

Противодействие влиянию
пандемии Covid-19
на железнодорожный
транспорт в мире



Оглавление

Введение	3
1. Влияние пандемии на экономику и ж/д транспорт	4
92% европейских стран находились на карантине	4
–30% расходов домохозяйств	4
–2 процентных пункта ВВП за каждый месяц карантина.....	5
Падение объемов железнодорожных перевозок	5
2. Поддержка железнодорожных компаний в странах мира	7
Китай: переключение на ж/д как ответ на ограничения экспорта	7
Европа: «вирусная» монополизация	9
США: прямая помощь из бюджета	13
Индия: миграционный кризис и станции как центры помощи	17
3. Вложения в железнодорожную инфраструктуру в странах мира	19
Китай	19
Германия	20
США	21
Индия: коронавирус как шанс для ремонта путей.....	24
Выводы.....	26

Введение

Большинство стран ответили на распространение по миру коронавируса Covid-19 разного рода карантинными мерами.

Как правило, пакет мер включал ограничения на передвижение, что привело к резкому сокращению объемов пассажирских перевозок, в том числе железнодорожных. К примеру, в США, которые лидируют по числу зараженных, национальная железнодорожная пассажирская корпорация Amtrak уже в начале апреля заявила о падении пассажиропотока на 90% и обратилась за федеральной поддержкой для покрытия операционных расходов.

С начала мая страны постепенно снимают карантин, но удар, который уже получила мировая экономика, может привести к тому, что восстановление объемов перевозок будет происходить гораздо медленнее, чем снятие ограничений.

По всему миру для борьбы с возможной рецессией как одна из мер предлагается наращивание вложений в транспортную инфраструктуру.

Настоящий отчет посвящен обзору мероприятий, предпринимаемых в разных странах мира для текущей поддержки отрасли железнодорожных перевозок, а также для ускорения восстановления экономики путем реализации железнодорожных инфраструктурных проектов.

Отчет состоит из трех частей:

1. Оценки влияния пандемии на мировую экономику и падение перевозок.
2. Меры поддержки текущей деятельности железнодорожных перевозчиков в странах мира.
3. Стимулирующие государственные инвестиционные программы в странах мира.

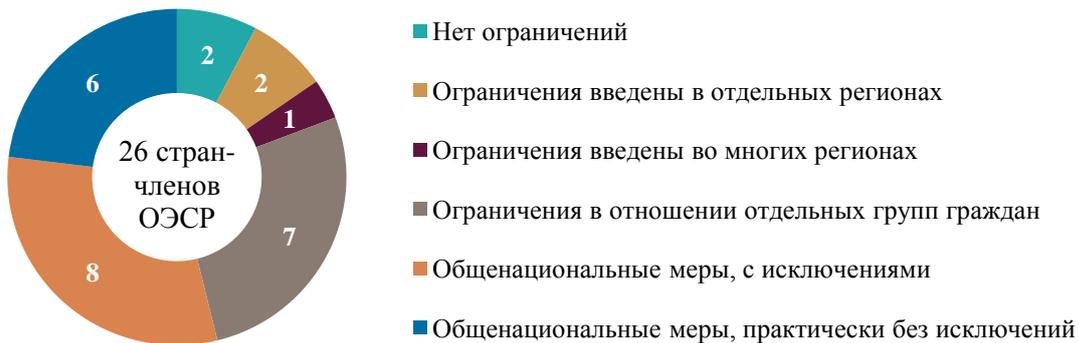
1. Влияние пандемии на экономику и ж/д транспорт

92% европейских стран находились на карантине

Из 26 входящих в ОЭСР стран только 2 не вводили те или иные карантинные меры.

Жесткость карантинных мер в Европе

(число стран, введших мероприятия определенной степени строгости)

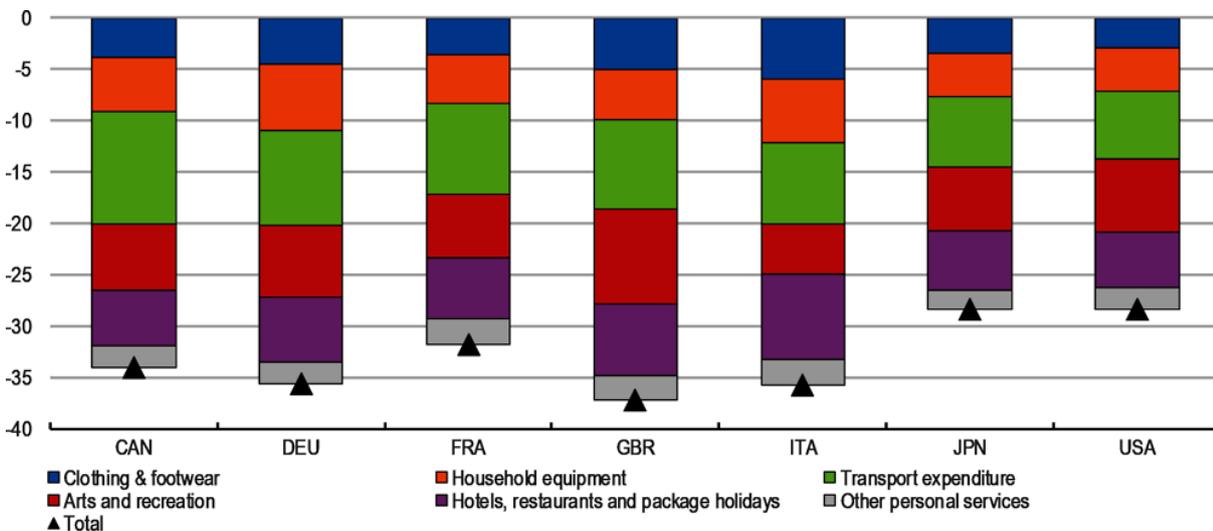


–30% расходов домохозяйств

По оценке Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), спрос домохозяйств в развитых странах из-за карантина немедленно сократился на 30–35%. Примерно **четверть общего сокращения расходов произошло за счет сокращения трат на транспорт**. Сокращение спроса в среднесрочной перспективе может оказать на экономику более негативное влияние, чем сам карантин.

Первоначальное сокращение потребительских расходов по странам, %.

Зеленым – сокращение транспортных расходов

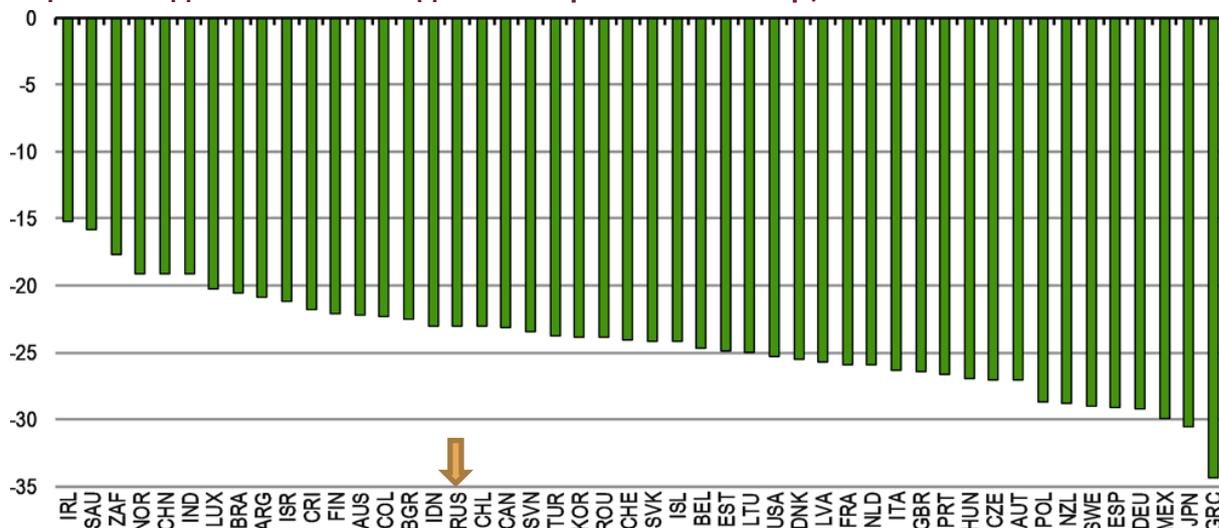


Источник: ОЭСР.

-2 процентных пункта ВВП за каждый месяц карантина

ОЭСР прогнозирует, что падение ВВП стран из-за карантина может составить от 15 до 34%. Ожидается, что меньше всего пострадают страны с высокой долей добывающей промышленности, такие как Саудовская Аравия, больше всего — страны с высокой долей туризма в ВВП (Греция). В России падение может составить 22–23%. Каждый месяц полного карантина «стоит» примерно два процентных пункта ВВП¹.

Оценка падения ВВП вследствие карантинных мер, %



Источник: ОЭСР.

