

ORIGINAL RESEARCH PAPER (Human Science)

Factors affecting government support and private sector investments in marine terminal facilities

Kasra Pourkermani^{1*}

¹ Assistant Professor, Marine Transport Group, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2023/04/18

Revised: 2023/12/20

Accepted: 2023/12/20

Keywords:

Investment
Partnerships
marine terminal
state ownership

*Corresponding author:

pourkermani@kmsu.ac.ir

orcid:0000-0003-1427-7273

doi:10.52547/joc.14.55.2

dor:

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: The progress of a country in terms of infrastructure, facilities and maintenance requires a large amount of capital, which is beyond the capacity of the government sector. Since the public and private sectors do not own a large capital, the partnership between the public and private sector is the best solution to provide capital. This partnership would also provide high specialized ability to carry out large and long-term projects. One of the longtime challenges in ports is the lack of knowledge and management necessary to provide effective and practical solutions for investment. It is claimed that infrastructure development through public-private partnership leads to better performance compare to conventional contracts, despite the weakness in the empirical evidence for this claim. This paper uses investment data from Middle East and African ports from 2004 to 2022 and estimates the impact of different variables on the share of government ownership in terminal infrastructure projects.

Methodology: This study includes 410 samples from 2004 to 2022. The collected data is categorized based on the unique public-private partnership projects in the port. In general, ten factors have been introduced in the two groups of institutional quality variables and operating contract variables, which are assumed to be related to the contribution of government intervention in public-private partnership projects in the port. In order to calculate the effect of time and the unique organizational environment of a country, six control variables are presented in this study: government effectiveness index, political stability index, rule of law index, regulatory quality index, economic freedom index and the year of contract. Explanatory research is employed to find important operational contract and institutional quality factors. For this reason, regression is used and since the share of state ownership is continuous, as a suitable option, multiple linear regression is applied to model the data.

Findings: This study aims to investigate the effect of operating contract factors and institutional quality on the share of state ownership in a public-private partnership in a port in developing countries. This experimental model includes ten independent variables, four operational contract variables, six institutional quality variables and two control variables. To evaluate the five hypotheses presented, four multiple linear regression models were created and their results were presented. According to the results, all four presented models are very important and can provide more information about the validity of the model.

Conclusion: Findings show that larger sums of public-private investment, higher historical proportion of state ownership, the existence of both foreign and different types of private investors are all associated with a higher share of state ownership in port public-private projects. Other findings from the study suggest that the presence of tenders, local private investors, and vertical and horizontal integration are negatively correlated with the share of state ownership. Besides other private investors, banks, terminal operators and state authorities can benefit from this study. Investors can use the findings as an evaluation framework when deciding on a project appraisal and the state can benefit at the time of deciding when to take responsibility for port public-private partnership projects.



NUMBER OF TABLES

7



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

24

مقاله پژوهشی (علوم انسانی)

عوامل مؤثر بر حمایت دولتی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تأسیسات پایانه‌های دریایی

کسری پور کرمانی^{۱*}

۱- استادیار، گروه حمل‌ونقل دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>پیشینه و مبانی نظری پژوهش: امروزه پیشرفت یک کشور از لحاظ زیرساختی، تأسیساتی، زیربنایی و نگهداری به سرمایه زیادی نیاز دارد که به تنهایی از توان بخش دولتی خارج است. بخش دولتی و خصوصی هر یک به تنهایی سرمایه فراوانی ندارند، بنابراین بهترین راه حل برای تأمین سرمایه و توان تخصصی بالا برای انجام پروژه‌های بزرگ و بلندمدت، مشارکت بخش دولتی با بخش خصوصی هست. در بنادر نیز فقدان دانش و مدیریت لازم برای ارائه راه‌حل‌های مؤثر و عملی برای سرمایه‌گذاری از دلایل عمده چالش‌های تأمین مالی زیرساخت‌ها در پایانه‌های دریایی است. ادعا می‌شود توسعه زیرساخت‌ها با مشارکت دولتی - خصوصی منجر به عملکرد بهتر در مقایسه با قراردادهای معمولی می‌شود، اما شواهد تجربی برای این ادعا ضعیف می‌باشد. این مقاله از داده‌های سرمایه‌گذاری بنادر خاورمیانه و آفریقا از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۲۲ استفاده کرده و تأثیر متغیرهای مختلف بر سهم مالکیت دولتی در پروژه زیرساخت پایانه‌ها را برآورد می‌کند.</p>	<p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱/۲۹ تاریخ بازبینی: ۱۴۰۲/۹/۲۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۹/۲۹</p>
<p>روش‌شناسی: این مطالعه، شامل ۴۱۰ نمونه از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۲۲ می‌باشد. داده‌های جمع‌آوری شده بر اساس پروژه‌های منحصربه‌فرد مشارکت دولتی - خصوصی در بندر طبقه‌بندی شده‌اند. به‌طور کلی ده عامل در دو گروه متغیرهای کیفیت نهادی و متغیرهای قراردادی معرفی شده است که فرض می‌شود با سهم مداخله دولت در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر ارتباط دارند. برای محاسبه اثر زمان و محیط سازمانی منحصربه‌فرد یک کشور، شش متغیر کنترلی در این مطالعه ارائه شده است: شاخص اثربخشی دولت، شاخص ثبات سیاسی، شاخص حاکمیت قانون، شاخص کیفیت نظارتی، شاخص آزادی اقتصادی و سال بسته‌شدن قرارداد. از آنجایی که یافتن قراردادهای مهم و عوامل کیفیت نهادی که بر سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر تأثیر می‌گذارند، ماهیت اکتشافی دارد، بنابراین از رگرسیون استفاده می‌شود و از آنجایی که سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر یک متغیر وابسته پیوسته است و میزان تغییرات متغیر وابسته در این مطالعه از اهمیت خاصی برخوردار است، بنابراین به عنوان یک گزینه مناسب، از رگرسیون خطی چندگانه استفاده می‌شود.</p>	<p>واژگان کلیدی: سرمایه‌گذاری مشارکت پایانه دریایی مالکیت دولتی</p>
<p>یافته‌ها: این مطالعه سعی بر بررسی تأثیر عوامل قراردادی عملیاتی و کیفیت نهادی بر سهم مالکیت دولتی در یک مشارکت دولتی - خصوصی در بندر در کشورهای در حال توسعه دارد. این مدل تجربی شامل ده متغیر مستقل، چهار متغیر قراردادی عملیاتی، شش متغیر کیفیت نهادی و دو متغیر کنترلی می‌باشد. برای سنجش پنج فرضیه ارائه شده، چهار مدل رگرسیون خطی چندگانه ایجاد و نتایج آن‌ها ارائه شده است. با توجه به نتایج، هر چهار مدل ارائه شده بسیار مهم هستند و می‌توانند اطلاعات بیشتری در مورد بررسی اعتبار مدل ارائه دهند.</p>	<p>*نویسنده مسئول: pourkermani@kmsu.ac.ir orcid:0000-0003-1427-7273 doi:10.52547/joc.14.55.2 dor:</p>
<p>نتیجه‌گیری: یافته‌ها نشان می‌دهد که افزایش میزان سرمایه‌گذاری دولتی - خصوصی، نسبت تاریخی بالاتر مالکیت دولتی، وجود انواع مختلف سرمایه‌گذاران خارجی و خصوصی، همگی مستقیماً با سهم بالاتری از مالکیت دولتی در پروژه‌های دولتی - خصوصی بندر در ارتباط هستند. سایر یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که حضور مناقصه‌ها، سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی، و ادغام عمودی و افقی با سهم مالکیت دولتی همبستگی منفی دارند. بانک‌ها که از دیگر سرمایه‌گذاران خصوصی هستند، اپراتورهای پایانه‌ها و مقامات دولتی می‌توانند از نتایج این مطالعه بهره‌مند شوند. سرمایه‌گذاران می‌توانند هنگام تصمیم‌گیری در مورد ارزیابی پروژه از آن به‌عنوان یک چارچوب ارزیابی استفاده کنند و دولت می‌تواند در زمان تصمیم‌گیری در مورد زمان قبول مسئولیت پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی بندر از آن بهره‌مند شود.</p>	

مقدمه

سرمایه‌گذاری مشترک با مالکیت کامل) و حالت استقراری (به معنای ساخت‌وساز جدید، دانش‌محور یا اکتسابی) [۸]. اگرچه انتخاب نحوه مشارکت بسیار مهم است و در تحقیقات بسیار مورد توجه می‌باشد، اما در آن توجه کمی به همکاری با دولت به عنوان یک سهامدار مهم شده است. مطالعه حاضر با بررسی تأثیر عوامل کیفیت نهادی و قرارداد عملیاتی بر مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی بنادر کشورهای در حال توسعه، به تحقیقات قبلی کمک می‌کند. سرمایه‌گذاران خصوصی می‌توانند از یافته‌های این مطالعه برای برنامه‌ریزی استراتژی‌های خود برای تعامل با دولت و ایجاد فهرست کوتاهی از پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی مناسب برای مشارکت با توجه به توانایی‌های خود بهره‌مند شوند.

در بخش بعدی مدل مفهومی و فرضیه‌های مختلف توضیح داده می‌شود؛ روش نمونه‌گیری و متغیرها ارائه می‌شود. نتایج و بحث و سپس پیامدهای مدیریتی مقاله قرار داده شده است. بخش انتهایی، مشارکت‌ها و نتیجه‌گیری‌های دانشگاهی را نشان می‌دهد.

