

بررسی جنبه های مشارکت عمومی-خصوصی (PPP)*

در بخش حمل و نقل در ایران

تهیه و تنظیم: محمد نیکوفر جام** - ساسان زاهدی***

تحقق توسعه در هر کشور مستلزم فراهم گردیدن برخی زیرساختهای اساسی و ضروری می باشد و در این میان با توجه به نقش حمل و نقل در حیات جوامع انسانی و توسعه اقتصادی آنها، فراهم نمودن زیرساختها و زیربنای مناسب حمل و نقل به عنوان یکی از اولویتهای توسعه در اغلب کشورها از اهمیت روز افزونی برخوردار گردیده است. امروزه با توجه به محدودیت منابع مالی دولتها و لزوم مدیریت بهینه منابع در کشورهای درحال توسعه، توجه به مقوله مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) در حوزه حمل و نقل نیز بیش از پیش مد نظر سیاستگذاران و طراحان برنامه های توسعه قرار گرفته و در کشورهای گوناگون از این شیوه برای توسعه زیربناها و نیز افزایش مشارکت اقتصادی مردم و کاهش حجم مسئولیتهای دولتها، بهره گرفته می شود. در این مجموعه کوشش شده تا در حد بضاعت به زمینه ها، راهکارها و چالشهای مشارکت عمومی-خصوصی در بخش حمل و نقل ایران پرداخته گردد.

مقدمه:

بخش حمل و نقل از جمله بخشهای مهم اقتصادی هر کشور می باشد که به دلیل نیاز سایر بخشها از جمله صنایع و معادن، کشاورزی، گردشگری و ... به خدمات حمل و نقل، سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل همواره از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد.

در این مجموعه در ابتدا، علل عدم جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل به صورت کلی بیان شده و سپس به صورت مفصلتر به مسئله سرمایه گذاری در حوزه بهره برداری حمل و نقل به تفکیک زیربخشهای حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی و جاده ای پرداخته شده است. سپس راهکارهای کلی افزایش جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل مطرح گردیده در ادامه نیز، به موضوع سرمایه گذاری در احداث آزادراهها و همچنین خدمات لجستیکی به عنوان دو حوزه مهم که قابلیت استفاده از مدل مشارکت عمومی - خصوصی برای آنها متصور می باشد، پرداخته شده است.

* مخفف Public-private partnership

** معاون رییس امور زیربنایی

*** کارشناس امور زیربنایی

الف) علل کلی عدم جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل :

گرچه امر احداث و توسعه زیربناهای اساسی و حیاتی به ویژه زیربناهای حمل و نقل در ایران ، از حدود یک قرن پیش (ابتدای مشروطه تا کنون) در زمره وظایف دولت قرار گرفته و تصویب قوانین مختلف در ادوار گوناگون نیز بر این موضوع تاکید ورزیده ، لیکن با توجه به لزوم مشارکت دادن بخش غیر دولتی در فرایند توسعه کشور و با نگاه به تجارب موفق برخی کشورها ، امکان فراهم نمودن زمینه مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی در احداث و نگهداری و بهره برداری از زیرساختها را می توان فراهم نمود.

هرچند گسترش فعالیت بخش خصوصی و مشارکت بخش مزبور در فعالیتهای اقتصادی و تولیدی در کشور ، از سال ۱۳۶۸ به بعد وارد مرحله نوینی گردیده و با ابلاغ سیاستهای کلی اصل (۴۴) قانون اساسی در سالهای ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ و تصویب قانون « اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه و اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی» در خرداد ۱۳۸۷ ، انقلابی اقتصادی در کشور به وقوع پیوسته و رسماً آمادگی کشور و نظام برای توسعه فعالیت و سرمایه گذاری بخش خصوصی فراهم گردیده ، اما در زمینه سرمایه گذاری برای احداث زیربناهای حمل و نقل ، استقبال شایان و قابل توجهی از جانب سرمایه گذاران به عمل نیامده و عملاً بار اصلی تأمین مالی توسعه زیرساختهای حمل و نقل کماکان بر عهده دولت قرار گرفته است.

در این زمینه دلایل متعددی را می توان برشمرد که از جمله مهمترین آنها به موارد زیر می توان اشاره نمود.

- ۱- نیاز به سرمایه گذاری سنگین جهت احداث زیربناهای حمل و نقل
- ۲- عدم توان مالی بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری برای احداث برخی زیربناهای حمل و نقل
- ۳- عدم حمایت نظام بانکی از سرمایه گذاری در حوزه زیرساختهای حمل و نقل به دلایل مختلف
- ۴- ماهیت غیر انتفاعی اغلب طرحهای زیرساختی حمل و نقل و به تبع آن عدم امکان سودآوری
- ۵- اعمال قیمت گذاری دستوری بر خدمات ناشی از احداث زیربناهای حمل و نقل نظیر آزادراهها و خطوط ریلی و به تبع آن کاهش قابلیت سودآوری آنها

۶- باور عمومی به وظیفه دولت در احداث زیرساختهای حمل و نقل و عدم لزوم مشارکت بخش غیر

دولتی در این عرصه

۷- ضعف قوانین و مقررات در تأمین بستر مطمئن سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل

۸- عدم تناسب ساختار سازمانی و تشکیلاتی دواير سازمانی دولتی و غیر دولتی بخش حمل و نقل جهت

نیل به حداکثر کارایی و اثربخشی

۹- عدم وجود سیستم منسجم حمایت از سرمایه گذاری و راهنمایی و جذب سرمایه گذاران

لازم به ذکر است که به دلایل فوق و نظر به لزوم تکمیل زیرساختهای اصلی حمل و نقل کشور ، در

سالهای ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ اعتبارات مناسبی از محل منابع بودجه عمومی دولت برای فصل حمل و نقل در

پیوست شماره یک قوانین بودجه سنواتی اختصاص یافته و عملاً روند سابق در تأمین مالی اجرای طرحهای

بخش مزبور توسط دولت ادامه یافته لیکن جلب سرمایه های خصوصی نیز بسیار حایز اهمیت می باشد و

میبایست برای این منظور تدابیر و تمهیدات لازم اندیشیده شود.

