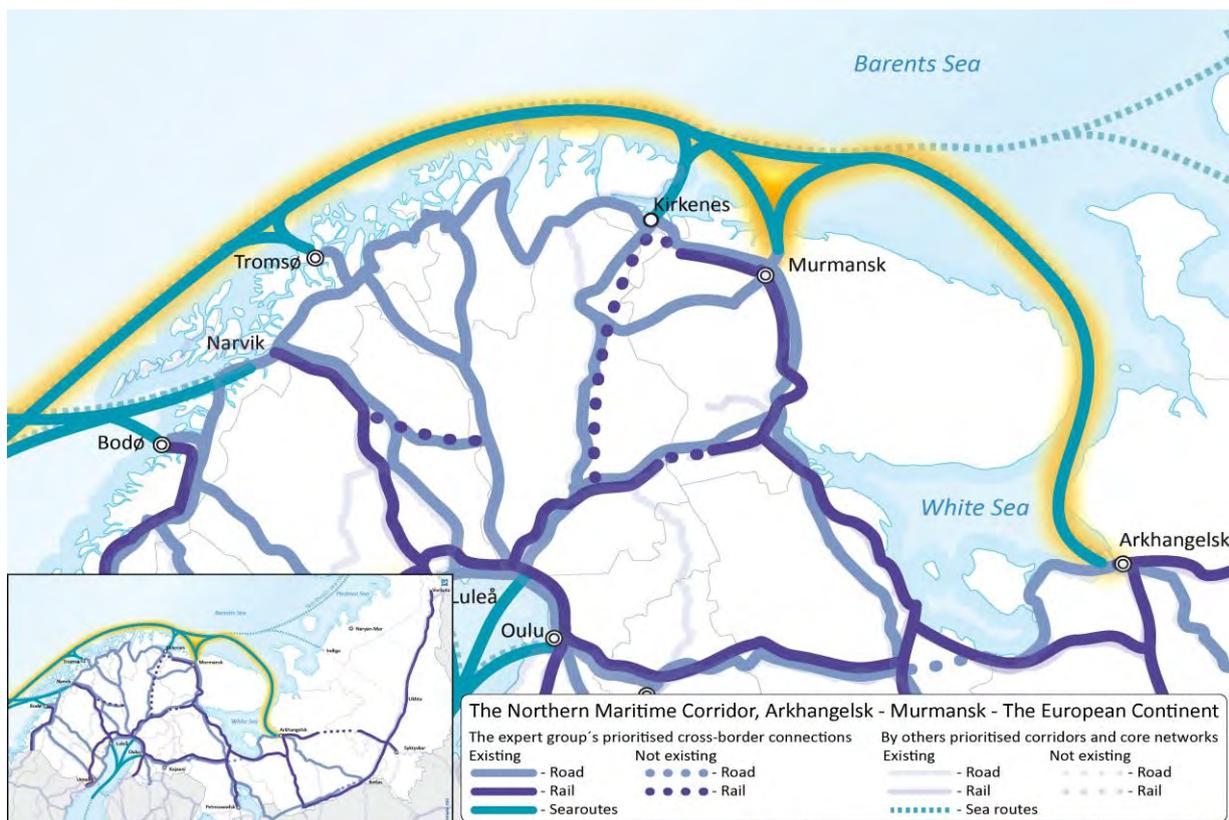


Рисунок 20: Северный морской коридор: Архангельск – Мурманск – Европейский континент

Плотность транспортных потоков в коридоре:



Пассажирские суда

Танкеры и сухогрузы

Суда ро-ро, контейнеровозы, рефрижераторные суда и суда для грузов общего назначения

Рисунок 21: Плотность транспортных потоков

5.4.1 ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ И ИНФРАСТРУКТУРА

На морской транспорт приходится значительный объем международной торговли.

Глубоководные порты Северного морского коридора (прежде всего Мурманск и Нарвик) обладают значительным потенциалом для развития и для океанской перевозки грузов из Баренцева региона по всему миру. Порты Северного морского коридора используются для

экспорта продукции металлургической, горнодобывающей, нефтяной и лесной промышленности на рынки Европы, Америки и Юго-Восточной Азии.

Существует значительный рынок морских контейнерных перевозок из стран Юго-Восточной Азии на европейский рынок, и порты Северного морского коридора могли бы поддерживать импорт товаров в Баренцев регион и в другие европейские страны.

Другим фактором, способствующим развитию морских портов, расположенных в этом коридоре, является обилие морепродуктов в Баренцевом регионе, учитывая ожидаемое увеличение мирового спроса на морепродукты.

Северо-восточный и Северо-западный проходы

Северный морской коридор соединяется на севере с Северо-восточным проходом и Северо-западным проходом.

Северо-восточный проход соединяет Атлантический и Тихий океаны вдоль северного побережья Евразии, от Мурманска до Берингова пролива. Северо-восточный проход позволяет сократить время в пути из Европы в Азию до 40% по сравнению с маршрутом, проходящим через Суэцкий канал.

Северный морской путь представляет собой часть Северо-восточного прохода. Северный морской путь начинается в российской исключительной экономической зоне в порту Карского моря возле архипелага Новая Земля на западе и простирается до Берингова пролива на востоке.

Северный морской коридор и Северный морской путь могут рассматриваться как две части одного непрерывного морского коридора между Европой и Азией.

Северо-западный проход, пролегающий вдоль побережья Канады, также является важным морским коридором с потенциалом для увеличения транспортных потоков в будущем.

Техническое состояние фарватеров

В российской и норвежской частях Северного морского коридора отсутствуют единые требования к состоянию фарватеров, однако благодаря их хорошему техническому состоянию в обеих странах это не вызывает проблем. Вопрос принятия единых требований к состоянию фарватеров может возникнуть в будущем. Северный морской коридор обладает неограниченной пропускной способностью. Крупные суда и суда, перевозящие опасные грузы, обязаны следовать определенным маршрутом, установленным Международной морской организацией, от российской границы до острова Рёст (Лофотенские острова).

5.4.2 БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ

В связи с ожидаемым ростом активности в нефтегазовой, металлургической и горнодобывающей промышленности, а также интенсификацией транзитных перевозок важно обеспечить достаточный уровень безопасности и устойчивости в северных водах. В 2010 году из северных портов России вдоль побережья Норвегии к рынкам Европы и Америки было совершено 270 рейсов с грузом экспортных нефтепродуктов⁴⁰. При благоприятных условиях объем перевозок нефти и нефтепродуктов может увеличиться во много раз.

Морские перевозки осуществляются на огромной акватории, характеризующейся суровыми климатическими условиями, где низкая температура воздуха и воды и суровые погодные

⁴⁰ Статистика Норвежской береговой администрации за 2010 год

условия сочетаются с низким качеством метеорологических прогнозов. Такие проблемы как обледенение, полярная ночь, летние туманы, удаленность, ограниченный доступ к инфраструктуре и средствам связи, требуют специальных решений для обеспечения безопасности на море, готовности к чрезвычайным ситуациям и поисково-спасательным операциям в этих водах.⁴¹⁴²⁴³

Экспертная рабочая группа, в частности, отмечает следующее:

- Доработка, принятие и внедрение международного кодекса безопасности мореплавания в полярных водах (Полярного кодекса), который будет включать весь спектр вопросов проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, обучения, поиска и спасения, и охраны окружающей среды, связанных с работой судов в полярных водах
- Необходимость пересмотра Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты для моряков в полярных водах
- Необходимость разработки функционирующей системы связи (широкополосная спутниковая связь) в полярных водах
- Необходимость дальнейших гидрографических исследований и разработки усовершенствованных карт, совершенствования инфраструктуры мореплавания и повышения качества прогнозов погодных условий, волновой и ледовой обстановки.
- Необходимость совместной системы мониторинга движения судов. Создание совместной «Системы мониторинга и информации о движении судов» в Баренцевом море» (Barents VTMS), включая бесперебойный обмен данными о движении судов с использованием АИС, спутниковых АИС и других соответствующих источников.
- Гармонизация национальных правил, предписаний и процедур в регионе с целью повышения предсказуемости и снижения административных барьеров для моряков.
- Расширение недавно созданной Системы судовых сообщений в Баренцевом море (Barents SRS) на всю акваторию Баренцева моря
- Необходимость совершенствования системы поисково-спасательной деятельности, обеспечивающей:
 - Раннее оповещение
 - Эффективное оборудование обнаружения
 - Эффективную мобилизацию и присутствие спасательных ресурсов
 - Эффективное координирование и осуществление спасательных операций
 - Эффективное индивидуальное спасательное снаряжение
 - Эффективное использование негосударственных (не поисково-спасательных) судов, присутствующих в районе чрезвычайной ситуации

⁴¹ Источник: «Отчет о возможностях и вызовах в связи с возросшей судоходной активностью в Северном ледовитом океане», рабочая группа МИД Норвегии (апрель 2013 года)

⁴² Источник: Предварительный отчет по проекту «Российско-норвежская логистика и транспорт в Баренцевом регионе», июнь 2013 года

⁴³ Источник: Отчет по проекту «Поисково-спасательные работы в норвежской части Баренцева моря и Северном ледовитом океане», декабрь 2012 года

5.4.3. ОПИСАНИЕ И ПОТЕНЦИАЛ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА СЕВЕРНОМ БАССЕЙНЕ

Политика России заключается в использовании российских портов для отправки российских грузов, насколько позволяет их существующая мощность. В портах Северного бассейна осуществляется перевалка следующих российских грузов: сырая нефть и нефтепродукты, уголь, удобрения, древесина и металлы.

В Северо-западном федеральном округе Российской Федерации проживает 14 млн. человек. На территории округа расположено 15 портов. В Баренцевом регионе расположены порты Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Витино, Варандей, Нарьян-Мар, Онега и Мезень. В бассейне Балтийского моря расположены Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург, порты Выборг, Высоцк, Калининград, Приморск и Усть-Луга.

Порт Мурманск

Порт Мурманск играет важную роль для предприятий северо-запада России. Основными экспортными грузами порта являются навалочные грузы (металлы, сталь, уголь, железная руда, химическая продукция и удобрения), а импортными – продукты питания. Порт предоставляет услуги по перевалке нефтепродуктов и перерабатывает генеральные и навалочные грузы и рыбопродукцию.

Порт Мурманск является самым северным глубоководным незамерзающим портом России. Мурманск является функциональной концевой точкой Северного морского пути. Здесь расположена база атомного ледокольного флота.

Мурманский порт используется в качестве перегрузочного терминала для консолидации партий нефти, отправляемых из портов Архангельск, Витино и Варандей (и в будущем с морских платформ). Нефть доставляется танкерами-челноками ледового класса на рейдовые терминалы в Кольском заливе, где она перегружается на океанские танкеры дедевейтом до 150 тыс. тонн. В 2009 году наливные грузы составили 18 млн. тонн. Быстрый рост грузооборота в предыдущие годы связан с более интенсивным использованием рейдового перегрузочного комплекса РПК-3⁴⁴.

Расширение существующих портовых мощностей на восточном берегу залива ограничено жилой и промышленной застройкой. Западный берег не застроен промышленными предприятиями или жилыми домами, поэтому он может стать площадкой для перевалки пылящих и опасных грузов. Рельеф определенных участков позволяет размещать крупные складские комплексы, что очень важно для перевалки навалочных грузов в больших объемах.

По этим причинам, а также для удовлетворения спроса со стороны угольной промышленности, Федеральная целевая программа⁴⁵ включает планы по строительству угольного терминала на западном берегу Кольского залива в устье реки Лавна мощностью 15-20 млн. тонн в год. Проект реализуется на условиях государственно-частного партнерства. ФКУ «Ространсmodernизация»⁴⁶ отвечает за проектирование и строительство железнодорожного моста на западный берег Кольского залива и железнодорожной ветки (протяженностью порядка 30 км), а также инфраструктуры обеспечения безопасности мореплавания в порту Мурманск. Частный инвестор отвечает за строительство морского терминала для перевалки угля (причалы, склады и перегрузочное оборудование).

⁴⁴ Рейдовый перегрузочный комплекс состоит из танкера-накопителя «Белокаменка» объемом хранения 340 тыс. тонн

⁴⁵ «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»

⁴⁶ Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» при Министерстве транспорта Российской Федерации

Помимо этого, подпрограммой «Морской транспорт»⁴⁷ предусмотрена реконструкция причалов и здания морского вокзала на восточном берегу Кольского залива.

Проект разработки Штокмановского газового месторождения включает строительство терминала для отгрузки сжиженного природного газа в районе поселка Териберка (удаленный терминал морского порта Мурманск). Строительство терминала для отгрузки СПГ напрямую зависит от реализации основного проекта.

Дальнейшее развитие Мурманского транспортного узла также потребует увеличения пропускной способности железной дороги как на участке Вологда-Волховстрой-Мурманск, так и на участке Вологда-Обозерская- Беломорск-Мурманск.

В настоящее время отсутствует специализированный контейнерный терминал, но следует отметить внимание, которое уделяется Мурманску в качестве будущего контейнерного порта. Расстояние в обе стороны между Роттердамом и Мурманском составляет порядка 3 тысяч морских миль. С точки зрения доступа к внутренним районам России Мурманск имеет явные преимущества по сравнению с другими кандидатами на роль будущего контейнерного порта (Архангельск и Киркенес).

Порт Архангельск

Морской порт Архангельск расположен в дельте реки Северная Двина, впадающей в Белое море.

Порт является важным пунктом перевалки нефти, угля и древесины. Номенклатура грузов также включают в себя металлы, целлюлозу, картон, тяжелое оборудование, химическую продукцию и контейнерные грузы.

В зимний период с ноября/декабря по апрель доступ в порт возможен только для судов ледового класса с ледокольным сопровождением.

В порту существуют три железнодорожных терминала, напрямую связанных с сетью российских железных дорог, хотя техническое состояние железной дороги не соответствует современным требованиям. Предлагаемое строительство недостающих участков железной дороги между Архангельском и Пермью через Сыктывкар повысит привлекательность порта Архангельск для перевалки продукции горнодобывающей и металлургической промышленности.

Существуют планы по созданию нового глубоководного района в порту Архангельск, но экономическая целесообразность данного проекта пока не доказана.

Эксплуатационные издержки порта Архангельск высоки ввиду необходимости проведения больших объемов дноуглубительных работ и использования ледокольного сопровождения. В результате портовые сборы в Архангельске относительно выше, чем в порту Мурманск.

Порт Кандалакша

Морской порт Кандалакша расположен в северной части Кандалакшского залива Белого моря.

Акватория порта со всех сторон защищена от ветров островами с выходом в Кандалакшский залив на юго-востоке. Акватория порта покрыта льдом с начала декабря по начало мая. Навигация осуществляется круглогодично.

Порт может перерабатывать импортно-экспортные и внутренние навалочные и генеральные грузы. Однако в последние годы порт осуществляет перевалку исключительно угля.

⁴⁷ Подпрограмма ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»

Стратегия развития Мурманской области на период до 2015 года предусматривала использование порта Кандалакша для перевалки до 9 млн. тонн различных грузов, но для реализации этих проектов не нашлось инвесторов. Частично это можно объяснить более эффективной логистикой отправки этих грузов через незамерзающий глубоководный порт Мурманск.

Порт Витино

Порт Витино расположен в Кандалакшском заливе Белого моря и специализируется на перевалке нефтепродуктов, включая газовый конденсат. В зимнее время судам необходимо ледокольное сопровождение.

В начале 2011 года ООО «Норд-Транзит» подготовила декларацию о намерении создать рейдовый перегрузочный комплекс для танкеров дедевейтом до 300 тыс. тонн на внешнем рейде морского порта Витино. Идея заключается в постановке танкеров дедевейтом 250-300 тыс. тонн на внешнем рейде морского порта Витино и их загрузке с помощью небольших танкеров. Планируемый грузооборот рейдового комплекса составит до 3 млн. тонн в год.

Другие российские порты

Общая протяженность судоходных рек Архангельской области составляет порядка 3 500 км. Навигация открыта с мая по октябрь. Основные реки – Двина (в направлении Сыктывкара), Мезень (Венденга) и Онега (через Плесецк).

В 2012 году морской порт **Онега** переработал 61 тыс. тонн леса, а порт **Мезень** – 15 тыс. тонн угля и нефтепродуктов.

Порт **Нарьян-Мар** в 2012 году перевалил 118 тыс. тонн грузов (лес, нефтепродукты и контейнеры). С мая по октябрь грузы из порта Нарьян-Мар могут отправляться далее по реке Печора. В порту осуществляется перевалка леса, угля, минерально-строительных грузов и материалов, контейнеров, генеральных грузов и нефтепродуктов.

Новый морской порт **Варандей** был построен в 2000 году. Объем перевалки в 2012 году составил 3,1 млн. тонн, а за первое полугодие 2013 года – 2,5 млн. тонн.

Порт **Беломорск** расположен в Республике Карелия в Онежском заливе Белого моря в непосредственной близости от Беломоро-Балтийского канала. Из Беломорска по реке и Онежскому и Ладожскому озерам можно пройти до Санкт-Петербурга. На этом маршруте расположено несколько портов, включая Петрозаводск, Медвежьегорск и Надвоицы. В 2007 году группа частных инвесторов озвучила планы по развитию порта Беломорск, включая строительство угольного терминала. Эти проекты, вероятно, так и останутся нереализованными, поскольку потребности угольной промышленности будут закрываться за счет расширения мощностей по перевалке угля в порту Мурманск и морских портах, расположенных в Финском заливе (Усть-Луга и Высоцк).

5.4.4 ОПИСАНИЕ И ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРНОНОРВЕЖСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ

Из-за больших расстояний и разбросанности населения возникают сложности с направлением грузовых и пассажирских потоков в небольшое количество узловых портов Северной Норвегии. В трех северных губерниях Норвегии выход к морю имеют 76 муниципалитетов, у большинства из которых есть собственные порты. Поэтому порты, о которых говорится ниже, достаточно многочисленны и невелики по сравнению с портами в соседних странах. Однако многие из малых норвежских портов играют важную роль во внутренней и, в определенной степени, международной логистике. Совокупный грузооборот портов Северной Норвегии составляет 43 млн тонн (33 млн. т. - губерния Нурланн, 2 млн. т. – губерния Трумс и 8 млн. т. – губерния Финнмарк).

25 портов Северной Норвегии дважды в день принимают суда судоходной компании «Хюртирютен» (Норвежский прибрежный экспресс).

С норвежского острова Шпицберген осуществляется отправка значительных объемов угля как с норвежских, так и российских шахт (в последние годы объемы угля с норвежских шахт составляли 1-3 млн. т). Остров Шпицберген занимает стратегическое положение с точки зрения осуществления поисково-спасательных работ в Баренцевом море.

Порт Му-И-Рана

Порт Му-и-Рана обрабатывает генеральные грузы и экспортную продукцию местных горнодобывающих и металлургических предприятий в контейнерах. Ежегодно в порт Му-и-Рана по железной дороге Нурланнсанен из Крутфьелль доставляется порядка 3,3 млн. тонн железной руды для дальнейшей отправки на перерабатывающие предприятия.

Порт Мушьёен

В основном в порту Мушьёен осуществляется перевалка экспортных металлов. Мушьёен является крупнейшим портом Северной Норвегии по объемам промышленных контейнерных грузов.

Порт Будё

Будё представляет интерес главным образом для внутренних контейнерных перевозок товаров народного потребления. Внутренние железнодорожные маршруты Норвегии заканчиваются в Будё, и грузы перегружаются с железнодорожных вагонов на суда для отправки дальше на север в Тромсё и Альту. Из порта Будё осуществляется ежедневное паромное сообщение (суда типа ро-пакс) с Лофотенскими островами, которые считаются второй по величине туристической достопримечательностью Северной Норвегии. Порт Будё наряду с несколькими другими портами севера Норвегии является привлекательным для круизных судов. Власти Норвегии уделяют порту Будё особое внимание. Развитие порта направлено на улучшение пассажирских и грузовых мощностей и услуг.

Порт Нарвик

Порт Нарвик является стратегически важным транспортным узлом в сети ТЕТС⁴⁸.

Нарвик является портом для навалочных грузов и основным пунктом погрузки/разгрузки горнодобывающей компании ЛКАБ (LKAB) - железорудные окатыши и наполнители для производства окатышей в Кируне.

Нарвик является крупнейшим портом Северной Норвегии с годовым грузооборотом 19 млн. тонн. Порт значительно расширился в последние годы, и этот процесс будет продолжаться. В настоящее время проводится изучение возможностей для увеличения мощности порта.

Порт Тромсё

Тромсё – это крупнейший круизный порт Северной Норвегии и один из крупнейших рыбных портов страны. Тромсё играет важную роль для перевалки контейнеров с товарами народного потребления для Северной Норвегии.

⁴⁸ Трансьевропейская транспортная сеть

Государство уделяет порту Тромсё особое внимание. В настоящее время продолжается его расширение. Оно включает в себя создание нового грузового района для обслуживания нефтяной промышленности, увеличение пропускной способности и модернизацию инфраструктуры обслуживания круизных судов.

Порт Альта

Порт Альта в основном задействован в сфере внутренних контейнерных перевозок.

Порт Хаммерфест

Не считая экспорта сжиженного природного газа с газового завода Мелкёя (4,5 млн. тонн), Хаммерфест – это небольшой порт. Порт обрабатывает грузы для нефтяной промышленности, и принимает рыболовные и круизные суда.

Порт Хоннингсвог

Ближайший порт к крупнейшему туристическому объекту Северной Норвегии – мысу Нордкап – Хоннингсвог является важным круизным портом. Он также обслуживает рыболовный флот, а на новом участке порта планируется принимать нефть с нефтяных месторождений у побережья Финнмарка. Порт имеет потенциал развития для обслуживания нефтегазовых месторождений.

Порт Киркенес

Основной вид груза в порту Киркенес – это железная руда, идущая на экспорт в ЕС. Однако основным источником дохода порта на сегодня является обслуживание рыболовецких судов.

Несмотря на свое расположение на Крайнем севере, благодаря Гольфстриму порт Киркенеса круглый год не замерзает. По сравнению с портами за рубежом Киркенес – это небольшой порт, но его стратегическое положение наделяет его значительным потенциалом для роста.

Существует несколько частных норвежских инициатив по развитию порта и промышленных зон в Киркенесе (КИЛА / Тёммернесет / Пюлкнесет). Они связаны с ожидаемым ростом перевозок нефти, рудного и минерального сырья и контейнеров по Северному морскому пути (в случае обеспечения приемлемого качества, безопасности и стоимости подобных перевозок), ожидаемой разработкой норвежских и российских месторождений в Баренцевом море и ожидаемым ростом экспортных объемов руды и промышленной продукции из региона. Объем запланированных инвестиций в 2014-2020 годах составляет 0,7-1,4 млрд. евро.

Несмотря на скромные, по сравнению с Мурманском, показатели порта Киркенес, он может стать в будущем перевалочным портом для международных судов, следующих или направляющихся на северо-запад России, или для перевозок между Азией и континентальной Европой. Между Йокогамой и Роттердамом ежегодно перевозится около 3 млн. контейнеров⁴⁹, и в будущем часть этого объема может пойти через Баренцев регион. В настоящее время в Киркенесе отсутствует специализированный контейнерный терминал. Создание международного контейнерного терминала потребует крупных инвестиций, но глубины в порту Киркенеса обеспечивают рентабельность контейнерных перевозок. Подобный вариант заслуживает дальнейшего изучения в свете возможного строительства железнодорожной ветки между Никелем и Киркенесом⁵⁰, открывающей доступ к сети российских железных дорог.

⁴⁹ Источник: «Оушен Шиппинг Консалтанс» (Ocean Shipping Consultants)

⁵⁰ См. главу 5.6 относительно возможности строительства ж/д ветки Никель-Киркенес.

5.4.5 ДЕЙСТВУЮЩИЕ МАРШРУТЫ МЕЖДУ ПОРТАМИ СЕВЕРНОЙ НОРВЕГИИ И РОССИЙСКИМИ ПОРТАМИ В СЕВЕРНОМ БАССЕЙНЕ

Ежегодное количество рейсов между портом Мурманск и портами Северной Норвегии в настоящее время по статистике АИС (AIS)⁵¹ составляет около 120 в каждую сторону (некоторые из этих рейсов заходят в несколько портов Северной Норвегии).

В большинстве случаев последним портом захода в Норвегии является Киркенес. В 2012 году сообщалось только об одной регулярной еженедельной линии контейнеровозов-фидеров между Мурманском и Северной Норвегией.

Существует потенциал для развития морских грузовых и пассажирских перевозок между Россией и Норвегией. В настоящее время пассажирских перевозок между этими соседними странами не осуществляется.

