



Ranking Challenges in Public-Private Contracts for Infrastructure Projects

Ruhollah Sohrabi^{1✉}, Ali Rostami²

*1- Assistant Professor, Faculty of Economics and Social Sciences, Bu-Ali Sina University,
Hamedan, Iran.*

*2- PhD candidate of Marketing Management, Faculty of Humanities, Islamic Azad University
of Hamadan, Hamedan, Iran.*

Abstract:

State and local governments provide more than two thirds of highway funding and are responsible for developing and delivering most of our transportation infrastructure. But many of these agencies do not have enough funds to maintain the existing transportation system, let alone expand it. In response, many agencies are looking for public private partnerships (P3s) to allow them to get more done with less. FHWA prepared these series of papers to enable transportation agencies to make informed decisions with respect to P3s by exploring the myths and realities of this complex - but often effective - project finance and delivery approach.

P3s are contractual agreements between a public agency and a private entity that allow greater private sector participation in delivering and financing of transportation projects than other 15 approaches, which are traditionally used. With P3s, private firms take on the risks of some or all of the financing, constructing, operating, and/or maintaining a transportation facility in exchange for a future revenue stream. This is a departure from the traditional model where private contractors construct projects based on a public design using public funding, after which public agencies take responsibility for long-term operations, maintenance, and rehabilitation.

Keywords: *Government Infrastructure Projects, Ranking Challenges, Public-Private Participation, Public-Private Contracts.*

1. ✉Corresponding author: sohrabi258@yahoo.com
2. ali.rostami318@yahoo.com

نشریه علمی - پژوهشی بهبود مدیریت
سال یازدهم، شماره ۳، پیاپی ۲۷، پاییز ۱۳۹۶
صفحات ۱۶۰ - ۱۳۹

رتبه‌بندی چالش‌های موجود در قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی

(تاریخ دریافت: ۹۵/۱۲/۱۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۸/۰۸)

روح‌الله سهرابی^{۱*}، علی رستمی^۲

چکیده

یکی از مسائل مهم امروز دنیا برای دستیابی به توسعه، ایجاد تأسیسات زیربنایی و زیرساختی است؛ چراکه هیچ اقتصادی نه در ایران و نه در جهان نمی‌تواند بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم پیشرفت مناسبی داشته باشد. بنا بر دلایلی همچون بالا بودن هزینه، طولانی بودن مدت بازگشت سرمایه، ضعف مالی و عدم حمایت قوانین و مقررات از بخش خصوصی و... همواره ایجاد زیرساخت‌ها بر عهده بخش عمومی یا همان دولت و سازمان‌های دولتی و عمومی بوده است. مشارکت عمومی-خصوصی یا همان PPP، مدلی برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی و زیربنایی مثل پروژه‌های سیستم‌های ارتباطی، فرودگاه‌ها و کارخانه‌های تولید برق است. در این مطالعه با استفاده از مطالعات پیشین که از نظر ماهوی در چارچوب این مطالعه قرار دارند و با نگاهی تازه از زاویه جدیدی به موضوع چالش‌های موجود در قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی توجه شد و سعی شد تا این چالش‌ها از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه بررسی شود. در این تحقیق جامعه‌ی آماری موردبررسی ۱۲۰ نفر بود. نتایج پرسشنامه‌ها نشان داد که بستر لازم برای تأمین مالی پروژه و تضمین‌های کافی و همچنین مسائل مربوط به قراردادها و قوانین یا ابهامات آن مهم‌ترین چالش و مانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) هستند. در نتیجه، برای حل این مشکلات در پروژه‌های آتی باید بر روی برداشتن این موانع و تأمین بستر مالی مناسب تمرکز شود.

واژگان کلیدی:

مشارکت بخش خصوصی-دولتی؛ پروژه‌های زیربنایی؛ کارفرمایان.

*۱ - استادیار، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران (نویسنده مسئول) : Sohrabi258@yahoo.com

۲- دانشجوی دکتری مدیریت، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران : Ali.rostami318@yahoo.com

۱- مقدمه

بسیاری از اقتصاددانان با تأکید بر اهمیت رابطه بین بخش عمومی و بخش خصوصی در اقتصادها، تأخیر در تکمیل پروژه‌های زیرساختی به علت کمبود سرمایه‌گذاری و کیفیت پایین خدمات عمومی در کشورهای در حال توسعه را ناشی از سیاست‌های نامناسب یا مداخله مستقیم دولت در طراحی، ساخت، تأمین مالی و پشتیبانی می‌دانند. از همین رو، اقتصاددانان نهادهای اقتصادی بین‌المللی مانند بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول و بسیاری از اقتصاددانان دانشگاهی نظریه مدیریت عمومی سنتی را کنار گذاشته و برای رفع مشکلات و افزایش ارائه خدمات کشورها از طریق توسعه پروژه‌های زیرساختی، راه‌حلی را پیشنهاد کردند که مشارکت عمومی-خصوصی از جمله پرکاربردترین این راه‌حل‌ها است [۱].

در نظام تأمین مالی مشارکت عمومی-خصوصی، به جای اینکه بخش دولتی نسبت به تدارک دارایی سرمایه‌ای و ارائه خدمات عمومی اقدام کند، این بخش خصوصی است که دارایی موردنیاز را تدارک و نسبت به ارائه خدمات به عموم اقدام می‌کند و در قبال کیفیت و میزان خدمات ارائه‌شده حق‌الزحمه خود را دریافت می‌کند. در این روش، بخش خصوصی قادر خواهد بود تا از طریق قرارداد مشارکت عمومی-خصوصی به ارائه خدمات وسیعی در طی مدت قرارداد (معمولاً بین ۱۵ تا ۳۰ سال) بپردازد. بخش عمومی هم ضمن برخورداری بهینه از تخصص، منابع و نوآوری بخش خصوصی قادر خواهد بود تا به ارائه خدمات کارا و اثربخش اقدام کند. از مشارکت‌های عمومی-خصوصی در زمینه‌ها و مقاصد بسیاری همچون ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی تا ارائه خدمات بهداشتی و اجتماعی استفاده می‌شود [۲].

ترغیب و حمایت از شرکت‌های داخلی برای ایجاد مشارکت مدنی، کنسرسیوم یا تأسیس شرکت مشترک با شرکای خارجی راهبردی مؤثر است. در اولین گام، ترویج و توسعه سرمایه‌گذاری‌های مشارکتی بخش‌های دولتی و خصوصی از زودبازده‌ترین سیاست‌ها است. مفهوم سرمایه‌گذاری مشارکتی بخش‌های خصوصی و عمومی^۱ که اختصاراً به آن PPP گفته می‌شود، به پروژه‌های سرمایه‌گذاری اطلاق می‌شود که در آن‌ها، یکی از زیرمجموعه‌های دولت مرکزی (یا دولت محلی) با مشارکت یک یا چند شرکت خصوصی، تأمین مالی و ساخت و بهره‌برداری پروژه را بر عهده می‌گیرد و درآمدهای ناشی از راه‌اندازی پروژه هم به نسبت سهم مشارکت هر یک از شرکا بین آن‌ها تقسیم می‌شود. مشارکت با بخش خصوصی ویژگی‌هایی مانند اثربخشی، مهارت‌ها، نوآوری، فناوری، انگیزش، تأمین مالی و تسهیم ریسک را به همراه دارد [۲].

زیرساخت‌ها پیش‌نیازهای اساسی توسعه بازارهای رقابتی هستند و همچنین سود این سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش توسعه زیرساخت‌ها بسیار زیاد است [۳]. توسعه ملی در کشورهای جهان سوم بیش از هر چیز به مشارکت اجتماعی و فعال افراد جامعه وابسته است. نبود این مشارکت و وفاق اجتماعی زمینه برخورد، اختلاف و تضاد را در میان عملکرد بخش‌های مختلف (خصوصی و عمومی) جامعه فراهم

^۱ Public Private Partnership

می‌کند؛ از این رو، قطعاً نگرش دولت باید معطوف به افزایش نقش مشارکت‌های بخش خصوصی در فرآیند توسعه و به‌ویژه در زمینه‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی باشد [۴].

در کشورهای در حال توسعه مانند ایران، بخش خصوصی با حمایت دولت دارای پتانسیل لازم برای مشارکت در پروژه‌های زیربنایی است و از آنجایی که عواملی را می‌توان برشمرد که بر پروژه‌ها تأثیر می‌گذارد، نظیر محدود بودن منابع و گسترده بودن پروژه‌های زیربنایی و شرایط سیاسی، اقتصادی کشور و سیاست‌های دولت مبنی بر اصل ۴۴ (با اهداف شتاب بخشیدن به رشد اقتصادی، افزایش رقابت‌پذیری در اقتصاد ملی و افزایش سهم بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد ملی) و نیز قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری، دولت تمایل دارد که مداخله خود را در پروژه‌های زیربنایی کاهش داده و کمتر به تأمین مالی پروژه‌ها از بودجه عمومی بپردازد.

