

Концессионирование на железных дорогах Африки

На железных дорогах Африки концессионирование имеет уже 10-летнюю историю. Компания CPCS Transcot оказывала консультационные услуги по приватизации девяти железных дорог континента, и накопленный опыт дает основания для обобщения и выработки соответствующих рекомендаций.

Железные дороги континента претерпели за прошедшее 10-летие существенные изменения. В начале 1990-х годов все 34 железные дороги принадлежали и эксплуатировались национальными правительствами. С тех пор 13 дорог были переданы в концессию частным операторам, еще 12 находятся на разных стадиях перехода под частный менеджмент.

Многие, если не все, железнодорожные системы сталкиваются со снижением уровня обслуживания, углублением финансовых проблем, деморализацией персонала и падением объемов перевозок.

Так, перед концессионированием в 1995 г. на железных дорогах Кот-д'Ивуара и Буркина-Фасо объем грузовых перевозок снизился по сравнению с 1980 г. на 60 %, пассажирских — на 80 %. В Малави грузовые перевозки сократились на 70 %, в Замбии — на 65 %.

Концессионирование помогло изменить ситуацию. Как правило, частные операторы получают эксклюзивные права на эксплуатацию на период от 15 до 30 лет.

В пользу концессионирования приводят разные доводы. Одним из главных из них является фактор привлечения новых инвестиций. В общем это так, однако концессионеры стремятся, как правило, добиться роста перевозок за счет минимальных инвестиций. Капитальные вложения направляются скорее в стабилизацию существующего положения и устранение узких мест, нежели в реконструкцию инфраструктуры и обновление парка подвижного состава. Также достаточно часто декларируется, что концессионирование железных дорог приносит значительный доход государству, но на самом деле достаточно умеренные доходы формируются за счет ежегодных взносов по договорам концессии и налоговых сборов.

Спорным является и суждение, что реальная выгода от концессионирования в Африке состоит в превращении неэффективных железнодорожных ор-

ганизаций, предлагающих неудовлетворительное обслуживание и существующих за счет общественных фондов, в эффективные структуры, обеспечивающие в рыночных условиях обслуживание на высоком уровне и извлекающие при этом доходы, достаточные для инвестиционной деятельности.

Международный банк реконструкции и развития (МБРР) поддерживает почти все концессионные инициативы, финансируя техническую поддержку на этапе подготовки и проведения конкурса и предоставляя концессионерам займы на восстановление инфраструктуры.

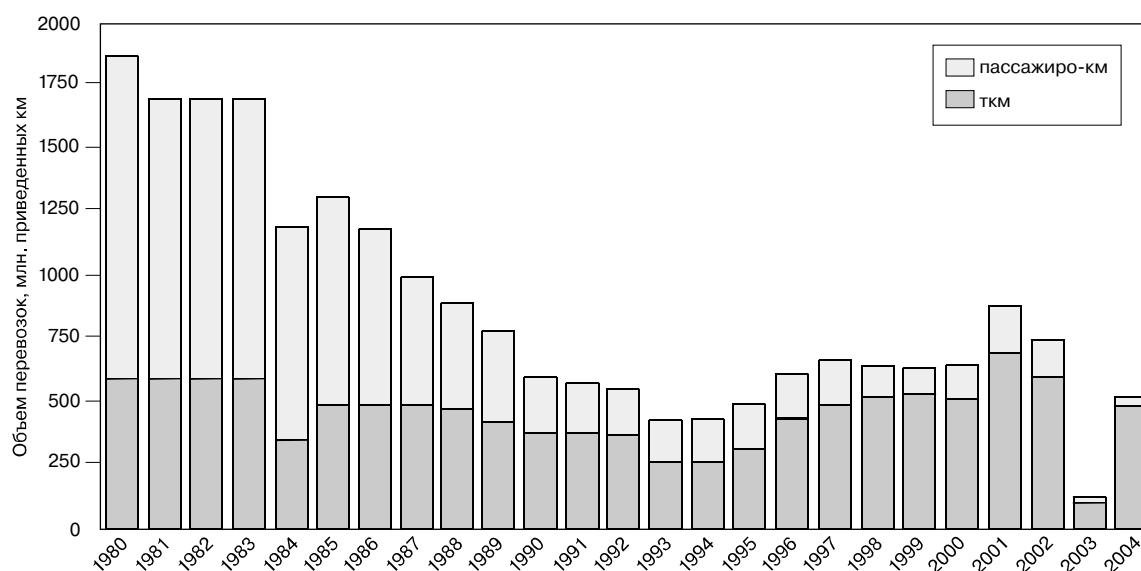
В большинстве случаев переход из сферы государственного управления под частный контроль проходит относительно эффективно, причем государство сохраняет право на менеджмент в форме полномочий по регулированию. Для большинства концессий регулирующие законоположения подвергаются ревизии с целью приведения их в соответствие с новой структурой.

