

Госсобственность и эффективность экономики: особенности национальной модели развития

*Цветков Валерий Анатольевич, д.э.н., профессор,
зам. директора Института проблем рынка РАН*

Статья подготовлена при поддержке Российского Гуманитарного Научного Фонда.
Проект 06-02-00003а

После десятилетия реформ, ассоциируемых у большинства российских граждан с тотальной приватизацией, маятник качнулся в обратную сторону. Ситуация в стране сейчас уникальна – государство все быстрее завоевывает позиции и в обществе, и в бизнесе. Прекратив все дискуссии о поисках баланса между частными и государственными секторами в ключевых отраслях экономики, власть, не колеблясь, сделала ставку на строительство крупных государственных корпораций. В круг интересов государства кроме нефтегазовой отрасли, электроэнергетической и атомной промышленности уже вовлечены или ждут своего времени авто- и авиапром, горно- и алмазодобывающая промышленность, металлургия. Поэтому в настоящей статье хотелось бы рассмотреть проблему эффективности государственной собственности в связи с происходящими сейчас процессами активизации государства в экономике.

I. Корпорация, в которую превращается страна

Нефтегазовый комплекс. В конце декабря 2004 года государственная нефтяная компания «Роснефть» приобрела основной нефтяной актив ЮКОСа «Юганскнефтегаз». Ранее «Роснефть» к своим активам добавила компанию «Северная нефть». В 2005 году государство полностью оформило контроль над «Газпромом». Госдоля в газовой монополии увеличилась с 38% в 2000 году до 50% на конец 2005 года. В свою очередь «Газпром» 21 октября 2005 г. завершил сделку по приобретению у Millhouse Capital 72% акций «Сибнефти» за \$13 млрд., консолидировав свыше 75% ее акций. В том же году Федеральная антимонопольная служба разрешила «Газпрому» приобрести 51% «Нортгаза» с условием, что монополия больше не будет прикупать новые газодобывающие активы. Запрет продержался год: проиграв все суды ФАС отменила свое предписание. В начале 2007 г. «Газпром» подписал предварительное соглашение о создании СП с АЛРОСА. Алмазный монополист передаст в СП все свои нефтяные активы (ННГК «Саханефтегаз», «Якутскгеофизика», «АЛРОСА-Газ»).

В целом, покупка «Газпромом» компании «Сибнефть» и приобретение «Юганскнефтегаза» «Роснефтью» фактически завершили установление контроля над нефтяной отраслью, ведь только перечисленные три актива дают примерно 26% всей российской нефтедобычи. Если же сюда добавить еще крайне лояльных власти «ЛУКОЙЛ» и «Сургутнефтегаз», получается и вовсе 58%.

Топливо-энергетический комплекс. Параллельно с нефтегазовым комплексом государство завершает консолидацию и российского ТЭКа. 8 февраля 2007 г. глава «Газпрома» Алексей Миллер и гендиректор «Сибирской угольной энергетической компании» (СУЭК) Владимир Рашевский подписали протокол о намерениях по созданию совместной компании «на основе имеющихся у них электроэнергетических и угольных активов». В результате сделки «Газпром» получит в компании 50% плюс 1 акция. К лету 2007 года СУЭК фактически войдет в группу «Газпром». Суммарная стоимость создаваемого СП составит порядка \$11 млрд и она станет крупнейшей после РАО ЕЭС энергокомпанией в России.

Атомная энергетика. В марте 2006 г. в целях консолидирования отрасли атомного машиностроения создается субхолдинг «Атомэнергомаш», в который со временем предполагается включить «ЗиО-Подольск», «Ижорские заводы» и «Силовые машины». Объединившись, эти российские предприятия могут производить практически всю

номенклатуру оборудования для атомной энергетики и рассчитывать на треть мирового рынка, который оценивается в \$45 млрд.

В январе 2007 г. Госдума принимает в окончательном, третьем чтении закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом и акциями организаций, осуществляющих деятельность в области использования атомной энергии, и о внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ». Документ не только определяет приоритеты государственной политики в области управления имуществом гражданского атомного комплекса, но и предусматривает создание государственной корпорации «Атомэнергопром», которая позднее будет создана на базе госконцерна «ТВЭЛ». В «Атомэнергопром» войдут все главные предприятия российской атомной отрасли, принадлежащие государству, занимающиеся добычей урана, его переработкой, созданием ядерного топлива, атомным машиностроением и производством электроэнергии на АЭС, включая акционерные общества, федеральные государственные унитарные предприятия (ФГУП) и федеральные госучреждения гражданского сектора атомной отрасли. В соответствии с законом, данная вертикально интегрированная структура будет представлять интересы РФ на мировом ядерном рынке и объединит всю технологическую цепочку отрасли. 100% акций этой компании законом закрепляются в федеральной собственности. Объединение произойдет на основе вертикально-интегрированных субхолдингов по видам деятельности. При этом уже сейчас в ТВЭЛ входит ряд крупных российских предприятий, специализирующихся на добыче урана, производстве и поставках ядерного топлива на АЭС.

Энергетика. Проекты концепций работы «Газпрома» в энергетике разрабатывались неоднократно с 2005 года, когда глава компании Алексей Миллер объявил о превращении ее в глобальный энергохолдинг. Однако каждый раз находились причины, по которым энергостратегия откладывалась. Но видимо подготовка энергостратегии монополии завершается. В соответствии с представленным 22 марта 2007 г. правлению газовой монополии документом «Газпром» собирается установить контроль над ОГК-2 и ОГК-6 и войти в капитал ТГК-1, ТГК-3 («Мосэнерго») и ТГК-7. Энергетическим бизнесом «Газпрома», стоимость которого аналитики оценивают в сумму порядка \$7 млрд, будет управлять стратегическое подразделение газового концерна – компания «Газпромэнерго».

Машиностроение. В отличие от нефтегазового и топливно-энергетического комплекса, где создание гигантов уже близится к завершению, в машиностроении этот процесс сейчас в самом разгаре. Его инициатором смело можно назвать ФГУП «Рособоронэкспорт», начавший свое превращение из отдела продаж российского военно-промышленного комплекса в крупнейший промышленный конгломерат – многопрофильную корпорацию в области машиностроения и высоких технологий.

Начало формирования многопрофильной государственной корпорации было положено в 2002 году, созданием при оружейном экспортере «Рособоронэкспорте» компания «Оборонпром», получившей все военные активы «Госинкора». В последствии «Оборонпром» установил полный контроль над предприятиями «милевского блока»: Московский вертолетный завод имени Миля (разработчик вертолетов) и три серийных завода в Улан-Удэ, Казани, Ростове-на-Дону; выкупил у АФК «Система» 49,46% ОАО «Камов». В результате объединения «милевского» и «камовского» блока привело не только к оптимизации технологической базы, но и созданию государственной *вертолетостроительной монополии* с оборотом почти полмиллиарда долларов в год.

В 2004 году «Рособоронэкспорт» покупает компанию *военно-промышленного комплекса* «Оборонительные системы-Инвест», контролирующую КБ «Кунцево» и Московский радиотехнический завод. На эти два предприятия приходится примерно 40% дохода от выпуска систем ПВО С-300.

