

# Мы в ВТО!

## Что дальше?



В. Кузьмина

**Россия официально вступила во Всемирную торговую организацию, став 156-м полноправным ее членом. Протокол о присоединении России к ВТО вступил в силу 22 августа 2012 г., одновременно стало действовать постановление Правительства РФ от 21 июля об утверждении ставок экспортных пошлин, а на следующий день вступил в действие и новый Единый таможенный тариф Таможенного союза.**

Всемирная торговая организация – международная организация, созданная с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов. Переговоры о вступлении нашей страны в ВТО длились 18 лет, и вот теперь Россия стала полноправным членом этой широкомасштабной международной организации. В результате начинают действовать права и обязанности, о которых ранее была достигнута договоренность.

Так, в первый год присоединения пошлины на новые иномарки снижаются с 30% до 25%, а в течение семи лет – до 15%. Такие факторы, как снижение импортных пошлин, ограничение форм государственной поддержки и повышение конкурентоспособности иностранных товаров, специалисты считают основными рисками в результате вхождения нашей страны в ВТО. К преимуществам относят стабильность условий внешней торговли, снижение административных барьеров и возможность участия в выработке правил международного экономического сотрудничества. Вместе с тем работа по устранению барьеров предстоит нелегкая, особенно в сфере экспорта товаров и услуг, которые с точки зрения российского бизнеса не соответствуют нормам ВТО.

### Перспективы в транспортной сфере

Вопрос «О законодательном обеспечении повышения конкурентоспособности предприятий и организаций транспортного комплекса в условиях вступления Российской Федерации в ВТО и ЕЭП» стал главным на общем собрании съезда Союза транспортников России. Форум состоялся в преддверии вступления России в ВТО. В нем приняли участие президент СТР В. Ефимов, председатель Комитета ГД РФ по транспорту Е. Москвичев, руководители экспертных советов Комитета ГД РФ по транспорту, президент Российского автотранспортного союза О. Старовойтов, генеральный директор АСМАП А. Курушин, представители транспортных предприятий и др.

Участники съезда отметили, что улучшение условий для доступа на внешние рынки будет способствовать росту объема внешней торговли России, а значит, и повышению спроса на транспортно-логистические услуги. Наибольшие темпы роста объемов перевозок прогнозируются на морском, автомобильном и воздушном видах транспорта, а также в секторе логистических и терминально-складских услуг. Ожидается увеличение транзитных потоков грузов и пассажиров, что позволит расширить возможности выхода отечественных постав-

щиков транспортных и логистических услуг на зарубежные рынки. Россия будет постепенно открывать доступ иностранным компаниям на свой рынок транспортно-логистических услуг.

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.

По прогнозу, в 2012 году объем экспортно-импортной грузовой базы России превысит 1,1 млрд. тонн, при этом в стоимостном выражении общая цена экспортно-импортных грузов составит свыше 1 трлн. долл. США, что позволит России занять 9-е место по данному показателю в мире.

Однако доля России в мировом объеме экспорта и импорта транспортных услуг составляет менее 2%. Это свидетельствует о том, что транспортный потенциал страны используется в недостаточной степени. Например, у стран, имеющих сопоставимый с Россией объем внешнеторгового оборота, 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 42%. Так, в перевозках международных грузов морским транспортом доля иностранных транспортных компаний составляет 93%. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, составляют свыше 300 млрд. руб. в год. Доля российских международных автоперевозчиков в обслуживании внешнеторгового оборота РФ – около 35%, при этом доля иностранных перевозчиков с каждым годом увеличивается. Потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России иностранными автомобильными компаниями составляют около 156 млрд. руб. в год. Суммарно из-за перевозки российских грузов иностранными компаниями Россия теряет в год порядка 180 млрд.

рублей в виде недополученных доходов в бюджетную систему страны.

Учитывая наибольшую в мире площадь территории России и значительные расстояния грузовых перевозок (в среднем 700–800 км), по суммарной транспортной работе наша страна входит в тройку лидеров в мире (вместе с Китаем и США).

С учетом значительных объемов внешнеторговых и внутрироссийских перевозок многие зарубежные компании пытаются выйти на российский рынок транспортно-логистических услуг. После вступления России в ВТО эти тенденции только усилятся, поэтому стратегически важно обеспечить лидерство национальных компаний на рынке перевозок российских грузов.

