



Original Research

The Role of the BOT Contract in Ship Leasing Between Iran and the UK

Fatemeh Sharifi ^{1*}

1 Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Article ID:	
Received: November,29,2023 Accepted: February,11,2024 Available online: March 20, 2024 Keywords: Lease, Maritime Transport, Iran-UK Relations, BOT Contract Main Subjects: Maritime Law	Abstract Nowadays, BOT contracts have gained popularity in many countries. This model is increasingly used for implementing large-scale and costly projects that require substantial budgets. It enables private sector participation in infrastructure and public projects without imposing a financial burden on the government. This method is considered one of the successful models of public-private partnerships for financing infrastructure projects. BOT (Build-Operate-Transfer) contracts are especially under development in maritime transport and port construction projects. Given the complexity of such contracts and the political sensitivities and legal ambiguities between Iran and the UK, this article examines the nature of BOT contracts and their economic and social impact. The study explores how this model can be a suitable opportunity for improving conditions in Iran's maritime transport and port sectors. It identifies the strengths, weaknesses, and associated risks of BOT contracts and provides recommendations to manage existing challenges. The ultimate goal is to create the necessary conditions for maximizing the economic potential in the maritime transport and port operation sectors.

*Corresponding Author: Fatemeh Sharifi

Address: Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Email: fatemehsharifiii8@gmail.com



Extended Abstract

1. Introduction

Achieving economic development and growth is only possible through investment in economic infrastructure projects. Infrastructure plans and projects have traditionally been within the realm of the public sector and are financed, constructed, and ultimately implemented and operated by the government. Many developing countries are no longer able to meet the growing demands in the economic infrastructure sector. They require large capital, foreign exchange, advanced technology, and efficient management to build infrastructure projects.

2. Theoretical Framework

A build, operate, and transfer (BOT) contract is a type of economic contract that is usually concluded between governments and organizations in charge of the economy on the one hand and private sector companies on the other. In this type of contract, the private sector company undertakes to make the necessary investment to carry out a project (usually large and infrastructure), then invest in it for a limited period of time, operate it in return, and finally hand it over to the other party (usually the government) in a complete and active manner.

3. Methodology

In the present study, these issues have been examined using a descriptive-analytical method based on library information and documents.

4. Results & Discussion

The BOT (Build, Operate, Transfer) contract, as an efficient contractual model in international projects, especially in the field of ship chartering between Iran and the UK, can be considered a good opportunity to strengthen economic and trade relations between the two countries. This method helps to attract foreign investment, develop infrastructure and manage risk. However, there are also challenges including legal, political and financial issues that can affect the success of these types of contracts. It is necessary to pay careful attention to market conditions, environmental concerns and risk distribution to maximize the benefits of BOT contracts.

5. Conclusions & Suggestions

Holding ongoing diplomatic meetings to increase political and economic interactions and exchange views on key issues. Increasing joint cultural and educational programs to promote mutual understanding and reduce tensions caused by misconceptions. Creating joint platforms to discuss common security challenges and cooperate in the areas of counter-terrorism and smuggling. Paying attention to human rights issues and trying to improve human conditions as one of the factors for improving relations. Forming a council consisting of representatives of public and private support from both countries to review and select suitable projects. Establishing legal and policy frameworks to ensure investment security and protect the rights of the parties in the implementation of BOT contracts. By effectively managing these challenges, economic and social benefits can be achieved and lay the groundwork for future cooperation.

نقش قرارداد BOT در اجاره کشتی بین ایران و انگلیس

فاطمه شریفی^{*۱}

۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

کد مقاله:	
چکیده	تاریخ دریافت: ۲ آذر ۱۴۰۲
امروزه قراردادهای موسوم به BOT با استقبال بسیاری از کشورها رو به رو شده اند. این قالب بیشتر برای اجرای پروژه های عظیم و زیربنایی که نیازمند بودجه هنگفت است، مورد استفاده قرار می گیرد. این روش به بخش خصوصی امکان می دهد تا در پروژه های زیربنایی و عمومی مشارکت کند بدون این که برای همیشه مالک طرح های زیر بنایی شود. یکی از مدل های موفق مشارکت عمومی و خصوصی برای جذب سرمایه گذاری در پروژه های زیربنایی قرارداد (BOT) ساخت، بهره برداری و انتقال) در زمینه اجاره کشتی و تاثیر آن بر روابط اقتصادی و اجتماعی به ویژه در کشورهای در حال توسعه است. این مقاله به بررسی نقش قرارداد اقتصادی بین ایران و انگلیسی، با توجه به چالش های پیچیده ناشی از تحریم ها و اختلافات سیاسی می پردازد که می تواند فرصتی برای بررسی شرایط و نیز بهبود زیر ساخت های بندری و حمل و نقل دریایی فراهم کند. مدل قرارداد BOT می تواند فرصت مناسبی برای اجاره کشتی بین ایران و انگلیس ایجاد کند، اما برای موفقیت این نوع قرارداد لازم است به ملاحظات قانونی، مالی و سیاسی توجه شود و به طور دقیق بررسی گردد تا نقاط ضعف و ریسک های مرتبط به حداقل برسد. هدف از این تحقیق ارائه راهکارهایی برای مدیریت چالش های موجود و بهره برداری از فرصت های اقتصادی در زمینه کشتیرانی و اجاره کشتی بین دو کشور است.	تاریخ پذیرش: ۲۲ بهمن ۱۴۰۲
	تاریخ انتشار: ۱ فروردین ۱۴۰۳
	کلیدواژه ها: اجاره کشتی، حمل و نقل دریایی، روابط ایران و انگلیس، قرارداد BOT
	محورهای موضوعی: حقوق دریایی

