

Тезисы выступления начальника управления Министерства
внешнеэкономических связей, инвестиций и торговли Республики Узбекистан
А.Хашимова
(23-24 октября 2007г. Душанбе)

Центральная Азия: приоритеты развития трансазиатских и Евро-Азиатских транзитных перевозок

Уважаемый господин Председатель,

Уважаемые дамы и господа,

Позвольте, прежде всего, выразить признательность организатором и хозяевам данной конференции за прекрасные условия созданные для нашей работы и пожелать полного успеха нашей конференции.

Наша встреча посвящена подведению итогов проделанной работы за прошедший период и выбору приоритетов сотрудничества на среднесрочную перспективу.

Вопросы стратегии развития транспортного потенциала, создания новых транспортных коридоров и интеграции коммуникаций занимают важное место во внешнеэкономической политике Узбекистана. Актуальность проблем связана, во-первых, тем, что рост ВВП Республики Узбекистан в ближайшие годы составит 7-8%. Для обеспечения этих показателей необходимо приращение объемов ПИИ до 20-25% ежегодно.

Во-вторых, ожидается высокие темпы роста внешней торговли. Так, в 2007г. прирост объема внешней торговли по сравнению с 2006г. составит 140%.

Таким образом, ключевые факторы, а именно рост ВВП, внешней торговли и ПИИ требуют обеспечения ускоренного прироста мощности систем транспортирования и транспортных коммуникаций.

Хорошо известно, что для обеспечения прироста ВВП в 7-8%, необходимо обеспечить темпы развития транспорта 12-13% ежегодно. Для Республики Узбекистан, внешнеторговые грузы которой для выхода к морским коммуникациям пересекают территорию минимум двух государств, транспортный резерв по отношению к темпам прироста ВВП должен прирастать ежегодно 15-16%.

Установлено, что средняя по экономическому развитию и окруженная сушей страна обладает лишь 30% торгового оборота средней прибрежной экономики. Это негативный импакт, конечно. Однако здесь присутствует определенный кумулятивный фактор.

Так, сокращение транспортных расходов этих государств, примерно в два раза, увеличивает ее торговый оборот в пять раз.

Проблема оптимизации транспортных затрат связана с динамичным ростом объемов перевозки внешнеторговых грузов. Так, в ближайшие годы объемы грузовых перевозок в железнодорожном транспорте Республики Узбекистан будут расти более чем 1 млн. тонн, а автомобильные перевозки 15-20 млн. тонн, ежегодно.

Стабильно будут расти объемы и воздушных перевозок. Эти объективные тенденции обусловлены не только динамичным развитием национальной экономики Узбекистана и региона.

В глобальном масштабе, рост нагрузки на транспорт связан с увеличением торговли между Азией и Европой, которая достигла 700 млрд. долл. США и в 2010г. превысит 1 трлн. долл. США. Это является сигналом о том, что в среднесрочной перспективе в сектор транспорта и транспортных коммуникаций, потребуется направить крупные капитальные вложения. По оценкам АБР, объем кредитов международных финансовых институтов, направленный в 2006-2008г.г. в проекты развития транспорта, транспортных коммуникаций государств Центральной Азии, составит более 1 млрд. долл. США.

В соответствии с общенациональными и отраслевыми программами, в число приоритетных проектов Республики Узбекистан в сфере транспорта и транспортных коммуникаций, могут быть включены следующие:

Развитие железнодорожного транспорта, электрификация железнодорожных участков, модернизация грузового и пассажирского парка, контейнеризация перевозок, а также укрепление ремонтных баз.

1. Осуществление программы обновления грузового автотранспорта. Укрепление парка автотранспорта за счет новых большегрузных магистральных автомобилей, соответствующих требованиям стандартов Евро-3 и Евро-4.

Следует отметить, что за последние годы в сфере автотранспорта достигнут высокий уровень либерализации. Так, доля частного сектора в пассажирских и грузовых перевозках в 2007г. составит 80% и 70% против 8% и 7% в 2002г., соответственно. Результатом этой тенденции, станет двукратное увеличение объема автотранспортных услуг в 2010г. по сравнению с 2005г. Хотел бы особо подчеркнуть, что в соответствии с АПД и другими решениями, у нас осуществляются конкретные мероприятия, направленные создание благоприятных условий для транзита. Так, в сентябре 2007г. принято решение о расширении доступа иностранных автотранспортных средств, следующих транзитом и без груза осуществлять прием для перевозки экспортных грузов хозяйствующих субъектов Республики Узбекистан.

2. Создание субрегионального авиаузла с центром логистики.

По предварительным оценкам, хаб, совмещенный с центром логистики на базе свободной экономической зоны, мог бы стать привлекательным для международных и национальных авиакомпаний, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров на маршрутах Азия-Европа.

3. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, емкость рынка авиаперевозок между Европой и Азией оценивается в 40-45 млн. пассажиров и 4-4,5 млн. тн грузов, ежегодно. Согласно данным экспертов, международный маршрут из Европы в Юго-Восточную Азию через Узбекистан, на 1000 км короче, по сравнению с маршрутом через а/п г.Дубай. В случае использования Боинг-747, экономия полетного времени через Узбекистан составит 90 минут, а авиатоплива – 15 тонн. При ежедневных

рейсах по данному маршруту это обеспечивает авиакомпании экономию эксплуатационных расходов в 5 млн. долл. США, ежегодно.

По данным ИКАО, в 2006г. спрос со стороны авиакомпаний, выполняющих пассажирские и грузовые рейсы между Европой и Азией, составил 20 самолетов в сутки.

4. Модернизация транспортного парка и объектов инфраструктуры НАК «Узбекистон хаво йуллари». Эта программа предусматривает приобретение современных воздушных судов, реконструкцию международных аэропортов, совершенствование управления воздушным движением, повышение транзитного потенциала для воздушных перевозок. НАК «Узбекистон хаво йуллари» уже разместила заказ на приобретение в 2011-2012 гг. очередную партию самолетов Боинг и Эйрбас.

5. Развитие транспортных коридоров. По территории Узбекистана проходят свыше 20 международных транспортных маршрутов, а для узбекских внешнеторговых перевозок используются 7 главных транспортных маршрутов. В целях комплексного решения задач, связанных с развитием международных транспортных коридоров в 2005г. принята Программа развития автомобильных дорог общего пользования на 2007-2010г.г.

В соответствии с Программой намечается осуществить строительство и реконструкцию 500 км автомобильных дорог международного значения и 190 км дорог государственного значения. В реализации этих проектов важное значение приобретает укрепление международного сотрудничества, в первую очередь с развитыми государствами, располагающими богатым опытом, высоким интеллектуальным, техническим и технологическим потенциалом, а также признанным в мире высоким качеством и стандартами проектирования и строительства автомобильных дорог.

6. Хорошо известно, что Узбекистан граничит со всеми государствами Центральной Азии и Афганистаном. В целях повышения транзитного потенциала и ускорения экономической интеграции государств региона, поддержки процессов возрождения экономики Афганистана, наряду с совершенствованием транспортных коммуникаций, необходимо обеспечить модернизацию таможенных органов и пунктов пропуска грузов и пассажиров.

7. Повышение квалификации кадров субъектов транспорта, транспортных коммуникаций, министерств, ведомств, а также соответствующих органов управления, действующих в сфере транспорта и транзита.

Уважаемые участники конференции,

Сотрудничество в сфере транспорта, транспортных коммуникаций и транзита играет важную роль в обеспечении устойчивого развития экономики страны и региона.

Наша встреча открывает принципиально новую страницу в укреплении и углублении этого сотрудничества.

Благодарю за внимание.