



**BMF**

**FEDERAL MINISTRY  
OF FINANCE**

**Бернхард Шатц**

# **Стратегическое планирование и финансирование долгосрочной инфраструктуры в Австрии**

place/date:

- **Ситуация в Австрии**
- **Стратегические задачи – Какой вы хотите видеть свою инфраструктуру через 20 лет?**
- **Подсчет расходов – какие факторы влияют на стоимость инфраструктуры?**
- **Финансовое обеспечение – возможности и невозможности финансирования инфраструктуры**

- **Определить уровень создаваемой инфраструктуры:**
  - **Объем и интенсивность рабочей нагрузки (частота, узлы, и т.д.)**
  - **Качество обслуживания (продолжительность звонков, своевременность, и т.д.)**
  - **Покрытие телефонными линиями**
- **Необходимая информация:**
  - **Прогноз динамики рабочей нагрузки**
  - **Доступные ресурсы для работы системы**
  - **Политика в отношении рабочей нагрузки на агрегированном уровне (окружающая среда, междугородняя связь, и т.д.)**

# Ситуация в Австрии





- **Планирование, финансирование и эксплуатация основной инфраструктуры коммуникаций обеспечивается госпредприятиями:**
- **Железные дороги: Федеральные Железные дороги (ÖBB)**
  - Инвестиции в 2010: 1981 миллиона евро
  - Штат: 42893
  - Перевезено пассажиров: 447 миллиона в год
  - Ж/д сети: 5702 км
  - Туннели: 277
  - Мосты: 6586
- **Автодороги: Федеральное предприятие автодорог**
  - Инвестиции в 2010: 811 миллионов евро
  - Штат: 2700
  - Сеть автодорог: 2175 км
  - Туннели: 145
  - Мосты: 5020



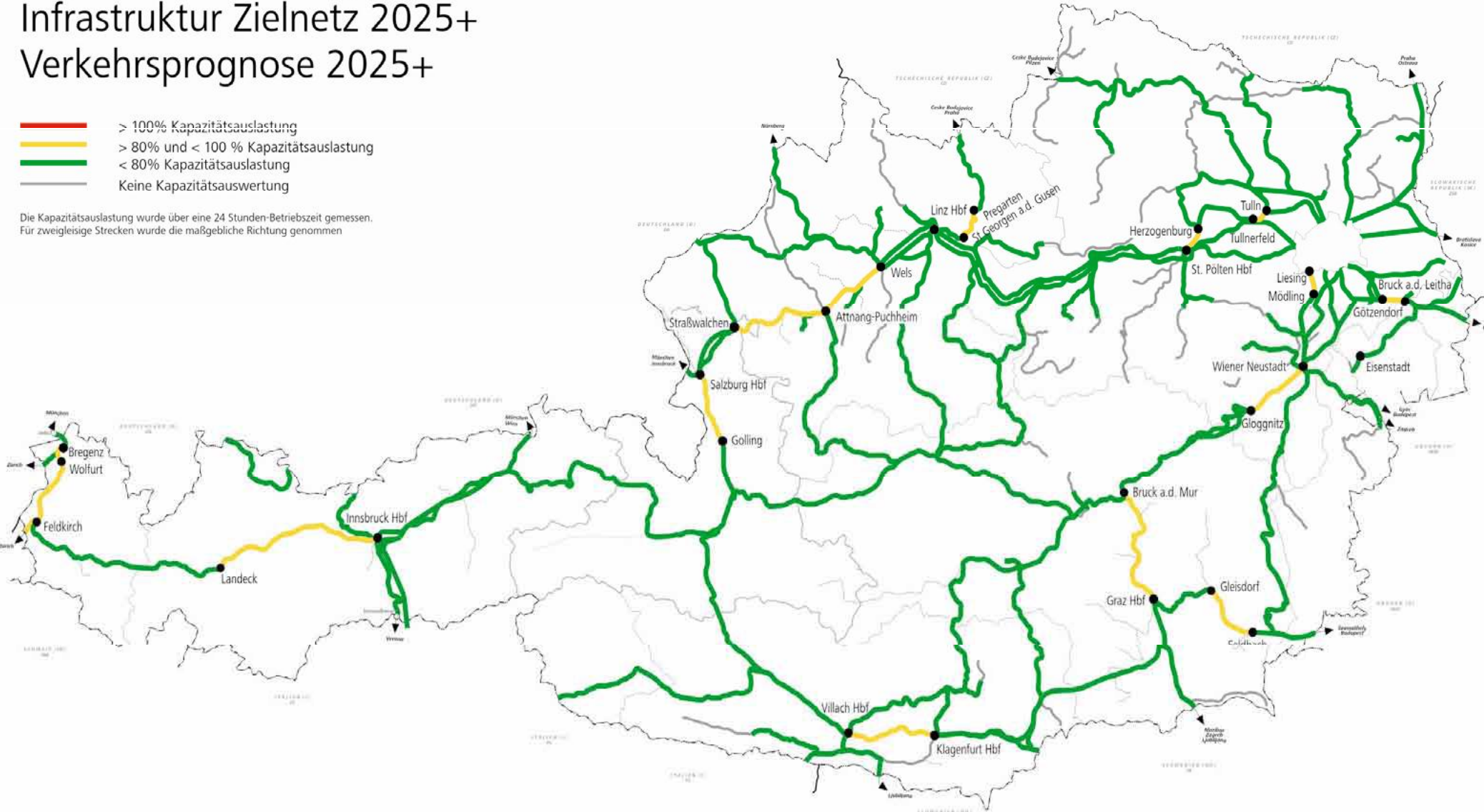
- Задача для инфраструктуры железных дорог и автодорог (2025+) – решение правительства (единовременное)
- Разбивка по среднесрочным программам инвестиций (напр., 2011-2016, 2012-2017) – возобновляемые решения правительства (ежегодно)
- Годовая программа инвестиций запланирована и осуществляется государственным предприятием

