

نقش کلیدی صندوق توسعه حمل و نقل در پروژه‌های ناتمام

اعتبار لازمی که برای اتمام عملیات اجرایی آن طرح‌ها در نظر گرفته شده بود، اما سؤال اصلی این است که آیا تنها راه تأمین مالی پروژه‌ها، اعتبارات دولتی است؟

در خصوص این امر گفت‌وگویی با محمدجواد شاهجویی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل داشته‌ایم. شاهجویی معتقد است ساختار صندوق توسعه حمل و نقل می‌تواند به واسطه نگرش متفاوت نسبت به مجموعه وزارت راه و شهرسازی از منظر تأمین مالی برای پروژه‌های خود، به تأمین منابع مالی جدیدتر و پایدارتر بی‌انجامد. صندوق توسعه حمل و نقل در شرایطی تأسیس شد که کسری بودجه دولتی ناشی از کاهش فروش نفت بوجود آمده بخاطر جنگ اقتصادی، شرایط را برای تأمین اعتبار پروژه‌های زیربنایی سخت کرده، اما صندوق می‌تواند چالش تکمیل این پروژه‌ها را رفع کند.

صندوق توسعه حمل و نقل کشور براساس بند ۱ ماده ۴۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵ و به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده و ب ناست علاوه بر تشویق به سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل، از شرکت‌های دانش بنیان در این حوزه نیز حمایت کرده و به علاوه در بیمه سرمایه‌گذاری‌های حوزه حمل و نقل نیز ورود کند. در اساسنامه این صندوق با ایجاد لیزینگ دولتی در خصوص فروش اقساطی ناوگان حمل و نقل در همه شقوق آن موافقت شده است. سرمایه اولیه این صندوق در بدو تأسیس ۱۹ هزار میلیارد تومان اعلام شده است و تأمین اعتبار این مبلغ از محل بودجه سنواتی و دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های تابعه قرار دارد، صورت خواهد پذیرفت.

متاب با اساسنامه، موضوع فعالیت این صندوق شامل مواردی همچون مشارکت و حمایت و تشویق در تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در ساخت و تجهیز زیرساخت‌های شبکه و ناوگان حمل و نقل کشور، اعطای تسهیلات به متقاضیان سرمایه‌گذاری در این حوزه، بررسی بازار فنی و اقتصادی پروژه‌های پیشنهاد شده، حمایت و تشویق صنایع و شرکت‌های دانش بنیان حوزه حمل و نقل، بیمه سرمایه‌گذاری در این بخش، ارائه خدمات لیزینگ و فروش اقساطی و مشارکت در شرکت پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل خواهد بود.

با وجود اهمیت فراوان اقتصادی احداث به موقع پروژه‌های روی زمین مانده زیرساخت ریلی کشور، این پروژه‌ها در صف طولانی تخصیص منابع مالی دولتی قرار دارند و چشم انداز مناسبی در زمینه اجرا شدن آن‌ها قابل مشاهده نیست.

در صورتی که اقدامات دیگر کشورها نشان می‌دهد می‌توان با تغییر هوشمندانه الگوی تأمین مالی، تهدید کمبود منابع دولتی را به فرصت نوآوری در روش‌های تأمین مالی تبدیل کرد.

حمل‌ونقل از مهم‌ترین شریان‌های اقتصاد هر کشور است، چراکه با آن می‌توان حلقه‌ی واسط بین تولید و مصرف را برای رونق اقتصاد در جامعه ایجاد کرد. در این راستا دو رکن اصلی زیرساخت و بهره‌برداری را می‌توان مهم‌ترین عوامل برای داشتن حمل و نقل ریلی کارآمد دانست.

در کشورهای مختلف دنیا به منظور برطرف کردن چالش تأمین مالی از روش‌های مختلفی استفاده می‌شود، به طوریکه در آن کشورها نگاه به منابع محدود بودجه از قدیمی‌ترین و شاید کم‌انرژی‌ترین راهکارهای موجود برای تأمین مالی است. موضوعی که برخلاف آن و در حال حاضر بیشتر از سایر روش‌ها مورد توجه مسئولین مربوطه در کشور است.

