Кузьменко М.Г.

Интересы российских транспортных компаний в условиях формирования единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС

В статье рассматриваются вопросы региональной интеграции в рамках ЕврАзЭС в секторе транспортных услуг, учитывая будущее участие России в ВТО. На основе статистических данных анализируются тенденции в российской внешней торговле транспортными услугами в рамках данного интеграционного объединения. Обосновываются условия, при которых либерализация рынка транспортных услуг в рамках ЕврАзЭС будет соответствовать интересам российских транспортных компаний

Процесс региональной интеграции является одним из наиболее характерных для современной мировой экономики. Тенденция к увеличению числа двусторонних и многосторонних преференциальных региональных торговых соглашений сохраняется, несмотря на дальнейшее развитие системы многосторонних торговых переговоров в рамках ВТО. По оценке секретариата ВТО, в мире действует более 300 преференциальных торговых соглашений и около 150 находятся в процессе согласования. Лидерами в этой области являются ЕС и США. Китай и Япония также активно участвуют в создании собственных преференциальных систем.

В соответствии со статьей V Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) /1/, члены ВТО могут создавать или быть участниками преференциальных соглашений при условии, что такие соглашения затрагивают существенное число секторов, объем торговли и охват способов поставки. Соглашения не должны исключать заранее какой-либо из способов поставки. Целью заключения соглашений должно являться облегчение торговли между его участниками. Подобные соглашения не должны вести к увеличению общего уровня барьеров в торговле услугами по сравнению с уровнем, который применялся до их заключения. Поставщик услуг любого другого члена ВТО, являющегося юридическим лицом, созданным по законодательству стороны такого преференциального соглашения, имеет право пользоваться режимом, предоставляемым этом соглашением. При этом должно выполняться условие, что он осуществляет значительные деловые операции на территории сторон такого соглашения.

Одним из интеграционных объединений с участием России, у которого есть перспектива в ближайшем будущем быть нотифицированными по нормам ГАТТ (как таможенный союз) или ГАТС (как охватывающие значительное число секторов услуг), является Евразийское экономическое содружество (ЕврАзЭС). Государствами - участниками ЕврАзЭС являются Россия, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан и Узбекистан.

В случае предоставления более либеральных условий для услугам или поставщикам услуг (в т.ч. транспортных), происходящих с территории стран-участниц интеграционного соглашения, попадающего под действие статьи V ГАТС, Россия не обязана будет распространять аналогичный режим на всех

членов ВТО. Вместе с тем следует учитывать, что в соответствии с п.6 статьи V ГАТС, поставщикам услуг членов ВТО, оказывающим услуги путем коммерческого присутствия и осуществляющим значительные деловые операции на территории участника интеграционного соглашения, Россия будет обязана предоставить тот же режим, что и поставщикам услуг непосредственно участника интеграционной группировки.

Для оценки целесообразности предоставления национального режима поставщикам транспортных услуг (без учета услуг трубопроводного транспорта) в рамках интеграционного объединения проанализируем ряд статистических данных и показателей транспортной деятельности стран-участниц ЕврАзЭС (рассчитано по /2, 3/).

Рассмотрим сначала рынок внутренних перевозок. В случае предоставления национального режима при учреждении компании, российский рынок внутренних перевозок будет открыт для транспортников стран-членов ЕврАзЭС, так же как их рынки будут открыты для наших транспортников. Представленные в Таблице 1. данные позволяют оценить реальные и потенциальные объемы рынков внутренних перевозок России и остальных стран ЕврАзЭС. О реальных объемах грузовых и пассажирских перевозок свидетельствуют данные по грузообороту и пассажирообороту стран-участниц. Российский грузооборот превосходит грузооборот всех остальных стран ЕврАзЭС в 7,5 раз, российский пассажирооборот превосходит их пассажирооборот в 2,7 раз. Разница в объемах рынков (российского и остальных участников ЕврАзЭС) очевидна. О возможном потенциале рынка внутренних перевозок страны, по мнению автора, могут свидетельствовать такие данные, как площадь территории, суммарная длина внутренних водных путей, эксплуатационная длина железнодорожных путей, протяженность автодорог, численность населения. Анализ данных, представленных в таблице 1, показывает, что потенциал рынка внутренних пассажирских и грузовых перевозок у России также существенно выше.

