

АНТИКОНКУРЕНТНАЯ ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА ВО ВРЕМЯ РЕЦЕССИИ: ЦЕЛИ, МЕХАНИЗМЫ, РЕЗУЛЬТАТЫ

20.01.2015

Александр Курдин, Татьяна Радченко

Промышленная политика в России

- Усиление роли промышленной политики в период рецессии в целях стимулирования экономического роста, роста промпроизводства, обеспечения занятости и др.;
- Механизмы реализации промполитики носят зачастую антиконкурентный характер;
- Хотя конкурентная политика так же, как и промышленная политика не является по определению фактором, обеспечивающим экономическое развитие и эффективное использование ресурсов или препятствующим тому и (или) другому. (Шаститко, Авдашева, 2003)

ГП «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»

3

(млрд. рублей)

Наименование подпрограммы		2015	2016	2017
1	Автомобильная промышленность	79,05	78,95	78,04
4	Легкая промышленность и народные художественные промыслы	1,55	1,52	0
5	Ускоренное развитие оборонно-промышленного комплекса (открытая часть)	7,82	7,82	3,16
6	Транспортное машиностроение	6,04	3,13	0
7	Станкоинструментальная промышленность	1,78	1,47	0
11	Лесопромышленный комплекс	0,79	0,88	0
12	Развитие системы технического регулирования, стандартизации и обеспечение единства измерений	1,68	2,05	1,32
13	Химический комплекс	0,67	0,88	0,88
14	Развитие производства композиционных материалов (композитов) и изделий из них	1,45	1,6	0
15	Развитие промышленности редких и редкоземельных металлов	2,24	2,68	0
17	Обеспечение реализации государственной программы	12,17	10,49	5,64
18	Промышленные биотехнологии	0,5	0,49	0
19	Развитие инжиниринговой деятельности и промышленного дизайна	1,1	1,08	0
20	Индустриальные парки	0,3	0,3	0,3
21	Индустрия детских товаров	1,08	1,13	0
ФЦП «Уничтожение запасов химического оружия в Российской Федерации»		16,52	10,94	5,64
ИТОГО по Госпрограмме		134,73	125,4	94,99

Механизмы поддержки российского автопрома

4

- Блок промышленных субсидий российским автопроизводителям на компенсацию части затрат (в привязке к объему производства):
 - на содержание рабочих мест;
 - связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по колесным транспортным средствам, соответствующим нормам Евро-4, Евро-5;
 - на использование энергоресурсов энергоемкими предприятиями автомобильной промышленности.
- Субсидии на перевозку произведенных на Дальнем Востоке автомобилей в центральную часть России.
- И это еще не вся история ...

Поддержка спроса на инновационные вагоны - 1

5

- Субсидии на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой (2013);
- .. а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой (2014);
- ... а также все то же самое только еще для пассажирских двухэтажных вагонов (ноябрь 2014).

Поддержка спроса на инновационные вагоны - 2

6

- Поддержка спроса ли?
- Кому нужны двухэтажные пассажирские вагоны?
- Какие грузовые вагоны признаются инновационными?
 - Минпромторг России
 - ФТС России (ОАО «РЖД»)
 - ФАС России

«Новый курс»: 16 июня 1933

7



NY Times, 16.06.1933

16 июня 1933 года принимается ряд важных законов:

- Закон Гласса-Стигала
- Закон NIRA (National Industry Recovery Act)
- Закон о железных дорогах

NIRA и сопутствующие действия - образец антиконкурентной политики

8

- Принятие «кодексов честной конкуренции» обуславливало регламентацию:
 - ▣ Цен
 - ▣ Объемов производства
 - ▣ Взаимоотношений с работниками
- Действие же антимонопольного законодательства приостанавливалось
- Создание National Recovery Administration как администратора промышленной политики
- Финансирование общественных работ на 3,3 млрд. долл.

