

Концессионирование железных дорог Армении

В сентябре 2007 г., спустя три месяца после предварительного уведомления, правительство Армении объявило конкурс на концессионирование железных дорог страны. Концессия должна обеспечить восстановление и оживление эксплуатационной деятельности железнодорожной сети. Победителем в конкурсе стало ОАО «РЖД», и в феврале 2008 г. договор о концессионном управлении железными дорогами Армении был подписан.

Исходная ситуация

В Армении осуществляются экономические реформы, поддерживаемые среди прочих правительством США, Всемирным банком, Европейским союзом, Азиатским банком развития и рядом других организаций. Реструктуризации уже подверглись такие отрасли, как энергетика, дальняя связь и управление водными ресурсами. Для управления железными дорогами учреждена акционерная компания Armenian Railway (AR), капитал которой является собственностью министерства транспорта и коммуникаций.

Задача реструктуризации в области железных дорог состоит в том, чтобы повысить их производительность при сокращении поддержки со стороны правительства. Последнее должно предпринять меры по созданию оптимальных условий для работы железных дорог, совершенствованию законодательной базы и сокращению рисков для деятельности частного капитала в этом секторе. Концессия должна подстраховать экономику страны и усилить вклад железнодорожного транспорта в ее укрепление.

По представлению Всемирного банка консалтинговая компания HWTSC (США) проводила

оценку состояния железнодорожной сети и готовила рекомендации по привлечению частного сектора. В качестве положительных аспектов было отмечено, что Всемирный банк и правительство Армении предоставили в 2002–2004 гг. 15 млн. дол. США на восстановление 72 км пути, а компания Siemens в рамках финансируемой ЕС программы TACIS в 2005 г. проложила волоконно-оптические линии связи. Правительство ведет переговоры по предоставлению финансирования и на другие инфраструктурные программы.

Концессионер по условиям договора обязан располагать инвестиционными возможностями. Полагают, что AR необходимо около 170 млн. дол. на модернизацию сети, из них половина уйдет на усиление инфраструктуры, остальное — на обновление устаревшего парка тягового и прицепного подвижного состава.

Сеть AR в основном состоит из однопутных линий общей эксплуатационной длиной около 735 км; еще 110 км не используются из-за закрытых пограничных переходов и вызванных оползнями разрушений. Все линии электрифицированы на постоянном токе напряжением 3 кВ. В парке подвижного состава в 2007 г. насчитывалось примерно 3650 грузовых (из них в рабочем

парке — менее 1900 ед.) и 190 пассажирских (в рабочем парке — многим более 80 ед.) вагонов, 40 электровозов, 55 тепловозов (выполняющих в основном маневровую работу) и 34 секции электропоездов.

Статистические данные по перевозкам четко отражают проблемы, с которыми столкнулась страна и, соответственно, отрасль в последние 20 лет. В 1988 г. AR перевезли 30 млн. т грузов и 5 млн. пассажиров. Спитакское землетрясение в декабре 1988 г. серьезно повредило линии вокруг второго по величине города Армении Гюмри. Последовавшие вскоре политические изменения, провозглашение в 1991 г. независимости и ухудшение экономических условий вдвое уменьшили объем перевозок. Конфликт между Арменией и Азербайджаном в 1992 г. привел к закрытию границы с Турцией в 1993 г. и отсечению транзитных сообщений.

Однако экономический подъем последнего времени с ежегодным увеличением валового национального продукта (причем рост измеряется двузначными процентными показателями) изменил ситуацию в лучшую сторону. С низшей отметки 1,4 млн. т (в 2000 г.) объем грузовых перевозок AR в 2006 г. вырос до 2,7 млн. т. В 2007 г. планировали довести его до 2,8 млн. т, но превышение задания на 400 тыс. т в первые 8 мес года давало основания рассчитывать на преодоление рубежа 3 млн. т. По оценкам экспертов, имеется потенциал удвоения перевозок в течение нескольких следующих лет.

Около 60% перевозок грузов на AR представлено международными сообщениями, но, поскольку четыре из пяти пограничных переходов закрыты, весь объем идет через Айрум на Тбилиси и далее в грузинские черноморские порты Поти и Батуми, которые связаны с портами России и Украины железнодорожными парками.

