



## Экономика

25 мая 2011

### Инфраструктурная ловушка

*Инфраструктуру никто не замечает, пока все в порядке. А если же с ней что-то не так, это сразу причиняет массу неудобств и заставляет многих ругаться на чем свет стоит. Раздражают плохие дороги и аэропорты, неработающие электросети или канализация.*

Дмитрий Адамидов

[Читать на сайте](#)

Инфраструктурой пользуются все, но при этом никто не горит желанием ее строить или ремонтировать. Потому что дорого. И еще потому, что каждый из эксплуатирующих ее думает: пусть ремонтирует все это кто-нибудь другой. Собственно, этим «другим» в подавляющем большинстве случаев является государство.

На земле вообще довольно мало мест, где объекты инфраструктуры находятся в частных руках. Просто потому что это, как правило, экономически невыгодно. Ну, может быть, за исключением морских портов или Панамского канала какого-нибудь.

Однако частная инфраструктура — это явно не для России. По крайней мере сегодня и в серьезных масштабах. Во-первых, из-за своей протяженности и, как следствие, высокой дороговизны как при строительстве, так и в обслуживании. Во-вторых, любой инфраструктурный объект так или иначе имеет двойное назначение: «если завтра война», то по железной, автомобильной, воздушной и любой другой трассе должны пойти «машины в яростный поход», а нефтепродукты и электричество будут отпускаться в первую очередь на нужды ВПК. Поэтому государство не может оставаться в стороне и в функционирование ключевых объектов инфраструктуры все равно вмешиваться будет.

И наконец, что особенно важно для России: инфраструктура — это то, что делает экономику страны по-настоящему единой. Про Транссибирскую магистраль в начале XX века говорили, что она присоединила Сибирь к России. Это, конечно, метафора, но только отчасти.

В XX веке основные вложения в инфраструктуру производились в период 1930-1960-х годов. Много, безусловно, строилось и позднее, но к настоящему времени подавляющее большинство объектов имеет уже довольно солидный возраст и их изношенность достигла критического предела. С этим согласны и президент и правительство, начиная с премьер-министра и продолжая МЧС, Минтранс и Минэнерго. И даже, помнится, Михаил Ходорковский из тюрьмы как-то написал об этом. То есть в данном вопросе небывалое единодушие царит даже среди представителей совершенно разных политических позиций.

И все же при этом выпадает одна «мелкая», но очень важная деталь: нынешним своим плачевным положением наша инфраструктура обязана в первую очередь проводимой государством в последние полтора десятка лет финансовой и налоговой политике.

Нельзя сказать, что за последние 20 лет вообще ничего не делалось, но очевидно, что делалось явно недостаточно и, главное, однобоко.

Много сделано в части структурных реформ, законодательства по концессиям, пресловутого частно-государственного партнерства (ЧГП) и т.д. Но при этом не сделаны три системообразующие вещи, без которых эффективность любых мероприятий по обновлению и развитию инфраструктуры представляется довольно сомнительной.

**Первое.** Современные нормы технического регулирования, которые нужны для того, чтобы была возможность или даже, вернее сказать, обязанность строить на месте старых объектов современные, а не бережно восстанавливать сооружения полувековой давности, [как это иногда происходит](#), особенно в части автодорожного строительства.

**Второе.** Разумная концепция модернизации и развития инфраструктуры, увязывающая все виды транспорта и исключающая внутреннюю конкуренцию между проектами. Правильных документов-то у нас много, но они подчас не согласованы и при сложении дают удивительные результаты. Например, на участке Москва — Санкт-Петербург сегодня одновременно реализуются и проект создания платной скоростной автодороги, и проект скоростной ж/д магистрали, и аэропорт Пулково реконструируется с прицелом на обслуживание растущих пассажиропотоков. При этом если сложить всех пассажиров, которых предполагается перевезти по всем проектам, то получится что их в 2 раза больше, чем есть сегодня.

**И наконец, третье.** Это само по себе финансирование. Даже капитальный ремонт существующих объектов финансировался в предыдущие 20 лет не в полном объеме. Характерный пример из электроэнергетики: только после аварии на подстанции Чагино (когда грянул гром), начали что-то реально вкладывать, а до этого по РАО ЕЭС ходил анекдот, что Чубайс не хотел исполнять закон Ома, потому что в Уголовном кодексе за его нарушение ответственности не предусмотрено.

Так или иначе, систематическое недофинансирование привело к тому, что на сегодняшний день возникла необходимость в довольно сжатые сроки осуществить просто таки огромные инвестиции. Причем все понимают, что они огромные, но никто не знает, сколько точно нужно денег. Так, например, замминистра экономического развития Кирилл Андросов еще в 2008 году, [сказал](#), что за 20 лет в инфраструктуру необходимо вложить \$1 трлн. При этом международная финансовая корпорация (IFC) примерно в то же время [посчитала](#), что эту сумму надо инвестировать не за 20, а за 10 лет. В общем, разноречивой какой-то.

