حمل و نقل: روشنایی در انتهای تونل (نشریه اکونومیست)

راه‏اندازی قطار لندن،پاریس،بروکسل نقطهء آغازی برای یکپارچگی‏ شبکهء خط آهن اروپا به شمار می‏آید.این حرکت موجب افزایش چشمگیر رقابت،سرمایه‏گذاری و مسافر خواهد شد.در مقالهء زیر که برگرفته از نشریهء اکونومیست است،این‏رویداد مهم و پیچیده را می‏خوانید.

قرار است در 14 نوامبر امسال‏ (1994)،قطار جدیدی به نام ارواستار لندن و پاریس و بروکسل را از طریق‏ کانال مانش به یکدیگر متصل کند.

قطارهای ارواستار شیک و گرانقیمت‏ هستند:ارزش هریک از آنها 24 میلیون‏ پوند(39 میلیون دلار)است و در هریک‏ از دو انتهای آن یک لوکوموتیوسه‏ موتوره قرار دارد.با توجه به این که این‏ قطارها ناچارند با سه سیستم برق و علائم هشدار دهندهء مختلف‏ (انگلستان،بلژیک و فرانسه)روبه‏رو شوند،به کامپیوترها و سنسورهایی‏ مجهز هستند که قادرند به سرعت‏ واکنش نشان دهند.ارواستارها هنگام‏ حرکت از روی انگلستان روی شبکهء خط آهن‏ پر ترافیک جنوب شرق این کشور همچون مار می‏خزند و جریان برق را از سیستم قدیمی ریل سوم دریافت می‏کنند.

این سیستم برای مسافران لندن‏ بسیار آشناست چرا که هنگام برگ‏ریزان‏ پاییزی و قطع جریان برق بین قطار و ریل‏ آنها مجبورند در میان راه پیاده شوند.

ارواستار تنها زمانی که وارد تونل می‏شود می‏تواند از کابلهای هوایی جدید و قوی‏ برق استفاده کند.این قطار پس از 20 دقیقه حرکت در تونل تاریک مانش‏ با پرتو نور در سانگاتهء فرانسه برخورد می‏کند و پس از پشت سر گذاشتن ایستگاه‏ فریتان،مسافران می‏توانند فشار ناشی‏ از شتاب قطار را در پشت خود احساس‏ کنند،گویی که روی صندلی هواپیمای‏ جتی نشسته‏اند که در حال کنده شدن‏ از باند فرودگاه است.بزودی این‏ قطار 400 متری با 800 مسافر از مقابل‏ خودروهای بزرگ مرسدس بنز،که در باند تند روی بزرگراه لیل-پاریس در حرکت هستند،با سرعت 300 کیلومتر در ساعت عبور می‏کند(این سرعت که‏ 50 کیلومتر کمتر از حد اکثر سرعت قطار است توسط مقامهای فرانسوی تعیین‏ شده است).تا پاریس دقیقا یک‏ ساعت و نیم راه است و سفر با ارواستار کملا آرام و بی‏سروصدا صورت می‏گیرد چرا که خطوط آهن مخصوص آن احداث‏ شده و تعداد پیچها انگشت شمار است،در نتیجه پرسشها و تکانها به‏ حد اقل می‏رسد.

سفر با ارواستار از مرکز لندن تا مرکز پاریس در مدت 3 ساعت و با آرامش‏ و سکوت انجام می‏شود و برای رسیدن به‏ بروکسل 15 دقیقهء دیگر لازم است.با تکمیل خط آهن سریع السیر لیل به‏ بروکسل زمان زمان مسافرت بین پاریس‏ و بروکسل ظرف چند سال از 2 ساعت و 25 دقیقه به یک ساعت و 20 دقیقه‏ خواهد رسید.و اگر خط سریع السیر لندن به تونل در 8 سال آینده تکمیل‏ شود،سفر بین لندن و پاریس کمتر از دو ساعت و نیم به درازا خواهد کشید.

در چند ماه نخست آغاز به کار ارواستار بین لندن و پاریس،قیمت بلیط درجهء یک و دوسرهء آن(همراه با یک‏ وعده غذا)195 پوند تعیین شده که‏ 50 پوند کمتر از بلیط معمولی هواپیما خواهد بود.قیمت بلیط رزرو شدهء درجهء 2،95 پوند است یعنی کمی‏ گرانتر از ارزانترین بلیط هواپیماهای‏ مسافری بین این دو شهر،دلیل آن هم‏ است که تا پایان سال آینده روزانه‏ در هر مسیر تنها 2 قطار رفت و آمد خواهد کردو پرکردن صندلیها با مسافر و انتقال آنها از مرکز یک شهر به مرکز شهر دیگر و جلب مشتری از اولویت برخوردار است.تا سال 1995 که در هر مسیر یک‏ قطار در ساعت حرکت خواهد کرد، قیمت بلیط درجهء یک احتمالا کمی‏ بیشتر از قیمت کنونی خواهد بود.

