

Одной из приоритетных задач внешней политики Узбекистана является реализация стратегически важных проектов в области развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры Узбекистана и Центральной Азии.

В Послании Олий Мажлису глава государства особое внимание уделил необходимости формирования надежных транспортных, в том числе транзитных, коридоров для поставок внешнеторговых грузов Узбекистана на крупнейшие рынки мира и региона.

В декабре постановлением Президента принята Комплексная программа совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018—2022 годы. В ней важное значение придается скорейшей имплементации достигнутых договоренностей по строительству международных транспортных коридоров Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман, Узбекистан — Кыргызстан — Китай, а также трансафганского транспортного направления с последующим выходом к морским портам Ирана (Бандар-Аббас и Чабахар) и Пакистана (Гвадар и Карачи).

По итогам встреч глав Узбекистана и Туркменистана в марте 2017 года дан старт реализации важного участка транспортно-коммуникационного коридора Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман: открыты железнодорожный и автомобильный мосты Туркменабад — Фараб через Амударью. Благодаря их запуску объем грузоперевозок уже увеличился в 2,5 раза, открывается возможность для реализации идеи создания сквозной транспортно-коммуникационной магистрали по маршруту Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Южный Кавказ с выходом на Баку — Тбилиси — Карс и черноморские порты Грузии, Турции, Румынии и других государств.

Кроме того, после 20-летних переговоров достигнут существенный прогресс в строительстве железной дороги, соединяющей Китай и Центральную Азию через Кыргызстан. В ходе трехсторонней встречи делегаций КНР, Кыргызстана и Узбекистана

25—27 декабря 2017 года в Ташкенте приняты практические решения, направленные на скорейшую реализацию проекта Узбекистан — Кыргызстан — Китай. Ожидается, что к концу 2018 года будут решены вопросы определения маршрута, разработки ТЭО, а

также его финансирования.

Данный коридор открывает возможность транспортировки грузов самым кратчайшим путем из Китая через Центральную Азию в страны Южной Азии и Ближнего Востока и через Транскавказский коридор в Европу.

По предварительным параметрам проекта, сроки доставки грузов сократятся на 7—8 суток, протяженность пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы — на 900 км.

Особо следует отметить соглашение о строительстве железной дороги Мазари-Шариф — Герат, достигнутое в ходе официального визита Ашрафа Гани в Узбекистан в декабре минувшего года. Магистраль является продолжением ранее построенной Узбекистаном первой железнодорожной линии Хайратон — Мазари-Шариф. В 2014 году

АБР был награжден Министерством финансов США за финансовое содействие реализации исторически значимого проекта в ИРА, имеющее решающее значение для восстановления экономики страны. По магистральной завозится около половины импорта Афганистана и значительный объем гуманитарных грузов.

Прокладка этой железной дороги и обеспечение ее эффективного функционирования будут способствовать успешному интегрированию стран Центральной Азии и Афганистана в международную транспортную и торговую системы.

Первое. Новая железная дорога позволит внести реальный вклад в международные усилия по социально-экономической реконструкции Афганистана. С запуском участка Хайратон — Мазари-Шариф, по оценкам АБР, около 1,2 тысячи человек были трудоустроены. Темпы роста занятости афганцев вдоль железной дороги составили 10—11 процентов в год, что позволило удвоить показатель 2008 года.

Кроме того, за счет формирования собственных источников дохода от увеличения афганского товарооборота и транзита грузов Кабул получит возможность снизить остроту проблемы зависимости от внешней донорской помощи, которая составляет около 90 процентов ВВП страны.

По экспертным оценкам, открытие прямого сообщения к иранскому порту Чабахар в результате реализации проекта железной дороги Мазари-Шариф — Герат может способствовать увеличению внешнеторгового оборота ИРА на 50 процентов. По предварительным данным, прогнозируемый объем транзита грузов по завершении строительства железнодорожной линии в первый год эксплуатации составит около 5,3 миллиона тонн, в дальнейшем — до 15 миллионов тонн в год.

Второе. Реализация намеченного проекта станет новым этапом в достижении регионального консенсуса между вовлеченными в афганский мирный процесс странами, создаст объективные условия для их сотрудничества, а не соперничества. Экономическую выгоду от осуществления проекта получают фактически все соседние с Афганистаном государства, прежде всего Индия, Иран и Пакистан.

