

2.11. ІСТОРІЯ ЗАРОДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ АВСТРАЛІЙСЬКОГО КОНТИНЕНТУ ЯК ПОКАЗНИК РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ

Транспорт відіграє важливу роль у народженні й розвитку держави Австралія. Транспорт – артерії різних галузей економіки. Ця інфраструктура особливо важлива для п'ятого континенту з величезною територією і низькою щільністю населення, тому розвиток різних видів транспорту, незважаючи на віддаленість континенту від Старого світу, йшов паралельно з Європою, а іноді й з випередженням щодо неї.

У цьому підрозділі зроблено спробу дослідити зародження та розвиток різних галузей транспорту і їхній внесок у становлення австралійської держави. Події представлено в хронологічному порядку. Історія відкриття Австралійського континенту почалася з судноплавства. Слідом вивчається залізничний транспорт, важливий для економіки країни. Потім розглядається важливість автомобільного перевезення та будівництва шляхів. Аналізується зародження та розвиток авіації на континенті. Особливу увагу приділено постатям авіаційних конструкторів, які стали піонерами в цій галузі в Австралії.

Судноплавство. Про морську історію Австралії написано відносно небагато. І, як зазначав Джон Бах, надзвичайно бракує морської традиції в країні, оточеній водою, колонізованій та забезпечуваній морем [210]. Утім, море й річкові системи багато значать для розвитку континенту. Зокрема, всі столиці штатів було засновано на судноплавних річках або на морському узбережжі (до будівництва мостів і доріг) води Порт-Філіпа, гавані Хобарт, річки Брісбен, усі вони широко використовувались для транспортної комунікації [211, р. 125]. Для Західної Австралії десятиліттями море було єдиним можливим зв'язком зі східною половиною континенту.

Протягом другої половини ХІХ ст. і аж до Другої світової війни вітрильні судна поступово замінювались на парові судна різної потужності. Потім

настала ера моторних суден. Перехід з вітрильної на парову та моторну системи підвищив ефективність судноплавства в Австралії. Зокрема, це скорочення часу для перевезення вантажів до Європи та Північної Америки. Суттєво розширилося будівництво портів та припортових споруд.

Судна збільшувались та ставали ефективнішими для досягнення зниженої вартості судноплавства. Були два дуже значні технічні досягнення, які вплинули на всесвітнє судноплавство протягом 1879–1920 рр. Першим є використання холодного зберігання продуктів на пароплавах, що давало змогу дешево транспортувати заморожене м'ясо, молочні продукти й фрукти на великі відстані. Виробництво штучного льоду винайшов у Гілтоні в штаті Вікторія Джеймс Гаррісон, який спроектував і запустив одну з перших льодових фабрик у світі [212]. За 1850–1879 рр. було зроблено низку спроб створити надійне холодильне обладнання загального використання, зокрема й на кораблях. 1879 р. корабель «Стартлевен», завантажений тонами яловичини, баранини та маслом, відійшов із Мельбурна до Лондона з замороженим вантажем у хорошому стані, на що вказує Джефрі Блейні в книзі «Тиранія дистанції» [212].

Друга інновація стосується роботи мельбурнського інженера Ентоні Джорджа Малдона Мічела (1870–1959), який розробив опорний підшипник Мічела. Патент було видано в Англії й Австралії 16 січня 1905 р. Отож, його внесок в австралійське судноплавство дуже вдало сформулював Сідней Уокер з компанії «Michell Crankless Engines Limited»: «Репутація пана Мічела була визнана на міжнародній арені в роки, що передували Першій світовій війні, завдяки його дослідженням механічних властивостей рідини, а також математичним дослідженням руху рідини та її в'язкості. Його винахід створив справжню революцію в технології розвитку тяги, особливо в галузі морських пересувних установок» [212].

Австралійське прибережне судноплавство свого часу було найдешевшим та найефективнішим видом транспорту. Воно забезпечувало сполучення між

основними торговими центрами навколо узбережжя Австралії, проте з роками ставало занадто витратним. Виняток становили великогабаритні вантажі. Отже, для перевезення об'ємних вантажів почали використовувати тільки судна спеціального призначення – рудовози, танкери тощо, але тільки в тих випадках, коли економія на перевезеннях по морю була відчутною. Наступ вели конкурентні транспортні засоби, спочатку залізничний, а потім – автомобільний та повітряний.

