



مزایای خصوصی سازی زیرساخت های بزرگراهی با رویکرد ابتکارات مالی خصوصی (PFI)

حامد دروگر^۱، محمد علی مختاری^۲، محمد باقر نوبخت حقیقی^۳، حمید شیر محمدی^۴

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی عمران راه و ترابری دانشگاه ارومیه، h.derogar@yahoo.com

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی عمران مهندسی و مدیریت ساخت،

دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران، mampro7@yahoo.com

۳- عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران

۴- عضو هیئت علمی دانشگاه ارومیه

چکیده

تعداد کوههایی که در پیرامون جهان بعضی از انواع مشارکت را در تهیه زیرساخت هایشان مورد توجه قرارداده اند رو به افزایش است. تلاش هایی که در رابطه با خصوصی سازی انجام می شود؛ در دامنه ای از برون سپاری محدود فعالیت های دولتی تا واگذاری کامل سرویس های تحت ریاست دولت، به بخش خصوصی قرار دارد. همچنین مشارکت های دولتی-خصوصی که در جایی در همین دامنه از خصوصی سازی واقع شده است، رفته رفته به عنوان یک روش ابتکاری برای تهیه زیرساخت ها به خصوص شبکه بزرگراهی در حال رواج است؛ جایی که دولت و بخش خصوصی می توانند با ترکیب تلاش هایشان برای توسعه کارآمد زیرساخت ها با استفاده از توانایی های خاص خود و نیز پوشش نقاط ضعف یکدیگر وارد همکاری شوند. در این پژوهش مروری می شود بر کلیت محرک هایی که دولت را به استفاده از خصوصی سازی به عنوان راه حلی برای مشکلات موجود بر سر راه توسعه برنامه های شبکه بزرگراهی تشویق کرده اند. لذا این پژوهش با هدف بررسی و ارزیابی تأثیر خصوصی سازی زیرساخت های عمومی، به روش توصیفی-تحلیلی انجام گرفته است. داده های مورد نیاز از طریق مطالعات کتابخانه ای، اسناد، میدانی و مصاحبه با اهل فن گردآوری شده است. نتایج پژوهش نشان دهنده آن است که دولت دارای دامنه وسیعی از گزینه ها در جلب مشارکت خصوصی در توسعه زیرساخت هایش است، لیکن غالباً دولت به دنبال رویکرد پیچیده تری است که متشکل از انواع مختلفی از آرایش هاست؛ و به دلیل ماهیت پیچیده و دشواری های خاص پروژه های زیرساخت و نیز شرایط و موقعیت های گوناگونی که دولت با آن مواجه است، تنها یک پاسخ برای انتخاب گزینه های متعدد مشارکت مناسب وجود ندارد و ترکیبی از روش های متنوع خصوصی سازی در زمینه زیرساخت های بزرگراهی می تواند در این زمینه راهگشا باشد.

واژگان کلیدی: مشارکت های دولتی- خصوصی، ابتکارات مالی خصوصی، ساخت- بهره برداری- واگذاری، شبکه بزرگراهی، مدل های قراردادی.

۱. مقدمه

استفاده از اشکال قدیمی مشارکت در بخش حمل و نقل از گذشته دور در برخی مناطق رواج داشته و البته با ظهور الگوهای جدید و نیاز روز افزون به شبکه های حمل و نقلی، کاربرد آن ها در این بخش مورد توجه بسیاری قرار گرفته است. گرچه نمونه های مشارکت در حمل و نقل به وفور یافت می شود، ولی با بی توجهی به اصولی از قبیل پیش بینی تقاضای حمل و نقل، نداشتن تحلیل صحیحی از منافع و هزینه ها و اطمینان از پشتیبانی سیاسی مورد نیاز، می توان شاهد پروژه های شکست خورده در این قسمت بود.

مهم ترین عوامل در گزینش ساختار مناسب مشارکت در بخش حمل و نقل را حجم پروژه، توانایی در اخذ عوارض- بسته به میزان تقاضای کاربری و همچنین مقبولیت برای پرداخت آن- و قابلیت و سطح انتقال ریسک مورد نیاز پروژه تشکیل می دهند. کما اینکه ممکن است اجرای بسیاری از پروژه ها خصوصاً آنهایی که هزینه های بهره برداری کمی نسبت به هزینه های احداث دارند، با روش های متعارف به صرفه تر باشد (European Commission 2003).