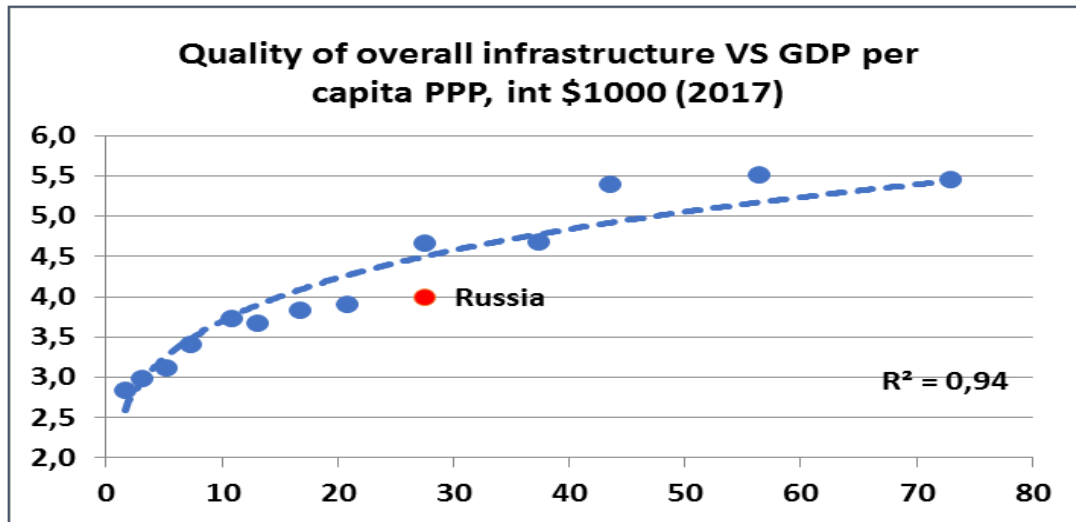


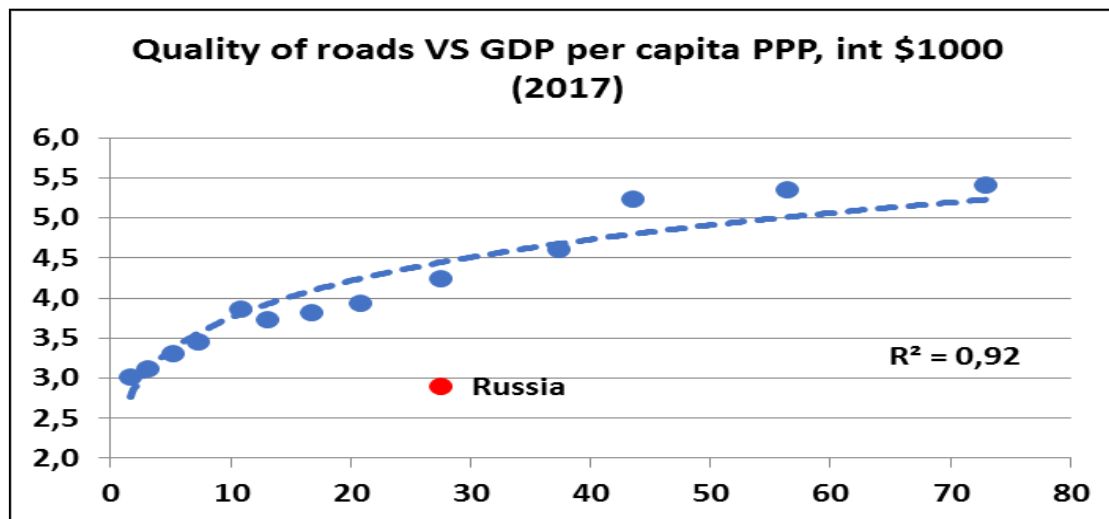
Динамика показателей России в рейтингах Всемирного экономического форума (WEF)

Показатели Российской Федерации в "The Global Competitiveness Index", 2nd pillar: Infrastructure	2011- 2012 гг.	2017 – 2018 гг.	Прирост рейтинга за 6 лет
Качество инфраструктуры в целом	100	74	+26
Качество автомобильных дорог	130	114	+16
Качество железнодорожной инфраструктуры	29	23	+6
Качество портовой инфраструктуры	97	66	+31
Качество инфраструктуры воздушного транспорта	105	59	+46
Количество абонентских номеров мобильной связи на душу населения	Стабильное место в первой (!!) десятке...		