А если просуммировать все оценки, данные государственными органами и самими компаниями, то получится значительно больше триллиона долларов. **Вглядитесь в эти цифры:**

Отрасль	Необходимые инвестиции, трлн рублей	
	Оценки госорганов (Минтранс, Минэнерго и др.)	Альтернативные оценки
Автодороги	60	~ 45 — Оценка Инвесткафе: экономия достигается за счет использования современных технологий строительства автодорог.
Железнодорожный транспорт	13	Оценки АТ Кеатнеу: 2 — поддержание существующей инфраструктуры 10 — с учетом проектов по развитию
Прочие виды транспорта, включая городской транспорт и метрополитен	52	43 — Оценка Инвесткафе: экономия за счет применения современных технологий строительства и использования новых видов транспорта
Электроэнергетика	20	нет сводной оценки
<b>Итого:</b>	<b>145</b>	<b>118</b>

Прибавьте к этому еще не менее 10 трлн рублей, необходимых для ЖКХ, которую [озвучил буквально на днях Путин](#), и получится астрономическая сумма в 155 трлн рублей, если считать по максимуму. Или в среднем по 7,8 трлн руб. в год. Хотя в среднем считать не вполне правильно: график вложений примерно таков, что в период 2011-2015 годов надо вкладывать 4-5 трлн рублей ежегодно.

В общем, перефразируя Ильфа и Петрова: призраки триллионов летали по дворницкой.

В реальности же проблема упирается в то, что, например, в 2009 году [ввод в действие основных фондов](#) по интересующим нас позициям составил всего 1,8 трлн рублей, в том числе транспорт и связь — 1,4 трлн, производство электроэнергии и газа — 0,4 трлн рублей.

Результаты за 2010 год Росстат еще не опубликовал, но учитывая скромные прогнозы цен на нефть, которые Минфин закладывал при формировании бюджета на 2010 год и приоритет социальных расходов, вряд ли стоит ожидать какого-то прорыва на данном направлении. Ни о каких 4-5 трлн рублей в год речи даже близко не идет.

Собственно говоря, мировая история знает немало примеров, так называемого проедания,

когда государство, решая сиюминутные социально-политические задачи, «забывало» о необходимости инвестировать в поддержание инфраструктуры.

Из сравнительно позитивных примеров 2000-х годов можно вспомнить Уго Чавеса и нефтяную отрасль Венесуэлы. До 2006 года в разведку новых запасов и ремонт объектов нефтяной инфраструктуры (НПЗ, трубопроводы и т.д.) денег вкладывалось недостаточно, все уходило на «боливарианский социализм». В результате к 2005-2006 году возникла угроза остановки экспорта и, как следствие, исчезновения основного источника бюджетных доходов. Власти Венесуэлы смогли оперативно прийти в себя и ситуацию выправить. По крайней мере сегодня нефтяная отрасль Венесуэлы функционирует нормально.

Но нефтяная инфраструктура — это все-таки несколько проще, в том смысле, что есть прямая зависимость: трубу «прорвало» — экспорт тут же остановился. А в энергетику или транспорт можно не инвестировать довольно долго, и вроде бы на первых ничего не происходит, особенно для неспециалиста: как будто и так нормально, без вложений. Но потом неизбежно случается что-то вроде аварии на Саяно-Шушенской ГЭС. И тогда уже почти по пословице: гром грянул — все забегали стали делать если не все, что необходимо, то хотя бы проводить первоочередные мероприятия.

Просто не хотелось бы, чтобы и далее, например, порядок в сфере ЖКХ стали наводить только после того, как в Кремле прорвет канализацию, инвестиции в аэропорты совершать, когда сгорит самолет с очередной правительственной делегацией... Ну, и т.д. и т.п.

Хотя нет — есть еще другой вариант. Например, Олимпиада в Сочи чемпионат мира по футболу прямо-таки «вынудили» правительство вкладывать средства в дороги, аэропорты, организовывать скоростное ж/д сообщение. Я, было дело, негативно относился к сочинской программе, прежде всего потому, что организована и спланирована она крайне бестолково. Ну и к тому же, конечно, при наличии в стране стольких нерешенных проблем тратить деньги можно было порасчетливей. А то некоторые решения поражали. Взять хотя бы пресловутую Адлерскую ТЭЦ.

Но теперь я понимаю, что был не вполне прав: учитывая менталитет нашей власти, понты — это единственное, что хоть как-то может сподвигнуть ее на созидательные действия. Поэтому как говорил Максим Горький, «пусть сильнее грянет буря», в том смысле, что пусть строят: дороги аэропорты, железные дороги и т.д. Так хоть что-то останется.

Особенно в этой связи интересен чемпионат мира 2018 года. Как можно заключить из озвученных планов, придется не только построить стадионы, но и отремонтировать дороги, и модернизировать аэропорты в Казани, Нижнем Новгороде, Самаре и других городах-участниках. Кроме того, организовать (а между Москвой и Санкт-Петербургом — довести до ума) высокоскоростное ж/д сообщение. Когда бы еще на такое выделили деньги? Конечно, все это будет, мягко говоря, не слишком рационально, конечно, будут скандалы и все в таком духе. Но! Это будет построено, и мы этим сможем хотя бы воспользоваться. В отличие, например, от «кубышки Кудрина». Впрочем, это совсем уже другая история.

