



جایگاه حمل و نقل ترکیبی در سیاست گذاری های کلان حمل و نقلی کشورهای مختلف

صابر ستایشی^۱، رضا مهدوی^۲

چکیده

بالتدگی حمل و نقل چندوجهی یکی از سیاست های محوری و مهم حمل و نقل در اتحادیه اروپا محسوب می شود. این نوع حمل و نقل مستلزم استفاده از شکل های مختلف به منظور استفاده حداکثری از امکانات و منابع موجود است. قوانین اتحادیه اروپا با هدف ایجاد بازار یکپارچه حمل و نقل ریلی باری، کشورهای عضو را برای طراحی اقدامات و سیاست های لازم در جهت تقویت حمل و نقل چند وجهی تشویق می کند. بنابراین طرح های یارانه ای گوناگونی در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی به منظور خنثی کردن تفاوت قیمت ها به کار گرفته شده است. هر چند به کارگیری یارانه ها نتایج مهمی به همراه دارد ولی منجر به بروز یک رشته اثرات منفی نیز می شود. در مقاله حاضر یارانه های به کار گرفته شده در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی مورد بررسی قرار گرفته است. و توجه ویژه ای نیز به اثرات ابتکارات ملی برای نیل به طرح های یارانه ای در سطح اروپا شده است. در نهایت چند نظرگاه در باره طرح های یارانه ای در بخش حمل و نقل چند وجهی برای ترکیه به عنوان کاندیدای عضویت در اتحادیه اروپا بیان شده است.

حمل و نقل چند وجهی به عنوان حمل و نقل یکپارچه بار از مبدا به مقصد با استفاده از زنجیره واحدی از حمل و نقل در حال رشد است. کمیسیون اروپا پیشنهاد استفاده از حمل و نقل چند وجهی را برای استفاده بهینه و مستمر از شیوه های مختلف حمل و نقلی و منابع موجود داده است. از لحاظ هزینه، حمل و نقل چند وجهی در مقایسه با مدل های دیگر مثلاً صرفاً جاده ای و غیره به ویژه برای مسافت های کوتاه رقابتی تر است. قوانین اتحادیه اروپا با هدف ایجاد بازار یکپارچه حمل و نقل ریلی باری، کشورهای عضو را برای طراحی اقدامات و سیاست های لازم جهت تقویت حمل و نقل چند وجهی تشویق می کند. بنابراین کشورهای عضو طرح های گوناگونی از یارانه ها در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی اعمال کرده اند. هر چند وضع این چنین قوانین و طرح های یارانه ای در بخش حمل و نقل چند وجهی از لحاظ حمل و نقل بالای بار از طریق راه آهن مفید بوده ولی یک رشته از تاثیرات منفی را نیز به دنبال داشته است.

سیاست های حمل و نقل ریلی اروپا

هر چند سهم حمل و نقل ریلی به طور قابل توجهی از دهه 1970 تا به امروز کاهش یافته ولی راه آهن هنوز به عنوان یک شیوه از حمل و نقل با قابلیت های زیاد مطرح است. قوانین اتحادیه اروپا با هدف ایجاد بازار یکپارچه حمل و نقل باری ریلی منجر به شروع همه جانبه رقابت بازار باری ریلی تا سال

^۱ کارشناس ارشد حمل و نقل از دانشگاه علوم و تحقیقات تهران

^۲ کاردان حمل و نقل جاده ای از دانشکده وزارت راه و ترابری

2007 شد. تا به امروز بیش از 700 پروانه و مجوز برای کشورهای عضو صادر شده است و حمل و نقل ریلی بار در کشورهای عضو هم اکنون بازار خود را برای این شیوه از حمل و نقل باز کرده و به طور قابل ملاحظه ای افزایش یافته است.

البته باید به نقش محوری اقدامات راه آهن نوین به ویژه اقداماتی که با هدف افزایش رقابت و رفع بهتر نیازهای مشتریان صورت پذیرفته اعتراف کرد که نه تنها باعث ایجاد بازارهای جدید شده بلکه اقدامات راه آهن جدید خدمات نویی از جمله حمل و نقل کانتینری را ارائه کرده است که به تغییر جهت به سوی حمل و نقل ریلی در زمینه حمل و نقل ترکیبی کمک کرده است. علی رغم توسعه های مذکور روی دیگر سکه نمایان گر بازار متلاشی شده حمل و نقل ریلی بار در اروپا است. از سال 1995 تا 2005 میزان سالیانه تن/کیلومتر حمل و نقل بار از طریق ریل به طور متوسط حدود 0/9 درصد رشد داشته در حالی که رشد حمل و نقل بار از طریق جاده در همان بازه زمانی سالیانه به طور میانگین 3/3 درصد رشد داشته است. سامانه های ریلی در طول خطوط ملی هنوز با موانع مهم و عدم قابلیت برای ایجاد بازار ریلی یکپارچه روبرو است. از این رو کمیسیون اروپا یک رشته از ابتکارات را با هدف تسهیل احیاء حمل و نقل بار از طریق ریل به ویژه از طریق استاندارد سازی فنی و عملیاتی به کار گرفته است. مشکل دیگر عدم رقابتی بودن اقدامات راه آهن در جذب و حفظ مشتریان است.

