

ВЯЧЕСЛАВ ШЕЯНОВ

Аэрокосмическая отрасль: прыжок на месте?

Чудище обло, озорно, огромно, стозевно и лаяй.
В. К. Тредиаковский. Тилемахида.

А судьи кто?

Минул год с тех пор, как автором были подняты актуальные вопросы реформирования аэрокосмической промышленности России¹. Приходится констатировать совершенно очевидный факт: власти так и не смогли нащупать верный тренд и выработать адекватную стратегию развития принадлежащих им активов.

Недавние кадровые перестановки в «Роскосмосе» и широко анонсированная реформа отрасли при детальном рассмотрении требуют добавления приставки «псевдо-» и определения «очередная архаичная конструкция». Получается, как в приснопамятном анекдоте про Волжский автомобильный завод (ВАЗ), живо повествующем о том, что любые инвестиции в его развитие, равно как и усилия иностранных конструкторов, приводят к созданию очередных «Жигулей». Напомним, что заканчивается эта история глубокомысленным выводом о «проклятом месте».

¹ См. В. Шеянов. Частная инициатива и аэрокосмическая промышленность. — «Свободная Мысль». 2012. № 5/6.

Однако оставим стиль критиканства и пустых, непрофессиональных суждений «ироничным рассерженным» горожанам; попробуем вместе с читателем разобраться, что же за чудище такое «вырисовывается» в русском космосе. От внимательного наблюдателя не ускользнула простая мысль, которую власти попытались настойчиво донести до широкой общественности в PR-кампании, предшествовавшей кардинальной перестройке «Роскосмоса». Фабула проста: проблемы аэрокосмической промышленности по сути своей являются вопросами эффективности менеджмента. Следовательно, достаточно упорядочить структуру и доверить управление «проверенным» кадрам, как все наладится.

Благо, в понимании властей, есть позитивные примеры подобного подхода — и это прежде всего все тот же «АвтоВАЗ», откуда, собственно, и ожидается «менеджерский десант». На первый взгляд кажется, что все логично. Крупнейшее машиностроительное предприятие России пережило «идеальный шторм» 2008 года, оказалось в собственности профильного профессионального инвесто-

ШЕЯНОВ Вячеслав Владимирович — директор Распределенной генерирующей компании, кандидат экономических наук.

Ключевые слова: аэрокосмическая отрасль, государство, экономика, Россия, частный капитал, государственно-частное партнерство, государственное регулирование, менеджмент, акционерное общество.

ра (группы «Renault-Nissan») и под патронажем квазигосударственной структуры («Ростех») периодически информирует о грандиозных планах развития. Малейшая попытка даже не копнуть в глубь вопроса, а просто попытаться протереть от пыли благостную картинку, открывает сюжеты и пейзажи, достойные разве что острого пера А. Н. Радищева.

Итак, расчетливые французы приобретут окончательный контроль над предприятием в 2014 году за 23 миллиарда рублей², после того как фактически безвозмездные вливания государства в «АвтоВАЗ» составили... 75 миллиардов рублей, — и это без 10-миллиардной программы «утилизации», главным выгодоприобретателем от которой эксперты считают «АвтоВАЗ»! Так и хочется воскликнуть: «Вот это номер!»

Более глубокое погружение в тему заставляет сильно усомниться в том, что кто-либо понимает последствия этого «трюка». Если до настоящего времени основой модельного ряда «АвтоВАЗа» являлись собственные разработки, то теперь все настойчивее звучат осторожные, но весьма логичные, заявления французов: об «унификации модельного ряда», «передаче платформы “В”», «приобре-

тении платформы RF-90». Все это — конструкторские решения альянса «Рено-Ниссан».

Такая тенденция означает кардинальное изменение компонентных «предпочтений» производителя, с естественным отказом от продукции отечественных компаний, — а вот это уже более чем серьезно: при известной структуре себестоимости «АвтоВАЗа», понимании его величины выручки и уровня средней заработной платы в стране весьма несложно исчислить риски количественного сокращения рабочих мест в смежных отраслях, которые сегодня поставляют комплектующие изделия для сборки автомобилей «ВАЗ».

Итак, выручка завода в 2012 году по МСФО достигла 190,1 миллиарда рублей³.

