

# Интенсивное развитие, взаимное процветание

## Транспортно-логистический тандем Ташкента и Астаны набирает обороты

Узбекистан и Казахстан — наиболее крупные экономики Центральной Азии, во многом имеющие комплементарный характер. Данное обстоятельство благоприятствует развитию процесса региональной интеграции, который после длительной заморозки был активизирован в 2018 году в формате консультативных встреч на высшем уровне. Без малого его историческое событие стало следствием преобразования внешней политики Узбекистана, где главным приоритетом обозначена Центральная Азия.

В укреплении многостороннего сотрудничества с соседями Ташкент ориентируется на общую цель — превратить Центральную Азию в стабильный, экономически развитый и процветающий регион. Такое видение было представлено Президентом Узбекистана Шавкатом Мирзиёевым на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания», состоявшейся 10 ноября 2017 года в Самарканде.

Глава республики выделил следующие приоритетные задачи в достижении намеченной цели: первое — обеспечение роста внутрирегионального товарооборота, второе — консолидация усилий для кардинального повышения транзитно-логистического потенциала Центральной Азии. С аналогичной повесткой узбекский лидер выступил на заседании первого центральноазиатского саммита в Астане в марте 2018 года. Был отмечен положительный сдвиг по транспортным коммуникациям с момента наступления оттепели во взаимоотношениях государств региона, который выражен в восстановлении и модернизации важнейших транспортных артерий, соединяющих наши страны, запуске новых наземных и воздушных маршрутов, увеличении транзитного грузопотока благодаря применению взаимных тарифных уступок. Узбекская сторона вновь акцентировала внимание на расширении транзитных возможностей Центральной Азии путем создания совместных транспортных маршрутов с выходом на крупнейшие морские порты и мировые рынки.

Ташкент строго придерживается позиции интеграции стран региона в глобальную транспортную систему не поодиночке, а как единое целое. Для этого необходимо проводить политику сближения транспортно-коммуникационных систем стран-соседей, о чем упомянуто в концептуальном документе под названием «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года».

Ниже представлен анализ динамики транспортного сближения

торговли опирается на транзитные возможности стран-соседей. Особое значение в этом отношении имеет Казахстан. На сегодняшний день автомобильные и железные дороги двух государств взаимно интегрированы. Высокая транспортная связанность способствует динамичному росту двусторонней торговли, объем которой по итогам 2023 года превысил 4 миллиарда долларов.

Казахстан и Узбекистан расположены на пересечении мировых торговых путей, что стимулирует их сотрудничество в сфере транспортных коммуникаций как внутри региона, так и за его пределами.

В динамике внутрирегионального партнерства за последние годы стороны согласовали несколько важных инициатив, среди которых особо выделяется проект строительства автомобильной и железной дороги Учкудук — Кызылорда. План совместных действий по реализации данного маршрута был принят лидерами двух государств в де-

кабре 2021 года. Будущая магистраль свяжет Кызылординскую область Казахстана с промышленной Навоийской областью Узбекистана и Республикой Каракалпакстан. В итоге расстояние и время между регионами сократится в 3—3,5 раза, что подстегнет развитие приграничной торговли, которая призвана стать важным драйвером экономического роста Центральной Азии.

В целях придания импульса торгово-логистическому сотрудничеству в 2021 году стороны так-

повышение транзитного потенциала страны. За последние пять лет в Узбекистане наблюдается устойчивый рост международных грузоперевозок со среднегодовым значением 8 процентов.

За 2023 год транзитом через Узбекистан перевезено порядка 11,3 миллиона тонн грузов, что на 22,8 процента больше, чем годом ранее. В этих целях задействовано более ста маршрутов. Часть из них функционирует при участии Казахстана.

В развитии новых международных коридоров Астана и Ташкент выступают как партнерами, так и конкурентами.

Исключительные позиции у Казахстана на центральноазиатском участке цепи поставок Китай — Евросоюз — Китай. Такое преимущество достигнуто за счет наличия общей границы с Китаем и Россией. Узбекистан также стремится занять прочную нишу в транзитных перевозках из Китая в Европу и обратно. Этому способствует вовлеченность страны в мультимодальные маршруты Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Азербайджан — Грузия — Черноморский регион или Грузия — Турция — Евросоюз (коридор ТРАСЕКА) и Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — Евросоюз.

Здесь уместно упомянуть об автомобильной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан, по которой грузы из КНР в Узбекистан доставляются за два дня вместо десяти транзитом через Казахстан. Намечено строительство железной дороги в аналогичном направлении. Это позволит серьезно усилить позиции Ташкента и Бишкека в железнодорожных грузоперевозках из Китая на Ближний Восток и обойти нынешнюю монополию Казахстана, который единственный из всех стран Центральной Азии обладает железнодорожными пунктами пропуска на границе с Китаем.

