

جمهوری اسلامی ایران



وزارت راه و ترابری
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

**ارزیابی موفقیت طرح
واگذاری امور مجتمع های خدماتی - رفاهی
به بخش خصوصی**

حمید قدردان

دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری

مهر ماه سال ۱۳۸۰

مقاله:

بی شک سیستم حمل و نقل یکی از اساسی ترین زیر ساختهای هر اقتصادی بوده است و بعبارتی شاهرگ متصل کننده بخشهای مختلف اقتصادی است. توان نقل و انتقال عوامل مختلف اقتصادی با حداکثر کارایی و اثر بخشی هدفی است متعالی که در بطن چنین سیستمی نهفته و اهمیت آن را بازگو می کند. حمل و نقل کالا و مسافر به صورت های مختلفی محقق می شود که بحث و بررسی در خصوص آن در حوصله این گزارش نیست. محور این گزارش بررسی و ارزیابی وضعیت یکی از ساز و کارهای حمایتی در خدمات حمل و نقل جاده ای است. همواره در طول جاده ها تسهیلات و امکاناتی ارائه می شود که در ذیل مفهوم تاسیسات جانبی یا حمایتی جاده ها هویت می یابد. همانطور که گفته شد تاسیسات جانبی یا حمایتی، تسهیلات و امکاناتی است که در مجاورت راههای برون شهری جهت ارائه خدمات رفاهی، بهداشتی، تجاری، درمانی، حمل و نقل و مانند آن توسط بخشهای دولتی و خصوصی احداث شده اند. این تاسیسات دامنه وسیعی داشته و شامل تاسیساتی همچون مجتمع های خدماتی - رفاهی، پاسگاههای پلیس راه و سایر ابنیه ذیربط می باشد. طبق برآوردهای صورت گرفته در سال ۱۳۷۸ حدود ۲۰۰۰ واحد تاسیسات منفرد بین راهی غیردولتی شامل رستوران، مسجد و ... در سطح جاده های کشور وجود داشته است. لازم به ذکر است که راهها و تاسیسات جانبی و حمایتی مربوطه، در اقتصاد ایران از گذشته دور شناخته شده و مورد استفاده قرار می گرفته اند. بیان تاریخچه راهسازی و خدمات حمایتی مورد استفاده در ادوار گذشته در وضعیت امروز راهها جز درس آموزی و کسب تجربه تاثیر چندانی ندارد. البته آنچه مسلم است تمدن ایران راهها و چنین تاسیساتی را مورد استفاده قرار داده و در قالب ساختاری به نام ((کاروانسراها)) آن را تجربه کرده است. البته شناخت ساختار و نحوه عملکرد چنین پدیده هایی (کاروانسرها) جهت استفاده در طرحهای جایگزین امروزی که مجتمع های خدماتی - رفاهی نامیده می شوند مفید بوده و قابل طرح است. در بکارگیری

چنین پدیده ای نیز می بایست مطالعه و بررسی علمی را محور قرار داده تا سیستم اقتصادی امروز را با یک بخش غیر کارآمد که با پیشرفتهای علمی، فن آوری و ساختاری و یا نوع خواسته جامعه اقتصادی امروز تناسبی ندارد مواجه نسازیم.

مجتمعهای خدماتی رفاهی، مجموعه هایی هستند که به منظور ارائه خدمات مورد نیاز مسافران، رانندگان و وسایل نقلیه در حاشیه جاده های کشور احداث می شوند. این مجتمع ها زیر مجموعه ای از تاسیسات جانبی راهها می باشند. در حقیقت هر مسافر یا وسیله نقلیه ای در مسیر حرکت خود نیازمند حمایتها و ملزوماتی است که وی را در رسیدن به مقصد رهنمون می سازد. با پایه گذاری سیستم حمل و نقل جاده ای در چند ساله اخیر ارائه چنین خدماتی در قالب رستورانها و اماکن متفرق بین راهی تجلی یافت که نه تنها خدمات پایسته ای را ارائه نمی نمودند بلکه بعلاوه نفع طلبی یک سویه صاحبان این اماکن، حتی از رعایت حداقل موازین ایمنی - بهداشتی نیز قصور می کردند. بعضاً در اخبار شنیده شده و یا می شود که مسافران و رانندگان از نوع خدمات ارائه شده، هزینه ها و حتی نطمات ایجاد شده گلایه داشته و خواستار رسیدگی از طرف مراجع ذیصلاح شده اند.

سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور از سال ۷۳ متولی احداث و ساماندهی مجتمع های خدماتی - رفاهی برای نظم بخشیدن و متمرکز کردن تاسیسات حمایتی پراکنده در طول جاده ها، در کنار سایر وظایف محوله شد. گونه های سنتی تاسیسات جانبی و حمایتی در بررسیهای اولیه دارای مشکلات و نارسائی هایی همچون پراکندگی غیراصولی، مکانیابی بعضاً غلط، عدم تناسب حجم استفاده کنندگان با ظرفیت تاسیسات موجود، عدم رعایت مسائل زیست محیطی (بالاخص بهداشت)، مشکلات نظارت و کنترل مکانها، کمبود و کاستی در ارائه خدمات بین راهی و عدم کارآیی در خصوص حسن زیبائشناسی و جذب توریسم بود که تشریح هر یک در حوصله این بحث نبوده و در همین حد بدان بسنده می کنیم. لیکن به نظر می رسد منطق نیفته از متمرکز سازی این تاسیسات، بهره مندی از صرفه جوییهای اقتصادی و تسهیل در کنترل و

نظارت بر این مکانها می باشد . البته ذکر این نکته ضروری است که وظیفه نظارت و رسیدگی بر امور جاده ای و خدمات مطرح شده ، در قبل از تاریخ فوق الذکر نیز در وزارت راه و ترابری مطرح بوده و در معاونتی خاص تحت عنوان معاونت حمل و نقل و همچنین سازمانی با نام پایانه ها با یک برداشت و مدیریت خاص بدان پرداخت می شده است . در سال ۷۳ با ادغام دو بخش یاد شده سازمان حمل و نقل و پایانه ها بنیان گذاشته شد . این سازمان از بدو تاسیس به اهمیت چنین مجتمع هایی واقف بوده و آن را در سرلوحه کار خود قرار داده است . بهر حال مجتمع های خدماتی - رفاهی در مباحث نظری دارای مزایایی چون افزایش رفاه مسافران و رانندگان ، کاهش تصادفات و مزاحمت های ترافیکی ، ایجاد جاذبه های توریستی و فرهنگی ، جلوگیری از آلودگیهای زیست محیطی و ایجاد اشتغال بود ، که با سیاستهای طرح شده در برنامه های توسعه اقتصادی تدوین شده با منافع ملی همسو است . بعلت تمرکز گرایی که از اوایل انقلاب در نظام اقتصادی و اداری حاکم شده بود ، تمام بحث تحت اختیار نهادهای دولتی و تحت تصمیمات آنها هدایت می شد . در نتیجه سازمان حمل و نقل و پایانه ها با صرف بودجه دولتی طرحیایی از سال ۷۳ ارائه و به اجرا گذاشت . در همین راستا با توجه به ضرورت برنامه ریزی دقیق ، تسریع کار احداث مجتمع های خدماتی - رفاهی و هماهنگ نمودن فعالیتهای دستگاههای اجرایی متعدد در سطح کشور و همچنین ادارات و دفاتر ستادی سازمان در زمینه ساخت مجتمعها در اواخر سال ۷۶ واحدی تحت عنوان دفتر هماهنگی امور مجتمعهای خدماتی - رفاهی تشکیل گردید و پس از حدود دو سال فعالیت و پایه ریزی برنامه های دقیق و علمی این دفتر با دفتر بازرگانی و امور اقتصادی ادغام و دفتر جدیدی به نام دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری شکل گرفت .

