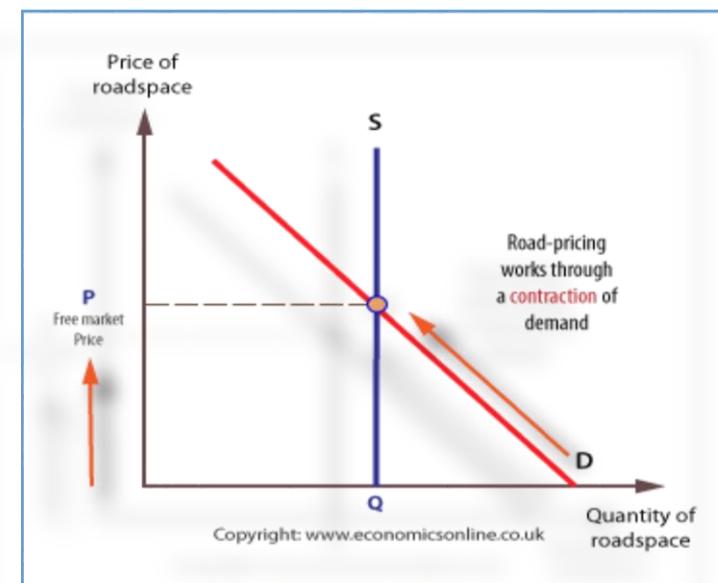




Тезисы для круглого стола «Стратегия развития инфраструктуры: роль частных инвестиций и ГЧП»

МОСКВА, МАРТ, 2017

*Михаил Блинкин,
ординарный профессор Национального
исследовательского университета
«Высшая школа экономики»*



... Думаю, что денег мало. Денег очень мало государство тратит. Безумно мало и раньше тратило, и сейчас. И в тучные годы, и не в тучные годы. И я думаю, что отсутствует нормативная база, законодательная база плоха до сих пор для работы государственно-частного партнерства. Поэтому вкуче это все дает, что мы находимся по развитию транспортной инфраструктуры где-то на уровне Габона.

Из выступления председателя правления ВТБ
А.Л. Костина на инфраструктурной панели
Сочинского международного инвестиционного
форума (февраль 2017 года)

