

جمهوری اسلامی ایران



وزارت راه و ترابری

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

بررسی راهکارهای سرمایه گذاری  
در ساخت مجتمع های حمل و نقلی بار  
( پایانه های بار یا شهرکهای حمل و نقلی )

دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری

مهر ماه ۱۳۸۴

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور  
دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری  
موضوع: بررسی راهکارهای سرمایه گذاری در ساخت مجتمعهای حمل و نقلی ( پایانه های بار یا  
شهرکهای حمل و نقلی )

تهیه و تنظیم: حمیدقردان - کارشناس مسئول بازرگانی ( [h\\_ghadr@yahoo.com](mailto:h_ghadr@yahoo.com) )

۲۲ ص ۱۳۸۳.

واژه های کلیدی فارسی: پایانه های بار ، شهرک حمل و نقل ، شیوه های مشارکت بخش خصوصی

## ۱- مقدمه :

امروزه رشد روز افزون فعالیتهای اقتصادی و بازرگانی باعث شده تا جاده بعنوان یکی از منابع مهم توسعه اقتصادی کشور ما محسوب شود. این مهم با عنایت به موقعیت جغرافیایی ایران و میزان عدم توسعه یافتگی سایر بخشهای حمل و نقلی اهمیت بیشتری می‌یابد. بطور متوسط ۶۵ تا ۷۰ درصد کل تولیدات داخلی باضافه واردات کشور نیاز به جابجائی کالا دارد. حدود ۱۰ درصد از ارزش افزوده بخشهای اقتصادی کشور به بخش حمل و نقل و خدمات وابسته اختصاص دارد که حدود ۹۰ درصد از این ارزش افزوده به بخش حمل و نقل جاده ای مربوط می‌شود. از کل نیروی انسانی شاغل، حدود ۹ درصد در بخش حمل و نقل و خدمات وابسته کار میکنند که از این مقدار حدود ۸۶ درصد آن مربوط به بخش حمل و نقل جاده ای می‌باشد.

بررسیهای انجام شده در زمینه مشکلات حمل و نقل کالا در سطح کشور بیانگر این حقیقت بوده است که عدم وجود سیستم هماهنگ کننده و جهت دهنده رانندگان و ناوگان (مدیریت سیستم)، اتلاف زمان زیادی در جابجائی کالا ایجاد کرده که این امرتاثیر زیانباری در وضع اقتصادی کشور داشته است. این در صورتی است که از یک طرف شاهد تردد کامیونها و تریلرهای سنگین و سرگردانی رانندگان وسائط نقلیه سنگین در شهرها و از طرف دیگر شاهد دپوی کالاهای اساسی و مورد نیاز جامعه در بندرگاههای کشور بوده ایم. مجموعه این عوامل باعث شد که پدیده ای بنام پایانه در اوایل سالهای ۶۰-۶۱ ظهور نماید.

از یک منظر کلی پایانه نقطه ارتباط و تبدیل و تعویض ترابری درون شهری و برون شهری است. بطوریکه باعث برقراری ارتباط و همبستگی دو ترابری مذکور می‌گردد. کاملترین تعریف از آنچه در کشور ما بعنوان پایانه بار تلقی می‌شود محلی است که در مجاورت شهرها و مراکز عمده تولید بار به منظور ایجاد انسجام و

تمرکز و ساماندهی امور حمل و نقل کالا و خدمات به رانندگان، صاحبان کالا و کارگزاران حمل و نقل کالا، احداث می‌شوند که مشتمل بر تاسیسات، امکانات و خدماتی چون شرکتها و موسسات حمل و نقل کالا، سالن اعلام بار، پارکینگ کامیون، خدمات تعمیرگاهی، بهداشتی، درمانی، اداری، رستوران، مسجد، استراحتگاه رانندگان، جایگاه عرضه سوخت، باسکول و کلیه خدمات و صنوف وابسته حمل و نقل کالا است. با توجه به اهداف مورد انتظار از احداث پایانه‌های کامیون (پایانه‌های عمومی کالا) که در تعریف آن نهفته است عملیاتی همچون تخلیه و بارگیری و انبار سازی کالا (بجز خرده بار) در محل پایانه صورت نمی‌پذیرد و بهمین دلیل پایانه‌های فعلی بار فاقد تسهیلات لازم برای این امور می‌باشند.

با توجه به مطالب یاد شده و بررسی علل ساخت این مجموعه‌ها در گذشته، اهداف راه اندازی پایانه بشرح زیر خلاصه می‌گردد:

#### الف- اهداف کلان:

- ۱- تسهیل و تسریع در امور جابجائی کالا.
- ۲- هماهنگی در امر جابجائی کالا و حمل و نقل جاده ای بخصوص کالا در محورهای مختلف.
- ۳- کنترل و بالابردن ضریب امنیت جابجائی کالا.
- ۴- هماهنگ کردن ناوگان ترابری با سیاستهای موضعی و منطقه ای.
- ۵- آموزش صنف راننده از هر حیث و بالا بردن سطح فرهنگ حمل و نقل.
- ۶- ایجاد عدالت باری در توزیع بار.
- ۷- جلوگیری و حتی الامکان به حداقل رساندن سرگردانی و تردهای بیهوده رانندگان.
- ۸- کاهش دمووراز کشتی‌ها در بنادر و جلوگیری از دپو کالاها.
- ۹- ایجاد مراکزی مناسب و مشخص و قابل اطمینان برای رانندگان و صاحبان کالا.

۱۰- ایجاد یک شبکه رایانه‌ای حمل و نقل در کشور و تشکیل یک بانک اطلاعاتی بروز.

۱۱- کاهش قیمت حمل و نقل بدلیل ایجاد رقابت بین موسسات حمل و نقلی.

