

Краткосрочная приоритизация инвестиционных проектов в сфере дорожного хозяйства в России

Мегерса Абера Абате

Родриго Арчондо-Каллао

Даниэль Альберто Бенитес

при поддержке ООО «ЦЭИ»

Москва, 4 декабря 2019 г.



WORLD BANK GROUP
Transport

Оценка экономических эффектов от инвестиций в дорожное хозяйство

- **Экономические параметры инвестиций в транспортную инфраструктуру** определяют необходимость тщательного кратко- и долгосрочного планирования до принятия решений.
- **Долгосрочные инвестиционные решения** могут учитывать развитие транспортных коридоров для обеспечения экономического роста, доступности и коррекции региональных / пространственных экономических дисбалансов.
- **Краткосрочные решения** могут базироваться на приоритетах работ по **поддержанию и ремонту**, исходя из возможных эффектов для пользователей.
- **Для кратко- и долгосрочной приоритизации** следует использовать различные инструменты.



Доступ к рынкам: расстояние/население
World Bank (2018)

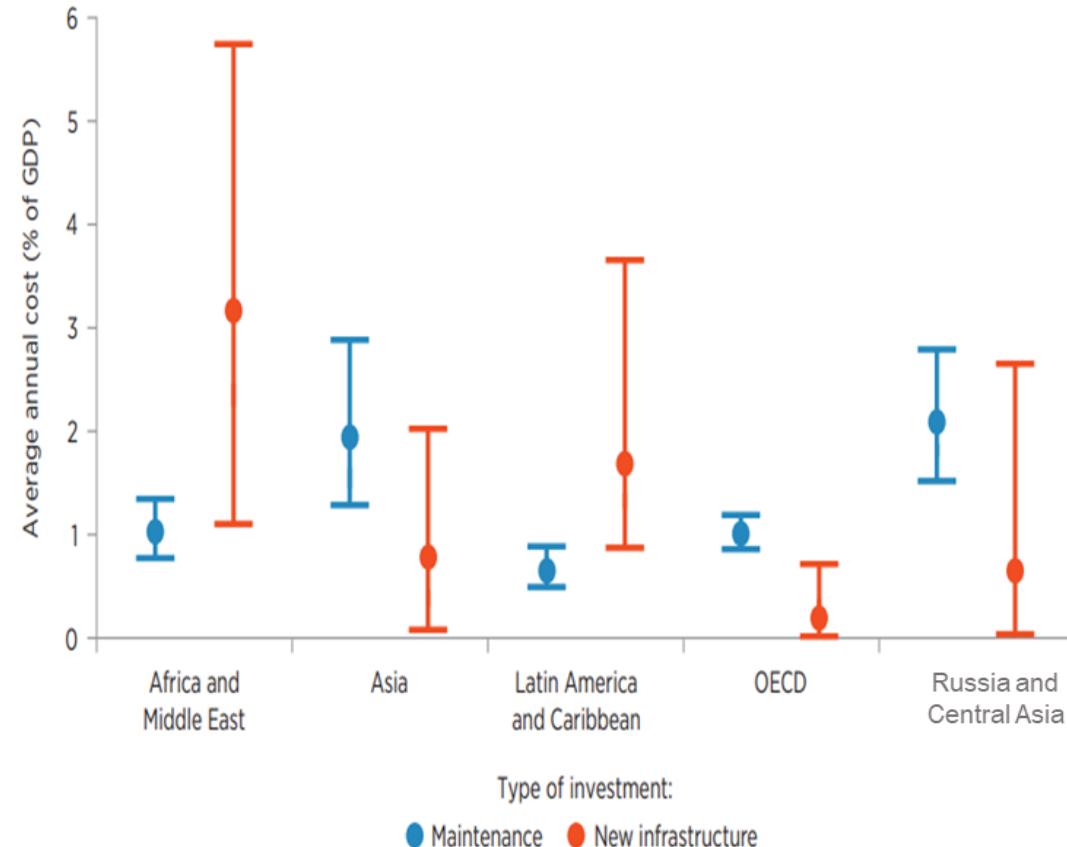


Ведущие и отстающие регионы России
Dairabayeva et al. (2016)

