



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

7/2022

Рост междурегиональных контейнерных перевозок в Австралии

В Австралии снижение объемов контейнерных перевозок морским транспортом из-за ограничений, вызванных пандемией коронавируса, привело к росту спроса на перевозки грузов по железнодорожной сети между штатами, особенно в трансконтинентальном грузовом коридоре направления Восток – Запад.

Кроме того, часть грузов перешла с автомобильных на железные дороги страны, поскольку в связи с пандемией действовали строгие ограничения на пересечение автопоездами границ штатов. Всплеск онлайн-покупок и закупок «впрок», вызванный коронавирусной инфекцией, а также рекордный урожай зерновых в 2020 году (33,34 млн т) способствовали увеличению объемов грузовых железнодорожных перевозок.

В результате крупные грузовые операторы междурегиональных перевозок Австралии – Pacific National и SCT Logistics – были вынуждены наращивать объемы предоставляемых услуг, чтобы поддерживать цепочки поставок. С октября 2020 года по февраль 2021 года компания-оператор Pacific National ввела 5 дополнительных еженедельных рейсов из восточных штатов страны в западные. В итоге общее число рейсов поездов с погрузкой контейнеров в два яруса, следующих через равнину Налларбор, достигло 20 в неделю. Только между Сиднеем, Мельбурном и Пертом Pacific National ввела 3 пары дополнительных еженедельных рейсов контейнерных поездов, чтобы удовлетворить возросший спрос.

Среднемесячный объем перевозок по всей сети Pacific National увеличился почти на 15% по сравнению с допандемийным уровнем, причем оператор работал с максимальной производительностью в течение

12 месяцев. В расчете на освоение ожидаемого прироста спроса оператору необходимо более чем на треть увеличить провозную способность менее чем за 3 года. Pacific National взяла на себя обязательства нарастить перевозочные мощности на 10% к марта 2022 года и еще на 5% – к сентябрю 2022 года.

В этой связи Pacific National в октябре 2021 года объявила о закупке 50 новых тепловозов C44 Evolution у местного поставщика UGL. Сделка стоимостью 297 млн австрал. долл. (около 220 млн долл. США) будет реализована в течение 7 лет. Сборка нового подвижного состава производится на заводе в Ньюкасле (Новый Южный Уэльс). Первые локомотивы должны быть поставлены в конце 2023 года. Изначально они будут задействованы для вождения контейнерных поездов в соответствии с прогнозируемым ростом спроса. Их использование позволит сократить расход топлива и ежегодные выбросы углекислого газа примерно на 300 т на каждый локомотив.

Между тем, по мнению руководства компании SCT Logistics, возросшие объемы железнодорожных перевозок, которые последовали за сбоями в движении морского транспорта (в связи с пандемией и последующим нарушением глобальных логистических цепочек), сопровождаются повышением операционных расходов и коммерческих рисков. Иностранные судоходные компании сокращают объемы внутренних перевозок в пользу более прибыльных международных. Однако велика вероятность того, что большая часть австралийских заказчиков, которые во время пандемии воспользовались услугами местных железнодорожных операторов, после стабилизации ситуации и снятия ограничений вернутся к иностранным компаниям перевозкам морским путем. Изменить их решение может повышение уровня обслуживания и качества услуг.

Возросшие объемы перевозок требуют дополнительных инвестиций в повышение пропускной способности железных дорог и перерабатывающей способности терминалов. Так, из общего объема планируемых инвестиций в размере 200 млн австрал. долл. (около 148 млн долл. США) оператор SCT Logistics направит 80 млн австрал. долл. на увеличение перерабатывающей способности большинства своих терминалов. Инвестиционная программа SCT Logistics также предусматривает приобретение 12 новых локомотивов и обновление парка подвижного состава. Часть средств направлена на развитие системы технического обслуживания подвижного состава собственными силами для повышения производительности и надежности действующих локомотивов, а также качества обслуживания заказчиков. В начале июня 2021 года оператор открыл 39 новых рабочих мест в двух депо – в Пенфилде (Южная Австралия) и Алтоне (Виктория) с целью усиления системы

техобслуживания своего локомотивного парка и оказания услуг другим клиентам.

Непростой проблемой для железнодорожных операторов Австралии остается противоречивая транспортная политика федерального правительства и властей штатов. Благодаря поддержке со стороны правительства автомобильный транспорт сохраняет конкурентные преимущества и доминирует в наземных грузовых перевозках. Нередко решения о допустимости движения более тяжелых и длинных автопоездов принимаются без увеличения сборов с пользователей автомобильных дорог. Так, в Западной Австралии разрешено движение по ряду направлений автопоездов B-Quad длиной 36,5 м и массой 105 т, а также автопоездов B-triple длиной 42 м и массой 82,5 т. Власти штата Новый Южный Уэльс разрешили движение автопоездов длиной 36,5 м по автомагистрали Newell длиной около 1058 км, которая преимущественно идет параллельно планируемому грузовому коридору Inland Rail.

В 2019 году, до пандемии, оператор Pacific National прогнозировал, что объем грузовых автомобильных перевозок между Мельбурном, Сиднеем и Брисбеном к 2030 году возрастет от 60 до около 140 млрд ткм. Соответственно, это приведет к увеличению вредных выбросов в атмосферу, повышению количества дорожно-транспортных происшествий и загруженности автомагистралей. По подсчетам крупной консалтинговой компании Deloitte Access Economics, обычный грузовой поезд может перевезти около 200 TEU, что позволяет вывести с автомагистралей примерно 65 автопоездов B-double. На каждый тонно-километр железнодорожный транспорт производит в 16 раз меньше выбросов углерода, чем автомобильный, а потери, связанные с дорожно-транспортными происшествиями и авариями, в 14 раз больше, чем от происшествий на железных дорогах.

В течение многих лет оператор SCT Logistics неоднократно обращал внимание на угрозу, которую представляет действующая политика федерального правительства в отношении прибрежного судоходства. В целом эта политика, когда требования регулирующие подобные перевозки, были значительно смягчены, и которой продолжает придерживаться федеральное правительство Австралии, противоречит его же инвестициям в размере свыше 14,3 млрд австрал. долл. (около 10,6 млрд долл. США) в крупнейший инфраструктурный проект строительства грузового коридора Inland Rail Мельбурн – Брисбен протяженностью примерно 1700 км, предназначенного в том числе для движения поездов длиной 1,8 км с контейнерами, погруженными в два яруса.

По данным австралийского профсоюза Rail Tram and Bus Union (RTBU), представляющего интересы работников транспортной сферы, федеральный Департамент инфраструктуры, транспорта, регионального развития и коммуникаций Австралии (DITRDC) подготовил для обсуждения документ, в котором рекомендуется еще больше смягчить правила, касающиеся системы разрешений на перевозки в прибрежном плавании.

Если этот документ будет одобрен, железнодорожные операторы, осуществляющие межштатные перевозки контейнеров по грузовому коридору направления Восток – Запад (а в будущем и по Inland Rail), не смогут конкурировать с международными судоходными компаниями, а, расходы на проект Inland Rail не удастся окупить. По сути, все австралийские логистические компании, осуществляющие перевозки наземным транспортом, потеряют конкурентные преимущества.

*Источники: материалы оператора SCT Logistics (www.sctlogistics.com.au);
оператора Pacific National (www.pacificnational.com.au);
Департамента инфраструктуры, транспорта, регионального
развития и коммуникаций Австралии (www.infrastructure.gov.au);
International Railway Journal. – 2021. – № 12. – pp. 26-27 (англ. яз.)*