



امکان سنجی استفاده از روش مشارکت عمومی - خصوصی^۱ در تامین مالی طرح‌های توسعه شهری؛ نمونه موردی طرح تعریض خیابان سبلان شمالی

مرجان خانزاده نطنزی^{۱*}، سایه فریدطهرانی^۲

۱- کارشناس ارشد طراحی شهری، آدرس: تهران، خ شهید باهنر، کوچه تبریزی، پلاک ۵۶، khanzadeh_marjan@yahoo.com

۲- کارشناس ارشد طراحی شهری، آدرس: تهران، جلفا، خ ارسباران، کوچه طوطی، پلاک ۴، s.faridtehrani@gmail.com

چکیده

امروزه مشارکت خصوصی-عمومی به عنوان بهترین نمونه‌ی مشارکت نهادهای دولتی و خصوصی در سطح جهان شناخته شده است. این در حالیست که در کشورهای در حال توسعه نظیر ایران هنوز مشارکت عمومی- خصوصی بحثی نسبتاً ناشناخته و یا حداقل کم کاربرد است و سازمان‌هایی نظیر شهرداری‌ها با توجه به کمبود شدید منابع مالی و ضعف مدیریتی در اجرای پروژه‌های بزرگ زیربنایی و طرح‌های توسعه شهری نیاز بیشتری برای ورود به این مباحث دارند. علاوه بر این، انتخاب روش مناسب از مدل مشارکت خصوصی-عمومی و توجه به بستر اجتماعی پروژه‌های شهری یکی از اساسی‌ترین مسائلی است که در پروژه‌های توسعه شهری باید مدنظر سازمان‌های اجرایی قرار گیرد. در راستای این مهم، مقاله حاضر درصدد است به بررسی امکان استفاده از یک یا چند روش از روش‌های مشارکت عمومی- خصوصی به عنوان یک شیوه‌ی تامین مالی در «طرح تعریض خیابان سبلان شمالی» بپردازد. خیابان سبلان شمالی از جمله شریان‌های مهم ترافیکی و عملکردی در سطح منطقه ۷ شهرداری تهران است که در اسناد فرادست این منطقه نقش کلیدی‌ای در توسعه‌ی اقتصادی منطقه ایفا می‌نماید. اما متأسفانه به دلیل محدودیت‌های مالی و مسائل مختلف اجتماعی تاکنون اجرای آن محقق نشده است. لذا، در این مقاله سعی شده است ضمن توجه به بستر اجتماعی و ویژگی‌های مکانی خیابان سبلان شمالی شیوه‌ی تامین مالی‌ای اتخاذ شود که هزینه‌های اجرای طرح را به مناسبترین شیوه تامین نماید. در این راستا با ارزیابی میزان تمایل مردم به مشارکت و شناسایی روش‌های مدنظر آنها، «ایجاد یک یا چند مجتمع تجاری- اداری- خدماتی در مجاورت خیابان سبلان از طریق مشارکت مدنی با سرمایه گذار خصوصی» و «ایجاد یک صندوق پروژه با پایه‌گذاری نواحی توسعه کسب و کار» به عنوان روش‌های مشارکت خصوصی-عمومی جهت تحقق طرح معرفی شده‌اند. در نهایت مطالعات امکان‌سنجی جهت بررسی امکان تحقق طرح از طریق روش پیشنهادی، میزان قابلیت استفاده از این روش را نشان می‌دهد.

واژه‌های کلیدی: مشارکت عمومی-خصوصی، طرح‌های توسعه شهری، شیوه‌های تامین مالی

^۱ PPPs: Public-Private Partnerships

۱- مقدمه

از جمله موانعی که دولت‌ها به ویژه در کشورهای در حال توسعه با آن مواجه‌اند، محدودیت منابع مالی مورد نیاز جهت اجرای طرح‌های توسعه شهری است. در کنار این مسئله عواملی مانند فقدان تخصص کافی در این بخش و طولانی شدن دوران ساخت و اجرای پروژه‌ها توسط دولت موجب شد دولت‌ها به بهره‌گیری از توان مالی و تخصص فنی بخش خصوصی رغبت نشان دهند. از سوی دیگر، واگذاری کامل برخی پروژه‌ها به بخش خصوصی ممکن است به جهاتی صلاح نبوده یا عملاً امکان پذیر نباشد، یا اساساً برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی نداشته باشد. چنین شرایطی دولت‌ها را به سمت بهره‌گیری از مدل‌ها و فنون ترکیبی اجرای پروژه‌ها سوق می‌دهد [۱]. از جمله روش‌هایی که بیش از دو دهه مورد توجه دولت‌ها قرار گرفته است و با گذشت سال‌ها دولت‌ها همچنان و با شدت بیشتری می‌کوشند بخش خصوص را به مشارکت با آن ترغیب کنند، مشارکت عمومی-خصوصی است [۲].

امروزه بکارگیری روش مشارکت عمومی-خصوصی برای اجرای پروژه‌های مختلف متداول است و بسیاری از کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته این روش را برای اجرای پروژه‌های خود در سطوح ملی و محلی بکار می‌گیرند [۳]. این در حالیست که در کشورهای در حال توسعه نظیر ایران هنوز مشارکت عمومی-خصوصی بحثی نسبتاً ناشناخته و یا حداقل کم کاربرد است. گرچه ایران در حوزه انرژی با چنین مسائلی آشنایی دارد، اما سازمان‌هایی نظیر شهرداری‌ها با توجه به کمبود شدید منابع مالی و ضعف مدیریتی در اجرای پروژه‌های بزرگ زیربنایی نیاز بیشتری برای ورود به این مباحث دارند. علاوه بر این، شهرداری‌ها به واسطه تنوع زیاد پروژه‌ها امکان استفاده از کلیه روش‌های مورد عمل در مدل مشارکت عمومی-خصوصی را در اجرای قراردادهای خود دارند. در عین حال، غالب شهرداری‌های کشور در اجرای طرح‌های بزرگ فاقد تجربه هستند و به نظر می‌رسد که لازم است از تجربه‌ی بخش خصوصی در این زمینه بهره‌گیری شود. از اینرو یکی از مهم‌ترین نهادهایی که می‌تواند از مدل مشارکت عمومی-خصوصی در تامین مالی، اجراء، راهبری، نگهداری و ارائه خدمات به آحاد جامعه سود جوید، شهرداری‌های کشور باشند [۴].

از جمله طرح‌های توسعه شهری می‌توان به طرح تعریض و ساماندهی معابر اشاره داشت که به دلیل تعدد مالکین و هزینه‌ی گزاف تملک، اجرایشان اکثراً با مشکلات عدیده‌ای همراه است. علاوه بر اینکه، دیدگاه صرفاً کالبدی به این طرح‌ها و عدم توجه به پیامدهای اجتماعی آنها، مقاومت ساکنین و مالکین را به همراه داشته و مانع دیگری در جهت تحقق اینگونه طرح‌ها است. در این میان، خیابان سبلان شمالی از جمله شریان‌های مهم ترافیکی و عملکردی در سطح منطقه ۷ شهرداری تهران است، که بنا به دلایل مشابه تاکنون اجرای آن به تعویق افتاده است. ویژگی‌های اجتماعی و کالبدی-فضایی بافت پیرامون خیابان سبلان و همچنین نقش و جایگاه پیش‌بینی شده برای این خیابان در اسناد فرادست من جمله طرح تفصیلی منطقه ۷ تهران، این خیابان را واجد پتانسیل‌های لازم جهت بررسی امکان استفاده از روش‌های مشارکتی من جمله روش مشارکت خصوصی-عمومی می‌نماید.

در این راستا، پژوهش حاضر درصدد است ضمن بررسی امکان استفاده از یک یا چند روش از روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی به عنوان یک شیوه‌ی تامین مالی در اجرای «طرح تعریض خیابان سبلان شمالی»، روش‌هایی را جهت تحقق این طرح پیشنهاد نماید که علاوه بر تامین و تعدیل هزینه‌های اجرای طرح، دستاوردهایی متناسب با ویژگی‌های اجتماعی بافت محدوده‌ی طرح داشته و گامی در راستای ارتقای فرهنگ مشارکت و بهره‌گیری از سرمایه‌های اجتماعی بافت باشد.

