

# Перспективы отечественного транспорта в связи с вступлением России в ВТО: мнение компаний



**Ю. В. Чижков,**  
руководитель  
Северо-Западного  
отделения  
Международной  
академии транспорта

22 августа 2012 г. Россия стала полноправным членом Всемирной торговой организации (ВТО)<sup>1</sup>. Приблизительно за полгода до этого события несколько отечественных компаний – представителей разных видов транспорта высказали свои предположения о том, как членство нашей страны в ВТО отразится на их работе.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

национального рынка транспортных услуг от недобросовестной конкуренции необходимо предусмотреть ограничение – а именно, допускать предоставление услуг в виде коммерческого присутствия только при условии:

- образования юридического лица на территории Российской Федерации;
- обязательного российского гражданства для плавсостава, а также для руководителя и руководящего состава юридического лица.

Кроме этого, подчеркивается несоответствие отечественной и международной практики обеспечения конкуренции и недопущения дискриминации.

Во-вторых, в связи с ожидаемым из-за вступления в ВТО увеличением загрузки транспортной инфраструктуры России речники сочли необходимым принятие упредительных мер по ее развитию. В частности, по их мнению, требуется:

- разработать национальную программу действий, обеспечивающих пропуск судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации, и приступить к ее реализации;
- подготовить инфраструктуру ВВП и речного транспорта РФ в целом к плаванию судов под флагом иностранного государства;
- обеспечить готовность подразделений внутреннего водного транспорта РФ к управлению, обслуживанию и обработке судов под флагом иностранного государства;

**П**ри подготовке ответов учитывались ограничения и изъятия, содержащиеся в принятых Российской Федерацией обязательствах, требования ВТО по поэтапной либерализации принятых обязательств, а также положения и нормы действующей в то время законодательной и иной нормативной правовой базы.

## Внутренний водный транспорт

Относительно перспектив этой отрасли сформулировано несколько предложений и опасений.

Во-первых, отмечается, что для обеспечения приемлемого уровня доступа иностранных поставщиков услуг в сфере внутреннего водного транспорта на российский рынок и в целях защиты

<sup>1</sup> В этот день вступил в силу Протокол от 16.12.2011 «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.». Он ратифицирован Федеральным законом от 21.07.2012 №126-ФЗ «О ратификации Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.».

- предусмотреть меры, направленные на то, чтобы планирование и организация пропуска судов под флагом иностранного государства на ВВП, а также их работа на российском рынке транспортных услуг осуществлялась на платной основе и без предоставления преференций.

В-третьих, российские водники проявили серьезную озабоченность в связи с тем, что транспортные организации, выполняющие перевозки каботажных и внешнеторговых грузов, недостаточно подготовлены к работе в новых условиях. Большой возраст отечественного флота (в среднем на 10–15 лет превышающий возраст современных иностранных судов), его плохая техническая оснащенность, низкий уровень маркетинговой деятельности, подбора и использования кадрового потенциала обуславливают низкие конкурентные позиции на рынке транспортных услуг. Либерализация доступа иностранных поставщиков услуг на российский рынок может привести к значительному усилению их позиций и вытеснению отечественных перевозчиков. В частности, было предложено обратить внимание на то, что основная часть российских внешнеторговых грузов перевозится внутренним водным транспортом на условиях FOB (франко-борт). В этом случае неограниченный допуск на ВВП судов под иностранным флагом может привести к уходу отечественных судоходных компаний из данного сегмента рынка транспортных услуг. Таким образом, становится очевидной необходимость мер по обоснованной защите интересов отечественных транспортных компаний в процессе перевозки российских грузов в международном сообщении.

В целом, по мнению речников, в связи с проблемами отрасли для повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков на ВВП требуется:

- обеспечить последовательное смягчение и последующую отмену дискриминационных положений налогового и таможенного законодательства для доступа российских перевозчиков к конкурентоспособным транспортным средствам и оборудованию;
- проводить политику разумного протекционизма с применением мер тарифного и нетарифного регулирования, предусмотреть корректные меры протекционизма отечественных перевозчиков в процессе национальных и

международных перевозок российских грузов;

- предусмотреть в отечественном законодательстве меры (положения), направленные на формирование условий для ускоренного развития национального водного транспорта, судостроения, инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Для создания благоприятных условий работы отечественных перевозчиков необходимо:

