

Монополии как тормоз экономического развития

№6 / декабрь 2016

Десятилетие назад проблемы, связанные с деятельностью российских инфраструктурных монополий, представлялись несколько иначе, чем вышло на деле. Многие эксперты полагали, что тенденция роста экономики так или иначе продолжится и приведет в том числе к росту спроса на энергоресурсы, и в этом контексте основной проблемой, которую придется решать в связи с деятельностью монополий, станут ресурсные ограничения роста экономики из-за отставания в развитии инфраструктурных сфер — дефицита вводов новых мощностей на фоне увеличения спроса.

Тогда, в 2007–2008 годах, мало кто мог предположить, что в последующее десятилетие рост российской экономики фактически прекратится, а вместе с ним перестанет расти и спрос на энергоресурсы. По факту получилось именно так: после падения экономики в 2009 году (ВВП упал на 7,9%) правительство прогнозировало скорое возвращение на “траекторию устойчивого роста”, однако этого не случилось. К 2012 году экономические показатели более или менее вышли на докризисный уровень, тем не менее в 2012–2013 годах, согласно данным Росстата, промышленное производство стагнировало, оставаясь практически на уровне среднемесячного значения 2011 года со снятой сезонностью¹.

Вялый 2013 год и вовсе стал предвестником системного экономического кризиса: рост остановился, промышленное производство выросло всего лишь на 0,3%, инвестиции и вовсе упали на 0,3%. ВВП вырос на 1,3%, однако в основном за счет финансовой дея-

тельности, где рост добавленной стоимости составил 12%². В дальнейшем вследствие экономического кризиса 2014–2016 годов рост и вовсе прекратился: хотя по итогам 2014 года был зафиксирован номинальный рост ВВП в 0,7%, тем не менее уже в четвертом квартале 2014 года он снизился на 0,2%, в 2015 году падение ВВП составило 3,7%, по итогам первого полугодия 2016 года — 0,9%.

Таким образом, начиная с финансового кризиса 2008 года российская экономика фактически перестала расти. Хотя количественные сопоставления с докризисным периодом затруднены из-за резкой девальвации курса рубля в 2014–2015 годах, тем не менее стагнация экономических показателей в 2012–2013 годах с последующим сваливанием экономики в рецессию фактически означает именно это: экономике пока не удалось выйти за пределы размеров, достигнутых прямо перед кризисом 2008 года.

Как было сказано выше, это противоречило подавляющему большинству экономических прогнозов 2007–2008 годов. В частности, прогноз автора этих строк уже в 2010 году был довольно пессимистичным, однако в качестве худшего сценария все же предполагал стагнацию или низкие темпы роста. Однако полного отсутствия роста все-таки не предвидел никто.

Стагнация экономики после финансового кризиса 2008 года не могла не сказаться и на динамике спроса на энергоресурсы. Опираясь на всеобщие предположения о дальнейшем росте экономики, энергетические эксперты также прогнозировали и рост энер-

гопотребления. Так, в апреле 2007 года была разработана Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2020 года, в которой предполагалось, что темпы роста потребления электроэнергии в России будут находиться в пределах от 4,1 до 5,2% в год, а потребление электроэнергии вырастет с примерно 1 трлн кВтч в год в 2007 году до более 1,4 трлн кВтч в 2015 году. На практике ничего подобного не случилось. По данным Росстата, потребление электроэнергии в РФ в 2015 году выросло всего на 3,7% к уровню 2008 года, с 1,02 до 1,06 трлн кВтч; в течение этого периода оно колебалось в районе 0,98-1,07 трлн кВтч, т. е., по сути, стагнировало. Ключевой фактор, стоящий за этим, — отсутствие значимых показателей роста экономики³.

Схожие прогнозы существовали и по потреблению природного газа. Правительственные планы в отношении газовой отрасли в конце 2000-х были основаны на идее искусственной замены природного газа другими энергоносителями во внутреннем энергобалансе (под лоббистским давлением «Газпрома» и с целью высвобождения дополнительных объемов газа для более прибыльного экспорта), и официальные прогнозы роста спроса на газ были довольно умеренными. Тем не менее проект Генеральной схемы развития газовой отрасли России на период до 2030 года, разработанный в 2008 году (официально утверждена Генеральная схема была лишь позже), предполагал, что даже по умеренному сценарию потребление газа в России вырастет к 2015 году до 465–485 млрд кубометров в год, или на 11–16% к факту 2007 года.

