



# شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد و حومه



## سرمایه خصوصی در دسترس حمل و نقل عمومی است

زمستان ۱۳۹۲

ترجمه: مهندس احمد خوش گفتار ماهر، مهندس شهریار بهرامی اقدام

خواججه ریحان شهرک سیمان باغچه به طول ۱۲ کیلومتر - ۱۴ ایستگاه



کلیه حقوق این اثر متعلق به شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد می باشد.

«استفاده از مطالب (به صورت برداشت) با ذکر منبع آزاد می باشد»

## سرمایه خصوصی در دسترس حمل و نقل عمومی است

### نوشته ی: سیلوی کابارت بلوندله، مدیر ارتباطات و انتشارات UITP

تصویر چپ: مادرید، سه ایستگاه تبادلی که بخش خصوصی از طریق یک امتیاز بهره برداری ۳۰ ساله در چهارچوب طراحی، ساخت، بهره برداری و واگذاری (DBOT) یا ساخت، بهره برداری و انتقال (BOT) تأمین مالی شده است.  
تصویر راست: چهارچوبی برای روند مناقصه، واگذاری و نظارت پروژه های مشارکت بخش خصوصی و دولتی (PPP) که در دهلی تدوین شده است.

همزمان با تقاضای فزاینده برای دارایی های عمومی که در آینده ی قابل پیش بینی تعیین پذیر نیست، بخش حمل و نقل عمومی نیازمند یافتن راه حل های دیگری برای تأمین مالی است. یکی از راه حل های ممکن مشارکت با بخش خصوصی است. نقدینگی در بازار سرمایه موجود است؛ وانگهی بخش خصوصی اصولاً از تأمین مالی حمل و نقل عمومی منتفع می شود ولی نه در هر شرایطی. این یک سرفصل مکرر در نشست مشارکت بخش خصوصی و دولتی (PPP) در کنفرانس UITP با موضوع تأمین مالی حمل و نقل عمومی در اجلاس ماه نوامبر هنگ کنگ بود.

گیدو بروگمن کارشناس سابق حمل و نقل شهری در بانک اروپایی بازسازی و توسعه (EBRD) تأکید می کند که ۸۰ درصد از شرکت های حمل و نقل عمومی جهان بدون برنامه ی تجاری (Business Plan) هستند؛ علاوه بر این ۶۰ درصد شهرهای جهان برای حمل و نقل عمومی، فاقد سازوکار مالی ی استوار به لحاظ مقرراتی، قرار دادی و پایداری هستند و هم چنین ۶۰ درصد شهرهای جهان سیاست شفاف و برقراری برای حمل و نقل عمومی ندارند. این ارقام به وضوح تصویر حمل و نقل عمومی به عنوان یک سرمایه گذاری جذاب را تیره و تار می کند. ولی درعین حال مؤسسات مالی به دنبال مشتریان معتبری می گردند که در کار آن ها سرمایه گذاری کنند و بتوانند از عهده تعهدات مالی خود برآیند و ریسک نسبتاً پایینی داشته باشند. حمل و نقل عمومی بسیاری از ملاک های بالا را در خود دارد.

شرکت های حمل و نقل عمومی به سهم خود نیازمنداند از طریق عملکرد بر مبنای یک الگوی تجاری ی استوار و حرفه ای کسب اعتبار کنند، و اشتیاق خود را برای تغییر فرهنگ تجاری ی خویش و قابلیت همگامی با زمان نشان دهند.

یکی از راه های خوب برای نشان دادن این که حمل و نقل عمومی یک بخش سازمان یافته و با اعتبار است، استفاده از قراردادهای خدمات عمومی (PSC) است که نه تنها مایه آرامش خاطر ذینفعان، که طرف های ثالث مانند بخش بانکداری هم هست. در واقع EBRD فقط در صورتی در حمل و نقل عمومی سرمایه گذاری می کند که یک قرارداد خدمات عمومی جاری باشد. در این رابطه بانک ها قراردادهایی با مبالغ هنگفت را ترجیح می دهند که در آن ها مقامات مربوطه ریسک هزینه های درآمدی را قبول کنند و بهره برداران حمل و نقل، درآمد تضمین شده ای برای بازپرداخت وام های خود داشته باشند.

به قول کریستین فورستر، مدیر تأمین مالی دارایی ها و لیزینگ دویچه بانک، سرمایه خصوصی در اختیار حمل و نقل عمومی هست ولی سرمایه گذاران به درک بهتری از بازار حمل و نقل عمومی و چهارچوب های مقرراتی آن نیاز دارند، و پویایی منافع سرمایه گذاران باید تبدیل به سرمایه گذاری های ملموس تر و آمیخته با حمایت معقول تر بخش عمومی باشد. نکته دیگری که حمایت بیشتری می خواهد نقاط قوت حمل و نقل عمومی است (از جمله درآمد پایدار و تولید گردش نقدی، خدمات انحصاری و ضروری و توان بالقوه برای رشد) که مطلوب سرمایه داران و وام دهندگان بخش خصوصی است.

