

اداره کل امور اقتصادی و دارایی

استان خوزستان

تهیه و تدوین فرصت‌های سرمایه‌گذاری استان
گزارش مطالعات فرصت‌های سرمایه‌گذاری

«طرح باند دوم اهواز – امیدیه – دیلم»

(پیوست شماره ۱)

بنام خدا
فهرست مطلب

۱ (پیوست شماره ۱)
۴	۱- موقعیت طرح
۴	۱-۱- استان
۴	۲-۱- شهرستان
۵	۲- موقعیت پروژه
۶	۱-۲- دسترسی به زیرساخت‌ها
۶	۳- مشخصات فنی طرح
۶	۱-۳- مشخصات کلی
۸	۲-۳- نیازهای طرح
۸	۱-۲-۳- هزینه‌های (اولیه) احداث مسیر
۸	۲-۲-۳- هزینه‌های سالیانه
۹	۳-۲-۳- مدیریت و منابع انسانی
۹	۴- مالکیت و مجوزهای قانونی
۹	۱-۴- مالکیت زمین
۹	۲-۴- مالکیت معنوی و امتیازها
۹	۳-۴- مجوزهای قانونی
۱۰	۵- بررسی بازار و رقابت
۱۰	۱-۵- معرفی بازار هدف
۱۱	۶- پیشرفت فیزیکی طرح تاکنون
۱۱	۷- برنامه عملیاتی و زمان‌بندی اجرای طرح
۱۲	۸- برنامه مالی پروژه
۱۲	۱-۸- برآورد هزینه‌ها
۱۳	۲-۸- برآورد درآمدها
۱۴	۳-۸- مدت زمان بهره‌برداری پروژه
۱۴	۴-۸- تحلیل هزینه - فایده
۱۴	۵-۸- انجام آنالیز حساسیت پروژه
۱۶	۶-۸- جمع‌بندی
۱۷	۷-۸- برآورد تغییرات نرخ ارز در دوره اجرای پروژه
۱۷	۹- نیازهای سرمایه‌ای، روش تأمین و تضامین
۱۷	۱-۹- سرمایه ارزی موردنیاز
۱۷	۲-۹- نحوه مشارکت و تأمین سرمایه مورد نیاز
۱۸	۳-۹- زمان بازگشت سرمایه
۱۹	۱۰- مشوق‌ها، ویژگی‌ها و مزایای طرح
۲۰ (پیوست شماره ۲)

فهرست جداول و اشکال

- جدول (۱): مختصات جغرافیای محل شروع و پایان اهواز - امیدیه - دیلم ۵
- جدول (۲): دسترسی به زیرساخت‌ها ۶
- جدول (۳): مشخصات ترافیک مسیر ۶
- جدول (۴): برآورد میزان و هزینه صرفه جویی در سوخت در مسیر ۷
- جدول (۵): برآورد میزان و هزینه صرفه جویی در زمان ۷
- جدول (۶): سرمایه‌گذاری طرح در زمین، محوطه‌سازی و ساختمان ۸
- جدول (۷): مدیریت و منابع انسانی ۹
- جدول (۸): مشخصات وضعیت راه‌های استان خوزستان در مقایسه با کل کشور (در سال ۱۴۰۱) ۱۰
- جدول (۹): برآورد هزینه‌ها ۱۲
- جدول (۱۰): برآورد سرمایه‌گذاری ثابت (هزینه‌های سرمایه‌ای) ۱۲
- جدول (۱۱): برآورد سرمایه در گردش (هزینه‌های تولیدی) ۱۳
- جدول (۱۲): درآمدهای پروژه در ۵ سال اول پس از بهره‌برداری ۱۳
- جدول (۱۳): شاخص‌های بازدهی پروژه ۱۴
- جدول (۱۴): جدول آنالیز حساسیت (درصد تغییرات *IRR* ناشی از داراییهای ثابت و هزینه‌های عملیاتی) ۱۵
- جدول (۱۵): خلاصه مباحث اقتصادی پروژه ۱۶
- جدول (۱۶): نرخ ارز ۱۷
- جدول (۱۷): سرمایه (ثابت) ارزی مورد نیاز ۱۷
- شکل (۱): نقشه موقعیت استان در کشور ۴
- شکل (۲): نقشه موقعیت مسیر در خوزستان ۴
- شکل (۳): نقشه تقسیمات سیاسی استان خوزستان ۴
- شکل (۴): مسیر فعلی ۵
- شکل (۵): مسیر احداث ۵
- شکل (۶): نقشه راه‌های دسترسی به پروژه ۶
- شکل (۷): نمودار درصد تغییرات *IRR* ناشی از تغییر داراییهای ثابت و هزینه‌های عملیاتی ۱۵

۱- موقعیت طرح

۱-۱- استان

استان خوزستان در جنوب غربی ایران (در محدوده ۴۷ درجه و ۴۲ دقیقه تا ۵۰ درجه و ۳۹ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ و ۲۹ درجه و ۵۸ دقیقه تا ۳۲ درجه و ۵۸ دقیقه شمالی از خط استوا) قرار دارد. مساحت این استان ۶۳،۲۳۸ کیلومتر مربع است و با جمعیتی معادل ۴،۹۹۴ هزار نفر در سال ۱۴۰۰، (بعد از استان‌های تهران، خراسان رضوی، اصفهان و فارس) پنجمین استان پرجمعیت ایران محسوب می‌شود. شهر اهواز مرکز استان خوزستان و در فاصله ۸۸۰ کیلومتری شهر تهران واقع شده است. این استان از شمال غربی با استان ایلام، از شمال با استان لرستان، از شمال شرقی و شرق با استان‌های چهارمحال و بختیاری و کهگیلویه و بویراحمد؛ از جنوب با خلیج فارس (به طول ۳۳۰ کیلومتر) و از غرب با کشور عراق (به طول ۳۳۰ کیلومتر) هم‌مرز است. موقعیت استقرار خوزستان در غرب رشته کوه‌های زاگرس وسعت جلگه آن و هم‌مرز بودن با عراق و خلیج فارس و دوری با سایر مراکز استان‌ها این استان را در یک وضعیت استراتژیکی قرار داده است.

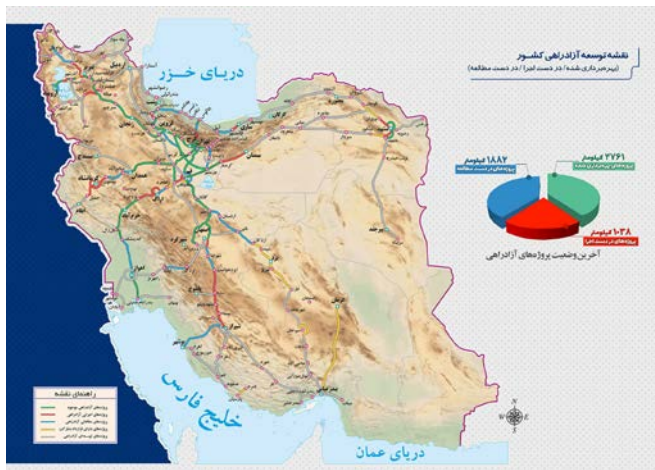
۱-۲- شهرستان

بر اساس آخرین تقسیمات کشوری سال ۱۴۰۱ وزارت کشور این استان دارای ۲۹ شهرستان، ۷۰ بخش، ۱۴۵ دهستان و ۹۰ شهر و ۳ فرمانداری ویژه می‌باشد. آخرین تقسیمات سیاسی استان به شرح شکل (۳) آمده است.

باند دوم اهواز - امیدیه - دیلم از شهرستان اهواز شروع شده و در مسیر خود از شهرستان‌های رامشیر، امیدیه و هندیجان می‌گذرد. احداث این مسیر با توجه به اینکه نقاط مبدا و مقصد با اهمیت می‌باشد و باعث افزایش امنیت مسیر و همچنین کاهش تعداد تصادفات می‌شود. محور اهواز - امیدیه از خروجی اهواز تا سه راهی کوپال به صورت چهارخطه در حال بهره‌برداری است و از سه راهی کوپال تا امیدیه به طول ۷۰ کیلومتر به صورت دوخطه و قسمتی از مسیر چهار خطه دوطرفه در حال بهره‌برداری می‌باشد.



