

УДК 658.23:656.2

ЧИМБА МИКЕНДЗО ЖОЗИАН ЛИОНЕЛЬ¹¹ Українська державна академія залізничного транспорту, пл. Фейербаха, 7, 61050, Харків, Україна

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ КОНГО

В статье исследованы основные проблемы, сдерживающие развитие железнодорожного транспорта ДР Конго и показаны основные направления, предпринимаемые государственными структурами республики для выхода из сложившейся ситуации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Демократическая республика Конго, государственное регулирование, развитие

Постановка проблемы

Устойчивое экономическое развитие ДР Конго в значительной степени зависит от состояния транспортной инфраструктуры. В ее системе координат железнодорожный транспорт занимает особое место. Наиболее востребована железная дорога сельскохозяйственными и горнодобывающими производителями. Реабилитация железнодорожных коммуникаций является частью направления «инфраструктура» государственной программы «5 национальных проектов развития» и стала приоритетом для конголезского руководства. Именно она призвана преодолеть анклавность районов и целых провинций страны.

Анализ состояния железнодорожной сети ДР Конго

По данным Международного валютного фонда ДР Конго это самая бедная страна в мире. ВВП на душу населения в 2012 году составлял всего 340 долларов. Развитию экономики самой бедной страны мира мешает слабо развитый транспорт. К примеру, для того, чтобы доставить груз из одного города в другой, иногда он должен быть перегружен до 8 раз, то есть прежде чем дойти до места назначения, груз должен побывать в восьми транспортных узлах. При этом по времени это может занять несколько месяцев. Из-за проблем с дорогами за пределами крупных городов практически нет частных машин. Интересно, что в некоторые северные города проще добраться или доставить

груз из соседних государств, чем из других районов самого Конго. Одним из самых развитых в Конго является судоходный, а также воздушный транспорт.

Столицей самого бедного государства в мире является город Киншаса (население более 10 миллионов человек), основанный в 1881 году, стал особенно быстро развиваться благодаря строительству железнодорожной ветки, что позволило более эффективно доставлять грузы во внутренние части страны. В настоящее время общая протяженность железнодорожных линий ДР Конго — 5138 км. Ширина колеи 1000 мм, 1067 мм, 600 мм. Часть линий электрифицирована. Действуют железнодорожные компании Congo Railway и Office National des Transports. Железнодорожные связи ДР Конго имеет со смежными странами – Замбия и Ангола (ширина колеи 1067 мм), но сообщение с портом Бенгела было прекращено с 1970 года. Железнодорожного сообщения с другими соседними странами нет.

Ландшафт и климат бассейна Конго представляют серьезные барьеры дороге и постройке рельса, и расстояния огромны через эту обширную страну. Кроме того, хроническое экономически неумелое руководство и внутренний конфликт привели к серьезным недостаточным инвестициям за многие годы. Кроме того, у Демократической республики Конго есть тысячи километров судоходных водных путей, и традиционно водный транспорт был доминирующим средством перемещения приблизительно двух третей населения страны.

Целью статьи является исследование основных направлений государственного регулирования развития железнодорожного транспорта ДР Конго как одного из важнейших звеньев всего экономического развития страны.

Изложение основного материала

Железнодорожной сетью ДР Конго управляет «Национальная компания железных дорог Конго» (НКЖК) – госпредприятие, базирующееся в г. Лубумбаши (провинция Катанга). Оно было учреждено в 1974 г. слиянием пяти железнодорожных компаний Заира, созданных в первой половине XX века (с 1902 г.). В своей структуре НКЖК имеет 5 региональных зон управления: центр, восток, север, северо-восток и юг. В функции НКЖК входит строительство и эксплуатация железнодорожных путей и управление некоторыми речными портами и транспортными службами. Надзор за НКЖК осуществляют министерства транспорта и коммуникаций, а также госинвестиций. В конце 2010 г. госпредприятие преобразовано в коммерческую компанию. На общем собрании НКЖК в декабре прошлого года принят ее новый устав. Штат работников составляет 12500 чел., средний возраст персонала 55 лет, при этом его четверть уже достигло пенсионного возраста.

