

An analysis of the components of public-private partnership in urban development stimulating projects (case study: Tehran Metropolis)

Hossein Mayeli, Department of Geography, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Ali Shamsoddini*Corresponding Author, Department of Architecture and Urbanism, Shiraz Branch, Islamic Azad University, Shiraz, Iran: Email: ali.shamsoddini@yahoo.com

Abstract

Providing more efficient and high-quality urban services and developing urban development projects as well as infrastructure projects, while it is one of the prerequisites and important and vital infrastructures of sustainable development in economic terms, it is also one of the requirements of optimal urban management. In the meantime, public-private partnership models with different methods provide a suitable platform for optimal and optimal provision of services and public infrastructure of citizens by using the potentials and capacities of the private sector. Based on this, the goal of analytical research is on the components of public-private partnership in the projects that drive urban development in Tehran. The research method aims to analyze the components of public-private partnership in projects that drive urban development, which is descriptive in terms of practical purpose, nature and methodology. The collection of the required data was in the form of documents and field. In the documentary method, the theoretical framework of public-private partnership and urban development stimulating projects were described with library studies. Also, the statistical population (including 150 professors and expert experts in the universities and organizations of Tehran province), which was selected using a simple random sampling method and based on the Cochran formula, 100 samples, which include elites and urban management experts. The findings show that the highest average is related to the structural component, the average for this component is equal to 76.43, and the lowest average value related to the policy component is equal to 64.48. The results show that the measurement model (observed variables) has a good fit, and it means that the obvious variables can measure the hidden variables well.

Keywords: public and private participation, metropolis, development, Tehran.

Citation: Mayeli, Hossein; Shamsoddini Ali, (2023). The Influencing Factors of Urban Poverty in Order to Promote Social Security Policy in Tehran Metropolis. *Urban and Regional Policy*, 3(11), 132-149.

تحلیلی بر مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در در پروژه های محرک توسعه شهری (مطالعه موردی: کلانشهر تهران)

حسین مایلی، دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

علی شمس الدینی نویسنده مسئول، دانشیار گروه جغرافیای انسانی، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران. رایانامه: ali.shamsoddini@yahoo.com

چکیده

ارائه خدمات شهری کارا تر و باکیفیت تر و توسعه پروژه های توسعه شهری و همچنین پروژه های زیرساختی، ضمن اینکه از پیش فرض ها و زیرساخت های مهم و حیاتی توسعه پایدار در ابعاد اقتصادی بشمار می رود، بلکه از الزامات مدیریت مطلوب شهری است. در این میان مدل های مشارکت عمومی - خصوصی با روش های مختلف بستری مناسب را جهت تأمین مطلوب و بهینه خدمات و زیرساخت های عمومی شهروندان با استفاده از پتانسیل ها و ظرفیت های بخش خصوصی فراهم می سازد. بر این اساس هدف تحقیق تحلیلی بر مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در در پروژه های محرک توسعه شهری تهران است. روش تحقیق با هدف تحلیل مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در پروژه های محرک توسعه شهری که از نظر هدف کاربردی، از نظر ماهیت و روش شناسی توصیفی می باشد. گردآوری داده های مورد نیاز به صورت اسنادی و میدانی بوده است. در روش اسنادی چارچوب نظری شراکت عمومی - خصوصی و پروژه های محرک توسعه شهری با مطالعات کتابخانه ای شرح داده شد. همچنین جامعه آماری (شامل ۱۵۰ نفر اساتید و کارشناسان خبره متخصص در دانشگاه ها و سازمان های استان تهران) که با استفاده از روش نمونه گیری تصادفی ساده و بر اساس فرمول کوکران ۱۰۰ نمونه انتخاب شده که شامل نخبگان و کارشناسان مدیریت شهری هستند.

یافته ها نشان می دهد که بیشترین میانگین مربوط به مؤلفه ساختاری است که میانگین برای این مؤلفه برابر با ۷۶/۴۳ و همچنین کمترین مقدار میانگین مربوط به مؤلفه سیاست گذاری برابر با ۶۴/۴۸ است. نتایج نشان می دهد که مدل اندازه گیری (متغیرهای مشاهده شده) از برازش خوبی برخوردار هستند و به این معنی است که متغیرهای آشکار به خوبی می توانند متغیرهای پنهان را اندازه گیری کنند.

کلید واژه ها: پایداری مسکن، تاب آوری، تأمین مسکن، جامعه ایتارگری، پدیده شهرنشینی.

استناد: مایلی، حسین؛ شمس الدینی، علی، (۱۴۰۲). تحلیلی بر مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در در پروژه های محرک توسعه شهری (مطالعه موردی: کلانشهر تهران). *سیاستگذاری شهری و منطقه ای*، ۳(۱۱)، ۱۳۲-۱۴۹.

مقدمه

توسعه شهری نیاز به ارتباط مفهومی با محیط خود دارد و باید از نظر محتوا با مکان خود مرتبط باشد و پاسخگوی همه روابط متقابل و پویایی ناشی از بافت معماری، فرهنگی و فضایی بافت آن باشد (Nematikutenae & Salami, 2018). از این رو، نیاز به درک عمیق از یک شهر و ویژگی های منحصر به فرد آن هست که به عنوان محرک یا کاتالیزوری برای توسعه شهر عمل کنند (Faurest, Stiefel, & Melcher, 2016). این محرک باید یک دیدگاه متوسط ارائه دهد. با این حال، تأثیر آن باید پایدار باشد و ساختار شهری موجود را یکپارچه کند که در ادبیات شهری از آن به عنوان محرک توسعه شهری یاد می شود کاتالیزور شهری یک استراتژی توسعه جدید است که به عنوان ابزاری در استراتژی های توسعه شهری (بازآفرینی شهری، احیای شهری و بازآفرینی شهری) مورد استفاده قرار می گیرد. این ابزاری است که سرعت دستیابی به اهدافی مانند سرمایه گذاری، طراحی، سیاست گذاری و غیره را تسریع می کند (Taher Tolou, 2022). این محرک در واقع یک استراتژی جایگزین است که به استفاده کمتر از سرمایه گذاری، انرژی، ساخت و ساز و فرایندها کمک می کند و همچنین از رویکردهای همکاری و مشارکتی برای دستیابی به اهداف تعریف شده توسط بافت شهری (محیط های شهری) استفاده می کند. علاوه بر این، عوامل خارجی بر روند و نتایج آن تأثیر می گذارند (Nematikutenae & Salami, 2018).

پروژه های محرک توسعه شهری به خوبی در محل خود قرار می گیرند و ریشه در فرهنگی، اجتماعی، فیزیکی و فضای محل دارند و وضعیت فیزیکی بافت شهری اطراف آنها را بهبود می بخشد و تغییر مثبتی در محیط فیزیکی، اقتصادی، اجتماعی آنها ایجاد می کند. از آنجاکه این پروژه ها محدود هستند، به بافت محیط شهری آسیب نمی رساند بلکه کیفیت و ویژگی آن را از طریق بازسازی، احیای مجدد یا بازسازی بهبود می بخشد (Hairston, 2016).

نیاز شدید به ساخت و توسعه تأسیسات زیربنایی از طرفی و کمبود منابع مالی از سوی دیگر نیاز به بهره گیری از رویکردهای جدید در تحقق این اهداف توسعه شهری را ایجاب کرده است (Pourahmad, Khaliji, 2014). رویکرد شراکت عمومی و خصوصی از جمله این رویکردها می باشد که در اغلب مناطق کلانشهر در دهه های اخیر تجربیات بسیار موفقی داشته است.

همکاری بین بخش دولتی و خصوصی تنها امکان توسعه زیرساخت ها و ارائه خدمات عمومی مرتبط با آن نیست. این باید به عنوان یکی از گزینه های بسیار مهم برای مدیریت پروژه های زیربنایی عمومی درک شود. شکل گیری این نوع همکاری عمدتاً توسط زیر ساخت های ناکافی و کمبود منابع مالی برای ارائه خدمات مورد نیاز با کیفیت تعیین می شود (Daskalova, 2019).

در شرایط افزایش رقابت، منابع عمومی محدود برای اجرای طرح های سرمایه گذاری و امکان دستیابی به سازش منطقی بین عدالت و کارایی ایجاب می کند که شهرداری ها باید سیاست های خود را به رویکردهای جدید برای توسعه زیرساخت ها هدایت کنند. همکاری بین بخش دولتی و خصوصی در این مرحله گزینه مهم اهمیت است که چشم اندازهایی را برای قدرت محلی و سرمایه گذاران خصوصی باز می کند. شکل گیری این نوع همکاری بیشتر از همه به دلیل زیر ساخت های ناکافی و مشکلات اقتصادی شهرداری ها برای ارائه خدمات مورد نیاز با کیفیت تعیین می شود (Bevilacqua et al, 2012).

مشارکت دولتی و خصوصی یک رابطه قراردادی طولانی مدت بین افراد از بخش دولتی و خصوصی برای ایجاد پروژه های زیربنایی و ارائه خدمات مربوط به آنها است (Ivanova et al., 2018). این نشان دهنده استفاده از مدل ها و طرح های تعامل بین دولت و مؤسسات شهرداری از یک سو و شرکت های بخش خصوصی از سوی دیگر است که برای مدیریت بهتر زیر ساخت های عمومی و رسانه های شهری و ارائه خدمات عمومی مربوطه تعیین شده است. مشخصه این مشارکت ها این است که طرف های شرکت کننده در آنها سرمایه گذاری و ریسک، مسئولیت و پاداش را تقسیم می کنند.

تعیین این مشارکت‌ها متفاوت است، اما به‌طور کلی شامل تأمین مالی، طراحی، ساخت، مدیریت و نگهداری پروژه‌های زیربنایی است (Sarvar, Khaliji, 2021).

