

Ê • Â • ~~Ë~~ f . Á { d<sup>-</sup> • Z O E » É Z Å {  
Ê Ë Z Ë • { (P Ñ P) Â u • {

---

½ Y € Ë Y • { Z À ] • { Ê m • Z y É • Y ~ 3 Ä Ë

½ Y € Ë Y É { • Â ¿ Z Ë • { Á • { Z À ] ½ Z » • Z ‡ € ° § © Z e Y • {  
® Ë „ → } Â f ¿ M Ñ Z ' O E ¿ Y { Ê Ë Z Ë • { ¶ ¬ ¿ Á ¶ ¼ u d Ë € Ë | » | ‹ • Y c Ô Ì • v e Ñ  
€ Ë e Æ • Y ! Ì ‡ Z “ € Ì , ÿ

PPP Ê • Â • Ëyf • Á { d<sup>-</sup> • Z OE » É

---

Ä f < ~<sup>3</sup> | Ë € e  
Ê, § | Ë € e  
| Ë € e ã • Â u  
ã • Z < Y { • Â » • Â OE<sup>-</sup>  
® ^ Ë • ° ì ^ ¬ e • - Ë Y € <

| < Z ] | ¿ Y Â f ì » É • Y ~<sup>3</sup> Y Á Á d Ë € Ë | » dy(PPP) Ê u Ë Y € e ã • Â u<sup>3</sup> Y Á ¶ u Y € » Ä

Ê • Â • ÿ f . Á { d - • Z OE » É

(Institutional cooperation) Z » • Z † É • Z

(Long-term Infrastructure contracts) قراردادهای بلند مدت زیرساخت •

Public policy networks Ê » Â ¼ ÿ É Z Æ f † Z

Civil society and community development Z ¼ f m Y Á Ê † | » Ä

(Urban renewal and downtown economic development) Z • f « Y Ä † Â e Á

# اهمیت و ضرورت PPP

---

- محدودیت بودجه های دولتی
- سرعت تطبیق
- دانش فنی
- جلوگیری از فساد اداری
- تنوع تصمیم گیری
- ایجاد رقابت و بالا بردن سودآوری
- ایجاد روابط میان سازمانی قویتر با سایر بخشهای حمل و نقل
- بالابردن بهره وری نیروی انسانی

<b>Broad Category</b>	<b>Main Variants</b>	<b>Ownership of capital assets</b>	<b>Responsibility of investment</b>	<b>Assumption of risk</b>	<b>Duration of contract (years)</b>
Supply and management contract	Outsourcing	Public	Public	Public	1-3
	Maintenance Management	Public	Public/Private	Private/Public	3-5
	Operational Management	Public	Public	Public	3-5
Turnkey		Public	Public	public	1-3
Affermage/Lease	Affermage	Public	Public	Private/Public	5-20
	Lease	Public	Public	Private/Public	5-20
Concessions	Franchise	Private/Public	Private/Public	Private/Public	3-10
	BOT	Private/Public	Private/Public	Private/Public	15-30
Private ownership of assets and PFI type	BOD/DBFO	Private	Private	Private	indefinite
	PFI	Private/Public	Private	Private/Public	10-20
	Divestiture	Private	Private	Private	indefinite

# سهم مشارکت در سرمایه گذاری و ریسک بین دو بخش دولتی و خصوصی

---

# مزایای PPP در بخش دریایی

---

- وسعت انتخاب در بین سرمایه گذاران مثل خطوط کشتیرانی و یا GTOها (Global Terminal Operators)
- مناسب تر شدن زیر ساختها در جنبه های مختلف از جمله: سرعت ساخت, کیفیت
- مطابقت ترمینال با خواستها و نیازهای کاربر
- افزایش ظرفیت عملیاتی ترمینال

# کلیات PPP

---

- در هر مشارکتی موارد زیر باید به تفصیل میان دو گروه به بحث و تحلیل گذاشته شود.
- منابع
- ریسک
- مسئولیت
- درآمد



# انواع ریسک

---

- ریسک توسعه
- ریسک سرمایه گذاری
- ریسک هزینه های سربار
- ریسک زمان بندی
- ریسک تامین تجهیزات مورد نیاز
- ریسک سیاسی
- ریسک اختلافات مشارکت
- ریسک عملیاتی
- ریسک کشش بازار
- ریسک تغییرات هزینه های مالی مانند مالیات

$\hat{E} \cdot \hat{A} \cdot \hat{Y} f \cdot \acute{A} \{ d^- \cdot Z O E \} \gg \acute{E} Z \acute{A} \{ Y \} \cdot Y \in \ll \acute{E} Y \in m \vee$

---

# شیوه های تامین هزینه

---

- Equity
- Debt
- Shareholder funds
- Leasing
- Merger/acquisition
- Government grants

• در شرایطی که کمتر از سه مورد از 6 مورد گفته شده برای بخش خصوصی مهیا باشد مالکیت کاملاً به عهده بخش دولتی میباشد.

