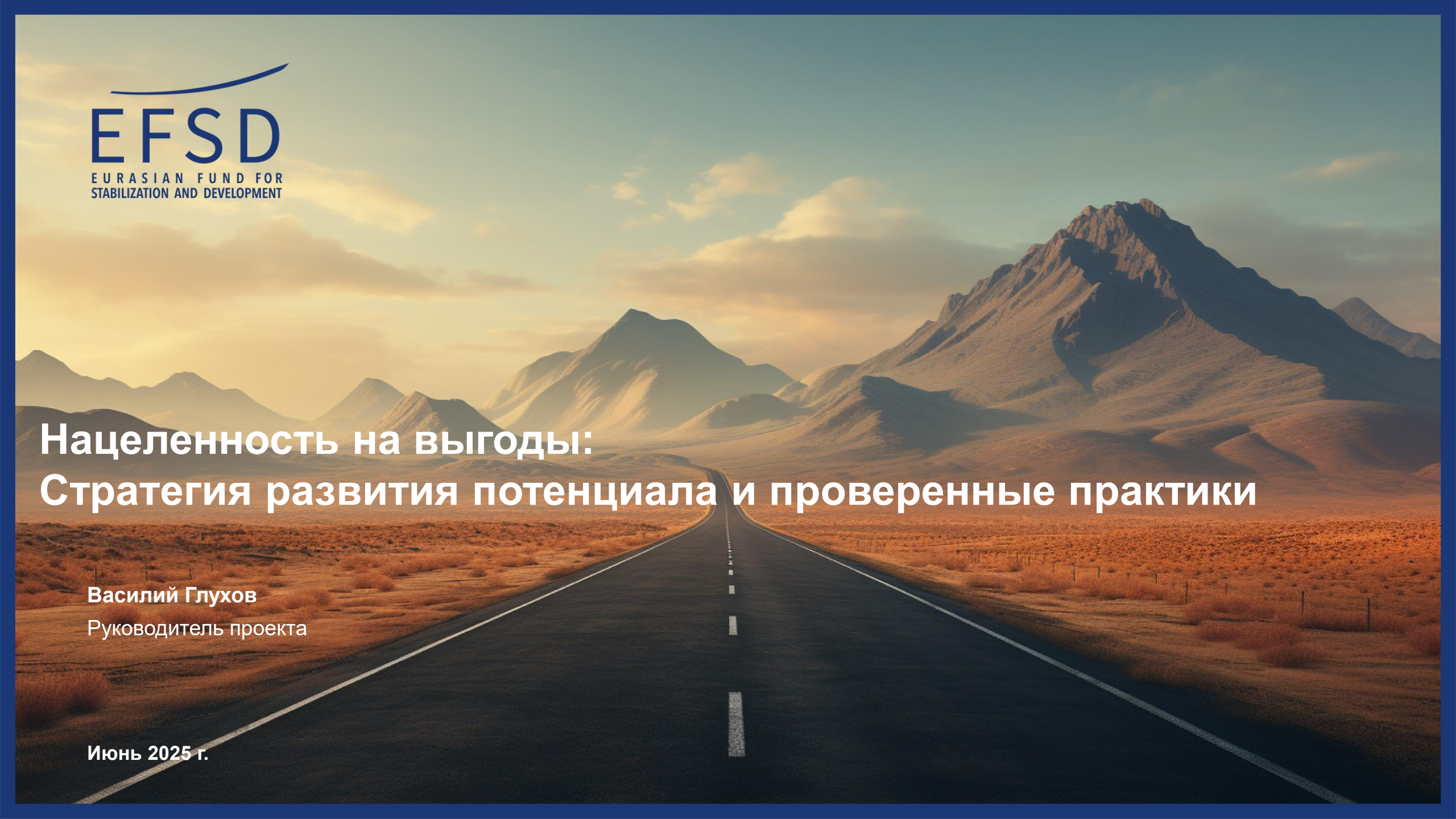




Нацеленность на выгоды: Стратегия развития потенциала и проверенные практики

Василий Глухов
Руководитель проекта

Июнь 2025 г.

