



مطالعات تطبیقی در خصوص الحاق به WTO و تعهدات راه آهنها

مقاله منتخب، شماره ۲۰۰

چکیده

اهدافی که در این مقاله دنبال می شود، عبارت است از: ۱- استخراج جداول تعهدات ریلی کشورهای عضو WTO، ۲- بررسی تعهدات این کشورها در زمینه های مختلف حمل و نقل ریلی، ۳- مقایسه تعهدات ریلی بین کشورهای مختلف، ۴- بررسی تأثیرات تعهدات مربوطه بر روی شاخصهای عملکرد ریلی این کشورها و ۵- ارائه پیشنهاد برای راه آهن ایران به منظور الحاق به سازمان جهانی تجارت

مقدمه

مصادیق روشهای عرضه خدمات برای

حمل و نقل ریلی به صورت زیر است:

۱- شیوه عبور مرزی: در این شیوه، خدمات مربوط به حمل و نقل کالا، مسافر و یا تعمیر و نگهداری از مبدأ یک کشور عضو به کشور دیگر، با استفاده از خدمات الکترونیکی، اینترنتی یا شبکه های مخابراتی بدون عبور از مرز انجام می گیرد.

۲- شیوه مصرف در خارج: این شیوه هنگامی تحقق می یابد که مصرف کننده حقیقی و یا حقوقی برای استفاده از خدمات ریلی، به کشور عرضه کننده آن عزیمت نماید.

۳- شیوه حضور تجاری: در این شیوه، عرضه کننده خدمات در قلمرو یک کشور دیگر به صورت قانونی و حقوقی به فعالیت می پردازد. به عنوان مثال تأسیس شرکت حمل بار و مسافر کشور سوئد در کشور دیگر، نمونه ای از این شیوه می باشد.

۴- شیوه حضور اشخاص حقیقی: در این شیوه از عرضه خدمات، عرضه کننده در حقیقت یک شخص حقیقی خارجی خواهد بود که در کشور دیگر به ارائه خدمات خواهد پرداخت. به عنوان مثال، ارائه خدمات تعمیرکار ناوگان خارجی در کشور دیگر است.

از میان ۱۴۹ کشور عضو WTO، فقط کشورهای سوئد، یوگسلاوی، اسلوانیا، اسلواکی، فیلیپین، نیوزلند، نیکاراگوئه، نیجریه، عربستان، چک، استونی، فنلاند، برزیل، اتحادیه اروپا، تایوان، ژاپن، چین، ارمنستان، تایلند، کرواسی، گرجستان، بلغارستان، سیرالئون، سوئیس، ویتنام، نروژ، قرقیزستان، مولداوی، مالدیو، کره، لهستان و دومینیک از جمله کشورهایی هستند که برای صنعت حمل و نقل ریلی خود تعهدات ریلی دارند. البته این نکته قابل ذکر است که کشورهایایی که نام آنها ذکر نشده است ممکن است با وجود شبکه ریلی پیشرفته در کشورشان، تعهدی در این زمینه نداشته باشند. نوع تعهدات کشورهای عضو WTO و دارای تعهد ریلی در قالب جدول (۱) خلاصه شده است.

فعالیتهای حمل و نقل ریلی که تعهدات مربوطه برای آنها وجود دارد، عبارت است از:

