

SPOROVOZNE ŽELEZNICE AMERIKE

1. „SVE TO KOŠTA PREVIŠE I TRAJE PREDUGO“

Odsustvo obimnog državnog ulaganja presudno je što najbogatija i tehnički najnaprednija zemlja sveta nema ni kilometar super brzih pruga, ali tome doprinose i razvijenost alternativnih načina prevoza i specifičan urbanizam.

Izgradnja „California High-Speed Rail“, kalifornijske super brze železnice, spada u najveće savremene infrastrukturne poduhvate jer će samo prva faza tamošnje poreske obveznike stajati 80 milijardi dolara. Posle višegodišnjih najava, sa gradnjom se krenulo 2015. godine, ali čini se da prva linija od Los Anđelesa do San Franciska dužine 612 kilometara, koliko deli ova dva grada, neće biti pokrenuta do kraja 2022. kao što je bilo planirano.

Trampova administracija je u međuvremenu obustavila učešće u finansiranju „jer sve to košta previše i traje predugo“. Zbog toga je zamagljena perspektiva preostalih linija kojima bi se povezali drugi delovi najbogatije američke države.

Plan je da se putovanje između dva najveća kalifornijska grada skрати na 2 sata i 40 minuta. To bi, ujedno, bila prva linija super brze železnice u SAD. Sa takvom odrednicom se verovatno ne bi svi složili, jer u galimatijasu njihove federalne, lokalne i strukovne regulative ima i primera da se tako kategoriše sve što je u stanju da u nekom trenutku premaši 180 km/h.

Poigravanje time šta je brzo, a šta super brzo i da li se računa prosečna ili najveća dostignuta brzina podseća na priču o modernizaciji pruge između Beograda i Budimpešte, ali u Kini, Japanu, Nemačkoj i drugim zemljama uobičajeno se pod tim podrazumevaju brzine od barem 250 km/h. A da smo sličniji Americi nego što mislimo dokazuje što se i kod njih pristojne brzine dostižu na ponekoj kratkoj deonici, dok se na dugima često putuje sporije nego pre nekoliko decenija.

2. ŠINE KOJE SU POLOŽILE TEMELJE DANAŠNJE AMERIKE

Sličnih projekata ima i na Floridi, u Teksasu i još nekim regionima SAD, ali je „California High-Speed Rail“ dugo delovao najizglednije zato što se finansira iz kalifornijskog budžeta, a imao je ranije i podršku savezne kase. U međuvremenu su usledile brojne kritike, od probijanja rokova, preko osporavanja trase i nekih tehničkih specifikacija, do troškova – krenulo se sa cenom manjom od 10 milijardi dolara, a sada se strepi od desetostruko veće.

Olako raspolaganje novcem je uobičajeni argument republikanskih političara, ali i dobrog dela tamošnje javnosti u protivljenju državnom uplitanju u privredu, a najdalje je otišao Teksas gde je to zakonski zabranjeno.

U takvoj atmosferi, većina ovih projekata okrenuta je privatnim investitorima, ali ne odmiče daleko zbog obima potrebnih sredstava, dužine izvođenja radova i teškoća sa otkupom ogromnih površina zemljišta. Nasuprot tome, u Japanu, Kini, Francuskoj i ostalim zemljama kojima špartaju brzi vozovi, to je ostvarivano uz ogromnu direktnu ili indirektnu državnu podršku. SAD zaostaje u još nekim segmentima infrastrukture, ali se čini da je to, kao i rast nejednakosti, za većinu američkih glasača prihvatljiva cena ekonomskog neoliberalizma, koji im od 80-tih godina prošlog veka zauzvrat donosi visoke stope rasta i zaposlenosti.

Odsustvo obimnog državnog ulaganja presudno je što najbogatija i tehnički najnaprednija zemlja sveta nema ni kilometar super brzih pruga, ali tome doprinose i razvijenost alternativnih načina prevoza i specifičan urbanizam. Zemlja ima vrlo razvijen avio-saobraćaj, čijoj je masovnosti doprinisalo što, do terorističkih napada 2001. godine, na unutrašnjim letovima nije preterano usporavan bezbednosnim procedurama.

A ogromnom voznom parku stanovništva SAD na raspolaganju su i razgranata mreža drumskih puteva i trajno niske cene goriva. Auto je simbol američkog individualizma, kao i život u kući u nekom od predgarađa koja razvlače njihove gradove na mnogo šire prostore nego u drugim zemljama.

Ipak, to što nema super brzih pruga i što je putnički saobraćaj ispod očekivanog nivoa samo je deo slike o američkoj železnici, koju upotpunjuje podatak da je sa 225.000 km šina to najveća svetska mreža, a da njihov teretni segment Svetska banka opisuje kao „najuspešniji i najkonkurentniji na svetu“. Njemu su prilagođene trase i stanice, a gabaritima šine, i neretko se previđa koliko to otežava modernizaciju putničkih linija koje često koriste istu infrastrukturu.

