

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ: ПРОБЛЕМЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИ ВСТУПЛЕНИИ РОССИИ В ВТО

Никитина Е.А.

Научный руководитель - Мингалимова А.В., к.э.н., доцент

*Чистопольский филиал «Восток» Казанского государственного технического
университета им. А.Н. Туполева*

Состоянию и перспективам развития гражданской авиации в России традиционно придается большое значение. Несмотря на спад производства отечественной авиационной промышленности, существует объективная возможность вывода ее из кризиса и сохранения Россией статуса одного из ведущих мировых центров гражданского авиастроения. Однако, довольно высока вероятность и другого варианта развития событий, результатом которого станут окончательная деградация и развал российского авиапрома. Мощным новым фактором, способным заблокировать развитие, является присоединение РФ к ВТО, предлагающее принятие нашей страной на себя комплекса обязательств в областях, прямо затрагивающих авиационную промышленность.

Переговоры по присоединению России к Всемирной Торговой Организации (ВТО) идут с 1994 года, но именно сейчас вопросы присоединения приобрели реальное практическое значение, приближаясь к заключительной стадии.

Всемирная торговая организация (англ. World Trade Organization) – международная организация, созданная с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов.

Вопросы, связанные с производством и торговлей гражданской авиатехникой, регулируются в ВТО специальным Соглашением по торговле гражданской авиатехникой. Формально это Соглашение носит добровольный характер и не предусматривает присоединение к нему в качестве неременного условия присоединения той или иной страны к ВТО.

Участниками этого Соглашения в настоящее время являются практически все члены-страны ВТО, производящие гражданскую авиатехнику. Эти государства настойчиво требуют, чтобы новые члены ВТО, производящие авиационную технику, присоединялись к данному Соглашению в обязательном порядке.

Данное Соглашение предусматривает ликвидацию всех тарифных и нетарифных барьеров, то есть отмену импортных пошлин и иных таможенных платежей при ввозе в страну воздушных судов гражданского назначения, а также комплектующих и других компонентов. Вследствие отсутствия механизмов кредитования производства отечественных самолетов за последнее десятилетие в России произошло снижение объема выпуска воздушных судов с 150—180 до 4—5 авиалайнеров. По соглашению с США о вступлении в ВТО Россия в течение четырех лет после вступления снизит таможенные пошлины на зарубежные широкофюзеляжные самолеты с 20% до 7,5%, пошлины на детали для гражданской авиации, включая двигатели, будут уменьшены в среднем с 20% до 5%. В результате, как говорится в прогнозе «Объединенного авиастроительного консорциума», российский рынок гражданской авиатехники будет в ближайшие годы занят западными производителями.

В 2006-2015 годах планируется выбытие 678 пассажирских самолетов, в 2015-2020 годах – 111. При этом при обновлении парка 67% дальнемагистральных и 85%

среднемагистральных самолетов будут иностранными, что может поставить крест на перспективах возрождения российского авиастроения.

Без активной государственной поддержки лизинга авиатехники, научно-исследовательских разработок, кредитования поставок организовать крупномасштабное серийное производство предприятия не смогут. Выполнение обязательств данного Соглашения приведёт к стремительному вытеснению отечественных воздушных судов иностранными самолетами.

В случае подписания данного Соглашения России придется изменить механизм ценообразования гражданской авиатехники. Финансовая поддержка государства должна будет учитываться в цене самолетов, так же как и часть затрат, понесенных государством по военным авиастроительным программам, результаты которых использовались при производстве гражданских самолетов. Выполнение данного требования приведет к потере отечественной авиапромышленностью ее главного конкурентного преимущества — относительной дешевизны продукции. При этом усилится конкуренция на внутреннем рынке, в том числе на рынке комплектующих, запасных частей и ремонтных работ.

Практически все практикуемые сегодня и планируемые в будущем формы государственной поддержки отечественного авиастроения придется отменить. Это, в частности, касается целевой программы развития гражданской авиатехники, ассигнования по которой в будущем году составят 5,9 млрд. руб. Придется отказаться и от государственного субсидирования лизинга и других форм прямой поддержки производства отечественной авиатехники.

Для сохранения и развития отечественной авиапромышленности должны быть приняты меры по организации кредитования производства новых, пользующихся спросом конкурентоспособных самолетов. Для этого нужны государственные гарантии и государственные закупки. Однако учитывая, что такие меры не соответствуют нормам ВТО, целесообразно договариваться о предоставлении переходного периода, в течение которого Россия смогла бы реализовать государственные программы поддержки данной отрасли.

Для России самым опасным требованием Соглашения является распространение всех предусмотренных им условий на региональный и местный уровни.

В российских условиях это требование имеет важнейшее значение и чревато существенными негативными последствиями для авиастроительных предприятий. Реализация этих требований будет иметь наиболее болезненные последствия в авиапромышленности Татарстана, где Правительство Республики реализует целый комплекс подпадающих под действие СТГА мер государственной поддержки в отношении региональных предприятий авиапромышленности и их авиастроительных программ. Поэтому с приближением даты присоединения РФ к Всемирной торговой организации в последние годы в Республике Татарстан активно проводится работа по адаптации экономики к эффективному функционированию в новых условиях. Регулярно принимают участие в семинарах, конференциях, форумах, круглых столах местного, российского и международного уровня с целью распространения и получения актуальной информации о ходе переговоров по присоединению России к ВТО и необходимых мерах защиты отечественной авиационной промышленности.

Т. о., присоединение России к «необязательному» Соглашению едва ли даст какие-либо выгоды отечественным товаропроизводителям и наверняка принесёт множество с трудом разрешимых проблем, одна из которых состоит в том, как обеспечить необходимую защиту национальных производителей при сохранении адекватной конкурентной среды. Ведь такая отрасль, как авиационная промышленность, является

стратегически важной для России, и от ее развития зависит общее развитие экономики страны, а также успешность её конкурентоспособности на мировых рынках.