شکل (۱): نقشه موقعیت استان در کشور



شکل (۲): نقشه موقعیت مسیر در خوزستان



شکل (۳): نقشه تقسیمات سیاسی استان خوزستان

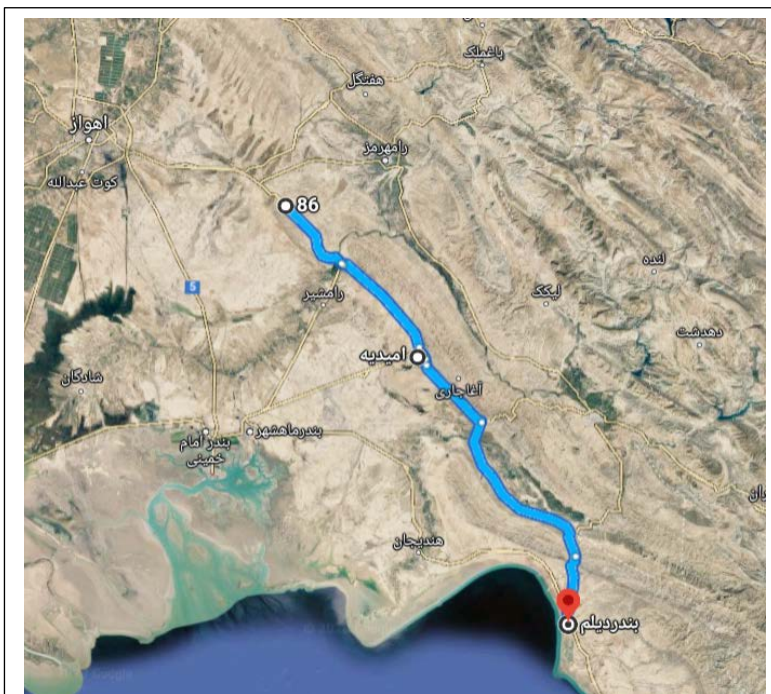
۲- موقعیت پروژه

پروژه در استان خوزستان و محور اهواز - امیدیه می باشد. مسیر مورد نظر از پلیس راه اهواز بندر امام تا خروجی شهر امیدیه در استان خوزستان می باشد. در حاشیه مسیر با توجه به موقعیت جغرافیایی منطقه و خاک موجود عموماً به صورت زمین کشاورزی می باشد. محور مورد مطالعه در منطقه‌ی دشت احداث شده است. طول تقریبی این محور ۱۱۸ کیلومتر و حد فاصل شهر اهواز - امیدیه و در بین مختصات جغرافیایی UTM، به شرح جدول زیر واقع شده است.

این مسیر به صورت دو خطه و قسمتی از آن چهارخطه رفت و برگشت با عرض تقریبی ۱۱ الی ۲۴ متر در حال حاضر در دست بهره‌برداری است. وضعیت کلی روسازی نسبتاً مناسب بوده و به غیر از برخی از نقاط مسیر در دیگر بخش‌ها از روسازی مناسبی برخوردار است. در ادامه نقشه‌های موقعیت منطقه و طرح ارائه شده است.

جدول (۱): مختصات جغرافیایی محل شروع و پایان اهواز - امیدیه - دیلم

نقطه	طول جغرافیایی	عرض جغرافیایی
۲۲B	۳۶۶۲۸۵	۳۴۳۱۸۴۴
۱A	۳۴۹۸۳۹	۳۴۵۷۸۵۶



شکل (۴): مسیر فعلی



شکل (۵): مسیر احداث

۲-۱- دسترسی به زیرساخت‌ها

در زمان احداث دسترسی‌های لازم در محل احداث پروژه وجود دارد و تامین و حمل مصالح جهت احداث با مشکلی مواجه نخواهد بود.

جدول (۲): دسترسی به زیرساخت‌ها

ردیف	زیرساخت موردنیاز	فاصله تا محل پروژه	محل تأمین زیرساخت
۱	آب	۰	شهرستان‌های اهواز، رامشیر، امیدیه، هندیجان
۲	برق	۰	شهرستان‌های اهواز، رامشیر، امیدیه، هندیجان
۳	گاز	۰	شهرستان‌های اهواز، رامشیر، امیدیه، هندیجان
۴	مخابرات	۰	شهرستان‌های اهواز، رامشیر، امیدیه، هندیجان
۵	راه اصلی	۰	شهرستان‌های اهواز، رامشیر، امیدیه، هندیجان
۶	راه فرعی	۰	-



شکل (۶): نقشه راه‌های دسترسی به پروژه

احداث راه نیازمند مصالحی است که برخی از آن‌ها مانند میلگرد و سیمان، محصول واحدهای صنعتی است و برخی دیگر، از قبیل مصالح خاکی لازم برای بدنه راه، یا شن و ماسه و سنگ مورد نیاز روسازی و ابنیه فنی، از معادن و ذخایر زمینی و کوهی و رودخانه‌ای بدست می‌آید.

۳- مشخصات فنی طرح

۳-۱- مشخصات کلی

این طرح با هدف افزایش امنیت مسیر و همچنین کاهش تعداد تصادفات در دستور کار قرار گرفته است. طول مسیر معادل ۱۱۸ کیلومتر است و در با توجه به نوع راه در دست احداث میانگین سرعت آن برابر با ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت و به این ترتیب میزان صرفه جویی در زمان در اثر اجرای این پروژه معادل ۰.۲ ساعت برآورد شده است. سایر مشخصات ترافیکی و برآوردهای انجام شده در خصوص پیامدهای مثبت اجرای آن به شرح زیر خلاصه شده است.

جدول (۳): مشخصات ترافیکی مسیر

میانگین نرخ رشد ترافیک سالانه	برآورد ترافیک سالانه سال ۱۴۰۴	برآورد ترافیک روزانه سال ۱۴۰۴	
٪۷	۱,۳۱۲,۹۰۵	۳,۵۹۷	سواری
٪۱	۸۲,۴۹۰	۲۲۶	مینی بوس
٪۵	۲۱۶,۴۴۵	۵۹۳	اتوبوس
٪۵	۴۷۹,۹۷۵	۱,۳۱۵	کامیون
٪۵	۱۹۱,۹۹۰	۵۲۶	کامیونت
٪۵	۳۴۵,۶۵۵	۹۴۷	تریلر

مطالعات اولیه طرح

جدول (۴): برآورد میزان و هزینه صرفه جویی در سوخت در مسیر

سال	ترافیک روزانه			مصرف سوخت در مسیر موجود	مصرف سوخت در مسیر	صرفه جویی در سوخت	بهای صرفه جویی در سوخت (میلیون ریال)
	سواری	مینی بوس	کامیون و اتوبوس				
۱۴۰۴	۳,۵۹۷	۲۲۶	۲,۷۸۸	۸۸,۹۳۰,۹۳۶	۵۹,۲۵۴,۸۴۵	۲۹,۶۷۶,۰۹۱	۴,۵۰۹,۹۶۶
۱۴۰۵	۳,۸۴۹	۲۲۸	۲,۹۲۷	۹۳,۷۸۸,۳۷۱	۶۲,۴۹۲,۸۴۷	۳۱,۲۹۵,۵۲۳	۴,۷۵۶,۴۲۷
۱۴۰۶	۴,۱۱۸	۲۳۰	۳,۰۷۳	۹۸,۹۲۲,۳۱۵	۶۵,۹۱۵,۱۸۹	۳۳,۰۰۷,۱۲۵	۵,۰۱۶,۹۴۰
۱۴۰۷	۴,۴۰۶	۲۳۲	۳,۲۲۷	۱۰۴,۳۳۸,۹۴۷	۶۹,۵۴۵,۹۹۰	۳۴,۸۲۲,۹۵۶	۵,۲۹۳,۳۴۱
۱۴۰۸	۴,۷۱۴	۲۳۴	۳,۳۸۸	۱۱۰,۱۱۵,۳۴۶	۷۳,۳۷۶,۳۳۶	۳۶,۷۳۸,۷۱۰	۵,۵۸۴,۹۹۲
۱۴۰۹	۵,۰۴۴	۲۳۶	۳,۵۵۷	۱۱۶,۱۹۷,۶۹۲	۷۷,۴۳۱,۲۴۶	۳۸,۷۶۶,۴۴۶	۵,۸۹۳,۷۲۸
۱۴۱۰	۵,۳۹۷	۲۳۸	۳,۷۳۵	۱۲۲,۶۴۴,۴۰۹	۸۱,۷۲۸,۷۷۱	۴۰,۹۱۵,۶۳۹	۶,۲۲۰,۹۸۷
۱۴۱۱	۵,۷۷۵	۲۴۰	۳,۹۲۲	۱۲۹,۴۷۱,۰۰۴	۸۶,۲۷۹,۵۴۷	۴۳,۱۹۱,۴۵۷	۶,۵۶۷,۵۶۶
۱۴۱۲	۶,۱۷۹	۲۴۲	۴,۱۱۸	۱۳۶,۳۸۵,۲۲۹	۹۱,۰۸۸,۷۴۳	۴۵,۵۹۶,۴۸۶	۶,۹۳۳,۸۶۷
۱۴۱۳	۶,۶۱۲	۲۴۴	۴,۳۲۴	۱۴۴,۳۳۱,۰۱۶	۹۶,۱۸۵,۶۴۷	۴۸,۱۴۵,۳۶۹	۷,۳۲۲,۱۲۳
۱۴۱۴	۷,۰۷۵	۲۴۶	۴,۵۴۰	۱۵۲,۴۱۶,۱۱۶	۱۰۱,۵۷۵,۴۲۷	۵۰,۸۴۰,۶۸۹	۷,۷۳۲,۷۳۴
۱۴۱۵	۷,۵۷۰	۲۴۸	۴,۷۶۷	۱۶۰,۹۷۶,۷۰۹	۱۰۷,۲۸۲,۲۰۲	۵۳,۶۹۴,۵۰۸	۸,۱۶۷,۵۳۷
۱۴۱۶	۸,۱۰۰	۲۵۰	۵,۰۰۵	۱۷۰,۰۳۶,۵۰۳	۱۱۳,۳۲۱,۴۷۷	۵۶,۷۱۴,۵۷۶	۸,۶۲۷,۲۲۸
۱۴۱۷	۸,۶۶۷	۲۵۳	۵,۲۵۵	۱۷۹,۶۴۵,۴۰۱	۱۱۹,۷۲۷,۲۷۸	۵۹,۹۱۸,۱۲۳	۹,۱۱۵,۹۴۴
۱۴۱۸	۹,۲۷۴	۲۵۶	۵,۵۱۸	۱۸۹,۸۳۳,۶۰۹	۱۲۶,۵۱۸,۹۸۶	۶۳,۳۱۴,۶۲۳	۹,۶۱۳,۲۲۰
۱۴۱۹	۹,۹۲۳	۲۵۹	۵,۷۹۴	۲۰۰,۶۱۶,۱۸۴	۱۳۳,۷۰۶,۹۳۹	۶۶,۹۰۹,۲۴۵	۱۰,۱۸۱,۵۵۶
۱۴۲۰	۱۰,۶۱۸	۲۶۲	۶,۰۸۴	۲۱۲,۰۴۴,۸۰۸	۱۴۱,۳۲۵,۵۹۱	۷۰,۷۱۹,۲۱۷	۱۰,۷۶۲,۳۸۵
۱۴۲۱	۱۱,۳۶۱	۲۶۵	۶,۳۸۸	۲۲۴,۱۳۴,۹۸۸	۱۴۹,۳۸۵,۲۸۰	۷۴,۷۴۹,۷۰۸	۱۱,۳۷۶,۹۰۷
۱۴۲۲	۱۲,۱۵۶	۲۶۸	۶,۷۰۷	۲۳۶,۹۳۸,۴۰۷	۱۵۷,۹۲۰,۴۶۲	۷۹,۰۱۷,۹۴۵	۱۲,۰۲۷,۵۵۶
۱۴۲۳	۱۳,۰۰۷	۲۷۱	۷,۰۴۲	۲۵۰,۵۰۶,۷۴۹	۱۶۶,۹۶۵,۵۹۳	۸۳,۵۴۱,۱۵۶	۱۲,۷۱۷,۵۶۸