⁵¹ Автоматическая идентификационная система

5.5 КОРИДОР: «МАГИСТРАЛЬ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ» ЛУЛЕО/КЕМИ/ОУЛУ – ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНТИНЕНТ

Краткая информация:

Страна	Порт	Грузооборот (тыс. т)	TEU	Кол-во пассажиров	Глубина	Население
Финляндия	Раахе	5 526	4 500	0	10	23 000
Финляндия	Оулу	2 825	35 000	0	12,2	131 000
Финляндия	Кеми	1 816	12 000	1 700	10	23 000
Финляндия	Торнио	1 959	21 000	0	9,1	22 000
Швеция	Умео	2 300	19 000	100 000	13	117 000
Швеция	Шеллефтео	1 800	0	0	8,5/13	72 000
Швеция	Питео	1 600	200	0	11,5	41 000
Швеция	Лулео	9 000	0	1 500	11,9	75 000
Швеция	Каликс	269	0	0	5,6/6,6	17 000

Таблица 7: Грузооборот и пассажирооборот основных портов

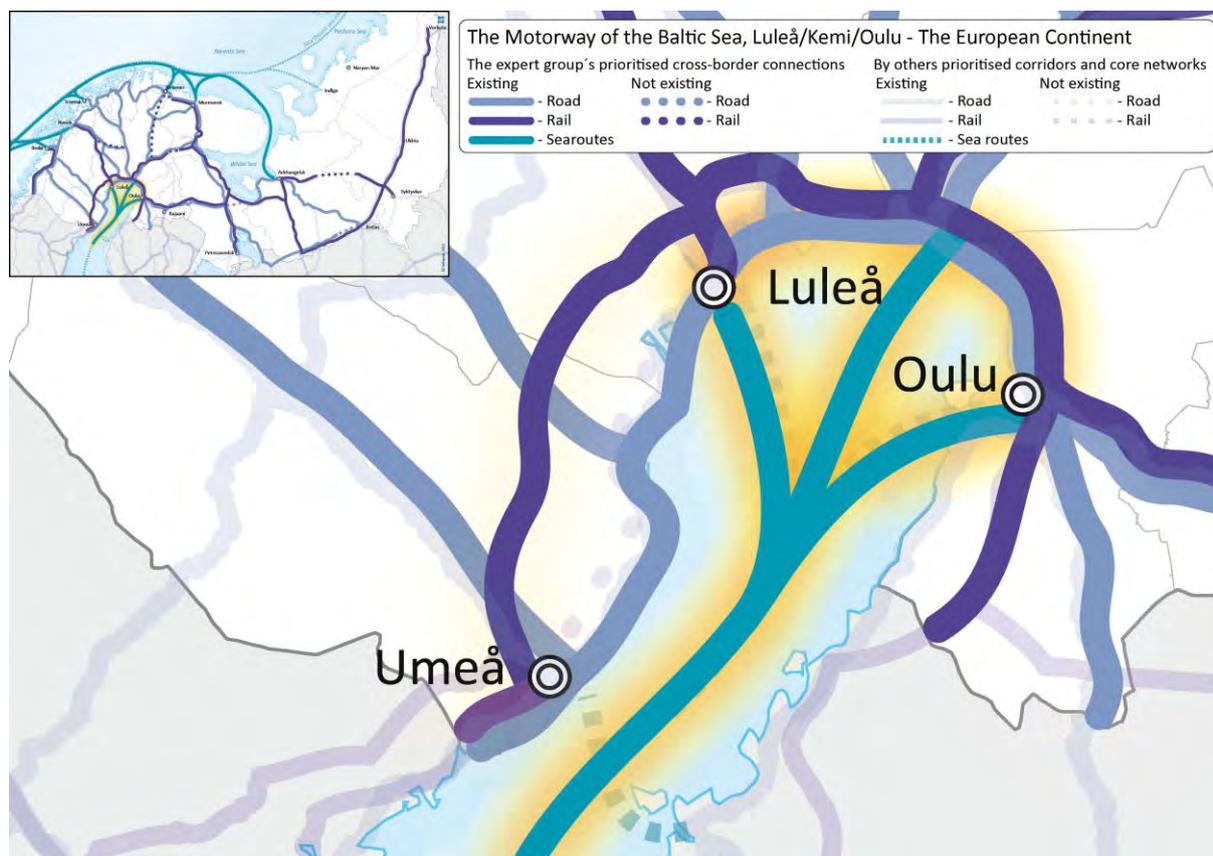


Рисунок 22: Магистраль Балтийского моря

Плотность движения по коридору:

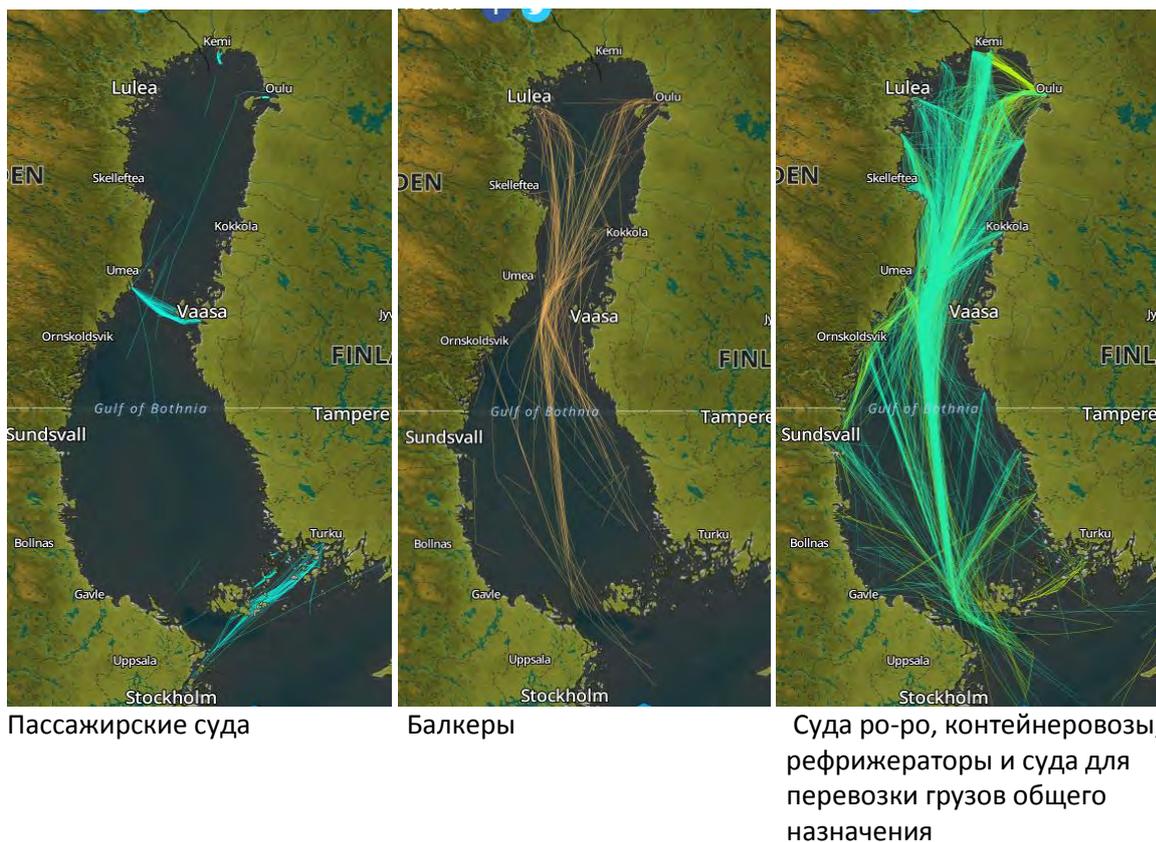


Рисунок 23: Плотность транспортных потоков в коридоре

5.5.1 ТЕКУЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ И ИНФРАСТРУКТУРА. ПЛАНЫ И ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Морской маршрут в Ботническом заливе имеет решающее значение для перевозки сырья и, в особенности, промышленной продукции предприятий, расположенных вдоль Ботнического коридора. По Балтийскому морю возможно напрямую поставлять грузы на юг, в остальные регионы Европы.

В объемы перевозки по транспортной сети Ботнического коридора в краткосрочной перспективе (до 2020 года) входит продукция горнодобывающей промышленности, древесина, химические вещества и другие товары, производимые в регионе. В основном коридор используется для грузовых перевозок, но в Кемпи, Лулео, Умео также выполняются пассажирские перевозки.

Коридор очень важен для промышленных предприятий, расположенных вдоль Ботнического коридора. Большинство их клиентов находится в Европе или на других континентах, и это единственный способ доставки продукции в их адрес. Экономически нецелесообразно перевозить продукцию предприятий, расположенных вдоль Ботнического коридора, по железной дороге на дальние расстояния в незамерзающие порты Атлантики. Несмотря на имеющиеся проблемы, у коридора имеется хороший потенциал для развития.

5.5.2 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Мелководье

Общей проблемой для навигации в регионе являются очень малые глубины в Ботническом заливе. А так как происходит подъем суши со скоростью около 1 метра за 100 лет, на фарватерах и в портах необходимо регулярно производить дноуглубительные работы для

поддержания их в судоходном состоянии. Существуют планы по углублению фарватеров до 12 м в портах Оулу и Кеми и до 15 м в порту Лулео.

Ледокольные операции

Помимо мелководья одной из ключевых проблем для навигации является образование льдов в зимний период. Балтийское море, включая Ботнический залив, каждую зиму покрывается льдом. Поэтому все суда, заходящие в порты при оговоренных условиях и/или в течение определенных периодов времени, должны принадлежать к ледовому классу. Как правило, суда ледового класса развивают меньшую скорость и потребляют больше топлива чем обычные суда, что приводит к более высоким транспортным расходам и, как следствие, в определенной степени влияет на торговлю и на конкурентоспособность предприятий региона.

Для поддержания фарватеров открытыми в зимний период приходится прибегать к помощи ледоколов. Услуги ледоколов предоставляются на паритетной основе и под единым руководством шведских и финских властей. Количество судов, которым не потребовалось ожидание, в 2011 г превысило 90%. Для судов, которым пришлось ожидать помощи ледоколов, среднее время ожидания составило 3,16 часа.

Директива, регулирующая содержание серы

Вводимая Международной морской организацией (ММО/ИМО) Директива о регулировании содержания серы, которая вступит в силу в Балтийском море в 2015 г, как ожидается, повлияет на будущие транспортные расходы. Исследование, проведенное Управлением транспорта Финляндии, показало эквивалентное увеличение затрат на транспортировку на 25-40%.

В проводимом сейчас транспортными властями Швеции исследовании, однако, предполагается, что использование судов работающих на СПГ и создание терминалов СПГ в портах помогут ограничить снижение интенсивности движения, вытекающее из Директивы о регулировании содержания серы. По результатам исследования также сделано предположение, что большинство судов будет использовать обессеренное топливо, этого будет достаточно, а стоимость топлива значительно возрастет. Это может быть отчасти компенсировано более низкими скоростями, судами большей вместительности, комбинированной загрузкой и т. д.

5.5.3 ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ СЕВЕРНОЙ ШВЕЦИИ

Значительная часть внешней торговли Швеции осуществляется морским транспортом, и порты играют в этом важную роль. Швеция благодаря протяженной береговой линии обладает хорошим потенциалом для использования морского транспорта относительно близко к заказчикам. Объемы следующих через эти порты грузов сильно разнятся, а некоторые порты специализируются на обслуживании грузов только определенных типов.

Порт Лулео

У порта Лулео самое сильное положение в сети TETC /TEN-T/ среди портов Ботнического залива. Большая часть грузооборота порта Лулео приходится на экспортные грузы.

Порт Лулео обрабатывает большие объемы навалочных грузов, в основном железорудных окатышей из района Малмбергет, а также принимает уголь. Сеть TETC /TEN-T/ выделила средства на исследование возможности увеличения пропускной способности порта Лулео.

Порт Шеллефтео

Порт Шеллефтео в основном обрабатывает навалочные грузы, лесную продукцию, сырье и

готовую продукцию металлургического комбината Рённшэр, а также слябы, лом и пиломатериалы.

Порт Питео

Порт Питео в основном обрабатывает продукцию лесного хозяйства, бумажные изделия, например оклеечную крафт-бумагу, и целлюлозу.

Порт Умео

Порт Умео в первую очередь занимается лесной продукцией (половина общего грузооборота) и генеральными грузами (около 25% грузооборота). Паромное сообщение через пролив Кваркен с финским портом Вааса имеет важное значение как для грузовых, так и для пассажирских перевозок.

5.5.4 ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ СЕВЕРНОЙ ФИНЛЯНДИИ

Морской транспорт имеет важное значение для внутренних перевозок, внешней торговли и международных пассажирских перевозок. Протяженность береговой линии и разрозненные производственные предприятия/населенные пункты привели к созданию широкой сети портов. Наиболее важные порты расположены в Кеми и Торнио. Эти два порта обрабатывают около 10% финского экспорта. Основными товарами, следующими через порты Северной Финляндии, являются бумага, изделия из дерева и полезные ископаемые.

Порт Кеми

Порт Кеми обслуживает главным образом предприятия лесной, горнодобывающей и химической промышленности. Планируется также использовать порт для перевалки грузов на начальных этапах добычи полезных ископаемых в Колари, и, возможно, в долгосрочной перспективе для обслуживания грузопотоков с других месторождений полезных ископаемых.

Порт Торнио

Порт Торнио в основном переваливает сталелитейную продукцию и материалы для металлургической промышленности. Торнио в основном обслуживает сталелитейный завод «Оутокумпу».

Порт Оулу

Грузооборот порта Оулу невелик. В порту осуществляется перевалка нефти и навалочных грузов, бумаги, целлюлозы и цемента.

Порт Коккола

Около половины грузооборота порта Коккола приходится на транзитные грузы из России.

Порт Раахе

В порту Раахе осуществляется перевалка больших объемов навалочных грузов, в том числе стали со сталелитейного завода Руукки и железной руды из Йелливаре, поставляемой через порт Лулео, и других полезных ископаемых, изделий из стали и пиломатериалов.

5.6 КОРИДОР: ПЕТРОЗАВОДСК - МУРМАНСК – КИРКЕНЕС

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E105 (Р-21 "Кола", М-10 "Россия")

Железная дорога:

Октябрьская железная дорога (Мурманск – С. Петербург и Мурманск – Никель)

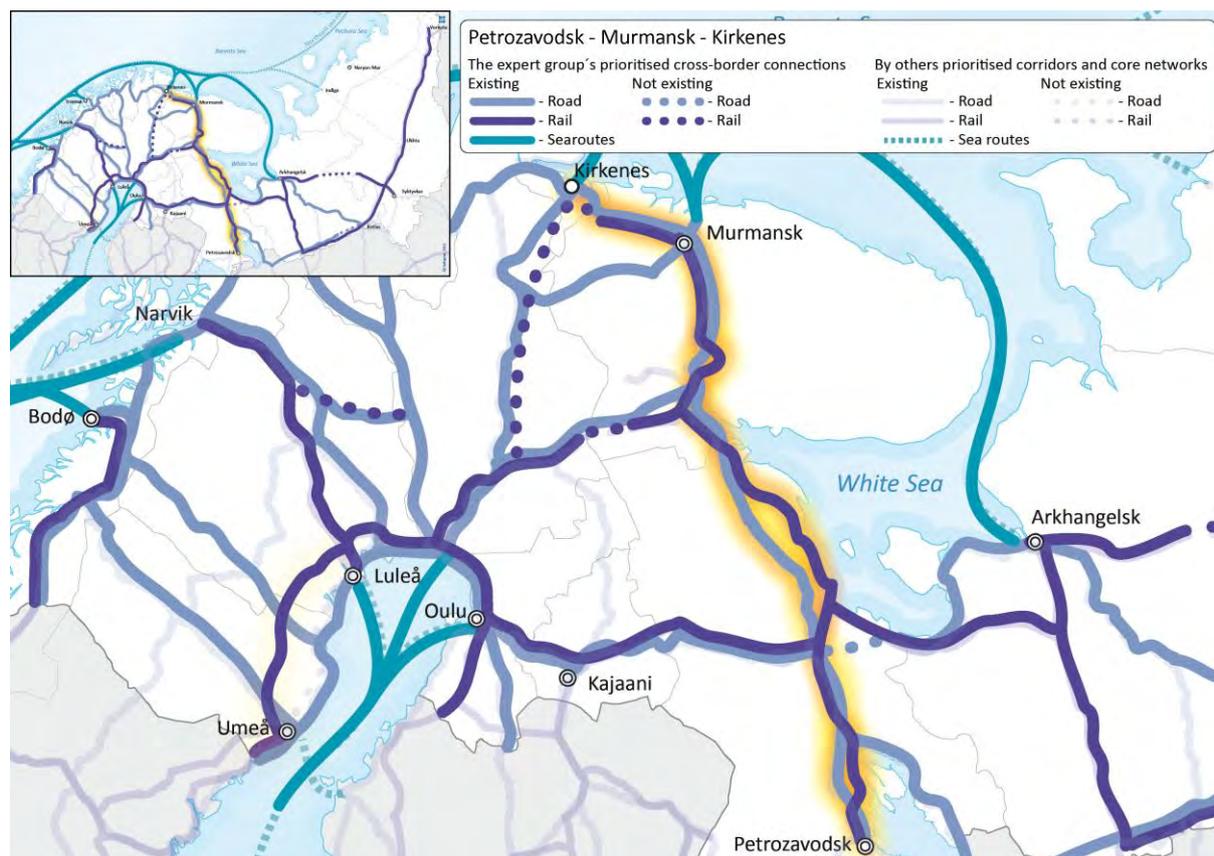


Рисунок 24: Петрозаводск – Мурманск – Киркенес

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Общая протяженность:	1199 км
Протяженность:	Петрозаводск-Мурманск – 969 км
Протяженность:	Мурманск-Киркенес – 230 км (10 км по Норвегии).
Ширина:	8,5 м (в Норвегии) и 11-12 м (в России)
Предельная допустимая скорость:	60 – 80 км/ч (в Норвегии) и 60-110 км/ч (в России)
Количество транспортных средств ежедневно пересекающих границу:	257
Среднесуточное количество транспортных средств на наиболее оживленных участках	
Киркенес:	7100
Мурманск:	6100

Железная дорога

Линия Мурманск – Никель:

Протяженность: 206 км

Среднесуточное количество пассажирских составов: 1

Среднегодовой объем грузов: 5 млн. тонн

Неэлектрифицирована

Однопутная

Линия Мурманск – С. Петербург

Протяженность: 1440 км

Среднесуточное количество пассажирских составов: 4

Среднегодовой объем грузов: 27,2 млн тонн

Электрифицирована

Однопутная

Линия Киркенес-Бьёрневатн⁵²

Однопутная

Протяженность: 8,5 км

Морское сообщение

См. Главу 5.4

Аэропорты

Киркенес: 300 000 пасс/год (2011г.)

Аэропорт Мурманска: 280 000 пасс/год (2006г.)

Общая информация

Население основных городов:

Петрозаводск 262 000

Кандалакша: 36 000

Мурманск: 307 000

Заполярный: 16 000

Никель: 13 000

Киркенес: 10 000

5.6.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор является единственным местом пересечения границы между Россией и Норвегией и очень важен для регионального «народного» сотрудничества в этой части Баренцева региона. Таким образом, коридор играет важную роль в политическом сотрудничестве на севере и в развитии бизнеса и промышленности в приграничных районах и в Северной Норвегии в целом. Коридор включает в себя маршрут по автомобильной дороге E105 Киркенес – Мурманск протяженностью 230 км, а также железнодорожную ветку Никель-Мурманск предназначенную для перевозки промышленных грузов, и ее дальнейшее продолжение на юг до Петрозаводска.

В Петрозаводске, Мурманске и Киркенесе существуют гражданские аэропорты.

⁵² Находится в собственности частного горнодобывающего предприятия Sydvaranger Gruve AS. В 2012г. предприятие произвело 1,98 млн. тонн железорудного концентрата. Руда доставляется из Бьёрневатн в Киркенес по железной дороге

5.6.2 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В КОРИДОРЕ

Автомобильный транспорт

Мурманск-Киркенес

Экспорт товаров из Норвегии в Россию через Стурскуг варьируется от года к году, но в течение последних трех лет он составлял величину от 6 до 7 тыс. тонн в год. Импорт товаров из России в Норвегию через Стурскуг в 2007 году достиг 6,6 тыс. тонн. В последние годы эта цифра снизилась до всего лишь 1,8 тыс. тонн. Основными видами грузов, перевозимых автотранспортом через границу, являются рыба, изделия из древесины, продукция для горнодобывающей промышленности и морское оборудование. Основная часть российских автомобильных перевозок в коридоре приходится на грузы общего назначения, продукты питания и перевозку пассажиров между населенными пунктами региона. Несколько российских автобусных компаний предлагают перевозку пассажиров между Мурманском и Киркенесом.

Коридор очень важен для пассажирских перевозок между Киркенесом, Мурманском и другими городами у самой границы на территории России. Количество пересечений границы через КПП Стурскуг/Борисоглебск в последние годы заметно возросло. Увеличение этого числа в прошлом году может быть связано, в первую очередь, с введением безвизового режима для жителей обеих стран, проживающих в 30 км от границы. По оценкам в 2015 году ожидается увеличение числа пересечений границы до 400 тысяч. Общее количество транспортных средств, пересекающих границу в Стурскуге, увеличилось с 33 170 в 2009 году до 93 977 в 2012 году.

Железнодорожный транспорт

Линия Октябрьской железной дороги начинается в С. Петербурге на юге и идет через Петрозаводск и Кандалакшу до города Мурманска и побережья Мурманской области на севере. Общая протяженность участка между С. Петербургом и Мурманском составляет 1 448 км, а между Петрозаводском и Колой - 1 054 км. На участке сооружено 52 станции. В 2005г. железная дорога была электрифицирована.

Железнодорожное сообщение между Никелем и Мурманском в основном используется для доставки грузов с никелевого рудника в Никеле. Между Никелем и Мурманском ежедневно курсирует пассажирский поезд. Железнодорожным путям необходима модернизация.

Объем перевозок на западном берегу Кольского залива оценивается в 16,5 млн. тонн к 2015 году и 31 млн. тонн к 2020 году. Развитие мурманского железнодорожного узла приведет к увеличению грузопотока до 36 млн. тонн к 2015 году и до 52 млн. тонн к 2020 году. Продукция местного производства в основном экспортируются в Норвегию, Швецию, Нидерланды, Финляндию и Швейцарию. Основная часть импорта поступает из Норвегии, Финляндии, Великобритании, Германии, Швеции и Нидерландов.

Авиасообщение

В Петрозаводске расположен региональный гражданский аэропорт, откуда осуществляются рейсы в Москву и Санкт-Петербург. Аэропорт Мурманска является международным аэропортом, который обслуживают несколько авиаперевозчиков. Помимо внутреннего авиасообщения с крупными городами России из аэропорта осуществляются рейсы Финляндию (Хельсинки, Рованиemi) и Норвегию (Тромсё). Аэропорт Мурманска оснащен одной взлетно-посадочной полосой протяженностью 8 202 фута.

5.6.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Введение безвизового режима для жителей приграничных территорий упростило пересечение границы для местного населения. Тем не менее, таможенные и визовые процедуры и правила по-прежнему необходимо рассматривать в качестве главной проблемы для транспортных перевозок в коридоре. Дополнительными факторами являются ограниченная пропускная способность и длительное время ожидания при прохождении КПП Стурскуг/Борисоглебск. И у Норвегии, и России есть планы по расширению и оптимизации работы пограничных пунктов для обслуживания растущего потока.

На E105 между Мурманском и Киркенесом идет модернизация, которая завершится в 2015 году. В результате повысится качество дороги на норвежской стороне, и она будет открыта для модульных транспортных средств (25,25 м / 60 т) от границы до Киркенеса и до границы с Финляндией (Нейден). Со стороны России допустимая общая масса для большегрузных автомобилей составляет 44 тонны (38 т), а допустимая длина 18 м. Различия в требованиях к большегрузным автомобилям в России и Норвегии могут в будущем сдерживать развитие международных грузовых перевозок на этом участке границы.

Определена необходимость удлинения взлетно-посадочной полосы в аэропорту Киркенеса до 2 200 м для приемки более крупных воздушных судов.

5.6.4 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

В общей сложности норвежская сторона вложит 46 млн. евро в модернизацию 10-километрового участка дороги от Хессенга до Стурскуга/Борисоглебска. Со стороны России работы по модернизации всего участка дороги от границы до Мурманска протяженностью 230 км ведутся с 2008 года. Общий объем финансирования составляет 60-55 млн. евро. Запланирована реконструкция и других участков E105 на территории России. После реконструкции общая протяженность шоссейных участков на E-105 составит 1580,2 км.

В федеральную целевую программу "Развитие транспортной инфраструктуры в 2010-2015гг." включено несколько инвестиционных проектов в регионе. Планируется строительство дополнительных вторых путей и 327 км железной дороги на участке Мурманск-Петрозаводск.

В аэропорту Киркенеса Хёйбюктумен запланировано продление взлетно-посадочной полосы в 2018-2023 гг. Это связано с ожиданиями значительного роста активности норвежских компаний в освоении месторождений нефти и газа в юго-восточной части Баренцева моря. Существуют также планы по реконструкции аэропорта Мурманск.

5.6.5 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Потенциал существующей инфраструктуры

В какой-то степени будущее развитие коридора поблизости от границы будет зависеть от содержания и развития сотрудничества между Норвегией и Россией в области экономической политики в приграничных районах.

Туризм уже играет значительную роль в экономике Баренцева региона, и это сектор имеет большой потенциал для дальнейшего роста. Однако необходимым условием для такого роста является трансграничное сотрудничество. Создание трансграничной инфраструктуры и сокращение бюрократических барьеров на национальных границах в регионе будет способствовать практическому сотрудничеству в сфере туризма.

В ближайшем будущем потенциал заключается, прежде всего, в увеличении движения частного транспорта через границу. Безвизовое пересечение границы и возможное совместное развитие рынков жилья и труда может привести к увеличению потребности в транспорте в регионе.

Потенциал создания новой инфраструктуры – возможное продление российской железной дороги до Киркенеса

Россия обладает обширной сетью железных дорог. В настоящее время железная дорога идет до Мурманска и далее до Никеля, расположенного вблизи границы с Норвегией. Расстояние между Никелем и Киркенесом составляет примерно 40 км.

Грузовой базой для новой ветки могли бы стать руды и полезные ископаемые, изделия из древесины, удобрения, нефть и нефтепродукты, рыбная продукция и контейнерные грузы. Эта ветка может стать очень важной для промышленного развития, как в России, так и в Норвегии и будет стимулировать развитие трансграничных деловых связей. Развитие инфраструктуры на оси Мурманск-Киркенес обсуждается уже много лет. Было проведено несколько исследований возможности строительства железной дороги, но они устарели и не дают достаточной информации о грузовой базе и стоимости строительства. В рамках изучения возможности строительства нового порта на российской территории недалеко от Киркенеса были проведены более подробные исследования, которые могут быть актуальны для этого проекта.

В этих исследованиях предполагается, что грузооборот нового порта, расположенного всего лишь в нескольких километрах от Киркенеса, будет достигать 65 млн. тонн в год. Также известно, что текущий грузопоток только из Никеля достигает 3 млн. тонн в год.

Учитывая большую открытость границ и хорошие отношения между Россией и Норвегией в последние годы, сейчас, возможно, пришло время для проведения совместного исследования по вопросу строительства железной дороги Никель-Киркенес. В рамках совместного технико-экономического обоснования российские и норвежские партнеры смогут изучить вопрос создания железнодорожной ветки Никель-Киркенес с точки зрения грузовой базы, важности для промышленного развития и стоимости строительства, что послужит хорошим началом для дальнейшего изучения этой возможности.

