



دیدگاه مرکز درباره

شیوه بهره‌برداری از اتوبوس‌های خریداری شده

مقایسه هزینه فایده بهره‌برداری مستقیم در برابر واگذاری به بخش خصوصی

پیش‌نویس ارسال نشده

متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی rctbz.tabriz.ir قابل دریافت است.

آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی

الحمد لله



دیدگاه مرکز درباره:

شیوه بهره‌برداری از اتوبوس‌های خریداری شده مقایسه هزینه فایده بهره‌برداری مستقیم در برابر واگذاری به بخش خصوصی

پیش‌نویس ارسال نشده

حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به مرکز پژوهش‌های شورای شهر تبریز است.
متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی rctbz.tabriz.ir قابل دریافت است.
آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی



مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تبریز

عنوان: دیدگاه مرکز درباره شیوه بهره‌برداری از اتوبوس‌های خریداری شده

عنوان فرعی: مقایسه هزینه فایده بهره‌برداری مستقیم در برابر واگذاری به بخش خصوصی

پدیدآور: حسین احمدزاده گلی

ناظر: معاونت پژوهشی مرکز

نوع و شماره: دیدگاه (۹-۲-۱۳۵)

پیش‌نویس ارسال نشده

متن (PDF) از طریق سایت مرکز قابل دریافت است

این متن در پرتال جامع مطالعات شهری ایران بارگذاری شده است

دریافت نظر و پیشنهاد: rctc@tabriz.ir | ۰۴۱-۲۱۰۴۰۹۰۰

آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی

به دنبال خرید تعداد ۱۵۰ دستگاه اتوبوس توسط شهرداری تبریز، موضوع نحوه بهره‌برداری از آنها به یکی از موضوعات جدی و قابل بحث تبدیل شده است و آن‌چنان که به نظر می‌رسد یکی از پیشنهادهای جدی پیرامون این بحث، استخدام و به کارگیری تعداد ۳۰۰ نفر راننده جدید برای این اتوبوس‌ها است؛ لذا این گزارش باهدف بررسی کم و کیف پیشنهاد ذکر شده و هزینه فایده آن، به دنبال ارائه طرح‌های جدید برای به کارگیری اتوبوس خریداری شده است.

۱- اسناد بالادستی

- ضوابط و آیین‌نامه واگذاری اتوبوس‌ها توسط وزارت کشور
- تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کشور

۲- هزینه و فایده شیوه به کارگیری مستقیم اتوبوس‌های جدید توسط شرکت اتوبوس‌رانی

روش به کارگیری اتوبوس‌های جدید با عاملیت شرکت اتوبوس‌رانی شهرداری تبریز یکی از شیوه‌های بهره‌برداری از اتوبوس‌های جدید است که این روش مستلزم استخدام حداقل ۳۰۰ راننده است. این شیوه، یکی از سهل‌الوصول‌ترین راه‌ها و درعین حال پرهزینه‌ترین روش ممکن برای انتقال این اتوبوس‌ها به خطوط شهری است. به طوری که هزینه ناشی از به کارگیری نیروهای جدید، به هیچ وجه دارای توجیه اقتصادی نبوده و قطعاً منجر به تحمیل هزینه‌های سرسام‌آور به شرکت اتوبوس‌رانی، شهرداری و نهایتاً شهر تبریز خواهد شد و این عدم توجیه، صرفاً محدود به مباحث مالی و اقتصادی نیست، کارآمدی و بهره‌وری پایین از معایب اصلی این روش بهره‌برداری است. در زیر به بررسی هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ناشی از روش استخدام رانندگان جدید را می‌پردازیم:

۲-۱- هزینه‌های مستقیم استخدام:

استخدام راننده و کمک‌راننده	حقوق و مزایای ماهانه هر استخدامی در قالب شرکت تعاونی تندرو (ریال)	حقوق و مزایای ماهانه ۳۰۰ استخدامی (ریال)	حقوق و مزایای سالانه ۳۰۰ استخدامی (ریال)
۳۰۰ نفر	۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰	۶۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۷۵۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

طبق جدول فوق، هزینه ناشی از استخدام تعداد ۳۰۰ نفر راننده جدید، سالانه رقمی معادل ۷۵۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ میلیون تومان برآورد می‌شود.

