



**Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

Шестьдесят третья сессия

Женева, 18–20 ноября 2009 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Инвестирование в железнодорожную
инфраструктуру и подвижной состав –
Тенденции инвестирования в железнодорожную
инфраструктуру в регионе Европейской экономической
комиссии Организации Объединенных Наций**

Доклад секретариата

I. Мандат

1. Программой работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на период 2008–2012 годов предусматривается, что Рабочей группе по железнодорожному транспорту (ECE/TRANS/SC.2/208, приложение, раздел II а)) должен быть представлен доклад по инвестированию в железнодорожную инфраструктуру. Нижеследующий доклад был подготовлен секретариатом для рассмотрения Рабочей группой, которая, возможно, пожелает определить целесообразность и способы изучения этого вопроса в ходе своей будущей деятельности.
2. Доклад построен следующим образом. В разделе II содержится последняя имеющаяся информация о тенденциях инвестирования в железнодорожную инфраструктуру в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) с середины 1990-х годов до 2007 года. В разделе III кратко рассматривается воздействие глобального экономического кризиса на железнодорожные инвестиции. Раздел IV посвящен ряду вопросов, связанных с финансированием инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав в посткризисный период. В разделе V сформулированы выводы.

II. Тенденции инвестирования в транспортную инфраструктуру в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

3. Основные тенденции в области инвестирования в инфраструктуру внутреннего транспорта в период 1995–2007 годов были недавно определены Международным транспортным форумом (МТФ) на основе целевого обследования (ITF, 2009). База данных МТФ об инвестировании в транспортную инфраструктуру и ее содержание включает сведения по 35 странам из региона ЕЭК ООН и четырем странам, не являющимся членами ЕЭК ООН (Мексика, Новая Зеландия, Республика Корея и Япония)¹. Представлены большинство из прежних 15 членов ЕС, страны ЕАСТ и новые государства – члены ЕС, а также Юго-Восточная Европа (4 страны), Восточная Европа и Кавказ (3 страны) и Соединенные Штаты Америки.

4. Согласно МТФ (ITF, 2009), с 2003 года процессы инвестирования в транспортную инфраструктуру резко ускорились в Центральной и Восточной Европе (СЦВЕ)², Российской Федерации и Турции, но его темпы оставались относительно низкими в Западной Европе и Соединенных Штатах Америки. В последние годы доля ВВП в капиталовложениях в транспортную инфраструктуру в странах ЦВЕ и Российской Федерации приблизительно в два раза выше аналогичного показателя Соединенных Штатов и Западной Европы. Эти выводы отвечают логике формирующихся рыночных экономик ЕЭК ООН, стремящихся экономически догнать страны Западной Европы и Северной Америки с высоким уровнем дохода.

5. В период с 1995 по 2007 годы доля железнодорожного сектора в капиталовложениях в инфраструктуру внутреннего транспорта заметно возросла в Западной Европе, Российской Федерации и Турции, но снизилась в странах ЦВЕ (диаграмма 1). В 2007 году эта доля была самой высокой в Российской Федерации (42%), за которой следуют Западная Европа (33%), СЦВЕ (17%) и Турция (16%). В Соединенных Штатах в 2003 году на железнодорожный транспорт приходилось 10% объема капиталовложений в инфраструктуру внутреннего транспорта³.

6. Уровни железнодорожного инвестирования в странах Европейского союза (ЕС) по-прежнему различаются. Средние показатели расходов в капиталовложениях в эксплуатацию, модернизацию и создание новой железнодорожной инфраструктуры, как правило, в старых 15 государствах – членах ЕС значительно выше, чем в новых государствах-членах (СЕР, 2009). В то же время в десяти новых государствах – членах ЕС, имеющих железнодорожные системы, действует относительно высокий размер сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре, особенно в секторе грузовых перевозок⁴. Это снижает конку-

¹ Данные МТФ об инвестировании в инфраструктуру и ее содержание по текущим ценам и с учетом обменных курсов имеются по адресу:

<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.htm>.

² Страны ЦВЕ включают бывшую югославскую Республику Македония, Венгрию, Латвию, Литву, Польшу, Румынию, Сербию, Словакию, Словению, Хорватию, Чешскую Республику и Эстонию.

³ Данные США за последующие годы в базе данных МТФ отсутствуют.

⁴ Подробный анализ системы сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре в странах ЕС см. Thompson (2008).

рентоспособность железнодорожного грузового транспорта в новых государствах-членах. Применение системы относительно высоких сборов за эксплуатацию грузовых поездов перемещает налоговое бремя на частнопредпринимательский сектор и, по всей видимости, не соответствует уровню социально оптимальных цен, устанавливаемых на основе предельных издержек⁵.