5.7 КОРИДОР: КЕМИ– САЛЛА - КАНДАЛАКША

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E105, E75 и Дорога государственного подчинения 82

Железная дорога:

Кандалакша – Алакуртти (Октябрьская ж/д) и линия Кемпи – Рованиеми – Кемиярви

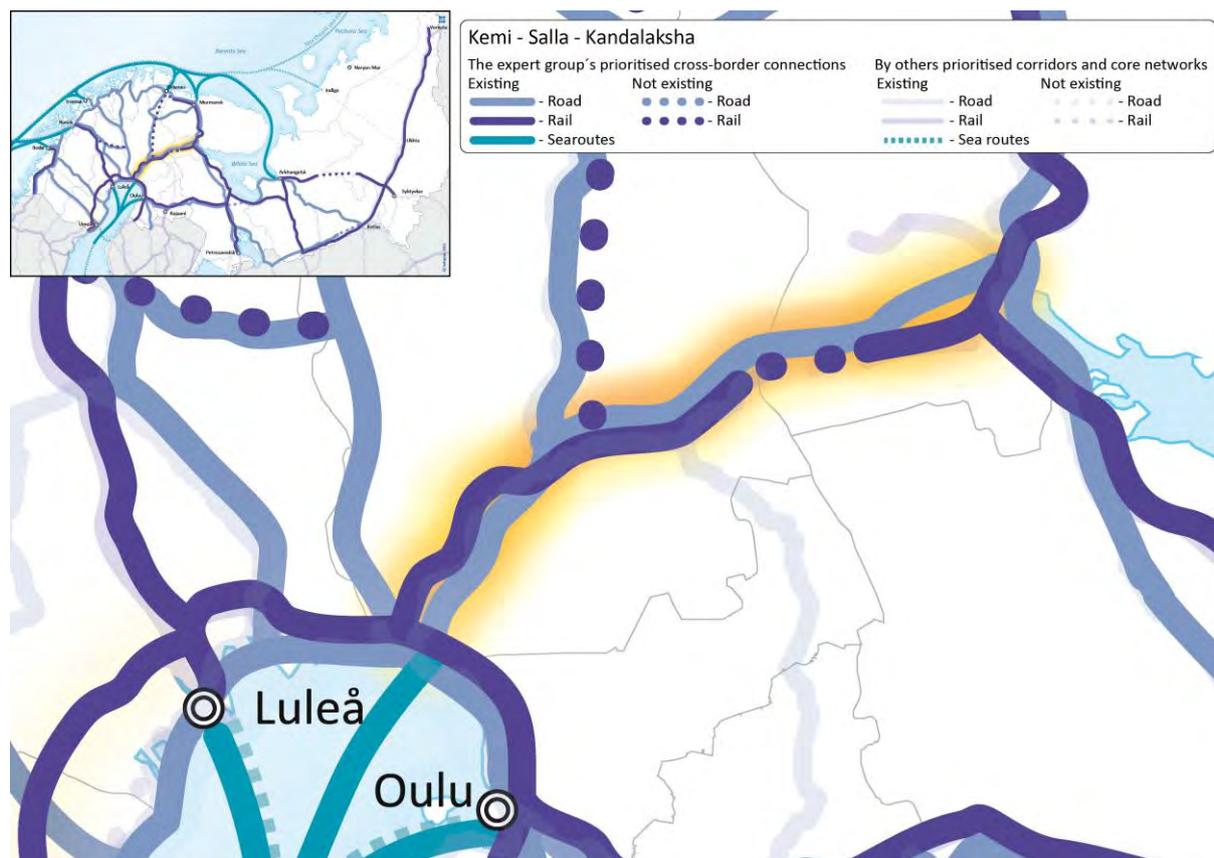


Рисунок 25: Кемпи – Кандалакша

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Расстояние Кемпи-Кандалакша: 446 км

Ширина: 10 м, 6,5 м, 7 м в России

Процентное соотношение участков дороги шириной не менее 8 м: 58% в Финляндии

Предельная разрешенная скорость: 100 или 80 км/ч, от 50 до 60 км/ч в населенных пунктах и 90-30 км/ч на российской территории

Суточное количество транспортных средств, пересекающих границу: 300

Среднесуточное количество транспортных средств на наиболее оживленных участках: 20 000 в Рованиеми, 2 000 в Алакуртти

Морское сообщение

См. главы 5.4 и 5.5

Аэропорты

Кеми-Торнио	66 000 пассажиров/год
Рованиеми	400 000 пассажиров/год

Железная дорога

Протяженность от Кеми (точнее, от пересечения Лаурила) до Келлоселкя у российской границы: 270 км

Среднесуточное количество пассажирских составов: 14 поездов, 400 000 пассажиров в год между Кеми и Рованиеми, 2 поезда между Рованиеми и Кемиярви

Среднесуточное количество товарных составов:

6 поездов Кеми–Рованиеми

3 поезда Рованиеми–Кемиярви

Регулярное сообщение за Кемиярви отсутствует

Электрифицирована от Кеми до Рованиеми, к 2014 году ожидается ввод в эксплуатацию электрифицированного участка до Кемиярви

Однопутная

Автоматическая система контроля за движением поездов

Общая информация

Население городов

Кеми 22 000

Рованиеми 61 000

Кемиярви 8 000

Салла 4 000

Алакуртти 3 000

Кандалакша 36 000

Мурманск 307 000

5.7.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор начинается от Ботнического коридора в Кеми, проходит через города Рованиеми и Кемиярви до муниципального центра Салла и КПП Салла на границе с Россией. Оттуда коридор продолжается через Алакуртти до Кандалакши.

Финская часть дороги включена в проект комплексной дорожной сети ТЕТС (TEN-T). Эта дорога является составной частью дорожного сообщения между Будё и Мурманском, которую часто называют Баренцев путь.

По обе стороны границы проходят железные дороги, но соединение между ними отсутствует. Важным аспектом этого коридора является отсутствующий участок железной дороги в Салла (60 км).

5.7.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Автомобильные дороги

Протяженность дороги от Кеми до границы с Россией составляет 280 км, а от финской границы до Кандалакши на российской стороне - 166 км. Ширина дорожного покрытия на финской стороне варьируется от 6,5 до 10 м, участок с самым широким полотном находится между Кеми и Рованиеми. Некоторые участки дороги на российской стороне все еще не асфальтированы.

Железная дорога

В настоящее время существует 279-километровый участок железной дороги от Ботнического коридора до Келлоселкя, недалеко от границы с Россией в Салле. Регулярное

железнодорожное сообщение заканчивается в Кемиярви. Было несколько проектов, направленных на соединение железнодорожной сети Финляндии с сетью российских железных дорог, оканчивающейся в Алакуртти.

На этом участке отсутствуют 60 километров путей. В дополнение к этому, железная дорога нуждается в модернизации на протяжении еще 200 км по обе стороны границы. Многочисленные исследования показали потенциальную экономическую целесообразность соединения российской и финской железнодорожных сетей в районе Саллы путем строительства недостающих 60 км путей и модернизации существующей железнодорожной сети. Эти планы пока остаются нереализованными, и решение о строительстве нового железнодорожного участка пока не принято.

Железная дорога электрифицирована на участке от Кеми до Рованиеми, и в настоящее время ведутся работы по электрификации участка до Кемиярви.

В зоне обслуживания Октябрьской железной дороги находится 4 участка пересечения границы с южными регионами Финляндии (Бусловская, Светогорск, Вяртсиля, Кивиярви) и только один участок находится в Баренцев регионе (Вартиус).

5.7.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автомобильные дороги

СТПГ между Кеми и Рованиеми составляет от 3 000 до 6 000, доходит до 20 000 в Рованиеми и около 1 000 на прилегающей к границе финской территории. Среднесуточное количество пересечений транспортными средствами границы в 2012 году составило 290 автомобилей и 5 грузовиков или автобусов. Количество пересечений границы растет на протяжении последних нескольких лет. СТПГ со стороны России составляет 440, из которых 30% приходится на тяжелые транспортные средства.

Железные дороги

Ежедневно 6 составов осуществляют перевозку в основном круглого леса от терминала в Кемиярви на целлюлозно-бумажные фабрики в Кеми и Оулу. Еще 6 товарных поездов осуществляют перевозку круглого леса со специализированного терминала в Рованиеми на эти же фабрики.

Один ночной поезд перевозит пассажиров в/из Кемиярви. Между Рованиеми и Кеми, где коридор соединяется с Ботническим железнодорожным коридором, курсируют 14 пассажирских поездов. Ежегодное количество пассажиров из/в Рованиеми составляет около 400 тыс. человек, а до Кемиярви - около 30 тыс. человек.

5.7.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Автомобильные дороги

- участок Викаярви - Кемиярви слишком узок для транспортного потока
- необходимость уменьшения кривизны дороги в вертикальной плоскости на отдельных участках E75 к югу от Рованиеми
- недостаточная доступность и безопасность движения по E75 к югу от Рованиеми
- плохое состояние дороги на некоторых участках между финской границей и Алакуртти

Железная дорога

Отсутствует 60-километровый участок между Саллой и Алакуртти. В случае строительства недостающего участка также потребуются реконструкция участка от Кемиярви до финско-российской границы в районе Саллы.

5.7.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Автомобильные дороги

- В будущем планируется создание новых объездных участков с разделительным барьером на E75 к югу от Рованиеми.

Железная дорога

Электрификация участка Рованиеми-Кемиярви будет завершена к 2014 г.

Октябрьская железная дорога будет развивать свою инфраструктуру. В частности, планируется строительство второго пути в Карелии для повышения пропускной способности в сторону порта Мурманск. При наличии второго пути составы смогут следовать без задержек в обоих направлениях. Для увеличения транзитных грузовых потоков в скандинавские страны будут реконструированы международные железнодорожные пункты пропуска на границе.

5.7.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Сегодня использование коридора ограничивается в основном туристическими и деловыми поездками между Россией и Финляндией. Перевозка грузов носит очень ограниченный характер. Горнодобывающая промышленность проявляет определенную заинтересованность в этом коридоре в случае реализации планов по соединению железнодорожных сетей. Запланирована корректировка технико-экономического обоснования.

Развитие этого проекта откроет новые возможности для «народных» контактов между севером Финляндии и Мурманской областью. Строительство недостающего участка железной дороги протяженностью 60 км даст горнодобывающим предприятиям севера Финляндии важный выход к порту Мурманск.

5.8 КОРИДОР: КЕМИ-РОВАНИЕМИ-КИРКЕНЕС

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E75, дорога государственного подчинения 971, дорога государственного подчинения 893 и E6

Железные дороги

На данный момент железная дорога отсутствует, но может появиться в будущем

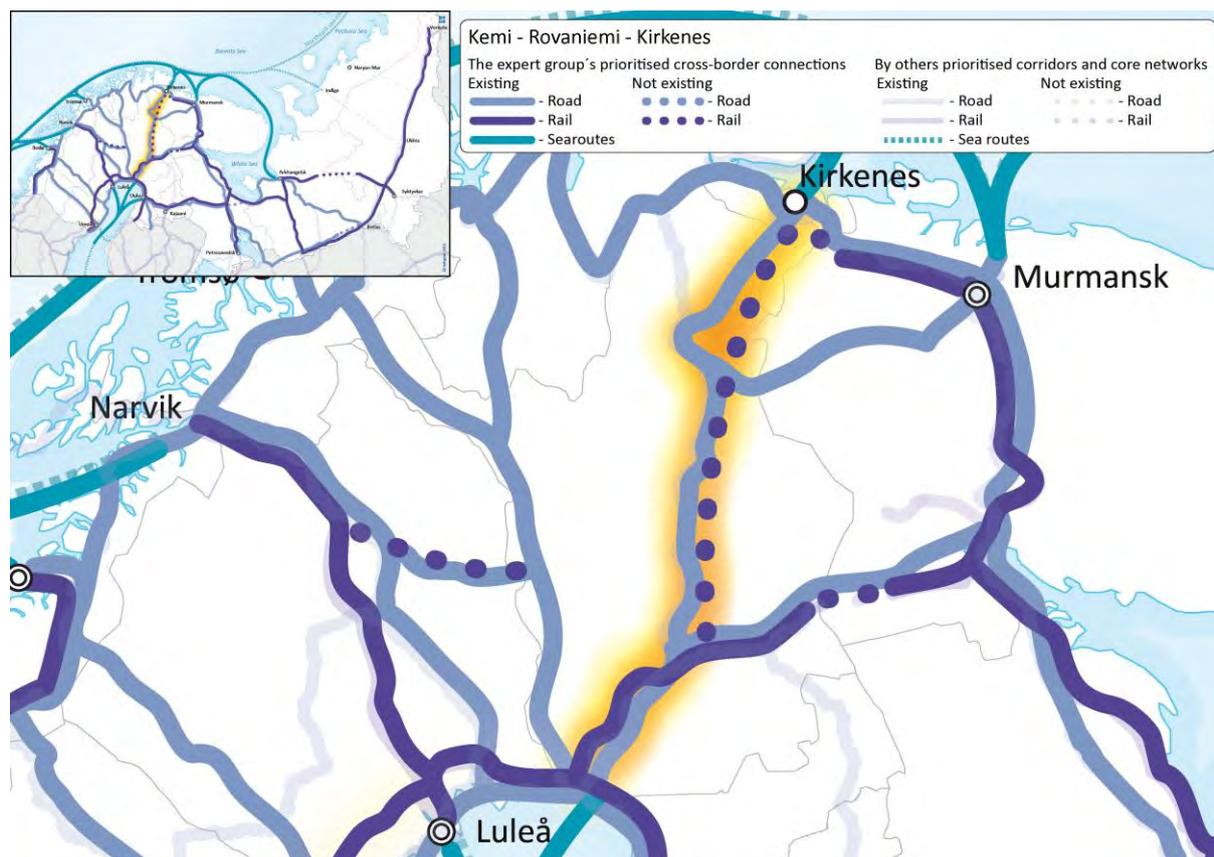


Рисунок 26: Кемп – Рованиеми - Киркенес⁵³

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Протяженность: 702 км

Ширина: 10 м – 5,5 м

Предельная разрешенная скорость: 100 или 80 км/ч, в некоторых населенных пунктах 50 км/ч

Количество транспортных средств пересекающих границу за сутки: 500

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением: 20 000 в Рованиеми

Морское сообщение

См. Главы 5.4 и 5.5

⁵³ Существует несколько вариантов трассы новой железной дороги. Самым коротким и дешевым вариантом является обход озера Инари с юга. Вместо Рованиеми начальным пунктом железной дороги может стать Кемиярви.

Аэропорты

Рованиеми	400 000 пасс/год
Ивало	150 000 пасс/год
Киркенес	301 000 пасс/год

Общая информация

Население городов	
Рованиеми	61 000
Соданкюля	9 000
Ивало (муниципалитет Инари)	7 000
Киркенес	10 000

5.8.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Более подробная информация по железной дороге приведена в разделе 5.8.6

Коридор начинается от Ботнического коридора в Кеми и идет параллельно Баренцеву пути до Рованиеми. Из Рованиеми он идет на север в виде E75, проходит через аэропорт Рованиеми и продолжается до Соданкюля, и далее в Ивало и Инари, проходя в основном через лесные массивы. Эти три населенных пункта являются единственными муниципальными центрами, и дорога проходит через все из них. Перед Ивало расположен курорт Саариселькя, где в разгар сезона число жителей превышает число жителей в Ивало. Между Саариселькя и Ивало, недалеко от дороги, расположен аэропорт Ивало, который обслуживает курорт Саариселькя и остальную Северную Лапландию. Также существует поток туристов, направляющихся в Финнмарк, в том числе к главной достопримечательности Северной Норвегии мысу Нордкап.

В центральной Лапландии к северу от Соданкюля вдоль E75 расположены два действующих горнодобывающих предприятия, а также несколько месторождений подготавливаемых к промышленному освоению. Перевозка грузов на/из горнодобывающих предприятий осуществляются автотранспортом в основном в порт Кеми. По E75 осуществляется перевозка значительных объемов древесины в Рованиеми, где она загружается в поезда и доставляется на предприятия целлюлозно-бумажной промышленности, расположенные в Кеми и Оулу.

В 20 км к северу от Инари коридор уходит с E75 и превращается в дорогу 971, которая ведет к пограничному переходу в Нейдене, а оттуда идет до Киркенеса в виде E6. Коридор является частью проекта комплексной дорожной сети TETC (TEN-T) вплоть до дороги 971 на севере, которая не включена в TETC.

Коридор является жизненно важной линией сообщения с самыми северными районами Финляндии. Это единственная дорога, способная принимать тяжелый транспорт, связывающая муниципалитеты Утсйоки и Инари с остальной территорией страны. Отсутствие железной дороги увеличивает значимость дорожного коридора для всех перевозок между Северной и Центральной Лапландией и югом Финляндии.

5.8.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Расстояние от Кеми до норвежской границы в Нейдене составляет 590 км. Ширина дорожного полотна почти на всем протяжении E75 от Рованиеми до Ивало составляет 8 м, но ее отдельные участки нуждаются в некотором расширении. Наиболее остро вопрос расширения дорожного полотна стоит в окрестностях Рованиеми из-за относительно большого количества автомобилей на дороге. Ширина E75 между Ивало и Инари составляет всего 7 м, и существует необходимость ее расширения.

Ширина дороги 971 от E75 до Нейдена составляет от 5,5 до 6 м, поэтому требуется ее расширение прежде, чем по ней смогут осуществляться значительные объемы международных перевозок.

5.8.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Самый высокий показатель СТПГ, почти 20 000, наблюдается в окрестностях Рованиеми, а самый низкий, всего 250, на дороге 971. Среднесуточное количество транспортных средств, пересекших в 2012 году границу в Нейдене, составило 492 автомобиля и 22 грузовика или автобуса. Количество пересечений границы растет на протяжении последних нескольких лет. Транспортные перевозки в Киркенесе описаны в Главе 5.6.

5.8.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Техническое состояние дороги 971 от E75 до Нейдена недостаточно для грузоперевозок. Особенно это касается горизонтальной кривизны дороги на многих ее участках. Дорога также слишком узка.

5.8.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

В настоящее время проводится исследование, направленное на определение необходимых мер по предотвращению ухудшения состояния дороги E75 в условиях высоких нагрузок, вызванных транспортировкой грузов с/на горнодобывающие предприятия в Соданкюля.

Пока не принято никаких планов по улучшению технического состояния дороги 971.

В среднесрочной перспективе может быть построена новая железная дорога из Рованиеми или Кемиярви до Соданкюля для обслуживания новых горных предприятий в центральной Лапландии. Лесная и горная отрасли выиграют от возможности использования в будущем железнодорожного транспорта. Будущее железнодорожного коридора от нынешней железной дороги до горнодобывающего района Соданкюля будет определено в течение ближайших трех лет при составлении регионального плана землепользования.

5.8.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Коридор очень важен для лесной промышленности для перевозки древесины, а также для горнодобывающих предприятий для импорта необходимого сырья и экспорта своей продукции. E75 имеет решающее значение для этих отраслей. Для минимизации транспортных издержек необходимо увеличение общего веса груза. Существуют инициативы для испытания дорог общего пользования в этом коридоре нагрузкой 100 тонн и более.

Проведено несколько исследований на предмет строительства новой железной дороги, соединяющей Киркенес с финской железнодорожной системой, превращая таким образом Киркенес в важный транспортный узел для финского экспорта. Исследования, однако, не подтвердили экономической эффективности проекта, и поэтому он не вошел в планы развития транспортной инфраструктуры Финляндии.

В 2012-2013 годах в Финляндии было проведено исследование «Потребности в транспортных услугах со стороны горнодобывающей промышленности», в рамках которого было сделан анализ строительства новой железной дороги Рованиеми-Соданкюля-Киркенес для перевозки руды и минерального сырья из пояса Пайяла/Колари – Соданкюля – Савукоски через порт Киркенес.

Для этого потребуется построить около 460-470 км путей.

Большая часть грузов, которая планируется к перевозке по этой железной дороге, это те же руда и минеральное сырье, что планируются к перевозке по коридору Сваппаваара – Пайяла - Колари, описание которого дано в разделе 5.15.

С точки зрения Баренцева региона железная дорога из Финляндии в Киркенес сделает железнодорожную сеть Баренцева региона более полной, особенно, если будет построен участок, соединяющий Киркенес с системой российских железных дорог.

5.9 КОРИДОР: ВНУТРЕННИЕ КОРИДОРЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ПО СЕВЕРНОЙ НОРВЕГИИ, КИРКЕНЕС - МУШЬЁЕН

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E6

Железные дороги:

Уфутбанен, Нурланнсанен и Мерокербанен

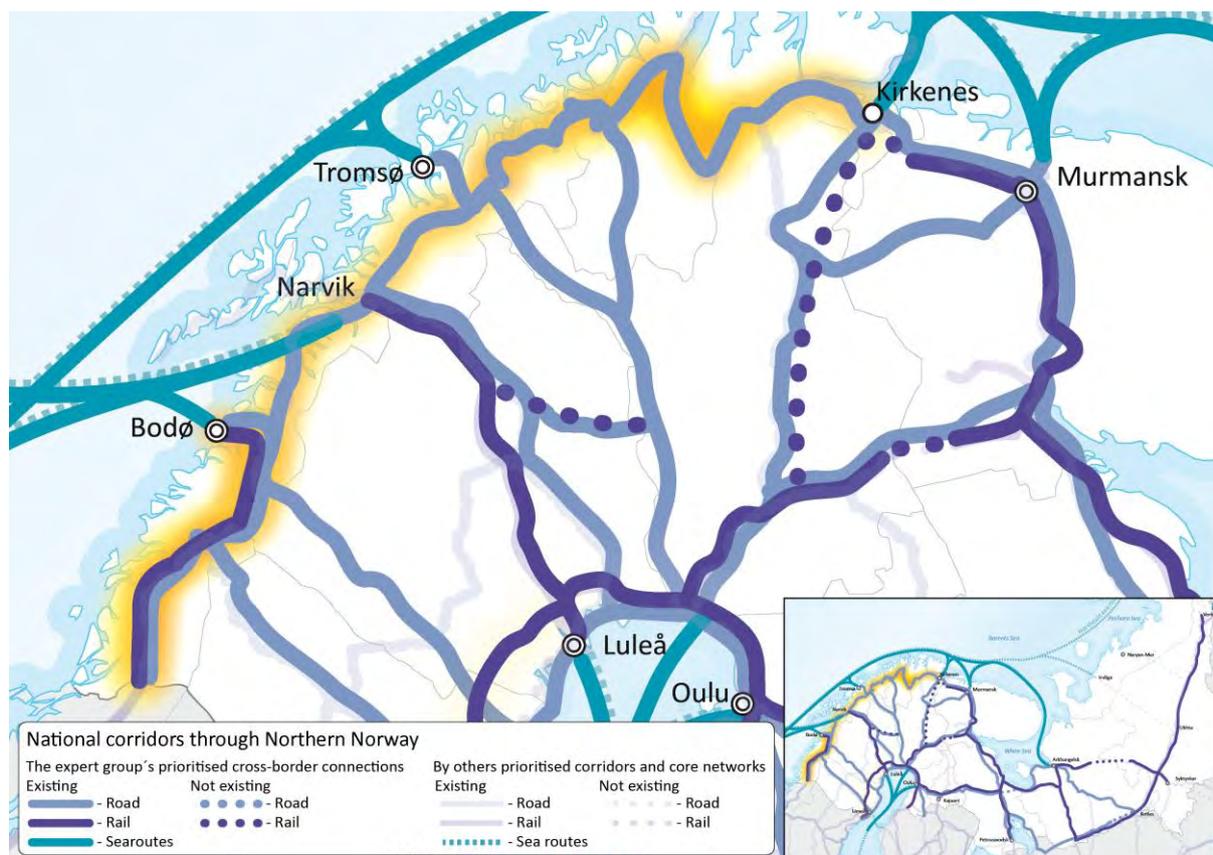


Рисунок 27: Внутренние коридоры (автомобильный и железнодорожный) в Северной Норвегии, Киркенес-Мушьёен

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Протяженность: 1 684 км (Нурланн, Трумс и Финнмарк)
 Ширина: 5,6 – 8,5 метров
 Предельная разрешенная скорость: от 50 до 90 км/ч
 Интенсивность движения: 300 – 13 000 транспортных средств/сутки

Железная дорога:

Нурланнсанен:
 Протяженность: 727 км (Тронхейм – Будё)
 Тип топлива: Дизель
 Количество путей: Однопутная, отсутствует централизованное управление, мало разъездных участков
 Мерокербанен:

Протяженность:	74 км (Хелль – Стурлиен/Госграница)
Тип топлива:	Дизель
Количество путей:	Однопутная

Морское сообщение:

См. Главу 5.4.

Аэропорты:

Годовой пассажиропоток в основных аэропортах коридора:

- Тромсё	1,8 млн
- Будё	1,6 млн
- Эвенес	600 000
- Альта	350 000
- Киркенес	300 000
- Бардьюфосс	200 000

Общая информация

Население городов:

5.9.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор характеризуется большими расстояниями и низкой плотностью населения. Это единственный внутренний коридор для грузовых перевозок между севером и югом Норвегии, он также играет важную роль для региональных и местных перевозок в этой части страны.

В южной части коридора имеется железная дорога – Нурланнсанен, соединяющая Тронхейм и Будё.

Ж/д Мерокербанен соединена с Нурланнсанен в направлении «восток-запад». Ее протяженность составляет 74 километра, дорога не электрифицирована. На шведской территории она соединяется с электрифицированной ж/д Миттбанан.

Коридоры соседних стран соединены с этим внутренним коридором, что позволяет достигать эффекта распределения пассажиров и товаров. Перевозчики, следующие из зарубежных коридоров, в большинстве случаев включают Е6 в свой маршрут следования к месту назначения.

5.9.2 ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

Плотность движения в коридоре Е6 невысока за исключением городов. На больших участках дорог среднесуточная интенсивность движения составляет менее 1,5 тыс. автомобилей. Интенсивность движения увеличивается на подъездах к городам Мушьёен, Му-и-Рана, Нарвик и Альта, превышая 8 тыс. автомобилей в сутки. Доля большегрузного транспорта варьируется. На участках Е6 с низкой интенсивностью движения она доходит до 25%.

По железной дороге в рамках коридора до Будё осуществляется перевозка как грузов, так и пассажиров. Общий грузопоток по железной дороге в/из Будё достигает 350 тыс. тонн в год.

