



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## **Дифференцированное Обеспечение Руководства**

---

54/2023

### **Марокко: проекты строительства высокоскоростных линий составляют основу программы развития ONCF**

Марокко стала первой страной на Африканском континенте, где была введена в эксплуатацию высокоскоростная железнодорожная линия. Торжественная церемония открытия высокоскоростной магистрали Танжер – Касабланка, получившей название Al Bogaq, состоялась 15 ноября 2018 г. В этом мероприятии лично приняли участие король Марокко Мухаммед VI и президент Франции Эммануэль Макрон. Первая ВСМ находится под управлением Национального общества железных дорог Марокко (ONCF). Скорость движения поездов производства компании Alstom на линии Танжер – Кенитра протяженностью 186 км достигает 320 км/ч, а от Кенитры до Касабланки они следуют по реконструированному участку протяженностью 137 км с максимальной скоростью 160 км/ч. Время в пути между конечными пунктами ВСМ составляет 2 ч 10 мин.

На этапе подготовки к строительству первой ВСМ количество противников реализации данного проекта было настолько велико, что они объединились в сообщество, получившее название «Stop TGV». Члены сообщества призывали правительство потратить значительные средства не на дорогостоящую высокоскоростную линию, рентабельность которой вызывает множество вопросов, а на расширение уже существующих железнодорожных путей, строительство автомобильных дорог или реализацию критически значимых проектов социальной сферы. По некоторым оценкам, выделенных на реализацию проекта строительства ВСМ средств было бы достаточно для строительства 25 тыс. школ или 16 тыс. км автомобильных дорог в некоторых провинциях страны.

Несмотря на волну критики, правительство заняло твердую позицию и за 7 лет реализовало этот проект. В настоящее время в стране реализуется масштабный план развития национальной сети железных дорог колеи 1435 мм, предусматривающий строительство еще двух высокоскоростных линий. О многом также говорит и тот факт, что 11-й Всемирный конгресс по высокоскоростному железнодорожному транспорту, организованный Международным союзом железных дорог (МСЖД), прошел в марте 2023 г. именно в Марокко (г. Марракеш). В конференциях, дискуссионных сессиях и технических визитах приняли участие в общей сложности около 1500 специалистов из 48 стран мира.

#### *Национальный железнодорожный план Plan Rail Maroc 2040*

В основе национального железнодорожного плана Plan Rail Maroc 2040 (PRM 2040) – развитие сети высокоскоростных сообщений. В случае его успешной реализации общая протяженность ВСМ в Марокко к 2040 г. может достичь 1500 км.

Помимо строительства ВСМ, план PRM 2040 также предусматривает сооружение около 3800 км обычных железных дорог, которые свяжут 43 крупных города страны – это на 20 городов больше, чем в настоящее время. Сейчас удобный доступ к железнодорожной сети имеет лишь 51% населения страны, однако после завершения реализации инфраструктурных проектов в рамках национального плана этот показатель увеличится до 87%. Согласно долгосрочным прогнозам, к 2040 г. объем железнодорожных перевозок возрастет до 132 млн человек в год. Уже введенные в эксплуатацию, запланированные и строящиеся линии представлены на Рис. 1.