ب- اهداف خرد:

۱- وجود مراکز تولید بار.

۲- پراکندگی شرکتها و موسسات حمل و نقل کالا.

۳- عدم تطابق تاسیسات و امکانات موسسات و شرکتها با ضوابط و مقررات.

۴- وجود مراکز جذب بار.

عناصر و اجزاء مورد نیاز پایانه:

۱- ورودی و خروجی مستقل.

۱۵- سالن سخنرانی و آمفی تئاتر.

۲- دفتر نوبت دهی.

۱۶- دفاتر تعاونی.

۳- ساختمان اداری.

۱۷- دفتر پست و تلگراف و تلفن.

۴- سالن اعلام بار.

۱۸- شرکت‌های تعاونی و اتحادیه صنف کامیونداران.

۵- دفاتر بانک و بیمه.

۱۹- واحد یخ سازی.

۶- موسسات و شرکت‌های حمل و نقل.

۲۰- واحد تعمیرات و فروشگاه قطعات یدکی.

۷- رستوران، سالن غذاخوری.

۲۱- فضای سبز و آب نما.

۸- استراحتگاه و خوابگاه رانندگان.

۲۲- فروشگاه‌های مواد غذایی و خدماتی.

۹- حمام و سرویس‌های بهداشتی.

۲۳- مرکز آتش نشانی.

۱۰- واحد موتورسیکلت و وسایل نقلیه.

۲۴- انبار و بارانداز.

۱۱- تاسیسات ورزشی.

۲۵- تیرپارک.

۱۲- مجموعه فرهنگی و آموزشی.

۲۶- پارکینگ سواری، تریلر و کامیون.

۱۳- مسجد و نمازخانه.

۲۷- بازارچه‌ها.

۱۴- اورژانس و مرکز بهداشتی و درمانی.

۲۸- جایگاه پست برق.

- ۲۹- کارواش.  
 ۳۰- فضای پارکینگ خصوصی جهت پرسنل اداری و ۳۵- سیستم تصفیه فاضلاب.  
 ۳۱- کتابخانه و سالن نمایش فیلم.  
 ۳۲- نگهبانی و انتظامات.  
 ۳۳- محوطه سازی و خیابان کشی.  
 ۳۴- پمپ بنزین و گازوئیل.  
 ۳۵- سیستم تصفیه فاضلاب.  
 ۳۶- باسکول.  
 ۳۷- محل دفع زباله.  
 ۳۸- مرکز توزیع روغن .  
 ۲- تاریخچه احداث پایانه های بار :

۲-۱- قبل از تاسیس شرکت سهامی خاص پایانه های عمومی وسایل نقلیه باربری:

اندیشه ساخت و بهره برداری از پایانه ها به شکل منسجم و سامان یافته امروزی بعد از انقلاب مطرح گردیده و با شروع جنگ تحمیلی اولین پایانه ها در مبادی ورودی و خروجی کالا (بندرامام - بندرعباس - بندرچابهار و بندر بوشهر) و بر اساس ضرورت توجه به گلوگاههای شریان حیاتی حمل و نقل کالا در کشور شکل گرفت.

بر اساس اطلاعات و مدارک موجود و در جهت تحقق سیاستهای حمل و نقلی و همزمان با افزایش جمعیت کشور و لزوم اجتناب ناپذیر حمل و نقل اعم از بار و مسافر در خطوط راههای اصلی و همچنین با توجه به وضع خاص جغرافیایی ایران در سال ۱۳۵۳ مسئولین کشور بر آن شدند تا سیاستی جامع و هماهنگ در خصوص راه و ترابری کشور اتخاذ نموده و با تغییر نام " وزارت راه " به " وزارت راه و ترابری " و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن گام بلندی در این جهت بردارند . در این برهه فعالیتهای حمل و نقلی بار توسط شرکتهای خصوصی حمل بار انجام شده ( گاراژها ) و با توجه به گستردگی حیطه فعالیت ، برخی از آنها در استانها ، شرکای تجاری داشتند و از امکانات پارکینگ و حمل و نقلی شرکای تجاری خود استفاده می کردند .

۲-۲- بعد از تاسیس شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسایل نقلیه باربری:

جهت دستیابی به اهداف یاد شده در مقدمه و مشکلات حمل و نقلی وقت و همچنین با توجه به شرایط جنگ و به منظور ایجاد سیستم حمل و نقل صحیح بار در سطح کشور، تاسیس شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسائط نقلیه باربری به موجب قانون مصوبه مورخ ۶۷/۱۰/۲۸ مجلس شورای اسلامی و متعاقب آن اساسنامه شرکت تنظیم و در مورخ ۶۸/۱۱/۱۵ به تصویب هیئت وزیران رسیده و پس از ابلاغ به وزارت راه و ترابری، شرکت عملاً فعالیت خود را از اوایل سال ۶۹ آغاز نمود. به موجب قانون فوق‌الذکر احداث، نگهداری و بهره‌برداری از پایانه‌های باربری و همچنین احداث مجموعه‌های خدماتی / رفاهی بین راهی به این شرکت محول شده است و شرکت از بدو تاسیس نسبت به تکمیل و توسعه ۵ پایانه موجود و احداث ۱۱ پایانه منظور شده در برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و همچنین برنامه ریزی و مطالعه برای احداث پایانه‌ها و مجموعه‌های خدماتی - رفاهی بین راهی جدید اقدام نمود.

