

Всемирная торговая организация — плюсы и минусы

В конце августа Россия официально стала 154-м членом Всемирной торговой организации (ВТО). Дорога к ВТО была длинной и тернистой, однако, по мнению ряда экспертов, членство в организации принесет стране как плюсы, так и минусы.

С одной стороны, вступление в ВТО может обеспечить экономический рывок для ряда отраслей. Среди производителей первыми преимущества от присоединения к ВТО получат экспортно ориентированные предприятия, прежде всего в металлургии, химической промышленности и энергетике. Это произойдет за счет снятия барьеров для доступа российских товаров на рынки членов ВТО, потери от которых, по разным оценкам, составляют более 2 млрд долларов.

В то же время ущерб для других секторов экономики от членства в ВТО может быть весьма значительным. Специалисты уверены, больше всего пострадают сельское хозяйство, пищевая промышленность и машиностроение. Наиболее пессимистично настроенные эксперты считают, что прямые потери экономики России из-за вступления во Всемирную торговую организацию к 2020 году достигнут 4 трлн рублей, а, возможно, стране и вовсе грозит системный кризис. Впрочем, негативных прогнозов хватает всегда...

По условиям переговоров Россия принимает на себя обязательства по 116 секторам экономики из 155, предусмотренных классификацией ВТО. В большинстве случаев действующие системы регулирования не претерпят значительных изменений. Кстати, в области сельского хозяйства, об угрозах которому говорят больше всего, Россия оговорила право направлять на субсидии до 9 млрд долларов в год — это более чем в два раза больше, чем в других странах, претендующих на членство в ВТО.

РФ придется снизить импортные пошлины. По оценкам Минэкономразвития, возможные прямые потери от этого составят 188 млрд рублей в 2013 году и 257 млрд рублей — в 2014 году. Однако в ведомстве уверены, что фактический ущерб будет значительно ниже.

Руководство страны, многие годы борющееся за вступление России во Всемирную торговую организацию, настроено решительно. По словам замминистра экономического развития Алексея Лихачева, **государству и менеджменту предприятий придется потрудиться, чтобы воспользоваться инструментами ВТО. Но, если действовать правильно, присоединение к Всемирной торговой организации станет фактором роста для отечественных компаний и экономики в целом.**



Директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)
Владимир Добровольский

Правительство обещает не оставить без помощи российскую промышленность и аграрный сектор экономики. Разработан план по их адаптации к условиям ВТО, который включает конкретные технологии господдержки и защиты рынков: субсидирование, госзакупки, преференции, антидемпинговые и другие защитные меры.

Остается надеяться, что ряду наиболее уязвимых отраслей экономики власти окажут максимально возможную поддержку. В первую очередь речь идет об отечественном автомобилестроении в целом и о пассажирском транспорте в частности.

АВТОБУСЫ

Группа «ГАЗ» — лидер отечественного производства автобусов — в феврале заявила, что в текущем году сократит выпуск автобусов на 1000 единиц. Голицынский, Курганский и Ликинский автобусные заводы, входящие в Группу, вместо 13 200 машин произведут 12 200 единиц техники. Причиной такого шага в компании называют вступление России в ВТО, из-за которого на транспортный рынок России придут новые игроки.

Сегодня импорт автобусов занимает около четверти рынка, и лишь около 6% — это поддержанные иномарки. От большого количества старой импортной техники на наших дорогах спасают заградительные пошлины, которые, впрочем, скоро претерпят значительные изменения. На новые автобусы вместимостью менее 120 человек с 2017 года ставка снижается с 20 до 10%. Пошлины на бывшие в эксплуатации от 3 до 5 лет автобусы уменьшились с даты присоединения к ВТО с 30 до 15%, а с 2015 года до 10%. После снижения заградительных пошлин есть опасность серьезно-

го увеличения продаж в России поддержанных иномарок. Рисков здесь много: загрязнение окружающей среды, снижение безопасности дорожного движения. В целом же усиление присутствия на нашем рынке продукции, бывшей в употреблении, сделает машины отечественного производства неконкурентоспособными в первую очередь по цене. Это приведет к убыткам компаний, уменьшению налоговых поступлений, а затем и к сокращению рабочих мест.

