

عملکرد ۲۰ ساله ی اصلاحات راه آهن آلمان و دویچه بان (طرح کلی)



سفارش شده توسط:

مشاور: RolandBerger

برلین ، ژانویه ۲۰۱۴

شماره گزارش: ۹۷/ت/۱۰۲		
نوع گزارش : ترجمه		
تهیه شده توسط انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته (گروه مطالعات حمل و نقل ریلی و پایش فضای کسب و کار)		
تاریخ تهیه : اردیبهشت ۱۳۹۷		
تصویب نهایی :	بررسی و تایید اولیه :	تهیه و تنظیم :
مجید بابایی	منصور محمودی	حدیث ترکمانی پور
نام گزارش مرجع اصلی :		
20 years of German rail reform and Deutsche Bahn AG		

➤ فهرست محتوا

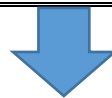
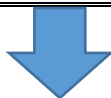
۱. تاریخچه و اهداف
۲. وضعیت پیش از اصلاحات راه آهن
۳. اصلاحات راه آهن
۴. بررسی اصلاحات راه آهن
۵. چالش های آینده برای سیاست های حمل و نقل و زیربخش ریلی
۶. ضمائم

➤ تاریخچه و اهداف

مأموریت انجام این مطالعه به مناسبت بیستمین سالگشت اصلاحات و نظر افکنی به چالش هایی که امروزه زیربخش ریلی با آن مواجه است، صورت گرفته است.

وضعیت بخش ریلی در زمانی که «اصلاحات ۲۰ ساله ی راه آهن آلمان» آغاز شد

چالش های موجود	اصلاحات راه آهن ۱۹۹۴
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین منابع سرمایه گذاری در زیرساخت ها ➤ پذیرش پروژه های بزرگ زیربنایی. ➤ حفاظت از محیط زیست و نظارت بر آلودگی های آب و هوایی و صوتی. ➤ تغییر در نیازهای پویای مشتریان و تقاضای افزایش کیفیت. ➤ قابلیت اطمینان و در دسترس بودن وسایل نقلیه. ➤ هزینه های عوامل و اثربخشی هزینه ای در زیربخش باری ریلی. ➤ جذابیت مناقصه در حمل و نقل منطقه ای مسافری ریلی. ➤ رشد بازارهای حمل و نقل. ➤ الزامات شرکت ها برای انجام مسئولیت های اجتماعی. ➤ رقابت شدید برای جذب کارکنان متخصص در جامعه ی در حال پیرشدن. 	<ul style="list-style-type: none"> اهداف اصلی قانون گذاری ➤ افزایش ترافیک راه آهن. ➤ کم کردن بار بودجه ی دولت فدرال. ابزار مورد استفاده برای اجرا ➤ تبدیل Bundesbahn و Reichsbahn به یک شرکت ادغامی با تاکید شدید بر رویکرد کارآفرینی. ➤ تسویه بدهی ها و عهده دار شدن بار مالی تحمیلی و به ارث رسیده از سوی دولت. ➤ باقی ماندن مسئولیت تامین بار مالی زیرساخت ها و وظایف اداری عمومی با دولت. ➤ انتقال مسئولیت خدمات حمل و نقل مسافری منطقه ای به ایالت های هر منطقه. ➤ باز شدن بازارهای حمل و نقل ریلی برای رقابت.



اهداف مطالعه ی بیستمین سالگشت اصلاحات در راه آهن آلمان :

- به منظور بررسی میزان دستیابی به اهداف اصلاحات راه آهن
 - شناسایی حوزه های آینده برای انجام اقداماتی در راستای سیاست های حمل و نقلی و بخش ریلی
- برای رسیدگی به چالش های فعلی، اقدامات مربوط به بهبود مسائل مالی و مقرراتی به طور خاص مورد بحث قرار گرفته است .

خلاصه ای از الزامات

موضوع	محتوا	سهامداران
جداسازی بیشتر امور زیرساخت و عملیات	<ul style="list-style-type: none"> ➤ خواهان جداسازی بیشتر، حداقل با وضع ممنوعیت انتقال سود و زیان از بخش زیرساخت به شرکت هلدینگ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ EC (پیش نویس بسته ی چهارم راه آهن) ➤ حزب Bündnis ۹۰/Grüne ➤ حزب FDP
مقررات اضافه شده	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مقررات سختگیرانه تر برای حق دسترسی زیرساخت ها و ایستگاه ها ➤ مقررات سختگیرانه تر برای دسترسی به زیرساخت ها و تسهیلات خدماتی ➤ کنترل سوء استفاده در زمینه ی فروش و نیروی برق بالاسری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ دولت سابق (پیش نویس قانون تنظیم مقررات ریلی) ➤ دولت های فدرالی
بهبود تأمین مالی و توسعه ی زیرساخت ها	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اولویت بندی حذف نیازهای انباشته ی سرمایه گذاری برای شبکه ی موجود ➤ حذف نیازهای انباشته ی سرمایه گذاری برای گسترش و آغاز پروژه های ساخت ➤ شفافیت سازی بیشتر در استفاده از تأمین منابع عمومی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کمیسیون Daehre ➤ کمیسیون Bodewig ➤ اتحادیه طرفداران راه آهن ➤ VDV
انعقاد قرارداد خدمات و مالی در حمل و نقل منطقه ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ سازماندهی دعوت برای مناقصه ی رقابتی در سراسر اروپا ➤ روش های ترغیبی در قرارداد مناسب که برای شرکت های ریلی جذاب است ➤ استانداردسازی نیازمندی های وسایل نقلیه ➤ رویکردهای پویاتر برای دستیابی به منطقه بندی تأمین منابع 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ BAG-SPNV ➤ VDV ➤ دولت های فدرال

➤ وضعیت پیش از انجام اصلاحات در راه آهن

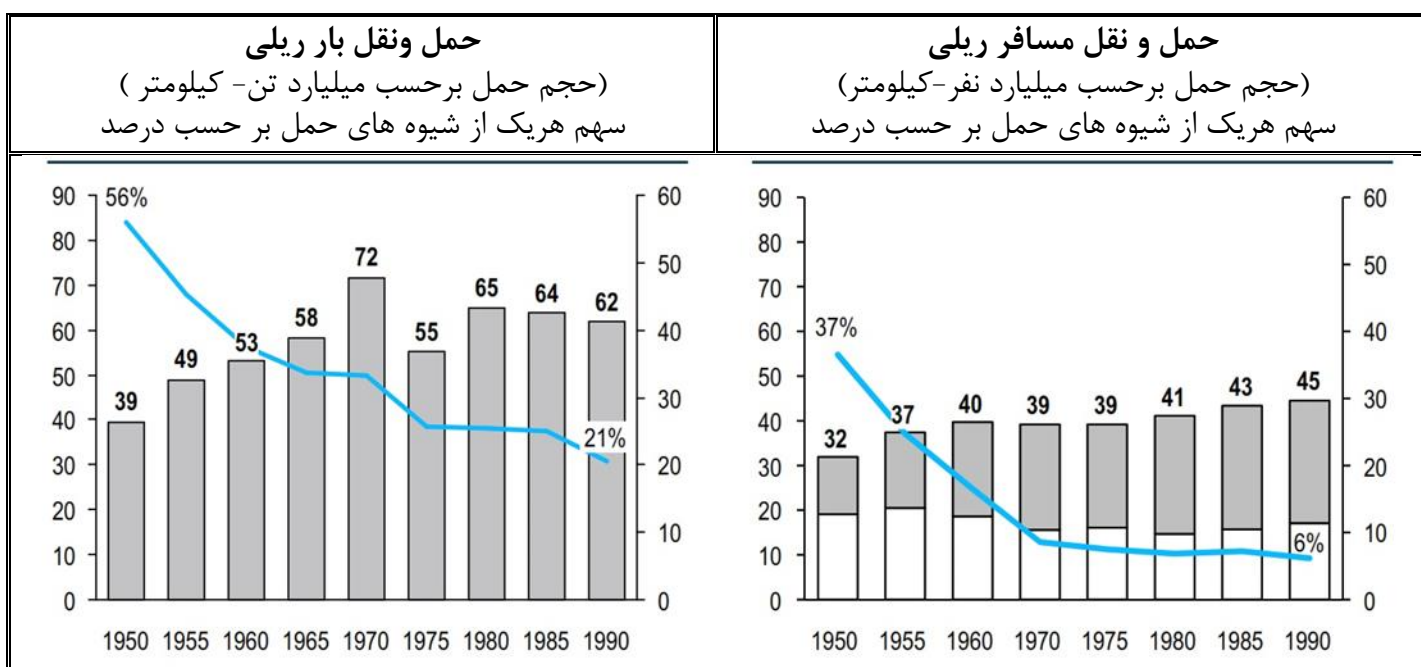
فشار بر سیاستمداران برای انجام اقداماتی که منجر به توافقات چند حزبی در مورد معرفی اصلاحات جامع راه آهن در سال ۱۹۹۳ شد.

کاهش سهم بازار عملیات ریلی ➔		ریسک بالای بودجه ای که توسط دو شرکت راه آهن ملی ارائه شد ←
دستیابی به موفقیت کم در تلاشهای قبلی اصلاحات ➔		از کار افتادن هر دو شرکت ریلی بر اثر نفوذهای سیاسی ←
رشد پیش بینی شده ی ترافیک به دلیل باز شدن مرزهای شرقی و یکپارچگی اروپا ➔	درک چند حزبی که برای مدیریت کردن چالش ها به یک اصلاحات جامع ریلی نیاز بود.	یکپارچگی Reichsbahn (فشار زمانی برای اعطای نیروی کار خدمات عمومی تا ۱ ژانویه ۱۹۹۴)
افزایش آگاهی های زیست محیطی ➔		توصیه های واقع بینانه توسط کمیسیون دولتی Bundesbahn ←

موضوعات اصلی ، جزئیات بیشتر در صفحات زیر

رشد حجم حمل و نقل Bundesbahn تا سال ۱۹۹۰ ضعیفتر از متوسط بازار سراسری بوده است. سهم بازار میان وجهی نیز به شدت کاهش یافته بود.

توسعه ی حجم حمل و نقل مسافر و بار در Bundesbahn



سهم بازار ریلی

حجم بار حمل شده

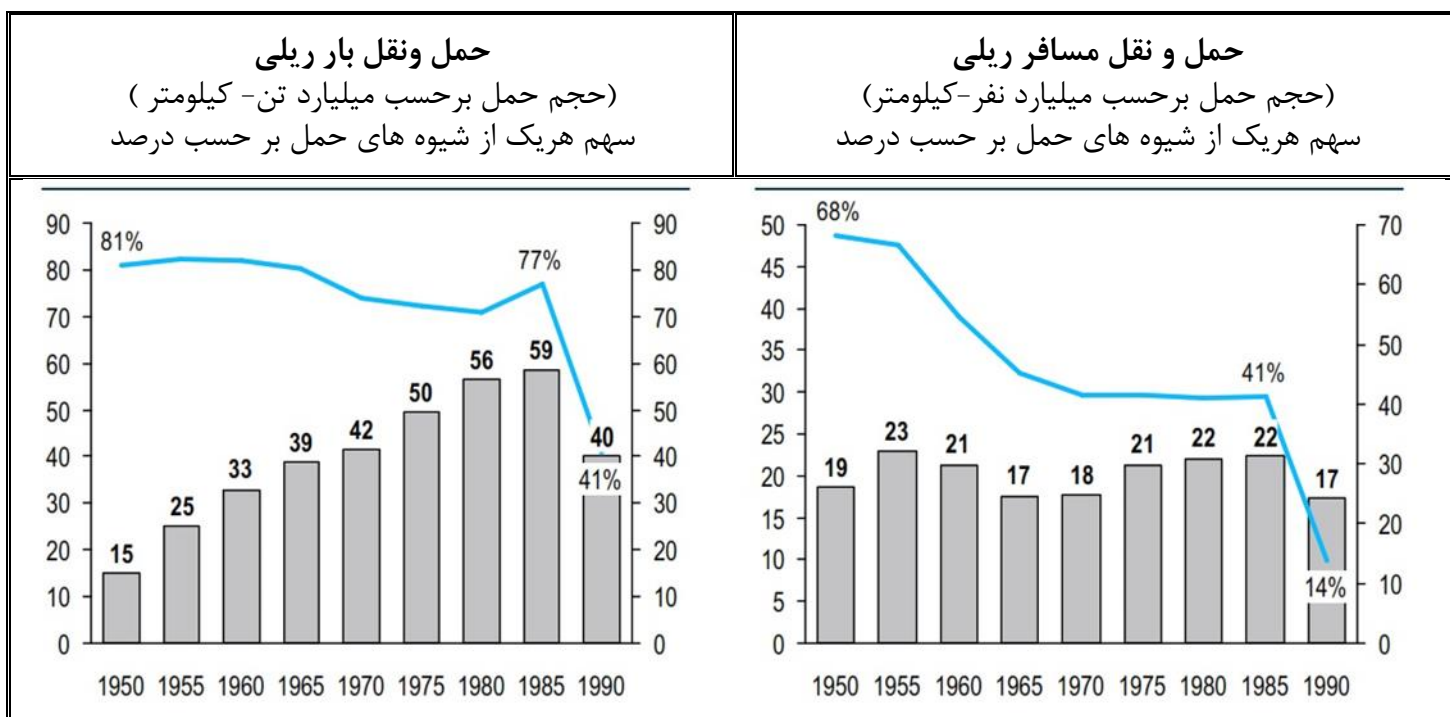
سهم بازار ریلی

جا به جایی مسافر بین شهری

جا به جایی مسافران منطقه ای

تا زمان یکپارچگی، Reichsbahn سهم بازار بالایی داشت. در سال ۱۹۹۰، کاهش سریعی در روند حمل و نقل مسافر و بار دیده شد.