*نویسنده مسئول: فاطمه شریفی

آدرس: کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

ایمیل: fatemehshriiii8@gmail.com

۱- مقدمه

دستیابی به توسعه و رشد اقتصادی تنها در پرتو سرمایه گذاری در طرح های زیربنایی اقتصادی امکان پذیر است. طرح ها و پروژه های زیر بنایی به صورت سنتی در قلمرو بخش عمومی قرار داشته و توسط دولت تامین مالی، ساخته و نهایت اجرا و مورد بهره برداری قرار می گیرد. بسیاری از کشور های در حال توسعه دیگر قادر نیستند به تقاضاهای روز افزون در بخش زیربنایی اقتصادی پاسخ دهند. آنها جهت ساخت پروژه های زیربنایی نیاز به سرمایه کلان، ارز خارجی، تکنولوژی پیشرفته و مدیریت کارآمد دارند. یکی از متداول ترین و موفقیت آمیز ترین روش های مشارکت بخش خصوصی در پروژه های عمومی (PPP)، رویکرد BOT است. ارنست و فام، دو تن از متخصصان خصوصی سازی، دهه ۱۹۸۰ را نقطه آغاز جدی فرآیندی دانسته اند که به مشارکت بخش های عمومی و خصوصی در راه اندازی و بهره برداری طرح های زیربنایی در راستای تأمین منافع عمومی توجه ی خاص شده است. (Narasimhan, 1998:p.40). قرارداد ساخت، بهره برداری و واگذاری (BOT)، گونه ای از قرارداد اقتصادی است که معمولاً بین دولت ها و سازمان های متولی اقتصاد از یک طرف و شرکت های بخش خصوصی از طرف دیگر منعقد می گردد. در این نوع قرارداد شرکت بخش خصوصی متعهد می شود که سرمایه گذاری لازم برای انجام یک پروژه (معمولاً بزرگ و زیرساختی) را انجام داده، سپس به مدت محدودی از آن در عوض سرمایه گذاری انجام داده، بهره برداری نماید و در نهایت آن را به شکل کامل و فعال به طرف مقابل (معمولاً دولت) تحویل دهد. (عباسی و رمضانیان، ۱۳۹۴:ص ۶۹). سرمایه گذاری در امور زیربنایی به عنوان پیش نیاز و لازمه دستیابی به رشد اقتصادی و توسعه پایدار از جمله اولویت های هر کشور به ویژه ممالک در حال توسعه است. بدون داشتن زیر ساخت های مناسب و کافی نظیر جاده و پل ها و بنادر، نیروگاه ها و ... در راه پیشرفت و شکوفایی اقتصادی جز گام هایی لرزان نمی توان برداشت. غالباً در کشورهای جهان سوم کارهایی از این دست به لحاظ اهمیت شان در انحصار دولت بوده است. گذشته از اینکه به طور معمول اطمینان و جاذبه اقتصادی برای بخش خصوصی در این عرصه کمتر است. با توجه به هزینه های جاری کلان، پرداختن به سرمایه گذاری در بخش های زیربنایی (که نیازمند بودجه های هنگفتی است) چون باری بردوش دولت ها سنگینی می کند. این امر که مستلزم اسقراض و نیز کاستن و حذف بودجه های سایر امور تحت تصدی است، پیامدهای منفی فراوان به همراه داشته، کشورها را به صرافت استفاده از امکانات سرمایه گذاری های خصوصی انداخته است. روش تازه موسوم به BOT یکی از راهکارهای جذب سرمایه خصوصی (که عمده تاً سرمایه خارجی مد نظر می باشد) است. انجام و انعقاد قرارداد BOT به خصوص در زمینه حمل و نقل دریایی، باعث بهبود زیرساخت های بندری و تسهیل تجارت بین الملل و کاهش زمان حمل و نقل می شود و همچنین می تواند به توسعه اقتصادی مناطق اطراف کمک کند و باعث ایجاد شغل و افزایش فعالیت های اقتصادی شده و جذب سرمایه گذاری های بیشتر را به دنبال خواهد داشت. روابط دو کشور، ایران و انگلیس، به ویژه در بخش های اقتصادی و تجاری، تاریخچه پیچیده و تاثیر گذار را در بر دارد. در این میان، صنعت کشتیرانی و اجاره کشتی به عنوان یکی از ارکان ارتباطات تجاری دو کشور، نیازمند بررسی دقیق تری است و مدل بی. او. تی می تواند در این زمینه نقش مهمی ایفا کند. با توجه به اهمیت کشتیرانی و اجاره کشتی در روابط ایران و انگلیس، بررسی دقیق مدل بی او تی می تواند به ایجاد فرصت های جدید اقتصادی و کاهش چالش های موجود کمک کند این تحقیق به درک بهتر روابط بین المللی و پیشرفت در صنعت کشتیرانی می پردازد. بنا بر توضیحات فوق، مسئله تحقیق فوق بر این اساس است: در اجرای قرار داد BOT چه چالش قانونی و سیاسی ممکن است بین ایران و انگلیس وجود داشته باشد و چگونه می توان آنها را مدیریت کرد؟ چگونه می توان ریسک های مالی و اجرایی مرتبط با قرارداد BOT را به صورت موثر بین طرف های قرار داد تقسیم کرد؟ تاثیر قرارداد BOT بر توسعه زیر ساخت های دریایی و بندری ایران و بهبود کیفیت خدمات اجازه کشتی چگونه است؟ برای پاسخگویی به پرسش های مذکور مباحث؛ مفهوم قرارداد BOT، تفاوت با

قرارداد های مشابه، پیشینه تاریخی همکاری ایران و انگلیس، مزایا و چالش های پیش رو در مورد نقش BOT در زمینه اجاره کشتی برای طرفین و جنبه های حقوقی آن مورد مطالعه و هم بررسی تطبیقی قرار گرفته است. در تحقیق حاضر با روش توصیفی تحلیلی بر پایه اطلاعات کتابخانه ای و اسناد به بررسی این موضوعات پرداخته شده است.

پیشینه: از آنجاییکه اصولاً هر تحقیقی باید پیشینه داشته باشد و محقق تمام منابع و مآخذ را بررسی کند تا تازه ترین دیدگاه را مورد بررسی قرارداد دهد، ولی مقاله حاضر بعد از بررسی مسئله نقش قرارداد فوق در اجاره کشتی دو کشور و رجوع به منابع و مآخذ های گوناگون هیچ مقاله تحقیقی و یا هم موضوع مرتبط وجود ندارد.

۲- مبانی نظری و مفهومی

۲-۱- تعریف قرارداد BOT

بی.اوتی (BOT) مخفف سه واژه (Build, Operate and Transfer) به معنای (ساخت، بهره برداری و واگذاری) است و به قراردادهایی اطلاق می شود که در آن، طرحی با مجوز دولت و از طرف دولتی، برای ساخت به یک شرکت خصوصی واگذار می گردد؛ پس از ساخت، امتیاز بهره برداری از طرح برای مدتی به شرکت سازنده داده شده و او مالک طرح و منافع حاصل آن می گردد و بعد از انقضای مدت قرارداد (که غالباً بین ۲۵ تا ۴۰ سال می باشد) مالکیت طرح به دولت طرف قرارداد انتقال می یابد (Okudan et. al., 2021: p.35). این قرارداد ویژگی هایی به همراه دارد که شامل؛ انتقال ریسک، دوره بهره برداری محدود، جذب سرمایه و فناوری، بازگشت سرمایه از محل بهره برداری میشود.

۲-۲- مزایا و معایب BOT

۲-۲-۱- مزایا

یکی از مهمترین مزایای استفاده از قرارداد بی او تی برای دولت آن است که خطر اجرا و بهره برداری از طرح را به شرکت خصوصی سازنده طرح تحمیل می کنند. در این نوع قرارداد طرفین توافق می کنند که در قبال امتیازات اعطایی دولت خطر اجرا به بخش خصوصی تخصیص یابد (توسلی جهرمی، ۱۳۸۱: ص ۹۵). بخش خصوصی نیز از نهاد بیمه برای تعدیل خطرات احتمالی تحمیل شده استفاده می کند. البته تمام خطرهای مطرح در طرح بی او تی به بخش خصوصی نیست.

۲-۲-۲- واگذار کردن بخش عمومی به بخش خصوصی برای ساخت و بهره برداری از طرح، بهره مندی از مزایا و امتیازات بخش خصوصی یعنی کاهش هزینه کاهش تشریفات اداری و بالتبع، سرعت در انجام کار را به همراه خواهد داشت؛ ضمن آنکه می توان از مدیریت کارای این بخش نیز استفاده کرد.

۲-۲-۳- استفاده از بی. او. تی، یکی از شیوه های مناسب انتقال تکنولوژی به کشور میزبان به شمار می آید (شیروی، ۱۳۸۰: ص ۳۱).