جدول شماره ۱- اعتبارات فصل حمل و نقل در بودجه سالهای ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ کل کشور

بر اساس طبقه بندی قانون

عنوان	سال ۱۳۹۰	سال ۱۳۹۱
برنامه حمل و نقل راه آهن	۱۴۰۶۳۶۶۴	۱۹۷۵۹۳۰۸
برنامه حمل و نقل جاده ای	۲۵۲۲۳۵۸۲	۲۸۰۶۷۸۱۷۷
برنامه حمل و نقل هوایی	۱۲۲۷۹۹۱	۱۱۲۴۱۵۵
برنامه حمل و نقل دریایی	۲۵۳۶۳۱	۳۲۱۱۸۸
برنامه پژوهشهای کاربردی	۳۲۱۷۵	۳۰۳۱۷
برنامه راهبری توسعه حمل و نقل جاده ای	۶۴۸۲	۶۱۰۸
برنامه ایمنی حمل و نقل هوایی	۱۶۷۲۷۱	۲۲۰۰۴۶
برنامه مقاوم سازی ساختمانها	۱۳۳۲۱	۱۲۶۰۰
جمع کل فصل حمل و نقل	۴۰۹۸۸۱۱۷	۴۹۵۴۱۵۹۹

ب) علل اختصاصی عدم جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل و برخی راهکارهای

رفع آن (به تفکیک زیربخشهای حمل و نقل):

از حمل و نقل تعاریف مختلفی ارائه شده و به شیوه های مختلفی نیز طبقه بندی شده است که از جمله مهمترین طبقه بندی ها در حمل و نقل تقسیم آن به چهار زیر بخش جاده ای ، ریلی ، هوایی و دریایی می باشد.

مواردی مانند بهبود مدیریت ، ارتقای بهره وری ، توجه بیشتر به مقوله بازاریابی و بازرگانی ، استفاده بهینه از تمام ظرفیتهای قانونی برای جذب سرمایه گذاران بالقوه داخلی و خارجی با رعایت قوانین مربوطه مانند قانون تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی^۳ در قالب مدل‌هایی نظیر B.O.T و F.D.I ، توسعه مراودات بازرگانی با سایر کشورها ، بصورت عمومی حائز اهمیت فراوان می باشد و در این راستا ، با توجه به وجود برخی تفاوت‌های ماهوی میان زیربخشهای (مُد‌های) مختلف حمل و نقل ، موضوع به تفکیک مورد بررسی قرار می گیرد.

ب - ۱ - حمل و نقل هوایی

گرچه سهم حمل و نقل هوایی در ایران از کل جابجایی بار و مسافر اندک (حدود ۳٪) می باشد لیکن با توجه به نقش این شیوه حمل و نقل در فرایند توسعه کشورها ، اهمیت این شیوه حمل و نقل به صورت روزافزون در حال افزایش می باشد. اهمیت این شیوه در حمل و نقل بین المللی نیز بر اساس اعلام بانک جهانی به گونه ای است که « نقش حمل و نقل هوایی در توسعه پایدار در جهان بسیار حائز اهمیت بوده و توجه بیشتر به آن ، در کشورهای در حال توسعه و اقتصادهای نوظهور ضروری می باشد»^۴

لذا لازمست مشکلات و موانع فعالیت و سرمایه گذاری در این زیربخش شناسایی شده و با تدوین برنامه های عملیاتی و راهگشا ، نسبت به رفع آنها اقدام گردد.

از جمله مهمترین مشکلات و موانع سرمایه گذاری در زیربخش حمل و نقل هوایی در ایران ، به موارد زیر می توان اشاره نمود.

۱- وجود مشکلات ناشی از تحریمهای بین المللی در تأمین ناوگان (به ویژه هواپیماهای بدنه باریک) و قطعات یدکی هواپیما

۲- عدم تناسب میان ظرفیت فرودگاهی کشور با ظرفیت ناوگان هوایی کشور

۳- قیمت گذاری دستوری و تکلیفی بر ارائه خدمات حمل و نقل هوایی مسافری داخلی و به تبع آن عدم انعطاف پذیری قیمتی شرکتهای حمل و نقل هوایی

۴- هزینه بالای تربیت و نگهداری نیروی انسانی مورد نیاز زیربخش

۵- نگاه نامناسب مجموعه های برنامه ریزی و سیاستگذاری کلان کشور به زیربخش حمل و نقل هوایی درمقایسه با سایر شقوق (مدهای) حمل و نقل

۶- سرعت بالای پیشرفتهای و تحولات جهانی در عرصه حمل و نقل هوایی و هزینه سنگین به روز نگهداشتن صنعت هواپیمایی کشور

۷- وجود بازار انحصار چند جانبه در عرصه حمل و نقل هوایی کشور و عدم امکان رقابتی نمودن آن

۸- نیاز به سرمایه گذاری سنگین اولیه و عدم توان و تمایل بخش خصوصی به حضور در این عرصه به دلایل مختلف

از جمله مهمترین بسترهای مشارکت عمومی - خصوصی در حوزه حمل و نقل هوایی در ایران می توان موارد زیر را عنوان نمود:

۱- احداث فرودگاههای مشارکتی با بخش خصوصی به ویژه در مناطق آزاد تجاری و صنعتی

۲- واگذاری بهره برداری از فرودگاه به بخش خصوصی پس از تأیید صلاحیت متقاضی توسط مراجع ذیصلاح با اولویت فرودگاههای کوچک

۳- استفاده از بسترهای قانونی نظیر ماده ۱۶۶ قانون برنامه پنجم توسعه برای تبدیل مهمترین فرودگاه بین المللی کشور یعنی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) به هاب منطقه

۴- جذب سرمایه گذاران داخلی یا خارجی برای توسعه و تجهیز فرودگاههای موجود و بهره برداری از آنها بر اساس قرارداد

ب - ۲ - حمل و نقل دریایی

دسترسی به آبهای آزاد بین المللی از جمله مهمترین موهبت‌های جغرافیایی برای کشورها محسوب شده و عدم دسترسی به آبهای آزاد برای کشورهای محصور در خشکی یا **landlocked countries**، از موانع تحقق توسعه اقتصادی محسوب می‌گردد. لذا این امر برای کشور عزیز ما با برخورداری از حدود ۲۷۰۰ کیلومتر سواحل در جنوب و شمال و مجاورت با کشورهای محصور در خشکی نظیر جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و افغانستان و امکان فراهم نمودن خدمات ترانزیتی برای کشورهای مزبور، از جمله مهمترین مزایای حمل و نقل ایران می‌باشد و در این میان نقش حمل و نقل دریایی و بنادر بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

لازم به ذکر است که بنابر اعلام قسمت حمل و نقل کمیسیون اروپا، امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی اتحادیه اروپا از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد.^۵ در ایران نیز حدود ۱۰۰ درصد صادرات نفتی، ۹۰ درصد واردات و ۸۰ درصد صادرات غیر نفتی از طریق حمل و نقل دریایی و بنادر انجام می‌گیرد که این امر، اهمیت و نقش حمل و نقل دریایی را در اقتصاد کشور نشان می‌دهد. علیرغم توسعه کمی و کیفی نظام حمل و نقل دریایی کشور در سالهای اخیر، میتوان با رفع برخی محدودیتها نسبت به تقویت و پویاتر نمودن این حوزه نیز اقدام نمود تا بستر لازم برای تحقق توسعه پایدار کشور بیش از پیش فراهم گردد.

