

Частные инвесторы в странах Африки — ожидания и риски

Практика концессий на предоставление железнодорожных транспортных услуг действует в странах Африки более 15 лет, но усиление ожиданий политических и общественных кругов порождает новые риски для привлеченного частного сектора.

Разнонаправленность тенденций

Железнодорожные концессии в странах Африки имеют разнообразные формы и масштабы реализации (рис. 1). Конкретно здесь частный концессионер получает право заниматься перевозочной деятельностью, используя железнодорожную инфраструктуру, которая остается в ведении государства на оговоренный договором период, обычно равный 20–25 годам. Промоутеры железнодорожных концессий на этом континенте во главе с Международным банком реконструкции и развития (МБРР) рассматривают их как средство перелома тенденции к катастрофическому снижению уровня эксплуатационной деятельности на государственных железных дорогах, начавшегося в 1970-х годах и характеризовавшегося значительным падением объема перевозок, хроническим недоинвестированием, отсутствием должного обслуживания технических средств и дефицитом бюджета.

В 1990-х годах МБРР и его партнеры привязали перспективы внешних инвестиций в развитие африканских железных дорог к структурным реформам в форме концессий. Тенденция к усилению роли концессий на железнодорожном транспорте продолжается, но вместе с тем на базе накопленного за 15 лет опыта видна эволюция меха-

низмов распределения рисков и характера африканских инвестиционных сообществ.

С 1993 г. частный сектор получил более 20 железнодорожных концессий, и по меньшей мере 14 действуют до настоящего времени в странах, расположенных к югу от пустыни Сахара (таблица). Первоначальные результаты концессионирования были весьма позитивными: выросли объемы перевозок и производительность эксплуатационной деятельности, стали внедряться новые технические средства на концессионированных железных дорогах Sitarail (Кот-д'Ивуар и Буркина-Фасо) и Samrail (Камерун, рис. 2). При наличии некоторых проблем концессионированные железные дороги безусловно рабо-

тали лучше, чем если бы они оставались в ведении государственных структур. В последние годы, однако, действие ряда концессий было прекращено, а критика политики приватизации усилилась. Например, Rift Valley Railways (RVR) приняли функции эксплуатации национальных железных дорог Кении и Уганды в 2006 г., а контролируемая предприятием Rites (Индия) компания Tanzania Railways (TRL) — корпоративной сети железных дорог Танзании в октябре 2007 г. Обе концессии уже на начальном этапе встретились с трудностями: RVR в начале 2008 г. с политической нестабильностью в Кении, TRL — с сопротивлением профсоюзов. В политических кругах прозвучали призывы прекратить действие обеих концессий и искать альтернативных инвесторов.

Корни подобных проблем лежат в разрыве между ожиданиями железнодорожных инвесторов и их партнеров из государственного сектора. Частные инвесторы концессий заинтересованы в окупаемости капитальных вложений, поэтому основное внимание они фокусируют на восстановлении инфраструктурных объектов до такой степени, которая обеспечивала бы наибольшую эффективность эксплуатации, и совсем необязательно проявля-

