

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ  
И ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПРАКТИКА:  
ГЛОБАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ**

Материалы международной конференции  
«Эволюция международной торговой системы:  
проблемы и перспективы — 2013»

31 октября — 1 ноября 2013 г.  
Санкт-Петербург, Российская Федерация

СКИФИЯ-ПРИНТ

Санкт-Петербург

2013

ББК 65.9  
УДК 339.5  
Э40

Печатается по постановлению  
Редакционно-издательского совета  
экономического факультета  
Санкт-Петербургского государственного университета

Редколлегия: *д.э.н., проф. С.Ф. Сутырин*  
*д.и.н., проф. Н.А. Ломагин*  
*к.э.н., доц. О.Ю. Трофименко*

Рецензенты: *д.э.н., проф. А.И. Евдокимов (СПбГУЭИФ)*  
*д.э.н., проф. Н.П. Кузнецова*

**Э40 Экономическая теория и хозяйственная практика: глобальные вызовы.** Материалы международной конференции «Эволюция международной торговой системы: проблемы и перспективы — 2013». — СПб: Скифия-принт, 2013. — 374 с.

ISBN 978-5-98620-104-7

В предлагаемый вниманию читателей сборник включены доклады и выступления, представленные для участия в международной конференции «Эволюция международной торговой системы: проблемы и перспективы — 2013», проводимой в Санкт-Петербурге 31 октября — 1 ноября 2013 г.

Основная часть материалов конференции публикуются впервые.

ББК 65.9

ISBN 978-5-98620-104-7

© Коллектив авторов, 2013  
© ООО «Скифия-принт», 2013

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	7
<i>Oluyele Akinkugbe</i> South-South Cooperation and Strengthened Trade Relations Between Africa and the BICS .....	10
<i>Alexis Toribio Dantas</i> Brazil's Foreign Policy and the Role of Latin America and Caribbean .....	19
<i>Anja Geigenmüller</i> Regional Brands in a Global World — Implications for International Trade	28
<i>Marc Auboin, Martina Engemann</i> Testing the Trade Credit and Trade Link: Evidence from Export Credit Insurance Data. ....	35
<i>Nikolai Didenko, Konstantin Kunze</i> WTO and Fairness in International Trade .....	48
<i>Gabriela García-Ortiz, Patricio Olivares Valenzuela</i> Trade Policy: Tool or end? A Comparative analysis of Chilean and Venezuelan cases .....	56
<i>Olita Janberga, Silvija Bruna, Eduards Gross</i> Development of Trade Financing for Small and Medium Enterprises in Latvia .....	64
<i>Sandra Jekabsons, Irina Skribane</i> Mineral Resources Export and Import in Latvia 2000-2012. ....	71
<i>Kent Jones, Yunwei Gai</i> Patterns of Representation in WTO Committee Chairs, 1995-2012.....	80
<i>Iryna Nasadiuk</i> Trade Effects Of Ukraine's External Trade.....	87
<i>Пецольт Керстин</i> Глобализация теории маркетинга: причины, направления и последствия для международной торговли .....	97

<i>Emīls Pūlmanis</i>	
Project Management Application as Sustainable and Effective Tool in Global Trading System Development . . . . .	104
<i>Volodymyr Shevchenko</i>	
Free Trade Agreements and International Financial Linkages. . . . .	113
<i>Maarten Smeets</i>	
Global Governance in Face of New Challenges . . . . .	120
<i>Bernard Hoekman, Jesper Jensen, David Tarr</i>	
A Vision for Ukraine in the World Economy. Defining a Trade Policy Strategy that Leverages Global Opportunities . . . . .	131
<i>Paskal Zhelev, Zoya Podoba</i>	
Bulgarian-Russian Bilateral Trade Relations: Current State and Prospects .	151
<i>Адгамова Альфия Рашитовна</i>	
О некоторых направлениях переговоров Доха-раунда в преддверии Министерской конференции в Бали . . . . .	163
<i>Балеевских Людмила Сергеевна</i>	
О проблеме прямого действия норм ВТО на территории России . . . .	172
<i>Бедерак Дарья Анатольевна</i>	
Преодоление дивергенции экономического развития в асимметричных региональных блоках в условиях глобализации. . . . .	176
<i>Булкот Оксана Викторовна</i>	
Современные тенденции торгового финансирования внешнеэкономической деятельности . . . . .	183
<i>Велигорский Анатолий Николаевич</i>	
Автомобилестроение Украины после присоединения к ВТО. . . . .	190
<i>Вергун Алла Николаевна</i>	
Динамика и перспективы торгового взаимодействия стран БРИКС . .	197
<i>Воробьева Ирина Валентиновна</i>	
Международная торговля одеждой: состояние и тенденции развития	205
<i>Гончаренко Надежда Валентиновна</i>	
Финансирование внешнеторговых сделок с участием институтов страхования и финансирования экспорта . . . . .	213
<i>Губина Марьяна Андреевна</i>	
Соглашение ГАТС: возможности и угрозы для развития отечественного здравоохранения. . . . .	218