روش‌های تأمین مالی که بعضاً با موضوع سیستم‌های قراردادی یکپارچه مطرح می‌شود، نشان‌دهنده‌ی این مهم است که می‌توان با راهی را از دوش دولت برداشت و تأمین مالی را به بخش خصوصی واگذار کرد، قراردادهایی که می‌توانند با انتقال بخشی از وظایف در طول پروژه به بخش‌های غیردولتی، تسهیل‌گری فراوانی در زمینه‌ی به انجام رسیدن پروژه‌ها انجام دهند. در حال حاضر به دلیل عدم تأمین مالی پروژه‌های عمرانی و زیرساختی به وسیله بودجه‌ی دولتی، پروژه‌ها یکی پس از دیگری در صف تخصیص بودجه معطل مانده‌اند و بعضاً سال‌ها از کلنگ‌زنی آن‌ها نیز گذشته است.

عنوان نمونه ۵۴ طرح برنامه توسعه حمل و نقل ریلی جزو طرح‌های در دست اجرای سال‌های گذشته بوده است. از مجموع ۵۴ طرح مذکور، تنها عملیات اجرایی سه طرح برای سال گذشته انتخاب شده‌اند. از آنجا که عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه بعضاً در سال‌های بعد هم ادامه خواهد یافت

و ناتمام باقی بماند. اکنون پروژه‌های ریلی مورد نیاز کشور بالغ بر ۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد که متأسفانه سالانه حدود هزارو پانصد تا هزار و هفتصد میلیارد تومان اختصاص داده می‌شود. البته اگر کامل تخصیص داده شود. اگر بخواهیم بررسی‌هایی با این روند داشته باشیم اگر پروژه جدیدی تعریف نشود احتمالاً برای پروژه‌های موجود بالغ بر ۶۰ سال زمان برای

و نقل ریلی هر پروژه‌ای که تا امروز اجرا شده وابسته به بودجه‌های دولتی سنواتی عمرانی بوده که با تصویب نمایندگان مجلس هر ساله بخشی از بودجه مورد نیاز برای برخی از پروژه‌ها ریلی تخصیص پیدا کرده است که تخصیص بودجه به واسطه وجود شرایط کسری بودجه به صورت کامل انجام نمی‌شود و همین موضوع سبب شده لیست پروژه‌های ناتمام ریلی کشور اضافه شود

روش‌های تأمین مالی در پروژه‌های حمل و نقلی به خصوص حمل و نقل ریلی را بفرمایید.

در حوزه پروژه‌های حمل و نقلی به خصوص حمل و نقل جاده‌ای، روش‌های گوناگون و متفاوتی از بودجه‌های عمومی گرفته تا مشارکت بخش خصوصی وجود دارد همانند برخی از پروژه‌های بزرگ آزادراهی که مشارکت بخش خصوصی را داشته‌ایم اما متأسفانه در حوزه حمل



تکمیل آنها نیاز داریم.

آیا در بحث تامین مالی پروژه‌های ریلی از مطالعات کارشناسان خارجی که ثمر بخش بوده الگو برداری شده است؟

در رابطه با مطالعات اقلیم تامین پروژه‌های ریلی در ایران باید بگویم خیر. اینچنین مطالعاتی وجود ندارد. اما در مجموع اگر ما الگوهای تامین مالی پروژه‌های کشورهای دیگر را بررسی کنیم خواهیم دید که صرفاً وابستگی به بودجه‌های دولتی ندارند. یعنی بخش‌های غیر دولتی توانسته‌اند وارد فضای توسعه زیرساخت‌های ریلی کشورها شوند. در این خصوص نمونه‌های موفق وجود دارد. یکی از کشورهایی که در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی بسیار پیش رو بوده است کشور آمریکا است که مدل‌های تامین مالی آمریکا کاملاً مشهود است. به عنوان مثال دولت فدرال آمریکا اعلام می‌کند بخش خصوصی ورود پیدا کند و برای مسیر تعیین شده‌ای، ریل‌گذاری را انجام دهد با انجام این امر، بهره‌برداری از زمین‌های اطراف ریل‌گذاری را تا محدوده مناسبی به آن شرکت اعطا خواهیم کرد. به همین دلیل انقلابی در آمریکا راه افتاده و مشاهده کردیم که این کشور رتبه اول را در بین کشورها برای زیرساخت ریلی از نظر حجم زیرساخت‌های ریلی موجود کسب کرد. یا کشورهای دیگر که توانسته‌اند با مشارکت‌های عمومی و خصوصی با سرمایه‌گذاری‌های مردمی زیرساخت‌های ریلی خود را توسعه دهند.

