

Инвестиции на железных дорогах Чили

Стабилизация политического и экономического климата позволила Государственным железным дорогам Чили (EFE) реализовать в 2003 – 2005 гг. крупнейшую в их истории инвестиционную программу стоимостью 1 млрд. дол. США, увеличить провозную способность сети пригородных линий и улучшить обслуживание пассажиров в дальних сообщениях.

Завершенную в декабре 2005 г. инвестиционную программу EFE в своей части, т.е. в размере 520 млн. дол., финансировали за счет прибыли от основной деятельности, продажи недвижимости и участия в других компаниях. Правительство страны предоставило 480 млн. дол., гарантировав размещение ценных бумаг сроком на 30 лет. Чили отличается самым благоприятным кредитным климатом среди стран Латинской Америки в силу низкой инфляции и постоянного экономического роста. Четвертая подряд победа на выборах в январе 2006 г. левоцентристской коалиции создала условия для очередного периода политической стабиль-

ности, благоприятной для оздоровления железных дорог.

В рамках последнего инвестиционного проекта проведена модернизация пригородных сетей городов Вальпараисо и Консепсьон, восстановлено пассажирское сообщение на линии Темуко — Пуэрто-Монт на юге страны.

Сообщения Merval

Пригородную сеть в регионе крупнейшего порта Чили Вальпараисо и главного пляжного курорта Винья-Дель-Мар эксплуатирует компания Merval, дочерняя EFE. Проект ее реконструкции стоимостью 330 млн. дол. США был завер-

шен в срок, в ноябре 2005 г. Обновленный маршрут длиной 43 км обслуживает 20 перестроенных станций между Вальпараисо и Лимаче.

Одним из самых затратных элементов проекта было строительство тоннеля длиной 5 км с четырьмя подземными станциями. Вместе с тем новая трасса позволила создать благоприятные условия для застройки прибрежной зоны и снижения нагрузки на автомобильную дорогу. На реконструированной линии работают 27 электропоездов типа X'Trapolis постройки компании Alstom (рис. 1), развивающие максимальную скорость 120 км/ч. Объем перевозок на этом направлении вырос с 4,5 млн. пассажиров в 1997 г. до 9 млн. в 2001 г. После реконструкции Merval имеет на перспективу резервы, достаточные для освоения перевозок в объеме до 22 млн. пассажиров в год.

Сообщения Biovias

Вторым по величине инвестиций был реализованный в регионе VIII проект стоимостью 155 млн. дол., относящийся к созданию сложной интегрированной системы общественного транспорта с железными дорогами в качестве базы для обслуживания Большого Консепсьона, в котором 70% жителей из 870-тысячного населения не имеют доступа к частному транспорту.

Сообщения Biovias, введенные в действие в ноябре 2005 г., обслуживаются семью модернизированными электропоездами серии 440 (рис. 2), приобретенными у Национальных железных дорог Испании (RENFE). Они выполняют 82 рейса в сутки на трех маршрутах, провозная способность сообщений оценивается в 4,8 млн. пассажиров в год.

Проект реконструкции инфраструктуры включал строительство трех новых станций и обновление 13 старых, переход на новую систему сигнализации, электрификацию и установку ограды вдоль пути в пределах населенных пунктов. К



Рис. 1. Электропоезд типа X'Trapolis

станциям сети Biovias, обслуживаемым компанией FESUB, дочерней EFE, привязаны 21 км автомобильных дорог, на которых выделены полосы для автобусных маршрутов и велосипедистов. Из единого центра управления регулируется движение всех транспортных средств Концепсьона, включая автобусы и уличные светофоры.

Сообщение Сантьяго — Пуэрто-Монт

Наиболее значимым в национальных масштабах является проект реконструкции магистральной линии длиной 1016 км между столицей Сантьяго (рис. 3) и крупнейшим городом на юге страны Пуэрто-Монтом с восстановлением пассажирского движения, прекращенного в 1992 г.

Движение пассажирских поездов со скоростью до 140 км/ч на участке от столицы до Темуко (677 км) восстановлено в декабре 2003 г. С 2001 г. четыре дизель-поезда серии 596 (рис. 4), ранее принадлежавшие RENFE, обслуживают маршрут длиной 500 км Сантьяго — Чильян с лучшим временем хода 4 ч 15 мин. Число отправок из Сантьяго увеличено до шести поездов в сутки в 2005 г. и до десяти в 2006 г.

На участке длиной 454 км от Виктории (севернее Темуко) до Пуэрто-Монта проведена реконструкция стоимостью 28 млн. дол., включавшая работы по модернизации 15 станций. Пассажирское движение до Пуэрто-Монта восстановлено в декабре 2005 г., в 2006 г. планировали увеличить число поездов до восьми пар в сутки. Пассажиры, следующие из Сантьяго, делают пересадку в Виктории.

Реконструкцию этого направления дополняет проект ответвления в портовый город Вальдивия стоимостью 9 млн. дол. Начать пассажирские перевозки планировали в 2006 г., используя два дизель-поезда. Расходы по проекту частично покрываются за счет использо-



Рис. 2. Электropоезд серии 440

вания недвижимости вокруг станции Вальдивия и прибрежных территорий.

Финансирование проектов инфраструктуры

Опыт привлечения частного капитала к проектам долгосрочного управления и текущего содержания сети автодорог использован при заключении трех инфраструктурных контрактов в рамках инвестиционного плана EFE на 2003 – 2005 гг.

