

**Интеллектуальный диалог «Центральная Азия + Япония»:
4-ый Токийский диалог
25 февраля 2010 года в зале международных заседаний Министерства
иностраннных дел**

Обзор председателя

1. О 4-ом Токийском диалоге

25 февраля 2010 года состоялся 4-ый Токийский диалог на тему «Дальнейшее оснащение транспортно-логистической инфраструктуры в регионе Центральной Азии», организованный Министерством иностранных дел при поддержке Японского Фонда. Данный диалог относится к интеллектуальному диалогу в формате «Track-2», являющемуся одним из 5 направлений диалога «Центральная Азия + Япония», и известен под названием «Токийский диалог». На 4-ом Токийском диалоге выступили с докладом и комментариями 5 участников из стран Центральной Азии и 10 экспертов и представителей правительственных организаций из Японии, а также приняли участие около 80 человек, интересующихся данным диалогом. Обязанности председателя выполнила старший научный сотрудник Японского Фонда Фукусима Акико.

Приняв во внимание тот факт, что встречи в формате «Track-2» с направлением на рассмотрение отдельных вопросов, состоявшиеся до настоящего момента в рамках Токийского диалога, могут оказать значительный вклад в межправительственные диалоги и опираясь на то, что в «Плане действий» диалога «Центральная Азия + Япония», «сфера транспортных перевозок» была обозначена в качестве одной из приоритетных статей помощи, направленной на «внутрирегиональное сотрудничество», а также на то, что в 1-ом и 3-ем Токийском диалоге «оснащение инфраструктуры» (железных и автомобильных дорог, средств связи, аэропортов и т. д.) и «оснащение транспортно-логистической системы (включая сферу “софт”)» были перечислены в качестве «возможных сфер конкретного сотрудничества», темой настоящего диалога было определено «оснащение транспортно-логистической инфраструктуры в регионе Центральной Азии».

2. Основной доклад вице-министра Фукуямы Тэцуро

Во вступительной речи 4-го Токийского диалога вице-министр Фукуяма Тэцуро указал на важное геополитическое значение Центральной Азии, привлекающее внимание и с точки зрения международной энергетической безопасности, и разъяснил основную дипломатическую позицию Японии по отношению к Центральной Азии, продвигаемую посредством диалога «Центральная Азия + Япония» и других мероприятий, учитывая важное значение проведения диалогов и сотрудничества, рассматривая Центральную Азию как единый регион, содержащий огромный потенциал. Кроме того, вице-министр подчеркнул, что «оснащение транспортно-логистической инфраструктуры» является одной из важных задач на пути продвижения регионального сотрудничества в Центральной Азии и станет основой для стимулирования экономического развития региона в целом. Вице-министр перечислил конкретные примеры различных видов поддержки, оказанной до настоящего момента Японией в отношении усилий стран Центральной Азии в направлении оснащения транспортно-логистической инфраструктуры, предполагая, что оснащенная инфраструктура станет не только стимулом для внутрирегиональной торговли, но и стратегическим шагом в направлении ускорения процесса интеграции в глобальную экономику. Вместе с тем, вице-министр обратил внимание на то, что для дальнейшего строительства более крепких и многослойных отношений незаменимую роль играет продвижение взаимопонимания между Японией и странами Центральной Азии и выразил надежду на то, что в результате настоящего диалога будут представлены полезные рекомендации для большего углубления сотрудничества между странами Центральной Азии и Японией.

3. Основные дискуссии и рекомендации

Участники 4-го Токийского диалога провели активные дискуссии в отношении «оснащения транспортно-логистической инфраструктуры в Центральной Азии».

