

Развитие транспортного комплекса в условиях членства России в ВТО



С. Д. Воронцова,
канд. экон. наук, первый
заместитель генерального
директора ЗАО «Научно-
исследовательский
и проектный институт
развития транспортной
инфраструктуры»

Обязательства России как участника Всемирной торговой организации (ВТО) обеспечивают защиту интересов национальной экономики и отечественных поставщиков транспортных услуг. Вступление в ВТО дает нашей стране возможность укрепить свои позиции ведущей транспортной державы. Однако чтобы ее успешно реализовать, необходимо принять ряд мер, которые позволят повысить конкурентоспособность российского транспортного комплекса.

Решение о вступлении России в ВТО было одобрено 16 декабря 2011 г. в Женеве, на заседании Министерской конференции организации.

Обязательства России в ВТО

В июле 2012 г. после ратификации Парламентом РФ необходимого пакета документов наша страна стала полноправным членом ВТО, приняв на себя ряд обязательств.

Морской транспорт

В области морского транспорта РФ гарантирует, что поставщикам услуг международных морских перевозок на разумных и недискриминационных условиях в торговых портах доступны следующие услуги:

- лоцманская проводка (для судов под российским флагом пользование услугами лоцманской проводки может быть не обязательным);

- ледокольная проводка;
- буксировка;
- снабжение продовольствием, топливом и водой;
- сбор мусора и льяльных вод;
- услуги капитана порта;
- навигационные услуги (навигационные услуги маяков, услуги судов с радарными установками, иные электронные вспомогательные средства и системы, повышающие безопасность навигации, и т.д.);
- услуги, предоставляемые с берега, существенные для эксплуатации судов включая коммуникационные, поставку воды и электричества;
- аварийные ремонтные средства;
- услуги якорных стоянок и причалов.

Правила предоставления перечисленных услуг, установленные российским законодательством, не должны ограничивать доступ на рынок иностранных услуг и поставщиков услуг.

В отношении международных пассажирских перевозок, а также международных грузовых перевозок наша страна гарантирует следующие условия доступа на национальный рынок:

- Российская Федерация не принимает обязательства, то есть может вводить любые ограничения вплоть до запрета на осуществление каботажных перевозок иностранными поставщиками услуг;
- гарантируется возможность осуществления иностранными поставщиками услуг линейных перевозок без каких-либо ограничений доступа на рынок и национального режима, за исключением возможности предоставления преимущественного права российским юридическим лицам на участие в работах по соглашению о разделе продукции в качестве перевозчиков;



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

- гарантируется возможность осуществления иностранными поставщиками балкерных, трамповых и других международных перевозок (включая пассажирские перевозки) без каких-либо ограничений доступа на рынок и национального режима, за исключением возможности предоставления преимущественного права российским юридическим лицам на участие в работах по соглашению о разделе продукции в качестве перевозчиков;

- обязательства не принимаются, т. е. не гарантируется какой-либо уровень доступа на российский рынок в отношении учреждения иностранными поставщиками услуг компаний для целей эксплуатации флота под национальным флагом РФ.

Внутренний водный транспорт

Россия не принимает обязательства, т. е. не гарантирует какой-либо уровень доступа, в отношении пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, а также аренды судов с экипажем, технического обслуживания и ремонта речных и прочих судов, а также маневровых услуг. Это означает, что РФ оставляет за собой право введения любых ограничений в отношении любого способа поставки услуг вплоть до запрета их оказания иностранными поставщиками на ее территории.

Из всего подсектора «Услуги внутреннего водного транспорта» РФ принимает обязательства (т. е. гарантирует определенный уровень доступа иностранных услуг и поставщиков услуг) только в отношении «прочих вспомогательных услуг внутреннего водного транспорта». Так, гарантируется возможность их предоставления российским потребителям услуг трансгранично (т. е. с территории любого из членов ВТО на территорию РФ) без каких-либо ограничений.

Железнодорожный транспорт

В этой сфере РФ принимает обязательства только в отношении определенного перечня услуг в части обслуживания и ремонта железнодорожного оборудования, кроме обслуживания вагонов инвентарного парка железных дорог.

В отношении трансграничной поставки услуг по обслуживанию и ремонту железнодорожного оборудования обязательства не принимаются, то есть

не гарантируется возможность оказания таких услуг иностранными поставщиками.

Гарантируется возможность «потребления за рубежом» российскими потребителями услуг по обслуживанию и ремонту железнодорожного оборудования, за исключением обслуживания вагонов инвентарного парка железных дорог.