Прямую поддержку отечественного автопрома по правилам ВТО государству осуществлять нельзя. Тем не менее ряд стран сталкивался при вступлении во Всемирную торговую организацию с аналогичными сложностями, но успешно их преодолел. **Действенной мерой поддержки отечественного производителя, скорее всего, станет введение в России утилизационного сбора с новых и поддержанных автомобилей.**

По словам вице-премьера Игоря Шувалова, его размер будет таким, что не позволит поддержанным автомобилям в большом количестве поступать на территорию Таможенного союза. Конечно, утилизационным сбором будут облагаться как иномарки, так и машины, произведенные на территории России. Однако механизм платежей будет совершенно разным. Если те, кто ввозит машины, будут сразу оплачивать будущую утилизацию, а работающие в России производители лишь предоставлять гарантии того, что сделают это в будущем, отечественный автопром будет иметь заметное преимущество.

Впрочем, утилизационный сбор будет только сдерживать поступление поддержанной техники. Но для того, чтобы россияне смогли ежедневно пользоваться современным и безопасным транспортом, этого явно недостаточно. В данный момент около половины эксплуатируемых в России автобусов старше 15 лет и соответствуют классу Евро-0, 62% — перешагнули рубеж в 10 лет. Региональные власти уже много лет пытаются как-то изменить ситуацию, но денег на серьезную модернизацию перевозчиков в местных бюджетах катастрофически не хватает. Налицо фактическое уменьшение количества автобусов. Если в 1995 году парк общего пользования составлял 128 тысяч машин, то на конец 2011 года он уже равнялся 69 тысячам. Выбывание автобусов превышает восполнение в 1,2 раза. Не менее важно и то, что качество обслуживания и уровень безопасности пассажирских перевозок в России не соответствуют современным требованиям. Более или менее стабильной ситуацией можно называть в мегаполисах, где автобусный парк обнов-

ляется на 90% от потребностей, однако в малых городах этот показатель составляет лишь около 40%.

Для того чтобы в корне изменить ситуацию, нужны эффективные финансовые инструменты. Например, государственный лизинг.

ЛИЗИНГ

Механизм государственного лизинга для транспортной отрасли впервые был применен для стимулирования модернизации технических парков дорожных предприятий страны.

Спустя два года их работы уже с полной уверенностью можно говорить, что этот финансовый инструмент доказал свою эффективность. Получив от государства 10 млрд рублей, на середину 2012 года Государственная транспортная лизинговая компания, которая является единственным оператором государственного лизинга, инвестировала в отечественную промышленность уже почти 26 млрд рублей за счет оборота средств уставного капитала и привлечения финансовых ресурсов с рынка. Объем инвестиций будет

продолжать активно расти за счет работы самих инвестируемых средств.

Уже второй год программы государственного лизинга распространяются и на приобретение пассажирского транспорта.

В первую очередь эффективность данного финансового инструмента оценили региональные власти. Стоит выделить поставку городских автобусов ОАО «Межгородтранс», Саратовская область, в рамках подписанного в прошлом году соглашения о сотрудничестве между ГТЛК и правительством области. Пассажирский транспорт был поставлен в Республику Татарстан ООО «Пригород». Транспортные предприятия Санкт-Петербурга и области регулярно проводят обновления пассажирского парка по программам ГТЛК.

В прошлом году было поставлено 46 автобусов в Ульяновскую область. Сейчас администрация региона планирует приобретение партии пассажирских автобусов в рамках бюджетного субсидирования закупки автобусов на газомоторном топливе.

