

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПУТИ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ЕВРОАЗИАТСКОГО РЕГИОНА В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ РЫНОК**

Международная экономическая интеграция – процесс международного объединения экономики стран и государств в один общий рынок, при котором постепенная отмена тарифных и нетарифных ограничений приводит к унификации экономической политики в отраслях экономики[1]. При экономической интеграции наблюдается сближение и понимание между государствами, которое в иной раз играет важную роль в жизни народа как в социальной сфере, так и в сфере экономики.

Республика Узбекистан по географическому расположению находится в зоне, которая нуждается в интеграции для получения выхода в мировую экономику. Согласно политике в сфере экономики и пути развития республики ожидается коренной поворот в ее транспортной инфраструктуре. Это наиболее ярко выражено в реконструкции и строительстве новых железнодорожных линий. Наглядным примером является строительство новой железнодорожной линии Ангрэн-Пап, которая в будущем должна стать частью железнодорожного коридора Китай – Киргизия – Узбекистан. Проект был выдвинут на обсуждение еще в далеких 90-х годах, когда еще республики, вновь обретавшие независимость, имели сеть железных дорог, основанную на связях с Россией. Это предполагало определенную транспортную и инфраструктурную зависимость от одного государства. Для того чтобы увеличить экономический потенциал, был проведен ряд переговоров на фоне проектирования и строительства железнодорожной сети, дающий выход к мировому транспортному рынку таким республикам, как Узбекистан и Киргизия. Рассматривались несколько вариантов маршрутов. В итоге решено было остановиться на маршруте Карасуу – Куршаб – Торугарт – Кашгар, который после подготовки предварительного технико-экономического обоснования был одобрен правительством. Общая протяженность новой железной дороги должна составить 268,4 км. Для ее прокладки необходимо построить 50 тоннелей, более 90 мостов. Дорога будет однопутной и рассчитана на тепловозную тягу. Планируемый грузопоток – более 15 млн тонн грузов в год.

Строительство железнодорожной линии Ангрэн-Пап длилось на протяжении 5 лет (2013–2018), в результате чего было потрачено 1,9 миллиардов долларов. Финансирование осуществлялось за счет кредитов международных финансовых институтов в объеме до одного миллиарда долларов и собственным

средствам узбекской стороны. Железнодорожная линия протяженностью 124 км имеет сложную топографическую расположенность. На линии были построены один тоннель протяженностью 19,2 км и семь перегонов. Сегодня линия Ангрен-Пап является одной из наиболее перспективных в регионе – объемы перевозок грузов и пассажиров растут с каждым годом.

Для эффективного функционирования и целостности транспортного коридора Китай – Киргизия – Узбекистан ожидается строительство железной дороги Киргизской стороной, которое оценивается в 6,5 миллиардов долларов и ведутся переговоры между государствами для решения таких проблем, как ширина колеи и подбор источников финансирования.



Рисунок 1 – Карта транспортной сети «Один пояс один путь»

В заключение можно сказать, что Республика Узбекистан имеет огромные потенциалы транспортного и экономического развития. Уже имеющиеся и планирующиеся проекты транспортной и логистической интеграции дают возможности выхода на мировой рынок и развития различных направлений логистики в государстве. Новый транспортный коридор, планируемые грузопотоки по которому превышают 15 млн тонн в год, уже на стадии реализации проекта способствует созданию новых рабочих мест и увеличению объемов транзитных перевозок, а функционируя в полную силу, также будет способствовать созданию новых логистических сетей и современной интеграции государств-участников в мировую транспортную систему.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Латов, Ю.** Экономическая интеграция / Ю. Латов // Онлайн энциклопедия ООО «Кругосвет» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.krugosvet.ru/enc/gumanitarnye\\_nauki/ekonomika\\_i\\_pravo/EKONOMICHESKAYA\\_INTEGRATSIYA.html](http://www.krugosvet.ru/enc/gumanitarnye_nauki/ekonomika_i_pravo/EKONOMICHESKAYA_INTEGRATSIYA.html). – Дата доступа : 01.01.2020.

*S. SHUKUROVA, O. KHODOSKINA*  
*Belarusian State University of Transport*

**MODERN WAYS OF COUNTRY INTEGRATION AT THE EUROASIAN REGION TO THE WORLD TRANSPORTATION MARKET**