

**ВСТУПЛЕНИЕ РОССИИ ВО ВСЕМИРНУЮ
ТОРГОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ: ИТОГИ ПЕРВЫХ ЛЕТ
И ПОСЛЕДСТВИЯ**

А. Ф. Завгородний

*Доктор исторических наук, профессор
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет
г. Санкт-Петербург, Россия*

А. И. Полянина

кандидат экономических наук, доцент

Н. Н. Лукинова

*доцент
Военно-космическая академия
имени А. Ф. Можайского
г. Санкт-Петербург, Россия*

**RUSSIA'S ACCESSION TO THE WORLD TRADE ORGANIZATION:
THE RESULTS OF THE FIRST YEARS AND THE EFFECTS**

F. A. Zavgorodniy

*Doctor of Historical Sciences, professor
Saint-Petersburg State Economic
University, Saint-Petersburg, Russia*

A. I. Polyamina

Candidate of economic sciences

N. N. Lukinova

*assistant professor
assistant professor
Military-Space Academy
named after A. F. Mozhaisky
Saint-Petersburg, Russia*

Abstract. In the article we are talking about Russia's accession to the world trade organization. Summarizing the first years of the country in the organization. Describes the goals pursued by Russia joining the WTO. Attention is drawn to the rights and benefits under the country's accession to the WTO. Shown the advantages of modern international trading system in a period of economic, political and social transformations in the countries of the world economy. The problems in sectors of the Russian economy in the period of accession to the WTO. Presents an analysis of the automotive and aerospace industries. Focuses on the imposed anti-Russian sanctions by member countries of the European Union. Reveals the views of both supporters and opponents of the consequences of Russia's accession to the WTO. Discusses the social consequences of the country's accession to the WTO.

Keywords: Russia; WTO; anti-Russian sanctions; economic consequences; social consequences; main problems of domestic automobile; aircraft manufacturing branch; international integration of Russia.

Одним из центральных вопросов экономической политики страны в первом десятилетии XXI века явилось долгожданное членство России в ВТО. Присоединяясь к этой организации, Россия ставила определенные цели [19], а именно: получение наиболее благоприятных условий

для доступа отечественной продукции на иностранные рынки; доступ к международному механизму разрешения торговых споров; создание благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО; расширение возможностей для российских инвесторов в странах – членах ВТО, в частности, в банковской сфере; создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока на российский рынок иностранных товаров, услуг и инвестиций; участие в выработке правил международной торговли с учетом своих национальных интересов; улучшение имиджа страны в мире как полноправного участника мировой торговли.

При вступлении во Всемирную торговую организацию, приобретаемые Россией права и преимущества, должны были оказать определенное влияние на развитие отечественной экономики, а так же достижение поставленных целей и задач социально-экономического развития страны. По мнению И. И. Дюмулена, Россия, присоединяясь к ВТО, приобретает возможность международно – правовой защиты своих экономических интересов, гарантируемую нормами ВТО [3, с. 10].

Экономическое значение современной международной торговой системы возрастает в период великих экономических, политических, социальных преобразований в жизни стран мирового хозяйства. Особенно этот аргумент актуален для

России, переживающей не лучшие времена в своей истории. На пресс-конференции, состоявшейся 17 декабря 2015 г., отвечая на вопросы российских и зарубежных журналистов, президент Российской Федерации прокомментировал причины кризиса в стране. «Мы сильно зависим от внешнеэкономических факторов: цен на нефть, газ, химикаты – наши основные статьи экспорта. Макроэкономические показатели поползли. ВВП в 2015 г. снизился на 3,7 %, инфляция с начала 2015 г. составила 12,3 %. За первые 10 месяцев текущего года на 5,7 % сократились инвестиции в основные средства российских предприятий» [12, с. 4].

