

## توسعه حمل و نقل بار ریلی در اروپا:

مقررات چه کارهایی را می تواند و نمی تواند انجام دهد

مطالعه ی موردی آلمان

پروفسور Justus Haucap (دانشگاه Düsseldorf)

دکتر Beatrice Pagel (دانشگاه Düsseldorf)

۱۱ دسامبر ۲۰۱۴

شماره گزارش: ۹۶/۴/۱۰۱		
نوع گزارش: ترجمه		
تهیه شده توسط انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته		
تاریخ تهیه: بهمن ۱۳۹۶		
تصویب نهایی:	بررسی و تایید اولیه:	تهیه و تنظیم:
مجید بابایی	منصور محمودی	حدیث ترکمانی پور
نام مرجع اصلی:		
Development of rail freight in Europe: What regulation can and cannot do (Germany Case Study)		

## فهرست مطالب

۱. مقدمه

۲. تقاضای حمل بار ریلی در آلمان

۲,۱ پیشرفت های اخیر

۲,۲ کاهش در بازارهای حمل بارهای سنتی ریلی

۲,۳ افزایش تقاضا برای حمل و نقل میان وجهی

۳. بخش عرضه : رقابت میان و درون وجهی

۳,۱ فشار رقابتی سنگین میان وجهی

۳,۲ گسترش بیشتر رقابت درون وجهی

۳,۳ تفاوت های مدل های کسب و کار بین شرکت های موجود و تازه وارد

۴. نقش مقررات آینده در حمل بار ریلی

۴,۱ چالش های کلیدی برای حمل بار ریلی در آلمان

۴,۲ مقررات چگونه می تواند از توسعه آتی حمل بار ریلی حمایت کند

۴,۲,۱ طراحی مقررات ساختار سازمانی موجود

۴,۲,۲ اصلاحات چارچوب تنظیم مقررات (رگولاتوری)

۴,۲,۳ تضمین ایجاد زمینه ی رقابت عادلانه و یکسان (میدان بازی یکنواخت)

۴,۲,۴ ارتقای بهره وری : تنظیم مقررات سقف قیمت

۵. خلاصه و نتیجه گیری

## ۱. مقدمه

شروع فرآیند آزادسازی بازارهای حمل و نقل ریلی در آلمان با اصلاحات بخش راه آهن در سال ۱۹۹۴ رقم خورد. در این اصلاحات، دو هدف عمده دنبال می شد. اول اینکه با تجدید ساختار بخش ریلی، باید رقابت پذیری بخش ریلی در مقابل سایر شیوه های حمل و نقل از طریق افزایش بهره وری، بهبود می یافت. کاهش سهم بازار راه آهن در رقابت های میان وجهی (۱)، سازماندهی مجدد را الزامی کرده و جذابیت ریل به عنوان یک شیوه ی حمل و نقلی مورد نیاز را افزایش بخشید. دوم اینکه در راستای راهبرد کلی اتحادیه اروپا، رقابت باید به طور موثر در بازارهای خدمات بهره برداری قطارها معرفی می شد. بدین ترتیب، هدف دوم مربوط به رقابت درون وجهی (۲) می باشد. همانند سایر صنایع شبکه محور، بخش ریلی هم با یک انحصار طبیعی در رابطه با زیرساخت هایش مواجه است. بنابراین، اصلاحات بخش ریلی با هدف رقابتی کردن خدمات حمل و نقلی و سطوح عملیاتی، انجام شده است، درحالیکه اطمینان از دسترسی آزاد و بدون تبعیض به شبکه ی زیرساخت ها اطمینان حاصل شود.

۲۰ سال پس از شروع آزادسازی، مقایسه وضعیت بازار حمل و نقل بار ریلی آلمان با سایر کشورهای عضو اتحادیه اروپا نشان می دهد که توسعه ی مثبت در رابطه ی با رقابت درون و میان وجهی رخ داده است: در آلمان نیز روند کلی مثبت سهم بازار ریلی در مقایسه با سایر شیوه های حمل و نقلی قابل ملاحظه است. در جدول ۱ سهم بازار حمل و نقل بار ریلی در مقایسه با عملکرد چند کشور منتخب اتحادیه اروپا نشان داده شده است. بین سال های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۲ سهم بازار حمل بار ریلی از ۱۸٫۴٪ تا نزدیک ۲۳٫۱٪ افزایش یافته است. بنابراین در مقایسه با سایر کشورهای عضو اتحادیه ی اروپا، سهم بازار راه آهن در رقابت های میان وجهی از میانگین ۲۸ کشور عضو اتحادیه ی اروپا بالاتر است و در طول این مدت تقریباً ثابت باقی مانده است.

۱- حمل و نقل میان وجهی (Intermodal Transportation): به حمل بار در یک وسیله یا کانتینر توسط چندین شیوه ی حمل و نقل اطلاق می گردد که به هنگام تغییر شیوه ی حمل، کاری بر روی بار انجام نمی شود.

۲- رقابت درون وجهی (Intramodal competition): به رقابت در میان فناوری های یکسان در تأمین همان خدمات اطلاق می شود (مثل رقابت در میان راه آهن های باری).

۳- حمل و نقل چندوجهی (Multimodal Transportation): حمل یک کالا با بیش از یک شیوه ی حمل و نقل که تحت یک قرارداد یا برنامه توسط یک حمل کننده از مبدأ به مقصد تعهد شود.

جدول ۱: سهم بازار راه آهن ۲۰۰۳-۲۰۱۲، عملکرد حمل و نقل، برحسب درصد

۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶	۲۰۰۵	۲۰۰۴	۲۰۰۳	
۱۷,۵	۱۵,۲	۱۴,۵	۱۲,۸	۱۵,۹	۱۵,۳	۱۴,۲	۱۳,۴	۱۲	۱۱	بلژیک
۴۰,۸	۳۹,۹	۳۹	۳۶,۴	۳۷,۴	۳۴,۸	۳۳,۸	۳۲,۸	۳۱,۴	۲۸,۷	اتریش
۱۵,۲	۱۴,۹	۱۳,۵	۱۵	۱۵,۹	۱۵,۷	۱۵,۷	۱۶	۱۷	۱۸,۱	فرانسه
۲۳,۱	۲۳	۲۲,۲	۲۰,۹	۲۲,۲	۲۱,۹	۲۱,۴	۲۰,۳	۱۹	۱۸,۴	آلمان
۱۴	۱۲,۲	۹,۶	۹,۶	۱۱,۷	۱۲,۳	۱۱,۴	۹,۷	۱۰,۱	۱۰,۴	ایتالیا
۵,۱	۵	۴,۷	۴,۹	۵,۴	۵,۵	۴,۸	۴,۴	۴,۲	۳,۸	هلند
۴۶,۱	۴۵,۹	۴۵,۶	۴۴,۵	۴۶,۹	۴۴	۴۳,۳	۴۲,۵	۴۲,۲	۴۱,۱	سوئیس
۳۹,۷	۳۸,۲	۳۹,۳	۳۶,۸	۳۵,۱	۳۶,۴	۳۵,۸	۳۶	۳۶,۱	۳۵,۵	سوئد
۱۲,۱	۱۲	۱۱,۲	۱۲,۱	۱۱,۶	۱۱,۱	۱۱,۷	۱۱,۷	۱۲,۲	۱۰,۱	انگلستان
۱۸,۲	۱۸,۳	۱۷,۱	۱۶,۶	۱۷,۹	۱۷,۹	۱۸	۱۷,۷	۱۷,۹	۱۸,۲	EU-28

منبع: Eurostat

با توجه به رقابت درون وجهی، از سال ۱۹۹۴ شرکت های حمل و نقل ریلی می توانند وارد شده به این صنعت، سهم خود را به طور مداوم از بازار افزایش داده اند. در سال ۲۰۱۳ سهم این نوع شرکت ها از بازار دوباره تا ۳۳٪ افزایش یافت.

جدول ۲: سهم شرکت های موجود و وارد شده از عملکرد بازار حمل و نقل در سال ۲۰۱۱ بر حسب درصد

شرکت های تازه وارد	شرکت های موجود	
۱۰	۹۰	بلژیک
۱۸	۸۲	*اتریش
۳۲	۶۸	*فرانسه
۳۰	۷۰	*آلمان
۲۰	۸۰	ایتالیا
۴۵	۵۵	هلند
۳۲	۶۸	سوئیس
۵۶	۴۴	سوئد
۵۴	۴۶	*انگلستان

منبع : IRG-Rail ۲۰۱۴، IBM LIB-Index ۲۰۱۱

\*سهم بازار مربوط به سال ۲۰۱۲ است.

با وجود رشد نسبتاً مثبت طی سال های گذشته، یک نگاه دقیق تر نشان می دهد که چالش های متعددی در زمینه ی رقابت های داخل صنعت ریلی و همچنین در میان وجهی وجود دارد : اگر چه در راهبردهای حمل و نقل دولت آلمان راه آهن نقش کلیدی ایفا می کند، با این حال مقابله ی راه آهن با سلطه ی حمل و نقل جاده ای تا آینده ای نزدیک دشوار به نظر می رسد. علاوه بر این، ساختارهای در حال تغییر تقاضا و کاهش بازارهای حمل و نقل که در آن ریل به طور سنتی قوی بوده است، چالش های جدیدی را برای تمام شرکت های حمل و نقل ریلی ایجاد می کند. اینکه اپراتورها به این محیط در حال تغییر چه واکنشی نشان می دهند، مشخص می سازد که صنعت ریلی چگونه می تواند موقعیت خود را در رقابت های میان وجهی تعیین کند. اگرچه در این مورد مقررات نمی تواند تمام تمهیدات لازم را برای ارتقاء حمل بار ریلی فراهم کند، ولی تنظیم مقررات موثر می تواند کارایی را در بخش حمل بار ریلی تقویت و بنابراین به رقابت پذیری حمل و نقل ریلی در مقابل سایر شیوه های حمل و نقلی کمک نماید.

علاوه بر این لازم است که رقابت های درون وجهی بیشتر تضمین شوند. شرکت های تازه وارد و موسسات عمومی نظیر کمیسیون انحصارات در مقابل تبعیض های احتمالی موجود در بخش ریلی ملاحظاتی را در نظر می گیرد : شرکت های تازه وارد به طور مستمر در مورد تبعیض های صورت گرفته توسط شرکت موجود دویچه بان (راه آهن

دولتی آلمان) شکوه کرده اند. زیرا تمامی بخش های بازار راه آهن آلمان و همچنین مدیریت شبکه ی زیربنایی بر عهده ی شرکت دویچه بان است ، به ویژه در رابطه ی با تبعیض قائل شدن در دسترسی به امکانات ضروری و تعرفه ی دسترسی زیرساخت. در این صورت "تنظیم مقررات" نقش مهمی را در اطمینان بخشی به یکنواختی میدان بازی برای تمام شرکت ها ایفا می نماید. توسعه ی بیشتر چارچوب تنظیم مقررات باید به این موضوع پرداخته و رقابت موثر را ارتقاء بخشد.

