

Узбекистан выступает за всестороннее развитие транспортных коридоров в Центральной Азии



В 2020 году, несмотря на пандемию коронавируса, на высоком и высшем уровнях состоялись международные и региональные мероприятия в формате видеоконференций, в которых активное участие принимал лидер Узбекистана Шавкат Мирзиёев. Руководитель страны выступал с важными и своевременными инициативами, в частности, в сфере укрепления транспортных коридоров, являющихся ключевым драйвером развития экономики.

Весь мир наблюдал за впервые состоявшейся в режиме онлайн 75-й сессией Генеральной Ассамблеи ООН, где Президент Республики Узбекистан выдвинул очень важную инициативу - создание под эгидой ООН Регионального центра развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

Как образование такого центра повлияет на развитие транспортно-логистической сферы и экономики Центральной Азии? Об этом мы побеседовали с **первым заместителем директора Института стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан Акрамжоном НЕЪМАТОВЫМ:**

- Прежде всего хочу отметить, что Президент Шавкат Мирзиёев, выступая на международных форумах, выдвигает востребованные идеи и инициативы, направленные на всестороннее укрепление регионального сотрудничества в Центральной Азии, с которым связаны жизненно важные интересы нашей страны. Известно, что решение целого ряда вопросов обеспечения устойчивого развития и безопасности Узбекистана во многом зависит от уровня взаимопонимания

и эффективности сотрудничества между странами Центральной Азии. Все это требует от государств региона принятия системных и долгосрочных мер по комплексному развитию всех ключевых сфер. Особая роль при этом отводится развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в регионе.

Тут хотелось бы обратить внимание на такой важный факт: в последние четыре года в нашей стране начался качественно новый этап формирования и реализации единой государственной транспортной политики, направленной на коренное совершенствование системы государственного управления в сфере транспорта, повышение инвестиционной привлекательности и экспортного потенциала республики, обеспечение стратегического развития и устойчивого функционирования транспортных коммуникаций.

И это неспроста, поскольку транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, выступает в качестве важного инструмента достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей.

Его устойчивое развитие способствует пространственной доступности национальных территорий, устойчивой мобильности граждан, свободному перемещению товаров и услуг, конкуренции и свободе экономической деятельности, улучшению условий и качества жизни населения.

Именно поэтому Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев придает приоритетное значение реализации практических мер не только на национальном уровне, но и в двустороннем и многостороннем форматах, консолидируя усилия стран Центральной Азии и международного сообщества с целью ускорить интеграцию региона в систему международных транспортных коридоров.

Это в полной мере отвечает и задачам внешнеэкономической деятельности Узбекистана, которые заключаются в диверсификации номенклатуры и увеличении продукции с высокой добавленной стоимостью в структуре экспорта. Проводимые в стране системные реформы направлены на модернизацию и повышение конкурентоспособности национальной экономики, ее устойчивое развитие и постепенную интеграцию в мирохозяйственные связи. Для реализации поставленных задач необходим выход на новые рынки посредством разветвленных транспортных коридоров.

С учетом этого в последние годы запущены автомобильные, авиационные и железнодорожные сообщения с **Афганистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Туркменистаном**, достигнуты договоренности о реализации новых инфраструктурных проектов в сфере транспортной логистики. Активизация регионального транспортного сотрудничества способствовала, во-первых, укреплению торговли внутри Центральной Азии, во-вторых, росту товарооборота между странами региона, в-третьих, развитию торгово-экономического сотрудничества.

В частности, доля товарооборота Узбекистана со странами ЦА составляет **12,2 процента** от совокупного товарооборота страны (в 2019-м этот показатель был равен **5,1** млрд долларов; по сравнению с 2016 годом наблюдается рост в **2,1** раза (**2,4** млрд)). Несмотря на влияние пандемии коронавируса на торгово-экономические отношения в регионе, товарооборот между Узбекистаном и странами ЦА за январь-октябрь этого года составил 3,8 млрд долларов.

Однако транспортно-транзитный потенциал стран ЦА реализуется далеко не в полной мере. Сохраняется ряд сложных вопросов, решение которых невозможно без совместных усилий.

В первую очередь это отсутствие общего видения и подходов к развитию системы транспортных сообщений в Центральной Азии. Сохраняют актуальность такие проблемы, как: 1) транспортная замкнутость региона; 2) отсутствие гибкой тарифной политики; 3) сложные таможенные и административные процедуры; 4) недиверсифицированные транспортные маршруты; 5) беспокойная обстановка в Афганистане.