حمل و نقل چند وجهی ریلی

از لحاظ حمل و نقل ترکیبی، حمل و نقل چند وجهی ریلی راه حل ها و روش های رقابتی را برای بخش اعظم و معینی از بازار پیشنهاد می کند. حمل و نقل چند وجهی ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای از هزینه متغیر کم تری برخوردار است. به عبارت دیگر حمل و نقل از طریق پایانه های جاده ای به طور منفی بر هزینه های ثابت اثر می گذارد. با توجه به هزینه های حمل و نقل و نیز مسافت سیر ، حمل و نقل جاده ای برای مسافت های کوتاه با صرفه تر است ولی وقتی مسئله برابری مسافت حمل طرح می شود حمل و نقل چند وجهی ریلی رقابتی تر است. همچنین از لحاظ شرایط زیست محیطی نیز حمل و نقل چند وجهی ریلی عملکرد مناسبی نسبت به حمل و نقل جاده ای دارد.

در اروپا همکاری مشترک بین راه آهن و کشتیرانی با هدف ایجاد سامانه ی یکپارچه حمل و نقل ریلی چند وجهی به منظور توزیع کانتینرها از بنادر به مقاصد در داخل کشور شکل گرفته است. شیوه های مختلف حمل و نقل به عنوان مدل های حمل و نقل که در رقابت با یکدیگر هستند و یا از نظر هزینه، سرعت، تناوب ، قابلیت اعتماد و ایمنی همدیگر را پوشش می دهند می تواند شکل بگیرد. در این زمینه سامانه حمل و نقل چند وجهی با حمل و نقل جاده ای صرف رقابت می کند. هزینه ، یکی از مهم ترین عوامل در تعیین نوع حمل و نقل است اما در حمل و نقل بین المللی سرعت و قابلیت اعتماد در خدمات جزو عوامل مهم و مؤثر محسوب می شود. بنابر این سامانه حمل و نقل چند وجهی ریلی باید خدمات در به در³ کارآمد و قابل اعتمادی را به مشتریان ارائه کند. ماهیت حمل و نقل چند وجهی بر اهمیت حمل و نقل از طریق پایانه های چند وجهی تاکید می کند. در این رابطه یارانه ها به راه آهن کمک می کنند تا اقدامات ابتکاری خاصی در خصوص تجدید ساختار خودشان انجام دهند تا بتوانند از لحاظ هزینه های حمل و نقل ، کیفیت و کارآمدی خدمات با سایر شیوه های حمل و نقلی رقابت کنند.

یارانه های راه آهن

اتحادیه اروپا قوانینی وضع کرده که به کشورهای عضو اجازه می دهد یارانه هایی در جهت کمک در زمینه بودجه عمومی زیر بنائی راه آهن ، نوسازی ناوگان ، حذف بدهی ، همکاری حمل و نقلی ، ضمانت های دولتی و اقداماتی در زمینه تجدید ساختار راه آهن اعمال کنند. در این بخش تعریف ، اهداف و طبقه بندی و نیز اثرات اعمال یارانه ها بیان شده است.

تعریف یارانه ها

³ door-to-door

تعریف یارانه‌ها نه تنها از لحاظ نظری مهم است بلکه نقش حیاتی در تصمیم‌گیری مسئولین تصمیم ساز دارد. یارانه عبارت است از شکلی از کمک مالی که به بخش اقتصاد و یا تجارت پرداخت می‌شود. سازمان توسعه و همکاری اقتصادی این تعریف از یارانه را محدود تر می‌کند: " عبارت است از نتیجه اقدام دولت که مزیتی را برای مشتریان و تولید کنندگان در جهت تامین درآمد و کاهش هزینه های آنان ارائه می‌کند." روتن گاتر یارانه در بخش حمل و نقل را این طور تعریف می‌کند: " پرداخت به شرکت‌ها و افراد از سوی سازمان های دولتی که هیچ کالا و خدماتی را در عوض آن دریافت نمی‌کنند." از رهگذر این تعاریف چندین اقدام سیاست گذاری در زمینه یارانه‌ها از جمله بخشودگی مالیاتی، اجازه استهلاک سریع‌تر، معافیت از برخی از استانداردهای دولت، مسئولیت های محدود و غیره می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

اهداف یارانه‌های حمل و نقل

یارانه‌های دولت در بخش حمل و نقل به منظور ارائه محرک‌هایی در جهت جذب فعالیت‌های معینی در حمل و نقل طراحی می‌شود. سیاست گذاران، اغلب یارانه‌هایی با مقاصد اقتصادی طراحی می‌کنند. یارانه‌های حمل و نقل با هدف تقویت رشد اقتصادی و یا توسعه منطقه ای، کاهش هزینه های حمل و نقل، معرفی فناوری‌های نوین به بازار و یا بهبود ایمنی نمونه‌هایی از یارانه‌ها با اهداف اقتصادی است. برخی از یارانه‌های حمل و نقل با اهداف زیست محیطی وضع می‌شود. یارانه‌های کاهش انتشار گازهای گل‌خانه‌ای، کاهش آلودگی هوا، کاهش سروصدا و معرفی فناوری‌های پاک نمونه‌هایی از این نوع یارانه‌ها است. در نهایت ماهیت و مکان حمل و نقل در زندگی روزمره مان نیازمند طراحی یارانه‌های حمل و نقل با اهداف اجتماعی است. همچنین یارانه‌ها باید برای اقشار کم در آمد و نیز برای مناطقی که از لحاظ اجتماعی کم‌تر توسعه یافته است وضع شود.