В октябре 2005 г. контракт стоимостью 110 млн. дол. подписан с компанией Tecdra, совместным предприятием испанской компании Dragados и чилийской Tesca. Он предусматривал обновление и содержание 750 км пути в течение 16 лет в Центральной зоне между



Рис. 3. Центральный вокзал в Сантьяго

Сантьяго и регионом VIII, включая магистральную линию Сантьяго — Чильян — Сан-Росендо, а также примыкающие к ней участки Сан-Росендо — Концепсьон и Талькауано — Ломас-Колорадас, включенные в сеть Biovias. В задачи Tecdra входит ремонт пути, систем электрификации, сигнализации и связи.

Компания Comsa (Испания) в сентябре 2004 г. получила контракт стоимостью 67 млн. дол. на реконструкцию 376 км пути в Северной зоне, включая коридоры из Сантьяго в Вальпараисо и Сан-Антонио. Работы надлежало выполнить во второй половине 2006 г. По условиям контракта, помимо фиксированной суммы за выполнение реконструкции, Comsa будет получать дополнительные доходы в зависимости от объема перевозок в течение 14 лет (до 2020 г.). Грузовые перевозки складываются из вывоза бытового мусора из Сантьяго на полигон, находящийся в 70 км от города, и международных отправок через Анды в Мендосу (Аргентина).

Dragados также контролирует компанию SYCE-ENYSE, которая вместе с CAM, входящей в группу Enersis, получила контракт стоимостью 180 млн. дол. на обслуживание систем электрификации, сигнализа-



Рис. 4. Дизель-поезд серии 596

ции и связи в Южной зоне, включающей линию Сантьяго — Чильян и часть инфраструктуры сети Biovias. Подписанная в феврале 2005 г. концессия на 16 лет отводит первые 3 года на восстановительные работы.

Безопасность на переездах

Инвестиции в усиление безопасности на переездах подчеркивают изменение культуры поведения и отношения общества к этой проблеме (в отличие от других развивающихся стран). EFE затратили в 2003–2005 гг. 33 млн. дол. на мероприятия по повышению безопасности на 579 км пути от Сантьяго до региона X, включая ограждение пути в районах жилой застройки, установку автоматических систем ограждения на 30 новых переездах, строительство 30 пешеходных мостов и обустройство 257 пешеходных пересечений.

EFE уделяют большое внимание проведению образовательных мероприятий в школах региона X, в которых принимают участие до 130 тыс. учеников и 300 преподавателей из Сантьяго.

Шестой трехлетний инвестиционный план на 2006–2008 гг., как полагают, продолжит в основном начатые проекты и будет менее масштабным, чем предшествовавший.

Связи с Аргентиной

Продвигаемые независимо от рассмотренных выше проекты восстановления связей с Аргентиной через Анды показывают менее заметный прогресс. На этапе предконкурсной подготовки находился план восстановления железнодорожного коридора Central Transandine между городами Лос-Андес в Чили и Мендоса в Аргентине, замороженный в 1984 г.

В конце 2005 г. правительства двух стран подчеркнули готовность поддержать проект, предусматривающий концессию сроком 30 лет на реконструкцию и эксплуатацию данного направления. Стоимость проекта оценивается в 300 млн. дол., включая ремонт пути и строительство нового участка длиной 23 км на высоте 4000 м над уровнем моря. Необходимо также приобрести 54 тепловоза мощностью 2200 л. с. и 1250 вагонов.

Главной движущей силой проекта является частная строительная компания Tecnicaqua из Мендосы, которая имеет партнером чилийскую Petroleos del Sur. Интерес проявляют и другие чилийские и аргентинские компании.

Участие частного капитала в проекте требует согласования с министерством общественных ра-

бот, поскольку участок между Лос-Андесом и границей принадлежит EFE. Финансирование, вероятно, предоставят банки Inter-American Development и национальный Аргентины. Проект пользуется поддержкой и в Бразилии, поскольку обеспечит более эффективный коридор для экспортных перевозок в порты Тихоокеанского побережья.

Государственные железные дороги Чили поддерживают также предложение по созданию транспортного коридора длиной 220 км Southern Transandine между городами Сапала в аргентинской провинции Неукен и Лонкимай в Чили. Если власти провинции Неукен активно поддерживают проект и уже завершили первый участок длиной 7 км, то на чилийской стороне прогресса пока нет. Аргентинская сторона специально для этого проекта учредила в сентябре 2004 г. компанию Patagonia Ferrocanal.

Подвижной состав

Инвестиционная программа EFE в 2003–2005 гг. включала 197 млн. дол. на приобретение подвижного состава, в основном бывшего в эксплуатации у RENFE. Программа закупок по направлениям выглядела следующим образом:

- Сантьяго — Темуко: вагоны для поездов дальнего следования, включая рестораны и вагоны для перевозки автомобилей пассажиров;
- Сантьяго — Чильян: пять электропоездов серии 444 в дополнение к пяти уже используемым;
- Виктория — Пуэрто-Монт: четыре дизель-поезда серии 596 (приобретены у RENFE);
- для компании-оператора Merval: 27 электропоездов X'Trapolis (новые постройки Alstom);
- для компании-оператора Biovias: два электропоезда серии 440 и пять серии 444 (приобретены у RENFE на замену эксплуатируемым).