



چالش های پیشرو در نحوه واگذاری پروژه های راهسازی کشور به صورت قراردادهای مشارکت BOT

مریم قربانی

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت ساخت دانشگاه آزاد واحد اراک

چکیده:

یکی از اساسی ترین بسترهای توسعه اقتصادی در هر کشور داشتن زیرساخت های حمل و نقل گسترده و متناسب با نیازهای جامعه است. (دهشتیان ، ۱۳۸۶). در کشورهای در حال توسعه یا توسعه نیافته تامین منابع مالی این نوع زیرساخت ها با مشکلاتی مواجه است که روش BOT پاسخ مناسبی به این مشکلات است. BOT یک روش مناسب برای جذب سرمایه گذاری های بخش خصوصی است که جایگاه و نقش دولت را بر زیرساخت ها و پروژه های بزرگ حفظ میکند در BOT با توجه به نقاط مثبت فراوانی که دارد ولی نتوانسته به هدف هایی که داشته برسد و مشکلات عدیده ای بر سر راه این روش وجود دارد حال در اینجا به بررسی برخی از این مشکلات می پردازیم.

کلمات کلیدی: BOT، مشکلات ، پروژه ، سرمایه گذاری ، مشارکت

مقدمه

از آنجایی که پیشرفت جوامع روز به روز به جلو است و همه جوامع در جهت ساخت و سازهای زیربنایی و طرح های اصولی جهت پیشرفت کشورها مشغول هستند و برای طرح های زیربنایی منابع عظیمی از سرمایه نیاز است تا به اهداف پیشرفت توسعه ای راهها و جاده



های استاندارد برسند لازم از سرمایه های پایدار استفاده کنند. اما در کشورهای غیر توسعه یافته اکثر طرح ها به دست دولت انجام میشود و نتیجه مطلوبی حاصل نمیشود ولی هر چه کشور توسعه یافته تر باشد به طرح های که مشارکت بخش خصوصی همراه باشد روی می آورند. این مشارکت که بین بخش خصوصی و دولتی است به عنوان PPP نام گذاری شده است. (public privat partnershin)

BOT جز این نوع قراردادهاست که در جهت تامین مالی با دولت همراه میشود. و میتواند به پیشرفت جامعه های در حال توسعه کمک کند. حال میخواهیم بررسی کنیم که چه مشکلات و چالش هایی جلوگیری از پیشرفت این روش یا مانع انجام این روش میشوند.

معرفی روش ساخت - بهره برداری - انتقال BOT

این عنوان دربردارنده سه مفهوم کلی است که عبارتند از: ساختن و اجرا و بهره‌داری کردن و نهایتاً انتقال دادن است. (build, operate, transfer)

در یک قرارداد متعارف BOT پروژه ای با مجوز دولت توسط یک شرکت خصوصی ساخته می شود و پس از انقضای مدت قرارداد منتقل می شود. به بیان دیگر دولت به یک کنسرسیوم خصوصی متشکل از شرکت های خصوصی امتیاز می دهد تا کنسرسیوم مطابق قرارداد تامین مالی یک طرح زیربنایی را عهده دار شده ان را بسازد و در ازای مخارجی که تقبل کرده برای مدتی از پروژه ساخته شده بهره برداری کند و پس از سپری شدن مدت قرارداد پروژه و حق استفاده از ان را به صورت رایگان به دولت منتقل کند.

قراردادهای BOT در شکل اولیه خود به صورت تامین مالی پروژه های دولتی در ازای اراپه امتیاز به یک کنسرسیوم خصوصی طی دوره ای مشخص می باشد که برای توسعه یک طرح پس از انجام مرحله ساخت بهره برداری و مدیریت ان طی چند سال توسط شرکت پروژه انجام و با صرف هزینه های ساخت و بهره برداری تجاری از منافع طرح مازادی را به عنوان درآمد برای خود کسب میکنند در پایان دوره امتیاز طرح به دولت کشور میزبان منتقل میشود به بیانی دیگر این روش تعهد یک شرکت خصوصی جهت ساخت، نصب تجهیزات و تاسیسات یک طرح عمرانی دریک با هزینه خود و با شرط بهره برداری، کسب درآمد و نهایتاً انتقال ان به دولت میزبان در زمان انقضای امتیاز اعطایی است. (روانشادینیا، ۱۳۹۵)

پیشینه قراردادهای BOT

شروع اولیه این قراردادها در سال ۱۹۸۰ در ترکیه بوده و به نام BOT معرفی شد. زمانی شکل گرفت این قرارداد که دولت ترکیه برای ساخت نیروگاه نیاز به منابع مالی داشت و بعد از ان در مصر برای ساخت کانال سوئز از این روش استفاده شد.

