# 1-1- مقدمه و بیان مسئله

در زنجیره حمل و نقل بین المللی، بنادر دارای نقشی کلیدی هستند و بدون آنها، فرآیند تولید تجارت حمل و نقل و مصرف تکمیل نخواهد شد. بنادر مشابه هر موسسه اقتصادی خدماتی دارای انواع عمده مالکیت از دو جنبه خصوصی و دولتی هستند که در کشورهای در حال توسعه با توجه به بافت خاص اقتصاد سیاسی آن ها، این اماکن عموما دولتی ولی در کشورهای توسعه یافته انواع خصوصی و نیمه دولتی نیز به وفور یافت می شود. در زمان کنونی، اغلب پورت اپراتورهای جهانی به روش­های گوناگون با بنادر قراردادهای همکاری تنظیم نموده و امتیاز بهره برداری از بندر را طی مدت مشخص بدست می­آورند. دولت­ها سعی دارند با مشارکت دادن هر چه بیشتر پورت اپراتورها در زیر ساخت­ها و روساخت­ها از سرمایه؛ مهارت کارکنان آنها؛ ابداع و نوآوری آنها استفاده بیشتر نموده و بالتبع شاهد افزایش کارایی نیز باشند. با یک مرور سطحی پیرامون وضعیت حمل و نقل دریایی تمامی کشورها، می­توان به این نتیجه مهم رسید که بیشترین عوامل تاثیرگذار بر روابط اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی، در دسترس بودن روش­های اقتصادی مطمئن جهت تامین مالی بنادر هر کشور می­باشد. سرمایه­گذای در هر بنگاه اقتصادی در سطوح گسترده، نیازمند یک منبع درآمد و تامین مالی مناسب می­باشد. به دلیل اهمیت بالای منابع تامین مالی، نیاز اساسی در جهت تامین امنیت اقتصادی، ثبات اقتصادی و نوسانات نرخ ارز بیشتر حس می­شود. همچنین، باید نسبت به مشکلاتی چون: نبود منابع تامین مالی مناسب برای بنادر و خروج سرمایه­گذاران از بازار سرمایه چاره ­اندیشی کرد. بنابراین، امروزه شناخت مولفه­های اساسی و شاخص­های تاثیرگذار بر روابط اقتصادی جهت پیشبرد حمل و نقل دریایی هر کشور امری مهم تلقی می­شود. در این میان، یکی از مهمترین موانع و مولفه­های تاثیرگذار بر گسترش حمل و نقل دریایی بندر خرمشهر، نبود منبع تامین مالی مناسب و روش­های بهینه در راستای تحقق این امر می­باشد. امکانپذیر بودن تامین مالی پروژه­های بندری برای ایجاد و توسعه بندر و در نهایت پیشرفت اقتصادی و اجتماعی استان خوزستان شرطی لازم می­باشد. در همین راستا، تلاش برای برنامه­ریزی و تصمیم­گیری منطقی و مطمئن در زمینه سرمایه­گذاری و فراهم نمودن تجهیزات پیشرفته بمنظور بهره­گیری از خدمات بالقوه بنادر برای تسهیل امر حمل و نقل، توسعه اشتغال در مناطق دریایی و جذب مشتری، افزایش درآمد و توان رقابتی با بنادر خارجی و داخلی حهت توسعه و رونش استان امری حیاتی می­باشد. همه موارد ذکر شده در سایه بررسی و مطالعه بیشتر پیرامون پتانسیل بندر خرمشهر جهت تسهیل روند تخلیه و بارگیری، بررسی وجود بندر خشک، کاهش زمان توقف کشتی­ها، ایمن­سازی بندر خرمشهر، تامین نیروی انسانی، بکارگیری تجهیزات مدرن پیرامون تخلیه و بارگیری و به روز رسانی ظرفیت انبارها قابل دستیابی می­باشد. سرمایه­گذاری در بنادر بعنوان گلوگاه حمل و نقل­های دریایی سبب توسعه وضعیت اقتصادی می­شود. با توجه به این امر که، سرمایه یکی از مهمترین عوامل تاثیرگذار بر ضوابط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی کشورها است، بنابراین توجه به مبحث سرمایه­گذاری و امور مرتبط با این مهم من­جمله" منابع تامین کننده مالی داخلی و خارجی" از اهمیت بالایی برخوردار می­باشند. در دنیای امروز با توجه به گستردگی و پیچیدگی روابط اقتصادی و کنترل ورود و خروج کالا، روش­های تامین مالی بنادر از اهمیت فوق­العاده زیادی برخوردار است. در همین راستا، به­لحاظ اهمیت قابل تعمق موضوع تامین مالی بنادر و نظر به ابراز حساسیت دولت­مردان و صاحبان سرمایه به عوامل تعیین کننده در آمد در امور واردات و صادرات مربوط به بنادر کشور، نیاز به استفاده از استراتژی­های کنترل شده­تری در جهت بهبود صنعت حمل و نقل دریایی است. از طرفی، با عنایت به نقش سازمان بنادر کشور در رشد و توسعه اقتصادی و ایجاد مشاغل مفید و موثر، توجه به امور اقتصادی و درآمدی بنادر خالی از لطف نمی­باشد. در همین راستا ،تلاش برای برنامه­ریزی و تصمیم­گیری منطقی و مطمئن در زمینه تامین مالی بنادر و فراهم نمودن استراتژی­های موثر به منظور استفاده از پتانسیل­های بالقوه صنعت دریایی پیرامون حمل و نقل مناسب کالا، اشتغال­زایی، رشد اقتصادی، بالا بردن توان رقابتی در برابر بنادر خارجی و در نهایت رونق استان، امری مهم تلقی می­شود. موارد فوق­الذکر در سایه مطالعه و بررسی بیشتر پیرامون تسهیلات قابل تخصیص به مشتریان از جمله تسریع روند تخلیه و بارگیری، کاهش زمان توقف کشتی، ایمن نمودن بندر، تأمین نیروی انسانی متخصص و تجهیزات محقق خواهد شد که سیاست­های کلان در راستای تامین امور مالی بنادر تسهیلات ذکر شده را تحت الشعاع قرار می­دهد.

به دلیل رشد بی سابقه صنعت، امور بنادر کشور پاسخگوی تحولات عظیم و سریع حمل و نقل دریایی نیستند. بنابراین، جهت بهبود حمل و نقل دریایی می­بایست امور اقتصادی، موانع تاثیرگذار بر سرمایه­گذاری بنادر از جمله، امنیت و ثبات اقتصادی حاکم بر بندر خرمشهر مورد بحث و بررسی بیشتر قرار بگیرند. به همین منظور، در مطالعه حاضر با توجه به موقعیت استراتژیک بندر خرمشهر در منطقه و فراهم بودن محیطی مناسب جهت جذب سرمایه­گذاری در صنعت دریایی، به بررسی راه­های تامین مالی بندر خرمشهر و مواضع مرتبط با آن خواهیم پرداخت. بدین منظور، لازم است تا مولفه­های تاثیر­گذار در مبحث سرمایه­گذاری بنادر مورد بررسی قرار گرفته و مهمترین موانع موجود در ارتباط با این مهم مورد بررسی قرار گیرد.

1-2 اهمیت وضرورت انجام تحقیق

در عرصه تجارت ملی و بین ­المللی، توجه به امور اقتصادی جهت بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی کشور در ارتباط با کشورهای دیگر امری بسیار حیاتی محسوب می­شود. جهت نیل به سند چشم­انداز سال 1404 در ارتباط با دستیابی به جایگاه اول اقتصادی در منطقه، تولید ملی در اولویت کار مدیران قرار گرفته است. در این راستا، نظر به اهمیت نقش و رسالت امور کشتیرانی در ارتباط با بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی، تامین بودجه در جهت تعمیر تاسیسات و تهیه خدمات رفاهی بیشتر، افزایش نیروی کار و اشتغال­زایی در این مناطق نیاز به تمرکز بیشتری بر روش­های تامین مالی بندر خرمشهر حس می­شود. به دلیل ماهیت قانونی و قابل پیش­بینی زمینه­های تامین مالی بنادر در چرخه تولید ملی و مصرف، نمی­توان تاثیر بسزای این مهم در تداوم، پیشرفت و توسعه امور عملیاتی جهت ارتقای وضعیت اقتصادی کشور ایران برای تبدیل شدن به قطب اقتصادی منطقه را نادیده گرفت. لذا تفحص در اثرات روش­های بکار گرفته شده در راستای تامین مالی بنادر بخصوص بندر خرمشهر، بیان نقاط ضعف، تبیین و تحلیل نارسائی­ها و رشد فنی-اقتصادی در این بخش خالی از لطف نمی­باشد.

بدلیل موقعیت جغرافیایی خاص ایران در منطقه، استعداد رونق اقتصادی در راستای صنعتی شدن و پیشرفت حمل و نقل دریایی از هر لحاظ امکان­پذیر می­باشد. همچنین، با توجه به موقعیت ژئوپولوتیکی و ژئواکونومیکی، دسترسی به شیوه­های نوین حمل و نقل دریایی، وجود ناوگان عظیم دریایی و دسترسی گسترده به دریاهای آزاد، ترانزیت کالا از طریق بنادر پر اهمیت کشور مثل: بندر خرمشهر می­تواند به یک منبع درآمد مهم و باارزش فرامنطقه­ای برای کشور تبدیل شود. در صورت سرمایه­گذاری گسترده در مناطق دریایی، بهبود روش­های تامین مالی بنادر، دلگرم ساختن سرمایه­گذاران جهت تجمیع پول و نیروی کار در این مناطق شاهد گسترش روز به روز حمل و نقل دریایی و تبدیل ترانزیت کالا به دومین منبع درآمد کشور بعد از منابع نفتی خواهیم بود.