5.9.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Техническое состояние автодорог

Ширина дороги имеет большое значение для ее доступности для промышленного автотранспорта. Приоритет отдается модернизации участков, где ширина покрытия составляет

менее 6 метров. То же относится и к ограничивающим движение факторам. Техническое состояние некоторых туннелей и мостов находится на столь низком уровне, что потребует их модернизации в ближайшие годы. Будут осуществляться работы по укреплению дорог и обновлению дорожного покрытия. Высокая интенсивность грузовых потоков предъявляет жесткие требования к состоянию дорог для обеспечения бесперебойного движения. Для достижения этой цели необходимо обеспечить безопасность на лавиноопасных участках, а также улучшить условия пересечения опасных горных перевалов.

Техническое состояние железных дорог

Железная дорога Нурланнсбанен в настоящее время обслуживает три пары составов в день, каждый из которых насчитывает прибл. 425 метров в длину. Использование грузовых поездов диктует критерии проектирования железной дороги. Поставлена задача к 2020 году удвоить количество грузов, перевозимых по железной дороге, а к 2040 году утроить этот показатель. Железная дорога будет модернизирована для обеспечения прохождения грузовых поездов длиной до 600 метров. Будут сооружены новые, более длинные, разъезды. Завершение системы дистанционного управления движением сделает железнодорожное сообщение более эффективным и снизит уязвимость к цепным задержкам на длинных участках. Важной задачей станет оценка эффекта от электрификации с общегосударственной и экологической точек зрения.

Железная дорога Нурланнсбанен соединена с железнодорожной сетью Швеции посредством железной дороги Мерокербанен. Мерокербанен проходит чуть к югу от Баренцева региона, но включена в описание данного коридора в виду ее потенциальной важности для экспорта морепродуктов из губернии Нурланн. Считается, что Мерокербанен вместе с Нурланнсбанен могут представлять собой важный коридор для выхода на рынки центральной и южной Швеции и далее Западной Европы.

В настоящее время у Мерокербанен есть ряд серьезных недостатков, но в планах правительства приоритет отдается ее модернизации. В настоящее время эта линия неэлектрифицирована, имеет низкую нагрузку на ось. Она не оборудована автоматической системой управления движением поездов. На ней слишком мало разъездов и есть один крутой склон, требующий использования двух локомотивов. Также отсутствует треугольный рельсовый путь для эффективной перевозки грузов из Северной Норвегии. Из-за всех этих факторов использование Мерокербанен невыгодно для грузовладельцев. В настоящее время по этой линии проходит два-три состава в сутки в каждом направлении. В настоящее время разрабатывается план электрификации этой дороги.

Мерокербанен представляет интерес для Баренцева региона в более широкой перспективе. Начиная с этого времени загрузка ведущей в Швецию линии Уфутбанен будет составлять почти 100%, поэтому Нурланнсбанен/Мерокербанен вместе могут в будущем стать более актуальным маршрутом для перевозки морепродуктов.

5.9.4 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Существуют планы по модернизации нескольких участков Еб. Самые крупные текущие и планируемые проекты включают в себя:

- Модернизация/реконструкция Еб в районе Хельгелан (южная часть коридора)
- Модернизация участков к северу и югу от горы Крокму
- Модернизация дороги, проходящей по городу Балланген
- Сокращение дороги/строительство нового моста в районе Нарвика (мост «Холугалан»)
- Противолавинная защита на участке Нурнес - Скардален
- Строительство нового туннеля в горе Сёрчёсфьеллет
- Строительство/модернизация к западу от Альты

- Строительство нового моста в деревне Тана

Также планируется ремонт дорог, мостов и туннелей на некоторых других участках Е6.

Завершение системы дистанционного управления движением на Нурланнбанен сделает железнодорожное сообщение более эффективным и снизит уязвимость к цепным задержкам на длинных участках.

5.9.5 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Коридор имеет большое значение для транспортных перевозок между Северной и Южной Норвегией. Наличие эффективного национального коридора будет играть ключевую роль в обеспечении сообщения между Северной Норвегией и национальными и международными рынками.

5.10 КОРИДОР: “МАРШРУТ СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ” ХАПАРАНДА/ТОРНИО – ТРОМСЁ

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E8, дорога государственного подчинения 93, дорога 99

Железные дороги:

Линия Торнио – Колари

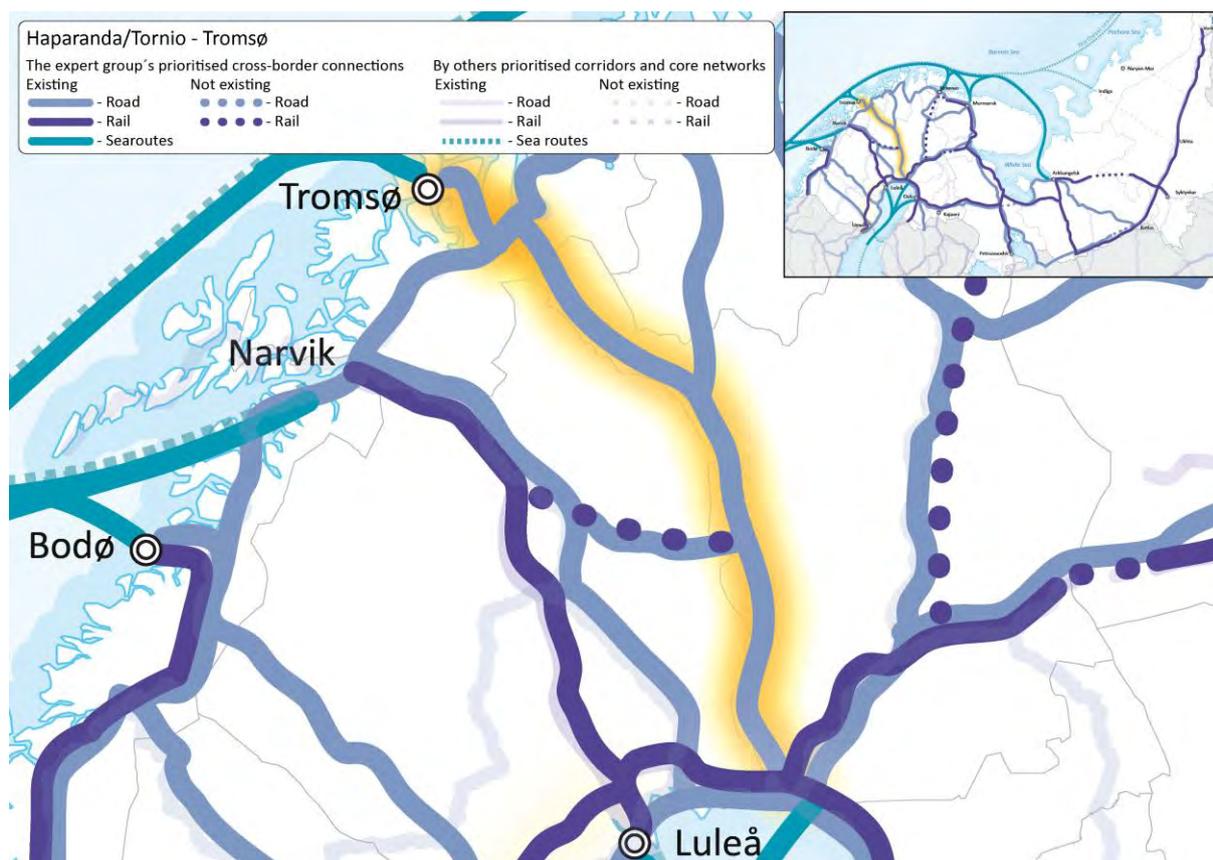


Рисунок 28: Маршрут «Северное сияние»: Хапаранда/Торнио – Тромсё

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Протяженность: 620 км между Торнио и Тромсё (470 км в Финляндии и 150 км в Норвегии)

Дорога 99 в Швеции Хапаранда-Каресуандо: 364 км

Ширина: в пределах 6,5 – 8,5 м на E8, и 6-10 м на дороге 99.

Предельная разрешенная скорость: в основном 80 – 90 км/ч, но на коротких участках снижается до 60 км/ч (в Норвегии), в основном 100 км/ч в Финляндии (80 км/ч в зимний период). В Швеции – 80-100 км/ч

Количество транспортных средств, пересекающих границу за сутки: на E8 около 500 единиц, из которых 20% являются тяжелыми транспортными средствами. 560 на шведско-финской границе в Каресуандо

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением: 10 000 в окрестностях Тромсё.

Железные дороги

Протяженность участка Торнио-Колари: 183 км
Среднесуточное количество пассажирских составов: 3 в туристический сезон
Среднесуточное количество товарных составов: 2
Неэлектрифицирована
Однопутная
Автоматическая система контроля за движением поездов

Морское сообщение

См. Главы 5.4 и 5.5

Аэропорты

Тромсё	1,8 млн. авиапассажиров в год
Киттиля	260 000 пассажиров в год

Общая информация

Население городов:
Тромсё 71 000
Торнио 22 000

5.10.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Коридор соединяется с Ботническим коридором в районе Ботнического залива на границе между Швецией и Финляндией. Отсюда коридор идет на север к Норвежскому морю и к побережью Трумса и западной части Финнмарка в Норвегии.

На юге коридор состоит из дорог, идущих по обеим сторонам реки Торне, по которой проходит государственная граница. На территории Финляндии это Е8, а на шведской стороне это дорога государственного подчинения 99. Уникальным этот коридор делает тот факт, что на его протяжении расположено 6 пограничных пунктов. Дорогу 99 в Швеции и Е8 в Финляндии необходимо рассматривать как единую взаимосвязанную функциональную единицу. Дорожные органы по обе стороны активно сотрудничают. Также тесно сотрудничают друг с другом приграничные муниципалитеты, что оказывает влияние на движение людей и грузов через границу.

Е8 идет на север по долине реки Торне (Торнедален) на финской стороне до Килписйярви. Сразу после Килписйярви Е8 пересекает границу с Норвегией, и дорога спускается к Шиботндален до пересечения с Е6, и продолжается дальше вдоль побережья по направлению к Тромсё.

Дороги в коридоре, как правило, обладают недостаточной шириной. Многим участкам требуется выравнивание. Особенно это относится к участкам на Е8 в Шиботндален, которые признаны ограничивающими движение факторами из-за сложных градиентов, где в зимних условиях могут застревать большегрузные автомобили. С норвежской стороны Е8 открыта для модульных автосоставов длиной до 25,25 метров и общим весом до 60 тонн, в то время как дорога государственного подчинения 93 открыта для грузовых автомобилей до 19,5 метров в длину и общим весом до 50 тонн.

На финской стороне северная часть коридора создает трудности для тяжелого транспорта из-за недостаточной ширины и высокой горизонтальной и вертикальной кривизны дороги. На дороге часто происходят ДТП, особенно в зимний период.

В коридоре также существует железнодорожное сообщение из финского Торнио, расположенного вблизи границы со Швецией, до Колари. Железная дорога была построена для удовлетворения потребностей горной промышленности, но в настоящее время она используется для перевозки древесины и туристов.

В настоящее время в Колари идет подготовка к разработке месторождения железной руды, и эта железная дорога, вероятно, будет использоваться горнодобывающим предприятием. Как правило, для горнодобывающих предприятий требуется доставка тяжелых и крупногабаритных грузов. Сложно найти оптимальный маршрут для перевозки подобных грузов из-за недостаточной прочности конструкции мостов и наличия «узких мест» на разных участках дорожной сети.

В конечных точках коридора в Кеми, Торнио и Тромсё имеются достаточно крупные аэропорты. В непосредственной близости от коридора расположены крупные аэропорты - Киттиля на финской стороне и Пайяла на шведской.

В конечных точках коридора расположены города Торнио/Хапаранда и Тромсё. Помимо них в коридоре нет других городов, но есть несколько транспортных узлов, таких как Юлиторнио, Пелло, Пайяла, Колари, Муонио, Кааресуванто и Шиботн.

Колари является важным региональным транспортным узлом.

5.10.2 ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

E8/Дорога 99 важны и для перевозки грузов, и для личного транспорта. Отсутствие железнодорожного сообщения в коридоре придает автодорогам дополнительную значимость. Дороги важны как для дальних перевозок между странами, так и для регионального и местного сообщения в отдельных странах.

Поскольку на границе Финляндии и Швеции расположено 6 пограничных пунктов, существует значительное местное движение через пограничную реку.

Из Норвегии по коридору осуществляется транспортировка морепродуктов. Эта продукция предназначена для шведских и финских рынков, но все чаще по этому маршруту идет и продукция, предназначенная для России и стран Южной Европы.

Из Финляндии в Норвегию перевозится определенное количество древесины и других строительных материалов.

Коридор также имеет важное значение для туристов, следующих на нескольких основных курортах, расположенных на финской стороне поблизости от коридора (Леви и Юллас). Коридор важен для туристов, посещающих норвежские туристические достопримечательности, такие как Нордкап. Порт Тромсё является отправным/конечным портом для круизных судов.

Материалы для предприятий нефтегазовой промышленности, ведущих работы в северном регионе, доставляются автомобильным и морским транспортом.

Коридор также выполняет функцию транзитного коридора для перевозок между губерниями Трумс и Финнмарк и южной Норвегией. Грузы идут через Финляндию и Швецию из-за более высокого качества дорог и более высокой предельно разрешенной скорости по сравнению с внутренним коридором в направлении «север-юг» в Норвегии.

5.10.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Недостаточная пропускная способность не относится к числу проблем данного коридора. Основной проблемой для грузовых и пассажирских перевозок является неприемлемое состояние дорог. Недостатками технического состояния дорог являются, как правило, их узость, чрезмерная горизонтальная и вертикальная кривизна на определенных участках, а на некоторых участках – трудные градиенты и низкая несущая способность.

Также существуют сложности на местном уровне, связанные с обеспечением беспрепятственного пересечения границы по шести пограничным мостам для местного населения и туристов.

Зимой горные перевалы между восточными и западными регионами могут быть подвержены неблагоприятным погодным условиям, что опять может создавать проблемы для доступности и бесперебойности движения. Малое количество возможных объездных путей требует преодоления значительно больших расстояний.

Аэропорту в Тромсё требуется расширение терминала для увеличения пассажиропотока.

5.10.4 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Норвежская сторона отдает высокий приоритет Е8. В течение следующих четырех лет планируется израсходовать примерно 53 млн евро, а в период до 2023 года ожидается значительное увеличение инвестиций:

- В районе Тромсё на Е8 планируется строительство порядка 10 км новой дороги в Рамфьорден. Будет построена новая подъездная дорога к портовому терминалу Брейвика/Тромсё.
- Работы по изменению/улучшению самых сложных градиентов в Шиботндален были начаты в 2013 году, тем самым будет исправлена ситуация на одном из самых проблемных участков.
- Планируются работы по модернизации некоторых участков между Шиботн и государственной границей с Финляндией до 2023 года. В рамках этой работы, будут решены проблемы со вторым проблемным участком в Шиботндалене.
- В этот же период ожидаются значительные изменения/улучшения на Е6/Е8 на самой южной части участка между Шиботн – Нурхьосботн. Это обеспечит значительное улучшение доступности и сократит время в пути.

Планируемые финской стороной меры в основном сосредоточены на самом северном участке между Палойоэнсуу и Килписяярви. Необходимо расширение дороги и уменьшение ее вертикальной и горизонтальной кривизны. Во многих местах также требуется увеличение ее несущей способности. Затраты оцениваются в 50 млн. евро, но решение о финансировании еще не принято.

В 2013-2015гг. ведется реконструкция дороги 99 на участке между Каунисваара и Аутио, вызванная расширением добычи полезных ископаемых в этом районе.

Существуют планы по расширению терминала аэропорта в Тромсё, однако по всей видимости это произойдет не ранее, чем через шесть лет.

5.10.5 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

В течение последних пяти лет наблюдается увеличение потока грузовых автомобилей, пересекающих границы, примерно на 19%. Ничто не указывает на снижение этого роста в последующие годы. Напротив, ожидается, что в ближайшие 30 лет значительно возрастут объемы перевозок для рыбной промышленности, а вследствие повышенной активности нефтяной промышленности в Баренцевом море можно ожидать увеличения объема грузов, перемещаемых по коридору. Туризм является важной отраслью как в северной Финляндии, так и в Северной Норвегии. Ведется подготовка к более тесному сотрудничеству между организациями в области туризма во всех трех странах, что тем самым приведет к росту интенсивности движения по коридору.

Необходимо проведение стратегических переговоров между дорожными органами Финляндии и Швеции относительно роли E8 и дороги 99, поскольку они идут параллельно вдоль границы и соединены шестью пограничными мостами.

В районе коридора на территории Швеции находится одно крупное горнодобывающее предприятие в Каунисваара, а на территории Финляндии в Колари идет подготовка к разработке месторождения железной руды. В течение следующего десятилетия также планируется начало добычи еще на нескольких месторождениях. Развитие горнодобывающей промышленности приведет к росту грузоперевозок внутри коридора как по железной дороге, так и по автодорогам.

В долгосрочной перспективе можно ожидать появления в повестке дня вопроса о сооружении новой железной дороги в этом коридоре, хотя в настоящее время ее строительство экономически нецелесообразно. Однако разработка минеральных ресурсов на северо-западе Лапландии может привести к изменению ситуации в будущем.

5.11 КОРИДОР: КАРЕСУАНДО - АЛЬТА

Состоит из:

Автомобильные дороги:

Е8, дорога государственного подчинения 93

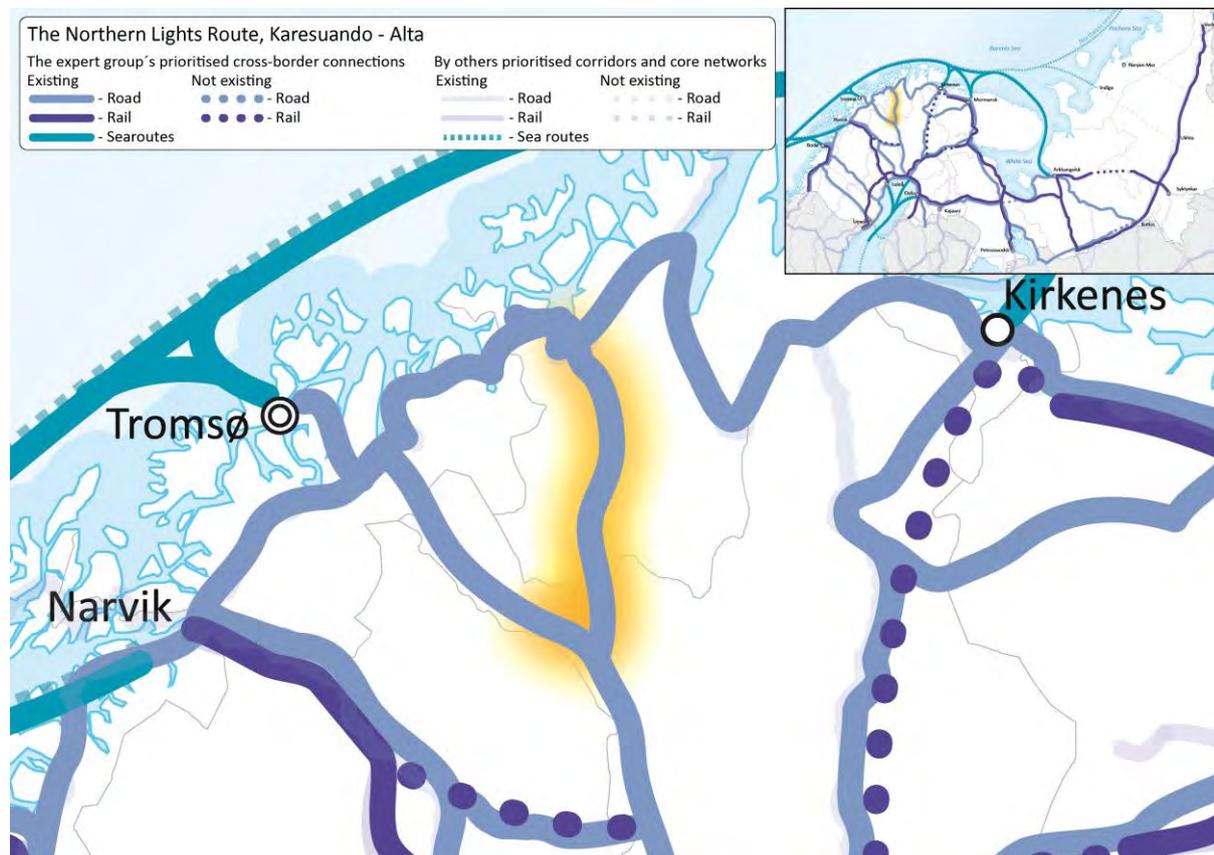


Рисунок 29: Каресуандо - Альта

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Протяженность: 272 км (100 км в Финляндии и 172 км в Норвегии)

Ширина: в пределах 6,5 – 8,5 м на Е8, а на дороге государственного подчинения 93 сужается до 5,5 м

Предельная разрешенная скорость: в основном 80 – 90 км/ч, но на коротких участках до 60 км/ч (в Норвегии); в Финляндии в основном 100 км/ч (80 км/ч в зимний период)

Количество транспортных средств, пересекающих границу за сутки: около 400 единиц, из них 20% - тяжелый транспорт.

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением: 3500

Морское сообщение

См. Главу 5.4

Аэропорты

Аэропорт Альта	350 000 пассажиров в год
Аэропорт Киттиля	260 000 пассажиров в год

Общая информация

Население городов:	
Альта	20 000

5.11.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

В Каресуандо коридор примыкает к маршруту «Северное сияние» (коридор 5.10) и идет далее на север до Альта, где соединяется с Е6. Коридор состоит из дороги 93 в Финляндии и Норвегии. Дорога открыт для транспортных средств длиной не более 19,5 метров и общим весом до 50 тонн.

Коридор важен как для грузоперевозчиков, так и для владельцев личных автомобилей. Отсутствие в коридоре железнодорожного сообщения придает дополнительную важность автомобильному сообщению. Дорога важна как для дальних перевозок между странами, так и для регионального и местного сообщения в отдельных странах.

5.11.2 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

СТПГ в коридоре составляет менее 500 автомобилей за исключением участка вблизи города Альта, где интенсивность движения повышается.

5.11.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Недостаточная пропускная способность не относится к числу проблем данного коридора. Основной проблемой является неприемлемое состояние дорог. Недостатками технического состояния дороги являются ее узость, чрезмерная горизонтальная и вертикальная кривизна на определенных участках, а на некоторых участках – трудные градиенты и низкая несущая способность. Участок дороги 93 в районе деревни Клёфта протяженностью около 5 км считается сдерживающим фактором из-за узости дороги вкпе с чрезмерной горизонтальной и вертикальной кривизной и опасностью оползней. В зимний период иногда возникают сложности с преодолением перевалов, но закрытие дороги из-за плохих погодных условий происходит крайне редко. В случае закрытия дороги из-за погодных условий, аварий или поломок автомобилей число объездных путей очень ограничено, особенно в северной части коридора. На финской стороне на дороге 93 есть мост, который является сдерживающим фактором для 76-тонных грузовиков. Ширина государственной дороги 93 в Финляндии недостаточна для увеличения грузопотока.

5.11.4 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Узкое место в районе деревни Клёфта планируется ликвидировать в течение следующих 10 лет. Вместо ограничивающего движение моста на финской стороне будет построен новый. Остальные направленные на повышение технического состояния дороги меры требуют совместного планирования.

5.11.5 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

В течение последних пяти лет наблюдается увеличение трансграничного потока большегрузных автомобилей. Ничто не указывает на снижение этого роста в последующие годы. Напротив, ожидается, что в ближайшие 30 лет значительно возрастут объемы перевозок для рыбной промышленности, а вследствие повышенной активности нефтяной промышленности в

Баренцевом море можно ожидать увеличения объема грузов, перемещаемых по коридору. Туризм является важной отраслью как в Северной Финляндии, так и в Северной Норвегии. Логическим шагом было использование названия E45 до примыкания к E6 в Альте.

