

Л.Н. Буянова,  
доктор экон. наук, профессор  
ЗАО «ЦНИИМФ»),  
О.А. Казьмина,  
канд. экон. наук, доцент  
ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

**Оценка влияния вступления России во Всемирную торговую организацию на развитие морского транспорта**  
**Assessment of influence of the entry of Russia in the World Trade Organization on development of sea transport**

*Деятельность морского транспорта в большей степени осуществляется в секторе международной торговли, поэтому вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО), несомненно, повлияет на его дальнейшее развитие. Специалистами ЗАО «ЦНИИМФ» выполнена работа по оценке перспектив развития отрасли после подписания Российской Федерацией Соглашения о присоединении к ВТО, по результатам которой подготовлена данная статья.*

*The assessment of influence of the entry of Russia in the World Activity of sea transport is more carried out in sector of international trade therefore the entry of Russia into the World Trade Organization, undoubtedly, will influence its further development. Specialists of ЗАО «CNIIMF» performed work on an assessment of prospects of development of branch after signing by the Russian Federation of the Agreement on joining to the WTO by results of which this article is prepared.*

**Ключевые слова:** морской транспорт, Всемирная торговая организация.  
**Key words:** sea transport, World Trade Organization.

Всемирная торговая организация была создана в 1994 году с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов организации. ВТО является преемницей Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), заключенного в 1947 году и выполнявшего свои функции на протяжении почти 50 лет. Основная цель ВТО - снижение барьеров в международной торговле и организация ее деятельности в соответствии с принятыми международными правилами. Во Всемирной торговой организации состоят 80% всех стран мира. С учетом России на их долю приходится 97% мирового торгового оборота [1].

Процесс переговоров о вступлении России в ВТО начался еще в 1993 году с официальной заявки страны о присоединении к ГАТТ. Но только 16 декабря 2011 года на Восьмой Министерской конференции ВТО был одобрен пакет документов по присоединению России к ВТО.

22 августа 2012 г. вступил в силу Протокол от 16.12.2011 года «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.» (далее - Протокол). Данный Протокол ратифицирован Федеральным законом от 21.07.2012 года N 126-ФЗ «О ратификации Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.».

В процессе подготовки к вступлению в ВТО была проведена большая работа по приведению российского законодательства в соответствие с нормами ВТО. Среди наиболее значимых для морского транспорта документов можно отметить следующие:

- в 2004 году принят новый Федеральный закон «Об основах регулирования внешнеторговой деятельности», положения которого были гармонизированы с правовым полем ВТО;
- внесены существенные изменения в Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле»;
- принят Федеральный закон «О специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров», отвечающий правилам ВТО по специальным защитным, компенсационным мерам и субсидиям;
- в связи с образованием Таможенного союза в 2009 году был принят Таможенный кодекс Таможенного союза;
- в период с 2005 по 2008 годы был внесены изменения в Закон РФ «О таможенном тарифе», касающиеся унификации тарифов по товарной номенклатуре группам стран-

импортеров, был сокращен перечень товаров, к которым применяются квоты на импорт продукции. В 2009 году был принят закон о Едином таможенном тарифе Таможенного союза.

После подписания Соглашения о присоединении к ВТО Россия приняла на себя ряд обязательств по дальнейшей либерализации правил международной торговли и ускорению интеграции в мировую экономику. К наиболее значимым можно отнести следующие [2].

*1. Снижение ставок ввозных и вывозных таможенных пошлин.*

В таблице 1 приведены данные о снижении пошлин. Эти значения закреплены в разделе «Прогноз доходов федерального бюджета на 2013-2015 годы» документа «Основные направления бюджетной политики на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов».