Публикуемая в России статистика внутреннего потребления природного газа не вполне надежна; в частности, не всегда можно понять, по какой методологии это потребление учитывается, включается ли в общую цифру потребление газа на технологические нужды и т. п. Однако имеющиеся сопоставимые ряды данных позволяют судить о стагнации потребления в 2008–2015 годах: так, по данным публикуемого Росстатом энергобаланса страны, потребление газа выросло в 2014 году (последний год, за который опубликованы данные) против уровня 2008 года на 3,6%. На основе данных Минэнерго разных

лет можно сделать вывод о снижении потребления газа в 2015 году на 8,7% к уровню 2008 года, BP Statistical Review of World Energy дает снижение потребления на 6% за этот же период (2015 год к 2008 году).

Таким образом, предположения о том, что неспособность энергетических монополий обеспечить экономику ресурсами затормозит ее дальнейший рост, не подтвердились — главным образом в силу отсутствия этого роста. Наверняка тут сыграли свою роль и другие факторы: ограничение спроса, связанное с ростом внутренних цен на газ и электроэнергию (подробнее об этом чуть ниже), некоторое повышение энергоэффективности экономики (пусть и минимальное); однако ключевой вклад, как представляется, все же внесло общее отсутствие экономического роста.

Вместе с тем, хотя ресурсного кризиса в экономике и не возникло, деятельность монополий тем не менее выступила мощнейшим фактором, который сдерживал и продолжает сдерживать развитие экономики России, — и в этом плане прогнозы о негативной роли монополий оказались верны.

Есть все основания утверждать, что, если бы не деятельность энергетических монополий, посткризисный рост по окончании кризиса 2008–2009 годов был бы более внушительным, глубина падения экономики в ходе рецессии 2015–2016 годов была бы менее ощутимой, а восстановление началось бы быстрее. Монополии выступали сдерживающим фактором экономического развития по следующим основным направлениям:

- Постоянный рост монопольных цен поддерживал высокие темпы инфляции, отнимая у бизнеса и населения ресурсы, которые можно было бы дополнительно направить на потребление и развитие; искусственно создавались иные барьеры для развития, в частности сложности подключения к электрическим и газовым сетям;
- Инвестирование капитала самими монополиями было крайне неэффективным и приводило к значительному его омертвлению;
- Производительность труда в монопольных сферах оставалась крайне низкой.

Рассмотрим эти факторы более подробно.

Рост монопольных цен

Дискуссия о влиянии монопольных цен на инфляцию в России ведется давно; ряд комментаторов по-прежнему объясняют высокую инфляцию исключительно монетарными факторами. Тем не менее в первом полугодии 2012 года в России был проведен уникальный эксперимент: в связи с мартовскими выборами президента на полгода, до 1 июля, было отложено плановое ежегодное повышение монопольных тарифов, которое обычно традиционно осуществлялось с 1 января. В результате индекс потребительских цен (ИПЦ), по официальным данным Росстата, составил в первом полугодии 2012 года к первому полугодью 2011 года всего 3,8% — беспрецедентно низкий уровень за всю постсоветскую историю. Хотя в первом полугодии 2011 года к первому полугодью 2010-го ИПЦ составлял более традиционные 9,5%, а в 2013-м ситуация вернулась ближе к стандартным значениям: в первом полугодии 2013 года к первому полугодью 2012 года ИПЦ составил уже 7,5%. В целом ИПЦ за 2011, 2012 и 2013 годы составил соответственно 8,4%, 5,1% и 6,8%, из чего видно, насколько серьезный вклад повышение тарифов на продукцию и услуги монополий вносило в формирование высоких темпов инфляции в постсоветские годы.

За всю постсоветскую историю инфляцию никогда не удавалось сбить до низких значений (2–3% в год); а высокая инфляция сама по себе всегда выступает серьезным ограничителем роста. Например, по мнению российских предпринимателей, чрезмерно высокие цены на энергоресурсы и чрезмерно высокие проценты по кредитам (что является прямым следствием высокой инфляции) традиционно фигурировали в числе четырех-пяти наиболее острых проблем, сдерживающих развитие бизнеса⁴.

Российские власти, в том числе в силу персональных связей высших руководителей страны с рядом энергетических монополий и их подрядчиков, традиционно всячески потакали тарифным аппетитам монополий. Так, вместо реструктуризации “Газпрома” и создания на его базе конкурентного рынка газа с большим числом независимых газодобываю-

щих компаний Путин не только принял принципиальное решение о сохранении в газовой отрасли централизованной монополии, но и одобрил предложенную “Газпромом” идею агрессивного повышения внутрироссийских цен на газ до уровня самого дорогого международного бенчмарка — европейских контрактных цен “Газпрома”. Практически все остальные международные индикаторы — спотовые цены газа в континентальной Европе, Великобритании, США, Канаде — в последние годы были существенно ниже цен по экспортным контрактам “Газпрома”.