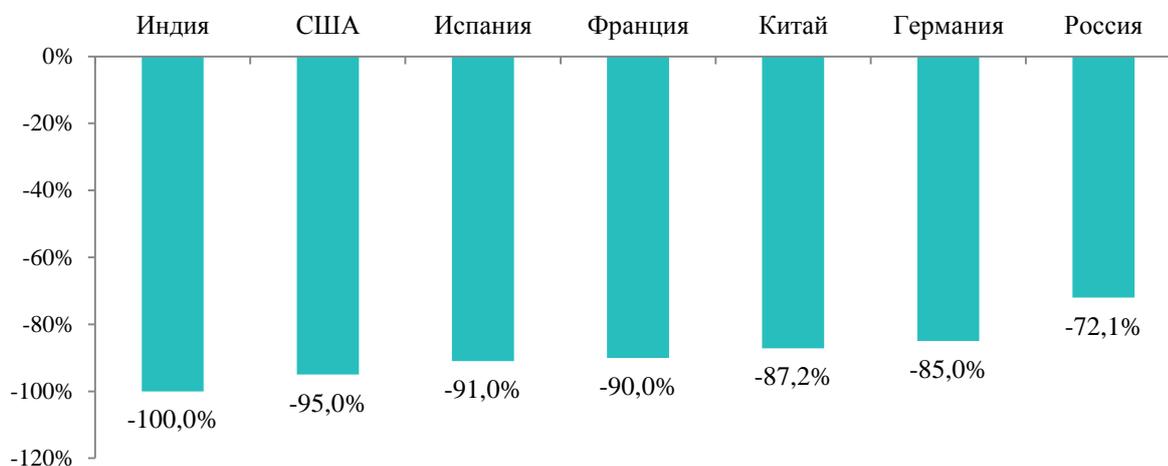
Падение объемов железнодорожных перевозок

На пике карантина падение объемов пассажирских перевозок составило от 70 до 100%. Различия в величине падения обуславливались главным образом разной жесткостью карантинных мер. Рекордсменом здесь служит Индия, где с 25 марта по 1 мая пассажирское железнодорожное сообщение было закрыто полностью.

Многие страны воспользовались падением перевозок для внепланового ремонта и модернизации железнодорожной инфраструктуры. Первенство здесь опять-таки принадлежит Индии, чья железнодорожная сеть работает в режиме хронической перегрузки и, как следствие, хронически откладываемого техобслуживания. За месяц Indian Railways провели работы на 12 тыс. км путей (18% всей ж/д сети страны).

¹ https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=126_126496-evgsi2gmqj&title=Evaluating_the_initial_impact_of_COVID-19_containment_measures_on_economic_activity.

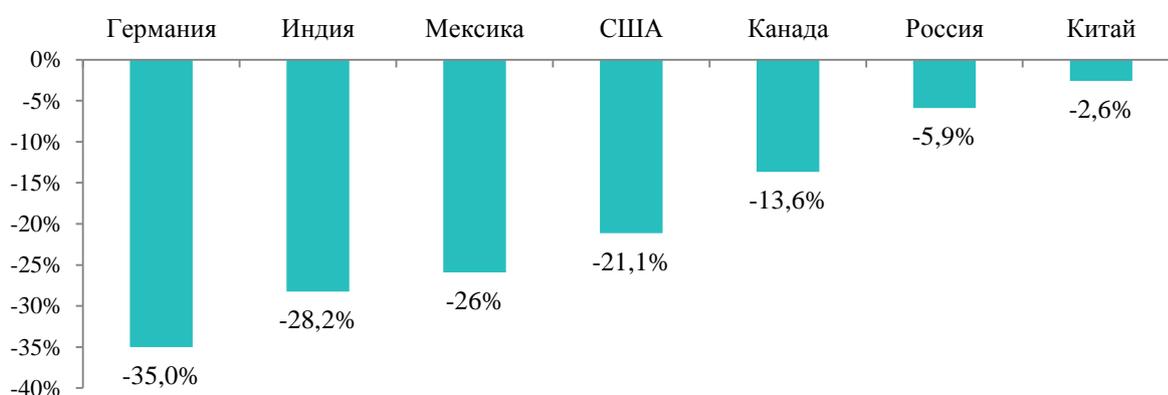
Падение пассажирских перевозок на пике карантина, месяц наибольшего падения к соответствующему месяцу прошлого года, %



Для большинства стран, включая Россию, месяцем наибольшего падения стал апрель, для Китая – февраль.

Грузовые перевозки сократились в значительно меньшей степени, а разброс между странами здесь был значительно выше. В Китае железные дороги компенсировали сокращение морского и воздушного экспорта, вызванного закрытием европейских портов и аэропортов. Как следствие, общий объем грузоперевозок практически не снизился (падение на 2,6%). Рост экспортных отправок контейнеров из Китая вызывал двукратный рост транзита на направлении «Восток — Запад» в России. Рост транзита и «мягкий» карантин привели к тому, что в России тоже падение было относительно небольшим — на 5,9%. Из всех рассмотренных стран больше всего сократились железнодорожные грузоперевозки в Германии, где были остановлены многие предприятия, в том числе автомобильные заводы.

Падение грузовых перевозок на пике карантина, месяц наибольшего падения к соответствующему месяцу прошлого года, %



Для большинства стран, включая Россию, месяцем наибольшего падения стал апрель, для Мексики и Канады – май.

2. Поддержка железнодорожных компаний в странах мира

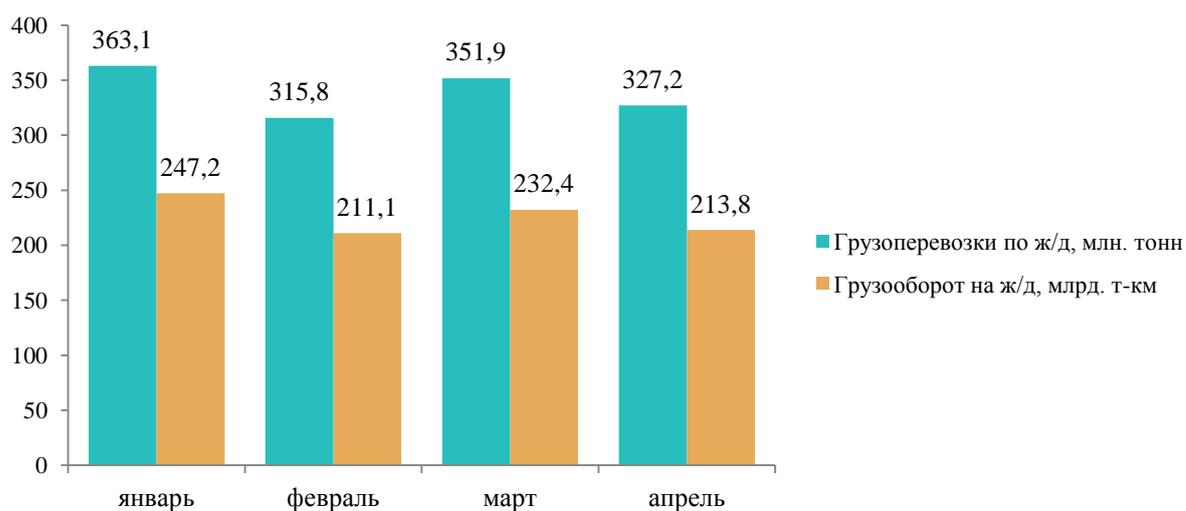
Китай: переключение на ж/д как ответ на ограничения экспорта

В Китае карантин был введен 23 января, на полтора месяца раньше, чем в других странах, и постепенно снимался, начиная с 25 марта, когда Европа, наоборот, ужесточала карантинные мероприятия, из-за чего китайский морской экспорт столкнулся с рядом ограничений. Китай ответил на них ускоренным развитием контейнерного транзита через Казахстан и Россию. Перевозки China Railway Express (занимается ускоренной доставкой контейнерных грузов) **возрастали даже в карантин**.

Ограничения внешнего спроса замедляют восстановление

В марте грузоперевозки и грузооборот на железных дорогах Китая выросли по сравнению с февралем, но в апреле опять сократились, несмотря на снятие ограничений. Если февральское снижение было связано с карантином в Китае, то апрельское — с карантином в Европе и вызванным им падением спроса на китайские товары. К апрелю 2020 г. грузоперевозки упали на 2,6%, а грузооборот на 10,2%, т.е. произошло сокращение средней дальности перевозок. Однако на фоне других стран падение выглядит незначительным.

Динамика грузооборота и грузоперевозок железнодорожным транспортом в Китае в январе-апреле 2020 г., %



Источник: National Bureau of Statistics of China.

При этом перевозки основного китайского железнодорожного перевозчика China Railway в апреле даже показали рост, увеличившись на 0,2% по сравнению с апрелем 2019 г. и достигнув 267 млн. тонн (82% всех перевозок). Помимо China Railway в Китае

есть железнодорожные линии под управлением местных правительств и частных предприятий².

50% рост контейнерных перевозок в Европу за апрель

В апреле объем перевозки грузов в Европу и обратно составил 88 тыс. TEU, что на 50% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, в том числе 53 тыс. TEU в Европу (+68%) и 35 тыс. TEU в обратном направлении (+29%). Из-за Китая общий объем контейнерных перевозок через Казахстан в январе-апреле увеличился на 12% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а на направлении Китай — Европа на 25%³. В России железнодорожный транзит грузов в апреле вырос на 40% к апрелю прошлого года, в том числе из Азии в Европу на 99,3%. Всего с января по апрель China Railway Express было перевезено 262 тыс. TEU, что на 27% больше, чем годом ранее⁴.

Рост объема контейнерных перевозок в Китае и контейнерного транзита на направлении Китай — Европа в России и Казахстане, апрель 2020 г. к апрелю 2019 г., %



В мае в Китае были открыты новые контейнерные маршруты из Ханьчжоу, Сучжоу и Шэньчжэня. На некоторых маршрутах из Китая объем отправок грузов в Европу за январь-май вырос на **72%** к сопоставимому периоду прошлого года⁵.

Благодаря этому в мае контейнерный транзит из Китая не просто продолжил рост, но рос с ускорением. Если за январь-апрель транзит на направлении Китай — Европа по сети РЖД вырос на 21,2% к уровню прошлого года, то за январь-май объемы транзита превысили прошлогодний уровень уже на 35%⁶.

² http://www.china.org.cn/business/2020-05/10/content_76027789.htm.

