

بسمه تعالی

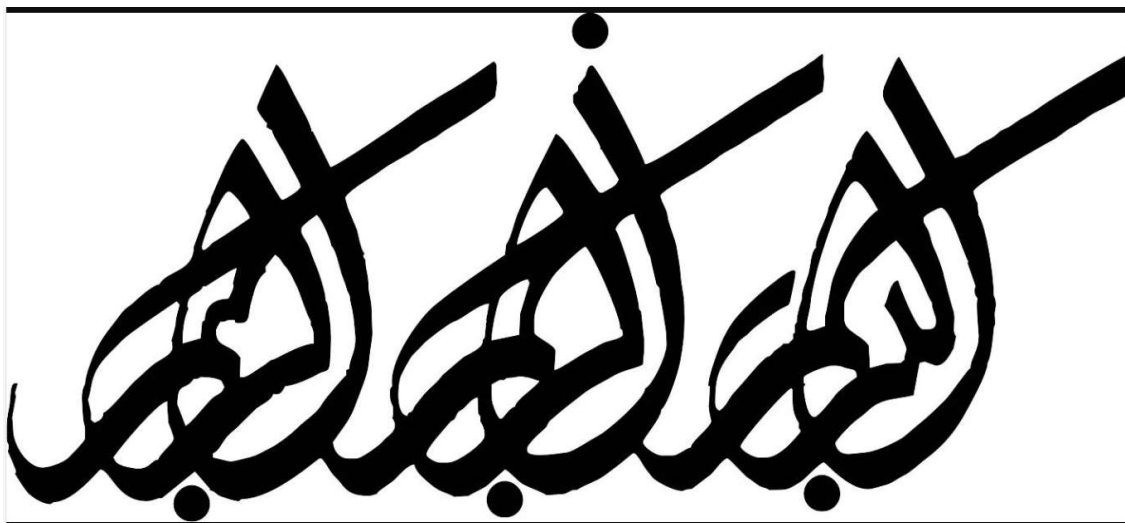
طرح توجیه فنی - اقتصادی

پروژه تکمیل سامانه اتوبوسرانی و هوشمندسازی شهر محمدیه



شهرداری محمدیه

زمستان ۱۴۰۳



موضوع و اهداف:

ساماندهی و برنامه ریزی صحیح ساختار حمل و نقل عمومی برای بالا بردن و ارتقا سطح استفاده کنندگان یکی از اساسی ترین محورهای اجرایی مدیریت شهری محسوب می شود که نیازمند به زیرساخت های فراوان مالی و معنوی است و به طور یقین عدم توجه به آن علاوه بر خسارت زیان بار جسمی، آثار روحی و روانی ناگواری بر چهره ساکنان شهرها به ارمغان خواهد آورد که خود مباحث مختلفی همچون ترافیک و مصائب و مشکلات آن، زمان دسترسی ها، ساعات انتظار، تصادفات و برخوردهای اجتماعی و آلودگی های زیست محیطی را در پوسته خود می پروراند.

لذا آنچه امروزه در حمل و نقل عمومی بیش از هر چیز دیگر مطرح است، بالا بردن سطح رضایتمندی شهروندان و در نتیجه افزایش سهم استفاده کنندگان از ناوگان حمل و نقل عمومی است که توجیه آن سلامت جسمی و روحی و روانی ساکنان هر شهر را تضمین خواهد کرد که در راستای تامین این اهداف، بهینه سازی ناوگان، شاخصه مهمی بوده و رکن اصلی رسیدن به اهداف والای خدمت رسانی به شهروندان قلمداد می گردد.

رشد و توسعه شهرها و افزایش جمعیت در عصر صنعتی، مشکلات مختلفی برای ساکنان و شهروندان خصوصا در کلان شهرها به وجود آورده است. قابلیت جابجایی و تحرک در معابر شهری از جمله مهم ترین فاکتورهای مدیریت شهری است که زندگی روزمره هر شهروند را به طور مستقیم تحت تاثیر قرار می دهد. یک سیستم حمل و نقل شهری به طور مستقیم بر ترافیک معابر، آلودگی منابع طبیعی، زیبایی شهر و غیره تاثیر گذار است. کلیه این فاکتورها فارغ از اینکه فرد مشتری این سیستم باشد یا خیر بر وی تاثیر می گذارند و تعیین کننده کیفیت نهایی زندگی در شهر می باشند. حمل و نقل عمومی یکی از ارزنده ترین خدمات شهری است که عدم ارائه صحیح آن می تواند فعالیت های روزانه کلان شهرها را مختل نموده و تاثیر اقتصادی مخربی بر جای گذارد. هر چقدر که سیستم حمل و نقل شهری ناکارآمدتر باشد تمایل افراد به استفاده از وسایل نقلیه شخصی افزایش یافته و در نتیجه مدیریت امور شهری دشوارتر و در برخی موارد مختل می شود. به طور مشخص ثابت شده است گسترش حمل و نقل عمومی و استفاده از سیستم های حمل و نقلی کارا و دارای قابلیت اطمینان کافی موجب کاهش هزینه ها، توسعه اقتصادی، افزایش نرخ اشتغال و افزایش کیفیت زندگی شهری خواهد شد.

اهمیت حوزه حمل و نقل همگانی و درون شهری به حدی است که امروزه الگوهای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی به عنوان یکی از الگوهای توسعه شهری که بر محوریت حمل و نقل عمومی استوار است، مورد توجه ویژه قرار گرفته است.

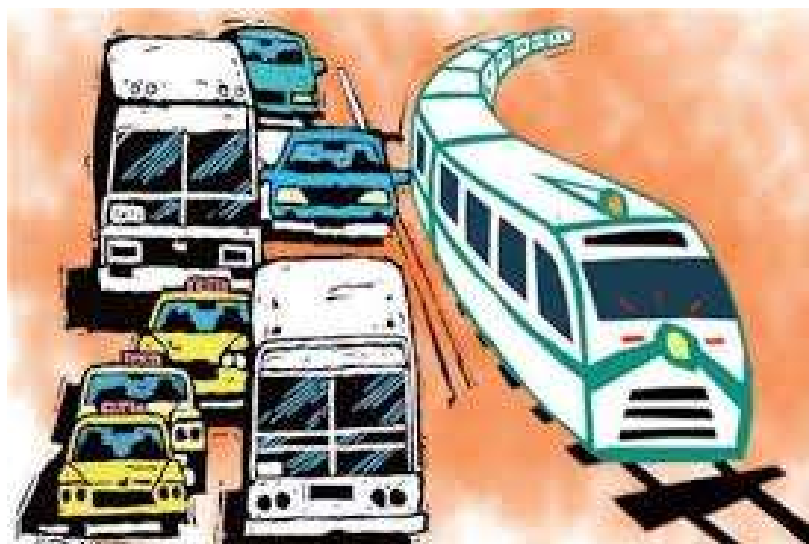
تامین نیازهای اقتصادی و اجتماعی شهروندان، برطرف کردن مشکلات محیط زیست به ویژه آلودگی هوا، حل مشکل ترافیک و جابجایی و انتقال آسان و راحت مردم از جمله اهداف و خواسته های اصلی مسئولین و مردم است که با توسعه فضای ناوگان حمل و نقل عمومی امکان پذیر است.

یکی از مسائلی که همیشه جای سوال دارد و هیچ کس هم پاسخ گو نیست این است که چرا در خیابان ها با انبوه اتومبیل های تک نفره مواجه هستیم و با توجه به اینکه وسایل نقلیه شخصی فضای بیشتری را اشغال می کنند، این افراد ترجیح نمی دهند که به جای استفاده از وسایل نقلیه شخصی از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند.

باید این فرهنگ در همه شهروندان به ویژه شهرهای بزرگ نهادینه شود که استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی فرهنگ و نیاز جوامع شهری محسوب می شود و توسعه وسایل عمومی درون شهری می تواند بسیاری از مشکلات شهری از جمله ترافیک آلودگی هوا آلودگی صوتی و غیره را برطرف کند.

امروزه نقش و جایگاه وسایل نقلیه عمومی در رفع چالش های درون شهری کاملاً مشخص قابل تامل است و تمامی کارشناسان اقتصادی و اجتماعی بر این واقعیت تاکید دارند که توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی در سلامت جسمی و روانی جامعه تاثیر فراوانی دارد، با کاهش وسایل نقلیه شخصی، ترافیک و آلودگی هوا کاهش می یابد و مسافران با امنیت، راحتی و فراغ بال بیشتری به تردد می پردازند و کیفیت زندگی در شهرها تغییر خواهد کرد. البته این مسئله مستلزم فرهنگ سازی، برنامه ریزی در حوزه مدیریت فرهنگی و اجتماعی و همکاری مردم با مسئولان و نهادهای اجرایی است.

لازم به ذکر است طبق مطالعات و بررسی ها شهر محمديه با ۲۴ دستگاه اتوبوس سازمانی و خصوصی تا پایان سال ۱۴۰۳ با عمر متوسط بالای ۱۰ سال در حال خدمت رسانی است که با توجه به استاندارد سرانه و شرایط مناسب در حدود ۳۵ دستگاه کمبود دارد. لذا شهرداری محمديه قصد دارد ضمن بهبود شرایط اتوبوس های موجود، از طریق مشارکت شهروندان و با انتشار اوراق مالی اسلامی ضمن تامین منابع مالی و خرید اتوبوس و نیز هوشمندسازی اتوبوس ها گام های موثقی در تعادل وضعیت خدمات شهری و تامین دسترسی های مطلوب برداشته و خدمات بهینه ای در جهت تامین خواسته های به حق شهروندان خصوصاً اقشار آسیب پذیر ارائه نماید.