طبقه بندی یارانه‌ها

چندین روش برای طبقه بندی یارانه‌ها وجود دارد. یارانه‌ها را می‌توان براساس دریافت کنندگان این یارانه‌ها، هدف، ابزار و منافع طبقه بندی کرد. همچنین به طور منطقی یارانه‌ها براساس واگذار کنندگان، تأثیرات بودجه، برگشت سرمایه و وظایف اقتصادی طبقه بندی می‌شود. در مقاله حاضر یارانه‌ها از سوی نهادهای دولتی کشورهای عضو اتحادیه اروپا به بخش حمل و نقل چند وجهی با اهداف اقتصادی و زیست محیطی مورد توجه قرار گرفته است. منافع و اثرات مستقیم و غیر مستقیم یارانه‌ها مورد بررسی قرار گرفته و نیز برگشت سرمایه و تادیه این یارانه‌ها مورد ارزیابی قرار گرفته است.

اثرات یارانه‌ها

سیاست گذاران به ساز و کار و روش‌هایی برای ارزیابی اثرات اعمال یارانه‌ها نیاز دارند. سیاست‌های حمل و نقل چند وجهی تغییر جهت حمل و نقل بار از حمل و نقل جاده ای صرف به سوی حمل و نقل دوست‌دار محیط زیست است. بنابراین میزان کانتینری که از حمل و نقل جاده ای صرف به طرف حمل و نقل ریلی سوق پیدا کرده معمولاً به عنوان یکی از ابزار سنجش اثرات یارانه‌ها به کار می‌رود.

یارانه‌ها در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی

حمل و نقل چند وجهی ریلی هم یارانه‌های مستقیم و هم غیر مستقیم را دریافت کرده است در این بخش طرح های ملی یارانه‌به صورت اجمالی مورد بررسی قرار گرفته است.

طرح های ملی یارانه

تغییرات اخیر در اروپا بخش حمل و نقل ریلی بار را در موقعیت ویژه ای قرار داده است. هم اکنون بازارهای حمل و نقل ریلی بار، بی شباهت با حمل و نقل ریلی مسافری برای رقابت باز شده است. اثر مالی این موقعیت بر روی اقدامات راه آهن شامل محدود شدن مقامات دولتی در روابط تجاری و شکل گیری حمل کننده ها و کریرها است. اما چند کشور اروپایی به صورت قانونی فعالیت های بخش حمل و نقل ریلی باری و مسافری را از هم مجزا نکرده اند و یا به تازگی نسبت به این کار اقدام کرده اند. به شرط برداشتن قدم های ویژه و قانونی در جهت جداسازی و تجاری کردن فعالیت های حمل و نقل ریلی بار، کمیسیون اروپا راه آهن کشورهای عضو را از طریق بهره مند شدن از کمک های دولتی تا سال 2010 مورد تشویق قرار می دهد.

سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل نیازمند سرمایه کلان است و در حالی که برگشت سرمایه نیز در دراز مدت اتفاق می افتد به این دلیل سرمایه گذاران رقبیت کمتری برای سرمایه گذاری در این بخش دارند. بنابراین سازوکار مالی کارآمد پیش شرطی برای تحقق یافتن سامانه حمل و نقل چند وجهی است. همچنین یارانه ها با هدف تجاری کردن خدمات قابل ارائه به سوی راه آهن سوق داده می شود. کشورهای عضو اتحادیه اروپا به عنوان یک ابزار مهم طرح های یارانه ای مختلف که تاثیرات مهمی بر سطح حمل و نقل بار و انتخاب مدل حمل و نقل از سوی کاربران داشته است اعمال کرده اند.

اتریش

در اتریش عملیات حمل و نقل چند وجهی مورد توجه دولت این کشور است. بنابراین محرک های مالی خاصی برای بهره برداری از حمل و نقل چند وجهی در نظر گرفته شده است. طرح جاری یارانه N 04/140 برای مدت زمان سال های 2003-2008 در واقع طرح تمدید شده N 121/99 برای سال های 2002-1999 است. طرح اعمال شده با هدف انتقال و تغییر 3% از حمل و نقل جاده ای به سوی حمل و نقل چند وجهی ریلی، امتیازات ذیل را دارد:

- تجهیزاتی برای حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی
 - فناوری های و سامانه های ابداعی به منظور بهبود سامانه حمل و نقل ترکیبی
 - مطالعات امکان سنجی برای اجرای عملیات خاص
 - هزینه های خارجی آموزش برای سامانه ها و فناوری های خاص
- بهره برداران راه آهن به شرط معرفی پروژه های ابداعی در سطح عالی می توانند از بودجه 18 میلیون یورویی بهره ببرند. طرح یارانه دیگری (N 644/01) که وام ها را پوشش می دهد انتقال بار از جاده به سوی راه آهن را مورد تشویق قرار می دهد. این طرح برای سال های 2006-2001 وضع شده بود که برای سال های 2011-2007 تحت عنوان طرح N 76/07 مورد تمدید قرار گرفت.