ادامه ی این مطالعه ی موردی به شرح زیر تدوین شده است. بخش دوم میزان تقاضای حمل بار ریلی در آلمان و محیط درحال تغییر بازارهای سنتی را معرفی می کند. در بخش سوم طرف عرضه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و روندهای رقابت درون و میان وجهی توضیح داده می شود. بخش چهارم شرحی از چهارچوب تنظیم مقررات اروپا ارائه شده و چالش های عمده ی حمل بار ریلی در بازار رقابت درون و میان وجهی بررسی می شود. در نهایت، برخی نتیجه گیری های نهایی در بخش پنجم ارائه می شود.

## ۲. تقاضای حمل بار ریلی در آلمان

### ۲,۱ پیشرفت های اخیر

در سال ۲۰۱۳ عملکرد کلی حمل و نقل در آلمان ۴۹۶۶۴۴ میلیارد تن-کیلومتر و مجموع تناژ بار حمل شده ۳,۹ میلیارد تن بوده است.<sup>۱</sup> این میزان حمل شاهد رشد ۰,۷٪ در حجم بار حمل شده نسبت به سال ۲۰۱۲ بوده است. از این حجم حمل و نقل، ۳۷۴ میلیون تن توسط ریل حمل شده و این موضوع نشانگر جایگاه راه آهن به عنوان دومین شیوه ی مهم حمل و نقل بار در آلمان است. ضمن اینکه حمل بار ریلی مهم ترین عامل افزایش کل حمل و نقل بار بوده است. شاهد این مطلب رشد ۲,۱ درصدی حجم حمل و نقل ریلی است، اما این پیشرفت مثبت نیازمند بررسی دقیق تر می باشد.

با وجودیکه از سال ۲۰۱۳ عملکرد شرکت های خصوصی ریلی جدید در آمارها ملحوظ گردیده است ، ولی افزایش گزارش شده در حجم حمل و نقل مزبور ( اداره ی آمار فدرال و دویچه بان، ۲۰۱۴) ، همان تعداد شرکت های حمل و نقل بار را در بر نمی گردد. یک تجزیه و تحلیل دقیق در باره ی بخش کالاهای حمل شده توسط ریل نشان می دهد که رشد مزبور برای محصولات مختلف بار یا طبقه بندی حمل، تقریباً نابرابر

<sup>۱</sup> این اعداد به تمام شیوه های اصلی حمل و نقل بار برمی گردد : حمل و نقل بار جاده ای، ریلی، هوایی، دریایی، لوله ای و آب های درون مرزی

بوده است. در حالیکه اغلب بازارهای حمل محمولات سنتی (مانند فلزات، سنگ آهن و غیره) طی سال های گذشته کاهش مستمری را نشان می دهند، ولی بازارهای جدید (مانند حمل و نقل کانتینری و حمل و نقل میان وجهی)، اهمیت بیشتری را به دست آورده اند. این بخش یک مرور کلی بر این روند می باشد.

## ۲,۲ کاهش در بازارهای حمل بارهای سنتی

با توجه به ظرفیت های بالای راه آهن، این زیر بخش دارای مزایای متعددی برای حمل این نوع کالاها می باشد. به طور مشخص ، بازارهای اصلی حمل بار در آلمان شامل فلزات، سنگ آهن ، کک، زغال سنگ، محصولات شیمیایی و تجهیزات حمل و نقلی می باشد. (برای دیدن جزئیات به جدول ۳ مراجعه شود).

همانطور که در جدول ۳ دیده می شود ، از سال ۲۰۰۹ روند نسبتاً مثبت حجم حمل و نقل ، (که با توجه به بهبود نسبی پس از بحران اقتصادی حاصل شده بود)، نمی توانست برای بیشتر طبقات محصولات کلیدی سال ۲۰۱۳ حاصل شود. در عوض، بهبود مقادیر بار حمل شده توسط ریل، برای طبقات محصولات خاص به شدت متفاوت است. بیشترین طبقه ی محصول حمل شده، "مواد فلزی" با میزان حمل تقریباً ۶۱ میلیون تن در سال ۲۰۱۳ می باشد. پس از کاهش چشمگیر میزان حمل در سال ۲۰۱۲ نسبت به سالهای قبل، مقایسه ی تناژ سال ۲۰۱۳ با سال قبل، باز هم نشانگر کاهش ۵,۱ درصدی می باشد. به طور کلی، مجموع مقادیر حمل شده در این طبقه بندی محمولات، همچنان زیر سطح قبل از بحران سال ۲۰۰۸ باقی مانده است. روند مشابهی هم برای سنگ آهن، محصولات معدنی و شیمیایی قابل مشاهده است. برای سایر طبقات محمولات، تحولات مثبت ناچیزی را می توان مشاهده کرد. هرچند این موضوع ممکن است عمدتاً ناشی از بیشتر شدن تعداد شرکت های خصوصی در آمارها باشد. تنها طبقه محمولاتی که شاهد رشد پایدار در سال های گذشته بوده، زغال سنگ و زغال سنگ قهوه ای می باشد.

جدول ۳: مقادیر حمل شده طی سالهای ۲۰۰۸-۲۰۱۲ به تفکیک محصولات (بر حسب ۱۰۰۰ تن)

سال	زغال سنگ ، زغال سنگ قهوه ای ، نفت خام و گاز طبیعی	سنگ آهن و سایر مواد معدنی	تجهیزات حمل و نقل	کک و محصولات نفتی تصفیه شده	محصولات شیمیایی	سایر مواد معدنی غیر فلزی	فلزات
۲۰۰۸	۳۵،۱۹۵	۵۳،۷۰۴	۹،۳۱۲	۵۰،۸۰۷	۲۹،۱۵۳	۱۱،۱۰۹	۶۶،۰۱۴
۲۰۰۹	۲۸،۱۶۱	۴۵،۲۰۷	۷،۸۴۲	۵۰،۹۷۷	۲۶،۳۲۹	۱۱،۶۸۴	۴۵،۱۹۴
۲۰۱۰	۳۲،۶۰۴	۵۰،۱۳۴	۹،۶۱۲	۵۲،۰۹۷	۳۰،۱۱۹	۱۱،۲۰۴	۶۲،۳۱۹
۲۰۱۱	۳۴،۷۱۶	۵۷،۷۸۷	۱۰،۱۰۲	۴۹،۹۷۴	۳۰،۶۰۳	۱۱،۳۷۰	۶۷،۶۹۳
۲۰۱۲	۴۰،۹۵۶	۵۲،۶۰۳	۱۲،۶۸۷	۴۳،۲۲۳	۳۲،۰۴۱	۱۰،۷۶۸	۶۴،۲۳۸
*۲۰۱۳	۴۳،۵۶۸	۵۱،۶۵۹	۱۲،۸۶۶	۴۶،۸۱۸	۳۰،۵۱۴	۱۱،۲۶۴	۶۱،۰۲۳

منبع : اداره آمار فدرال آلمان در سالهای ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴

\*شامل اطلاعات شرکت های خصوصی اضافه شده به جمع شرکتهاست. بنابراین داده های گزارش شده به یک گروه مشابه از شرکت هایی که در سال های قبل هم مشاهده می شدند، معطوف نمی شود.

روندهای مشابهی برای عملکرد حمل و نقل قابل مشاهده است. در حالی که از سال ۲۰۰۹ عملکرد حمل و نقل برای زغال سنگ و محصولات شیمیایی افزایش یافته است، سایر بازارهای کلیدی حمل بار یا شاهد پیشرفت مثبت بسیار اندک (که همان هم ممکن است به دلیل اضافه شدن تعداد شرکت های خصوصی) بوده و یا اینکه دستخوش روند نزولی نسبت به سال ۲۰۱۲ گردیده اند. بیشترین کاهش نیز با میزان ۵،۳ درصد در سال ۲۰۱۳ برای فلزات و محصولات فلزی نسبت به سال ۲۰۱۲ بوده که کاهش چشمگیر دیگری درمقایسه سال های گذشته می باشد. جدول ۴ مروری کلی درمورد بازار کالاهای کلیدی ارائه می دهد.



جدول ۴: عملکرد حمل بار ۲۰۰۸-۲۰۱۲ به تفکیک محصولات (بر حسب میلیون تن کیلومتر)

سال	زغال سنگ ، زغال سنگ قهوه ای ، نفت خام و گاز طبیعی	سنگ آهن و سایر مواد معدنی	تجهیزات حمل و نقل	کک و محصولات نفتی تصفیه شده	محصولات شیمیایی	سایر مواد معدنی غیر فلزی	فلزات
۲۰۰۸	۶،۰۷۰	۱۲،۳۹۲	۴،۴۲۲	۱۳،۱۲۴	۹،۵۴۴	۲،۵۸۲	۱۵،۵۶۸
۲۰۰۹	۵،۲۵۲	۱۰،۰۵۵	۳،۵۹۴	۱۱،۴۸۶	۷،۸۱۷	۲،۷۴۶	۱۰،۳۰۹
۲۰۱۰	۵،۴۵۳	۱۱،۰۹۶	۴،۳۸۱	۱۱،۶۷۵	۹،۱۶۵	۲،۴۰۴	۱۳،۰۸۳
۲۰۱۱	۶،۲۸۵	۱۳،۰۸۰	۴،۶۵۴	۱۱،۰۹۲	۹،۶۵۵	۲،۴۱۶	۱۴،۳۶۲
۲۰۱۲	۶،۸۴۹	۱۲،۳۰۲	۵،۲۹۸	۱۰،۴۴۲	۹،۹۸۵	۲،۴۴۷	۱۳،۰۸۱
*۲۰۱۳	۷،۴۶۶	۱۲،۵۸۴	۵،۲۵۵	۱۰،۸۱۹	۹،۷۴۷	۲،۵۱۷	۱۲،۳۹۲

منبع: اداره آمار فدرال آلمان در سالهای ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴

\*شامل اطلاعات شرکت های خصوصی اضافه شده به جمع شرکتهاست. بنابراین داده های گزارش شده به یک گروه مشابه از شرکت هایی که در سال های قبل هم مشاهده می شدند، معطوف نمی شود.

