

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

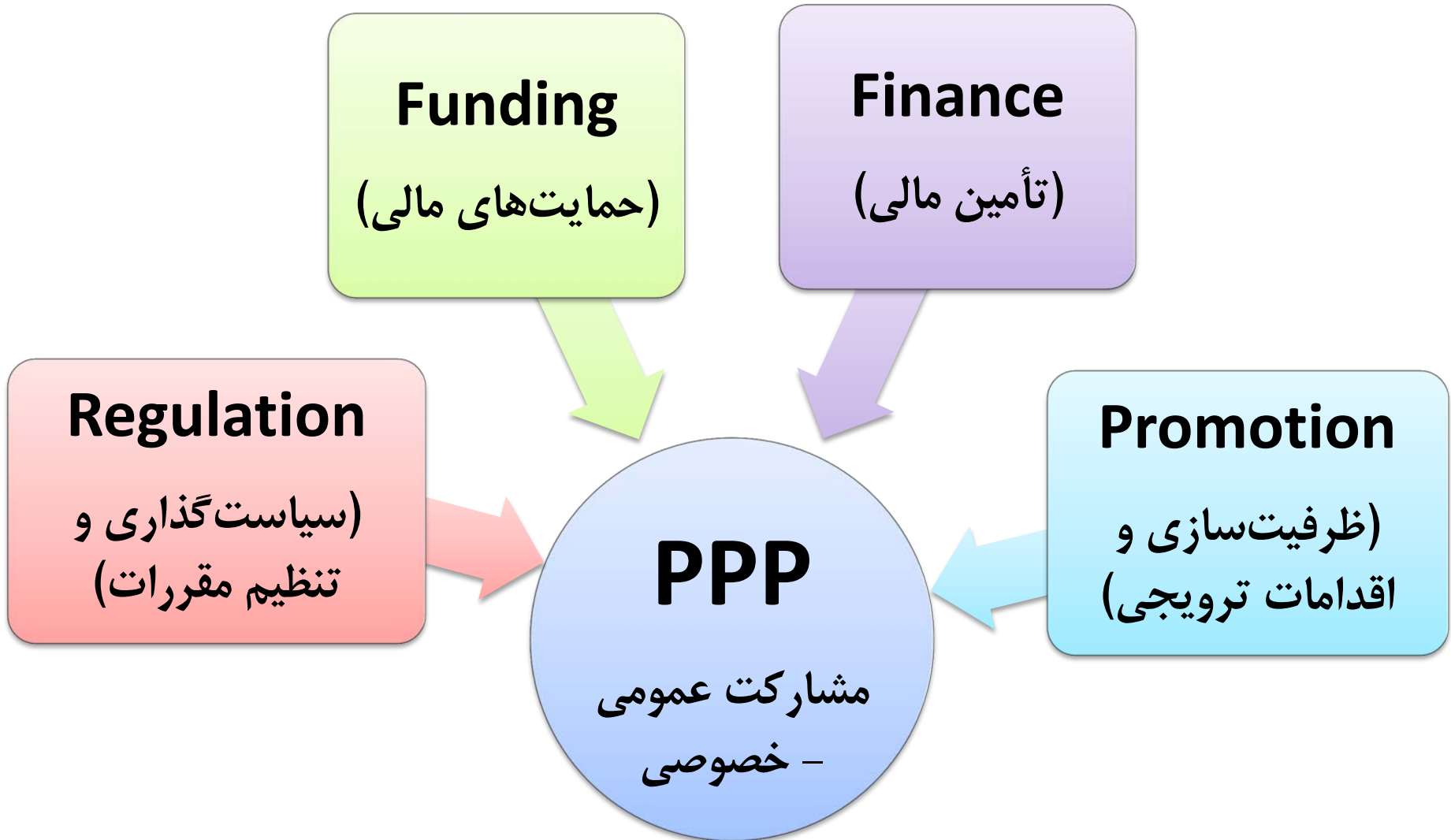
ظرفیت های قانونی تامین منابع مالی برای
قراردادهای مشارکت عمومی – خصوصی و موارد
پیش بینی شده در لایحه مشارکت عمومی –
خصوصی

محسن روحانی نژاد

امور بنگاه‌ها، شوراها و توسعه مشارکتهای مردمی
سازمان برنامه و بودجه کشور

مهرماه ۱۳۹۶

پازل توسعه مشارکت عمومی - خصوصی

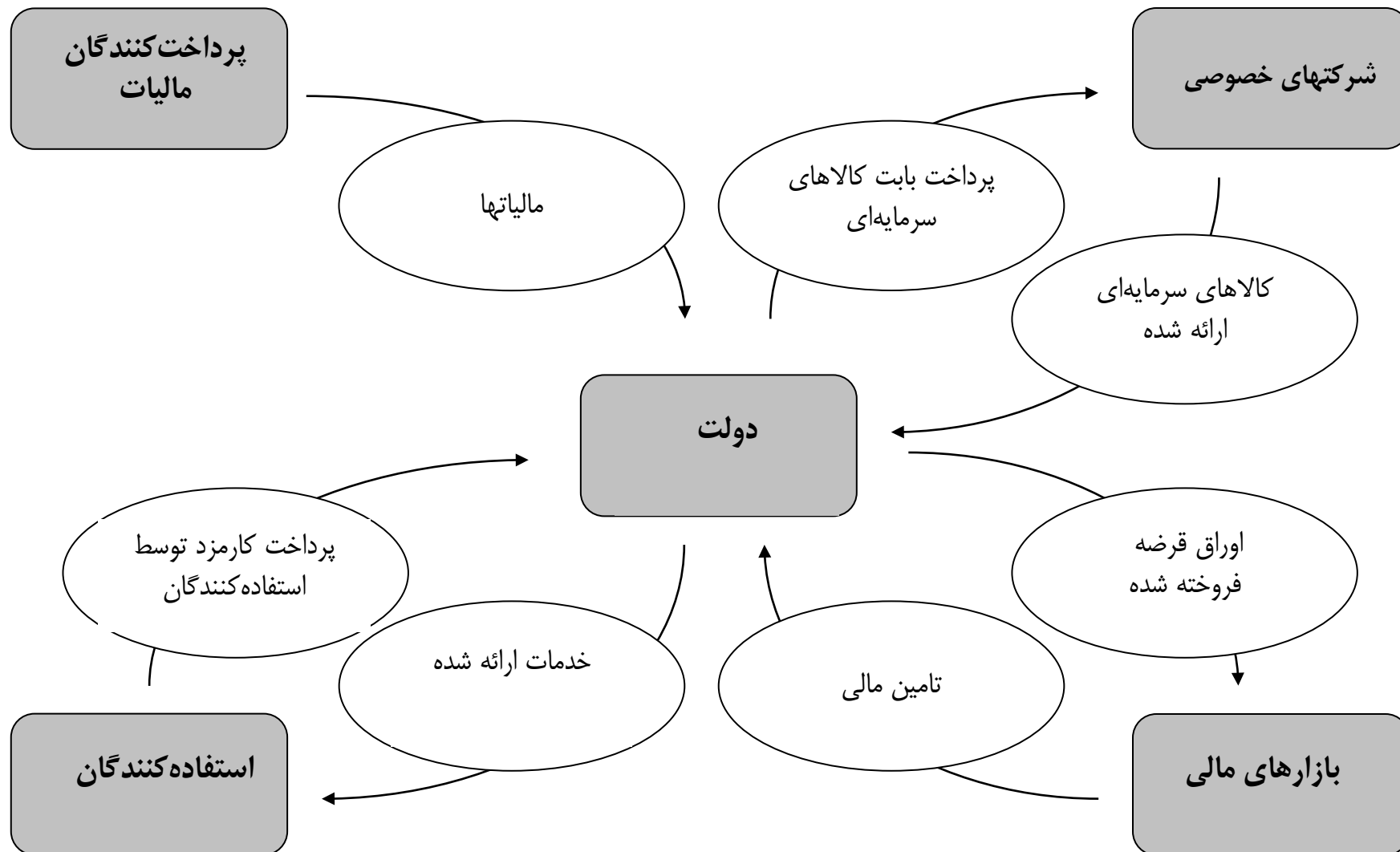


Project finance

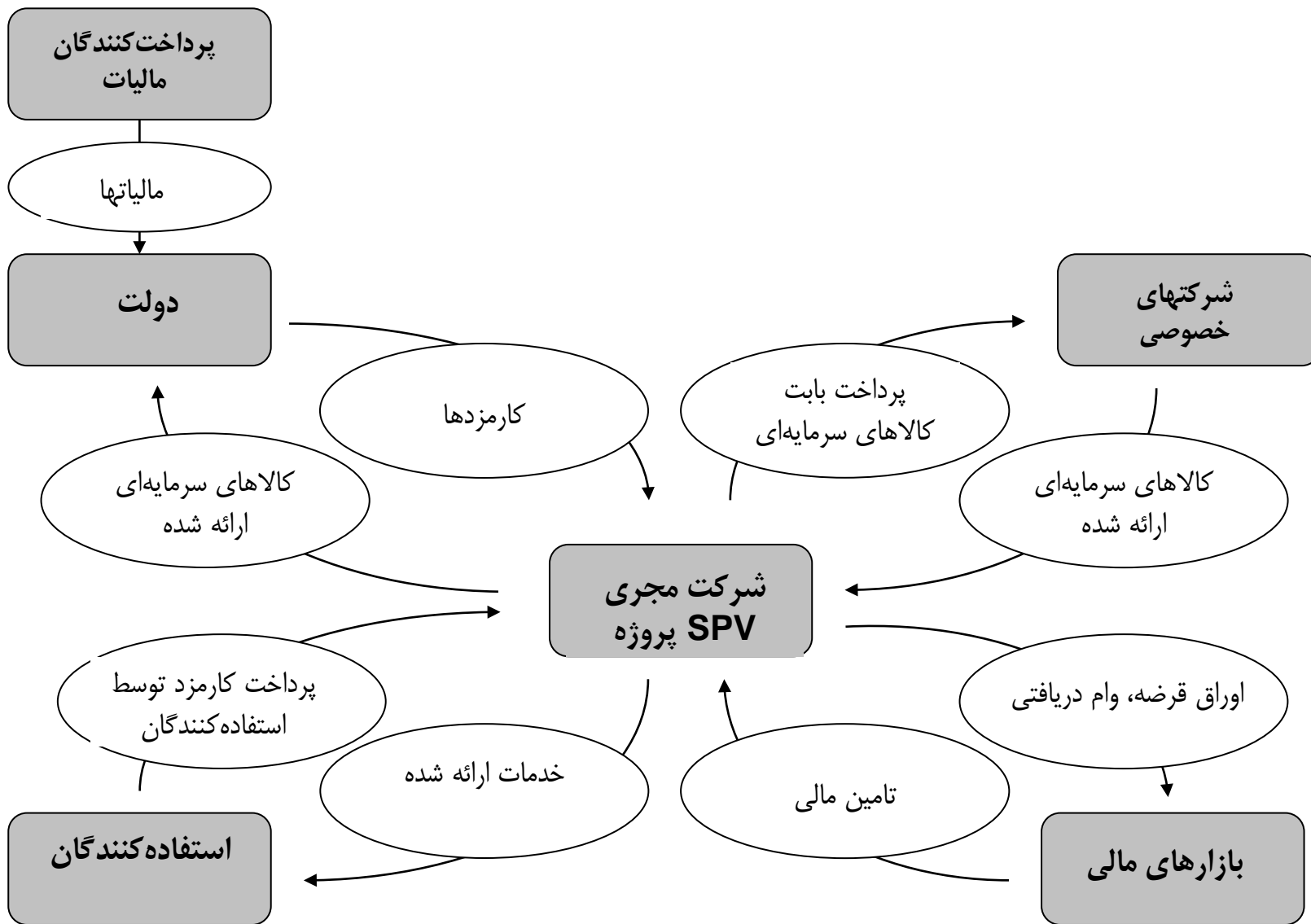
تأمین مالی پروژه محور

- روش جایگزین تأمین مالی شرکتی، تشکیل یک شرکت پروژه خاص برای طرح توسعه مورد نظر است. در این روش سرمایه‌گذاری انجام شده در طرح جدید در واقع به عنوان دارایی‌های شرکت پروژه تلقی و محسوب می‌گردد. در این روش دارایی‌های پروژه و جریان نقدی آن بدهی شرکت پروژه را تضمین می‌کند و وام‌دهندگان هیچ‌گونه حق رجوعی به سایر منابع در دسترس سهام داران پروژه ندارند. بدین ترتیب دریافت وام برای پروژه به حساب ترازنامه کلی شرکت یا بدهی‌های آن منظور نمی‌شود. چنین روشی که دریافت وام به صورت مستقل انجام می‌گیرد و در قبال آن هیچ‌گونه تضمینی توسط سهامداران شرکت پروژه به وام‌دهندگان داده نمی‌شود به عنوان تأمین مالی پروژه‌ای شناخته می‌شود.

