

УДК 338.2 (075)

Н.С. Горева, М.П. Сребная (4 курс, каф. ММ), А.А.Миролюбов, к.э.н., доц.

ПРОБЛЕМЫ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ВТО

Уже на протяжении нескольких лет вступление России в ВТО является одним из основных политических и экономических императивов. Однако сегодня все весомее и аргументированнее становятся мнения критиков, указывающих на риски быстрого присоединения к ВТО без абсолютно четкого понимания того, что Всемирная Торговая Организация – это инструмент достижения задачи колоссальной важности для любой страны, а именно – формирования долгосрочной социально-экономической стратегии государства, ведь присоединение к ВТО – это шаг, рассчитанный на перспективу в десятки лет. Поэтому проект вступления России в ВТО при должном исполнении может помочь нам решить эту задачу.

Задача комиссии ведущей переговоры о вступлении РФ в ВТО – добиться наилучших условий присоединения России; ключевой вопрос состоит в том, где находится предел уступок, перейдя который мы не сможем компенсировать потери от присоединения к ВТО выгодами.

Сложно ответить на этот вопрос без анализа выгод и потерь от вступления в ВТО различных отраслей российской экономики. От присоединения к ВТО выиграют или, в всяком случае, не понесут существенных потерь химическая промышленность, черная металлургия и вообще все сырьевые отрасли. Однако, только сырьевая направленность экономики – тупиковый путь, так как «сырьевых денег» не хватит для обеспечения бюджетных потребностей государства.

Наибольшие проблемы вступление в ВТО сулит таким отраслям российской экономики как АПК, авиапром, автомобилестроение и энергетическое машиностроение. Рассмотрим перечисленные отрасли по порядку. Экологически чистая продукция АПК востребована, однако, высокие транспортные тарифы и неразвитость инфраструктуры, особенно портовой, внутри России ограничивают экспорт отечественных фирм. Более того, после вступления в ВТО нам придется отказаться от субсидий на экспорт сельхозпродукции, а уровень защиты сельхозпроизводителей, увязанный с проблемой доступа иностранных фирм на российские рынки будет существенно снижен. Также серьезная угроза связана со вступлением стран Центральной Европы в ЕС, так как теперь многие западные компании рассматривают возможности переноса ряда экологически емких производств (прежде всего, животноводческих комплексов) в центрально-европейские страны. Это приведет к усилению давления импорта на внутренний рынок России и к ужесточению конкуренции с ЕС. Принимая во внимание тот факт, что на сегодняшний день российский АПК пользуется, пожалуй, самыми дешевыми в мире азотными удобрениями и энергетическими ресурсами, цены на которые, безусловно, подпрыгнут в случае выполнения требований торговой организации, нетрудно догадаться, что конкурентоспособность отечественных производителей заметно ослабится.

С не менее серьезными проблемами столкнутся российский авиапром, автомобилестроение и энергетическое машиностроение. По оценкам экспертов в области авиационной промышленности должно пройти около 10-12 лет, прежде чем российский авиапром войдет в ВТО. Сначала нужно, чтобы произошел процесс интеграции авиаотрасли, то есть необходимо сформировать один-два вертикально интегрированных холдинга, которые смогли бы войти в альянс с Airbus и Boeing; это является задачей государственного уровня. Помимо того, если мы примем условия ВТО, то пошлина на ввоз самолетов упадет с 25% до 5%. Это создаст очень выгодные условия для прихода иностранцев, что нанесет

огромный ущерб нашим производителям, поскольку мы не сможем выдержать такой конкуренции (качество и объемы производства нашего авиапрома уступают западным производителям). Абсолютно то же следует сказать о сфере энергетического машиностроения, производителей которого уже сейчас, без всякого ВТО, вытесняют крупные западные компании, такие как Siemens, General Electric. Кстати говоря, на своих отечественных рынках эти компании фактически являются монополистами, поддерживаемыми государством, тогда как мы по-прежнему чиним преграды политике укрупнения компаний, настаивая на том, что монополизм – это плохо. Но машиностроение – крупный бизнес, в котором выигрывают только крупные игроки.

Стоит сказать несколько слов о банковской сфере услуг вообще и, в частности, о рынке инвестиционно-банковских услуг. Проблема состоит в том, что, несмотря на постепенное смягчение отношения ЦБ РФ к деятельности инобанков в России, присутствие иностранного капитала в российском банковском секторе очень невелико, тогда как для достижения хотя бы оборота капитала в банковском секторе стран Центральной и Восточной Европы требуется дополнительно порядка 10 млрд. долларов, которых у нас нет. Что касается рынка инвестиционно-банковских услуг, он нуждается в целенаправленной государственной защите хотя бы в течение некоторого переходного периода для того, чтобы наши компании развились хоть до какого-то конкурентного уровня по отношению к иностранным фирмам.

Из всего выше сказанного можно сделать выводы: во-первых, существует ряд проблем, которые характерны практически для всех отраслей российского бизнеса, а именно отсутствие прозрачности финансовой отчетности российских предприятий в соответствии с международными стандартами и неконкурентоспособность отечественных производителей по отношению к иностранным фирмам, которая обусловлена различными причинами (морально и физически устаревшее оборудования, качество продукции и т.д.). Во-вторых, перечисленные факты говорят о том, что принятие опрометчивых решений без конкретной стратегии действия в условиях жесткой мировой конкуренции чревато последствиями. Однако чем дольше мы протянем с принятием этого непростого решения, тем сложнее нам будет решиться на этот шаг, тем неопределеннее будут перспективы, ведь через 5-10 лет придется вступать совсем в другую ВТО, а вот Россия за это время едва ли кардинально изменится.