Железные дороги охватывают 7 из 11 конголезских провинций и не соединены в единую сеть. Существуют несколько отдельных не соединенных друг с другом веток. Они обеспечивают связь с Анголой, Замбией и Танзанией. Железные дороги ДРК функционируют как часть комбинированной транспортной системы, в которой они дополняются речными и автомобильными путями. Так, железные дороги Матади–Киншаса и Кисангани–Убунду служат для обхода несудоходных участков реки Конго. Наземная связь между крупнейшими городами страны Киншасой и Лубумбаши обеспечивается речным (до порта Илебо) и железнодорожным транспортом (от Илебо). Ветка Матади–Киншаса по договоренности с НКЖК обслуживается Конголезской транспортно-портовой компанией. Длина железных дорог в ДРК достигает 5033 км, унаследованных от колониальной эпохи, из них 858 км – электрифицированы. Железнодорожная линия в районе Уэле (на севере ДРК) имеет нестандартную ширину

колеи. НКЖК также принадлежат порты Илебо (на р. Касаи), Кисангани, Кинду и Убунду (все на р. Конго) и Калеми (на оз. Танганьика), используемые в железнодорожных перевозках. По мосту г. Матади через р. Конго, спроектированном для двух видов наземного транспорта, не были проложены железнодорожные пути.

В 1998-2004 гг. по причине военных действий конголезские железные дороги не функционировали. 500 км железнодорожного полотна в провинциях Катанга и Маниема были разрушены. За 1976-2011 гг. грузооборот железнодорожного транспорта сократился с 2,8 млрд единиц перевозки до 528 млн. Пик объема железнодорожных грузоперевозок пришелся на 1985 г. с 1 млн т, а пассажирских перевозок – на 1973 г. с 411 тыс. чел. Сегодня лишь 20 % всех путей находятся в исправном состоянии. Пропускная способность железной дороги в Катанге не превышает 50 тыс. т, а скорость движения – 10 км/ч. При этом с учетом роста добычи медной руды потребности в перевозках значительно ниже, чем пропускная способность дороги.

В настоящее время НКЖК фактически борется за выживание. Главные проблемы предприятия связаны с крайним износом оборудования, подвижного состава и железнодорожного полотна. Затраты на поддержание инфраструктуры не проводились уже в течение 20 лет. НКЖК использует всего 20 локомотивов вместо требуемых 44 (из них 13 дизельных и 7 электрических), которые находятся в строю уже 35 лет. Их эксплуатационная готовность не превышает 70%. На линии Матади–Киншаса, построенной в 1890-х гг., сегодня действуют 8 составов, которые обеспечивают не более 10 % перевозок между этими городами. Постоянный дефицит локомотивов вынуждает НКЖК брать в аренду технику по завышенной стоимости, что сказывается на тарифе перевозки грузов для предприятий. Кроме того, не обеспечивается безопасность оборудования и перевозок. Эти проблемы приводят к авариям и многодневным задержкам пассажиров и грузов по пути следования.

Всемирный банк рассматривает спасение НКЖК как крайнюю необходимость с учетом стратегической роли госпредприятия в возрождении конголезской экономики. Эксперты ВБ в ноябре 2012 г. проинспектировали состояние железных дорог и оборудования в провинциях

Катанга и Маниема и констатировали, что НКЖК – единственная недействующая компания из всех транспортных госпредприятий. По их оценкам, связь железнодорожной сети ДРК с Дурбаном и Дар-эс-Саламом является важным фактором рентабельности НКЖК, поскольку она может обеспечить постоянный спрос на грузовые перевозки. Всего для полного восстановления железных дорог требуется 1,44 млрд дол. в течение 20 лет.

Финансовое положение НКЖК – столь же тяжелое. Предприятие завершило 2012 г. с убытком: доходы составили 50 млн дол., расходы – 100 млн. На протяжении десятилетий государством не выделяется средств на модернизацию железнодорожной инфраструктуры. Компания прекратила платежи по всем обязательствам, следствием чего стала огромная 40-месячная задолженность по зарплате перед своими работниками в размере 120 млн дол., а также перед кредиторами (450 млн дол.). Это привело к продолжительной забастовке сотрудников компании в начале 2011 г.

При финансовой поддержке Всемирного банка НКЖК управляет бельгийская фирма «Вектурис» в соответствии с заключенным в 2008 г. контрактом о стабилизации предприятия. Бельгийцами осуществляется план выхода предприятия из кризиса с бюджетом 44 млн дол. Он включает краткосрочный, переходный стабилизационный и среднесрочный этап восстановления и финансируется правительством ДРК (19 млн дол.) и Африканским банком развития (14 млн). Срок полномочий «Вектурис» продлен на 15 месяцев, пока не будет назначена новая фирма по управлению нижеуказанной программой ВБ. По условиям упомянутого соглашения, гендиректором НКЖК является представитель «Вектурис» Ф. Струман.

В соответствии с 6-миллиардными китайско-конголезскими соглашениями 2010 г. планируется восстановить железную дорогу Матади–Лубумбаши, включая строительство нового 700-километрового участка Киншаса-Илебо для соединения двух линий.