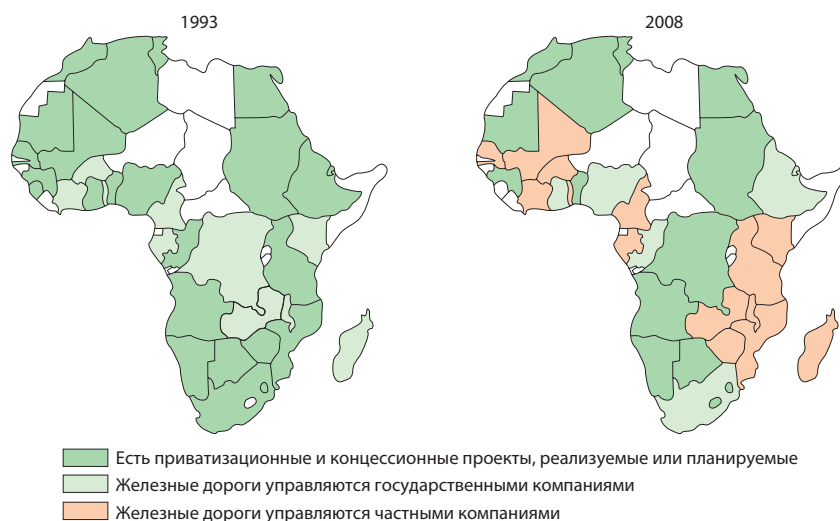


Рис. 1. Приватизация и концессионирование железных дорог в странах Африки



Рис. 2. Новый тепловоз для железных дорог Камеруна

ние с их стороны интереса к строительству новых или реконструкции имеющихся линий, которые, по мнению инвесторов, не могут обеспечить приемлемые сроки окупаемости. К тому же для оператора, действующего на коммерческих началах, грузовые перевозки имеют более высокий приоритет, чем пассажирские.

Давление общественности

Правительственные круги и политические лидеры подвергаются давлению со стороны общественности, требующей улучшения обслуживания пассажиров. Этот аспект был одним из основных в концессии на линию Дакар — Бамако (консорциум Transrail, Канада). Критику вызывали как темпы работ по восстановлению железной дороги, так и общие видимые результаты деятельности концессионера, например число объектов инфраструктуры, построенных заново или прошедших реконструкцию.

Такие различия в ожиданиях потребуют особого внимания в последующие годы, так как политики усиленно прорабатывают рассчитанные на длительную перспективу предложения по развитию железнодорожного транспорта, для реализации которых понадобятся вливания капитала сверх уровня, комфортного для коммерчески мотивированных концессионеров.

Побудительным импульсом для первых, сначала краткосрочных концессий были попытки при давлении со стороны Всемирного банка предотвратить коллапс железнодорожного транспорта и снять финансовое бремя с национальной экономики. В последние годы правительства дают понять, что концессионирование действующих железных дорог является только первым шагом в долгосрочной программе их оздоровления и развития. Например, концессионирование железных дорог Ганы рассматривалось как часть стратегии Ghana Gateway, направленной на открытие страны для глобальной экономики и превращения ее в важный узловой регион для стран Западной Африки. После восстановления существующей железнодорожной сети предполагалось ее продление как во внутренние районы, так и вдоль побережья Гвинейского залива. После ряда безуспешных попыток получения единой концессии разные консорциумы приступили к эксплуатации отдельно западной и отдельно восточной частей сети; сделки при этом включают контракты на строительство и эксплуатацию объектов инфраструктуры с последующей передачей государству (ВОТ).

На другой стороне континента Восточно-африканское сообщество (ЕАС), объединяющее Кению, Уганду, Танзанию, Руанду и Бурунди, развивает идеи модернизации и развития железнодорожной сети. Строительство более 15 новых линий позволит железным дорогам играть заметную роль в перспективах развития региона. Ливия и Судан также планировали строительство новых линий.

Каким же представляется перспективный путь? Возврат к дням преобладания государственных монополий кажется неактуальным, поскольку такие предприятия уже не имеют достаточных возможностей для коммерчески эффективной

эксплуатационной деятельности и не могут привлечь капитал. Частно-государственные партнерства представляют самый предпочтительный путь развития, гарантирующий реабилитацию железных дорог. При этом частный сектор несет ответственность за организацию перевозок и обслуживание технических средств, в ведении государственного сектора остается инфраструктура.

К сожалению, круг партнеров со стороны частного сектора довольно ограничен. Число участников торгов на железнодорожные концессии в Африке невелико, сами концессии рассматриваются как долгосрочные инвестиции, подверженные политической нестабильности и рыночным рискам, особенно для стран, экономика которых питается от одного источника, например добычи угля, медной руды или выращивания хлопка. Подготовка концессионных предложений требует как достаточно длительного времени, так и затрат финансовых средств, отдача остается неопределенной и во многих случаях не компенсирует уровень риска.

Одной из основных причин того, что число претендентов на концессии в странах Африки невелико, является рост присутствия участников с особыми интересами, которые обычно оттесняют обычных коммерчески ориентированных инвесторов, поднимая конкурсные цены до такого уровня, при котором проекты теряют финансовую привлекательность.