۲-۳- ساخت پایانه‌ها از زمان تشکیل سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور:

در سال ۷۳ به منظور نیل به اهداف و برنامه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در بخش نظام اداری و اجرایی مبنی بر محدود کردن منطقی مراجع تصمیم‌گیری و سیاستگذاری و برقراری ارتباط بین مراجع مذکور بصورت یک مجموعه و تجدید تشکیلات مربوط با رعایت تجانس و عدم تکرار و تداخل وظایف و مسئولیتها، معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری با شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسایل نقلیه باربری ادغام و از این تاریخ "سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور" نامیده شد. دغدغه اصلی سازمان از بدو تاسیس نگهداری و بهره‌برداری مطلوب از چنین پایانه‌هایی بوده است. زیرا برخی از این پایانه‌ها بعلت مکانیابی غلط و سیاستگذاریهای نادرست

مورد استقبال واقع نشده و نگهداری آنها برای سازمان نیز هزینه بسیار بالایی در بر دارد. البته در این دوره سازمان در احداث پایانه ها سرمایه گذاریهایی نیز نموده که می توان به مواردی چون پایانه های بار شهرکرد، جیرفت و ... اشاره کرد.

۴-۲- ساخت پایانه ها از سال ۷۶ تاکنون:

بدنبال تدوین و اجرای سیاستهای کاهش تصدی گری دولتی و ایجاد زمینه های لازم برای فعال سازی بخش خصوصی، انجمن های صنفی حمل و نقل و سایر بخشهای مرتبط وارد عرصه ساخت و ساز پایانه شدند. از آنجائیکه سرمایه گذاری در این بخش نیازمند افراد حقیقی و حقوقی دارای توان مالی بالا بوده و بخش خصوصی ایران توان سرمایه گذاری لازم و کافی در این بخش را ندارد و از طرفی احداث پایانه می بایست توسط افراد و ارکان مرتبط با این صنعت جهت استفاده کارآمد از منابع صورت گیرد، سیاستهای سازمان به سمت فعال کردن صنوف مرتبط حرکت کرد. اولین اقدام در این زمینه توسط انجمن صنفی کارفرمایان حمل و نقل اهواز صورت گرفت. این انجمن با سرمایه گذاری اعضای خود مبادرت به طراحی و ساخت شهرک حمل و نقلی اهواز نموده که هم اکنون مراحل پایانی آن در حال پیگیری است.

در این دوره زمانی (از سال ۷۶ به بعد) سازمان در برخی از مناطق با توجه به سیاستهای خود و در مناطقی که ضرورت وجود آن احساس می شد مبادرت به ساخت پایانه نموده است. پایانه های نکاء و ... در این دوره ساخته شده اند.

۳- چارچوبهای سرمایه گذاری در ساخت پایانه ها/ شهرکهای حمل و نقلی:

با عنایت به نقش اقتصادی پایانه ها در کشور و حجم سرمایه گذاری عظیم صورت گرفته در این خصوص بازبینی چارچوبهای مورد استفاده و در دسترس برای استفاده بهینه از منابع با توجه به سیاستهای کاهش تصدی گرایانه موجود ضروری است. قبل از بررسی چارچوبهای سرمایه گذاری لازم



است بطور فهرست وار نقش اقتصادی و اجتماعی پایانه‌ها مورد توجه واقع گردد. از لحاظ اقتصادی پایانه‌ها باعث:

- ۱- وجود یک پایانه باعث نزدیک شدن بازار حمل و نقل کالا به بازار رقابت کامل مورد بحث در متون اقتصادی بدلیل مجتمع شدن موسسات حمل و نقلی در یک مکان می‌شود. در بازار رقابت کامل تعداد بسیار زیادی فروشنده و خریدار برای یک کالا وجود دارد. در این بازار محصولات همگن بوده و ورود و خروج اطلاعات به آسانی صورت می‌گیرد.
- ۲- افزایش اوقات فراغت و امکان ارائه خدمات رفاهی به رانندگان.
- ۳- ایجاد اشتغال در زمان اجراء، بهره‌برداری و نگهداری از پایانه‌ها و نیز امکان تاسیس مراکز خدماتی صنعتی و انتفاعی جنبی مانند حمام، هتل، سوپرمارکت و غیره.
- ۴- کاهش هزینه ساختمان و تاسیسات و پارکینگ موسسات بدلیل افزایش صرفه جویی‌های ناشی از مقیاس این گونه موارد در پایانه‌ها.
- ۵- افزایش تولید کارخانجات به لحاظ سرعت در حمل و نقل کالاهای اولیه، واسط و ساخته شده.
- ۶- کاهش هزینه‌های انبارداری محصولات در سایر شهرها.
- ۷- به حداقل رساندن تردد کامیونهای یک سرخالی و نتیجتاً کاهش نرخ خدمات حمل و نقل کالا.
- ۸- تسهیل در صادرات و واردات و کمک به استقلال اقتصادی کشور از طریق تسریع در حمل و نقل کالا.
- ۹- تاثیر بر نرخ رشد و توسعه اقتصادی کشور.
- ۱۰- توزیع عادلانه درآمد بین رانندگان و موسسات باربری

موارد یاد شده مهمترین آثار اقتصادی وجود یک پایانه می باشد. البته موارد دیگری نیز می توان بدان افزود، ولی جهت جلوگیری از انحراف بحث و پرداختن به چارچوبهای سرمایه گذاری در ساخت پایانه های از سایر موارد صرف نظر می شود. مهمترین آثار اجتماعی یک پایانه در منطقه به شرح زیر می باشد:

۱- تاثیر بر چگونگی رضایتمندی یا عدم رضایتمندی مردم منتفع از خدمات حمل و نقلی.

۲- امکان ارائه خدمات آموزشی و فنی به رانندگان.

۳- سایر اثرات جنبی ناشی از احداث پایانه ها بر روی شهرهای مجاور از قبیل کاهش ترافیک، جلوگیری از بروز خطرات ناشی از تصادف با وسائط نقلیه سنگین، کاهش آلودگی هوای، ایجاد زیبایی لازم در خصوص عدم تردد وسائط نقلیه سنگین در سطح شهر.