• خدمات حمل مسافر،

• خدمات حمل بار،

• خدمات تعمیر و نگهداری تجهیزات ریلی،

• خدمات یدک کشی (خدمات یدک کشی

عبارت است از خدمات مربوط به نیروی

کشش و مانور)،

• خدمات پشتیبانی

سهیلا اجایی

کارشناسی ارشد اقتصاد
گروه مطالعات اقتصادی
مرکز تحقیقات راه آهن

پژوهشنامه

مرکز تحقیقات راه آهن

شماره های ۳۲ و ۳۳

پاییز و زمستان ۸۶

۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- واگذاری خدمات به کشورهای عضو دیگر می تواند تحت شرایطی که امتیاز انحصاری آن متعلق به دولت یا قدرت محلی لهستان باشد، صورت گیرد.	بخش حمل بار	لهستان (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت	بخش حمل مسافر	لهستان (۱۹۹۵)
۱ و ۲- بدون محدودیت	بخش تعمیر و نگهداری	
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت	بخش تعمیر و نگهداری	ژاپن (۱۹۹۵)
۱ و ۲- بدون محدودیت	خدمات اجاره ای	ژاپن (۱۹۹۵)
۱ و ۲- بدون محدودیت، ۳- اجازه سرمایه گذاری مشترک با حداکثر ۴۹٪ سرمایه گذاری خارجی داده شده است. برای حمل ریلی تا سه سال پس از الحاق چین باید اکثریت سهام شرکت در اختیار چینی ها باشد و شش سال بعد از الحاق امکان تأسیس شرکت فرعی با سرمایه گذاری کامل خارجی فراهم شده است.	بخش حمل بار، بخش حمل مسافر	چین (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- تأمین کننده های خارجی مجاز هستند در خدمات حمل و نقل باری از طریق استقرار سرمایه گذاری خود با شرکا ویتنامی که سهم آنها از کل سرمایه قانونی نباید بیشتر از ۴۹ درصد فراتر رود سرمایه گذاری کنند.	بخش حمل بار، بخش حمل مسافر	ویتنام (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲ و ۳- بدون محدودیت	خدمات یدک کشی، خدمات پشتیبانی و تعمیر و نگهداری	نروژ (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- برای اعطاء کردن گواهی برای شرکت های کشتیرانی بین المللی به منظور اهداف اقتصادی نیاز به آزمون دارد.	بخش حمل بار	کره (۱۹۶۷)
۱ و ۲- بدون محدودیت	بخش حمل بار، خدمات یدک کشی، خدمات پشتیبانی و تعمیر و نگهداری	قرقیزستان (۱۹۹۸)
۱ و ۲- بدون محدودیت	بخش حمل بار، مسافر، خدمات حمل کالا و خدمات گمرک، خدمات پشتیبانی	دومینیک (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- بدون محدودیت (None) مگر آنکه در تعهدات افقی اشاره شده است.	خدمات پشتیبانی	تایلند (۱۹۹۵)
۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت	تعمیر و نگهداری	
۱- عبور مرزی ۲- مصرف در خارج ۳- حضور تجاری ۴- حضور اشخاص حقیقی		

در جدول مربوطه برای شیوه چهارم عرضه خدمات که حضور اشخاص حقیقی می باشد، تقریباً همه کشورها یک نوع تعهد دارند که عبارت است از: « بدون تعهد (Unbound)، مگر در بخش افقی که به آن اشاره شده باشد.»

در جداول بالا از اصطلاح بدون محدودیت (None) بدون تعهد (Unbound) استفاده شده است. منظور از بدون محدودیت این است که کشور مربوطه برای عرضه خدمات هیچگونه محدودیتی ندارد و متعهد به آزادسازی خواهد شد و عبارت بدون تعهد، یعنی کشور عرضه کننده برای ارائه خدمات، تعهدی را نخواهد پذیرفت.

تحلیل جداول تعهدات ریلی کشورهای عضو

تعهدات کشورهای عضو سازمان جهانی تجارت که دارای تعهد ریلی هستند، به طور خلاصه برای بخش محدودیت دسترسی به بازار به شرح جدول (۱) است. بکارگیری نوع شیوه عرضه خدمات برای هر کدام از کشورها در جدول بیان شده است.

