



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

83/2021

### **Развитие железнодорожных пассажирских перевозок США компанией Amtrak: новая стратегия и взаимодействие с железными дорогами I класса, касающееся права преимущественного проезда пассажирских поездов**

Национальная железнодорожная пассажирская компания Amtrak была образована Конгрессом США в 1970 г. в результате национализации частных железнодорожных предприятий, занимающихся пассажироперевозками. Это было необходимо, поскольку тогда многолетние инвестиции в дорожную инфраструктуру и воздушный транспорт поставили железнодорожные пассажирские компании в крайне бедственное положение. В настоящее время Amtrak осуществляет перевозки в 46 штатах, округе Колумбия, а также в 3 провинциях Канады. Наиболее прибыльные маршруты компании находятся в северо-восточных штатах, в агломерации г. Чикаго, а также в Калифорнии и на северо-западном побережье США.

Система маршрутов<sup>1</sup> Amtrak, не считая некоторых крупных национальных проектов в определенных штатах, с тех пор осталась практически неизменной, несмотря на рост населения и изменение динамики спроса на транспортные услуги по всей стране.

В компании понимают необходимость перемен, поэтому недавно был опубликован новый план по развитию компании, называемый Corridor Vision. В его основе лежит консолидация национальной сети железнодорожных маршрутов дальнего следования и планируется:

- обеспечить транспортное сообщение со 160 малыми и крупными городами;

---

<sup>1</sup> Общая протяженность маршрутов составляет около 34,4 тыс. км. Из них Amtrak владеет примерно 1 тыс. км. Исходя из этого, большая часть перевозок осуществляется с использованием инфраструктуры грузовых железных дорог, в частности, железных дорог I класса.

- обеспечить междугородное транспортное сообщение между 50 крупнейшими агломерациями страны;
- осуществлять перевозки в 47 из 48 континентальных штатов<sup>2</sup>;
- организовать 39 новых маршрутов, модернизировать 25 существующих;
- повысить объем перевозимых пассажиров на 20 млн в ежегодном эквиваленте;
- обеспечить увеличение выручки в 800 млн долл. по сравнению с аналогичным показателем за 2019 финансовый год;

Amtrak утверждает, что развитие сети междугородных железнодорожных пассажирских коридоров позволит: снизить количество дорожно-транспортных происшествий; уменьшить объем выбросов углекислого газа; повысить энергоэффективность поездов по сравнению с другими видами транспорта; повысить привлекательность железнодорожного транспорта для молодежи (миллениалы и поколение Z); обеспечить рост экономики США, исчисляемый миллиардами долларов; создать 26 тыс. постоянных рабочих мест.

В рамках мероприятий по поддержке нового плана представители Amtrak направили в Конгресс письмо, в котором рекомендовали правительству поддержать данную инициативу. Предполагается, что для ее финансирования будут использоваться федеральные гранты – этими средствами будут покрыты начальные этапы реализации данного плана. Затем компания будет просить поддержки у каждого штата по отдельности. Представители компании подчеркивают, что железнодорожные пассажирские перевозки давно находятся в упадке вследствие недостаточных инвестиций в отрасль, а также существенных преференций в пользу автомобильного и воздушного транспорта. Необходимо создать стабильный выделенный механизм финансирования, например, Трастовый фонд междугородных пассажирских перевозок (IPRT), законопроект о формировании которого внесен на рассмотрение в Сенат и Палату представителей Конгресса (S.899 и H.R.2769 соответственно).

В этом письме отдельное внимание уделяется взаимодействию с грузовыми железнодорожными компаниями, владеющими инфраструктурой. С 1973 г. грузовые железные дороги имеют обязательство предоставлять компании Amtrak право преимущественного проезда. Однако многие компании нарушают это постановление, поскольку Amtrak не имеет эффективных механизмов по обеспечению его соблюдения. В связи с этим компания просит правительство поддержать Акт о равном доступе пассажирских железнодорожных компаний к инфраструктуре (S.1500 и H.R.2937), призванный повысить пунктуальность пассажирских перевозок и создать

---

<sup>2</sup> Все штаты (включая округ Колумбия), кроме Гавайев, Аляски и заморских территорий.