در این جدول، تفاوت عمده ی نشان داده شده بین طبقات مختلف محصولات ناشی از این است که بعضی از انواع محصولات معمولاً به عنوان قطار کامل یا قطار-بلاک<sup>۲</sup> ارسال می شوند، درحالی که سایر آنها معمولاً قسمتی از حمل تک واگنه<sup>۳</sup> می باشند. از این دیدگاه می توان نتیجه گرفت حمل بار تک واگنه در سال های گذشته به نسبت حمل بار حسب قطار-بلاک به شدت کاهش یافته است. درحالی که فلزات و سنگ آهن که معمولاً به صورت تک واگنه حمل می شوند، شاهد کاهش میزان حمل و عملکرد بوده اند، در همان حال حمل زغال سنگ و زغال سنگ قهوه ای، بهبود نسبتاً مثبتی را حسب حمل قطار-بلاک نشان می دهد. (دویچه بان - ۲۰۱۳)

<sup>۲</sup> Trainloads یا block trains بارهای قطار محور: تمامی واگن های قطار کالایی مشابه را از مبدأ مشابه به مقصد مشابه و بدون تغییر در سازمان قطار در طول مسیر حمل می کنند.

<sup>۳</sup> Single wagonload traffic واگن محور: قطارها متشکل از انواع واگن ها با محمولات و مبادی و مقاصد متفاوت تشکیل و اعزام می شوند.

## ۲,۳ تقاضای در حال افزایش برای حمل و نقل میان وجهی

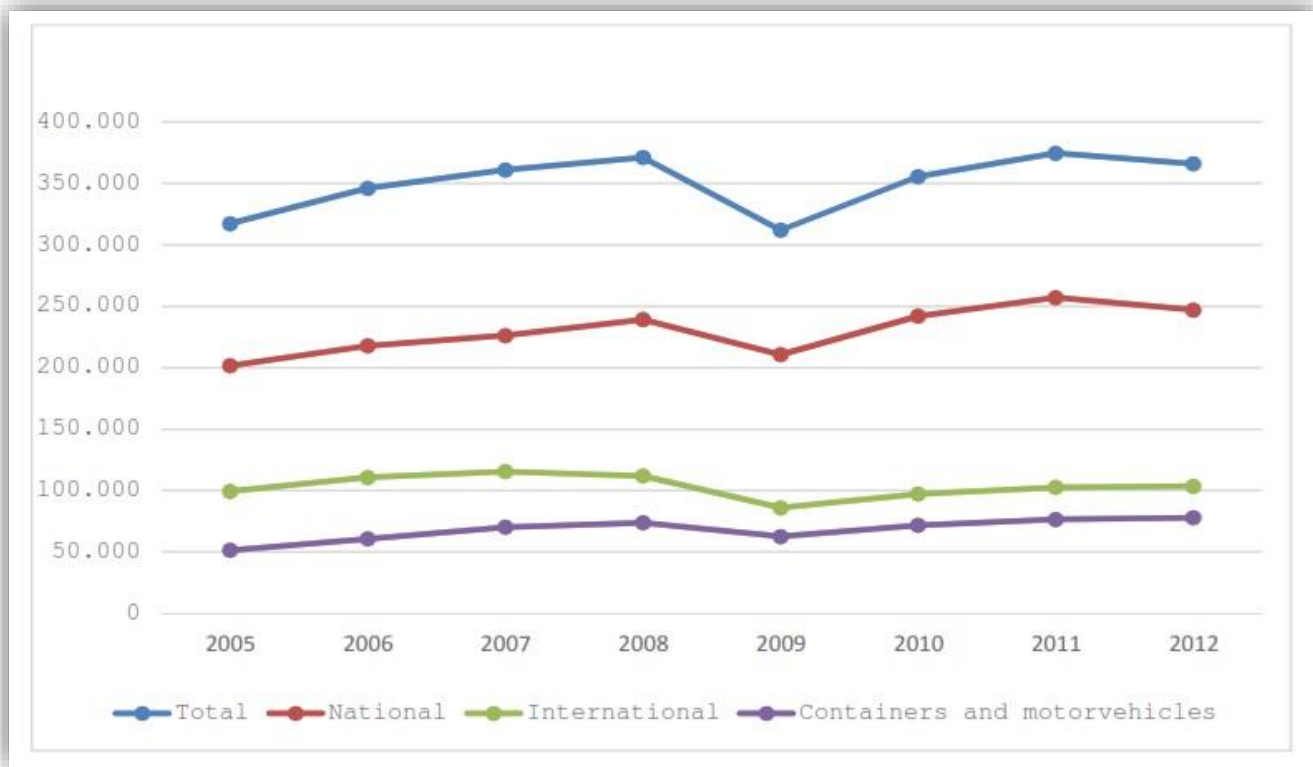
در حالی که طی سالهای گذشته تقاضا در بازارهای سنتی کاهش یافته و فشار زیادی را بر ترافیک حمل بار تک واگنه وارد کرده است، اهمیت حمل و نقل میان وجهی برای بارهای ریلی در دهه ی گذشته افزایش یافته است. (اداره آمار فدرال آلمان سال ۲۰۱۳) به طور کلی حمل و نقل میان وجهی (یا حمل و نقل ترکیبی) نوعی از سیستم حمل و نقلی است "که در آن حداقل دو شیوه ی مختلف حمل و نقل در زنجیره حمل در به در استفاده می شود." (کمیسیون اروپا، ۱۹۹۷). یک ویژگی مشخص حمل و نقل میان وجهی، واحد سازی کالاها می باشد. به گونه ای که واحدهای حمل و نقلی، در تمامی طول زنجیره ی تامین جابجا می شوند. این واحدهای حمل و نقل می توانند کانتینرها، تریلرهای کوچک یا کامیون ها باشند.

به طور ویژه کانتینرها، برای یک ارسال سریع و ساده مناسب اند و عملیات انتقال حمل جاده ای به حمل ریلی، رودخانه ای و دریایی را بسیار ساده می کنند. در آلمان بین سال های ۲۰۰۵-۲۰۱۰ عملکرد حمل بار ریلی توسط کانتینر بیش از ۳۳٪ رشد داشته است. (BMVBS, 2012)

شکل ۱ با نگاهی کلی، حجم بار حمل شده از سال ۲۰۰۵ توسط حمل و نقل میان وجهی را در مقایسه با کل بار حمل شده ریلی ارائه می دهد. حمل و نقل میان وجهی در قالب (خط آبی) نشان داده شده که خود به دو بخش بار ملی (قرمز) و بار بین المللی (سبز) تقسیم شده است. خط بنفش نشان دهنده ی حمل و نقل ترکیبی است. در حالی که حمل و نقل میان وجهی هنوز در سطح نسبتا پایینی قرار دارد، اما شکل مزبور نشان می دهد که این نوع حمل از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ با قدرت بیرون آمده است. حمل و نقل ریلی میان وجهی ما بین سالهای ۲۰۰۹ الی ۲۰۱۱، تقریبا تا ۲۰٪ افزایش داشته است. حتی در همان حال که مجموع حمل بار ریلی در سال های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ کاهش داشته، همچنان این نوع حمل شاهد رشد بوده است.

حمل و نقل میان وجهی نسبت به حمل و نقل سنتی بار دارای مزایای اختصاصی به ویژه از منظر زیست محیطی است. به همین دلیل احتمال دارد که نقش آن در سال های آینده به عنوان بخشی از سیاست "گذار انرژی" آلمان همچنان روبه رشد باشد. وزارت حمل و نقل آلمان تخمین می زند که مصرف انرژی در یک زنجیره ی حمل و نقل میان وجهی می تواند در مقایسه با حمل و نقل جاده ای تا یک سوم کاهش یابد (BMVBS, 2010). علاوه بر این وزارت حمل و نقل انتظار دارد که حمل و نقل میان وجهی تا سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۲۰٪ رشد داشته باشد و آن را به عنوان یک متغیر کلیدی در سیاست های حمل و نقل در نظر می گیرد. (BMVBS, 2012).

شکل ۱: حجم حمل و نقل میان وجهی ریلی طی ۲۰۰۵-۲۰۱۲ برحسب ۱۰۰۰ تن



منبع: اداره آمار فدرال آلمان

برای ارتقاء بیشتر بهره برداری از پتانسیل های راه آهن در حمل و نقل میان وجهی، آژانس محیط زیست آلمان (UBA، ۲۰۱۰) تعدادی از اصلاحات ضروری را مشخص می کند. اول و مهمتر از همه اینست که زمان لازم برای جابجایی کالا باید کاهش یابد، زیرا در این بخش از حمل و نقل، تاخیرها مانع بزرگی را بر سر راه جذابیت راه آهن ایجاد می کند. بر مبنای نظر آژانس محیط زیست آلمان (۲۰۱۰-ص ۲۳-۲۴) ایجاد شبکه های غیرمتمرکزتر پایانه ها یا جابجایی خودکارتر می تواند جذابیت راه آهن در حمل و نقل میان وجهی را به طور چشمگیری افزایش دهد.

همچنین حمل و نقل بار ریلی در برقراری ارتباط بندرهای دریایی با مناطق داخلی و ساحلی نقش مهمی دارد، چرا که قادر به بارگیری مقادیر انبوهی از کالاهای بسته بندی شده هستند. بنابراین حمل و نقل باری ریلی در آلمان به دلیل داشتن شبکه ی ریلی فشرده و گسترده، دارای مزیت راهبردی است. این مزیت، منجر به افزایش سهم بازار بنادر هامبورگ و برمن در آلمان در مقایسه با نزدیکترین رقیب آنها یعنی روتردام هلند شده است. (Fis, 2013) برای افزایش کیفیت و تجمیع حمل و نقل، همکاری بین بنادر، شرکت های حمل بار ریلی و

نمایندگان حمل و نقل دریایی به وجود آمده است: طبق گفته مسئولان بندر هامبورگ (۲۰۰۷)، یک مقاله ی مشترک با همکاری اپراتور شبکه ی ریلی آلمان (دویچه بان) DB Netz AG منتشر شده که گزینه های سرمایه گذاری آینده را برای شبکه های حمل و نقل معرفی می کند و در آن افزایش قابل ملاحظه ای در حمل و نقل میان وجهی تا سال ۲۰۱۵ برآورد شده است.

