

Эксперт ИСМИ: конференция «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» позволит «сверить часы» по реализации проекта трансафганского коридора



На протяжении тысячелетий Центральная и Южная Азия тесно взаимодействовали в политическом, экономическом и культурном плане. В прошлом регионы соединял Великий Шелковый путь, через который шла бурная торговля в обоих направлениях. Однако вследствие объективных исторических процессов взаимные связи Центральной и Южной Азии несколько ослабли. В какой-то промежуток времени регионы развивались обособленно, что не соответствовало сложившейся практике интенсивных обменов между народами Центральной и Южной Азии.

В настоящее время исторические связи между регионами возрождаются. Свидетельством этому является проведение в Ташкенте 15-16 июля этого года международной конференции высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», направленной на дальнейшее углубление экономического сотрудничества в Центральной Азии с выходом на Южную Азию.

Одной из ключевых тем предстоящего мероприятия станет расширение практического взаимодействия в сфере транспорта и транзита, в том числе создания эффективной транспортно-коммуникационной инфраструктуры, связывающей Центральную и Южную Азию».

К таким проектам можно отнести строительство «Трансафганского коридора», инициированное Узбекистаном. Речь идет о прокладке железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» протяженностью около 600 км, которая свяжет кратчайшим маршрутом Центральную Азию через Афганистан с Пакистаном и Ближним Востоком, обеспечит бесперебойное межрегиональное транспортное сообщение и придаст новый импульс динамике торгово-экономических обменов. Прогнозный объём перевозки грузов в первые годы эксплуатации составит 4 млн. тонн с дальнейшим увеличением до 7 млн. тонн в год.

2 февраля 2021 г. в Ташкенте Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали «Дорожную карту» по строительству железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар». Стороны достигли принципиальных договоренностей по данному проекту. Его реализация может занять до 5 лет, для этого планируется привлечь 4,8 млрд. долларов кредитных средств. Поддержку проекту выразили Россия, Китай и США.

Заинтересованность в строительстве железной дороги на пешаварском направлении проявили ряд финансовых институтов. Вице-президент АБИИ К.Лимитовский, вице-президент ЕБРР А.Пиллоу, вице-президент ИБР М.Мухтар, региональный директор Всемирного банка по Центральной Азии Л.Бурунчук, директор департамента АБР Е.Жуков и советник президента Европейского инвестиционного банка Ф.Паланза приветствовали инициативу по реализации проекта строительства трансафганской железной дороги, признав ее стратегическое значение в контексте развития регионального сотрудничества, стимулирования интеграции стран Центральной Азии в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки, а также устойчивого экономического роста и сокращения бедности в регионе.

По мнению экспертов, реализация «Трансафганского коридора» откроет для стран региона дополнительные преимущества в выходе на перспективные рынки, сократятся сроки и стоимость транспортировки грузов между странами Южной Азии и Европы через Центральную Азию. Например, при полной реализации проекта транспортировка товаров из Пакистана в Узбекистан займет не 35, а 3-5 дней. Расстояние маршрутов перевозок от Ташкента до портов стран Юго-Восточной Азии через порт Карачи короче на 661 км, чем через действующий на сегодняшнее время порт Ирана Бендер-Аббас. Соответственно это отражается на транспортных расходах.

Стоимость перевозки одного 20-футового контейнера снизится более чем в 3 раза – с 900 долларов до 286 долларов.

Более того, трансфганский коридор создаст уникальные возможности для обеспечения мира и стабильности в Афганистане, стимулирования поступательного экономического роста этой страны. Будут созданы десятки тысяч новых рабочих мест, построена придорожная инфраструктура, сформированы условия для освоения богатых запасов полезных ископаемых (меди, олова, цинка, железной руды, мрамора, гранита, травертина и других) вдоль трассы пролегания железной дороги.

Таким образом, речь идёт не только о создании транспортного коридора, а формировании экономического коридора. Создаются условия для развития промышленной отрасли, которая может стать драйвером экономического роста. Для Кабула реализация этого коридора будет иметь социально-экономический эффект, выражающийся в интеграции страны в систему трансрегиональной взаимосвязанности. Это, в свою очередь увеличит интерес внешних партнёров к строительству новых инфраструктурных проектов и развитию промышленной кооперации.

В целом, ташкентская конференция высокого уровня «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» предоставит уникальную площадку для обсуждения наиболее актуальных вопросов, затрагивающих интересы двух регионов. Ожидается также «сверка часов» по реализации проекта трансфганского коридора, который должен стать своеобразным мостом между Южной и Центральной Азией. Его реализация заложит основу для долгосрочного экономического развития стран регионов, поспособствует решению социально-экономических и транспортно-коммуникационных проблем, а также внесет существенный вклад в обеспечение региональной безопасности.

Марат Аитов
Руководитель отдела
Института стратегических
и межрегиональных
Исследований при Президенте Республики Узбекистан

Источник