تاریخچه:

سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری محمدیه به عنوان اولین سازمان شهرداری محمدیه در سال ۱۳۸۴ تشکیل گردید و هم اکنون با تعداد ۱۴ دستگاه اتوبوس ملکی و ۱۰ اتوبوس خصوصی ، ۲۲۰ دستگاه تاکسی و با ۲۰ نفر پرسنل ، روزانه به حدود ۸۰ هزار نفر از شهروندان در سفرهای درون شهری خدمات ارائه می نماید. سازمان در طول این سال ها روند صعودی رشد خود را طی کرد و علیرغم کمبودهای مالی و اعتباری با گسترش فیزیکی شهر ، سازمان نیز به همان نسبت با گسترش دایره خدمات رسانی چتر خدمات خود را هر روز نسبت به دیروز بزرگتر و وسیع تر نمود و امروزه با حمایت های دولت محترم ، وحدت و همدلی مدیریت شهری و همچنین تلاش مستمر کارکنان و رانندگان زحمتکش طول شبکه خطوط خود را گسترش داد.

از آنجا که سالانه بخشی از خودروهای بخش حمل و نقل عمومی مشمول فرسودگی می شود، تردد خودروهای فرسوده می تواند صدمات جبران ناپذیری به شهروندان و محیط زیست وارد کند. از جمله این صدمات می توان به آلودگی هوا و ایجاد شرایط ناسالم برای شهروندان اشاره کرد که امروزه معضلی بزرگ در حوزه سلامت برای شهروندان است. طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در سازمان حمل و نقل شهرداری محمدیه بر اساس نیازهای موجود و آینده شهر و کشور پیگیری می شود و در راستای سیاست های دولت می باشد.

مقدمه:

شهرها به عنوان مهم ترین هویت تجمعات بشری، قرن هاست که نقش سکونتگاه های انسانی را ایفا می کنند. به طوری که روند رو به رشد ایجاد و توسعه شهرها و تبدیل و ادغام سکونتگاه های کوچک در قالب شهرهای جدید به طور روزمره ای انسان را از سکونتگاه های طبیعی و همزاد با طبیعت به سکونتگاه های مکانیکی نوین سوق داده است.

فارغ از بار روانی و به دور از ارزیابی فلسفی این قضیه به عنوان یک واقعیت فراروی انسان ها حل مسائل زندگی شهری، بخش جدایی ناپذیر از دغدغه های روزمره انسان امروز محسوب می گردد. این در حالی است که مسئله تردد و جابجایی و سرعت و کیفیت حمل و نقل به ویژه در عصری که در آن به سر می بریم از جمله مهم ترین مسائل شهری قلمداد می گردد. چه اینکه به طور سنتی حداقل در چند دهه اخیر هزینه های مدیریت شهری برای توسعه و بهسازی و سامان دهی حمل و نقل درون شهری بیشترین سهم از هزینه های شهرداری ها را در کشور ما به ویژه در کلان شهرها و دیگر شهرهای بزرگ تشکیل می دهد و علی رغم اینکه اغلب وظایف مندرج در ماده ۵۵ قانون شهرداری ها به عنوان وظایف اصلی مصرح قانونی شهرداری ها از دیرباز در حیطه مسائل خدمات شهری و حفظ و بهداشت محیط زیست شهری است. لیکن اهمیت موضوع حمل و نقل شهری باعث ایجاد و گسترش ساختار جدید و تخصصی در بدنه شهرداری ها در قالب مدیریت حمل و نقل و ترافیک گردیده که سازمان های اجرایی همچون حمل و نقل همگانی در شهرداری ها نسج گرفته و البته توسعه یافته اند.

بی تردید بخش جدایی ناپذیر از سازمان حمل و نقل شهری، ناوگان حمل و نقل شهری است که به عنوان وسعت حمل و نقل عمومی شناخته می شود. جدا از سیستم های حمل و نقل عمومی کوچک شامل انواع مدل های خدمات تاکسی که اخیراً از دامنه تنوع قابل قبولی برخوردار گردیده ، مهم ترین ناوگان حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور ما ناوگان اتوبوس های شهری است که در ابعاد و حجم جابجایی مختلف و شیوه های گوناگون به ارائه خدمات حمل و نقل ارزان و حتی الامکان سریع می پردازند. به نحوی که همواره یکی از سیاست های افزایش بهره وری و حفظ محیط زیست در کشور ما به تشویق استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی متمرکز بوده است.

به تدریج و با گسترش این ناوگان و توسعه استفاده از آن مدیریت شهری در راستای برون سپاری خدمات اقدام به واگذاری تدریجی خطوط حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی نمود. به نحوی که اقتصاد حمل و نقل ارزان شهری سال هاست که بخشی از اقتصاد مدیریت شهری قلمداد می گردد. این ناوگان در شهرهایی با ابعاد شهر محدوده مهم ترین و البته با توجه به وضعیت معابر و تعداد جمعیت ساکن، تنها وسیله حمل و نقل

عمومی است که بخش قابل توجهی است سفرهای شهری را پوشش می دهد و ضرورت نوسازی و توسعه آن در این شهرها بخش غیرقابل اغماض مدیریت حمل و نقل شهری است. در سالیان اخیر و با توجه به شرایط خاص اقتصادی کشور توسعه و نوسازی این ناوگان از مهم ترین چالش های شهرداری ها محسوب می گردد.

هدف از اجرای طرح

هدف از اجرای پروژه، سرمایه گذاری جهت تکمیل و نوسازی خطوط تحت بهره برداری ناوگان حمل و نقل عمومی در بخشی از محدوده شهری زیر نظر سازمان مدیریت حمل و نقل شهرداری محمدیه می باشد که با خرید تعداد ۳۵ دستگاه اتوبوس و سایر تجهیزات هوشمند سازی انجام می شود. در این بین شهرداری محمدیه در نظر دارد برای تامین مالی ناوگان اتوبوس مورد نیاز اقدام به انتشار اوراق مشارکت نماید.

مجوز طرح:

اجرای پروژه مذکور با توجه به نامه وزیر محترم کشور مورخ ۱۴۰۳/۸/۱۴ با موضوع صدور مجوز انتشار اوراق مالی اسلامی شهرداریها به استناد "جزء ۱ بند ب تبصره ۱ قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور" و همچنین نامه شماره ۲۲۲۹۱۷ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۳ وزیر محترم کشور انجام میشود ، که نام شهرداری محمدیه نیز در فهرست شهرداریهای صاحب سهم از اوراق مشارکت موضوع این بند به شرح جداول پیوست اعلام گردیده است.



جمهوری اسلامی ایران

وزارت کشور

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۲/۲۳

شماره: ۲۲۲۹۱۷

پست

ورر

۵۹

بسمتعالی

جناب آقای دکتر پور محمدی

معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور

سلام علیکم

احتراما در اجرای "پند (ب) تبصره (۱) قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور"، موضوع اوراق مالی اسلامی شهرداری‌ها، پیرو نامه شماره ۱۸۳۰۴۷ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۴ و معرفی شهرداری‌ها، به استحضار می‌رساند باتوجه به انصراف شهرداری اسلامشهر و عدم پیگیری شهرداری خرم آباد، شهرداری‌های ذیل جایگزین و جمعا به مبلغ ۵,۲۰۰ میلیارد ریال حضورتان معرفی می‌گردند. لطفاً دستور فرمائید ضمن صدور تضمین بازپرداخت ۵۰٪ اصل و سود اوراق سهم دولت و اعلام به بانک مرکزی، از نتیجه این وزارتخانه را مطلع نمایند.

ردیف	نام شهرداری	مبلغ توسعه قطار شهری	مبلغ توسعه اتوبوسرانی
۱	اصفهان	۱,۵۰۰	
۲	اهواز	۱,۵۰۰	
۳	مشهد		۱,۵۵۰
۴	محمدیه		۶۵۰
مجموع (میلیارد ریال)		۳,۰۰۰	۲,۴۰۰

اسکندر مومنی

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۰/۲۴
شماره: ۱۸۳۰۴۷
پست:

سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

شماره ثبت: ۴۸۶۰۳

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۰/۲۴

برسمان

جناب آقای دکتر پورمحمدی

معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور

سلام علیکم

احتراماً پیرو نامه شماره ۱۳۹۱۹۱ مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۱۴ با موضوع صدور مجوز انتشار اوراق مالی اسلامی شهرداری ها (جزء (۱) بند (ب) تبصره (۱) قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور)، بدینوسیله فهرست و میزان اصلاح شده و نهایی سهم شهرداری ها (براساس نقطه نظرات مندرج در نامه شماره ۵۱۹۹۲۷ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۹ این سازمان) به شرح جداول ذیل این نامه ارسال می گردد.

شایان ذکر است بر اساس برنامه کلان وزارت کشور در دولت وفاق با رویکرد توسعه عدالت محور زیرساخت های شهری کشور و نیز رفع ناترازی در بهره برداری از سامانه های حمل و نقل عمومی شهری اعم از ریلی و غیرریلی، ضرورت دارد در سال جاری شروط اساسی زیر (با قید در گزارشات توجیهی) برای صدور مجوزهای مذکور اعمال گردد:

(۱) با توجه به تأخیر زمانی در تأیید فاینانس قراردادهای واگن منعقد شده از سوی مجموعه وزارت کشور ذیل مصوبات شورای اقتصاد و در نتیجه پیش بینی تنفیذ قراردادهای مذکور در سال آتی، جهت رعایت صرفه و صلاح پروژه های قطار شهری، تعهدات درج شده در اوراق بودجه سال ۱۴۰۲ برای بخش واگن به اوراق سال ۱۴۰۳ انتقال یافته و لذا کل مبالغ حاصل از فروش اوراق سال گذشته (بخش قطار شهری) برای هزینه کرد در خطوط قابل استفاده خواهند بود.