Співвідношення між часом у порту та в морі є важливим фактором в економіці судноплавства, а для досягнення конкурентоспроможних тарифів на перевезення вантажів австралійські судноплавні компанії запровадили технічно вдосконалені методи обробки вантажів як невід'ємну частину конструкції судна.

Підсумовуючи, треба відзначити, що технічний прогрес у судноплаванні сприяв розробці більших, швидших, економічніших суден зі зменшеними екіпажами, котрі досягли швидших методів обробки вантажу. З погляду австралійського транспорту, це означало різке скорочення суднобудівництва, зменшення кількості прибережних кораблів і побудову конкурентоспроможного водного транспорту. Застосування носіїв загального призначення вже минуло. Сучасні судна будуватимуться здебільшого для спеціального призначення, здебільшого для сипких матеріалів, таких як руди та зернові.

Таким чином, судноплавство в Австралії, яке бере початок у ХІХ ст. й виросло разом з державою Австралія від вітрильників до багатотоннажних суден спеціального призначення, стало важливою галуззю, що «піднімала» ефективність економіки країни.

Залізничний транспорт. Розташування залізниці за принципом нічим не відрізняється від дороги, за винятком того, що потребує більш м'яких і різноманітних нахилів, кривих із ширшим радіусом та міцніших мостів. Залізничний транспорт вважається галуззю промисловості, частиною мережі

логістики, яка забезпечує торгівлю й відповідно економічне зростання. Залізниця є найбезпечнішою порівняно з іншими видами транспорту.

На час утворення Федерації 1901 р. Австралія мала шість окремих залізничних систем, по одній для кожного штату. Сьома система з'явилася, коли було побудовано Трансавстралійську лінію між Порт-Августою та Калгурлі, а залізниця Співдружності запустила перший поїзд 1917 р.

Більшість державних систем запрацювали як приватні залізничні компанії, за винятком систем Квінсленда й Західної Австралії. Незабаром кожна приватна система зазнала фінансових труднощів, тож їх придбав уряд.

Певний час окремі залізничні системи не могли узгодити відстань між рейками. Деякі з них були побудовані завширшки 1600 мм (широкий калібр), інші – 1435 мм (стандартний калібр) та 1067 мм (вужькоколія). Для певних вужькопрофільних завдань була популярна ще менша ширина (762 мм, 610 мм) зокрема для цукрової промисловості в Квінсленді використовували залізничну мережу завширшки всього 610 мм.

Залізниці також багато значили для розвитку сільського господарства. І вантажі, й люди могли швидко та безпечно пересуватися. До 1901 р. величезна залізнична мережа вже об'єднувала столиці штатів, невеликі містечка, селища та ключові порти, сприяючи розвитку австралійської економіки і суспільства [213, р. 11].

У XIX ст. було створено залізниці, що давали змогу здійснювати сільськогосподарські перевезення в порти на експорт, а також пасажирські та вантажні перевезення між колоніальними столицями штатів і районами. Судноплавство забезпечило більшу частину пасажирських та вантажних перевезень між колоніями.

Незважаючи на досить тривале існування різних за шириною колій в окремих штатах, завжди існувала думка про необхідність їх уніфікації. Що більше штати розвивались і використовували залізничний транспорт, то складнішою ставала проблема розриву колій на кордонах штатів.

Перевантаження продукції на кордонах штатів через різні стандарти ширини колій призводила до затримки, збільшувала витрати й перешкоджала вільному потоку торгівлі між штатами. Було розроблено багато схем, як найкраще вирішити цю проблему. Деякі з них пропонували перевести цілі залізничні системи на стандартну колію, але були відхилені через значні витрати. 1930 р. лінію стандартної колії побудували від кордону Нового Південного Вельсу до південного Брісбена, а 1962 р. – від Водонга, на кордоні Нового Південного Вельсу та Вікторії, до Мельбурна. Це означало, що Брісбен, Сідней і Мельбурн були з'єднані лінією, яка мала загальну ширину колії, що стало найважливішою подією в житті Австралії.

