

Инвестиционный пакет EIB для стран Центральной и Восточной Европы

Европейский инвестиционный банк (EIB) активно поддерживает мнение, что совершенствование железнодорожных связей является важным моментом для интеграции новых членов ЕС в общую систему. EIB основное внимание фокусирует на реконструкции и восстановлении инфраструктуры, хотя финансирование парка нового подвижного состава приобретает все большее значение.

Транспорт в целом, включая железнодорожный и автомобильный, представляет ключевой сектор интересов банка. Темпы экономического развития и глубина интеграции стран — членов ЕС тесно связаны со строительством и модернизацией транспортных сетей. Поскольку железные дороги во многих случаях оказывают более позитивное влияние на окружающую среду, чем автомобильные, их развитие, с точки зрения EIB, требует особого внимания.

Приоритетным банк считает финансирование отдельных элементов проектов Трансьевропейской транспортной сети, определенных в 1996 г. Европейским парламентом и Советом и впоследствии обновленных. Эта сеть играет решающую роль в обеспечении свободного перемещения грузов. С учетом взаимодействия всех видов транспорта она уже обеспечивает перевозки почти половины всех грузов и пассажиров в ЕС.

Потребности развития транспортной инфраструктуры в странах — новых членах ЕС идентифицированы совместно с Европейской комиссией и с учетом изменения транспортных потоков и потребностей в причастных странах. Обновленные директивы приняты Европейским парламентом и Советом в апреле 2004 г. и включают 30 приоритетных проектов TEN. Финансирование со стороны EIB по проектам TEN может достигать 75 % проектной стоимости, при том что обычно доля банка в финансировании не превышает 50 %. Банк также финансирует проекты развития систем городского транспорта и другие в области железнодорожного транспорта, если они имеют категорию требующих поддержки.

О внимании банка к проектам железных дорог в Восточной Европе говорит следующее. Около 40 % из 32 млрд. евро в недавно вошедших в ЕС странах приходится на проекты в транспортном секторе. Развитие железнодорожных связей имеет критическое значение для интеграции новых членов ЕС в единый рынок. Развитая железнодорожная сеть способствует

повышению безопасности и простоте поездки. В частности, реконструкция пригородных и городских железных дорог существенно усиливает мобильность рабочей силы и повышает уровень жизни.

Адекватные транспортные связи инвесторами рассматриваются как необходимое условие при планировании инвестиций, они способствуют выравниванию уровня благосостояния, положительно влияют на менее развитые регионы. Плотность железнодорожной сети в странах — новых членах ЕС относительно высокая: в среднем 57 км/1000 км², что несколько выше средней величины по ЕС. Однако плотность автомобильных дорог намного ниже: 3 км/1000 км² по сравнению с 18 км в ЕС. Соответственно, увеличение протяженности железнодорожных сетей не является приоритетом. Инвестиции фокусируются на усилении и реконструкции имеющихся линий с целью повышения скорости движения, на устранении узких мест и в целом на повышении эффективности и производительности сети. EIB также финансирует приобретение подвижного состава. Эта область в странах Центральной и Восточной Европы в ближайшее время потребует значительных инвестиций.

Банк проявляет интерес к усилению финансирования железнодорожного транспорта, в частности приоритетных проектов. По оценке EIB, в ближайшие годы на реконструкцию, гарантирующую успешную интеграцию в единый рынок транспортных сетей как автомобильного, так и железнодорожного транспорта, странам, недавно вошедшим в ЕС, и странам — кандидатам на вступление потребуется за счет фондов ЕС и EIB до 90 млрд. евро.

В этом контексте банк разработал особый подход, подкрепленный возможностями долгосрочного финансирования (на срок 20 лет и более), механизмами разделения рисков с другими инвесторами и мобилизации источников других банков или займов ЕС.

EIB поддерживает инновационные схемы финансирования, например частно-государственные партнерства, и накопил в этой области достаточный опыт во многих странах, в частности в Великобритании, Испании, Португалии и Греции.

Совместно с Европейской комиссией банк разработал инструмент под названием Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions), направленный на идентификацию и подготовку проектов для финансирования из фондов ЕС. Цель этой инициативы — обеспечить наиболее эффективное ис-

пользование финансовых возможностей ЕС, особенно в крупных инфраструктурных проектах, включая железные дороги, за счет использования опыта ЕИВ, накопленного за 45 лет финансирования проектов в малоразвитых районах.

