

Пассажирский рельсовый транспорт США в 2008 г.

В США перспективы пассажирского рельсового транспорта — междугородного, внутригородского и пригородного в обозримом будущем представляются весьма благоприятными, поскольку цены на бензин продолжали расти вплоть до августа 2008 г. (их резкий спад начался в октябре), равно как и нагрузка на автомобильные дороги и аэропорты, а необходимость справиться с проблемой изменения климата становится все более очевидной. Однако переориентация внимания с автомобильного на рельсовый транспорт требует сильной политической поддержки.

Железнодорожная промышленность, возможно, ожидает от прихода новой администрации США большего, чем простые граждане — постоянные и потенциальные пользователи и пассажиры, поскольку изменения политической ситуации в Белом доме непосредственно влияют на бизнес. Многие руководители транспортных компаний, консультационных фирм и компаний — поставщиков оборудования уверены, что политика республиканского федерального правительства поставила под угрозу финансовые ресурсы как местных систем общественного транспорта, так и общегосударственной железнодорожной компании пассажирских перевозок Amtrak, особенно в сравнении с масштабами финансирования программ развития автомобильного транспорта. Высказывания о необходимости сокращения зависимости от импорта нефти и уменьшения загруженности автомобильных дорог и аэропортов оставались риторическими; администрация пыталась ограничить деятельность компании Amtrak и поддерживала жесткие критерии отбора проектов в области пассажирского рельсового транспорта,

которые должны были финансироваться по программе New Stars. Доля федерального бюджета в финансировании проектов рельсового транспорта сократилась примерно до 50%, тогда как ранее она в некоторых случаях доходила до 80%.

Рекомендации правительства по бюджету также были направлены на урезание одобренных Конгрессом США ассигнований на общественный транспорт. На эти цели оно запросило на 2008 финансовый год на 308 млн. дол. меньше, чем предписывал закон о безопасном, финансово прозрачном, гибком и экономически эффективном транспорте (SAFETEA-LU), а на решение обеих палат конгресса о выделении дополнительно 53,2 млн. дол. было наложено президентское вето.

Уменьшение федерального участия в финансировании имело свои последствия. Многие муниципалитеты были вынуждены отказываться от крайне необходимых проектов создания или развития систем общественного транспорта с высокой провозной способностью или сокращать их, другие отложили свои планы из-за ужесточения требований к экономической целесообразности проектов. Тем време-

нем строительные расходы увеличились из-за стремительного роста цен на такие материалы, как сталь и цемент (такая ситуация сохранялась по крайней мере до октября 2008 г.). В других местах для того, чтобы компенсировать сокращение федерального финансирования, были образованы местные фонды за счет субсидий на уровне штатов, транспортных налогов и других источников.

Так, в Калифорнии в 2006 г. было принято решение о выпуске займов на сумму 19,9 млрд. дол. на развитие транспортной инфраструктуры, в частности на реализацию проектов систем городского пассажирского транспорта и строительства автомобильных дорог, а также мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности в портах и уменьшение загрязнения воздуха. Выделенные средства дополняют целевое финансирование из средств штата, полученных за счет налоговых поступлений, и будут использованы для ремонта и модернизации стареющих сооружений, а также дальнейшего развития транспортных систем. Средства распределяет транспортная комиссия штата Калифорния. На долю городского общественного транспорта приходится около 4 млрд. дол. Однако поскольку в штате имеются шесть сетей рельсового транспорта облегченного типа, четыре сети пригородных железнодорожных сообщений и два метрополитена, причем все эти транспортные системы имеют весьма дорогостоящие планы дальнейшего развития, эта сумма не кажется большой.

