

Модернизация российской экономики и ВТО

Л.Н. Артамонова

В статье дан анализ проблем, которые возникают при вступлении России в ВТО. Особое внимание уделяется проблемам и последствиям присоединения России к ВТО для авиационной промышленности, обсуждаются пути усиления конкурентоспособности российского самолетостроения.

Россия давно и с переменным успехом стремится вступить в ГАТТ/ ВТО и довольно долго проводит переговоры о принятии ее в члены данной организации. 17-19 июля 1995 года в Женеве состоялось первое заседание рабочей группы по присоединению России к ВТО. Заседание проходило на основе Меморандума о внешнеторговом режиме, который был представлен Россией в марте 1994 г. (документ L / 7410), а так же письменных ответов на вопросы, заданные странами-членами ВТО по Меморандуму. В сентябре 1995 г. состоялось заседание Правительства РФ по вопросу о ходе переговоров по присоединению России к ГАТТ\ВТО. С тех пор переговорный процесс о вступлении России в ВТО осуществляется регулярно.

Надо ли вступать России в ВТО или нет - это проблема не только баланса потерь и выгод, которые получит Россия от сотрудничества с ВТО. В литературе нет единой и однозначной точки зрения на этот не простой вопрос. Потери из-за низкой конкурентоспособности российской экономики очевидны, но и плюсы от того, что Россия будет иметь льготы на рынках, где торгуют по правилам ВТО, и где находятся более 150 государств, не дают однозначного ответа на этот не простой вопрос.

Главное взвесить те выгоды и потери, которые получит экономика России от вступления в ВТО. Сегодня присоединение России к ВТО (Всемирной торговой организации) является важным условием для дальнейшей модернизации российской экономики.

Самое важное для национальной экономики при вступлении в ВТО – это получения наиболее благоприятного режима в международной торговле. Например, упрощенный сбыт товаров на рынке позволит нашим производителям быть бо-

лее конкурентоспособными на международных рынках. Мы получим возможность расширить рынки для сбыта угля, нефти, металла и других природных ресурсов. Однако не следует забывать и о проблеме сбыта товаров отечественного перерабатывающего комплекса. Поэтому необходимо более тщательно проработать проблему реализации этих видов товаров на международном рынке и с позиций усиления конкурентоспособности, и с позиций правовой защиты.

Вступление в ВТО позволит России участвовать в выработке правил регулирования международной торговли, что в будущем усилит правовую защиту наших производителей.

Для России важно получить возможность доступа к новейшим технологиям, при одновременном привлечении в экономику различных инвестиций, через допуск на финансовые рынки западных стран. Это необходимо для дальнейшего выхода экономики из кризиса на основе обновления и модернизации российского производства¹.

При расширении сотрудничества с ВТО и при вступлении в эту организацию, для защиты российского производителя следует тщательно прорабатывать любые соглашения, уступки, компромиссы по самым конкретным вопросам, с позиций национальных интересов. Известно, что вступление в ВТО для ряда отраслей экономики России, может быть неблагоприятной и грозить потерей потребителя и рынков сбыта как внутри, так и за рубежом. Особенно это касается отраслей, которые ориентированы на внутренний рынок и на российского потребителя. Это касается отраслей автопрома, станкостроения, электроники, машиностроения, химической, отраслей легкой, пищевой промышленности, сельского хозяйства².

Артамонова Любовь Николаевна – к.э.н, доцент кафедры экономической теории МГИМО(У) МИД России.
E-mail: vestnik@mgimo.ru

По данным ряда исследований, среди отечественных предприятий только 34% являются конкурентоспособными на отечественном рынке, на рынке СНГ – 24%, 7% - на зарубежных рынках. Видим, что стартовые условия не самые благоприятные, если же Россия отказывается от вступления в ВТО, то возникает опасность отставания и, стагнации и снижения конкурентоспособности для отраслей народного хозяйства.

