

اقتصاد ایران

شنبه-۴ مرداد ۱۴۰۴ - سال یازدهم - شماره ۲۲۵۸

راهبرد دریا

گروه راهبردی - مهدی عجمی - تأمین منابع مالی برای اجرای طرح‌های توسعه دریامحور، همواره یکی از چالش‌های اساسی در اجرای این سیاست‌ها بوده‌است. کارشناسان معتقدند که برای تهیه نقشه راه تأمین مالی این حوزه، بررسی تجربیات سایر کشورها از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

به گزارش روزنامه‌های سرمایه، دکتر مهدی عجمی، عضو هیأت علمی گروه سواحل، بندر و سازه‌های دریایی دانشگاه صنعتی شاهرود و رئیس پیشین انجمن مهندسی -حدریایی ایران در یادداشتی تحلیلی و اختصاصی برای این روزنامه، با نگاهی به تجربیات سایر کشورها به تشریح رویکردهای پیش روی کشور برای تأمین مالی توسعه دریامحور پرداخته‌است. این نوشتار را در ادامه می‌خوانید:

(الف) مقدمه

اقتصاد دریامحور یا «اقتصاد آبی» به استفاده پایدار از منابع اقیانوس ها و دریاها برای رشد اقتصادی، اشتغال و بهبود معیشت اشاره دارد. برآوردهای جهانی نشان می‌دهد اقتصاد اقیانوسی سالانه بیش از ۲۷۵ تریلیون دلار به تولید ناخالص جهان کمک کرده و حدود ۳۵۰ میلیون شغل را پشتیبانی می‌کند. بااین حال، بهره‌برداری پایدار از این ظرفیت عظیم نیازمند سرمایه‌گذاری‌های هفگفت‌است که شکاف مالی قابل توجهی را ایجاد کرده‌است. از این رو «تأمین آبی» به عنوان زیرساخت‌های از تأمین مالی سبز مطرح شده تا منابع مالی لازم برای پروژه‌های مرتبط با اقیانوس و سواحل فراهم شود. بسیاری از کشورهای ساحلی با اولویت‌دهی به بخش‌هایی نظیر شیلات، گردشگری ساحلی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی و زیرساخت‌های بندری، به دنبال روش‌های متنوع تأمین مالی هستند تا توسعه دریامحور را تسریع کنند. این گزارش با مرور جدیدترین تجارب بین‌المللی و با تمرکز بر شرایط ایران، به‌طور جامع گزینه‌های مختلف تأمین مالی را بررسی کرده و موانع، ظرفیت‌ها، اصلاحات نهادی -حقوقی موردنیاز و راهکارهای عملیاتی برای اجرای هر روش را تحلیل می‌کند.

(ب) منابع دولتی و بودجه عمومی

دولت‌ها نقشی کلیدی در تأمین مالی پروژه‌های بزرگ دریایی ایفا می‌کنند، خصوصاً در طرح‌های زیربنایی گران‌قیمت مانند توسعه بندار، نوسازی ناوگان کشتیرانی یا احداث نیروگاههای فراساحلی. تأمین مالی دولتی می‌تواند از طریق بودجه عمومی سالانه، منابع صندوق‌های توسعه ملی، اعتبارات عمرانی یا تسهیلات ازران‌قیمت صورت گیرد. به عنوان نمونه، ایران دارای نهادهایی چون «صندوق توسعه ملی» و «صندوق توسعه منابع دریایی» است که به موجب قانون مصوب اردیبهشت ۱۳۸۷ برای حمایت مالی از صنایع کشتی‌سازی و دریایی تشکیل شده‌اند. با وجود این، در عمل سهم بودجه دولتی در برخی زیربخش‌های دریایی ایران هنوز اندک‌است. برای مثال، براساس گزارش سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، دولت تاکنون بودجه مشخصی برای نوسازی ناوگان تجاری اختصاص ن داده و این ناوگان برای نوسازی طی دهه آینده به حدود ۴ تا ۳ میلیارد دلار سرمایه نیاز دارد. این در حالی است که عدم‌نوسازی ناوگان می‌تواند صادرات نفت و واردات کالا را متحمل سواحه کند و به خروج ارز منجر شود.
نمونه دیگر، ایده ایجاد «صندوق توسعه دریایی» در برنامه‌های ایران مطرح شده‌ولی تحقق منابع آن با تأخیر همراه بوده‌است. بااین حال، اقداماتی نظیر تقویت اعتبارات بخش شیلات از محل صندوق توسعه ملی انجام شده‌است. گزارش‌ها حاکیست در سال‌های اخیر بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان از منابع صندوق توسعه ملی به طرح‌های شیلات و آبی‌رورری تخصیص یافته که به رشد سرمایه‌گذاری خصوصی در این حوزه کمک کرده‌است.

