



Евразийский Банк Развития

ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ И ИНТЕГРАЦИЮ

Инвестиции в транспортную инфраструктуру для реализации транзитно-транспортного потенциала ЕврАзЭС

**Геннадий Ефимович Жужлев
Заместитель Председателя Правления
Евразийского Банка Развития
11 апреля 2011 года**

Доля сектора Транспорта и связи в ВВП стран Таможенного союза составляет около 10-12%, что значительно превышает средний уровень наблюдаемый в развитых странах 3-5% ВВП.



Доля транспорта и связи в инвестициях в основной капитал в странах Таможенного союза.

Высокая доля в РФ и РК объясняется значительными вложениями в трубопроводный транспорт для экспорта нефти и газа.

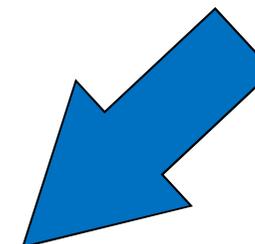


Роль развития Международных транспортных коридоров: устойчивое развитие и антикризисный аспект

Развитие МТК предусматривает:

- **модернизацию транспортной инфраструктуры региона** – транспортная система является необходимым фактором эффективного функционирования экономики и важнейшей инфраструктурной основой *устойчивого роста*
- **реализацию транзитного потенциала стран Таможенного Союза** – выгодное географическое и геоэкономическое положение между двумя макрорегионами континента – ЕС и АТР (прежде всего, Китаем). Торговый оборот уже в течение ближайших лет достигнет 1 трлн \$ → миллиарды долларов *прибыли* для транзитных государств
- **антикризисный аспект инфраструктурного строительства** – Железнодорожное и автомобильное строительство обладает мощным мультипликативным эффектом увеличения занятости и ВВП в ряде отраслей.

МТК жизненно важны для обеспечения динамичного и устойчивого развития стран региона, их органичного вписывания в международное разделение труда



Железнодорожные транспортные коридоры



Транзитный потенциал ЕврАзЭС* (млн. тонн)

	2009	Использование в настоящее время (**)	2020
Беларусь	100	50 (50%)	150
Казахстан	36	10 (28%)	100
Кыргызстан	3,8	1,9 (50%)	6,5
Россия	80	54 (68%)	150
Таджикистан	0,2	0,18 (90%)	0,5
Общий потенциал ЕврАзЭС	220	115,8 (51%)	470

- государства-члены ЕврАзЭС не используют полностью свои потенциальные возможности
- совокупный транзитный потенциал ЕврАзЭС в 2020 году вырастет вдвое



Государства-члены ЕврАзЭС не используют транзитный потенциал.

**Расчеты и прогнозы Интеграционного Комитета ЕврАзЭС. В расчет транзитного потенциала включены возможности по транзиту грузов из стран ЕврАзЭС в третьи страны через страны ЕврАзЭС и транзит грузов из третьих стран в третьи страны через страны ЕврАзЭС.*

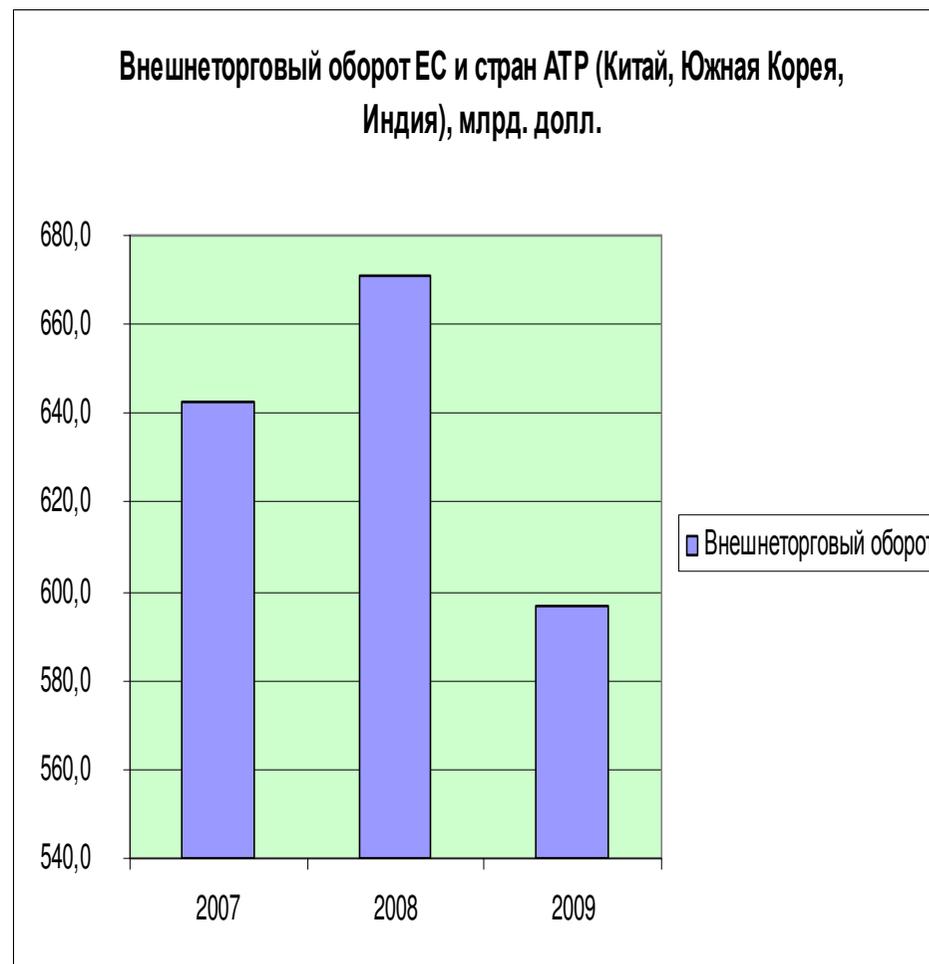
*** Данные за 2009-2010 гг. Оценка ЕврАзЭС.*

