



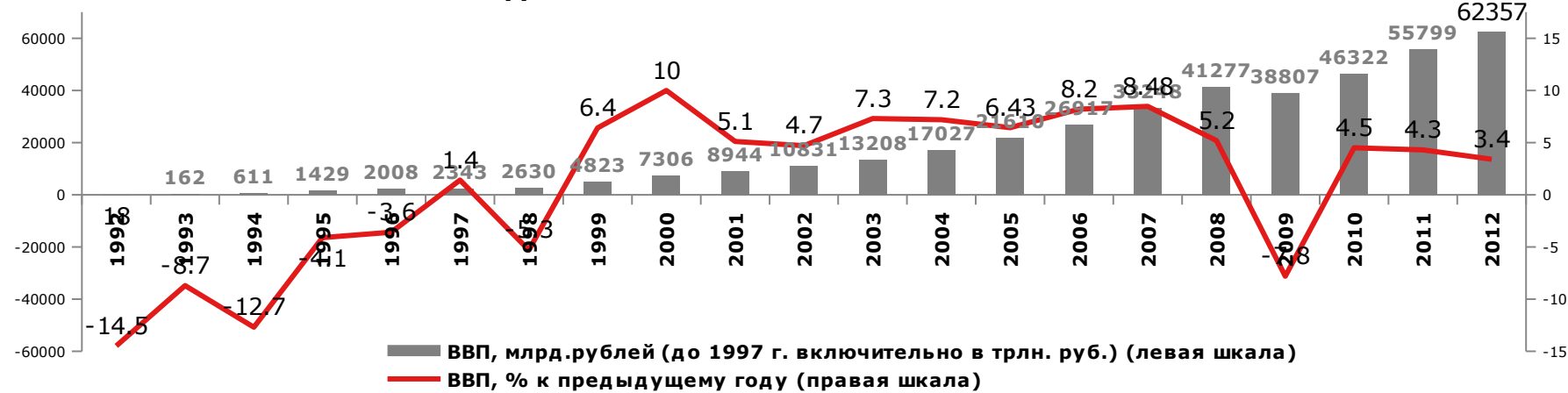
Слайды к выступлению В.И.Якунина на
пленарной дискуссионной панели Московского
экономического форума

Москва, март 2013г.

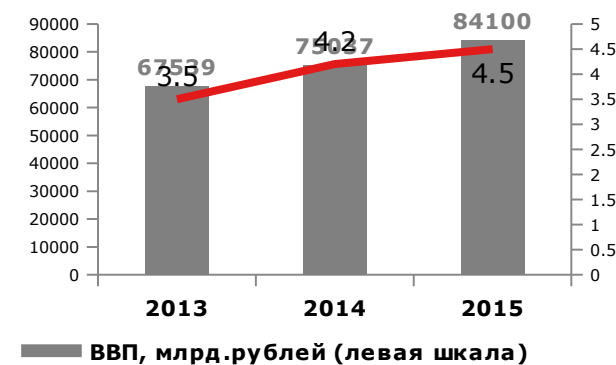


ВВП – динамика и прогноз, млрд. рублей и % к предыдущему году

Динамика ВВП в 1992-2012 гг.