طبق بررسی‌های انجام‌گرفته، در پژوهش‌های پیشین، تحقیقی مشابه در زمینه بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه یافت نشد؛ لذا در این مطالعه با استفاده از مطالعات پیشین که از نظر ماهوی در چارچوب این مطالعه قرار دارند، با نگاهی تازه و از زاویه جدیدی به موضوع نگریسته خواهد شد و سعی خواهد شد تا به بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه بپردازیم. در واقع، در این تحقیق تلاش می‌شود که به این سؤالات پاسخ داده شود:

۱. چالش‌ها و موانع پروژه و قراردادهای PPP در پروژه‌های زیربنایی بزرگراه از منظر پیمانکاران رتبه

۱ چیست؟

۲. معیارها و سیاست‌های دولت در مشارکت با بخش خصوصی چگونه است؟

۳. اولویت چالش‌های قراردادی و راهکار کاهش آن‌ها چگونه است؟

در ادامه این تحقیق و در بخش ۲، مروری بر پژوهش‌های پیشین انجام می‌گیرد. در بخش ۳، به بررسی چالش‌های مشارکت بخش عمومی-خصوصی در ایران پرداخته می‌شود. در بخش ۴، روش‌شناسی تحقیق بر پایه رویکرد فازی بیان می‌شود. در بخش ۵ به تحلیل داده‌ها پرداخته می‌شود و در بخش ۶ بحث کرده و در نهایت در بخش ۷، نتیجه‌گیری و جمع‌بندی این تحقیق بیان می‌شود.

۲- مروری بر پژوهش‌های پیشین

یکی از مسائل مهم امروز دنیا برای دستیابی به توسعه، ایجاد تأسیسات زیربنایی و زیرساختی است؛ چراکه هیچ اقتصادی نه در ایران و نه در جهان نمی‌تواند بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم پیشرفت مناسبی داشته باشد. نگاهی گذرا به وضعیت ساخت‌وساز و نحوه مشارکت در آن از گذشته تاکنون، بیانگر آن است که بنا بر دلایلی همچون بالابودن هزینه، طولانی بودن مدت بازگشت سرمایه، ضعف مالی و

عدم حمایت قوانین و مقررات از بخش خصوصی و... همواره ایجاد زیرساخت‌ها بر عهده بخش عمومی یا همان دولت و سازمان‌های دولتی و عمومی بوده است [۵]. پس از آن نیز تجربه نشان داد که بخش دولتی هم بدون کمک بخش خصوصی، نمی‌تواند آن‌طور که باید به ایجاد بهینه و مناسب تأسیسات زیربنایی و زیرساخت‌ها بپردازد. از طرفی، بخش خصوصی نیز به عللی همچون نبود بنیه مالی قوی، نبود انسجام میان تشکل‌ها و نداشتن تعامل با بانک (ضمانت‌نامه‌ها) نتوانست مکمل خوبی برای دولت در بخش مشارکت باشد. مشارکت عمومی-خصوصی یا همان PPP^۱ مدلی برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی و زیربنایی مثل پروژه‌های سیستم‌های ارتباطاتی، فرودگاه‌ها و کارخانه‌های تولید برق است [۶].

خاستگاه اصلی PPP در سال‌های بین دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ میلادی است، بسیاری از کشورها با مشکل بدهی‌های زیاد بخش عمومی روبه‌رو شدند و این در حالی بود که فشار برای گسترش زیرساخت‌ها و تأسیسات زیربنایی روزبه‌روز بیشتر می‌شد. دولت‌ها به فکر تشویق بخش خصوصی که معمولاً در ایجاد زیرساخت‌ها دخالتی نداشت، برای ورود به این صنایع افتادند؛ صنایعی مثل کارخانه‌های تولید برق که معمولاً در انحصار بخش دولتی بود. اولین برنامه برای ایجاد چنین قراردادهایی در دولت بریتانیا در سال ۱۹۹۲ تحت عنوان PFI^۲ برای تشویق برنامه‌های مشارکت عمومی-خصوصی ایجاد شد. این برنامه بیشتر روی کاهش نیاز بخش عمومی برای استقراض تمرکز کرده بود. در استرالیا نیز بسیاری از دولت‌های ایالتی برنامه‌هایی برای مشارکت عمومی-خصوصی بر اساس PFI آغاز کردند [۷].

به بیان شمس و شمس (۱۳۸۹)، مشارکت عمومی-خصوصی اشاره به موافقت صورت گرفته طی قراردادی بین یک بنگاه عمومی و بخش خصوصی دارد که به بخش خصوصی اجازه مشارکت بیشتری در تحویل پروژه‌های زیربنایی می‌دهد. هرچند امروزه خصوصی‌سازی به یکی از مهم‌ترین مباحث رشد و توسعه تبدیل شده است، لیکن مشارکت عمومی-خصوصی با وجود تفاوت‌هایی که با خصوصی‌سازی دارد، می‌تواند کمک شایانی برای رسیدن به اهداف اصلی خصوصی‌سازی نماید. کسب‌وکار خصوصی‌سازی شده، فعالیت و کسب‌وکاری است که توسط دولت ایجاد شده و مالکیت آن به بخش خصوصی واگذار شده است.

محمدباقر نوبخت [۸] در مقاله خود بیان می‌کند که می‌توان موانع سرمایه‌گذاری و حضور بخش خصوصی در کنار بخش دولتی در ایران را به موانع اقتصادی، سیاسی، حقوقی و فرهنگی تقسیم‌بندی کرد. بر اساس موانع مطرح شده و راهکارهای ارائه شده، در مجامع معتبر داخلی و خارجی می‌توان راه‌کارهایی برای حضور قوی بخش خصوصی با مشارکت بخش عمومی در این عرصه ارائه داد. توسعه و اجرای راهکارها نیازمند عزمی راسخ در این راستا است.

در منبع [۹] چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای مورد

^۱ Public Private Partnership

^۲ Private Finance Initiative

بررسی قرار گرفت. به بیان آن‌ها، محدودیت منابع دولتی و کارایی پایین این بخش در اجرای پروژه‌ها، توجه دولت را به استفاده از توانمندی‌های بخش خصوصی جلب کرده است. در این راستا، ایجاد انگیزه مناسب در بخش غیردولتی و کاهش مخاطرات و رفع نگرانی‌های این بخش، از اهمیت بالایی برخوردار است.

مقاله [۱۰] به بررسی میزان، مشکلات، تأثیرات و روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی در معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد پرداخت. بدین منظور، پس از شناسایی وظایف، مشکلات، تأثیرات و روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی در سازمان‌های مختلف خدمات شهری به بررسی میزان واگذاری وظایف مختلف به بخش خصوصی و همچنین رتبه‌بندی مشکلات و تأثیرات و روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی پرداخته شد. مطابق نتایج این تحقیق، در تمامی سازمان‌ها، میزان واگذاری تحقق‌یافته وظایف به بخش خصوصی (بالفعل) کمتر از میزان قابلیت واگذاری (بالقوه) بوده است. مهم‌ترین تأثیرات مشارکت عمومی-خصوصی طبق نظر کارشناسان عبارت‌اند از: فراهم شدن فرصت کافی برای شهرداری‌ها برای نظارت، هدایت، مدیریت و کنترل عملیات خدمات‌رسانی، کمتر شدن دغدغه شهرداری‌ها در کنترل و اداره حجم بالای نیروی انسانی شاغل در بخش‌های واگذارشده، افزایش کارایی و بازدهی شرکت‌ها و پیمانکاران خصوصی برای دستیابی به منافع بیشتر.

مقاله [۱۱] انواع روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی و قابلیت به کارگیری این روش‌ها را مورد مطالعه قرار داده است. آن‌ها از روش‌هایی مانند عرضه سهام عمومی، عرضه مستقیم سهام به صورت کلی یا جزئی به بخش خصوصی، فروش دارایی‌های شرکت، تجدید سازمان و تفکیک واحدها، سرمایه‌گذاری جدید بخش خصوصی، واگذاری واحد به مدیریت و کارکنان، قراردادهای اجاره، قراردادهای پیمان مدیریت، پیمان مدیریت ناقص، پیمان مدیریت کامل، پیمان مدیریت ساخت، BOT، قراردادهای خرید خدمات نام می‌برند.

۳- چالش‌های مشارکت بخش عمومی-خصوصی در ایران

یکی از مسائل مهم امروز دنیا برای دستیابی به توسعه، ایجاد تأسیسات زیربنایی و زیرساختی است؛ چراکه هیچ اقتصادی نه در ایران و نه در جهان نمی‌تواند بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم پیشرفت مناسبی داشته باشد. نگاهی گذرا به وضعیت ساخت‌وساز و نحوه مشارکت در آن از گذشته تاکنون، بیانگر آن است که بنا بر دلایلی همچون بالا بودن هزینه، طولانی بودن مدت بازگشت سرمایه، ضعف مالی و عدم حمایت قوانین و مقررات از بخش خصوصی و... همواره ایجاد زیرساخت‌ها بر عهده بخش عمومی یا همان دولت و سازمان‌های دولتی و عمومی بوده است. پس از آن نیز تجربه نشان داد که بخش دولتی هم بدون کمک بخش خصوصی نمی‌توانست آن‌طور که باید به ایجاد بهینه و مناسب تأسیسات زیربنایی و زیرساخت‌ها بپردازد. از طرفی، بخش خصوصی نیز به عللی همچون نبود بنیه مالی قوی، نبود انسجام

میان تشکل‌ها و نداشتن تعامل با بانک (ضمانت‌نامه‌ها) نتوانست مکمل خوبی برای دولت در بخش مشارکت باشد. مشارکت عمومی-خصوصی یا همان PPP، مدلی برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی و زیربنایی مثل پروژه‌های سیستم‌های ارتباطاتی، فرودگاه‌ها و کارخانه‌های تولید برق است. شریک بخش عمومی می‌تواند در سطح ملی، ایالتی یا محلی باشد و شریک خصوصی نیز می‌تواند یک شرکت کاملاً خصوصی یا کنسرسیومی از شرکت‌هایی با تخصص‌های مختلف باشد. مشارکت عمومی-خصوصی یا همان PPP، لغتی با معنای گسترده است که می‌تواند از یک قرارداد ساده کوتاه‌مدت واگذاری مدیریت بهره‌برداری تا یک قرارداد بلندمدت شامل تأمین منابع مالی، برنامه‌ریزی، ساخت، عملیات و اجراء، بهره‌برداری، نگهداری و... را در برگیرد. یکی از کاربردهای مهم قراردادهای PPP زمانی است که به مهارت‌های پیشرفته و به سرمایه‌گذاری مالی گسترده نیاز باشد، به‌نحوی که یک شرکت خصوصی یا حتی دولتی به‌راحتی از پس انجام آن برنیاید. اینجاست که خلأ دیگری در بحث مشارکت مطرح می‌شود. در ادامه این بخش، به معرفی چالش‌های مختلف سد راه مشارکت بخش عمومی و خصوصی در ایران پرداخته می‌شود.

