

Рынок пассажирских вагонов в Северной Америке

Рынок подвижного состава для пассажирского рельсового транспорта по своей природе имеет циклический характер. Например, крупные транспортные администрации одна за другой размещают заказы на сотни вагонов в течение нескольких лет, после чего следует череда менее крупных заказов от компаний, занимающихся транспортным обслуживанием городов среднего размера. Рынок точно следует этому циклу.

В последние несколько лет компания Bombardier Transportation получила ряд крупных заказов на поставки современного подвижного состава на замену эксплуатируемого из ряда крупных городов, расположенных на северо-востоке Североамериканского континента, — Нью-Йорка, Нью-Джерси, Чикаго и Торонто. Многие вагоностроительные компании завершали выполнение последних из крупных заказов: в 2007 г. Bombardier должна была поставить 234 двухэтажных вагона железнодорожной компании New Jersey

Transit (NJ Transit), 406 вагонов для транспортной администрации Чикаго (СТА) и 234 вагона метрополитена для GO Transit, транспортной администрации Торонто (Канада); в 2008 г. японская Kawasaki Rail Car приступила к поставкам 340 вагонов общей стоимостью 499 млн. дол. США для Port Authority Trans-Hudson (PATH), одной из транспортных администраций региона Большого Нью-Йорка; эти вагоны представляют собой усовершенствованную версию эксплуатируемых вагонов серии R142A (рис. 1).



Рис. 1. Поезд PATH из вагонов серии R142A постройки корпорации Kawasaki Rail Car

В табл. 1 представлены данные о численности парка пассажирского подвижного состава различных категорий в Северной Америке, в табл. 2 — данные о рынке нового подвижного состава на 2005–2010 гг.

Заказы небольшие, но важные

Одновременно вагоностроительные компании не отказываются от выполнения менее крупных заказов. В марте 2007 г. Sumitomo Corp. of America и ее партнер Nippon Sharyo (обе — Япония) получили от компании-оператора Northern Indiana Commuter Transportation District, обслуживающей местные сообщения на южном побережье озера Мичиган, заказ на сумму 48 млн. дол., предусматривающий постройку 14 двухэтажных вагонов галерейного типа для формирования электропоездов. Эти вагоны, вмещающие до 140 пассажиров, заменят эксплуатируемые сейчас одноэтажные вагоны. Они будут подобны вагонам 26 пригородных электропоездов, которые эти же компании построили для обслуживающей местные сообщения в регионе Чикаго компании-оператора Northeast Illinois Regional Commuter Railroad, более известной как Metra Rail, в 2005 г. (рис. 2). Контракт предполагает возможность поставки до шести вагонов дополнительно. Заказанный подвижной состав должен быть поставлен заказчику в период между декабрем 2008 г. и мартом 2009 г.

Кроме того, Sumitomo и Nippon Sharyo выполняют заказ компании-оператора Virginia Railway Express (VRE), обслуживающей связи столицы США Вашингтона с расположенными юго-западнее городами Манассас и Фредериксберг. Осенью

Таблица 1

Данные об эксплуатируемом пассажирском подвижном составе (по состоянию на 2005 финансовый год)

Показатели	Пригородный рельсовый транспорт (22 администраций и компаний)	Городской рельсовый транспорт магистрального типа, например метрополитен (15 администраций и компаний)	Городской рельсовый транспорт облегченного типа, например трамвай (29 администраций и компаний)
Суммарные расходы на эксплуатацию подвижного состава, млн. дол.	1 400	2 200	381
Суммарные расходы на техническое обслуживание, млн. дол.	830,4	885,2	223,9
Суммарные капитальные затраты на подвижной состав, млн. дол.	945,8	479,1	311,8
Общая численность парка подвижного состава, ед.	6 392	11 110	1 645
Численность рабочего парка подвижного состава, ед. (%)	5 341 (83,5)	8 971 (80,7)	1 205 (73,3)
Средний возраст парка, лет	18,2	21,6	16,7

Таблица 2

Рынок нового пассажирского подвижного состава, 2005 – 2010 гг.

Вагоны	Построено в 2005 г.		Заказано к январю 2006 г.		Возможные заказы	
	Число, ед.	%	Число, ед.	%	Число, ед.	%
Одноэтажные сочлененные	51	9,5	242	13,9	40	1,6
Одноэтажные несочлененные	365	68,1	1219	69,8	2267	92,1
Двухэтажные	120	22,4	285	16,3	155	6,3
Всего	536	100,0	1 746	100,0	2 462	100,0

2006 г. эта пригородная железнодорожная компания воспользовалась предусмотренной майским контрактом 2005 г. возможностью дополнительного заказа 50 двухэтажных пассажирских вагонов для замены эксплуатируемых одноэтажных. С учетом первоначального заказа на 11 вагонов сумма контракта увеличилась до 109 млн. дол.

Тем временем правление транспортной администрации GO Transit одобрило планы заказа компании Bombardier Transportation еще 20 двухэтажных вагонов в дополнение к первой партии из 20 вагонов.

Заказы на дополнительные вагоны

В апреле 2007 г. правление транспортной администрации Southeastern Pennsylvania (SEPTA),



Рис. 2. Электропоезд Metra Rail из двухэтажных вагонов постройки Sumitomo Corp. of America и Nippon Sharyo



Рис. 3. Вагон серии 7000 для WMATA (из технического задания заказчика)



Рис. 4. Двухэтажные вагоны MBTA постройки компании Kawasaki

обслуживающей местные сообщения в регионе Филадельфии, одобрило предложение о покупке еще 16 вагонов электропоездов типа Silverliner V у консорциума United Transit Systems, созданного компаниями Sojitz Corp. of America и Rotem. Администрация воспользовалась возможностью дополни-

тельной поставки, предусмотренной контрактом на приобретение 104 вагонов, который был заключен в марте 2006 г. С учетом дополнительной закупки на сумму 29,8 млн. дол. общая стоимость контракта достигает 274,1 млн. дол.

В течение года ожидалось еще несколько заказов средней ве-

личины. Весной 2007 г. Agence Métropolitaine de Transport, транспортная администрация Монреаля (Канада), планировала заказать компании Bombardier партию пригородных вагонов большой вместимости. Летом 2007 г. Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA), транспортная администрация Вашингтона, намеревалась провести тендер на поставки 128 вагонов серии 7000 (рис. 3). В свою очередь Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), транспортная администрация региона Бостона, рассчитывала приобрести 38 тепловозов и 75 двухэтажных вагонов для обслуживания пригородных сообщений (рис. 4).

Транспортная администрация NJ Transit в 2007 г. также планировала дополнительно приобрести двухэтажные вагоны. Компании Miami Dade Transit предстояло определиться с выбором: модернизировать старые вагоны, приобрести новые или сделать то и другое.

Основное требование транспортных предприятий к новому пассажирскому подвижному составу — вместимость. Пассажиропотоки продолжают расти, и многие компании-операторы не имеют возможности увеличить частоту следования поездов, поэтому единственным выходом остается увеличение числа пассажиров, которых можно перевезти в каждом вагоне.

A. Cotey. *Progressive Railroading*, 2007, № 5, p. 64–65.

Редакция журнала

«Железные дороги мира»

приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языков, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.

Обращаться по телефону (499) 317-55-65 или по электронной почте zdm@css-rzd.ru.