

درآمدهای پایدار در توسعه پایدار شهری

حامد قابلیان امیری

کارشناس گروه مدیریت دولتی، دانشگاه پیام نور، واحد لاهیجان، ایران

نام نویسنده مسئول:

حامد قابلیان امیری

چکیده

یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مدیران و برنامه ریزی شهر، دستیابی به توسعه پایدار شهری است. با توجه به رشد شهرنشینی، تقاضا برای کالاها و خدمات در شهرها از افزایش قابل ملاحظه‌ای برخوردار است و در این راستا تأمین نیازهای شهروندان خود مستلزم وجود منابع مالی کافی است. اما نکته حائز اهمیت در بحث تأمین و اصلاح منابع مالی شهرداری‌ها، پایداری منابع درآمدی است.

مهم‌ترین دغدغه در بحث تأمین مالی شهرداری‌ها، تأمین منابع پایداری درآمدی است. درآمدهای پایدار شهری، باید از دو خصیصه تداوم پذیری و سالم (مطلوب) بودن برخوردار باشند. تداوم پذیری به این مفهوم است که اقلام درآمدی باید در زمان قابل حصول (اتکاء) بوده و برای دستیابی آن بتوان برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام داد. به بیان دیگر پایه اصلی ایجاد کننده این قبیل درآمد باید طی زمان از ثبات نسبی برخوردار باشد تا بتوان اطمینان یافت که در سال‌های آینده این درآمدها قابل حصول هستند. چنانچه به هر دلیلی از قبیل تحولات اقتصادی، بحران‌ها، رکود، تغییر قوانین و مقررات و نوسانات اقتصادی این درآمدها حاصل نشوند، قابل اتکا نبوده و خصیصه اول پایداری را ندارند. اما راه‌های دستیابی به درآمدهای پایدار توسط شهرداری‌ها چیست؟ سرمایه‌گذاری و مشارکت مردمی از راه‌های تأمین منابع مالی شهرداری‌ها است.

واژگان کلیدی: درآمد پایدار، توسعه شهری، برنامه ریزی، تحولات اقتصادی.

مقدمه

یکی از مقوله های حائز اهمیت در نیل به توسعه پایدار شهری، درآمدهای پایدار است که نقش بسیار تاثیرگذار و تاثیرپذیری در برنامه ریزی فضایی و کالبدی شهرها دارد.

عدم برخورداری از منابع مستمر و پایدار درآمدی، برنامه ریزی مالی و بودجه ای شهرداریها را با مشکل مواجه کرده است. بر این اساس کسب درآمد پایدار از دغدغه های اصلی مدیران شهری است.

اتکای بیش از حد بسیاری از شهرداری ها به درآمدهای ناپایدار ناشی از بخش مسکن، علاوه بر تأثیر آن در افزایش قیمت مسکن، شهرداری را در مقاطع زمانی مختلف با مشکلات مالی مواجه ساخته است.

اتکا به درآمدهای ساخت و ساز و مازاد تراکم و تخلقات شهری و ساختمانی منجر به بروز مشکلات اقتصادی، زیست محیطی، اجتماعی (شهروندی) برای شهر و شهروندان شده است.

امروز توسعه پایدار برای کلانشهرها، امری اجتناب ناپذیر و ضروری است؛ گسترش شهر، جمعیت روزافزون، ناهنجاری های بصری و زیست محیطی، ترافیک، آلودگی هوا، ناپایداری، نارسایی هایی را در عرضه خدمات و مدیریت شهری در این مسیر قرار می دهد که راهکارهای کارآمدی نظیر توسعه پایدار را ایجاب می کند.

در این میان توسعه پایدار شهری در گرو حس مسئولیت شهروندی و انگیزش شهروندان برای مشارکت در اداره شهر است. به جهت فقدان منابع مالی پایدار مناسب و ضرورت خدمات رسانی، بخش عمده درآمد شهرداری از طریق فروش «تراکم» بوده است که از زمره درآمدهای ناپایدار به شمار می آید.

طبق آمارهای رسمی ۸۰ درصد درآمدهای شهرداریها متکی بر ساخت و ساز است و هزینه های خدمات، عوارض، اعتبارات بانکی و غیره ۲۰ درصد دیگر درآمدهای شهرداری ها را تأمین می کند.

لزوم بازنگری در قانون شهرداری ها برای ایجاد درآمدهای پایدار

هر چند قانون تجمیع عوارض به منظور رفع بوروکراسی و کوتاهی روند پرداخت وضع شد، اما باز هم سهم شهرداری ها از عوارض در مسیری میان وزارت اقتصاد و وزارت کشور گرفتار است.

برای ایجاد درآمدهای پایدار شهرداری لازم است که قانون شهرداری ها که در سال ۱۳۳۴ تدوین شده و تاکنون بازنگری نشده و تغییری نداشته است، مورد بازبینی واقع شود.

نگرش موردی و مقطعی به نظام درآمدی شهرداری ها و عدم تعیین تکلیف آن در قالب یک نظام کلان اقتصادی، عدم شفافیت نظام بودجه و درآمد شهرداری ها به همراه هدفمند نبودن شکل گیری و تأسیس سازمان های تابعه و توزیع نامناسب بعضی از درآمدها و نبود ساختار تشکیلات مناسب از مهمترین چالش های درآمدی پیش روی شهرداری هاست.

براین اساس مهمترین راهکار کسب درآمدهای پایدار شهرداری ها را می توان اینگونه عنوان کرد که اختصاص سهم مناسبی از مالیات ملی به شهرداری ها؛ مالیات انتقالی از دولت به شهرداری (مالیات مشترک) چه در قالب مالیات بر ارزش افزوده و چه به صورت انتقال درصدی از مالیاتهای ملی به عنوان سهم شهرداری به آن شهر، پایدارترین نوع درآمد برای شهرداریها خواهند بود.

دریافت بهای خدمات و شارژ شهری؛ راه حل دیگر در جهت کسب درآمد پایدار شهری است. دریافت بهای خدمات از شهروندان از طریق خصوصی سازی خدمات و زیرساخت های شهری نظیر توسعه مترو، جمع آوری پسماندها، احداث پارکینگ های طبقاتی و مراکز تفریحی مانند سینما و تئاتر می تواند در این فرایند بسیار مناسب باشد.

همچنین درصد کمی از درآمدهای شهر از طریق صندوق های سرمایه گذاری و کمک های بلاعوض دولتی نظیر کمک متناسب با افزایش تورم، کمک متناسب با نیازهای جدید پروژه های عمرانی شهر و پرداخت بهای معافیت های مالیاتی مصوب توسط دولت می تواند تأمین شود.

یکی از راهکارهایی که در زمینه تزریق درآمدهای پایدار به شهرداری میتوان پیشنهاد کرد این است که برخی درآمدها از جمله هزینه نگهداری راه عبور و مرور خودروها از محل اخذ جرایم راهنمایی و رانندگی در اختیار شهرداری ها قرار گیرد. همچنین نیاز است سهم بارانه ای که در راستای حمل و نقل و مسایل دیگر به شهرداریها پرداخت می شود، افزایش یابد.