Казахстан и Узбекистан взаимодействуют в рамках следующих транспортных проектов: автомобильные и железнодорожные маршруты Кыргызстан — Узбекистан — Казахстан — Россия (Беларусь) — Евросоюз; автомобильные и железнодорожные маршруты Кыргызстан — Узбекистан — Казахстан — Каспийское море — Азербайджан — Грузия — Причерноморье или Грузия — Турция — Евросоюз; железнодорожный и автомобильный маршрут Китай — Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран с выходом на страны Персидского залива через иранские порты в Индийском океане. Узбекистан присоединился к этому коридору в апреле 2019 года.

Нелишним будет отметить, что Казахстан использует территорию Узбекистана для выхода на афганский рынок. В свете интенсификации торгово-экономических отношений с Кабулом Астана проявляет высокий интерес к реализации проекта строительства Трансафганской железной дороги из Термеза до пакистанского Пешавара. По итогам недавних переговоров в Хиве президенты Казахстана и Узбекистана договорились создать совместное железнодорожное предприятие, которое будет задействовано в развитии данного коридора.

Важна работа над пробелами

Несмотря на стойкую приверженность Узбекистана и Казахстана идее региональной интеграции, в реальности каждая из сторон на международном транспортно-логистическом треке больше действует в русле своих узких интересов, затмевая тем самым перспективу расширения транзитных возможностей Центральной Азии. Руководство Казахстана не раз с высоких трибун выражало готовность выступать надежным логистическим хабом или ключевым транзитным узлом в Евразии, подчеркивая этим собственную исключительность в регионе.

С учетом наметившейся тенденции углубления внутрирегиональных связей, а также благоприятных условий для интеграции в систему международных транспортных коридоров нашим странам гораздо важнее сосредоточиться на устранении узких мест в вопросе транспортного сближения. Необходимо обеспечить сопряженность транспортных стратегий и ценовой/тарифной политики, работать над улучшением позиций по всем показателям Индекса эффективности логистики (LPI), включая качество инфраструктуры и транспортных услуг, эффективность таможенного оформления, своевременность поставок грузов.

На международной конференции высокого уровня «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нерешенные возможности» (Ташкент, 2018) была выражена заинтересованность в разработке Стратегии по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии, принятии Региональной программы развития транспортных коммуникаций и Соглашения по совместному развитию транспортной системы в Центральной Азии, создании Регионального совета по транспортным коммуникациям.

На 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (Нью-Йорк, 2020) Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев выдвинул предложение создать под эгидой Организации Региональный центр развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности.

Однако спустя годы эти инициативы так и не нашли своего практического воплощения. Государствам региона следует ускорить их реализацию, что откроет новую веху в центральноазиатском партнерстве.

Наргиза УМАРОВА, научный сотрудник Института перспективных международных исследований УМЭД, аналитик негосударственного научного учреждения «Bilim karvoni».



### Акцент

Казахстан и Узбекистан расположены на пересечении мировых торговых путей, что стимулирует их сотрудничество в сфере транспортных коммуникаций как внутри региона, так и за его пределами.

кабре 2021 года. Будущая магистраль свяжет Кызылординскую область Казахстана с промышленной Навоийской областью Узбекистана и Республикой Каракалпакстан. В итоге расстояние и время между регионами сократится в 3—3,5 раза, что подстегнет развитие приграничной торговли, которая призвана стать важным драйвером экономического роста Центральной Азии.

В целях придания импульса торгово-логистическому сотрудничеству в 2021 году стороны так-

повышение транзитного потенциала страны. За последние пять лет в Узбекистане наблюдается устойчивый рост международных грузоперевозок со среднегодовым значением 8 процентов.

За 2023 год транзитом через Узбекистан перевезено порядка 11,3 миллиона тонн грузов, что на 22,8 процента больше, чем годом ранее. В этих целях задействовано более ста маршрутов. Часть из них функционирует при участии Казахстана.

В развитии новых международных коридоров Астана и Ташкент выступают как партнерами, так и конкурентами.

Исключительные позиции у Казахстана на центральноазиатском участке цепи поставок Китай — Евросоюз — Китай. Такое преимущество достигнуто за счет наличия общей границы с Китаем и Россией. Узбекистан также стремится занять прочную нишу в транзитных перевозках из Китая в Европу и обратно. Этому способствует вовлеченность страны в мультимодальные маршруты Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Азербайджан — Грузия — Черноморский регион или Грузия — Турция — Евросоюз (коридор ТРАСЕКА) и Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — Евросоюз.