Качество национальной транспортной инфраструктуры в целом, а также качество национальной сети автомобильных дорог связано с экономическим благополучием страны некоторой универсальной «мировой линией»: чем выше уровень ВВП на душу населения, тем более качественную транспортную систему, и, в частности, более качественную дорожную сеть может позволить себе страна. Насколько укладывается в эту тенденцию отечественная транспортная система?



Качество транспортной инфраструктуры России в интегральном измерении примерно на 0,5 балла не дотягивает до рубежа, который имеют прочие страны мира, находящиеся в том же кластере национального благосостояния порядка 20-30 тыс. «int \$» по ППС на душу населения. Такое отклонение, во всяком случае, не может считаться критически тревожным сигналом...



Качество автомобильно-дорожной сети России отстает от рубежа, который в рамках международных сравнений соответствовал бы размеру ВВП России в расчете на душу населения, на 1,5 балла, то есть вполне кардинальным образом. Бесспорно, что такое отклонение следует считать критическим.

Допустим на минуту, что в сотовом сегменте мы воспользовались бы известным (любимом в народе!) рецептом: гаджеты покупаем в салоне, инфраструктуру создает и поддерживает государство за бюджетные средства.

В этом случае кроме дорожных фондов нам бы пришлось создавать «фонды мобильной связи». Ученые экономисты и чиновники обсуждали бы 25 лет кряду вопросы внедрения ГЧП, инфраструктурных облигаций и инфраструктурной ипотеки.

Только вот качественной мобильной связи у нас бы не было, и находились бы мы не в первой десятке, а во второй сотне мирового рейтинга.