از منظر عملیاتی، دولت می‌تواند نقش محرک را در طرح‌های دریایی ایفا کند. برای نمونه، بانک‌های تخصصی دولتی می‌توانند تسهیلات ازران‌قیمت در اختیار فعالان قرار دهند. بانک کشاورزی ایران طی ماهه نخست سال ۱۴۰۳ بیش از ۷۰۰ میلیارد ریال تسهیلات برای پرورش ماهی، میگو، زیرساخت‌های صیادی و صنایع وابسته به آبی‌رورری پرداخت کرده که نشان‌دهنده مشارکت مالی دولت در تقویت زنجیره شیلات است. این حمایت‌ها در راستای سیاست‌های کلان دولت برای اولویت‌دهی به اقتصاد دریامحور انجام شده‌است. دولت همچنین موظف است در پروژه‌های استراتژیک پیشقدم شود مثلاً سرمایه‌گذاری اولیه در توسعه بندر بزرگ، ایمن‌سازی سواحل یا حمایت از تحقیقات علمی -فنی دریایی می‌تواند توسط بخش دولتی انجام و سپس بهره‌برداری به بخش خصوصی واگذار شود.

چالش‌ها و موانع: اتکای صرف به منابع دولتی با موانعی همراه است، محدودت‌های بودجه‌ای دولت (به‌ویژه در شرایط کسری بودجه و تحریم‌ها)، فقدان زیرساخت‌های بزرگ برای تولید میگو، پرورش ماهی و دیگر فعالیت‌ها، نبود تخصص‌های انسانی نیز اجرای موفق طرح‌ها را دشوار می‌سازد. علاوه بر این، فساد اداری یا رانت ممکن است باعث هدررفت منابع یا انحراف آن‌ها از پروژه‌های اولویت‌دار شود. در ایران، ساختار رانتی اقتصاد (وابستگی به نفت) و عدمشفافیت کافی در برخی نهادهای مالی رسمی، اگر گذاری بودجه دولتی را کم‌رنگ کرده‌است. برای نمونه، تخصیص ارزهای نفتی به طرح‌های دریایی بعضاً قربانی دیگر مصارف فوری تر شده و سرمایه‌گذاری پایدار را مختل کرده‌است.

ظرفیت‌ها و اصلاحات موردنیاز: با وجود موانع فوق، ظرفیت دولت به عنوان تأمین‌کننده مالی کم‌اان بالاست. اصلاح نظام بودجه‌ریزی به نحوی که درصدی از درآمد‌های نفت و گاز به توسعه زیرساخت‌های بندری و نوسازی ناوگان اختصاص یابد، اقدامی راهبردی خواهد بود. همچنین توسعه‌یاسازی قوانین و آیین‌نامه‌های تخصیص اعتبار به طرح‌های دریایی و ایجاد ردیف‌های مشخص برای بخش دریایی می‌تواند اطمینان‌بخش باشد. پیشنهاد می‌شود یک چارچوب قانونی جامع توسعه دریامحور تدوین شود که هماهنگی میان دستگاه‌های دولتی نظیر وزارت اقتصاد، در این چارچوب، تعیین نهادهای مانند «دیرخانه ملی اقتصاد دریایی» یا یک بانک عالی، برای پیگیری پروژه‌های اولویت‌دار ضروری است. دولت با اصلاح مقررات تملک اراضی ساحلی، تسهیل صدور مجوزها و کاهش بروکراسی (مثلاً ایجاد یک پنجره واحد سرمایه‌گذاری) می‌تواند در بخش دری و به‌ویژه در بخش دولتی، به غیردولتی‌ها راه‌افزا کند. در نهایت، نقش دولت باید از تصدی‌گری مستقیم به سیاست‌گذاری، تسهیل‌گری و نظارت تغییر یابد؛ یعنی دولت به جای رقابت با بخش خصوصی، با اعطای مشوق‌ها و تضمین‌ها، مشارکت سایر بخش‌ها را ترغیب کند.