✓ نکته مهم: در صورت هرگونه تغییر در بخش فوق (مثلاً عدم تحقق قراردادهای ناوگان وزارت کشور و یا تغییرات ناشی از نرخ ارز)، در جهت انتقال سهم شهرداری ها از یک بخش به بخش دیگر با هماهنگی وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه و بانک مرکزی، اتخاذ تصمیم خواهد شد. بدیهی است این امر تنها در صورت ارائه مستندات و اصلاحیه های لازم روی گزارشات توجیهی از سوی شهرداری با مستندات مورد نیاز قانونی منضم به آن برای اولویت های بعدی و یا سایر بخش ها قابل استفاده خواهد بود.

(۲) در بخش اعتبارات تخصیصی مربوط به خرید اتوبوس، مینی بوس و ون (با اولویت اتوبوس برقی در کلانشهرهای آلوده)، اولویت ضروری با هزینه کرد در طرح های مشارکتی تحت هدایت و نظارت مجموعه وزارت کشور بوده تا اهداف اجتماعی و صنعتی حاصل از تجمیع تقاضا در آن محقق گردد.

(۳) گزارشات توجیهی فنی و اقتصادی مستند و کارشناسی شده پیش از صدور نهایی مجوزات، بایستی توسط شهرداری ها با رویکرد لحاظ نمودن اولویت های فوق اشاره تدوین و جهت بررسی و تأیید نهایی به وزارت کشور ارائه گردد. بدیهی است مدارک مربوطه به تفکیک شهرداری ها و پس از وصول و بررسی و تأیید، متعاقباً در سامانه تضامین دولت بارگذاری می گردد.



جمهوری اسلامی ایران
وزارت کشور

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۰/۲۴
شماره: ۱۸۳۴۷
پست:

وزیر

جدول (۱): توزیع اوراق مشارکت با سهم تضمین ۵۰ درصدی شهرداری (مبالغ بر حسب هزار میلیارد ریال)

ردیف	شهرداری	خطوط قطار شهری	ناوگان قطار شهری	مجموع قطار شهری	اتوبوس، مینی بوس و ون	مجموع
۱	تهران	۱۴	۶۴	۷۸	۱۰	۸۸
۲	مشهد	۲۵	۰	۲۵	۸	۳۳
۳	شیراز	۵	۲۵	۳۰	۲	۳۲
۴	اصفهان	۳	۲۵	۲۸	۴	۳۲
۵	تبریز	۱۰	۱۵/۵	۲۵/۵	۶/۵	۳۲
۶	کرج	۳	۱۳	۱۶	۴	۲۰
۷	ارومیه	۸/۵	۸/۵	۱۷	۶	۲۳
۸	کرمانشاه	۷	۰	۷	۲	۹
۹	اهواز	۷	۰	۷	۵	۱۲
۱۰	اسلامشهر	۴/۵	۰	۴/۵	۰	۴/۵
۱۱	اراک	۰	۰	۰	۲/۵	۲/۵
۱۲	همدان	۰	۰	۰	۱	۱۰
۱۳	زنجان	۰	۰	۰	۱	۱
۱۴	قزوین	۰	۰	۰	۱	۱
۱۵	رشت	۰	۰	۰	۱	۱
۱۶	اردبیل	۰	۰	۰	۱	۱
۱۷	بیرجند	۰	۰	۰	۰/۷	۰/۷
۱۸	بجنورد	۰	۰	۰	۰/۷	۰/۷
۱۹	شهرکرد	۰	۰	۰	۰/۷	۰/۷
۲۰	خرم آباد	۰	۰	۰	۰/۷	۰/۷
۲۱	یاسوج	۰	۰	۰	۰/۷	۰/۷
۲۲	نیشابور	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۳	کاشان	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۴	رفسنجان	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۵	قائم شهر	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۶	گنبد کاووس	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۷	طرقبه	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۸	بناب	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۲۹	محمدیه	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۳۰	عجب شیر	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
۳۱	مراغه	۰	۰	۰	۰/۲۵	۰/۲۵
	مجموع	۸۷	۱۵۱	۲۳۸	۶۲	۳۰۰



جمهوری اسلامی ایران
وزارت کشور

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۰/۲۴
شماره: ۱۸۳۴۷

جدول (۲): توزیع اوراق مشارکت با سهم تضمین ۱۰۰ درصدی شهرداری (مبالغ بر حسب هزار میلیارد ریال)

ردیف	نام شهرداری	قطار شهری	اتوبوس	مدیریت پسماند	زیرساخت	باقت فرسوده	مجموع
۱	تهران	۰	۰	۰	۰	۳۵	۳۵
۲	مشهد	۳۰	۱۰	۵	۰	۰	۴۵
۳	اصفهان	۰	۰	۰	۰	۵	۵
۴	اهواز	۷	۰	۰	۰	۰	۷
۵	تبریز	۰	۱۰	۰	۰	۰	۱۰
۶	رشت	۰	۰	۰	۲	۰	۲
۷	پیرچند	۰	۳	۰	۰	۳	۶
۸	بجنورد	۰	۰	۰	۲	۰	۲
۹	شهرکرد	۰	۰	۰	۲	۰	۲
۱۰	کرمانشاه	۰	۰	۰	۰	۲	۲
۱۱	کاشان	۰	۰	۱	۱	۰	۲
۱۲	پناب	۰	۰	۰	۱	۰	۱
۱۳	مرآغه	۰	۰	۰	۱	۰	۱
	مجموع	۳۷	۲۳	۶	۹	۴۵	۱۲۰

لذا لطفاً دستور فرمائید ضمن صدور تضمین بازپرداخت ۵۰٪ اصل و سود اوراق سهم دولت و اعلام به بانک مرکزی با درخواست موکد قید نمودن اولویت های فوق اشاره در متون ابلاغی به شهرداریها، از نتیجه این وزارتخانه را مطلع نمایند.

اسکندر مومنی

وزیر کشور

رونوشت:

- جناب آقای دکتر فرزین رئیس کل محترم بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران جهت استحضار و صدور دستور مقتضی
- جناب آقای نصرتی معاون محترم عمران و توسعه امور شهری و روستایی و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور جهت آگاهی
- استانداران محترم استانهای ذیربط جهت آگاهی و پیگیری و اقدامات لازم و اطلاع رسانی به شهرداری های مندرج در جدول فوق

معرفی پروژه

توسعه و نوسازی و هوشمندسازی ناوگان حمل و نقل شهر محمدیه
معرفی منطقه اجرای طرح: شهر محمدیه و مهرگان در استان قزوین است.



شهر محمدیه:

شهر محمدیه، یکی از شهرهای مهم و در حال توسعه در استان قزوین است که در مساحتی معادل ۴۵۰ هکتار قرار دارد و با جمعیتی بالغ بر ۴۰۰۰۰ نفر در حال رشد است.

شهر محمدیه به چندین شهر همجوار دسترسی دارد که عبارتند از: *شریف آباد*، *بیدستان*، *الوند* وجود این دسترسی‌ها باعث شده تا ساکنان محمدیه بتوانند به راحتی به خدمات و امکانات دیگر شهرها دسترسی پیدا کنند.

شهر جدید مهرگان

این شهر به عنوان یک مرکز شهری، با زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی و خدمات دیگر در حال پیشرفت است. شهر محمدیه از نظر اقتصادی و اجتماعی به لحاظ تنوع معیشتی دارای ساختاری پیچیده است. با جمعیتی بالغ بر ۴۰۰۰۰ نفر، این شهر شامل اقشار مختلفی از جامعه می‌شود که در میان آن‌ها، *قشر کم‌درآمد* نیز وجود دارد. این قشر به دلیل شرایط اقتصادی خاص، به سیستم ناوگان عمومی اتوبوس وابسته‌اند و این موضوع اهمیت حمل و نقل عمومی را برای آن‌ها دوچندان کرده است.

این قشر با محدودیت‌های مالی مواجه است و به همین دلیل، ناوگان عمومی نقش حیاتی در تأمین نیازهای روزمره شان ایفا می‌کند. بسیاری از ساکنان این دسته از جامعه برای جابه‌جایی به محل کار، تحصیل و انجام خریدهای ضروری به خدمات عمومی متکی هستند. با توجه به افزایش قیمت‌ها و شرایط اقتصادی، بهبود

خدمات حمل و نقل عمومی می‌تواند به شکل موثری در تسهیل کیفیت زندگی و دسترسی بهتر به امکانات، به‌ویژه برای این قشر مؤثر باشد.

توسعه و بهبود ناوگان عمومی، به‌ویژه برای قشر کم‌درآمد، نه تنها به تأمین نیازهای حمل و نقل آن‌ها کمک می‌کند، بلکه بهبود وضعیت معیشتی و اجتماعی آن‌ها و در نهایت پاسخگویی به چالش‌های اقتصادی را به دنبال خواهد داشت. لذا توجه ویژه به این قشر در برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌ها در حوزه حمل و نقل عمومی ضروری است.

شهر محمدیه دارای یک سیستم ناوگان عمومی اتوبوس است که در مسیرهای اصلی شهر به کار می‌رود. وجود پارک‌سوار در این شهر به افزایش قابلیت دسترسی و راحتی مسافران کمک می‌کند. با این حال، از آنجا که به شهرمهرگان نیز خدمات ارائه مینماید، نیاز به افزایش ظرفیت و بهبود خدمات وجود دارد.

شهر مهرگان در مساحت ۵۰۰ هکتاری خود جمعیتی معادل ۲۵۰۰۰ نفر را در خود جای داده است و به لحاظ زیرساخت‌ها و خدمات عمومی در حال پیشرفت است و پیش‌بینی می‌شود که جمعیت کل آن به حدود ۵۰۰۰۰ نفر افزایش یابد و از نظر اقتصادی عمدتاً قشرهای کم‌درآمد جامعه در آنجا مستقر هستند و مطابق با آمار موجود، حدود ۶۰ درصد از جمعیت این شهر به سیستم ناوگان عمومی اتوبوس وابسته اند. این امر نشان‌دهنده اهمیت بالای حمل و نقل عمومی برای شهروندان و نیاز به بهبود و توسعه این سیستم در آینده‌ای نزدیک است.