Тем не менее программа резкого наращивания внутренних цен на газ, утвержденная постановлением Правительства РФ от 28 мая 2007 года №333, неукоснительно исполнялась, и к середине 2016 года, согласно данным отчетности “Газпрома” по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО), средняя цена реализации газа на внутреннем рынке без НДС составила 3831 руб. за тысячу кубометров, против 1129 руб. в 2006 году. В 2013 году, до масштабной девальвации рубля, которая осложнила валютные сопоставления, средняя оптовая цена газа, поставляемого “Газпромом” российским потребителям, с учетом НДС составила \$121 за тысячу кубометров, в то время как средняя оптовая цена газа Henry Hub в США — \$133⁵. В дальнейшем российские цены по факту превысили цены на американском рынке (если пересчитать их в долларах 2013 года), в результате чего даже Путин жаловался на высокие внутренние цены на газ. На заседании Комиссии при Президенте по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности 4 июня 2014 года он сказал, обращаясь к министру энергетики Александру Новаку:

“Вы знаете эту дискуссию с другими отраслями экономики, когда коллеги нам говорят: «Если это всё так произойдет, то вы стимулируете вывоз производства на другие площадки, в частности, допустим, в Штаты»... Потому что в Штатах дешевле. Некоторые производители в области машиностроения мне говорят: «Нам там дешевле»”⁶.

Вслед за ценами на газ существенно росли и цены на электроэнергию (в России порядка 50% электроэнергии вырабатывается на природном газе). Несмотря на проведенную реформу электроэнергетики, более половины генерирующих мощностей оказались под контролем государственных компаний, а в целом российский рынок электроэнергии имеет существенные признаки олигополии — доминирования нескольких крупных игроков⁷.

Зависимость от постоянного роста цен на природный газ также сыграла свою негативную роль.

В итоге если в 2006 году средняя цена электроэнергии, отпущенной промышленным потребителям, составляла, по данным Росстата, 950 руб. за МВтч, то в 2013 году — уже 2197 руб. (6,9 центов за кВтч по курсу того периода — при средней цене электроэнергии для промышленных потребителей в США, длительное время остававшейся примерно неизменной на уровне 7 центов за кВтч⁸).

В 2015 году (Росстат публикует только годовые данные) средняя цена на электроэнергию, отпущенную промышленным потребителям, выросла до 2297 руб. за МВтч. Для непромышленных потребителей рост цен на электроэнергию с 2006 по 2015 годы был еще более существенным: с 1354 до 4067 руб. за МВтч⁹.

Проблема не только в постоянном росте цен на энергоресурсы и существенном вкладе этого процесса в темпы инфляции, но и в сложностях с подключением новых объектов к электрическим и газовым сетям. Россия уверенно рапортует о прогрессе в подключении к электрическим сетям по данным рейтинга Doing Business (в подразделе “Getting Electricity” этого рейтинга страна переместилась со 143-го места на 29-е в 2013–2015 годах), однако прогресс был достигнут в основном за счет удешевления номинальных ставок подключения к электросетям — при том, что любой предприниматель расскажет, что помимо номинальной ставки существуют индивидуально выдаваемые энергокомпаниями “технические условия” на подключение (именно на них приходится основная доля в стоимости подключения), которые содержат высокую коррупционную составляющую. Это кос-

венным образом видно и по рейтингу Doing Business, где, невзирая на номинальный прогресс России по показателю стоимости подключения, страна продолжает оставаться в числе худших по длительности этого процесса, находясь в районе 170–180 места в мире и опережая лишь десяток наиболее проблемных стран. Для понимания масштаба трудностей, с которыми сталкиваются инвесторы при подключении к газовым сетям, достаточно вспомнить широко разошедшуюся историю о многолетних сложностях и препонах в подключении к электросетям объектов шведской компании IKEA в Санкт-Петербурге¹⁰.

С подключением к газовым сетям ситуация не лучше: хотя, по данным “Газпрома”, он вложил 270 млрд руб. в программу газификации российских регионов в 2005–2015 годах, повысив уровень газификации регионов России с 53,3% в 2006 году до 66,2% в 2016 году¹¹, из-за дороговизны как подключения, так и самого газа потребители не спешат подключаться к сетям и наращивать объемы потребления газа. Продажи газа “Газпрома” в России снизились за десять лет почти на 100 млрд кубометров, с 316 млрд кубометров в 2006 году¹² до 221 млрд в 2015-м¹³.

