

Перспективы междугородных пассажирских перевозок в США

Вопрос о реструктуризации компании Amtrak обсуждается достаточно давно. Дебаты по вопросу перспектив междугородных пассажирских перевозок, и в частности будущего компании Amtrak, политизированы, а высказываемые мнения крайне поляризованы. В этом отношении полезно знакомство с опытом работы операторов пассажирских перевозок как в Северной Америке, так и в других регионах мира.

Корпорация National Railroad Passenger (NRP), предшественница Amtrak, появилась в 1970 г., когда прекратила деятельность компания Penn Central, а железные дороги первого класса стремились избавиться от пассажирских перевозок. Новый национальный оператор оказался плохо подготовленным к выполнению своих задач, унаследовав инфраструктуру Северо-восточного коридора в деградирующем состоянии и парк разнородного подвижного состава. Учитывая характер ожиданий администрации и конгресса США, ограниченность бюджетов текущих расходов и инвестиционных, удивителен сам факт выживания компании.

Ключом к выбору путей возрождения междугородных перевозок может стать рассмотрение других транспортных моделей с их сильными и слабыми сторонами. Конгресс в 1997 г. санкционировал создание Совета по реформированию (ARC) Amtrak, в задачи которого входило рекомендовать новую систему организации междугородных перевозок пассажиров или ликвидацию компании. Предложения нынешней администрации повторяют большинство из подготовленных ARC. Так, совет характеризовал опыт приватизации в Великобритании как успешный и достойный воспроизведения в США. Однако Amtrak не считала этот опыт пригодным методом.

Правда есть в обоих заключениях. При том что приватизация обрала несколько успешно работающих франшиз, британское правительство фрагментировало British Rail на слишком большое число частных компаний, с минимальной или полным отсутствием интеграции между ними, создав тем самым слишком большое число вариантов связей между крупными узлами при отсутствии централизованной информации или брендов. Правительство создало также корпорацию Railtrack (ориентированную на получение прибыли) с функциями контроля за состоянием инфраструктуры путем распределения заказов на ее текущее содержание и ремонт между частными компаниями. Возвращение функций содержания пути вновь созданной компании инфраструктуры Network Rail отмечает неудачу этого пункта приватизации.

Мнение, что в Северо-восточном коридоре нужен один оператор, может быть устаревшим, и европейский опыт подтверждает это замечание. Тоннель под Ла-Маншем в сообщении Париж—Лондон представляет пример крупного коридора, текущим содержанием инфраструктуры которого занимаются три организации: Национальное общество железных дорог Франции (SNCF), компания Eurotunnel (она же эксплуатирует подвижной состав и занимается его техническим обслуживанием) и Network Rail. Еще один при-

мер—сообщение Мадрид—Париж: обслуживаемые компанией Talgo поезда эксплуатируют RENFE (железные дороги Испании) и SNCF.

В Европе, несмотря на наличие проблем эксплуатационной совместимости, дальние пассажирские сообщения между странами работают хорошо. В США второе по объемам перевозок в Amtrak сообщение Pacific Surfliner (штат Калифорния) выполняется на инфраструктуре пяти компаний, обслуживается четырьмя организациями, движением управляют три. При том что объем пассажирских перевозок на этом направлении меньше, чем в Северо-восточном коридоре, объем грузовых выше в 3–4 раза. Таким образом, ключом эффективности в большей степени является принцип координации, нежели право собственности.

Рассмотрение других транспортных моделей США также может оказаться полезным. Система междугородных автомобильных дорог начиналась с финансируемого за счет федерального бюджета мастер-плана, но ее эксплуатацией и содержанием занимаются власти штатов в пределах своих границ при постоянной финансовой поддержке со стороны федерального правительства. Аналогично сети междугородных шоссе инфраструктуру Северо-восточного коридора и других направлений, обслуживаемых Amtrak, необходимо реконструировать за счет федеральных источников до передачи в другие руки. Трудно рассчитывать на то, что местные агентства смогут профинансировать обновление парка подвижного состава и модернизацию объектов инфраструктуры образца 1970 г.