Анализ ранее вышедших работ показал, что отдельные проблемы, связанные с раскрытием обозначенных в статье вопросов, не нашли должного освещения. Публикации в периодической печати свидетельствует, что за период 2011–2015 гг. опубликовано более 450 работ. Значительная часть из них нашла отражение на страницах в 2011–2012 гг., т. е. в период активной подготовки России к вступлению в ВТО. В публикациях представлялись прогнозные оценки для агропромышленного комплекса, нефтяной, газовой, строительной, продовольственной отраслей России после вступления страны в ВТО.

Однако в условиях введенных антироссийских санкций, усилившейся международной конкуренции, переход к качественно новому этапу развития российской экономики дает возможность улучшить положение российских товаропроизводителей,

как на внутреннем, так и на внешних рынках.

Последствия присоединения России к ВТО для отдельных отраслей народного хозяйства выражались в некоторых выгодах и в существующих рисках. Рост объема производства и снятие имеющихся торговых барьеров в российском экспорте ожидалось в цветной и черной металлургии, в химической и нефтехимическом производстве. Снижение уровня тарифной защиты, необходимость согласования программ государственной поддержки, выделение субсидий для отдельных отраслей российской экономики позволило привести законодательство страны с нормами и правилами ВТО.

В период присоединения России к ВТО для отдельных отраслей экономики был характерен низкий уровень конкурентоспособности выпускаемых товаров; малая доля экспорта в общем объеме промышленного производства; низкое качество отечественной и импортной продукции на внутреннем рынке; высокая степень риска негативных последствий [8]. Особенно выделялись отрасли автомобилестроения, сельскохозяйственного машиностроения, авиастроения, производства медицинской техники, сельского хозяйства.

Известно, что автомобилестроительная отрасль предоставляет большее количество рабочих мест и большую добавленную стоимость по сравнению с сырьевыми отраслями. Эта отрасль предоставляет заказы смежным отраслям: производство металлов, резины, пластика,

стекла и прочей химии, а в последние годы и электроники. В автомобилестроительной отрасли занято до 10 % трудоспособного населения России. Автомобилестроение – это развитие передовых технологий. Промышленно развитые страны мира обращают пристальное внимание к развитию и совершенствованию автомобильного сегмента. Это, прежде всего Германия, Китай, США, Франция и Япония. Следовательно, сохранение и поддержание на должном уровне российского автомобилестроения – одна из приоритетных задач страны.

К основным проблемам отечественной автомобильной отрасли можно отнести: недостаточное вложение инвестиций для успешного развития; низкую производительность труда; большую численность занятых работников в отрасли; отсутствие политики стимулирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР).

На переговорах о вступлении России в ВТО достигнуты договоренности [16]: пошлина на новые автомобили составит 25 % в течение 3 лет, а начиная с 4 года до 7 года – снизится до 15 % примерно равными долями; на подержанные автомобили старше 7 лет остаются запретительные пошлины; на автомобили между 3 и 7 годами – пошлины снизятся до уровня 20 % за 7 лет. Действующий режим промышленной сборки автомобилей в России продлен до 2020 г. Характерно, что новых «квот» по объему промышленной сборки не будет. По завершении переходного периода автомобильная сборка в стране должна

полностью соответствовать нормам ВТО.

В 2011 г. вступил в силу протекционистский режим сборки иностранных автомобилей в России. Это обстоятельство позволило возложить ответственность на производителей выпускать не менее 300 тыс. автомобилей в год, при уровне локализации производства не ниже 60 %. До 2020 г. продлена квота по льготным пошлинам на импорт комплектующих – 5 %. Введенные требования явились платой за вход на российский рынок крупнейших консорциумов автопроизводителей, таких как: АвтоВАЗ, Renault, КамАЗ и др.

Однако если введенный Россией новый режим промышленной сборки приведет к снижению экспорта автокомпонентов из Европы, то начнут расширяться льготные тарифные квоты на импорт комплектующих деталей. Такая ситуация вероятна при прогнозируемом спаде продаж автомобилей в России. Эти предсказания подтверждаются на протяжении 2016 г.

