

Amerykańskie koleje pasażerskie na rozdrożu



Express Acela – jedyny pociąg dużej prędkości w USA

Fot. Alstom

Nie tylko w Polsce mamy problemy z kolejowymi przewozami pasażerskimi. Jedynie amerykańskie koleje pasażerskie Amtrak, eksploatujące pociągi w relacjach dalekobieżnych między stanami, znalazły się na rozdrożu i ich przyszłość jest w rękach polityków.

Niepowodzeniem skończyły plany osiągnięcia pełnej samowystarczalności finansowej Amtraku, jakie miały zostać zrealizowane do końca 2002 r., w których realność powątpiewali analitycy rynku kolejowego. W warunkach, gdy transport drogowy jest subsydiowany ogromnymi funduszami na budowę i utrzymanie dróg, a bankrutujące linie lotnicze są zasilane specjalnymi grantami, trudno wymagać, aby na tak zderegulowanym rynku było miejsce dla samowystarczalnego przedsiębiorstwa kolejowego. Zamiast realizmu gospodarczego pojawiają się za to kolejne koncepcje restrukturyzacji Amtraka polegające na dzieleniu go na mniejsze spółki i omijaniu rozwiązania problemów finansowych.

Historia i rozwój

Amtrak jest obecnie jedynym operującym na terenie całych Stanów Zjednoczonych kolejowym przewoźnikiem pasażerskim. Powstał w 1971 r. i skupił pozostałości po upadających, w wyniku nierównej konkurencji z subsydiowanym przez budowę i utrzymanie dróg transportem drogowym, przewozach pasażerskich. W momencie rozpoczęcia działalności miał w rozkładzie 184 pociągów.

Przewozy pociągami InterCity prowadziło w tym czasie jeszcze trzech innych operatorów. Jednak w następnych latach zrezygnowali oni z ich obsługi przekazując ją Amtrakowi – ostatni w 1983 r.

Obecnie Amtrak eksploatuje pociągi pasażerskie na liniach długości 22 tys. mil (35,4 tys. km), ale tylko 3% stanowią jego własne linie, w tym linia Boston – Waszyngton. Na mocy ustawy korzysta on z torów prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Poziom techniczny tych linii nie jest wysoki, co ogranicza możliwości poprawy oferty przewozowej, zwłaszcza w zakresie zwiększania prędkości pociągów.

Amerykańskie linie kolejowe są z reguły jednotorowe i niezelektryfikowane, a prędkość maksymalna na nich rzadko przekracza 100 km/h.

Amtrak ma 500 dworców w 46 stanach. W stanie Wyoming oferuje sieć połączeń autobusowych Amtrak Thruway Motorcoaches.

Obecnie Amtrak uruchamia każdego dnia roboczego 265 pociągów dalekobieżnych. Najdłuższa relacja pociągu między Orlando a Los Angeles ma 2768 mil, najkrótsza między Hiawatha a Millwaukee – 86 mil. W 2001 r. dalekobieżnymi pociągami Amtrak przewiózł 23,5 mln pasażerów. Największymi stacjami Amtrak są:

- Nowy Jork – w 2001 r. odprawiono 8,589 mln podróźnych,
- Filadelfia – 3,746 mln podróźnych,
- Waszyngton – 3,518 mln podróźnych,
- Chicago – 2,152 mln podróźnych.



Amtrak eksploatuje także pociągi międzynarodowe do Kanady. Na zdjęciu pociąg relacji Nowy Jork – Toronto na stacji Niagara Falls

Fot. J. Raczyński

systemy



Express Acela

Fot. Alstom

Amtrak ma także w swojej ofercie pociąg Auto Train do przewozu samochodów kursujący między stacjami Lorton w Wirginii a Sanford na Florydzie.

Pociągi dalekobieżne Amtrak obsługujące trasy o długości ponad 400 mil mają punktualność tylko około 60%, natomiast pociągi na odległościach poniżej 400 mil – 81%.

Amtrak jest także największym w Stanach operatorem pociągów podmiejskich, w 2001 r. przewiózł nimi 61,1 mln pasażerów w 7 regionach.

Najszybciej rozwijającym się sektorem Amtrak jest przewóz poczty i przesyłek ekspresowych (Mail and Express). W ostatnim czasie współpraca Amtrak z kolejami towarowymi bardzo się poprawiła i w ten sposób zgodnie z obowiązującymi zasadami Mail and Express Strategic Business Unit (SBU) będzie mógł się stać kolejną I klasy w 2004 r. Jeśli pociągi Amtrak osiągną punktualność taką, jaką mają obsługujące obecnie rynek pocztowy samochody firmy J.B. Hunt and Schneider National, która dochodzi do 99%, wówczas można liczyć na wzrost dochodów Amtrak rzędu 20% rocznie w ciągu najbliższych 3 lat. W ten sposób wpływy Mail and Express mogłyby zwiększyć się ze 125 mln USD rocznie obecnie do około 230 mln USD w 2004 r. Część tej kwoty jest planowana na dofinansowanie ruchu pasażerskiego.