از جمله موانع سرمایه گذاری و فعالیت در این حوزه به موارد زیر می‌توان اشاره نمود:

۱- عدم شناخت عمومی نسبت به قابلیتها و جاذبه های سرمایه گذاری در حوزه های مختلف حمل و نقل دریایی

۲- عدم وجود نیروی متخصص و مجرب دارای تحصیلات آکادمیک جهت فعالیت فراگیر در عرصه بازرگانی حمل و نقل دریایی

۳- ساختار غیر نظام مند و غیرعلمی فعالیت در حمل و نقل دریایی کشور به ویژه در جنوب به دلیل غیر متشکل شدن لنج داران در قالب شرکتهای توانمند

۴- وجود رقبای قدرتمند منطقه ای نظیر بنادر جبل علی و سلاله

۵- جذب نیروی انسانی توانمند دریایی کشور توسط کشورهای بیگانه

از جمله مهمترین بسترهای مشارکت عمومی - خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی در ایران می توان موارد زیر را عنوان نمود:

۱- احداث بنادر مشارکتی با بخش خصوصی

۲- واگذاری بهره برداری از بنادر به بخش خصوصی پس از تأیید صلاحیت متقاضی توسط مراجع ذیصلاح

۳- بهره گیری از برخی ملاحظات ژئوپلیتیک، ژئو اکونومیک و ژئو استراتژیک کشور در منطقه نظیر فعالسازی مسیر ترانزیتی بندرچابهار - میلک برای ترانزیت به افغانستان و بهره گیری از مشارکت طرف هندی و فراهم نمودن مسیر جدید جهت افغانستان برای دسترسی به آبهای آزاد به غیر از مسیر پاکستان

۴- تدوین استراتژی جامع رقابتی برای توسعه حمل و نقل دریایی در دریای خزر

ب - ۳ - حمل و نقل ریلی

راه آهن از جمله ایمن ترین و ارزانترین شیوه های حمل و نقل در جهان محسوب می گردد . فردریش لیست اقتصاددان آلمانی ، رمز توسعه هر کشور را در وجود راه آهن دانسته و تلاش کشورهای مختلف اروپایی و آمریکا در قرن نوزدهم برای توسعه راه آهن بعنوان بخشی از انقلاب صنعتی ، موید این مطلب می باشد.^۶

در ایران نیز علیرغم اینکه احداث راه آهن از آرزوهای ملی ایرانیان از ابتدای مشروطیت به بعد بوده و بیش از ۷ دهه از آغاز بهره برداری از راه آهن ایران می گذرد و پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیز با توجه ویژه به حمل و نقل ریلی ، طول خطوط به حدود ۱۰۰۰۰ کیلومتر افزایش یافته ، لیکن متاسفانه سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی بار و مسافر در کشور اندک (کمتر از ۷٪) می باشد که می بایست برای رفع آن ، تلاش لازم صورت گیرد.

از جمله موانع سرمایه گذاری و فعالیت در این حوزه به موارد زیر می توان اشاره نمود:

- ۱- ساختار سازمانی سنتی دولتی راه آهن ایران
 - ۲- اعمال قیمت گذاری دستوری و تکلیفی بر ارائه خدمات حمل و نقل ریلی
 - ۳- سرشکن شدن هزینه های نگهداری زیربناهای حمل و نقل ریلی بر قیمت تمام شده ارائه خدمات حمل و نقل ریلی
 - ۴- عدم امکان ارائه خدمات حمل و نقل درب به درب به دلیل ضعف ارائه خدمات شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی
 - ۵- عدم بهره گیری بهینه از قابلیت‌های ترانزیتی کشور به علل مختلف درون بخشی و برون بخشی
 - ۶- محدودیت ناوگان نیروی کشش راه آهن
 - ۷- وجود برخی مشکلات بانکی و جهت تأمین نیروی کشش توسط بخش غیر دولتی
 - ۸- یک خطه بودن برخی گلوگاه‌های محورهای ریلی کشور و همچنین عدم تجهیز کامل شبکه به سیستم های علائم و ارتباطات و به تبع آن کاهش سرعت سیر قطار
 - ۹- عدم امکان تأمین فضای رقابت کامل در ارائه خدمات حمل و نقل ریلی
 - ۱۰- اولویت سیر قطارهای مسافری نسبت به قطارهای باری
 - ۱۱- ضعف بازاریابی
- از جمله مهمترین بسترهای مشارکت عمومی - خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی در ایران می توان موارد زیر را عنوان نمود:
- ۱- بهره گیری از سرمایه گذاری خارجی برای احداث مسیرهای جدید ترانزیتی ریلی در قالب سرمایه گذاری مشترک
 - ۲- احداث خطوط فرعی و اختصاصی با سرمایه گذاری بخش خصوصی نظیر خطوط ریلی جهت دسترسی شهرک های صنعتی ، معادن و صنایع بزرگ به شبکه ریلی
 - ۳- بهره گیری بهینه از ظرفیتهای قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی

۴- واگذاری فعالیتهای مربوط به بهره برداری از برخی پایانه های ریلی به بخش خصوصی با رویکرد گسترش حمل و نقل ترکیبی (Multimodal) و توسعه بنادر خشک (Dry Ports)

ب - ۴ - حمل و نقل جاده ای :

در میهن عزیز ما به دلایل مختلف ، سهم حمل و نقل جاده ای میزان بالایی بوده و این شیوه حمل و نقل با سهمی حدود ۹۰ درصد در حمل و نقل داخلی بار و مسافر، شیوه غالب و متداول در ایران محسوب می گردد. دلایل و عوامل مختلفی را برای این موضوع می توان بیان نمود که از جمله مهمترین آنها ویژگیهای خاص جغرافیایی کشور و کوهستانی بودن بخشهای مهمی از ایران و ساختار سیستم حمل و نقل کشور می باشد.