Услуги по уборке вагонов допускаются только на основе договора с железной дорогой, заключаемого на ограниченный период, при этом обслуживание и ремонт железнодорожного транспорта могут осуществлять только граждане РФ.

Существенным является обязательство по постепенному сокращению до 1 июля 2013 г. разницы в тарифах между, с одной стороны, сборами за железнодорожные перевозки, применяемыми к товарам, импортируемым на территорию Российской Федерации, и к товарам, предназначенным для экспорта либо продажи на экспорт с территории Российской Федерации, и, с другой стороны, сборами за железнодорожные перевозки, применяемыми к аналогичным, непосредственно конкурирующим или замещающим товарам, транспортируемым внутри территории РФ. Кроме того, предполагается сократить разницу в сборах за железнодорожные перевозки импортируемых и экспортируемых товаров вне зависимости от того, ввозится или вывозится товар через сухопутную границу или через порт, и вне зависимости от страны происхождения или назначения товара.

Автомобильный транспорт

Наша страна принимает обязательства, т. е. гарантирует определенный уровень доступа, в отношении аренды коммерческих автотранспортных средств с водителем. Во всех остальных подсекторах сферы обязательства принимаются в определенном объеме.

В отношении международных пассажирских и грузовых перевозок не гарантируется возможность их осуществления иностранными поставщиками услуг. Не ограничивается возможность «потребления за рубежом» услуг по пассажирским и грузовым перевозкам российскими потребителями. Транспортные средства, осуществляющие перевозки по территории РФ, должны быть зарегистрированы в РФ — тем самым исключена возможность осуществле-

ния каботажных перевозок иностранными поставщиками услуг. Водителями транспортных средств, осуществляющих перевозки между пунктами, расположенными на территории РФ, должны быть российскими гражданами.

В отношении технического обслуживания и ремонта оборудования для автомобильного транспорта гарантируется возможность предоставления иностранными поставщиками таких услуг трансгранично (с территории любого из членов ВТО на территорию РФ).

Воздушный транспорт

В соответствии с Приложением к Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС) по авиатранспортным услугам, ГАТС не распространяется на:

- меры, затрагивающие права перевозки, как бы они ни были предоставлены;
- услуги, непосредственно относящиеся к реализации прав перевозки, за исключением ремонтного и эксплуатационного обслуживания самолетов; продажи и маркетинга авиатранспортных услуг; услуг компьютерной системы резервирования (CRS).

С учетом этого Российская Федерация приняла обязательства (т. е. гарантирует определенный уровень доступа иностранных услуг и поставщиков в сферу обслуживания и ремонта воздушных судов) только в части деятельности по обслуживанию и ремонту на борту воздушного судна или его части в то время, когда оно не оказывает услугу по перевозке.

Российская Федерация не принимает обязательства в отношении оперативного обслуживания или иной деятельности по ремонту и обслуживанию, осуществляемой перевозчиком (включая его агентов и подрядчиков) на борту воздушного судна, которое находится у него в собственности, аренде или эксплуатации. В отношении такого рода деятельности наша страна сохранила за собой возможность введения в последующем любых ограничений, включая запрет на оказания его иностранными поставщиками услуг.

РФ гарантирует возможность трансграничного (с территории любого из членов ВТО на территорию Российской Федерации) оказания иностранными поставщиками услуг по обслуживанию и ремонту на борту воздушного судна или его части в то время, когда оно не оказывает услугу по перевозке.

Присутствие без представительств

В отношении всех подсекторов транспортных услуг иностранным поставщикам (инвесторам) гарантируется возможность учреждения на территории РФ коммерческого присутствия в форме юридического лица РФ (на тех же условиях, что и российским поставщикам). При этом не гарантируется возможность учреждения и работы на территории РФ представительств, филиалов иностранных поставщиков услуг, а также работы индивидуальных предпринимателей. Въезд на территорию РФ иностранных лиц, не являющихся российскими гражданами, гарантируется только в том случае, если он имеет целью оказание услуг посредством коммерческого присутствия в рамках внутрифирменного перевода и если такие иностранные лица являются ключевым персоналом.

Транзит

Среди норм ВТО, относящихся к регулированию транспортной деятельности, также необходимо отметить вопросы, касающиеся транзита. Так, в ст. V Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 г. зафиксирован принцип свободы транзита, посредством которого гарантируется, что члены ВТО не будут вводить ограничения в отношении следующих через их территорию транзитных перевозок.

