

## Реализация инициатив Узбекистана и Китая в транспортно-коммуникационной сфере будет способствовать укреплению межрегиональной взаимосвязанности



Значимым событием последних дней во внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан стал государственный визит Президента Шавкат Мирзиёева в город Сиань 18-19 мая т.г. для участия в первом саммите глав государств в формате «Центральная Азия – Китай».

Выступая на мероприятии, глава нашей страны выдвинул ряд важных инициатив по дальнейшему расширению взаимовыгодного сотрудничества стран Центральной Азии и КНР.

Одним из основных направлений практического взаимодействия между Китаем и государствами Центральной Азией Шавкат Мирзиёев обозначил **транспортно-коммуникационную сферу**.

В частности, подчеркнув стратегическую значимость развития безопасных и кратчайших транспортных коридоров, соединяющих Китай с регионом, с выходом на Европу, Ближний Восток и Южную Азию, Шавкат Мирзиёев особо подчеркнул о важности скорейшей реализации железной дороги «**Китай-Кыргызстан-Узбекистан**» (ККУ).

В данном контексте следует отметить, что 18 мая т.г. в Сиане был подписан трехсторонний документ между Государственным комитетом по развитию и реформам Китайской Народной Республики, Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, Министерством транспорта Республики Узбекистан, предусматривающий конкретные шаги по дальнейшей реализации проекта строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан».

На сегодняшний день по ж/д ККУ стороны уже завершили работу по разработке технико-экономического обоснования и провели трёхстороннюю совместную оценку её технико-экономического обоснования. В настоящее время участники приступают к разработке детального

проектирования, проведению исследования и определению модели инвестиций и финансирования.

Говоря о преимуществах стратегической магистрали ККУ, следует обратить внимание на следующие моменты:

**Во-первых**, ККУ будет отвечать целям центральноазиатских государств по диверсификации транспортных направлений и повышению конкурентоспособности региона в качестве международного транспортно-транзитного хаба. Общая протяженность ж/д составит около 454 км, из них 280 км пройдут по территории Кыргызстана.

На всей линии предусмотрены 18 станций, 81 больших и средних мостов протяженностью 26,1 км, 41 тоннель – 120,39 км. Общая длина мостов и тоннелей составляет 146,49 км, то есть 47% всей длины линии.

Согласно предварительным прогнозам, сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы составит порядка 900 км, а сроки доставки грузов уменьшатся на 7-8 суток. Это в свою очередь повысит привлекательность стран Центральной Азии в качестве центра международной торговли, будет содействовать активизации внутрирегиональной и диверсификации внерегиональной торговли, а также становлению Центральной Азии в качестве связующего звена между Азией и Европой. Это особо важно, тем более что объем товарооборота между этими двумя континентами, по данным ЭСКАТО, составляет 55% мировой торговли.

**Во-вторых**, строительство ККУ может предоставить доступ к рынкам Юго-Восточной Азии путём присоединения к трансафганскому транспортному коридору «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар». В перспективе реализация данной железной дороги и строительство трансафганского коридора позволят в рамках инициативы «Пояса и пути» связать альтернативными путями Китай со странами Южной Азии. В этой связи, вопрос скорейшей реализации данных проектов созвучны с позицией Китая.

С учетом этих факторов, а также транспортной взаимосвязанности Китая и стран Центральной Азии Шавкат Мирзиёев в качестве первоочередной задачи заявил о **важности сопряжения национальных программ развития транспортных коммуникаций**.

Безусловно, это даст возможность выработать единую долгосрочную стратегию между Китаем и странами Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере.

**В-третьих**, данная магистраль расширит экономические возможности государств Центральной Азии путём присоединения транспортно-логистической инфраструктуры региона к морским торговым сетям.

Сегодня данный вопрос актуализируется, когда из-за более высоких транспортных издержек ВВП стран, не имеющих выхода к морю, растет на 1,5% медленнее, а товарооборот на 30% меньше по сравнению со странами, имеющими выход к морю.

Это также позволит обеспечить внутренний рынок необходимыми товарами и поспособствует притоку высоких технологий и иностранных инвестиций для модернизации экономики стран Центральной Азии.

**В-четвертых**, реализация проекта придаст мощный импульс технологическому развитию транспортной отрасли, станет триггером для развития смежных отраслей экономик стран Центральной Азии, особенно в сфере горнорудной, металлургической промышленности, позволит взять в экономический оборот разработку месторождений полезных ископаемых, находящихся вдоль пролегания железнодорожной трассы. Все это, в свою очередь, выведет на новый уровень промышленную кооперацию, облегчит производство и выход на рынки третьих стран с товарами с высокой добавленной стоимостью.

**Резюмируя**, с уверенностью можно констатировать, что воплощение в жизнь проекта железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», которая несомненно станет надёжным и бесперебойным китайско-центральноазиатским экономическим коридором, принесет уникальную возможность КНР и странам региона выйти на рынки обширной Евразии и ускорить темп национального экономического роста.

Более того, осуществление проекта ККУ и транспортного коридора «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» поспособствует превращению региона в один из важных частей международного транзитного коридора «Восток – Запад», а также увеличит возможности международного транспортного коридора «Север – Юг». В конечном итоге это даст возможность странам Центральной Азии стать активными участниками межконтинентальной транспортной системы, ключевым звеном в глобальной производственно-логистической цепочке добавленной стоимости.

**Жасур Рахматов,**

Главный научный сотрудник ИСМИ при Президенте Республики Узбекистан

*Источник*