نبرد تجربه‌های قبلی از اجرای موفق پروژه‌های خصوصی در کشور و شتاب‌زدگی در اجرایی سازی اصل ۴۴ قانون اساسی، موجب شد شرکت‌ها با چالش‌های اساسی در مراحل مختلف چرخه حیات پروژه‌ها از توجیه‌پذیری تا بهره‌برداری مواجه شوند. از جمله مشکلات عمده در تقبل پروژه‌های خصوصی زیربنایی مانند بزرگراه‌ها، جذب سرمایه و تأمین مالی پروژه‌ها با توجه به بستر اقتصادی، سیاسی و قانونی کشور بوده است. عدم رشد بازارها، نهادها و ابزارهای مالی در ایران، فضای سیاسی و تحریم‌های اقتصادی اعمال شده علیه کشور و قوانین نابالغ در سیستم حقوقی و اجرایی، ریسک زیادی را بر سرمایه‌گذاران در پروژه‌های خصوصی کشور تحمیل کرده است [۱۲].

یکی از مهم‌ترین موضوعات در ایران، پایین بودن تعرفه آزادراه‌های دولتی است. این مسئله باعث می‌شود که آزادراه‌های مشارکتی نتوانند تعرفه‌های خود را بر اساس جریان نقدینگی پیشنهادی اضافه نمایند. در برخی از آزادراه‌های دولتی ایران، تعرفه دریافتی سال‌هاست که ثابت باقی‌مانده است. این در حالی است که هزینه تعمیر و نگهداری این آزادراه به‌مراتب بیش از درآمد آن‌ها است. مصرف‌کنندگان با مشاهده این عوارض کم حاضر نیستند که در آزادراه‌های مشارکتی عوارض واقعی را پرداخت کنند و اذهان مردم پذیرای افزایش متعارف تعرفه‌ها، با توجه به ثابت ماندن تعرفه آزادراه‌های دولتی نیست. منافع اقتصادی و اجتماعی استفاده از آزادراه‌های جدید باید به‌طور صحیح برای مردم توضیح داده شود، به‌طوری که درک و پذیرفته شود؛ به‌بیان دیگر، انتخاب روش تأمین مالی و به‌خصوص تصمیم‌گیری در مورد برقراری عوارض باید برای مردم توجیه شود و مسئله کاربران کم‌درآمد راه موردبررسی قرار گیرد [۱۳].

از جمله چالش‌های دیگر این موضوع، قراردادهای مشارکت است. به بیان جلالیان پور (۱۳۸۹)، برای

انعقاد یک قرارداد بهینه، نیازمند به‌کارگیری یک نظام مناسب هستیم که در آن به دو سوی قرارداد توجه شود. یکی از مهم‌ترین این نظام‌ها، استفاده از نظریه نمایندگی و هزینه‌های نمایندگی در انعقاد قراردادهاست. به‌طور کلی، مشکلات در یک قرارداد نمایندگی از قرار زیر است:

- تضاد منافع میان مالک و نماینده؛
- عدم تقارن اطلاعاتی میان مالک و نماینده؛
- خطر اخلاقی؛
- خطر انتخاب نادرست؛
- تسهیم ریسک نامناسب.

قوانین و مقررات کشور نیز دچار نواقصی در این زمینه هستند. یکی از عوامل توسعه خصوصی‌سازی آزادراه‌ها در کشورهای پیشرفته، وجود قوانین ترغیب‌کننده و تشویقی برای بخش خصوصی است، ولی در کشور ایران قوانینی وجود ندارد که بخش خصوصی را در بهبود وضعیت پروژه‌ها تشویق کند؛ به‌طوری‌که در بعضی از کشورها، بخش خصوصی، به‌صورت تشویقی در سود ناشی از بهبود وضعیت آزادراه‌ها و پایین آمدن آمار تصادفات سهیم می‌شود. بنابراین قوانین موجود می‌بایست جذابیت بیشتری برای بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بخش داشته باشند. فضای کنونی کشور و وجود بازارهای آشفته و زودبازده که سرمایه‌گذاری در بخش‌های حمل‌ونقل کشور را برای سرمایه‌گذاران داخلی غیر جذاب ساخته است، می‌تواند محل مناسبی برای سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری و کسب سود دلخواه نسبت به سایر کشورها باشد. به همین منظور لازم است تا وزارت راه همانند قانون مشارکت داخلی، اقدام به تهیه قانون BOT در جهت جذب سرمایه‌گذاری خارجی نماید؛ چراکه قانون FIPPA بسیار کلی است و همه مسائلی را که سرمایه‌گذار در بخش‌های مختلف زیربنایی با آن روبروست را پوشش نمی‌دهد. یکی از مهم‌ترین مشکلات، طولانی بودن زمان رسیدگی به اختلافات و فقدان وجود یک سیستم جامع قضایی و حقوقی برای رسیدگی به این اختلافات در حداقل زمان است. این مشکل در سایر بخش‌های زیربنایی کشور نیز وجود دارد و لازم است ساختار یا سازمانی، در رابطه با مسائل اختلافی پروژه‌های با مشارکت بخش خصوصی تصمیم‌گیری نهایی را انجام دهد. بر اساس اصل ۱۳۹ قانون اساسی، صلح دعوی راجع به اموال عمومی و دولتی یا ارجاع آن به داوری در هر مورد، موکول به تصویب هیئت‌وزیران و اطلاع مجلس است. در مواردی که طرف دعوی خارجی باشد و نیز در موارد مهم داخلی باید به تصویب مجلس برسد. روابط گسترده مشارکت بخش خصوصی و عمومی در پروژه‌های BOT ایجاب می‌کند که مشکلات و اختلافات بین دو طرف، سریع و بی‌طرفانه مورد حل‌وفصل قرار گیرد و مراجع عمومی قضایی کشور، در این‌گونه موارد، هنوز در ابتدای راه هستند [۱۳].

۴- روش‌شناسی پژوهش

مشارکت عمومی-خصوصی قراردادی بین بخش عمومی و خصوصی است که به‌موجب آن بخش خصوصی تعهد می‌نماید خدماتی را که در حالت عادی توسط مؤسسات دولتی و عمومی ارائه می‌شود را انجام داده یا سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته به‌وسیله بخش دولتی را خود بر عهده گیرد که در نتیجه این امر منافعی برای هر دو بخش حاصل می‌شود (شایگان، ۱۳۹۰). پژوهش حاضر در نظر دارد که به بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرما و سرمایه‌گذاران بپردازد.

رویکرد این تحقیق، شناسایی و بررسی تحلیلی چالش‌ها و موانع قراردادهای PPP در پروژه‌های زیربنایی بزرگراه از منظر کارفرما و سرمایه‌گذاران است. در راستای رسیدن به این رویکرد، بررسی تحلیلی نوع قراردادهای مشارکت عمومی خصوصی، شناسایی سیاست‌ها و معیارهای دولت در مشارکت عمومی-خصوصی، واگذاری پروژه‌های ساخت بزرگراه، شناسایی و طبقه‌بندی موانع و مشکلات مشارکت عمومی-خصوصی از دید سرمایه‌گذاران راه‌سازی و همچنین کارفرمایان، بررسی و اولویت‌بندی چالش‌های مشارکت عمومی-خصوصی و ارائه راهکارهای کاهش مشکلات از اهداف پژوهش است. از جمله اهداف این تحقیق می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. شناسایی و بررسی تحلیلی چالش‌ها و موانع قراردادهای PPP در پروژه‌های زیربنایی بزرگراه از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه ۱؛
۲. بررسی تحلیلی نوع قراردادهای مشارکت عمومی خصوصی؛
۳. شناسایی خط‌مشی‌ها و معیارهای دولت در مشارکت عمومی خصوصی واگذاری پروژه‌های ساخت بزرگراه؛
۴. شناسایی و طبقه‌بندی موانع و مشکلات مشارکت عمومی خصوصی از دید پیمانکاران راه‌سازی و همچنین کارفرمایان و مشاوران؛
۵. طبقه‌بندی موانع و چالش‌ها بر اساس رسته‌های درگیر و فازهای تعیین‌شده و نیز استاندارد مدیریت پروژه؛
۶. بررسی و اولویت‌بندی چالش‌های مشارکت عمومی-خصوصی و ارائه راهکارهای کاهش مشکلات.

در جهت رسیدن به اهداف این تحقیق، روش پژوهش به کار رفته، توصیفی-پیمایشی و از لحاظ هدف تحقیق در چارچوب تحقیقات کاربردی بوده و روش گردآوری داده‌های این تحقیق روش کتابخانه‌ای و روش پیمایش یا پرسش‌نامه است؛ جامعه و نمونه آماری نیز واحدهای قراردادی، مهندسی، شرکت‌های باتجربه و متخصص در زمینه مشارکت با دولت، کارشناسان حقوقی قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی (کارکنان مرتبط با پروژه‌های بزرگراهی) و همچنین مهندسی ناظر و شرکت‌های مشاور در

امور پروژه‌های زیربنایی بزرگراهی به همراه رشته‌های مهندسی و حقوقی سازمان کارفرما است. در نهایت، برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش گلاسر و استراوس شامل کدگذاری دست‌نوشته‌های مصاحبه یا دیگر داده‌های جمع‌آوری شده برحسب مفاهیم کلیدی که در اصل، در طول خود کار ظهور پیدا کرده‌اند، استفاده شده است.