Член ВТО, по территории которого совершается транзитная перевозка, должен гарантировать неприменение излишних задержек или ограничений, освобождение от таможенных пошлин и от всех транзитных или иных сборов, установленных в отношении транзита, за исключением сборов за перевозку или сборы, соразмерные с административными расходами, вызываемыми транзитом, или стоимостью предоставляемых услуг.

Интересы под защитой

Таким образом, после вступления России в ВТО ее обязательства в области транспортных услуг обеспечивают защиту интересов национальной экономики и отечественных поставщиков транспортных услуг, так как Россия не принимает обязательства в отношении ключевых положений:

- доступа на рынок пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом;
- доступа на рынок перевозок авиатранспортом, а также ценообразования и системы ценообразования;

- доступа на рынок грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (включая каботажные перевозки);

- доступа на рынок международных автомобильных грузовых и пассажирских перевозок, каботажных перевозок.

Отношения в области транспорта после присоединения России к ВТО будут регулироваться двусторонними и многосторонними соглашениями, заключенными ранее.

Повышение конкурентоспособности транспортного комплекса России

По прогнозу, в 2012 г. объем экспортно-импортной грузовой базы России превысит 1,1 млрд т, при этом традиционно объемы экспорта будут в 6–7 раз больше объемов импорта. Учитывая наибольшую в мире площадь территории нашей страны и значительные расстояния грузовых перевозок (в среднем 700–800 км), можно заключить, что по суммарной транспортной работе наша страна входит в тройку лидеров в мире (вместе с Китаем и США).

В стоимостном выражении общая цена экспортно-импортных грузов России в 2012 г. составит свыше 1 трлн долл. США, что позволит нашей стране занять 9-е место в мире по данному показателю.

Как правило, страны, имеющие наибольший внешнеторговый оборот, лидируют по объему экспорта и импорта транспортных услуг. Так, в настоящее время США, Германия и Китай занимают первые позиции как по внешнеторговому обороту, так и по объему экспорта и импорта транспортных услуг. Высокие темпы роста экспорта и импорта транспортных услуг характерны для Индии и Китая, где за последние 5 лет этот показатель практически удвоился.

Национальным компаниям — преимущественные права

В настоящее время доля России в мировом объеме экспорта и импорта транспортных услуг составляет менее 2 %. Это свидетельствует о том, что транспортный потенциал страны используется недостаточно. Например, у стран, имеющих сопоставимый с Россией объем внешнеторгового оборота (Япония, Корея, Великобритания и др.), объемы экспорта и импорта транспортных услуг выше в 2–3 раза. Во многом это связано с тем, что доля отечественных перевозчиков в общем объеме перевозок

экспортно-импортных грузов России не превышает 40 %. Так, в перевозках международных грузов морским транспортом доля иностранных транспортных компаний составляет 94 %. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, составляют свыше 300 млрд руб. в год.

Одним из итогов реализации Транспортной стратегии РФ на период 2030 г. должно стать повышение доли внешнеторговых перевозок судами под российским флагом с 6 до 40 %. Однако в настоящее время российский флот и российские судовладельцы оказались практически вытесненными из сегмента экспортно-импортных перевозок внешнеторговых грузов, в первую очередь сухих. Как правило, российские судовладельцы не имеют долговременных контрактов с российскими грузовладельцами, и, следовательно, не могут планировать и финансировать долгосрочные программы обновления флота под перспективные грузопотоки.

Доля российских международных автоперевозчиков в обслуживании внешнеторгового оборота РФ составляет около 35 %, при этом доля иностранных перевозчиков с каждым годом увеличивается. Суммарно из-за перевозки российских грузов иностранными автомобильными компаниями Россия теряет в год порядка 180 млрд руб. в виде недополученных доходов в бюджет.

Таким образом, первоочередная задача нашей страны после вступления в ВТО связана с принятием мер по обеспечению перевозки российских грузов преимущественно национальными транспортными компаниями.

В отношении внутрироссийских (каботажных) перевозок такие меры предусмотрены. Так, в «Перечне специфических обязательств по услугам» указано, что Российская Федерация не принимает обязательств, т. е. может вводить любые ограничения вплоть до запрета на осуществление каботажных перевозок иностранными поставщиками услуг.

В отношении международных перевозок такие меры предусмотрены только для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного видов транспорта (ГАТС не распространяется на перевозки воздушным транспортом).

