

Азербайджан

1-е Заседание Экспертной группы по развитию Евроазиатских транспортных коридоров

9-11 марта 2004 –го года, Алмата.

Уважаемые Дамы и Господа!

Разрешите сердечно приветствовать всех участников собрания экспертной группы по развитию Евроазиатских транспортных коридоров и пожелать успехов и благополучия.

Пользуясь случаем позвольте поблагодарить организаторов за приглашение и представленную возможность выступить.

Азербайджан, находясь на пересечении важнейших транспортных коридоров является выгодным транзитным маршрутом для стран Центральной Азии. Транспортный комплекс страны обладает широкими потенциальными возможностями.

Демократические преобразования, стабильная общественно-политическая ситуация и адаптация страны к рыночной экономике дают Азербайджану возможность успешно сотрудничать со всеми странами региона на основе взаимной заинтересованности.

Азербайджан определил для себя основные, приоритетные направления транспортной стратегии:

- формирование инфраструктуры и создание эффективной транспортной системы;
- ускоренная интеграция в международную транспортную систему;
- развитие международных транспортных коридоров и в первую очередь коридоров ТРАСЕКА и Север – Юг;
- Упрощение процедур пересечения границ, введение гибкой тарифной политики и гармонизация транспортного законодательства;
- развитие информационной сети, системы контроля и прослеживания перевозки грузов;

Создание единого и стабильного комплекса Евразийской транспортной сети, направленное на взаимовыгодное сотрудничество,

развитие международной торговли и повышению жизненного уровня населения является необходимостью современной жизни.

Министерство транспорта Азербайджанской Республики является центральным органом формирования и проведения в жизнь государственной транспортной политики в области железнодорожного, водного, автодорожного и гражданского – воздушного транспорта, а так же регулирования комбинированных (мультимодальных) перевозок.

Министерство транспорта Азербайджана находится в стадии формирования. Поэтому для нас важно позаимствовать практический опыт осуществления возложенных задач, в контексте единой транспортной политики. Мы внимательно следим за деятельностью ведущих стран в области транспорта, за их методами решения вопросов и преодоления трудностей

В период с 1996 по 2003 годы среднее ежегодное увеличение количества национальной транспортировки товаров составило 15 процентов.

Важным элементом в развитии эффективной транзитно-транспортной системы является региональное сотрудничество. Азербайджан активно участвует в таких региональных организациях и инициативах (ОЧЭС, ЭКО, ГУУАМ и др.).

Одним их конкретных результатов такого сотрудничества является Программа «ТРАСЕКА». В рамках этой Программы в настоящее время ведется активная работа по созданию благоприятного транзитного климата. В тоже время, Азербайджан призывает мировое сообщество к принятию эффективных мер по обеспечению полномасштабного функционирования всех маршрутов коридора ТРАСЕКА.

Мы приветствуем меры по внедрению информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), направленные на минимизацию транспортных составляющих и поддерживаем скорейшее создание в городе Баку *Логистического Центра* по перевозке нефтеналивных грузов в рамках Программы ТРАСЕКА .

Азербайджан привержен принципам и задачам Программы СПЕКА и считает, что их реализация послужит усилению регионального сотрудничества, и будет способствовать росту межрегиональной торговли.

Наш регион располагает огромным потенциалом и возможностями, которые должны использоваться для повышения благосостояния наших народов. Серьезным препятствием на пути экономического развития продолжают, к сожалению. Оставаться региональные конфликты.

В результате агрессии Армении против Азербайджана, 20 процентов территории Азербайджана оккупировано и более одного миллиона азербайджанцев стали беженцами на своей земле. Армянскими вооруженными формированиями на оккупированных территориях полностью уничтожена транспортная инфраструктура, разрушено 178 км железнодорожных путей и 540 км автомобильных дорог, захвачены и уничтожены десятки единиц автотранспортной и железнодорожной техники, осуществлено множество терактов.

Нахождение под оккупацией Азербайджанской транспортной сети является основным сдерживающим фактором полномасштабной интеграции в проект транспортного коридора Север – Юг.

Очевидно, что всякое реальное сотрудничество Азербайджана с Арменией будет возможно лишь после ликвидации последствий агрессии и вывода оккупационных войск с территории Азербайджана.

Одним из основных направлений национальной транспортной политики является формирование инфраструктуры отвечающей международным стандартам и создание эффективной транспортной системы для успешной ее интеграции в международные транспортные коридоры.

Сегодня, вкладываются инвестиции, в наиболее важные для международных перевозок участки коридора TRACECA: Баку – Казах(граница с Грузией) протяженностью 503 километра, и в участок коридора Север-Юг: Баку – Куба (граница с Россией) протяженностью 208 км, Баку – Астара (граница с Исламской Республикой Иран).

Общая стоимость работ которые планируется провести на этих участках автомобильных дорог в течении 3 ближайших лет 263 млн. доллара, 230 млн. долларов это кредиты международных финансовых структур, из которых 33 млн. доллара доля Азербайджанской Республики.

В течении ближайших лет планируется инвестиций на сумму 200 млн. долларов с целью реконструкции наиболее важных железнодорожных участков, создание ремонтно - технической базы, внедрение телекоммуникационных технологий в процесс управления железной дорогой.

В секторе гражданской авиации согласно плану развития планируется модернизация парка воздушных судов и повышение эффективности и конкурентоспособности авиакомпаний. В республике функционируют 6 авиакомпаний, 2 из которых частные. Из 5 основных аэропортов 3 международных.

Основанный в 1902 году Бакинский Международный Морской Торговый Порт, является единственным портом Азербайджанской республики, который поддерживает морскую торговлю со всеми Прикаспийскими странами, а так же имеет выход через Волго – Донской и Волго – Балтийский каналы на мировые рынки.

Порт служит связующим звеном в транспортной цепи, соединяющий Грузинские порты на Черном Море с республиками Центральной Азии, является важным транспортным узлом в коридоре (TRACECA).

Порт имеет самые конкурентные тарифы по сравнению с другими портами Каспийского бассейна.

Планируемые инвестиции морской транспорт позволят создать баланс между транспортным потенциалом железной дороги и пароходства на Каспии, что очень важно для развития коридора TRACECA.

В заключении, позвольте пожелать всем участникам нынешнего собрания плодотворной работы и успешной реализации планов в рамках проекта.

Благодарю за внимание.