

Операторы грузовых перевозок Аргентины

*В конце 1980-х годов правительство Аргентины отказалось поддерживать дефицитные национальные железные дороги (FA) и подготовило планы их разукрупнения и передачи в частный сектор на концессионной основе. Первый грузовой поезд частной компании-оператора *Ferroexpreso Pampeano (Fepsa)* был пропущен 1 ноября 1991 г., процесс приватизации завершился 22 октября 1993 г. с появлением компании *General Urquiza* (ныне *ALL-Mesopotámica*).*

На линиях колеи 1676 и 1435 мм появилось пять компаний с концессиями сроком на 30 лет. Грузовые перевозки на линиях колеи 1000 мм перешли к новой государственной компании *Belgrano Cargas*. Бла-



Рис. 1. Поезд компании Fepsa

годаря современным маркетинговым технологиям, направленным на сокращение расходов и повышение уровня обслуживания, частные операторы достигли с 1994 по 2004 г. значительного (на 65 %) увеличения объема грузовых перевозок (табл. 1).

Для повышения надежности предоставляемого обслуживания компании-концессионеры развивали информационные технологии, что обеспечило эффективную и быструю передачу эксплуатационных и коммерческих данных. Инвестиции в радиосвязь окупались гарантированной оперативностью управления перевозками. Кроме того, компании устранили отставание по ремонту локомотивов и вагонов, полученных ими от бывших государственных железных дорог.



Рис. 2. Поезд компании Ferrosur Roca

Таблица 1

Грузовые железные дороги Аргентины

| Компания-оператор | Общая длина линий, км | Численность парка, ед. | | Объем перевозок, млн. т | | |
|------------------------|-----------------------|------------------------|---------------|-------------------------|--------------|-------------------------------|
| | | локомотивов | вагонов | 1994 г. | 2004 г. | Изменение (2004 к 1994 г.), % |
| ALL-Central | 5 254 | 109 | 5 256 | 2,44 | 3,41 | + 39,8 |
| ALL-Mesopotámica | 2 704 | 47 | 2 139 | 1,17 | 1,37 | +17,1 |
| Fepsa (рис. 1) | 5 094 | 45 | 1 627 | 2,48 | 2,96 | +19,3 |
| Ferrosur Roca (рис. 2) | 3 377 | 57 | 4 634 | 2,47 | 4,81 | +94,7 |
| NCA (рис. 3) | 4 900 | 99 | 5 354 | 3,47 | 8,33 | +140 |
| Belgrano Cargas | 10 451 | 120 | 3 500 | 1,13 | 0,83 | - 36 |
| Всего | 31 780 | 477 | 22 510 | 13,16 | 21,71 | +65 |



Рис. 3. Поезд компании NCA

Возобновление контрактов

Возвращение значительного объема перевозок на железные дороги и успехи новых операторов по сокращению расходов за счет внедрения современных технологий способствовали тому, что вместо обычных для ФА убытков от грузовых перевозок (до 250 млн. дол. США) компании-концессионеры получают умеренную прибыль. Однако процесс возрождения железнодорожной сети требует согласования действий всех сторон.

Вскоре после концессионирования сети стало ясно, что правительство и операторы не хотят или не могут выполнять все положения первоначальных концессионных контрактов, а именно: федеральное правительство никогда не передаст согласованное число локомотивов и вагонов, принадлежавших ФА, а региональные власти, обремененные ответственностью за междугородные пассажирские перевозки, никогда не будут платить плату за пользование инфраструктурой, принадлежащей концессионерам. В свою очередь, частные операторы не отличались ак-

куратностью в плане внесения ежемесячных взносов в счет цены контракта, распределенной на срок концессии 30 лет, и были не в состоянии выполнять согласованные задания по инвестициям в подвижной состав, реконструкцию инфраструктуры и ее текущее содержание (табл. 2).

К 1997 г. стала очевидной бессмысленность соблюдения данных контрактов, и правительство санкционировало начало переговорного процесса по их пересмотру. Серьезный экономический кризис к концу 2002 г. окончательно дискредитировал соглашения по первым концессиям.

Министерство экономики обратилось к компаниям — операторам грузовых перевозок с просьбой представить предложения, чтобы приступить к обсуждению условий контрактов, согласованных в свое время с Unigen — государственным агентством, созданным с целью перезаключения контрактов, подписанных в ходе выполнения программы приватизации 1990-х годов. Переговорный процесс предусматривает также публичные слушания, а окончательные положения подлежат одобрению федеральным конгрессом.

Каждая грузовая компания представила конкретные предложения, но в общем все настаивали на устранении ограничений на рост грузовых тарифов, накладываемых федеральным правительством, и отмене платы за пользование инфраструктурой правительствами штатов или налогов и штрафов в пользу федеральных и местных властей. Концессионеры предлагали также создать фонд железнодорожной инфраструктуры, в который они могли бы отчислять взносы и часть валовых доходов, внести изменения в первоначальные программы реконструкции и текущего содержания, чтобы учитывать потребности главных и второстепенных линий каждой сети и долю линий, не используемых из-за отсутствия перевозок.

По завершении переговорного процесса перспективы грузовых перевозок в стране выглядят достаточно умеренными. На фоне роста национальной экономики с темпом 8 % в год и увеличения объемов грузов, предъявляемых к перевозке, компании-концессионеры вкладывают средства в приобретение локомотивов и вагонов, чтобы обеспечить соответствие предложения спросу.