Здесь уместно упомянуть об автомобильной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан, по которой грузы из КНР в Узбекистан доставляются за два дня вместо десяти транзитом через Казахстан. Намечено строительство железной дороги в аналогичном направлении. Это позволит серьезно усилить позиции Ташкента и Бишкека в железнодорожных грузоперевозках из Китая на Ближний Восток и обойти нынешнюю монополию Казахстана, который единственный из всех стран Центральной Азии обладает железнодорожными пунктами

же договорились создать центр промышленной кооперации «Центральная Азия» на территории Сырдарьинской и Туркестанской областей. Полный запуск комплекса запланирован на 2030 год. Его деятельность позволит привлечь дополнительный грузопоток на маршруты в обоих направлениях.

Другим ярким примером транспортного взаимодействия Ташкента и Астаны можно назвать со-

# Новая веха в долгосрочном партнерстве



С 2013 года компания «ФосАгро» совместно с ЮНЕСКО и другими структурами реализует программу «Зеленая химия для жизни», ежегодно вручает молодым ученым гранты на исследования. Не остаются в стороне одаренные студенты из Узбекистана. Так, в ноябре 2023 года на базе филиала РХТУ в Ташкенте прошла 7-я церемония вручения грантов победителям «Зеленой химии». В рамках стипендиальной программы «ФосАгро» награждены 50 ребят.

В ходе выставки заключены десятки других соглашений о сотрудничестве. Министерство дошкольного и школьного образования Узбекистана будет развивать проект «Школьный автобус» совместно с крупнейшим российским автомобильным торговым домом «Современные транспортные технологии». Достигнута договоренность о выходе на рынок Узбекистана Группы ПТК — многопрофильного холдинга, который разрабатывает новые технологические решения для железнодорожной инфраструктуры, занимается производством, эксплуатацией и ремонтом путевой техники.

Фокус на регионы

Основной акцент на выставке «Иннопром. Центральная Азия-2024» был сделан на развитии сотрудничества между регионами Узбекистана, России, Беларуси и других государств. Большую часть экспозиции заняли коллективные стенды областей и административных территорий стран-участниц.

— С 2022 года субъекты бизнеса Пермского края активно взаимодействуют с предприятиями Узбекистана. Они поставляют в республику газоперекачивающие агрегаты, скважинные насосы, средства индивидуальной защиты и другую продукцию, — подчеркнул губернатор Пермского края РФ Дмитрий Махонин.

— Налажено взаимовыгодное сотрудничество в текстильной отрасли. В рамках этой выставки представительство в Узбекистане открыла компания, которая разработала роботов для диагностики труб большого диаметра и газоперекачивающих установок. Они помогают определить слабые места в системах газоснабжения и оптимизировать процесс перекачки труб.

Минуску область Республики Беларусь на ташкентском «Иннопроме» представило знаменитое предприятие по выпуску горнодобывающей техники — завод «БелАЗ». Посетители выставки смогли узнать о последних разработках компании, а также, надев очки виртуальной реальности, побывать на производстве и прокатиться на самом большом карьерном самосвале в мире «БелАЗ-75710». Машина высотой 8 метров обладает грузоподъемностью 450 тонн, ей принадлежит рекорд Гиннесса за одновременную погрузку 540 тонн.

— Наш завод плодотворно сотрудничает с Узбекистаном. На территории страны эксплуатируется много техники «БелАЗ», наши партнеры — крупные горнодобывающие предприятия страны, — рассказала директор по маркетингу Торгового дома «БелАЗ» Наталья Холодулина. — Мы рады презентовать новую технику. Предприятие отвечает трендам времени. Сейчас это экологизация и электрификация транспорта. Завод создал самосвалы, работающие на чистом газе и аккумуляторных батареях. Наша последняя разработка, не имеющая аналогов в мире, — гибридные машины, которые могут работать как на аккумуляторах, так и на водородном топливе. Рады, что эта техника заинтересовала участников выставки из разных стран.

Не только про деньги

Представители Новгородской области России привезли продукцию, призванную сделать более полноценной жизнь людей с инвалидностью. Расположенное в Великом Новгороде предприятие «Техбионик» презентовало многофункциональные бионические протезы для детей от 5 лет, подростков и взрослых. Легкие, удобные и практичные (вес от 100 граммов), они позволяют людям с ампутациями или врожденными пороками верхних конечностей захватывать даже самые мелкие и хрупкие предметы. Предприятие надеется найти партнеров в Узбекистане, наладить поставки.