لطفاً بفرمایید اولویت‌ها در بحث تامین مالی چگونه ارزیابی و در نهایت اجرا می‌شود؟ آیا اولویت در تامین مالی پروژه‌های ریلی به درستی در کشور، کارشناسی و اجرا شده است؟

امروز اولویت خاصی برای تخصیص بودجه برای پروژه‌های ریلی وجود ندارد. در دنیا مرسوم است کشورها بر اساس طرح جامع حمل و نقل، زیرساخت‌های ریلی را توسعه می‌دهند. اما ما متأسفانه علیرغم تلاش‌های بسیاری که انجام شده تا طرح جامع شکل بگیرد و وجود داشته باشد با توجه به اینکه هنوز طرح جامع کاملی نداریم به واسطه وجود راه برای فشارهای سیاسی و نماینده‌های مجلس، تخصیص بودجه‌ها از طریق غیر کارشناسی صورت می‌گیرد.

سوالی در اینجا مطرح است که امروز فرایند تخصیص بودجه به چه صورت است؟ دولت طرح و لایحه را به مجلس می‌دهد و مجلس

است. محدود بودن بودجه را می‌توان از طریق راهکارهای خیلی نوبین که خیلی از کشورها از آن استفاده کردند و بهره بردند و اجرایی کردند، پیش برد. با آن الگوی راهکارها می‌توان آن مسئله را حل کرد. شیوه‌های متنوعی وجود دارد. یکی از شیوه‌های موجود که می‌تواند تامین مالی وسیع و نامحدودی برای پروژه‌های زیربنایی خصوصاً پروژه‌های ریلی ایجاد کند، استفاده از ظرفیت‌های سرمایه خرد مردمی است که مدل صندوق پروژه و مدل تاسیس شرکت سهامی عام پروژه محور است که می‌تواند این چالش‌ها را تا حدودی برطرف کند.

متأسفانه در کشور ما بحث جزیره‌ای عمل کردن نهادها بسیار به چشم می‌خورد. در بحث تامین مالی پروژه‌ها آیا با این مشکل مواجه هستید؟ آیا قوانین دست و پاگیری در روند این کار وجود دارد؟

تامین مالی در کشور ما اساساً بانک محور صورت گرفته است. یعنی هر پروژه بزرگی که قرار بوده اجرایی شود یا از طریق بانک تامین سرمایه انجام شده یا از طریق بودجه‌های دولتی. در صورتیکه ما می‌توانیم وارد استفاده از ظرفیت نهادهای دیگر همانند سازمان بورس شویم که بتوانیم فرایند تامین مالی را وسیع‌تر، جدی‌تر و گسترده‌تر انجام دهیم. استفاده از ظرفیت بورس می‌تواند ما را به استفاده از ظرفیت نقدینگی موجود در کشور راهنمایی و هدایت کند.

اگر بخش کوچکی از نقدینگی عظیم ۳ هزار و ششصد هزار میلیارد تومانی که در کشور وجود دارد به عنوان مثال صد هزار میلیارد تومان آن داخل پروژه‌های ریلی شود قادر خواهیم بود زیر ۵ سال تمام پروژه‌های ریلی کشور را به اتمام برسانیم.

همین امر موجب خواهد شد در افاق ۱۴۰۴

تصمیم می‌گیرد که به چه پروژه‌ای به چه میزان بودجه تخصیص دهد. همین امر موجب شده تا خیلی از پروژه‌هایی که در اولویت نیست در لیست ردیف بودجه قرار گیرد. از سوی دیگر می‌توان گفت پروژه‌هایی که اولویت بالایی دارند هنوز اجرایی نشده‌اند و بودجه مناسبی به آنها تخصیص داده نمی‌شود.

به دلیل اینکه حجم پروژه‌ها خیلی بالاست و مبالغی که هر ساله برای تکمیل پروژه‌ها تخصیص داده می‌شود محدود است برای همه پروژه‌ها اعتبار قطره چکانی تخصیص پیدا می‌کند که موجب شده زمان انجام پروژه‌ها طولانی شود و پروژه‌هایی که اولویت دارد در این صف تخصیص بودجه نایب می‌شوند.

یکی از راهکارهای مناسب آن است که بر اساس طرح جامع نیاز سنجی صورت گیرد. اولین پروژه‌های کشور را شناسایی کنیم و حداقل اگر بودجه محدود است همان بودجه محدود را به ۴ یا ۵ پروژه مهم‌تر و سودآور کشور تخصیص دهیم و از کنار بهره‌برداری و سودآوری آن پروژه‌ها به پروژه‌های دیگر برسیم. اما متأسفانه این امر انجام نمی‌شود زیرا فرایند تخصیص بودجه فرایند غلطی است و نمایندگان مجلس به دلیل فشارهای سیاسی و انتخاباتی که خودشان مسبب آن هستند بودجه‌ها را تعیین می‌کنند.

