

## **Прогноз последствий вступления Украины в ВТО для предприятий авиационной промышленности**

**Ключевые слова:** всемирная торговая организация, соглашение, авиационная промышленность, государственная поддержка, конкуренция, инвестиции, последствия.

**Ключові слова:** всесвітня торговельна організація, угода, авіаційна промисловість, державна підтримка, конкурентноспроможність, інвестиції, наслідки

**Key words:** world trade organization, agreement, aircraft industry, state support, competition, investments, effect.

### **Введение**

В середине мая 2008 года Украина стала 152 полноправным членом Всемирной торговой организации (ВТО). Это привело к необходимости использования украинскими предприятиями правовых норм в сфере международного обмена товарами, услугами и объектами интеллектуальной собственности на основе принципов либерализации международной торговли, охране интеллектуальной собственности, ликвидации ограничений на движение капиталов, а также выравниванию условий ведения иностранного и национального бизнеса. Членство Украины в ВТО рассматривалось высшими государственными органами как системный фактор развития национальной экономики, способствующий созданию прозрачной среды для привлечения иностранных инвестиций. Благодаря присоединению Украины к ВТО украинские предприятия получили возможность расширения рынков сбыта продукции (услуг), реализовывать эффективные стратегии продаж, увеличивать экспортный потенциал и объемы инвестирования в национальное производство.

Деятельность ВТО направлена на создание благоприятных условий для международной торговли товарами и услугами и регулируется рядом соглашений, направленных на снижение ставок таможенных тарифов и устранение нетарифных барьеров, а также предоставление национального режима иностранным товарам, поступающим на внутренний рынок Украины. К нетарифным методам регулирования относятся экономические меры (отдельные виды пошлин, налогов и сборов, установление индикативных минимальных цен, квотирование импорта) и административные (технические, технологические, другие).

Основополагающими соглашениями ВТО являются: Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1994 года (впервые подписано в 1947 г.), Генеральное соглашение о торговле услугами, Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности, Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам. Одни соглашения ВТО регламентируют торговлю отдельными категориями товаров, например Соглашение о торговле гражданской авиатехникой, Соглашение по сельскому хозяйству, другие регламентируют применение основных инструментов внешнеторговой политики ко всем категориям товаров и услуг, такое как Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам. Подписание четырех соглашений при вступлении в ВТО

является обязательным для его членов, подписание других – необязательным, например Соглашение о торговле гражданской авиатехникой.

Авиационная промышленность Украины относится к приоритетным отраслям экономики страны в соответствии с Законами Украины «О приоритетных направлениях инновационной деятельности в Украине» от 16.01.2003г. №433-IV и «О приоритетных направлениях развития науки и техники» от 11.07.2001г. №2623-III, так как способна обеспечить высокие темпы экономического роста страны, значительный уровень доходов государства в виде налогов и сборов, создание большого количества высококвалифицированных новых рабочих мест, способствовать переходу экономики Украины на инновационный путь развития на основе использования новых технологий и прикладных наук. Развитие авиационной промышленности обеспечивает значительное влияние на смежные отрасли за счет включения их в производственные циклы разработки и производства авиационной техники. Украина относится к небольшому числу стран, имеющих полный цикл разработки и серийного производства авиационной техники.

Государственная поддержка авиационной промышленности обеспечивается на основе «Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины на период до 2010 года», утвержденной постановлением Кабинета Министров Украины от 12.12.01г. №1665-25 (с 01.10.2008г. в новой редакции).

Актуальность статьи определяется значительной либерализацией рынка авиационной техники в Украине после вступления Украины в ВТО и необходимостью совершенствования государственной политики поддержки авиационной промышленности в новых условиях [1-19].

## **1. Постановка задачи**

Членство Украины в ВТО приведет к усилению конкуренции между отечественными и зарубежными предприятиями, как на внутреннем рынке, так и на внешнем, и для отраслей национальной экономики будет иметь различные последствия. В настоящее время отсутствуют обоснованные прогнозы последствий вступления и членства Украины в ВТО для предприятий авиационной промышленности, что не позволяет заблаговременно провести необходимые мероприятия по минимизации возможных негативных сценариев развития событий и обеспечить соответствующую поддержку отрасли.