В 2005 г. «Рособоронэкспорт» устанавливает управленческий контроль на АвтоВАЗе (*автопром*), назначив, при поддержке высшего руководства страны, своих представителей сначала в совет директоров, а затем и на ключевые должности в правлении.

В конце 2006 года «Рособоронэкспорт» получает контроль над крупнейшим в мире производителем титана – ОАО «Корпорация «ВСМПО-Ависма», завершив приобретение 66% акций. На долю компании приходится около 40% его поставок для Boeing, около 80% — для Airbus (включая их субподрядчиков).

В настоящее время «Рособоронпром» владеет двумя десятками различных предприятий, а его представители входят в советы директоров практически всех значимых машиностроительных компаний, выпускающих продукцию военного или двойного назначения. При этом «Рособоронэкспорт» намерен участвовать в управлении всех созданных и создающихся с его участием холдингов: авиационном, морском, точного приборостроения и т.д. Одновременно «Рособоронэкспорт» имеет шансы получить контроль над группой «Волга-Днепр», в состав которой входит одноименная авиационная компания, занимающая более половины мирового рынка перевозок сверхтяжелых и нестандартных грузов, а также над двумя ведущими космическими предприятиями страны – РКК «Энергия» и НПО «Энергомаш».

Глава другого государственного агентства, а именно Федерального агентства по промышленности (ФГУП «Роспром»), Борис Алешина пошел еще дальше в консолидации государственной собственности и в своем письме президенту РФ Владимиру Путину с соображениями по стратегическому развитию автомобильной отрасли, предложил создать единую национальную автомобильную мегакорпорацию, в которую бы вошли крупнейшие российские автозаводы – «АвтоВАЗ», «ГАЗ» и «КамАЗ». По его мнению, корпорация производитель легковых автомобилей, грузовиков, автобусов, занимающая не менее 50% каждого из рынков, займет «заметное место в мировой автомобилестроительной иерархии с высоким уровнем капитализации». Тем более что объединение должно пройти безболезненно. Так как эти компании не являются друг для друга конкурентами.

Июнь 2006 г. – увеличение доли государственной собственности в экономике продолжается. ОАО «Российские железные дороги» принимает решение о покупке блока пакета «Трансмашхолдинга» на который приходится 70% российского производства локомотивов, 85% – магистральных пассажирских вагонов.

Спецэкспортер российских вооружений ФГУП «Рособоронэкспорт», который уже выпускает оружие, автомобили, титан и спецстали, решил монополизировать еще один рынок – *электроники*, используемой в производстве вооружений. По мнению ФГУП «Рособоронэкспорт» интеграция предприятий сверхвысокочастотной, опто-, фото- и квантовой электроники, а также специальной микроэлектроники" возможна на базе ОАО «Оборонпром». Суть концепции создания нового госхолдинга с участием следующим образом: «Оборонпром» проводит допэмиссию своих акций, которую выкупает государство, путем внесения в уставный капитал этого ОАО госпакетов акций двух десятков отраслевых предприятий, 15 из которых в настоящее время существуют в виде ФГУПов и которые, согласно проекту указа, будут преобразованы в ОАО. Затем в составе ОАО «Оборонпром» будет создана «специализированная интегрированная структура с рабочим названием ОАО «Электронные системы»».

В свою очередь другая полугосударственная структура РАО ЕЭС, расширяя государственную длань, проявляет интерес к *энергетическому машиностроению* (приобретено у «Интерроса» 22,43% акций «Силовых машин»); к *электротехнической промышленности* (приобретены предприятия в Чебоксарах и Саранске, выпускающие оборудование релейной защиты, кабели, коммутационные устройства, трансформаторы); к *энергостроительному комплексу* (приобретены акции КамАЗа, «Атоммаша»).

Авиапром. В феврале 2006 года Президент РФ подписал указ о создании открытого акционерного общества Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), в которую сгруппируют более 20 гражданских и военных авиазаводов и конструкторских бюро. Уставный капитал ОАК составил 96,72 млрд рублей, доля государства в нем составляет более 90%. В уставный капитал компании внесено 100% акций авиационной холдинговой

компании Сухой, 86% акций межгосударственной авиастроительной компании Ильюшин и 90,8% акций компании Туполев. Также в ОАК будут внесены 15% внешнеэкономического объединения «Авиаэкспорт», 38% «Ильюшин Финанс Ко», 25,5% «Комсомольского-на-Амуре авиационного объединения имени Гагарина», 38% нижегородского авиастроительного завода «Сокол», 25,5% новосибирского авиационного производственного объединения имени Чкалова и 58% «Финансовой лизинговой компании». Внутри корпорации образуется 4 субхолдинга по направлениям: боевая авиация, гражданская, транспортная и роботизированные системы (разработка и производство беспилотных самолетов). Со временем в корпорацию волеется и вертолетостроительная подотрасль, в которой ситуация несколько лучше, чем в авиации. Отечественные вертолетостроители пока что контролируют чуть более 30% мирового рынка продаж. Однако и их теснят конкуренты, что диктует неизбежность объединения с авиакомплексом.

Судостроение. Март 2006 г. Президент РФ Владимир Путин подписывает указ о создании Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Предполагается, что в рамках новой корпорации будут созданы три государственных профильных холдинга, сформированных по территориальному принципу: ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения» и ОАО «Дальневосточный судостроительный судоремонтный центр». Каждый из этих холдингов будет строиться на базе нынешних флагманов отрасли. По предварительной информации, на востоке базовым предприятием станет ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда», на Балтике – акционированное к тому времени ФГУП «Адмиралтейские верфи». В состав «Северного центра судостроения» будут входить два субхолдинга. Один из них возглавит ОАО «Центр судостроения ПО «Севмаш», который возникнет на базе активов одноименного ФГУПа. Он будет заниматься подводным кораблестроением. Второй, судоремонтный, будет управляться ОАО «Центр судоремонта «МП «Звездочка» (Северодвинск). Новый холдинг будет на 100% принадлежать государству. В него войдут ФГУПы, конструкторско-проектные бюро и остальные госпредприятия отрасли, которые в ближайшие месяцы будут акционированы. Также чиновники не исключают, что в ОСК войдут и частные предприятия отрасли. По мнению экспертов, по завершении реформы государство может получить контроль над компанией с капитализацией свыше \$10 млрд.

Авиационное двигателестроения. Осенью 2005 г. Глава Роспрома Борис Алешин впервые публично озвучил планы возглавляемого им ведомства и Минпромэнерго, что они готовы рассмотреть вопросы объединения отрасли авиационного двигателестроения на базе четырех крупных предприятий: ОАО «НПО «Сатурн», ОАО «Уфимские моторы», «Пермские моторы» и ФГУП «ММПП «Салют»». Ранее на базе ММПП «Салют» уже сформирована интегрированная структура. В нее вошли: МКБ «Гранит», НТЦ «НИИД», ОКБ «Горизонт», Гаврилов-Ямский МЗ «Агат», ОАО «Агрегат», ОАО «Топаз», Приднестровский завод «Прибор». Следующим шагом станет присоединение ФГУП «ОМО им. П.И. Баранова».

