

Проект оживления железных дорог Южной Африки

Инвестиционная программа стоимостью 1,3 млрд. дол. США, поддерживаемая структурами из частного и государственного секторов, в том числе правительством Великобритании и Всемирным банком реконструкции и развития, направлена на восстановление железнодорожных сообщений в Южной Африке, включая возврат в эксплуатацию некогда закрытых линий общей длиной 600 км.

Железнодорожные сообщения в странах Южной Африки получают эффективную поддержку в случае реализации проекта коридора «север — юг» (North South Corridor, NSC), спонсируемого влиятельными политическими кругами и инвестиционными институтами. В первую очередь проект продвигают такие региональные экономические сообщества, как Общий рынок стран Восточной и Южной Африки (Common Market for East & Southern Africa, Comesa), Восточно-Африканское сообщество (East African Community, EAC) и Сообщество развития стран Южной Африки (Southern African Development Community, SADC). Железнодорожная составляющая проекта включает восстановление 600 км магистральных линий региона.

Инвестиции в размере 1,3 млрд. дол. США, рассчитанные на реализацию в течение 5 лет и распределяемые между мероприятиями, направленными на развитие железных дорог и портов, а также на создание торговых и логистических центров, менее масштабны, чем выделяемые на развитие автомобильных дорог (7,4 млрд. дол. в течение 20 лет). Тем не менее проект коридора окажет долгожданную поддержку железнодорожному сектору, а поставленные в нем задачи

предусматривают открытие новых возможностей активизации бизнеса в регионе и стимулирование экономического роста и борьбы с бедностью в восьми странах: Танзании, Демократической Республике Конго (ДРК), Замбии, Малави, Ботсване, Зимбабве, Мозамбике и Южно-Африканской Республике (ЮАР).

Проект North South Corridor

Сообщества Comesa, EAC и SADC в октябре 2008 г. провели трехсторонний саммит в Кампале, столице Уганды, на котором были сформулированы предложения по поддержке экономики стран южноафриканского региона. В качестве пилотного проекта программы «Содействие промышленности и торговле» (Aid for Trade) был выбран именно NSC, поскольку это направление представляется наиболее перспективным с точки зрения потенциальных объемов грузовых перевозок и стоимости реализации.

Следующий шаг был сделан в апреле 2009 г. на конференции в Лусаке, столице Замбии, где рассматривались конкретные предложения и учрежден наблюдательный комитет. Это положило начало реализации проекта в рамках программы Aid for Trade.

Железнодорожная составляющая проекта NSC фактически со-

стоит из двух маршрутов, которые рассматриваются как приоритетные и связывают так называемый медный пояс Центральной Африки (протянувшуюся в северо-западном направлении на 160 км при ширине до 50 км полосу крупнейших пластовых месторождений медных руд, находящихся главным образом в провинции Коппербелт вблизи границы Замбии с ДРК) с океанскими портами Танзании (Дар-эс-Салам) и ЮАР (Дурбан и другие). В настоящее время на доставку меди из месторождений «медного пояса» в какой-либо из портов требуется две-три недели. Проект направлен на то, чтобы сократить время доставки и сопряженные финансовые потери, которые только в виде процентов оцениваются в размере 16 тыс. дол. за каждую неделю задержки.

Роль железных дорог в проекте выражается в высвобождении от перевозок массовых грузов автомобильных дорог, многие из которых находятся в ужасающем состоянии в силу отсутствия ухода и повреждаемости при движении тяжелых автомобилей. На практике большая часть грузопотоков на юге континента уже состоит из минерального сырья и сельскохозяйственной продукции, отправляемых на экспорт, а в обратном направлении перевозятся импортируемые промышленные грузы. Однако, как утверждается в одном из документов по проекту NSC, основные потоки грузов в сообщениях с портами Дар-эс-Салам и Дурбан осваиваются автомобильным транспортом в силу его большей гибкости, надежности и меньшей стоимости в расчете на единицу грузооборота в сравнении с железнодорожным. Положение могут изменить только крупные инвестиции в развитие инфраструктуры железных дорог и улучшение менеджмента.