۲- تعاریف و مبانی پژوهش

۱-۲- طرح‌های توسعه شهری

توسعه شهری به معنای توسعه یا اصلاح یک محدوده‌ی شهری از طریق ساخت و ساز است [۶]. با توجه به سابقه‌ی چند دهه‌ای که از پیدایش طرح‌های توسعه‌ی شهری و منطقه‌ای در ایران می‌گذرد؛ تاکنون انواع مختلفی از این طرح‌ها از سطوح کلان، میانی تا خرد به وجود آمده‌اند که می‌توان به طرح‌هایی مثل طرح جامع سرزمین، طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای و طرح‌های ناحیه‌ای در مقیاس کلان؛ طرح هادی، طرح جامع، طرح تفصیلی، طرح‌های بهسازی، نوسازی، بازسازی و مرمت بافت‌ها در مقیاس میانی و طرح آماده‌سازی زمین، طرح موضعی و موضوعی، طرح اجرایی (نظیر طرح تعریض و ساماندهی معابر) و غیره در مقیاس خرد اشاره کرد.

این طرح‌ها که با هدف ایجاد زمینه‌ی رشد کالبدی موزون و هماهنگ شهر تهیه می‌شوند در نظام هدایت توسعه‌ی شهرها به عنوان مهم‌ترین ابزار، مورد استفاده قرار می‌گیرند. آنچه حائز اهمیت است چگونگی تحقق و اجرای این طرح‌ها است که در مقیاس خرد بر عهده شهرداری‌هاست.

۲-۲- مشارکت عمومی - خصوصی

روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی در طرح‌های توسعه شهری به عنوان بهترین نمونه‌ی مشارکت نهادهای دولتی و خصوصی شناخته شده است. در این شیوه‌ی مشارکت که بین بخش عمومی (نظیر شهرداری‌ها) و بخش خصوصی (شرکت‌های خصوصی نظیر پیمانکاران، بانک‌های خصوصی، شرکت‌های بیمه و غیره) رخ می‌دهد هدف معمولاً انجام مشارکتی یک کار عمومی یا یک پروژه از طریق حمایت مالی یا اجرایی آن است به طوری که ریسک‌های سرمایه‌گذاری بخش عمومی کاهش یابد. روش مشارکت عمومی - خصوصی هنگامی که پروژه‌های عمومی با محدودیت‌هایی در تامین اعتبار مالی مواجه هستند، می‌توانند به افزایش کیفیت و کارایی خدمات عمومی بیانجامند [۵].

در واقع در مدل مشارکت عمومی-خصوصی، به جای این‌که دولت (مرکزی یا محلی) نسبت به تدارک دارایی‌های سرمایه‌ای و ارایه‌ی خدمات اقدام کند، این بخش خصوصی است که از طریق عقد قرارداد و با استفاده از روش‌های مختلف (نظیر طراحی-ساخت، قرارداد اجرا و نگهداری، طراحی، ساخت، تامین مالی و اجرا و...) دارایی مورد نیاز را تدارک دیده و نسبت به ارایه‌ی خدمات اقدام و در عوض در قبال کیفیت و میزان خدمات ارایه شده، حق‌الزحمه‌ی خود را دریافت می‌کند [۶].

۲-۳- روش‌های مورد استفاده در مدل مشارکت عمومی-خصوصی

روش‌های مورد استفاده در مشارکت عمومی-خصوصی را می‌توان به دو روش کلی تقسیم نمود. نخست، روش‌های مورد استفاده در ساخت نظیر طراحی-ساخت^۲، قرارداد اجرا و نگهداری^۳، طراحی، ساخت، تامین مالی و اجرا^۴، بهره‌برداری و انتقال^۵، ساخت، مالکیت و بهره‌برداری^۶، ساخت، مالکیت، بهره‌برداری و انتقال مالکیت^۷، ساخت، اجاره، بهره‌برداری و انتقال مالکیت^۸ و دوم روش‌های مورد استفاده در قراردادهای خدمات نظیر قراردادهای مدیریتی، اجاره، اعطای امتیاز، مشارکت مدنی^۹، تبدیل پیمانکاران به تامین کنندگان مالی^{۱۰} و معاملات تهاتری [۴].

^۲ Design-Build

^۳ Operation and Maintenance Contract

^۴ Design ,Build, Finance and operation

^۵ BOT

^۶ BOO

^۷ BOOT

^۸ BLOT

^۹ Joint Venture (JV)

^{۱۰} تبدیل قراردادهای EPC به EPCF

علاوه بر روش‌های فوق، رویکرد نوینی تحت عنوان «رویکرد نواحی توسعه یافته‌ی کسب و کار»^{۱۱} از سه دهه قبل در کشورهای توسعه یافته پا به عرصه وجود گذاشته و از سال ۲۰۰۰ میلادی مراحل بلوغ و توسعه یافتگی خود را طی کرده است. این رویکرد که به «بید» شهرت یافت، هرچند نوعاً به لحاظ تامین مالی در گروه مشارکت‌های خصوصی-عمومی قرار می‌گیرد، اما به عنوان یک شیوه مدیریتی، سبک تازه‌ای را در اداره این دسته از پروژه‌ها احراز کرده است.

«رویکرد نواحی توسعه یافته کسب و کار» شیوه‌ای است که نوسازی و یا بهسازی قسمت‌هایی از نواحی شهری می‌تواند با استفاده از این شیوه مبتنی بر مشارکت بخش‌های خصوصی و عمومی (با محوریت بخش خصوصی) برنامه‌ریزی شده و در دست اقدام قرار گیرد. در برخی موارد، مفهوم «بید» در ترجمه به نواحی خاص با کسب و کارهای پیشرفته (مانند خدمات برتر) ترجمه شده است. اما، همانطور که گفته شد نحوه سازماندهی برای بازسازی و اجرای طرح‌های توسعه شهری در برخی از نواحی شهری با استفاده از روش‌های پیشرفته مشارکت جویانه معنای اصلی «بید» را تشکیل می‌دهد.

پیشرفته‌ترین روش‌های مشارکت این است که اولاً تمامی ذی‌نفعان در اجرای یک پروژه را شناسایی کرده و آن‌ها را از طریق تشکیل هیات امناء، در برنامه‌ریزی، طراحی، تدارکات، سازماندهی و اجرای آن پروژه مشارکت دهیم و ثانیاً، ترکیب نمایندگان بخش خصوصی در هیات امناء بر نمایندگان بخش عمومی غلبه داشته باشد. بدین ترتیب دیگر «بید» یک مدل تامین مالی در زیر مجموعه رویکرد مشارکت بخش عمومی- خصوصی بشمار نمی‌رود. بلکه، خود را تا حد یک رویکرد هم سطح با رویکرد مشارکت خصوصی-عمومی بالا کشیده و در واقع یک رویکرد «مدیریتی + تامین مالی» بشمار می‌رود.

همچنان که پیش‌تر اشاره کردیم، تامین مالی آندسته از کالاهای عمومی که دارای قابلیت خودگردانی باشند، مفهومی به نام مشارکت عمومی - خصوصی را شکل داده که در زیر مجموعه آن روش‌های مختلفی (که فوق به آنها اشاره شد) جای می‌گیرند. خصلت مشترک تمامی این روش‌ها این است که عمدتاً پس از طی یک دوره توافقی (مبتنی بر نرخ و مدت برگشت سرمایه)، اداره کالای عمومی به بخش عمومی بازگردانده می‌شود و ثانیاً، در تمشیت امور پروژه و در نظام مشارکت بین بخش عمومی و خصوصی، نقش بخش عمومی چه در مراحل تصمیم‌سازی و چه در مراحل تصمیم‌گیری پررنگ‌تر است. اما، در رویکرد «بید»، تفاوت محوری آن با روش‌های شناخته شده زیر مجموعه‌ی مشارکت خصوصی-عمومی، این است که از همان ابتدای امر کلیه امور مدیریتی پروژه اعم از مراحل مختلف طرح مساله، برنامه‌ریزی برای حل مساله، طرح‌ریزی اجرائی، سازماندهی، اجرا و بهره‌برداری کلاً در اختیار بخش خصوصی (ذی‌نفعان پروژه) قرار گرفته و مالکیت پروژه در طول دوره بهره‌برداری در حیطه ذی‌نفعان خصوصی باقی ماند و بخش عمومی، فقط آورده‌های خود را در اجرای پروژه به صورت عوارض بلند مدت باز یافت می‌کند [۴].