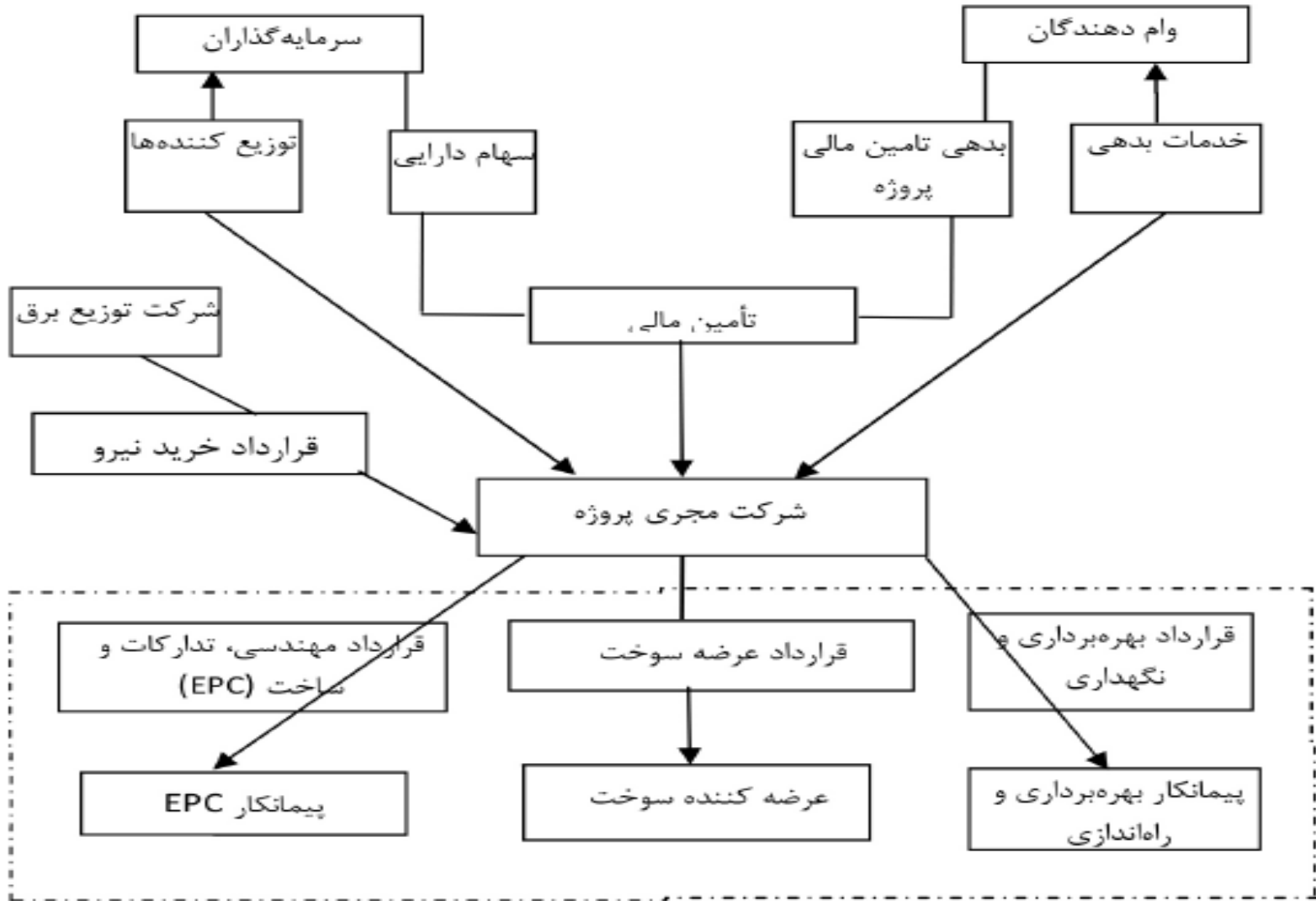
جریان خدمات، پرداخت‌ها برای خدمات و تامین مالی در تدارکات عمومی سنتی



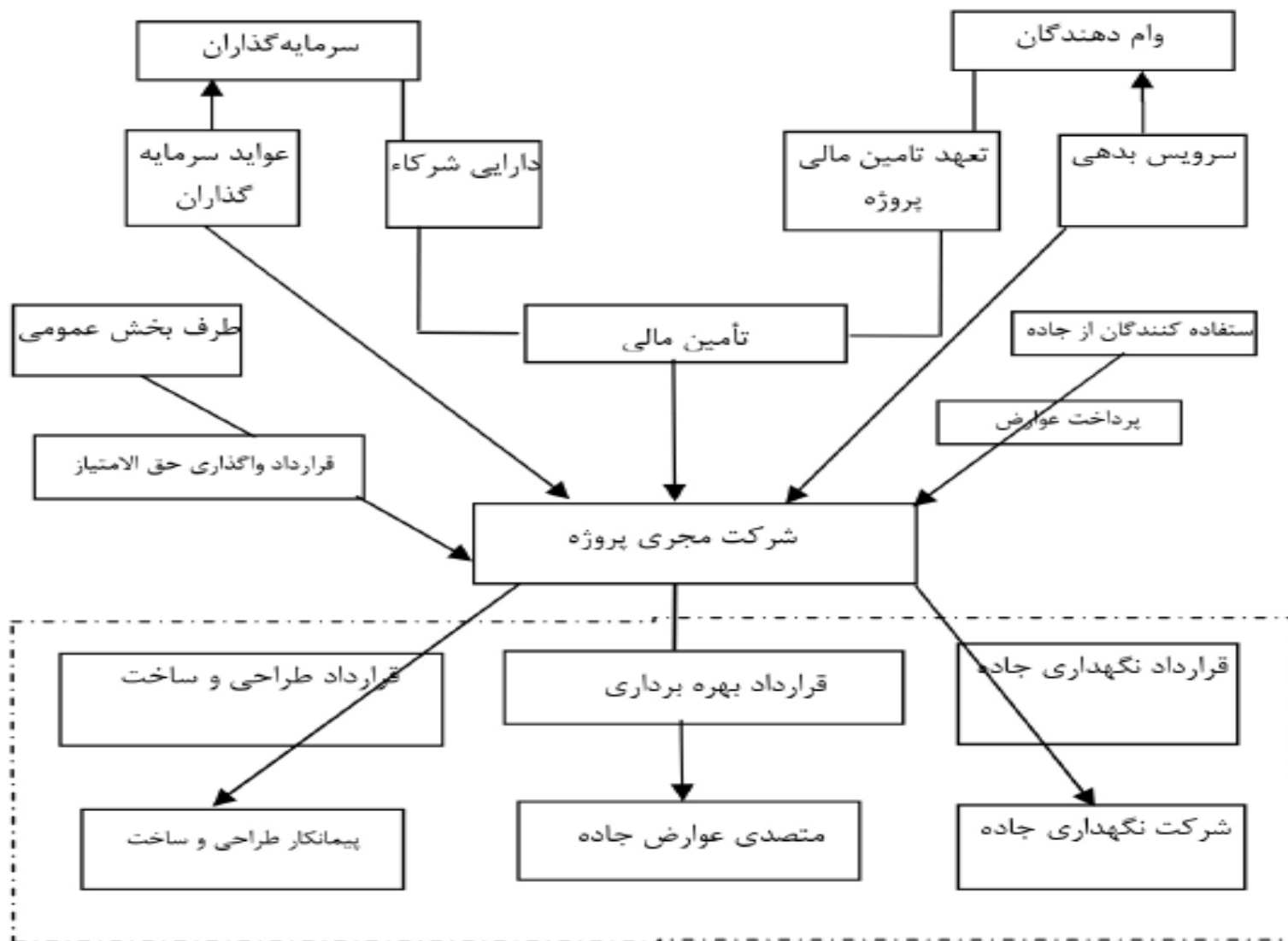
جریان خدمات، پرداخت‌ها برای خدمات و تامین مالی در مشارکت عمومی خصوصی



نمونه مشارکت عمومی - خصوصی برای یک قرارداد خرید برق



نمونه مشارکت عمومی - خصوصی برای یک قرارداد جاده



نارسایی های تامین مالی قراردادهای مشارکتی

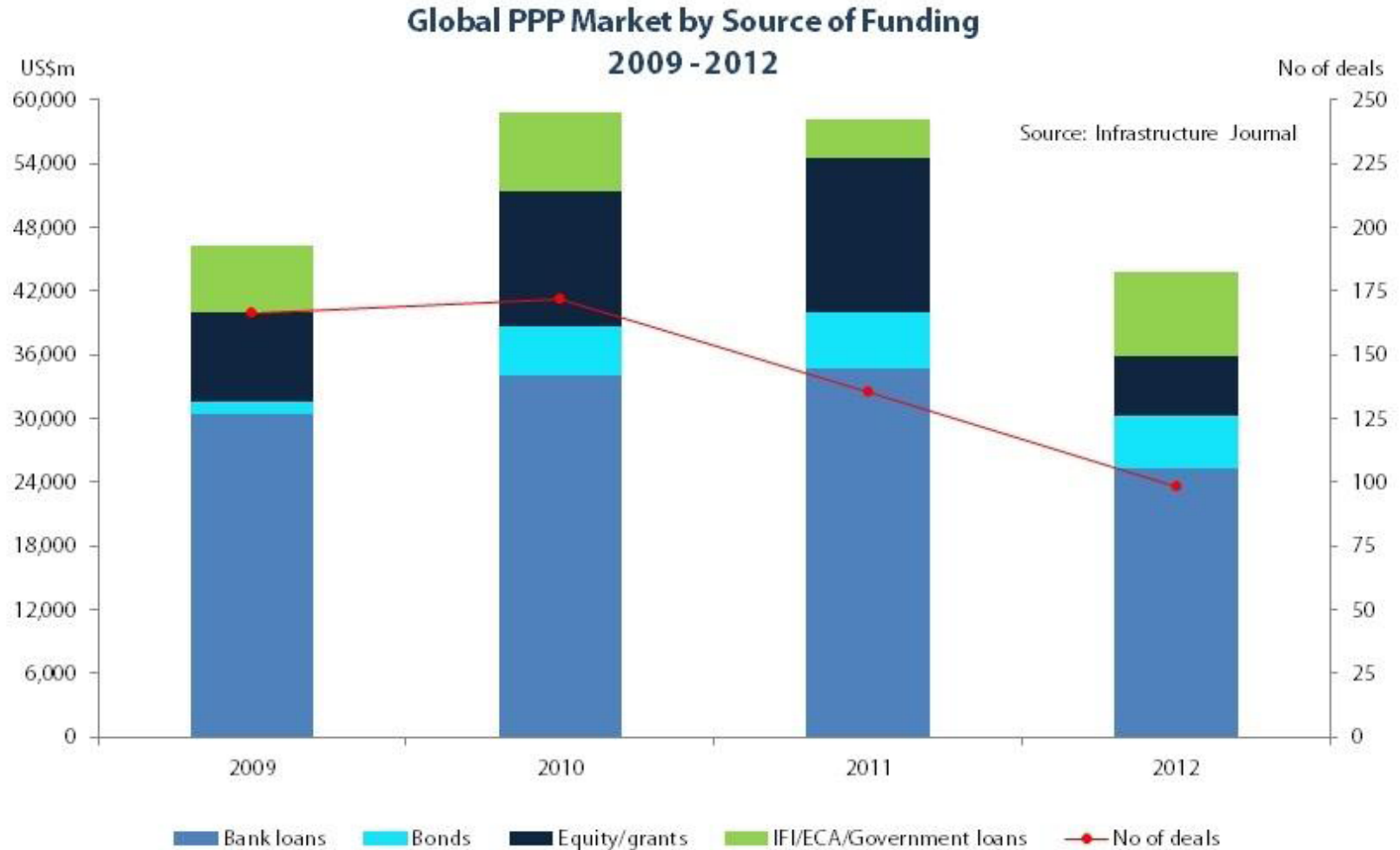
- نبود نهادهای مالی تخصصی و بانک های توسعه ای داخلی برای تامین مالی طرح های زیرساختی
- ضرورت تعریف سازوکار استفاده از منابع صندوق توسعه ملی در قراردادهای مشارکتی
- عدم سازوکار اختصاص منابع فاینانس خارجی و تسهیلات بانک های توسعه ای بین المللی به قراردادهای مشارکتی
- عدم پیاده سازی سازوکار Project Finance
- نبود اوراق بدهی بلندمدت با نرخ هزینه مالی پایین

نارسایی های تامین مالی قراردادهای مشارکتی

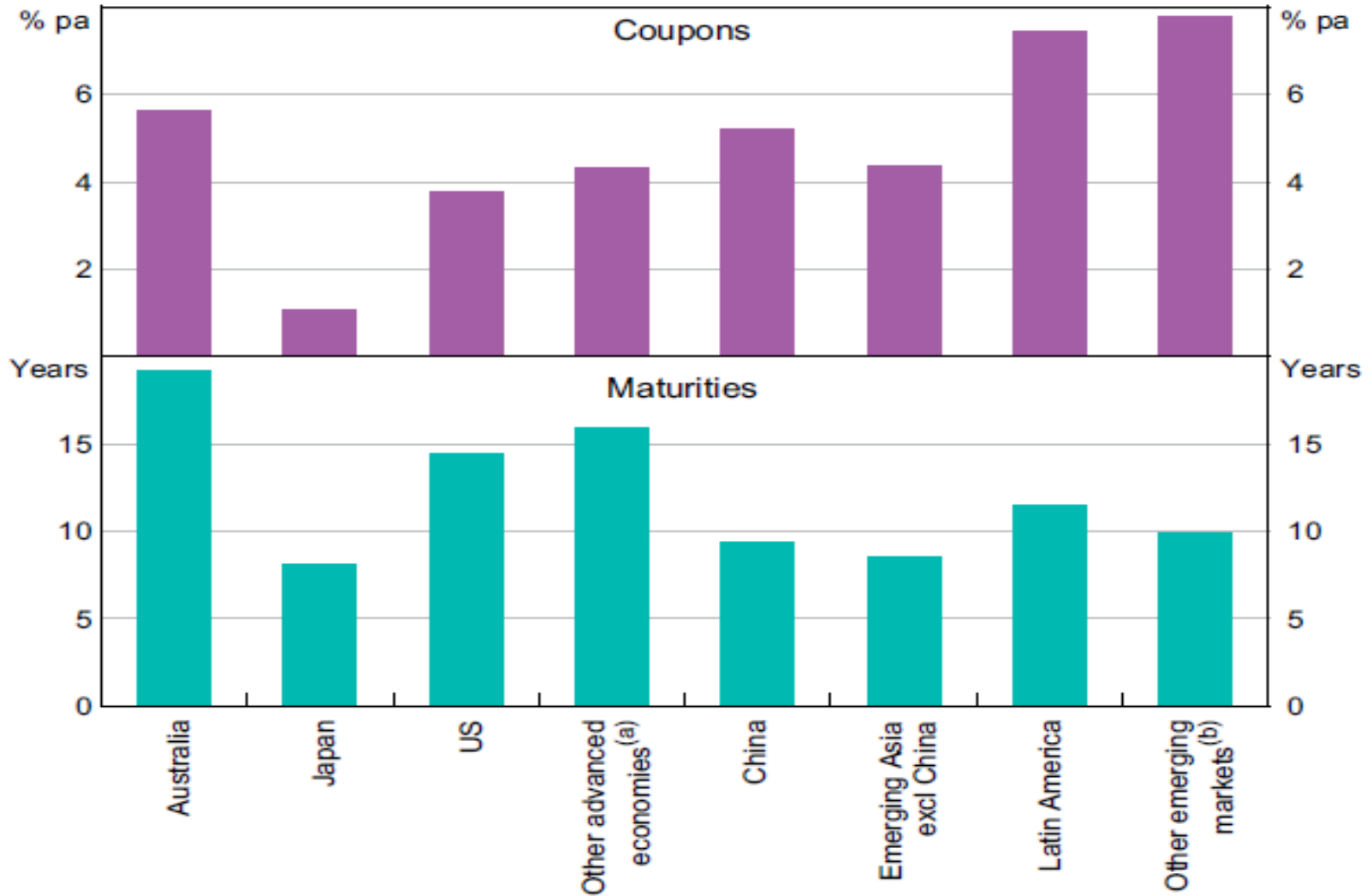
- عدم مشارکت بازار سرمایه در تامین مالی (اوراق بدهی + صندوق پروژه)
- نبود منابع مالی پایدار جهت خرید تضمینی محصول پروژه از طرف دولت
- ضرورت ارائه تضامین معتبر و بانک پذیر
- لطمه دیدن طرح ها از محل تاخیر دستگاه های اجرایی در انجام تعهدات خود در قبال سرمایه گذاران