Рассмотренные примеры иллюстрируют политику усиления государственного регулирования и увеличения доли государственной собственности в рамках госконцернов. Но есть и другие предприятия, об интересе к которым государства можно судить, хотя и довольно уверенно, но на основании лишь косвенных данных.

В отличие от создания машиностроительных холдингов, где активную роль играют ФГУПы, в **горнодобывающей промышленности** создание холдингов хоть и идет без видимого участия государства, однако просматривается и его «интерес». Так по сообщению ряда изданий весь прошлый год сталелитейщики жаловались на высокие цены на железорудное сырье на внутреннем рынке. Отчасти это было следствием мировой конъюнктуры, отчасти – явно идущих процессов монополизации железорудной отрасли.

В конце 2005 года появилась информация, что в «Алросе» полным ходом идут процессы восстановления прямого государственного контроля. После завершения в конце

2006 года многомесячной судебной тяжбы между Росимуществом и правительством Якутии, когда стороны делили имущество НПО «Якуталмаз», алмазный гигант АЛРОСА де-факто перешел под контроль федеральных властей.

В 2006 году гендиректор «Газпроминвестхолдинга» А. Усманов заявил о своем желании выкупить доли в Лебединском ГОКе и Оскольском электрометаллургическом комбинате (ОЭМК). После выкупа акций Усманов намерен объединить комбинаты с другими своими активами – входящими в «Металлинвест» Михайловским ГОКом и «Уральской сталью». В результате будет создан крупнейший в стране горнометаллургический холдинг, рыночная стоимость которого может превысить \$8 млрд. Затеянное объединение горнометаллургических компаний укладывается в стратегию государства по консолидации разрозненных отраслевых предприятий. По запасам железных руд Россия находится на первом месте в мире, как и по газу. Но если есть флагман газовой индустрии – «Газпром», то почему такой же флагман нельзя построить в железорудном сегменте, который будет диктовать цены на железорудное сырье всему миру. Судя по всему, г-н Усманов, вряд ли всерьез взялся бы за эту идею, не имея четкого одобрения сверху. Поэтому не исключено, что Усманов выполняет «государственное» задание и в будущем может продать объединенный холдинг одной из госкомпаний.

Весь 2006 год рынок будоражили слухи о переговорах собственников «Норильского никеля» и Уральской горно-металлургической компании (УГМК) о продаже своих бизнесов структурам, приближенным к государству. Заметим, что за ними просматривается вполне прозрачная бизнес-идея. Дело в том, что основа деятельности этих металлургических компаний – **добыча и переработка руд цветных металлов**. Рудная база России уникальна, и, как и в случае с железом, резоны создать монополию здесь есть, тем более что большая часть готовых цветных металлов уходит на экспорт. Но в отличие от стальной индустрии «цветные» ГОКи уже давно включены в состав металлургических холдингов – одни еще в советское время (как «Норильский никель»), другие – в результате приватизации и передела собственности (как УГМК). Так что эти предприятия вполне могут оказаться вовлеченными в процесс создания госмонополии.

Политика усиления государственного регулирования проявляется не только в стратегических отраслях, но и в отраслях, способных к саморазвитию по законам рыночной экономики. Взять хотя бы **авиаперевозки** и две крупнейшие российские компании «Аэрофлот» и KrasAir. По мнению одной группы разработчиков, основной задачей «Аэрофлота» должно стать «достижение ситуации, когда в РФ существует одна регулярная сетевая компания («Аэрофлот»), а все остальные являются ее зависимыми или дочерними обществами». Для этого предполагается увеличить уставный капитал «Аэрофлота» за счет госакций в региональных авиакомпаниях и аэропортах. А с частными компаниями «Аэрофлот» может создать альянс или договориться о выкупе акций у их владельцев. Если государство пойдет на это и передаст все шесть госпакетов, то укрупненный «Аэрофлот» сможет занять почти половину рынка. Но есть и другая позиция. Для Минэкономразвития актуальнее проект консолидации отрасли на базе авиакомпании KrasAir. В холдинг должны войти KrasAir, «Домодедовские авиалинии», «Омскавиа», «Самара» и «Сибавиатранс». Доля государства в нем составит, приблизительно, 42,19%. Для того, чтобы нарастить госдолю, Росимущество предлагает передать этому холдингу даже госпакеты акций авиакомпаний «Пулково» и «Дальавиа». Кто победит в этом споре не ясно. Ясно другое: в результате усиления государственного регулирования отрасль постепенно консолидируется под крылом государства.

II. К вопросу об эффективности госсобственности

Конечно, политика усиления государственного регулирования и увеличения доли государственной собственности не является национализацией. Обилие прецедентов, когда бывшие частные компании вдруг оказывались в государственной собственности, можно

объяснить и простым совпадением: мол, все это интересы бизнеса. Но вопрос в другом. Как к этому относиться? Ведь одно дело огосударствить; другое дело сделать государственную собственность эффективной.

Хорошо известно, что страны, которые стремятся догнать развитые государства, достичь их уровня развития, нуждаются в более сильном государственном руководстве и участии, чем развитая часть мира. В этом контексте решительная и активная роль государства в развитии национальной экономики, в обеспечении конечной результативности модернизационных мероприятий, оцениваемой с учетом интересов всего общества необходима.

Опыт проведения экономических реформ в России показал, что ускоренная приватизация автоматически не привела к повышению эффективности производства. Надежды на быструю массовую приватизацию, которая позволила бы частному бизнесу обеспечить рост эффективности общественного производства, при условии, что стихийный рынок автоматически отрегулирует пропорции производства, не оправдались. Тезис о том, что приватизированные предприятия работают эффективнее государственных на практике также не находит подтверждения. Анализ постприватизационного развития ряда инвестиционно привлекательных компаний топливно-энергетического комплекса, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности и других отраслей которые перешли во владение частных собственников показывает, что большая их часть не сумела обеспечить эффективное управление. Новые хозяева не заинтересованы развивать предприятия, осуществлять научно-технологический прогресс. Философия новых хозяев заключается лишь в приобретении, разделе и перепродаже государственной собственности. Только часть новых собственников имела конечной целью занятие в полном смысле предпринимательской деятельностью, предусматривающей реструктурирование принадлежащих им предприятий с полноценным выходом на внутренний и внешний рынок.

В сложившейся ситуации государству нет смысла бездействовать, пока крупные сырьевые холдинги подминают под себя экономику. Государство обязано поднимать экономику страны, разрушенную в результате бесшабашных реформ в начале 90-х. Только власть способна ослабить сырьевую зависимость России – бизнес этим заниматься не будет: ему выгоднее и дальше продавать нефть за рубеж.

Для достижения поставленных задач у государства есть два способа добиться своей цели. Один сложный и трудоемкий – *развивать конкуренцию, бороться с олигархами с помощью антимонопольной политики*. Другой – *самому создавать новые источники роста*, пускай и путем национализации. Очевидно, что государство выбрало второй путь. И в этом ничего страшного нет.