توسعه حجم حمل و نقل بار و مسافر در Reichsbahn



سهم بازار ریلی

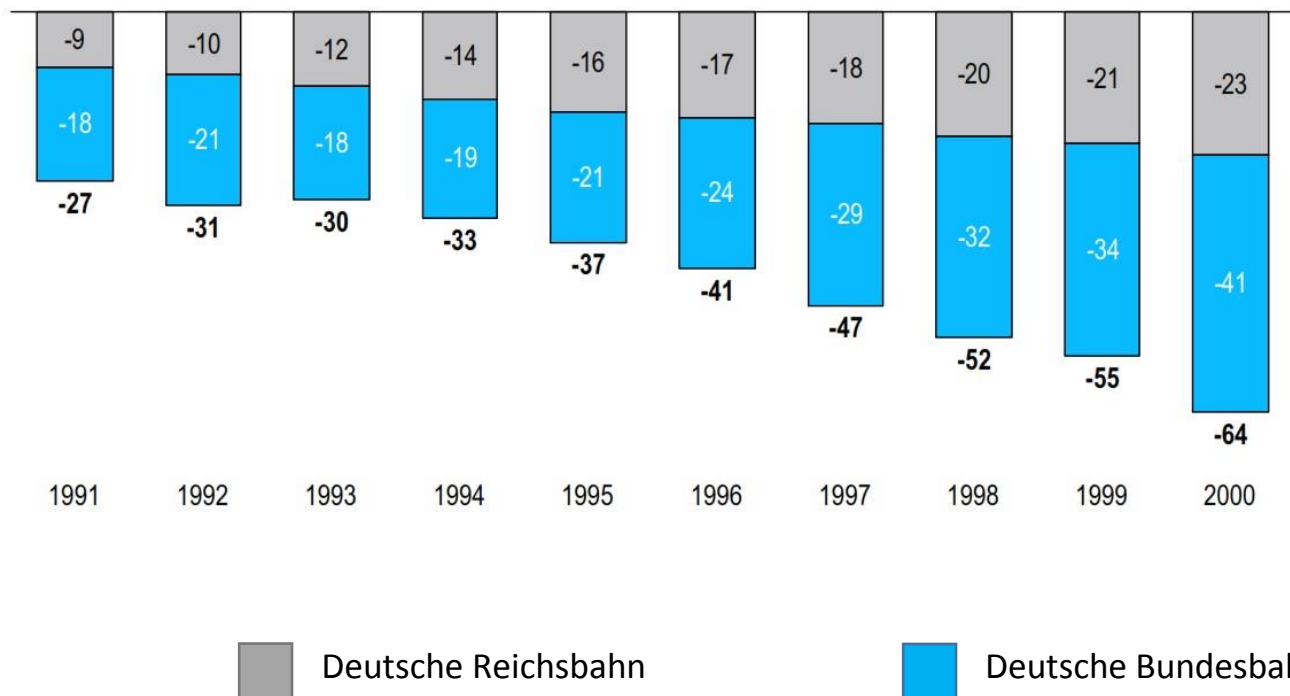
حجم بار حمل شده

سهم بازار ریلی

نفر - کیلومتر

راه آهن های آلمان در وضعیت قابل توجهی قرار داشتند . بودجه ی عمومی مورد نیاز برای حمایت از آنها تا سال ۲۰۰۰ ، به ۴۰۰ میلیارد مارک می رسید.

گزینه آینده در برنامه بودجه سالهای ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۰ (بر حسب میلیارد مارک)



➤ اصلاحات راه آهن

هدف از اصلاحات ریلی افزایش ترافیک شبکه و رهاسازی دائمی بودجه ی فدرال بود.

خلاصه ای از ابزارها و اهداف اصلاحات ریلی

اهداف اصلاحات ریلی	ابزارهای استفاده شده در اصلاحات ریلی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش ترافیک ریلی ➤ رهاسازی بودجه ی دولت فدرال 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل Reichsbahn و Bundesbahn به یک شرکت ادغامی با تاکید شدید بر رویکرد کارآفرینی ➤ تسویه بدهی ها و عهده دار شدن بار مالی به ارث رسیده از دولت باقی ماندن مسئولیت تامین بار مالی زیرساخت ها و وظایف اداره ی عمومی با دولت ➤ انتقال مسئولیت خدمات حمل و نقل مسافری منطقه ای به ایالت های هر منطقه ➤ باز شدن بازارهای حمل و نقل ریلی برای رقابت

به عنوان بخشی از اصلاحات راه آهن ، قانون اساسی آلمان نیز می بایست اصلاح می شده است. هفت قانون جدید تصویب شد و ۱۳۰ قانون دیگر هم تغییر یافت.
خلاصه ای از تغییرات قانونی که در سازماندهی مجدد وظایف دولت انجام شده است:



قانون اساسی آلمان (Grundgesetz)

نسخه های جدید ماده های قانون

- ماده ۸۷e: راه آهن فدرال به عنوان یک شرکت خصوصی اداره شده و دولت مسئولیت تضمین خدمات (با منافع) عمومی را عهده دار می شود.
- ماده ۱۰۶a: دولت های فدرال کمک هزینه هایی را برای حمل و نقل مسافر ریلی منطقه ای دریافت می کنند.
- ماده ۱۴۳a: دولت همچنان دارای قدرت قانونگذاری در مورد مسائل مربوط به راه آهن فدرال و شرکت های خصوصی می باشد.

متمم های مواد

چهار ماده دیگر از قانون اساسی آلمان نیز دارای متمم شدند.



قانون تجدید ساختار راه آهن (ENeuOG)

- قانون ادغام و سازماندهی مجدد راه آهن ملی (BEZNG)
- قانون بنیانگذاری دویچه بان (DBGrG)
- قانون اداره ی ترافیک راه آهن توسط دولت (BEVVG)

- قانون توسعه ی زیرساخت راه آهن فدرال (BSchwAG)
- قانون عمومی راه آهن (AEG)
- قانون بهبود ساختار نیروی انسانی در آژانس دارایی راه آهن فدرال (BEV)
- قانون منطقه ای سازی (RegG)

علاوه بر این، بیش از ۱۳۰ قانون می بایست تغییر می یافت.

- ایجاد چارچوب برای فعالیت بخش خصوصی Deutsche Bahn
- طراحی منطقه بندی خدمات حمل و نقل ریلی مسافری و مدل تامین مالی
- بر عهده گرفتن بار مالی به ارث رسیده از جانب دولت
- تغییرات قانونی مطابق با دستورالعمل اروپایی EEC / ۴۴۰/۹۱ برای باز کردن شبکه راه آهن به روی اشخاص ثالث

اصلاحات درونی راه آهن این اصلاحات راه را برای تبدیل Deutsche Bundesbahn و Reichsbahn به

دو بچه بان ، آماده کرد.

اصلاحات داخلی ریلی

عوامل تبدیل دو بچه بان :

- مدیریت سیستماتیک کل پروژه (سازماندهی مجدد، ایجاد سیستم های حسابداری، برنامه برای اقدام) با منابع مربوطه.
- برنامه چند مرحله ای برای سازماندهی مجدد (شروع ساختار ۱ ژانویه ۱۹۹۴، ساختار هدف ۳۱ دسامبر ۱۹۹۶).
- اجرای اقدامات منطقی سازی در تمام واحدهای تجاری.
- تحرک کارکنان با استفاده از برنامه ی آموزشی گسترده و جامع ("Brücke").
- شناسایی مدیران اجرایی و کارکنان بر مبنای نتایج سالانه مثبت به دست آمده.

RolandBerger

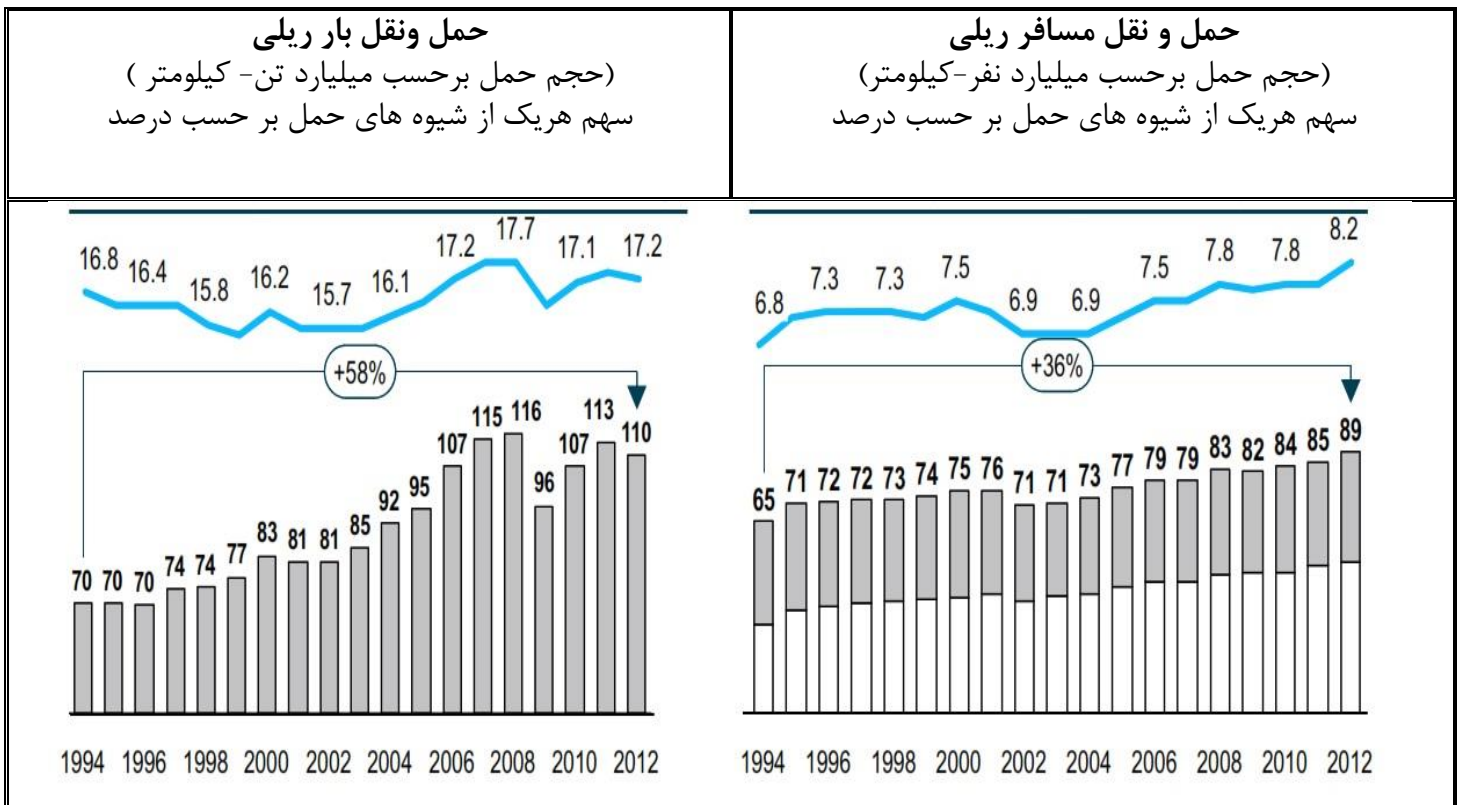
Strategy Consultants

- درگیری زود هنگام اتحادیه های تجاری و پشتیبانی ، از نمایندگان کارکنان در خلال تبدیل.
- اصول ارتباط با شرکای اجتماعی : هیچ تعدیل نیرویی به دلایل عملیاتی صورت نمی گیرد . قانون انتقال ۱:۱ : صاحب شغل شدن هر کارمندی در دوپچه بان تضمین می شود.
- یک رئیس هیئت مدیره برای هر دو Bundesbahn و Reichsbahn (از ۱ سپتامبر ۱۹۹۱)
- استخدام مدیران اجرایی از شرکت های خصوصی بر مبنای سوابق تجربی.

➤ بررسی اصلاحات راه آهن

احجام حمل و نقل آلمان در پی اصلاحات ریلی، حدود ۵۸٪ در بخش حمل و نقل باری و ۳۶٪ در بخش حمل و نقل مسافری افزایش یافته است.

توسعه حجم حمل و نقل بار و مسافر:



■ حجم بار حمل شده

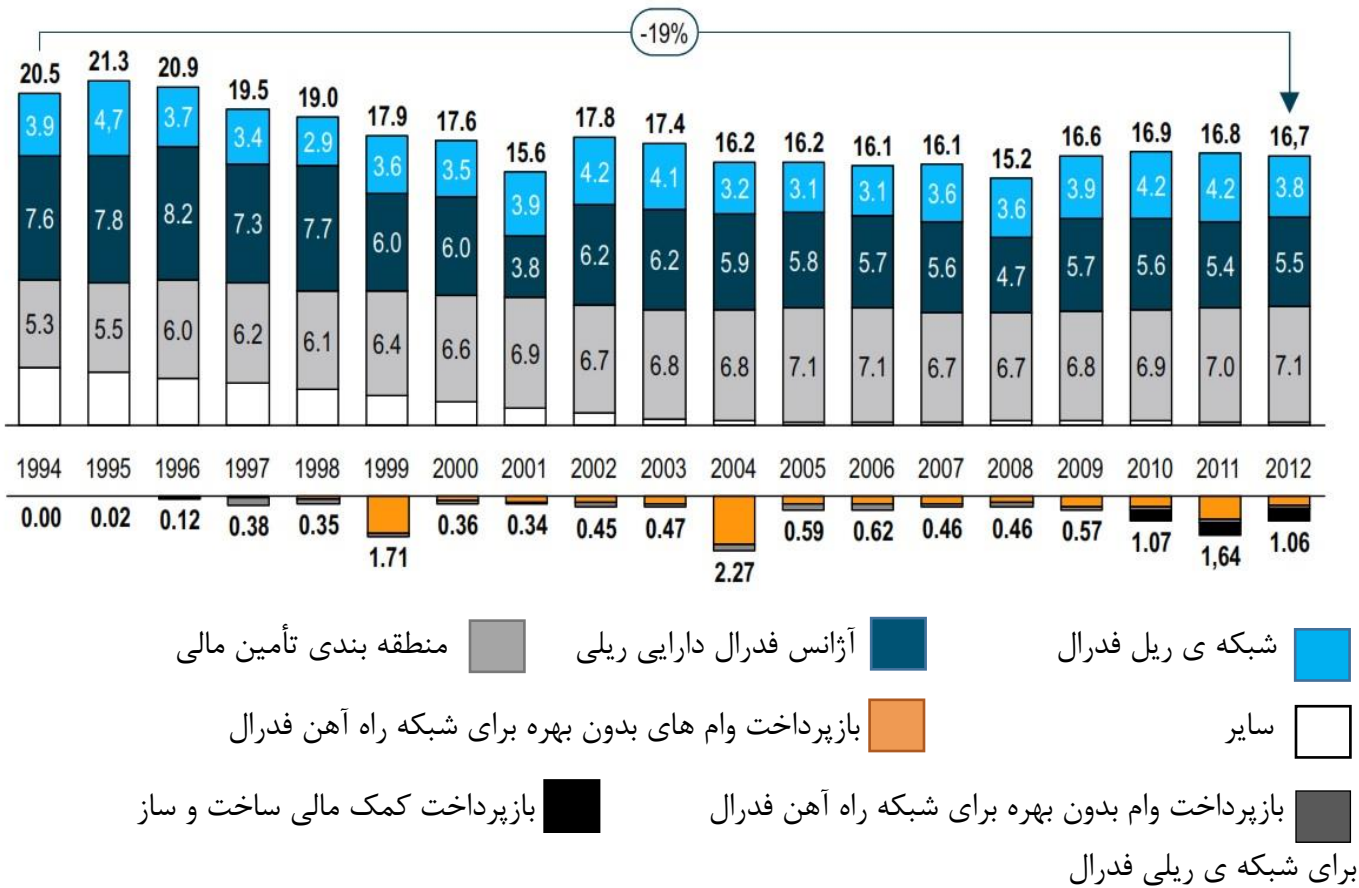
■ جا به جایی مسافر بین شهری

— سهم بازار ریلی

□ جا به جایی مسافران منطقه ای

اصلاحات در راه آهن ، کمک مالی قابل توجهی را برای بودجه ی دولت به ارمغان آورد – بودجه مورد نیاز سالانه آن راه آهن تا ۴ میلیارد یورو تنزل یافت.

بودجه ی دولت آلمان برای راه آهن (بر حسب میلیارد یورو)*



*پرداخت ها توسط دویچه بان در قالب مالیات یا اعانه و همچنین بازپرداخت بدهی های به ارث رسیده از سال ۱۹۹۹ به بعد را شامل نمی شود. منطقه بندی بودجه از سال ۱۹۹۶ و مقادیر معادل برای خدمات حمل و نقل مسافران ریلی منطقه ای در سال های ۱۹۹۴ و ۱۹۹۵ داده شده است.

پیشرفت های مثبت می تواند در سایر حوزه های شرکت نیز قابل مشاهده باشد – اگر چه که رضایت مشتری ثابت باقی مانده است.

مروری بر سایر شاخص های موفقیت – DB AG به عنوان یک شرکت

 <p>رشد در دوپچه بان</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش درآمد و دستاوردها، بازگشت سرمایه ی استفاده شده در ۲۰۱۲ ۸,۳٪ ➤ افزایش واضح بهره وری در تمام حوزه ها ➤ توسعه ی بیشتر سازمان (تحقق همکاری ها و اجرای الزامات تفکیکی اتحادیه اروپا) 	<p>مشتری مداری</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ بهبود تنوع محصولات و زمان سفر ➤ مدرن سازی ناوگان ➤ افزایش قیمت بلیط سفرهای بین شهری در حد کمتر از متوسط (۱,۴٪ سالانه، تورم ۱,۶٪، افزایش قیمت در انجمن های حمل و نقل ۳,۲٪) ➤ رکود در رضایت مشتری
<p>کارکنان</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ با وجود دستاوردها، تعداد کل کارکنان با کاهش ۱۰ درصدی به ۲۹۹,۳۴۷ نفر رسید. در بخش اصلی شبکه ی راه آهن آلمان تا حد ۵۰٪ و در برخی نقاط حدود ۱۵۰,۰۰۰ نفر، اما در سالهای اخیر افزایش جدید وجود داشته است. ➤ ساختار نیروی کار (با نسبت گرفتن کار نیمه وقت/ زنان) طبق روند بازار کار تغییر یافته است. 	 <p>حفاظت از محیط زیست</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش انتشار گاز CO2 تا ۴۰٪ و تابش های مطلق بیش از ۱۰٪. ➤ تلاشهای معمول شه برای کاهش قابل توجه سروصدا

پیام های ترکیبی ارائه شده توسط شاخص های اقتصاد ملی – مشکلات قابل توجه در تایید صلاحیت وسایل نقلیه

مروری بر سایر شاخص های موفقیت – اقتصاد ملی

<p>رقابت</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش سهم بازار رقبا به طور پیوسته از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۲: مسافری منطقه ای ریلی ۲۵٪ (قطار-کیلومتر)، بار ریلی: ۲۹٪(تن-کیلومتر). ➤ ضعف رقابت های میان وجهی در حمل و نقل بین شهری (>۱۰٪ قطار-کیلومتر). ➤ افزایش رقابت های چندوجهی از خطوط هوایی کم هزینه و آزادسازی بازار اتوبوسرانی در سفرهای بین شهری. 	<p>منطقه بندی</p>  <ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش حجم حمل و نقل مسافری منطقه ای تا بالای ۶۹٪ از سال ۱۹۹۴ ➤ استفاده موثرتر از بوجه ی عمومی - کاهش تعرفه ی خدمات حمل و نقلی تا ۲۱٪ به ازای هر نفر-کیلومتر. ➤ معایب ناشی از رفتارهای متفاوت دستوری از طرف مقامات منطقه ای حمل و نقل.
<p>زیرساخت</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ بهبود زیاد سطح کیفیت تجهیزات و امکانات، کاهش حجم آنها ➤ بسیار بیشتر شدن کمکهای مالی خود دوپچه بان (+۵۹,۴٪) از اعانه های ساخت و ساز (+۹,۷٪) ➤ کمتر شدن سرمایه گذاری عمومی در حوزه زیرساخت های راه آهن از سایر کشورها، کمبود عرضه ی قابل پیش بینی. 	<p>چهارچوب رقابتی</p>  <ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه ی مستمر الزامات تنظیم مقررات. ➤ مشکلات در حوزه ی تایید ناوگان توسط مقامات راه آهن فدرال. ➤ اختلاف شرایط رقابت با سایر شیوه های حمل و نقل.

دید کلی از اینکه اصلاحات راه آهن موفقیت آمیز بوده به وسیله ی مصاحبه ی با کارشناسان حمل و نقل و پیشکسوتان اصلاحات تأیید شده است.

منتخب نقل قول ها از مصاحبه ها :

➤ «اصلاحات در بخش ریلی یکی از موفق ترین اصلاحات در دوره ی پس از جنگ به شمار می رود.»

ماتیاس ویسمن، وزیر حمل و نقل فدرال ۱۹۹۳-۱۹۹۸

➤ «منتقدان باید از خود بپرسند که اگر اصلاحاتی صورت نمی گرفت، راه آهن آلمان امروز کجا قرار داشت.»

دکتر هینز دور ، مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره دویچه بان ۱۹۹۱-۱۹۹۷

➤ «اگر اتحادیه ها تمایل به همکاری نداشتند، اصلاحات راه آهن موفق نمی شد»

دکتر یوهانس لودویگ ، مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره دویچه بان ۱۹۹۷-۱۹۹۹

➤ «توسعه در قالب یک گروه یکپارچه ، اهداف اصلاحات راه آهن را برآورده نمی کرد.»

درک فیشر، عضو مجلس نمایندگان آلمان از سال ۱۹۸۰

رونالد هینیش، عضو سابق هیئت مدیره دویچه بان و رئیس هیئت مدیره نتز Netz

➤ «تبدیل راه آهن دولتی به یک شرکت سهامی کسب و کار محور ، موفقیت خیلی بزرگی بود.»

پروفسور دکتر جرد ابرل ، عضو کمیسیون دولت مجلس آلمان

➤ «یک عامل موفقیت در پس اصلاحات ریلی، ترکیبی ایده آل از نقش افراد بود، ترکیبی از

کارشناسان راه آهن و افراد وارد شده حسب تجارب کاری.»

با این وجود، در برخی موارد نیاز به اصلاحات دیده می شود.

منتخب نقل قول ها از مصاحبه ها در حوزه تعهدات خدمات عمومی / چهارچوب رقابتی:

➤ «کیفیت زیرساخت ها از سال ۱۹۹۴ به طور قابل توجهی افزایش یافته است، هرچند در بعضی جنبه ها مانند کنترل آلودگی صوتی و برخی کمبودها (مانند پس کرانه ی بندرگاهی) هنوز به بهبود نیاز است.»

توماس کول ، رئیس سابق دپارتمان وزارت حمل و نقل فدرال

➤ «قوانین نظارتی ریلی در راه آهن آنقدر پیچیده شده است که فقط تعداد کمی از افراد آن را متوجه می شوند.»

سوزان هنکل، مدیرعامل **BAG-SPNV**، کارگروه فدرال مقامات حمل و نقل منطقه ای

➤ «شرکت های بخش ریلی به علت خطرات نامشخص ناشی از فرآیند تایید صلاحیت، پسرفت های اقتصادی گسترده ای را تجربه می کنند. این معضل تاییدیه باعث شده تا تولیدکنندگان وسایل نقلیه بنابر تاخیر تحمیلی در فرآیند تحویل سفارشات، وجهه ی بین المللی خود را از دست بدهند.»

فردریک اسمکس ویل، رئیس اهیئت مدیره ی سابق انجمن صنایع ریلی آلمان، **VDB**

➤ «خطاهایی در منطقه بندی حمل و نقل مسافری ریلی محلی به وجود آمده است. (گسترش تأمین مالی منطقه ای و نظارت کم بر نحوه ی استفاده از آن.)»

هنس ایکل ، وزیر-رئیس ایالت فدرال هسه ۱۹۹۱-۱۹۹۹ ، وزیر دارایی ۱۹۹۹-۲۰۰۵

➤ «خدمات پیشنهادی خطوط مسافری منطقه ای دچار جهش عظیم از لحاظ کیفیت شده اند»

دکتر هولگر کروینکل، فدراسیون سازمانهای مصرف کننده ی آلمان (**VZBV**)

➤ «منطقه بندی یکی از نقاط قوت اصلاحات راه آهن بود، با این حال، نقش کلیدی توزیع منابع مالی، که به پتانسیل ترافیک توجه نمی کند، مشکل ساز است.»

دیتم سگ، رئیس اداره منابع مالی دوپچه بان ۱۹۹۱-۲۰۱۱

➤ چالش های آینده برای سیاست های حمل و نقل و بخش ریلی

شش محور مرکزی برای ارزیابی نتایج اقدامات مربوط به اصلاحات و تحولات جامعه ی ریلی در نظر گرفته شده است.

نتایج و محور اقدامات

موفقیت های اصلی اصلاحات ریلی:

- افزایش حجم حمل و نقل و تثبیت سهم بازار حمل و نقل چندوجهی
- کاهش چشمگیر نیاز به بودجه های عمومی
- رشد اقتصادی مثبت در دویچه بان
- افزایش رقابت
- بهبود کیفیت خدمات مسافران ریلی منطقه ای
- کاهش اثرات زیست محیطی (مثل گاز CO2)

نیاز به اصلاح :

- توسعه و سرمایه گذاری در بخش زیرساخت
- برگزاری مناقصات در حمل و نقل ریلی مسافر منطقه ای
- رضایت مشتری در دویچه بان
- تنظیم مقررات و تایید صلاحیت ناوگان

هدف ایجاد یک سیستم هدفمند برای اطمینان از توسعه ی حمل و نقل ریلی و ادغام شیوه های مختلف حمل و نقلی و توسعه ی چهارچوب شرایط است.

