

خصوصی سازی راهکاری در جهت کاهش هزینه‌های

تعمیر و نگهداری راه‌ها

محمودرضا کی‌منش، دانشیار، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه پیام نور، واحد تهران شمال، تهران، ایران
نوشین شهریاری، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه پیام نور، واحد تهران شمال، تهران، ایران

پست الکترونیکی نویسنده مسئول: n_shahrvari@yahoo.com

دریافت: 95/02/05 - پذیرش: 96/06/18

چکیده

کشورهای در حال توسعه در دهه‌ی 1980 با بحران‌های مالی مواجه شدند. این بحران‌ها توانمندی‌های دولت‌ها را برای سرمایه‌گذاری در بنگاه‌های دولتی به شدت کاهش دادند. این امر در سطح اقتصاد کلان پیامدهای منفی به بار آورد که به نوبه‌ی خود، هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی برای شرکت‌ها تبعات بدی داشت. پژوهش‌های تجربی اخیر درباره‌ی تاثیر خصوصی‌سازی بر عملکرد پولی و عملیاتی، نیروی کار و ترازهای مالی موید این نظر است که خصوصی‌سازی می‌تواند برای شرکت‌هایی مفید باشد که در ساختار بازار رقابتی، در کشورهایی با درآمد متوسط قرار داشته باشند. تجزیه و تحلیل تاثیر مالی خصوصی‌سازی بر اقتصاد، کار بسیار پیچیده‌ای است اما بررسی‌ها نشان می‌دهد اجرای خصوصی‌سازی در شرکت‌های دولتی باعث افزایش کارایی، بهره‌وری و گسترش منابع سرمایه‌ای می‌شود. در این مقاله به تهدیداتی که در اثر کمبود بزرگراه‌ها ممکن است به وجود آیند، اشاره شده است که با خصوصی‌سازی می‌توان این مشکلات را کاهش داد و همچنین موانع و معایب و مزایای خصوصی‌سازی و جنبه‌های مختلف آن نیز بررسی شده است.

واژه‌های کلیدی: خصوصی سازی، تامین مالی بزرگراه، مشارکت

1- مقدمه

اقتصادی کشور دارد. در کشور ما، سهم حمل و نقل جاده‌ای در جابجایی کالا و مسافر در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل و نقل، بیش از 90٪ می‌باشد. بنابراین شناسایی نقش و سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل جاده‌ای به منظور طراحی و ارائه تصویر واقعی آن در اقتصاد کلان و تدوین راهبردها و برنامه‌های بلندمدت برای توسعه کشور، حائز اهمیت بوده است (رضایی ارجرودی). از طرفی مشکل کمبود سرمایه به عنوان عامل تولیدی مهم، مانعی جدی بر سر راه توسعه کشورهای در حال توسعه محسوب می‌شود. جمهوری اسلامی ایران نیز کشوری است که از کمبود سرمایه‌گذاری و تولید رنج برده است و عامل امنیت سرمایه‌گذاری به طور قابل ملاحظه‌ای

کشورها در دنیای توسعه یافته با هزینه نگهداری بالا درباره بزرگراه‌های حمل و نقل فرسوده و جایگزینی آنها علیرغم کسری‌های بودجه مواجه شده‌اند و ایجاد کاهش در هزینه‌ها دیگر گزینه‌های خودکار نیستند. سیاست خصوصی‌سازی از دهه 1980 به بعد به‌عنوان راهکاری جهت تامین مالی شرکت‌های دولتی بر بودجه دولت، بالا بردن کارایی آنها و توانمندسازی بخش خصوصی است. لذا خصوصی‌سازی در این بخش‌ها می‌تواند در جهت تامین مالی، تعمیر و نگه داری و مدیریت ساخت بزرگراه‌ها موثر باشد. امروزه حمل و نقل جاده‌ها یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد

در رشد سرمایه‌گذاری و رشد و توسعه اقتصادی مؤثر می‌باشد (رهبر، ف.). با افزایش جمعیت روزافزون شهرنشین، و به تبع آن افزایش نیاز برای جابجایی، نیازمندی بیشتری به توسعه و مدیریت بیشتر راه‌ها بوجود آمده است. بخش حمل و نقل جاده‌ای به دلیل اینکه سهم بیشتری از سایر روش‌های حمل و نقل را به خود اختصاص داده و خصوصاً در کشور ما سهم عمده جابجایی کالا و مسافر توسط این بخش انجام می‌شود از اهمیت بیشتری برخوردار است و علیرغم رواج شیوه‌های دیگر حمل و نقل هنوز هم حمل و نقل جاده‌ای عمده‌ترین سهم را در جابجایی کالا و مسافر به خود اختصاص داده است. امروزه در سراسر دنیا، خصوصی‌سازی، ابزار بسیار مهمی در سیستم تامین مالی و مدیریت بزرگراه‌ها محسوب می‌شود. خصوصی‌سازی زمینه لازم برای دگرگونی در ادارات راه را با استفاده موثر از نیروهای انسانی فراهم می‌نماید. بار سنگین هزینه‌های ساخت و نگهداری بزرگراه‌ها از دوش دولت برداشته می‌شود و دولت تنها یک نقش نظارتی بر فعالیت بخش خصوصی خواهد داشت و کاربران راه نیز نقش موثرتری در ساخت و نگهداری راه‌ها ایفا خواهند نمود (ژرف، پ.).

2- تعریف اصل 44 قانون اساسی

نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی با برنامه‌ریزی منظم و صحیح استوار است. بخش دولتی شامل کلیه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه، تأمین نیرو، سدها و شبکه‌های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه و راه‌آهن و مانند اینها است که به صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است. بخش تعاونی شامل شرکت‌ها و مؤسسات تعاونی تولید و توزیع است که در شهر و روستا بر طبق ضوابط اسلامی تشکیل می‌شود. بخش خصوصی شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداری، صنعت، تجارت و خدمات می‌شود که مکمل فعالیت‌های اقتصادی دولتی و تعاونی است. مالکیت در این سه بخش تا جایی که از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد و مایه زیان جامعه نشود مورد حمایت قانونی جمهوری اسلامی است (قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران).

تاکید رهبر معظم انقلاب برای اجرای اصل 44 قانون اساسی و واگذاری بنگاه‌های اقتصادی دولتی به بخش خصوصی است، بطوریکه اقتصاد کشور که هم اکنون توسط دولت اداره می‌شود، بجز مواردی خاص، توسط بخش خصوصی مدیریت شود سازمان خصوصی سازی، 1384).

3- مفهوم خصوصی سازی

نیازهای سرمایه‌گذاری راه وسیع بوده و با توجه به محدودیت بودجه و اهمیت خدمات عمومی پایه مانند، بهداشت، آموزش و امنیت، راه پر پیچ و خم، تخصیص بودجه‌های دولتی به عرصه رقابتی بزرگی برای تصاحب میزان کاملاً محدودی از منابع مالی تبدیل گشته بود. زیرا هدف بودجه‌های دولتی عموماً تأمین رفاه عمومی از راه، کاهش مخارج عمومی با هدف رسیدن به رشد اقتصادی پایدار می‌باشد، بنابراین سرمایه‌گذاری دولت‌ها در این بخش ناکافی بوده و اثبات شده که مدیریت دولت بر تمامی عرصه‌ها و دخالت مستقیم دولت، باعث کندی پیشرفت پروژه‌ها می‌گردد لذا خصوصی‌سازی یکی از عوامل موثر و مهم در انجام پروژه‌های عمرانی (شهرسازی) باشد. اما مفهوم واگذاری به بخش خصوصی چیست؟ از واژه خصوصی‌سازی تعاریف متعدد و گوناگونی شده است نظیر «خصوصی‌سازی فرآیندی است که طی آن دولت امکان انتقال وظایف و دارائی‌های خود را به بخش خصوصی فراهم می‌کند» و «خصوصی‌سازی به معنی برقراری نظام جدید بر اساس مکانیزم‌های بازار و در نتیجه دگرگونی و تحول در ابعاد مختلف اقتصاد است» واگذاری به این مفهوم است که اول واگذاری مالکیت دولتی به بخش غیر دولتی و دوم واگذاری "مدیریت" دولتی به بخش غیر دولتی می‌باشد. معنی این سخن آن است که اگر دولت بخشی از مالکیت خود بر بنگاه‌های دولتی را از طریق مزایده یا بورس به مردم بفروشد، اما مدیریت آن بنگاه به بخش خصوصی منتقل نشود، در واقع، خصوصی‌سازی و اجرای اصل 44 صورت نگرفته است.

