

بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی - دولتی در پروژه‌های زیربنایی

پذیرش: ۹۶/۱۱/۷

دریافت: ۹۶/۶/۱

روح الله سهرابی

استادیار، دانشکده علوم اقتصادی و اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا

علی رستمی

دانشجوی دکتری، گروه مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان

مشارکت بخش خصوصی - دولتی / پروژه‌های زیربنایی /
کارفرمایان.

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 صحنه جهانی نمی‌تواند بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم پیشرفت مناسبی داشته 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.

در این مطالعه با استفاده از روش توصیفی/پیمایشی و با نگاهی تازه از زاویه جدیدی به موضوع نگریسته می‌شود و سعی خواهد شد تا به بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی

قراردادهای مشارکت بخش خصوصی - دولتی در پروژه‌های زیربنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه پرداخته شود. نتایج پرسشنامه‌ها نشان داد که بستر لازم برای تأمین مالی پروژه و تضمین‌های کافی و همچنین مسائل مربوط به قراردادهای و قوانین یا ابهامات آن مهم‌تری چالش‌ها و موانع 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.

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 کنارگذاشته 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 مورد نیاز را تدارک و نسبت به ارائه خدمات به عموم اقدام می‌کند و در قبال کیفیت و میزان خدمات ارائه شده حق الزحمه 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 کارآ 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 [۳] 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. [۴]

زیرساخت‌ها پیش‌نیازهای اساسی توسعه بازارهای رقابتی هستند و همچنین سود این سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش توسعه زیرساخت‌ها بسیار زیاد است [۵]. 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 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. [۶]

یکی از دلایلی که می‌توان برای کاهش محسوس هزینه پروژه‌های PPP بیان کرد، حساسیت بسیار بیشتر بخش خصوصی روی سوددهی سرمایه‌گذاری‌ها است و طبیعتاً یکی از کلیدی‌ترین پایه‌های افزایش سوددهی در کلیه سرمایه‌گذاری‌ها، تلاش برای کاهش هزینه تمام‌شده است، اما یک تفاوت کلیدی بین پروژه‌های مناقصه‌ای (مشارکت بخش خصوصی، صرفاً در ساخت یک پروژه عمرانی و سپس تحویل آن به بخش عمومی) و پروژه‌های مشارکتی (مشارکت بخش خصوصی با بخش عمومی در تأمین مالی، ساخت، بهره‌برداری و کسب درآمد از بابت راه‌اندازی پروژه) وجود دارد: به‌رغم اینکه در پروژه‌های مناقصه‌ای هم بخش خصوصی انگیزه زیادی برای کاهش هزینه‌ها دارد، اما ممکن است در چنین شرایطی کاهش هزینه‌های ساخت و تکمیل پروژه، به قیمت کاهش شدید کیفیت پروژه و در نتیجه افزایش چشمگیر هزینه‌های تعمیرات و نگهداری پروژه در آینده به دست آید. در واقع در پروژه‌های مناقصه‌ای، با توجه به اینکه پیمانکار

۱. 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 ساخت و ساز 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 و 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 آن طور که باید به ایجاد بهینه و مناسب تأسیسات زیربنایی و زیرساخت‌ها بپردازد. از طرفی، بخش خصوصی نیز به علمی 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.

خاستگاه اصلی PPP در سال‌های بین دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ میلادی می‌باشد، 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 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

خصوصی بعد از اتمام پروژه مبلغ مربوط به قرارداد خود را مستقیماً از کارفرمای بخش عمومی دریافت می‌کند و بعدازآن هم دیگر کاری با پروژه مذکور ندارد، لذا حساسیت بسیار ناچیزی نسبت به کیفیت پروژه و همچنین هزینه‌های آتی مربوط به تعمیر و نگهداری آن خواهد داشت.

