

# Инвестиционные программы на железных дорогах Австралии

**Крупные инвестиции в ключевые железнодорожные коридоры восточной части Австралии рассчитаны на увеличение объема грузовых перевозок на 118%. Кроме того, от реализации этих проектов выигрывают и пассажирские перевозки. Заключенные в 2006 г. корпорацией Australian Rail Track (ARTC) контракты предусматривают крупные работы по развитию инфраструктуры и обновлению систем сигнализации.**

В целом ARTC в течение 3–4 лет намерена инвестировать 1,4 млрд австрал. дол. (1 млрд. дол. США) на выполнение более чем 100 крупных капитальных проектов на сети междуштатных линий Восточного побережья Австралии (Мельбурн — Сидней — Брисбен) и в долине р. Хантер штата Новый Южный Уэльс. Задача этого инвестиционного комплекса состоит в повышении эффективности и конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок в сообщениях между двумя крупнейшими городами страны Мельбурном и Сиднеем и в коридоре север — юг, который в основном идет вдоль восточного побережья, с одновременным увеличением провозной способно-

сти углевозной линии из долины р. Хантер (рис. 1).

Значительные средства на программу реконструкции коридора север — юг, тщательно проработанную с привлечением специалистов отрасли, предоставляет правительство страны. В коридоре Мельбурн — Брисбен ARTC рассчитывает сократить время доставки грузов почти на 9 ч, что значительно усилит конкурентную способность железных дорог в отношении автомобильного транспорта.

## Коридор Мельбурн — Сидней

Соглашение стоимостью 560 млн австрал. дол. по реконструкции коридора Мельбурн — Сидней подпи-

сали ARTC и консорциум Australian Rail, в который вошли лидеры альянса — компании John Holland, MVM Rail, O' Donnell Griffin и их партнеры — KBR, GHD и Connell Wagner. Этот контракт предусматривает строительство 220 км обгонных путей, коренную реконструкцию инфраструктуры, включая замену шпал и улучшение геометрии пути, а также модернизацию системы сигнализации на 969 км развернутого пути.

Программа охватывает следующие работы:

- строительство 16 обгонных путей длиной по 10–15 км стандартной конфигурации, расположенных на расстоянии примерно 10 мин хода друг от друга на участке между Мельбурном и Джуни;
- укладку 290 тыс. новых железобетонных шпал в отдельных кривах с увеличением возвышения наружного рельса в целях повышения максимальной скорости движения поездов;
- строительство спрямляющего участка нормальной колеи в районе Мельбурна для обеспечения прямой связи между коридорами север — юг и восток — запад (Мельбурн — Перт);
- укладку восьми комплектов стрелочных съездов для минимизации помех эксплуатационной деятельности в период осуществления данной реконструкции и реализации проектов развития в будущем.

По оценке ARTC, реконструкция коридора Мельбурн — Сидней позволит сократить время транзита с 13 ч 10 мин до 10 ч 40 мин для поездов длиной 1500 м и до 11 ч 30 мин для поездов длиной 1800 м. Программу развития магистральных линий дополнит рассчитанный на



Рис. 1. Углевозный поезд в долине р. Хантер



Рис. 2. Поезд ХРТ на станции Сидней-Центральный

5 лет контракт стоимостью 192 млн. австрал. дол., предусматривающий строительство новой грузовой линии через юго-западные пригороды Сиднея (в настоящее время грузовые и пассажирские поезда следуют по одной электрифицированной линии, проходящей в черте города). Пассажирским поездам придается более высокий приоритет в пиковые периоды пригородных перевозок, что приводит к существенным задержкам грузовых поездов и является существенным отрицательным фактором влияния на грузовые перевозки в коридоре Мельбурн — Брисбен.

ARTC планирует построить новую линию параллельно действующей автомобильной дороге между Макартуром и узловой станцией Сефтон-Парк на юго-западе Сиднея. Ее строительство пойдет на пользу не только грузовым, но и пригородным пассажирским перевозкам, поскольку высвободит на электрифицированной линии пропускную способность, достаточную для пропуска 36 дополнительных пригородных поездов в день. Кроме того, по новой линии будут проходить пригородные поезда на дизельной тяге из региона Саутерн Хайлендс и поезда eXpress Passenger

Train (ХРТ, рис. 2) в южные районы штата Новый Южный Уэльс и Мельбурн.

