

Транспорт, транзит и торговля

Расширка узких мест в торговле не имеющих выхода к морю государств

СЮЗАННА ЛЁФ И РОЛЬ ЯНСЕНС

Гигантские расстояния по таким плохим дорогам, что грузовики могут передвигаться только с черепашей скоростью, километровые очереди на контрольно-пропускных пунктах и столь жесткие визовые правила, что многим компаниям запрещается въезд в ЕС по причине нарушений – это всего лишь некоторые из проблем, которые возникают перед не имеющими прямого выхода к морю странами, когда они пытаются доставить свои товары на рынки сбыта.

Чтобы устранить эти препятствия на пути прогресса, Бюро Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ приступило к осуществлению обширной программы, направленной на усиление международного сотрудничества посредством диалога и партнерских отношений между различными заинтересованными сторонами. Из 31 страны в перечне не имеющих выхода к морю развивающихся стран, составленном в ООН, девять государств являются участниками ОБСЕ: Армения, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, бывшая югославская Республика Македония, Туркменистан и Узбекистан. (Беларусь и Сербия, которые тоже не имеют выхода к морю, не участвуют в работе специальной Канцелярии ООН, занимающейся этими странами.)

Осуществление специальной инициативы ОБСЕ началось в январе 2006 года под Председательством Бельгии и продолжается в текущем году, в рамках этой инициативы 23–24 октября в Душанбе в Таджикистане состоится крупная конференция по трансазиатским и евро-азиатским транзитным перевозкам. Эта тема также рассматривалась на конференции по укреплению безопасности на основе сотрудничества между

ОБСЕ и азиатскими партнерами по сотрудничеству, состоявшейся 12–13 июня. Это мероприятие имело место в Монголии, которая сама является страной, не имеющей выхода к морю.

Подчеркнув, что Центральная Азия особенно изолирована от системы мировой торговли в силу своей удаленности от морей и ключевых мировых рынков, Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ Бернар Снуа заметил, что кратчайшим транспортным маршрутом для региона мог бы стать выход к Индийскому океану, но на его создание потребуются десятилетия, потому что необходимо построить новые или соответствующим образом реконструировать существующие транспортные коммуникации.

“Кроме того, возрастает значение торговли и грузооборота с Китаем, протяженность общей границы которого с не имеющими выхода к морю странами Центральной Азии составляет 3300 километров (2050 миль), – добавил он. – Соответственно, Китай тоже заинтересован в улучшении условий транзитных перевозок”.

Действенные решения крайне необходимы Казахстану, который находится на расстоянии 3750 километров (2330 миль) от ближайшего морского порта, являясь тем самым одной из наиболее удаленных от моря стран в мире.

“Долгие сроки поставки, в конечном счете, увеличивают стоимость товаров и снижают конкурентоспособность страны”, – говорит Мунавара Палташева, директор Форума предпринимателей Казахстана.

Государственные границы тоже препятствуют экспорту, потому что их пересечение сопряжено со сложными,



■ Государства – участники ОБСЕ и партнеры ОБСЕ по сотрудничеству, входящие в составленный ООН список развивающихся стран, не имеющих выхода к морю
■ Другие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны

дорогостоящими и продолжительными по времени процедурами таможенного оформления. По словам г-жи Палташевой, требуется пять дней на сбор всех необходимых документов и еще семь дней на получение разрешений. «На границе слишком много контролирующих органов, которые занимаются только тем, что взимают деньги за проставление печатей и штампов. Высокие таможенные пошлины – это самая большая наша проблема на сегодняшний день».

Между тем автомобили ползут с черепашной скоростью. «Грузовик, везущий товары из Хоргоса на китайской границе до Ташкента в Узбекистане, движется со средней скоростью 31 км/ч (19 миль в час), – рассказывает она. – Общая продолжительность пребывания на границах составляет 20 часов».

Другое ограничение связано с тем, что у железных дорог в Казахстане и Китае разная ширина колеи, которую необходимо заменить единой колеей.

