

Dr. Abdulla Khashimov

Director of International Transport and Communications
Department of MFERIT of the Republic of Uzbekistan

**Second Preparatory Conference
for the 16th OSCE Economic and Environmental Forum**
«Maritime and inland waterways co-operation in the OSCE area:
Increasing security and protecting the environment»

Plenary Session II – Addressing the challenges of LLC

On behalf of my delegation I would like to thank Government of Turkmenistan and OSCE for the kind invitation to participate in this Forum and presented opportunity to engage in a dialogue with you on how cooperation might be enhanced.

A. First of all, let me point out that of OSCE OCEEA has achieved considerable success in realization of «OSCE: Future of transport dialogue» resolution approved on the 56th Forum of participant countries.

Creativeness and gaining efforts of the team led by Mr. Bernard Snow in transport sphere deserves strong support and in particular in transport and transit issues of LLC.

Enhancing of multilateral and multidimensional political, trade and economy cooperation in this area is of utmost importance to developing countries of OSCE without free access to sea communications.

B. Essentially, Uzbekistan is the only developing country in the world that is separated from sea communications by borders of at least two states.

Negative impact of such geographical feature is not solely restricted to socio-economic and foreign trade interests of Uzbekistan. For foreign trade goods of Uzbekistan's origin, in order to reach seaports of Russia, Ukraine, Baltic states, China and Iran has to cross borders of two and more states. Shortest way for Uzbekistan's export freight to Iranian seaport of Bandar-Abbas is by railroad and of 3620 km in length. Average transport cost of 1 ton of bulk commodity from Tashkent to Bandar-e-Abbas transit through Turkmenistan is 100 US\$ and takes approximately 16 days. Despite this, we manage to achieve almost 10% growth in freight traffic volumes annually.

C. According to experts, share of transportation charges in cost price of Uzbekistan export is almost two times more than that of countries with free sea access. Calculations indicate that 3 to 4% reduction of transport costs in cost price of export will contribute 150-200 mln. US\$ surplus to foreign trade volume as well as forward leap in attracted FDI. On the other hand, modernization of basic industries and Hi-Tex, innovation technology require attracting of FDI in the amount of 5 bln. US\$ annually (2008-2010) and 10 bln. US\$ annually (2011-2012).

D. Undoubtedly, «DLLC» effect has negative impact on economic development of neighboring states of the sub-region as well as region.

As a whole, having LLC and DLLC has multiple negative effect on dynamically growing economies of Central Asia and Caspian region and imposes serious obstacles to development of international trade, investment, economic co-operation and collaboration globally. These factors determine paradigm of the set of common objectives.

Solely this factor in itself, in our view, justifies holding the OSCE Forum on given issue.

E. Proposals

1. It is essential for OSCE to take supplementary concrete and effective measures aimed at concentration of joint efforts of the states of the region as well as international organizations in successful realization of Resolutions of OSCE Forum in Prague 2006, Joint Statement of Central Asian States underlining that the absence of territorial access to the sea and high transit costs impose serious restrictions on their socio-economic development as well as Almaty Declaration.

2. It is important to better utilize developed mechanisms and set new and more precise international instruments of technical assistance to the LLC and DLLC. Advisable to follow a cautious approach in expanding the agenda in this aspect to avoid lowering of its potential opportunities.

3. Technical assistance might involve such areas as modernization of transport mechanical engineering, hi-tech transport systems, development of multimodal and intermodal transportation, implementation of energy-saving and ecology-protective transport vehicles.

4. The other priority is political will and economic mechanisms of providing to LLC and DDLC of special preferences in the sea ports of OSCE participant states.

5. The next step is further diversification of transport corridors of the States of the region, support in integration of national routes to world transport networks. In this respect, we have high hopes with the EU New Strategy. We anticipate that OSCE will generate political and economical initiatives for facilitating transport communication between Central Asia and Europe. In particular, we call attention of OSCE to acceleration of construction and development of E-40 route (Europe-Ukraine-Russian Federation-Kazakhstan-Uzbekistan-Republic-Kazakhstan-Russian Federation), electrification of railways, containerization and computerization.