Так, Nuevo Central Argentino (NCA) профинансировала капитальный ремонт пяти тепловозов GM EMD серии GT22 (3,5 млн. дол.), Ferroexpreso Pampeano (Fepsa) приобрела четыре тепловоза серии G12 мощностью 1350 л. с., ранее эксплуатировавшихся на Национальных железных дорогах Мексики.

Чтобы эти инициативы дали максимальную отдачу, грузовым компаниям необходима помощь со стороны федерального правительства в виде инвестиций в инфраструктуру железных дорог. Основное

Таблица 2

Инвестиционные программы грузовых железных дорог Аргентины

| Компания-оператор | Инвестиции до 2002 г., млн. дол. США | | |
|-------------------|--------------------------------------|--------------|---------------|
| | Согласованные | Фактические | Выполнение, % |
| ALL-Central | 273,3 | 101,1 | 37 |
| ALL-Mesopotámica | 41,2 | 16,1 | 39 |
| Fepsa | 178,2 | 69,5 | 39 |
| Ferrosur Roca | 121,8 | 78,0 | 64 |
| NCA | 239,0 | 90,8 | 38 |
| Всего | 953,5 | 355,5 | 37 |

внимание правительства приковано к восстановлению междугородных пассажирских перевозок в стране, но вместе с тем инвестиции в реконструкцию пути пойдут на пользу и грузовым компаниям, поэтому большинство из них было готово принять участие в инвестиционной деятельности.

После затопления обширных территорий провинции Буэнос-Айрес Fepsa потратила на ремонт пути 5 млн. дол., правительство выделило 11,6 млн. дол. Часть этих средств пошла на восстановление линии Буэнос-Айрес — Санта-Роза (провинция Ла-Пампа), и, как только оператор Ferrobaires получит необходимые тяговые единицы, пассажирские поезда вернутся на этот маршрут.

Остальные средства Fepsa использовала на развитие подходов к порту Росарио — крупнейшему по переработке экспортируемого зерна. Федеральное правительство со своей стороны выделило 10 млн. дол. на реконструкцию пути участка Росарио — Кордова для нового пассажирского сообщения между этими городами. Грузовая компания NCA в свою очередь инвестировала ремонт магистрального пути на участке Росарио — Тукуман.

Инвестиционный план федерального правительства, известный как Planifer и рассчитанный на 5 лет, также предусматривает строительство кольцевой линии вокруг Росарио, интермодального терминала и развитие подходов к порту. Программа улучшения связей с портом Буэнос-Айреса включает строительство новой грузовой станции для NCA и América Latina Logística-Central (ALL-Central), модернизацию развязки между линиями Ferrosur Roca и Fepsa в портовой зоне.

Ликвидация последствий от затопления водами озера Ла-Пикаса магистральной линии ALL-Central из Буэнос-Айреса в Мендосу, по предварительным расчетам, обойдется в 60 млн. дол. Этот проект необходимо реализовать, чтобы восстановить пассажирское движение.

Многие национальные компании Аргентины, будучи уверены в перспективах железных дорог страны, строят новые предприятия, ориентируясь на их обслуживание рельсовым транспортом. Компания Repsol-YPF в рамках соглашения с Ferrosur Roca строит в Кекене на участке, принадлежащем железной дороге, завод минеральных удобрений, вкладывая в проект 2 млн. дол. Комплекс для перевалки зерна с автомобильного транспорта на железную дорогу стоимостью 3 млн. дол. планируется соорудить на сети NCA в провинции Кордова.

Приватизация Belgrano

Напротив, многих грузоотправителей не удовлетворяет деятельность компании Belgrano Cargas. С начала приватизации уже было ясно, что сеть линий колеи 1000 мм железной дороги General Belgrano не пригодна для концессионирования в силу плачевного состояния тягового и прицепного подвижного состава и крайне низкой плотности перевозок. Поэтому правительство создало государственную компанию Belgrano Cargas, которая позднее была передана профсоюзу железнодорожников Unión Ferroviaria с обещанием федеральной помощи в виде субсидии в размере 250 млн. дол.

Отсутствие обещанной помощи привело к дальнейшему ухудшению состояния инфраструктуры и подвижного состава и, соответственно, к закрытию линий и отмене многих сообщений. Такое положение вызвало серьезное недовольство в провинциях севера и северо-запада Аргентины, которым железнодорожные сообщения необходимы для вывоза сельскохозяйственной и промышленной продукции.

В январе 2004 г. федеральное правительство начало процесс продажи акций Unión Ferroviaria и привлечения инвесторов для восстановления железнодорожных сообщений. К февралю 2005 г. было получено два предложения, охватывающие 79 % акций Belgrano Cargas, от консорциумов во главе с компаниями Емера и Benito Roggio, которые являются держателями мажоритарных пакетов акций компании пригородных перевозок Ferrovias и оператора метрополитена Буэнос-Айреса Metrovias соответственно.

Оба участника конкурса настаивают на снятии нескольких условий, включая право федерального правительства на вето по любому крупному решению новой компании, а также на четком определении вопросов, связанных с долговыми обязательствами и ролью профсоюза Unión Ferroviaria в будущем.

Правительство продолжило переговоры с Емера. Эксперты видят только два решения проблемы: или правительство принимает условия претендента, или создает новую железнодорожную компанию, работающую при финансовой поддержке со стороны федеральных и провинциальных властей.