Как следствие, сегодня государства региона, не имея прямого выхода к морским портам, несут существенные транспортно-транзитные расходы, которые достигают **10-15 процентов** от стоимости экспортируемой продукции. До **40 процентов** времени на транспортировку товаров перевозчики теряют из-за несовершенства таможенных процедур.

Наличие указанных проблем мотивирует страны региона, с одной стороны, к принятию региональных документов, направленных на комплексное развитие транспортных коридоров в Центральной Азии, с другой - к созданию региональных центров по развитию транспортных коридоров, призванных повысить согласованность и скоординировать действия. В этом и заключается актуальность инициативы главы Узбекистана по созданию под эгидой ООН Регионального центра развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

Создание и функционирование Центра, несомненно, будет способствовать решению таких важных задач, как:

- 1) разъяснение и доведение до мирового сообщества необходимости эффективного и взаимовыгодного использования международных транспортных коридоров, формирования единого, разветвленного и внешне интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии для укрепления взаимосвязей, основанных на доверии и добрососедстве;
- 2) активизация совместных усилий по развитию существующих и формированию новых транспортных коридоров, включая строительство железных дорог по направлениям Китай - Кыргызстан - Узбекистан, Мазари-Шариф - Кабул и Мазари-Шариф - Герат с выходом к портам Индийского океана;
- 3) повышение конкурентоспособности государств ЦА на мировом рынке транспортных услуг и качества транспортного обслуживания внешнеторговых потоков.

Кроме того, Центр позволит также привлечь внимание мирового сообщества к реализации инициатив Президента Узбекистана, выдвинутых в 2018 году в Ташкенте на международной конференции «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности».

В частности, речь идет о разработке Стратегии по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии, принятии на ее основе региональной Программы по устойчивому развитию транспортной системы Центральной Азии и формированию Регионального совета по транспортным коммуникациям стран Центральной Азии, который станет координирующей структурой в решении имеющихся проблем в транспортно-логистической сфере.

- Действительно, учреждение под эгидой ООН Регионального центра по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности обеспечит глубокую интеграцию региона в глобальные экономические, транспортные и транзитные коридоры. Какими темпами ныне идет реализация региональных и международных транспортных проектов в Центральной Азии?

- Учитывая важное геостратегическое положение Центральной Азии, которая соединяет крупнейшие международные рынки, Узбекистан выступает за всестороннее развитие транспортных коридоров в регионе.

Страны ЦА, находясь в обширном евразийском пространстве, имеют уникальные возможности для участия в мировых процессах транспортно-коммуникационных связей в рамках коридоров Север-Юг и Восток-Запад за счет формирования новых транспортных коридоров.

В этом направлении Узбекистан заинтересован в запуске железной дороги **Китай - Кыргызстан - Узбекистан**, которая может стать одним из важных звеньев коридоров **Восток-Запад** и **Север-**

Юг, учитывая, что она позволит открыть новые рынки сбыта для производителей трех стран, осуществлять перевозку грузов из Китая через Кыргызстан и Узбекистан в страны Восточной Европы и Ближнего Востока, обеспечить выход к международным морским портам для географически замкнутых государств ЦА.

Об огромном транзитном потенциале ЦА говорит то, что в 2019 году Китай импортировал товары на сумму более **2** трлн долларов, а из стран ШОС - всего на **100** млрд долларов. При этом Председатель КНР Си Цзиньпин заявляет, что через **15** лет Китай будет импортировать на сумму **30** трлн долларов. 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.

Соответственно, данный проект также предоставит возможность странам региона интенсифицировать контейнерные перевозки по маршруту **Китай - Европа**, а также выхода к рынкам АСЕАН. В условиях пандемии коронавируса через данный маршрут объемы контейнерных перевозок уже значительно увеличились. Так, за девять месяцев этого года перевозки контейнеров по маршруту Китай - Европа составили **388** тысяч единиц (рост на 61 процент по сравнению с аналогичным периодом 2019-го).

В свою очередь в декабре этого года из провинции Хэбэй отправился первый поезд в рамках мультимодального международного железнодорожного сервиса Китай - АСЕАН. Общая протяженность маршрута составляет более **5** тысяч км, а время транзита - около **80** часов, что на **30** часов меньше, чем при транспортировке автотранспортом. Это создает благоприятные условия для доставки китайской продукции на рынки стран АСЕАН. Ожидается, что к концу 2020 года ж/д сервис из Китая в страны АСЕАН будет функционировать на регулярной основе.

Как известно, в октябре 2020-го запущен первый грузовой поезд из провинции Хэбэй в Ташкент. Несомненно, налаживание регулярных рейсов по этому маршруту позволит странам Центральной Азии, с одной стороны, увеличить поставки товаров в Европу и Азию, с другой - выйти через Китай на рынки стран АСЕАН.