Во-первых. Если Россия претендует на сильные позиции в глобальной экономической системе, то она по целому ряду параметров должна быть узнаваемая как экономически мощная держава. Среди тысячи крупнейших компаний мира она должна иметь представительство числом как минимум в два-три десятка, а не один «Газпром». Эти компании должны иметь определенно национальный капитал в своей основе, только так четко дать понять, в чем наши конкурентные преимущества. Среди этих компаний как минимум треть должны составлять компании новой технологической волны.

Во-вторых. Консолидация активов в крупных государственных корпорациях, созданных в наиболее капиталоемких отраслях экономики, которые будут способны реализовывать не только самостоятельные проекты, но и международные, в том числе с частными инвесторами, как российскими, так и иностранными, не только удовлетворит внутренние потребности, но и укрепит позиции России на мировом рынке.

На уровне мировых глобальных лидеров могут конкурировать лишь подобные компании. К примеру, в настоящее время интерес к российской атомной энергетике проявляют такие крупнейшие потребители энергоресурсов, как Китай и Индия. Поэтому

при объединении машиностроительных заводов Росатом может надеяться на получение подрядов в этих странах.

В-третьих. Публично обсуждая действия государства по консолидации активов, почему то упускается из вида параллельный процесс – процесс концентрации собственности у олигархов. Вспомним олигархические империи. Заглянем в список российских мультимиллионеров, опубликованный в журнале «Финанс» или Forbes. Так почему же олигархам можно консолидировать собственность, при этом полученную далеко не честным путем, а государству нельзя?

В-четвертых. Суверенитет России, воплощенный в стратегических отраслях, надо защищать от иностранцев. Иностранные стратегические инвесторы готовы приобретать в основном сырьевые компании, легко интегрируемые в рыночные отношения, не требующие больших капитальных затрат на реструктурирование и запуск производства. Предприятия с морально и физически устаревшим оборудованием, требующие перестройки производства, иностранных инвесторов не интересуют. Определенный интерес иностранные инвесторы проявляют и к высокотехнологичному сектору, но немного с другой целью – избавиться от потенциального конкурента. Поэтому государство, максимальным образом усиливает свою роль в наиболее понятных ему, при этом наиболее емких по денежному потоку и доходных сырьевых отраслях: нефтянка, газовая отрасль, алмазодобывающая промышленность, горнодобывающая индустрия, металлургия – эти отрасли дают примерно 80% всего российского экспорта.

В целом, при правильном подходе, процесс участия государства в консолидации собственности должен будет способствовать устойчивому развитию экономики страны и росту доходов населения, как в следствии благоприятной конъюнктуры, так и в следствии мер по наполнению бюджета. Кроме того, это создаст условия для резкого снижения политических рисков.

Однако политика усиления государственного регулирования и увеличения доли государственной собственности в ряде ключевых отраслей экономики России при доминировании в рыночной экономике частного предпринимательства может иметь губительные последствия. Основной аргумент противников активного участия государства в управлении национальным имуществом заключается в следующем. Государственное управление представляет собой функцию публичной власти, принципиально отличную от функции управления национальным имуществом. В области экономической деятельности в обязанность государства входит, прежде всего, регулирование отношений между экономическими агентами. Конечно, государство может по совместительству являться и «верховным управляющим» национальным имуществом. Однако история свидетельствует, что государство плохо справляется с этой ролью. То есть, если речь идет об управлении в смысле осуществления предпринимательских или хозяйственных функций, чиновник является далеко не лучшей из возможных кандидатур. И вот почему.

Что бы стать глобальным лидером, не став публичной компанией, едва ли возможно. А публичные компании имеют одну хорошую особенность: кто бы ей не владел – государство или частный капитал – через некоторое время все болячки неэффективности управления вылезут наружу. Какова твоя эффективность налогообложения, какая у тебя себестоимость, какой у тебя доход на одного сотрудника. Ведь все это будет отражаться на капитализации. Поэтому ключевой вопрос – *насколько быстро и четко государство сможет себя позиционировать как полноценного собственника*. Если принципы управления активами будут установлены такие же, как и в частном бизнесе, то вопрос о том, кто – государство или частный капитал – являются основным, не будет иметь никакого значения. Но смогут ли госкомпании наладить эффективную работу? Пока факты говорят об обратном. Государство, являясь собственником имущества около 9 тыс. федеральных государственных унитарных предприятий и акционером около 4 тыс.

акционерных обществ, в лице РФФИ так и не смогло грамотно наладить управление пакетами акций.

Управление находящимися в государственной собственности акциями и долями осуществляется через представителей в органах управления хозяйственных обществ. Однако сложившуюся систему управления в силу ряда причин объективного и субъективного характера нельзя признать эффективной. Управление построено таким образом, что участие представителей государства в собраниях акционеров и советов директоров акционерных обществ, как правило, осуществляется без учета финансово-экономического состояния обществ, их отраслевых особенностей, без представления о перспективах их развития.

В силу отсутствия реального механизма принятия решения по управлению государственными предприятиями и механизма доведения этого решения до конкретного предприятия, любое воздействие государства на производственную деятельность с большой вероятностью будет неэффективно, несогласованно, некомпетентно. Имеющиеся исключения лишь подтверждают правильность данного утверждения.

За примерами ходить далеко не надо. Совет директоров и правление «Газпрома» и «Роснефти» заполнены чиновниками по тем же принципам, что компании с неоднородным составом акционеров. А чиновники, попавшие в совет директоров, не имели, да и не имеют никаких стратегических задач. Ранее они голосовали по указаниям ГКИ, потом Росимущества, то есть органов, не имевших никаких экономических функций. То есть представители государства в советах директоров никогда не получали и не могли получить указаний голосовать за какой-либо инвестиционный проект, подготовленный в соответствии макроэкономической политикой государства или хотя бы в соответствии со здравым смыслом. При этом неочевидность эффективности принимаемых решений в результате подмены экономической целесообразности политическими решениями проступает почти из каждого принятого госчиновниками решения. Например, что получил «Газпром» и «Роснефть» от покупки «Сибнефти» и «Юганснефтегаза» соответственно? Попытаемся оценить последствия этих сделок в целом для государства.

Приобретение «Газпромом» «Сибнефти» за \$13 млрд. – не такая уж выгодная сделка, как может показаться на первый взгляд.

Во-первых, «Газпрому» их пришлось занимать. Однако хорошо известно, что ЛВО (выкуп за счет кредита) – высокорискованный и далеко не всегда успешный способ поглощения других компаний, что подтверждает анализ последствий волны слияний в 80-х годах. Это еще опаснее в данном случае, поскольку «Газпром» изначально имеет высокий уровень задолженности. В результате займа суммарная задолженность увеличилась в 2005 г. по сравнению с 2004 г. на 60%, достигнув отметки 797 млрд. 465 млн. руб., что в 2,5 раза превышает объем годовой чистой выручки группы. Понятно, что стоимость обслуживания такого долга с учетом плохой структуры ляжет тяжелым бременем на компанию. Но так как «Газпром» – это государственная компания, то значит расплачиваться придется государству за счет его граждан (повышением отпускных цен на газ потребителям). А может быть за счет Белоруссии? От повышения цен на газ и нефть экономика Белоруссии потеряет \$5 млрд за год.

