

# ВЕДОМОСТИ

THE WALL STREET JOURNAL | ИЩЕТАЕТСЯ  
СОВМЕСТНО | FINANCIAL TIMES

## Ratio economica: Банкротить «АвтоВАЗ»

Сергей Гуриев  
Олег Цывинский

07.07.2009, №123 (2393)

Наконец-то отечественный автопром вырвался в первую пятерку мирового рейтинга. Но это не топ-5 самых надежных или самых быстрых автомобилей или автомобилей, получивших приз зрительских симпатий. По итогам 2008 г. «АвтоВАЗ» занял пятое место по размеру убытков.

Менеджмент оправдывается, что убытки объясняются ростом себестоимости из-за взлета цен на металлы, энергоносители и транспортные расходы. А вазовские лоббисты скорее всего уже снова добиваются дополнительной государственной поддержки для компании. Мы опять слышим проверенные временем популистские лозунги: «защита отечественного производителя», «сильная Россия невозможна без собственного автопрома», «социальные последствия от потери рабочих мест будут огромны». Как экономисты, мы считаем, что дальнейшая поддержка неэффективного «АвтоВАЗа», продолжающего в течение десятилетий производить машины низкого качества, за счет потребителей и налогоплательщиков обернется прямыми потерями как в краткосрочном, так и в долгосрочном плане.

С экономической точки зрения поддержка «АвтоВАЗа» не имеет смысла: это налог на остальные отрасли экономики и разбазаривание остатков резервного фонда. Продолжение поддержки «АвтоВАЗа» противоречит трем ключевым экономическим истинам. Во-первых, искусственное продление жизни неэффективных предприятий создает компании-зомби, замедляет экономический рост и затрудняет выход из кризиса. Во-вторых, прямая помощь нуждающимся (бедным, безработным и т. д.) намного эффективнее не прямой (т. е. помощи людям посредством поддержки предприятий, их менеджмента и собственников). В-третьих, банкротство не означает полного уничтожения компании.

Мы считаем, что российскому правительству не стоит использовать худшие примеры экономической политики США и других стран по поддержке автомобильной промышленности. Вывод очевиден: надо перестать тратить государственные деньги на поддержку «АвтоВАЗа».

Начнем с того, что государство в прошлом году уже выделило «АвтоВАЗу» существенную сумму. «Ростехнологии» получили из бюджета 25 млрд руб. и передали «АвтоВАЗу» 16 млрд руб. Во время кризиса такие огромные суммы уже перестали шокировать налогоплательщиков. Поэтому стоит задуматься, что можно получить за 25 млрд руб. Этих денег хватит, чтобы раздать по 250 000 руб. каждому примерно из 100 000 человек, работающих в компании, — сумма достаточная для переобучения или для поддержки после увольнения. На эту сумму можно купить приблизительно 50 000 отличных современных автомобилей того же класса, что «Жигули», только гораздо лучшего качества. А что уж говорить о том, сколько больниц можно переоборудовать на эти деньги, сколько детей можно отправить за рубеж лечиться, сколько молодых ученых можно поддержать. Сумма государственной поддержки действительно огромна, если перевести ее с абстрактных средств борьбы с кризисом на понятные каждому примеры.