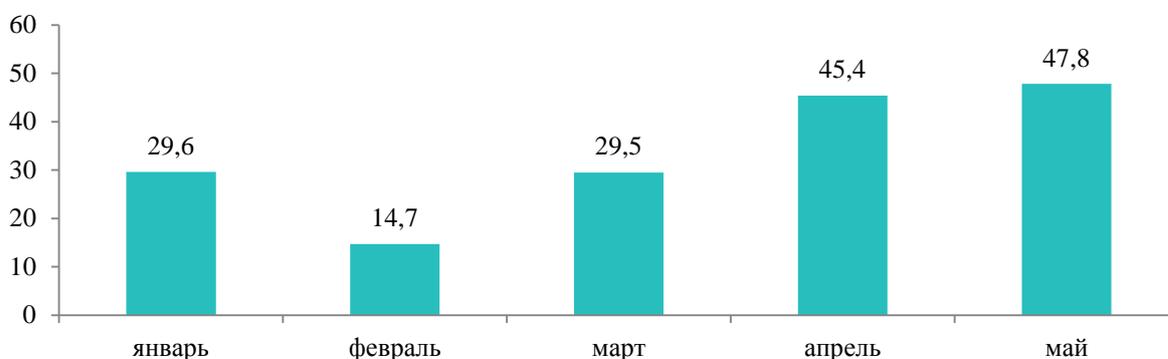
³ <https://kursiv.kz/news/rynki/2020-05/konteynerye-perevozki-cherez-kazakhstan-rastut>.

⁴ http://www.china-railway.com.cn/english/news/202005/t20200509_104259.html.

⁵ http://www.xinhuanet.com/english/2020-06/01/c_139104813.htm.

⁶ <https://gudok.ru/news/?ID=1507228>.

Объемы контейнерного транзита по сети ОАО «РЖД» на направлении Китай – Европа – Китай в январе-мае 2020 г., тыс. TEU



Источник: «Гудок», ОАО «РЖД», расчеты Аналитического центра.

–87,2% падение пассажирских перевозок на пике карантина

Из-за карантина в феврале 2020 г. железнодорожные перевозки пассажиров составили всего 12,8% от февраля 2019 г. С постепенным смягчением карантинных мер пассажиропоток стал восстанавливаться, но апрельские значения по-прежнему составляют лишь 36,5% объемов перевозки в апреле прошлого года.

Железные дороги стали частью общенациональных мер по контролю за распространением вируса: на входах в вокзалы были установлены камеры с тепловизорами и системой распознавания лиц, которые идентифицировали пассажиров с повышенной температурой и передавали информацию для их изоляции.

Европа: «вирусная» монополизация

Во многих европейских странах работает несколько железнодорожных перевозчиков. Как правило, это крупный национальный перевозчик и 2–3 частные компании, зачастую являющиеся «дочками» основных перевозчиков соседей.

На уровне Евросоюза в целом, несмотря на неоднократные обращения руководителей CER⁷ и UNIFE⁸, какая-либо «зонтичная» программа финансовой поддержки железнодорожного транспорта по состоянию на конец мая не принята. Вместо этого Европейская комиссия 3 апреля выпустила временное положение о мерах господдержки, которым разрешила странам-участницам вводить их самостоятельно (и за свой счет)⁹.

29 апреля был принят пакет мер, снижающих административную нагрузку: автоматическое продление срока действия ряда сертификатов, лицензий и разрешений,

⁷ Community of European Railway and Infrastructure Companies – Сообщество европейских компаний перевозчиков и управляющих инфраструктурой.

⁸ Union of European Railway Industries (UNIFE) – Союза предприятий европейской железнодорожной промышленности.

⁹ https://www.railfreight.com/policy/2020/04/21/eu-commission-there-are-possibilities-to-reduce-the-costs-of-rail/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202020-17.

приостановка некоторых периодических проверок. Также на 3 месяца был отсрочен дедлайн по включению в национальные законодательства нормативных требований ЕС по безопасности и эксплуатационной совместимости железных дорог¹⁰.

Председатель Европейской комиссии Урсула фон дер Ляйен 27 мая заявила: поддержка железнодорожного транспорта будет включена в план посткоронавирусного восстановления Евросоюза на 2021–2027 годы, на что представители отрасли заметили, что к тому времени частные перевозчики уже могут разориться, из-за чего выгоды от этой поддержки достанутся выжившим железнодорожным гигантам и еще больше усилят их¹¹.

Из-за отсутствия единой стратегии оперативной помощи страны ЕС стали помогать «своим» железнодорожникам самостоятельно, но поддерживают, как правило, только национального перевозчика. Это может привести к «выдавливанию» частных перевозчиков и иностранных конкурентов и повышению монополизации рынков.

Испания: лучшие маршруты на 10 лет — «своим»

В Испании еще до пандемии на 14 декабря 2020 г. была назначена либерализация железнодорожных перевозок, в ходе которой на рынок дальних пассажирских перевозок помимо национального перевозчика Renfe должны были прийти RielSfera (бренд французской государственной SNCF в Испании) и Ilsa (консорциум с участием итальянского государственного ж/д перевозчика Trenitalia).

В мае Национальное управление по рынку и конкуренции Испании (CNMC) приняло решение согласовать сделку между инфраструктурной компанией Adif и Renfe, по которой за Renfe на 10 лет закрепляется 70% высокоскоростных перевозок по 3 основным коридорам: 1) от Мадрида через Барселону до границы с Францией; 2) от Мадрида до Валенсии и Аликанте; 3) от Мадрида до Севильи и Малаги. Таким образом, лучшие маршруты оказались закреплены за национальным перевозчиком.

Имея гарантии дохода на 10 лет, Renfe сможет добиваться лучших условий по кредитам или выпустить облигации. Компания уже отказалась от ранее объявленных планов по запуску нового недорогого высокоскоростного поезда Avlo, планов по развитию питания в поездах и продолжает сокращать расходы. За первые 4 месяца 2020 года чистый **убыток Renfe составил 123 млн. Евро, в 26 раз больше, чем годом ранее**¹². В марте 2020 г. было перевезено 45,9% объемов марта 2019 г., а в апреле — только 9% докризисных значений.

Французская SNCF и итальянская Ilsa в ответ сообщили, что скорректируют свои планы экспансии на рынок испанских скоростных перевозок.

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-04-29-coronavirus-package-measures-support-transport-sector_en.

¹¹ <https://www.railwaygazette.com/policy/boost-for-rail-travel-and-clean-mobility-in-eu-recovery-plan/56618.article>.

¹² <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10569593/05/20/Renfe-ultima-un-plan-de-ajuste-tras-hundirse-en-perdidas-por-el-coronavirus.html>.

С самолета на поезд

В Испании поезд и самолет конкурируют непосредственно на 18 полуостровных маршрутах, по которым перевозят более 30,3 млн. пассажиров в год. 58,7% доли рынка принадлежит железнодорожному оператору (около 17,78 млн. пассажиров). Renfe рассчитывает использовать коронавирус для того, чтобы «переманить» с самолета еще 3,4 млн. пассажиров¹³.

Во Франции финансовая помощь Air France в размере 7 млрд. евро была предоставлена с условием, что компания откажется от рейсов продолжительностью менее 2 ч 30 мин по маршрутам, где есть четкая железнодорожная альтернатива (высокоскоростные поезда TGV). Air France будет вынуждена прекратить продажу билетов между Парижем и Лионом, Бордо и Нантом.

Зарядка электромобилей от ж/д сети

Испанская инфраструктурная компания Adif за 2 месяца карантина понесла убытков на 166 млн. евро. Кроме того, с приходом иностранных перевозчиков были связаны надежды на их инвестиции, которые теперь находятся под вопросом. В начале мая Президент Adif Изабель Пардо де Вера объявила о планах по строительству зарядок для электромобилей, которые питались бы от обычной сети постоянного тока на 3 кВ и от высокоскоростной сети переменного тока на 25 кВ¹⁴. Снижение объемов перевозок может привести к тому, что владелец инфраструктуры выйдет на рынок электроэнергии.

Франция: контроль над Eurostar и 2 млрд. евро недополученных доходов

Французский пассажирский перевозчик SNCF за 2 месяца карантина недополучил **2 млрд. евро** выручки. Если в среднем пассажиропоток сократился до 6–15% докризисных значений, то в сегменте наиболее доходных скоростных поездов TGV он упал до 1%. С 11 мая во Франции были введены послабления карантина, но гражданам нельзя было удаляться дальше 100 км от дома, поэтому именно TGV восстанавливаются в последнюю очередь. Эти потери прибавились к миллиардным потерям от забастовки, прошедшей зимой. SNCF объявила, что будет вынуждена сократить инвестиции, ужесточить эксплуатационные расходы, провести секьюритизацию определенных долгов и, вероятно, уволить часть персонала. В отличие от Air France и Renault компания пока не получила финансовой помощи от правительства.

Однако, когда в марте казначейство Великобритании объявило о намерении отказаться от своей доли (40%) в компании Eurostar, выполняющей перевозки между Лондоном, Брюсселем и Парижем по туннелю под Ла-Маншем, Еврокомиссия разрешила SNCF выкупить этот пакет. Таким образом, SNCF станет владельцем 95% акций Eurostar¹⁵.

¹³ <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10568730/05/20/El-Covid19-aviva-la-guerra-entre-el-avion-y-el-tren-por-el-mercado-domestico.html>.

¹⁴ <https://www.eleconomista.es/energia/noticias/10527848/05/20/Adif-licitara-un-sistema-de-recarga-de-coches-electricos-desde-las-catenarias.html>.