При прогнозировании последствий членства Украины в ВТО необходимо учитывать следующие особенности современного состояния авиационной промышленности Украины:

- наличие современной конкурентоспособной продукции украинского разработчика самолетов, не уступающей лучшим мировым аналогам, и кризис ее серийного производства;
- несовершенство реформирования и интеграции предприятий отрасли;
- усиливающееся внешнее конкурентное давление на предприятия авиационной промышленности Украины в связи с появлением за рубежом новых компаний, которые действуют в аналогичных рыночных сегментах и имеют привилегии от государств при продвижении своей авиатехники (РФ, КНР), а также ухудшающиеся условия торговли гражданской авиатехникой и проникновения на наиболее перспективный для Украины рынок РФ в связи

со значительной поддержкой государства российских производителей и эксплуатантов авиационной техники;

- значительное удорожание украинской авиатехники, которое ведет к усилению ценовой конкуренции и потере экономических преимуществ, выраженных в относительной дешевизне украинской продукции;
- недостаточный внутренний спрос, отсутствие системы стимулирования продаж, влияние политических и других факторов, ведущих к сужению рынка украинской авиационной техники, что не гарантирует эффективности серийного производства самолетов в Украине;
- значительная дифференциация предприятий по финансово-экономическому положению, организационно-правовым формам и формам собственности.

Цель статьи – дать прогноз возможных положительных и отрицательных последствий членства Украины в ВТО для предприятий авиационной промышленности на основе толкования норм международных соглашений, подписанных Украиной при вступлении в ВТО.

## 2. Основные результаты

Как свидетельствует опыт других стран-участниц, основными положительными результатами присоединения Украины к ВТО для экономики страны и предприятий авиационной промышленности будут являться:

1. Увеличение иностранных инвестиций в экономику Украины за счет создания более благоприятных условий;
2. Уменьшение тарифных и нетарифных ограничений доступа украинских товаров на рынки развитых стран мира и, соответственно, увеличение валютных поступлений от экспорта отечественной продукции;
3. Получение украинскими товарами режима наибольшего благоприятствования на торговом пространстве всех стран-участников ВТО, т.е. одновременное улучшение условий торговли с 151 страной мира, на долю которых приходится более 95% мировой торговли;
4. Возможность защиты интересов украинских производителей согласно процедуре рассмотрения торговых споров ВТО, а именно, получение легального доступа к международному механизму решения торговых споров;

Присоединение к ВТО будет означать для Украины:

1. Интеграцию в международную рыночную экономику, создание правовых основ для стабильного ведения бизнеса и международной торговли;
2. Более широкий выбор товаров и услуг для украинских потребителей;
3. Получение Украиной статуса полноправного участника международной торговли, что увеличит ее возможность участия в региональных союзах и объединениях.

Вступление в ВТО предоставляет украинским предприятиям легитимные способы защиты своих интересов от недобросовестной конкуренции в соответствии с нормами ВТО, а также при возникновении противоречий между странами использовать возможности ВТО и его компетентных органов для урегулирования возникающих проблем в международной торговле. Пока страна не является членом ВТО она не может обращаться в специальные органы этой организации в случае использования против ее национальных производителей и

экспортеров антидемпинговых и других приемов, характерных для внешнеэкономической деятельности.

Вступление Украины в ВТО приведет к:

- снижению или ликвидации тарифных ограничений при импорте продукции и услуг;

- уменьшению использования нетарифных методов регулирования (нетарифных барьеров) внешней торговли и унификации стандартов, технических требований, ориентации своей технической политики преимущественно на международные стандарты, отступать от которых можно только в том случае, если они отсутствуют или их требования недостаточны в сложившихся в стране условиях;

- отказу от количественных ограничений в торговле. Их использование является крайней мерой, если все другие способы решения проблемы оказались неэффективными. Меры по ограничению торговли, в случае их применения, должны быть согласованы Украиной со всеми торговыми партнерами по ВТО. В случае причинения серьезного ущерба какой-либо национальной отрасли промышленности, импорт товаров и услуг может быть подвергнут регламентированию. При этом защитные меры могут принимать форму количественных ограничений, либо специальных пошлин (Соглашение о защитных мерах);

- цивилизованному регулированию антидемпинговых мер, призванных устранить влияние занижения цен иностранными поставщиками. Их использование регламентируется Соглашением по антидемпинговым мерам. Введению антидемпинговых мер предшествует расследование, которое устанавливает не только факт демпинга, но и факт ущерба импортирующей стране и прямой связи между этими явлениями. Размер антидемпинговой пошлины не должен превосходить разницы между демпинговой и нормальной ценой;

- более жесткому регулированию деятельности государства по оказанию поддержки национальным производителям, так как государственное субсидирование производства и экспорта нарушает принципы свободной конкуренции. Вопросы субсидирования регулируются в ВТО Соглашением о субсидиях и компенсационных мерах (СКМ). Субсидия в нем определена как финансовый вклад правительства или другого государственного органа, ведущий к образованию прибыли (или других экономических выгод) у получателя. Ущерб, наносимый субсидиями, должен быть возмещен компенсационными пошлинами, применяемыми в дополнение к обычным пошлинам для защиты национального производителя.