۲-۲- هزینه‌های نگهداری اتوبوس‌ها:

جدول ذیل هزینه‌های نگهداری و تعمیر اتوبوس‌ها را نشان می‌دهد.

نوع هزینه	مبلغ سالانه برای هر دستگاه اتوبوس (ریال)	مبلغ سالانه برای ۱۵۰ دستگاه اتوبوس (ریال)
نگهداری و لوازم‌یدکی	۷۶۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
تعمیرات	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۷۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
سوخت و روغن	۷۳۳/۰۰۰/۰۰۰	۱۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
استهلاک سالانه (۵درصد قیمت اولیه)	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
جمع		۴۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
هزینه‌های پیش‌بینی نشده سالانه (۲درصد هزینه‌های نگهداری و تعمیرات)	۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۹/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
جمع کل	۳/۰۵۸/۰۰۰/۰۰۰	۴۵۹/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

همان‌طور که ملاحظه می‌شود هزینه تقریبی ناشی از نگهداری یک‌صد و پنجاه دستگاه اتوبوس (تعمیرات، سوخت، روغن کاری، لوازم‌یدکی و ...) سالانه رقمی معادل ۴۵/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان خواهد بود.

۳- درآمد حاصل از به‌کارگیری مستقیم اتوبوس‌ها توسط شرکت اتوبوس‌رانی

قیمت بلیت (ریال)	فروش تقریبی روزانه هر اتوبوس	فروش تقریبی ماهانه هر اتوبوس	فروش تقریبی سالانه هر اتوبوس	تعداد اتوبوس	جمع کل (ریال)
۱۳۰۰۰	۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰		۱۵۰	۲۷۳/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰

طبق جدول فوق، درآمد حاصل از فعالیت ۱۵۰ دستگاه اتوبوس با عاملیت شرکت اتوبوس‌رانی و با فرض درآمد سالانه هر اتوبوس ۱۸۲/۵۰۰/۰۰۰ تومان، رقمی معادل ۲۷/۳۷۵/۰۰۰/۰۰۰ میلیون تومان است.

۴- جمع‌بندی شیوه به‌کارگیری مستقیم

درآمد تقریبی سالانه ۱۵۰ اتوبوس	هزینه تقریبی سالانه ۱۵۰ اتوبوس	اختلاف درآمد و هزینه
۲۷۳/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱/۲۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	-۹۴۱/۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، با فرض اینکه بهره‌برداری مستقیم اتوبوس‌های تازه‌خریداری‌شده بر عهده و با عاملیت شرکت اتوبوس‌رانی شهرداری تبریز باشد، از بابت استخدام و به‌کارگیری نیروهای جدید مبلغ ۷۵/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان و از بابت هزینه‌های نگهداری و تعمیرات اتوبوس‌ها، سالانه مبلغ ۴۵/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان به‌صورت مستقیم بر شرکت و شهرداری تحمیل خواهد شد. همچنین در این روش بهره‌برداری، عایدی سالانه شرکت و شهرداری از محل فروش بلیت و سایر ردیف‌ها مبلغ ۲۷/۳۷۵/۰۰۰/۰۰۰ تومان خواهد بود. اختلاف بین درآمد و هزینه مستقیم در این روش بهره‌برداری، مبلغ ۹۴/۱۲۵/۰۰۰/۰۰۰ تومان خواهد بود و به‌نوعی ضرر ناشی از این نوع روش بهره‌برداری محسوب می‌شود.