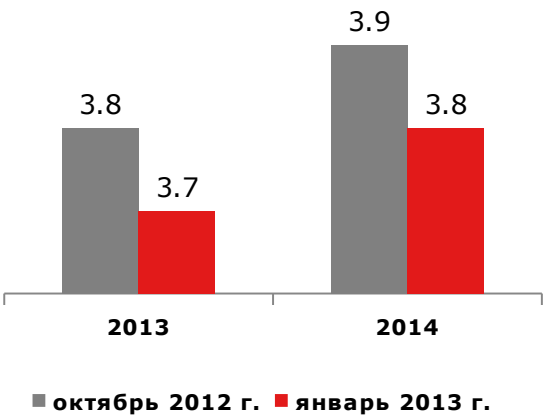


Прогноз Минэкономразвития России1

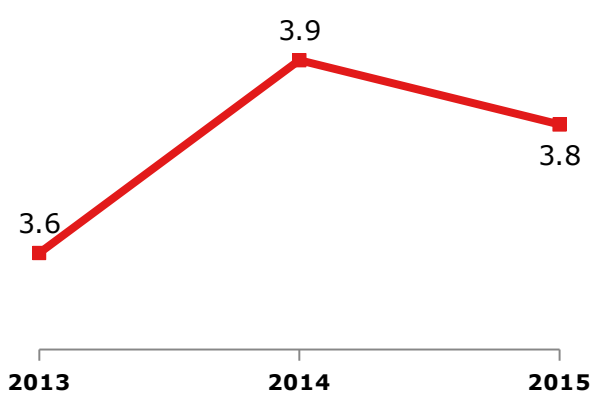


1 – январь 2013 г.

Прогноз МВФ



Прогноз Всемирного Банка1



Место России в рейтинге глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Report) Всемирного экономического форума в 2008-2013 годах



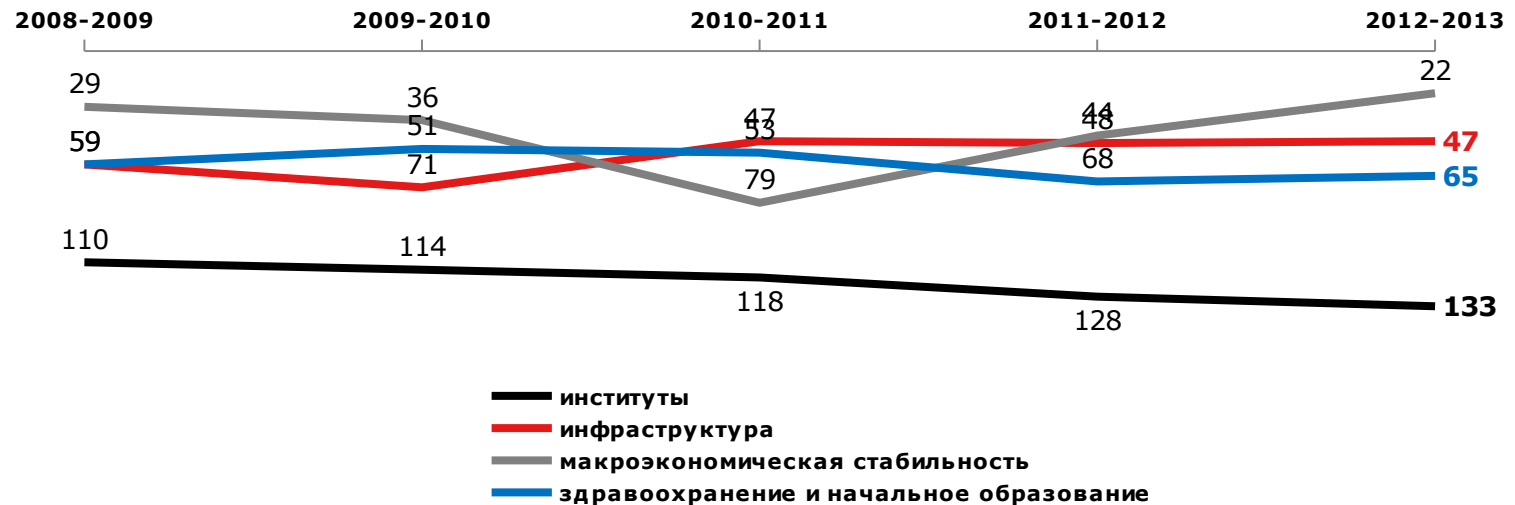
Изменение оценки1 России в рейтинге по основным критериям

	2008-2009	2012-2013
институты	3,3	3,1
инфраструктура	3,7	4,5
макроэкономическая стабильность	5,6	5,8
здоровоохранение и начальное образование	5,6	5,7