سازمان بنادر و کشتیرانی کشور در مقام متولیان اصلی دریا باید نسبت به انجام امورات محوله شامل اداره امور بنادر کشور، ایجاد و تکمیل تاسیسات بندری برای بهره­برداری بهینه از این نبض اقتصادی کشور، رسیدگی به امور تخلیه و بارگیری، تهیه و مدیریت ساخت اسکله خشک جهت ترخیص سریع و آسان کالا، وصول حقوق و عوارض بندری در راستای رونق حمل و نقل دریایی کشور، تلاش برای کاهش هزینه­های ورود کالا به بنادر ایران و از همه مهمتر کنترل و مدیریت امور حمل و نقلی بنادر جنوب و شمال ایران اعم از ماهشهر، بوشهر، خرمشهر، آبادان، شهید رجائی، انزلی، نوشهر، شهید کلانتری و امام خمینی مسئولیت­پذیر باشند. بنادر ذکر شده با دارا بودن حدود 101 اسکله کانتینری، کالاهی فله­ای و کالاهای عمومی من جمله بنادر تاثیرگذار بر روابط اقتصادی فی مابین ایران با سایر کشورها و صنعت حمل و نقل دریایی می­باشند. چنانچه قبلا نیز مفصل شرح داده شد، توسعه کشتی­رانی و مبادلات تجاری-بازرگانی از طریق ایران از لحاظ بعد مسافت و کوتاهی مسیر مقرون به صرفه می­باشد. در جهت تحقق اهداف بلند مدت جمهوری اسلامی ایران برای بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی کشور و افزایش بهره­وری از امکانات و تسهیلات مناطق دریایی کشور، لازم است تا سازمان کشتیرانی بیشترین تلاش خود را در جهت ایجاد بنادر تجاری، افزایش کارایی این بنادر، مدرنیزه کردن بنادر فوق به تجهیزات روز دنیا در جهت تسهیل ترانزیت کالا از طریق مناطق آبی، استفاده از شیوه­های مدیریتی جدید برای تامین مالی بنادر بکار گیرند. بعلاوه، نیاز است تا سازمان کشتیرانی در راستای جوابگویی به امر تجارت جهانی با استفاده از ورود و خروج کالا توسط بنادر پر اهمیت کشور، سیاست­های اقتصادی و مالی جدیدی را جهت تجمیع سرمایه و ارز در این مناطق بکار گیرد.

در این میان، بندر خرمشهر با اختصاص 25% سود بازرگانی حاصل از حمل و نقل­های دریایی، برخورداری از مزایای و تسهیلات منطقه تجاری- اروند، مناسب­ترین بندر جهت ترانزیت کالا به کشور عراق، دارای خطوط منظم فیدری از امارات متحده عربی جهت ترانزیت مالا از تمام نقاط کشور،کثرت شناورهای بومی جهت حمل و نقل از عراق و سایر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس، نزدیک­ترین منطقه آزادتجاری- صنعتی جنوب کشور به کشورهای عراق، کویت و آسیای میانه، برخورداری از روش­های مدرن جهت بارگیری و تخلیه کالا، دارای اسکله تخصصی جهت پهلو دهی به کشتی­های رو-رو، دارای بزرگترین پایانه مسافری مدیترانه و مرکز آموزش تخصصی ملوانی یکی از پر اهمیت­ترین قطب­های اقتصادی منطقه به حساب می­آید. بنابراین، لازم است تا نسبت به شناسایی مشکلات ترانزیت کالا، منابع تامین مالی بندر، نبود اسکله خشک جهت ترخیص کالا، تشویق و جذب سرمایه­گذاری گسترده در این منطقه اقدامات لازم مبذول گردد. چرا که با پیاده­سازی سیاست­های مدرن چون امکان ترانزیت کالا توسط سیستم ریلی در بندر خرمشهر طی سال­های اخیر، می­توان شاهد بهبود و توسعه هر چه بیشتر جمل و نقل دریایی در بندر خرمشهر باشیم. مجموعه عوامل فوق در کنار پیاده­سازی مدیریت منطقی و سیاست­گذاری مناسب، بهره­گیری بجا و بهینه از تاسیسات دریایی در پیشرفت روزافزون کشور و تلفیق عوامل نیروی انسانی متخصص با تکنولوژی­های روز دنیا سبب کاهش میزان دیرکرد تخلیه کالا و تسریع روند ترانزیت کالا توسط بندر خرمشهر خواهد شد.

## **1-3- اهداف اصلی و فرعی**

## 1-3-1- اهداف اصلی

سرمایه­گذاری­های خرد و کلان در حوزه کشتیرانی استان خوزستان خصوصا بندر خرمشهر و بکارگیری روش­های تامین مالی مناسب ناشی از اهداف بلند مدت توسعه اقتصادی، می­تواند حامل پیامدهای مثبتی چون بهبود زندگی مردم، تسریع امر تخلیه و بارگیری در اسکله­ها، ترویج نظارت­های بین المللی، توسعه راوبط اقتصادی و روابط فی مابین کشورها باشد. از طرف دیگر، عدم آگاهی کافی مدیران سازمان کشتیرانی کشور، در دسترس نبودن منابع مالی و سرمایه­گذاری بهینه، وجود بازار انحصاری و نظام­های مالی- اطلاعاتی غیر قابل اعتماد وضع ترانزیت کالا را تحت الشعاع قرار می­دهد. لازم به ذکر است که، در حوزه حمل و نقل دریایی جهت نیل به رشد و توسعه اقتصادی بهینه، نیاز به منابع تامین کننده مالی و انسانی غیر محدود می­باشد. در دسترس بودن منابع نامحدود و امکان استفاده بهینه و سازمان­دهی شده از آن­ها در سازمان کشتیرانی کشور، امکام پیگیری و دستیابی به بسیاری از اهداف سیاست­گذاری شده را ممکن می­سازد. هدف از انجام این پژوهش شناسایی موانع تامین مالی و تسهیل حمل و نقل دریایی، بکارگیری بهینه شرکت­های مستقر در بندر خرمشهر، تغییر ساختار منطقی الگوی فراگیر و جامع سرمایه­گذاری، تهیه و تدوین برنامه مناسب برای روش­های استفاده از منابع مالی و تنظیم قاعده­های مورد استفاده است.

## 1-3-2- اهداف فرعی

- رفع موانع تامین مالی در بندر خرمشهر با پیشنهاد کاهش تعرفه­های مالی در این بندر

- تشویق شرکت­ها و فعالان در زمینه سرمایه­گذاری داخلی در جهت بهبود شرایط اقتصادی حاکم بر امور دریایی در استان خوزستان

- بررسی مشکلات مرتبط با عدم وجود اسکله خشک جهت ترخیص و انتقال کالا

- شناسایی متغیرهای موثر در تامین مالی بنادر

- بررسی ارتباط بین تعرفه­های مالیاتی موجود و رشد اقتصادی و حمل و نقل دریایی در بندر خرمشهر

- معرفی پتانسیل­های موجود در بندر خرمشهر جهت بهبود وضعیت تامین مالی حاکم بر بندر خرمشهر

# 1-4- سوالات تحقیق

- آیا مشتریان بندر شناخت و آگاهی کافی در خصوص مزیت­ها و پتانسیل­های موجود در بندر و رعایت موازین حمل و نقل دریایی ضمن کاهش تعرفه­های مالی دارند؟

- آیا سرمایه­گذاران در بندر خرمشهر از روش­های تامین مالی حاکم بر بنادر خارجی اطلاعات کافی دارند؟

- آیا روش­های تامین مالی بکار گرفته شده در بنادر خارجی در امور حمل و نقل دریایی کشور، بخصوص بندر خرمشهر بکار گرفته می­شود؟

- آیا کاهش تعرفه­های مالی می­تواند در جهت جذب نیروی کاری بیشتر و در نتیجه، افزایش درآمدزایی در بندر با استفاده از گسترش حمل و نقل دریایی مفید واقع شود؟

- آیا مشتریان و فعالان بنادر در صورت کاهش تعرفه­های مالیاتی بصورت سالم در جهت بهبود اوضاع حمل و نقل دریایی فعالیت خواهند کرد؟

# 1-5- پیش فرض­ها

فرضیه اول: کاهش تعرفه­های مالی در بندر خرمشهر مهمترین عامل در تسهیل امر واردات و صادرات در این بندر می­باشد.

فرضیه دوم: ایجاد بندر خشک جهت جمع­آوری بار در این اماکن و برنامه­ریزی جهت انتقال کالا از بنادر خشک نزدیک بندر خرمشهر می­تواند سبب سرعت بخشیدن به امور حمل و نقل دریایی ­شود.