روش‌شناسی

مدلی که مدنظر این تحقیق است متشکل از متغیرهای کیفیت نهادی و قرارداد عملیاتی است که می‌تواند بر نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بنادر تأثیر بگذارد. میزان مالکیت کشور میزبان در قرارداد مشارکت دولتی - خصوصی، نشان‌دهنده سهم مداخله دولت در مشارکت دولتی - خصوصی بندر می‌باشد. اگر دولتی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر سهمی نداشته باشد، تمام سهام قرارداد متعلق به بخش خصوصی است و اگر دولت تمام سهام را بگیرد، به این معنی است که سرمایه‌گذاران خصوصی در قرارداد هیچ سهمی ندارند و مانند یک ارائه‌دهنده خدمات عمل می‌کنند و نه یک شرکت صاحب سهم. برای جلوگیری از تفسیرهای مختلف از اصطلاحات، شرکتی که متعلق به یک دولت خارجی است یک نهاد خصوصی است، اما شرکتی که متعلق به یک کشور میزبان می‌باشد یک نهاد خصوصی تلقی نمی‌شود. این تعریف مطابق با تعریف پایگاه داده بانک جهانی مشارکت خصوصی در زیرساخت (PPI) می‌باشد. متغیرهای کیفیت نهادی با توجه به میزان سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی - خصوصی، انواع مشارکت دولتی - خصوصی، وجود مناقصه و نسبت مالکیت دولتی انتخاب می‌شوند. متغیرهای قرارداد عملیاتی عبارتند از: مشارکت شرکت خارجی، مشارکت شرکت داخلی بزرگ، مشارکت شرکت داخلی کوچک، مشارکت یکپارچگی عمودی، مشارکت یکپارچگی افقی و سایر انواع مشارکت سرمایه‌گذاران. متغیرهای کنترل‌شده عوامل نهادی و زمان می‌باشند.

میزان سرمایه‌گذاری، مقیاس سرمایه‌گذاری یک پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌باشد. از این حیث دو نوع پروژه وجود دارد: پروژه جدید یا ادامه پروژه موجود [۹]. مشارکت دولتی - خصوصی موجود، پروژه‌ای است که در آن امکانات و زیرساخت‌ها از قبل موجود است در حالی که در پروژه‌های جدید، امکانات و زیرساخت‌ها کاملاً جدید هستند. به طور کلی، صنعت بندر پیوند مهمی بین اقتصاد داخلی و جهانی است [۱۰]. می‌توان

سیستم سنتی سرمایه‌گذاری در بنادر از روش‌های با منشأ سرمایه دولتی است اما چند دهه گذشته با افزایش سرمایه‌گذاری‌های با منشأ خصوصی در تأسیسات پایانه‌های دریایی از دوران قدیم متمایز شده است. مشارکت سرمایه‌گذاران خصوصی اغلب به شکل مشارکت دولتی - خصوصی است که نشان‌دهنده همکاری بین بخش‌های دولتی و خصوصی برای کارها و خدماتی است که از دیرباز توسط بخش‌های دولتی تأمین می‌شوند [۱۱]. از آنجایی که مشارکت دولتی - خصوصی شامل همکاری بخش‌های دولتی و خصوصی است، سطح معینی از مداخلات دولتی توسط سرمایه‌گذاران خصوصی در سراسر فرآیند مشارکت دولتی - خصوصی تجربه خواهد شد. به طور کلی، این مداخلات می‌تواند در طول فرآیند مذاکره یا حتی عملیات روزانه، مستقیم یا غیرمستقیم، و اشکال مختلف آن می‌تواند شامل مالکیت دولتی، حمایت از سیاست‌ها و کنترل مقررات باشد [۱۲]. با در نظر گرفتن این موضوع از دیدگاه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، مداخله دولت می‌تواند به شکل مالکیت مستقیم در همکاری مشارکت عمومی و خصوصی و تأثیر غیرمستقیم از طریق مقررات، سیاست‌ها و مطالبات باشد. می‌توان تفسیر کرد که بر اساس تئوری قرارداد ناقص که بیان می‌کند هیچ قراردادی نمی‌تواند همه احتمالات را پوشش دهد [۱۱]. طرف دولتی تمایل کمتری به تلاش برای کاهش هزینه‌ها یا افزایش کیفیت پروژه دارد [۱۳]. به همین دلیل است که در صورت دخالت نامتناسب دولت، نتیجه نهایی ممکن است سرمایه‌گذاری کم‌فایده و کم‌بازده باشد [۱۴]. همچنین، سهم بالاتر دولت در مشارکت‌های عمومی و خصوصی در بندر می‌تواند جذابیت این پروژه را برای سرمایه‌گذاران خصوصی کاهش دهد زیرا دولت بیشترین سود تجاری را خواهد برد. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران خصوصی برای کاهش هزینه‌ها، برای تمایل بیشتری به قرارداد غیرقابل ادغام می‌باشند. اگر مداخله مناسب دولت وجود نداشته باشد، انگیزه سرمایه‌گذاران خصوصی برای کاهش هزینه‌ها می‌تواند کیفیت کار را در معرض خطر قرار دهد [۱۳]. در واقع، با توجه به مطالعات فعلی، مداخله دولت، عامل موفقیت مهمی برای مشارکت عمومی و خصوصی است [۱۵]. هنگامی که مداخله مناسب دولت وجود داشته باشد، تعهد سیاسی می‌تواند جذابیت پروژه مشارکت دولتی - خصوصی (3P) را برای سرمایه‌گذاران خصوصی افزایش دهد [۱۶]. در مورد محموله‌هایی با ویژگی‌های عمومی، مداخله دولت می‌تواند به کاهش احتمال شکست شدید بازار کمک کند. از آنجایی که تعامل با دولت می‌تواند پیچیده باشد، همکاری در چنین پروژه‌هایی یک تصمیم حیاتی از سوی سرمایه‌گذاران خصوصی است. احتمال زیان و ضرر یک شرکت و عملکرد آن می‌تواند تحت تأثیر چنین همکاری‌هایی قرار گیرد. در واقع، یکی از مهم‌ترین تصمیمات تجاری، نحوه مشارکت است که منجر به پیامدهای عملکردی مهمی می‌شود [۱۷]. دو حالت انتخاب از حیث ماهیت سرمایه‌گذاری وجود دارد: حالت مالکیتی (به معنی شرکت تابعه یا

اتخاذ شده توسط افراد و نهادها بر تصمیمات بعدی تأثیر می‌گذارد یا منجر به تصمیمات بعدی می‌شود. این امکان وجود دارد که انتخاب‌های جایگزین نامطلوب باشند و گزینه‌های انتخاب آینده برای تصمیم‌گیرندگان محدود شود. به طور کلی، توسعه بندر به تصمیمات قبلی و ساختار سازمانی در طول زمان بستگی دارد [۱۴]. اگر تجربیات قبلی در مدیریت پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر موفقیت‌آمیز بود، توافقات مشارکت دولتی - خصوصی آتی نیز می‌تواند موفقیت‌آمیز باشد [۹]. همچنین، سهم مالکیت دولتی در پروژه‌های قبلی مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌تواند نگرش دولت را در مورد سرمایه‌گذاری خصوصی نشان دهد. به عنوان مثال، تمایل یک دولت به سیاست‌های بازار محور در گذشته می‌تواند نشان‌دهنده اجرای همان سیاست‌ها در آینده باشد. از این رو:

فرضیه ۴: سهم مالکیت دولتی در پروژه‌های قبلی سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی در پروژه فعلی، رابطه مستقیمی دارد.

اگر یک شرکت خارجی یکی از صاحبان امتیاز مشارکت دولتی - خصوصی در بندر باشد، ما شاهد حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی هستیم و حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی به معنای مشارکت یک شرکت داخلی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌باشد. منافع استراتژیک یک کشور ممکن است زمانی که یک شرکت خارجی را در پروژه‌ای شرکت می‌دهد، در معرض خطر امنیتی قرار گیرد [۱۵]. به خصوص اگر دارایی تصاحب شده توسط شرکت خارجی یک زیرساخت حیاتی و دارای امنیت اقتصادی بالایی باشد [۱۶]. در حالی که مشارکت شرکت‌های داخلی خطر امنیتی کمتری دارد، محدودیت‌های تأمین مالی می‌تواند باعث مشارکت شرکت‌های داخلی کوچک در پروژه‌های محدودی که اهمیت استراتژیک کمتری برای کشور دارند، شود. همراه با مسائل امنیتی، آشنایی فرهنگی نیز می‌تواند یکی از معیارهای کلیدی انتخاب شرکت باشد. آشنایی با فرهنگ داخلی یک نکته مثبت است زیرا به کاهش بلاتکلیفی محیطی کمک می‌کند [۱۷]. داشتن آشنایی فرهنگی و همچنین تجربیات سرمایه‌گذاری داخلی (به ویژه در پروژه‌های زیرساختی که بسیار پیچیده هستند) می‌تواند نیاز به حضور دولت در عملیات تجاری را کاهش دهد [۱۶]. بنابراین، بر اساس این استدلال خواهیم داشت:

فرضیه ۵: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی در پروژه سرمایه‌گذاری در بندر با میزان درصد مالکیت دولتی یک پروژه سرمایه‌گذاری بندری رابطه مستقیمی دارد.

فرضیه ۶: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی بزرگ در پروژه سرمایه‌گذاری در بندر با میزان درصد مالکیت دولتی یک پروژه بندری رابطه معکوسی دارد.

فرضیه ۷: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک در پروژه بندری با سهم مالکیت دولتی در پروژه رابطه معکوسی دارد.

