



ЦЕНТР МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА
И КРАТКОСРОЧНОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

Тел.: 8-499-129-17-22, факс: 8-499-129-09-22, e-mail: mail@forecast.ru, http://www.forecast.ru

О ПРОБЛЕМАХ СТРАТЕГИИ МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Общественные слушания по вопросам реализации
Национального проекта "Безопасные и качественные
автомобильные дороги" и Комплексного плана модернизации
и расширения магистральной инфраструктуры**

**КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПРИ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ
ПО НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ И НАРОДОСБЕРЕЖЕНИЮ
27 ОКТЯБРЯ 2020 Г.**

к.э.н.

Д.Р. Белоусов

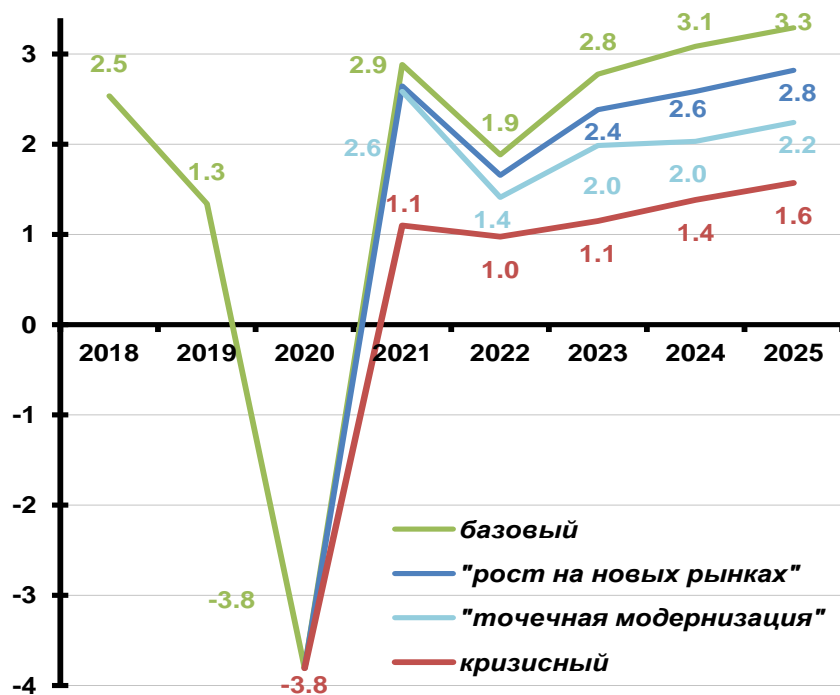
О проблеме развития инфраструктуры

Формат развития инфраструктуры будет задаваться несколькими факторами:

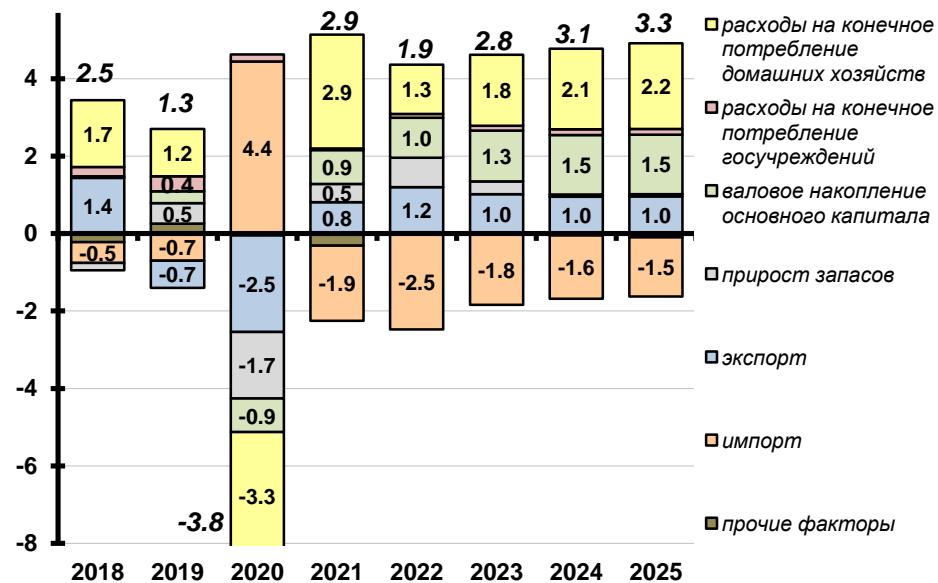
- необходимостью опережающего развития инфраструктуры как целого, отсутствия «узких мест» на системном уровне;
- необходимости создания условий для развития бизнеса на конкретных территориях и в конкретных отраслях;
- ожидаемым дефицитом финансовых ресурсов у федерального центра и бизнеса;
- необходимости задействовать новых технологических ресурсов для эффективной конкуренции на рынке трансевразийских перевозок (Китай-Европа)

Отсюда, необходимо, видимо, обращать дополнительное внимание на новые факторы.