В рейтинге глобальной конкурентоспособности 2012-2013 продолжилась тенденция ухудшения позиций России, занявшей 67 место из 144 стран против 51 места из 134 стран в рейтинге 2008-2009. В рейтинге 2012-2013 по сравнению с рейтингом 2008-2009 ухудшилось положение России по критериям «институты» и «здоровоохранение и начальное образование». При этом произошло улучшение позиций по критериям «макроэкономическая стабильность» и «инфраструктура». Среди элементов транспортной инфраструктуры в рейтинге 2012-2013 по сравнению с рейтингом 2008-2009 Россия улучшила позиции только по железнодорожной инфраструктуре. Лидерами рейтинга 2012-2013 в целом стали Швейцария, Сингапур, Финляндия, Швеция и Голландия

Компоненты оценки России в рейтинге глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Report) Всемирного экономического форума в 2008-2013 годах

Место России в рейтинге по основным критериям

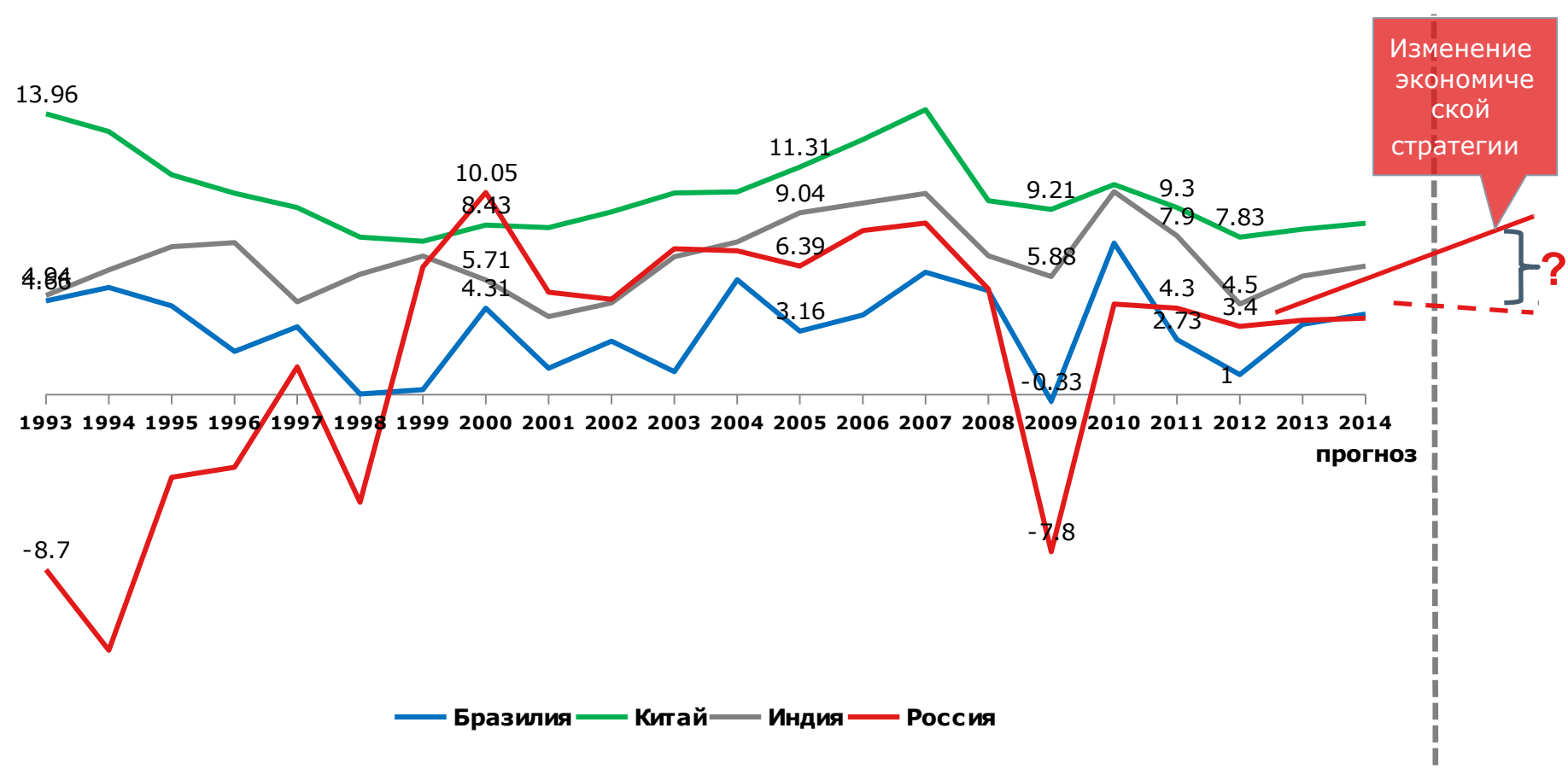


Место России в рейтинге по качеству отдельных элементов транспортной инфраструктуры

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
1. автомобильные дороги	104	118	125	130	136
2. железнодорожная инфраструктура	32	33	31	29	30
3. портовая инфраструктура	76	87	93	97	93
4. инфраструктура воздушного транспорта	88	92	104	105	104

ВВП стран БРИК – динамика и прогноз, % к предыдущему году

