

ТЕЗИСЫ

выступления заместителя министра транспорта Республики Узбекистан Д.Дехканова на Региональном диалоге на тему «Укрепление транспортной связанности в регионе СПЕКА и за его пределами в эру COVID-19, проводимого в режиме видеоконференции 29 сентября 2020 г.

**Уважаемые главы делегаций!
Участники Регионального диалога!
Дамы и господа!**

Позвольте от имени министерства транспорта Республики Узбекистан искренне приветствовать всех участников Регионального диалога.

Для меня большая честь принять участие на данном мероприятии и выступить по одному из стратегических вопросов экономического развития нашего обширного региона – «Развитие транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центрально-азиатском регионе.

Уважаемые участники мероприятия!

Руководителем нашей страны уделяется большое внимание ускоренному развитию всех сфер экономики и особенно развитию транспортно–коммуникационного сектора.

За истекший период проделана огромная работа по активизации взаимоотношений между странами региона Центральной Азии на разных уровнях. Ускоренное развитие получили многие сферы транспортного комплекса. Решены множество пограничных вопросов с соседними странами, открыты дополнительные пунктов пропуска на границе, сняты различные ограничения и барьеры в транспортной сфере.

В результате проделанной масштабной работы, торговля с приграничными странами растет ощутимыми темпами и уже сегодня рост составил **140 %**, что предъявляет повышенные требования к развитию транспортно-коммуникационного комплекса.

По итогам 2019 года общий объем перевозок международных грузов Узбекистана железнодорожным, автомобильным и

воздушным транспортом составил около **42,7 млн. тонн**. Доля транспортных услуг в общем объеме ВВП составила **6,1%**.

В настоящее время в стране реализуется Программа по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы, нацеленных на формирование единой комплексной стратегии в области развития национальной транспортной отрасли.

Успешно функционирует высокоскоростное железнодорожное сообщение из Ташкента до городов Бухара, Самарканд, Карши и Шахрисабз, а также ведутся работы по открытию сообщения до Хивы. Расширяется парк высокоскоростных поездов.

Всего за годы независимости построено более 2 500 км, электрифицировано более 2 700 км. и реабилитировано более 1 170 км железнодорожных путей. В результате общая протяженность железных дорог республики составила более 7 000 км.

Интенсивно развивается деятельность международного мультимодального центра логистики «Навои» откуда осуществляются рейсы по более 10 направлениям и который объединяет грузовые авиаперевозки между Европой, Индией, Китаем и Юго-Восточной Азией.

Расширяется сеть автомобильных дорог, общая протяженность которых на сегодняшний день составляет более 183 тыс. км. Ежегодно вводятся в эксплуатацию сотни километров новых дорог.

Развитие регионального транспортно-транзитного потенциала является одним из важнейших факторов устойчивого экономического роста Центральной Азии. Осознавая это, мы уделяем огромное внимание модернизации транспортно-транзитной и логистической сферы, обеспечению широкой интеграции региона в международную сеть транспортных коммуникаций в целях обеспечения выхода к морским коммуникациям.

Мы заинтересованы в формировании развитой сети транспортных коридоров регионального значения.

В данном направлении проводится активная работа с экспертами Кыргызстана и Китая по формированию железнодорожного маршрута **«Узбекистан – Кыргызстан – Китай»**, который станет частью **Трансконтинентального транспортного коридора «Китай – Центральная Азия – Кавказ – Европа»** с ответвлением в южном направлении на **Транс-афганский коридор**.

Построенная и введенная в эксплуатацию железная дорога **«Ангрен - Пап»** на территории Узбекистана в перспективе станет важным звеном в развитии нового транспортного коридора из Китая в страны Юго-Восточной Европы, Ближнего Востока, Персидского залива и Средиземного моря. Потенциал данного коридора по приблизительным расчетам может превысить **15 млн. тонн** грузов в год.

Следует отметить, что уже сегодня в данном направлении по маршруту **«Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар»** осуществляются автомобильные перевозки грузов, на основе действующих между участвующими странами Соглашений о международном автомобильном сообщении.

Принимаются меры по развитию транспортного коридора **«Казахстан – Туркменистан – Иран – Оман – Индия»**, который на сегодняшний день является наикратчайшим маршрутом для выхода к портам Индийского океана и Персидского залива.

Основой формирования данного коридора является Ашхабадское Соглашение, подписанное в 2011 году, в рамках которого проводятся регулярные рабочие встречи по обсуждению применения преференций к тарифам на перевозку грузов.

Следует особо отметить, что построенные и введенные в эксплуатацию **новые железнодорожный и автомобильный мосты** на территории Туркменистана являются важным звеном в развитии данного транспортного коридора.

В настоящее время, несмотря на то, что процесс развития транспортного потенциала региона имеет тенденцию неуклонного роста, **существует ряд сложных вопросов, которые негативно влияют на развитие региональной экономики в целом.**

Это в первую очередь связано с отсутствием единого видения и подхода по развитию транспортного сообщения в Центральной Азии, устранению барьеров при перевозке грузов, упрощению визовых, гармонизации транзитных и таможенных процедур, совершенствованию транспортных коммуникаций государств региона, обеспечению прямого выхода к морским портам.

