

Помехи для создания современного Шелкового Пути

Author: [IWPR Central Asia](#)

Грандиозные планы на свободный поток товаров между западом и востоком могут не сбыться, если не улучшится региональное сотрудничество между странами Центральной Азии.

Несмотря на то, что аналитики с одобрением отнеслись к принятию недавнего соглашения о создании современного торгового пути, по их словам на пути новой задумки еще много барьеров.

Соглашению о торговом пути, стоимость которого составляет более 18 миллиардов долларов, был дан «зеленый свет». Однако, местные эксперты говорят, что нежелание центральноазиатских стран работать вместе, чтобы упростить перемещение людей и товаров через границы, остается серьезной помехой.

3 ноября восемь региональных государств пришли к соглашению относительно улучшения сети автомобильных и железных дорог, воздушных и морских портов в Центральной Азии и создания современного «Великого Шелкового пути» - торгового маршрута, который столетиями обеспечивал необходимую связь между востоком и западом – и сделать регион наземным путем для торговли между Европой и Азией.

План был согласован на шестой конференции по программе Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в столице Таджикистана Душанбе, которую посетили четырех из пяти центральноазиатских государств – Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана – а так же Азербайджана, Афганистана, Китая и Монголии.

Программа ЦАРЭС финансируется Азиатским Банком Развития (АБР), учрежденном в 1997 году для поощрения экономического сотрудничества между странами Центральной Азии.

Принятый план предусматривает инвестиции в течение следующих десяти лет на строительство шести новых транспортных коридоров, автомобильных и железных дорог. Половину необходимой суммы предоставят восемь стран, а остальная часть будет обеспечена Азиатским Банком Развития.

В совместной декларации министры ЦАРЭС отметили: «В рамках принятой стратегии будут созданы конкурентноспособные транспортные коридоры через регион ЦАРЭС, упрощено перемещение людей и товаров через границы и созданы безопасные, надежные, эффективные, полностью интегрированные и экологически рациональные транспортные системы».

Идея создания общей транспортной сети обсуждалась на других недавних форумах. 8 ноября во время встречи с исполнительным секретарем, председателем исполнительного комитета СНГ Сергеем Лебедевым президент Кыргызстана Курманбек Бакиев сказал, что Кыргызстан, во время своего председательствования в СНГ сосредоточит свои усилия на развитии транспортных коммуникаций и экономических связей между странами региона.

Китай и Узбекистан объявили о желании ускорить строительство транзитных дорог через Кыргызстан – решение об этом подтвердили обе стороны во время официального визита премьера Госсовета КНР Вэнь Цзябао в Ташкент в начале ноября. По сообщению информационного агентства «Синьхуа», Китай и Узбекистан намерены увеличить двусторонний торговый оборот до полутора миллиардов долларов США к 2010 году.

Хотя аналитики из Центральной Азии приветствуют идею создания современного Шелкового пути, они выражают опасения, что укоренившееся отсутствие согласованности между странами региона может означать, что их плану не суждено быть претворенным в жизнь. По их словам, за 16 лет, прошедших с времени распада Советского Союза, лидеры центральноазиатских государств так и не поняли, согласованность необходима, если они хотят сотрудничества на международном уровне.

По информации АБР, менее одного процента от общего объема торговли между Европой и Азией в настоящее время проходит через Центральную Азию.

Большая часть торговых и транзитных соглашений организована на двусторонней основе, часто спонтанно, а не посредством достижения многосторонних соглашений.

Досым Сатпаев, директор алматинской Группы оценки рисков, утверждает, что разногласия в таможенной и транзитной политике препятствуют региональному развитию.

«Транзит, как показывает мировая практика, даёт очень большие, существенные поступления в бюджет, - говорит он. - Проблема заключается в том... что есть существенная разница в плате за транзит, не согласованы и таможенные правила, налоговые сборы, есть проблемы в приграничной торговле, часто закрываются границы, и чаще всего необоснованно. А главное - нет единой, общей транзитной политики именно в сборе финансовых средств за транзит тех или иных товаров или услуг. Всё это, конечно, сильно ударяет по торгово-экономическому взаимодействию в рамках Центральной Азии».

Сатпаев считает, что необходимо создание наднационального органа, который будет разрабатывать и отвечать за единые таможенные и торговые правила.

В настоящий момент, сказал он, недоверие между странами на высшем государственном уровне и преследование сугубо национальных интересов ставит их в невыгодное положение. Лидеры центральноазиатских государств боятся потерять суверенитет, полученный после развала Советского Союза.

«Элита боится потерять суверенитет, некую мифическую независимость [в случае создания] какого-то наднационального органа. Но без этого ничего не произойдёт», - сказал он.

Асылбек Аюпов, специалист в области региональной экономики, заведующий кафедрой на факультете международных отношений Кыргызско-Российского Славянского университета в Бишкеке убежден, что создание единых транспортных коридоров могло бы придать импульс экономическому развитию региона, однако, отмечает он, разногласия между некоторыми региональными государствами и разные уровни их развития не способствуют сотрудничеству.

Одним из главных препятствий для свободного потока товаров, по его словам, являются систематические проявления коррупции на каждой ступени процесса.

«Сама система ... не меняется - те же люди руководят теми или иными процессами. Именно по их вине коррупция стала тем тромбом, который закупоривает кровеносные сосуды экономики. И система коррупционных связей, которая успешно встроилась в нынешнюю систему, не ломается и ломаться не собирается, - настолько она прочная и устойчивая, как камень, гранитный монолит», - сказал Аюпов.

Махамаджон Абдурахманов, предприниматель из Бишкека, рассказал IWPR о проблемах, с которыми сталкиваются жители центральноазиатских стран при пересечении границ соседних государств: «С немалыми трудностями для простого гражданина связана поездка даже в самую что ни на есть близкую страну - ближе некуда, раз это соседи. На своём собственном опыте знаю, что это прежде всего проверки и досмотры на границах. Люди нередко подолгу стоят в очередях, заполняют миграционные карточки и таможенные декларации, проходят длительную процедуру».

По его словам, транспортировка товаров - это еще более сложное дело, требующее прохождения длительных, громоздких погранично-таможенных процедур.

«Конечно, все законные требования по пересечению границы при грузовых перевозках должны соблюдаться. Но ведь всё это можно было бы делать в упрощённых и в то же время вполне цивилизованных рамках, - сказал он. - Это означало бы, что мы с моими коллегами пересекали бы пограничную линию гораздо чаще - пять-десять раз в месяц вместо нынешних двух-трёх раз. От такого делового оживления все только выиграли бы - и мы, и государства нашего региона», - сказал он.

Толкунбек Турдубаев, корреспондент BBC в Кыргызстане.

Location: Центральная

Азия

China

Uzbekistan

Turkmenistan

Source URL: <https://iwpr.net/ru/global-voices/%D0%BF%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%85%D0%B8-%D0%B4%D0%BB%D1%8F-%D1%81%D0%BE%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%81%D0%BE%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%88%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE>