



به نام خدا

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
(گروه مطالعات حمل و نقل ریلی و پایش فضای کسب و کار)

"بررسی حق دسترسی به شبکه زیرساخت در سوئد: « هزینه های نهایی بسیار پایین است.»"

مترجم: مهندس ترکمانی پور

کارشناس گروه مطالعات حمل و نقل ریلی و پایش فضای کسب و کار

تیرماه ۱۳۹۷

بررسی حق دسترسی به شبکه زیرساخت در سوئد: « هزینه های نهایی^۱ بسیار پایین است. »

موضوع حق دسترسی به زیرساخت شبکه ی ریلی در سوئد برای اولین بار مورد بررسی قرار گرفته است. هزینه های نهایی برای ارائه خدمات مسافری و باری بسیار پایین است و ساختار حق دسترسی با قوانین اتحادیه اروپا مطابقت ندارد. اداره این امور بر عهده ی یک نهاد رگولاتوری ملی به نام «Transportstyrelsen» می باشد. مدیریت زیر ساخت، Trafikverket، ساختار فعلی و برنامه های آینده خود را توضیح داده است.

مقادیر فعلی نشان می دهد که هزینه ی نهایی برای اضافه کردن یک رام قطار بر روی خطوط شبکه ریلی ۰,۰۲ کرون سوئد (۰,۰۰۱۹ یورو) به ازای هر تن-کیلومترناخالص (GTK^۲) می باشد. اما هزینه های مربوطه، مقدار ۰,۰۱۶ کرون سوئد (۰,۰۰۱۵ یورو) برای قطارهای مسافری و ۰,۰۰۶ کرون سوئد (۰,۰۰۰۶ یورو) برای قطارهای باری می باشد. این بدان معنا است که هر کدام به ترتیب، دوسوم و یکسوم هزینه های نهایی برآورد شده را پوشش می دهند. نهاد تنظیم مقررات توضیح داده است که این موضوع عمدتاً به علت روشی است که Trafikverket برای وضع تعرفه دسترسی به کار می برد.

جدول ۱ تعرفه دسترسی به زیرساخت ۲۰۱۷، کرون سوئد به ازای هر تن-کیلومترناخالص

تعرفه	بیشترین بارمحوری، تن	
۰,۰۰۵۶	بار > ۲۰	قطارهای باری و خدماتی
۰,۰۰۷۰	بار ≥ ۲۰,۵	
۰,۰۰۷۷	بار > ۲۲,۵	
۰,۰۰۸۴	بار < ۲۵	
۰,۰۱۴	بار ≥ ۲۰	قطارهای مسافری
۰,۰۱۵۴	بار < ۲۰	

ساختار تعرفه گذاری

^۱ Marginal costs

در اقتصاد هزینه نهایی به میزان تغییرات هزینه کل بر اثر افزایش تولید به اندازه یک واحد گفته می شود. در این هزینه، فقط هزینه های متغیر دخالت دارند؛ به عنوان مثال، تولید یا عدم تولید یک واحد اضافی محصول، تغییری در هزینه های ثابت ندارد. یعنی به ازای یک واحد تغییر در میزان تولید هزینه ثابت تغییری نمی کند. اما برای تولید یک واحد اضافی کالا، باید مواد اولیه اضافی داشته باشیم؛ که این خود، موجب بالا رفتن هزینه متغیر می شود.

^۲ Gross Tonne Kilometer

به گفته ی Transportstyrelsen ، مدیریت زیرساخت (Trafikverket) مجموع هزینه های مربوط به استهلاک را بررسی کرده و سپس آن هزینه ها را بین مبلغ کلی حق دسترسی به شبکه تقسیم می کند. به همین دلیل مبلغ کلی حق دسترسی به شبکه تقریباً به مجموع هزینه های مربوط به استهلاک وابسته است. اما، این بدان معنی است که حق دسترسی براساس هزینه ی نهایی از آنچه که قرار بود باشد، پایین تر است. از آنجایی که حق ظرفیت نیز هزینه های مربوط به استهلاک را پوشش می دهند.

سوئد در تنظیم حق ظرفیت برای راه آهن، تا حدودی منحصر به فرد است: اپراتورهای قطار در خطوط با ظرفیت هشتاد درصد یا بیشتر برای دسترسی به این مسیرها هزینه های بالاتری می پردازند. به این ترتیب، استفاده از خطوط با ظرفیت کمتر مورد تشویق قرار می گیرد. Trafikverket دلایلش را توضیح می دهد « ما معتقدیم که حق ظرفیت بر هزینه ی نهایی اثر می گذارد، چراکه یک خط با ظرفیت استفاده ی بالاتر، هزینه ی تعمیرات نگهداری بیشتری هم دارد. به عنوان مثال ممکن است لازم شود تعمیر و نگهداری در شب انجام پذیرد. بنابراین، احتمالاً، هزینه استفاده از یک خط پر استفاده، بالاتر خواهد بود. »

تطابق با قانون اتحادیه اروپا

مدیریت زیرساخت (Trafikverket) می گوید که تاکنون نشانه هایی از وجود همبستگی با قانون اتحادیه اروپا وجود نداشته است. Transportstyrelsen نیز کاملاً به این موضوع اشاره می کند که سیستم تعرفه گذاری با قانون اتحادیه اروپا مطابقت ندارد. به همین جهت لازم است که اگر مدیریت زیرساخت می خواهد هزینه های نهایی را در چارچوب قانونی قرار دهد، این ارتباط را ایجاد کند.

رگولاتور گفته است که : « اصولاً، گرفتن حق ظرفیت احتمالاً ایده ی خوبی است. در حال حاضر سیستم راه آهن سوئد با کمبود ظرفیت های عمده مواجه است. با این حال حق دسترسی سهم بزرگی از مجموع درآمدها را تشکیل می دهد و بخش عمده ای از حق دسترسی پرداخت شده نیز مربوط به قطارهایی است که در خطوط با ترافیک بالا حرکت می کنند. از این رو لازم است آنها را با دقت زیادی بررسی کنیم. معتقدیم احتمال ایجاد این ارتباط وجود دارد. »

ارتقا حمل و نقل ریلی

به هر حال برای مدیریت زیرساخت، بحث در مورد میزان هزینه های نهایی تنها با تطبیق مولفه ی حق ظرفیت به نتیجه نمی رسد. این موضوع باید با توجه به روند آن در طول زمان بررسی شود چرا که در گذشته در سطح نسبتاً پایینی قرار داشتند. Trafikverket گفت: « بخشی از این ناشی از ارتقای عمومی حمل و نقل ریلی بوده است. ما برای هم ترازای تعرفه ها با هزینه های نهایی در بخش بهره برداری ریلی برنامه داریم، اما به طور پیوسته و با سرعتی که صنعت می تواند با آن همگام شود. »

طبق اظهار نظر مدیریت زیرساخت، در حال حاضر تعرفه ها بیشتر از قبل نزدیک به هزینه های نهایی هستند. Trafikverket اشاره کرد: « به منظور هم‌ترازی بهتر با هزینه های نهایی ما مجبوریم تعرفه ها را افزایش دهیم در حالی که در برخی از کشورهای دیگر در اروپا مدیران زیرساخت موظف به کاهش تعرفه ها هستند. هنوز برای تطبیق تعرفه ها با هزینه های نهایی اقداماتی باید صورت پذیرد. اما باید مشخص کنیم که چگونه بار این هزینه ها را بین بخش باری و مسافری تقسیم کنیم. بخش مسافری معمولاً هزینه های بیشتری متحمل می شود، به دلیل این اصل اقتصادی که بخش باری نسبت به قیمت حساس تر است و ما می خواهیم از گرایش حاملان بار به سمت حمل و نقل جاده ای جلوگیری کنیم. »

تقسیم بندی بازار

پاسخ نهاد رگولاتوری در رابطه با توصیه هایی در مورد نحوه تنظیم هزینه های نهایی به این شرح است: « هدف از تعرفه بر پایه هزینه نهایی، انعکاس هزینه نهایی ناشی از اضافه کردن یک رام قطار بر روی خطوط شبکه ریلی است. این موضوع نباید با اهداف دیگری مانند یارانه حمل و نقل بار یکسان در نظر گرفته شود. اگر هدف تخصیص یارانه به بخش بارریلی می باشد باید کاملاً با صراحت صورت پذیرد. »

« علاوه بر این مدیریت زیرساخت (Trafikverket) از اضافه نرخ ها^۲ استفاده نمی کند. این افزایش نرخ ها با توجه به توانایی هر بخش از بازار در تحمل هزینه ها، متفاوت خواهد بود. از این رو استفاده از این اضافه نرخ ها، Trafikverket را قادر می سازد به جای اینکه این کار را با تعرفه های مبتنی بر هزینه های نهایی انجام دهد، بتواند تعرفه های متفاوتی را با توجه به توانایی پرداخت هر بخش اعمال کند. » Trafikverket در پاسخ می گوید که به طور منظم در حال تجزیه و تحلیل اثرات تعرفه های متنوع بر بخش های مختلف بازار است. « تصور ما بر این است که این موضوع با الزامات فعلی مطابقت دارد. نهاد رگولاتور می تواند مقررات دقیق تری در مورد این موضوع وضع کند اما تاکنون این کار را انجام نداده است. »

ارزیابی های قدیمی

علاوه بر ساختار تعرفه گذاری، نهاد رگولاتور همچنین اشاره کرد که برآورد هزینه های موجود برای تعیین هزینه های نهایی تاریخی گذشته است! Transportstyrelsen اظهار داشت: « قیمت های جاری نشان می دهد که هزینه های نهایی برای اضافه کردن یک رام قطار بر روی خطوط شبکه ی ریلی ۰,۰۲ کرون سوئد (۰,۰۰۱۹ یورو) به ازای هر تن-کیلومتر ناخالص می باشد. با این حال، این برآورد قدیمی است. تحقیقات اخیر نشان می دهد که

^۲ mark-ups

قیمت ها بیشتر نزدیک به ۰,۰۴-۰,۰۵ کرون سوئد (۰,۰۰۳۹-۰,۰۰۴۸ یورو) به ازای هر تن-کیلومترناخالص می باشد یعنی بیش از دو برابر قیمت های فعلی ! «

مدیریت زیرساخت (Trafikverket) بیان کرد: « برای رعایت الزامات تصمیمات رگولاتوری و درعین حال در راستای برنامه های توسعه ای خود، ما نیازمند دانش جدید هستیم ، از جمله در زمینه ی ارزیابی هزینه ها و تاثیر محدودیت های ظرفیت بر هزینه های نهایی. ما اذعان داریم که ارزیابی های کنونی برای پاسخگویی به نیازهای ما، قدیمی و تا حدودی ناکافی هستند. ما تحقیقات خود را در راستای کسب دانش به روز آغاز کرده ایم ، درعین حال قصد انجام جهش های شتاب زده بر اساس آخرین یافته های خود را نداریم. این یافته ها قبل از استفاده شدن، ترجیحا باید مورد بررسی قرار گرفته و کاملا پذیرفته شوند. «

برنامه بلند مدت

مدیریت زیرساخت اشاره کرد : « ما برنامه های بلندمدت داریم اما آن را به عنوان یک تعهد و الزام در نظر نمی گیریم. ما می دانیم که بازار به ثبات و قطعیت نیاز دارد، ولی همیشه قادر نیستیم بستر آن را فراهم کنیم، ما نمی توانیم به طور قطعی اعلام کنیم که کارها در چندسال آینده چگونه انجام خواهد شد. حق دسترسی به شبکه به تعداد زیادی از سیستم ها و توسعه آنها وابسته است. گفته شده که برنامه های بلندمدت ما همگام با برنامه های افق حمل و نقل ملی می باشد. ما محاسبه درآمد را تا سال ۲۰۲۹ داریم اما تمایل داریم تا زمانی که کاملا مطمئن نیستیم اطلاعات دقیق تری از ساختار حق دسترسی را منتشر نکنیم. «

مدیریت زیرساخت درخواست تجدید نظر برای بخشی از حکم صادره را داده است تا در ماه دسامبر با پاسخ قاطع و دقیقی بازگردد. این اولین بار است که Transportstyrelsen حکمی صادر کرده است اما همواره به طور غیرمستقیم بر تعرفه ها نظارت دارد. نهاد رگولاتور در پایان بیان کرد : « شرکت های خصوصی بخش ریلی و سایر بازیگران بازار ممکن است شکایتی را نزد ما مطرح کنند ، مثلا در مورد حق دسترسی به شبکه ، با این حال ما تنها یک شکایت علیه تعرفه های Trafikverket دریافت کرده ایم. این موضوع به ما این باور را می دهد که از منظر بازیگران بازار، طرح موجود قابل قبول است. «^۴

^۴ Reference : https://www.railfreight.com/business/2018/06/19/swedish-track-access-charges-reviewed-marginal-costs-are-too-low/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202018-25