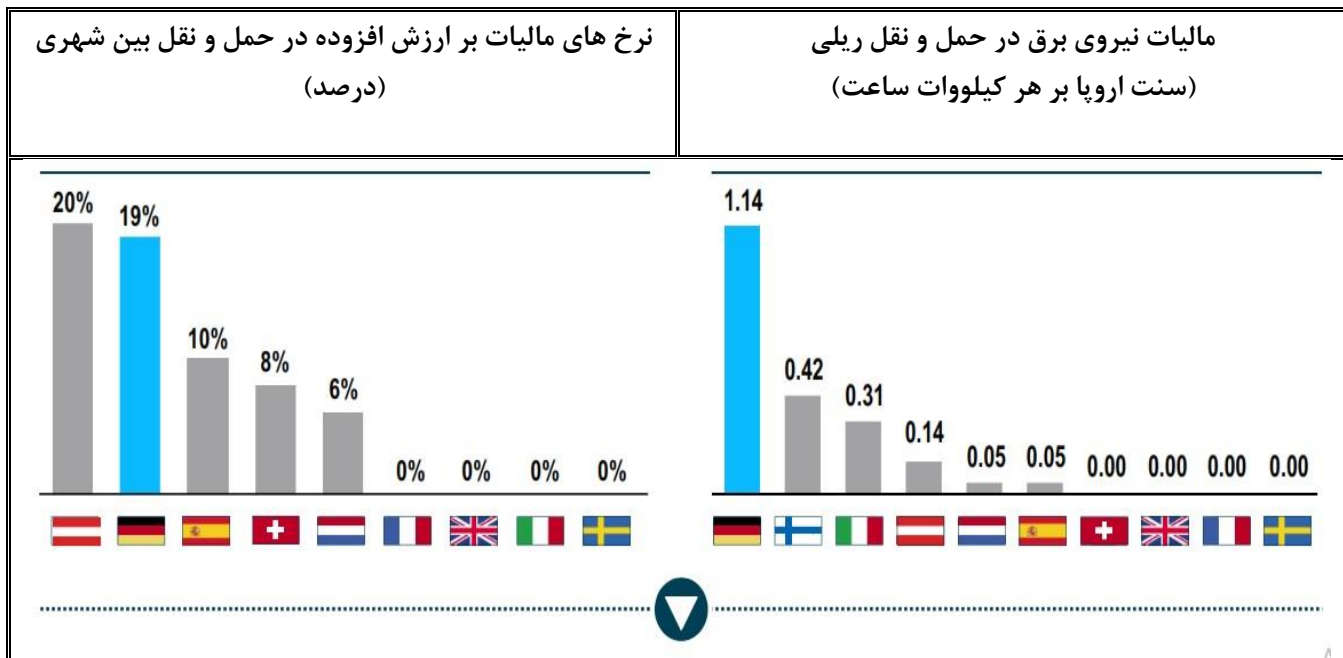
شش محور اصلی اقدامات

- ۱- تقویت تأمین مالی شبکه موجود، حذف کمبود ظرفیت با پروژه های جدید و توسعه ای دولت باید مسئولیت زیرساخت ها را چه در حوزه ی شبکه های موجود چه در رابطه با پروژه ی های جدید یا توسعه ای ، به عهده بگیرد.

شبکه ی خطوط موجود	پروژه های ساخت یا توسعه ای
<p>➤ تنظیم مشارکت زیرساخت های دولت در موافقتنامه عملکرد و تامین مالی (LuFV) با در نظر گرفتن:</p> <ul style="list-style-type: none"> - افزایش حجم حمل و نقل - نیاز به جایگزینی بسیاری از امکانات (مانند پل ها) - تورم عمومی <p>➤ ادامه ی توسعه ی LuFV از جمله افزایش زمان قرارداد تا ۱۰ سال</p> 	<p>➤ مقدار قابل توجهی از هزینه های ساخت و ساز توسط دولت تامین می شود ، اضافه شدن LuFV به پروژه های در حال توسعه یا راه حل یارانه ای</p> <p>➤ توسعه ی برنامه ی زیرساخت های حمل و نقل فدرال (حذف سریع گلوگاه ها، برنامه ریزی در کریدورها و اولویت بندی پروژه ها براساس تقاضای ترافیک)</p> <p>➤ مشارکت های زود هنگام و قاطع عموم مردم توسط سیاستمداران و راه آهن ها</p> 

۲- ادامه توسعه چارچوب سیاست های مالیاتی و انرژی برای راه آهن

بار مالیاتی حمل و نقل ریلی باید به اندازه ی متداول سایر کشورهای اروپایی کاهش یابد.



- اصلاحات پیشنهادی به منظور افزایش رقابت در حمل و نقل ریلی آلمان
- هیچ اصلاحاتی از EEG (قانون انرژی تجدیدپذیر) هزینه مجددی را برای معایب سفرهای ریلی تخصیص نمی دهد.

۳- اطمینان از آزادی سازنده در بخش راه آهن مسافری منطقه ای، توسعه بازار خریدار و تامین مالی بیشتر برای چهارچوب

<p>ضمانت تامین مالی</p> 	<p>مشروح خدمات عملکردی</p> 	<p>حوزه های دیگر جهت بهینه سازی</p> 
<p>➤ ادامه حمایت مالی موجود :</p> <ul style="list-style-type: none"> - مقررات پیرو انجمن حمایت مالی حمل و نقل (GVFG) - قانون منطقه بندی برای اعمال تفکیک دارایی ها و اختصاص بودجه ها در راستای توسعه ی هزینه ها ➤ تنظیم توزیع عمده برای بودجه های منطقه ای - هدف: توجه متمرکز بر منافع مناطق پرجمعیت و مناطق با ساختار ضعیف 	<p>➤ برخلاف توضیحات جزئی از خدمات حمل و نقل ، هیچ مشخصات ثابتی برای استفاده از ناوگان وجود ندارد.</p> <p>➤ قرارداد هزینه های خالص ، انگیزه ای برای شرکت های خصوصی است تا جذب مسافر بیشتری داشته باشند.</p> <p>➤ تنظیم حداقل استانداردها</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>شرکت های خصوصی اختیاراتی درمورد کارآفرینی دارند، در طولانی مدت به لطف طبیعت جذاب این کسب و کار، رقابت نیز افزایش می یابد.</p>	<p>➤ ترکیب نزدیکتر حمل و نقل منطقه ای و بین شهری</p> <p>➤ تناسب و هماهنگی در ارتباطات و تقاطع ها در جدول زمانبندی</p> <p>➤ مدل های ابتکاری مثل خدمات مدار یکپارچه در ساکسونی پایین (Lower Saxony) از دسامبر ۲۰۱۳</p> <p>➤ بهبود هماهنگی بین ایالتی خطوط مسافری منطقه ای</p> <p>➤ مقررات یکپارچه برای ناوگان بین مقامات مناطق مختلف و در نتیجه گزینه های بیشتر برای استفاده مجدد از آنها</p>

۴- عدم کنترل بیش از حد، تضمین دسترسی غیر تبعیض آمیز به زیرساخت ها در سراسر اروپا

ضمانت دسترسی عادلانه به زیرساخت ها و فرصت های برابر برای رقابت با سایر کشورهای اروپایی

افزایش رقابت در سراسر اروپا از طریق:

- باز شدن کامل بازار برای حمل و نقل تجاری ("دسترسی آزاد")
- برگزاری مناقصات رقابتی برای حمل و نقل مسافری منطقه ای به صورت شفاف و منصفانه
- حق دسترسی عادلانه و قابل پیش بینی برای ایستگاه ها و مسیرهای عبور قطار
- تضمین دسترسی غیر تبعیض آمیز به امکانات ضروری برای همه رقبا
- هماهنگی استانداردهای فنی در اروپا
- جداسازی زیرساخت و عملیات برای رشد رقابت ها مسئله ی بسیار سختی نیست.



فرصت های دسترسی عادلانه در سراسر بازارهای اروپا لازم است.

(در حال حاضر آلمان جزو سه کشور برتر در زمینه ی دسترسی آزاد به شمار می رود - شرایط رقابتی با کشورهای همسایه مطلوبیت کمی برای دویچه بان دارد.)

۵- اصلاح فرآیند تاییدیه ناوگان

برای ساده سازی صدور مجوز تایید صلاحیت وسایل نقلیه در آلمان و اروپا ، چهار رویکرد باید به طور موازی اتخاذ گردد.

اصلاح فرآیند صدور مجوز ناوگان :

تنظیم مهلت استفاده واقع بینانه توسط مشتری	ردیابی سریع "BahN-TÜV" خارجی	معرفی انواع مجوزها	تقویت آژانس اتحادیه اروپا ERA
<ul style="list-style-type: none"> ➤ برنامه ریزی برای یک مهلت استفاده ی واقع بینانه توسط شرکت های خصوصی با توجه به نوع وسیله نقلیه (مدل جدید، تولید مجدد و ...) ➤ تعیین چهارچوب زمانی مورد نیاز برای ساخت و صدور مجوز وسایل نقلیه در طی مراحل تدارکات در حمل و نقل منطقه ای توسط مقامات هر منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیشنهاد وزارت حمل و نقل مبنی بر امتحان برون سپاری فعالیت ها به یک شریک سوم مستقل ➤ مقامات راه آهن فدرال (EBA) تنها مسئول فعالیت های نظارتی و تست صلاحیت و صدور گواهی می باشد. ➤ اعمال سریع یادداشت تفاهم از ۲۶ ژوئن ۲۰۱۳ و تطبیق با مقررات عمومی راه آهن (AEG) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساده سازی صدور مجوز توسط EBA (مقامات راه آهن فدرال) به کمک معرفی تدریجی انواع تاییدیه ها ➤ بعد از صدور مجوز یک نوع یا سری از انواع وسایل نقلیه تنها آزمایش موردی لازم است. ➤ در حال حاضر انواع مجوز ها توسط EBA برای تعدادی از تجهیزات ریلی موجود است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مسئله ی مجوز یکپارچه توسط ERA که در سراسر اروپا معتبر باشد. ➤ هماهنگ سازی استفاده از دستورالعمل های فنی و حذف مقررات ملی ➤ روش جدید باید برای عملیات و خدمات روزمره بخش ریلی مناسب باشد.

۶- افزایش هم ترازی در بازار و شفافیت در شرکت ها

شرکت های خصوصی ریلی باید نسبت به چالش ها در بازار و محیط ریلی انعطاف پذیر باشند و واکنش مناسب نشان دهند.

چالش های منتخب در جامعه ی ریلی		اهداف راهبردی در راه آهن ها
تقاضای زیاد تولید شده توسط مشتریان ها	<p>افزایش رویه های بازاریابی پیشرفته مورد نیاز توسط شرکت های خصوصی</p> <p>در نظر گرفتن منافع همه ذینفعان یک هدف عمده است؛ تنها توجه به بازده مالی ، کافی نیست.</p>	اطمینان از رضایت مشتری
نوآوری در صنعت خودروسازی (شبکه، ایمنی، بازده انرژی)		بهبود جایگاه رقابتی از طریق ابتکار و نوآوری
رقابت شدید برای تربیت نیروی کار متخصص در جامعه ی پیر		تضمین رضایت کارکنان ، نگهداری و استخدام نیروی کار متخصص
کمبود بودجه ی عمومی و محدودیت وام ها		اهمیت به شفاف سازی به خصوص در مورد نحوه ی استفاده از بودجه ی عمومی
تغییرات آب و هوایی و تقلیل منابع		نشان دادن ریل به عنوان یک شیوه ی حمل و نقل سازگار با محیط زیست
توقع شرکت ها برای نشان دادن مسئولیت های اجتماعی		حضور فعال عموم مردم و کاهش آلودگی صوتی
نگرش منفی عموم مردم نسبت به پروژه های زیرساختی		

➤ **ضمایم:**

- نتایج تجزیه و تحلیل ها
 - فهرست مصاحبه و فهرست اختصارات
-

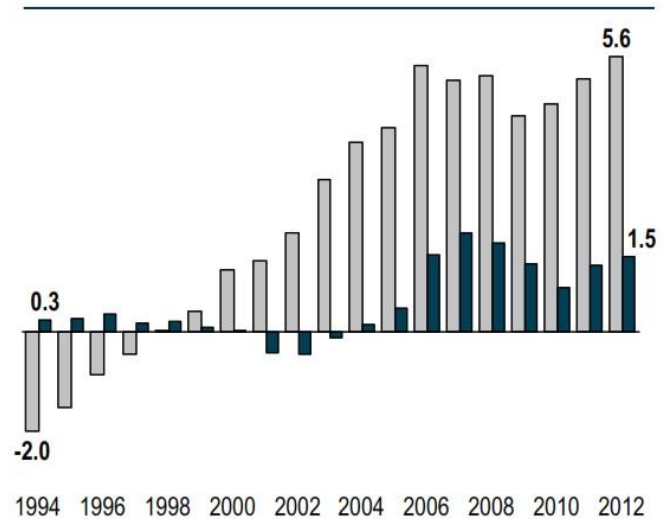
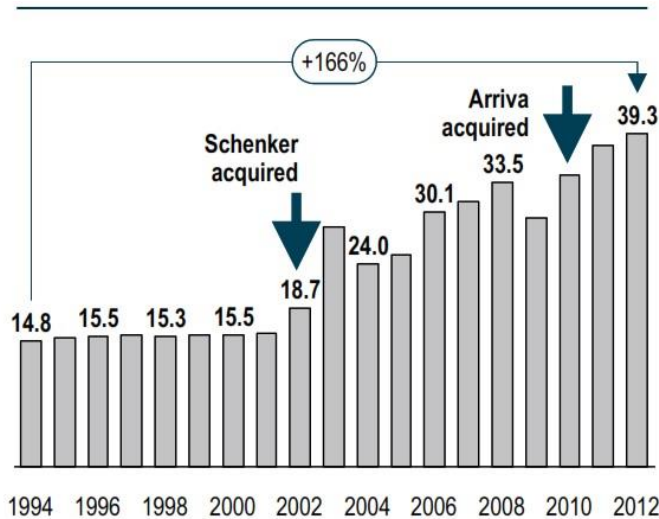
❖ رشد در دویچه بان

درآمدها و دستاوردها نشاندهنده ی رشد مثبت و پایدار می باشد. مالکیت Schenker و Arriva همچنین در درآمد حساب شده است.