На морском транспорте в отношении международных перевозок Россия

приняла на себя обязательства после вступления в ВТО гарантировать возможность осуществления иностранными поставщиками услуг линейных перевозок без каких-либо ограничений доступа на рынок и национального режима, за исключением возможности предоставления российским юридическим лицам преимущественного права на участие в работах по соглашению о разделе продукции в качестве перевозчиков. Однако при отсутствии рычагов, понуждающих инвесторов заключать такие контракты с российскими судовладельцами, в реальности перевозчики не имеют этих преимуществ. Как показывает практика заключения соглашений о разделе продукции, в подавляющем большинстве соглашений конкретная доля перевозок (как оборудования и грузов снабжения, так и вывоза продукции) российскими судовладельцами не закреплена.

В связи с этим необходимо внести дополнения в национальное законодательство в части, касающейся предоставления преимущественного права судам под государственным флагом РФ на перевозку грузов, имеющих стратегическое значение для нашей страны: грузов военного назначения, технической и гуманитарной помощи, правительственных грузов и иных поставок для государственных нужд, включая северный завоз. Целесообразно также законодательно закрепить условие, что иностранные морские перевозчики могут привлекаться для выполнения работ по соглашениям о разделе продукции в случае, если в составе судов, зарегистрированных под государственным флагом РФ, отсутствуют суда, способные по своим техническим и эксплуатационным характеристикам осуществить перевозку в заявленные сроки.

Конкурентоспособная логистика

Для обеспечения конкурентоспособности России уровень развития транспорта и транспортной инфраструктуры в стране по своим техническим, экономическим и экологическим показателям должен соответствовать уровню экономически развитых государств мира.

Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

В валовом внутреннем продукте РФ доля логистических издержек превышает 20 %, тогда как в Бразилии и Индии этот показатель составляет 13–15 %, в США — 9,4, в Италии — 10,6, в Японии и Германии — 8,7 и 8,0 % соответственно. Средний мировой показатель — 11,4 %. Высокий уровень логистических затрат в России связан прежде всего с отставанием в развитии транспортной системы страны от экономически развитых государств мира, со значительным расстоянием перевозок, низким качеством предоставляемых услуг и неэффективной системой доставки грузов от производителей к потребителям.

В условиях глобализации мировой экономики и обострения международной конкуренции страны, которые не могут достичь среднемирового уровня показателей производительности труда и освоить свои территории, постепенно теряют политическое и экономическое влияние, становятся менее привлекательными для инвесторов и для размещения новых производств.

В настоящее время, исходя из индекса конкурентоспособности, транспортно-логистические компании России существенно уступают аналогичным компаниям экономически развитых стран как по производительности труда, так и по уровню технологического развития и инвестиционной активности. Российский показатель валовой добавленной стоимости транспорта на одного занятого в этой отрасли в 2,5–3 раза ниже, чем в развитых европейских странах.

Таким образом, задача повышения конкурентоспособности транспортного комплекса нашей страны и обеспечения

круглогодичной транспортной доступности регионов относится к числу приоритетных. Для ее решения необходимо повысить конкурентоспособность:

- транспортной и терминально-складской инфраструктуры России, в первую очередь, по направлениям международных транспортных коридоров, где концентрируются наибольшие объемы международных перевозок;
- российских транспортно-логистических компаний;
- российских промышленных предприятий, выпускающих транспортные средства, оборудование и материалы для транспортного комплекса страны.

Чтобы повысить конкурентоспособность российских транспортно-логистических компаний, требуется:

- провести анализ применяемых членами ВТО мер в отношении российских транспортных и логистических услуг на предмет их соответствия нормам и правилам ВТО, обеспечить недискриминационный доступ российских транспортных и логистических компаний на внешний рынок;
- разработать меры по совершенствованию налогового регулирования деятельности транспортно-логистических компаний в России и созданию налогового режима, обеспечивающего конкурентоспособность национальных предприятий;
- разработать механизм контроля за выполнением положений межгосударственных соглашений РФ о международном автомобильном сообщении, касающихся перевозок грузов третьих стран, в условиях переноса транспортного контроля на внешнюю границу Единого экономического пространства;



ФОТО: АРТЕМ ЯНОВСКИЙ

- для введения защитных мер разработать и внедрить систему мониторинга статистических данных по перевозкам экспортно-импортных грузов России иностранными компаниями;

- разработать механизм участия России в деятельности Органа по разрешению споров ВТО по вопросам регулирования рынка транспортных и логистических услуг, а также определить формат участия российских транспортных и логистических компаний в механизмах урегулирования споров.

Международные транспортные коридоры

Из всех вариантов снижения зависимости российской экономики от цен на энергоресурсы самым привлекательным является обслуживание транзитного моста Европа — Азия. Глобализация производственных схем, перемещение производств из Европы в Азию и доставка продукции обратно к европейским потребителям превращают транспортировку в одну из функций производственного процесса.