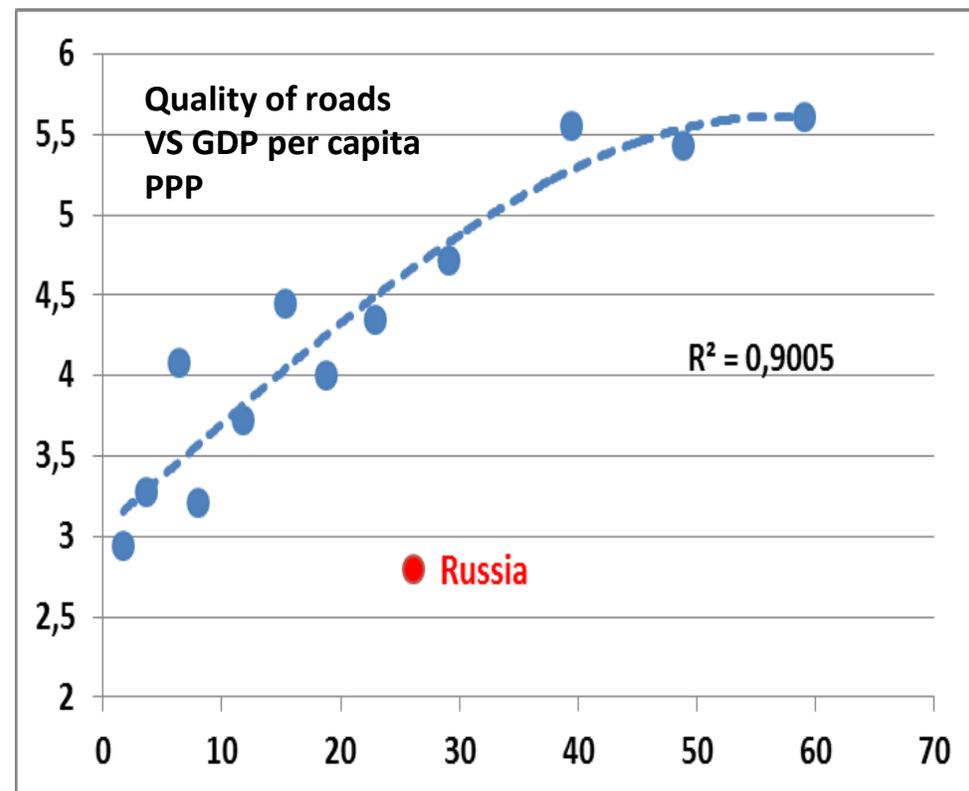
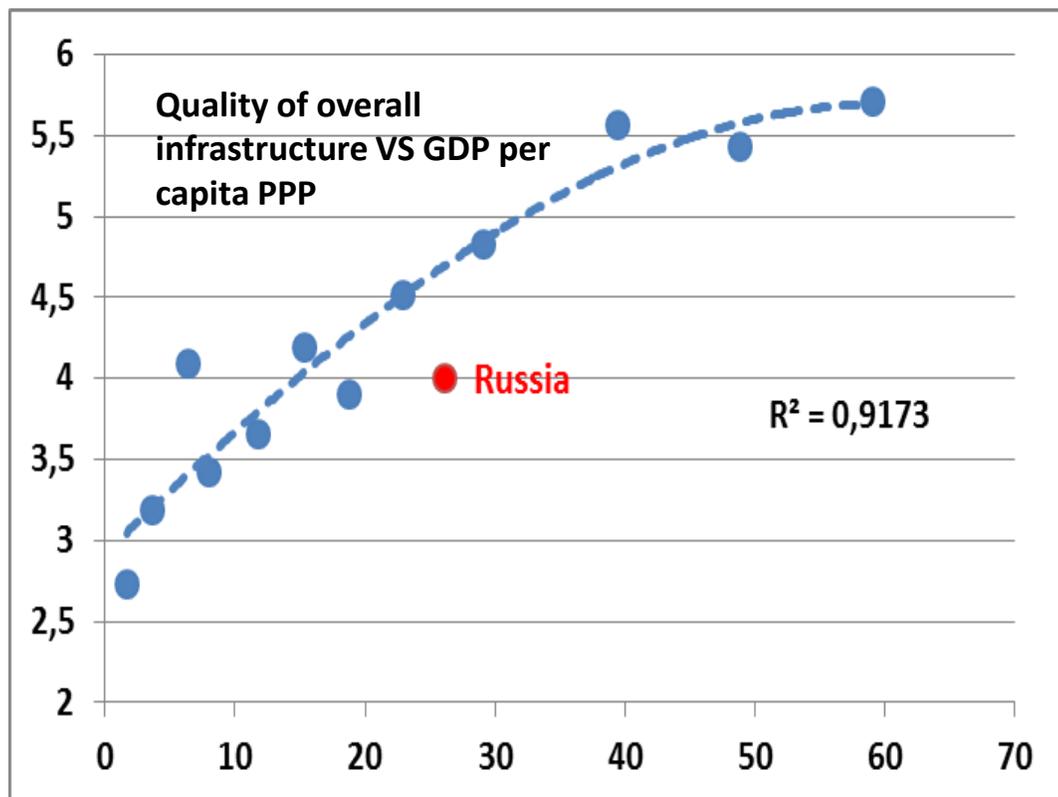
Вторая панель : ИНФРАСТРУКТУРА	Россия		Габон	
	Баллы (1–7)	Ранг (из 138 стран)	Баллы (1–7)	Ранг (из 138 стран)
2.01. Качество инфраструктуры в целом	4,0	74	2,9	119
2.02. Качество автомобильных дорог	2,8	123	2,8	121
2.03. Качество железнодорожной инфраструктуры	4,4	25	2,8	64
2.04. Качество портовой инфраструктуры	4,0	72	3,2	101
2.05. Качество инфраструктуры воздушного транспорта	4,4	65	3,6	108

Транспортная система России в международных рейтингах: в период 2011-2017 гг. наш сводный рейтинг заметно вырос; «дорожный» рейтинг был и остается экстремально низким.