جدول ۱- ساختار تعهدات ریلی کشورهای عضو WTO

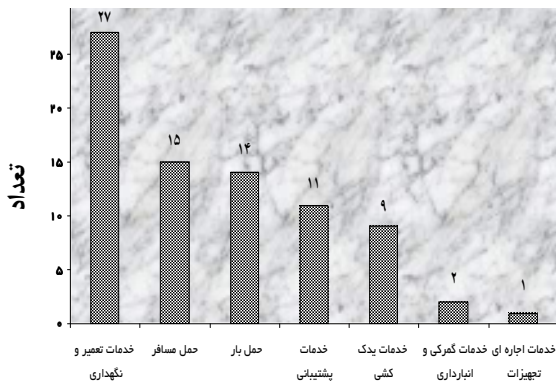
نام کشور	بخش های دارای تعهد	نوع تعهد
اتحادیه اروپا (۱۹۹۵) ارمنستان (۲۰۰۵) بلغارستان (۱۹۹۶) استونی (۱۹۹۹) چک (۱۹۹۵) برزیل (۱۹۶۸) اسلواکی (۱۹۹۵) اسلوانیا (۱۹۹۵) نیجریه (۱۹۶۰)	بخش تعمیر و نگهداری تجهیزات ریلی	۱ و ۳- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت ۱ و ۲- بدون محدودیت ۱- بدون تعهد، ۲ و ۳- بدون محدودیت ۱ و ۲- بدون تعهد، ۳- بدون محدودیت ۱ و ۲- بدون تعهد، ۳ و ۴- بدون محدودیت
سوئد (۱۹۵۰)		۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- بهره برداران خارجی مجاز به تأسیس و نگهداری امکانات پایانه زیربنای ریلی خود به منظور برطرف کردن محدودیت های ظرفیت و فضا در کشور سوئد هستند.
یوگسلاوی (۲۰۰۳)		۱ و ۳- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت
تایوان (۱۹۹۵)	بخش حمل بار، مسافر و تعمیر و نگهداری	۱- بدون تعهد، ۲ و ۳- بدون محدودیت
کرواسی (۲۰۰۰)	بخش خدمات پشتیبانی و تعمیر و نگهداری	۱- بدون تعهد، ۲ و ۳- بدون محدودیت
گرجستان (۲۰۰۰)	بخش حمل بار، مسافر، خدمات یدک کشی و تعمیر و نگهداری	۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- زیربنا و بخش بهره برداری حمل و نقل ریلی تحت مالکیت و در انحصار دولت
سوئیس (۱۹۶۱)	بخش حمل بار، مسافر، خدمات یدک کشی و تعمیر و نگهداری	۱- بدون تعهد، ۲- بدون محدودیت، ۳- در زمان واگذاری امتیاز راه آهن به بخش خارجی، می بایست این ضمانت وجود داشته باشد که هیچ روش حمل و نقلی دیگری از نظر اکولوژیکی و اقتصادی که کارایی بیشتری نسبت به آن (راه آهن) داشته باشد، در سوئیس وجود نداشته باشد.
عربستان سعودی (۲۰۰۵)	بخش حمل بار، مسافر، خدمات یدک کشی، خدمات پشتیبانی و تعمیر و نگهداری	۱ و ۲- بدون محدودیت، ۳- سرمایه گذاری خارجی در قالب BOT
نیکاراگوئه (۱۹۹۵)		۱ و ۲- بدون محدودیت
مالدیو (۱۹۹۵)		۱ و ۲- بدون محدودیت
مولداوی (۲۰۰۱)		۱ و ۳- بدون محدودیت
نیوزلند (۱۹۹۵)	بخش حمل بار، مسافر، خدمات یدک کشی	۱ و ۲- بدون محدودیت
فیلیپین (۱۹۹۵)	بخش حمل بار، مسافر، خدمات تعمیر و نگهداری	۱- بدون تعهد، ۲ و ۳- بدون محدودیت
سیرالئون (۱۹۶۱)	بخش حمل مسافر و خدمات پشتیبانی	۱ و ۲- بدون محدودیت، ۳- بدون محدودیت (None)، هم در قالب سرمایه گذاری با دولت و هم با سیرالئون

جدول ۲- درصد آزادسازی و تعهدات کشورهای عضو WTO

نوع خدمات	شیوه های عرضه خدمات	درصد آزاد سازی	درصد متعهد بودن	سایر تعهدات
خدمات تعمیر و نگهداری	۱. شیوه برون مرزی	٪۷۰	٪۳۰	٪۰
	۲. شیوه مصرف در خارج	٪۹۶	٪۴	٪۰
	۳. شیوه حضور تجاری	٪۷۰	٪۱۵	٪۱۵
	۴. شیوه حضور اشخاص حقیقی	٪۰	٪۷	٪۹۳
خدمات مسافر	۱. شیوه برون مرزی	٪۶۰	٪۴۰	٪۰
	۲. شیوه مصرف در خارج	٪۱۰۰	٪۰	٪۰
	۳. شیوه حضور تجاری	٪۶۰	٪۰	٪۴۰
	۴. شیوه حضور اشخاص حقیقی	٪۰	٪۰	٪۱۰۰
خدمات حمل بار	۱. شیوه برون مرزی	٪۵۰	٪۵۰	٪۰
	۲. شیوه مصرف در خارج	٪۹۳	٪۷	٪۰
	۳. شیوه حضور تجاری	٪۵۷	٪۰	٪۴۳
	۴. شیوه حضور اشخاص حقیقی	٪۰	٪۰	٪۱۰۰
خدمات پستی	۱. شیوه برون مرزی	٪۶۷	٪۳۳	٪۰
	۲. شیوه مصرف در خارج	٪۱۰۰	٪۰	٪۰
	۳. شیوه حضور تجاری	٪۶۷	٪۰	٪۳۳
	۴. شیوه حضور اشخاص حقیقی	٪۰	٪۰	٪۱۰۰
خدمات پشتیبانی	۱. شیوه برون مرزی	٪۶۴	٪۳۶	٪۰
	۲. شیوه مصرف در خارج	٪۱۰۰	٪۰	٪۰
	۳. شیوه حضور تجاری	٪۷۳	٪۰	٪۲۷
	۴. شیوه حضور اشخاص حقیقی	٪۰	٪۰	٪۱۰۰