Obecnie Amtrak oferuje przewóz przesyłek z Los Angeles do Nowego Jorku w 66 godzin i dysponuje terminalami załadunkowo-wyładunkowymi w środkowych miastach USA oraz zapewnia sortowanie i segregowanie przesyłek zarówno przy ich przyjęciu, jak i po przewozie.

Amtrak także dzierżawi swoje grunty, co przynosi mu około 80 mln USD dochodu rocznie, oraz pobiera opłaty za układanie kabli światłowodowych na swoim terenie.

Przełomem w historii amerykańskich kolei było wprowadzenie w grudniu 2000 r. pierwszych pociągów dużej prędkości Acela. Ekspresy Acela zyskały sobie popularność od samego początku ich wprowadzenia w korytarzu północno-wschodnim (NEC), między Bostonem, Nowym Jorkiem i Waszyngtonem DC. Podczas pierwszych 6 miesięcy kursowania nowe pociągi przewiozły 130 tys. pasażerów, a wpływy z biletów wyniosły 15,3 mln USD.

Docelowym zamierzeniem Amtrak jest uruchamianie 19 par pociągów na dobę między Nowym Jorkiem a Waszyngtonem i 10 par między Nowym Jorkiem a Bostonem.

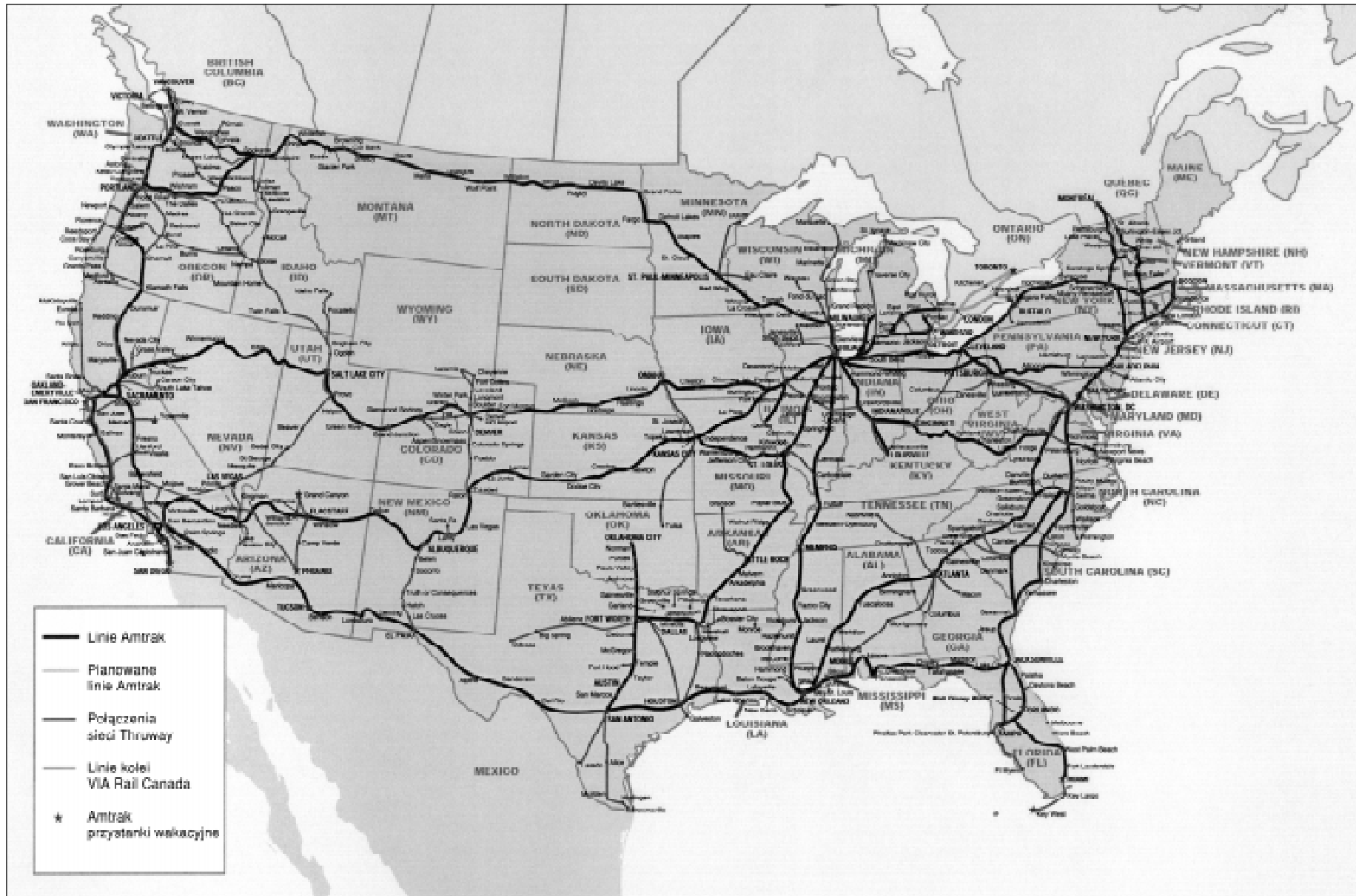
Do chwili obecnej Amtrak otrzymał 16 z zamówionych pociągów Acela.

