

Ключевые приоритеты Узбекистана по всестороннему развитию транспортных коридоров в Центральной Азии



За последние 4 года в Узбекистане под руководством Президента Ш.Мирзиёева проводятся системные реформы, направленные на либерализацию и модернизацию национальной экономики, обеспечение ее устойчивого развития и последовательной интеграции в мирохозяйственные связи. В качестве важнейших приоритетов в данном направлении определены повышение конкурентоспособности производимой продукции и экспортного потенциала страны.

По официальным данным, по итогам 2019 г. внешнеторговый оборот Узбекистана составил 42,2 млрд. долл. Однако, в условиях пандемического кризиса в 2020 г. этот показатель снизился на 13,1% (по сравнению с 2019 г.) - до 36,3 млрд. долл. При этом, по прогнозам АБР, в 2021 г. рост ВВП составит 5,8%, так как реформы будут стимулировать рост в сельском хозяйстве, промышленности и сфере услуг.

Реализуемые в Узбекистане меры по модернизации экономики, всесторонней поддержке и стимулированию экспорта, обеспечению устойчивого роста его объемов требуют выработки дополнительных мер по созданию благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых маршрутов, формированию альтернативных максимально эффективных транзитных коридоров, обеспечивающих выход экспортной продукции страны на перспективные международные рынки.

По оценкам экспертов международной компании Boston Consulting Group, Узбекистан занимает в Центральной Азии стратегическое местоположение и обладает развитой транспортной инфраструктурой. По их мнению, в следующие десять лет инвестиционный потенциал Узбекистана составит 65 млрд, из которых на не сырьевые отрасли придется до 20 млрд. долл.

За 2020 год объем международных перевозок грузов Республики Узбекистан уже составил 47,1 млн. т., из них: экспорт - 13,3 млн. т. (+17,2%), импорт - 24,7 млн. тонн (+3,1%), транзит - 9,1 млн. тонн (+15,3%)

В целях повышения транспортно-логистического потенциала страны укрепляется институциональная основа и нормативно-правовая база данной отрасли. В частности, Указом главы Узбекистана от 1 февраля 2019 г. создано Министерство транспорта, которое определено в качестве органа государственного управления по выработке и реализации единой государственной политики в области развития автомобильного, железнодорожного, воздушного, речного транспорта, метрополитена, а также дорожного хозяйства.

В рамках реализации «Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.» проводится системная работа по развитию новых транспортно-транзитных коридоров и сети логистических центров, расширению парка автотранспортных средств и воздушных судов, формированию условий для эффективной перевозки и обработки грузов Узбекистана в сопредельных странах.

Кроме того, в настоящее время разрабатывается «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года», которая предусматривает создание условий для роста объемов и качества пассажирских и грузовых перевозок, совершенствование системы управления транспортным сектором, а также внедрение принципиально новых подходов к подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников транспортной системы.

Указом Президента Республики Узбекистан №УП-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» предусмотрена разработка проекта Закона Республики Узбекистан «О транспорте», призванного определить конкретные пути проведения единой государственной транспортной политики, интеграции всех видов транспорта в единую транспортную сеть и использования эффективных транспортно-логистических систем.

Важно также отметить о вступлении в силу с апреля т.г. для Узбекистана специальной системы преференций Европейского союза для устойчивого развития и эффективного управления (GSP+), куда наша республика была принята в качестве страны-бенефициара. Она предлагает дополнительные возможности для увеличения торговли между ЕС и Узбекистаном, поскольку будут отменены тарифы на ряд таких важных экспортных товаров, как ткани, одежда и изделия из пластика. К тому же в рамках GSP+ можно ввозить более 6,2 тыс. товаров без пошлин. Это придаст мощный импульс для привлечения инвесторов, прежде всего из стран ЕС, к реализации перспективных проектов в Узбекистане, а также сформирует прочную основу для диверсификации и ускоренного развития торгово-экономических связей между Узбекистаном и странами ЕС.

В этих условиях особое значение обретает развитие транспортных коридоров в Центральной Азии, способной связать транспортные коридоры, проходящие по маршруту Север-Юг и Запад-Восток.

