

***Транзитная политика
России в контексте
интеграции
постсоветского
пространства.***

Вардомский Л.Б.
12 октября 2012 г.

О функциях международного транзита

- Обеспечение доступа к внешним рынкам;
- получение доходов от экспорта транзитных услуг;
- ускорение транспортных связей и снижение транспортных издержек.

Элементы транзитной ПОЛИТИКИ

- **Протранзитные** – широкое использование коммуникаций других стран для оптимизации транспортных издержек выхода на внешние рынки, создание благоприятных условий для привлечения транзитных грузов на национальную транспортную сеть.
- **Антитранзитные (протекционистские)** – ограничение доступа к национальной сети иностранных грузовладельцев и перевозчиков (через тарифы, дозволы, таможенные требования), ограничения в использовании иностранной инфраструктуры (тарифы, таможенные и административные меры)
Политический компонент транзитной политики.

Высокая транзитность постсоветского пространства

- Появление новых государств и границ в результате распада СССР.
- Конфигурация транспортной сети.
- Ограниченное число выходов ННГ на мировую транспортную систему.
- Различия между странами по уровню транзитности.

Страны СНГ



Типы стран по соотношению экспорта и импорта транзитных услуг

- Нетто-экспортеры: страны Балтии, Грузия, Белоруссия, Украина
- Нетто-импортеры: Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.
- Примерный баланс – Молдова, Россия.

Причины антитранзитной политики стран СНГ

- Транспортный монополизм отдельных стран на отдельных направлениях международных перевозок;
- высокие транзитные риски;
- рост транспортных издержек в осуществлении внешних связей;
- унаследованная транспортная сеть, для большинства СНГ стала структурным барьером их включения в мирохозяйственные связи;
- бюджетные проблемы стран.

Антитранзитная политика и дезинтеграция постсоветского пространства

Она выразилась в: в удорожании и свертывании взаимных торговых связей, создании альтернативных коммуникаций, ограничении роста взаимной торговли транспортными услугами, технологическом отставании транспорта обслуживающем взаимные связи.

Более высокие темпы обновления транспорта обслуживающего торговлю с третьими странами.

Некоторые итоги транзитной политики России

- 1) Были существенно снижены транзитные риски при экспортной транспортировке углеводородов, но не удалось освободиться от транзитной зависимости по многим видам других внешнеэкономических связей
- 2) Не удалось повысить транзитную привлекательность российских коммуникаций. Многочисленные проекты наращивания транзитных перевозок по РЖД оказались не состоятельными. Транссибирский контейнерный сервис – символ глобальной роли советского и российского транспорта из-за технологического отставания фактически потерял свое значение для иностранных грузовладельцев.

Факторы ограничивающие транзитную привлекательность России

- Технологическое отставание транспорта
- Недостаточная пропускная способность путей сообщения
- Низкая и сокращающаяся скорость движения при высоких тарифах
- Длительные простои в пограничных пунктах пропуска.
- Проблемы с сохранностью грузов в пути.

Транзит и интеграция

- Транзитные потребности стран стимулируют интеграцию, интеграция расширяет транзитный потенциал стран-участниц. Интеграция снижает транзитные издержки стран и расширяет возможности экспорта транспортных услуг. Новые евразийские интеграционные проекты стимулируют переход к протранзитной политике стран – ограничивают протекционистские практики на транспорте, снижают транзитные риски .

Новые факторы развития транзитных перевозок России

- В результате вступления в ВТО России придется отказаться от протекционистской практики в части транзитных тарифов, хотя ей удалось оградить свой рынок транспортных услуг от прямого доступа на него иностранных компаний.
- В железнодорожных перевозках между странами ЕЭП начинает применяться унифицированный тариф каждого государства. Предусматривается обеспечение с 2015 г. равного доступа к услугам железнодорожной инфраструктуры стран-партнеров и создание тем самым равных условий для перевозчиков.

О соотношении главных транзитных направлений

- Дальний Восток –Европа
- Дальний Восток – Центральная Азия
- СНГ-СНГ
- Центральная Азия- Европа
- Китай –Европа
- Европа – Иран - Индия

7.Динамика роста экономик ННГ в 1992-2011 гг.



Международный транзит в контексте стратегических приоритетов России

- От транспорта России и его технологического состояния зависит успех проектов ЕЭП и ЗСТ в рамках СНГ. В то же время задачи внутреннего развития России требуют громадных инвестиций по строительству новых коммуникаций для освоения природных ресурсов на севере и востоке, модернизации БАМа и Транссиба. В связи с дефицитом финансовых ресурсов возникает вопрос о приоритетности упомянутых стратегических линий: транспортная консолидация постсоветского пространства или пространства России?

Спасибо за внимание