روش جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق، در ابتدا، مصاحبه از طریق مصاحبه با متخصصان و افراد صاحب‌نظر در موضوع مورد پژوهش انجام می‌شود. این افراد دارای تجربه، تخصص و اطلاعاتی در آن حوزه هستند؛ اطلاعاتی که امکان کسب آن‌ها از اشخاص دیگر میسر نیست. سپس از طریق مصاحبه ساختاریافته، موضوعاتی که پرسشگر باید مطرح کند، از قبل معین شده و به‌طور دقیق رده‌بندی شده است که هر یک در جای خود مطرح می‌شوند. در این مصاحبه پرسش‌ها از قبل در قالب کلمات معینی قرار می‌گیرند. پرسشگر محدود است و هر پرسش را با کلماتی مخصوص و یکسان طرح می‌کند و از پاسخگو می‌خواهد که هر یک از سؤال‌ها را به‌طور دقیق و مختصر پاسخ گوید. این نوع مصاحبه دارای برنامه‌ای ساختاریافته است؛ بنابراین، روش تحقیق با استفاده از پرسشنامه، آزمایش و مقایسه داده‌های کیفی، از نظر گردآوری داده‌ها توصیفی-پیمایشی (روش دلفی) و از نظر اهداف کاربردی خواهد بود.

جامعه آماری، جامعه‌هایی است متشکل از افراد یا واحدها که دارای حداقل یک صفت مشترک باشند. در این تحقیق، جامعه آماری شامل مهندسان و کارشناسان وزارت راه و شهرسازی (کارفرما) و بخش خصوصی (کارگزار) که در پروژه‌های زیربنایی مشارکت دولتی-خصوصی شرکت داشته‌اند، خواهند بود. فهرست مورد بررسی در این تحقیق عبارت‌اند از:

۱. شناسایی و معرفی پروژه‌ها طبق نیاز جامعه عمرانی؛
۲. شرایط انتخاب سرمایه‌گذار؛
۳. بستر لازم برای تأمین مالی پروژه و تضمین‌های کافی؛
۴. مسائل مربوط به قراردادها و قوانین یا ابهامات آن؛
۵. بهره‌برداری از پروژه و مشکلات واگذاری و خرید آن؛
۶. هزینه تملک/خرید زمین.

جامعه آماری، جامعه‌هایی است متشکل از افراد یا واحدها که دارای حداقل یک صفت مشترک باشند [۱۳]. در این تحقیق، جامعه آماری شامل مهندسان و کارشناسان وزارت راه و شهرسازی (کارفرما) و بخش خصوصی (کارگزار) که در پروژه‌های زیربنایی مشارکت دولتی-خصوصی (بزرگراه‌ها) شرکت داشته‌اند، خواهند بود.

با توجه به تعدد مهندسان و کارشناسان راه‌سازی و قراردادی از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده در این پژوهش استفاده شد؛ بدین‌سان که با مراجعه به وزارتخانه مربوط و اکتشاف نام شرکت‌های سرمایه‌گذار در حوزه مشارکت پروژه‌های راه‌سازی و واحدهای درگیر کارفرمایی، جامعه آماری مشخص شد و بین

اشخاص انتخاب شده که تعداد آن‌ها ۱۲۰ نفر بود، پرسشنامه توزیع شد. با توجه به اینکه یکی از هدف‌های این پژوهش دستیابی به نظرات متخصصان قرارداد جهت تسهیل در شناسایی داده‌های مناسب پژوهش است، از روش مصاحبه سازمان نیافته از متخصصان صاحب‌نظر استفاده خواهد شد. در این نوع از مصاحبه، مصاحبه‌شونده با آزادی کامل تمام مطالب را به روش و زبانی که خود انتخاب می‌کند، بیان می‌دارد. مصاحبه‌گر با استفاده از ویژگی انعطاف‌پذیری این روش به کشف اطلاعات عمیق و دقیقی پی می‌برد و به جمع‌آوری اطلاعات کیفی می‌پردازد [۱۳]. در ادامه با طراحی پرسشنامه و دسته‌بندی آن‌ها بر اساس شاخص‌ها، از مصاحبه ساختاریافته یا هدایت‌شده استفاده خواهد شد. در مصاحبه ساختاریافته پرسش‌ها از پیش فراهم‌شده‌اند و در اختیار مصاحبه‌شونده قرار می‌گیرد و پرسش‌ها به صورت بسته پاسخ هستند (خاکی، ۱۳۷۵).

روش تحقیق پیمایشی برای مطالعه ماهیت یا ویژگی‌های اشیاء، امور و پدیده‌ها، شرایط و روابط موجود میان آن‌ها یا چگونگی وضعیت موجود و همچنین سنجش آراء و افکار به کار می‌رود. داده‌های جمع‌آوری شده، اعداد و ارقامی بدون معنی هستند که از آمار برای معنی‌دار کردن آن‌ها به منظور تحقق اهداف تحقیقات کمک گرفته می‌شود. پردازش داده‌ها بین دو مرحله‌ی جمع‌آوری داده‌ها و تحلیل داده‌ها جای می‌گیرد و هدف از آن آماده‌سازی داده‌ها برای تحلیل است. در پردازش داده‌ها قبل از همه باید به کار ویرایش داده‌ها پرداخت. به بیان دیگر، هرگز نباید تصور کرد هر آنچه به‌عنوان پرسشنامه تکمیل شده به دست می‌آید، قابل بهره‌برداری است. در تحقیق حاضر، اطلاعات به‌دست‌آمده با استفاده از شیوه آمار استنباطی مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهند گرفت و از روش آماری با استفاده از نرم‌افزار SPSS استفاده خواهد شد.

۵- تحلیل داده‌ها

در این پژوهش، جهت بررسی و توصیف ویژگی‌های عمومی پاسخ‌دهندگان از روش‌های موجود در آمار توصیفی مانند فراوانی، درصد، درصد تجمعی، میانگین برای نشان دادن هر چه بهتر نحوه توزیع پاسخگویان استفاده می‌شود. در واقع، نقش آمار توصیفی جمع‌آوری، خلاصه کردن و توصیف اطلاعات کمی به‌دست‌آمده از نمونه‌ها یا جامعه‌ها است، اما محقق، معمولاً، کار خود را با توصیف اطلاعات پایان نمی‌دهد، بلکه سعی می‌کند آنچه را که از بررسی گروه نمونه به دست آورده است، به گروه‌های مشابه بزرگ‌تر تعمیم دهد. از طرف دیگر، در اغلب موارد مطالعه تمام اعضای یک جامعه ناممکن است؛ از این رو، محقق به شیوه‌هایی احتیاج دارد که بتواند با استفاده از آن‌ها نتایج به‌دست‌آمده از مطالعه گروه‌های کوچک را به گروه‌های بزرگ‌تر تعمیم دهد. به شیوه‌هایی که از طریق آن‌ها ویژگی‌های گروه‌های بزرگ بر اساس اندازه‌گیری همان ویژگی‌ها در گروه‌های کوچک استنباط می‌شود، آمار استنباطی گفته می‌شود (شیولسون، ۱۳۸۳: ۱۲۰).

این بخش به تجزیه و تحلیل توصیفی سؤال‌های پرسشنامه می‌پردازد. ترکیب پاسخگویان از نظر تحصیلات، جایگاه سازمانی، سابقه کار پاسخگویان مشخص می‌شود. قسمت پایانی این بخش نیز به توصیف شاخص‌های مرکزی و پراکندگی نمرات متغیرها، عوامل و سؤالات پرسشنامه می‌پردازد. در این تحقیق، ۳۰ درصد از پاسخگویان دارای تحصیلات لیسانس، ۵۳/۳ درصد دارای تحصیلات فوق لیسانس و ۱۶/۶ درصد دارای تحصیلات دکتری و بالاتر بودند. همچنین از نظر جایگاه سازمانی پاسخگویان، ۳۳/۳۳ درصد پاسخگویان مهندس ناظر، ۲۰ درصد مشاور و ۴۶/۶ درصد از آن‌ها نیز کارشناس قرارداد بودند.