# Стратегическая задача для австрийской ж/д системы до 2025+, использование основного капитала

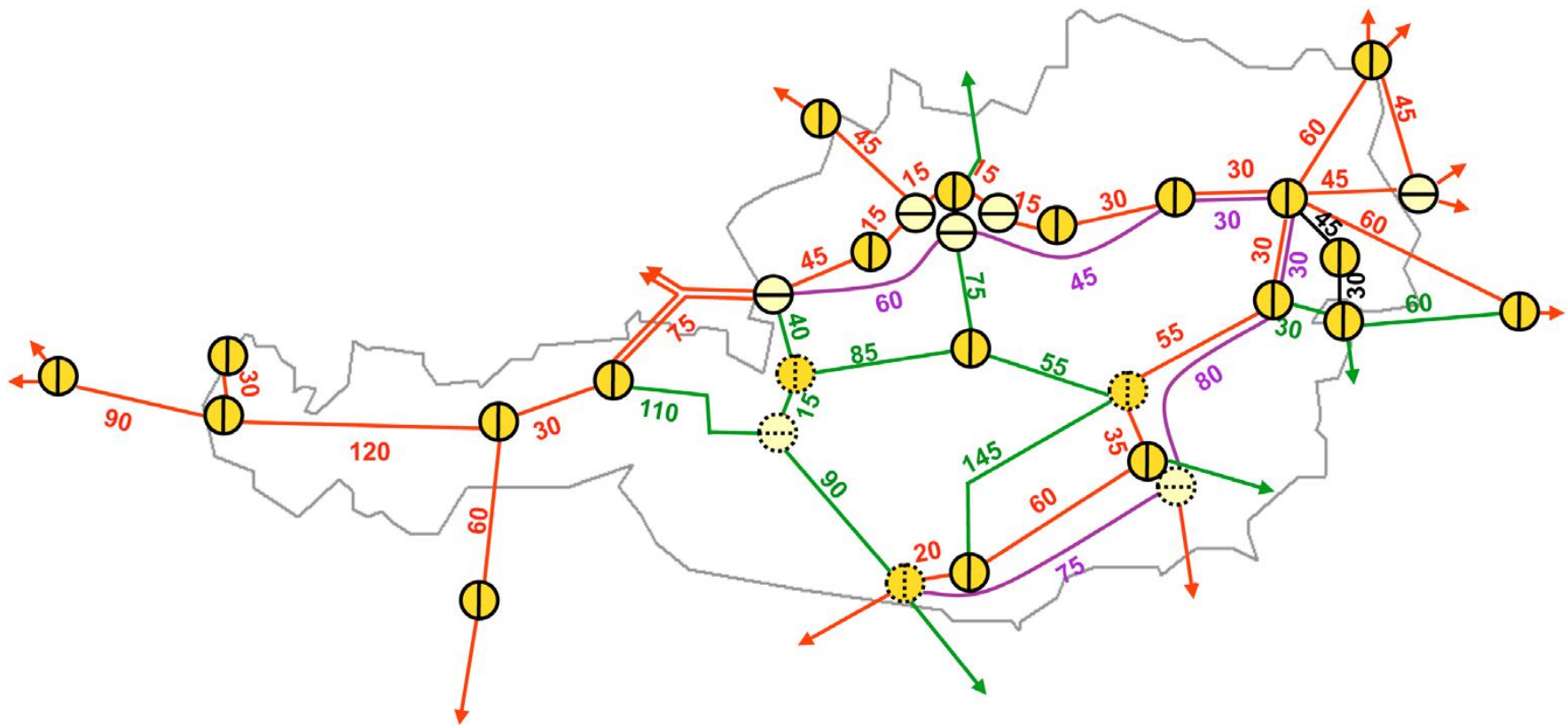
## Kapazitätsauslastung Infrastruktur Zielnetz 2025+ Verkehrsprognose 2025+

-  > 100% Kapazitätsauslastung
-  > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung
-  < 80% Kapazitätsauslastung
-  Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden-Betriebszeit gemessen.  
Für zweigleisige Strecken wurde die maßgebliche Richtung genommen



# Стратегическая задача: расстояние между узлами, время следования, в минутах



- **Факторы, влияющие на стоимость инфраструктуры:**

- Процентная ставка
- Валютный риск

**Стоимость капитала**

- Уровень конкуренции на соответствующих рынках
- Уровень безопасности движения
- Уровень экологической безопасности
- Топография (необходимые туннели и мосты)

**Стоимость инвестиций**



- **Процентная ставка:**
  - Фактически не контролируется, определяется мировыми финансовыми рынками (ЛИБО финансируется Всемирным Банком, МВФ)
  - Проценты по долгосрочному финансированию могут составить до 30% всех расходов
- **Валютный риск:**
  - Финансирование в национальной валюте
  - Сделки по валютным рискам
- **Уровень конкуренции:**
  - Строгие тендерные правила
  - Функциональные тендеры
- **Уровень безопасности перевозок и экологической безопасности**
  - Зависит от международных и национальных законов

- **Согласование сроков платежей:** Инфраструктурные инвестиции в Австрии финансируются за счет закладных, которые выпускаются госпредприятиями, управляющими инфраструктурными инвестициями и оперативными делами (федеральные ж/д, федеральные автодороги).
- Использование **фиксированных процентных ставок** (снижение риска)
- **Ситуация в Австрии:** Срок закладных – 10 – 30 лет, при фиксированной ставке (75%) – около 3-4%