به علت تخصصی و تکنولوژی بر بودن آن، نیاز به متخصصان خارجی دارد و با فراهم شدن تعهدات در این زمینه و آزادسازی لازم و ورود متخصصان به کشورهای عضو و استفاده از پیشنهادات افراد متخصص می توان وضعیت بخش بهره برداری حمل و نقل ریلی را بهبود بخشید. همچنین ۱۵ کشور در بخش خدمات حمل مسافر، ۱۴ کشور در بخش خدمات حمل بار، ۱۱ کشور در بخش خدمات پشتیبانی، ۹ کشور در بخش خدمات یدک کشی، ۲ کشور در بخش خدمات گمرکی و انبارداری و ۱ کشور در بخش خدمات اجاره ای تجهیزات ریلی تعهدات دارند.

نمودار ۱- مقایسه تعداد کشورهای دارای تعهد در بخشهای مختلف ریلی



بخشهای ریلی

الحاق به WTO و تغییرات در بخش ریلی کشورهای عضو

بررسیها نشان می دهد در اغلب موارد عضویت در سازمان جهانی تجارت، تأثیری مثبت بر روند عملکردهای ریلی این کشورها از جمله روند حمل بار، مسافر و درآمدزایی از محل جابجایی بار و مسافر داشته است. البته در برخی از کشورها نیز عکس این مسئله اتفاق افتاده است که علت آن باید بررسی گردد. به طور مثال راه آهن فیلیپین، در بخشهای مختلفی تعهد داده است ولی عملکرد ریلی خوبی نداشته است. بهترین دلیلی که می توان برای این امر عنوان نمود، شبهه جزیره ای بودن این کشور است که منجر شده تا کشور فیلیپین برای جابجا کردن بار و مسافر مزیت نداشته و حمل و نقل دریایی مناسب تر جلوه نماید. به عبارتی دیگر حمل و نقل ریلی در این کشور مزیت نسبی پایین تری نسبت به سایر شقوق حمل و نقل دارد. البته به غیر از شرایط جغرافیایی، شرایط سیاسی و اقتصادی کشور نیز بعد از الحاق آن به سازمان جهانی تجارت می تواند در عملکرد ریلی کشور عضو، مؤثر واقع شود.

مقایسه تطبیقی کشورهای عضو دارای تعهدات ریلی از نظر میزان آزادسازی تعهدات و حجم تعهدات در بخشهای ریلی

جدول ۲ درصد آزادسازی تعهدات کشورهای عضو و درصد بدون تعهد بودن کشورهای مربوطه را نشان می دهد. همانطور که از جدول ۲ استنباط می شود درصد آزادسازی کشورهای عضو در بخش های مختلف ریلی به خصوص برای شیوه مصرف در خارج، فراتر از ۹۰ درصد است. به طور کلی از بین ۱۴۹ کشور عضو WTO، ۳۲ کشور برای بخش ریلی خود تعهدات دارند که با در نظر گرفتن توسعه یافتگی کشورها، این نکته استخراج می شود که کشورهای در حال توسعه بیشتر برای بخش ریلی خود تعهد دارند تا کشورهای توسعه یافته، به طوری که سهم کشورهای توسعه یافته از کل کشورهای عضو دارای تعهد ریلی، ۲۲ درصد و سهم کشورهای در حال توسعه از کل کشورهای عضو دارای تعهد ریلی، ۷۸ درصد می باشد و این نشان دهنده این است که برای کشور ایران که یک کشور در حال توسعه می باشد الحاق به WTO از ضروریات است، زیرا کشور ما در زمینه ریل دارای مزیت می باشد.

بر اساس نمودار ۱ از بین کشورهای عضو، تعداد بیشتری از آنها برای بخش تعمیر و نگهداری تجهیزات ریلی تعهد دارند، این تعداد به ۲۷ کشور می رسد. دلیل آن را می توان تأثیرپذیری این بخش دانست که مسلماً بیشترین تأثیر را بر صنعت حمل و نقل ریلی کشورها خواهد داشت، زیرا این بخش

پیش بینی تعهدات قابل ارائه حمل و نقل ریلی ایران و ارائه طریق برای پیوستن به WTO

بر اساس تعهداتی که کشورهای عضو سازمان جهانی تجارت در زمینه ریلی دارند و میزان آزادسازی این کشورها در تعهدات خود و بخشهایی که در آن تعهد دارند، میزان و نوع تعهدات برای کشورمان در خصوص حمل و نقل ریلی را می‌توان پیشنهاد نمود.