قطارهای سریع السیر، تونل کندرو

فراز و نشیب 7 سال حماسهء ساخت‏ تونل مانش-که با 18 ماه تأخیر و 4 میلیارد پوند هزینهء اضافه انجام شد- کانون توچهات را از اهمیتی که گشایش‏ آن ایجاد می‏کرد منحرف کرده است.

این مسئله که آیا تونل ارواستار و تونل‏ مانش سودآور هستند و یا به سهامداران‏ آن سود سهام تعلق می‏گیرد(براساس‏ آخرین برآوردها این سودها تا پیش‏ از سال 2000 و 2005 عملی نخواهد بود)سئوالی است که تنها برای بانکها و سهامداران این شرکت اهمیت دارد.

اما برای نزدیک به 400 میلیون جمعیت‏ اروپای غربی خدمات قطار جدید و تونل‏ مربوط به آن به معنی گامی بزرگ در جهت ارتباط قطارهای سریع السیر ملی‏ به شبکهء یکپارچهء بین المللی-و شاید به معنی تغییر طرز فکر ملی در این فرایند خواهد بود.آنچه آشکار است این است‏ که در انگلستان و فرانسه دو فلسفهء کاملا متضاد در مورد حمل و نقل‏ حکمفرماست:انگلستان هیچ تمایلی‏ به سرمایه‏گذاری در زمینهء حمل و نقل‏ عمومی بویژه راه‏آهن ندارد،ولی در عوض کشورهای قارهء اروپا به شدت‏ مشتاق بهبود و سرمایه‏گذاری در حمل و نقل هستند و پیشرفت در این زمینه را جزو منافع اجتماعی و اقتصادی تلقی‏ می‏کنند.در این میان،نرخ سرمایه- گذاری انگلستان در توسعه و بهبود راه‏آهن مدتهاست که در انتهای‏ فهرست سایر کشورهای اروپائی قرار دارد.در الگوی این کشور هیچ نشانی‏ از تغییر سریع به چشم نمی‏خورد.

ارواستار در واترلو

درحالی که خرانه‏داری انگلستان‏ مصرانه معتقد است که راه‏آهن به عنوان‏ صنعتی به شمار می‏آید که باید نسبت به‏ سرمایه‏گذاری انجام شده روی آن بازدهء تجاری داشته باشد،ولی کشورهایی‏ مانند فرانسه و آلمان بر این باورند که‏ راه‏آهن به‏طور کلی برای تمام جامعه‏ مفید است(آمد و شد کمتر روی جاده‏ها، آلودگی کمتر،استقرا آسانتر صنایع و نیروی کار و سایر)که هنگام اتخاذ تصمیم‏ برای سرمایه‏گذاری باید مورد توجه قرار گیرد.انگلستان با این نظریه که منافع‏ پیشگفته باید از کرایهء مسافران تامین‏ شود باعث حذف احداث هرگونه خطوط جدید برای قطارهای سریع السیر در کشور شد،چرا که هزینهء احداث این‏ خطوط بسیار بیشتر از درآمد حاصل از فروش بلیط بود.راه‏آهن انگلستان‏ مجبور شده است تقریبا چهار پنجم‏ تمام سرمایه‏گذاری خود را از نقدینه‏ تامین کند،درحالی که این نسبت‏ برای فرانسه به‏ندرت به یک سوم‏ می‏رسید.

دلایل دیگری نیز وجود دارد که‏ انگلستان را برای ساخت این خطوط نسبت به فرانسه بی میل‏تر کرده است.

تراکم جمعیت این کشور مانند بلژیک‏ و هلند زیاد است که باعث افزایش‏ هزینهء اجتماعی ساخت خطوط جدید می‏شود،چرا که شمار زیادی از خانه‏ها باید تخریب شود.البته تنها مسیری‏ که احداث خط جدید سریع السیر آن‏ برای انگلستان از لحاظ اقتصادی‏ توجیه‏پذیر است از لندن آغاز و به‏ شهرهای بیرمنگهام،منچستر، لیورپول و از آنجا به شمال غربی‏ انگلستان ختم می‏شود.بااین‏حال، تنها راه عملی،ارتقاء کیفیت خطوط موجود است تا قطارها بتوانند باسرعت‏ بیشتری روی آنها حرکت کنند.