مشارکت دولتی و خصوصی باهدف اجرای پروژه‌ها، ارائه خدمات یا تحقق فعالیت‌هایی که به طور سنتی توسط بخش دولتی ارائه می‌شود، باهدف دستیابی به کیفیت بهتر خدمات ارائه شده، ایجاد می‌شود. این نوع همکاری ممکن است به‌عنوان مکانیزمی انعطاف‌پذیر برای اجرای پروژه‌های سرمایه‌گذاری بلندمدت تلقی شود (De Schepper, Doooms, & Haezendonck, 2014).

محرك توسعه شهری، استراتژی جدید توسعه است که به عنوان ابزاری در درون استراتژی‌های تحول شهری (توسعه مجدد، تجدید حیات و بازآفرینی شهری) بکار می‌رود (Francis, 2015). کاتالیزور شهری ابزاری است که دستیابی به اهدافی مانند سرمایه‌گذاری، طراحی، سیاست‌گذاری و ... را تسریع می‌کند. این کاتالیزور در واقع یک استراتژی جایگزین است که به استفاده کمتر از سرمایه‌گذاری، انرژی، ساخت و ساز و فرایندها کمک می‌کند. از همکاری حمایت‌گرانه و مشارکتی برای دستیابی به اهداف استفاده می‌کند، بر اساس بافت شهری (محیط شهری) تعریف می‌شود و عوامل بیرونی در فرایند و نتایج آن تأثیر می‌گذارند (Kongsombat, 2010). توسعه شهری نیازمند ارتباط مفهومی موثر با محیط اطراف خود است و باید به لحاظ محتوایی با مکان خود مرتبط باشد و به تمام روابط متقابل و پویایی که از بافت معماری، فرهنگی و مکانی موجود در بافت مشتق می‌شود، پاسخ دهد. پروژه‌های محرك توسعه شهری به لحاظ فرهنگی، اجتماعی، کالبدی و مکانی به درستی در مکان خود می‌نشینند و در آن ریشه می‌دانند (Bohannon, 2004)، شرایط کالبدی بافت شهری فضای بلافصل اطراف خود را بهبود بخشیده و علاوه بر کالبد، بافت اقتصادی و اجتماعی را نیز دچار تغییرات مثبت می‌کنند. این پروژه‌ها در دامنه خود محدود بوده به همین دلیل به بافت آسیب نمی‌رسانند بلکه کیفیت موجود و ویژگی یک محیط شهری را با توجه به توسعه مجدد، تجدید حیات یا بازآفرینی آن بهبود می‌بخشند (Attoe, 1977). پروژه‌های محرك توسعه شهری می‌توانند بزرگ مقیاس و یا کوچک مقیاس باشند. در جایی که منابع مالی برگشت‌پذیر و حمایت عمومی قوی وجود دارد می‌توان از مگا پروژه‌ها به عنوان کاتالیزور شهری استفاده کرد (Sternberg, 2002). مانند یک مرکز خرید، توسعه اسکله، یا یک منطقه تاریخی جوان‌سازی شده می‌تواند به خوبی به توسعه مجدد کمک کرده و قدرت را مجدداً به محیط شهری بازگرداند (Bohannon, 2004). با این حال شفافتر و صحیح‌تر است که یک محرك توسعه شهری را به عنوان یک عنصر کوچکتر یا یک گروهی از عناصر مثل یک ساختمان و فضای اطراف آن یا شروع مثبت فعالیت‌های توسعه مجدد اقتصادی و اجتماعی تعریف کنیم (Sternberg, 2002). دستفروشی‌های خیابانی یا یک شاهراه عابر پیاده نیز می‌توانند برای پروژه‌های محرك توسعه، عناصر طراحی فراهم نماید (Bohannon, 2004: 10).

بررسی‌های به‌عمل‌آمده نشان می‌دهد که باتوجه به روند رشد جمعیت در تهران و نیز محدودیت‌های پیشرو از رهگذر رشد سطح مطالبات عمومی در کنار ضرورت تقویت و استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی و اجتماعی بخش خصوصی، رویکرد و کشف راهبردهای جدید ارتقا بخش ظرفیت‌های توسعه‌ای این کلانشهر یک مسئله بسیار جدی است که نمی‌توان به اعتبار روش‌های گذشته به رشد شاخص‌های عملکردی و رفاهی شهروندان امیدوار بود و لذا پیگیری و بررسی وضعیت و میزان کاربست روش‌ها و الگوهای نوین یک ضرورت خاص می‌باشد، الگویی همچون مشارکت عمومی - خصوصی با اینکه در برخی از حوزه‌ها به‌ویژه عمرانی از چند سال پیش مورد توجه قرار گرفته است ولی به نظر می‌رسد هنوز ابعاد و زوایای این روش مورد کنکاش کافی قرار نگرفته است و در ذهنیت مدیران پروژه‌های توسعه شهری تهران هنوز ابعاد و ظرفیت‌های آن شناخته نشده و یا کمتر مورد توجه قرار گرفته است، نبود هیچ منبع معتبر و مستند که تجربیات سایر کلان‌شهرهای جهانی و یا حتی تجربیات کلانشهر تهران را به تصویر بکشد خود گواهی بر خلأهای موجود در این زمینه می‌باشد.

بنابراین هدف این پژوهش تحلیلی بر مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در در پروژه های محرک توسعه شهری کلانشهر تهران است. سؤال اصلی این است که کدام مولفه ها، متغیرها و شاخص های شراکت عمومی - خصوصی در پروژه های محرک توسعه شهری اولویت دارند؟

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

حرف اختصاری PPP یا شراکت خصوصی-عمومی^۱ طیف وسیعی از روابط ممکن میان نهادهای دولتی و خصوصی در زمینه زیرساخت ها و سایر خدمات را توصیف می کند. این نوع مشارکت یک چارچوب برای اذعام و ساختار نقش دولت در تضمین تعهدات اجتماعی فراهم می کند در حالیکه بخش خصوصی نیز در آن درگیر است و موجب جذب سرمایه گذاری عمومی و اصلاحات می شود. یک PPP قوی به وظایف، تعهدات و ریسک موجود میان شرکای دولتی و خصوصی اختصاص دارد. شرکای عمومی در یک PPP نهادهای دولتی از جمله وزارتخانه ها، ادارات، شهرداری ها و یا شرکت های دولتی هستند. شرکای خصوصی می توانند محلی یا بین المللی و یا حتی ممکن است شامل کسب و کار و یا سرمایه گذاران با تجربه و با تخصص فنی و مالی مربوط به پروژه باشند. علاوه بر آن PPP می تواند متعلق به سازمان های غیردولتی (NGO) و سازمان های مبتنی بر جامعه (CBO) ها (که به نمایندگی از سهامداران به طور مستقیم توسط پروژه متاثر هستند) باشند (ADB, 2006).

این نوع شراکت باعث می شود تا مسئولیت اجتماعی، آگاهی محیط زیستی و پاسخگویی بخش خصوصی در قبال عموم مردم فراهم شود و منابع مالی تأمین شده فناوری، کارآمدی مدیریتی و روحیه کارآفرینی بخش خصوصی ارتقاء یابد. علاوه بر آن این نوع مشارکت منافع زیر را در پی دارد:

اطمینان از تجهیز موثرتر منابع

قدرت حمایت بیشتر با تکیه بر نکات قوی شرکای مختلف

پرداختن به مشکلات شهری در یک روش همه جانبه تر

تضمین ارائه خدمات منصفانه به افراد مختلف ذی مدخل

دستیابی به هماهنگی در برنامه ها و پروژه های متفاوت و جزء به جزء شده (محمدی و دیگران، ۱۳۹۳)

ساختار شراکت بهتر است به گونه ای طراحی شود که ریسک را به شرکایی اختصاص دهد که قادر به مدیریت آن خطرات و در نتیجه به حداقل رساندن هزینه در حین بهبود عملکرد باشند (ADB, 2006).

در حال حاضر در برنامه ریزی شهری در جهان یک P دیگر نیز به این مجموعه سه تایی p اضافه شده است که People یا مردم معنی می دهد. در این نگرش علاوه بر اینکه منابع مالی از طریق بخش خصوصی فراهم می شود و مدیر شهر نیز وظیفه مدیریت را به عهده دارد، خود شهروندان نیز دست بکار شده و با مدیر شهر در اداره امور شهر همکاری و مشارکت می کنند.

در شراکت عمومی خصوصی به عنوان نظام نوین تأمین مالی، بخش خصوصی به جای بخش عمومی از طریق کسب و کارهای ساده دارایی مورد نیاز را تدارک و نسبت به ارائه خدمات به عموم اقدام و در عوض در قبال کیفیت و میزان خدمات ارائه شده، حق الزحمه خود را دریافت می کنند. اساس تئوری مفهوم شراکت عمومی خصوصی مربوط به تئوری کارایی ایکس می باشد که در سال ۱۹۶۶ توسط لیبرشتین پیشنهاد شد. بر اساس این تئوری مؤسسات و سازمان های دولتی تا زمانی موفق هستند که از طریق سیاست های رسمی مالی در جهت جلوگیری از ناکامی و حفظ بقا عمل کنند. عدم کارایی و ناکارآمدی سازمان های دولتی به دلیل دخالت های غیرعادی و ساختار سازمانی با دیوان سالاری بالای سازمان های دولتی است. بنابراین شراکت بخش عمومی و خصوصی بایستی منجر به کاهش منابع ایجادکننده عدم

¹ public_private partnership

کارایی و افزایش قدرت پاسخگویی در مقابل نیروهای بازار گردد و علاوه بر توان رقابتی آنها بیفزاید (برزگر & رحمانی، ۱۳۹۳).

شراکت عمومی خصوصی در واقع توافق‌نامه بین دولت و بخش‌های خصوصی است که بر اساس آن بخش‌های خصوصی قادرند نسبت به ارائه خدمات عمومی هم‌راستا با اهداف ارائه خدمات دولت و اهداف سودآوری بخش خصوصی عمل کنند. از جمله اهداف دولت در این توافق‌نامه‌ها کارایی و اثربخشی ارائه خدمات مناسب است که در زمینه ارائه خدمات به بحث کمیت و کیفیت توجه ویژه‌ای می‌شود. از طرف دیگر سودآوری بخش خصوصی منجر به بهبود کارایی پروژه و مینیموم کردن تأثیر ریسک بر سودآوری است. چهار استدلال در مساعدت مشارکت عمومی خصوصی وجود دارد که عبارت‌اند از: هم‌افزایی، انتقال، گسترش بودجه، توسعه ظرفیت (علیجانی & جنیدی، ۱۳۹۹).