رشد درآمدها و دستاوردها در دویچه بان

درآمد (میلیارد یورو)

سود ناخالص (EBITDA و EBT) (میلیارد یورو)



EBT

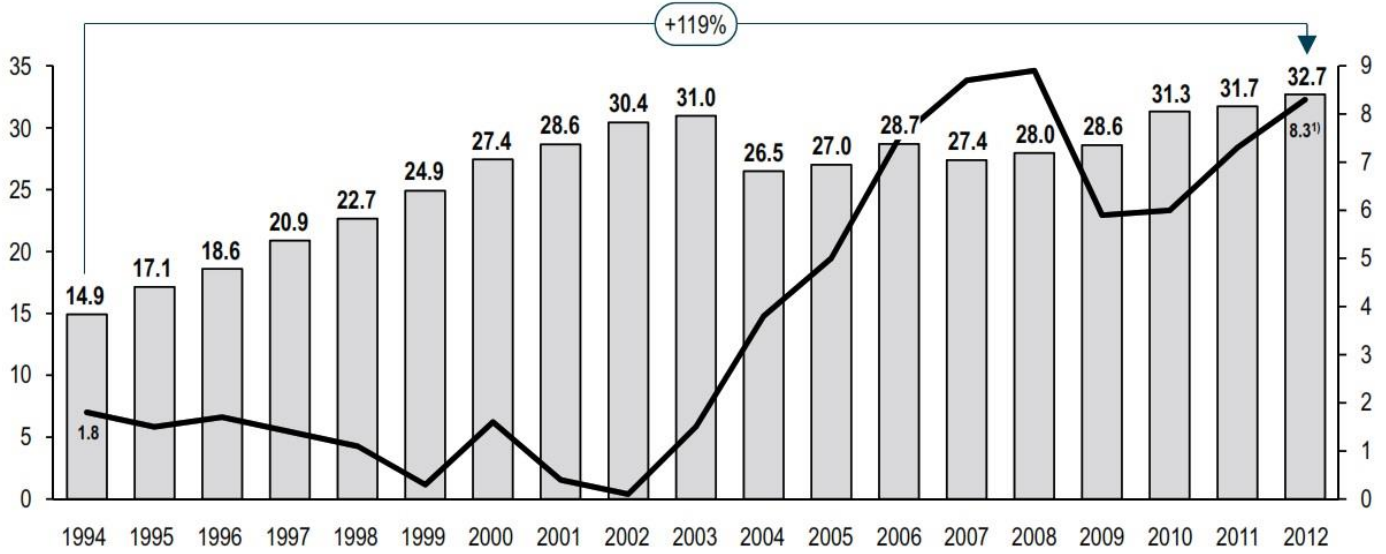


EBITDA



سرمایه ی مصرف شده از زمان اصلاحات به بعد دوبرابر شده است. بازدهی سرمایه ی مورد استفاده (ROCE) هنوز کمتر از هزینه ی سرمایه گذاری است.

سرمایه جذب شده و بازده ی سرمایه در دوپچه بان



سرمایه ی جذب شده (میلیارد یورو) مقیاس سمت چپ

ROCE (درصد) مقیاس سمت راست

(۱) در محاسبات جاری هزینه ی سرمایه ۸,۹٪ می باشد.

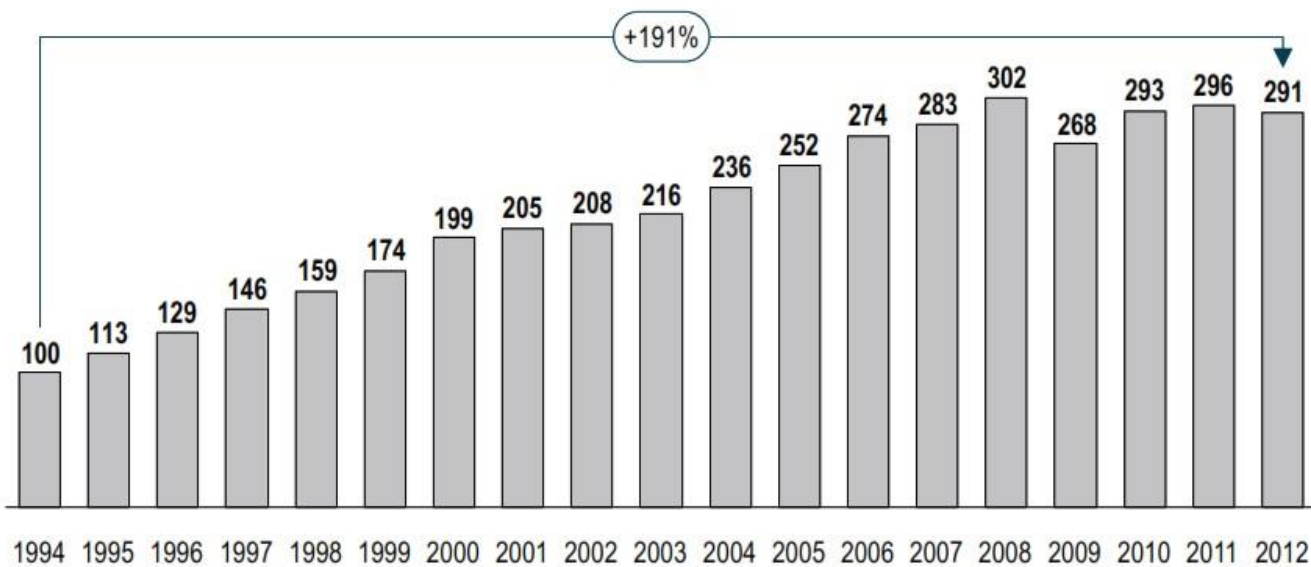
در پی اصلاحات ریلی، قطارهای بیشتری در هر کیلومتر از خط سیر داشته اند و تجهیزات و محصولات نیز متمرکز تر مورد استفاده قرار می گیرند.

بهره وری در بخش های شرکت دویچه بان

بهره برداری از شبکه (برحسب قطار بر کیلومتر خط و روز)	بهره وری در بخش های مختلف حمل و نقل																																						
<table border="1"> <caption>بهره برداری از شبکه (برحسب قطار بر کیلومتر خط و روز)</caption> <thead> <tr> <th>سال</th> <th>بهره برداری</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1997</td><td>67</td></tr> <tr><td>1998</td><td>68</td></tr> <tr><td>1999</td><td>71</td></tr> <tr><td>2000</td><td>74</td></tr> <tr><td>2001</td><td>74</td></tr> <tr><td>2002</td><td>74</td></tr> <tr><td>2003</td><td>76</td></tr> <tr><td>2004</td><td>79</td></tr> <tr><td>2005</td><td>80</td></tr> <tr><td>2006</td><td>82</td></tr> <tr><td>2007</td><td>85</td></tr> <tr><td>2008</td><td>84</td></tr> <tr><td>2009</td><td>81</td></tr> <tr><td>2010</td><td>84</td></tr> <tr><td>2011</td><td>86</td></tr> </tbody> </table>	سال	بهره برداری	1997	67	1998	68	1999	71	2000	74	2001	74	2002	74	2003	76	2004	79	2005	80	2006	82	2007	85	2008	84	2009	81	2010	84	2011	86	<p>حمل و نقل مسافری آلمان</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>سال</th> <th>مسافر کیلومتر/قطار کیلومتر</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1994</td><td>100</td></tr> <tr><td>2012</td><td>128,5</td></tr> </tbody> </table> <p>↑ ۲۸٪+</p>	سال	مسافر کیلومتر/قطار کیلومتر	1994	100	2012	128,5
سال	بهره برداری																																						
1997	67																																						
1998	68																																						
1999	71																																						
2000	74																																						
2001	74																																						
2002	74																																						
2003	76																																						
2004	79																																						
2005	80																																						
2006	82																																						
2007	85																																						
2008	84																																						
2009	81																																						
2010	84																																						
2011	86																																						
سال	مسافر کیلومتر/قطار کیلومتر																																						
1994	100																																						
2012	128,5																																						
	<p>حمل و نقل باری در آلمان</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>سال</th> <th>تن کیلومتر/قطار کیلومتر</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1994</td><td>303,5</td></tr> <tr><td>2012</td><td>435,6</td></tr> </tbody> </table> <p>↑ ۴۴٪+</p>	سال	تن کیلومتر/قطار کیلومتر	1994	303,5	2012	435,6																																
سال	تن کیلومتر/قطار کیلومتر																																						
1994	303,5																																						
2012	435,6																																						
	<p>گردش واگن</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>سال</th> <th>تن کیلومتر/واگن باری</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1994</td><td>356444</td></tr> <tr><td>2012</td><td>1189393</td></tr> </tbody> </table> <p>↑ ۲۳۴٪+</p>	سال	تن کیلومتر/واگن باری	1994	356444	2012	1189393																																
سال	تن کیلومتر/واگن باری																																						
1994	356444																																						
2012	1189393																																						

تا سال ۲۰۰۸، بهره وری کارکنان افزایش قابل ملاحظه ای نشان می دهد - حداکثر پتانسیل بهره وری به دست آمده است.

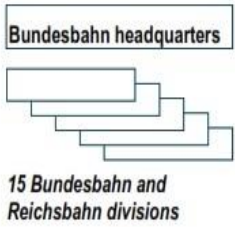
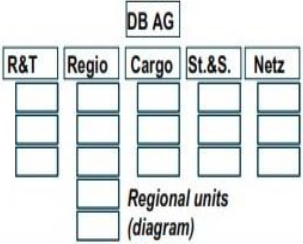
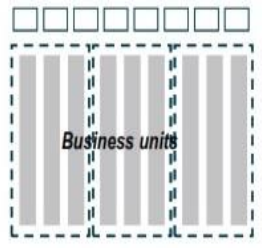
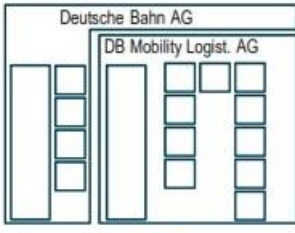
بهره وری کارکنان در دویچه بان (شاخص ۱۹۹۴ = ۱۰۰)*



*مبنا: مسافر-تن-کیلومتر در کارکنان دویچه بان، در بخش اصلی راه آهن آلمان (تا سال ۲۰۰۹) و مجموع تمام کارکنان شرکت های بخش خصوصی و شرکت های زیرساخت متعلق به دویچه بان (از سال ۲۰۱۰)

ساختار سازمانی دویچه بان در پی اصلاحات با موفقیت تصحیح شد .

توسعه سازمانی در دویچه بان

<p>Bundesbahn</p>	<p>دویچه بان بعد از اصلاحات مرحله ۱ و ۲</p>	<p>افزایش شرکت های ریلی یکپارچه</p>	<p>معرفی شرکت های دومالکیتی</p>
<p>هدف: انجام خدمات برای ارائه حمل و نقل عمومی توسط شرکت های ریلی منطقه ای سازمان یافته و یکپارچه</p>  <p>Bundesbahn headquarters 15 Bundesbahn and Reichsbahn divisions</p>	<p>هدف: تقسیمات شرکتی قوی و بازار برابر و یک شرکت هولدینگ ضعیف</p>  <p>DB AG R&T Regio Cargo St.&S. Netz Regional units (diagram)</p>	<p>هدف: افزایش همکاری بین واحدهای کسب و کار هنگام اجرای مفاد اتحادیه اروپا (بسته ی اولیه ی راه آهن)</p>  <p>Business units</p>	<p>هدف: تعیین محدوده بخش زیرساخت ها (باقی ماندن به عنوان دارایی دولت) برای افزایش بیشتر همکاری ها بین واحدهای کسب و کار</p>  <p>Deutsche Bahn AG DB Mobility Logist. AG</p>
<p>کمبود گرایش بازار و مشتری، ساختار اختیارات عمومی، بهره وری پایین</p>	<p>از بین رفتن شرکت های مدیریتی، رویکرد مشتری مداری غیر یکسان</p>	<p>مدل در حال حاضر رای کافی برای بحث در مورد خصوصی سازی جزئی را کسب نکرده است.</p>	<p>مدل مدیریتی موجود برای سال های زیادی پایدار است، از نظر قانونی مورد تایید ECJ (دیوان عدالت اتحادیه اروپا)</p>

❖ مشتری ها




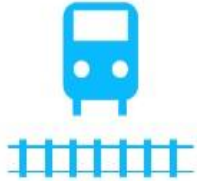

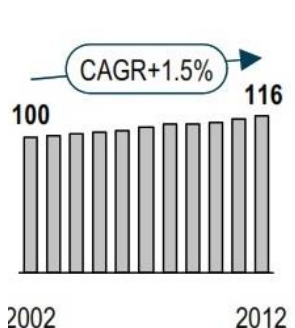
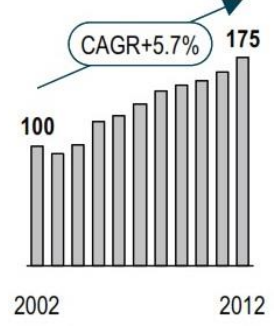
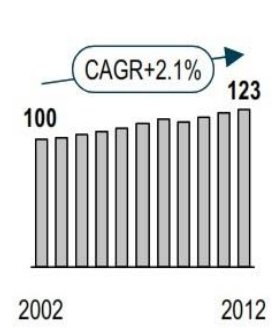
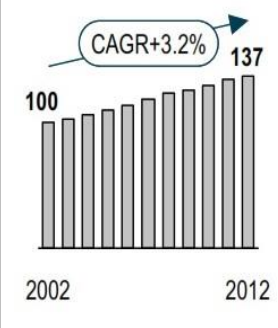
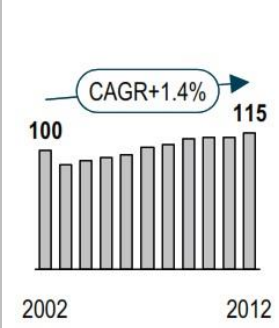
خدمات در خیلی از مسیرهای بین شهری بهبود یافته است. بهسازی زیرساخت ها منجر به رشد بالا در تعداد مسافران شده است.