جدول (۵): برآورد میزان و هزینه صرفه جویی در زمان

سال	ترافیک روزانه			میزان سواری معادل خانوار	صرفه جویی در زمان سفر	منافع صرفه جویی در زمان سفر	مجموع منافع و پیامدهای مثبت پروژه
	سواری	مینی بوس	کامیون و اتوبوس				
۱۴۰۴	۳,۵۹۷	۲۲۶	۲,۷۸۸	۷,۶۱۷,۳۳۱	۱,۵۲۳,۴۶۶	۸۷۱,۲۲۱	۵,۳۸۱,۱۸۶
۱۴۰۵	۳,۸۴۹	۲۲۸	۲,۹۲۷	۷,۹۷۳,۶۱۴	۱,۵۹۴,۷۲۳	۹۱۱,۹۷۰	۵,۶۶۸,۳۹۷
۱۴۰۶	۴,۱۱۸	۲۳۰	۳,۰۷۳	۸,۳۴۹,۳۵۶	۱,۶۶۹,۸۷۱	۹۵۴,۹۴۵	۵,۹۷۱,۸۸۵
۱۴۰۷	۴,۴۰۶	۲۳۲	۳,۲۲۷	۸,۷۴۵,۶۷۹	۱,۷۴۹,۱۳۶	۱,۰۰۰,۲۷۴	۶,۲۹۳,۶۱۵
۱۴۰۸	۴,۷۱۴	۲۳۴	۳,۳۸۸	۹,۱۶۳,۷۷۰	۱,۸۳۲,۷۵۴	۱,۰۴۸,۰۹۲	۶,۶۳۳,۰۸۴
۱۴۰۹	۵,۰۴۴	۲۳۶	۳,۵۵۷	۹,۶۰۴,۸۹۱	۱,۹۲۰,۹۷۸	۱,۰۹۸,۵۴۵	۶,۹۹۲,۲۷۲
۱۴۱۰	۵,۳۹۷	۲۳۸	۳,۷۳۵	۱۰,۰۷۰,۳۷۵	۲,۰۱۴,۰۷۵	۱,۱۵۱,۷۸۴	۷,۳۷۲,۷۷۰
۱۴۱۱	۵,۷۷۵	۲۴۰	۳,۹۲۲	۱۰,۵۶۱,۶۳۷	۲,۱۱۲,۳۲۷	۱,۲۰۷,۹۷۱	۷,۷۷۵,۵۳۷
۱۴۱۲	۶,۱۷۹	۲۴۲	۴,۱۱۸	۱۱,۰۸۰,۱۷۷	۲,۲۱۶,۰۳۵	۱,۲۶۷,۲۷۸	۸,۲۰۱,۱۴۵
۱۴۱۳	۶,۶۱۲	۲۴۴	۴,۳۲۴	۱۱,۶۲۷,۵۸۵	۲,۳۲۵,۵۱۷	۱,۳۲۹,۸۸۷	۸,۶۵۲,۰۱۰
۱۴۱۴	۷,۰۷۵	۲۴۶	۴,۵۴۰	۱۲,۲۰۵,۵۴۵	۲,۴۴۱,۱۰۹	۱,۳۹۵,۹۹۱	۹,۱۲۸,۷۲۵
۱۴۱۵	۷,۵۷۰	۲۴۸	۴,۷۶۷	۱۲,۸۱۵,۸۴۵	۲,۵۶۳,۱۶۹	۱,۴۶۵,۷۹۳	۹,۶۳۳,۳۲۹
۱۴۱۶	۸,۱۰۰	۲۵۰	۵,۰۰۵	۱۳,۴۶۰,۳۷۹	۲,۶۹۲,۰۷۶	۱,۵۳۹,۵۱۰	۱۰,۱۶۷,۲۳۹
۱۴۱۷	۸,۶۶۷	۲۵۳	۵,۲۵۵	۱۴,۱۴۱,۱۵۷	۲,۸۲۸,۲۳۱	۱,۶۱۷,۳۷۳	۱۰,۷۳۳,۳۱۷
۱۴۱۸	۹,۲۷۴	۲۵۶	۵,۵۱۸	۱۴,۸۶۰,۳۰۹	۲,۹۷۲,۰۶۲	۱,۶۹۹,۶۲۵	۱۱,۳۳۳,۴۴۵
۱۴۱۹	۹,۹۲۳	۲۵۹	۵,۷۹۴	۱۵,۶۲۰,۰۹۶	۳,۱۲۴,۰۱۹	۱,۷۸۶,۵۲۴	۱۱,۹۶۸,۰۸۰
۱۴۲۰	۱۰,۶۱۸	۲۶۲	۶,۰۸۴	۱۶,۴۲۲,۹۱۴	۳,۲۸۴,۵۸۳	۱,۸۷۸,۳۴۶	۱۲,۶۴۰,۷۳۱
۱۴۲۱	۱۱,۳۶۱	۲۶۵	۶,۳۸۸	۱۷,۲۷۱,۳۰۸	۳,۴۵۴,۲۶۲	۱,۹۷۵,۳۷۹	۱۳,۳۵۲,۲۸۷
۱۴۲۲	۱۲,۱۵۶	۲۶۸	۶,۷۰۷	۱۸,۱۶۷,۹۷۶	۳,۶۳۳,۵۹۵	۲,۰۷۷,۹۳۴	۱۴,۱۰۵,۶۹۱
۱۴۲۳	۱۳,۰۰۷	۲۷۱	۷,۰۴۲	۱۹,۱۱۵,۷۷۹	۳,۸۱۳,۱۵۶	۲,۱۸۶,۳۳۸	۱۴,۹۰۳,۹۰۵

۳-۲- نیازهای طرح

۳-۲-۱- هزینه‌های (اولیه) احداث مسیر

در دوران ساخت و ساز هزینه‌های پروژه مربوط هزینه‌های احداث و در دوران بهره‌برداری هزینه‌های پروژه هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری می‌باشد. هزینه‌های احداث باند دوم محور اهواز - امیدیه - دیلم شامل هزینه‌های اولیه (مهندسی و طراحی، هزینه‌های تملک حریم راه، هزینه‌های احداث سازه فیزیکی و هزینه‌های ابنیه‌های فنی مورد نیاز) می‌باشد. بر اساس برآورد اولیه در زمان قرارداد و نیز آخرین برآورد کل هزینه‌های پروژه در جدول زیر خلاصه شده است.