Во-вторых, несмотря на существенный рост капиталовложений (на 57%) и агрессивную политику по приобретению новых лицензий на недропользование, в 2006 году нефтяная компания «Сибнефть» (ныне «Газпром нефть») продолжит сокращать добычу нефти. Согласно прогнозу, без учета доли в «Славнефти» производство сократится на 3% по сравнению с 2005 годом, а консолидированная добыча снизится на 0,5%. В итоге «Газпрому» досталось предприятие, где добыча нефти падает, а себестоимость ее за два года выросла в полтора раза. Хотелось бы верить, что возможная покупка «Газпромом» нефтяных активов и превращение его из чисто газовой в диверсифицированную нефтегазовую компанию значительно повысит ее финансовую

устойчивость, что, в свою очередь, увеличивает вероятность быстрой выработки концепции реструктуризации будущего нефтегазового гиганта, которая будет нацелена на конкурентную добычу, монопольную транспортировку и хранение.

Аналогичная ситуация сложилась и при приобретении «Юганскнефтегаза» «Роснефтью». По результатам прогнозных оценок «Юганскнефтегаза», сделанных Dresdner Kleinwort Wasserstein, получается следующая картина. Если ЮКОС мог несколько лет подряд увеличивать добычу нефти на 16% в год, то госкомпания этого сделать не сможет – потому, что у «Роснефть» не обладает подготовленной в ЮКОСе уникальной моделью разработки месторождений «Юганскнефтегаза». Можно согласиться с рядом экспертов, которые сходятся во мнении, что если уж и продавать «Юганскнефтегаз», то лучше, чтобы покупателем стала европейская компания, например Total или ENI, но ни в коем случае не государственные CNPC или ONGC и тем более не «Роснефть». Это позволило бы выручить больше денег на аукционе, увеличить конкуренцию на внутреннем рынке нефти и нефтепродуктов, дало бы синергетический эффект, не говоря уже о весомых политических дивидендах.

Поэтому все бравадирующие заверения руководителей «Газпрома» и «Роснефти» о целесообразности приобретений, основываются лишь на одном факте, а именно на последовавшем росте стоимости компаний. Но они забывают сказать о том, что, во-первых, приобретенные компании не были еще полностью оценены рынком; во-вторых, бурный рост стоимости компаний напрямую связан с благоприятной сырьевой конъюнктурой на мировых рынках.

Или вот еще несколько примеров. При реформировании отрасли авиационного двигателестроения на государственном уровне было принято решение собрать ряд крупнейших производителей (напомним, ОАО «НПО «Сатурн», ОАО «Уфимские моторы», «Пермские моторы») на базе одной площадки – завода «Салют» (г. Рыбинск). Нет сомнений, что данный регион богат квалифицированными кадрами в области авиастроения. Но чиновники, принимавшие решение даже не вспомнили о том, что у Москвы ведь есть огромное преимущество перед Рыбинском, здесь расположены МГУ, МАТИ, Физтех, ЦИАМ, ЦАГИ, ЛИИ. Здесь же находятся основные ресурсы ВВС. В результате ни один сотрудник при переносе ОКБ «А. Лялька – Сатурн», не переехал из Москвы в Рыбинск. Все кадры остались в Москве, а московская площадка была разрушена. Не вспомнили чиновники и о внутриотраслевой конкуренции. Как только всех двигателестроителей интегрируют на одной площадке, прекратится отраслевая конкуренция, у производителей авиатехники не будет выбора поставщиков агрегатов.

С таким чиновничьим рвением несложно предсказать результат создания российской автомобильной мегакорпорации («АвтоВАЗ», «КамАЗ», «ГАЗ»). Да, технически объединение в единую национальную автомобильную мегакорпорацию, крупнейших российских автозаводов будет не так сложно сделать. «АвтоВАЗ» недавно перешел под контроль государственного «Рособоронэкспорта», «КамАЗ» уже многие годы контролируется госкомпаниями, и только «ГАЗ» является частным предприятием. Другой вопрос, кому нужно это объединение? Необходимость создания «многопрофильной диверсифицированной корпорации» абсолютно не очевидна. Зачем объединять в одну компанию столь разные активы? С таким же успехом в корпорацию можно включить и машиностроительные предприятия, и в итоге получим классический корейский «чеболь» – большинство из них, в свое время, не прошли испытание конкурентоспособностью.

Мало того, что государство инвестировало в приобретение промышленных активов уже десятки миллиардов долларов, реализация амбициозных планов приведет еще и к дополнительным госрасходам. Для обеспечения будущего благополучия мегакорпорации предлагается осыпать его золотым дождем на сумму до \$8 млрд. – \$5 млрд. инвестировать до 2010 года в НИОКР и в смежные производства двойного назначения, порядка \$3 млрд. поступят в виде государственных гарантий по кредитам. Поэтому для реализации плана по созданию мегакорпорации ему необходимо придать статус федеральной целевой

программы. Да вот только вопрос заключается в следующем: будет ли результат соответствовать понесенным расходам? Ведь расчеты по созданию мегакорпорации, так еще и не приведены.

Возвращаясь к установлению контроля «Рособоронэкспортом» над АвтоВАЗом заметим, что чуда, которого ожидали от новой команды управленцев в лице ставленников «Рособоронэкспорта», не случилось. Из опубликованного отчета ОАО «АвтоВАЗ» о результатах своей финансовой деятельности за первые шесть месяцев 2006 г. «Рособоронэкспорту» пока не удастся вытянуть тольяттинское предприятие из стагнации. Рыночная доля автомобилей марки «Лада» сократилась до 42,7%, с 49,2% годом ранее. Рентабельность по чистой прибыли и вовсе упала до 3,8%, с 4,2% годом ранее. Основным фактором, позволяющим тольяттинцам оставаться на плаву, является повышение цен на продукцию и небольшое увеличение продаж. С начала 2006 г. отпускные цены на весь модельный ряд «Лад» выросли в среднем на 5,85%. У компании до сих пор нет четкой стратегии того, в какую сторону она намерена двигаться дальше. Неизвестно также, с каким модельным рядом она будет работать через 5-10 лет. Пока же руководители автомобильной компании подали в правительство новый вариант соглашения на работу в режиме промышленной сборки. Если раньше АвтоВАЗ претендовал на льготный импорт восьми автокомпонентов, то теперь их количество предполагается увеличить в несколько раз. Беспшлинный ввоз компания предполагает использовать при запуске производства новых моделей. Льготная импортная ставка составляет 3% против обычных 20%. Одновременно АвтоВАЗу обещано из госбюджета для пополнения модельного ряда Lada двенадцать свежими моделями \$5 млрд. Только есть подозрение, что никакие миллиарды бюджетных денег не сделают АвтоВАЗ законодателем автомобильной моды. Достаточно заглянуть в отчет компании по МСФО за 2005 г., чтобы обнаружить там расходы на НИОКР в объеме \$26 млн. Hyundai Motor – отнюдь не лидер мирового автомобилестроения – в тот год потратил на исследования и разработки \$802 млн, а Toyota – \$6,4 млрд. Следовательно, можно скептически отнестись к перспективе обновления модельного ряда завода собственными силами. Поэтому, для повышения конкурентоспособности производимой продукции и выходя на мировые рынки у АвтоВАЗа есть только один выход – кооперация с зарубежным партнером, например, французским Renault.