گرچه برنامه ریزی برای توسعه حمل و نقل ریلی و کاهش سهم حمل و نقل جاده ای در حمل و نقل زمینی کشور و حرکت به سمت توسعه راه آهن ، از ابتدای پیروزی انقلاب در دستور کار دولت و سیاستگذاران کشور قرار گرفته ، لیکن برای حل بخشی از مشکلات حمل و نقل جاده ای ایران نیز می توان تدابیر و تمهیداتی اندیشید که نخستین گام آن را باید ، شناسایی ، احصا و طبقه بندی مشکلات این بخش دانست. در حال حاضر برخی از مهمترین مشکلات زیربخش حمل و نقل جاده ای ایران را به شرح زیر می توان بیان نمود:

۱- سهم بالای پدیده خود مالکی ناوگان و عدم حضور شرکتهای توانمند حمل و نقلی به ویژه در حوزه حمل و نقل جاده ای بار

۲- قیمت گذاری دستوری و تکلیفی بر ارائه خدمات حمل و نقل بار و مسافر (با اتوبوسهای عادی) و به تبع آن کاهش قابلیت سودآوری فعالیت در این بخش جهت توسعه و نوسازی ناوگان

۳- عدم کارایی و فقدان وجود استانداردهای ملی جامع ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای

۴- بالا بودن میزان مصرف سوخت به ازای جابجایی هر تن کیلومتر بار یا هر نفر کیلومتر مسافر و تأثیر منفی آن در افزایش بهای تمام شده ارائه خدمات حمل و نقل

۵- پائین بودن نسبی میزان تحویلات فعالان زیربخش جاده ای نسبت به سایر حوزه های حمل و نقل

ع- بالا بودن میانگین سنی ناوگان به ویژه در بخش باری و همچنین مینی بوس ها

۷- وجود مشکلات مختلف در زمینه توسعه و نوسازی ناوگان نظیر اعطای تسهیلات ، مشکلات حوزه صنعت و معدن و مشکل واردات ناوگان .

پ) راهکارهای کلی افزایش جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل :

علیرغم وجود مشکلات و محدودیتهایی که در صفحات پیشین به آنها پرداخته شد، بخش حمل و نقل ایران قابلیتها و پتانسیلهای بسیاری جهت جذب سرمایه های داخلی و خارجی و به تبع آن افزایش سهم این بخش در تولید ناخالص داخلی دارد که شناخت آنها و عملیاتی نمودن هر یک می تواند علاوه بر فعال نمودن بخش، فرصتهای بسیاری برای اشتغال فارغالتحصیلان ، توسعه پیوند اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی و ارتقای جایگاه اقتصادی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران در منطقه و جهان را در پی داشته باشد. لذا لازمست فعالان بخش حمل و نقل در بخشهای دولتی، خصوصی و تعاونی با تلاش جهت شناسایی این فرصتها ، بستر لازم را برای اجرایی نمودن این راهکارها فراهم نمایند. لیکن در صورتی که بخواهیم برخی از مهمترین راهبرد ها و راهکارهای تأمین فضای مناسب سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل را به طور کلی بیان نمائیم ، موارد ذیل را می توان برشمرد :

۱- ایجاد بستر لازم برای حضور سرمایه گذاران خارجی در عرصه جابجایی بار و مسافر در کلیه شقوق

حمل و نقل

۲- بهره گیری بهینه از موقعیت ترانزیتی کشور با بسیج منابع و امکانات ، گسترش بازاریابی ، حمایت

همه دستگاههای مرتبط نظیر نظام بانکی ، گمرکات ، دستگاه دیپلماسی و از این منظور

۳- حمایت نظام بانکی از بخش خصوصی با تأمین به موقع و مکفی منابع مالی و تسهیلات و تغییر

نگرش آن به بخش حمل و نقل به عنوان یک بخش مولد ، اقتصادی و راهبردی .

۴- حذف تدریجی قیمتگذاری دستوری و تکلیفی از ارائه خدمات حمل و نقل

۵- ایجاد مشوقهای مالیاتی و یا حداقل حذف هزینه های زائد و گوناگون مترتب بر فعالیتهای حمل و نقل

۶- بازنگری در ساختار کلان سازمانی بخش حمل و نقل با هدف تجمیع وظایف همگون در واحدهای

سازمانی متمرکز و ایجاد واحدهای حمایت و راهنمایی سرمایه گذاری

۷- استفاده بیشتر از تجارب موفق جهانی

۸- جذب سرمایه گذاری خارجی از طریق ایجاد شرکتهای مشترک ایرانی - خارجی

۹- حرکت تدریجی به سمت اخذ هزینه های نگهداری و احداث زیرساختهای حمل و نقل از کاربران آنها

در کلیه شقوق و حذف اتکاء نگهداری زیرساختها به منابع بودجه ای دولت

۱۰- واگذاری مالکیت و مدیریت برخی از زیربنایهای حمل و نقل به بخش خصوصی و تعاونی و یا

سازمانهای محلی

۱۱- توسعه متوازن زیربنایهای حمل و نقل براساس تقاضای حمل و نقل با رعایت ملاحظات کلان ملی

اقتصادی و آمایشی

با توجه به عنوان مقاله حاضر ، از جمله مهمترین بسترهای مشارکت عمومی - خصوصی در حوزه حمل و

نقل در ایران می توان به احداث آزادراهها و همچنین مراکز لجستیکی اشاره نمود که ذیلاً و به تفصیل

بدانها پرداخته می گردد:

ت) سرمایه گذاری برای احداث آزادراهها ؛ الگویی از مدل مشارکت عمومی-خصوصی:

راهها از جمله مهمترین زیرساختهای حمل و نقل جاده ای در کشور ها محسوب می شوند و شامل آزادراه ،

بزرگراه ، راه اصلی ، راه فرعی و راه روستایی می گردند. علیرغم اهمیت آزادراهها و بزرگراهها که به واسط

مجزا نمودن باند رفت از باند برگشت باعث ارتقای ایمنی و تسهیل حمل و نقل می گردند ، نگاهی به آمار

وضعیت شبکه انواع راهها در کشور ما بیانگر آنست که مجموع طول آزادراهها و بزرگراهها نسبت به طول

کل شبکه ، میزان قابل ملاحظه ای نبوده و همین امر توسعه شبکه آزادراهی و بزرگراهی کشور را بیش از

پیش حائز اهمیت می نماید.

جدول شماره ۲- وضعیت شبکه زیرساختهای حمل و نقل جاده ای ایران در پایان سال ۱۳۸۹^۲

انواع راه	آزادراه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی	راه روستایی	جمع کل
طول (کیلومتر)	۱۹۵۷	۱۰۶۶۹	۲۱۲۷۶	۴۳۲۶۴	۱۱۷۵۳۶	۱۹۴۷۰۲

سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی با هدف کسب سود و درآمد انجام می گیرد و سرمایه گذار خصوصی ، در پی کسب سود و منفعت می باشد.