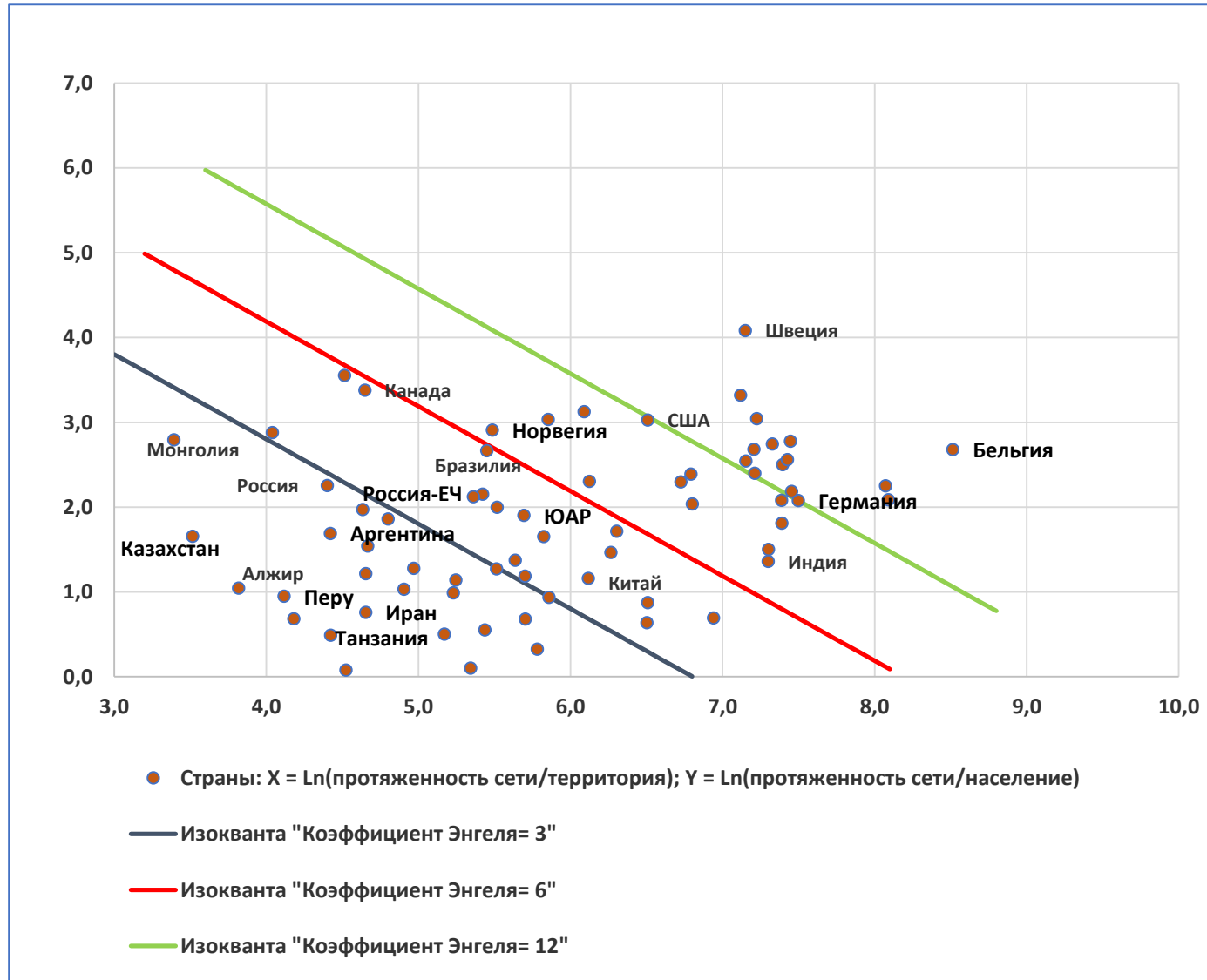
К счастью, десятки миллионов обладателей мобильных телефонов не только покупают свои гаджеты, но еще и платят за трафик.

Другими словами, в сегменте мобильной связи у нас работает, хотя и старинный, но неизменно эффективный рецепт из мировой практики: **“Highway users must pay their way!”**. Результат налицо!

В дорожном хозяйстве пока что этот принцип у нас не работает. Эту задачу придется решать в недалекой перспективе...