В данном контексте хотелось бы отметить, что Узбекистан высоко оценивает «Новую северную политику» Президента Республики Корея господина Мун Чжэ Ина, направленную на обеспечение безопасности и углубление многопланового сотрудничества на обширном евразийском пространстве. Последовательная реализация указанной политики обозначила актуальность развития эффективных региональных транспортных коридоров. В этой связи мы рассматриваем перспективы сопряжения маршрутов Транссибирской магистрали и коридора Западная Европа - Западный Китай с проектами новых железных дорог в нашем регионе. В этих условиях Корейский полуостров может стать важнейшим коммуникационным мостом, связывающим Тихоокеанский регион со странами Центральной и Южной Азии. На будущий год намечено рассмотрение этих уникальных возможностей на экспертном уровне.

Кроме того, в процесс сотрудничества стран ЦА в сфере транспорта важно вовлекать Афганистан. Развитие сотрудничества с ИРА в сфере транспорта и строительство железных дорог в рамках трансафганского коридора обеспечат Центральной Азии кратчайший выход к портам Индийского океана и Персидского залива, соединят Южную и Юго-Восточную Азию с рынками Европы и Китая.

По магистрали **Хайратон - Мазари-Шариф** завозится около 50 процентов импорта Афганистана. В продолжение этого проекта важно скорейшее начало строительства железной дороги по маршрутам **Мазари-Шариф - Кабул** и **Мазари-Шариф - Герат**, что позволит создать транспортный экономический коридор на северо-западе Афганистана. Данная инициатива является для Узбекистана очень актуальной еще и потому, что в перспективе дает возможность выхода к морю через Афганистан в пакистанские порты Гвадар и Карачи и до иранских портов

Бендер-Аббас и Чабахар. После ввода в эксплуатацию указанной ж/д линии объем перевозок грузов может составить около 5 млн тонн в год с последующим увеличением прогнозного показателя до 15 млн.

Это в полной мере отвечает внешнеполитическим приоритетам Узбекистана, который рассматривает восстановление мирной экономики Афганистана в качестве ключевого условия долгосрочной стабилизации ситуации в данной стране. Узбекистан уже проводит значительную работу в этом направлении, что стало особенно очевидным в условиях пандемии. Так, за первое полугодие 2020-го на **50,7 процента** увеличились железнодорожные перевозки, достигнув **2,20** млн тонн. При этом масштаб и номенклатура взаимной торговли существенно расширились.

В частности, за этот период объем товарооборота Узбекистана с Афганистаном вырос на **24 процента**, составив **332,9** млн долларов. Это стало важным фактором поддержания стабильности в ИРА в условиях гуманитарного кризиса. При этом Узбекистан и Афганистан намерены за счет развития транспортной инфраструктуры довести двусторонний товарооборот до 1 млрд долларов. По оценкам АБР, улучшение транспортной связи между Центральной Азией и Афганистаном может увеличить данный показатель на 12 млрд долларов.

Кроме того, строительство железной дороги **Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар** (проект оценивается в 5 млрд долларов) может стать транспортным коридором, связывающим Евросоюз, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и государства Юго-Восточной Азии.

В настоящее время для практической реализации данного проекта разработана и утверждена соответствующая «дорожная карта». В 2021 году ожидается проведение переговоров между министрами транспорта Узбекистана, Афганистана и Пакистана по ускоренному изучению и выбору оптимально экономически выгодного маршрута трансафганской железной дороги, а также совместный запрос от имени лидеров Узбекистана, Афганистана и Пакистана на привлечение средств Финансовой корпорации международного развития США и других международных финансовых институтов для ассигнования проекта.

Более того, приоритетными направлениями в транспортной сфере с Афганистаном являются дальнейшее развитие международных автомобильных перевозок между двумя странами и создание взаимоприемлемых правовых условий в данном направлении.

В связи с этим в 2021 году запланированы разработка и подписание между правительствами Узбекистана и Афганистана Соглашения о международных автомобильных перевозках. В нем планируется предусмотреть осуществление въезда перевозчиков двух стран в пределах взаимно согласованного количества разрешений и освобождение их от транзитных сборов. Кроме того, намечено увеличение объемов транзитных грузов за счет предоставления облегчений при транзите товаров через территорию Узбекистана за счет освобождения автотранспортных средств, зарегистрированных в Афганистане, при транспортировке грузов от узбекско-афганского пункта пропуска до Международного торгового центра Термез.