¹⁵ <https://www.railway-technology.com/news/newsfrances-sncf-gets-european-commission-approval-to-take->

Германия: помощь только для Deutsche Bahn

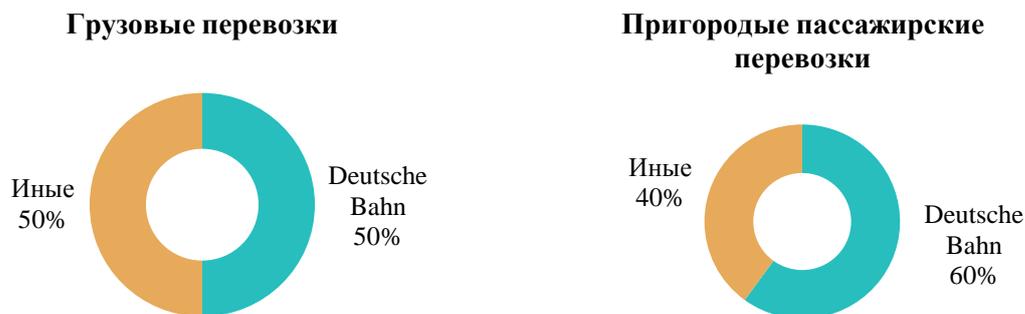
Как и во Франции, объемы пассажирских перевозок в Германии упали на 90%, что означает 2 млрд. евро недополученных доходов для Deutsche Bahn в 2020 году. Deutsche Bahn прогнозирует, что спрос вернется на прежний уровень только в 2022 году, что означает 11–13,5 млрд. евро недополученных доходов за 4 года и 400 млн. евро недополученной прибыли.

26 мая было подписано трехстороннее соглашение между федеральным Минтрансом, Deutsche Bahn и профсоюзами железнодорожников, по которому государство гарантирует осуществление ранее запланированных бюджетных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в полном объеме и поднимает разрешенный долговой лимит для компании с 25 до 30 млрд. евро, а Deutsche Bahn обязуется не выплачивать в 2020 году дивиденды, сократить расходы на 4–5 млрд. евро путем перевода сотрудников на неполный рабочий день и снижения бонусов. Профсоюзы соглашаются на это в обмен на гарантии сохранения рабочих мест¹⁶.

Кроме того, Правительство ФРГ рассматривает вопрос об увеличении капитала Deutsche Bahn на сумму от 4,5 до 6,7 млрд. евро.

Немецкие ассоциации Mofair, AllRail и NEE (Network of European Railways), представляющие независимых железнодорожных перевозчиков Германии, заявили, что государственная поддержка одной только Deutsche Bahn нарушает принцип справедливой конкуренции. Негосударственными перевозчиками в Германии выполняется 50% грузовых и 40% пригородных пассажирских перевозок¹⁷.

Доля негосударственных железнодорожных перевозчиков в Германии, %



Госпитали на колесах

Несколько европейских стран стали использовать скоростные поезда для доставки пациентов с Covid-19 из регионов с нехваткой мест в стационарах в регионы, обладающие необходимым коечным фондом. В Испании Renfe переоборудовала 3 поезда под медицинские нужды. По одному медицинскому высокоскоростному

over-eurostar-4578395/.

¹⁶ <https://www.railfreight.com/railfreight/2020/05/29/deutsche-bahn-forms-much-debated-support-pact-with-state/?gdpr=accept>.

¹⁷ <https://railway-news.com/anger-at-db-only-german-railway-alliance/>.

поезду оборудовали Италия, Франция, Великобритания¹⁸. Но наибольший масштаб достигнут в Индии: там в госпитали на колесах переоборудован 5231 вагон.

США: прямая помощь из бюджета

2,2 трлн. долларов на поддержку экономики в рамках Cares act

США оперативно отреагировали на ожидаемые экономические последствия коронавируса: уже 27 марта президент США Дональд Трамп подписал «Закон о коронавирусной помощи, восстановлении и экономической безопасности» (Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act). Общий объем федеральной поддержки составит **2,2 трлн. долларов США**, или 10% ВВП страны.

Уже к маю Демократическая партия разработала новый законопроект «Всеобъемлющий закон о чрезвычайных мерах по восстановлению экономики и здоровья» (The Health and Economic Recovery Omnibus Emergency Solutions Act, HEROES Act) объемом 3 трлн. долларов США, однако в нем пока дополнительные меры поддержки железнодорожного транспорта не содержатся. Кроме того, ряд наблюдателей высказывают сомнения, что он вообще будет поддержан в сенате¹⁹.

520 млн. долларов на поддержку железнодорожных рабочих

В отличие от среднестатистического американского рабочего железнодорожники получают пособие по безработице не через государственные программы, а через программу страхования от безработицы на железной дороге Railroad Unemployment Insurance Act (RUIA), управляемую железнодорожным пенсионным советом США (U.S. Railroad Retirement Board, RRA). CARES Act предусматривает специальные меры для их социальной защиты²⁰:

- 50 млн. долларов на отмену 7-дневного периода ожидания, в течение которого ранее нельзя было подавать заявление на пособие по болезни или безработице;
- 425 млн. долларов на увеличение пособия по безработице за счет дополнительного пособия в размере 600 долларов США в неделю, действующего до 31 июля 2020 г.;
- разрешение RRB использовать примерно 130 млн. долларов из оставшихся средств, ранее выделенных для борьбы с рецессией по закону 2009 года «О восстановлении и реинвестировании» для предоставления расширенных льгот до 31 декабря 2020 г.;
- выделение RRB 5 млн. долларов на дополнительные административные расходы.

¹⁸ <https://www.citylab.com/transportation/2020/05/coronavirus-hospital-beds-medical-trains-italy-france-spain/612328/>.

¹⁹ <https://www.fox2detroit.com/news/house-passed-heroes-act-with-3t-in-relief-for-michigan-cities-meets-opposition-in-senate>.

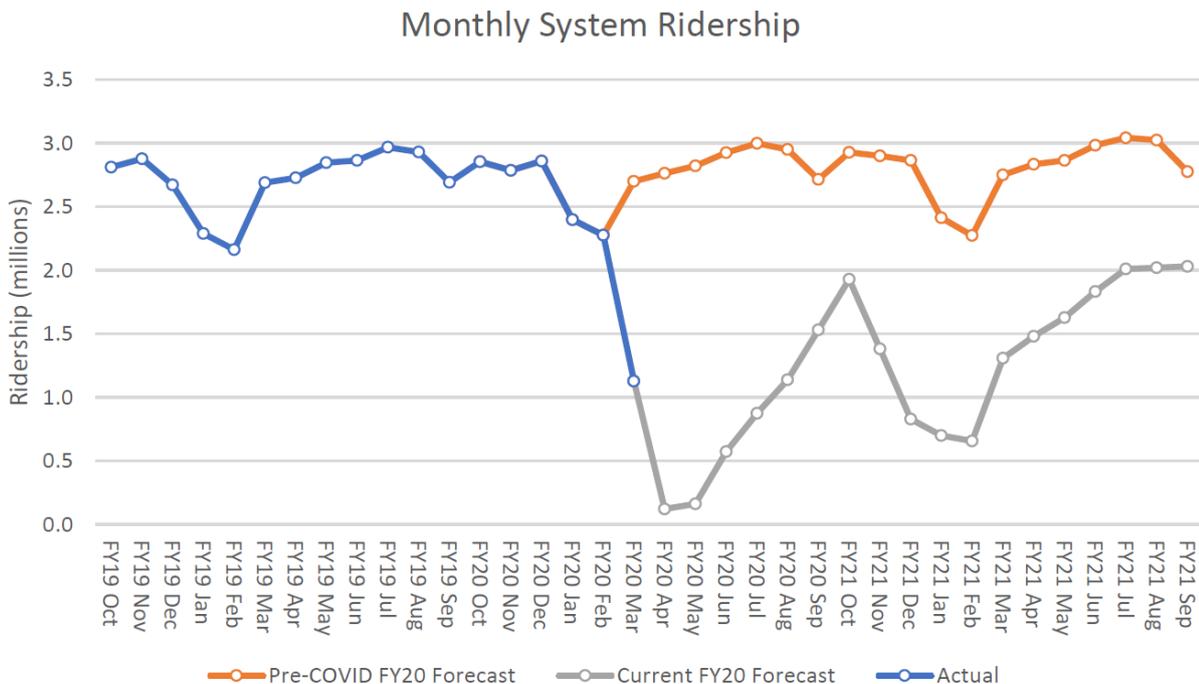
²⁰ <https://www.aar.org/news/railroads-applaud-relief-for-unemployed-rail-workers/>.

Эти меры уже показали свою необходимость, так как, к примеру, национальный пассажирский перевозчик Amtrak объявил, что вынужден к октябрю сократить 20% штата, который составляет 18 тыс. работников. Другие перевозчики вероятнее всего пойдут на сопоставимые сокращения.

1 млрд долларов на компенсацию потерь от сокращения пассажиропотока

В рамках CARES act федеральная железнодорожная администрация (The U.S. Federal Railroad Administration (FRA)) выделила 1 млрд. долларов финансирования для национальной железнодорожной пассажирской корпорации Amtrak на покрытие операционных расходов в качестве неотложной помощи. Из-за эпидемии число пассажиров Amtrak сократилось на 95%.

Падение железнодорожных пассажирских перевозок в США



Источник: Amtrak²¹.

Amtrak прогнозирует, что в 2021 году объем перевозок составит 16 млн. пассажиров, в 2 раза меньше, чем в 2019 году. Из-за этого **убытки компании, по прогнозу, вырастут в 48 раз**: с -29 до -1390 млн. долларов. Чтобы не допустить столь значительных потерь, Amtrak обязуется сократить расходы на 500 млн. долларов в 2021 году, в том числе 350 млн. долларов путем увольнения 20% сотрудников.