Finance

منابع تامین مالی قراردادهای مشارکتی



متوسط نرخ هزینه مالی و دوره سررسید اوراق بدهی منتشره در تامین مالی زیرساخت از سال ۲۰۰۹-۲۰۱۳



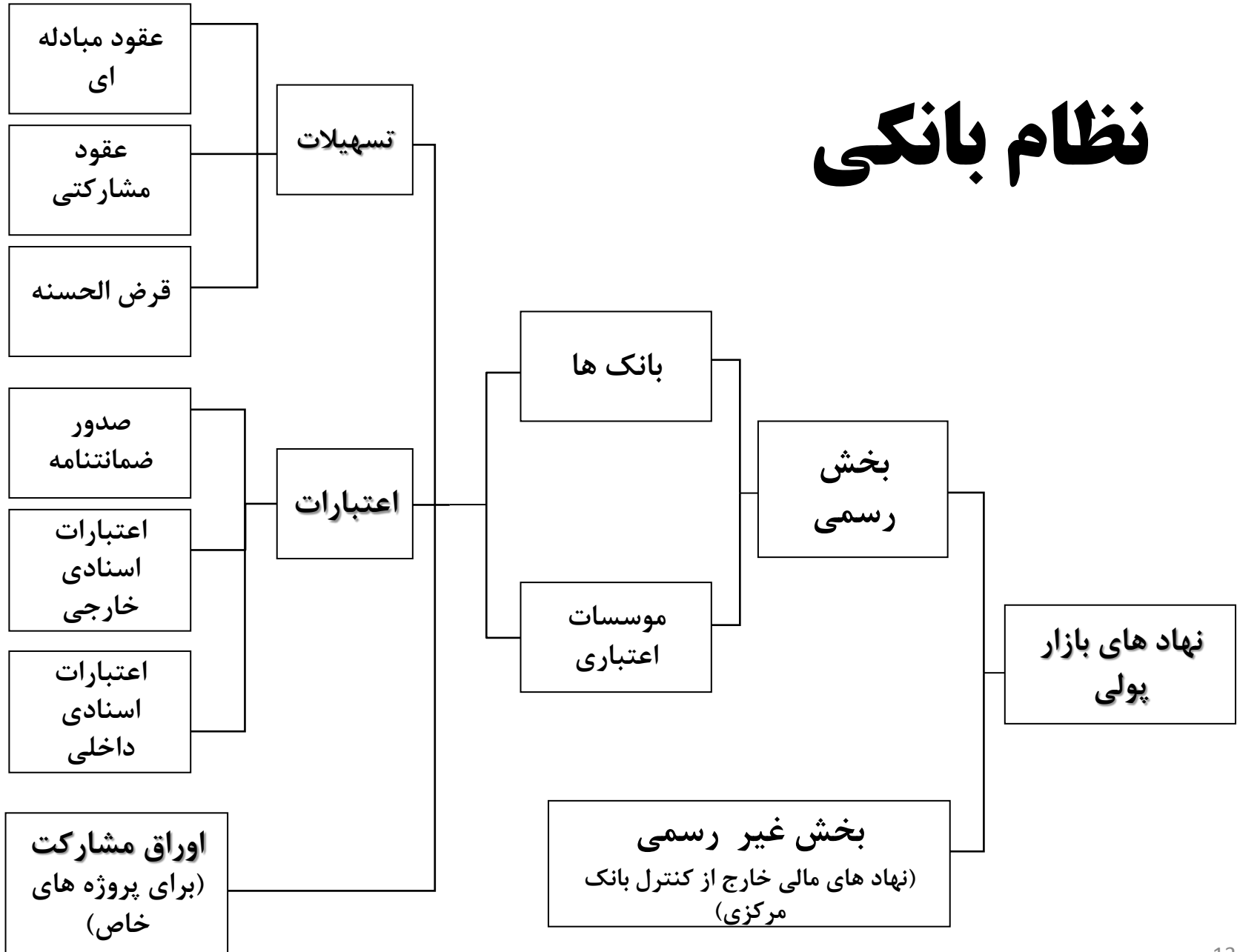
Notes: Definitions of the geographical regions are given in Appendix A

(a) Excluding Australia, Japan and the US

(b) Africa, central and eastern Europe, and the Middle East

Sources: Bloomberg; Dealogic; authors' calculations

نظام بانکی



قانون تسهیل اعطای تسهیلات بانکی و کاهش هزینه های طرح و تسریع در اجرای طرح های تولیدی و افزایش منابع مالی و کارآیی بانکها مصوب ۱۳۸۶

ماده ۱- به منظور تسریع، تسهیل و تقویت سرمایه گذاری در طرح های تولیدی (اعم از کالا یا خدمت) دریافت وثیقه خارج از ارزش دارایی و عواید آتی طرح، از گیرندگان تسهیلات که توان مجری و توجیه اقتصادی، فنی و مالی و قابل ترهین طرح آنها به تایید بانک می رسد، توسط بانکهای عامل ممنوع است.

قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲)
بند ل ماده ۲۸

به دستگاههای اجرائی اجازه داده می شود اعتباراتی که در پیوست
قوانین بودجه سنواتی به منظور تحقق اهداف سرمایه گذاری و توسعه
فعالیت بخشهای خصوصی و تعاونی از محل بودجه عمومی و یا منابع
داخلی تحت برنامه کمکهای فنی و اعتباری پیش بینی شده است، برای
پرداخت تسهیلات تلفیقی و یارانه سود تسهیلات به صورت وجوه
اداره شده از طریق قرارداد عاملیت در اختیار بانکهای عامل و صندوقهای
حمایتی و توسعه ای دولتی قرار دهند.

احکام دائمی برنامه های توسعه در خصوص صندوق توسعه ملی

بند خ ماده ۱۶

خ- مصارف صندوق:

۱. اعطای تسهیلات به بخشهای خصوصی، تعاونی و بنگاههای اقتصادی متعلق به مؤسسات عمومی غیردولتی برای تولید و توسعه سرمایه گذاری های دارای توجیه فنی، مالی و اقتصادی
۲. اعطای تسهیلات صادرات خدمات فنی و مهندسی به شرکتهای خصوصی و تعاونی ایرانی که در مناقصه های خارجی برنده می شوند از طریق منابع خود یا تسهیلات اتحادیه ای (سندیکایی)
۳. اعطای تسهیلات خرید به طرفهای خریدار کالا و خدمات ایرانی در بازارهای هدف صادراتی کشور
۴. سرمایه گذاری در بازارهای پولی و مالی خارجی
۵. اعطای تسهیلات به سرمایه گذاران خارجی با در نظر گرفتن شرایط رقابتی و بازدهی مناسب اقتصادی به منظور جلب و حمایت از سرمایه گذاری در ایران با رعایت اصل هشتم (۸۰) قانون اساسی می باشد.

تبصره ۱- استفاده از منابع صندوق برای اعتبارات هزینه ای و تملک دارایی های سرمایه ای و بازپرداخت بدهی های دولت به هر شکل ممنوع است.

تبصره ۲- اعطای تسهیلات موضوع این بند فقط به صورت ارزی است و سرمایه گذاران استفاده کننده از این تسهیلات اجازه تبدیل ارز به ریال در بازار داخلی را ندارند.

تبصره ۳- اعطای کلیه تسهیلات صندوق صرفاً از طریق عاملیت بانکهای دولتی و غیردولتی خواهد

بود.

آسیب های ارائه تسهیلات صندوق توسعه ملی

هدف اصلی صندوق صیانت از منابع ملی و ارائه تسهیلات ارزی است و ریسک نوسانات ارز بر عهده گیرنده تسهیلات است

ناکارآمد بودن تسهیلات ارزی برای توسعه زیرساخت و عدم تخصیص تسهیلات ریالی و مدت زمان ساخت تنفس و بهره برداری ۸ سال است

عدم کارآمدی بانک های عامل در عاملیت تسهیلات صندوق توسعه ملی

عدم اشاره به سرمایه گذاری های در زیرساخت در اساسنامه صندوق توسعه ملی و نظام نامه ها بغیر از حوزه آب

مشخص نبودن ساز و کار توثیق عواید پروژه

احکام دائمی برنامه های توسعه مصوب سال ۱۳۹۵ در خصوص صندوق توسعه حمل و نقل

ماده ۴۸- به منظور ایجاد سازوکارهای تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه گذاری زیرساختها، بیمه سرمایه گذاریها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکهها و زیرساختها، دولت می تواند صندوق توسعه حمل و نقل را با سرمایه اولیه یکصد و نود هزار میلیارد ریال از دارایی های خود را که در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمانها و شرکتهای تابعه و وابسته به آن قرار دارد، با استفاده از منابع پیش بینی شده در این ماده و نیروی انسانی موجود وزارت راه و شهرسازی و با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی تشکیل دهد.

احکام دائمی برنامه های توسعه در خصوص صندوق توسعه حمل و نقل

ماده ۴۸

منابع صندوق عبارتند از:

الف- سرمایه اولیه دولت از طریق سازوکار بودجه‌های سنواتی تأمین می‌شود.

ب- تمام یا بخشی از عوارض خودرو، جاده، سوخت که در قوانین درج گردیده است

پ- درآمدهای حاصل از طرح‌های دولتی که بهره‌برداری و نگهداری آن به بخش

غیردولتی واگذار می‌شود.

ت- درآمدهای حاصل از پروژه‌های مشارکتی که استهلاک اصل و فرع سرمایه‌گذاری آن

اتمام یافته و به دولت منتقل شده است.

ث- درآمد حاصل از واگذاری املاک و اراضی مازاد وزارت راه و شهرسازی

۵- انجام کلیه عملیات پولی صندوق صرفاً از طریق بانکهای دولتی و غیردولتی طرف

قرارداد عاملیت با صندوق، صورت می‌گیرد و اعطای تسهیلات و ارائه تضامین به

متقاضیان متناسب با سپرده‌گذاری صندوق نزد بانکهای عامل

قانون بودجه سال ۱۳۹۶

اهرم سازی منابع مالی - بند الف تبصره ۱۹:

- به منظور ارائه تسهیلات مالی به بخش خصوصی در راستای تکمیل طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای با اولویت طرح‌های نیمه تمام، منابع مالی زیر تجمیع می‌گردد:
 - ۱ - حداقل بیست درصد منابع مورد نیاز برای تکمیل طرح از محل آورده طرف مشارکت تأمین
 - ۲ - حداکثر بیست و پنج درصد منابع باقیمانده از محل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای همان طرح و یا سرجمع همان فصل
 - ۳ - مابقی منابع مورد نیاز برای اتمام طرح از محل منابع داخلی بانک‌های عامل
- بانک‌های عامل وجوه تودיעی صندوق توسعه ملی و دولت را با منابع خود تلفیق کرده و در قالب قرارداد با طرف مشارکت، به صورت تسهیلات بانکی به طرح‌های یادشده، متناسب با پیشرفت فیزیکی آنها پرداخت می‌کنند.

بند (الف) تبصره (۱۹) قانون بودجه سال ۱۳۹۶

دولت مجاز است به منظور تسهیل اخذ تسهیلات توسط بخش خصوصی، نسبت به ارائه تضامین لازم از جمله خرید حداقلی از خدمات دوران بهره‌برداری، موافقت با ترهین اموال محل اجرای طرح یا از طریق مندرج در قانون تسهیل اعطای تسهیلات بانکی مصوب ۱۳۸۶/۴/۵ اقدام نماید.

بانکهایی که این منابع در آنها توزیع می‌گردد مکلفند قراردادهای مشارکت از قبیل خرید تضمینی کالاها و خدمات تولیدشده بخش غیردولتی منعقدشده با طرف دولتی را به عنوان تضمین‌های قابل قبول برای اعطای تسهیلات بانکی به بخش خصوصی بپذیرند.

مدت زمان لازم برای دوره سرمایه‌گذاری تا بهره‌برداری، حداکثر دوسال، دوره تنفس حداکثر یک‌سال و دوره بازپرداخت تسهیلات اعطائی با احتساب مجموع دوره سرمایه‌گذاری، بهره‌برداری و تنفس حداکثر ده‌سال تعیین می‌گردد.

آیین نامه بند الف تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۶

آورده دولت: اعتباراتی که در قانون بودجه سالیانه از محل اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای طرح و یا سرجمع اعتبارات فصل برای تکمیل طرح در قالب تسهیلات تلفیقی از طریق قرارداد عاملیت به بانک عامل واگذار می‌گردد. این منابع بدون سود در اختیار قرار داده می‌شود.

انتخاب بانک یا بانک‌های عامل به تشخیص دستگاه مرکزی یا نماینده وی و بر اساس مناسب‌ترین پیشنهاد از جمله میزان سود ترجیعی برای منابع تلفیقی و شرایط توثیق و اخذ تضمین‌ها و سایر موارد انجام می‌شود.

