

نقش مشارکت عمومی-خصوصی در تحقق اهداف سیاستهای اقتصاد مقاومتی

احمد ناصری نژاد^۱

چکیده

کشور ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی در منطقه همچنین جغرافیای اقلیمی خود فرصت‌های بالقوه بسیار زیادی در زمینه اقتصادی بهره‌منداست که در صورت به فعلیت رسیدن این فرصت‌ها سهم نفت که در حال حاضر اساس اقتصاد کشور است به حداقل خواهد رسید لیکن به دلایل گوناگون که ریشه در سنتی بودن دیدگاه‌های مدیریت دولتی دارد این امر محقق نگردیده تا اینکه مقام معظم رهبری سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی تبیین نمودند تا اقتصاد متکی به دانش و فن‌آوری، عدالت بنیان، درون‌زا و برون‌گرا، پویا و پیشرو محقق گردد و به نظر می‌رسد جهت دستیابی به اهداف عنوان‌شده ناگزیر از ورود بخش خصوصی در این حوزه همراه با مدیریت دانش هستیم. این مقاله ضمن توجه به رویکرد اقتصاد مقاومتی قصد دارد الگوی مشارکت عمومی-خصوصی را که بنا بر اعلام بانک جهانی در ۱۳۷ کشور جهان استفاده می‌شود را به‌عنوان روشی کاربردی در تحقق برخی اهداف سیاست‌های اقتصاد مقاومتی معرفی نماید.

واژه‌های کلیدی: مشارکت عمومی-خصوصی، سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، زیرساخت، پروژه.

مقدمه

با توجه به جایگاه راهبردی و استراتژیک ایران در منطقه همواره در معرض انواع تقابل‌ها، تحریم‌ها و شوک‌های پیش‌بینی نشده از سوی کشورهای دیگر بوده چراکه اقتصاد ایران اقتصادی دولتی، متکی به نفت و وابهره‌وری پایین است ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

^۱ - دانشجوی کارشناسی ارشد، ahmadnaserynezhad@gmail.com، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام (ره)

استراتژی جدید و اثربخش در تقویت و مقاوم‌سازی بنیان‌های اقتصاد کلان کشور را پیش رو می‌گذارد. اجرای پروژه‌های مختلف زیرساخت از جمله اهداف مهم و حیاتی در رشد و توسعه‌ی کشورها محسوب می‌شوند. این در حالی‌است که بودجه دولت‌ها برای توسعه زیرساخت‌های موردنیاز یک کشور به صورت متعارف محدود و غیر بهینه است (Jin, 2011). به همین دلیل دولت‌ها تلاش کردند با به‌کارگیری بخش خصوصی و فعال کردن این بخش در پروژه‌های زیربنایی راه‌حلی نوین برای این کاستیها بیابند. یکی از راه‌حل‌های ارائه‌شده، اجرای پروژه با استفاده از قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی PPP^۲ است. طبق آمار بانک جهانی در سال ۲۰۰۹ در ۱۳۷ کشور جهان استفاده از این روش قراردادی، مورد استقبال قرار گرفته است. پروژه‌های مشارکت عمومی-خصوصی از نظر زمینه‌های اجرایی متنوع و از حیث میزان سرمایه موردنیاز دارای گستره وسیعی می‌باشند. مطالعات موردی در ایران و دیگر کشورها نشان می‌دهد روش PPP این امکان را به دولت می‌دهد که وظایف خود را از طریق بخش خصوصی در زمان کمتر، با هزینه و کیفیت بالاتر انجام دهد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۴). هدف از نگارش مقاله حاضر معرفی الگوهای مشارکت عمومی-خصوصی جهت دستیابی به برخی اهداف سیاست‌ها اقتصاد مقاومتی از جمله کاهش وابستگی به صادرات نفت، استفاده از توان بخش خصوصی، استفاده از فن‌آوری‌های نوین و... می‌باشد.