### Коридор Сидней — Брисбен

В ноябре 2005 г. ARTC заключила с консорциумом Transport Express Alliance контракт стоимостью более 200 млн. австрал. дол. на работы по реконструкции и усилению пути и других объектов инфраструктуры магистральной линии протяженностью 985 км, проходящей вдоль побережья из Сиднея в Брисбен (рис. 3). В этот консорциум входят компании Barclay Beatty Mowlem Construction и Balfour Beatty Australia, создавшие совместное предприятие. Рассчитанный на 3 года проект включает удлинение имеющихся, строительство новых и реконструкцию 33 обгонных путей длиной 1500 м, ремонт пути и искусственных сооружений, сопутствующие работы. Повысить максимальную скорость поездов позволит укладка новых железобетонных шпал в кривых радиусом менее 800 м. Работы, начатые в конце 2005 г., должны быть завершены в конце 2008 г.

В сентябре 2005 г. ARTC и компания Union Switch & Signal подписали первое инвестиционное соглашение по стратегии развития направления север — юг, которое охватывает работы в долине р. Хантер и коридорах восточного побережья. Контракт, рассчитанный на 3 года и оцениваемый в 134 млн. австрал. дол., включает следующие работы:

- установку новой системы сигнализации и/или модернизацию и переконфигурирование действующих в долине р. Хантер и на продлениях обгонных путей в северной части восточного побережья;
- перестановку сигналов с целью обеспечения движения поездов с 10-минутными интервалами на ряде участков;
- возможно большее увеличение пропускной способности за счет изменения местоположения поездов и обгонных путей.

Предусмотрен также переход на централизованное управление движением поездов на части линий рассматриваемого региона, включая участки на территории штата Квинсленд.

Реконструкция подобных масштабов, по оценке ARTC, позволит в течение следующих 10 лет уве-



Рис. 3. Один из участков коридора Сидней — Брисбен вблизи города Пиктон

личить долю железнодорожного транспорта в грузовых перевозках в коридоре Сидней — Брисбен более чем в 2 раза. Время транзита поездов длиной 1500 м между этими городами сократится с 19 ч 20 мин до 15 ч 30 мин при более высокой надежности сообщений.

### Стратегия альянса

ARTC приняла организационную форму альянса в части решения рассмотренных задач, поскольку именно она может обеспечить ресурсы в необходимые сроки и в нужном объеме для проектов широкого диапазона. Модель альянса помогает преодолеть многие традиционные проблемы, характерные для проектов реконструкции, и при этом обеспечивает выполнение реконструктивных мероприятий в должные сроки, ценой меньших затрат и с минимальным влиянием на текущую эксплуатационную деятельность. ARTC приступила к ре-

ализации первого пакета всего через 4 мес после того, как начала формирование партнерств-альянсов по шести пакетам мероприятий для коридора север — юг и сети линий в долине р. Хантер.

Помимо трех пакетов мероприятий, уже обнародованных, ждут своей очереди еще несколько проектов для той же долины р. Хантер, грузовой линии южнее Сиднея и относительно поставок железобетонных шпал. Ожидалось, что первый проект в объеме проектирования и строительства будет выполняться своими силами, по двум остальным возможны другие решения.

Проект ARTC для магистральной линии восточного побережья направлен на улучшение ее состояния в ближайшее время. Эта задача является достаточно сложной, потому что в основном трасса линии оставалась неизменной с конца XIX — начала XX в., что требует ее изменения на многих участках или выбора новой. В коридо-

ре Мельбурн — Сидней — Брисбен прогнозируется удвоение перевозок грузов в течение 10 лет. Соответственно было начато масштабное исследование по анализу спроса на грузовые перевозки и имеющихся резервов провозной способности магистрального направления север — юг и альтернативных вариантов коридора из Мельбурна в Брисбен через Сидней, проходящего по внутренним территориям.

В последнее время появилось два амбициозных предложения по варианту внутреннего коридора. Выполненное компанией Ernst & Young исследование определило фундаментальные экономические и финансовые аспекты, связанные с долгосрочным развитием грузовых перевозок в данном коридоре. Кроме того, исследование оценивало вопросы, связанные с пропуском больших грузопотоков через крупные города, а также взаимодействием с терминалами и портовыми комплексами.

Ряд дополнительных программ будет рассматриваться вне зависимости от завершения текущей программы работ ARTC, включая возможное усиление действующей прибрежной линии и различные предложения по внутренним маршрутам, в совокупности направленные на восстановление роли железных дорог на транспортном рынке восточной части страны. Однако здесь требуется достаточно много времени и усилий, чтобы приблизиться к 80%-ной доле, которую имеют железные дороги в общем объеме грузовых перевозок в коридоре восток — запад.

*I. Hammond. International Railway Journal, 2006, № 2, p. 26–27.*