Таблица 1.

Данные по странам – членам ЕврАзЭС (2005 год)[1]

	Площадь, тыс.кв.км	Насел-е, тыс.чел.	Протяж. вн. водн. путей[2], тыс.км	Экспл. длина жел.-дор. путей, тыс.км	Протяж. авто. дорог, тыс.км	Пасс.-оборот млрд. чел.-км	Грузо-оборот[3] млрд. т-км
Беларусь	207,6	9750	3,2	42,9	83,0	28,2	52,1
Казахстан	2729,9	15218	5,6	15,0	90,8	100,3	207,5
Кыргызстан	119,9	5166	1,6	0,4	18,9	6,1	1,4
Таджикистан	143,1	6880	3,2	0,6	13,6	5,2	1,9
Узбекистан	448,9	26,00	4,5	4,0	41,6	…	…
Итого	**3649,4**	**37040**	**18,0**	**62,0**	**317,9**	**139,8**	**262,9**

[1] Данные по грузообороту и пассажирообороту представлены за 2004 год.
[2] Рассчитана как суммарная длина крупнейших рек по справочнику /12/
[3] Рассчитано без учета трубопроводного транспорта

Россия	**17075,4**	**143000**	**22,1**	**85,2**	**581,0**	**377,5** [4]	**1959**

Источники: Россия и страны мира. 2006 / Стат. сборник Росстата;

Для оценки перспектив предоставления национального режима поставщикам услуг международных грузовых перевозок рассмотрим данные внешнеторговой статистики стран-членов ЕврАзЭС /2,3/.

Таблица 2.

Внешняя торговля стран ЕврАзЭС за 2005 г., (млн.долл. США)

	Экспорт	Импорт	Оборот
Беларусь	15977	16699	32676
Казахстан	27851	17353	45204
Кыргызстан	672	1108	1780
Таджикистан	909	1330	2239
Узбекистан [5]	3380	2683	6063
Итого	48789	39173	87962
Россия	241400	98500	339900

Итак, российский экспорт почти в 5 раз превышает экспорт из всех остальных стран ЕврАзЭС, вместе взятых, импорт – в 2,5 раза, оборот – почти в 4 раза. Как известно, существенную часть российского экспорта составляет экспорт нефти и газа, большая часть которых транспортируется по трубопроводам. В 2005 г. российский экспорт сырой нефти, нефтепродуктов и природного газа составил суммарно 148915 млн. долл. /4/. Для корректной оценки российского рынка внешнеторговых перевозок всеми видами транспорта, за исключением трубопроводного, доля экспорта, транспортирующаяся по трубопроводам, не должна учитываться. Нетрудно подсчитать, что российский экспорт без учета нефти, нефтепродуктов и газа в 2005 г. составил 92485 млн. долл., что почти вдвое превышает экспорт из всех остальных стран ЕврАзЭС, а российский внешнеторговый оборот – более чем вдвое. Следовательно, можно сделать вывод, что российский рынок внешнеторговых перевозок (как экспорта, так и импорта) превышает рынок внешнеторговых перевозок всех остальных членов ЕврАзЭС, вместе взятых, как минимум, в 2 раза. Следовательно, можно понять заинтересованность наших партнеров по данному интеграционному объединению в предоставлении национально режима поставщикам транспортных услуг в рамках ЕврАзЭС. При либерализации своих рынков транспортных услуг, они получат доступ на российский, в несколько раз больший рынок. Россия же, открыв свой рынок, одновременно получит доступ на рынок в более, чем 2,5 раза меньше ее собственного. …

Теперь рассмотрим статистику российской внешней торговли транспортными услугами со странами ЕврАзЭС /5/

[4] Без городского электрического и таксомоторного транспорта

[5] Данные за период январь – сентябрю 2005 г.