Безопасность на автомобильных дорогах, к сожалению, не имеет высокого приоритета у правительств стран региона, хотя, по оценкам,

приведенным в документе Sub-Saharan Africa Transport Programme («Транспортная программа для стран Африки южнее пустыни Сахара»), удельная (в расчете на душу населения) смертность на дорогах является самой высокой в мире — 28,3 случая на 100 тыс. чел., а потери из-за транспортных происшествий по континенту в целом оцениваются в 3,7 млрд. дол. в год.

Уровень железнодорожных сообщений в регионе в настоящее время оставляет желать лучшего. Дальность перевозок значительная, но их объемы невелики, а тарифы высоки. Выбор маршрута для грузоотправителя часто определяется кратчайшим расстоянием до порта, но во многих случаях такой маршрут не является самым дешевым. Опоздания и ненадежность сообщений представляют достаточно общее явление, не в последнюю очередь из-за неудовлетворительного состояния парка подвижного состава. Показатели эксплуатационной готовности вагонов и локомотивов можно отнести к самым низким в мире (они не превышают 25% среднемировых в грузовых перевозках). Состояние инфраструктуры в регионе не лучше, но одним из положительных факторов в пользу развития железных дорог является наличие в Южной Африке единой (1067 мм) колеи, за исключением линий колеи 1000 мм в Танзании, Кении и Уганде.

Отрицательные стороны концессионирования

Анализ нынешнего состояния железных дорог региона выполнили специалисты консультационной компании Tera International. Его результаты были опубликованы в августе 2008 г. и использованы при разработке проекта NSC.

Совершенствование железнодорожных сообщений на юге Африки осложняется тем фактом, что их обслуживание в основном обеспечива-

ют частные компании-концессионеры. Большая часть железных дорог региона прошла реструктуризацию с целью финансового оздоровления. Концессии вертикально интегрированы, и их условия включают обязательства концессионеров в части инвестиций и реконструкции, однако результаты неоднозначны. Генеральной задачей было сокращение расходов правительств по железнодорожному обслуживанию, и если эта задача была решена, то концессионирование породило другие проблемы. Немногие железные дороги оказались способными конкурировать на открытом рынке с автотранспортными предприятиями, применительно к которым регулирование весьма условно или вовсе отсутствует.

Последствиями концессионирования стали снижение уровня обслуживания, ухудшение состояния инфраструктуры, массовые сокращения бюджетов, снижение уровня кооперации между железными дорогами и уменьшение частоты пассажирских сообщений. Совокупность всех этих факторов способствовала переключению грузо- и пассажиропотоков с железных дорог на автомобильные и критическому ухудшению состояния последних.

Многие проблемы ряда концессионных соглашений стали следствием недостаточно полной проработки их условий на этапах подготовки. Так, неудачная попытка принять соответствующий закон и учредить регулирующее ведомство до заключения концессии имела отрицательные последствия в Замбии, Мозамбике и Малави. В этих же странах не удалось вовремя прояснить роли и ответственность правительств и концессионеров в отношении восстановления инфраструктуры и выделения соответствующих инвестиций. В большинстве случаев в контрактах не оговаривались все потенциально возможные обстоятельства; имели место даже разногласия по поводу значения понятий «инвестиции»,

«текущее содержание» и «форс-мажорные ситуации» (в частности, в Замбии и Малави).

Уровень обслуживания пассажиров серьезно пострадал — частично потому, что стороны концессионного соглашения не смогли определить четкие рамки обязательств по пассажирским сообщениям. В Малави не был подготовлен устойчивый в финансовом отношении бизнес-план и дату начала действия соглашения переносили в течение 5 лет, в Замбии требования к уровню и объемам транспортного обслуживания также не были четко определены, а обещанные субсидии материализовать не удалось.