بلژیک

کشور بلژیک شبکه حمل و نقل وسیعی برای توزیع کانتینر دارد که از بنادر آنتورپ و زیبروگ وارد این کشور می شوند. طی دهه گذشته دولت فلمیش طرح های یاران های گوناگونی را برای حمل و نقل ترکیبی اعمال کرد و این روند در زمان دولت والون نیز ادامه پیدا کرد. دولت فلمیش با تمرکز بر حمل و نقل چند وجهی ریلی طرح N 566/62 برای حمل و نقل ترکیبی اعمال کرد که سالانه بودجه 3 میلیون یورویی را برای تامین تجهیزات حمل و نقل ترکیبی، تجهیزاتی انتقال بار و کمک به سامانه اطلاعات ارائه می کند. طرح یاران های مذکور که در پایان سال 2003 به اتمام رسید هزینه های سرمایه گذاری در بخش راه آهن را پوشش داد و موارد ذیل را ارائه کرد:

- بهره برداری از حمل و نقل ترکیبی جدید: یعنی مسیر جدید، نوع تردد جدید و یا قرار دادهای جدید.
- گسترش بهره برداری از حمل و نقل ترکیبی موجود.

- حفظ ظرفیت موجود بهره برداری از حمل و نقل ترکیبی.

طرح یارانه N 249/04 به طور ویژه ای برای حمل و نقل چند وجهی ریلی طراحی شد. دولت بلژیک سالانه مبلغ 30 میلیون یورو برای بهره برداری از حمل و نقل چند وجهی تخصیص داد. این طرح شامل مبلغ ثابت 20 یورویی و مبلغ متغیر حداکثر 0/4 یورویی برای هر کیلومتر حمل و نقل چند وجهی است. هدف از این طرح یاران‌های که تا پایان سال 2008 نیز تمدید شد کمک به حفظ سطح موجود تردد ریلی یعنی 300 هزار ITU و افزایش تردد ریلی تا 20٪ طی یک دوره سه ساله بود.

فرانسه

در فرانسه کمک دولتی N 623/02 برای بهره برداری از خدمات حمل و نقل ترکیبی برنامه ریزی شده به عنوان جانشین حمل و نقل جاده ای اعمال شد. این طرح کمک مالی سالانه 40 میلیون یورو برای سال‌های 2003-2007 را شامل می‌شد. هدف از این طرح پوشش دادن هزینه‌های حمل و نقل چند وجهی بار در پایانه‌ها بود. با استفاده از طرح دولتی N 155/03 خدمات حمل و نقل ریلی آزمایشی بین بورگونوف-ایتون در فرانسه و اورباسانو در ایتالیا برقرار شد که خدمات ریلی را با عبور از آلپ و با هدف تغییر حمل و نقل به سوی شکل ریلی ارائه می‌کرد. همچنین دولت فرانسه محرک‌های اضافی ذیل را در جهت حمایت بیش‌تر از حمل و نقل چند وجهی ریلی ارائه کرد:

- پروژه Route Roulante 2006 که به عنوان اولین آزمایش مسیر بین پریگنان و بتن کورت از مارس 2000 برنامه ریزی شد.
- پروژه Eco Fret Atlantique در مسیر بین ویتوریا، هندای و لیل.

آلمان

در سال 2001 شرکت آلمانی و بهره بردار حمل و نقل ترکیبی کامبیورکه و شرکت حمل و نقل ایتالیایی RTC شرکت مشترکی را برای ارائه خدمات جدید بین مونیخ و ورونا از طریق برنر که در واقع محور اصلی حمل و نقل چند وجهی آلمان محسوب می‌شود تشکیل دادند. و کمک همه جانبه ای جهت ارائه خدمات مذکور با هدف تغییر جهت تردد بار از جاده ای به سوی ریلی از طریق معرفی فناوری‌های جدید حمل و نقلی به عمل آمد. این دیدگاه ابتکاری با در نظر گرفتن ظرفیت بالای لکوموتیوها ارائه شد.

دولت آلمان ساخت پایانه‌های حمل و نقل چند وجهی را از طریق طرح یاران‌های N 406/02 مورد حمایت قرار داد. با توجه به هزینه‌های بالای خرید دارائی‌ها و ساخت و ساز پایانه‌های حمل و نقل چند وجهی، طرح یارانه با ارائه بودجه 110/5 میلیون به منظور تسهیل ساخت پایانه‌های مذکور طی سال‌های 2005-2002 اعمال شد. این طرح برای سال‌های 2006-2008 نیز تمدید شد. در سطح بهره برداری، طرح کمکی N 238/04 به منظور تامین مالی حمل و نقل چندوجهی به مدت 3 سال اعمال شده است. با بودجه بالغ بر 45 میلیون یورو این طرح کمکی حداکثر 30٪ از هزینه‌های بهره برداری از خدمات جدید حمل و نقلی را پوشش می‌دهد.

ایتالیا

در ایتالیا دو سوم حمل و نقل در مسیر ترانس - آلباین صورت می‌گیرد. بیش‌تر 13 طرح کمکی دولت به سرمایه گذاری و شروع پروژه تامین تجهیزات و ساخت زیر بناء مربوط می‌شود. همچنین طرح‌هایی نیز جهت پوشش پاداش و مشوق‌های حفظ محیط زیست در نظر گرفته شد. طرح جدید N 575/06 که بودجه 9 میلیون یورویی را برای سال‌های 2007-2009 ارائه می‌کند به منظور نوسازی خدمات و زیر بناهای منطقه ای در جهت بهبود کارائی خدمات حمل و نقل چند وجهی باری طراحی شده است. این طرح یاران‌های از سرمایه گذاری راه آهن در زیر بنای حمل و نقل چند وجهی، سامانه‌های اطلاعاتی و تجهیزات انتقال بار حمایت می‌کند.