Поддержание так же важно, как инвестиции

- **Объём инвестиций в транспортный сектор** в странах с низкими и средними доходами варьируются между **0.5 - 3.3% ВВП**.
- **Стоимость поддержания даже больше инвестиционных затрат** в странах с обширными автодорожными сетями, в целом в Азии и в России – **1.1 - 2.1 % ВВП в год до 2030**
- **Невозможность обеспечить регулярное техническое обслуживание повысит капитальные затраты и затраты на восстановление на 50 %**.
- **Объёмы затрат на инфраструктуру зависят от целеполагания, а также от эффективности самих затрат и их соответствия целям.**

Среднегодовые инвестиции в обслуживание существующей и строительство новой инфраструктуры по регионам



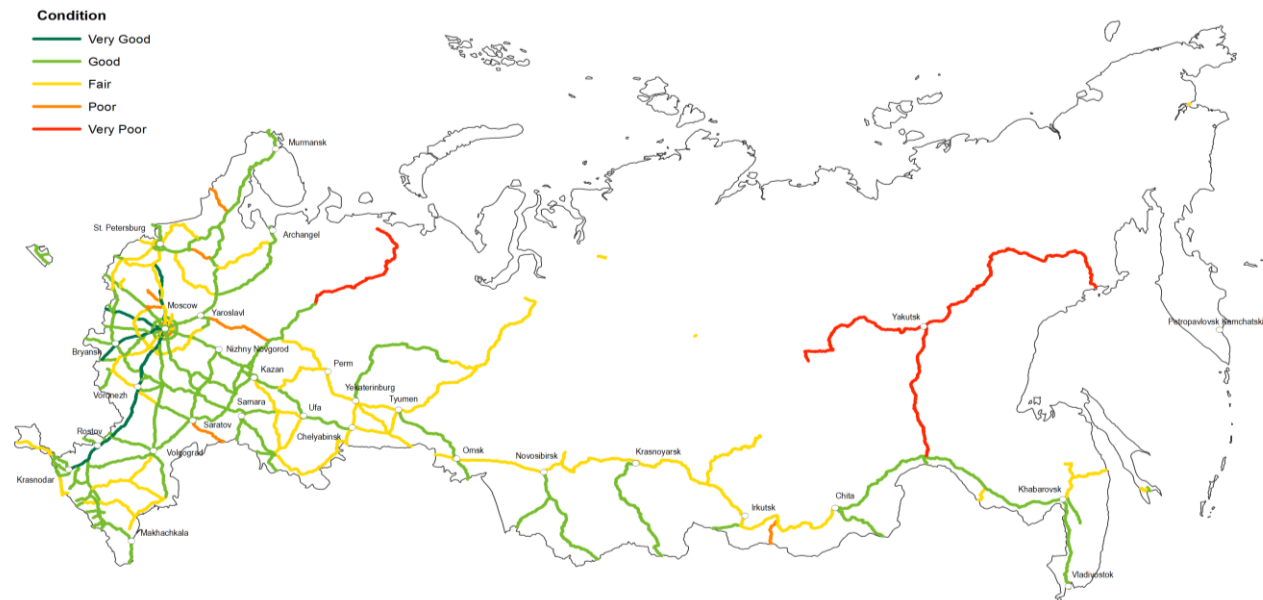
Связь долгосрочной стратегии с краткосрочными приоритетами