در کشورهای درحال توسعه مانند ایران بخش خصوصی با حمایت دولت دارای پتانسیل لازم برای مشارکت در پروژه‌های زیر بنایی می‌باشد و از آنجایی که عواملی مانند محدود بودن منابع و گسترده بودن پروژه‌های زیر بنایی 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 تعاون در اقتصاد ملی و نیز قانون حمایت و تشویق از سرمایه‌گذاری، بر پروژه‌ها تأثیر می‌گذارند، دولت تمایل دارد که مداخله خود را در پروژه‌های زیر بنایی کاهش داده و کمتر به تأمین مالی پروژه‌ها از بودجه عمومی بپردازد.

طبق بررسی‌های انجام‌گرفته، در پژوهش‌های پیشین با تحقیقی مشابه در زمینه بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی - دولتی در پروژه‌های زیر بنایی از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه برخوردار نشده است. لذا 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 نگریسته خواهد شد و سعی خواهد شد تا به بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی - دولتی در پروژه‌های زیر بنایی از منظر کارفرما، مشاوران و پیمانکاران رتبه بپردازیم.

در ادامه این تحقیق در (۱) مروری بر پژوهش‌های پیشین انجام می‌گیرد، در (۲) به بررسی چالش‌های مشارکت بخش عمومی - خصوصی در ایران پرداخته می‌شود، در بخش (۳) متدولوژی تحقیق بر پایه رویکرد فازی بیان می‌شود، در بخش (۴) به تحلیل داده‌ها پرداخته می‌شود و در نهایت در بخش جمع‌بندی و ملاحظات این تحقیق بیان می‌شود.

ایالتی برنامه‌هایی برای مشارکت عمومی- خصوصی بر اساس PFI آغاز کردند.

رحمانی و مظهري (۱۳۹۰) به بررسی میزان، مشکلات، تأثیرات و روش‌های مشارکت عمومی- خصوصی در معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد پرداختند. به این 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 واگذار شده، افزایش کارایی و بازدهی شرکت‌ها و پیمانکاران خصوصی برای دستیابی به منافع بیشتر. مهم‌ترین مشکلات و موانع خصوصی‌سازی از دیدگاه کارشناسان، توجه به منافع اقتصادی بیشتر و نه کیفیت کار از سوی بخش خصوصی، عدم رعایت همه‌جانبه مسائل بهداشتی در واگذاری برخی خدمات، عدم تخصص و تسلط پیمانکاران بخش خصوصی به فعالیت‌های خود، بوده است. مهم‌ترین مشکلات و موانع مشارکت عمومی- خصوصی از دیدگاه پیمانکاران عبارت‌اند از: وجود موانع و بوروکراسی در انعقاد قراردادها و پرداخت حقوق‌ها، عدم اطمینان در سرمایه‌گذاری، پایین بودن مبلغ قراردادها با بخش خصوصی به دلیل رقابتی بودن واگذاری امور و مناسب‌ترین روش‌های مشارکت عمومی- خصوصی در معاونت خدمات شهری عبارت‌اند از: قرارداد پیمانکاری، رقابت مدیریت شده. اثنی عشری و اعتماد نیا (۱۳۹۰) انواع روش‌های مشارکت

عمومی- خصوصی و قابلیت به‌کارگیری این روش‌ها را مورد مطالعه قرار دادند. 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. آن‌ها این‌گونه نتیجه‌گیری می‌کنند که برای انتخاب یک روش مشارکت عمومی- خصوصی جهت پیاده‌سازی در سازمان دولتی نیاز به مطالعه و بررسی دقیق دارد تا امکان انتخاب روش بهینه فراهم گردد و از تحمیل هزینه‌های اجرای روش نادرست پیشگیری به عمل آورد و نمی‌توان یک روش را به‌عنوان بهترین روش خصوصی‌سازی برای تمام سازمان‌ها با ساختارها و هدف‌های متفاوت از اجرای فرآیند خصوصی‌سازی تعیین نمود.