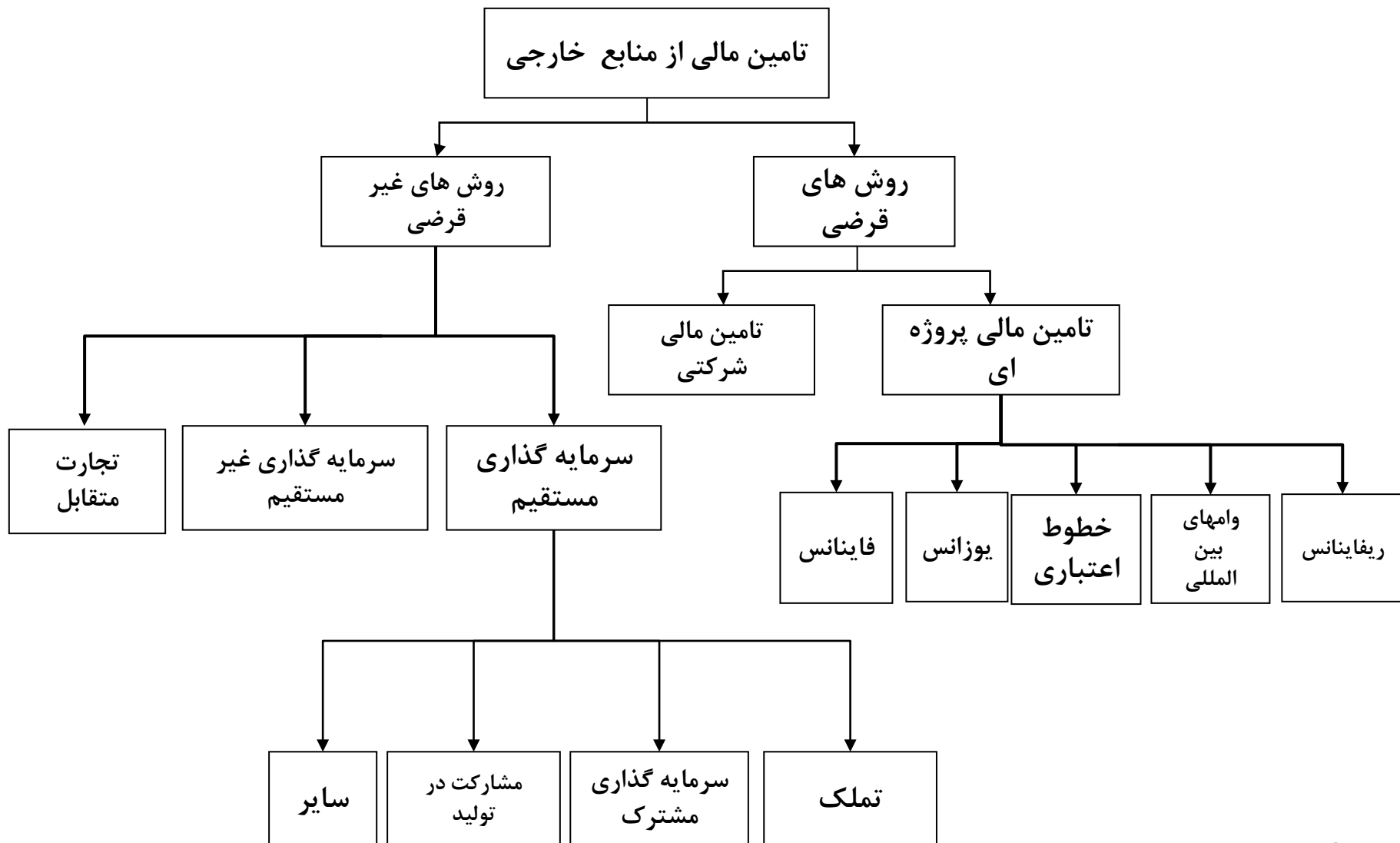
بانک عامل پس از عقد قرارداد تامین مالی طرح، تسهیلات را متناسب با پیشرفت فیزیکی با تایید طرف عمومی، به طرف خصوصی پرداخت می‌نماید.

آیین نامه بند الف تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۶

طرف عمومی برای تضمین تعهدات قراردادی خود در دوران بهره‌برداری، حسب مورد می‌تواند یکی از انواع تضمین‌های زیر را به طرف خصوصی بسپارد.

- گواهی تعهد وزارت امور اقتصادی و دارایی برای سرمایه‌گذاران خارجی بر اساس قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی و گشایش اعتبار اسنادی ارزی خرید محصول طرح موضوع ماده ۶۲ قانون محاسبات عمومی مصوب ۱۳۶۶
- گواهی سازمان مبنی بر تعهد خرید محصول طرح توسط طرف عمومی
- گشایش اعتبار اسنادی ریالی خرید محصول طرح موضوع بند (پ) ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵
- گواهی تعهد خرید محصول طرح توسط دستگاه مرکزی و یا نماینده وی با امضای عالی‌ترین مقام اجرایی دستگاه مذکور
- گواهی تعهد تامین حداقل نرخ بازده سالانه در صورت وقوع ریسک‌های عمومی اقتصادی و سیاسی، تعهد پرداخت جرایم قراردادی، تعهد خرید تاسیسات نیمه تمام یا در حال بهره‌برداری طرف خصوصی (درمواقعی که بدلیل وقوع حوادث قهریه و یا قصور یکی از طرفین در انجام تعهدات، فسخ و یا خاتمه یافته بعلت قصور طرف عمومی) توسط دستگاه مرکزی و یا نماینده وی با امضای عالی‌ترین مقام اجرایی دستگاه مذکور

تامین مالی از منابع خارجی برای قراردادهای مشارکت



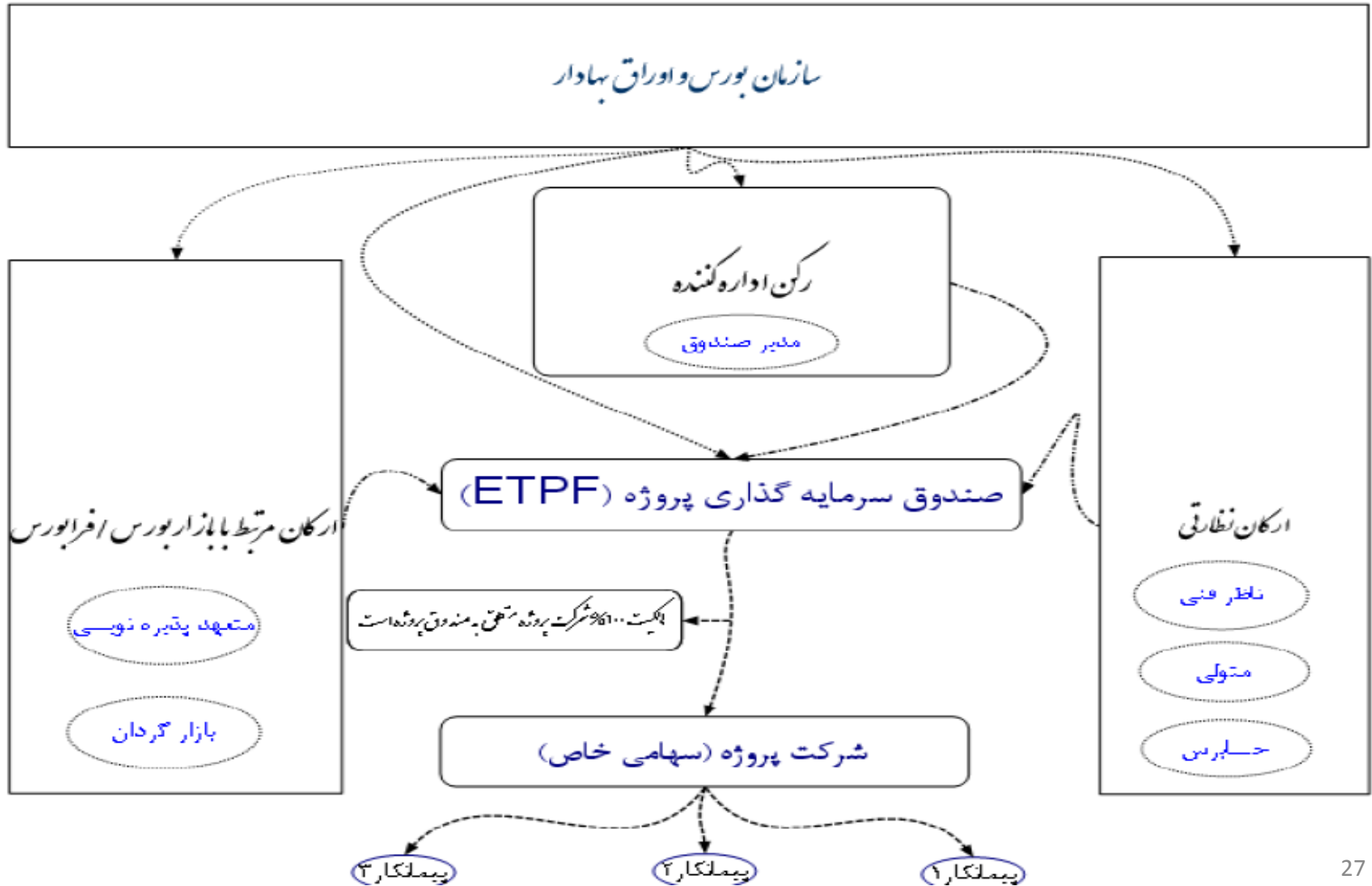
بازار سرمایه

صندوق سرمایه گذاری پروژه

مفهوم

- نهاد مالی است که با اخذ مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار تأسیس شده و به جمع آوری سرمایه از عموم و تخصیص آن به سرمایه گذاری در ساخت و تکمیل پروژه معین اشاره شده در اساسنامه صندوق، می پردازد.
- با عنایت به مفاد ماده ۴ قانون توسعه ابزارها و نهادهای مالی در راستای تسهیل اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی «اداره صندوقهای سرمایه گذاری طبق اساسنامه آنها می باشد.»

ارکان صندوق سرمایه گذاری پروژه



صندوق سرمایه‌گذاری پروژه آرمان پرنده مینا اولین صندوق پروژه بازار سرمایه ایران

- نخستین صندوق سرمایه‌گذاری پروژه کشور با همکاری گروه مینا در حال تشکیل است. تامین مالی، یکی از بزرگترین پروژه‌های صنعت نیروگاهی در تبدیل نیروگاه گازی به سیکل ترکیبی
- ارزش کل این پروژه ۲/۸ هزار میلیارد تومان و حجم کل تامین مالی که از طریق صندوق پروژه و در سه مرحله صورت می‌گیرد، ۳۵۰ میلیارد تومان است.
- به منظور جذابیت و استقبال بیشتر سرمایه‌گذاران، اوراق تبعی با سررسید یک‌ساله با نرخ‌های بالاتر از ۲۰ درصد همزمان با پذیره‌نویسی صادر خواهد شد.

ابزارهای غیرانتفاعی: اوراق
قرض الحسنه

اوراق مرابحه
اوراق اجاره
اوراق منفعت
اوراق استصناع
اوراق صکوک

ابزارهای بابازدهی معین

ابزارهای انتفاعی

اوراق مشارکت
اوراق مشاربه
اوراق مزارعه
اوراق مساقات

ابزارهای بابازدهی انتظاری

ابزارهای مالی
اسلامی

- تقویت اقتصاد پروژه و بازار محصول طرح یکی از اصول اساسی است
- برای توسعه تامین مالی از بازار سرمایه باید اعتماد عمومی بعنوان یکی از اصول تقویت طرف عرضه در تامین مالی بلند مدت، مدنظر باشد و اصل دیگر نیز تعهد به بازه زمانی بلندمدت و خرید سهام صندوق های پروژه و ابزارهای تامین مالی برای قراردادهای مشارکتی باید توسط نهادهای تخصصی بازار سرمایه است.

Funding

ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور



ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور

در اجرای طرح‌های موضوع این ماده دولت مکلف است

- کالا یا خدمت تولید شده یا صرفه‌جویی‌شده و منافع یا ارزش حاصله را حسب مورد و از محل درآمد، صرفه‌جویی، منافع یا ارزش حاصله خریداری کند.
- اصل و سود سرمایه‌گذاری و حقوق دولتی و عوارض قانونی و سایر هزینه‌های متعلقه یا منافع اقدام موضوع این ماده را به آنان پرداخت نماید.
- درخصوص سرمایه‌گذاری در طرح‌های نفت و گاز و بهینه‌سازی که منجر به کاهش مصرف سوخت شود، بازپرداخت سرمایه‌گذاری از محل صرفه‌جویی سوخت و یا درآمد حاصل از اجرای طرح، پس از تصویب شورای اقتصاد، توسط شرکتهای تابعه وزارت نفت تضمین می‌گردد.

قانون احکام دائمی برنامه های توسعه

ماده ۳۰

الف . به منظور تأمین منابع مورد نیاز جهت توسعه و نگهداری و بهره‌برداری امور حمل‌ونقل جاده‌ای به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده می‌شود از جابه‌جایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور به استثنای جاده‌های روستایی و عشایری بر اساس تن . کیلومتر و نفر . کیلومتر با پیشنهاد مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و با تصویب شورای اقتصاد عوارض وصول نماید.

ب . میزان وصول عوارض هر تن . کیلومتر حمل و نقل کالا در داخل کشور از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی که مبادرت به حمل و نقل کالای عبوری و ترانزیت خارجی می‌کنند با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و تصویب شورای اقتصاد تعیین می‌شود.

قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲)

ماده ۷۰- به منظور نگهداری راههای کشور و تلاش در جهت تثبیت تعرفه حق دسترسی شبکه ریلی و کمک به احداث، توسعه ظرفیت و بهسازی خطوط، ناوگان و شبکه حمل و نقل ریلی برون شهری و نگهداری راههای کشور با هدف صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی محیط زیست و کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده ای، بیست درصد (۲۰٪) قیمت نفت گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی به عنوان عوارض توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران محاسبه و دریافت می شود.

منابع حاصله به نسبت مساوی به توسعه، بهسازی خطوط و ناوگان شبکه حمل و نقل ریلی و نگهداری راهها اختصاص می یابد.

قانون تشویق سرمایه گذاری خارجی و آیین نامه آن (FIPPA)

در آیین نامه قانون اشاره شده است:

ماده ۱۰- در قراردادهای "ساخت، بهره برداری و واگذاری"، واگذاری حقوق مالکانه سرمایه گذار خارجی به مؤسسه تأمین کننده منابع مالی طرح موضوع سرمایه گذاری، با تأیید هیأت قابل انجام است.

ماده ۱۱- در مورد آن دسته از طرح های سرمایه گذاری که یک دستگاه دولتی، خریدار انحصاری کالا و خدمات تولیدی است و همچنین در مواردی که کالا و خدمات تولیدی طرح مورد سرمایه گذاری به قیمت یارانه ای عرضه می شود، دستگاه دولتی می تواند خرید کالا و خدمات تولیدی را به میزان و قیمت تعیین شده در قرارداد مربوط در چارچوب مقررات قانونی تضمین نماید.

ظرفیت های تامین مالی در لایحه مشارکت عمومی – خصوصی

آذرماه ۱۳۹۵

Examples of PPP Laws

Set out below are links to examples of PPP/ Concession Laws enacted in various countries. Attached for information are also some links to commentaries prepared by third parties. The inclusion of these publications does not mean that they or their authors are in any way approved or endorsed by the World Bank, the PPIRC or by the donors who support the website.

