

КВОТА НА СОТРУДНИЧЕСТВО РЕГЛАМЕНТИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕС В СФЕРЕ ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА НОСИТ ХАРАКТЕР СКОРЕЕ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЙ, ЧЕМ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫЙ. ЕС КВОТИРУЕТ ИМПОРТ РОССИЙСКОЙ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И ВВОДИТ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В ЕВРОПУ ШУМНЫХ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ. ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ МОГУТ БЫТЬ ПРИНЯТЫ С 1 ЯНВАРЯ — РАССМАТРИВАЕТСЯ ВОПРОС О ВВЕДЕНИИ ПОШЛИН НА ИМПОРТ ЕВРОПЕЙСКОГО НЕРЖАВЕЮЩЕГО ПРОКАТА И ПРОЛЕТ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ РФ САМОЛЕТОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ АВАРИЙНЫХ РАДИОМАЯКОВ COSPAS-SARSAT.

СЕРГЕЙ РЫЖКИН, ДМИТРИЙ БЕЛИКОВ

РОССИИ ДОРОГИ «ПРОЛЕТНЫЕ» ДЕНЬГИ 3 октября 2005 года в Брюсселе министр транспорта России Игорь Левитин и комиссар ЕС по вопросам транспорта Жак Барро подписали совместный документ, определяющий общие принципы, цели и структуру диалога Россия—ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры. Диалог не всегда получается простым. Главный предмет обсуждений России и ЕС в транспортной отрасли — платежи иностранных авиакомпаний за пролет над территорией РФ по транссибирским маршрутам. Их еще называют «пролетными» деньгами или роялти. История их появления такова. В 1970 году СССР разрешил иностранным авиакомпаниям летать над Сибирью с возможностью дозаправки в Москве, потребовав за это компенсации «Аэрофлоту», как национальному авиаперевозчику. После того как мировые авиакомпании начали эксплуатацию дальнемагистрального Boeing 747—400, способного преодолевать всю территорию страны без дозаправки в российской столице, коммерческая загрузка рейсов «Аэрофлота» из Европы в Москву и из Москвы в страны Юго-Восточной Азии снизилась. Поэтому с иностранных компаний стали взимать плату — за право перелета независимо от того, требовалась ли им посадка, которую получал «Аэрофлот».

По подсчетам ФК «Уралсиб», сейчас ежегодный объем средств, получаемых «Аэрофлотом» за пролет иностранных лайнеров по транссибирскому маршруту, составляет не менее \$200 млн. Это, по мнению участников рынка, позволяет компании демонстрировать куда более высокие финансовые показатели, чем они есть на самом деле.

Отмена или снижение размера роялти в преддверии вступления России в ВТО постоянно обсуждается на уровне Россия—ЕС. Отметим, что, по версии источника G в авиакомпании, тема отмены (снижения) роялти возникла скорее по инициативе российской стороны, в частности главы Минэкономразвития (МЭРТ) Германа Грефа, который попытался уступки в части роялти сделать предметом торга по поводу других возможных преференций для России. Тем не менее в 2004 году господин Греф и тогдашний комиссар ЕС по торговле Паскаль Лами подписали двустороннее соглашение о завершении переговоров по доступу на рынок товаров, согласно которому Россия обязуется модернизировать систему платежей, но сами платежи останутся до 2013 года.

В этом году президент Владимир Путин и глава Еврокомиссии Жозе Мануэл Баррозу подтвердили прошлогодние договоренности, но для европейцев этого оказалось недостаточно. Например, во время недавнего заседания совета министров ЕС в Лондоне эта тема обсуждалась министрами транспорта Великобритании и России Стивеном



Ледименом и Игорем Левитиным. Российский министр сделал довольно жесткое заявление, обратив внимание коллеги на то, что более 70% пользователей транссибирских маршрутов составляют европейские перевозчики, поэтому все вопросы, связанные с изменением параметров модернизации системы пролетов, должны быть тщательно взвешены и проанализированы с учетом интересов России и стран ЕС. «Для нас принципиально важно четко понимать, с кем мы имеем дело — с европейской бюрократией в Еврокомиссии или с собственно странами—членами ЕС», — подчеркнул Игорь Левитин.

Последний раз тема платежей за транссиб поднималась в начале декабря. Герман Греф по итогам переговоров делегации российского правительства с Еврокомиссией в Брюсселе сообщил, что Россия до конца текущего года представит Еврокомиссии свои предложения по решению проблемы транссибирских перелетов. Более серьезным и содержательным оказалось общение на эту тему министра транспорта Игоря Левитина с комиссаром Еврокомиссии по вопросам транспорта Жаком Барро. По сообщению пресс-службы Минтранса, представители ЕС,

участвовавшие во встрече, высказали предложение о ежегодном, начиная с 2006 года, снижении размера компенсационных выплат в системе взаиморасчетов назначенных предприятий при полетах по транссибирским маршрутам на 15%. «Российская сторона сочла это предложение неприемлемым, вместе с тем подтвердив готовность модернизировать эту систему», — отмечается в пресс-релизе Минтранса. В итоге вопрос о роялти отложен до конца года.

