

17. ПРИЧИНИ ЗАНЕПАДУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В США В ТЕПЕРІШНІЙ ЧАС ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ

Ю. Мікіщора

Національний університет харчових технологій

Історія залізниці в Сполучених Штатах бере початок майже там, де і швидкий розвиток самої країни, починаючи з 20-х років ХХ ст. Америка не зазнала б такого розвитку без залізниць, що призвели в свою чергу до безпрецедентного зростання і

процвітання цього виду транспорту. «Золоте століття» залізничних перевезень тривало приблизно з 1880-х до 1920-х років, що передували іншим видам транспорту (автомобілям та літакам), які надалі почали витіснити залізницю, стаючи провідними засобами переміщення людей і товарів. В 1930-ті роки ХХ ст. американську націю охоплює епоха розвитку та поширення автомобільного транспорту, що суттєво вдаряє по популярності залізниці як засобу пересування, автомобілі стають доступними для все більшої кількості людей. Підприємства автомобільних вантажоперевезень стають основним конкурентом до 1930-х років, що пов'язано з появою вдосконалених доріг з твердим покриттям, після війни вони розширюють свою діяльність до Міждержавної мережі і отримують ще більшу частку ринку вантажних перевезень. Після Другої світової війни багато залізничних компаній були витіснені з бізнесу в зв'язку з конкуренцією з боку авіакомпаній.

Залізниця зіткнулася з жорстким негараздами в 1960-х і 1970-х роках ХХ ст., коли втратила значну частку ринку. Після трагічного занепаду в 1980-х роках вона розпочала своє поступове повернення на ринок і сьогодні можемо спостерігати її ренесанс.

Залізничні перевезення в Сполучених Штатах сьогодні складаються в основному з вантажних перевезень. Залізниці продовжують перевезення масових вантажів, таких як вугілля, сталь, інші сировинні товари. Щодо обслуговування пасажирів, то колись велика та життєво важлива мережа перевезень, тепер грає обмежену роль у порівнянні з транспортними моделями інших країн.

Вантажні залізничні перевезення грають важливу роль в економіці США, особливо для імпорту і експорту, поставок вугілля та нафти. За даними британського журналу *The Economist*: «Вони є загальноновизнаними в галузі і одними з кращих в світі». Продуктивність виросла на 172% між 1981 і 2000, в той час як тарифні ставки виросли на 55% (з врахуванням інфляції). Частка залізниць американського ринку вантажних перевезень виросла до 43%, найбільше серед усіх багатих країн.

На сьогодні єдиними міжміськими залізничними пасажирськими перевезеннями в континентальній частині США є Амтрек (залізнична компанія). Існують також приміські залізничні системи в більш ніж десяти міських районах. Створення приміських залізничних систем було запропоноване ще в приблизно двох десятках міст, але хвильові ефекти від світової фінансової кризи 2007-2012 рр., відштовхнули такі проекти в туманне майбутнє.

Винятком при відсутності пасажирських залізничних перевезень в США є Північно-Східний коридор між Вашингтоном, Філадельфією, Нью-Йорком та Бостоном, з численними розгалуженнями в Коннектикуті та Массачусетсі. Коридор обслуговує вищезгадана компанія Амтрак. Сам Нью-Йорк є визначальне місто зі значною часткою використання пасажирських залізничних перевезень, а також як метро (Long Island Rail Road, Metro-North Railroad, Нью-Джерсі Транзит). Системою метро користується одна третина всіх американських користувачів громадського транспорту.

До інших великих міст з широко використовуваною залізничною мережею відносяться Бостон, Чикаго, штати Філадельфія та Каліфорнія.

На сьогодні американські залізниці, як і раніше, грають важливу роль у вантажних перевезеннях. У 2000 році, частка залізничних вантажних перевезень США склала 38%, тоді як в Європі лише 8% вантажів транспортувалось залізницею. У 1997 році, в той час як американські потяги перевезли 2165 млрд. тонно-кілометрів вантажів, в Європейському Союзі перевезено тільки 238 млрд. тонно-кілометрів вантажів.

В 2009 році Федеральною владою було виділено \$ 8 млрд. для реалізації проектів високошвидкісної залізниці, що передбачає розширення послуг високошвидкісних перевезень в десяти великих залізничних коридорах. Високошвидкісна Залізниця Каліфорнії є одним із запланованих проектів залізничної інфраструктури, шлях якого має пролягати між Анахаймі і Сан-Франциско через Сан-Хосе. Повне будівництво за планом триватиме до 2028 року, а його перший етап намічено завершити вже в 2017 році. У 2012 році Амтрек зробив пропозицію у \$ 151 млрд. будівництва своєї першої власної високошвидкісної залізничної лінії, що планує здійснити до 2040. Цей швидкісний шлях Амтрек дозволив би пересуватися потягом зі швидкістю 220 миль на годину і скоротити час поїздки від Нью-Йорку до Вашингтону, округ Колумбія, лише до 94 хвилин.

Отже, як бачимо, не дивлячись на те, що переважна більшість перевезень в континентальній частині США здійснюється автомобільним та повітряним транспортом, влада США продовжує вкладати кошти в покращення та вдосконалення залізничної мережі в країні, що свого часу може стати початком так званого «Відродження залізниці» та її популярності як засобу перевезень не лише для товарів та сировини, але й для людей.

Науковий керівник — Т.А. Репіч, канд. екон. наук.