Согласно СКМ, основанием для применения штрафных санкций является предоставление не всех субсидий, а только специфических. Специфические субсидии – это субсидии, предоставляемые отдельным предприятиям, группам предприятий, отраслям. Все формы государственной поддержки подпадают под определение «специфичности» субсидирования.

По критерию штрафных последствий субсидии делятся на 3 вида:

- Запрещенные, так как обеспечивают содействие экспорту либо импортозамещению. Согласно СКМ, программы субсидирования, которые были начаты страной до вступления в ВТО, не запрещаются в течение 3-х лет после

вступления при условии доведения факта их наличия до сведения Комитета ВТО по субсидиям. Для того чтобы обосновать требования о компенсации ущерба, необходимо обосновать факт получения субсидии, наличие ущерба для экономики импортирующей страны.

- Не запрещенные, но дающие основание для принятия санкций (субсидии, оказывающие неблагоприятное воздействие на интересы другой страны ВТО). Результатом субсидии может быть вытеснение или затруднение импортных поставок аналогичного товара другой страны на рынки субсидирующей или какой-либо третьей страны. В данном случае субсидируется ценовое конкурентное преимущество украинских товаров на рынках, в которых отечественная промышленность реально конкурирует с зарубежными производителями.

- Не запрещенные и не дающие оснований для санкций (предназначаются для финансирования некоторых видов НИОКР – их сумма не должна превышать 75% общей стоимости разработки нового вида продукции или 50% общей стоимости организации его производства).

Согласно подписанным документам о вступлении в ВТО, Украина в 2010 году станет участником многостороннего, необязательного к подписанию при вступлении в ВТО Соглашения о торговле гражданской авиатехникой (СТГА). СТГА охватывает 355 товарных позиций, из которых только 2 являются готовой продукцией. Другие позиции охватывают сырье и комплектующие для производства и изготовления авиационной техники. Украина стала участником СТГА на основе Указа Президента Украины от 5.02.02г. №104 с целью ускорения вступления в ВТО.

СТГА было подписано 12-14 сентября 1973 года и применяется к гражданским самолетам, двигателям к гражданским самолетам, их частям и компонентам, покупным комплектующим изделиям, авиационным тренажерам.

Соглашение вступило в силу 1 января 1980 года и является открытым, как для стран-членов ВТО, так и для стран, которые не являются членами ВТО.

Участниками Соглашения являются более 30 стран мира: Болгария, Канада, ЕС, Австрия, Бельгия, Дания, Франция, Германия, Греция, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Испания, Швеция, Англия, Египет, Эстония, Грузия, Япония, Латвия, Литва, Макау, Мальта, Норвегия, Румыния, Швейцария, США и другие. Странами наблюдателями являются: Аргентина, Австралия, Бангладеш, Бразилия, Камерун, Колумбия, Чехия, Финляндия, Габон, Гана, Венгрия, Индия, Индонезия, Израиль, Корея, Мавритания, Нигерия, Оман, Польша, Сингапур, Словакия, Шри Ланка, Тринидад и Тобаго, Тунис и Турция, Китай и Тайвань, Россия и Саудовская Аравия.

Основными странами, которые предъявили требования относительно присоединения Украины к СТГА, являлись США, Канада, ЕС и Япония.

СТГА предусматривает:

- ликвидацию импортных пошлин при ввозе в страну гражданской зарубежной авиатехники (новой и подержанной), компонентов и узлов гражданских самолетов, двигателей, их частей и компонентов, авиа тренажеров;

- унификацию правил сертификации воздушных судов, стандартов производства и эксплуатации (уничтожение технических барьеров). Переход на западные нормы летной годности и производственные стандарты приведет к ликвидации независимой промышленной политики;

- ликвидацию государственного (правительственного) влияния на закупку гражданских воздушных судов (готовых изделий и комплектующих). Правительство не вправе оказывать давление на авиакомпании и конечных производителей авиатехники при выборе ими поставщиков готовых изделий и комплектующих. Государство утратит право через своих представителей в органах управления предприятий воздушного транспорта, в которых оно является совладельцем, влиять на политику в области закупок авиационной техники. В такую же ситуацию попадают все национальные авиастроительные и авиаремонтные предприятия;

- учет правительственной финансовой поддержки создания и производства гражданской авиатехники в цене самолетов. В цене авиационной техники надлежит учитывать и часть затрат, понесенных государством по военным авиастроительным программам, если при изготовлении гражданской авиатехники используются научно-технические заделы, созданные в процессе реализации военных авиастроительных программ.