В 2012 году «АвтоВАЗ» заплатил производителям компонентов 102,6 миллиарда рублей. А теперь возьмем (для образца) типичного поставщика — ОАО «Димитровградский автоагрегатный завод», который при выручке в 5 788 707 500 рублей и годовом фонде оплаты труда в 1 004 707 000 рублей платил своим работникам в месяц в среднем 15 681 рубль⁴.

³ См. В. Штанов. Чистая прибыль «АвтоВАЗа» по МСФО в 2012 г. выросла почти в 4,4 раза. — «Ведомости». 12.04.2013.

⁴ См. «Пояснительная записка к годовому отчету о финансово-хозяйственной деятельности». Димитровград, 2012.

² См. «Альянс “Renault-Nissan” договорился о контроле над “АвтоВАЗом”». — «Мотор». 12.12.2012 (<http://motor.ru/news/2012/12/12/rostecauto/>).



Рисунок 1. Структура себестоимости ОАО «АвтоВАЗ» в 2012 году

Несложные расчеты показывают, что процесс переориентирования «АвтоВАЗа» на иностранную компонентную базу лишит работы 94 634 человека. Следовательно, в сухом остатке управленческого «упражнения» государства на «АвтоВАЗе» выходит под 100 миллиардов рублей потерь бюджета и под 100 тысяч безработных граждан?

И этот «комсомольский напор» перемещается на целую отрасль? Которая, между прочим, по масштабу отличается от предыдущего примера в разы — но разительно похожа на него по структуре: та же отрасль, та же отечественная конструкторская школа, та же локализованная на территории страны база поставщиков. Вот только задачи несоизмеримо важнее, главная среди которых — стратегическая *оборонеспособность* государства. Ошибки быть не должно!

Стратегия и тактика: проверено временем

Ясаку для царя поискати.

Мы не смогли установить автора фразы, вынесенной в эпиграф к этой главе, но считаем, что она весьма полезна для людей, формирующих философию развития аэрокосмической отрасли. Напомним, что она появилась в XVI веке. Многочисленные источники ставят эту формулу в один ряд с такими «высеченными в граните» лозунгами-квинтэссенциями, как основательно подзабытые сейчас призывы к «Третьему Риму», после которого «четвертому — не бывать» и т. д.

Зачем же мы сваливаемся прямо-таки в эсхатологию? Мы твердо уверены в существовании законов диалектики и исторического развития общества — того самого, что идет по спирали. Период XVI—XVII веков в нашей истории — это время неверо-

ятного взрыва национальной самоидентификации и достижения невиданных рубежей в развитии страны; это такие темпы роста, что нынешние рассуждения о жалких процентах выглядят изощренным издевательством над нашим наследием. То была эпоха очень сложная как во внутренней (достаточно вспомнить хотя бы о Смуте на рубеже веков), так и внешней политике (интервенция с резиденцией оккупантов в ... московском Кремле), но именно она выдала на-гора государство Российское практически в современных границах.

В чем причина и основа этого невероятного культурного и экономического взлета? Нельзя ли использовать апробированные временем шаги сегодня? Мы абсолютно уверены, что можно и нужно, да и рецепты не утратили актуальности. Их нельзя уложить в прокрустово ложе рациональности, но в четырех словах, вынесенных в эпиграф, кроется универсальная формула «русского пути», эффективность которого подтверждена столетиями.

Попробуем расшифровать ее и перевести на язык современных реалий. Безусловно, под «царем» мы понимаем сегодня государство, имеющее нынче в России форму президентской республики. Что ж, по факту налицо проверенная временем конструкция — только царь называется «президентом». «Ясак» — это налоги в привычном понимании, которые необходимы для функционирования институтов государства — прежде всего вооруженных сил и институтов внутреннего правопорядка. Немаловажно, что в истории мы все-таки стоим на более высоком «витке», поэтому добавляется необходимость содержания систем здравоохранения и пенсионного обеспечения. Рядом же стоят инфраструктурные проекты, «сшивающие» огромную территорию страны.

С «поискати» все ясно с предельной точностью: необходимо покидать «родные пенаты» и шевелиться в поисках новых возможностей — сегодня мы называем это предпринимательской активностью. Отметим, что из исторических источников известно: «ясак» тогдашние «предприниматели» передавали «царю», предварительно удержав «за службу» половину добычи. И нигде нет намека на то, что царю было интересно управлять и глубоко контролировать эту «предпринимательскую» активность, — иными словами говоря, тогдашний «Газпром» (физически в большинстве случаев «ясак» представлял собой пушнину и драгоценные металлы) был в собственности государства (царю привычно принадлежало... все), но управлялся «предпринимателями», которые в конечном итоге и дошли «навстречу Солнцу» до Тихого океана, перемахнули его и остановились лишь только в сегодняшней Мексике.

