

# Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: взгляд из Узбекистана

В сентябре Ташкент превратится в международную экспертную площадку выработки идей и предложений по дальнейшему развитию транспортных проектов в Центральной Азии: в столице пройдет международная конференция на тему «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности».

Для получения подробной информации о предстоящей международной конференции наш обозреватель побеседовал с экспертом Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан Ф.Жураевым.

- В мировом сообществе растет интерес к предстоящей международной конференции «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности», которая состоится в сентябре в Ташкенте. Могли бы вы подробнее рассказать о повестке дня конференции?

- Данный форум, прежде всего, направлен на обсуждение совместных усилий и разработку мер по развитию транспортно-транзитного потенциала всей Центральной Азии, являющегося одним из главных локомотивов динамичного экономического развития нашего региона.

Учитывая важность и актуальность развития Центральной Азии как единого региона, глава Узбекистана Ш.Мирзиёев с первых дней на посту Президента страны обозначил проведение активной региональной политики, создание благоприятной политической атмосферы в Центральной Азии, выстраивание конструктивных и взаимовыгодных отношений со странами региона по всем направлениям, в том числе в сфере транспорта, главными приоритетами внешней политики Узбекистана.

В нашей стране уделяется особое внимание вопросам дальнейшего развития транспортной инфраструктуры и увеличению объемов транзитных грузоперевозок.

В настоящее время в Узбекистане реализуется «Программа развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015-2019 годы», которая предусматривает выработку единой комплексной стратегии в области развития национальной транспортной отрасли, отвечающей высоким международным требованиям и стандартам, а также обеспечение ее широкой интеграции в международные транспортные системы с учетом перспективных потребностей республиканских производителей в продвижении своей продукции на региональные и мировые рынки.

Нужно учесть, что сегодня в стране создаются все необходимые условия для дальнейшего развития транспортно-транзитного потенциала. В стране проводится работа по увеличению пропускной способности транспортной системы, устранению имеющихся барьеров для беспрепятственного транзита через территорию Узбекистана, что имеет огромное значение для развития международных транспортных коридоров в Центральной Азии.

Для воплощения в жизнь ключевых моментов регионального развития в ноябре 2017 года в Самарканде состоялась международная конференция «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания». Президент нашей страны Ш.Мирзиёев, выступая на этой конференции, говорил о тенденциях развития регионального сотрудничества в настоящее время во всех значимых сферах и инициировал ряд предложений по Центральной Азии. Одна из ключевых инициатив главы Узбекистана – принятие резолюции ООН по Центральной Азии получила широкую международную поддержку, и в июне этого года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию «Укрепление регионального и международного сотрудничества по обеспечению мира, стабильности и устойчивого развития в Центральноазиатском регионе». В резолюции особое место отведено развитию транспортной инфраструктуры и транзитных коридоров, укреплению взаимодействия всех видов транспорта, в том числе за счет открытия новых автомобильных и железных дорог, а также авиамаршрутов.

Через регион проходят кратчайшие маршруты, соединяющие между собой крупные международные рынки. Транспортно-транзитный потенциал региона определяется его геостратегическим положением в центре Великого шелкового пути - исторически служившего мостом между Востоком и Западом, Севером и Югом. Президент Ш.Мирзиёев, выступая на консультативной встрече глав государств Центральной Азии в марте нынешнего года в Астане, подчеркнул, что приоритетом должна стать реализация транспортно-коммуникационных проектов, которые позволят связать Центральную Азию с крупнейшими морскими портами и мировыми рынками.

Осознавая актуальность формирования новых и совершенствования существующих транспортных коридоров в Центральной Азии, Президент Ш.Мирзиёев именно в ходе Самаркандской конференции инициировал проведение в Ташкенте международной конференции по транспортным коридорам.

На Ташкентской конференции ожидается выработка предложений по развитию транспортно-транзитного потенциала региона, превращению его в международный транспортный хаб, эффективному использованию транзитного потенциала международных транспортных коридоров, идущих через Центральную Азию.

- Не могли бы сказать, в чем заключается актуальность данной конференции для Узбекистана и других стран Центральной Азии? Какие вопросы будут обсуждаться а ее ходе?

- Прежде всего, хочу отметить, что на конференции будут обсуждаться вопросы, которые, во-первых, представляют практический интерес для всех стран Центральной Азии, во-вторых, ориентированы на сотрудничество с международными организациями, прежде всего международными финансовыми структурами, с целью привлечения иностранных инвестиций и инициирования новых проектов, в-третьих, вопросы, направленные на выработку совместных усилий по дальнейшему совершенствованию транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии.