Согласно индексу эффективности логистики Всемирного банка, качество торговли и транспортной инфраструктуры в государствах Центральной Азии не соответствует современным требованиям. Достаточно сказать, что из 167 оцениваемых Всемирным банком государства Центральной Азии занимают нижние строчки рейтинга.

Вышеперечисленные проблемы крайне негативно отражаются на конкурентоспособности транспортного сектора в целом.

Самое главное сегодня - **обеспечить надежную работу транспортных систем во время пандемии коронавируса.** Хотя общий объем перевозок за 8 месяцев текущего года снизился на 25% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года в этот самый сложный период нам удалось создать условия для практически бесперебойной перевозки грузов, в первую очередь товаров первой необходимости.

В этой связи представляется целесообразным совместными усилиями сконцентрироваться на решении таких проблемных вопросов как простаивание грузов на границах, наличие разных весовых и габаритных стандартов, ограниченное время работы контрольно-пропускных пунктов, отсутствие необходимых условий вдоль международных магистралей (паркинги, кемпинги, мотели, автозаправочные и авто сервисные станции), задействованных в транзитных перевозках, несовершенство процедур пересечения границ.

При этом, важнейшими условиями обеспечения пропускной способности магистралей, транзитных коридоров и максимально безопасного передвижения транзитных грузов является **формирование благоприятных условий и предоставление взаимных преференций, упрощение таможенных процедур и унификация транспортных стандартов, создание сопутствующей придорожной инфраструктуры.**

Более того, отсутствие прямого выхода стран Центральной Азии к морским портам приводит к повышению транспортной составляющей в конечной стоимости товаров на международных рынках сбыта, что в свою очередь приводит к снижению их конкурентоспособности.

На сегодняшний день более 90% грузовых перевозок в межконтинентальной торговле между Азией и Европой осуществляется морским путём. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, расходуют около **18 %** своих экспортных поступлений на оплату транспортных услуг, тогда как в целом другие страны тратят **9 %**. По данным ЮНКТАД, для стран Центральной Азии транспортные расходы во многих случаях достигают до **60 %** от стоимости импортируемых товаров.

В этой связи мы призываем поддержать инициативу Президента Республики Узбекистан по созданию под эгидой ООН Регионального центра по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности, который позволит сформировать площадку для обсуждения и оперативного решения возникших проблемных вопросов, сдерживающих развитие транспортно-коммуникационного сектора и выработки новых инициатив.

Убеждены, что в рамках работы Регионального Центра мы сможем в полной мере достичь желаемых результатов по активизации действующих транспортных коридоров и формированию новых, обеспечив глубокую интеграцию нашего региона в международную транспортную систему.

Региональный Центр позволит расширить взаимовыгодное сотрудничество в сфере транспорта, что в свою очередь обеспечит рост товарооборота, что без сомнения будет отвечать интересам всех стран региона.

В конечном итоге повысится роль стран Центральной Азии как ключевого транспортно-транзитного узла и позволит стать наиболее важным составляющим в формировании грузопотоков по транспортно-транзитным коридорам Север-Юг и Запад-Восток.

Уважаемые друзья,

Решение всего комплекса социально-экономических проблем обуславливается развитием транспортно-транзитного потенциала Центральной Азии. От этого в целом зависит будущее национальных проектов и программ развития стран региона, их становление в качестве современных конкурентоспособных государств и интеграция в мировую экономику.

В этом плане мы предлагаем акцентировать работу в следующих основных направлениях:

первое, продолжать работу по сближению национальных законодательств с международными нормами и стандартами, зафиксированными в соглашениях и конвенциях ООН;

второе, внедрять и поощрять использование технологических инноваций на транспорте, в частности путем стимулирования перехода к электронному (безбумажному) документообороту, в том числе путем заключения двусторонних и многосторонних

соглашений об обеспечении трансграничного взаимного признания документов в электронной форме.

С удовольствием хочу сообщить, что Узбекистан присоединяется к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающейся электронной накладной (**e-CMR**). Соответствующее решение было принято Президентом Республики Узбекистан 25 сентября 2020 г.;

третье, найти совместное решение таких системных проблем, как простаивание транспортных средств на границах, наличие разных весогабаритных стандартов, ограниченное время работы пунктов пропуска, отсутствие необходимых условий и инфраструктуры вдоль всех магистралей, задействованных в транзитных перевозках, несовершенство процедур пересечения границ;

четвертое, содействовать дальнейшему развитию качественной и безопасной автодорожной и вспомогательной придорожной инфраструктуры на международных транспортных и транзитных коридорах, проходящих по территории государств Центральной Азии;

пятое, принимать меры по обеспечению свободы транзита на всем евроазиатском пространстве как основы для эффективного развития международных перевозок грузов и обеспечения доступа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к мировым рынкам, способствуя тем самым реализации положений Венской программы действий на 2014–2024 гг.;

шестое, содействовать развитию кооперации и сотрудничества между транспортными предприятиями, в частности, путем создания совместных предприятий, открытия филиалов и представительств в странах-партнерах, а также других форм инвестиционного сотрудничества;

седьмое, принимать меры по упрощению процедур получения виз для профессиональных водителей-международников;

В этой связи мы рассматриваем **Региональный Центр по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности** как платформу для совместной выработки предложений по развитию транспортных коммуникаций и транзитных мощностей в регионе.

Искренне желаю всем участникам конференции плодотворной работы!

Благодарю за внимание!