Проедание капитала

Дополнительные доходы, обрушившиеся на энергетические монополии в результате быстрого роста цен (а для “Газпрома” — еще и существенного роста экспортных доходов), не были использованы рациональным образом. По данным Росстата, инвестиции в основной капитал по виду деятельности “Производство и распределение электроэнергии, газа и воды” выросли с менее 300 млрд руб. в 2006 году до около триллиона рублей ежегодно в 2011–2015 годах¹⁴, однако, как мы видим по приведенным в настоящей статье цифрам производственной стагнации, такие огромные вложения не привели к масштабному росту производства или повышению эффективности.

Инвестиционная программа “Газпрома” выросла с 308 млрд руб. в 2006 году до 1 трлн в 2015 году, однако добыча газа при этом существенно упала: до 419,5 млрд кубометров

в 2015 году против 556 млрд в 2006-м. Объем средств, которые “Газпром” тратил на неэффективные проекты, поражает воображение: в прошлом году эксперты оценили совокупные траты такого рода в 2,4 трлн руб¹⁵. Это и неостребованные добычные мощности, введенные без должной оценки спроса, и затраты на недостаточно эффективные трубопроводные проекты — газопровод Сахалин-Хабаровск-Владивосток, загруженный всего на 40%, газопровод Nord Stream, недогруженный на треть из-за неспособности договориться с Еврокомиссией, а также списанные сотни миллиардов рублей на отмененном “Южном потоке” и связанном с ним “Южном коридоре”.

Соответствующие траты значительно обогатили подрядчиков, монополизировавших значительную долю контрактов на капитальное строительство в “Газпроме” — совокупная годовая выручка крупнейших подрядчиков “Газпрома”, “Стройгазмонтаж” Аркадия Ротенберга и “Стройтрансгаз” Геннадия Тимченко, составила в 2015 году около 480 млрд руб¹⁶. Нет нужды напоминать о связях владельцев этих компаний с руководством страны.

Низкая эффективность инвестиций энергетических монополий — часть общей проблемы неэффективности инвестиций, связанных с государством. В свое время государственные инвестиции в инфраструктуру считались перспективным драйвером экономического роста. Время показало, насколько эта концепция была ошибочной: уже в 2013 году, когда совокупные инвестиции в основной капитал из бюджетов всех уровней (1,9 трлн руб.) и десяти крупнейших государственных компаний (2,8 трлн руб.) приблизились к рекордной цифре почти в 5 трлн руб., российская экономика окончательно перешла к стагнации.

Причина понятна: поскольку государство и связанные с ним компании рискуют, попросту говоря, чужими деньгами (или своими, но легко компенсируемыми за счет дополнительного увеличения нагрузки на потребителей и т. п.), у них отсутствует мотивация к эффективному использованию этих средств. То, что на бумаге проходит как инвестиции, часто трансформируется в омертвленный капитал — хронически недогруженные газопроводы, крупные гидроэлектростанции с ко-

эффициентом использования установленной генерирующей мощности всего на уровне 30-40%, и т. д. Дальнейшая монополизация рынков при протекции государства способствует постоянному воспроизводству этой системы; среди важнейших факторов — покровительство монополиям, исполняющим “стратегические государственные проекты”, а также очевидные специальные интересы приближенных к власти подрядчиков, формирующих огромный центр прибыли на освоении неэффективных капитальных бюджетов.

Низкая производительность

Можно без преувеличения констатировать, что энергетические монополии являются очагом низкой производительности труда в российской экономике. Данные Росстата свидетельствуют, что в 2005–2013 годах динамика производительности труда по виду деятельности “Производство и распределение электроэнергии, газа и воды” была наихудшей среди всех прочих видов экономической деятельности, постоянно отставала от общенациональной динамики производительности труда, а в течение ряда лет была вообще отрицательной¹⁷. Несмотря на описанную выше стагнацию в производстве энергоресурсов, среднегодовая численность занятых по виду деятельности “Производство и распределение электроэнергии, газа и воды”, по данным Росстата, увеличилась в 2014 году против уровня 2006 года на 60 тыс. человек, с 1,92 до 1,98 млн занятых¹⁸.

Наиболее ярким примером здесь является “Газпром”, где среднесписочная численность персонала, по данным отчетности компании по МСФО, выросла с 298 тыс. человек в 1999 году до 499 тыс. в 2015 году, при том что добыча газа за этот же период сократилась более чем на 23% к уровню 1999 года (419,5 млрд кубометров в 2015 году против 546 млрд в 1999-м). Производительность труда в энергетических компаниях сравнивать сложнее в связи с разделением бывшей монополии РАО “ЕЭС России” на множество независимых компаний, однако по ряду крупных инфраструктурных монополий вполне можно сделать вы-

воды: например, согласно годовым отчетам ПАО “Россети”, среднесписочная численность персонала выросла со 163 тыс. в 2008 году до 216 тыс. в 2015 году, или на треть, однако объем передачи электроэнергии за этот же период увеличился только на 13%. Соответственно, объем передачи электроэнергии в расчете на одного работника снизился за период с 2008 по 2015 год с 3,9 до 3,3 млн кВтч/чел.

