

# Интеграция транспортных систем государств ШОС – главный лейтмотив транспортной стратегии Узбекистана



17 сентября текущего года на юбилейном саммите ШОС в Душанбе Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев в своем выступлении особо подчеркнул важность укрепления межрегиональной взаимосвязанности в Евразии, которая позволит создать разветвленную сеть коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг», соединяющих стран-членов этой Организации.

Сегодня с уверенностью можно сказать, что эффективное задействование транспортно-транзитного потенциала стран ШОС служит общим стратегическим интересам государств Центральной Азии. Благодаря разветвленной и интегрированной транспортной системе регион может стать ключевым транзитным хабом на Евразийском континенте.

С учетом этого Узбекистан последовательно продвигает стратегию по формированию институциональных механизмов развития сотрудничества в транспортно-коммуникационной сфере в регионе и, в целом, на пространстве ШОС.

В частности, Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев на 75 сессии Генассамблеи ООН выступил с предложением о создании под эгидой Всемирной организации регионального центра по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

За последние годы в Ташкенте проведен целый ряд мероприятий высокого уровня по развитию сферы транспорта. В их числе международная конференцию «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности», проведенная в 2018 году.

В июле текущего года организована международная конференция высокого уровня «Центральная и Южная Азия: взаимосвязанность. Вызовы и возможности», где среди основных вопросов рассматривались развитие и формирование новых транспортных коридоров, создание условий и

механизмов для наращивания транспортно-логистических услуг, интенсификации строительства трансафганского коридора.

Узбекистан предложил создать региональный Совет по транспорту, который может стать координирующим органом в деле обеспечения дальнейшей интеграции транспортных систем государств Центральной Азии. По инициативе нашей страны проведена Первая встреча руководителей железнодорожных администраций государств-членов ШОС.

Для Узбекистана общность интересов участников организации и стремление придать большую динамику межрегиональному взаимодействию выступают главным лейтмотивом шагам по расширению сотрудничества в транспортно-логистической сфере. При этом, основными моментами определяющими политику нашей страны в этом направлении, являются следующие факторы.

**Первое.** Создание транспортных и экономических коридоров, позволяющих наращивать внешнеэкономическую деятельность. Это невозможно без развития региональной транспортной сети, координации совместных усилий и выработки согласованных мер. В каждом из государств ЦА приняты стратегии развития транспорта, которые сопрягаются с международными проектами трансевразийских транспортных коридоров, в том числе ШОС. Тем не менее на сегодня сохраняются проблемы связанности коммуникаций, охвата территорий, степени покрытия железнодорожной сетью, выхода к крупнейшим международным рынкам.

По данным Всемирного банка, Центральная Азия является одним из наименее «соединённых» регионов мира. Индикатор связанности в среднем составляет менее 60% по коэффициенту транспортного доступа в отношении к глобальному ВВП, что является самым низким показателем по данной шкале. Это в значительной степени повышает транспортные расходы и вредит внешней торговле, снижая конкурентоспособность экономики. Например, себестоимость доставки контейнера в Шанхай из любой страны Центральной Азии более чем в пять раз превышает стоимость его транспортировки из Польши или Турции.

**Второе.** Формирование общего экономически выгодного межрегионального рынка стран-членов ШОС для перевозок товаров и продукции по более коротким маршрутам. Страны ЦА, входящие в ШОС и 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, государства ЦА 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.

В этом контексте необходимо отметить, что в целях снижения разрыва в уровне торгово-транспортной связанности необходимо также уделить внимание не только стоимости перевозок, но и упрощению пограничных процедур в части времени прохождения границ. Упрощение пограничных процедур при наличии развитой инфраструктуры может обеспечить дополнительное повышение торгово-транспортной связанности.

**Третье.** Повышение конкурентоспособности региона в качестве международного транспортно-транзитного «хаба» и восстановление исторической роли региона как одного из главных центров международной торговли. Государства Центральной Азии находятся в самом сердце обширного региона Евразии на перекрестках сухопутных торговых маршрутов, кратчайшим путем связывающих Запад с Востоком и Север с Югом. Это инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), Программа центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), Трансазиатская железная дорога (ТАЖД), создание трансафганского коридора, строительство железной дороги «Узбекистан – Кыргызстан –

Китай» и др.

В частности, в случае реализации железной дороги из Китая в Узбекистан через территорию Кыргызстана, проекта, продвигаемого Ташкентом, сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы составит порядка 900 километров, а срок доставки грузов уменьшится на 7-8 суток.

В свою очередь, строительство трансафганской железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», который, как ожидается, станет на 295 км короче альтернативных маршрутов через пограничные пункты Хоргос и Достык в Казахстане, обеспечит центральноазиатским странам кратчайший сухопутный доступ к пакистанским океанским портам Карачи и Гвадар. Согласно оценкам, объем грузоперевозок по этому маршруту может составить до 20 миллионов тонн в год, а транспортные расходы уменьшатся на 30-35 процентов.

Благодаря осуществлению такого рода проектов, страны региона вновь приобретут возможность активно участвовать в международном транзите товаров, что принесет Центральной Азии значительные финансовые поступления в виде транзитных сборов.

Более того, это станет важным стимулом для формирования экономических коридоров вдоль пролегания трассы новых железнодорожных маршрутов.

Все это соответствует современной стратегии Узбекистана по активизации международного сотрудничества в транспортно-коммуникационной сфере, реализация которой невозможна без выработки единой стратегии центральноазиатских государств в данном направлении.

Именно поэтому Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев вновь призвал на саммите ШОС принять разработанную по его инициативе **Стратегию ШОС в сфере развития транспортной взаимосвязанности**. Утверждение данного документа можно будет расценивать в качестве логического дополнения к системным усилиям стран-членов ШОС по созданию транспортных коридоров и укреплению межрегиональной взаимосвязанности в Евразии, включая создание транспортных коридоров между двумя субрегионами – Центральной и Южной Азией.

**Руководитель отдела ИСМИ**

**Алишер Кадыров**

**Источник**