



**Тексты выступления А.Хашимова,
Советника Министра инвестиций,
промышленности и торговли Республики
Узбекистан на сессиях 16-17 июня 2025г.**

Уважаемые участники заседания,

Прежде всего, хочу передать слова признательности АБР, и Секретариату ЦАРЭС за созыв встречи и Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики за традиционное гостеприимство и отличные условия для работы.

Ошондой эле Кыргыз кесиптештериме бул жыйынну Бишкектин кооз шаарында чакыргандыгы, меймандостугу үчүн ыраазычылык билдиргим келет. Чоң рахмат.

Сессия 1

Коридор 2 связывает узбекские коридоры с северными, южными и восточными экономическими районами Казахстана.

По трассе Е-40 он обеспечивает выход в Европу.

На западе имеется связанность с туркменскими коридорами, а на юге с Афганистаном через Термез.

По территории Кыргызстана и Казахстана имеется выход в Китай, через погранпереходы Достук, Иркештам и Торугарт.

В рамках программы мы завершили строительство и реконструкцию 224 км участка 2 коридора Кунград – граница Казахстана в направлении Бейнеу и порта Актау, а также в направлении Астрахань и Волгоград.

На участке 2 а и б ведутся работы по строительству и реконструкции дорог на общую сумму 391 млн. долл.

В целом за первый квартал 2025 года привлечено около 706 млн долл средств международных финансовых институтов и зарубежных стран, в том числе 175,2 долл на развитие транспорта или 24,6% всех привлеченных капиталов.

В будущем, наверное, будем в состоянии закрепить связанность 2 д с транспортными коридорами Афганистана Мазари – Шариф – Андхой -- Шиберган – Меймене - Герат – Диларам.

Сессия 2

Кластер 1: Погранпереходы и воздушное сообщение

В 2024 году число автотранспортных средств, пересекающих границу Узбекистана превысило 5 млн. единиц или 13700 ежедневно. В этой связи считаем актуальными задачи упрощения процедур пересечения границ.

В этой связи просим запустить грантовый проект исследования состояния и мониторинга работы приграничных КПП в Центральной Азии, рассчитанной на 2-3 года.

Отмечаем высокие темпы роста пассажирских перевозок воздушным транспортом. В 2025 году прогнозируется перевозка воздушным транспортом более 14,5 млн. человек.

Надо сказать, что за последние годы в Узбекистан привлечены 28 зарубежных авиакомпаний, аэропорты Самарканд и Ургенч переданы во внешнее управление.

Необходимо, в рамках программы необходимо изучить состояние и перспективы воздушного транспорта, как в отдельно взятой стране региона, так и в целом в Центральной Азии.

В целом, нужно рассматривать регион как единый рынок воздушного транспорта. В этой связи было бы полезным провести компаративный анализ ставок тарифов и сборов наземного обслуживания самолетов. Я имею виду ставки тарифов на посадку и взлет, тарифы на керосин, на обслуживание пассажиров, кетринга, технического сопровождения бортов и пр.

При этом, наряду с обеспечением потенциала пассажирских перевозок в регионе с населением более 80 млн. человек, нужно больше уделять во –первых, развитию грузовых перевозок.

Во-вторых, интеграции воздушного транспорта с наземными видами транспорта. И, конечно, ускоренному развитию цифровизации наземных услуг. Все эти вопросы требуют качественного исследования, выработки рекомендации и конечно, привлечения крупных инвестиций.

Кластер 2

Управление дорожными активами и безопасность дорожного движения.

В ближайшие годы намечается реконструкция 2183 км автодорог международного значения, довести уровень электрификации железнодорожного транспорта до 65%.

В этой связи, просим оказать содействие в распространении передового опыта в области планирования, строительства и управления скоростными дорогами, в том числе с привлечением механизмов государственно – частного партнерства. Их как известно – 6, в том числе: «построй – эксплуатируй – передай», «построй –владей – передай», «построй - предай – эксплуатируй», «проектируй – построй –

профинансируй – эксплуатируй», «построй – владей – сдай в аренду – передай», «построй – владей – эксплуатируй»

Нужно определиться насколько детально программа будем вовлечена в проблемы безопасности дорожного движения. Эта проблема нарастающая и очевидно, нужны новые подходы.