Показатели конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Российской Федерации	Рейтинг в Global Competitiveness Index	
	2011/2012 142 страны	2016/2017 138 стран
Качество инфраструктуры в целом	100	74
Качество автомобильных дорог	130	123
Качество железнодорожной инфраструктуры	29	25
Качество портовой инфраструктуры	97	72
Качество инфраструктуры воздушного транспорта	105	65

Рейтинг составляется посредством обработки результатов опроса представителей местного бизнеса на предмет удовлетворенности состоянием и уровнем развития национальной инфраструктуры. Данный KPI, отражающий степень оптимизма/пессимизма пользователей инфраструктуры, признается наиболее информативным экспертами WORLD ECONOMIC FORUM.

Сравнение уровня ВП на душу населения и качества транспортной инфраструктуры

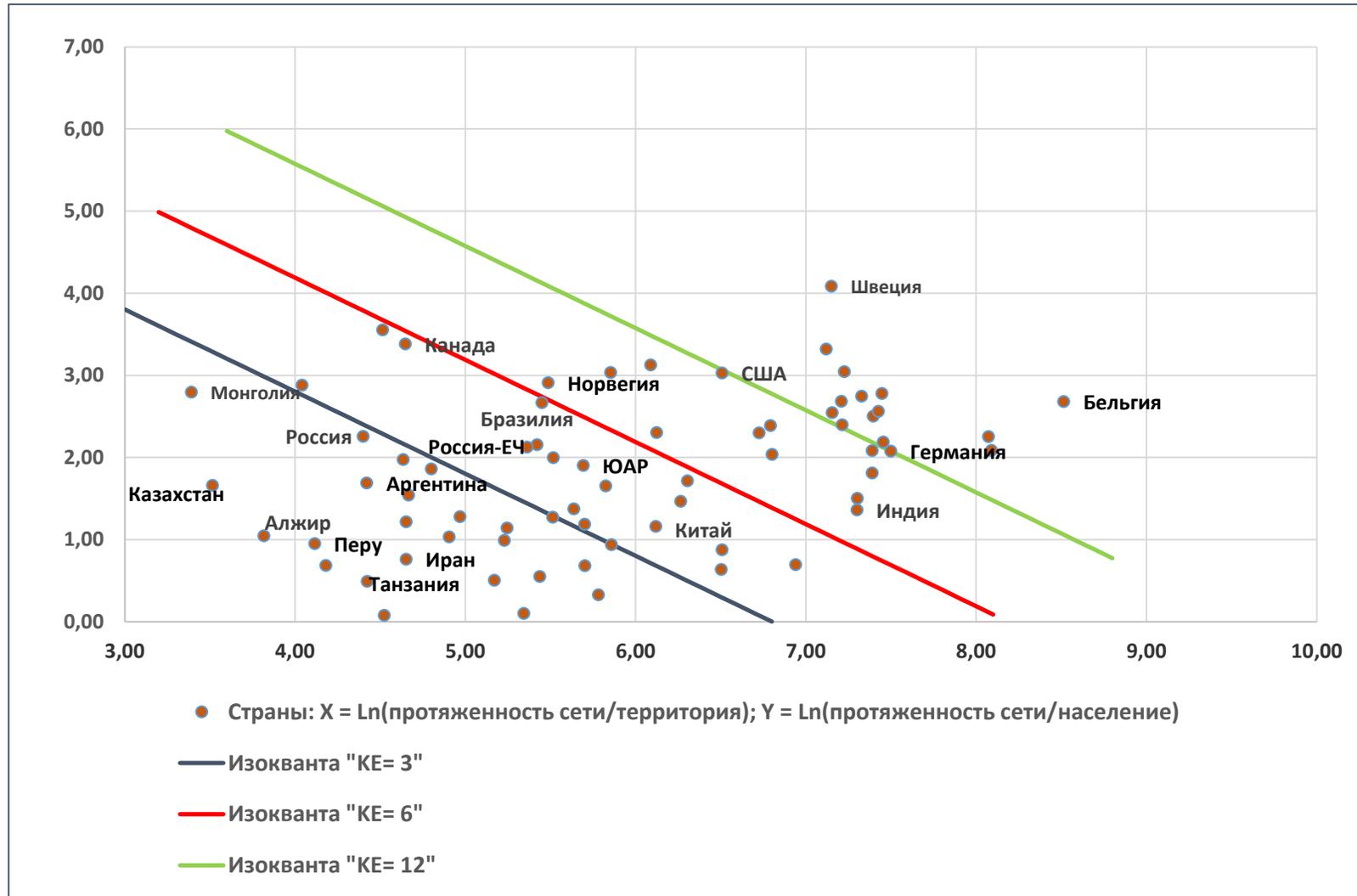


По соотношению уровня ВВП на душу населения и качества транспортной инфраструктуры Российская Федерация находится на «линии мирового тренда».

По соотношению уровня ВВП на душу населения и качества дорог Россия радикально отстает от этой линии.

(Линии «мирового тренда» построены по точкам, агрегирующим страновые данные по диапазонам значений ВВП на душу населения.)

