



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

Москва, март 2013г.

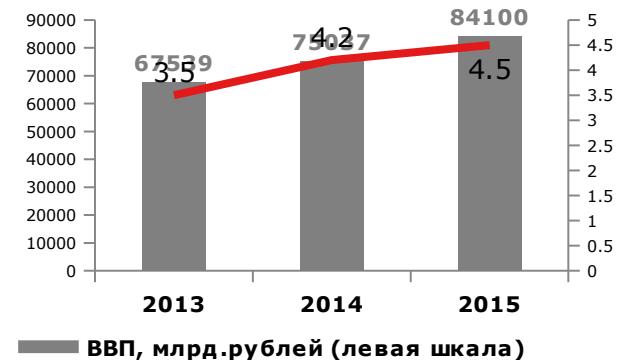


ВВП – динамика и прогноз, млрд. рублей и % к предыдущему году

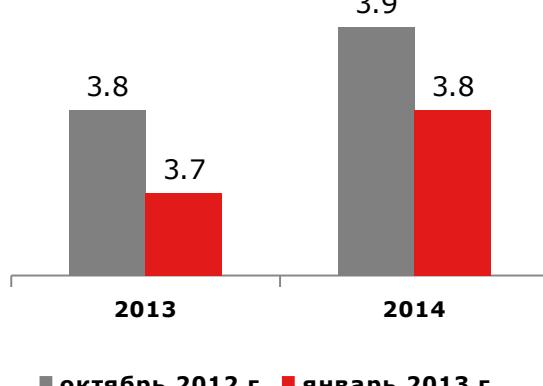
Динамика ВВП в 1992-2012 гг.



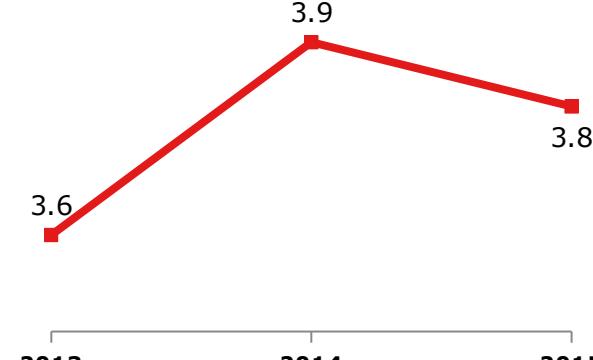
Прогноз Минэкономразвития России¹



Прогноз МВФ



Прогноз Всемирного Банка¹



1 – январь 2013 г.

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

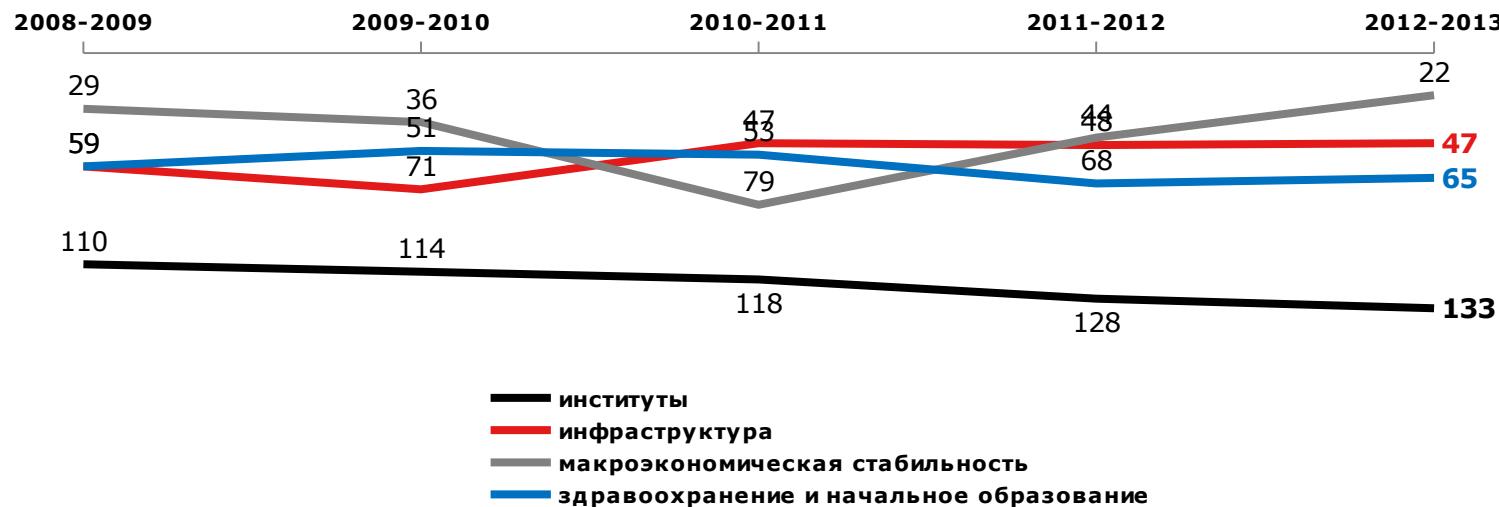
| | 2008-2009 | 2012-2013 |
|---|-----------|-----------|
| институты | 3,3 | 3,1 |
| инфраструктура | 3,7 | 4,5 |
| макроэкономическая стабильность | 5,6 | 5,8 |
| здравоохранение и начальное образование | 5,6 | 5,7 |

