

Дифференцированное Обеспечение Руководства

18/2024

Будет ли в Канаде когда-нибудь высокоскоростная железная дорога?

Несмотря на то, что Канада обладает разветвленной железнодорожной сетью, это единственная страна G7 в которой нет высокоскоростного движения – в остальных странах «Большой семерки» поезда, способные достичь 450 км/ч, 10 лет, как реальность.

И хотя высокоскоростная железная дорога является популярным предвыборным обещанием, во время своих кампаний, у большинства претендентов на пост премьер-министра, начиная еще с середины 2000-х годов дальше обещаний дело не пошло.

Вместо этого Канада стала одним из мировых лидеров в проведении исследований по высокоскоростному железнодорожному транспорту.



Рис.1. Схема железных дорог Канады

Причем исследования показали, что линии высокоскоростных железных дорог в коридорах: Виндзор – Квебек-Сити и Калгари – Эдмонтон (рис.1) могли бы способствовать развитию бизнеса и туризма, а также внести вклад в

сокращение выбросов CO₂ от автомобилей и самолетов. Однако планы неизбежно откладывались в долгий ящик, как только исследования обозначали объемы финансовых затрат, связанных с их строительством.

Стоимость различных проектов строительства ВСМ оценивается в диапазоне от 6 до 40 млрд долларов. Опыт США наглядно это подтверждает – предполагалось, что проект ВСМ в Калифорнии обойдется в 30 млрд долларов, но он быстро превзошел первоначальные прогнозы. В настоящий момент стоимость проекта приближается к 130 млрд долларов.

Необходимость в значительных финансовых инвестициях подчеркивает существующую реальность: строительство ВСМ станет одним из крупнейших и самых дорогих мегапроектов в истории страны и мало что сделает для решения реально существующих проблем, с которыми сталкиваются железнодорожные сети Канады.

Начнем с того, что высокоскоростная железная дорога в Канаде пока невозможна с точки зрения логистики. Управляющая компания национальной пассажирской инфраструктурой Канады Via Rail владеет лишь около 3% путей, по которым курсируют её поезда. Остальные принадлежат в основном грузовым железнодорожным компаниям, таким как железная дорога I класса Canadian National (CN Rail), у которых мало стимулов предоставлять право на пользование инфраструктурой пассажирским операторам. Отсутствие права на пользование инфраструктурой создало серьезные проблемы для уже существующих услуг Via Rail, поскольку они не являются приоритетными для железных дорог. К тому же, если грузовые и пассажирские поезда курсируют по одному и тому же пути, то теоретически высокоскоростной пассажирский поезд не сможет развить тех скоростей, для которых он предназначен.

Второй фактор – плотность населения. Как пример, Франция добилась успеха в строительстве высокоскоростных железнодорожных линий между крупными городами со значительной плотностью городского населения без необходимости частых остановок поездов в небольших городах. Так как, высокая плотность населения французских городов, таких как Париж и Лион, создает достаточный спрос на перевозки. Канадские же города, как правило, менее густонаселены, чем многие их аналоги в США и Европе, поэтому, скорее всего, там не будет достаточного количества пассажиров, чтобы сделать высокоскоростную железную дорогу выгодной инвестицией.

В коридоре Виндзор – Квебек-Сити, самом густонаселенном регионе Канады, предыдущие предложения по строительству ВСМ с трудом справлялись с политическим давлением от муниципалитетов, через которые по проекту дорога не проходит. Добавление большего количества станций только уменьшает преимущество высокоскоростных железных дорог, поскольку увеличение остановок на маршруте приводит к снижению скорости

Одно из предложений, которое в настоящее время находится на рассмотрении, – это крупная инвестиция в строительство коридора Виндзор – Квебек, на который приходится подавляющее большинство услуг Via Rail.

Как альтернативу ВСМ, сейчас федеральное правительство предлагает, железную дорогу с высокой частотой курсирования поездов, стоимость которой, по первоначальным прогнозам, составит от 6 до 12 млрд долл. Согласно этому предложению, будут построены новые пути вдоль существующей линии, принадлежащей Via Rail, которую обеспечат более быстрыми электропоездами, что позволит сократить время в пути между станциями за счет увеличения количества поездов и значительно сокращения задержек.

Однако высокую частоту курсирования следует четко отличать от высокой скорости движения. Это можно было бы считать классическим канадским компромиссом – когда время в пути и задержки, потенциально могут быть уменьшены, но без увеличения скорости и применения технологий, которыми европейские и азиатские страны уже пользуются не одно десятилетие.

И хотя проект включает в себя множество многообещающих улучшений в области железнодорожного транспорта в Канаде, но не приводит к существенному сокращению времени в пути (среднее время поездки между Торонто и Монреалем сократится примерно на 1 час, а между Оттавой и Монреалем – всего на 20 минут).

В то время, как более быстрые поезда и более пунктуальная работа, безусловно, являются благоприятным фактором увеличения мобильности населения страны, отсутствие общественной поддержки и политической воли делает инвестиции в действительно высокоскоростные железные дороги в лучшем случае дорогостоящим риском.

*Источник: thewalrus.ca, 17.01.2024 (англ. яз.)
По материалам сайта triptonkosti.ru*