- Всемирный банк при поддержке ЦЭИ работает над **краткосрочной приоритизацией проектов поддержания автодорожной сети федерального значения** для Министерства транспорта и ГК «АВТОДОР».
- Оценка проводится с использованием модели **Highway Development and Management Model (HDM-4)**, разрабатываемой Всемирным банком World Bank при участии других международных организаций в течение последних тридцати лет.
- Модель HDM-4 обеспечивает **экономическую оценку затрат и выгод** различных автодорожных проектов, исходя из параметров снижения скорости, времени в пути, аварийных затрат для пользователей.
- **Всемирный Банк** использует HDM-4 для оценки более **200 инвестиционных проектов** с 2008, общей стоимостью порядка **\$45 млрд.**
- **Цели** исследования:
 - **Продемонстрировать возможность и ограничения использования данной методологии**
 - **Получить общую оценку потребностей** в поддерживаемых проектах для автодорожной сети

Некоторые результаты

63% сети находится в очень хорошем и хорошем состоянии, 33 % в удовлетворительном, остальные(4%) в неудовлетворительном или крайне неудовлетворительном.

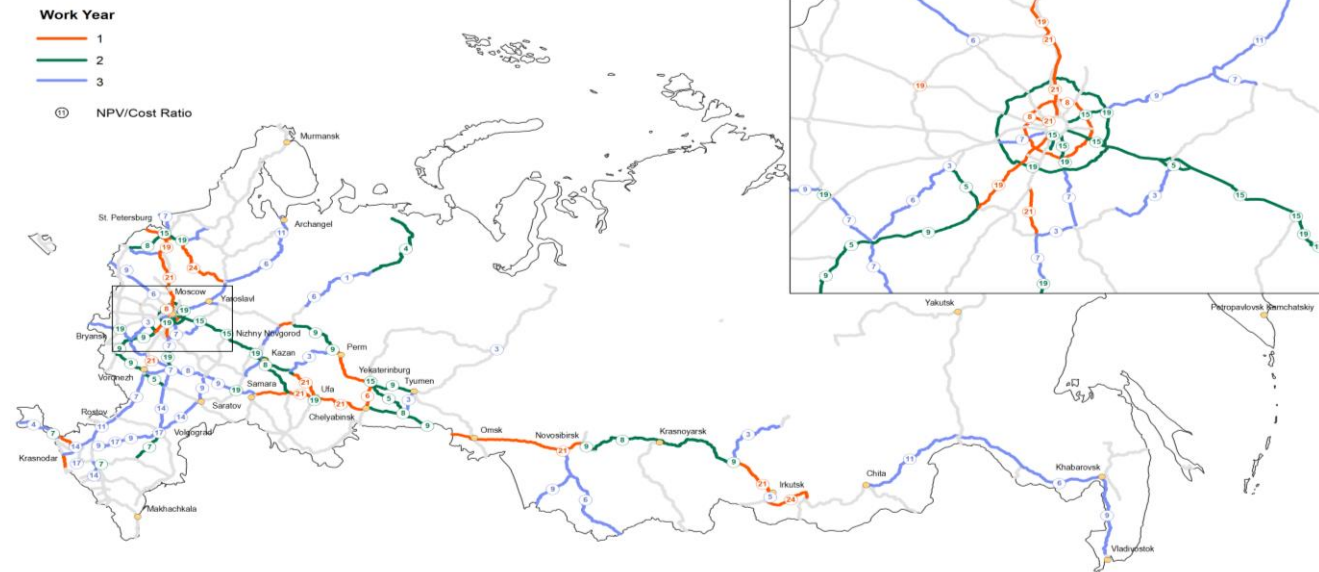
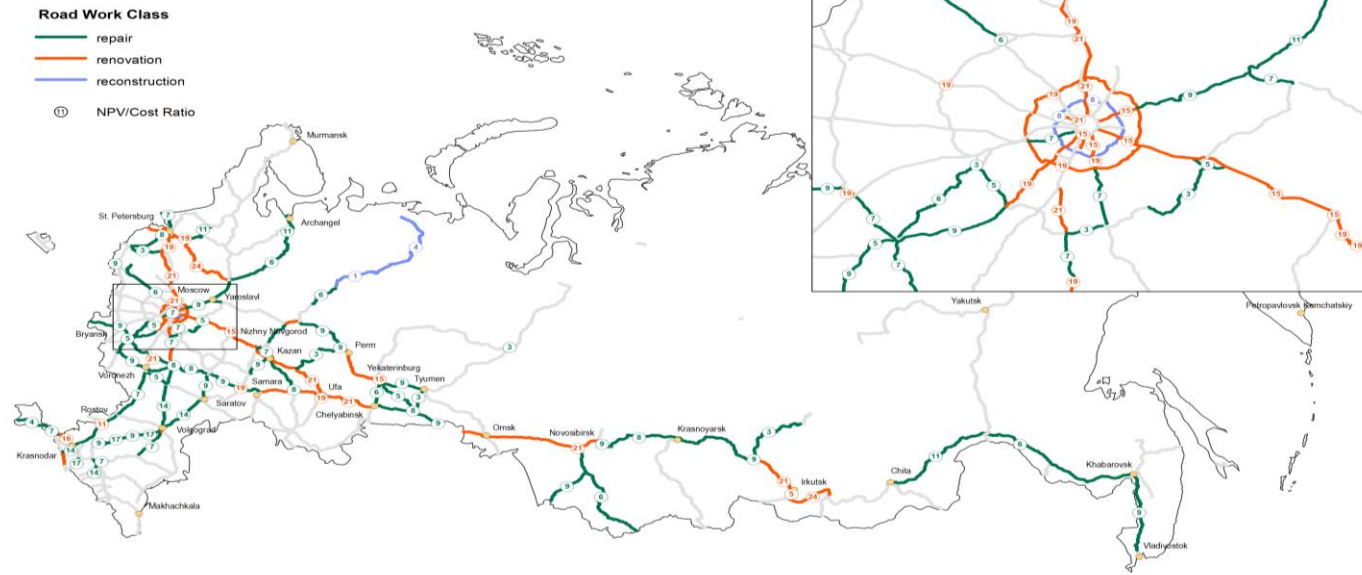
20 % сети обслуживает более чем 10,000 автомобилей/день, из которых половина – грузовые.



