

При этом высокая конкуренция на строительном рынке заставляет руководителей предприятий использовать режим экономии. И перед руководителями встаёт следующий вопрос: либо снизить фонд оплаты труда, либо экономить на механизации производства. Однако первый вариант неприемлем потому, что такая экономия приведёт к снижению качества продукции. Затраты же на механизацию в строительстве занимают от 10 до 20%, а по сметной документации – и до 40% [3]. Такой ресурс достаточен для соблюдения режима экономии, поэтому решением данной проблемы становится снижение финансирования механизации. При этом счета на запасные части, топливо, материалы, услуги ремонта строительной техники оплачиваются или не в полном объёме, или вовсе остаются без внимания.

Эффективно позиционируя себя на рынке, умея профессионально взаимодействовать с поставщиками материалов, работать с заказчиками, управлять собственным и заёмным капиталами руководители мало обращают внимание на сферу механизации.

В настоящее время понимание необходимости формирования российского рынка сервисных услуг привело к тому, что заводы-изготовители уже стали уделять большое внимание развитию сервисных служб по всей территории России, аттестации дилерских центров и их техническому оснащению. Рынок сервисных услуг и продаж запасных частей стал расти на 15-20% в год.

Крупные сервисные центры начали применять централизованную структуру управления сервисом, где несложный ремонт, техническое обслуживание и диагностирование преимущественно осуществляются на месте работы машин с помощью передвижных мастерских, а более сложный ремонт, техническое обслуживание и капитальный ремонт – на базе.

**Секция «Актуальные проблемы современной Российской экономики»,  
научный руководитель – Горшкова В.И., канд. экон. наук, доцент, профессор РАЕ**

**РОССИЯ & ВТО: РАЗМЫШЛЕНИЯ ИЗНУТРИ.  
В ТОМ ЧИСЛЕ И О ВЗГЛЯДАХ ИЗ-ЗА БУГРА**

Фролова А.В.

РГАУ-МСХА, Москва, e-mail: frolovanastasia@gmail.com

Всемирная торговая организация<sup>1</sup> (в народе исключительно ВТО) – это организация правил. Бесконечных правил, которые Россия пыталась выполнить на протяжении порядка 19 лет. Хотя, если углубиться в историю, можно отметить первоистоки ещё в далёком 1979 году, когда Политбюро ЦК КПСС собиралось вступать в ГАТТ<sup>2</sup> (которое, по сути, являлось предшественником ВТО). Так почему же наша страна настолько стремительно хотела прорваться в эту организацию, словно там мёдом намазано, что в итоге, поставив абсолютный, непобедимый, рекорд по длительности переговоров, всё-таки добилась своего? Думаю, точного ответа никто не даст.

На просторах интернета, в печатных изданиях и на телевидении до сих пор ведётся множество дискуссий «за или против ВТО», однако смысла в них уже не больше, чем в обсуждении отмены крепостного права – с 22 августа мы официально стали одной из 158 стран участников Всемирной торговой организации под предводительством Паскаля Лами.

При этом снабжение запасными частями и пополнение оборотного фонда агрегатов осуществляется с центрального склада базы. Такая структура обеспечивает минимальные затраты ресурсов [2].

При этом эксплуатация строительных машин, механизмов и средств малой механизации, включая их техническое обслуживание, монтаж и демонтаж, должна осуществляться в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей. Руководители предприятий, производящих строительные монтажные работы с применением машин, обязаны назначать инженерно-технических работников, ответственных за производство этих работ, из числа лиц, прошедших проверку знания правил и инструкций по производству работ с применением соответствующих машин [4]. Для проведения гарантированных регулярных осмотров техники предпочтительно привлекать инспекторов-консультантов, имеющих большой опыт работы в данной сфере.

Таким образом, наличие современной техники с высокими характеристиками не является гарантией успеха предпринимательской деятельности. Обязательным аспектом является качественное управление эксплуатацией строительной техники, а также проведение своевременного надлежащего её технического обслуживания, и вследствие этого – достижение высокой надёжности машин и длительного срока их эксплуатации.