<i>Евченко Наталья Николаевна</i>	
Малый и средний бизнес России в условиях членства в ВТО: методы расширения возможностей и минимизации рисков . . . . .	227
<i>Ерасова Елена Анатольевна</i>	
Формирование системы технического регулирования стран Таможенного союза . . . . .	235
<i>Жоглик Евгений Евгеньевич, Нормунд Гростынъш</i>	
Воздействие региональной интеграции на экономическое развитие стран Балтии . . . . .	242
<i>Зайцев Юрий Константинович</i>	
Анализ исполнения странами-членами «Группы Двадцати» обязательств либерализации торговли и движению инвестиций: уроки для России при вступлении в ВТО . . . . .	248
<i>Исаченко Татьяна Михайловна</i>	
Вопросы защиты прав интеллектуальной собственности в региональных торговых соглашениях. . . . .	258
<i>Кузнецова Елена Михайловна</i>	
Влияние присоединения России к ВТО на транспортную отрасль страны . . . . .	265
<i>Куткин Михаил Сергеевич</i>	
Присоединение России к ВТО как мотив для передачи технологии. . .	273
<i>Марина Диана Вадимовна</i>	
Оценка последствий вступления России в ВТО с помощью вычислимых моделей общего равновесия . . . . .	280
<i>Минкова Кристина Владимировна</i>	
Политика США в ВТО: правовой протекционизм в действии . . . . .	287
<i>Погорлецкий Александр Игоревич, Коник Оксана Викторовна</i>	
Последствия вступления в ВТО для реального сектора экономики: опыт Украины, уроки для России. . . . .	294
<i>Портанский Алексей Павлович</i>	
Проблемы эффективности членства России в ВТО . . . . .	307
<i>Рязанцев Сергей Васильевич</i>	
Китайская и вьетнамская миграция в Россию: тенденции и проблемы положения мигрантов на рынке труда . . . . .	313
<i>Смирнова Дарья Валерьевна</i>	
Система регулирования торговли в Восточной Азии. . . . .	323

<i>Шавиуков Вячеслав Михайлович</i>	
Кризисы глобальных финансов как угроза мировой торговле. . . . .	330
<i>Шеров-Игнатъев Владимир Генрихович</i>	
Южноафриканский таможенный союз: уроки и вызовы. . . . .	340
<i>Шмарловская Галина Александровна</i>	
Экспортный потенциал стран ЕЭП в торговых отношениях с африканским регионом . . . . .	349
<i>Сутьрин Сергей Феликсович, Коваль Александра Геннадьевна, Попова Людмила Валерьевна, Трофименко Ольга Юрьевна, Коргун Ирина Александровна</i>	
Присоединение к ВТО в восприятии российских «стейкхолдеров» . . .	356
Список авторов . . . . .	364
List of authors . . . . .	369

## **AUTOMOTIVE INDUSTRY OF UKRAINE AFTER WTO ACCESSION**

### **Abstract**

The crisis of 2008-09 dealt a serious blow to the automotive industry of Ukraine. Car production was reduced by 84 % in 2009. A crisis coincided with the entry of Ukraine in WTO. Reduction of import tariffs on automobiles, and the abolition of state support for domestic producers has led to substantial changes in the automotive market. Significantly reduced domestic production (5.5 times in 2012 compared with 2008). Simultaneously, there is an increase of import. Production capacity of domestic enterprises are used by less than 20 %. Ukraine may lose his own automotive industry. Now the government is taking steps to enhance the protection of the domestic market with the help of special customs duties. But its can not cardinaly change the situation. Ukraine needs a complex of measures on state support for the production of vehicles and components and a significant improvement in the investment climate.

