

# Кризис финансирования программы TEN-T

**Предложенное Советом Европы сокращение инвестиций ставит под сомнение реальность транспортной политики ЕС, в частности в отношении программы Трансъевропейской транспортной сети.**

Затраты на реализацию программы создания и развития Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) на 2007–2014 гг. оцениваются в 140 млрд. евро. Европейская комиссия предложила выделять на этот период по 20 млрд. евро в год, но Совет Европы согласовал только 7 млрд. Это, по оценке Сообщества евро-

- высокоскоростной коридор на юго-западе Европы;
- высокоскоростной коридор на востоке Европы;
- грузовая линия Betuwe (рис. 1);
- коридор Лион — Триест — Дивача/Копер — Любляна — Будапешт — граница Украины;
- мультимодальный коридор Португалия/Испания — остальные страны Европы;
- линия Корк — Дублин — Белфаст — Странрар в Ирландии;
- постоянная транспортная связь через пролив Эресунн (рис. 2);
- Nordic Triangle: имеющая конфигурацию треугольника сеть автомобильных и железнодорожных сообщений стран Скандинавии;
- магистраль Западного побережья Великобритании (рис. 3);
- грузовой коридор Синиш/Альхесирас — Мадрид — Париж;
- коридор Париж — Страсбург — Штутгарт — Вена — Братислава;
- обеспечение технико-эксплуатационной совместимости высокоскоростных сообщений на Пиренейском полуострове;
- железнодорожный переход через пролив Фемарн-Бельт;



Рис. 1. Один из участков линии Betuwe

пейских железных дорог и компаний инфраструктуры (CER) и Ассоциации европейской железнодорожной промышленности (UNIFE), приведет к дальнейшей отсрочке выполнения большинства из 30 приоритетных проектов TEN-T, 22 из которых относятся к развитию сети железных дорог, и тем самым поставит под сомнение жизнеспособность транспортной политики ЕС в целом.

К числу приоритетных проектов в области железнодорожного транспорта относятся следующие:

- коридор Берлин — Верона/Милан — Болонья — Неаполь — Мессина — Палермо;
- высокоскоростная магистраль Париж — Лондон/Брюссель — Кёльн/Амстердам;

- коридор Афины — София — Будапешт — Вена — Прага — Нюрнберг/Дрезден;
- коридор Гданьск — Варшава — Брно/Братислава — Вена;
- коридор Лион/Генуя — Базель — Дуйсбург — Роттердам/Антверпен;
- автомобильно-железнодорожная связь Ирландия — Великобритания — континентальная Европа;
- коридор Rail Baltica: Варшава — Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки;
- коридор Eurocaprail: Брюссель — Люксембург — Страсбург;
- интермодальный коридор к портам Ионического и Адриатического морей.

По оценке CER и UNIFE, при бюджете 7 млрд. евро в год завершение формирования сети к 2020 г. абсолютно невозможно. Кроме того, такой уровень поддержки со стороны ЕС не может стимулировать участие в инвестиционном процессе ни железнодорожных администраций входящих в союз государств, ни тем более частного сектора.

Подготовленный CER и UNIFE документ «Современная инфраструктура — ключ к конкурентоспособности Европы» (Modern Infrastructure is Key to European Competitiveness) обосновывает необходимость политических соглашений в целях развития сети TEN-T и предлагает такие крупные технологические разработки, как Galileo (европейская спутниковая навигация) и ERTMS (европейская система управления движением поездов), финансировать за счет бюджета ЕС на исследовательские работы. Этот шаг рассматривается как один из возможных, направленных на расширение круга источников финансирования приоритетных проектов.

Согласно результатам одной из проведенных в рамках ЕС аналитических работ, реализация приоритетных проектов формирования TEN-T гарантирует объединенной Европе следующие выгоды:



Рис. 2. Мост через пролив Эресунн

- дополнительный рост валового внутреннего продукта (ВВП) на 0,2 – 0,3 % к 2020 г.;
- создание 1 млн. постоянных рабочих мест помимо 3 млн. временных, необходимых на период строительства;
- сокращение продолжительности поездки, эквивалентное экономии 8 млрд. евро в год;
- сокращение на 14 % потерь времени из-за перегрузки транспортных путей;
- снижение на 4 % объема вредных выбросов в атмосферу.

Современная инфраструктура необходима для развития конкурентоспособности в общеевропейских масштабах. CER и UNIFE отмечают, что программа TEN-T стоит в европейской повестке дня с 1990 г. К 1994 г. было одобрено 14 приоритетных проектов, в 2004 г. опубликован новый перечень из 30 проектов. С 1983 по 2006 г. на их реализацию выделено 7,1 млрд. евро. Результаты выполнения программы достаточно скромные — из проектов первого перечня выполнены только три, продвижение остальных серьезно отстает от графика. Так, проект коридора Лион — граница Украины до 2005 г. профинансирован на 5 %, что откладывает дату его завершения с 2010 до 2020 г.

Еще в отчете ЕС за 2003 финансовый год отмечалось, что страны-члены инвестировали в строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры менее 1 % своего ВВП, и этот уровень был самым низким за предыдущие 15 лет. И только треть этих достаточных скромных капитальных вложений была направлена на проекты TEN-T. Относительный уровень соответствующих инвестиций в 10 странах — новых членах ЕС несколько выше (1,2 % ВВП), но также недостаточен.



Рис. 3. Реконструированный участок магистрали Западного побережья

До настоящего времени частный сектор не проявлял активного интереса к инвестициям в железнодорожную инфраструктуру, главным образом из-за длительных сроков окупаемости.

Европейская комиссия предложила инновационное решение — создать гарантийный фонд для привлечения частного капитала к финансированию проектов TEN-T.

В этом фонде, управляемом Европейским инвестиционным банком, из бюджета программы TEN-T выделяется 1 млрд. евро для смягчения финансовых рисков частных инвесторов на начальных стадиях реализации проектов.

Однако эта схема, как подчеркивали CER и UNIFE, может не сработать при столь существенном сокращении бюджета программы TEN-T со стороны Совета Европы. Еще одним отрицательным фактором стала директива, согласно которой ЕС решил не полностью интернализировать внешние издержки автомобильного транспорта. Это решение умаляет возможности железнодорожных компаний в плане самостоятельных инвестиций в

модернизацию инфраструктуры. При искусственном поддержании платы за пользование автомобильными дорогами на низком уровне железные дороги также вынуждены сдерживать рост тарифов на перевозки, что не дает им возможности увеличивать инфраструктурные расходы.

В то же время идея финансирования новых транспортных технологий за счет научно-исследовательского бюджета ЕС позволит увеличить на 2 млрд. евро в год бюджет приоритетных проектов TEN-T и оказать решающее влияние на ход создания одного или двух ключевых транспортных коридоров. Такое предложение близко по духу к политике Совета Европы, в которой подчеркнута важность исследовательских и инновационных проектов, а также отражает ход реализации проекта ERTMS: этап чистых исследований завершен, а этап промышленного внедрения требует мобилизации потенциала в масштабах единого европейского продукта.

*European Rail Outlook, 2006, № 6, p. 14.*