ترکان و شهبازی (۱۳۸۹) در مقاله خود چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای را بررسی می‌کنند. به بیان آن‌ها، محدودیت منابع دولتی و کار آبی 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. برای تشویق مشارکت عمومی- خصوصی، در این پژوهش پیشنهادهایی ارائه شد که به این شرح می‌باشند:

- ارائه تضمین از سوی دولت نسبت به بازگشت سرمایه با سود مناسب در دوره معین.
- دولت با سهم معین بدون انتظار سود در دوره قرارداد.
- عدم مداخله دولت در قیمت‌گذاری.
- استفاده از همه ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری.

• توجه به حفظ توجیه اقتصادی آزادراه احداث شده یا در حال احداث.

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 زیربنای می‌دهد. هرچند امروزه خصوصی‌سازی به یکی از مهم‌ترین مباحث رشد و توسعه تبدیل گردیده است، لیکن مشارکت عمومی- خصوصی با وجود تفاوت‌هایی که با خصوصی‌سازی دارد، می‌تواند کمک شایانی برای رسیدن به اهداف اصلی خصوصی‌سازی نماید. کسب و کار خصوصی‌سازی شده، فعالیت و کسب و کاری است که توسط دولت ایجاد شده و مالکیت آن به بخش خصوصی واگذار گردیده است.

(محمدباقر نوبخت، ۱۳۸۸) در مقاله خود بیان کرد که می‌توان موانع سرمایه‌گذاری و حضور بخش خصوصی در کنار بخش دولتی در ایران را به موانع اقتصادی، سیاسی، حقوقی و فرهنگی طبقه‌بندی کرد. بر اساس موانع مطرح 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 می‌باشد.

(ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹) در مقاله خود چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای را بررسی می‌کنند. به بیان آن‌ها، محدودیت منابع دولتی و کار آیی 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.

(شاهین شایان آرانی، ۱۳۹۰) در مورد تأمین مالی طرح‌های زیربنایی (زیرساختی) اظهار کرد که در این طرح‌ها

دولت و حاکمیت به دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری کلان درگیر است. راه‌سازی ساخت بندرها و اسکله‌های بزرگ، صنایع بزرگ پتروشیمی و... شامل طرح‌های زیربنایی (زیرساختی) می‌شود.

در ادامه این فصل به معرفی چالش‌های مختلف سد راه مشارکت بخش عمومی و خصوصی در ایران پرداخته می‌شود. نبود تجربه‌های قبلی از اجرای موفق پروژه‌های خصوصی در کشور و شتاب‌زدگی در اجرایی‌سازی اصل ۴۴ قانون اساسی، موجب گردید شرکت‌ها با چالش‌های اساسی در مراحل مختلف چرخه حیات پروژه‌ها از توجیه‌پذیری تا بهره‌برداری مواجه شوند. از جمله مشکلات عمده در تقبل پروژه‌های خصوصی زیر بنایی 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. [۷]

یکی از موارد مهم، اعتماد سرمایه‌گذاران و وام‌دهندگان به مقام واگذارکننده پروژه بزرگراه‌ها و تضمین‌های ارائه شده 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 اذهان 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 گردد و مسئله کاربران کم‌درآمد راه مورد بررسی قرار گیرد. [۸]

از جمله چالش‌های دیگر، قراردادهای مشارکت می‌باشند. 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 تئوری نمایندگی و هزینه‌های نمایندگی در انعقاد قراردادهاست. به طور 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 مناسب.

۲. مدل‌های تحقیق

مشارکت عمومی - خصوصی قراردادی بین بخش عمومی و خصوصی می‌باشد که به موجب آن بخش خصوصی تعهد می‌نماید خدماتی را که در حالت عادی توسط مؤسسات دولتی و عمومی ارائه می‌شود را انجام داده و یا سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته به وسیله بخش دولتی را خود بر عهده گیرد که در نتیجه این امر منافع برای هر دو بخش حاصل می‌گردد. [۹] پژوهش حاضر در نظر دارد که بررسی چالش‌ها و موانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی - دولتی در پروژه‌های زیربنایی 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 می‌باشد. در راستای رسیدن به این رویکرد، بررسی تحلیلی تیپ 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 می‌باشد.

