

*Александр Погорельский*

## КРИЗИС КАК ШАНС

**М**ировой экономический кризис заставляет задуматься о причинах происходящего и возможностях для России, которые здесь открываются. Нынешний кризис, как и большинство из предшествующих, вызван тем, что капитал не находит себе должного применения. Увеличение конечного спроса отстает от темпов роста капитала. В результате норма прибыли неуклонно снижается. Сегодня обнаружился результат «цивилизационной аферы»: падение роста конечного спроса десятилетиями маскировалось бурным развитием потребительского кредита и выпуском финансовых продуктов, тщательно скрывавших низкое качество выдаваемых кредитов. Без резкого увеличения конечного спроса реальный (не имитационный) выход из кризиса невозможен. Зададимся, однако, вопросом: как возникают «революции спроса»? На мой взгляд, такого рода прорывы происходят по одной схеме: сначала возникает некий миф, связанный с изменением образа жизни, идет его активная пропаганда. Затем создается мода на новый образ жизни и необходимость жить в соответствии с ним — «как все» или «лучше других». Новый образ жизни для миллионов людей становится «действительной потребностью», стандартом жизни, ради которого (чтобы обеспечить его себе и своей семье) человек готов работать день и ночь, вообще идти на многое. Именно в такие моменты возникают новые ниши в экономике, позволяющие капиталистам, первыми осознавшим новую тенденцию, получать сверхприбыли. Капитал торжествует.

Почти всегда такие прорывы (строительство крупных городов, железных дорог, освоение новых континентов) первоначально возникали как некие «пирамиды» — никто не мог ручаться за успех. Все зависело от того, успевал ли очередной миф превратиться в действительную потребность для многих до того, как затухал его первоначальный импульс. Если этого не происходило, то прорыв становился «мыльным пузырем», как это было недавно с чудовищно возросшей капитализацией рынка интернет-индустрии, который так и не привел к ожидаемому росту производительности труда и постиндустриальной экономики. Он лишь несколько сократил славное племя машинисток и увлек значительную часть подрастающего поколения в виртуальный мир. Но даже победивший миф потихоньку стареет. Конкуренты постепенно добираются до вновь открывшихся ниш, норма прибыли пада-

ет и все начинается сначала. На место старому мифу (осуществленному или неосуществленному) приходят новые прорывные мифы.

В настоящее время мы наблюдаем крушение мифа обеспечения людей личным жильем в первую очередь в крупных городах. Был найден некий сектор в потребностях людей, который стал настолько популярным, что люди решили, что жить достойно можно только так — имея свое собственное жилье, причем определенного рода и в определенном месте. В этом убедили значительную часть человечества, в первую очередь на Западе. И стали создавать для этого условия. В частности, на почве этого мифа и этих ожиданий возникла ипотечная кредитная пирамида. Эта пирамида долго не продержалась, потому что качественное жилье хотели иметь и те, кто просто не мог себе этого позволить, кому нельзя было выдавать такого рода кредиты. А их все-таки выдавали. В результате образовался огромный долговой пузырь. Ипотечный кризис, с которого начались нынешние экономические проблемы, — это кризис старого мифа, старой модели образа жизни.

Как только потребительская пирамида натывается на препятствие, становится ясным ее искусственный характер и происходит обрушение ее с теми или иными разрушительными последствиями. Отличие сегодняшнего кризиса от классической модели кризиса перепроизводства состоит в том, что в наши дни это прежде всего кризис перепотребления. При столкновении с реальностью, отпадают прежде всего надуманные, вернее навязанные извне и не ставшие действительными потребности. Например, обычай менять автомобиль каждые 2–3 года. Именно поэтому с трудностями кризиса первым столкнулся автопром, причем практически во всех странах мира. Заметим, что ипотечного кризиса нет ни в Канаде, ни в Австралии. Именно потому, что в этих странах действуют старые «американские» жесткие правила выдачи ипотечных кредитов, сопряженные с консервативной оценкой стоимости предмета залога и финансовых возможностей заемщика.