چه چالش‌هایی در نحوه تامین مالی و تهیه بودجه اجرایی لازم برای انجام پروژه‌های زیربنایی و بهره‌برداری ریلی وجود دارد لطفاً توضیح بفرمایید.

در خصوص چالش‌های موجود در نحوه تامین مالی و تهیه بودجه اجرایی لازم برای انجام پروژه‌های زیربنایی و بهره‌برداری ریلی باید بگویم محدود بودن بودجه از چالش‌های موجود

همان میزان مبلغ که باید تخصیص داده می‌شده هم به انجام نرسیده است. دولت حق دارد که توانایی این تامین مالی را نداشته باشد زیرا ارز و پولی ندارد.

اما اگر دولت این فضا را ایجاد کند تا مردم پول خود را در چنین بستری سرمایه‌گذاری کنند، مشروط بر اینکه سرمایه‌گذاری مطمئن و پایدار، ضمانت شده و نتیجه بخش باشد، مردم هم می‌توانند از کنار بهره برداری، سود عملیاتی دریافت کنند و هم قطعا برای حضور مردم جذابیت بیشتری خواهد داشت و پروژه‌ها هم فعال خواهد شد.

دولت زمانی فروش اوراق مشارکت را آغاز کرد که فروش اوراق مشارکت می‌توانست منجر به تامین مالی پروژه‌ها شود. اساسا در دنیا اوراق مشارکت که فروخته می‌شود به دلیل اینکه به نوعی دولت برای خودش بدهی ایجاد کرده و در زمان سررسید باید بدهی را با درصد سود مشخص به مردم بازگرداند مبلغ دریافتی را هزینه پروژه می‌کنند. اما در ایران مبالغی را که به صورت اوراق می‌فروشند به جای آنکه هزینه همین پروژه‌های نیمه تمام کنند تا تکمیل شود و از کنار سود آن سرمایه مردم را برگردانند متاسفانه خرج هزینه‌های جاری خود مانند هزینه‌های دست‌مزد و حقوق و هزینه‌های جاری دولت می‌کنند که این امر موجب تورم بالا و نوسانات اقتصادی خواهد شد همانند آنچه امروز اتفاق افتاده است.

ما در مدل صندوق پروژه می‌گوییم اگر تامین مالی از طریق صندوق پروژه یا شرکت پروژه انجام شود مردم به جای خریدن بدهی دارایی خریداری می‌کنند و ثانياً دقیقاً می‌دانند پول خود را در چه پروژه‌ای سرمایه‌گذاری کنند و از همین جهت روی آن پروژه حساس می‌شوند و روی آن پروژه عملاً همه مردمی که با سرمایه اندک خود سرمایه‌گذاری می‌کنند همه ناظر آن پروژه می‌شوند. در نتیجه مجری یا مدیر پروژه به واسطه نظارت مردمی تلاش می‌کند تا هرچه سریع تر با مصرف منابع کمتر، پروژه را به اتمام برساند و پس از تکمیل در حوزه بهره‌برداری از آن پروژه تلاش خواهد شد تا بهره‌برداری به صورتی باشد که سود تضمین شده مردم را بتواند بدهند و همچنین سود عملیاتی که باقی می‌ماند بین مردم تقسیم کنند.

آیا تامین مالی از سرمایه گذار داخلی بیشتر امکان پذیر بوده یا خارجی و هر کدام با چه چالش‌هایی رو به رو بوده‌اند؟



در سال‌های گذشته بر اساس محدودیت بودجه‌ای که وجود داشته تا آنجایی که توانسته به بخش ریلی بودجه تخصیص داده است اما باید قبول کنیم که بودجه تخصیص داده شده بسیار محدود است ضمن اینکه در سال‌های گذشته به واسطه کسری بودجه اولین قربانی عدم تخصیص، بودجه‌های عمرانی کشور بودند. یعنی کل بودجه عمرانی سال ۱۳۹۹ حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان بوده حدود ۵۰ درصد این

مبلغ تخصیص پیدا کرده است، یعنی

زیرساخت‌ها برای اتصال شبکه ریلی کشور به کل مراکز استان‌ها و اتصال کریدورهای ریلی ترانزیتی کافی باشد. البته مشروط بر اینکه بتوانیم از ظرفیت نهادهای دیگر استفاده کنیم و به واسطه آن بتوانیم از ظرفیت‌های نقدینگی مردم استفاده کنیم. با روش‌های نوین تامین مالی صندوق پروژه یا تاسیس شرکت سهامی عام و پروژه محور می‌توانیم این امر به سرانجام برسد.