Членство Украины в ВТО, а также ее участие в СТГА может привести как к положительным, так и отрицательным экономическим последствиям для предприятий авиационной промышленности:

1. Ликвидация таможенных пошлин при ввозе иностранных гражданских воздушных судов, а также других авиационных изделий (покупных комплектующих изделий, компонентов, двигателей, авиационных тренажеров) может привести к увеличению численности иностранных самолетов в парках украинских авиакомпаний, поскольку национальная авиапромышленность в настоящее время не сможет предоставить сопоставимые с иностранными конкурентами условия поставки авиационной техники (кредитование поставок, лизинг, отсрочки платежей), а также послепродажного обслуживания. Для авиапромышленности Украины это будет означать потерю потенциальных заказов, свертывание производства (и без того незначительного), сокращение численности персонала. Уже сейчас в парках авиакомпаний Украины насчитывается большое число иностранных самолетов, и оно продолжает расти.

С другой стороны, для предприятий авиационной промышленности Украины ликвидируются внешнеэкономические барьеры в виде таможенных пошлин при экспорте авиационной продукции на рынки стран, подписавших СТГА.

2. Значительное ослабление возможностей государственной поддержки авиапромышленности, которое будет выражаться в следующем:

- КМ Украины не сможет лоббировать продвижение национальной авиационной техники в украинские авиакомпании, так как все поставки должны осуществляться исключительно на конкурсной основе, участниками которых должны быть иностранные поставщики.

Сумма государственной финансовой поддержки при разработке и производстве гражданских самолетов должна быть учтена в цене авиационной техники, при этом необходимо учитывать и часть затрат, понесенных по военным программам, если научно-технический задел, созданный в военных программах, используется для гражданских программ. Реализация данного положения может привести к ликвидации основного конкурентного преимущества украинской авиационной техники – ее относительной дешевизны, поскольку в цене самолетов должны будут учитываться бюджетные расходы (в том числе и ранее понесенные) по «Государственной комплексной программе развития авиационной

промышленности Украины на период до 2010 года», а также другим государственным программам.

Запрещаются меры не только государственной, но и региональной (местной) поддержки авиапромышленности, что также может привести к снижению ценовой конкурентоспособности украинской авиационной продукции.

Ослабляются возможности прямой и косвенной государственной поддержки авиационных программ, так как строго регламентируются объемы финансирования НИОКР и серийного производства за счет государственного и местных бюджетов, субсидирование кредитных ставок, лизинговых платежей, экспортных кредитов, налоговых и приравненных к ним льгот, государственных гарантий по кредитам. Государственная поддержка авиапромышленности подпадает под понятие запрещенных (адресных) субсидий, что согласно правилам ВТО неразрешено.

Для предприятий авиационной промышленности Украины это означает снижение возможностей государства оказывать влияние на политику в области закупок украинских воздушных судов и может привести к усилению ценовой конкуренции, потере потенциальных заказов и свертыванию производства.

3. Ослабляются технические барьеры при торговле гражданской авиационной техникой. Это упрощает возможности проникновения иностранной авиатехники на рынок Украины, что ведет в конечном итоге к усилению конкуренции и потере потенциальных заказов. В связи с ослаблением технических барьеров возникает угроза поставок в Украину с 2010 года подержанных «старых» самолетов, их компонентов и запчастей. Однако гармонизация правил сертификации и производственных стандартов в самолетостроении будет способствовать к адаптации авиапромышленности Украины к западным стандартам, что в будущем будет способствовать укреплению конкурентоспособности и росту продаж отечественной авиационной техники.

4. Увеличивается вероятность оттока квалифицированных специалистов авиапромышленности к иностранным конкурентам, как за границу, так и открывшим свои предприятия (представительства) в Украине.

5. В связи с усилением конкуренции ожидается ослабление украинских авиаперевозчиков, что может привести к уменьшению платежеспособности основных заказчиков украинской авиационной техники.

## **Выводы**

Вступление и членство Украины в ВТО для предприятий авиационной промышленности является неоднозначным по прогнозируемым последствиям событием, так как содержит в себе потенциальные угрозы существованию отрасли и возможности успешного развития.

