Эксперт ИСМИ: в Центральной Азии необходимо формировать промышленно-технологическое пространство с высоким уровнем транспортно-коммуникационной взаимосвязанности

Такое мнение высказал первый заместитель директора Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан на онлайн-конференции «Состояние и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры стран ЦА как важный фактор обеспечения взаимосвязанности в регионе», состоявшейся 20 октября т.г.

В мероприятии, организованном совместно с представительством Фонда им. Ф.Эберта в Узбекистане, приняли участие ведущие эксперты институтов стратегических исследований Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, ЕС, а также специалисты МИВТ, ЦЭИР, МИЦА, АО «Ўзбекистон темир йуллари».

В ходе онлайн-конференции участники обменялись мнениями по широкому кругу вопросов развития транспортно-коммуникационных связей, диверсификации маршрутов доставки товаров, внедрения современных технологий в транспортную инфраструктуру.

Открывая форум, Акрамжон Неъматов подчеркнул важность наличия развитой транспортной инфраструктуры и диверсифицированных маршрутов для получения беспрепятственного доступа на мировые рынки. Это представляет особую актуальность для государств Центральной Азии, не имеющих прямого выхода к морям.

В текущих условиях, характеризующихся сохранением негативных последствий пандемии, использованием протекционистских мер и санкций, наблюдаются разрывы транспортно-логистических связей.

Это привело к увеличению расходов на транспорт и логистику в структуре стоимости товаров в среднем от 20 до 50%. Особенно негативно это влияет на устойчивость экономик стран ЦА, 46,1% торговли которых приходится на импорт. В 2021 году они закупили товаров на сумму в 77 млрд. долл., из них продовольствия – на более 7 млрд. долл. Как следствие, в регионе значительно выросли цены на продукты питания, энергоресурсы и другие жизненно важные товары.

В данном контексте, как полагает первый заместитель директора ИСМИ, государствам Центральной Азии необходимо диверсифицировать транспортные коридоры, создавать условия для развития внутри- и межрегиональной торговли.

Хотя страны Центральной Азии в последние годы в 3 раза нарастили взаимную торговлю – с 5,5

млрд. долл. в 2016 до 16,5 млрд. долл. в 2021 году, ее показатели значительно отстают от среднемировых.

В частности, в общем объеме товарооборота центральноазиатских стран, превысившем в 2021 году 167 млрд. долл., взаимная торговля государств-участников составляет лишь 10%. В то же время в Европейском союзе этот показатель превышает 63,2%, в АСЕАН -70%, в НАФТА – 40,9%, в Восточной Азии - 57,5%. Более того, на внешнюю торговлю Центральной Азии приходится менее 1% от мировой торговли, составляющей 28 трлн. долл.

В этой связи очень важно развивать альтернативные маршруты, связывающие регион по направлениям Север-Юг и Восток-Запад. В частности, реализация проекта железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» 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.

Другим важным направлением, как считает Акрамжон Неъматов, являются перспективы реализации трансрегиональных инфраструктурных проектов, призванных соединить Южную и Центральную Азию через Афганистан. По его словам, выход на емкий южноазиатский рынок численностью 1,9 млрд. чел. позволит значительно нарастить внешнюю торговлю стран ЦА.

Эксперт подчеркнул, что Узбекистан выступает за реализацию Трансафганской железной дороги по маршруту «Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар». Эта инициатива вкупе с такими крупными проектами как ЛЭП «Сурхан-Пули-Хумри», «CASA-1000», газопровод ТАПИ также могут выступить триггером экономического развития Афганистана, оказав положительное влияние на другие ключевые сферы экономики страны.

При этом они создадут альтернативные источники заработка для населения и, как следствие, способствуют искоренению социальной подоплёки конфликта.

В то же время Акрамжон Неъматов отметил, что страны Центральной Азии должны создавать условия не только для формирования развитых общерегиональных транспортно-транзитных коридоров, но и совместно прилагать усилия для трансформации Центральной Азии в полноценное звено глобальной производственно-логистической цепочки.

Для этого у региона имеется большой развитый человеческий и интеллектуальный потенциал, богатая минерально-сырьевая база, диверсифицированная промышленная инфраструктура.

В этом ключе первый заместитель директора ИСМИ обозначил ключевую роль развития промышленной кооперации, направленной на выпуск продукции с высокой добавленной стоимостью. По мнению эксперта, важно формировать в ЦА промышленно-технологическое пространство с высоким уровнем транспортно-коммуникационной взаимосвязанности. При этом необходимо использовать конкурентные преимущества и взаимодополняемость экономик.

В заключение эксперт подчеркнул, что транспортная и экономическая взаимосвязанность являются важным фактором добрососедства, устойчивого развития и экономического роста стран Центральной Азии. В свою очередь, наличие современной транспортно-логистической инфраструктуры и мощной производственной базы повышает конкурентоспособность региона как целостного субъекта, улучшает перспективы привлечения инвестиций и участия центральноазиатских государств в делах мировой экономики.

В этой связи Акрамжон Неъматов призвал поддержать инициативы Узбекистана по учреждению Регионального совета по транспортным коммуникациям стран Центральной Азии. По его словам, данная структура будет способствовать консолидации усилий стран региона для диверсификации транспортно-транзитных и логистических возможностей ЦА.

Важным вкладом в этом направлении также станет разработка Стратегии по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии и принятие на её основе Региональной программы по устойчивому развитию транспортной системы Центральной Азии. Они создадут прочную основу для консолидации усилий в деле дальнейшей интеграции транспортно-транзитных сетей и реализации новых маршрутов в ЦА.

Источник