1 от 1 (мин.) до 7 (макс.)

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 «здравоохранение 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

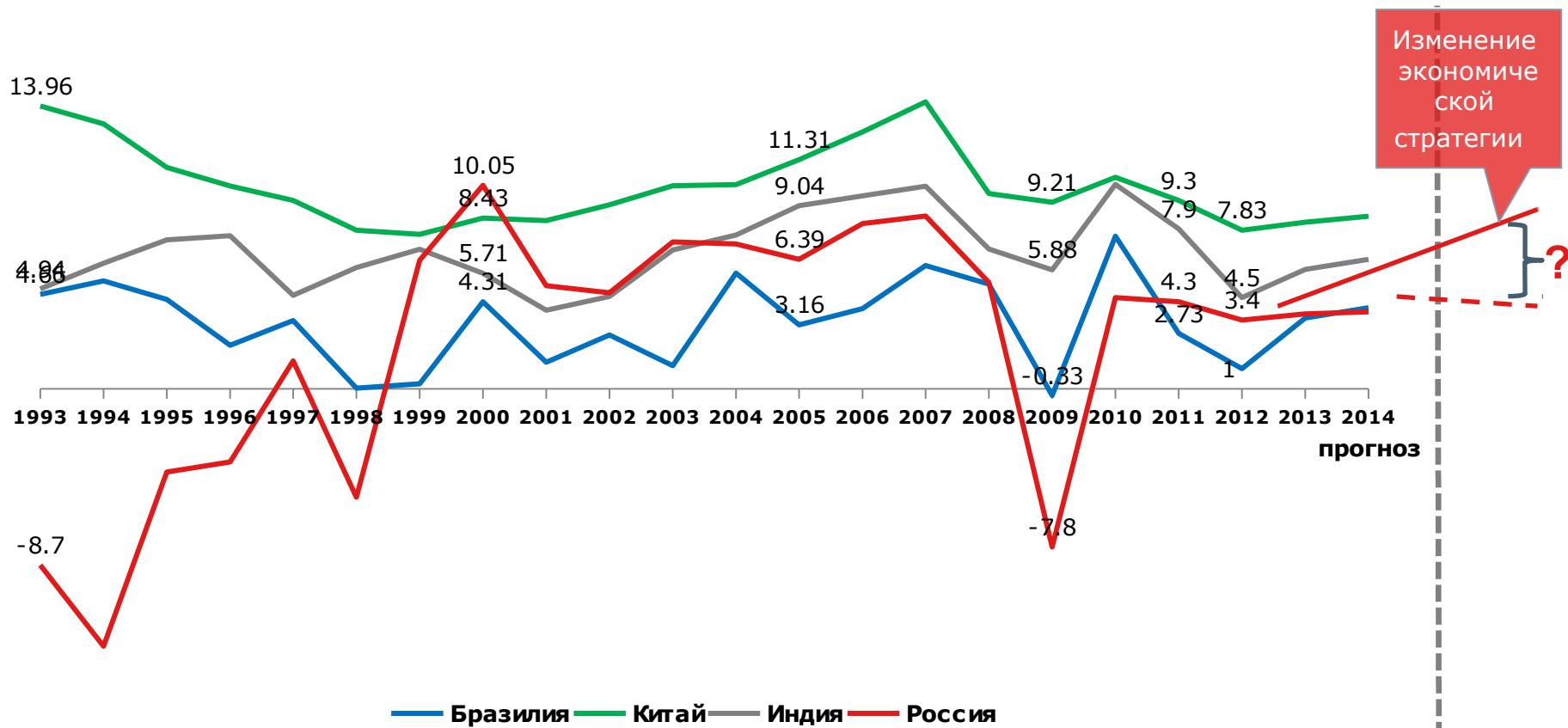


Место России в рейтинге по качеству отдельных элементов транспортной инфраструктуры

| | 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 прогноза 1 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



THE WORLD BANK
Working for a World Free of Poverty



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)

\$3 трлн.



Аэро- и морские порты

160%

\$3,3 трлн.

100%

Трубопроводный транспорт

\$5 трлн.