Актуальность для региона представляют вопросы формирования новых транспортных и транзитных коридоров в Центральной Азии, позволяющих привлечь дополнительные грузопотоки, зарубежный опыт по подготовке кадров в сфере транспорта и логистики, созданию сети международных центров логистики, а также формирования методов эффективного использования морских и сухопутных портов зарубежных стран для развития транспортно-логистического потенциала региона, образования в Центральной Азии единого интегрированного транспортного хаба, который будет служить ключевым транзитным соединением между странами Южной и Юго-Восточной Азии, Европы, Ближнего и Среднего Востока.

Целью мероприятия является выработка совместных мер, направленных на развитие транзитного потенциала региона, повышение эффективности использования международных транспортных коридоров, устранение различных барьеров при осуществлении международных перевозок, совершенствование нормативно-правовой базы и тарифной политики.

В рамках конференции будут организованы четыре секционных заседания по следующим темам:

1. Современное состояние и перспективы развития транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии;
2. Мировые и региональные тенденции развития железнодорожного транспорта;
3. Международное сотрудничество по совершенствованию автомобильных перевозок: зарубежный опыт и национальная практика;
4. Актуальные вопросы развития воздушного транспорта в Центральной Азии.

В работе конференции ожидается участие свыше 200 человек более чем из 45 стран мира, представителей 25 международных организаций, финансовых институтов и ведущих транспортных компаний, в том числе Всемирного банка, АБР, ИБР, ЕБРР, АБИИ, ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, ИКАО, ИАТА, ОБСЕ, ГИЦ, ШОС, ОИС, ОЭС, СНГ, ЦАРЭС, ТРАСЕКА, МСАТ, ОСЖД и других.

- Какие меры предпринимают страны Центральной Азии для развития транспортного

сотрудничества в регионе?

- По некоторым данным система железнодорожного сообщения стран Центральной Азии простирается более чем на 22 тысячи км. Казахстан обладает самой крупной и самой эксплуатируемой железной дорогой, которая составляет 66 процентов от общей протяженности железнодорожных путей региона и выполняет 84 процента всех грузовых перевозок. По территории Узбекистана проходит около 18 процентов региональных железнодорожных путей, на долю которых приходится около 11 процентов всех перевозок. Туркменистан располагает приблизительно 12 процентами региональных железнодорожных путей и обеспечивает 4 процента от всех перевозок.

В 1993 году в Брюсселе при участии Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана была принята Брюссельская декларация, которая положила начало реализации межрегиональной программы технического содействия ТРАСЕКА, финансируемой ЕС, для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии.

Спустя три года - в 1996 году, в действие введена железнодорожная магистраль Теджен-Серахс-Мешхед, которая открыла новый трансазиатский коридор для выхода стран Центральной Азии на мировой рынок через территории Ирана и Турции.

В последнее время в условиях доверительной и дружеской атмосферы в Центральной Азии удастся достичь практических мер для воплощения в жизнь реальных транспортных проектов.

Интенсивно развивается деятельность Международного интермодального центра логистики «Навои», который связывает Узбекистан с крупными логистическими центрами зарубежных стран, в частности, Франкфурта, Милана, Брюсселя, Вены, Сарагосы, Осло, Базеля, Дубая, Дели, Тегерана, Шанхая.

22 июня 2016 года была введена в действие железная дорога Ангрэн-Пап. Являясь важным звеном железнодорожного коридора Китай - Центральная Азия - Европа, она кратчайшим способом обеспечит выход Китая в страны Центральной и Южной Азии и будет способствовать развитию экономики Узбекистана.

В феврале 2017 года восстановлено авиасообщение между Ташкентом и Душанбе, которое было прекращено в 1992 году.

В марте того же года был открыто скоростное железнодорожное сообщение Ташкент-Алматы, также задействованы дополнительные рейсы национальных авиаперевозчиков.

С сентября 2017 года контрольно-пропускной пункт «Дустлик» на узбекско-кыргызской границе возобновил работу, что является знаковым событием в истории кыргызского и узбекского народов. Это послужит мощным стимулом для развития многовекторного сотрудничества между двумя странами.

В 2017 году открыты новые железнодорожный и автомобильный мосты Туркменабад-Фараб через Амударью, что дало возможность увеличить объем грузоперевозок в 2,5 раза. Мосты через Амударью дают прямой выход грузопотокам из государств АТР, Южной Азии к Каспийскому морю и далее - в Черноморский и Средиземноморский регионы, страны Европы, Закавказья, Ближнего и Среднего Востока. Кроме того, мосты являются важными звеньями транспортно-транзитного маршрута Узбекистан-Туркменистан-Иран-Оман.

Активизирована работа по строительству железной дороги Узбекистан - Кыргызстан - Китай.