Таблица 1 – Изменение доходной базы федерального бюджета в связи с предложениями по изменению законодательства Российской Федерации, млрд. руб.

| <i>Наименование изменения</i>   | <i>2013<br/>год</i> | <i>2014<br/>год</i> | <i>2015<br/>год</i> |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|
| Снижение средневзвешенных ставок ввозных таможенных пошлин в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию (в 2013 году с 9,33% до 7,24%, в 2014 году с 9,15% до 6,65%, с 2015 года с 9,15% до 5,94% в соответствии с основными направлениями таможенно-тарифной политики на 2013-2015 гг.), % | -187,8              | -256,8              | -365,9              |
| Снижение средних ставок вывозных таможенных пошлин на прочие экспортные товары в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию,%   | -21,8               | -33,5               | -47,3               |
| Снижение фиксированной ставки таможенных сборов за таможенные операции при вывозе товаров,%   | -9,3                | -10,0               | -10,9               |

*Источник: материалы ЗАО «ЦНИИМФ»*

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин коснется всех отраслей экономики, кроме добычи топливно-энергетического природного сырья, где конкуренция с импортом России не грозит.

*2. Снятие административных барьеров на допуск иностранных компаний к отечественным рынкам.*

Данное положение означает, что количественные ограничения на импорт (квоты, запреты, разрешения, предварительные санкции, лицензирование и т.п.), которые не подтверждены правилами ВТО и не проводятся под ее провизией, должны быть исключены без возможности повторного введения. Кроме этого, Россия принимает на себя обязательства по облегчению допуска иностранных компаний на рынок по 116 из 155 секторов услуг.

*3. Обязательства по реформированию законодательства и системы государственного управления.*

Российское законодательство за период переговоров по ВТО постепенно приводилось в соответствие нормам организации. Тем не менее, некоторые обязательства еще не полностью выполнены, в частности – в сфере реформирования системы государственных закупок, транспарентности (прозрачности) нормативно-правовых актов, ответственности за дискриминацию иностранных фирм и т. д.

К преимуществам, полученным в целом Россией после вступления в ВТО, можно отнести следующие [3]:

- Россия получает легитимный выход на международное торговое пространство, на территории которого деятельность регулируется нормами ВТО. К таким нормам относятся: фиксация в отношении РФ режима наибольшего благоприятствования и национального режима, защита российских товаров от дискриминационных внутренних налогов и таможенных сборов, свобода транзита, гарантии против произвольного использования других торгово-политических средств;

- Россия может использовать механизм разрешения споров и конфликтных ситуаций, регламентированный правовой базой ВТО;
- Россия как член ВТО, участвуя в новых переговорах по развитию правовых основ международной торговли, сможет защищать свои национальные интересы в сфере международной торговли;
- для российских инвесторов расширяются возможности деятельности в странах-членах ВТО, в частности, в банковской сфере;
- создание благоприятного инвестиционного климата для иностранных предпринимателей в результате приведения российской законодательной системы в соответствие с нормами ВТО.

Тем не менее, многие специалисты отмечают и ряд неблагоприятных последствий [4,2]:

- ставки таможенных пошлин снизились в первую очередь по дорогим товарам и практически не изменились для большинства товаров первой необходимости, что не улучшает социальную обстановку в стране;
- морской транспорт пользуется продукцией тяжелого машиностроения, а именно подъемно-транспортным оборудованием. Доля импорта в составе подъемно-транспортного оборудования составляет 50%. Запланированное снижение ставок ввозных таможенных пошлин к 2015 г. до 5-10% в зависимости от типа продукции как мера для защиты отечественной продукции от демпинга и создания благоприятных условий для ускоренной модернизации мощностей не позволит провести модернизацию отрасли;
- сохраняется запрет на деятельность в России филиалов иностранных банков (это результат работы Рабочей группы), поэтому в условиях отсутствия конкуренции с иностранными банками не стоит ожидать снижения стоимости «длинных» кредитов;
- Россия будет ограничена в применении инструментов государственного регулирования экономических обменов и субсидий. Кроме того, возможности защиты внутреннего рынка товаров и услуг от иностранной конкуренции будут ограничены четырьмя инструментами, такими, как экспортный тариф, антидемпинговые, защитные и компенсационные тарифы.

По мнению автора исследования [5] выиграют от вступления в ВТО такие отрасли как цветная и черная металлургия, химическая промышленность, связь, финансовый сектор за счет удешевления реального обменного курса и расширения рынка. Наибольшие неблагоприятные последствия почувствуют пищевая и легкая промышленность, машиностроение, компании по производству стройматериалов за счет существенного снижения тарифов при низкой доле экспорта.