- نقاط قوت و ضعف سیستم اتوبوسرانی محمدیه

- *نقاط قوت:*

- وجود پارک‌سوار که امکان دسترسی آسان را فراهم می‌کند.
- خدمات نسبتاً مناسب در ساعات پیک.
- دسترسی به سایر شهرهای همجوار.

- *نقاط ضعف:*

- ناکافی بودن تعداد اتوبوس‌ها در ساعات شلوغ.
- نیاز به بهینه‌سازی زمانبندی و مسیرها و هوشمندسازی.
- کیفیت پایین برخی از اتوبوس‌ها
- عدم مناسب سازی ایستگاهها جهت بهره برداری افراد کم توان

لزوم توجه به حمل و نقل عمومی برای معلولین و سالمندان

یکی از مهم ترین چالش های حمل و نقل عمومی در محدوده است، عدم مناسب سازی آن برای افراد کم توان جسمی و سالمندان است. معلولین و جانبازان برای تردد در شهر و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی با مشکلات متعددی مواجه هستند، از جمله نبود زیرساختهای مناسب در ایستگاه ها، عدم وجود رمپ های ویژه و کمبود وسایل نقلیه مجهز به امکانات ویژه و افزایش آمار تصادفات و حوادث غیر مترقبه نیز باعث افزایش تعداد افراد کم توان شده است، اما تاکنون اقدامات کافی برای تسهیل تردد این قشر از جامعه صورت نگرفته است. تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی به اتوبوس های مجهز به امکانات ویژه، از جمله رمپهای دسترسی و فضای مخصوص ویلچر، میتواند گامی مؤثر در راستای عدالت اجتماعی و ایجاد شهری فراگیر باشد.

راهکارها و پیشنهادات

۱. نوسازی و توسعه ناوگان اتوبوسرانی: خرید و تجهیز ناوگان اتوبوسهای جدید میتواند علاوه بر کاهش هزینه های نگهداری ناوگان فرسوده، کیفیت خدمات را نیز افزایش دهد. استفاده از اتوبوسهای نوین با طراحی مدرن و امکانات رفاهی مناسب، شهروندان را به استفاده از حمل و نقل عمومی ترغیب کرده و موجب کاهش فشار بر سیستم جاده ای شهر می شود
۲. بهینه سازی مسیرهای اتوبوسرانی: افزایش تعداد خطوط حمل و نقل عمومی و پوشش مسیرهای پرتقاضا، دسترسی شهروندان به این خدمات را تسهیل کرده و زمان انتظار را کاهش خواهد داد. همچنین، برنامه ریزی دقیق تر برای زمان بندی حرکت اتوبوس ها میتواند باعث افزایش رضایتمندی عمومی شود .
۳. استفاده از فناوری های نوین: تجهیز ناوگان حمل و نقل به سیستم های هوشمند نظیر ردیابی آنلاین، فروش بلیت الکترونیکی و برنامه ریزی مسیرهای هوشمند می تواند مدیریت بهتری بر ناوگان اعمال کرده و بهینه سازی زمان بندی خدمات را تسهیل کند.
۴. توجه به ابعاد زیست محیطی: ورود اتوبوسهای با استانداردهای جدید آلایندگی نقش بسزایی در کاهش انتشار گازهای مضر خواهد داشت. این اقدام همسو با اهداف کلان زیست محیطی کشور، می تواند محدوده را به شهری سبزتر و پایدارتر تبدیل کند .
۵. افزایش ایمنی و رفاه مسافران: ایجاد ایستگاه های استاندارد، نصب سایبان و صندلی مناسب، نصب دوربینهای نظارتی برای افزایش امنیت و تجهیز اتوبوس ها به سیستم های گرمایشی و سرمایشی از دیگر اقدامات مؤثر در بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی خواهد بود.

پیش بینی های آینده

- با توجه به افزایش جمعیت و نیازهای حمل و نقل، ضروری است که پیش بینی های مناسبی برای توسعه ناوگان عمومی اتوبوس داشته باشیم. برخی از اقدامات پیشنهادی عبارتند از:
- افزایش تعداد اتوبوس ها: برای پاسخگویی به نیازهای روزافزون جمعیت و کاهش زمان انتظار.
 - بهینه سازی پارک سوار: از طریق فراهم آوردن خدمات بهتر و ایستگاه های منتظر، به ویژه در ساعات شلوغ.

توسعه زیرساخت‌ها و ایستگاه‌ها: بهبود کیفیت و ظاهری ایستگاه‌های اتوبوس و ایجاد راحتی برای مسافران.

شهر محمدیه با جمعیت رو به رشد و زیرساخت‌های نسبتاً مناسب، نیاز به توسعه و بهبود ناوگان عمومی اتوبوس دارد. دسترسی به شهرهای همجوار و وجود پارک‌سوار می‌تواند به عنوان فرصت‌هایی برای بهبود خدمات شناخته شوند. به‌کارگیری پیشنهادات مطرح شده در این گزارش می‌تواند به بهبود کیفیت خدمات حمل و نقل عمومی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان کمک کند و در نتیجه، نقش مؤثری در توسعه پایدار شهر محمدیه ایفا نماید.

آمار ناوگان شهرداری محمدیه:

تعداد ناوگان موجود (دستگاه)				تعداد ناوگان فعال (دستگاه)				تعداد ناوگان فرسوده			
اتوبوس		تاکسی		مینی بوس		تاکسی		اتوبوس		تاکسی	
دیزلی	برقی	سواری	ون	سواری	برقی	دیزلی	برقی	سواری	ون	سواری	ون
۱۴	۰	۲۷۰	۱۰	۲	۰	۲۷۰	۱۰	۴	۷۳	۳	۲

تعداد ناوگان نوسازی شده (دستگاه)					تعداد ناوگان مورد نیاز (دستگاه)				
اتوبوس		تاکسی		مینی بوس	اتوبوس		تاکسی		مینی بوس
دیزلی	برقی	سواری	ون		دیزلی	برقی	سواری	ون	
۱۰	۰	۶۱	۷	۲	۳۵	۰	۵۰	۱۰	۰

قراردادهای تامین ناوگان (اتوبوس، مینی بوس و ون)

پیمانکار قرارداد	تاریخ قرارداد	تعداد ناوگان	مبلغ قرارداد (میلیارد ریال)	اعتبارات هزینه شده تاکنون (میلیارد ریال)	محل تامین اعتبار (نقدی / اسناد خزانه / اوراق مشارکت و شهرداری)	سال تامین اعتبار	تعداد ناوگان تحویل شده از قرارداد تاکنون
ایران خودرو دیزل	۱۴۰۱/۱۱/۰۹	۷ ون	۵۲,۰۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۲,۰۸۰,۰۰۰,۰۰۰	از محل اعتبارات وزارت کشور و شهرداری	۱۴۰۱	۷
ایران خودرو دیزل	۱۴۰۱/۱۲/۱۲	۱۰ اتوبوس	۱۶۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۶۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	از محل اعتبارات وزارت کشور و شهرداری	۱۴۰۱	۱۰

مستندات مربوط به اخذ وثایق از ناشر:

سازمان مدیریت حمل و نقل شهرداری محمدیه یکی از ارکان اساسی حمل و نقل عمومی شهر محمدیه است که به شهروندان خدمت ارائه می کند. این در حالی است که بخشی از اتوبوس های آن فرسوده است و در سال های اخیر منابع مالی لازم برای نوسازی ناوگان تامین نشده است. امروزه تامین منابع مالی برای نوسازی و هوشمندسازی ناوگان اتوبوسرانی شهر محمدیه جهت ادامه خدمت رسانی بسیار ضروری می باشد. این طرح توجیهی با استناد به جز یک بند ب تبصره ۱ قانون بودجه ۱۴۰۳ کل کشور برای تامین مالی از طریق انتشار اوراق مالی اسلامی آماده شده است. تضمین بازپرداخت تعهدات مالی این طرح به نسبت ۵۰٪ سهم دولت و ۵۰٪ سهم شهرداری محمدیه می باشد. سازمان برنامه و بودجه کشور تضمین ۵۰٪ سهم دولت را انجام می دهد.

پنج ویژگی های کلی و محل اجرای طرح

عنوان	توضیحات
موضوع طرح	حمل و نقل عمومی
هدف طرح	ارائه خدمات بهینه حمل و نقل عمومی درون شهری، کاهش آلودگی هوا، کنترل وضعیت ترافیکی
مبلغ سرمایه گذاری	۵۰ میلیارد تومان
تامین مالی	انتشار اوراق مالی اسلامی طبق جز یک بند ب تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور
مکان اجرای طرح	شهر محمدیه و مهرگان

مشخصات اوراق مشارکت مالی:

مبلغ اوراق قابل انتشار: ۳۵۰ میلیارد ریال
روش تامین مالی پروژه: انتشار اوراق مشارکت با نام
نرخ سود: ۲۳ درصد سالانه
دوره عمر اوراق مشارکت: ۴ سال
روش بازپرداخت سود اوراق: پرداخت سود هر سه ماه یکبار
روش بازپرداخت اصل اوراق: پرداخت اصل اوراق در سررسید
ناشر: شهرداری محمدیه
عامل فروش اوراق: بانک شهر
مبلغ اسمی هر واحد اوراق مشارکت: ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال
بازپرداخت اصل اوراق سهم دولت: ۵۰ درصد معادل مبلغ ۱۷۵ میلیارد ریال
سهم شهرداری محمدیه ۵۰ درصد معادل مبلغ ۱۷۵ میلیارد ریال

وضعیت طول عمر اتوبوس های سازمان مدیریت حمل و نقل شهرداری محمدیه

این سازمان در حال حاضر به تنهایی وظیفه حمل و نقل عمومی شهر محمدیه و مهرگان را به عهده دارد. امروزه این سازمان با در اختیار داشتن ۱۴ دستگاه اتوبوس تک کابین دیزلی ملکی و ۱۰ اتوبوس بخش خصوصی در حال خدمت رسانی به شهروندان بوده که در جدول ذیل سن و نوع اتوبوس ها به تفکیک ارائه گردیده است .