۲-۲-۴- در کشورهایی که واگذاری کامل بخش دولتی به بخش خصوصی، با مخالفت ها و تردیدهای فراوان روبروست، قرارداد بی او تی وسیله ای است برای مشارکت این دو بخش چرا که دولت از امتیازات بخش خصوصی استفاده کرده و حق نظارت و حق مالکیت نهایی را برای خود محفوظ نگه می دارد. (Tigle, 1992: p.8) لذا نگرانی کشورهای مزبور در این زمینه تا حد زیادی مرتفع می گردد.

۲-۵- در قراردادهای بی.او.تی، اصلی به نام اصل حمایت از مشارکت کنندگان داخلی و اصل پشتیبانی از صنایع داخلی کشور میزبان حاکم است که بر اساس آن، شرکتی برای عهده دار شدن طرح در اولویت است که از نیروها و یا کالاهای و خدمات کشور میزبان تا حد امکان استفاده نماید. در ایران، قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی اجرایی کشور در اجرای طرح ها و ایجاد تسهیلات به منظور صدور خدمات مصوب ۱۳۷۵ مجلس با نیت حمایت از مؤسسات و نیروهای داخلی وضع شده است. البته لازم به ذکر است که قانون مورد اشاره، با مقررات موافقت نامه اقدامات سرمایه گذاری مربوط به تجارت سازمان تجارت جهانی مغایرت دارد زیرا موافقت نامه مزبور هر گونه الزام سرمایه گذار خارجی به استفاده از نیرو و تجهیزات داخلی کشور میزبان توسط قوانین داخلی را منع کرده است. در نتیجه قانون گذار کشور ما در راه الحاق به سازمان تجارت جهانی باید قانون ۱۳۷۵ را اصلاح نماید. بنابراین امتیاز مذکور در بند ۵ ویژه دوران قبل از پیوستن دائم ایران به این سازمان است.

۲-۶- مزایای مطروح در ۵ بند، متوجه کشور میزبان و بخش دولتی است اما بخش خصوصی نیز می تواند از امتیازات بی او تی استفاده کند از جمله آنکه دولت در قبال تعهداتی که از بخش خصوصی می گیرد متقابلاً متعهد می شود که مشوق ها، تسهیلات و معافیت هایی را در اختیار بخش مزبور قرار دهند. این مشوق ها و معافیت ها معمولاً شامل کسر یا معافیت های مالی، ارائه کمک های مالی مستقیم و غیر مستقیم مانند عرضه زمین و ساختمان، پرداخت وام، تضمین وام های اخذ شده، تأمین سوخت، پرداخت یارانه و نیز مشوق های غیر مالی نظیر تضمین خرید محصول، برقراری سیاست گمرکی در راستای حمایت از سوددهی طرح و الزام شرکت های دولتی به خرید محصولات طرح می باشد (شیروی، ۱۳۸۰: ص ۳۲).

۲-۲-۷- معایب

طرح بی. او. تی به رغم ظاهر سادهای که دارد، دارای پیچیدگی ها و دشواری های فراوانی است که یکی از دلایل عمده آن وجود افراد و قراردادهای بی شماری است که در بی او تی وجود دارد (Huang and Huijbregts) و (۱۹۹۹).

۲-۸- شرکت خصوصی گاه در قبال پذیرش خطر مقرر می دارد که باید سود بیشتری به او بازگردانده شده و در برابر هر خطر، مشتری نهایی باید پولی بپردازد.

۲-۹- از آنجا که اکثر کشورها تجربه زیادی در انعقاد این قراردادها ندارند گاه بی. او. تی خطراتی را برای آنها به وجود آورده است از جمله خطر ایجاد انحصار در بخش خصوصی و فراموش شدن جنبه و طبیعت عمومی طرح زیربنایی. قانون گذار ما به منظور رفع این خطر در بند ب ماده ۲ قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی مقرر داشته است که پذیرش سرمایه خارجی باید به منظور عمران و آبادی بوده و منافع عمومی را تهدید نکند.

۲-۱۰- بخش خصوصی به هنگام تقبل طرح بر مبنای فرضیات آغاز به کار می کنند. بدین معنا که از میزان درآمد و سیاست ارزی و گمرکی دولت میزبان و ثبات یا عدم ثبات قوانین آن اطمینان نداشته و بر اساس احتمالات عمل می نماید. البته مشاوران حقوقی و اقتصادی شرکت های خصوصی با بررسی های کارشناسانه فراوان از کشور سرمایه پذیر، درجه احتمالات را پایین می آورند اما این بررسی ها غالباً به اطمینان کامل منتهی نشده و درجه ای از احتمال در آن باقی می ماند از این روست که در قراردادهای بی او تی، طرف خصوصی می کوشد تا خطر مربوط به تغییر سیاست ارزی یا قانون گذاری را بر دوش دولت میزبان تحمیل کند.

با توجه به مطالب گفته شده، غالب طرح های بی او تی راجع به امور زیربنایی است که در کشورهای در حال توسعه معمولاً در انحصار دولت است لذا برای موفقیت آمیز بودن طرح بی او تی نباید از نقش دولت پذیرای سرمایه براهتی گذشت زیرا دولت است که امتیاز ساخت طرح را به کنسرسیوم اعطا می کنند، تعهد به پرداخت محصولات طرح می کند، مشوق های مالی و غیر مالی در اختیار طرح قرار می دهد و سیاست ارزی اقتصادی و گمرکی را معین می سازد. وانگهی دولت میزبان است که با ایجاد فضای امن قانونی و محدود کردن موارد مصادره و لغو و سلب مالکیت می تواند برای سرمایه گذار خارجی اطمینان خاطر فراهم کند.

۲-۳- تفاوت قرارداد BOT با قرارداد های مشابه

۲-۳-۱ ساخت، تملک بهره برداری و انتقال : (BOOT) این عنوان معادل فارسی عبارت Build Own. Operate Transfer می باشد. کلمه تملک از این جهت، در این عبارت بکار رفته است که کنسرسیوم اموال مادی موجود در پروژه را برای مدت مقرر در قرارداد تملک می کند و سپس آن را به دولت مزبور انتقال می دهد این تفاوت در واقع به نحوه قرارداد بر می گردد که آیا کنسرسیوم در مدت مقرر صرفاً امتیاز استفاده از پروژه را پیدا میکند یا آن را مالک می شود در این مکانیزم کنسرسیوم در زمان بهره برداری، مالک پروژه می باشد (Siham, 2024:p.50).

۲-۳-۲ صورت دیگری از مکانیزم بی او تی قراردادهای ساخت، تملک و بهره برداری (BOO) است که ترجمه عبارت -Build-Owp Operate است. در این قراردادها کنسرسیوم مسئول ساخت و بهره برداری از پروژه است بدون این که مجبور باشد که پروژه ساخته شده را به دولت و یا بخش دولتی واگذار کند. مالکیت پروژه در اختیار کنسرسیوم خواهد بود و کنسرسیوم تعهدی ندارد که پس از طی مدتی پروژه را به دولت منتقل نماید به عبارت دیگر بهره برداری کنسرسیوم از پروژه محدود به مدت معینی نیست. (Dong et al., 2020:p.19)

۲-۳-۳ چنانچه در پروژه های ساخت، تملک و بهره برداری (BOO) کنسرسیوم متعهد شود، پس از انقضای مدت معینی پروژه را در قبال دریافت مبلغی به دولت مزبور بفروشد، از عنوان «ساخت، تملک، بهره برداری و فروش (BOOS)» که ترجمه عبارت -Build-own-operate-Sells است، استفاده می شود.