### ۳. بخش عرضه : رقابت داخلی و میان وجهی

راه آهن دومین شیوه ی مهم حمل و نقلی بار در آلمان می باشد. با این حال فقط نزدیک به یک سوم حجم کالای حمل شده توسط حمل جاده ای (که بزرگترین بازار حمل کالا) در سال ۲۰۱۳ بوده است را تشکیل می دهد. حمل جاده ای همچنان بر بازار حمل و نقل مسلط است و این موضوع یک چالش کلیدی آتی در زمینه ی حمل و نقل میان وجهی برای افزایش قدرت زیربخش ریلی در رقابت با حمل جاده ای خواهد بود .

در بازار حمل بار ریلی نیز دویچه بان به کمک شرکت خود (DB Schenker Rail)، تقریباً دو سوم بازار ریلی را در دست دارد. با اینحال شرکت های تازه وارد و رقبای کوچک توانسته اند که سهم بازار خود را از زمان آغاز فرآیند آزادسازی ، به طور پیوسته افزایش دهند. این پیشرفت مثبت تا حدودی نتیجه ی تغییر در ساختار تقاضای حمل بار ریلی می باشد که در بالا ترسیم گردیده است: در حالی که راه آهن موجود (دولتی) به طور سنتی تأمین کننده ی انحصاری ترافیک پیچیده ی تک واگنه است ، شرکت های حمل و نقل ریلی، به طور مسلط در بخش حمل و نقل میان وجهی و حمل قطار- بلاک فعال گردیده اند. توسعه ی حمل بار ریلی در آینده به چگونگی سازگاری شرکت های خصوصی با تقاضاها و محیط های در حال تغییر ، بستگی خواهد داشت. در حال حاضر، راهبرد انتخاب و تمرکز بر بازار خاص توسط شرکت های خصوصی نشان داده که در ترویج رقابت درون بازار، موفق بوده است.

#### ۳,۱ فشار سنگین رقابت میان وجهی

بعد از تغییرات منفی اندک که به دلیل کندی چرخه ی کسب و کار در سال ۲۰۱۲ رخ داد، مجموع حمل و نقل بار در سال ۲۰۱۳ به طور خیلی جزئی افزایش یافت. روی هم رفته ، حجم حمل و نقل درمقایسه با سال ۲۰۱۲ تا ۰,۷٪ افزایش یافت، هرچند که بازهم زیر سطح حمل سال ۲۰۱۱ باقی ماند. درحالی که حمل جاده ای با رشد تنها ۱,۶٪ همچنان شیوه ی حمل و نقلی غالب کشور باقی مانده، در همان حال راه آهن شاهد افزایش ۲,۱ درصدی

۴ لازم به ذکر است که این ارقام تنها شامل کامیون های ملی می شوند و تعداد زیاد کامیون های خارجی محاسبه نشده است.

بوده است. در سه ماهه ی اول سال ۲۰۱۴ یک روند مداوم رشد مثبت نشان داده شده است: طی سه ماهه ی اول سال ۲۰۱۴، مجموعاً ۹۲ میلیون تن بار توسط راه آهن حمل شده که نشان دهنده ی رشد ۴,۴ درصدی در مقایسه با سه ماهه ی اول سال ۲۰۱۳ می باشد. این بدان معنی است که از سال ۲۰۱۱ تاکنون بیشترین رشد حجم بار حمل شده در سه ماهه ی اول سال (به میزان +۱۰,۶٪)<sup>۵</sup> می باشد.

جدول ۵: عملکرد حمل و نقل آلمان به تفکیک شیوه ی حمل و نقل طی ۲۰۱۱-۲۰۱۳ (بر حسب میلیون<sup>۶</sup> تن - کیلومتر)

۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	
۱۱۲,۶۱۳	۱۱۰,۰۶۵	۱۱۳,۳۱۷	ریلی
۳۰۵,۷۸۱	۳۰۷,۱۰۶	۳۲۳,۸۴۸	جاده ای
۱۸,۱۸۰	۱۶,۲۰۷	۱۵,۶۲۳	لوله ای
۶۰,۰۷۰	۵۸,۴۸۸	۵۵,۰۲۷	آب های داخلی
۴۹۶,۶۴۴	۴۹۱,۸۶۶	۵۰۷,۸۱۵	مجموع

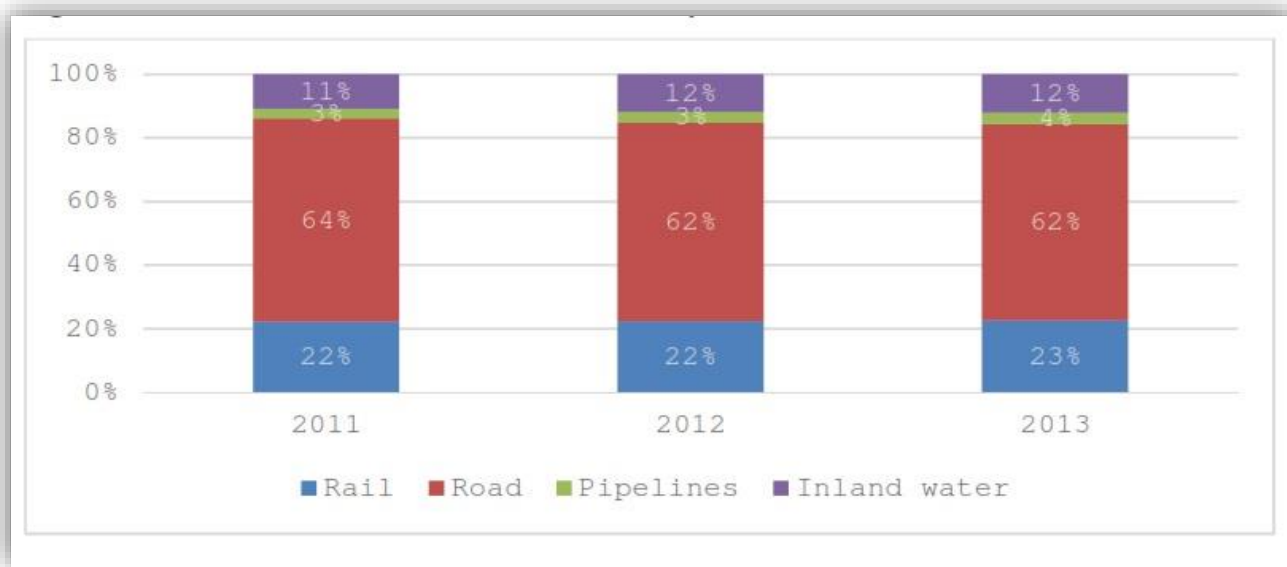
منبع: اداره آمار فدرال آلمان

شکل ۲ سهم بازار تمامی شیوه های اصلی حمل و نقل را بین سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳ نشان می دهد. در طول این مدت سهم بازار راه آهن با یک روند مثبت جزئی، نسبتاً ثابت باقی مانده است. طی دو دهه ی اخیر، شیوه ی حمل و نقل غالب برای حمل کالا، حمل جاده ای بوده است. این تسلط بدون تاثیر پذیری از ارائه ی تعرفه ی وسایل نقلیه سنگین در سال ۲۰۰۵، همچنان باقی مانده است. در حقیقت هیچ تاثیر مثبت قابل توجهی از اعمال تعرفه به تفکیک وجوه حمل و نقل ریلی مشاهده نشد.

<sup>۵</sup> به مجله شماره ۱۹۶ اداره آمار فدرال که در تاریخ ۴ ژوئن ۲۰۱۴ منتشر شده مراجعه کنید. مجدداً توجه داشته باشید که شامل آمار کامیون های خارجی نمی باشد.

<sup>۶</sup> در نسخه اصلی گزارش اعداد بر حسب "میلیارد تن-کیلومتر" بوده که بعد از چک کردن منبع اصلی آمار متوجه شدیم این آمار بر حسب "میلیون تن-کیلومتر" می باشد.

شکل ۲: سهم بازار شیوه های اصلی حمل و نقل بین سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳



منبع: محاسبات نگارنده، اداره آمار فدرال آلمان، ۲۰۱۴

نگاه دقیق تر به حمل و نقل بار ریلی نشان می دهد که در سال ۲۰۱۳ اکثر کالاها یعنی حدود ۶۶٪ حجم بار، در داخل کشور حمل می شود. در جدول ۶ خلاصه ای از پیشرفت مقادیر بار حمل شده توسط ریل از سال ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۳ نشان داده شده است. اگرچه در سال های اخیر سهم حمل و نقل داخلی کاهش یافته، اما بین سال های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۱ با سرعت زیادی در حال رشد بوده است. توجه به آن نیز نرخ رشد قوی تر اقتصادی آلمان نسبت به کشورهای همسایه اش پس از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ بوده است. البته این رشد قوی اقتصادی برای سال های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ ادامه پیدا نکرد. در سال ۲۰۱۲ حجم حمل و نقل داخلی کاهش یافت و دوباره در ۲۰۱۳ رشد نمود، اگرچه همچنان کمتر از سطح سال ۲۰۱۱ باقی ماند. در مقابل آن، حمل و نقل بین المللی (به ویژه امور تخلیه و حمل ترانزیت)، دوباره سرعت یافت.

جدول ۶: حجم حمل و نقل بر حسب عوامل اصلی ترافیکی ۱۹۹۱-۲۰۱۲ (بر حسب ۱۰۰۰ تن)

سال	مجموع	حمل و نقل ملی	مجموع حمل و نقل بین المللی	بارگیری حمل و نقل بین المللی	تخلیه حمل و نقل بین المللی	ترانزیت
۱۹۹۱	۴۱۵،۵۰۰	۳۲۹،۰۰۰	۷۸،۹۰۰	۴۰،۴۰۰	۳۸،۵۰۰	۷،۶۰۰
۱۹۹۵	۳۳۳،۱۰۰	۲۴۷،۸۰۰	۷۶،۷۰۰	۳۲،۹۰۰	۴۳،۸۰۰	۸،۶۰۰
۲۰۰۰	۲۹۹،۱۰۰	۱۹۸،۶۰۰	۹۰،۰۰۰	۴۲،۳۰۰	۴۷،۷۰۰	۱۰،۵۰۰
۲۰۰۵	۳۱۷،۲۹۴	۲۰۱،۷۲۵	۹۹،۳۴۴	۴۸،۲۲۰	۵۱،۱۲۴	۱۶،۲۲۵
۲۰۰۶	۳۴۶،۱۱۸	۲۱۷،۸۹۰	۱۱۰،۷۷۵	۵۴،۶۲۸	۵۶،۱۵۷	۱۷،۴۵۴
۲۰۰۷	۳۶۱،۱۱۶	۲۲۶،۳۰۷	۱۱۵،۵۲۶	۵۶،۴۲۵	۵۹،۱۰۱	۱۹،۲۸۳
۲۰۰۸	۳۷۱،۲۹۸	۲۳۹،۲۶۶	۱۱۱،۸۸۹	۵۴،۳۳۶	۵۷،۵۵۳	۱۰،۱۴۳
۲۰۰۹	۳۱۲،۰۸۷	۲۱۰،۷۲۲	۸۶،۰۰۹	۴۱،۷۷۹	۴۴،۲۳۱	۱۵،۳۵۶
۲۰۱۰	۳۵۵،۷۱۵	۲۴۲،۰۷۳	۹۷،۲۰۶	۴۵،۱۱۷	۵۲،۰۸۹	۱۶،۴۳۷
۲۰۱۱	۳۷۴،۷۳۷	۲۵۷،۲۰۲	۱۰۲،۵۷۹	۴۶،۲۵۶	۵۶،۳۲۳	۱۴،۹۵۷
۲۰۱۲	۳۶۶،۱۴۰	۲۴۷،۱۱۷	۱۰۳،۵۱۲	۴۵،۲۸۶	۵۸،۲۲۶	۱۵،۵۱۲
۲۰۱۳	۳۷۳،۷۳۸	۲۴۷،۴۷۲	۱۰۸،۴۴۹	۴۵،۵۳۰	۶۲،۹۱۹	۱۷،۸۱۷