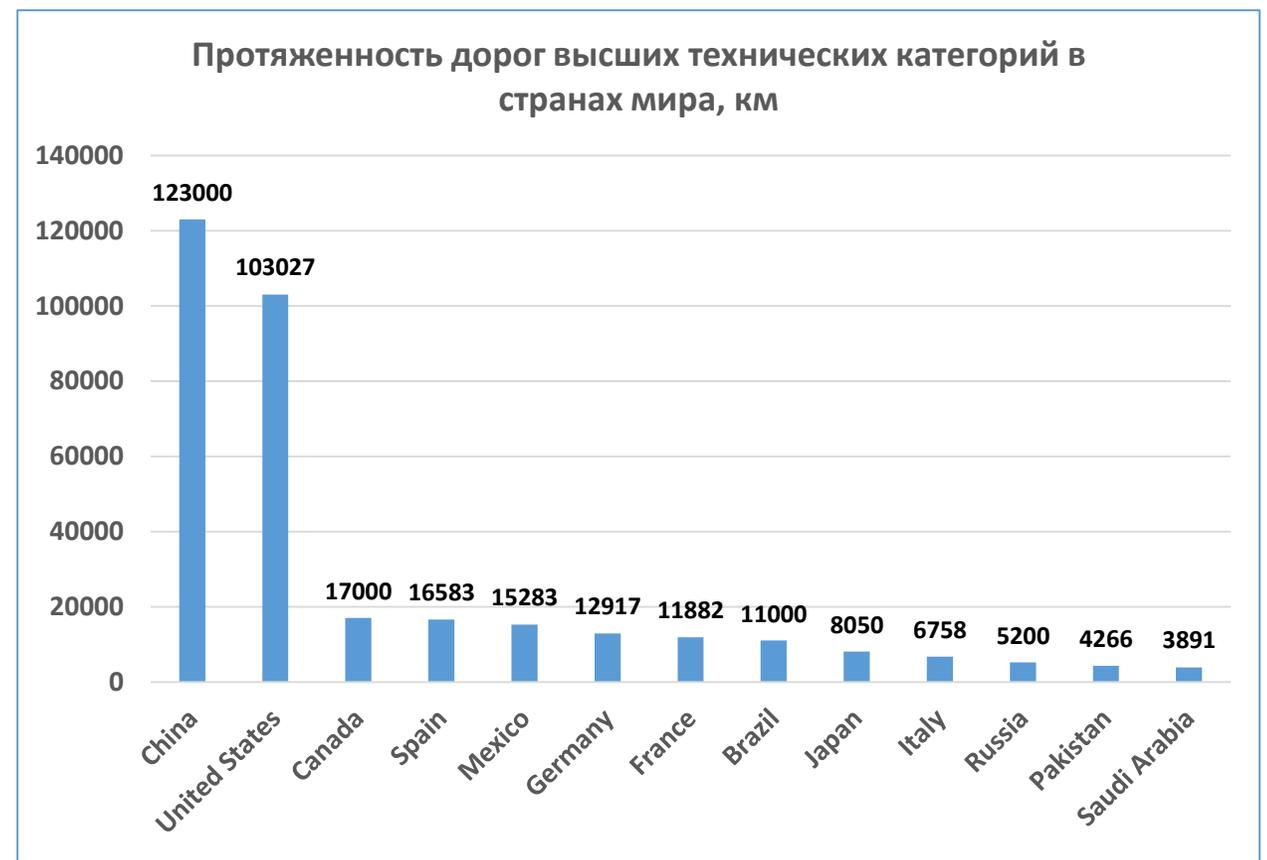
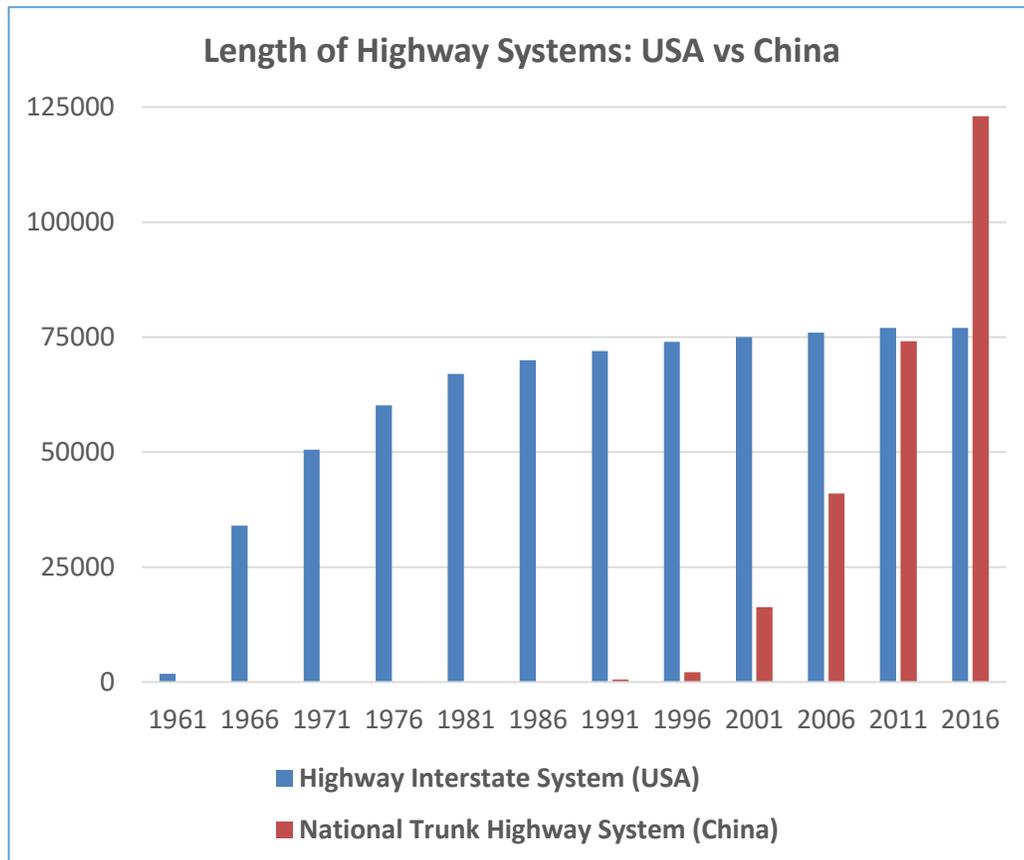
Кластеризация стран мира по развитию сети автомобильных дорог



- Источник: данные - International Road Federation; интерпретация – ИЭТиТП НИУ ВШЭ
- Примечание: точка «Россия - ЕЧ» соответствует параметрам Европейской части территории России

Развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в странах мира

Ввод автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в 2016 году составил:
в России – 295 км, в Китае – 11050 км



- Плотность сети автомобильных дорог с поправкой на плотность населения: международные сравнения