در مورد ادعای موضوع شغلی افراد پاسخگو و دیدگاه آن‌ها نسبت به متغیرهای اصلی پژوهش، از آنجایی که دوسطحی هستند، از آزمون مقایسه میانگین دو جامعه (t-test) استفاده شده است و نتایج حاصل از اجرای این آزمون در جداول زیر آمده است:

جدول ۱- آزمون مقایسه جامعه مربوط به موضوع شغلی پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

آزمون برابری میانگین			آزمون تساوی واریانس			
حداکثر	حداقل	Sig دو طرفه	Sig.	آماره F		
۰/۲۵۴	-۰/۲۱۵	۰/۸۵۲	۰/۰۸۵	۲/۷۵۸	تساوی واریانس	نیاز جامعه عمرانی
۰/۲۳۶	-۰/۱۸۷	۰/۷۶۳			عدم تساوی واریانس	
۰/۴۴۹	-۰/۰۱۴	۰/۱۷۵	۰/۴۴۱	۰/۵۶۵	تساوی واریانس	شرایط انتخاب سرمایه‌گذار
۰/۴۳۸	-۰/۰۸۰	۰/۱۳۴			عدم تساوی واریانس	
۰/۳۳۱	-۰/۱۱۶	۰/۵۱۰	۰/۱۶۸	۲/۲۲۱	تساوی واریانس	تأمین مالی پروژه
۰/۳۰۴	-۰/۱۳۹	۰/۴۵۹			عدم تساوی واریانس	
۰/۲۵۳	-۰/۲۵۴	۰/۸۹۳	۰/۶۷۲	۰/۲۵۶	تساوی واریانس	مسائل مربوط به قراردادها
۰/۲۴۳	-۰/۲۴۳	۰/۸۴۱			عدم تساوی واریانس	
۰/۵۳۱	-۰/۰۶۷	۰/۱۸۳	۰/۲۳۲	۰/۳۵۴	تساوی واریانس	مشکلات واگذاری پروژه
۰/۴۷۶	-۰/۰۶۵	۰/۱۶۹			عدم تساوی واریانس	
۰/۳۷۱	-۰/۱۵۱	۰/۵۸۳	۰/۱۴۲	۱/۹۱۷	تساوی واریانس	هزینه تملک/خرید زمین
۰/۲۸۹	-۰/۱۳۴	۰/۴۳۸			عدم تساوی واریانس	

اطلاعات جدول ۱ نشان می‌دهد که سطح معناداری مربوط به آزمون لوین^۱ برای متغیرهای اصلی پژوهش بزرگ‌تر از سطح معناداری ۵ درصد است و در نتیجه، فرض برابری واریانس‌ها (H_0) رد نمی‌شود؛ بنابراین، اطلاعات سطر اول برای نتیجه‌گیری مورد بررسی قرار می‌گیرد. سطح معناداری آزمون تساوی میانگین با فرض تساوی واریانس برای همه متغیرها بیشتر از ۵ درصد است و ادعای تساوی میانگین تحصیلات افراد پاسخگو بر این متغیرها پذیرفته می‌شود و متغیر تحصیلات بر هیچ‌کدام از متغیرهای اصلی پژوهش تأثیرگذار نبوده است. همچنین بازه اطمینان برای تفاضل میانگین دو گروه به صورت زیر محاسبه شده است:

$$0/254 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/215 - \text{متغیر نیاز جامعه عمرانی}$$

$$0/449 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/014 - \text{متغیر شرایط انتخاب سرمایه‌گذار}$$

$$0/331 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/116 - \text{متغیر تأمین مالی پروژه}$$

$$0/253 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/254 - \text{متغیر مسائل مربوط به قراردادهای}$$

$$0/531 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/067 - \text{متغیر نیاز مشکلات واگذاری پروژه}$$

$$0/371 \leq \mu_1 - \mu_2 \leq 0/151 - \text{متغیر هزینه تملک / خرید زمین}$$

برای متغیرهای چند سطحی جمعیت شناختی پرسشنامه، شامل میزان تحصیلات و سابقه کار، از آزمون مقایسه میانگین چند جامعه (ANOVA) که در واقع تأثیر یک متغیر مستقل گروه‌بندی شده را بر متغیر وابسته بررسی کند، استفاده شده است و نتایج حاصل از اجرای این آزمون در جداول ۲ و ۳ به شرح زیر آمده است:

جدول ۲- آزمون مقایسه میانگین چند جامعه مربوط به تحصیلات پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

نیاز جامعه عمرانی		شرایط انتخاب سرمایه‌گذار		تأمین مالی پروژه		مسائل مربوط به قراردادهای		مشکلات واگذاری پروژه		هزینه تملک/خرید زمین	
Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F
0/046	۱/۶۳۷	0/048	۱/۳۵۱	0/061	۱/۱۹۱	0/037	0/۷۸۱	0/029	۱/۷۳۵	0/094	۱/۳۲۱

همان‌طور که در جدول ۲ مشاهده می‌شود، مقدار سطح معناداری برای متغیرهای تأمین مالی پروژه و هزینه تملک/خرید زمین بزرگ‌تر از ۰/۰۵ است. پس می‌توان نتیجه گرفت که بین نظرات در مورد این دو متغیر در میان پاسخ‌دهندگان، با توجه به میزان تحصیلاتشان، اختلافی وجود نداشته و بین میانگین چند

^۱ Levene

جامعه تفاوت معنادار وجود ندارد. به عبارت دیگر، بین میانگین این دو متغیر با توجه به میزان تحصیلات، اختلاف نظر مشاهده نمی‌شود؛ بدین معنا که تحصیلات افراد بر این متغیرها تأثیرگذار نیست. از طرف دیگر، مقدار سطح معناداری برای متغیرهای نیاز جامعه عمرانی، شرایط انتخاب سرمایه‌گذار، مسائل مربوط به قراردادهای و مشکلات واگذاری پروژه، کوچک‌تر از ۰/۰۵ است؛ پس می‌توان نتیجه گرفت که در نظرات نسبت به این متغیرها بین پاسخ‌دهندگان، با توجه به میزان تحصیلاتشان، اختلاف وجود دارد. به عبارت دیگر، می‌توان گفت در متغیرهای نیاز جامعه عمرانی، شرایط انتخاب سرمایه‌گذار، مسائل مربوط به قراردادهای و مشکلات واگذاری پروژه، میزان تحصیلات افراد بر نظرات پاسخ‌دهندگان تأثیرگذار بوده است.

مشابه با جدول ۲ در جدول ۳، متغیرهای مربوط به پرسشنامه از نظر سابقه کار مورد بررسی قرار می‌گیرند. در این آزمایش نیز برای متغیرهای چند سطحی سابقه کار، از آزمون مقایسه میانگین چند جامعه (ANOVA) که در واقع، تأثیر یک متغیر مستقل گروه‌بندی شده را بر متغیر وابسته بررسی می‌کند، استفاده شده است.

جدول ۳- آزمون مقایسه میانگین چند جامعه مربوط به سابقه کار پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

سابقه کار پاسخگویان	نیاز جامعه عمرانی		شرایط انتخاب سرمایه‌گذار		تأمین مالی پروژه		مسائل مربوط به قراردادهای		مشکلات واگذاری پروژه		هزینه تملک/خرید زمین	
	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.	آماره F	Sig.
	۱/۳۷۱	۰/۰۴۶	۱/۴۱۸	۰/۰۳۹	۲/۰۷۱	۰/۰۳۶	۰/۷۶۱	۰/۰۳۴	۱/۰۳۳	۰/۰۳۱	۲/۳۷۶	۰/۰۳۶

اطلاعات جدول ۳ نشان می‌دهد که مقدار Sig تمامی متغیرها کوچک‌تر از ۰/۰۵ است؛ پس نتیجه گرفته می‌شود که در این عوامل بین میانگین چند جامعه تفاوت معنادار وجود دارد. به عبارت دیگر، بین میانگین نیاز جامعه عمرانی، شرایط انتخاب سرمایه‌گذار، تأمین مالی پروژه، مسائل مربوط به قراردادهای، مشکلات واگذاری پروژه، هزینه تملک/خرید زمین با توجه به دامنه سابقه کار متفاوت، اختلاف نظر وجود دارد و سابقه افراد بر متغیرهای اصلی پژوهش تأثیرگذار است. همچنین داده‌های این جدول نشان می‌دهد که سابقه افراد پاسخ‌دهنده بیشترین تأثیر را بر دو متغیر مسائل مربوط به قراردادهای و مشکلات واگذاری پروژه داشته‌اند.

در جدول ۴، آمار توصیفی تحقیق ارائه شده است. این آمار شامل شاخص‌های مرکزی و پراکندگی هر یک از متغیرهای اصلی پژوهش و همبستگی بین آن‌ها است. همان‌طور که جدول زیر نشان می‌دهد، میانگین نمره شش متغیر اصلی پژوهش بالای ۳ است. همچنین متغیر تأمین مالی پروژه با میانگین

۳/۸۹۸ بالاترین و متغیر نیاز جامعه عمرانی پایین‌ترین نمره را به خود اختصاص داده‌اند. بیشترین مقدار انحراف معیار ۰/۶۹۰ مربوط به متغیر شرایط انتخاب سرمایه‌گذار است و کمترین مقدار آن ۰/۶۱۹ مربوط به هزینه تملک/خرید ملک است. ضریب چولگی برای کلیه متغیرهای اصلی، منفی است؛ بدین معنا که چوله به چپ است.