در دهه ۱۹۷۰ آلدو روسی^۲ در کتاب معماری شهری^۳ عبارت محرک توسعه را به عنوان عناصر اولیه شهری نام برد که به عقیده او بسیاری از آنها و نه همه، عناصر کالبدی یا مصنوع هستند که از بدنه‌های متغیر همان پروژه استخراج می‌شوند. عبارت "عناصر اولیه" برای روسی فراگیر است و به طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها و ویژگی‌های فضایی مرتبط با زندگی جمعی شهرها مربوط می‌شود مانند آثار باستانی، ساختمانهای تجاری، مدارس و بیمارستانها. در ادامه او به این بحث می‌پردازد که گرچه عناصر اولیه ساخته شده اغلب باعث پایداری یک شهر می‌شوند اما همزمان قادر به تسریع فرآیندهای شهرنشینی از جمله استقرار مناطق مسکونی نیز هستند و در نتیجه این اقدام به عنوان کاتالیزور یا محرک توسعه خوانده می‌شود. عناصر اولیه ارزش‌های بلندمدت را برای شهرها حفظ می‌کنند. روسی می‌گوید این پروژه‌ها در دوره‌های زمانی متفاوت توسعه می‌یابند. او معتقد است که عنصر اولیه محرک توسعه همیشه آثار مصنوع قابل اندازه‌گیری، ساخته شده و کالبدی نیست. برای مثال بعضی اوقات حضور یک رویداد شهری (مانند رویدادهای ورزشی، هنری، نمایشگاه‌های بین‌المللی، همایش‌ها و ...) باعث اهمیت یک سایت می‌شود. با توجه به شهرهای مدرن، روسی باور دارد که عناصر اولیه نه تنها در فرآیندهای توسعه تدریجی شرکت می‌کنند بلکه در توسعه مجدد نیز دخیل هستند. محرک‌های توسعه چه به صورت آثار مصنوع و چه به صورت رویدادهای شهری بر نرخ تغییرات در فرایند مجموعه شهری موجود و یا در توسعه مجدد تأثیر گذارند (Bohannon, 2004).

تئوری کاتالیزور یا محرک توسعه توسط اتوی و لوگان در سال ۱۹۸۹ بسط داده و وارد معماری و طراحی شهری شد. این دو محقق دریافته‌اند که طراحی شهرهای آمریکایی بر اساس مدل‌های شهرهای اروپایی است که پاسخگوی نیازهای شهرهای آمریکایی نیستند و فرایندهای توسعه شهرهای آمریکایی مانند نوسازی شهری، تجدید حیات و بازسازی شهری برای این شهرها ناکافی هستند. به همین دلیل پروژه‌های محرک توسعه شهری را به عنوان خلق تغییرات رو به بهبود، برانگیختن زندگی جدید و هدایت توسعه آینده معرفی نمودند. از دید این دو محقق محرک توسعه شهری تأثیری مثبت بر ساختمانهای منفرد، پروژه‌ها و برنامه‌های شهری دارد که بافت شهری را توسعه داده و عنصری برای تحریک و تلنگر به توسعه‌های بعدی یا متوالی به شمار می‌آید. همچنین به جای پروژه‌های بزرگ مقیاس شامل پروژه‌های کوچک می‌باشند که پروژه‌های دیگر را خلق می‌کنند و برای تغییرات آینده امکاناتی جدید فراهم می‌آورند. محرک توسعه شهری از دید اتوی و لوگان ابزاری است در درون فرایندهای دیگر تغییر شکل شهری مانند توسعه مجدد، تجدید حیات شهری و بازآفرینی شهری که می‌تواند برنامه‌ریزان، طراحان و سیاستمداران شهری را برای توجه به پتانسیل‌های اقدامات زنجیره‌ای و پیایی در رشد مدنی و بازآفرینی شهری با ارتقاء دادن به تغییرات در ساختار شهر و توسعه رو به بهبود یا ارتقاء آن تشویق نمایند (Attoe & logan, 1989).

^۲ Aldo Rossi ascribes

^۳ The Architecture of the City,

محرك توسعه در ماهیت خود پویاست و متشکل از پروژه‌هایی است که بر محیط اطراف خود اثر می‌گذارند؛ این اثرگذاری از طریق پتانسیل اهداف تجدید حیات بسته به نیاز منطقه ایجاد می‌شود. آتوی و لوگان سه شرط را برای پروژه‌های محرك توسعه در نظر گرفتند که شامل:

محرك توسعه باید شرایط کالبدی موجود بافت شهری اطرافش را ارتقاء دهد. این مورد ممکن است در طول طراحی یا فرایند نوسازی که بافت را مقاوم‌تر می‌کند، رخ دهد.

یک محرك توسعه تنها وضعیت کالبدی را بهبود نمی‌بخشد بلکه این تغییرات همچنین باید بافت اقتصادی و اجتماعی پروژه را نیز لحاظ کند.

واکنش‌های محرك توسعه در دامنه خود محدود هستند، در نتیجه به بافت خود آسیب نمی‌زنند.

از آنجا که کیفیت موجود و ویژگی یک محیط شهری نباید با توجه به توسعه مجدد به خطر بیفتد، بنابراین محرك توسعه باید حس مکان را در محدوده پروژه بهبود بخشد (Attoe & Logan, 1989).

ارنست استرنبرگ در سال ۲۰۰۰ به محرك توسعه شهری به عنوان تسهیلاتی که توسعه شهری در فضاهای بلافصل خود ایجاد می‌کرد، می‌نگریست. از نظر او یک محرك توسعه با شرایط فضایی مشخصی شناخته می‌شود. او اذعان می‌داشت که خیلی از افراد محرك توسعه را توسعه برتر (مانند پروژه‌های بزرگ مقیاس یا مگا پروژه‌ها) می‌دانند و این تعبیر ممکن است در برخی موارد، مثلاً در جایی که منابع مالی برگشت‌پذیر قوی و حمایت عمومی گسترده و مستحکم وجود دارد، مفهوم داشته باشد. با این حال اگر یک محرك توسعه شهری را به عنوان یک عنصر کوچکتر یا گروهی از عناصر مثل یک ساختمان و فضای اطراف آن و یا فعالیتهای آغازین و مثبت توسعه مجدد اقتصادی و اجتماعی تعریف کنیم، یک محرك توسعه شهری هدف بزرگتری نسبت به اینکه صرفاً ظاهر یک منطقه را بهبود بخشد، پیدا می‌کند. یک محرك توسعه شهری باید عنصری باشد که توسط بافتی که در آن واقع شده است شکل بگیرد و به نوبه خود آن بافت را با هدف احیا بافت شهری، تغییر شکل دهد. برای اینکه یک محرك توسعه موفق باشد، نباید یک عنصر مستقل باشد بلکه باید عنصری باشد در میان یک چارچوب که توسعه آتی را هدایت می‌کند. استرنبرگ همچنین اشاره دارد به اینکه برای موفقیت یک محرك توسعه نیاز به تولید فعالیتهای اقتصادی و اجتماعی است که در نزدیکی موسسات تجاری بزرگ (کاربری منفرد یا مختلط) و در مجاورت دیگر طرح‌های توسعه قرار گرفته باشد، طوری که بتوان پیاده به آنجا رسید و همچنین نقاط ورودی و خروجی که الگوهای حرکت پیاده را شکل دهند باید به طور استراتژیک برنامه‌ریزی شده باشد (Sternberg, 2002).

استرنبرگ در مطالعه دیگری پنج روش که در آن محرك توسعه می‌تواند توسعه اطرافش را تشویق کند نام برده است که شامل موارد زیر می‌شود:

تولید ترافیک عابر پیاده مهمترین راهی است که یک پروژه می‌تواند توسعه را تشویق نماید. این مورد زمانی رخ می‌دهد که یک محرك توسعه به عنوان یک مقصد اولیه که مردم را به منطقه می‌کشاند، عمل کند. همچنین برای استفاده‌های موقتی یا دوره‌ای و مجدد که همانند سوخت توسعه‌های اطراف هستند، تقاضا ایجاد کند. این استراتژی به طور موفق می‌تواند استفاده‌های متنوعی را فراهم نماید که حیات توسعه را گسترش دهند.

توسعه نیاز دارد که به طور شایسته طراحی شده باشد و به اطرافش به طور بصری و کالبدی اتصال ایجاد کرده باشد. توسعه‌ای که تردد عابر پیاده را جذب می‌کند می‌تواند به عنوان یک آسایش در نظر گرفته شود حتی اگر عابر پیاده به آن وارد نشود. در واقع ویژگی‌های توسعه با تواناییش ادغام می‌شود تا به تکمیل معبری بپردازد که به خلق یک آسایش که توسعه را ترویج می‌دهد، کمک کند.

یک توسعه می‌تواند همچنین در درک یک فرد از یک منطقه نفوذ کند حتی در منطقه‌ای که سابقاً از آن به عنوان متروکه یاد می‌شده را در ذهن فرد ارتقاء دهد.

آخرین مورد، ارتباط بین پروژه و موقعیت آن است. برای مثال، یک تئاتر هنری در یک منطقه باعث می‌شود که آن منطقه با این صنعت شناخته شود (Sternberg, 2002).