۲-۳-۴ چنانچه کنسرسیوم پروژه را بعد از ساخت، تملک کرده و آن را برای مدت معینی در مقابل مبلغی به دولت یا بخش خصوصی اجاره دهد و پس از سپری شدن مدت، آن را بطور رایگان به دولت تملیک کند، از عنوان «ساخت، اجاره و انتقال (BLT)» که ترجمه Build-Lease-Transfer است و یا از عنوان ساخت، تملک، اجاره و انتقال (BOLT) که ترجمه Build-Own-Lease-Transfer است، استفاده می شود. (Line, 2024:p.12)

۲-۳-۵ اگر در یک قرارداد بی او تی طرفین بخواهند، تاکید کنند که مالکیت پروژه و همچنین مالکیت تأسیسات آن به محض اتمام به دولت منتقل خواهد شد و سپس دولت امتیاز استفاده انحصاری از پروژه را برای مدت مشخصی به کنسرسیوم اعطا کند، از اصطلاح ساخت، انتقال و بهره برداری Build-Transfer-Operate یا به اختصار (BTO) استفاده میشود.

۲-۳-۶ چنانچه پروژه ای و تأسیساتی که هم اکنون موجود است، به بخش خصوصی واگذار شود تا توسط بخش خصوصی بازسازی شده و متقابلاً برای مدتی مورد بهره برداری بخش خصوصی قرار گیرد و سپس به دولت منتقل شود از اصطلاح بازسازی، بهره برداری و انتقال (Refurbish-Operate-Transfers (ROT استفاده می شود. چنانچه پروژه زیربنایی موجود به بخش خصوصی واگذار شود تا آن

را به یک پروژه مدرن تبدیل کرده و در عوض برای مدتی مورد بهره برداری قرار دهد و سپس آن را بطور رایگان به دولت منتقل نماید از اصطلاح مدرنیزه کردن، بهره برداری و انتقال (MOT) Modernize-Operate-Transfers (Sington, 1989:p. 83; UNCITRAL, 1995: P. 21)

۳- پیشینه تاریخی همکاری دریایی ایران و انگلیس

۳-۱- تاریخچه همکاری دریایی ایران و انگلیس

روابط دریایی ایران و انگلیس دارای پیشینه ای غنی و پیچیده است که تحت تأثیر عوامل سیاسی اقتصادی و فرهنگی قرار دارد. این روابط به ویژه از قرن هجدهم به بعد روند فراینده ای یافته و تأثیرات عمیقی بر وضعیت اقتصادی و زنجیره تامین دریایی در منطقه داشته است. در اوایل قرن هجدهم کمپانی هند شرقی انگلستان به عنوان یکی از مهم ترین نهادهای تجاری به فعالیت های دریایی در خلیج فارس پرداخت. این کمپانی به تجارت با ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس علاقه مند بوده و با تأسیس دفاتر تجاری در بندرهای مهم ایران به گسترش تجارت دریایی کمک کرد (موسوی و مودت، ۱۳۹۷:ص ۴۴). در نیمه دوم قرن نوزدهم با امضای معاهدات متعدد انگلیس، اجازه دسترسی به بنادر و مسیرهای تجاری ایران را پیدا کرد. این معاهدات دارای تأثیرات قابل توجهی بر سیاست های دریایی و تجاری ایران داشتند. در خلال جنگ جهانی اول و دوم، ایران به عنوان یک مسیر استراتژیک دریایی برای انگلیسی شناخته میشد و تردد کشتی هایی با کالاهای نظامی و انسانی به بنادر ایران به شدت افزایش یافت. در سال ۱۹۵۳، ملی شدن صنعت نفت ایران و تأثیر آن بر روابط دریایی نیز قابل توجه است. انگلیس با ایجاد تنش های دریایی و اقتصادی تلاش کرد تا بر بازار نفت ایران تسلط باید، تا اینکه بعد از انقلاب اسلامی در سال ۱۹۷۹ روابط دریایی ایران و انگلیس دچار چالش های جدی شد تحریم ها و تنش های سیاسی مانع از گسترش همکاری های دریایی و تجاری گردید (جعفری ولدانی و پیرهادی، ۱۳۹۵:ص ۵۹). با توافق هسته ای در سال ۲۰۱۵ فرصت هایی برای بهبود روابط دریایی و تجاری بین دو کشور ایجاد شد. هرچند تنشها و تحریم ها کماکان وجود داشت (قامت و پورقوشچی، ۱۳۹۵:ص ۱۶۵).

۳-۲- نمونه هایی از اجاره کشتی یا همکاری مشترک در حوزه کشتیرانی

شرکت کشتیرانی "لجستیک ایران و انگلیس": این شرکت به عنوان یکی از همکاران تجاری مشغول به ایجاد خطوط کشتیرانی بین بنادر ایران و انگلیس بوده است. این همکاری ها به تسهیل مبادلات تجاری و حمل و نقل کالا در گذشته کمک کرده است. شرکت نفت ایران و انگلیس (IOC): تأسیس این شرکت در اوایل قرن بیستم به ویژه با هدف استخراج و انتقال نفت و محصولات نفتی از ایران به بازارهای جهانی شامل همکاری و استفاده از ناوگان کشتیرانی انگلیسی نیز بود. توافقات بین المللی: توافقاتی که پس از جنگ جهانی اول و دوم انجام شد به ایران اجازه میداد تا از کشتی های انگلیسی برای صادرات و واردات استفاده کند این توافقات معمولاً شامل اجاره کشتی و خدمات لجستیکی میشد (Jahromi et.al., 2024:p.10). کمپانی های کشتیرانی در دوران قاجار و پهلوی: شرکت های انگلیسی مانند کمپانی کشتیرانی بریتانیایی به حمل و نقل کالا و تجارت دریایی بین ایران و دیگر کشورها از جمله انگلستان پرداخته و با اجاره کشتی ها به معامله منابع طبیعی ایران کمک می کردند (آذرنیوشه، ۱۳۹۳:ص ۳۱). همکاری در پروژه های زیر ساختی: در گذشته انگلیس به عنوان یکی از کشورهایی که در توسعه بنادر ایران (مانند بندر عباس و بندر بوشهر) مشارکت داشته در تأسیس زیر ساخت های اساسی کشتیرانی همکاری داشته است.