خصوصی‌سازی واقعی به مفهوم آن است که تمام و یا بیشتر سهام دولت در یک بنگاه دولتی بفروش رود به نحوی که مدیریت آن نیز در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد. حتی اگر دولت کمتر از مقداری مشخص سهام یک بنگاه را در اختیار داشته باشد، اما از طریق سهام ممتاز، کنترل مدیریت

بنگاه را در اختیار داشته باشد، باز هم خصوصی سازی به مفهوم واقعی آن تحقق نیافته است. بدین ترتیب اگر بخشی از سهام واحدهای دولتی در بازار بورس بفروش رود بطوریکه مدیریت هنوز در اختیار دولت باشد. باید دید دولت تا چه حد می تواند "مدیریت" خود در بنگاه های اقتصادی را به بخش خصوصی واگذار کند. لذا خصوصی سازی در این بخش ها عملکرد موثری در زمینه های مختلفی را به دنبال خواهد داشت. عدم خصوصی سازی نیز می تواند در جهت عکس این عملکرد ایفای نقش کند و پیامدهای منفی که در بخش بعدی ذکر می شود را دربر بگیرد.

4- پیامد منفی ناشی از عدم خصوصی سازی و ساخت بزرگراه ها

آمارهای موجود، بیانگر حجم بسیار بالایی از جابجایی کالا و مسافر از طریق جاده و ترافیک، جاده ای چه در داخل شهر و چه در خارج آن می باشد و این موضوع اهمیت گسترش و بهسازی شبکه راه های بین شهری و درون شهری کشور را ضروری می نماید. تمامی شاخصه ها و آمارها، بیانگر کمبود راه در کشور و نامطلوب بودن وضعیت بسیاری از راه های کشور می باشد که در صورتیکه این بحران به صورت صحیح مدیریت و حل نشود، تأثیر منفی بر اهداف و برنامه های آتی کشور خواهد گذاشت.

خسارت های اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و زیست محیطی فراوانی در کشور به علت کمبود بزرگراه ها و نامساعد بودن وضع بعضی از آنها به کشور وارد گردیده و تهدیدات زیادی در این رابطه وجود دارد که مهم ترین آنها عبارتند از:

1- تهدید منابع انسانی: از نظر سلامت و ایمنی سفر در حمل و نقل، متأسفانه آمار قربانیان تصادف در راه های کشور (درون شهری و برون شهری) در سال 1383، بیش تر از 600 هزار تصادف، 26 هزار کشته و 245 هزار نفر زخمی) و در یک دهه اخیر (از آغاز سال 85 تا پایان سال 94) در حدود 235000 نفر که حدود 85٪ آنها جز نیروی انسانی کشور (از 20 سال تا 60 سال) بودند (پایگاه خبری تحلیلی صنعت حمل و نقل).

2- تهدید منابع مالی: بابت تلفات جاده ای در ده سال اخیر چیزی در حدود 253 هزار و سیصد میلیارد تومان

خسارت مالی (سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، 1383) علاوه بر خسارات روحی و روانی به کشور وارد شد، و همچنین هزینه هایی در اثر کیفیت نامطلوب بزرگراه ها، باعث ایجاد استهلاک بیشتر وسایل نقلیه شده و بر کاربران تحمیل می گردد و همچنین هزینه های پزشکی و هزینه های مدیریتی نیز در این بخش گنجانده می شود.

3- تهدید منابع زیست محیطی: حدود 70٪ آلودگی هوا ناشی از حمل و نقل است که میلیاردها تومان هزینه به شهروندان وارد می سازد. هم چنین باعث تولید گازهای گلخانه ای می شود که سبب گرم تر شدن محیط می گردد (خرم احمد، 1384).

4- تهدید منابع انرژی: مصرف 26 میلیارد لیتر بنزین در سال 94 که ارزش این فرآورده بالغ بر حدود 9 میلیارد دلار است. (آذر، ع.). مصرف 23 میلیارد لیتر بنزین در سال 83 که ارزش این فرآورده بالغ بر حدود 6 میلیارد دلار است که با توجه به توسعه جاده سازی و حمل و نقل این مقادیر نسبت به سنوات گذشته نرخ صعودی داشته است (خرم احمد، 1384).

5- تهدید زمانی: بیلیون ها ساعت وقت ارزشمند مردم در بهترین ساعات روز در ترافیک سنگین شهرهای بزرگ هدر می شود و همچنین ناراحتی های روحی و روانی ناشی از تأخیر در تراکم ترافیک بخش دیگری از این خسارت می باشد.

5- مزایای خصوصی سازی بزرگراه ها در امر تعمیر و نگهداری

طی سال های گذشته، خصوصی سازی فعالیت های تعمیر و نگهداری راه ها، به عنوان ابزاری کارآمد مورد توجه مدیران راه و حمل و نقل کشور قرار گرفته است. بنابراین برخی سازمان ها، فعالیت های تعمیر و نگهداری بخشی از راه های خود را بصورت پیمانی به بخش خصوصی واگذار کرده اند، زیرا این سازمان ها بر این باورند که:

1- خصوصی سازی فعالیت های تعمیر و نگهداری موجب تخصیص مناسب منابع مالی به فعالیت های گوناگون راهداری می گردد.