کامواسینون در سال ۲۰۰۲ محرک توسعه را ابزاری برای فرایند تحول یا دگردیسی شهری (توسعه مجدد، تجدید حیات و بازآفرینی شهری) معرفی کرد. پروژه‌های محرک توسعه می‌توانند یک عنصر محسوس و یا ناپیدا باشند. عنصر شاخص فرهنگی، محورهای حمل و نقل، پارک‌ها، سیاستهای توسعه شهری، رویدادهای شهری یا مجموعه‌ای از دستورالعمل‌ها، پروژه‌های محرک توسعه شهری را تشکیل می‌دهند. این پروژه‌ها به عنوان ژنراتور یا مولد در توسعه طولانی مدت با توسعه اجتماع محلی، توسعه اقتصادی و توسعه بین‌المللی عمل می‌کنند (Inam, 2002). سنّت ۴ در سال ۲۰۰۸ چنین استدلال کرد که محرک توسعه شهری باید در جایی بوجود بیاید که ساکنان آن اقامت طولانی مدت در آن داشته باشند طوری که شرایط زندگی، فرآیندهای محرک توسعه و تکامل در آن فعال باشد (Sennett, 2008). داویس در سال ۲۰۰۹ به این نکته مهم اشاره نمود که پروژه‌های محرک توسعه شهری بر خلاف تعریف کاتالیزور در شیمی که در حین فرایند بدون تغییر باقی می‌ماند، این پروژه‌ها با تغییر در بافت‌های اطرافشان می‌توانند دچار تغییراتی شوند (Davis, 2009). به دیگر سخن محرک‌های توسعه شهری، پروژه‌ها، چشم‌اندازها و یا ساختمان‌هایی هستند که به اداره و هدایت توسعه شهری و افزایش تعداد کاربری‌ها در یک منطقه می‌پردازند. یک محرک توسعه باید به عنوان یک سری از پروژه‌هایی که بافت شهری را احیا می‌کنند درک شوند. کونگسومبات در سال ۲۰۱۰ بیان کرد که زمانی یک محرک توسعه می‌تواند یک استراتژی جایگزین برای توسعه باشد که بتواند با انعطاف‌پذیری و پویایی شهری درگیر شود یا به عبارتی درخور استراتژی توسعه شهری باشد. در واقع محرک توسعه شهری ابزاری است برای طراحی شهری که می‌تواند از المانهای کوچک و میانه با اهداف توسعه‌ای کمک بگیرد و ادامه نوزایی بافت شهری را حمایت نماید و همچنین استفاده‌کنندگان از آن فضا را افزایش دهد. با این حال، مطالعات تجربی از محرک توسعه شهری ناشناخته بوده و در این زمینه مطالعات کمی صورت گرفته است. این محقق همچنین مفهوم اصلی محرک توسعه را در ۸ ویژگی تعریف کرده است که شامل موارد زیر می‌شود:

- عنصر جدیدی که عناصر اطرافش را پیرایش می‌کند.
- عناصر موجودی را رشد داده یا در راهی مثبت تغییر شکل می‌دهند.
- واکنش محرک توسعه بافت خود را تخریب نمی‌کند.
- یک واکنش مثبت محرک توسعه نیازمند درک زمینه است.
- تمامی واکنش‌های محرک توسعه مشابه نیستند.
- طراحی محرک توسعه یک استراتژی است.
- یک محصول بهتر از مجموعه‌ای از اجزا می‌باشد.
- محرک توسعه می‌تواند قابل شناسایی باقی بماند (Kongsombat, 2010).

قلمرو جغرافیایی تحقیق

تهران شهری است که به دلیل جمعیت زیاد و وجود مهارت‌ها و تخصص‌های گوناگون انجام هر نوع سرمایه‌گذاری در آن می‌تواند مطلوب و سودآور باشد تهران ظرفیت‌های فراوانی برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اعم از خدماتی، عمرانی و بازرگانی و گردشگری داراست چرا که فرهنگ کار در پایتخت بالا بوده و سال‌ها بسترسازی فرهنگی در این زمینه انجام شده است اما متأسفانه اطلاع‌رسانی مفید و مؤثری در زمینه معرفی ظرفیت‌های موجود از سوی بخش‌های مرتبط صورت نگرفته است شهرداری می‌تواند با انجام مطالعات لازم ظرفیت‌های موجود را شناسایی کرده و بسته‌های

⁴ Richard Sennett

سرمایه گذاری متفاوتی را به سرمایه گذاران و کارفرمایان اعلام نماید. تا آنان بسته به توانایی مالی خود امکان حضور در طرح های اعلام شده را داشته باشند. شهر تهران به دلیل داشتن جاذبه های فراوان و ظرفیت مناسب خود به تنهایی نقش بالایی در جذب سرمایه گذاران خارجی و داخلی برای حضور در طرح های بزرگ را دارا است اما در بخش شهری تنها نباید این نگاه را داشته باشیم که سرمایه گذاران بزرگ وارد عرصه شوند بلکه مناطق ۲۲ گانه شهرداری ها در تهران و همچنین شوراهای نیز در ارائه طرح های کسب و کارهای کوچک و کم هزینه تر باهدف تشویق جوانان به کارآفرینی و توجه به مسائل شهری می توانند بسیار مفید و مؤثر باشند. برنامه ریزی در راستای ارائه طرح های مناسب باهدف ایجاد اشتغال و کارآفرینی برای جوانان بخصوص پروژه های مرتبط با فناوری اطلاعات IT در بخش شهری می تواند در صدر برنامه های سازمان های مرتبط قرار گیرد تا به این طریق علاوه بر مدرنیزه کردن شهر راه را برای ورود نو کارآفرینان به عرصه های کسب و کار در محیط های شهری تسهیل گردد.

روش پژوهش

در این تحقیق به منظور تجزیه و تحلیل از روش های دلفی فازی جهت غربالگری و شناسایی عوامل مؤثر بر تامین مسکن جامعه ایثارگری از منظر شاخص های پایداری مسکن، روش AHP جهت تعیین اوزان شاخص های مؤثر بر تامین مسکن جامعه ایثارگری از منظر شاخص های پایداری مسکن، و همچنین روش ANP فازی جهت تعیین شاخص های بهینه در در شرایط عدم قطعیت اطلاعات بهره برده خواهد شد. به منظور حل روش ANP فازی و مدل برنامه ریزی ریاضی چندهدفه از نرم افزار متلب بهره گرفته خواهد شد.

روش پژوهش با هدف تحلیل مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در پروژه های محرک توسعه شهری که از نظر هدف کاربردی، از نظر ماهیت و روش شناسی توصیفی می باشد. گردآوری داده های مورد نیاز به صورت اسنادی و میدانی بوده است. در روش اسنادی چارچوب نظری شراکت عمومی - خصوصی و پروژه های محرک توسعه شهری با مطالعات کتابخانه ای شرح داده شد. نتیجتاً دیاگرام چارچوب نظری متغیرهای تحقیق لحاظ شد و مؤلفه های مورد نظر خرد شده و متغیرهای تحقیق احصا شد که در نتیجه آن، ۳۰ متغیر برای سنجش مؤلفه ها بدست آمد. همچنین جامعه آماری (شامل ۱۵۰ نفر اساتید و کارشناسان خبره متخصص در دانشگاه ها و سازمان های استان تهران) که با استفاده از روش نمونه گیری تصادفی ساده و بر اساس فرمول کوکران ۱۰۰ نمونه انتخاب شده که شامل نخبگان و کارشناسان مدیریت شهری هستند. بر اساس بررسی های انجام یافته مقدار آلفای کرونباخ ۰/۸۰۱ گزارش شده است که سازگاری درونی بالایی را برای متغیرها نشان می دهد. در نهایت برای تجزیه و تحلیل داده ها در محیط نرم افزار SPSS از آزمون های همبستگی پیرسون ۵ و تحلیل مسیر ۶ استفاده گردیده است. همچنین پراکنش نمونه ها از اساتید، کارشناسان و نخبگان دانشگاه های شهر تهران، مناطق ۲۲ گانه، وزارت راه و شهرسازی می باشد که از هر کدام به طور تصادفی ۵ تا ۸ نفر استفاده شده است. جهت تدقیق جامعه آماری سعی شد نمونه ها با توجه به تخصص مربوطه و موضوع پژوهش انتخاب گردد.

جدول ۱- شاخص و مؤلفه های پژوهش

مؤلفه	نماد	شاخص	مؤلفه	نماد	شاخص
رشد شفافیت	۱X	شفافیت مالی	سیاست گذاری	۱۷X	حکمرانی
	۲X	اعتماد متقابل		۱۸X	اراده سیاسی PPP
	۳X	صلاحیت و شایستگی		۱۹X	مدیریت یکپارچه پروژه های PPP
	۴X	بازار مالی		۲۰X	ساختار حقوقی شهرداری
	۵X	توانایی مالی		۲۱X	سیاست جذب سرمایه گذار
	۶X	شفافیت واگذاری پروژه ها		۲۲X	خط مشی گذاری شفاف

⁵ pearson correlation coefficient

⁶ path analysis

اقتصاد پایدار	۷X	اقتصاد و قانون	ساختاری	چارچوب نهادی و سازمانی	۲۳X
رقابت‌پذیری	۸X			نظام تخصیص و تقسیم	۲۴X
نظارت کارآمد	۹X			پشتیبانی از طرح‌های PPP	۲۵X
امکان‌سنجی قانونی	۱۰X			فرایند آسان تصویب طرح‌های PPP	۲۶X
امکان‌سنجی اقتصادی	۱۱X			خطرپذیری و مدیریت بحران	۲۷X
امنیت سرمایه‌گذاری	۱۲X			دانش فردی مدیران	۲۸X
اصلاح مجوزهای قانونی	۱۳X			مهارت	۲۹X
بازاریابی	۱۴X			هدایت و هماهنگی امور	۳۰X
قوانین بالادستی	۱۵X				
معافیت مالیاتی	۱۶X				

آزمون همبستگی پیرسون

تحلیل همبستگی ابزاری برای تعیین نوع و درجه رابطه یک متغیر کمی با متغیر کمی دیگر است. ضریب همبستگی یکی از معیارهای مورد استفاده در تعیین همبستگی دو متغیر می باشد. ضریب همبستگی شدت رابطه و همچنین نوع رابطه (مستقیم یا معکوس) را نشان می دهد. این ضریب بین ۱ تا -۱ است و در صورت عدم وجود رابطه بین دو متغیر برابر صفر می باشد. از ضریب همبستگی پیرسون جهت تحلیل همبستگی استفاده می شود. ضریب همبستگی پیرسون بین دو متغیر تصادفی برابر با کوواریانس آنها تقسیم بر انحراف معیار آنها تعریف می شود.

$$\rho_{X,Y} = \frac{\text{cov}(X,Y)}{\sigma_X \sigma_Y} = \frac{E[(X - \mu_X)(Y - \mu_Y)]}{\sigma_X \sigma_Y}$$

در تحقیق حاضر با استفاده از نرم افزار spss با بهره گیری از رابطه پیرسون به ارتباط بین متغیرها پرداخته شده است که در ادامه تحلیل هر کدام آورده شده است.