Увеличение доли источников местного уровня и штатов в финансировании проектов, на которые не распространяются положения закона Buy America («Покупай американское!»), в некоторых случаях оказало неблагоприятное влияние на североамериканских поставщиков технических средств рельсового транспорта. Если местные прави-

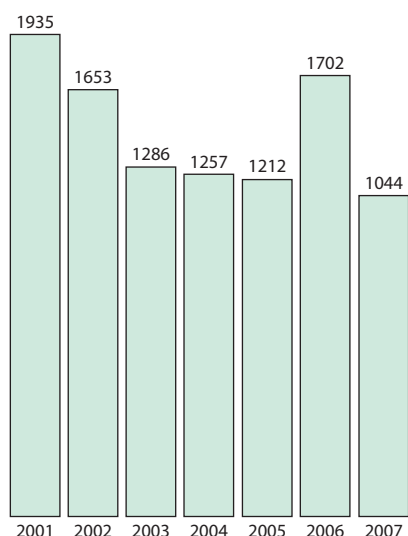


Рис. 1. Поставки нового и модернизированного подвижного состава пассажирского рельсового транспорта с 2001 по 2007 г.

ла не требуют, чтобы оборудование было «своего» производства или чтобы окончательная сборка производилась в США, все необходимое (от рельсов до подвижного состава) можно без ограничений покупать как у местных, так и у зарубежных поставщиков, так что выбор поставщика осуществляется в условиях конкуренции и зависит от предлагаемых условий контракта. Особенно это относится к крупным партиям подвижного состава, например вагонов рельсового транспорта облегченного типа и поездов метрополитена для новых и действующих транспортных систем, нуждающихся в замене оборудования, у которого истекает срок службы. Регион Нью-Йорка остается крупнейшим потребителем подвижного состава пассажирского рельсового транспорта в США, но в последние годы североамериканские, европейские и азиатские компании-изготовители получили крупные заказы из Филадельфии (штат Пенсильвания), Чикаго (штат Иллинойс), Лос-Анджелеса, Сан-Хосе (оба — штат Калифорния), Вашингтона и Бостона (штат Массачусетс).

Однако, несмотря на многочисленные и разнообразные затруд-

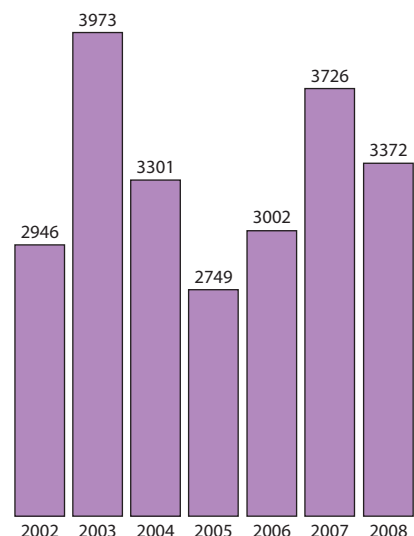


Рис. 2. Задолженность по поставкам нового и модернизированного подвижного состава пассажирского рельсового транспорта на 1 января 2008 г.

нения за период после 2001 г., все же удалось достичь весьма многого. Средства, выделяемые на развитие общественного рельсового транспорта, ежегодно увеличивались. В последние годы Федеральная администрация общественного транспорта (FTA) подписывала соглашения о предоставлении субсидий в полном объеме на регулярной основе, гарантируя предоставление фиксированных сумм на специальные проекты. По многим из них процесс утверждения был начат еще до прихода к власти нынешней республиканской администрации, но по некоторым затягивался на годы, поскольку их стоимость казалась слишком высокой. Так, было подписано долго ожидавшееся соглашение о финансировании двух проектов, за которые шла более напряженная борьба, чем обычно, — проектов строительства первой линии рельсового транспорта облегченного типа в Норфолке (штат Виргиния) и пригородной железнодорожной линии Northstar в Миннеаполисе (штат Миннесота). Однако проект пригородной линии Рейли — Дарем в штате Северная Каролина в 2006 г. был отклонен в связи с решением FTA, что проект не со-

ответствует новым требованиям по уровню затрат и потенциальному пассажирообороту. Позднее муниципальное транспортное агентство Хьюстона (штат Техас) получило от FTA строгое указание о проведении дополнительных экологических исследований в связи с предложением о преобразовании коридоров, по которым проходили маршруты автобусов-экспрессов, в линии рельсового транспорта облегченного типа.