وضعیت عمر مفید اتوبوس های ملکی سازمان حمل و نقل شهرداری محمدیه

ردیف	نوع اتوبوس	تعداد	مدل	سن
۱	آتروس	۱۰	۱۴۰۱	۳
۲	شهاب	۴	۱۳۸۴	۲۰

خدمات ارائه شده

هدف این طرح ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان و جابجایی مسافر و بهبود و ارتقا کمی و کیفیت کیفی خدمات به شهروندان و جلب رضایتمندی حداکثری بوده و اهداف جانبی آن نیز شامل کاهش آلودگی هوا و بار ترافیکی در سطح شهر و هم سویی با اهداف کلان و عالیه ایجاد شهر سبز و پایدار با رشد متوازن در تمامی ابعاد خصوصا حمل و نقل همگانی درون شهری می باشد.

خدمات سرویس دهی به مسافران

عنوان	توضیحات
تعداد اتوبوس تک کابین دیزلی	۱۰ دستگاه اتوبوس آتروس ۴ دستگاه اتوبوس شهاب
پیمایش روزانه اتوبوس تک کابین دیزلی	۳۰۰ کیلومتر
تعداد متوسط روز کاری هر اتوبوس در سال	۳۶۵ روز
مکان اجرای طرح	شهر محمدیه و مهرگان

تأمین مالی پروژه خرید و به روز رسانی اتوبوسهای شهرداری محمدیه

از مهم ترین بخشهای حیاتی شهرداری که به دنبال ایجاد، جمع آوری و افزایش مالی یا سرمایه ای برای رسیدن به اهداف آن مجموعه است با عنوان تأمین مالی یاد میشود. شهرداری ها به عنوان نهادهای مسئول در ارائه خدمات عمومی و توسعه شهرها، برای تأمین مالی و عملکرد خود به منابع مالی قوی و پایدار نیاز دارند. رویکردهای تأمین مالی شهرداری ها به عنوان یکی از عوامل اساسی در تأمین درآمد شهرداری ها و تأثیرگذار بر عملکرد آنها مطرح است. تأمین مالی شهرداری ها به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم انجام میشود. رویکردهای مستقیم تأمین مالی شهرداری شامل درآمدهای عمومی مانند مالیاتها، عوارض، هزینه های خدمات شهری و دیگر منابع درآمدی است که به طور مستقیم از مشارکت و مالیات شهروندان تأمین میشود. این رویکرد به عنوان یکی از روش های اصلی تأمین مالی شهرداری ها استفاده می شود و میزان درآمد شهرداری ها بستگی به نیازها و قدرت خرید جمعیت و توان مالی شهروندان دارد. رویکردهای غیرمستقیم تأمین مالی شهرداری ها نیز شامل منابع مالی غیرعمومی و غیردولتی مانند همکاری با بخش خصوصی، سرمایه گذاریهای شهری، سرمایه گذاری در پروژه های توسعه و سرمایه گذاری در بورس اوراق بهادار است. این رویکرد به عنوان یک منبع تکمیلی برای تأمین مالی شهرداری ها مورد استفاده قرار میگیرد و می تواند به افزایش درآمد شهرداری و متناسب با نیازها و ظرفیت های شهری منطقه مورد توسعه قرار گیرد. تأثیر رویکردهای تأمین مالی شهرداری بر درآمد شهرداری ها بسیار حائز اهمیت است. استفاده از رویکردهای متناسب و مناسب برای تأمین مالی شهرداری ها می تواند منجر به افزایش درآمد شهرداری ها شده و امکان ارائه خدمات بهتر و بهبود شرایط زندگی شهروندان را فراهم کند. همچنین، انتخاب رویکردهای مالی مناسب و اجرای بهینه آن ها میتواند به افزایش سرمایه گذاری، توسعه شهری و ایجاد رشد اقتصادی در شهرها کمک کند. تأمین مالی پروژه توسط اوراق مشارکت به اوراق بهاداری که انتشار آنها با هدف تأمین منابع مالی پروژه های دولتی و خصوصی در مدت زمان مشخص انجام میشود، اوراق مشارکت (Papers Participation) میگویند؛ طبق ماده ۲ قانون انتشار اوراق مشارکت مصوب ۳۷۶/۰۶/۳۱ مجلس شورای اسلامی و ماده ۱ آیین نامه اجرایی قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت مصوب ۱۸/۵۷۷/۰۳۱ هیئت وزیران، اوراق مشارکت چنین معرفی شده است: «اوراق بهادار با نام یا بی نامی است که به موجب قانون یا مجوز بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به قیمت اسمی مشخص برای مدت معین و برای تأمین بخشی از منابع مالی مورد نیاز طرح های عمرانی- انتفاعی دولت مندرج در قوانین بودجه سالانه کشور یا برای تأمین منابع مالی الزام برای تهیه مواد اولیه مورد نیاز واحدهای تولیدی توسط دولت، شرکتهای دولتی، شهرداری ها و مؤسسات و نهادهای عمومی غیر دولتی و مؤسسات عام المنفعه و شرکتهای وابسته به دستگاه های مذکور، شرکت های سهامی عام و خاص و شرکتهای تعاونی تولید منتشر می شود و به سرمایه گذارانی که قصد مشارکت در اجرای طرح های یاد شده را دارند از طریق عرضه عمومی واگذار میگردد».

از تعریف فوق چند نکته مورد توجه است ❖: اوراق مشارکت از جمله اوراق بهادار محسوب میشود و تابع قوانین این اوراق است. بنابراین سرمایه گذاران برای خرید آن نیازمند داشتن کد سهامداری کد معاملاتی

بورس هستند ❖ این اوراق ممکن است بی نام یا با نام باشد. اوراق مشارکت بورسی جزو اوراق با نام و اوراق غیر بورسی از جمله اوراق بینام محسوب میشوند ❖ قیمت این اوراق مشخص و مدت سرمایه گذاری در این اوراق معین است ❖. در زمان انتشار میبایست مورد مصرف این اوراق مشخص باشد.

تحلیل ریسک اوراق مشارکت خرید و به روز رسانی اتوبوسرانی شهرداری محمدیه

سرمایه گذاری در طرح از طریق انتشار اوراق مشارکت، با ریسک های خاصی همراه است. سرمایه گذاران باید پیش از تصمیم گیری درخصوص سرمایه گذاری در این طرح، عوامل مطرح شده را مدنظر قرار دهند. مهمترین عوامل در این فرآیند به شرح زیر می باشد :

✓ریسک نرخ سود و تورم

✓ریسک عدم پرداخت، تأخیر در پرداخت و پرداخت پیش از موعد اقساط اوراق

✓ریسک از بین رفتن دارایی های پشتوانه اوراق

✓ریسک اعتباری

✓ریسک نقدشوندگی اوراق

✓ریسک سرمایه گذاری مجدد

✓ریسک بازخرید اجباری اوراق توسط ناشر

✓ریسک ناشی از وجود خطا در نحوه محاسبه اصل و سود تسهیالت یا اوراق وپیچیدگی آن

✓سایر ریسک های احتمالی

✓پوشش ریسک نوسان نرخ سود: اوراق بدون کوپن چون سررسید کوتاه تری دارند، در صورت تغییرنرخ سود در اقتصاد چندان توان پوشش ریسک را ندارد. این در حالی است که اوراق کوپن دار عموماً سررسید بلندتری دارند و در نتیجه می توانند برای مدت طولانی تری سود مطلوب در ابتدای سرمایه گذاری را تأمین کنند. بنابراین از نگاه ریسک نوسان نرخ سود، اوراق کوپن دار پوشش بیشتری برای ریسک سرمایه گذاران خواهند داشت .

پوشش ریسک نرخ تورم

سود تضمین شده اوراق مشارکت، به صورت علی الحساب به دارنده اوراق در سررسیدهای معین پرداخت میشود و ناشر اوراق موظف است سود قطعی را محاسبه کرده و در صورتی که سود قطعی بیشتر از سود علی الحساب پرداختی به خریداران اوراق باشد، مابه التفاوت آن را هم به سرمایه گذاران پرداخت کند از آنجا که بخش بزرگی از وجوه موضوع انتشار اوراق مشارکت صرف تملک دارایی هایی می گردد که با افزایش نرخ تورم بهای فروش مجدد و یا اجاره آنها پس از بهره برداری از فروش افزایش می یابند، انتظار غالب بر این است که سود قطعی پروژه از سود علی الحساب پروژه معمولاً بیشتر است. البته در صورتی که سود قطعی پروژه، از سود علی الحساب پرداخت کمتر باشد، جبران مابه التفاوت بر عهده ضامن اوراق مشارکت است و زبانی از این بابت، متوجه خریداران این اوراق نخواهد بود.

پوشش ریسک پرداخت با تأخیر سود و یا اصل سرمایه

قرارداد ضمانت با بانک ها به عنوان رکن ضامن اوراق مشارکت میتواند این ریسک را پوشش داده و به عبارتی مهم ترین جذابیت اوراق مشارکت در مقایسه با سایر انواع اوراق دار، تضامین پرداخت سود است ، به این معنا که دارنده اوراق مشارکت اطمینان دارد که سود مشخص و تضمین شده ای را به عنوان سود علی الحساب، در فواصل زمانی معین دریافت می کند.

ریسک نقد شوندگی

یک سرمایه گذار همواره به میزان نقد شوندگی سرمایه خود توجه میکند. نقد شوندگی به این معنا است که صاحب سرمایه تا چه حد می تواند هر زمان که خواست هر مبلغی از سرمایه خود را به پول نقد تبدیل کند .