روش تحلیل مسیر

تحلیل مسیر روش آماری کاربرد ضرایب بتای استاندارد رگرسیون چند متغیری در مدل های ساختاری است. هدف تحلیل مسیر به دست آوردن برآوردهای کمی روابط علی (همکنشی یکجانبه یا کواریته) بین مجموعه ای از متغیرهاست. ساختن یک مدل علی لزوماً به معنای وجود روابط علی در بین متغیرهای مدل نیست بلکه این علیت بر اساس مفروضات همبستگی و نظر و پیشینه تحقیق استوار است. تحلیل مسیر بیان می کند که کدام مسیر مهمتر و یا معنادارتر است. ضرایب مسیر براساس ضریب استاندارد شده رگرسیون محاسبه می شود. یک متغیر به صورت تابعی از دیگر متغیرها فرض می شود و مدل رگرسیونی آن ترسیم می شود. برای بدست آوردن برآوردهای ضرائب اصلی مسیر کافی است هر متغیر وابسته (درونزا) به متغیرهایی که مستقیماً تحت تأثیر آن است بازگشت داده شود. به بیان دیگر برای برآوردهای هر یک از مسیرهای مشخص شده، ضرائب استاندارد شده رگرسیون (یا ضرائب مسیر) محاسبه می شود. این ضرائب از طریق برقراری معادله های ساختاری یعنی معادله های که ساختار روابط مفروض در یک مدل را مشخص می سازد به دست می آیند. در پژوهش حاضر با استفاده از نرم افزار Amos با تشکیل روابط آشکار و پنهان و طی مراحل و محاسبات در نرم افزار که در ادامه آورده شده است به نتایج قابل قبول در بین مولفه ها و متغیرها خواهیم رسید.

یافته ها و بحث

طبق بررسی های انجام گرفته و تکمیل پرسشنامه توسط ۱۰۰ نفر از خبرگان داده های حاصل از پرسشنامه به شرح زیر می باشد. براساس داده های حاصل از پرسش نامه میانگین حساسی سنی پاسخ دهندگان ۳۳.۷ سال می باشد. در حدود ۳۴/۷ درصد کارشناسان مدیریتی شهری دارای تحصیلات کارشناسی، ۳۲.۹ درصد، کارشناسی ارشد و ۳۵/۵ درصد تحصیلات دکتری می باشند.

جدول ۲-Error! No text of specified style in document. مشخصات عمومی پاسخ دهندگان نخبگان و

کارشناسان

گروه های مشخصات عمومی	کل میانگین	فراوانی کل
میانگین سنی (سال)	۳۳.۷	۱۰۰
تحصیلات	۳۴.۷	۲۴
	۳۲.۹	۳۰
	۳۳.۵	۴۶

Source: Authors, 2017

در این تحقیق از ۳۰ شاخص در قالب ۴ مؤلفه استفاده گردیده است. جدول ۳ مؤلفه های به کار رفته در تحقیق و آمار توصیفی هر کدام از متغیرها را نشان می دهد.

جدول ۳- آمار توصیفی مؤلفه های تحقیق

مؤلفه	سیاست گذاری	شفافیت	ساختاری	قانونی
میانگین	۶۴/۴۸	۶۹/۴۶	۷۶/۴۳	۷۲/۳۴
میانگین خطای استاندارد	۱/۰۱	۰/۹۹	۰/۸۷	۰/۷۵
انحراف معیار	۱۳/۵	۱۲/۷۳	۱۱/۴۹	۱۲/۳۳

جدول ۳ نشان می دهد که بیشترین میانگین مربوط به مؤلفه ساختاری است که میانگین برای این مؤلفه برابر با ۷۶/۴۳ و همچنین کمترین مقدار میانگین مربوط به مؤلفه سیاست گذاری برابر با ۶۴/۴۸ است.

ارزیابی همبستگی میان مؤلفه های شراکت عمومی - خصوصی

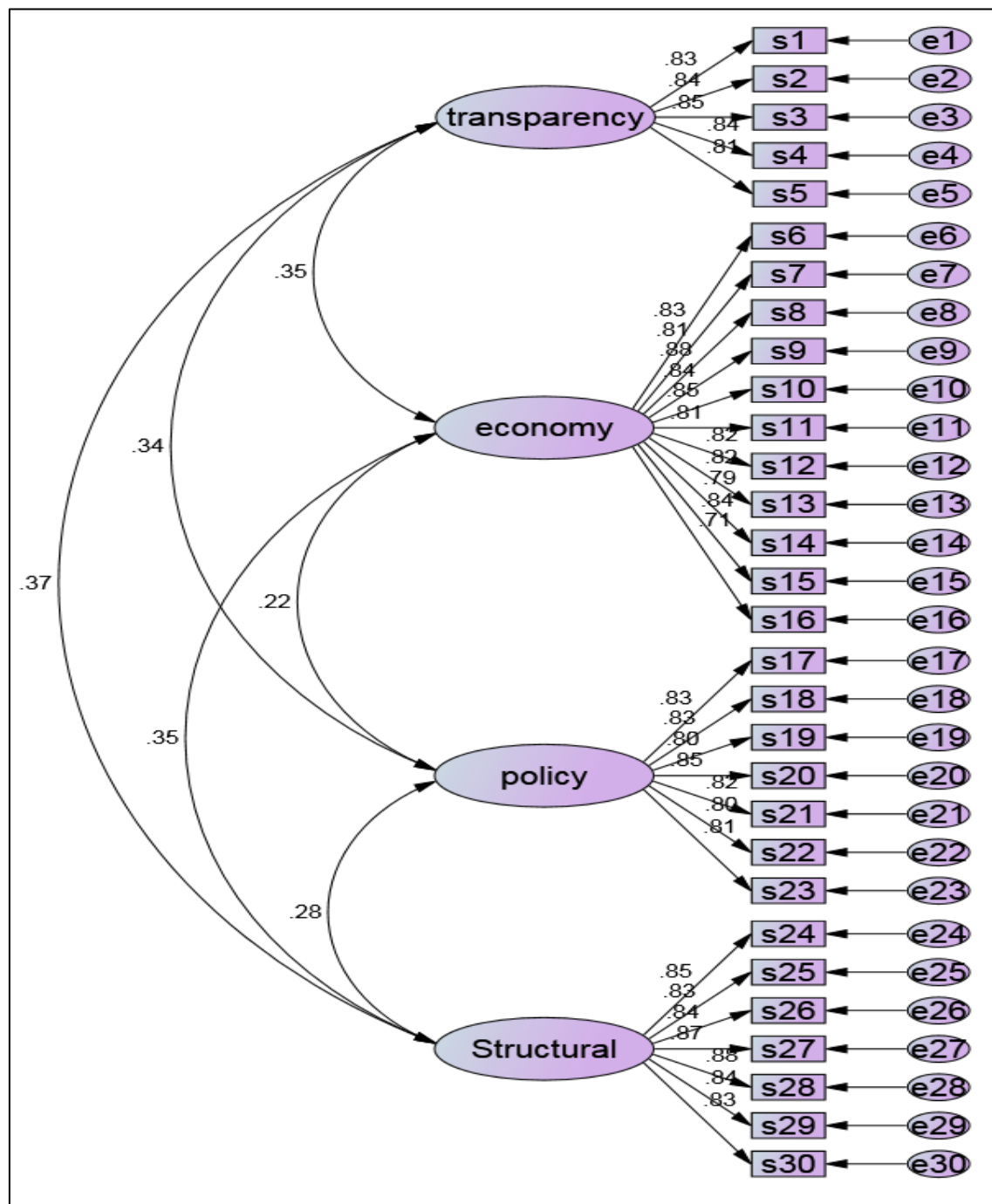
یکی از ابزارهای مناسب جهت تحلیل متغیرها، ضریب همبستگی پیرسون است که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته است. ضریب همبستگی از روش های پر کاربرد جهت تعیین میزان رابطه بین دو متغیر محسوب گردیده و با علامت r نشان داده می شود.

جدول ۴- همبستگی مؤلفه های شراکت عمومی - خصوصی

مؤلفه	سیاست گذاری	شفافیت	قانونی	ساختاری
سیاست گذاری	۱	۰/۴۷۷	۰/۳۴۸	۰/۴۱۶
	Sig. (۲-tailed)	۰/۰۰۱	۰/۱	۰/۰۰۰
شفافیت	۰/۴۷۷	۱	۰/۸۱۴	۰/۵۹۳
	Sig. (۲-tailed)	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
قانونی	۰/۳۴۸	۰/۸۱۴	۱	۰/۴۱۱
	Sig. (۲-tailed)	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
ساختاری	۰/۴۱۶	۰/۵۹۳	۰/۴۱۱	۱
	Sig. (۲-tailed)	۰/۱۷۲	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰

جدول ۵ همبستگی را میان مؤلفه‌های شراکت عمومی - خصوصی در پروژه‌های محرک توسعه شهری که از جمع مؤلفه‌های مزبور به هر متغیر است را نشان می‌دهد، ارزیابی‌ها با توجه به جدول ۵ نشان می‌دهد که بین مؤلفه‌های شراکت عمومی - خصوصی همبستگی مثبت وجود دارد. به این معنا با افزایش هر مؤلفه، مؤلفه دیگری نیز افزایش می‌یابد و با کاهش یکی، دیگری نیز کاهش می‌یابد. با توجه به جدول ۵ ملاحظه می‌شود که بین مؤلفه‌های قانونی و شفافیت با نمره ۰/۸۱۴ بیشتری رابطه وجود دارد و کمترین رابطه مربوط به مؤلفه‌های ساختاری و قانونی است.