منبع: اداره آمار فدرال آلمان سال ۲۰۱۴

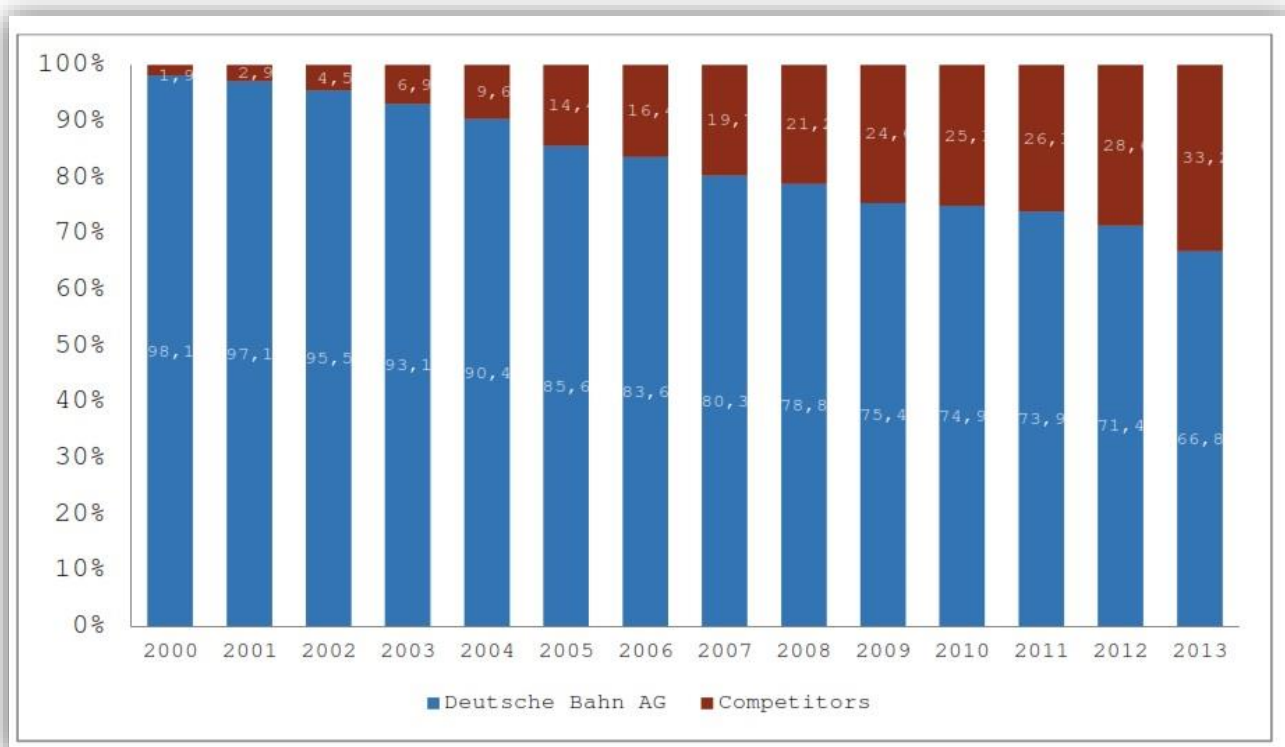
نتایج ارائه شده ی بالا نشان می دهد که حمل و نقل بار ریلی در سال های اخیر، روند مثبت با شیب اندک داشته است. با این وجود طی همین دوره نسبت به حمل جاده ای رشد سریع تری داشته است. داده های اخیر (مربوط به سال ۲۰۱۴) نشان می دهد که این روند مثبت را می توان پایدار نگهداشت. از سوی دیگر به وضوح قابل مشاهده است که حمل و نقل ریلی تا رقابت جدی در برابر تسلط حمل جاده ای، فاصله ی زیادی دارد. به نظر می رسد که در رقابت با حمل و نقل جاده ای، یک مشکل خاص برای زیر بخش ریلی این باشد که در زمینه های مفاهیم انعطاف پذیری در برابر مشتریان و به موقع انجام دادن عملیات حمل و نقل ناتوان است. بنا به نظر دویچه بان در سال ۲۰۱۴، تنها حمل و نقل تک واگنه، که ستون فقرات راه آهن باری آلمان را تشکیل می دهد، حقیقتاً مناسب پیشنهاد دادن به مشتریان برای جایگزینی حمل و نقل جاده ای باشد. با اینحال هزینه های عملیاتی این شیوه ی پیچیده حمل و نقل بالا است و ممکن است نیاز به همکاری چند شرکت باشد تا مجموعاً بتوانند تمامی زنجیره ی حمل و نقل را به مشتریان ارائه دهند .



### ۳،۲ توسعه ی بیشتر رقابت میان وجهی

آزادسازی بازار ریلی منجر به افزایش فعالیت در بخش ریلی آلمان به ویژه در بازار بار ریلی شده است. در سال ۲۰۱۳، ۲۸۹ شرکت اپراتوری ریلی مجوز فعالیت در آلمان را گرفتند.<sup>۷</sup> شکل ۳ نشانگر توسعه ی سهم بازار شرکت های تازه وارد به زیربخش ریلی باری می باشد. شرکت دویچه بان (دولتی) همراه با شرکت تابعه ی شنکر، هنوز بزرگترین سهم از بازار باری ریلی با حدود ۶۶،۸٪ را داراست. همانطور که در شکل نشان داده شده، شرکت های خصوصی توانسته اند سهم بازار خود را از ۱،۹٪ در سال ۲۰۰۰ به ۳۳،۲٪ در سال ۲۰۱۳ برسانند. این پیشرفت نشان می دهد که تلاش برای ترویج رقابت در بخش باری ریلی (از نظر تعداد رقبا و سهم بازار)، با موفقیت همراه بوده است.

شکل ۳: سهم بازار (عملکرد حمل و نقل) شرکت دویچه بان و سایر رقبا در بازار حمل بار ریلی آلمان ۲۰۰۰-۲۰۱۳



منبع: موفیر (Mofair) ۲۰۱۳، دویچه بان ۲۰۱۳، ۲۰۱۴

<sup>۷</sup> اعداد شامل حمل و نقل بار و مسافر ریلی می باشد. با این حال هنوز هم رقابت در بخش مسافری محدود است و اکثر اپراتورهای ریلی در بخش حمل و نقل بار فعالیت دارند.



علی رغم بحران های اقتصادی و فشارهای مداوم رقابتی سایر شیوه های حمل و نقلی ، شرکت های خصوصی در راستای افزایش سهمشان از بازار، رقابت خود را در برابر شرکت بزرگ دویچه بان، مدیریت کرده اند. این رشد مثبت را می توان به نقل از موفیر (۲۰۱۳) با علل زیر توجیه کرد :

- شرکت دویچه بان شنکر در بازار حمل بار سنتی مانند فلزات و مواد خام ثانویه (که عمدتاً به عنوان بار تک واگنه طبقه بندی می شود)، قوی ترین است. ولی همانطور که در قسمت ۲,۲ عنوان شد ، تقاضای حمل بار ریلی برای این طبقه از محصولات در سالهای ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ رو به کاهش بوده است.
- شرکت های تازه وارد عمدتاً در بخش حمل و نقل میان وجهی فعالیت می کنند. تقاضا در این بازار در دهه ی گذشته بیش از اندازه افزایش یافته است.
- به نظر می آید رقبای کوچکتر در سازمان دهی خود انعطاف پذیری بیشتری دارند و در نتیجه خیلی راحت تر با چرخه ی کسب و کار رو به کندی سازگار می شوند.
- انجام سرمایه گذاری رقبا نسبت به دویچه بان شنکر محدودتر است، زیرا که اکثر ناوگان آنها شامل واگن ها و لوکوموتیوهای از نوع اجاره ای می باشد.

نگاهی دقیق تر به فعالان بازاریشان می دهد که موفق ترین رقبای (جدید) شرکت دویچه بان شنکر، از شرکتهای تابعه ی سایر شرکت های اروپایی هستند. با این وجود همانطور که در جدول ۷ قابل مشاهده است، درحالیکه شرکت دویچه بان در سال ۲۰۱۲، ۷۸,۵ میلیارد تن-کیلومتر بار جابه جا کرده است، بزرگترین رقیب آن "کپترین دوچلند" (Captrain Deutschland) تابعه ی SNCF با ۵,۴ میلیارد تن-کیلومتر در جایگاه دوم قرار دارد. سومین اپراتور بزرگ در آلمان "اف اس ترن ایتالیا" (FS Trenitalia) با عملکرد حمل بار ۳,۸ میلیارد تن-کیلومتر می باشد که خیلی نزدیک به آمار شرکت "اس بی بی کارگو دوچلند" (SBB Cargo Deutschland) که تابعه ی شرکت سوئیسی اس بی بی است، با عملکرد ۳,۸ میلیارد تن-کیلومتر و "راین کارگو" (Rhein Cargo) با عملکرد ۳,۴ میلیارد تن-کیلومتر می باشد. بنابراین از پنج اپراتور ریلی باری بزرگ در آلمان ، چهارتای آنها حداقل تا حدودی، متعلق به شرکت های اصلی ریلی سابق اروپایی می باشند. این شرکت ها در مجموع تقریباً ۹۰٪ از خدمات باری بخش ریلی بازار آلمان را انجام می دهند.