Динамика ВВП стран БРИК в 1993-2012 гг. и прогноз¹ на 2013-2014 гг.



¹ – прогноз от января 2013 г.

Основные показатели прогноза¹ социально-экономического развития России до 2030 г., среднегодовые темпы прироста, %

	Варианты	2011- 2015 гг.	2016- 2020 гг.	2021- 2025 гг.	2026- 2030 гг.	2013- 2030 гг.
ВВП	консервативный	+3,7	+3,7	+3,1	+2,5	+3,2
	инновационный	+4,0	+4,4	+4,2	+3,8	+4,1
	целевой	+4,8	+6,6	+5,3	+4,3	+5,4
Промышленное производство	консервативный	+3,5	+2,7	+2,3	+2,3	+2,6
	инновационный	+3,7	+3,4	+3,1	+2,9	+3,2
	целевой	+4,1	+5,0	+4,1	+3,3	+4,2
Инвестиции в основной капитал	консервативный	+7,0	+5,1	+4,3	+3,6	+4,7
	инновационный	+7,3	+6,6	+5,5	+4,8	+5,9
	целевой	+9,5	+11,6	+7,1	+4,0	+8,1
Реальная заработная плата	консервативный	+4,4	+4,7	+3,7	+3,1	+3,8
	инновационный	+5,1	+5,4	+4,6	+4,1	+4,8
	целевой	+5,8	+7,8	+6,3	+4,3	+6,2
Оборот розничной торговли	консервативный	+5,7	+4,5	+3,3	+2,3	+3,7
	инновационный	+6,0	+4,7	+4,4	+4,2	+4,6
	целевой	+6,3	+7,0	+6,1	+4,5	+5,9
Экспорт, всего (на конец периода), млрд. долл. США	консервативный	540	698	870	1143	
	инновационный	540	734	992	1398	
	целевой	548	767	1055	1566	
Импорт, всего (на конец периода), млрд. долл. США	консервативный	428	566	708	915	
	инновационный	425	573	766	1071	
	целевой	439	694	976	1250	

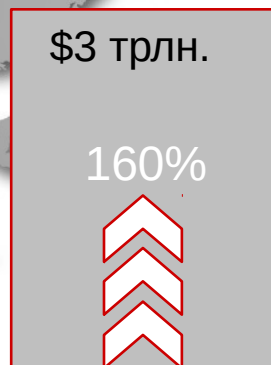
1 – январь 2013 г.