۳- نمونه موردی: طرح تعریض خیابان سبلان شمالی

۳-۱- معرفی طرح

خیابان سبلان به واسطه قرار گرفتن در بین دو محور اصلی بزرگراهی (امام علی (ع) و صیاد شیرازی)، دو مجتمع ایستگاهی (چهارراه نظام آباد و استاد حسن بنا) و بدنه‌ی نیمه تجاری نسبتاً فعال، یکی از خیابان‌های مهم شرق تهران است که به لحاظ تقسیمات شهری در مرز بین دو منطقه‌ی شهرداری (مناطق ۷ و ۸) قرار گرفته است.

در دهه‌های اخیر طرح تعریض خیابان سبلان شمالی یکی از طرح‌های مهم اجرایی بوده است که در دستورکار مدیریت شهری هر دو منطقه قرار گرفته است. اما به دلیل برخی محدودیت‌های ساختاری نظیر عدم کفایت شیوه‌های تامین مالی تاکنون این طرح به طور کامل محقق نشده است. تنها در برخی بازه‌های زمانی این طرح از طریق صدور جواز ساختمانی برای ساختمان‌های جدیدالاحداث (منوط بر عقب‌نشینی طبق طرح اجرایی) در بخش‌هایی از خیابان اجرا شده است. این مسئله هم‌اکنون به دلیل عدم تداوم نوسازی در حاشیه خیابان سبلان با عقب‌نشینی‌های ناهماهنگ بخش‌هایی از جداره‌ی خیابان به نابسامانی کالبدی محور انجامیده است.

^{۱۱} BID: Business Improvement District

این درحالیست که این خیابان به واسطه‌ی ویژگی‌های کالبدی-فضایی، نقش تعیین‌کننده‌ای در تحقق جایگاه مناطق ۷ و ۸ شهرداری تهران به عنوان «مرکز نوین شهر تهران» در چشم انداز طرح جامع ایفا می‌نماید [۷]. تحقق طرح تعریض خیابان سبلان و تقویت ارتباط میان کانون‌های فعال منطقه از جمله دو مجتمع ایستگاهی (چهارراه نظام آباد و استاد حسن بنا) و شکل‌گیری فعالیت‌های ارزش افزا در حاشیه‌ی این محور به بسط و شکوفائی اقتصادی- اجتماعی منطقه یاری رسانده و یکی از محرک‌های اصلی توسعه در منطقه خواهد بود.

با توجه به مسائل فوق، یافتن راهکاری در خصوص رفع موانع و محدودیت‌های مالی موجود می‌تواند راهگشای تحقق طرح تعریض خیابان سبلان شمالی باشد.

۲-۳- اهداف پژوهش

هدف اصلی این پژوهش بررسی امکان استفاده از یک یا چند روش از روش‌های مشارکت عمومی- خصوصی به عنوان یک شیوه‌ی تامین مالی در «طرح تعریض خیابان سبلان شمالی» است به صورتی که بتواند علاوه بر تامین و تعدیل هزینه‌های اجرای طرح، دستاوردهایی متناسب با ویژگی‌های مکانی معرفی شده از خیابان سبلان را داشته باشد. می‌توان از بررسی جایگاه خیابان سبلان در اسناد و چشم اندازهای طرح‌های تفصیلی و جامع و همچنین شناخت جامع خیابان و برداشت‌های میدانی انجام شده که شرح آن در این مقاله نمی‌گنجد عنوان داشت تحقق طرح تعریض خیابان سبلان شمالی در گرو پیشنهاد و راهکارهایی است که علاوه بر تامین مالی پروژه بتواند:

- کسب و کار دیرینه کسبه محلی و یا پایداری سکونت را در بافت حفظ نماید.
- فضاهای خدماتی را همراه با کارکردهای اقتصادی گسترش دهد تا قسمتی از کمبودهای خدماتی بافت تامین شده و به افزایش سرمایه اجتماعی در بافت یاری رساند.
- با اتخاذ یک مدل مشارکتی جهت اجرای پروژه‌های تجاری و خدماتی خودگردان، فرهنگ مشارکت جوئی را بین اقشاری از شهروندان توسعه و ارتقاء دهد.

از اینرو تمامی مراحل پژوهش حاضر در راستای دستیابی به هدف پژوهش و با توجه به ویژگی‌های مکانی خیابان سبلان شمالی طی شده است.

۳-۳- روش پژوهش

امکانسنجی انجام پروژه‌های مشارکت عمومی - خصوصی پیش از هر چیز نیاز به سنجش ظرفیت‌های مشارکت دارد زیرا بدون توجه به این مهم، بستری برای انجام مشارکت عمومی- خصوصی و بهره‌گیری از روش‌های آن وجود نخواهد داشت. از سو دیگر با توجه به اهداف عنوان شده در طرح تعریض خیابان سبلان و بستر کالبدی و اجتماعی آن می‌بایست این مشارکت را بیشتر در جامعه محلی و مالکان محدوده جستجو نمود. لذا در گام نخست میزان تمایل مردم و شیوه‌های تمایل به مشارکت آنان سنجیده شده است. در گام دوم بر اساس نتایج بدست آمده از گام نخست دو روش به عنوان روش‌های پیشنهادی مشارکت عمومی- خصوصی جهت تحقق طرح مذکور ارائه شده‌اند و در گام سوم به منظور بررسی امکان تحقق طرح توسط روش‌های پیشنهادی، امکانسنجی پیشنهادات مطرح شده انجام می‌گیرد.

در گام نخست، روش گردآوری اطلاعات برای بررسی نحوه مشارکت مردم در اجرای طرح تعریض خیابان سبلان، پیمایش است. تحقیق پیمایشی روشی است برای گردآوری داده‌ها که در آن از گروه‌های معینی از افراد خواسته می‌شود به تعدادی از پرسش‌های مشخص جواب دهند. این روش یکی از رایج‌ترین روش‌ها در تحقیقات اجتماعی است. هدف پیمایش فراهم آوردن داده‌ها و اطلاعاتی درباره‌ی برخی جنبه‌ها از طریق پرسیدن سؤالات است. در این روش اطلاعات فقط درباره‌ی تعدادی از جمعیت که به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند، بدست می‌آید. ابزار اصلی جمع‌آوری اطلاعات در این روش استفاده از پرسشنامه است [۸].

جامعه آماری این پژوهش، مالکین قطعات واقع شده در طرح تعریض خیابان سبلان شمالی (۱۸۴ قطعه) اعم از تجاری، خدماتی، کارگاهی یا مسکونی هستند. با توجه به تعداد واحدهای موجود در این محدوده، تعداد مالکین در حدود ۴۵۰-۶۰۰

نفر برآورد می‌شود، که در مجموع تعداد ۲۰۰ پرسشنامه قابل قبول بدست آمد. هنگام تکمیل اطلاعات، پاسخگویان مالکین (مالک ملک مسکونی، صاحبان سرفقلمی) یا نماینده مالکین (یک نفر از ورثه یا شرکا) بوده‌اند. در مواردی که ملک در رهن و اجاره بوده و امکان دسترسی به مالک دسترسی وجود نداشته، از تکمیل اطلاعات خودداری شده است. پرسشنامه با هدف پرسش از نحوه میزان تمایل و همکاری مردم در اجرای طرح تعریض خیابان سبلان شمالی با شهرداری تهران طراحی شده است.