Транспортный комплекс России может стать составляющей глобальной системы производства за счет выгодного географического положения страны для обслуживания грузовых потоков между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Америки и Евразии и наличия транспортной инфраструктуры — морских портов в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, Транссибирской

и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, развитой сети внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог.

Сейчас, несмотря на географические преимущества, по экспорту транспортных услуг Россия находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги. Поэтому еще одной приоритетной задачей нашей страны является развитие транспортной и логистической инфраструктуры в составе международных транспортных коридоров (МТК).

К наиболее перспективным с точки зрения реализации транзитного потенциала России относятся те направления, на которых концентрируются основные грузопотоки внешнеторговых перевозок, а именно:

- Европа — АТР;
- Северная Европа — Южная Азия с ответвлением на Черноморские порты России;
- Северная Европа — АТР с использованием Северного морского пути;
- Европа — Азия — Северная Америка с использованием трансполярных авиатрасс.

В настоящее время наибольшие грузопотоки идут по двум направлениям: Юго-Восточная Азия — Северная Америка и Юго-Восточная Азия — европейские страны.

Основным транспортным маршрутом, обеспечивающим связи между странами Юго-Восточной Азии и государствами Европы, является морской маршрут через Суэцкий канал, по ко-

торому осуществляется 98 % общего объема международных перевозок. К основным недостаткам данного маршрута относятся исчерпание пропускной способности канала, длительный срок доставки грузов и политическая напряженность в ряде стран, из-за которой возникают сбои в транспортировке грузов. Протяженность маршрута от крупнейших морских портов Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал до потребителей в Европе превышает 20 тыс. км.

Стратегия развития транспортной системы РФ предполагает развитие МТК «Восток — Запад» как альтернативного сухопутного пути доставки грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сообщества (АТЭС) в Европу. Если при прохождении морского маршрута через Суэцкий канал грузы находятся в пути до 45 суток, то международный сухопутный транспортный маршрут Европа — страны АТЭС позволяет сократить время перевозки до 10–12 суток. Кроме того, данный маршрут, проходя на территории России по Транссибу, имеет только одну границу между нашей страной и Евросоюзом, что позволит оптимизировать схемы доставки международных грузов.

Для укрепления международных позиций России в этой области необходимы межправительственные соглашения о развитии МТК. Международный статус, подтвержденный межправительственным соглашением, сегодня имеет только один коридор «Север — Юг».

Нынешняя система МТК не полностью отвечает геополитическим и экономическим интересам России. Она не обеспечивает транспортных подходов к ряду регионов, являющихся крупными участниками внешнеэкономической деятельности, а также экономические связи с одним из мировых центров деловой активности — АТР, не позволяет активно использовать транспортные коммуникации России для обеспечения международных трансконтинентальных связей. К сдерживающим факторам роста транзитного грузопотока через российскую территорию относятся задержки транспорта на пограничных переходах из-за длительных операций таможенного оформления и пограничного контроля.

В настоящее время в РФ отсутствуют единые требования к объектам транспортной инфраструктуры, входящим в состав МТК. Например, на территории

нашей страны нет ни одной автомобильной дороги (только небольшие отдельные участки), входящей в состав МТК, которая обеспечивала бы движение современных магистральных автопоездов с осевой нагрузкой, соответствующей европейским нормативам — 11,5 т. Это не позволяет российским перевозчикам полностью использовать потенциал покупаемых современных автопоездов и значительно (на 15–20 %) снижает их производительность и конкурентоспособность.

При формировании МТК, проходящих по территории РФ, не в полной мере учтены автомобильные маршруты, включенные в европейскую и азиатскую сеть международных автомагистралей. Для обеспечения высокого качества международных перевозок сеть автодорог, входящих в состав МТК на территории России, должна быть дополнена автодорогами, включенными в европейскую и азиатскую сеть международных автомагистралей, а дороги регионального значения переведены в сеть дорог федерального значения с доведением их до уровня требований, соответствующих Европейскому соглашению о международных автомагистралях.

Необходимы комплексные исследования, которые позволили бы оценить перспективные грузо- и пассажиропотоки по направлениям МТК после вступления России в ВТО, обосновать оптимальные тарифные ставки, разработать предложения по привлечению дополнительных грузов и повышению доходов от функционирования МТК. Для решения этих проблем требуется разработать программу комплексного развития международных транспортных коридоров на территории РФ, предусматривающую систему мер по устранению разрывов и узких мест на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузо- и пассажиропотоков.

