



نگاهی به فرصت ها و الزامات تقویت ورود سرمایه گذاری خصوصی و مردمی به حوزه زیرساخت



محمدحسین معماریان

چکیده

در دهه های اخیر اقتصاد ایران، سرمایه گذاران اصلی حوزه زیرساخت، دولت و شرکت های دولتی بوده اند. منابع این سرمایه گذاری ها از محل بودجه عمرانی دولت، منابع صندوق توسعه ملی، منابع داخلی شرکت های دولتی و استقراض از نظام بانکی تأمین شده است. در دهه ۱۳۹۰ به دلیل تحریم های ظالمانه ایالات متحده وصول منابع حاصل از صادرات نفت در کشور با کاهش چشمگیری مواجه شد. این کاهش درآمد ارزی منجر به تضعیف منابع بودجه عمرانی دولت، موجودی صندوق توسعه ملی و حتی منابع داخلی شرکت های دولتی حوزه نفت و گاز شد. همچنین وام های اعطایی ارزان قیمت نظام بانکی نیز به دلیل ناترازی های موجود و محدودیت ترازنامه ای در سال های اخیر با محدودیت جدی همراه شده اند.

با توجه به چشم انداز مبهم و فور نفتی مجدد در اقتصاد ایران به دلیل شرایط تحریمی در سال های آتی و محدودیت های نظام بانکی که به نظر نمی رسد در آینده ای نزدیک مرتفع شوند؛ لازم است برای تأمین مالی زیرساخت در کشور چاره جدیدی اندیشید. یکی از راهکارهای حل این مسئله استفاده از ظرفیت سرمایه گذاری خصوصی و مردمی در زیرساخت است؛ اما باید توجه داشت که لازمه استفاده از این سرمایه ها، ارتقای بازدهی پروژه های زیرساختی است. در این گزارش تلاش شده است تا به اختصار با معرفی نقاط قوت موجود در کشور برای بهبود اقتصاد طرح های زیرساختی و فرصت های موجود، چشم انداز قابل دسترسی و نتایج محتمل آن تبیین شود.

محمدحسین فاطمی «دفتر مطالعات بخش عمومی» (ناظر علمی)؛ محمدحسین مدیحی (اظهارنظرکننده خارج از مرکز)؛ محمدرضا حیدری «دفتر مطالعات بخش عمومی، گروه سرمایه گذاری» (همکار)؛ زهره عطاردی (ویراستار ادبی)؛ سمیرا صادقی عسکری (صفحه آرا).



مرکز پژوهش های
مجلس شورای اسلامی

مشخصات گزارش:



دفتر مطالعات بخش عمومی

گروه سرمایه گذاری های
عمومی و مالیات های
محلی

نوع گزارش:

- پیش نویس قانونی
- طرح / لایحه
- راهبردی
- نظارتی

شماره مسلسل:

۲۳۰۲۰۸۵۷

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۵/۶



روند سرمایه‌گذاری برای حفظ و نگهداشت و تأمین زیرساخت‌های اساسی در کشور در سال‌های اخیر با چالش جدی همراه بوده است. کاهش موجودی سرمایه‌اقتصاد یکی از شاخص‌هایی است که می‌تواند این مهم را منتقل کند. در کنار آمارهای موجودی سرمایه چالش‌های ایجاد شده و ناترازی‌های موجود در تأمین برق و گاز و مشکلات کیفیت راه‌های مواصلاتی، عدم پیشرفت طرح‌های ریلی و موارد بسیار دیگر نشانه‌های واضح‌تری از این مسئله هستند. در دهه‌های اخیر اقتصاد ایران، سرمایه‌گذاران اصلی حوزه زیرساخت، دولت و شرکت‌های دولتی بوده‌اند. منابع این سرمایه‌گذاری‌ها از محل بودجه عمرانی دولت، منابع صندوق توسعه ملی، منابع داخلی شرکت‌های دولتی و استقراض از نظام بانکی تأمین شده است. در دهه ۱۳۹۰ به دلیل تحریم‌های ظالمانه ایالات متحده، وصول منابع حاصل از صادرات نفت در کشور با کاهش چشمگیری مواجه شد. این کاهش درآمد ارزی منجر به تضعیف منابع بودجه عمرانی دولت، موجودی صندوق توسعه ملی و حتی منابع داخلی شرکت‌های دولتی حوزه نفت و گاز شد. همچنین وام‌های اعطایی ارزان‌قیمت نظام بانکی نیز به دلیل ناترازی‌های موجود و محدودیت ترازنامه‌ای در سال‌های اخیر با محدودیت جدی همراه شده‌اند.