# 1-6- جامعه آماری و روش­های گردآوری اطلاعات

با توجه به ماهیت و گستردگی موضوع در بخش­های مختلف و در مراحل مختلف تحقیق، رویکرد حاکم بر روش تحقیق، توصیفی- تحلیلی است. نوع تحقیق مورد نظر کاربردي- تطبیقی می­باشد. در مطالعات تطبیقی دو روش کمی و کیفی مورد استفاده قرار می­گیرند که بی­تردید اطلاعات ما از طریق منابع کتابخانه­اي و اسنادي وهمچنین انجام تحقیقات میدانی در طی بررسی­هاي مربوط به دست می­آیند تا از این طریق بتوانیم فرضیه­هاي تحقیق را آزمایش نمائیم. جهت جمع آوري اطلاعات در مورد این پژوهش از منابع زیر استفاده گردیده است:

الف) منابع کتابخانه اي: شامل کتب، پایان­نامه­ها، مجلات تخصصی، طرح­های پژوهشی مرتبط، نشریات و سایر اسناد مکتوب مرتبط با موضوع؛

ب) تحقیقات میدانی: شامل پرسشنامه، مشاهده و تحلیل؛

پ) جستجوهاي اینترنتی: استفاده از سایت­هاي علمی و معتبر جهت دسترسی به مطالب مورد نیاز و مرتبط با موضوع؛

جامعه آماری اين تحقيق شامل سرمایه­گذاران، مشتریان، فعالان و کارکنان اداره بندر و گمرک شهر خرمشهر می­باشد که محقق در نظر دارد داده­های مورد نیاز برای آزمون فرضیه­های تحقیق را از این جامعه جمع­آوری کند.

تجزیه و تحلیل داده­ها فرآیندی است که طی آن داده­هایی که از طریق بکارگیری ابزارهای جمع­آوری در نمونه (جامعه) آماری فراهم آمده­اند، خلاصه، کدبندی و دسته­بندی و در نهایت پردازش می­شوند تا زمینه برقراری انواع تحلیل و ارتباط­ها بین این داده­ها به منظور آزمون فرضیه­ها فراهم آید. در این فرآیند داده­ها هم از لحاظ مفهومی و هم از جنبه تجربی پالایش می­شوند و تکنیک­های گوناگون آماری نقش بسزایی در استنتاج­ها و تعمیم­ها بعهده دارند. تجزیه و تحلیل نتایج حاصل در این پژوهش با استفاده از نرم افزار آماری SPSS در دو سطح توصیفی و استنباطی انجام خواهد شد. بر اساس فرضیه­های پژوهشی، در سطح توصیفی از آماره­هایی نظیر توزیع فراونی و در سطح آمار استنباطی برای تعیین میزان همبستگی بین متغیرهای مطرح شده در مدل از ضریب همبستگی پیرسون استفاده خواهد شد.

به منظور پیشبرد فرآیند تحقیق در یک چارچوب مشخص و دقیق و کسب نتایج مطلوب، مراحل ذیل را به عنوان الگوی فعالیت­های برنامه ریزی تحقیق، مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

- تشخیص و تشریح مقدماتی مسائل و مشکلات؛

- بررسی منابع مرتبط با موضوع تحقیق؛

- تدوین روش­شناسی تحقیق؛

- جمع­آوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات بر اساس مبانی نظری و تجربیات سایر کشورهای موفق در این زمینه؛

- تدوین و تقسیم­بندی معیارهای ارزیابی؛

- تنظیم پرسش­نامه بر اساس معیارهای ارزیابی و فرضیات تحقیق؛

- برداشت میدانی در محدوده مورد مطالعه (بندر خرمشهر)؛

- استخراج و تجزیه و تحلیل اطلاعات؛

- نتیجه گیری؛

- ارائه راه­حل­ها و پیشنهادهای ضروری؛

- تدوین گزارش نهایی تحقیق.

# 1-7- جنبه جدید بودن تحقیق

علی رغم تحقیقات و مطالعات صورت گرفته در حوزه سرمایه­گذاری و معرفی پارامترهای موثر در این حوزه، به دلیل محدودیت فضای حمل و نقل بندر خرمشهر و عدم انجام کار تحقیقاتی پیرامون طرح­های عملیاتی بنادر، بررسی روش­های تامین مالی ویژه بندر خرمشهر با هدف افزایش میزان سرمایه­گذاری و شکوفایی اقتصادی در منطقه برای اولین بار انجام می­پذیرد. بندر خرمشهر در منطقه از موقعیت استراتژیک ویژه­ای برخوردار است و نیز دارای فضای مناسب جهت توسعه تجارت دریایی استان خوزستان می­باشد. بنابراین قابل انتظار است که، بهبود مواضع اقتصادی بندر خرمشهر و بررسی موانع و مشکلات در مسیر سرمایه­گذاری این بندر سبب گسترش و بهبود خدمات رسانی در منطقه شود. از طرفی، شناسایی مولفه­های موثر، برنامه­ریزی و تصمیم­گیری منطقی و مطمئن در روند سرمایه­گذاری و روش­های تامین مالی در این بندر می­تواند سبب تسهیل واردات و صادرات کالا شود. بعلاوه، مطالعه­ی روش­های تامین مالی بنادر می­تواند سبب تسهیل دسترسی به تجهیزات پیشرفته خدمات­دهی در راستای استفاده از پتانسیل­های بالقوه و جذب مشتریان بیشتر در جهت ایجاد اشتغال، رشد اقتصادی، درآمد بیشتر، بالا بردن توان رقابتی در برابر بنادر داخلی و خارجی و در نهایت رونق استانی و کشوری شود. لازم به ذکر است که، راهکارهای ارائه شده در این مطالعه می­تواند در پیشبرد مطالعات آتی این بندر و بنادر دیگر مفید واقع گردد.

# 1-8- قلمرو تحقیق

در آغاز مراحل کاری یک تحقیق، محقق می­بایست پارامترهای بیشماری چون مروری بر پیشینه تحقیق و تجارب تحقیقاتی مرتبط، اهمیت موضوع و ذهنیت­های موجود در ارتباط با موضوع مورد نظر، میزان اطلاعات جمع آوری شده در گذشته، محدوده زمانی و مکانی تحقیق را مد نظر قرار دهد. دقت در انتخاب هر یک از قلمروهای موضوعی، مکانی و زمانی می­تواند از بروز پیش­فرض­های غیر مرتبط و گمراه کننده جلوگیری به عمل آورد. تاکید بر شناحت موضوعی تحقیق، به نظم در آوردن مراحل انجام تحقیق با در نظر گرفتن زمان­بندی مناسب، جمع آوری اطلاعات موجود، بررسی همه جانبه موضوع، جستجوی حقایق و تجزیه تحلیل آماری به انجام هر چه بهتر تحقیق پیش­رو کمک خواهد کرد.

## 1-8-1- قلمرو موضوعی تحقیق

با توجه به وسیع بودن حوزه مطالعاتی مورد نظر و تاثیر روش­های سرمایه­گذاری متعدد بر امور ترانزیت کالا در بندر خرمشهر، امکان بررسی همه جانبه روش­های تامین مالی در این بندر وجود نداشت. بدین­جهت، سوالات بسیار مهمی چون: طرح راه­اندازی اسکله خشک، میزان آگاهی مدیران عالی­رتبه و سرمایه­گذاران حوزه کشتیرانی و بکارگیری روش­های نوین بارگیری و ترخیص کالا در متن پرسش­نامه­ها مورد بحث و بررسی قرار گرفتند. تمامی سوالات طرح شده در پرسش ­نامه­ها در راستای بررسی روش­های تامین مالی بنادر و اصلی­ترین مشکلات موجود در مبحث ترانزیت کالا در بندر خرمشهر می­باشد.

## 1-8-2- قلمرو زمانی

با در نظر گرفتن تمامی مشکلات و توفیقات در طول انجام تحقیق، دوره زمانی مورد نظر برای تحقیق حاضر در حدود ده ماه در نظر گرفته شد.

## 1-8-3- قلمرو مکانی

اداره کل بنادر و دریانوردی بندر خرمشهر

## 1-9- محدودیت­ها

موانع و مشکلات زیادی در راه انجام این تحقیق سبب کندی مراحل انجام تحقیق خواهد شد از آن جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد :

- در اختیار نبودن برخی اطلاعات

- بروکراسی اداری

- عدم وجود مطالب و مستندات فارسی در زمینه تامین مالی در بنادر تجاری موفق کشور

- محدودیت تحقیقات مشابه در بنادر دیگر کشور

## 1-10- تعاریف و مفهوم اصطلاحات مندرج تحقیق

رشد اقتصادی: افزایش میزان تولید یک سال خاص در مقایسه با یک سال پایه. بعبارتی دیگر افزایش میزان تولید ملی یا تولید ناخالص داخلی در یک سال جاری به نسبت مقدار آن دریک سال پایه را رشد اقتصادی یک جامعه در نظر می­گیرند.

تحریم کالا: خودداری از تبادل کالا توسط یک کشور یا چندین کشور متفق القول جهت در تنگنا قرار دادن کشوری دیگر و وادار نمودن آن کشور جهت پذیرش ناهنجارهای مالی و اقتصادی اعمال شده، می­باشد.

لجستیک: به کلیه فعالیت­های هماهنگ در راستای مطالعه و برآورد نیازها، احتیاجات مردم یک کشور و سایر امور مربوط با تهیه و توزیع کالا، طراحی سیستم­های کارکردی و نظارت عادلانه اطلاق می­گردد.

ارزش افزوده: تفاوت میان ارزش تولید ملی به قیمت بازار و مصرف واسطه­ای آن کالا را ارزش افزوده می­گویند. به بیان دیگر، تفاوت در ارزش تولید به قیمت بازار و ارزش هزینه­های مصرفی جهت تولید کالا تحت عنوان ارزش افزوده در نظر می­گیرند.