۳-۱- ساخت پایانه توسط سازمان:

ساخت پایانه توسط سازمان اولین راهکار مورد استفاده در این زمینه بوده و اکثر پایانه های بزرگ کشور از این طریق ساخته شده است. عمده ترین مزایا و معایب این روش به شرح زیر خلاصه می شود:

مزایا:

۱- حفظ کنترل و نظارت دولت بر فرایند حمل و نقل.

۲- جبران ضعف مالی بخش خصوصی در این زمینه. بالا بودن حجم سرمایه لازم برای ساخت

پایانه همواره یکی از موانع بخش خصوصی جهت حضور در این بخش می باشد. بخش

دولتی بخاطر برخورداری از منابع عمومی قادر است سرمایه گذاری لازم را صورت دهد.

۳- استفاده از منابع عمومی در ساخت پایانه باعث مدیریت عرضه خدمات ارائه شده بوده و

خدمات حمل و نقل با قیمت نازل تری ارائه می گردد.

معایب:

۱- ضعف مدیریت در ساخت که باعث طولانی شدن زمان تحویل پایانه می‌گردد.

۲- اتلاف منابع در این روش بیشتر است.

۳- اثربخشی پایانه‌ها (میزان دستیابی به اهداف طراحی) نیز کمتر است.

۲-۳- ساخت پایانه توسط بخش خصوصی:

عمده‌ترین راه‌های ورود بخش خصوصی در طرح‌های دولتی در متون اقتصادی عبارتند از:

۱- خصوصی سازی از طریق انتقال مالکیت (عرضه سهام به عموم، فروش دارایی‌های واحد تحت

پوشش دولت، تجدید سازمان و...).

۲- خصوصی سازی بدون انتقال مالکیت (فروش شرکت دولتی به مدیریت و کارکنان، واگذاری

شرکت دولتی در چارچوب قراردادهای مدیریتی و اجاره توسط بخش خصوصی).

هر صنعت با توجه به میزان سرمایه مورد نیاز و شرایط حاکم یکی از دو گزینه فوق یا زیرمجموعه آن را

انتخاب و بکار می‌گیرد. روش‌های رایج جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش ساخت پایانه‌ها

بشرح زیر است:

۱- انعقاد قرارداد واگذاری سرقفلی ابنیه مختلف در پایانه‌های باربری کشور:

تمایل بخش خصوصی از طریق خرید یا فروش سرقفلی ابنیه‌های درآمد زا شاید یکی از قدیمی‌ترین

روش‌های مورد استفاده جامعه اقتصادی ایران است که از طریق آن می‌توان برای جذب نقدینگی و

مشارکت و یا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی استفاده نمود. بنابراین می‌بایست قیمت سرقفلی با هدف

قیمت‌گذاری عادلانه و اقتصادی جهت بازگشت سریع سرمایه درگیر احداث هر پایانه با توجه به عوامل

زیر محاسبه گردد:

۱- قیمت تمام شده هر پایانه .

۲- هزینه‌های فرصت از دست رفته مربوط به سرمایه و منابع درگیر احداث هر پایانه .

۳- نیاز سازمان به سرمایه‌گذاری مجدد برای ساخت پایانه‌های باربری جدید .

۲- واگذاری امتیاز احداث بعضی از ابنیه‌های هر پایانه باربری :

در هر پایانه باربری مستحدثاتی مثل رستوران - جایگاه سوخت - مجموعه‌های فرهنگی - توزیع روغن - کارواش - باسکول - حمام و غیره پیش بینی شده که احداث آن مستلزم هزینه‌های زیادی است و منجر به بالا رفتن قیمت تمام شده خواهد شد . این امر باعث می‌شود که ریسک واگذاری آن بصورت فروش سرقفلی یا انعقاد قرارداد اجازه بهره‌برداری به بخش خصوصی افزایش یابد .

حال به همین دلیل اگر بتوان متقاضی یا خریداری جذب نمود که با گرفتن امتیاز احداث آن بنا ، هزینه ساخت را نیز متقبل شود ، امکان واگذاری سهل تر خواهد شد ، زیرا اولاً" سازمان در آن ابنیه سرمایه خود را درگیر ساخت و ساز نکرده است که به مرور زمان بر اثر بالا رفتن نرخ تورم و انواع تعدیلات ، قیمت تمام شده اش افزایش یابد ، ثانیاً" احداث آن توسط بخش خصوصی در واقع در انجام کل پروژه احداث پایانه‌ها تسریع خواهد نمود و ثالثاً" قیمت تمام شده هر یک از ابنیه توسط بخش خصوصی کمتر از زمانی است که ابنیه مذکور توسط سازمان احداث شود .

۳- انعقاد قرارداد اجازه بهره‌برداری از ابنیه هر پایانه :

روش انعقاد قرارداد اجازه بهره‌برداری از ابنیه پایانه‌های باربری کشور یکی دیگر از روشهای متداول مشارکت بخش خصوصی می‌باشد . با توجه به اینکه در بعضی از مناطق کشور ، حجم نقدینگی متقاضیان موجود در بخش خصوصی ، تکافوی خرید و پرداخت مبلغ سرقفلی را نمی‌نماید و به همین

دلیل ضروری است که در این مناطق سیاست واگذاری دیگری اعمال، تا آن قسمت از بخش خصوصی را که توان پرداخت مبلغ تعیین شده سرقفلی را ندارند تحت پوشش قرار داده و جذب نماید. از طرف دیگر در بعضی از مناطق کشور بدلیل فعال بودن بخش بازرگانی - تجاری در بافت اقتصادی و اجتماعی آن مناطق و بالا بودن سرعت گردش پول، خرید سرقفلی و سرمایه‌گذاری در این زمینه از مقبولیت کمی برخوردار بوده و استقبال چندانی از آن بعمل نخواهد آمد. بدیهی است در آن مناطق نیز می‌بایست با اتخاذ سیاستهای چندگانه از حالت ایستا و روش تصمیم‌گیری واحد خارج و سیاستهای خود را با بازار هماهنگ و انعطاف پذیر ساخت. بنابراین باید گزینه دیگری نیز به جز سیاست واگذاری سرقفلی برای متقاضیان بهره بردار از پایانه وجود داشته باشد و به گونه ای مطرح شود که نه تنها جوابگوی هزینه مصرف شده و سرمایه بر جهت ساخت پایانه بوده، بلکه از دیدگاه یک متقاضی منطقی و جذابیت خاص داشته باشد.