210%

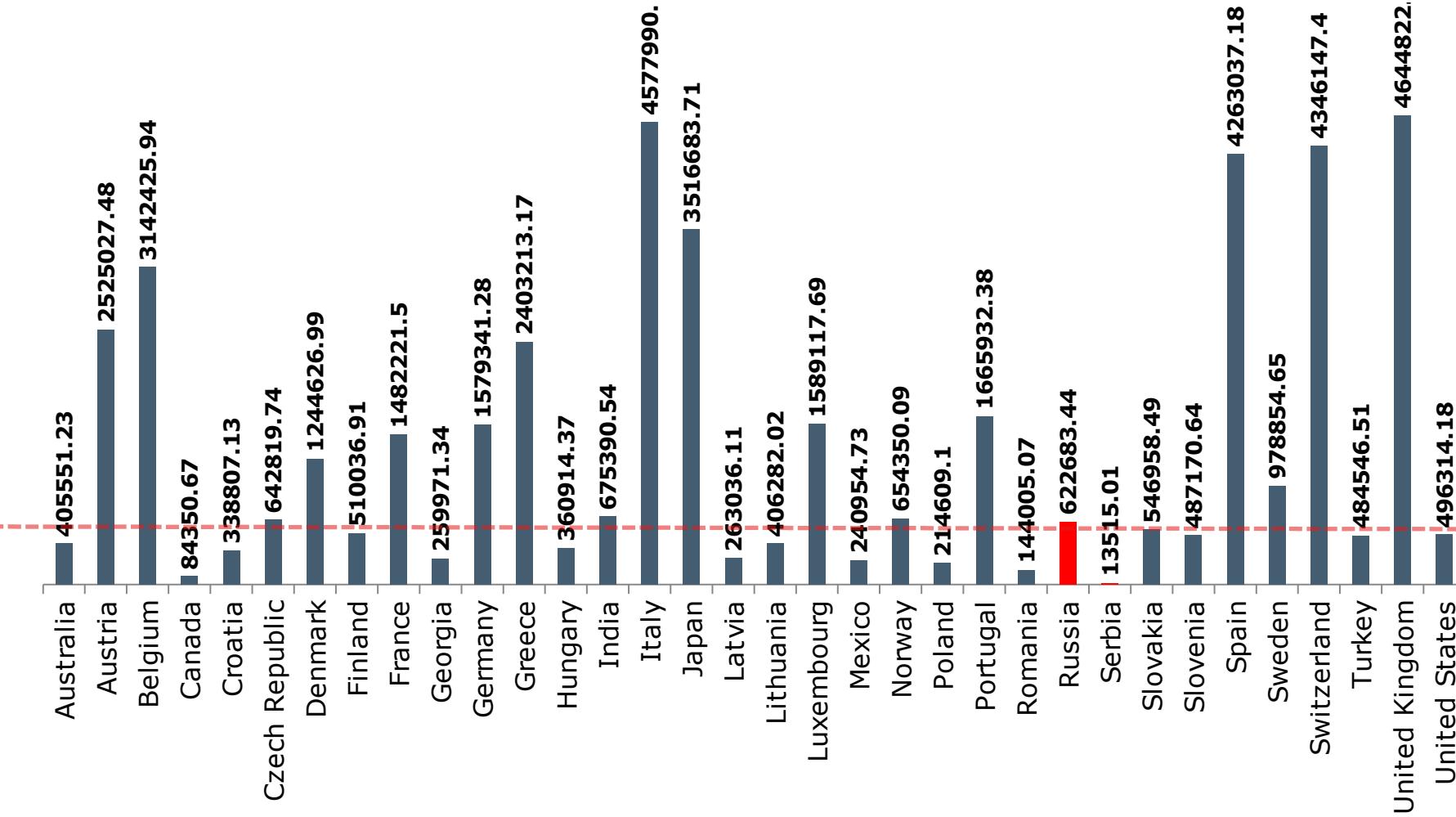


Железнодорожный транспорт

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

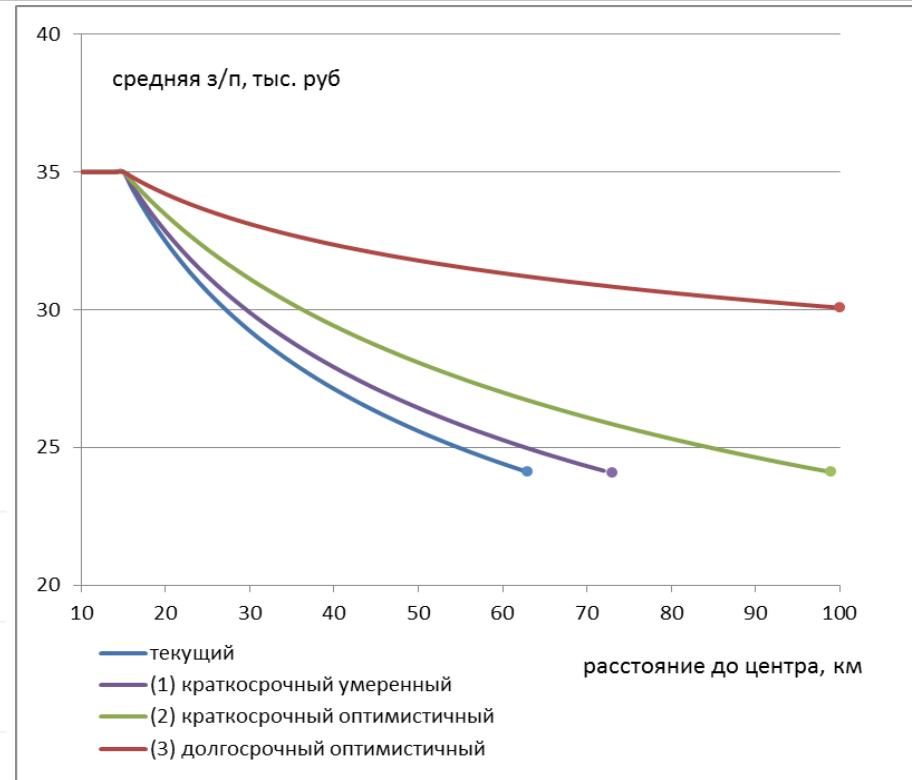
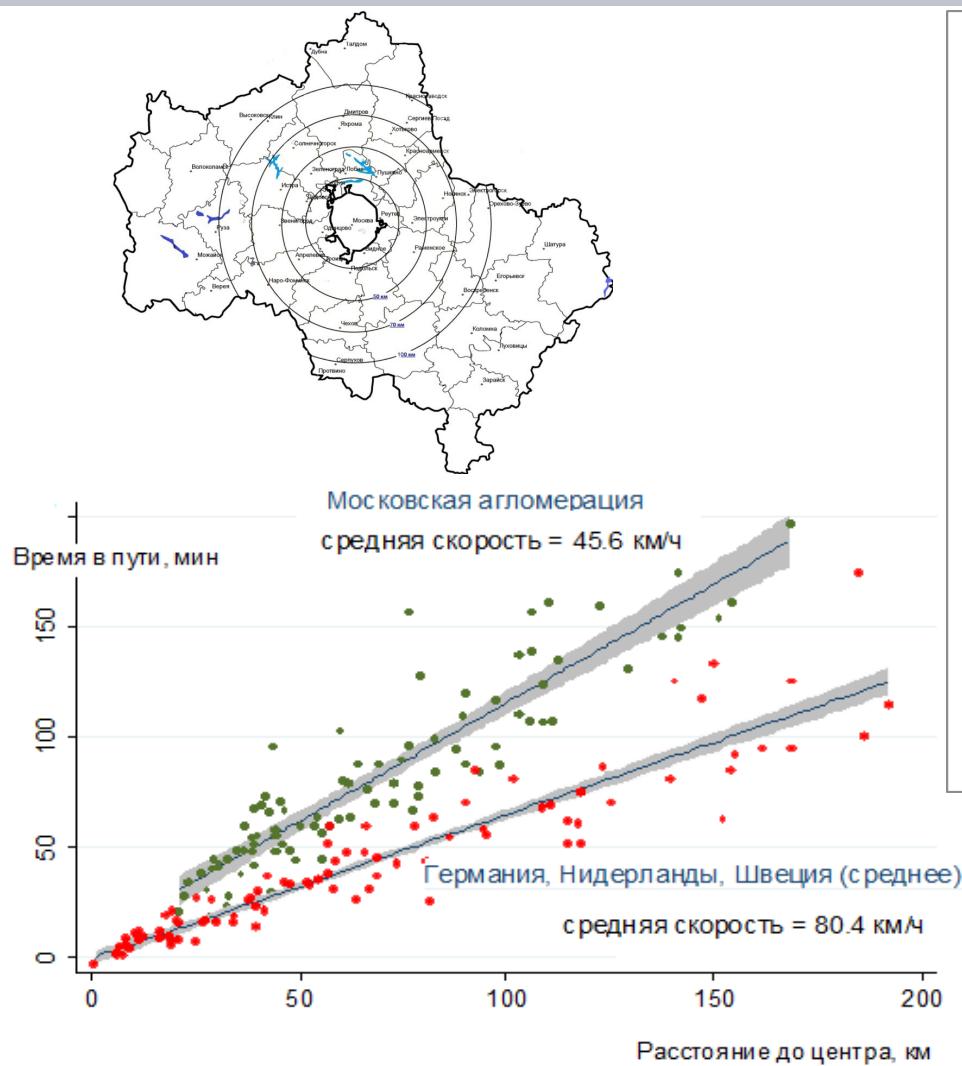
Вариант 1 . Масштабное строительство железнодорожной инфраструктуры на БАМ и Транссибе. Общие капитальные вложения в 2013-2020 годах **около 1 трлн. рублей**. Объем перевозок – **до 54,2 млн. тонн в год**