В электроэнергетике можно также отметить мизерный прогресс по части снижения удельного расхода условного топлива на выработку одного кВтч электроэнергии — с 333 граммов в 2005 году до 320 граммов в 2014 году, то есть всего на 4% за десятилетие¹⁹.

Дорожная сфера: полный провал

Если в энергетической сфере прогнозы о перебоях в ресурсном обеспечении экономического роста не сбылись по причине отсутствия роста как такового, то в транспортном секторе, как и предсказывалось в моей вышеупомянутой статье 2007 года, ограничения оказались существенным тормозом развития — и прежде всего в дорожном хозяйстве. Автоперевозки играют важнейшую роль в обеспечении экономического оборота: хотя их доля в грузообороте²⁰ уступает железнодорожным перевозкам, тем не менее по объемам перевозимых грузов автоперевозки не имеют себе равных — около 6 млрд тонн грузов в год против 1,4 млрд тонн для железнодорожных перевозок. При этом дорожная инфраструктура остается в удручающем состоянии. В рейтинге глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума в 2015-2016 годах Россия по качеству дорог критически отстает от большинства стран, занимая 123 место из 140²¹. Важной характеристикой российской дорожной сети является плохая транспортная связность, дефицит мостов²². В России ничтожна протяженность скоростных автотрасс (категория 1А, разрешенная скорость до 130 км/ч, и категория 1Б, разрешенная скорость — до 110 км/ч) — всего 5 тыс. км, то есть 0,3% от всех трасс России (1,1 млн км). Во Франции эта доля составляет 1,17%, в Германии — 1,99%, в Китае — 2,27%,

в США — 3,98%²³. При этом ввод новых автотрасс в прошедшие годы был крайне невелик:

■ В 2003–2012 годах построено и реконструировано 3,8 тыс. км автодорог федерального значения²⁴, т.е. менее 4 тыс. км за 10 лет;

■ Ввод новых участков федеральных трасс составил 581 км в 2014 году, 369 км в 2015 году²⁵; в 2016 году запланировано к вводу всего 244 км, хотя в первом полугодии от этого плана было построено только 20% — 48 км²⁶.

Хотя негативный эффект низкого уровня развития дорожного хозяйства на экономическое развитие страны трудно выразить в цифрах, тем не менее руководители Минтранса России оценивают ежегодные потери из-за недоразвитой транспортной инфраструктуры до 3% ВВП²⁷. Потери экономики выражаются в различных показателях — потери производительности из-за удлинённого времени доставки грузов, рост издержек из-за перепробега и т.д.

При этом печальное состояние дорожной инфраструктуры невозможно объяснить дефицитом финансирования:

■ Поступления по акцизам на топливо (фактические данные 2015 года) — 294 млрд руб.; в 2016 году акцизы на топливо были повышены, что должно дать дополнительно 89 млрд руб.

■ Поступления от транспортного налога (факт. 2015 года) — 140 млрд руб²⁸.

■ В 2015 году в дополнение к акцизам на топливо и транспортному налогу власти ввели скандальный и вызвавший множество протестов сбор за проезд большегрузного автотранспорта по федеральным трассам, собираемый через систему “Платон”; поступления по нему на 2016 год были запланированы в сумме 40 млрд руб. По факту они, скорее всего, составят вдвое меньше, но тем не менее также внушительную сумму — 20 млрд руб.²⁹

■ Акцизы и транспортный налог поступают в региональные бюджеты — но в 2016 году норматив поступлений акцизов на топливо в бюджеты субъектов РФ был уменьшен со 100% до 88%. (О региональных бюджетах читайте в статье Натальи Зубаревич ““Время регионов”: что изменилось за 10 лет” в этом номере “Контрапункта” — Прим.ред.) В соот-

ветствии с законом о федеральном бюджете на 2016 год общий бюджет под управлением Федерального дорожного агентства превысил 550 млрд руб. Исходя из усредненной стоимости сооружения 1 километра федеральной автотрассы в 100 млн руб., на такие средства можно вводить порядка 5,5 тыс. км федеральных автотрасс ежегодно (по факту в последние годы вводилось не более 0,3–0,6 тыс. км). Хотя такой подсчет во многом условен (средства бюджета Росавтодора тратятся на многие цели, включая ремонт и обслуживание действующих автотрасс, НИОКР и т. д.), тем не менее вопрос о том, почему при таких больших бюджетах вводится так мало современных автотрасс, остается открытым.