Австралійський уряд розглядав залізниці як засіб освоєння країни. Максимальна довжина колії – 42 000 км – була досягнута 1921 р. Згодом довжина мережі постійно скорочувалась, так 1967 р. вона становила вже 40200 км., а 1996 р. рух підтримувався на державних залізницях загальною довжиною 33 370 км. Окрім того, діяли ще приватні лінії, які належали переважно компаніям з видобутку залізної руди, зокрема лінія Маунт – Ньюмен завдовжки 425 км і лінія Хамерслі завдовжки 390 км (обидві в районі Пілбара в Західній Австралії). Система державних залізниць довго підпорядковувалася різним штатам. З 1991 р. вона була підпорядкована Національній залізничній корпорації [214, р. 5].

Різну ширину колії, яка стримувала австралійські залізниці, було подолано через освоєння розробки єдиних (стандартних 1435 мм) колій, що з'єднують усі австралійські столиці з 1937–1970 рр. (Аделаїда остаточно з'єднана з ними 1984 р.).

Автомобільний транспорт. Один із ранніх австралійських автомобілів з паровим двигуном спроектували й побудували Герберт Томсон і Едвард Холмс із Хай-стріт, район Армадейл у Мельбурні в 1896–1897 рр. І презентований 1900 р. з використанням перших пневматичних шин, які виготовила в Австралії фірма «Dunlop» [214].



Мал. 1.1. Перша парова машина Томсона, побудована 1896 р.

Іншим виробником парових автомобілів був Девід Ширер з Маннама в Південній Австралії. На своєму заводі сільськогосподарських машин він спроектував і побудував авто, швидкість якого становила 10 миль на годину, і це на звичайних залізних шинах [215].

Австралійські конструктори були дуже активні в початковий період розвитку автомобіле- і авіабудування, й у деяких галузях випереджали зарубіжних колег. Внаслідок ізоляваності Австралії створення власних автомобілів було важливим практичним завданням [216, р. 13]. 1901 р. Харлі Таррант створив перший автомобіль з двигуном внутрішнього згоряння, вироблений винятково в Австралії. Він був виготовлений у невеличкій майстерні в Мельбурні. Для створення автомобіля до Тарранта приєднався виробник велосипедів Говард Льюїс. Автомобіль Тарранта був оснащений двигуном Бенца потужністю 6 к. с., установленим на задній осі.

1903 р. у Новому Південному Вельсі, Південній Австралії та Вікторії було створено Австралійську моторну асоціацію, покликану захищати інтереси мотористів. 1924 р. її змінила Австралійська автомобільна асоціація.

Автомобільний транспорт, який ми знаємо сьогодні, розпочався зі створення великих автомобільних компаній у 1925–1926 рр., де збирання вантажівок було доповнено виробництвом легкових автомобілів. Кількість зареєстрованих вантажівок швидко зростала протягом 1919–1920-х рр. Наприклад, у Новому Південному Вельсі кількість вантажівок, зареєстрованих 1921 р. зросла з 3524 до 42 594 на 1929 р., для порівняння, їх було 83 977 через

10 років (1939 р.). Це означає зростання з 7% загальної кількості транспортних засобів, зареєстрованих 1920 р., до 26% – 1939 р. Збільшилась не лише кількість вантажівок на дорогах, але й значно зросли їх потужність та вантажопідйомність [202].

Звичайно, австралійський уряд приділяв велику увагу будівництву доріг. Яскравим прикладом може бути «Велика океанська дорога» в штаті Вікторія (офіційна назва – В100) завдовжки 243 км, яка проходить уздовж тихоокеанського узбережжя штату Вікторія: починається в місті Торкуей, а закінчується поблизу міста Аллансфорд [217].

Її спорудження почалося 19 вересня 1919 р., відразу після повернення з війни австралійських солдатів. Саме ці три тисячі чоловік будували її, працюючи по п'ять з половиною днів на тиждень, отримуючи за роботу 10 шилінгів і 6 пенсів за вісім годин, при цьому харчі коштували 10 шилінгів на тиждень. Ця дорога замислювалась як військовий меморіал жертвам Першої світової війни, і одночасно мала зв'язати віддалені населені пункти узбережжя, полегшити транспортування пилотів і повернути увагу туристів [217].