Pierwszy pociąg wyprodukowany przez firmy Bombardier i Alstom dla zarządu kolejowego Amtrak 14 kwietnia 1999 r. opuścił fabrykę w Barre.

Pełny skład pociągu ma 202,3 m długości i składa się z jednego wagonu 1 klasy, czterech wagonów „business class” oraz jednego wagonu baru, dających łącznie 304 miejsc dla pasażerów. Wagony silnikowe mogą być zasilane z trzech systemów: 25 kV 60 Hz, 12,5 kV 60 Hz i 11 kV 25 Hz, a moc silników trakcyjnych wynosi 4600 kW. Pociąg osiąga prędkość maksymalną 150 mil na godzinę (241,4 km/h) i jest wyposażony w mechanizm przechyłu pudeł na łukach torowych.

Amtrak zamówił także 15 lokomotyw elektrycznych o prędkości maksymalnej 125 mil na godzinę (201,2 km/h) i modernizację 385 wagonów pasażerskich dla połączeń regionalnych i podmiejskich w korytarzu północno-wschodnim. Uruchomienie pociągów dużej prędkości dało okazję do modernizowania całości usług kolejowych w tym korytarzu. Całkowity koszt przedsięwzięcia to 2,8 mld USD. Jest to największa inwestycja realizowana przez Amtrak od czasu jego powstania.

W ostatnich latach wzrosło w Stanach Zjednoczonych zainteresowanie pociągami dużej prędkości. Opracowane zostały także koncepcje budowy nowych linii dużej prędkości, ale kilka już gotowych do realizacji projektów zaniechano. Amtrak zaproponował rozwinięcie koncepcji korytarzy kolejowych przez najbardziej zaludnione obszary Stanów, m.in. Los Angeles – San Diego i San Joaquin Valley, w Kalifornii, połączenia Chicago ze środkowym zachodem (Cincinnati, Cleveland, Detroit Saint Louis), linie Vancouver – Seattle – Portland, Waszyngton – Charlotte i Atlanta – Nowy Orlean. Jednak problem finansowania takich inwestycji kolejowych nie został do chwili obecnej w Stanach Zjednoczonych rozwiązany.



Źródło: Amtrak, kwiecień 2002 r.

Amtrak w liczbach

- 22 tys. mil (35 398 km) linii, po których jeżdżą pociągi Amtrak, z czego na północy wybrzeża wschodniego 670 mil należy do Amtraku, na pozostałych Amtrak płaci za prawo użytkowania tras towarzystwom prywatnym
- 500 dworców w 46 stanach
- 265 pociągów dalekobieżnych dziennie
- 23,5 mln pasażerów w pociągach InterCity
- 61,1 mln pasażerów w pociągach podmiejskich
- 436 lokomotyw, w tym 76 elektrycznych
- 16 pociągów Acela (4 dalsze w produkcji)
- 2188 wagonów, w tym:
 - 173 sypialne
 - 743 pasażerskie
 - 66 bussines class
 - 65 barowych
 - 83 restauracyjne
 - 993 bagażowe i pocztowe
 - 65 służbowych
- 24 tys. pracowników

Finanse

Amtrak jest własnością rządu federalnego, czyli jest firmą państwową. W przeciwieństwie do prywatnych kolei towarowych, jego działalność jest deficytowa i wymaga dofinansowywania z tytułu prowadzenia niedochodowych, a uzasadnionych społecznie przewozów. Nie we wszystkich kręgach gospodarczych i politycznych znajduje to zrozumienie. Jednocześnie jednak rząd federalny wydaje 80 mld USD rocznie na utrzymanie autostrad i 11 mld USD na lotnictwo. W ciągu 30 lat działalności Amtraka otrzymywał średnio 325 mln USD rocznie na inwestycje.

Pomimo pierwszej restrukturyzacji w 1995 r. Amtrak, obciążony długiem około 1,6 mld USD, wykazywał w 1997 r. już 762 mln USD deficytu.