Angola	Australia	Argentina
Benin	Brazil	Bulgaria
Cambodia	Cameroon	Canada
Central & Eastern Europe	Chile	Colombia
Croatia	Czech Republic	Egypt
European Union	France	Fiji
Ghana	Greece	Guatemala
Honduras	India	Indonesia
Ireland	Jordan	Kenya
Kosovo	Kuwait	Latvia
Lithuania	Macedonia	Madagascar
Malawi	Mauritania	Mauritius
Mexico	Morocco	Mozambique
Peru	Philippines	Poland
Portugal	Republic of Korea	Romania
Senegal	Slovenia	South Africa
Spain	Sri Lanka	Tunisia
Tanzania	Timor Leste	United Kingdom
Uruguay	United States	Zambia

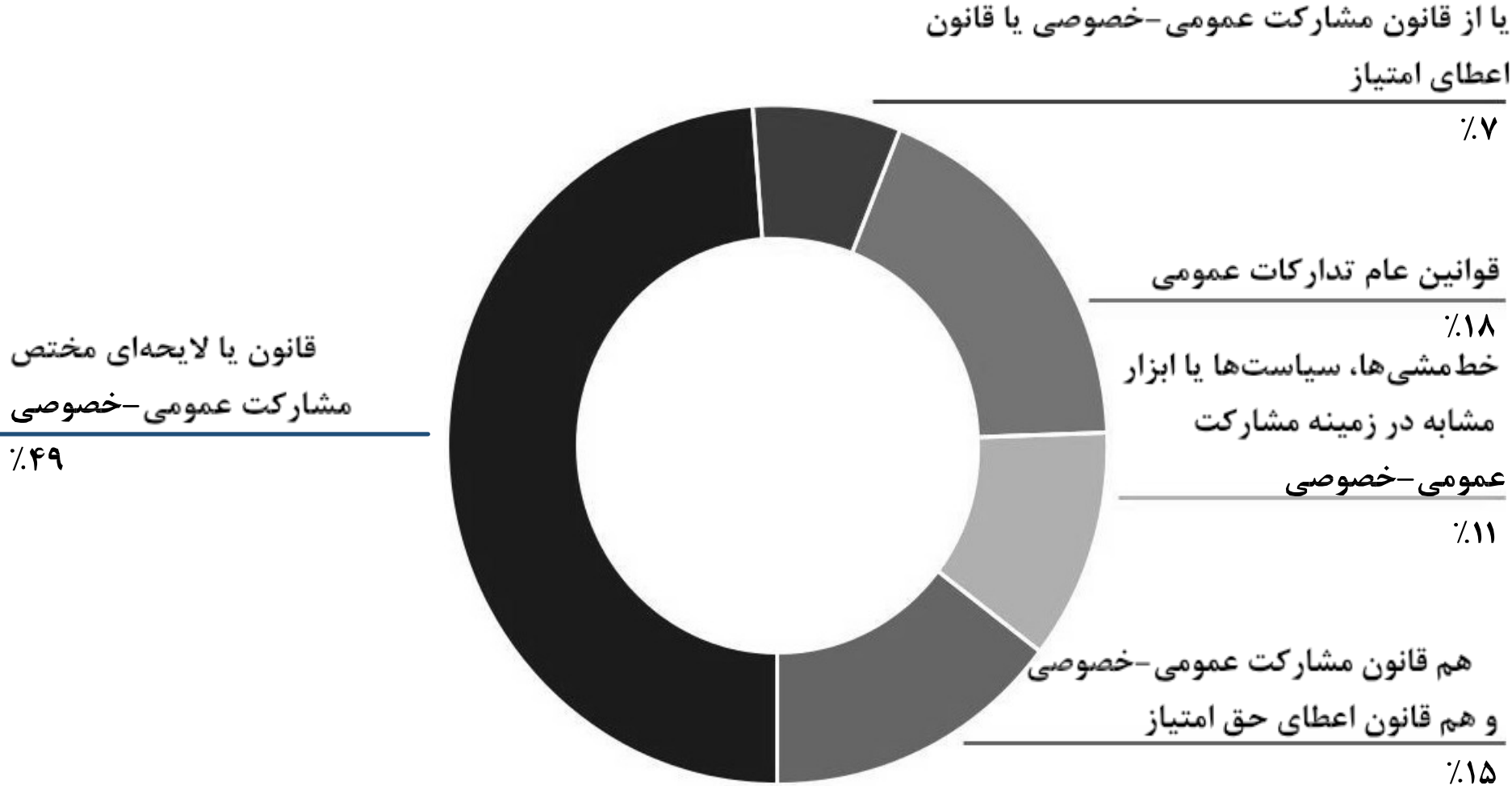
چارچوب مقرراتی و ترتیبات نهادی

تنوع سنت های حقوقی و انواع روش های مشارکت عمومی - خصوصی نشان می دهد که یک روش منحصر به فرد برای اجرای چارچوب مشارکت وجود ندارد و راه صحیح برای تدارک اجرای آن به سنت های حقوقی و اجرایی در این حوزه و به اهداف دولت در آن کشور بستگی دارد.

در کشورهای که مبتنی به نظام حقوقی عرفی (common law) هستند چارچوب مقرراتی خود را بر اساس اسناد سیاستی و دستورالعمل اجرایی تنظیم می کنند در حالی که در کشورهای مبتنی بر نظام حقوقی نوشته (civil law) می باشند، معمولاً یک چارچوب مفصل در قالب اسناد حقوقی الزام آور، قوانین عادی و یا موضوعه دارند که با قواعد تفصیلی و نافذ بیان می شوند و دارای ضمانت حقوقی هستند

به ندرت اتفاق می افتد مقررات مشارکت عمومی خصوصی بر اساس یک سند حقوقی واحد تنظیم شود و در عوض این کار با مجموعه ای از ابزارهای حقوقی شامل قوانین، مقررات، احکام، سیاست های مصوب و راهنماها انجام می شود

مقایسه تطبیقی قوانین مختص مشارکت عمومی- خصوصی در کشورهای مختلف



جایگاه لایحه مشارکت عمومی - خصوصی

شامل روش امانی و قراردادهای پیمانکاری و مشاوره که نظام فنی و اجرایی آن تبیین شده و در حال اجرا است.

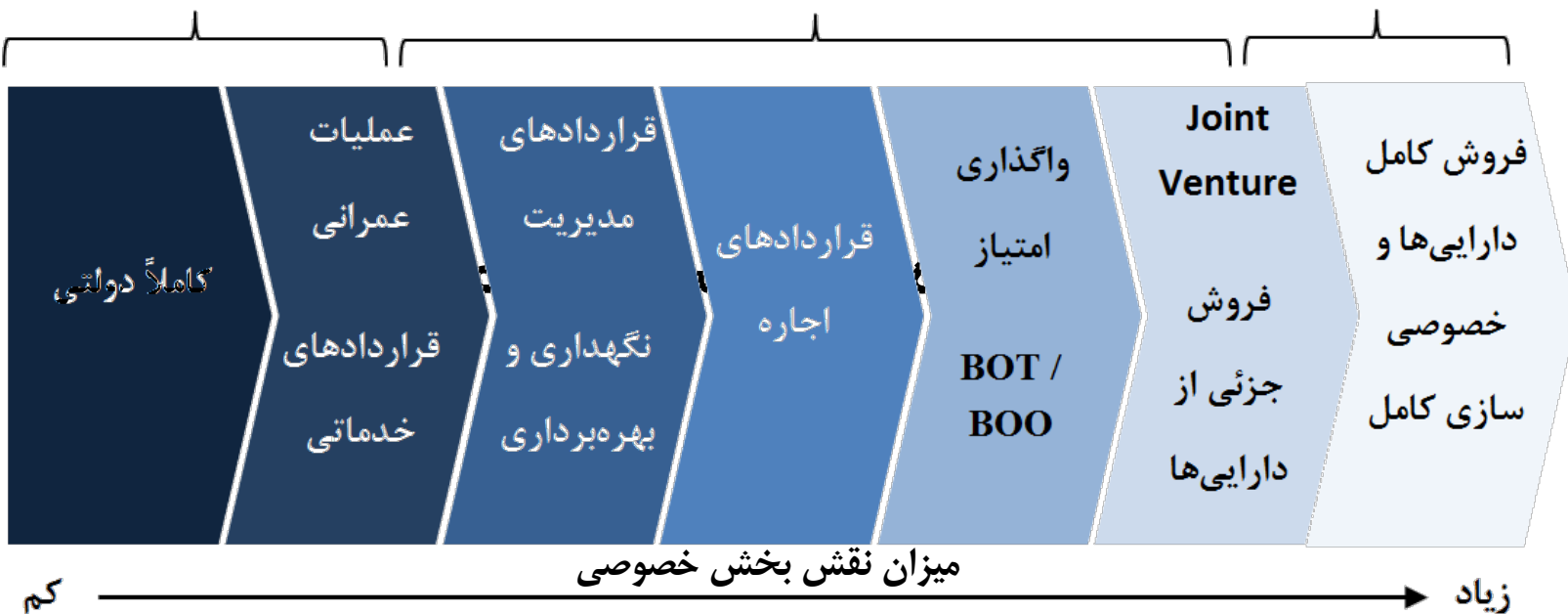
این لایحه به ایجاد بسترهای قانونی و تأمین شرایط و الزامات پیاده‌سازی مشارکت عمومی - خصوصی می‌پردازد.

اصل ۴۴ و قانون اجرای سیاست‌های آن به الزامات و شرایط خصوصی سازی پرداخته است.

بخش دولتی مالک دارایی‌ها و بهره‌بردار آن است.

مشارکت عمومی - خصوصی (PPP)

بخش خصوصی مالک دارایی‌ها و بهره‌بردار آن است.



طیف بانک جهانی در خصوص روش‌های انجام پروژه زیرساختی

تأمین مالی دوره احداث پروژه

در دوره احداث پروژه، تأمین مالی بعهده سرمایه‌گذار است.

ایجاد صندوق توسعه و ضمانت سرمایه‌گذاری زیرساخت

- با سرمایه اولیه از محل ۱۰ درصد منابع ورودی سالیانه صندوق توسعه ملی بصورت ارزی و ریالی، معادل ۲۰ درصد از سرجمع اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در پیوست شماره یک قانون بودجه سنواتی و سایر منابع مالی
- با اهدافی نظیر: **اعطای تسهیلات؛** **تقبل پرداخت قسمتی از سود تسهیلات؛** **پرداخت سود و کارمزدهای متعلقه اوراق بدهی منتشر شده؛** **ارائه تضامین برای پوشش ریسک‌های مربوط به نرخ ارز و تغییر مقررات؛** **جبران خسارات ناشی از قصور طرف عمومی در شرایط فسخ قرارداد؛** **ارائه ضمانت‌نامه‌های معتبر مورد نیاز سرمایه‌گذاران برای نهادهای مالی**

تأمین مالی دوره احداث پروژه

تکلیف به بانک‌ها برای **در نظرگیری قراردادهای مشارکت، به عنوان تضمین‌های قابل قبول** برای اعطای تسهیلات بانکی به سرمایه‌گذار

پیش‌بینی تدوین **شرایط و ضوابطی برای ارائه خدمات مالی به انواع قراردادهای مشارکت؛** خدمات مالی از قبیل اعطای تسهیلات از بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی داخلی، اعطای تسهیلات بانک‌ها و فاینانس‌های خارجی، توثیق قرارداد مشارکت و تضمین آن جهت اخذ تسهیلات

پیش‌بینی تدوین **شرایط و ضوابطی برای استفاده از ظرفیت‌های بازار سرمایه** برای تأمین مالی قراردادهای مشارکت اعم از انتشار اوراق بدهی بلندمدت و تأسیس صندوق پروژه

امکان اعطای تسهیلات ارزی و ریالی بلندمدت (تا ۲۰ سال) از منابع **صندوق توسعه ملی** و توثیق پروژه

تأمین مالی دوره بهره‌برداری پروژه

منشأ اصلی کسب درآمد در قراردادهای مشارکت عبارت است از عوارض، تعرفه، فروش محصول و یا سایر وجوهی که استفاده‌کنندگان از محصول پروژه می‌پردازند و یا درآمدهای تکمیلی از تأسیسات جانبی اقتصادی پروژه.

طرف عمومی می‌تواند در راستای توجیه‌پذیری مالی پروژه حسب مورد نسبت به پرداخت موارد زیر اقدام نماید:

- خرید تمام یا بخشی از محصول پروژه
- پرداخت مابه‌التفاوت بهای تمام شده بر اساس مدل مالی منضم به قرارداد مشارکت با بهای پرداختی استفاده‌کنندگان (تعرفه مصوب)
- پرداخت سرانه‌ای محصول پروژه تا سقف بهای تمام شده محصول برای طرف عمومی
- پرداخت بر مبنای در دسترس بودن محصول پروژه بر اساس کمیت و کیفیت مشخص شده
- پرداخت بهای ظرفیت پروژه

پذیرش این وجوه مستلزم پیش‌بینی اعتبارات لازم در بودجه‌های سنواتی است.

تأمین مالی دوره بهره‌برداری پروژه

منابع مالی پایدار و مطمئن از طریق ایجاد ردیف اختصاصی در بودجه سنواتی برای پرداخت تعهدات مالی طرف عمومی از محل:

- منابع بودجه عمومی
- ظرفیت‌های قانونی قابل وصول دستگاه اجرایی
- جابجایی ردیف‌های بودجه دستگاه اجرایی
- بخشی از درآمدهای اختصاصی دستگاه اجرایی و سایر ظرفیت‌های قانونی

در صورتی که در زمان اجرای قرارداد مشارکت، قیمت تکلیفی برای بهای محصول پروژه توسط هر نهاد و یا شورا تعیین گردد، طرف عمومی موظف است مابه‌التفاوت قیمت محصول محاسبه شده بر مبنای مدل مالی منضم به قرارداد و قیمت تکلیفی را پرداخت نماید.

قانون و آئین نامه اجرایی احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور

قانون سال ۱۳۶۷ تصویب شده است

آیین نامه سال ۱۳۹۴ اصلاح شده است

مقدمه

تاکنون بیش از ۲۳۰۰ کیلومتر آزادراه بر اساس قانون "احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه‌وترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور" به صورت مشارکتی اجرا شده است که کارآیی نسبی قانون مزبور را نشان می‌دهد با اینحال نیازهای سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل محدود به احداث آزادراه نیست و در همین حوزه نیز سرمایه‌گذاری بیشتری ضرورت دارد و در مشارکتهای انجام شده نیز مشکلات متعددی وجود داشته است

تبصره ۴ قانون

اجرای طرحها و پروژه های فوق نافی وظایف دولت در اجرای طرحها و پروژه های عمرانی مورد نیاز عامه نبوده و مفاد این قانون در مواردی قابل اجرا است که محور دیگری به موازات وجود داشته یا ساخته شود که استفاده کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض حق انتخاب داشته باشند.

تبصره الحاقی مصوب سال ۱۳۷۹

تبصره ۵ - در دوران بهره برداری از آزاد راهها، چنانچه نسبت درآمد سالانه حاصل از خدمات بهره برداری به درآمدهای سالانه پیش بینی شده در گزارش هزینه - درآمد منضم به قرارداد کمتر از هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) باشد، ما به التفاوت تا رقم هشتاد و پنج درصد (۸۵٪)، حداکثر به میزان بیست و پنج درصد (۲۵٪) درآمد مورد انتظار از محل درآمد حاصله از آزاد راهها به سرمایه گذار پرداخت می شود.