В Гане в этом направлении пошли еще дальше и наделили регулирующий орган полномочиями по развитию инфраструктуры. Администрация развития железных дорог имеет право собирать концессионные платы и использовать их на финансирование нового строительства и реконструкции.

Значительные инвестиции, особенно в инфраструктуру, характерны для многих африканских концессий. В большинстве случаев очевидны восстановление и развитие инфраструктуры сети и подвижного состава. В Камеруне компания-концессионер Camrail инвестировала около 25 млн. дол. США на начальном этапе концессии. В Замбии новые операторы вложили приблизительно 20 млн. дол. в первые 2 года действия концессии.

Как показывают отчеты МБРР, инвестиции в инфраструктуру, однако, в большей степени поступают из бюджета или от международных агентств, чем от концессионеров, основной задачей которых является повышение производительности труда и фондоотдачи. Практически все частные операторы в Африке эксплуатируют железные дороги меньшим штатом и эффективнее используют основные фонды, чем старые государственные структуры. В частности, это относится к грузовым вагонам, простой которых исключены.

В Малави железная дорога Central East African увеличила объем перевозок на 30 %, сохранив только



Эксплуатационные показатели железной дороги Кот-д'Ивуар — Буркина-Фасо

66 % прежнего штата. Аналогичные тенденции просматриваются и в других странах континента.

Повышение уровня обслуживания не менее важно, чем рост производительности. Продолжительность поездок пассажиров и сроки доставки грузов уменьшаются, проблемы с наличием вагонов решаются, концессионеры предпринимают шаги по разработке инновационных предложений для клиентуры. Например, железные дороги Замбии предлагают корпоративную программу, направленную на сокращение простоев для импортных грузов при прохождении таможенного контроля в пограничном пункте Виктория-Фолс. Подобные мероприятия позволяют концессионерам увеличивать объем перевозок и осваивать новые сектора рынка.

Результатом оздоровления инфраструктуры и подвижного состава, совершенствования управления и роста производительности, а также активного привлечения новых клиентов частными компаниями становится рост объемов грузовых перевозок (в среднем на 19 % в год почти по всем концессиям).

На железной дороге Сенегал — Мали, например, объем грузовых перевозок практически удвоился в первые месяцы после начала работы концессионера. Аналогичная ситуация имела место на железной дороге Кот-д'Ивуар — Буркина-Фасо до начала гражданской войны (рисунок), причем было отмечено снижение эксплуатационных расходов, в том числе за счет сокращения избыточного персонала, более эффективного использования подвижного состава и уменьшения убытков от хищений.

Для национальных правительств ценность концессий нужно рассматривать с трех точек зрения. Во-первых, субсидии и расходы бюджета существенно сокращаются, а в ряде случаев и вовсе ис-

ключаются. Учитывая, что в большинстве регионов континента автомобильные дороги являются государственными, переключение перевозок на железные дороги сокращает нагрузку на автомобильные дороги и расходы на их развитие и содержание. Железнодорожные концессии, освобождая государство от части расходов на этот вид транспорта, позволяют правительству направлять средства в другие приоритетные области, в частности в образование и медицину.

Во-вторых, государство, помимо начального, обычно достаточно умеренного платежа, вносимого при получении концессии, имеет доход в виде ежегодных взносов концессионеров в размере 4 – 6 % доходов оператора.

В-третьих, восстановление и возобновление эксплуатации линий способствует повышению деловой активности и уровня жизни в зоне их тяготения, в частности поддерживает развитие сельского хозяйства и добывающей промышленности.