Много воды утекло с той поры... но мы с завидной регулярностью получаем по лбу граблями, на которые с той же регулярностью и наступаем.

Критикуя — предлагай, предлагая — делай

Никто не мешает и в рамках наметившейся реструктуризации аэрокосмической промышленности допустить к управлению отраслью предпринимателей, «обложив» их разумными ковенантами, которые мы подробно расписали в нашем прошлом материале⁵.

Безусловно позитивным форматом выглядит процесс корпоратизации отрасли, повсеместное акционирование предприятий аэрокосмоса и объединение их в холдинги по про-

дуктовому ряду. Это серьезная подготовка к возможному следующему шагу, а именно — предложению национальному предпринимательству отправиться в свой поход «навстречу Солнцу». Практически это абсолютно достижимо. Разберем вопрос реализуемости предлагаемой стратегии на примере ОАО «РКК “Энергия”» — флагмана российской пилотируемой космонавтики.

В чем цель процесса реформ? Она очевидна: максимизация акционерной стоимости государственного имущества на основе развития продуктового ряда предприятия. С такой формулой мало кто может поспорить. ОАО «РКК “Энергия”» — предприятие с долей государства в 38 процентов имеет главную компетенцию в проектировании и производстве пилотируемых космических транспортных систем, обеспечивающих доставку на околоземную орбиту космонавтов и грузов. Исторически сложилось, что команду менеджеров на предприятии формирует именно государство. Результат — минимальная капитализация, техническая деградация, постоянные скандалы.

Представьте себе, что объявляется конкурс со следующими условиями:

1. Участник — представитель исключительно национального капитала.

2. Критерий победы — максимальный платеж, скажем, в бюджет города Королев, места локализации предприятия.

3. Победитель получает функции единоличного исполнительного органа предприятия и акционерное соглашение с существующими акционерами (государство и квазигосударственные структуры) сроком на три года. Договор фиксирует, что при достижении капитализации компании уровня 5+ (то есть в пять раз и выше от существующего) победитель получит право выкупить дополни-

⁵ См. В. Шеянов. Частная инициатива и аэрокосмическая промышленность.

тельную эмиссию акций компании в размере 25 процентов капитала по сегодняшней стоимости. При этом должны соблюдаться следующие ковенанты:

- темп прироста выручки от производства основной продукции — не менее 10 процентов ежегодно;

- ежегодное увеличение средней заработной платы — не ниже чем на уровень инфляции, увеличенной на 3 процента;

- чистый долг предприятия расти не должен;

- сокращение численности не более оговоренного в акционерном соглашении уровня.

Неисполнение условий конкурса, а также двукратное нарушение ковенант является основанием для расторжения акционерного соглашения и невозврата конкурсного платежа. Найдутся ли желающие? Без сомнения! Есть ли риски для государства? Незначительные. Не верьте тому, кто скажет, что подобное действие нельзя организовать практически. Оно вполне реализуемо и значительно проще структурировано, нежели сделка по «спасению» «АвтоВАЗа».

А в чем интерес для управления РКК «Энергия» на таких достаточно жестких условиях, спросите вы? История банальна и стара как мир. По нашим оценкам, сумма непроизводительных расходов ОАО «РКК «Энергия» в 2011 году достигала 3 миллиардов рублей: здесь и завышение цен на приобретаемые комплектующие, и повышенные проценты по кредитам, и ненужные, тупиковые НИОКР, и, естественно, чьи-то интересы, стоящие за каждым рублем. Вот вам и ресурс! 3 миллиарда рублей в прибыли этого предприятия вполне способны пятикратно увеличить его капитализацию. В результате: государство с подорожавшей собственностью, рабочие с достойной индексацией оплаты труда и... одним миллиардером больше.

Вот вам и абрис, хотя и смутный, новой экономической политики! Уважаемые читатели, уважаемые граждане чиновники! Давайте помнить, что страна у нас одна. Сделаем так, чтобы через 400 лет о нас вспоминали не как о неумехах, бездарностях и пустомелях; не нужно больше «операций по спасению «АвтоВАЗа»». Будем достойны своих предков! ◆