#### ۴- مشارکت بخش خصوصی و سازمان در احداث پایانه بار:

در این روش درصدی از درآمدهای پایانه (یا واحد ساخته شده بر اساس قراردادی خاص و با توجه به آورده بخش خصوصی) برای مدت محدودی به سرمایه‌گذار واگذار می‌شود. میزان درصد فوق‌الذکر و زمان پرداخت بستگی به میزان و نحوه سرمایه‌گذاری، شرایط و ویژگیهای محلی عناصر و اجزائی که در ساخت آنها مشارکت داشته است دارد. پس از احداث پایانه ارزش کلی آن توسط کارشناسان رسمی برآورد و سهم سرمایه‌گذاری شده توسط بخش خصوصی مشخص و متناسب با آن درآمدها بین سازمان و سرمایه‌گذار تقسیم می‌شود و در نهایت مدیریت مجموعه با سازمان است.

#### ۵- سرمایه‌گذاری صد در صدی توسط بخش خصوصی:

از آنجائیکه سازمان سیاست‌گذاری، کنترل و نظارت بر حمل و نقل را بر عهده دارد و در جریان ساخت پایانه توسط بخش خصوصی، خدماتی از قبیل صدور موافقت اصولی، بررسی و تأیید نقشه‌های اجرائی، مشاوره فنی و اجرائی، نظارت فنی و ... انجام می‌دهد، لازم است هزینه خدمات ارائه شده دریافت شده و مکانیزمی برای کنترل و نظارت سازمان بر فرآیند حمل و نقل در چنین پایانه‌هایی طراحی گردد. عمده‌ترین محاسن و معایب ساخت پایانه توسط بخش خصوصی عبارتند از:

محاسن:

- ۱- مدیریت قوی در ساخت و کنترل پروژه که باعث کوتاه شدن زمان تحویل، کیفیت ساخت و... پایانه می‌شود.
- ۲- اتلاف منابع بخش خصوصی کمتر است.
- ۳- باعث توسعه بازارهای سرمایه در اقتصاد است.
- ۴- باعث کاهش بار مالی دولت می‌شود.
- ۵- منجر به افزایش کارآیی بخش دولتی است. چون بخش دولتی می‌تواند به وظایف اصلی خود بپردازد.
- ۶- باعث گسترش مالکیت است.
- ۷- منجر به کاهش درجه فعالیت‌های انحصاری در اقتصاد می‌شود.
- ۸- باعث افزایش امکان استفاده از دانش فنی روز و منابع مالی خارجی است.

معایب:

۱- فقدان پتانسیل مالی لازم برای ساخت پایانه و مراجعه مجدد به بخش دولتی برای دریافت تسهیلات مالی.

۲- پایانه حمل بار یک مرکز حمل و نقلی حساس اقتصادی و اجتماعی است که هدایت و کنترل آن مدیریتی توانا را می طلبد. عملکرد فعلی بخش خصوصی فعال در بخش حمل و نقل موید وجود چنین قدرت مدیریتی در زمان حاضر نیست.

راهکار دوم برای سرمایه گذاری صد در صدی بخش خصوصی در ساخت مجموعه های حمل و نقلی که چندی مورد توجه است احداث شهرکهای حمل و نقلی است که به لحاظ جدید بودن موضوع در بخشی جداگانه در ادامه بدان پرداخته می شود.

۶- فروش اوراق سهام پروژه های احداث پایانه :

در این روش از آنجائیکه حجم سرمایه گذاریهای صورت گرفته به مقدار زیادی نمی باشد ، فروش آن از طریق بازار بورس غیرممکن می باشد . لذا می توان با احداث شرکت سهامی عام جهت ساخت مجتمع های حمل و نقلی و فروش سهام آن به عموم در این جهت جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی کرد . بدین منظور طرحی در دفتر امور سرمایه گذاری تدوین شده و در دست مطالعه و بررسی کارشناس است .

۳-۳- ساخت شهرکهای حمل و نقلی :

شهرک حمل و نقلی پدیده ای است که با ساخت شهرک حمل و نقلی اهواز توسط انجمن صنفی کارفرمایان حمل و نقل شهرت یافت و در حال گسترش به سایر استانها است . این پدیده کلیشه ای از مفهوم دیگری بنام شهرکهای صنعتی است که بطور ناقص در حال شکل گیری است .

زیرا طبق تعریف ارائه شده در آئین نامه اجرایی ماده ۱۱۱ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰، شهرک صنعتی مکانی است دارای محدوده و مساحت معین برای استقرار مجموعه‌ای از واحدهای صنعتی، پژوهشی و فناوری و خدمات پشتیبانی از قبیل طراحی، مهندسی، آموزشی، اطلاع‌رسانی، مشاوره‌ای و بازرگانی که تمام یا پاره‌ای از امکانات زیربنایی و خدمات ضروری را با توجه به نوع و وسعت شهرک صنعتی و ترکیب فعالیتهای آن در اختیار واحدهای مذکور قرار می‌دهد.