راهکار دیگر در این زمینه این است که پروژه های بزرگ مقیاس، به صورت مشارکتی با بخش خصوصی اجرا و سهم شهرداری از آنها اجاره داده شود.

کسب درآمد از حوزه های نرم افزاری نیز یکی دیگر از منابع درآمدی پایدار است که به مواردی نظیر ایجاد شبکه جامع دکل ها و آنتن ها در این زمینه می توان اشاره کرد.

همچنین ایجاد بازارهای تجاری به عنوان کسب درآمد پایدار یکی دیگر از پیشنهادهایی است که می تواند مورد توجه مدیران شهری قرار گیرد.

ایجاد مجتمع های ایستگاهی نیز راهکار مؤثر دیگری است که برای افزایش درآمدهای پایدار شهری توصیه می شود؛ مجتمع های ایستگاهی با توجه به اینکه در نقاط راهبردی شهر قرار می گیرند، می توانند بسترساز ایجاد درآمدهای پایدار و تأمین سرانه های مختلف شهر باشند و شهرداری میتواند با اجاره دادن سهم خود به ایجاد درآمد پایدار از این محل اقدام کند.

کسب درآمد پایدار از طریق مشارکت با میراث فرهنگی و بخش خصوصی در زمینه احیای ابنیه و بازآفرینی بافت های تاریخی و واجد ارزش نیز یکی از مهمترین راه حل ها در این زمینه است، از این طریق ضمن ارتقای صنعت گردشگری، از نوسازی های بی رویه و تبدیل بافتهای زیبا و فرهنگی گذشته به بافت های ناکارآمد جلوگیری می شود.

توسعه گسترش نظام حمل و نقل عمومی در سطح شهر به منظور کاهش هزینه های ساخت پارکینگ های طبقاتی و همچنین صرفه جویی در هزینه های نگهداری و آسفالت معابر از دیگر موارد مهم به شمار می رود چرا که امروزه سهم قابل توجهی از هزینه های شهرداری در امر آسفالت و نگهداری از معابر و آلودگی های صوتی و غیره مصرف می شود.

درآمدهای ناپایدار مستمر نیستند

شهرها هنگام شکل گیری نیازمند خدمات جدیدی شدند که برای تحقق آنها شهرداری ها تشکیل یافتند. شهرداری ها شکل گرفتند زیرا با توجه به اینکه بخش خصوصی دنبال منافع است، خدمات مورد نیاز شهرها از جمله احداث پارکها، خیابان ها و رفت و روب شهری خدماتی نبود که برای انجام آنها بخش خصوصی بتواند ورود پیدا کند.

هزینه های شهرداری به طور کلی در بخش جاری و عمرانی انجام می شود، عمده هزینه های شهرداری مربوط به بخش عمرانی اعم از نظافت و رفت و روب شهر، حمل و نقل شهری، توسعه اماکن فرهنگی، تفریحی و ورزشی شهر و توسعه کتابخانه ها است تا شهری لایق شهروندان داشته باشیم. در گذشته دولت ها از محل منابع عمومی که در بودجه کشور بود، اعتباراتی را به شهرداری ها پرداخت می کردند تا از همان منابع امور شهر انجام شود، اما با گذشت زمان امکان پرداخت متمرکز از دولت های مرکزی محدود تر و شکل آنها متفاوت شد؛ در واقع سیاست بر این شد که هزینه های شهر توسط همان افرادی که در شهر ساکن هستند، تأمین شود.

شاید عده ای از شهروندان شنیده باشند در کشورهای دیگر دولت مرکزی کمک می کند اما این کمک ها بخشی از مالیات هایی است که از همان منطقه اخذ و به شهر برگردانده می شود، در واقع چیزی شبیه قانون مالیات برارزش افزوده! برای شهرداری ها مهم است که هزینه ها از چه منابعی تأمین شوند تا توسعه به خوبی انجام شود.

در شهرداری درآمدها به دو دسته درآمدهای پایدار و ناپایدار تقسیم می شوند، اضافه می کند: درآمدهای ناپایدار مستمر نیستند و عمدتاً بر حسب رکود و مشکلات اقتصادی افت و خیرهایی پیدا می کند، به نوعی قابل اتکا نیستند و برنامه های شهرداری را با مشکل مواجه می کنند به همین دلیل تمرکز شهرداری ها در سال های اخیر به سمت توسعه درآمدهای پایدار رفته تا بتوانند برنامه ریزی دقیق تری برای ارائه خدمات بهتر به شهروندان داشته باشند. درآمدهای پایدار مستمر هستند و رکود اقتصادی چندان تاثیری بر آنها نمی گذارد.

نگاهی به نقش شهرداری در رونق اقتصاد شهری

رونق اقتصاد شهر به این دلیل نقش شهرداری ها را برجسته می کند که شهرداری ها، حکومت های محلی به حساب می آیند و عملکرد و فعالیت های آنها به توسعه یا توقف رشد اقتصادی شهرها می انجامد. تأمین نیاز شهروندان، فراهم کردن خدمات رفاهی و اساساً زیرساخت های که توسط شهرداری ها پایه گذاری می شود، همه و همه نهایتاً به پویایی اقتصاد شهر منجر می شود، به این صورت که شهرداری ها با تأمین نیازهای روزمره مردم و زمینه سازی جهت توسعه مراکزی همچون فروشگاههای زنجیره ای و میادین میوه و تره بار از یک سو زندگی معیشتی شهروندان را بهبود بخشند و از سوی دیگر شغل های مستمر و پایدار ایجاد کنند.

با افزایش جمعیت شهرها و روند رو به رشد شهرنشینی در جامعه، پرداختن به تمامی جوانب زندگی شهرنشینی اعم از امور اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، عمرانی و حتی سیاسی مورد توجه قرار گرفته است و در این میان مبحث اقتصاد شهری و توسعه آن به دلیل اثرگذاری بر سایر موارد بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است و حتی این عامل در بسیاری از کشورهای دنیا شهرها را به سمت جهانی شدن در رقابت شهری سوق داده است که البته شهر و شهرداری های ایران از این نظر فاصله قابل توجهی با دیگر شهرهای توسعه یافته جهان دارد اما این فاصله با برنامه های صورت گرفته در حال کاهش است. اما مهم ترین عامل اصلی این مساله را هم در نبود مدیریت واحد شهری جستجو کرد. اساساً نبود مدیریت واحد شهری و بخش بخش بودن زیرساخت ها، اهداف توسعه ای را با مشکل مواجه می کند و کارها را به تعویق می اندازد، این در حالی است که بسیاری از شهرهای حتی آسیایی به سرعت ظرفیت های سازمانی، زیرساختی و منابع انسانی خود را برای حفظ