مشکلات انعقاد قراردادهای BOT



سختی هایی در تهیه تامین مالی پروژهها وجود دارد که باعث رو آوردن به روش BOT است. ولی این روش مشکلاتی دارد که باعث میشود پروژه ها همیشه موفق نباشند مگر دولت تضمین های لازم اتخاذ کند تا یکسری مشکلات رفع شود.

حال به بررسی برخی مشکلات حاد میپردازیم

۱- تامین منابع مالی

باتوجه به شرایط اقتصادی کشور دولت در تامین هزینه ها برای ساختن زیرساخت های کشور با مشکلاتی روبروست و حتی گاهی برای پرداخت سهم در صورتی مثل حال که نقدینگی وجود ندارد با پرداخت مصالح و یا قیردادن و... به طرف مشارکت این نبود منابع مالی جبران میکند. گاهی با پرداخت اوراق مشارکت این بدیهی خود را جبران میکند که خود اواق باعث مشکلاتی میشود. مشکلات اوراق مشارکت به صورت زیر دسته بندی کرد.

مشکلات اوراق مشارکت

۱- وقتی سرمایه گذار این اوراق رو میخواهد تبدیل به نقدینگی کند با ارزش کمتری خریداری میشوند و باعث ضربه سرمایه گذار میشود.

۲- تاریخ این اوراق معمولاً ۱ساله است.

۳- دولت بدیهی های فراوانی از این اوراق واسناد بوجود می آورد و باعث میشود دولت مقروض باشد مدت زیادی

دولت برای رفع این مشکل ها به سمتی میرود که از سرمایه گذاران خارجی دعوت به همکاری میکند و تلاش فراوان برای جذب این سرمایه گذاران دارد.

اهمیت سرمایه گذران خارجی

با ورود سرمایه گذران خارجی به کشور باعث مزیت هایی در اقتصاد کشور میشود و کم کم مشکل تامین منابع رو کم میکند.

۱- ورود ارز به کشور: ارز تبدیل به ریال میشود و همین باعث میشود اعتبار ریال افزایش یابد. و تورم کاهش میابد.

۲- حضور سرمایه و اموال خارجی در کشور که امنیت بیشتری به وجود می آورند و باعث اعتبار بخشی به کشور میشود و در رنکینگ های اقتصادی به تراز بالاتری برسیم.



۳- باعث ثبات سیاسی بیشتری در کشور میشود و دیگر کشور ها به سرمایه گذاری راغب شوند.

دولت برای اینکه سرمایه گذران خارجی استقبال بهتری داشته باشند یکسری مزایا باید در نظر داشته باشد که میتوان ریکس سیاسی ورود و خروج ارز آن را در کشور تضمین کند.

تبدیل نرخ ارز به نرخ آزاد که باعث ضرر نشود.

اگر دولت تضمین بازگشت سرمایه را قطعی کند باعث استقبال فراوان سرمایه گذران خارجی میشود. شاید بعضی ها بگویند به ضرر دولت است این کارها ولی دولت عدم بهره وری کشورش را باید جبران کند زیرا مردم ایران خیلی بهره ور نیستن و دولت این تاوان باید پرداخت کند

۲- مشکلات اجتماعی - فرهنگی

این مشکلات در ابتدای امر وجود دارد یعنی از زمان ساخت تا زمان بهره برداری گریبان گیر بوده . در زمان ساخت می توان به مواردی اشاره کرد.

عدم همکاری مالکین : این مشکل به این گونه س که عده ای که مالک زمین هایی هستند و احداث راه از آن محل عبور میکند باعث میشود این افراد سو استفاده کنن و بیشتر از ارزش واقعی زمین خود رو به سرمایه گذار بفروشن در برخی موارد حتی مجبور به تغییر نقشه ها شده.

وجود زمین های اوقافی : باعث کشمکش های اداری میشود.

در برخی پروژه ها در زمان بهره برداری استقبال صورت نمیگیرد این مسءله به خیلی از مسءل برمیگردد اول اینکه باید برای مردم فرهنگ سازی بشود به نوعی باید نهضت ازادراه سازی را برپا کنیم و ان را توسعه دهیم باید مردم درک کنن برای حفظ جون ورفاه خود از ازاد راه ها استفاده کنن گاهی وقت ها وقتی دچار اسیب شدیم ان وقته که از ازادراه ها استفاده میکنیم .مورد بعدی که مردم از ازادراه ها استفاده نمیکنن پرداخت هزینه ی عوارض است که به دو مورد برمیگردد یکی بازهم مشکل مالی مردم و سرانه پایین ماهانه مردم که دریافت میکنن دوم عده ای فکر میکنن پرداخت عوارض پول زوری است که باید پرداخت شوند ولی باید بیان شود که ازادراه را بخش خصوصی ساخته و پول بیت المال است

۳- مشکلات زمان انتقال پروژه



تا کنون پروژه‌هایی که انتقال داده شده در بخش راهسازی نداشتیم حال بعضی از پروژه‌ها تاریخ انتقال آن‌ها فرا رسیده و همین باعث مشکلاتی برای طرفین و سرمایه‌گذار و کارفرما شده.