Евразийский фонд стабилизации и развития: ключевой партнер в суверенном финансировании в Евразийском регионе



16 лет в продвижении макроэкономической стабильности и долгосрочного развития

\$9,8 млрд

Общие ресурсы

> \$7 млрд

общий инвестиционный
портфель

\$3,6 млрд

текущий инвестиционный
портфель

33

успешных
проектах



присутствие в
6 странах
головной офис в Астане



Содействие макроэкономической
стабильности посредством
бюджетной поддержки
и политических консультаций



Создание и улучшение
критической инфраструктуры
для устойчивого роста



Укрепление управления,
прозрачности и
институционального
потенциала



Мониторинг
макроэкономической и
финансовой стабильности

Инвестиционный портфель по секторам



Обзор транспортных проектов

Страна		Проект	Сумма, млн долл. США
	Армения	Строительство автомобильного коридора Север-Юг (фаза IV)	150
	Армения	Строительство туннеля Каджаран	200
	Кыргызстан	Реконструкция дороги Бишкек-Ош. Фаза IV	60
	Кыргызстан	Реконструкция дороги Арал-Суусамыр	155
	Кыргызстан	Реконструкция альтернативного коридора Север-Юг	78
	Таджикистан	Строительство противолавинных галерей на дороге Душанбе – Худжанд – Чанак	20
Всего			675

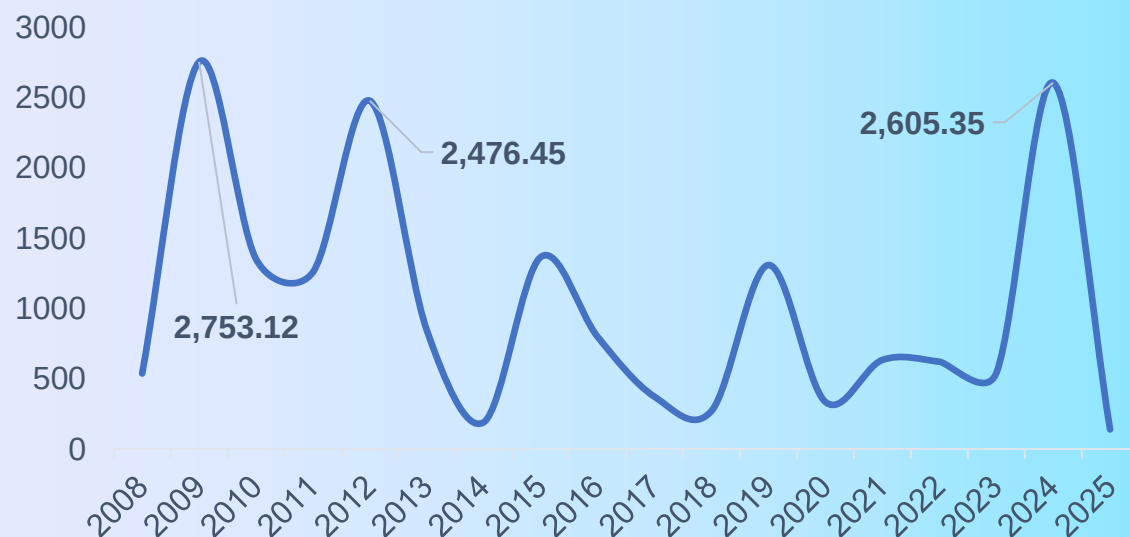
ЕФСР реализует проектную политику, согласующуюся с общими стандартами многосторонних банков развития (МБР), для повышения эффективности и результативности всех финансируемых МБР операций



ОБЩЕЕ
ФИНАНСИРОВАНИЕ
18,3 млрд долларов

252 → **95**
проекта активных
 проектов

ПИК ОБЩЕГО ОБЪЕМА ОДОБРЕННОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ
В 2024 ГОДУ (млн долл. США)