از حدود یک دهه قبل تحولی در صحنه اقتصادی و به ویژه در دیدگاه تصمیم گیران و صاحب نظران اقتصادی ، اجتماعی بروز کرد . این تحول که به ((خصوصی سازی)) و کاهش تصدی گری دولت موسوم شد و کم کم به تمام محافل کشیده شد . اوج حرکت این تحول ظهور در بافت برنامه های توسعه اقتصادی تدوین شده بود .

بخش حمل و نقل و بخصوص حمل و نقل جاده ای نیز از این تحول مستثنی نگشت و نسیم خصوصی سازی و کاهش تصدی گری در آن نیز وزیدن گرفت. اما برآیند تضارب نظرات ارائه شده در مورد خصوصی سازی در بخش حمل و نقل در اواسط برنامه دوم توسعه اقتصادی عملاً مورد توجه قرار گرفت و به بار نشست. از اواخر سال ۷۶ سلسله اقداماتی در سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور برای مستند سازی و مشخص کردن فرآیند اجرایی مشارکت بخش خصوصی صورت گرفت که در افزایش کارایی و اثر بخشی هدف مشارکت بخش خصوصی بسیار مهم و ارزنده خوانده شد. اعمالی همچون جانمایی، تهیه نقشه های استاندارد و شماتیک بعنوان مدل برای مجتمع های خدماتی - رفاهی و تهیه دستورالعمل استاندارد برای مشخص کردن مراحل انجام کار در خصوص مشارکت بخش خصوصی از جمله اقدامات اساسی صورت گرفته در این دوره می باشد. لیکن هم اکنون احساس می شود که ارزیابی این فرآیند جهت مشخص کردن میزان کارایی و اثر بخشی فعالیتها و اهداف تبیین شده ضروری است.

جهت تحقق اهداف تبیین شده در برنامه دوم توسعه اقتصادی در تاریخ ۷۷/۷/۱۳ قانون اجاره واگذاری امتیاز سرفللی و مشارکت غرف و فروشگاههای پایانه های عمومی بار و مسافر و مجتمع های خدمات - رفاهی بین راهی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. از این تاریخ ساخت و سازهای بسیاری در قالب بخش خصوصی و یا به صورت مشارکتی صورت گرفته است. لیکن همانطور که اشاره شد بعلت صرف هزینه از طرف بخش دولتی و خصوصی در جهت طراحی، برنامه ریزی، ساخت و ... و ایجاد منافع مادی و اجتماعی، ارزیابی عملکرد آن ضروری است. زیرا نه تنها با چنین بررسیهایی است که می توان به ضعفها و یا تواناییهای بخش خصوصی پی برده و سعی در بهبود آن داشت.

سئوال اساسی این است که آیا برنامه ریزیها و اقدامات صورت گرفته برای گسترش حضور بخش خصوصی نتیجه

بخش بوده است ؟

بخش خصوصی طی دوره مورد بررسی چه میزان سرمایه گذاری در این بخش صورت داده است ؟

این سرمایه گذاری از چه میزان فایده یا عدم فایده نسبی برخوردار است ؟

البته ذکر این نکته ضروری است که تحلیل هزینه - منفعت اقتصادی دارای وسعت و عمق بسیاری بوده و بطور

کامل در این مورد به اجرا گذاشته نمی شود . در چارچوب تحلیل هزینه - منفعت می بایست تمام فواید و منافع

یک طرح را در مقابل تمام هزینه ها قرار داد . از دیدگاه اقتصادی منافع و هزینه ها دامنه وسیعی داشته و در

برگیرنده تمام فواید و هزینه های اجتماعی و غیر مستقیم نیز می گردد . این نحوه مواجهه و همچنین مشاهده

قضایا در ساختار دولتی که متولی منافع جامعه است معنی دار بوده و در بخش خصوصی کمتر بدان توجه

می گردد . فرضاً در مورد مجتمع های خدماتی - رفاهی ممکن است به این نتیجه برسیم که صرف ارائه تسهیلات