از سوی دیگر، در سال‌های اخیر به دلیل عدم تغییر قیمت‌های فروش، بسیاری از کالاهای عمومی دولتی متناسب با رشد هزینه‌های تأمین آنها (نظیر قیمت برق، آب، گاز، عوارض جاده‌ای و ...) سود شرکت‌های دولتی تأمین‌کننده کاهش یافته و لذا تأمین هزینه‌های نگهداری زیرساخت‌های موجود نیز با چالش همراه شده و استهلاک زیرساخت‌های موجود در کشور را سرعت بخشیده است.

با توجه به چشم‌انداز مبهم و فور نفتی مجدد در اقتصاد ایران به دلیل شرایط تحریمی در سال‌های آتی و محدودیت‌های نظام بانکی که به نظر نمی‌رسد در آینده‌ای نزدیک مرتفع شوند؛ لازم است برای تأمین مالی زیرساخت در کشور چاره‌جویی اندیشید. به عبارت ساده‌تر، تأمین مالی زیرساخت در کشور طبق رویه گذشته از محل منابع نفتی و منابع بانکی ارزان‌قیمت امکان‌پذیر نیست. از منظر مالیه عمومی سه منبع جایگزین برای حل این مسئله وجود دارد:

۱. مالیات‌ستانی بیشتر،

۲. استقراض دولت،

۳. جذب سرمایه‌های خصوصی و مردمی.

اگرچه ظرفیت مالیات‌ستانی کشور بیشتر از آن چیزی است که در حال حاضر دریافت می‌شود؛ اما تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که رشد درآمد‌های مالیاتی سریع نبوده و در بهترین حالت کفاف کسری هزینه‌های عمومی دولت (نه سرمایه‌گذاری) را خواهد داد و نیاز قابل توجه منابع مالی در زیرساخت را برطرف نخواهد کرد؛ لذا حتماً باید از راهکار دوم و سوم استفاده کرد. لازم به ذکر است؛ موضوع این گزارش استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری خصوصی و مردمی در زیرساخت است، اما باید توجه داشت لازمه استفاده از سرمایه‌های خصوصی یا منابع حاصل از استقراض دولت تلاش برای ارتقای بازدهی (داشتن طرح تجاری و مسیر کسب درآمد برای جبران اصل و سود سرمایه‌گذاری) پروژه‌های زیرساختی است و این مهم در هر دو راهکار مشترک است؛ زیرا دولت نیز برای بازپرداخت بدهی‌های خود باید بتواند اصل و سود اوراق قرضه خود را از سرمایه‌گذاری تأمین کند.

در این گزارش تلاش شده است تا به اختصار با معرفی نقاط قوت موجود در کشور برای بهبود اقتصاد طرح‌های زیرساختی و فرصت‌های موجود، چشم‌انداز قابل دسترسی و نتایج محتمل آن تبیین شود. گفتنی است؛ موضوع این گزارش تنها بررسی بعد اقتصاد سرمایه‌گذاری و تأمین مالی است؛ لذا بدیهی است موانع سرمایه‌گذاری خصوصی در کشور دامنه بسیار گسترده‌تری نسبت به موارد تبیین شده در این گزارش دارد.



۲. نقاط قوت و فرصت‌ها در تأمین مالی زیرساخت در کشور

در این بخش ابتدا فهرست نقاط قوت و فرصت‌های موجود در اقتصاد ایران برای ارتقای بازدهی سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت ارائه شده و سپس نحوه بهره‌برداری از این نقاط قوت و فرصت‌ها تبیین شده است.