За переходный период отечественная автомобильная промышленность должна стать конкурентоспособной, решив основные проблемы – технологическое отставание автопроизводителей и постоянный рост цен на металл, электроэнергию и воду. Это относится как к производству самих автомобилей, так и запасных частей для них. В связи с этим требуется глубокая реструктуризация и перестройка производства, гарантируя хорошее качество при минимальных издержках.

В 2014 г. при ВТО учреждено Постоянное Представительство Российской Федерации. 14 апреля 2014 г. принято Постановление Правительства Российской Федерации [10], учреждена Автономная некоммерческая организация «Центр экспертизы по вопросам Всемирной торговой организации». Надеяться, что работа Постпредства России при ВТО позволит повысить эффективность взаимодействия с секретариатом ВТО и аппаратом постоянных представительств стран – членов, реализации единой торговой политики и позиции России на переговорах в рамках ВТО и будет содействовать созданию благоприятных внешнеэкономических условий для развития экономики России в целом. Но, к сожалению, по причине введения антироссийских санкций этого не произошло.

Для оперативного принятия решений по актуальным вопросам, связанных с обеспечением членства России в ВТО, и надлежащего межведомственного взаимодействия, заседания Подкомиссии по экономической интеграции Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции, которую возглавляет А. В. Улюкаев – Министр экономического развития Российской Федерации проводятся ежемесячно [15].

В ходе заседаний соответствующих органов ВТО Постоянное представительство России проводило активную работу по отмене и изменению мер иностранных государств, которые оказывали негативное влияние на интересы российских компаний. В целях защиты интересов

Российской Федерации в автомобильно-лестроительной отрасли было инициировано два спора. Первый – по антидемпинговой мере Таможенного союза в отношении легких коммерческих автомобилей – в период формальных консультаций в июне 2014 г. В результате удалось снять ряд претензий. Второй спор – в отношении механизма уплаты утилизационного сбора. Спор был формально «заморожен» истцами по итогам проведенных с ними консультаций.

Авиастроение. В рамках ВТО торговля гражданской авиатехникой регулируется Соглашением «По торговле гражданской авиатехникой». Данное Соглашение является факультативным, т.е. страна-член ВТО становится добровольно его участником [14]. Россия отказалась присоединиться к Соглашению и выполнять его требования, объясняя свою позицию «сложной ситуацией, сложившейся в авиационной отрасли».

Во время проведения переговоров для российской авиационной промышленности были определены особенности при вступлении в ВТО – поэтапное снижение ставок ввозных таможенных пошлин на импортные самолеты. Характерно, что в военном авиастроении и вертолетостроении позиции страны сохранились и даже несколько укрепились, то в гражданском авиастроении положение остается крайне сложным.

Исходя из этого, государством предприняты конкретные шаги по поддержке авиастроительной отрасли. В Ульяновской области была сформирована система привлечения

инвестиций и технологий, создана инфраструктура развития, в том числе, особая экономическая зона, региональные промышленные зоны, индустриальные парки, наноцентр, кластеры, технопарки. Администрация Ульяновской области приняла решение о предоставлении предприятиям, производящим воздушное суда, льготы по налогу на имущество, понизив ставку на 0,95 % до 2014 г. У одного из лидеров авиастроительной отрасли – Ульяновского ЗАО «Авиастар-СП» общая сумма налоговой льготы за три прошедших года составила около 260 млн. руб. [11].

В конце 2012 г. в Ульяновской области стали действовать региональные законы, предоставляющие организациям налоговые льготы, лизинговые услуги для авиатехники. Благодаря этим мерам объемы авиастроительной отрасли в 2013 г. по сравнению с предыдущим выросли на 100 млрд. руб.