Азиатско-тихоокеанский регион – Западная Европа: транзитные возможности для стран Таможенного союза

**В 2007 году в сообщении Азия-
Европа перевезено 17,7 млн. TEU,
в сообщении Европа-Азия 10 млн.
TEU (всего 27,7 млн. TEU).**

**К 2015 году объем перевозок
грузов в контейнерах
достигнет: Азия-Европа-Азия
43,8 млн. TEU (отчет
специалистов ЭСКАТО –
Экономическая и социальная
комиссия для Азии и Тихого
океана).**

**Это неминуемо приведет к
сложностям с прохождением
судов-контейнеровозов по
Суэцкому каналу.**



Море против суши: 99 – 1 не в нашу пользу



Конкурентные преимущества морского способа транзита грузов

- **Выгодные тарифы**

транснациональные судовые компании (в особенности японские) с дешевым флотом в состоянии предложить минимальные портовые тарифы и фрахтовые ставки

- **Клиентоориентированность**

судовые компании предлагают отправителям высококачественный сервис, начиная с отслеживания груза в пути и прекрасно развитой логистической сети и заканчивая гарантиями доставки грузов точно в срок и сохранностью отправляемого товара

Единственное преимущество сухопутного транзитного маршрута –

«**Фактор времени**» - скорость доставки грузов из ЮВА и Европу в среднем в 2-3 раза выше, чем при отправке грузов судами через Суэцкий канал

БАРЬЕРЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗЭС

физические

- неудовлетворительное состояние путей сообщения – автомобильных и железных дорог, искусственных сооружений на них;
- устаревший парк подвижного состава;
- нехватка мощностей пограничных переходов и логистических центров

нефизические

- несовершенная разрешительная система осуществления грузовых перевозок,
- необоснованные задержки при пересечении границ,
- сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов,
- регулярный и произвольный контроль по определению веса груза

Два взаимодополняющих способа преодоления барьеров

Интеграция национальных транспортных систем стран Сообщества - проведение согласованной транспортной политики, гармонизации и совершенствования национальных нормативных документов и т.д.

- региональные интеграционные организации (ЕврАзЭС, Таможенный Союз и др.)
- отраслевые организации (Инициатива 1520...)
- двусторонние соглашения

Согласованная инвестиционная политика - развитие приоритетных инвестиционных проектов для реализации транзитного потенциала и взаимной торговли между государствами-членами ЕврАзЭС

- строительство приоритетных участков железнодорожных и автомобильных дорог
 - технологические решения единого транспортного пространства
 - логистическая и приграничная инфраструктура
 - обновление вагонного парка стран Сообщества
-

Создание вагоностроительного завода

Основные параметры проекта (млн. долл. США)

общая стоимость	более 1000
доля участия ЕАБР	330
начало строительства	2008 г.
Плановый выход на полную мощность	2012 г.
Срок финансирования	8,5 лет

Местонахождение объекта инвестиций:

г. Тихвин, Ленинградская область, Российская Федерация

Цель инвестиций: создание высокотехнологичного производства на базе нового вагоностроительного завода, способного эффективно производить современные грузовые вагоны нового поколения

Мощность производства: 13 000 вагонов в год



Создание регионального самолета Sukhoi Super Jet - 100

Заемщик: **ЗАО «Гражданские самолеты Сухого»**

Акционеры Заемщика:

АКБ «Сухого»

Основные параметры проекта (млн. долл. США)

общая стоимость **1 350,0**

доля участия ЕАБР **100**

срок финансирования 10 лет

Местонахождение производства:

Российская Федерация, Комсомольск-на-Амуре

Цель инвестиций: разработка и строительство регионального самолета Sukhoi Super Jet



Проект создания, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства аэропорта «Пулково»

Основные параметры проекта (млн. Евро)

общая стоимость **более
1200**

доля участия **ЕАБР** **90 млн.
долл.**

Срок финансирования **15 лет**

Местонахождение объекта инвестиций:
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Цель инвестиций: создание, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства аэропорта «Пулково»



Проект строительства сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций в рамках программы ОАО «Газпром»

Основные параметры проекта (млрд. руб.)

общая стоимость **более 1,4**

доля участия **ЕАБР** **Более 1,1**

Срок финансирования **7 лет**

Местонахождение объекта инвестиций:
Территория Российской Федерации

Цель инвестиций: строительства сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций в рамках программы ОАО «Газпром»



ЕАБР – межгосударственный финансовый институт



Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому росту государств - участников, расширению торгово-экономических связей между ними и развитию интеграционных процессов на евразийском пространстве.



Банк учрежден 12 января 2006 года Правительством РФ и Правительством РК. В 2009 - 2010 годах полноправными участниками Банка стали Республика Армения, Республика Беларусь и Республика Таджикистан. Республика Кыргызстан проходит необходимые процедуры по вступлению в ЕАБР.

Штаб-квартира Банка находится в Алматы, Республика Казахстан.



ЕАБР открыл свои представительства в Москве, Астане, Душанбе, Ереване, Минске и филиал в г. Санкт-Петербурге.

Банк имеет статус наблюдателя в Генеральной Ассамблее ООН и при ЕврАзЭС.

Уставный капитал ЕАБР превышает 1,5 млрд. долларов США



ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ И ИНТЕГРАЦИЮ

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