Компания «Сибнефть» («Газпром нефть») перерегистрирована в Санкт-Петербурге. Северная столица теперь будет получать сотни миллионов долларов налоговых платежей, хотя основные подразделения компании работают в Омской области. Омские власти подсчитали бюджетные потери, которые они понесут в результате перерегистрации ОАО «Сибнефть» из Омской области в Санкт-Петербург, – не менее 14 млрд. рублей ежегодно. Это ровно половина бюджета области на 2006 год. Интересно, принимая решение о переносе штаб-квартир из одного региона в другой, чиновники советовались с региональными властями или нет, просчитывали возможное развитие событий. Ведь аналогичные ситуации могут теперь возникать и с другими госкомпаниями. Прежде всего, угрозу ухода налогоплательщика для себя видят регионы, где еще остались активы ЮКОСа: «Томскнефть», Ачинский нефтеперерабатывающий завод (Красноярский край) и Ангарская нефтехимическая компания в Иркутской области.

Между тем единственным экономическим аргументом в пользу происходящей национализации остается утверждение, что таким-де образом создаются могучие хозяйствующие субъекты, способные на стратегическое поведение. Тогда правильно госчиновникам будет задуматься над ответом на следующие вопросы: где же стратегическое поведение госнефтянки, где новые НПЗ, где новые нефтепроводы, где новые технологии?

Кроме некомпетентности госчиновников, принимающих ключевые управленческие решения, необходимо сказать и о *несогласованности их действий*.

Вернемся к идее создания холдинга «Атомэнергопроп». Для ее воплощения в жизнь С. Кириенко придется убедить нынешних собственников «Силовых машин» и Объединенные машиностроительные заводы» (ОМЗ) отказаться от своих активов. По мнению экспертов, это задача не из легких. Более 75% акций ОМЗ контролируют структуры «Газпрома», глава которого А. Миллер пытается диверсифицировать газовый бизнес своей компании за счет покупки нефтяных, а также атомных предприятий. В частности, принадлежащий монополии Газпромбанк уже заявил о своем интересе к АЭС «Белене» в Болгарии. Причем правительство этой страны не против прихода «Газпрома» в болгарскую атомную отрасль. В этом случае «Газпрому» было бы не с руки отказываться от российского атомного производства, чтобы искать аналогичные активы за рубежом, если София отдаст предпочтение россиянам достраивать болгарскую станцию. При этом, как неоднократно подчеркивалось, «интерес структур «Газпрома» к атомным активам не противоречит планам Росатома: все действия предпринимаются по взаимной договоренности». Покупка «Силовых машин», также остается пока под вопросом. «Интеррос», владеющий 30,4% акций «Силовых машин» (до осени 2007 года этим пакетом управляет другой совладелец – РАО «ЕЭС России»), также пока не готов расстаться с этим активом и даже разрабатывает пятилетнюю стратегию развития предприятия. Такая же позиция у РАО «ЕЭС», которое готово консультировать Росатом, но не продавать ему свой пакет «Силовых машин».

Несогласованность госчиновников проявляется и в привлечении международных автогигантов к открытию своих сборочных заводов в России с одновременным созданием национальной мегакорпорации. По мнению главы Роспрома – иномарки являются главным врагом российского автопрома: «неуклонный рост продаж на российском рынке новых импортных автомобилей превращает конкуренцию в неравный бой». Но ведь происходит это просто потому, что иностранные компании собирают более современные и качественные автомобили, и усиление позиций иномарок в России можно прекратить, лишь запретив их продавать. Тогда не ясно, зачем вообще сотрудничать с иностранными автогигантами в организации сборки их автомобилей у нас.

Решение о создании «Объединенной авиационной компании» стало хоть и запоздалым, но правильным ответом на системный кризис в авиационной отрасли. Во всем мире консолидация и образование крупных структур прошли в 70-е годы. В США и Европе в авиастроении фактически осталось по одной ведущей фирме. Бурно развивается авиастроение в таких странах, как Китай, Иран, Индия и Бразилия, где государство оказывает ему всемерную поддержку. Но почему то в нашей стране поддержка национального авиапрома опять таки становится противоречивым процессом. Крупнейший российский перевозчик Аэрофлот разработал долгосрочную программу закупки новой авиатехники до 2010 года. До этого срока, согласно расчетам специалистов компании, Аэрофлот по различным финансовым схемам приобретет 110-115 самолетов (большая часть машин – новые самолеты производства Boeing и Airbus). В рамках этой программы совет директоров Аэрофлота одобрил операционный лизинг в 2006-2007 годах 12 Airbus-320-200, которые приходят на смену устаревшему среднемагистральному самолету Ту-154, и шести грузовых MD-11. В 2008-2015 годах Аэрофлот должен еще купить 30-35 самолетов Airbus 320. Национальная резервная корпорация и американская корпорация Boeing подписали соглашение на постройку 22 дальнемагистральных самолетов Boeing-787 для «Аэрофлота». На этом фоне контракты на поставку российской авиатехники весьма скромны: 30 новых российских RRJ и шести Ил-96-300. Пренебрежительное отношение этих компаний к отечественным самолетам вызывает тревогу, сожаление, но и удивление. Ведь основным акционером «Аэрофлота», владеющим 51,17% акций, является государство.

Но более классическим примером, воочию обнажающим истинные причины несогласованности госчиновников, является противостояние двух госхолдингов «Газпрома» и «Роснефти». До недавнего времени, несмотря на контроль государства над

ними, оба холдинга агрессивно конкурировали друг с другом. Наиболее остро их соперничество проявилось в ходе продажи крупнейшего добывающего актива ЮКОСа «Юганскнефтегаза» (ЮНГ). Однако можно предположить, что даже после заключения стратегического соглашения отношения двух корпораций не станут безоблачными. Амбиции той и другой команды, а также политиков, которые их поддерживают, никуда не исчезли, поэтому столкновения будут возникать непрерывно. Ведь у Сечина с Медведевым не конкурентная экономика, а личная борьба за финансовые потоки.

Кроме того, нет уверенности в том, что государственные назначенцы будут работать на государство, а не заниматься банальной тратой активов к немалой выгоде узкого круга частных лиц, а государственные инвестиции станут действительно эффективными в долгосрочной перспективе.

Итоги оценки результативности инвестиций «Газпрома» за 2004-2005 годы, проведенной Счетной палатой плачевны. За рассматриваемый период газовый холдинг не выполняла плановые показатели проектов по добыче, транспортировке и хранению газа. Компания ввела только 85,7% планового задания по строительству магистральных газопроводов, а объем незавершенного строительства вырос на 9,8%. Еще менее радужно обстоят дела с геологоразведкой. На заседании коллегии Счетной палаты отмечалось, что доля геологоразведочных работ на месторождениях в капитальных вложениях «Газпрома» на протяжении ряда лет не превышает 1%. И это при том, что инвестиционная программа компании в течение 2005 года неоднократно пересматривалась и окончательно объем инвестиций был увеличен на 43,9% против первоначально утвержденного проекта. Увеличение затрат «Газпрома» идет в основном по статье «Финансовые вложения». В 2005 году их объем превысил затраты на капитальное строительство более чем в полтора раза, а их доля составила 60,4% от всего объема инвестиционной программы. При этом долгосрочные финансовые вложения направлялись в основном на увеличение доли «Газпрома» в уставных капиталах приобретаемых обществ (97,1%).