تغییرات خدمات پیشنهادی در جدول زمانبندی تعدادی از مسیرهای بین شهری

۱- برلین-هامبورگ			۳- برلین-لایپزیگ			هماهنگی زمانی بین بهبود در زیرساخت ها و افزایش تقاضا
	۲۰۰۲	۲۰۱۲		۲۰۰۲	۲۰۱۲	
کوتاهترین زمان سفر	۰۲:۰۸	۰۱:۳۷	کوتاهترین زمان سفر	۰۱:۵۱	۰۱:۱۲	
تقاطع های مستقیم در روز	۱۷	۲۳	تقاطع های مستقیم در روز	۱۸	۱۷	
حجم حمل و نقل ۲۰۰۲-۲۰۱۲	۸۰٪+		حجم حمل و نقل ۲۰۰۲-۲۰۱۲	۱۸۳٪+		
۲- کلن-فرانکفورت			۴- لایپزیگ-درسدن			
	۲۰۰۲	۲۰۱۲		۲۰۰۲	۲۰۱۲	
کوتاهترین زمان سفر	۰۲:۱۳	۰۱:۰۲	کوتاهترین زمان سفر	۰۱:۰۸	۰۱:۰۳	
تقاطع های مستقیم در روز	۱۹	۴۴	تقاطع های مستقیم در روز	۱۶	۱۷	
حجم حمل و نقل ۲۰۰۲-۲۰۱۲	۵۸٪+		حجم حمل و نقل ۲۰۰۲-۲۰۱۲	۴۸٪+		

قیمت حمل و نقل بین شهری با قطار خیلی کندتر از قیمت آن در سایر شیوه های حمل و نقل یا قیمت تصویری انجمن های حمل و نقلی ، بالا رفته است.

افزایش قیمت شیوه های اصلی حمل و نقل (شاخص ۲۰۰۲ = ۱۰۰)

قیمت مشتری (سبد خرید)	هوایی	جاده ای	اتحادیه های حمل و نقل (۲)	حمل و نقل بین شهری (۱)
				
 <p>CAGR+1.5%</p>	 <p>CAGR+5.7%</p>	 <p>CAGR+2.1%</p>	 <p>CAGR+3.2%</p>	 <p>CAGR+1.4%</p>

(۱): نرخ کرایه ی استاندارد ، هرچند بلیط ها برای ۹۰٪ سفرهای بین شهری در دوپچه بان با تخفیف اضافی خریداری شده اند.

(۲): ده تا از بزرگترین انجمن های حمل و نقل در آلمان

اهداف بهبود خدمات مسافر ریلی خیلی بازتاب خوبی در میزان رضایت مشتریان نداشته است.

رضایت مشتری

گزیده ی بهبودهای صورت گرفته در خدمات از زمان اصلاحات ریلی	شاخص رضایت ۲۰۱۲ (۱)	روند : رضایت
<div data-bbox="94 716 207 779" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">مسافری</div> <ul style="list-style-type: none"> ➤ جدول زمانبندی برای حمل و نقل منطقه ای ➤ قطارهای بهتر ➤ قابلیت دسترسی ➤ خدمات فرست کلاس ➤ دسترسی به موقع به اطلاعات در طول زنجیره سفر ➤ سالن های استراحت ➤ مراکز تفریحی مدرن ➤ اپلیکیشن ها ➤ یادآورها در گوشی های همراه ، شبکه های بی سیم منطقه ای 	<p>حمل و نقل بین شهری ۶۲</p>	<p>➤ مشتری در سفرهای بین شهری و منطقه ای از ۱۹۹۴ بدون تغییر باقی مانده است، تعیین شده توسط رویدادهای منحصر به فرد</p>
<div data-bbox="94 1188 207 1251" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">باری</div> <ul style="list-style-type: none"> ➤ خدمات لجستیک از یک منبع واحد ➤ ارتباطات بین المللی بهتر ➤ مشتری مداری قوی تر برای کارکنان ➤ پیگیری محموله در حمل و نقل باری ➤ قابلیت اطمینان در برنامه ریزی با توجه به جدول زمانی ثابت 	<p>حمل و نقل منطقه ای ۶۷</p> <p>DB Schenker Rail ۶۳</p> <p>DB Netz ۷۳</p>	<p>➤ رتبه بندی سفرهای فعلی معمولاً بهتر از رتبه بندی های عمومی است. (تقریباً ۷۵ امتیاز)</p> <p>➤ آمار میزان رضایت از حمل و نقل مسافری و زیرساخت در سال های اخیر به طور منظم منتشر شده است.</p>
<div data-bbox="94 1623 207 1686" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">زیرساخت</div> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ایستگاه های مدرن با مراکز خرید و کافه های جذاب ➤ قابلیت دسترسی راحت برای معلولان در بیشتر ایستگاه ها ➤ تجهیزات بیشتر 	<p>دویچه بان ایستگاه و خدمات (B2C) ۶۹</p> <p>(B2B) : ۵۹ (۲) ۷۳ (۳)</p>	

(۱) بالای ۸۵ خیلی خوب، ۷۵-۸۴ خوب، ۵۰-۷۴ متوسط، کمتر از ۵۰ ضعیف ، (۲) شرکت های خصوصی، مقامات حمل و نقل منطقه ای ، (۳) مستاجر ها

❖ کارکنان

علی رغم افزایش مهارت ها ولی تعداد کارکنان کاهش یافته است. ساختار کارکنان با روند بازار کار تغییر یافته است.

آمار کارکنان دویچه بان

	۱۹۹۴	۲۰۱۲	تفاوت	
تعداد کارکنان	۳۳۱۱۰۱	۲۹۹۳۴۷	٪-۱۰	<p>➤ بالاترین نسبت از کارکنان خانم و پاره وقت از سال ۱۹۹۴ به دست آمده است.</p> <p>➤ استخدام های سالیانه به شدت افزایش یافته ، در سال های اخیر به اندازه ی تمام کارکنان رشد داشته است.</p> <p>➤ میانگین افزایش درآمد بالاتر از بالاتر از نرخ تورم ۳۲ درصدی بوده است.(۱۹۹۴-۲۰۱۲)</p> <p>➤ رضایت کارکنان در مقایسه با سایر شرکت های دنیا در سطح متوسط است.</p>
نسبت کارکنان خانم	۱۸,۱٪	۲۱,۹٪	٪+۲۱	
نسبت کارهای پاره وقت	۲,۳٪	۸,۱٪	٪+۲۵۲	
میانگین درآمد	۲۷۲۰۰ یورو	۳۷۲۰۰ یورو	٪+۳۷	
استخدام جدید	۲۲۲۳	۱۳۲۰۰	٪+۴۹۴	
رضایت کارکنان	---	۳,۶ (۱)	---	
پیشنهادات برای بهبود	۳۹۵۱	۱۲۱۹۸	٪+۲۰۹	

(۱): رضایت کارکنان در مقیاسی از ۱ (اصلا راضی نیستم) تا ۵ (کاملا راضی ام) بالای میانگین ۳ می باشد.

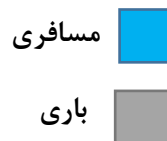
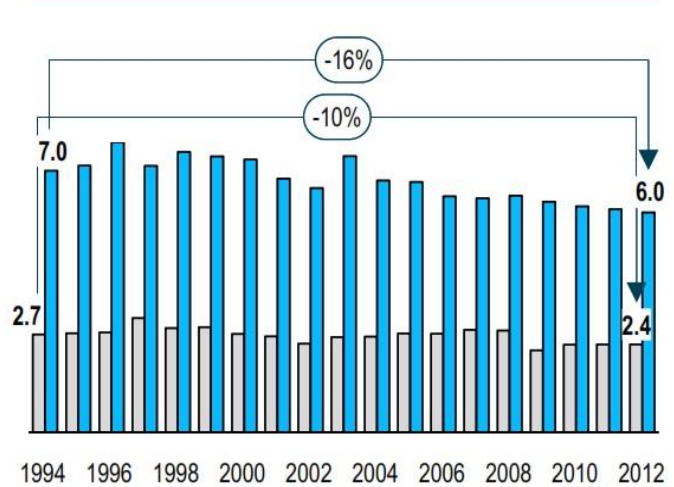
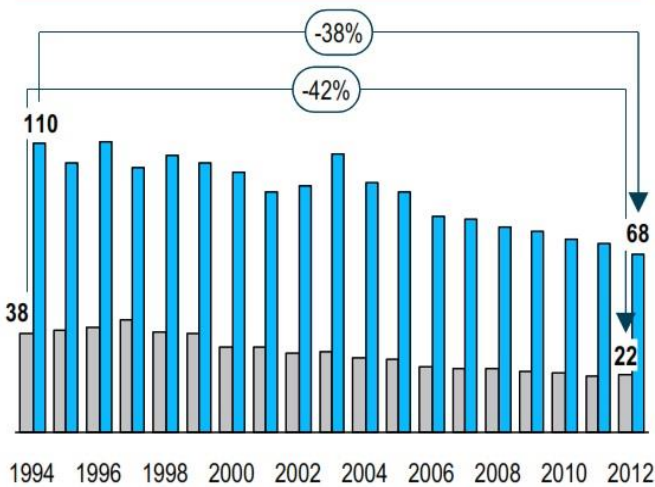
❖ محیط زیست

میزان انتشار گاز CO2 در حمل و نقل ریلی از سال ۱۹۹۴ به طور متوسط ۴۰٪ کاهش یافته است. این کاهش در سایر آلاینده ها نیز مشاهده می شود.

میزان انتشار گاز CO2 در حمل و نقل ریلی

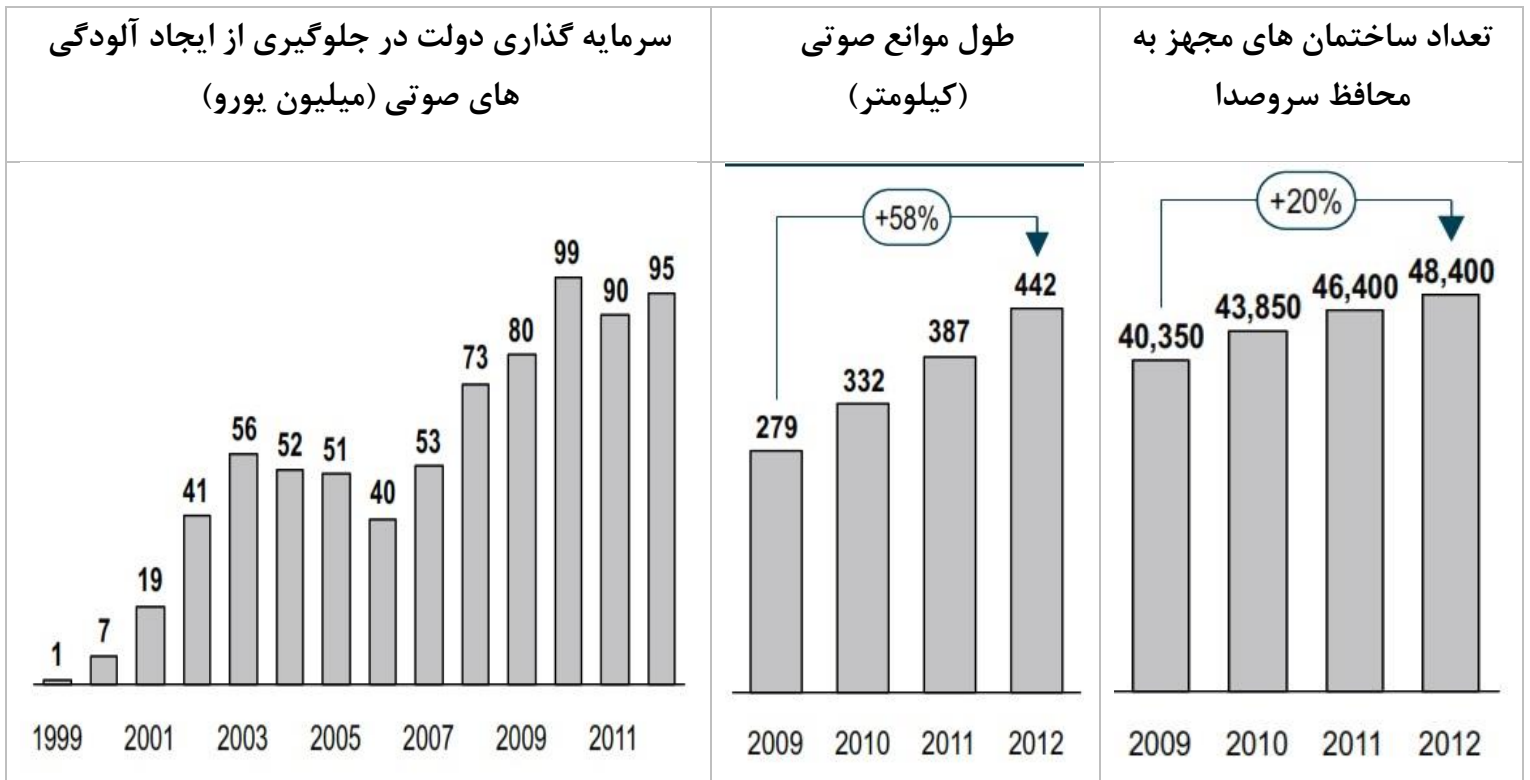
میزان نسبی انتشار CO2 (گرم در تن/مسافر کیلومتر)

میزان مطلق انتشار CO2 (میلیون تن)



کاهش آلودگی صوتی ناشی از راه آهن نقش خیلی مهمی در سال های اخیر پیدا کرده است.

