

## ПРОСИМ СЧИТАТЬ НАС СРЕДНИМ КЛАССОМ

Лев Гордон, Максим Жуков

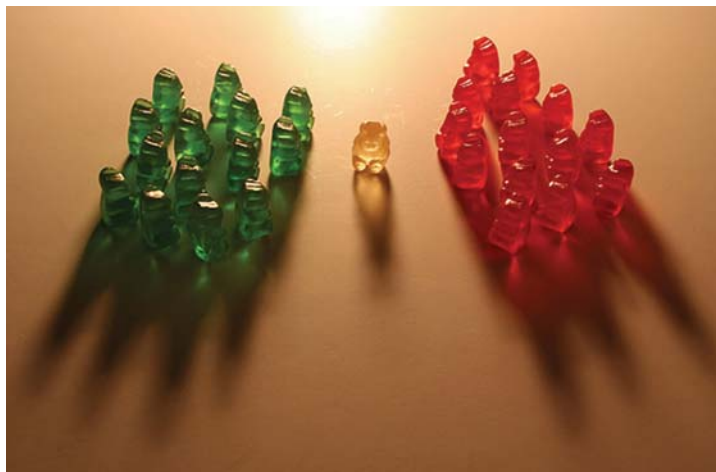
**О**сень для подсчета цыплят выбрана не вполне удачно. Сегодня мы в равной степени далеки и от долгих продолжительных аплодисментов по поводу победных заявлений об окончании кризиса, и от огульной ругани в адрес властей. Власть в тактическом смысле сработала на твердую четверку. Проблема в стратегии. Крупный бизнес и банки получили поддержку, а так называемое приоритетное выполнение всех социальных обязательств оставило на плаву бюджетников. **Как и в 1998 году, под раздачу в очередной раз попал средний класс.**

Мы, авторы этой статьи, — друзья с весьма похожей судьбой. Окончив очень качественные вузы, стали экономически активным классом. По понятным причинам мы не пошли работать по специальности. Сегодня мы владельцы, экономисты и топ-менеджеры малых и средних компаний в области производства ТНП, полиграфии, строительства, логистики, поставок и обслуживания высокотехнологичного оборудования. Один из нас — специалист крупного производственного холдинга. Позвольте рассказать вам, как оно там, внутри. Внутри экономики, внутри среднего класса. Поверьте, это важно. Каждый раз, когда вы покупаете в магазине хлеб, заводите свой автомобиль или садитесь в поезд, приходите на прием к врачу, звоните кому-то, пишете электронное письмо или мараєте бумагу шариковой ручкой, вы прямо или косвенно имеете дело с нами или с такими, как мы. Мы — средний класс, возможно, уже бывший.

Само по себе вставшее на повестку дня исчезновение профессионалов с доходом от 80 до 500 тыс. рублей в месяц — тоже весьма неприятное явление для страны, имеющее далеко идущие последствия. Однако это полбеды. На самом деле не так много из этих «мальчиков» играли на бирже или надували маркетинговые бюджеты. **Большинство после 1998 года были в**

большинство — минимум вдвое. Половина выживших производственных и торговых предприятий фиксируют убытки. Обслуживать текущие и долгосрочные кредиты нечем. Если повезет, незанятые цеха и склады можно сдать в аренду по цене коммунальных платежей. Дополнительным ударом стало снижение курса рубля, ведь от 40 до 80% потребляемых сырья и материалов — импортные.

И речи никакой не может быть о строительстве новых цехов. Провисло также строительство жилья и коммерческой недвижимости. Монстры строительной отрасли в лучшем случае банкротятся, реструктурируют задолженность и получают госпомощь. Средние и мелкие компании, рабочие му-



**действительно реальном секторе экономики. И это мы его подняли. А что сегодня?**

Подавляющее большинство промышленных предприятий кругом должны. Наиболее крепкие, вовремя проводившие сокращения бюджетов и персонала (самые большие негодяи!), имеют дебиторскую задолженность на уровне 40–45% общей валюты баланса, а если принять в расчет лизинговые задолженности, то и все 60%. В начале сентября они выдали своим сотрудникам реальную зарплату за июль. На остальных предприятиях дело обстоит куда хуже, там задержка зарплаты в три-четыре месяца является стабильной практикой. Часть имеющегося оборудования выставлена на продажу за бесценок, контракты на новое отменены, вводятся сокращенные рабочие дни и недели. Обороты упали в лучшем случае на треть, при-