Однако, достигнутые успехи в авиационной отрасли, выявили одну из немаловажных проблем авиационного комплекса – низкий уровень подготовки инженерных кадров. На выездном заседании Временной комиссии Совета Федерации по мониторингу участия Российской Федерации во Всемирной торговой организации и Таможенном союзе, Заместитель Министра образования и науки страны А. Климов подчеркивал, что за последние 10–15 лет число высококвалифицированных рабочих на предприятиях авиационного комплекса сократилось почти вдвое [6].

Отметим, что государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы», предполагала осуществление комплекса мероприятий, направленных на достижение глобальной конкурентоспособности российской авиационной промышленности и закрепление её позиций на третьем месте в мире по объёму выпуска авиационной техники. В 2015 г. в данную программу были внесены коррективы, касающиеся увеличения объёма инвестиций, вклада наукоёмких отраслей экономики в ВВП, роста производительности труда, создания новых рабочих мест [4].

Характерно то, что для поддержания авиационной отрасли, в соответствии с требованиями ВТО, Министерство промышленности и торговли предлагает разработать дополнительный механизм – возвратное бюджетное финансирование. Средства будут предоставляться на срок до 25 лет траншами в течение первых 10 лет в объёме 75 % от потребностей проекта. Если организация не смогла привлечь средства другим способом, то она сможет получить финансирование от государства. По истечении указанного периода времени, организация, выйдя на заданный уровень продаж, обязана начать выплаты государству.

Одним из видов поддержки авиационной отрасли является консолидированный государственный заказ. Такой вид поддержки необходим для авиации Министерства обороны, Федеральной службы безопасности, Министерства внутренних дел, Министерства по чрезвычайным ситуациям, Федеральной

таможенной службы и Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос» (с 1 января 2016 г.).

В программе рассматривались два варианта финансирования Государственной корпорации по космической деятельности. Первый, применение лизинговой схемы. Вторым вариантом – купля-продажа в расщепку с уступкой права требования денежных средств. В конечном итоге суммарный объём инвестиций отрасли за период 2013–2020 гг. должен снизиться с 215 млрд. до 154 млрд. руб. Объём поставок может составить 1010 самолет и 319 вертолетов [1].

Одним из стимулов развития российской авиастроительной отрасли должна стать государственная поддержка в форме промышленных субсидий. Государственная поддержка – это общепринятая в мировой практике форма, связанная с производственной и финансово-экономической деятельностью [18].

Для авиастроительной отрасли характерно. *Во-первых*, длительность создания основной продукции; *во-вторых*, существенный объём закупок комплектующего оборудования; *в-третьих*, большая материалоемкость и трудоемкость промышленного производства; *в-четвертых*, разница в платежах и финансовых поступлениях; *в-пятых*, значительные объёмы кредитования и заимствования. Исходя из этого, чтобы сохранить существующий уровень государственной поддержки авиастроительной отрасли необходимо привести программы субсидирования, отвечаю-

щие требованиям Соглашения ВТО «О субсидиях и компенсационных мерах».

Развитие авиационной промышленности невозможно без обеспечения производства профессиональными квалифицированными кадрами, как высшего и среднего звена, так и рабочих профессий. Итак, состояние отечественного авиастроения в определенной степени зависит от способности мобилизовать имеющиеся возможности, изменить подходы к государственному регулированию отрасли, то есть от внутренних факторов, а не только от внешних.

Известно, что увеличение ВВП России всегда поддерживался потребительским спросом населения, как в сфере розничной торговли, так и в сфере услуг. Но в 2014–2015 гг. торговый и сервисный сегменты замедлили экономический рост и постепенно демонстрировали тенденцию затухания деловой активности. Другими словами, платежеспособный потребительский спрос испытывал дефицит источников роста [13]. Сохраняющаяся геополитическая напряженность, ожидание негативных последствий от введенных антироссийских санкций со стороны стран-членов Евросоюза, в ответ – российских контрсанкций, вынуждает россиян отказываться от приобретения некоторых видов товаров и необязательных услуг, а порой – к ограниченному пользованию ими. В отдельных субъектах страны у граждан создается атмосфера неуверенности в будущем, заставляя домашние хозяйства неадекватно реагировать на приближение соци-

ального и экономического кризиса, изменяя модель поведения – от потребления к сбережению. В итоге происходит сжатие потребительского спроса и замедление темпов роста оборота розничной торговли, платных услуг населению.