مبانی نظری

مشارکت عمومی - خصوصی

مشارکت عمومی - خصوصی به ترتیبات قراردادی طولانی مدتی اطلاق می‌شود که میان نهادهای بخش دولتی و بخش خصوصی منعقد می‌گردد و ویژه باهدف تأمین مالی، طراحی، عملیاتی کردن و بهره‌برداری از تأسیسات زیربنایی و خدماتی انجام می‌گیرد (ADB, ۲۰۰۸). امروزه به‌کارگیری روش مشارکت عمومی و خصوصی برای اجرای پروژه‌های مختلف بسیار متداول است بسیاری از کشورهای مختلف بسیار متداول است بسیاری از کشورهای در حال توسعه و توسعه‌یافته این روش را برای اجرای پروژه‌های خود در سطوح ملی و محلی به کار می‌گیرند (رسول منش، ۱۳۸۹ ص ۳۸) مقصود از بخش عمومی مؤسسات و نهادهایی هست که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در اختیار دولت، نهادها و سازمان‌های عمومی یا شهرداری قرارداد و بخش خصوصی به اشخاصی گفته می‌شود که تحت کنترل یا مالکیت دولت نیستند و توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی اداره و کنترل می‌گردد. چهار مشخصه می‌تواند مفهوم مشارکت عمومی-خصوصی را روشن‌تر کند که عبارت است از:

- به دست آوردن بازدهی و کارایی مناسب از طریق تقسیم مخاطره و پاسخگویی بین بخش عمومی و خصوصی

^۲ -Public Private Partnership (PPP)

- سرمایه‌گذاری در طول عمر پروژه
 - ارتباط قراردادی طولانی مدت
 - ابداع و نوآوری به‌ویژه در عرصه خدمات (سازوکارهای پرداخت، عرضه و توصیف خدمات) از سوی بخش خصوصی)
- (Alfen et al, 2009)

روش‌های گوناگون مشارکت عمومی - خصوصی

سازمان برنامه‌ریزی و بودجه نهاد ریاست جمهوری اقدام به تدوین چهارچوب موافقت‌نامه نموده است که در آن روش‌های گوناگونی مشارکت عمومی خصوصی معرفی شده که بدین شرح می‌باشد: (۲)

- ساخت - بهره برداری - واگذاری BOT^۳
- نوسازی - بهره برداری - واگذاری ROT^۴
- ساخت - بهره برداری - مالکیت BOO^۵
- طراحی - ساخت - بهره برداری DBO^۶
- ساخت - مالکیت - بهره برداری - واگذاری BOOT^۷
- ساخت - اجاره - بهره برداری - واگذاری BLOT^۸
- ساخت - انتقال - بهره برداری BTO^۹

علل رویکرد جهانی مشارکت عمومی - خصوصی

امروزه اقتصادهای توسعه‌یافته دنیا به‌طور روزافزون، قراردادهای مشارکت عمومی - خصوصی را در حوزه‌های گوناگون به‌کار می‌گیرند. از ساخت جاده‌های دایره‌شهری و بین‌شهری گرفته، تا نوسازی و احیای بافت شهری، و از ارتقای تأسیسات زیربنایی گرفته، تا احداث و بهسازی مراکز خدماتی مانند مراکز درمانی. کشورهای در حال توسعه نیز به اهمیت چنین قراردادهایی پی برده‌اند و