III. Влияние экономического кризиса на железнодорожные капиталовложения

7. Экономический кризис выразился в заметном снижении транспортной активности и сокращении инвестиционных расходов по всему региону ЕЭК ООН. Уменьшение объемов продаж и доходов оказало негативное влияние на инвестиции, финансируемые за счет резервных фондов прибыли железнодорожных компаний. Однако в большинстве стран региона ЕЭК ООН основная часть капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру по-прежнему финансируется государственным сектором. Воздействие экономического кризиса на государственное инвестирование в инфраструктуру свидетельствует о прочности финансовых позиций национальных правительств. В ряде стран правительства ввели в действие пакеты мер финансового стимулирования, для того чтобы восстановить потребительские и инвестиционные расходы. Если предположить, что применение таких пакетов мер в 2009 и 2010 годах продолжится, в некоторых частях региона ЕЭК ООН государственное инвестирование в железнодорожную инфраструктуру вполне может оказаться устойчивым. Вместе с тем железнодорожные капиталовложения находятся под угрозой в странах с переходной экономикой, на которых особенно тяжело отразился глобальный экономический спад и которые сталкиваются с проблемой неустойчивых бюджетных балансов.

8. Имеющаяся информация о структуре и реализации национальных программ железнодорожного инвестирования весьма ограничена. В Соединенных Штатах Американским законом об оживлении экономики и реинвестировании 2009 года предусматриваются капиталовложения в инфраструктуру в размере 80,9 млрд. долл. США; инвестиции в основную железнодорожную инфраструктуру составляют 9,3 млрд. долл. США. Всеобъемлющих данных о фактическом объеме и структуре капиталовложений пока нет; однако, согласно предварительным сведениям, автодорожные проекты осуществляются быстрее проектов в железнодорожном секторе. В ЕС ряд правительств приняли пакеты фискальных мер, включающие компоненты инфраструктурных расходов. Последние имеющиеся данные Евростата демонстрируют, что в первом квартале 2009 года по сравнению с предыдущим кварталом объем производства в секторе гражданского строительства в зоне ЕС увеличился приблизительно на 2%, но снизился почти на 3% по сравнению с соответствующим кварталом прошлого года. Показатели ежемесячного объема продукции свидетельствуют о первом положительном годовом приросте в апреле 2009 года, когда выпуск продукции в строи-

⁵ Согласно исследованию Андерссона (Andersson, 2007), у большинства управляющих инфраструктурой в Европе нет данных, необходимых для точной оценки изменений в структуре расходов на амортизацию инфраструктуры, связанных с предельными колебаниями объемов движения. Проведенное им исследование показывает, что сборы за доступ к железным дорогам Швеции значительно ниже предельных издержек, что увеличивает бремя для налогоплательщиков. Противоположная картина наблюдается в новых государствах-членах, где размер сборов за использование грузовых поездов, вероятно, превышает предельные издержки.

тельном секторе по сравнению с уровнем апреля 2008 года повысился почти на 4%⁶. Такая динамика отвечает тенденциям постепенного роста расходов на инфраструктурное инвестирование; однако секторальная разбивка по направлениям гражданского строительства отсутствует.

9. В Российской Федерации и Турции – двух крупнейших странах с формирующейся рыночной экономикой в регионе ЕЭК – реализация важных железнодорожных инфраструктурных проектов продолжается и, вероятно, будет завершена с помощью внешнего финансирования. В 2009 году государственная корпорация "Российские железные дороги" провела крупный выпуск внутренних облигаций (90 млрд. рублей, или 2,8 млрд. долл. США) и заняла 500 млн. долл. США у Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) для финансирования своей крупномасштабной инвестиционной программы. В Турции продолжалось финансирование крупных проектов развития высокоскоростных железных дорог, а также стратегического проекта туннеля под Мраморным морем, соединяющего азиатскую и европейскую части страны, за счет государственного бюджета и с помощью международных финансовых учреждений.

IV. Финансирование инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав в посткризисный период

10. Структуру и уровни инвестирования в транспортную инфраструктуру после 2010 года предсказать довольно трудно, учитывая неопределенность факторов влияния глобального экономического спада на будущую динамику роста и международные цепочки поставок. Хотя вполне возможно, что структурные изменения в глобальной экономике могут привести к перенаправлению некоторого объема контейнерных перевозок с существующих перевалочных пунктов (ИТФ, 2009), можно по-прежнему ожидать, что в долгосрочной перспективе на состоянии существующей магистральной сети основных международных железнодорожных линий в панъевропейском регионе отразятся высокие уровни объема движения и узкие места, которые были выявлены в последних генеральных планах развития железнодорожной инфраструктуры⁷. Действие транспортных ограничений, вызванных наличием узких мест в инфраструктуре, вполне может проявиться несколько позже, чем это прогнозируется в генеральных планах, но лишь в наиболее экстремальных сценариях можно предположить, что они исчезнут.