5.12 КОРИДОР «СИНИЙ ПУТЬ»: ВААСА – УМЕО – МУ-И-РАНА

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E12

Железные дороги:

Стурумман - Хэллнэс

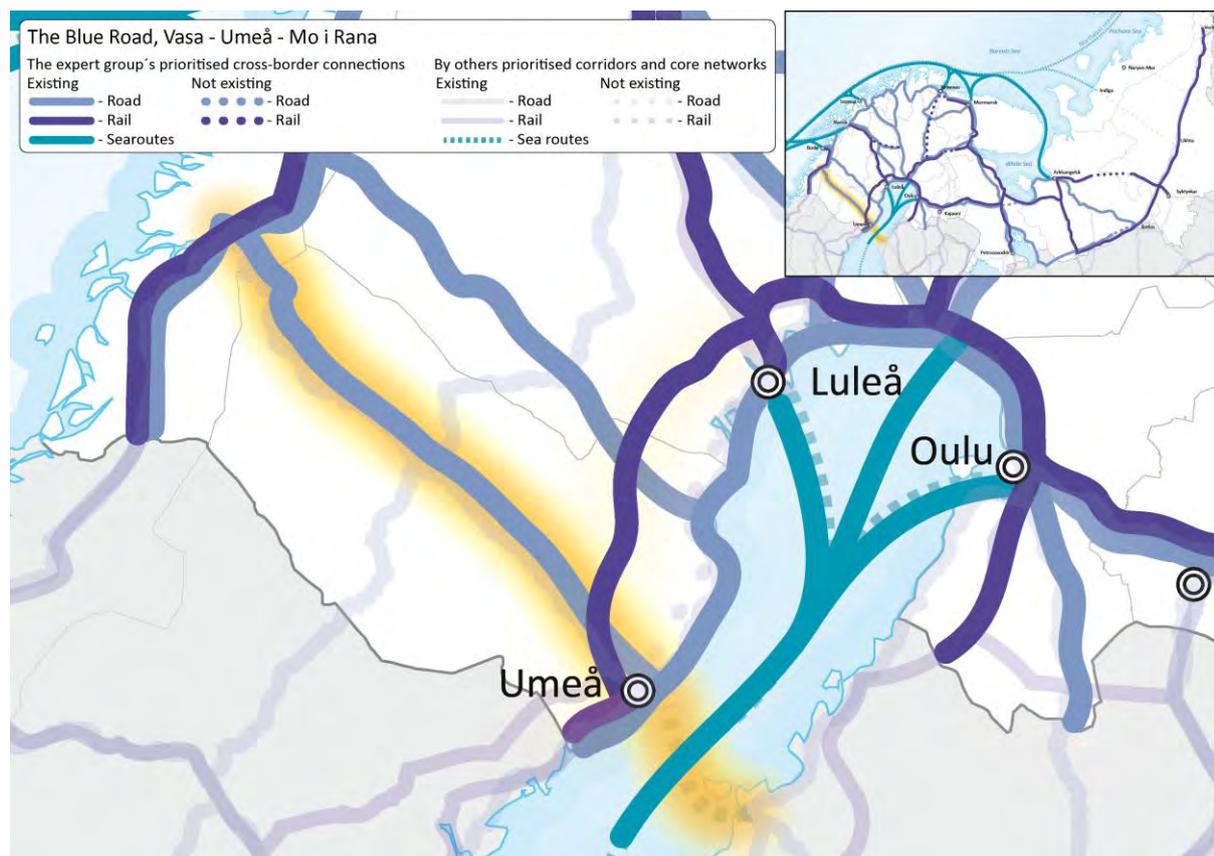


Рисунок 30: Вааса – Умео - Му-и-Рана

Краткая информация:

Автомобильные дорога

Общая протяженность: 492 км (Умео – Му-и-Рана)

Протяженность

Швеция: Государственная граница - Умео (Холмсунн) 452 км

Норвегия: (Му-и-Рана - государственная граница) 40 км

Ширина: 6-14 метров (Швеция), 7,5-8,5 м (Норвегия)

Процентное соотношение участков дороги шириной не менее 8 м:

Предельная разрешенная скорость: 90-100 км/ч (Швеция), 50-80 км/ч (Норвегия)

Количество транспортных средств пересекающих границу за сутки: 620

Швеция/Норвегия, Швеция/Финляндия: паром

Паромное сообщение

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением: Умео 10 000, Му-и-Рана 7 500

Железная дорога

Швеция (Стурумман - Хэллнэс)

Протяженность

Швеция: 167 км Стурумман – Хэллнэс, 47 км Вэннэс – Холмсунн

Среднесуточное количество пассажирских составов: 8

Среднесуточное количество товарных составов: 6

Предельная допустимая нагрузка на ось: 22,5 тонны

Ширина колеи: Швеция 1435 мм

Предельная скорость: 90 км/ч

Сигнальная система: System M, АТС

Электрифицирована/неэлектрифицирована: неэлектрифицирована

Однопутная или двухпутная: Однопутная

Морское сообщение

См. Главы 5.4 и 5.5

Аэропорты

Му-и-Рана: 103 000 пассажиров в год

Умео: 846 000 пассажиров в год

Общая информация

Население городов: (муниципалитеты)

Му-и-Рана 26 000

Умео 117 000

5.12.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Этот коридор включает в себя как автомобильное, так и железнодорожное сообщение (отдельные участки). Он начинается в Му-и-Ране, Норвегия, пересекает Швецию через Умео и заканчивается паромной линией, соединяющей Швецию и Финляндию, в финском порту Вааса.

«Синий путь» иногда представляют как путь через Финляндию до самой Карелии. Однако, восточная ее часть используется главным образом в туристических целях и ее важность считается недостаточной для включения ее в данное описание.

Дорога E12 входит в проект комплексных сетей сообщения ТЕТС и имеет протяженность около 910 км. Ее составной частью в Финляндии является финское национальное шоссе 3. Дорога пролегает по маршруту: Му-и-Рана – Стурумман (Швеция) – Люкселе (Швеция) – Умео (Швеция) – Холмсунн (Швеция) - (паром) – Вааса (Финляндия) – Тампере (Финляндия) – Хямеенлинна (Финляндия) - Хельсинки.

На местном и региональном уровне E12 выполняет роль транспортной артерии для пассажирских/грузовых перевозок для крупных промышленных предприятий, поездок к местам работы, а также в муниципальные и региональные центры.

Паром отправляется раз в сутки. Существует риск упразднения линии, так как ей управляет коммерческая компания, а линия нерентабельна из-за низкого числа пассажиров. Государственная поддержка отсутствует, поскольку право на такую поддержку имеют только маршруты внутри страны. Существует принцип, особенно в Швеции, что международные перевозки не должны субсидироваться за счет налогоплательщиков. Тем не менее, администрация города Вааса оказывает паромной линии финансовую поддержку.

Стурумман и Хэллнэс соединены железной дорогой протяженностью 260 километров. В Хэллнэсе она примыкает к основной железной дороге, проходящей по Северной Швеции и далее до порта Умео. Отсутствует железнодорожное сообщение между Стурумманом и Хельгеланном (Норвегия) протяженностью около 280 км.

5.12.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Автомобильные дороги: E12

На E12 имеются некоторые участки с крутыми склонами, которые в сочетании с узостью дороги затрудняют встречное движение и подъем на возвышенности для тяжелых транспортных средств. Это также создает проблемы и для других участников движения.

Железные дороги

Участок между Стурумманом и Хэллнэсом находится в плохом техническом состоянии, однако в проекте нового национального транспортного плана 2014-2025 предложено в ближайшие годы провести его модернизацию. Недавно был модернизирован участок Люкселе-Хэллнэс, что позволило увеличить скорость движения составов до 90 км/ч.

5.12.3. ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Основной объем перевозок по коридору приходится на товары из Норвегии в Швецию и Европу. Грузы состоят в значительной степени из рыбы и стальной арматуры. Из Швеции в Норвегию по этому коридору поставляются незначительные объемы промышленных товаров.

Интенсивность движения по дороге составляет около 620 автомобилей в сутки, из них 10% приходится на тяжелые транспортные средства на границе между Норвегией и Швецией. Допускается движение модульных автопоездов до 25,25 м и общей массой до 60 тонн.

Этот маршрут очень важен для туристической отрасли.

Регулярное авиасообщение между городами вдоль этого маршрута отсутствует.

5.12.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Интенсивность движения на различных участках дороги очень сильно отличается. Наиболее интенсивное движение наблюдается в направлении крупных городов: Му-и-Рана, Умео, Вааса и Хельсинки. Самая низкая интенсивность движения – на пересечении границы между Норвегией и Швецией.

Пропускная способность дороги в целом достаточна, но геометрические показатели дороги на различных ее отрезках сильно разнятся. Для норвежского участка дороги поставлена цель обеспечить ширину в 8,5 м. На сегодняшний день только 17% дороги соответствуют этому показателю.

Ситуация с безопасностью на дорогах на сегодняшний день остается приемлемой.

- Компания «Никель Маунтэн АБ» (Nickel Mountain AB) собирается разрабатывать месторождение в Рённбэккене. Объем инвестиций составит 11 млрд. шведских крон. В результате будет создано 750 новых рабочих мест.

Этот проект будет иметь следующий эффект/последствия:

- Перевозка 1,6 млн. тонн магнетитовой железной руды в Му-и-Рану (166 км). Это означает ежедневное использование 260-280 большегрузных автомобилей.
- Перевозка 100 тыс. тонн никеля. Это означает ежедневное использование 16 тяжелых транспортных средств.
- Возможный срок начала перевозок железной руды – 2018 год
- Проект рассчитан на 20 лет

Это означает необходимость увеличения несущей способности дороги как на норвежской, так и на шведской стороне. Дорога от границы до Му-и-Раны после модернизации должна быть расширена до 8,5 м.

Ориентировочная стоимость работ на норвежском участке дороги составит 48 миллионов евро. Стоимость работ на шведском участке пока не подсчитана.

5.12.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Модернизация туннеля Умскарда завершится в 2014 году.

Отсутствуют предложения по принятию комплексных мер до 2017 года. Однако в период 2018 – 2023гг. будут осуществляться другие необходимые меры, такие как увеличение несущей способности и расширение дороги.

Кроме того, предлагается построить в Му-и-Рана новый аэропорт, что позволит принимать более крупные самолеты, например, Боинг 737.

5.12.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Как уже упоминалось выше, этот коридор имеет большое значение для горнодобывающей промышленности. Введение в действие Директивы по регулированию содержания серы, которая будет распространяться на суда в Балтийском море, возможно, приведет к увеличению грузоперевозок по E12 из Швеции в направлении Му-и-Раны. Развитие аквакультуры также приведет к увеличению объемов поставок и еще большему увеличению грузопотока. Также будет развиваться и туристическая отрасль.

5.13 КОРИДОР «СЕРЕБРЯНЫЙ ПУТЬ»: ШЕЛЛЕФТЕО-БУДЁ

Состоит из:

Автомобильные дороги:

Дорога государственного подчинения 95, дорога государственного подчинения 77, Е6 и дорога государственного подчинения 80

Железные дороги:

Линия Бастютреск – Шеллефтехамн, линия Йёрн – Арвидсъяур, линия Нурланнсбанен: Салтдал – Фауске - Будё

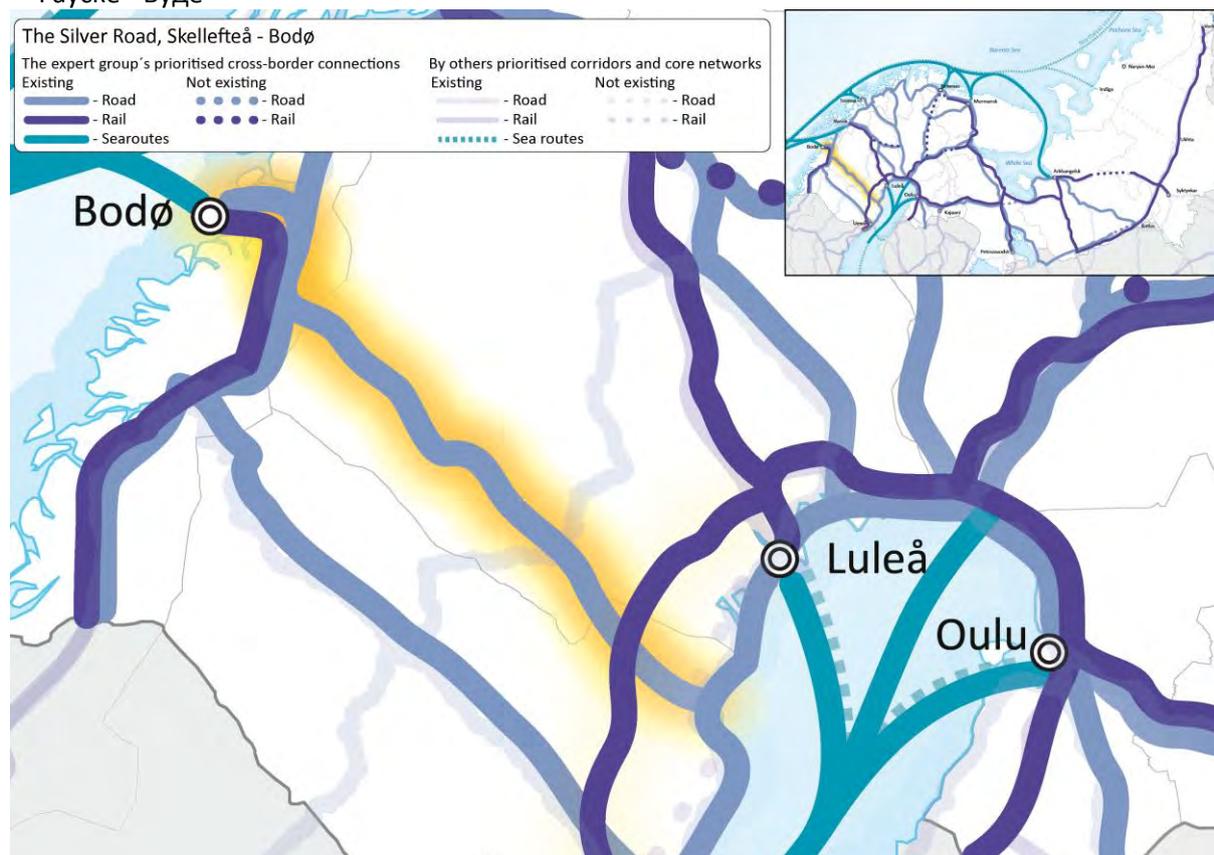


Рисунок 31: Шеллефтео – Будё

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Общая протяженность: 379 км

Швеция: Шеллефтео (Е4) – шведско-норвежская граница – дорога государственного подчинения 95

Швеция: 355 км

Ширина: 6-9 м, самый узкий участок находится рядом с границей

Предельная разрешенная скорость: 90-100 км/ч

Количество транспортных средств пересекающих границу за сутки: 220, 40 единиц тяжелого транспорта

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением:

Шеллефтео 6 700

Арвидсъяур 6 400

Арьеплуг 3 500

Шведско-норвежская граница – Е6, дорога государственного подчинения 77

Дорога государственного подчинения 77: 24 км (140 км шведско-норвежская граница – Будё)

Ширина: 6,5-7,5 м

Предельная разрешенная скорость: 80-90 км/ч

Количество транспортных средств пересекающих границу за сутки: 390, 26% приходится на тяжелый транспорт

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением:

Будё: 31 000

Фауске: 10 000

Железные дороги

Протяженность:

Бастютрэск-Шеллефтехамн: 66 км электрифицирована

Йёрн-Арвидсьяур: 75 км неэлектрифицирована, техническое обслуживание и движение в настоящий момент не осуществляется

Среднесуточное количество пассажирских составов: 0

Среднесуточное количество товарных составов: 0

Частично электрифицирована

Однопутная

Морское сообщение

См. Главы 5.4 и 5.5

Аэропорты

Шеллефтео 225 000 пассажиров в год

Будё 1,6 млн. пассажиров в год

Общая информация

Население (муниципалитетов)

Шеллефтео 72 000

Арвидсьяур 5 000

Арьеплуг 3 000

Рогнан 3 000

Фауске 10 000

Будё 50 000

5.13.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Этот коридор включает в себя как автомобильные, так и железные дороги (короткие участки на побережье Швеции). Он начинается в Будё и заканчивается в Шеллефтео, проходя через муниципалитеты Арьеплуг и Арвидсьяур.

Он является важным путем сообщения в направлении «восток-запад», связывая между собой побережье Атлантического океана и Ботнический залив. Он также имеет важное значение для населения, проживающего вдоль дороги. Объем трансграничных потоков на сегодня невелик, но имеется существенный потенциал для увеличения экспорта/импорта в случае строительства туннеля в горе Тьернфьеллет. Техническое состояние дороги сегодня находится на одном уровне, за исключением данного трехкилометрового участка в очень плохом состоянии. Этот ограничивающий фактор делает невозможным определенные типы перевозок, и тяжелому транспорту в целом приходится выбирать другие, более длинные, маршруты движения.

Устранение этого ограничения является в Норвегии одной из приоритетных задач, и достигнуто соглашение о начале процесса планирования в течение следующих четырех лет. Некоторые незначительные средства для строительства туннеля уже выделены, но в последующие бюджетные периоды потребуется больше средств.

Существуют два коротких отрезка железной дороги на шведской территории. Они имеют второстепенное значение и не будут рассматриваться далее в этом документе.

С норвежской стороны рядом с Е6 проходит ж/д Нурланнсбанен. Нурланнсбанен – это норвежская государственная железная дорога в направлении «север – юг». Грузы, идущие на экспорт по Нурланнсбанен, пересекают государственную границу в южной Норвегии. В будущем также имеется потенциал для создания возможности пересечения границы в средней части Норвегии в случае модернизации железной дороги Мерокербанен. Подобная модернизация запланирована. Для более подробной информации о Нурланнсбанен и Мерокербанен см. главу 5.9.

5.13.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Автодорога: Дорога государственного подчинения 95

План и профиль дороги не отвечают геометрическим стандартам, а на некоторых участках узкая ширина полотна.

Автодорога: Дорога государственного подчинения 77

С точки зрения геометрии дороги у нее очень низкий уровень нивелирования, особенно на участке (Тьернфеллет) вблизи Е6. У дороги очень крутой градиент в сочетании с резкой горизонтальной и вертикальной кривизной. Зимой тяжелые транспортные средства сталкиваются с серьезными проблемами. В плохую погоду может создать проблемы поземка.

5.13.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Объемы перевозок по разным участкам дороги очень сильно отличаются друг от друга. Наиболее интенсивное движение наблюдается в направлении городов Будё, Шеллефтео и Арвидсьяур. Самая низкая интенсивность движения – на границе между Норвегией и Швецией.

Автодорога выполняет важную функцию для поездок на работу и домой на участках между Арвидсьяуром и Арьеplugом и между Булиденом и Шеллефтео. Существует международная автобусная линия между Будё и Шеллефтео, по которой осуществляются ежедневные рейсы. Пропускная способность дороги в целом достаточна, но геометрические показатели сильно варьируются.

5.13.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

- Обеспечить удовлетворительные геометрические характеристики дороги
- Принять меры по снижению влияния поземки в условиях зимней непогоды

5.13.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

Существуют планы развития дороги государственного подчинения 95 на участке Шеллефтео-Шеллефтехамн.

Дорога государственного подчинения 77:

В транспортный план Норвегии включено предложение о строительстве туннеля через Тьернфеллет в 2018-2023 гг. Общие затраты оцениваются в 60 млн евро. Эти меры помогут значительно улучшить геометрические характеристики дороги. Протяженность дороги сократится на 0,8 км.

Е6:

В транспортный план Норвегии включено предложение о модернизации участка Е6, проходящего по северному склону горы Сальтфеллет между Сёрельв и Буркаму, в 2018-2023 годах. Ориентировочная стоимость составляет 50 млн. евро.

Дорога государственного подчинения 80:

В транспортном плане Норвегии⁵⁴ запланированы средства в размере 250 млн. евро на модернизацию дороги 80 в 2014-2017 годах. В основном они пойдут на реконструкцию участка на въезде в Буде с расширением до четырех полос и строительство туннеля. Также в районе Будё на ближайшие годы запланировано большое количество мелких инфраструктурных проектов.

5.13.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Интенсивность трансграничного движения на сегодня невысока, но имеется потенциал для роста, особенно для грузовых перевозок, в случае строительства туннеля через Тьернфеллет. Это особенно касается перевозки рыбы из Норвегии в Швецию и Европу.

Следует отметить, что дорога играет важную роль в качестве дополнительной линии сообщения между югом и севером Норвегией. Существует опасность аварийного закрытия трассы Е6 между Фауске и Нарвиком по нескольким разным причинам. Самую большую опасность представляют камнепады, лавины или выход из строя мостов/тоннелей. При таких чрезвычайных ситуациях «Серебряный путь» берет на себя функцию связующего звена между югом и севером Норвегии. Это долгий, но все же лучший, вариант объезда в случае перекрытия в этом регионе Е6.

⁵⁴ Включая проект «Vurakke Vodø», финансируемый из нескольких источников.

5.14 КОРИДОР: МУРМАНСК - РАЙА-ЙООСЕППИ - ИВАЛО

Состоит из:

Автомобильные дороги:

Автомобильная дорога федерального значения Р-10, А138, дорога государственного подчинения 91

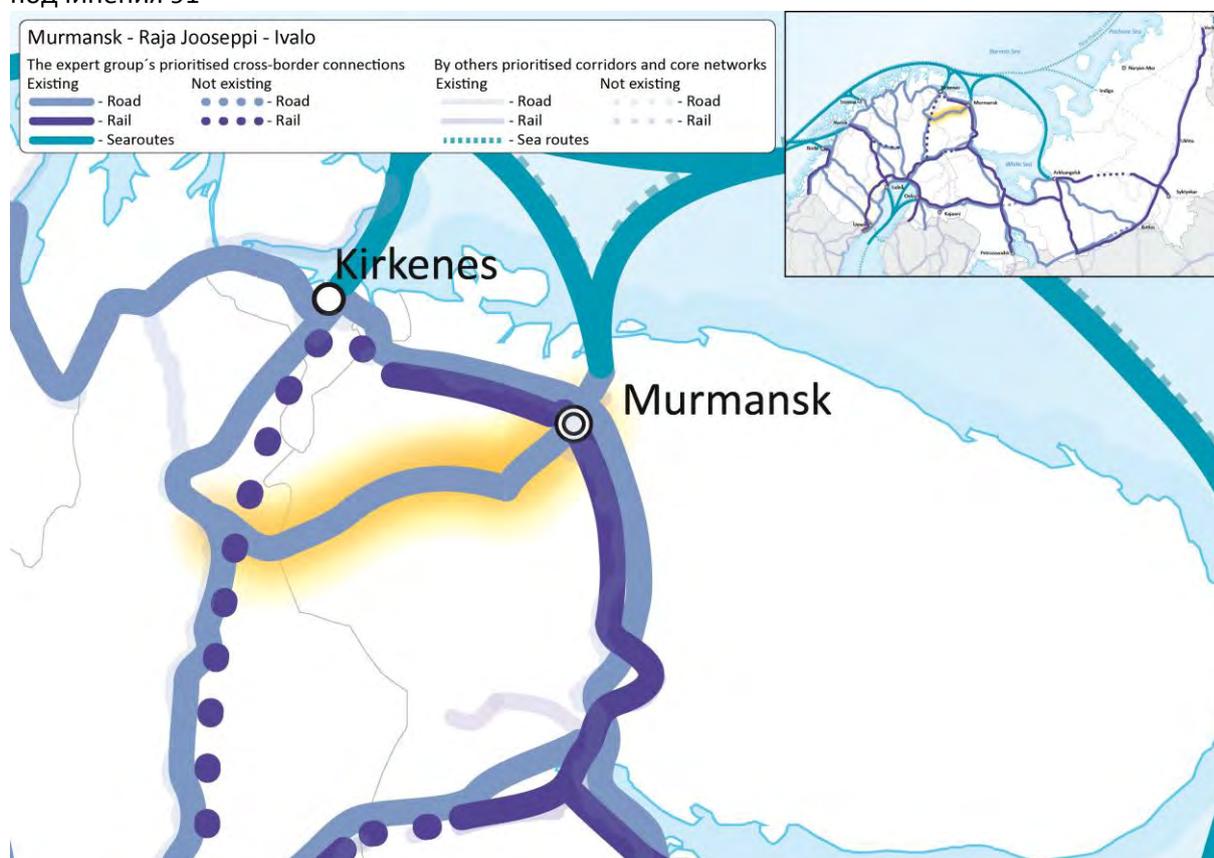


Рисунок 32: Мурманск – Ивало

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Общая протяженность: 350 км (4 ч 45 мин)

Протяженность: 53 км в Финляндии и 247 км в России

Ширина (макс-мин): 7 м в Финляндии, 11-12 м в России (общая ширина, а не ширина асфальтового покрытия)

Процентное соотношение участков дорог шириной не менее 8 м:

Предельная разрешенная скорость (макс-мин): 100 - 50 км/ч в городской черте Ивало и 60-110 км/ч (в России)

Количество транспортных средств, пересекающих границу за сутки: 160

Среднесуточное количество транспортных средств на участках с наиболее оживленным движением (вероятно в окрестностях главного города): 2 800 в Ивало и 6 100 в Мурманске

Морское сообщение

См. Главу 5.4

Аэропорты

Годовой пассажиропоток в основных аэропортах

Ивало 150 000
Мурманск 280 000

Общая информация

Население городов
Ивало 7 000
Мурманск: 307 000

5.14.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Этот коридор состоит из дороги 91, которая начинается от E75 в Ивало и заканчивается в международном пограничном пункте Райя-Йоосеппи/Лотта на границе с Россией, а затем продолжается до Мурманска. Коридор не включен в проект комплексной дорожной сети ТЕТС (TEN-T) и не может рассматриваться в качестве важного коридора для Баренцева региона, пока не будет улучшено его техническое состояние.

Территория между Ивало и поселком Верхнетуломский, расположенным в 50 км от Мурманска, почти не заселена, а вдоль дороги отсутствуют предприятия сферы услуг или другая инфраструктура.

Коридор является дополнением коридору Салла (Кеми - Кандалакша). Выбор коридора зависит от ситуации на дорогах, которая, в свою очередь, меняется в течение года.

5.14.2 ИНФРАСТРУКТУРА И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Протяженность дороги составляет 53 км по территории Финляндии и 232 км в по территории России. Ширина дорожного покрытия составляет 7 м на финской стороне и 11 м на российской. На российской стороне есть некоторые опасные участки с высокой кривизной пути. Уже много лет осуществляется реконструкция российского участка дороги, однако еще остаются некоторые неасфальтированные участки и участки с неудовлетворительным асфальтовым покрытием.

5.14.3 ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Среднесуточное количество транспортных средств, пересекших границу в 2012 году, составило 153 автомобиля и 7 грузовиков или автобусов. Количество пересечений границы растет на протяжении нескольких последних лет. Финский участок дороги используется исключительно для передвижения до границы. СТПГ со стороны России составляет 530, из которых 25% приходится на тяжелые транспортные средства.

5.14.4 КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Состояние дороги, особенно асфальтового покрытия, в российской части коридора на многих участках является неудовлетворительным.

5.14.5 ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ

У финской стороны отсутствуют планы по модернизации дороги. В ближайшие несколько лет планируется модернизация пограничного перехода в Райя-Йоосеппи.

5.14.6 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ В БУДУЩЕМ

Мурманская область соединена с соседними странами тремя дорогами – одна (Е105) из Норвегии и две из Финляндии, идущие через пограничные переходы Салла и Лотта. Очевидно, что население региона высоко ценит возможность использования разных точек пересечения границы, и этот коридор будет оставаться важным и в будущем.