^۳ - Build-Operate-Transfer

³ - Rehabilitation-Operate-Transfer

^۵ - Build-Operate-Own

^۶ - Design-Build-Operate

^۷ - Build-Own-Operate-Transfer

^۸ - Build-Lease-Operate-Transfer

^۹ - Build-Transfer-Operate

می‌کوشند به طور جدی از این روش در پروژه‌های مختلف بهره‌گیرند. در سال‌های اخیر مشارکت بخش خصوصی در توسعه و تأمین مالی تسهیلات دولتی به صورت فزاینده در تمام جهان گسترش یافته است. فن‌های پیوسته در حال توسعه می‌باشند که به واسطه آن‌ها تسهیم مخاطرات و پاداش بین بخش‌های خصوصی و دولتی به مناسب‌ترین روش صورت گیرد (Trends & Theory, 2013) عوامل زیادی در گسترش رویکرد مشارکت عمومی - خصوصی در جهان نقش داشته‌اند که از مهم‌ترین دلایل آن می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- با پیشرفت مستمر فناوری رقابت در عرصه جهانی نیازمند زیرساخت کارا و مناسب است.
- بخش دولتی برای توسعه زیرساخت به سرمایه کلان‌احتیاج دارد.
- الگوی PPP به عنوان روشی کاربردی برای تخصیص مخاطرات و مسؤلیتها در توسعه دیر ساخت‌ها در نظر گرفته شده است.
- بخش خصوصی درجه قابل توجهی از کارایی در پروژه‌های زیرساخت رسیده که بخش دولتی به صورت سنتی به آن حد نرسیده است.
- متخصصان بخش خصوصی توان بالاتری در مسائل فنی دارند.
- دولت‌ها امکان کنترل و نظارت دقیق‌تری بر پروژه می‌یابند (۳)

کشورهای گوناگون از الگوی مشارکت عمومی - خصوصی استفاده کرده‌اند، مواردی از آن عبارتند از:

حمل و نقل عمومی بلژیک

ترافیک روزانه جاده شمالی فرودگاه بروکسل به ۲۵۰۰ وسیله نقلیه در ساعت می‌رسید و پیش‌بینی می‌شد برای سال ۲۰۱۱ به حدود ۳۵۰۰ خودرو در ساعت رسد همچنین تقاضایی برای ۶۰۰۰ پارکینگ ایجاد شود. دولت پس از بررسی جوانب این معضل ترافیکی دو مناقصه جداگانه اما هم‌زمان برگزار کرد. یک فراخوان برای بخش طراحی - ساخت و تعمیر و نگهداری پروژه و یک فراخوان برای تأمین مالی پروژه، این رویکرد سبب گردید بهترین پیشنهاد پیمانکاری مالی را بدون آسیب دیدن مدل مشارکت ترکیب کنند. علاوه بر این، جدا کردن فراخوان سبب شد پیمانکاران کوچک‌تر نیز بتوانند در مناقصه شرکت کنند زیرا مسائل مالی مانعی برای ورود آن‌ها نبود. ۴ کنسرسیوم برای مذاکرات مناقصه طراحی، ساخت، تعمیر و نگهداری و چهار کنسرسیوم برای مباحث مالی پروژه انتخاب شدند و در نهایت کار به پیمانکار سپرده شد. اجرای این پروژه با پروژه راه‌آهن منطقه همراه شد که به طور مستقل ولی هم‌زمان به بهره‌برداری رسید. بنابراین گزارش‌ها اجرای مشترک این دو پروژه باعث کاهش اثرات زیست‌محیطی و ترافیک گردید و بسیار مقرون به صرفه بود، همچنین موجبات تقویت قدرت رقابت فرودگاه بروکسل را فراهم آورد. (Jin, X.-H. (2011))