۳-۳- تأثیرات اقتصادی و سیاسی این همکاری ها

تأثیرات اقتصادی شامل: توسعه زیر ساخت های بندری و کشتیرانی در ایران گردید. این امر منجر به بهبود شرایط تجارت و افزایش حجم صادرات و واردات شده است. (Jahromi et.al., 2024:p.10) همکاری های کشتیرانی به ویژه در اوایل قرن بیستم به صادرات نفت منجر شد و انگلیس به عنوان یکی از بزرگترین مشتریان نفت ایران در شکل گیری بازارهای جدید و افزایش درآمدهای نفتی ایران نقش بسزایی داشت. با توجه به نیاز به خدمات حمل و نقل صنایع مرتبط با کشتیرانی مانند ساخت کشتی تعمیر و نگهداری و خدمات لجستیکی در ایران توسعه یافت در مجموع این همکاری ها امکان برقراری روابط تجاری با کشورهای دیگر را فراهم کرد و ایران به عنوان یک هاب تجاری در منطقه مطرح شد. تأثیرات سیاسی شامل: همکاری های کشتیرانی و اقتصادی منجر به نفوذ سیاسی انگلستان در ایران گردید این نفوذ به ویژه در دوره قاجار و پهلوی مشهود بود و انگلیس سعی کرد نقش مهمی در سیاست های داخلی و خارجی ایران ایفا کند. بر اساس این همکاری ها توافقات و قراردادهای مختلفی بین دو کشور به امضا رسید که شرایط اقتصادی و سیاسی ایران را تحت تأثیر قرار داد. در بسیاری از دوره ها، تنش ها و تحریم ها علیه ایران تأثیر منفی بر روابط کشتیرانی و اقتصادی داشت به ویژه در دوران پس از انقلاب اسلامی و دست داشتن و نفوذ انگلیس در بسیاری از کودتاهای مختلف در ایران منجر به کمرنگ تر شدن بسیاری از همکاری ها داشت.

۴- بررسی نقش BOT در اجاره کشتی بین ایران و انگلیس

در ایران، قرارداد BOT عمدتاً در پروژه های عمرانی و زیربنایی (مانند سدسازی، نیروگاه و راه آهن) به کار رفته و در حوزه کشتیرانی هنوز به طور گسترده توسعه نیافته است. قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) و آیین نامه های مربوطه، چارچوب کلی قراردادهای دریایی را مشخص کرده اند، اما مقررات خاصی برای BOT در کشتیرانی وجود ندارد. اما در انگلستان به عنوان یکی از پیشگامان صنعت کشتیرانی، دارای نظام حقوقی پیشرفته و انعطاف پذیری است. قراردادهای BOT در این کشور، نه تنها در بنادر و تاسیسات دریایی، بلکه در ساخت و اجاره کشتی ها نیز به کار گرفته می شوند. قوانین دریایی انگلستان مبتنی بر عرف و رویه بین المللی است و نهادهای داورى تخصصی مانند LMAA نقش مهمی در حل اختلاف دارند. نمونه اجرایی این قرارداد BOT در ایران در پروژه بندر شهید رجایی است که شامل پایانه مکانیزه مواد معدنی است و با سرمایه گذاری بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان توسط بخش خصوصی آغاز شد و قرار است در مدت ۲۳ سال بهره برداری، سرمایه گذار هزینه های خود را از محل درآمدهای عملیاتی بازگرداند. پس از پایان دوره تمامی تجهیزات و تاسیسات به سازمان بنادر و دریانوردی منتقل خواهد شد. این پروژه اما یکسری مزایا و چالش هایی به همراه دارد.

۴-۱- مزایا و چالش های پیش رو برای ایران

نوسازی ناوگان کشتیرانی و بنادر: یکی از مهم ترین چالش های صنعت حمل و نقل دریایی ایران، مشکلات زیرساختی و فرسودگی بسیاری از بنادر و تجهیزات بندری است. اگرچه در سال های اخیر اقداماتی در جهت بهبود این وضعیت انجام شده، اما نیاز به سرمایه گذاری های بیشتر در این بخش همچنان احساس می شود. پروژه های مهمی همچون توسعه بندر چابهار، که به ویژه برای اتصال ایران به کشورهای آسیای میانه و هند اهمیت زیادی دارد. این پروژه ها می توانند به تقویت نقش ایران در تجارت دریایی و افزایش توان رقابتی آن در منطقه کمک کنند. با ورود کشتی های جدید و با تکنولوژی پیشرفته ناوگان کشتیرانی ایران به روز می شود و کیفیت خدمات حمل و نقل بهبود می یابد.

انتقال فناوری: همکاری با شرکت های انگلیسی می تواند به انتقال فناوری های نوین در زمینه های ناوبری، تعمیر، نگهداری و مدیریت حمل و نقل دریایی کمک کند.

ایجاد شغل: پروژه های BOT می تواند فرصت های شغلی جدیدی در صنایع مرتبط با کشتیرانی و خدمات پشتیبانی ایجاد کند. کاهش هزینه های اجاره: ممکن است هزینه های اجاره کشتی ایران را کاهش دهد زیرا شرکت های خارجی احتمالاً این خدمات را با استفاده از مدل BOT، با قیمت های رقابتی ارائه می دهند مانند پروژه بندر شهید رجایی، وابستگی به شرکت های خارجی: ممکن است وابستگی به شرکت های انگلیسی برای مدیریت و نگهداری کشتی ها خطراتی را به همراه داشته باشد و تاثیر بر استقلال عملیاتی (همچون تاریخ گذشته) ایران بگذارد. مسائل حقوقی و قراردادی: اختلافات قراردادی ممکن است به تأخیر در پروژه ها با افزایش هزینه ها بیانجامد که در اینجا نیاز به یک چارچوب حقوقی محکم احساس می شود نقاط ضعف در فرهنگ و مدیریت: تفاوت های فرهنگی و شیوه های مدیریتی ممکن است باعث ایجاد مشکلاتی در همکاری های دوجانبه شود. با این حال چالش هایی به همراه دارد: دوره محدود مالکیت: سرمایه گذاری پس از ۱۵ سال باید مالکیت تاسیسات را به دولت واگذار کند، درحالی که در برخی کشورهای رقیب مانند امارات، مدل (BOO ساخت-تملك-بهره برداری) با مالکیت دائمی اجرا می شود که جذابیت بیشتری برای سرمایه گذاران دارد. مشکلات ساختاری و مدیریتی: بوروکراسی، ناهماهنگی نهادها و ضعف در اجرای صحیح قوانین، مانع بهره برداری کامل از ظرفیت های BOT شده است. تاثیر تحریم ها: تحریم ها باعث شده جذب سرمایه گذار خارجی دشوار شود و حتی شرکت های خارجی که با ایران همکاری می کنند، در معرض ریسک تحریم قرار گیرند. با این وجود، دولت ایران با تدوین آیین نامه های جدید و همکاری با بخش خصوصی، تلاش دارد فضای رقابتی و شفاف تری برای سرمایه گذاری در بندر و کشتیرانی ایجاد کند. افتتاح ۱۶ پروژه بندری جدید با مدل BOT و BOO و امضای صدها قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی در سال های اخیر، نشان دهنده حرکت رو به رشد این حوزه است. اما برای افزایش سهم ایران از بازار اجاره کشتی و خدمات دریایی، لازم است مدل های قراردادی جذاب تر، حمایت های مالیاتی و تسهیل فرآیندهای اداری در نظر گرفته شود.