Однако в регионе всё ещё сохраняются факторы, негативно влияющие на развитие транспортных коммуникаций. Согласно мнению экспертов международной компании Boston Consulting Group, несмотря на то, что Центральная Азия - регион с большим транзитным потенциалом в мировой транспортной системе, проблемы, наблюдаемые во взаимодействии стран региона по использованию существующих коммуникаций, препятствуют эффективному применению этих возможностей. Большая часть проблем возникает в результате отсутствия единой стратегии между странами региона. Кроме того, сохраняют актуальность такие проблемы, как транспортная замкнутость региона, недиверсифицированные транспортные маршруты, а также нестабильная обстановка в Афганистане.

Эксперты Всемирного Банка отмечают, что страны Центральной Азии пока не реализовали огромный потенциал внутренней и внешней торговли. Для этого необходим комплексный подход по улучшению транспортной связанности внутри и между странами региона, что будет способствовать увеличению ВВП стран региона на 15%.

Вместе с тем, в условиях отсутствия прямого выхода стран региона к морским портам, по оценкам экспертов, более 90% грузовых перевозок в межконтинентальной торговле между Азией и Европой осуществляются морским путём. Это накладывает дополнительную стоимость на начальную цену экспортируемых и импортируемых товаров.

По словам генерального секретаря ООН А.Гутерриша, продукция стран, отдалённых от моря, практически не представлена на международных торговых рынках. На долю этих государств приходится менее 1% мирового экспорта. По данным ЮНКТАД, для стран Центральной Азии транспортные расходы во многих случаях достигают 60% стоимости импортируемых товаров.

Согласно оценкам Института Центральной Азии и Кавказа университета Дж. Хопкинса, транспортная замкнутость серьезно сдерживает экономический рост стран Центральной Азии. Это способствует отставанию в развитии от морских государств на 20%. При этом объёмы ВВП по паритету покупательской способности снижаются до 57%. Основные потери несет Узбекистан, который должен преодолевать территорию двух государств для выхода на мировые рынки.

В то же время ежегодно по направлениям Китай, Юго-Восточная Азия и Европа следует более 23 млн. контейнеров. Однако только 1% из них перевозится по железнодорожным линиям, 99% - морем.

Всё это требует консолидации усилий в данном направлении с участием стран региона и международных организаций. Важно подчеркнуть, что прочной гарантией устойчивого развития и процветания Центральной Азии являются стремление к сотрудничеству и ответственность всех стран региона за общее будущее. Практическое подтверждение этому - предпринятые Узбекистаном за последние 4 года конкретные политико-дипломатические шаги по ключевым направлениям сотрудничества, прежде всего в транспортно-коммуникационной сфере.

Сегодня в Центральной Азии укрепление сотрудничества в транспортной сфере выступает в качестве важного инструмента развития социальных и экономических отношений, способствует свободному перемещению товаров и услуг, а также улучшению условий и качества жизни населения.

В настоящее время транспортные проекты, являющиеся драйвером экономического процветания всего региона, успешно реализуются в доверительной дружественной атмосфере.

Как известно, основными приоритетами Узбекистана в развитии транспортных коридоров в Центральной Азии Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев определил: во-первых, реализацию транспортно-коммуникационных проектов, позволяющих связать Центральную Азию с крупнейшими морскими портами и мировыми рынками; во-вторых, формирование трансафганского коридора с выходом на Южную Азию, а также строительство железнодорожной магистрали «Китай - Кыргызстан - Узбекистан»; в-третьих, дальнейшее развитие транзитного потенциала и увеличение транспортной составляющей в национальной экономике.

Уже сегодня Узбекистану удалось предпринять практические меры по достижению с соседними странами договоренностей о реализации новых инфраструктурных проектов. В частности, в последние годы активно развиваются автомобильные, авиационные и железнодорожные сообщения с Афганистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Туркменистаном.

Узбекистан и Таджикистан возобновили авиасообщение, восстановили железную дорогу Галаба-Амузанг-Хошады. Восстановлена деятельность восьми автомобильных и одного железнодорожного пунктов пропуска. Введение в эксплуатацию восстановленного участка узбекско-таджикской межгосударственной железнодорожной ветки Амузанг-Хошады может сыграть важную роль в развитии транзитных перевозок, а также создаст дополнительные возможности Таджикистану для выхода в Туркменистан и Афганистан.

Узбекистан и Туркменистан построили железнодорожный и автомобильный мосты Туркменабад-Фараб, являющиеся важными коридорами транспортно-транзитного маршрута Узбекистан-Туркменистан-Иран-Оман. Данный транспортный коридор расширился за счёт присоединения к нему Казахстана и Индии, предоставив странам региона доступ к Индийскому океану. Коридор призван соединить Центральную Азию с иранскими портами в Персидском и Оманском Заливах.