با بهره پایین و بکارگیری انواع سیستمهای تشویقی توجیه اقتصادی ندارد ولی عملاً دولت کماکان به جلب

مشارکت و حمایت از سازندگان آن می پردازد . بدیهی است که دولت به منافع بلند مدت جامعه و یا منطقه

خاص که در آن مجتمع ساخته شده توجه داشته و اموری همچون ایجاد اشتغال ، کاهش انحرافات و مشکلات

اجتماعی و به حداقل رساندن بلایای مختل کننده امنیت مسافران و رانندگان را دنبال می کند . حال با چنین بینشی

سهی در بررسی مجتمع های خدماتی - رفاهی ساخته شده توسط بخش دولتی و بخشی خصوصی برای بیان اثر

بخشی و کارآیی هر یک می باشیم .

بررسی عملکرد سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور در سالهای ۷۳ لغایت ۷۹.

بررسی و تجزیه و تحلیل در خصوص مجتمع های خدماتی - رفاهی از دو بعد کمی و کیفی مورد توجه است. در ارزیابی کمی سعی بر آن است که تا تعداد مجتمع های در دست ساخت، در حال بهره برداری و در دست طراحی و همچنین میزان صدور موافقت اصولی مورد بحث و بررسی قرار گیرد. محور این بعد از تجزیه و تحلیل آمار و اطلاعات گزارش شده در گزارشات وضعیت مجتمع های خدماتی - رفاهی و تیرپارکها و گزارش عملکرد سالیانه حمل و نقل جاده ای است. نکته مورد توجه اینکه بیان افزایش یا کاهش صرف صدور موافقت اصولی موید کارایی یا عدم کارایی نبوده و می بایست به درجه تحقق پذیری آنها نیز توجه داشت. سازمان حمل و نقل به جز انجام وظیفه صدور مجوز لازم برای تاسیس متولی سیاستگذاری، هدایت و نظارت نیز می باشد که در مباحث کیفی بدان پرداخته می شود.

نقطه شروع بررسی وضعیت فعالیتهای صورت گرفته در خصوص مجتمع های خدماتی - رفاهی از فعالیتهای صدور موافقت اصولی است. زیرا صدور هر موافقت اصولی در حقیقت زمان شروع به کار بخش خصوصی است. از سال ۷۷ تا پایان شهریور ۷۹ تعداد ۷۶ فقره موافقت اصولی صادر شده که این تعداد در پایان خرداد ۸۰ به میزان ۱۳۱ فقره افزایش یافته است. به عبارتی در بخش صدور مجوز در فاصله سال ۷۹ تا خرداد ۸۰ معادل ۹۵ درصد رشد داشته ایم که قابل توجه جدی است.

در شهریور سال ۷۹ تعداد ۱۴ مجتمع خدماتی - رفاهی در دست بهره برداری بوده که در مقایسه با وضعیت سال ۷۷ دارای رشدی معادل ۱۳۳ درصد بوده است. همچنین در سال ۷۹ تعداد ۳۳ مجتمع خدماتی - رفاهی در دست ساخت گزارش شده است که در مقایسه با تعداد مجتمع خدماتی - رفاهی در دست ساخت در سال ۷۷ رشدی معادل ۴۳ درصد را نشان می دهد. مقایسه میزان مبالغ سرمایه گذاری دولتی و بخش خصوصی نیز در فواصل سالهای ۷۳ تا شهریور ۸۰ در جداول شماره ۱ و ۲ به نمایش گذاشته شده است.

