



Уважаемые коллеги!

**Приглашаем вас на Диспут-клуб «Узлы экономической политики»,
который состоится 21 февраля 2019 года, 18:00 – 20:00**

Диспут-клуб проводится *Ассоциацией независимых центров экономического анализа (АНЦЭА)*, объединяющей ведущие российские аналитические центры в сфере экономики. На обсуждение Клуба ежемесячно выносятся самые острые проблемы сегодняшней экономической политики. Участники дискуссии представляют альтернативные позиции по обсуждаемым вопросам.

Тема диспута

КАКИЕ ДОРОГИ НУЖНЫ РОССИИ И ОТКУДА ВЗЯТЬ НА НИХ ДЕНЬГИ?

В диспуте принимают участие

Михаил Яковлевич Блинкин

директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ

Институт экономики транспорта и транспортной политики ведет научно-исследовательскую, экспертно-аналитическую и консалтинговую деятельность в области экономики транспорта, транспортной политики и стратегического транспортного планирования. Институт представлен в проектных комитетах и экспертных структурах ряда национальных проектов. **Web: <https://itetps.hse.ru/>**

Павел Александрович Чистяков

вице-президент Центра экономики инфраструктуры

Центр экономики инфраструктуры осуществляет методическое обеспечение инфраструктурной и пространственной политики, разрабатывает обоснования инфраструктурных проектов, разрабатывает стратегии регионального и городского развития. **Web: www.infraeconomy.com**

НА ДИСПУТ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Экономисты, аналитики, студенты и все, кому интересна тема диспута.
Для участия необходима регистрация по адресу info@arett.ru

Сопредседатель Клуба

**руководитель Центра исследования экономической политики
экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова**

О.В. БУКЛЕМИШЕВ

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ДИСПУТА

3-й гуманитарный корпус Московского государственного университета
(Экономический факультет), аудитория П-6

Сопредседатель Клуба

президент АНЦЭА

директор Института анализа предприятий и рынков НИУ ВШЭ

А.А. ЯКОВЛЕВ



ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ДИСПУТА

1. Насколько действенными окажутся меры по развитию дорожной сети, предусмотренные Национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»?
2. Почему в противоположность автомобильным дорогам российская сотовая связь (которой в стране еще не было 30 лет назад!) стабильно занимает места в первой десятке ежегодных рейтингов WEF?
3. Что нужно для того, чтобы Россия смогла опередить развитые страны по темпам внедрения «E-road pricing»?
4. С каких сегментов дорожной сети следует начать реформы, и какие сегменты сети не впишутся в новый формат?

ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

АЛАН УОЛТЕРС

главный экономический советник премьер-министра Великобритании
Маргарет Тэтчер в 1981—1983 годах

«Экономическое благосостояние увеличилось бы, если за использование дорог, воспринимаемых как “бесплатное” благо, взималась бы плата».

Пол Самуэльсон, Вильям Нордхаус

лауреаты Нобелевской премии 1970 г. и 2018 г.

«Дороги – важный пример производства общественных благ»
(*Samuelson P., Nordhaus W. Economics. McGraw-Hill, 1985. P.48-49.*)

Исхак Надири, Теофанис Мамунеас

сотрудники Нью-йоркского университета и Университета Кипра

«В период 1956—1980 годов [активная фаза реализации программы Highway Interstate System] дорожное строительство обеспечивал до 25% прироста производительности труда в экономике США» (*Nadiri M.I., Mamuneas T.P. Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth. Report Prepared for Apogee Research, Inc., for the Federal Highway Administration. September 1996.*)

Вячеслав Иноземцев

экономист, социолог и политический деятель

«Поднимать российский ВВП строительством дорог бесполезно. Это будет просто очередной распил бюджетных денег и все» (*интервью изданию «Свободная пресса» от 12 февраля 2018 г.*)