С конца 1980-х годов началось развитие пригородных железнодоро-



Поезд Pacific Surfliner

рожных систем вне модели Amtrak. Первой была Tri-Rail (штат Флорида), за ней последовали Caltrain, Metrolink, Capitol Corridor, Coaster и Altamont Commuter Express (штат Калифорния), Trinity Rail Express (Даллас) и Sounder (Сиэтл). Только некоторые из них пользовались услугами Amtrak на контрактной основе. Все перечисленные системы работали на инфраструктуре, принадлежащей агентствам, или покупали пропускную способность линий железных дорог первого класса. Контрактная форма отличается максимальной гибкостью и более высокой конкурентоспособностью при более четкой ориентации на потребности пользователей.

Воздушный транспорт США представляет другой пример. Дерегулирование способствовало появлению на рынке многих новых участников. Организация новых компаний-перевозчиков, создание новых узловых аэропортов способствовали снижению тарифов. Новички на рынке в большей степени испытывали влияние ценовой конкуренции и скорее ограниченности резервов пропускной способности приемо-посадочных галерей в популярных аэропортах, чем взлетно-посадочных полос. Тогда воздушные компании вошли во множественные соглашения. Крупные компании координируют свою деятельность с региональ-

ными перевозчиками, действующими под одним брендом (Continental Connection, United Express), интегрируют расписания полетов и тарифы, чтобы дополнять оказываемые друг другом услуги.

Подобно Railtrack, воздушные компании, ориентируясь на извлечение прибыли, допускают недостатки. Наиболее печально известной была катастрофа самолета Value Jet во Флориде, обусловленная процедурными недосмотрами на уровне оформления субконтрактов. Этот факт подчеркивает, что существенные недоработки критичны для небольших операторов, особенно при контрактном обслуживании.

В отличие от воздушного транспорта на рынке железнодорожных перевозок появление в отдельных коридорах новых компаний может создать проблемы. Пропускная способность железных дорог первого класса ограничена, что порождает конфликты на уровне ее распределения. Даже инвестиции не всегда могут решить эту проблему. Увеличение числа пассажирских компаний может вызвать проблемы, в частности для грузовых перевозок. Это обуславливает необходимость ограничения числа франшиз, возможно по географическому признаку — например, с одной пассажирской компанией на направлении к западу от Чикаго, одной для всех дальних сообщений в Северо-вос-

точном коридоре и т.д. Важным элементом маркетинговой политики является создание сильного бренда, что гарантирует единство восприятия услуг, оказываемых несколькими компаниями. Зонтичный бренд поддержит восприятие единого оператора для пассажиров, но все же должен ограничить число операторов, предоставляющих услуги. Разумеется, операторы должны выполнять требования по обеспечению высокого уровня безопасности и располагать хорошо подготовленным персоналом.

Отрасли железнодорожных пассажирских перевозок необходимо идентифицировать других важных посредников, мнение которых принимается во внимание. Помимо грузовых компаний и профсоюзов, это может быть, например, Ассоциация американских железных дорог (AAR), которая поддержит сохранение Amtrak как единого национального перевозчика из тех соображений, что уже известная структура лучше неограниченного числа новичков на линиях, принадлежащих железным дорогам первого класса. Постепенно проводимая реформа с демонстрацией промежуточных результатов предпочтительнее одновременной приватизации всех направлений Amtrak.

Служащие Amtrak представляют серьезный актив. Важно побудить их к переходу в новые операторские компании, поскольку на подготовку новых сотрудников требуются годы. В случае перехода на контрактные формы большинство служащих получат выгоды от железнодорожных программ пенсионного обеспечения, помимо общих.

Наконец, особое значение имеет вопрос об инвестициях в подвижной состав и инфраструктуру. Предложенная администрацией президента Буша формула участия в инвестициях властей штата и федеральных в равных долях (50/50) представляется неэффективной.