Плотность дорожной сети у нас, аккуратно говоря, скромная



Источник данных: IRF (International Road Federation), РОССТАТ. Обработка автора

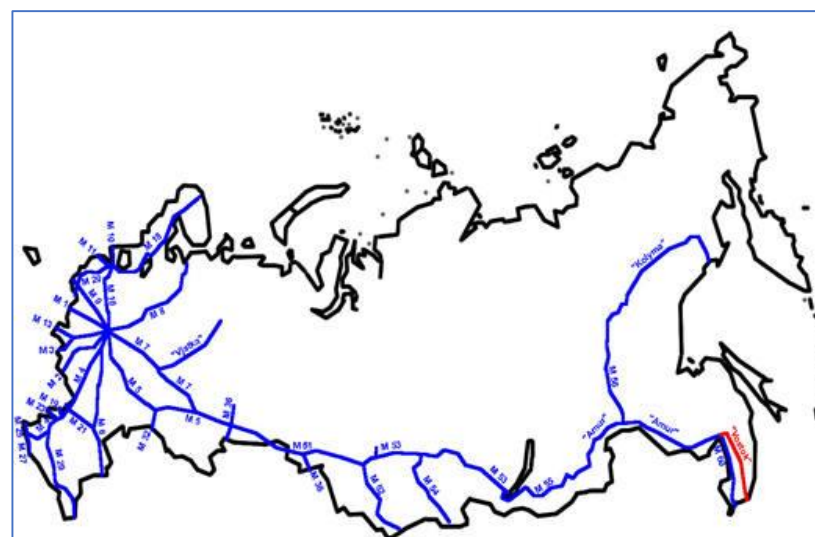
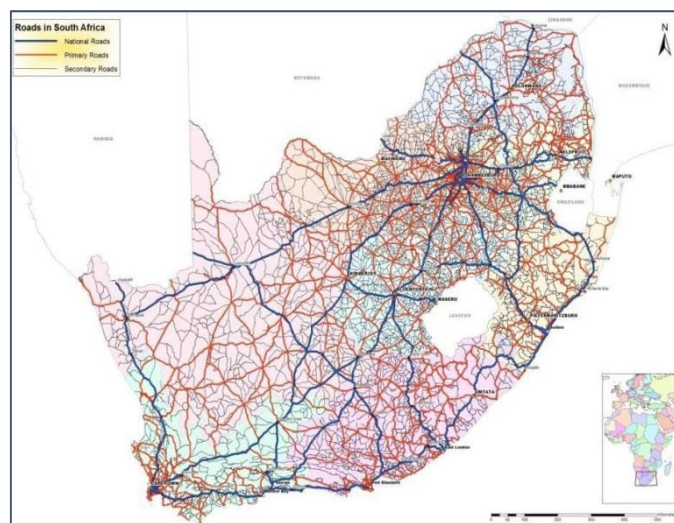
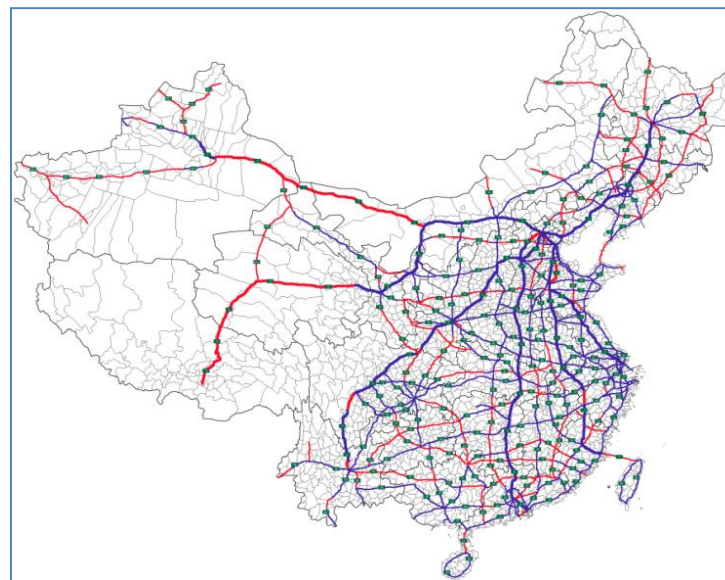
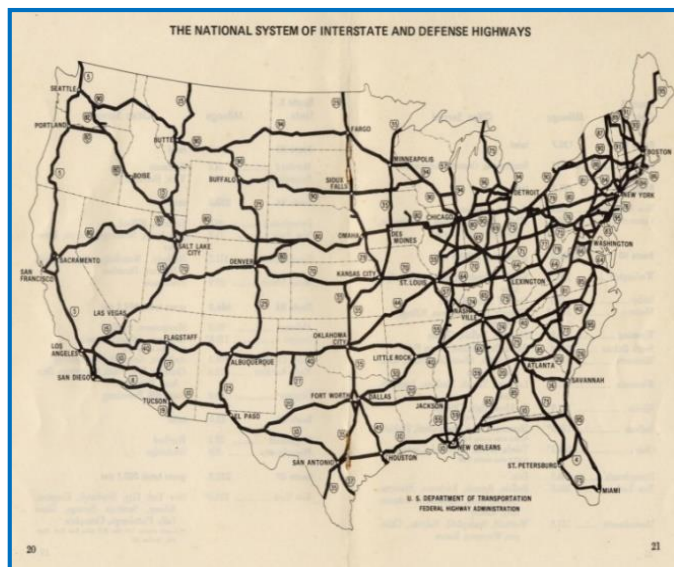