Данные рассуждения имеют непосредственное отношение к поиску путей выхода из кризиса. Вспомним, как заканчивалась Великая депрессия. В США она длилась двенадцать лет и подошла к концу лишь в 1941 году со вступлением страны во Вторую мировую войну. В Германии кризис закончился в 1933 году, когда фашистское правительство отбросило версальские обязательства и перешло к широкомасштабной милитаризации, а заодно к реализации программ «народный дом» и «народный автомобиль». Выход из кризиса требовал какой-то формы мобилизации и создания на ее базе новых рабочих мест.

Конечно, и сейчас сценарий милитаристской мобилизации возможен. Но он слишком опасен — средства массового уничтожения развиты настолько, что последствием может быть ликвидация вообще какого-либо образа жизни. Нужно искать другие пути выхода из этой ситуации.

На мой взгляд, в рамках современной цивилизации давно зреет новая мода, которая предлагает нам шанс запустить процесс принципиально иной модели развития. Это экологическая цивилизация, экологические поселения и экологический образ жизни. В той цивилизации, которую

мы к настоящему времени создали, становится невозможно жить дальше. Гигантские мегаполисы, пробки, загазованность, физическая и нравственная деградация населения — вот лишь некоторые тупиковые результаты предшествующего развития. Нечего и говорить о дороговизне жилья в больших городах — для многих миф обладания таким жильем просто экономически неосуществим. Давайте спросим нашего современника, как он хотел бы провести свою жизнь и встретить старость? Он, несомненно, вспомнит о прозрачном воздухе, чистой реке, жизни без пробок на дорогах, безопасности, хороших условиях для воспитания детей. Постепенно возникает осознание этого устремления. Но если ничего не объяснять и не показывать реальность достижения новых целей, то все мечты останутся неосуществимыми. Надо дать возможность людям осознать и без того довольно очевидную вещь: жить, например, в сегодняшней Москве престижно, но невозможно. Надо перебираться для начала в города-спутники, в чистую среду, в малоэтажные дома из экологически чистых материалов.

Новый миф может создать совершенно новый тип мобильности в современном мире, новую, более экономичную модель потребления. Без этого выйти из сегодняшнего кризисного состояния просто невозможно. Экологический мир хорош и с точки зрения более долгосрочных перспектив. Он не нуждается в огромных затратах энергии — начиная уже с того, что в малых городах вы просто можете ходить пешком или ездить на велосипеде.

Этот «новый миф» дает новые шансы в том числе и России. Ведь вырваться из кризиса Россия может, только стимулируя внутренний спрос. Углеводороды как источник роста себя исчерпали надолго — до экономического подъема в США и Европе с одной стороны, в Китае и Индии — с другой. Военная мобилизация стране не по силам и может привести к непредсказуемым последствиям как во внешней, так и во внутренней политике. Поэтому, на мой взгляд, следует показать пример человечеству, первыми встав на путь широкого движения к экологической цивилизации. Сегодня Россия обладает огромной, причем изношенной жилищной инфраструктурой. Жилье и инженерные сети поглощают огромные средства на их ремонт и эксплуатацию. Одновременно у России самая большая в мире территория, огромные незанятые участки земли возле городов, многие из которых находятся в государственной и муниципальной собственности. Реконструировать старые города бессмысленно. Гораздо эффективнее строить на свободных участках города нового типа. Эту идею, кстати, одним из первых высказал великий архитектор Ле Корбюзье. Причем в каком-то смысле это даже не города, а некая новая форма расселения.