6. From conference to conference OSCE should be summoned to facilitate advancement of large scale collaboration in transport and transit, setting as top priority development of the following areas:

-increasing transport and transit potential of OSCE LLC and DLLC participating countries;

- attracting to this field of foreign investment and new technology and innovations;

- step by step development of favorable tariff and fiscal conditions for LLC and DLCC.

7. Key directions of OSCE activities in transport and transit in the near 5 years period should be acknowledged as the following:

firstly, facilitating attraction to transport sector of Central Asian states of substantial foreign investments and technical assistance grants;

secondly, assistance to regional projects on enhancing transit potential;

and thirdly, promotion of the projects aimed at raising human development potential level and exchange of experience between EU and Central Asian States, acceleration in delivery of capacity building and training programs “Global PP”.

8. Support comprehensive steps aimed at promotion of dialogue between neighboring states of the region as well as carriers, forwarding companies and sea port administrations, international organizations, financial institutes, consulting companies, private sector representatives in solving common problems of the region. Thus it increases transparency of collaboration as well as market. And market as well a parachute, as was said by former chancellor of Germany Helmut Schmidt works only whenever it is open.

9. There is no doubt that 16th OSCE Economic and Environmental Forum will become significant event in increasing the effectiveness of transport aspect of OSCE and intensifying transport and transit policies and support sustain economic development of the participant States.

Plenary Session II – Addressing the challenges of LLC

А. Прежде всего хотел бы отметить, что ОБСЕ за последние годы добилась существенных подвижек по реализации Решения «Будущее транспортного диалога в рамках Организации», основанного на мандате 56 –го Форума государств-участниц ОБСЕ.

Заслуживает твердой поддержки креативность и растущие усилия в сфере транспортного и транзитного измерения государств-членов ОБСЕ.

Укрепление многостороннего и многоформатного политического и торгово-экономического сотрудничества в этой сфере является особо актуальным для развивающихся государств-членов ОБСЕ, не имеющих свободного выхода на мировые морские коммуникации.

Б. Узбекистан, по существу, единственная в регионе и в мире страна, дважды отрезанная от мировых морских портов.

Хорошо известно, что негативный импакт этого географического статуса, не ограничивается только социально-экономическими и внешнеторговыми интересами. Для того, чтобы выйти на морские порты России, Украины, Прибалтики, Китая, Ирана и узбекские грузы вынуждены пересекать в любом направлении не территории двух и более государств. Самый близкий для узбекского экспорта маршрут до морского порта Бандар-Аббас составляет по железной дороге км. Стоимость транспортировки 1 тн генерального груза от Ташкента до Бандар-Аббас через территорию Туркменистана, составляет в среднем 100 долл. США и по времени почти 15 суток. Даже в этих условиях мы ежегодно наращиваем объем грузовых перевозок в этом направлении почти на 10%.

В. По данным экспертов, доля транспортных расходов в себестоимости узбекского экспорта, в основном генеральных грузов, почти два раза превышают аналогичные расходы государств, имеющих свободный доступ к морским коммуникациям. Расчеты показывают, что снижение транспортной составляющей в себестоимости экспорта и импорта Республики Узбекистан, например, на 3-4% позволило бы увеличить объем внешней торговли почти в 150-200 млн. долл. США, ежегодно и объемы ПИИ на порядок. Для сведения, в 2008 г. в экономику Узбекистан ожидается привлечение ПИИ в размере до 3,5 млрд. долл. США. Между тем реальные проекты модернизации основных отраслей промышленности Республики Узбекистан требуют ПИИ в размере 5 млрд. долл. ежегодно (2008-2010 г.г) и 10 млрд. долл. ежегодно (2011-2012).

Г. Двойное кольцо не может не оказать определенного влияния и экономическое развитие соседних стран субрегионе и регионе.

В целом, на стадии динамичного роста экономик государств Центральной Азии и Прикаспийского региона, отсутствие свободного доступа к морским портам порождает мультипликативный эффект, в определенной мере препятствуя достижению более высоких результатов в международной торговле в глобальном уровне.