(ج) سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

بخش خصوصی می‌تواند منبع قابل توجهی برای سرمایه‌گذاری در اقتصاد آبی باشد، به‌ویژه در زیربخش‌هایی که بازدهی اقتصادی روشنی دارند، شرکت‌ها، تعاونی‌ها و سرمایه‌گذاران خرد می‌توانند در حوزه‌هایی چون گردشگری ساحلی، آبی‌رورری، شیلات فرآوری شده، حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری وورد کنند. برای مثال، سواحل زیبای جنوبی و شمالی ایران پتانسیل بالایی برای توسعه اکوتوریسم دریایی دارند، باذخایر غنی آبی‌زمان می‌تواند مبنای گسترش مزارع پرورش ماهی و میگو باشد. در کشورهای موفق، مشارکت بخش خصوصی در صنایع دریایی موجب نوآوری و کارآفرینی شده‌است. تجربه هند در پروژه ملی بندار و لجستیک دریایی به نام ساگر مالگا نشان داد که اجرای مدل‌های PPP، تسهیل فضای کسب‌وکار توانست بیش از ۵۰۰۰ میلیارد روپیه (حدود ۷۰۰میلیارد دلار) سرمایه بخش خصوصی را به توسعه بندری جذب کند. این امر حاکی از آن است که در صورت فراهم بودن محیط مناسب، سرمایه‌گذاران خصوصی برای ورود به پروژه‌های بزرگ نیز انگیزه می‌یابند.

مشوق‌ها و الزامات: برای جلب سرمایه خصوصی در ایران، باید ریسک‌های سیاسی و اقتصادی کاهش یابد. چالش‌های راهبردی، نوسانات نرخ ارز و عدمدسترسی پایدار به ارز برای واردات تجهیزات دریایی است. همچنین عدماطمینان از ثبات مقررات (مثلاً تغییر ناگهانی قوانین صید یا تعرفه‌های بندری) سرمایه‌گذاران را مردد می‌کند. دولت می‌تواند با ارائه بسته‌های تشویقی این دغدغه‌ها را مرتع سازد. معافیت‌های مالیاتی برای شرکت‌های فعال در صنایع دریایی، تسهیلات اعتباری ازران قیمت (مثلاً وام با بهره کم یا بانک‌های توسعه‌ای)، و تضمین‌های دولتی (مانند تضمین خرید محصولات شیلاتی یا خدمات کار گردشگری توسط نهادهای عمومی) از جمله ابزارهای تشویقی مؤثر هستند. برای نمونه، در هند دولت با مناطق معافیت و فراهم کردن زیرساخت، بخش خصوصی را برای ساخت بندار جدید ترغیب کرد. در ایران نیز مناطق آزاد ساحلی (چابهار، قشم، انزلی و غیره) می‌توانند به پالوت سرمایه‌گذاری خصوصی تبدیل شوند و امتیازاتی نظیر زمین آزادان، مجوز سریع و معافیت مالیاتی در این مناطق ارائه شود.

ظرفیت‌های دشمنی: با وجود مزایای بسیار، بخش سرمایه خصوصی را جهت‌دهی کند. تشکیل صندوق‌های سرمایه‌گذاری تخصصی دریایی (اعم از صندوق‌های جسورانه برای فناوری‌های دریایی یا صندوق‌های سهامی برای پروژه‌های بندری) یک راهکار است. همچنین ایجاد ساز و کارهایی در بازار سرمایه مثل انتشار اوراق پروژه یا صندوق قابل معامله در حوزه دریاییه می‌تواند سرمایه خرد مردم را به این بخش سرازیر کند. برای مثال، می‌توان اندیشه ایجاد «بورس پروژه‌های دریایی» را مطرح کرد که سرمایه‌های بزرگ (مانند بل‌های دریایی، نیروگاه‌های فراساحل، از طریق آن تأمین مالی جمعی از سرمایه‌گذاران خصوصی پیدا کنند. از سوی دیگر، باید نقش بیمه‌ها و تضمین ریسک نیز پررنگ شود؛ زیرا فعالیت در دریا با ریسک حوادث طبیعی و نوسانات جهانی همراه است. تقویت ظرفیت شرکت‌های بیمه داخلی با استفاده از بیمه‌های بین‌المللی، پوشش‌نامه امنیست برای بخش خصوصی خواهد بود.