نقاط قوت

- ظرفیت ماده (۱۶) قانون جهش تولید دانش‌بنیان،
- ظرفیت ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور،
- قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت،
- احکام قانون برنامه هفتم توسعه در حوزه مشارکت عمومی-خصوصی،
- زمین‌های مازاد دولت.

فرصت‌ها

- اصلاح نظام قیمت‌گذاری در تأمین زیرساخت،
- قیمت‌گذاری پلکانی براساس الگوی مصرف،
- تأمین مالی زمین‌محور،
- بهبوددهنده‌های اعتباری (بیمه ریسک سیاسی، خط اعتباری مشروط و بیمه اتکایی)،
- اعتبار اسنادی،
- اوراق تضمین،
- استفاده از توان فنی بخش خصوصی.

پیش‌نیاز ورود سرمایه‌های خصوصی و مردمی در طرح‌های زیرساختی، اقتصادی بودن این طرح‌هاست. به عبارت ساده‌تر سرمایه ورودی باید امکان کسب بازدهی مناسب در بازه زمانی معقول و باریسک کنترل شده داشته باشد. در این راستا، تحت تأثیر قرار گرفتن هریک از این سه جزء می‌تواند انگیزه ورود سرمایه‌های خصوصی و مردمی به تأمین زیرساخت را مخدوش کند.

الف) اقتصادی بودن سرمایه‌گذاری

لازمه کسب بازدهی مناسب سرمایه‌گذاری در زیرساخت، تعدیل قیمت‌های فروش محصول ناشی از زیرساخت است. بدین منظور لازم است قیمت آب تحویلی به مصرف‌کننده، هزینه عبور و مرور از راه ترمیم شده یا احداث شده، برق فروخته شده به شبکه و امثال اینها به اندازه‌ای باشد تا علاوه بر پوشش هزینه‌های تولید، بازدهی مناسب برای سرمایه‌گذار تأمین کند. در غیر این صورت دولت مجبور خواهد شد از سرمایه‌گذار محصول را خریداری کرده و مابه‌التفاوت آن را پرداخت کند. این مابه‌التفاوت بار مالی است که بودجه دولت به دلیل محدودیت‌های فوق‌الذکر امکان تأمین آن را نداشته و منجر به نکول دولت و عدم پرداخت تعهداتش به سرمایه‌گذاران زیرساخت می‌شود. بدهی‌های قابل توجه دولت به شرکت‌های تأمین برق و آب‌شیرین‌کن‌ها در سال‌های اخیر از این جنس است. در نتیجه این نکول، انگیزه سرمایه‌گذاران بعدی از بین رفته و به همین دلیل متقاضی سرمایه‌گذاری جدید در زیرساخت‌های کشور به شدت کاهش یافته است.

گفتنی است؛ یکی از گزینه‌های موجود در این باره تغییر قیمت به صورت ترجیحی است؛ نظیر الگویی که در بازار فعلی برق سبز (ماده (۱۶) قانون جهش تولید دانش‌بنیان) به شکل بسیار محدود اجرا شده است. در این الگو به جای افزایش قیمت محصول برای تمامی مصرف‌کنندگان تنها برای گروهی از مصرف‌کنندگان که مصرف بالاتر از الگو یا مصرف منجر به فعالیت اقتصادی دارند، انجام می‌شود و تولیدکنندگان جدید محصول خود را به قیمت‌های ترجیحی به فروش می‌رسانند. اگرچه این راهکار، رفع‌کننده



تمامی مسئله نیست؛ اما می‌تواند انگیزه تولیدات جدید را بهبود بخشد. قیمت گذاری پلکانی براساس الگوی مصرف نیز از دسته راهکارهای قیمت گذاری ترجیحی است که به منظور ارتقای بازدهی طرح‌های تأمین آب و برق می‌توان از آن بهره برد. البته در رویه فعلی به دلیل آنکه قیمت مصرف‌کنندگان بالاتر از الگوی مصرف حتی در پلکان‌های بالا (بیش از سه برابر الگو) همچنان از هزینه تولید نیز کمتر است این راهکار کارکرد لازم را نداشته است. یک تجربه موفق در قیمت گذاری ترجیحی، فروش پساب تسویه شده به صنایع است که به دلیل قیمت بالاتر فروش آب به بخش صنعت (نسبت به خانوار) این سرمایه‌گذاری زیرساختی دارای بازده اقتصادی است.