۴-۲- مزایا و چالش های پیش رو برای انگلیس

دسترسی به بازار جدید: همکاری با ایران به شرکت های انگلیسی این امکان را می دهد که به بازارهای جدید و مشتریان تازه ای دسترسی پیدا کنند. افزایش سرمایه گذاری: شرکت های کشتیرانی انگلیسی می توانند با سرمایه گذاری در پروژه های بزرگ بازگشت سرمایه بیشتری را تجربه کنند تجربه و تخصص: همکاری در پروژه های BOT می تواند به شرکت های انگلیسی کمک کند تا تجربه بیشتری در بخش های مختلف کشتیرانی به ویژه در منطقه خاورمیانه کسب کنند. تقویت روابط تجاری: این همکاری می تواند به تقویت روابط تجاری و سیاسی بین دو کشور کمک کند و زمینه را برای همکاری های آینده فراهم آورد. ریسک های سیاسی: تغییرات در سیاست های ایران ممکن است به عدم ثبات در همکاری ها منجر شود و بر ریسک سرمایه گذاری تاثیر بگذارد. تفاوت های اقتصادی: نوسانات اقتصادی و تحریم ها می توانند بر قراردادهای سرمایه گذاری ها تأثیر منفی بگذارند. چالش های فنی: همه گیری جمعیت، امنیت حمل و نقل و مسائل زیست محیطی ممکن است بر روند پروژه ها تأثیر بگذارد و هزینه های اضافی به همراه داشته باشد. رقابت با دیگر کشورها: شرکت های کشتیرانی انگلیسی ممکن است با رقابت از جانب دیگر کشورها مواجه شوند و این می تواند بر قدرت رقابتی آنها تاثیر بگذارد. یک نمونه موفق قرارداد BOT در انگلستان، پروژه توسعه بندر فلیکس استو بود. این پروژه شامل گسترش زیر ساخت، افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینرها و بهبود امکانات لجستیکی است تا بتواند پاسخگوی رشد تقاضای حمل و نقل دریایی و تجارت بین المللی باشد. این توسعه که از طریق قرارداد BOT شکل گرفته در آن بخش خصوصی سرمایه گذاری، ساخت و بهره برداری از بندر را بر عهده می گیرد و پس از دوره مشخص مالکیت را به دولت منتقل می کند. یکی از تاثیرات مثبت و دوجانبه این قرارداد به دلیل بهره برداری موثر و بازگشت سرمایه بود که شرکت بخش خصوصی طی مدت مشخصی (معمولاً ۲۰ تا ۳۰ سال) از منافع پروژه استفاده کرد تا هزینه های ساخت و سود خود را جبران کند، که این مدل انگیزه لازم

برای اجرای پروژه های بزرگ و پرهزینه فراهم می کند. و پس از پایان دوره بهره برداری، مالکیت کامل بندر به دولت منتقل شد، به گونه ای که دولت کنترل کامل زیرساخت را در دست گرفت بدون اینکه سرمایه گذاری اولیه را انجام داده باشد.

۴-۳- تاثیر ساختار BOT بر مالکیت، بهره برداری و انتقال کشتی ها

مدل BOT به عنوان یک راهکار محبوب در پروژه های بزرگ زیرساختی به ویژه در صنعت کشتیرانی تاثیرات متعددی بر مالکیت، بهره برداری و انتقال کشتی ها دارد. در زیر به تحلیل این تاثیرات پرداخته می شود.

مالکیت: شرکت مجری پروژه پس از ساخت و راه اندازی کشتی ها به مدت معین، مالکیت و مدیریت کشتی ها را برپایه مدل BOT به عهده دارد. مالکیت در این دوره به طور کلی به شرکت خارجی (معمولاً انگلیسی در این مثال) تعلق دارد. انتقال مالکیت پس از اتمام دوره بهره برداری (که معمولاً چندین سال به طول می انجامد)، کشتی ها به دولت با ارگان مربوطه در کشور میزبان (ایران) منتقل می شوند این انتقال می تواند شامل الزامات و بررسی های تخصصی باشد.

بهره برداری: با توجه به اینکه شرکت خارجی به خوبی با تکنولوژی و روش های نوین در مدیریت و بهره برداری از کشتی ها آشنایی دارند، ممکن است با بهره برداری کارآمدتر و منظم تری نسبت به روش های سابق مواجه شویم و همچنین می تواند به انتقال تجربه و فناوری های جدید به کشور میزبان کمک کند. این موضوع به افزایش توانمندی های محلی، انتقال تجربه و بهبود بهره وری در آینده منجر می شود و از طرف دیگر، شرکت خارجی در طول دوره بهره برداری معمولاً کنترل بالایی بر عملیات و مدیریت کشتی ها دارند که ممکن است به منافع ملی کشور میزبان آسیب بزند.

انتقال: شرایط و فرآیند انتقال کشتی ها به شکل قانونی و توافقی بین دو طرف تعیین می شود. پس از پایان دوره الزامات فنی ممکن است بر روند انتقال تأثیر بگذارد. بازرسی و ارزیابی پیش از انتقال کشتی ها باید از نظر ویژگی های فنی و ایمنی بازرسی و ارزیابی شوند تا اطمینان حاصل شود که در شرایط مناسب به کشور میزبان منتقل می شوند. تعهدات و سرمایه گذاری ها همچنین ممکن است تعهدات و مسئولیت های بیشتری برای شرکت مجری در زمینه نگهداری و به روز رسانی کشتی ها تا زمان انتقال وجود داشته باشد. به طور کلی BOT در پروژه های کشتیرانی می تواند به مدیریت بهتر و انتقال فناوری در این حوزه کمک کند. اما نیازمند تدوین بهینه و درست استفاده از ساختار دقیق شرایط مالکیت و بهره برداری برای جلوگیری از آسیب به منافع ملی و اطمینان از انتقال موفقیت آمیز کشتی ها است. ایجاد شفافیت، رفتار یکسان، به رسمیت شناختن دو جانبه و متناسب بودن ریسک در قراردادها و تضمین منافع طرفین می تواند به موفقیت این همکاری ها کمک کند (خرمی، ۱۳۸۹: ص ۲).

۴-۴- بررسی جنبه های حقوقی قرار داد BOT

قرارداد BOT یک ابزار موثر برای جذب سرمایه گذاری و توسعه پروژه های زیر ساختی است اما برای اجرای موفق آن، توجه به جنبه های حقوقی و قانونی امری ضروری است. تدوین دقیق قرارداد و در نظر گرفتن حقوق و تعهدات طرفین، به ایجاد یک همکاری موفق و پایدار کمک خواهد کرد.

با توجه به جنبه های حقوقی قرارداد BOT می تواند تاثیرات قابل توجه ای بر موفقیت و اجرای پروژه داشته باشد در مرحله ساخت، سرمایه گذار خارجی مسئولیت ساخت و بهره برداری را برای یک دوره معین بر عهده دارد و پس از آن پروژه به مالکیت دولت یا نهاد مربوطه منتقل می شود. لازم ذکر هست قرارداد باید شامل جزئیات کامل درباره بهره برداری، تعهدات طرفین، نحوه انتقال مالکیت و شرایط مالی و هزینه ها باشد، سرمایه گذار علاوه بر تامین مالی ممکن است مسئول تأمین فناوری و دانش فنی نیز باشد. یکی از جنبه های مهم قرارداد BOT ایجاد مکانیسم های حل اختلاف است این می تواند شامل داوری بین المللی یا محلی، مذاکره و سازش باشد. طبق قوانین ملی یا بین المللی، طرفین باید توافق کنند که در صورت بروز اختلاف، چگونه اقدام کنند. برای اطمینان از اجرای صحیح قرارداد، نهاد های نظارتی می توانند بر پیشرفت پروژه نظارت کنند و از تطابق آن با استانداردهای تعیین شده اطمینان حاصل کنند.