حتی در این صورت،اشتیاق‏ سرمایه‏گذاران خصوصی برای پشتیبانی‏ از تونل مانش و عبور قطارهای ارواستار از آن باعث شد تا برداشت انگلیسیها نسبت به خطوط سریع السیر تا حدی‏ ملایم‏تر شود.تابستان آینده،دولت‏ انگلستان از میان 4 کنسرسیوم‏ خصوصی،نام برندهء قرارداد احداث‏ و راه‏اندازی خط جدید سریع السیر بین لندن و تونل مانش را اعلام خواهد کرد.برندهء مناقصه دارائیهای دولتی‏ به ارزش تقریبی 4/1 میلیارد پوند شامل ترمینال جدید بین المللی در واترلو و 18 قطار ارواستار از 31 قطار را در اختیار خواهد گرفت.این اقدام‏ البته پس از اجرا،به معنی ایجاد یک‏ شرکت سرمایه‏گذاری دولتی-خصوصی‏ خواهد بود(اگرچه کاملا در اختیار بخش خصوصی می‏باشد).

از طرف دیگر،اشتیاق آلمان به‏ احداث خطوط آهن سریع السیر، همچون فرانسه،به دههء 1970 باز می‏گردد.ولی رویه‏های برنامه‏ریزی‏ این کشور و سازمانهای محیط زیست‏ قدرتمند باعث شدند تا تصویب احداث‏ خطوط جدید دشوارتر از فرانسه(که‏ به آسانی مجوز چنین کاری را از مرکز گرفت)صورت گیرد.

اکنون با آغاز به کار تونل مانش و گشایش خدمات‏"تی‏گی‏وی‏نورد"از پاریس به لیل در سال گذشته،نخستین‏ شبکهء بین المللی خدمات‏"تی‏گی‏وی‏" -معروف به پبکال-موجودیت یافت‏ (پبکال مخفف کلمه‏های پاریس،بروکسل، کلن،آمستردام و لندن است).پبکال‏ در بالای فهرست 9 پروژهء خط آهن‏ سریع السیر است که کمیسیون اروپا آنها را تعیین کرده و هم اینک بخشی از طرح‏ مصوب رهبران اروپا را شکل می‏دهد که‏ هدف از آن توسعهء انواع گوناگون‏ "شبکه‏های فرااروپایی‏"است تا یکپارچگی‏ اقتصادی بازار واحد اروپا را در زمینه‏های‏ حمل و نقل،مخابرات و انرژی گسترش‏ دهد.

قطارهای سریع السیر به عنوان‏ جایگزین جذاب سفرهای هوایی برای‏ مسافتهای تا 20 کیلومتر در روز و تا 2500 کیلومتر در شب بشمار می‏آید.

خطوط پبکال در حکم شبکهء هسته‏ای‏ و خط ارتباطی تونل مانش به عنوان‏ هستهء این شبکه محسوب می‏شود که‏ منطقهء جنوب شرقی پرجمعیت و ثروتمند انگلستان را به قارهء اروپا پیوند می‏دهد.

کمیسیون اروپا معتقد است که شبکهء پبکال روی هم رفته 9/12 میلیارد اکو (واحد پول اروپا)هزینه خواهد داشت‏ و بقیهء خطوط ارتباطی راه‏آهن که در فهرست اولویت‏"شبکه‏های فرااروپائی‏" قرار گرفته 40 میلیارد اکوی دیگر هزینه‏ در بردارد.از جنبهء گسترده‏تر،طرحهای‏ کنونی خطوط آهن سریع السیر برای‏ تمام کشورهای اتحادیهء اروپا بعلاوهء سوئیس و اتریش بمعنی 200 میلیارد اکو سرمایه‏گذاری برای 23000 کیلومتر خط آهن است که نیمی از آن صرف‏ ساخت خطوط ویژهء جدید می‏شود و نیم دیگر برای ارتقاء کیفیت خطوط موجود یا ساخت خطوط و ارتباطی کندرو مصرف خواهد شد.هم اکنون،در حدود یک پنجم از کارهای اجرایی این شبکهء عظیم در حال انجام است.این هزینهء عظیم از طریق وامهای توسعه منطقه‏ای‏ اتحادیهء اروپا،دولتهای اروپائی و مؤسسه‏های پول و مالی تامین خواهد شد.

شاید بزرگترین مشکل کمیسیون‏ اروپا این باشد که در صورت ورود راه‏آهن‏ به بازار رقابت باید تغییرات اساسی‏ در طرز فکر ملی و روشهای اجرایی‏ بوجود بیاید.تاکنون خطوط سریع السیر،موفقیت خود را در مسیرهای تعیین شدهء محدودهء- مرزهای ملی نشان داده‏اند،آنچه‏ مهم است این است مه خدمات‏ بین المللی راه‏آهن به جای رقابت، بیشتر حاصل همکاری بوده است.