Amtrak спонсируется из федерального бюджета и в феврале 2020 г. запрашивала на 2021 финансовый год (который в Америке начинается 1 октября) грант в размере

²¹ <https://media.amtrak.com/wp-content/uploads/2020/05/Amtrak-Supplemental-FY21-Funding-Letter-to-Congress-Final-Signed-5.25.20.pdf>.

2040 млн. долларов. Уже 27 мая Amtrak обратилась в конгресс США с письмом о том, что ранее запрошенный грант на 2021 год надо увеличить на 1475 млн. долларов²².

Штаты не справляются с поддержкой пригородных перевозок

Из запрошенных Amtrak у федерального правительства дополнительно 1475 млн. долларов **489 млн.** требуется на замену субсидирования из бюджетов штатов. В отличие от дальнего следования, где Amtrak является монополистом, пригородные маршруты либерализованы и выполняются множеством локальных перевозчиков. Amtrak обслуживает 28 таких пригородных маршрутов плюс движение по Северо-Восточному коридору — самой загруженной пассажирской линии США между городами Вашингтон и Бостон. Эти маршруты на 70% финансировались от продажи билетов и на 30% — субсидиями из бюджетов штатов. Теперь из-за падения пассажиропотока нужно или резко увеличить субсидии, или закрыть маршруты. Amtrak запросил помощь у федерального правительства, так как бюджеты штатов не справляются с дополнительной нагрузкой.

Совокупный объем дополнительной потребности на поддержание пригородных перевозок кратно выше, но в силу многочисленности локальных перевозчиков определить его не удалось.

120 дней исключений из требований к безопасности движения

Грузовые перевозки в США либерализованы и выполняются сотнями перевозчиков, входящими в две ассоциации:

- Association of American Railroads (AAR) объединяет 7 американских железных дорог первого класса, составляющих национальную железнодорожную сеть, а также железные дороги Канады и Мексики и национального пассажирского перевозчика Amtrak. В ассоциацию также входят пассажирские железные дороги и железные дороги, не относящиеся к 1 классу, вагоновладельцы, а также производители железнодорожной техники и оборудования;
- American Short Line and Regional Railroad Association (ASLRRA), под управлением 603 членов которой находится 29% (по другим данным — 32%) ж/д сети Америки. Главным образом, это подъездные пути от предприятий и небольших населенных пунктов к национальной ж/д сети²³.

Федеральная железнодорожная администрация Минтранса США в конце марта установила ряд исключений из требований к безопасности грузовых железнодорожных перевозок. Первоначально исключения были установлены на 2 месяца, но в конце мая администрация продлила их действие еще на 2 месяца в ответ на настойчивые просьбы ассоциаций железнодорожников. Снижение требований к безопасности сокращает расходы перевозчиков, что снижает ущерб от сокращения грузоперевозок²⁴.

²² <https://www.railway-technology.com/news/amtrak-requests-additional-1-475bn-funding/>.

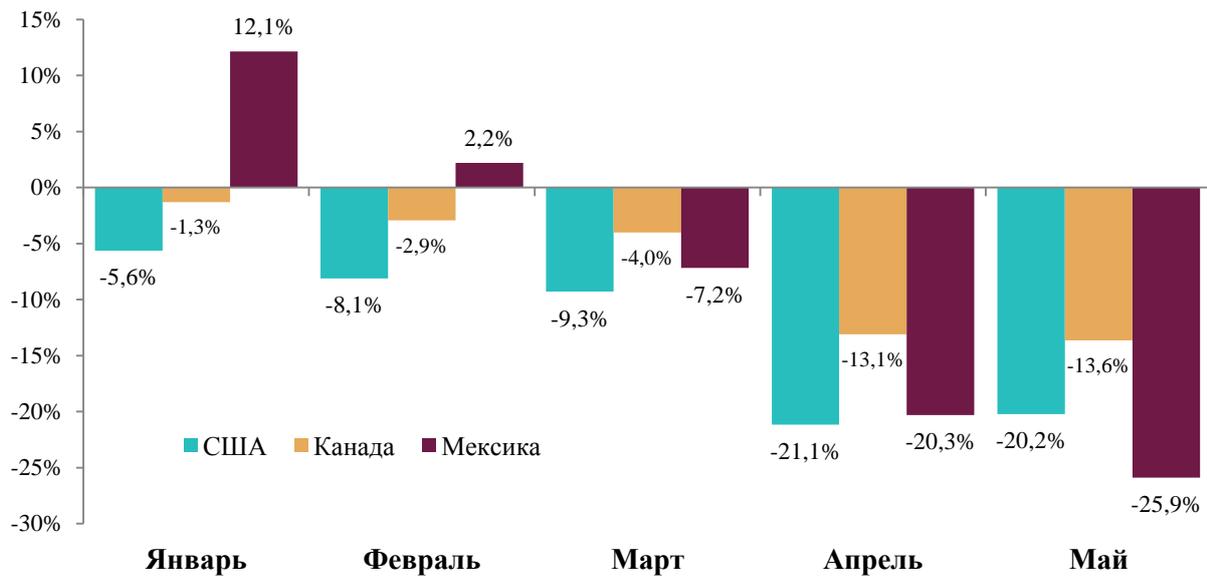
²³ <https://www.aslrra.org/>.

²⁴ https://www.progressiverailroading.com/federal_legislation_regulation/news/FRA-extends-temporary-safety-reg-waiver-for-freight-railroads--60554.

-21% грузоперевозок в США

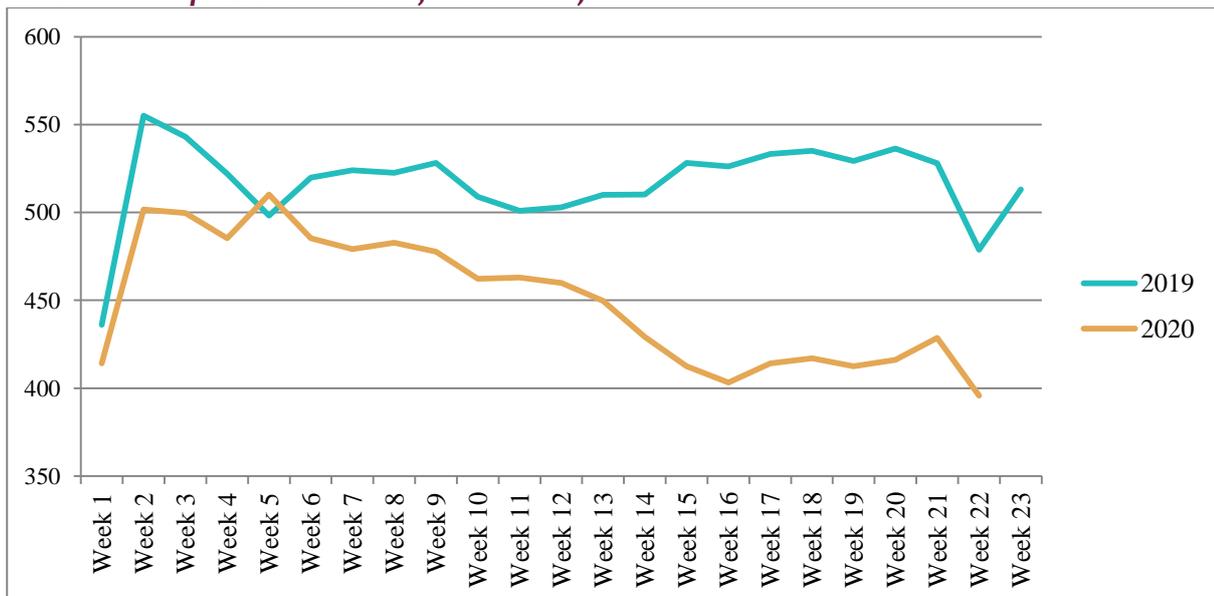
По данным AAR, погрузка на железных дорогах в апреле в США оказалась на 21% меньше, чем годом ранее, в Канаде падение составило 13%, в Мексике 20%. По итогам мая ситуация в США и Канаде практически не изменилась, а в Мексике спад продолжился, майские значения оказались уже на 26% меньше, чем годом ранее.

Снижение грузоперевозок, месяц к соответствующему месяцу 2019 года, %



Источник: Association of American Railroads ²⁵.

Объемы грузовых железнодорожных перевозок в США (погружено вагонов + контейнеров за неделю, тыс. ед.)



Источник: Association of American Railroads.

²⁵ <https://www.aar.org/data-center/rail-traffic-data/>.

Индия: миграционный кризис и станции как центры помощи

5 недель полной остановки пассажирского движения

Индия выбрала путь жесткого карантина, что на железной дороге выразилось в полном запрете дальнего пассажирского железнодорожного сообщения на 5 недель: с 25 марта по 1 мая. Поскольку о карантине было объявлено всего за 4 часа до начала действия (в 8 вечера 24 марта), большинство рабочих-мигрантов не успело вернуться домой до отмены поездов. Это привело к крупнейшему со времен раздела британской Индии на Индию и Пакистан в 1947 году миграционному кризису: миллионы мигрантов пытались добраться до мест жительства самостоятельно, так как не были обеспечены средствами к существованию на время закрытия производств.

С 1 мая пассажирское движение стало восстанавливаться, но только чтобы вернуть мигрантов домой (спецпоезда *Shramik*). При этом для открытия маршрута между индийскими штатами оба штата должны подать заявку. По мере снижения потребности маршруты закрывались обратно. С 1 мая по 6 июня было выполнено 4286 рейсов, которыми было перевезено порядка 5,8 млн. трудовых мигрантов²⁶.