В данном контексте хотелось бы также отметить заметные подвижки в рамках Ашхабадского соглашения. Индия как участник данного договора для развития Ашхабадского соглашения планирует активно использовать порт Дагм (Оман). Это позволит развивать контейнерные перевозки между странами Ашхабадского соглашения (мощность - 4 млн тонн грузов в год) и торгово-экономические отношения Индии со странами Центральной Азии.

Как отмечают обозреватели, Индия также планирует полноценно использовать порт Чабахар для транзита товаров в государства ЦА. Полагается, что это позволит увеличить объемы грузов от 2 до 10 млн тонн в год, нарастить товарооборот Индии со странами Евразии до **170** млрд долларов (**60,6** млрд долларов - экспорт, **107,4** млрд долларов - импорт).

Эксперты полагают, что для укрепления транспортировки грузов по направлению Центральная Азия - Индия необходимо создать консорциум с участием всех стран Центральной Азии для соединения железнодорожных маршрутов Казахстан - Туркменистан - Иран и Казахстан - Узбекистан - Туркменистан - Иран с индийским портом Чабахар по направлению Центральная Азия - Индия.

Данная идея обсуждалась на министерской встрече диалога «Индия - Центральная Азия» с участием Афганистана в Самарканде (январь, 2019 год). Это окажет существенное содействие развитию транспортных коридоров на пространстве ШОС, а также позволит странам Центральной Азии активнее подключаться к международным транспортным коридорам.

Кстати, весь комплекс вопросов продвижения транспортно-коммуникационной взаимосвязанности на евразийском пространстве намечено обсудить на международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», которую планируется провести по инициативе главы Узбекистана в следующем году в нашей стране.

- Вы уже упоминали о запланированных проектах развития автомобильного сообщения с Афганистаном. Но сегодня функционирует другой автотранспортный коридор между Узбекистаном, Кыргызстаном и Китаем. Что Вы можете сказать о его развитии?

- Появление транспортного коридора между **Узбекистаном, Кыргызстаном и Китаем** инициировано Президентом Шавкатом Мирзиёевым еще в мае 2017 года. Церемония открытия состоялась в Ташкенте. В ней приняли участие 9 грузовых автотранспортных средств (по три от каждой стороны).

Общий пробег по маршруту следования автокаравана составил 915 км, из них по территории Узбекистана - 393 км, Кыргызстана (Ош - Иркештам) - 280 км, Китая (Иркештам - Кашгар) - 242 км. Транзитное время в пути по всему маршруту заняло не более двух дней (32 часа 50 минут) при средней скорости движения автокаравана 56,5 км в час. Перевозка грузов по транспортному коридору **Ташкент - Андижан - Ош - Иркештам - Кашгар** положительно отразится на объемах товарооборота и позволит эффективно использовать имеющийся транзитный потенциал Узбекистана, Кыргызстана и КНР.

Реализация данного проекта дает возможность автоперевозчикам беспрепятственно осуществлять регулярные перевозки грузов по территориям трех стран по автотрассе протяженностью **915** км. Большой интерес к маршруту связан в первую очередь с минимальными сроками доставки грузов. Если по ранее действовавшему коридору груз поставлялся из Узбекистана в Китай за **8-10** дней, то по новому маршруту - всего за **2** дня. При необходимости срочный груз может быть доставлен и за сутки.

Гибкая и прозрачная система тарифов на провоз контейнеров и сборных грузов позволяет сэкономить от **300** до **500** долларов за доставку каждой партии (при условии, что перевозка дешевле на 20 процентов, экономия составит 200 долларов с одного транспортного средства), что в целом сократит расходы примерно на **2,5** млн долларов в год и отразится на себестоимости и конкурентоспособности продукции.

Для грузоотправителей и грузополучателей Узбекистана в Андижанской области на базе терминала станции «Ахтачи» создан мультимодальный транспортно-логистический центр, позволяющий довозить грузы из всех регионов страны в Андижан железнодорожным транспортом и далее в Китай на автотранспорте.

Продукция экспортеров Узбекистана и соседних государств доставляется до грузополучателей автотранспортными средствами совместного предприятия. По прибытии в конечную точку доставки город Кашгар - колонна отправится по обратному маршруту уже с импортной продукцией.

В настоящее время автокоридором интересуются и афганские партнеры в части транспортировки грузов по железной дороге от

Мазари-Шарифа до **Андижана** и далее в **Китай**.

Со строительством железной дороги **Мазари-Шариф - Кабул** завершится формирование Трансконтинентального транспортного коридора **Китай - Центральная Азия - Южная Азия - Ближний Восток**.