равьи 2000-х, отчаянно стараются выжить. Резерв экономии за счет цен и объема закупок материалов исчерпан давно. **Нашумевшая история в Пикалево — лишь одна из иллюстраций последствий такой экономии.** Пожалуй, самые показательные сектора строительной отрасли — проектирование и металлоконструкции, 60% стоимости всего строительства в России в 2000-е годы. Добавленной стоимости сегодня на них практически никакой не образуется, при этом рынок радикально сжался. Если в 2006–2008 годах средний заказ на проектирование промышленных и торговых площадей составлял 3–5 тыс. квадратных метров, а выпуск готовой продукции в месяц был 200–500 тонн, то теперь за счастье считается взять 1 тыс. квадратных метров и произвести 30–50 тонн конструкций. До кризиса иска-

ли и пестовали грамотные кадры, теперь ищут деньги на заработную плату оставшимся конструкторам и рабочим, скоро и их придется сокращать или отправлять в неоплачиваемые отпуска. На Рублевке как грибы продолжают расти дворцы, но за ее пределами лишь достраивается старое, ремонтируется то, без чего нельзя. Программы расселения московских пятиэтажек и питерских коммуналок, начатые в расчете на высокий спрос на новое коммерческое жилье, свернуты.



Следом рухнет бизнес поставок оборудования: за старое расплатиться нет денег. Сбыт техники (речь не о ксероксах и ноутбуках, хотя и там полная стагнация) упал вдвое. Еще недавно эта отрасль страдала голодом на высококлассных продавцов и специалистов. Продавцы и техники работали по 12–14 часов в сутки, у специалистов были еще и подработки, и не потому, что они были ненасытны, а потому, что ненасытен был спрос на высокотехнологичные товары и услуги. Сегодня в большинстве компаний либо прошли сокращения, либо урежана заработная плата.

складов, сегодня счет пошел на недели: продать активы и расплатиться с долгами. Сотрудни-

ки, само собой, находятся в неоплачиваемых отпусках, офисы освобождены.

К крупным производствам, безусловно, относится автопром, в том числе сборка машин иностранных брендов на территории России. Падение продаж новых автомобилей к прошлому году составило 33% в Москве, а в некоторых регионах падение составило 60–70%. И это несмотря на меры по поддержке автокредитования. **Реальный объем автокредитов снизился за девять месяцев в пять раз.** В некоторых автосалонах говорят: в десять. Заводы то и дело останавлива-

или технолога – 90–130 тыс., то сегодня довольно сложно говорить об их зарплате вообще.

Они или сокращают себе зарплату сами, чтобы поддержать на плаву руководимые ими предприятия, или уже сидят без работы. По статистике сайтов по подбору персонала, претенденту предлагают среднюю зарплату в 80 и 40 тыс. рублей соответственно. Плюс регулярные задержки зарплаты. Теперь вопрос: можно купить машину в кредит? Только проежая накопления.

А ведь автопром – не только повод для юмора на ТВ. Любое предприятие автопрома – заказчик десятков предприятий-поставщиков. Сокращается выпуск готовой продукции – сокращаются закупки. Следом – зарплаты по всей цепочке, в том числе зарплаты потенциальных потребителей автомобилей. Спираль кризиса после летнего затишья начинает раскручиваться с новой силой.

Тактические манипуляции властей и обильные денежные вливания вкупе со стабилизировавшимися ценами на нефть дали два-три месяца затишья, но затем последовало неизбежное. Олигархи затаились, бюджетники умиротворены. Среднему же классу все ясно. Достаточно правительственной программы, согласно которой на организацию бизнеса безработными государство может выделить до 300 тыс. рублей. Даже если выделят, даже если это Чебоксары... Театр абсурда, ей-богу!

В очередной раз людям бросили рыбку (к тому же – не вполне свежую) вместо того, чтобы вернуть удочку в руки, которые только и могут ловить золотых рыбок. А ведь без среднего класса не просто упадет эффективность экономики (это кому-то, может быть, и понравится) – мы утянем за собой на дно всех, кроме олигархов. Кто-нибудь об этом подумал? ■

Без среднего класса не просто упадет эффективность экономики – он утянет за собой на дно всех, кроме олигархов

Эффект домино продолжается. Логистические компании также ложатся на бок одна за другой. Внешнеторговый оборот России с основными торговыми партнерами ближнего и дальнего зарубежья за пять месяцев 2009 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в среднем вдвое. И это при том, что основное падение пришлось на «кризис в головах», то есть на конец 2008 года. Еще вчера планировалась закупка новых траков в лизинг и строительство

ют. А как приобрести новый автомобиль? Можете повторить наши расчеты. Чтобы содержать купленный в кредит автомобиль, включая выплаты, страховку, бензин при скромном годовом пробеге, ТО, мелочи, неизбежный в России шиномонтаж два раза в год и пр., требуется на «Лада Калина» не менее 14 тыс. рублей в месяц, а на «отечественную иномарку» – не менее 20 тыс. Если вчера зарплата топ-менеджера (не «Газпрома») составляла 150–300 тыс. рублей, а квалифицированного инженера

Специально для РЖ