С 12 мая было восстановлено 15 регулярных маршрутов между Дели и столицами штатов. С 1 июня открылись еще 100 маршрутов. Каждый маршрут обслуживается парой поездов, т.е. в настоящее время из порядка 13 тыс. пассажирских поездов работают всего 230. Половина из этих 230 поездов курсируют с отставанием от расписания более 2 часов, так как согласно введенным правилам у всех пассажиров перед посадкой требуется не только замерять температуру и проверять рассадку в соответствии с правилами социального дистанцирования, но и проверять наличие в смартфонах пассажиров специального правительственного приложения *Aarogya Setu*. Все это критическим образом замедляет посадку в вагоны²⁷.

Indian Railways оценили объем недополученных от пассажирских перевозок доходов за апрель-май примерно в 90 млрд. рупий (81,8 млрд. рублей).

260 тыс. обедов ежедневно нуждающимся

Закрытие производств оставило многих работников, особенно рабочих-мигрантов, без средств к существованию. Силами индийских железнодорожников была развернута сеть приготовления и раздачи бесплатной еды. За апрель было роздано 3 млн. обедов. Кроме того, Министерство путей сообщения обязало кухни всех железных дорог обеспечить поставку администрациям штатов по 260 тыс. обедов ежедневно по фиксированной цене 15 рупий, для того чтобы администрации штатов своими силами раздавали их нуждающимся²⁸.

С начала мая Indian Railways не только перевозили мигрантов домой, но и кормили их в пути. С 1 по 28 мая пассажиры получили 8,5 млн. бесплатных обедов и 12,5 млн.

²⁶ <https://www.hindustantimes.com/india-news/58-lakh-migrant-workers-ferried-to-native-places-till-date-over-4-000-shramik-special-trains-operated-indian-railways/story-CfAp4jVulSSQPYY88qUiVL.html>.

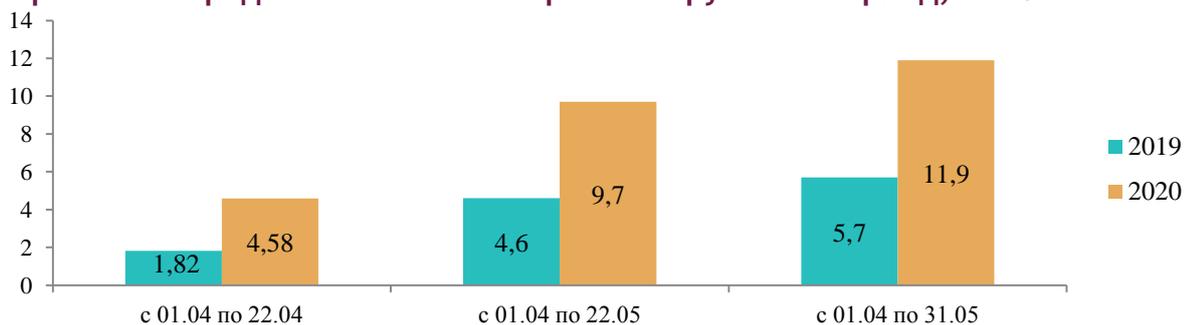
²⁷ <https://www.india.com/business/only-230-trains-running-instead-if-13000-maintain-punctuality-says-railway-board-4051283/>.

²⁸ <http://www.indianrailways.gov.in/HindiMagazine/IRApril2020.pdf>.

бутылок питьевой воды.

Кроме того, участвуя в развертывании общегосударственных мер гуманитарной помощи, железные дороги увеличили перевозки зерновых более чем в 2,5 раза: в 2019 году с 1 по 22 апреля было перевезено 1,82 млн. тонн, а в 2020 году — 4,58 млн. тонн. Возможности для столь масштабной помощи обусловлены тем, что Indian Railways финансируются государством и могут использовать перекрестное субсидирование т.к. осуществляют и грузовые, и пассажирские перевозки.

Перевезено продовольственных зерновых грузов за период, млн. тонн



5231 вагон переоборудован в госпитали

В Индии железнодорожная инфраструктура используется для усиления медицинской: 5231 вагон был переоборудован в стационары для больных с легкой формой заболевания, 215 железнодорожных станций также превращены в амбулатории. Из них 85 станций снабжаются медикаментами силами железной дороги, 130 находятся на снабжении штатов²⁹. Госпитали укомплектованы 2,5 тыс. врачей и 35 тыс. младшего медицинского персонала. Также в ведомственных больницах Министерства путей сообщения выделено 5000 коек для больных с коронавирусом. Кроме того, железные дороги развернули собственное производство средств индивидуальной защиты, чтобы обезопасить своих рабочих.

Заморозка цен на грузовые перевозки

Правительством Индии было принято решение заморозить все цены на железнодорожные грузовые перевозки на период с 22 марта по 3 мая 2020 г. Кроме того, с 24 марта по 30 апреля была отменена плата за перевозку пустых контейнеров и погрузочных поддонов³⁰. Эти меры должны были поддержать экономическую активность и объем грузоперевозок.

Несмотря на них, за апрель-май 2020 г. из-за сокращения грузовых перевозок объем недополученных доходов Indian Railways составил 82,8 млрд. рупий (75,3 млрд. рублей). Из-за того, что в первую очередь сократились перевозки наиболее доходных грузов, а перевозки зерна по заниженным тарифам даже возросли, выручка сократилась больше, чем объемы: по сравнению с апрелем-маем 2019 г. было погружено на 28,2% меньше тонн грузов и получено на 38,2% меньше выручки³¹.

²⁹ <http://www.indianrailways.gov.in/HindiMagazine/IRMay2020.pdf>.

³⁰ <http://www.indianrailways.gov.in/HindiMagazine/IRApril2020.pdf>.

³¹ <https://www.news18.com/news/india/railway-freight-earnings-dip-by-rs-8283-crore-during-covid-19->

3. Вложения в железнодорожную инфраструктуру в странах мира

Инфраструктурные инвестиции считаются классическим способом противодействия рецессии, но их объем зависит от финансовых возможностей стран и их оценок длительности карантинных мер. Общим трендом является стремление еще более ускорить проекты со скорым сроком завершения, чтобы быстрее получить отдачу. Ускорению строительных и ремонтных работ способствует временное сокращение объемов перевозок. Государственные железнодорожные компании в целом быстрее восстанавливают и наращивают объемы работ, в то время как инвестиционные программы частных перевозчиков сдерживаются падением доходов и сложной процедурой получения государственных субсидий.

Китай

Сразу после снятия карантина Минтранс КНР потребовал ускорить работы на основных инфраструктурных проектах, чтобы поддержать инвестиции в транспортное строительство. К концу мая было возобновлено строительство 99,7% проектов.

–9% инвестиций в ж/д инфраструктуру за первые 4 месяца

За январь-апрель 2020 г. в ж/д инфраструктуру Китая вложено 147,7 млрд. юаней, что на 9% меньше, чем за тот же период прошлого года. Китайский лидер в области железнодорожного строительства China Railway Group Limited отчитался о падении чистой прибыли на 6,72% по итогам I квартала 2020 г. Однако уже в апреле 2020 г. инвестиции в основные фонды национальных железнодорожных проектов составили 67,8 млрд. юаней, увеличившись на 10,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и почти удвоившись по сравнению с показателем в марте. Во II квартале 2020 г. объем капиталовложений в основные фонды в сфере железных дорог может достичь 229,8 млрд. юаней с приростом на 4,1%³².

+100 млрд. юаней (14 млрд. долларов) в железнодорожное строительство

Китайские железные дороги (China State Railway Group Co. Ltd.) объявили о намерении вложить дополнительно 100 млрд. юаней в строительство прибрежных высокоскоростных и ж/д линий между городами. 50 млрд. предоставит правительство КНР, еще на 50 млрд. компания планирует выпустить облигации³³.

lockdown-shows-data-2651943.html.

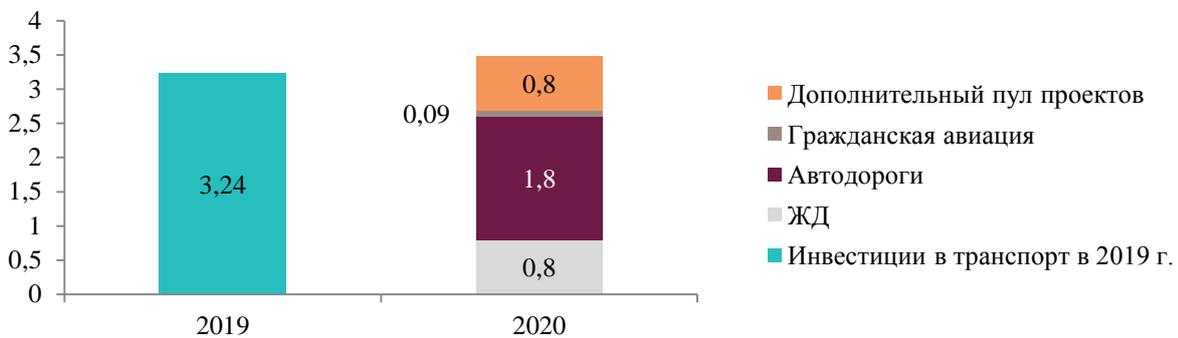
³² <https://gudok.ru/news/?ID=1506408>.

³³ <https://www.caixinglobal.com/2020-05-25/china-announces-14-billion-for-intercity-high-speed-rail-projects-101558745.html>.

