

**Выступление заместителя начальника управления
транспортного обеспечения ВЭС Т.Алиева на 4-сессии группы
экспертов ЕЭК ООН «Евразийские транспортные связи»
(г.Женева, 6-7 сентября 2010г.)**

**Уважаемые участники заседания!
Дамы и господа!**

Основными направлениями транспортной политики Узбекистана являются интеграция в международные транспортные коммуникации, развитие эффективных международных маршрутов для транспортировки внешнеторговых и транзитных грузов, модернизация транспортного комплекса и повышение транзитного потенциала.

В результате реализуемой политики по диверсификации транспортных маршрутов, в настоящее время доставки экспортных грузов на внешние рынки может осуществляться по следующим основным транспортным коридорам:

Слайд 1

коридор 1 – в направлении портов прибалтийских государств – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

коридор 2 – в направлении украинских портов Ильичевск и Одесса, с выходом на Черное море;

коридор 3 – в направлении грузинских портов Поти и Батуми по коридору ТРАСЕКА;

коридор 4 – в направлении дальневосточных портов Находка и Владивосток (Россия);

коридор 5 - в направлении иранского порта Бандар - Аббас с выходом на Персидский залив

коридор 6 – в направлении погранпереходов Брест (Беларусь) и Чоп (Украина), и далее в Европейские государства;

коридор 7 - в направлении казахско-китайского погранперехода Достык/Алашанькоу и далее в Китай.

Уважаемые участники!

Слайд 2

Узбекистан является динамично развивающейся страной и поступательный рост экономики республики требует опережающего развития транспортно-коммуникационного комплекса республики.

Сегодня в республике создаются все условия для дальнейшего развития и увеличения транзитного потенциала.

Проводится строительство новых железнодорожных и автомобильных магистралей внутри страны, реконструируются основные транзитные железнодорожные линии и автодороги международного значения, модернизируются международные аэропорты, создаются специализированные международные транспортные терминалы, разрабатывается соответствующая нормативно-правовая база.

Слайд 3

В транспортном комплексе Узбекистана особая роль принадлежит железнодорожному транспорту. Ежегодно общий объем железнодорожных грузоперевозок перевозок составляет около 65 млн.тонн. При этом, более 35% составляют экспортно-импортные и транзитные грузы. Ежегодный прирост перевозок внешнеторговых грузов на железной дороге в среднем составляет 4% - 5%.

Общая протяженность железных дорог составляет более 7 тыс. км, из которых 4600 км являются общемагистральными железными дорогами. Для дальнейшего развития железнодорожного комплекса, в республике поэтапно осуществляется строительство новых железнодорожных участков, модернизация существующих магистралей, электрификация железнодорожных линий, обновление парка подвижного состава.

Слайд 4

В течение последних лет поэтапно реализованы проекты по строительству железнодорожных участков «Навои-Учкудук-Султануиздаг-Нукус», протяженностью 341 км и «Тошгузар – Байсун - Кумкурган», протяженностью 220 км, призванные обеспечить бесперебойное железнодорожное сообщение между северным, южным и центральными регионами республики.

Кроме того, железная дорога «Тошгузар – Байсун - Кумкурган» обеспечила прямой железнодорожный выход в Афганистан.

Слайд 5

Как вы знаете, в настоящее время Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекские железные дороги» совместно с правительством Афганистана, при поддержке АБР, реализует проект строительства новой железнодорожной линии Хайратон – Мазари Шариф, протяженностью 75 км, которая станет первой железной дорогой на территории Афганистана.

Слайд 6

Ввод в эксплуатацию указанной железной дороги, которая является одним из участков Трансафганского коридора, позволит существенно увеличить объем торговли Афганистана не только со

странами ЦА, но и с другими государствами Евроазиатского континента. Появится возможность обеспечения тысячи рабочих мест для граждан Афганистана. Эти и другие факторы, связанные с вводом в эксплуатацию железной дороги безусловно послужат росту экономики и стабильности в Афганистане.