تبصره الحاقی مصوب سال ۱۳۹۴

ماده واحده - یک تبصره به عنوان تبصره (۶) به قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۲۴/۸/۱۳۶۶ و اصلاحات بعدی آن به شرح زیر اضافه می شود:

تبصره ۶ - در صورتی که وزارت راه و شهرسازی با مشارکت بخش غیردولتی نسبت به تبدیل بزرگراه به آزادراه در مسیرهای دارای توجیه فنی و اقتصادی و فاقد جایگزین با رعایت کلیه مشخصات و استانداردهای فنی و ایمنی اقدام نماید، تا زمان احداث مسیر جایگزین تنها مجاز به دریافت هزینه های تبدیل، نگهداری و بهره برداری بزرگراه به آزادراه در قالب عوارض عبوری است.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و نهم دی ماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۲/۱۲/۱۳۹۴ به تأیید شورای نگهبان رسید.

قانون و آیین نامه مختص آزادراه ها

عنوان و محتوای قانون نشان می دهد این قانون برای انواع پروژه های عمرانی راه و ترابری (اعم از راه، راه آهن و بندر و فرودگاه) تصویب شده است. محتوای آیین نامه به گونه ای تنظیم شده که برای طرح های جاده ای (آزادراهی) مفهوم و قابل استفاده است ولی برای کاربرد در پروژه های راه آهن/بندر/فرودگاه نیاز به تفسیر و تطبیق مواد آیین نامه است که موجب تفاوت تعابیر و دشواری کاربرد می گردد. این مشکل باعث شده در طول ۳۰ سال گذشته هیچیک از طرح های توسعه راه آهن، بندری و فرودگاهی و حتی پروژه های راه سازی (غیر از آزادراه) در چارچوب این قانون ارجاع نشوند.

سایر موارد آیین نامه

در آیین نامه موجود برای واگذار نمودن مطالعه و ساخت پروژه از سوی شرکت پروژه، روش رایج (سه عاملی) مدنظر بوده است. هر چند در برخی از پیمان‌های مشارکتی عملاً از روش طرح و ساخت استفاده شده است ولی مبنای آیین نامه‌ای نداشته است. در نشریه چارچوب موافقت نامه مشارکت عمومی - خصوصی نیز استفاده از روش طرح و ساخت را برای مطالعه و اجرای پروژه‌های مشارکت عمومی - خصوصی مدنظر قرار داده است.

ماده ۲- وزارت در اعمال اختیارات حاصل از قانون در واگذاری طرح یا پروژه به شرح زیر

عمل می‌کند:

الف- روش اول: تأمین مالی، اجرا، بهره‌برداری و انتقال

ب- روش دوم: تأمین مالی، اجرا، اجاره و انتقال

سایر موارد آیین نامه

ماهیت قراردادهای مشارکت عمومی - خصوصی بلندمدت می‌باشند و به تبع آن تغییرات فراوان (اقتصادی، فن‌آوری، محیط پروژه و سایر) محتمل است. این موضوع از سویی پیچیدگی مطالعات ریسک و تنظیم قرارداد صحیح را نشان می‌دهد و از سوی دیگر مفید بودن شرایط صلب قراردادی برای دوره بلندمدت محل تردید است. تجارب کشورهای پیشرو در حوزه مدیریت قراردادهای مشارکت نشان می‌دهد بایستی در این نوع قراردادها روش‌هایی برای پایش مستمر شرایط طرفین و در صورت لزوم تجدید در شرایط قرارداد لحاظ شود. به عبارت دیگر قرارداد بلند مدت باید دارای انعطاف‌پذیری متعادلی برای تطبیق با شرایط آتی باشد. مکانیزم‌هایی نظیر امکان فسخ از سوی طرفین، تجدید قیمت و مدت و نرخ سود باید لحاظ گردد که تا حدودی در آیین نامه مدنظر قرار گرفته است. ولی برخی موارد مانند جهش تورمی و ریسک نرخ ارز پوشش داده نشده است.

سایر موارد آیین نامه

ماده ۳۴ آیین نامه میزان عوارض قابل دریافت را به مصوبات وزارت راه موكول می نماید و روال مصوبات وزارت در اغلب سالها محدودیت شدید عوارض بوده است که برگشت سرمایه را دشوار می کند. با اینحال عدم اعلام سیاست مشخص در خصوص نحوه تعیین نرخ عوارض یک ریسک برای سرمایه گذاران ایجاد می نماید که در دوره های دولت های مختلف مواجه با سیاست های مختلف خواهند بود و می توان گفت که وزارت تعهد کند هر ساله نرخ عوارض را حداقل به اندازه نرخ تورم افزایش دهد.

سایر موارد آیین نامه

در قراردادهای مشارکتی ابهام‌هایی در خصوص چگونگی اعمال عوارض قانونی نظیر بیمه، مالیات، عوارض گمرکی و سایر موارد نسبت به قراردادهای متعارف پیمانکاری وجود دارد. بایستی این ابهامات شناسایی و در آیین‌نامه شفاف‌سازی شود. مثلاً در قرارداد مشارکت که شرکت طرف قرارداد تمامی هزینه‌های طرح را تقبل نموده و مطابق مواد ۳ و ۴ آیین‌نامه نسبت به انعقاد قرارداد با شرکت‌های پیمانکاری می‌نماید و در آن قراردادها شرکت طرف قرارداد (شرکت خصوصی) به عنوان کارفرما و طرف دیگر پیمانکار می‌باشد میزان حق بیمه تأمین اجتماعی موضوع ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی چگونه محاسبه می‌شود؟

Funding

- اخذ حق عبور در شبکه ریلی رایج است ولی در شبکه جاده‌ای صرفاً در آزادراه‌ها صورت می‌گیرد. این در حالی است که بند ۴ سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل (مصوب سال ۱۳۷۹)، قانون سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی (مصوب ۱۳۸۷)، آیین‌نامه سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی در راه و راه‌آهن (مصوب سال ۱۳۸۸) و ماده ۳۰ قانون دائمی کردن احکام برنامه‌های توسعه مصوب ۱۳۹۵ اجازه قانونی اخذ حق عبور برای تامین هزینه نگهداری شبکه جاده‌ای و توسعه جاده‌ها را داده شده است.
- اجرای این ماده قانونی برای گشایش در تامین مالی عموم جاده‌ها و امکان واگذاری به سرمایه‌گذاران و همچنین امکان اخذ عوارض در جاده‌های موجود و امکان واگذاری نگهداری شبکه جاده‌ای به سرمایه‌گذاران لازم است

فقط برای آزادراه‌ها استفاده شده و برای طرح‌های راه آهن و ... تجربه ای وجود ندارد

فقط برای احداث تدوین شده است و برای طرح‌های نیمه تمام و نگهداری و بهسازی و سایر مدل‌ها قابل استفاده نیست

عدم اشاره قانون به شرایط تکمیل پروژه‌های ناتمام و تعریض و عدم تصریح در استفاده از ظرفیت فاینانس

عدم وجود تشویق‌های مالیاتی و گمرکی برای دوره ساخت و اجرا نشدن معافیت‌های مالیاتی تبصره ۳ قانون

تبصره ۵ قانون مشارکت (تقبل ما به التفاوت درآمد‌های محقق نشده) در عمل اجرا نمی‌شود

عدم اشاره به اعطای تسهیلات توسعه ای به عنوان بخشی از تامین مالی پروژه

وابستگی هزینه‌های نگهداری به درآمد‌های طرح مانند عوارض

سقف سهم دولت از هزینه‌های احداث در عمل رعایت نمی‌شود

سکوت قانون مزبور در نحوه ارجاع قراردادهای مشارکت

ناکارآمدی نظام ارجاع متقاضیان شامل دستورالعمل‌های مناقصه، مذاکره و اعطای امتیاز طرح‌های ترکیبی

عدم مجوز تمدید دوره بهره‌برداری در قانون و عدم مطلوبیت افزایش دوره بهره‌برداری برای سرمایه‌گذار

مبهم بودن شرایط عدم وجود مسیر موازی موضوع تبصره ۴ قانون مشارکت

تاکید بر پروژه‌های حمل و نقل و عدم اشاره به طرح‌های ترکیبی غیر حمل و نقلی

عدم اشاره به امکان تبدیل به صندوق پروژه و امکان انتشار اوراق بدهی توسط طرف مشارکت

عدم اشاره به شرایط واگذاری و تسویه حساب پروژه قبل یا حین بهره‌برداری

ترجیح روش پیمان سه‌عاملی بجای طرح و ساخت در آیین‌نامه

مغفول ماندن تعیین مرجع داوری اختلافات در قانون احداث و آیین‌نامه اجرایی آن

عدم تصریح برابر بودن شرایط قانون برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در قانون و آیین‌نامه

عدم اشاره به مسئولیت تامین زیرساخت آب و برق و گاز در مسیر انتقال و در محل آزادراه و سقف هزینه مربوط

عدم وجود سازوکار قانونی برای قبول تعهدات مالی توسط دولت مانند اجاره یا تعهد مابه‌التفاوت

بالا و انمود کردن هزینه‌ها توسط سرمایه‌گذاران بدلیل مشارکت بخش دولتی از ابتدا

مشخص نبودن روال حسابداری و تسویه حساب سالانه در آیین‌نامه

با تشکر از توجه شما

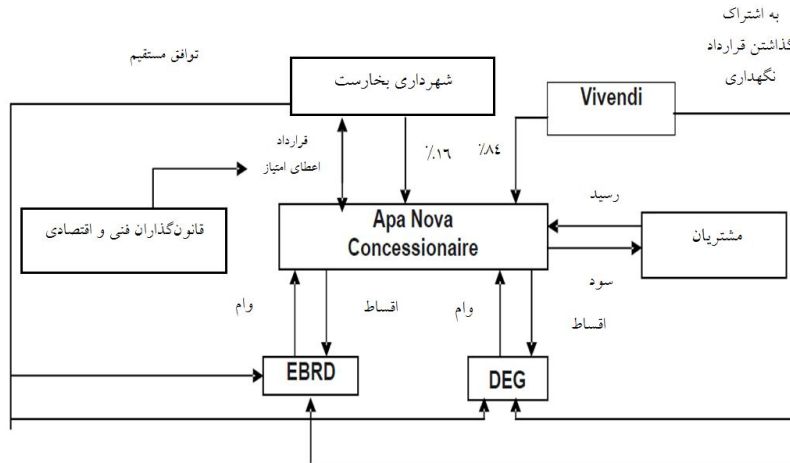


عملیات بخش آب و فاضلاب

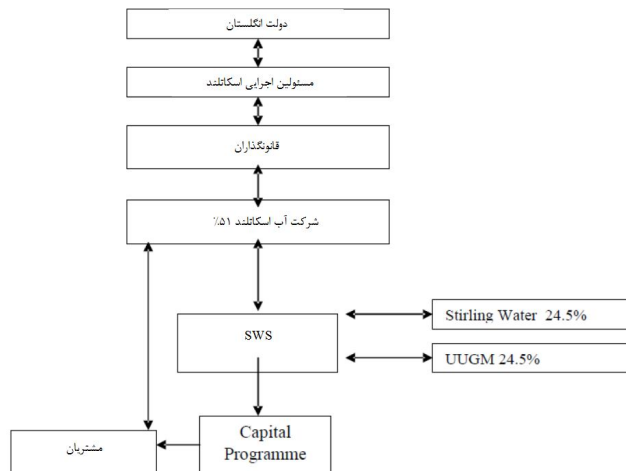
مدل سنتی مشارکت عمومی – خصوصی Apa Nova

اهداف و اصول مشارکت عمومی – خصوصی	جذب منابع مالی برای تقویت و تجهیز سیستم آبرسانی. استفاده از تجربه‌های و مهارت‌های مدیریتی در سطح بین‌المللی.
بازیگران اصلی	Vivendi، Apa Nova، City of Bucharest
ساختار مالی	وام از EBRD، تامین مالی از طریق تعرفه
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	وجود ندارد
توافقات مابین طرفین مشارکت	اعطای امتیاز
تخصیص ریسک	پیمانکار بخش خصوصی بخش زیادی از ریسک را متحمل شده است
ساختار سازمانی / مدیریتی	کمیته متشکل از بخش خصوصی و عمومی
وضع تعرفه	تعرفه سقف قیمت در قرارداد مشخص شده است
نقاط قوت	بهبود سیستم آبرسانی
نقاط ضعف	پیمانکار بخش خصوصی بخش زیادی از ریسک را متحمل شده است

مدل سنتی مشارکت عمومی – خصوصی Apa Nova



مورد کاوی Scottish Water Solutions اسکاتلند/ انگلستان



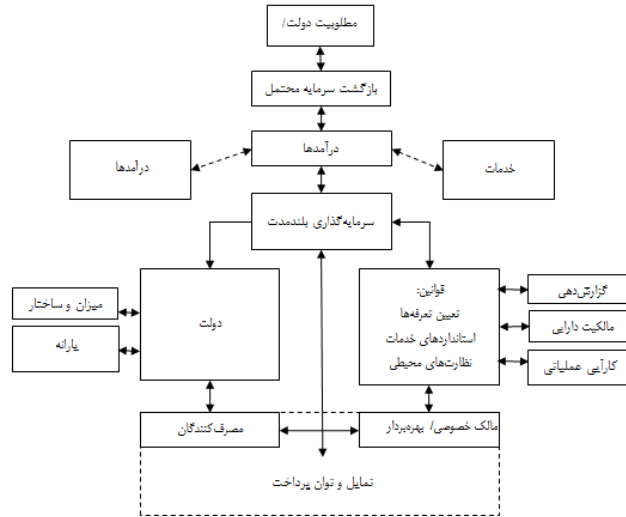
مورد کاوی Scottish Water Solutions، اسکاتلند / انگلستان

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	دستیابی به کارایی عملیاتی و سرمایه گذاری جهت بهبود زیرساخت های ضروری
بازیگران اصلی	مسئولین شرکت آب اسکاتلند، مسئولین اجرایی اسکاتلند، Scottish Water Solutions، پیمانکار بخش خصوصی
ساختار مالی	تامین مالی از طریق بدهی، سهام وجود ندارد
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	توافقات مابین طرفین مشارکت
تخصیص ریسک	سرمایه گذاری مشترک
ساختار سازمانی / مدیریتی	تسهیم ریسک
وضع تعرفه	کمیته نظارت
نقاط قوت	تعرفه ها پس از بازنگری توسط قانونگذاران وضع می شود
نقاط ضعف	مشارکت قوی بین SWA و SWS، استفاده از بخش متخصص، یکپارچگی سریع
	Ability to provide further efficiency increases and incentivise private parties