Другой производитель средств реабилитации уже имеет опыт сотрудничества с Узбекистаном. Компания «Актив» поставила изделия в государственные специализированные многопрофильные ДОО с реабилитационным центром «Imkon», расположенные в регионах страны. Они значительно облегчают жизнь малышей с тяжелыми нарушениями опорно-двигательного аппарата, помогают им познавать мир и получать дошкольное образование.

— На выставку привезли вертикализаторы, кресла-коляски и

мультиформные кресла-коляски и кресла-стулья для детей с инвалидностью, а также инновационное техническое средство реабилитации — костюм «Реформа», — отмечает сотрудник компании «Актив» Татьяна Гусак. — Они позволяют сформировать правильную позу ребенка, который в силу болезни не может управлять мышцами и стабилизировать свое положение в пространстве. Оборудование помогает предотвратить вторичные нарушения, от которых часто страдают дети с ДЦП. Ребенок включается в жизнь семьи, социума, процесс обучения. В прошлом году в Ташкенте создано совместное предприятие, где собирают вертикализаторы и кресла-стулья для детей с инвалидностью. Мы заинтересованы в расширении партнерства, но наша главная цель здесь не получить прибыль, а информировать о способах реабилитации родителей тяжелобольных детей, сотрудников организаций, оказывающих им помощь. В наших странах остается актуальной проблемой обеспечение детей-инвалидов индивидуальными средствами реабилитации. Мы вместе должны сформировать понимание, что таким ребятам можно и нужно помогать.

Юлия ЛОГВИНА, «Народное слово».

Акцент

Основной акцент на выставке «Иннопром. Центральная Азия-2024» был сделан на развитии сотрудничества между регионами Узбекистана, России, Беларуси и других государств.

Большую часть экспозиции заняли коллективные стенды областей и административных территорий стран-участниц.

кабре 2021 года. Будущая магистраль свяжет Кызылординскую область Казахстана с промышленной Навоийской областью Узбекистана и Республикой Каракалпакстан. В итоге расстояние и время между регионами сократится в 3—3,5 раза, что подстегнет развитие приграничной торговли, которая призвана стать важным драйвером экономического роста Центральной Азии.

В целях придания импульса торгово-логистическому сотрудничеству в 2021 году стороны так-

повышение транзитного потенциала страны. За последние пять лет в Узбекистане наблюдается устойчивый рост международных грузоперевозок со среднегодовым значением 8 процентов.

За 2023 год транзитом через Узбекистан перевезено порядка 11,3 миллиона тонн грузов, что на 22,8 процента больше, чем годом ранее. В этих целях задействовано более ста маршрутов. Часть из них функционирует при участии Казахстана.

В развитии новых международных коридоров Астана и Ташкент выступают как партнерами, так и конкурентами.

Исключительные позиции у Казахстана на центральноазиатском участке цепи поставок Китай — Евросоюз — Китай. Такое преимущество достигнуто за счет наличия общей границы с Китаем и Россией. Узбекистан также стремится занять прочную нишу в транзитных перевозках из Китая в Европу и обратно. Этому способствует вовлеченность страны в мультимодальные маршруты Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Азербайджан — Грузия — Черноморский регион или Грузия — Турция — Евросоюз (коридор ТРАСЕКА) и Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — Евросоюз.

Здесь уместно упомянуть об автомобильной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан, по которой грузы из КНР в Узбекистан доставляются за два дня вместо десяти транзитом через Казахстан. Намечено строительство железной дороги в аналогичном направлении. Это позволит серьезно усилить позиции Ташкента и Бишкека в железнодорожных грузоперевозках из Китая на Ближний Восток и обойти нынешнюю монополию Казахстана, который единственный из всех стран Центральной Азии обладает железнодорожными пунктами

же договорились создать центр промышленной кооперации «Центральная Азия» на территории Сырдарьинской и Туркестанской областей. Полный запуск комплекса запланирован на 2030 год. Его деятельность позволит привлечь дополнительный грузопоток на маршруты в обоих направлениях.

Другим ярким примером транспортного взаимодействия Ташкента и Астаны можно назвать со-

кабре 2021 года. Будущая магистраль свяжет Кызылординскую область Казахстана с промышленной Навоийской областью Узбекистана и Республикой Каракалпакстан. В итоге расстояние и время между регионами сократится в 3—3,5 раза, что подстегнет развитие приграничной торговли, которая призвана стать важным драйвером экономического роста Центральной Азии.

В целях придания импульса торгово-логистическому сотрудничеству в 2021 году стороны так-

повышение транзитного потенциала страны. За последние пять лет в Узбекистане наблюдается устойчивый рост международных грузоперевозок со среднегодовым значением 8 процентов.