Кроме того, новая железная дорога позволит значительно разгрузить железнодорожную станцию Хайратон на территории Афганистана, из-за ограниченности которой иногда возникают простои груженых вагонов на приграничной территории Узбекистана.

Необходимо отметить, что все проектные и строительные работы по прокладке новой ж.дороги осуществляются специалистами и рабочими ГАЖК «Узбекистон темир йуллари». Кроме того, компании принадлежит и вся задействованная строительная и спецтехника. На сегодняшний день в строительстве задействованы более 300 рабочих и 100 единиц строительной и спецтехники.

Слайд 7

Также хотел бы упомянуть об автомобильных дорогах Узбекистана.

На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 183 тыс.км. (Из них 42,5 тыс. км - магистральные дороги государственного значения, в том числе 3,2 тыс.км автотрассы международного значения).

На долю автомобильного транспорта приходится около 10% внешнеторговых и 88% внутренних пассажирских и грузовых перевозок. Ежегодные темпы прироста объемов автотранспортных услуг составляют 20%.

Слайд 8

В целях создания единой национальной транспортной системы путем строительства и реконструкции автомобильных дорог, отвечающих международным требованиям и стандартам, в 2009 году была принята Программа развития Узбекской национальной автомагистрали на 2009-2014гг., которая начала реализовываться с начала текущего года.

В рамках масштабной программы строительства национальной автомагистрали планируется осуществить реконструкцию и строительство автодорог с общей протяженностью 1501 км, в том числе узбекского участка трансевропейского автомаршрута Е-40, пролегающего в направлении Бейнеу – Кунград – Бухара – Навои – Самарканд -Ташкент -Андижан, протяженностью 1139 км.

Уважаемые участники!

Слайд 8

Узбекистан находится в центре 5 крупнейших и наиболее динамично растущих в мире рынков – это рынки СНГ, Южной Азии, Ближнего Востока и Центральной и Восточной Европы.

Выгодное географическое положение республики на пересечении торговых маршрутов между вышеуказанными регионами, развитая мультимодальная сеть, покрывающая рынки, находящиеся далеко за пределами Центральной Азии, в т.ч. восточной части Ближнего Востока, северной части Индии и западной части Китая, является важным конкурентным преимуществом, которое позволяет значительно сократить время и издержки доставки грузов транзитом через Узбекистан.

Слайд 9

Этот фактор явился одним из главных, заложивший основу к проекту создания на базе аэропорта г.Навои крупного хаба с международным интермодальным центром логистики (МЦЛ).

Расположенный в самом центре республики - на перекрестке международных наземных и воздушных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад», аэропорт Навои представляет собой идеальный региональный центр для управления международными грузопотоками.

Слайд 10

В радиусе 2 тыс. км от аэропорта Навои расположено 10 столиц различных государств с общей численностью населения 90 млн. человек. Такое расположение, предоставляющее оптимальный доступ к заказчикам и партнерам, равная удаленность от крупных аэропортов региона создает условия для превращения Навоийского воздушного порта в крупного регионального узла для международных грузовых перевозок.

Объективные предпосылки для достижения этой цели достаточны. Согласно прогнозам, к 2015 году объемы перевозок в рамках Евроазиатского пространства возрастут по сравнению с 2006г. в 2,4 раза, а транзитных грузоперевозок – в 4 раза.

В 2001-2006гг. по евроазиатскому маршруту авиатранспортом перевозилось ежегодно 3 млн. тн грузов, что составляет 17% объема международных авиагрузов и 30 млн. человек или 6% международного пассажиропотока. Привлечение лишь 5% грузового потока между Европой и Азией на аэропорт Навои мог бы превратить его в субрегиональный хаб, открывающий перспективу переработки от 100 до 200 тыс. тн грузов ежегодно.

Использование воздушных коридоров с посадкой в Навои предоставляет не менее ощутимую экономию времени и затрат на транспортировку грузов. Так, расстояние из Юго-Восточной Азии в Европу через Навои на 1 тыс. км короче, чем через Дубаи. При этом, экономия времени при осуществлении авиаперелета составляет 1,5 часа, а топлива – 15 тн на каждый авиалайнер.