ОБСЕ оказывает содействие сотрудничеству между предпринимателями Казахстана и других стран региона в деле преодоления географических барьеров и таким образом вносит свой вклад в их развитие и процветание. Ориентиром служит Алма-атинская программа действий – эпохальный документ, принятый на конференции ООН в Казахстане в 2003 году в целях содействия глобальным механизмам сотрудничества в сфере транзитных перевозок (см. врезку).

Несмотря на то, что строительство современных автострад и железных дорог в не имеющих выхода к морю странах не относится к полномочиям ОБСЕ, Организация, по мнению Бернара Снуа, может способствовать улучшению ситуации. «Мы вполне можем оказывать содействие и выполнять функции политического катализатора, предоставив платформу для диалога и сотрудничества между различными международными субъектами, а также нашими государствами-участниками».

Однако, как поясняет он, основная ответственность за осуществление этих начинаний лежит на не имеющих выхода к морю странах: «В политике и торговле государства должны достичь большей согласованности, а содействие развитию транспортной системы должно стать частью национальных стратегий социально-экономического развития».

Вернемся к проблемам Казахстана: транспортным компаниям мешают не только ямы на дорогах и очереди на таможенных, но и визовой режим, настолько строгий, что многие фирмы, в конце концов, не могут не нарушить его, как отмечает Теодор Каплан, генеральный секретарь Союза международных автомобильных перевозчиков Казахстана.

Продолжительность пребывания в странах Шенгенского соглашения часто ограничивается десятью днями, чего перевозчикам недостаточно, чтобы доставить товар к месту назначения, забрать обратный груз и покинуть Шенгенскую зону. Тем, кто не успел выехать до истечения срока действия визы, грозит пожизненный запрет на въезд.

«Это означает, что большинство компаний лишено возможности поставлять свои товары в эти страны

и не имеет выхода на этот рынок, – говорит г-н Каплан. – За последние два года более 50 компаний лишились права въезда в страны Шенгена».

Он призывает государства договориться о более продолжительных сроках действия виз, что позволит компаниям осуществлять свои коммерческие операции. «Реальное решение – это, как минимум, годовая многократная виза для добросовестных профессиональных водителей без конкретных ограничений по времени и месту пребывания в Шенгенской зоне», – считает он.

Эдуард Титов, менеджер департамента грузоперевозок компании СВС, утверждает, что доставка груза из Казахстана в Гамбург занимает 15 дней без учета задержек на границах.

«Самая серьезная проблема на границах – взяточничество, – говорит он. – Из года в год размеры взяток увеличиваются. Таможенные процедуры не отлажены, что часто приводит к задержкам на границах».

В совокупности эти факторы «существенно ограничивают объем экспорта и импорта Республики Казахстан и препятствуют развитию экономики страны», – добавляет он.

В других не имеющих выхода к морю развивающихся странах предприниматели сталкиваются с аналогичными проблемами. По словам Абдымомуна Жолдошева, директора филиала Международного делового совета в городе Ош на юге страны, малые и средние предприятия в Кыргызстане пытаются расти, невзирая на непосильные транспортные расходы и удаленность от основных рынков.

«Местным предприятиям в моей стране действительно тяжело конкурировать со схожими предприятиями на региональном или международном уровне, – говорит он. – Как следствие, в настоящее время доля прямых иностранных инвестиций в регионе очень невелика».

Г-н Жолдошев считает, что единственным выходом из этой дилеммы является сотрудничество между государствами и международным сообществом.

Именно поэтому, как говорит г-н Снуа, ОБСЕ уделяет все больше внимания региональному и глобальному сотрудничеству в этой ключевой сфере. В частности,

Хатлонская область на юге Таджикистана: устаревшая железнодорожная инфраструктура, изношенный подвижной состав и установки замены колесных тележек препятствуют развитию международной торговли стран Центральной Азии.



ОБСЕ/АСТРИД/ЭВРЕНСЛЬ

Организация побуждает государства-участники создавать интегрированные транспортно-логистические системы, охватывающие все виды перевозок.