На фоне этих позитивных оценок МБРР отмечает, что только одна концессия работает в течение 5 лет без перерывов и одна (в Габоне) аннулирована. Неадекватные инвестиции в инфраструктуру, упадок пассажирских сообщений, проблемы с персоналом и избирательное предоставление услуг (не говоря о гражданских войнах и природных катаклизмах) входят в перечень факторов, с которыми многие страны континента должны бороться.

Безусловно, концессионеры не заинтересованы в инвестициях, отдача от которых реальна лишь за пределами срока действия концессии или в условиях с высокими экономическими или политическими рисками, т. е. именно в тех условиях, которые характерны для большинства стран Африки. Получаемые

Основные сведения о крупнейших железных дорогах Африки

Страна	Общая длина магистральных линий, км	Колея магистральных линий, мм	Грузооборот, млн. ткм (оценка)	Пассажирооборот, млн. пассажиро-км (оценка)	Текущая ситуация
Алжир	3974	1432	2040	960	Государство — владелец и оператор
Ангола	2798	1067	2,8 млн. т ¹	4 млн. чел. ¹	Государство — владелец и оператор. Сбои в предоставлении обслуживания
Бенин	438	1000	0,6 млн. т ¹	0,7 млн. чел. ¹	Государство — владелец и оператор. Правительство планировало приватизировать коридор в направлении Нигера
Ботсвана	888	1067	750	100	Государство — владелец и оператор, но наблюдается некоторая коммерциализация
Габон	649	1437	3000	90	Концессия, полученная Transgabonais (SNBG) в 1998 г., аннулирована в 2003 г.
Гана	953	1067	220	85	Шли переговоры с победителем конкурса
Гвинея	134	1435	2300	Нет св.	Действует частная рудовозная железная дорога. Правительство планировало приватизировать национального перевозчика
Джибути/Эфиопия	781	1000	120	150	Проходил конкурсный процесс по выбору концессионера
Замбия	1271	1067	5500	183	Компания RSZ (NLPI) работает по концессии с 2004 г.
Зимбабве	2839	1067	1370	1 млн. чел. ¹	Планируется приватизация. По концессии Beitbridge работает компания NLPI
Египет	5024	1435	4190	40 830	Государство — владелец и оператор. Характерны интенсивные пассажирские перевозки
Камерун	1016	1000	1090	320	Camrail (Comazar) работает по договору концессии с 1999 г.
Кения	1918	1000	1420	5,6 млн. чел. ¹	По общей концессии Кения — Уганда с 2005 г. работает компания Rift Valley Railways (Sheltam)
Конго (Киншаса)	3641	1067	460	220	Концессия Sizarail (Comazar) аннулирована новым правительством в 1997 г. Государство — владелец и оператор
Конго (Браззавиль)	797	1067	300	75	Проходила приватизация
Кот-д'Ивуар — Буркина-Фасо	1155	1000	501	25	Концессия Sitarail действует с 1996 г.
Либерия	160	Нет св.	900	Нет св.	Рудовозная железная дорога
Мавритания	704	1435	330	0	Государство — владелец и оператор
Мадагаскар	893	1000	0,3 млн. т ¹	35	Madarail (Comazar) работает по договору концессии с 2003 г.
Малави	797	1067	40	25	Central and East African Railways (Edlow and KBC) эксплуатирует железную дорогу с 2003 г.
Мали, Сенегал	641	1000	371	138	Transrail (Canac) работает по общей концессии Сенегал — Мали с 2003 г.
Марокко	1907	1435	5540	2650	Государство — владелец и оператор
Мозамбик	2974	1067	780	140	CCFB (Rites) — оператор концессии Beira Railway с 2004 г., CDN (CEAR) — оператор концессии Nacala с 2005 г.
Намибия	2382	1065	1200	70	Государство — владелец и оператор
Нигерия	3505	1067	60 тыс. т ¹	1,8 млн. чел. ¹	Шел процесс концессионирования
Свазиленд	302	1067	4,3 млн. т ¹	0	СРCS Transcom проводила конкурс по концессии
Судан	4764	1067	890	60	Обнародованы намерения приватизировать железную дорогу
Танзания	1450	1000	1190	430	Велись переговоры с компанией Rites (Индия)
Танзания/Замбия	1860	1067	0,63 млн. т ¹	1,4 млн. чел. ¹	Обеими странами принято решение о приватизации Tazara
Того	532	1000	20	25	По 5-летнему контракту с Canac железную дорогу эксплуатируют компании West African Cement и Rites
Тунис	2268	1435	2170	1240	Государство — владелец и оператор
Уганда	1241	1000	220	0	По общей концессии Кения — Уганда с 2005 г. работает компания Rift Valley Railways (Sheltam)
ЮАР	23 507	1065	107 000	4 млн. чел. ¹	Изучались варианты приватизации ряда пригородных сообщений. Некоторые линии небольшой протяженности будут проданы или концессионированы