مقایسه مفهوم ارائه شده از شهرک صنعتی و پایانه‌های بار که در مقدمه به آن پرداخته شد موید نزدیکی و قرابتی است که جهت توجه به تفاوت‌های این دو مفهوم صرفاً با تبیین اهداف سازندگان شرکت‌های حمل و نقلی هویدا می‌گردد. البته ذکر این نکته ضروری است که حمل و نقل طبق مباحث طرح شده در متون توسعه اقتصادی صنعت تلقی شده و یک شهرک حمل و نقلی یک شهرک صنعتی است. اولین طرفداران شرکت‌های حمل و نقلی کنونی "انجمن‌های صنفی کارفرمایان حمل و نقلی" هستند که اهداف آنها بشرح زیر قابل بررسی است.

۱- عدم پرداخت اجاره یا سرقتی برای مکان مورد استفاده در پایانه‌های بار. انجمن‌های صنفی کارفرمایان بلندگو و تامین‌کننده منافع شرکت‌های حمل و نقلی هستند که در پایانه‌های بار مشغول فعالیت بوده و مکان مورد استفاده خود را از سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها اجاره کرده‌اند. داشتن ملک شخصی علاوه بر ایجاد ارزش افزوده سالانه، ملک یک نوع استقلال نیز به آنها اعلام می‌کند.

۲- ایجاد شهرک‌های حمل و نقلی باعث حذف سالن‌های بار و نوبت‌دهی است. لازم به توضیح است که سالن‌های بار جزء لاینفک پایانه‌های بار بوده و جهت تامین هدف توزیع بار و درآمد



بین رانندگان و شرکتهای حمل و نقلی ایجاد گردیده‌اند. این واحدها عموماً "مورد حمایت

انجمنهای صنفی رانندگان بوده و سرمنشاء مناقشات بسیاری بوده‌اند.

محاسن شهرکهای حمل و نقلی :

۱- شهرک حمل و نقلی باعث تمرکز واحدهای حمل و نقلی متفرق می‌شود. شرکتهای حمل و نقلی

برای حضور در شهرکهای حمل و نقلی با توجه به اهداف سازندگان آن که در فوق بدان اشاره شد

انگیزه لازم را داشته که این باعث مدیریت بهتر و کارآمدتر آنها می‌گردد.

۲- پدیده شهرکهای حمل و نقل مشارکت بخش خصوصی را در بخش حمل و نقلی بیشتر می‌کند که

این گامی در جهت کاهش تصدی‌گری دولتی است.

۳- با وجود شهرکهای حمل و نقلی و در صورت وجود مدیریت کارآمد، اعمال سیاستهای حمل و

نقل بهتر و روان‌تر صورت می‌گیرد.

معایب شهرکهای حمل و نقلی :

۱- بعلت ایجاد تاسیسات حمل و نقلی لازم توسط هر یک از شرکتهای حاضر در شهرک حمل و نقلی

قیمت خدمات حمل و نقل افزایش می‌یابد. لیکن در پایانه‌ها امکاناتی چون پارکینگ، حمام،

خوابگاه رانندگان و ... بصورت عمومی طراحی شده و هر شخص طبق نیاز خود از آن برخوردار

می‌شود.

۲- از آنجائیکه انجمنهای صنفی کارفرمایان حمل و نقل تحت کنترل شرکتهای بزرگ حمل و نقلی

است، ایجاد شهرک حمل و نقل توسط این صنف انحصار ایجاد نموده و از ورود شرکتهای

کوچک ممانعت

می‌نماید.

۳- عدم وجود سیاستهای مدون و شفاف در بخش حمل و نقل و وجود ذینفعان دارای منافع متفاوت و متعارض (انجمن صنفی رانندگان ، انجمن صنفی کارفرمایان و ...) کشمکش و تعارض ایجاد می نماید.

#### ۴- مطالعه موردی

ساخت پایانه بار یا شهرک حمل و نقلی در بندرعباس

استان هرمزگان با وسعت شصت و هشت هزار و چهار صد و هفتاد و پنج کیلومتر مربع در جنوب ایران واقع شده است . این استان از شمال و شمال شرقی با استان کرمان ، از جنوب با خلیج فارس و دریای عمان ، از جنوب شرقی با سیستان و بلوچستان و از غرب با استانهای فارس و بوشهر همسایه است . تنگه هرمز یکی از حساس ترین و حیاتی ترین گذرگاههای آبی عصر حاضر ، در قلمرو سیاسی این استان قرار دارد . همچنین چهارده جزیره کوچک و بزرگ به نامهای ابوموسی - بنی فرور - تنب بزرگ و کوچک - سیری - شتور - فرور - کیش - لاران - قشم - لارک - هرمز - هندورابی و هنگام در محدوده آبهای ساحلی این استان قرار دارند . استان هرمزگان طبق آخرین تصمیمات کشوری مشتمل بر هشت شهرستان ، بیست و یک بخش ، شصت و نه دهستان و دو هزار و چهل و شش آبادی دارای سکنه است و شهرستانهای آن عبارتند از : بندرعباس - بندلنگه - میناب - رودان - قشم - جاسک - حاجی آباد و ابوموسی .