# فصل دوم مبانی نظری و مروری بر مطالعات پیشین

## 2-1- مقدمه

لازم است در ابتدا مفهوم ادبیات تحقیق و اهمیت آن در پیشبرد بهتر تحقیقات علمی را مورد بحث و بررسی قرار دهیم. یکی از مهمترین ابعاد در بررسی موضوعات و موفقیت در امر تحقیق، مروری بر عقاید و دستاوردهای پیشینیان در ارتباط با موضوع مورد نظر می­باشد. سیر و سفر در ابعاد مطالعاتی گذشتگان، دید همه جانبه­ای را در اختیار محقق قرار می­دهد تا با در نظر گرفتن تمامی ملزومات وارد بحث و بررسی در موضوع انتخابی شود. همچنین، جهت سرعت بخشیدن به امر تحقیق و افزایش میزان موفقیت در مطالعات علمی، نیاز است تا هم منابعی که بصورت مستقیم به موضوع اشاره دارند و هم منابعی که بصورت غیر مستقیم به موضوع مورد نظر پرداخته­اند، مورد مطالعه قرار بگیرند. در تحقیقات علمی هدف از در نظر گرفتن ادبیات تحقیق پرادختن به مواردی چون: بررسی میزان سنخیت و تضاد بین مطالعات پیشین با مطالعه حاضر و دستاورهای بدست آمده، دست یافتن به یک پاسخ یا نظریه قطعی در مورد موضوع مورد نظر و کاربرد روش­های مطالعاتی و جمع­آوری داده­ها توسط پیشینیان و سرعت بخشیدن به امر تحقیق می­باشد.

## 2-2- مبانی نظری

### 2-2-1- بنادر و نقش آن­ها در زنجیره تامین

 بنادر به عنوان محل تلاقی شيوه­هاي مختلف حمل و نقل به شیوه­های دريايی و بالعكس داراي نقش مهمی در حمل و نقل هستند. بنادر مانند شهرهاي بزرگ در درون خود پیچیدگی­های زیادی دارند. آنها نه­تنها داراي نقش عملی در جابجايی بار و مسافر هستند، بلكه حلقه ارتباطی بین يک کشور و سایر نقاط دنیا محسوب می­شوند. زيرساخت­هاي بنادر برخلاف موقعیت مكانی آن، چیزي است که بندر می­تواند آن را تغییر دهد. بعضی ابزارها و زيرساخت­ها هستند که وجود آن­ها برای هر بندری مطلقاً ضرورت دارد. بنادرکانتینری نیاز به جرثقیل دروازه­اي دارند و فرودگاه­ها نیاز به کنترل عبور و مرور هوایی دارند و اما کارهاي زيادي را می­توان برای بهبود زيرساخت­ها انجام داد. مهمترین این زیرساخت­ها تجهیزاتی هستند که در نزديكی بنادرايجاد می شود، مانند انبارها، اسکله خشک و یا تأسيسات فن آوري. نقش بنادر در يک زنجیره تأمین در حقیقت ايجاد بستر مناسب به­منظور ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات لجستیک است. ماموريت آنها ارائه راحل­هاي مورد نیاز مشتري براي تسهیل جريان کالا است. اين زنجیره حمل و نقل پاسخگوی نیازهاي عملیاتی و مدیرتی فوق است و تلاش می­کند با دستيابی به سه هدف عمده شامل: افزايش سرعت حمل، کاهش هزينه حمل و افزايش ايمنی حلقه اتصال روش­هاي مختلف حمل دراين زنجیره را موجب شود و به گونه­اي کارا سب انتقال کالا در طول مسیر حمل گردد. بازیگران اصلی اين زنجیره، صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و سازمان­هاي پشتیبان يعنی بنگاه­هايی که برخی از خدمات جانبی مانن تأمهن تجهیزات و ماشين آلات تخلیه و بارگیري، ارايه خدمات لجستیک دريايی وبندري، اخذ مجوزها، خدمات گمرکی و... را برای تسهیل جريان کالا عرضه می­کنند، هستند. امروزه در فضاي کسب و کار، بنادر به سمت ايجاد چارچوبی براي يكپارچه­سازي فعالیت­هاي فوق هستند تا انواع مختلف خدمات مورد نیاز در سیستم حمل و نقل را به طور کارا و کم هزينه ارايه کنند. بنادر در زمینه­هاي متعددي فعالیت می­کنند. فرستندگان و بنگاه­هاي باربري اقدام به تخلبه يا بارگیري محموله­ها می­کنند که اصلی­ترین نوع خدمات هستند. اما در بندر فعالیت­هاي گسترده­ای مانند باراندازي، بسته­بندی، فعالیت­هاي صنعتی سبک و نظایر آن­ها صورت می­گیرد. همچنین فعالیت­هاي بازرگانی نظیر برپايی مراکز در حوزه زمین­هاي بندر وجود دارند که ارتباط چندانی با حمل و نقل ندارند. ارتباطات داخلی به روش­هایی گفته می­شود که در آن بنادر می­توانند شیوه­های مختلف حمل و نقل را با هم مرتبط کنند. بعضی از بنادر به شكلی طراحی شده­اند که بار در آن با کمترين جابجايی و تأخیر انتقال می­یابد.

### 2-2-2- انواع بنادر ایران

بنادر دولتی(اصلی): شامل بنادر شهید رجایی، شهید باهنر، لنگه عسلویه ، خارک، بوشهر، ماهشهر، خرمشهر، آبادان، چابهار، امیر آباد، نوشهر، انزلی. در این بنادر حاکمیت و گرداننده اصلی سازمان بنادر می­باشد ولی کلیه خدمات بندری از قبیل تخلیه و بارگیری و انبارداری و بخشی از خدمات دریایی از قبیل یدک کشی و مورینگ توسط شرکت­های خصوصی در قالب ترمینال اپراتور فعالیت می­کنند. در حال حاضر بالغ بر 25 شرکت در بخش بندری و دریایی بنادر ایران عهده دار عملیات بندری می­باشند. علاوه بر شرکت­های نامبرده، شرکت­های خصوصی دیگری در بنادر ایران و در بخش ارزش افزوده و لجستیک فعالیت می­کنند من جمله، انبارهای اختصاصی در بنادر جهت نگهداری غلات، دپوی مواد نفتی و روغن های خوراکی، تعمیر و شستشوی کانتینر و خدمات ارزش افزوده و ...

بنادر خصوصی: واگذاری بندر به شرکت­های خصوصی بحث جدید و تازه ای در ایران می­باشد که با واگذاری و بهره­برداری از بندر فریدونکنار در مازندران در سال 86 به این بخش آغاز گردید. در حال حاضر در ایران دو بندر به صورت خصوصی اداره می­شود که ازلحاظ ساخت و بهره برداری با هم تفاوت دارند.

بندر فریدونکنار: زیر ساخت­های اساسی این بندر توسط دولت احداث و فقط ساخت بخشی از رو ساخت­ها و تامین تجهیزات و بهره­برداری آن به بخش خصوصی واگذار گردید.

بندر آستارا: تنها بندر کاملاً خصوصی ایران است که ساخت توسعه و بهره­برداری به بخش خصوصی در قالب اجاره بلند مدت واگذار گردید .ماموریت سرمایه­گذار در این بندر احداث کامل زیر ساخت­ها، روساخت­ها، توسعه و نگهداری بندر تا پایان قرادداد می­باشد. این بندر طی 22 ماه به دست بخش خصوصی ساخته شده و به گفته مدیریت بندر به واسطه تخفیفاتی که به مشتریان این بندر ارائه می­دهد، از لحاظ بازاریابی بسیار موفق عمل می­کند.

در رابطه با عملیات بندر، استنباط­های شهودی در مقایسه عملکرد دو بخش خصوصی و دولتی نشان می­دهد که:

.1 در شرایط مساوی، بهره­مندی از امکانات و تجهیزات پرسنل بخش خصوصی به نسبت فعال­تر از پرسنل بخش دولتی است.

.2 میزان بهره­گیری از ظرفیت تجهیزات و سایر منابع در بخش خصوصی برای تخلیه هر تن کالا به مراتب بیشتر از بخش دولتی است.

.3 بهره­وری عامل زمان در بخش خصوصی بیشتر مورد توجه است.

.4 میزان توقف هر یک از تجهیزات در بخش خصوصی، به مراتب کمتر از میزان توقف آن­ها در بخش دولتی است.

 .5هزینه انجام عملیات توسط بخش خصوصی کمتر از بخش دولتی است.

 .6سرعت انجام عملیات در بخش خصوصی بسیار بیشتر از بخش دولتی است.

### 2-2-3- سرمایه و سرمایه­گذاری در بنادر

 میزان نقدینگی هر کشور را که در جهت رفع نیازهای ضروری مردم آن کشور و برقراری امنیت در دسترس می­باشد بعنوان سرمایه هر کشور معرفی می­کنند که، این سرمایه شامل هر نوع کالا، ثروت یا پولی می­باشد که قابل تبادل در راستای بهبود تولید ملی و افزایش ثروت هر کشوری می­باشد. عامل سرمایه خود نتیجه دو امر بسیار مهم یعنی کار و طبیعت می­باشد. در نتیجه اقتصاد دانان سرمایه را کار متراکم تعریف می­کنند. بعبارت دیگر، سرمایه آن از بخش از کالای تولیدی را شامل می­شود که در جهت تولید و انباشت قرار گرفته و مصرف نمی­شود. نظریه­های گوناگون و قابل بحثی پیرامون مفهوم سرمایه در جامعه ارائه شده است که از آن جمله می­توان به این نظریه اشاره کرد که، سرمایه هر کشوری را در دو دسته ثروت­های تولیدی و مصرفی طبقه بندی می­کنند. ثروت­های تولیدی اغلب آن دسته از کالایی را شامل می­شوند که برای تولید کالاهای بعدی مورد استفاده قرار می­گیرند. ثروت­های مصرفی نیز کالای مصرف شده جهت رفع نیازهای ضروری مردم را شامل می­شود. بنابراین، کالاهایی چون مواد غذایی که مصرف شده و از سیکل تولید حذف می­شوند را ثروت­های مصرفی، ابزار آلات ماشینی و تجهیزات زیستی که در سیکل تولید انواع دیگر کالاها باقی می­مانند، جزو ثروت­های تولیدی محسوب می­شوند. بنابراین، بر اساس نظریه علمای اقتصاددان، سرمایه ثروت­هایی را شامل می­شود که برای تولید کالا مصرف می­شود.