Какие же выгоды получит российская экономика от членства в ВТО, кроме тех, что в общем виде были отмечены выше? В долгосрочной перспективе Россия может получить свободный доступ к новым технологиям и на основе этого ускорить темпы модернизации российской экономики и совершенствования ее структуры. При этом снизятся расходы по привлечению иностранных инвестиций за счет устранения дискриминационных ограничений, расширятся занятость квалификационной рабочей силы, что благоприятно скажется на рынке труда. Можно также указать, что снижение цен на импортные товары, снижение цен на импортное сырье и оборудование, расширение ассортимента товаров и услуг, повышение их качества благоприятно скажется на развитии национальной экономики и уровне жизни населения.

Переход к инновационной экономике с хорошим финансовым обеспечением является основой модернизации российской экономики. Современный финансовый кризис показал очевидность проблемы модернизации экономики России как альтернативного варианта развития на основе экспорта сырья, которого она придерживалась до мирового финансового кризиса.

Кроме того, следует указать, что на развитие отдельных отраслей экономики отрицательно может сказаться отмена ввозных пошлин после присоединения к ВТО. Отмена ввозных таможенных пошлин является важной проблемой как для переговорного процесса в целом, так и для исследований экономистов. Известно, что после вступления России в ВТО по прогнозам средневзвешенный тариф на промышленные товары снизится с 10% до 7,6%, что приведет к увеличению импорта и рост конкуренции на внутреннем рынке. Эти изменения и их влияние на отдельные отрасли требует исследования в каждой конкретной отрасли, а не для экономики в целом³.

Например, авиапромышленность. По требованиям ВТО Россия ввозные пошлины на самолеты иностранного производства должна снизить с 20% до 7,%-10% в течение семи лет после вступления во Всемирную торговую организацию. Цены на самолеты будут дифференцированы в зависимости от их размеров и типа, будут снижены цены на их комплектующие детали. Доступ западных конкурентов российского авиапрома на внутренний рынок может привести к развалу отечественной отрасли. Это будет связано не только с вступлением России в ВТО, но прежде всего в связи с недофинанси-

рованием отечественного авиапрома.

На сегодняшний день наши известные самолеты ИЛ-96, ТУ-204, ТУ-214 считаются на внутреннем рынке надежными и хорошими, но по техническим параметрам, когда цены на нефть очень возросли, они не могут отвечать современным требованиям экономичности и энергосбережения. В Европе в стоимости авиаперевозок цена на топливо составляет 25%, а у наших - 50%. Отсюда даже до вступления в ВТО российские самолеты не конкурентоспособны. Наши авиаперевозчики уже сегодня в ряде случаев переходят на западные модели самолетов, такие как Airbus/ Boeing. К сожалению, российский авиапром отстал, по мнению специалистов, на два поколения, хотя еще совсем недавно все было наоборот.

На сегодняшний день российский авиапром может составить небольшую конкуренцию на мировом рынке только по самолетам, которые летают на среднее и близкое расстояние. И то лишь потому, что государство сохранило государственную поддержку этих моделей отрасли. Модели самолетов, летающих на близкое и дальнее расстояние, на российском рынке могут быть еще конкурентоспособными при вступлении в ВТО. Это касается таких марок самолета, которые созданы у нас, это - ТУ-334 и SuperJet. Они были разработаны в 90-е годы. Эти самолеты отвечают международным требованиям и сертификатам. Несмотря на имеющиеся, на западе современные экономичные двигатели, которых в России пока не производятся, эти марки самолетов пока еще остаются топливоеккими, и могут проигрывать иностранным конкурентам, а поэтому требуют основательной доработки. При всех минусах этих марок самолетов, уже есть покупатели на ТУ-334, SuperJet, как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Купить эти самолеты планирует Аэрофлот, Китай. Аэрофлот уже решил закупить 30 самолетов SuperJet.

В Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации принята Программа по поддержке авиационной промышленности, где определены сроки и этапы ее реализации, и что самое важное указаны объемы финансирования (См. в ред. Постановления Правительства РФ от 11.05.2007 284, от 07.05.2008 №364, от 04.10.2008 № 742).