جدول (۶): سرمایه‌گذاری طرح در زمین، محوطه‌سازی و ساختمان

ردیف	نام ماشین / تجهیز	مشخصات سرمایه‌گذاری پروژه
	جمع هزینه عملیات اجرایی طرح	۱۷,۸۱۰,۰۰۰

۳-۲-۲- هزینه‌های سالیانه

هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری محور شامل مبالغی است که به منظور نگهداری آن در شرایط اولیه پس از احداث تا حد امکان صورت می‌گیرد. مواردی شامل نگهداری رویه آسفالت، نگهداری شانه‌های آسفالتی، کانال‌ها، خاکبرداری‌ها و خاکریزی‌ها، نگهداری ابنیه‌های فنی شامل پل‌ها و آبروها و سایر زهکشی‌ها، نگهداری کناره راه، بر پا داشتن گارد ریل‌ها و حفاظ‌های ایمنی، پایه‌های هدایتی، تابلوها و سایر وسائل کنترل، انجام خط‌کشی‌ها، خاکروبی و برداشت خرده سنگ‌ها و غیره. به طور تقریبی و تجربی این هزینه‌ها معمولاً معادل یک چهارم بودجه دوران احداث خواهد بود. در صورتی که دوران بهره‌برداری معادل ۲۰ سال باشد هر سال در حدود یک درصد هزینه‌های احداث خواهند بود.

۳-۲-۳- مدیریت و منابع انسانی

این پروژه به وسیله پیمانکار منتخب به اجرا در خواهد آمد. میزان اشتغال مستقیم اجرای پروژه در دوران ساخت و ساز شامل نیروی انسانی شاغل در شرکت پیمانکار خواهد بود. در دوران بهره‌برداری از طرح اشتغال پروژه عمدتاً به طور غیر مستقیم بوده و اشتغال مستقیم آن چندان قابل توجه نخواهد بود. در مورد میزان اشتغال مستقیم و غیر مستقیم پروژه در دوران ساخت و پس از آن در دوران بهره‌برداری، اطلاعات دقیقی وجود ندارد.

جدول (۷): مدیریت و منابع انسانی

ردیف	سطح مهارت	تعداد	میانگین حقوق پایه (ریال)
۱	متخصص		
۲	ماهر		
۳	غیر ماهر		

تعداد نیروی کار ماهر مستقیم مورد نیاز:	نفر
تعداد نیروی کار غیر ماهر مستقیم مورد نیاز:	نفر
تعداد نیروی متخصص مستقیم مورد نیاز:	نفر
جمع	نفر

۴- مالکیت و مجوزهای قانونی

۴-۱- مالکیت زمین

-در پروژه های احداث راه مالکیت زمین مطرح نمی باشد.

۴-۲- مالکیت معنوی و امتیازها

اجرای طرح با توجه به قراردادهای منعقد به پیمانکار ذیصلاح واگذار شده است و تعهدات طرفین در دوران ساخت و ساز و پس از آن مطابق این قرارداد خواهد بود.

۴-۳- مجوزهای قانونی

مجوزهای قانونی مربوط به اجرای این طرح قبل از اجرای آن توسط نهادهای دولتی و اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان پیگیری و اخذ شده است.

۵- بررسی بازار و رقابت

۵-۱- معرفی بازار هدف

دسترسی مناسب و مسیرهای متناسب با سرعت مورد نیاز برای تردد یکی از مهمترین عوامل پیشرفت و حصول رفاه جامعه است. تأثیرات منفی فقدان دسترسی‌های مناسب در رشد اقتصادی، فرهنگی و جمعیتی این خلا را نمایان تر می‌سازد. حمل و نقل، نقش مؤثر چندجانبه ای را برای رسیدن به هدف‌های توسعه ایفا می‌کند. حمل و نقل باعث مبادله مواد اولیه، نیروی انسانی، محصولات بین مراکز تولید و مصرف گردیده و موجبات توزیع بیشتر سرمایه به بخشهای کشاورزی و صنعتی را فراهم می‌آورد و در نتیجه سبب بالا رفتن حجم تولیدات می‌گردد. از طرف دیگر کاهش هزینه‌های مختلف ناشی از بهبود حمل و نقل از قبیل کاهش طول و زمان سفر (که باعث کاهش هزینه حمل کالا و بالا رفتن قدرت تولید می‌شود) همگی به استقامت و نگهداری پایه‌های اقتصاد سالم کمک وافر می‌نمایند. در جدول زیر مشخصات حمل و نقل و راه‌های استان در مقایسه با کل کشور آمده است.

جدول (۸) : مشخصات وضعیت راه‌های استان خوزستان در مقایسه با کل کشور (در سال ۱۴۰۱)

ردیف	شاخص	کل کشور	خوزستان	سهم استان
۱	جمعیت	۷۹,۹۲۶,۲۷۰	۴,۷۱۰,۵۰۹	۵.۹٪
۲	مساحت	۱۶۴۸۱۹۵	۶۴,۰۵۵	۳.۹٪
۳	طول راه‌های تحت حوزه وزارت راه و شهرسازی (بدون روستایی) - کیلومتر	۸۶,۷۳۸	۶,۲۷۱	۷.۲٪
۴	طول آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها - کیلومتر	۲۳,۱۲۵	۱,۴۴۵	۶.۲٪
۵	طول راه‌های شریانی - کیلومتر	۳۴,۶۳۳	۱,۶۶۸	۴.۸٪
۶	طول راه‌های ترانزیتی - کیلومتر	۲۵,۳۲۹	۱,۶۴۲	۶.۵٪
۷	طول راه‌های روستایی - کیلومتر	۱۳۴,۲۴۳	۱۲,۷۲۲	۹.۵٪
۸	طول راه‌های دارای روشنایی - کیلومتر	۶,۲۲۶	۳۶۳	۵.۸٪
۹	تعداد تونل‌های موجود	۳۹۱	۱۲	۳.۱٪
۱۰	طول تونل‌های موجود - کیلومتر	۲۲۱,۰۰۰	۳,۶۷۱	۱.۷٪
۱۱	تعداد پل‌های با دهانه ۱۰ متر به بالا	۳۳۲,۰۰۰	۳۲۴	۰.۱٪
۱۲	تعداد راهدارخانه‌های موجود	۱,۰۶۳	۳۲	۳٪
۱۳	تعداد ماشین‌آلات و تجهیزات راهداری	۲,۸۸۰	۵۰۶	۱۷.۶٪
۱۴	تعداد پاسگاه‌های پلیس راه موجود	۳۴۰	۱۵	۴.۴٪
۱۵	تعداد مجتمع‌های خدماتی - رفاهی و تیرپارک فعال	۹۸۷	۵۱	۵.۲٪
۱۶	تعداد پایانه‌های باری و شهرک‌های حمل و نقل فعال	۸۲	۴	۴.۹٪
۱۷	تعداد پایانه‌های عمومی مسافری فعال	۲۸۵	۲۴	۸.۴٪
۱۸	تعداد پایانه‌های مرزی فعال	۲۵	۲	۸.۰٪
۱۹	تعداد شرکت‌ها و موسسات باری داخلی	۴,۷۱۲	۳۴۹	۷.۴٪
۲۰	تعداد شرکت‌ها و موسسات مسافری داخلی	۲,۴۶۸	۱۸۱	۷.۳٪
۲۱	تعداد شرکت‌ها و موسسات بین‌المللی	۱,۰۲۹	۱	۰.۱٪
۲۲	تعداد مراکز معاینه فنی مکانیزه فعال	۱۸۱	۸	۴.۴٪
۲۳	تعداد نقاط پرحادثه رفع شده	۶۰۵	۱۵	۲.۵٪
۲۴	تعداد دستگاه‌های تردد شمار بر خط	۲,۷۰۵	۱۲۸	۴.۷٪
۲۵	تعداد دوربین نظارت تصویری	۹۴۷	۴۹	۵.۲٪
۲۶	تعداد دوربین کنترل سرعت جادامی	۲,۱۴۶	۸۷	۴.۱٪
۲۷	تعداد کشته‌شدگان تصادفات رانندگی برون‌شهری - نفر	۱۳,۵۴۳	۷۲۶	۵.۴٪
۲۸	تن. کیلومتر کالای طی شده - میلیون	۲۶۷,۹۱۵	۳۰,۰۸۹	۱۱.۲٪
۲۹	میزان کالای حمل شده - هزار تن	۵۵۰,۰۰۰	۴۵,۸۹۰	۸.۳٪

جدول (۸) : مشخصات وضعیت راه‌های استان خوزستان در مقایسه با کل کشور (در سال ۱۴۰۱)

ردیف	شاخص	کل کشور	خوزستان	سهم استان
۳۰	تعداد سفرهای باری - هزار نفر	۳۳,۳۸۰	۲,۳۸۶	۷.۱٪
۳۱	نفر. کیلومتر مسافر طی شده - میلیون	۴۲,۲۱۳	۱,۶۰۳	۳.۸٪
۳۲	میزان مسافر جابجا شده - هزار نفر	۱۲۷,۰۰۰	۴,۹۲۰	۳.۹٪
۳۳	تعداد سفرهای مسافری - هزار سفر	۱۳,۳۶۰	۷۱۵	۵.۴٪
۳۴	میزان واردات کالا - تن	۴,۲۳۵,۰۰۰	۲۵۰,۹۲۲	۵.۹٪
۳۵	میزان صادرات کالا - تن	۹,۵۲۰,۰۰۰	۸۰۷,۹۸۳	۸.۵٪
۳۶	میزان مسافر عبوری از مرزهای جاده‌ای - هزار نفر	۱۸,۳۰۰	۳,۸۰۶	۲۰.۸٪

۶- پیشرفت فیزیکی طرح تاکنون دارد ندارد
درصد پیشرفت فیزیکی طرح معادل صفر درصد عنوان شده است.