2- انجام فعالیت‌های تعمیر و نگهداری توسط بخش خصوصی موجب می‌شود که تجهیزات راه به صورت اقتصادی و مقرون به صرفه نگهداری و استفاده شوند.

3- خصوصی‌سازی این فعالیت‌ها موجب جبران کسری بودجه در این زمینه و بهبود سریع‌تر وضعیت راه‌های خراب شده و از ضررها و زیان‌ها و عواقب بعدی ناشی از عدم تعمیر راه‌های خراب جلوگیری می‌کند.

4- عملکرد بخش خصوصی نسبت به بخش‌های دولتی بسیار بالاتر است، چرا که به راحتی بر اساس نیازهای خود، تعداد نیروهای کار مورد نیاز خود را تغییر می‌دهند و از روش‌های جدید و پیشرفته و ابزارآلات موثرتر و کارآمدتر استفاده می‌نمایند. علاوه بر این بخش خصوصی در زمینه استفاده از روش‌های مختلف برای رسیدن به تابع هدف انعطاف‌پذیری بسیار بالایی دارد (ماهنامه ی صنعت حمل و نقل).

در چنین سیستم‌هایی پیمانکاران بخش خصوصی موظفند که در طول مدت قرارداد، عملیات تعمیر و نگهداری بفرروبی، تعمیر و تعویض گاردیل‌ها، جا گذاری تابلوهای راهنما، را با توجه به استانداردهای تعریف شده انجام دهند.

البته در زمینه تعمیر و نگهداری راه‌ها انجام عملیات تعمیر و نگهداری روسازی راه‌ها، در مقایسه با سایر عملیات راهداری، دارای هزینه‌های بسیار بالاتری می‌باشد. زیرا ادارات راه استانداردها و عملکردهای مشخصی را برای وضعیت روسازی تعریف نموده و پیمانکاران را موظف به اجرای دقیق آن می‌کنند. بنابراین پیمانکاران به منظور دستیابی به منافع مالی بیشتر مجبور به استفاده از سیستم‌های مدیریت روسازی در طول دوره پیمان می‌باشند و با توجه به هزینه پایین‌تر نگهداری، سعی می‌کنند با استفاده از روش‌های نوین، پیش از بروز هر مشکل و نیاز به تعمیر، از خرابی راه‌ها جلوگیری به عمل آورند. خصوصی‌سازی ۵ اثر مهم بر متغیرهای مهم اقتصادی دارد که از آن جمله افزایش تولید ملی از طریق افزایش بهره‌وری است. در واقع خصوصی‌سازی وجوه مالی را از بخش خصوصی به بخش دولتی منتقل می‌کند و مالکیت (کنترل) بنگاه‌ها را از بخش دولتی به بخش خصوصی منتقل خواهد کرد. اثر دیگر خصوصی‌سازی بر بودجه دولت است که با فروش دارایی‌های دولت در حساب‌های دولتی و فروش دارایی‌ها موجب موقعیت مالی دولت و کاهش کسری بودجه

خواهد شد. اثر دیگر خصوصی‌سازی، افزایش کارایی اقتصادی است که به عنوان یکی از ابزارهای بهبود عملکرد دولت تلقی شده و مورد حمایت قرار می‌گیرد. اما اثر خصوصی‌سازی بر توزیع درآمد با دو دیدگاه مواجه است. دیدگاه اول اثرهای توزیعی خصوصی‌سازی و شامل دو بخش است که امکان ادامه فعالیت بنگاه و کاهش سطح اشتغال و همچنین افزایش هزینه زندگی افراد جامعه است. در مقابل، دیدگاه دوم بر سیاست‌های مکمل سیاست خصوصی‌سازی تأکید دارد که موجب کاهش اثرهای منفی خصوصی‌سازی می‌شود.

6- موانع موجود در خصوصی‌سازی

در ایران به علت عدم ثبات سیاسی - اقتصادی، رقابت دولت با بخش خصوصی و سازوکارهای سیاسی گروه‌های موثر بر اقتصاد کشور، هیچ‌گاه مالکیت خصوصی آن هم از نوع امن و پایدار به وجود نیامده است. لذا چنین فقدان همواره در ایران پروژه‌های خصوصی را به شکست جدی کشانده است.

