

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ БУДУЩЕГО УЧАСТИЯ РОССИИ В ВТО**

*Работа представлена кафедрой технологии внешнеторговых сделок  
Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России.  
Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор К. В. Холопов*

**Россия находится на завершающем этапе переговорного процесса по присоединению к ВТО. Обязательства России в ВТО, касающиеся железнодорожного транспорта, находятся в рамках действующего законодательства и не меняют существующую систему регулирования. Полноправное участие России в многосторонней торговой системе должно привести к росту вовлеченности страны в международную торговлю, росту возможностей для реализации ее транзитного потенциала.**

**The negotiation process of the Russian accession to WTO has reached its final stage. Russian commitments in WTO concerning rail transport are within the framework of the current legislation and do not alter the existing regulation system. The full participation of Russia in multilateral trade system will increase the involvement of the country into the international trade as well as the opportunities for the development of its transit potential.**

Процесс присоединения России к Всемирной торговой организации (ВТО) идет с 1993 г., активные полномасштабные переговоры – с конца 90-х. Переговоры ведутся по четырем направлениям: системным вопросам, уровню поддержки сельского хозяйства, доступу на рынок товаров и доступу на рынок услуг. Основой для переговоров для российской делегации являются документы и переговорные предложения, согласованные с соответствующими отраслевыми министерствами и ведомствами и утвержденные Правительством Российской Федерации. В состав Рабочей группы по присоединению России к ВТО входят 60 членов ВТО (ЕС – 25 как один), заинтересованных в российском рынке, – это больше, чем у любой другой страны, присоединившейся в ВТО ранее. При этом в переговоры по тарифным вопросам было вовлечено в различной степени свыше 50 членов ВТО, по доступу на рынок услуг – более 30. По итогам двусторонних переговоров по их завершении подписываются двусторонние протоколы.

На сегодняшний день завершены двусторонние переговоры практически со все-

ми странами. Осталось согласовать ряд системных вопросов по докладу Рабочей группы. Нерешенных транспортных вопросов в переговорах по присоединению России к ВТО не осталось, и, скорее всего, объем обязательств при присоединении останется таким же, который существует на сегодняшний день. Для России вполне реальна возможность стать членом ВТО в конце текущего года либо в начале следующего.

Остановимся подробнее на Соглашениях ВТО, непосредственно затрагивающих деятельность железнодорожного транспорта.

Транспортные услуги, в частности услуги железнодорожного транспорта, затрагивают статьи III и V Генерального соглашения по тарифам и торговле. Эти статьи являются обязательными для выполнения любым членом ВТО.

Статья III. Национальный режим внутреннего налогообложения и регулирования (выдержка из статьи в части транспортных услуг): «п. 4. Товарам с территории любой договаривающейся стороны, ввозимым на территорию другой договаривающейся

стороны, предоставляется режим не менее благоприятный, чем тот, который предоставляется аналогичным товарам отечественного происхождения в отношении всех законов, правил и требований, затрагивающих их внутреннюю продажу, предложение к продаже, покупку, транспортировку, распределение или использование. Положения этого пункта не препятствуют применению дифференцированных внутренних сборов за перевозку, которые основаны исключительно на экономических показателях средств транспорта, а не на национальном происхождении товара».

Статья V. Транзит (выдержка из статьи в части транспортных услуг): «п. 5. В отношении всех сборов, правил и формальностей, связанных с транзитом, каждая договаривающаяся сторона предоставляет транзитным перевозкам, идущим на территорию или из территории любой другой договаривающейся стороны, режим не менее благоприятный, чем режим, предоставленный транзитным перевозкам в другую третью страну или из нее».

Таким образом, из данных статей следует, что в соответствии с нормами ВТО России необходимо уравнивать тариф на железнодорожные внутренние и импортные перевозки. Тарифы на транзит могут отличаться от внутренних, но должны применяться на недискриминационной основе ко всем членам ВТО.

Соглашение ВТО, определяющее основы режима торговли услугами, в том числе транспортными, – Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС).