در نتیجه، سرمایه را از حیث مدت بهره­برداری به دو دسته ثروت­های ثابت و ثروت­های متغیر تقسیم­بندی می­کنند. ثروت­های ثابت آن دسته از کالاهایی را شامل می­شوند که به مدت زمان طولانی برای امر تولید استفاده می­شوند و ثروت­های متغیر شامل کالایی هستند که بعد از یکبار استفاده از سیکل تولید خارج می­شوند. این نوع تقسیم­بندی کالا جهت تخمین میزان استهلاک سرمایه در اثر استفاده از ثروت­های متغیر محاسبه می­گردد. اما، سرمایه از دیدی دیگر نیز دسته­بندی می­شود که می­توان به انواع سرمایه­های تولیدی شامل سرمایه­های حاصل از کشاورزی، صنعتی و حمل و نقل اشاره کرد. یکی از مهمترین جنبه­های تولید سرمایه از مسیر حمل ونقل دریایی می­باشد. همانگونه که بر عموم مردم کاملا روشن است، تمامی ارگان­ها و سیستم­های مدیریتی بخصوص سیستم کشتیرانی بر اساس مقررات حاکم بر جامعه تلاش می­کنند تا با استفاده از تکنولوژی روز دنیا نهاده­های موجود در جامعه را به شکلی به کالا و ثروت ملی تبدیل کنند. باید توجه داشت، در صورتی که میزان سرمایه مکفی و روش­های درآمد مناسبی در بخش­های مختلف بخصوص امور کشتیرانی در نظر گرفته نشود، شاهد افزایش تولید کالا یا سرمایه و بهبود امور اقتصادی در منطقه نخواهیم بود. بنابراین لازم است تا اختلاف بین نهاده­های تولید در رسیدن به کارایی تخصصی و افزایش کارایی فنی آن­ها را مبذول داریم. سازمان امور کشتیرانی ایران- خرمشهر نیز بدلیل موقعیت استراتژیکی خرمشهر در منطقه در امور ترانزیت کالا بسیار تاثیرگذار هستند. چه بسا اگر بسیاری از مشکلات تامین مالی این سازمان برطرف شده و ایده­های مدیریتی-کاربردی در بندر خرمشهر بکار گرفته شود، شاهد تجمیع سرمایه­گذاران حرفه­ای و در نتیجه جذب سرمایه در بندر خرمشهر خواهیم بود. جذب سرمایه­گذاری نیز توانایی تولید ملی را از طریق بهبود ترانزیت کالا از بنادر کشور افزایش خواهد داد. بنابراین، سرمایه­گذاری بهینه در سازمان کشتیرانی در بنادر مهم کشور و بکارگیری ایده­های فنی کاربردی چون ایجاد اسکله خشک سبب تسریع حمل و نقل دریایی و افزایش تولید سرمایه مستقل از منابع نفتی در کشورمان خواهد شد. در نتیجه، با کاربرد ایده­های فنی در بنادر و تسریع امر ترخیص کالا سبب جذب مشتریان بیشتر، گردش مالی بالاتر و اشتغال­زایی گسترده در این حوزه خواهیم بود.

### 2-2-4- مطالعه متغیرهای تاثیرگذار بر تجمیع سرمایه و روش­های تامین مالی بنادر

چنانچه پیشتر مفصل شرح داده شد، یکی از اهرم­های مهم رشد و توسعه مبادلات تجاری و تجمیع ارز در کشور، پرداختن به امور حمل و نقل دریایی می­باشد. به دلیل کم هزینه بودن ترانزیت کالا از طریق سیستم کشتیرانی، موقعیت استراتژیک بنادر کشور در منطقه، دسترسی به مواصلات ریلی و زمینی و قرار گرفتن در کریدورهای مهم ترانزیتی، نقش بنادر در امر حمل و نقل بی بدیل می­باشد. بنابراین، مطالعه و بررسی متغیرهای تاثیرگذار بر امر حمل و نقل از بنادر پر اهمیت کشور از جمله بندر خرمشهر گامی بسیار بزرگ در جهت پیشبرد اهداف چندسالانه اقتصادی کشور می­باشد. بنابراین توجه به فاکتورهای اساسی در طراحی و توسعه فیزیکی و اقتصادی بنادر امری حیاتی می­باشد که از مهمترین این فاکتورها می­توان به: موقعیت سنجی جغرافیایی بنادر، ایجاد کانال­های مخصوص جهت پهلوگیری کشتی­هایی که در زمان واحد از گذرگاه­ها عبور می­کنند، طراحی و ساخت اسکله خشک جهت بارگیری و تخلیه سریع تا زمان انتقال به انبارها، رسیدگی به امور فنی، مهندسی، برق و مخابرات، باراندازها، انبارهای مسقف و روباز، مهیا ساختن تجهیزات ویژه دریایی در بنادر، امنیت و ایمنی کار اشاره کرد. این مطالعه با هدف بررسی راه­های تامین مالی بنادر کشور با مورد مطالعاتی بندر خرمشهر انجام شده است، بنابراین لازم است تا این بندر مهم و تاثیرگذار کشور را در راستای فاکتورهای ذکر شده مورد مطالعه و بررسی قرار دهیم.

## 2-3- ارزیابی حمل و نقل دریایی از طریق بندر خرمشهر

### 2-3-1- موقعیت ژئوپولیتیکی بندر خرمشهر در منطقه

 حمل و نقل دریایی شالوده و زیر بنای اصلی تجارت و عنصر اصلی زنجیره تامین کالا می­باشد. در این زنجیره بنادر بعنوان عامل تحریک اقتصاد کشورها و حلقه ارتباطی میان حمل و نقل دریایی و زمینی، تداوم جریان کالا و خدمات را تضمین کرده و راه تبادل مطمئن را در اختیار تجار و صاحبان کالا قرار می­دهند. بندر خرمشهر در منتهی­الیه استان خوزستان در کرانه رود اروند قرار گرفته است. این بندر با داشتن وسعتی بالغ بر 230 هکتار، سومین بندر تجاری بزرگ و یکی از مهمترین بنادر کشور محسوب می­شود. بندر خرمشهر به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، داشتن راه­های مواصلاتی زمینی و ریلی، نزدیکی به مراکز استان (اهواز) و بنادر مهم کشور چون: بندر امام خمینی، ماهشهر و آبادان ظرفیت بسیار قابل توجهی در حمل و نقل، ترانزیت کالا، تخلیه و بارگیری سریع و کابوتاژ دارد. بر اساس اطلاعات جمع­آوری شده از امر حمل و نقل دریایی سال­های پیش بندر خرمشهر، در حال حاضر ترانزیت کالا روندی رو به رشد و توسعه را نشان می­دهد. این بندر دیرباز متکی به قعالیت­های حمل و نقل دریایی، خشکی و بازرگانی بوده است. موقعیت مکانی بندر خرمشهر یکی ز مهمترین عوامل در بهبود حمل و نقل دریایی در منطقه جنوب کشور، گسترش روز افزون مبادلات دریایی با کشورهای عربی، ایجاد یک منبع درآمد مستقل از کالاهای نفتی در ایران، اشتغال­زایی و جذب سرمایه­گذاری در این بندر بوده است. این بندر در طول جنگ ایران- عراق متحمل خسارات زیادی شده است و قبل از آن نیز بعنوان ضربان اصلی تجارت­های دریایی به شمار می­رفته است. به دلیل گسترش روز افزون عرضه و تقاضا، پر هزینه بودن تبادل کالا از مسیرهای زمینی و سریع بودن انتقالات دریایی، امروزه نیاز به توجه بیشتری به حل مشکلات موجود در بنادر کشور در راستای بهبود بهتر انتقالات دریایی می­باشد. چون بنادر به عنوان یک مكان استراتژیكی برای دولت­ها و یا حكومت­ها بسيار مهم بوده و نقطه اتصال حوزه دریایی با خشكی در یک کشور می­باشند. از طرفی، بنادر ظرفیت و پتانسیل بالایی در جابجای حجم بسيار زیادی بار دارند.