Прогноз инвестиций в транспортную инфраструктуру в мире

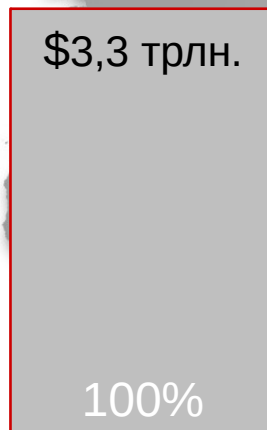


Ведущие мировые эксперты считают уровень развития инфраструктуры ключевым фактором конкурентоспособности экономики

Суммарный потребный объем инвестирования по отдельным видам транспортной инфраструктуры до 2030 г. в мире (прогноз ОЭСР)



Аэро- и морские порты



Трубопроводный транспорт

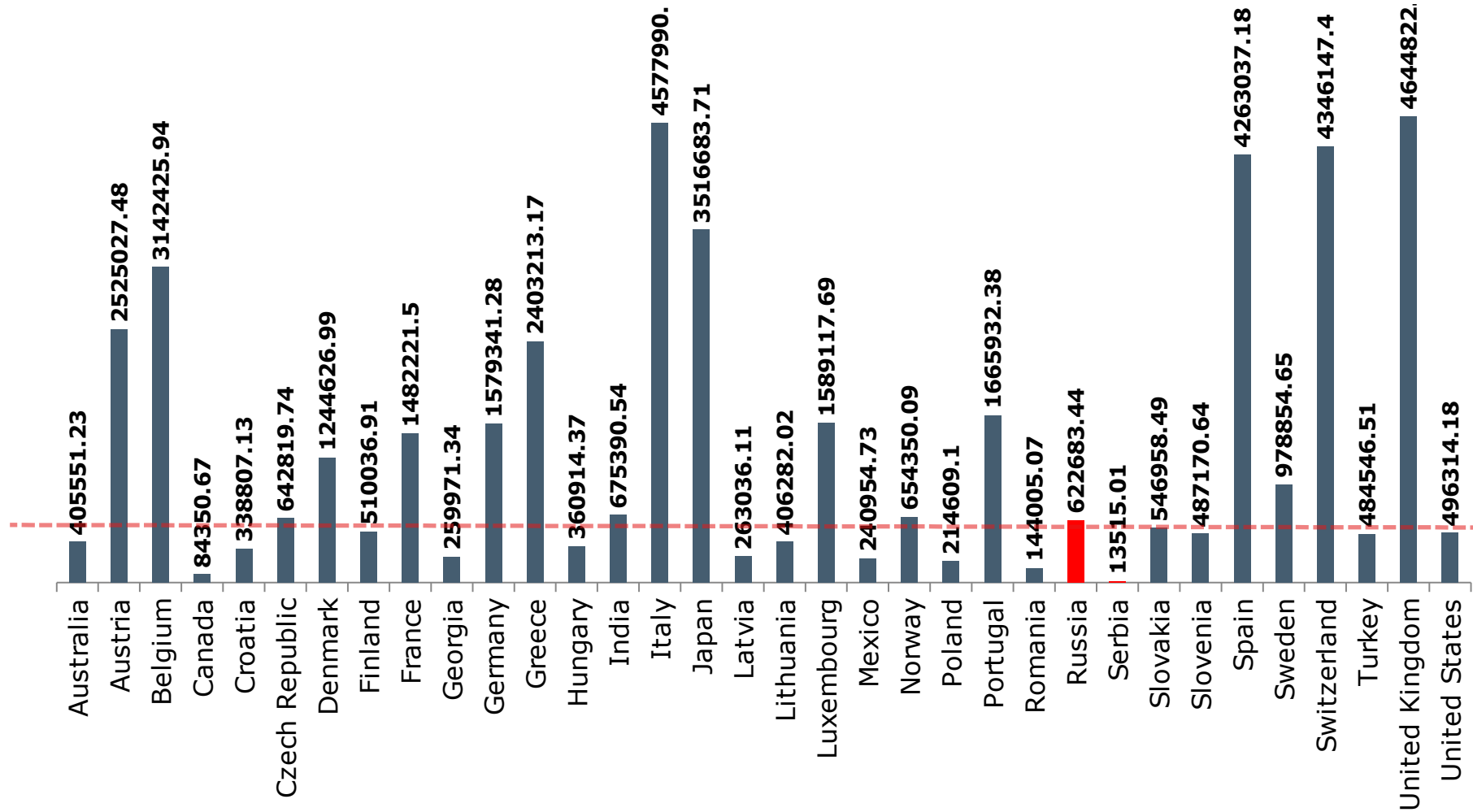


Железнодорожный транспорт

Увеличение среднегодового объема инвестиций в 2015 - 2030 гг. (по сравнению с периодом до 2015 г.)

Железнодорожный транспорт признаётся приоритетным направлением развития транспортной инфраструктуры в мире

Россия проигрывает большинству стран по объемам инвестиций в пересчете на 1 км протяженности ж.д. сети за период 2000-2010 гг. (евро в ценах соотв. лет)



Оценка потерь ВВП при сохранении «узких мест» на железнодорожном транспорте (трлн. рублей в ценах 2010г.)

Варианты	Ликвидация узких мест (базовый вариант)	Развитие сети с ограничениями 1 вариант	Развитие сети с ограничениями 2 вариант
ВВП суммарно 2012-2020 гг.	421,8	416,3	415,4
Потери ВВП по сравнению с базовым вариантом	-	5,5	6,4
Потери бюджета, по сравнению с базовым вариантом	-	1,3	1,5