ملاحظات فرهنگی: در ایران سرمایه‌گذاری خصوصی سنتاً به بخش‌هایی چون خدمات گردشگری (خودرو)، تمایل بیشتری داشته و حوزه‌های

جدیدتر مانند گردشگری دریایی یا مزارع بادی دریایی برای بسیاری ناشناخته است. از این رو، ارتقای فرهنگ سرمایه‌گذاری دریایی

اهمیت دارد. برگزاری همایش‌های فرصت‌های سرمایه‌گذاری ساحلی، معرفی پروژه‌های موفق و نشان دادن رخ بازگشت مناسب می‌تواند ذهنیت‌ها را تغییر دهد. در رسانه‌ها باایستی تصویری شفاف از مزایای اقتصادی آبی برای افکار عمومی و بخش خصوصی ترسیم کند.

همچنین گسترش جامع دولتی و حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی نیز ضمانت‌هایی برای مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

می‌تواند الگوی موثقی از نقش آفرینی بخش غیردولتی ارائه دهد.

در مجموع، بخش خصوصی زمانی به‌طور مؤثر وارد عرصه دریایی می‌شود که فضای کسب‌وکار ثبات داشته باشد، حمایت‌های قانونی و

مالی فراهم شده و بازدهی اقتصادی پروژه‌ها به خوبی تبیین شود. در غیر این صورت، سرمایه‌گذاران خصوصی مال خود را در بخش‌های کم‌ریسک‌تر صرف خواهند کرد و تحول دریامحور به تأخیر خواهد افتاد.

(د) مشارکت عمومی -خصوصی

مشارکت عمومی -خصوصی به مدل‌هایی اشاره دارد که در آن دولت و بخش خصوصی در اجرای یک پروژه بزرگ زیربنایی همکاری می‌کنند و ریسک، هزینه و منافع را تقسیم می‌کنند. این روش به‌ویژه برای طرح‌های هزینه‌بر مانند ساخت بندر جدید، توسعه پایانه‌های کانتینری، احداث بل‌ها یا تونل‌های دریایی و پروژه‌های انرژی فراساحلی مناسب است. در چارچوب PPP، معمولاً قراردادهای بلندمدتی (مانند BOT) ساخت، بهره‌برداری و واگذاری تنظیم می‌شود که طی آن بخش خصوصی سرمایه‌گذاری اولیه را انجام داده و در یک دوره معین از محل کارانه بهره‌برداری و سازمان‌های دولتی سود کسب می‌کند؛ سپس ممکن است مالکیت یا بهره‌برداری را به دولت واگذار نماید. وضعیت حقوقی: بسیاری از کشورها قوانین خاصی برای PPP دارند. در ایران نیز از میانه دهه ۱۳۹۰ مقرراتی برای تسهیل مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های عمرانی تصویب شده‌است. به عنوان مثال، این‌نامه مشارکت سازمان بندار با بخش خصوصی در توسعه بندر املج کنگنه‌های توسعه ملی و سازمان‌های دولتی در راستای تسهیل مشارکت‌های دریایی، به‌ویژه در بخش‌های دریایی، سرمایه‌گذاری خصوصی را تشویق می‌کند. با این حال، چالش‌های متعددی همچون عدم شفافیت در مقررات، نوسانات مقررات و عدم شفافیت در تخصیص ریسک، به‌ویژه در بخش‌های دریایی، سرمایه‌گذاری خصوصی را با چالش‌های متعددی مواجه می‌کند. با این حال، چالش‌های متعددی همچون عدم شفافیت در مقررات، نوسانات مقررات و عدم شفافیت در تخصیص ریسک، به‌ویژه در بخش‌های دریایی، سرمایه‌گذاری خصوصی را با چالش‌های متعددی مواجه می‌کند.

نیز (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد. به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون

نیرو (نیرو گدهای سبک‌تر ترکیبی) و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌کاررفته را بخش‌های دریایی، در راستای تسهیل مشارکت‌کنندگان فراهم می‌آورد.

همچنین، به‌طور مشخص، قانون بودجه سال‌های اخیر بندهایی برای اجرای طرح‌های BOT در حمل‌ونقل داشته و ماده ۲۷ قانون الحاق (نیز) مشارکت در پروژه‌های دولتی را مجاز کرده‌است. با وجود این، تجربه عملی PPP در ایران هنوز محدود است و بیشتر در حوزه‌هایی چون