В свою очередь, южнокорейские фирмы, занимающиеся строительством глубоководного морского порта Банана, планируют инвестировать в возведение железнодорожной ветки до г. Матади. О своих планах по развитию конголезских железных дорог также заявила корейская корпорация «Дэу».

В ходе визита в ДРК министра иностранных дел Бельгии С. Ванакере конголезской стороне предоставлено 13 вагонов и 2 локомотива в рамках проекта восстановления железнодорожного сообщения Киншаса-Матади.

В 2011 г. ДРК и Р. Конго подписали меморандум о взаимопонимании касательно строительства автомобильно-железнодорожного моста между Киншасой и Браззавилем, который позволил бы обеспечить непрерывность транспортного сообщения от Пуэнт-Нуара до Дурбана. Африканский банк развития взялся за финансирование предварительного ТЭО проекта в объеме 230 млн дол.

Первым масштабным посткризисным проектом восстановления железных дорог Конго стала Программа комбинированных перевозок, в отношении которой в июле 2011 г. было подписано соглашение между правительством ДРК и Всемирным банком. Проект, рассчитанный на 2012–2016 гг., начал действовать с мая 2012 г. и предусматривает финансирование в объеме 255 млн дол. Из этой суммы 218 млн дол. предназначены для восстановления железнодорожной инфраструктуры и улучшения положения НКЖК. Программа имеет целью восстановить финансовую и операционную состоятельность НКЖК, а также четырехкратно увеличить перевозки меди по железной дороге, сократив при этом издержки и сроки. Реабилитация конголезских железных дорог призвана также улучшить доступ сельскохозяйственной продукции на внутренний и региональный рынки, что позволит снизить цены на товары первой необходимости. Запланированы ремонт 690 км путей, 350 вагонов и 17 локомотивов, приобретение 10 электрических и 20 дизельных локомотивов, 180 товарных и 60 пассажирских вагонов. Всего указанный план восстановления предполагает привлечение 646 млн дол. из трех источников – госбюджета (44 млн), китайского кредита (384 млн) и упомянутой безвозмездной субсидии ВБ. Средства планируется распределять по трем направлениям: железнодорожные пути и транспортные средства – 399 млн дол., социальный сектор – 150 млн, управление – 97 млн. Инвестиции будут направлены, в первую очередь, на реконструкцию наиболее важных с точки зрения перевозки грузов железнодорожных веток Киншаса-Матади и Илебо-Лубумбаши. Конголезское правительство обязалось выделить свою часть средств в целях

погашения задолженности по зарплате в течение первого полугодия 2013 г.

Выводы

Реализация Программы комбинированных перевозок дает надежду на восстановление полноформатного функционирования железнодорожного транспорта в ДРК при условии запуска механизма по преодолению многолетнего кризиса Национальной компании железных дорог Конго.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О железных дорогах ДР Конго [Электронный ресурс] / информация посольства Российской Федерации в Демократической Республике Конго. – Режим доступа http://www.drc.midww.ru/business_r_32.html.
2. Железнодорожный транспорт в Демократической Республике Конго [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://ru.wikipedia.org/wiki>.
3. ДР Конго — самая бедная страна в мире [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://hontos.ru/eto-interesno>.
4. Демократическая республика Конго: Транспорт [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://www.rusemp.ru/index.php/kongo3/3501>.
5. Транспорт — анализ статистических данных [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://geomasters.ru/archives/1480>.
6. Экономика Демократической Республики Конго [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://ru.wikipedia.org/wiki>.

ЧІМБО МІКЕНДЗО ЖОЗІАН ЛІОНЕЛЬ¹

¹ Українська державна академія залізничного транспорту, пл. Фейербаха, 7, 61050, Харків, Україна

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ДЕМОКРАТИЧНІЙ РЕСПУБЛІЦІ КОНГО

У статті досліджено основні проблеми, що стримують розвиток залізничного транспорту ДР Конго, і показано основні напрямки, що використовуються державними структурами республіки для виходу зі сформованої ситуації.

Ключові слова: залізничний транспорт, Демократична республіка Конго, державне регулювання, розвиток

CHIMBU MIKENDZO JOSIANE LIONEL¹

¹ Ukrainian State Academy of Railway Transport, Feuerbach area, 7, 61050, Kharkov, Ukraine

STATE REGULATION OF RAILWAYS IN THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO

Abstract. In this paper the main problems hampering the development of rail transport DR Congo and the basic direction taken by government agencies of the republic to break the deadlock.

Keywords: railway transport, the Democratic Republic of the Congo, government regulation, development

Поступила в редколлегию 04.09.2012.

Принята в печать 25.10.2012.