همچنین در این تحقیق، روش تحقیق به‌کار 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 و جامعه و نمونه آماری واحدهای قراردادی، مهندسی، شرکت‌های باتجربه و متخصص در زمینه مشارکت با دولت؛ کارشناسان حقوقی قراردادهای مشارکت عمومی - خصوصی (پرسنل مرتبط با پروژه‌های بزرگراهی) و همچنین مهندسی ناظر و شرکت‌های مشاور در امور پروژه‌های زیربنایی بزرگراهی به همراه رسته‌های مهندسی و حقوقی سازمان کارفرما بوده و در نهایت برای تجزیه و تحلیل داده‌ها روش گلاسر و استراوس شامل کدگذاری دست‌نوشته‌های مصاحبه و یا دیگر داده‌های جمع‌آوری شده برحسب مفاهیم کلیدی است 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 که در آن زمینه دارای تجربه و تخصص و اطلاعاتی می‌باشند که امکان کسب آن اطلاعات از اشخاص دیگر میسر نمی‌باشد، انجام می‌شود. سپس از طریق مصاحبه ساختاریافته، موضوعاتی که پرسشگر باید مطرح کند از قبل معین شده و به‌طور دقیق رده‌بندی گردیده‌اند، هر یک 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

جدول ۱- فراوانی میزان تحصیلات پاسخ‌گویان بخش جمعیت شناختی پرسشنامه

درصد	درصد	درصد	فراوانی	
تجمعی	داده‌های معتبر			
۳۰	۳۰	۳۰	۹	کارشناسی
۸۳,۳	۵۳,۳	۵۳,۳	۱۶	کارشناسی ارشد
۱۰۰,۰	۱۶,۶	۱۶,۶	۵	دکترای بالاتر
	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۳۰	مجموع

همچنین جدول (۲) فراوانی جایگاه سازمانی پاسخ‌گویان به پرسشنامه را نشان می‌دهد.

جدول ۲- فراوانی جایگاه سازمانی پاسخ‌گویان بخش جمعیت شناختی پرسشنامه

درصد	درصد	درصد	فراوانی	
تجمعی	داده‌های معتبر			
۳۳,۳	۳۳,۳	۳۳,۳	۱۰	مهندس ناظر
۶۳,۳	۲۰	۲۰	۶	مشاور
۱۰۰,۰	۴۶,۶	۴۶,۶	۱۴	کارشناس قرارداد
	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۳۰	مجموع

جدول (۳) به بررسی سابقه کار پاسخ‌دهندگان به پرسشنامه می‌پردازد.

جدول ۳- فراوانی سابقه کار پاسخ‌گویان بخش جمعیت شناختی

درصد	درصد	درصد	فراوانی	
تجمعی	داده‌های معتبر			
۱۳,۳	۱۳,۳	۱۳,۳	۴	۱ تا ۵ سال
۲۹,۹	۱۶,۶	۱۶,۶	۵	۵ تا ۱۰ سال
۴۹,۹	۲۰	۲۰	۶	۱۰ تا ۱۵ سال
۷۶,۵	۲۶,۶	۲۶,۶	۸	۱۵ تا ۲۰ سال
۱۰۰,۰	۲۳,۳	۲۳,۳	۷	۲۰ و به بالا
	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۳۰	مجموع

در مورد ادعای موضوع شغلی افراد پاسخگو و دیدگاه آن‌ها

گوید. این نوع مصاحبه دارای برنامه‌ای ساخت یافته 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. 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) در پروژه‌های زیربنایی مشارکت دولتی- خصوصی شرکت داشته‌اند خواهند بود.