تحلیل مسیر با استفاده از برازندگی الگوهای معادلات ساختاری برای ارزیابی برازندگی الگوی معادلات ساختاری از چند شاخص استفاده می‌شود. یک شاخص مورد استفاده، شاخص مجذور کای (X^2) است که یک شاخص برازندگی مطلق مدل به حساب می‌آید و هر چه از صفر بزرگ تر باشد برازندگی مدل کمتر است. برای مدل‌های با N بزرگ‌تر، مجذور کای (X^2) تقریباً همیشه از نظر آماری معنادار است و این موجب می‌شود که آماره مجذور کای (X^2) تقریباً همیشه مدل را رد کند. از آنجا که مجذور کای نسبت به اندازه نمونه بسیار حساس است، بسیاری از پژوهشگران مجذور کای را نسبت به درجه آزادی آن، یعنی مجذور کای نسبی (χ^2/df) می‌سنجند. نسبت این شاخص اثر اندازه نمونه را بر مدل مجذور کای به حداقل می‌رساند.



شکل ۱- حل استاندارد شده مدل

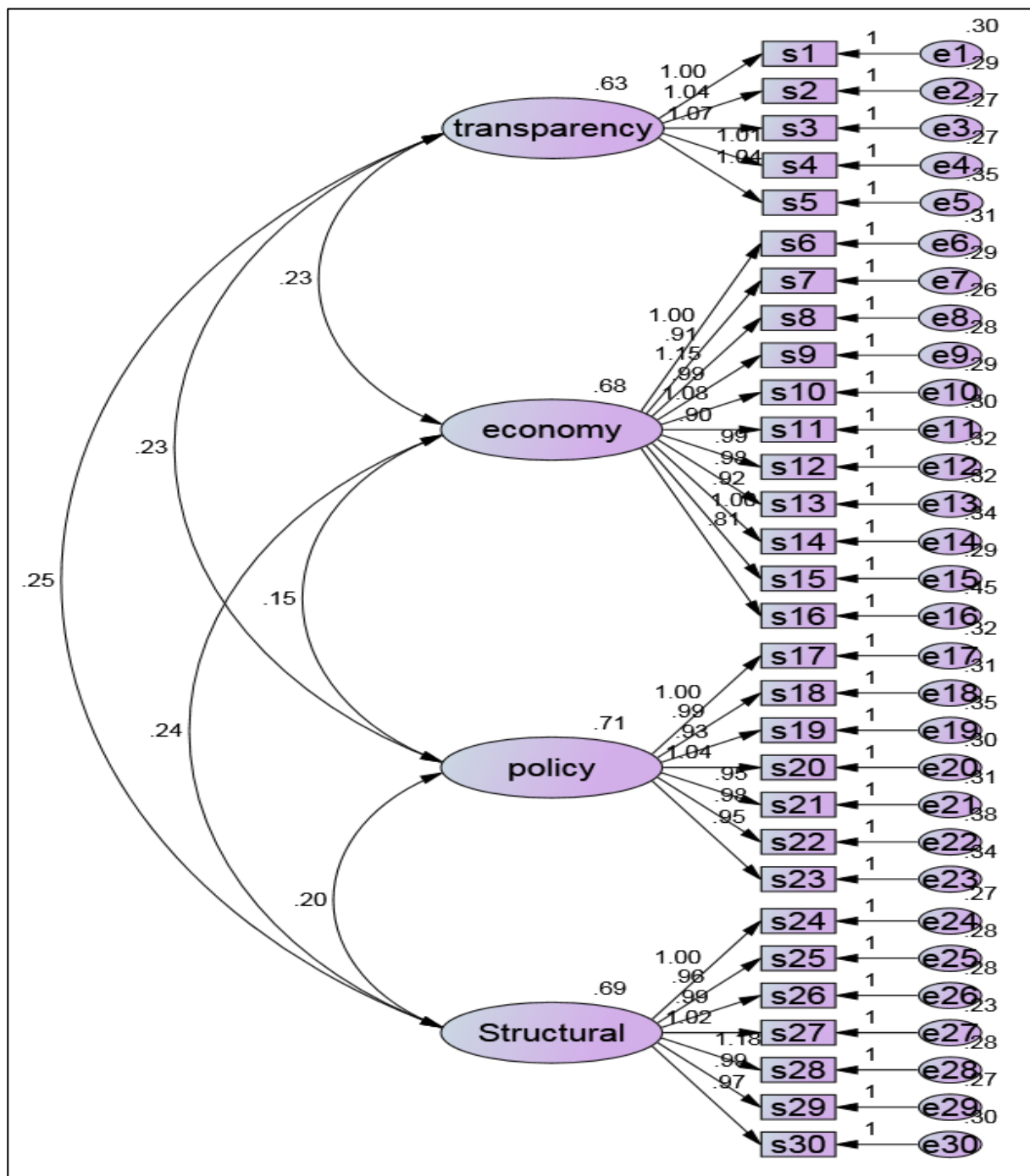
در شکل ۱۰ اعداد روی مسیرها، وزنهای مسیر یا بتا هستند. بر اساس محاسبات انجام یافته میزان وزن مولفه شفافیت ۰.۶۳۳، اقتصادی ۰.۶۸۰، سیاست گذاری، ۰.۷۱، ساختاری ۰.۶۹ می باشد. نسبت کای اسکور به درجه آزادی ۱.۳۳۸ است که دلالت بر مطلوب بودن مدل است. ریشه میانگین مجذورات خطای برآورد ۰.۰۲۸ است که حاکی از قابل قبول بودن مدل است. شاخص نیکوئی برازش ۰.۹۲۷ و برازش اصلاح شده ۰.۹۱۵ است که نشان می دهد این مدل نسبت به عدم وجود آن برازندگی بهتری دارد. شاخص توکر - لوئیس با نمره ۰.۹۸۶ ضمن تأیید شاخص برازندگی هنجار شده، نشان می دهد که مستلزم تجدید نظر نیست. در نهایت با توجه به مطالب بالا می توان نتیجه گرفت که مدل

اندازه گیری (متغیرهای مشاهده شده) از برازش خوبی برخوردار هستند و به این معنی است که متغیرهای آشکار به خوبی می‌توانند متغیرهای پنهان را اندازه گیری کنند. شاخص‌های برازش مدل در این پژوهش عبارتند از:

جدول ۶- معیارهای برازش مدل پژوهش

نوع شاخص	معیار برازش مدل	مقدار	حد قابل قبول	نتیجه
شاخصهای مطلق (برازندگی مدل)	کای اسکوتر (CMIN)	۵۳۳.۸۸۰		
	درجه آزادی (DF)	۳۹۹		
	سطح معناداری (P)	۰.۰۰۰	کمتر از ۰.۰۵	قابل قبول
	نسبت کای اسکوتر به درجه آزادی (CMIN/DF)	۱.۳۳۸	بین ۱ تا ۵	قابل قبول
شاخصهای نسبی	ریشه میانگین مجذورات خطای برآورد (RMSEA)	۰.۰۲۸	۰.۱ به پایین	قابل قبول
	شاخص نیکویی برازش (GFI)	۰.۹۲۷	۰.۹ به بالا	قابل قبول
	شاخص نیکویی برازش اصلاح شده (AGFI)	۰.۹۱۵	۰.۹ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازش اصلاح شده (NFI)	۰.۹۵۲	نزدیک به یک	قابل قبول
	شاخص توکر - لوئیس (TLI)	۰.۹۸۶	۰.۹ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازندگی فزاینده (IFI)	۰.۹۸۷	۰.۹ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازندگی تطبیقی (CFI)	۰.۹۸۷	۰.۹ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازش نسبی (RFI)	۰.۹۴۷	۰.۶ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازش تطبیقی مقتصد (PCFI)	۰.۹۰۶	۰.۶ به بالا	قابل قبول
	شاخص برازش هنجار شده مقتصد (PNFI)	۰.۸۷۳	۰.۶ به بالا	قابل قبول

