

Первый заместитель директора ИСМИ Акрамжон Неъматов: Узбекистан имеет все перспективы стать эффективным транзитным центром региона



Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»



Валдай | Международный дискуссионный клуб

**Железный каркас Евразии:
достижения, проблемы
и перспективы
континентальной
связанности**

Джомарт Оторбаев
Тимофей Бордачёв, Юлия Белоус,
Александр Королёв, Мирас Жиенбаев

ru.valdaiclub.com
#valdaiclub

Сентябрь 2021

В ходе конференции «Россия и Узбекистан перед вызовами развития и безопасности на новом историческом этапе взаимодействия», организованной и проведенной 20 сентября Институтом стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Узбекистана (ИСМИ) совместно с Международным дискуссионным клубом (МДК) «Валдай», центральной темой стали перспективы развития сотрудничества Узбекистана и России в торгово-экономической и транспортно-логистической сферах.

В частности, российской стороной был представлен подготовленный группой экспертов МДК «Валдай» и НИУ «Высшая школа экономики России» при содействии ИСМИ доклад «Железный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности», основные положения которого по просьбе ИА «Дунё» комментирует **первый заместитель директора ИСМИ**

Акрамжон Неъматов:

- Действительно, среди вопросов, которые были вынесены на обсуждение в ходе узбекско-российского диалога, собравшего ведущих экспертов двух стран, стали состояние и перспективы развития транспортно-логистической системы Евразии. Акцент же был сделан на развитие железнодорожного сообщения как важного условия расширения наземной торговли между в целом Азией, Центральной Азии, Россией и Европой.

Так, в докладе отмечается, что сеть железных дорог станет ключевым фактором связанности и устойчивости «Большой Евразии» к глобальным вызовам. При этом Центральная Азия будет играть роль транзитного узла для новых коридоров, превращаясь в динамично развивающийся регион. Это, как констатируют эксперты МДК «Валдай», отвечает также долгосрочным интересам России, поскольку укрепляет экономическую самодостаточность региона, его независимость от влияния внешних факторов. Мощную динамику этим процессам придаёт евразийская «железнодорожная революция», сопровождающаяся взрывным развитием с 2011 году перевозок по железной дороге из КНР в Европу. Только за 2016-2020 годы объем железнодорожных перевозок между этими регионами увеличился в 8 раз – с 3,1 миллиона тонн (0,5-1%) до 24,6 миллиона тонн (6-8%) при ежегодной перевозке 430 миллионов тонн всеми видами транспорта

Факторами развития железнодорожного сообщения эксперты считают:

- 1) длительную политическую стабильность в Евразии;
- 2) инициативу «Один пояс, один путь», ориентированную на экспорт товаров и импорт ресурсов;
- 3) евразийскую экономическую интеграцию;
- 4) внедрение новых технологий в торговлю и транспорт.

В докладе прогнозируется дальнейшее развитие железнодорожного сообщения в Евразии в силу следующих причин:

- 1) КНР продолжит перемещать производство в глубь страны с целью развития внутренних провинций, откуда железнодорожные перевозки в Европу дешевле и быстрее;
- 2) усиление спроса на быструю доставку качественных товаров из ЕС на фоне роста благосостояния китайцев;
- 3) политическая устойчивость крупных стран Центральной Азии стабильность и развитие их межгосударственных отношений.

Подчёркивается, что создание единого транспортного пространства в ЕАЭС к 2025 году, а также эффективное сотрудничество с союзом позволят Узбекистану сократить расходы при транзите грузов через железнодорожные пути стран объединения до 220 миллионов долларов, а транзитный потенциал увеличить с нынешних 7 до 16 миллионов тонн.

В этом контексте эксперты приветствуют усилия Ташкента по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в регионе, отмечают ключевые инициативы Узбекистана.

В частности, подчёркивается важная роль железной дороги Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар в системе транспортных коридоров «Север-Юг». Маршрут позволит существенно сократить сроки доставки грузов, поскольку на 295 километров короче альтернативных путей через пограничные пункты «Хоргос» и «Достык» в Казахстане.

Указывается, что железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан может стать одним из ключевых звеньев коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг», улучшит выход КНР и стран Центральной Азии к морским портам и мировым рынкам. При этом отмечается, что путь из КНР в Южную Европу

сократится на 900 километров, время доставки – на 7-8 дней. Реализация проекта повысит заинтересованность РФ и КНР в развитии Центральной Азии.

Эксперты также считают, что наращивание потенциала коридора Баку–Тбилиси–Карс поможет развивать торгово-экономическое сотрудничество между странами Центральной Азии и Каспийского региона, активизирует интеграцию стран региона в международные транспортные коридоры.

Другим важным маршрутом, по мнению экспертов, может стать Узбекистан–Туркменистан–Иран–Оман, поскольку он предоставит странам ЦА доступ к Индийскому океану, соединит их с иранскими портами в Персидском и Оманском заливах.

Авторы вполне справедливо отмечают, что продвижение инфраструктурных проектов Ташкента зависит от стабильности в Афганистане, а также участия стран и финансовых институтов в их реализации.

Сегодня, как известно, Узбекистан на данном направлении проводит серьёзную работу, пользуется поддержкой международного сообщества и добивается ощутимых результатов. Например, еще в мае текущего года интерес к финансированию проекта строительства железной дороги Мазари-Шариф–Кабул–Пешавар выразил ряд международных финансовых институтов — в частности, Всемирный банк, Европейский инвестиционный банк, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и другие.

Более того, Узбекистан принимает активное участие в усилиях международного сообщества по стабилизации ситуации в Афганистане, достижению прочного мира в этой стране.

В целом, в докладе выражается поддержка инициатив Узбекистана по развитию транспортно-коммуникационной системы Евразии, подчёркивается их важная роль в укреплении трансрегиональной взаимосвязанности и развитии торгово-экономических связей. Констатируется, что страна имеет все перспективы стать эффективным транзитным центром региона.

Источник