به منظور بررسی هریک از شاخص‌ها پرسش‌نامه طراحی و بین خبرگان یعنی کارفرمایان که تعداد آن‌ها ۳۰ نفر بود توزیع شد و سپس چهارچوبی برای سؤال‌هایی که از قبل کدبندی شده‌اند و سؤال‌هایی که از قبل کدبندی نشده‌اند به منظور بررسی اطلاعات تشکیل شد و پس از آن با بررسی تکنیک‌هایی به ارزیابی شاخص‌ها پرداخته شد.

در تحقیق حاضر اطلاعات به دست آمده با استفاده از شیوه آمار استنباطی مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهند گرفت و از تکنیک آماری با استفاده از نرم افزار SPSS استفاده خواهد شد.

۳. تحلیل داده‌ها

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.

جدول (۱) فراوانی میزان تحصیلات پاسخ‌دهندگان را نشان می‌دهد.

استفاده شده است و نتایج حاصل از اجرای این آزمون در جداول زیر آمده است:

نسبت به متغیرهای اصلی پژوهش از آنجایی که دوسطحی هستند از آزمون مقایسه میانگین دو جامعه (t-test)

جدول ۴: آزمون مقایسه جامعه مربوط به موضوع شغلی پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

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

- $۰,۲۱۵ \leq \mu - \text{متغیر نیاز جامعه عمرانی} - \mu \leq ۰,۲۵۴$
- $۰,۰۱۴ \leq \mu - \text{متغیر شرایط انتخاب سرمایه گذار} - \mu \leq ۰,۴۴۹$
- $۰,۱۱۶ \leq \mu - \text{متغیر تأمین مالی پروژه} - \mu \leq ۰,۳۳۱$
- $۰,۲۵۴ \leq \mu - \text{متغیر مسائل مربوط به قراردادها} - \mu \leq ۰,۲۵۳$
- $۰,۰۶۷ \leq \mu - \text{متغیر نیاز مشکلات واگذاری پروژه} - \mu \leq ۰,۵۳۱$
- $۰,۱۵۱ \leq \mu - \text{متغیر هزینه تملک / خرید زمین} - \mu \leq ۰,۳۷۱$

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 گروه بندی شده را بر متغیر وابسته بررسی کند، استفاده شده است و نتایج حاصل از اجرای این آزمون در جداول (۵) و (۶) به آمده است:

اطلاعات جدول (۴) نشان می دهد که سطح معناداری مربوط به آزمون لوین [۱۰] برای متغیرهای اصلی پژوهش بزرگتر از سطح معناداری ۵ درصد است و در نتیجه فرض برابری واریانس ها (H_0) رد نمی شود؛ بنابراین اطلاعات سطر اول برای نتیجه گیری مورد بررسی قرار می گیرد. سطح معناداری آزمون تساوی میانگین با فرض تساوی واریانس برای همه متغیرها بیشتر از ۵ درصد می باشد و ادعای تساوی میانگین تحصیلات افراد پاسخگو بر این متغیرها پذیرفته می شود و متغیر تحصیلات بر هیچ کدام از متغیرهای اصلی پژوهش تأثیرگذار نبوده است. هم چنین بازه اطمینان برای تفاضل میانگین دو گروه به صورت زیر محاسبه شده است:

جدول ۵- آزمون مقایسه میانگین چند جامعه مربوط به تحصیلات پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

هزینه تملک / خرید زمین		مشکلات واگذاری پروژه		مسائل مربوط به قراردادهای		تأمین مالی پروژه		شرایط انتخاب سرمایه‌گذار		نیاز جامعه عمرانی		تحصیلات پاسخگویان
.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	
۰,۰۹۴	۱,۷۳۵	۰,۰۲۹	۰,۷۸۱	۰,۰۳۷	۰,۱۹۱	۰,۰۶۱	۱,۳۵۱	۰,۰۴۸	۱,۶۳۷	۰,۰۴۶	۱,۳۲۱	

نسبت به این متغیرهای بین پاسخ‌دهندگان از نظر میزان تحصیلات 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 (۵) در جدول (۶) 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 کند، استفاده شده است.