11. Большинство экспертов согласны с тем, что потребуются дополнительные источники финансирования для крупных инвестиционных проектов, направленных на существенное увеличение продуктивности и качества услуг на панъевропейских железнодорожных сетях. С учетом вероятных финансовых сокращений в посткризисный период приемлемой моделью для таких проектов считается финансирование с помощью государственно-частного партнерства (ГЧП)⁸. Однако возможности частного финансирования проектов ГЧП в транс-

⁶ Более подробная информация о строительной деятельности в странах ЕС, представивших информацию, имеется по адресу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-17062009-BP/EN/4-17062009-BP-EN.PDF>.

⁷ См., например, UIC (2008).

⁸ См., например, 'EC and railways promote PPP in rail infrastructure,' *Infrasite News*, 2 February 2009 <www.infrasite.net/news/news_article_pda.php?ID_nieuwsberichten=11088&language=en>.

портном секторе сократились, что отражает массовый переход большинства инвесторов к денежной наличности или высоколиквидным ценным бумагам как следствие краха банка "Леман Бразерс" в сентябре 2008 года.

12. Кроме того, даже до недавнего экономического спада в странах ЕЭК ООН с формирующейся рыночной экономикой на долю железнодорожного сектора приходилась очень незначительная часть транспортных инфраструктурных проектов ГЧП (диаграмма 2)⁹. Помимо улучшения условий ведения бизнеса в целях стимулирования частного инвестирования в инфраструктуру для финансирования крупных железнодорожных проектов по линии ГЧП в странах с переходной экономикой необходимо разрабатывать новые модели финансирования.

13. Можно существенно расширить возможности частного финансирования инвестиций в подвижной состав, если страны примут и будут применять Протокол по железнодорожному подвесному составу к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования¹⁰. Конвенция и Протокол по авиационному оборудованию к этой Конвенции были ратифицированы более 30 Договаривающимися сторонами, включая Соединенные Штаты и Европейское сообщество. В отличие от этого, Протокол по железнодорожному подвижному составу, касающийся финансирования подвижного состава (локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны), на данный момент был подписан только четырьмя странами и не был ратифицирован ни одной страной¹¹. Этот Протокол направлен на создание международной правовой системы для регистрации и признания приоритетных претензий в целях возмещения активов (в случае неплатежеспособности должника) залогодержателей, таких как банки и арендодатели.

V. Выводы

14. За последнее десятилетие доля железнодорожного транспорта в инвестициях в транспортную инфраструктуру заметно выросла в Западной Европе, Российской Федерации, Турции, но снизилась в странах ЦВЕ. В 2009 и 2010 годах пакеты фискальных мер в ряде стран ЕЭК ООН, направленные на стимулирование роста, могут способствовать капиталовложениям в железнодорожную инфраструктуру. Ожидаемые финансовые ограничения в посткризисный период означают необходимость мобилизации частного финансирования для поддержания уровней инвестирования в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав. Проекты ГЧП могут снизить дефицит финансирования при условии, что проекты развития железнодорожной транспортной инфраструктуры станут более привлекательными для частных инвесторов, особенно в странах с переход-

⁹ В отличие от этого, в Соединенном Королевстве на долю железнодорожных проектов приходится значительная часть операций ГЧП.

¹⁰ Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования была принята в Кейптауне в 2001 году. Конвенция и Протокол по авиационному оборудованию к этой Конвенции вступили в силу в 2006 году. Протокол по железнодорожному подвижному составу был принят в Люксембурге в 2007 году. Подробную информацию см. на сайте <http://www.railworkinggroup.org/JIBFL_Fleetwood.pdf>.

¹¹ Для того чтобы вступить в силу, Протокол по железнодорожному подвижному составу должен быть ратифицирован по крайней мере четырьмя странами, а для того чтобы можно было начать применять предусмотренный в нем международный реестр, он должен быть сертифицирован Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

ной экономикой, не являющихся членами ЕС. Присоединение необходимого числа стран к Люксембургскому протоколу по железнодорожному подвижному составу может способствовать росту частного финансирования закупок подвижного состава.