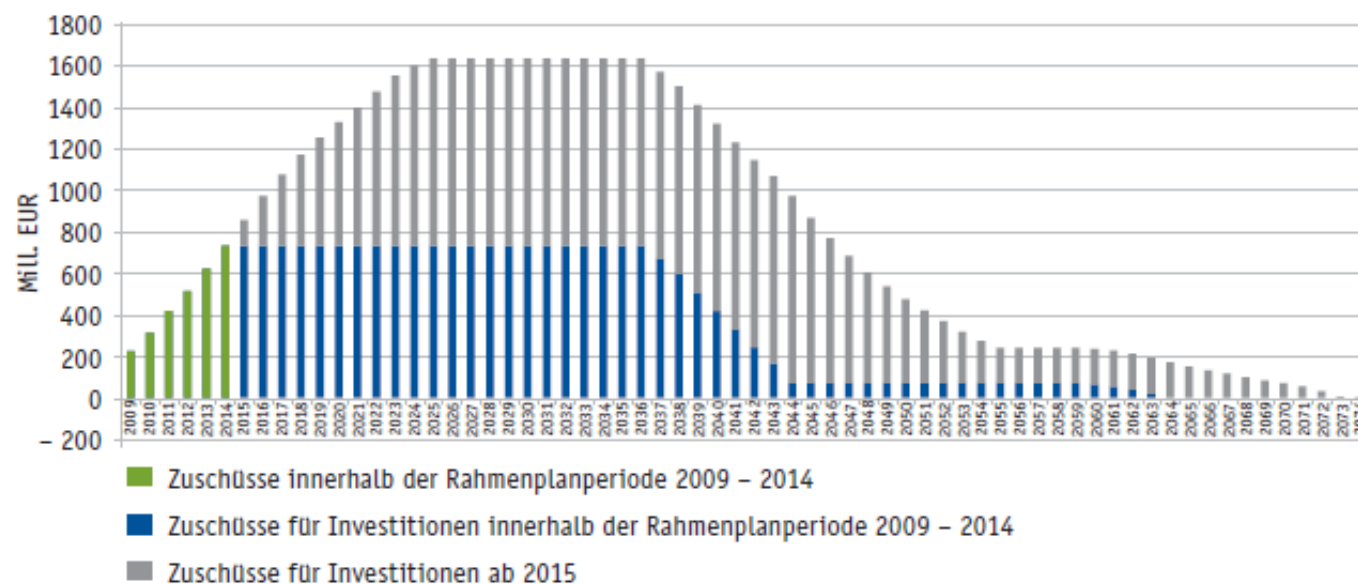
- **Возврат по выданным закладным**

- **Система автодорог:** пошлины – нет связи с бюджетом
- **Система ж/д:** около 25% за счет оперативной прибыли Федерального ж/д предприятия, около 75% за счет Федерального бюджета в виде 30-летней ренты (см. ниже фиктивный пример)

Млн евро	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>75% инвестиций за период</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	<i>800</i>	<i>800</i>	<i>600</i>
Рента 2011 (в т.ч. проценты)	50	50	50	50	50	50
Рента 2012 (в т.ч. проценты)		50	50	50	50	50
Рента 2013 (в т.ч. проценты)			50	50	50	50
Рента 2014 (в т.ч. проценты)				40	40	40
Рента 2015 (в т.ч. проценты)					40	40
Рента 2016 (в т.ч. проценты)						30
<b>Возврат из федерального бюджета</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>150</b>	<b>190</b>	<b>230</b>	<b>260</b>

- Рентная модель ведет к долгосрочным финансовым обязательствам

Abbildung 14: Zuschüsse des Bundes ab 2009 für Infrastrukturinvestitionen



- Даже при длинных сроках обязательства финансирование инфраструктурных инвестиций охватывает несколько сроков избрания.
- **Есть опасность несогласованности:** задачи инфраструктуры должны быть больше ориентированы на долгий срок, как это обычно бывает с политическими решениями.
- Из-за этих несогласованных сроков и рентной модели, необходимо заручиться политической поддержкой на несколько сроков.

- Стратегическое планирование инфраструктурных инвестиций высоко развито.
- Проводится здравый анализ и оценка расходов (нет места неожиданностям)
- Финансирование обеспечивается, **ОДНАКО** необходимо соблюдение политического обязательства в течение нескольких сроков избрания (в этом трудность)