فقدان اطلاعات، یکی از مباحث بسیار متداولی است که در جهت مخالف با واگذاری یک جاده تأمین مالی شده از سوی دولت برای بهره‌برداری از منافع آن جاده توسط یک شرکت خصوصی مطرح می‌شود. از طرف دیگر چیزی که مردم اغلب بدان بی توجهند این است که از طریق پرداخت عوارض، در واقع آن‌ها بابت تعمیر و نگهداری و بهبود اقدامات اولیه هزینه پرداخت می‌کنند. زمانی که وضعیت اولیه جاده مطلوب باشد، امکان انجام اصلاحات در تقاطع‌ها یا ارایه خدمات اضافی به مسافران، استراحتگاه و غیره فراهم می‌آید.

بنابراین کاربران می‌توانند قبل از شروع پرداخت عوارض، شاهد پیشرفت‌های به عمل آمده باشند و هنگامی که کاربران متوجه این تفاوت‌ها شوند ترجیحاً آن‌ها را مورد ارزیابی قرار می‌دهند و قبل از شروع پرداخت عوارض این تغییرات مثبت را که به آسایش و امنیت خودشان منجر شده است را بهتر درک می‌کنند.

یکی از موارد دیگر دشواری، تنظیم قراردادها و سازماندهی مناقصه‌ها در بخشی از وظایف نمی‌تواند به طور دقیق از قبل تعریف شوند، تعریف اهداف کیفی بسیار حساس بوده و کنترل نتایج حاصل و مطرح نمودن مشکلات مسوولیت در برابر کاربران بسیار دشوار می‌باشد.

برای ایجاد اصلاحات تاثیرگذار و کارآمد در حفظ و نگهداری راه موارد ذیل بایستی تحقق یابند:

1- تضمین کافی و دراز مدت شبکه نگهداری راه با تخصیص اعتبارات منطقی و قابل قبول

2- بهینه‌سازی رابطه بین هزینه و درآمد در سیستم حمل و نقل جاده‌ای

3- کاهش اثرات مخرب زیست محیطی

تغییرات بنیادی و اصلاحی در سرمایه‌گذاری و همچنین مدیریت نگهداری راه، منوط به حمایت و مشارکت فعال مردم چه به صورت مستقیم و چه غیرمستقیم می‌باشد، در غیر این صورت و یا در صورت بی‌توجهی به دیگر موارد ذکر شده فوق، هر گونه اصلاحاتی در این رابطه با خطر شکست بالایی مواجه خواهد بود. لذا توجیه این مطلب که پرداخت عوارض، می‌تواند در مدیریت بهتر بزرگراه، در زمینه تعمیر و نگهداری بسیار سودمند باشد، ضروری می‌باشد.

7- اصول مهم در امر خصوصی‌سازی

بزرگراه‌ها

7-1- توجه به جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی و

سیاسی ناشی از خصوصی‌سازی بزرگراه‌ها

توسعه شهری و انجام پروژه‌های عمرانی شهری معمولاً اجتناب ناپذیر بوده و از طرفی پیامدهای اقتصادی اجتماعی مختلفی به دنبال دارد. به طور کلی جامعه نیز باید تصمیم خود را بر مطلوبیت عمومی طرح و به خصوص بر ارزیابی اقتصادی- اجتماعی قرار دهد. اگر علاقه‌ی حجمی مهم است، اما درآمدهایی که به وسیله‌ی طرح ایجاد می‌گردد، اجازه‌ی تأمین مالی کامل را نمی‌دهد؛ تقاضا برای مشارکت بین بخش عمومی و خصوصی باید مورد بررسی قرار گیرد. توسل به تأمین مالی از طریق مشارکت بخش خصوصی زیر ساخت راه، اساساً یک تصمیم سیاسی است و توجیه آن بستگی به شرایط اقتصادی اجتماعی دارد؛ زیرا صرف نظر از هر روشی که برای تأمین مالی انتخاب می‌گردد، بهبود زیرساخت، حتماً افزایشی در تخصیص منابع برای شبکه راه خواهد داشت. ظرفیت، توانایی و تمایل دارندگان وسایل نقلیه برای پرداخت در یک

سطح کلی بدون تمایز گروه‌های کاربر باید ارزیابی گردد. اجرای برنامه خصوصی‌سازی تنها در فضایی که زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و عملیاتی لازم و متناسب با آن فراهم باشد فرآیند موفق می‌باشد، در غیر اینصورت قبل از اینکه بتواند مساله را حل کند باعث بروز مشکل خواهد شد.

