**Отраслевые риски и основные пути их снижения в условиях переходного периода членства России в ВТО**

***Обуховская Алёна Сергеевна***

*Студент*

*Южный Федеральный Университет, экономический факультет,*

*Ростов-на-Дону, Россия*

*E-mail: cleverelen@yandex.ru*

Прошло более года с момента вступления России в ВТО. Последствия данного решения уже переведены в практическую плоскость. Самое время выяснить, как отразился этот шаг на отраслях экономики и отдельных товарах. Вступление России в ВТО является началом нового этапа в развитии ее экономики. Российской Федерации предоставляется переходный период, дифференцированный по продолжительности в зависимости от отрасли, чтобы государство и бизнес адаптировались к действию правил и норм многосторонней торговой системы. Очевидно, что он вряд ли окажется беспроблемным, ведь членство в ВТО не гарантирует выгод, а лишь дает шанс их получить. Правительству РФ предстоит обеспечить благоприятные условия деятельности отечественного бизнеса на внешних рынках и внутри страны. Но прежде чем решать данную задачу, необходимо произвести ранжирование отраслей по приоритету оказываемой поддержки, в том числе с точки зрения влияния членства в ВТО на положение отечественных предприятий.

Особого внимания заслуживает сельское хозяйство, относящееся к отраслям отечественной экономики, для которых критерии вступления в ВТО оказались наиболее неблагоприятными. По оценкам Минсельхоза России, больше всего от вступления в ВТО в результате снижения импортных пошлин пострадало производство молока, мяса, птицы, сахара. Потери производителей молока оцениваются в 29 млрд. руб., свинины — в 20 млрд. руб., сахара – 25 млрд. руб., птицы – 22 млрд. руб., свинины – 20 млрд. руб., говядины – 17 млрд. И хотя заложенная в госбюджет сумма поддержки (136 млрд. руб.) превышает эти потери, большая ее часть (76 млрд. руб.) будет использована как компенсация по кредитным ставкам для сельхозпроизводителей [6].

Это свидетельствует о том, что жизненно важной отрасли отечественного хозяйства нанесен большой ущерб. Конкурентные преимущества России легко сглаживаются высокими рисками, как климатическими, так и экономическими. Дотации за рубежом, более дешевые кредиты и невыгодные договоренности по присоединении к ВТО в этой отрасли приводят к планомерному вытеснению россиян с рынка. Развитие же отечественного производства сдерживает отсутствие субсидий, низкий уровень инфраструктуры и высокий износ сельскохозяйственного оборудования.

В современных условиях государству необходимо увеличивать финансовую помощь сельскому хозяйству, повышать эффективность аграрного производства путем переориентации в основном на перспективные с точки зрения международной конкурентоспособности сектора и районы. Стоит также отметить, что слабым звеном выступает дополнительное финансирование отечественных хозяйств. Необходимо систематизировать критерии в распределении выделенных ассигнований и повысить контроль над институциональной средой.

Значительные трудности на современном этапе также испытывает отечественное автомобилестроение. Предполагалось, что связанное с вступлением в ВТО снижение импортных пошлин резко понизит долю отечественных производителей на рынке легковых автомобилей с 65% до 40%, а на рынке коммерческих автомобилей – с 70% до 35% [5]. За гранью рентабельности могли оказаться крупнейшие автопредприятия России, сложилась бы сложная ситуация в моногородах.

Правительство, озаботившись защитой отечественной автомобильной промышленности, решило воспользоваться косвенными методами регулирования. С 1 сентября 2012 года для иностранных автопроизводителей были введены ставки утилизационного сбора, которые заменили прежние высокие пошлины на импортные автомобили. Данная мера шла вразрез с изложенными принципами национального благосостояния в рамках ВТО. Вследствие чего, с 1 января 2014 года вступил в силу законопроект о введении уплаты утилизационного сбора для всех автопроизводителей.

Реализация с 1 июля 2013 года программы государственной поддержки льготного автокредитования явилась еще одной мерой, способной стабилизировать и увеличить объемы производства и продаж автомобилей в России. Основной целью является поддержка автомобильной промышленности страны путем стимулирования спроса на легковые автомобили и легкие коммерческие автомобили полной массой не более 3,5 тонн посредством предоставления кредитов по сниженной ставке. В современной экономической ситуации программа субсидирования ставок по автокредитам является единственной возможностью замедлить падение отечественного рынка.

Условия вступления России в ВТО явились тяжелыми для страхового, банковского, транспортного секторов сферы услуг [4]. Однако в большей степени пострадал рынок телекоммуникационных услуг. Наиболее существенные изменения коснулись тех видов телекоммуникаций, которые именуются в ВТО "базовыми коммуникациями". По всем этим видам услуг Россия приняла на себя довольно объемный перечень обязательств, тем самым допустив иностранных производителей к важнейшей сфере национальной безопасности. К 2015 году РФ на отечественном рынке телекоммуникаций обязалась снять все ограничения на участие иностранного капитала.

Сегодняшние реалии демонстрируют, что преобладающая часть работников государственных структур и предпринимательские круги недостаточно ознакомлены с ключевыми принципами и положениями ВТО. Членство в ВТО выдвигает целый ряд правовых, финансовых, организационных и кадровых проблем, которых России необходимо решить в соответствии с принципами многосторонней торговой системы. Картину сглаживает переходный период, который необходимо использовать с наибольшей эффективностью. За это время государству и бизнесу необходимо общими усилиями отладить существующую систему взаимодействия по вопросам торговой политики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и совместной защите российских интересов на внешних рынках. Для этого необходима подготовка высококвалифицированных специалистов, уверенно ориентирующихся в проблематике ВТО.

**Литература**

1. Результаты Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров. Правовые тексты, Москва, 2002г. – 486 с.
2. Оболенский В.П. Присоединение к ВТО: задачи переходного периода // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 7. С. 3-14.
3. Сабельников Л.В. Возможности оптимизации членства России в ВТО // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. №2 С. 3-12
4. Фомичева Е.В., Семенихина Н.С. Рынок страхования международных перевозок: изменения в условиях вступления России в ВТО // Новые подходы к развитию логистики в формате Россия – член ВТО: отвечая на вызовы. Расширяя возможности (VII Южно-российский логистический форум 12-13 октября 2012 г.)/ Ростовский государственный экономический университет (РИНХ). – Ростов н/Д, 2012
5. [www.wto-inform.ru](http://www.wto-inform.ru) (Аналитический центр «ВТО-информ»)
6. [www.stoletie.ru](http://www.stoletie.ru) (Информационно-аналитическое издание фонда исторической перспективы)