Предоставление определенной помощи для малообеспеченных граждан страны в преодолении негативных воздействий должно оказать государственное страхование. Выгоды, о которых так громко заявляли российские руководители, после вступления страны в ВТО, могут быть не воплощены в жизнь миллионов россиян: появятся неквалифицированные работники, лишившиеся рабочих мест и желающие заново трудоустроиться; возрастет уровень безработных граждан; увеличатся государственные расходы, связанные с переобучением или перемещением рабочей силы.

После вступления России в ВТО переходный период может потребовать активного вмешательства в государственную политику в отношении беднейших слоев общества [17].

По оценкам экспертов отдельные виды бизнес – услуг смогут увеличить занятость населения. К их числу относят: связь, финансовые услуги, торговлю, а также автомобильные перевозки. В многонациональных компаниях, которые вкладывают инвестиции в эти отрасли, в России трудятся от 90 до 98 % граждан страны.

Следовательно, прямые иностранные инвестиции в этих отраслях позволят увеличить потребность

в высококвалифицированных российских работниках, при условии, что в отечественных компаниях будет наблюдаться снижение спроса на рабочую силу. Произойдет сокращение занятости в отраслях сферы услуг, если прямые иностранные инвестиции будут недостаточны. Для того чтобы минимизировать потери от негативных явлений, необходимы меры социальной защиты со стороны государства. Это может быть перемещение рабочей силы с неконкурентоспособных предприятий и отдельных отраслей в отрасли и регионы, где налицо потенциал роста. При этом необходимо учесть, что наиболее сложно это будет осуществить в моногородах, где градообразующие предприятия оказываются в зоне повышенного риска. Особое внимание как региональных, так и федеральных властей должно быть направлено на решение проблем моногородов [5].

Работа в условиях присоединения страны ко Всемирной торговой организации настоятельно требует скоординированной совместной деятельности федеральных органов власти и российских субъектов. При этом необходимо соблюдать принимаемые обязательства, как на федеральном, так и региональном уровнях, помня о том, что ответственность за соблюдение субъектами взятых страной обязательств в рамках соглашений ВТО, несет страна. Обеспечить гармонию регионального законодательства, особенно правоприменительной практики с нормами и правилами Всемирной торговой организации – залог успехов страны на международ-

ной арене в будущем. Результаты экспертно-аналитического мероприятия Счетной палаты Российской Федерации [2] показали, что в двадцати была организована работа по гармонизации регионального законодательства в соответствии с требованиями ВТО. Доступ к более дешевому импортному сырью, комплектующим, долгосрочным финансовым инструментам позволит российским регионам и предприятиям рассчитывать на успех, интегрироваться в мировую экономику.

В целях соблюдения взятых Россией на себя обязательств следует неукоснительно продолжать начатую работу по анализу соответствия регионального законодательства нормам ВТО. Необходима система постоянного мониторинга региональных нормативно-правовых актов и правоприменительной практики соответствия обязательствам по ВТО.

Таким образом, на наш взгляд, от членства России в ВТО не стоит ожидать ни сильного ухудшения, ни тем более сильного улучшения состояния её экономики, все будет зависеть от самой страны. От присоединения к ВТО не следует рассчитывать на снижение цен импортных товаров на российском рынке, связанное со снижением импортных пошлин, и прежде всего на потребительские. Такое снижение, по оценке зарубежных экспертов, по вполне понятным причинам (состояние торговли на внутреннем рынке) может составить не более 0,3 %. Снижение импортных пошлин коснется только 25 % ввозимых потребительских товаров [7].

