Владимир Норов: сотрудничество в Центральной Азии активизировалось с новой силой

Между Государствами Центральной Азии наблюдается новая динамика развития взаимоотношений, которая положительно сказывается на развитии всей транспортно- коммуникационной инфраструктуры. Однако странам еще предстоит согласовать общие подходы по эффективному использованию потенциала региона. О том, что для этого нужно сделать в интервью LTT рассказал Владимир Норов, директор института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан.

– Центральная Азия имеет уникальное географическое положение, но, в то же время, регион в буквальном смысле отрезан от моря. Есть ли сегодня предпосылки для более эффективного развития его транспортно-транзитного потенциала?

— Государства Центральной Азии осознают, что одно из решающих условий для их полноценной интеграции в структур?! мирохозяйственных отношений — создание надежной транспортно-коммуникационной системы, обеспечивающей выход к важнейшим международным морским портам.

— Для этого взят курс на преодоление диспропорций в традиционных транспортных системах, ранее ориентированных на внутриконтинентальные маршруты. Увеличение числа и повышение качества автомобильных и железных дорог, а также авиационного сообщения преследует цель превратить регион в неотъемлемую часть континентальной и мировой транспортной системы.

Транспортная замкнутость способствует отставанию в развитии от морских государств на 20%

В этом контексте хотел бы подчеркнуть, что новая политическая атмосфера в регионе уже оказала положительное влияние на наращивание взаимодействия в данной сфере. За короткий промежуток времени удалось реализовать ряд конкретных проектов.

В частности, с начала года налажено скоростное железнодорожное сообщение между Узбекистаном и Казахстаном. Также возобновлено авиасообщение между Ташкентом и Душанбе, впервые оно установлено между столицами Узбекистана и Афганистана. Этот список можно продолжить и дальше.

Никто не станет отрицать, что региональное сотрудничество в Центральной Азии активизировалось с новой силой, а политическая воля глав государств позволит решать самые острые и актуальные вопросы на взаимовыгодной основе. Могу привести данные, говорящие сами за себя: только с начала 2007 года товарооборот Узбекистана со странами региона вырос в среднем на 20%, а с отдельными государствами — почти на 70%.

—Какие потери несут страны из-за того, что не имеют прямого выхода к морю? существуют ли какие-то подсчеты? Ведь долгие сроки поставки, в конечном итоге, увеличивают стоимость товаров и снижают конкурентоспособность.

—Страны без доступа к морским транспортным коридорам сильно зависимы от транзитных перевозок. Это накладывает дополнительную стоимость на начальную цену экспортируемых и импортируемых товаров. Для того чтобы конкурировать на внешних рынках, страны вынуждены в ущерб своим интересам снижать цены, идти на достаточно дорогие импортные сделки.

Согласно оценкам Института Центральной Азии и Кавказа университета Дж. Хопкинса, транспортная замкнутость серьезно сдерживает экономический рост стран нашего региона. Это способствует отставанию в развитии от морских государств на 20%. При этом снижаются объемы

ВВП по паритету покупательской способности до 57%. Основные потери несет Узбекистан, который должен преодолевать два государства для выхода на мировые рынки.