«Газпром» фактически срывает составление трехлетнего бюджета газовой отрасли. «Газпром» лишь декларирует прирост добычи газа до 2011 года и в дальнейшем официально заявляет о возникновении дефицита на внутреннем рынке. Из-за отсутствия точного прогноза добычи газа на 2008-2010 годы, с одной стороны, невозможно построить прогноз развития газопроводной системы. В результате под вопросом оказывается возможность планирования добычи газа независимыми производителями, которые уже сейчас имеют серьезные ограничения на доступ к магистральному трубопроводу. С другой стороны, отсутствие прогноза по добыче газа является самой большой проблемой в прогнозировании социально-экономического развития России.

Впрочем, сам «Газпром» опасения чиновников, похоже, никак не задевают. «Газпрому» все это сойдет с рук. «Газпром» может позволить себе разговаривать с чиновниками на равных – это крупнейшая в стране естественная монополия со всеми ее проявлениями.

Власть серьезно подправило не только структуру владельцев крупнейших компаний, она по средствам госкомпаний уже контролирует уже и 30% капитализации России. В денежном выражении доля госкомпаний в капитализации фондового рынка за последние два с половиной года увеличилась в полтора раза – с \$48 млрд. в середине 2003 года до \$190 млрд. в 2006 г. При этом государство вышло в лидеры не только благодаря крупным приобретениям, но и во многом потому, что котировки акций компаний, оказывающихся под крылом власти, начинали расти быстрее других. То, что сейчас происходит на рынке акций госкомпаний, ненормально. Складывается аномально-парадоксальная ситуация – почти все без исключения госкомпании гораздо эффективнее частных, а это не укладывается в мировую практику. Зато укладывается в логику экономической политики околокремлевской бюрократии, если подойти к процессу консолидации собственности не с позиции национализации, а с позиции передела собственности с последующей ее перепродажей. Есть и другая причина. Котировки акций огосударственных компаний

растут, но это происходит лишь, по точному замечанию Евгения Гавриленкова, главного экономиста «Тройка Диалог», благодаря снижению так называемого «олигархического риска»: рынок уверен, что теперь эти компании не тронут. Значит, одни предприятия оказываются в заведомо более благоприятных условиях, чем другие. Но в этом случае *нарушается принцип справедливой конкуренции.*

Аналогичная ситуация складывается и на рынке корпоративных заимствований. Если доля госкомпаний в капитализации фондового рынка составляет 30%, то на рынке внешних корпоративных заимствований на долю госкомпаний приходится уже более половины всех привлеченных инвестиций. Складывающаяся ситуация может иметь два негативных последствия. Первое последствие мы уже можем наблюдать – госкомпании сокращают возможности для частных корпораций привлекать заемные средства. Второе последствие – более чем реально – в соответствии с «апокалипсическим» прогнозом возможно череда корпоративных дефолтов после начала снижения цен на нефть.

III. Методы «приращения» государственной собственности.

Методы «приращения» госсобственности используются самые разные: от банкротства «ЮКОСа» и передачи ее активов в «Роснефть» до выплаты вполне рыночных \$13 млрд., которые выручил за свою «Сибнефть» Р. Абрамович. Более того, ему позволили «предпродажную подготовку»: перед самой сделкой он выплатил себе и соратникам дивиденды в 114% или \$2,3 млрд.

Рассмотрим более подробно историю превращения «Роснефти» из мелкой нефтяной компании в мирового нефтегазового лидера, которая не только до сих пор вызывает удивление, но также и судебные иски. В 2004 году государство потребовало от компании «ЮКОС» уплатить исчисляемые многими миллиардами долларов недоимки по налогам. В счет погашения долгов по налогам государство отобрало у «ЮКОСа» главное добывающее предприятие «Юганскнефтегаз» и «продало» ее на аукционе за \$9,4 млрд. никому не известной компании «Байкал Финанс Групп».

17 декабря 2004 г. ООО «Байкал Финанс Групп» подало в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) заявление об участии в аукционе по продаже акций ОАО «Юганскнефтегаз» и в тот же день получила разрешение на участие в торгах. Тогда же «Байкал Финанс Групп» перевело задаток на право участия в аукционе в размере около \$1,7 млрд. со счета в Сбергательном банке РФ. 19 декабря 2004 г. «Байкал Финанс Групп» приобрело за 260 млрд. 753 млн. 447 тыс. 303 рубля 18 копеек или порядка \$9,3 млрд. при стартовой цене 246,75 млрд. руб. (примерно около \$8,6 млрд.) 76,79% акций «Юганскнефтегаза». При этом по словам представителей Российского фонда федерального имущества (РФФИ), проводившего аукцион по продаже «национального достояния», они не владели информацией о владельцах ООО «Байкал Финанс групп».

Вслед за этим по предложению руководства «Байкал Финанс Групп» активы, приобретенные этой компанией на аукционе, были выкуплены у нее «Роснефтью».

Как позже было сказано в пресс-релизе «Роснефти»: приобретение пакета акций «Юганскнефтегаза» осуществлено в рамках реализации планов развития «Роснефти», предусматривающих превращение компании в сбалансированную, национальную, энергетическую корпорацию за счет развития производственных мощностей компании во всех регионах ее деятельности: в Сибири, на Дальнем Востоке, на севере и юге европейской части Российской Федерации. На долю «Юганскнефтегаза» приходится 70% активов «Роснефти».

Аналогичная ситуация была уже ранее опробована при продаже компании «Северная нефть», доставшаяся вначале экс-министру финансов Андрею Вавилову, который сумел обойти на конкурсе крупнейшие нефтяные компании, а затем проданная «Роснефти» за \$600 млн.

Удивляет своей «пристрастностью» к переделу собственности и российская фемида. Так, в деле «Роснефть» – «Юганскнефтегаза» суд «предъявил» «Юганскнефтегазу», в то

время принадлежащему ЮКОСу, около \$4,7 млрд. непоплаченных налогов, а также штрафов и пеней по ним. Но переход актива под крыло «Роснефти» кардинально изменил взгляды судей на правомерность начисления таких штрафных санкций. И вот уже миллиард за миллиардом снимает претензии с «Юганснефтегаза». Как следует из финансового отчета госкомпании за 2005 год, отныне ее «дочка» должна властям всего \$ 760 млн.