باتوجه به تفکیک طرحهای عمرانی در ماده (۱۰) قانون برنامه و بودجه^۸ مصوب سال ۱۳۵۱ به سه نوع «انتفاعی» و «غیر انتفاعی» و «مطالعاتی» و تعاریف ارائه شده از آنها ، منطقی و علی القاعده ، صرفاً طرحهای انتفاعی قابلیت اجرا از طریق سرمایه گذاری بخش خصوصی را دارا می باشند زیرا امکان سودآوری برای آنها تصریح گردیده است.

در میان طرحهای مختلف تعریف شده و قابل اجرا در فصل حمل و نقل قوانین بودجه سنواتی به عنوان طرحهای عمرانی یا طرحهای تملک دارایی های سرمایه ای ، احداث آزادراهها به عنوان طرحهای انتفاعی محسوب شده که این موضوع در موافقتنامه متبادله میان دستگاه اجرایی با معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور نیز تصریحاً قید می گردد.

تعریف جامع ارائه شده از آزادراه بدین شرح می باشد «راهی با حداقل ۴ خط عبور که مسیرهای رفت و برگشت از هم جدا شده و بدون تقاطع همسطح ، بدون دسترسی از حاشیه ، ممنوعیت عبور پیاده و دوچرخه و سایر وسایل نقلیه غیر موتوری ، ورود و خروج با زاویه کم و در موردهایی ممنوعیت عبور تمام یا بخشی از وسایل نقلیه تجاری»^۹

لذا به دلیل امکان اخذ عوارض از عبور و مرور وسائل نقلیه در آزادراه ، امکان سود آوری ناشی از احداث و بهره برداری از آن به رسمیت شناخته شده که همین امر می تواند جاذبه لازم را برای هدایت سرمایه گذاران و جذب آنان به حوزه احداث و بهره برداری از آزادراهها فراهم نماید.

تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی ، احداث و بهره برداری از آزادراه تهران - کرج در دهه ۱۳۴۰ شمسی و احداث آزادراههای تهران - قم و کرج - قزوین در دهه ۱۳۵۰ به دنبال افزایش درآمدهای نفتی کشور ، در

دستور کار دولت قرار گرفته بود. لذا در ابتدای دهه ۱۳۶۰ طول کل آزادراههای کشور حدود ۲۷۵ کیلومتر بود.

جدول شماره ۳- وضعیت شبکه آزادراهی کشور در نیمه اول دهه ۶۰ شمسی

ردیف	نام آزادراه	طول (کیلومتر)
۱	تهران - کرج	۴۵
۲	کرج - قزوین	۱۰۵
۳	تهران - قم	۱۲۵

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و در دهه نخست پس از آن، علیرغم تلاشهای مخلصانه دولت و مسئولین و آحاد مردم، بدلیل مشکلات مختلف و به ویژه جنگ تحمیلی، سرعت احداث زیربناها و از جمله زیربناهای حمل و نقل و منجمله آزادراهها، از شتاب زیادی برخوردار نبوده و عملاً در دهه ۶۰ آزادراه جدیدی در کشور احداث نشده و به بهره برداری نرسیده است. پس از پایان جنگ تحمیلی، احداث آزادراهها بر اساس قانون «احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور»^{۱۰} مصوب سال ۱۳۶۶ و آیین نامه اجرایی آن مصوب سال ۱۳۶۷ در دستور کار دولت قرار گرفت و کوشیده شد با جذب بخشی از منابع مالی و پولی کشور به این حوزه، ضمن هدایت بخشی از نقدینگی کشور به امر توسعه زیربناها، از فشار مطلق بر منابع محدود مالی دولت کاسته شود.

با توجه به افزایش تولید و واردات انواع خودرو به کشور از ابتدای دهه ۱۳۷۰ (در مقایسه با دهه ۱۳۶۰) و افزایش حجم ترافیک در محورهای مواصلاتی کشور و نیز رشد تقاضای سفر به دلیل افزایش تحرک جمعیتی، افزایش میزان واردات و صادرات کشور و ...، توسعه کلیه زیربناهای حمل و نقل و به ویژه انواع راهها و از آنجمله آزادراهها در دستور کار دولت قرار گرفت.

به دلیل تمایل و یا توان سرمایه گذاران خصوصی در سالهای مزبور، احداث اغلب آزادراههای جدید بر اساس مشارکت بانکها مد نظر قرار گرفت و عملاً بخش خصوصی واقعی مشارکت چندانی در دهه ۷۰ در احداث آزادراهها نداشت و حتی مشارکت بانکها نیز معمولاً بر خلاف تمایل آنها و بر اساس سایر ملاحظات صورت می گرفته است.

از جمله مهمترین دلایل آن می توان به بالا بودن میزان و سهم سرمایه گذاری طرف مشارکت نسبت به میزان و سهم آورده دولت (حداقل ۸۰ درصد سرمایه گذار و حداکثر ۲۰ درصد دولت) اشاره نمود که البته این مشکل با اصلاح ضوابط مزبور و افزایش سهم دولت به حداکثر ۵۰ درصد در سالهای بعد، تا حدودی مرتفع گردید. از ابتدای دهه ۸۰ نیز در ادامه روند فزاینده تقاضای حمل و نقل جاده ای و همچنین افزایش تلفات سوانح و تصادفات، موضوع ارتقای ایمنی مورد توجه ویژه قرار گرفته و در این میان توسعه شبکه آزادراهی کشور نیز به عنوان یکی از راهکارهای مهم که می تواند اهداف زیر را در پی داشته باشد، مد نظر قرار گرفت:

۱- ارتقای ایمنی و کاهش احتمال تصادفات رخ به رخ منجر به تلفات

۲- بستر سازی برای توسعه مناطق مختلف کشور

۳- فراهم نمودن زمینه افزایش ترانزیت در کشور

۴- هدایت نقدینگی کشور به عرصه های زیربنایی و مولد و جلوگیری از آثار سوء ناشی از افزایش

نقدینگی در عرصه های غیر مولد

لذا مشاهده می گردد که از سال ۱۳۷۰ به بعد و به ویژه از ابتدای دهه ۱۳۸۰، با سرعت گرفتن نسبی روند تعریف و اجرای طرحهای آزادراهی، حیاتی دوباره در بخش حمل و نقل جاده ای و در حوزه آزادراهی کشور آغاز شد. همچنین با اتخاذ رویکردی علمی تر و سیستماتیک تر، کوشیده شد مشکلات شبکه راههای شریانی کشور نیز تا حدودی مرتفع گردد.

