



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

94/2023

Планы по увеличению объемов грузовых железнодорожных перевозок в Бразилии

Согласно данным Национальной ассоциации операторов железнодорожных перевозок Бразилии (ANTF) в 2022 г. грузооборот в стране выполнен на уровне 371,1 млрд ткм, что несколько ниже, чем в 2021 г. При этом грузооборот в перевозках железной руды сократился на 5 %, с 261,7 млрд ткм в 2021 г. до 248,5 млрд ткм в 2022 г., в то время как генеральные грузы поднялись на 11,7 %, со 109,7 млрд ткм до 122,5 млрд ткм. Но особенно заметно вырос этот показатель в отношении кукурузы и целлюлозы – соответственно на 69 и 26 %. Почти половина экспортного грузопотока соевых бобов и более чем 50 % объемов отправляемых за рубеж кукурузы и сахара доставлены в бразильские морские порты по железной дороге.

С целью увеличения объемов грузовых железнодорожных перевозок в настоящее время в Бразилии реализуется целый ряд проектов строительства железнодорожных линий и сопутствующей инфраструктуры.

Согласно данным Национального агентства наземного транспорта Бразилии (ANTT, входит в состав министерства инфраструктуры), после запуска в сентябре 2021 г. программы Pro Trilhos, направленной на привлечение частных инвестиций и упрощение процесса выдачи разрешений на железнодорожное строительство, поступило 93 запроса на получение соответствующих разрешений. Было выдано 38 разрешений, в стадии рассмотрения находятся еще 55 предложений. Всего в рамках программы Pro Trilhos планируется построить 22 840 км новых линий, в том числе уже получено разрешение на строительство 12 616 км пути, для чего

предполагается инвестировать 173 млрд бразил. реалов (34,8 млрд долл. США). Инвестиционный пакет 2023 г. составляет 18,8 млрд бразил.реалов (3,8 млрд долл. США).

Следует отметить, несмотря на то, что программа Pro Trilhos хотя и упрощает процесс принятия решений, ANTT проверяет все представленные проекты на предмет насколько эффективно новые линии будут интегрированы в существующую железнодорожную сеть и что реализация проектов не идет вразрез с проводимой в стране транспортной политикой.

В первую очередь будут финансироваться проекты строительства железных дорог Ferrovia de Integracao Centro-Oeste (FICO) и Ferrovia de Integracao Oeste-Leste (FIOL), которые свяжут Вильену (штат Рондония), Лукас-ду-Риу-Верди (штат Мату-Гросу), Мару-Розу (штат Гояс) и Фигейрополис (штат Токантис), а также Каэтите (штат Баия) с портом Ильеус (штат Баия). Реализацию проекта железной дороги FIOL планируется обеспечить полностью за счет привлечения частного капитала. Для ускорения строительства железная дорога разделена на 3 участка. В 2021 г. подписан контракт с компанией Bahia Mineracao (BAMIN, дочернее подразделение Eurasian Resources Group) на строительство участка Ильеус – Каэтите. К апрелю 2023 г. был готов к подписанию контракт по второму участку – Каэтите – Баррейрас (штат Баия).

В министерстве транспорта в настоящее время практически готово решение по проекту железной дороги Ferrograo направления север – юг. Железная дорога свяжет станцию Мирититуба (штат Пара) с Синопом (штат Мату-Гросу). Ранее проект был приостановлен Верховным судом Бразилии в связи с нарушением экологических требований. В министерстве утверждают, что проект также может быть реализован на частные средства.

Одним из крупных и давно ожидаемых является проект сооружения грузовой железной дороги Nova Ferroeste длиной 1567 км от Маракажу (штат Мату-Гросу-ду-Сул) до порта Паранагуа. Проект предполагает продление железнодорожного пути от конечных станций на существующей линии Каскавел – Гуарапуава, проходящей по территории штата Парана и строительство еще двух железных дорог от Каскавела – одна до Шапеко (штат Санта-Катарина) и другая до города Фос-ду-Игуасу (штат Парана), расположенного на границе сразу с двумя странами – Аргентиной и Парагваем. В настоящее время Бразильским институтом окружающей среды и возобновляемых природных ресурсов (IBAMA) проводится работа над экологической экспертизой проекта. Данный проект имеет важное значение не только для штата Парана, но и для других регионов страны. Дело в том, что только 5% всего объема бразильского экспорта из западных областей страны перевозится по железной дороге, а остальное – автотранспортом.