گفت که بنادر دریایی دارای ویژگی‌های کالاهای عمومی است که حفظ منافع عمومی و مالی آن را ضروری می‌سازد. اغلب این دولت است که مسئول تأمین این حمایت است، زیرا اولویت اصلی سرمایه‌گذاران خصوصی بازده اقتصادی است [۱۱]. به طور کلی، نسبت بیشتری از سرمایه‌گذاری و وجود یک پروژه جدید نشان می‌دهد که پروژه بندر در مقیاس مالی بزرگتری است و پیچیدگی بالاتری دارد [۵]. هنگامی که نسبت سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی - خصوصی زیاد باشد، مقدار دارایی بالایی در معرض خطر قرار می‌گیرد، به ویژه اگر شرایط نامطلوب در طول دوره قرارداد اتفاق بیفتد [۱۲]. بنابراین، ارزش و ریسک احتمالی بالای پروژه، دولت را به گرفتن سهام بیشتر ترغیب می‌کند. اما در مورد سرمایه‌گذاران خصوصی، برای اینکه یک پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، سرمایه‌گذاری خصوصی بیشتری را جذب کند، باید به سرمایه‌گذاران خصوصی اجازه دهد تا با توجه به سرمایه‌گذاری خود، سهم معادلی از دارایی‌ها را داشته باشند. این احتمال وجود دارد که دولت از مالکیت پروژه صرف‌نظر کند و کنترل آن را به بخش خصوصی واگذار کند. در نتیجه، رابطه بین میزان سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی - خصوصی و سهم دولت می‌تواند پیچیده باشد. بر این اساس، در این مقاله دو فرضیه مطرح می‌شود:

فرضیه ۱: میزان سرمایه‌گذاری در پروژه بندری به درصد مالکیت دولتی بستگی دارد.

فرضیه ۲: مالکیت دولتی پروژه بندری قطعاً با یک پروژه جدید همراه می‌باشد و ادامه پروژه‌های موجود نیست.

دولت می‌تواند در فرآیند اعطای پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، مناقصه را در پیش بگیرد که گاهی اوقات این فرآیند یک روش طولانی و پیچیده است که در آن معمولاً تمام جنبه‌های مالی، اجتماعی - اقتصادی، تجاری، فنی و زیست‌محیطی سرمایه‌گذاران خصوصی ارزیابی می‌شود. با این حال، باید توجه داشت که شرکت در یک فرآیند مناقصه لزوماً به معنای برنده شدن شرکت خصوصی در آن نیست [۱۳]. روند مناقصه رقابتی است و نشان می‌دهد که دولت بیش از هر چیز بر رقابت تجاری و کار آیی تأکید دارد و نگاهی غیر متعصبانه به سرمایه‌گذاران خصوصی دارد. به همین دلیل است که میزان مداخله دولت در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر کمتر می‌باشد. بنابراین، فرضیه سوم را خواهیم داشت:

فرضیه ۳: مالکیت دولتی پروژه بندری با انتخاب بر اساس مناقصه، رابطه معکوسی دارد.

سهم مالکیت دولتی در شرکت‌های صاحب امتیاز در پروژه‌های قبلی مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، نسبت مالکیت دولتی در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر را نشان می‌دهد. این نوع داده‌ها را می‌توان در پیش بینی رفتار آینده، به ویژه در توسعه بندر، که در آن وابستگی به مسیر وجود دارد، استفاده کرد [۱۴]. وابستگی به مسیر به این واقعیت اشاره دارد که تصمیمات اولیه

خصوصی در بندر ارتباط دارند. این عوامل در دو گروه طبقه‌بندی می‌شوند:

۱- متغیرهای کیفیت نهادی شامل: میزان سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی- خصوصی، انواع مشارکت دولتی- خصوصی، حضور در مناقصه و نسبت مالکیت دولتی.

۲- متغیرهای قرارداد عملیاتی که شامل حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی، سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی بزرگ، سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک، یکپارچگی عمودی، یکپارچگی افقی و انواع دیگر سرمایه‌گذاران خصوصی است.

برای عملیاتی کردن این دو نوع متغیر تحقیق، از داده‌های مقطعی پایگاه داده بانک جهانی PPI و برخی وبسایت‌های شرکتی دیگر استفاده شد. برای محاسبه اثر زمان و محیط سازمانی منحصربه‌فرد یک کشور، شش متغیر کنترلی در این مطالعه ارائه شده است: شاخص اثربخشی دولت، شاخص ثبات سیاسی، شاخص حاکمیت قانون، شاخص کیفیت نظارتی، شاخص آزادی اقتصادی و سال بسته شدن قرارداد.

با توجه به تحقیقات موجود، عوامل نهادی با موفقیت پروژه‌های مشارکت دولتی- خصوصی در بندر و تمایل سرمایه‌گذاران خصوصی به سرمایه‌گذاری مرتبط هستند [۲۱، ۲۲]. متغیرهای کنترلی به ایجاد مدل خوبی از متغیرهای مستقل و سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی- خصوصی در بندر کمک خواهند کرد. برای عملیاتی کردن این متغیرهای کنترلی، شاخص‌های معتبری از شاخص‌های حاکمیت بانک جهانی [۲۳]، شاخص آزادی اقتصادی [۲] و پایگاه داده بانک جهانی PPI استفاده شد [۹]. نمونه‌گیری این مطالعه، شامل ۴۱۰ نمونه از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۲۲ می‌باشد. داده‌های جمع‌آوری شده بر اساس پروژه‌های منحصربه‌فرد مشارکت دولتی- خصوصی در بندر طبقه‌بندی شده‌اند. از آنجایی که یافتن قرارداد عملیاتی مهم و عوامل کیفیت نهادی که بر سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی- خصوصی در بندر تأثیر می‌گذارند، ماهیت اکتشافی دارد، بنابراین از رگرسیون استفاده می‌شود. از آنجایی که سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی- خصوصی در بندر یک متغیر وابسته پیوسته است و میزان تغییرات متغیر وابسته در این مطالعه از اهمیت خاصی برخوردار است، بنابراین به عنوان یک گزینه مناسب، از رگرسیون خطی چندگانه استفاده می‌شود.

فرضیه ۸: وجود یکپارچگی عمودی در مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی یک پروژه بندری رابطه معکوسی دارد.

فرضیه ۹: وجود یکپارچگی افقی در مشارکت‌های سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی از پروژه مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر رابطه معکوسی دارد.

فرضیه ۱۰: حضور سایر سرمایه‌گذاران خصوصی در مشارکت‌های سرمایه‌گذاری بندر با نسبت مالکیت دولتی در پروژه مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر رابطه مستقیمی دارد.

اگر مؤسسه‌های ترابری عمده یا صاحبان کالا، شرکت‌های کشتیرانی یا ارائه‌دهندگان لجستیک به عنوان یکی از صاحبان امتیاز در مشارکت دولتی- خصوصی در بندر باشند، در این صورت شاهد یکپارچگی عمودی هستیم. وجود یکپارچگی افقی به حضور سرمایه‌گذاران خصوصی اشاره دارد که تجارت اصلی آن‌ها عملیات بندری است. شرکت‌هایی که در یکپارچه‌سازی عمودی فعالیت می‌کنند، خودشان در زمینه عملیات بندری فعالیت نمی‌کنند، اما معمولاً از مشتریان یا تأمین‌کنندگان اصلی خدمات دهندگان در بندر می‌باشند و از این رو علاقه زیادی به عملیات بندری دارند؛ زیرا این شرکت‌ها در زمینه‌های خود متخصص هستند. توانایی جابجایی کالاها و محصولات مختلف یک توانایی مورد نیاز در عملیات بندری است [۱۸]. اهمیت این موضوع این است که پروژه‌های زیرساختی لجستیک در مقیاس بزرگ معمولاً شامل ریسک‌های مالی مهم هستند و به مهارت و تبحر تخصصی نیاز دارند [۱۹]. بنابراین، یکی از معیارهای مورد نظر برای انتخاب سرمایه‌گذاران خصوصی توسط دولت، تجربه بازاری آن شرکت می‌باشد [۲۰]. بنابراین، در یکپارچگی عمودی، تجربه یک شرکت در رسیدگی به کالاهای خاص می‌تواند نیاز به حضور دولت در پروژه‌های مشارکت دولتی- خصوصی در بندر را کاهش دهد، به خصوص اگر کارایی عملیاتی مدنظر آن دولت باشد. به طور مشابه، در یکپارچگی افقی، شرکت‌های خدماتی خصوصی در بندر می‌توانند تجربه بهتری در عملیات بندری داشته باشند. این احتمال وجود دارد که به منظور افزایش کارایی عملیاتی، دولت کنترل کامل تجارت در بندر را به سرمایه‌گذاران خصوصی بدهد. با این حال، سرمایه‌گذاران خصوصی که در یکپارچگی افقی یا عمودی سهم نیستند، ممکن است به دلیل نداشتن دانش فنی در عملیات بندری یا جابجایی محموله نیاز به مداخله دولت داشته باشند [۷]. بر اساس آنچه گفته شد: برای مشخص کردن نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی- خصوصی در بندر، از پایگاه داده بانک جهانی PPI استفاده می‌شود. درصد داده‌های خصوصی، درصد شرکت‌های تحت مالکیت سرمایه‌گذاران خصوصی دخیل در پروژه را نشان می‌دهد. به طور کلی در جدول ۱، ده عامل معرفی شده است که فرض می‌شود با سهم مداخله دولت در پروژه‌های مشارکت دولتی-

