

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ
ИНСТИТУТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ВЫПУСК № 58 (1209)

Серия

«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ИСЭРТ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена редакционная статья «Где ты, Иван Который (Welch в переводе с немецкого – какой, который)», опубликованная в журнале «Эксперт», № 37, 07-13 сентября 2015 года.

Вологда
сентябрь, 2015

Где ты, Иван Который (Welch в переводе с немецкого – какой, который)

Целая серия состоявшихся и планируемых отставок в госмонополиях вызывает к жизни целый веер политических спекуляций о переделе сил влияния в эпоху серьезного экономического кризиса. Но мы сегодня коснемся исключительно макроэкономической стороны вопроса. Итак, речь идет о переменах в трех компаниях: РЖД, «Русгидро» и, возможно, «Россетях». Не исключено, что список будет продолжен. Что общего в этих «делах»?

Прежде всего, все эти компании – инфраструктурные. Для них характерна высокая стоимость модернизации и расширения, всеобщая востребованность, локальная дефицитность и (для России) дороговизна услуг. Недоразвитость всех видов инфраструктуры в России – один из главных тормозов ее роста. По большому счету пока стоимость инфраструктурных услуг для бизнеса и населения у нас не находится под экономическим контролем, добавленная стоимость, производимая в России, будет буквально испаряться.

С какими чисто экономическими барьерами столкнулись госмонополии? Во-первых, высокие и неконтролируемые издержки производства услуг. Как показывает анализ претензий к монополиям, высокие издержки – это следствие чрезвычайно высоких затрат на менеджмент, неэффективности бизнес-процессов и наличия значительного числа непонятно как контролируемых дочерних и аффилированных структур. Эти негативные особенности госмонополий можно в полной мере отнести на счет их менеджмента. Однако не только менеджмент виноват в проблемах компаний.

Второй барьер – хаотичность инвестиционной деятельности. В стремлении побыстрее разрешить проблему нехватки инфраструктуры государство в последние годы фактически навязывало монополиям ускоренный темп инвестиционного развития. Вроде бы дело полезное, но... Ни одна из монополий сего-

дня не имеет долгосрочного плана инвестиций, увязанного с экономическим развитием территорий. В результате новая инфраструктура часто оказывается невостребованной, а значит, не окупится никогда. Мы неоднократно задавали вопрос о наличии планов долгосрочного развития топ-менеджерам такого рода компаний, но обычно нас отсылали в министерства – дескать, глобальные территориальные стратегии не дело отдельных корпораций. Не знаем, чье это дело, но стратегий развития инфраструктуры, привязанной к экономическому и социальному развитию страны, в России нет. Соответственно, нет и разумных инвестиционных планов. Другая проблема инвестиций – стоимость денег. При нынешних (льготных по российским меркам) ставках кредитования инвестиции в инфраструктуру не могут окупиться никогда. И в этом менеджмент не виноват. Он регулярно поднимал вопрос о необходимости расширения коридора возможностей для инвестиций через облигационный рынок с разумной для этих отраслей доходностью, однако денежные власти не шли навстречу, возможно, из-за проблемы номер один – неконтролируемых издержек.

Наконец, третий барьер – тарифное регулирование. Попытки жестко контролировать тарифы, вызванные их безудержным ростом, естественно, привели к резкому снижению рентабельности госмонополий. Но содержание проблемы тарифного регулирования заключается в том, что сегодня она не опирается на реальную картину в отношении издержек, текущего и потенциального спроса и стоимости инвестиций.

Таким образом, госмонополии сегодня столкнулись с системным кризисом управления, и пока не видно русских Джеков Уэлчей (Джек Уэлч, бессменный лидер «Дженерал электрик»), которые смогут этот кризис начать преодолевать.

Вне зависимости от каких бы то ни было политических раскладов степень зависимости нашего экономического развития от состояния инфраструктурных отраслей будет только нарастать. Сегодня это не только поставки электроэнергии и услуги железнодорожного транспорта. На грани риска находится отрасль по поставкам тепла, дефицитны услуги автомобильного транспорта, в новых условиях не хватает логистических центров. Поглощение «Аэрофлотом» его ближайшего конкурента «Трансаэро» указывает на проблемы с услугами авиационного транспорта, и сегодня здесь никто не гарантирует нам стабильность и так уже ставших для многих запретительными цен на авиаперевозки.

Российская экономика, будучи наследницей централизованной и тяжелой советской

экономики, унаследовала серьезную, глубоко продуманную систему инфраструктуры. На протяжении четверти века эта инфраструктура была исправным генератором денежных потоков. К сожалению, это длилось слишком долго. Кто и как сегодня будет строить новую систему инфраструктуры, адекватную новым рыночным запросам, учитывающую интересы и государства, и бизнеса, и населения, новую степень мобильности, необходимость развития внутреннего рынка, а не только экспорта – неизвестно. Но сам вызов такого масштаба неизбежно приведет к изменению многих аспектов экономической политики. Если, конечно, на него будут отвечать.

Редакционная статья