Оценка эффективности на примере проекта развития БАМа и Транссиба

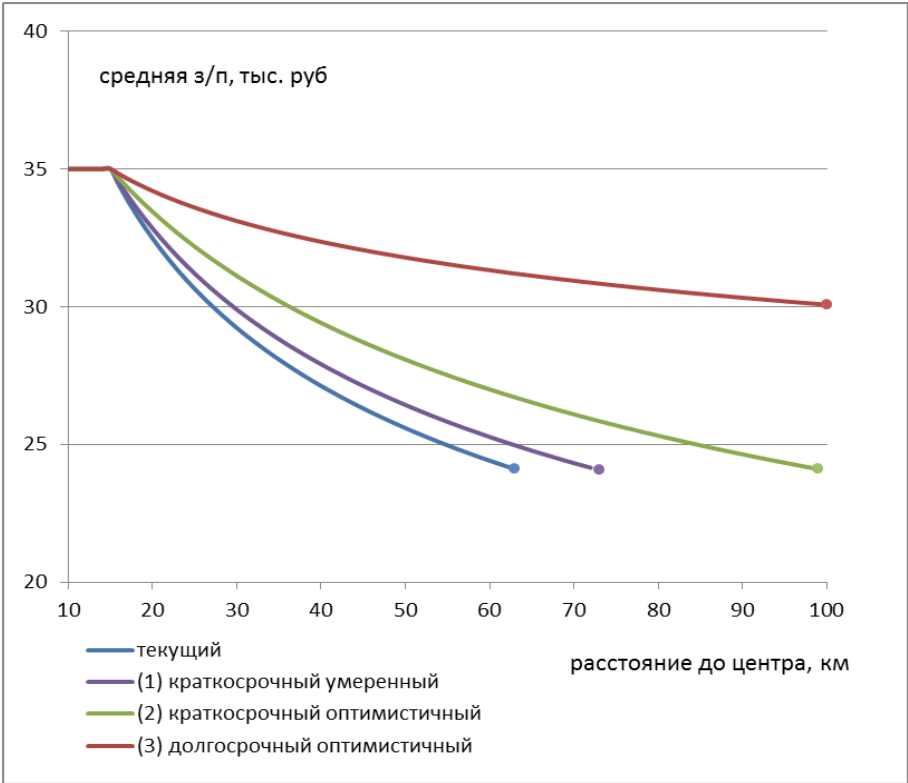
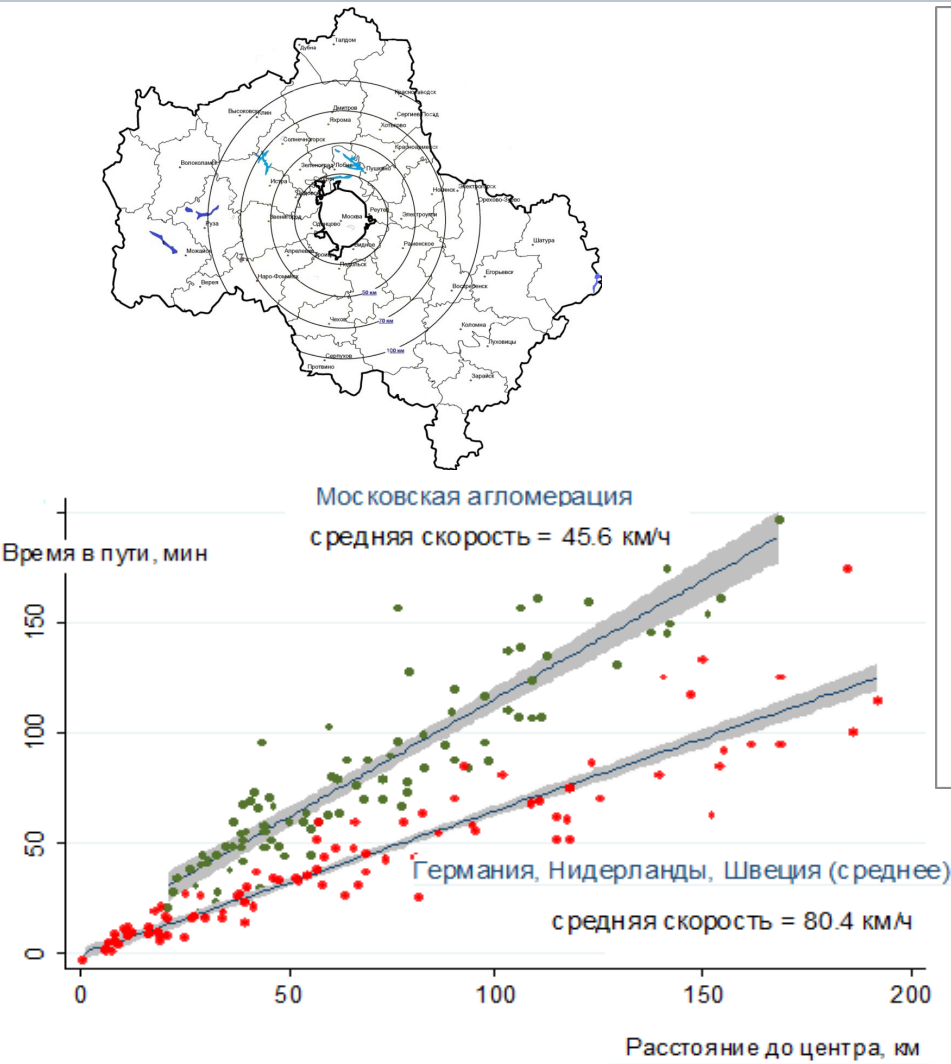
Вариант 1 . Масштабное строительство железнодорожной инфраструктуры на БАМ и Транссибе. Общие капитальные вложения в 2013-2020 годах **около 1 трлн. рублей**. Объем перевозок – **до 54,2 млн. тонн в год**

Вариант 2 . Ограниченное строительство и реконструкция железнодорожной инфраструктуры на БАМ и Транссибе. Общие капитальные вложения в 2013-2020 годах составляют **около 300 млрд. рублей**. Объем перевозок – **до 32,6 млн. тонн в год**

ВАРИАНТ 2 обладает большим удельным мультипликативным влиянием на экономику страны **(1,15)**, чем ВАРИАНТ 1 **(1,04)**.