طی سال های 1995 تا 1996 ، 119 شرکت حمل و نقلی تحت عنوان طرح ابتکاری N 618/95 دولت هلند امتیازاتی دریافت کردند. بسیاری از این شرکت های حمل و نقلی به استفاده از حمل و نقل چند وجهی ترغیب شده بودند. هدف از طرح مذکور تغییر جهت حمل و نقل بار از جاده ای صرف به سوی حمل و نقل ریلی بود. این طرح یاران های از سال 1997 تا 2001 مورد تمدید قرار گرفت.

ایجاد انگیزه برای ساخت پایانه های حمل و نقل چند وجهی نیز جزو سیاست های باری دولت هلند است. بر این اساس دو طرح یاران های سرمایه گذاری N 577/99 در خصوص تسهیل حمل و نقل چند وجهی به نفع خدمات ریلی مرکز روتردام⁴ و خدمات ریلی مرکز ماسولاکته⁵ طراحی شد. هدف اصلی اعمال این طرح یارانه ای حمایت مالی از گسترش زیر بناها به منظور محدود کردن و کاهش هزینه های حمل و نقل برای هر دو بهره بردار مذکور بود. دولت هلند یارانه های موقتی نیز برای شرکت هایی که تصمیم به ایجاد ارتباطات ریلی داشته باشند در نظر گرفته است.

انگلستان

مهم ترین طرح های یاران های انگلستان تحت عنوان پاداش تسهیلات حمل و نقل بار⁶ برای شرکت ها به منظور تشویق آنان در جهت سوق دادن حمل و نقل بار از جاده ای صرف به سوی شیوه های دیگر حمل و نقلی طراحی شده است. طرح های FFG در سال 1974 به منظور پوشش صرف تسهیلات حمل و نقل ریلی بار ارائه شد و به تدریج حمل و نقل کوتاه دریایی را نیز پوشش داد.

نگاه دقیق به یارانه ها

طبق بررسی سازمان محیط زیست اتحادیه اروپا در سال 2005 در اروپا سالانه 73 میلیارد یورو یارانه برای حمل و نقل ریلی در نظر گرفته شده است. کشورهای عضو می توانند هم شاخص های کیفی و هم کمی را در خصوص ارزیابی اثرات یارانه های مذکور مد نظر داشته باشند. بنابراین آن ها توسعه حمل و نقل چند وجهی را با استفاده از ارقام و آمار تناژ حمل شده و متوسط تفاوت نسبت به گذشته مورد بررسی قرار می دهند. همچنین کشورهای عضو شاخص های کیفی عملکرد از جمله کیفیت خدمات ، انعطاف پذیری در تحویل و کارایی را نیز مورد توجه قرار می دهند. این مقاله قصد ندارد اثرات یارانه ها را مورد بررسی قرار دهد اما یارانه ها را از دیدگاه اروپایی ها مورد ارزیابی قرار می دهد..

همان طور که نشان داده شد طرح های یارانه ای اساساً در سطح زیر بنائی و تامین اعتبار تجهیزات و فناوری های ابداعی اعمال شده است. هر چند طرح های یارانه ای برای امکان سنجی و آموزش فقط در اتریش اعمال شده ولی در واقع بودجه به تحقیق و توسعه در حمل و نقل چند وجهی از طریق برنامه های ملی و اتحادیه اروپا اختصاص داده شده است.

در ارزیابی اثرات یارانه های ملی ، دیدگاه اروپا با تمرکز به همه شیوه های حمل و نقل باید مقدم باشد. طرح های مختلفی با هدف کمک به پایانه های حمل و نقل چند وجهی در فرانسه به کار گرفته شده است. این طرح های یارانه ای توجه حمل کنندگان بار را از کشورهای همسایه از جمله بلژیک به طرف خود جلب می کند. به منظور بهره بردن از این طرح های یارانه ای ، کانتینرها به صورت ترانزیت و از طریق جاده از خاک بلژیک منتقل می شود که اثر منفی بر پایانه های حمل و نقل چند وجهی ریلی بلژیک دارد. وقتی طرح های یارانه ای بلژیک نیز اعمال شد میزان یارانه ها برای حمل و نقل کانتینر دو برابر شد. مثلاً

⁴ RSC Rotterdam

⁵ RSC Maasvlakte

⁶ FGF

کانتینری ابتدا در بلژیک از بندر آنتورپ تا پایانه کورتیج در داخل کشور مشمول طرح یارانه‌ی دولت بلژیک می‌شد سپس کانتینر مذکور به پایانه‌ی در لیل منتقل و در آن جا مشمول طرح یارانه‌ی دولت فرانسه قرار می‌گرفت.

نکته دیگر در خصوص ساخت پایانه‌های چند وجهی است. دورنمای پایانه‌های چند وجهی در کشورهای عضو اتحادیه اروپا از طریق آن یارانه‌ها و نیز مشارکت بخش خصوصی شکل گرفته است. در بلژیک دولت والون آغازگر ساخت پایانه‌های چند وجهی بود.

