

Дифференцированное Обеспечение Руководства

44/2025

Перспективы развития ВСМ в Марокко

Одно из старейших государств Северной Африки – Марокко строит сеть высокоскоростных железных дорог. К 2040 г. планируется завершить создание ВСМ протяженностью около 1400 км. Предусмотрены два основных направления (рис. 1): примерно 800 км составляет так называемая Атлантическая линия (Танжер – Рабат – Касабланка – Марракеш – Агадир), около 600 км – Магрибская линия (Рабат – Мекнес – Фес – Уджда).

Первая в Марокко высокоскоростная магистраль Танжер – Кенитра, получившая название Al Boraq, эксплуатируется с ноября 2018 г. В результате ввода линии в эксплуатацию время в пути следования между городами сокращено до 50 мин. вместо более 3 часов.

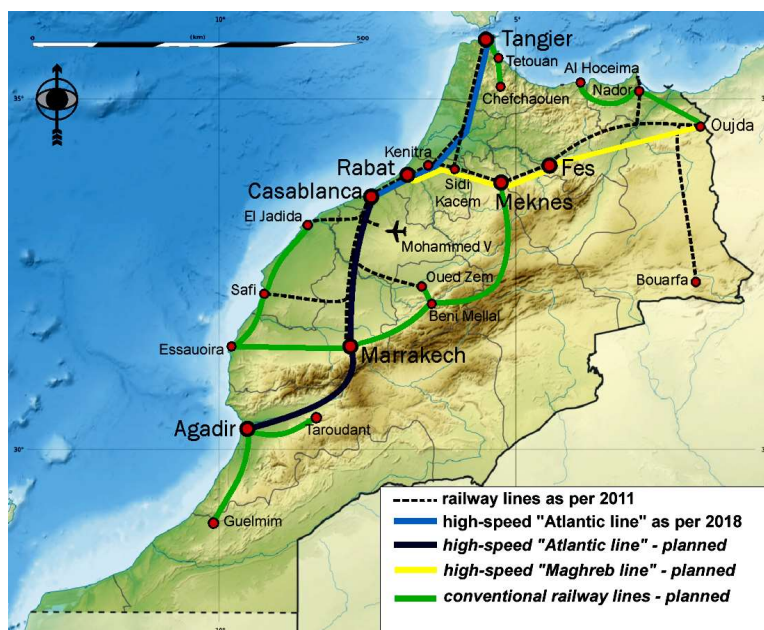


Рис. 1. Планируемая сеть высокоскоростных линий в Марокко

В настоящее время, согласно национального плана развития железнодорожной сети Марокко, который оценивается в 37 млрд долл. США, планируется сооружение высокоскоростной линии Кенитра – Марракеш. Новая магистраль протяжённостью 375 км станет продлением ВСМ Танжер – Кенитра и пройдет через столицу Рабат, города Сале и Касабланка в основном параллельно существующей обычной линии. Также проект ВСМ включает строительство центра технического обслуживания в Марракеше и депо в Кенитре. К 2030 г. магистраль, рассчитанную на движение поездов с максимальной скоростью 320 км/ч, планируют ввести в эксплуатацию – к началу чемпионата мира по футболу FIFA 2030, который совместно проведут Марокко, Испания и Португалия.

Национальное общество железных дорог Марокко (ONCF) выбрало исполнителя на строительные работы по проекту ВСМ Кенитра – Марракеш. Этот контракт стоимостью 2,32 млрд дирхамов (около 222,3 млн евро) заключен с китайской компанией China Gezhouba Group и охватывает сооружение шести мостовых конструкций, пересекающих сухие русла рек.

В ноябре 2024 г. были подписаны крупные контракты с китайскими и местными компаниями: China Railway Number 4 Engineering Group (CREC 4) на сооружение участка длиной 63 км стоимостью 325,8 млн евро, Shandong Hi-Speed Group – участка длиной 64 км (431,2 млн евро); Grands Travaux Routiers (марокканское подразделение французской строительной группы Colas) – участка длиной 36 км (206 млн евро), Travaux Généraux de Construction de Casablanca – участка 51 км (271,2 млн евро), China Railway 20th Bureau Group – участка 36 км (271,2 млн евро); Jet Contractors – участка 60 км (191,6 млн евро) и Groupe Mojazine – участка 62 км (188,8 млн евро).

Также китайская корпорация China Overseas Engineering Group по контракту стоимостью 128,4 млн евро выполнит земляные и сопутствующие работы в районе Касабланки.

