

# Кризис на железных дорогах Чили

**Еще в начале 2006 г. перспективы Государственных железных дорог Чили (EFE) выглядели обнадеживающими, компания вкладывала значительные средства в развитие пассажирских сообщений. В настоящее время, однако, объем пассажирских перевозок падает, и после обнародования финансовых результатов деятельности с крупнейшими в истории компании убытками она находится на пороге банкротства.**

К 2000 г. перевозки пассажиров в дальних железнодорожных сообщениях в Южной Америке практически исчезли. Они сохранились только в Аргентине — немногочисленные маршруты, поддерживаемые провинциальными властями, в Боливии и Эквадоре — в труднодоступных районах, в Бразилии — обслуживаемые горнорудной компанией Vale de Rio Doce действовали также туристические маршруты и некоторые другие.

Исключение из этого правила представляла Чили. EFE продолжали эксплуатацию междугородных сообщений Сантьяго с городами Консепсьон и Темуко, интенсивно используемых пригородных линий Сантьяго и Вальпараисо, а также местных линий в районах городов Талька и Консепсьон.

Правительство президента Р. Лагоса (2000–2006 гг.) поддерживало планы расширения подобных сообщений, приняло масштабные планы инвестиций в пассажирские поезда. У национального испанского оператора Renfe были приобретены модернизированные локомотивы, пассажирские вагоны и многосекционные поезда для восстановления сообщений на ряде направлений или замены эксплуатировавшегося там подвижного состава. Это относится к пригородному направлению Сантьяго — Сан-Фернандо и междугородным сообщениям столицы с Консепсьоном и Темуко. Две линии в районе Темуко были электрифицированы, сообщения на самом южном участке сети Темуко — Пуэрто-Монт выиграли от появления модернизированных поездов.

Для модернизированной пригородной системы Вальпараисо облегченный подвижной состав заказали компании Alstom. План развития 2003–2005 гг. отличался инвестиционным пиком — 800 млн. дол. США. EFE находили основания прогнозировать выход на уровень безубыточности.

Однако вскоре положение изменилось. В июне 2006 г. сообщение ночных поездов Сантьяго — Темуко было остановлено из-за повреждения моста и до сих пор не восстановлено. К тому времени дневные поезда уже были отменены из-за недостаточного спроса. В марте было прекращено обращение междугородных поездов Сантьяго — Консепсьон. В сообщении Темуко — Пуэрто — Монт по причине прекращения субсидирования число поездов сократили до одного в день, который часто отменяли из-за отказов подвижного состава. В пригородных сообщениях Вальпараисо и Консепсьона не удалось выйти на уровень прогнозируемых объемов перевозок, в обоих случаях понесены серьезные убытки. В Консепсьоне ситуация настолько тяжелая, что урегулирование ситуации представляется маловероятным. Приостановлены подготовительные работы по восстановлению сообщения с южным городом Вальдивия.

В итоге 2006 г. EFE завершили с рекордным убытком 72 млн. дол. США. Действующий национальный закон о железных дорогах, принятый в 1993 г., не дает права правительству финансировать дефицит EFE, который в принципе покрывается платой за пользование инфраструктурой,

вносимой грузовыми компаниями-операторами, продажей недвижимости и банковскими займами. Покрытие за счет этих источников не может продолжаться бесконечно.

Вместе с тем прописанный в законе механизм позволяет правительству субсидировать убыточные перевозки, но такой механизм был задействован EFE только в одном случае — для второстепенной линии Талька — Конститусьон. Если бы его применили для упомянутых сообщений, адекватное финансирование было бы предоставлено через субсидии и продолжение их эксплуатации не оказывало бы влияния на общие результаты деятельности EFE. От банкротства EFE может спасти внесение в закон изменений, позволяющих правительству принять ответственность за долги компании. Еще одно предложение предусматривает передачу всех социально необходимых пассажирских перевозок концессионерам при сохранении функций текущего содержания инфраструктуры и управления перевозками в ведении государственной организации с расширенными правами.

Резительный контраст в сравнении с пассажирскими перевозками представляют грузовые, объем которых стабильно растет после того, как в 1995 г. была приватизирована дочерняя грузовая компания EFE. Два чилийских концессионера удвоили объем перевозок, несмотря на невысокий уровень добычи руды в южных районах страны, обслуживаемых линиями колеи 1676 мм.

Еще один пример успешной работы показывает метрополитен Сантьяго. Им управляет государственная компания, доходы которой покрывают эксплуатационные расходы, включая амортизацию, что удается немногим метрополитенам мира.