۷- برنامه عملیاتی و زمان‌بندی اجرای طرح

اجرای مراحل ساخت و ساز تا به بهره‌برداری رسیدن کمر بندی معادل ۳۶ ماه برنامه‌ریزی شده است و بهره‌برداری از طرح از ابتدای سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده است. دوران بهره‌برداری از طرح معادل ۲۰ سال در نظر گرفته شده است. عمر مفید راه نیز معادل ۵۰ سال لحاظ شده است.

۸- برنامه مالی پروژه

۸-۱- برآورد هزینه‌ها

به طور کلی سرمایه‌گذاری طرح با توجه به مراحل ساخت و بهره‌برداری به دو صورت سرمایه‌گذاری ثابت و سرمایه در گردش اولیه است و سرمایه لازم در دوران قبل از بهره‌برداری و ایجاد طرح از طریق سرمایه ثابت و سرمایه لازم در دوران بهره‌برداری از طریق سرمایه در گردش تامین می‌شود. سرمایه‌گذاری ثابت طرح در خصوص تامین مصالح و موارد مربوط به عملیات ساخت و ساز پروژه در قسمت‌های مختلف آن است. این نوع از هزینه‌ها در ابتدای طرح و قبل از بهره‌برداری صورت گرفته و در طول عمر طرح با توجه به عمر مفید آن‌ها مستهلک می‌شوند. در این بخش ارزیابی و برآورد سرمایه‌گذاری مورد نیاز انجام طرح (بر مبنای قیمت سال پایه ۱۴۰۱) برآورد و محاسبه شده است.

جدول (۹): برآورد هزینه‌ها

ردیف	موضوع	هزینه (میلیون ریال)
۱	سرمایه‌گذاری ثابت	۱۷,۸۱۰,۰۰۰
۲	سرمایه در گردش	۰
۳	هزینه سالیانه تولید	۷۶۵,۸۵۰
۴	استهلاک سالیانه سرمایه‌گذاری	۳۵۶,۲۲۰
۵	برآورد کل سرمایه موردنیاز	۱۷,۸۱۰,۰۰۰

جدول (۱۰): برآورد سرمایه‌گذاری ثابت (هزینه‌های سرمایه‌ای)

ردیف	موضوع	هزینه (میلیون ریال)
۱	هزینه خرید زمین	۰
۲	محوطه سازی و بهبود زمین	۰
۳	عملیات عمرانی و احداث ساختمان‌ها	۱۷,۸۱۰,۰۰۰
۴	ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی	۰
۵	تجهیزات خدماتی و جانبی	۰
۶	تجهیزات حفاظتی و محیط زیستی	۰
۷	هزینه‌های سربار	۰
۸	مطالعات پیش از سرمایه‌گذاری	۰
	مدیریت و سازماندهی پروژه	۰
	تحصیل تکنولوژی	۰
۹	هزینه‌های پیش‌بینی نشده	۰
	جمع	۱۷,۸۱۰,۰۰۰

جدول (۱۱): برآورد سرمایه در گردش (هزینه‌های تولیدی)

ردیف	موضوع	هزینه (میلیون ریال)
۱	موجودی مواد	۰
۲	کالای در جریان ساخت	۰
۳	کالای ساخته شده	۰
۴	حساب‌های دریافتی	۰
۵	موجودی نقد و تنخواه	۰
۶	(حساب‌های پرداختی تجاری)	۰
	جمع	۰

۲-۸- برآورد درآمدها

پیامدهای مثبت و آثار سودمند اجرای طرح‌های حمل و نقل بی شمار است. به منظور ارزیابی اثرات اقتصادی اجرای طرح و برآورد بخشی از ارزش ریالی این آثار بیرونی، تنها در خصوص کاهش میزان سوخت و صرفه جویی در زمان برآوردها بر اساس ترافیک مسیر صورت گرفته است. ارزش ریالی آثار بیرونی سودمند طرح در سال اول اجرای طرح بر مبنای ارزش ریالی سوخت (قیمت فوب خلیج فارس) و ارزش ریالی درآمد ساعتی خانوار مورد برآورد قرار گرفته است. ارزش ریالی این آثار سودمند (قیمت‌های ثابت سال ۱۴۰۲) معادل ۵,۳۸۱ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. این رقم در سنوات بعدی با توجه به افزایش ظرفیت تولید افزایش خواهد یافت و به حدود ۶,۶۳۳ میلیارد ریال در سال پنجم افزایش خواهد یافت.

جدول (۱۲): درآمدهای پروژه در ۵ سال اول پس از بهره‌برداری

ردیف	موضوع	فصل ۱	فصل ۲	فصل ۳	فصل ۴	جمع سال ۱	سال ۲	سال ۳	سال ۴	سال ۵
۱	صرفه جویی در سوخت	۱,۱۲۷	۱,۱۲۷	۱,۱۲۷	۱,۱۲۷	۴,۵۱۰	۴,۷۵۶	۵,۰۱۷	۵,۲۹۳	۵,۵۸۵
۲	صرفه جویی در زمان	۲۱۸	۲۱۸	۲۱۸	۲۱۸	۸۷۱	۹۱۲	۹۵۵	۱,۰۰۰	۱,۰۴۸
	جمع	۱,۳۴۵	۱,۳۴۵	۱,۳۴۵	۱,۳۴۵	۵,۳۸۱	۵,۶۶۸	۵,۹۷۲	۶,۲۹۴	۶,۶۳۳

میلیارد ریال

۸-۳- مدت زمان بهره‌برداری پروژه

دوران تکمیل ساخت و ساز طرح معادل ۳۶ ماه پس از تامین مالی پروژه در نظر گرفته شده است. مدت زمان بهره‌برداری از پروژه نیز معادل ۲۰ سال در نظر گرفته شده است.

۸-۴- تحلیل هزینه - فایده

در تحلیل پروژه‌ها یکی از متداول‌ترین روش‌ها نسبت منافع به مخارج (*Cost Ratio-Benefit*) است در این روش نسبت ارزش کنونی منافع احتمالی به ارزش کنونی مخارج بدست می‌آید. در صورتی که این نسبت بزرگ‌تر از یک باشد، طرح دارای توجیه اقتصادی جهت اجرا می‌باشد. از لحاظ این شاخص طرح حائز شرایط مطلوب می‌باشد.

معیار خالص ارزش فعلی طرح (*Net Present Value*) یکی از دیگر روش‌های ارزیابی است که به صورت رابطه‌ی زیر محاسبه می‌شود:

ارزش حال کل هزینه دوره اجرا و بهره‌برداری - ارزش حال کل درآمد اجرا و بهره‌برداری = NPV

ارزش فعلی ارزش اسقاط دارایی‌های ثابت + سرمایه‌گذاری اولیه - ارزش فعلی جریان نقدی آتی = NPV

خالص ارزش فعلی طرح در نرخ تنزیل ۲۰ درصد، بالغ بر ۱۰,۸۶۵,۲۱۶ میلیارد ریال می‌باشد که مثبت بودن آن نشان دهنده‌ی توجیه‌پذیری

اقتصادی طرح است.

یکی از دیگر روش‌های بررسی و ارزیابی طرح‌های سرمایه‌گذاری، روش نرخ بازگشت داخلی و یا نرخ بازدهی داخلی (*Internal Rate*

of Return) است. در حقیقت نرخ بازدهی داخلی نرخ سود یا نرخ تنزیلی است که در آن ارزش فعلی کلیه‌ی منافع طرح، معادل ارزش فعلی

مخارج آن می‌شود. با توجه به محاسبات انجام شده نرخ بازدهی داخلی طرح ۲۷ درصد برآورد می‌شود و در مقایسه با حداقل سود مورد

انتظار (*Minimum Attractive Rate of return*)، مطلوب می‌باشد.

جدول (۱۳): شاخص‌های بازدهی پروژه

شاخص / معیار	مقدار	واحد سنجش
ارزش حال کل هزینه دوره اجرا و بهره‌برداری	۱۶,۸۱۶,۹۷۶	میلیون ریال
ارزش حال کل درآمد اجرا و بهره‌برداری	۲۷,۶۸۲,۱۹۲	میلیون ریال
خالص ارزش فعلی (NPV)	۱۰,۸۶۵,۲۱۶	میلیون ریال
نسبت درآمد به هزینه (B/C)	۱.۶۵	-
نرخ بازده داخلی (IRR)	۲۷.۰٪	درصد
شاخص سود آوری (PI)	۰.۵۰	ریال به ازای هر یک ریال سرمایه‌گذاری
دوره بازگشت سرمایه عادی (سال)	۳.۲۶	سال - برابر با سال ۱۴۰۷

شاخص سودآوری (*Profitability Index*) نشان می‌دهد که در ازای هر یک واحد پول که برای طرح سرمایه‌گذاری می‌گردد، چه مقدار

سود اقتصادی در طول عمر طرح بدست خواهد آمد.

دوره بازگشت سرمایه (*Project Investment Payback Period*)^۱ عبارتست از مدت زمان کسب سرمایه اولیه پروژه از محل عایدات آن.