بر اساس جدول شماره یک بخش دولتی در مدت زمان یاد شده بالغ بر ۵۴ میلیارد ریال سرمایه گذاری داشته است. در حالیکه در همین مدت بخش خصوصی بر اساس اطلاعات جدول شماره ۲ بالغ بر ۴۹ میلیارد ریال سرمایه گذاری نموده است. هر چند حضور عینی بخش خصوصی از اواخر سال ۷۷ محقق شده و مدت زمان مورد مقایسه برابر نمی باشد. ولی چنین رقمی بر اساس پتانسیلهای مالی موجود در بخش خصوصی ناچیز می باشد. سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور در جهت تشویق مشارکت بخش خصوصی در ساخت و بهره برداری مجتمع های خدماتی - رفاهی گامهای موثر برداشته که نیازمند بازنگری و تکمیل و اضافه نمودن سیستمهای حمایتی دارد. اقداماتی نظیر اعطاء وام بانکی با بهره کم گامی اساسی برای تشویق سرمایه گذاران است لیکن در یک بوروکراسی اداری پیچیده معمو شده است. بررسی فرآیند اعطاء مجوز (موافقت اصولی) و کنترلهای مرسوم دارای نقاط کور و دلسرد کننده است. بعنوان مثال هنوز جایگاه و وظایف دفتر فنی و دفتر سرمایه گذاری با یکدیگر اشتباه شده و کارشناسان برخی از وظایف یکدیگر را انجام داده که به علت عدم آشنایی کافی با ماهیت قضیه، سرمایه گذار را با سردرگمی مواجه می سازند. که این مطلب با موارد طرح شده در همایش مورخ ۸/۱۱/۸۰ و تقویض اختیار صورت گرفته تا حد بسیار زیادی حل شده است.

جدول شماره ۱-۱- میزان سرمایه گذاری بخش دولتی در سالهای ۷۳ لغایت ۷۹ در مجتمع های خدماتی - رفاهی^(۱)