Кроме того, в конце октября 2024 г. ONCF заключило с компанией Vossloh контракт стоимостью около 75 млн евро на поставку рельсовых скреплений и стрелочных переводов для участка Касабланка – Марракеш длиной 245 км. Поставки стрелочных переводов и их компонентов на сумму порядка 50 млн евро планируется начать в 2025 г. и завершить до 2027 г., поставки рельсовых скреплений выполнить с 2024 до 2028 гг.

ONCF также открыло тендер стоимостью 59,4 млн евро на поставку рельсов для строящейся линии.

Национальное общество железных дорог Марокко выбрало итальянскую компанию Generale Construzioni Ferroviarie (GCF) в качестве исполнителя двух контрактов общей стоимостью около 200 млн евро

по проекту продления первой на Африканском континенте ВСМ Танжер – Кенитра до Марракеша.

По одному из контрактов (лот № 2) стоимостью 140 млн евро консорциуму в составе ведущего подрядчика – компании GCF и ее дочерних структур Transalp Renouvellement, GCF Elettriche и GCFMA предстоит на южном участке ВСМ Сиди-Эль-Айди – Марракеш длиной около 200 км уложить рельсошпальную решетку на подготовленное основание, выполнить монтаж контактной сети и силового оборудования и сдать этот участок в эксплуатацию. Контракт должен быть выполнен к 2030 г.

Рельсы длиной по 36 м, изготовленные в Италии на заводе JSW Steel, будут доставлять через порт Касабланка на предприятие в Бенгуэрире, где из них изготовят плети длиной по 324 м и на сцепе из 17 вагонов-платформ доставят на место укладки.

Для выполнения работ по контракту GCF планирует создать две строительные базы общей площадью 165 га. В Сиди-Эль-Айди появится логистическо-складской терминал с пунктом техобслуживания строительной техники, а в Бенгуэрире (в 50 км от Марракеша) будут изготавливать рельсовые плети и шпалы. Спроектированы эти производственные площадки так, что в перспективе они могут быть перемещены и переданы ONCF в связи с планируемым продлением ВСМ до Агадира.

Контракт (лот № 4) стоимостью 55 млн евро, который будет исполнять консорциум компаний GCF и GCFMA, включает обновление верхнего строения пути, стрелочных переводов, модернизацию контактной сети и выполнение строительных работ на существующей линии со смешанным грузопассажирским движением Сиди-Эль-Айди – Марракеш. Предстоит реконструировать шесть существующих станций в Сиди-эль-Айди, Сеттате, Бенгерире, Сиди-Бутмане, Пальмерале-Сиди-Ганеме и Гелисе, и построить две новые станции – Виль-Верте и Стадион Марракеш в местах стыковки со строящейся ВСМ. Работы должны быть выполнены за 36 месяцев. Это не первый опыт GCF по выполнению подобных работ в Марокко, где начиная с 2014 г. компания участвовала в реконструкции 20 станций на линии Танжер – Касабланка.

Кроме того, компания Alstom заключила с Национальным обществом железных дорог Марокко (ONCF) контракт стоимостью 781 млн евро на поставку 18 высокоскоростных поездов Avelia Horizon нового поколения. Поезда заказаны с намеченным сроком ввода в эксплуатацию к 2030 г. Отмечается, что на ВСМ Танжер – Кенитра также эксплуатируется высокоскоростной подвижной состав постройки Alstom.

Поезда Avelia Horizon могут развивать скорость свыше 300 км/ч. В составе поезда два концевых моторных вагона, каждый из которых

опирается на две двухосные тележки, и промежуточные двухэтажные пассажирские, тележки которых расположены под узлами сочленения между вагонами. За счет сокращения длины каждого моторного вагона на 4 м, а прицепного – на 1 м появилась возможность предусмотреть в составе дополнительный пассажирский вагон и таким образом увеличить суммарную вместимость поезда по сравнению с поездами предыдущего поколения. Уменьшение числа тележек, на долю которых приходится 30% затрат на техническое обслуживание поезда, позволит снизить эксплуатационные расходы. Поезд отличается высоким уровнем комфорта, при этом сокращена стоимость жизненного цикла в расчете на одно пассажирское кресло.

*Источники: railjournal.com, 01.04.2025 (англ. яз.);
railwaypro.com, 28.03.2025 (англ. яз.);
zdmira.com, 03.04.2025*