ГАТС – это базовый международный договор, на основе которого осуществляется правовое регулирование внешней торговли услугами. В рамках ВТО услуги обычно классифицируются на основе Классификационного перечня секторов услуг, содержащего 12 секторов услуг, 155 подсекторов. Один из секторов – транспортные услуги. Обязательства членов ВТО в рамках ГАТС делятся на общие, имеющие императивный характер для всех членов ВТО,

и специфические, являющиеся предметом переговоров. Основными общими обязательствами в ГАТС является предоставление режима наибольшего благоприятствования (РНБ) услугам и поставщикам услуг стран – членов ВТО, а также транспарентность национального законодательства, регулирующего торговлю услугами. Специфические обязательства, принимаемые каждым членом ВТО в результате двусторонних и многосторонних переговоров, касаются вопросов доступа на национальный рынок услуг и предоставления услугам и поставщикам услуг стран – членов ВТО национального режима (НР) (т. е. не худшего, чем для национальных услуг и поставщиков услуг). Вместе с тем в ГАТС существует особенность – несмотря на императивный характер предоставления РНБ, член ВТО может делать отдельные исключения из РНБ, оговорив их в своем так называемом Перечне изъятий из РНБ. Также могут иметь место определенные ограничения в принятых членом ВТО специфических обязательствах по доступу на рынок и предоставлению НР, которые также необходимо отразить в индивидуальном Перечне специфических обязательств государства – члена ВТО.

Специфические обязательства по доступу на национальный рынок и предоставлению национального режима являются предметом двусторонних и многосторонних переговоров с заинтересованными членами ВТО в рамках переговоров по присоединению к ВТО, а затем, после присоединения, в рамках переговоров по дальнейшей либерализации.

Вывод из вышесказанного очевиден – членство в ВТО вовсе не подразумевает полное открытие своего рынка для иностранных поставщиков услуг, в том числе транспортных.

Что касается обязательств, принятых Россией, все российские обязательства в секторе транспортных услуг находятся в рамках действующего законодательства, т. е. каких-либо принципиальных измене-

ний в системе регулирования торговли транспортными услугами не ожидается. Более того, ряд обязательств жестче по отношению к иностранным поставщикам услуг, чем действующее законодательство, т. е. существует возможность принятия дополнительных мер защиты национальных поставщиков услуг. В ряде подсекторов транспортного сектора обязательства приняты только для вспомогательных транспортных услуг. Для железнодорожного транспорта российской стороной приняты обязательства по доступу на национальный рынок только в части услуг по ремонту и техническому обслуживанию железнодорожного оборудования. Во всех подсекторах транспортных услуг, где есть обязательства по поставке услуг посредством коммерческого присутствия (т. е. путем учреждения или использования юридического лица), российской стороной оговорено ограничение: коммерческое присутствие осуществляется только в форме юридического лица РФ. Таким образом, реализация этих обязательств будет являться инвестициями в российские предприятия.

Итак, мы видим, что присоединение России к ВТО прямого влияния на транспортный комплекс оказать не должно. Что касается опосредованного влияния в будущем, то скорее возможно позитивное влияние. Полноправное участие России в многосторонней торговой системе и гарантированная нормами ВТО транспарентность законодательства должны привести к росту вовлеченности страны в международную торговлю, повышению ее инвестиционной привлекательности, а также росту возможностей для реализации ее транзитного потенциала. Учитывая географические особенности России, несомненно ключевая роль железнодорожного транспорта во внешнеторговых и транзитных перевозках. Очевидно положительное влияние, которое должна оказать на транспортный комплекс

страны дальнейшая интеграция России в мировую торговлю. Не менее очевидно, что нужна серьезная работа над повышением конкурентоспособности национальной транспортной системы.

Необходимо подчеркнуть, что присоединение России к ВТО само по себе не повлечет за собой автоматически наступивших положительных последствий, но предоставит новые возможности отстаивания своих экономических интересов. Для их реализации необходимо уже сейчас выработать российскую позицию по обсуждаемым в рамках многосторонних торговых переговоров ВТО вопросам. В переговорах по торговле услугами это вопросы, пока лишь рамочно обозначенные в ГАТС, такие как вопросы внутреннего регулирования рынка услуг, предоставления государственных субсидий, доступа иностранных поставщиков услуг к правительственным закупкам и применения защитных мер (аналог антидемпинговых мер в торговле товарами). Каждая из этих тем заслуживает отдельного подробного обсуждения. Другой аспект предварительной работы, которую уже сейчас необходимо вести, – определение российскими поставщиками услуг, в частности транспортных, своих экспортных интересов. Используя членство России в ВТО, наши экономические операторы получают возможность открытия для себя новых рынков путем двусторонних секторальных запросов (т. е. запросов по открытию какого-либо определенного сектора услуг в определенной стране). Задача, стоящая сейчас перед российским бизнесом, – занять в этом вопросе активную наступательную позицию.

Итак, участие России в ВТО предоставит серьезный новый инструмент и большие дополнительные возможности. Наша задача – активно и оптимальным образом использовать этот инструмент в российских экономических интересах.