جدول ۱: عوامل وابسته و مستقل

متغیر	فرضیه	متغیر مستقل
OWN	نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر [۹]	متغیرهای وابسته
CAP	فرضیه ۱: میزان سرمایه‌گذاری در پروژه بندری به درصد مالکیت دولت بستگی دارد [۹، ۱۰].	
KN	فرضیه ۲: مالکیت دولتی پروژه بندری قطعاً با یک پروژه جدید همراه می‌باشد [۱۰].	
SEL	فرضیه ۳: مالکیت دولتی پروژه بندری با انتخاب بر اساس مناقصه، رابطه معکوسی دارد [۹].	
STA	فرضیه ۴: سهم مالکیت دولتی در پروژه‌های قبلی سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی در پروژه فعلی، رابطه مستقیمی دارد [۷].	
FOG	فرضیه ۵: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی در پروژه سرمایه‌گذاری در بندر با میزان درصد مالکیت دولتی یک پروژه سرمایه‌گذاری بندری رابطه مستقیمی دارد [۱۵].	
LLO	فرضیه ۶: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی بزرگ در پروژه سرمایه‌گذاری در بندر با میزان درصد مالکیت دولتی یک پروژه بندری رابطه معکوسی دارد [۱۶].	
SMO	فرضیه ۷: حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک در پروژه بندری با سهم مالکیت دولتی در پروژه رابطه معکوسی دارد [۲].	
VER	فرضیه ۸: وجود یکپارچگی عمودی در مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی یک پروژه بندری رابطه معکوسی دارد [۱۴].	
HOR	فرضیه ۹: وجود یکپارچگی افقی در مشارکت‌های سرمایه‌گذاری در بندر با سهم مالکیت دولتی از پروژه مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر رابطه معکوسی دارد [۹].	
PRI	فرضیه ۱۰: حضور سایر سرمایه‌گذاران خصوصی در مشارکت‌های سرمایه‌گذاری بندر با نسبت مالکیت دولتی در پروژه مشارکت سرمایه‌گذاری در بندر رابطه مستقیمی دارد [۲].	
HUB	میزان فعالیت سایر بنادر داخلی یا بنادر نزدیک به عنوان یک بندر کانونی و اصلی	
SUB	میزان فعالیت سایر بنادر خارجی به عنوان بندر جایگزین	
VAL	میزان ارزش‌گذاری شرکت‌های کشتیرانی برای بندر در مقایسه با سایر بنادر	
LAB	میزان نیروی کار کافی یا مناسب در بندر که در دسترس می‌باشند	
DEC	صلاحیت دولت برای اعطای قابلیت تصمیم‌گیری غیرمتمرکز در بنادر بدون نیاز به مشورت با دولت	
CON	صلاحیت دولت برای تصمیم‌گیری پایدار در مورد قوانین صادرات و واردات که برای بیش از ۵ سال تعیین شده‌اند	

است. همچنین همبستگی بین متغیرها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج تجزیه و تحلیل نشان می‌دهد که بسیاری از متغیرها با یکدیگر ارتباط دارند و تنوع قابل توجهی در متغیرها وجود دارد. آزمون تشخیص خطی نشان می‌دهد که چندخطی بودن بین متغیرها زیاد نیست. مقادیر مجاز خطا بالاتر از ۰/۱ و VIF نیز کمتر از ۱۰ می‌باشد [۲۳].

یافته‌ها و نتایج

در مجموع، ۴ مدل ساخته و آزمایش می‌شود و از بررسی‌های معتبری برای تأیید مدل استفاده می‌شود. آمار توصیفی این متغیرها در جدول ۲ ارائه شده

جدول ۲: آمار توصیفی

متغیر	متوسط	انحراف معیار	OW	CAP	KN	SEL	STA	FOG	LLO	SMO	VER	HOR	PRI	HUB	SUB	VAL	LAB	DEC	CON	میزان تحمل	آزمون وایف	
OW	۱۱/۳۱	۲۰/۰۱	۱/۰۰۰																			
CAP	۲۱۶/۵۱	۲۴۵	۰/۱۱°	۱/۰۰۰																۰/۶۵۲	۱/۱۱۷	
KN	۰/۶۱	۰/۶۰	۰/۱۳°	۰/۱۷°	۱/۰۰۰															۰/۹۱۷	۱/۱۱۲	
SEL	۰/۳۹	۰/۴۴	۰/۲۰°	۰/۰۰۱	۰/۱۳°	۱/۰۰۰														۰/۶۸۲	۱/۲۶۵	
STA	۰/۲۶	۲۱/۲۰	۰/۷۲°	۰/۰۲	۰/۱۳°	۰/۱۲°	۱/۰۰۰													۰/۸۲۱	۲/۲۸۹	
FOG	۰/۷۵	۰/۸۹	۰/۲۵°	۰/۱۳°	۰/۱۵°	۰/۰۹	۱/۰۰۰													۰/۵۳۰	۱/۴۶۵	
LLO	۰/۲۶	۰/۵۶	۰/۳۳°	۰/۱۴°	۰/۳°	۰/۱۸	۰/۰۰۰	۰/۳۸°	۰/۱۳°											۰/۵۹۵	۱/۵۲۳	
SMO	۰/۱۳	۰/۲۰	۰/۱۴°	۰/۰۰۳	۰/۰۶	۰/۱۲°	۰/۱۲°	۰/۱۷°	۰/۰۶	۱/۰۰۰										۰/۹۰۳	۱/۱۳۲	
VER	۰/۵۲°	۰/۶۴	۰/۳۰°	۰/۰۸°	۰/۵۲	۰/۰۱	۰/۱۲°	۰/۱۴°	۰/۱۷°	۰/۱۷°	۱/۰۰۰									۰/۶۴۶	۲/۲۳۲	
HOR	۰/۹۵	۰/۱۵	۰/۰۰۱	۰/۱۲°	۰/۰۷	۰/۱۴°	۰/۰۴	۰/۱۲°	۰/۰۶	۰/۰۶	۰/۴۵°	۱/۰۰۰								۰/۶۱۲	۱/۳۸۵	
PRI	۰/۱۰	۰/۴۵	۰/۰۸°	۰/۰۶	۰/۱۱°	۰/۰۱	۰/۰۶	۰/۰۸°	۰/۰۶	۰/۰۵	۰/۱۶°	۱/۰۰۰								۰/۹۷۸	۱/۲۱۳	
HUB	۰/۴۵	۰/۶۵	۰/۰۹°	۰/۰۹	۰/۱۶°	۰/۰۴	۰/۰۷	۰/۱۶°	۰/۰۷	۰/۰۵	۰/۰۶	۰/۰۵	۰/۰۴	۱/۰۰۰						۰/۲۶۵	۳/۳۴۵	
SUB	۰/۸۵	۰/۸۷	۰/۱۴°	۰/۰۳	۰/۰۸°	۰/۱۷°	۰/۱۳°	۰/۰۶	۰/۰۳	۰/۰۳	۰/۰۴	۰/۰۸°	۰/۰۸°	۱/۰۰۰						۰/۵۴۰	۱/۴۵۲	
VAL	۰/۹۸	۰/۰۲	۰/۱۰	۰/۰۶	۰/۱۵°	۰/۰۲	۰/۱۱°	۰/۰۶	۰/۰۳	۰/۰۴	۰/۰۳	۰/۰۳	۰/۱۲°	۱/۰۰۰						۰/۳۲۵	۲/۳۳۲	
LAB	۰/۲۴	۰/۴۵	۰/۱۶°	۰/۰۹	۰/۱۶°	۰/۰۶	۰/۰۱	۰/۱۶°	۰/۱۲°	۰/۰۳	۰/۰۴	۰/۱۱°	۰/۰۶	۱/۰۰۰						۰/۶۲°	۳/۲۶۶	
DEC	۸۰	۴/۲۱	۰/۱۱°	۰/۰۲	۰/۰۷	۰/۰۱	۰/۰۲	۰/۰۸	۰/۰۲	۰/۰۱	۰/۰۳	۰/۰۶	۰/۰۱	۱/۰۰۰						۰/۴۸۵	۱/۱۶۴	
CON	۱۰۶	۴/۴۵	۰/۱۳	۰/۱۶°	۰/۱۵°	۰/۲۲°	۰/۱۲°	۰/۰۶	۰/۰۵	۰/۰۲	۰/۰۹	۰/۰۱	۰/۰۱	۱/۰۰۰						۰/۸۹۶	۱/۲۵۰	

شده است. نتایج مدل‌های رگرسیون خطی چندگانه (شامل ضرایب بالاتر از خطای استاندارد)، خطای استاندارد (داخل پراتز) و ضرایب استاندارد شده (زیر پراتز) در جدول ۳ ارائه شده است. با توجه به نتایج، هر چهار مدل ارائه شده در جدول ۳ بسیار مهم هستند و می‌توانند اطلاعات بیشتری در مورد بررسی اعتبار مدل ارائه دهند.

این مطالعه سعی بر بررسی تأثیر عوامل قرارداد عملیاتی و کیفیت نهادی بر سهم مالکیت دولتی در یک مشارکت دولتی - خصوصی در بندر در کشورهای در حال توسعه دارد. این مدل تجربی شامل ده متغیر مستقل، چهار متغیر قرارداد عملیاتی، شش متغیر کیفیت نهادی و دو متغیر کنترل می‌باشد. برای سنجش پنج فرضیه ارائه شده، چهار مدل رگرسیون خطی چندگانه ایجاد

جدول ۳: نتایج مدل‌های رگرسیون (** p-value < 0.01; * p-value < 0.05)