• در شرایط مناسب تامین هزینه پروژه از محل درآمدهای آن یکی از بهترین روشهای ایجاد مشارکت است.

$\frac{1}{2} Y \in \ddot{E} Y \cdot \hat{A} O \hat{E} \tau \cdot \acute{A} \{ \hat{E} d \cdot \hat{A} \cdot z y O E \} \gg \acute{E} Z \grave{A}$

---

$\hat{E} \ddagger Z \ddagger Y \cdot \frac{1}{2} \hat{A} \grave{z} Z$

$\hat{E} m \cdot Z y \cdot Z z \langle Y \text{ d} \grave{i}^\circ \cdot Z \rangle \cdot \hat{A} \cdot y \cdot \{ \hat{E} \ddagger Z \ddagger Y \frac{1}{2} \hat{A} \grave{z} Z$   
 $\text{d} \grave{i}^\circ \cdot Z \rangle h v \} \cdot \{ \acute{E} \{ Z \cdot f \langle Y \tilde{A} \text{ „ } \ddot{E} \acute{A} \cdot \acute{A} \{ Y \cdot M$

FIPPA  $\hat{E} m \cdot Z y \frac{1}{2} Y \cdot Y \sim^3 \ddot{A} \ddot{E} Z \gg \in \ddagger$

# موانع سرمایه گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل ایران

---

## سیاستهای بخش دریایی موثر بر سرمایه گذاری خارجی

---

- $Z] \frac{1}{2} Z \ddot{E} \in m \bullet \mu \in f \hat{A}^- d$
- $Z \hat{A} \in \hat{A} \hat{i} f ; Z^- \{ Y | e \circ \hat{i}^- e \mu \in$
- $Z \hat{A} \in \hat{A} \hat{i} f \hat{O} E^- \acute{E} \in \hat{i}^3 \hat{A} , \hat{A} e a \bullet \acute{A} \bullet \acute{A} \in \rangle \acute{A} \bullet$
- $\check{z} m \in \rangle \bullet \bullet Y \acute{A} \acute{E} \bullet | \hat{A} ] \acute{E} Z \hat{A}$
- $\hat{E} , y Y \{ \acute{E} Z \hat{A} e f^- \bullet \in \langle \bullet Y d$
- $\hat{A} \xi \in e$
- $\in ] Y \in ] Z ; \hat{A} \xi \in e Z \ddot{E} c Z \hat{i} \cdot Z$
- $Z \hat{A} e f y Y \{ \in a - \ddot{E} Y \in \langle$

# تجربیات سرمایه گذاری خارجی در کشورهای مختلف در حوزه دریایی ترکیه

¶ u Ñ Y •

c Ô ° OE »

Á É | » Y • Z - Š Ě Y , § Y d Æ m • { Ê Å Á € Ê f É • Y Ó Z } Y Á Ñ f Á € a É | À ] d Ě Â • Á  
É • Y ~ 3 Ä Ě Z » € † ® ^ Ě • Š Å Z - } Â " ¿ \ u Z • { Y € § Y Á d • Á { d • Z  
½ Z ^ ° Ě [ Â q • Z Æ q { Z n Ě Y }  
½ { € - ° - Á Ê † Z † Y ½ • Â ¿ Z « • { c Y € ì ì æ e { Z n Ě Y Ê « Â - u • É Á Z Ÿ {  
d - • Z OE » Ñ „ Ě Á ¾ ì ¿ Y Â « { Z n Ě Y Z ] d ½ Á { • Y • Z Æ f Ě Y » € † { Y | e d Ě { A  
Ê • Â • Ê f • Á {  
Ê f • Á { d - • Z OE » Ê Ě Z a Á • Y μ | » • Y É Á € ì a  
Ê • Â • y

# تجربیات سرمایه گذاری خارجی در کشورهای مختلف در حوزه دریایی کره جنوبی

۱.  $\ddot{E} Z f \zeta$

{  $\in \circ , \frac{1}{4} \ddot{Y}$

$\check{z} \ddot{E} \notin \bullet$

$Z \text{Æ} f^- \cdot Z \text{œ} \gg \cdot \acute{A} \in \langle \acute{A} \cdot \hat{E} \ddot{E} Y \{ \cdot , - \in \frac{1}{2}$