К числу претендентов с особыми интересами относятся участники, ассоциированные с иностранными государственными железными дорогами, суверенными фондами благосостояния, судоходными компаниями или компаниями-производителями, бизнес-интересы которых технологически завязаны на железнодорожный транспорт. Эти участники зачастую имеют значительно более низкие требования к окупаемости инвестиций, поскольку

ку их предложения обычно политически мотивированы, капитал имеет не столь высокую стоимость или они могут компенсировать потери за счет другой связанной с железными дорогами деятельности (например, горнорудные компании). В результате некоторые частные железнодорожные инвестиционные компании отказались от участия в торгах в Африке.

Поскольку партнеры с особыми интересами не представляют идеального варианта с точки зрения технико-эксплуатационной перспективы, они вынуждены предлагать более веские варианты. В результате правительства африканских стран начинают приходить к выводу, что концессионеры, действующие с коммерческой мотивацией, вправе требовать приемлемой окупаемости инвестиций с учетом конкуренции и рисков и что такая окупаемость возможна только тогда, когда восстановление инфраструктуры финансирует государство.

Правительства стран Африки, имеющих скудные бюджеты, но не обделенных значительными природными ресурсами, имеют веские основания рассматривать варианты партнерств с состоятельными странами, испытывающими острую нужду в минеральном сырье и обладающими знаниями и опытом в области строительства, оснащения и эксплуатации железных дорог. Имеется множество примеров иностранных консорциумов, обязавшихся реконструировать железнодорожную инфраструктуру в обмен на право разработки ресурсов нефти или минерального сырья; один из последних примеров такого подхода представляет Конго (Браззавиль).

В принципе такие партнерства могут оказаться экономически эффективными, но тем не ме-

Железнодорожные концессии в странах Африки

Страна	Год присуждения	Концессионер	Год начала действия
Габон ¹	1999	Transgabonais	1999
Гана (Западная линия) ²	2007	Kampac Group	Нет св.
Гана (Восточная линия) ²	2007	Peaktrack	То же
Замбия	2003	Railway Systems of Zambia	2003
Зимбабве	1997	Beitbridge Bulawayo Railway	1997
Камерун	1998	Camrail	1999
Кения/Уганда	2005	Sheltam (Rift Valley Railways)	2006
Конго (Браззавиль) ²	2007	СМКС	Нет св.
Конго (Киншаса)	1995	Sizarail	1995
Кот-д'Ивуар/Буркина-Фасо	1995	Sitarail	1995
Мадагаскар (северный)	2003	Madarail	2003
Малави	1999	Central East African Railways	1999
Мозамбик (коридор Мапуту)	2002	NLPI/Spoornet	Нет св.
Мозамбик (Бейра)	2004	Beirarail	2005
Мозамбик (Накала)	1999	CDN	2005
Нигерия (новая линия длиной 329 км нормальной колеи для обслуживания металлургического предприятия) ³	2006	Global Infrastructure Nigeria	2006
Сенегал/Мали	2003	Transrail	2003
Танзания (TRC)	2006	Rites	2007
Танзания (Tazara)	Правительство вело переговоры с китайским консорциумом		
Того	–	Wacem	2002
Эфиопия/Джибути	Подписан меморандум о взаимопонимании с кувейтской компанией		

¹Концессия отменена.

²Концессия на эксплуатацию действующих и контракты ВОТ на новые линии.

³Строительство не завершено. Концессия металлургического предприятия отменена. Ожидалась отмена железнодорожной концессии.

нее нелишней будет определенная осторожность. Особого внимания требует выбор таких партнеров, которые смогут реализовать на железных дорогах Африки уровень эффективности, присущий частному сектору, и проявляют интерес к сделкам, которые принесут выгоды обеим сторонам.

В прошедшие 15 лет практика концессионирования на железных дорогах доказала преимущества для экономики многих стран Африки,

но модель продолжает развиваться. Учитывая рост спроса на товары, амбициозные планы развития инфраструктуры во многих странах континента, логично предположить, что тенденция разделения рисков и присутствия партнеров с особыми интересами продолжит иметь место в течение довольно длительного времени.

J. Jones, J. Murphy. International Railway Journal, 2008, № 9, p. 104–108.