

Реализация Трансафганского коридора и маршрута Китай - Кыргызстан - Узбекистан будет способствовать созданию единой транспортной сети между Узбекистаном и Азербайджаном



В рамках визита первого заместителя директора ИСМИ Акрамжона Неъматова в Азербайджан 5 июля т.г. состоялась встреча с руководителем отдела маркетинга и продаж Бакинского международного морского торгового порта в Аляте Анаром Ибрагимовым и другими должностными лицами.

Представитель ИСМИ также ознакомился с деятельностью порта. Отмечалось, что Бакинский международный морской торговый порт является крупным интермодальным распределительным узлом и используется как интегрированная модель развития. В нем функционирует таможенная зона, задействована инфраструктура поселка Алят и реализуются различные транспортные и нетранспортные проекты.

Подчеркивалось, что именно здесь сходятся основные железнодорожные и автомобильные сети Азербайджана, тем самым способствуя реализации видения порта как крупного хаба, становящегося ключом к региональным и глобальным цепочкам поставок.

По информации сотрудников порта, «в среднесрочной перспективе поставлена амбициозная цель довести объем перевозимых грузов через Бакинский порт до 2,4 млн. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (TEU). Для этого имеются возможности - создана вся необходимая инфраструктура, позволяющая разгружать и перегружать практически все виды грузов».

В рамках состоявшейся встречи замдиректора ИСМИ ознакомил азербайджанских коллег с усилиями Узбекистана по развитию транспортно-логистической сферы. «Узбекистан уделяет приоритетное значение развитию международных транспортных коридоров, цифровизации цепочек логистики, в том числе процессов прохождения грузов и транспортных средств через пограничные пункты, оптимизации транспортных и иных затрат в стоимости экспортной продукции, повышению скорости доставки грузов», подчеркнул он.

Отмечалось, что сегодня 6,4% ВВП Узбекистана приходится на сферу транспортных услуг. 7,4% от общих инвестиций и 29,5% сферы обслуживания приходятся на долю транспорта. К 2030 году планируется увеличить пропускную способность транзитного потенциала около 2-х раз - до 20 миллионов тонн, а также увеличить долю инвестиций в транспортный сектор относительно ВВП страны до 46,7 миллиарда долларов.

В этой связи, убежден Акрамжон Неъматов, необходимо наладить эффективное взаимодействие в транспортно-коммуникационной сфере. По его словам, сегодня Узбекистан и Азербайджан в рамках Транскаспийского железнодорожного коридора выступают связующими звеньями между странами Центральной Азии и Кавказа, а также другими государствами Европейского и Азиатского континента. В этих условиях особую значимость приобретает стремление стран развивать трансрегиональные транспортные коридоры, что увеличит объем взаимных грузоперевозок и повысит транзитный потенциал не только двух стран, но и двух регионов в целом.

Как отметил Акрамжон Неъматов, важное значение для Узбекистана имеет использование транзитного потенциала железной дороги Баку - Тбилиси - Карс, обеспечивающей выход узбекских товаров на мировой рынок. Со своей стороны Азербайджан проявляет интерес в продлении планируемой железнодорожной магистрали Китай - Кыргызстан - Узбекистан до Каспийского моря, что усилит транзитные возможности Транскаспийского коридора.

«Стороны также выражают обоюдную заинтересованность в продвижении мультимодального транспортного коридора АТР - Китай - Кыргызстан - Узбекистан - Туркменистан - Азербайджан - Грузия - Турция - Европа, что значительно повысит торговый потенциал братских стран», констатировал эксперт.

С его слов, большие перспективы открываются с созданием Трансафганского коридора, реализацией маршрута Китай - Кыргызстан - Узбекистан и восстановлением Зангезурского коридора, который может обеспечить кратчайший сухопутный путь из Азии в Европу. Эти маршруты позволят создать единую транспортную сеть между странами, расширить возможности для торговли как с Китаем, так и с Европейским союзом.

В частности, констатировал эксперт, успешная реализация коридора Китай - Кыргызстан - Узбекистан сократит расстояние из Китая в Юго-Восточную Европу до 900 км, что равно 7-8 дням. Это будет способствовать превращению стран Центральной Азии в сухопутный мост, соединяющий Азербайджан с Китаем и регионом Южной Азии в целом. «Благодаря этой железной дороге можно будет обеспечить более глубокую интеграцию всех стран Центральной Азии и Кавказа в глобальные цепочки поставок и активное участие в международном транзите товаров», резюмировал Акрамжон Неъматов.

При этом, заявил замглавы ИСМИ, «выступая в качестве узловых хабов в своих регионах, Узбекистан и Азербайджан должны не ограничиваться лишь функцией транзитных пунктов, а формировать экономические коридоры путем создания вдоль существующих транспортных маршрутов производственно-логистических и сбытовых центров. Это позволит нам производить и поставлять на внешние рынки продукцию с высокой добавленной стоимостью».

Напомним, что первый заместитель директора ИСМИ Акрамжон Неъматов находится в Азербайджане в рамках участия в состоявшемся 3 июля т.г. Шушинском Форуме аналитических центров государств-членов Организации тюркских государств.

Источник