Динамика ВВП (темпы прироста, %), по вариантам сценариев



Вклады факторов экономического роста в прирост ВВП (проц. пунктов прироста ВВП), базовый сценарий

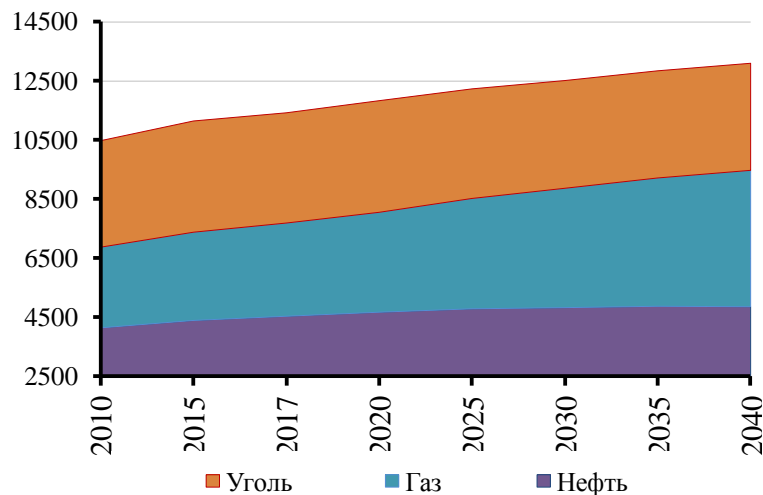


Потенциально возможен, при максимально эффективной государственной политике, рост вплоть до 3-3.5% в год по максимальному («базовому» для инфраструктуры) и порядка 3% - по более вероятному сценарию «рост на новых рынках»; это и «арифметически», и по содержанию примерно соответствует достижению Национальных целей развития. Если политика не будет высокоэффективной, «разогнать» рост выше 2-2.3% не окажется возможным (инерционный по сути сценарий «точечной модернизации»).

Наибольший потенциал роста – у повышения потребления населения (вплоть до 2-2.5 проц. пунктов вклада в прирост ВВП; это предполагает рост производительности труда), инвестиций в основной капитал (порядка 1.5 проц. п) и экспорта (порядка 1 проц. п.).

Трансформация грузовой базы

Мировое потребление углеводородов, млн. тонн нефтяного эквивалента (прогноз British Petroleum)

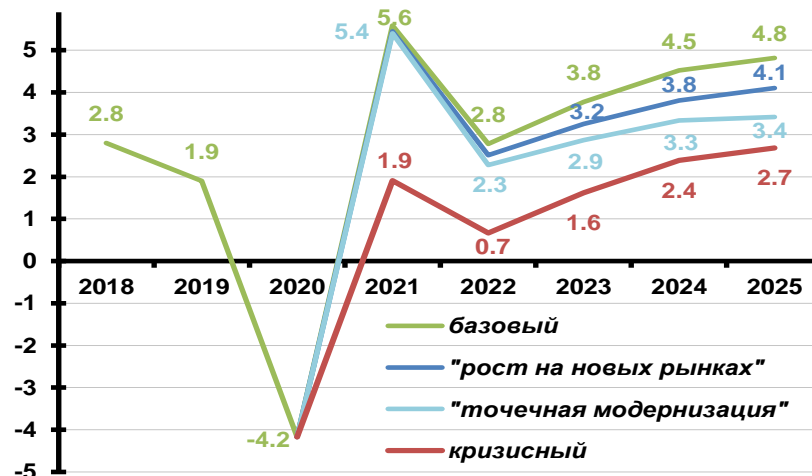


Рост «старой» грузовой базы (экспорт угля, металлов, нефти) будет ограничен.

Но: необходима инфраструктура под «новые грузы» (в том числе, рынки скоростных грузовых перевозок).

Большой резерв – рост транспортной подвижности населения (будет опережать ВВП) и перевозки, связанные с масштабным маневром занятыми между отраслями и территориями.

Динамика оборота розничной торговли (темпы прироста, %), по вариантам сценариев



Потенциал высвобождения занятых при выходе на нынешний уровень производительности труда Италии (тыс. чел.)



Новые зоны внимания

- **Инфраструктура – и социальное благо, «становой хребет страны», и система соответствующих отраслей.** Надо выделить, хотя бы аналитически, сферы бизнеса (с отдачей и т.д.) – и сферы, которые бизнесом не станут никогда.
- **Вовлечение бизнеса,** имеющего интересы в конкретных стройках, в планирование инфраструктурного развития (в режиме формирования Дирекций проектов). Формирование правовых условий для опережающего развития бизнеса в зонах, прилегающих к магистралям
- Инфраструктура разблокирует - и, при «обходах» потенциальных центров роста, блокирует развитие территорий. **Именно современная – высокоскоростная, дешёвая и комфортная – транспортная инфраструктура – поможет обеспечить формирования территориальных «зон роста» (в Центральной России, Поволжье, Урале, Сибири) вокруг мегаполисов-технологических лидеров;**
- **Увязка с развитием новых отраслей, видов транспортных услуг и человеческих потоков.** Старая грузовая база (уголь, металл, нефть) – сильно расти не будет. Нужен разворот на новые услуги и на растущие рынки (в том числе, в части обеспечения как подвижности населения, так и переезда высвобождающихся занятых из региона в регион).
- **Снятие системных ограничений** через маневр между видами транспорта (развитие скоростных железнодорожных перевозок
- **Интеграция инфраструктур транспортной, телекоммуникационной и геопространственной инфраструктур,** как способ выигрыша в конкуренции: создание комплексной услуги для потребителя. Обеспечение прозрачности (и безопасности) перевозок грузов – условие выигрыша в конкуренции Трансевразийский транспортный коридор vs. Морской парашрут Шанхай – евроа.

Непрямые действия: каталогизация узких мест в инфраструктуре и возможности маневра. Поиск «точек приложения усилий»

Поиск возможных проектов (в конкретных сферах), по критерию наличия недоиспользуемого потенциала развития и/или наличие «узких мест» (пример: по частичному замещению магистральных автомобильных грузоперевозок железнодорожными) структурного характера, где, приложим проектный подход к развитию