به عبارت دیگر دوره بازگشت سرمایه نشان دهنده مدت زمانی است که طول می‌کشد تا سرمایه‌گذاری اولیه مورد باز یافت قرار گیرد. این

معیار سرعت بازگشت پول و قدرت محافظت پروژه را در مقابل ریسک نشان دهد. دوره بازگشت (ساده) طرح با توجه به محاسبات برابر

با ۳.۲۶ سال پس از بهره‌برداری (برابر با سال ۱۴۰۷) برآورد می‌شود.

۸-۵- انجام آنالیز حساسیت پروژه

در تحلیل حساسیت طرح‌ها (*Sensitivity Analysis*)، درصد تغییرات نرخ بازدهی داخلی طرح (*IRR*) نسبت به تغییر در برخی پارامترها

و متغیرهای اساسی طرح سنجیده می‌شود. در این طرح تحلیل بر اساس متغیرهای عمده‌ای چون هزینه‌های ثابت طرح و هزینه‌های عملیاتی

طرح صورت می‌گیرد. در جدول (۱۴) نتایج تحلیل حساسیت صورت گرفته در خصوص دارایی‌های ثابت و هزینه‌های عملیاتی آمده است.

1- The period of time required to recover the project investment from net income, measured in years

جدول (۱۴): جدول آنالیز حساسیت (درصد تغییرات *IRR* ناشی از داراییهای ثابت و هزینه‌های عملیاتی)

درصد تغییرات	داراییهای ثابت (هزینه‌های سرمایه‌گذاری طرح)	هزینه‌های بهره‌برداری
-۲۰٪	۳۲٪	۲۷٪
-۴٪	۲۸٪	۲۷٪
۰٪	۲۷.۰٪	۲۷.۰٪
۴٪	۲۶٪	۲۷٪
۲۰٪	۲۴٪	۲۷٪

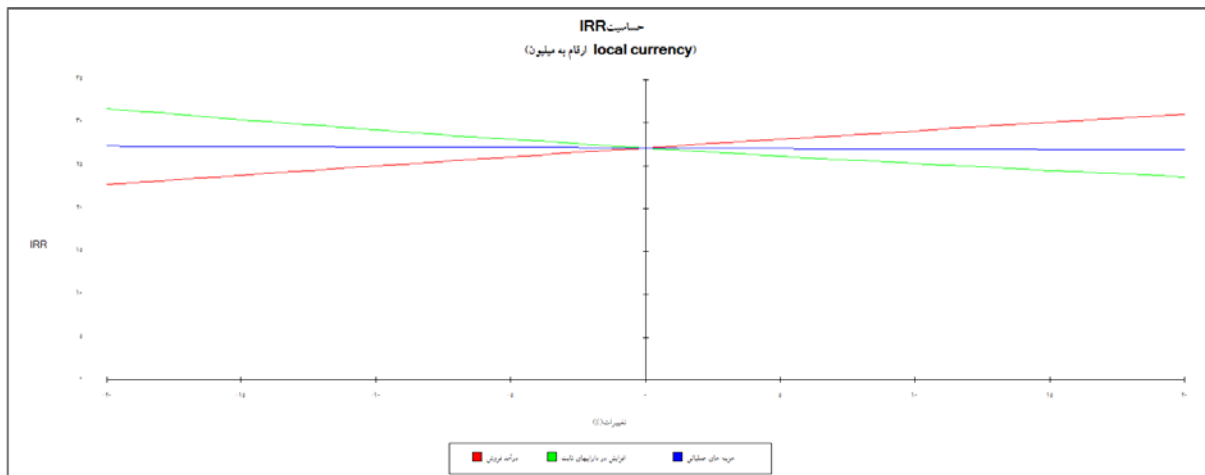
الف) دارایی‌های ثابت طرح

تغییر در دارایی‌های ثابت طرح، ناشی از تغییر در هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری اولیه طرح است. نتایج تحلیل حساسیت طرح در قبال تغییرات هزینه‌های ثابت طرح صورت گرفته است و نشان می‌دهد؛ در صورت ۲۰ درصد افزایش پیش‌بینی نشده در هزینه‌های سرمایه‌گذاری ثابت طرح، نرخ بازدهی داخلی از ۲۷ درصد به ۲۴ درصد کاهش خواهد یافت. بر عکس در صورت کاهش ۲۰ درصدی در هزینه‌های سرمایه‌گذاری ثابت طرح، نرخ بازدهی داخلی طرح افزایش و به ۳۲ درصد خواهد رسید.

ب) هزینه‌های عملیاتی طرح

هزینه‌های عملیاتی طرح یکی دیگر از مواردی است که تحلیل حساسیت طرح در خصوص تغییرات آن بسیار ضروری می‌باشد و می‌بایستی تغییرات پیش‌بینی نشده و احتمالی آن را مورد بررسی قرار داد.

تغییر در هزینه‌های عملیاتی طرح عمدتاً ناشی از تغییرات در مقادیر هزینه مواد اولیه، هزینه ملزومات، تغییر در هزینه نیروی انسانی و نهایتاً تغییر در سایر هزینه‌های سربار طرح‌ها می‌باشد. تغییر این پارامترها می‌تواند در اثر تغییر ضرائب فنی تولید محصول و یا تغییر در بهای خرید آن‌ها حادث شود. تحلیل حساسیت صورت گرفته در خصوص طرح حاضر حاکی است؛ در صورت ۲۰ درصد افزایش در هزینه‌های عملیاتی طرح نرخ بازدهی طرح به ۲۶.۸۲ درصد کاهش خواهد یافت. در حالت معکوس در صورتی که مجموع هزینه‌های عملیاتی طرح ۲۰ درصد کاهش یابد، نرخ بازدهی داخلی طرح به مقدار ۲۷.۲۶ درصد افزایش خواهد یافت. در نهایت نتایج تحلیل حساسیت طرح نشان می‌دهد؛ طرح حاضر نسبت به تغییرات در درآمد فروش (تغییر در مقدار فروش و یا قیمت فروش) حساسیت بسیار بالایی از خود نشان می‌دهد و در این خصوص می‌بایستی ملاحظات بیشتری صورت گیرد.



شکل (۷): نمودار درصد تغییرات *IRR* ناشی از تغییر داراییهای ثابت و هزینه‌های عملیاتی

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، شیب منحنی تغییرات *IRR* نسبت به تغییرات درآمد فروش در مقایسه سایر آیتم‌ها بیشتر است و شیب منحنی تغییرات *IRR* نسبت به تغییرات در دارایی‌های ثابت کمتر است که نشان دهنده حساسیت بیشتر نرخ بازدهی داخلی طرح نسبت به درآمد فروش و حساسیت کمتر آن نسبت به هزینه‌های عملیاتی و دارایی‌های ثابت است.

۸-۶- جمع‌بندی

هزینه‌های اجرای این طرح بر اساس آخرین برآوردهای انجام شده بالغ بر ۱۷۸۱۰ میلیارد ریال برآورد شده است. کل سرمایه‌گذاری طرح از محل منابع سرمایه‌گذاران آن پیش‌بینی شده است.

ارزش ریالی آثار بیرونی سودمند طرح در سال در سال اول اجرای طرح بر مبنای ارزش ریالی سوخت (قیمت فوب خلیج فارس) و ارزش ریالی درآمد ساعتی خانوار مورد برآورد قرار گرفته است. ارزش ریالی این آثار سودمند (قیمت‌های ثابت سال ۱۴۰۲) معادل ۵,۳۸۱ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. این رقم در سنوات بعدی با توجه به افزایش ظرفیت تولید افزایش خواهد یافت و به حدود ۶,۶۳۳ میلیارد ریال در سال پنجم افزایش خواهد یافت.

نرخ بازده داخلی (IRR) طرح نیز، ۲۷ درصد برآورد گردیده و دوره بازگشت سرمایه (PBP) نیز حداکثر ۳,۲۶ سال پس از بهره‌برداری برآورد می‌گردد. همچنین خالص ارزش فعلی جریانات نقدی طرح (NPV) مثبت بوده و با در نظر گرفتن نرخ بهره انتظاری ۲۰ درصد برابر با ۱۰,۸۶۵ میلیارد ریال می‌باشد.

در صورت تحقق مفروضات و پیش‌بینی‌های صورت گرفته، طرح مورد بررسی منافع بیشتری نسبت به هزینه‌های آن دارد و با توجه به نتایج مالی به دست آمده، اجرای آن توصیه می‌گردد. مباحث اقتصادی طرح به شرح زیر خلاصه شده است.