ЕИВ в рамках «Европейской инициативы роста» планирует инвестировать до 50 млрд. евро до конца десятилетия. Пять приоритетных железнодорожных проектов относятся к странам — новым членам ЕС и предусматривают развитие следующих коридоров:

- Франция — Италия — Словения — Венгрия;
- Париж — Страсбург — Штутгарт — Вена — Братислава;
- Афины — София — Будапешт — Вена — Прага — Нюрнберг — Дрезден;
- Гданьск — Варшава — Брно — Братислава — Вена;
- Варшава — Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки (коридор Rail Baltica).

Любые проекты, в том числе в области железнодорожного транспорта, для получения финансирования со стороны ЕИВ должны быть экономически и технически целесообразными и соответствовать требованиям законоположений ЕС об охране окружающей среды и условиям получения займов.

В случае железных дорог процедура оценки проекта включает проверку соответствия директивам ЕС, имеющим отношение к так называемым железнодорожным пакетам. Критическими являются аспекты разделения функций управления инфраструктурой и эксплуатацией, а также поэтапного перехода на единую европейскую систему управления движением (ETCS/ERTMS).

Недавно вошедшие в ЕС страны имеют достаточно протяженные железнодорожные сети, нуждающиеся в реконструкции, чтобы отвечать требованиям экономического и социального развития. Гармонизированное развитие периферийных стран требует адекватных железнодорожных связей с ними. Вместе с тем поэтапная модернизация и реконструкция действующих железных дорог менее срочны, чем строительство новых автодорог, пока практически полностью отсутствующих в некоторых периферийных странах.

Подвижной состав становится все более важной сферой финансирования ЕИВ в силу двух факторов: стабильного увеличения числа новых операторов как пассажирских, так и грузовых перевозок, а также увеличения возраста эксплуатируемого подвижного состава, в частности в странах, недавно ставших членами ЕС. Позиции железных дорог в грузовых перевозках должны укрепляться, поскольку увеличение территории ЕС предполагает усиление потенциала перевозок на дальние расстояния и системных преимуществ железных дорог.

Пригородные перевозки, выполняемые на высоком уровне, особенно в крупных агломерациях, представляют фундаментальный фактор в реализации хо-

рошо сбалансированной и поддерживаемой транспортной стратегии. Хотя инициативы и решения по реализации мероприятий, инфраструктурных и эксплуатационных, направленные на развитие пригородных сообщений, и лежат в сфере влияния стран — членов ЕС, они попадают в категорию транспортных проектов, требующих поддержки, и могут получать финансирование за счет источников ЕИВ. Последний аспект особенно актуален для новых членов ЕС, поскольку позволит избежать последствий реализованной в послевоенные годы в Западной Европе транспортной политики, привязанной в основном к строительству автомобильных дорог.

Проекты в Восточной Европе

Банк ЕИВ участвует в финансировании нескольких крупных проектов по развитию железных дорог в странах Восточной Европы. В мае 2005 г. ЕИВ предоставил 27 млн. евро на проект развития коридора Будапешт — Лёкёшхаза (Венгрия), включающего реконструкцию участков длиной 131 км европейского коридора IV, проходящего из Берлина в Бухарест через Прагу и Будапешт. Проект устраняет узкие места и позволяет повысить скорость движения. Новая система сигнализации, отвечающая стандартам ETCS, обеспечит безопасность движения пассажирских поездов и доведет уровень железных дорог Венгрии до принятого в ЕС.

В ноябре 2003 г. ЕИВ предоставил займ 34 млн. евро на реконструкцию систем сигнализации и безопасности на линии Дивача — Копер в Словении, которая формирует часть европейского коридора V. Этот проект увеличит пропускную способность данного участка в расчете на перспективу.

В сентябре 2003 г. банк выделил 170 млн. евро на модернизацию железнодорожной инфраструктуры в Венгрии. Проект охватывал модернизацию трех станций и участков общей протяженностью 100 км двух европейских коридоров IV и V, важных для развития международных и местных сообщений.

ЕИВ финансировал и другие крупные проекты, включая реконструкцию магистральной линии E20 (Берлин — Варшава — Минск — Москва) на территории Польши — 440 млн. евро, модернизацию инфраструктуры и приобретение подвижного состава в Словакии (200 млн. евро) и реконструкцию участка длиной 216 км на чешском участке линии Варшава — Острава — Вена (200 млн. евро).

Большинство железнодорожных проектов, финансируемых при участии ЕИВ в Центральной и Восточной Европе, получали также поддержку из разных фондов ЕС, например Cohesion и Structural, или, в случае стран — кандидатов на вступление, по программам Phare и ISPA.