این امر در قوانین برنامه های سوم^{۱۱} و چهارم^{۱۲} توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اهداف کمی برنامه و نیز اسناد توسعه بخش حمل و نقل^{۱۳} نیز مورد توجه و تأکید قرار گرفته بود.

از جمله این موارد به ماده (۲۸) قانون برنامه چهارم توسعه و تکلیف دولت به «تکمیل حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) شبکه آزادراه و بزرگراه مرتبط کننده مراکز استانها» می توان اشاره نمود.

جدول شماره ۴ - مهمترین آزادراههای احداث شده از سال ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۹

ردیف	نام پروژه	طول پروژه	سال بهره برداری	نسبت مشارکت		نام سرمایه گذار	سایر توضیحات
				دولت	سرمایه گذار		
۱	آزادراه قزوین - زنجان	۱۸۹	۱۳۷۶	۲۰%	۸۰%	بانک ملی ایران	
۲	آزادراه قم - کاشان	۱۰۴	۱۳۷۷	۲۸%	۷۲%	سازمان بازنشستگی	
۳	آزادراه تهران - ساوه	۱۱۲	۱۳۷۷	۲۰%	۸۰%	بانک ملت - بانک تجارت	
۴	آزادراه کاشان - اصفهان	۱۶۰	۱۳۸۲	۴۰%	۶۰%	استانداری اصفهان سازمان بازنشستگی	
۵	آزادراه مشهد - باغچه	۴۰	۱۳۸۲	۴۰%	۶۰%	بانک ملی ایران	
۶	آزادراه ساوه - سلفچگان	۶۶	۱۳۸۲	۶۰%	۴۰%	شرکت شالوده	
۷	آزادراه زنجان - تبریز (زنجان - سرچم)	۲۸۵	۱۳۸۲	۵۰%	۵۰%	بانک ملی ایران بانک صادرات	۱۷ کیلومتری انتهایی در حال احداث است
	۱۳۸۶						
	۱۳۸۹						
۸	آزادراه اهواز - بندرامام	۹۰	۱۳۸۶	۶۰%	۴۰%	بنیاد مسکن انقلاب اسلامی	روکش توپکا توسط سرمایه گذار در حال انجام است.
۹	آزادراه تهران - پردیس	۲۴	۱۳۸۹	۳۸%	۶۲%	بانک مسکن - شهرداری پردیس سازمان	
۱۰	آزادراه ساوه - همدان (قطعه ۱)	۹۰	۱۳۹۰	۵۰%	۵۰%	شرکت دنا رهساز سازمان راهداری	روکش توپکا توسط سرمایه گذار در حال انجام است.
۱۱	آزادراه قزوین - رشت	۱۲۷	۱۳۸۹	۵۰%	۵۰%	بانک تجارت سازمان راهداری	
۱۲	آزادراه خرم آباد - پل زال	۱۰۴	۱۳۸۹	۵۰%	۵۰%	شرکت شالوده	روکش توپکا و تهویه تونلها توسط سرمایه گذار در حال انجام است.
۱۳	آزادراه کنارگذر غربی اصفهان (تا کیلومتر ۶۰)	۹۴	۱۳۸۶	۵۰%	۵۰%	شرکت سیمین سپاهان	۱۴ کیلومتری انتهایی در حال احداث است.
	۱۳۸۸						
جمع		۱۴۸۵					

لازم به ذکر است که در برخی استانها نیز محورهایی به عنوان آزادراه و خارج از مدل مشارکت احداث شده

که در دست بهره برداری می باشد (نظیر آزادراه ذوب آهن در اصفهان)

در راستای اجرای تکالیف قانون برنامه پنجم توسعه^{۱۴} نیز تکمیل اولویتهای آزادراهی کشور، موارد زیر در

پیوست شماره (۱) لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور (طرحهای تملک دارایی های سرمایه ای) لحاظ

گردیده است:

جدول شماره ۵- طرحهای آزادراهی مندرج در پیوست شماره (۱) لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور

ردیف	نام آزادراه	طول (کیلومتر)	سال خاتمه بر اساس لایحه بودجه سال ۱۳۹۱	طرف مشارکت
۱	مشارکت در احداث آزاد راه کنار گذر غربی اصفهان	۹۰	۱۳۹۲	شرکت سیمین سیاهان
۲	مشارکت در احداث آزادراه زنجان-تبریز	۲۸۵	۱۳۹۲	بانک ملی ایران و بانک صادرات
۳	مشارکت در احداث آزاد راه تهران-شمال	۱۲۱	۱۳۹۴	بنیاد مستضعفان
۴	مشارکت در احداث آزادراه ساوه - همدان	۱۷۵	۱۳۹۲	سازمان توسعه راهها و سازمان راهداری (قطعه ۲)
۵	مشارکت در احداث آزادراه رشت - قزوین	۱۵۰	۱۳۹۱	بانک تجارت و سازمان راهداری
۶	مشارکت در احداث آزادراه سیرجان - بندرعباس	۳۰۰	۱۳۹۴	-
۷	مشارکت در احداث آزادراه خرم آباد - پل زال	۱۰۴	۱۳۹۱	شرکت شالوده
۸	مشارکت در احداث آزادراه کنارگذر شمالی مشهد	۷۲	۱۳۹۱	بانک ملی ایران و آستان قدس رضوی
۹	مشارکت در احداث کنارگذر شرقی اصفهان	۹۰	۱۳۹۳	شرکت فاطر کوثران جنوب
۱۰	مشارکت در احداث آزادراه اصفهان - شیراز	۳۷۰	۱۳۹۴	قرارگاه خاتم الاوصیا
۱۱	مشارکت در احداث آزادراه تبریز - بازرگان	۲۵۰	۱۳۹۴	بنیاد تعاون ناجا
۱۲	مشارکت در احداث آزادراه پل زال - اندیمشک - اهواز	۱۸۰	۱۳۹۴	شرکت آباد راهان پارس
۱۳	مشارکت در احداث آزادراه تبریز - شهر جدید سهند	۲۰	۱۳۹۲	-
۱۴	احداث آزادراه حرم تا حرم (قم - تهران - مشهد)	۳۵۰	۱۳۹۴	-
۱۵	مشارکت در احداث آزادراه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت)	۱۷	۱۳۹۴	شرکت بهار دیمه
۱۶	مشارکت در احداث آزادراه تبریز - ارومیه	۱۰۰	۱۳۹۴	بنیاد تعاون ناجا
۱۷	مشارکت در احداث آزادراه سلفچگان - اراک - خرم آباد	۲۹۵	۱۳۹۴	قرارگاه خاتم الانبیاء
۱۸	مشارکت در احداث آزادراه مراغه - هشترود	۹۲	۱۳۹۴	شرکت دیداس
۱۹	مشارکت در احداث آزادراه شیراز - بوشهر	۲۳۰	۱۳۹۴	-
	جمع آزادراههای مندرج در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور	۳۲۹۱	-	-

توضیح آنکه ذکر مجدد عناوین برخی طرحهای آزادراهی به بهره برداری رسیده شده در سالهای قبل در پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۳۹۱، با هدف پرداخت مطالبات، تکمیل طرح، علائم و ... می باشد.