Використання доріг як меморіального символу в Австралії є поширеною практикою, адже скорочення відстаней на континенті означало й означає не тільки кращу взаємодію економічних механізмів у країні, але й поживлення людської комунікації, подолання відчуття самотності та відчуженості на п'ятому континенті [218].

Авіація. Протягом усієї історії Австралія визначалася двома основними характеристиками ізольованого континенту; його великі розміри та дефіцит населення. Дві технології мали відіграти й відіграли важливу роль у відкритті глибинки: транспорт і зв'язок.

З усіх видів транспорту саме повітряний найкраще підходив для внутрішніх потреб та був головним фактором подолання тиранії відстані, даючи змогу населенню віддалених регіонів мати зв'язки з приморськими містами.

Австралійці взялися за цей новий вид транспорту зі звичною енергією й винахідливістю і створили другу за часом появи авіакомпанію в світі [219].

Зараз Австралія є однією з найбільш повітряно-орієнтованих держав на Землі, а щорічний рівень пасажирів авіакомпаній майже дорівнює загальній кількості населення цього континенту.

Цікаво спостерігати, що, коли настав час для цієї нової технології, подібні або однакові винаходи з'явилися майже одночасно в різних країнах. Таким чином, на межі століть стало очевидним, що наближається вирішення польоту на машинах важчих за повітря. В Німеччині Отто Лілієнталь експериментував з планерами, що перевозять людину, в США Семюел Пірпонт Ленглі та брати Райт були зайняті літаками, що працюють на машині, в Російській імперії К. Е. Ціолковський перебував на тому самому шляху, а в Австралії Лоуренс Харгрейв експериментував з низкою пристроїв, що допомагають вирішити проблему польоту.

Немає сумнівів, що Л. Харгрейв на той час був на передовій технологій польотів, і що його зусиллям заважала відстань від його конкурентів у Північній півкулі. Зосередженість на польоті, а не на нерухомих крилах, загнала його в глухий кут. Так, одна з його моделей – машина з маховими крилами на стисненому повітрі вагою 2,53 футів 8 квітня 1890 р. пролетіла 368 футів. Насправді Л. Харгрейв п'ять років розробляв двигуни й 1889 р. винайшов, мабуть, перший роторний двигун [220].

Услід за Л. Харгрейвом ще троє австралійців активно шукали пристрої на ранніх етапах авіації. Першим був Г. А. Тейлор, який заснував Повітряну лігу Нового Південного Вельсу 1909 р. і який у грудні того року став першим австралійцем, що полетів на планерах. Того самого року він створив те, що можна було б назвати «Першим авіаційним заводом Австралії», де побудував коробкові змії та планери типу «Харгрейв».

Перший контрольований політ в Австралії, як видається, здійснив Фред Кастанс 17 березня 1910 р. в м. Болівар (Південна Австралія), а наступного дня

це зробив Гаррі Гудіні поблизу Мельбурна. Насправді саме Джону Дуйгану з Вікторії належить честь бути першим австралійцем, який літав на літаку над австралійською землею [221].



Мал. 1.2 Ранній дуйганський двоплан (*Державна бібліотека Вікторії, колекція La Trobe*).

Правдива історія хоробрості австралійців, які підкорювали небесні простори, закарбована навіть у австралійській кінематографії у фільмі «Сміті» («*Smithy*», 1946 р.) режисера Кена Голла – першій кінострічці про реальних піонерів авіації, героїв-австралійців. Вона присвячена найвидатнішому авіатору Кінгфорду Сміту. Він був першою людиною, яка перелетіла Тихий океан за 83 години. Загинув 1935 р. десь поблизу Бірми. Сувору правду ризикованого життя випробувачів-авіаторів глядачі Австралії сприйняли з сумом та повагою [193].

Масові перевезення людей і вантажів повітряним транспортом є реальністю, але, розвиваючи ці швидкі, безпечні й ефективні послуги, авіація мала значний вплив на конкурентні форми транспорту. Традиційні подорожі людей на кораблі чи залізницею значною мірою були замінені на повітряні.