Кроме того, для повышения эффективности международных грузовых перевозок и обеспечения конкурентоспособности МТК, проходящих по территории России, необходимо решить ряд задач.

- Прежде всего нужно разработать и принять федеральные законы «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» и «О транзите грузов через территорию Российской Федерации». В них должны быть определены общие условия взаимодействия организаций

различных видов транспорта при выполнении прямых смешанных перевозок, единые принципы перевозок и единые принципы ответственности операторов. Принятие этих законов приведет российское транспортное законодательство в соответствие с нормами международного права.

- Должны быть приняты межправительственные соглашения о развитии МТК, подтверждающие их международный статус.

- Необходимо разработать паспорта МТК для создания единого информационного пространства и обеспечения равных условий для всех участников транспортно-логистического процесса (перевозчиков, экспедиторов, грузоотправителей) в части получения и использования информации об инфраструктуре МТК.

- Следует внедрить единую (сквозную) накладную на перевозку транзитных грузов различными видами транспорта по территории страны, что позволит сократить время оформления грузов и повысить скорость их прохождения.

- Должна быть введена единая сквозная накладная и разработаны сквозные тарифы на всю перевозку продукции различными видами транспорта от поставщика до потребителя.

- Требуется усовершенствовать технологии таможенного оформления, обеспечить внедрение электронного документооборота и предварительного электронного декларирования, изменить процедуры таможенного досмотра транзитных грузов, сократить затраты времени на контроль грузов при прохождении государственной границы РФ за счет использования современных технических средств и электронной маркировки товаров.

- Необходимо внедрить системы обеспечения безопасности на основе спутниковых технологий ГЛОНАСС/GPS, оперативного мониторинга нахождения грузов в пути следования, предоставляющих возможность клиентам отслеживать перемещение товаров в реальном режиме времени через Интернет.

Технологический прогресс

Эффективное развитие транспортного комплекса нашей страны включает в себя и такую задачу, как преодоление технологического отставания от передовых транспортных систем развитых стран мира.

Для России характерна высокая доля находящегося в эксплуатации морально и физически устаревшего парка транспортных средств. По данным Росстата, эксплуатируемыми свыше 20 лет являются 66 % электровозов и 49 % тепловозов, 34 % пассажирских вагонов, 68 % морских судов торгового флота, 85 % речных и озерных судов торгового флота. Свыше 62% от общей численности парка гражданских воздушных судов находятся в эксплуатации свыше 15 лет. Около 60 % грузовых автомобилей и 39 % автобусов имеют срок службы свыше 10 лет.

Сегодня в России спрос на транспортные средства обеспечивается в основном за счет зарубежных поставок. В первую очередь это относится к поставкам автотранспортных средств и самолетов: например, в 2011 г. объем ввоза легковых автомобилей возрос на 46 %, а грузовых автомобилей — на 87,5 %. Российские авиакомпании из-за отсутствия конкурентоспособных предложений и неготовности отечественной промышленности выпускать воздушные суда современного класса вынуждены были перейти на закупки самолетов за рубежом. Покупать зарубежную технику уже давно предпочитают дорожные строители. Практически полностью перешли на импортный подвижной состав международные автоперевозчики. Причина состоит в том, что транспортные средства, производимые за рубежом, имеют более высокие показатели экономичности, энергоэффективности, безопасности и надежности.

Вступая в ВТО, Россия принимает обязательства в части снижения ставок импортных пошлин. Так, обязательства нашей страны по импортным пошлинам на транспортные средства предусматривают в течение 3–5 лет снижение ставок на транспортные средства. Например, связанная ставка таможенной пошлины на ввоз автобусов с даты присоединения России к ВТО на конец переходного периода должна снизиться с 15–20 % до 10 %. Снижение импортных пошлин будет еще больше стимулировать российские компании закупать транспортные средства за рубежом.

Предпочтения импортной продукции со стороны отечественных транспортных компаний негативно сказываются на экономике России: снижаются объемы производства в отраслях промышленности, уменьшаются налоговые поступления в бюджетную систему

страны, ухудшается ситуация на рынке труда.

Технологический разрыв между отечественными предприятиями и ведущими мировыми производителями по ряду позиций сегодня составляет 15–20 лет. Чтобы ликвидировать это отставание, Россия должна создать систему целевых стандартов, определяющих требования к безопасности, комфортности, энергоэффективности, экологичности и надежности разрабатываемых и запускаемых в производство транспортных средств. Введение такой системы будет способствовать созданию новых отечественных транспортных средств, отвечающих перспективным требованиям по ключевым показателям.