جدول ۴- آمار توصیفی متغیرهای اصلی پژوهش

متغیر اصلی پژوهش	میانگین	انحراف معیار	میانه	مد (نما)	دامنه	چولگی	کشیدگی	حداقل مقدار	حداکثر مقدار
تأمین مالی پروژه	۳/۸۹۸	۰/۶۲۳	۳/۶۰۶	۳/۸۶	۲/۰۹	-۰/۸۵۶	۱/۰۰۰	۲	۵
شرایط انتخاب سرمایه‌گذار	۳/۵۰۱	۰/۶۹۰	۳/۶۶۷	۴/۱۷	۳/۳۳	-۱/۰۰۲	۰/۸۷۶	۱	۵
نیاز جامعه عمرانی	۳/۴۰۲	۰/۶۴۶	۳/۴۵۵	۳/۵۵	۳/۴۵	-۰/۸۳۲	۰/۹۸۳	۱	۵
مسائل مربوط به قراردادها	۳/۳۸۴	۰/۶۳۵	۳/۵۰۰	۳/۶۷	۳/۲۲	-۰/۶۷۸	۰/۳۴۲	۱	۵
هزینه تملک / خرید زمین	۳/۲۳۱	۰/۶۱۹	۳/۲۰۱	۳/۳۸	۳/۱۲	-۰/۷۳۱	۰/۳۲۱	۲	۵
مشکلات واگذاری پروژه	۲/۷۴۱	۰/۶۳۱	۲/۶۴۱	۲/۷۹	۳/۱۳	-۰/۵۶۲	۰/۲۷۸	۱	۴

از آنجایی که طیف پاسخ‌ها از ۱ تا ۵ است و گزینه ۳، دقیقاً، در میانه آن‌ها قرار دارد، لذا می‌توان نمرات ۴ و بالاتر را به‌عنوان نشانه برخورداری بالای نظرات پاسخ‌دهندگان از متغیر مربوطه تلقی کرد و بالطبع نمره کمتر از ۳ را نشانه برخورداری پایین آن‌ها از متغیر مربوطه به‌حساب آورد. نمره بین ۳ و ۴ هم‌مرز بین آن‌ها یا نمره متوسط تلقی خواهد شد و از آنجاکه نمرات میانگین تمامی متغیرهای اصلی کمتر از ۳ نیست، بنابراین شاید چنین بتوان نتیجه‌گیری کرد که پاسخ‌دهندگان از نظر هیچ‌یک از متغیرهای مذکور در سطح برخورداری پایین قرار ندارند. تأیید این ادعا از طریق آزمون میانگین یک جامعه امکان‌پذیر است. نتایج آزمون برای میانگین جامعه-۳ و سطح معناداری متغیرهای پژوهش در جدول ۵ آمده است

جدول ۵- نتایج آزمون میانگین یک جامعه و سطح معناداری متغیرهای اصلی پژوهش میانگین ۳

آزمون برابری میانگین نمرات-۳						
فاصله اطمینان ۹۵ درصدی اختلاف میانگین	اختلاف میانگین (بین نمونه و مقدار مورد آزمون)		سطح اطمینان (Sig.) دوطرفه	درجه آزادی	آماره t	
	حد پایین	حد بالا				
	-۰/۲۸۵	۰/۴۴۲	۰/۰۰۰	۱۱۹	۶/۶۳۴	نیاز جامعه عمرانی
	-۰/۳۷۷	۰/۵۶۷	۰/۰۰۰	۱۱۹	۷/۹۶۳	شرایط انتخاب سرمایه‌گذار
	-۰/۱۷۶	۰/۲۳۴	۰/۰۰۰	۱۱۹	۵/۳۲۶	تأمین مالی پروژه
	-۰/۲۷۰	۰/۳۷۴	۰/۰۰۰	۱۱۹	۶/۵۳۸	مسائل مربوط به قراردادها
	-۰/۳۴۲	۰/۴۳۶	۰/۰۰۰	۱۱۹	۷/۷۵۱	مشکلات واگذاری پروژه
	-۰/۱۷۱	۰/۲۸۲	۰/۰۰۰	۱۱۹	۵/۶۵۳	هزینه تملک / خرید زمین

همان‌طور که ملاحظه می‌شود سطح معناداری (Sig.) کلیه متغیرهای اصلی پژوهش کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، می‌توان ادعای برابر ۳ بودن میانگین نمرات متغیرها را رد کرد. هم‌چنین از آنجاکه حد پایین و حد بالای این متغیرها عدد مثبت است، می‌توان نتیجه گرفت که میانگین نمره این متغیرها بالاتر از ۳ است؛ بنابراین، لازم است برابری آن‌ها با ۴ مورد بررسی قرار گیرد. نتایج اجرای این آزمون در جدول ۶ آمده است.

جدول ۶- نتایج آزمون میانگین یک جامعه و سطح معناداری متغیرهای اصلی پژوهش میانگین ۴

آزمون برابری میانگین نمرات-۴						
فاصله اطمینان ۹۵ درصدی اختلاف میانگین	اختلاف میانگین (بین نمونه و مقدار مورد آزمون)		سطح اطمینان (Sig.) دوطرفه	درجه آزادی	آماره t	
	حد پایین	حد بالا				
	-۰/۷۶۷	-۰/۵۷۱	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۱۰/۳۵۱	نیاز جامعه عمرانی
	-۰/۶۴۷	-۰/۴۸۳	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۷/۲۱۳	شرایط انتخاب سرمایه‌گذار
	-۰/۸۳۴	-۰/۷۵۱	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۱۲/۴۵۱	تأمین مالی پروژه
	-۰/۷۱۹	-۰/۶۷۱	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۱۰/۷۴۱	مسائل مربوط به قراردادها
	-۰/۶۶۱	-۰/۴۳۸	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۷/۶۷۱	مشکلات واگذاری پروژه
	-۰/۷۸۹	-۰/۶۷۵	۰/۰۰۰	۱۱۹	-۱۱/۶۸۹	هزینه تملک/خرید زمین

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، سطح معناداری (Sig.) کلیه متغیرهای اصلی پژوهش کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، می‌توان ادعای برابر ۴ بودن میانگین نمرات متغیرها را رد کرد. هم‌چنین از آنجاکه حد

پایین و حد بالای این متغیرها عدد منفی است، می‌توان نتیجه گرفت که میانگین نمره این متغیرها کمتر از ۴ است. لذا با توجه به اطلاعات جدول ۵ و ۶ می‌توان مقدار مورد آزمون را بین عدد ۳ و ۴ انتخاب کرد و با توجه به میانگین متغیرهای اصلی پژوهش این آزمون، مجدداً با مقدار ۳/۴ تکرار شده است و نتایج آن در جدول ۷ به شرح زیر آمده است:

جدول ۷- نتایج آزمون میانگین یک جامعه و سطح معناداری متغیرهای اصلی پژوهش میانگین ۳/۴

آزمون برابری میانگین نمرات-۳/۴					
آماره t	درجه آزادی	سطح اطمینان (Sig.) دوطرفه	اختلاف میانگین (بین نمونه و مقدار مورد آزمون)	فاصله اطمینان ۹۵ درصدی اختلاف میانگین	
				حد پایین	حد بالا
۰/۰۲۷	۱۱۹	۰/۹۸۷	۰/۰۰۷	-۰/۱۱۶	۰/۱۱۹
۱/۶۲۶	۱۱۹	۰/۱۱۸	۰/۱۰۹	-۰/۰۳۹	۰/۲۲۸
-۱/۷۸۱	۱۱۹	۰/۰۷۱	-۰/۱۱۲	-۰/۲۲۵	۰/۰۱۲
-۰/۲۶۹	۱۱۹	۰/۷۷۹	-۰/۰۱۹	-۰/۱۲۸	۰/۰۹۸
۱/۵۷۷	۱۱۹	۰/۱۲۱	۰/۱۱۳	-۰/۰۳۱	۰/۲۱۶
-۱/۷۳۸	۱۱۹	۰/۰۸۸	-۰/۱۱۸	-۰/۲۲۱	۰/۰۲۱

اطلاعات جدول ۷ نشان می‌دهد که سطح معناداری کلیه متغیرهای پژوهش بیشتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، می‌توان ادعای برابر ۳/۴ بودن میانگین متغیرها را پذیرفت. لذا، این متغیرها در سطح جامعه را می‌توان در حد متوسط تلقی کرد. همچنین حد پایین منفی و حد بالا مثبت شده است و صفر در این بازه قرار دارد و با جمع کردن عدد ۳/۴ با حد پایین و بالا می‌توان فاصله‌ای پیدا کرد که نمره متغیر در جامعه در سطح اطمینان ۹۵ درصد بین آن‌ها قرار گیرد.

۶- بحث

۶-۱- بررسی چالش‌های قراردادهای بخش خصوصی از نظر سایر منابع

نبود تجربه‌های قبلی از اجرای موفق پروژه‌های خصوصی در کشور و شتاب‌زدگی در اجرای سازی اصل ۴۴ قانون اساسی، موجب شده شرکت‌ها با چالش‌های اساسی در مراحل مختلف چرخه حیات پروژه‌ها، از توجیه‌پذیری تا بهره‌برداری، مواجه شوند. از جمله مشکلات عمده در تقبل پروژه‌های خصوصی زیربنایی مانند بزرگراه‌ها، جذب سرمایه و تأمین مالی پروژه‌ها با توجه به بستر اقتصادی، سیاسی و قانونی کشور بوده است. عدم رشد بازارها، نهادها و ابزارهای مالی در ایران، فضای سیاسی و تحریم‌های اقتصادی اعمال شده علیه کشور و قوانین نابالغ در سیستم حقوقی و اجرایی، ریسک زیادی را بر سرمایه‌گذاران در

پروژه‌های خصوصی کشور تحمیل کرده است. از این رو، شناخت رویکردهای تأمین مالی پروژه‌های بزرگراهی در جهان به صورت عام و در ایران به صورت خاص، همچنین شناسایی چالش‌های تأمین مالی در شرکت‌ها ضرورت می‌یابد. جهت اجرای موفق مکانیزم‌های مناسب تأمین مالی، شناسایی الزام‌ها و مشکلات موجود در بستر و محیط اجرای پروژه‌ها لازم و حیاتی است؛ زیرا که تأمین مالی به نهادهای پیش‌گفته اجازه می‌دهد تا به جای در دست داشتن پول نقد از اعتبار برای خرید کالا، سرمایه‌گذاری در پروژه یا دیگر مبادلات اقتصادی خود استفاده کنند. تأمین مالی پروژه نیز به مجموعه راهکارهای موردنیاز برای جذب منابع مالی موردنیاز برای اجرای پروژه اطلاق می‌شود. رویکردهای تأمین مالی پروژه‌ها بر اساس شخص تأمین‌کننده به سه بخش روش‌های تأمین مالی، ابزارهای تأمین مالی و منابع تأمین مالی تقسیم می‌شود [۱۲].