На 2008 финансовый год были выдвинуты только две заявки на предоставление федерального финансирования: по проектам подземного участка метрополитена под Второй авеню в Нью-Йорке (уже выделено 1,3 млрд. дол.) и короткого участка в продолжение линии Central Link рельсового транспорта облегченного типа в Сиэтле (штат Вашингтон; ожидается положительное решение). Единственным проектом, по которому еще не определены сроки рассмотрения заявки, является проект рельсовой транспортной системы облегченного типа в транспортном коридоре West в Денвере (штат Колорадо); тем не менее региональная транспортная администрация уже приступила к закупкам материалов и подвижного состава, чтобы опередить ожидавшийся рост цен. В стадии разработки находился ряд других предложений, но до их утверждения еще далеко. В их числе состоящая из пяти линий сеть в Хьюстоне, многомиллиардный проект продления линии метрополитена в Вашингтоне до международного аэропорта Даллес и несколько новых участков линии рельсового транспорта облегченного типа TRAX в Солт-Лейк-Сити (штат Юта).

На рис. 1 приведены сведения о поставках новых и модернизированных вагонов компаниям — операторам пассажирского рельсового транспорта США и Канады с 2001 по 2007 г., на рис. 2 — о задолженности по поставкам нового и модерни-

Таблица 1

Поставки новых и модернизированных вагонов для систем пассажирского рельсового транспорта стран Северной Америки в 2007 г.

Заказчик (город, штат, компания)	Число вагонов	Вид подвижного состава	Изготовитель
Amtrak	262	Модернизированные вагоны междугородного сообщения	Североамериканский
Атланта (MARTA)	68	Модернизированные вагоны городской железной дороги (рис. 3)	Alstom
Остин (Capital Metro)	2	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа на дизельной тяге	Stadler
Калгари (Calgary Transit)	30	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Siemens
Штат Калифорния (Caltrans)	19	Модернизированные двухэтажные вагоны междугородного сообщения	Siemens
Шарлотт (CATS)	6	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Siemens
Даллас (Trinity Railway Express)	4	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Денвер (RTD)	9	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Siemens
Лос-Анджелес (LACMTA)	7	То же	AnsaldoBreda
Миннеаполис/Сент-Пол	3	»	Bombardier
Ньюарк (NJ Transit)	66	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Нью-Йорк (LIRR)	24	Вагоны пригородных электропоездов	Bombardier
Нью-Йорк (NYC Transit)	266	Вагоны метрополитена (серии R160)	Alstom/Kawasaki
Питтсбург (PA Transit)	11	Модернизированные вагоны рельсового транспорта облегченного типа	CAF
Финикс (Metro)	50	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа (рис. 4)	Kinkisharyo
Солт-Лейк-Сити (UTA)	10	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Сиэтл (Link Light Rail)	11	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Kinkisharyo
Сиэтл (South Lake Union Streetcar)	3	Вагоны трамвая	Inekon
Штат Флорида (South Florida Regional Transportation Authority)	2	Вагоны пригородных дизель-поездов	Colorado Railcar
Торонто (GO Transit)	21	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Торонто	22	Модернизированные двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Ontario Northland
Ванкувер (TransLink)	8	Вагоны автоматизированной транспортной системы	Rotem
Штат Виргиния (VRE)	12	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Nippon Sharyo
Вашингтон (WMATA)	128	Вагоны метрополитена (рис. 5)	Alstom

зированного подвижного состава на 1 января 2008 г.

В табл. 1 представлены сведения о поставках новых и модернизированных вагонов для систем пассажирского рельсового транспорта Северной Америки в 2007 г., в табл. 2 — о еще невыполненных заказах на 1 января 2008 г., в табл. 3 — о поставках подвижного состава пассажирского рельсового транспорта по видам

в 1998–2007 гг., в табл. 4 — о заказах, выполнение которых ожидается в 2008 г., в табл. 5 — о перспективах поставок подвижного состава в 2009–2013 гг.

Положение компании Amtrak несколько стабилизировалось в результате противодействия конгресса попыткам республиканской администрации ликвидировать ее или, по меньшей мере, полностью снять с правительства ответствен-



Рис. 3. Поезд постройки компании Alstom на станции Эвондейл городской железной дороги Атланты

Недовыполненные заказы (по состоянию на 1 января 2008 г.)