پیوستن به WTO آثار مثبت و منفی برای راه آهن ایران به دنبال خواهد داشت که شناخت این آثار حائز اهمیت است. چرا که با داشتن این اطلاعات می‌توان جهت مدیریت و برنامه‌ریزی صحیح از آنها استفاده نمود.

برخی از آثار منفی حاصل از پیوستن به سازمان تجارت جهانی عبارت است از:

۱- عدم توان رقابت صنایع داخلی با صنایع خارجی است، سرمایه‌گذاران خارجی بدلیل داشتن بهره‌وری بیشتر و کاهش هزینه‌ها همیشه در رقابت با سرمایه‌گذاران داخلی موفق‌تر عمل نموده‌اند.

۲- نیروی انسانی متخصص و آشنا به فناوری روز در راه آهن کشورمان وجود ندارد که این مورد، مقایسه و رقابت با شرکتهای خارجی را دشوار می‌سازد.

برخی از آثار مثبت حاصل از پیوستن به سازمان تجارت جهانی عبارت است از:

۱- دسترسی رقابت آمیز به بازار ۱۴۹ کشور جهان می‌باشد.

۲- واگذاری برخی فعالیت‌های اجرایی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به سرمایه‌گذاران خارجی در صورت الحاق به سازمان جهانی تجارت میسر خواهد شد.

۳- استفاده از موقعیت ترانزیتی ایران؛ از آنجایی که ایران در موقعیت ترانزیتی حساسی قرار دارد به منظور استفاده بیشتر و بهتر از کریدورهای ترانزیتی موجود بهتر است شعب و نمایندگیهای خود را در مسیرهای ترانزیتی خود گسترش دهد. به منظور سرمایه‌گذاری در زمینه بهسازی و نوسازی خط و ناوگان و استفاده از فناوری نوین در خصوص ارتباطات می‌بایست سرمایه‌گذاری هنگفتی انجام شود که بهترین راه حل می‌تواند استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی خصوصاً بعد از الحاق به WTO باشد.

۴- شفاف شدن و تعدیل قوانین حمل و نقل؛ شفاف نبودن قوانین موجود باعث شده است الحاق ایران به WTO دچار مشکل شود. تبعیضات و انحصارات موجود، تمایل شرکتهای

خارجی را برای سرمایه‌گذاری در ایران کاهش داده است. پس با این تفاسیر برای تسهیل ورود ایران به سازمان جهانی تجارت، شفاف نمودن و تعدیل قوانین موجود در بخش ریلی از اهمیت بالایی برخوردار است.

۵- استفاده از خدمات ریلی با قیمت‌های نازل جهانی کشورهای عضو WTO: کشور ایران به منظور انجام تعمیرات اساسی در خارج از کشور هزینه زیادی را متحمل می‌شود ولی الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت امکان فعالیت شرکتهای خارجی برای تأمین قطعات مورد نیاز با قیمت و شرایط مناسبتری را ممکن می‌سازد و هزینه‌های تعمیرات را کاهش خواهد داد. داشتن تعهدات برای فعالیت‌های تعمیر و نگهداری این امکان را فراهم می‌آورد که راه آهن ایران از پیشنهادات متخصصان مربوطه از طریق شبکه‌های الکترونیکی برای تعمیر و نگهداری تجهیزات ریلی استفاده نماید و تجهیزات ریلی برای مدت طولانی به خاطر نداشتن دانش فنی در زمینه تعمیرات بدون استفاده نباشد.

در نهایت با وجود چنین معایب و مزایایی که الحاق به سازمان جهانی تجارت برای راه آهن ایران به دنبال دارد، بهتر است شرایط و بسترهای قانونی، اقتصادی و سیاسی کشورمان را برای ورود به WTO مهیا گردد و با توجه به شناسایی بخشهای مختلف ریلی کشورمان، نوع تعهداتی که می‌تواند برای راه آهن ایران مقرر شود را تعیین کنیم.

منابع و ماخذ

[1]www.wto.org

[2] www.worldbank.org

[۳] آمار فعالیت‌های راه آهن ج.ا.ا، معاونت طرح و بررسیها، ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۴

[۴] طرح بررسی آثار ناشی از پیوستن جمهوری اسلامی ایران به سازمان

جهانی تجارت WTO بر بخش ترابری کشور، زمستان ۱۳۸۳

[۵] گروه نویسندگان اسفندیار امید بخش ... و دیگران، سازمان جهانی

تجارت، ساختار قواعد و موافقتنامه‌ها «مجموعه آموزشی»، ۱۳۸۵،

تهران، شرکت چاپ و نشر بازرگانی