В оценке присоединения России к ВТО некоторые эксперты и аналитики высказывают диаметрально противоположные мнения. Кто из них прав, кто не прав, покажет время, поскольку окончательные прогнозы делать слишком рано. Всемирная торговая организация, являясь международной, регулирует торговлю товарами и услугами, включая аспекты производственного и воспроизводственного процессов в национальных экономиках в контексте глобализации производственных цепочек.

Рассматривая социальные последствия присоединения России к ВТО, подчеркнем, что это представляется перспективным для обретения в ускорении рыночных реформ, обеспечивая прорыв в наиболее конкурентоспособных областях российской экономики, а в конечном итоге – повышения жизненного уровня россиян. Однако, замедление роста реальных располагаемых денежных доходов населения (за 2015 г. снижение примерно на 1 %) приводит к повышению уровня кредитной нагрузки для значительной части населения [9].

Библиографический список

1. Авиаторов защитят от ВТО. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://vpk.name/news/103860_aviatorov_zashityat_ot_vto.html
2. Аналитический доклад Счетной палаты Российской Федерации. «Анализ и оценка мер, направленных на повышение эффективности системы регулирования внешнеторговой деятельности в условиях присоединения России к ВТО» [Электронный ресурс] Режим доступа: http://ru.russia-wto.ru/useful-resources/1_report_rus.html
3. Дюмулен И. И. Всемирная торговая организация: Экономика, политика, право : монография. – 4 изд. ВАВТ Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012. – С.10.
4. Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/programs/220/events/>
5. Заключение на проект Федерального закона «О ратификации Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://taxpravo.ru/zakonodatelstvo/statuya-267404-zaklyuchenie>
6. Климов А. Речь на выездном заседании Временной комиссии Совета Федерации по мониторингу участия Российской Федерации во Всемирной торговой организации и Таможенном союзе [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.council.gov.ru/events/news/41395/>
7. Колмыкова Е. С., Акашева А. А. Изменение таможенных пошлин в период вступления во Всемирную торговую организацию [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://moluch.ru/archive/52/6893/>
8. Негативные макроэкономические последствия присоединения России к ВТО [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://finlit.online/mirovaya-ekonomika-kniga/negativnyie-makroekonomicheskie-posledstviya-12406.html>
9. Обязательства Российской Федерации перед ВТО [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70006342/>
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 года. «Об утверждении Правил взаимо-

- действия органов государственной власти по вопросам, связанным с обеспечением участия Российской Федерации во Всемирной торговой организации». [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.garant.ru/products/ipo/при](http://www.garant.ru/products/ipo/pri)
11. Постановление Правительства Ульяновской области Государственная программа Ульяновской области «Формирование благоприятного инвестиционного климата в Ульяновской области» на 2014-2018 годы». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gigabaza.ru/doc/4892.html>
 12. Путин В. В. Пресс-конференция президента России // Санкт-Петербургские ведомости. 2015. – 18 дек. – С. 4.
 13. Резерфорд Т., Тарр Д. Вступление России в ВТО: влияние на макроэкономику, отрасли, рынок труда и домохозяйства. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Topics/Accession/RussiaWTOAccession.pdf>
 14. Соглашение по торговле гражданской авиатехникой [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.rgwto.com/wto.asp?id=3668&doc>
 15. Состав подкомиссии по экономической интеграции Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции в редакции распоряжения от 06 августа 2013 г. № 1386-р [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/info/4081/>
 16. Таможенный союз обновил пошлины с учетом вступления России в ВТО [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gia.ru/economy/20120823/729063890.html>
 17. Терехова А. Промышленность растет, оптимизм снижается. Российская газета. 2014. 21 окт.
 18. Умаханов И. Для развития авиационной промышленности нужно изменить подходы к государственному регулированию отрасли. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.council.gov.ru/events/new>
 19. Цели и задачи присоединения России к ВТО [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.ved21.ru/Rossija_i_VTO

© Завгородний А. Ф., Полянина А. И.,
Лукинова Н. Н., 2016.