در گام سوم روش تحقیق به منظور بررسی امکان تحقق روش‌های پیشنهادی، انجام مطالعات امکانسنجی از طریق ارزیابی مالی است. بطوریکه در ابتدا هزینه ناشی از اجرای طرح تعریض خیابان سبلان سنجیده می‌شود که بخش اعظم آن نیز مرتبط با هزینه تملک واحدهای حاشیه خیابان واقع در محدوده تعریض‌اند. بدین منظور با استفاده از روش برداشت میدانی، ویژگی‌های ابنیه و کاربری تمامی پلاک‌های حاشیه خیابان برداشت می‌شود. پس از پیاده‌سازی اطلاعات روی سیستم تحلیل اطلاعات GIS و تطبیق آن با طرح اجرایی خیابان، محدوده‌های تملک مشخص شده و در نهایت با توجه به نرخ استخراج شده از مصاحبه با بنگاه‌های ملکی واقع در خیابان سبلان و نظر کارشناسان رسمی، هزینه‌های تملک بدست خواهد آمد. در این مرحله پس از لحاظ نمودن سایر هزینه‌ها (مانند تخریب و ...) امکان بازیافت هزینه‌ی تملک از طریق پروژه‌های مشارکتی ارزیابی می‌گردد.

در نهایت با انجام محاسبات مالی مشخص می‌شود که آیا اجرای گزینه‌هایی از این دست می‌تواند اجرای طرح تعریض را تامین مالی نمایند؟

۳-۴- یافته‌ها

یافته‌های بدست آمده از هر سه گام پژوهش به قرار زیر هستند.

– گام نخست: سنجش ظرفیت‌های محلی برای مشارکت، نحوه مشارکت در اجرای طرح و شناسایی عوامل اثرگذار در آن

ابتدا برای سنجش میزان و نحوه مشارکت مالکین در اجرای طرح یک پرسشنامه تهیه و تنظیم شده است. این پرسشنامه در قالب چهار بخش کلی سوالی مبنی بر تعیین مشخصات پرکننده پرسشنامه (سن، جنس، میزان تحصیلات یا مدت اقامت آنان در محله)، مشخصات ملک (نشانی، کاربری، نحوه تصرف)، نحوه تمایل به مشارکت و اعلام روش‌های پیشنهادی احتمالی را مطرح می‌نماید.

به منظور سهولت پاسخگویی در بخش تعیین نحوه تمایل به مشارکت، این سوالات در قالب زیر مطرح شده است:

- فقط مایل به فروش ملک خود در قبال ارزش روز آن هستم
- چنانچه نهادی به صورت "شرکت سرمایه‌گذاری" با مشارکت شهرداری جهت اجرای برنامه‌نوسازی در بافت به وجود آید، مایل به خرید سهام شرکت در قبال ارزش ملک خود و تسویه حساب به صورت زیر هستم:
الف: دریافت بهای ملک و سود سهام پروژه در دوران مشارکت
ب: دریافت معوض ملکی مسکونی
ج: دریافت معوض ملکی تجاری

با جمع‌آوری و تحلیل پرسشنامه‌های تکمیل شده (مطابق با جامعه آماری ذکر شده در بخش روش پژوهش) پاسخ‌ها نشان می‌دهد که از بین کل مالکان (اعم از مالکان واحد‌های تجاری، مسکونی و ...) ۶۳٪ خواهان فروش ملک خود به قیمت روز به شهرداری هستند. ۱۷٪ خواهان دریافت معوض تجاری و ۱۲٪ نیز حاضر به همکاری به دو صورت فروش به قیمت روز یا دریافت معوض بوده‌اند، با این قید که در زمان اجرای پروژه تصمیم نهایی خود را خواهند گرفت. البته باید توجه داشت که در بین امار ارائه شده سهم اعظمی از مالکینی که خواهان فروش هستند، شامل مالکان واحدهای مسکونی می‌باشند، اما واحدهای تجاری به دلیل سابقه کسب خود ترجیح می‌دهند که فعالیت خود را در نزدیکی مکان فعلی ادامه دهند لذا اغلب مایل به دریافت معوض تجاری‌اند.

سایر روش‌ها، شامل گزینه‌های پیشنهادی توسط مردم است که شامل موارد زیر و با فراوانی ۶٪ در مجموع است:

- مشارکت در اجرای طرح‌های تجاری محدوده با شهرداری
- دریافت جواز تجاری برای باقیمانده ملک مسکونی
- بازسازی باقیمانده ملک پس از تعریض و اصلاحی
- عدم تمایل به فروش و یا هرگونه همکاری با شهرداری

جدول ۱: نحوه مشارکت در اجرای طرح

درصد	فراوانی	نحوه مشارکت در اجرای طرح
۶۳٪	۱۱۹	فروش به قیمت روز
۰٪	۰	تشکیل صندوق سهام پروژه و مشارکت در سود
۳٪	۵	دریافت معوض مسکونی
۱۷٪	۳۲	دریافت معوض تجاری
۱٪	۱	فروش به قیمت روز یا دریافت معوض مسکونی
۱۲٪	۲۲	فروش به قیمت روز یا دریافت معوض تجاری
۶٪	۱۱	سایر
۱۰۰٪	۱۹۰	کل

در گام بعد از طریق آزمون "فی و کرامر" سنجیدیم که آیا نحوه مشارکت مالکان در اجرای طرح متأثر از عواملی چون سن، جنسیت، میزان تحصیلات، مدت اقامت در محله خواهد بود یا خیر. "آزمون فی و کرامر" به منظور تعیین معنی‌دار بودن همبستگی بین دو متغیر و بررسی شدت همبستگی بین آن دو مورد استفاده قرار می‌گیرد [۹].

بررسی یافته‌های پیمایش نشان می‌دهد که مهم‌ترین نحوه مشارکت مردم در اجرای طرح -فارغ از سن، جنس، میزان تحصیلات یا مدت اقامت آنان در محله در ابتدا، فروش املاک خود به قیمت روز به شهرداری تهران می‌باشد که خود حاوی نکات مهمی است. فروش به قیمت روز صریح‌ترین و مستقیم‌ترین اشکال مبادله با شهرداری است و بیانگر آن است که مردم از درگیر شدن در فرایندهای بلندمدت و یا تعاملات اقتصادی زمانبر که موجب احساس ناامنی می‌شود، اجتناب می‌کنند.

واکاوی علل عدم همکاری و محدود شدن گزینه‌های آن به دریافت وجه نقد به ارزش روز، نشان بی‌اعتمادی حاکم بر مالکین در سطح محدوده است. از اینرو در صورتیکه اجرای طرح در میان مدت یا بلند مدت در دستورکار شهرداری قرار دارد، بهتر است فرایندهای اعتمادسازی میان جامعه محلی را با تاکید بر گروه‌های هدف که مالکین این محدوده هستند، آغاز کند و در راهکارهای پیشنهادی نیز بر روش‌هایی تاکید شود که اعتماد مردم را جلب می‌نمایند یا از روش‌های مشارکتی‌ای بهره جست که اجرای امور در سطح گسترده‌تری بر عهده مردم باشد.

از طرفی دیگر باید توجه داشت درصد قابل قبولی از مالکین به دریافت معوض به جای ملک خود اشاره داشتند که فراوانی قابل توجه آن در واحد‌های تجاری است. این امر خود می‌تواند نشانگر وجود بستر مناسب برای شروع پروژه‌های مشارکتی با کاربری تجاری در حاشیه خیابان باشد.

- گام دوم: ارائه راهکارهای مشارکتی

با توجه به بررسی امکان و نحوه تمایل مردم به مشارکت در اجرای پروژه، راهکار پیشنهادی طرح بر دو پایه خواهد بود: نخست؛ ایجاد یک یا چند مجتمع تجاری-اداری-خدماتی (با فعالیت‌های شناسایی شده) در قطعه زمینی در مجاورت خیابان سبلان از طریق مشارکت مدنی با سرمایه‌گذار خصوصی.