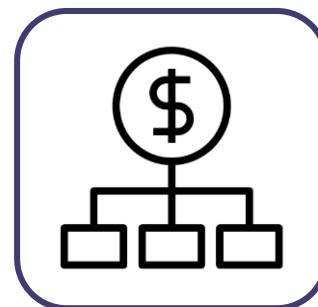


INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and

Транспортный сектор: Краткий обзор
суверенного финансирования в
Центральной Азии, 2008-2024 гг. (1)*



ВАЛЮТНАЯ СТРУКТУРА
86,6% в долларах США
13,4% в других валютах



ФОРМЫ
ФИНАНСИРОВАНИЯ
90,7% - кредиты
9,3% - гранты



Транспортный сектор: краткий обзор суверенного финансирования в Центральной Азии (2) *



ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР

Ведущий сектор по общему объему одобренного финансирования
\$18,3 млрд или **22,7%**



СОТРУДНИЧЕСТВО ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

~ **20%** проектов
софинансируются



РАЗВИТИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦИАЛА ИМЕЕТ РЕШАЮЩЕЕ ЗНАЧЕНИЕ

~ **35%** проектов являются
проектами технической помощи
(ТП) в сфере транспорта

Казахстан

является лидером
по общему объему
одобренного
финансирования



Данные из
базы данных суверенного
финансирования ЕФСР



Достаточно ли для развития стран только лишь финансирования инвестиционных проектов в сфере строительстве?

1

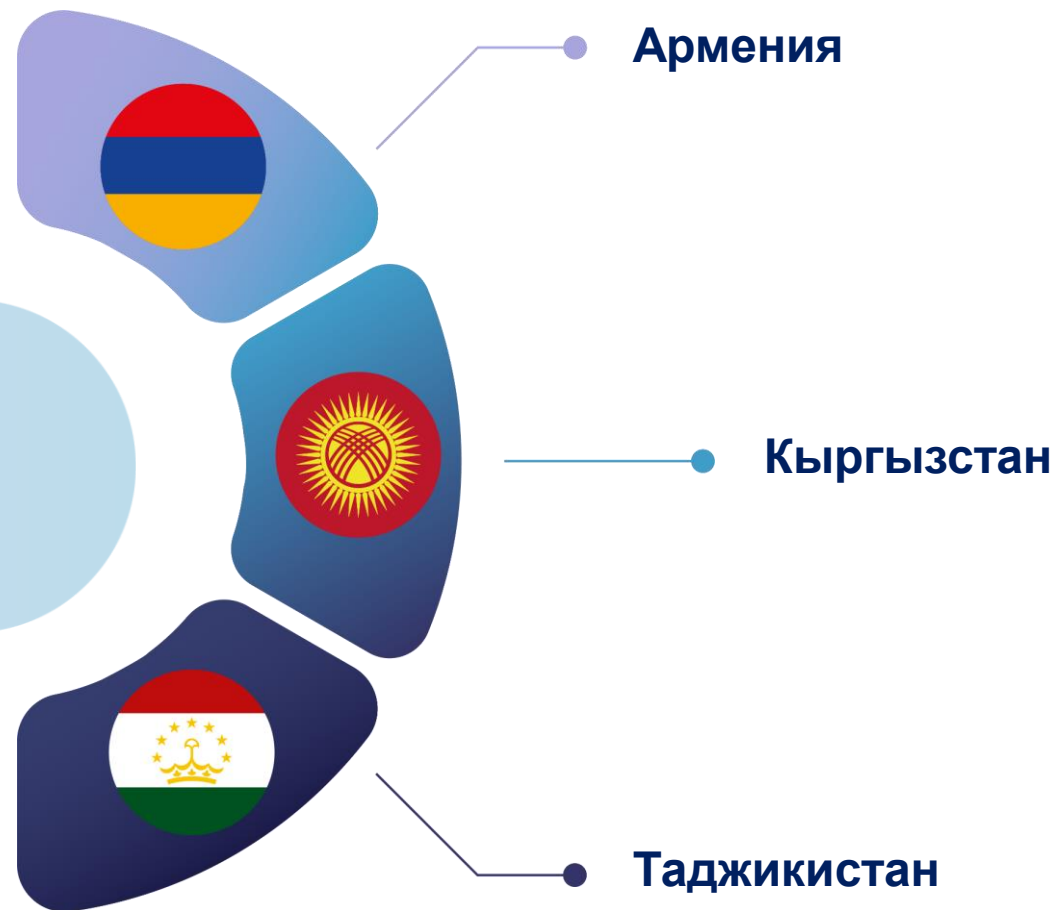
Мы строим дороги, но этого недостаточно для улучшения институционального потенциала страны.