- принять (установить) на законодательном уровне гарантии стабильности условий предпринимательской деятельности и правовой защиты предпринимателей, принять положения, гарантирующие стабильный и благоприятный инвестиционный климат в сфере предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте, включая деятельность по выполнению международных перевозок;
- проводить на постоянной основе политику отстаивания интересов Российской Федерации при определении квот в рамках двусторонних и многосторонних соглашений о перевозках водным транспортом, а также в процессе пересмотра базовых условий указанных соглашений;
- при либерализации условий доступа иностранных поставщиков на отечественный рынок транспортных услуг и устранения ограничений для иностранных судовладельцев в перевозках в соответствии с принципами ВТО, а также в процессе гармонизации национального законодательства с нормами международного права использовать опыт Европейского союза и всего мирового сообщества по правовому регулированию национального и международного судоходства. В частности, в ходе переработки нормативных документов необходимо ликвидировать расхождения в регламенте об условиях и в правилах плавания по ВВП европейских государств и Российской Федерации; определить состав навигационных, эксплуатационно-технических, организационных и коммерческих условий по обеспечению иностранного судоходства на ВВП РФ с учетом опыта национального и международного судоходства; определить технико-эксплуатационные требования к иностранным судам, допускаемым на внутренние водные пути;
- создать для российского бизнеса общенациональную систему внешнеэкономической информации, содержа-

щую данные о нормах и правилах ВТО, конъюнктуре основных рынков товаров и услуг, ценах и условиях торговли для российского экспорта и импорта.

С момента, когда Российской Федерация стала полноправным членом ВТО, прошло немногим больше полугодия. Из-за климатических условий в течение большей части этого периода навигация по ВВП России была закрыта. Таким образом, говорить о реальных последствиях членства Российской Федерации в ВТО для компаний, осуществляющих деятельность в сфере внутреннего водного транспорта, пока рано. При этом актуальность всех вышеизложенных предложений сохраняется.

### Железнодорожный транспорт

Со стороны компаний, работающих в сфере железнодорожного транспорта, поступили следующие предложения.

Во-первых, в процессе предстоящих переговоров и заключения межправительственных соглашений необходимо учитывать актуальность вопроса о доступе иностранных перевозчиков на инфраструктуру российских железных дорог. Такие обязательства предусмотрены межправительственным Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта от 9 декабря 2010 г. в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП).

По данному документу с 1 января 2015 г. для обеспечения экономической интеграции в сфере железнодорожного транспорта открывается равный доступ к инфраструктуре перевозчиков государств ЕЭП на условиях, аналогичных тем, что обозначены в правилах доступа к железнодорожной инфраструктуре национальных перевозчиков. Соответствующие правила уже разработаны и 13 февраля 2013 г. были рассмотрены на расширенном заседании в Федеральной антимонопольной службе.

Во-вторых, решение по изменению (унификации) железнодорожных тарифов следует принимать с учетом оценки влияния этого процесса на темпы экономического развития и на обеспечение конкурентоспособности российских товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках. В результате тарифной реформы изменятся условия перевозок грузов железнодорожным транспортом. В частности, в первую очередь это связано с высокой вероятностью изменения графика перевозок.

Вопросы отмены/установления субсидий на перевозки зерна, легковых автомобилей с Дальнего Востока в европейскую часть России относятся к компетенции соответствующих органов исполнительной власти и направлены на поддержание конкурентоспособности российских производителей. ОАО «РЖД», как перевозчик, со своей стороны обеспечивает устойчивое развитие сопредельных отраслей промышленности.

В результате унификации тарифов в процессе перевозок импортных грузов по внутренним тарифам ОАО «Российские железные дороги» может потерять часть доходов.

На протяжении последних лет в России осуществлялось поэтапное сближение тарифов по видам сообщения путем ежегодной дифференцированной (по видам сообщений) индексации ставок тарифов Прейскуранта № 10-01. В настоящее время по унифицированным тарифам перевозится свыше 90 % от общего объема грузов (кроме транзита) и свыше 65 % перевозок грузов осуществляется через пограничные переходы.

Тарифы на транссибирские перевозки устанавливаются в соответствии с действующим Прейскурантом № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые ОАО „Российские железные дороги“». Регулирование тарифов, особенно в сторону их повышения, приведет к переключению части грузопотоков с железнодорожного на другой вид транспорта и соответствующему снижению выручки от основной деятельности.

В-третьих, чтобы минимизировать риски, необходимо:

- предусмотреть источники компенсации потерь доходов ОАО «РЖД», связанные с применением в отношении третьих стран внутренних унифицированных тарифов;
- принять меры, обеспечивающие железнодорожному транспорту равные конкурентные условия деятельности по отношению к автомобильному и другим видам транспорта;
- зафиксировать в Списке изъятий из режима наибольшего благоприятствования (РНБ) обязательства по доступу иностранных перевозчиков на российский рынок.

Все высказанные предложения сохраняют свою значимость.