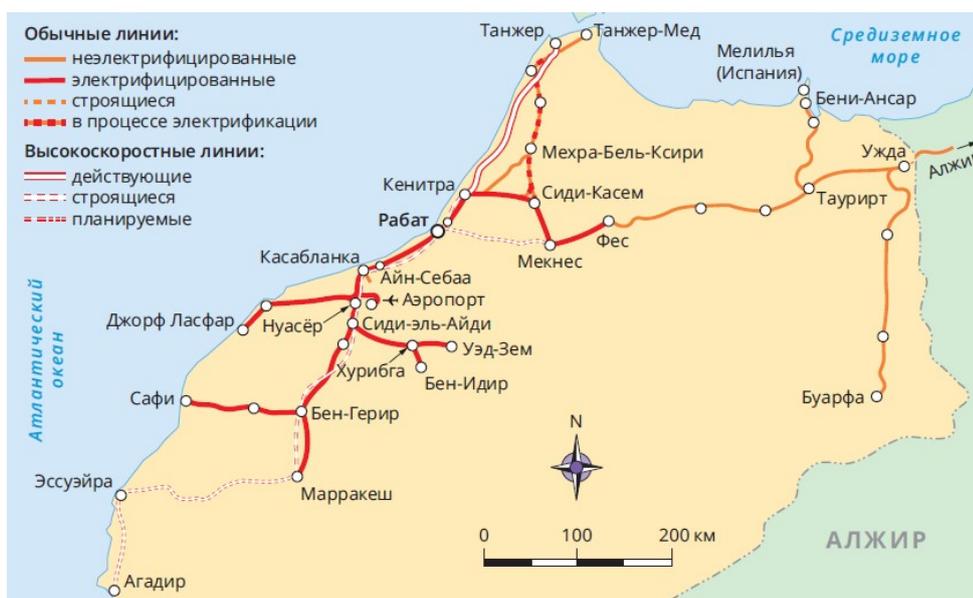


Рис. 1 Сеть железнодорожных линий Марокко

План PRM 2040 включает создание 10 региональных железнодорожных узлов, интегрированных с другими видами транспорта. По информации Министерства транспорта и логистики Марокко, контролирующего деятельность ONCF, общая стоимость реализации включенных в план проектов по состоянию на январь 2023 г. оценивается в 400 млрд дирхамов (39,3 млрд долл. США).

#### *Планирование новых высокоскоростных коридоров*

Благодаря тому, что ВСМ Танжер – Касабланка пользуется большой популярностью у пассажиров, в перспективе намечено создание двух высокоскоростных коридоров:

- коридор Maghreb протяженностью 600 км соединит города Касабланка и Ужда на северо-востоке Марокко (вблизи границы с Алжиром),
- коридор Atlantic протяженностью 900 км свяжет города Танжер, Рабат (столица Марокко), Касабланка, Марракеш и Агадир – в состав этого коридора входит введенный в эксплуатацию участок Танжер – Кенитра (ВСМ Al Boraq).

Приоритетным проектом является строительство ВСМ Кенитра – Марракеш. Проект будет реализовываться в три этапа: участок Кенитра – Айн-Себаа (150 км), Айн-Себаа – Нуасёр (130 км) и Нуасёр – Марракеш (212 км). Стоимость строительства высокоскоростной магистрали Кенитра – Марракеш оценивается в 50 млрд дирхамов (4,9 млрд долл. США). Предполагается, что часть средств поступит по схеме государственно-частного партнерства. Планируется также привлечь средства провинций, по территориям которых пройдет новая линия, т.к. реализация данного проекта позволит существенно повысить уровень мобильности местного населения.

В связи с тем, что на долю французской стороны пришлась примерно половина расходов по проекту первой ВСМ, правительство Марокко рассчитывает на продолжение сотрудничества на следующем этапе развития высокоскоростной сети страны. Однако возможные источники финансирования могут обеспечить не только французские, но и китайские компании, в частности Zhong Neng Xuan Zong Industrial, которая уже проявила интерес к реализации проекта высокоскоростной магистрали Кенитра – Марракеш. В случае если участие в финансировании проекта примет китайская сторона, по новой линии будет курсировать подвижной состав китайского, а не французского производства.

Помимо этого, Марокко рассматривает возможность передачи китайской компании China Railway Construction Corporation (CRCC) проекта по строительству высокоскоростной линии, которая свяжет г. Касабланка,

являющийся крупнейшим в Марокко, с портом Агадир, расположенным почти в 460 км к югу от него. По информации СМИ, Франция рассчитывала на заключение этого контракта, т.к. французские компании имеют большой опыт реализации аналогичных проектов в Марокко, но китайская компания располагает рядом преимуществ, в частности она предлагает более низкую стоимость услуг, а также гарантии выполнения работ в установленный срок.

Эксперты отмечают, что проекты по строительству ВСМ даже в краткосрочной перспективе принципиально меняют жизнь регионов на маршруте своего пролегания и дают мощный импульс для развития экономики. Подтверждением служат последние отчеты Международного банка реконструкции и развития (International Bank for Reconstruction and Development), а также многих экспертных агентств, где говорится о том, что самым эффективным вложением государственных средств для стимулирования роста экономики является вложение в инфраструктуру, в частности, в высокоскоростное движение. Создание сети высокоскоростного движения создает в любой стране новое экономическое пространство, повышает уровень доступности рабочих мест и социальных объектов, стимулируя развитие на региональном уровне.

*Источники: railwaygazette.com, 14.03.2023 (англ. яз.);  
zawya.com, 15.05.2023 (англ. яз.)*