



دیدگاه

شماره: ۸۷۴	موضوع: چالش های پیاده سازی طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی (جایگزینی ۱۹۰۰۰ اتوبوس گازسوز)
تاریخ: ۱۳۹۸/۰۹/۰۵	

تهیه و تنظیم: دکتر مجید جلیلی

توضیح اجمالی:

یکی از طرح های مصوب شورای اقتصاد، طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری است که پس از اصلاحیه های متعدد، نهایتاً مقرر شد در حوزه اتوبوس درون شهری تعداد ۱۹۰۰۰ دستگاه اتوبوس دیزل فرسوده با اتوبوس گازسوز نو جایگزین شود. متأسفانه طرح از سال شروع تا زمان حاضر صرفاً در گام هماهنگی میان ذینفعان متوقف شده و علی رغم اصلاحیه ها و تمهیداتی که قانون گذار سعی کرد در جهت تسهیل پیاده سازی صورت دهد، این طرح هنوز نتوانسته وارد گام اجرایی شود.

در آغاز ابلاغ طرح در سال ۱۳۹۳، عدم پیش بینی آورده اولیه، از جمله چالش های اساسی بود که سبب می شد سرمایه گذاری به منظور نوسازی ناوگان از جذابیت اقتصادی لازم برای عامل صرفه جو و سرمایه گذار برخوردار نباشد. هرچند تکالیفی به منظور اعطای وام شبکه بانکی به عامل صرفه جو در نظر گرفته شده بود، اما به واسطه استنکاف شبکه بانکی کشور از اعطای وام و همچنین عدم توانایی ارائه تضامین لازم توسط وام گیرنده، فرآیند تامین آورده اولیه از طریق شبکه بانکی کشور ناکام ماند. در اواخر سال ۱۳۹۶ و با تاکیدات ریاست محترم جمهوری، مجدداً بازنگری در فرآیند اجرای طرح در دستور کار قرار گرفت و با علم و اطلاع از نقطه بحرانی طرح که همان تامین آورده اولیه است، تمهیداتی در این زمینه اندیشیده شد و در نهایت در مصوبه شماره ۱۲۸۸۴۵ مورخ ۹۷/۳/۲۰ شورای اقتصاد، اصلاحاتی با هدف تسهیل تامین آورده اولیه صورت پذیرفت. مطابق با تغییراتی که در ادامه در فرآیند اجرای طرح در نظر گرفته شد، مقرر شد ۸۰ درصد آورده اولیه توسط دولت تامین شود (۵۰ درصد از محل یارانه صرفه جویی و ۳۰ درصد نیز از محل وام بانکی) و عامل صرفه جو صرفاً متعهد به تامین ۲۰ درصد باقی مانده از آورده اولیه و اقساط وام بانکی باشد.

علی رغم امیدواری هایی که اعمال تمهیدات تامین آورده اولیه ایجاد نمود، متأسفانه باز هم این طرح از جذابیت اقتصادی لازم برای ورود عامل صرفه جو برخوردار نشد که مهمترین آن جهش بیش از ۱۰۰ درصدی قیمت اتوبوس گاز سوز در کشور بود که سبب شد همچنان تامین ۲۰ درصد آورده اولیه توسط عامل صرفه جو و پرداخت اقساط ۳۰ درصد وام تعلق گرفته، با توجه به درآمدهای حمل و نقل عمومی در کشور و هزینه فرصت های طرح، مقرون به صرفه نباشد. از این رو طرح همچنان با عدم استقبال عملی ذینفعان روبرو شده و نتوانسته وارد گذار عملیاتی شود. جدول ۱ و ۲ سبد فایده - هزینه طرح را قبل از مصوبه شماره ۱۲۸۸۴۵ شورای اقتصاد و پس از آن نشان می دهد، که در آن ها با در نظر گرفتن شرایط و تسهیلات طرح، تفاوت هزینه و درآمد ماهانه نوسازی ناوگان فرسوده برای سرمایه گذار مقایسه شده است (در این جداول تنها هزینه و درآمدهایی که طی نوسازی تغییر می کنند آورده شده است). همان طور که در جدول ۲ مشاهده می شود حتی پس از تمهیدات پیش بینی شده در مصوبه ۱۲۸۸۴۵ شورای اقتصاد، طرح همچنان جذابیت لازم را برای ورود سرمایه گذار ندارد.