مشکلاتی مثل اختلاف نظر داشتن در تردد خودروها به نوعی آمار درستی از تردد نیست که هردو به توافق برسند و میتوان این‌گونه هم بیان کرد نبودن سیستم کنترل تردد به روز ETC (سیستم اخذ عوارض الکترونیکی)

مشکلاتی در زمان حسابرسی‌ها نحوه حسابرسی از طرف سرمایه‌گذار و کارفرما متفاوت است با توجه به اینکه هر ساله پروژه چک میشود ولی بازهم اختلاف نظر و مشکلاتی در این حین وجود دارد.

۴- عوامل سیاسی

فضا و پایداری سیاسی کشور به گونه‌ای نیست که بخش خصوصی را به پروژه‌های زیربنایی هدایت کند طی جابه‌جایی‌های قدرت سیاسی طی سال‌های اخیر در ایران دو دولت با خط‌مشی‌های سیاسی کاملاً متفاوت بر سر کار آمدند که نظرات متفاوتی در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی داشته و دارند. این ناپایداری سیاسی باعث تأثیر مستقیم بر اقتصاد و جذب سرمایه‌گذاری خصوصی در پروژه‌های زیربنایی می‌گردد که تأثیرات آن به وضوح روی قراردادها مشاهده میشود. (سیف ۱۳۸۴) مسائل سیاسی در تعرفه‌های ازادراها نیز نقش دارند. فشار نمایندگان و استانداران مربوط به هراستان یا هر شهر برای کاهش تعرفه‌ها از مسائل مهمی است که بخش ازادراهی با آن مواجه است و لازم است که نمایندگان مصالح جامعه را بر اهداف کوتاه مدت خود ارجح بدانند. چراکه ممکنه با کاهش تعرفه یا مقاومت در مقابل افزایش تعرفه موافقت ظاهری مردم فراهم شود اما جامعه بهای به مراتب سنگین تری را برای نگهداری و تعمیر همین ازاد راه در آینده پرداخت خواهد کرد.



نتیجه گیری

در حاضر قوی ترین مشکلی که در پروژه های BOT است مشکلات تامین منابع مالی است. با توجه به شرایط اقتصادی کشور و نبود منابع مالی کافی باعث شده مشکلات عدیده ای بر سر راه روش BOT قرار گیرد.

روش BOT نیاز به حمایت ارگان های دولتی دارد زیرا BOT علاوه بر مشکل تامین منابع مالی با مسائل فرهنگی و اجتماعی روبرو می شود و باعث میگردد تحقق این روش به کندی صورت گیرد.

در سال های اولیه شروع روش BOT دولت به دلیل بی تجربگی هزینه های اضافی صرف کرده زیرا به دلیل نبودن اطلاعات کافی باعث شده بخش خصوصی هزینه ای بیشتر از حد معقول برای دولت به بار آورد.

در تمام ۳ مرحله ساخت و بهره برداری و انتقال مشکلاتی وجود دارد هماهنگی هایی که در این ۳ مرحله باید بین کارفرما و پیمانکار و مشاور صورت گیرد کار بسیار سختی است و همین باعث به تاخیر افتادن پروژه و هزینه های اضافی برای پروژه میشود. برخی مسائل از دید سایرین به نظر کوچک نشان می دهد ولی همین مسائل ریز باعث ضررهای مالی و نارضایتی مردم و گاهی حتی دولت میشود میتوان گفت این مسائل به ظاهر کوچک با فرهنگسازی بتوان تا حدودی حل کرد.



منابع

- ۱- دهشتیان ، رامین « تحلیل عوامل تاثیر گذار بر نتیجه بخشی قراردادهای BOT در ایران » پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده مهندسی عمران ومحیط وزیست ۱۳۸۶
- ۲- روانشادنیا ، مهدی (۱۳۹۵) اصول و مقررات و روش های مدیریت پیمان طرح های عمرانی
- ۳- سیف ، حامد « مدیریت قراردادهای بین المللی در ساخت ازادراه ها » پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران ۱۳۸۴
- ۴- مصاحبه با رئیس اداره مطالعات در ازادراه ها در شرکت ساخت وتوسعه زیربنای حمل ونقل
- ۵- مصاحبه با کارشناس معاونت ساخت و توسعه ازادراه ها
- ۶- مصاحبه با مدیرکل امور شرکت و سرمایه گذاری وزرات راه وترابری