$Z \acute{A} \tilde{A} f \acute{A} \in a \acute{E} \cdot Y \sim^3 Y \acute{A} \cdot \tilde{A} \hat{A} v \zeta \in ] \hat{E} \cdot \acute{A} M \{ \hat{A} \ddagger \text{œ} \frac{1}{4} | \frac{1}{4} | \ddot{Y} e Z ] \cdot \acute{E} \cdot Y \sim^3 \ddot{A} \ddot{E} Z$

$d \zeta Y \cdot \acute{A} \acute{E} \cdot Y \{ Y \{ Z \wedge \text{§} | \neg \ddot{Y} \frac{1}{2} Z \gg \cdot \check{S} \acute{A} Z^- Z ] \cdot \acute{E} \cdot Y \sim^3 \ddot{A} \ddot{E} Z$

$\hat{E} \acute{A} | ] \setminus m \hat{A} \gg \ddot{A}^- Z \acute{A} \tilde{A} f \acute{A} \in a \acute{E} \cdot \acute{A} M \{ \hat{A} \ddagger \text{ } ^1 | \ddot{Y} \{ Y \{ \cdot Y \in \ll$

$d \ddagger Y \tilde{A} | \langle \hat{E} f \cdot \acute{A} \{$

$\acute{E} Z \acute{A} \acute{E} \cdot Y \sim^3 \ddot{A} \ddot{E} Z \gg \in \ddagger \acute{E} Y \in ] \hat{E} f \cdot \acute{A} \{ \ddot{A} m \{ \hat{A} \} \{ \hat{A} \wedge \frac{1}{4}^-$

$\hat{E} e M$



# تجربیات سرمایه گذاری خارجی در کشورهای مختلف در حوزه دریایی اروپا

---

1/2 Ô<sup>-</sup> { Z • f « • Y • { ž ž  
É • Y ~<sup>3</sup> Ä Ë Z » € † d Æ m • { • Z ì ž { •  
Ê f ] Z « • É Z Å Ä ~ À m ¾ f § € ž  
É • Z ° ì ] É Ó Z ] w € ž  
Ê † Z ì † É Z ” §  
d<sup>-</sup> • Z O E » c Z ì ] € n e Á a ] Y Â

## میزان علاقه مندی سرمایه گذاران خارجی به مدل‌های سرمایه گذاری در ایران

		Investment Volume	sanctions	environment and cultural risk	old facilities	financial restrictions	unstable regulations	governmental interferences	entrance difficulties	experience
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9
<b>BOT</b>	A1	3.00	3.00	3.00	5.00	3.00	5.00	3.00	3.00	0.20
<b>Franchise</b>	A2	7.00	3.00	1.00	5.00	5.00	3.00	1.00	5.00	0.33
<b>BLOT</b>	A3	7.00	3.00	1.00	5.00	5.00	3.00	3.00	5.00	0.33
<b>BOOT</b>	A4	1.00	1.00	3.00	7.00	1.00	7.00	5.00	1.00	1.00
<b>ROT</b>	A5	5.00	5.00	1.00	1.00	5.00	5.00	3.00	7.00	0.33
<b>RL/RT</b>	A6	5.00	5.00	1.00	1.00	7.00	3.00	1.00	7.00	0.20
	Wi	0.11	0.08	0.13	0.16	0.1	0.05	0.12	0.11	0.161

## میزان علاقه مندی سرمایه گذاران خارجی به مدل‌های سرمایه گذاری در ایران - نتایج

Rank	Results(Y)	
1	0.843698	BOOT
2	0.836788	BOT
3	0.832114	ROT
4	0.830376	BLOT
5	0.827833	Franchise
6	0.826071	RL/RT

Z Å • Z ° Å Y •

Z Å { Y { • Y € « • c | » Š Ě Y , §

greenfield | Ě | m É Z Å { Y { • Y € « • É Á • € ] € f

Z Æ ] ã • Z m Y • Z Å € Y ¼ Y € Y € { ì ě ì ¼ - Z u Š - ÷

Á Ê f • Z Ě Á •

Ê m • Z y É • Y ~ ³ Ä Ě Z » € † • Â • y • { • Ž z œ » ¾ ì ÷

€ Ě Z † • Â • y • { c Z Ÿ Ô — Y ¾ f ‹ Y ~ ³ • Z ì f y Y •

| Ě | m ½ Y • Y ~ ³ Ä Ě Z » € † Ä ] Ä ] Z œ

É • Y ~ ³ Y Á • Â • y • { É € ì ³ • ° ì ¼ • e ½ Z »

Z ¼ Ä m Â e • Y € ° Œ e Z ]

---

Ê Æ Ì Ì ¥ Z “ € Ì , ÿ  
€ 2 2 e