یکی از موارد مهم، اعتماد سرمایه‌گذاران و وام‌دهندگان به مقام واگذارکننده پروژه بزرگراه‌ها و تضمین‌های ارائه‌شده توسط وی است. یکی از مهم‌ترین موضوعات در ایران، پایین بودن تعرفه آزادراه‌های دولتی است. این مسئله باعث می‌شود که آزادراه‌های مشارکتی نتوانند تعرفه‌های خود را بر اساس جریان نقدینگی پیشنهادی اضافه نمایند. در برخی از آزادراه‌های دولتی ایران، تعرفه دریافتی سال‌هاست که ثابت باقی‌مانده است. این در حالی است که هزینه تعمیر و نگهداری این آزادراه به مراتب بیش از درآمد آن‌ها است. مصرف‌کنندگان با مشاهده این عوارض کم حاضر نیستند که در آزادراه‌های مشارکتی عوارض واقعی را پرداخت کنند و اذعان مردم پذیرای افزایش متعارف تعرفه‌ها با توجه به ثابت ماندن تعرفه آزادراه‌های دولتی نیست. منافع اقتصادی و اجتماعی استفاده از آزادراه‌های جدید باید به طور صحیح برای مردم توضیح داده شود، به طوری که درک و پذیرفته شود. به بیان دیگر، انتخاب روش تأمین مالی و به خصوص تصمیم‌گیری در مورد برقراری عوارض باید برای مردم توجیه شود و مسئله کاربران کم‌درآمد راه موردبررسی قرار گیرد.

از جمله چالش‌های دیگر، قراردادهای مشارکت است. به بیان جلالیان پور (۱۳۸۹)، برای انعقاد یک قرارداد بهینه نیازمند به‌کارگیری یک نظام مناسب هستیم که در آن به دو طرف قرارداد توجه شود. یکی از مهم‌ترین این نظام‌ها، استفاده از نظریه نمایندگی و هزینه‌های نمایندگی در انعقاد قراردادهاست. به‌طور کلی، مشکلات در یک قرارداد نمایندگی از قرار زیر است:

- تضاد منافع میان مالک و نماینده؛
- عدم تقارن اطلاعاتی میان مالک و نماینده؛
- خطر اخلاقی؛
- خطر انتخاب نادرست؛
- تسهیم ریسک نامناسب.

در یک قرارداد مشارکت عمومی خصوصی، معمولاً، تمایلات چندان هم‌گرا میان مجریان (بخش

خصوصی) و صاحب‌کاران (بخش عمومی) وجود ندارد. بخش عمومی تعیین‌کننده نیازها، محدوده‌ها، زمان‌بندی‌ها، قیمت‌گذاری و تعیین معیارهای کلیدی برون داده است، بخش خصوصی ارائه‌کننده تخصص‌های موردنیاز برای پاسخگویی به نیاز بخش عمومی است.

یکی از مهم‌ترین مسائل در چنین مشارکت‌ها و عقد قراردادهای شناخت مناسب از انواع ریسک‌هایی که یک پروژه مشارکت عمومی-خصوصی با آن مواجه است و تسهیم مناسب ریسک میان طرفین قرارداد است (جلالیان پور، ۱۳۸۹).

فارل (۲۰۰۳) ریسک‌های موجود در یک پروژه را به‌صورت زیر تقسیم‌بندی می‌کند:

- ریسک بهای راه‌اندازی اولیه: منظور عدم اطمینانی است که از ناشناخته بودن موضوع سرچشمه می‌گیرد و باعث افزایش بهای اولیه به‌منظور ساماندهی و برنامه‌ریزی پروژه می‌شود. عدم اطمینان مربوط به راه‌اندازی اولیه را می‌توان به دلایل زیر مرتبط دانست:

۱- مرتبط با شناخت (کمبود نیروی انسانی ماهر، تورم یا رکود و محدودیت‌های مرتبط با

طراحی)؛

۲- ریسک سازماندهی؛

۳- ریسک کمبود سرمایه؛

- ریسک بهای اجرای پروژه: این ریسک ناشی از عدم کفایت برون‌داد ارزش پروژه برای پوشش مخارج و بدهی‌های اجرای پروژه است یا اینکه برون‌داد پروژه بسیار سریع‌تر انتظار مستهلک شود. این ریسک یا عدم اطمینان می‌تواند ناشی از موارد زیر باشد:

۱- ارزیابی نادرست؛

۲- کمبود تخصص‌های مهندسی؛

۳- بهره‌وری پایین؛

۴- نوسان در قیمت محصولات؛

۵- ریسک نرخ ارز.

- ریسک فناوری: ریسک فناوری به معنای عدم اطمینانی است که مجریان نسبت به مناسب بودن سطح فنی تجهیزات و قابل‌اتکا بودن سطح فناوری موردنیاز برای ایجاد برون‌داد نیاز دارند.

- ریسک بازار: به معنای شکست پروژه به دلیل عقب ماندن در رقابت است. عامل مهمی که در این عدم اطمینان بایستی موردتوجه باشد، موضوع زمان‌بندی مورد تقاضای بازار است. به بیانی دیگر، به‌هنگام بودن پروژه تا حد زیادی از این عدم اطمینان می‌کاهد.

- ریسک سیاسی: عدم اطمینانی که دولت یا کشور میزبان بر پروژه تحمیل می‌کند. برای نمونه وضع مقررات بی‌ثبات، عدم ثبات سیاسی و متغیر بودن راهبردهای تجاری و اقتصادی، سطح سخت‌گیری مقررات، ملی‌گرایی، سطح تعاملات خارجی و ثبات بین‌المللی عواملی از این دسته هستند که می‌توانند

بر عدم اطمینان کلی شرکت بیافزایند.

به بیان [۱۳]، با توجه به نوع قراردادها تحمیل ریسک‌ها یا به اشتراک‌گذاری، آن‌ها بعضاً متفاوت هستند. منطق حکم می‌دارد که آن بخشی از طرفین که منافع بالاتری را طلب می‌کند و از مشارکت سود بالاتری می‌برد، بایستی سهم بیشتری نیز از مخاطرات را بپذیرد؛ به بیانی دیگر، هر چه سطح سود مورد انتظار بالاتر باشد، بایستی سطح ریسک نیز به همان میزان افزونی نماید. به زبان مالی می‌توان چنین گفت که نرخ سود در مقابل خطر کلیه طرفین مشارکت بایستی مساوی باشد.

به بیان سیف (۱۳۸۴)، به نظر می‌رسد که فضا و پایداری سیاسی کشور به‌گونه‌ای نیست که بخش خصوصی را به پروژه‌های زیربنایی هدایت کند. طی جابجایی‌های قدرت سیاسی در سال‌های اخیر ایران، دو دولت با خط‌مشی‌های سیاسی کاملاً متفاوت بر سرکار آمدند که نظرات متفاوتی در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی داشته و دارند. این ناپایداری سیاسی باعث تأثیر مستقیم بر اقتصاد و جذب سرمایه‌گذاری خصوصی در پروژه‌های زیربنایی می‌شود که تأثیرات آن به‌وضوح روی قراردادهای مشاهده می‌شود. مسائل سیاسی در تنظیم تعرفه‌های آزادراه‌ها نیز نقش دارند. فشار نمایندگان و استانداران مربوط به هر استان یا هر شهر برای کاهش تعرفه‌ها از مسائل مهمی است که بخش آزادراهی با آن مواجه است و لازم است که نمایندگان مصالح جامعه را بر اهداف کوتاه‌مدت خود ارجح بدانند؛ چراکه ممکن است با کاهش تعرفه یا مقاومت در مقابل افزایش تعرفه، موافقت ظاهری مردم فراهم شود، اما جامعه بهای به‌مراتب سنگین‌تری را برای نگهداری و تعمیر همین آزادراه در آینده پرداخت خواهد کرد. بنابراین لازم است که اجرای جریان نقدینگی پیشنهادی طرف خصوصی به همان صورت و حتی با حمایت‌ها و تشویق‌های بیشتر از طرف دولت و عدم دخالت بی‌مورد صورت پذیرد. یکی از مهم‌ترین موانع سیاسی در رابطه با جذب سرمایه‌های خارجی در ایران، عدم اجماع داخلی مقامات ارشد کشور بر سر چگونگی جذب سرمایه خارجی است. این عامل باعث عدم انسجام و هماهنگی لازم بین دستگاه‌های مختلف اجرایی شده است. به عقیده دهنشتیان (۱۳۸۶)، از مهم‌ترین عوامل توسعه در مدیریت پروژه، مستندسازی پروژه‌ها است. مستندسازی از پروژه‌های قبلی، امری بسیار ضروری و لازم برای تصمیم‌گیری در پروژه‌های مشابه بعدی است؛ بنابراین با عدم وجود این آمار و ارقام و کمبود اطلاعات، تصمیم‌گیری بجا در سایر قسمت‌های پروژه برای بخش خصوصی سخت‌تر می‌شود و به همین ترتیب کارایی آن کاهش می‌یابد. در صورتی که آمار و ارقام دقیق بیانگر به هدر رفتن منابع مالی، جانی و زیست‌محیطی ناشی از کمبود آزادراه‌ها یا مطلوب نبودن وضعیت آن‌ها وجود داشته باشد، به فاجعه بزرگی پی خواهیم برد که به‌صورت کاملاً طبیعی در اطراف ما در حال رخ دادن است و کسی به آن توجه نمی‌کند. تنها آمار کشته‌شدگان در جاده‌ها هر ساله منتشر می‌شود، ولی عواقب بعدی ناشی از آن همچون افسردگی‌های اجتماعی، پایین آمدن بازده افراد، زمان به هدررفته، خسارت بیمه‌ها و ... هیچ‌گاه به‌صورت جدی مورد بررسی قرار نگرفته است. مسلماً اگر یک تحلیل اجتماعی روی این وقایع صورت گیرد، خواهیم دید با خسارت ناشی از کمبود آزادراه‌ها و

عدم مطلوبیت وضع موجود آن‌ها، می‌توان هزاران کیلومتر آزادراه ساخت و از چنین پیشامدهایی جلوگیری نمود.