ب) روش واگذاری به بخش خصوصی

باتوجه‌به اینکه هرگونه همکاری شرکت اتوبوس‌رانی با بخش خصوصی بایستی ذیل قوانین بالادستی و ضوابط واگذاری‌های وزارت کشور باشد، شکل واگذاری پیشنهاد شده در ذیل بر همین اساس تنظیم گردیده است.

۱- هزینه‌های واگذاری به بخش خصوصی

هزینه یارانه واگذاری هر دستگاه اتوبوس در ماه	هزینه واگذاری یارانه ۱۵۰ دستگاه اتوبوس در ماه	هزینه واگذاری یارانه ۱۵۰ دستگاه اتوبوس در سال
۷۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۰/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

طبق جدول فوق، در صورت واگذاری اتوبوس‌ها به بخش خصوصی و قائل بودن نقش صرفاً نظارتی بر شرکت اتوبوس‌رانی، تنها هزینه مستقیم قابل‌پیش‌بینی برای این شرکت، از بابت سوبسید (یارانه کمکی) است که به هر اتوبوس ماهانه مبلغ ۷/۰۰۰/۰۰۰ تومان است که جمعاً برای یک‌صد و پنجاه اتوبوس مبلغ ۱۲/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان است.

۲- درآمد حاصل از واگذاری به بخش خصوصی

درآمد حاصل از واگذاری هر دستگاه اتوبوس (دریافت ۱۰ درصد قیمت اولیه اتوبوس)	درآمد حاصل از واگذاری ۱۰۰ دستگاه اتوبوس (دریافت ۱۰ درصد قیمت اولیه اتوبوس)
۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

درآمد حاصل از واگذاری هر دستگاه اتوبوس (دریافت ۱۰ درصد قیمت اولیه اتوبوس)	درآمد حاصل از واگذاری ۵۰ دستگاه اتوبوس (دریافت ۱۰ درصد قیمت اولیه اتوبوس)
۴/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

بر اساس بخشنامه وزارت کشور، در روش بهره‌برداری به بخش خصوصی ۱۰ درصد قیمت خرید اتوبوس به روش‌های مختلف و در بازه زمانی مشخص شده و مورد توافق از برنده مزایده یا مناقصه اخذ می‌شود. طبق گزارش شرکت اتوبوس‌رانی شهرداری تبریز، قیمت خرید تعداد ۱۰۰ دستگاه از اتوبوس‌ها، بالغ بر ۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان است که ۱۰ درصد قیمت خرید برای هر اتوبوس، مبلغ ۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان و برای یک‌صد دستگاه جمعاً، ۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان محاسبه می‌شود که در صورت واگذاری از برنده‌های مزایده اخذ و در حساب شرکت واریز خواهد شد. ۵۰ دستگاه دیگر از این اتوبوس‌ها از کارخانه‌ای متفاوت و به قیمت هر دستگاه ۴/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان که جمعاً ۲۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ خریداری شده است که ۱۰ درصد این مبلغ، ۲۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان می‌شود. نهایتاً از بابت واگذاری اتوبوس‌ها به بخش خصوصی مبلغ ۷۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان در حساب شرکت واریز و به‌عنوان درآمد منظور خواهد شد.

ج) نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

- تفاضل بین درآمد و هزینه شیوه به‌کارگیری مستقیم اتوبوس‌های جدید توسط شرکت اتوبوس‌رانی، سالانه رقمی بالغ بر ۹۴۱/۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل منفی ۹۴ میلیارد و یک‌صد و بیست و پنج میلیون تومان) است. به این معنی که شهرداری در صورت بهره‌برداری مستقیم از اتوبوس‌های جدید بعد از کسر درآمدها سالانه باید بیش از ۹۴ میلیارد تومان هزینه نماید.