5.15 КОРИДОР: СВАППАВААРА – ПАЙЯЛА - КОЛАРИ

Состоит из:

Автомобильные дороги:

E10, E45, 395, 99

Железная дорога

В настоящее время отсутствует, но может появиться в будущем

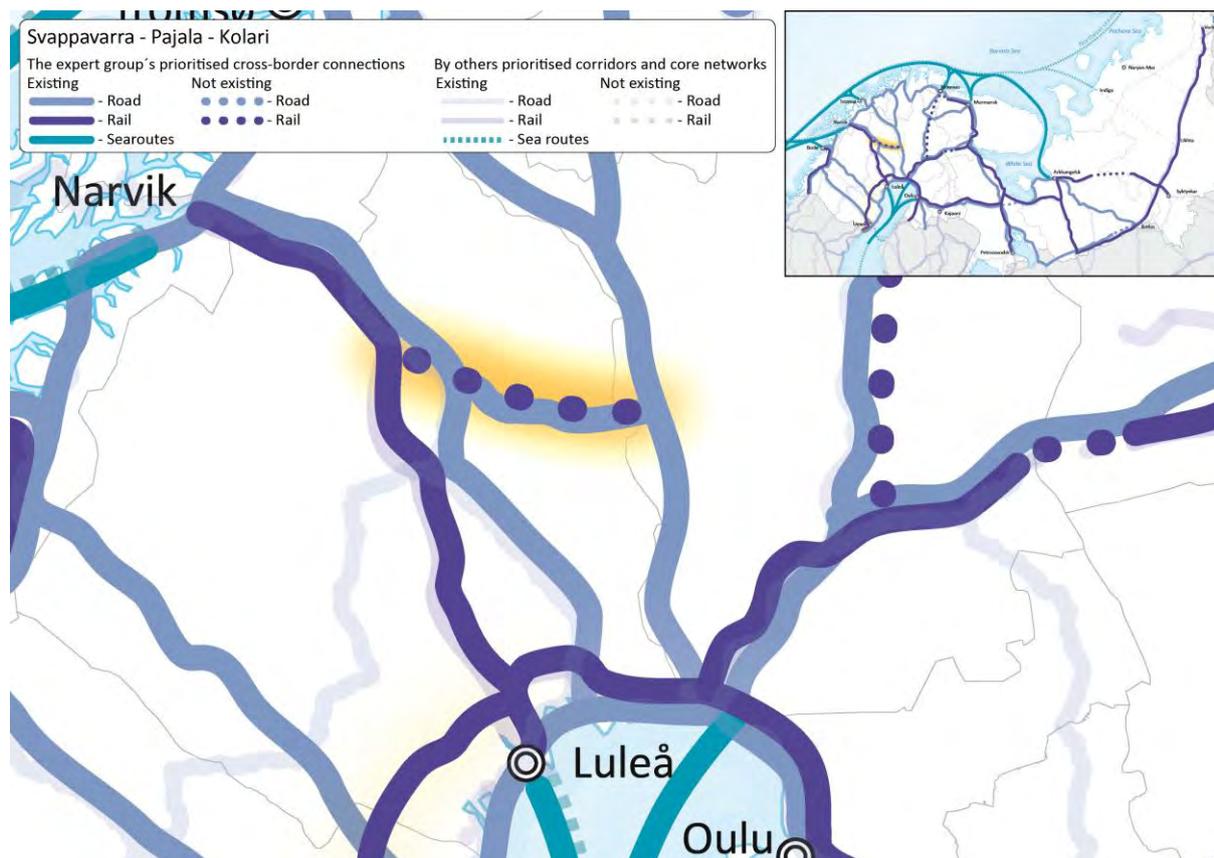


Рисунок 33: Сваппаваара – Пайяла – Колари

Краткая информация:

Автомобильные дороги

Общая протяженность: 160 км

Планируется, что в 2014 году объем перевозок руды из района Пайяла (Каунисваара) до Сваппаваара составит 5 млн. тонн. Перевозка будет осуществляться по дорогам общего пользования 90-тонными грузовиками на расстояние порядка 160 км. В Сваппаваара руда будет перегружаться в вагоны для дальнейшей транспортировки по Рудной линии (Малмбанан)/Уфутен в Нарвик.

В 2012-2017 годах дорога(и) между Каунисваара и Сваппаваара будет реконструирована с целью обеспечения потребности горнодобывающей промышленности в надежной инфраструктуре.

Строительство новой железной дороги позволит перевозить руду не автотранспортом, а по железной дороге и таким образом открыть возможности для расширения добычи полезных ископаемых в регионе.

В качестве альтернативного варианта в будущем новая железная дорога может связать район Сваппаваара-Пайяла в Швеции с Колари в Финляндии и пойти далее на север Финляндии, где расположено несколько горнодобывающих предприятий. Она также может быть соединена с линией Торнио-Колари. Длина первого участка на территории Швеции составит 110 км. Сваппаваара является конечной станцией одной из веток шведской Рудной дороги (Малмбанан).

Необходимость строительства подобной ж/д ветки будет зависеть от нескольких факторов, среди которых расширение в будущем добычи полезных ископаемых в поясе Пайяла/Колари – Соданкюля – Савукоски, и выбор места отгрузки руды и минерального сырья из региона. В недавно проведенном в Финляндии исследовании⁵⁵ была сделана оценка этой идеи, но не дано каких-либо четких рекомендаций.

В другом исследовании⁵⁶, проведенном в Швеции, была проанализирована необходимость развития инфраструктуры в районе Пайяла. В Швеции принято решение перевозить руду автотранспортом до Сваппаваара, а оттуда по железной дороге в Нарвик. В связи с разработкой национального плана международных перевозок на 2014-2025гг. весной 2013г. в Швеции был подготовлен отчет, в котором приведены необходимые условия для строительства железной дороги между Сваппаваара и Каунисваара (пограничный пункт на границе Швеции и Финляндии). В отчете показана рентабельность инвестиций в создание железной дороги, которая принесет большую пользу промышленности и обществу. Расчеты весьма приблизительны. Швеция продолжит исследования с целью определения географического расположения железной дороги, анализа затрат и определения источников финансирования. Текущее исследование также указывает на значительный минеральный сырьевой потенциал территории между Сваппаваара и Каунисваара и простирающейся далее на север Финляндии.

Железные дороги Мальмбанан/Уфутбанен испытывают проблемы с пропускной способностью. В настоящее время идет разработка планов развития для этих дорог на краткосрочную и долгосрочную перспективу (см. Главу 5.2). Однако будет естественным провести анализ последствий создания этой новой широтной линии в качестве составного элемента долгосрочного плана развития.

Проект должен учитывать потребность в увеличении пропускной способности и, следовательно, потребность в расширении портов в связи с увеличением грузопотока в результате создания новой железнодорожной ветки.

Еще одним важным аспектом, требующим внимания в связи с созданием новой железной дороги, является выбор ширины колеи для различных участков дороги, а также выбор места расположения перевалочного узла.

⁵⁵ Источник: «Потребности в транспортных услугах со стороны горнодобывающей промышленности» (2012-2013гг.)

⁵⁶ Источник: «Сырье и коммуникации в Баренцевом регионе» (2012г.)

5.16 ВОЗДУШНЫЕ КОРИДОРЫ: АВИАСОБЩЕНИЕ В НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК-ЗАПАД В БАРЕНЦЕВОМ РЕГИОНЕ

5.16.1 ВВЕДЕНИЕ



Рисунок 34: Сеть воздушного транспорта

Города Баренцева региона разделяют значительные расстояния, поэтому воздушному транспорту отводится важная роль в сфере пассажирских перевозок в регионе. Однако по экономическим причинам во всех странах система авиасообщения в большой степени ориентирована в направлении север-юг. Как видно из карты (Рис. 37), авиапассажирам, пункты отправления и назначения которых расположены в северных регионах Норвегии, Швеции, Финляндии и России, обычно приходится добираться до пункта назначения на севере через две столицы, расположенные на юге, что подразумевает две пересадки и долгое время в пути.

Более удобное авиасообщение в направлении восток-запад в Баренцевом регионе могло бы привести к значительному росту пассажиропотока между основными агломерациями региона. Оно могло бы положительно сказаться на развитии торговли и промышленности, туризма и культурного обмена во всем регионе. Ранее предпринимались попытки улучшить авиасообщение в направлении восток-запад, но они и проводившиеся исследования⁵⁷ воздушного транспорта в Баренцевом регионе, выявили определенное число проблем, связанных с авиатранспортом в данном регионе. Низкая плотность населения и недостаточный спрос на трансграничные рейсы привели к низким пассажиропотокам. Это привело к финансовым и эксплуатационным проблемам у авиакомпаний, которые были вынуждены сокращать объем предоставляемых услуг. С другой стороны, недостаточное предложение со

⁵⁷ Проект STBR (Устойчивое развитие транспорта в Баренцевом регионе) 2003-2007 гг, Inregia AB и WSP Civils (Швеция), TØI (Norway), LT Consultants (Финляндия), и НИПИ ТРТИ (Россия)

стороны авиаперевозчиков отрицательно сказывается на количестве пассажиров, что вызывает негативный спиральный эффект.

Существуют и другие барьеры, препятствующие развитию трансграничного авиасообщения в Баренцевом регионе⁵⁸. Возможно, для запуска маршрутов, некупающихся на начальном этапе, потребуется введение своего рода Обязательства по обслуживанию населения (Public Service Obligation, PSO). Использование таких обязательств регулируется правилом ЕС 1008/2008⁵⁹. Необходимо изучить данное правило на предмет возможности получения такого обязательства для выполнения трансграничных рейсов как между странами ЕС/ЕЭЗ, так и между ними и Россией.

Подходы России и стран Северной Европы к международным техническим требованиям к безопасности, экологическим нормам и т.д., не всегда совпадают. Примером этому могут служить проблемы с противообледенительной обработкой на ранее выполнявшемся рейсе Киркенес - Мурманск. Наконец, международные рейсы в/из России регулируются двусторонними соглашениями. В случае необходимости заключения новых соглашений потребуется определенное время для переговоров. Впрочем, в настоящее время идет процесс перезаключения существующих соглашений между Норвегией и Россией и Швецией и Россией, подписанных в 1956 году.

В 2013 году «Авинур АС» (Avinor AS) – государственная компания-оператор аэропортов в Норвегии, инициировала повторное исследование трансграничного авиасообщения в Баренцевом регионе⁶⁰. Это исследование также показывает, что в целом в Баренцевом регионе наблюдается положительное социально-экономическое развитие, но все еще сохраняются большие различия между странами Северной Европы и Россией, особенно с точки зрения располагаемых доходов населения. Положительное социально-экономическое развитие указывает на возможность увеличения спроса на трансграничные рейсы. Опросы ведущих игроков в регионе могли бы прояснить потенциальный спрос и влияющие на него факторы. В целом, важнейшими факторами, определяющими спрос на воздушные перевозки, являются цена билета, частота вылетов, общее время в пути и пути сообщения к/от аэропорта.

Основываясь на предыдущих исследованиях и последних событиях, в исследованиях консультанта основное внимание было обращено как на трансграничное авиасообщение между Северными странами и Россией, так и на маршруты, связывающие побережье Атлантического океана с северной частью Ботнического залива.

5.16.2 АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И СЕВЕРНЫМИ СТРАНАМИ

Проведен анализ следующих маршрутов:

- Архангельск – Мурманск – Тромсё (Рис. 35)
- Мурманск - Киркенес
- Мурманск/Архангельск – север Ботнического залива

⁵⁸ Источник: Публикации STBR 10/2005: «Региональная авиация в Баренцевом регионе»

⁵⁹ Источник: Правило ЕС №1008/2008 принятое Европейским парламентом и Советом

⁶⁰ Источник: Франк Нойманн, консультант по вопросам авиации «Повторное исследование трансграничного авиасообщения в Баренцевой/Евроарктической панъевропейской транспортной зоне (БЕАТА)», апрель 2013

Архангельск – Мурманск – Тромсё



Рисунок 35: Существующее авиасообщение в направлении «восток-запад»

Это единственный функционирующий в настоящее время маршрут, эксплуатирующийся с 1996 года. Ранее частота рейсов составляла три раза в неделю, но с 2009 года осталось только два рейса в неделю. Уменьшение частоты полетов снизило коэффициент коммерческой загрузки до чуть более 50 процентов. В исследовании делается вывод о том, что частота полетов на маршруте должна быть не менее трех раз в неделю для повышения его экономической эффективности. Использование современных самолетов может еще больше повысить эффективность. Другой вывод заключается в возможности улучшения сообщения между Мурманском/Архангельском и Будё, Альтой и Харстадом/Нарвиком через Тромсё путем совместности тарифов на авиабилеты между существующими рейсами. Возможность заключения интерлайн-соглашений и введения сквозных тарифов зависит от политики, проводимой заинтересованными авиакомпаниями. Если спрос на стыковочные рейсы в/из Будё окажется достаточным, следующим шагом может быть рассмотрение возможности введения прямого рейса из Будё.

Мурманск – Киркенес

Этот маршрут эксплуатировался авиакомпанией Widerøe в течение приблизительно одного года в 2007-2008 гг. Низкий спрос и проблемы с различиями в технических требованиях ЕС и России к борьбе с обледенением вынудили Widerøe закрыть маршрут. В авиакомпании считают, что возможность повторного запуска маршрута зависит от разработки Штокмановского месторождения, что повысит спрос на билеты за полную стоимость, поскольку на данный момент потенциальными пассажирами этого рейса в основном являются туристы, для которых цена играет важную роль. Еще одним фактором является улучшение состояния автодороги по сравнению с 2007 годом, что делает использование автотранспорта более привлекательным. Расстояние по дороге составляет 230 км. Исследование «Авинур»

указывает на возможность преобразования этого рейса в составную часть нового маршрута, ведущего на север Ботнического залива.

Мурманск/Архангельск – север Ботнического залива

Маршрут Лулео - Рованиemi - Мурманск - Архангельск эксплуатировался авиакомпанией «Нордавиа» в период с 1996 по 2005 годы. Маршрут был закрыт из-за низкого спроса и убыточности. В исследовании «Авинур» сделан вывод о возможности полетов между крупными агломерациями, такими как Мурманск/Архангельск и Лулео/Оулу/Рованиemi. Оулу является крупнейшим нероссийским городом Баренцева региона с населением почти 200 тыс. жителей. Однако, с эксплуатационной точки зрения рейс с несколькими промежуточными посадками в Лулео, Оулу и Рованиemi не осуществим. Поэтому в исследовании проанализирована возможность использования аэропорта Кеми-Торнио в качестве географического центра для Лулео, Оулу и Рованиemi. В радиусе 2 часов езды от аэропорта Кеми проживает 500 тыс. человек. При таком решении общее время в пути между Оулу и Мурманском составит 3 ч 45 мин, по сравнению с более чем 11 часами при перелете через Хельсинки и Москву, и 10 часами при поездке на автомобиле. Общее время в пути между Лулео и Мурманском составит 5 часов, по сравнению с более чем 17 часами при перелете через Стокгольм и Москву, или 10,5 часами при поездке на автомобиле.

Анализ вариантов в исследовании «Авинур» показывает возможность эксплуатации линии Кеми - Мурманск без субсидирования, но субсидии, вероятно, понадобятся на начальном этапе для запуска нового маршрута. Другим интересным вариантом является возможность продления этого маршрута до Киркенеса и осуществление перелетов по нему при помощи воздушных судов, базирующихся в Киркенесе.

Необходимо преодолеть и некоторые другие препятствия, прежде чем эти решения смогут стать реальностью. В Лулео, Оулу и Рованиemi должны принять Кеми в качестве аэропорта, обслуживающего рейсы в Россию, и необходимо обеспечить эффективную и дешевую доставку пассажиров в аэропорт. Существует также необходимость в переговорах с Россией по поводу коммерческих прав на перевозки.

5.16.3 АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ПОБЕРЕЖЬЕМ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА И СЕВЕРОМ БОТНИЧЕСКОГО ЗАЛИВА

В настоящее время отсутствует прямое авиасообщение между атлантическим побережьем Норвегии и шведскими и финскими агломерациями северной части Ботнического залива. Рассматриваются следующие маршруты:

Тромсё – Кируна – Лулео

Полеты по этому маршруту выполнялись три раза в неделю авиакомпанией Barents AirLink в 2004-2008 годах. На протяжении примерно двух лет этот маршрут субсидировался ЕС. В связи с низким спросом маршрут так и не смог стать безубыточным. В исследовании «Авинур» сделан вывод о том, что данный маршрут будет сложно сделать прибыльным.

Тромсё – Лулео – Оулу

В исследовании «Авинур» сделан вывод, что одним из возможных вариантов может быть эксплуатация этого маршрута с большей провозной емкостью, чем использовавшаяся на маршруте Тромсё-Лулео. Более агрессивная ценовая политика могла бы стимулировать спрос.

Расписание полетов, обеспечивающее удобные стыковки из Тромсё и совместимость с рейсами в Будё, Харстад/Нарвик и Альту, могло бы привлечь дополнительных пассажиров. Также возможно использовать возможности для стыковок с существующими рейсами в Кируну и Йелливаре из Лулео.

Тромсё – Мурманск – Кеми

Рейс между Мурманском и Кеми дает возможность с одной посадкой попасть на север Ботнического залива, но из-за более длительного сухопутного путешествия из Кеми практически отсутствует выгода по времени по сравнению с перелётом с двумя пересадками через Осло и Стокгольм. По этой причине в исследовании данный маршрут не рекомендуется.

Тромсё – Кеми

Маршрут между Тромсё и Кеми дает возможность беспосадочного сообщения с севером Ботнического залива. В связи с более долгим временем сухопутного путешествия для пассажиров из Оулу, Рованиеми или Лулео общий выигрыш по времени по сравнению с перелетом с двумя пересадками через Осло и Стокгольм будет менее значительным по сравнению с потенциальным выигрышем на участке Кеми-Мурманск (выигрыш по времени при перелете в Тромсё составит 3 часа, а при полете в Мурманск – не менее 7 часов). По этой причине можно ожидать, что готовность пассажиров использовать аэропорт Кеми в качестве отправной или конечной точки данного маршрута будет ниже, что потребует дальнейшего изучения.

5.16.4 АВИАСООБЩЕНИЯ В НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК-ЗАПАД. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Экспертная рабочая группа предлагает следующие выводы и рекомендации в отношении авиасообщения в направлении восток-запад в Баренцевом регионе:

- Улучшение авиасообщения в направлении восток-запад в Баренцевом регионе может значительно облегчить передвижение пассажиров между основными агломерациями в регионе. Оно может способствовать развитию торговли, промышленности, туризма и культурного обмена во всем регионе.
- Ответственность за предложение услуг авиатранспорта лежит на рыночной экономике и авиакомпаниях. Тем не менее, государственные органы могут способствовать установлению воздушного сообщения:
 - На рынке ЕС/ЕЭЗ перевозчики могут свободно устанавливать новые авиамаршруты, если это оправдано с экономической точки зрения. Международные рейсы в/из России регулируются двусторонними соглашениями. Если запуск новых маршрутов зависит от подписания новых двусторонних соглашений, органы государственной власти должны взять на себя проведение необходимых переговоров.
 - Государственные субсидии могут потребоваться на начальном этапе эксплуатации новых авиамаршрутов. В ЕС существует руководство по финансированию деятельности аэропортов и оказанию поддержки авиакомпаниям⁶¹. Недавно Еврокомиссия опубликовала проект нового руководства ЕС об оказании

⁶¹ Применение статей 92 и 93 договора ЕС и статьи 61 соглашения ЕЭЗ относительно государственной поддержки в авиационном секторе. ОJ C 350, 10. 12. 1994, стр. 5 и правила ЕС по финансированию деятельности аэропортов и оказанию начальной помощи авиакомпаниям, осуществляющим рейсы из региональных аэропортов.

государственной поддержки аэропортам и авиакомпаниям. В связи с этим необходимо дальнейшее изучение возможностей государственной поддержки на начальном этапе и продолжении этой поддержки в случае ее недостаточности. Поэтому необходимо дальнейшее изучение возможности оформления обязательств по обслуживанию населения на международных рейсах.

- Существующий маршрут Тромсё - Мурманск - Архангельск обладает потенциалом для увеличения частоты полетов, особенно в случае совместимости тарифов, позволяющих обеспечить удобные стыковки с Будё, Харстадом/Нарвиком и Альтой. Поэтому заинтересованным сторонам необходимо пытаться оказывать влияние на изменение политики авиакомпаний с целью обеспечения совместимости тарифов.
- В проведенном «Авинур» исследовании сделан вывод о преимуществах использования Кеми в качестве общего аэропорта для сообщения между Россией и Лулео, Оулу и Рованиеми. В связи с этим соответствующим органам власти и заинтересованным сторонам в Швеции и Финляндии необходимо провести дополнительный анализ для создания основы для открытого обсуждения возможных решений.
- Очень важно, чтобы соответствующие органы Норвегии, Швеции, Финляндии и России поддерживали непрерывный диалог с соответствующими авиакомпаниями о развитии авиасообщения в Баренцевом регионе. Реализация новых инициатив невозможна без тесного сотрудничества между национальными и местными органами власти и авиакомпаниями.

6. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ МЕР

В этой главе собрана информация о возможных мерах, обсуждавшихся Экспертной группой. Фактические предложения Экспертной группы представлены в следующей главе.

6.1 МЕРЫ, ОТВЕЧАЮЩИЕ ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕ

В Главе 2 сформулирована совместная стратегическая цель Совместного транспортного плана Баренцева региона, основанную на государственных приоритетах каждой из стран:

Финляндия, Норвегия, Россия и Швеция стремятся разработать эффективную систему транспорта в Баренцевом регионе с хорошим внутренним сообщением между странами Баренцева региона и хорошим внешним сообщением с мировыми рынками. Транспортная система должна способствовать развитию Баренцева региона и создавать новые возможности для важных отраслей промышленности. Развитие транспортной системы должно учитывать вопросы охраны окружающей среды и повышения безопасности и доступности для всех.

Эта цель должна быть достигнута с помощью различных мер. Следующий раздел посвящен анализу данных мер в соответствии с принципом четырех шагов⁶².

6.2 АНАЛИЗ МЕР В СООТВЕТСТВИИ С ПРИНЦИПОМ ЧЕТЫРЕХ ШАГОВ

Мандат Группы экспертов требует проведения анализа возможных мер в Баренцевом регионе в соответствии с принципом четырех шагов. Этот принцип используется в Финляндии, Швеции и Норвегии, и его следует рассматривать в качестве общего подхода к анализу мер, принимаемых в отношении транспортной системы. Данный принцип активно используется в течение последних 10-15 лет. В начале он больше выступал в роли инструмента стимулирования более широкого использования информационных технологий на транспорте и для обращения внимания на то, что инфраструктура все больше проникает в нетронутую природу. С течением времени этот принцип превратился в принцип планирования общего управления ресурсами и снижения негативного воздействия транспортной системы.

Принцип разработан для всех видов транспорта, но до сих пор в основном использовался при устранении недостатков и решении проблем в дорожно-транспортной сфере. Основная идея заключается в том, что для удовлетворения настоящих или будущих транспортных потребностей может быть достаточным использование мер, несвязанных с созданием новой инфраструктуры.

«Четыре шага» включают в себя анализ мер в следующем порядке⁶³:

Шаг 1: Меры, влияющие на потребность в транспорте и на выбор видов транспорта

Включают в себя планирование, контроль, регулирование и информацию, относящиеся как к транспортной системе, так и к обществу в целом, с целью уменьшения потребности в транспорте или перевода транспорта на более компактные, безопасные или экологичные

⁶² Шаг 1. Меры, влияющие на потребность в транспорте и выбор видов транспорта.

Шаг 2. Меры, обеспечивающие более эффективное использование существующей транспортной сети.

Шаг 3. Улучшение инфраструктуры.

Шаг 4. Меры по новому инвестированию и капитальной реконструкции.

⁶³ Источник: Публикация 2002:72 Национального дорожного управления Швеции

средства передвижения.

Шаг 2: Меры, обеспечивающие более эффективное использование существующей транспортной сети

Включают в себя меры в сфере планирования, контроля, регулирования и информации, рассматривающие различные компоненты транспортной системы с целью более эффективного, безопасного и экологичного использования существующей инфраструктуры.

Шаг 3: Улучшение инфраструктуры

Включают в себя меры по улучшению и восстановлению существующих сегментов, например, меры по обеспечению безопасности движения или меры по увеличению несущей способности.

Шаг 4: Новые инвестиции и важнейшие меры по реконструкции

Включают в себя меры по реконструкции и новому строительству, для которых часто требуются новые земли, например, новые участки дороги.

Принцип четырех шагов означает, что вначале рассматривается вопрос о том, можно ли полностью или частично достичь одной или нескольких целей с помощью мер первой ступени. После этого рассматриваются меры второй ступени и т. д. По завершению анализа всех шагов для соответствующих видов транспорта, производится оценка и определение приоритетов среди мер с использованием различных временных рамок и с учетом их экономической эффективности и долгосрочной устойчивости.

Даже если выявляется мера, частично удовлетворяющая поставленным целям, на более поздней стадии возможно определение мер, способных решить все проблемы или более экономически эффективных, а поэтому предпочтительных по совокупности факторов. Из-за бюджетных ограничений и других приоритетов, может оказаться, что их будет невозможно реализовать в краткосрочной перспективе. Необходимо последовательно проанализировать все шаги, если нет уверенности в том, что поставленных целей удастся достичь на экономически эффективной и устойчивой в долгосрочной перспективе основе. Меры на различных ступенях не следует рассматривать в качестве альтернативы, наоборот, они могут дополнять друг друга. Таким образом, результата можно добиться за счет сочетания мер из различных шагов.

6.3 ВОЗМОЖНЫЕ МЕРЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИНЦИПОМ ЧЕТЫРЕХ ШАГОВ В СТПБР

Экспертная группа обсудила следующие меры или виды мер в качестве основы для своих предложений, изложенных в Главе 7:

Шаг 1: Меры, влияющие на потребность в транспорте и на выбор видов транспорта

Меры в этой категории, как правило, включает в себя меры территориального планирования и меры, связанные с совершенствованием эффективности логистических систем (например, систем, направленных на улучшение грузового баланса и коэффициента заполнения грузовых автомобилей), меры, направленные на повышение комбинированности различных видов транспорта, меры, направленные на снижение необходимости поездок (например облегчение доступа к информационным технологиям, позволяющим проводить видеоконференции и т.д.)

налогообложение (дорожный налог, портовые сборы). Указанные выше меры первого этапа в основном могут быть реализованы на государственном уровне. Экспертная группа не определила никаких мер в этой категории для Баренцева региона. (Можно было бы посчитать, что определение приоритетности развития морского и железнодорожного транспорта над развитием автомобильного и воздушного транспорта является мерой первого шага, поскольку может влиять на выбор мер. Однако, поскольку это подразумевает улучшение, капитальную реконструкцию или новое строительство, то, по мнению Экспертной группы, не является действием шага номер 1).