Таким образом, совокупные расходы федерального и региональных бюджетов на дорожное хозяйство в 2016 году должны превысить триллион рублей. Т.е. дефицита средств нет — вместо этого очевиден дефицит независимого общественного контроля за расходованием средств на дорожное хозяйство.

В целом причина столь слабого развития дорожной сети при довольно крупных средствах, выделяемых на эти цели, по всей видимости, кроется в традиционно широком распространении в этой отрасли коррупционных схем, связанных с систематическим невыполнением нормативов по качеству и расходу материалов на проведение работ, нарушением технологий и т. д. Единственное, что могло бы радикально излечить коррупцию в данном секторе, это открытость для публичного контроля; но поскольку эта сфера неизменно остается закрытой, соответствующие механизмы процветают.

Важно отметить, что крупными подрядчиками государства в области дорожного строительства являются все те же лица, аффилированные с руководством страны, — в частности, принадлежавшая до недавнего времени Аркадию Ротенбергу компания “Мостотрест” была³⁰ одним из крупнейших подрядчиков в сфере дорожного строительства³¹.

Вместо того чтобы повышать эффективность расходования огромных бюджетных средств, выделяемых на дорожное хозяйство, власти заняты манипулированием со стати-

стикой: с 2010 года в состав протяженности автодорог с твердым покрытием включаются дороги местного значения, с 2012 года — протяженность улиц³²(!). В результате номинальная длина автодорог с твердым покрытием выросла с 776 тыс. км в 2009 году до 1133 тыс. км в 2014 году; однако эти манипуляции не отменяют печального положения дел с мизерным количеством скоростных автотрасс в России, упомянутым выше.

Что касается внебюджетных источников финансирования дорожного строительства, то опыт строительства новых платных автотрасс в России пока нельзя признать удачным — по причине явного сговора государства и аффилированных с руководством страны концессионеров. Например, широкий резонанс получила история с пустующей трассой М11 Москва-Санкт-Петербург, построенной Северо-Западной концессионной компанией. Путин даже был вынужден отчитать концессионеров за завышение расценок проезда по платной трассе: “Вздули цены так, что проехать невозможно!”³³. Акционером Северо-Западной концессионной компании является все тот же Аркадий Ротенберг, который упоминался выше как крупнейший подрядчик “Газпрома”. Налицо все та же схема: монополизация ключевых инфраструктурных секторов структурами, аффилированными с руководством страны, и в результате — завышение расценок, омертвление капитала и т.д.

* * *

Таким образом, в целом российские энергетические монополии сыграли крайне негативную роль, затормозив выход экономики из кризиса и препятствуя переходу к росту в период после 2008 года. Экономика России столкнулась с порочным кругом: с одной стороны, предпринимательская активность сдерживается из-за того, что рост энергетических цен подстегивает инфляцию, а монополии постоянно создают для предпринимателей барьеры. С другой — перераспределение капитала в монопольные сферы через наращивание тарифной нагрузки на потребителей не приводит к инвестированию в “прорыв-

ные” проекты, а, напротив, способствует его омертвлению. Эта порочная модель воспроизводится и расширяется.

Учитывая постоянные колебания российской экономики между слабым ростом и стагнацией после 2008 года, а в последние годы еще и падением, представляется, что правильным решением была бы решительная демонополизация монопольных сфер энергетики и создание подлинно конкурентных рынков. Это могло бы стабилизировать цены, резко повысить производительность энергетических отраслей и обеспечить повышение эффективности инвестиционного процесса. (Пример США, где высококонкурентные рынки электроэнергии и газа обеспечивали удивительную стабильность цен на электроэнергию, снижение цен на газ, экономический бум и резкое повышение эффективности в газодобыче, доказывает, что такие эффекты

вполне достижимы на практике). Однако российское руководство предпочитает курс на дальнейшее усиление монополизации.

Не лучше ситуация и в транспортном секторе, который за последние десять лет вообще не показал хоть сколько-нибудь значимого развития, несмотря на то, что этот сектор вливаются существенные бюджетные средства. Причины все те же — монополизация, отсутствие прозрачности, наличие специальных интересов.

Все очевиднее, что инфраструктурные монополии, связанные специальными интересами с руководством страны, выступают мощным тормозом для экономического развития — контекст иной, чем десятилетие назад, до наступления эпохи стагнации в российской экономике, но проблема не менее серьезна, а ее масштабы становятся все более угрожающими.