Данный транспортный проект представляет актуальность на пространстве ШОС, так как начало его функционирования позволит увеличить и расширить торгово-экономические отношения не только между участниками проекта, но и между всеми странами Центральной Азии с Китаем. Железная дорога предоставит возможность перевозки грузов из Китая через Кыргызстан и Узбекистан в страны Восточной Европы и Ближнего Востока, тем самым она станет одним из кратчайших маршрутов транспортировки китайских грузов в страны Европы, а также позволит развить транспортно-логистическую инфраструктуру стран Центральной Азии.

В конце февраля нынешнего года было открыто движение по автомобильному коридору Ташкент -

Андижан - Ош - Иркештам — Кашгар, который впервые позволил автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить в Китай.

В марте на границе Узбекистана и Таджикистана был открыт КПП «Джартепа», соединяющий Самарканд с Пенджикентом. Была восстановлена деятельность восьми автомобильных и одного железнодорожного пункта пропуска «Амузанг». Введение в эксплуатацию восстановленного участка узбекско-таджикской межгосударственной железнодорожной ветки Галаба-Амузанг-Хушади будет играть важную роль в развитии транзитных перевозок, а также создаст условия для открытия дополнительных возможностей для выхода в Туркменистан и Афганистан.

Стратегическое будущее и перспективы Центральной Азии непосредственно связаны с вовлечением и активным участием в региональных процессах - Афганистана, так как эта страна является неотъемлемой частью региона. В ходе визита президента Афганистана Ашрафа Гани в 2017 году в Узбекистан были достигнуты договоренности о реализации проекта по строительству линии электропередачи Сурхан - Пули Хумри. Новая линия, несомненно позволит увеличить поставки электроэнергии из Узбекистана в Афганистан на 70 процентов - до 6 миллиардов кВт/ч в год.

Большой вклад в развитие Афганистана вносит наша страна, построившая в 2011 году первую в Афганистане железную дорогу Хайратон - Мазари-Шариф. В перспективе между сторонами будет реализован проект строительства железной дороги Мазари-Шариф - Герат, которая позволит внести существенный вклад в экономическое восстановление Афганистана. Железная дорога однозначно повысит товарооборот и транзитный потенциал Узбекистана, и наша страна получит прямой выход на иранские порты, в том числе Бандер-Аббас и Чабахар.

В 2017 году произошло важное событие - между Узбекистаном и Афганистаном было установлено авиасообщение. Данный шаг позволит использовать Ташкентский аэропорт в качестве авиахаба на стыковочных рейсах афганской авиакомпании в Германию, Великобританию и другие страны Европы.

Развитие сотрудничества с Афганистаном в сфере транспорта и строительство новых железных дорог в рамках трансафганского коридора - в перспективе обеспечит Центральную Азию кратчайшим выходом к портам Индийского океана и Персидского залива, соединит Южную и Юго-Восточную Азию с рынками Европы и Китая.

- Какие транспортные проекты международного характера существуют в Центральной Азии? Насколько они востребованы в нашем регионе?

- В последнее время страны нашего региона активизировали усилия по наращиванию своих транспортных возможностей международного значения. На сегодняшний день через Центральную Азию прокладывается ряд международных транспортных коридоров.

В 2018-2023 годах планируется строительство и запуск транспортного коридора «Евразия», который соединит Китай и Западную Европу. Магистраль пройдет из Пекина через Астану, Москву и Минск в Берлин. По некоторым прогнозам, к 2050 году по магистрали будут ежегодно перевозиться 20 млн. тонн грузов и 37 млн. пассажиров.

«Западная Европа - Западный Китай». Участок Китай - Казахстан начал функционировать в 2016 году, это кратчайший автодорожный маршрут до Европы со сроком транспортировки грузов от 10 до 12 дней. Полноценный запуск проекта ожидается не ранее 2030 года. Коридор будет проходить по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Оренбург - Актобе - Алматы - Хоргос.

В 2017 году представители Афганистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии и Турции подписали соглашение о создании транспортного коридора «Ляпис-лазурь». Предполагается, что железнодорожные и автомобильные маршруты соединят город Торгунди (Афганистан) с Ашхабадом, портом Туркменбаши на Каспийском море. Далее коридор будет проходить через Каспий до Баку, затем через Тбилиси на Анкару с ответвлениями в Поти и Батуми, далее от Анкары до Стамбула, Карса в Турции с дальнейшим выходом на транспортную систему Европы.

Казахстан-Туркменистан-Иран. В мае 2018 года по маршруту Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран

проследовал контейнерный поезд. Общее время в пути по железнодорожному маршруту около 2 недель, что в среднем в два раза быстрее, чем при использовании морского пути. Предполагается, что к 2022 году объем перевозок грузов по железной дороге составит 15 млн. тонн в год.

Проект «Восток - Запад» призван обеспечить транспортную связь между Китаем и Европой. Ключевым звеном транспортного коридора Восток-Запад является железная дорога Баку-Тбилиси-Карс. Данный проект будет играть ключевую роль в налаживании регулярных перевозок грузов из Турции и Европы в страны Центральной Азии и Китай, а также в Иран.