**Keywords:** Automotive industry; protection of the domestic market; special customs duties; Ukraine; WTO

## **АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ ПОСЛЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К ВТО**

### **Аннотация**

Кризис 2008-09 гг. нанес серьезный удар по автомобильной промышленности Украины. Производство автомобилей в 2009 г. сократилось на 84 %. Кризис совпал с присоединением Украины к ВТО. Сокращение импортных пошлин на автомобили и отмена государственной поддержки отечественных производителей привели к существенным изменениям на автомобильном рынке. Значительно сократилось внутреннее производство (в 5,5 раз в 2012 г. по сравнению с 2008). Одновременно происходит увеличение доли импорта. Производственные мощности украинских предприятий используются менее чем на 20 %. Украина может потерять собственное автомобилестроение, несмотря на наличие достаточно благоприятных условий для развития отрасли. В настоящее время правительство Украины принимает меры по усилению защиты внутреннего рынка с помощью специальных таможенных пошлин. Но они не смогут кардинально изменить ситуацию на автомобильном рынке. Украине необходим комплекс мер по государственной поддержке производства автомобилей и комплектующих, а также существенное улучшение инвестиционного климата.

**Ключевые слова:** Автомобилестроение; ВТО; защита внутреннего рынка; специальные пошлины; Украина

Как известно, автомобилестроение является одной из отраслей, которая с момента зарождения в конце XIX века исполняла роль своеобразного «локомотива» развития экономики ведущих стран. Последнее обусловлено высоким уровнем интегрированности автопрома в хозяйственную систему и соответственно значительным мультипликационным эффектом функционирования этой отрасли. Автомобилестроение предьявляет спрос на продукцию черной и цветной металлургии, химической промышленности, электротехники и электроники, легкой и стекольной промышленности и т.п. Отрасль является одним из ведущих потребителей продукции машиностроения, энергетики, строительства, сферы услуг и таким образом обеспечивает занятость миллионам квалифицированных рабочих. По данным ОИСА (Международная организация автопроизводителей) непосредственно в мировом автопроме работает около 9 млн. человек, которые в год выпускают продукции на 2 трлн. евро. Кроме того в развитых странах на одного человека занятого в автомобилестроении работает 5-10 человек в смежных отраслях [5]. В России, указывает Березинская О.Б. (2010), на одно рабочее место на сборочном конвейере автомобильного завода приходится не менее 10 рабочих мест в соответствующих смежных производствах. Благодаря этому автомобилестроение обеспечивает занятость около 4,5 млн. человек [2].

Украина имеет достаточно благоприятные условия для автомобильной промышленности: развитые металлургию, металлообработку и химическую промышленность (в том числе производство шин, пластмасс и изделий из них), достаточно развитую электротехнику и собственный выпуск двигателей и аккумуляторов, научно-исследовательскую базу и квалифицированы кадры. Страна в состоянии производить все типы транспортных средств: легковые и грузовые автомобили, спецавтомобили, военную автомобильную технику, городские и магистральные автобусы, троллейбусы. Не менее важным является также имеющийся рынок сбыта, учитывая существенное отставание страны от соседних европейских государств по уровню обеспеченности населения этой продукцией. Преимуществом является также удобная логистика — расположение Украины между двумя крупными рынками — Евросоюза и России.

Автомобилестроение в Украине возникло достаточно давно — в 50-60-тые годы XX ст., но никогда не было развитым на должном уровне. Это касается, прежде всего, ассортимента и качества продукции. Переход к рыночной экономике и повышение ее открытости привели к значительному упадку отрасли. В течение 90-х гг. она прошла вместе с экономикой страны через все этапы кризиса и хозяйственных экспериментов, но сумела в основ-



ном сохранить свой потенциал. В последние годы производство продукции постепенно увеличивалось, о чем свидетельствуют данные статистики.

