

структуры и неравных торговых интересов. Конкуренция между Китаем и другими странами БРИКС с точки зрения промышленной структуры и структуры экспорта принесет обоюдную выгоду и беспроигрышные результаты на уровне «двусторонней» торговли между Китаем и другими странами БРИКС.

3) За счет создания множества моделей научно-технического сотрудничества, способствовать корректировке и обновлению экономической и торговой структуры и реализовывать общие торговые выгоды на многостороннем уровне стран БРИКС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Ярыгина И. З., Жигляева А.В. Торгово-экономическое сотрудничество БРИКС: проблемы и перспективы // Экономика. Налоги. Право. 2020. Т. 13. № 4. С. 110-120.
2. Ху Цинтао. Доклад на 18-м съезде КП КНР [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8023881.html> (дата обращения: 12.01.2021).
3. Взаимная торговля стран БРИКС // Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики. 2020. № 55. 16 с.
4. Чжай Л. Эмпирическое исследование торговых отношений между Китаем и странами БРИКС // Modern Economy Success. 2020. № 4. Р. 211-218.
5. 李洋 金砖国家的服务贸易竞争力和合作研究/杨丽//亚太地区经济。 -2020年-1号-第75-79页。 [Ли Ян. Конкурентоспособность торговли услугами в странах БРИКС и исследования сотрудничества // Экономика Азиатско-Тихоокеанского региона. 2020. № 1. С. 75–79.]
6. 赖平遥 金砖国家贸易与经济合作的机遇与问题/赖平耀 · 吴静云//统计研究。 -2018年-第9号-第21-27页。 [Лай Пиньяо, У Цзинъюнь. Возможности и проблемы торгово-экономического сотрудничества стран БРИКС // Статистические исследования. 2018. № 9. С. 21 – 27.]
7. Го Шухун, Юрова Н.В., Яо Цзяхуэй. Зарубежные зоны торгово-экономического сотрудничества КНР в рамках реализации инициативы «Один пояс, Один путь» // Журнал международного права и международных отношений. №1-2. 2018. 74-82.

ТОРГОВЫЕ БАРЬЕРЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Т. А. Ястреб

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, yastreb@bsu.by*

В статье рассматривается проблематика регулирования международной торговли транспортными услугами. На основе анализа индекса ограничений в торговле услугами Организации экономического сотрудничества и развития обозначаются

основные барьеры, препятствующие доступу транспортных услуг и их поставщиков на рынки иностранных государств. Отмечается необходимость их устранения для стимулирования торговли транспортными услугами и создания возможностей для использования незадействованного экономического потенциала.

Ключевые слова: транспортные услуги; торговые барьеры; ограничения; транспорт.

TRADE BARRIERS IN TRANSPORT SERVICES

T. A. Yastreb

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus

The article deals with the problems of regulation of transport services international trade. Based on the analysis of the Index of Restrictions on Trade in Services of the Organization for Economic Co-operation and Development, the main barriers that prevent the access of transport services and their suppliers to the markets of foreign countries are identified. The need to eliminate them in order to stimulate trade in transport services and create opportunities for using untapped economic potential is noted.

Keywords: transport services; trade barriers; restrictions; transport.

Современная ситуация в мировой торговле характеризуется замедлением темпов роста материального производства и объемов товарных потоков при одновременном стабильном развитии сектора услуг и увеличении международной торговли услугами. Согласно Докладу о мировой торговле Всемирной торговой организации (далее – ВТО) за 2019 г., в 2005 – 2017 гг. средний ежегодный прирост объема торговли услугами составлял 5,4% в год, аналогичный показатель торговли товарами – 4,6% [1, с. 4]. Значение услуг в международной торговле возрастает, расширяется их видовое разнообразие во внешнеторговом обороте, торговля услугами становится наиболее динамично развивающимся ее сегментом, достаточно устойчивым к глобальным шокам [2].

Несмотря на предпринимаемые меры по либерализации рынков услуг, в первую очередь под эгидой ВТО, во многих странах барьеры сохраняются. Как правило, торговля услугами ограничивается посредством барьеров по доступу на рынок (меры, влияющие на доступ на рынок) либо посредством предоставления иностранным поставщикам менее благоприятного режима по сравнению с национальными поставщиками (меры, влияющие на национальный режим). Недостаточная либерализация в определенной степени связана и с необходимостью развития правовой базы, регулирующей международную торговлю услугами. В настоящее время правовую основу в данной сфере составляет Генеральное соглашение по торговле

услугами, формирующее систему правил и обязательств для членов ВТО. Однако, как отмечают российские исследователи О. Бирюкова и А. Бежанишвили, его положения значительно отстают от практики применения мер, оказывающих реальное воздействие на международную торговлю услугами. [3, с.129].