Таблица 3.

Российская торговля транспортными услугами за 2005 г. в рамках ЕврАзЭС(млн.долл.) [6]

В международных грузовых перевозках основную долю оборота торговли

	Грузовые перевозки	Пассажир. перевозки	Дополнит. услуги
Водный тр-т			
экспорт	1,7	0	30
импорт	0,07	0	1
оборот	1,8	0	31
сальдо	1,7	0	29
Воздушный транспорт			
экспорт	0	60	24
импорт	0	35	31
оборот	0	96	55
сальдо	0	25	-7,5
Жел-дор. транспорт			
экспорт	22	47	22
импорт	32	79	28
оборот	53	126	50
сальдо	-10	-32	-6
Автотранспорт			
экспорт	10	1	4,9
импорт	30	3	5,4
оборот	40	4	10
сальдо	-20	-1,4	-0,5

составляют услуги железнодорожного транспорта (56 %) и автомобильного транспорта (42%). Доля оборота грузовых перевозок водным транспортом на порядок меньше (2 %), а перевозки грузов воздушным транспортом практически отсутствуют. При этом, как в перевозках железнодорожным транспортом, так и в перевозках автомобильным транспортом внешнеторговое сальдо отрицательное, причем представляет значительную величину - около 20 % от оборота в железнодорожных грузоперевозках и 50 % - в автомобильных. Автор полагает, что эти факты говорят, во-первых, о достаточной открытости российского рынка и успешной деятельности других стран ЕврАзЭС на нем, и, во-вторых, о недостаточной конкурентоспособности российских перевозчиков и необходимости работы над ее повышением. Из вышесказанного можно сделать вывод о том, что предоставление национального режима поставщикам услуг по перевозке грузов в рамках ЕврАзЭС в настоящее время не соответствует интересам российских транспортных компаний.

[6] Нулевое значение в таблице означает, что объем торговли <<500 тыс.долл.

В международных пассажирских перевозках основную роль играют железнодорожный транспорт и воздушный транспорт. Их доли в обороте российской торговли услугами пассажирского транспорта в ЕврАзЭС составляют 56 % и 42,5 % соответственно. Доля автотранспорта существенно меньше (около 2 %), а торговля услугами по перевозке пассажиров водным транспортом практически отсутствует. Сальдо торговли отрицательно в железнодорожном и автомобильном секторе. Оно также, как и в грузовых перевозках, значительно – 25 % от оборота в железнодорожных грузоперевозках и 35 % - в автомобильных. В перевозках пассажиров воздушным транспортом наблюдается положительное сальдо, которое составляет около 25 % от оборота пассажирских авиатранспортных перевозок. Следовательно, единственный вид пассажирского транспорта, где Россия остается лидером – воздушные перевозки. Полное открытие рынка в автомобильных и железнодорожных пассажирских перевозках, исходя из представленных данных, представляется не соответствующим интересам российских транспортных компаний в настоящий момент.

В секторе дополнительных и вспомогательных транспортных услуг представлены все виды транспорта. Максимальную долю в обороте имеют дополнительные услуги воздушного транспорта - 38% - и дополнительные услуги железнодорожного транспорта - 34 %. Внешнеторговое сальдо в обоих случаях отрицательное. Для воздушного транспорта это означает, что на обслуживание российских самолетов на маршрутах и в аэропортах других стран ЕврАзЭС тратиться больше средств, чем зарабатывается на обслуживании в России иностранных воздушных судов. Это прямое следствие положительного внешнеторгового сальдо в воздушных пассажирских перевозках. Следовательно, в российских интересах либерализация сектора вспомогательных услуг воздушного транспорта – чтоб иметь возможность самим обслуживать свои самолеты в иностранных портах. Немного меньшую долю в обороте дополнительных транспортных услуг составляют услуги водного транспорта - 21 %. Внешн6торговое сальдо положительно и составляет 94 % от оборота. Это можно объяснить обработкой экспортно-импортных грузов стран ЕврАзЭС в российских портах вследствие географического положения нашей страны. Российские же грузы, вследствие того же, практически не перевозятся через немногочисленные порты других членов ЕврАзЭС. Дополнительные услуги автомобильного транспорта составляют 7 % от внешнеторгового оборота дополнительных транспортных услуг. Внешнеторговое сальдо отрицательно, но очень незначительно – экспорт почти равен импорту. Это интересный факт, т.к. в грузовых и пассажирских перевозках отрицательное сальдо составляет половину оборота. Большая, в процентном отношении, доля экспорта во вспомогательных услугах автомобильного транспорта, по сравнению с долей экспорта в автомобильных перевозках, объясняется обработкой импортных российских грузов, перевозимых иностранным автотранспортом и обслуживанием иностранных автоперевозчиков на российской территории российскими компаниями.