¹ Объем перевозок.

доходы не настолько велики, чтобы окупать расходы на развитие инфраструктуры.

Это значит, что в конечном итоге бремя ответственности за инфраструктуру остается на правительствах, которым на выполнение обязательств требуется значительное время. Так, в Малави концессионер и правительство спорят по поводу того, кто должен платить за восстановление унесенного стихией моста. Чем дольше споры, тем хуже обслуживающие и меньше доходы от концессии.

Пассажирские перевозки

Пассажирские перевозки — это еще один сложный вопрос. Как правило, они нерентабельны, и концессионеры не заинтересованы в выполнении перевозок пассажиров даже при предоставлении субсидии. Так, в случае общей концессии железных дорог Сенегала и Мали выполняется ограниченный объем пассажирских перевозок, пока правительство занимается пополнением парка подвижного состава. Во многих странах используется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Это недопустимо, тем более что поездка в автобусе обходится пассажирам намного дешевле, чем в поезде. Если железная дорога является единственным видом транспорта, тогда ее сохранение, безусловно, является приоритетной задачей.

Еще одной ключевой проблемой являются людские ресурсы. Численность персонала на большинстве государственных дорог Африки чрезмерна, причем чаще в результате попыток достижения политических результатов, нежели улучшения работы железных дорог. Так, намеченная к концессионированию корпорация Nigeria Railways в 2004 г. перевезла 60 тыс. т грузов при 13 тыс. работающих. Неудивительно, что переход в частный сектор означает значительное сокращение штатов и на подготовительном этапе встречает противодействие со стороны профсоюзов и политических кругов, что тормозит процесс. Между тем концессионирование желез-

ных дорог не дает результатов без сокращения численности работающих. Правительства должны учитывать этот аспект и предусматривать адекватные компенсационные механизмы.

Требуется внимания еще один момент. Концессионеры могут отдавать предпочтение одним клиентам в ущерб другим. Так, в Замбии, например, компания-концессионер уделяла основное внимание перевозкам на дальние расстояния из провинции Коппербелт в Южную Африку, пренебрегая местными перевозками между шахтами, поскольку последние менее прибыльны. Такое положение стало предметом спора с правительством и клиентами, нуждавшимися в таких перевозках.

Наконец, социальная нестабильность и стихийные бедствия, достаточно частые в Африке, влияют на успех концессий. Гражданская война на севере Кот-д'Ивуара прервала сообщение между Абиджаном и Уагадугу (Буркина-Фасо), ликвидировав транзитные перевозки между двумя странами. В Малави разрушение ключевого моста сделало невозможной эксплуатацию протяженного участка железной дороги.

Спустя 10 лет после появления первых концессий в Африке можно судить, что они значительно повлияли на эффективность эксплуатации железных дорог и повышение уровня обслуживания. В большинстве случаев значительно выросли объемы грузовых перевозок, и правительства пожинают плоды инициатив по реструктуризации железных дорог.

По-прежнему требуют решения некоторые вопросы, в частности в области инвестиций в развитие инфраструктуры и пассажирских перевозок. Опыт действующих концессий может оказаться полезным для стран, намеренных использовать железные дороги более эффективно.

Основные сведения о крупнейших железных дорогах Африки и сложившейся на них ситуации приведены в таблице.

M.-A. Roy, P. Kieran. International Railway Journal, 2006, № 3, p. 38 – 41.

Редакция журнала «Железные дороги мира»

приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языка, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.

Обращаться по телефону (495) 317-55-65.