7-2- بهینه نمودن میزان مشارکت دولت در توسعه‌ی

زیربنها

از آن جا که دولت در امر وضع تعرفه‌ها و بهای خدمات بخش حمل و نقل به طور مستقیم و یا غیرمستقیم دخالت و یا نظارت داشته است و یا تعرفه‌ها را کنترل می‌نماید و ضمناً تعرفه‌های این بخش تا آن جا که خدمات به وسیله دولت ارائه می‌شود متأثر از یارانه‌های آشکار، پنهان و از سطح نازلی برخوردار است. در این صورت سرمایه‌گذاری در زیربنها و حتی ناوگان حمل و نقل دارای سود مناسب نمی‌باشد، کارشناسان بهره حاصله از سرمایه‌گذاری در این بخش را حدود 12 الی 14٪ برآورد می‌نمایند که به زحمت فقط تکاپوی جبران تورم را می‌نماید، درحالی که سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی مانند مسکن و نظایر آن از سودهای 36٪ و بالاتر برخوردار است (ک). بنابراین رویکرد سرمایه‌گذاری در این بخش تقریباً مورد انتظار نیست، مگر آن که سهم مشارکت دولت در سرمایه‌گذاری‌ها افزایش یابد. چنانچه سود قابل حصول در این بخش را 1/3 سود مورد انتظار برآورد نماییم، بنابراین مشارکت صاحبان سرمایه در اجرای طرح‌ها نیز به همین میزان بایستی مورد انتظار باشد. یعنی حدود 60 الی 65٪ منابع مورد نیاز اجرای طرح بایستی به وسیله‌ی دولت و 35٪ الی 40٪ به وسیله‌ی بخش خصوصی فراهم شود (دبیرخانه‌ی مجمع جهانی راه، 1383) و در برداشت منافع حاصل از بهره‌برداری حق تقدم به سرمایه‌گذار داده شود. از سوی دیگر با این راهکار اولاً دوران مشارکت، کوتاه می‌شود. ثانیاً طرح‌ها با تقاضا و تعرفه کمتری قابل توجیه خواهند بود و در شرایط افزایش سهم مشارکت دولت، همین تقاضای کم، توأم با تعرفه نسبتاً پایین، می‌تواند جوابگوی استهلاک سرمایه و سود مورد انتظار باشد. علاوه بر این با افزایش سهم مشارکت دولت، داوطلبان سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابند و در مجموع سرمایه‌های

ز. بیمه جاده‌ای از لحاظ خساراتی، که در اثر تصادف، انحراف و یا هر دلیل دیگری وارد می‌شود. این خسارات می‌تواند شامل صدمات وارده به، آسفالت جاده، گاردریل، تابلو، پل‌ها و ... باشد.

4-7- جنبه‌های مختلف مشارکت بخش‌های عمومی

خصوصی

اصلاحات بخش دولتی به سمت مدیریت تجاری جاده‌ها در دنیا به آرامی منجر به تعیین چارچوبی از جنبه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، قانونی و مالی و ... گردید که مشارکت عمومی و خصوصی در آن می‌توند به بهترین نحو حرکت کند. طراحی و سازماندهی و اجرای یک پروژه توسط طراحان، شباهت زیادی به رهبری یک ارکستر دارد. همانگونه که رهبر یک ارکستر برای نواختن بهترین موسیقی، با محدودیت‌هایی در آلات و ابزار موسیقی، خواص بازگشت صدا در محیط، حساسیت نوازندگان و ... مواجه می‌باشد، مدیران یک پروژه با مشارکت عمومی - خصوصی نیز، برای کسب بهترین نتیجه در اجرای طرح با مشکلاتی از قبیل: محدودیت‌های کشور، چارچوب‌های قانونی و اقتصادی، اجتماعی و حساسیت عوامل تأثیرگذار در جذب سرمایه‌گذاری و ... روبرو هستند و در نهایت امر همانگونه که هدف یک ارکستر نواختن یک موسیقی تأثیرگذار می‌باشد، طراحان این گونه پروژه‌ها نیز باید طرحی با توجه به انتظارات جامعه ارائه دهند.

8- توسعه و نگه داری بزرگراه

مشارکت بخش خصوصی و عمومی در مدیریت نگهداری بزرگراه‌ها می‌تواند راه حل مناسبی را فراهم آورد. دو اصل بنیادین در این خط مشی عبارتند از: نگهداری راه بر اساس پرداخت دستمزد در ازای ارائه خدمات و انتقال مدیریت نگهداری راه از بخش دولتی به بخش خصوصی. در آغاز دهه 90 سطوح سرمایه‌گذاری در بخش راه افزایش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرد، اما بیشتر آن به ساخت راه‌ها تخصیص یافت و فقط جزئی از آن صرف هزینه‌های روزمره و دوره ای نگهداری راه‌ها شد. امروزه افزایش سرمایه برای ساخت راه‌ها به مراتب

