

Пресс-релиз 24.1.2013

«СЕРНАЯ ДИРЕКТИВА» НА БАЛТИКЕ: ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК В СРЕДНЕЙ АРКТИКЕ, УГРОЗЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

Проект «North East Cargo Link NECL II» опубликовал отчет, в котором рассматривается влияние директивы об ограничении содержания серы в морском топливе в зоне Балтийского моря на среднеарктические перевозки в Финляндии, Швеции и Норвегии. Отчет основан на фактическом материале, а также на аналитических выкладках и прогнозах ученых, руководителей промпредприятий и представителей власти. В отчете изложены три точки зрения: в отношении мореходства, промышленности и логистики. Последствия, угрозы и возможности сведены в сценарии развития текущей ситуации к 2020 и к 2030 году, а также излагается прогноз развертывания событий в 2015 году.

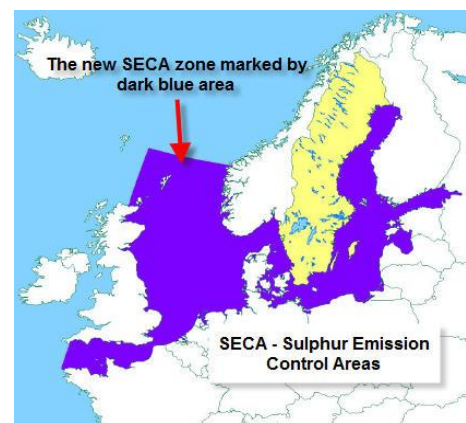
Общий вывод

Конвенция ИМО в отношении выбросов оксидов серы вступит в силу и это больше не подлежит обсуждению.

Однако то, что еще предстоит обсуждать – это необходимые мероприятия и кто их будет выполнять...

Из этого вытекает неизбежный вывод, что вопрос конвенции и ее влияния должен быть переведен из разряда экологической политики в плоскость политики транспортной, зависящей от нужд экономики.

Вопросы потенциальных возможностей и последствий директивы следует передать на рассмотрение в министерства экономики и транспорта, поскольку решения по этим вопросам серьезно отразятся на международной конкурентоспособности и благополучии национальных экономик.



Зона SECA. Источник: <http://anchortime.com>

Конвенция ИМО (ИМО)

Проблема заключается в том, что договоренности ИМО MARPOL Annex VI о выбросах серных соединений до сих пор рассматривались как *вопрос экологической политики*, каковым они и были изначально, поскольку основной причиной их заключения было стремление уменьшить загрязнения во имя здоровья людей.

Однако сейчас, когда исполнение новых требований начнет отражаться в транспортной сфере в части, например, новых топлив, технологий, новых инфраструктурных потребностей и (возможно) вызовет переход к новым формам перевозок, существуют серьезные опасения, что это повлияет на способность промышленных предприятий сохранять конкурентоспособность на мировых рынках.

Те области промышленности, на которые больше всего влияет директива, такие как лесная и металлообрабатывающая отрасли, потребуют прямой поддержки. Следует помнить, что Финляндия, Норвегия и Швеция – это страны, многие важнейшие предприятия которых значительно удалены от основных рынков сбыта. Уже сегодня наблюдается жесткая международная конкуренция в промышленной сфере, а конвенция ИМО неизбежно повлечет увеличение транспортных затрат.

Что делать?

На политическом уровне можно прибегнуть к определенным мерам, направленным на снижение или устранение негативных последствий, а также содействующим необходимым изменениям и инвестициям. При этом важно координировать эти мероприятия в странах Балтийского моря, чтобы избежать "перепасования" проблем между странами.

Необходимы как срочные, так и долгосрочные мероприятия, как например поддержка инвестиций и инноваций, льготные тарифы за прохождение судов, поддержка инвестиций в инфраструктуру СПГ, транспортные субсидии портам Финского и Ботнического заливов, увеличение финансирования инновационных НИОКР и т.д.

Без прямой поддержки часть промышленных предприятий окажется перед необходимостью закрыть или вывести производство за пределы страны, что для национальных экономик было бы крайне нежелательно во многих отношениях.

Руководитель проекта Пер-Оке Хулштедт констатирует...

"Исполнение новых требований всегда сопряжено с рисками. Если такой вопрос рассматривать в каждой стране, которой он касается, обособлено, на национальном уровне, то это может привести к возникновению между странами различных противоречий и законодательных барьеров. Международная проблема требует совместного рассмотрения и согласованных решений.

Кроме того, если проблему не рассмотреть в комплексе, применительно к различным формам перевозок, то это может привести на практике к трансформации отдельных форм перевозок, что целиком сведет на нет смысл новых преобразований."

Отчет на английском языке и резюме на английском, шведском и финском языках выложены на нашем сайте:
<http://www.midnordictc.net/newsevents/newsarchive/sulfurregulationinbalticsearegionscenariosforthemidnordicregionthreatsandopportunities>

Дополнительная информация:

Руководитель проекта «NECL II» Пер-Оке Хулштедт (*Per-Åke Hultstedt*)

Администрация округа Вестерноррланд, Швеция

тел. +46 70 190 4195

e-mai: [per-ake.hultstedt\(at\)lansstyrelsen.se](mailto:per-ake.hultstedt(at)lansstyrelsen.se)