موقعیت جغرافیای طبیعی و اقلیم استان :

بخش عمده‌ای از مساحت این استان را مناطق کوهستانی در بر گرفته‌اند. کوه‌های این منطقه ادامه رشته کوه‌های زاگرس بوده که بتدریج از شمال شرقی به جنوب شرقی امتداد می‌یابند. ادامه این رشته همراه با کاهش ارتفاع، به تپه ماهورهای آهکی - گچی و شنی منتهی شده و به زمینهای پست ساحل خلیج فارس و دریای عمان متصل می‌گردد. این ناحیه پست ساحلی، در اطراف تنگه هرمز وسعت بیشتری یافته و شرایط مساعدی برای کشاورزی و صیفی کاری بوجود آورده است. با توجه به مشخصات اقلیمی و استقرار استان هرمزگان در منطقه فوق، حاره‌ای، گرمی هوا مهمترین پدیده مشهور اقلیمی آن است. استان هرمزگان از مناطق گرم و خشک ایران است و اقلیم آن تحت تاثیر آب و هوای نیمه بیابانی و بیابانی قرار دارد. هوای نوار ساحلی در تابستانها، بسیار گرم و مرطوب است و گاهی نیز دمای آن از پنجاه و دو درجه سانتی‌گراد تجاوز می‌کند. دمای متوسط سالانه این منطقه در حدود بیست و هفت درجه سانتی‌گراد است. از ویژگی‌های آب و هوایی استان هرمزگان، یک فصل طولانی گرم و یک فصل کوتاه خنک است. فصل گرم همراه با هوای شرجی ۹ ماه به درازا می‌کشد. فصل تابستان از اوایل اسفند ماه شروع می‌شود، هوا رفته رفته رو به گرمی می‌رود تا این که گرما در تیر و مرداد به اوج خود می‌رسد. فصل خنک آن همراه با خشکی نسبی هوا، در حدود سه ماه طول می‌کشد. این فصل از اوایل آذر ماه شروع می‌شود و تحت تاثیر توده‌های هوای خنک غربی قرار می‌گیرد. دمای هوای این استان، در سردترین شبهای سال به ندرت به صفر درجه می‌رسد و در روزهای زمستانی، دمای آن معمولاً از ده درجه سانتی‌گراد بالای صفر پایین‌تر نمی‌آید. اصولاً آب و هوای این استان همانند آب و هوای نواحی بیابانی است و میزان بارشهای بومی آن نیز فوق‌العاده اندک است. در این

منطقه ، در حدود نه ماه از سال از سال بارندگی زیادی صورت نمی گیرد و قسمت عمده بارندگی آن نیز در یک یا دو نوبت به وقوع می پیوندد . در همان موارد اندک هم ، بارندگی آن اغلب مانند بارانهای بهاری سیل آسا است و خسارات فراوانی به بار می آورد .

وضعیت موجود پایانه بار بندرعباس :

بی تردید بندرعباس یکی از مهمترین بنادر کشور است که بیشترین حجم واردات و صادرات از طریق آن صورت می گیرد . پایانه باری بندرعباس در زمینی به مساحت حدود ۴۷ هکتار در شمال شهر بندرعباس در جاده بندرعباس / تهران قرار گرفته است و در حال حاضر فضای پارکینگ آن برای حداکثر حدود ۲۰۰۰ وسیله نقلیه باربری فراهم شده است . فاصله پایانه تا اسکله شهید باهنر در غرب شهر بندرعباس حدود ۳۰ کیلومتر و فاصله آن تا اسکله شهید رجایی در غرب این شهر حدود ۵۰ کیلومتر است . در تعیین موقعیت پایانه مطالعات اولیه جامعی صورت نگرفته و موقعیت پایانه چنانکه مشاهده می شود تا مراکز عمده بارگیری فاصله زیادی است .

جدول شماره یک : خلاصه اطلاعات بازرگانی پایانه بار بندرعباس در سال ۱۳۸۳

نیم درصد بارنامه	اجاره بهای ماهیانه پارکینگ	اجاره بهای ماهیانه غرف	وثیقه دریافتی	سرقفلی دریافتی	تعداد	نوع کاربری	نوع قرارداد	بندرعباس
۹/۳۰۸/۴۲۴/۳۳۶	۲/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۵	۰	۲/۹۳۵	۱۰	حمل و نقلی	بصورت اجاره با اخذ سرقفلی	
		۱/۲۴۴/۰۰۰	۰	۷/۳۸۸	۴۵	تجاری		
		۱/۵۷۰/۹۶۸	۱/۰۰۰	۰	۵۵	حمل و نقلی	بصورت اجاره بدون اخذ	
		۱/۸۹۹	۹۴۴					

			/۰۰۰				سرقفلی
			/۰۰۰	۰	۴۴	تجاری	
			۴۰۸				

طبق اطلاعات ارائه شده در جدول شماره ۱ پایانه بار بندرعباس همانطوریکه در سطور فوق نیز اشاره شد یکی از بزرگترین پایانه های کشور می باشد . مقایسه اطلاعات جدول اطلاعاتی یاد شده موید این ادعا است :

۱- پایانه بار بندرعباس از نظر تعداد غرف تجاری و حمل و نقلی با تعداد ۱۵۴ غرفه بعد از پایانه بار تهران در مکان دوم قرار دارد .

۲- میزان درآمد حاصل از محل اجاره بهای ماهیانه قراردادهای اجاره با اخذ سرقفلی پایانه بار بندرعباس در سال ۸۳ معادل ۱۲۵/۱۲۴/۰۰۰ ریال است که پس از تهران در مکان دوم قرار می گیرد .

۳- میزان درآمد حاصل از محل اجاره بهای ماهیانه قراردادهای اجاره بدون اخذ سرقفلی پایانه بار بندرعباس در سال ۸۳ معادل ۱/۸۹۹/۵۷۰/۹۶۸ ریال است که مقام اول را در پایانه های کشور به خود اختصاص می دهد .

۴- درآمد حاصل از اجاره پارکینگ پایانه بار بندرعباس (طرح خودگردان ) معادل ۲/۰۰۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال در سال ۸۳ می باشد که مقام اول را در پایانه های کشور به خود اختصاص داده است .

۵- میزان نیم درصد بارنامه های دریافتی در پایانه بندرعباس معادل ۹/۳۰۸/۴۲۴/۳۳۶ ریال است که مقام اول را در بین پایانه های کشور دارد.