بیشتری از طرف بخش غیردولتی و خصوصی متوجه امور توسعه ملی خواهد شد اطمینان دارد. در شرایطی که بایستی صد درصد منابع به وسیله سرمایه‌گذاران تأمین شود، تقریباً هیچ سرمایه‌گذاری، مایل به مشارکت در طرح‌ها نخواهد بود ولی در شرایط تأمین 60 الی 65٪ منابع مورد نیاز به وسیله دولت، بسیاری از سرمایه‌گذاران تمایل به اجرای طرح‌ها نشان خواهند داد و از این رو اگرچه سهم مشارکت سرمایه‌گذاران هر طرح تقلیل می‌یابد؛ اما در کل حجم مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی و در امور توسعه به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد؟ (<http://www.khabaronline.ir/detail/526386>)

در خاتمه این قسمت باید خاطر نشان نمود که با عنایت به ساختار قانون مشارکت در طرح‌های وزارت راه و ترابری و آیین‌نامه مربوطه، دوران مشارکت محدود به مدت مندرج در قرارداد نیست، چنانچه در مدت مقرر سرمایه و سود مورد نیاز مستهلک نشود، آن قدر به دوران مشارکت افزوده می‌شود تا این امر محقق شود، لذا با افزایش سهم الشراکه دولت، عملاً دوران مشارکت کوتاه‌تر خواهد شد و زیربنایها و تأسیسات ایجادشده زودتر به دولت انتقال می‌یابد و در این صورت منافع حاصله از بهره برداری را کلاً دولت دریافت می‌نماید.

3-7- پشتیبانی و حمایت‌های دولت

دولت از طریق تمهیدات زیر می‌تواند زمینه حضور هرچه بیشتر بخش خصوصی در طرح‌های راهسازی را فراهم کند:
الف. استفاده از محل کاهش یارانه‌های سوختی، جهت کمک به سرمایه‌گذاران و جبران کمی درآمد آن‌ها.

ب. ایجاد تسهیلاتی برای سرمایه‌گذاران در استفاده از ماشین‌آلات و تجهیزات راهسازی مانند کاهش عوارض گمرکی ورود این ماشین‌آلات.

ج. کمک دولت به سرمایه‌گذاران از راه تأمین زمین و تأسیسات زیربنایی مثل آب و برق.

د. محاسبه کارشناسی درصد مشارکت دولت در سرمایه‌گذاری‌ها و برآورد صحیح بازگشت سرمایه سرمایه‌گذار با حداقل نرخ جذب کننده.

آسان‌تر از افزایش آن برای نگهداری راهها می‌باشد، در حقیقت اعطای وام از سوی مراکز بین‌المللی جهت سرمایه‌گذاری برای ساخت راههای جدید، به سادگی میسر می‌باشد. معمولاً تنها بین 2 تا 3 درصد از میزان سرمایه‌گذاری جدید مورد نیاز در شبکه راه برای نگهداری روزمره از آن صرف می‌شود. (hakim, s., Seidenstat, p. and bowman, g., Westport, ct: praegerpublish)

به علاوه این بودجه ناکافی اغلب در کشورهای فقیر به صورت ناکارآمد صرف می‌شود.

9- نتیجه‌گیری

افزایش جمعیت و رشد مهاجرت به شهرها، نیاز به حمل و نقل و جابه‌جایی را افزایش می‌دهد، لذا نیاز به افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش توسط دولت به طور چشمگیری محسوس می‌باشد، اما دشواری‌های وسیعی از جهت تأمین منابع برای پاسخگویی به خواست‌های مردم نیز بر سر راه است. ناتوانی دولت در امر ساخت، تعمیر و نگهداری راهها (چه درون شهری و چه برون شهری) باعث بروز خسارات جبران‌ناپذیری به کشور می‌شود، (نمونه‌هایی از آن مورد بررسی قرار گرفت) که در پی آن نارضایتی‌های بسیاری را به وجود می‌آورد و در حقیقت باعث ایجاد فاصله دولت - ملت می‌شود. لذا این سرمایه‌گذاری را می‌توان به بخش‌های خصوصی واگذار نمود، همگان به این مهم واقف هستند که صرفنظر از مالکیت یک واحد اقتصادی، مدیریت بر آن واحد توسط دولت با بخش خصوصی تفاوت زیادی دارند. مدیریت دولتی، پر هزینه و کم درآمد است که نمی‌تواند از امکانات خود، بهره‌وری مناسب داشته باشد در حالی که مدیریت بخش غیر دولتی بدلیل آنکه مستقیماً از منافع آن منتفع می‌شود، با بازدهی درآمدی بسیار بیشتری همراه است با توجه به مطالعات و بررسی‌های صورت گرفته بهترین روش جهت تأمین مالی بزرگراه‌ها خصوصی‌سازی می‌باشد.