### 2-3-2- استراتژی تبادلات کالا از بندر خرمشهر

 در راستای توسعه پایدار با استفاده از تسهیلات دریایی، مهمترین استراتژی تعیین و تبیین شده جهت تبادل کالا از بندر خرمشهر ارتقای بهره­وری در تمامی حوزه­ها و فعالیت­های دریایی محدوده نظارتی و عملیاتی مربوط به این بندر مهم کشور می­باشد. ارتقای بهره­وری از کانال تبادلات دریایی و نظارت بر بهبود این مهم در بندر خرمشهر، می­تواند به بهبود وضعیت انتقال سریعتر کالا و ارئه خدمات بهتر به مشتریان کمک شاسانی گرده باشد. در حوزه تبادلات کالا در بندر خرمشهر در دوران بعد از انقلاب تلاش­های زیادی چون اتصال تبادلات درایی این بندر به خدمات ریلی، بهبود شرایط تخلیه و بارگیری و وسعت بخشیدن به حوزه بنادر خرمشهر صورت گرفته شده است. اما در این بندر نیاز اساسی به ایجاد اسکله خشک، تجمیع ثروت جهت تامین نیازهای مالی این بندر و افزایش نیروی کار وجود دارد. دومین استراتژی مورد نیاز در این بندر تاکید بر تمام الزامات و ملاحظات توسعه پایدار در این آبراه بین­المللی می­باشد. در واقع، نظر بر توسعه پایدار بکارگیری ملاحظات و ملزومات در توسعه تبادل کالا در این بندر می­تواند در پیشبرد اهداف طولانی مدت این منطقه تجاری- دریایی حائز اهمیت باشد. سومین استراتژی در مسیر افزایش تبادلات دریایی از این آبراه مهم کشور ارتقا ایمنی، کاهش حوادث و سوانح دریایی در این حوزه می­باشد. ارتقا ایمنی در انتقالات دریایی اولا سبب اطمینان خاطر بیشتر مشتریان دریا و دوما سرمایه­گذاران جهت سرمایه­گذاری در این منطقه می­شود. بنابراین با رعایت این اصل می­توان با امید بیشتر شاهد بهبود و گسترش حمل و نقل دریایی باشیم. چهارمین اصل و استراتژی اساسی مورد نیاز در این منطقه توجه به محیط زیست دریا و به حداقل رساندن صدمات وارده بر محیط دریا می­باشد. تمام سیاست­های پایه­گذاری شده در این منطقه تبادلاتی باید در راستای بهبود و حفظ و نگهداری بهتر زیست محیط دریا پایه­گذاری شود. چه بسا با حفظ زیست محیط دریا و به خطر نینداختن آن، می­توان شاهد جذب توریست بیشتر جهت بازدید از این منطقه و افزایش میزان درآمد و سودآوری بیشتر باشیم. لزوم استانداردسازی روش­ها و سیستم­های بکار گرفته شده در فعالیت­های دریایی پنجمین استراتژی مهم در راستای توسعه پایدار حوزه تبادلات دریایی می­باشد. استراتژی ششم جذب سرمایه و بهبود روش­های تامین مالی بنادر می­باشد که مهمترین استراتژی مطالعاتی این تحقیق به حساب می­آید. در واقع، تمامی سیاست­ها و سیستم­های بکار گرفته شده در حوزه تبادلات کالا از بندر خرمشهر باید بر مبنای بهبود هر چه بهتر وضعیت اقتصادی و مالی بنادر پایه­گذاری گردد. بندر خرمشهر با داشتن امتیازات ارزنده در بخش جنوب کشور برای تبادل کالا از دیرباز، نیاز به بهبود ساسیت­های مدیریتی، پیاده­سازی روش­های نوین تبادل کالا و بهبود روش­هاب تامین مالی دارد.

### 2-3-3- خصوصیات ویژه و اهمیت اقتصادی بندر خرمشهر

امروزه توسعه اقتصادی کشورها یکی از ارکان مهم پیشرفت به شمار می­آید و به دلیل متفاوت بودن زیرساخت­های هر کشوری، برنامه­های توسعه­ای بکار گرفته شده نیز بر اساس همان شرایط ویژه پایه­گذاری و تحقق می­یابد. حمل و نقل دریایی نیز جزو یکی از مهمترین برنامه­های توسعه­ای هر کشوری می­باشد. چنانچه پیشتر نیز مفصل شرح داده شد، هزینه پایین تبادلات کالا از طریق حوزه دریایی، جابجایی کالاها با وزن و حجم بالا، انتقال سریعتر و ریسک­پذیری پایین­تر از عوامل مهم برتری حمل و نقل دریایی محسوب می­شود. در این میان، موقعیت ژئوپولیتیکی، جغرافیایی بنادر مبادلاتی هر کشور و امکان ارتباط گسترده با کشورهای دیگر از اهمیت فوق­العاده­ای برخوردار می­باشد. بنابراین، بندر خرمشهر واقع در استان خوزستان، به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص، همسایگی با کشورهای عربی و قرار گرفتن در محل تلاقی رودهای کارون و اروندرود جزو یکی از مهمترین بنادر مبادلاتی کشور ایران محسوب می­شود. بندر خرمشهر سالیانه با ظرفیت پذیرش بیش از 7 میلیون تن کالا در سال، اختصاص انبارهای مسقف با مساحت تقریبی 140000 متر مربع، باراندازها با متراژ تقریبی340000 متر مربع، ظرفیت جابجایی 1500تا 2000 مسافر در هر شبانه­روز، دارا بودن خطوط راه آهن داخلی، بیش از 20 اسکله، نزدیکی به فرودگاه آبادان، تهران، مرکز استان اهواز و بنادر شلمچه، ابوفلوس، ام­ القصر و بصره، برخورداری از 25% تخفیف سود بازرگانی، برخورداری از مزایا و تسهیلات منطقه آزاد تجاری- صنعتی اروند، مناسب­ترین بندر جهت مبادلات کالا به عراق، برخورداری از تجهیرات مدرن بارگیری و تخلیه کالا، نقش بالقوه­ای در تبادلات کالای صادراتی و وارداتی بازی می­کند. این بندر همچنین مجهز به انواع جرثقیل­های گاتوآلد، لیبهر، تادانو و ریچ­های استاکر و تراک، کشنده تربرگ و ایویکو جهت تسهیل امر تخلیه وبارگیری کالا می­باشد. از طرف دیگر، آبراه اروندرود که از تلاقی رودهای دجله و فرات در خاک عراق حاصل می­شود با پیوستن به رود کارون در ایران، نزدیک به 115 کیلومتر از مرز زمینی را تارسیدن به نقطه تلاقی در شمال خلیج فارس شامل می­شود. این آبراه از نقطه نظر ژئوپولیتیکی و اکونومیکی از اهمیت فوق­العاده­ای برخوردار بوده و در طول جنگ جهانی اول و دوم نیز نقش بالقوه­ای در انتقال سریع­تر، کم هزینه­تر و بی دردسرتر تجهیزات پزشکی و جنگی داشته است. این آبراه اگرچه بحش کوچکی از سواحل جنوبی کشور ایران را تشکیل می­دهد و لیکن به دلیل قرار گرفتن تعدادی از مهمترین بنادر شامل بندر خرمشهر و آبادان، اهمیت بالای بندر خرمشهر در راستای مبادلات سریع­تر کالا، واقع شدن آبراه اروندرود در کریدور بزرگ کشورهایی چون: شرق آسیا، عراق، ایران و شمال اروپا، این آبراه نقش بسزا و مهمی در مبادلات دریایی ایران بازی می­کند. امتیاز بالای بندر خرمشهر در حمل و نقل­های دریایی نیز به دلیل قرار گرفتن این بندر در کرانه اروندرود (که بعنوان تنها رود قابل کشتیرانی ایران است) می­باشد.

### 2-3-4- راه­های ارتباطی بندر خرمشهر و اهمیت آن در مبادلات دریایی

بندر خرمشهر بعنوان یکی ار سه بندر تجاری مهم کشورمان از طریق راه­های زمینی با آبادان، بندر امام خمینی، اهواز، تهران و مرز شلمچه در ارتیاط می­باشد. راه­های ارتباطی ریلی شامل راه­آهن از اهواز به بندر خرمشهر گسترده شده و سبب بهبود وضعیت بارگیری و انتقال کالا در کشورمان شده است. این بندر به دلیل نزدیکی به کشور عراق، از امتیاز بالایی جهت حمل و نقل کالا چه از مسیر زمینی و چه از مسیر دریایی به این کشور برخوردار است. همچنین، بندر خرمشهر از طریق آبراه اروندرود با خلیج فارس و دریای عمان در ارتباط می­باشد. بعلاوه، این بندر مهم کشور با استفاده از دو فرودگاه اهواز و آبادان با شبکه ارتباط هوایی مرتبط می­باشد که امکان نقل و انتقال کالا را تسریع می­کند. دسترسی به سیستم فن­آوری اطلاعات به منظور تسهیل امر تجارت دریایی از این بندر به منظور مبادله داده­های الکترونیک و تلفیق تشکیلات بندری، دریایی و ارائه خدمات الکترونیک به سهامداران سازمان­ها نیز از دیگر راه­های ارتباطی در دسترس بندر خرشهر می­باشد.