В связи с этим первоочередная задача после вступления России в ВТО связана с принятием мер по обеспечению перевозок российских грузов преимущественно национальными транспортными компаниями.

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, они становятся менее привлекательными для инвесторов и для размещения новых производств. В настоящее время по индексу конкурентоспособности транспортно-логистические компании России существенно уступают аналогичным компаниям экономически развитых стран мира как по производительности труда, так и по уровню технологического развития и инвестиционной активности. По показателю валовой добавленной стоимости транспорта на одного занятого в этой отрасли Российская Федерация в 2,5–3 раза уступает развитым европейским странам. Поэтому задача повышения конкурентоспособности транспортного комплекса страны и обеспечения круглогодичной транспортной доступности регионов относится к числу приоритетных для Российской Федерации.



Пошлины на новые иномарки будут снижаться постепенно

Для решения этой задачи необходимо:

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

Из всех вариантов снижения зависимости российской экономики от цен на энергоресурсы самый привлекательный – 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, 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.

### **Развитие транспортной и логистической инфраструктуры**

В настоящее время, несмотря на географические преимущества, Россия по экспорту транспортных услуг находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги. Поэтому важной задачей для транспортного комплекса страны после вступления России в ВТО является обеспечение развития транспортной и логистической инфраструктуры в составе международных транспортных коридоров (МТК).

В настоящее время в РФ отсутствуют единые требования к объектам транспортной инфраструктуры, входящим в состав МТК, что не позволяет сформировать план действий по их модернизации и развитию. Отсутствуют и комплексные исследования, позволяющие оценить существующие и перспективные грузо- и пассажиропотоки по направлениям МТК, обосновать оптимальные тарифные ставки, разработать предложения по привлечению дополнительных грузов и повышению доходов от функционирования МТК.

Для решения этих проблем необходима разработка Программы комплексного развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, предусматривающей реализацию мероприя-

тий, направленных на устранение разрывов и «узких» мест на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузо- и пассажиропотоков с целью ускорения доставки, улучшения процессов управления перевозками, развития транспортно-логистических технологий, структурного и информационного взаимодействия различных видов транспорта.

Реализация ряда пилотных проектов развития транспортной инфраструктуры на основе принципов государственно-частного партнерства (ГЧП) позволит оптимизировать процедуры проведения конкурсов и заключения контрактов, что даст возможность расширить применение этой инновационной схемы осуществления проектов ГЧП на всех видах транспорта.

### **Законодательное и нормативное обеспечение**

Для повышения эффективности международных грузовых перевозок и обеспечения конкурентоспособности МТК, проходящих по территории России, должны быть решены следующие задачи.

1. Разработаны и приняты федеральные законы «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» и «О транзите грузов через территорию Российской Федерации». В этих законах 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.

2. Внедрена единая (сквозная) накладная на перевозку транзитных грузов различными видами транспорта по территории страны, что позволит сократить время оформления грузов и повысить скорость их прохождения.

3. Введена единая сквозная накладная и разработаны сквозные тарифы на всю перевозку от поставщика до потребителя продукции различными видами транспорта.



**Необходимо обеспечить развитие транспортной и логистической инфраструктуры**

4. Усовершенствованы технологии таможенного оформления, обеспечено внедрение электронного документооборота и предварительного электронного декларирования, изменены процедуры таможенного досмотра транзитных грузов, сокращены затраты времени на контроль грузов при прохождении государственной границы РФ за счет использования современных технических средств и электронной маркировки товаров.

5. Внедрены 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.

6. Разработаны меры по совершенствованию налогового регулирования деятельности транспортно-логистических компаний в России и созданию налогового режима, обеспечивающего конкурентоспособность национальных предприятий.

### **Преодоление технологического отставания**

Следующей важной задачей для транспортного комплекса страны после вступления России в ВТО является преодоление технологического отставания от передовых транспортных систем развитых стран мира.

Для этого в России потребуется разработать систему целевых стандартов, определяющих требования к безопасности, экологичности и надежности разрабатываемых и запускаемых в производство транспортных средств. Введение системы целевых стандартов будет способствовать созданию новых отечественных транспортных средств, отвечающих перспективным требованиям по показателям надежности, безопасности, комфортности, энергоэффективности и экологичности, а также имеющих значительно большие по сравнению с существующими межремонтные сроки.

