

## Центральная Азия становится основным транспортным хабом между Восточной Азией и Европой



Одним из знаменательных событий состоявшегося саммита в Самарканде стала выраженная впервые на высшем уровне единогласная политическая поддержка строительства железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» лидерами Узбекистана, Китая и Кыргызстана.

Следует отметить, что ранее на полях форума было подписано Соглашение о сотрудничестве по проекту строительства железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан», которое впервые предусматривает конкретные меры по реализации этого проекта.

Последним документом, регламентирующим строительство ж/д «Китай-Кыргызстан-Узбекистан», являлся Меморандум о взаимопонимании по строительству железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» от 1997 г.

Выступая на самаркандском саммите ШОС, Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев подчеркнул, что подписание Соглашения о строительстве железной дороги стало историческим событием, которое откроет широкие возможности для усиления взаимосвязанности, увеличения взаимной торговли и обеспечения устойчивого экономического роста на пространстве нашей Организации.

В свою очередь Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Пекин поддерживает строительство железной дороги и намерен содействовать ее скорейшему запуску. Более того, Китай готов совместно с Узбекистаном совершенствовать строительство трансевразийского транспортного коридора.

По словам Президента Кыргызстана С.Жапарова, строительство «железной» магистрали должно стать флагманским проектом в рамках инициативы «Один пояс, один путь», которая является одним из важнейших структурных проектов современности.

Говоря о прорывном характере данного Соглашения, необходимо обратить внимание на следующее:

Во-первых, на фоне масштабных геополитических трансформаций страны региона ведут поиск дополнительных континентальных маршрутов, которые призваны обеспечить выход стран Центральной Азии на мировые рынки и в этой связи строительство железной дороги позволит региону стать одним из главных транзитных узлов между Восточной Азией и Европой, повысит торгово-экономический и транзитный потенциал путем предоставления кратчайшего выхода к портам Персидского залива и Тихого океана.

Кроме того, реализация проекта железной дороги значительно сократит пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы – до 900 километров, а также сроки доставки грузов – на 7-8 суток. Это окажет положительное влияние на рост объемов взаимной торговли Центральной Азии со странами Восточной Азии и Европы, а также экспортного потенциала всего центральноазиатского региона посредством сокращения себестоимости экспорта и импорта товаров.

В свою очередь это насытит региональный рынок востребованными товарами, ускорит приток необходимых технологий для модернизации наших экономик, а также увеличит валютные резервы за счет наращивания торговли на внешних рынках более конкурентоспособными товарами.

Более того, в перспективе ж/д «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» может быть сопряжен с трансафганским транспортным коридором, что, в свою очередь, превратит регион в один из важных звеньев международного транспортного коридора «Восток-Запад». Строительство же ж/д «Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар», являющейся ключевым элементом данного коридора, расширит транзитные возможности международного транспортного коридора «Север-Юг» путем получения доступа к рынкам Южной Азии.

Вместе с тем реализация трансафганского коридора будет способствовать стабилизации внутривосточной ситуации в Афганистане за счет повышения его экономического благосостояния, что отвечает интересам всей Центральной Азии и других сопредельных стран.

Главным же результатом станет то, что диверсификация транспортных коридоров укрепит межрегиональную взаимосвязанность, а это, как емко отметил Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев, усилит добрососедство и взаимное доверие, дружбу и уважение между народами различных государств мира, будет способствовать устойчивому развитию обширного евразийского пространства.

Во-вторых, одним из главных бенефициаров железной дороги станет Кыргызстан, поскольку при его реализации в стране будут созданы около 20 тыс. рабочих мест, объем перевозимых грузов в перспективе может увеличиться до 15 млн. тонн. в год с доходами

в 200 млн. долл. Однако еще более важнее то, что запуск проекта железной дороги позволит не только раскрыть транспортный потенциал Кыргызстана и региона, но и трансформировать его и центральноазиатское пространство в устойчиво развивающийся экономический коридор.

Бишкек получит дополнительные возможности разработки полезных ископаемых, залегаемых вдоль её маршрута (месторождения алюминия Сандык, железа Жетим-Тоо и др). Строительство ж/д одновременно станет триггером развития смежных отраслей экономики Кыргызстан – транспорта, услуг, промышленности. Это, конечно же, будет способствовать увеличению объема госбюджета и социально-экономической устойчивости братской страны, являющейся неотъемлемой частью Центральной Азии, и будет оказывать стабилизирующее влияние на ситуацию в регионе в целом.

В-третьих, Узбекистану реализация проекта позволит существенно повысить свой транзитный

потенциал, а также в перспективе стать одним из важных участников межконтинентального транспортного коридора, который обеспечит кратчайший сухопутный маршрут из Азии в Европу, а также расширит географию торговли со странами Восточной Азии и Европы.

В целом, данное Соглашение стало результатом политики Шавката Мирзиёева по укреплению межрегиональной взаимосвязанности, раскрытию экономического потенциала Центральной Азии. Есть все основания для смелого утверждения, что единая позиция глав государств-участников проекта по реализации железной дороги свидетельствует о необратимом характере завершения строительства данной магистрали.

Принятие по инициативе лидера Узбекистана главами государств-членов ШОС Концепции сотрудничества Организации по развитию взаимосвязанности и созданию эффективных транспортных коридоров, несомненно, будет также способствовать претворению в жизнь этого эпохального проекта.

В завершение хотелось бы отметить, что при реализации проекта ж/д «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и последующем развитии транспортной инфраструктуры Центральной Азии страны региона получат более кратчайший доступ к центрам экономического развития, возможность раскрывать и наращивать свой экономический потенциал и, тем самым, играть стабилизирующую роль на обширном пространстве Евразии, выступая не только в качестве транзитного коридора, но и в роли производственно-логистического хаба, связывающего «Север-Юг» и «Восток-Запад».

**Жанибек Турдыбаев,**

Ведущий научный сотрудник ИСМИ при Президенте Республики Узбекистан

**Источник**