



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

81/2025

ЮАР вынуждена открыть грузовую железнодорожную сеть для частных компаний для исправления ситуации и увеличения объемов перевозок

Государственная компания Transnet, которая управляет грузовыми железнодорожными и портовыми перевозками в стране, столкнулась с нехваткой оборудования и задержками в техническом обслуживании активов. Из-за многолетнего плохого управления, недостаточных инвестиций, усугубленными широко распространенными кражами кабелей и актами вандализма, перевозочные показатели Transnet неуклонно падали. Объемы грузовых железнодорожных перевозок в 2023/24 финансовом году снизились до 152 млн т по сравнению с пиковым показателем в 226 млн т в 2017/18. Экспорт угля и железной руды упал до минимальных значений. Крупные экспортеры полезных ископаемых и угля, такие как Kumba Iron Rood и Thungela Resources были вынуждены сократить производство, чтобы соответствовать ограниченным возможностям Transnet.

В 2024 г. Transnet заявила, что объем инвестиций, необходимых для модернизации железнодорожной сети, превышает её возможности, и ей срочно требуется государственная помощь для поддержания и стабилизации своей деятельности.

В этом году правительство ЮАР предоставило гарантии на сумму 8,42 млрд долл. США для поддержки Transnet, но заявило, что располагает ограниченными ресурсами для финансирования развития инфраструктуры и решения проблем с логистикой.

Ранее правительство ЮАР одобрило предоставление гарантий на сумму 5,37 млрд долл. США для помощи Transnet, из которых 2,75 млрд долл. США будут использованы для погашения всех её долгов в

течение следующих 5 лет. В свою очередь Transnet добивается от правительства средств на финансирование инфраструктуры на сумму 1,9 млрд долл. США.

Исходя из накопившихся проблем и не имея возможности решить их другим способом, правительство ЮАР вынуждено открыть грузовую железнодорожную сеть для частных операторов, поскольку государственная компания Transnet уже давно не справляется со спросом на перевозки и не может преодолеть хронические проблемы и узкие места на сети.

Изменения в железнодорожной политике страны стало возможным благодаря недавнему вертикальному разделению железнодорожного бизнеса Transnet на компанию-оператора грузовых железнодорожных перевозок и компанию-распорядителя железнодорожной инфраструктурой.

В декабре 2024 г. был обнародован план по допуску на инфраструктуру частных компаний, где был представлен обзор сети протяженностью 21232 км, условия доступа, распределения пропускной способности и ценообразования. Документ будет пересматриваться ежегодно.

Первый процесс подачи заявок начался в декабре 2024 г. и завершился в феврале 2025 г. За ним последовал процесс оценки. Пока 11 из 25 заявленных кандидатов отвечают требованиям, предъявляемым к претендентам на участие в перевозках.

На данный момент выделены нитки графика на 41 маршрут по 6 ключевым грузовым коридорам, включая:

- Северный коридор, где 6 компаний подали заявки на 15 маршрутов для перевозки угля и хрома;
- Железорудный коридор, в рамках которого 1 компания подала заявку на 1 маршрут для транспортировки железной руды;
- Кейпский коридор, в рамках которого 2 компании подали заявки на 2 маршрута для транспортировки марганца;
- Северо-Восточный коридор, в рамках которого 6 компаний подали заявки на 16 маршрутов для перевозки угля, хрома, магнетита, топлива и контейнеров;
- Центральный коридор, в рамках которого 1 компания подала заявку на 2 маршрута для перевозки угля, контейнеров (марганец);
- Контейнерный коридор, в рамках которого 4 компании подали заявки на 5 маршрутов для перевозки контейнеров, угля и сахара.

В числе ключевых условий для заключения контрактов названы соблюдение требований безопасности, обеспечение готовности подвижного состава к перевозкам, а также предъявление к перевозке объемов грузов, обеспечивающих полную загрузку портовых мощностей. Нитки графика будут выделяться на срок от 1 года до 10 лет.

Компаниям-заявителям, получившим отказ, были разосланы письма с объяснением причин такого решения. Они будут иметь право подавать новые заявки в течение 2025/26 календарного года.

Ряд частных операторов выразили желание взять в аренду избыточный подвижной состав у Transnet, которая также находится в процессе создания партнерства с лизинговой компанией LeaseCo. Частными операторами также рассматривается возможность закупки подвижного состава в других местах.

В среднесрочной перспективе железнодорожная сеть может быть дополнительно модернизирована за счет участия частного сектора в развитии инфраструктуры, скорее всего, за счет концессий, при этом первые запросы предложений по модернизации сети ожидаются до конца 2026 г.

Открытие железнодорожной сети для частных операторов призвано увеличить объемы железнодорожных перевозок со 160 млн т до 250 млн т к 2030 г., при этом львиная доля в 90 млн т, как ожидается, будет закрыта частными перевозчиками.

Железнодорожная политика ЮАР предусматривает инвестиции частных операторов в локомотивы и вагоны, а также создание компаний по лизингу подвижного состава. Допуск к грузовой сети может стать ключевым событием в обновлении подвижного состава и привлечении новых инвестиций на сумму до 5,66 млрд долл. США. Хотя железнодорожная инфраструктура останется государственным активом, привлечение опыта частного сектора для её более эффективного использования будет способствовать усилиям по перестройке логистической системы и увеличению объемов перевозок.

*Источники: engineeringnews.co.za, 22.08.2025 (англ. яз.);
bloomberg.com, 22.08.2025 (англ. яз.);
africa.businessinsider.com, 23.08.2025 (англ. яз.)*