Почему поддержка «АвтоВАЗа» с экономической точки зрения вредна, объяснить совсем не трудно. Первое из обоснований состоит в одном из самых главных достижений макроэкономической науки последних лет — теории эндогенного роста. Ученые Пол Ромер, Филипп Агйон и Питер Хоуитт, Элханан Хэлпман и Джин Гроссман описали и формализовали основные механизмы роста экономики. Корни понимания этих механизмов уходят к работам Йозефа Шумпетера, который первым указал на роль «созидательного разрушения». Рост возникает благодаря тому, что неэффективные, закосневшие компании погибают, а более гибкие и эффективные выживают и побеждают. Другими словами, разрушение необходимо для созидания, т. е. экономического роста. Последние исследования указывают на то, что примерно 50% роста производительности труда в долгосрочной перспективе создается именно за счет созидательного разрушения. Во время кризиса процесс созидательного разрушения должен еще больше поощряться — ведь именно этот процесс необходим для более быстрого возобновления роста. Нарушение процесса гибели и зарождения новых фирм чревато существенным замедлением роста. Уже стало притчей во языцех «потерянное десятилетие» экономического роста в Японии — 90-е гг., когда из-за поддержки компаний-зомби экономика практически не росла. «Живые мертвецы» опасны еще и тем, что они оттягивают дефицитные кредитные ресурсы и повышают издержки других компаний, например на заработную плату. Рабочие, уволенные с «АвтоВАЗа», могли бы быть наняты другой, более эффективной компанией. Тем самым поддержка «АвтоВАЗа» — как субсидиями, так и льготными кредитами — это

налог на остальных производителей, обойденных вниманием государства.

Значительны и потери для покупателей. Постоянное повышение импортных пошлин приводит к тому, что в России все автомобили — и хорошие, и плохие — стоят дороже, чем в намного более богатых США. Впрочем, рекордные убытки «АвтоВАЗа» показывают, что даже эти завышенные цены недостаточны для того, чтобы компенсировать его неконкурентоспособность.

Вторая экономическая истина — прямые трансферты всегда более эффективны, чем косвенные. Мы преподаем эту теорему — и подтверждающие ее эмпирические исследования — в обычных магистерских и аспирантских курсах по экономике. Правительство должно повторять лоббистам: «Прямые трансферты более эффективны, чем косвенные». Не надо продлевать жизнь неэффективным предприятиям, удерживать непрофессиональный и коррумпированный менеджмент, а надо поддерживать напрямую рабочих, уволенных после банкротства. Надо помнить, что и в Тольятти, и в маленьких моногородах рынки труда неконкурентны. Рыночная власть на стороне работодателей, поэтому поддержка предприятий не доходит до рабочих, а оседает в карманах собственников и менеджеров. Кроме того, если производство убыточно, то тем более необходимо поддерживать людей напрямую — в том числе помогать им получить новую профессию или переехать в более перспективные регионы или города.

Часто приходится слышать аргумент, что поддержка «АвтоВАЗа» кормит не только 100 000 рабочих «АвтоВАЗа», но и рабочих их поставщиков, и продавцов потребительских товаров и услуг в Тольятти и соседних городах. Этот аргумент тоже не выдерживает критики. Такие мультипликативные эффекты возникают и при прямой поддержке. Для того чтобы увеличивать спрос в экономике, не обязательно производить не пользующиеся спросом автомобили из некачественных комплектующих — при этом мультипликативный эффект, безусловно, только снижается. Есть и другие способы потратить госсредства — например, стимулировать строительство недорогого жилья или субсидировать образовательные кредиты. Как правильно сказал министр образования Андрей Фурсенко, не стоит считать, что наши студенты хуже наших автомобилей.

Наконец, банкротство не означает ликвидации предприятия. Это понятно даже не экономисту, а просто каждому более или менее образованному обывателю. Ничего страшного не случится, если «АвтоВАЗ» или, скажем, General Motors обанкротится. Части предприятия будут проданы другим собственникам, которые смогут управлять этими активами более эффективно, смогут снизить издержки и производить более качественные и востребованные автомобили. Возможно, даже сохранится бренд Lada или Niva. Но чем дальше мы будем оттягивать банкротство, тем дороже оно обойдется и тем болезненнее будет реструктуризация.

Авторы — ректор Российской экономической школы, профессор «Морган Стэнли»; профессор Йельского университета и Российской экономической школы

Мнения, публикуемые в колонке «От редакции», не влияют на выбор и освещение новостей в остальной части газеты. Другие мнения, публикуемые на полосе «Комментарии», могут не совпадать с позицией редакции.  
Комментарии online — статьи, которых нет в бумажной версии, повестка дня, все колумнисты.

---

Постоянный адрес материала: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2009/07/07/203718>

---