و بهبود وضعیت رقابتی خود توسعه می دهند. این توسعه نه تنها برای زمینه سازی سرمایه گذاری صنعتی خارجی مستقیم بلکه برای صعود خودشان در سلسله مراتب رتبه بندی و تبدیل به هولدینگ بین المللی با ارزش افزوده بالاتر تلاش می کنند از نمونه های خوب در این زمینه، سنگاپور و هنگ کنگ را می توان نام برد که پایه های اقتصادی آنها را در فازهایی پیاپی از کارگاه های بهره کشی سال های دهه ۶۰ به مراکز بین المللی فناوری پیشرفته و اقتصاد اطلاعاتی و دانش محور، ادارات مرکزی و منطقه ای و مراکز خدمات صادراتی آسیا تغییر داده اند. به همین صورت می توانیم ظهور اخیر شهرهای سواحل جنوبی خلیج فارس را مشاهده کنیم که در زمانی کمتر از ۳۰ سال شن های خالی در صحرای عرب به شهرهای جهانی تبدیل شده اند! همچنین برخی از کشورهای غربی در همین مدت زمانی به عنوان کانون های ترابری هوایی و دریایی منطقه، مراکز گردشگری بین المللی و گروه های خدماتی و ادارات مرکزی، مالی، تدارکاتی و شرکتی در سراسر خاورمیانه و فراتر از آن شناخته شده اند. اما رسیدن به چنین جایگاهی برای کلانشهری همچون تهران با مشکلاتی دست به گریبان است. چرا که هماهنگی میان نهادهای مرتبط با اداره شهر، محدودیت های قانونی و مواردی از این دست، شهرداری را برای رسیدن به این نقطه یا تحقق بخشی از این اهداف را با موانعی همراه می کند. در این میان، واگذاری فعالیت ها به بخش خصوصی یا به طور کلی مردم، از جمله عواملی است که می تواند توسعه اقتصاد شهر را حتی در مقیاس کلانشهرهایی همچون برخی شهرهای بزرگ اروپایی یا توکیو به دنبال داشته باشد. مشکل اصلی در توسعه اقتصادی شهر، اشتباه ما در تعریف و واگذاری پروژه ها به بخش خصوصی است به عنوان مثال چون ما به ندرت، خدماتی همانند آسفالت کردن معابر و خیابان ها را در قالب یک بسته بلند مدت به پیمانکاران می دهیم و همین مساله بر اجرای دقیق کارها تاثیرگذار خواهد بود. برای زیرسازی های مورد نیاز و اجرای آسفالت کاری با یک پیمانکار قرارداد می بندیم و برای نگهداری آن با پیمانکاری دیگر. در حالیکه کشورهای پیشرفته کل فعالیت ساخت، خریداری و تامین آسفالت، اجرا، نظارت و نگهداری آن را در قالب قراردادهای بلند مدت به یک پیمانکار می دهند لذا آن شرکت مجبور است که اولاً از آسفالت و مواد خوب استفاده کند تا در تمام سال های قرارداد، از هزینه های دوباره کاری جلوگیری شود، به همین دلیل هم در بیشتر موارد مجبورند به شیوه تحقیق و اجرا عمل کنند که باعث می شود پیمانکاران از یک سو، به کارهای تحقیقاتی و توسعه ای متوسل شوند و کیفیت را بالا ببرند و از سوی دیگر علاوه بر ایجاد اشتغال، به رشد فزاینده شهر کمک کنند. با تغییر چنین نگاهی به توانمندی های بخش خصوصی می توان اهداف خصوصی سازی را در شهرداری ها به خوبی اجرایی کرد. عمر آسفالت در شهرهای مختلف ایران، دو یا سه سال است اما در کشورهای پیشرفته، عمر این آسفالت ها به ۱۵ تا ۲۰ سال می رسد و حتی شهرداری ها قصد دارند این مدت را به ۳۰ سال هم برسانند به این صورت که تمام مراحل آماده سازی تا ساخت و نگهداری آسفالت معابر به مدت ۲۰ سال به یک پیمانکار سپرده می شود و شهرداری هر سال، پولی را با رقمی ثابت، بابت این خدمات به پیمانکاران می دهد نه اینکه میزان این پول را بر اساس میزان خرابی پرداخت کند، به این ترتیب پیمانکاران به دلیل سود اقتصادی خودشان مجبورند در اجرای خدمات از بهترین ها چه در بخش نرم افزار و چه در بخش سخت افزار استفاده کنند. یکی از مهم ترین فاکتورهای موفقیت در ایجاد رشد فزاینده اقتصاد شهری، آموزش زیربنای مدیریتی به مدیران رده بالا در شهرداری های کشور است، به این ترتیب که شهرداران و مدیران ارشد آنها باید با امور کلی و جامع آشنا شوند و مدیران در سطوح پایین تر، جزییات بیشتر و دقیق تری را بدانند چرا که بسیاری از امور شهری که اقتصاد شهر را پویا می کند، در مباحث مدیریتی مطرح است. به هر حال، شهرداری تهران و دیگر کلانشهرها ایران، در پویا کردن اقتصاد شهری به میزان بسیار زیاد می توانند تاثیر داشته باشند چرا که تاکنون پروژه هایی با لحاظ کردن اقتصاد شهر، کشور و بخش خصوصی در شهرداری تهران اجرا شده و اجرای دیگر پروژه های عمرانی و فضای شهری با همین روش، کار سخت و غیر ممکن نیست.

شهرداریها از طریق برطرف کردن نیازهای شهروندان و بستر سازی خدمات رفاهی و آماده سازی زیر ساختهای مورد نیاز از جمله فروشگاههای زنجیره ای، میادین میوه و تره بار، پایانه های مسافربری، ایجاد فضاهای سبز، پارکها و شهر بازی و ... از یک سو باعث بهبود وضع زندگی شهروندان می شوند و از سوی دیگر باعث ایجاد شغل های متعدد به صورت مستقیم و غیر مستقیم می شوند.

امروزه در بحث مدیریت شهری، افزایش جمعیت شهری و افزایش مهاجرت از روستاها به شهرها و به تبع آن افزایش شهرنشینی مطالعه کنندگان علم اقتصاد شهری را واداشته است که همه امورات اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، عمرانی و سیاسی را مورد توجه قرار دهند. مشکل اصلی در پیشبرد اهداف اقتصاد شهری نبود مدیریت واحد شهری می باشد. نبود مدیریت واحد شهری و مدیریت جداگانه زیر ساختها و داشتن متولیان مختلف و متعدد برای امور زیر بنایی، اهداف اقتصاد شهری را با مشکلات اساسی مواجه می کند. متأسفانه این مشکل در کشور ما تا به امروز حل نشده است ولی بسیاری از کشورها از جمله همین کشورهای سواحل جنوبی خلیج فارس را مشاهده می کنیم که در زمانی کمتر از ۳۰ سال بیابانها و صحرای را به شهرهای جهانی تبدیل کرده اند و در همین مدت اندک به عنوان مرکز ترانزیت هوایی، دریایی و زمینی منطقه، مراکز گردشگری بین المللی در سراسر خاور میانه شده اند. ولی رسیدن به چنین جایگاهی برای شهرهای ایران ما مشکل است چرا که نبود مدیریت واحد شهری و وجود قوانین دست و پاگیر و نبود هماهنگی میان ادارات و نهادهای مختلف شهرداری را با مشکلات عدیده ای مواجه کرده است.