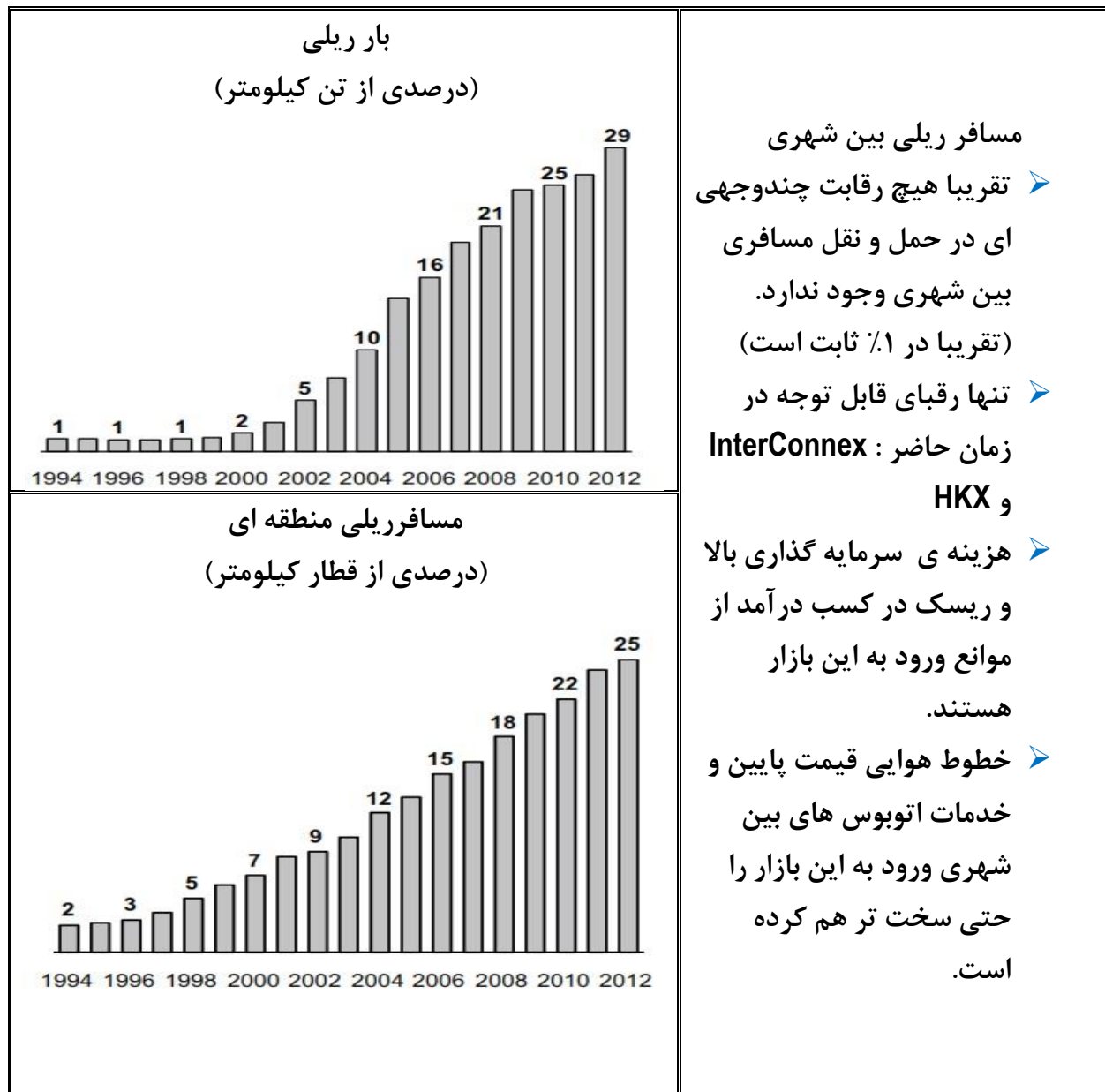
سرمایه گذاری در اقدامات کاهش میزان سر و صدا



❖ رقابت

سهم بازار رقبا به طور پیوسته در حوزه ی حمل و نقل منطقه ای و باری افزایش یافته است.

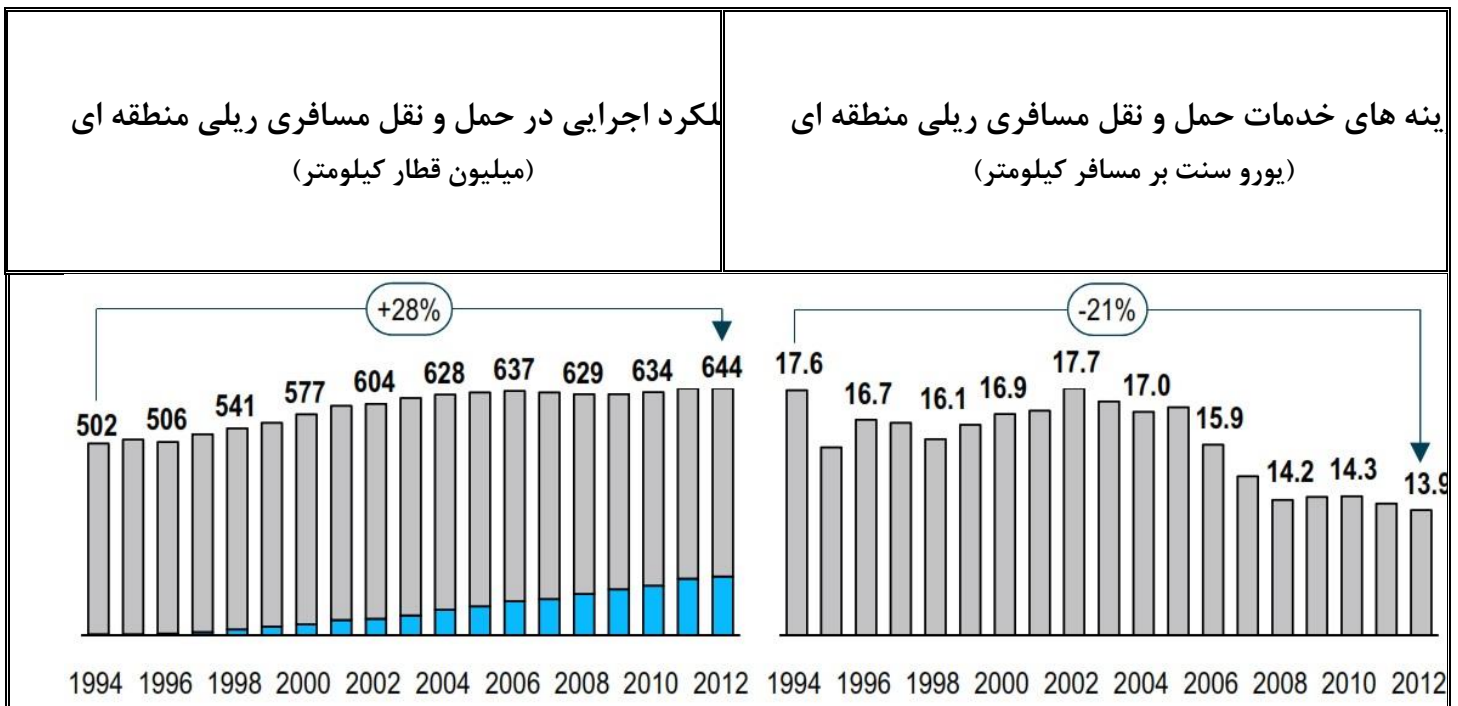
سهم بازار رقبا در حوزه ی حمل و نقل منطقه ای و باری



❖ منطقه بندی

عملکرد اجرایی در حمل و نقل مسافری ریلی منطقه ای از ۱۹۹۴ به شدت رشد داشته است. هزینه های خدمات حمل و نقل به طور موثر در همان زمان مورد استفاده قرار گرفته است.

عملکرد اجرایی و استفاده از هزینه ها برای خدمات حمل و نقلی



رقبا

دویچه بان




در حمل و نقل مسافری منطقه ای، در ۲۷ منطقه از مقامات حمل و نقلی در عقد قراردادها به صورت متفاوت عمل شده است. معمولاً اختیارات کارآفرینی کمی برای راه آهن ها وجود دارد.

پیامدهای منطقه بندی

تحولات و بهبودها	عواقب
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تصدی گری/ بهینه سازی خدمات حمل و نقل ریلی منطقه ای در مراکز هریک از مناطق به طور ویژه به منطقه و الزامات آن اختصاص دارد. ➤ با توجه به ساختار فدرال، شرایط انجام مناقصه و عقد قرارداد به شدت در بین مراکز حمل و نقل ۲۷ منطقه متفاوت است: - معمولاً عملیات با عمق خیلی بالا توسط مقامات حمل و نقل منطقه ای اعمال می شود. (جزئیات مربوط به جدول زمانی، محصولات، سیاست قیمت گذاری، ناوگان و ...) - در بعضی موارد، راه اندازی تسهیلات استفاده از وسایل نقلیه توسط مقامات حمل و نقل و متعهد به استفاده مشترک از آن می شوند. ➤ هماهنگی پایین بین مسئولان حمل و نقل منطقه ای، رویه های بسیار پیچیده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محدودیت در اختیارات کارآفرینی برای راه آهن ها - مدل کسب و کار غیرجذاب رقابت در آینده را به خطر می اندازد. (احزاب کمتر برای مناقصه) - تناقض با مفهوم اصلی اصلاحات راه آهن ➤ ساختن بخشی از منابع/ سازمان های وسیع در مراکز حمل و نقل منطقه ای ➤ جنبه ی منفی برای مشتریانی که: - فراتر از مراکز مناطق سفر می کنند (زمانبندی های بد) - استفاده همزمان از حمل و نقل بین شهری و منطقه ای (عدم وجود تقاطع ها) ➤ عدم وجود بازار فعال برای وسایل نقلیه ی دست دوم مسافری منطقه ای (برای رقابت سالم و پایین آمدن هزینه ها در حمل و نقل مسافری منطقه ای لازم است.)

برخی از مقامات حمل و نقل مستقیماً در خرید وسایل نقلیه و اعطای قرارداد آن در شبکه مداخله می کنند و استفاده مشترک از وسایل نقلیه را تحمیل می کنند.