Нам скажут, что такой переход потребует колоссальных инвестиций, но в том-то и дело, что на первых этапах не таких уж больших. Просто нужно понять, что мы не настолько богаты, во-первых, чтобы тратить огромные бюджеты всех уровней и средства домохозяйств на постоянный ремонт жилья, дорог, сетей, объектов инженерной и социальной инфраструктуры. А во-вторых, чтобы строить дедовскими методами. Мы сейчас тратим на строительство нового жилья металла и бетона в 2 раза больше, чем в раз-

витых странах. В то же время изобретенный в СССР метод строительства из трубобетонных конструкций с преднапряженными перекрытиями, в массовом порядке применяемый в США, Китае, Канаде, Юго-Восточной Азии, позволяет снизить сроки строительства в 3 раза, а коробку здания возводить по цене 350–400 долларов за квадратный метр. Не в последнюю очередь за счет этого в Китае ежегодно вводится в действие 2,8 млрд квадратных метров жилья, примерно 1,4 квадратных метра на каждого жителя этой многонаселенной страны. Такого же уровня мировой опыт накоплен при строительстве домов малой этажности, дорог, в создании экологических материалов. Здесь ничего не нужно изобретать, нужно лишь применить у нас накопленные знания с привлечением иностранных специалистов. Средства различного рода стабилизационных фондов и золотовалютный резерв страны гораздо эффективнее использовать, дотируя ставку ипотеки; представляя льготы и землю тем, кто строит жилье нового типа. Но для того, чтобы все это работало, прежде всего, нужно убедить граждан, что с переходом к новой модели развития экономический подъем неизбежен и практически у всех будет работа и возможность обслуживать ипотеку. Это своего рода «фордизм», целью которого является то, чтобы каждый рабочий на стройке с помощью ипотеки мог купить недорогую качественную квартиру или дом, возможно, тот который сам строит. Именно это может быть точкой, с которой начнется подъем российской экономики.

Второе направление движения в нынешней богатой как опасностями так и возможностями ситуации, — это создание на территории России современной транспортной и логистической инфраструктуры, превращение России в великую транспортную державу. За опытом здесь тоже далеко ходить не надо. Под руководством известной немецкой компании «Дойче бан» за десять лет с 1998 года крупнейшие железнодорожные вокзалы Германии были преобразованы в интермодальные комплексы, объединяющие в один транспортно-пересадочный узел различные виды транспорта. Так, в Гамбурге железнодорожный вокзал был совмещен с грузовым и пассажирским портом, аэропортом, автовокзалом, метро, парковками для автомобилей. Таким путем решается проблема завоза товаров от морских портов вглубь страны, их доставка конечным потребителям. Строительство интермодальных комплексов сочеталось с программой реконструкции железных дорог, а также строительства скоростных трасс и проводилось без остановки движения и снижения пассажиропотока.

Проблема стимулирования конечного спроса и создания рабочих мест в России может быть успешно решена путем инвестиций в инфраструктуру страны. Это линия на повышение капитализации как нашего основного богатства — земли, так и преимуществ нашего географического положения. С точки зрения создания сети интермодальных комплексов, европейская часть России представляет собой как бы две Германии: с севера и юга мы бросаем интермодальную сеть вглубь страны, решая проблему завоза товаров во внутренние области России. Преимуществом такого подхода является и его кадраемость — на одного работающего в новой транспортно-логи-

стической системе приходится девять рабочих мест, создаваемых в сопряженных областях народного хозяйства. Так было в Германии, так может быть в России.

Интересен и способ оценки эффективности транспортно-логистических программ для немецкой экономики, тут тоже есть чему поучиться. Финансирование здесь шло таким образом: около 50 процентов средств инвестировало федеральное правительство Германии, 35–40 процентов — обеспечивалось бюджетами земель и только 10–15 процентов — частным бизнесом. В результате эффективность оценивалась по притоку денег в соответствующие бюджеты: за счет создания новых рабочих мест, за счет активизации экономической жизни увеличивались налоговые поступления. Так окупались данные программы. Здесь мы имеем своего рода «капиталистический социализм», в то время как нашу ситуацию можно назвать «социалистическим капитализмом», когда реальные рыночные условия постоянно искажаются не всегда оправданным вмешательством государства.

Ясно, что транспортная программа не может ограничиться европейской частью страны, нужно вернуться к идее создания в России транспортного коридора между Дальним Востоком (Китай, Япония, Юго-Восточная Азия) и Европой. Этот коридор мог бы соединить громадные человеческие сообщества — на одном его конце живут около двух миллиардов, а на другом — полмиллиарда человек. Россия в таком случае действительно может стать соединяющим мостом — великой транспортной державой.