بر مبنای چارچوب ارائه شده توسط کمیسیون جهانی شهرنشینی در قرن بیست و یکم که در کنفرانس بین المللی برلین در ژوئیه ۲۰۰۰ ارائه شد، شهری دارای توسعه پایدار است که حداقل موارد زیر در آن وجود داشته باشد (شرزه‌ای و ماجد، ۱۳۹۰):

- دارای اقتصاد شهری پایدار باشد.
 - جامعه شهری پایدار باشد یعنی از همبستگی و یکپارچگی اجتماعی برخوردار باشد.
 - دارای سرپناه شهری پایدار باشد. بدین مفهوم که برای مردم شهر خانه سازی شایسته در استطاعت همه وجود داشته باشد.
 - از محیط زیست شهری پایدار با حفظ اکوسیستم های باثبات برخوردار باشد.
- در یک نگاه در می یابیم که شاخص های بالا یعنی شرایط توسعه پایدار شهری، دقیقاً مانند شرایط توسعه پایدار اقتصادی است. اما قبل از اینکه به مقوله پایداری و ناپایداری در درآمدهای شهری پرداخته گردد، ضروری است که تعاریف درآمدهای پایدار ۳ ارائه گردد. از نظر هیکس ۴ درآمد پایدار عبارت است از حداکثر درآمد قابل دستیابی در یک دوره زمانی با تضمین ایجاد همان میزان درآمد در دوره آینده با در نظر گرفتن محدودیت های منابع، نیروی کار و سرمایه های تولیدی (یاری، ۱۳۹۰، ص ۱۳). به عبارت دیگر آن دسته از کدهای درآمدی شهرداری که از دو خصیصه تداوم پذیری و مطلوب بودن برخوردار باشند و برای دستیابی به آن بتوان برنامه ریزی های لازم را صورت داد، درآمد پایدار محسوب می گردند. تداوم پذیری اقلام درآمدی یعنی اینکه به گونه ای باشند که در طول زمان قابل اتکاء باشند. تداوم پذیری مربوط به درآمدهایی می باشند که بر حسب قانون به صورت سالانه و یا ماهیانه و یا منافع حاصله وجود دارد. بنابراین کلیه اقلام درآمدی که به هر دلیل تحت تأثیر شوک، بحران ها، تغییر قوانین و مقررات و نوسانات اقتصادی اند قابل اتکاء نبوده و خصیصه اول پایداری در آن ها ضعیف خواهد بود (عندلیب و ثابت مقدم، ۱۳۸۸، ص ۸۵). پایدار بودن منابع درآمدی برای شهرداری ها از این حیث اهمیت دارد که برای برنامه ریزی های شهری به برآورد دقیق از میزان و زمان تحقق درآمدها نیاز است. لذا شهرداری ها برای اجرای طرح های فنی و عمرانی خود نیاز به جذب درآمد قابل توجهی دارند. در مسیر جذب درآمدهای پایدار شهری بهره مندی از تجربه های موفق دیگر کلانشهرها و یا سایر کشورهای موفق در این زمینه ها می تواند سازنده باشد. تجربه شهرداری های کشورهای پیشرفته در زمینه شیوه کسب درآمد و تأمین هزینه های شهر حاکی از انجام مطالعات گسترده در زمینه دستیابی به راهکارهای کارآمد جهت تأمین منابع درآمدی جدیدی برای تأمین هزینه های شهر و شهرداری هستند. همچنین در تعدادی از شهرداری های کشورمان اولین محدودیت برای حل مسایل شهری و ناکارآمدی خدمات رسانی به شهروندان ناشی از فقدان منابع مالی کافی بوده است و از آنجایی که منابع درآمدی پایدار سهم ناچیزی در تأمین مالی شهرداری ها دارند بنابراین، درآمد شهرداری ها باید در ماهیت خود به سمت منابع پایدار، منظم و قابل وصول حرکت کند و منابع درآمدی ناپایدار، جای خود را در ردیف های درآمدی شهرداری ها به منابع پایدار، مستمر و قابل وصول بدهد (علی آبادی و معصوم، ۱۳۸۰، ص ۲). افزایش گرایش اتکای منابع مالی شهرداری ها به درآمدهای حاصل از تخلفات و دریافت جرایم، و قانونی کردن فعالیت های عمرانی مغایر با اهداف و محتوای طرح های مصوب و قانونی و اولویت دادن به معیارهای اقتصادی در اجرای طرح های توسعه شهری، معماری و شهرسازی و به طور کلی پایداری توسعه شهری را با معضلات جدی مواجه نموده است. از این رو بحث این است که از یک سو با یک نظام درآمدی ضعیف، نامناسب و ناپایدار مواجه هستیم و از سوی دیگر در هزینه ها یک وزنه تعادل بخشی برای تعدیل ها وجود ندارد. نتیجه این وضع از دید مالی، انباشت بدهی ها، فروش دارایی ها و گرفتار شدن در تنگنای مالی است. از دید شهرسازی و برنامه ریزی شهری، نتیجه چنین وضعی کاهش کارایی شهر، کاهش ایمنی شهر و به خطر افتادن سلامت شهروندان است که قابل تداوم نمی باشد (هادی زوز، ۱۳۸۹). بررسی آثار منابع درآمدی شهرداری ها، با توجه به ضوابط و مقررات شهرسازی نشان می دهد که اتکای منابع درآمدی شهرداری ها به ضوابط و مقررات شهرسازی و ساختمان به سه شکل رواج دارد (شورجه و شاکری، ۱۳۹۲، ص ۵۰):

- * درآمد حاصل از تخلفات و صدور جرائم؛
 - * صورت قانونی بخشیدن به ساخت و سازهای مغایر با اهداف و آرمان های شهرسازی و طرح های مصوب؛
 - * کسب درآمد از محل پروژه های درآمدزا از طریق اولویت بندی اجرای طرح های توسعه شهری با معیارهای اقتصادی مالی .
- درآمد حاصل از فروش تراکم در بخش ساخت و ساز شهری، هر چند می تواند به نوسازی شهری کمک شایانی بکند، ولی به دلیل هزینه بالای نگهداشت شهری عملاً هزینه فروش تراکم در شهر و در بخش ارائه خدمات صرف می شود و در بخش توسعه عمران با کمبود و کسری بودجه و اعتبار مواجه می شود .