همان‌طور که در جدول ۵ 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 نظرات نسبت به این دو متغیر بین پاسخ‌دهندگان از نظر میزان تحصیلات اختلافی وجود نداشته و بین میانگین چند جامعه تفاوت معنادار وجود ندارد. به عبارت دیگر بین میانگین این دو متغیر با توجه به میزان تحصیلات، اختلاف نظر مشاهده نمی‌شود به این 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 نظرات

جدول ۶- آزمون مقایسه میانگین چند جامعه مربوط به سابقه کار پاسخگویان و متغیرهای اصلی پژوهش

هزینه تملک / خرید زمین		مشکلات واگذاری پروژه		مسائل مربوط به قراردادهای		تأمین مالی پروژه		شرایط انتخاب سرمایه‌گذار		نیاز جامعه عمرانی		سابقه کار پاسخگویان
.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	.Sig	آماره F	
۰,۰۲۶	۲,۳۷۶	۰,۰۳۱	۱,۰۳۲	۰,۰۳۴	۰,۷۶۱	۰,۰۳۶	۲,۰۷۱	۰,۰۳۹	۱,۴۱۸	۰,۰۴۶	۱,۳۷۱	

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 بیشتری تأثیر را بر دو متغیر مسائل مربوط به قراردادهای و مشکلات واگذاری پروژه داشته‌اند. در جدول (۷) آمار توصیفی تحقیق ارائه شده است.

اطلاعات جدول (۶) نشان می‌دهد که مقدار Sig تمامی متغیرها کوچک‌تر از ۰,۰۵ می‌باشد، 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

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 می‌باشد. ضریب چولگی برای کلیه متغیرهای اصلی منفی است به این معنا که چوله به چپ است.

این آمار شامل شاخص‌های مرکزی و پراکندگی هر یک از متغیرهای اصلی پژوهش و همبستگی بین آن‌ها می‌باشد. همان‌طور که در جدول زیر نشان می‌دهد میانگین نمره شش متغیر اصلی پژوهش بالای سه می‌باشد هم‌چنین متغیر تأمین مالی پروژه با میانگین ۳٫۸۹۸ بالاترین و متغیر نیاز جامعه عمرانی پایین‌ترین نمره را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۷- آمار توصیفی متغیرهای اصلی پژوهش

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

مهم‌ترین چالش و مانع پیش روی قراردادهای مشارکت بخش خصوصی- دولتی در پروژه‌های زیر بنایی (بزرگراه‌ها) از منظر کارفرما می‌باشد. از طرف دیگر و مشکلات واگذاری پروژه کمترین تاثیر را از نظر کارفرمایان کمترین اهمیت را داشته است. همچنین از آنالیز 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.

بدون شک پژوهشگران در مسیر انجام پژوهش‌های خود با محدودیت‌هایی مواجه می‌شوند که ممکن است نتایج پژوهش راتحت تاثیر قرار دهد. شناخت این محدودیت‌ها قابلیت تفسیر بهتر نتایج پژوهش و همچنین ارتقا سطح کیفی پژوهش‌های آتی را امکان پذیر می‌سازد. پژوهش حاضر

موانع قراردادهای PPP در پروژه‌های زیربنایی بزرگراه از منظر کارفرما و سرمایه‌گذاران بود. در راستای رسیدن به این رویکرد، بررسی تحلیلی تیپ 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 بود. روش جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق در ابتدا از طریق مصاحبه با متخصصان و افراد صاحب‌نظر در موضوع مورد پژوهش که در آن زمینه دارای تجربه و تخصص و اطلاعاتی می‌باشند، بود.