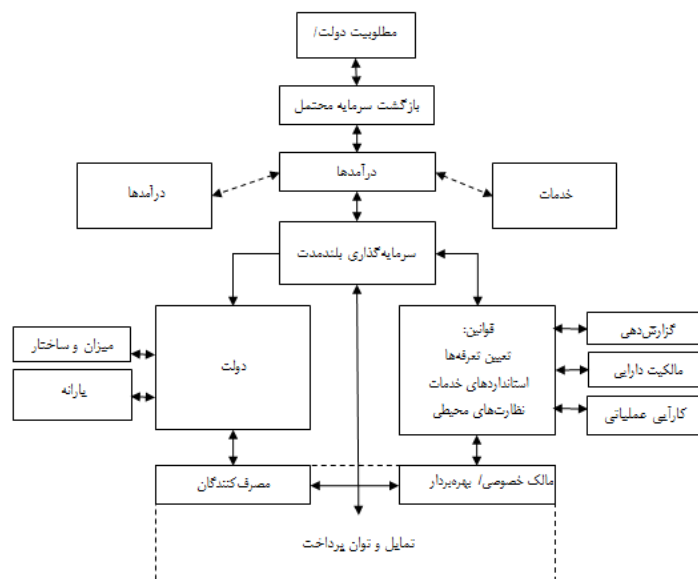
پروژه های آب مشارکت عمومی - خصوصی اسکاتلند / اسکاتلند - انگلستان

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	مشارکت عمومی - خصوصی ارزش آفرینی (VFM) بهتری نسبت به روش های سنتی ارائه خدمت بخش عمومی ایجاد می کند.
بازیگران اصلی	قانون گذار، شرکت آب و فاضلاب، کنسرسیوم خصوصی
ساختار مالی	تامین سرمایه از طریق بدهی و داخلی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	خیر
توافقات مابین طرفین مشارکت	BOT
تخصیص ریسک	عمده ریسک به عهده طرف خصوصی
ساختار نهادی / مدیریتی	کنترل قانونی
وضع تعرفه	تنظیم توسط قانون گذار پس از مشورت
نقاط قوت	دستیابی به ارزش آفرینی (VFM)، ارائه سریع تر
نقاط ضعف	کارایی قابل تردید در انتقال ریسک

پروژه‌های آب مشارکت عمومی - خصوصی اسکاتلند / اسکاتلند-انگلستان



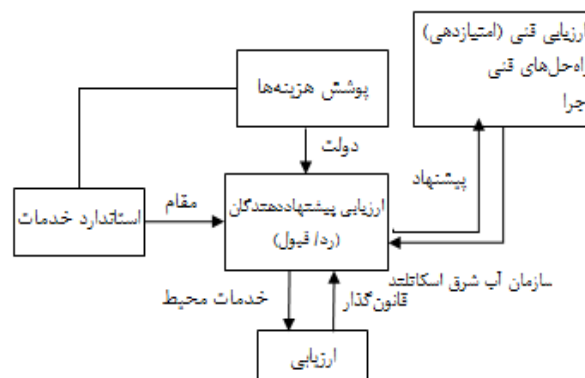
Levenmouth



BerlinWasser / آلمان (سرمایه گذاری مشترک و اعطای امتیاز بهره برداری)

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	افزایش کارایی، انتقال تکنولوژی و تجربه، معرفی منابع جدید تامین مالی
بازیگران اصلی	کنسرسیوم بین المللی، مقامات بخش عمومی
ساختار مالی	سرمایه گذاری مشترک
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	وام EIB
توافقات مابین طرفین مشارکت	سرمایه گذاری مشترک، توافق اعطای امتیاز بهره برداری
تخصیص ریسک	بیشتر بر عهده بهره برداری خصوصی
ساختار نهادی / مدیریتی	هیات مدیره ای
وضع تعرفه	در ابتدای قرارداد تعیین و تثبیت می شود.
نقاط قوت	انتقال تکنولوژی و دانش
نقاط ضعف	محدودیت بر تعیین تعرفه ها و ستجه های کنترل هزینه

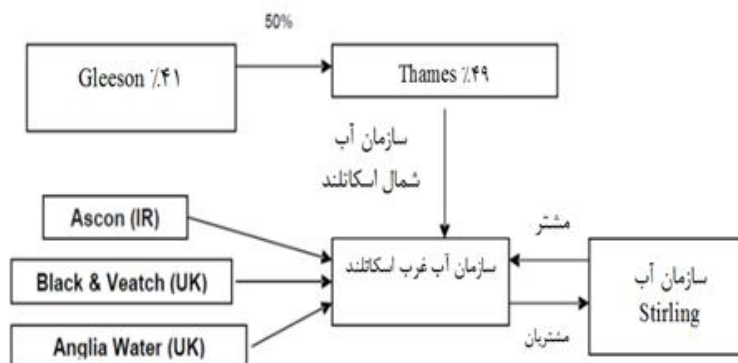
BerlinWasser / آلمان (سرمایه گذاری مشترک و اعطای امتیاز بهره برداری)



پروژه فاضلاب منطقه دوبلین / ایرلند

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	جذب بهترین تکنولوژی / تجارب موجود در بازار، افزایش کارایی اقتصادی و محیطی، حفاظت بهتر از دارایی سرمایه‌ای
بازیگران اصلی	بخش عمومی دوبلین، سازمان آب، کنسرسیوم خصوصی بین‌المللی
ساختار مالی	سرمایه‌گذاری از طریق پول بخش عمومی تامین مالی شده است (دولت ایرلند و کمک بلاعوض E.A)
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	صندوق مشترک ۵۰ درصد هزینه‌ها را تامین نموده است
توافقات مابین طرفین مشارکت	DBO
تخصیص ریسک	بیشتر بر عهده بهره‌بردار خصوصی که هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری را متحمل می‌شود
ساختار نهادی / مدیریتی	-
وضع تعرفه	بخش عمومی تعرفه را برای پوشش هزینه‌های سرمایه‌ای و عملیاتی تعیین می‌کند
نقاط قوت	جذب آخرین تکنولوژی‌ها، قرارداد مشارکت عمومی - خصوصی به منظور نگهداری از هزینه‌های سرمایه‌ای و مناسب بودن پروژه تنظیم شده است.
نقاط ضعف	پروژه وابسته به منابع دولتی برای پوشش شکاف بین هزینه‌های پرداختی به کنسرسیوم و هزینه‌های واقعی است.

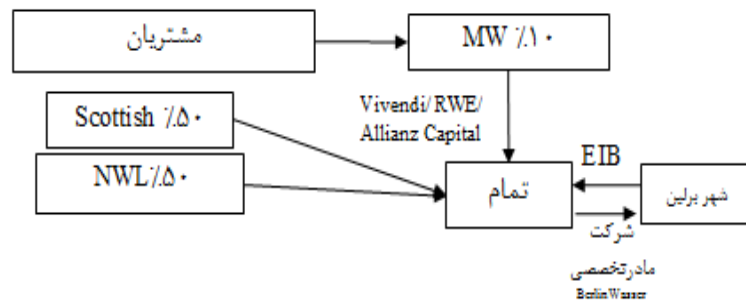
پروژه فاضلاب منطقه دوبلین / ایرلند



شبکه جمع آوری فاضلاب Karvina – جمهوری چک

اهداف و اصول مشارکت عمومی – خصوصی	توسعه سیستم فاضلاب، جذب منابع تامین مالی برای سرمایه گذاری های جدید
باز یگران اصلی	بخش عمومی، بهره بردار خصوصی
ساختار مالی	تامین مالی محلی، کمک اتحادیه اروپا، تامین مالی خصوصی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	کمک ISPA
توافقات مابین طرفین مشارکت	اجاره به شرط تملیک و بهره برداری
تخصیص ریسک	به عهده بخش خصوصی
ساختار نهادی / مدیریتی	هیات مدیره سازمان آب
وضع تعرفه	توسط هیاتی از بخش عمومی، بهره بردار خصوصی و انجمن آب
نقاط قدرت	فرآیند شفاف و رقابتی خصوصی سازی و قرارداد مشارکت عمومی – خصوصی متوازن و منصفانه
نقاط ضعف	نقصان نظارت بر عملکرد

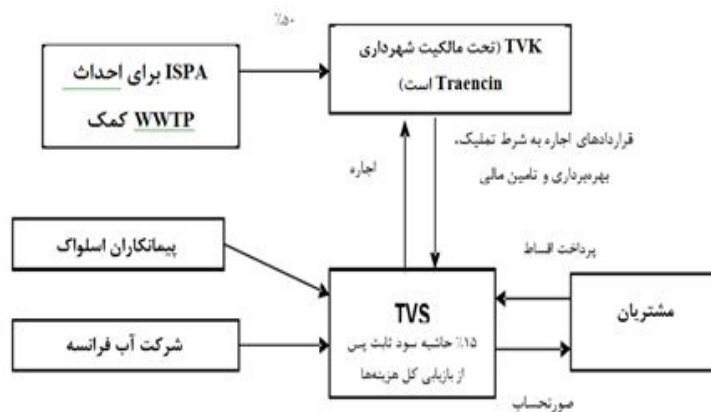
– جمهوری چک Karvina شبکه جمع آوری فاضلاب



سیستم آب Trencin / جمهوری اسلواکی

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	افزایش کارایی بدون خصوصی سازی دارایی ها
بازیگران اصلی	بخش عمومی، سرمایه گذاران اسلواکی، شرکت آب فرانسوی، TVS
ساختار مالی	بخش عمومی دارایی های را از طریق TVK تملک می کند. TVS بهره بردار خصوصی توسط دو اداره دولتی پیشین و یک شرکت آب خارجی تملک می گردد.
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	ISPA Grant ۵۰٪ مجموع هزینه های سرمایه گذاری برای WWTP جدید را تامین مالی نمود.
توافقات مابین طرفین مشارکت	اجاره به شرط تملیک و قرارداد بهره برداری به مشتری نهایی
تخصیص ریسک	همکاری محکم بین TVS و TVK در قرارداد خواسته شده اما ترتیب سازمانی خاصی تعیین نشده است.
ساختار نهادی / مدیریتی	تعرفه پس از مشاوره با TVS توسط TVK تعیین می شود. این میزان بر اساس وصول هزینه بهره برداری و اجاره محاسبه می شود.
وضع تعرفه	سازمان خصوصی استوار از لحاظ اقتصادی، مذاکره مجدد روی قرارداد جهت ایجاد توازن بین هزینه و سود قرارداد اولیه در توافق در زمینه پایداری سرمایه گذاری ISPA نامتوازن است.
نقاط قوت	
نقاط ضعف	

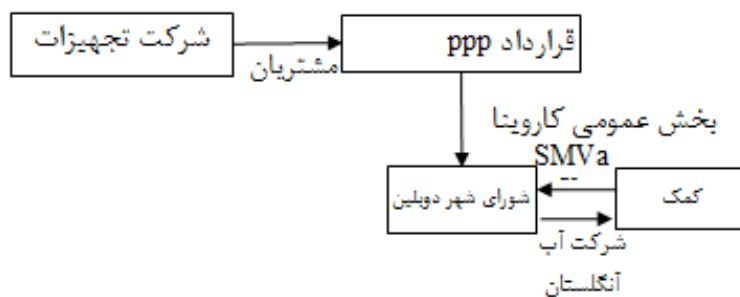
سیستم آب Trencin / جمهوری اسلواکی



تصفیه فاضلاب بخش عمومی Schwerte با مسئولیت محدود، آلمان Stadtentwässerung Schwerte GmbH

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	مشارکت عمومی - خصوصی بر کسری بودجه غلبه کرده، به کارایی عملیاتی دست می‌یابند.
بازیگران اصلی	بخش عمومی، کنسرسیوم خصوصی
ساختار مالی	وام‌های بانکی بدون کمک بلاعوض
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	خیر
توافقات مابین طرفین مشارکت	سرمایه‌گذاری مشترک
تخصیص ریسک	توزیع ریسک بر اساس تسهیم اما ابزارهای واگذاری ریسک مفصل کمی مورد استفاده قرار می‌گیرد.
ساختار نهادی / مدیریتی	شرکت با مسئولیت محدود و municipal oversight
وضع تعرفه	نرخ ثابت افزایش که بر اساس میانگین منطقه‌ای سقف آن تعیین شده است.
نقاط قدرت	اجرای سریع، اثرات و پس‌انداز تاییدشده
نقاط ضعف	مشوق‌های آبی کم و عدم استفاده از ابزارهای واگذاری ریسک

تصفیه فاضلاب بخش عمومی Schwerte با مسئولیت محدود، آلمان Stadtentwässerung Schwerte GmbH

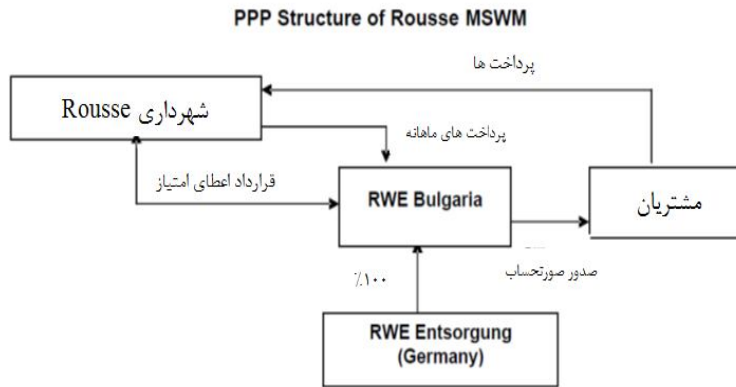


مدیریت پسماند خشک

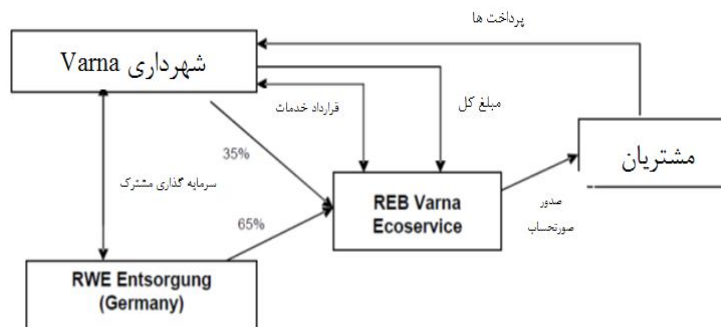
RWE Entsorgung / بلغارستان

RWE و بخش عمومی Rousse RWE و بخش عمومی Varna	اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی
شریک خصوصی تامین مالی تجهیزات را به عهده دارد وجود ندارد	بازیگران اصلی ساختار مالی
اعطای امتیاز در شهر Rousse سرمایه گذاری مشترک و قرارداد خدمات سالانه در شهر Varna	حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)
بر طبق قرارداد، مبلغی که بابت ارائه خدمات در شهر Rousse پرداخت می شود، ثابت در نظر گرفته شده است شورای بخش عمومی بودجه سالانه را مبلغی ثابت مقرر کرده است	توافقات مابین طرفین مشارکت
حمایت شورای شهر، نظارت بر بخش خصوصی در شهر Rousse، تصمیمات مشارکتی کمی در شهر Varna صورت می گیرد.	تخصیص ریسک
توسط بخش عمومی وضع می شود	ساختار سازمانی / مدیریتی
خدمات رضایت بخش با قیمت مناسب	وضع تعرفه
عدم وجود مشوق برای ایجاد محل های دفن زباله ، تنظیم ضعیف قرارداد باعث ایجاد محدودیت هایی برای سرمایه گذاری بلند مدت می شود، عدم اطمینان به چشم انداز مالی در شهر Varna	نقاط قوت
مدیریت سازی ناوگان حمل و نقل پسماند	نقاط ضعف