Важной составляющей международной торговли товарами и услугами являются транспортные услуги. В условиях развивающихся процессов глобализации, значительных объемов мировой торговли и миграции населения увеличивается значимость торговли данными услугами, а также возрастает роль транспорта. Транспортный сектор является стратегически важным для страны, так как от его эффективного функционирования зависит уровень и скорость развития иных отраслей экономики, осуществление внешнеэкономической деятельности и международное разделение труда. По мнению американских экономистов У. Андерсона и Ж. Родрига, транспортные услуги наряду с транспортной инфраструктурой и транзакционной средой являются доминирующим компонентом, без которого международный транспорт не может оказывать содействие развитию мировой торговле [4]. При этом рынки транспортных услуг многих стран остаются достаточно закрытыми. Немногим более половины стран-членов ВТО обеспечивают какой-либо уровень доступа иностранных транспортных услуг и поставщиков услуг на свой рынок [5].

Необходимо отметить, что либерализация доступа на рынки транспортных услуг происходит неравномерно. С учетом этого, приобретает важность оценка применяемых мер в отношении торговли транспортными услугами на предмет их ограничительности. Для оценки барьеров по доступу на рынок целесообразно использовать индекс ограничений в торговле услугами – Services Trade Restrictiveness Index (далее – STRI). STRI отражает действующие в стране ограничительные меры в отношении торговли услугами, что позволяет оценить открытость международной торговли услугами, осуществить сравнение условий доступа на рынки различных стран в разрезе секторов услуг. Индекс STRI принимает значения от 0 до 1, где 0 – это полностью открытый рынок услуг, а 1 – полностью закрытый рынок. STRI включает в себя данные по 22 секторам услуг в 44 странах-членах Организации экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР) и странах-партнерах ОЭСР (Бразилия, Китай, Коста Рика, Индия, Индонезия, Малайзия, Россия, ЮАР, Таиланд), на которые приходится более 80% объема мировой торговли товарами и основная часть внешней торговли услугами Беларуси [6]. Для оценки уровня ограничений при расчете STRI анализируются ограничения по доступу на рынок; ограничения

для движения физических лиц; барьеры для конкуренции; регуляторная транспарентность; иные дискриминационные меры.

В части доступа на рынок транспортных услуг можно отметить высокий уровень ограничений в области воздушного и железнодорожного транспорта. Индексы по услугам грузового автомобильного транспорта, а также услугам по обработке, складированию и экспедированию грузов имеют сравнительно меньшие значения. Значения STRI в разрезе видов транспортных услуг с указанием стран, ограничивающих доступ на рынки в минимальной и максимальной степени, представлены в таблице.

Таблица

Значение индекса ограничений в торговле транспортными услугами по видам транспортных услуг

Вид транспортной услуги	Среднее значение	Минимальное значение	Максимальное значение
Услуги воздушного транспорта (грузовые перевозки)	0,42	0,17 (Чили)	0,54 – 0,6 (Норвегия, Россия, Индия, Турция, Таиланд)
Услуги железнодорожного транспорта (грузовые перевозки)	0,32	0,13 (Нидерланды)	0,994 – 1 (Россия, Индия, Израиль, Корея, Таиланд)
Услуги автомобильного транспорта (грузовые перевозки)	0,25	0,12 (Япония)	0,62 (Мексика)
Услуги морского транспорта (грузовые перевозки)	0,27	0,15 (Нидерланды)	0,56 (Индия)
Погрузочно-разгрузочные услуги	0,27	0,12 (Литва, Португалия)	1 (Россия)
Складские услуги	0,25	0,1 (Корея)	1 (Россия)
Экспедиционные услуги	0,22	0,12 (Франция, Нидерланды, Португалия, Чехия, Дания)	0,40 (Таиланд)

Примечание – Источник: составлено по [7] – [11]

Ниже будут подробно рассмотрены ограничения, применяемые в отношении услуг по перевозкам грузов воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом с учетом их приоритетности для белорусских поставщиков транспортных услуг.