بندر عقبه اردن

بندر عقبه در دهه ۱۹۸۰ سومین بندر بزرگ شمال دریای سرخ بود ولی در اواخر دهه ۱۹۹۰ به دلایلی چون رقابت شدید، ضعف مدیریت، کمبود سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری دچار بحران گردید و کشتی‌ها تا ۱۵۰ ساعت هم معطل می‌ماندند. بازرگانان نیز مجبور بودند خسارت توقف کشتی‌ها را تحمل کنند. تراکم بارگیری باعث شد فعالان این بخش به بندرها دورتر در لبنان و سوریه متوسل شوند لذا ضرورت تحولات عمده در بندر به رسمیت شناخته شد. در سال ۲۰۰۰ قانون خصوصی‌سازی تصویب شد. میزان سرمایه‌گذاری برای دوره ۵ ساله ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ مبلغ پانصد میلیون دلار برآورد شد. دولت اردن توانایی چنین سرمایه‌گذاری را نداشت و از سوی دیگر فاقد تجربه اجرایی در زمینه PPP بود. در نهایت حکومت تصمیم گرفت به جای وارد شدن در یک مشارکت بلندمدت، کار را به مدت دو سال با یک قرارداد مدیریت آغاز کند و در صورت رضایت بخش بودن عملکرد بخش خصوصی، طرح سرمایه‌گذاری مشترک ۲۵ ساله را برآورد. پس از انجام مناقصه یکی از شرکت‌ها که تجربه بسیاری در اداره پایانه‌های کانتینری در ۴۰ کشور جهان داشت بهترین شرایط سرمایه‌گذاری و گسترش بندر ارائه کرد و در سال ۲۰۰۴ قرارداد مدیریت دوساله را با شرکت آبادانی عقبه امضاء کرد. شرکت تخصص به‌روز و کارآمد خود را به کار گرفت و اقداماتی گسترده‌ای همچون پاک‌سازی بندر، آموزش‌های بندری و دریایی، طرح پاداش، تأمین امکانات رفاهی و همچنین سرمایه‌گذاری سی میلیون دلاری در زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری انجام شد. تجهیزات مدرن به سرعت نصب و پایانه ۱۰۰ درصد رایانه‌ای شد. نتایج اصلاحات در فوریه ۲۰۰۵ آشکار شد. ساعت انتظار به چند ساعت کاهش یافت و کلیه اضافه‌هزینه‌های ازدحام حذف شد. حدود ۲۱ شرکت کشتیرانی جدید به همکاری با عقبه پرداختند و بندر در زمره سه بندر برتر خاورمیانه و شبه‌قاره هند برگزیده شد. (Sapte, W. (1997))

طرح فاضلاب منطقه دوبلین

یکی از اقدامات دولت ایرلند تشویق مشارکت بخش خصوصی در ارتقای خدمات عمومی و زیرساخت‌هاست و یکی از این پروژه‌ها طرح فاضلاب منطقه دوبلین است. شورای شهر دوبلین با بهره‌گیری از راهکارهای فاضلاب شهری اتحادیه اروپا، سیستم جدید تصفیه را شناسایی که مستلزم ارتقای کیفیت آب خلیج دوبلین بود. این شورا با استفاده از روش طراحی، ساخت و اجرا تصفیه‌خانه آب رابا فناوری‌های روز ایجاد کرد و برای تأمین هزینه از منابع صندوق اتحادیه اروپا، وزارت محیط‌زیست، دولت محلی، شورای شهر و کاربران غیرخانگی استفاده شد. این پروژه از طریق برگزاری یک مناقصه عمومی به کنسرسیوم بین‌المللی واگذار شد که شامل سه شرکت می‌شد. مرحله عملیاتی قرارداد تصفیه ۲۰ ساله تعیین شد. هزینه کلی بالغ بر دویست و پنجاه و شش میلیون یورو بود که صدوسی و سه میلیون یورو آن به وسیله صندوق اتحادیه اروپا فراهم شد. استفاده از فناوری مدرن مزایایی به همراه داشت از جمله، دیگر نیازی به احیای دریا نبود و دستگاه مورد استفاده محل کوچکی را اشغال می‌کرد. همچنین در پروسه کار، لجنی تولید می‌شد که به عنوان کود برای کشاورزی مورد استفاده قرار می‌گرفت، بیوگاز تولید شده ۶۰ درصد نیازهای انرژی الکتریکی دستگاه را تأمین می‌کرد. (2004.EUROPEAN)