Примечания

- 1 *О промышленном производстве в январе 2014 года* // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://web.archive.org/web/20140710040945/http://www.gks.ru/bgd/free/B04_03/lssWWW.exe/Stg/d03/27.htm (доступ 30.11.2016).
- 2 *О производстве и использовании валового внутреннего продукта (ВВП) за 2013 год* // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://web.archive.org/web/20140619021601/http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/lsswww.exe/Stg/d03/18vvp31.htm (доступ 30.11.2016).
- 3 Подробнее см. Григорьев Л. (Общ. ред.) *Динамика потребления электроэнергии как индикатор экономической активности* // Бюллетень социально-экономического кризиса в России. 2016. Февраль. №10. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7945.pdf> (доступ 30.11.2016).
- 4 *Приложение к докладу президенту Российской Федерации. 2016. Соцопрос “Оценка динамики факторов, влияющих на бизнес и антикризисные меры (ВЦИОМ)”* // Уполномоченный при президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей. URL: <http://doklad.ombudsmanbiz.ru/pdf/vciom16.pdf> (доступ 30.11.2016). Схожая картина наблюдается и в докладах уполномоченного за предшествующие годы.
- 5 *Henry Hub Natural Gas Spot Price* // U.S. Energy Information Administration. URL: <http://www.eia.gov/dnav/ng/hist/rngwhhdm.htm> (доступ 30.11.2016).
- 6 *Заседание Комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности* // Президент России. 2014. 4 июня. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/45831> (доступ 30.11.2016).
- 7 См. Милов В. *В свете лет: почему дорожает электроэнергия* // Forbes. 2016. 6 июня. URL: <http://www.forbes.ru/mneniya/vertikal/321941-v-svete-let-pochemu-dorozhaet-elektroenergiya> (доступ 30.11.2016). Еще в 2007 году автор отмечал, что “в России де-факто уже складывается неконкурентный рынок электроэнергии, контролируемый несколькими крупными промышленными группами, а первоначальный план открытия электроэнергетической отрасли широкому кругу инвесторов и создания конкурентного рынка электроэнергии провалился” (См. Милов В. *Узкие места российской экономики* // Pro et Contra. 2007. №4 (53). URL: http://www.intelros.ru/pdf/pro_et_contra_38/milov-135-146.pdf (доступ 30.11.2016)).
- 8 *Key World Energy Statistics 2016* // International Energy Agency. URL: <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld2016.pdf> <http://kremlin.ru/events/president/news/45831> (доступ 30.11.2016).
- 9 *Цены. Потребительские цены* // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/tariffs/# (доступ 30.11.2016).
- 10 АБАКУМОВА М. *Гнутся шведы: как русский бизнесмен выбил из IKEA 25 млрд рублей* // Forbes. 2014. 26 февраля. URL: <http://www.forbes.ru/kompanii/potrebiteleskii-rynok/251350-gnutsya-shvedy-kak-russkii-biznesmen-vybil-iz-ikea-25-mlrd-rubl> (доступ 30.11.2016).
- 11 *Поставки газа на внутренний рынок. Реализация программы газификации российских регионов* [Пресс-конференция Кирилла Селезнева, члена Правления, начальника Департамента ПАО “Газпром”, генерального директора ООО “Газпром Межрегионгаз”] // ПАО “Газпром”. URL: <http://www.gazprom.ru/f/posts/11/776840/presentation-press-conf-2016-06-07-ru.pdf> (доступ 30.11.2016).
- 12 *Анализ и оценка руководством финансового положения и финансовых результатов деятельности* // ПАО “Газпром”. URL: http://www.gazprom.ru/f/posts/96/642868/gazprom-2006_md-a-rus.pdf (доступ 30.11.2016).
- 13 *Отчет руководства ПАО “Газпром” за 2015 год* // ПАО “Газпром”. URL: <http://www.gazprom.ru/f/posts/26/228235/2015-mgt-report-ru.pdf> (доступ 30.11.2016).
- 14 См. *Инвестиции в нефинансовые активы. Структура инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности* // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/investment/nonfinancial/# (доступ 30.11.2016).
- 15 См. *Расходы «Газпрома» на невостребованные проекты оценили в 2,4 трлн рублей* // Forbes. 2015. 29 июля. URL: <http://www.forbes.ru/news/295437-raskhody-gazproma-na-nevostrebovannyye-proekty-otsenili-v-24-trln-rublei> (доступ 30.11.2016).
- 16 См. *200 крупнейших частных компаний России-2016* // Forbes. 2016. 19 сентября. URL: <http://www.forbes.ru/rating/200-krupneishikh-chastnykh-kompanii-rossii-2016/2016?full=1&table=1> (доступ 30.11.2016).

