



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

84/2023

Развитие малых железных дорог США

Короткие региональные железнодорожные линии, или как их называют малые железные дороги, играют важную роль в экономике всех регионов США. Эксплуатируя около 29% железнодорожной сети страны, они являются важнейшим участником грузовых перевозок, обеспечивая первую или последнюю милю обслуживания каждого пятого вагона, движущегося по грузовой сети. Для предприятий сельских районов и небольших городов Америки малые железные дороги очень часто являются единственной связью с сетью магистральных железных дорог страны.

Большинство малых дорог инвестируют порядка 25% своих годовых доходов в модернизацию и техническое обслуживание, что намного больше, чем практически в любой другой отрасли в стране. Эти объемы инвестиций и их предприимчивость и создали динамично развивающуюся отрасль, играющую важную роль в грузовых железнодорожных перевозках.

Так, например, малая грузовая железная дорога Napoleon, Defiance & Western (NDW) протяженностью около 93 км. Она соединяет станции Вудберн в штате Индиана и Либерти-Сентер (вблизи города Наполеон) в штате Огайо и пересекается с железными дорогами первого класса Norfolk Southern и CSX на станциях Вудберн и Дефаенс (Огайо) соответственно. Поезда компании в основном перевозят химические грузы, продукты питания, пластик, пиломатериалы, балансовую древесину и древесно-стружечные плиты (ДСП).

Компания прошла путь от разрушающейся грузовой линии до одной из самых перспективных малых железных дорог страны. Согласно рейтингу

журнала *Railway Age*, NDW названа лучшей малой железной дорогой 2023 года в США (Short Line of the Year).

NDW стала преемницей компании Wabash Railroad, которая в 1855 г. построила железную дорогу от города Толидо в штате Огайо к реке Миссисипи. Современная история NDW началась в декабре 2012 г. после ее приобретения компанией Pioneer Railcorp (позднее переименованной в Pioneer Lines). К этому времени NDW называли худшей железной дорогой Америки, потому что из-за состояния железнодорожной инфраструктуры она лидировала среди малых железных дорог США по числу сходов поездов с рельсов. При этом продолжала функционировать, поскольку единственная обслуживала многие сельскохозяйственные и небольшие промышленные предприятия в обоих штатах.

Возродить эту железную дорогу удалось благодаря инвестициям в размере около 13 млн долл. США, полученным из государственных и частных источников. Большую финансовую поддержку оказали Комиссия по развитию железных дорог штата Огайо (ORDC) и Федеральная железнодорожная администрация США (FRA).

В начале 2013 г. Pioneer Railcorp приступила к реконструкции инфраструктуры. В 2019 г. компания вошла в состав партнерства BRX Transportation Holdings, а в 2020 г. получила грант в размере 4,1 млн долл. в рамках государственной программы Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI), финансирующей проекты, направленные на повышение безопасности, эффективности и надежности грузовых железнодорожных перевозок. В 2021 г. было предоставлено еще несколько грантов, которые позволили продолжить работы по обновлению инфраструктуры NDW.

В августе 2022 г. компания Patriot Rail (Джексонвилл, штат Флорида), владеющая в США 16 малыми грузовыми железными дорогами, достигла соглашения с партнерством BRX Transportation Holdings о передаче в ее собственность входящих в холдинг Pioneer Lines 15 малых железных дорог, действующих в 12 штатах страны. Таким образом, осенью 2022 г. железная дорога NDW перешла под управление компании Patriot Rail, которая продолжила ее восстановление.

Благодаря проведенной работе на 47-километровом участке Вудберн – Дефаенс по замене 29 тыс. шпал и рельсов на 21 км пути возросли надежность и безопасность перевозок грузов, сократилось время доставки и повысилось качество обслуживания клиентов. После завершения реконструкции в июле 2022 г. на этом участке не было зафиксировано ни одного случая схода с рельсов или других инцидентов, а скорость движения грузовых поездов повышенной длины увеличилась в 2 - 3 раза.

В ближайшем будущем Patriot Rail планирует завершить реконструкцию оставшегося участка Дефаенс – Наполеон. Это позволит повысить пропускную способность малой железной дороги и будет способствовать восстановлению доверия к ней.