لازم به ذکر است که بر اساس سند توسعه بخش حمل و نقل در برنامه چهارم توسعه می بایست طول شبکه آزادراهی کشور در پایان برنامه (پایان سال ۱۳۸۸) به ۶۶۴۰ کیلومتر می رسید که عملاً در پایان سال ۱۳۸۸ به ۱۷۷۰ کیلومتر و با توجه به تمدید زمان اجرای برنامه چهارم توسعه به مدت یکسال، تا پایان سال ۱۳۹۰ به ۱۹۵۷ کیلومتر رسیده است.

جدول شماره ۶- برنامه و عملکرد احداث آزادراهها در برنامه چهارم توسعه

واحد سنجش : کیلومتر

سال	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹
هدف	۲۰۲۰	۳۴۰۰	۴۵۸۰	۵۶۶۰	۶۶۴۰	—
عملکرد	۱۲۴۰	۱۴۲۹	۱۶۰۶	۱۶۲۹	۱۷۷۰	۱۹۵۷

از جمله مهمترین علل عدم تحقق اهداف برنامه را می توان در قالب موارد زیر بیان نمود:

- ۱- هدفگذاری خوش بینانه و غیر واقع بینانه در تدوین برنامه
 - ۲- عدم جذب سرمایه گذار و طرف مشارکت برای آزادراههای پیشنهادی مندرج در قوانین بودجه سنواتی در طول برنامه چهارم توسعه
 - ۳- محدودیت منابع مالی دولتی
 - ۴- مشکلات و ضعفهای مدیریتی در دستگاههای اجرایی ذیربط برای مدیریت اجرای طرحها
 - ۵- فقدان اولویت بندی برای اجرای طرحهای آزادراهی
 - ۶- مبنا قرار گرفتن ملاحظات غیر کارشناسی در تعریف و اجرای برخی طرحها
 - ۷- تغییرات مکرر در حوزه های اجرایی
 - ۸- فقدان ساز و کار جامع و مصوب و مشخص برای جذب و راهنمایی سرمایه گذاران بالقوه
 - ۹- بی توجهی به مفاد سند توسعه بخش حمل و نقل در برنامه چهارم توسعه در حوزه های گوناگون
 - ۱۰- عدم جذب حتی یک مورد متقاضی خارجی برای سرمایه گذاری در حوزه آزادراهها در ایران
 - ۱۱- فقدان وجود طرح جامع در حوزه حمل و نقل و به تبع آن فقدان وجود استراتژی مشخص در زمینه توسعه زیربناها
 - ۱۲- عدم نظارت بهینه و موثر بر فرایند تعریف ، اجرا و مدیریت طرحهای آزادراهی
- برای برنامه پنجم توسعه نیز با توجه به عملکرد نا موفق امر توسعه آزادراهها در برنامه چهارم ، با بازنگری در نحوه هدفگذاری ، رسیدن طول کل شبکه آزادراهی کشور به ۳۶۹۷ کیلومتر در پایان برنامه (سال ۱۳۹۴) از

جانب وزارت راه و شهرسازی پیشنهاد گردیده که نظر به عدم تصویب بسته اجرایی بخش حمل و نقل در برنامه پنجم توسعه ، عدد مزبور از رسمیت کامل برخوردار نمی باشد.

جدول شماره ۷- برنامه احداث آزادراهها در برنامه پنجم توسعه
(پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی که هنوز به تصویب نهایی نرسیده است)

واحد سنجش : کیلومتر

سال	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
هدف	۲۱۱۴	۲۴۳۱	۲۷۹۵	۳۲۱۴	۳۶۹۷
عملکرد	—	—	—	—	—

همچنین با توجه به اینکه سرمایه گذاری و استفاده از الگوی PPP برای احداث آزادراهها در ایران از سابقه و مستندات قانونی مستحکمی برخوردار می باشد و توسعه شبکه آزادراهی کشور نیز از جمله راهکارهای موثر برای ارتقای ایمنی حمل و نقل جاده ای کشور می باشد ، برای بهبود زمینه و بستر جذب سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی و سایر نهادهای سرمایه گذاری در عرصه آزادراهها ، موارد زیر را می توان عنوان نمود:

۱- تدوین نقشه جامع شبکه آرمانی آزادراهی ایران و اولویت بندی و برنامه ریزی برای اجرای طرحهای تکمیل کننده شبکه مزبور

۲- بازنگری و بازبینی در قانون «احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور» و آیین نامه های اجرایی آن

۳- بررسی افزایش سهم آورده دولت از حداکثر ۵۰ درصد کنونی

۴- توجه بیشتر به امتیازاتی نظیر اعطای مجوز پمپ بنزین ، مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی و تیر پارک در حاشیه آزادراههای جدید برای جلب سرمایه گذاران

۵- تدوین شرح خدمات همسان مطالعات طرحهای احداث آزادراه

۶- تهیه مدل جامع و نرم افزار ارزیابی سرمایه گذاری و آنالیز درآمد - هزینه برای طرحهای آزادراهی

۷- ایجاد جذابیت بیشتر برای ترغیب مشارکت بیشتر بخش خصوصی واقعی از طریق مشوقها و

تسهیلات مختلف

۸- تعمیم الگوی آزادراههای موفق نظیر آزادراه خرم آباد - پل زال (که با مشارکت موثر و قوی بخش

خصوصی واقعی احداث شده) برای موفقیت سایر طرحهای آزادراهی

۹- ممنوعیت تعریف و اجرای طرحهایی که اثر منفی بر درآمدزایی آزادراه دارند (نظیر ممنوعیت ارتقای

راه اصلی هم مسیر با آزادراه به بزرگراه)

ت : لجستیک ؛ مفهومی نوین و بستری جدید برای مشارکت عمومی - خصوصی در

حوزه حمل و نقل :

لازم به ذکر است که امروزه نظر به ارتباط متقابل شیوه های مختلف حمل و نقلی با یکدیگر و توسعه رقابت، توجه به مفهومی به نام «لجستیک» در ادبیات حمل و نقل جایگاه ویژه ای پیدا نموده است .