در این روش، شهرداری زمین و ارزش عوارض پروانه ساخت را به عنوان آورده وارد فرایند مالی پروژه می‌سازد و وجوه نقدی دیگر توسط شریک خصوصی فراهم می‌شود. تدارک زمین توسط شهرداری جزو ضروریات اجرای این پروژه است. چه، در

این صورت، شریک خصوصی تمایل بیشتری برای ورود به فرایند مشارکت و تدارک نقدینگی کمتری خواهد داشت و بدین سبب اجرای پروژه تحقق پذیرتر می گردد. البته، شهرداری منطقه می تواند ارزش این زمین را با زمین های تملیکی که در اجرای طرح تعریض به دست آورده است، معاوضه نموده و تحمیلی به بودجه شهرداری وارد نگردد.

احداث این مجتمع ها به عنوان گام نخست ورود و مداخله در بافت می تواند علاوه بر تامین خدمات مورد نیاز مردم، موجب حفظ تعدادی از کسبه محلی (به ویژه صاحبان مغازه های فروش موتورسیکلت و لوازم جانبی که به یک شبه بورس در خیابان سبلان تبدیل شده اند) بشود و این فعالیت شبه بورسی با کارکرد منطقه ای و فرا منطقه ای را در محله استمرار بخشد. در غیر این صورت، خیابان سبلان فعلی، ناگهان در اجرای طرح تعریض از فعالیت تجاری تهی خواهد شد و در پیامد آن بازار معاملاتی زمین و مستغلات نیز به رکود کشیده شده و ترمیم مجدد آن سال های سال طول خواهد کشید و زندگی مردم به طور وسیع آسیب خواهد دید. از طرفی شروع چند طرح موفق در ابتدا تاثیر گسترده ای برافزایش اعتماد مردم در اجرای طرح مشارکتی کلان (تعریض سبلان) خواهد داشت. همچنین اثار ناشی اقتصادی و اجتماعی این مجموعه ها بر بافت، موجب ترغیب اهالی در تحقق طرح تعریض و در نتیجه افزایش میل مشارکتی آنان خواهد گشت.

دوم؛ ایجاد یک صندوق پروژه با پایه گذاری نواحی توسعه کسب و کار

چنانچه ذکر شد در رویکرد «بید»، تفاوت محوری با روش های شناخته شده زیر مجموعه مشارکت عمومی-خصوصی، این است که از همان ابتدای امر کلیه امور مدیریتی پروژه اعم از مراحل مختلف طرح مساله، برنامه ریزی برای حل مساله، طرح ریزی اجرائی، سازماندهی، اجرا و بهره برداری کلا در ید اختیار بخش خصوصی (ذی نفعان پروژه) قرار گرفته و مالکیت پروژه در طول دوره بهره برداری در حیطه ذی نفعان خصوصی باقی مانده و بخش عمومی، فقط آورده های خود را در اجرای پروژه به صورت عوارض بلند مدت بازیافت می کند. این امر سبب می گردد تا هم وظایف شهرداری ها تقلیل یابد و هم با توجه به حس بی اعتمادی موجود در مردم نسبت به این سازمان نیمه دولتی -خصوصی، تمایل مشارکت در اجرای طرح افزایش یابد [۴].

در حقیقت استفاده از «بید» از حد شیوه های تامین مالی، فراتر رفته و ساختار مدیریتی طرح را پوشش می دهد. این ساختار با عنوان «بید» برای اجرای طرح تعریض خیابان سبلان و تحقق بخشیدن به اجرای پروژه های خودگردان در محدوده اجرای طرح تعریض خیابان سبلان، تمشیت کل اجرای طرح را از ابتدا تا انتها به عهده خواهد داشت. ساختار «بید» قادر است از همان ابتدا یعنی در مرحله برنامه ریزی و سازماندهی، با ایجاد صندوق پروژه در قالب عقد مشارکت مدنی نسبت به گردآوری وجوه و تامین قسمتی از منابع مالی پروژه ها به صورت فروش سهام بر مبنای اعتمادهای متقابل و مناسبات هم محله ای و مردمی نیز اقدام نماید و به نظر می رسد که با توجه به سهولت تاسیس صندوق سهام پروژه، استفاده از این سازوکار برای درگیر کردن صاحبان مغازه ها و مالکین در امر نوسازی بافت مفید باشد. از این رویکرد می توان از همان ابتدا در احداث مجتمع های تجاری-خدماتی گام نخست نیز بهره جست و متعاقبا در ساخت مجموعه های تجاری-خدماتی و یا حتی مسکونی بر روی زمین های باقی مانده از تعریض بکار بست.

لازم به ذکر است که در صورت استفاده از رویکرد «بید» یعنی سپردن کار مدیریت و سازماندهی اجرای طرح و پروژه ها به مردم به طور کامل، شیوه های مشارکت جمعی از قبیل ایجاد شرکت سهامدار پروژه و یا انتشار اوراق مشارکت نیز می تواند مورد استفاده متولی عمران بافت یعنی «بید» قرار گیرد. در مورد انتشار اوراق مشارکت توجه بدین نکته ضروری است که حسب قانون انتشار اوراق مشارکت و آئین نامه اجرائی آن، بخش خصوصی که بخواهد به صدور اوراق مشارکت مبادرت نماید، بایستی به صورت " شرکت سهامی عام" درآمده باشد. اما چون مجری مردمی بافت یعنی «بید» یک نهاد غیررسمی^{۱۱} است، بنابراین شیوه مشارکت جمعی که می تواند در قالب شرکت سهامی خصوصی سازمان یافته و امر تامین مالی برای اجرای طرح تعریض و پروژه های تبعی آن را شکل بخشد، صرفا سهام پروژه (ایجاد شرکت سهامدار پروژه) خواهد بود.

^{۱۱} NGO

– گام سوم: ارزیابی مالی روش مشارکتی پیشنهادی

چنانچه ذکر شد احداث یک یا چند مجتمع تجاری-خدماتی در حاشیه‌ی خیابان سبلان به عنوان گام نخست در تامین بستر مناسب جهت معاوضه‌ی واحدهای تجاری و آزادسازی حاشیه‌ی خیابان پیشنهاد شد. اما آنچه لازم است، ارزیابی این پیشنهاد به لحاظ مالی و بررسی امکان تامین مالی طرح تعریض خیابان سبلان از این روش است. از اینرو، در ادامه، ارزیابی مالی این روش در دو بخش انجام گرفته است. در بخش اول در سطح کل پروژه بار مالی طرح تعریض خیابان سبلان شمالی و میزان امکان بازیافت هزینه‌های تملک محاسبه شده است. در بخش دوم در سطح پروژه‌های خرد امکان تامین مالی یک مجتمع تجاری-اداری-خدماتی به عنوان نمونه مورد بررسی قرار گرفته است.

بخش اول: تعیین بار مالی طرح توسعه (تعریض) خیابان سبلان شمالی و میزان امکان بازیافت هزینه تملک از طریق پروژه‌های مشارکتی در زمین های باقی مانده:

در این بخش ابتدا با توجه به خط طرح اجرایی تعریض خیابان، هزینه‌های تملک با توجه به کاربری قطعات، سطح زیربنای کاربری قطعات و کیفیت بنا سنجیده شده است. برداشت‌ها، محاسبات و تحلیل های صورت گرفته نشان می‌دهد هزینه کل اجرای طرح (تملك واحدهای ملكی) جمعا ۱,۷۴۷ میلیارد ریال به قیمت روز (زمستان ۹۲) است. البته باید توجه داشت در این میان قطعاتی که باقیمانده آن بعد طرح تعریض بیش از ۵۰ متر است و یا قطعاتی که باقیمانده آن‌ها در کنار یکدیگر قابلیت تجمیع دارند، قابلیت ساخت پیدا می‌کنند و در نتیجه قابلیت بازیافت هزینه‌های پرداخت شده را به ازاء ارزش افزوده‌ی ناشی از قراردادهای مشارکت را که حاضر به ساخت و ساز در این عرصه باشند، خواهند داشت.