Пассажирские перевозки, напротив, после обретения независимости стабильно падали, и их максимальный объем был освоен в 2002 г. — 1,3 млн. чел. Восстановление местных автомобильных дорог немало усилило их привлекательность по сравнению с кружными железнодорожными маршрутами — обычно на автомобильное сообщение нужно времени в 3–5 раз меньше. Это серьезно ухудшило положение АР, которые имеют в обращении один местный и пять междугородных поездов в день, а также один международный сообщения с Тбилиси и один, назначаемый в летние месяцы, сообщения с Батуми. В 2006 г. объем пассажирских перевозок составил 675 тыс. чел., пассажирооборот — 27 млн. пассажиро-км.

Тем не менее АР настаивают на сохранении пассажирских перевозок, полагая, что без них железная дорога несовершенна как транспортное предприятие. При выборе победителя тендера на концессию преимущество предполагалось отдать претендентам, предлагающим сохранить пассажирские перевозки.

Рассмотрев разные модели приватизации, включая отделение функций управления инфраструктурой от эксплуатационных, НВТСК рекомендовала в качестве наиболее приемлемой модели вертикально-интегрированную концессию. Первоначально предусматриваемый срок действия концессии, равный 30 годам, может быть впоследствии продлен. Компания CPCS Transcom привлекалась как консультант на переходном этапе для подготовки документации и помощи правительству при оценке конкурсного процесса.

Наряду с назначением внутренних консультантов министерство транспорта и связи учредило проектную группу для разработки концессии вместе с независимой ра-

бочей группой по вопросам права и регулирования с целью проведения открытого и прозрачного международного тендера.

При поддержке Всемирного банка правительство обязалось взять на себя ответственность за финансирование программ пенсионного обеспечения или переподготовки выведенного за штат персонала, предоставив концессионеру свободу нанимать работников не более необходимого числа. Правительство намерено также не вмешиваться в деятельность концессионера, но при этом планировало обеспечить некоторые элементы открытого доступа, главным образом для железных дорог Грузии в целях обеспечения свободного следования их поездов до Еревана или транзитом в Турцию в случае открытия границы. Консультанты полагали, что возможность свободного доступа окажет на концессионера некоторое конкурентное давление, хотя реальные объемы перевозок пока не настолько велики, чтобы привлечь независимых операторов.

Концессионер получит исключительное право на управление инфраструктурой, но оговорено и право третьих сторон пользоваться ею за определенную плату. Методология расчета платы будет согласовываться правительством.

Правительство также намерено сохранить право устанавливать максимальные тарифы на грузы стратегического значения, но при этом предполагается действие комиссии с регулирующими функциями для защиты интересов всех сторон.

Концессионное управление АР

В январе 2008 г. было официально объявлено, что в конкурсе на концессионное управление АР

победило ОАО «Российские железные дороги». Предварительную квалификацию для участия в конкурсе помимо ОАО «РЖД» прошли железные дороги Индии, но в процессе разработки тендерной документации индийская компания отозвала свою заявку. 13 февраля 2008 г. стороны подписали договор о концессионном управлении железными дорогами Армении, после чего планируется разработать детальную инвестиционную программу и сформировать систему управления.

Срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. Функции управления АР будут возложены на ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» — специально созданное в Армении 100%-ное дочернее общество ОАО «РЖД». Согласно условиям концессионного управления ОАО «РЖД» выплатит правительству Армении первоначальный взнос в размере 5 млн. дол., ежегодные выплаты в бюджет страны составят 2% доходов (за исключением выручки от пассажирских перевозок). Кроме того, концессионер приобретет весь подвижной состав железных дорог Армении.

По предварительному инвестиционному плану за 30 лет управления ОАО «РЖД» обязуется вложить в развитие инфраструктуры железных дорог Армении около 400 млн. дол. Также планируется инвестировать порядка 170 млн. дол. в обновление подвижного состава. При этом ОАО «РЖД» выступит гарантом заявленных инвестиций. С правительством Армении велись переговоры о частичном субсидировании убытков от пассажирских перевозок.

Railway Gazette International, 2008, № 1, p. 52–53; материалы ОАО «РЖД» и АР.