در تعریفی ساده لجستیک را چنین تعریف نموده اند :

«لجستیک فرایند یا مکانیزم جابجایی و توزیع کالاهاست که اثر بخشی و کارایی هزینه در آن حفظ شده باشد.»^{۱۵}

نا گفته پیداست که در این مفهوم ، بدلیل استفاده از شیوه های (مدهای) مختلف حمل و نقل در فرایند جابجایی و انتقال کالا از مبدا، اولیه تا مقصد نهایی و به ویژه اهمیت موضوع در حمل و نقل بین المللی با در نظر گرفتن شرایط رقابت جهانی و لزوم تأمین کیفیت مناسب حمل و نقل شامل وقت ، هزینه و دقت ، مقوله **نگرش سیستمی** بیش از پیش اهمیت و کاربرد یافته و فراهم نمودن بستر لازم برای فعالیت بخش خصوصی در این حوزه ، خود می تواند از جنبه های بارز مشارکت عمومی - خصوصی و ابتکاری جدید در عرصه حمل و نقل محسوب گردد.

همانگونه که کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (UNESCAP) نیز بدین موضوع توجه داشته و راهکارهایی برای ایجاد و توسعه بنادر خشک (Dry Ports) بعنوان مراکز لجستیکی تدوین و به کشورهای عضو ارائه نموده است.^{۱۶} که در همین راستا برنامه هایی نیز برای توسعه بنادر خشک در ایران توسط معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور و وزارت راه و شهرسازی

تدوین شده و مناطقی نظیر پایانه ریلی آپرین (در نزدیکی تهران) ، سیرجان ، سرخس و ایستگاه شهید مطهری (فریمان) ، بعنوان گزینه های اولیه بعنوان بنادر خشک در نظر گرفته شده اند.

لذا به نظر می رسد توجه برنامه ریزان و سیاستگذاران در ایران به ویژه حوزه مدیریت و برنامه ریزی کلان بخش حمل و نقل می بایست به این مقوله نیز جلب شده و با بهره گیری از تجارب مفید کشورهای موفق در حوزه ارائه خدمات لجستیکی نظیر سنگاپور ، بتوان زمینه پویایی بخش حمل و نقل کشور را در این عرصه نیز فراهم نمود.

شایان ذکر است که ماهیت فعالیت بنادر خشک با کارکرد ارائه خدمات لجستیکی ، خود می تواند بستری برای مشارکت عمومی - خصوصی فراهم آورد بدین صورت که دولت ضمن فراهم ساختن برخی زیرساختها و نیز ضوابط حاکمیتی ، فعالیتهای بازرگانی را کاملاً بر عهده بخش خصوصی گذارد تا امکان انعطاف پذیری و سرعت عمل ارائه خدمات رقابتی به نحو مطلوب فراهم گردد.

یافته های علمی و پژوهشی نیز در بسیاری موارد موید این امر می باشد

«همه امور لجستیک توسط شرکتهای خصوصی به اجرا در نمی آید... تفاوت عمده بین لجستیک عمومی و خصوصی ضرورت انجام تعهدات نسبت به جامعه و نه صرفاً حفظ منافع سهامداران است»^{۱۷}.

بنابر این می بایست ضمن تدوین چارچوب و ضوابط جامع برای فعالیت بنادر خشک بعنوان مراکز ارائه خدمات لجستیکی ، موضوع همکاری و تعامل متقابل و موثر و سازنده بخش دولتی (عمومی) در کنار بخش خصوصی به نحو مناسب تعریف شده و عملیاتی گردد.

ث - جمع بندی نهایی:

بنابر آنچه در صفحات پیشین ذکر گردید ، بخش حمل و نقل در کلیه زیربخشهای هوایی ، دریایی ، ریلی و جاده ای در ایران نقاط قوت و ضعف خاص خود را داشته و با فرصتها و تهدیدهای محیطی گوناگونی نیز روبرو می باشد و لازمست با شناخت ، احصا و طبقه بندی آنها در سطوح خرد و کلان و با رویکردی آسیب شناسانه ، نسبت به رفع موانع حضور فعال و موثر بخش خصوصی واقعی اقدام شده تا بتوان با جذب سرمایه ها در این حوزه ضمن هدایت بخشی از سرمایه های سرگردان در کشور به بخش حمل و نقل و به ویژه

حوزه احداث زیربناهای حمل و نقل و از آن جمله آزادراهها و نیز توسعه مراکز ارائه خدمات لجستیکی و بنادر خشک ، قسمتی از مشکلات این بخش را نیز مرتفع نموده و زمینه توسعه پایدار کشور را فراهم نمود.

امید است بتوان با بهره گیری از کلیه امکانات و زمینه های موجود و بسیج منابع و امکانات ، توسعه و پیشرفت و آبادانی ایران اسلامی در دهه پیشرفت و عدالت را با سرعتی مناسب که زمینه تحقق اهداف سند چشم انداز بیست ساله را به نحو مطلوب فراهم نماید ، محقق نمود.

-
- ۱ - قانون بودجه سال ۱۳۹۰ کل کشور
 - ۲ - لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ کل کشور
 - ۳ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۸۹
 - ۴ - Air transport Annual report 2011- The World Bank Group – Washington DC- 2012
 - ۵ - http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm
 - ۶ - تفضلی ، فریدون . تاریخ عقاید اقتصادی . تهران . نشر نی . ۱۳۸۵
 - ۷ - گزارش وزارت راه و شهرسازی
 - ۸ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۵۱
 - ۹ - نشریه شماره ۱۶۱ سازمان برنامه و بودجه
 - ۱۰ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۶۶
 - ۱۱ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۷۹
 - ۱۲ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۸۳
 - ۱۳ - سند توسعه بخش حمل و نقل در برنامه چهارم توسعه ابلاغی توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در سال ۱۳۸۵
 - ۱۴ - مجموعه قوانین مصوب سال ۱۳۸۹
 - ۱۵ - صفار زاده ، محمود و دیگران . حمل و نقل دریایی . تهران . سازمان بنادر و دریانوردی . ۱۳۸۵
 - ۱۶ - http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/dry_ports/documents/intro-dry-ports-e.pdf
 - ۱۷ - لانگ ، داگلاس . لجستیک بین الملل . ترجمه همایون اسدی . تهران . سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای . ۱۳۸۴