Интересна история и «ВСМПО-Ависма». Еще недавно это предприятие считалось весьма эффективным и обеспечивало титаном все крупнейшие авиастроительные корпорации мира. Дела у титанового холдинга шли весьма успешно, а владельцы предприятия уже подготовили почву для реализации ряда амбициозных проектов. Например, были заключены долгосрочные договоры, позволяющие нарастить производство и долю на рынке, заявлены планы провести IPO на зарубежных площадках и осуществлен ряд мероприятий, нацеленных на организацию поставок титана для американского военпрома. Однако высокий полет титанового холдинга оборвался в прошлом году. Причиной тому стал новый виток борьбы за контроль над предприятием. Вдруг ополчились бывшие мелкие акционеры, подали на компанию в суд, пришла прокуратура. К затянувшемуся спору подключилась власть: если поначалу речь шла о налоговых претензиях и уголовных делах против менеджеров «ВСМПО-Ависма», то сейчас – о прямом управлении компанией госструктурами (в лице «Рособоронэкспорта»).

Такие сделки имеют сомнительную подоплеку, а отношение к ним властей не может не настораживать. Может быть поэтому амбициозные планы по выводу российских госконцернов на мировой рынок вызывают негативные реакции в западных странах?

Конечно, возражений нет, консолидировать отрасли нужно. Государство должно укреплять позиции российских компаний на мировом рынке. Но подходить к этому следует разумно, имея четкие приоритеты и внятную стратегию развития приобретаемых активов. Но ни того, ни другого у госчиновников как не было, так и нет. Тем более, процесс консолидации должен дать экономический эффект, а не эффект перераспределения собственности в угоду одним субъектам рыночной экономики за счет других. А это, наряду с неэффективностью, несогласованностью и некомпетентностью власти, так же представляет большую опасность. В результате активность госкомпаний в области поглощений привела к тому, что еще не попавшие под огосударствление частные корпорации лихорадочно размещают акции на западных биржах, стремясь продать свой бизнес по рыночной цене и защититься от поглощения со стороны госхолдингов.

IV. Роль государства в оживлении деловой активности и повышении эффективности экономики

Анализ зарубежного опыта показывает, что во всех без исключения странах с развитой рыночной экономикой государство активно участвует в экономике, но не во всей, а только в малоприбыльных отраслях хозяйства в силу того, что они играют важную роль в решении отдельных социально-экономических проблем. У нас же все наоборот. Если разобраться, то предприятия, которые влачат нищенское существование, но при этом являющиеся социально значимыми, не только государству, но и вообще никому не нужны, их никто не хочет поглотить или присоединить к себе. Борьба идет за стабильно и хорошо работающие коллективы, особенно в сырьевых отраслях. Более того, уже видно, что некоторые государственные органы поощряют эту борьбу. Поэтому, происходящее в национальной экономике процессы свидетельствуют не о глобальном огосударствлении экономики, а о том, что в стране осуществляется масштабная смена собственников, и государство в этом участвует.

У бизнесменов уже нет необходимости выстраивать систему лоббирования – от них все равно ничего не зависит. Чиновники – сами бизнесмены. За примерами далеко ходить не надо: два первых заместителя Председателя правительства Дмитрий Медведев и Сергей Иванов возглавляют, соответственно, советы директоров «Газпрома» и

«Объединенной авиастроительной корпорации»; нынешний глава администрации Сергей Собянин – председатель совета директоров корпорации ТВЭЛ и, возможно, займет аналогичную должность в создаваемой госкомпании «Атомэнергпром», Игорь Сечин, замглавы кремлевской администрации, – глава совета директоров «Роснефти», другой замглавы администрации, Виктор Иванов, – председатель совета директоров оборонного концерна «Алмаз-Антей». Список можно продолжить. Однако чтобы увеличить производство в несколько раз, повысить эффективность деятельности госкомпаний одного объединения активов может оказаться недостаточно. Необходимо решать вопросы связанные с неэффективностью менеджмента, отсталости технологий и технологического оснащения предприятий. При таком раскладе как-то плохо верится в экономический гений государственных чиновников, хоть и высшего ранга. Поэтому лучше бы всеми этими компаниями руководили другие люди – профессиональные менеджеры.

Но более опасно другое: сращивание власти и собственности, которое создает предпосылки для подавления общества государством и нарушения важнейшего принципа свободной конкуренции – равенства и независимости экономических агентов. Тем более что уже складываются все предпосылки к такому повороту событий. Так в ноябре 2006 г. «Газпром» и «Роснефть», жестко конкурирующие друг с другом за активы в России, заключили пакт о ненападении. Теперь они обещают вместе, на паритетных началах участвовать в проектах разведки, добычи, транспортировки и переработки нефти и газа, выработки и реализации электрической и тепловой энергии, а также приобретении и продаже природного и попутного газа. По сути, госкомпании создали альянс, которому вряд ли смогут противостоять их частные конкуренты. Альянс «Газпрома» и «Роснефти» существенно снизит шансы остальных нефтяников приобрести новые активы, так как госхолдинги будут доминировать в этом процессе. Отраслевые эксперты уверены, что госкомпании смогут согласовать и участие в аукционах на новые месторождения. Поэтому теряется всякий смысл участия в них, если ясно, что лицензия все равно отойдет к госкомпаниям.

При нынешнем уровне коррупции и эффективности, точнее говоря неэффективности, работы бюрократического аппарата в России может сложиться неблагоприятная архаичная система, при которой все национальные отрасли промышленности окажутся под контролем всего лишь нескольких гигантских концернов, находящихся под защитой и полным патронажем правительства страны. Такая концентрация экономической власти ведет к поддержанию почти, что феодальных отношений между руководителями фирм и наемными работниками, сдерживает развитие свободного предпринимательства, образование новых компаний, блокирует создание профсоюзов и их деятельность, сдерживает рост заработных плат наемного персонала и как результат тормозит развитие среднего класса. Политика низких зарплат и концентрации прибылей у госкомпаний, поддерживаемая данной системой, не совместима с развитием внутреннего рынка России и как следствие ведет к необходимости развивать экспортные операции в ущерб внутреннего производства и превращения страны в сырьевой придаток.

С другой стороны, благоприятная конъюнктура сырьевых рынков дает ощущение, что все нормально. Поэтому, при нынешних ценах на нефть не имеет принципиального значения, кто управляет сырьевыми активами – частный сектор или государство. Но ведь так будет не все время, рано или поздно придется вспомнить об эффективности. В таком ключе, процесс создания и развития крупных госкомпаний в национальной экономике должен ставить своей задачей формирование, при наличии государственной поддержки, мощных организационно-экономических структур, не только адекватных рыночной экономике, но и способных создавать условия для интеграции промышленного комплекса России в мирохозяйственные связи, реализовать приоритетные направления научно-технической и структурной политики. Государство, в рамках промышленной политики, должно взять на себя инициативу по оживления деловой активности, обеспечению

справедливой конкуренции, расширению кооперации и специализации производства, стимулированию эффективности и содействию внедрению новых технологий. При этом промышленная политика должна строиться принципиально иначе – как диалог, как согласование стратегий частного бизнеса, государства и общественных организаций, позволяющее каждой стороне, при разумном компромиссе, реализовать свой интерес и разделить риски. Форматы такого диалога и взаимодействия могут быть различными: начиная с государственно-частного партнерства в конкретных проектах и заканчивая дискуссиями по самым острым проблемам экономического развития. Диалог предполагает известный уровень доверия, доверие невозможно без понимания тех принципов, которым следует другая сторона в своих действиях.