ردیف	شرح	۷۵-۰۱	۷۵-۰۲	۷۵-۰۵	۷۵-۲۵	جمع
۱	سه راهی جندق (اصفهان)	(۷/۱۶/۰۰۰)	---	۱/۰۸۲/۸۲/۸۰	۲۲۳/۶۷۶/۰۰۰	۱/۲۹۴/۳۳۶/۸۰
۲	نائین (اصفهان)	(۲۹/۶۷۶/۷۰۰)	---	۴۳۶/۶۱۲/۴۴۷	۶۰۱/۵۹۹/۲۶۰	۱/۰۰۸/۴۹۵/۰۰۷
۳	نیاوند (همدان)	(۱۸۱/۰۱۷/۷۷۲)	---	۷/۵۸۸/۳۳۳/۶۶۴	---	۷/۰۰۷/۳۱۵/۸۸۲
۴	گناباد (خراسان)	۹/۲۷۱/۲۳۱	---	۳/۴۳۳/۰۰۱/۸۰۹	۵۳۹/۱۴۲/۹۶۷	۳/۹۸۱/۴۱۶/۰۰۷
۵	دامغان (سمنان)	۸/۸۵۵/۹۴۶	---	۴/۱۵۱/۷۸۲/۷۸۳	۳۳۷/۸۳۶/۶۳۲	۴/۴۹۸/۴۶۶/۳۵۱
۶	سعادت شیر (فارس)	۹/۵۶۱/۲۹۰	(۱۹/۸۰/۰۰۰)	۶/۷۷۷/۳۳۳/۱۹۸	۳۵۰/۳۳/۳۵۰	۶/۸۰۳/۱۶۶/۷۳۸
۷	موئین زهرا (قزوین)	(۷۷۲/۹۳۷/۸۵۲)	---	۳۲۲/۹۳۷/۸۵۲	۳۲۲/۰۸۱/۵۵۲	۳۲۲/۰۸۱/۵۵۲
۸	سه راهی ایوانلی (آذربایجان غربی)	---	---	۷۱/۹۵۳/۰۱۵	---	۷۱/۹۵۳/۰۱۵
۹	مهبیار (اصفهان)	---	---	۳۰۵/۶۸۱/۳۵۲	---	۳۰۵/۶۸۱/۳۵۲
۱۰	کرند غرب (کرمانشاه)	---	---	۱۸۴/۱۷۸/۹۱۵	---	۱۸۴/۱۷۸/۹۱۵
۱۱	قائن (خراسان)	---	---	۱/۱۸/۶۸۸/۲۷۰	۱۲۲/۲۹۵/۷۶۲	۱/۳۵۲/۹۸۵/۱۳۳
۱۲	سربیشه (خراسان)	---	---	۱۰۸/۶۶۸/۲۱۴	۴۱/۴۶۷/۷۵۷	۱۴۹/۹۳۵/۹۷۱
۱۳	سه راهی شادمهر (خراسان)	---	---	۹۷/۳۱۱/۳۵۵	۳۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۷/۳۱۱/۳۵۵
۱۴	سبزوار (خراسان)	---	---	۵۶۹/۴۸۶/۵۸۴	۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۵۶۹/۴۸۶/۵۸۴
۱۵	زنجان [*] (زنجان)	---	---	۴۰۳/۴۳۵/۶۵	۸۶۶/۳۳۷/۳۹۸	۱/۲۶۹/۷۶۷/۴۳۲
۱۶	میامی (سمنان)	---	---	۶۹/۲۷۷/۵۶۲	---	۶۹/۲۷۷/۵۶۲
۱۷	شاهرود (سمنان)	---	---	۱/۱۴۲/۰۳۱/۳۰۶	۱۹۶/۵۶۸/۲۸۰	۱/۳۳۸/۵۹۹/۵۸۶
۱۸	راور (کرمان)	---	---	۲۲۲/۷۳۳/۴۷۲	---	۲۲۲/۷۳۳/۴۷۲
۱۹	آمل (مازندران)	---	---	۳/۷۰۵/۶۱۳/۷۷۶	۵۴/۰۳۵۶/۰۴۲	۳/۷۵۵/۹۶۹/۸۱۹
۲۰	جنگل گلستان (گلستان)	---	---	۴/۹۸۳/۵۱۴/۸۶۲	۳۵۵/۹۲۴/۴۴۲	۵/۳۳۷/۴۳۹/۴۰۴
۲۱	سلمچکان (مرکزی)	---	---	۴/۷۷۳/۹۷۵/۲۶۲	۳۸/۹۹۱/۵۰۴	۴/۸۱۳/۹۶۶/۷۶۶
۲۲	قم (قم)	---	---	۳۳/۵۸۳/۱۴۵	---	۳۳/۵۸۳/۱۴۵
۲۳	کوهبایه [*] (اصفهان)	---	---	۶/۸۰۹/۵۷۱	---	۶/۸۰۹/۵۷۱
۲۴	دلپجان [*] (مرکزی)	---	---	۸۷۸/۷۳۴	---	۸۷۸/۷۳۴
۲۵	کهنک (کرمان)	---	---	۷۴۸/۳۳۵/۸۱۹	---	۷۴۸/۳۳۵/۸۱۹
۲۶	سه راهی عرب آباد [*] (فارس)	---	---	۳/۹۹۰/۷۸۷	---	۳/۹۹۰/۷۸۷
۲۷	سه راهی عجمی (اردبیل)	---	---	۳/۹۵۰/۰۰۰	---	۳/۹۵۰/۰۰۰
۲۸	پل زال [*] (سیستان و بلوچستان)	---	---	۵۰/۰۰۰/۰۰۰	---	۵۰/۰۰۰/۰۰۰
جمع		(۴۵۸/۱۱۳/۸۵۲)	۱۹/۸۰۰/۰۰۰	۴۱/۲۴۸/۴۶/۷۰۹	۴/۷۲۴/۶۰۴/۸۳۹	۴۵/۰۹۵/۱۵۱/۶۹۱

* لازم به توضیح است که این طرفها پس از صرف هزینه های اولیه از درجه اولویت ساقط شده و هم اکنون مدتی است ...

