



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

68/2023

Прогноз роста объемов путевого строительства и техобслуживания инфраструктуры железных дорог в Австралии до 2032 г.

По прогнозам, до 2032 г. население Австралии увеличится на 3,8 млн человек и составит около 30 млн, что эквивалентно ежегодным темпам роста в 1,4%. Для поддержки такого роста населения и связанных с ним задач по перевозке пассажиров и грузов, а также для выполнения целей Австралии в области изменения климата – требуются дальнейшие крупные инвестиции в строительство железнодорожной сети страны.

Объем работ по *путевому строительству* (включая укладку пути, установку сигналов, сооружение ВКС, платформ и тоннелей для подземных железных дорог и исключая дорогостоящие приобретения связанные с землей и основными средствами) и *техобслуживанию инфраструктуры* австралийских железных дорог (включая нижнее и верхнее строение пути и инфраструктуру, исключая модернизацию инфраструктуры и затраты на подвижной состав) в 2021-22 гг. (с июня по июнь) вырос до рекордных 12,9 млрд долларов Австралии (долл.), при этом ожидается, что в течение следующих 5 лет объем работ составит в среднем 14,4 млрд долл. в год поскольку по всей Австралии растет число крупных проектов финансируемых в основном государством.

Расходы на *строительство* железных дорог в 2021-22 гг. в реальном выражении выросли на 2,9% до 10,73 млрд долл., что является рекордным показателем. Такой рост наблюдается уже шестой год подряд, после резкого снижения активности в периоды 2011-12 гг. и 2015-16 гг., когда вызванные ресурсным бумом проекты, финансируемые из частных источников, были завершены. Период роста с 2014-15 гг. был обусловлен преимущественно

проектами, финансируемыми государством.

На *техническое обслуживание* железнодорожной инфраструктуры в 2021-22 гг. расходы составили 2,14 млрд долл., что на 2,2% больше, чем периодом ранее. При значительном росте объемов перевозок и пропускной способности железнодорожной сети подлежащей техническому обслуживанию, ожидается, что в течение ближайшего десятилетия объем работ в реальном выражении по техобслуживанию вырастет почти на 20%.

До 2031-32 гг., на гражданское строительство и техобслуживание железнодорожной инфраструктуры в целом будет потрачено 129 млрд долл. (в сравнении с 96 млрд долл. за последние 10 лет). Ожидается, что в течение следующих 15 лет на строительство железных дорог уйдет 154 млрд долл.

Долгосрочные перспективы деятельности по техническому обслуживанию железных дорог Австралии остаются позитивными, поскольку спрос на железные дороги как вид транспорта растет, существующие активы стареют и требуют ремонтных работ (особенно в регионах) и добавление большого объема новых активов. Таким образом, ожидается, что долгосрочный прогноз по техническому обслуживанию вырастет на 17,8% к 2031-32 гг. и достигнет 2,5 млрд долл.

Прогноз активности в области строительства железных дорог в кратко- и среднесрочной перспективе обусловлен обширным финансированием, проектов в области тяжеловесных, грузовых и пассажирских перевозок. Позитивный долгосрочный прогноз обусловлен ростом населения, расширением городов и необходимостью сокращения выбросов CO₂.

В ближайшие годы объем строительства железных дорог в Австралии продолжит рост, достигнув в 2023-24 гг. максимума в 13,3 млрд долл., что обусловлено реализацией крупных проектов в штатах восточного побережья, финансируемыми государством. Ожидается, что объемы финансирования до 2026-27 гг. останутся выше текущих уровней, а к 2031-32 гг. снизятся до 8,6 млрд долл.

На крупные, финансируемые государством проекты в Новом Южном Уэльсе, Виктории и Квинсленде, в 2023-24 гг. придется 77% проектов. Такие мегапроекты, как Сиднейское метро, внутренняя железная дорога (Inland Rail) и железнодорожное сообщение с аэропортом Мельбурна (MARL), будут стимулировать рост в среднесрочной перспективе.

Финансирование строительства железных дорог в Западной Австралии, хотя исторически в значительной степени зависело от частного капитала, будет увеличено в течение следующих 2 лет по мере реализации программы правительства штата METRONET – строительства 72 км пассажирских железных дорог и 32 станций.

Ожидается ежегодное увеличение в течении прогнозируемого периода

для каждого штата и территории объемов работ по техобслуживанию железнодорожной инфраструктуры. Это связано с необходимостью поддержания растущей железнодорожной сети, но также отражает растущий объем работ по восстановлению железнодорожных путей, учитывая рост вызванных изменением климата событий (наводнения, береговая эрозия засухи и лесные пожары), влияющих на железнодорожную сеть Австралии.

В то время как общая активность железнодорожного строительства в настоящее время находится в фазе активного роста, прогнозируется, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе активность на железнодорожном транспорте будет поддерживаться на более высоком уровне (рис. 1) из-за:

- устойчивого значительного роста численности городского и регионального населения, требующий дальнейших инвестиций в новые или модернизированные линии пассажирского транспорта;
- задачи организации грузоперевозок, связанная с ростом населения и расширением торговли;
- относительно более значительных экологических выгод от железнодорожного транспорта по сравнению с автотранспортом, особенно по мере уменьшения производства электроэнергии от ископаемого топлива.
- растущих задач по техническому обслуживанию инфраструктуры.



Рис. 1. Вложения в строительство и техобслуживание ж/д инфраструктуры до 2032 г.

Строительству железных дорог в последние годы способствовал ряд финансируемых государством проектов, направленных на устранение пробелов в инфраструктуре, которые возникли из-за очень сильного роста населения Австралии в 2000-х и 2010-х гг. В то время как в пандемию рост населения резко замедлился из-за закрытия границы, сейчас он возобновился и ожидается, что чистая миграция в 2022-23 гг. достигнет 290 тыс. человек, что является самым высоким уровнем за последнее время.

Однако стоит отметить, что краткосрочные перспективы могут быть скорректированы из-за погодных условий и что может привести к превышению прогнозируемых расходов на техническое обслуживание.

Источники: Australasian Rail Association (англ. яз.); материал «Australian Rail Market Outlook 2032», 12.2022 (англ.яз.)