پیامدهای منطقه بندی – مثال

		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ خدمات حمل و نقل توسط ۱۰ شرکت خصوصی ریلی در شبکه ی LNVG فراهم می شود. (شامل DB Regio و S-Bahn Hamburg) ➤ اولین عقد قرارداد رقابتی در سال ۲۰۰۰ (شبکه ی Weser-Ems به NordWestBahn) ➤ LNVG ناوگان را خریداری می کند و استفاده مشارکتی را با یک طراحی یکپارچه ، بهره برداری می کند. ➤ اپراتورها باید وسایل نقلیه این روش را استفاده کنند. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ خدمات حمل و نقلی از سال ۱۹۹۶ از طریق دعوت به مناقصه به دست آمده اند. ➤ VRR همچنین تأمین مالی وسایل نقلیه را به عهده دارد، تا کنون سرمایه گذاری در مجموع بیش از ۶۰ ماشین ریلی را تأمین کرده است. ➤ تعهدات اپراتورها برای استفاده از این وسایل (مثال: قرارداد RB47 بین abellio و VRR در مسیر سولینگن - ووپرتال) <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ خدمات حمل و نقلی از سال ۱۹۹۶ از طریق دعوت به مناقصه به دست آمده اند. ➤ برنامه ریزی برای ایجاد تسهیلات استفاده ی مشارکتی از وسایل نقلیه ، دعوتنامه برای خرید و نگهداری ۲۵ واحد چندگانه برق در اواخر سال ۲۰۱۲ ➤ طرح تصویب شده توسط دفتر تدارکات فدرال در سال ۲۰۱۳

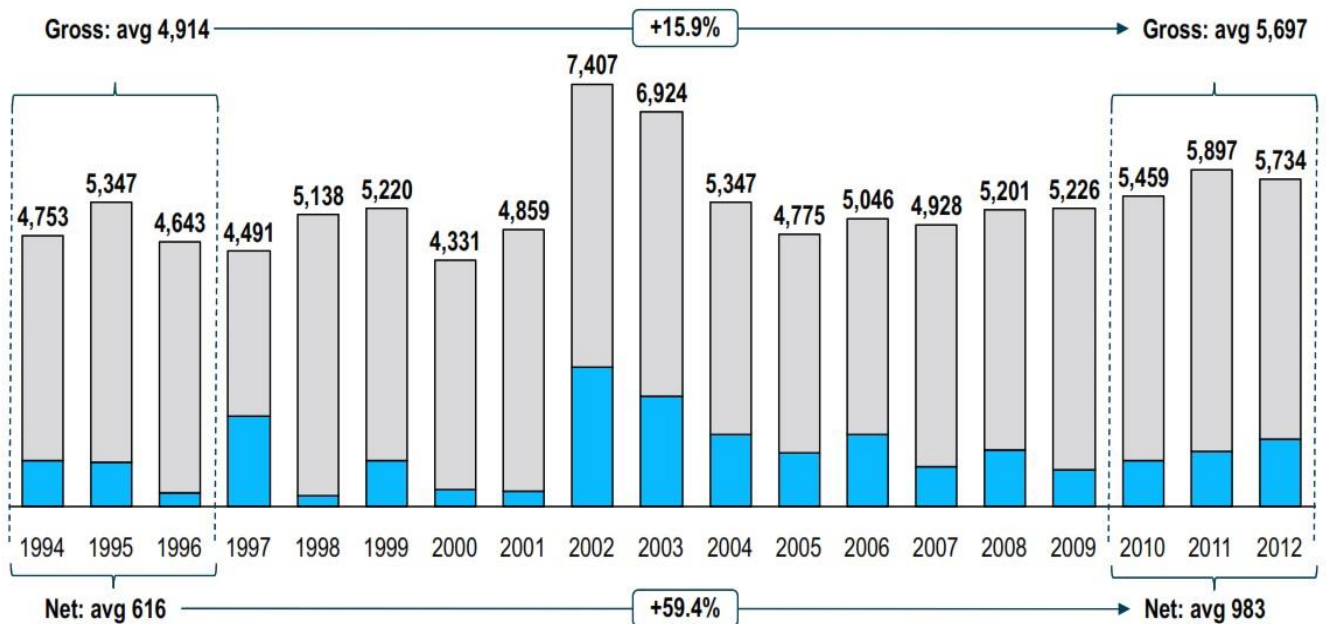
➤ بنابراین، وسایل نقلیه به شدت به شبکه هایی که امروزه کار می کنند، محدود می شود و برای توسعه بازار وسایل نقلیه دست دوم سخت است.

➤ شرکت های خصوصی ریلی در حال حاضر تنها حاملان بار هستند- اختیارات کارآفرینی پایین و این ریسک های غیرجذاب منجر به کاهش و بی میلی در رقابت می شود.

❖ زیرساخت ها

سرمایه گذاری خالص (سرمایه متعلق به DB AG) به طور قابل توجهی به نسبت متوسطه سه ساله ی سرمایه گذاری ناخالص داخلی افزایش یافته است.

سرمایه گذاری در بخش زیرساخت های دویچه بان (میلیون یورو)*



سرمایه گذاری خالص (سرمایه متعلق به DB AG)

یارانه ها برای ساخت و ساز (و تا سال ۲۰۰۹ وام بدون بهره) از دولت و اشخاص ثالث

* مجموع مربوط به سرمایه گذاری ناخالص است ، در مقایسه های پنج ساله ۱۹۹۴-۹۹ و ۲۰۰۷-۱۲ ، سرمایه گذاری ناخالص با + ۱۰,۶٪ و سرمایه گذاری خالص + ۲۶,۰٪ افزایش یافته است.

حجم زیرساخت های دویچه بان از زمان اصلاحات ریلی کاهش یافته در حالیکه سطح تجهیزات و امکانات بهبود یافته است.

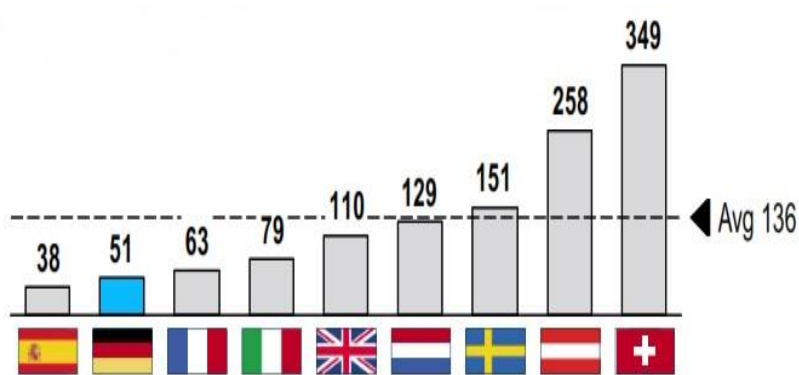
نمونه های کلیدی منتخب زیرساخت ها

	۱۹۹۴	۲۰۱۲	اختلاف	
طول خط شبکه	۴۰۳۵۵ km	۳۳۵۰۵ km	-۱۷٪	<p>➤ طول شبکه از سال ۱۹۹۴ کاهش یافته اما هنوز هم بطور قابل توجهی از رقم محاسبه شده توسط Bundesbahn در سال ۱۹۷۶ برای "شبکه ای با عملکرد بهینه اقتصادی"، که توسط دولت رد شد، بالاتر است.</p> <p>➤ برقی کردن خطوط پیشرفته تاثیر خیلی مثبتی روی اثربخشی هزینه ها، زمان سفر و محیط زیست دارد.</p> <p>➤ تعداد خطوط فرعی شخصی برای رسیدن به یک سطح بهینه عملکردی، کاهش یافته است. (بدون تاثیرگذاری بر میزان حجم حمل و نقل)</p> <p>➤ تعداد تقاطع های همسطح به طور قابل توجهی کاهش یافته است. به عنوان مثال از طریق راه حل های سازه های بدون تقاطع و همچنین کاهش تعداد تقاطع های همسطح بدون نصب تجهیزات ایمنی، افزایش قابل توجهی در ایمنی ترافیک داشته است.</p>
خطوط برقی	۴۲.۳٪	۵۹.۲٪	+۴۰٪	
مجهز به ATC	۲.۷٪	۷.۲٪	+۲۶۷٪	
تعداد خطوط فرعی شخصی	۱۱۲۹۰	۲۳۷۴	-۷۹٪	
تعداد تقاطع های همسطح	۲۹۸۹۵	۱۴۱۹۰	-۵۳٪	
تاسیسات ایمنی فنی	۴۷٪	۶۹٪	+۴۷٪	

در مقایسه با سایر کشورهای اروپایی ، سرمایه گذاری کمتری در بخش زیرساخت های آلمان صورت گرفته است.

سرمایه گذاری در بخش زیرساخت ها

سرانه ی سرمایه گذاری دولت در بخش زیرساخت های ریلی در ۲۰۱۲ (یورو)



➤ مقررات شفاف تأمین مالی شبکه موجود با توافقنامه عملکرد و تأمین مالی (LuFV) بین دولت و DB

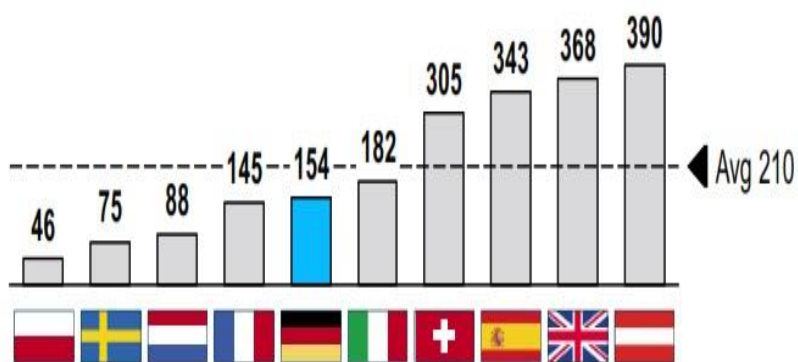
➤ مقایسه های بین المللی سوالی را مطرح می کند که آیا دولت برای انجام وظایف خود در توجه به زیرساخت ها باید اقدامات بیشتری انجام دهد یا نه

➤ یک سوال با پوشش مطبوعاتی زیاد: سرمایه گذاری ناتمام برای پل ها- کمبود در یک چهارم تمام گذرگاه های شناخته شده توسط اداره راه آهن فدرال (EBA) در اواخر سال ۲۰۱۲ مشخص شده است.

"پل های مخروبه دویچه بان نشانگر مشکلات میلیاردی آن است."
Handelsblatt دسامبر 2012

"پل های آلمان در آستانه ی سقوط"
Die Welt ژوئن ۲۰۱۳

سرمایه گذاری به ازای هر کیلومتر خط در ۲۰۱۱ (هزار یورو)



❖ چهارچوب رقابتی

حمل و نقل ریلی هنوز از بسیاری جهات در مقایسه با سایر شیوه های حمل و نقلی در موقعیت نامناسبی قرار دارد .

مقایسه ی تعدادی از شاخص های منتخب چهارچوب

	حمل و نقل ریلی	سایر شیوه های حمل و نقل
مالیات / عوارض	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پرداخت مالیات انرژی های تجدیدپذیر، نفت و برق (شامل هزینه مجدد EEG) ➤ مالیات بر ارزش افزوده ۱۹٪ در حمل و نقل بین شهری و ۷٪ در حمل و نقل منطقه ای ➤ حضور کامل حمل و نقل ریلی در بازار تجارت کربن ، با نتیجه ی کاهش معایب سیستم هزینه ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مالیات نفت برای حمل و نقل جاده ای ➤ پروازهای داخلی بدون مالیات سوخت ➤ ترافیک هوایی برون مرزی بدون مالیات بر ارزش افزوده
زیرساخت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کمبود بودجه دولتی برای پروژه های مهم ساخت و ساز از طرح زیرساخت های حمل و نقل فدرال ➤ حمل و نقل ریلی در تمام مسیرهای ریلی حق دسترسی می پردازد. ➤ تامین مالی حمل و نقل ریلی از بودجه ای که به چرخه اقتصادی مربوط است، تامین می گردد. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ هیچ عوارض جاده ای برای سفر با خودروی شخصی گرفته نمی شود. ➤ عوارض کامیون ها فقط برای وزن بالای ۱۲ تن اعمال می شود نه همه ی کامیون ها. ➤ سفرهای جاده ای از درآمد مالیات ها که به اقتصاد وابسته نیست، تامین مالی می شود .
ناوگان	<ul style="list-style-type: none"> ➤ الزامات ایمنی بالا که توسط مقامات راه آهن فدرال اعمال شده، فرآیند تایید صلاحیت ناوگان را کند و پرهزینه کرده است. ➤ عدم وجود مقررات یکپارچه در سرتاسر اروپا ، منجر به موانع فنی و اداری در حمل و نقل داخل اروپا شده است. ➤ اضافه کردن تجهیزات کاهش صدا در بلاک ترمز که بسیار هزینه بر است، تا سال ۲۰۲۰ الزام شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مقررات مربوط به کامیون ها در سراسر اروپا هماهنگ است. ➤ فرآیند تایید صلاحیت نسبتا ساده برای کامیون ها و خودروهای شخصی ➤ تایید صلاحیت هواپیما نیز با انواع گواهینامه ها ساده شده است.

فهرست اختصارات :

- Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV : **BAG-SPNV** –
(کارگروه فدرال برای مقامات حمل و نقل منطقه ای)
- Bundeseisenbahnvermögen : **BEV** –
(آژانس دارایی راه آهن فدرال)
- compound annual growth rate : **CAGR** –
(نرخ رشد ترکیبی سالیانه)
- Court of Justice of the European Union : **ECJ** –
(دیوان عدالت اتحادیه اروپا)
- Deutsche Bundesbahn : **DB** –
(دویچه بان)
- Deutsche Bahn Aktiengesellschaft : **DB AG** –
(شرکت سهامی دویچه بان)
- Deutsche Reichsbahn : **DR** –
- Eisenbahn-Bundesamt : **EBA** –
(مقامات راه آهن فدرال)
- آژانس راه آهن اروپا : **ERA** –
- Eisenbahn-und Verkehrsgewerkschaft : **EVG** –
(اتحادیه راه آهن و حمل و نقل)
- حمل و نقل باری : **FT** –
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz : **GVFG** –
(انجمن قانون تامین مالی حمل و نقل)
- کیلووات-ساعت : **kWh** –
- Leistungs-und Finanzvereinbarung : **LuFV** –
(قرارداد اجرایی و تامین مالی)
- یادداشت تفاهم : **MoU** –
- مسافر - کیلومتر : **Pkm** –
- حمل و نقل مسافری : **PT** –
- شرکت های زیرساخت ریلی : **RIU** –
- بازدهی سرمایه مورد استفاده : **ROCE** –
- شرکت های خصوصی ریلی : **RU** –
- تن - کیلومتر : **Tkm** –

– **Train-km** : قطار-کیلومتر

– **VDV** : Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (انجمن شرکت های حمل و نقلی آلمان)