Центральная Азия, как и во времена Великого шелкового пути, вновь может стать узловым хабом торгово-экономических и транспортно-транзитных коридоров между Европой и Азией. В связи с этим Узбекистан активно поддержал инициативу «Один пояс, один путь», открывающую широкие перспективы для укрепления региональной и межрегиональной взаимосвязанности.

На данном этапе необходимо объединить усилия в формировании в рамках инициативы «Один пояс, один путь» интегрированной сети «сухих портов», логистических и оптово-дистрибьюторских центров.

2020-й объявлен в Узбекистане Годом развития науки, просвещения и цифровой экономики. В связи с пандемией особую актуальность приобрело ускорение процессов цифровизации экономики. С учетом этого вырабатываются совместные меры по еще более широкому внедрению информационных технологий в сферы международной торговли, таможенного оформления, транспорта.

- В завершение нашей беседы хотелось бы узнать, какие проекты в перспективе намечено реализовать со странами Каспийского региона?

- Узбекистан рассматривает сотрудничество с прикаспийскими государствами, основанное на многовековой дружбе и культурно-этнической близости, в качестве одного из приоритетных направлений своей внешнеполитической стратегии и заинтересован в придании новой динамики многосторонним связям.

Пандемия коронавируса, охватившая весь мир, стремительно вышла за рамки эпидемиологического кризиса, так как сопровождается социально-экономическими последствиями. В результате государства Центральной Азии и Южного Кавказа сталкиваются с одним из худших кризисов современности, которому можно противостоять только сообща. В этих условиях актуальным является повышение интенсивности торгового оборота, которое способно стимулировать внутриэкономическую деятельность в странах Каспия и Центральной Азии и снизить негативное влияние пандемии. Необходимо ускорить процесс соединения транспортно-логистических узлов Каспийского региона и Центральной Азии, который, помимо развития региональной торговли, будет способствовать выходу на новые рынки и социально-экономическому прогрессу.

Использование странами Центральной Азии транзитных возможностей железной дороги **Баку - Тбилиси - Карс (БТК)** позволит им диверсифицировать транспортные направления. Данный проект будет играть ключевую роль в налаживании регулярных перевозок грузов из Турции и Европы в страны Центральной Азии и Китай.

Сегодня грузоперевозки с использованием инфраструктуры БТК осуществляются по маршруту Турция - Грузия - Азербайджан - Казахстан - Россия - Туркменистан - Узбекистан - Кыргызстан - Китай, а также Китай - Европа. Среди товаров, которые отправляются из Турции в ЦА, - строительные материалы, продукты питания, бытовая химия и сельскохозяйственная продукция.

Узбекистан включил присоединение к БТК в комплексную программу совершенствования инфраструктуры нашей страны и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы. Железнодорожный коридор Навои -

Туркменбаши - Баку - Тбилиси - Карс, который соединит железные дороги Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Грузии с транспортной сетью Турции, позволит узбекистанским товарам выйти на побережье Средиземного моря.

Страны Центральной Азии уже активно взаимодействуют в рамках транспортного коридора **Баку - Тбилиси - Карс**, через который с начала 2020 года запущены грузовые перевозки в Грузию через Узбекистан. Данный маршрут позволит наладить регулярные перевозки из Турции и Европы в страны ЦА и Китай, и наоборот. Соединение Центральной Азии через Каспий с Европой обеспечит более короткий путь для перевозок грузов. Железнодорожная линия БТК в перспективе станет частью «Нового Шелкового пути», соединив Китай с Европой.

На начальном этапе объем грузоперевозок в рамках БТК планируется на уровне **5** млн тонн грузов, также будет перевозиться до **1** млн пассажиров. Более того, сухопутное путешествие между Китаем и Европой по данной железнодорожной линии займет около **15** дней, что в два раза короче морского маршрута. Этот проект также будет способствовать улучшению транспортных связей между Южным Кавказом и Центральной Азией, облегчая взаимные торговые операции между странами двух регионов.

В целом маршрут позволит эффективно использовать экономический и транзитный потенциал Узбекистана и станет содействовать процветанию всего региона. Нарращивание транспортно-транзитных возможностей коридора БТК, с одной стороны, поможет развивать торгового-экономическое сотрудничество между странами Центральной Азии и Каспийского региона, с другой - активизирует интеграцию государств Центральной Азии в международные транспортные коридоры.

В заключение хотелось бы отметить, что бенефициарами предпринимаемых Узбекистаном мер по развитию международных транспортных коридоров, совершенствованию системы логистики, эффективному использованию транспортного и транзитного потенциала Центральноазиатского региона станут все без исключения страны всего евразийского пространства.

Опубликовано в газете «Правда Востока» №271 от 27.12.20.