+800 млрд. юаней (113 млрд. долларов) дополнительных вложений в транспортную инфраструктуру в 2020 году

В 2019 году инвестиции в транспортную инфраструктуру составили в КНР 3,24 трлн. юаней, из них 803 млрд. в ж/д инфраструктуру. В 2020 году ожидается 2,7 трлн. юаней инвестиций, в том числе 800 млрд. юаней (113 млрд. долларов) в железнодорожную инфраструктуру, но Минтранс КНР подготовил дополнительный пул проектов объемом еще 800 млрд. С учетом него вложения в инфраструктуру превзойдут уровень 2019 года.

Вложения в транспортную инфраструктуру, трлн. юаней



1,9 млрд долларов стоимость соглашения о реконструкции Китая ветки Будапешт — Белград

19 мая венгерский парламент одобрил детали контракта на реконструкцию 150-километровой ветки Будапешт — Белград. 85% расходов (1,78 млрд. долларов) профинансирует китайский Exim Bank в виде 20-летнего займа под 2,5% годовых. Поскольку строительство будет вестись китайскими подрядчиками, фактически это означает финансовую поддержку китайской железнодорожностроительной отрасли.

Несмотря на пандемию, продолжается строительство и других международных ж/д проектов, таких как железная дорога Китай — Лаос, ветка Момбаса — Сува в Кении и др.

Показательно, что контракт на высокоскоростную железную дорогу между Таиландом и Китаем, который планировали подписать в октябре 2020 г., из-за пандемии собираются подписать **раньше**³⁴.

Германия

+28 млрд. евро на транспорт и цифровизацию

В начале 2020 года, до эпидемии коронавируса, Правительство ФРГ и Deutsche Bahn подписали соглашение об инвестициях в железнодорожную инфраструктуру в размере

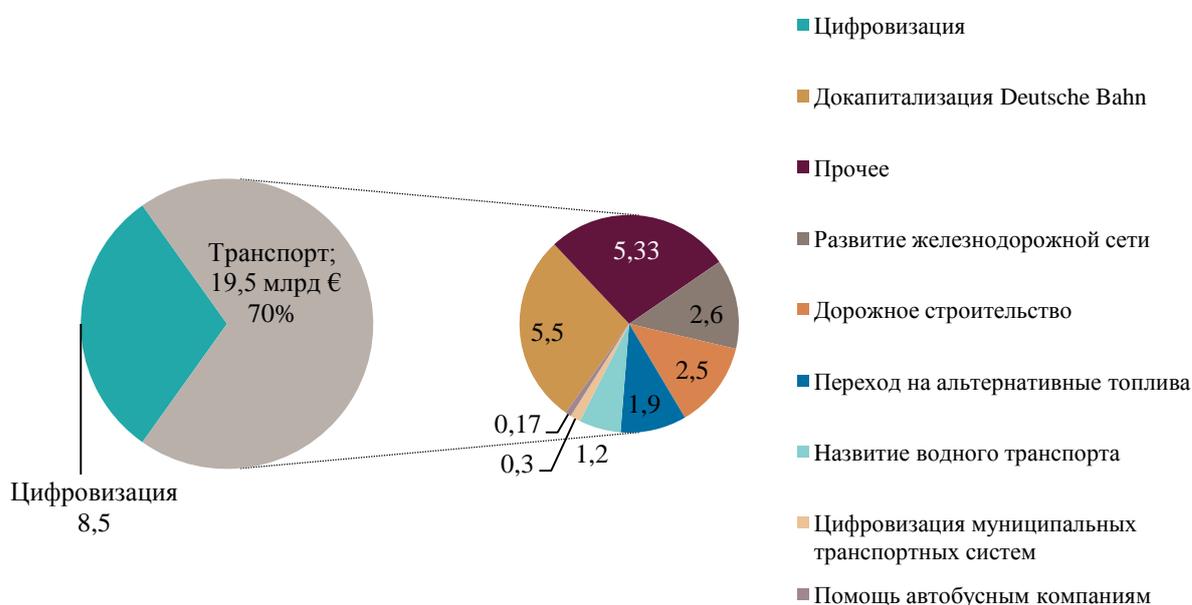
³⁴ http://www.china.org.cn/business/2020-05/26/content_76090632.htm.

86 млрд. евро в течение 10 лет, из которых 62 млрд. выделяет правительство и 24 млрд. — Deutsche Bahn³⁵.

30 мая 2020 г. Минтранс ФРГ анонсировал план дополнительных капвложений в транспортную и цифровую инфраструктуру «Investment Future Mobility» объемом **28 млрд. евро**³⁶. Из 28 млрд. 70% планируется направить на развитие транспорта, включая докапитализацию Deutsche Bahn в размере 5,5 млрд. евро и инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в размере 2,6 млрд. евро.

Предложения Минтранса станут объектом обсуждения в Парламенте, по итогам которых размер поддержки может быть скорректирован.

Предложения Минтранса ФРГ о дополнительных инвестициях в цифровую и транспортную инфраструктуру



США

Инициатива Трампа на 2 трлн. долларов

31 марта, через 3 дня после подписания беспрецедентного пакета помощи CARES act объемом 2 трлн. долларов США, президент Дональд Трамп заявил, что стране необходим план вложений в инфраструктуру объемом еще 2 трлн. долларов, для того чтобы простимулировать экономику. До настоящего времени эта инициатива не получила дальнейшего развития, но в последние недели было объявлено о крупных

³⁵ <https://www.globalrailwayreview.com/news/95347/modernisation-programme-approved-german-rail-network/>.

³⁶ <https://www.dw.com/en/german-transport-minister-proposes-massive-infrastructure-package-report/a-53627878>.

федеральных инвестициях в железнодорожную инфраструктуру в рамках ряда других программ — как продолжающихся, так и вновь начатых.

302,6 млн. долларов трансфертов штатам на ж/д инфраструктуру

Федеральная железнодорожная администрация (FRA) 27 мая объявила о выделении 302,6 млн. долларов на софинансирование 12 проектов в области железнодорожной инфраструктуры, реализуемых в 9 штатах в рамках федеральной программы «Состояние хорошего ремонта» (State of Good Repair Program). Всего в рамках федеральных расходов на 2020 год на эту программу выделено 396 млн. долларов, оставшиеся 93,4 млн. будут распределены по итогам отбора заявок 2020 года³⁷.

63 миллиона из этих 302 направлены на модернизацию критически важной инфраструктуры Северо-восточного коридора (Northeast Corridor (NEC)) — самой загруженной пассажирской линии в США, соединяющей Бостон и Вашингтон, по которой до пандемии ежедневно проходили 2000 поездов, перевозящие 800 тыс. пассажиров.

Схема Северо-восточного коридора



Источник: gatewayprogram.org.

³⁷ <https://railroads.dot.gov/newsroom/press-releases/us-transportation-secretary-elaine-l-chao-announces-3026-million-state-0>.

При этом общий объем расходов на модернизацию всего коридора оценивается в 42 млрд. долларов. В 2008 году была создана комиссия северо-восточного коридора (Northeast Corridor Commission (NECC) с целью распределения расходов. В Комиссию вошли представители штатов, по территории которых проходит коридор, а также города Вашингтон, Amtrak и Министерство транспорта США. Общими усилиями члены комиссии вкладывают в модернизацию коридора примерно 1 млрд. долларов ежегодно.

22 млн. долларов на повышение качества пассажирских перевозок

Минтранс США 5 мая выделил 22 млн. долларов на три проекта развития междугородних железнодорожных пассажирских перевозок, которые в совокупности охватывают 8 штатов. Гранты выделены в рамках программы Restoration and Enhancement (R&E), которая, в свою очередь, является частью Закона об улучшении наземных перевозок (Fixing America's Surface Transportation Act), принятого еще в конце 2015 года. Этим законом было предусмотрено вложить в развитие автомобильной и железнодорожной инфраструктуры 305 млрд. долларов в течение 2016–2020 годов.

Все проекты-победители нацелены на повышение частоты курсирования пассажирских поездов.

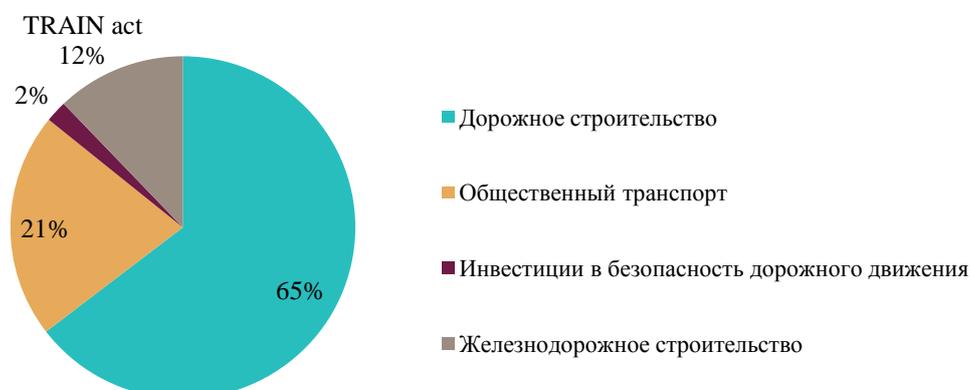
+60 млрд. долларов дополнительных инвестиций в ж/д инфраструктуру

Вышеописанные гранты были выделены в рамках программ, начатых еще до пандемии. Первой непосредственно «антикризисной» инвестиционной инициативой следует считать выдвинутую демократической партией «Moving Forward Framework», предусматривающую 760 млрд. долларов инвестиций в транспортную инфраструктуру в течение 5 лет.