Целью и задачей Программы является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России, заключающейся в создании на его базе нового мирового центра авиастроения и завоевания в 2015 году не менее 5% мирового рынка продаж гражданской авиационной техники (включая внутренний и внешний рынки). Реализация мероприятий Программы позволит обеспечить ежегодные продажи магистральных и региональных самолетов российского производства к 2015 году в объеме 95-100 единиц самолетов.

■ Модернизация России и человеческий капитал

Принимаются серьезные меры по повышению конкурентоспособности отечественных самолетов и авиапромышленности в целом, снижение импортных пошлин на зарубежные самолеты в любом случае коснутся российского авиапрома. Поддержка, которая проводится нашим правительством, должна положительно сказаться на отечественной авиапромышленности. Здесь главное, чтобы политика модернизации и индустриализации российской экономики была продолжена.

В этой ситуации Россия могла бы выйти на мировой рынок производства самолетов, так же, если сможет переориентировать производство на выпуск не самолетов в целом, а например, отдельных узлов, моторов или др. Так в мире поступают многие крупные авиационные корпорации, усиливая кооперационные связи между собой. Тем самым, с одной стороны, отечественная авиапромышленность получила бы доступ на мировой рынок, а с другой - получила бы новые технологии, тем самым сэкономив денежные средства на их разработку, и сосредоточила бы свои усилия на более важных, конкурентоспособных направлениях развития авиапромышленности. Эту модель поведения мы могли бы использовать в рамках ВТО.

Кроме того, следует отметить, что проводимые государством мероприятия в области укрепления отечественной авиапромышленности через увеличения заказов на поставку военных самолетов, положительно влияет на технологическую базу гражданского самолетостроения. Государству следует вернуться к вопросу об укрупнение авиакомпаний, чтобы у них появились материальные средства для закупки новых отечественных самолетов или возможность получить новые самолеты в лизинг с последующим правом выкупа. Также надо

стимулировать вложения, инвестиции в строительство новых аэропортов, создания новой технологичной инфраструктуры для обслуживания новых самолетов.

Государство должно также проводить новую ценовую политику в области оплаты грузоперевозок и пассажироперевозок, чтобы повысить уровень загрузки, прежде всего внутренних перевозок, повышая эффективность использования авиатранспорта. Известно, что после стремительного падения объемов внутренних авиаперевозок, которые сократились примерно в 4 раза, Россия оказалась с избыточным авиапарком, и сегодня на долю России приходится 10-11% мирового парка при доле перевозок в 4%⁴.

Надо еще раз подчеркнуть, что авиапром при своевременной поддержке со стороны государства, и при целенаправленных инвестициях в новые разработки, а не на поддержку новых, но уже морально устаревших проектов, даже в условиях вступления России в ВТО, имеет хорошую перспективу развития.

В заключение необходимо подчеркнуть, что вступление России в ВТО, усиление открытости экономики, национальных рынков окажет, несомненно, сильное влияние на экономику. Минимизация отрицательных эффектов от вступления в ВТО является важнейшей задачей государства для отстаивания национальных интересов России.

L. Artamonova. The WTO and modernization of the Russian economy.

Summary: In the paper the analysis of the problems concerned with Russia's accession to the World Trade Organization is given. Special attention is paid to the consequences of this step for the aircraft-building industry and the ways of raising its competitiveness are discussed.

Ключевые слова

ВТО, модернизация, авиационная промышленность, тарифное регулирование, международный рынок, инвестиции, конкурентоспособность

Keywords

The World Trade Organization, modernization, aviation-building industry, tariff regulation, international trade, investment, competitiveness

Примечания

1. Медведев Д.А. Российская дипломатия: защита национальных интересов и содействие комплексной модернизации страны // Международная жизнь. №8. 2010. С.1-9.
2. К программе социально-экономического развития России 2008-2016 гг. // Научный доклад ИЭ РАН. М., 2008. С190.
3. Портанский А.П. ВТО и ее роль в глобализации мировой экономики. М.2010.
4. Горбунова О.А., Минченкова И.В. ВТО: основы функционирования и проблемы присоединения России. М., 2009.