جدول ۷: عملکرد حمل و نقل پنج اپراتور ریلی بزرگ در بخش باری ۲۰۱۲ (میلیارد تن-کیلومتر)

	DB Schenker Rail	Captrain Deutschland (SNCF Geodis)	FS Trenitalia	SBB Cargo Deutschland	RheinCargo
عملکرد حمل و نقل	۷۸,۵	۵,۴	۳,۸	۳,۵	۳,۴

منبع: موفیر، ۲۰۱۳

### ۳,۳ تفاوت های مدل کسب و کار بین شرکت های دولتی و تازه واردین خصوصی

موفقیت رقبای شرکت دویچه بان شنکر عمدتاً به دلیل قدرت آنها در بخش حمل و نقل میان وجهی و حمل به شیوه ی قطار – کامل (block train) می باشد. بخش دولتی در بازارهای حمل بار سنتی، شبکه ی گسترده ای را برای حمل به شیوه ی تک واگن (wagonload) فراهم کرده است که تهیه ی این امکانات برای بخش خصوصی دشوار می باشد. طبق گزارش های موفیر (۲۰۱۳) ورود به این بازار و دسترسی به فرآیندهای تولید دویچه بان بدون مداخله ی نهاد تنظیم مقررات به سختی واقعی است.

جدول ۸ نشان دهنده تنوع خدمات ارائه شده توسط دویچه بان شنکر و رقبای آن (در رابطه ی با قسمتهای معین شده طبق طبقه بندی NST-2007) است. راه آهن دویچه بان شنکر فعال ترین شرکت در زمینه ی حمل بار تک واگنه است و در نتیجه به طور نسبی وابسته به انواع محصولاتی است که با این شیوه حمل می شوند (مانند فلزات، مواد خام ثانویه و مواد شیمیایی). به گفته ی کمیسیون انحصارات آلمان، بخش حمل تک واگنه، اگرچه نزدیک به ۷۰٪ بازار حمل بار ریلی آلمان را تشکیل می دهد، ولی فاقد مشخصه ی رقابتی موثر است. برآوردهای دیگر نشان می دهد که بارهای تک واگنه یک بخش خیلی کوچکتر اما بسیار مهم در بخش باری راه آهن آلمان را تشکیل می دهد.

نتایج اولیه ی یک مطالعه انجام شده توسط کمیسیون اروپا، سهم بازار حمل کالاهای تک واگنه را ۴۰٪ نشان می دهد.<sup>۸</sup> ممکن است دلایل چندگانه ای برای ضعف رقابت موثر در این بخش وجود داشته باشد: حمل بار تک واگنه به سیستم پیچیده ای برای مانور و اعزام نیاز دارد که لازمه ی آن شبکه ی فشرده و پرهزینه زیرساخت و ناوگان است تا قادر به ارائه ی خدمات در زمانی معقول باشد.

<sup>۸</sup> به عنوان مثال یک خلاصه ای از وضعیت کنونی از تجزیه و تحلیل EC بر روی بارهای واگن-محور در سایت <http://www.dvz.de/rubriken/schiene/single-view/nachricht/rettungsplan-fuer-einzelwagen.html> موجود است.

جدول ۸: مجموعه کالاهای متنوع حمل شده توسط پنج شرکت برتر اپراتور بار در سال ۲۰۱۲

نوع کالا	DB Schenker Rail		Captrain Deutschland (SNCF Geodis)		FS Trenitalia		SBB Cargo Deutschland		RheinCargo	
	قطار- بلاک	تک واگنی	قطار- بلاک	تک واگنی	قطار- بلاک	تک واگنی	قطار- بلاک	تک واگنی	قطار-بلاک	تک واگنی
زغال سنگ و زغال سنگ قهوه ای، نفت خام و گاز طبیعی	✓	-	✓	-	-	-	✓	-		✓
سنگ آهن و سایر مواد معدنی	✓	-	✓	✓	-	-	-	-		-
محصولات غذایی، نوشابه ها و تنباکو	-	✓	-	✓	✓	✓	-	✓		-
محصولات چوبی: کاغذ و محصولات کاغذی	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		-
کک و محصولات نفتی فرآوری شده	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
محصولات شیمیایی و غیره	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓		✓
سایر محصولات معدنی غیر فلزی	-	✓	-	-	✓	✓	✓	✓		✓
فلزات پایه: محصولات فلزی ساخته شده	-	✓	-	✓	-	-	✓	-		✓
تجهیزات حمل و نقلی	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓		✓
مواد خام ثانویه	-	✓	-	✓	-	✓	-	✓		-
تجهیزات مورد استفاده در حمل کالا	-	✓	-	✓	-	✓	-	-		-
کالاهای غیرقابل شناسایی	-	-	-	✓	-	-	-	✓		-

منبع: دویچه بان، ترن ایتالیا، اداره آمار فدرال، کپ ترین، اس بی بی کارگو، سال ۲۰۱۳

برای راین کارگو اطلاعات جداگانه ای در مورد بارهای تک واگنه و قطار-بلاک وجود نداشته است.

افزایش سهم بازار شرکت های رقیب با عواقب بحران های اقتصادی (از سال ۲۰۰۸ تا کنون) مصادف شده است. به ویژه اینکه، کاهش تقاضا برای زغال سنگ و صنایع فلزی نیز به روند کاهشی حمل و نقل تک واگنه توسط شرکت دویچه بان شنکر افزود. مدل کسب و کار شرکت های رقیب بر حمل و نقل میان وجهی متمرکز شده است. بنابراین به نظر می رسد که در آینده سهم بازار بیشتری را به دست آورند. شرکت دولتی دویچه بان شنکر در سال ۲۰۱۲ به این محیط در حال تغییر حمل بار ریلی با پیاده سازی راهبرد "شبکه ریلی" (Netzwerkbahn) واکنش نشان داده است. در مدل کسب و کار جدید، قصد بر اینست که با استفاده از همان برنامه ریزی یکپارچه، رزرو سازی و منطق کنترلی، شیوه قطار-بلاک موجود با حمل تک واگنه تجمیع شود. هدف این مدل راهبردی کسب و کار نیز ممانعت از حمل و نقل تک واگنه در مراحل اولیه زنجیره حمل و نقل است تا بعداً بتوان محموله را بدون ترانشیپ در مسافت طولانی تری جا به جا نمود. (دویچه بان شنکر ۲۰۱۳) با راهبرد "شبکه ریلی"، در واقع دویچه بان شنکر ایجاد تغییر در تقاضای حمل بار توسط راه آهن آلمان را تأیید کرده و به محیط جدید واکنش نشان داده است. به منظور تطبیق حمل بار تک واگنه با حمل بار بین المللی در حال افزایش، شبکه ی XRail توسط چند شرکت اروپایی (CD Cargo, CFL Cargo, DB Schenker Rail, Green Cargo, Rail Cargo Austria, SNCB Logistics and SBB Cargo) راه اندازی شده است. با توجه به آمار دویچه بان (۲۰۱۴) ایکس ریل، یک سیستم رزرو کردن با ظرفیت مشترک تمامی شرکتهای را برای رزرو کردن مشتریان راه اندازی می کند. اگر اجرای چنین سیستمی موفقیت آمیز باشد می تواند انعطاف پذیری و قابلیت اطمینان حمل بار ریلی را به طور گسترده ای افزایش دهد.

از آنجایی که این فرآیندها هنوز در مراحل ابتدایی هستند، ارزیابی دقیق این که آیا آنها به نحوی مدیریت خواهند شد که حمل بار تک واگنه را تقویت می کنند و جذابیت راه آهن را در مقایسه با جاده افزایش می دهند، سخت خواهد بود، و اگر اینطور باشد چگونه بر موقعیت بازار دویچه بان شنکر اثر خواهند گذارد.

سوالی که وجود دارد این است که آیا باید در حمل بار تک واگنه، رقابت بیشتر تقویت شود؟ درحالیکه چندین موسسه (به عنوان مثال کمیسیون انحصارات) طرفدار چنین تلاشهایی هستند، بقیه آنها پیشنهاد داده اند که این نوع بارها - که معمولاً دارای سود حاشیه ای اندکی هستند - برای ارتقاء رقابت های موثر، نباید در مرکز توجه قرار بگیرند. به نظر می رسد جهت گیری راهبردی شرکت های دولتی و خصوصی از این دیدگاه حمایت می کند، چراکه تقاضا برای حمل بار تک واگنه رو به کاهش نهاده است. بنابراین به جای پیشبرد رقابت در بخش خاصی از بازار، باید در چارچوب مقررات یکسان، زمینه ی فعالیت عادلانه برای همه ی رقبای بازار تضمین شود. تنها زمانی که همه ی شرکت های حمل و نقل ریلی دارای امکانات دسترسی یکسانی باشند، ملاحظات راهبردی تعیین

خواهد کرد که چگونه بازار و حمل بار ریلی به عنوان یک شیوه ی حمل و نقلی، ارتقاء یابد. چگونگی تنظیم مقررات مربوط به موضوع فعالیت عادلانه، در بخش زیر مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است .

## ۴. نقش تنظیم مقررات آتی در حمل بار ریلی

### ۴,۱ چالش های کلیدی در حمل بار ریلی آلمان

تجزیه و تحلیل های بالا در مورد تقاضا برای حمل بار ریلی و رقابت های داخلی و درون بخشی نشان میدهد که در حال حاضر چالش های متعددی برای حمل بار ریلی وجود دارد. برای بهبود جایگاه ریلی در رقابت های بین وجهی، باید عوامل متعددی مورد توجه قرار گرفته و از زوایای مختلفی به آن توجه نمود .

اولاً، محیط در حال تغییر تقاضا برای خدمات ریلی، چالشی برای همه ی شرکت هاست و اپراتورها باید مدل کسب و کار خود را با این موضوع هماهنگ کنند تا در این باره به میزان کافی واکنش نشان دهند. این موضوع مخصوصاً برای شرکت دولتی دویچه بان صادق است که شبکه را برای بارهای تک واگنه اداره می کند و به این دلیل بیشترین میزان تاثیر را از محیط در حال تغییر تقاضا می پذیرد.

و بالاخره، رقابت درون بخشی یکی از عوامل اصلی در رشد مثبت سهم بازار حمل بار ریلی بوده است. شرکت های تازه وارد و مدل های جدید کسب و کار، رقابت درون صنعت را تقویت کرده و به جذاب شدن راه آهن برای مشتریان کمک نموده است. بنابراین اهمیت زیادی دارد که رقابت های درون بخشی بیشتر افزایش یابد و تمام شرکت ها از حق دسترسی و امکانات یکسان برخوردار باشند.