### Воздушный транспорт

Одно из опасений, высказанных представителями воздушного транспорта, связано с отменой субсидий на некоторых направлениях. Поскольку авиаперевозки в РФ за небольшим исключением убыточны, эта мера может крайне негативно сказаться на российском рынке авиаперевозок. Наиболее вероятно, что цены пойдут вверх. Между тем уровень доходов населения, особенно в дальних регионах, не позволяет большинству пользоваться услугами авиаперевозчиков. Например, жителям Калининграда выгоднее и удобнее путешествовать наземным транспортом по странам «ближней» Европы. Таким образом, российские авиакомпании перестанут обслуживать линии, а затем, с учетом движения в сторону «открытого неба», место российских перевозчиков займут крупные иностранные, готовые работать какое-то время в убыток, чтобы «раскатать» линию. Уже сейчас из Владивостока в Москву через Сеул или Пекин лететь дешевле, чем напрямую, а многие жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области отправляются на отдых за рубеж через аэропорт Хельсинки.

Относительно отмены роялти было отмечено, что этот вопрос касается только Аэрофлота. По оценке представителей

авиакомпаний «Россия», особого влияния на российский рынок авиаперевозок эта отмена не окажет, однако конкуренцию, возможно, даже подстегнет.

Наконец, авиаторы выразили мнение по поводу платы за квоты на выброс парниковых газов, которую, в соответствии с требованиями Евросоюза, предполагается взимать с авиакомпаний со II квартала 2013 г. По предварительным подсчетам, в 2012 г. за выбросы придется заплатить 40 млн долл., что приведет к росту цен на билеты на 5–6 евро. К 2025 г. сумма выплат может вырасти до 800 млн долл. Как наиболее приемлемый вариант отмечено установление на взаимной основе квот и платы за них российской стороной. Согласно директиве ETS, это освободит российские компании от плат и потребует от Евросоюза договариваться с Россией о «взаимозачетах».

Признано целесообразным отложить введение квот до выработки глобального решения на уровне Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Система установления квот и взимания за них платы должна быть не односторонней, а глобальной. Обещанную в четвертом квартале 2012 г. глобальную программу по торговле квотами ИКАО представит к концу 2013 г. Боль-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



шинство стран присоединятся к ней, и тогда европейская система будет просто неактуальна.

В ноябре 2011 г., незадолго до того как отечественные транспортники оценили возможные последствия от вступления Российской Федерации в ВТО, норвежский экономист Э. Райнерт, выступая в Екатеринбурге на конференции «Точки роста экономики Большого Урала», высказал свое мнение по этому вопросу. По его словам, вступление в ВТО скорее навредит России: сейчас начинается выборочная деглобализация, и может произойти так, что Россия вынуждена будет согласиться на условия, препятствующие ее дальнейшему промышленному росту. США и ЕС понимают, что им нужно максимально сконцентрироваться на защите собственных отраслей промышленности, поэтому России тоже необходимо занимать такую позицию. Взаимоотношения стран в рамках ВТО, по мнению Э. Райнерта, являются «игрой с участием шулеров, в которой выигрывает сильнейший». В то же время Э. Райнерт отмечает, что и будучи в ВТО страна может найти лазейки, которыми сумеет воспользоваться в своих интересах. Но чтобы это сделать, России необходимо иметь специалистов, хорошо разбирающихся в праве ВТО. В частности, в сфере авиатранспорта надо быть готовыми к тому, что предметом торговых споров может стать факт выдачи ВЭБом иностранным авиакомпаниям кредитов на 2,5 млрд долл. для закупки наших самолетов SSJ.

### Автомобильный транспорт

Выраженная год назад позиция филиала Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП) по Северо-Западному федеральному округу заключалась в том, что предусмотренные специфические обязательства России в сфере транспорта и согласованные изъятия из режима наибольшего благоприятствования обеспечивают российским международным автотранспортным компаниям равноценные условия осуществления их деятельности.

Кроме того, российские перевозчики высказали предположение, что либерализация принятых страной — членом ВТО обязательств может содействовать гармонизации товародвижения на международных автомобильных пунктах пропуска (МАПП), а это, в свою очередь, должно сократить непроизводительные простои международных автомобилей на МАПП.

Отмечалось также, что отечественные транспортные компании в последнее время уже работают в соответствии с международными конвенциями и обязательствами (или, в отдельных случаях, максимально приближены к выполнению содержащихся в них требований). Возможные в течение 10 лет коррективы в сторону общих норм и правил существенных перемен в международные автоперевозки не внесут.