سرمایه‌گذاری جدید در پایانه‌حمل و نقل چند وجهی در لیژ که در نزدیکی رنوری و گنک قرار دارد صورت گرفت. بنابراین بازار منطقه ای را از دو پایانه موجود به طرف خود جلب خواهد کرد. پایانه‌پک در منطقه مرزی و درست 12 کیلومتر دور تر از پایانه‌اولژم واقع شده است بنابر این قادر نیست بازار منطقه ای را به طرف خود جذب کند. مشکل معمول حوزه‌های آبیگر در سطح پایانه‌نیز می‌تواند گسترش پیدا کند. بنابراین به منظور برقراری شبکه حمل و نقل چند وجهی مؤثر اروپائی، برنامه ریزی و طراحی و همچنین تخصیص یارانه‌ها باید در سطح اروپا صورت پذیرد.

نظراتی برای ترکیه

ترکیه به دلیل موقعیت راهبردی به عنوان پل بین شرق و غرب نقش حیاتی در ترانزیت بار ایفاء می‌کند. وقتی توسعه اقتصادی کشورهای همسود، افزایش ترانزیت در منطقه شرق مدیترانه، روابط اقتصادی با اتحادیه اروپا مطرح می‌شود ترکیه دارای بالاترین قابلیت برای حمل و نقل چند وجهی است. ترکیه نه تنها به دلیل ارتباطات با اروپا، قفقاز، آسیای مرکزی، شمال آفریقا و خاورمیانه دارای قابلیت‌های حمل و نقل چند وجهی بالایی است بلکه توزیع کانتینر در سطح داخلی کشور ترکیه نیز حائز اهمیت است. این قابلیت به ویژه با تحول در حمل و نقل کانتینری مورد تأکید قرار گرفته است. عملکرد بنادر ترکیه از نظر حمل و نقل کانتینر از سال 1996 تا 2006 سه برابر شده است. آمار و ارقام در خصوص سهم هر یک از شیوه‌های حمل و نقلی در پیش بینی‌های مذکور حاکی از سهم 95 درصدی بخش جاده ای در حمل و نقل کانتینری است. با توجه به پیش بینی‌ها بالا خدمات حمل و نقل چند وجهی ریلی جهت انتقال این حجم از کانتینر از بنادر به داخل کشور ترکیه نیاز است.

حمل و نقل چند وجهی هر چند به عنوان سیاست‌های دولت تعریف نشده ولی در طرح جامع حمل و نقل و نهمین طرح توسعه مطرح شده است. در عمل خدمات حمل و نقل چند وجهی (ریلی/جاده ای و دریایی در مسیر کوتاه) هم اکنون توسط شرکت‌های خصوصی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این مورد اجرای یک پروژه Ro-Ro موفق مورد بررسی قرار می‌دهیم. عملکرد این پروژه در سال 2002 که سال آغازین آن محسوب می‌شد با سال 2006 تا 45٪ رشد داشته است. در خصوص حمل و نقل چند وجهی ریلی، راه آهن ملی و نیز شرکت‌های لجستیکی خصوصی خدمات کانتینری ریلی را برای مقصد‌های بین‌المللی ارائه می‌کنند. به علاوه در سال 2006 خدمات حمل و نقلی RO-LA نیز راه اندازی شد. در ماه مارس 2008 مسیر جدید که هالکالی بزرگ‌ترین پایانه کانتینری استانبول را به شبکه ریلی اروپا وصل می‌کند معرفی شد. شرایط ذیل در ترکیه به کار گرفته شده تا حداکثر بهره برداری از قابلیت‌های موجود برای توسعه حمل و نقل چند وجهی به عمل آید.

- اولویت باید به بهبود اتصال راه آهن به بنادر معطوف شود. و هدف اتصال بنادر و مناطق صنعتی است. در این خصوص راه آهن ملی اقدام به تاسیس دهکده‌های بار⁷ کرده است.
- با توجه به حمل و نقل چند وجهی، کارائی اداره و مدیریت کانتینر در بنادر باید بهبود یابد. این سیاست‌ها نیازمند استفاده مؤثر از امکانات موجود، معرفی فناوری پیشرفته، معرفی فناوری پیشرفته رایانه‌ای، استفاده صحیح و نگهداری از تجهیزات اداره ناوگان و معرفی تبادل داده‌های الکترونیکی و غیره است.

⁷ Freight Villages

■ در نهایت محدودیت‌های ظرفیت باید مورد توجه قرار گیرد. به منظور نایل شدن به حجم بالای حمل و نقل کانتینری، پایانه‌های جدید باید احداث و پایانه‌های موجود نیز گسترش یابد.