یکی دیگر از راهکارهایی که به صورت محدود می‌توان از آن برای ارتقای بازده اقتصادی طرح‌های زیرساختی بهره برد منافع ناشی از دارایی‌های مازاد دولت (شامل زمین) است. برای مثال در یک طرح آزادراهی که با سرمایه بخش خصوصی تضمین شده است؛ اعطای مجوز بهره‌برداری از زمین‌های اطراف راه، اجازه تملک و ساخت در مناطق (شهرها) مجاور که در نتیجه تکمیل راه توسعه خواهند یافت می‌تواند منجر به بهبود بازدهی طرح شود (ظرفیت ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور).

ب) دوره بازگشت سرمایه

اگرچه بازده مناسب شرط لازم برای ورود سرمایه‌های خصوصی و مردمی به تأمین مالی زیرساخت است؛ اما باید توجه داشت که بسیاری از سرمایه‌گذاران علاقه‌ای به طولانی شدن دوره بازگشت سرمایه خود نداشته و برخی نیز به دنبال سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت هستند. از این جهت لازم است با استفاده از ابزارهای مالی مناسب امکان خروج سرمایه‌گذار در زمانی زودتر از اتمام دوره بازدهی طرح برای او فراهم شود. این مهم با استفاده از ابزاری نظیر ییلد کو (YieldCo)، تأمین مالی زنجیره‌ای، قراردادهای سلف (برای فروش محصول آتی طرح) و موارد مشابه قابل انجام است.

ییلد کو ساختاری مالی است که برای جذب سرمایه عمومی در پروژه‌های عملیاتی و باثبات انرژی تجدیدپذیر طراحی شده است، اما یکی از مهم‌ترین کارکردهای آن برای مؤسس یا توسعه‌دهنده نیروگاه، امکان خروج زود هنگام از پروژه و باز یافت سریع سرمایه است. در این مدل، توسعه‌دهنده نیروگاه پس از طی مراحل طراحی، ساخت، نصب و راه‌اندازی، به جای آنکه سال‌ها منتظر بماند تا از محل فروش برق سرمایه‌اش بازگردد، پروژه را به یک شرکت ییلد کو می‌فروشد. ییلد کو که معمولاً در بازار سرمایه فعال است، با خرید نیروگاه و دریافت جریان منظم درآمدی آن، سود را به سهام‌داران خود توزیع می‌کند. در نتیجه، مؤسس پروژه به سرمایه خود دست می‌یابد و می‌تواند آن را در پروژه‌های جدید به کار گیرد.

برای مثال، توسعه‌دهنده‌ای که یک نیروگاه خورشیدی را در آمریکا احداث کرده، می‌تواند پس از عقد قرارداد فروش برق (PPA) و آغاز بهره‌برداری، پروژه را به شرکتی مانند «NextEra Energy Partners» منتقل کند. این شرکت که یکی از ییلد کوهای فعال در بازار بورس است، نیروگاه را به سبب دارایی‌های خود اضافه کرده و از محل درآمد آن به سهام‌دارانش سود می‌پردازد. در این میان، توسعه‌دهنده بدون نیاز به درگیر شدن با بهره‌برداری ده‌ساله یا فروش خرده‌فروشی برق، به سرعت از پروژه خارج شده و منابع مالی آزاد شده را صرف پروژه‌های جدید می‌کند. این ساختار، ابزار قدرتمندی برای تسریع چرخش سرمایه در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و کاهش وابستگی توسعه‌دهندگان به تأمین مالی بلندمدت است [۱].