این نکته مستقیماً به چارچوب قوانین نظارتی اشاره دارد : برای ارتقاء رقابت موثر، تنظیم مقررات باید زمینه ی فعالیت برابر را برای همه شرکت کنندگان در بازار تضمین کند. در این مورد در بخش زیر بیشتر توضیح داده شده است.

### ۴,۲ مقررات چگونه می تواند پیشرفت های آتی حمل بار ریلی را حمایت کند

#### ۴,۲,۱ طراحی نهاد مقرراتی موجود

فرآیند آزادسازی بخش ریلی آلمان، توسط بخش اصلاحات راه آهن در سال ۱۹۹۴ صورت گرفته بود . بخش سابقاً انحصاری دولت به دویچه بان انتقال یافت و بازارهای حمل و نقل ریلی هم با اجرای قانون EC/۴۴۰/۹۱ برای

شرکت های تازه وارد گشایش گردید. در اصلاحیه ی دوم سال ۱۹۹۹، با هدف سازماندهی جداسازی مدیریت زیرساخت و خدمات عملیاتی قطارها، دویچه بان به پنج شرکت تابعه ی خود تقسیم شد و این شرکتها تحت سقف هلدینگ دویچه بان سازماندهی شدند. با این وجود دویچه بان عملاً یک شرکت عمودی یکپارچه باقی ماند. اگرچه شرکت هلدینگ مطابق با قوانین خصوصی سازی مجدداً سازماندهی شد، اما دولت فدرال تا به امروز سهامدار عمده ی آن باقیمانده است. در سال ۲۰۰۸، برنامه ی خصوصی سازی قسمتی از این شرکت، ناموفق ماند.

از سال ۲۰۰۶ آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن (BNetzA) مسئول نهاد تنظیم مقررات در زمینه ی تنظیم بخشی بازار ریلی آلمان شده است. بر پایه ی مقررات عمومی راه آهن و مقررات مربوط به زیرساخت های راه آهن، مسئولیت های آن مشخص می شود. وظایف اصلی آن، نظارت و کنترل بر دسترسی غیر تبعیض آمیز تمامی اپراتورهای راه آهن به زیرساخت (از جمله فرایندهای اعطای حق دسترسی به شبکه و امکانات موردنیاز، جداول زمان بندی و حق دسترسی غیر تبعیض آمیز)، تعیین شده است.<sup>۹</sup>

صلاحیت برای تصویب کردن تمامی تغییرات قبلی حق دسترسی، تعیین کننده ی کلیدی مقررات استحقاقی آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA است. به طور کلی صلاحیت های این آژانس BNetzA در رابطه با حق دسترسی، بر پایه ی قسمت ۱۴ پاراگراف ۴ کتاب مقررات عمومی راه آهن AEG تعیین شده است. مدیران زیرساخت درمورد کلیه ی تغییرات حق دسترسی باید اطلاعیه ای را منتشر کنند که قبل از آن آژانس BNetzA آن را بررسی و تایید کرده باشد. با این حال، متأسفانه آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA حق ندارد قوانین حق دسترسی قبلی را تنظیم کند. در عوض، تنها می تواند تأیید کند که آیا تعرفه ی پیشنهاد شده توسط مدیریت زیرساخت، بر پایه اصول و دستورالعمل های تعیین حق دسترسی مطابق با مقررات 22 and 21 EIBV ( Monopolkommission ۲۰۱۳، صفحه ۴۲) می باشد یا خیر.

## ۴,۲,۲ اصلاحات چهارچوب تنظیم مقررات

در ماه می سال ۲۰۱۳، یک طرح پیشنهادی برای قانون جدید تنظیم مقررات راه آهن ERegG به پارلمان آلمان ارائه گردید و مدت کوتاهی پس از آن در اتاق دوم مجلس قانون گذاری آلمان متوقف شد.<sup>۱۰</sup> اصلاحیه پیشنهادی تنظیم مقررات راه آهن با هدف افزایش رقابت و بازدهی زیر بخش راه آهن، به ویژه در مورد دسترسی غیر تبعیض

<sup>۹</sup> برای مشاهده خلاصه ای از وظایف و مسئولیت های اصلی BNetzA در بخش ریلی به مثالی در این آدرس توجه کنید.

[http://www.bundesnetzagentur.de/cln\\_1422/EN/Areas/Rail/AboutUs/aboutus-node.html](http://www.bundesnetzagentur.de/cln_1422/EN/Areas/Rail/AboutUs/aboutus-node.html)

<sup>۱۰</sup> برای جزئیات بیشتر به آدرس زیر مراجعه کنید: <http://www.eurailpress.de/news/politik/single-view/news/bundesrat-eisenbahnregulierungsgesetz-abgelehnt.html>

آمیز به شبکه ی زیرساخت ها ارائه شده بود. بنابراین اصلاحات پیشنهادی شامل معرفی یک طرح مربوط به مقررات سقف قیمت همراه با مقررات قبلی حق دسترسی ، توسعه حقوق دسترسی و همچنین بازسازی ساختار صلاحیت های آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات ، پست و راه آهن (BNetzA) بود. در کل، قانون جدید تنظیم مقررات راه آهن ERegG به منظور ترکیب تمهیدات قانونی موجود AEG و EIBV و تأمین یک طرح تنظیم مقرراتی روشن برای بخش راه آهن در نظر گرفته شده بود.<sup>۱۱</sup> هر چند در حال حاضر، موعد اصلاح چهارچوب تنظیم مقررات در آلمان به پایان رسیده است. معلوم نیست که چگونه اصلاحاتی در آینده ای نزدیک توسط دولت جدید تجدید خواهد شد.

### ۴،۲،۳ تضمین ایجاد زمینه ی رقابت عادلانه و یکسان

همانگونه که در بالا ذکر شد، رقابت درون بخشی در آلمان، به خصوص در مقایسه با بازارهای کشورهای دیگر عضو اتحادیه اروپا، به خوبی پیشرفت داشته است. با در نظر گرفتن شرکت های تازه وارد که با وجود فشارهای رقابتی بیش از ۳۳٪ بازار حمل بار ریلی (به ویژه در قسمت حمل قطار- بلاک و حمل و نقل میان وجهی) را به خود اختصاص داده اند، راه آهن آلمان از زمان آغاز فرآیند دسترسی آزاد تا کنون پیشرفت چشمگیری داشته است. با اینحال رقبای دویچه بان و همچنین موسساتی مانند کمیسیون انحصارات و آژانس شبکه ی فدرال دائما درباره ی موضوعاتی چون دسترسی غیرتبعیض آمیز به امکانات اساسی، اظهار نگرانی کرده اند. از دیدگاه اقتصادی، انگیزه های اعمال تبعیض از ساختار عمودی یکپارچه دویچه بان Deutsche Bahn AG ناشی می شود. در نتیجه کمیسیون انحصارات آلمان و کمیسیون اروپا بارها پیشنهاد داده اند که به طرز روشن تری جدا سازی عمودی زیرساخت ها و خدمات حمل و نقل عملی شود.

آزادسازی زیربخش ریلی باعث جداسازی مالکیت زیرساخت و خدمات ریلی در آلمان نشده است. در عوض دویچه بان هنوز یک شرکت یکپارچه عمودی است که تصدی شبکه ی زیرساخت ها و بهره برداری از شرکت های ریلی در تمامی بخش های فرودست حمل و نقل را بر عهده دارد. بنابراین ، اگرچه در سال ۱۹۹۹ جداسازی عملیاتی و حقوقی بین بخش های مختلف این شرکت دولتی معرفی شد، هنوز دویچه بان مالک شرکت های خدمات حمل و نقلی تابعه (DB Schenker Rail AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG)، مدیریت زیرساخت

<sup>۱۱</sup> EIBV باید به طور کامل لغو شود، یک نسخه اصلاح شده از AEG (به موجب پیشنهاد اصلاح، AEG-E) فقط باید جنبه های فنی امنیتی و صدور گواهینامه، برنامه ریزی زیرساخت ها و صلاحیت های (EBA) Eisenbahn-Bundesamt ، که مسئول پروسه صدور گواهینامه و سازماندهی فنی راه آهن در آلمان است را پوشش دهد. (Monopolkommission، ۲۰۱۳، ص ۱۹).



(DB Netz AG)، تامین کننده ی نیروی کشش (DB Energie GmbH) و اپراتور ایستگاه های مسافری (DB Station&Service AG) است.

بنابراین، نگرانی کلیدی در امر رقابت موثر در بخش راه آهن آلمان، بر موقعیت شرکت دولتی دویچه بان در اعمال تبعیض مقابل سایر رقبای موجود در بخشهای حمل و نقل برای دسترسی به امکانات ضروری نهاده شده است.

رقابت موثر در بازار حمل بار ریلی به شدت وابسته به دسترسی به شبکه ی زیرساخت (نه تنها شبکه ی خطوط بلکه سایر امکانات ضروری مانند ایستگاه ها و زیربنای قبول و اعزام قطارها) می باشد. طبق نظر کمیسیون انحصارات، پیچیدگی خدمات موردنیاز و همچنین عدم شفافیت در طرح های قیمت گذاری، فرصت های تبعیضی گسترده ای را فراهم می کند که رقابت موثر و سالم را کاهش می دهد. (Monopolkommission, 2013 ص ۱۲۴)

بیشتر نگرانی های بیان شده در مورد ساختار حق دسترسی به امکانات ضروری، دسترسی به جریان برق بالاسری و ساختار تأمین شفاف اطلاعات برای تمام شرکت های فعال می باشد. ساختار عمودی یکپارچه ی دویچه بان، انگیزه های متعددی برای شرکت دولتی اصلی ایجاد می کند تا رانت های بالقوه را به نفع شرکت های اپراتور ریلی خودشان انتقال دهند. از آنجایی که هزینه ی دسترسی به زیرساخت و جریان برق بالاسری، بیش از نیمی از کل هزینه های اپراتورهای خدماتی راه آهن را تشکیل می دهد (Monopolkommission ۲۰۱۳، ص ۳۹) تبعیض در دسترسی به شبکه، باعث بروز نگرانی های جدی در رقابت گشته است.<sup>۱۲</sup>