پس از تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده از طریق پاسخ‌های داده شده به پرسشنامه‌های مشخص شد که بستر لازم برای تأمین مالی پروژه با میانگین ۳٫۸۹۸

جمع بندی و ملاحظات

بروز و یا تشدید برخی اثرات منفی و زیانبار حمل و نقل به عنوان یکی از اساسی ترین بخش های کشور در سالیان اخیر، مورد توجه اکثر کارشناسان و برنامه ریزان قرار گرفته است. به عنوان نمونه، تراکم فراوان وسایل نقلیه در جاده های بین شهری و مصرف بالای سوخته های فسیلی، معضل نزدیک شدن به آستانه اتمام این منابع غیرجایگزین و انتشار آلاینده های مخرب محیط زیست ناشی از آنها را تداعی می کند. از سوی دیگر اهمیت بالای حمل و نقل و تاثیرگذاری آن بر بسیاری از حوزه های اقتصادی، اجتماعی، توسعه راهبردی، سیاست گذاری، محیط زیست باعث شده است که در تمام دنیا، مدیران تلاش کنند حمل و نقل را در قالب مدیریت جامع حمل و نقل سازماندهی کنند؛ و با استفاده از جدیدترین روش های طراحی و برنامه ریزی و با در اختیار گرفتن تمام ابزارهای ممکن و فراهم آوردن زمینه همکاری بین متخصصان رشته های مختلف، راه را برای رسیدن به یک راه حل پایدار و متعادل در زمینه مسائل حمل و نقل بین شهری هموار کنند.

بسیاری از اقتصاددانان با تأکید بر اهمیت رابطه بین بخش عمومی و بخش خصوصی در اقتصادها، تأخیر در تکمیل پروژه های زیرساختی به علت کمبود سرمایه گذاری و کیفیت پایین خدمات عمومی در کشورهای در حال توسعه را ناشی از سیاست های نامناسب یا مداخله مستقیم دولت در طراحی، ساخت، تأمین مالی و پشتیبانی می دانند. از همین رو اقتصاددانان نهادهای اقتصادی بین المللی مانند بانک جهانی و صندوق بین المللی پول و بسیاری از اقتصاددانان دانشگاهی نظریه مدیریت عمومی سنتی را کنارگذاشته و برای رفع مشکلات و افزایش ارائه خدمات کشورها از طریق توسعه پروژه های زیرساختی، راه حل هایی را پیشنهاد کردند که مشارکت عمومی خصوصی از جمله پرکاربردترین این راه حل ها است

رویکرد این تحقیق، شناسایی و بررسی تحلیلی چالش ها و

نیز با محدودیت هایی مواجه بوده که در ادامه به مورد بحث قرار می گیرد.

۱. اولین محدودیت در این پژوهش بررسی چالش های مطرح شده تنها توسط تعداد محدودی از کارفرمایان و سرمایه گذران می باشد و عدم دسترسی به همه ی کارفرمایان و سرمایه گذران در این حوضه محدودیت بزرگی به حساب می آید. چرا که ممکن است ادراکات و نگرش های افراد متفاوت باشد.

۲. دومین محدودیت مربوط به متغیرهای در نظر گرفته شده در این پژوهش است.

۳. محدودیت دیگر مربوط به سنجها و معیارهای در نظر گرفته شده برای سنجش متغیرهای مطرح در این پژوهش است. سنجها و معیارهای دیگری نیز توسط سایر پژوهشگران مطرح شده است که در نظر گرفتن آنها برای سنجش متغیرهای می تواند نتایج پژوهش را تحت تاثیر قرار دهد.

۴. محدودیت قابل بیان دیگر این پژوهش، استفاده تنها از ابزار پرسشنامه و مصاحبه جهت جمع آوری داده ها می باشد، درحالی که جهت بررسی های عمیق تر و درک بهتر متغیرها و روابط آنها بهتر است از روش های مختلف مصاحبه همچون مصاحبه کانون یا متمرکز و مشاهدات میدانی، اسناد کتبی و شفاهی نیز استفاده گردد.