بیمارستان سیدنی

بیمارستان سلطنتی ساحل شمالی سیدنی ۱۰ در سال ۱۸۸۵ افتتاح شد و طیف وسیعی از خدمات پزشکی را ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۰۸ قرارمشارکت عمومی-خصوصی به ارزش ۹۵۰ میلیون دلار با کنسرسیوم اینفراشور^{۱۱} امضاء شد. این قرارداد ۲۸ ساله شامل تأمین مالی، طراحی، ساخت و بهره‌برداری (به‌استثنای ارائه خدمات بالینی)، تعمیرات نگهداری از امکانات بود. کنسرسیوم اقداماتی شامل؛ توسعه مجدد ۵۳ ساختمان قدیمی، ساخت پارکینگ چندطبقه، ارائه امکانات مدیریتی و خدمات پشتیبانی می‌شد. این اقدامات موجب گردید تعداد بیمارستان ۲۰ درصد یافته همچنین امکان خدمات شیمی‌درمانی، صندلی بیشتر دیالیز، خدمات تشخیصی پیشرفته، مراقب‌های سرپایی بیشتر و ۲۹ اتاق عمل فراهم آید. همچنین ساختمان جدیدی تکمیل گردید که شامل واحدهای سوختگی جدید، سلامت و بهداشت زنان، کودکان و نیز سلامت روان می‌شد. (2012, UNECE, WHO, and ADB)

زباله در بلغارستان

یکی از مسائل شهری که در همه مناطق به‌خصوص مناطق توریستی اهمیت بالایی دارد، چگونگی برخورد با زباله می‌باشد. لازمه آنکه شهر، جذاب‌باز نظر بهداشت عمومی پاکیزه باشد سیستمی کار آبرای مدیریت پسماند است. در نسل خدمات مربوط به حمل و جمع‌آوری زباله توسط دولت انجام می‌شود و سرمایه‌گذار قابل توجهی در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و ظروف جمع‌آوری زباله انجام شده است. در حالی که شهرداری خدمات حمل و جمع‌آوری زباله را برعهده دارد، مکان‌های دفن زباله نسل از طریق یک حق امتیاز اداره می‌شود. شرکت گلدن باگ که شرکتی خصوصی است، مکانی دفن زباله را از سال ۱۹۹۴ اداره می‌کند. در ابتدا گلدن باگ تحت قرارداد خدمات با شهرداری کار کرد که بعدها این قرارداد از شهرداری تبدیل به یک حق امتیاز ۱۵ ساله شد. در حال حاضر این شرکت با حداقل حمایت مالی از سوی بخش عمومی تنها با فروش ضایعات قابل بازیافت اداره می‌شود. گلدن باگ با استفاده از درآمد خود این مکان‌ها را توسعه داده است. آب، فاضلاب و برق نصب شده و ساختمان‌هایی برای ذخیره‌سازی و تجهیزات ساده جهت خرد و فشرده سازی مواد قابل بازیافت ایجاد شده است. همچنین این مکان‌ها با تجهیزات متحرک و ابزارهایی برای ضد عفونی کامیون‌ها و کانتینرها تجهیز شده‌اند. دفاتر اداری به همراه ایستگاهی برای وزن کردن ساخته شده است گلدن باگ درآمدش را از فروش مواد بازیافت شده، به‌طور عمده بطری‌های پلاستیکی، دیگر مواد پلاستیکی، کاغذ و قوطی‌های فلزی به دست می‌آورد دو کارخانه بازفرآوری مشتری قوطی‌های فلزی هستند. مشتری اصلی کاغذ، کارخانه تولید کاغذهای بهداشتی است و بطری‌های پلاستیکی

^{۱۰} Royal North Shore Hospital (RNSH)

^{۱۱} InfraShore

خردشده نیز یک مشتری اصلی دارد که بازفرآوری پلاستیک را انجام می‌دهد. بدین ترتیب یک مشارکت خصوصی عمومی در بازیافت ضایعات توانسته است به یک فعالیت تجاری برای یک شرکت خصوصیتبدیل شود که مواد قابل بازیافت مکان‌های دفن زباله با به کارگیری روش‌های کم‌هزینه و فناوری پایین توانسته از نظر تجاری مقرون‌به‌صرفه باشد. این مورد نشان داد که چگونه فناوری بسیار ساده ابتدایی به وسیله اپراتور خصوصی دفن زباله می‌تواند به بازیافت ضایعات منجر شود و می‌تواند به یک فعالیت تجاری بادوام تبدیل شود.

(Cebotari, Doina and Dennis, Allen (2008);

با جمع‌بندی نتایج مطالب پیش‌گفته در خصوص تجربیات کشورهای مورد مطالعه می‌توان جدول ۱ را ترسیم کرد.