Просили бы АБР рассмотреть проект по цифровизации по одной автотранспортной компаний в странах Центральной Азии, осуществляющих международные перевозки.

Кластер 3: Железнодорожный транспорт и логистика

В настоящее время в рамках программы осуществляются проекты электрификации железных дорог «Бухара – Хива» и «Пап – Андижан», с общей стоимостью 472,5 млн долл. и проекты по реконструкции автодорог, общей стоимостью 391 млн. долл.

Считаем целесообразным оценить сопряженность развития железнодорожного транспорта региона, с темпами трансформации экономики стран - участниц программы.

Я имею в виду не только селекция инвестиций, но и влияние реформ промышленности, энергетики, туризма, на дальнейший рост грузо-пассажиро перевозок этого железнодорожным транспортом.

Важно уделить внимание вопросам формирования сквозных тарифов, внедрение более глубоких тарифных преференций на транзит грузов, независимо от объема и вида грузов.

Считаем важным проведение сопоставительного анализа формирования и структуры тарифов на перевозку грузов этим видом транспорта, И конечно, оценит потребности железных дорог в инвестициях на период до 2030 года.

Было бы хорошо запустить проект исследования проблем контейнеризации уровня интер и мультимодальности логистики.

Кластер 4: Урбанизация и мобильность

В Узбекистане наблюдаются высокие темпы урбанизации, агломеризации и моторизации населения. Это создает новые перспективы и новые вызовы. В городах растет уровень трафика и естественно, количество дорожно – транспортных происшествий и объем выброса углекислого газа. В целом темпы урбанизации и моторизации (на каждого 7 го жителя стран приходится 6 моторизированных средств наземного транспорта), опережают темпы подготовки к этому процессу. В этих условиях, конечно, хотелось бы чтобы Программа изыскала средства для локального и регионального исследования и выработки рекомендаций.

Кластер 2

Мы бы просили рассмотреть создания транспортного коридора Узбекистан – Кыргызстан – КНР – Монголия.

Кластер 3

В настоящее время активно развивается транспортная связанность между Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном с одной стороны и между этими странами и Афганистаном, с другой.

Уже начать работы по прокладке трубопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия. Прорабатываются варианты строительства трансафганского транспортного коридора как в направлении портов Карачи и Гвадар, Касем, так и в направлении Бандар Аббас и Чобахар.

Хочу отметить, что в нынешнем году объем узбекско – афганского товароборота превысит 1,2 млрд долл. Транспортные проекты ЦАРЭС в состоянии стимулировать торговлю стран Центральной Азии, Кавказа, Российской Федерации, Республики Беларусь и других стран с Афганистаном, Пакистаном, Индией.

Поддерживаем проекты создания интегрированной транспортной системы и транспортных коридоров, с высоким уровнем альтернативности.

Заключительное слово

Темпы роста экономики Узбекистана находятся в линейной зависимости от темпов развития транспорта, придорожной инфраструктуры, цифровизации, унификации нормативной и правовой базы и интеграции страны в цепочку глобальных поставок. В ближайшие 2 года планируем привлечь инвестиции в развитие транспорта в объеме 2,6 млрд. долларов

В этой связи мы будем и далее активно поддерживать проекты, предусмотренные транспортной стратегией ЦАРЭС

В следующем году мы будем отмечать 25-летие создания по инициативе АБР Программы ЦАРЭС. Это программа предвосхитила и предвидела будущее региона в системе координат связанности, взаимовыгодного сотрудничества во имя устойчивого развития.

Позднее, мы стали свидетелями формирования более 10 новых платформ «Центральная Азия +».

Мне кажется, что фундамент инициативы АБР прочный и будет служить высоким интересам народов региона.