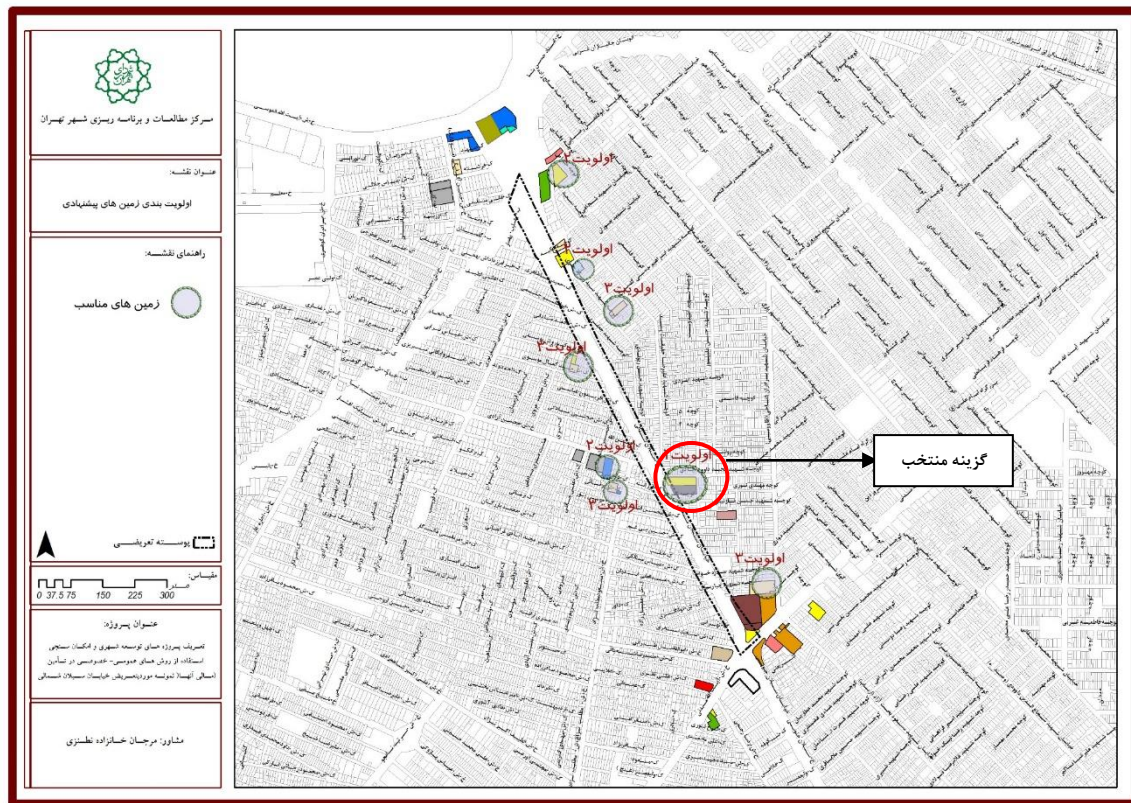
با این فرض بررسی بر روی زمین های باقی مانده نشان داد زمین قابل عرضه‌ای که پس از تعریض در اختیار شهرداری باقی می‌ماند که به عنوان آورده می‌تواند در پروژه‌های مشارکتی مورد استفاده قرار گیرد، برابر ۱۴,۱۶۹ متر مربع می‌باشد. در یک برآورد کلی، بر اساس مفروضات موجود یعنی با احتساب قیمت زمین، نهاده‌های ساختمانی، عوارض پروانه ساخت، قیمت فروش کاربری‌ها و به طور کلی کلیه عوامل دخیل در ساخت و ساز با توجه به ضوابط پهنه‌بندی (در اینجا M۱۱۳)، به قیمت‌های روز (زمستان ۹۲)، می‌توان استنتاج کرد که ارزش آورده‌های شهرداری مشتمل بر بهای زمین و عوارض پروانه ساخت به قیمت روز معادل ۶۴ درصد کل هزینه‌های ساخت و ساز را در قراردادهای مشارکت تشکیل می‌دهد. این بدان معنی است که شهرداری می‌تواند حدود ۸۹۸ میلیارد ریال از درآمدهای حاصل از فروش پروژه‌های مختلط را به عنوان قدرالسهم خود در قبال هزینه‌های انجام شده از بابت اجرای طرح تعریض سبلان (که با احتساب هزینه‌های تخریب و حمل نخاله برابر با ۱۸۳۴ میلیارد ریال می‌گردد) تنها از این طریق بازیافت نماید.

بخش دوم: امکانسنجی احداث مجتمع تجاری-اداری-خدماتی

الف) مکانیابی و پیشنهاد مجتمع تجاری-اداری-خدماتی:

به منظور امکانسنجی و ارزیابی اقتصادی یک مجتمع تجاری-اداری-خدماتی به عنوان نمونه، ابتدا مکانیابی این مجتمع و بررسی امکان در اختیار داشتن زمین مناسب جهت احداث آن باید مدنظر قرار گیرد. از اینرو اراضی‌ای که امکان مکانیابی در آنها وجود دارد بر اساس سه معیار اصلی: نزدیکی به محور سبلان، حداقل اندازه قطعه و دسترسی مناسب (عرض معبر) مکانیابی و اولویت بندی شدند. در نهایت ۱۲ قطعه دارای ویژگی‌های فوق بودند.

پس از الویت‌بندی و ارزیابی گزینه‌ها با توجه به سهولت امکان تملک از میان زمین‌های شناسایی شده، گزینه‌ی منتخب با مساحت ۲۵۱۷ مترمربع (که مساحت آن پس از اعمال بر اصلاحی به ۱۹۴۸ مترمربع تقلیل می‌یابد) به عنوان مناسب‌ترین زمین در حوزه اجرای طرح تعریض جهت احداث مجموعه مختلط تجاری – خدماتی انتخاب گردید. شکل ۲ موقعیت زمین‌های پیشنهادی، اولویت‌بندی آنها و موقعیت گزینه‌ی منتخب را نشان می‌دهد.



شکل ۱: موقعیت زمین‌های مناسب جهت استقرار مجموعه مختلط تجاری-خدماتی

گام بعدی تعیین فعالیت‌های قابل استقرار در مجتمع است. نوع فعالیت‌ها و قدرالسهم هر یک از آنها نقش تعیین کننده‌ای بر محاسبات مالی پروژه دارد. علاوه بر این، همانطور که بخش اهداف پژوهش نیز اشاره گشت، مطالعات انجام شده در بافت پیرامون خیابان سیلان شمالی نشان می‌دهد که معیارهای زیر در تعیین نوع فعالیت‌های پروژه باید لحاظ گردند. این معیارها عبارتند از:

- تامین خدمات مورد نیاز حوزه نفوذ با توجه به کمبودهای خدمات در وضع موجود و پیشنهادهای ارائه شده در اسناد فرادست
- استقرار فعالیت‌های مورد علاقه و نیاز مردم با توجه به نتایج استخراج شده از مطالعات میدانی انجام شده
- ساماندهی راسته‌های فعالیتی موجود و حفظ راسته‌های فعالیتی خاص نظیر واحدهای تجاری فروش موتورسیکلت و خدمات جانبی آن‌ها که در وضع موجود در سطح منطقه فعال بوده و از زمره فعالیت‌های ارزشمند برای بافت بشمار می‌روند.
- انتخاب کاربری‌های متناسب و هم سنخ با کاربری‌های وضع موجود جهت افزایش امکان‌پذیری معاوضه واحدهای تجاری موجود در محور سیلان با واحدهای ایجاد در مجتمع
- توجه به گرایش‌های سرمایه‌گذاری در حوزه نفوذ
- سازگاری فعالیت‌ها و کاربری‌های منتخب جهت استقرار در مجتمع

با توجه به مطالعات انجام شده و در جهت نیل به معیارهای فوق، چهار گزینه با مشخصات جدول ۲ پیشنهاد گردیده است. در نهایت با توجه به معیارهای مذکور از طریق روش ارزیابی "فولر" گزینه یک به عنوان گزینه‌ی بهینه انتخاب شد.