اگرچه دستاورد خصوصی‌سازی در کشورهای توسعه یافته قابل توجه و موفقیت‌آمیز بوده اما موفقیت این دستاوردها در کشورهای در حال توسعه در هاله‌ای از ابهام فرو می‌رود. در این کشورها نتایج خصوصی‌سازی به دلیل مشکلات ساختاری از جمله ضعف بخش خصوصی کشورها، انحراف از اهداف واقعی خصوصی‌سازی، فقدان قوانین و مقررات تسهیل‌کننده فعالیت بخش خصوصی، توسعه ناهمگون بخش‌های مختلف

اقتصادی، مشکلات مربوط به بازار سرمایه، امنیت سرمایه‌گذاری و ... به طور کامل مشخص نیست. اگر خصوصی‌سازی را در چارچوب تعریف شده‌ای هدایت کنیم و از ابزارها و امکانات موجود بنحو درست استفاده کنیم روند خصوصی‌سازی می‌تواند دستاوردهای مطلوبی در پیشرفت و نگهداری پروژه‌ها برای کشور به همراه داشته باشد.

- رضایی ارجمندی، ع. ر.، "مدلسازی تاثیر امنیت سرمایه گذاری و رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور".

- رهبر، ف.، "موانع سرمایه‌گذاری و تاثیر آن بر رشد اقتصادی ایران".

- ژرف، پ.، "مدیریت خصوصی‌سازی"، حسین اکبری - دردانه داوری، اول، تهران.

- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، اصل‌ها و بندها، اصل 44 قانون اساسی، نظام اقتصادی.

- سازمان خصوصی‌سازی، (1384)، "قوانین و مقررات، سیاست‌های کلی اصل 44 قانون اساسی"، فرمایشات مقام معظم رهبری.

- "پایگاه خبری تحلیلی صنعت حمل و نقل"، تین، صفحه‌ی جاده‌ای، کدمطلب 12750.

- "سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور"، (1383)، "خلاصه‌ی گزارش اقتصادی نظارت بر عملکرد سال چهارم برنامه‌ی سوم توسعه".

- خرم، الف.، (1384)، "مصاحبه‌ی وزیر اسبق راه و ترابری" و عصر اقتصاد، روزنامه‌ی اقتصادی بین‌المللی صبح ایران، شماره 201، ص 14.

فراهانی محمدرضا، اول، تهران، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری 1383.

[-http://www.khabaronline.ir/detail/526386.](http://www.khabaronline.ir/detail/526386)

-Privatizing transportation systems, edited by hakim, s., Seidenstat, p. and bowman, g., Westport, ct: praeger publish.

-آذر، ع.، لشگری، ز.، امیرایی، ح.، "عملکرد، چالش و راهکارهای خصوصی سازی در ایران".

-ماهنامه‌ی صنعت حمل و نقل، "تازه‌ترین وضعیت آزادراه و بزرگ راه سازی در کشور" شماره 238.

-دبیرخانه‌ی مجمع جهانی راه (پیارک-کمیته‌ی شماره 9، بهبود تامین منابع مالی و مدیریت نگهداری راه، واشقانی

Reducing the Cost of Highway Maintenance by Privatization

M. R. Keymanesh, Associate Professor, North Tehran Branch, Payam Noor University, Tehran, Iran.

N. Shahriari, M.Sc. Grad., North Tehran Branch, Payam Noor University, Tehran, Iran.

E-mail: n_shahryari@yahoo.com

Received: May 2017-Accepted: Sep. 2017

ABSTRACT

Developing countries have encountered with financial problems and crisis in the 1980s that these problems and crisis have reduced the abilities of government in governmental states. This issue made negative effects and impacts to the level of high economic and had bad result both for the private department and state department in countries. The last research about the effects of privatization on operational and financial function and performance, human resource, staff shows that privatization can be good for those companies which are located in countries with average incomes. Analyzing the impacts of privatization on economic is a complicated job and difficult action, but researches have indicated that privatization increase efficiency, productivity, and capital resources. And in this article, the threats that may arise from lack of highways are outlined which could be mitigated by privatization, and the obstacles, as well as the advantages and disadvantages of privatization and its various aspects, are also investigated.

Keywords: Privatization, Financing the highways, Participation