Создание условий для производства современной техники (транспортных средств, в том числе модульных конструкций с возможностью осуществлять любую компоновку оборудования, мощных дизелей, современных тяговых двигателей, силовых преобразователей, комплектующих узлов и деталей для подвижного состава) — одна из приоритетных задач страны. Она может быть выполнена как за счет модернизации отечественных производств, так и путем трансфера зарубежных технологий с обязательной локализацией производства на территории России, последующего сервисного обслуживания техники и передачи патентов на современные технологии.

Кроме того, необходима разработка стратегии развития производства новых видов продукции и технологий для транспортного комплекса России на период до 2030 г. В ней должны быть определены требования к производству транспортных средств, которые будут востребованы на рынке не только сегодня, но и через 10–20 лет. В качестве потребителей продукции транспортного машиностроения должны рассматриваться предприятия всех форм собственности, работающие на рынке транспортно-логистических услуг.

На основе стратегии может быть разработана федеральная целевая программа, которая позволит сформировать комплексные заказы к промышленности, провести тендеры на производство современных типов транспортных средств, на конкурсной основе выбрать производителей техники. Условиями победы в тендерах зарубежных производителей должны стать обязательства по открытию в России совре-

менных предприятий и пунктов сервисного обслуживания техники с последующей локализацией производств на российском рынке, а также обязательства по поставке соответствующих пособий, учебных тренажеров и стендов, действующих образцов в профессиональные учебные заведения, готовящие кадры для обслуживания и эксплуатации новой техники.

Для стимулирования транспортных компаний к обновлению парка необходимо разработать экономические механизмы, которые позволят сделать финансово непривлекательным использование морально и физически устаревших транспортных средств. Эти механизмы могут быть основаны на использовании мер тарифной и амортизационной политики, налогового и таможенного регулирования, страховых тарифов. Например, портовые и аэропортовые сборы, тарифы на проезд автотранспортных средств по платным участкам автомобильных дорог могут быть дифференцированы в зависимости от экологических характеристик судов и подвижного состава, сроков их эксплуатации, энергоэффективности и других характеристик. Введение повышающих коэффициентов к ставкам транспортных сборов будет стимулировать транспортные компании к обновлению парка транспортных средств и закупке судов и подвижного состава с улучшенными характеристиками.

На протяжении 7-летнего переходного периода после вступления России в ВТО требуется обеспечить субсидирование процентных ставок по кредитам, которые получены в российских банках и направлены на развитие российского производства отвечающих международным требованиям транспортных средств, машин и оборудования для транспортного комплекса и дорожного хозяйства нашей страны.

Кроме того, необходимо определить перечень не производимых в России транспортных средств, машин и оборудования для транспортного комплекса и дорожного хозяйства, на которое распространяется освобождение от ввозных таможенных пошлин.

Правовые инструменты ВТО

Присоединение Российской Федерации к ВТО расширяет возможности отечественных участников рынка в решении проблем, касающихся ущемления их интересов.

Транзит через Польшу

При транзитных автомобильных перевозках из Российской Федерации через Республику Польша на территорию третьих государств польские власти задерживают согласование количества разрешений и объемов перевозимых грузов. Это приводит к очередям на российско-польской границе, причинению ущерба как российским, так и польским компаниям, перегрузкам других маршрутов транспортников.

Такая ситуация противоречит положениям ст. 12 Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Российской Федерацией и Европейскими сообществами и их государствами-членами, в соответствии с которой принцип свободы транзита является существенным условием достижения целей соглашения.

Поскольку Польша уже вступила в ВТО, проблема неправомерного использования ограничительных средств может быть решена посредством обжалования действий польских ведомств в Органе по разрешению споров ВТО со стороны тех государств, чьи потребители испытывают трудности с доставкой грузов из РФ.

Ограничения автомобильных грузоперевозок со стороны Китая

В области российско-китайского сотрудничества, связанного с автомобильными грузовыми перевозками, наиболее актуальны две проблемы.

Во-первых, китайская сторона, опираясь на соглашение между правительствами нашей страны и КНР о международном автомобильном сообщении, распространяет его исключительно на двусторонние российско-китайские автомобильные перевозки, предусматривая возможность въезда отечественных автомобилей на территорию КНР непосредственно из РФ, а не через территорию других государств (например, Казахстана). При этом китайские партнеры всячески избегают возможности урегулировать данный вопрос на трехстороннем российско-китайско-казахстанском уровне.