جدول (۱۵): خلاصه مباحث اقتصادی پروژه

نوع فعالیت	عنوان دقیق فعالیت با ذکر کد (ISIC)	نام محصول تولیدی	ظرفیت اسمی و واحد آن
طرح باند دوم اهواز- امیدیه - دیلم	راه، راه آهن و باند فرودگاه (-)	راه، راه آهن و باند فرودگاه	-
طول دوره اجرا (ماه)	کل سرمایه‌گذاری ثابت (میلیون ریال)	سرمایه در گردش سالانه (میلیون ریال)	نیروی انسانی مورد نیاز (نفر)
۲۴	۱۷,۸۱۰,۰۰۰	۰	۰
نرخ بازده داخلی IRR (درصد)	خالص ارزش فعلی NPV (میلیون ریال)	آورده متقاضی (میلیون ریال)	نسبت منافع به هزینه B/C
۲۷.۰٪	۱۰,۸۶۵,۲۱۶	۱۱,۸۷۳,۰۰۰	۱.۶
دوره بازگشت سرمایه عادی (سال)	دوره بازگشت سرمایه دینامیک (سال)	نسبت NPV / شاخص بازدهی (ریال به ازای هر یک ریال سرمایه‌گذاری)	میانگین بازده سرمایه‌گذاری (ROI)
۳.۲۶	۷.۴۲	۰.۵۰	۳۲
حداکثر فروش سالانه (میلیون ریال)	میانگین سود سالانه (میلیون ریال)	میانگین حاشیه سود فروش (درصد)	میانگین گردش دارایی‌ها
۷,۳۷۲,۷۷۰	۵,۶۵۲,۹۶۱	۸۹.۴٪	۱.۰۹

۸-۷- برآورد تغییرات نرخ ارز در دوره اجرای پروژه

نرخ ارز در زمان ارزیابی به شرح جدول (۱۶) لحاظ شده است. قیمت‌های خرید مصالح تحت قیمت‌های بازار قرار دارد و تا حدی تحت تاثیر افزایش نرخ ارز تعدیل می‌شود.

جدول (۱۶): نرخ ارز

واحد سنجش	قیمت واحد	ارز
ریال	۴۱۳,۲۰۴	دلار (USD)
ریال	۴۵۱,۵۳۱	یورو

- نرخ ارز بانک مرکزی، سامانه معاملات ارزی (ETS) مورخه ۱۴۰۲/۰۵/۲۵

۹- نیازهای سرمایه‌ای، روش تأمین و تضامین

۹-۱- سرمایه ارزی موردنیاز

کل سرمایه ثابت طرح ریالی است.

جدول (۱۷): سرمایه (ثابت) ارزی مورد نیاز

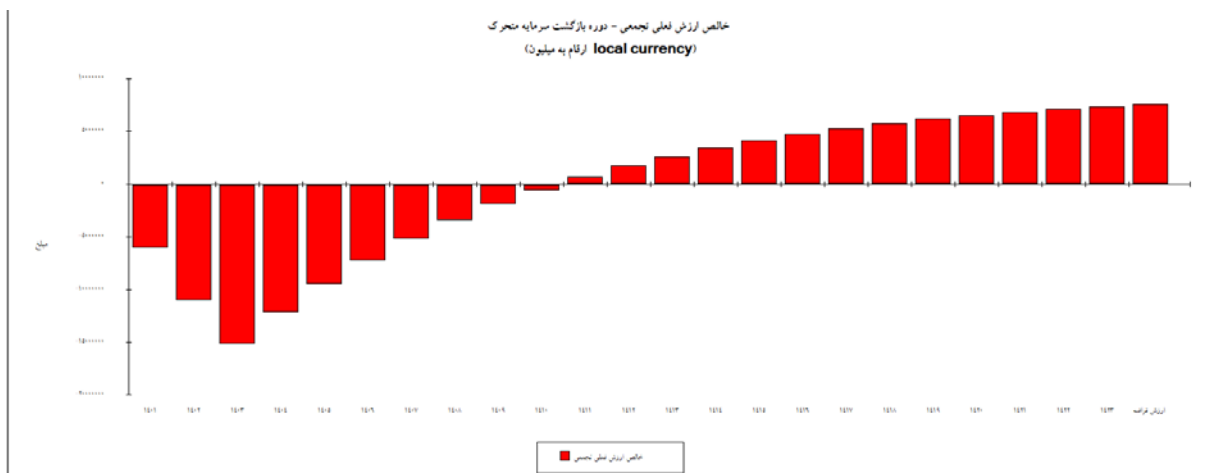
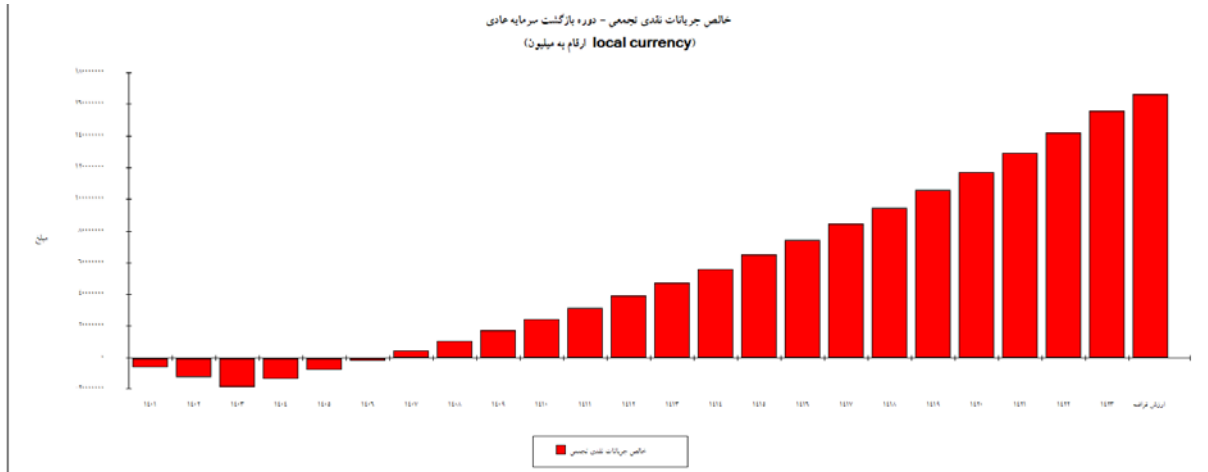
ردیف	سال	میزان ارز مورد نیاز
۱	سال اول (سال ۱۴۰۳)	۰
۲	سال دوم	۰
۳	سال سوم	۰
۴	سال چهارم	۰
۵	سال پنجم	۰

۹-۲- نحوه مشارکت و تأمین سرمایه مورد نیاز

مشارکت در طرح حاضر و تأمین مالی آن به صورت ایجاد یک شرکت در داخل کشور پیش‌بینی شده است. کل منابع مالی مورد نیاز از طریق آورده سرمایه‌گذار پیش‌بینی شده و به منظور اجرای طرح تسهیلات بانک‌های داخلی لحاظ نشده است.

۳-۹- زمان بازگشت سرمایه

دوره‌ی بازگشت سرمایه مدت زمانی است که سرمایه‌گذاری اولیه طرح از محل وجوه نقد سالانه طرح جبران می‌شود. دوره بازگشت (ساده) طرح با توجه به محاسبات کامفار برابر با ۳.۲۶ سال پس از بهره برداری (برابر با سال ۱۴۰۷) برآورد می‌شود.



دوره بازگشت متحرک طرح نیز بالغ بر ۷.۴۲ سال پس از بهره برداری برآورد شده است.

۱۰- مشوق‌ها، ویژگی‌ها و مزایای طرح

حمایت‌های مالی واحدهای تولیدی شامل اعطای تسهیلات بانکی و نحوه بازپرداخت آن‌ها، همچنین معافیت‌های مالیاتی است که در صورت مناسب بودن آن‌ها تسهیل در اجرای طرح می‌شوند و شرایط را برای سرمایه‌گذاری مهیا می‌کند. در ادامه به برخی از این شرایط پرداخته می‌شود.

یکی از تسهیلات بانکی مهم برای واحدهای تولیدی، پرداخت وام بانکی بلند مدت تا ۷۰ درصد سرمایه‌گذاری ثابت توسط بانک‌های دولتی کشور است. این مقدار برای مناطق محروم در صورت استفاده از ماشین‌آلات خارجی تا ۹۰ درصد هم قابل افزایش می‌باشد. نرخ سود تسهیلات ریالی بلند مدت در بخش صنعت ۲۳ درصد است که در صورت خوش‌حسابی قسمتی از سود تسهیلات قابل بازپرداخت می‌باشد. مدت زمان بازپرداخت تسهیلات بانکی بلند مدت با توجه به ماهیت طرح تولیدی، نوع تکنولوژی و امکان صادر شدن محصول تا حداکثر ۸ سال می‌باشد که امکان استفاده از دوره تنفس یک الی دو ساله بازپرداخت اقساط نیز وجود دارد.

یکی دیگر از تسهیلات بانک مهم، وام‌های بانکی کوتاه مدت (۶ الی ۱۲ ماهه) برای استفاده به عنوان سرمایه در گردش مورد نیاز برای انجام فرآیندهای تولید است که شبکه بانکی تا ۷۰ درصد آن را تأمین می‌کند. اخذ تسهیلات کوتاه مدت تا این میزان، منوط به جلب اعتماد بانک‌های عامل و سابقه مطلوب در انجام بازپرداخت تسهیلات دریافتی قبلی است.