Узбекистан заинтересован в участии в данном проекте. Согласно постановлению Президента нашей страны «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы» реализуются меры по осуществлению пилотных транзитных перевозок внешнеторговых грузов по железнодорожному маршруту Баку - Тбилиси - Ахалкалаки - Карс с выходом в порты.

«Север - Юг». По некоторым сведениям, открытие транспортного коридора запланировано на 2020 год. Данный транспортный коридор соединит порт Санкт-Петербурга с иранскими портами Бендер-Аббас и Чахбахар, таким образом морская ветка дотягивается до индийского порта Мумбаи.

Актуальным для Центральной Азии является то, что транспортный коридор упростит процесс грузоперевозок из Центральной Азии, через Иран в страны Персидского залива. Коридор ежегодно будет в силах обеспечивать транзит 3-5 млн. тонн грузов.

Данный транспортный коридор представляет актуальный характер для Узбекистана. Президент нашей страны Ш.Мирзиёев на саммите ШОС в Циндао в июне 2018 года заявил, что Узбекистан выступает за строительство железнодорожных линий Мазари-Шариф - Герат, Китай - Кыргызстан - Узбекистан, а также за развитие трансрегиональных коридоров Центральная Азия - Персидский залив, Север - Юг и Восток - Запад.

- В последнее время, в мировом экспертном сообществе часто говорят о транспортной составляющей китайской инициативы «Один пояс, один путь» . Не могли бы вы рассказать какие результаты можно ожидать в целом?

- Хочу обратить ваше внимание на то, что Узбекистан поддерживает проект «Один пояс, один путь» и заинтересован в более активном в нем участии. Хорошо известно, что инициатива «Один пояс, один путь», прежде всего, направлена на развитие торгово-экономических отношений, формирование новых транспортных путей, связывающих КНР более чем с 65 странами мира, на которые сегодня приходится 60 процентов населения планеты и 30 процентов мирового ВВП.

В мае 2017 года в Пекине Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев, выступая на международном форуме «Один пояс, один путь», подчеркнул актуальность использования проекта «Один пояс, один путь» для Центральной Азии. Это, во-первых, - реализация крупных проектов в сфере транспорта, торговли, инвестиций, энергетики и высоких технологий в Центральной Азии, во-вторых, - разработка комплексной программы действий по сотрудничеству в создании транспортно-логистических маршрутов, связывающих Центральную Азию через Китай и Россию с рынками Южной, Юго-Восточной Азии и европейских стран.

Одним из крупных транспортных проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» может стать строительство и запуск железной дороги Узбекистан-Кыргызстан-Китай.

Интересным также является наполнение ОПОП инновационным содержанием, в частности, активизация сотрудничества в области цифровой экономики с целью формирования цифрового Шелкового пути.

Данная инициатива, озвученная Председателем КНР

Си Цзиньпином в 2017 году на международном экономическом форуме «Один пояс, один путь», непосредственно связана с развитием национальных систем цифровой экономики и цифровой дипломатии, созданием суперкомпьютерных центров, глобальных цифровых магазинов, «умных городов», расширением электронной коммерции и медицины, а также с использованием технологии искусственного интеллекта в решении различных внутривнутриполитических и внешнеполитических задач государств.

Сегодня, цифровые услуги в сфере транспорта и логистики набирают обороты практически во всех развитых и развивающихся странах мира.

Учитывая данную тенденцию, в ходе международной конференции планируется обсуждение вопросов, связанных с внедрением информационных технологии, маркетинговых и цифровых услуг в системах автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта стран Центральной Азии.

- Какие Вы ожидаете результаты от данного мероприятия?

- Хочу отметить, что в Узбекистане впервые пройдет международный форум по транспортным коридорам. Будем надеяться, что Узбекистан внесет большой вклад в создание благоприятных условий для долгосрочного и многостороннего сотрудничества по формированию региональной транспортно-коммуникационной системы стран Центральной Азии и активизации усилий по выработке новых инвестиционных проектов в сфере транспорта и логистики в Узбекистане и регионе.

Для региона важным и актуальным является выработка новых согласованных решений по развитию транспортно-транзитного потенциала Центральной Азии в целях выхода к морским портам зарубежных стран.

Кроме того, по итогам работы конференции ожидается подписание странами Центральной Азии общерегиональной программы развития транспортных коммуникаций.

Также ожидается обсуждение инициативы Президента Узбекистана, озвученной на саммите ШОС в июне 2017 года, о формировании системы интегрированного управления транспортными перевозками, направленной на регулирование вопросов по упрощению перемещения товаров и транспортных средств, организацию единых подходов в проведении контроля за осуществлением международных перевозок.

**Источник: uza.uz**