Узбекистан и Казахстан запустили автобусные маршруты, скоростное железнодорожное сообщение.

С Кыргызстаном запущены новые железнодорожные сообщения, открыто движение по автомобильному коридору Ташкент - Андижан - Ош - Иркештам — Кашгар, которое впервые позволило автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить в Китай.

Активизирована работа по строительству железной дороги Узбекистан - Кыргызстан - Китай. Проект призван стать важным звеном региональной транспортной сети в рамках проекта «Восток-Запад» и «Север-Юг», обеспечив выход к международным морским портам для географически замкнутых государств Центральной Азии. Согласно предварительным прогнозам, сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы составит порядка 900 км, а срок доставки уменьшится на 7-8 суток.

Активизация регионального транспортного сотрудничества способствовала укреплению торговли внутри Центральной Азии, росту товарооборота между странами региона, а также развитию торгово-экономического сотрудничества. Например, в период 2017-2019 гг. товарооборот между странами Центральной Азии вырос почти в 2 раза - с 2,7 млрд. до 5,2 млрд. долл. Несмотря на влияние пандемии коронавируса на торгово-экономические отношения, товарооборот между Узбекистаном и государствами Центральной Азии за январь-октябрь 2020 г. составил 3,8 млрд. долл.

Узбекистан также продвигает проекты, которые свяжут кратчайшим путем Центральную Азию через Афганистан с Пакистаном и Ближним Востоком, предоставят возможность выхода государствам Южной Азии и Ближнего Востока на рынки СНГ и Европы. Так, Узбекистан активно продвигает инициативу строительства железной дороги Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар с выходом на пакистанские порты Гвадар и Карачи. Поддержку в реализации данного проекта выразили Россия, Китай, США и ряд международных организаций, в частности Всемирный банк, АБР, ЕБРР, ЕИБ, ИБР и АБИИ.

Реализация данного проекта позволит существенно сократить сроки доставки грузов до

Центральной Азии, СНГ и Европы. Например, при полной реализации проекта транспортировка товаров из Пакистана в Узбекистан займет не 35, а 3-5 дней. По предварительным расчётам, прокладка маршрута позволит снизить стоимость перевозки одного 20-фунтового контейнера почти в 3 раза. По имеющимся данным, уже в первые годы с момента начала эксплуатации железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар объем грузоперевозок по этому маршруту составит 10 млн. тонн».

Также важным шагом стало усиление транспортного сотрудничества в рамках международных структур – ООН, ШОС, СНГ. На 75-й сессии ГА ООН Президент Узбекистана инициировал создание под эгидой ООН Регионального центра развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности, учреждение которого позволит активизировать совместные усилия по развитию существующих и формированию новых транспортных коридоров, повысить конкурентоспособность государств Центральной Азии на мировом рынке транспортных услуг и качество транспортного обслуживания внешнеторговых потоков. Среди основных задач Центра определены принятие региональных программ, проектов и документов, имеющих стратегическое значение в реализации совместных транспортно-логистических проектов, что позволит интегрировать транспортную сеть региона в единую транспортную систему.

В 2020 г. в период председательства Узбекистана в СНГ предприняты системные меры по развитию транспортного сотрудничества. Узбекистан в качестве председателя СНГ инициировал принятие ряда стратегических документов в транспортной сфере, среди которых решение Совета глав правительств СНГ «О Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 г.», План мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020-2025 гг., Концепция дальнейшего развития СНГ и План основных мероприятий по её реализации и др.

Реализация намеченных приоритетных задач в указанных стратегических документах в перспективе окажет существенное содействие в совершенствовании нормативно-правового обеспечения сотрудничества в области транспорта, повышении эффективности реализации транзитного потенциала государств-участников СНГ, развитии на пространстве СНГ международных транспортных коридоров, повышении эффективности согласованной тарифной политики в области международных железнодорожных перевозок и реализации скоординированной политики в области транспортной безопасности, а также решении проблемных вопросов в данной сфере.