متغیر	مدل ۱	مدل ۲	مدل ۳	مدل ۴
Intecept	۵۲۷/۳ (۲۹۲/۱۴)	۶/۳۲ (۲۹۵/۸۶)	۵۵۰/۳۱ (۲۷۵/۲۵)	۵۵/۶۰ (۲۶۰/۱۲)
CAP		۰/۰۰۸** (۰/۰۰۵)		۰/۰۰۴ (۰/۰۰۵)
KN		۰/۱۱ (۱/۸۲)		۰/۱۰ (۱/۷۷)
SEL		۰/۰۱۴ (۱/۹۶۸)		۰/۰۴۴ (۱/۸۶۴)
STA		۰/۴۴** (۰/۰۰۵)		۰/۳۱** (۰/۰۰۵)
FOG			۱۰/۲۲** (۲/۱۶۴)	۸/۲۴** (۲/۰۲۲)
LLO			۰/۲۸۲ (۲/۱۴۳)	۰/۲۳۰ (۱/۹۷۵)
SMO			۵/۸۲۱° (۳/۰۵۵)	۰/۹۹۹ (۲/۸۵۵)
VER			۰/۱۱۲ (۲/۲۲۰)	۰/۲۲۲° (۲/۰۴۴)
HOR			۰/۱۶۶ (۲/۱۴۵)	۰/۱۳۰ (۲/۱۰۰)
PRI			۰/۱۱۰ (۳/۳۳۳)	۰/۰۹۶ (۳/۲۱۱)
HUB	۲۶/۱۲** (۴/۰۲۰)	۱۳/۲۲** (۳/۱۶۶)	۱۸/۹۰** (۳/۵۶۰)	۱۱/۸۵** (۳/۵۵۰)
SUB	۵/۷۵۴** (۱/۵۴۲)	۲/۸۵۵ (۱/۵۵۲)	۴/۲۳۲** (۱/۵۶۶)	۱/۲۳۳ (۱/۵۳۳)
VAL	۰/۲۲۲ (۴/۵۵۵)**	۰/۰۹۹ (۳/۸۶۶)	۰/۱۴۱ (۲/۸۲۵)	۰/۰۴۵ (۲/۶۳۳)
LAB	۰/۱۹۹ (۴/۲۸۸)	۰/۱۱۱ (۳/۸۵۶)	۰/۱۲۳ (۳/۶۸۹)	۰/۰۷۵ (۳/۶۵۵)
DEC	۰/۴۲۳ (۰/۲۳۰)	۰/۱۸۷ (۰/۲۰۰)	۰/۲۵۵ (۰/۲۰۷)	۰/۱۱۱ (۰/۱۸۸)
CON	۰/۱۱۸ (۰/۱۴۸)	۰/۰۵۵ (۰/۱۴۵)	۰/۱۹۹ (۰/۱۴۲)	۰/۱۲۳ (۰/۱۴۱)
Sample Number	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰
R Square	۰/۱۷۹	۰/۴۵۰	۰/۴۷۵	۰/۴۸۴
Adjusted R Square	۰/۲۲۱	۰/۴۳۳	۰/۷۲۱	۰/۵۲۳
F Value	۱۲/۴۹۰**	۱۹/۷۸۵**	۱۴/۸۹۵**	۱۷/۲۱۲**
P-Value	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱

مدل ۱ شامل متغیرهای کنترلی، مدل ۲ شامل رگرسیون بین متغیر وابسته، سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، متغیرهای کیفیت سازمانی، و تمامی متغیرهای کنترلی است. مدل ۳ شامل رگرسیون بین متغیر وابسته، متغیرهای کیفیت نهادی و تمامی متغیرهای کنترلی و مدل ۴ شامل تمامی متغیرها می‌باشد. مدل ۱ برای نشان دادن مناسب بودن متغیرهای کنترلی ساخته شده است. نتایج نشان می‌دهد که هر پنج متغیر کنترلی به طور قابل توجهی با سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر ارتباط دارند. نتایج مدل ۲ تا مدل ۴ تأیید می‌کند که هر دو متغیرهای قرارداد عملیاتی و کیفیت نهادی بر سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر تأثیر دارند. نتایج مدل ۴ نشان می‌دهد که هشت متغیر از ده متغیر مستقل دارای ضرایب معنی‌داری هستند. متغیرهای مستقل "مقدار سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی - خصوصی"، "نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر" و "حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر" رابطه مستقیمی را با نسبت مالکیت دولتی نشان می‌دهند. از این رو، فرضیه‌های ۱، ۴ و ۵ تقویت می‌شوند.

لازم به ذکر است که علیرغم دارا بودن رابطه معنادار، اندازه ضریب برای مقدار سرمایه‌گذاری مشارکت دولتی - خصوصی نزدیک به صفر و با مقدار ۰/۰۰۵ می‌باشد که به این معنی است که افزایش ۱ میلیون دلاری سرمایه‌گذاری بندری، سهم مالکیت دولتی را ۰/۰۰۵ درصد افزایش می‌دهد. در مقام مقایسه، ۱٪ افزایش در سهم مالکیت دولتی می‌تواند سهم مورد انتظار مالکیت دولتی را ۰/۳۸۵ درصد افزایش دهد. پیش‌بینی می‌شود حضور سرمایه‌گذاران خارجی در یک مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، سهم مالکیت دولتی را ۹/۳۵۱ درصد افزایش دهد. بر اساس این نتایج، از آنجایی که میانگین میزان سرمایه‌گذاری در یک مشارکت دولتی - خصوصی بندری در نمونه ما حدود ۶۲ میلیون دلار است، تنها مشارکت‌های دولتی - خصوصی بسیار بزرگ می‌توانند تأثیر قابل توجهی بر سهم مالکیت دولتی داشته باشند. به عنوان مثال، از نظر آماری، در مقایسه با میانگین اندازه پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر و با فرض ثابت بودن سایر عوامل، یک پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر با مبلغ سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلار، ظرفیت افزایش سهم مورد انتظار مالکیت دولتی ۵ درصدی را دارا می‌باشد. متغیرهای مستقل "وجود مناقصه"، "حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی بزرگ"، "حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر"، "وجود یکپارچگی عمودی" و "وجود یکپارچگی افقی" با متغیر وابسته رابطه معکوسی را نشان می‌دهند. این نتیجه، فرضیه‌های ۳، ۶، ۷، ۸ و ۹ را تقویت

مداخله داشته باشد. عدم اهمیت حضور انواع دیگر سرمایه‌گذاران محتمل است زیرا آن‌ها نیز شرکت‌های داخلی هستند. حضور سرمایه‌گذاران داخلی با سهم مالکیت دولتی رابطه مستقیمی دارد. این مطلب با ماتریس همبستگی که در جدول ۲ ارائه شده است، مطابقت دارد، که در آن PRI به طور معناداری با LLO همبستگی دارد.

برای اعتبارسنجی نتایج تجربی مطالعه، بررسی اعتبار در مورد آن انجام می‌شود. برای انجام این کار، مدل‌های ۲، ۳ و ۴ ایجاد شده است. مدل ۲ شامل رگرسیون بین متغیر وابسته (یعنی نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، متغیرهای خاص پروژه و همه متغیرهای کنترلی) است، در حالی که مدل ۳ شامل رگرسیون بین متغیر وابسته (یعنی متغیرهای قرارداد عملیاتی و همه متغیرهای کنترلی) می‌باشد. مقایسه نتایج مدل ۲ و ۳ با نتایج مدل ۴ می‌تواند سازگاری فاحشی را تأیید کند. میزان سرمایه‌گذاری در مشارکت دولتی - خصوصی، وجود مناقصه و نسبت مالکیت دولتی مهم هستند و در هر دو مدل ۲ و ۴ نشانه‌های پیش‌بینی شده درستی دارند. از این رو، همبستگی معنادار و سازگاری بین متغیرهای کیفیت نهادی و قرارداد عملیاتی بر سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر مشاهده شده است. مدل‌های ۱ تا ۴ نیز با رگرسیون لجستیک باینری سنجیده می‌شوند که در آن مقدار صفر برای سهم کوچکی از مالکیت دولتی (یعنی کمتر از ۵۰٪) و مقدار ۱ برای سهم بزرگی از مالکیت دولتی (یعنی بزرگ‌تر یا مساوی با ۵۰٪) اختصاص داده شده است. همان‌طور که در جدول ۴ آمده است نتایج رگرسیون لجستیک باینری با نتایج رگرسیون خطی چندگانه مطابقت دارد. مطابق با جدول‌های ۵ و ۶ مدل‌های log-log در مدل‌های ۱ تا ۴ ایجاد شده و آزمایش شده‌اند. نتایج مدل‌های جایگزین تفاوت معنی‌داری را با مدل‌های ۱ تا ۴ در جدول ۳ نشان نمی‌دهند.

می‌کند. بنابراین می‌توان گفت که وجود مناقصه، حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی و حضور شرکت‌های خدماتی در خطوط کشتیرانی یا در بندر از عوامل کاهش سهم مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌باشد. همان‌طور که قبلاً گفته شد، در مقایسه با سرمایه‌گذاران خارجی، سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی بندری در مقیاس‌های کوچکتری سرمایه‌گذاری می‌کنند، بنابراین دولت منافع عمومی استراتژیک کمتری برای مشارکت در چنین پروژه‌هایی خواهد داشت. علاوه بر این، در پروژه‌هایی با مقیاس کوچک بعید است که سرمایه‌گذاران خصوصی سرمایه‌گذاری ناکافی را انجام دهند، بنابراین نیاز به مالکیت دولتی کاهش می‌یابد. شرکت‌های خدماتی در خطوط کشتیرانی یا در پایانه‌ها معمولاً شرکت‌های چندملیتی هستند که توانایی سرمایه‌گذاری در مقیاس بزرگ را دارند و در مسائل عملیات بندری با تجربه هستند، بنابراین در اینجا احتمال سرمایه‌گذاری‌های کوچک و نیاز به مالکیت دولتی کمتر می‌باشد.