Создание транспортного коридора Мазари-Шариф — Герат с выходом на иранские порты Чабахар и Бандар-Аббас позволит Индии получить наикратчайший доступ к рынкам Афганистана, Центральной Азии и СНГ. В связи с отсутствием прямых транспортных путей торговый оборот между Индией и государствами Центральной Азии далек от своего потенциала, не превышает 1,1 процента.

Индия инвестировала 500 миллионов долларов в развитие портовой инфраструктуры Чабахар, участвует в строительстве ирано-афганской железнодорожной линии в рамках развития Южного торгового коридора Чабахар — Захедан — Зарандж с последующим выходом к кольцевой дороге ИРА, соединяющей такие крупные афганские города, как Герат, Кандагар, Кабул и Мазари-Шариф.

Запуск данной дороги также будет способствовать активному использованию транзитного потенциала и возможностей портовых инфраструктур Ирана, придаст новую динамику его отношениям с государствами Центральной Азии. Тегеран принимает активное участие в реализации транспортно-коммуникационных проектов, проходящих через территорию Афганистана. В сентябре 2017 года запущен иранский участок железной дороги Иран — Афганистан от Хафа до пограничного с ИРА города Шамти. В ближайшее время ожидается завершение прокладки железной дороги от иранского города Хаф до афганского Герата.

Линия Мазари-Шариф — Герат, кроме того, позволит осуществлять перевозку грузов в направлении Центральная Азия — Пакистан через соединенные ирано-пакистанские железнодорожные сети Захедан — Кветта — Карачи. В настоящее время пакистанской стороной активно продвигается вопрос строительства железной дороги Пешавар — Джелалабад, которая в последующем должна соединиться с единой афганской железнодорожной линией и откроет прямое сообщение с пакистанским портом Карачи. По сведениям министерства железных дорог Пакистана, Всемирный банк выразил заинтересованность в изучении технических параметров данного проекта.

Третье. Перспектива использования транзитно-инфраструктурного потенциала узбекско-афганского коридора открывает для государств Центральной Азии возможность выхода к морским торговым путям Индийского океана. По своему географическому расположению регион обладает высоким транспортно-транзитным потенциалом в становлении ключевой сухопутной магистрали Евразийского континента практически по всем направлениям — Юг — Север и Восток — Запад.

Строительство трансафганских транспортно-коммуникационных проектов в тесной увязке с другими не менее значимыми региональными проектами, такими, как Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман и Узбекистан — Кыргызстан — Китай создает все необходимые предпосылки для развития межконтинентальных транспортных коридоров наикратчайшим путем.

К примеру, протяженность альтернативного сухопутного коридора в направлении Китай — Кыргызстан — Узбекистан — Афганистан — Иран

(3,5 тысячи километров) в четыре раза короче, чем существующее морское сообщение между Китаем и Ираном (13,8 тысячи километров). В свою очередь строительство дороги Мазари-Шариф — Герат позволит доехать из Афганистана в Китай за три дня через Андижан.

Данная магистраль является ключевой частью новых железнодорожных коридоров по двум направлениям: страны СНГ и Балтии — Узбекистан — Афганистан — Иранские порты — страны Персидского залива и Ближнего Востока — Турция — Европа, а также страны Персидского залива — Афганистан — Узбекистан — Кыргызстан — Китай — страны Восточной и Юго-Восточной Азии.

При высоком транспортно-транзитном потенциале Узбекистана экономические преимущества от реализации указанных проектов очевидны. Несомненно, предстоит проделать большую работу с точки зрения согласования технических параметров строительства железных дорог, вопросов обеспечения безопасности и их финансирования, оформления нормативно-правовой базы.

Достигнутые предварительные договоренности по формированию новых железнодорожных транспортных инфраструктур необходимо рассматривать как очередной шаг в направлении усиления транзитных позиций Центральноазиатского региона, интеграции Центральной Азии и Исламской Республики Афганистан в мирохозяйственные связи, повышение экономического потенциала и благосостояния стран региона. При этом практическая реализация обозначенных инициатив превратит Центральную Азию не только в международный транзитный узел, но и будет способствовать становлению в качестве ключевого звена трансконтинентального экономического пространства между Южной Азией, Азиатско-Тихоокеанского региона, СНГ, Европой и Ближним Востоком.

Все это позволит вывести отношения Узбекистана со всеми крупными внешнеэкономическими партнерами на качественно новый уровень, значительно расширить торгово-экономическое взаимодействие с динамично развивающимися странами, такими, как Индия, Иран, Пакистан.

Зилола КАРИМОВА, руководитель отдела

Информационно-аналитического центра международных отношений МИДа.

(Источник: газета «Народное слово»)