Именно Nova Ferroeste позволит связать все места производства продовольствия в штатах Парана, Мату-Гросу-ду-Сул и Санта-Катарина с портом.

Nova Ferroeste после своего открытия станет вторым по загруженности транспортным коридором по перевозке зерна и контейнеров в Бразилии. По оценкам, в первый год эксплуатации объем перевозок по нему может составить 38 млн т, из которых 26 млн т будут направляться в порт Паранагуа для отправки на экспорт.

Ведущую роль в увеличении железнодорожных грузовых перевозок в стране играет компания Rumo, крупнейший оператор Бразилии. Компания обслуживает 18 терминалов, включая шесть в портах, выполняет перевозки на линиях суммарной длиной около 14 тыс. км на территории девяти штатов, располагает парком из 1400 локомотивов и 35 тыс. вагонов. В 2022 г. компанией выполнен рекордный грузооборот 74,9 млрд ткм, что на 17 % больше 64 млрд ткм 2021 г. Этому способствовали инвестиционные вложения для повышения эксплуатационной надежности инфраструктуры Rumo. Согласно прогнозу, в 2023 г. грузооборот этого оператора ожидается в размере 80-83 млрд ткм.

Однако основные ожидания в 2023 г. Rumo связывает с завершением строительства центрального участка Риу-Верде – Анаполис (штат Гояс) железной дороги Norte-Sul. На данный момент движение пока осуществляется между Риу-Верде (штат Мату-Гросу-ду-Сул) и Сантосом (штат Сан-Паулу). Также большое значение придается сооружению новой железной дороги Integration Railway длиной 743 км в штате Мату-Гросу в центральной части Бразилии. Ее стоимость оценивается в более чем 14 млрд бразил. реалов (2,8 млрд долл. США). Согласно условиям контракта, подписанного оператором и властями штата Мату-Гросу, ввод в эксплуатацию новой железной дороги позволит увеличить экспорт сои, зерна и хлопка через порт Сантос. Новая линия также свяжет штат Мату-Гросу с другими регионами страны, что привлечет на железную дорогу дополнительные объемы грузов, таких как этиловый спирт из зернового сырья, нефтепродукты и перевозимые в контейнерах потребительские товары, а это, в свою очередь, будет способствовать развитию новых производственных мощностей в регионах, обслуживаемых железной дорогой.

Компания Rumo инвестирует также в развитие терминально-складских комплексов. За последние несколько лет открыто четыре грузовых терминала – по переработке сои, кукурузы и муки из соевых бобов в штате Гояс; зернового терминала в Риу-Верде; в штате Минас-Жерайс введены мощности по приему к перевозке сахара; терминал для минеральных удобрений в

Риу-Верде. Все эти мощности открыты не только для партнеров и клиентов Rumo, но и для других операторов.

Крайне важным для участников рынка грузовых железнодорожных перевозок в настоящее время является преодоление существующих бюрократических задержек в части упрощенного порядка получения лицензий на строительство железных дорог. Это происходит в связи с тем, что срок действия временного законодательного акта, на основании которого работала программа Pro Trilhos, истек в 2022 г., а вопрос его продления до сих пор не решен, и все это ведет к правовой неопределенности.

И это не единственная проблема. В институте IBAMA нет достаточного количества персонала для того, чтобы ускорить проведение экологической экспертизы даже тех проектов, которые уже были одобрены агентством ANTT. Этот вопрос требует скорейшего разрешения хотя бы потому, что Бразилия переживает бурный рост аграрного сектора экономики и проблема своевременного вывоза сельхозпродукции становится все более актуальной. В Бразилии считают, что ход реализации проектов строительства железных дорог во многом будет зависеть от властей самих штатов, которые должны быть крайне заинтересованы в развитии железнодорожной сети на своей территории.

Источники: Материалы Национального агентства наземного транспорта Бразилии, ANTT (www.gov.br/antt/pt-br); Ассоциации железнодорожной промышленности Бразилии ABIFER (abifer.org.br); International Railway Journal, 2023, № 5, pp. 27 – 29.