Для преодоления технологической отсталости отечественного машиностроения (технологический разрыв между отечественными предприятиями и ведущими мировыми производителями по ряду позиций сегодня составляет 15–20 лет) приоритетной задачей является создание необходимых 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) как за счет модернизации отечественных производств, так и за счет трансфера зарубежных технологий с обязательными условиями локализации производства на территории России, последующего сервисного обслуживания техники и передачи патентов на современные технологии. Это позволит обеспечить ускоренное распространение в России прогрессивных техниче-



ских и технологических решений, разработанных за рубежом, организовать в нашей стране производство лучших образцов современной техники с использованием инновационных технологий и заранее определенными и законодательно закрепленными формами его локализации.

Для стимулирования транспортных компаний к обновлению парка необходимо разработать экономические механизмы, создающие условия финансовой непривлекательности использования морально и физически устаревших транспортных средств. Эти механизмы могут быть основаны на использовании мер тарифной и амортизационной политики, налогового и таможенного регулирования, страховых тарифов.

Российская Федерация, как и любой из членов ВТО, должна обеспечить соответствие своих нормативно-правовых актов и административных процедур обязательствам, вытекающим из Генерального соглашения по торговле услугами. Это означает, что Российская Федерация не может вводить более жесткие ограничения доступа на рынок, чем это предусмотрено в Перечне специфических обязательств по услугам.

### **Защита интересов поставщиков транспортных услуг**

На съезде СТР отмечалось, что проведенный анализ условий вступления России в ВТО показывает непринятие Российской Федерацией обязательств в отношении:

- 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.

Таким образом, обязательства Российской Федерации в области транспортных услуг обеспечивают защиту интере-

сов национальной экономики и отечественных поставщиков транспортных услуг после вступления России в ВТО.

Вместе с тем необходимо проведение мер по адаптации транспортного комплекса Российской Федерации к условиям членства в ВТО и Единого экономического пространства. Такие меры были предложены общественными организациями транспортного комплекса, включая Союз транспортников России, Российский автотранспортный союз, Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков, Ассоциацию российских экспедиторов. Разработанные предложения включают как системные меры, относящиеся ко всем видам транспорта, так и меры по регулированию развития отдельных подсекторов транспортно-логистических услуг.

### Предлагаемые меры

Предлагаемые системные меры по адаптации транспортного комплекса Российской Федерации к условиям членства в ВТО и Единого экономического пространства включают следующие предложения.

1. Разработать меры по повышению доли российских перевозчиков в общем объеме перевозок экспортно-импортных грузов России, в первую очередь на морском и автомобильном видах транспорта. Законодательно внедрить в практику принцип передачи стратегических грузов российской внешней торговли российским перевозчикам и экспедиторам, для чего внести дополнения в Федеральный закон «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности».

2. Обеспечить разработку Программы комплексного развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, предусмотрев в ней реализацию проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры на основе принципов государственно-частного партнерства.

3. Разработать и принять федеральные законы Российской Федерации «О прямых смешанных (комбиниро-

ванных) перевозках» и «О транзите грузов через территорию Российской Федерации».

4. Внедрить систему обеспечения безопасности и оперативного мониторинга нахождения грузов в пути следования на международных транспортных коридорах в Российской Федерации на основе спутниковых технологий ГЛОНАСС/GPS.

5. Разработать меры по совершенствованию налогового регулирования деятельности транспортно-логистических компаний в России и созданию налогового режима, обеспечивающего конкурентоспособность национальных предприятий. Унифицировать в странах Таможенного союза ставки налогов, в том числе транспортных, а также устранить режим двойного налогообложения, поскольку это приводит к увеличению издержек на транспортные услуги.

6. Разработать «Стратегию развития производства новых видов продукции и технологий для транспортного комплекса России на период до 2030 г.», предусматривающую создание системы целевых стандартов, определяющих требования к безопасности, экологичности и надежности транспортных средств, машин и оборудования, производимых для транспортного комплекса и дорожного хозяйства России.

7. Разработать экономические механизмы, создающие условия финансовой привлекательности использования новых транспортных средств в Российской Федерации.

8. Повысить доступность привлекаемого на российском рынке кредитного ресурса за счет снижения ставки по банковским кредитам до среднего для ЕС уровня.

9. Обеспечить регулярное проведение мониторинга статистических данных по перевозкам экспортно-импортных грузов Российской Федерации иностранными компаниями для целей введения защитных мер.

10. 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.

11. 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.