Наиболее ощутимую выгоду от использования преимуществ месторасположения аэропорта Навои могут получить страны ЮВА: , Вьетнам, Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Япония, Южная Корея и восточный регион Китая, а также государства Западной Европы: Великобритания, Германия, Италия, Франция и другие.

В дополнение к воздушному транспорту через Навои проходят наземная сеть транспортных коммуникаций, интегрированная в международную транспортную систему и являющаяся ключевым звеном в системе транспортных коммуникаций Центральной Азии и СНГ.

Слайд 11

В непосредственной близости к аэропорту пролегают международные транспортные коридоры: автомобильная магистраль «Е-40», соединяющая Париж с Пекином; железная дорога, имеющая выход в западном направлении через Туркменистан на рынки Ближнего Востока, Кавказа и Европы, в восточном направлении через Казахстан и Россию в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии, в северном направлении через Россию на страны Европы, в южном направлении через порт Б.Аббас на страны Ближнего Востока и Персидского Залива.

Слайд 12

Через Навои проходят все основные железнодорожные трассы региона с выходом на юге к портам Ирана и Турции, а на западе и севере к портам Черного и Балтийского моря. С вводом в эксплуатацию железной дороги «Гузар-Байсун-Кумкурган», появилось наиболее короткое транзитное сообщение в Афганистан, Пакистан и Индию.

Слайд 13

В настоящее время из аэропорта г.Навои национальной авиакомпанией «Uzbekistan airways» с частотой три раза в неделю осуществляются регулярные грузовые рейсы в Бангкок (Таиланд), Дели, Бомбей (Индия) и Дакку (Бангладеш). С 10 марта 2010 года начаты перевозки грузов по маршруту Навои-Франкфурт-Навои. Также через данный аэропорт авиакомпанией «Korean air» с частотой 3 раза в неделю осуществляются перевозки грузов по маршруту Сеул – Навои – Брюссель и обратно, 2 раза - по

маршруту Сеул – Навои – Милан и обратно и 2 раза в неделю Сеул – Шанхай – Навои – Милан и обратно.

Осуществляется эффективная маркетинговая и гибкая тарифная политика по привлечению грузопотоков в направлениях Европа-Азия.

Создание на базе аэропорта г.Навои интермодального центра логистики является практическим примером организации эффективного механизма дистрибуции грузов и услуг для региона на основе передового международного опыта.

Слайд 14

Также одним из преимущественных факторов расположения МЦЛ на базе международного аэропорта г.Навои является то, что в непосредственной близости создаётся свободно-индустриальная экономическая зона (СИЭЗ) «Навои», на территории которой сегодня полным ходом идет строительство производственных мощностей по выпуску продукции с высокими технологиями, электроники, фармацевтики и другой продукции с высокой добавленной стоимостью, существенный объем которых будет перераспределяться на соответствующие виды транспорта через МЦЛ «Навои».

Нет сомнений в том, что создание транспортно-распределительного центра на базе аэропорта Навои и специального экономического района, станет значительным вкладом в дело устойчивого развития Узбекистана и Центрально-азиатского региона в целом.

Уважаемые участники!

Следующее заседания группы экспертов по проекту ЕЭК ООН «Евроазиатские транспортные связи» состоится 1 - 3 ноября текущего года в г.Ташкенте. Организаторами следующего заседания являются МВЭСИТ Республики Узбекистан, ЕЭК ООН и офисом координатора проектов ОБСЕ в Узбекистане. В ходе следующего заседания планируется посещение МЦЛ «Навои» в г.Навои, в ходе которой вам будет представлена более полная информация о МЦЛ «Навои», совмещенного с СИЭЗ «Навои» и их возможностях. Пользуясь случаем, хотел бы пригласить присутствующих для участия в указанном мероприятии.

В завершении хотел бы поблагодарить ЕЭК ООН за высокую организацию заседания экспертов и гостеприимство в Женеве.

Благодарю за внимание!