Заказчик (город, штат, компания)	Число вагонов	Вид подвижного состава	Изготовитель
Атланта (MARTA)	102	Модернизированные вагоны городской железной дороги	Alstom
Остин (Capital MTA)	2	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа на дизельной тяге	Stadler
Балтимор (MARC)	34	Модернизированные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Бостон (MBTA)	10	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Breda
Бостон	94	Вагоны городской железной дороги	Siemens
Calgary Transit	7	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Siemens
Калифорния (Caltrans)	1	Модернизированный двухэтажный вагон междугородного сообщения	Siemens
Чикаго (СТА)	406	Вагоны городской железной дороги (рис. 6)	Bombardier
Кливленд (Greater Cleveland RTA)	18	Модернизированные вагоны рельсового транспорта облегченного типа	ТТА
Даллас (DART)	115 ¹	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Kinkisharyo
Денвер (RTD)	25	То же	Siemens
Эдмонтон (City Transit Division)	37	»	Siemens
Лос-Анджелес (LACMTA)	41	»	AnsaldoBreda
Майами (Майами-Дейд)	12	Вагоны автоматизированной транспортной системы	Bombardier
Монтеррей (Metrolrey)	14	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Bombardier
Монреаль (АМТ)	160	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Монреаль (Società de Transport)	127	Модернизированные вагоны метрополитена ² (рис. 7)	Североамериканский
Нашвилл	4	Модернизированные вагоны пригородного сообщения	
Ньюарк (NJ Transit)	159	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Штат Нью-Мексико	12	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Новый Орлеан (RTA)	30 ³	Вагоны трамвая	Североамериканский
Нью-Йорк (NYC Transit)	940	Вагоны метрополитена (серии R160)	Alstom/Kawasaki
Нью-Йорк/Нью-Джерси (PATH)	340	Вагоны городской железной дороги (рис. 8)	Kawasaki
Питтсбург (PA Transit)	13	Модернизированные вагоны рельсового транспорта облегченного типа	CAF
Филадельфия (SEPTA)	120	Вагоны пригородных электропоездов	Rotem
Портленд (TriMet)	21	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Siemens
Портленд	1	Вагоны трамвая	OIW/Skoda
Портленд	7	Вагоны пригородных дизель-поездов	Colorado Railcar
Железнодорожное агентство Южной Калифорнии (Metrolink)	107	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Rotem
Региональное транспортное агентство Южной Флориды	2	Вагоны пригородных дизель-поездов	Colorado Railcar
	14	Вагоны пригородного сообщения	Rotem
Sound Transit (Link Light Rail)	24	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа	Kinkisharyo
Стоктон (ACE)	4	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Bombardier
Торонто (GO Transit)	15	То же	Bombardier
Торонто (ТТС)	234	Вагоны городской железной дороги	Bombardier
Ванкувер (TransLink)	34	Вагоны автоматизированной транспортной системы	Bombardier
Ванкувер	32	Вагоны городской железной дороги	Rotem
Штат Виргиния (VRE)	45	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения	Nippon Sharyo
Вашингтон (Анакостя)	3	Вагоны трамвая	Alstom
Вашингтон (WMATA)	56	Вагоны городской железной дороги	Alstom

¹Заказ на дополнительные вагоны для включения в составы эксплуатируемых поездов.

²Вагоны на пневматических шинах.

³Вагоны, поврежденные при наводнении.

Таблица 3

Поставки новых вагонов по видам подвижного состава

Год	Вагоны пригородных и междугородных поездов, ед.	Вагоны метрополитена и городских железных дорог, ед.	Вагоны трамвая и рельсового транспорта облегченного типа, ед.	Всего, ед.
1998	165	278	80	523
1999	132	196	123	451
2000	267	290	138	695
2001	139	807	126	1072
2002	327	888	107	1322
2003	356	470	169	995
2004	596	103	127	826
2005	486	302	132	920
2006	358	250	130	738
2007	139	402	121	662
Всего	2965	3986	1253	8204
Отношение объема поставок 2007 г. к общему, %	4,69	10,09	9,66	8,07

ность за междугородные пассажирские перевозки. Однако законодатели сопроводили свою поддержку, в том числе финансовую (в течение следующих 6 лет Amtrak должна получить 11,4 млрд. дол.), требованием об экономном расходовании средств и повышении качества менеджмента.