جدول ۱- نتایج اجراي مشاور کتعمومی - خصوصیدر کشورهايمورد مطالعه

کشور	مطالعه موردی	نتایج
بلژیک	ترافیک فرودگاه بروکسل	۱- کاهش هزینه‌های عمومی ۲- حفظ محیط‌زیست ۳- افزایش قدرت رقابت ۴- استفاده از توان‌بخش خصوصی ۵- افزایش خدمات عمومی
اردن	بندر عقبه	۱- جذب سرمایه خارجی ۲- انتقال فناوری پیشرفته ۳- افزایش قدرت رقابت ۴- کاهش هزینه‌های عمومی ۵- افزایش سطح آموزش ۶- استفاده از تخصص بخش خصوصی
ایرلند	فاضلاب دوبلین	۱- حفظ محیط‌زیست ۲- افزایش بهره‌وری ۳- انتقال فن‌آوری پیشرفته ۴- جذب سرمایه خارجی ۵- استفاده از توان‌بخش خصوصی
استرالیا	بیمارستان سیدنی	۱- کاهش هزینه‌های عمومی ۲- نوسازی زیرساخت ۳- افزایش خدمات عمومی ۴- استفاده از توان‌بخش خصوصی
بلغارستان	دفن زباله	۱- کاهش وابستگی به بودجه عمومی ۲- حفظ محیط‌زیست ۳- افزایش خدمات عمومی ۴- افزایش بهره‌وری ۵- استفاده از تخصص بخش خصوصی

اقتصاد مقاومتی

اصطلاح (اقتصاد مقاومتی) نخستین بار از سوی مقام معظم رهبری در شهریور ۱۳۸۹ مطرح شد. سپس ایشان در سال ۱۳۹۱ مؤلفه‌ها و الزامات اقتصاد مقاومتی را بر اساس مواردی چون رونق تولید و اشتغال، رشد اقتصادی و رفاه، استفاده از تولید داخلی، مردمی کردن

اقتصاد، کاهش وابستگی نفت، اقتصاد دانش بنیان تبیین نمودند. در بهمن ماه ۱۳۹۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی که در ادامه و تکمیل سیاست‌های گذشته، خصوصاً سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی بود را ابلاغ نمودند. در نهایت هدف این سیاست‌ها را تأمین رشد پویا، بهبود شاخص‌های مقاومت اقتصادی و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله و رویکرد آن را جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درون‌زا و برون‌گرا برشمردند. (اقتصاد مقاومتی، ۱۳۹۲)

نتیجه‌گیری

دولت برای تأمین مالی بخشی از کالاهای عمومی و همچنین برای ارتقای کیفیت آن‌ها می‌تواند از ظرفیت بخش خصوصی استفاده کند. استفاده از ظرفیت بخش خصوصی لزوماً به معنای خصوصی‌سازی و انتقال کامل مالکیت و مدیریت نیست. بین مالکیت و مدیریت کاملاً دولتی و مالکیت و مدیریت کاملاً خصوصی طیف وسیعی از حالت‌ها وجود دارد که بخش‌های خصوصی و عمومی می‌توانند باهم توسعه زیرساخت و خدمات عمومی مشارکت کنند. مشارکت‌ها در قالب قراردادهای مختلف عملیاتی می‌شود. مشارکت بخش خصوصی در عملیات ساخت - بهره‌برداری - واگذاری، نوسازی - بهره‌برداری - واگذاری، اجرای طرح توسعه و بهره‌برداری از جمله روش‌های مشارکت خصوصی - عمومی است. همان گونه که در تجربیات دیگر کشورها ملاحظه شد، به کارگیری این روشها تجربه و امکانات بخش خصوصی را در اختیار دولت‌ها و شهرداری‌ها قرار می‌دهد و آنها می‌توانند ضمن عمل به وظایف قانونی برخی از امور را با مخارج کمتر و کیفیت بالاتر به بخش خصوصی بسپارند. از سوی دیگر همان گونه که از نتایج بکارگیری مشارکت عمومی - خصوصی در دیگر کشورها که در جدول ۱ بیان شده این الگو دست آوردهای گوناگون و تا حدودی مشترک به همراه دارد که از جمله ۱ - جذب سرمایه خارجی ۲ - انتقال فناوری پیشرفته ۳ - افزایش قدرت رقابت ۴ - کاهش هزینه‌های عمومی ۵ - افزایش سطح آموزش ۶ - استفاده از تخصص بخش خصوصی ۷ - حفظ محیط زیست ۸ - جذب سرمایه خارجی می‌باشد.