Однако в настоящее время ситуация значительно изменилась, причем в худшую сторону. Полгода членства России в ВТО показали: мы совершенно не готовы играть по правилам, даже если под ними подписались. Не успели высохнуть чернила на международных торговых соглашениях, как Россия уже их нарушает. Примером в сфере автотранспорта служит закон о введении утилизационного сбора с импортных автомобилей. Чтобы снижение пошлин на новые иномарки не дало возможности россиянам покупать качественные машины по нормальной цене, правительство ввело утилизационный сбор на импортные авто. Разговоры об экологии никого не могут обмануть — это наивно замаскированный протекционизм.

Эксперты считают, что российский автопром в условиях ВТО может выжить лишь путем введения утилизационного сбора, который компенсировал отмену ввозных пошлин на иномарки. Но повышение сборов с импорта не решает главной проблемы — низкого качества российских автомобилей.

По мнению независимого аналитика Р. Краснова, единственное, что может спасти российский автопром, — это внедрение и покупка новых технологий. Пока же по сравнению с новыми автомобилями российских производителей даже рынок вторичных импортных автомобилей выигрывает и по количеству, и по качеству.

Реакция на действия Российской Федерации последовала незамедлительно. В октябре — ноябре 2012 г. Европейский союз обратился в ВТО с жалобами на ряд протекционистских мер, предпринятых российскими властями после вступления страны в международную торговую организацию.

Евросоюз, в частности, недоволен запретом на импорт из ЕС живого скота и пошлиной на утилизацию импортных автомобилей. Свою озабоченность выразила также Япония, подчеркнув, что утилизационный сбор приводит к дис-

криминации иностранных автопроизводителей. Это мнение разделил и американский дипломат.

К сожалению, нет заметных улучшений и в ситуации на пограничных таможенных переходах. Простои в очередях не только наносят ущерб экономике, но и отрицательно сказываются на безопасности дорожного движения, так как полностью нарушаются требования по соблюдению водителями режима труда и отдыха.

Острота проблемы достигла такого уровня, что в ситуацию вынуждены вмешиваться руководители Представительства Президента Российской Федерации в СЗФО, Министерства транспорта России, АСМАП. Положение на границе стабилизировалось, хотя по-прежнему далеко от нормального. В настоящее время ситуация с очередями складывается таким образом, что все меры по повышению эффективности работы МАПП не сокращают времени простоев в ожидании процедур таможенного оформления (в лучшем случае оно не увеличивается). Такое положение дискредитирует российских международных автоперевозчиков и Россию как члена Таможенного союза и ВТО.

Поскольку Российская Федерация стала полноправным членом ВТО, выросла конкуренция на рынке транспортных услуг. В данном случае задача органов управления всех уровней — создавать национальным перевозчикам наиболее благоприятные условия для работы. Пока же, к сожалению, нередко наблюдается обратный процесс. Наиболее остро эта тенденция проявляется в налогообложении.

В рамках исследования, проведенного в 2012 г. специалистами АСМАП, было проанализировано влияние на конкурентоспособность автотранспортных предприятий трех налогов: налога на добавленную стоимость; налога на транспортные средства и налога на имущество (в части стоимости автотранспортных средств). При расчете были использованы показатели трех стран, входящих в Единый таможенный союз: Российской Федерации, Казахстана и Белоруссии. В качестве базы для расчета взято автотранспортное предприятие (АТП), имеющее на балансе 320 автотранспортных средств с мощностью двигателя 400 л.с. Балансовая стоимость автомобилей принята равной 32 млн долл. США. Для удобства сравнения расчетов результаты представле-

ны в единой валюте — в долларах США. В итоге получилось, что АТП, зарегистрированному в Российской Федерации, надо уплатить в течение года около 6,7 млн долл., в Казахстане — примерно 4,3 млн долл., в Белоруссии сумма этих трех платежей равняется нулю.

### Морские порты

Проблемы с прохождением таможенных процедур отмечают и представители морских торговых портов.

Так же как и автомобилисты, они говорят о том, что ожидаемого в связи со вступлением Российской Федерации в ВТО усовершенствования порядка проведения пограничных и таможенных процедур не произошло.

Поскольку основная часть морских перевозок грузов осуществляется судами, ходящими под иностранным флагом, влияние вступления России в ВТО на ситуацию в этом виде перевозок детально не рассматривалось.

Если говорить о конкурентоспособности в целом, то дополнительный сумбур внесло Постановление Правительства РФ от 06.03.2012 г. № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и водном транспорте», вступившее в силу 27.03.2012. Цель документа — приведение лицензионных требований в соответствие с ФЗ № 99 от 04.05.2011. «О лицензировании отдельных видов деятельности». Суть его заключается в отмене раздельного лицензирования для морских и речных перевозчиков. Внесены изменения в порядок лицензирования компаний, осуществляющих перевозки пассажиров внутренним водным и морским транспортом, перевозки опасных грузов, буксировку, погрузочно-разгрузочную деятельность, связанную с опасными грузами на внутреннем водном транспорте, в морских портах.