۵- بررسی تطبیقی و تحلیل نتایج

۵-۱- مقایسه BOT با سایر قرارداد های مشابه

در قرارداد BTO (Build- Transfer- Operate) برخلاف BOT پیمانکار پروژه را می سازد و سپس مالکیت آن را به دولت منتقل می کنند و پس از آن مسئولیت بهره برداری را بر عهده می گیرد. این مدل عموماً برای پروژه های که دولت می خواهد سریعاً مالکیت را در اختیار بگیرد، مناسب تر است. در قرارداد BOO (Build- Own- Operate) بر خلاف BOT هیچ انتقال مالکیت در پایان دوره وجود ندارد و مالکیت همواره در اختیار پیمانکار است این مدل معمولاً در پروژه های صنعتی و تولیدی که سرمایه گذار برای بازگشت سریع سرمایه خود نیاز به کنترل دارد، متداول است. در قرارداد DBFO (Design- Build- Finance- Operate) که شامل طراحی، ساخت، تامین مالی و بهره برداری از پروژه می شود که به یک پیمانکار واگذار می گردد. مدل DBFO شامل تامین مالی نیز می شود در حالی که BOT بیشتر بر ساخت و بهره برداری تمرکز دارد. این مدل برای پروژه های بزرگ و پیچیده، معمولاً در زیر ساخت های مانند بزرگراه ها و پل ها استفاده می شود. قرار داد PPP (Public- Private Partnership) مشارکت عمومی و خصوصی شامل همکاری بین بخش دولتی و بخش خصوصی برای اجرای پروژه های عمومی است BOT می تواند شامل مدل PPP باشد اما دامنه وسیع تری از همکاری را پوشش می دهد. در این مدل نظارت و مدیریت غالباً بر عهده دولت باقی می ماند که ممکن است آن را برای پروژه های خاص مناسب تر کند. در قرار داد EPC (Engineering, Procurement, and Construction) پیمانکار به طور کامل مسئول طراحی، تامین تجهیزات و ساخت پروژه است، این قرارداد در مقایسه با BOT بیشتر بر روی مراحل ساخت تمرکز دارد و بیشتر برای پروژه های ساده تر و کوتاه مدت کاربرد دارد. قرارداد BOT به دلیل تعادل بین ریسک و مزیت برای بخش های دولتی و خصوصی، یکی از گزینه های محبوب در پروژه های زیر ساختی است. اما انتخاب بهترین مدل قراردادی به نوع پروژه، اهداف سرمایه گذاری و شرایط اقتصادی و اجتماعی هر کشور بستگی دارد. شناخت ویژگی ها و مزایای هر مدل می تواند به بهبود برنامه ریزی و اجرای پروژه ها کمک کند.

۵-۲- نقاط قوت و ضعف استفاده از BOT در زمینه انعقاد قرارداد اجاره کشتی بین ایران و انگلیس

قرارداد BOT به عنوان یک مدل قراردادی در پروژه های بین المللی به ویژه در زمینه اجاره کشتی می تواند مزایا و معایب خاصی داشته باشد در اینجا به بررسی این نقاط قوت و ضعف در زمینه انعقاد قرارداد اجاره کشتی بین ایران و انگلیس می پردازیم.

نقاط قوت

جذب سرمایه گذاری خارجی: می تواند فرصت های سرمایه گذاری را برای طرف های انگلیسی فراهم کند ، که ممکن است به افزایش جریان سرمایه به ایران منجر شود .

توسعه زیر ساخت: این قرارداد می تواند به بهبود زیر ساخت های بندری و دریایی در ایران کمک کند و همچنین به انتقال تکنولوژی و تجربه های مدیریتی بین دو کشور منجر شود.

مدیریت بهتر ریسک: ریسک های مالی و اجرایی به طور موثری بین طرف های قرارداد تقسیم می شود. این موضوع در قرارداد های بین المللی اهمیت ویژه ای دارد.

بهبود کیفیت خدمات : شرکت های خصوصی با انگیزه حداکثر کردن سود می توانند کیفیت خدمات اجازه و بهره برداری کشتی را بهبود بخشند.

نقاط ضعف

مشکلات حقوقی و سیاسی : وجود تحریم ها و مسائل سیاسی می تواند به مشکلات حقوقی در اجرای قرارداد ها منجر شود و طرف های خارجی را از ادامه همکاری منصرف کند.

پیچیدگی در مذاکرات : مذاکرات برای تعیین شرایط قرارداد ممکن است پیچیده و زمان بر باشد، که می تواند باعث تاخیر در اجرایی شدن قرارداد شود.

نگرانی های مالی: هزینه های بالا و نیاز به تامین مالی برای پروژه های بزرگ ممکن است موجب نگرانی طرف های انگلیسی و ایرانی شود
تاثیرات زیست محیطی: پروژه های بزرگ می تواند تبعات زیست محیطی داشته باشند که ممکن است نگرانی های عمومی و قانونی ایجاد کند

به طور کل مدل قرارداد BOT می تواند فرصت مناسبی برای اجاره کشتی بین ایران و انگلیس ایجاد کند اما برای موفقیت این نوع قرارداد لازم است به ملاحظات قانونی ، مالی و سیاسی توجه شود و به طور دقیق بررسی گردد تا نقاط ضعف و ریسک های مرتبط به حداقل برسد. توجه به الزامات بازار و ایجاد شفافیت در شرایط قرارداد می تواند به افزایش موفقیت این نوع همکاری ها کمک کند.

۶- نتیجه گیری و پیشنهادات

قرارداد BOT (Build, Operate, Transfer) به عنوان یک مدل قراردادی کارآمد در پروژه های بین المللی، به ویژه در زمینه اجاره کشتی میان ایران و انگلیس، می تواند فرصتی مناسب برای تقویت روابط اقتصادی و تجاری بین دو کشور به شمار آید. این روش به جذب سرمایه گذاری خارجی، توسعه زیر ساخت ها و مدیریت ریسک کمک می کند. با این حال، چالش هایی شامل مسائل حقوقی، سیاسی و مالی نیز وجود دارد که می تواند بر موفقیت این نوع قراردادها تاثیر بگذارد. لازم است که به دقت به شرایط بازار، نگرانی های زیست محیطی و توزیع ریسک برای بهره برداری حداکثری از قراردادهای BOT توجه شود.

قوانین و مقررات هر کشور، از جمله ایران و انگلیس ممکن است با یکدیگر تضاد داشته باشد. این تضاد می تواند شامل قوانین مالیاتی، مقررات کار و الزامات محیط زیستی، چالش های را برای طرفین به وجود آورد. نقص در ساختار قانونی به خصوص در کشور میزبان می تواند منجر به ایجاد ابهامات و مشکلات قانونی در انعقاد قرارداد BOT شود. از طرفی هم چالش های سیاسی و روابط سیاسی گذشته ایران و انگلیس (به خصوص در زمان های خاص) می تواند بر پروژه های مشترک و اجرای قرارداد ها تاثیر بگذارد و باعث عدم اطمینان شود. برای مدیریت این چالش های پیش رو لازم است که قرارداد های BOT با وضوح و شفافیت به صورت قانونی تنظیم شود تا ابهامات به حداقل برسد. ایجاد و تقویت روابط دیپلماتیک میان دو کشور می تواند به بهبود فضای همکاری و کاهش تنش ها کمک کند، همچنین بررسی ریسک های سیاسی و قانونی و احترام به اصول و قوانین بین المللی و تنوع در انتخاب شرکای تجاری می تواند به کاهش خطرات ناشی از تنش های سیاسی و تحریم ها منجر شود.