2

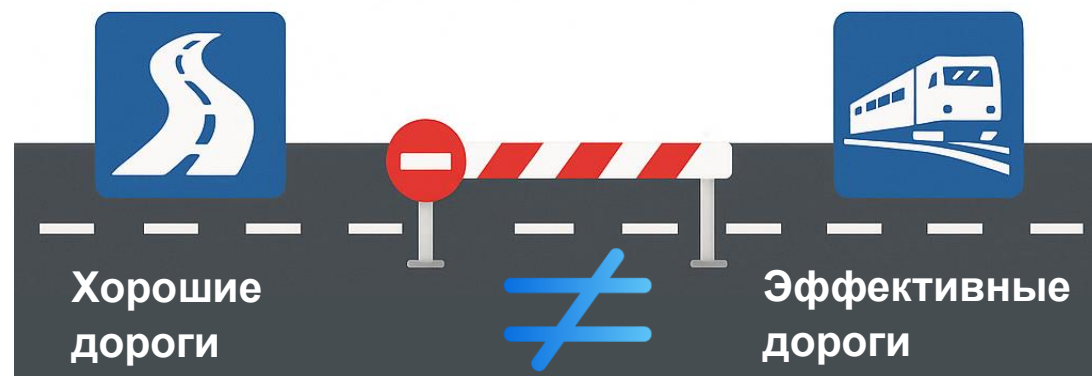
Необходимо повысить уровень сотрудничества и участия доноров в институциональных преобразованиях.

3

Это требует повышения уровня координации и слаженности действий донорского сообщества для максимальной эффективности совместных действий.



Проблемы в транспортном секторе



Задача: преодоление барьеров в транспортном сообщении

Решения:

Системы «единого окна»

Гармонизированные таможенные процедуры

Результат: более быстрая торговля, сокращение заторов, повышение безопасности

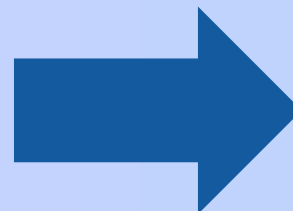


ЕФСР намерен уделять особое внимание ускорению и гармонизации трансграничных процедур

Подход ЕФСР к проблемам безопасности дорожного движения в регионе



Улучшенное
качество



Увеличенная
скорость
Увеличение числа
несчастных случаев



~1,3 миллиона

смертей на дорогах в год

для 90%

стран с низким и средним
уровнем дохода



Цель: сократить количество
смертельных случаев

на **50% к 2030 году**
(ЦУР ООН)

Решения:



Строгий контроль за
соблюдением скоростного
режима и вождением в
нетрезвом виде



Удобная для
пешеходов
инфраструктура



Стандарты
безопасности
транспортных
средств



Кампании по
повышению
осведомленности
общественности

Привлечение частного капитала в транспортные проекты

Почему частные инвестиции?