پوشش ریسک نقدشوندگی

در بازار بدهی باتوجه به آنکه عمده اوراق بازارگردان مخصوص خود را دارند و همچنین، تقاضا عموماً در بازار وجود دارد، نقد شوندگی اوراق مشارکت بسیار بالا است. بورس و فرابورس به عنوان دو بازاری که اوراق بدهی در آنها منتشر می شوند، بازیگران بسیاری دارد و در نتیجه نقدشوندگی اوراق که در این بازار منتشر می شوند بسیار بالا است.

میزان سرمایه گذاری لازم برای اجرای طرح هزینه های سرمایه

هزینه های سرمایه ای برای خرید اتوبوس های جدید به شرح ذیل می باشد.
(البته با توجه به نوسان قیمتی هزینه خرید اتوبوس ملاک عمل هزینه خرید روز اتوبوس ها خواهد بود)

هزینه های سرمایه ای – میلیارد تومان

عنوان	مقدار	واحد پولی	هزینه کل
قیمت خرید اتوبوس تک کابین دیزلی	۴	میلیارد تومان	۳۵

تنها هزینه سرمایه ای این طرح خرید اتوبوس نو و تجهیزات مربوط به هوشمندسازی است مسلماً مدل ها و امکانات مختلف بر روی قیمت اتوبوس اثرگذار است. لذا با قیمت تعیین شده اتوبوس با حداقل مشخصات فنی تایید شده در اتحادیه اتوبوسرانی های شهری کشور قابل خرید خواهد بود.

هزینه سرمایه گذاری نوسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری و هوشمندسازی	
شرح	مبلغ – میلیارد تومان
هزینه خرید اتوبوس	۳۵
هزینه احداث ایستگاه	۱۵
هزینه مناسب سازی ایستگاهها برای افراد کم توان	
هزینه هوشمند سازی و تابلو و امکانات ایستگاهها	
هزینه آماده سازی و احداث مسیر	

جمع کل هزینه های عمرانی و خرید اتوبوس	۵۰
دوره عمر اوراق مالی اسلامی	۴ سال
روش باز پرداخت سود اوراق	پرداخت سود هر سه ماه یکبار
روش پرداخت اصل اوراق	پرداخت اصل اوراق در سررسید

تا کنون در بخش عمرانی ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی حاصل شده است.

تعیین ظرفیت طرح:

بررسی ظرفیت مسافر اتوبوس در طرح

بررسی ظرفیت خودروهای مدنظر در طرح:

براساس اعلام شرکت سازنده اتوبوس و مینی بوس ظرفیت صندلی این خودروها طبق جدول ذیل می باشد. لازم به توضیح است که در خطوط شهری به دلیل کسر و اضافه شدن مسافران در ایستگاه های بین راهی و نیز ضریب اشغال بیشتر در ساعات پیک مسافر، ظرفیت مسافر با ۵۰٪ افزایش برای خودروها منظور می گردد. لذا جدول ذیل مبنای تعیین ظرفیت خودروها خواهد بود.

جدول ظرفیت اتوبوس آتروس:

نوع خودرو	تعداد صندلی	ظرفیت مسافر در هر سرویس (ضریب ۱,۵)	شرکت سازنده
اتوبوس آتروس دیزلی	۳۶	۵۲	ایران خودرو

بررسی ظرفیت طرح برای اتوبوس آتروس:

الف- ظرفیت متوسط حمل هر اتوبوس آتروس در شبانه روز:

با توجه به اینکه هر اتوبوس ۵۲ نفره آتروس در هر شیفت هشت ساعته به طور متوسط تعداد ۱۲ سرویس انجام می دهد، (بر اساس آمار بررسی شده خطوط مختلف فعلی سازمان مدیریت حمل و نقل) لذا جدول ذیل ظرفیت متوسط حمل مسافر در شبانه روز هر اتوبوس آتروس جدید را نشان می دهد.

جدول محاسبه ظرفیت متوسط حمل مسافر هر اتوبوس آتروس جدید

ظرفیت اتوبوس	تعداد سرویس هر شیفت	تعداد شیفت	تعداد متوسط سرویس هر اتوبوس در شبانه روز
۵۲	۱۵	۲	۱۵۶۰

جدول محاسبه ظرفیت متوسط حمل مسافر ۴ اتوبوس :

تعداد سرویس	تعداد اتوبوس	ظرفیت متوسط حمل روزانه ۴ اتوبوس
۱۵۶۰	۴	۶۲۴۰ نفر

ظرفیت اسمی سالیانه خدمات طرح

با توجه به بررسی های بعمل آمده ارائه خدمات به طور میانگین طبق جدول ذیل ارائه شده است که در محاسبات نیز از آن استفاده می شود.

تعداد روزهای سال	*	تعداد مسافر اتوبوس‌های جدید در شبانه روز	=	ظرفیت متوسط اسمی حمل سالیانه اتوبوس‌های جدید
۳۶۵	*	۶۲۴۰	=	۲۲۷۷۶۰۰

ظرفیت سالیانه اسمی خدمات طرح برای ۴ اتوبوس

ردیف	نام خدمات		واحد	ظرفیت
	طرح انتشار اوراق مشارکت نوسازی ناوگان			
۱	سرویس اتوبوس عمومی		مسافر	۲۲۷۷۶۰۰

شیفت کاری و روز کاری اتوبوس ها

تعداد روز کاری در سال	۳۶۵
تعداد شیفت کاری در شبانه روز	دو شیفت
تعداد متوسط سرویس رفت و برگشت هر اتوبوس در هر شیفت	۱۵

برآورد ظرفیت عملی طرح:

ظرفیت اسمی: ظرفیت سالانه اسمی طرح در حد جدول فوق برآورد گردیده است.

ظرفیت عملی: ظرفیت عملی با اعمال راندمان ۹۰٪ محاسبه و در جدول ذیل منظور گردیده است.

جدول ظرفیت عملی محصولات طرح برای هر اتوبوس

شرح خدمات	واحد	ظرفیت اسمی سالیانه	راندمان عملی	ظرفیت عملی سالیانه
سرویس اتوبوس عمومی	مسافر	۲۲۷۷۶۰۰	۹۰٪	۲۰۴۹۸۴۰

بررسی نرخ ارائه خدمات

با توجه به اینکه در تمام نقاط دنیا به حمل و نقل عمومی یارانه تعلق می گیرد و ضرورت توجه به این امر در کشورمان بیش از سایر کشورهای دنیا احساس می شود، که تا اکنون نیز یارانه و سوبسید در کشور ما هم به این امر تعلق می گرفته است. امروز غیر از سرمایه گذاری اولیه تنها ۲۰٪ از هزینه های جاری توسط فروش بلیت تامین می شود و در حقیقت مدیریت شهرداری این مابه التفاوت را به عنوان یارانه کمک به حمل و نقل عمومی پرداخت می کند. در گزارش بررسی مالی این طرح با توجه به مد نظر قرار گرفتن تعلق یارانه هم از سوی دولت و هم از سوی مدیریت شهری به سیستم حمل و نقل عمومی شهری، تخمین هزینه خدمات نرخ بلیت منظور شده در گزارش نزدیک به واقعیت انجام گرفته است. لذا با توجه به این مسائل نرخ فروش خدمات در طرح نزدیک به واقعیت منظور گردیده است.

پیش بینی برنامه ظرفیت خدمات و میزان درآمد

اکثر فعالیت های خدماتی اقتصادی در سال های اولیه راه اندازی، دارای مشکلات فنی، مشکل بازاریابی و ورود به صحنه هستند و برای آن فعالیت با ظرفیت کامل غیرممکن می باشد. بدین جهت در محاسبات مربوط به طرح ظرفیت عملی برای پنج سال اول راه اندازی به صورت جدول ذیل منظور شده است.

پیش بینی درصد استفاده از ظرفیت اسمی و ظرفیت عملی طرح طی سال های دوران بهره برداری:

پیش بینی راندمان ظرفیت خدمات طرح موجود

ردیف	شرح راندمان	سال جاری	سال اول بهره برداری	سال دوم بهره برداری	سال سوم بهره برداری	سال مبنای بهره برداری
		۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷
۱	درصد استفاده از ظرفیت اسمی		%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
۲	درصد استفاده از ظرفیت عملی		%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
۳	درصد استفاده از سال		%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰

پیش بینی راندمان ظرفیت خدمات طرح توسعه

ردیف	شرح راندمان	سال جاری	سال اول بهره برداری	سال دوم بهره برداری	سال سوم بهره برداری	سال مبنای بهره برداری
		۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷
۱	درصد استفاده از ظرفیت اسمی		%۹۵	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
۲	درصد استفاده از ظرفیت عملی		%۹۵	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
۳	درصد استفاده از سال		%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰

برای وضعیت موجود پیش بینی می شود که با افزایش تعداد اتوبوس و مینی بوس و کم شدن زمان انتظار برای رساندن اتوبوس به ایستگاه نیز افزایش قیمت سوخت و سایر مسائل رغبت مردم برای استفاده از حمل و نقل عمومی نیز بیشتر خواهد شد.

جدول پیشبینی فروش خدمات - طرح توسعه (۴ اتوبوس جدید)

فروش سالانه (تومان)	درآمد از محل فروش بلیط		
	تعداد مسافر در سال	مبلغ بلیط (تومان)	سال
۸,۶۵۴,۸۸۰,۰۰۰	۲۱۶۳۷۲۰	۴۰۰۰	۱۴۰۴
۱۱,۸۴۳,۵۲۰,۰۰۰	۲۲۷۷۶۰۰	۵۲۰۰	۱۴۰۵
۱۵,۹۴۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۲۷۷۶۰۰	۷۰۰۰	۱۴۰۶
۲۰,۴۹۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۲۷۷۶۰۰	۹۰۰۰	۱۴۰۷
۲۶,۱۹۲,۴۰۰,۰۰۰	۲۲۷۷۶۰۰	۱۱۵۰۰	۱۴۰۸
۶۵,۷۰۸,۷۶۰,۰۰۰	جمع کل		

تاریخ بهره برداری طرح از شهریور ۴۰۴ تا شهریور ۴۰۸ در نظر گرفته شده است. نرخ کرایه به طور متوسط سالانه ۳۰ درصد افزایش داده شده است.