برای اعتباریابی، در تحقیقات آتی پژوهشگران می توانند چالش های مطرح شده رادر حوضه ها و قشرهای دیگر به کار گیرند و می توان موارد زیر را در تحقیقات آتی به کار برد:

۱. استفاده از سایر ابزار جمع آوری داده ها مانند مصاحبه، اسناد کتبی و شفاهی و مشاهده میدانی جهت استخراج نتایج دقیق تر توصیه می شود.

۲. بسط الگو با وارد کردن سایر متغیرهای مربوط به بحث چالش های موجود.

۳. انجام پژوهش حاضر در میان سایر جوامع آماری به ویژه در میان شرکت‌های خصوصی فعال در این حوزه.

منابع

اثنی عشری، ابوالقاسم و اعتماد نیا، محسن، "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، ۱۳۹۰.

ترکان، اکبر؛ شهبازی، میثم، "بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها". فصلنامه راهبرد، سال نوزدهم، شماره ۵۷، ۲۷۶-۲۴۵، ۱۳۸۹.

رحمانی، فاطمه و مظه‌ری، محمد، "بررسی میزان، مشکلات، تأثیرات و روش‌های خصوصی‌سازی در معاونت خدمات شهری شهرداری مشهد". اولین کنفرانس اقتصاد شهری، تهران، ۱۳۹۰.

رضازاده گان، اکبر، شناسایی و بررسی ریسک در مشارکت‌های عمومی خصوصی پروژه‌ها، کنفرانس بین‌المللی مهندسی عمران، تهران، ۱۳۹۵.

سلیمانی، هانیه؛ مجتبی، حسینعلی پور؛ نوبخت، محمدباقر، 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، ۱۳۹۰.

سپهیل نخایی، محمدرضا، مشارکت عمومی، خصوصی با رویکرد اجتماعی: دنیای اقتصاد، ۱۳۹۲.

نظام الشعرابی، محسن، 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، ۱۳۹۵.

نظام الشعرابی، محسن، شناسایی و ارزیابی معیارهای انتخاب نوع قرارداد مشارکت عمومی خصوصی، کنفرانس بین‌المللی مهندسی عمران، تهران، ۱۳۹۵.

نوبخت، محمدباقر، "پژوهش‌های راهبردی در توسعه اقتصادی ایران". مجموعه نتایج مطالعات گروه پژوهشی اقتصاد، مرکز تحقیقات استراتژیک پژوهشکده تحقیقات استراتژیک گروه پژوهشی اقتصاد، ۱۳۸۸.

Besley, T. And M. Ghatak, Public-Private Partnerships For The Provision Of Public Goods: Theory And An Application To Ngos. *Research In Economics*, 2017. 71(2): P. 356-371.

Burke, R. And I. Demirag, Risk Transfer And Stakeholder Relationships In Public Private Partnerships. *Accounting Forum*, 2016.

De Pinho Campos, K., C.D. Norman, And A.R. Jadad, Product Development Public-Private Partnerships For Public Health: A Systematic Review Using Qualitative Data. *Social Science & Medicine*, 2011. 73(7): P. 986-994

Roehrich, J.K., M.A. Lewis, And G. George, Are Public-Private Partnerships A Healthy Option? A Systematic Literature Review. *Social Science & Medicine*, 2014. 113(0): P. 110-119.

Soumaré, I. And V.S. Lai, An Analysis Of Government Loan Guarantees And Direct Investment Through Public-Private Partnerships. *Economic Modelling*, 2016. 59: P. 508-519.

Torvinen, H. And P. Ulkuniemi, End-User Engagement Within Innovative Public Procurement Practices: A Case Study On Public-Private Partnership Procurement. *Industrial Marketing Management*, 2016. 58: P. 58-68.