Таблица 1

**Производство автомобилей в Украине (тыс.)**

	1997	2000	2005	2008	2010	2011	2012
Легковые автомобили	4,011	18,124	196,722	400,799	75,261	97,585	69,687
Грузовые автомобили и автобусы	2,336	13,131	19,037	22,328	7,872	7,069	6,594
Всего	6,347	31,255	215,759	423,127	83,133	104,654	76,281

Источник: составлено по данным [6]

К сожалению, невзирая на постепенное возобновление производства, его динамика остается нестабильной; за счет собственных моделей удовлетворяется менее чем 10 % потребностей в автомобилях и автобусах, парк автотранспорта обветшалый и обновляется очень медленно. Уровень развития автомобилестроения в Украине значительно отстает не только от развитых стран, но и наших соседей в Восточной Европе (Таблица 2).

Таблица 2

**Производство автомобилей в Восточной Европе и в России в 2012 г. (тыс.)**

	Легковые автомобили	Грузовые автомобили и автобусы	Всего
Россия	1968,789	262,948	2231,737
Чехия	1171,774	7,164	1178,938
Словакия	900,000	0	900,000
Польша	540,000	107,803	647,803
Румыния	326,556	11,209	337,765
Венгрия	215,440	2,400	217,840
Словения	126,836	4,113	130,949
Украина	69,687	6,594	76,281

Источник: составлено по данным [6]

В Восточной Европе в течение последних 20-ти лет, благодаря оптимальной приватизации, взвешенной промышленной политике и последователь-

ной геополитической ориентации на вступление в ЕС, был создан благоприятный инвестиционный климат. Как следствие ведущие автопроизводители мира локализовали в этом регионе значительные производственные мощности. Привлечение собственных и иностранных инвестиций обеспечило модернизацию действующих и создание новых предприятий по производству автомобилей и комплектующих деталей. Сегодня на территории региона создано несколько автомобильных кластеров, а автопром превратился в одну из ведущих отраслей экономики региона, которая предоставила высокооплачиваемую работу сотням тысяч квалифицированных рабочих. Одновременно отрасль существенно увеличила экспортные возможности стран.

В России особенно в последнее десятилетие также наблюдается значительный прогресс в отрасли. Благодаря изменению стратегии развития автомобилестроения удалось заинтересовать крупнейших мировых производителей инвестировать средства в организацию сборочных производств на действующих или новых предприятиях с последующей локализацией производства автокомпонентов в России. В результате выпуск автомобилей удвоился по сравнению с 1990 г.

Украина в отличие от своих соседей по ряду причин пока не использует существующие предпосылки для развития отрасли. Отсутствие продуманной и последовательной промышленной и внешнеэкономической политики постепенно превращает страну из производителя в рынок сбыта иностранных автомобилей.

Серьезный удар по отрасли нанес кризис 2008-09 гг. По данным Государственной службы статистики Украины в 2009 г. по сравнению с 2008 г. производство автомобилей сократилось на 84 % [3]. В результате кризиса произошло падение курса гривни, а также практически были свернуты кредитные программы, в т.ч. и потребительского кредитования покупки автомобилей. Нехватка оборотных средств у автопроизводителей сопровождалась сокращением поставок комплектующих от украинских и зарубежных поставщиков. Продажи новых легковых автомобилей за год уменьшились на 74 % [4].

Кризис совпал с вступлением Украины в ВТО в мае 2008 г. и соответственно с уменьшением защиты внутреннего рынка, согласно взятым страной обязательствам. Снижение пошлин на ввоз автомобилей с 25 до 10 %, а также отмена государственной поддержки национальных производителей после присоединения Украины к ВТО, привели к существенным изменениям на автомобильном рынке. Значительно сократилось внутреннее производство (в 5,5 раза в 2012 г. по сравнению с 2008 г.). Одновременно происходит увеличение доли импорта. Если в 2007 г. автомобили украинского производства в общих продажах новых автомобилей составляли 66,3 %, то в 2012 г. эта доля сократилась до 28,9 % [6,7]. В результате производственные мощности оте-

чественных предприятий используются менее чем на 20%. Тенденции таковы, что страна может потерять собственное автомобилестроение, несмотря на то, что имеет достаточно благоприятные условия для развития отрасли.