- در صورت به کارگیری اتوبوس‌ها با روش واگذاری به بخش خصوصی، علاوه بر اینکه شرکت هیچ هزینه‌ای نخواهد کرد، حتی در ابتدای امر ۱۰ درصد (۷۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال معادل هفتاد و یک میلیارد تومان) از هزینه‌های اولیه خرید اتوبوس‌ها به حساب شرکت باز خواهد گشت.
- با احتساب دو بند فوق عایدی حاصل از واگذاری اتوبوس‌های خریداری شده شهرداری به بخش خصوصی فقط در سال اول مبلغی معادل ۱/۶۵۱/۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل یک صد و شصت و پنج میلیارد و صد و بیست و پنج میلیارد تومان) است و در سال‌های بعد نیز هر ساله به قیمت سال جاری باعث صرفه‌جویی معادل نود و چهار میلیارد تومان می‌شود. با توجه اینکه طبق ضوابط و آیین‌نامه فعلی واگذاری، اتوبوس‌ها بعد از اتمام عمر مفید هفت ساله از اختیار شرکت خارج می‌شوند و به شکل کامل در اختیار فرد یا شرکت اجاره‌کننده قرار می‌گیرد؛ لذا در طی دوره بهره‌برداری هفت ساله مجموعاً ۷/۲۹۸/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل هفتصد و بیست و نه میلیارد و هشتصد و هفتاد و پنج میلیون تومان) عاید شهرداری خواهد شد که اگر از این مبلغ قیمت ۱۵۰ اتوبوس با کارکرد هفت ساله را به قیمت امروز (حدود ۱۲۰ میلیارد تومان) را کسر کنیم ۶/۰۹۸/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل ششصد و نه میلیارد و هشتصد و هفتاد و پنج میلیون تومان) برای شهرداری و شرکت اتوبوس‌رانی صرفه‌جویی مالی خواهد داشت.
- هزینه مستقیم و غیرمستقیم ناشی از استخدام تعداد ۳۰۰ نفر راننده با توجه به این موضوع که عمر مفید اتوبوس‌ها ۱۰ سال فرض می‌شود درحالی که طول مدت استخدام سی ساله است سال‌ها گریبان شرکت و شهرداری را خواهد گرفت.
- جذب و به کارگیری نیروهای جدید مغایر با ماده ۵۶ احکام برنامه توسعه راهبردی شهرداری (که تأکید بر کاهش تصدی‌گری‌ها و واگذاری به بخش خصوصی دارد) و مصوبه مسدودسازی هرگونه استخدام جدید شورای ششم است.
- کارآمدی روش بهره‌برداری مستقیم توسط شرکت با توجه به سابقه و تجارب به دست آمده، به شدت مورد تشکیک است.

با توجه به هزینه‌های زیست محیطی استفاده از کاغذ، اسناد مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی فقط در قالب الکترونیک منتشر می‌شوند. متن کلیه اسناد، گزارش‌ها و طرح‌های پژوهشی تهیه شده در مرکز در وبگاه مرکز به نشانی: rctbz.tabriz.ir قابل دسترسی است. همچنین این متن‌ها در پرتال جامع مطالعات شهری ایران به آدرس icpus.tehran.ir بارگذاری شده است. لطفاً شما هم با چاپ نکردن این متن‌ها ما را در این زمینه یاری کنید.