На п'ятому континенті авіаційний транспорт – це головний засіб спілкування з зовнішнім світом та взаємодії між регіонами країни. Розвиток повітряного транспорту в Австралії допоміг налагодити сполучення як із зовнішнім світом, так і всередині країни. На внутрішніх лініях пасажирські перевезення зазвичай забезпечують авіакомпанії «ANSETT» і «Qantas». Десятиліттями принцип функціонування авіакомпаній регулював федеральний уряд, причому «ANSETT» була приватною, а «Qantas» – державною. Зокрема,

Міжнародними перевезеннями опікувалася «Qantas». На сьогодні австралійських авіакомпаній, які мають сертифікат експлуатанта австралійського управління безпекою, є понад 50.

За 200 років розселення в Австралії європейців засоби перевезення людей і вантажів кардинально змінилися за рахунок виникнення не тільки нових транспортних засобів, але й цілої інфраструктури залізничних, автомобільних, аеропортових та спеціалізованих судноплавних терміналів, котрі існують сьогодні в кожній країні.

Особливостями транспорту в Австралії були прискорені зміни за останніх 80 років, які фундаментально вплинули на соціальну структуру життя. Там, де спочатку все було спрямовано на більш економічні засоби перевезення вантажів, поява автомобілів та літаків назавжди змінила спосіб життя.

Ранні австралійські поселенці принесли з собою транспортну технологію старого світу й пристосували традиційні методи до обставин, з якими стикалися на новій батьківщині. Особливо цікаво, що знання про нові транспортні ідеї, які розроблялись у Європі та Північній Америці, з ентузіазмом і винахідливістю охоче переймали австралійці.

Водночас можна сказати, що не бракувало хороших ідей і в австралійських винахідників, а деякі дуже оригінальні роботи виконували творчі люди, яких обставини підштовхували до власних відкриттів.

Австралія має відносно невелике населення, й більшу частину оригінальних австралійських робіт було доповнено потоком нового імпортного обладнання, що з'явилося унаслідок використання пари та появи за кордоном двигуна внутрішнього згорання. Здатність австралійської інновації бути комерційно успішною суттєво залежала від економічної вигоди, бо австралійський ринок завжди був невеликим.

У такій величезній країні потреби в транспорті для людей і товарів є суттєвою частиною економічної структури, а вартість транспорту є життєво важливим фактором, що визначає конкурентоспроможність на експортних

ринках. Підтримка найкращих транспортних технологій і вдосконалення методів для зниження вартості перевезення людей та товарів, як в Австралії, так і за її межами має основоположне значення для майбутньої конкурентоспроможності, отже, для підвищення рівня життя всіх австралійців.

2.12. РОЛЬ ПРОФСІЛОК В СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНИХ ВІДНОСИНАХ В АВСТРАЛІЇ

Історія руху робітників у Австралії розпочалася на початку ХІХ ст. А вже наприкінці століття його організоване ядро включало промислове (спілки) та політичне крило (Австралійська лейбористська партія). Значна частина профспілок в Австралії приєднані до Австралійської ради профспілок, вони є досить потужними за масштабом та кількістю членів організаціями. Ідеологічний спектр політичних поглядів профспілок різний – це комуністи, соціалісти, навіть правоцентристи. Але абсолютна більшість профспілок у Австралії є афілійованими (колективними) членами Австралійської лейбористської партії.

На кінець 2013 р. було 1,7 млн членів профспілок (17% усіх працівників) [222], з них понад дві третини (68%) були членами п'ять і більше років. Членство в профспілках поступово скорочується протягом останніх років (наприклад, 1983 р. – 2376,9 тис., 2002 р. – 1833,7 тис., 2013 р. – 1700 тис.) [222], однак тенденції зменшення не такі значні, як тенденції пониження членства в політичних партіях загалом.

Австралійська лейбористська партія бере активну участь у формуванні загальнодержавної й регіональної політики. Для політичної системи Австралії притаманна так звана «система двох з половиною партій». Як засвідчує історія, найчастіше коаліцію формувала Ліберальна партія разом з невеликою Національною партією – це дві правоцентристські партії Австралії. Лейбористська партія, ідеологічною основою якої є соціал-демократичні