پیشنهادات

۱. تأمین شرایط و فعال‌سازی کلیه امکانات و منابع مالی و سرمایه‌های انسانی و علمی کشور به منظور توسعه کارآفرینی و به حداکثر رساندن مشارکت آحاد جامعه در فعالیت‌های اقتصاد
۲. پیشتازی اقتصاد دانش بنیان، پیاده‌سازی و اجرای نقشه جامع علمی کشور و ساماندهی نظام ملی نوآوری
۳. محور قرار دادن رشد بهره‌وری در اقتصاد با تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروهای کار، تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد
۴. سهم بری عادلانه در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آن‌ها در ایجاد ارزش، به ویژه با افزایش سهم سرمایه انسانی از طریق ارتقا آموزش، مهارت، خلاقیت، کارآفرینی و تجربه
۵. اصلاح و تقویت همه‌جانبه نظام مالی کشور با هدف پاسخگویی به نیازهای اقتصاد مقاومتی، ایجاد ثبات در اقتصاد مقاومتی

۶. توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور به منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته
۷. شفاف‌سازی اقتصاد و سالم‌سازی آن
۸. صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی کشور

منابع

۱. ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ۱۳۹۲/۱۱/۳۰، در: khamenei.ir
۲. چهارچوب مشارکت عمومی - خصوصی، سازمان برنامه و بودجه صفحه ۶
۳. رسولی منش، سیدمصطفی (۱۳۸۹)، تأمین مالی طرح‌های و پروژه‌های شهری با استفاده از روش مشارکت بخش عمومی و خصوصی، اقتصاد شهر، شماره ۵، صفحات ۳۸
4. Jin, X.-H. (2011) "Model for efficient risk allocation in privately financed public infrastructure projects using neuro-fuzzy techniques". *Journal of Construction Engineering Management*, Vol. 137, No. 11, pp. 1003-1014
5. Sapte, W. (1997), *Project Finance, The Guide to Financing Build-Operate-Transfer Projects, Uses in PPP*, Hong Kong. Euromoney Books.

6. “RESOURCE BOOK ON PPP CASE STUDIES: Nessebar “Golden Bug” Landfill, Bulgaria” 2004.EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL REGIONAL POLI

Alfenltans Wilhelm, et al, (2009), An Introduction to PPP Concept, in H.W. Alfen (ed), Public Private Partnership in Infrastructure Development Case studies from Asia and Europe, Weimar: Bauhaus – Universitat Weimar.

7. The Best practice in ppp in Healthcare Sector: A Review of Different CaseStudies and Experiences: Royal North Shore Hospital (RNSH) and Community Health Facility, Sydney, Australia, 2012, UNECE, WHO, and ADB

8. Cebotari, Doina and Dennis, Allen (2008); "Jordan: A public-privatePartnership BringsOrder to Aqaba’s port"; Published in "Celeberating Reforms", World Bank, Doing Business 2008: case studies.

9. A.Roumboutsos, S. Farrell, C. L. Liyanage and R. Macário, 2013, COST Action TU1001PublicPrivate Partnerships.

10. inTransport: Trends &Theory,2013 DiscussionPapers, Part II Case Studies, The Via- Invest Zaventem Project.

11. World Bank publications,www.worldbank.org

12. Facilitating Public Private Partnership for Accelerated Infrastructure Development in India, Department of Economic Affairs (DEA).