درآمد سالانه (تومان)	درآمد از محل تبلیغات	
	درآمد در ماه (تومان)	سال
۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۰ میلیون	۱۴۰۴
۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰ میلیون	۱۴۰۵
۱,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰ میلیون	۱۴۰۶
۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۰ میلیون	۱۴۰۷
۲,۸۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰ میلیون	۱۴۰۸
۷,۳۲۰,۰۰۰,۰۰۰	جمع کل	

تاریخ بهره برداری طرح از شهریور ۴۰۴ تا شهریور ۴۰۸ در نظر گرفته شده است. درآمدها به طور متوسط سالانه ۳۰ درصد افزایش داده شده است.

درآمد حاصل از سرویسهای دربستی برای ۴ اتوبوس	درآمد سالانه (تومان)	
	سال	درآمد در ماه (تومان)
۱۴۰۴	۶۰ میلیون	۷۲۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۴۰۵	۸۰ میلیون	۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۴۰۶	۱۰۰ میلیون	۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۴۰۷	۱۳۰ میلیون	۱,۵۶۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۴۰۸	۱۷۰ میلیون	۲,۰۴۰,۰۰۰,۰۰۰
جمع کل		۵,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰

تاریخ بهره برداری طرح از شهریور ۴۰۴ تا شهریور ۴۰۸ در نظر گرفته شده است. درآمدها به طور متوسط سالانه ۳۰ درصد افزایش داده شده است.

برآورد سرمایه ثابت طرح:

برآورد سرمایه ثابت یکی از بخشهای حیاتی و کلیدی در تدوین طرح های توجیهی اقتصادی و فنی است. این برآورد شامل تمامی هزینه هایی می شود که به منظور ایجاد زیرساخت ها، تهیه تجهیزات و ماشین آلات، احداث ساختمانها و تأسیسات، خرید زمین و سایر دارایی های ثابت پروژه مورد نیاز است. سرمایه ثابت به طور مستقیم به ایجاد ظرفیت اولیه تولید یا ارائه خدمات در پروژه ارتباط دارد و بدون آن، امکان راه اندازی و بهره برداری از طرح وجود نخواهد داشت .

برای محاسبه دقیق سرمایه ثابت، لازم است جزئیات کاملی از هزینه های مرتبط در مراحل مختلف پروژه شناسایی و ثبت شود. این هزینه ها شامل خرید زمین، آماده سازی محل پروژه، احداث ساختمانهای اداری، تولیدی و انباری، تأمین تجهیزات و ماشین آلات، هزینه های حمل و نقل و گمرکی، نصب و راه اندازی تجهیزات، و همچنین تأمین تأسیسات جانبی مانند سیستم های آب، برق، گاز و مخابرات است. در برخی موارد، هزینه های پیش بینی نشده نیز به این برآورد اضافه می شود تا از بروز مشکلات مالی در مراحل اجرایی جلوگیری شود.

برآورد سرمایه ثابت باید بر اساس قیمتهای روز و با در نظر گرفتن نرخ تورم، تغییرات ارزی و شرایط بازار انجام گیرد. دقت در این مرحله بسیار اهمیت دارد، زیرا سرمایه ثابت تعیین کننده حجم اولیه سرمایه گذاری است و به طور مستقیم بر تحلیل مالی و اقتصادی پروژه، از جمله محاسبه شاخص هایی نظیر نرخ بازده سرمایه IRR ، دوره بازگشت سرمایه PB، و ارزش خالص فعلی NPV تأثیر می گذارد. در نهایت، ارائه برآورد دقیق و جامع سرمایه ثابت، اعتماد سرمایه گذاران و ذی نفعان را جلب کرده و زمینه ساز تصمیم گیری صحیح در خصوص اجرای پروژه خواهد بود. این برآورد نه تنها به شفافیت مالی کمک می کند، بلکه برنامه ریزی دقیق تر برای مدیریت منابع و جلوگیری از تأخیرات احتمالی در مراحل اجرایی را ممکن می سازد.

اجزای سرمایه ثابت

خرید زمین

در پروژه حاضر، هزینه خرید زمین صفر در نظر گرفته شده است، چراکه زمین مورد نیاز برای اجرای پروژه قبلاً تأمین شده یا به صورت واگذاری رایگان یا با مالکیت قبلی در اختیار قرار دارد. این ویژگی یک مزیت رقابتی مهم برای پروژه محسوب می شود، زیرا حذف هزینه خرید زمین به کاهش قابل توجه سرمایه گذاری ثابت اولیه منجر شده و امکان تخصیص منابع مالی به سایر بخش های ضروری پروژه مانند خرید تجهیزات، احداث زیرساخت ها و تأمین ماشین آلات را فراهم می آورد. همچنین این امر می تواند در کاهش ریسک های مرتبط با تأمین منابع مالی و اجرای پروژه مؤثر باشد. حذف هزینه خرید زمین، علاوه بر مزایای اقتصادی، به تسریع فرآیند اجرایی پروژه نیز کمک می کند، زیرا دیگر نیازی به صرف زمان برای جستجوی زمین مناسب و انجام مراحل قانونی خرید آن وجود ندارد. این ویژگی زمینه را برای اجرای به موقع پروژه و دستیابی به اهداف پیش بینی شده فراهم می سازد.

کارهای عمرانی، بنا و ساختمان ها

در راستای اجرای موفق طرح توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی محمدیه، علاوه بر تأمین و خریداری خودروهای مورد نیاز، توجه ویژه ای به تقویت زیرساخت های عمرانی و بهبود محیط های فیزیکی خدمت رسانی در نظر گرفته شده است. پیش بینی و تخصیص بودجه به این بخش، چندین مزیت مادی و معنوی را برای شهروندان، مدیریت شهری و کل جامعه به همراه دارد. شرح این هزینه ها و آثار آن ها به شرح زیر است:

۱- هزینه احداث ایستگاه های جدید اتوبوس

توسعه و راه اندازی ایستگاه های جدید در نقاط فاقد پوشش کافی، سبب کوتاه شدن فاصله دسترسی ساکنان به حمل و نقل عمومی، افزایش استقبال عمومی و کاهش استفاده از خودروهای شخصی خواهد شد. مزایا:

- افزایش رضایت عمومی از خدمات شهری و احساس امنیت و آسودگی بیشتر در تردد روزانه
- کاهش آلودگی هوا و کمک به ارتقاء کیفیت محیط زیست
- ارتقاء تصویر شهری و هویت بصری منطقه از طریق طراحی نوین ایستگاه ها

۲- هزینه مناسب سازی ایستگاه ها برای افراد کم توان

در راستای تحقق عدالت اجتماعی و قانون حمایت از حقوق افراد کم توان، ایستگاه ها به تجهیزات مورد نیاز جهت سهولت تردد این گروه های اجتماعی مجهز خواهند شد؛ شامل رمپ دسترسی، مسیر ویژه نابینایان، نیمکتهای استاندارد و ...

مزایا:

- افزایش حس مشارکت اجتماعی و کرامت انسانی برای افراد کم توان
- تسهیل دسترسی به خدمات شهری برای همه اقشار
- تقویت شاخص های شهر دوستدار همه افراد

۳- هزینه احداث و آماده سازی مسیر

عملیات بهسازی، تسطیح، آسفالت ریزی و خط کشی معابر مرتبط با خطوط اتوبوس، نصب تابلوهای راهنما و رفع موانع احتمالی در مسیر حرکت ناوگان بخشی از هزینه های لازم در این بخش است.

مزایا:

- بهبود روانی ترافیک و افزایش ایمنی با کاهش تصادفات
- افزایش سرعت خدمات رسانی با آماده سازی مسیر ویژه ناوگان
- کاهش هزینه های نگهداشت خودروها به دلیل استاندارد بودن مسیر

ماشین آلات و تجهیزات

با توجه به محاسبات انجام شده، بررسی های دقیق مالی و فنی، در نظر گرفتن محدودیت های موجود و همچنین اطلاعات اخذ شده از منابع معتبر، تصمیم بر آن شد که ۴ دستگاه اتوبوس شهری آتروس دیزلی خریداری گردد. این تصمیم با هدف تأمین نیازهای حمل و نقل عمومی، افزایش کیفیت خدمات شهری و بهره برداری بهینه از منابع موجود اتخاذ شده است. انتخاب این مدل ها با در نظر گرفتن کارایی، مقرون به صرفه بودن و سازگاری آن با شرایط عملیاتی شهر صورت گرفته و گامی مهم در بهبود سیستم حمل و نقل شهری به شمار می رود.

هزینه هوشمندسازی و تجهیز ایستگاه های اتوبوس

این سرمایه گذاری با هدف ایجاد ایستگاه هایی مدرن، ایمن و مجهز انجام میشود که نقش بسزایی در ترغیب مردم به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی خواهد داشت. محورهای اصلی هزینه کرد این سرمایه گذاری:

- ساخت و نصب سرپناه های استاندارد جهت حفاظت مسافران از شرایط جوی مختلف
- ایجاد سیستم های هوشمند اطلاع رسانی شامل نمایشگرهای دیجیتال برای زمان بندی اتوبوسها.
- تجهیز ایستگاه ها به امکانات رفاهی همچون نیمکت های مناسب، روشنایی استاندارد و سطل زباله
- تأمین امنیت مسافران با نصب دوربین های نظارتی و سیستم های کنترلی
- بهبود دسترس پذیری برای توانیابان با ایجاد رمپ های مخصوص و طراحی مناسب

این سرمایه گذاری، علاوه بر افزایش رضایت شهروندان، موجب بهینه سازی سیستم حمل و نقل، کاهش ترافیک و بهبود کیفیت زندگی در شهر خواهد شد. با اجرای این طرح، گامی مؤثر در مسیر توسعه پایدار شهری و ایجاد شهری هوشمند و انسان محور برداشته خواهد شد.