بنابراین جدول برنامه‌ریزی فیزیکی پروژه بر اساس ضوابط پهنه M۱۱۳^{۱۳} طرح تفصیلی و فعالیت‌های گزینه‌ی یک جهت انجام محاسبات مالی ارائه شد.

جدول ۲: گزینه‌های پیشنهادی تعیین کاربری مجتمع تجاری-خدماتی

گزینه اول	گزینه دوم	گزینه سوم	گزینه چهارم
بانک	داروخانه	بانک، صرافی و خدمات مالی	واحدهای تجاری فروش پوشاک
بورس فروش موتورسیکلت و خدمات جانبی	درمانگاه	فروش لوازم صوتی و تصویری و خدمات جانبی	واحدهای تجاری فروش لوازم خانگی
خدمات موبایل و اینترنت	مطب پزشکان	خدمات موبایل و اینترنت	کتابخانه
باشگاه ورزشی	دفاتر خدماتی (بیمه و آژانس های مسافرتی)	رستوران	واحدهای مسکونی
آموزشگاه	دفاتر اداری	تالار پذیرایی	
دفاتر خدماتی (بیمه و آژانس های مسافرتی)		دفاتر اداری	
دفاتر اداری			

جدول ۳: برنامه ریزی فیزیکی گزینه‌ی یک

طبقه	کاربری تجاری				کاربری اداری				کاربری خدماتی				پارکینگ	زیر بنای کل
	جمع	مشاعات	خالص	ریز کاربری ها	جمع	مشاعات	خالص	ریز کاربری ها	جمع	مشاعات	خالص	ریز کاربری ها		
زیر زمین ۳-				پارکینگ										۱,۵۵۸,۷
زیر زمین ۲-				پارکینگ										۱,۵۵۸,۷
زیر زمین ۱-				پارکینگ										۱,۵۵۸,۷
همکف	۱,۵۵۸,۷	۴۶۷,۶	۱,۰۹۱,۱	بانک، بورس موتورسیکلت و قطعات جانبی آن										۱,۵۵۸,۷
اول	۹۷۴,۲	۲۹۲,۳	۶۸۱,۹	بورس موتورسیکلت و خدمات جانبی آن، لوازم بدکی خودرو										۹۷۴,۲
دوم	۹۷۴,۲	۲۹۲,۳	۶۸۱,۹	کافی نت، خدمات موبایل و اینترنت										۹۷۴,۲
سوم								باشگاه ورزشی	۷۳۰,۶	۲۴۳,۵	۹۷۴,۲			۹۷۴,۲
چهارم								آموزشگاه آژانس های مسافرتی	۷۳۰,۶	۲۴۳,۵	۹۷۴,۲			۹۷۴,۲
پنجم								دفاتر خدماتی	۷۳۰,۶	۲۴۳,۵	۹۷۴,۲			۹۷۴,۲
ششم								دفاتر خدماتی	۷۳۰,۶	۲۴۳,۵	۹۷۴,۲			۹۷۴,۲
جمع:	۳,۵۰۷	۱,۰۵۲	۲,۴۵۵						۱,۹۴۸	۴۸۷	۱,۴۶۱			۱۲,۰۸۰

ب) ارائه گزارش توجیهی اقتصادی-مالی برای بسته سرمایه گذاری منتخب (اولویت اول) و نتایج حاصل از آن در تامین مالی طرح تعریض خیابان سبلان

مطالعات مالی در زمین تعیین شده و بر اساس مشخصات جدول شماره ۳ انجام گرفته است. از گزارش توجیهی اقتصادی-مالی برای بسته سرمایه گذاری منتخب، می‌توان مطالب زیر را تبیین نمود:

- شاخص های مالی تنزیل شده مجتمع (گزینه اول) یعنی ارزش فعلی خالص و نرخ بازده داخلی پروژه، اولی با قدر مطلق ۱۶۲,۶۸۶ میلیون ریال و دومی با نرخ ۴۸ درصد، پروژه را در وضعیت قابل قبول قرار می‌دهد. رقم ۱۶۲,۶۸۶ میلیون ریال معرف آن است که مجموع درآمدهای تنزیل شده (ارزش حال) پروژه از مجموع هزینه‌های آن معادل رقم یاد شده بالاتر می‌باشد. یعنی سرمایه‌گذاری در این پروژه دارای بازده مثبت است. نرخ بازده داخلی پروژه نیز با نسبت ۴۸ درصد از حد نصاب بازاری آن که رقمی برابر ۴۰ درصد است، بیشتر است. نرخ رایج بازده پروژه‌های ساختمانی در شرایط کنونی بازار ایران برابر با ۴۰ درصد است که زیر آن هیچ تمایل سرمایه گذاری را در یک پروژه

^{۱۳} سطح اشغال ۸۰ درصد همکف، ۵۰ درصد طبقات و تراکم ۳۸۰ درصد

مفروض بر نمی‌انگیزد. این نرخ بایستی بالاتر از ۴۰ درصد قرار گیرد تا معرف فقدان هزینه فرصت برای یک پروژه مفروض باشد و انگیزه سرمایه‌گذاری را برانگیزاند. شایان توجه است که نرخ بازده داخلی بایستی هزینه ریسک و نرخ بهره اسمی را پوشش دهد. به منظور سنجش و ارزیابی این نکته که نرخ بازده داخلی یعنی نرخ سودآوری فعالیت قادر به پوشش دادن نرخ بهره اسمی و هزینه ریسک در شرایط حداقل بازده می‌باشد یا خیر، از فرمول زیر استفاده می‌شود:

$$\text{نرخ بهره اسمی} \geq (\text{هزینه ریسک}) * \text{نرخ بازده فعالیت}$$

اینک، چنانچه هزینه ریسک را برای پروژه‌های ساختمانی در شرایط کنونی برابر با ۱۵ درصد فرض کنیم، نرخ بازده فعالیت بر اساس فرمول در حدود ۴۰ درصد در می‌آید که می‌توان آنرا به عنوان نرخ بازده حداقل یک فعالیت اقتصادی در نظر گرفت. بدیهی است که هرچقدر نرخ بازده فعالیت از این مقدار بالاتر برود، بهتر است. همچنین، نرخ سود حسابداری پروژه در راس بانکی آن که معادل ۷۳ درصد می‌شود، از حداقل نرخ سود مورد انتظار نیز بسیار بالاتر است. حتی، این نرخ از نرخ سودهای متعارف در بازارهای غیررسمی پولی نیز در حدی بالاتر قرار دارد. توضیح این که سود حسابداری پروژه یا ARR^{۱۴} که از تقسیم سود ناخالص به هزینه‌های سرمایه‌گذاری به دست می‌آید و در محاسبات انجام شده پروژه حدود ۱۴۶ درصد است، بایستی به عدد ۲ یعنی راس بانکی تقسیم شود که در این صورت برابر با رقم بالا یعنی ۷۳ درصد می‌شود. در این صورت، با توجه به این که سود تسهیلات بانکی همراه با کارمزد متعلقه برابر ۲۸ درصد است، بدین ترتیب از نرخ سود حسابداری پروژه در حدی پائینتر قرار می‌گیرد و نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در این پروژه از مجموع جهات مقرون به صرفه است.

