



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

82/2024

В Африке начинается новая эпоха развития железных дорог

В Африке сосредоточено примерно 30 % мировых запасов полезных ископаемых. Замбия и Конго являются крупнейшими производителями меди, необходимой для солнечных панелей и ветряных турбин. Конго – один из основных в мире поставщиков кобальта, который используется в производстве аккумуляторов для электромобилей. В Анголе добывают 36 из 51 минерала, имеющего решающее значение для технологий возобновляемой энергии.

Но экономическому росту континента препятствует слаборазвитая транспортная инфраструктура. Вся железнодорожная сеть Африки сегодня по размеру лишь немногим больше, чем у Франции и Германии вместе взятых. Дороги, что были построены еще в период колониализма, связаны в первую очередь с портами и местами добычи полезных ископаемых и приходят в полный упадок. В Западной Африке до сих пор работает только одна трансграничная линия.

Как пример, построенная французами железная дорога, соединяла сенегальский порт Дакар и Мали и дальше вела в Сахель. По этой дороге на побережье доставляли арахис, золото и другое сырье для экспорта. Но после приватизации железной дороги в 2003 году, она переходила под управление нескольких иностранных компаний. Ни одна из них не смогла сохранить дорогу или расширить ее, как итог – в 2018 году участок, соединяющий Сенегал и Мали, полностью прекратил работу.

История этой железной дороги является поучительной для правительств всего континента. По оценкам экспертов, для того чтобы плотность африканской железнодорожной сети сравнялась

с плотностью китайской или индийской, требуется инвестировать до 105 миллиардов долларов ежегодно, вплоть до 2050 года. Однако по данным Всемирного банка, в период с 2012 по 2022 годы общий объем частных вливаний в железнодорожные проекты Африки составил не более 6 млрд долларов, даже если учитывать резкий рост китайских инвестиций в развитие инфраструктуры Западной Африки.

Тем не менее, в некоторых местах континента железная дорога может получить новую жизнь.

В феврале 2024 года официальные лица КНР объявили о намерении инвестировать 1 миллиард долларов в модернизацию железной дороги, которая была построена Поднебесной от медного пояса до Дар-эс-Салама в Танзании еще в 1970-х годах.

Китайская инициатива по финансированию и строительству Трансгвинейской железной дороги в Гвинее тоже является важным этапом в стратегии диверсификации сырьевых поставок. Этот проект не только способствует уменьшению зависимости Китая от австралийской железной руды, но и укрепляет его позиции в Африке. Реализация данной инфраструктурной инициативы способствует развитию экономических связей между Китайской Народной Республикой и африканскими странами и имеет глобальное значение, влияя на геополитическую динамику.

Однако власти Гвинеи, так же, как и руководство Анголы и Замбии, работают над тем, чтобы уменьшить доминирующее положение китайских горнодобывающих компаний в своих регионах и разнообразить круг своих иностранных партнеров.

В 2023 году были пересмотрены условия лицензий на добычу железной руды стоимостью 20 миллиардов долларов. Это было сделано для того, чтобы консорциум китайских компаний объединился с западным горнодобывающим гигантом Rio Tinto для совместного финансирования строительства более 600 км новых железнодорожных путей от карьеров до моря. «Ожидается, что горнодобывающие компании будут, в том числе, предоставлять услуги по грузопассажирским перевозкам», - говорит Джерард Райнбергер, управляющий директор подразделения Rio Tinto в Гвинее. Он отметил: идея заключается в том, чтобы Трансгвинейская железная дорога «обеспечивала не только доставку железа в порт, но и связь с внутренними регионами страны».

В рамках соглашения о сотрудничестве между ЕС, США, Демократической республикой Конго, Замбией и Анголой по развитию коридора «Лобито», модернизируется 1300-километровая железная дорога колониальных времен, которая проходит через ангольскую границу от порта Лобиту до медных рудников Конго. Замбия так же надеется, что вскоре будет

проложено 800 км путей от северного медного пояса до границы с Анголой. Общая стоимость проекта составляет 2,3 миллиарда долларов, и из них около 250 миллионов долларов на строительство дорог выделяет американское правительство. Это делает коридор крупнейшим инфраструктурным объектом на африканском континенте.

Российская компания «Русал» тоже заинтересована в строительстве железной дороги и порта в Гвинее-Бисау, которая соединит страну с Мали, Буркина-Фасо и Нигером, не имеющими выхода к морю. Представители «Русала» обсудили с президентом Умаро Сисоку Эмбало возможность строительства транспортной ветки, а также глубоководного порта в городе Буба. Обсуждения состоялись во время визита бисайского лидера в Москву.

Два инфраструктурных проекта находятся в разработке уже давно, но властям Гвинеи-Бисау не удавалось найти партнеров для их реализации.

«Русал» уже подписал один контракт с республикой. В его рамках компания должна перейти к разведке бокситов в районе Бо в 2024 году. Запасы в регионе превышают 113 млн тонн.

В долгосрочной перспективе правительствам африканских стран предстоит решить важную задачу – преодолеть модель «от шахты до порта», которая определяла работу железных дорог на континенте со времён их колониального расцвета. Но история показывает, что сделать это в Африке будет не просто. Эфиопия когда-то планировала строительство национальной железнодорожной сети. На данный момент завершена только одна линия, и та не приносит прибыль из-за нестабильной ситуации в стране и низкого пассажиропотока. То же самое можно сказать о Кении, которая потратила 4,7 миллиарда долларов на восстановление заведомо убыточной железной дороги, соединяющей побережье с центром страны (хотя столица Кении Найроби когда-то начиналась с железнодорожного депо).

*Источник: zarubejot.ru, 07.08.2024;
9111.ru, 16.08.2023;
afrinz.ru, 17.05.2024;
metallplace.ru 14 08 2023.*