Задержки в процессе концессионирования стали еще одной проблемой, ведущей к снижению уровня корпоративной морали, ухудшению состояния основных фондов и потере бизнеса, как это было, в частности, в Замбии, Мозамбике и Танзании. Дополнительное затруднение представлял выбор формы концессии: разделение на более или менее привлекательные бизнес-секторы неизбежно вело к тому, что концессионеры сосредоточивали усилия на более выгодных сферах обслуживания и пренебрегали менее выгодными.

Это особенно характерно для Замбии. Здесь подписанная в 2003 г. с группой NLPИ концессия Railway Systems of Zambia (RSZ) охватывала направление Коппербелт — Ливингстон (на границе с Зимбабве). Концессионер сумел приостановить ухудшение состояния инфраструктуры и других основных средств, правительство страны было освобождено от ответственности за инвестиции в их развитие. Однако размер инвестиций со стороны NLPИ жестко оговорен не был, и, хотя пассажирские поезда продолжали перевозки населения, уровень обслуживания все дальше удалялся от того, на который рассчитывало правительство.

Особенно заметным оказалось пренебрежение NLPИ короткопро-

бежными перевозками между шахтами меднорудной промышленности, которые были главной целью концессии. Это стало возможным из-за нечеткого формулирования условий контракта и отсутствия регулирующего механизма, который бы заставил концессионера изменить отношение к данному вопросу. И хотя междушахтные перевозки были возобновлены, объем перевозок оказался намного ниже имевшего место до начала действия концессии.

В Зимбабве предметом особых забот является действующая с 1999 г. 30-летняя концессия, в рамках которой компания Beitbridge Bulawayo Railway, также входящая в состав группы NLPI, начала перевозки в коридоре Ливингстон — Байтбридж с использованием спрямляющего хода по участку длиной 150 км между Уэст-Николсоном и Байтбриджем. К сожалению, эта сделка не включала антимонопольные условия, что оказало негативное влияние на другие железные дороги региона, в частности на железные дороги Ботсваны, которые потеряли практически все транзитные грузовые перевозки и в настоящее время прекратили все пассажирские.

Подобные изъятия учтены в проекте NSC, хотя потребуются еще многие месяцы на окончательное согласование его положений. Первым этапом должно стать углубленное исследование концессионных соглашений с целью полной идентификации ролей правительства и концессионеров и их ответственности. Важно также установить законодательные меры воздействия с целью доведения уровня транспортно-обслуживания до заранее оговоренных значений.

Tazaga: перспективы оживления

Железная дорога Танзания — Замбия (Tazaga) длиной 1857 км, соединяющая расположенную в глубине Замбии узловую станцию

Капири-Мпоши с портом Дар-эс-Салам и эксплуатируемая правительствами этих стран, является стратегической для Замбии, не имеющей выхода к океану.

В августе 2008 г. Tazaga находилась на грани коллапса. Был замечен верхний уровень менеджмента дороги, начались переговоры с деловыми кругами Китая о предоставлении концессии одной из китайских компаний (линию строили в начале 1970-х годов также с помощью китайских компаний). Затем правительства Замбии и Танзании пришли к согласию о неприемлемости предложенных условий концессии и необходимости поиска нового финансового партнера.

Важнейшим достоинством Tazaga является то, что она предлагает кратчайший путь от месторождений «медного пояса» в порт. В настоящее время по этой железной дороге перевозят в среднем 600 тыс. т медьсодержащих продуктов в год. Реконструкция линии и другие мероприятия позволят к 2014 г. довести годовую провозную способность линии до 2 млн. т.

Некоторые участки линии серьезно пострадали от оползней и наводнений, а их восстановление тормозил недостаток средств. Администрация железной дороги ищет возможность реализации инвестиционного проекта стоимостью 173 млн. дол. США, который за счет обновления пути и других компонентов инфраструктуры мог бы увеличить провозную способность хотя бы до 1,1 млн. т в год, чего достаточно для выхода на уровень рентабельности.