### 2-3-5- مزایای بندر خرمشهر از نقطه نظر قانونی مبادلات کالا

صدور کالا از طریق بندر خرمشهر بدون پرداخت عوارض گمرکی یکی از مهمترین امتیازات مبادلات کالا از این بندر می­باشد. با این امتیاز تاجران وسرمایه­گذاران تشویق می­شوند تا نسبت به سرمایه­گذاری در این بندر اهتمام ورزیده و در نتیجه می­توانند تجمیع پولی مناسبی در جهت گسترش حمل و نقل دریایی و اشتغال­زایی را سبب شوند. همچنین، امکان مشارکت با سرمایه­گذاران خارجی بدون هیچ محدودیتی از دیگر مزایای قانونی انتقال کالا از بندر خرمشهر می­باشد. امکان مشارکت با سرمایه­گذاران خارجی نه­تنها سبب دلگرم شدن تاجران و سرمایه­گذاران جهت سرمایه­گذاری برای تسهیل مبادلات کالا از طریق بنادر می­شود، بلکه این نوع مشارکت می­تواند به انتقال ایده­های جدید و نو من باب توسعه حمل و نقل دریایی و بکارگیری روش­ها و تجهیزات جدید مبادلات کالای مربوط به بنادر خارجی کمک شایانی بکند. یکی دیگر از مهمترین مزایای قانونی مبادلات کالا از بنادر کشور، مالکیت صد در صد سرمایه­گذاران خارجی نسبت به اعیان مستحدثه در اراضی استیجاری است که می­تواند به دلگرم کردن سرمایه­گذاران و تاجران خارجی جهت سرمایه­گذاری در بنادر کشورمان کمک بسزایی بکند. ورود و خروج اصل سرمایه حاصل از فعالیت­های اقتصادی یک اصل مهم در بنادر کشور می­باشد. چرا که در صورت مهیا نبودن این مهم برای مشتریان، کارگزاران و سرمایه­گذاران بنادر، نمی­توان شاهد هیچ نوع توسعه و بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی بیشتر از وضعیت کنونی بود. آزادی در ورود و خروج اصل سرمایه حاصل از فعالیت­های اقتصادی وابسته به مبادلات دریایی، سبب جذب مشتریان بیشتر، سبب به راه افتادن چرخه حمل و نقل گسترده و بهبود وضعیت مالی در بندر خرمشهر می­شود. همچنین، حمایت و ضمانت سرمایه­های خارجی، تاسیس بانک و بیمه­های خارجی نیز به تشویق سرمایه­گذاری خارجی در بندر خرمشهر کمک شایانی می­کند. از طرف دیگر، به دلیل علاقه­مندی سرمایه­گذاران به سرمایه­گذاری در زمینه­های شغلی مختلف چون: صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل و نقل و ترانزیت کالا، گردشگری و مراکز تفریحی، مخابرات، تولید انرژی، خودروسازی، کشتی­سازی و صنعت فولاد و فراهم بودن این مهم در بندر خرمشهر شاهد گسترش روز به روز صنعت حمل و نقل دریایی در بندر خرمشهر هستیم. تمامی موارد گفته شده در کنار بسیاری از امتیازات قانونی دیگر سبب تبدیل بندر خرمشهر به مهمترین بندر تجاری کشور جهت مبادلات سریع کالا شده است. درآمدهای حاصل از صنعت حمل و نقل دریایی از بندر خرمشهر سبب زبیاسازی و آبادانی شهرک­های اطراف، آبادان و خرمشهر می­شود که این امر به توسعه صنعت گردشگری و افزایش درآمد کمک شایانی می­کند. افزایش درآمدهای سالیانه می­تواند سبب گسترش فعالیت­های ورزشی، اجتماعی و فرهنگی در خرمشهر و شهرهای اطراف شود.

### 2-3-6- طرح احداث اسکله خشک جهت تسهیل انتقال کالا

 اسکله خشک که جهت تسهیل امر بارگیری و ترخیص کالا در بیشتر بنادر احداث می­گردد تحت عناوین مختلفی بکار گرفته می­شود. این مکان جهت جمع­آوری کالای مشتریان در نزدیکی ترمینال منتهی به اسکله و تسهیل در امر حمل و نقل دریایی در بنادر به کار گرفته می­شود. ویلتو روزو طی سنحنرانی در کشور سوئد اعلام داشت که اسکله خشک یک جزیره متقابل انتهایی است که ظرفیت بالایی برای پذیرش کالا داشته و مستقیما به اسکله اصلی بنادر وصل می­شود. یوسفی در سال 2011 بیان داشت که اسکله خشک یک مسیر انتهایی واقع در جزیره­ای است که می­تواند توسط مسیرهای مختلف با انواع اسکله­ها مرتبط باشد. احداث اسکله خشک در بنادر امکان جابجایی کالا را از طرق مختلفی چون: دریا، جاده و ریل برای مشتریان حمل و نقل دریایی فراهم می­کند.

#### **2-3-6-1- راهبردها و ضرورت ایجاد امکانات زیربنائی (اسکله خشک)**

 سکوهای آزاد تجاری و مناطق آزاد صنعتی با هدف ایجاد یک فضای مناسب جهت سرمایه­گذاری، امکانات زیر بنائی و محیط مساعد رقابتی، متکی بر تاسیسات بازار، زمینه و انگیزه لازم را در جهت جذب سرمایه­گذاری داخلی و خارجی ، دست­یابی به فن­آوری و بازار سرمایه و در نهایت توسعه صادرات و نفوذ در بازارهای منطقه­ای و جهانی را فراهم می­سازند. در راستای شکل­گیری مناسب و کاربردی مناطق آزاد تجاری و صنعتی و سایر سکوهای صادراتی نیاز به پاره­ای قانون­مندی­های مشخصی دارد که به چند مورد مهم از این قوانین اشاره می­کنیم:

* این امکانات زیربنائی نتیجه اقدامات و سیاست­های دولت در راستای بهبود سیاست­های صنعتی و تجاری بوده و نتیجه کارکرد و سازوکاربازار نمی­باشند.
* انگیزه اصلی از ایجاد چنین سکوها و زیرساخت­هایی بهبود وضعیت حمل و نقل و رهائی از مقررات و موانع حاصل از سیاست­های کلان دولت­ها و کشورها می­باشد.
* آزادسازی اقتصادی، تجاری و سایر نهاده­های معطوف به توسعه صادرات (امکانات زیر بنائی شامل اسکله خشک)، برای تکوین و تکامل جریان اصلاحات اقتصادی لازم بوده و امکان رشد پایدار اقتصاد ملی را فراهم می­کنند.
* فرایند بازآرایی امکانات حمل و نقلی، بهبود شیوه­های مدیریتی، کاهش اثرات ناشی از تحریم­های اجباری و ایجاد فضای مناسب جهت سرمایه­گذاری­های گسترده در مناطق دریایی کشور با اجرای سیاست­های کلان در حوزه تجمیع سرمایه و ارز جهت ایجاد زیرساخت­های کارکردی قابل حصول می­باشد.

اهمیت طرح قانون­مندی مرتبط با توسعه مناطق آزاد و بهبود شرایط حمل و نقل دریایی بواسطه ایجاد مکان­های مفید جهت تسهیل امر بارگیری و تخلیه (اسکله خشک) مبانی واقع­بینانه­تری را برای ارزیابی و تحلیل مناطق آزاد ایران و بکارگیری روش­های مدرن جهت بهبود این مناطق تجاری حاصل می­کند. مطالعه­ی وضعیت حمل و نقل کشورهای پیشرفته حکایت از آن دارد که ایجاد فضای مناسب سرمایه­گذاری، ایجاد یک جریان رشد بلندمدت در بنادر مهم کشور و راهبردهای سیاستی بهینه یکی از مهمترین عوامل در پیشرفت حمل و نقل دریایی کشورهای توسعه یافته می­باشد. ایران از دیدگاه شکل­گیری یک شبکه بزرگ تولید، مبادله مواد و کالاهای واسطه­ای، قطعات و کارافزارهای صنعتی دارای امتیاز و استعداد توسعه­ای فوق­العاده­ای است. قطعا جهت نیل به بلندترین قله از نقطه نظر تبادلات دریایی، نیاز به بهبود هر چه بیشتر شرایط بارگیری و تخلیه کالا، گسترش زیرساخت­ها در بنادر مهم مثل بندر خرمشهر، جذب سرمایه­گذاران و تجمیع کلان سرمایه در این مناطق می­باشد. در راستای ایجاد اسکله خشک برای امر بارگیری و تخلیه محموله­های حساس با حجم بالا جهت تسریع امر مبادلات کالا توجه به برخی استانداردها شامل: عمق مناسب جهت احداث اسکله خشک، قرار نداشتن در معرض باد و طوفان شدید و عدم نیاز به موج­شکن، امکان توسعه فضای اختصاص یافته برای اسکله خشک در صورت نیاز، شرایط خاک منطقه و وضعیت عوارض طبیعی زمین لازم و ضروری می­باشد. هر اسکله­ای بطور عمده از سه بخش سکوی پهلوگیری، پل دسترسی و سایت بندری تشکیل می­گردد. در امر ساخت سکله باید به امر مهم پهلوگیری و حرکت سریع کشتی­های باربری توجه ویژه­ای بشود. بدین جهت، لازم است تا در انتخاب مکان ایجاد اسکله کمال توجه مبذول گردد.