12. Обеспечить развитие на территории Российской Федерации локализованных производств иностранными компаниями – производителями современных транспортных средств, машин и оборудования для транспортного комплекса и дорожного хозяйства России.

13. Обеспечить субсидирование процентных ставок по кредитам, полученным в российских банках, направленным на развитие российского производства транспортных средств, машин и оборудования для транспорт-



Необходимо проведение мер по адаптации транспортного комплекса Российской Федерации к условиям членства в ВТО



ного комплекса и дорожного хозяйства России, отвечающих международным требованиям по безопасности, экономичности и экологичности, на протяжении переходного периода (7 лет).

14. Определить перечень транспортных средств, машин и оборудования для транспортного комплекса и дорожного хозяйства, не производимых в России, на которые распространяется освобождение от ввозных таможенных пошлин.

15. Разработать и принять закон Российской Федерации «Об обеспечении минимальных транспортных стандартов и транспортной доступности территории Российской Федерации».

Перечисленные выше предложения включают системные меры, относящиеся ко всем видам транспорта. Ниже приводятся предложения по регулированию развития отдельных подсекторов транспортно-логистических услуг, в частности автодорожного транспорта и автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также транспортно-экспедиторской деятельности.

1. Установить единый порядок допуска операторов на внутренний рынок грузовых и пассажирских перевозок в странах ЕЭП и унифицировать требования к перевозчикам (по примеру стран Евросоюза).

*(Решаемая проблема: в государствах ЕЭП требования, которым должен соответствовать транспортный оператор для работы на внутреннем рынке грузовых и пассажирских перевозок, значительно различаются. В Российской Федерации доступ на внутренний рынок практически не регулируется. Это позволяет осуществлять деятельность перевозчикам, не имеющим необходимой подготовки, что негативно сказывается на уровне безопасности дорожного движения и качестве транспортного обслуживания. Кроме того, наносится ущерб бюджетам всех уровней ввиду уклонения таких перевозчиков от уплаты налогов.)*

2. Унифицировать требования к персоналу транспортных компаний на всей территории ЕЭП, обеспечить признание дипломов, аттестатов, свидетельств и иных документов, выданных на территории государств – членов

ЕЭП, подтверждающих профессиональную компетенцию персонала.

*(Решаемая проблема: требования к персоналу транспортных компаний, установленные законодательствами государств – членов ЕЭП, значительно различаются. Не обеспечено взаимное признание дипломов, аттестатов, свидетельств и иных документов, выданных на территориях государств – членов ЕЭП, подтверждающих профессиональную компетенцию персонала. Отсутствуют унифицированные программы дополнительного профессионального обучения и повышения квалификации.)*

3. Принять меры, обеспечивающие заключение максимально возможного количества внешнеторговых контрактов на условиях, предполагающих увеличение доли российских экспедиторов и перевозчиков в экспедировании и перевозке грузов российской внешней торговли, а именно по экспорту на условиях «CIF», импорту – «FOB».

4. Ужесточить действующее законодательство РФ в части запрещения коммерческой деятельности представителей иностранных транспортно-экспедиторских компаний на территории РФ, поручив надзорным органам осуществлять проверку фактической деятельности представительств иностранных фирм.

*(Проблема: де-юре такая деятельность запрещена, но сложившаяся практика показывает, что основной объем коммерческой и организационной работы, включая оперативное слежение за перемещением грузов, выполняется сотрудниками таких представительств. При этом подписание договоров и контрактов, ведение взаиморасчетов с клиентурой и поставщиками услуг поручаются или агенту, или формально созданной коммерческой структуре – российскому юридическому лицу.)*

5. Разработать «Стратегию развития транспортно-экспедиторской системы в Российской Федерации», предусматривающую:

- поддержку логистического аутсорсинга;
- содействие созданию крупных логистических компаний, способных конкурировать на внешних рынках;
- модернизацию системы логистических услуг и поддержку внедрения новейших технологий;
- повышение доли 3PL-услуг на транспортно-логистическом рынке;
- расширение спектра логистических услуг и повышение добавленной стоимости;
- повышение операционной эффективности отрасли и сокращение доли логистических издержек в ВВП;
- внесение изменений в ФЗ «О транспортно-экспедиционных услугах».

По мнению участников съезда СТР, реализация предложенных мер позволит обеспечить повышение конкурентоспособности российских компаний, увеличение их доли на рынке транспортно-логистических услуг, расширение их деятельности за счет выхода в новые страны и регионы, привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры страны.