با توجه به این نگرانی ها، نهاد تنظیم مقررات می تواند زمینه ی رقابت یکسان برای همه شرکت های فعال را تضمین کند. تضمین رقابت غیرتبعیضی باید در مرکز توجه آژانس شبکه ی فدرال قرار گیرد. قسمت بخشودگی تنظیم مقررات، اجازه ی تجزیه و تحلیل دقیق طرح های قیمت گذاری، تأمین اطلاعات و دسترسی غیر تبعیض آمیز کلیه ی شرکت ها به خطوط، محوطه ی مانور و غیره را می دهد. مقررات قبلی حق دسترسی زیرساخت ها ERegE-E، به دنبال افزایش قدرت نظارتی آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA می باشد. همانطور که در بالا ذکر شد، تا کنون یک مقررات کامل قبلی حق دسترسی وجود ندارد.<sup>۱۳</sup>

<sup>۱۲</sup> بحث در مورد این سوال هنوز در آلمان ادامه دارد و نگرانی های مربوط به ساختار یکپارچه دویچه بان در بین سهامداران به طور مساوی به اشتراک گذاشته نمی شود. به عنوان مثال، سازمان های برجسته مانند VDV (انجمن شرکت های حمل و نقل آلمان) و یا BDI (فدراسیون صنایع آلمان) رابطه ی مشخصی بین ساختار عمودی و کارایی سیستم های راه آهن مشاهده نمی کنند. به عنوان مثال به به عنوان مثال "Mobilitätsagenda Schienenverkehr" (به زبان آلمانی) BDI صفحه ۷

[www.bdi.eu/download\\_content/InfrastrukturUndLogistik/Mobilitaetsagenda\\_Schienenpapier\\_November\\_2013.p](http://www.bdi.eu/download_content/InfrastrukturUndLogistik/Mobilitaetsagenda_Schienenpapier_November_2013.p) (df) یا VDV "بیانیه رسمی انجمن شرکت های حمل و نقل آلمانی (VDV) در بسته چهارم ریلی اتحادیه اروپا" (<https://www.vdv.de/positionensuche.aspxid=a23719db-847b-47b69ec061fcacc2f8ad&mode=detail>) مراجعه کنید.

<sup>۱۳</sup> مدیریت زیرساخت تعهد کرده است که لیستی از هزینه ها و اظهارات شبکه (از جمله اصول هزینه ای) را برای چک کردن توسط BNetzA (فرآیند: ارسال، چک کردن، گزارشات، چک های شمارنده، تصمیم گیری) ارسال نماید. BNetzA حق دارد با پیشنهاد ارائه شده مخالف باشد. اگر BNetzA اعتراض کند، وضعیت فعلی ادامه دارد، تا زمانی که مدیر زیرساخت پیشنهاد جدیدی را ارائه کند.



آنجایی که محاسبه هزینه های دسترسی، به خصوص در بخش حمل و نقل باری ریلی با این حجم از تنوع حمل و نقل، نسبتاً پیچیده است، باید به آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA صلاحیت نظارت بر مقررات قبلی اعطاء شود تا اعمال غیر تبعیض آمیز حق دسترسی برای همه ی شرکتهای حمل و نقلی تضمین شود. مقررات قبلی حق دسترسی زیرساخت ها ERegG-E شامل گسترش اختیارات آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA می شود و همانند بخش های دیگر نظیر مخابرات و بازار انرژی یک الزام قانونی برای تنظیم مقررات BNetzA معرفی می گردد. (ص ۵۱ کتاب)

در مقررات قبلی حق دسترسی زیرساخت ها ERegG-E، رویکرد ثانوی برای تقویت موقعیت آژانس شبکه ی فدرال برای برق، گاز، مخابرات، پست و راه آهن BNetzA این است که حتی اگر هیچ نقض صریح مفاد قانون هم متصور نباشد، به صراحت اجازه ی نظارت و پرس و جو بر بخش داده شود. به این وسیله، آژانس شبکه ی فدرال BNetzA برای اهداف اطلاعاتی، اجازه ی دسترسی و جمع آوری داده ها و اطلاعات از قسمت مدیریت زیرساخت را خواهد داشت. این صلاحیت به طور خاص می تواند در حل مشکلات کمبود شفافیت و نقص اطلاعات موثر باشد. در حالی که آژانس شبکه ی فدرال BNetzA می تواند موقعیت آگاهانه تری نسبت به نگرانی های رقابتی واقعی و عملیات بازار بدست آورد، در همان حال می تواند یک پایگاه داده از اطلاعات اپراتورهای ریلی تهیه کند تا او را قادر سازد برخی از ضعف های اطلاعاتی که توسط شرکت های تازه وارد مطرح می شوند را رفع کند.

#### ۴,۲,۴ ارتقای کارائی : تنظیم مقررات سقف قیمت<sup>۱۴</sup>

یک رویکرد دیگر برای توسعه ی بیشتر چارچوب نظارتی، معرفی مقرراتی برای تعیین سقف قیمت (مقررات تشویقی) است که یک راه موثر برای اطمینان از سیستم منصفانه قیمت گذاری می باشد. چنین مقرراتی، نگرانی های موجود رقابتی در ارتباط با قیمت گذاری دسترسی را بررسی می کند و به اپراتورهای راه آهن یک چارچوب قابل اعتماد برای کنترل خدمات خود داده و عدم اطمینان درمورد حق دسترسی آینده را کاهش می دهد. ( Bundesnetzagentur ۲۰۰۸، ص ۷۵)

چندین اثر مثبت شناخته شده ی دیگر برای معرفی مقررات سقف قیمت وجود دارد. چهارچوب مقررات موجود برای کاهش هزینه ها، انگیزه ی کافی برای ترغیب مدیران زیرساخت ایجاد نمی کند. ( Monopolkommission ۲۰۱۱، ص ۵۲-۲۰۱۳ ص ۴۷). در مقابل، مقررات سقف قیمت پیشنهاد شده،

<sup>۱۴</sup> مقرراتی که بر مبنای نرخ بازگشت سرمایه میزان سقف درآمد را تعیین می کند

یک مدل پایدار طولانی مدت برای تحقق قابلیت های بازدهی و کاهش هزینه های دسترسی ارائه می دهد. از آنجایی که در یک دوره ی نظارتی، بازدهی حاصله در محاسبات قیمت گذاری همان دوره در نظر گرفته نمی شود، مدیریت زیرساخت انگیزه ی لازم برای افزایش بهره وری و کسب سود بالاتر را دارد.

مقررات سقف قیمت باید بر مبنای خصوصیات ویژه ی هر بازاری که قرار است بر آن اعمال شود، تنظیم گردد. این مطلب برای بخش راه آهن آلمان بدین معنی است که هزینه های کلان عمومی که صرف زیرساخت ها می شود باید در فرمول تنظیم مقررات لحاظ گردد. (Bundesnetzagentur ۲۰۰۸، ص ۷۵). بنابراین در فرمول تنظیمی هزینه های عمومی در سمت "دریافتی ها" وارد می شود.

در رابطه ی با قوانین قبلی حق دسترسی زیرساخت ها ERegG-E موارد پیشنهادی برای انجام اصلاحات چهارچوب مقررات، معرفی مقررات سقف قیمت در شبکه ی ریلی و همینطور ایستگاه های مسافری است. ( کتاب ERegG-E، ص ۳۹) اگر فرآیند سیاست گذاری برای معرفی قوانین قبلی حق دسترسی زیرساخت ها ERegG-E در آینده ای نزدیک تجدید نشود، اجرایی شدن طرح تنظیم مقررات سقف قیمت در بخش راه آهن آلمان نیز همچنان باید در انتظار باقی بماند. صرفاً در چارچوبی شفاف و قابل اعتماد است که می توان پیچیدگی های موجود در محاسبه حق دسترسی را به طور موثر مورد توجه قرار داد.

## ۵. خلاصه و نتیجه گیری

در این مطالعه، روند موجود در بازار حمل بار ریلی در آلمان مورد بررسی قرار گرفته است. ۲۰ سال پس از شروع فرآیند آزادسازی، موقعیت بازار حمل بار ریلی در آلمان نسبتاً مثبت به نظر می آید: در رابطه با رقابت میان وجهی و راه آهن قادر بوده طی سال های گذشته به آرامی سهم بازار خود را افزایش دهد. با توجه به رقابت های درون بخشی، شروع به کار شرکت های خصوصی راه آهن در این بازار موفقیت آمیز بوده و در حال حاضر نیز در حمل حدود یک سوم بار ریلی مشارکت دارند.

با این وجود، تجزیه و تحلیل موقعیت فعلی بازار ریلی آلمان، وجود چالش های گوناگونی را برای حمل بار ریلی نشان می دهد: از یک سو ساختار تقاضا در حال تغییر است. بازار حمل بار سنتی رو به کاهش است و راه آهن باید راهبرد کسب و کار خود را در راستای رفع نیازهای جدید مشتریان تنظیم نماید. در گذشته به نظر می رسید که شرکت های خصوصی در ارائه ی خدمات جدید به مشتریان خود به ویژه در بخش حمل و نقل میان وجهی، تقریباً موفق بوده اند. در مقایسه با فرآیند پیچیده و هزینه بر حمل تک واگنه که عمدتاً توسط شرکت دولتی تابعه ی دویچه بان (شنکر) صورت می گیرد، حمل و نقل میان وجهی پتانسیل های جدید بازار را معرفی می کند. این وظیفه ی تمام شرکت ها خواهد بود که خود را با این محیط در حال تغییر و در نتیجه تقویت راه آهن در حوزه ی رقابت های میان وجهی، تطبیق دهند.

تنظیم مقررات باید چهارچوبی را برای این پیشرفت ها فراهم کند: اول و مهمتر از همه باید زمینه ی فعالیت عادلانه و یکسان را برای تمام شرکت ها تضمین کند. نگرانی هایی در رابطه با قابلیت های تبعیض آمیز موجود، توسط شرکت های خصوصی و نهادهای دولتی مطرح شده است. به خصوص در گذشته نگرانی هایی درباره ی دسترسی تبعیض آمیز به تمام امکانات ضروری مورد نیاز و طرح های حق دسترسی غیرشفاف به شبکه، وجود داشته است. بنابراین، با معرفی مقررات سقف قیمت برای حق دسترسی، باید چهارچوب تنظیم مقررات بیشتر توسعه یابد. پیچیدگی خدمات حمل بار ریلی و انواع مختلف بارهای قابل حمل، نیازمند تعیین این تعرفه ها به طور شفاف می باشد. تنظیم مقررات سقف قیمت به سیستم تعیین حق دسترسی شبکه ی زیرساخت ها، کمک می نماید. علاوه بر این، چنین سازمان نظارتی نیاز به تخصیص واضح هزینه ها دارد که از تحقق یافتن قابلیت بازدهی بیشتر حمایت می کند و به همین دلیل رقابت ریلی را نسبت به سایر شیوه های حمل و نقلی افزایش می دهد.