- Правительства сталкиваются с бюджетными ограничениями
- Частный сектор приносит эффективность и инновации

Модели частного участия:



- Государственно-частное партнерство (ГЧП) – например, платные дороги, аэропорты
- Концессии и схемы «строительство-эксплуатация-передача» (BOT)
- «Зелёные» облигации и инфраструктурные фонды

Примеры:



- Евротоннель (ГЧП туннеля под Ла-Маншем)
- Проект «Золотая четырехсторонняя автомагистраль» в Индии

Основное преимущество:



- Более быстрая реализация проектов, распределение рисков, улучшенное обслуживание

Что такое стресс-тест?

Моделирование экстремальных условий (резкое увеличение транспортного потока, стихийные бедствия, рост торговли) для оценки устойчивости коридора



Исследование примеров из практики:

- Стресс-тесты Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T)
- Мониторинг эффективности африканского коридора (AUC и Всемирный банк)

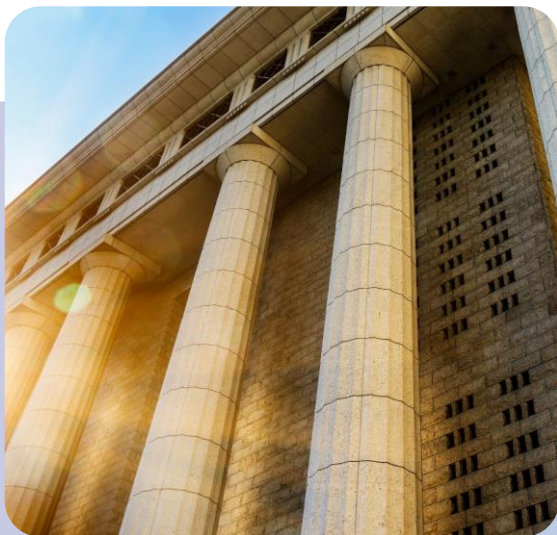
Ключевые компоненты:

- **Анализ транспортного потока** (пиковые и нормальные условия)
- **Выявление узких мест** (таможня, качество дорог)
- **Готовность к стихийным бедствиям** (наводнения, кибератаки на логистику)

Основной результат:

- Обновления на основе данных для предотвращения сбоев

Рекомендации и дальнейшие шаги



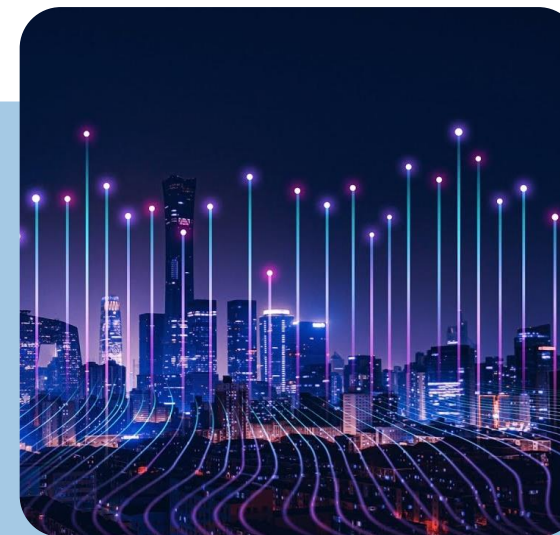
Для правительств:

- Внедрять цифровые пограничные системы и гармонизировать правила
- Обеспечивать более строгое соблюдение законов о безопасности дорожного движения
- Содействовать ГЧП с помощью четкой политики



Для международных организаций:

- Финансировать стресс-тестирование коридоров в развивающихся странах
- Продвигать глобальные стандарты безопасности дорожного движения



Для частного сектора:

- Инвестировать в проекты устойчивого транспорта
- Работать в партнерстве с правительствами в сфере интеллектуальной инфраструктуры

Заключение

01

Эффективные границы, безопасные дороги, частные инвестиции и устойчивые коридоры являются ключом к современным транспортным системам

02

Сотрудничество между правительствами, частным сектором и международными агентствами имеет решающее значение



Призыв к действию: Давайте работать вместе над созданием безопасных и устойчивых транспортных сетей!

Спасибо за внимание!