جدول ۲: سبد فایده - هزینه طرح بعد از مصوبه ۱۲۸۸۴۵

تفاوت هزینه های ماهانه	تفاوت درآمدهای ماهانه	میلیون ریال	میلیون ریال
هزینه فرصت سرمایه گذاری	درآمد ماهانه ناشی از اقساط اتوبوس فرسوده	۳۷,۵	۵
مبلغ اقساط وام (طی ۵ سال)	افزایش درآمد بهره برداری	۱۱۵	۱۰۰
هزینه سوخت	صرفه جویی در هزینه تعمیر و نگهداری	۱۲,۵	۴
جمع هزینه های متغیر	جمع درآمدهای متغیر	۱۶۵	۱۰۹
خالص درآمد در ۵ سال نخست: ۵۶ میلیون ریال ضرر			
خالص درآمد در ۵ سال دوم (پس از پایان اقساط): ۵۹ میلیون ریال سود			

ماخذ: محاسبات پژوهش

جدول ۱: سبد فایده - هزینه طرح قبل از مصوبه ۱۲۸۸۴۵

تفاوت هزینه های ماهانه	تفاوت درآمدهای ماهانه	میلیون ریال	میلیون ریال
هزینه فرصت سرمایه گذاری	درآمد ماهانه ناشی از اقساط اتوبوس فرسوده	۸۷,۵	۵
هزینه سوخت	افزایش درآمد بهره برداری	۱۲,۵	۶۰
جمع هزینه های متغیر	جمع درآمدهای متغیر	۱۰۰	۱۱۱,۴
خالص درآمد: ۱۱,۴ میلیون ریال سود			

ماخذ: محاسبات پژوهش



دیدگاه

نکات کلیدی:

- از آنجا که طرح نوسازی ناوگان، یک مشارکت عمومی-خصوصی (Public-private partnership) است و با توجه به فضای پرنوسان سیاسی و اقتصادی کشور و همچنین تفاوت سیاست ها و برنامه ها (خصوصا در هنگام تغییر دولت ها)، اصولا بخش خصوصی مستقل به واسطه تجربه های ناخوشایند گذشته رغبت چندانی برای ورود به این دسته از مشارکت ها به دلیل عدم اطمینان از آینده حمایت ها ندارد. این عدم اطمینان و نگرانی ها با توجه به مغفول ماندن برخی از جنبه های طرح مذکور نظیر فرآیند حل اختلاف، بیمه و ... پررنگ تر نیز شده است.
- هرچند طرح نوسازی ناوگان مزیت های زیست محیطی و اجتماعی فراوانی خصوصا برای کلان شهرها در بردارد، اما باید به این نکته توجه داشت که تنها «سودآوری اقتصادی» محرک مشارکت و حضور بخش خصوصی در این طرح است. از این رو تمرکز دولت باید بر افزایش جذابیت اقتصادی طرح از طریق تغییرات اساسی در موازنه فایده-هزینه طرح باشد.
- به منظور تغییر موازنه فایده - هزینه می توان به راه کارهایی نظیر «تعویق چند ساله الزام به اسقاط اتوبوس فرسوده»، «تمرکز بیشتر پرداخت تسهیلات به ناوگان درون شهری»، «تغییر ملاک اندازه گیری یارانه صرفه جویی در کلان شهرها از کیلومتر کارکرد به ساعت کارکرد»، «افزایش یارانه صرفه جویی»، «تسهیل شرایط پرداخت وام» و «حمایت از کاهش هزینه تمام شده تولید اتوبوس گازسوز» اشاره کرد.
- با توجه به مشکلات مالی ناشی از تحریم های اقتصادی، نمی توان از دولت برای تزریق بیشتر منابع مالی به طرح انتظار بیشتری داشت. از این رو تمرکز دولت بر افزایش جذابیت اقتصادی طرح از طریق برخی از معافیت ها نظیر «تعویق چند ساله الزام به اسقاط اتوبوس فرسوده» می تواند قابلیت اجرایی بیشتری داشته باشد. هر چند این سیاست ممکن است برخی از اهداف طرح نظیر کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا را در ابتدا میسر نسازد، اما با تاثیر فزاینده ای که بر سبد هزینه - فایده طرح دارد، در بلند مدت می تواند پیاده سازی طرح و نیل به اهداف ذکر شده را تسریع بخشد.