

Plenary Session II – Addressing the challenges of LLC

А. Прежде всего хотел бы отметить, что ОБСЕ за последние годы добилась существенных подвижек по реализации Решения «Будущее транспортного диалога в рамках Организации», основанного на мандате 56 – го Форума государств-участниц ОБСЕ.

Заслуживает твердой поддержки креативность и растущие усилия команды во главе с господином Бернардом СНОУ в сфере транспортного и транзитного измерения государств-членов ОБСЕ.

Укрепление многостороннего и многоформатного политического и торгово-экономического сотрудничества в этой сфере является особо актуальным для развивающихся государств-членов ОБСЕ, не имеющих свободного выхода на мировые морские коммуникации.

Б. Узбекистан, по существу, единственная в регионе и в мире страна, дважды отрезанная от мировых морских портов.

Хорошо известно, что негативный импакт этого географического статуса, не ограничивается только социально-экономическими и внешнеторговыми интересами. Для того, чтобы выйти на морские порты России, Украины, Прибалтики, Китая, Ирана и узбекские грузы вынуждены пересекать в любом направлении не территории двух и более государств. Самый близкий для узбекского экспорта маршрут до морского порта Бандар Аббас составляет по железной дороге км. Стоимость транспортировки 1 тн генерального груза от Ташкента до Бандар-Аббас через территорию Туркменистана, составляет в среднем 100 долл. США и по времени почти 15 суток. Даже в этих условиях мы ежегодно наращиваем объем грузовых перевозок в этом направлении почти на 10%.

В. По данным экспертов, доля транспортных расходов в себестоимости узбекского экспорта, в основном генеральных грузов, почти два раза превышает аналогичные расходы государств, имеющих свободный доступ к морским коммуникациям. Расчеты показывают, что снижение транспортной составляющей в себестоимости экспорта и импорта Республики Узбекистан, например, на 3-4% позволило бы увеличить объем внешней торговли почти в 150-200 млн. долл. США, ежегодно и объемы ПИИ на порядок. Для сведения, в 2008 г. в экономику Узбекистан ожидается привлечение ПИИ в размере до 3,5 млрд. долл. США. Между тем реальные проекты модернизации основных отраслей промышленности требуют ПИИ в размере 10 млрд. долл. ежегодно.

Г. Двойное кольцо не может не оказать определенного влияния и экономическое развитие соседних стран субрегионе и регионе.

В целом, на стадии динамичного роста экономик государств Центральной Азии и Прикаспийского региона, отсутствие свободного доступа к морским портам порождает мультипликативный эффект, в

определенной мере препятствуя достижению более высоких результатов в международной торговле в глобальном уровне.

В то же время, эти факторы формируют парадигму общих для всех государств региона, целей. Только одного этого достаточно, на наш взгляд, чтобы оправдать цель Конференции ОБСЕ по данному вопросу.

Д. Предложения

1. ОБСЕ необходимо, принять дополнительные конкретные и эффективные меры, направленные на то, чтобы концентрировать совместные усилия государств региона и международных организаций на вопросах реализации резолюций Пражского 2006г. Форума ОБСЕ, Совместного Заявления государств Центральной Азии, в котором подчеркнуто, что отсутствие свободного доступа к морским портам вызывают высокие транспортные расходы и нежелательное воздействие на социально-экономическое развитие. (это оставляем для перевода на англ.«the absence of territorial access to the sea and high transit costs impose serious restrictions on their socio-economic development») а также реализации целей Алма Атинской Декларации.

2. Важно полнее использовать уже выработанные механизмы и создавать новые и более точные международные инструменты технического содействия государствам, которые в силу своего географического расположения не имеют свободного доступа к морским коммуникациям. Целесообразно, чтобы ОБСЕ подходила к расширению повестки дня в данном аспекте, с учетом того, что оно может повлечь за собой возможное снижение ее потенциальных возможностей.

3. Техническое содействие могло бы охватить такие сферы как модернизация транспортного машиностроения, высокотехнологические системы транспортирования, развитие интермодальных и мультимодальных перевозок, формирование региональной сети транспортной логистики, внедрения энергосберегающих транспортных средств. Следующий приоритет может быть связан с политическими и экономическими механизмами предоставления государствам региона специальных преференций на морских портах государств-членов Организации.

4. Следующий шаг – это дальнейшая диверсификация транспортных коридоров государств региона, оказание максимального содействия им в интеграции национальных маршрутов в мировые транспортные коридоры. Мы в этой части связываем большие надежды с Новой Стратегией ЕС. Мы ожидаем, что ОБСЕ будет и далее генерировать политические и экономические инициативы с целью облегчения транспортного сообщения Центральной Азии с Европой. В частности, мы просили бы, чтобы ОБСЕ обратило особое внимание на содействие ускоренному строительству и реконструкции маршрута Е-40, (Европа-Беларусь-Украина-РФ-Казахстан-Узбекистан-Таджикистан-Кыргызская Республика-Казахстан-Российская Федерация), электрификации железнодорожных маршрутов, программам контейнеризации и информатизации перевозок.

5. ОБСК от конференции до конференции призвана продвигать масштабное сотрудничество, уделяя приоритетное внимание на расшивку общих узлов: повышение транзитного и транспортного потенциала государств-членов ОБСЕ, привлечение в сектор иностранных инвестиций и новых технологий, поэтапное создание благоприятных тарифных и фискальных условий для удаленных от морских коммуникаций стран.

6. Ключевым направлением деятельности ОБСЕ в сфере транспорта и транзита, на ближайшие 5 лет необходимо признать, во-первых, содействие привлечению в сектор транспорта государств Центральной Азии крупных иностранных инвестиций и проектов технического содействия; во-вторых, содействие региональным проектам повышения транзитного потенциала, и в третьих, катализация проектов повышения уровня развития человеческого потенциала в данном важном сегменте международной и национальной экономики (promoting exchange of experience between EC and CA countries, accelerate in delivery of capacity building and training programs GPP).

7. Следует полностью одобрить последовательные шаги ОБСЕ в направлении развития сотрудничества между перевозчиками и экспедиторскими компаниями и администрациями морских портов, по более широкому привлечению к общим проблемам региона международных организаций, авторитетных финансовых институтов, консалтинговых компаний, представителей частного сектора. Это повышает транспарентность сотрудничества, транспарентность рынка. А рынок, как отмечал бывший канцлер Германии Хельмут Шмитд, также как парашют, срабатывает только в том случае, если он открыт.

8. Нет ни каких сомнений в том, что 16-й Экономический Форум ОБСЕ станет новым этапным событием в повышении эффективности транспортного измерения Организации и интенсификации транспортной и транзитной политики государств-участниц.