

## Дальнейшая интеграция транспортной системы станет еще одним символом возрождения единства государств Центральной Азии



В ходе очередной Консультативной встречи глав государств Центральной Азии, прошедшей 6 августа текущего года в Туркменистане, Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев уделил пристальное внимание вопросам развития транспортно-коммуникационного сотрудничества.

В частности, глава нашей страны отметил, что в общих стратегических интересах стран Центральной Азии находятся вопросы эффективного задействования транспортно-транзитного потенциала региона. По его словам, разветвленная и интегрированная транспортная система в Центральной Азии способна стать ключевым транзитным хабом на Евразийском континенте.

В этой связи Шавкат Мирзиёев предложил максимально задействовать потенциал действующих транспортных коридоров и инфраструктуры, в том числе портов Каспийского моря, крупных трансграничных логистических центров.

Кроме того, озвучены планы Узбекистана по использованию в будущем возможностей Трансафганского коридора, автомобильной и железной дорог «Китай – Кыргызстан – Узбекистан».

Особое внимание Президента Узбекистана этим вопросам можно объяснить следующими

взаимосвязанными и взаимодополняющими факторами.

**Во-первых**, реализация целей государств Центральной Азии по обеспечению стабильного доступа товаров из региона на мировые рынки и глубокой интеграции центральноазиатских стран в мирохозяйственные связи невозможна без создания региональной транспортной сети, координации совместных усилий и выработки согласованных мер. Тем более, что страны Центральной Азии на сегодняшний день остаются одними из наименее «соединённых» экономик в мире. По оценкам Всемирного банка, индикатор транспортной связанности в Центральной Азии в среднем составляет менее 60 процентов по коэффициенту транспортного доступа в отношении к глобальному ВВП – это самый низкий показатель по данной шкале.

Осознавая это, Узбекистан выступает в качестве одного из главных проводников идеи выстраивания институциональных механизмов сотрудничества между государствами региона в транспортно-коммуникационной сфере. В этих целях в 2018 году страна организовала международную конференцию «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности». В дополнение к этому были выдвинуты целый ряд инициатив, направленных на повышение транспортного и логистического потенциала региона.

В частности, Президент Узбекистана на 75 сессии Генассамблеи ООН выступил с предложением о создании под эгидой Всемирной организации регионального центра по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности. О нацеленности страны на полное раскрытие транспортного потенциала региона также свидетельствует инициатива главы нашей страны о создании в регионе Совета по транспорту, который может стать координирующим органом в деле обеспечения дальнейшей интеграции транспортных систем государств Центральной Азии.

**Во-вторых**, все страны региона, не имеющие прямого доступа к морским транспортным коридорам, находятся в зависимом положении от транзитных перевозок, что накладывает дополнительную стоимость на начальную цену экспортируемых и импортируемых товаров. Иными словами, для того чтобы конкурировать на внешних рынках, страны вынуждены в ущерб своим интересам снижать цены, идти на достаточно дорогие импортные сделки. Так, сегодня транспортно-транзитные расходы государств региона достигают **60** процентов стоимости импортируемых товаров.

Перевозчики теряют до **40** процентов времени на транспортировку товаров из-за несовершенства таможенных процедур и неразвитости логистики. К примеру, себестоимость доставки контейнера в китайский город Шанхай из любой страны Центральной Азии превышает более чем в **5** раз стоимость его транспортировки из Польши или Турции.

По этой причине сохранение транспортной замкнутости Центральной Азии можно обозначить в качестве одного из главных препятствий на пути последовательного ускорения темпов экономического роста государств региона. В частности, по оценкам экспертов, подобная ситуация способствует отставанию в развитии стран региона от морских государств на **20 процентов**. При этом объемы ВВП по паритету покупательской способности снижаются до **57 процентов**. Основные потери несет Узбекистан, который должен преодолевать территорию двух государств для обеспечения выхода товаров собственной продукции к мировому океану.

**В-третьих**, указанные инициативы созвучны с современной транспортной стратегией Узбекистана, в рамках которой страна взяла курс на активизацию сотрудничества со всеми внешними партнерами по реализации целого ряда транспортно-коммуникационных проектов. Среди них можно отдельно выделить такие проекты, как железные дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар». Продвижение этих планов невозможно без выработки единой стратегии центральноазиатских государств в транспортной сфере.

Координация совместных усилий также необходима для облегчения перевозки товаров через действующие транспортные коридоры. Среди них можно выделить железную дорогу «Баку – Тбилиси – Карс», которая сегодня соединяет государства Центральной Азии с европейским континентом через территории Азербайджана, Грузии и Турции. Активное использование центральноазиатскими странами транзитного потенциала указанного коридора позволяет им обеспечить доступ товаров собственной продукции к европейскому рынку.

**В-четвёртых**, государства Центральной Азии находятся в самом сердце обширного региона Евразии, то есть на перекрестках сухопутных торговых артерий, связывающих кратчайшим путем Запад с Востоком и Север с Югом. В частности, в случае реализации проекта строительства железной дороги «Узбекистан – Кыргызстан – Китай», продвигаемой Ташкентом, сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы составит порядка 900 километров, а срок доставки уменьшится на 7-8 суток.

В свою очередь, строительство железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» обеспечит центральноазиатским странам кратчайший сухопутный доступ к Индийскому океану. Согласно оценкам, по этой дороге можно будет перевозить до **20** миллионов тонн грузов в год, а транспортные расходы уменьшатся на **30-35 процентов**.

При этом для коллективного использования странами Центральной Азии потенциала вышеуказанных транспортных коммуникаций, прежде всего, требуется укрепление региональной транспортно-коммуникационной взаимосвязанности. Подобная перспектива также отвечает целям центральноазиатских государств по повышению конкурентоспособности региона в качестве международного транспортно-транзитного «хаба» и восстановлению исторической роли региона как одного из главных центров международной торговли.

Благодаря этому, страны региона вновь приобретут возможность активно участвовать в международном транзите товаров, что принесет экономике Центральной Азии значительные дивиденды в виде транзитных сборов. В этом контексте обращает на себя внимание нынешний уровень торгово-экономических связей главных субъектов международной торговли, которые находятся в поиске надежных сухопутных коридоров в качестве альтернативы действующим морским маршрутам. В частности, в настоящее время суммарный объем товаров, ежегодно импортируемых Китаем в торговле с внешним миром, составляет более **2** триллиона долларов, а совокупный объем товарооборота Поднебесной с Европейским Союзом превышает **600** миллиардов долларов.

Таким образом, все инициативы, озвученные Президентом страны в ходе Консультативной встречи, без исключения, объединены одной сверхзадачей: построение пространства стабильности, добрососедства и устойчивого развития в центральноазиатском регионе.

В этой связи очередные предложения по развитию транспортно-коммуникационного сотрудничества можно расценивать в качестве логического дополнения системных усилий Узбекистана в деле построения новой Центральной Азии. Это подразумевает сплочение всех центральноазиатских государств вокруг благородной идеи по укреплению многовековой дружбы и достижению всеобщего экономического процветания во имя интересов всех народов и народностей, проживающих в регионе.

**Азиз Каримов,**

ведущий научный сотрудник

Института стратегических и межрегиональных

исследований при Президенте Республики Узбекистан