در مورد اندازه ضرایب، وجود یکپارچگی عمودی سهم مورد انتظار مالکیت دولتی را ۵/۴۱ درصد کاهش می‌دهد، در حالی که وجود یکپارچگی افقی این سهم را ۴/۲۳ درصد کاهش می‌دهد. با مقایسه اندازه شرکت‌های داخلی، حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک (۶/۰۱٪) سهم مالکیت دولتی را بیشتر از حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی بزرگ (۴/۱٪) کاهش می‌دهد. دلیل این امر این است که سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی کوچک احتمالاً در پروژه‌های کوچک شرکت خواهند کرد، زیرا آن‌ها توانایی مالی محدودی دارند و از آنجایی که پروژه‌های کوچک اهمیت استراتژیک کمی برای دولت دارند، بنابراین نیاز به مداخله دولت کاهش می‌یابد. ضرایب متغیرهای "انواع مشارکت دولتی - خصوصی" و "حضور انواع دیگر سرمایه‌گذاران" از نظر آماری معنی‌دار نیستند، بنابراین فرضیه‌های ۲ و ۱۰ تأیید نمی‌شوند. هنگامی که نتایج مدل ۴ و مدل ۲ با هم مقایسه می‌شوند، چنین معناداری غیر آماری سازگار به نظر می‌رسد. این عدم اهمیت انواع مشارکت دولتی - خصوصی را می‌توان این‌گونه توضیح داد: اگرچه پیچیدگی زیادتری در یک پروژه دانش محور مشارکت دولتی - خصوصی در بندر وجود دارد، اما اهمیت استراتژیک پروژه مشارکت دولتی - خصوصی برای دولت چندان قابل توجه نیست. این امر همچنین با این یافته مطابقت دارد که پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی بندری در مقیاس بسیار بزرگ می‌توانند تأثیر قابل توجهی بر حضور مالکیت دولتی داشته باشند. اگر یک پروژه از ابتدا دانش‌محور باشد، لزوماً به این معنی نیست که دارای ارزش استراتژیک است، بنابراین نمی‌تواند تأثیری بر تصمیم دولت برای

جدول ۴: نتایج رگرسیون لجستیک باینری (دارای سه سطر با ضرایب استاندارد و P-Value خواهد بود، * p-value < 0.05; ** p-value < 0.01)

متغیر	مدل ۱	مدل ۲	مدل ۳	مدل ۴
Intecept	۱۲۲/۷۸	۶۲/۲۱	۱۳۰/۱۲	۵۴/۸۲
	(۴۱/۵۲۱)	(۴۹/۳۲۳)	(۴۱/۲۲۲)	(۴۵/۱۱۰)
	-۰/۰۱۱	-۰/۱۴	-۰/۰۰۵	-۰/۱۲
INV		-۰/۰۰۲		-۰/۰۰۲
		(-۰/۰۰۰۵)		(-۰/۰۰۰۱)
		<-۰/۰۰۱		-۰/۰۰۲
KN		-۰/۲۱۰		-۰/۰۲۱
		(-۰/۳۰۰)		(-۰/۳۲۰)
		-۰/۴۹۶		-۱۸۴۷
SEL		-۰/۷۲۰		-۰/۵۸۰
		(-۰/۳۲۳)		(-۰/۳۱۰)
		-۰/۰۴۰		-۰/۹۹۰
STA		-۰/۰۵۱		-۰/۰۵۲
		(-۰/۰۰۸)		(-۰/۰۱۱)
		<-۰/۰۰۱		<-۰/۰۰۱
FOG			۱/۷۲۵	۱/۴۶۵
			(-۰/۳۸۸)	(-۰/۴۲۲)
			<-۰/۰۰۱	<-۰/۰۰۱
LLO			-۰/۷۹۸	-۰/۶۵۳
			(-۰/۳۲۵)	(-۰/۴۰۱)
			-۰/۰۲۵	-۰/۱۱۰
SMO			-۲/۸۸۸	-۲/۹۲۵
			(۱/۵۴)	(۱/۳۱)
			-۰/۰۱۵	-۰/۰۲۱
VER			-۰/۷۹۸	-۰/۷۴۱
			(-۰/۳۵۲)	(-۰/۴۰۲)
			-۰/۰۲۷	-۰/۰۶۵
HOR			-۰/۶۱۱	-۰/۵۸۷
			(-۰/۳۶۶)	(-۰/۴۰۵)
			-۰/۰۸۸	-۰/۱۶۵
PRI			-۰/۹۸۹	-۰/۹۰۵
			(-۰/۵۸۸)	(-۰/۶۸۸)
			-۰/۰۹۰	-۰/۱۱۸
HUB	۲/۶۵۵	۲/۳۲۰	۳/۴۵۶	۱/۱۲۴
	(-۰/۵۲۰)	(-۰/۶۳۳)	(-۰/۶۵۴)	(-۰/۶۶۰)
	<-۰/۰۰۱	-۰/۰۱۶	<-۰/۰۰۱	-۰/۰۲۲
SUB	-۰/۷۲۲	-۰/۲۸۵	-۰/۴۳۳	-۰/۱۸۲
	(-۰/۲۱۰)	(-۰/۲۳۶)	(-۰/۲۵۵)	(-۰/۲۱۰)
	-۰/۰۰۱	-۰/۲۴۵	-۰/۰۷۵	-۰/۴۸۰
VAL	-۰/۲۲۶	-۰/۱۴۱	-۰/۰۲۰	-۰/۲۹۹
	(-۰/۳۵۰)	(-۰/۴۵۸)	(-۰/۴۲۰)	(-۰/۴۹۹)
	-۰/۳۹۰	-۰/۷۲۵	-۰/۹۲۲	-۰/۵۱۱
LAB	-۲/۳۵۶	-۱/۲۷۸	-۱/۹۶۵	-۱/۵۲۰
	(-۰/۵۷۶)	(-۰/۵۹۷)	(-۰/۶۴۰)	(-۰/۷۶۹)
	<-۰/۰۰۱	-۰/۰۲۲	-۰/۰۲۴	-۰/۴۰۲
DEC	-۰/۰۸۹	-۰/۰۶۲	-۰/۱۲۰	-۰/۱۱۱
	(-۰/۰۳۳)	(-۰/۰۳۵)	(-۰/۰۳۸)	(-۰/۰۴۱)
	-۰/۰۰۸	-۰/۰۶۵	-۰/۰۰۱	-۰/۰۱۰
CON	-۰/۰۴۸	-۰/۰۳۴	-۰/۰۵۵	-۰/۰۳۲
	(-۰/۰۲۰)	(-۰/۰۲۱)	(-۰/۰۲۰)	(-۰/۰۲۱)
	-۰/۰۱۸	-۰/۱۴۸	-۰/۰۰۵	-۰/۱۴۸
Sample Number	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰
Cox and Snell R ²	-۰/۱۷۵	-۰/۲۶۵	-۰/۲۸۸	-۰/۳۶۵
Nagelkerke R ²	-۰/۲۲۱	-۰/۳۴۰	-۰/۴۳۰	-۰/۵۱۰
Pearson Chi-Square	۶۸/۶۵	۱۳۰/۵۵	۱۴۰/۴۵	۱۷۵/۲۲۲
P-Value	<-۰/۰۰۱	<-۰/۰۰۱	<-۰/۰۰۱	<-۰/۰۰۱

جدول ۵: نتایج رگرسیون لجستیک پروبیت (دارای سه سطر با ضرایب استاندارد و P-Value خواهد بود).

متغیر	مدل ۱	مدل ۲	مدل ۳	مدل ۴
Intercept	-۴۲/۲۰	-۳۳/۴۵	-۶۵/۲۲	-۴۴/۱۵۰
	(۳۱/۱۱۰)	(۳۱/۱۲۰)	(۳۴/۱۹۰)	(۳۴/۱۱۲)
INV	۰/۰۰۸	۰/۱۲۱	۰/۰۰۸	۰/۱۲۵
	(۰/۰۰۰۲)	(۰/۰۰۰۲)	(۰/۰۰۰۲)	(۰/۰۰۰۲)
KN	<۰/۰۰۱	۰/۱۴۶	۰/۰۰۲	۰/۰۳۳
		(۰/۱۶۵)		(۰/۲۰۲)
SEL		-۰/۳۹۸	-۰/۳۴۵	-۰/۳۴۵
		(۰/۱۸۵)	(۰/۲۱۵)	(۰/۲۱۵)
STA	۰/۰۲	۰/۰۲۶	۰/۰۹۱	۰/۰۲۱
	(۰/۰۰۳)	(۰/۰۰۳)	(۰/۰۰۵)	(۰/۰۰۵)
FOG			۰/۱۷۴	۰/۱۶۲
			(۰/۲۲۵)	(۰/۲۶۷)
LLO			<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱
			(۰/۲۳۲)	(۰/۱۹۷)
SMO			۰/۰۱۵	۰/۰۴۵
			-۱/۱۸۵	-۱/۰۰۰
VER			۰/۰۱۰	۰/۰۱۸
			-۰/۴۱۱	-۰/۳۲۰
HOR			۰/۰۴۴	۰/۰۷۵
			-۰/۲۶۶	-۰/۲۸۵
PRI			۰/۱۰۱	۰/۱۸۹
			۰/۴۱۲	۰/۴۰۳
HUB	۱/۴۲۳	۰/۷۶۵	۱/۳۳۲	۰/۲۵۴
	(۰/۲۹۹)	(۰/۳۲۰)	(۰/۳۱۲)	(۰/۳۶۵)
SUB	<۰/۰۰۱	۰/۰۱۴	<۰/۰۰۱	۰/۰۱۸
	۰/۳۲۰	۰/۱۲۱	۰/۱۹۸	۰/۰۸۲
VAL	۰/۰۰۳	۰/۲۲۲	۰/۱۰۲	۰/۲۳۱
	-۰/۱۲۲	-۰/۰۸۶	-۰/۰۰۳	-۰/۱۷۷
LAB	۰/۲۷۵	۰/۷۳۳	۰/۱۱۰	۰/۴۳۳
	-۱/۲۶۵	-۰/۶۵۱	-۰/۷۹۳	-۰/۳۹۶
DEC	۰/۲۲۹	۰/۳۱۱	۰/۳۲۰	۰/۲۸۹
	<۰/۰۰۱	۰/۰۲۲	۰/۰۱۹	۰/۲۸۹
CON	-۰/۰۳۸	-۰/۰۳۶	-۰/۰۷۵	-۰/۰۶۵
	(۰/۰۱۷)	(۰/۰۱۶)	(۰/۰۰۳)	(۰/۰۲۴)
Sample Number	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰
	۰/۱۷۶	۰/۲۹۶	۰/۳۰۲	۰/۴۱۰
Cox and Snell R ²	۰/۱۵۵	۰/۶۷۸	۰/۴۱۲	۰/۵۴۴
Nagelkerke R ²	۶۰/۶۳	۱۴۰/۱۶	۱۳۱/۲۲	۱۸۰/۵۰
Pearson Chi-Square	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱
P-Value				

جدول ۶: نتایج رگرسیون لجستیک log-log (دارای سه سطر با ضرایب استاندارد و P-Value خواهد بود).