به منظور حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل چند وجهی، یارانه‌ها از سوی منابع مالی داخلی و بین‌المللی می‌تواند اعمال شود. سند دولتی 2002/4367 که خدمات سرمایه‌گذاری را مورد تشویق قرار می‌دهد راهبردی برای ارائه طرح‌های یارانه‌ی برای حمل و نقل چند وجهی است. با توجه به قوانین اتحادیه اروپا در خصوص کمک دولت‌ها برای حمل و نقل زمینی، انواع سرمایه‌گذاری‌های ذیل در چارچوب تقویت حمل و نقل چند وجهی می‌تواند مورد تشویق قرار گیرد:

- ساخت پایانه‌های حمل و نقل چند وجهی

- خریداری تجهیزات حمل و نقل بار

- معرفی سامانه‌های اطلاعاتی

- خدمات حمل و نقل چند وجهی راهنما

- تجهیزیات حمل و نقل ریلی از جمله لکوموتیو و واگن

- معرفی ابداعات

- تحقیق و توسعه و مطالعات امکان‌سنجی

قوانین ترکیه ابزاری مالی را برای یارانه‌ها از طریق معافیت از عوارض گمرکی و مالیات ارزش افزوده و همچنین تامین اعتبار خارجی را فراهم کرده است. قابل ذکر است که ترکیه به عنوان کشور نامزد عضویت در اتحادیه اروپا هنوز خود را با قوانین کمی کمیسیون اروپا در این خصوص تطبیق نداده است. پیشبرد قوانین نیازمند ضمانت در خصوص شفافیت اقدامات اعمال یارانه در حال حاضر و آینده است. که این مستلزم یک مرجع نظارتی قوی با استقلال کامل است.

نتیجه

قوانین اتحادیه اروپا با هدف ایجاد بازار یکپارچه ریلی اروپایی، کشورهای عضو این اتحادیه را تشویق می‌کند تا سیاست‌های لازم را در خصوص توسعه حمل و نقل چند وجهی طراحی کنند. کشورهای عضو طرح‌های یارانه‌ای گوناگونی را در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی اعمال کرده‌اند. هدف این مقاله مرور و بررسی کلی طرح‌های یارانه‌ای اعمال شده در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی است. طرح‌های یارانه‌ای ملی مورد بررسی قرار گرفت و توجه ویژه‌ای نیز به اثرات ابداعات ملی برای نیل به طرح‌های یارانه‌ای در سطح اتحادیه اروپا اعمال شد.

البته موانعی نیز در راه تحقق بازار یکپارچه ریلی اروپایی شناسایی شد. رقابت راه آهن‌ها برای جذب و حفظ مشتریان از جمله این موارد محسوب می‌شود. از سوی دیگر حمل و نقل چند وجهی به شرط کاهش هزینه‌های زیربناء و خارجی بسیار سودمند و پر منفعت است. بنابراین حمل و نقل چند وجهی و پایانه‌ها نقش حیاتی در تحویل مؤثر و قابل اعتماد خدمات حمل و نقلی در به دریاها می‌کند.

یارانه‌ها در بخش حمل و نقل چند وجهی ریلی توسط کشورهای عضو اتحادیه اروپا اعمال شد. یافته‌ها از طرح‌های یارانه‌های ملی نشان می‌دهد که این یارانه‌ها از بخش‌های زیر بنائی گرفته تا تجهیزیات مالی و فناوری‌های ابتکاری اعمال شده است. در مقاله حاضر یک بررسی کلی در خصوص اعمال طرح

های یارانه‌ی ارائه شد. طرح‌های یارانه در زمینه حمل و نقل چند وجهی می‌تواند اثرات منفی برای کشورهای همسایه داشته باشد. نکته دیگر در زمینه ساخت و توسعه پایانه‌های حمل و نقل چند وجهی است که مستلزم سیاست‌گذاری در مقیاس اتحادیه اروپا است. بنابراین بررسی دقیق یارانه‌ها نیازمند بررسی یارانه‌ها در زمینه حمل و نقل چند وجهی در سطح اروپا است. در نهایت نکته نظراتی نیز در جهت اعمال طرح‌های یارانه‌ی در زمینه حمل و نقل چند وجهی به ترکیه به عنوان نامزد عضویت در اتحادیه اروپا ارائه شد. در این خصوص ترکیه باید اقداماتی را در جهت مطابقت قوانین خود با قوانین کمیسیون اروپایی و طرح‌های یارانه‌ی در چارچوب تقویت حمل و نقل چند وجهی ریلی از طریق ساخت پایانه‌های چند وجهی جدید و بهبود کارائی پایانه‌های موجود به کار ببندد

حمل و نقل چندوجهی هرچند شیوه غالب و آشنایی در جهان خارج از مرزهای ماست. اما این شیوه به دلایل ساختاری در کشور مورد استفاده قرار نگرفته است. عدم سرمایه‌گذاری و تنگناهای قانونی یکی از مهمترین دلایل رشدنیافتگی این بخش در عرصه حمل و نقل کشور محسوب می‌شود. نویسنده در این یادداشت ضمن بررسی جایگاه حمل و نقل چندوجهی در دنیای نوین حمل و نقل، به نقاط قوت و ضعف حمل و نقل ریلی کشور اشاره دارد.