Активные действия безусловно необходимы в ближайшее время, поскольку объемы перевозок чрезвычайно малы. Так, в октябре 2008 г. из Капири-Мпоши на железную дорогу Tazaga ушло всего 14 грузовых поездов. В следующем месяце обмен вагонами между Tazaga и другими железными дорогами

Замбии и имел место только в течение трех дней: 19 вагонов отправлено на Tazaga и 26 в противоположном направлении.

В рамках программы Aid for Trade правительствам двух стран будет оказана техническая помощь с целью формулирования плана реструктуризации Tazaga и привлечения капитальных вложений в ремонт пути и подвижного состава (таблица). Любые улучшения на железной дороге должны сопровождаться мероприятиями по развитию порта Дар-эс-Салам, где серьезные проблемы обусловлены отсутствием площадей для переработки контейнеров и неудовлетворительными выходами на сеть железных и автомобильных дорог. Недостаток портовых площадей в какой-то степени сглажен строительством контейнерных площадок в некотором отдалении от порта, но это увеличило расходы из-за двойной переработки контейнеров. Tazaga имеет прямой выход в порт, но путевое развитие припортовой станции ограничивает составность поездов 20 вагонами.

В прошлом Tazaga имела выход в провинцию Коппербелт по линии железных дорог Замбии длиной 220 км Капири-Мпоши — Чингола, но в настоящее время это невозможно, потому что замбийский концессионер NLPI не дает разрешения на доступ. К тому же NLPI для грузовых перевозок из Чинголы предпочитает маршрут через Зимбабве, где работает родственная компания VBR, направляющая грузопотоки далее в порты ЮАР.

Помимо этого делового конфликта, еще одной проблемой является то, что локомотивы Tazaga не удовлетворяют действующим ограничениям по осевой нагрузке. Данное препятствие можно устранить реконструкцией линии Чингола — Капири-Мпоши в расчете на движение подвижного состава с осевыми нагрузками до 20 т, как это предложено в проекте NSC. Пока что по этой линии перевозят по-

рядка 500 тыс. т грузов в год, но потенциал роста объема перевозок может повысить интерес инвесторов к финансированию проекта в обмен на право доступа к инфраструктуре для других операторов, в том числе для железной дороги Tazara, при оставлении права собственности за правительством Замбии. Обосновать участие государственного сектора в финансировании проекта реконструкции будет довольно трудно, для этого понадобится доказать, что экономическая выгода для страны превысит интерес концессионера.

Продолжение железной дороги на северо-запад

В проект North South Corridor входит еще более амбициозный план, предусматривающий строительство продолжения железной дороги в северо-западном направлении из Чинголы в Солвези, находящийся южнее границы Замбии с ДРК. Новая линия обеспечит медно-рудной промышленности более быстрый и менее затратный путь вывоза продукции. Этот проект несколько лет продвигают частные компании; правительство Замбии также поддержало концепцию новой связи. Освоение месторождений и добыча меди развиваются в западном направлении, следуя геологическим формациям «медного пояса». На этом основании ведутся дискуссии о том, что линию нужно вести в западном направлении, по крайней мере, до новых шахт месторождения Лумвана и далее с выходом в бассейн Луэна в Анголе, обслуживаемый железной дорогой Benguela. Реконструкцию линии этой дороги от порта Лобиту на побережье Атлантического океана до границы с ДРК планировали завершить в 2011 г. Когда и будет ли вообще восстановлено продолжение линии на территории ДРК, пока неизвестно, но вероятность этого будет выше в случае расширения масштабов добычи меди.

Бюджет программы Aid for Trade для железнодорожного сектора в рамках проекта North South Corridor

Пункт программы	Затраты на исследование, млн. дол.	Инвестиции, млн. дол.	Временные рамки, лет
Оценка концессий и разработка стратегий	1	0	1–2
Реконструкция и реструктуризация Tazara	0,4	0	1–3
Реконструкция линии Капири-Мпоши – Чингола	0,75	200	2–4
Продолжение железной дороги на северо-запад	0,2	250	2–5
Реконструкция линии Виктория-Фолс – Булавайо	0,2	200	1–5
Создание регионального лизингового пула локомотивов и вагонов	0,2	150	1–5