متغیر	مدل ۱	مدل ۲	مدل ۳	مدل ۴
Intecept	۳۳/۷۵	۶/۲۴	۵/۱۰۰	۹/۳۳
	(۲۵/۸۶۱)	(۲۵/۹۷)	(۲۳/۳۰۵)	(۲۴/۱۳۷)
	۰/۰۳۶	۰/۷۷۶	۰/۰۰۸	۰/۵۹۱
INV		۰/۱۰۲		۰/۰۱۳
		(۰/۰۴۴)		(۰/۰۴۳)
		۰/۰۲۲		۰/۷۶۴
KN		۰/۰۹۰		۰/۰۱۷
		(۰/۱۵۹)		(۰/۱۵)
		۰/۵۷۳		۰/۹۱
SEL		۰/۴۵۷		۰/۴۰۱
		(۰/۱۶۴)		(۰/۱۵۳)
		۰/۰۰۵		۰/۰۰۹
STA		۰/۴۱۳		۰/۳۲۲
		(۰/۰۵۳)		(۰/۰۵)
		<۰/۰۰۱		<۰/۰۰۱
FOG			۰/۹۷۶	۰/۸۵۰
			(۰/۱۷۵)	(۰/۱۶۹)
			<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱
LLO			۰/۳۴۷	۰/۳۴۷
			(۰/۱۷۳)	(۰/۱۶۳)
			۰/۰۰۷	۰/۰۳۴
SMO			۰/۶۸۰	۰/۴۴۵
			(۰/۲۴۶)	(۰/۲۳۳)
			۰/۰۰۶	۰/۰۵۷
VER			۰/۵۱۸	۰/۴۴۳
			(۰/۱۷۹)	(۰/۱۷)
			۰/۰۰۴	۰/۰۱
HOR			۰/۴۲۶	۰/۲۸۵
			(۰/۱۷۴)	(۰/۱۶۵)
			۰/۰۱۵	۰/۰۸۵
PRI			۰/۴۲۷	۰/۳۲۲
			(۰/۲۷۱)	(۰/۲۵۷)
			۰/۱۱۷	۰/۲۱۲
HUB	۱/۹۱۵	۱/۳۸۸	۱/۶۳۰	۱/۲۷۰
	(۰/۳۳۳)	(۰/۳۰۸)	(۰/۳۰۶)	(۰/۲۹۲)
	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱
SUB	۰/۴۵۶	۰/۲۳۵	۰/۳۶۵	۰/۱۱۰
	(۰/۱۴۵)	(۰/۱۲۲)	(۰/۱۱۷)	(۰/۱۰۵)
	<۰/۰۰۱	۰/۴۵۲	۰/۰۱۷	۰/۸۲۰
VAL	۰/۶۵۲	۰/۳۴۵	۰/۳۲۵	۰/۲۰۴
	(۰/۲۶۱)	(۰/۲۲۱)	(۰/۱۹۸)	(۰/۲۰۴)
	۰/۰۵۶	۰/۱۱۰	۰/۱۸۵	(۰/۲۱۶)
LAB	۰/۵۸۵	۰/۶۲۳	۰/۸۵۲	۰/۳۲۰
	(۰/۳۳۵)	(۰/۳۱۱)	(۰/۳۱۰)	(۰/۲۹۶)
	<۰/۰۰۱	۰/۰۴۴	۰/۰۰۵	(۰/۳۱۵)
DEC	۰/۰۳۵	۰/۰۳۴	۰/۰۶۱	
	(۰/۰۱۷)	(۰/۰۱۶)	(۰/۰۱۸)	
	۰/۰۶۲	۰/۰۴۲	<۰/۰۰۱	
CON	۰/۰۳۱	۰/۰۰۳	۰/۰۳۲	
	(۰/۰۱۵)	(۰/۰۱۵)	(۰/۰۱۲)	
	۰/۰۵۵	۰/۸۵۶	۰/۰۱۷	
Sample Number	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰	۴۱۰
R Square	۰/۱۷۵	۰/۳۱۲	۰/۳۵۱	۰/۳۵۱
Adjusted R Square	۰/۱۵۰	۰/۳۱۰	۰/۴۵۶	۰/۴۵۶
F Value	۹/۵۲۳	۱۷/۵۶۳	۱۶/۳۳۰	۱۶/۳۳۰
P-Value	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱	<۰/۰۰۱

برای شرکت‌های خارجی، همکاری با شرکت‌های داخلی است؛ زیرا این شرکت‌ها در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر تجربه بیشتری دارند و می‌توانند به شرکت‌های خارجی در انجام بهتر پروژه کمک کنند. مسئولان بندری نیز می‌توانند از یافته‌های این مطالعه استفاده کنند. نمونه مورد استفاده در این مطالعه حدود ۳۵۸ پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر را در یک دوره بیش از ۲۰ سال در ۱۰ کشور مختلف آفریقایی و منطقه خاورمیانه پوشش می‌دهد. مدل تجربی که در این مقاله ایجاد و آزمایش می‌شود می‌تواند مرجعی برای کشورهای در حال توسعه باشد تا به آن‌ها کمک کند حوزه بالقوه‌ای را که باید در هنگام تصمیم‌گیری درباره سهم مداخله دولت در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر در نظر بگیرند، تشخیص دهند. به ویژه، کشورهایی که تجربه کافی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر ندارند یا تجربه اندکی دارند، می‌توانند از نتایج این مطالعه بهره‌مند شوند، زیرا در این مقاله، عوامل اصلی تعیین‌کننده مالکیت دولتی در پروژه‌های موجود مشارکت دولتی - خصوصی در بندر معرفی شده است.

نتیجه‌گیری

نتایج تمرکز مقالات موجود عمدتاً بر سرمایه‌گذاری مستقیم یا سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت‌های داخلی بوده است و توجه کمی به مالکیت دولتی در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر شده است. به عنوان یک پیشگام، مطالعه حاضر سعی می‌کند ملاحظات عمده مالکیت دولتی در پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر را توضیح دهد. همچنین، مقالات موجود فقط شامل بررسی کیفی تأثیر انواع سرمایه‌گذاران بر مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌باشد، در حالی که این مطالعه اولین مطالعه‌ای است که به تجزیه و تحلیل کمی انواع داده‌های تجاری شرکت می‌پردازد. از آنجایی که یک نمونه جامع با پوشش دوره زمانی طولانی (بیش از ۲۰ سال) در این مطالعه تحلیل می‌شود، این مقاله می‌تواند به عنوان مرجعی برای مطالعه مالکیت دولتی در سایر صنایع زیرساختی که ویژگی‌های توسعه زیرساختی مشابهی با صنعت بندر دارند، باشد. در مجموع، این مطالعه تلاش می‌کند تا تأثیر عوامل کیفیت نهادی و قرارداد عملیاتی بر سهم مالکیت دولتی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی بندری را در کشورهای در حال توسعه به‌طور تجربی بررسی کند؛ و تمرکز ویژه‌ای بر متغیرهای کیفیت نهادی و قرارداد عملیاتی دارد. نتایج رگرسیون خطی چندگانه نشان می‌دهد که سهم بالاتری از مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر، با مقدار سرمایه‌گذاری بیشتر در مشارکت دولتی - خصوصی، سهم قبلی بیشتر مالکیت دولتی و حضور سرمایه‌گذاران خصوصی خارجی و سایر سرمایه‌گذاران خصوصی رابطه مستقیم دارد. همچنین، بر اساس این یافته‌ها، وجود مناقصه، حضور سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی و یکپارچگی عمودی و افقی با سهم مالکیت دولتی رابطه معکوسی دارند. این مطالعه می‌تواند به عنوان یک چارچوب مرجع برای سرمایه‌گذاران خصوصی و در جهت کمک به آن‌ها برای انتخاب یک پروژه مناسب بر اساس اولویت‌ها، قابلیت‌ها و سوابق مالی آن‌ها استفاده شود. همچنین، مسئولین بی‌تجربه

با توجه به یافته‌های مطالعه حاضر، می‌توان کاربردهای متعددی را برای مدیران ترسیم کرد. این کاربردها می‌تواند به نفع ذینفعان مختلف، مانند انواع مختلف سرمایه‌گذاران خصوصی و خود دولت باشد.