Итак, российский рынок транспортных услуг составляет большую часть, чем рынок транспортных услуг всех остальных членов ЕврАзЭС вместе взятых.

Следовательно, отказываясь от инструментов защиты рынка, российская сторона теряет больше, чем приобретает.

Предоставление национального режима профессиональной рабочей силе в ряде случаев противоречит положениям российских нормативных актов, принятых по соображениям безопасности. Например, согласно Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации /5/, Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации /6/, в секторах морского и внутреннего водного транспорта должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста могут занимать только граждане РФ. В секторе воздушного транспорта, согласно Воздушному Кодексу Российской Федерации /7/, в состав экипажа воздушных судов могут входить только граждане РФ. Автор полагает, что изменение данных положений национального законодательства в сторону либерализации не соответствует российским интересам безопасности.

Предоставление национального режима профессиональной рабочей силе в других случаях (например, водителям автотранспортных средств) может вступать в противоречие с российским миграционным законодательством. Помимо этого, в настоящее время разрабатывается Соглашение о положении иностранных граждан в рамках ЕврАзЭС. Представляется, что вопросы по доступу на рынок рабочей силы, в том числе в транспортом секторе, будут регулироваться этим Соглашением.

Из вышеизложенного следует вывод, что идею предоставления национального режима поставщикам транспортных услуг в рамках ЕврАзЭС можно рассматривать только как констатацию намерений сторон в долгосрочной перспективе, после создания, фактически, единого государства.

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать вывод – предоставление национального режима поставщикам транспортных услуг в рамках ЕЭП не соответствует в настоящий момент интересам российских транспортников. С учетом чувствительности сектора транспортных услуг для экономики страны, автору представляется нецелесообразным гарантировать полное открытие российского рынка транспортных услуг в рамках интеграционных объединений. Также, с учетом возможного более высокого уровня либерализации, должен быть разработан механизм введения и действия защитных мер, по аналогии с антидемпинговым законодательством в товарной торговле.

Дальнейшая либерализация доступа на российский рынок транспортных услуг, по мнению автора, в рамках таких интеграционных объединений как ЕврАзЭС (или ЕЭП), должна происходить не на основе взаимности, и лишь по мере создания реального единого экономического пространства. Как показано выше, российские партнеры по интеграции гораздо больше заинтересованы в российском транспортном рынке, чем Россия – в их транспортных рынках. Следовательно, при создании единого транспортного пространства, во-первых, должна быть проведена большая предварительная работа по повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков, и, во-вторых, должен соблюдаться баланс интересов, т.е. Россия должна получить экономический выигрыш в каких-то других сферах.

Список литературы

1. Результаты Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров: Правовые тексты. - М.: Наука // Интерпериодика, 2002. - 498с.

2. Россия и страны мира.2006.:Стат.сборник // Росстат. – М.,2006. – 366 с.
3. Содружество Независимых государств в 2005 году. Статистический справочник. // Межгосударственный статистический комитет СНГ, Москва, 2006 г.

4. Платежный баланс Российской Федерации за 2005 г. Аналитическое представление. Сайт Банка России

5. Внешняя торговля услугами Российской Федерации.2005.: Стат.сборник //Банк России.-М.,2006. – 281.с.

6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

7. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ

8. Воздушный Кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