مالیات بر دارایی (عوارض نوسازی)

مالیات و عوارض، از مهم ترین منابع بهینه شهرداری ها در کشورهای پیشرفته جهان است که بابت اداره شهر از درآمدها، اموال، دارایی ها و مصارف اشخاص حقیقی و حقوقی دریافت می گردد و صرف خدمات شهری مانند احداث، و بازسازی بلوارها، خیابان ها، کوچه ها، پل ها و ایستگاه های آتش نشانی، مجاری آب، نهاد کتابخانه های عمومی، پارک ها، بوستان های عمومی، مناسب سازی گذرگاه ها و ساماندهی

معابر و می شود که نقش محوری در جهت بالا بردن کیفیت زندگی در محیط های شهری، فراهم کننده امکانات، و ارائه خدمات عمومی ایفا می کند. بر اساس تئوری فدرالیزم مالی تنها مالیات مناسب برای دولت های محلی و شهرداری ها، مالیات های است که مدیریت آن ها به صورت محلی آسان بوده و مشمول سکنه محلی شده و مسائلی در زمینه هماهنگ سازی یا رقابت بین دولت های محلی و منطقه ای یا بین دولت های محلی منطقه ای و ملی ایجاد نکند. (Bird, 2001)

هر کشوری فارق از نظام حکومتی خود، یکی از سه منبع مالیاتی را در سلسله مراتب حکومتی، دریافت می کند (جمشیدزاده، ۱۳۸۷):

- مالیات بر درآمد به دست حکومت مرکزی یا فدرال
- مالیات بر مصرف به دست حکومت ایالتی یا مرکزی
- مالیات بر دارایی به دست حکومت های محلی (شهرداری ها)

از میان سه منبع اصلی مالیاتی (مالیات بر درآمد، مالیات بر مصرف و مالیات بر دارایی)، مالیات بر اموال و دارایی های غیرمنقول، بیش از دو منبع مالیاتی دیگر به عدالت مالیاتی و عدالت اجتماعی نزدیکتر است. با ملاحظه تجربیات جهانی، برای وضع مالیات و عوارض سه سطح محلی، ایالتی و ملی می توان در نظر گرفت و از این حیث که چه نوع مالیاتی به کدام سطح تعلق می گیرد در کشورهای مختلف متفاوت است. در برخی از کشورها، برخی مالیات ها از سطحی به سطح دیگر با هدف باز توزیع سرمایه ها برای تحقق عدالت اجتماعی، گای در تنگناها و ابهامات بوروکراتیک، از اهداف اصلی خود منحرف شده و یا این که سطحی را به شدت وابسته به سطوح دیگر می کند. در برخی از کشورها سطح مالیاتی از هم تفکیک شده و مانع از تداخل آن ها در هم ی گردند. همچنین زمانی که سطوح بالاتر اموری را به سطوح پائین تر واگذار می کنند، لازم است تأمین مالی مناسب با آن مشخص گردد. (Friedrich et al, 2003)

الگو های نوین تأمین مالی

همانطور که اشاره شد درصد قابل توجهی از درآمد شهرداری ها از طریق فروش تراکم و صدور پروانه ساخت حاصل می شود و در دوره های رکود و رونق نوسان می یابد. شهرداری ها، بخشی از نیاز درآمدی شان را از طریق مالیات های محلی، و جوه انتقالی از دولت مرکزی و دیگر منابع درآمدی برآورده می کنند. اما این منابع درآمدی نمی توانند تمام نیازهای سرمایه گذاری و عمرانی شهرداری ها را پوشش دهند. بنابراین یافتن منابع درآمدی پایدار به منظور تأمین مالی پروژه های زیرساخت شهری، اهمیت فوق العاده ای دارد. در این میان ضروری به نظر می رسد که شهرداری ها به منظور تجهیز منابع مالی به بازارهای مالی و مشارکت با بخش خصوصی روی آورند (آبگون، ۱۳۸۹). در تمامی نظریات و الگوهای رشد اقتصادی، سرمایه به عنوان موتور محرکه رشد و توسعه اقتصادی شهرها معرفی شده است و لذا اتخاذ تدابیر مناسب جهت جذب سرمایه کافی برای تأمین منابع مالی طرح های اقتصادی از مهم ترین اهداف مدیریت شهری می باشد. این امر و ناکافی بودن منابع پایدار درآمدی به ویژه در کلان شهرها جذب سرمایه های داخلی را اجتناب ناپذیر کرده است. منطق مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات عمومی محلی، بهبود کارایی و اثربخشی خدمات است. همچنین شهرداری ها در برخی موارد به این دلیل سمت بخش خصوصی رفته اند که خودشان اجازه ندارند از بازار سرمایه استقراض کنند یا نمی خواهند این کار را انجام دهند. مزیت اصلی مشارک عمومی-خصوصی این است که شهرداری ها از انجام مسئولیت های مالی در مورد هزینه های سرمایه ای آتی خلاصی می یابند و این امکان را به دست می آورند که بدون ایجاد بدهی برای شهرداری، تسهیلاتی را ایجاد کنند. ایجاد تسهیلات و پیگیری برنامه ها توسط بخش خصوصی مخارج عملیاتی شهرداری را کاهش داده و ممکن است شهرداری را قادر نماید درآمد بیشتری کسب کند (باری، ۱۳۹۰، صص ۱۲-۱۱). دلیل رونق و افزایش روزافزون استفاده از سرمایه گذاری با مشارکت بخش خصوصی این است که هم پژوهشگران اقتصادی و هم مدیران شهری، روز به روز بیشتر به مزایا و تبعات مثبت حاصل از سرمایه گذاری های مذکور پی می برند. کاهش هزینه ها و تخصیص بهتر ریسک ها، استفاده از سرمایه های بخش خصوصی و به دنبال آن خلاقیت و ارائه تکنولوژی های جدید به منظور کاهش هزینه های اجرایی پروژه ها، انتقال تکنولوژی از شرکت مجری پروژه به نیروهای داخلی و انجام سریعتر خدمت و فعالیت ها در بخش های عمومی از مزایای مرتبط با اجرای صحیح و مناسب مشارکت بخش عمومی-خصوصی است (شایگان، ۱۳۸۹). از طرف دیگر با توجه به این که در این الگو شریک خصوصی تا مدت زیادی پس از راه اندازی پروژه، مسئولیت بهره برداری از آن را بر عهده دارد و در طول این مدت کلیه مخارج مربوط به تعمیرات و نظایر آن بر عهده خودش است. لذا در طول ساخت پروژه، سعی در ارتقای هر چه بیشتر کیفیت ساخت مواد داشت تا به این ترتیب بتواند در مخارج آتی مربوط به تعمیرات، صرفه جویی نماید. (Grahame, 2003) بر اساس تجارب بین المللی در صورت وجود ساختارهای ارتباطی شفاف و دقیق و پیش بینی و تحلیل صحیح ریسک های مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و نیز تکنیکی این پروژه ها، چنین پروژه هایی خواهند توانست افزایش تزریق سرمایه بخش خصوصی به پروژه های زیرساختی مختلف را به همراه داشته و به این ترتیب کیفیت سرمایه گذاری در پروژه های زیرساختی را افزایش دهند. با این اوصاف به نظر می رسد که شهرهای ایران به ویژه کلان شهرها، می توانند از این روش، با توجه به استفاده فراگیر و گسترده آن در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته و تجربیات گوناگون و متنوع موجود در انجام پروژه های مختلف شهری به ویژه در بخش حمل و