Отмеченные выше преимущества и неблагоприятные последствия вступления России в ВТО являются общими для отраслей экономики страны. Применительно к объекту данного исследования рассмотрим более подробно транспортную отрасль.

Анализируя транспортное законодательство РФ, и сопоставляя его с нормами ВТО, следует отметить, что в нем содержатся положения, ограничивающие деятельность иностранных транспортных компаний, а также несовместимые с понятием «режим наибольшего благоприятствования»:

- наличие квот на осуществление международных автомобильных перевозок (грузовых и пассажирских): такие ограничения позволяют контролировать количество международных перевозок, осуществляемых третьими странами. На заседании министров транспорта европейских стран (Лейпциг, 23 мая 2013 г.), было решено оставить объем существующих льгот на прежнем уровне -150 тыс. поездок в год [6];
- наличие квот и «назначенных перевозчиков» в авиационном секторе; (назначенный перевозчик - это авиакомпания, определенная авиационными властями для полетов по определенному маршруту за рубеж, перечень назначенных перевозчиков определяется межправительственными соглашениями);
- наличие льготных тарифов на перевозку внутренних российских грузов и внешнеторговых грузов, следующих через российские порты по сравнению с тарифами на перевозку аналогичных грузов, следующих через сухопутные погранпереходы (противоречие со ст. III ГАТТ о национальном режиме внутреннего налогообложения и регулирования);

российская сторона в ходе переговоров пообещала, что полная унификация этих тарифов, начатая в 2001 г. будет завершена к 1 июля 2013;

- наличие льгот на приобретение транспортных средств (например, субсидии на погашение процентных ставок по кредитам на строительство морских и речных судов);
- запрет (за исключением отдельных случаев) на доступ иностранных перевозчиков к внутренним водным путям.

В ходе двусторонних переговоров по присоединению России к ВТО были разработаны и приняты специфические обязательства по доступу на российский рынок транспортных услуг.

Был проанализирован «Перечень специфических обязательств Российской Федерации по услугам» [7] (далее по тексту – Перечень) с целью выявления принятых обязательств на развитие морского транспорта.

В ВТО применяется стандартная форма Перечня с единой терминологией, установлен единый для всех членов ВТО порядок его заполнения.

В Перечне определены:

- правила, ограничения и условия по доступу иностранных услуг и поставщиков услуг на внутренний рынок страны – члена ВТО (ограничения по доступу на рынок, или Limitation on market access);
- условия и ограничения по предоставлению национального режима (ограничения по предоставлению национального режима, или Limitation on national treatment). Национальный режим предоставляется иностранным услугам и поставщикам услуг только в тех секторах, которые включены в национальный перечень специфических обязательств, и на условиях, содержащихся в перечне;
- действия, связанные с дополнительными обязательствами (дополнительные обязательства, или Additional commitments);
- при необходимости, сроки выполнения обязательств и дата вступления таких обязательств в силу.

В ГАТС зафиксированы 4 способа поставки услуг:

- с территории одной страны – члена ВТО на территорию любой другой страны – члена ВТО (трансграничная поставка);
- на территории одной страны – члена ВТО потребителю услуги из любой другой страны – члена ВТО (потребление за границей);
- посредством коммерческого присутствия поставщика услуг одной страны – члена ВТО на территории любой другой страны – члена ВТО (коммерческое присутствие);
- путём перемещения поставщиком услуг из одной страны – члена ВТО физических лиц этой же страны в другую страну – член ВТО для оказания там услуг (присутствие физических лиц).

Россия принимает на себя специфические обязательства по отдельным секторам и видам услуг в отношении каждого из указанных выше четырёх способов поставки услуг.

Перечень специфических обязательств состоит из двух разделов.

*Раздел I:* горизонтальные обязательства, которые содержат ограничения, подлежащие применению ко всем или к нескольким секторам услуг, включённым в перечень. Эти ограничения могут относиться ко всем способам поставки услуг, но чаще всего – к «коммерческому присутствию» и к «присутствию физических лиц».