دولت در تامین مالی پروژه‌های حمل و نقل ریلی چگونه عمل کرده است؟





برای توسعه زیرساخت‌های ریلی خیلی درگیر ورود ارز نیستیم. اکنون می‌توانیم با نرخ بالای ۹۰ درصد داخلی سازی خودمان زیرساخت‌های ریل را توسعه دهیم به همین جهت مسئله‌ای با توسعه زیرساخت‌ها نداریم و اگر بتوانیم شرایط داخلی را برای تامین مالی پروژه‌ها فراهم کنیم مشکل ارزی برای آن وجود نخواهد داشت.

پروژه‌های ریلی در بسیاری مواقع طولانی می‌شود و دلیل اصلی آن تامین مالی است. چه راهکارهایی برای گذر از چالش وجود دارد؟

از مواردی که خیلی سریع باید عملیاتی شود و از سوی دیگر مجلس و شورای عالی بورس هم پای کار آن بوده بحث تشکیل شرکت سهامی عام پروژه محور است که می‌تواند برای پروژه‌های ریلی نیز تامین مالی گسترده‌ای فراهم کند.

مشکل پروژه‌های ریلی که طولانی شده نیز همان تامین مالی است. اگر این امر رخ دهد از نظر تامین مالی و تکنیکال مشکلی برای اجرای سریع‌تر و فوری‌تر پروژه‌های ریلی نداریم، در صورتیکه تامین مالی به انجام برسد.

است که اگر سرمایه‌گذاری خارجی در کشور مقرر به انجام است در ابتدا بستر صحیح سرمایه‌گذاری برای مردم کشور خودمان را فراهم کنند سپس برای ورود سرمایه‌گذار خارجی درها را باز کنند.

ما تا امروز هر نمونه‌ای از فاینانس خارجی را که در کشور داشته‌ایم یا موفق نبوده است یا اینکه ما بلد نیستیم در مذاکرات اقتصادی بین‌المللی خوب عمل کنیم به همین دلیل همیشه در این مرادوات بازنده بوده‌ایم و سرمایه‌گذاران خارجی در فاینانس همیشه برگ برنده را در دست داشته‌اند. به همین دلیل گام اول برای امروز کشور این است که بتوانیم فضای سرمایه‌گذاری و تامین مالی داخل را به صورت کامل و مردمی ایجاد کنیم و اگر واقعا فضایی برای توسعه وجود داشت که توان داخلی پاسخگو نبود می‌توانیم با رعایت الزاماتی سراغ سرمایه‌گذار خارجی برویم.

چشم انداز تامین سرمایه پروژه‌های ریلی را با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز امروز

در تامین مالی از سرمایه‌گذار داخلی یا خارجی باید بگوییم که اکنون با توجه به تحریم‌های احتمالی، ورود سرمایه‌گذار خارجی در کشور یا غیر ممکن است یا به نفع کشور ما نیست. تجربه‌ای که از فاینانس تا امروز در کشور داشته‌ایم این بوده که هر پروژه‌ای که سودآوری بالا داشته یا پروژه‌هایی که ریسک پایینی داشته‌اند را برای فاینانس به سرمایه‌گذار خارجی پیشنهاد داده‌ایم.

از سوی دیگر کشوری با فضای اقتصادی داریم که در آن ۳ هزار و ششصد هزار میلیارد تومان پول در حال گردش و سرگردان است. پولی که در فعالیت‌های غیر مولد، کاذب و سوداگرانه سرمایه‌گذاری می‌شود. اگر پروژه‌ها به میزانی سودآور هستند که ریسک تحریم و ریسک کار با کشور تحریمی ما را خارجی‌ها قبول می‌کنند تا در این پروژه‌ها سرمایه‌گذاری کنند چرا همین پروژه‌ها در برابند صندوق پروژه یا شرکت پروژه به مردم نمی‌شود و چرا در این پروژه‌ها اجازه ورود به مردم را نمی‌دهیم؟

منظور از این پیشنهاد این نیست که ورود سرمایه‌گذار خارجی خوب نیست بلکه منظور آن