ЗАПРЕТ НА УСТАРЕВШУЮ ТЕХНИКУ Ушедшая в прошлое, но обостряющаяся время от времени проблема во взаимоотношениях России и ЕС — запреты на полеты в Европу пассажирских самолетов, построенных еще в СССР и не соответствующих европейским нормам по уровню шумности и выбросам. Несколько лет назад был закрыт доступ в европейские аэропорты самолетам Ту-134, Ту-154Б, Ил-86 и Ил-76. Это ударило по бизнесу «Аэрофлота», которому пришлось прекратить полеты в несколько европейских столиц и прибалтийские страны, также придер-

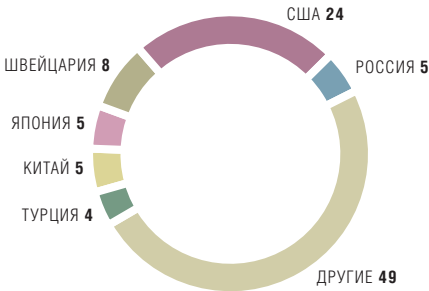
Некоторым российским самолетам, таким как Ту-154Б, навсегда закрыто небо над Европой
ФОТО REUTERS

живающиеся европейских принципов. «Пулково» — петербургский перевозчик — «пересел» на более вместительные Ту-154М. Приобретение и переоборудование партии из шести таких машин обошлось компании в \$36 млн. Очевидно, что нормы ЕС в части шумности и выбросов станут только ужесточаться, а вскоре и Ту-154М будет запрещено летать в Европу.

До января 2006 года отложено введение запрета на полеты в российском воздушном пространстве отечественных и иностранных самолетов, не оборудованных аварийными радиомаяками системы Cospas-Sarsat. К введению такой нормы оказались не готовы перевозчики как России, так и Европы: далеко не все самолеты европейских авиакомпаний имеют на борту это оборудование.

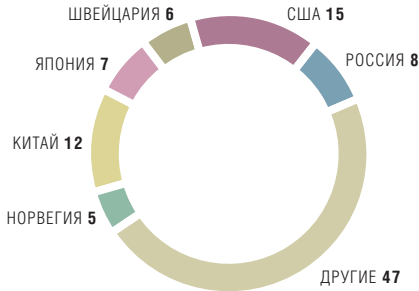
Проблема устаревшей техники существует не только у авиакомпаний, но и у автоперевозчиков. Головная боль для них — постоянно ужесточаемые экологические нормы ЕС. С 2005 года введены нормы «Евро-4», в 2008—2009 годах будут введены еще более жесткие нормы «Евро-5». По данным же Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, предыдущему стандарту «Евро-3» из 15,5 тыс. единиц российского грузового транспорта отвечало только 9,1%. Пока с ужесточением стандартов автоперевозчики справляются, постепенно заменяя автопарк. Тем более что конвенция о дорожном движении, участницей которой являются около 50 стран, в том числе и Россия, обязывает автоперевозчиков с 1 января этого года приобретать только новые автотранспортные средства.

Существуют проблемы между Россией и отдельными странами—членами ЕС. Несмотря на то что в программных документах, подписываемых сторонами, постоянно звучат тезисы о необходимости совместного развития транспортной инфраструктуры, по поводу ее конкретных объектов им не всегда удается договориться. Весной этого года разгорелся конфликт между Россией и Финляндией по поводу Сайменского канала, который соединяет самую крупную судоходную озерную систему Финляндии с Финским заливом и обеспечивает перевозку грузов в европейские порты и российские Выборг и Высоцк (грузооборот в 2004 году — 2,5 млн т). Связанные с каналом объекты инфраструктуры были построены в 1963—1968 годах после заключения договора о передаче советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий в аренду Финляндии на 50 лет. Конфликт начался с задержки навигации — пограничная служба ФСБ России потребовала оборудовать новый пункт пропуска через границу, а про-



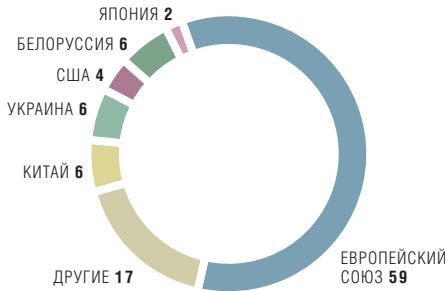
ЭКСПОРТ ИЗ ЭЭС ПО СТРАНАМ НАЗНАЧЕНИЯ (%)

ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД ПОЛУЧЕНЫ ОТ ЕВРОСТАТА И ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ РФ.



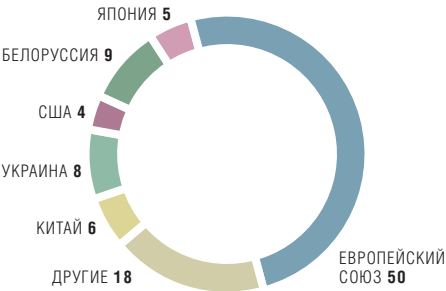
ИМПОРТ В ЭЭС ПО СТРАНАМ ПРОИСХОЖДЕНИЯ (%)

ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД ПОЛУЧЕНЫ ОТ ЕВРОСТАТА И ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ РФ.



ЭКСПОРТ ИЗ РОССИИ ПО СТРАНАМ НАЗНАЧЕНИЯ (%)

ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД ПОЛУЧЕНЫ ОТ ЕВРОСТАТА И ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ РФ.



ИМПОРТ В РОССИЮ ПО СТРАНАМ ПРОИСХОЖДЕНИЯ (%)

ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД ПОЛУЧЕНЫ ОТ ЕВРОСТАТА И ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ РФ.