Aby uniknąć jego upadku, Kongres USA odblokował dotację nadzwyczajną w wysokości 2 mld USD na 1998 r. i 1999 r., upoważniając ministra transportu do przyznania następnych 5 mld USD w okresie 5 lat. W 1997 r. Kongres nakazał kolei Amtrak, aby do 1.10.2002 r. stała się samowystarczającą finansowo. Nakazano tak, chociaż jest rzadkością w świecie, aby kolej pasażerska mogła pokryć swoje wydatki eksploatacyjne tylko z wpływów z biletów. Gdyby do tego nie doszło, to zgodnie z uchwałą Kongresu z 1997 r. Amtrak będzie musiał przedłożyć plan likwidacji Kongresowi, który wówczas zadecyduje, co zrobić dalej. I tak też się stało zgodnie z przewidywaniami analityków. Od 1.10.2002 r. Amtrak nie będzie przedsiębiorstwem samofinansującym się.

W 2001 r. sytuacja finansowa Amtraka była tak trudna, że musiał on sprzedać część dworca Penn w Nowym Jorku

i dzięki uzyskanym w ten sposób 300 mln USD uniknąć natychmiastowego bankructwa. Zadłużenie Amtrak wynosi 3 mld USD, a strata w 2000 r. wyniosła 944 mln USD, by w 2001 r. zwiększyć się do 1,1 mld USD – najwięcej od początku swojego istnienia i to mimo wzrostu od 1997 r. przewozów o 19% i przychodów o 38%. Aby utrzymać się na rynku Amtrak musi inwestować, a sam jest niezdolny do generowania takich zysków, aby mógł je zainwestować.

Zwolennicy kolei podkreślają wysoką efektywność inwestycji kolejowych. Za każdy milion dolarów zainwestowanych w kolej można przewieźć dodatkowo 450 osób, podczas gdy inwestując ten sam milion dolarów w pas ruchu autostrady – tylko 45 osób. Jeśli chodzi o ruch lotniczy, to 30% lotów w Stanach Zjednoczonych odbywa się na odległości do 300 mil. Tymczasem na tych trasach szybkie pociągi pozwoliłyby liniom lotniczym uwolnić moce przewozowe dla lotów długodystansowych. I tak np. w korytarzu NEC można by dobudować trzeci tor na prędkość 125 mil/h tylko za 8 mln USD za milę, wraz z elektryfikacją i sygnalizacją. Natomiast dodatkowe pasmo ruchu na równoległej autostradzie kosztowałoby ponad 6 razy więcej, czyli 50 mln USD za milę.

Mimo to zgodnie z decyzjami z 1997 r. urząd The Amtrak Reform Council (ARC), nadzorujący reformę amerykańskich państwowych kolei pasażerskich Amtrak, 9.11.2001 r. głosami 6 do 5 podjął decyzję o likwidacji tego przedsiębiorstwa. Plan likwidacji miał zostać opracowany w ciągu 90 dni. Zgodnie z tym planem, ogłoszonym 11.01.2002 r., Amtrak byłby podzielony i przekazany prywatnym operatorom w najbliższych 2 do 5 latach. Do tego czasu kontynuowałby działalność na dotychczasowych zasadach.

Koncepcja likwidacji Amtraka spotkała się jednak z krytyką, także prywatnych kolei towarowych, które wolą współpracować z jednym operatorem niż z kilkoma jednocześnie. Wskazywany jest także fakt, że w trakcie 30-letniej działalności Amtraka w Stanach Zjednoczonych zostały utrzymane nie tylko dalekobieżne przewozy kolejowe pasażerskie, ale wypracowany został rozsądny plan ich rozwoju.

Amtrak potrzebuje na bieżący rok finansowy 1,2 mld USD subsydiów z budżetu federalnego, m.in. na utrzymanie 18 deficytowych relacji w 24 stanach. Administracja prezydenta Busha przewidziała na ten cel 521 mln USD, ale są perspektywy zwiększenia tej kwoty. Sekretarz ds. transportu Michael Jackson ocenia potrzeby na 2,5 mld, liczy jednak na partycypację w subsydiach ze strony poszczególnych stanów, które zainteresowane są rozwojem kolei na swoim terenie.

Bardziej ambitny plan rozwoju kolei proponuje senator Ernest Holling – jednorazową dotację w wysokości 1,3 mld USD na poprawę bezpieczeństwa i po 4,6 mld USD rocznie w najbliższych 5 latach. Pozwoliłoby to Amtrakowi zrealizować program modernizacji, w tym utworzyć 11 korytarzy z pociągami dużych prędkości na wzór obecnego korytarza północno-wschodniego. Szacuje się, że kosztowałoby to 50 mld USD w ciągu najbliższych 20 lat.