Услуги грузового воздушного транспорта

Ограничения по доступу рынок. Наиболее распространенным барьером является ограничение доли иностранного участия – не более 50% (в большинстве случаев применимо к компаниям, осуществляющим как международные, так и внутренние перевозки). Как, правило, это ограничение сопровождается требованиями к гражданству членов совета ди-

ректоров и руководства авиаперевозчиков. В большинстве стран аренда иностранных воздушных судов с экипажем фактически запрещена, в некоторых необходимо получение предварительного одобрения. Для аренды иностранных воздушных судов без экипажа требуется предварительное разрешение почти во всех странах. Также распространенным препятствием является установление более строгих условий передачи личных данных по сравнению с рекомендованными ОЭСР.

Барьеры для конкуренции также вносят весомый вклад в формирование индекса. В некоторых странах разрешается деятельность только государственных перевозчиков, обычно ограничивается иностранное участие в их деятельности. Широко распространено дискриминационное распределение слотов: большинство стран выделяют места в аэропортах с высоким спросом на основе исторических прав, как правило, запрещая коммерческий обмен слотами.

Ограничения на передвижение физических лиц. Они касаются трех категорий физлиц, оказывающих услуги на временной основе в качестве внутрикорпоративных поставщиков, поставщиков услуг по контрактам или независимых поставщиков: применяются квоты, тесты на экономическую целесообразность нахождения на период более чем 3-6 месяцев, ограничение на пребывание – не более 3 лет.

Иные дискриминационные меры включают в себя неприменение национального режима в части налогов и субсидий, предоставление преференций отечественным поставщикам или недискриминационного доступа к государственным закупкам странам, с которыми установлен режим свободной торговли либо участникам Соглашения ВТО по госзакупкам.

Регуляторная транспарентность. Применяются завышенные требования к получению деловой визы, сложные процедурные требования в части регистрации компании (по времени, стоимости и количеству процедур), длительные, дорогостоящие и сложные процедуры, связанные с получением деловой визы [7].

Услуги грузового железнодорожного транспорта

Барьеры в части доступа на рынок услуг грузовых железнодорожных перевозок в основном связаны с требованиями к членам совета директоров, к трансграничной передаче данных, требованиями местного присутствия, ограничениями на приобретение и использование земли нерезидентами, и, в некоторых случаях, ограничениями прав доступа на внутренний рынок. Рынки отдельных стран полностью закрыты для иностранного присутствия или установлены лимиты на иностранное участие в уставном капитале железнодорожных компаний (не более 49%) либо проводится инвестиционный отбор (иностранные инвестиции

в сектор одобряются, если они принесут стране чистую экономическую выгоду).

Барьеры для конкуренции в сфере железнодорожного транспорта широко распространены. Во многих странах функционируют преимущественно государственные железнодорожные компании. В ряде стран, в которых один из основных железнодорожных перевозчиков находится в государственной собственности, правительство может отменять решения железнодорожного регулятора. Отмечаются также ограничения доступа к инфраструктуре, в т.ч. прямой запрет на передачу и (или) торговлю мощностями инфраструктуры. Кроме этого, в нескольких странах рассматриваемая сфера является естественной монополией [8].

Услуги грузового автомобильного транспорта

Барьеры в отношении услуг автомобильного транспорта сравнительно невелики: большинство стран имеют индекс ниже среднего значения. Однако необходимо отметить, что при расчете индекса не учитывались ограничения в рамках трансграничной торговли данными услугами, которая регулируется системой двусторонних и многосторонних соглашений, предусматривающих разрешения, квоты и другие требования.

Ограничения по доступу на рынок значительно влияют на формирование индекса. Применяются ограничения на иностранный капитал, на открытие зарубежных филиалов, требования к резидентству членов совета директоров и управленческого персонала. Во многих странах для целей оказания услуг необходимо наличие лицензии, выдача которой в отдельных случаях осуществляется по экономическим основаниям. Также отметим тест на экономическую целесообразность для прямых инвестиций в сектор, ограничения на трансграничные слияния и поглощения, контроль за иностранными финансовыми и инвестиционными потоками, строгие условия передачи персональных данных.

Ограничения на передвижение физических лиц применяются всеми странами в отношении вышеперечисленных выше трех категорий физических лиц. В некоторых странах установлены процедуры и критерии признания иностранных квалификационных требований на основе режима наибольшего благоприятствования.