**Вы можете задать вопрос интересующим Вас компаниям или аналитикам вот [здесь](#) или обратиться напрямую к аналитикам Инвесткафе по вопросам, входящим в сферу их компетенции:**

#### Макроэкономика

**Иван Кабулаев**, управляющий директор  
[ik@investcafe.ru](mailto:ik@investcafe.ru), +7 495 792 06 19  
**Григорий Бирг**, содиректор аналитического отдела  
[gb@investcafe.ru](mailto:gb@investcafe.ru), +7 903 720 03 65  
**Андрей Шенк**, старший аналитик  
[sa@investcafe.ru](mailto:sa@investcafe.ru), +7 903 005 87 52

#### Транспорт и грузоперевозки

**Андрей Шенк**, старший аналитик  
[sa@investcafe.ru](mailto:sa@investcafe.ru), +7 903 005 87 52

#### Нефтегазовый сектор и нефтехимия

**Григорий Бирг**, содиректор аналитического отдела  
[gb@investcafe.ru](mailto:gb@investcafe.ru), +7 903 720 03 65

#### Финансовые рынки и деривативы

**Иван Кабулаев**, управляющий директор  
[ik@investcafe.ru](mailto:ik@investcafe.ru), +7 495 792 06 19  
**Григорий Бирг**, содиректор аналитического отдела  
[gb@investcafe.ru](mailto:gb@investcafe.ru), +7 903 720 03 65

#### Телекоммуникации и IT

**Иван Кабулаев**, управляющий директор  
[ik@investcafe.ru](mailto:ik@investcafe.ru), +7 495 792 06 19  
**Тимур Нигматуллин**, аналитик  
[tn@investcafe.ru](mailto:tn@investcafe.ru), +7 926 626 25 33

#### Машиностроение

**Андрей Шенк**, старший аналитик  
[sa@investcafe.ru](mailto:sa@investcafe.ru), +7 903 005 87 52

#### Банковский сектор

**Михаил Кузьмин**, аналитик  
[mkuzmin@investcafe.ru](mailto:mkuzmin@investcafe.ru), +7 495 792-06-19

#### Металлургия и горно-добывающая промышленность

**Андрей Шенк**, старший аналитик  
[sa@investcafe.ru](mailto:sa@investcafe.ru), +7 903 005 87 52

#### Потребительский сектор

**Игорь Арнаутов**, младший аналитик  
[ia@investcafe.ru](mailto:ia@investcafe.ru), +7 495 792-06-19  
**Синдинская Мария**, младший аналитик  
[sindm@investcafe.ru](mailto:sindm@investcafe.ru), +7 495 792-06-19

#### Налоговое законодательство и корпоративная практика

**Дмитрий Шилов**, юрист  
[d.shylov@gmail.com](mailto:d.shylov@gmail.com), +7 916 475-10-54

#### Масс-медиа

**Иван Кабулаев**, управляющий директор  
[ik@investcafe.ru](mailto:ik@investcafe.ru), +7 495 792 06 19

#### Политика

**Иван Кабулаев**, управляющий директор  
[ik@investcafe.ru](mailto:ik@investcafe.ru), +7 495 792 06 19

#### Электроэнергетика

**Екатерина Шишко**, аналитик  
[ekaterinashishko@gmail.com](mailto:ekaterinashishko@gmail.com), +7 495 792-06-19

#### Валютный рынок, международные рынки

**Григорий Бирг**, содиректор аналитического отдела  
[gb@investcafe.ru](mailto:gb@investcafe.ru), +7 903 720 03 65

### Независимое аналитическое агентство «Инвесткафе»

Адрес: Москва, м. Новослободская/Менделеевская,  
Сушевская, д.27, стр.2, бизнес-центр "Атмосфера", оф. 2.18  
тел.: +7 495 792-06-19 | факс: +7 495 225-85-00 | [info@investcafe.ru](mailto:info@investcafe.ru)

**Генеральный директор:** Семен Бирг [sb@investcafe.ru](mailto:sb@investcafe.ru)

**Аналитический отдел:** [research@investcafe.ru](mailto:research@investcafe.ru) 8 903 722 05 14

**Пресс- служба:** [pr@investcafe.ru](mailto:pr@investcafe.ru) тел. +7 495 721-68-70, +7 964 561-90-33

Аналитическая информация, представленная в настоящем документе, предназначена исключительно для информационных целей и ни при каких обстоятельствах не должна использоваться или рассматриваться как оферта или предложение делать оферты. Несмотря на то, что аналитическая информация подготовлена с максимальной тщательностью, ни ООО «Инвесткафе», ни аналитики сайта – авторы информации не предоставляют никаких прямых или косвенных заверений или гарантий в отношении достоверности и полноты аналитической информации. Ни ООО «Инвесткафе», ни аналитики сайта – авторы информации не несут никакой ответственности за любые прямые или косвенные убытки от использования аналитической информации, опубликованной на сайте либо представленной в настоящем бюллетене.