Во-вторых, на территории КНР имеет место ограничение международных перевозок и транзита, проявляющееся в том, что иностранным грузовым автотранспортным средствам разрешен въезд на китайскую территорию лишь до определенных приграничных терми-

налов, где и осуществляется их разгрузка/загрузка.

После присоединения России к ВТО, членом которого КНР является с 2005 г., ситуация может существенно измениться. Поскольку в данном случае вопрос касается торговли услугами, достижение наиболее приемлемого для российских компаний результата возможно путем проведения консультаций с КНР в рамках ВТО и участия России в дальнейшей работе по изменению двусторонних договоренностей.

Запрет на проезд российского автотранспорта в КНР через Казахстан явно противоречит положениям ГАТС, поскольку ставит российских операторов рынка в дискриминационное положение по сравнению с другими иностранными поставщиками. Соответствующие положения двусторонних договоренностей в данном случае не будут применяться, а положения национального законодательства Китая необходимо будет изменить.

Ограничения проезда вглубь территории КНР, так же, впрочем, как и ограничения на количество совершаемых поездок, противоречат обязательствам Китая, принятым в рамках ВТО.

Так, в соответствии с обязательствами, принятыми КНР, гарантируется возможность осуществления международных грузовых автомобильных перевозок без каких-либо ограничений (количественных, качественных). Из обязательств также следует, что иностранные поставщики могут осуществлять и каботаж по территории Китая, поскольку никаких изъятий в отношении каботажа не предусмотрено. Кроме того, КНР гарантирует предоставление иностранным поставщикам режима осуществления международных грузовых автомобильных перевозок, аналогичного тому, который предоставляется национальным поставщикам. Помимо этого, КНР не сделала изъятия из РНБ, т. е. всем иностранным услугам и поставщикам услуг предоставляется идентичный режим осуществления международных грузовых перевозок.

Присоединившись к ВТО, Россия может проводить консультации с представителями КНР на предмет предоставления условий осуществления международных автомобильных перевозок российскими поставщиками на условиях, предусмотренных китайскими обязательствами в ВТО. В случае отсутствия результатов по итогам консультаций

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



можно обратиться в Орган по разрешению споров ВТО.

Дискриминация поставок российских товаров через территорию Литвы

В настоящее время системы транзитных тарифов на Литовских железных дорогах построена таким образом, что тариф в направлении порта Клайпеда при большем расстоянии перевозки ниже по сравнению с тарифом на калининградском направлении. Так, перевозки основной номенклатуры грузов, следующих в направлении порта Калининград, по Литовской железной дороге в среднем в 2 раза дороже перевозок до порта Клайпеда; при этом расстояние до порта Клайпеда в 1,8 раза больше, чем до порта Калининград.

Такая система тарифов противоречит двум основополагающим принципам ВТО: принципу свободы транзита товаров и принципу создания режима наибольшего благоприятствования.

После присоединения России к ВТО Литва должна будет принять новые правила, регулирующие установление тарифов на железнодорожные перевозки по своей территории, исключив из них какие-либо поправочные коэффициенты, предусматривающие более дорогостоящую транспортировку товаров до Калининградских портов. Если этого не будет сделано, Россия получит формальную возможность для обращения в Орган по разрешению споров ВТО. При этом России, защищая свои интересы, придется доказать как дискриминационный характер применяемых мер, так

и экономический ущерб, который был причинен таким железнодорожным тарифом.

Выпадающие доходы за пролеты по Транссибирским маршрутам

С 1 января 2012 г. вступили в силу согласованные принципы модернизации существующей системы использования Транссибирских маршрутов — российско-европейская договоренность, означающая отказ российской стороны от взимания компенсационных платежей за пролеты по транссибирским маршрутам.

Если учесть уступки, связанные с отменой системы компенсационных платежей, и введение Евросоюзом квот по выбросам российских авиакомпаний, совершающих рейсы в европейские страны, становится очевидно, что в России необходимо принять комплекс мер для минимизации финансовых потерь.

Например, в качестве «симметричного ответа» на введение Евросоюзом в одностороннем порядке платы за эмиссию парниковых газов, взимаемой с авиакомпаний, летающих в Европу, можно ввести аналогичную плату для зарубежных авиакомпаний, летающих в Россию / над Россией. Компенсировать выпадающие доходы за пролеты по транссибирским маршрутам, направляемые на модернизацию Единой системы управления воздушным движением (ЕС УВД), предлагается путем поэтапного изменения тарифов за аэронавигационное обслуживание. ■