Иные дискриминационные меры применяются по аналогии с воздушным транспортом.

Барьеры для конкуренции в сфере автомобильного транспорта могут быть значительными. Отмечается неприменение в отношении грузовых автоперевозчиков законодательства о конкуренции или руководящих принципов ценообразования либо введение регулирования цен. В отдельных странах распространены государственные предприятия.

Регуляторная транспарентность. Применяются сложные процедурные требования в части регистрации компании. Во многих странах отмечаются длительные, дорогостоящие и сложные процедуры, связанные с получением деловой визы либо отсутствует возможность получения визы для водителей грузовых автотранспортных средств при их прибытии в страну.

По оценкам ОЭСР, снижение барьеров в области автомобильного транспорта всеми странами может вызвать увеличение торговли промышленными товарами (автотранспортные средства, электрооборудование и химическая продукция) в среднем на 12-20% [9].

С точки зрения условий доступа транспортных услуг на рынки третьих стран кроме применяемых мер торгового режима важное значение имеет сопряженная транспортная инфраструктура: ее отсутствие не позволяет развивать внешнеторговые связи между странами ни на двусторонней основе, ни в многостороннем формате.

Таким образом, в отношении международной торговли транспортными услугами применяется достаточное количество ограничений, среди которых можно выделить ограничения для иностранных инвестиций, инвестиционный отбор, требования к национальности или квалификации физических лиц (членов совета директоров, управляющего персонала, поставщиков услуг), квоты и тесты на рынке труда, монопольное положение или государственная форма собственности национальных перевозчиков, непредоставление национального режима по налогам и субсидиям, барьеры по доступу к госзакупкам, сложные процедуры регистрации компании и получения деловых виз. Максимальные барьеры по доступу транспортных услуг установлены в России, Индии и Таиланде. Помимо необходимости преодоления перечисленных ограничительных мер для обеспечения торговли транспортными услугами критически важно наличие сопряженной между странами транспортной инфраструктуры. Считаем, что устранение барьеров стимулирует торговлю транспортными услугами, т. к. создает возможности для использования незадействованного экономического потенциала. Для белорусских поставщиков транспортных услуг чрезвычайно важным является обеспечение наиболее привлекательных условий доступа на рынки третьих стран, в т.ч. упрощение условий доступа на рынки государств-членов ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. World Trade Report 2019. The Future of Services Trade [Electronic resource] // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_wtr19_e.pdf (дата обращения: 25.09.2020).

2. Ястреб Т.А. Международная торговля транспортными услугами // Беларусь в современном мире: материалы XIX Междунар. науч. конф., посвящ. 99-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 29 окт. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадуцкий (гл. ред.) [и др.]. Минск, 2020. С. 675 – 682.
3. Бирюкова О., Бежанишвили А. Современные методы оценки международной торговли услугами // Международные процессы. 2017. Том 15. № 1. С. 126-142.
4. Lakshmanan T.R., Anderson W.P. 2002. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth [Electronic Resource] // Boston University. URL: https://www.researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/TransportationInfrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf (date of access: 22.01.2021).
5. Кушнеренко Е. Регулирование отношений в области осуществления международных перевозок до и после присоединения к ВТО [Электронный ресурс] // Международный центр торговли и устойчивого развития. URL: <https://www.ictsd.org/bridges-news/мосты/news/регулирование-отношений-в-области-осуществления-международных-перевозок-до-и> (дата обращения 19.02.2019).
6. Якубук Ю.П. Ограничения в международной торговле услугами и их влияние на экспорт услуг Беларуси / Труды БГТУ. 2018. серия 5. № 2. С. 78–84.
7. STRI Sector Brief: Air transport services [Electronic Resource] // Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-air-transport.pdf> (date of access: 22.01.2021).
8. STRI Sector Brief: Rail freight transport services [Electronic Resource] // Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-rail-freight-transport.pdf> (date of access: 22.01.2021).
9. STRI Sector Brief: Road freight transport services [Electronic Resource] // Organisation for Economic Co-operation and Development. <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-road-freight-transport.pdf> URL: <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-air-transport.pdf> (date of access: 22.01.2021).
10. STRI Sector Brief: Maritime freight transport services [Electronic source] // Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-maritime-freight-transport.pdf> (date of access: 22.01.2021).
11. STRI Sector Brief: Logistics services [Electronic Resource] // Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: <http://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-logistics.pdf> (date of access: 22.01.2021).