СТРАНЫ	Коэффициент Энгеля (КЕ)
БРИКС	
Индия	7,32
ЮАР	4,46
Бразилия	4,42
Китай	3,8
Россия	2,67
Европейская часть России	4,22
СОСЕДНИЕ СТРАНЫ	
Чехия	14,03
Польша	12,22
Литва	18,5
Белоруссия	6,76
Турция	5,5
Румыния	3,76
Украина	3,33
Узбекистан	2,2
Казахстан	1,3

**В кластере
КЕ < 3, где находится Россия,
преобладают страны
«третьего мира», дорожные
сети которых пребывают в
зачаточном состоянии.**

**При сложившихся темпах
дорожного строительства
Европейская часть России
выйдет на плотность сети
«5,5 по Энгелю», то есть на
уровень Турции, через 100
лет**

Транспортная инфраструктура России (прежде всего, сегмент автомобильных дорог!) остро нуждается в масштабном притоке инвестиций.

Между тем ...

Бюджетный маневр в пользу транспортной инфраструктуры маловероятен в принципе.

В кратко- и среднесрочной перспективе такой маневр и вовсе нереален ...

По факту 2017-2019 гг. дорожное хозяйство потеряло 0,2% ВВП от базы 2015 года. В рамках бюджетных реалий теоретически возможен прирост ассигнований в пределах 0,4-0,5% ВВП, что, в принципе, увы, ничего решает.

Столь же нереально добиться позитивных сдвигов в финансировании дорожного хозяйства за счет повышения традиционных дорожных налогов и сборов....

Хорошо известна бурная публичная реакция на такие, сугубо гомеопатические меры, как введение платежей на федеральных дорогах для грузовых автомобилей массой более 12 тонн, платная парковка или гипотетический платный въезд.

Адекватные реальным вызовам инвестиции в транспортную инфраструктуру либо придут в формате ГЧП, либо не придут вовсе!

**Для прихода
частных
инвестиций в
инфраструктуру
требуется ряд
очевидных
условий ...**

*Наличие понятных и тщательно прописанных
«правил игры»...*

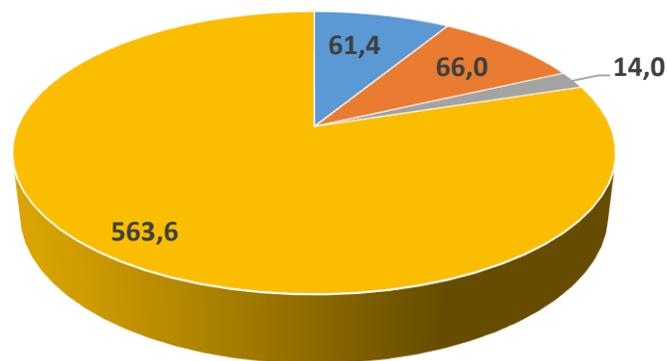
Доступность заемных денег с подходящим ir ...

Наличие интересных проектов ...

*Гарантии возврата, то есть, в первую очередь,
готовность потребителя платить (Willingness
to Pay)...*

Как обстоит у нас дело с платежами пользователей? Имеет место торжество “free rider” - эффекта...

Источники покрытия расходов на инфраструктуру автомобильных поездок в бюджете Москвы на 2017-2019 гг. (млрд. рублей)



- Акцизы на нефтепродукты
- Транспортный налог
- Доходы от предоставления парковочных мест
- Налоги общего покрытия

Соотношение "users payment" к "road cost" составляет в Москве 20,1%: это мировой рекорд в категории автомобильного фрирайдерства.

Соотношение "users payment" к "road cost" составляет в среднем по РФ порядка 65 %.
Вовсе не потому, что в среднем по РФ платят больше, чем в Москве.
А потому, что в среднем по РФ дорожное хозяйство финансируется на порядок хуже, чем в столице.

Необходимо готовить коренную реформу финансирования дорожного хозяйства, направленную на вывод этого сегмента экономики из бюджетной системы...

Быстрых побед по типу “The next year there were many victories” нет и не предвидится.

Начать придется с настойчивой пропаганды, направленной на слом феномена фрирайдерства.