Запланированное введение правил SECA (Зоны контроля за выбросами соединений серы) будет мерой, которая может повлиять на выбор видов транспорта, но ее инициатором выступила Международная морская организация, а не Экспертная группа.

Шаг 2: Меры, обеспечивающие более эффективное использование существующей транспортной сети

На этом этапе также рассмотрен воздушный транспорт. Поэтому в рамках Шага 2 возможно принятие следующих мер:

Железнодорожные перевозки

- Увеличение пропускной способности железных дорог, и синхронизация и гармонизация планов развития железных дорог в определенных коридорах.
- Общие технические стандарты для железнодорожных перевозок, включая решение проблемы с различной шириной железнодорожной колеи в Финляндии и Швеции. Опробовано и отвергнуто несколько вариантов, но работа продолжается⁶⁴ с целью найти эффективное техническое решение данной проблемы.
- Гармонизация единых стандартов эксплуатации и технического обслуживания железных дорог
- Реализация ЕСУЖД (ERTMS/ETCS)⁶⁵ на железнодорожном транспорте

Морские перевозки

- Меры по повышению безопасности на море
- Повышение эффективности прохождения административных процедур и таможенного оформления в портах
- Меры, способствующие новым морским пассажирским и грузовым перевозкам между Россией и Норвегией в Баренцевом регионе, например сокращение времени на оформление в портах и создание современной инфраструктуры для пассажиров (терминалы), обращение с отходами и т.д.

⁶⁴ Транспортная администрация Швеции проводит исследование по этому вопросу

⁶⁵ Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД/ERTMS)/Европейская система контроля движения поездов (ЕСКДП/ETCS) являются стандартизированными системами сигнализации, управления и охраны поездов для повышения трансграничной эксплуатационной совместимости. ЕСКДП фактически является одним из компонентов ЕСУЖД.

Автомобильные перевозки (см. более подробную информацию о возможных мерах в сфере автоперевозок в следующем подразделе)

- Общие требования к зимнему оборудованию большегрузных автомобилей (покрышки и цепи) с целью повышения безопасности дорожного движения
- Продление двусторонних соглашений о безопасности дорожного движения
- Работать над созданием общих стандартов эксплуатации и технического обслуживания дорог, например общих требований к приемлемому уровню трения.
- Повышение доступности информации о дорожных и погодных условиях на дорогах в Баренцевом регионе для туристов и грузоперевозчиков путем принятия таких мер, как расширение обмена подобной информацией между странами, увеличения покрытия мобильной связи вдоль дорог, и, например, разработка приложения для мобильных устройств, позволяющего получать свежую информацию о состоянии дорог в Баренцевом регионе. Важно развивать интеллектуальные транспортные системы, и необходимо направить усилия на использование этой технологии в Баренцевом регионе. Расширение использования возможностей, предлагаемых системами GPS/ГЛОНАСС
- Увеличение вдоль дорог количества зон отдыха как для большегрузных автомобилей, так и для личного автотранспорта

Авиация

- Улучшение авиасообщения в Баренцевом регионе

Все виды транспорта

- Повышение качества прогнозирования погоды для повышения безопасности морских и автомобильных перевозок
- Меры по повышению доступности для инвалидов, детей и пожилых людей
- Повышение эффективности административных процедур, пограничного и таможенного оформления на границах
- Природоохранные меры

Шаг 3: Меры по улучшению

На этом этапе мы также рассмотрели дополнительные меры для аэропортов. Экспертная группа рассмотрела следующие меры для шага 3:

- Повышение несущей способности дорожной сети и ее приспособление для более длинных транспортных средств
- Работа над гармонизацией правил в отношении предельной нагрузки на ось в Баренцевом регионе

- Синхронизация и гармонизация планов развития дорог, основанных на общих стандартах строительства и реконструкции
- Обеспечение ширины дорог не менее 8 м между важными узловыми пунктами для международных перевозок в Баренцевом регионе
- Меры по обеспечению безопасности дорожного движения
- Реализация мер в приоритетных аэропортах с целью расширения возможностей для авиационных грузовых перевозок и удовлетворения спроса на международные пассажирские перевозки
- Развитие приоритетных портов с созданием современных портовых мощностей и инвестиции в работы по увеличению глубины фарватеров для принятия более крупных судов
- Надежное автомобильное- и железнодорожное сообщение с портами

Шаг 4: Новые инвестиции и капитальная реконструкция

Этот шаг в основном включает в себя крупные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру. Экспертная группа обсудила несколько крупных железнодорожных проектов. В случае их реализации они будут являться мерами шага 4.

6.4 БОЛЕЕ ДЕТАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ МЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В этом подразделе представлена фактическая информация о различных стандартах автомобильных перевозок в разных странах. По признанию транспортных компаний отсутствие единых стандартов представляет проблему, например, для транспортировки свежих морепродуктов из Норвегии через Швецию и Финляндию к конечному потребителю в России или Азии (самолетом из Хельсинки). Экспертная группа вернется к необходимости гармонизации стандартов в главе 7 «Меры, предлагаемые Экспертной группой»

6.4.1 ТРЕБОВАНИЯ К ГЕОМЕТРИЧЕСКИМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ ДОРОГ

Мы рассмотрели требования каждой страны, предъявляемые к геометрическим характеристикам при проектировании дорог. Требования к минимальным величинам горизонтальной и вертикальной кривизны дорог несколько различаются.

Минимальные требования к ширине полотна для дорожной сети с небольшим объемом перевозок также несколько различаются.

6.4.2 ФАКТЫ О ПОРОГОВЫХ ЗНАЧЕНИЯХ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Следующие предельные пороговые значения применяются к транспортным средствам в различных странах:

	Общая масса
Россия	40 тонн
Финляндия	76 тонн (до 100 тонн в отдельных коридорах)
Швеция	60 тонн (90 тонн в отдельных коридорах)
Норвегия	50 тонн (60 тонн в отдельных коридорах)

	Общая длина
Россия	12,00 м (20,00 м в отдельных коридорах)
Финляндия	25,25 м (в отдельных коридорах больше)
Швеция	25,25 м (в одном коридоре в тестовом режиме допускается 30 м для перевозки древесины)
Норвегия	19,50 м (25,25 м в отдельных коридорах)

	Предельная высота на существующих дорогах
Россия	4,0 м
Финляндия	4,4 м
Швеция	4,5 м (меньше на отдельных дорогах или участках дорог)
Норвегия	4,5 м (4,0 или 4,2 м на отдельных старых дорогах или участках дорог)

Таблица 8. Пороговые значения для транспортных средств

В Финляндии предельная общая масса автотранспортных средств будет увеличена с 60 до 76 тонн с 1 октября 2013 года. В дополнение к этому, на нескольких маршрутах будут опробованы еще более тяжелые транспортные средства массой до 100 тонн.

В Швеции разрешенный предельный общий вес автотранспортных средств увеличен с 60 до 90 тонн на отдельных участках дорог, по которым осуществляется перевозка больших объемов железной руды и древесины.

В Норвегии на нескольких дорогах в коридорах разрешенный предельный общий вес транспортного средства увеличен с 50 до 60 тонн.

В России самый низкий разрешенный предельный общий вес транспортного средства – 40 тонн. Для отдельных коридоров исключения не предусмотрены.

В Швеции по дорогам, на которых разрешено использование транспортных средств общей допустимой массой 90 тонн, в настоящее время осуществляются внутренние перевозки грузов, но в будущем, возможно, возникнет потребность в передвижении этого же грузового транспорта и по норвежской, и по финской дорожной сети.

6.4.3 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ФАКТОРОВ НА ДОРОГАХ

Экспертная группа предлагает взять за основу следующее определение ограничивающих факторов (узких мест):

Ширина дороги

- Участки дорог с шириной асфальтового покрытия менее 6 метров.
- Участки дорог с шириной асфальтового покрытия менее 7 метров в сочетании с другими условиями, которые ухудшают качество транспортного потока.

Геометрия в горизонтальной проекции

- Участки с горизонтальным радиусом менее 50 метров.
- Участки с горизонтальным радиусом менее 150 метров в сочетании с другими условиями, которые ухудшают качество транспортного потока.

Геометрия в вертикальной проекции

- Участки с градиентом более 6% на протяжении более 500 метров.

Свободная высота

- Участки, где ограничение высоты создает проблемы для перевозки грузов по трансграничным коридорам

Ограничение скорости

- 60 км/час или меньше на протяжении более 4 км (заметно в районах с так называемым «ленточным развитием», где дома строятся в непрерывный ряд вдоль главной дороги)

6.4.4 БЕСПЕРЕБОЙНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Высокая бесперебойность движения на дорожной сети особенно важна для промышленных грузовых перевозок. Ожидается, что доставка грузов должна осуществляться в соответствии с расчетным временем в пути и заключенными соглашениями.

В Баренцевом регионе самые большие проблемы появляются зимой вместе со снегом и льдом. Эти проблемы можно классифицировать следующим образом:

- Проблемные горные перевалы, подверженные низовым метелям; закрытие дороги или движение в конвоях.
- Лавины или падающий лед; закрытие дорог из-за схода или риска схода лавин.
- Скользкое дорожное полотно; снижение скорости или остановка транспортного потока, следующего по дороге, из-за проблем, возникающих у других транспортных средств.
- Перебои в движении (ограничения движения); ослабление несущей способности дорог, вызванное весенней оттепелью

В последние годы регистрируется больше случаев нарушения бесперебойности движения на дорогах в связи с увеличением количества осадков и числа наводнений.

Общая проблема дорожной сети Баренцева региона состоит в удаленности дорог друг от друга и наличии ограниченного числа альтернативных маршрутов поблизости. Таким образом, закрытие дороги влечет за собой длительные объезды.

Проблема схода лавин и падения льда наиболее характерна для норвежской дорожной сети. Улучшению участков дорог, где существует опасность схода лавин, придается высокий приоритет.

Скользкое дорожное полотно приводит к возникновению проблем с транспортными потоками.

Экспертная группа считает необходимым принять следующие меры:

- Необходимо улучшить техническое обслуживание дорог в зимний период и разработать единый стандарт обслуживания дорог (сцепление с дорожным полотном, немедленная оперативная готовность, приемлемые уровни заснеженности дорог) в приоритетных международных коридорах Баренцева региона.
- Даже в случае улучшения технического обслуживания дорог в зимний период по-прежнему будет требоваться установка и снятие цепей противоскольжения на транспортных средствах. Необходимо создавать новые и модернизировать существующие места для безопасного осуществления этих операций.
- Необходимо ввести общие требования к оснащению транспортных средств в зимний период (например, стандарты шин и использования цепей противоскольжения), а также к профессиональной подготовке водителей при вождении в зимний период.

6.4.5 БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Улучшение ситуации с ограничивающими факторами окажет положительное влияние на безопасность дорожного движения. ДТП, связанные с выездом транспортных средств за пределы дорожного полотна, составляют значительную часть аварий на дорожной сети с небольшой интенсивностью движения в Баренцевом регионе. Для сокращения масштабов ущерба, причиняемого в результате аварий, связанных с выездом транспортных средств за пределы дорожного полотна, можно использовать мягкие кюветы и бордюры или возведение защитных барьеров.

Для обеспечения безопасности дорожного движения важен хороший отдых водителей. Правила труда и отдыха предусматривают регулярные короткие и длительные перерывы в вождении для водителей большегрузных автомобилей. Существует необходимость постоянного контроля за соблюдением правил вождения и отдыха. Можно рассмотреть возможность сотрудничества по осуществлению контроля на приграничных дорогах.

Во всех четырех странах существует проблема столкновений с дикими животными. Будет полезным осуществлять обмен наилучшими практиками по профилактике подобных аварий.

Существует общая программа обучения и обмена опытом по проведению спасательных операций на автодорогах (аварии в туннелях, сход лавин и т.д.) в рамках учений «Баренц рескью», проходящих раз в два года. В рамках учений основной упор делается на морской транспорт, но отрабатываются действия со всеми видами транспорта.

7. МЕРЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППОЙ

7.1 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ (12-15 ЛЕТ)

В этой главе представлены предлагаемые Экспертной группой меры. Они делятся на меры, которые необходимо реализовать в среднесрочной и долгосрочной перспективе. В основе предложения лежат обсуждения, состоявшиеся на восьми заседаниях Экспертной группы с января по сентябрь, а также исследования и документы, предоставленные Экспертной группе. Экспертная группа рассматривает первый совместный транспортный план Баренцева региона в качестве отправной точки, и считает, что в дальнейшем можно будет подготовить более подробные и четкие рекомендации.

Несмотря на то, что в мандате говорится о среднесрочных и долгосрочных мерах, многие из предложенных мер требуют скорейшего осуществления. В описании каждого из коридоров в Главе 5 Экспертной группой определены основные проблемы, планы развития и будущий потенциал. Запланированные улучшения необходимо претворять в жизнь без задержек, и там, где возможно, необходимо как можно скорее начать двусторонние контакты для дальнейшего обсуждения вопросов совместного планирования и стратегий будущего развития.

У каждого проекта есть свои особенности, и при планировании работ в приграничных районах необходимо учитывать стандарты и планы, существующие по другую сторону границы. Всегда следует рассматривать возможность совместного планирования. Кроме того, может быть целесообразным выработать общие стандарты эксплуатации и обслуживания важной трансграничной инфраструктуры. Первым шагом к возможному совместному планированию развития конкретного коридора может быть заключение двустороннего соглашения о стратегии его совместного развития.

Помимо этого, в ближайшем будущем необходимо провести предложенные технико-экономические обоснования.

7.1.1 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

По мнению Экспертной группы, согласование стандартов для автомобильных перевозок в четырех соседних странах приведет к повышению эффективности транспортной системы в Баренцевом регионе. В предыдущей главе описаны различия в требованиях к предельной общей массе автомобилей и их длине, геометрическим характеристикам дорог в горизонтальной и вертикальной проекциях. Это ежедневно приводит к проблемам при осуществлении международных перевозок грузов в Баренцевом регионе. Поскольку эти требования являются внутригосударственными, то указанные проблемы должны быть рассмотрены в каждой стране на государственном уровне.

Экспертная группа предлагает странам совместно осуществлять оценку возможностей для обеспечения большей согласованности в этой области.

Изучив национальные дорожные стандарты, Экспертная группа нашла в них большие различия, и считает, что существует возможность достичь соглашения о единой минимальной ширине дорог для коридоров, выбранных Экспертной группой в качестве приоритетных.

За основу для работ, направленных на улучшение дорожной сети в международных коридорах, описанных в главе 5, экспертная группа предлагает взять обеспечение ширины асфальтового покрытия не менее 8 метров.

Также необходимо рассмотреть возможность заключения двусторонних соглашений по некоторым из коридоров, которым отдан приоритет в настоящем документе, в отношении единых требований к предельной общей массе и длине транспортных средств и минимальному градиенту.

Экспертная группа предлагает соседним странам рассмотреть возможность заключения двусторонних соглашений о единых требованиях к предельно допустимой общей массе и длине транспортных средств, допустимой нагрузке на ось и минимально допустимых значениях градиента дорог в международных автомобильных коридорах, описываемых в Главе 5.

По мнению экспертов, ограничивающие факторы дорожной сети в особенности создают проблемы для большегрузных автомобилей с прицепами. По мнению Экспертной группы, меры по устранению ограничивающих факторов должны быть приоритетными для всех дорог в коридорах, описываемых в Главе 5.

Экспертная группа предлагает в национальных бюджетах отдать приоритет устранению ограничивающих факторов (в соответствии с определением, данным в предыдущей главе) с целью достижения надежного внутреннего сообщения между странами Баренцева региона и надежного внешнего сообщения с мировыми рынками.

Достоверная информация о дорожных условиях на различных участках дорог важна для водителей при планировании поездок.

Экспертная группа предлагает создать единую систему, предоставляющую в режиме реального времени информацию о дорожных условиях на международных автомобильных дорогах в Баренцевом регионе.

Наличие мест отдыха для водителей грузовых автомобилей (как для коротких перерывов, так и для ночного отдыха) приводит к повышению безопасности дорожного движения, а также способствует повышению эффективности транспортной системы.

Экспертная группа предлагает рассматривать создание зон отдыха в приоритетных коридорах, приведенных в Главе 5, в качестве меры повышения безопасности и эффективности транспортной системы.

Экспертная группа предлагает изменить обозначение дороги между Альтой (Норвегия) и Каресуандо (Швеция) с E93 на E45, поскольку этот маршрут является естественным продолжением существующего маршрута E45, проходящего по территории Швеции.

7.1.2 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (12-15 ЛЕТ)

Уфутбанен/Железорудная линия

Существуют значительные проблемы с пропускной способностью на участке железной дороги между Кируной и Нарвиком. Помимо возможности увеличения количества поездов на этой

линии текущая ситуация также влияет на способность движения поездов по расписанию и на возможность проведения ремонтных работ на этой линии.

Шведские и норвежские власти провели совместный анализ необходимых мер в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе. Экспертная группа поддерживает рекомендации, содержащиеся в этом анализе.

Экспертная группа предлагает следующие меры, требующие скорейшего осуществления:

- **Технические меры в отношении технического обслуживания и обновления полотна.**
- **Увеличение пропускной способности за счет расширения существующих и строительства новых разъездов.**

Экспертная группа с нетерпением ждет результатов текущего стратегического исследования мер, направленных на повышение пропускной способности этой линии.

Железнодорожное сообщение между Финляндией и Швецией в Хапаранде/Торнио

Существуют различия в ширине колеи между железными дорогами в Швеции/Норвегии и Финляндии/России. Это является сдерживающим фактором для пассажирских и грузовых перевозок.

Экспертная группа предлагает предпринять дальнейшие усилия по поиску решений для эффективной перевалки грузов между железными дорогами с различной шириной колеи с целью улучшения сообщения между странами Баренцева региона.

Никель – Киркенес: рассмотрение возможности строительства нового участка железной дороги

Россия обладает обширной сетью железных дорог. В настоящее время железная дорога идет до Мурманска и далее до поселка Никель, расположенного вблизи границы с Норвегией. Расстояние между Никелем и Киркенесом составляет примерно 40 км. Грузовой базой для новой ветки могли бы стать руды и полезные ископаемые, изделия из древесины, удобрения, нефтегазовые ресурсы, рыбная продукция и контейнерные грузы.

Экспертная группа предлагает странам рассмотреть возможность разработки совместного российско-норвежского технико-экономического обоснования строительства железной дороги из Никеля в Киркенес протяженностью около 40 км.

Салла – Алакуртти: возможность строительства отсутствующего участка железной дороги в коридоре Кеми-Кандалакша-Мурманск

Между Саллой и Алакуртти отсутствует участок железной дороги протяженностью 60 км. Строительство этого недостающего участка приведет к улучшению транспортного сообщения между странами Баренцева региона и предоставит возможность выхода на международные рынки. Подобная возможность представляет особый интерес для горнодобывающей промышленности Финляндии. У региональных органов власти и организаций есть планы по разработке технико-экономического обоснования на основе ранее выполненного исследования⁶⁶.

Экспертная группа предлагает национальным органам управления транспортом рассмотреть выводы технико-экономического обоснования, запланированного региональными органами

⁶⁶ «Изучение железной дороги Салла-Кандалакша», Региональный совет Лапландии и Правительство Мурманской области (2008-2009гг.)

власти, если в них будет продемонстрирована целесообразность соединения железнодорожных систем Финляндии и России в Баренцевом регионе.

7.1.3 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (12-15 ЛЕТ)

Порты и услуги

Как видно из Главы 5, уже сегодня некоторые порты Баренцева региона играют важную роль в международных морских перевозках, либо обладают таким потенциалом на будущее.

Экспертная группа предлагает рассматривать развитие ключевых портов в качестве меры, направленной на создание новых возможностей для промышленности Баренцева региона. Экспертная группа предлагает уделить особое внимание развитию портов Мурманск, Киркенес и Нарвик.

Существует ряд других мер, которые могут оказать положительное влияние на эффективность морского транспорта в Баренцевом регионе. К ним относятся меры таможенного и визового характера.

Экспертная группа предлагает соответствующим органам продолжить поиск более эффективных административных и визовых процедур и процедур таможенного оформления.

Безопасность на море

С ростом горнодобывающей промышленности в Баренцевом регионе, добычи углеводородных ресурсов в Баренцевом море и перевозок по Северному морскому пути, возникает необходимость в более эффективных мерах безопасности. В главе 5 указаны несколько мер:

- Доработка, принятие и реализация международного кодекса безопасности мореплавания в полярных водах (Полярного кодекса), который будет включать весь спектр вопросов проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, обучения, поиска и спасения, и охраны окружающей среды, связанных с работой судов в полярных водах
- Необходимость пересмотра Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты для моряков в полярных водах
- Необходимость разработки функционирующей системы связи (широкополосная спутниковая связь) в полярных водах
- Необходимость дальнейших гидрографических исследований и разработки усовершенствованных карт, совершенствования инфраструктуры мореплавания и повышения качества прогнозов погодных условий, волновой и ледовой обстановки.
- Необходимость совместной системы мониторинга движения судов. Создание совместной «Системы мониторинга и информации о движении судов» в Баренцевом море» (Barents VTMISS), включая бесперебойный обмен данными о движении судов с использованием АИС, спутниковых АИС и других соответствующих источников.
- Гармонизация национальных правил, предписаний и процедур в регионе с целью повышения предсказуемости и снижения административных барьеров для моряков.
- Расширение недавно созданной Системы судовых сообщений в Баренцевом море (Barents SRS) на всю акваторию Баренцева моря
- Необходимость совершенствования системы поисково-спасательной деятельности, обеспечивающей:

- Раннее оповещение
- Эффективное оборудование обнаружения
- Эффективную мобилизацию и присутствие спасательных ресурсов
- Эффективное координирование и осуществление спасательных операций
- Эффективное индивидуальное спасательное снаряжение
- Эффективное использование негосударственных (не поисково-спасательных) судов, присутствующих в районе чрезвычайной ситуации

Для решения проблем, возникающих именно в этих водах, Экспертная группа предлагает внедрить систему морской безопасности, разработанную специально для Баренцева региона.

7.1.4 СРЕДНЕСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ АВИАЦИОННОГО СООБЩЕНИЯ (12-15 ЛЕТ)

Международные авиаперевозки в Баренцевом регионе осуществляются в очень ограниченном объеме. Улучшение авиасообщения в направлении восток-запад в Баренцевом регионе может значительно облегчить передвижение пассажиров между основными агломерациями в регионе. Оно может способствовать развитию торговли, промышленности, туризма и культурного обмена во всем регионе. Ответственность за предложение услуг авиатранспорта лежит на рыночной экономике и авиакомпаниях. Тем не менее, государственные органы должны способствовать установлению новых авиамаршрутов:

В Главе 5 Экспертная группа указала на ряд соответствующих мер:

- При необходимости следует обновить двусторонние соглашения о международных рейсах между странами Баренцева региона
- Побуждение авиакомпаний к сотрудничеству и внедрению комбинированных тарифов с целью повышения привлекательности существующих и возможных новых маршрутов в направлении «восток-запад»
- Органам власти и другим заинтересованным сторонам в Швеции и Финляндии необходимо провести дальнейший анализ с целью создания основы для открытого обсуждения возможных решений в отношении выбора узлового аэропорта
- Оказание поддержки новым международным маршрутам, если это необходимо для достижения цели создания новых возможностей для важных отраслей промышленности в Баренцевом регионе.
- Государственные органы и заинтересованные стороны в Норвегии, Швеции, Финляндии и России должны поддерживать постоянный диалог с соответствующими авиакомпаниями о развитии сообщения в направлении «восток-запад» в Баренцевом регионе. Реализация новых инициатив невозможна без тесного сотрудничества между государственными и местными органами власти и авиакомпаниями.

Экспертная группа предлагает способствовать налаживанию сообщения в Баренцевом регионе в направлении «восток-запад», как на государственном, так и на региональном уровнях различных стран.

7.2 ДОЛГОСРОЧНЫЕ МЕРЫ (15-30 ЛЕТ)

Предлагаемые Экспертной группой долгосрочные меры в основном касаются железнодорожного транспорта. Тем не менее, необходимо продолжать дальнейшую работу по гармонизации по всем видам транспорта во всех четырех странах на долгосрочной основе.

Например, существуют транспортные потоки между норвежскими губерниями Нурланн и Финнмарк, идущие транзитом по территории Швеции и Финляндии. Экспертная группа предлагает изучить вопрос совершенствование дорожной инфраструктуры на этих дорогах на долгосрочной основе

Некоторые порты Баренцева региона уже сегодня играют важную роль в международных морских перевозках, либо обладают таким потенциалом на будущее. Баренцеву региону крайне необходимо развитие надежных и эффективных морских и развитие портов Мурманск, Киркенес и Нарвик является важным и в долгосрочной перспективе.

Ботнический железнодорожный коридор: повышение надежности и пропускной способности на северном участке

В Швеции северная часть Ботнического железнодорожного коридора играет важную роль для обеспечения надежного сообщения в направлении «север-юг», в основном для промышленности, но также и для пассажирских перевозок. Существующая линия чувствительна к нарушениям движения, и в проведенных исследованиях определены меры, направленные повышение надежности и увеличение пропускной способности. В случае возникновения серьезного сбоя на главной линии проходящей по северной части Нуррланна, к северу от Вэннэса, потребуются альтернативные варианты объезда. В качестве альтернативных маршрутов в настоящее время используются морской транспорт и использование внутренней линии. В последние годы было проведено несколько исследований относительно строительства новой железной дороги вдоль побережья между Умео и Лулео, протяженностью 270 км (Северная Ботническая линия). Эта железная дорога позволит увеличить пропускную способность, повысить надежность и улучшить качество пассажирских перевозок, дополняя существующую однопутную железную дорогу, проходящую по внутренним районам. Северная Ботническая линия характеризуется низкой социально-экономической рентабельностью, в связи с чем она не вошла в проект нового долгосрочного плана, разработанного Национальной транспортной администрацией Швеции.

Экспертная группа предлагает учитывать необходимость повышения надежности и увеличения пропускной способности при разработке планов долгосрочного развития транспортной инфраструктуры Швеции.