Так, Российская Федерация отменит все программы промышленного субсидирования или изменит их таким образом, чтобы выданные субсидии не были ограничены условиями экспортирования или нацелены на домашнее использование поверх импортированных товаров. Российская Федерация уведомит ВТО о субсидиях и не будет ссылаться на нормы статей 27 и 28 Соглашения ВТО о Субсидиях и Компенсационных мерах [7]. Иными словами: ВТО не запрещает предоставление всех субсидий. Например, нельзя предоставить субсидию, цель которой — замещение импорта, однако можно субсидировать промышленность в других формах, не противоречащим правилам ВТО.

*Раздел II:* специфические обязательства, относящиеся к определённому сектору, подсектору или виду деятельности. В этом разделе указываются ограничения по доступу на рынок и ограничения по предоставлению национального режима для каждого способа поставки услуг, а также дополнительные обязательства.

В разделе II (сектор 11 «Транспортные услуги», подсектор А «Морской транспорт») в графе «Дополнительные обязательства» перечислены услуги, которые гарантирует РФ поставщикам услуг международных морских перевозок на разумных и недискриминационных условиях:

- лоцманская проводка (для судов под российским флагом пользование услугами лоцманской проводки может быть необязательным);
- ледокольная проводка;
- буксировка;
- снабжение продовольствием, топливом и водой;
- сбор мусора и льяльных вод;
- услуги капитана порта;
- навигационная поддержка (услуги маяков, навигационные услуги, услуги судов с радарными установками, иные электронные вспомогательные средства и системы, повышающие безопасность навигации, и т.д.);
- услуги, оказываемые с берега, существенные для эксплуатации судов, включая коммуникационные, поставку воды и электричества;
- аварийные ремонтные средства;
- услуги якорных стоянок и причалов.

В подсекторе «Международные перевозки» в графе «Ограничения доступа на рынок» указаны допустимые ограничения по доступу на российский транспортный рынок для каждого способа поставки услуг:

- по линейным перевозкам: преимущественное право на участие в работах по соглашению о разделе продукции в качестве перевозчиков принадлежит юридическим лицам Российской Федерации;
- по балкерным, трамповым и другим международным перевозкам, включая пассажирские перевозки: преимущественное право на участие в работах по соглашению о разделе продукции в качестве перевозчиков принадлежит юридическим лицам Российской Федерации;
- учреждение зарегистрированной компании для целей эксплуатации флота под национальным флагом Российской Федерации: обязательства по этому пункту РФ не принимаются;
- для оказания услуг вспомогательного характера (обработка грузов, таможенные брокеры, агентирование и т.п.) коммерческое присутствие допускается только в виде юридического лица Российской Федерации (на тех же условиях, что и российским поставщикам услуг).

При этом особо отмечается, что подсектор «Международные перевозки» не включает «морские каботажные услуги», которые рассматриваются как охватывающие перевозку пассажиров или грузов между портами, расположенными в Российской Федерации, и перевозку пассажиров и грузов между портом, расположенным в Российской Федерации, и сооружениями или конструкциями, расположенными на континентальном шельфе Российской Федерации, а также перевозку пассажиров и грузов во внутренних водах РФ.

В секторе Е «Услуги по аренде/лизингу без оператора» в графе «Ограничения доступа на рынок» для третьего способа поставки транспортных услуг указано:

- коммерческое присутствие разрешается только в форме юридического лица Российской Федерации;
- права плавания под государственным флагом Российской Федерации предоставляются только судам, принадлежащим: гражданам Российской Федерации; юридическими лицами Российской Федерации; субъектами Российской Федерации; муниципальным органам власти.

В ходе переговоров по вступлению России в ВТО были согласованы изъятия из распространения принципа национального режима на лиц из других стран-участниц ВТО в ходе их деятельности в указанных сферах (изъятия из статьи II Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) «Режим наибольшего благоприятствования (РНБ)»).