Стандартная конфигурация дорожной сети – сетевая, в России – «звездочка», замкнутая на Москву



ИНСТИТУТ
ЭКОНОМИКИ
ТРАНСПОРТА И
ТРАНСПОРТНОЙ
ПОЛИТИКИ

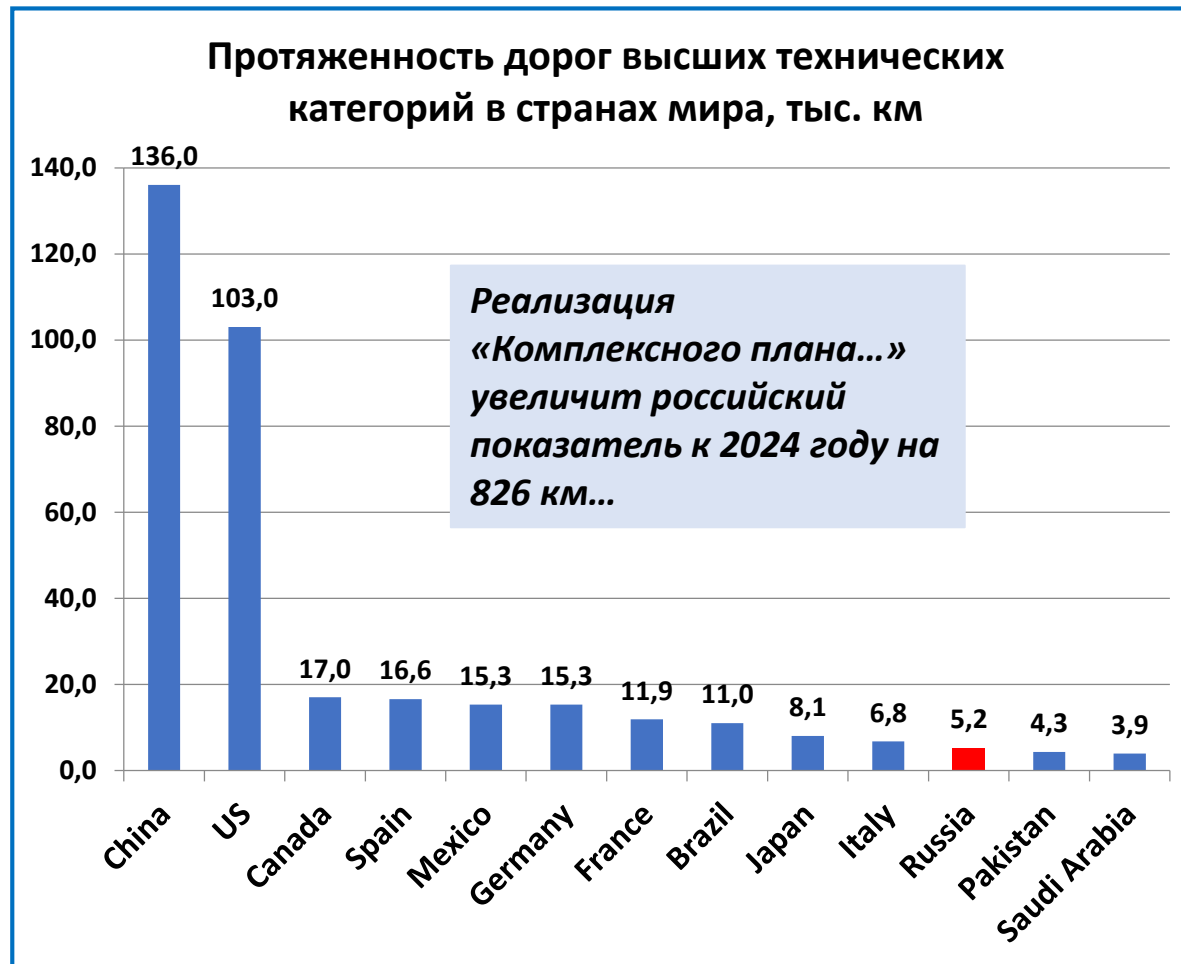
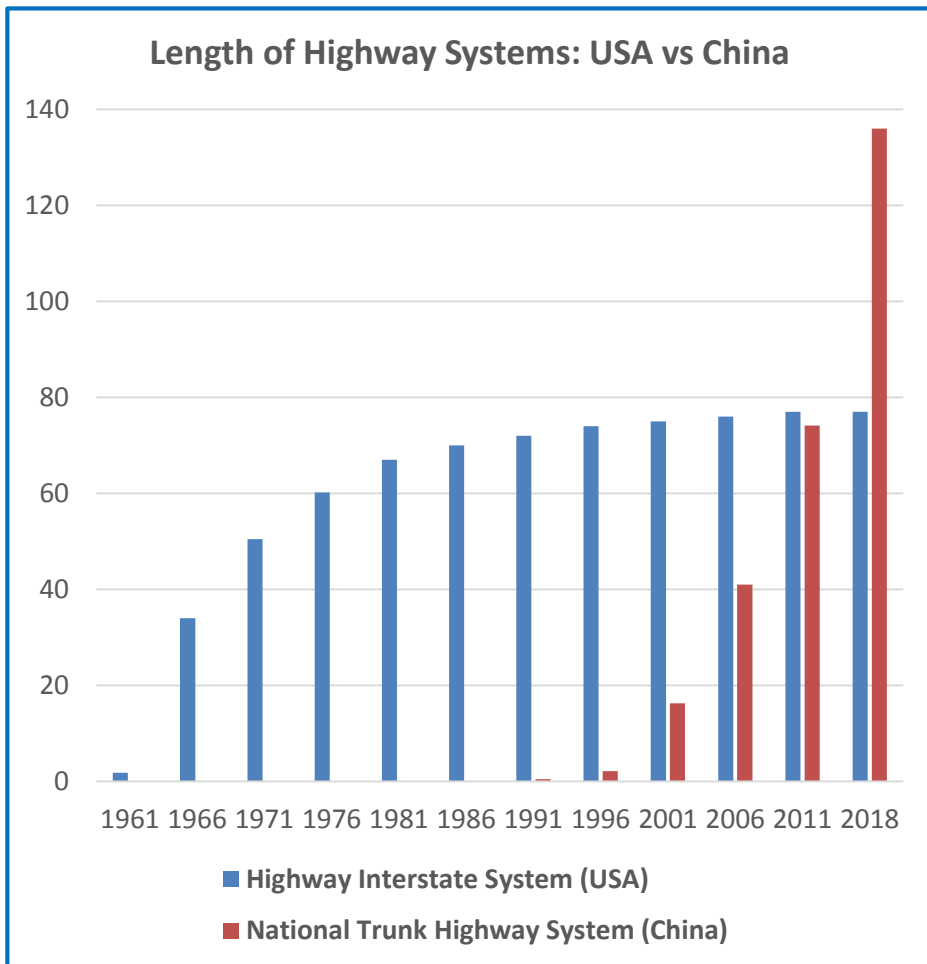
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



... еще со времен Римской империи ...



Для инновационного развития страны по любому сценарию (включая использование *Self-Driving Trucks* и всех прочих новаций!) необходима каркасная сеть автомагистралей и скоростных автомобильных дорог. В России этот каркас находится в зачаточном состоянии...



Источник данных: IRF (International Road Federation). Обработка автора