Kičma te mreže i dalje je 2.900 km transkontinentalnih trasa kompanija „Union Pacifik“ i „Central Pacifik“ koje su se, idući iz suprotnih pravaca, spojile 1869. godine i povezale istok i zapad SAD. Za razliku od njenih parnjaka, kao što je kanadska Grand Trunk Railway ili ruska Transibirska železnica, o ovoj epopeji se zna skoro sve, jer je oveko-večena u bezbroj holivudskih i drugih ostvarenja. Omogućila je protok bujica ljudi i robe, naseljavanje novih područja i homogenizaciju zemlje. Bila joj je potrebna kombinacija kolosalnih materijalnih, ljudskih i finansijskih sredstava i inovativnosti, što je utemeljilo moderne korporacije i menadžere, banke i berze.

Erupcija preduzetništva iznedrila je i tajkune i urušila dotadašnju puritansku i relativno egalitarnu sredinu, ali je načinila Ameriku i najvećom svetskom ekonomijom. Jednom rečju, postavljane su šine, ali su polagani i temelji Amerike kakvu znaju naše generacije.

3. RENESANSA TEREETNOG SAOBRAĆAJA

Transverzala između velikih pacifičkih i atlantskih luka grana se dalje prema Kanadi i Aljasci, kao i Meksičkom zalivu. Posle bankrota nekoliko velikih prevoznika, država je 1970. godine razdvojila teretni i putnički saobraćaj, a renesansa teretnog krenula je nakon deregulacije, deceniju kasnije. Danas on zapošljava 221.000 ljudi i ima godišnje prihode od 75 milijardi dolara. Dok

u EU dominira drumski saobraćaj, a železnica učestvuje samo sa 17 % u prevozu tereta, u SAD je sa učešćem oko 40 % ona najznačajniji prevoznik.

„BNSF Railway“, „Union Pacifik“ i druge velike kompanije transportuju ogromne količine žitarica, uglja, đubriva i drugog rasutog tereta, kao i naftnih derivata i ostalih hemikalija. Nema im premca ni po broju prevezenih kontejnera i povezanosti sa intermodalnim transportom „od vrata do vrata“, kao kombinacije železnice sa brodskim i drumskim prevozom. Pošto se u američkim računicama ekološki troškovi često zanemaruju, i ovde su u prvom planu što niži troškovi prevoza i podizanje konkurentnosti njihove robe.

Primena te premise na toliku teritoriju i obime tereta rezultira upotrebom mnogo većih i težih kompozicija od onih koje se kreću u gušće naseljenim i skućenim evropskim granicama. Mogućnost oštećenja gradske infrastrukture drži te grdosije izvan urbanih sredina, tako da tutnje po bespućima, najčešće neelektrifikovanim prugama i vučene dizel lokomotivama.

Poslovični američki pragmatizam opredelio se za dolar pre no za nostalgično železničko nasleđe, a usporavanje erozije putničkog saobraćaja pokušano je njegovim izdvajanjem iz kompanija koje su pružale obe usluge i formiranjem preduzeća „Amtrak“ 1970. godine. Ono ima zagaranovan pristup pružnoj i drugoj infrastrukturi kompanija iz kojih je estrahovano i od tada održava većinu međugradskog putničkog prevoza u kontinentalnom delu SAD.

Jedan od vidova državne podrške je arbitraža po pitanju visine naknade koju plaća firmama koje poseduju tu infrastrukturu i više nisu u obavezi da ulažu u manje profitabilan putnički saobraćaj. Većina velikih gradova raspolaže i podzemnom železnicom, ali se kvalitet njene povezanosti sa međugradskim linijama regionalno veoma razlikuje.

Osim korišćenja tuđe, „Amtrak“ ima i sopstvenu mrežu infrastrukture i linija, a slično je i sa drugim kompanijama koje prevoze putnike i mahom su lokalnog ili regionalnog značaja. Ne bi odgovaralo istini da se kaže kako one ne ulažu u modernizaciju,

ali su ograničene time što je za prelazak na super brze vozove neophodna zamena gotovo kompletne infrastrukture.

Dok se to ne desi, moraće da se zadovolje napretkom poput onog koji je prošle jeseni unela „Amtrakova“ linija „Acela Nonstop“, skraćujući putovanje između 330 km udaljenih Njujorka i Vašingtona sa uobičajenih 3,5 na 2 sata i 50 minuta.

Poređenja radi, 5 minuta manje treba japanskom „Šinkasen“ vozu da pređe znatno dužih 515 km

između Tokija i Osake, dok kineski super brzi vozovi prelaze relaciju između Pekinga i Šangaja od 1.318 km za samo 4 sata i 18 minuta.

Vladan Žarković

Biznis & finansije, Beograd

NAPOMENA

Članak je preuzet iz ekonomskog mesečnika „Biznis & finansije“. Tekst je objavljen u dvobroju 175-176, jul-avgust 2020. godine.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656.2(497.11)

ŽELEZNICE : naučno-stručni časopis Železnica Srbije / glavni urednik Slavko Vesković ; odgovorni urednik Vesna Gojić Vučićević. - god. 5, br. 7 (1949) - god. 61, br. 5/6 (maj/jun 2005) ; god. 62, br. 1 (2017) - . - Beograd : Društvo diplomiranih inženjera železničkog saobraćaja Srbije (DIŽS), 1949-2005; 2017 - (Beograd : Službeni glasnik). - 29 cm

Polugodišnje.

- Je nastavak: Саобраћај (Београд, 1945) = ISSN 2560-3566
ISSN 0350-5138 = Железнице
COBISS.SR-ID 959492