- 17 Темпы роста (снижения) производительности труда по видам экономической деятельности (в процентах к предыдущему году) // Россия в цифрах-2015. Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/IssWWW.exe/Stg/d01/06-05.htm (доступ 30.11.2016).
- 18 См. Труд и занятость в России-2015 // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_36/Main.htm (доступ 30.11.2016).
- 19 См. Российский статистический ежегодник. Добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды. Отдельные технико-экономические показатели работы организаций по производству и распределению электроэнергии, газа и воды // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_13/Main.htm (доступ 30.11.2016).
- 20 Грузооборот учитывает километраж, а объем перевозимых грузов — только вес. Проще говоря, железная дорога в грузообороте доминирует в основном потому что возит на дальние расстояния, но по объемам перевозимого груза она уступает автотранспорту, который главным образом занимается транспортировкой на короткие и средние дистанции.
- 21 *Competitiveness Rankings* // Global Competitiveness Report 2015–2016. World Economic Forum. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/competitiveness-rankings/> (доступ 30.11.2016).
- 22 Жолобова М. Почему в России мало мостов // РБК-Daily. 2016. 24 мая. URL: <http://www.rbc.ru/newspaper/2016/05/25/573de5139a79478774746561> (доступ 30.11.2016).
- 23 В РФ предложили построить 15 тыс. км платных трасс за 7 трлн рублей // Интерфакс. 2016. 2 августа. URL: <http://www.interfax.ru/russia/521594> (доступ 30.11.2016).
- 24 Фурсова И. Дорожный сезон еще не закрыт // Российская газета. 2014. 20 октября. URL: <https://rg.ru/2014/10/20/dorogi.html> (доступ 30.11.2016).
- 25 Перепилица О. Шоссе голодает // Российская газета. 2016. 11 августа. URL: <https://rg.ru/2016/08/11/obemu-vvoda-novyh-avtotrass-snizilis.html> (доступ 30.11.2016).
- 26 Росавтодор: 20% новых километров федеральных дорог планируется построить досрочно в 2016 году // Федеральное дорожное агентство. 2016. 29 июня. URL: <http://rosavtdor.ru/activity/124/133/16679.html> (доступ 30.11.2016).
- 27 РФ теряет 3% ВВП в год из-за плохой транспортной инфраструктуры — Минтранс // Прайм. Агентство экономической информации. 2013. 14 февраля. URL: http://1prime.ru/Transport_communications/20130214/761181472.html (доступ 30.11.2016).
- 28 Донин С. Дорожные фонды: мягко говоря, обнищали? // Строительство.ру. 2016. 4 апреля. URL: <http://www.rcmm.ru/dorozhnoe-stroitelstvo/25389-dorozhnye-fondy-myagko-govorya-obnischali.html> (доступ 30.11.2016).
- 29 В начале 2016 года вице-премьер Аркадий Дворкович заявил, что действие льготного режима взимания платы по налогу за проезд по федеральным дорогам для большегрузного транспорта будет продлено (См. Минтранс вдвое снизил ожидаемые доходы от системы “Платон” // Lenta.ru. 2016. 16 марта. URL: <https://lenta.ru/news/2016/03/16/platon/> (доступ 30.11.2016)), но уже осенью появились сообщения о том, что налог собираются повысить (См. Ломакин Д. “Платон” подорожает ради платных дорог // Газета.ру. 2016. 27 сентября. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/09/26_a_10215467.shtml#page2 (доступ 30.11.2016)).
- 30 Недавно Ротенберг продал “Мостотрест”. См. Петрова Ю., Лявв Б. Ротенберг избавился от “Мостотреста” // Ведомости. 2015. 30 апреля. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/04/30/roterberg-izbavilsya-ot-mostostresta> (доступ 30.11.2016).
- 31 АБАКУМОВА М., СЕДАКОВ П. Закатать в асфальт миллиарды: кто зарабатывает на подмосковных дорогах // Forbes. 2013. 28 сентября. URL: <http://www.forbes.ru/kompanii/infrastruktura/246654-zakatat-v-asfalt-milliardy-kto-zarabatyvaet-na-podmoskovnykh-dorogakh> (доступ 30.11.2016).
- 32 См. Основные показатели транспорта // Российский статистический ежегодник-2013. Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_13/IssWWW.exe/Stg/d3/17-01.htm (доступ 30.11.2016).
- 33 Смирнов С. Проезд по платной дороге М11 подешевеет на треть // Ведомости. 2016. 1 февраля. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/02/01/626265-proezd-podeshevet> (доступ 30.11.2016).