نقل عمومی، احیای بافت های فرسوده، گسترش زیرساخت های فناوری اطلاعات، ایجاد فضای اوقات فراغت و تفریحی، معابر، بزرگراه های شهری و امثال آن ها استفاده نمایند. اما با توجه به اجزای یک مشارکت بخش خصوصی و عمومی موفق، تحلیل پیامدها و ایجاد زمینه ها و بسترهای قانونی و اجتماعی مربوطه ضرورتی کلیدی دارد. یکی از دلایلی که می توان برای کاهش هزینه این پروژه ها بیان نمود، حساسیت بسیار زیاد بخش خصوصی بر سودهای سرمایه گذاری هاست و طبیعتاً یکی از کلیدی ترین پایه های افزایش سوددهی در کلیه سرمایه گذاری ها، تلاش برای کاهش هزینه تمام شده است. اما تفاوتی کلیدی بین پروژه های مناقصه ای (مشارکت بخش خصوصی، صرفاً در ساخت یک پروژه عمرانی و سپس تحویل آن به بخش عمومی) و پروژه های مشارکتی (مشارکت بخش خصوصی با بخش عمومی در تأمین مالی، ساخت، بهره برداری و کسب درآمد از بابت راه اندازی پروژه) وجود دارد. علی رغم این که در پروژه های مناقصه ای نیز، بخش خصوصی انگیزه زیادی برای کاهش هزینه ها دارد، اما ممکن است در چنین شرایطی کاهش هزینه های ساخت و تکمیل پروژه، همراه با کاهش شدید کیفیت پروژه و در نتیجه افزایش چشمگیر هزینه های تعمیرات و نگهداری پروژه در آینده همراه باشد. در واقع در پروژه های مناقصه ای، با توجه به این که پیمانکار خصوصی پس از اتمام پروژه مبلغ مربوط به قرارداد خود را مستقیماً از کارفرمای بخش عمومی دریافت می کند و پس از آن هم دیگر کاری با پروژه مذکور ندارد، لذا حساسیت بسیار ناچیزی نسبت به کیفیت پروژه و همچنین هزینه های آتی مربوط به تعمیر و نگهداری آن خواهد داشت (موسوی، ۱۳۸۹). در پژوهش مفصلی که توسط دپارتمان مهندسی عمران و محیط زیست دانشگاه ملیبورن صورت گرفته و نتایج نهایی آن در دسامبر ۲۰۰۸ منتشر شده است، اکثریت قریب به اتفاق پروژه های عمرانی که در استرالیا به صورت سرمایه گذاری مشارکتی بخش های عمومی و خصوصی انجام شده اند، دارای هزینه متوسط کمتری نسبت به پروژه های مشابهی بوده اند که به صورت سنتی و بدون مشارکت بخش خصوصی یا صرفاً با مشارکت دادن بخش خصوصی در مناقصه مربوط به فرآیند ساخت پروژه انجام شده اند. پروژه های مشارکتی مورد بررسی در پژوهش مذکور، در زمینه زیرساخت های عمرانی، حمل و نقل، بازیافت زباله، گسترش فناوری اطلاعات، تأمین آب و انرژی بوده اند و برآورد شده است که در اثر سرمایه گذاری مشارکتی با بخش خصوصی به طور میانگین ۲۸ درصد در هزینه تمام شده این پروژه ها صرفه جویی شده است. جالب این که تحقیق مذکور برآورد می کند هزینه تمام شده پروژه های مشارکتی با بخش خصوصی حتی نسبت به پروژه های مناقصه ای هم به طور بسیار محسوسی پایین تر است. همچنین گزارش پژوهشی انستیتوی صنایع ساخت ایالات متحده، پس از بررسی ۳۵۱ پروژه عمرانی مربوط به بخش حمل و نقل در آمریکا که بین سال های ۹۲ تا ۹۷ میلادی به بهره برداری رسیده اند، تخمین می زند پروژه هایی که با شراکت بخش عمومی و خصوصی اجرا شده اند، مدت زمان ساخت آن ها به طور متوسط ۳۳ درصد کمتر از پروژه های مشابهی بوده است که با روش مناقصه ای (مشارکت بخش خصوصی صرفاً در ساخت پروژه) انجام شده اند (هاشم خانی و قادری، ۱۳۹۲).

رویکردهای نوین تأمین مالی در کشورمان چند سالی است که در برخی از کلانشهرها مورد استفاده قرار گرفته است و شهرداری تهران در این زمینه پیشرو بوده است. در سال ۱۳۸۸ کمیته مالی و سرمایه گذاری شهرداری تهران (مرکز مطالعات و برنامه ریزی) پروژه پژوهشی «طراحی الگوی خدمات فاینانس پروژه های شهر تهران با رویکرد استفاده از خدمات بانکی، بیمه ای و بورسی» را پیشنهاد و تصویب نمود و اجرای آن را به مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه صنعتی شریف واگذار کرد. هدف از انجام پروژه فوق، بررسی و پیشنهاد گزینه های مناسب جهت تأمین مالی پروژه های شهری و کمک به ارتقای دانش مالی شهرداری تهران بوده است. به طور کلی در این پروژه پژوهشی مطالعات نظری و میدانی در چهار حوزه ارائه شده است که عبارت است از: بررسی انواع الگوها و نهادهای تأمین منابع مالی و مبنای نظری مرتبط با آن، بررسی ساختارها و فرایندهای تأمین مالی و مشارکت در شهرداری تهران، بررسی و دسته بندی انواع پروژه ها و مأموریت های شهرداری و در نهایت امکان سنجی های قانونی، فنی و حقوقی ابزارها، الگوها و نهادهای مرتبط با تأمین مالی پروژه های شهری (موسوی، ۱۳۹۰). به نظر می رسد با عنایت به نیمه تمام ماندن بسیاری از پروژه های زیربنایی و عمرانی کشور که به دلایل گوناگون نظیر تغییر مدیران و مسئولان زیربط، کمبود بودجه، تغییر اولویت های برنامه ای مسئولان و غیره روی داده است، نگاه ویژه به الگوی های نوین تأمین مالی نظیر مشارکت بخش عمومی-خصوصی می تواند دولت و نهادهای عمومی و به ویژه شهرداری ها را در اتمام و بهره برداری پروژه های فوق یاری رساند. رویکرد شراکت بین دولت های محلی و شهرداری ها با بخش خصوصی در ساخت و بهره برداری از پروژه های مختلف شهری، می تواند به کاهش زمان ساخت و قیمت تمام شده و بهبود کیفیت پروژه های عمرانی شهرها منجر گردد.

به طور کلی درآمد شهرداریها به عنوان متولی ارائه خدمات شهری از دو منبع تأمین می گردد که عبارتند از منابع داخلی و خارجی. منابع درآمد داخلی شامل دریافتی های مستقیم شهرداری از عوارض مستغلات (اراضی و املاک) و درآمد حاصل از عوارض غیر مستغلات است. منابع درآمد خارجی شامل درآمدهایی است که خارج از سازمانهای شهرداری دریافت می گردد. مانند عوارض آب، برق، تلفن و نیازمندیهای شهری مشابه، کارخانه و کمک های بلاعوض دولت.