О серьезности намерений в отношении проекта Чингола – Солвези свидетельствует подписанное в сентябре 2008 г. с одной из китайских организаций соглашение о проведении изысканий для участка Солвези – Лумвана. В рамках проекта NSC предстоит проанализировать характер и объемы необходимого транспортного обслуживания и стоимость строительства новой линии. Основной задачей обследования является определение того, какие долгосрочные гарантии могут дать медедобывающие компании. Полагают, что для окупаемости инвестиций минимальный объем перевозок должен составлять не менее 2 млн. т в год. В идеале важно достичь соглашения и с NLPI. Однако строительство новой линии не будет оправданно без завершения реконструкции линии Чингола – Капири-Мпоши.

Линия Виктория-Фолс – Булавайо

Большое стратегическое значение имеет и план реконструкции железной дороги длиной 472 км Виктория-Фолс (на границе с Замбией, рисунок) – Булавайо, проходящей по территории Зимбабве. На первом этапе предусмотрено подготовить анализ состояния линии

и разработать предложения по механизму финансирования ее реконструкции. Недавний отчет Национальных железных дорог Зимбабве (NRZ) констатировал недопустимый рост растительности не только в полосе отвода, но и на самом полотне, утонение балластного слоя в среднем до 130 мм вместо положенных 180 мм, износ рельсов, потребность в подбивке пути и наличие других серьезных проблем.

По линии перевозят 600 тыс. т грузов в год, но за счет реконструкции можно увеличить его до 2 млн. т. Один из вариантов предлагает создание особой структуры, зависимой от NRZ и имеющей право продавать право свободного доступа к инфраструктуре другим операторам, в том числе железным дорогам Ботсваны (на участке Пламтри – Булавайо). Основанием для привлечения финансов должен стать аргумент ликвидации ограничений на конкурирующем направлении через Ботсвану.

Региональный пул подвижного состава

На региональном уровне проект North South Corridor предполагает усиление Ассоциации железных дорог Южной Африки (SARA) путем надления ее дополнительными



Железнодорожно-автомобильный мост через р. Замбези в районе водопада Виктория на границе Зимбабве и Замбии

финансовыми и людскими ресурсами, с тем чтобы ассоциация стала мощным инструментом лоббирования и средством для обеспечения справедливой конкуренции на железных дорогах региона.

Ключевым элементом этой работы должна стать подготовка новых эксплуатационных соглашений, возможно многосторонних, между разными железными дорогами и разработка механизма самофинансирования железных дорог в перспективе.

Финальным элементом программы является учреждение регионального пула локомотивов и вагонов в качестве одного из путей решения проблемы недостатка подвижного состава. Важным пунктом концепции представляется программа ремонта и переоснащения мастерских

и депо. Начало должно быть положено проведением консультаций между всеми операторами в рамках SARA. Необходимо оценить также перспективы регионального пула по лизингу подвижного состава.

Необходимые инвестиции на ремонт и модернизацию 50 локомотивов и 6000 вагонов оцениваются в 110 млн. дол. Идея состоит в том, чтобы привлечь финансирование на коммерческих условиях, но при этом не упустить возможность выделения средств государственного сектора на проведение исследований и подготовку бизнес-плана.

Рассматриваемому как единая инициатива проекту North South Corridor необходим жесткий менеджмент в части финансирования входящих в него подпроектов в заданной последовательности. Одним

из вариантов является создание государственно-частного регионального партнерства Single Network, которое будет рассматривать сети автомобильных и железных дорог как две самостоятельные, управляемые каждой своим единственным оператором-концессионером. Это потребует учреждения авторитетных региональных структур с правами координации и регулирования. Привлечение одного железнодорожного оператора для сети в масштабах всего южноафриканского региона безусловно принесет весомые выгоды за счет обеспечения беспрепятственных сообщений, но для этого потребуются решить весьма амбициозные задачи.

M. Hughes. Railway Gazette International, 2009, № 6, p. 53–58.