Данная статья гласит: «В отношении особой меры, охватываемой ГАТС, каждый член ВТО должен представить немедленно и безусловно для услуг и поставщиков услуг любого дру-

гого члена ВТО режим не менее благоприятный, чем тот, который он предоставляет для тех же услуг или поставщиков услуг любой другой страны». Однако, согласно параграфу 2 этой статьи любой член ВТО может продолжать использовать ограничительную меру, не согласующуюся с РНБ, при условии, что эта мера внесена в национальный список изъятий.

Согласованный список изъятий в части услуг морского транспорта приведен в таблице 2.

Таблица 2– Список изъятий из Статьи II ГАТС в части услуг морского транспорта

| <b>Описание меры, не совместимой со Статьей II ГАТС</b>  | <b>Страна или страны, в отношении которых применяется мера</b>   | <b>Предполагаемый срок действия</b> | <b>Основание, обуславливающее необходимость изъятия из РНБ</b>   |
|--|--|-------------------------------------|--|
| В случаях и в соответствии с процедурой, установленной Правительством Российской Федерации, каботажная перевозка и каботажная буксировка могут осуществляться иностранными судами. | Все страны   | Не определен.                       | Мера отражает существующую практику ad hoc регулирования указанных вопросов на основе разовых решений и конкретной ситуации. |
| Меры в отношении доступа судов под польским флагом в российскую часть Калининградского залива и Балтийского морского канала.   | Польша   | Не определен.                       | Обеспечение обязательств по международному соглашению и сохранение традиционных отношений в области морского транспорта.     |
| Специальный режим плавания в Каспийском море.  | Азербайджан, Иран, Казахстан, Туркменистан.  | Не определен.                       | Развитие региональной кооперации.  |
| Меры, разрешающие двусторонние соглашения в отношении деления и резервирования грузов.   | Алжир, Бразилия, Гана, Малайзия, Мексика, Пакистан, Сирия, Тунис, Шри-Ланка, Эфиопия.  | Не определен.                       | Существующие соответствующие соглашения.   |
| Меры в отношении операторов морского транспорта, такие как приоритетные права по Соглашениям о разделе продукции и в отношении деятельности морских транспортных агентств.         | Стороны Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между РФ и Европейскими сообществами и их странами-членами, подписанное 24.06.1994, с последующими дополнениями. | Не определен.                       | Обеспечение выполнения обязательств по международным соглашениям.  |
| Меры в отношении операторов морского транспорта, такие как приоритетные права по Соглашениям о разделе продукции.  | Норвегия   | Не определен.                       | Обеспечение выполнения обязательств по международным соглашениям.  |

*Источник: материалы ЗАО «ЦНИИМФ»*

Таким образом, принципиальных изменений в системе регулирования отношений в сфере морских транспортных услуг не ожидается. Это связано еще и с тем, что к настоящему

времени сформирована правовая основа в сфере морского судоходства, предоставляющая равные права для судов под иностранным и национальным флагом без каких-либо преференций.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Вторична для России? Вступление России в ВТО: аналитический обзор. Ernst&Young, Российская экономическая школа. М., 2012 г. – 92 с.
2. Оценка макроэкономических последствий вступления России в ВТО.  
URL: /[http://profzakupki.ru/main/GD\\_WTO\\_effect.pdf](http://profzakupki.ru/main/GD_WTO_effect.pdf)
3. Оболенский В. Россия в ВТО: обязательства, возможности, риски.//Мировая экономика и международные отношения, №6, 2012 г. – с.59-69
4. Кудрин А. Плюсы и минусы вступления в ВТО. URL: /[http://www.ruseconomy.ru/nomer2\\_200104/ec02.html](http://www.ruseconomy.ru/nomer2_200104/ec02.html)
5. Хусаинов Ф.И. Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт. //Бюллетень транспортной информации, № 9 (207), 2012 г. – с.9-15.
6. Российские перевозчики борются за квоту. URL: /<http://www.transportir.ru/industry-news/rossijskie-perevozhniki-borjutsja-za-kvoty.html>
7. Доклад Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к Всемирной Торговой Организации (16 - 17 ноября 2011 года, русская версия). URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/wto/0>