برای تشویق سرمایه‌گذاران و هدایت آن‌ها به احداث کارخانجات در مناطق محروم، معافیت‌های مالیاتی در نظر گرفته شده است که برخی از آن‌ها عبارتند از:

- معافیت مالیاتی تا ۱۰ سال برای اجرای طرح در مناطق محروم

- معافیت مالیاتی تا ۴ سال برای اجرای طرح در شهرک‌های صنعتی

سرمایه‌گذاری در طرح در دوران اجرا شامل سرمایه‌گذاری در شهرک‌های توسعه یافته با موضوع فعالیت صنعتی و معدنی است و به دلیل استقرار در محدوده ۳۰ کیلومتری شهرهای با بیش از ۳۰۰ هزار نفر جمعیت، حائز معافیت مالیاتی در نظر گرفته نشده است. لیکن در صورتی که در یکی دیگر از شهرک‌های صنعتی در محدوده بیش از ۳۰ کیلومتری شهرهای با جمعیت بیش از ۳۰۰ هزار نفر مستقر شود، می‌تواند حائز معافیت‌های مالیاتی ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌های مستقیم و تا ۴ سال پس از تاریخ بهره‌برداری به میزان ۸۰ درصد معاف از مالیات ماده ۱۰۵ (قانون مالیات‌های مستقیم) باشد.^۱ بر این اساس نرخ مالیات موثر بر عملکرد (سود سالیانه) می‌تواند در ۴ سال اول تا حد ۴ درصد کاهش یابد و پس از آن بر مبنای ۲۰ درصد لحاظ خواهد شد. بدیهی است؛ در صورتی که محل استقرار به ترتیب در یکی از مناطق محروم مشمول ۱۰ سال معافیت ۱۰۰ درصد خواهد بود.

در صورتی که محصولات تولیدی (مشروط اینکه مازاد بر نیاز بازار داخل باشد) در بازارهای خارجی به فروش برسد، می‌تواند مشمول معافیت ماده ۱۴۱ بوده و ۱۰۰ درصد درآمد حاصله از صادرات از شمول مالیات معاف باشد.

بدیهی است؛ در صورتی شخصیت حقوقی مشارکت به صورت سهامی عام تعریف شود و بتواند در دوران بهره‌برداری و جزء شرکت‌های پذیرفته شده در بازار بورس اوراق بهادار محسوب به حساب آید (به نحوی که نقل و انتقال سهام آن از طریق کارگزار بورس انجام قابل انجام باشد) مشمول ماده ۱۴۳ قانون مالیات‌های مستقیم بوده و تا سقف ده درصد از مالیات شرکت بخشوده می‌شود.

۱ - معافیت‌های موضوع این ماده شامل درآمد واحدهای تولیدی و معدنی مستقر در شعاع ۱۲۰ کیلومتری مرکز تهران و ۵۰ کیلومتری مرکز اصفهان ۳۰ کیلومتری مراکز استان‌ها و شهرهای دارای بیش از ۳۰۰ هزار نفر جمعیت (براساس آخرین سرشماری) نخواهد بود.

(پیوست شماره ۲)

خلاصه طرح

Summary Sheet

معرفی پروژه	
۱- عنوان طرح :	طرح باند دوم اهواز- امیدیه - دیلم
۲- بخش :	راه، راه آهن و باند فرودگاه زیر بخش : راه و ترابری
۳- خدمات / تولیدات	راه، راه آهن و باند فرودگاه
۴- محل اجرای طرح	استان خوزستان، مسیر اهواز-امیدیه- دیلم
۵- شرح پروژه (زمین، ساختمان، تاسیسات زیربنایی، نحوه تولید و ...):	<p>هزینه‌های اجرای این طرح بر اساس آخرین برآوردهای انجام شده بالغ بر ۱۷,۸۱۰ میلیارد ریال برآورد شده است. کل سرمایه‌گذاری طرح از محل منابع سرمایه‌گذاران آن پیش‌بینی شده است.</p> <p>ارزش ریالی آثار بیرونی سودمند طرح در سال در سال اول اجرای طرح بر مبنای ارزش ریالی سوخت (قیمت فوب خلیج فارس) و ارزش ریالی درآمد ساعتی خانوار مورد برآورد قرار گرفته است. ارزش ریالی این آثار سودمند (قیمت‌های ثابت سال ۱۴۰۲) معادل ۵,۳۸۱ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. این رقم در سنوات بعدی با توجه به افزایش ظرفیت تولید افزایش خواهد یافت و به حدود ۶,۶۳۳ میلیارد ریال در سال پنجم افزایش خواهد یافت.</p> <p>نرخ بازده داخلی (IRR) طرح نیز، ۲۷ درصد برآورد گردیده و دوره بازگشت سرمایه (PBP) نیز حداکثر ۳.۲۶ سال پس از بهره‌برداری برآورد می‌گردد. همچنین خالص ارزش فعلی جریان‌های نقدی طرح (NPV) مثبت بوده و با در نظر گرفتن نرخ بهره انتظاری ۲۰ درصد برابر با ۱۰,۸۶۵ میلیارد ریال می‌باشد.</p>
۶- ظرفیت تولید سالانه :	-

وضعیت پروژه	
۷-	دسترسی به مواد اولیه مورد نیاز طرح از داخل: درصد ۱۰۰٪
۸-	فروش: -
-	بازار داخلی پیش بینی شده: درصد ۱۰۰
-	بازار خارجی پیش بینی شده: درصد ۰
۹-	کل زمان مورد نیاز برای پروژه (از ابتدا تا زمان شروع فعالیت‌های تجاری): ۲۴ ماه
۱۰-	وضعیت طرح:
-	امکان‌سنجی طرح در دسترس است؟
-	بلی - امکان‌سنجی طرح از جنبه‌های مختلف ارزیابی صورت گرفته است و نتایج امکان‌سنجی در شاخص‌های مالی و اقتصادی مطلوب می باشد.
-	زمین مورد نیاز تهیه شده است؟
-	زمین محل احداث در اختیار پیمانکار قرار گرفته است لیکن مسیر احداث معارضینتی دارد.
-	مجوزهای قانونی (جواز تاسیس، سهمیه ارزی، محیط زیست و غیره) اخذ شده است؟
-	مجوزهای مربوطه توسط اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان اخذ شده است.
-	قرارداد مشارکت با شریک داخلی یا خارجی منعقد شده است؟
خیر	
-	با پیمانکار داخلی یا خارجی قراردادی منعقد شده است؟
-	بله دو فقره قرارداد به منظور احداث قطعات اول و دوم ساخت این طرح با پیمانکار (داخلی) آن منعقد شده است.
-	تسهیلات زیربنایی (برق‌رسانی، آبرسانی، مخابرات، سوخت، جاده و غیره) فراهم شده است؟
بله	
-	فهرستی از دانش فنی، ماشین‌آلات، تجهیزات و همچنین شرکت‌های فروشنده یا سازنده محصول مشخص شده است؟
-	در احداث باند دوم از دانش مربوط به احداث راه‌های اصلی، استفاده می شود که در این زمینه پیمانکاران بیشماری در کشور وجود دارند و در این زمینه دانش کافی دارند .
-	قرارداد خرید ماشین‌آلات، تجهیزات و دانش فنی منعقد شده است؟
خیر	

ساختار مالی

۱۱- ساختار مالی:

کل مبلغ به یورو	پول خارجی مورد نیاز	پول داخلی مورد نیاز			شرح
		معادل به یورو	نرخ برابری (یورو به ریال)	میلیون ریال	
۲۶,۲۹۴,۹۸۳	۰	۲۶,۲۹۴,۹۸۳	۴۵۱,۵۳۱	۱۱,۸۷۳,۰۰۰	سرمایه ثابت
۰	۰	۰	۴۵۱,۵۳۱	۰	سرمایه در گردش
۲۶,۲۹۴,۹۸۳	۰	۲۶,۲۹۴,۹۸۳	-	۱۱,۸۷۳,۰۰۰	کل سرمایه‌گذاری

ارزش ماشین‌آلات و تجهیزات خارجی:	۰	یورو	-
ارزش ماشین‌آلات و تجهیزات داخلی:	۰	یورو	-
ارزش دانش فنی و تخصصی خارجی:	۰	یورو	-
ارزش دانش فنی و تخصصی داخلی:	۰	یورو	-
خالص ارزش فعلی:	۲۴,۰۶۳,۰۵۷	یورو	-
نرخ بازگشت داخلی:	۲۷.۰٪	درصد	-
دوره بازگشت سرمایه:	۳.۲۶	سال	-
حداقل نرخ سود مورد انتظار:	۲۰٪	درصد	-

اطلاعات کلی طرح

۱۲- نوع طرح: تأسیس توسعه و تکمیل

- خلاصه وضعیت شرکت / طرح:

- نام (اشخاص حقیقی / حقوقی):

- فعالیت جاری:

- آدرس: استان خوزستان، مسیر اهواز-امیدیه- دیلم

- تلفن برقراری تماس: +۹۸ ۹۱۰ ۶۳۳ ۶۰۴۸ فاکس:

- پست الکترونیکی: Jamalpour۹۰۹۴@gmail.com وب سایت:

- ساختار قانونی پیشنهادی: خصوصی دولتی

لطفاً مستندات زیر را در صورت امکان ارائه فرمایید.

مطالعه امکان‌سنجی طرح

مجوزهای قانونی (جواز تأسیس، مجوز سرمایه‌گذاری خارجی و غیره)