

美国铁路承载着什么

运输形式越来越多样化，包括公路和后起之秀航空，都受到资本追捧，也接转了原本依靠铁路的许多客货运输需求；而在美国铁路疯狂发展期所建部分线路，根本没有实际需求，终被抛弃……

全美各铁路公司为了存活，不得不研究新的运输组织方式。尽最大可能提高单列列车的货运量，减少人工，赚取更多超额利润，成为行业共识。

缘起于19世纪中期里士满和丹维尔铁路公司的南方铁路公司，是超长列车的早期践行者之一，该公司最早以内燃机车替代所有蒸汽机车。但值得注意的是——为了满足超长编组货运列车需要而设计的早期“蜈蚣”内燃机车，有许多缺陷。“蜈蚣”马力虽大，但当时的钢铁工艺、制造技术，只能以设计、安装密集轮对来应付大马力内燃机。该机车只有一个司机室，且由于机务系统没有那么长的转车台，导致开行时必须双机重联。这使得“蜈蚣”往往在山区、多弯道线路上上行到一半突然动弹不得，惯性使然，多有脱轨甚至翻车。但这样的事故并不能阻止美国各铁路公司对超长编组货运列车的爱。技术进步、更先进机车诞生的同时，为了增收，经营

人员减少就意味着要以更快的速度做更多的工作。在一系列工作上都要打折扣，车辆的维修、机车的维修以及铁道的维修，莫不如此。

者往往继续加大列车编组。1967年，当时的诺福克西方铁路公司在美国威尔什—朴次茅斯区段内，曾开行了500辆煤车编组的超长重载列车，由分布在列车头部和中部的6台蒸汽机车牵引。这列车全场6.5公里，总重达4.4万吨。

1982年6月4日，诺福克西方铁路公司与南方铁路公司合并成立诺福克南方铁路公司（NSC），并在纽交所上市。自此以后，该公司的营收一路增长。与之相伴的，就是公司年报中披露的列车编组越来越长。进入21世纪，包括诺福克南方铁路公司在内，美国各大铁路公司的重载列车一般达到108辆货车编组，由3至6台机车牵引，列车总重13600吨。这当然有技术进步的成分，但对于美国各铁路公司的经营者来说，仍感觉不给力。

美国几家主要铁路公司数据显示，2017年的平均列车长度在1.93至2.25公里之间，自2008年至当时，增长了25%。美国铁路协会发现，

在过去10年中，该国火车平均长度继续增加约0.82公里，即每列火车增加了26节车厢。与之相比，2月3日俄亥俄脱轨列车显然还要长得多。诺福克南方铁路公司2021年报告显示，该公司当时制定了三年计划，将改造出一条更“创新高效的铁路”，运营期间的生产率将达到创纪录水平，包括将平均列车重量增加21%，列车长度再增加20%。2月3日脱轨列车的总长，差不多达到了这一指标。

由于此类长大列车并不开展客运业务，因此铁路公司经营者也疏于设备更新与维护。奥巴马任美国总统时期，曾要求美国的铁路公司在运输危险品的火车上定期更换刹车系统。2017年，正是诺福克南方铁路公司一列121节车厢编组的列车在阿拉巴马州佩尔市脱轨，导致危险物质泄漏，使得要求铁路公司增加更多安全管理举措的呼声高涨。可是哪知道，特朗普上台后，竟先立即取消定期更换刹车之要求，理由竟然是“成本大于收益”。哪怕美国铁路工会表示，超长的火车可能导致与机组人员或探测器的无线电通信中断。工会在一次报告中还指出，超长的列车会影响制动性能，并且增加脱轨的风险。但对于诺福克南方铁路公司来说，其首先注意到的仍是资本市场的态度。长期以来，市盈率16倍左右，市净率4倍多一点。今年1月，诺福克南方发布超出预期的2022年第四季度财报，



左图：配属宾铁的DR-12-8-1500/2型内燃机车，密集的轮对让这台车有了个响亮的外号：蜈蚣。