В докладах экспертов с центральноазиатской стороны было выражено общее мнение о преимущественном географическом положении Центральной Азии и необходимости его использования, а также разъяснены приоритетные задачи стран участников, связанные с оснащением транспортной инфраструктуры, и государственные стратегии, включая свободные экономические зоны, разработанные на основе данных задач. Кроме того, участники проявили свою позицию, состоящую в понимании интеграции в евразийскую сеть

международных перевозок и транзитов с помощью активизации грузовых перевозок между Европой и азиатскими странами в качестве общей цели для стран Центральной Азии.

В качестве проблем региона Центральной Азии в настоящий момент были указаны физическая удаленность от глобальных рынков, географические условия, связанные с вынужденной необходимостью пересечения нескольких стран в связи с отсутствием выхода к морю, обременительные таможенные процедуры, а также длительность и высокая стоимость перевозок в связи с указанными проблемами.

Кроме того, участники указали не только на природные и географические условия, но и на различия между странами Центральной Азии в области приоритетных направлений политики, связанной со сравнительным выбором преимущественных средств перевозки (морские порты, автодороги, железные дороги, аэропорты и т. д.) и восточно-западного или южно-северного пути согласно с объемами торговых сделок и объемами движения, уровнем транспортных затрат, нынешним положением существующей инфраструктуры и состоянием ее ремонта и технического обслуживания

В связи с вышеуказанным японские эксперты подчеркнули важную роль диалога на правительственном уровне в области оснащения транспортно-логистической инфраструктуры, переходящей через границы, приводя примеры освоения региона Меконг, которому Япония активно оказывает помощь и в котором активизирует движения людей, товаров и капитала и продвигает региональную интеграцию в результате усовершенствования экономического коридора по всем направлениям и транспортно-логистической инфраструктуры, таких как морских и воздушных портов со стороны оснащения как такового и софт..

Кроме того, в качестве стороны, предоставляющей помощь странам Центральной Азии в оснащении транспортно-логистической инфраструктуры, кроме отдельных мероприятий японского правительства, были представлены мероприятия Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Азиатского банка развития (АБР) и дальнейшие возможности, включая совместное финансирование, и, в особенности, было подчеркнуто важное значение координации помощи и полезность программы стимулирования транспортных перевозок и торговли в рамках Центрально-Азиатского

регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) Азиатского банка развития.

Также в качестве представителей частных организаций, занимающихся логистическими транспортными перевозками, был представлен обзор текущего состояния транспортных линий, связывающих Японию с Центральной Азией, и конкретно показано, что оснащение транспортно-логистической инфраструктуры в данном регионе и связанное с этим упрощение таможенных процедур в результате приведут к интеграции с глобальными рынками и ускорению процесса перехода к рыночной экономике.

В результате вышеуказанной дискуссии были выработаны следующие рекомендации в связи с дальнейшим оснащением транспортно-логистической инфраструктуры в Центральной Азии и японским сотрудничеством.

- Для конкретизации экономического потенциала Центральной Азии важную роль играет создание единой транспортно-логистической инфраструктуры внутри региона, включая развитие промышленности и расширение торговли, а также интеграция в сеть международных транспортных перевозок за пределами региона. Для достижения данной цели приоритетной задачей является начать обмен информацией между логистическими административными органами стран региона в качестве первого шага к этой цели и в будущем важное значение будет иметь ускорение межрегионального сотрудничества с учетом возможности принятия единой политики в отношении процедур торговли и транспортных перевозок.
- При оснащении транспортной инфраструктуры необходимо принимать во внимание связи между различными средствами транспортных перевозок, такими как морские порты, железные и автомобильные дороги, а также воздушные сообщения. Кроме того, оснащение транспортной инфраструктуры дорог Центральной Азии, характеризующихся достаточно высокими затратами на осуществление ремонта и технического обслуживания в связи с географическими и климатическими особенностями региона, необходимо проводить со средне- и долгосрочных позиций, включающих ограничения объемов движения на основе расчета адекватных объемов грузовых перевозок на каждой дороге.