جدول ۴: شاخص‌های مالی پروژه

۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	شاخص های مالی
۳۷۱,۱۰۴	۳۴۵,۳۹۰	۱۱۰,۱۲۵	(۲۶,۴۷۶)	(۲۱۵,۴۵۷)	جریان نقدی خالص سالانه (Net Cash Flow)
۱۶۲,۶۸۶					ارزش فعلی خالص (NPV)
۴۸٪					نرخ بازده داخلی (IRR)
۱۴۶,۶٪					نرخ سود (ROR) - درصد

۲. احداث مجتمع تجاری- خدماتی (گزینه اول) موضوع این گزارش می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری مشارکتی بین شهرداری و بخش خصوصی انجام گیرد. در چنین صورتی، آورده شهرداری عبارت خواهد بود از بهای زمین و عوارض پروانه ساخت که قدر سهم متعلقه آن پس از پایان کار با انجام تقویم توسط کارشناس رسمی نسبت به مجموع آورده‌های طرفین مشارکت، به شهرداری تعلق گرفته و بدین طریق بخشی از هزینه‌های پرداخت شده شهرداری را در زمینه تملک املاک واقع در مسیر اجرای طرح تعریض خیابان سبلان مسترد می‌کند. البته می‌توان برآوردی از مبلغ قدرالسهم شهرداری در این پروژه بر مبنای ارزش آورده‌ها به قیمت امروز (سال ۹۳) داشته باشیم. محاسبات نشان می‌دهد، ارزش آورده‌های شهرداری در پروژه مجتمع تجاری- خدماتی رقمی برابر ۴۷ درصد کل هزینه‌ها را تشکیل می‌دهد که بر مبنای این مکانیسم یعنی تقسیم درآمدهای حاصل از فروش براساس ارزش آورده‌ها به قیمت روز، قدرالسهم شهرداری برابر ۴۵۸ میلیارد ریال خواهد بود.

در بند الف دیدیم که شهرداری در اجرای پروژه‌های مختلط در ۱۴۱۶۹ متر مربع زمین تملیکی خود مبلغی برابر ۸۹۸ میلیارد ریال به دست می‌آورد که جمع این مبلغ با ۴۵۸ میلیارد ریال فوق‌الذکر بالغ بر ۱۳۵۶ میلیارد ریال می‌گردد. در

^{۱۴} Accounting Rate of Return



۳.th International Congress on Civil Engineering , Architecture and Urban Development

۲۹-۳۱ December ۲۰۱۵, Shahid Beheshti University , Tehran , Iran

مقایسه این مبلغ با کل هزینه انجام شده توسط شهرداری در اجرای طرح تعریض سبلان (۱۸۳۴ میلیارد ریال)، به رقمی برابر ۴۷۸ میلیارد ریال کسری می‌رسیم که از اجرای قراردادهای مشارکت قابل بازیافت نیست و شهرداری در هر حال باید صرف آن را از محل اعتبارات عمرانی خود تحمل کند. البته باید در نظر داشت که این کسری ناشی از مفروضات محاسباتی می باشد که با تغییر آن‌ها، میزان این کسری می‌تواند کاهش یافته و یا کلاً حذف گردد. به عبارت دیگر، چنانچه نوع کاربری‌ها را از مسکونی به کاربری‌های اداری و خدماتی تغییر دهیم، قطعاً میزان درآمدزایی پروژه‌ها افزایش خواهد یافت و بدین ترتیب ارقام محاسباتی عوض خواهد شد. ضمناً نباید از یاد برد که اجرای طرح تعریض خیابان سبلان، صرفاً یک کار اقتصادی تلقی نمی‌شود، بلکه دارای اثرات مثبت اجتماعی و زیست محیطی و همچنین دارای اثرات مثبت اقتصادی خارجی از قبیل ایجاد اشتغال در دوران ساخت و ساز و یا تقویت فعالیت‌های بالا و پائین دستی در محدوده اجرای طرح است و از این رو، تحلیل کل منافع و هزینه‌های اجرای طرح بایستی در قالب مدل هزینه- منفعت انجام گیرد و ارزیابی منافع اجرای طرح تعریض را از این زاویه نیز مورد توجه قرار دهیم.

۵- نتیجه‌گیری

مجموعه مطالعات صورت گرفته نشان می‌دهد، ایجاد مجتمع‌های تجاری- اداری- خدماتی با فعالیت‌های هم راستا با شاخص‌های اجتماعی- اقتصادی و همخوان با کاراکتر بافت، در قطعه زمین‌های حاشیه خیابان سبلان که می‌توانند حاصل تجمیع قطعه زمین‌های بجا مانده از طرح تعریض باشند، از طریق مشارکت مدنی شهرداری با سرمایه‌گذار خصوصی به عنوان یکی از روش‌های مشارکت خصوصی-عمومی برای تامین مالی طرح تعریض خیابان سبلان شمالی مناسب باشد. این مجتمع‌ها می‌توانند از طریق مشارکت مالی فی مابین شهرداری و مردم محقق شوند و یا با ایجاد یک صندوق پروژه با پایه‌گذاری نواحی توسعه کسب و کار (بید) کل اجرای پروژه از ابتدا تا بهره‌برداری را به مردم واگذارند. این ساختار با ایجاد صندوق پروژه در قالب عقد مشارکت مدنی، نسبت به گردآوری وجوه و تامین قسمتی از منابع مالی پروژه‌ها به صورت فروش سهام بر مبنای اعتمادهای متقابل و مناسبات هم محله‌ای و مردمی اقدام می‌نماید و می‌تواند با استفاده از این سازوکار برای درگیر کردن صاحبان مغازه‌ها و مالکین در امر نوسازی بافت مفید باشد.

بدین ترتیب تعریف پروژه‌های ارزش افزا با کارآمد بالای اقتصادی در این محور، علاوه بر توسعه اجتماعی - اقتصادی محدوده، با فراهم آوردن بستر مشارکت مردم و مالکین، امکان تعریض و تحقق الگوی توسعه منطقه را مبنی بر تبدیل خیابان سبلان به شریانی اصلی و محوری ۴۵ متری فراهم می‌آورد. علاوه بر اینکه، با بکارگیری شیوه‌های نوین سرمایه‌گذاری و با استفاده از نگرش‌های جدید در خصوص توسعه محورهای شهری می‌توان به ارائه راهکارهایی پرداخت که علاوه بر تامین هزینه‌های توسعه و تعریض محور، توسعه کلان منطقه را نیز در پی خواهد داشت.



**۳.th International Congress on Civil Engineering , Architecture
and Urban Development**
۲۹-۳۱ December ۲۰۱۵, Shahid Beheshti University , Tehran , Iran

مراجع

- [۱] Ho, Jerry. Combined Dematel Technique with a Novel MCPM Model for Exploring Portfolio Selection Based on CAPM. Expert systems with Applications, New Zealand, Taiwan, kainan university; ۲۰۱۰.
- [۲] Darr, Joseph. Current Trends in Public Private Partnership Laws, Legislative Update. Construction Law Journal, Vol. ۲۸; ۲۰۰۸.
- [۳] رسولی منش، سیدمصطفی. تامین مالی طرح‌های توسعه و پروژه‌های شهری با استفاده از روش‌های مشارکت بخش عمومی و خصوصی. اقتصاد شهر، شماره ۵، ص ۳۶-۴۳، ۱۳۸۹.
- [۴] خانزاده نطنزی، م. تعریف پروژه‌های توسعه شهری و امکان سنجی استفاده از روش‌های مشارکت‌های عمومی - خصوصی در تامین مالی آن‌ها (نمونه‌ی موردی: تعریض خیابان سبلان شمالی). مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، ۱۳۹۲.
- [۵] Tazan-Kok, Tuna. Zaleczna, Magdalena. Public-Private Partnerships in urban development projects. Polish practices and EU regulations, Inc. Sprawne Panstwo, Warsaw; ۲۰۱۰.
- [۶] Macdonald, Susan. Cheong, Caroline. The Role of Public-Private Partnerships and the Third Sector in Conserving Heritage Buildings, Sites, and Historic Urban Areas. Paul Getty Trust; ۲۰۱۴.
- [۷] طرح تفصیلی منطقه هفت شهرداری تهران، مهندسان مشاور فرهاد، ۱۳۸۶.
- [۸] بیکر، ترزال: نحوه انجام تحقیقات اجتماعی. ترجمه هوشنگ نائبی. نشر نی. تهران، ۱۳۸۸.
- [۹] گودرزی، سعید. دستورات SPSS و نحوه تفسیر خروجی. انتشارات جامعه شناسان، چاپ اول ۱۳۸۸.