Занимаясь обновлением инфраструктуры NDW, компания Patriot Rail рассчитывает на увеличение объема перевозок действующими клиентами, а также на привлечение новых заказчиков и грузов. Компания укрепляет стратегические отношения с государственными и местными агентствами экономического развития, ведет переговоры с потенциальными грузоотправителями.

В рейтинге журнала Railway Age отмечена еще одна малая железная дорога – Aberdeen Carolina & Western (ACWR), идущая из Абердина в Стар, штат Северная Каролина. Она была зарегистрирована в 1987 году и работает на бывшей ветке Норфолкской южной железной дороги, а также арендует железнодорожные пути из Норфолка Южного между Шарлоттом и Галфом. Обслуживает около 20 отраслей промышленности, в основном занимающихся лесом и сельскохозяйственной продукцией. В 1987 году ее протяженность составляла около 55 км, парк подвижного состава включал один локомотив, а услугами железной дороги пользовались лишь два заказчика. В настоящее время длина железной дороги превышает 241 км, в ее активе 36 локомотивов, а постоянными клиентами являются более 20 предприятий, которые производят или распространяют разнообразные товары: изделия из пластмассы, продукты питания, автомобили, пиломатериалы, древесную щепу, кирпичи, бутан, этанол и пропан. За последние 10 лет компания ACWR направила свыше 30 млн долл. на работы по модернизации инфраструктуры. Благодаря этому, а также регулярным мероприятиям по текущему содержанию, железная дорога может пропускать поезда из 90 вагонов. ACWR предлагает клиентам и ряд других услуг, в том числе по вывозу твердых бытовых отходов, ремонту подвижного состава и лизингу локомотивов.

Знаковым для компании стал 2022 год, в котором она значительно укрепила свои позиции в штате, приобретя в декабре у железной дороги первого класса Norfolk Southern линию протяженностью около 167 км Галф – Шарлотт. Также в 2022 году компания инвестировала более 10 млн долл. в ряд проектов модернизации, что позволило повысить объемы перевозок на 7 % по сравнению с 2021 годом.

В августе 2022 года было завершено строительство мультимодального терминала в Мидленде, занимающего площадь около 20 га и примыкающего к грузовой станции ACWR, которая может принимать до 200 вагонов. Проект был реализован совместно компанией ACWR и ее заказчиками при

поддержке Министерства транспорта Северной Каролины (NCDOT), которое предоставило несколько грантов. Руководство ACWR рассчитывает, что новый мультимодальный терминал станет центральным распределительным узлом для города Шарлотт и его окрестностей. Несколько крупных дистрибьюторов уже обосновались в этом логистическом парке.

Компания ACWR активно работает для увеличения объемов перевозок грузов по заказам существующих и новых заказчиков. Например, приняла участие в создании подъездного пути завода в городе Окборо компании Charlotte Pipe & Foundry, производящей чугунные трубы и фитинги. Его открытие намечено на конец 2023 г. По прогнозам руководства ACWR, это позволит организовать перевозку до 3000 повагонных отправок ежегодно.

ACWR продолжает реализацию еще ряда проектов. Два из них связаны со строительством обгонных путей для увеличения пропускной способности линии, а четыре – с развитием объектов недвижимости общей площадью более 142 га. Кроме того, используя грант в размере 27 млн долл. предоставленный администрацией FRA в 2020 г. (в рамках программы CRISI), ACWR планирует приступить в 2023 г. к выполнению проекта, направленного на повышение скорости движения поездов и безопасности перевозок грузов.

Дополнительной сферой деятельности компании является организация экскурсионных и развлекательных поездок (в том числе свадебных путешествий) на ретропоездах. Парк подвижного состава пассажирских исторических вагонов ACWR включает 12 ед., приобретенных и восстановленных собственными силами. С этой же целью ACWR выкупила у Norfolk Southern два подержанных локомотива серии F (F-9A и F-9B), построенных компанией ElectroMotive Diesel (EMD) более 70 лет назад, модернизировала и перекрасила их. Первая экскурсионная поездка привлекла внимание СМИ, местных жителей и любителей железных дорог, совершивших поездку между станциями Кандор и Стар, и в ACWR надеются на успешное продолжение этой работы.

Источники: материалы Американской ассоциации коротких и региональных железных дорог (www.aslrra.org); компании Patriot Rail (www.patriotrail.com); железной дороги Aberdeen Carolina & Western, ACWR (www.acwr.com); Railway Age, 2023, № 03, pp. 9-10, 16.