- В отношении терминальных сооружений необходимо обеспечение максимальной степени взаимодействия посредством регулирования экономических интересов всех взаимосвязанных сторон в транспортно-логистическом процессе и интеграции потока товаров, информации, услуг и капитала.
- Для повышения конкурентоспособности транспортных услуг требуется сокращение времени и затрат, необходимого на перевозки, эффективными мерами для достижения которого является унификация и обеспечение прозрачности таможенных процедур или их значительное упрощение на постах пересечения границы (введение «объединенного одного поста с обеих сторон границы»), а также обновление оборудования на пограничных постах. При этом, эффективной мерой является одновременное параллельное создание единой базы данных, содержащей информацию о торговых субъектах, оборотах экспорта/импорта и транзитных перевозках, для чего требуется поддержка международных организаций и стран, оказывающих экономическую помощь, включая Японию.
- В особенности, желательна интеграция подходов к поддержке со стороны стран, оказывающих помощь, и международных организаций в направлении упрощения таких процедур на постах пересечения границы и необходимо сотрудничество между организациями, оказывающими помощь.
- С точки зрения обеспечения прозрачности в области оснащения логистической инфраструктуры необходимо оснащение информационно-коммуникационной сети, при этом также полезно осуществление, например, пилотного проекта в отношении прослеживаемости грузов.
- Для привлечения частных инвестиций важную роль играет усовершенствование нормативно-правовой базы в связанных сферах, и в тоже время, требуется дальнейшее активное содействие и помощь со стороны соответствующих организации и стран, оказывающих помощь, для обеспечения применения международных стандартов в области корпоративного управления и бухгалтерского учета .

6. Выводы

В процессе 4-го Токийского диалога были выявлены задачи не только самого устройства логистической инфраструктуры в Центральной Азии, но и в сфере

“софт”, в том числе, упрощение таможенных процедур при пересечении границ, и было вновь подчеркнута важное значение внутрорегионального сотрудничества и диалога между странами Центральной Азии касательно обеих сфер. Кроме того, в связи с ролью международных организаций и основных помогающих стран, включая Японию, в данных сферах была выражена надежда на продолжение помощи и более активное содействие с достаточным учетом нужд и особенностей региона.

Участники 4-го Токийского диалога высоко оценили то, что на заседании состоялись конкретные дискуссии с учетом реальной ситуации в свободной и энергичной обстановке, в результате чего участники из Центральной Азии смогли получить очень полезные советы для дальнейшего развития в области оснащения логистической инфраструктуры в Центральной Азии, и что благодаря участию представителей реального сектора экономики, стала возможной выработка конкретных рекомендаций, отвечающих реальной экономике.

А также участники с японской стороны особенно оценили то, что специалисты из 5-ти стран Центральной Азии собрались в Токио и провели энергичные дискуссии за одним столом (участники настоящего Токийского диалога выразили сильное желание конкретно следить за вышеуказанными рекомендациями, выработанными в процессе дискуссий в отношении оснащения логистической инфраструктуры).

Кроме того, участники подтвердили полезность дальнейшего продолжения таких Токийских диалогов. В качестве темы следующего Токийского диалога были предложены сферы, связанные с услугами транспортных перевозок, такие как таможенная система и информационные технологии, гарантии безопасности людей, обучение и подготовка человеческих ресурсов, реальная ситуация и задачи интеграции региона Центральной Азии, развитие малых и средних предприятий, микрофинансирование, развитие сельскохозяйственного сектора, проблемы привлечения иностранных инвестиций и пути их преодоления.

В заключение доклада о результатах 4-го Токийского диалога хочется выразить надежду на то, что дальнейший диалог «Центральная Азия + Япония» станет полезным материалом для межправительственных диалогов и пожелать реализации выработанных рекомендаций.

**Председатель 4-го Токийского диалога
Старший научный сотрудник Японского Фонда
Приглашенный научный сотрудник Центра
совместных исследований международного
обмена университета Аояма Гакуин
Фукусима Акико**