یکی از مواردی که هم‌اکنون در وزارت راه و ترابری جای آن خالی است، نحوه احراز توانایی متقاضی سرمایه‌گذاری در پروژه‌های آزادراهی است.

۶-۲- ارزیابی نتایج تحقیق

در این تحقیق از هر دو ابزار مصاحبه و پرسشنامه به‌طور هم‌زمان استفاده شد و چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در حوزه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرما، از نظر شاخص‌های زیر موردبررسی قرار گرفت:

- ۱- شناسایی و معرفی پروژه‌ها طبق نیاز جامعه عمرانی؛
- ۲- شرایط انتخاب سرمایه‌گذار؛
- ۳- بستر لازم برای تأمین مالی پروژه و تضمین‌های کافی؛
- ۴- مسائل مربوط به قراردادها و قوانین یا ابهامات آن؛
- ۵- بهره‌برداری از پروژه و مشکلات واگذاری و خرید آن؛
- ۶- هزینه تملک/خرید زمین.

روش جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق، در ابتدا، مصاحبه از طریق مصاحبه با متخصصان و افراد صاحب‌نظر در موضوع موردپژوهش که در آن زمینه دارای تجربه و تخصص و اطلاعاتی باشند که امکان کسب آن اطلاعات از اشخاص دیگر میسر نیست، انجام می‌شود. سپس از طریق مصاحبه ساختاریافته، موضوعاتی که پرسشگر باید مطرح کند، از قبل معین شده و به‌طور دقیق رده‌بندی گردیده‌اند و هریک در جای خود مطرح می‌شوند. در این مصاحبه، پرسش‌ها از قبل در قالب کلمات معینی قرار می‌گیرند، پرسشگر محدود است هر پرسش را با کلماتی مخصوص و یکسان طرح کند و از پاسخگو بخواهد که هر یک از سؤال‌ها را به‌طور دقیق و مختصر پاسخ گوید. این نوع مصاحبه دارای برنامه‌ای ساختاریافته است. بنابراین روش تحقیق با استفاده از پرسشنامه و آزمایش و مقایسه داده‌های کیفی، از نظر گردآوری داده‌ها توصیفی-پیمایشی (روش دلفی) و از نظر اهداف کاربردی خواهد بود.

پس از تجزیه و تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده از طریق پاسخ‌های داده‌شده به پرسشنامه‌های گروه اول مشخص شد که بستر لازم برای تأمین مالی پروژه با میانگین ۳/۸۹۸، مهم‌ترین چالش و مانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرماست.

۷- نتیجه‌گیری

بروز یا تشدید برخی اثرات منفی و زیان‌بار حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از اساسی‌ترین بخش‌های کشور در سالیان اخیر، موردتوجه اکثر کارشناسان و برنامه‌ریزان قرار گرفته است؛ به‌عنوان نمونه، تراکم فراوان وسایل نقلیه در جاده‌های بین‌شهری و مصرف بالای سوخت‌های فسیلی، معضل نزدیک شدن به آستانه اتمام این منابع غیرجایگزین و انتشار آلاینده‌های مخرب محیط‌زیست ناشی از آن‌ها را تداعی می‌کند. از سوی دیگر اهمیت بالای حمل‌ونقل و تأثیرگذاری آن بر بسیاری از حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، توسعه راهبردی، سیاست‌گذاری، محیط‌زیست باعث شده است که در تمام دنیا، مدیران تلاش کنند حمل‌ونقل را در قالب مدیریت جامع حمل‌ونقل سازماندهی کنند و با استفاده از جدیدترین روش‌های طراحی و برنامه‌ریزی و با در اختیار گرفتن تمام ابزارهای ممکن و فراهم آوردن زمینه همکاری بین متخصصان رشته‌های مختلف، راه را برای رسیدن به یک راه‌حل پایدار و متعادل در زمینه مسائل حمل‌ونقل بین‌شهری هموار کنند.

رویکرد این تحقیق، شناسایی و بررسی تحلیلی چالش‌ها و موانع قراردادهای PPP در پروژه‌های زیربنایی بزرگراه از منظر کارفرما و سرمایه‌گذاران بود. در راستای رسیدن به این رویکرد، بررسی تحلیلی نوع قراردادهای مشارکت عمومی خصوصی، شناسایی خط‌مشی‌ها و معیارهای دولت در مشارکت عمومی-خصوصی، واگذاری پروژه‌های ساخت بزرگراه، شناسایی و طبقه‌بندی موانع و مشکلات مشارکت عمومی-خصوصی از دید سرمایه‌گذاران راه‌سازی و همچنین کارفرمایان، بررسی و اولویت‌بندی چالش‌های مشارکت عمومی-خصوصی و ارائه راهکارهای کاهش مشکلات از اهداف پژوهش بود. روش جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق، در ابتدا، از طریق مصاحبه با متخصصان و افراد صاحب‌نظری در موضوع موردپژوهش بود که در آن زمینه تجربه، تخصص و اطلاعاتی داشتند.

پس از تجزیه و تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده از طریق پاسخ‌های داده‌شده به پرسشنامه‌ها مشخص شد که بستر لازم برای تأمین مالی پروژه با میانگین ۳/۸۹۸، مهم‌ترین چالش و مانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی-دولتی در پروژه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرماست. از طرف دیگر، مشکلات واگذاری پروژه کمترین تأثیر و کمترین اهمیت را از نظر کارفرمایان داشته است. همچنین از تجزیه و تحلیل داده‌های پرسشنامه اول این نتیجه حاصل شد که میزان تحصیلات افراد در متغیرهای نیاز جامعه عمرانی، شرایط انتخاب سرمایه‌گذار، مسائل مربوط به قراردادها و مشکلات واگذاری پروژه، بر نظرات پاسخ‌دهندگان تأثیرگذار بوده است، ولی میزان تحصیلات بر متغیرهای شرایط انتخاب سرمایه‌گذار، مسائل مربوط به قراردادها و مشکلات واگذاری پروژه تأثیرگذار نبوده است.

References:

منابع :

۱. رضازادگان، اکبر (۱۳۹۵). «شناسایی و بررسی ریسک در مشارکت‌های عمومی خصوصی پروژه‌ها». کنفرانس بین‌المللی مهندسی عمران، تهران.
۲. نظام الشعرايي، محسن (۱۳۹۵). «انتخاب نوع مشارکت عمومی خصوصی با توجه به شرایط خاص هر پروژه». دومین کنفرانس بین‌المللی یافته‌های نوین پژوهشی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، تهران، کنفدراسیون بین‌المللی مخترعان جهان (IFIA)، دانشگاه جامع علمی کاربردی.
۳. سلیمانی، هانیه؛ مجتبی، حسینعلی پور و نوبخت، محمدباقر (۱۳۹۰). «شیوه‌های تجهیز سرمایه‌های بخش خصوصی جهت مشارکت با بخش دولتی در تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی مناطق ویژه اقتصادی انرژی ایران». هفتمین کنفرانس بین‌المللی مدیریت پروژه.
۴. سهیل نخایی، محمدرضا (۱۳۹۲). «مشارکت عمومی، خصوصی با رویکرد اجتماعی». مجله دنیای اقتصاد.
۵. Burke, R. and I. Demirag (2016). Risk transfer and stakeholder relationships in Public Private Partnerships. Accounting Forum.
۶. Soumaré, I. and V.S. Lai (2016). An analysis of government loan guarantees and direct investment through public-private partnerships. Economic Modelling. 59, p. 508-519.
۷. Torvinen, H. and P. Ulkuniemi (2016). End-user engagement within innovative public procurement practices: A case study on public-private partnership procurement. Industrial Marketing Management. 58, p. 58-68.
۸. نوبخت، محمدباقر (۱۳۸۸). «پژوهش‌های راهبردی در توسعه اقتصادی ایران». مجموعه نتایج مطالعات گروه پژوهشی اقتصاد، مرکز تحقیقات استراتژیک پژوهشکده تحقیقات استراتژیک گروه پژوهشی اقتصاد.
۹. ترکان، اکبر و شهبازی، میثم (۱۳۸۹). «بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها». فصلنامه راهبرد، سال نوزدهم، شماره ۵۷، ۲۷۶-۲۴۵.
۱۰. رحمانی، فاطمه و مظفری، محمد (۱۳۹۰). «بررسی میزان، مشکلات، تأثیرات و روش‌های خصوصی‌سازی در معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد». اولین کنفرانس اقتصاد شهری، تهران.
۱۱. اثنی عشری، ابوالقاسم و اعتماد نیا، محسن (۱۳۹۰). «مقایسه تئوریک انواع روش‌های خصوصی‌سازی قابلیت به‌کارگیری این روش‌ها در واگذاری مراکز تلفن به بخش خصوصی». مجله اقتصادی-ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی شماره‌های ۱ و ۲، ۱۳۰-۱۱۱.
۱۲. اشکوه، حسین؛ محمدحسین صبحیه؛ حمید زرگرپور و سعید زرآبادی پور، ۱۳۹۲، بررسی چالش‌های تأمین مالی پروژه‌های نیروگاهی در مشارکت دولتی- خصوصی، ششمین کنفرانس توسعه نظام مالی در ایران، تهران
۱۳. زهره سرمد، عباس بازرگان، الهه حجازی، (۱۳۹۵)، روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، انتشارات آگاه.