مشکلات عمده پایانه فعلی<sup>۱</sup>:

<sup>۱</sup>- برگرفته از مطلب تهیه شده توسط سرکار خانم سوسن خوشخو ، کارشناس دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری

۱- زمین فعلی سند ندارد و تملک آن بدلیل قرار گرفتن در حوزه شهری هزینه زیادی در بر خواهد داشت.

۲- از آنجا که مکان فعلی پایانه در حوزه شهری قرار دارد و فاصله آن تا مناطق مسکونی تنها ۶ کیلومتر می باشد با گسترش شهر ( که با توجه به مناطق آزاد قشم و کیش ، نزدیک و سریع خواهد بود ) مشکلات عدیده از جهت بافت شهری و ایمنی شهروندان ایجاد کرده و وجود آن مورد اعتراض ارگانهای مختلف خواهد شد.

۳- محل فعلی از مراکز عمده بار فاصله زیادی دارد و هر دستگاه تریلی ( با توجه به ابعاد آن ) برای دستیابی به پایانه و رفت و آمد به اسکله ، پالایشگاه ، مجتمع المهدی می بایست حداقل ۴۰ کیلومتر رفت و ۴۰ کیلومتر برگشت را طی نماید . با در نظر گرفتن حضور میانگین ۱۴۰۰ کامیون بطور روزانه ، مصرف سوخت ، استهلاک وسایل نقلیه ، استهلاک جاده ها ، صرف زمان و ... هزینه روزانه سرسام آوری را تحمیل می کند.

۴- بیشتر ساخت و سازهای قبلی و فعلی پایانه بدلیل وجود سالن اعلام بار و لزوم تجمع رانندگان در پایانه بوده است که با لغو اعلام بار تعداد زیادی از این کاربریهای تجاری و حمل و نقلی بی حاصل باقی می ماند و نیازهای آتی و واقعی حمل و نقل را نمی توان در این پایانه مستقر نمود ( بدلیل کمبود زمین و نقشه غلط فعلی).

۵- بدلیل محدود بودن فضای فعلی پایانه امکان توسعه آن ضعیف می باشد لذا شرکتهای حمل و نقل به ناچار اقدام به تاسیس پایانه اختصاصی نموده و پراکندگی حمل و نقل در سطح منطقه باعث عدم امکان حمل سریع بار از اسکله شده و این در مورد بعضی کالاهای استراتژیک منجر به دموراژکشتی ها یا فساد کالا در انبارهای اسکله خواهد شد که این خسارت ملی را در پی دارد.

پیشنهادات :

بدون شک با توجه به اطلاعات و آمار ارائه شده بندرعباس پتانسیل ساخت یک مجتمع حمل و نقلی کامل با توجه به شرایط و مقتضیات اشاره شده در صفحات قبل را داشته و می بایست در این خصوص اقدامی عاجل صورت پذیرد . اما در خصوص این سوال که " آیا شهرک حمل و نقلی یا پایانه عمومی بار می بایست ساخته شود؟ و شیوه ساخت چگونه باشد؟" مراتب زیر لازم است در تصمیم گیری لحاظ گردد.

۱. با توجه به مشکلات عدیده ای که ساخت و ساز پایانه ها در اجرای سیاستهای کلان حمل و نقلی ایجاد می کند و عمده این مشکلات را می توان با ساخت شهرک حمل و نقلی مرتفع نمود پیشنهاد می گردد که بجای پایانه بار در شهر بندرعباس شهرک حمل و نقل احداث گردد .

۲. عملکرد بخش خصوصی در ساخت شهرک حمل و نقل اهواز موید آن است که این بخش توان مالی لازم برای انجام کل این پروژه را دارد و سازمان نیز با پرداخت تسهیلات می تواند کمک لازم را به صنف ارائه نماید.

۳. از آنجائیکه صنف توانایی و انگیزه بالایی را از لحاظ مالی به منظور سرمایه گذاری در ساخت شهرک حمل و نقل دارد و در جلسات متعدد این را عنوان نموده اند و در گزارشات مکتوب آنان هم آورده شده است پیشنهاد می گردد که کل عملیات احداث شهرک حمل و نقل بندرعباس تحت نظارت عالییه دفتر فنی و امور پیمانهای سازمان توسط و با سرمایه گذاری صنف حمل و نقل استان اجرا گردد و در صورت نیاز نیز از تسهیلات سازمان به آنان مساعدت گردد .

۴. در صورت اصرار سازمان مبنی بر سرمایه گذاری در ساخت شهرک حمل و نقلی بندرعباس می توان نسبت به احداث زیربناها و فضاهای عمومی شهرک با بودجه سازمان اقدام و سپس فضاهای محل

ساخت شرکتهای حمل و نقل با قیمت تمام شده در اختیار شرکتهای قرار گیرد که این روش بدلیل هزینه تمام شده بالا توسط دولت به هیچ وجه مد نظر صنف نیست و اعتقاد آنان این است که هزینه تمام شده توسط آنان به مراتب کمتر از سیستم دولتی است .

۵. به جهت جلوگیری از ایجاد انحصار در تاسیس شرکت حمل و نقل در شهر بندرعباس سازمان ضمانت لازم را با هماهنگی دفتر حقوقی سازمان و طراحی مکانیزم مناسب از اعضای انجمن صنفی اخذ نماید تا در آینده از ایجاد انحصار جلوگیری گردد .

۶. با توجه به حجم بالای میزان سرقتی فروخته شده به شرکتهای حمل و نقل مستقر در پایانه ، قبل از واگذاری زمین و صدور موافقت اصولی ساخت شهرک ، طی جلسات فیما بین دفتر سرمایه گذاری و انجمن صنفی و سازمان استان به شکلی عمل گردد که سازمان مجبور به عودت سرقتی های اخذ شده به آنان نباشد .