ارزیابی ریسک های مالی و اجرایی مربوط به پروژه ها شامل تاخیر در اجرا، تغییرات قوانین، نوسانات بازار و ریسک های شناخته شده مختلف است. از جمله ریسک هایی که بر عهده پیمانکار است شامل: ریسک های اجرایی (مانند تاخیر در برنامه ریزی و اجرا)، هزینه های مربوط به ساخت و تامین منابع است. ریسک های هم که بر عهده دولت یا حامی مالی است شامل: ریسک های سیاسی (مانند تغییرات قوانین و مقررات) و تضمین های مرتبط با نرخ بازگشت سرمایه است. ایجاد ابزار های مالی مانند بیمه، تضمین های بانکی و ابزار های مستقل برای پوشش ریسک ها، تعهدات شفاف، تدوین برنامه مدیریت ریسک، استفاده از مشاوران و مشارکت مستمر، حائز اهمیت است.

انعقاد قرارداد های BOT بر توسعه زیر ساخت های دریایی و بندری ایران موثر بوده و باعث جذب سرمایه گذاری، افزایش بهره وری بنادر و بهبود خدمات بندری و افزایش کیفیت خدمات اجازه کشتی، توسعه لجستیک و حمل و نقل، توسعه پایدار و افزایش رقابت پذیری بنادر ایرانی در سطح منطقه و جهانی می شود. توسعه بندر ها و زیر ساخت های دریایی می تواند به ایجاد زیر ساخت های مکمل لجستیکی، مانند جاده ها و خطوط ریلی کمک کند همچنین با اجرای استاندارد های زیست محیطی در پروژه های BOT می توان تاثیرات منفی بر محیط زیست را به حداقل رساند. از مهمترین پیشنهاداتی که جهت بهبود روابط ایران و انگلیس و ایجاد همکاری امن برای طرفین قرارداد ذکر می شود، ۱- برگزاری جلسات دیپلماتیک مستمر برای افزایش تعاملات سیاسی و اقتصادی و تبادل نظر در زمینه مسائل کلیدی ۲- افزایش برنامه های فرهنگی و آموزشی مشترک برای ارتقای درک متقابل و کاهش تنش های ناشی از تصورات نادرست ۳- ایجاد پلتفرم های مشترک برای بحث در مورد چالش های امنیتی مشترک و همکاری در زمینه های مبارزه با تروریسم و قاچاق ۴- توجه به مسائل حقوق بشری و تلاش برای بهبود شرایط انسانی به عنوان یکی از عوامل بهبود روابط ۵- تشکیل شورایی متشکل از نمایندگان حمایت دولتی و خصوصی از هر دو کشور برای بررسی و انتخاب پروژه های مناسب ۶- تعیین چارچوب های حقوقی و سیاسی به منظور تضمین امنیت سرمایه گذاری و حمایت از حقوق طرفین در اجرای قرارداد های BOT. با مدیریت موثر این چالش ها می توان به مزایای اقتصادی و اجتماعی دست یافت و زمینه ساز همکاری های آینده شد.



References

1. Azarniusheh, A. (2014). The Role of the British East India Company in Intensifying Colonial Conflicts (In Iran, Beginning of the Qajar Era, 1750-1859 AD). *Subcontinental Studies*, 6(20) **[In Persian]**
2. Tavasoli Jahromi, M (2002); "International Contracts of Construction, Operation and Transfer", *Journal of the Faculty of Law and Political Science, University of Tehran*, Winter, No. 58, 95-115. **[In Persian]**
3. Jafari-Voldani, A, and Pirhadi, M. (2016). Replacing American Influence with British Influence in Iran (1953-1979). *International Relations Research*, 1(22). 59-99. **[In Persian]**
4. Khorami, Majid. "Public-Private Partnerships, Models and Approaches in the European Union", *Proceedings of the First International Conference on Utilizing the Capacities and Resources of the Private and Public Sectors to Implement the Country's Infrastructure Projects*, Ministry of Economic Affairs and Finance, Iranian Investment and Economic and Technical Assistance Organization, (2002). **[In Persian]**
5. Shirovi, Abdul-Hosseini (2001); "Reasons for Using B.O.T. Contracts and the Government's Role in the Success of These Projects", *Journal of Qom Higher Education Complex*, Winter, No. 11. 31-54. **[In Persian]**
6. Abbasi, Ebrahim, and Ramazanian, Ehsan. (2015). Identification and financial evaluation of BOT projects with a risk management approach using the AHP_DEA method. *Financial Knowledge of Securities Analysis (Financial Studies)*, 8(25), 69-79. **[In Persian]**
7. Mousavi Dalini, J, and Movadt, L. (2018). British superiority over France in India, an introduction to the expansion of British actions in the Persian Gulf. *Historical Research (Journal of the Faculty of Literature and Humanities of Isfahan)*, 54 (New Volume 10)(2 (38th Consecutive Issue), 43-60 **[In Persian]**
8. Ghamat, Jafar, and Pourghooshchi, Mohammad Reza. (2016). Consequences of the nuclear agreement on relations between the Islamic Republic of Iran and the European Union. *International Relations Studies (International Relations Research Journal)*, 9(35), 165-188. **[In Persian]**
9. Dong, P., Yuchang, Z., Hong, P., & Guanghua, L. (2020). Development of BOO hydroelectric project in China. In *Hydropower in the New Millennium* (pp. 19-22). CRC Press.



10. Jeffrey Huang and Rick Huijbregts (1999); Information Technology for project Management in Build, Operate, and Transfer-Approach, Harvard Design School.
11. Jahromi, G. E., Montazer, M., & Emamgholi, M. (2024). Fiscal Obligations of International Petroleum Companies (IOC) in the Iranian Upstream Oil and Gas Industry Contracts (IPC).
12. Line, H. V. (2024). Research on Public-Private Partnership (PPP) Investment under Build-Operate-Transfer (BOT) and Build-Lease-Transfer (BLT) Contract Types in the High-Speed North-South Rail Project (HSR).
13. Naresimhan, K. M. L. (1998). Sustainable Development of Public/Private Partnership in Major Infrastructure Projects Using Built Operate Transfer (BOT) and Other Project Delivery Techniques and the Emerging Principles for a Secured and Workable Legal Framework Satisfactory to the Public and Private Partners. INTERNATIONAL CONSTRUCTION LAW REVIEW, 15, 407-419.
14. Okudan, O., Budayan, C., & Dikmen, I. (2021). Development of a conceptual life cycle performance measurement system for build-operate-transfer (BOT) projects. Engineering, Construction and Architectural Management, 28(6), 1635-1656.
15. Siham, S. (2024). THE ROLE OF BOOT CONTRACTS IN ACHIEVING ECONOMIC DEVELOPMENT—THE CASE OF ALGERIA. Law & World, 10(2).P50.
16. Sington, "Limited-Recourse shifts the Risk" (April 1989) Euromoney p.83.L.
17. Tingle (1992): "Operate-Transfer Schemes", Far Eastern Review, July.
18. UNCITRAL, Yearbook, vol XXVI (1995) p 210.