В конце мая Госдума приняла поправки к Закону «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов», ко-

торые предусматривают увеличение расходов федерального бюджета на предоставление субъектам РФ субсидий на закупку автобусов, произведенных на территории государств — участников Единого экономического пространства и работающих на газомоторном топливе. ГТЛК активно подключилась к работе в данном направлении, чтобы позволить пассажирским предприятиям еще больше оптимизировать собственную затратную часть — оставшийся объем затрат, не подлежащих субсидированию, возможно компенсировать за счет программ государственного лизинга.

Велика вероятность того, что Россия сможет многое выиграть от вступления во Всемирную торговую организацию, однако это произойдет только в том случае, если переход от нынешнего состояния к свободной торговле будет осуществляться плавно. Если Правительство продолжит разрабатывать и применять меры, направленные на поддержку отечественных предприятий, прогнозы значительного падения российского производства как автобусов, так и другой техники, в связи со вступлением в ВТО, скорее всего, себя не оправдают. ▲

Всемирная торговая организация



Место расположения: Женева, Швейцария

Основана: 1 января 1995 г.

Создана: по результатам переговоров Уругвайского раунда (1986-94)

Членство: 154 страны

Бюджет: 169 млн. швейцарских франков на 2005 г. (примерно 130 млн. долл США)

Штат Секретариата: 500 сотрудников

Глава: генеральный директор

Цели и принципы. Всемирная торговая организация (ВТО), являющаяся преемницей действовавшего с 1947 г. Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), начала свою деятельность с 1 января 1995 г. ВТО призвана регулировать торгово-политические отношения участников Организации на основе пакета Соглашений Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров (1986-1994 гг.). Эти документы являются правовым базисом современной международной торговли.

Соглашение об учреждении ВТО предусматривает создание постоянно действующего форума стран-членов для урегулирования проблем, оказывающих влияние на их многосторонние торговые отношения, и контроля за реализацией соглашений и договоренностей Уругвайского раунда. ВТО функционирует во многом так же, как и ГАТТ, но при этом осуществляет контроль за более широким спектром торговых соглашений (включая торговлю услугами и вопросы торговых аспектов прав интеллектуальной собственности) и имеет го-

раздо большие полномочия в связи с совершенствованием процедур принятия решений и их выполнения членами организации. неотъемлемой частью ВТО является уникальный механизм разрешения торговых споров.

Главная цель ВТО состоит в дальнейшей либерализации мировой торговли и обеспечении справедливых условий конкуренции.

Основополагающими принципами и принципами ГАТТ/ВТО являются:

- взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования (РНБ) в торговле;
 - взаимное предоставление национального режима (НР) товарам и услугам иностранного происхождения;
 - регулирование торговли преимущественно тарифными методами;
 - отказ от использования количественных и иных ограничений;
 - транспарентность торговой политики;
 - разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров и др.
- Важнейшими функциями ВТО являются:
- контроль за выполнением соглашений и договоренностей пакета документов Уругвайского раунда;
 - проведение многосторонних торговых переговоров между заинтересованными странами-членами;
 - разрешение торговых споров;
 - мониторинг национальной торговой политики стран-членов;

- техническое содействие развивающимся государствам в рамках компетенции ВТО;
- сотрудничество с международными специализированными организациями.

Общие преимущества от членства в ВТО можно суммировать следующим образом:

- получение более благоприятных условий доступа на мировые рынки товаров и услуг на основе предсказуемости и стабильности развития торговых отношений со странами-членами ВТО, включая транспарентность их внешнеэкономической политики;
- устранение дискриминации в торговле путем доступа к механизму ВТО по разрешению споров, обеспечивающему защиту национальных интересов в случае, если они ущемляются партнерами;
- возможность реализации своих текущих и стратегических торгово-экономических интересов путем эффективного участия в МТП при выработке новых правил международной торговли.

Все страны-члены ВТО принимают обязательства по выполнению основных соглашений и юридических документов, объединенных термином «Многосторонние торговые соглашения» (МТС). Таким образом, с правовой точки зрения система ВТО представляет собой своеобразный многосторонний контракт (пакет соглашений), нормами и правилами которого регулируется примерно 97% всей мировой торговли товарами и услугами. ▲