



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

72/2021

План по развитию железнодорожного транспорта Новой Зеландии сроком на 10 лет

В Новой Зеландии, как и в большинстве стран, влияние пандемии COVID-19 ощутили все сферы, включая транспортную отрасль. Кризис показал, насколько существенную роль играет транспорт, особенно железнодорожный. Он помогает организовывать жизнь общества, обеспечивает деятельность предприятий и, как следствие, функционирование экономики. Очень важно повысить его устойчивость к кризисным ситуациям.

Железнодорожный транспорт вносит существенный вклад в экономику Новой Зеландии – предположительно от 1,7 до 2,14 млрд долл.¹ ежегодно. Железные дороги связывают большинство крупных городов, портов, логистических центров. А за транспортное сообщение посредством паромов между двумя основными островами страны, Северным и Южным, также отвечает железнодорожная компания – KiwiRail². В дополнение, основой общественного транспорта крупнейших городов, Веллингтона и Окленда, тоже являются железные дороги.

Тем не менее, на данный момент сложилась ситуация, при которой компания KiwiRail, отвечающая за эксплуатацию инфраструктуры, не может, в связи с недостатком средств, в полной мере профинансировать развитие железнодорожного транспорта в Новой Зеландии. Жизненный цикл многих ключевых объектов инфраструктуры, поездов, локомотивов и других активов подходит к концу и требуется их замена. Увеличение числа отказов,

¹ Согласно отчету The Value of Rail in New Zealand (2020), подготовленному консалтинговой компанией Ernst & Young по заказу Министерства транспорта Новой Зеландии.

² KiwiRail – государственная компания, оператор национальной железнодорожной сети Новой Зеландии. Развивает железнодорожную инфраструктуру на средства, получаемые в ходе коммерческой деятельности и от правительства. Компания также является оператором грузоперевозок, владельцем паромов Interislander (первозят пассажиров и грузы), организует туристические поездки и управляет недвижимостью.

ограничение эксплуатационных характеристик, непредвиденные задержки в движении – все это снижает эффективность перевозочного процесса и вклад железнодорожного транспорта в экономику страны. А возможности экономического роста сектора грузоперевозок пока так и не реализованы.

В связи с этим правительство Новой Зеландии опубликовало план по развитию железнодорожной инфраструктуры страны (The New Zealand Rail Plan). В нем ставка делается на создание «устойчивой и надежной» железнодорожной инфраструктуры. Он не содержит подробной инвестиционной стратегии, однако сам факт его существования показывает готовность правительства поддерживать отрасль всеми силами.

План по развитию железнодорожного транспорта был сформирован на основе последнего отчета программы Future of Rail, курируемой Министерством транспорта при содействии компании KiwiRail, Транспортного агентства Новой Зеландии и Казначейства. Согласно этому отчету, значительная часть железнодорожной сети страны пришла в упадок в связи с недостатком финансирования – эту проблему предстоит решить в первую очередь. Стоит отметить, что просто выделение средств само по себе не позволит создать запланированную систему интермодальных перевозок, в основе которой лежит железнодорожный транспорт. Помимо компенсационных инвестиций, призванных исправить текущее положение дел, нужен комплексный и долгосрочный план развития.

В плане The New Zealand Rail Plan обозначены приоритеты правительства, согласно которым в течение 10 лет в железнодорожный транспорт будут вложены значительные инвестиции. Также были сделаны поправки в Акт об управлении наземным транспортом (LTMA 2003) – закон, в котором обозначены требования по эксплуатации, развитию и финансированию систем наземного транспорта. Это позволит создать интегрированный финансовый механизм и сделать инвестиционные решения более прозрачными – как в сфере железнодорожного, так и всего транспорта в целом.

Стратегические приоритеты развития железнодорожного транспорта в плане The New Zealand Rail Plan разделены на 2 пункта – А и В.

Пункт А предполагает формирование механизма долгосрочного планирования и финансирования согласно поправкам, внесенным в закон LTMA 2003. В рамках нового механизма финансирование для железнодорожного транспорта будет осуществляться через Национальный фонд наземного транспорта (NLTF), средства которого формируются за счет прибыли фонда, платы за доступ к инфраструктуре и государственного финансирования.

В основном средства будут направляться на реализацию программ по техническому обслуживанию и обновлению железнодорожной инфраструктуры, предназначенной для грузоперевозок.

Деятельность компании KiwiRail, связанная с коммерческими грузовыми и туристическими перевозками, а также с эксплуатацией паромов, продолжит финансироваться за счет прибыли и государственных инвестиций. Средства на эксплуатацию систем общественного транспорта Окленда и Веллингтона будут выделяться из разных источников, в том числе – муниципальных бюджетов и фонда NLTF.

Пункт В связан с необходимостью обеспечить надежность и устойчивость железнодорожного транспорта для дальнейшего роста грузооборота и привлечения новых инвестиций в сектор пассажирских перевозок в крупных городах. Основными целями станут: текущее содержание и модернизация инфраструктуры; повышение безопасности на железнодорожных переездах; обновление парка вагонов и локомотивов; внедрение системы автоблокировки на всех линиях, в крупных городах и по маршруту Окленд – Веллингтон; модернизация депо; закупка новых паромов; модернизация других активов.

Железнодорожный транспорт является ключевым звеном, позволяющим функционировать секторам грузоперевозок и туризма. Для дальнейшего роста нужны адресные инвестиции. Приоритетами этих инвестиций в будущем могут стать:

- строительство новых региональных железных дорог и модернизация логистических центров;
- дополнительные закупки подвижного состава;
- расширенная программа по модернизации железнодорожной инфраструктуры в регионах (например, модернизация железнодорожной инфраструктуры в регионе Нортленд, прокладка второго пути на маршруте Окленд – Гамильтон, повышение осевой нагрузки на отдельных участках и т.п.).

Стоит отметить, что документ The New Zealand Rail Plan носит программный (а в некоторых случаях – рекомендательный) характер, т.е. каких либо конкретных сумм инвестиций и узаконенных положений он не содержит. Тем не менее, сам факт его появления показывает готовность правительства поддерживать отрасль всеми силами.

*Источники: railwaygazette.com, 07.05.2021 (англ. яз.);
transport.govt.nz, 05.2021 (англ. яз.);
kiwirail.co.nz, 02.2021 (англ. яз.).*