Необходима подготовка и поэтапная реализация большой правительственной программы перехода на систему “E-road pricing”, в рамках которой каждый километр пробега каждого автомобиля подлежит оплате по дифференцированным тарифным ставкам ...

Долгосрочным следствием этой реформы станет превращение значительной части всего дорожного хозяйства в нормальный “business as usual” и, соответственно, развитие сети автомобильных дорог за счет частных инвестиций в рамках стандартных рыночных механизмов.

**Почему идеи
Road Pricing
прививаются
так долго и
трудно?**

Во-первых, в силу общепринятых до середины 1960-ых годов представлений, что автомобильные дороги являются общественным благом ("*public good*"), или даже своего рода природным благом ("*free good*"). Соответственно, доступ к ним является заведомо "non excludable".

Во-вторых, в связи с тем, что до наступления цифровой эпохи мобилизация «окрашенных налогов» была заведомо дешевле, чем контроль доступа на дороги, необходимый для сбора денег по месту совершения поездки. Имел место эффект "costly exclusion".

Что
изменилось
в последние
годы?

Появилась реальная техническая
возможность для такого перехода

Обратимся к опыту развитых стран:

- HGV Road User Charging Schemes,
 - Congestion Charging Schemes,
 - пилотные проекты тотального перехода на
схему Pay-per-mile driving...
-

Каковы главные
преимущества
перехода к
E-Road Pricing?

Выход на адекватный баланс спроса/предложения услуг дорожного хозяйства.

Обеспечение принципа “equitable taxation”. *Плата за 1 км пробега на дороге Кострома – Кинешма не может быть равной плате за 1 км на Садовом кольце!*

Создание обширного фронта работ для участников рынка ITS на многие годы.

Перспективы выхода на приватизацию дорожной деятельности в духе либертарианских концепций, которые казались фантастическими еще 10 лет назад ...

Тип транспортных средств (ТС)	Существующее положение			Переход на E-road pricing					
				Вариант 1: замещения фактических затрат			Вариант 2: увеличение фактических затрат на 0,4% ВВП		
	Плата за 1 км пробега, исходя из величины акциза, руб.	Плата за годовой пробег 1 автомобиля, тыс. рублей	Поступления в по акцизу на моторные топлива, млрд. рублей	Плата за 1 км пробега, руб.	Плата за годовой пробег 1 автомобиля, тыс. рублей	Совокупная плата за суммарный пробег, млрд. рублей	Плата за 1 км пробега, руб.	Плата за годовой пробег 1 автомобиля, тыс. рублей	Совокупная плата за суммарный пробег, млрд. рублей
M1	0,55	6,88	202,6		16,30	480,4		16,30	
- в городе	0,55			1,65	13,20	389,0	2,20	13,20	518,7
- вне города	0,55			0,69	3,10	91,4	0,83	3,10	110,6
M2	0,8	28,00	9,5	2,27	79,60	26,9	2,75	79,60	32,6
M3	1,59	63,60	15,5	6,62	264,63	64,3	8,01	264,63	77,9
N1	0,75	22,50	45,8	2,07	62,02	126,2	2,50	62,02	152,7
N2	1,69	42,25	43,1	5,51	137,83	140,7	6,67	137,83	170,4
N3	1,89	75,60	82,6	8,27	330,79	361,6	10,01	330,79	437,7
Сумма поступлений, млрд. рублей			399,1			1200,0			1500,6

M1, легковые автомобили;

M2, ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т,

M3, ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т,

N1, ТС, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 т.,

N2, ТС, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т,

N3, ТС, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 т.

Традиционные механизмы дорожного финансирования начиная с 1910-ых годов были основаны на косвенном налогообложении пробега автомобилей, измеряемого через потребление моторных топлив.

По мере распространения альтернативных топлив и повышения экономичности традиционных автомобильных двигателей эти механизмы теряют свою эффективность и в ближайшее перспективе станут неработоспособными.

Ответом на этот вызов является переход на E-road pricing, то есть непосредственное налогообложение пробега автомобилей, измеряемого аппаратным образом.

Этот переход в развитых странах мира произойдет в текущем десятилетии...

В России мы обязаны такой переход, во всяком случае, предусматривать в программных документах ...