



**Organization for Security and Co-operation in Europe
Secretariat**

EEF.DEL/33/10
25 May 2010

Original: RUSSIAN

Conference Services

The 18th Meeting of the OSCE Economic and Environmental Forum

“Promoting good governance at border crossings, improving the security of land transportation and facilitating international transport by road and rail in the OSCE region”

Part 2 / Prague, 24 – 26 May 2010

Plenary Session IV – Transport facilitation and security in Central Asia and with Afghanistan

Statement by Uzbekistan

18th OSCE Economic and Environmental Forum
“Promoting good governance at border crossing, improving the security
of land transportation and facilitating international transport by road and
rail in the OSCE region”
Part II / Prague, 24-26 May 2010

**Выступление заместителя начальника управления
транспортного обеспечения ВЭС Министерства внешних
экономических связей, инвестиций и торговли Т.Алиева на 18-
экономическом и экологическом форуме ОБСЕ «Обеспечение
надлежащего управления границ, совершенствование
безопасности дорожных перевозок и содействие в
международных автодорожных и железнодорожных
перевозках в регионе ОБСЕ»
(Прага 24-26 мая 2010г.)**

**Уважаемые участники форума!
Дамы и господа!**

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

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 транспортном комплексе Узбекистана особая роль принадлежит железнодорожному транспорту. Ежегодно общий объем железнодорожных грузоперевозок перевозок составляет около 70 млн.тонн. При этом, более 35% составляют экспортно-импортные и транзитные грузы.

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.

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 центральным регионами республики.

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

Здесь хотел бы отметить, что стабилизация обстановки в Афганистане создаст реальные предпосылки для формирования совершенно нового - Трансафганского транспортного коридора с выходом на иранские порты Бандар Аббас и Чахбахар, а также к пакистанскому порту Гвадар. В настоящее время Государственно-акционерная железнодорожная компания ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» (Узбекские железные дороги) совместно с правительством Афганистана, при поддержке АБР, реализует проект строительства новой железнодорожной линии Хайратон – Мазари Шариф, протяженностью 75 км, которая является первой железной дорогой на территории Афганистана.

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 Евразийского континента. Появится возможность обеспечения тысячи рабочих мест для граждан Афганистана. Эти и другие факторы, связанные с вводом в эксплуатацию железной дороги безусловно послужит росту экономики и стабильности в Афганистане.

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

Необходимо отметить, что все проектные и строительные работы 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.

Поэтапно развивается также инфраструктура автомобильных дорог республики. На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 183 тыс.км. (Из них 42,5 тыс. км - магистральные дороги общего пользования, 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%.

В целях создания единой национальной транспортной системы путем строительства и реконструкции автомобильных дорог, отвечающих международным требованиям и стандартам, с начала текущего года реализуется Программа строительства и реконструкции автомобильных дорог, входящих в состав Узбекской национальной автомагистрали на 2009-2014 годы.

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

Уважаемые участники форума!

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

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

коридор 2 – в направлении погранпереходов Брест (Беларусь) и Чоп (Украина), и далее в Европейские государства;

коридор 3 – в направлении украинских портов Ильичевск и Одесса, с выходом на Черное море;

коридор 4 – в направлении грузинских портов Поти и Батуми по коридору ТРАСЕКА;

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

коридор 6 – в направлении дальневосточных портов Находка и Владивосток (Россия);

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

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.

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

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.

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 Япония, Южная Корея, Вьетнам, Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд и южная часть Китая, а также Великобритания, Германия, Италия, Франция и другие государства Европы.

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. В непосредственной близости к аэропорту пролегают международные транспортные коридоры: трансевропейская автомагистраль «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 Афганистан в Пакистан и Индию.

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 и 2 раза - по маршруту Сеул – 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.

Также одним из преимущественных факторов расположения МЦЛ на базе международного аэропорта г.Навои является то, что в непосредственной близости от него сегодня создаётся свободно-индустриальная экономическая зона (СИЭЗ) «Навои», на территории которого планируется размещение производств 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.

Для максимально эффективного использования преимуществ мультимодального транспортно-логистического узла Навои, Свободную индустриально-экономическую зону площадью 564 га решено размесить в непосредственной близости от международного аэропорта, автомагистрали Е-40 и железнодорожных путей международного значения.

При выборе площадки СИЭЗ «Навои» также учтены такие факторы, как наличие инфраструктуры для надежного снабжения электричеством, водой и газом, близость к населенным пунктам, как источникам рабочей силы, а также благоприятная экосистема, необходимая для создания комфортабельного труда и быта резидентов СИЭЗ «Навои».

Для создания оптимальной системы логистики по принципу работы «от производителя до потребителя» завершается строительство четырехполосной трассы от международной автомагистрали «Е-40», а также ветки от железнодорожного разъезда.