Кроме того, ОБСЕ призывает государства внедрить более практичные визовые процедуры, уменьшить свою зависимость от таможенных доходов, и упростить документацию на экспорт, импорт и транзит товаров.

“Некоторые торговые барьеры, по сути, являются способами защиты отечественного производителя, – считает он. – Государства должны осознать, что стимулирование торговли и грузоперевозок дает положительный эффект в других областях, к примеру, способствует росту прямых иностранных инвестиций и стабилизации делового климата”.

Сюзанна Лёф является сотрудником по вопросам печати в Отделе прессы и общественной информации Секретариата ОБСЕ. Роль Янссен является советником по экономическим и экологическим вопросам в Бюро Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ. Дополнительные материалы: Леа Буре (Центр в Алматы) и Кимберли Балкли (Центр в Бишкеке).

ЦЕНТР ОБСЕ В АЛМАТЫ/ЗАХАР СВИРИДЕНКО

Контрольно-пропускной пункт на границе Казахстана: государство стремится улучшить условия транзита для не имеющих выхода к морю стран региона.



Алма-атинская программа действий: высвободить потенциал роста и развития

На встрече Совета министров в Брюсселе в декабре 2006 года государства – участники ОБСЕ приняли решение поддержать осуществление на пространстве ОБСЕ Алма-атинской программы действий, первого утвержденного в ООН глобального документа, посвященного нуждам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

С этой целью Совет министров рекомендовал Секретариату взаимодействовать с Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (ООН-КВПНРМ).

Нынешний Высокий представитель заместитель Генерального секретаря Анварул Карим Чоудхури отметил, что те формы сотрудничества, которые предлагает ОБСЕ, представляют собой один из самых оптимальных подходов к удовлетворению особых потребностей этой группы стран.

“Региональная интеграция и сотрудничество позволят устранить барьеры в торговле, снизить транзакционные издержки и создать стимулы для экономии благодаря эффекту масштаба, что в совокупности будет способствовать одновременному экономическому росту как в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, так и в соседних с ними странах транзита”, – говорит он.

Алма-атинская программа была принята на конференции ООН в Казахстане в 2003 году в развитие Декларации тысячелетия ООН 2000 года. Она предусматривает следующие задачи:

- обеспечение доступа к морским портам для всех видов транспорта в соответствии с нормами международного права;
- сокращение расходов и улучшение качества услуг в целях повышения конкурентоспособности экспортной продукции развивающихся стран, не имеющих доступа к морю;
- снижение стоимости импортируемых товаров;
- решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров;
- создание надлежащих национальных транспортных сетей;
- сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути;
- создание условий для расширения экспорта, и
- повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транзитных коридоров.

Ожидается, что конференция о транзитных перевозках, намеченная на 23–24 октября в Душанбе, внесет свой вклад в оценку хода выполнения Алма-атинской программы действий.

По словам г-на Анварула Карим Чоудхури, рассмотрение АПД дает возможность правительствам не имеющих выхода к морю стран, государствам транзита, партнерам по развитию и представителям частного сектора согласовать свои позиции и подходы. “Конечно, мы также рассчитываем на активное участие и поддержку ОБСЕ”.

Организуемая под эгидой правительства Таджикистана конференция является продолжением состоявшегося 12–13 декабря 2006 года в Вене совместного семинара ОБСЕ и ООН-КВПНРМ, в котором участвовало около 30 ведущих экспертов и целый ряд представителей фактически всех ключевых организаций.

Кратчайшее расстояние до моря (км)

Государства – участники ОБСЕ

Армения: 693
Азербайджан: 870
Беларусь: 623
Казахстан: 3750
Кыргызстан: 3600
бывшая югославская Республика Македония: 77
Молдова: 170
Сербия: 78
Таджикистан: 3100
Туркменистан: 1700
Узбекистан: 2950

Партнеры ОБСЕ по сотрудничеству

Афганистан: 1960
Монголия: 1693

Основной источник: ЮНКТАД