

## ИСМИ: Пространство ОТГ становится одним из ключевых и востребованных транспортных коридоров, связывающих Запад и Восток



В нашей столице продолжается работа 8-ого Совещания официальных центров внешнеполитических исследований стран-членов и наблюдателей Организации тюркских государств.

Первый заместитель директора ИСМИ Акрамжон Неъматов модерировал и выступил с докладом на сессии «Транспортно-логистическая взаимосвязанность стран-членов ОТГ: инновационные технологии и цифровые сервисы для создания конкурентной цепи поставок».

Представитель ИСМИ обозначил основные факторы усиления взаимодействия стран ОТГ в сфере развития транспортной инфраструктуры и диверсификации транспортных коридоров.

**Во-первых**, по словам Акрамжона Неъматова, это необходимость гарантированного доступа к внешним рынкам. Пандемия, кризис в международных отношениях, сопровождающийся санкциями, торговыми войнами и протекционизмом, привели к разрыву традиционных транспортно-логистических связей. В результате, в мире расходы на транспорт и логистику в структуре стоимости товаров в среднем выросли от 20% до 50%.

При этом, как считает замдиректора ИСМИ, это особенно ощущают на себе страны ОТГ, что в том числе связано с высокой долей импорта в структуре нашей внешней торговли. На импорт приходится более 40%, то есть около 400 млрд. долл., совокупного внешнеторгового оборота наших стран. Как следствие, значительно выросли цены на продукты питания, энергоресурсы, комплектующие и другие жизненно важные товары. Это сказывается на темпах роста экономик наших стран.

По мнению Акрамжона Неъматова, это также негативно влияет на устойчивость экономик стран

Центральной Азии, которые вследствие транспортной замкнутости и так испытывают трудности – расходы на транспорт и логистику достигают 60% стоимости импортируемых товаров.

**Во-вторых**, он подчеркнул, что от транспортной взаимосвязанности зависит эффективность взаимной торговли. Сегодня в общем объеме товарооборота стран ОТГ, превысившем 970 млрд. долл., взаимная торговля между нашими государствами составляет лишь 21 млрд. долл. или около 3%. Это очень мало.

В Европейском союзе этот показатель превышает 63,2%, в АСЕАН -70%, в НАФТА – 40,9%, в Восточной Азии – 57,5%.

Центральная Азия является одним из наименее соединенных регионов мира. По данным Всемирного банка, средний уровень связанности региона, то есть уровень транспортного доступа государств региона к внешним рынкам составляет не более 60%, в то время, когда этот показатель в странах ЕС и АСЕАН превышает 95%. Также взаимная торговля ограничивается за счет низкого уровня эффективности логистики.

В-третьих, Акрамжон Неъматов указал, что необходимость более активного взаимодействия в сфере транспорта и логистики объясняется открывшимися новыми возможностями для стран ОТГ превратиться в важное звено транспортно-коммуникационной связности между Азией и Европой и производственно-логистический хаб.

По данным ЭСКАТО, как констатировал эксперт, сейчас объем товарооборота между Азией и Европой составляет 55% мировой торговли или более 15,6 трлн долл. При этом на сухопутные маршруты приходится лишь 5% перевозок. В то же время загруженность Суэцкого канала, переполненность морских портов, закрытие северных транзитных коридоров вынуждает многие страны к поиску новых путей и переориентации перевозок на континентальные маршруты.

В этих условиях наш макрорегион становится одним из ключевых и востребованных транспортных коридоров, в том числе для стран ЕС, где главная роль отводится Транскаспийскому коридору.

«Вместе с тем, пропускная способность коридора остается низкой. Главными причинами этого являются неразвитость инфраструктуры, погодные условия, большие транспортные и иные затраты, низкий уровень стандартизации таможенно-транзитных процедур и отсутствие транснациональной цифровой интеграции», отметил он.

– Развивая Транскаспийский коридор, а также диверсифицируя доступ к рынкам Азии посредством реализации таких проектов, как строительство железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и Трансафганского коридора, мы могли бы повысить привлекательность нашего региона в качестве транзитного моста между Азией и Европой.

– При этом мы не только реализовали бы транзитный потенциал, но стали бы важным звеном производственно-сбытовой цепочки, связывающей регионы, особенно в условиях, когда многие государства делают ставку на диверсификацию своих внешнеэкономических связей. Для этого тюркские страны имеют все предпосылки: у нас богатые человеческие ресурсы, минерально-сырьевая база, высокие темпы роста промышленности, которые в среднем составляют порядка 16%, - заключил эксперт.

*Экспертная встреча, организованная впервые в Узбекистане Институтом стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан, собрала свыше 60 видных представителей ведущих аналитических центров Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Турции, Венгрии, а также Секретариата ОТГ.*

**Источник**