(۱) مأخذ: آمار و اطلاعات دریافتی از بخش مالی سازمان حمل و نقل

جدول شماره ۱-۲- میزان سرمایه گذاری بخش های خصوصی در سالهای ۷۳ لغایت شهریور ۸۰ در مجتمع های خدماتی- رفاهی (۲)

ردیف	شرح	میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی	ردیف	شرح	میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی
۱	آقای افشه و نظری قم (قم)	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۱	کوهین قزوین (قزوین)	۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۲	مجتمع گلستان قم (قم)	۳۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۲	خلخال قزوین (قزوین)	۳۱۵/۰۰۰/۰۰۰
۳	سدید دانشمند هرمزگان (هرمزگان)	۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۳	سان آرا اصفهان (اصفهان)	۱/۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۴	اوج همدان (همدان)	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۴	بیدرام اصفهان (اصفهان)	۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۵	حسن معینی زنجان (زنجان)	۸/۴۷۹/۱۳۰/۰۰۰	۲۵	دهدشتی اصفهان (اصفهان)	۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۶	امام رضا یک خراسان (خراسان)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۶	کریمیان اصفهان (اصفهان)	۱/۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۷	اما رضا دو خراسان (خراسان)	۸۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۷	قدرت اصفهان (اصفهان)	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۸	امام رضا سه خراسان (خراسان)	۸۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۸	صفوی اصفهان (اصفهان)	۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۹	امام رضا چهار خراسان (خراسان)	۲/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۹	شیران اصفهان (اصفهان)	۷۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۰	زعفرانیه خراسان (خراسان)	۳۱۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۰	ذاکری اصفهان (اصفهان)	۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۱	سبزوار خراسان (خراسان)	۳۱۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۱	امین دوست اصفهان (اصفهان)	۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۲	قربانی خراسان (خراسان)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۲	مجتمع منتظر قائم ۱ (سمنان)	۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۳	طالبی خراسان (خراسان)	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۳	مجتمع منتظر قائم ۲ (سمنان)	۲/۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۴	آسیابی خراسان (خراسان)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۴	حوزه علمیه شاهرود سمنان (سمنان)	۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۵	مقدم خراسان (خراسان)	۱/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۵	ابراهیمی کیاسری بابلسر (مازندران)	۱/۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۶	پورقوامی خراسان (خراسان)	۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۶	شورکی بابلسر (مازندران)	۱۰/۷۸۴/۴۵۰/۰۰۰
۱۷	بردیس کیانتاج خراسان (خراسان)	۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۷	مجتمع سباتی خوزستان (خوزستان)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۹	آزادگان تبریز (آذربایجان شرقی)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	جمع کل		۴۸/۹۷۸/۵۸۰/۰۰۰
۲۰	سه راهی کاور ایلام (ایلام)	۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰			

(۲) مآخذ: آمار و اطلاعات دریافتی از ادارات کل حمل و نقل و پایانه های مراکز استانها.

جدول شماره ۱-۳ در بردارنده میزان سرمایه گذاری مشترک در مجتمع های خدماتی - رفاهی است. لازم به ذکر است که مشارکت در این طرحها به گونه ای است که به عنوان مثال زمین توسط سازمان حمل و نقل خریداری شده و به اشخاص حقیقی یا حقوقی جهت احداث مجتمع خدماتی - رفاهی واگذار شده است. باید توجه داشت که مشخص کردن سهم هر یک از دو بخش یاد شده در این طرحها مشکل بوده و بدین دلیل بصورت کلی

عنوان شده است - برزیس برزیس

جدول شماره ۱-۳ - میزان سرمایه گذاری مشترک بخش خصوصی و دولتی در سالهای ۷۳ لغایت شهریور ۸۰ در مجتمع های خدماتی - رفاهی (۲)

ردیف	شرح	میزان سرمایه گذاری	ملاحظات
۱	مجتمع سلفچگان قم	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	
۲	مجتمع کبکم هرمزگان	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	
۳	سربیشه خراسان	۳۱۰/۰۰۰/۰۰۰	
	جمع	۱/۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰	

تهیه و تنظیم :
حمید قدردان

(۲) مآخذ: آمار و اطلاعات دریافتی از ادارات کل حمل و نقل و پایانه های مراکز استانها.