منبع: محاسبات نگارنده



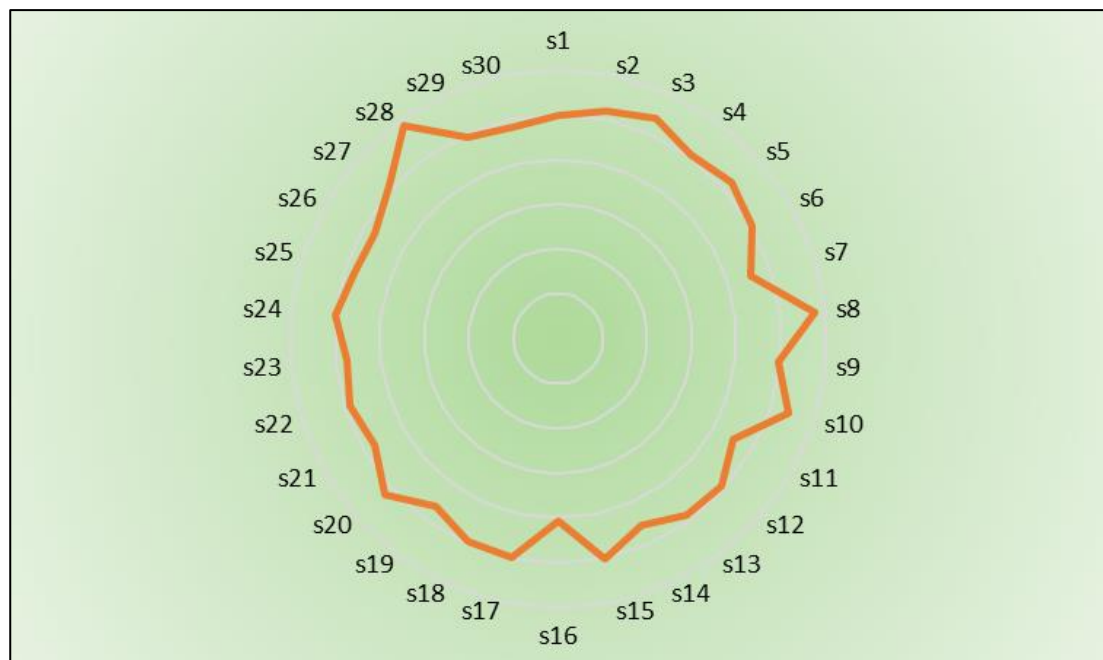
شکل ۲- مدل غیراستاندارد

تاثیر مولفه های شراکت عمومی - خصوصی در در پروژه های محرک توسعه شهری

پس از بررسی و تأیید الگوی آزمون معناداری، از دو شاخص جزئی نسبت بحرانی CR و P استفاده شده است. بر اساس سطح معناداری ۰.۰۵ و مقدار بحرانی باید بیشتر از ۱.۹۶ باشد، مقدار کمتر از این در الگو مهم شمرده نمی شود. مقادیر کوچکتر از ۰.۰۵ برای مقدار P حاکی از تفاوت معنادار محاسبه شده برای وزن های رگرسیونی با مقدار صفر در سطح ۹۵ درصد دارد.

جدول ۷- نتایج آزمون‌های تحقیق

متغیرها	مولفه ها	برآورد	نسبت بحرانی	P	نتیجه
-	شفافیت	۱			
	اقتصادی	۰.۸۵۲	۶.۵۳۳	***	تایید
	سیاستگذاری	۰.۷۷۳	۶.۱۳۲	***	تایید
	ساختاری	۰.۹۴۸	۶.۷۲۳	***	تایید
s1	شفافیت	۱			رد
s2	شفافیت	۱.۰۳۷	۲۰.۷۸۶	***	تایید
s3	شفافیت	۱.۰۷۵	۲۱.۲۹۲	***	تایید
s4	شفافیت	۱.۰۱۳	۲۰.۸۹۴	***	تایید
s5	شفافیت	۱.۰۴۰	۱۹.۸۴۳	***	تایید
s6	اقتصادی	۱			رد
s7	اقتصادی	۰.۹۰۸	۲۰.۶۴۷	***	تایید
s8	اقتصادی	۱.۱۵۱	۲۳.۵۴۷	***	تایید
s9	اقتصادی	۰.۹۸۹	۲۱.۷۰۶	***	تایید
s10	اقتصادی	۱.۰۸۳	۲۲.۴۲۴	***	تایید
s11	اقتصادی	۰.۹۰۵	۲۰.۴۲۵	***	تایید
s12	اقتصادی	۰.۹۸۵	۲۱.۰۴۰	***	تایید
s13	اقتصادی	۰.۹۷۸	۲۱.۰۰۲	***	تایید
s14	اقتصادی	۰.۹۱۵	۱۹.۷۹۳	***	تایید
s15	اقتصادی	۱.۰۰۳	۲۱.۶۷۸	***	تایید
s16	اقتصادی	۰.۸۱۴	۱۶.۹۳۹	***	تایید
s17	سیاستگذاری	۱			رد
s18	سیاستگذاری	۰.۹۹۰	۲۱.۰۰۴	***	تایید
s19	سیاستگذاری	۰.۹۲۹	۱۹.۷۲۴	***	تایید
s20	سیاستگذاری	۱.۰۳۹	۲۱.۶۱۱	***	تایید
s21	سیاستگذاری	۰.۹۵	۲۰.۵۳	***	تایید
s22	سیاستگذاری	۰.۹۷۶	۱۹.۸۳۳	***	تایید
s23	سیاستگذاری	۰.۹۴۷	۲۰.۱۲۶	***	تایید
s24	ساختاری	۱			رد
s25	ساختاری	۰.۹۵۵	۲۲	***	تایید
s26	ساختاری	۰.۹۹۴	۲۲.۶۲۸	***	تایید
s27	ساختاری	۱.۰۱۹	۲۳.۸۰۱	***	تایید
s28	ساختاری	۱.۱۷۶	۲۴.۳۶۵	***	تایید
s29	ساختاری	۰.۹۸۶	۲۲.۵۸۱	***	تایید
s30	ساختاری	۰.۹۶۷	۲۱.۸۸۹	***	تایید



شکل ۳- وزن نهایی متغیرهای تحقیق

منبع: محاسبات معادلات ساختاری

نتیجه گیری

ارائه خدمات شهری کاراتر و باکیفیت تر و توسعه پروژه های توسعه شهری و همچنین پروژه های زیرساختی، ضمن اینکه از پیش فرض ها و زیرساخت های مهم و حیاتی توسعه پایدار در ابعاد اقتصادی بشمار می رود، بلکه از الزامات مدیریت مطلوب شهری است. در این میان مدل های مشارکت عمومی - خصوصی با روش های مختلف بستری مناسب را جهت تأمین مطلوب و بهینه خدمات و زیرساخت های عمومی شهروندان با استفاده از پتانسیل ها و ظرفیت های بخش خصوصی فراهم می سازد. این پژوهش سعی بر آن داشت باتکیه بر نظریه های و دیدگاه های مختلفی که بر مشارکت عمومی خصوصی وجود دارد به شناسایی معیارهای تأثیرگذار بر پیاده سازی الگوی مشارکت عمومی - خصوصی در پروژه های محرک توسعه کلان شهر تهران و اولویت بندی آنها بپردازد.

کلان شهر تهران با ابعاد پیچیده جمعیتی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی خود، در راستای پاسخگویی به افزایش مطالبات عمومی، بهبود کمی و کیفی امکانات و خدمات شهری و ارتقا رفاه شهروندان خود مدیریت شهری خود را مجبور به تجهیز زیرساخت ها و تأمین منابع مالی لازم برای توسعه امکانات خود کرده است.

ضرورت گسترش روزافزون فضاهای خدماتی و زیربنایی نظیر مترو، نظام بهداشت و سلامت، نظام امنیت و ایمنی، نظام حمل و نقل سریع و غیره در این کلان شهر خود ضرورتی دیگر را به همراه دارد و آن ناشی از این واقعیت است روش های دولت مبنای سیستم های متمرکز توانایی کمتری در ارتقا شاخص های فرهنگی و اجتماعی شهروندان داشته و تکیه بر منابع صرف ناشی از درآمدهای شهری و حتی مساعدت های گاه و بیگاه دولتی نخواهد نمود به طور جامع و بهینه، زمینه های لازم برای توسعه پایدار در کلانشهر را فراهم سازد.

واضح است که جهت کاربست و پیاده نمودن این الگو در پروژه های عمران و توسعه شهری تهران پیش شرط ها و پیش نیازهایی لازم است که اجرا و پیاده سازی آن را ضمانت نموده و بدون آنها این نوع مشارکت یا محکوم به شکست بوده و یا کارآمدی و مطلوبیت لازم را نخواهد داشت. از جمله مهم ترین عوامل تأثیرگذار که در این پژوهش بر اساس مطالعات کتابخانه ای (اسنادی)، پیشینه و مبانی نظری و نظریه ای و همچنین از منظر متخصصین، خبرگان، اساتید و کارشناسان مورد اخذ و مورد تأیید قرار گرفت (و هر یک از این عوامل خود می تواند شامل زیر عامل های دیگر باشد) عبارت می باشد از موارد هشت گانه ذیل:

ایجاد مراکز داده و اطلاعات پروژه‌ها
 ایجاد مدیریت یکپارچه پروژه‌های توسعه شهری
 شفافیت نظام واگذاری پروژه‌ها
 ثبات شرایط و امنیت سرمایه‌گذاری
 وقوف مدیران پروژه‌ها به اصول و قواعد این الگو
 ایجاد سیستم‌های کاربردی متمرکز گردآوری داده‌های پروژه‌ها
 بلوغ دانش فردی مدیران و اعضای هیئت‌مدیره‌ها در این زمینه
 بلوغ فناوری اطلاعات از جنبه سخت‌افزاری

بدیهی است که پروژه‌های (PPP) به دلایل مختلفی چون مذاکره و چانه‌زنی، عقد قراردادهای مختلف و... نسبت به شیوه‌های سنتی تأمین عمومی، هزینه‌های مبادلاتی بالایی را به همراه دارند که این هزینه‌های بالای مبادلاتی فضای ابهام پروژه‌های را افزایش داده و خود سبب طولانی شدن فرایند تأمین خدمات و در نتیجه عدم شفافیت در مذاکرات گردد. ایجاد فضای شفاف در کلیه مراحل مشارکت عمومی - خصوصی فیما بین سهام‌داران، مشتریان و ذی‌نفعان از شروط پیاده‌سازی این الگو می‌باشد. به‌طوری‌که ضمن تسهیل در روند اجرایی پروژه‌ها و پایداری مشارکت هزینه‌های مبادلاتی را نیز کاهش خواهد داد. همچنین عواملی مانند ثبات و امنیت در سرمایه‌گذاری در شرایطی مختلف سیاسی و اقتصادی مانند نوسانات ارزی و... می‌تواند به‌طور کلی موجودیت تحقق چنین الگویی را تحت‌تأثیر قرار دهد.

در این پژوهش ۳۰ متغیر شامل: شفافیت، قانونی، سیاست‌گذاری، ساختاری احصا گردید. با استفاده از تکنیک آماری، تحلیل مسیر به تفسیر روابط میان متغیرها و مؤلفه‌ها و ترکیب بهینه آنها در قالب عامل معنادار اقدام شد. به این ترتیب جمع بندی نشان می‌دهد، مؤلفه‌های شفافیت، ساختاری، اقتصادی و سیاست‌گذاری در رتبه‌های یک تا چهار قرار گرفته‌اند. در سطح اطمینان ۹۵ درصد رابطه معناداری بین مؤلفه‌های مورد مطالعه وجود دارد. نتایج حاکی از آن است که میزان تأثیر ۰.۸۱۴ به ازای یک واحد تغییر در مؤلفه شفافیت، میزان مؤلفه قانونی به میزان ۰.۸۱۴ واحد تغییر خواهد یافت.