Компании необходимо заменять и/или модернизировать свой стареющий подвижной состав. Пока объявленное финансирование еще не открыто и конкретных планов на этот счет также не было. Однако руководство Amtrak предложило вариант партнерства с транспортными администрациями штатов в разработке стандартизированного пассажирского вагона (возможно, в одно- и двухэтажном вариантах), который можно было бы использовать как на коротких, так и на длинных маршрутах. Стандартизация может привести к снижению начальной цены единицы подвижного состава, если вагоны приобретаются в значительном количестве, а также к сокращению расходов на эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт в течение срока службы. Обсуждались также перспективы начала работ над новым поколением высокоскоростных поездов типа Acela для Северо-восточного коридора.

Ежегодные расходы компании Amtrak на инфраструктурные проекты составляют около 250 млн. дол., главным образом они касаются модернизации инфраструктуры Северо-восточного коридора. Средства на это выделяются из ежегодно утверждаемых ассигнований.

Тем временем комитет по национальной политике в области наземного транспорта и бюджетная комиссия рекомендовали инвестировать 357,2 млрд. дол. в развитие междугородных пассажирских железнодорожных сообщений в ближайшие 43 года. Эти инвестиции, примерно по 8,1 млрд. дол. в год, позволили бы значительно расши-

рить существующую сеть железнодорожных линий, создав реальную альтернативу перегруженным автомобильному и воздушному транспорту. По некоторым оценкам, в по-

следние 50 лет страна практически растеряла полноценный опыт междугородных пассажирских перевозок по железным дорогам, и единственным выходом являются зна-



Рис. 4. Сдвоенный поезд рельсового транспорта облегченного типа постройки компании Kinkisharyo в Финиксе



Рис. 5. Поезд метрополитена Вашингтона постройки компании Alstom



Рис. 6. Дизайнерский проект поезда компании Bombardier Transportation для городской железной дороги Чикаго (источник: Bombardier)



Рис. 7. Поезд на пневматических шинах постройки компании Canadian Vickers (Канада) в депо Богран метрополитена Монреаля

Заказы, утверждение которых ожидалось в 2008 г.

Заказчик (город, штат, компания)	Число вагонов	Вид подвижного состава
Amtrak	318	Модернизированные вагоны междугородного сообщения
Бостон (MBTA)	75	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Честертон (NICTD)	14	Вагоны пригородных электропоездов
Даллас (DART)	55	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Денвер (RTD)	55	То же
Эдмонтон	37	Модернизированные вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Хьюстон (Harris County MTA/Metro)	15	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Лос-Анджелес (LACMTA)	30	То же
	69	Модернизированные вагоны рельсового транспорта облегченного типа (североамериканский изготовитель)
	30	Модернизированные вагоны городской железной дороги
Майами (Майами-Дейд)	198	То же
	17	Вагоны автоматизированной транспортной системы
Миннеаполис (Northstar)	17	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Монтеррей (Metrorrey)	12–15	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Монреаль (Societe de Transport)	220	Модернизированные вагоны метрополитена ¹
Ньюарк (NJ Transit)	8	Вагоны пригородных дизель-поездов
	110	Вагоны пригородных электропоездов
Нью-Йорк (NYC Transit)	400	Вагоны метрополитена (серии R160, опцион 2)
Солт-Лейк-Сити (UTA)	80	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
	25	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Сан-Франциско (MUNI)	4	Модернизированные трамвайные вагоны PCC ²
Сизтл (Link Light Rail)	27	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Железнодорожное агентство Южной Калифорнии (Metrolink)	10	Многоэтажные вагоны для пригородного сообщения
Стоктон (ACE)	4	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Торонто (TTC)	204	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Ванкувер (Translink)	34	Вагоны автоматизированной транспортной системы
	32	Вагоны городской железной дороги

¹Вагоны на колесах с пневматическими шинами, модернизируемые в Северной Америке.

²Вагоны типа PCC с двумя постами управления (находятся на хранении).