در خلال دهه ۶۰ شمسی پدیده جدیدی در حمل و نقل بین‌المللی به وجود آمد که مفهوم بندر خشک را بعداً به خود اختصاص داد. تعریف جدید از شرح مسئولیت بارفرابر روش انجام مراحل اداری و قانونی برای صادرات و واردات از طریق بنادر دریائی را دگرگون ساخت و حضور صاحب کالا را حین طی مراحل اداری صادرات و واردات، تحت شرایطی در بنادر غیرلازم نمود. مفهوم بندر خشک در پی گسترش، متعاقباً حمل و نقل چند وجهی، روش‌های تجمیع کالا و متصدی حمل و نقل چند وجهی را در قالب کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی سازمان ملل تعریف و این سازمان مقررات جدید صدور اسناد حمل و نقل چندوجهی را از ژانویه سال ۱۹۹۲ به اجرا گذارده است. دوران جنگ تحمیلی و مشکلات مرتبط آن با حمل و نقل و بخصوص خروج خرمشهر و بندر امام خمینی به عنوان تنها بنادر ریلی کشور در آن برهه، از چرخه حمل و نقل بین‌المللی اثرات خود را تا کنون بر حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از پایه‌های حمل و نقل چندوجهی گذارده است.

جمهوری اسلامی ایران با مشکلاتی در زمینه حمل و نقل چند وجهی مواجه است که بخشی از آن به عدم سرمایه‌گذاری لازم و وجود تنگناهای قانونی باز می‌گردد، این در حالی است که حمل و نقل دریایی کشور با دارا بودن بزرگترین ناوگان دریایی در خاورمیانه، حدود ۵۰٪ از حمل و نقل کانتینری را در سال ۱۳۸۴ به عهده داشت و از یک میلیون و ۴۰۰ هزار کانتینر بارگیری و تخلیه شده در بنادر کشور فقط ۲۷ هزار کانتینر توسط ناوگان ریلی حمل شد. در واقع به رغم آنکه ناوگان ملی دریایی حمل حدود ۵۰٪ از حمل و نقل کانتینری را به عهده داشت، ناوگان ریلی فقط ۲٪ در حمل و نقل کانتینر سهمیم بود که با توجه به مزیت‌های حمل و نقل ریلی ضرورت دارد این نوع از حمل و نقل توسعه یابد.

افزایش میزان تولید کالا و خدمات در هر واحدی تولیدی و خدماتی از دو طریق امکان پذیر است: اول، از طریق سرمایه‌گذاری جدید در ایجاد و افزایش عوامل تولید؛ دوم، افزایش بهره‌وری در عوامل تولیدی موجود. مشکل عمده کشورهای در حال توسعه کمبود دسترسی به منابع سرمایه مورد نیاز برای توسعه ظرفیت‌های تولیدی است. تجربه‌های کشورهای پیشرفته صنعتی نشان می‌دهد ایجاد روش‌های استاندارد برای اندازه‌گیری بهره‌وری و ارتقای آن کم‌هزینه‌ترین روش برای افزایش تولید و خدمات بدون سرمایه‌گذاری مستقیم در فرآیند تولید و یا ارایه خدمات است. اهمیت بهره‌وری به ویژه در صنایع زیربنایی و مادر نظیر راه آهن، ارتباطی مستقیم با فرآیند تولید کالا و خدمات در کشور دارد. اطلاع‌رسانی و استفاده مناسب از فناوری اطلاعات در صنعت حمل و نقل ریلی بهبود بهره‌وری را در پی خواهد داشت.

نقاط قوت حمل و نقل ریلی کشور

- امکان بارگیری و حمل حداقل ۱۲۰ کانتینر بیست فوتی به ازاء هر قطار.
- در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای به دلیل حمل انبوه هزینه‌کرایه جابه‌جایی کالا می‌تواند کمتر باشد.

- در مقایسه با حمل و نقل جاده ای برای حمل ۱۲۰ دستگاه کانتینر بین بندر عباس و تهران حدود شصت هزار لیتر کمتر سوخت مصرف می شود.
- در صورت تغییر روش فعلی سیر و حرکت قطارها و اعطای اولویت به حرکت قطارهای باری در مقایسه با حمل و نقل جاده ای در مدت زمان کمتری محموله در مقصد تحویل می شود.
- به دلیل کمتر مصرف کردن سوخت، آلاینده‌گی کمتری بر محیط زیست تحمیل می کند.
- به ازاء هر قطار حامل ۱۲۰ دستگاه کانتینر بار ترافیک جاده ای به تناسب کاهش می یابد.
- وجود ضریب مناسب ایمنی و نقش حمل و نقل ریلی در کاهش تصادفات جاده ای.

● نقاط ضعف حمل و نقل ریلی کشور در شرایط فعلی

- گرانتر بودن هزینه حمل و نقل ریلی در شرایط فعلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای.
- طولانی تر بودن مدت زمان حمل کالا در شرایط فعلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای.
- بی اطلاعی صاحبان کالا از برنامه سیر و حرکت کالا.
- عدم امکان برنامه ریزی صاحبان کالا جهت دریافت کالا در مقصد

منابع

1. Bomba M. S. (2001) "Planning for mega containerships – statewide transportation planning approach", Transportation Research Record (1777), pp. 129-137.
2. Dantzig, G. and Ramser, J. (1959) "The truck dispatching problem", Management Science, V. 6 , pp. 80-91.
3. Gary, M., and Johnson, D. (1979) "Computers and intractability: A guide to the theory of NP completeness", Freeman, San Francisco.
4. Lenstra, J. and Rinnooy, Kan A. (1981) "Complexity of vehicle routing and scheduling problems", Networks, V. 11, N.2, PP. 221-227.
5. Yano, C. and McGettting, D. (1987) "Vehicle routing at quality stores", Interfaces, V. 17, N. 2, pp. 52-63