ج) مدیریت و کنترل ریسک

در صورتی که بازده مناسب (نسبت به شرایط اقتصادی و گزینه‌های جایگزین) در بازه زمانی مطلوب سرمایه‌گذار ایجاد شود؛ مسئله بسیار مهم باقی مانده مدیریت و کنترل ریسک‌هایی است که در حوزه سرمایه‌گذاری زیرساخت وجود دارد. در سرمایه‌گذاری‌های معمول و در صورتی که بازار مالی کارکرد خوبی داشته باشد انتظار می‌رود که ریسک‌های طرح سرمایه‌گذاری خود را در هزینه تأمین مالی طرح نشان دهد. در این صورت با افزایش ریسک نرخ تسهیلات دریافتی یا نرخ اسمی اوراق منتشره



برای تأمین مالی طرح افزایش خواهد یافت. در سرمایه‌گذاری‌های حوزه زیرساخت نوع غیرمتداول تری از ریسک با عنوان ریسک‌های حاکمیتی در درجه بالاتری وجود دارد که پوشش آن از روش‌های معمول می‌تواند منجر به افزایش بسیار زیاد هزینه‌های طرح (برای تأمین مالی)، افزایش قیمت نهایی یا از دست رفتن بازدهی اقتصادی طرح سرمایه‌گذاری شود. از این رو، در بسیاری از کشورها در این مرحله دولت ورود کرده تا ریسک‌هایی از این جنس را در طرح‌های زیرساختی کنترل کند. انواع متنوع تضامین دولتی (نظیر اوراق تضمین در قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها و ظرفیت اعتبار اسنادی) و شکل به‌روز تر و دقیق‌تر آن بهبوددهنده‌های اعتباری (نظیر بیمه ریسک سیاسی، خط اعتباری مشروط و بیمه اتکایی) از مهم‌ترین ابزارهای است که تجربه استفاده از آن در اتحادیه اروپا و کشورهای نظیر ژاپن وجود دارد.

یکی از نمونه‌های موفق استفاده از ابزار بهبوددهنده اعتباری در اروپا، پروژه احداث بزرگراه A11 در کشور بلژیک است. این پروژه ساخت یک مسیر بزرگراهی به طول حدود ۱۳ کیلومتر را با هدف بهبود اتصال میان بندر زیبروژ و بزرگراه E40 دنبال می‌کرد. قرارداد این پروژه در قالب مشارکت عمومی - خصوصی طراحی شد و شامل طراحی، ساخت، تأمین مالی و نگهداری طی یک دوره ۳۳.۵ ساله بود.

تأمین مالی پروژه A11 عمدتاً از طریق انتشار اوراق قرضه پروژه‌های صورت گرفت. با توجه به ماهیت پریسک پروژه و رتبه اعتباری پایین اوراق در شرایط اولیه، بانک سرمایه‌گذاری اروپا با ارائه یک خط اعتباری تضمینی به ارزش ۱۱۵ میلیون یورو، توانست ریسک اعتباری اوراق را به‌طور مؤثر کاهش دهد. این خط اعتباری که در صورت بروز کسری نقدینگی در پروژه فعال می‌شد، تعهد می‌داد که پرداخت‌های بهره و اصل اوراق حتی در صورت کاهش درآمد عملیاتی پروژه انجام شود.

نتیجه این تقویت اعتباری، ارتقای رتبه اوراق منتشر شده از سوی مؤسسات اعتبارسنجی مانند مودی (Moody's) بود که سه درجه افزایش را به ثبت رساند و رتبه نهایی اوراق را به A3 ارتقا داد. این امر سبب شد که اوراق پروژه A11 به راحتی توسط سرمایه‌گذاران نهادی جذب شود و پروژه بتواند منابع مالی مورد نیاز خود را با نرخ بهره مطلوب و افق زمانی بلندمدت تأمین کند [۲].

همچنین بهبوددهنده‌های اعتباری در برخی طرح‌های زیرساختی که ریسک تأمین مالی (برای مثال به دلیل ابعاد بزرگ طرح) قابل توجه است نیز وارد می‌شوند. این موضوع برای طرح‌های بالادستی نفت و گاز که مسئله قیمت‌گذاری و بازده اقتصادی در آن چالش نیست؛ ولی به دلیل ابعاد بسیار بزرگ، تأمین مالی آن با مشکلاتی همراه هستند قابل استفاده است. در این روش‌ها با استفاده از راهکارهایی نظیر تأمین مالی شکاف توجیه‌پذیری با ورود و تأمین بخشی از منابع مالی توسط دولت طرح توجیه اقتصادی یافته و قابل تأمین مالی از روش‌های مرسوم خواهد بود.