نظر رسمی	اظهارنظر رسمی مرکز در موارد ارجاعی از طرف شورای اسلامی شهر یا شهرداری تبریز
دیدگاه	دیدگاه مرکز در موارد جاری شهری و نقد عملکرد و فعالیت‌های شهرداری و سایر دستگاه‌های اجرایی
گزارش تخصصی	گزارش تخصصی مستخرج از کمیته‌ها، گروه‌های کانونی یا نشست‌ها
انتقال دانش	ارسال مطالب گزیده شده یا چکیده مطالب و گزارش‌های سایر مراکز پژوهشی یا نشست‌های خارج از مرکز
یادداشت	اظهارنظر کارشناسی توسط افراد خبره که لزوماً مورد تأیید مرکز نیست
انعکاس	تبیین پیشنهاد، انتظار یا مطالبه کارشناسی یا مردمی
خلاصه مدیریت	خلاصه مدیریتی طرح‌های مطالعاتی انجام شده در مرکز
افکارسنجی	گزارش مستخرج از افکارسنجی عمومی یا موردی
تجربه مدیریت	گزارش تجربیات حوزه مدیریت شهری سایر شهرهای داخل و خارج کشور یا گزارش تجربه‌نگاری مدیریت شهری
پرسمان	بیان مسئله یا طرح سؤالاتی در خصوص مسائل جاری شهر از مدیریت شهری و درخواست پاسخگویی
شناخت شهر	گزارش شناخت وضع موجود در قالب متن نقشه یا اینفوگرافی
اسناد مرکز	آیین‌نامه‌ها، فرم‌ها، دفترچه‌های راهنما و سایر مستندات مربوط به شیوه فعالیت مرکز

موضوع نحوه بهره‌برداری از اتوبوس‌های خریداری شده شهرداری یکی از موضوعات جدی و قابل‌بحث است. به نظر می‌رسد یکی از پیشنهاد‌های جدی پیرامون این بحث، استخدام و به‌کارگیری تعداد ۳۰۰ نفر راننده و کمک راننده جدید برای این اتوبوس‌ها است؛ لذا این گزارش به بررسی کم‌و‌کیف پیشنهاد ذکر شده و هزینه فایده آن می‌پردازد. برآورد هزینه و فایده دو شیوه بهره‌برداری مستقیم و واگذاری اتوبوس‌ها به بخش خصوصی برای بهره‌برداری نشان می‌دهد عایدی حاصل از واگذاری اتوبوس‌های خریداری شده شهرداری به بخش خصوصی فقط در سال اول مبلغی معادل ۱/۶۵۱/۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل یک‌صد و شصت و پنج میلیارد و صد و بیست و پنج میلیارد تومان) است و در سال‌های بعد نیز هر ساله به قیمت سال جاری باعث صرفه‌جویی معادل نود و چهار میلیارد تومان می‌شود. با توجه اینکه طبق ضوابط و آیین‌نامه فعلی واگذاری، اتوبوس‌ها بعد از اتمام عمر مفید هفت‌ساله از اختیار شرکت خارج می‌شوند و به شکل کامل در اختیار فرد یا شرکت اجاره‌کننده قرار می‌گیرد؛ لذا در طی دوره بهره‌برداری هفت‌ساله مجموعاً ۷/۲۹۸/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل هفتصد و بیست و نه میلیارد و هشتصد و هفتاد و پنج میلیون تومان) عاید شهرداری خواهد شد که اگر از این مبلغ قیمت ۱۵۰ اتوبوس با کارکرد هفت‌ساله را به قیمت امروز (حدود ۱۲۰ میلیارد تومان) را کسر کنیم ۶/۰۹۸/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (معادل ششصد و نه میلیارد و هشتصد و هفتاد و پنج میلیون تومان) برای شهرداری و شرکت اتوبوس‌رانی صرفه‌جویی مالی خواهد داشت. همچنین باید توجه داشت:

۱- هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ناشی از استخدام تعداد ۳۰۰ نفر راننده سال‌ها گریبان شرکت و شهرداری را خواهد گرفت؛

۲- جذب و به‌کارگیری نیروهای جدید مغایر با ماده ۵۶ احکام برنامه توسعه راهبردی شهرداری (که تأکید بر کاهش تصدی‌گری‌ها و واگذاری به بخش خصوصی دارد) و مصوبه مسدودسازی هرگونه استخدام جدید شورای ششم است.

۳- کارآمدی روش بهره‌برداری مستقیم توسط شرکت باتوجه‌به سابقه و تجارب به‌دست‌آمده، به‌شدت مورد تشکیک است.



مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی

کلاستر تیریز