با عنایت بر نتایج پژوهش حاضر، سیاست‌های و برنامه‌های زیر را می‌توان در راستای پیاده‌سازی و تحقق توسعه عمومی - خصوصی در پروژه‌های توسعه شهری به‌صورت کلی و نیز بر مبنای یافته‌های تحقیق ارائه نمود:

- با عنایت بر اینکه ساختار الگوی مشارکت عمومی - خصوصی وابستگی مستقیم به مجموعه نهادها و ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، اجرایی، مدیریتی و... دارد لذا تدوین برنامه‌ای جامع و فراگیر در چارچوب قوانین بالادستی و نیز مبتنی بر ساختار نهادی کشور جهت بسترسازی‌های لازم در خصوص پیاده‌سازی و بسط این نوع مشارکت در زمینه‌های مختلف ضروری است.
- رفع هرگونه موانع دولتی، زیربنایی و زیرساخت‌های لازم در زمینه‌های مختلف چون جنبه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری سیستم‌های متمرکز اطلاعات مربوط به پروژه‌ها و... از طریق رفع موانع قانونی (قوانین دست‌وپاگیر و نیز قوانین مربوط به قیمت‌گذاری و...) که موجب تسهیل در روند اجرای پروژه‌ها و پیاده‌سازی الگوی مشارکت عمومی - خصوصی می‌شود.
- در تحقق و اجرای الگوی مشارکت عمومی - خصوصی اغلب ریسک‌های موجود منشأ از پیچیدگی در روند مالیات ستانی، تأمین مالی، جزئیات فنی، ثبت اسناد و... تنظیم مقررات سرمایه‌گذاری می‌باشد لذا بخش عمومی و دولت می‌تواند با شفاف‌سازی رویه‌های موجود، ثبات در سیاست‌های داخلی و خارجی، بسته‌های حمایتی و... به پیاده‌سازی و تحقق این الگوی مشارکت در طرح‌های عمران شهری و کاهش ریسک در آن کمک شایانی کند.
- ایجاد وبگاه‌های خاص مربوط به مشارکت عمومی - خصوصی طرح‌های توسعه شهری تهران و ارائه برخی خدمات در این خصوص؛ در این وبگاه اطلاعات مربوط به ابتکارات ایران و سایر کشورها و همچنین برنامه‌های (PPP) در سطح کلانشهر تهران ذکر گردد.
- تلاش در خصوص پیاده‌سازی و تحقق کامل دولت هوشمند در کلان شهر تهران و در نتیجه ایجاد پایگاه اطلاعات و داده‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی و توسعه شهری تهران در ادارات مربوطه.

- ارتقا بینش و آگاهی مدیران و منابع نیروی انسانی سازمان ها، ادارات و... از طریق طراحی و راه اندازی سامانه اطلاعات آموزشی دستگاه های اجرایی و برگزاری دوره ها و کارگاه های آموزشی حضوری و غیرحضوری در خصوص مشارکت عمومی - خصوصی، پیگیری و نظارت بر اجرای برنامه های آموزشی کارمندان و مدیران دستگاه های اجرایی و در نهایت تشکیل بانک اطلاعات دوره های آموزشی آنها.
- افزایش شفافیت در واگذاری پروژه های عمرانی از طریق انطباق تصمیمات و اقدامات اجرایی با قانون و پرهیز از هرگونه اقدامات سلیقه ای در فرایند اجرای الگوی مشارکت عمومی - خصوصی و در نتیجه گسترش و توسعه این الگو از مجرای قانونی.
- افزایش جامعیت و شفافیت طرح های مشارکت عمومی - خصوصی توسعه شهری تهران از طریق شرکت دادن کلیه ذینفعان، بنا به صلاحدید، از جمله تعاونی ها، مؤسسات دانشگاهی و سازمان های غیرانتفاعی در کلیه مراحل و فرایند اجرای و پیاده سازی مشارکت عمومی - خصوصی؛
- افزایش شفافیت از طریق افزایش پاسخگویی ذینفعان مرتبط و شفافیت فرایند مشارکت بخش عمومی و خصوصی؛
- شناسایی زمینه های جدید مشارکت عمومی - خصوصی و ظرفیت سازی اجرای این الگو در زمینه های مختلفی که دارای مزیت رقابتی، گسترش حوزه های جدید مبتنی بر استعدادهای منطقه ای و شهری کلان شهر تهران می باشد.
- توسعه فرهنگ مشارکت عمومی - خصوصی از طریق رسانه های ملی و جمعی، وضع قوانین و سیاست های تشویقی و حمایتی.
- استفاده از تجارب موفق داخلی و خارجی در زمینه پروژه های مختلف توسعه شهری.
- ایجاد شبکه ملی مربوط به پروژه های عمران و توسعه شهری و تسهیل در فرایند شبکه سازی و یکپارچگی افقی و عمودی، ایجاد زمینه های لازم در راستای حمایت های اطلاعاتی، قانونی، فنی، مدیریتی و ارتباطی جهت یکپارچه سازی و....
- ارتقا قابلیت های مدیریت ریسک در هر دو بخش عمومی و خصوصی و ارزیابی تأثیر آن بر طرح های مشارکت بخش عمومی و خصوصی در توسعه زیرساخت های شهری و پروژه های اجرایی توسعه شهری تهران؛

منابع

۱. برزگر عبدالرضا، رحمانی تهمنه. (۱۳۹۳). جایگاه قرارداد مشارکت عمومی - خصوصی در نظام حقوق اداری ایران. حقوق اداری. ۲ (۵): ۹۳-۱۲۵
۲. علیجانی، محسن و جنیدی، لعل. (۱۳۹۹). تخصیص ریسک در قراردادهای مشارکت عمومی و خصوصی. فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، ۳ (۸)، ۹۳-۱۱۸. doi: 10.22034/law.2021.521769.1023
۳. محمدی کاوه، رضویان محمدتقی، صرافی مظفر، غلامحسینی اسماعیل. (۱۳۹۳). شراکت بخش های عمومی - خصوصی در نوسازی بافت های فرسوده منطقه ۹ شهرداری تهران. فصلنامه علمی-پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری. ۲ (۸): ۱۰۹-۱۲۷
4. Attoe, w. & logan, d. (1989). american urban architecture: catalysts in the design of cities. california: university of california press.
5. Bevilacqua, C., Trillo, C., Esposito, G., Calabrò, J., Schultz, A. L., Pizzimenti, P., & Maione, C. (2012). Smart specialization strategies: the role of Public Private Partnership in planning smarter cities.
6. Bohannon, C. L. (2004). *The urban catalyst concept*. Virginia Tech,
7. Daskalova, T. (2019). public-private partnership at implementation of urban development projects. *trakia journal of sciences*, 17.
8. Davis. Juliet (2009). Urban catalysts in theory and practice. Architectural Research Quarterly / Volume 13 / Issue 3-4 / December 2009, pp 295 -

- 306DOI: Dear, Micheal and Wolch, Jennifer. (1989). "How territory shapes social life". *The Power of Geography*. Boston: Unwin Hyman.
9. De Schepper, S., Doooms, M., & Haezendonck, E. (2014). Stakeholder dynamics and responsibilities in Public–Private Partnerships: A mixed experience. *International Journal of Project Management*, 32(7), 1210-1222.
 10. Faurest, K., Stiefel, B. L., & Melcher, K. (2016). Valuing Community-Built. *Community-Built: Art, Construction, Preservation, and Place*, 207.
 11. Hairston, T. (2016). The Future of Economic Development: Using Health Care as an Economic Driver, Public-Private Partnerships as a Platform to Further Development, and Minority Participation as a Path Forward in a More Diverse Mississippi. *Miss. CL Rev.*, ۳۷۰, ۳۵
 12. Inam, Aseem 2002. "Meaningful Urban Design: Teleological/Catalytic/Relevant" *Journal of Urban Design*. Vol. 7, No. 1. pgs 35-58. Carfax Publishing.
 13. Ivanova, I., Herics, O., Obermayr, T., Puricella, P., Grassi, E., Fara, G., . . . Ploumaki, M. (2018). Public Private Partnerships in the EU: Widespread Shortcomings and Limited Benefits. *Audit Report. European Court of Auditors*.
 14. Kongsombat, P. (2012). Study on urban catalyst for sustainable urban development.
 15. Kongsombat, Prin (2010), Study on urban catalyst for sustainable urban developement case study of IMS/Solaria Plaza Hotel II Palazzo
 16. Nematikutenae, N., & Salami, F. (2018). Urban catalyst: Concepts and requirements. *Geography*, 55(55), 0.
 17. Pourahmad, A., & Khaliji, M. A. (2014). The assessment factors in improving urban services by VIKOR (case study Bonab). *Spatial Planning*, 4(2), 1-16. Sennett, Richard 2006 , 'The Open City', in *Urban Age*, Berlin Conference Newspaper (London: LSE), p. 4, on Urban Age website <www.urban-age.net> [accessed 20November 2008].
 18. Sarvar, R., & Khaliji, M. A. (2021). Urban policy in the field of wicked problems. *Urban Environmental Planning and Development*, 1(1), 1-16. Sternberg, Ernest Spring (2002). "What Makes Buildings Catalytic? How Cultural Facilities Can Be Designed To Spur Surrounding Development" *Journal of Architecture and Planning Research* pgs ۳۰-۴۲ Chicago: Locke Science Publishing.
 19. Taher Tolou Del, M. S., & Heydaripour, O. (2022). A holistic model of indicators of quality of life in residential environments; In order to macro-regional policies. *Journal of Urban and Regional Policy*, 1(3), 21-37.