Негативные последствия антиконкурентной политики NIRA

9

Показатели выхода из «Великой депрессии» (1929 = 100)

Год	ВВП	Зарботная плата	Занятость в частном секторе (часы)	Совокупная факторная производительность
1934	64,4	111,1	68,7	92,6
1935	67,9	111,2	71,4	96,6
1936	74,7	110,5	75,8	99,9
1937	75,7	117,1	79,5	100,5
1938	70,2	122,2	71,7	100,3
1939	73,2	121,8	74,5	103,1

Показатели использования антиконкурентных практик, применяемых в «кодексах честной конкуренции» по NIRA

Положение	Доля "кодексов", использовавших положение, %
Установка минимальных цен	79
Одинаковое определение издержек	72
Открытая публикация цен	59
Запрет снижения цен	36

(Cole, Ohanian, 2000): из-за картелизации выпуск в 1934 г. был на 23% ниже теоретического тренда, в 1939 г. – на 14%.

Источник: Cole H., Ohanian L. New Deal Policies and the Persistence of the Great Depression: A General Equilibrium Analysis / FRB Minneapolis WP 597. 2000.

Железные дороги в Депрессии

- С 1929 по 1932 годы число занятых в экономике США снизилось на 27,7% (без учета предпринимателей), на железной дороге – на 42%
- Железные дороги столкнулись:
 - с конкуренцией со стороны автотранспорта (зарождлась и коммерческая авиация)
 - со спадом спроса
 - с сохранением сильного государственного регулирования (после реприватизации в 1910-х годах)

Государственные решения

11

- Развитие инфраструктуры (например, электрификация ж/д между Нью-Йорком и Вашингтоном)
- Приостановка антимонопольного законодательства для обеспечения координации перевозчиков (закон ERTA 1933 года) – сокращение избыточных мощностей
- Создание Федерального Координатора для надзора за совместной деятельностью перевозчиков (закон ERTA 1933 года), контроля над ценовой политикой и расходами
- Но деятельность по координации была не слишком успешной поскольку ж/д противились... (Purvis, 1997)
- В то же время именно Федеральный Координатор занимался привлечением финансирования для инновационных проектов

Конкурентные решения - 1

12

- Внедрение инновационных поездов, локомотивов и вагонов
 - ▣ Первый дизель-электрический локомотив появляется еще в 1925 г.
 - ▣ В 1932 г. Э. Бадд начинает делать первый стримлайнер (Zephyr) для Берлингтонской железной дороги
 - ▣ Конкурирующий перевозчик Union Pacific одновременно строит стримлайнер M-10 000
 - ▣ Поезда вводятся в эксплуатацию в 1934 г.

Стримлайнеры

13



Zephyr

(ж/д компания Burlington,
производитель Budd)



M – 10 000

(ж/д компания Union Pacific,
производитель Pullman)

Источник: <http://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/timeline/streamliners/?flavour=full>

Конкурентные решения - 2

14

- С 1933 года с применением новых технологий начинают делать и облегченные вагоны
- С 1934 года перевозчики заменяют паровозы на дизельные поезда в пассажирском сообщении, с 1940-х годов – в грузовом
- В 1935 году появляется первый спонсированный государством (Public Works Administration) стримлайнер Comet.
- Но в сложных условиях железнодорожные компании предпочитают делать рестайлинг паровозов – так дешевле
- До конца 1930-х, хотя идет техническое перевооружение отрасль остается в сложном положении – но в 1937 году отрасль уже оказывается в прибыли.

Вопросы

15

- Обязательно ли антициклическая политика является антиконкурентной?
- Можно ли отдавать антициклической политике приоритет в период кризиса?

Различные подходы в кризис 2008-2009 годов

16

- Сохранение или даже ужесточение норм (США, Япония)
- Сохранение норм при некотором повышении гибкости правоприменения (Евросоюз)
- Повышение гибкости норм и их применения (Великобритания)
- Ослабление конкурентной политики, вплоть до «реcessionных картелей» и регулирующих требований по ограничению производства (Китай)

17

Спасибо за внимание