Ключевым компонентом этой инициативы является обнародованный 3 июня проект Закона об инвестициях в новое видение окружающей среды и наземного транспорта (The Investing in a New Vision for the Environment and Surface Transportation in America (INVEST in America) Act). INVEST act предполагает **494 млрд. долларов** инфраструктурных инвестиций в течение следующих 5 лет.

60 миллиардов из этих 494 должны быть вложены в железнодорожную инфраструктуру в рамках специальной подинициативы «The Transforming Rail by Accelerating Investment Nationwide (TRAIN) Act».

Структура инвестиций согласно проекту закона INVEST in America Act



Источник: Комитет по транспорту и инфраструктуре Палаты представителей США³⁸.

Индия: коронавирус как шанс для ремонта путей

+9% рост инвестиций в ж/д проекты

Финансовый год в стране заканчивается 31 марта. За 2019–2020 финансовый год инвестиции в железнодорожную сеть составили 1 465 070 млн. рупий (19 422 млн. долларов США)³⁹. Бюджет на 2020–2021 финансовый год был принят уже после введения карантина, тем не менее объем капитальных вложений в нем утвержден на уровне на 9% выше прошлогоднего: 1 601 420 млн. рупий. Железнодорожное строительство в стране рассматривается как один из локомотивов развития экономики. В частности, 5 июня был одобрен проект строительства новой «полувысокоскоростной» (до 250 км/ч) 231-километровой железнодорожной ветки «Пуне — Нашик» стоимостью 160,39 млрд. рупий (2,13 млрд. долларов США)⁴⁰.

10749 машино-дней сверхурочных работ

Министерство путей сообщения воспользовалось отменой пассажирских поездов, чтобы ускорить работы по ремонту мостов, подсоединению к сети линий необщего пользования, модернизации инфраструктуры.

В майском номере журнала «Indian railways» было отмечено, что индийские железные дороги впервые за всю историю получили возможность масштабного проведения работ по ремонту и реконструкции, которые ранее были затруднены постоянным движением поездов⁴¹. Было задействовано 500 единиц тяжелого оборудования для обслуживания путей, которые за период полной отмены пассажирских поездов (с 25 марта по 1 мая)

³⁸ <https://transportation.house.gov/imo/media/doc/2020%20INVEST%20In%20America%20Fact%20Sheet.pdf>.

³⁹ <https://www.hindustantimes.com/india-news/railways-says-key-projects-doubled-since-2009-14-lists-28-imp-works-finished-in-2029-20/story-Ezq7XKd8cOvr8b6ZgMETZK.html>.

⁴⁰ <https://www.timesnownews.com/business-economy/economy/article/worlds-first-rs-16k-crore-pune-nashik-semi-high-speed-rail-given-green-signal-know-what-is-it/602039>.

⁴¹ <http://www.indianrailways.gov.in/HindiMagazine/IRMay2020.pdf>.

отработали 10 749 машино-дней, проведя обслуживание 12 270 километров путей и 5263 стрелок. Кроме того, была проведена реконструкция и плановое обслуживание ряда мостов и путепроводов. К примеру, работы по техническому обслуживанию пути на трехкилометровом мосту через реку Годавари были выполнены впервые с момента его постройки в 1977 году⁴².

6-месячный мораторий на выплату кредитов

В начале пандемии Резервный банк Индии ввел мораторий на уплату процентов по кредитам с 1 марта по 31 мая, а 22 мая продлил его еще на 3 месяца — до 31 августа. Хотя эта мера и не направлена непосредственно на поддержку железнодорожного строительства, представители строительной индустрии отмечают, что она позволила продолжать реализацию инвестиционных проектов в условиях проблем с ликвидностью⁴³.

Приоритизация инвестиционных проектов

По состоянию на конец мая в Индии реализовывалось 498 железнодорожных проектов общей стоимостью 6750 млрд. рупий (89,5 млрд. долларов США). Из них выделено 256 проектов повышения пропускной способности, а внутри них проведена приоритизация на суперкритические, критические и остальные. Приоритизация используется для того, чтобы всемерно ускорить завершение наиболее критических проектов. Для подрядчиков установлены бонусы за досрочное выполнение работ.

Структура пула индийских железнодорожных инвестиционных проектов



Источник: журнал *Indian Railways* за май 2020 г.

⁴² Там же.

⁴³ <https://economictimes.indiatimes.com/wealth/borrow/rbi-extends-emi-moratorium-for-another-three-months-on-term-loans-heres-what-it-means-for-borrowers/articleshow/75883777.cms?from=mdr#:~:text=The%20earlier%20three%2Dmonth%20moratorium,2020%20to%20August%2031%2C%202020.>

Выводы

Универсального подхода к поддержке ж/д компаний в мире нет. И глубина кризиса, и меры поддержки сильно разнятся в зависимости от организационной модели перевозок. Основное различие проходит между государственными и частными перевозчиками.

Меньше всего грузоперевозки упали в Китае (на 2,6%), и то не за счет «своего» карантина, а за счет карантина в Европе, больше всего — в Германии (на 35%). В большинстве стран падение составило порядка 20%.

Пассажирские перевозки в большинстве стран сократились на 90%. В Индии в течение 5 недель пассажирское движение было полностью отменено.

Как следствие, меньше пострадали перевозчики в странах, где существует монополия и грузовые и пассажирские перевозки выполняются одной и той же компанией (Китай, Индия), что дает возможность перекрестного субсидирования.

В Китае вместо финансовой поддержки государство предприняло структурный маневр: на время закрытия в Европе портов и аэропортов максимально переключить экспортные грузы на железную дорогу. Как результат, контейнерные перевозки выросли на 50% к прошлому году, благодаря чему резко вырос и транзит через Россию.

В Индии государство решило помогать грузоотправителям, заморозив цены на грузоперевозки и отменив плату за перевозки порожных контейнеров. Также был введен полугодовой мораторий на выплату кредитов (в Китае подобная льгота была дана только малому бизнесу), благодаря чему поддержку получили в том числе железнодорожные строители.

В Индии в вагонах и на станциях развернуты тысячи амбулаторий и пунктов раздачи еды оставшимся без заработка гражданам, а перевозки зерновых для борьбы с голодом увеличились более чем в 2 раза. Indian Railways сообщает о миллиардных затратах, но, очевидно, пока способна участвовать в борьбе с эпидемией.

И в Европе, и в США, где грузовые перевозки либерализованы и отделены от пассажирских, пассажирским перевозчикам потребовались крупные бюджетные субсидии.

В Евросоюзе Еврокомиссия ограничилась автоматическим продлением срока действия ряда сертификатов, лицензий и разрешений, а также приостановкой некоторых периодических проверок. Страны ЕС помогают «своим» перевозчикам самостоятельно, что обострило конкуренцию и может привести к росту монополизации рынка.

Среди мер поддержки: закрепление за национальным перевозчиком наиболее выгодных маршрутов, принуждение авиакомпаний к отмене рейсов на направлениях, где есть скоростное железнодорожное сообщение, заказы на определенный объем пассажирских перевозок, увеличение предельно разрешенного долгового лимита. В Германии государство подтвердило ранее заявленный объем бюджетных инвестиций для Deutsche Bahn в обмен на сохранение рабочих мест и рассматривает возможность докапитализации компании, что вызывает критику со стороны других перевозчиков.

Преимущественно косвенные меры поддержки отличают Европу от США, где правительство пошло на прямое финансирование национального пассажирского перевозчика Amtrak, который в апреле получил 1 млрд. долларов и уже попросил еще 1,4 млрд. Грузовым перевозчикам помощь выразилась во временной отмене части требований к безопасности. Если в Германии помощь Deutsche Bahn оказывалась в обмен на гарантии работникам, то в США правительство увеличило помощь увольняемым железнодорожникам и фактически стимулирует перевозчиков сокращать штат.

Все страны стараются использовать снижение объемов перевозок для ремонта, технического обслуживания и модернизации железнодорожной инфраструктуры, но в Индии этот процесс получил беспрецедентные масштабы: за месяц полной остановки пассажирского движения было обслужено 18% всей железнодорожной сети страны. В Индии проведено ранжирование железнодорожных проектов по степени приоритетности и установлены премии подрядчикам за досрочное завершение строительства.

В Китае о премиях не сообщалось, но в мае уже было возобновлено почти 99,7% строительных железнодорожных проектов. В обеих странах инвестиционная программа реализуется преимущественно за счет бюджетных средств, обе страны намерены наращивать инвестиции в железнодорожное строительство для поддержки экономики.

В США бюджетные инвестиции в инфраструктуру осуществляются в виде грантов, выделяемых инвестиционным проектам на конкурсной основе. И федеральное правительство, и правительства штатов также намерены увеличить объем грантов для стимулирования экономики, но возможность ускоренного выполнения работ благодаря спаду объемов движения из-за длительной процедуры реализована не полностью.

В России согласно проекту Общенационального плана действий для ОАО «РЖД» на год заморозят ставки по налогу на имущество и выделят 1 млрд. рублей на развитие транзита, а пригородным пассажирским компаниям частично компенсируют лизинговые платежи. Кроме того, обсуждаются планы по увеличению инвестиций в железнодорожную инфраструктуру путем вложения средств пенсионного фонда России в бессрочные облигации ОАО «РЖД». Косвенные меры типа сокращения регулирования или помощи в конкуренции с другими видами транспорта до настоящего времени не приняты. Каких-либо специальных функций по восстановлению экономики или противодействию пандемии на железные дороги не возложено. Таким образом, российский способ поддержки железных дорог близок американскому.

Выпуск подготовлен Алексеем Сафроновым
под руководством Татьяны Горовой

© При использовании информации и материалов ссылка
на Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации