

# ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ЧЛЕНСТВА РОССИИ В ВТО

*Гармаева Арьяна Содномовна*

*В статье рассматривается положение экономики России в авиационной отрасли, как одной из ведущих отраслей страны. Автором анализируются проблемы промышленной авиации и авиационной деятельности, история развития отрасли, ее проблемы и последствия после вступления во Всемирную торговую организацию.*

*Ключевые слова: авиация, ВТО, экономическое развитие, неавиационная деятельность..*

*JEL коды: F 100, F 150, L 100, L 520, L 930, O 190.*

Когда политика тесно смешена с экономикой, возникают не только положительные результаты, но и негативные последствия. Долгие девятнадцать лет, наша страна стремилась стать членом всемирно торговой организации, и, по моему мнению, это не привело ни к чему хорошему, так как санкции, недавно наложенные на страну из политических соображений, полностью противоречат нормам и принципам торговой организации. Примером тесной связи экономики и политики могут служить времена развала Советского Союза, когда практически весь промышленный сектор пал.

Рассмотрим ключевые проблемы влияния вступления России в ВТО, как эта организация повлияла на одну из самых могущественных отраслей страны - авиацию. Тема является актуальной, но в силу ряда факторов слабо изучена.

## **Основные аспекты вступления России в ВТО**

Всемирная торговая организация - это международная организация, созданная с целью облегчения международной торговли и урегулирования, контроля как политических, так и экономических отношений между странами-участницами. На сегодняшний день ВТО составляет 159 стран, включая Россию. Всем известно, что путь, продолжавшийся восемнадцать долгих лет нашей страны в состав членства в торговую организацию, был не легок. Членство в этой организации задело все отрасли экономики нашей страны и авиационная отрасль - не исключение. Казалось бы, что на авиацию это не оказывает существенного влияния, так как условия вступления России в ВТО очень мало касаются сервисного сектора, к которому как раз и относится воздушный транспорт. Впрочем, гражданская авиация оказалась активным участником.

Во времена СССР авиационная отрасль занимала лидирующую позицию, но времена меняются и в девяностые годы положение кардинально изменилось: износ оборудования, запрет на выезд за границу и многие другие экономические предпосылки сделали свое дело. Вследствие этого мы практически полностью потеряли свою долю гражданского авиационного рынка. Такое положение мы сохраняли до начала 21 века. Отрасль стала привыкать к существованию деятельности в рыночной экономике, а также существенно увеличилось бюджетное финансирование. Правительство гордо заявило, что гражданская

отрасль вновь стала передовой отраслью и составляет основу модернизации экономики России.

На сегодняшний день существует добровольное соглашение среди стран-участниц Всемирной Торговой Организации, оно регулирует моменты производства и продажи гражданской авиатехники (Соглашение предусматривает отмену всех тарифных и не тарифных барьеров, то есть отмену всех импортных пошлин и иных таможенных платежей при ввозе в страну воздушных судов гражданского назначения, а также их сопутствующих комплектующих)<sup>1</sup>. В связи с подписанием России данного Соглашения, придется изменить весь механизм ценообразования техники гражданского назначения. Выполнение данного пункта сулит стране потерю отечественной авиапромышленности, а главное ее преимущество — это относительно низкие цены. Все мероприятия по государственной поддержке, в том числе и субсидированию лизинга отечественного авиастроения, придется отменить, так как они противоречат нормам ВТО. Для того что бы хоть как-то оставить авиационную промышленность "на плаву", придется заключать дополнительные соглашения и перестраивать всю систему государственной поддержки данной отрасли. В соответствии с одной из частей документа, разработанном в период переговоров по условиям доступа заграничных товаров на российский рынок, итоговый уровень зависимости импортных тарифных ставок по товарной группе 88 “Летательные аппараты, космические аппараты и их части”, предлагается в размере 20%. Соглашением также установлено, что любые закупки авиационной техники должны проводиться только по итогам конкурса, к которым должны быть допущены не только отечественные производители. Выгоды для отечественных производителей авиатехники с подписанием такого соглашения Россия не получит и даже сможет привести множество проблем, основной из которых является защита национального производителя. Также, если соглашение не будет подписано, то России придется согласиться с другими условиями, многие из которых могут быть еще жестче и негативней для российской авиапромышленности. Эти условия вытекают как само собой разумеющееся из таких документов как:

- Генерального соглашения по тарифам и торговле.
- Соглашения по техническим барьерам в торговле.
- Соглашения об оценке таможенной стоимости.
- Кодекса добросовестной практики для добровольной стандартизации.
- Соглашения по процедурам лицензирования импорта.
- Соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.
- Генерального соглашения по торговле услугами.
- Соглашения по субсидиям и компенсационным мерам.
- Соглашению по правительственным закупкам<sup>2</sup>

## **Последствия вступления в ВТО для авиационной отрасли**

---

<sup>1</sup>Никиткина О.А., Попова Е.А. Последствия вступления России в ВТО // Креативный город : сб. ст. II регион. науч.-практ. конф. - Пенза: Изд-во ПГУ, 2013. - С. 61 [Электронный ресурс]. URL: [http://dep\\_mkiso.pnzgu.ru/files/dep\\_mkiso.pnzgu.ru/kreativnyy\\_gorod\\_2013\\_na\\_disk.pdf#page=60](http://dep_mkiso.pnzgu.ru/files/dep_mkiso.pnzgu.ru/kreativnyy_gorod_2013_na_disk.pdf#page=60).

<sup>2</sup>Отраслевой анализ присоединения России к ВТО // Столетие: Информационно-аналитическое издание фонда исторической перспективы [Электронный ресурс]. URL: [www.stoletie.ru/rossiya\\_i\\_mir/otraslevoj\\_analiz\\_prisojedinenija\\_rossii\\_k\\_vto\\_2005-08-15.htm](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/otraslevoj_analiz_prisojedinenija_rossii_k_vto_2005-08-15.htm)

Авиационная промышленность России, несмотря на тяготы ее возрождения, сохраняет свой потенциал для дальнейшего развития. Это отражается на всех экономических показателях. На сегодняшний день перед авиационной промышленностью России стоит множество направлений развития, которые требуют тщательного рассмотрения, и поддержки правительства.

Обязательным же требованием при вступлении России в торговую организацию стало требование, выдвинутое Европейским Союзом - отмена платежей за пролет по транссибирским маршрутам<sup>3</sup>. Это, в свою очередь, вызвало большой резонанс в обществе. По данным Еврокомиссии, было известно, что между Россией и ЕС достигнута договоренность о модернизации системы транссибирских платежей. Ее содержание включало следующее: все полеты, осуществляемые европейскими авиакомпаниями, должны быть обоснованы и достоверны, а также не проводить дискриминацию одних авиакомпаний в пользу других. Стоит отметить, что отмена транссибирских платежей выгодна многим странам - участницам ВТО, но не России. Ведь транссибирские платежи - это значительная коммерческая составляющая. Естественно, нам придется искать другие финансовые поступления, чтобы компенсировать потери. Если стороны не смогут достичь компромисса в этом вопросе, это будет означать подрыв доверия сторон на долгие годы и не только в авиационной сфере.

Неотъемлемой частью авиационной отрасли является аэропорт и его деятельность. Аэропорт представляет собой комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, и предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников<sup>4</sup>. Основная продукция аэропортов заключается в отправке пассажиров, грузов и почты. Однако, для удовлетворения дополнительных потребностей своих клиентов, аэропорты предоставляют широкий спектр общественно-значимых с позиции потребителей услуг, таких как предоставление технического и коммерческого обслуживания авиакомпаниям, а также услуги, предоставляемые пассажирам в аэропорту. Авиационная деятельность в аэропорте представляет собой производственно-хозяйственную деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению полетов, обслуживанию пассажиров, приему и отправке воздушных судов, обработке багажа, грузов и почты. Данная деятельность осуществляется на коммерческой основе с обязательным соблюдением установленных требований по обеспечению безопасности полетов и авиационной деятельности.

Неавиационная деятельность в аэропортах – это коммерческая деятельность на территории аэропортов по предоставлению сервисных услуг пассажирам, включая торговлю и общественное питание, услуги по парковке автомобилей, банковские операции. По сути, к ней относится любая деятельность, за исключением авиационной. Роль неавиационных услуг для любого аэропорта высока, именно неавиационные услуги способствуют повышению сервиса и конкурентоспособности аэропорта для пассажиров. Кроме этого, неавиационные услуги способны приносить до 50-80% (а в некоторых случаях и более) от прибыли аэропорта, что помогает покрывать эксплуатационные расходы аэропорта, способствует

---

<sup>3</sup>Гражданская авиация и ВТО. Новости ВПК. [Электронный ресурс]. URL: [http://vpk.name/news/62777\\_grazhdanskaya\\_aviaciya\\_i\\_vto.html](http://vpk.name/news/62777_grazhdanskaya_aviaciya_i_vto.html)

<sup>4</sup>Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // СЗ РФ. 1997. №12. С. 1383.

снижению издержек на обслуживание рейсов, что может привести к увеличению пассажиропотока в аэропорт и увеличению прибыли. Из таблицы 1 видно, что большую часть неавиационных услуг занимают торговля и питание. Это те сферы, непосредственно на которые повлияло вступление России в ВТО. Основное и, конечно, положительное влияние оказало снижение таможенных тарифов, что обусловлено несколькими факторами. Во-первых, иностранные товары станут дешевле. Следовательно, покупатели смогут приобрести больше товаров народного потребления. Во-вторых, опасения по поводу падения сельского хозяйства не оправдались. Сейчас у нас достаточно большая доля отечественного производства. При снижении таможенных пошлин снизятся и цены на парфюмерию, косметику, обувь, аксессуары и живые цветы. Конечно, это далеко не весь список, так как ассортимент линейки товаров постоянно обновляется. Стоит отметить, что в случае того, если что-то пойдет не так, например, санкции, наложенные на Россию, которые в некоторой степени противоречат нормам ВТО, то магазины беспошлинной торговли в аэропортах, станут “спасательным кругом”.

Таблица 1.

**Виды предоставляемых неавиационных услуг аэропортов**

Потребители	Место нахождения		
	Аэровокзал	Территория аэропорта	Территория вне аэропорта
Пассажиры	Торговля	Торговля	Гостиницы
Клиенты	Питание	Питание	Мотели
Посетители	Информация	Реклама	Пансионаты
Персонал аэропорта	Реклама	Стоянка такси	Частные квартиры
Персонал авиакомпании	Банковские операции	Стоянки частных автомашин	Супермаркеты
Концессионеры	Связь почтовая и телефонная	Заправочные станции	Турфирмы
Арендаторы	Сервисные услуги	Гостиницы	
Грузоотправители	Досуг	Транспортные средства	
Грузополучатели	Безопасность		
Местное население	Медицинское обслуживание и другие виды потребительского обслуживания		
Клиенты авиакомпании			
Концессионеры			
Арендаторы			

*Источник:* Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления деятельностью аэропорта: Учебное пособие. - М.: МГТУ ГА, 2007.

В заключении хотелось бы сказать, что авиационная отрасль ничем не уступает другим отраслям. В ней тоже происходят свои взлеты и падения, достижения и промахи. Для России эта отрасль стратегически значима, от ее развития зависит общий путь развития экономики и конкурентоспособности на мировом рынке. Вступление России во Всемирную торговую организацию, безусловно, повлияло на развитие отрасли как и с положительной, так и с отрицательной стороны. Ситуация в этой отрасли зависит полностью от принятых мер развития государства. Будем надеяться, что правительство разработает и применит эффективные методы для стабилизации и развития этой отрасли.

## Список литературы

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // СЗ РФ. 1997. №12. С. 1383.
2. Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления деятельностью аэропорта: Учебное пособие. - М.: МГТУ ГА, 2007.
3. Никиткина О.А., Попова Е.А. Последствия вступления России в ВТО // Креативный город: сб. ст. II регион. науч.-практ. конф. - Пенза: Изд-во ПГУ, 2013 [Электронный ресурс]. URL: [http://dep\\_mkiso.pnzgu.ru/files/dep\\_mkiso.pnzgu.ru/kreativnyy\\_gorod\\_2013\\_na\\_disk.pdf#page=60](http://dep_mkiso.pnzgu.ru/files/dep_mkiso.pnzgu.ru/kreativnyy_gorod_2013_na_disk.pdf#page=60)
4. Отраслевой анализ присоединения России к ВТО // Столетие: Информационно-аналитическое издание фонда исторической перспективы [Электронный ресурс]. URL: [www.stoletie.ru/rossiya\\_i\\_mir/otraslevoj\\_analiz\\_prisojedenija\\_rossii\\_k\\_vto\\_2005-08-15.htm](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/otraslevoj_analiz_prisojedenija_rossii_k_vto_2005-08-15.htm)
5. Гражданская авиация и ВТО. Новости ВПК. [Электронный ресурс]. URL: [http://vpk.name/news/62777\\_grazhdanskaya\\_aviaciya\\_i\\_vto.html](http://vpk.name/news/62777_grazhdanskaya_aviaciya_i_vto.html)

## TENDENCIES AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF AVIATION BRANCH IN THE CONDITIONS OF MEMBERSHIP OF RUSSIA IN THE WTO

*Garmaeva Aryana Sodnomovna,*

Peoples' Friendship University of Russia  
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

*In article state of the economy of Russia in an airline industry as one of the leading industries of the country is considered. The author analyzes problems of industrial aircraft and aviation activities, history of development of an industry, its problem and consequence after the accession to the World Trade Organization.*

*Keywords: aircraft, WTO, economic development, not aviation activities.*

*JEL codes: F 100, F 150, L 100, L 520, L 930, O 190.*