در ماده ۲۹ آئین نامه مالی شهرداریها، درآمد شهرداریها را به طبقات مختلفی تقسیم می شوند که عبارتند از:

درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر).

درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی.

بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری.

درآمدهای حاصل از وجوه اموال شهرداری.

کمک های اعطائی دولت و سازمانهای دولتی .

جایگاه و نقش شهروندان در توسعه اقتصاد شهری

شهروندان و ساکنان یک شهر به عنوان رکن اصلی یک شهر و یکی از سه ضلع " دولت و نهادهای دولتی"، "مدیریت شهری(شهرداری)" و "مردم" از حق و حقوقی در شهر برخوردار هستند. شهروندان به نوعی وارثان اصلی و زیست کنندگان شهر هر روزه از امکانات و خدمات مختلف شهر بهره مند می شوند و طبیعی است که بخشی از هزینه های اداره شهر را بپردازند. اگرچه در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا شهروندان سهم زیادی در چرخه اقتصادی شهری دارند و به نوعی خود را ملزم به مشارکت مالی در اقتصاد شهر می کنند اما این مهم بنا به دلایل مختلف نمی تواند در کوتاه مدت بصورت کامل در ایران و تهران اجرایی شود.

به عبارتی هنوز بسترها و فضای لازم برای دریافت مالیات و عوارض واقعی در کلانشهر تهران وجود ندارد و مدیران شهری با حساسیت و البته در نظر گرفتن مسائل مختلف سعی در ترغیب شهروندان در مشارکت در تامین هزینه های شهر است. ارائه خدمات مناسب به شهروندان در زمینه های مختلف، مانند تجهیز و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، ارائه خدمات شهری مانند جمع آوری زباله ها و نظافت معابر، توسعه فضاهای سبز شهری، رسیدگی به کیفیت معابر و توسعه و ایمن سازی آن ها و ده ها مورد دیگر از جمله نیازهای ضروری شهروندان برای ادامه زندگی در کلان شهر تهران است که انجام آن ها بار مالی زیادی برای شهرداری دارد.

اگر پرداخت عوارض از سوی شهروندان با مشکل مواجه شود امکان خدمت رسانی در شان شهروندان میسر نخواهد شد. تا زمانی که منابع مالی پایدار نباشد نمی توان خدمات مورد نیاز شهروندان را به نحو احسن فراهم نمود. مدیران شهری بایستی یک تعادل و توازن را در دخل و خرج کلانشهر ایجاد کنند. اگر می بینیم بسیاری از شهرهای دنیا در زیبایی، فضای شهری دلنشین، امکانات مناسب و خدمات شهری مطلوب به عنوان الگو مطرح هستند، دلیل آن بیش از هر چیز مشارکت شهروندان در تامین هزینه های شهر است.

شهروندان ساکن در چنین مناطقی شهر را از آن خود دانسته و برای بهبود عملکرد و نقش آن در نظام شهری جهانی همکاری لازم را دارند. به نظر می رسد مهمترین کاری که مدیران شهری در سال های اخیر انجام داده اند همانا جلب اعتماد شهروندان بوده است. شهرداری با شفاف سازی امور و اطلاع رسانی به موقع و دائم به شهروندان در مورد درآمدها و هزینه های اداره شهر، توانسته است سهم شهروندان را در اقتصاد شهر توسعه دهد. پرداخت جوایز خوش حساسی و تخفیف عوارض و دیگر مشوق ها نیز برخی از اقداماتی بوده که در راستای تشویق و ترغیب پرداخت عوارض صورت گرفته است. همچنین در راستای رویکردهای فرهنگ سازی و آموزشی، تلاش شهرداری متوجه فرهنگ سازی و آموزش بیشتر شهروندان در ارتباط با نقش آنها در توسعه و آبادانی شهر بوده است.

شهرداری در دوران مدیریت نوین شهری یکی از اولویت های خود را بهبود خدمت رسانی و ارائه خدمات با کیفیت دانسته و مطمئناً این نقش آفرینی و تحول خدمت رسانی از چشمان تیزبین شهروندان به دور نخواهد ماند و مردم با مدیریت شهری در جهت تامین هزینه های شهر، همکاری بیشتری خواهند داشت.

نکته دیگری که در این نوشتار می توان بدان اشاره نمود این است که علیرغم این که برخی از شهروندان تهرانی، پرداخت عوارض شهرداری را از ضروریات زندگی شهری نمی دانند و عوارض مربوطه را تا زمانی که مجبور نشوند پرداخت نمی کنند و برای این کار نیز توجیه های مختلفی دارند؛ اما شهرداری با سعه صدر و البته پرهیز از برخوردهای سلبی در مقوله دریافت عوارض، همراهی لازم را با شهروندان داشته است. مدیران شهری معتقدند بایستی شهروندان خود احساس نیاز کنند تا در اداره شهر مشارکت داشته باشند و شهر باید به دست گردانندگان اصلی خود اداره و مدیریت شود.

همچنین می توان به این نکته هم اشاره داشت که بدون همکاری و مشارکت شهروندان در اداره امور شهر، شهرداری ها موقعیت چندانی در دستیابی به اهداف خود نخواهد داشت و از آنجا که بار اصلی تامین هزینه های مدیریت شهری بر دوش شهروندان است و دستیابی به الگوی پایدار درآمدی منطبق با رویکرد اقتصاد مقاومتی از جمله تسهیل و شفاف سازی در زمینه سرمایه گذاری بخش خصوصی، استفاده از ظرفیت های نهادهای مالی و توجه ویژه به عوارض نوسازی به عنوان منبع درآمدی مستمر و پایدار می باشد که از جمله الزامات اقتصادی مقاومتی در حوزه مدیریت شهری است.

نتیجه گیری

دستیابی به الگوی پایدار منابع مالی برای تأمین هزینه های جاری و عمرانی شهر، از مهم ترین عوامل پایداری شهری است که امکان سرمایه گذاری در نظام زیر ساخت های توسعه ای شهر را فراهم می کند. گسترش دامنه فعالیت های مدیریت شهری و تشدید مشکلات ناشی از افزایش جمعیت شهرنشین مانند حاشیه نشینی، بیکاری، کمبود مسکن، آلودگی های زیست محیطی، معضلات ترافیکی و حمل و نقل درون شهری و سایر معضلات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، بر اهمیت تأمین منابع مالی مدیریت شهری می افزاید. شناخت نقاط قوت و ضعف سیستم های کنونی درآمدی شهرداری ها می تواند موانع و فشارهای موجود بر مدیریت شهری را کاسته و سبب بهبود عملکرد متولیان و مدیران شهری گردد. اتکاء شهرداری ها به عوارض حاصل از صدور پروانه ساخت و ساز و فروش تراکم، علاوه بر بی ثباتی و عدم توانایی در برنامه ریزی صحیح منابع درآمدی، باعث بروز نوساناتی در دوران رونق و رکود مسکن می گردد و افزایش قیمت ها را به دلیل افزایش انگیزه های سوداگری در بر خواهد داشت. با توجه به نقش کلیدی شهرداری ها در اقتصاد شهری، برنامه ریزی صحیح اقتصادی با محوریت توجه به درآمدهای پایدار، عامل مهمی برای کاهش سوداگری و سودجویی خواهد بود و لذا تبیین برنامه ای جامع و بلند مدت با در نظر گرفتن شاخص هایی نظیر توجه به اقتصاد شهری و سرمایه گذاری های زیربنایی می تواند شهرداری ها را در تولید و ارائه خدمات مطلوب تر یاری رساند. یکی از این رویکرد ها، حرکت به سمت تقویت درآمدهای پایدار به ویژه عوارض نوسازی و بهره مندی از ابزارهای جدید تأمین منابع مالی نظیر جذب سرمایه گذاران داخلی و خارجی است که موفقیت شهرداری ها در این عرصه نیازمند قوانین و مقررات و حمایت های قانونی از سوی دستگاه های ذیربط و جلب اعتماد سرمایه گذاران و شهروندان است.