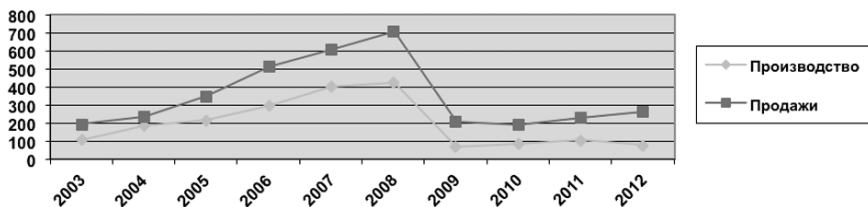


Рис. 1. Динамика производства и продаж новых автомобилей в Украине в 2003–2012 гг. (тыс.)

Источник: составлено по данным [6,7]

Относительный успех в наращивании производства в 2005–08 гг. объяснялся в значительной степени барьерами на пути проникновения в страну импортных автомобилей. Когда же эти барьеры были существенно уменьшены, оказалось что тепличные условия, созданные для украинского автопрома еще в 1997 г. с принятием Закона «О стимулировании производства автомобилей в Украине», принесли ему мало пользы. Крупные иностранные инвесторы в страну не пришли. Единственным исключением был южнокорейский концерн «Дэу». Впрочем, и он выполнил свои инвестиционные обязательства только частично, а впоследствии обанкротился.

Сегодня автомобильную продукцию по данным Ассоциации Укравтопром выпускают 15 предприятий с преимущественно украинским капиталом. Ведущими производителями легковых автомобилей являются Корпорация «УкрАВТО» (ПАО «ЗАЗ») — в последние годы около 40% авторынка украинских автомобилей, Корпорация «АИС» (ООО «КрАСЗ») — 15–17%, ПАО Автомобильная Компания «Богдан-моторс» (Луцкий и Черкасский автозаводы и др.) — 15–17%, ЧАО «Еврокар» — 4–5% [1].

За 20 лет конкурентоспособный украинский автомобиль так и не был произведен. В 2011 г. был прекращен выпуск последней отечественной модели легкового автомобиля «Таврии-Славути», уровень локализации производства которой составлял около 90%. В настоящее время средний уровень локализации производства не превышает 20%. Только на Запорожском автозаводе при производстве различных модификаций автомобиля «Ланос» этот уровень — около 50%. Причиной низкого уровня локализации производства является отсутствие крупных производителей комплектующих, которые

могли бы конкурировать с зарубежными поставщиками. В результате более 2/3 выпущенных в Украине автомобилей собрано простейшим методом крупноузловой сборки. В основном это недорогие корейские, российские и китайские модели, произведенные преимущественно для внутреннего рынка. Вместе с тем имеющийся опыт использования подобной модели развития автопроизводства показывает, что она возможна только при высоких таможенных пошлинах на ввозимые готовые автомобили. Если по тем или иным причинам защита внутреннего рынка ослабевает, такая модель оказывается нерентабельной. С подобными проблемами столкнулась Польша, которая в 90-е годы занималась отверточной сборкой европейских и корейских автомобилей, а потом с вступлением страны в ЕС торговые ограничения на импорт автомобилей и комплектующих были отменены и многие предприятия автопрома имели серьезные проблемы, включая банкротства.

Похожая ситуация складывается в настоящее время в Украине. После вступления страны в ВТО модель простой сборки автомобилей из зарубежных узлов и деталей теряет свою привлекательность. На очереди подписание Соглашения об ассоциации с Европейским Союзом, предусматривающее создание зоны свободной торговли, что непосредственно затронет автопроизводство и автомобильный рынок.

Предвидя дальнейшее ухудшение конкурентных позиций украинских автомобилей на внутреннем рынке, еще в 2011 г. ряд украинских компаний-производителей автомобилей подали заявление в Межведомственную комиссию по международной торговле об инициировании проведения специального расследования в отношении ввоза в Украину новых легковых автомобилей с объемом двигателя от 1000 до 2200 куб.см. и необходимости введения защитной спецпошлины для этих автомобилей. По мнению представителей Укравтопрома на рынке легковых автомобилей в течение нескольких лет наблюдалось значительное увеличение импорта и стремительное уменьшение продаж автомобилей украинского производства, что явилось одной из основных причин роста дефицита внешнеторгового баланса.