Надо сказать, что идея создания такого коридора рассматривалась неоднократно, но она требует политической воли и важных правовых и политико-экономических мер.

Сегодня мощные морские контейнеровозы из Японии идут в Роттердам в два раза дольше, чем занимает путь даже по уже существующей транссибирской магистрали — но при этом морской путь в два раза дешевле и намного безопаснее. Следовательно, реализовать свои преимущества мы не можем, не придав трансроссийскому маршруту цивилизованный характер, не сделав путь через Россию комфортнее, быстрее и выгоднее с точки зрения логистики. Вспомним, что российские железные дороги строились во многом за счет французских, бельгийских, немецких и британских денег. И сегодня нам тоже жизненно важно привлечение денег из-за рубежа, потому что инвестиции за счет средств населения и российских предприятий весьма проблематичны в нынешних кризисных условиях. Мы должны рассчитывать прежде всего на европейские деньги — и такие деньги есть. То, что сегодня ставка Libor опустилась до уровня ставки рефинансирования, означает, что денег в мире очень много. Их просто боятся вкладывать. Но ведь европейские бизнесмены и банкиры любят и умеют вкладывать в инфраструктурные проекты. Если мы хотим привлечь деньги в российскую экономику, то привлекать их в развитие инфраструктуры даже легче, чем в нефть и газ. Европейцы пойдут на это, потому что для них будет понятно, о чем идет речь.

Условием здесь является реальный контроль инвесторов над использованием своих денег. Поэтому транспортный коридор, о котором идет речь,

должен стать свободной экономической зоной со своим правовым регулированием. В зоне транспортного коридора должно действовать международное право, ибо невозможно допустить, чтобы в этом бесконечном пространстве терялись вагоны или даже целые составы, здесь должны быть четко определены ответственность перевозчика и порядок защиты прав товаровладельца.

Зону транспортного коридора можно было бы отдать в концессию на значительный срок; взамен кроме концессионных платежей мы получили бы огромное количество новых рабочих мест, быстрый рост спроса на продукцию нашей металлургической промышленности, других отраслей нашего хозяйства — коротко говоря, мы получили бы реальный экономический подъем в стране. Транспортный коридор, который снимает проблему трудностей перегрузки в портах, отслеживания грузов и много других проблем, стал бы поистине золотым дном для страны, реальным шансом капитализировать ее географические преимущества.

Начало движения в указанных направлениях будет означать готовность власти не на словах, а на деле бороться с кризисом. Начать сейчас, начать первыми, вернуть обществу стабильность и веру в будущее. Это и главная цель, и цена вопроса.

Почему это возможно? В любом кризисе, как известно, 10 процентов экономики и 90 психологии — нереальных, необоснованных страхов и предположений. Если каждый день в средствах массовой информации говорить о нарастающем кризисе — кризис несомненно будет нарастать. Так работает механизм самореализующегося прогноза.

Посмотрим на рынок недвижимости в России. Здесь очень мало покупателей, поскольку под аккомпанемент разговоров о кризисе все ждут, что цены упадут еще больше. Об этом знают все. Но мало кто знает о том, что нет, а, главное, скоро не будет и продавцов. Фирма владеющая десятком активами сейчас формально готова продать любой из них, но реально такое положение сохранится лишь до первой продажи. Закрыв текущие дыры в своем бюджете продавцы замирают, ожидая возрождения рынка. Кому охота продавать за бесценок. Таким образом, близится коллапс рынка, когда покупатели не покупают, а продавцы не продают. В результате пустой бюджет, безработица, опасность социального взрыва. Разорвать этот порочный круг — задача власти.

Только ставя и решая крупные задачи национального масштаба, направленные на изменение образа жизни и характера потребления, сменив тональность информационных потоков на оптимистический, власть сможет раскатать экономику, обеспечив не просто преодоление кризиса, а выход страны на качественно новый уровень развития. Это шанс, который нельзя упустить.