Вариант 2 . Ограниченнное 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 Транссиба.

Косвенные эффекты развития пригородных перевозок (на примере московской агломерации)



России необходимо развитие выделенных ВСМ как высокоэффективного вида транспорта

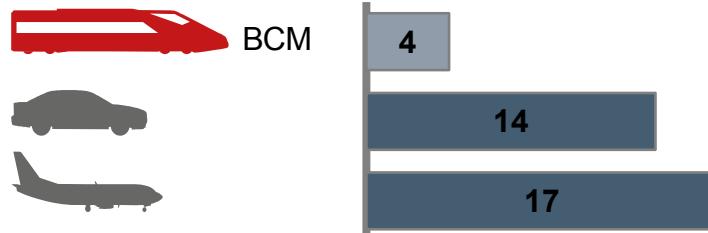
Энергоэффективность

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



Выбросы CO2

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

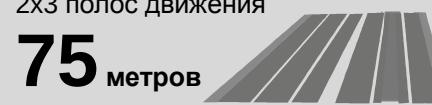


Эффективность использования земель

Автомагистрали

2х3 полос движения

75 метров



ВСМ

двуспутная линия

25 метров



В среднем на 1 автомобиль приходится

1,7 пассажира



4 500

автомобилей каждый час в одну сторону

12



поездов каждый час в одну сторону



15 300

пассажиров/час

15 840



Механизмы реализации государственной стратегии развития ж.д. транспорта

Поддержаные
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, неокупаемых 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**