Наиболее неблагоприятный сценарий прогнозируется для предприятий авиационной промышленности, выпускающих высокотехнологичную продукцию, включая готовую авиационную технику, в связи с появляющейся с 2010 года (момента вступления в действие СТГА) возможности слабоконтролируемого и массового ввоза в страну западных «подержанных» самолетов, которые имеют значительные ценовые преимущества в сравнении с новой украинской авиатехникой. Более жесткие требования к государственной поддержке отрасли

после вступления в ВТО несут угрозу снижения конкурентоспособности предприятий отрасли. При развитии этого негативного сценария в условиях недостаточной государственной поддержки, отсутствия эффективных способов финансирования серийного производства и продвижения продукции предприятий авиационной промышленности, неразвитого послепродажного обслуживания и возрастающих цен комплектующих изделий может произойти утрата экономической целесообразности дальнейшего производства гражданской авиационной техники в Украине.

Менее болезненный, более вероятный, но также негативный сценарий прогнозируется в виде перепрофилирования серийных самолетостроительных заводов под выпуск компонентов для производства западной авиатехники. Это приведет к разрыву связей между разработчиком и серийными заводами и, в конечном итоге, приведет к свертыванию производства авиационной техники украинской разработки.

В то же время уменьшение торговых и технических барьеров после вступления Украины в ВТО и начала действия СТГА могут способствовать расширению экспорта продукции предприятий авиационной промышленности. Существующая украинская конкурентоспособная продукция, включая авиационные материалы, комплектующие изделия, способна занять определенную долю мирового авиационного рынка при поставках в страны-участницы СТГА, а также другие страны, если обеспечить ее своевременную сертификацию по западным стандартам, адаптировать к ним серийное производство и обеспечить ее продвижение в соответствии с современными маркетинговыми технологиями. Улучшение инвестиционного климата в Украине после вступления в ВТО будет способствовать увеличению иностранных инвестиций в перспективные проекты авиационной промышленности Украины для предприятий негосударственной формы собственности, а также приходу новых западных технологий.

Позитивные для авиапромышленности Украины последствия вступления в ВТО носят лишь потенциальный характер. Присоединение Украины к ВТО создает только возможности для прорыва на мировые рынки отечественной авиатехники. С другой стороны очевидными являются ожидаемые негативные последствия от такого присоединения, которые заключаются:

- в усилении конкуренции на внутреннем рынке, в том числе на рынке комплектующих изделий, запасных частей и ремонтных работ;
- в необходимости разработки и внедрения новых форм и методов защиты внутреннего рынка Украины от проникновения иностранной авиационной техники, а также проведении мероприятий по поддержке экспорта высокотехнологичной продукции, к которой относится авиатехника.

Для обеспечения позитивного сценария развития авиационной промышленности Украины в условиях членства в ВТО необходимы:

- активная промышленная политика государства в части форм и методов государственной поддержки отрасли при продвижении отечественной авиационной техники на зарубежные и внутренний рынки с учетом требований ВТО,
- качественное и количественное увеличение ее производства до 2010 года,
- разработка эффективной долгосрочной стратегии развития отрасли.



### Список литературы

1. «Эксперт» №34, 16 сентября 2002г. – «ВТО помогла Китаю».
2. «Эксперт» №20, 2 июня 2003г. – «Спокойствие по расчету».
3. «Бизнес» №7 (526), 17 февраля 2003 года – «Wto такое WTO?».
4. «Бизнес» №7 (526), 17 февраля 2003 года – «Промышленники не интересуются вступлением в WTO».
5. «Бизнес» №7 (526), 17 февраля 2003 года – «Системной оценки последствий.... никто не делал».
6. «Бизнес» №26/26.06.06 – «У нас бизнес к переговорам по WTO не подключен».
7. «Финансы» №5, 2003г. – «Влияние глобализации на экономику и финансы российской федерации».
8. «Профиль» 27 ноября 2006 года – «Последний шаг к рыночной экономике».
9. «Аэрокосмические новости №49 (305) – 27 ноября – 3 декабря 2002 года – «Последствия вступления России в WTO».
10. Соглашение о защитных мерах.
11. Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1994 года ГАТТ (впервые подписано в 1947 г.).
12. Генеральное соглашение по торговле услугами.
13. Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.
14. Соглашение о торговле гражданской авиатехникой.
15. Соглашение по сельскому хозяйству.
16. Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам.
17. Соглашение о субсидиях и компенсационных мерах.
18. Соглашение о технических барьерах в торговле.
19. Соглашение о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности.

**Рецензент:** д-р техн. наук, проф. зав. каф. А.И. Бабушкин, Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского «ХАИ», Харьков.

Поступила в редакцию 16.03.09.