Важные инициативы Узбекистана также поднимаются и в рамках ШОС. Узбекистан рассматривает ШОС в качестве перспективной площадки для наращивания взаимодействия в сфере транспорта и логистики. В регионе ШОС уже проложено более 13 млн. км автомобильных дорог (около 20% всех мировых автомагистралей) и около 250 тыс. км железных дорог, которые содействуют развитию региональной транспортной взаимосвязанности.

Об огромном транзитном потенциале Центральной Азии свидетельствует то, что в 2019 г. Китай импортировал товары на сумму более 2 трлн. долл., а из стран ШОС – всего на 100 млрд. долл. При этом Председатель КНР Си Цзиньпин заявляет, что через 15 лет Китай будет импортировать на 30 трлн. долл. Необходимо отметить, что расстояние перевозки грузов из Китая в Европу через Центральную Азию в 2 раза короче, чем по морю, и в 2,5 раза – чем по транспортному коридору через Россию.

Следует отметить, что сегодня по направлению Европа – Китай действует 61 железнодорожный маршрут, а из Китая в Европу – 84 маршрута. Более 85% транзитных контейнеров проходят через Казахстан, в то время как объемы перевозок через Россию и Монголию снижаются. Ещё одно растущее направление транзита – из Китая через казахстанский Сарыагаш в страны Центральной Азии и Афганистан. В условиях пандемии коронавируса за девять месяцев 2020 г. перевозки контейнеров по маршруту Китай-Европа составили 388 тыс. единиц (рост на 61% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.).

Для расширения взаимовыгодной торговли между государствами-членами ШОС, создания новых и совершенствования существующих транспортно-логистических инфраструктур во имя общих интересов стран-членов Организации Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев в своих выступлениях в рамках заседаний Совета глав государств-членов ШОС выдвинул ряд инициатив, нацеленных на консолидацию усилий участников ШОС в транспортной сфере.

На заседании Совета глав государств-членов ШОС (г. Циндао, КНР, 10 июня 2018 г.) предложено рассмотреть возможность учреждения Международной транспортно-логистической ассоциации ШОС. Кроме того, в Циндаоской декларации Совета глав государств-членов ШОС (10 июня, 2018 г.) поддержано проведение в Узбекистане первой встречи руководителей железнодорожных администраций государств-членов ШОС. На заседании Совета глав государств-членов ШОС в Бишкеке (июнь, 2019 г.) Президент Узбекистана предложил разработать Стратегию сотрудничества ШОС по развитию взаимосвязанности, эффективных экономических и транспортных коридоров.

Инициативы и предложения Главы Узбекистана находят широкую поддержку среди государств-членов ШОС. Яркий пример – утверждение в ходе заседания Совета глав правительств государств ШОС в г. Ташкенте в ноябре 2019 г. Концепции взаимодействия железнодорожных администраций государств-членов ШОС, разработанной по инициативе Ш.Мирзиёева.

Важно также отметить, что Узбекистан рассматривает сотрудничество с прикаспийскими государствами в качестве одного из приоритетных направлений своей внешнеполитической стратегии и заинтересован в придании новой динамики многосторонним связям. Использование транзитных возможностей железной дороги Баку-Тбилиси-Карс позволит странам Центральной Азии диверсифицировать транспортные направления. Данный проект будет играть ключевую роль в налаживании регулярных перевозок грузов из Турции и Европы в страны Центральной Азии и Китай.

В целом, формирование разветвлённой транспортно-коммуникационной системы в Центральной Азии позволит в полной мере реализовать транспортно-транзитный потенциал региона и будет иметь мультипликативный эффект для устойчивого развития Центральной Азии.

В этой связи особую актуальность обретает практическая реализация инициатив Президента Республики Узбекистан, выдвинутых на глобальных и региональных форумах, в частности в рамках ООН, ШОС, СНГ. Востребованными также являются инициативы Руководства Узбекистана, озвученные на международной конференции «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности» в Ташкенте в 2018 г. В частности, о разработке Стратегии по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии, принятии на её основе региональной Программы по устойчивому развитию транспортной системы Центральной Азии и формировании Регионального совета по транспортным коммуникациям стран Центральной Азии, который станет координирующей структурой в решении проблем транспортно-логистической сферы.

Практическая и системная реализация указанных инициатив внесет большой вклад в формировании общего транспортного пространства Центральной Азии, а также повысит конкурентоспособность международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств региона.

Фаррух Жураев,
Руководитель отдела Института
Стратегических и межрегиональных
Исследований при Президенте
Республики Узбекистан