یکی دیگر از ریسک‌های مهم حوزه زیرساخت، ریسک‌های فنی است. این نوع ریسک در قراردادهای تأمین زیرساخت منجر به افزایش هزینه طرف خصوصی برای ارائه تضامین به دولت شده‌اند. برای حل این چالش و افزایش کیفیت نظارت فنی می‌توان از بیمه بهره برد. با توجه به توسعه صنعت بیمه در کشور، می‌توان با تعریف و توسعه بیمه‌های مرتبط با تضمین تعهدات به‌ویژه بیمه‌های تضمین کیفیت در صنعت احداث، از ظرفیت‌ها و مزایای صنعت بیمه در این خصوص بهره‌مند شد. در صورتی که به جای روش‌های نظارت مستقیم و اخذ ضمانت‌نامه از پیمانکاران از بیمه‌نامه تضمین کیفیت در مراحل مختلف کار استفاده شود، علاوه بر کاهش هزینه‌های صدور ضمانت‌نامه برای بخش خصوصی، باعث خواهد شد که نظارت بخش خصوصی بر بخش خصوصی (شرکت بیمه بر پیمانکار) به سبب تأمین منافع، کارایی و عملکرد بهتری از نظارت مستقیم توسط دستگاه نظارت داشته باشد؛^۱ به بیان دیگر، تجمیع هزینه‌های نظارت و صدور ضمانت‌نامه در هزینه‌های صدور بیمه‌نامه، باعث خواهد شد که تسهیم ریسک و مسئولیت بهتری در این زمینه صورت گیرد. از طرف دیگر برای بخش دولتی و عمومی نیز، نظارت بخش خصوصی بر بخش خصوصی بدون دخالت طرف عمومی و دستگاه دولتی مطلوب است، زیرا علاوه بر کاهش وظایف نظام اداری،

۱. زیرا دستگاه نظارت میزان مسئولیت و تعهداتش در مقایسه با هزینه‌های عدم کیفیت و خسارات ناشی از آن بسیار محدود است و با توجه به حق الزحمه پایین در مقایسه با ارزش پروژه، انگیزه کمتری برای نظارت صحیح دارد؛ اما شرکت بیمه تعهداتش متناسب با ارزش پروژه است و به جهت کسب منافع و جلوگیری از زیان خودش، انگیزه بیشتری برای نظارت بر کیفیت دارد.

دریافت خسارت از محل بیمه‌نامه از جهت حقوقی ساده‌تر از فرایند دریافت خسارت از مسیر قرارداد و ضمانت‌نامه است. در حقیقت شرکت بیمه در این بین مسئولیت مستقیم جهت جبران خسارت بر عهده دارد و این مسئولیت وابسته یا در گرو سایر شروط قراردادی نیست؛ لذا در صورت خسارت، متعهد به جبران خسارت خواهد بود. حال آنکه در قرارداد بین پیمانکار با دولت یا طرف عمومی، جبران خسارت در ذیل یک نظام قراردادی با پیچیدگی‌های بسیار بیشتر تعریف می‌شود و اجرایی شدن آن در صورت خسارت نیز مرتبط با سایر بندهای قرارداد خواهد بود.

گفتنی است؛ تقویت صنعت بیمه و نقش آفرینی آنها در پروژه‌های سرمایه‌گذاری و احداث به خصوص در مشارکت عمومی - خصوصی راهگشا خواهد بود و ابزار کارآمدی را برای تسهیم ریسک بهتر در اختیار طرف عمومی قرار خواهد داد.

۳. چشم‌انداز و نتایج قابل انتظار در حوزه زیرساختی کشور

در این بخش ابتدا فهرست چشم‌اندازها و نتایج مورد انتظار در صورت استفاده از نقاط قوت و ظرفیت‌هایی که در بخش گذشته تبیین شده ارائه شده و سپس این دو فهرست در ارتباط با یکدیگر مختصراً تبیین شده است.

