



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

61/2025

Сложности с созданием высокоскоростного движения в Австралии

Особенности сменяющих друг друга правительств Австралии в вопросе создания ВСМ заключаются в том, что им всем были нужны уже проверенные технологии, в том числе более безопасные и рассчитанные на будущее. Для этого в 2023 г. было создано Управление высокоскоростных железных дорог Австралии (HSRA), которое должно взять на себя управление проектом, однако с момента создания HSRA, проект ВСМ Сидней – Ньюкасл продвигается медленно.

Сейчас, когда смета на строительство ВСМ постоянно и стремительно растет, эксперты задаются вопросом, не получается ли так, что в погоне за самым лучшим решением, Австралия рискует резко увеличить расходы, что сведет на нет шансы на то, что линия хоть когда-либо будет построена.

HSRA планирует организовать сообщение между центром Сиднея и Бродмедоу в Ньюкасле, время в пути которого составит 1 час с остановкой в Госфорде (рис.1). Поездка по существующей линии Ньюкасл – Сидней занимает около 2,5 часов. По оценкам, ВСМ обойдется по меньшей мере в 30 млрд долларов, и на строительство уйдет более 10 лет.

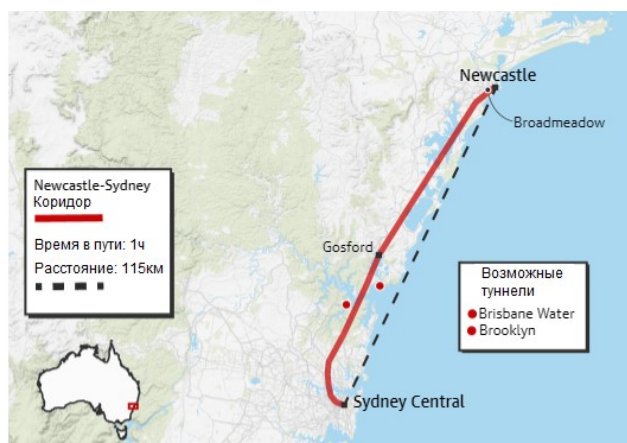


Рис.1. Предлагаемая линия ВСМ Сидней – Ньюкасл

Ряд экспертов говорит, что, возможно, есть более дешевый и простой способ сделать это, указывая на положительный пример других стран.

Исполнительный директор HSRA Тим Паркер хочет построить выделенную двухпутную линию, чтобы высокоскоростным поездам не приходилось делить инфраструктуру с обычными поездами, что разнится с развитием ВСМ во многих странах. Например, высокоскоростные поезда в Испании на отдельных участках пути используют традиционную инфраструктуру. Такой подход дает возможность внедрять ВСМ поэтапно и с меньшими затратами.

Алон Леви, один из руководителей программы по транспорту и землепользованию в Институте Маррона при Нью-Йоркском университете, исследует, почему стоимость строительства ВСМ в разных странах так различается. Он считает, что линия Ньюкасл – Сидней уже несет неоправданные расходы из-за чрезмерно жестких требований правительства. По его мнению, неразумно на столь раннем этапе отказываться от идеи смешанного движения.

Ещё одной проблемой, по мнению А.Леви, является железнодорожная отрасль Австралии.

Австралийские правительства в значительной степени полагаются на консультантов по планированию инфраструктуры, что является признаком нехватки специалистов в собственных департаментах.

По заявлению А.Леви, эта проблема характерна для правительств англоязычных стран. Они привлекают внешних консультантов, которые работают над чем-то одним, а затем увольняются, и опыт пропадает.

Эксперт считает, что правительству Австралии следует создать «подразделение консультантов государственного сектора» для получения критически важных экспертных знаний в области железнодорожного транспорта и после предоставлять другим штатам страны для работы над их проектами по себестоимости – модель, успешно зарекомендовавшая себя во

Франции и Италии.

Профсоюзы железнодорожников также увеличивают расходы на строительство и эксплуатацию. Они имеют огромное влияние, что является устоявшейся моделью в Австралии. Строительство выделенных линий – это способ обойти такое влияние, который может обеспечить автоматизацию вождения и сокращение потребностей в персонале, что позволит сэкономить средства на эксплуатации после запуска линии. Но затраты на строительство резко возрастут.

Также HSRA предлагается и альтернативный вариант – поэтапно модернизировать линию Сидней – Канберра до уровня высокоскоростной. Благодаря более пологому рельефу местности, модернизация будет проще и дешевле.

Другие эксперты говорят, что линия ВСМ Канберра – Сидней даст возможность занять долю рынка, на котором преобладают авиаперелеты и автомобильные поездки. Существующее железнодорожное сообщение занимает более 4-х часов, а высокоскоростное бы заняло 90-минут. Существующий сервис Ньюкасл – Сидней, стоимость которого составляет 11 долларов, занимает всего на 1,5 часа больше времени, чем предлагаемый высокоскоростной сервис.

Железнодорожные эксперты сходятся во мнении, что есть подходы, которые стоит принять, чтобы избежать откладывания в долгий ящик планов Австралии по строительству высокоскоростных железных дорог, т.к. лучшее враг хорошего.

Планируется, что во II половине XXI века линия Сидней – Ньюкасл в конечном итоге станет частью ВСМ Мельбурн – Брисбен.

*Источники: theguardian.com, 01.06.2025 (англ. яз.)
caim.fastrackaustralia.net, (англ. яз.)*