Однако в течение года судоходные компании и бункеровщики так и не дождались необходимых разъяснений по применению нового правового акта, в том числе по перечню необходимых для получения лицензии документов и по требованиям, предъявляемым к лицензиатам. В результате задержек, связанных с получением новых лицензий (не менее месяца) и с существенными трудностями при регистрации и перерегистрации судоходных средств на внутреннем водном транспорте, компании несут колоссальные убытки от простоя судов.

### Особые экономические зоны

Периодически появляются исследования, посвященные влиянию членства Российской Федерации в ВТО на функционирование особых экономических зон (ОЭЗ). Специалисты считают, что придется существенно изменить принципы их работы. В частности, потребуются или отменить, или «камуфлировать» меры налогового и экспортного стимулирования.

Эксперты международных организаций, тесно взаимодействующих с системой ВТО (Всемирный банк, Международный валютный фонд и т. д.), сходятся во мнении, что многие положения ВТО напрямую затрагивают системы льгот ОЭЗ и делают их нелегитимными. В частности, в список таковых попадают выгодные для экспортеров схемы сохранения валютной выручки, льготные транспортные тарифы для экспортных поставок, экспортные кредиты на льготных условиях, налоговые льготы и т. д.

Явные или скрытые формы субсидирования экспорта, в том числе отмена импортных пошлин и таможенных платежей для резидентов ОЭЗ, признаются международными экспертами несовместимыми с правилами ВТО, что может существенно сказаться на российских технико-внедренческих зонах (ТВЗ).

Со вступлением России в ВТО запрет могут попасть льготные тарифы на коммунальные услуги, льготы по арендным платежам, а также любые меры, обеспечивающие фирмам в ОЭЗ преференции при закупке и использовании сырья, деталей, комплектующих и оборудования местного производства. По правилам ВТО, импортные товары и услуги должны иметь равные условия доступа на внутренний рынок и наравне с местными товарами участвовать в конкурсах на госзаказы и госзакупки.

Предлагается внимательно изучить опыт функционирования ТВЗ в таких странах — членах ВТО, как Китай, Бразилия, Чили, Израиль, Индия. Кроме того, некоторые из государств — членов ВТО обходят установленные правила, не подвергаясь серьезным санкциям. Их опыт может быть особенно ценным для России. ■

#### Источники

1. Всемирная торговая организация. Краткие сведения. Департамент торговых переговоров Минэкономразвития России, Информационное бюро по присоединению России к ВТО. Декабрь, 2006.

2. Протокол от 16.12.2011 «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.». Ратифицирован Федеральным законом от 21.07.2012 № 126-ФЗ «О ратификации Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.»
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008. № 1734-р.
4. Договор о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы (подписан 19.05.2011 в г. Минске). Ратифицирован Федеральным законом от 19.10.2011 № 282-ФЗ «О ратификации Договора о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы».
5. Обязательства Российской Федерации в рамках ВТО (проект Доклада Рабочей группы о присоединении России к ВТО, проекты Перечня специфических обязательств по услугам /в сфере транспорта/ и Списка изъятий из режима наибольшего благоприятствования (РНБ) /в сфере транспорта/)
6. Письма ОАО «РЖД» от 20.12.2011; от 20.01.2012.
7. Письмо ГБУ «Волго-Балт» от 21.12.2011.
8. Доклад «Итоги 2011 года», письма и другие материалы. Филиал АСМАП по СЗФО. 2011–2013.
9. Письмо «Авиакомпания „Россия“» от 19.01.2012г.
10. Бесплатный выхлоп // Ведомости. № 9 (3023). 20.01.2012.
11. Европарламент: Россия плохо исполняет обязательства перед ВТО // URL: VFM.ru. Дата обращения — 27.10.2012.
12. России предстоит первый торговый спор в ВТО: Евросоюз недоволен запретом на импорт живого скота // URL: NewsRu.com. Дата обращения — 27.11.2012.
13. Немов Л. Перестроить ОЭЗ под ВТО. // URL: ОПЕС.ру (экспертный портал Высшей школы экономики).
14. Емельянов В. Первые итоги вступления России в ВТО // URL: radiovesti.ru. Дата обращения — январь 2013.
15. От редакции: игра в ВТО // URL: Vedomosti.ru. Дата обращения — 08.02.2013.