Какие типы дорожных работ нужны и где?

67% из общей потребности 30,644 км дорожных работ – это текущий ремонт, 30% – капитальный ремонт, 3% – реконструкция

Подготовлен проект трёхлетней инвестпрограммы для 418 секций.



Приоритизация для дорожных работ на 1 год в рамках бюджетных ограничений на основе соотношения NPV / cost

ID	Секция	NPV/cost	Место
P-258	км 100 – 458 (Улан-Удэ, Republic of Buryatia)	24.30	1
A-120	км 0 – 35 (Санкт-Петербург)	24.29	2
A-120	км 35 – 58 (Санкт-Петербург)	24.25	3
A-114	Вологда - Череповец – Санкт-Петербург	24.30	4
P-176; P-243	Котельнич – Киров - Полом (Кирово-Чепецк)	21.46	5
A-120	км 65 - 101	21.39	6
A-120	км 58 - 65	21.95	7
A-120	км 101 - 107	21.24	8
M-5	км 1465 - 1871 (Уфа - Челябинск)	21.45	9
M-7	км 1061 - 1319 (Набережные Челны - Уфа)	21.46	10

Следующие действия

Проверка данных по загрузке

Утверждение удельных расценок и иных параметров

Оценка краткосрочных приоритетов

Резюме приоритетов по основным параметрам

Проектный файд по краткосрочным приоритетам

Примерные оценки потребности в финансировании

- **Оптимальный сценарий без бюджетных ограничений на 2020-2022**
 - **Для реализации всего потребного объёма поддержания и ремонта автодорог потребуется US\$ 3.12 млрд / год.**
- **Сценарий с ограничениями на 2020-2022**
 - **Для поддержания инфраструктуры на текущем уровне требуется US\$ 2,56 млрд /год**
- **Полная оценка потребности в финансировании может удвоить указанные объёмы.**
 - **Периодическое обслуживание (стандартное и сезонное) не учтено в этом исследовании.**
 - **Уточнение стоимостных параметров в соответствии с российской практикой.**