جدول ۷: مقایسه مدل‌ها

متغیر	پروژه اول مشارکت دولتی - خصوصی در بندر	پروژه دوم مشارکت دولتی - خصوصی در بندر
مقیاس سرمایه‌گذاری	۱۰۰	۲۰۰
وجود مناقصه	Yes	No
مشارکت شرکت خارجی	٪۰	٪۳۰
مشارکت شرکت داخلی بزرگ	No	Yes
مشارکت شرکت داخلی کوچک	Yes	No
تغییرات مورد انتظار در مالکیت دولتی	٪۰	٪۳۸

از آنجایی که تمرکز این مقاله بر روی متغیرهای پروژه و قرارداد عملیاتی است، این یافته‌ها برای سرمایه‌گذاران خصوصی مناسب خواهد بود. از طریق این مقاله، سرمایه‌گذاران خصوصی می‌توانند شرایطی که ممکن است به مالکیت دولتی بیشتر در مشارکت‌های دولتی - خصوصی در بندر ختم شود را بهتر درک کنند. جدول ۷، به کارگیری این مطالعه را از طریق مقایسه ویژگی‌های مختلف پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر نشان می‌دهد. در مقایسه با پروژه اول، پروژه دوم می‌تواند ٪۳۰ کاهش در مالکیت دولتی را به دلیل مقیاس سرمایه‌گذاری، شرایط مناقصه، نسبت مالکیت دولتی و کشور میزبان پروژه داشته باشد. مطالعه حاضر می‌تواند به سرمایه‌گذاران خصوصی کمک کند تا بر اساس قابلیت‌ها، اولویت‌ها و سوابق مالی خود، پروژه مناسبی را برای مشارکت انتخاب کنند. به عنوان مثال، اگر یکی از الزامات پروژه، مالکیت کامل سرمایه‌گذار خصوصی باشد، پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر برای مشارکت مناسب نیست. این مطالعه نشان می‌دهد که سهم قبلی مشارکت دولتی - خصوصی در بندر به شدت با نسبت فعلی مشارکت دولتی - خصوصی در بندر رابطه مستقیمی دارد؛ که به این معنی است که مطالعه پروژه‌های قبلی مشارکت دولتی - خصوصی بندری در یک کشور، یک معیار ارزیابی برای سرمایه‌گذاران خصوصی برای ارزیابی چنین پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر می‌باشد.

یکی از یافته‌های این مطالعه این است که حضور شرکت‌های خارجی شدیداً با نسبت مالکیت دولتی در مشارکت دولتی - خصوصی در بندر رابطه دارد، در حالی که حضور شرکت‌های داخلی با سهم مالکیت دولتی رابطه معکوسی دارد. این یافته حاکی از آن است که کشورهای خارجی ممکن است با مداخله دولتی بیشتری در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر خود نسبت به شرکت‌های داخلی مواجه شوند. بنابراین، شرکت‌های خارجی باید آمادگی کامل برای مقابله با دولت داخلی را داشته باشند. یک جایگزین دیگر

[5] Zhang, J.; Wang, T.; Zhang, L., (2021). Legal risk assessment framework for international PPP projects based on metanetwork. *Journal of Construction Engineering and Management.*, 147(8): 240-278 **(39 Page)**.

<https://ascelibrary.org/doi/10.1061/%28ASCE%29CO.1943-7862.0002110>

[6] Liu, L.; Guo, Y.; Chen, C.; Martek, I., (2021). Determining critical success factors for public-private partnership asset-backed securitization: a structural equation modeling approach. *Buildings.*, 11(5): 1-18 **(18 Pages)**.

<https://www.mdpi.com/journal/buildings>

[7] Notteboom, T. E.; Parola, F.; Satta, G.; Pallis, A. A., (2017). The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping. *Journal of Transport Geography.*, 64: 158-173 **(16 Pages)**.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692317301497?via%3Dihub>

[8] Elia, S.; Larsen, M. M.; Piscitello, L., (2019). Entry mode deviation: a behavioral approach to internalization theory. *Journal of International Business Studies.*, 50(8): 1359–1371 **(13 Pages)**.

<https://link.springer.com/article/10.1057/s41267-019-00235-7>

[9] Hyun, S.; Park, D.; Tian, S., (2018). Determinants of public-private partnerships in infrastructure in Asia: implications for capital market development. *SSRN Electronic Journal.*, 552: 1-29 **(29 Pages)**.

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3339107

[10] Jugović, A.; Sirotić, M.; Peronja, I., (2021). Sustainable development of port cities from the perspective of transition management. *Transactions on Maritime Science.*, 10(2): 466-476 **(11 Pages)**.

<https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/417>

[11] Parola, F.; Lam, J. S. L., (2016). An empirical investigation of logistics infrastructure projects in emerging economies. *Maritime Economics & Logistics.*, 20(1): 48-71 **(24 Pages)**.

می‌توانند از یافته‌های این مطالعه برای تصمیم‌گیری در مورد زمان مناسب برای تصاحب مالکیت پروژه‌های مشارکت دولتی - خصوصی در بندر استفاده کنند. پیشنهاد می‌شود که تحقیقات بیشتری درباره تأثیر عوامل فرهنگی و نگرش‌هایی که به سختی می‌توان آن‌ها را کمی‌سازی کرد و در مقالات نادیده گرفته می‌شوند، انجام گیرد. علاوه بر این، تحقیقات آینده می‌تواند بر روی کشورهای توسعه‌یافته صورت پذیرد و تفاوت‌ها از نظر مالکیت دولتی در پروژه مشارکت دولتی - خصوصی در بندر را بین کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه نشان دهد.

تقدیر و تشکر

نتایج این مقاله مستخرج از نتایج طرح تحقیقاتی اجرا شده با شماره ۱۹۸ دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر می‌باشد که نویسنده از حمایت ایشان تشکر می‌نماید.

تعارض منافع

نتایج این مقاله بر اساس تعارض حرفه‌ای و مالکیت فکری، ارتقای سازمانی و نظریات تخصصی شخصی اینجانب به‌عنوان نویسنده مسئول گردآوری شده است.

References

[1] Valaguzza, S.; Parisi, E., (2020). Strategic alliances in container shipping: a review of the literature and future research agenda. *Corrections.*, 8(36): 1-56 **(56 Pages)**.

<https://link.springer.com/article/10.1057/s41267-019-00235-7>

[2] Lawson, R.; Murphy, R.; Powell, B., (2018). The determinants of economic freedom: A Survey. *SSRN Electronic Journal.*, 8(36): 1-42 **(42 Pages)**.

<https://ssrn.com/abstract=3266641>

[3] Zullo, R., (2018). Private contracting and the hidden cost of burden shifting: the case of Prison Food. *Corrections.*, 5(4): 314-331 **(18 pages)**.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23774657.2018.1544056>

[4] Arnold, D., (2018). The impact of privatization of state-owned enterprises on workers. *SSRN Electronic Journal.*, 8(36): 1-56 **(56 Pages)**.

<https://ssrn.com/abstract=3278753>

<https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-021-00205-7>

[19] Poveda-Bautista, R.; Diego-Mas, J. A.; Leon-Medina, D., (2018). Measuring the project management complexity: the case of information technology projects. *Complexity.*, 2018; 1-19 **(19 Pages)**.

<https://www.hindawi.com/journals/complexity/2018/6058480/>

[20] Fraser, D.; Mpikeli, T.; Notteboom, T., (2020). A valuation approach of port funding strategies with application to a container terminal concession in Sub-Saharan Africa. *Maritime Business Review.*, 6(2): 147-172 **(26 Pages)**.

<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MABR-12-2019-0057/full/html>

[21] Natalia, L.; Tanzil, N. D.; Sari, P. Y., (2021). Critical success factors of public-private partnership from 2000 to 2019: a literature review. *Jurnal Perspektif Pembiayaan Dan Pembangunan Daerah.*, 8(6): 531-540 **(10 Pages)**.

<https://online-journal.unja.ac.id/JES/article/view/10742>

[22] Fleta-Asín, J.; Muñoz, F., (2020). How does risk transference to private partner impact on public-private partnerships' success? Empirical evidence from developing economies. *Socio-Economic Planning Sciences.*, 72: 100869-100869 **(1 Pages)**.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S03801211930607X>

[23] Kerim, S. A.; Rey-Valette, H., (2015). A subjective view of governance indicators. Working Papers, LAMETA, University of Montpellier **(43 Pages)**.

<https://EconPapers.repec.org/RePEc:lam:wpaper:15-10>

[24] Vennebusch, M.; Nothnagel, A.; Kutterer, H., (2009). Singular value decomposition and cluster analysis as regression diagnostics tools for geodetic applications. *Journal of Geodesy.*, 83(9): 877-891 **(14 Pages)**.

<https://link.springer.com/article/10.1007/s00190-009-0306-5>

<https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-016-0045-5>

[12] Taguchi, H.; Yasumura, K., (2021). Financial additionality of multilateral development banks in private participation in infrastructure projects. *Sustainability.*, 13(15): 328-340 **(13 Pages)**.

<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/15/8412>

[13] Kim, Y., (2021). Public-private partnerships for urban projects: a Korean case of partnership failure. *International Journal of Public Administration.*, 45(6): 499-510 **(11 Pages)**.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01900692.2020.1867574>

[14] Notteboom, T. E.; Fraser, D., (2020). The development of the container port system in Southern Africa. *African Seaports and Maritime Economics in Historical Perspective.*, 6(3): 171-201 **(31 Pages)**.

<https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-41399-6>

[15] Zhao, C., (2015). Redefining critical industry: a comparative study of inward FDI restrictions in China and the United States. Thesis, University of Victoria **(106 Pages)**.

<http://hdl.handle.net/1828/6600>

[16] Watai, R., (2017). Foreign direct investment and national security: regulatory challenges for the US and Japan. *Asia Pacific Bulletin.*, 369: 1-2 **(2 Pages)**.

https://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/private/apb369_1.pdf

[17] Triska, Y.; Frazzon, E. M.; Silva, V. M. D., (2020). Proposition of a simulation-based method for port capacity assessment and expansion planning. *Simulation Modelling Practice and Theory.*, 103: 102098-102098 **(1 Pages)**.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1569190X20300368>

[18] Ghorbani, M.; Acciaro, M.; Transchel, S.; Cariou, P., (2022). Strategic alliances in container shipping: a review of the literature and future research agenda. *Maritime Economics & Logistics.*, 24(2): 439-465 **(27 Pages)**.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Pourkermani.,K., Assistant Professor, Marine Transport Group, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran

✉ pourkermani@kmsu.ac.ir

 [0000-0003-1427-7273](https://orcid.org/0000-0003-1427-7273)

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

 <http://doi.org/10.52547/joc.14.55.2>
 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1754-fa.html>
 <https://orcid.org/0000-0003-1427-7273>

COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