در هند، که آماده می شود تا در سال ۲۰۱۲ به تولید ناخالصی ملی ۹ درصد برسد، چهارچوبی در مدت ۵ سال اخیر تدوین شده است که شامل روند مناقصه، واگذاری و نظارت پروژه های مشارکت بخش خصوصی و دولتی (PPP) است. هدف اصلی از این آزمون فراگیر، به گفته ی نامیتا مهروتا مدیر زیرساخت های کمیسیون برنامه ریزی دهلی، ساختن و پرداختن یک فرآیند مناقصه شفاف است که به انتخاب مناسب ترین پیشنهاد دهنده برای پروژه می انجامد. همزمان تلاش شده است تا تحقق این چهارچوب تسریع شده و شرایط زیرساختی از نظر سرعت لازم برای اقتصاد ملی تضمین شود.

جمع سرمایه گذاری پیش بینی شده در زیرساخت ۵۱۴ میلیارد دلار است که سهم بخش خصوصی حدود ۱۸۵ میلیارد دلار (۳۴٪) برآورد شده و در مجموع ۱۸۰ پروژه مشارکتی (PPP) را در برمی گیرد. برای سهولت و تسریع کارها، یک سند خط مشی استاندارد سازی توسط دولت مرکزی هند تصویب شده است تا مطلوبیت نتیجه تضمین شود.

در ایالت لس آنجلس، مدیریت حمل و نقل کلان شهر (مترو)، یک طرح مشارکتی (PPP) تدوین کرده است تا جریان تحویل پروژه های حمل و نقلی و بزرگراهی را تسریع کند. در مرحله اول ارزیابی پروژه، ۸۵ طرح بازننگری و ارزیابی شد. یک روش غربال گری دو مرحله ای مشتمل بر غربال گری اولیه بر پایه ی آمادگی پروژه، و غربال گری ثانویه بر پایه ی ویژگی های پروژه اتخاذ شد. این روش شامل یک ارزیابی مقدماتی ریسک (یعنی عوامل تأثیرگذار بر تحویل پروژه) و طبقه بندی پروژه ها به منظور ارائه ی توصیه هایی به هیأت مدیره ی مترو در قالب سه سناریوی احتمالی می شد:

- طراحی و ساخت با مشارکت مالی بخش خصوصی (PFP)

- طراحی و ساخت با بودجه ی کامل دولتی

- حالتی که مشارکت کننده ی خصوصی احتمالا به میدان نیاید

در پایان ارزیابی ریسک، ۱۴ پروژه با پتانسیل بالا برای مشارکت مالی خصوصی و ۶ پروژه برای تسریع اولیه، توسط هیأت مدیره شناسایی شد. حالا طرح های تجاری برای هر پروژه آماده شده است.

مادرید از حیث توسعه ی سریع سیستم حمل و نقل عمومی خود شهرت دارد. چنین استدلال شد که چهار سال (یعنی از این انتخابات تا انتخابات بعدی) برای ساخت و افتتاح چندین پروژه زیر بنایی، در راستای تعهدات سیاسی و با هزینه ی مناسب، کافی است. برنامه ی توسعه ی ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱، با حجمی بالغ بر ۱۸۷۰ میلیون یورو و شامل ۱۳ کیلومتر مترو ۳۶,۵ کیلومتر مسیر اتوبوس تندرو (BRT)، ۲۷,۸ کیلومتر خط آهن برون شهری و سه ایستگاه تبادلی است.

مورد اخیر را بخش خصوصی از طریق یک امتیاز بهره برداری ۳۰ ساله در چهاچوب طراحی، ساخت، بهره برداری و واگذاری (DBOT) یا ساخت، بهره برداری و انتقال (BOT) تأمین مالی کرد. در این مورد، بخش خصوصی ریسک های ساخت، تأمین مالی، تقاضا و قابلیت بهره برداری را به عهده گرفت. در عوض به ازای هر سوار و پیاده شدن در اتوبوس های خط ویژه مادرید در ایستگاه های تبادلی، ۰,۱۵ یورو و در اتوبوس های دیگر ۰,۱۰ یورو به ازای هر اتوبوس دریافت می کند. دریافت های صاحب امتیاز شامل درآمد پارکینگ ها، اجاره ی فضاهای تجاری و تبلیغات هم می شود.

منبع: شماره ی ژانویه و فوریه، سال ۲۰۱۱، مجله ی حمل و نقل بین المللی (PTI)

برای تماس با نویسنده می توانید به نشانی زیر مراجعه کنید: **بهره برداری قطار شهری**

[Sylvie.cappaert@uitp.org](mailto:Sylvie.cappaert@uitp.org)

ترجمه ی: مهندس شهریار بهرامی اقدم، مهندس احمد خوش گفتار ماهر