Диаграмма 1

Доля железнодорожного сектора в инвестициях во внутренний транспорт (в %)

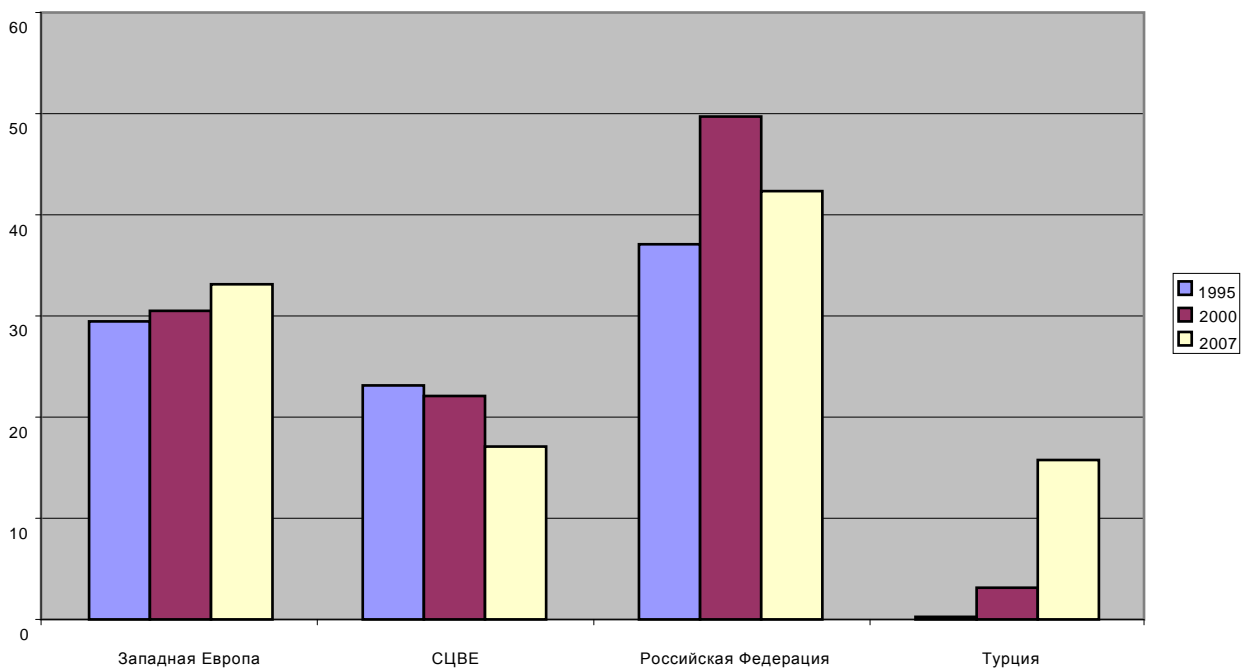
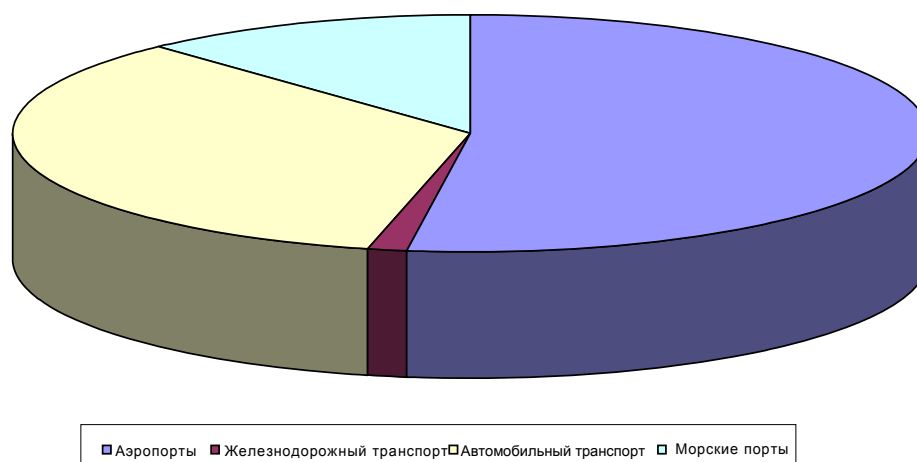


Диаграмма 2
Структура инвестиций ГЧП в транспортную инфраструктуру в странах
ЕЭК ООН с формирующейся рыночной экономикой, 1993–2007 годы (в %)



Источник: PPI database, World Bank.

Справочные материалы:

Andersson, M. (2007), Empirical Essays on Railway Infrastructure Costs in Sweden. Royal Institute of Technology, Stockholm.

CER (2009), Towards a Sustainable Railway Network: Annual Report 2008. CER, Brussels.

ITF (2009), Investment in transport infrastructure 1995-2007: Summary of aggregate trends, OECD/ITF, Paris.

Thompson, L. S. (2008), Railway Access Charges in the EU: Current Status and Developments since 2004, OECD/ITF, Paris.

UIC (2008), European Rail Infrastructure Masterplan (ERIM) 2007 Report, International Union of Railways, Paris.