Сваппаваара – Паяла – Колари; возможность строительства новой ветки до Железорудной линии

По заданию правительства Швеции национальная транспортная администрация изучает возможность строительства новой железной дороги Каунисваара – Сваппаваара, в связи с растущей потребностью в транспортных перевозках в районе Паяла, где ведется добыча полезных ископаемых. В связи с этим обсуждается возможность строительства железной дороги протяженностью 110 км для перевозки железной руды, которая в настоящее время

перевозится автотранспортом. Новая железная дорога сможет вступить в строй не ранее 2022 года. Необходимо рассмотреть возможность совместного финансирования строительства со стороны промышленности и государства, поскольку это принесет большой экономический эффект. Проведенный ранее анализ показал рентабельность проекта, но Транспортная администрация Швеции предложила дополнительно провести более глубокий анализ проекта для устранения неопределенности в части объемов необходимых затрат и ожидаемой выгоды. Важно, чтобы Швеция и Финляндия сотрудничали при оценке целесообразности дальнейшего продления ветки еще приблизительно на 100 км по территории Финляндии. Общая протяженность новой железной дороги составит примерно 200 км.

Экспертная группа предлагает рассмотреть включение строительства ветки от Железородной линии до района добычи полезных ископаемых через границу в Финляндию в долгосрочные планы развития транспортной инфраструктуры, если проведенные оценки покажут экономическую целесообразность таких инвестиций.

Рованиemi - Соданкюля - Киркенес, строительство новой железной дороги

Основным аргументом в пользу строительства новой железной дороги является обеспечение доступа финской горнодобывающей промышленности к незамерзающему порту Баренцева моря. В Финляндии недавно провели оценку⁶⁷ возможности строительства новой железной дороги Рованиemi - Соданкюля - Киркенес для перевозки руды и минералов из пояса Паяла/Колари - Соданкюля - Савукоски через порт Киркенес. Создание подобного участка будет означать строительство около 460 - 470 км новых путей. Норвегия выразила заинтересованность в этой инициативе Финляндии, но пока не проведено каких-либо совместных исследований или планирования.

Большая часть грузовых перевозок, которые будут осуществляться по этой железной дороге, придется на те же руды и минералы, транспортировка которых предусмотрена возможным сооружением нового отрезка Железородной линии. Следовательно, будет рассмотрена возможность реализации только одного из этих вариантов. Строительство железной дороги в свою очередь окажет влияние на необходимость развития порта Киркенес.

Экспертная группа предлагает проведение дальнейших исследований для выявления перспектив новой железной дороги между Рованиemi и Киркенесом через Соданкюля.

Железородная линия/Уфутбанен: строительство второго пути

Предлагается включить эту железную дорогу в базовую сеть ТЕТС (TEN-T). Экспертной группой предложен ряд мер для реализации в среднесрочной перспективе. Однако эти меры всего лишь позволят увеличить пропускную способность до 40 составов в сутки. В долгосрочной перспективе этой пропускной способности может оказаться недостаточно. Поэтому транспортные власти Норвегии и Швеции рассматривают возможность строительства второго пути на всем протяжении этой железнодорожной линии в качестве одной из возможных мер. Развитие этой железной дороги тесно взаимосвязано с развитием портов Нарвик и Лулео. С увеличением пропускной способности железной дороги потребуется увеличение пропускной

⁶⁷ Исследование "Требования к транспортным потокам для горнодобывающей промышленности" (2012/2013)

способности портов. Порт Лулео получили финансирование со стороны базовой сети ТЕТС для проведения необходимых исследований и разработки планов подобного развития.

Экспертная группа предлагает Норвегии и Швеции продолжить тесное сотрудничество в рамках развития этой железнодорожной линии и изучить возможность строительства второго пути на всем ее протяжении.

8. МЕЖДУНАРОДНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕР

8.1 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Национальные бюджеты являются основными источниками финансирования транспортной инфраструктуры в Баренцевом регионе, но существуют и другие возможности:

- Внутренние и внешние займы
- Провозные платежи
- Государственно-частное партнерство (ГЧП)
- Финансирование со стороны промышленных предприятий
- Международное финансирование
 - Кредиты от консорциума банков
 - Международные рынки капитала (акции, облигации и т.д.)
 - Кредиты, гранты и гарантии международных организаций (Европейский инвестиционный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Северный инвестиционный банк, Всемирный банк и т.д.)
 - Гранты ЕС
 - Помощь и поддержка со стороны ЕС и других международных организаций (в том числе Фонда поддержки Партнерства Северного измерения в сфере транспорта и логистики)

Использование внутренних и внешних займов являются обычной практикой во всех странах Баренцева региона. Провозные платежи в основном используются в Норвегии, в то время как ГЧП используется в Финляндии, Норвегии (три проекта) и России.

Международное финансирование более распространено в России и в двух странах ЕС (Финляндии и Швеции), чем в Норвегии. Тем не менее, международное финансирование может сыграть важную роль в обеспечении развития и динамики роста.

Финансирование создания инфраструктуры промышленными предприятиями не очень распространено, но требует дальнейшего изучения. В Финляндии существует система кредитов со стороны промышленных предприятий. Каждый инвестиционный проект рассматривается отдельно, но во многих случаях горнодобывающие компании выделяли средства на строительство подъездных путей к рудникам и получали через несколько лет возврат из государственного бюджета после пуска рудников в эксплуатацию. Это позволяет ускорить строительство необходимой инфраструктуры.

Страны ЕС могут получить **гранты ЕС**, при этом Европейский союз финансирует несколько проектов и программ. Например, ЕС выделил грантов на сумму 8 млрд. евро на развитие Трансевропейских транспортных сетей (ТЕТС/TEN-T) в период 2007-2013 гг. Эти гранты могут использоваться для софинансирования исследований, связанных с проектами (не более 50%) и для непосредственного выполнения работ (не более 20%, 30% для трансграничных участков). Существуют и другие формы поддержки, например, в виде льготных процентных ставок и

венчурного финансирования. Финляндия и Швеция получили небольшие гранты в рамках ТЕТС для своих стран.

Европейский структурный фонд и Фонд сплочения Европейского союза также играют важную роль в финансировании ТЕТС. Фонд сплочения финансирует стратегические инвестиции в сферу транспорта государств-членов, валовой национальный доход на душу населения которых составляет менее 90 процентов от среднего по ЕС. Одним из структурных фондов является Европейский фонд регионального развития (ЕФРР), который выделяет средства на развитие региональной транспортной инфраструктуры с целью обеспечения доступа к сети ТЕТС, обеспечения связи между центром и периферией, а также для развития регионального общественного транспорта. ЕФРР оказал определенную поддержку небольшим проектам в Финляндии и Швеции.

Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) является финансовым учреждением ЕС. ЕИБ играет решающую роль в развитии ТЕТС, предлагая различные инструменты, такие как кредиты, рисковый капитал, гарантии и стимулирующие инструменты. В ноябре 2012 года, ЕИБ и Европейская комиссия подписали соглашение о сотрудничестве для официального запуска пилотного этапа Инициативы по проектным облигациям (Project Bond Initiative). Используя доли участия в капитале из бюджета ЕС для снижения своих рисков, ЕИБ предлагает продукт повышения качества кредита, называемый инструментом проектных облигаций (ИПО), направленный на достижение рейтинга категории А, облегчая тем самым выпуск долгосрочных облигаций в качестве альтернативы банковским кредитам.

Северный инвестиционный банк (СИБ) финансирует проекты, направленные на укрепление конкурентоспособности и улучшение окружающей среды. СИБ предлагает долгосрочные кредиты и гарантии на рыночных условиях для частных и государственных клиентов. Учредителями СИБ являются Дания, Эстония, Финляндия, Исландия, Латвия, Литва, Норвегия и Швеция.

Партнерство Северного измерения в сфере транспорта и логистики (ПСИТЛ) представляет собой платформу для сотрудничества в области транспорта и логистики для 11 государств-членов и ЕС. Основной целью является совершенствование основных транспортных связей и логистики в регионе Северного Измерения для стимулирования устойчивого экономического роста на местном/региональном и глобальном уровнях посредством сосредоточения на ограниченном количестве приоритетных направлений с учетом баланса государственных и региональных интересов. ПСИТЛ недавно создало Фонд поддержки ПСИТЛ, который может выделять средства на проведение исследований, необходимых для подготовки реализации проектов, включая подготовительные, технико-экономические, оценочные исследования и анализ достоверности, а также любые другие технические меры поддержки, такие как изучение представляющих интерес земельных участков и подготовка пакета финансовой документации. ПСИТЛ также может оказывать поддержку проектам организационно-информационного характера, направленным на устранение/снижение влияния ограничивающих факторов, не относящихся к инфраструктуре, например, скопления транспортных средств на государственных границах и неэффективности работы логистических узлов. Фонд поддержки ПСИТЛ обеспечивает не более 50% от стоимости проекта для стран-членов. Финляндия, Норвегия, Россия и Швеция все являются членами ПСИТЛ и поэтому могут подавать заявки на гранты Фонда поддержки ПСИТЛ.

В **России** финансирование транспортной инфраструктуры в основном осуществляется за счет бюджетов различных уровней (федерального, регионального и муниципального),

предназначенных для развития транспортной инфраструктуры. В 2011 году был создан Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) для вложения средств в наиболее перспективные сектора экономики. Существуют также два других основных источника средств для крупномасштабных инфраструктурных проектов в России: Банк развития и внешнеэкономической деятельности - ВЭБ («Внешэкономбанк») и финансовый холдинг группы ВТБ («Внешторгбанк»). Оба банка принадлежат правительству. В настоящее время только ограниченное число частных компаний осуществляют инвестиции в транспортную инфраструктуру. Инвестиционные компании в России в основном принадлежат государству или контролируются государственными монополиями. Средства Европейского Союза пока еще не широко используются в России. Тем не менее, некоторые крупномасштабные проекты по развитию транспортной инфраструктуры, как ожидается, будут частично профинансированы Европейским фондом регионального развития (ЕФРР). Существуют и другие финансовые учреждения, действующие в России, такие как Всемирный банк, Евразийский банк развития и Северный инвестиционный банк.

Рудная линия Малмбанан / Уфутбанен может стать примером инновационного подхода к финансированию крупных инвестиций в трансграничную инфраструктуру. Если в следующем Национальном транспортном плане проект создания второго пути будет определен в качестве приоритетного, норвежские власти будут открыты для совместных инвестиций и совместного финансирования со Швецией. Соглашение, определяющее распределение между сторонами расходов и обязанностей, будет положено в основу такого совместного развития. Сотрудничество, скорее всего, также будет включать в себя координацию технического обслуживания, выбора технических решений и общих нормативных стандартов по обе стороны границы. Органы власти Норвегии также открыты для инновационного подхода к финансированию строительства железных дорог за счет частных инвесторов, который используется при создании автодорог, портов и аэропортов. Платные автодороги очень распространены в Норвегии, в то время как железные дороги традиционно на 100% создавались за счет государственного бюджета. Три разъезда на Уфутбанен уже находятся в стадии разработки при финансовом участии основных негосударственных пользователей этой железной дороги. Осуществляющееся в настоящее время увеличение протяженности разъездов было вызвано желанием негосударственных промышленных предприятий использовать составы длиной 750 м.

В Киркенесской декларации, принятой в июне 2013 г., приветствуется предложение Российской Федерации по изучению возможности создания механизма финансирования в Баренцевом регионе для поддержки мероприятий по проектам и для содействия полному использованию инвестиционного потенциала региона. Такой механизм может быть хорошим решением для финансирования создания или модернизации инфраструктуры в Баренцевом регионе.

8.2 СТРАТЕГИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕР, ПРЕДЛОЖЕННЫХ В СОВМЕСТНОМ ТРАНСПОРТНОМ ПЛАНЕ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

Экспертной группой предложена следующая финансовая стратегия:

- Государственные бюджеты, вероятно, должны быть основным источником финансирования мер в Баренцевом регионе.
- Необходимо рассматривать возможность подачи заявок на гранты ПСИТЛ для подготовительных исследований и поддержки проектов организационно-

информационного характера, направленными на устранение/снижение влияния ограничивающих факторов, не относящихся к инфраструктуре.

- Необходимо рассматривать возможность подачи заявок на гранты ЕС для подготовительных исследований в рамках инфраструктурных проектов в Финляндии и Швеции, в особенности трансграничных.
- Необходимо рассматривать возможность подачи заявок на гранты Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) для финансирования малых инвестиционных проектов в Финляндии и Швеции.
- Для возможных крупномасштабных и трансграничных инвестиционных проектов необходимо рассматривать возможность получения международного финансирования, например грантов ТЕТС, ЕИБ и СИБ.
- В случае возможных крупномасштабных проектов в пределах одной страны этой стране необходимо определить способ финансирования проекта (кредиты, провозная плата, ГЧП и т.д.).
- Если создание или модернизация инфраструктуры представляют значительный интерес для промышленных предприятий, следует рассматривать возможность финансового участия предприятий в этих работах
- Необходимо рассматривать возможность привлечения соседних стран к софинансированию проектов, представляющих для них особый интерес.

Все трансграничные проекты или проекты вблизи границы требуют дополнительного изучения возможностей для совместного финансирования. У всех проектов конкретные задачи, поэтому их необходимо рассматривать отдельно.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЕ

В первой версии совместного транспортного плана определены важные трансграничные автомобильные, железнодорожные, воздушные и морские коридоры, даны их описания и предложены стратегии развития.

Значительный промышленный потенциал региона потребует новых подходов к планированию и созданию инфраструктуры. Всем экспортно-ориентированным отраслям требуется эффективная транспортная система, и все соседние страны могут способствовать созданию мощной и устойчивой транспортной сети как внутри региона, так и с выходом на международные рынки. Потребуется изменение подходов к планированию, финансированию и сотрудничеству. Трансграничное мышление принесет плоды и сможет открыть новые возможности, привести к появлению новых идей, показать заинтересованным сторонам новые пути решения для следующих поколений.

В этой первой версии совместного транспортного плана Баренцева региона содержатся предложения, направленные на повышение эффективности транспортных перевозок в регионе. План следует рассматривать в качестве отправной точки для будущей работы по улучшению ситуации. В результате совместной работы собран большой объем информации и определены наиболее важные трансграничные коридоры в Баренцевом регионе.

Для успеха Баренцева сотрудничества необходима совместная работа органов управления транспортом разных стран по обмену знаниями и разработке совместных стратегий.

Реализация имеющихся у стран планов послужит повышению эффективности транспортной системы, а у стран существуют широкие возможности для дальнейшего сотрудничества в регионе.

Необходимо, чтобы каждая страна Баренцева сотрудничества ощущала свою причастность к совместному транспортному плану. Поскольку у Экспертной группы было всего несколько месяцев на создание плана, требуется его дальнейшая проработка. Вот некоторые дальнейшие шаги, предлагаемые экспертной группой:

- Проведение консультаций по плану в каждой из стран и его представление другим заинтересованным сторонам на региональном, национальном и международном уровне.
- Проведение дополнительной работы, указанной в этом документе
- Дальнейшая работа по актуализации совместного транспортного плана Баренцева региона

Указанная дальнейшая работа включает в себя проведение дальнейших исследований и планирования работ по некоторым из коридоров. Экспертная группа предлагает рассмотреть возможность проведения некоторых из этих дальнейших исследований в рамках совместных проектов сотрудничества между техническими университетами Архангельска, Оулу, Лулео и Нарвика по заданию Баренцево/Евроарктической панъевропейской транспортной зоны.

Указанная дальнейшая работа также включает в себя предложения по принятию незамедлительных мер по заключению двусторонних соглашений о совместном планировании развития нескольких коридоров. Заявки на финансирование работ по планированию могут подаваться в Партнерство Северного измерения в сфере транспорта и логистики.

С октября 2013г. ответственность за работу над предложениями, содержащимися в данном документе, ложится на Финляндию как председателя в Баренцево/Евроарктической

панъевропейской транспортной зоне. Эту работу следует координировать с другими важными инициативами в регионе. Экспертная рабочая группа полагает, что в рамках председательства Финляндии следует рассмотреть подготовку новой версии плана (осень 2015г), а после этого выпускать новую редакцию плана раз в четыре года в качестве дополнения к национальным транспортным планам четырех стран.

10. СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

Российская Федерация

Стратегия развития железных дорог в Российской Федерации до 2030 года (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации №877-р от 17 июня 2008г)

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2015гг.)» (утверждена постановлением правительства Российской Федерации №781-р от 15 июня 2007г.)

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2020 гг.)»

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена постановлением правительства Российской Федерации №1734-р 11 ноября 2008г.)

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы на период 2013-2020гг.» (утверждена постановлением правительства Российской Федерации №2600-р от 28 декабря 2012г.)

Стратегия социально-экономического развития Северо-западного федерального округа Российской Федерации на период до 2020г. (утверждена постановлением правительства Российской Федерации №2074-р 18 ноября 2011г.)

Комплексная программа промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области

Финляндия

Отчет Правительства Финляндии о транспортной политике (2012г.)

<http://www.lvm.fi/web/sv/publikation/-/view/4119990>

Состояние логистики в Финляндии (2012г.)

http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-18617.pdf&title=Julkaisuja 25-2012

Транспортные потребности горнодобывающей промышленности (2013г.)

www.kaivosliikenne.fi

Региональный транспортный план финской Лапландии (2011г.)

http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=580976&name=DLFE-11218.pdf

Резюме на англ. языке

http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=580976&name=DLFE-11223.pdf

Региональный транспортный план региона Оулу

http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/pohjoispohjanmaanely/Liikennejarjestelmatyo/Documents/Kakepoli_liikennestrategia.pdf

Национальные статистические данные о дорожном движении и транспортных перевозках (Финляндия)

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/e/fta/statistics/traffic_statistics

Швеция

Национальный план развития транспортной системы Швеции 2010-2021гг.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6273/2011_067_nationell_plan_for_transportsystemet_2010_2021.pdf

Проект нового национального плана транспортной системы на 2014-2025гг.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transportsystemet-2014--2025/Forslag-till-Nationell-plan/>

Прогноз грузопотоков в Швеции к 2050г.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6721/2012_112_Prognos_over_svenska_godsstrommar_ar_2050.pdf

Грузовые потоки, краткая характеристика

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6693/2012_119_Godstransporter.pdf

Потребности транспорта в увеличении пропускной способности - 2025-2050гг.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6691/2012_101_transportsystemets_behov_av_kapacitet_sjojande_atgarder_sammanfattning.pdf

Потребности железной дороги в увеличении мощностей – проект решений на 2012-2021гг.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6435/2011_139_jarnvagens_behov_av_okad_kapacitet_forslag_pa_losningar_for_aren_2012_2021.pdf

Будущие потребности в пропускной способности

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6722/2012_114_Framtida_Kapacitetsefterfragan.pdf

Сырье и коммуникации в Баренцевом регионе (2011г.)

http://www.trafikverket.se/PageFiles/47062/Ravaror_och_kommunikationer_i_Barents_2011_1.pdf

http://www.trafikverket.se/PageFiles/47062/Ravaror_och_kommunikationer_i_Barents_2011_2.pdf

Исследование пропускной способности и эффективности шведской транспортной системы - анализ проблем и задач по развитию пропускной способности до 2025 года, Управление транспорта (2012г.)

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6683/2012_102_Bristanalys_av_kapacitet_och_effektivitet_i_transportsystemet.pdf

Правительственный законопроект №2012/13:25 «Инвестиции для сильной и устойчивой транспортной системы» (2012г.)

<http://www.government.se/sb/d/11941/a/207460>

Норвегия

Новая инфраструктура на Севере – Национальное управление транспорта (2010-2011гг.)

Часть 1: Тенденции в ключевых отраслях и транспортные потребности до 2040 года (2010г.)

Часть 2: Предлагаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры (2011г.)

<http://www.ntp.dep.no/2014-2023/nordomradene.html>

Проект нового Национального транспортного плана на 2014-2023 гг. подготовленный Национальным Управлением транспорта (2012г.)

http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2013_01_10_NTP_2012_forslag_nasjonal_transportplan.pdf

Анализ основной сети, связанной с национальным планом (Норвежское агенство воздушного транспорта (Avinor AS), Норвежская береговая администрация (Kystverket), Администрация железных дорог Норвегии (Jernbaneverket), Государственное управление по строительству и эксплуатации дорог Норвегии (Statens vegvesen))

http://www.ntp.dep.no/2014-2023/arbdom_prosjrapp.html

Правительственный доклад №26 (2012-2013гг.): Национальный план развития транспорта на 2014-2023гг. (2013г.)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2012-2013/meld-st-26-20122013.html?id=722102>

Отчет о морской инфраструктуре (Шпицберген, Финнмарк, Трумс и Нурланн) – Норвежская береговая администрация (2012г.)

Исследование железной дороги Уфутбанен – Администрация железных дорог Норвегии (2012г.)

Другие документы

План действий по развитию туризма в Баренцевом регионе. Совместная рабочая группа по туризму Баренцева региона (2013г.)

Ocean Shipping Consultants, «Интермодальные перевозки в Баренцевом море – исследование рынка Балтийского моря и портов Баренцева моря» (2006г.)

Европейская комиссия, июнь 2010г. «Критически важные виды сырья для ЕС». Отчет временной рабочей группы по определению перечня наиболее важных видов сырья.
http://ec.europa.eu/enterprise/policies/raw-materials/files/docs/report-b_en.pdf

Отдел государственного управления автодорогами (Швеция). «Анализ мер в соответствии с принципом четырех шагов – общий подход к анализу мер для автотранспортной системы» (2002г.)

Транспортная администрация Швеции / Vectura Consulting AB (Trafikverket, BGLC задача 3:1 – Отчетный документ 1. «Перечень участников, объемов перевозки и объектов инфраструктуры в Ботническом зеленом логистическом коридоре» (2012г.) www.bothniangreen.eu

NORDIM «Подготовка к созданию партнерства Северного измерения в сфере транспорта и логистики» (2010г.)

http://www.ndptl.org/c/document_library/get_file?folderId=10722&name=DLFE-407.pdf

NORDREGIO «Сильный, конкретный и многообещающий. Желаемое развитие северных малозаселенных территорий в 2020г.» (2009г.)

[http://www.nspa-network.eu/media/3412/nspa%20vision%20report%20-%2015-09-2009\[1\].pdf](http://www.nspa-network.eu/media/3412/nspa%20vision%20report%20-%2015-09-2009[1].pdf)

Экспертная группа / Норвежское министерство иностранных дел. «Рост судоходства в Северном Ледовитом океане возможности и вызовы для Норвегии»

http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr%C3%A5dene/Oekt_skipsfart_i_Polhavet_rapport.pdf

Проект ROADDEX. «Анализ воздействия дороги в Пайяла» (2012г.)

http://www.roadex.org/uploads/publications/ROADDEX_Pajala%20Road%20Structural%20Impact%20Analysis%20Summary.pdf

Röyry Infra Oy, Matrex Oy, ADC ltd, «Повторное исследование железной дороги Салла-Кандалакша» (2009г.)

Транспортная администрация Швеции. «Стратегический выбор мер. Меры по увеличению пропускной способности железных дорог Мальмбанан и Уфутбанен» (2012г.)

http://www.trafikverket.se/PageFiles/63316/slutrapport_atgardsval_malmbanan_ofotbanan_1203.pdf

Проект «Устойчивый транспорт в Баренцевом регионе – первый и второй этапы» 2003 – 2007гг.

<http://www.barentsinfo.fi/beac/stbr/Default.aspx>

ÅF-Infrastructure AB/Infraplan/ Министерство предпринимательства, энергетики и связи «Поставка сырья, транспортные потребности и экономический потенциал на севере Европы» (2010г.)

<http://www.infraplan.se/rapporter.html>

Администрация железных дорог Норвегии. «Железная дорога для будущего – перспективы до 2040 года» (2011г.)

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14010/Perspektivutredning%202040.pdf>

Avinor/Франк Нойманн, консультант по вопросам авиации «Повторное исследование трансграничного авиасообщения в Баренцевой/Евроарктической панъевропейской транспортной зоне (БЕАТА)» (2013г.)

Бамбуляк А., Францен Б., Акварпан-нива (2011г.) «Транспортировка нефти из российской части Баренцева региона по состоянию на январь 2011г.» (2011г.)

Бамбуляк А. «Производство и транспортировка нефти и газа. В фокусе – российская Арктика». (2013г.)

Раутио Р., Бамбуляк А. Акварпан-нива. «Развитие морских перевозок в Баренцевом море и западной части Северного морского пути. Общие тенденции.» (2012г.)

http://www.akvaplan.niva.no/no/resource_centre/document_archive/filter/0/0/11/date

Норвежский директорат по делам нефти. Фактические данные по запасам и добыче в Норвегии в 2013 году.

<http://www.npd.no/en/Publications/Facts/Facts-2013/>

Министерство торговли и промышленности. «Стратегия минеральной отрасли» (2013г.)

http://www.regjeringen.no/pages/38262123/strategyforthemineralindustry_2013.pdf

Карты и общие статистические данные

Swedavia, сайты местных аэропортов.

Норвегия: Wideroe, сайты местных аэропортов

Сайты местных аэропортов

SSB, SCB, Statistikcentralen, Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации.

ТЕТС (TEN-T)

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

Транспортное агентство Финляндии

Институт экономики транспорта (TØI)

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)

Транспортная администрация Швеции

Агентство Евростат

www.metla.fi

Bergstaten Fennoscandia,

Арктический портал

<http://www.grida.no>

АМАР

MapMine Mapper

Геологическая служба США (USGS) <http://www.usgs.gov/>. ЮНКТАД

<http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx/>

Геологическая служба Норвегии <http://www.ngu.no/no/>

Сайт ГМК «Норильский никель» <http://www.nornik.ru/en/>

<http://www.ocean-futures.com>

Директорат по делам рыболовства <http://www.fiskeridir.no/english/statistics>
www.seafood.no

Статистическая служба Финляндии www.stat.fi

Статистическая служба Швеции www.scb.se

Статистическая служба Норвегии www.ssb.no

Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации www.gks.ru

Barents info <http://www.barentsinfo.org/>

Статистические показатели работы общественного транспорта за 2011г.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-03_public_transport_web.pdf

Статистические данные по железным дорогам Финляндии за 2012г.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2012-06_finnish_railway_web.pdf

Статистические данные по автомобильным дорогам Финляндии за 2012г.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-06_tietilasto_2012_web.pdf

Статистические данные по международным морским перевозкам за 2012г.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-07_ulkomaan_meriliikennetilasto:2012_web.pdf