В то же время, эти факторы формируют парадигму общих для всех государств региона, целей. Только одного этого достаточно, на наш взгляд, чтобы оправдать цель Конференции ОБСЕ по данному вопросу.

Д. Предложения

1. ОБСЕ необходимо, принять дополнительные конкретные и эффективные меры, направленные на то, чтобы концентрировать совместные усилия государств региона и международных организаций на вопросах реализации резолюций Пражского 2006г. Форума ОБСЕ, Совместного Заявления государств Центральной Азии, в котором подчеркнуто, что отсутствие свободного доступа к морским портам вызывают высокие транспортные расходы и нежелательное воздействие на социально-экономическое развитие. (это оставляем для перевода на англ.«the absence of territorial access to the sea and high transit costs impose serious restrictions on their socio-economic development”) а также реализации целей Алма Атинской Декларации.

2. Важно полнее использовать уже выработанные механизмы и создавать новые и более точные международные инструменты технического содействия государствам, которые в силу своего географического расположения не имеют свободного доступа к морским коммуникациям. Целесообразно, чтобы ОБСЕ подходила к расширению повестки дня в данном аспекте, с учетом того, что оно может повлечь за собой возможное снижение ее потенциальных возможностей.

3. Техническое содействие могло бы охватить такие сферы как модернизация транспортного машиностроения, высокотехнологические системы транспортирования, развитие интермодальных и мультимодальных перевозок, формирование региональной сети транспортной логистики, внедрения энергосберегающих транспортных средств. Следующий приоритет может быть связан с политическими и экономическими механизмами предоставления государствам региона специальных преференций на морских портах государств-членов Организации.

4. Следующий шаг – это дальнейшая диверсификация транспортных коридоров государств региона, оказание максимального содействия им в интеграции национальных маршрутов в мировые транспортные коридоры. Мы в этой части связываем большие надежды с Новой Стратегией ЕС. Мы ожидаем, что ОБСЕ будет и далее генерировать политические и экономические инициативы с целью облегчения транспортного сообщения Центральной Азии с Европой. В частности, мы просили бы, чтобы ОБСЕ обратило особое внимание на содействие ускоренному строительству и реконструкции маршрута Е-40, (Европа-Беларусь-Украина-РФ-Казахстан-Узбекистан-Таджикистан-Кыргызская Республика-Казахстан-Российская Федерация), электрификации железнодорожных маршрутов, программам контейнеризации и информатизации перевозок.

5. ОБСК от конференции до конференции призвана продвигать масштабное сотрудничество, уделяя приоритетное внимание на расшивку общих узлов: повышение транзитного и транспортного потенциала государств-членов ОБСЕ, привлечение в сектор иностранных инвестиций и новых

технологий, поэтапное создание благоприятных тарифных и фискальных условий для удаленных от морских коммуникаций стран.

6. Ключевым направлением деятельности ОБСЕ в сфере транспорта и транзита, на ближайшие 5 лет необходимо признать, во-первых, содействие привлечению в сектор транспорта государств Центральной Азии крупных иностранных инвестиций и проектов технического содействия; во-вторых, содействие региональным проектам повышения транзитного потенциала, и в третьих, катализация проектов повышения уровня развития человеческого потенциала в данном важном сегменте международной и национальной экономики (promoting exchange of experience between EC and CA countries, accelerate in delivery of capacity building and training programs GPP).

7. Следует полностью одобрить последовательные шаги ОБСЕ в направлении развития сотрудничества между перевозчиками и экспедиторскими компаниями и администрациями морских портов, по более широкому привлечению к общим проблемам региона международных организаций, авторитетных финансовых институтов, консалтинговых компаний, представителей частного сектора. Это повышает прозрачность сотрудничества и общего рынка. А рынок, как отмечал бывший канцлер Германии Хельмут Шмитд, также как парашют, срабатывает только в том случае, если он открыт.

8. Нет ни каких сомнений в том, что 16-й Экономический Форум ОБСЕ станет новым этапным событием в повышении эффективности транспортного измерения Организации и интенсификации транспортной и транзитной политики государств-участниц.