На территории СИЭЗ будет действовать железнодорожный грузовой терминал с контейнерной площадкой общей площадью 40 га. Внутри территории СИЭЗ строятся автомобильные дороги общей протяженностью 26 км с пошаговым доступом к производственным объектам. Это позволит обеспечивать доставку оборудования, строительных материалов для строящихся объектов, а также сырье, материалы непосредственно к будущим производственным цехам.

На въезде на территорию СИЭЗ у грузового терминала по обе стороны автомобильной трассы размещены автостоянка и ТИР-парк для большегрузных автомобилей на территории площадью 5 га каждый.

При въезде в СИЭЗ, на двух площадках общей площадью 14 га размещена административно-финансовая зона для ведения работ по таможенной очистке грузов, оформлению сертификатов соответствия и страны происхождения товаров, оказания банковско-финансовых и других сопутствующих и административных услуг.

Под объекты обслуживания, в т.ч. пожарные депо, коммунально-хозяйственные службы отведено 12 га.

Под промышленные предприятия на территории СИЭЗ отведено 380 га с возможностью создания предприятий площадью от 3 до 25 га и более. Данные предприятия, учитывая имеющийся сырьевой потенциал республики, могут выпускать в СИЭЗ «Навои» широкую номенклатуру готовой экспортоориентированной

продукции с высокой добавленной стоимостью и уровнем локализации не менее 30%.

В СИЭЗ «Навои» имеются необходимые возможности для создания промышленных комплексов с полным циклом производства от сырья до готовой продукции во всех отраслях промышленности.

В частности, высокий уровень развития таких базовых отраслей, как горно-металлургическая, нефтегазовая, химическая и газохимическая, энергетическая, автомобильная, электротехническая, легкая и пищевая и др. создают условия для организации в СИЭЗ «Навои» производств, предусматривающих выпуск необходимого для них оборудования, в т.ч. инструментального, различного рода станков, машин и агрегатов и комплектующим к ним.

При создании предприятий в СИЭЗ, преимущество будет отдаваться инвесторам, создающим предприятия, соответствующие международным стандартам устойчивого экологического и социального развития, обеспечивающие сохранение благоприятных условий природно-климатического фона в районе дислокации, расположенной в живописном бассейне реки Заравшан.

Значительными инвестициями Узбекистана в развитие свободной индустриально-экономической зоны в Навои также являются те беспрецедентные льготы и преференции, которые предусмотрены Указом Президента для резидентов СИЭЗ. Это практически безналоговый, беспошлинный таможенный и льготный валютный режимы, упрощенный порядок пребывания и трудового найма.

Хозяйствующие субъекты, зарегистрированные в СИЭЗ «Навои» освобождаются от уплаты земельного налога, налога на имущество, прибыль, благоустройство и развитие социальной инфраструктуры, единого налогового платежа, обязательных отчислений в Республиканский дорожный фонд и Республиканский фонд школьного образования при объеме внесенных прямых инвестиций:

от 3 до 10 млн. евро – на 7 лет;

от 10 до 30 млн. евро – на 10 лет, со снижением в последующие 5 лет ставок налога на прибыль и единого налогового платежа на 50%;

свыше 30 млн. евро – на 15 лет, со снижением в последующие 10 лет ставок указанных налогов на 50%.

Хозяйствующие субъекты, зарегистрированные в СИЭЗ, освобождаются от уплаты таможенных платежей на завозимое

оборудование, сырье, материалы, комплектующие для производства продукции на экспорт.

В свободной индустриально-экономической зоне «Навои» расчеты и платежи разрешено осуществлять в иностранной валюте, оплату за поставку товаров, работ и услуг со стороны хозяйствующих субъектов республики в свободно-конвертируемой валюте.

Уже сегодня, подписаны более чем 30 соглашений с компаниями Кореи, Сингапура, Китая, Индии, ОАЭ, Германии, Австрии, Италии о создании в СИЭЗ «Навои» предприятий по производству оборудования для нефтегазовой и химической промышленности, комплектующих и компонентов для автомобилестроения, информационных технологий, электронной, электротехнической, фармацевтической, текстильной и кожевенной продукции, широкого спектра строительных и отделочных материалов, а также продукции пищевой промышленности.

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.

Совместно с ЕЭК ООН в ноябре месяце текущего года в г.Ташкенте и в г.Навои планируется проведение международной конференции по МЦЛ Навои, в рамках проекта ЕЭК ООН «Евразийские транспортные связи», в ходе которой будет представлена более детальная информация о МЦЛ «Навои», совмещенного с СИЭЗ «Навои» и его возможностях.

Благодарю за внимание!