سرمایه گذاری و مشارکت مردمی از راه های تأمین منابع مالی شهرداری ها است. عملکرد بخش خصوصی در مقایسه با بخش دولتی دارای خصوصیتی است که عمده ترین آن کارایی بالا و دسترسی به منابع مالی متنوع است. مشارکت بخش خصوصی در تولید خدمات شهری و انجام پروژه های زیربنایی قادر است که خدمات زیرساختی مورد نیاز را با هزینه کمتر و سرعت بیشتر در اختیار شهروندان قرار دهد. یکی دیگر از راهکارهای افزایش درآمد پایدار شهرداری دریافت عوارض است. در زمینه قابلیت های افزایش درآمد شهرداری ها از طریق وضع عوارض، ابتدا باید به مبانی نظام مند و اصول اولیه وضع عوارض از قبیل رعایت عدالت، اصل صرفه جویی، اصل کفایت و اصل ثبات (پایداری) در درآمد توجه کرد.

این موارد مبانی تدوین و وضع عوارض محلی است که در گام اول باید توسط مدیران شهری لحاظ شود. مهم ترین این عوارض ظرفیت هایی هستند که در ماهیت قانون نوسازی وجود دارد و می توان انتظار داشت که شهرداری ها بدون عدول از مقررات طرح های توسعه و عمران شهری، با وصول این عوارض به افزایش درآمدهای خود نایل آیند. اضافه می شود که در مبحث عوارض نوسازی و عوارض مستغلات ظرفیت های قابل اتکای پایدار و مطلوبی وجود دارد.

به منظور دستیابی به درآمدهای قابل ملاحظه حاصل از عوارض نوسازی و استفاده از ظرفیت های بالقوه این منبع درآمدی پیش نیازهایی وجود دارد که در مبنای تعیین میزان عوارض باید مدنظر قرار گیرد که عبارتند از: تعیین قیمت روز املاک، ایجاد بانک اطلاعات املاک و مستغلات، بهینه سازی نظام تخصیص و وصول، شفاف سازی مبنای محاسبات و شفاف سازی درآمدها و هزینه های شهرداری ها.

منابع و مراجع

- [۱] آگون، امید (۱۳۸۹)، بررسی تطبیقی شیوه های تأمین مالی و مشارک بخش خصوصی (مطالعه موردی شهرهای مختلف)، گروه مدیریت مالی سرمایه گذاری مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه صنعتی شریف، سومین همایش مالییه شهرداری ها، مشکلات و راه کارها، دانشگاه صنعتی شریف.
- [۲] جمشید زاده، ابراهیم (۱۳۸۷)، جایگاه عوارض نوسازی در تأمین مالی شهرداری ها، اولین همایش مالییه شهرداری ها، مشکلات و راهکارها، تهران، دانشگاه صنعتی شریف.
- [۳] شایگان، ایمان (۱۳۸۹)، شهرداری ها و مشارکت های عمومی-خصوصی، سومین همایش مالییه شهرداری ها، مشکلات و راه کارها، دانشگاه صنعتی شریف.
- [۴] شریزه ای غلامعلی، وحید ماجد (۱۳۹۰)، تأمین مالی پایدار شهر، چگونگی تأمین مالی به منظور توسعه پایدار شهری، اولین کنفرانس اقتصاد شهری ایران، دانشگاه فردوسی مشهد.
- [۵] شورجه، محمود و شاکری، فاطمه (۱۳۹۲)، معضلات موجود در نظام تأمین مالی شهرداری های ایران با تأکید بر ابعاد فضایی، نشریه بین المللی اقتصاد شهر، سال پنجم، شماره نوزدهم، صص ۴۵-۵۴.
- [۶] علی آبادی، جواد و جلال معصوم (۱۳۸۰)، چالش های مدیریت شهری در ایران، مجله شهرداری ها، انتشارات سازمان شهرداری های کشور، سال سوم، شماره ۳۵.
- [۷] عندلیب، علی رضا و ثابت قدم، محمدعلی (۱۳۸۸)، نقش درآمدهای پایدار توسعه شهری در برنامه ریزی فضایی کالبد شهر، نشریه هویت شهر، صص ۸۵-۹۸.
- [۸] قادری، جعفر (۱۳۸۵)، ارزیابی نظام مالی و درآمدی شهرداری ها در ایران، فصلنامه بررسی های، اقتصادی، دوره سوم، شماره ۳.
- معصوم زاده، جعفر (۱۳۸۹)، مروری بر تجربیات شهرداری تهران در حوزه کاهش هزینه ها، فصلنامه بین المللی اقتصاد شهر، شماره ۷، صص ۱۵۱-۱۳۸.
- [۹] موسوی، سید مصطفی (۱۳۹۰)، طراحی الگوی خدمات فاینانس پروژه های شهر تهران با رویکرد استفاده از خدمات بانکی، بیمه ای و بورس، فصلنامه بین المللی اقتصاد شهر، شماره ۹، صص ۱۴۲-۱۳۶.
- [۱۰] هادی زوز، بهروز (۱۳۸۱)، اصلاح نظام درآمدی شهرداری تهران، معاونت هماهنگی و برنامه ریزی شهرداری تهران.
- [۱۱] هاشم خانی، میثم و قادری، محسن (۱۳۹۲)، مزایای مشارکت عمومی خصوصی در پروژه های زیربنایی، ماهنامه اقتصاد ترابری ایران، شماره ۱۱۴.
- [۱۲] یاری، حمید (۱۳۹۰)، مروری بر روش های تأمین مالی و سرمایه گذاری در پروژه های شهرداری ها، معاونت آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی، مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه صنعتی شریف، گروه مالی و سرمایه گذاری، شهرداری سقز.
- [13] Bird R.M. (2001) "Setting the Stage: Municipal and Intergovernmental Finance," InFreire, M. and Stren, R. (Eds), The Challenge of Urban Government: Policies and Practices. Washington, D.C.: The World Bank Institute, pp. 113-28.
- [14] Friedrich,P(2003),Development of local public finance in Europe, working Paper,No.1107.
- [15] Grahame Allen(2003),House of Commons,economic Policy and statistics section.(ISSN 1363-8456)UK.