بلغارستان / RWE Entsorgung



ساختار مشارکت عمومی – خصوصی در شهر Varna



ساختار مشارکت عمومی – خصوصی در شهر Varna

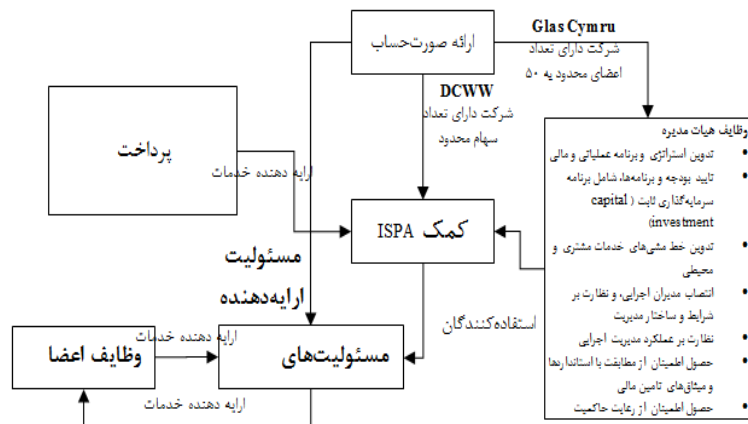
اهداف و اصول مشارکت عمومی – خصوصی	بهترین کاربرد از استراتژی مدیریت یکپارچه پسماند
بازیگران اصلی	شورای شهر، شرکت United Waste Services
ساختار مالی	وام از دولت ملی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	وجود ندارد
توافقات مابین طرفین مشارکت	سرمایه‌گذاری مشترک
تخصیص ریسک	بطور عمده برعهده بخش خصوصی است
ساختار سازمانی / مدیریتی	سرمایه‌گذاری مشترک توسط تشکیل شرکت با هدف خاص که Kirklees کمترین حق رای را در هیات مدیره آن داراست
وضع تعرفه	تعرفه ثابت
نقاط قوت	انتقال تکنولوژی مناسب و مشارکت قوی
نقاط ضعف	ریسک‌های دارای هزینه بالا منتقل شده اند

زیرساخت‌های حمل و نقل

شاهره M1-M15 - مجارستان (اعطای امتیاز - DBFO)

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	تحقق دو بخش دارای اولویت شاهره که بخشی از شبکه شاهره Trans-European را تشکیل می دهد.
بازیگران اصلی	ELMKA Rt. / وزارت راه/ EBRD و سایر وام دهندگان
ساختار مالی	وام از بانک های خصوصی و داخلی / وام های با دوره سررسید ۱۴ سال
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	با حمایت EBRD
توافقات مابین طرفین مشارکت	اعطای امتیاز انحصاری (DBFO)
تخصیص ریسک	عمده ریسک به طرف خصوصی واگذار شده است.
ساختار سازمانی / مدیریتی	حمایت دولتی
وضع تعرفه	صاحب امتیاز مجاز است تعرفه (عوارض) اولیه را تعیین نماید.
نقاط قوت	تلاش برای دستیابی به کارایی و انگیزه بخش خصوصی در طراحی، ساخت و بهره برداری از شاهره
نقاط ضعف	پیش بینی دست بالا ترافیک و شاخص های ناکافی در مناقصه

شاهره M1-M15 - مجارستان (اعطای امتیاز - DBFO)

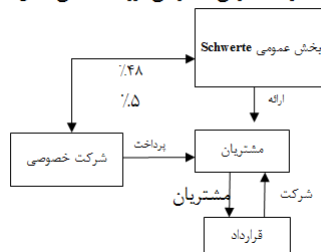


فرودگاه محلی کسل – کلدن / آلمان Kassel Calden

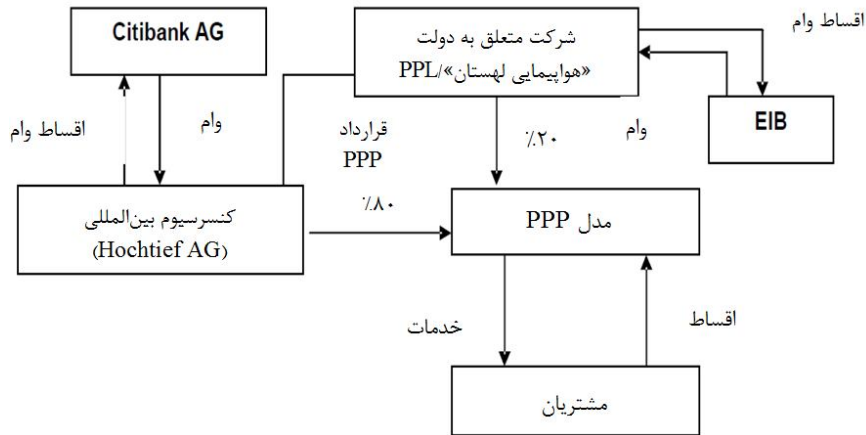
اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	توسعه فرودگاه محلی توسعه اقتصادی محلی آتی
بازیگران اصلی	شهر کسل، بخش عمومی کلدن، اتاق بازرگانی
ساختار مالی	حقوق صاحبان سهام خصوصی و صندوق‌های عمومی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	کمک‌های بلاعوض اتحادیه اروپا
توافقات مابین طرفین مشارکت	سرمایه‌گذاری مشترک
تخصیص ریسک	تسهیم بین طرفین
ساختار نهادی / مدیریتی	یک کمیته رهبری رسمی که "ارتباط سه جانبه" سهام‌داران عمومی، خصوصی و ذی‌نفعان را منعکس می‌کند.
وضع تعرفه	تعرفه‌های ثابت
نقاط قدرت	کمک‌های بلاعوض اتحادیه اروپا باعث تسریع سرمایه‌گذاری خصوصی و عمومی محلی در مرحله اعطای امتیاز نهادی در سرمایه‌گذاری مشترک گشت.
نقاط ضعف	عدم وجود تحلیل هزینه-فایده استراتژیک، تغییرات مکرر طرف خصوصی

فرودگاه محلی کسل – کلدن / آلمان Kassel Calden

ساختار مشارکت عمومی-خصوصی فرودگاه محلی کسل-کلدن



فرودگاه بین‌المللی ورشو، لهستان (DBF) Warsaw



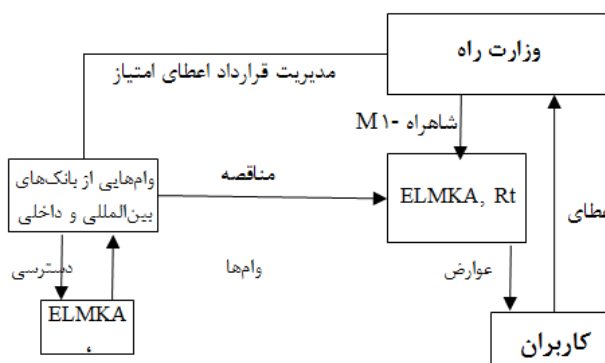
فرودگاه بین‌المللی ورشو، لهستان (DBF) Warsaw

اهداف و اصول مشارکت عمومی- خصوصی	ساخت زیرساخت‌های اصلی حمل و نقل با توجه به محدودیت‌های بودجه‌ای بخش عمومی
بازیگران اصلی	Hochtief Airport AG: شرکت فرودگاه‌های لهستان
ساختار مالی	وام از بانک شهر
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	EIB
توافقات مابین طرفین مشارکت	DBF
تخصیص ریسک	بر عهده بخش خصوصی مشارکت‌کننده است
ساختار سازمانی / مدیریتی	حمایت‌های سیاسی و سازمانی
وضع تعرفه	طبق قرارداد ثابت است
نقاط قوت	حمایت‌های قوی دولتی و بین‌المللی
نقاط ضعف	-

تونل Wijker در بخش حاشیه‌ای / هلند Wijkertunnel Randstad

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	ساخت تونلی جهت کاهش تراکم ترافیک
بازیگران اصلی	سازمان ملی حمل و نقل، بانک ING
ساختار مالی	حقوق صاحبان سهام خصوصی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	EIB
توافقات مابین طرفین مشارکت	اعطای امتیاز (BOT)
تخصیص ریسک	بر عهده طرف خصوصی
ساختار نهادی / مدیریتی	بانک خصوصی و شرکت سازنده به عنوان یک پیمانکار، یکپارچه شدند.
وضع تعرفه	حداقل آن در قرارداد تعیین شده اما حداکثر آن مشخص نشده است.
نقاط قدرت	انتقال ریسک طراحی و ساخت
نقاط ضعف	مناقصه و ساخت ضعیف، میزان کم ریسک تقاضا بر عهده طرف خصوصی، هزینه‌های اساسی بر عهده طرف عمومی

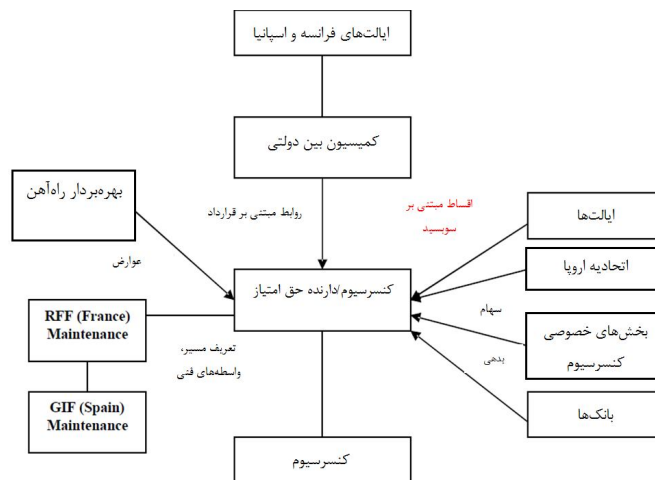
تونل Wijker در بخش حاشیه‌ای / هلند Wijkertunnel Randstad



الگوی پیشنهادی مشارکت عمومی - خصوصی در بخش عمومی انگلیس (اعطای امتیاز بهره‌برداری)

اهداف و اصول مشارکت عمومی - خصوصی	ایجاد ارتباط بین سیستم راه‌آهن فرانسه و اسپانیا، کاهش زمان مسافرت و گره‌های ترافیکی
بازیگران اصلی	دولت‌های محلی فرانسه و اسپانیا، کنسرسیوم بخش خصوصی
ساختار مالی	سوسیدهای دولتی، کمک بلاعوض اتحادیه اروپا، حقوق صاحبان سهام دارنده حق امتیاز، وام‌های بانکی
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	کمک بلاعوض
توافقات مابین طرفین مشارکت	قرارداد BOT تحت اعطای امتیاز ۵۰ ساله
تخصیص ریسک	ریسک ساخت و بهره‌برداری به بخش خصوصی تحمیل می‌شود
ساختار نهادی / مدیریتی	کمیسیون داخل دولت قرارداد را با دارنده حق امتیاز تنظیم می‌نماید
وضع تعرفه	شاخص قیمتی مصوب بخش عمومی به بهره‌برداران راه‌آهن مالیات تحمیل می‌نماید، حداکثر قیمت در قرارداد تعیین می‌شود.
نقاط قوت	مشوق‌های مشخص عملکرد بخش خصوصی، قوانین مشخص و ساختار عملکرد
نقاط ضعف	احتمال اتکالی بیش از حد به بخش خصوصی

الگوی پیشنهادی مشارکت عمومی - خصوصی در بخش عمومی انگلیس (اعطای امتیاز بهره‌برداری)



الگوی پیشنهادی مشارکت عمومی – خصوصی در بخش عمومی انگلیس (اعطای امتیاز بهره‌برداری)

اهداف و اصول مشارکت عمومی – خصوصی	احداث خط راه آهن پر سرعت میان لندن و کانال Tunnel برای کاهش زمان مسافرت میان لندن، پاریس و بروکسل. وزارت راه خزانهداری، راه آهن لندن و فارابی، مهندسی اتصال راه آهن شبکه ریلی و تامین کنندگان منابع مالی
ساختار مالی	در ابتدا توسط سهامداران، کمک‌های بلاعوض دولتی، درآمدهای خدمات ریلی بوروستر، قانون توسعه زمین در ایستگاه کینگز کراس و وام از بانک‌ها و سایر نهادهای مالی، تامین مالی گردید. پس از بازسازی پروژه در سال ۱۹۹۸ بخش قابل توجهی از منابع مالی بوسیله تضمین های دولتی بازگردانده شد.
حمایت اتحادیه اروپا (E.U.)	وام‌های EIB و تامین مالی تحت برنامه TENS (trans-European Networks)
توافقات مابین طرفین مشارکت	قانون مجلس در مورد فراهم آوردن موافقت برنامه‌ای برای پروژه و توافق برای واگذاری امتیاز بهره‌برداری از خدمات.
تخصیص ریسک	طراحی، ساخت و نگهداری زیرساخت‌ها، تخصیص ریسک به پیمانکار (صاحب امتیاز بهره‌برداری)، ریسک‌های درآمدی به پیمانکار تخصیص می‌یابد البته با برخی ملاحظات.
ساختار نهادی / مدیریتی	بانک سرمایه‌گذاری خصوصی و شرکتهای ساخت و ساز که به عنوان یک پیمانکار اتمام شدند.
وضع تعرفه	پیگیری مطالبه هزینه‌ها که مورد توافق با شبکه ریلی قرار گرفته است. پیمانکار آزاد است تا هزینه خدمات ریلی و سایر خدمات تجاری را تعیین نماید.
نقاط قوت	نظارت موثر بر طراحی و ساخت زیرساخت‌ها، بخش ۱ به موقع و مطابق بر بودجه در سپتامبر ۲۰۰۳ راه‌اندازی شد.
نقاط ضعف	پیشرفت کمی در توسعه خدمات ریلی که ارتباط بین خطوط را محقق می‌ساخت، بدست آمد. تمداد مسافران و درآمد خطوط بوروستر در حدود نصف آنچه که پیش‌بینی شده بود، محقق شد. برخی از خدمات ویژه به بهره‌برداری نرسیده است.

الگوی پیشنهادی مشارکت عمومی – خصوصی در بخش عمومی بندای آچه اندونزی

Banda Aceh