В соответствии с Законом Украины «О применении специальных мер в отношении импорта в Украину», если рост импорта происходит в таких размерах и (или) в такие сроки или на таких условиях, что наносится или существует угроза нанесения значительного ущерба, с целью защиты национальных интересов может быть принято решение об использовании таких специальных мер как режим квотирования импорта или специальные пошлины на импортные товары сроком до 4 лет.

Специальное расследование, которое проводилось на протяжении почти года, подтвердило наличие указанных Укравтопромом негативных тенденций. В результате в апреле 2013 г. начали использоваться сроком на три года

специальные пошлины на импорт автомобилей тех классов, которые производятся в Украине. В определенной мере на поддержку отечественных производителей направлен и введенный с 1 сентября 2013 г. экологический налог на утилизацию автомобилей, поскольку платить его будут импортеры, и касаться он будет, главным образом, автомобилей, произведенных за пределами Украины. Украинские производители обязуются сами заниматься утилизацией своих старых автомобилей и поэтому от налога освобождаются.

Вместе с тем вышеуказанные меры, если и способны изменить ситуацию на автомобильном рынке, то только на относительно короткое время. Существующая сегодня нормативно-правовая среда работы украинской автомобильной промышленности значительно хуже, чем у стран-конкурентов и не стимулирует рост национального производства. Необходим комплекс мер по государственной поддержке производства автомобилей и комплектующих в Украине и существенное улучшение инвестиционного климата. Целесообразно от политики государственного протекционизма в автомобильной отрасли переходить к политике активного привлечения иностранных автомобильных концернов для организации автопроизводства в Украине, создавая для этого уже используемые в других странах привлекательные условия в виде освобождения от НДС и беспошлинного режима ввоза оборудования, налоговых каникул на время реализации инвестиционных проектов, льготного кредитования производства, государственной финансовой поддержки за созданные рабочие места, освобождения от налогообложения реинвестированной прибыли, стимулирования покупки отечественных автомобилей, в том числе и для нужд государства.

## REFERENCES

1. Asociacija avtoproizvoditelej Ukrainy. Statistika proizvodstva [Electronic resource] — Access mode: [http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com\\_content&task=blogcategory&id=25&Itemid=93](http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=25&Itemid=93), accessed 01.09.2013 at 10:30
2. Berezinskaja O.B. Reformirovanie avtomobil'noj promyshlennosti [Electronic resource] — Access mode: <http://ru-90.ru/node/1217>, accessed 01.09.2013 at 10:00
3. Derzhavna sluzhba statystyky Ukraïny, 2011. Promyslovist' Ukraïny u 2007–2010. Statystychnyj zbirnyk, Kyiv, pp. 286-287
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukraïny, 2011. Rozdribna torgivlja Ukraïny u 2000-2010. Statystychnyj zbirnyk, Kyiv, pp. 98-101
5. OICA. Economic contributions [Electronic resource] — Access mode: <http://www.oica.net/category/economic-contributions>, accessed 01.09.2013 at 10:00
6. OICA. Production statistics [Electronic resource] — Access mode: <http://oica.net/category/production-statistics>, accessed 30.08.2013 at 10:00
7. OICA. Sales statistics [Electronic resource] — Access mode: [http://oica.net/wp-content/uploads/total\\_sales\\_2005-2012.pdf](http://oica.net/wp-content/uploads/total_sales_2005-2012.pdf), accessed 31.08.2013 at 10:30

# ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ И ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПРАКТИКА: ГЛОБАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ

Материалы международной конференции  
«Эволюция международной торговой системы:  
проблемы и перспективы»

31 октября – 1 ноября 2013 г.  
Санкт-Петербург, Российская Федерация

---

Директор издательства

*Сергей Лукин*

Оформление, оригинал-макет

*Елена Кузьменок, Екатерина Егорова*

Корректурa

*Татьяна Добряня*

ISBN 978-5-98620-104-7



Подписано в печать 22.10.2013 Формат 60x90 1/16

Бумага офсетная. Печать офсетная

Усл.печ.л. 23,375. Тираж 300 экз.

Заказ № 2242

Издательство «Скифия-принт»

Адрес: 197198, Санкт-Петербург, ул. Ропшинская, д. 4

телефон: (812) 715 26 45

эл.почта: skifia-print@mail.ru