дополнительные механизмы давления на грузовые железнодорожные компании. Среди прочего, новый закон позволит Amtrak доводить подобные споры до суда.

Железные дороги I класса давно сопротивляются предпочтениям пассажирских железных дорог. Действующие и бывшие федеральные чиновники США отмечают, что крупнейшей помехой на пути развития Amtrak является взаимодействие с грузовыми железными дорогами.

Amtrak владеет большей частью инфраструктуры на самом прибыльном направлении компании, маршруте Вашингтон – Бостон (Северо-восточный коридор), однако в остальных частях страны ей приходится запрашивать разрешение на доступ у грузовых железных дорог.

В интервью журналистам представители грузовых железных дорог постоянно заявляют о плодотворном сотрудничестве и соблюдении интересов всех сторон. Но на практике нередко возникают конфликты.

Так, в первой половине 2021 г. Amtrak подала петицию в федеральное агентство по регулированию наземного транспорта Surface Transportation Board (STB), требующую от железных дорог I класса CSX Transportation и Norfolk Southern предоставить беспрепятственный доступ поездам компании для организации междугородного пассажирского сообщения<sup>3</sup> между Новым Орлеаном (штат Луизиана) и Мобилом (штат Алабама) с 2022 г. Согласно регламентам агентства STB, железные дороги обязаны удовлетворить это требование или представить исчерпывающие объяснения, почему они не могут это сделать в соответствии с действующим законодательством.

В ответ представители CSX Transportation и Norfolk Southern заявили, что Amtrak должна продолжить работу с независимыми консультантами в части изучения влияния пассажирских перевозок на грузовые на этом участке, а не требовать вмешательства со стороны агентства STB. В свою очередь, представитель Amtrak утверждает, что грузовые железные дороги не обеспечили «должный уровень сотрудничества» в период, когда как раз проводилась вышеописанная работа с консультантами. Он также добавил, что вмешательство агентства STB является единственным решением возникшего спора. Стоит отметить, что в данном конкретном случае нежелание железных дорог I класса идти на уступки связано с затратами, требуемыми для ремонта и модернизации железнодорожной инфраструктуры, чтобы повысить пропускную способность и создать окна для движения пассажирских поездов: CSX оценивает эти затраты в 2,3 млрд долл. Однако Департамент транспорта США, а также представители сектора железнодорожных пассажирских

---

<sup>3</sup> Ранее компания Amtrak уже осуществляла пассажирские перевозки на данном направлении. Однако связанная с ним железнодорожная инфраструктура серьезно пострадала в 2005 г. в результате самого разрушительного в истории США урагана Катрина. От стихийного бедствия в этом регионе больше всего пострадала инфраструктура CSX Transportation.

перевозок из штатов Алабама, Луизиана и Миссисипи считают, что эта цифра преувеличена: по оценкам Департамента транспорта США, она должна составить 118 млн долл.

Несмотря на текущие и возможные конфликты с прибыльными крупными частными железными дорогами, которые поддерживают грузооборот и создают рабочие места, новая инициатива Amtrak имеет шанс на успех, поскольку она связана с тратами на инфраструктуру, поддерживаемые в настоящее время в Конгрессе как демократами, так и республиканцами (разумеется, с большими оговорками), что позволит быстрее превратить этот проект в ряд действующих законов. Тем не менее, предстоит еще много работы, требующей участия всех заинтересованных сторон, в том числе – железных дорог I класса, которым Corridor Plan невыгоден.

*Источники: wsj.com, 20.06.2021 (англ. яз.)  
amtrak.com, 26.05.2021 (англ. яз.);  
globalrailwayreview.com, 30.04.2021 (англ. яз.).*