برآورد هزینه های عملیاتی

در هر پروژه، برآورد هزینه های دوران بهره برداری یکی از اجزای حیاتی است که برای ارزیابی موفقیت مالی و عملیاتی طرح باید به دقت انجام شود. به ویژه در حداکثر ظرفیت عملی، این هزینه ها بخش مهمی از محاسبات مالی محسوب می شوند که شامل انواع هزینه های ثابت و متغیر هستند. در این راستا، علاوه بر سرمایه گذاری های مورد نیاز برای احداث و راه اندازی طرح که شامل هزینه های سرمایه ثابت و در گردش می شود، هزینه های عملیاتی نیز باید به طور دقیق برآورد و پیش بینی شوند. این هزینه ها به طور سالانه و در طول دوره بهره برداری طرح به طور مداوم نیازمند تخصیص منابع مالی هستند و در صورت نادیده گرفتن آن ها ممکن است مشکلات جدی در روند اجرای طرح ایجاد شود.

هزینه های اصلی دوران بهره برداری عبارتند از :

هزینه های مواد اولیه : برای خرید اتوبوس، هزینه مواد اولیه صفر است، زیرا در این نوع طرح، مواد اولیه به طور مستقیم نقش ندارند و بیشتر هزینه ها مربوط به خرید اتوبوس، تجهیزات مرتبط، خدمات پس از فروش، و هزینه های جاری دیگر مانند حقوق و دستمزد کارکنان، سوخت، تعمیرات و نگهداری، و بیمه است.

هزینه حقوق و دستمزد کارکنان:

پرداخت حقوق و مزایای پرسنل و سایر هزینه های نیروی انسانی برای انجام عملیات روزانه طرح، یکی از مهم ترین هزینه ها در هر طرح است که باید به طور دقیق محاسبه شود.

شرح	تعداد راننده	تعداد شیفت	حقوق یکماه (ریال)	حقوق یکسال (ریال)	مجموع حقوق سالیانه(ریال)
راننده اتوبوس	۸	۲ شیفت ۸ ساعته	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۹,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰

مبنای حقوق در سال ۱۴۰۳ و با فرض افزایش ۳۰٪ حقوق در سال های آتی

هزینه سوخت و انرژی مصرفی

میزان مصرف گازوئیل یک اتوبوس درون شهری بستگی به عواملی مانند نوع اتوبوس، شرایط رانندگی، ترافیک، مسافت طی شده و وضعیت فنی اتوبوس دارد. با این حال، به طور متوسط، یک اتوبوس درون شهری می تواند حدود ۱۲۰ تا ۲۰۰ لیتر گازوئیل در روز مصرف کند.

این مقدار معمولاً برای خودرو با موتورهای استاندارد و در شرایط عادی ترافیکی و عملکردی در نظر گرفته میشود. برای محاسبه دقیقتر، باید اطلاعات مربوط به مدل خودرو، مسافت طی شده و شرایط خاص آن در نظر گرفته شود.

نرخ افزایش قیمت سوخت در سال ۲۵ درصد در نظر گرفته شده است.

۲۰ درصد هزینه سوخت متغیر در نظر گرفته شده است.

عنوان خودرو	قیمت گازوئیل (ریال)	تعداد تجهیز (دستگاه)	مصرف روزانه هر دستگاه (لیتر)	تعداد روز سال	هزینه کل در سال (ریال)
اتوبوس	۳۰۰۰	۴	۲۰۰	۳۶۵	۸۷۶,۰۰۰,۰۰۰

هزینه تعمیرات و نگهداری

هزینه های سالانه تعمیر و نگهداری به طور معمول به عنوان درصدی از ارزش دارایی های عمده و تجهیزات مرتبط با طرح محاسبه میشود. این هزینه ها شامل تعمیرات دوره ای، نگهداری پیشگیرانه، تعویض قطعات فرسوده و خدمات ضروری برای حفظ عملکرد بهینه دارایی ها میباشد. محاسبه این هزینه ها بر اساس درصدی از ارزش دارایی ها به منظور برآورد صحیح هزینه های جاری و پیش بینی هزینه های آتی انجام می شود. در این طرح، این هزینه ها مطابق با جدول ذیل بر اساس ارزش دارایی های عمده مرتبط با طرح تعیین شده است تا از دقت و شفافیت لازم در برنامه ریزی مالی و اجرای طرح اطمینان حاصل شود.

نرخ افزایش هزینه های نگهداری و تعمیرات در سال ۲۰ درصد در نظر گرفته شده است.

۳۰ درصد هزینه ها متغیر در نظر گرفته شده است.

نوع خودرو	درصد هزینه تعمیر و نگهداری	جمع کل هزینه های نگهداری و تعمیرات (ریال)
اتوبوس شهری آتروس دیزلی	۷٪ هزینه خرید ماشین آلات	۲۲,۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰

هزینه های مربوط به فعالیت های رفاهی و اجتماعی پرسنل

این دسته از هزینه ها شامل مواردی است که با هدف ارتقای کیفیت زندگی کاری، افزایش رضایت شغلی و بهبود بهره وری پرسنل تخصیص داده می شود. این هزینه ها می توانند شامل ارائه خدماتی مانند بیمه های تکمیلی، پرداخت کمک هزینه های مسکن و حمل و نقل، برگزاری اردوها و تفریحات گروهی، تامین وعده های غذایی، ایجاد و نگهداری امکانات ورزشی و فرهنگی، پرداخت وام های کم بهره، و حمایت از برنامه های آموزش و توسعه فردی باشند. سرمایه گذاری در این حوزه علاوه بر ایجاد حس تعلق و افزایش انگیزه میان کارکنان، منجر به بهبود عملکرد سازمانی و کاهش هزینه های ناشی از ترک کار یا کاهش بهره وری میشود. این هزینه ها معمولاً به عنوان بخشی از هزینه های عمومی و اداری سازمان در نظر گرفته میشوند و بسته به اندازه و سیاستهای سازمان، سهمی متناسب از بودجه سازمان را به خود اختصاص میدهند.

بودجه تخصیص داده به این بخش معادل ۴۰۰ میلیون ریال با نرخ رشد سالیانه ۳۰ درصد می باشد.

هزینه استهلاک

با گذشت زمان و استفاده از تجهیزات و ماشین آلات، کاهش ارزش دارایی ها و تجهیزات در اثر فرسودگی نیازمند تخصیص هزینه های استهلاک است.

روش استهلاك	نرخ استهلاك در سال	مدت زمان مستهلك شدن	ارزش قراضه
روش خطی با توجه به ارزش قراضه	۸ درصد	۱۲,۵ سال	۱۶,۳ درصد

ارزش کل دارائی (ریال)	ارزش قراضه (ریال)	عمر مفید	ارزش قراضه
۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۷,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵ سال	۱۶,۳ درصد

در نتیجه استهلاك سالانه معادل ۲۳,۴۳۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال میباشد.

هزینه های مالی:

هزینه های مالی مرتبط با طرح شامل پرداخت سود اوراق مشارکت به صورت سه ماهه و با نرخ ۲۳ درصد در سال می باشد. از آنجا که ۵۰ درصد اصل اوراق مشارکت و سود مربوط به آن توسط دولت پرداخت می شود و به نوعی بالعوض است، بنابراین تنها ۲۳ درصد مبلغ ۱۷۵ میلیارد ریال به عنوان سود اوراق مشارکت به خریداران اوراق مشارکت پرداخت می گردد. این سود سالانه رقمی معادل ۴۰,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود، که در دوره های سه ماهه (فصلی) محاسبه و به سهامداران پرداخت می شود. در پایان سال چهارم، اصل و سود تسهیلات به صورت کامل تسویه خواهد شد. این برنامه ریزی مالی تضمین می کند که تعهدات سرمایه گذاری به شکلی منظم و شفاف انجام شده و اهداف اقتصادی طرح به بهترین شکل محقق گردد.

عنوان	شرح
مبلغ تعهد و تضمین ۵۰ درصد اصل اوراق مشارکت	مبلغ ۱۷۵ میلیارد ریال
سود اوراق مشارکت	۳۲ درصد سالانه
مبلغ سود اوراق مشارکت پرداختی شهرداری در سال	۴۰,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
مبلغ سود اوراق مشارکت پرداختی شهرداری در هر ماه	۳,۳۵۴,۱۶۶,۶۶۶,۷ ریال
مبلغ سود اوراق مشارکت پرداختی شهرداری در هر دوره ۳ ماهه	۱۰,۰۶۲,۵۰۰,۰۰۰ ریال

شماره: ۱۱۲۹۴۵

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۱/۱۵

پیوست :

بسمه تعالی



برادر بزرگوار جناب آقای انوشه

معاون محترم امور شهرداری ها

با سلام

احتراما؛ بازگشت به نامه شماره ۵۱۳۰۹ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۷ در
اجرای ابلاغ نامه شماره ۱۸۳۰۴۷ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۴ مقام عالی
وزارت ضمن پیوست یک جلد طرح توجیهی فنی و اقتصادی و موارد
درخواستی نامه مذکور و تکمیل جداول ضمیمه جهت استحضار و
صدور اوامر لازم تقدیم می گردد.

محمد پیری
شهردار محمدیه

web : mohamadich.ir
mail : info@mohamadich.ir

محمدیه ، بلوار امام حسین (ع) ، شهرداری محمدیه
تلفن : ۰۲۸-۳۲۵۶۲۷۴۴ - ۳۲۵۶۲۷۰۰
فاکس : ۰۲۸-۳۲۵۶۲۷۳۸