**Список литературы**

1. Эффективное использование технических ресурсов в строительстве. // Российское предпринимательство. – 2010. – №11.
2. Раильченко Ю. Ремонт строительной техники. Современное развитие отрасли в России. // Урал Трак. – 2010. – №12.
3. Репин С.В., Савельев А.В. Механизация строительных работ и проблемы, связанные с использованием строительной техники. // Строительная техника. – 2006.
4. Эксплуатация строительных машин и механизмов [Электронный ресурс] – UPL: [http://www.proper-construction.info/Mex\\_ekspluat.html](http://www.proper-construction.info/Mex_ekspluat.html).

Теперь нужно говорить о плюсах/минусах, а не жалеть вдогонку о случившемся. О том, чего уже не исправить. Почему не исправить? Потому что, по моему мнению, Российская Федерация навечно в ВТО. Как сказал генеральный директор Всемирной торговой организации, Паскаль Лами, 18 января этого года, выступая в Высшей школе экономики в Москве: «Россия продемонстрировала значительное мужество, преданность и усилия по вступлению в ВТО3». Ещё бы, какое же нужно мужество, чтобы вступить туда, откуда потом не сможешь выйти! Теоретически всё довольно просто – подаются документы Министром Иностранных Дел, что, мол, мы хотим выйти из вашей отличной организации, и voilà (фр.), через шесть месяцев никаких обязательств. Однако, по правилам, выход из организации возможен лишь при уплате штрафных санкций, приравниваемых к размерам величины возможных ущербов, которые понесут остальные страны-участники4. Так как у стран транснациональных корпораций, в принципе, есть доступ к природным ресурсам, которые в России в 2012 году оценивались в 75,7 триллионов \$5, то можно именно эту цифру отнести к ущербам 157 стран. Само собой, такой долг России не по плечу. Следовательно, РФ с ВТО навечно. Но неужели всё так плохо? И, всту-

<sup>1</sup> World Trade Organization (WTO), Organisation mondiale du commerce (OMC), Organización Mundial del Comercio [ru.wikipedia.org/wiki/WTO].

<sup>2</sup> «Коммерсантъ» № 221 от 30.11.1999.

<sup>3</sup> Russia has displayed significant courage, commitment and efforts to join the WTO [http://www.wto.org]

<sup>4</sup> «Коммерсантъ» № 221 от 30.11.1999.

<sup>5</sup> «10 стран с самыми богатыми природными ресурсами» <http://www.online812.ru>.

пив, мы разрушили национальную экономику своими же руками?

Восточный комитет немецкой экономики по отношению к России в ВТО выразился 21 февраля нынешнего года следующим образом: «*Einem wichtigen Schritt in diese Richtung machte Russland am 16. Dezember 2011, als es nach 18 Jahre als letzte der großen Volkswirtschaften Mitglied der Welthandelsorganisation (WTO) wurde. Von der Ratifizierung des Abkommens im Sommer 2012 werden positive Folgen für die russische Wirtschaft erwartet, zumal es die Grundlage für die Einrichtung einer Freihandelszone mit der EU schafft. Der Beitritt wird Russlands Integration in die Weltwirtschaft verstärken, das Land weiter für Waren öffnen und die Investitionssicherheit steigern*»<sup>1</sup>. (Важный шаг в этом направлении у России был 16 Декабря 2011 года, когда после 18 лет, она присоединится к Всемирной торговой организации (ВТО). С ратификацией соглашения, летом 2012 года, получилось положительное воздействие на экономику России, чему послужила основа для создания зоны свободной торговли с ЕС. Присоединение будет укреплять интеграцию России в мировой экономике, а также дальнейшее открытие страны для товаров и увеличения инвестиций (с нем.)). Как можно заметить, немцы видят (или скорее делают таковой вид) исключительно положительные стороны, в то время как французские издания честно добавляют: «*Principal problème: la baisse des droits de douane devrait permettre aux pays étrangers d'inonder le marché russe de produits bon marché, signant l'arrêt de mort de nombreuses industries héritées de l'époque soviétique*»<sup>2</sup>. (Главная проблема – низкие тарифы, которые должны позволить зарубежным странам затопить русский рынок; получается подписание смертного приговора во многих отраслях промышленности, унаследованной от советской эпохи (с фр.)). С одной стороны, мы уже видим подтверждение этим словам на свиноводстве, с другой стороны нельзя быть настолько критичными. Далее объясню почему придерживаюсь такой точки зрения.