ОДНАКО, Вариант 1 уже до 2020 года дает совокупный прирост ВВП более **1 трлн. рублей** и по **150 млрд. рублей** в последующие годы, из которых **25%** придется на прирост ВРП регионов Забайкалья и

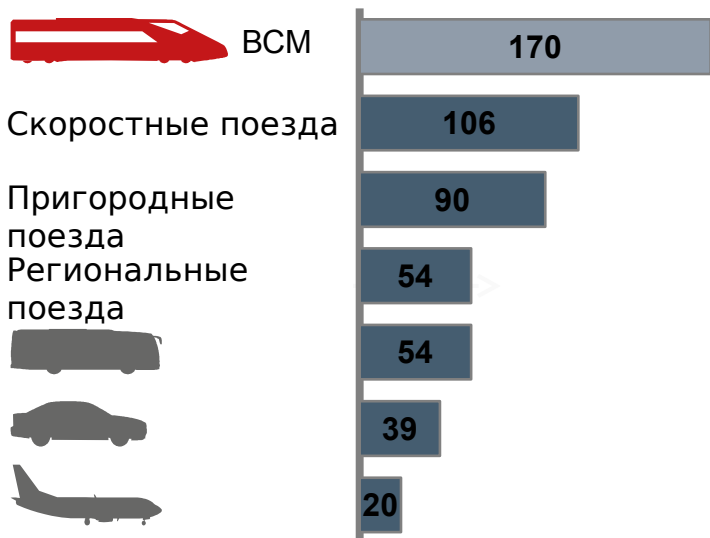
Косвенные эффекты развития пригородных перевозок (на примере московской агломерации)



России необходимо развитие выделенных ВСМ как высокоэффективного вида транспорта

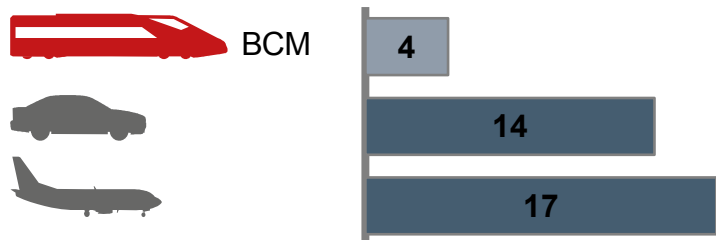
Энергоэффективность

Удельный показатель, определяющий количество пассажиров, перевезенных за 1 кВт·ч на 1 км



Выбросы CO2

Удельный показатель выбросов CO2 (кг) на 100 пассажиро-километров



Эффективность использования земель

Автомагистрали

2x3 полос движения

75 метров

В среднем на 1 автомобиль приходится

1,7 пассажира

4 500

автомобилей каждый час в одну сторону

15 300

пассажиров/час

ВСМ

двухпутная линия

25 метров

В среднем на 1 высокоскоростной поезд приходится

660 пассажиров

12

поездов каждый час в одну сторону

15 840

пассажиров/час

Механизмы реализации государственной стратегии развития ж.д. транспорта

*Поддержанные
Правительством России решения в
части формирования источников
финансирования развития
инфраструктуры*

- ✓ Заключение договоров на принципах «вези или плати»
- ✓ Внедрение регуляторного (сетевого) контракта;
- ✓ Установление регулируемых долгосрочных тарифов на принципах RAB;
- ✓ Выпуск инфраструктурных облигаций;
- ✓ Привлечение средств ВЭБ и пенсионного фонда на реализацию проектов, некупаемых для ОАО «РЖД», но имеющих высокий мультипликативный эффект

Привлечение средств частных инвесторов на условиях ГЧП

- ✓ Концессионные соглашения;
- ✓ Механизмы TIF (финансирование за счет возрастающих бюджетных поступлений);
- ✓ Контракт жизненного цикла

**Основа для долгосрочного
управления развитием
транспорта:**

**Транспортно-экономический
баланс**