Рис. 8. Интерьер вагона постройки компании Kawasaki для городской железной дороги транспортной администрации PATH

чительные инвестиции за счет федеральных источников. Однако Американская ассоциация железных дорог (AAR) подвергла этот план жесткой критике, утверждая, что продолжение нынешней практики использования инфраструктуры частных грузовых железных дорог приведет к тому, что США и Канада получают третьесортную систему пассажирского рельсового транспорта. Альтернативным мог бы стать вариант строительства до-

полнительных путей исключительно для пассажирского движения в полосе отвода существующих грузовых железных дорог, как это уже сделано в некоторых пригородных коридорах. Этот подход отличается от принятой в Европе и Азии практики строительства новых высокоскоростных линий только для пассажирских поездов.

W. C. Wantuono. *Railway Age*, 2008, № 1, p. 49–54.

Таблица 5

Перспективы поставок подвижного состава на 2009–2013 гг.

Заказчик (город, штат, компания)	Число вагонов	Вид подвижного состава
Остин (Capital Metro)	12	Вагоны облегченного типа на дизельной тяге
Бостон (MBTA)	212	Вагоны городской железной дороги
Калгари	34–50	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Штат Калифорния (Caltrans)	36–90	Двухэтажные вагоны междугородного сообщения
Шарлотт (Charlotte Area Transit System)	10	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
	12	Двухэтажные вагоны дизель-поездов
Чикаго (СТА)	300	Вагоны городской железной дороги
Чикаго (Metra)	160	Двухэтажные вагоны пригородных электропоездов
	135	Вагоны пригородных дизель-поездов
Штат Коннектикут (Shore Line East)	30	Вагоны пригородных электропоездов
Даллас (Trinity Railway Express)	6–10	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Денвер (RTD)	50–60	Пригородные электро/дизель-поезда
Эдмонтон (City Transit Division)	60	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Галвестон (Galveston Island Trolley)	1	Вагоны трамвая с дизель-электрическим приводом
Хьюстон (Harris County MTA/Metro)	15–52	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Кеноша (Kenosha Area Transit)	2	Исторические вагоны трамвая
Штат Мэриленд (MTA)	35–55	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Мемфис (Area TA)	9	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Миннеаполис/Сент-Пол	19	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Монреаль (АМТ)	100	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Монреаль (Societe de Transport)	76	Модернизированные вагоны метрополитена ¹
	386	Вагоны городской железной дороги
Ньюарк (NJ Transit)	128	Вагоны пригородных электропоездов
Новый Орлеан (RA)	30	Вагоны трамвая (копии старинных вагонов)
	20	Вагоны пригородных дизель-поездов
Норт-Литл-Рок	2–6	Старинные вагоны трамвая
Нью-Йорк (LIRR)	260	Вагоны пригородного сообщения (серии М-9)
Нью-Йорк (Metro-North)	200–500	Вагоны пригородного сообщения
Нью-Йорк (NYCT)	290–295	Вагоны метрополитена (серии R160, опцион 2)
Нью-Йорк/Нью-Джерси (PATH)	144	Вагоны городской железной дороги
Норфолк (Hampton Roads Transit)	9	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Окленд (BART)	700	Вагоны городской железной дороги
Оушенсайд (NCTD)	6–12	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Филадельфия (SEPTA)	231	Вагоны пригородных электропоездов
	141	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Филадельфия (PATCO)	75–121	Модернизированные вагоны городской железной дороги
Портленд (TriMet)	3–9	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Сан-Диего (San Diego Trolley)	15–30	То же
Сан-Диего (NCTD)	6	Двухэтажные вагоны пригородных дизель-поездов
Сан-Франциско (BART)	700	Вагоны городской железной дороги
Сан-Франциско (MUNI)	10–24	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Сиэтл (South Lake Union Streetcar)	1–3	Вагоны трамвая
Сиэтл, Sound Transit (Seattle Link Light Rail)	35–62	Вагоны рельсового транспорта облегченного типа
Железнодорожное агентство Южной Калифорнии (Metrolink)	20–50	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Штат Флорида (South Florida RTA)	10	Вагоны пригородного сообщения
Стоктон (ACE)	10–16	Двухэтажные вагоны пригородного сообщения
Торонто (ТТС)	126	Вагоны городской железной дороги
Ванкувер (Translink)	5–10	Вагоны пригородного сообщения
VIA Rail Canada	98	Вагоны междугородного сообщения

¹Вагоны на колесах с пневматическими шинами, модернизируемые в Северной Америке.