Как и в любой ситуации, вступление в ВТО для одних организаций – это положительный момент, для других – отрицательный, а возможно и вовсе – нейтральный. Но! В силу русского менталитета, несмотря на положение дел, российские компании всегда будут просить поддержки государства, объясняя это проблемой необходимости сохранения рабочей силы, модернизации, жалуясь на критичное тяжёлое состояние. Яркий пример – возмущение Ассоциации производителей сельхозтехники «Росагромаш». Для тех, кто ещё не знаком с новостями, рассказываю: вышеупомянутая ассоциация направила письмо вице-премьеру А. Дворковичу письмо о том, что программа 2013 года субсидирования отечественным производителям затрат на производство и реализацию техники<sup>3</sup> приведёт «к потере значительного объёма вложенных в них инвестиций» (в дилерские сети), «к прямым убыткам» и как итог – неконкурентоспособности. Такие крупные предприятия, как Петербургский тракторный завод, «Корммаш», «Ростсельмаш», чувствуя себя пострадавшими, пытаются выбить выгоднейшие условия путём изменения законодательства. Но если они и вправду настолько ущемлены в своих правах – почему не обратятся в Евразийскую экономическую комиссию при ВТО? В 2012 году производители агротехники уже были недовольны тем, что утилизацион-

ный сбор был введён лишь на легковые и грузовые автомобили<sup>4</sup>, не затрагивая более тяжёлой техники. Тогда «Ростсельмаш» добился того, что В.В. Путин пообещал вплотную заняться этим вопросом, тем более что степень износа сельхозтехники в стране на уровне 80%, которую, по мнению властей, стоит заменять опять-таки отечественными машинами. На мой взгляд, ввод нового утилизационного сбора – это не совсем честное действие: с одной стороны государство поддержит отечественного производителя, но с другой стороны страдать от этого будут фермеры – изнашивание российской техники на порядок выше зарубежной.

Не все отрасли удастся спасти. Например, даже высокие пошлины (как в ситуации с автомобилями) не помогут авиастроению – спрос российских авиакомпаний направлен на западные суда. В своё время так было с производством телевизоров в США – государство тянуло-тянуло предприятия, а потом прекратило и пустило на самотёк, потому что конкуренция с Японией была уже невозможна. Наверное, тоже самое сейчас происходит и в России с авиастроением: была поддержка авиакомпаний, закупающих отечественный авиапром (Правительство компенсировало авиакомпаниям часть затрат (20%) на лизинговые платежи при приобретении именно российских самолётов<sup>5</sup>). Поддержка была, а в 2012 году её не стало. Несмотря на это, вступление в ВТО сделало импортные самолёты для российских перевозчиков более доступными за счёт снижения таможенных пошлин. А государство готово дотировать покупку лайнеров зарубежного производства<sup>6</sup>. Что не может не радовать.

Если вернуться к свиноводству, которое переживает не самые лучшие времена, то можно отметить, что не всё животноводство терпит убыточное состояние. Например, ростовское предприятие «Евродон», которое является лидером российского рынка производства и переработки мяса индейки, не понесла убытков, а, напротив, вышло на международную арену. В конце января, по специальному приглашению мировых лидеров рынка животноводства и мясопереработки – EW Group и Marel Stork Poultry processing, компания провела зимнюю сессию переговоров и встреч с партнерами в Голландии и Германии о дальнейшем сотрудничестве<sup>7</sup>.

Почему же так получается: у одних получается оставаться на плаву, а другие моментально идут ко дну? Я считаю, это зависит от самих компаний-производителей. При одинаковых условиях некоторые, такие как «Евродон», правильно пользуются финансовой поддержкой, реализуя свои проекты. Не просто реализуя, а делая это с успехом. Другие же, такие как «Ростсельмаш», при подобном финансировании жалуясь на своё положение, объявляя забастовки, прерывая производственные процессы, всегда будут где-то внизу и никакое ВТО на это влиять не будет.

<sup>4</sup> <http://www.ost-ausschuss.de> – Официальный сайт Восточного комитета немецкой экономики, 21.02.2013.

<sup>5</sup> Постановление Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 – 2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

<sup>6</sup> <http://www.lemonde.fr>.

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 – 2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

<sup>1</sup> Russia has displayed significant courage, commitment and efforts to join the WTO [<http://www.wto.org>]

<sup>2</sup> <http://www.wto.org>.

<sup>3</sup> «10 стран с самыми богатыми природными ресурсами» <http://www.online812.ru>.