الف) چشم‌انداز

- پیشبرد چند طرح کلان ملی از طریق مشارکت با بخش خصوصی توانمند،
- بهبود اقتصاد زیرساخت و کاهش نیاز به بودجه عمومی در هر طرح،
- افزایش توان بودجه محدود عمرانی برای تکمیل طرح‌های عمرانی،
- سودآور شدن برخی طرح‌های زیرساختی برای ورود بخش خصوصی،
- مؤثر شدن حمایت‌های دولتی و کنار گذاشتن روش سنتی نظیر اعطای وام ارزان قیمت،
- کاهش تعهدات ایفاننده دولت در طرح‌های مشارکتی با بخش خصوصی،
- کاهش هزینه تأمین زیرساخت و افزایش بهره‌وری.

ب) نتایج

- بهبود تأمین مالی برق تجدیدپذیر،
- تسریع پیشرفت تأمین مالی پروژه‌های ریلی مهم کشور،
- بهبود نگهداری راه‌ها،
- افزایش بازده نیروگاه‌های موجود در کشور،
- افزایش تولید نفت و گاز در کشور.

در نتیجه این اقدامات انتظار می‌رود ورود سرمایه‌های خصوصی و مردمی به حوزه زیرساخت بهبود یافته و تأمین مالی طرح‌های زیرساختی خرد نظیر تولید انرژی‌های تجدیدپذیر و کلان نظیر طرح‌های ریلی، ترانزیتی و نیروگاهی کشور تسهیل شود. امید می‌رود که در نتیجه تداوم این روند بخشی از عقب‌ماندگی‌های چندساله در کشور جبران شود. همچنین در نتیجه این تغییر سیاست، تعهدات دولت بابت قراردادهای خرید تضمینی کاهش یافته و لذا بدهی دولت به شرکت‌های خصوصی سرمایه‌گذار شکل نخواهد گرفت، از فشار به شبکه بانکی برای دریافت وام ارزان قیمت کاسته شده و امکان استفاده از منابع بانرخ که منجر به زیان بانک نیز نشود فراهم می‌شود. این موضوع می‌تواند انگیزه ورود بانک‌ها به حوزه تأمین زیرساخت را به صورت مستقیم و غیرمستقیم تقویت کند. بودجه عمرانی محدود دولت نیز می‌تواند صرف طرح‌هایی شود که اولویت اجتماعی داشته و امکان ارتقای بازدهی آن وجود ندارد.

یکی از نتایج قابل انتظار در ورود سرمایه‌های خصوصی و مردمی به حوزه زیرساخت افزایش کیفیت طرح‌های زیرساختی و کاهش هزینه‌های تأمین زیرساخت است. این نتیجه از آنجایی می‌تواند در دسترس باشد که انتظار می‌رود بخش خصوصی نسبت به



بخش عمومی کارایی و بهره‌وری بالاتری داشته باشد و اگر ریسک‌های پروژه (به‌استثنای موارد خاص که درباره آن توضیح داده شد) متوجه طرف خصوصی شود؛ می‌توان انتظار داشت محصول نهایی باقیمتی کمتر از پروژه‌های بخش عمومی به دست بیاید. البته باید توجه داشت که این مهم دارای الزامات دیگری نظیر ایجاد رقابت بوده که از دامنه بررسی این گزارش خارج است.



منابع و مأخذ



[1] The Evolution of the YieldCo Structure in the United States (2020), New York University, Leonard N. Stern School of Business Glucksman Institute for Research in Securities Markets.

[2] The European Union's Project Bond Credit Enhancement for Developing Infrastructure Project Finance, (2015), China-USA Business Review, 14 (7).

گزیده سیاستی

سرمايه‌های خصوصی و مردمی باید امکان کسب بازدهی مناسب در بازه زمانی معقول و با ریسک کنترل شده در طرح‌های زیرساختی را داشته باشند. تحت تأثیر قرار گرفتن هریک از این سه جزء می‌تواند انگیزه ورود سرمايه‌های خصوصی و مردمی به تأمین زیرساخت را مخدوش کند.