## 2-5- ارزیابی تامین مالی

تصميم­گيري­هاي اقتصادي نيازمند اطلاعاتي است كه بتوان با كمك آنها منابع موجود و در دسترس را به گونه­هاي مطلوب تخصيص داد. يكي از مهمترين عوامل تصميم­گيري صحيح در مورد تخصيص بهينه منابع محدود مالي بازار سرمايه، گزارش حسابرسان مستقل در مورد صورت­هاي مالي شركت­ها مي­باشد. اطلاعات مبناي اساسي تصميم­گيري­ها است. جهت دار بودن، گمراه­كنندگي، نامربوط بودن و ناقص بودن اطلاعات مي­تواند منجر به تصميم­گيري غلط شود و به تصميم گيرنده زيان وارد كند. در شرايطي كه اين تصميم­گيري­ها پيامدهاي مهم اقتصادي داشته باشند،تصميم گيرنده اهميت بيشتري براي كسب اطمينان از كيفيت اطلاعات دريافت شده قائل مي­شود. مؤسسات و بنگاه­هاي اقتصادي به ويژه فعالان در بخش صنعت، براي ادامه­ي حيات و فعاليت­هاي توليدي خود و همچنين توسعه­ي فعاليت­ها، به سرمايه­هاي كلان نياز دارند. همچنين، اين مؤسسات و بنگاه­هاي اقتصادي براي تأمين سرمايه­ي مورد نياز خود وابستگي شديدي به بازارهاي مالي دارند. نقش اين بازارها در اختيار گذاشتن سرمايه­هاي لازم براي مؤسسات و شركت­ها است. در اين بازارها يكي از عواملي كه سرمايه­گذاران بر مبناي آن تصميم به تخصيص منابع محدود مالي خود مي­گيرند، اطلاعات مربوط به وضعيت مالي مؤسسات و بنگاه­هاي اقتصادي است. سرمايه­گذاران سعي مي­كنند در اين بازارها با قطعيت مطلوبي تصميم­گيري كنند، تا از حفظ منابع مالي خود اطمينان حاصل کنند. يكي از اطلاعاتي كه سرمايه­گذاران در تصميم­گيري­هاي خود از آن بهره مي­برند، گزارش مشروط حسابرسي است. با توجه به اين موضوع كه حسابرس هنگامي اظهارنظر مشروط ارائه مي­كند كه حداقل در طي دوره مورد رسيدگي يك عدم قطعيت بااهميتي كه مديريت نمي­تواند يا مايل نيست آن را تقويم و در صورت­هاي مالي منعكس كند، وجود داشته باشد. بنابراین، مي­توان انتظار داشت گزارش مشروط می­تواند سبب ايجاد پيامدهای اقتصادي و مالي براي مؤسسات و بنگاه­هاي اقتصادي در بازارهاي مالي شود كه از آن مي­توان بعنوان مهمترین مشكلات در تأمين منابع مالي و كاهش ارزش سهام اين مؤسسات و بنگاه­هاي اقتصادي در بازارهاي مالي نام برد.

### 2-5-1- روش­های تامین مالی

 شركت­ها در تصميمات تأمين مالي، با دو منبع تأمين مالي داخلي[[1]](#footnote-1) و تأمين مالي خارجي[[2]](#footnote-2) روبه رو هستند. منابع مالي داخلي، شامل جريان­هاي وجوه نقد حاصل از فعاليت­ها، فروش دارايي­هاي و سود انباشته و منابع خارجي در برگيرنده­ي وجوه تحصيل شده از طريق بازار مالي مانند: انتشار اوراق مشاركت، صدور سهام جديد و دريافت تسهيلات از بانك هستند. مديران بايد تصميم بگيرند وجوه مورد نياز خود را چگونه تأمين كنند و منابع مالي در دسترس را چگونه مورد استفاده قرار دهند. آنان مي­توانند اين منابع مالي را صرف پرداخت سود به سهامداران، اجراي پروژه­هاي سرمايه­گذاري سودآور، تسويه­ي بدهي­هاي موعد رسيده و افزايش سرمايه­ي در گردش كنند. شركت به دلايلي متعددي تأمين مالي داخلي را بر تأمين مالي خارجي، ترجيح مي­دهند، از آن دلايل مي­توان به انعطاف پذيري بيشتر مديران در تأمين منابع مورد نياز پروژه­هاي سرمايه­گذاري نام برد، همچنين شركت­ها در زمان استفاده از منابع خارجي، مجبور به تحمل هزينه­هاي قانوني، حسابداري و مانند آن هستند كه اغلب اوقات، اين گونه هزينه­ها در زمان استفاده از تأمين مالي داخلي، وجود ندارند. از ديگر دلايل ترجيح روش تأمين مالي داخلي را بر تأمين مالي خارجي توسط شركت­ها مي­توان به كمتر از واقع ارزيابي كردن اوراق بهادار جديد به دليل وجود عدم تقارن اطلاعاتي بين مديريت و سرمايه­گذاران عنوان كرد كه موجبات انتقال ثروت از سهام­داران موجود به سهام­داران جديد را فراهم مي­كند. شركت­ها زماني محدوديت در تأمين مالي دارند كه بين هزينه­هاي داخلي و هزينه­هاي خارجي وجوه تخصيص داده شده با يك شكاف روبه رو باشند. از دلايل عمده وجود اختلاف بين هزينه تأمين مالي داخلي و خارجي، عدم تقارن اطلاعاتي و مشكلات نمايندگي را مي­توان نام برد. همچنين گزارش حسابرسي موجب كاهش عدم تقارن اطلاعاتي و همچنين موجب اعتبار بخشيدن به گزارش­هاي سالانه شركت­ها مي­شود، اما دريافت گزارش تعديل شده موجب كاهش كيفيت اطلاعات و بيانگر نوعي شكاف اطلاعاتي بين مديران و سرمايه­گذاران است، به بيان دقيق­تر دريافت گزارش تعديل شده توسط شركت­ها نشان دهنده عدم تقارن اطلاعاتي مي­باشد. همچنين در ادبيات نظري تأمين منابع مالي، يكي از دلايل مشكلات تأمين مالي، عدم تقارن اطلاعاتي مي­باشد. بر اساس اين نظريه انتظار مي­رود شركت­هايي كه گزارش حسابرسي آنها تعديل مي­شود، دچار مشكلاتي در تأمين منابع مالي نیز شوند.

## 2-4- پیشینه پژوهشی

فرهاد رهبر و همکارانش در سال 1354 مطالعه­­ایی پیرامون موانع سرمایه­گذاری و تاثیر آن بر رشد اقتصادی در ایران انجام دادند. در این مقاله متغیرهای اثرگذار بر رشد اقتصادی مانند امنیت سرمایه­گذاری در کنار عوامل تولید سنتی نیروی کار مدل متفاوتی از رشد اقتصادی ارایه می­دهد .مولفه های موثر درامنیت سرمایه­گذاری وزن­دهی شده و امنیت سرمایه­گذاری به صورت کمی برای فواصل زمانی سال­های 1363 تا 1354 محاسبه شد و نتایج آن برای دو مقطع 1363 تا 1373 و 1374 تا 1354 مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. در نتیجه تحقیق مشخص شد که، تولید و نیروی کار بر امنیت سرمایه­گذاری و به دنبال آن بر رشد اقتصادی تأثیر مثبت دارد.

آذر حسینی در سال 1389 مطالعه­ای مبنی بر برنامه­ریزی اولویتی سیاست­های سرمایه­گذاری در حمل و نقل ایران انجام دادند. لازم به ذکر است که، این روش در حال حاضر در کشور کانادا و در زمینه سرمایه­گذاری در بزرگراه­های بین شهرها و نواحی شهری و حمل و نقل عمومی مورد استفاده قرار می­گیرد. در این مقاله نشان داده شد که اندازه مدل­سازی برنامه­ریزی خطی برای تجزیه و تحلیل هزینه منفعتی، می تواند مفید واقع گردد. در این شیوه توجه دقیقی به بده بستان میان زمان شروع سرمایه­گذاری در بهبود شرایط شده است. این مدل همچنین برای نرخ­های برگشت مختلف جهت تنزیل منافع و هزینه­ها تهیه شده است. این مطالعه کاربر برنامه ریزی خطی را در حالی که رفتار شقوق مختلف، بودجه­های محلی و تعهدات در تصمیم­گیری دخیلند را نیز تشریح می­کند. همچنین رفتار منافع مشترک یا مرتبط به هم بهبودها را بحث کرده و تغییرات حجم ترافیک را در سرتاسر سال بصورت ساعتی اندازه­گیری کرده و از اطلاعات موجود به عنوان داده در سیستم استفاده می­کند. نتیجه جالب حاصل از بکارگیری متدلوژی فوق این بود که به عنوان یک ابزار مدیریتی برای سازماندهی سرمایه­گذاری در تسهیلات حمل و نقل مورد استفاده قرار گرفته است و همچنین پیوستگی بین مطالعات برنامه­ریزی، طراحی و فعالیت­های ساخت را فراهم کرد. هدف از این بررسی ارائه خلاصه ای از جنبه های فنی متدلوژی، اشاره به انعطاف­پذیری روش برای دخالت دادن متغیرهای سیاست­گذاری و اتخاذ تصمیم در خصوص پروژه های وابسته به هم، مستقل و مشابه آن است.

ابزري و همكاران ( 1386 ) در پژوهشي به بررسي، تجزيه و تحليل روش­هاي تأمين مالي شركت­هاي پذيرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران طي سال­هاي 1378 تا 1382 پرداختند. نتايج آنان نشان مي­دهد، با وجود عدم تفاوت معناداري بين استفاده از روش­هاي مختلف تأمين مالي (سود انباشته، سهام، و بدهی) بين شركت­هاي مورد مطالعه، بين نحوه­ي تأمين مالي شركت­ها و اندازه آنها يك ارتباط معناداري وجود دارد و با گسترش اندازه­ي شركت­ها استفاده از سود انباشته و سهام براي تأمين مالي افزايش مي­يابد. همچنين، آنان در پژوهش خود بيان كردند، با وجود ارتباط بين نحوه­ي تأمين مالي شركت­ها و ميزان دارايي­هاي ثابت آن­ها، بين نحوه­ي تأمين مالي شركت­ها و ظرفيت سودآوري آن­ها ارتباط معناداري مشاهده نشده است.

ارجوردی و بازدار در سال 1359 مدل تاثیر سرمایه­گذاری در بخش حمل و نقل دریایی بر رشد اقتصادی کشور مورد مطالعه قرار دادند. با توجه به اهمیت سرمایه گذاری در اقتصاد و تأثیر آن بر متغیرهای کلان اقتصادی از جمله تولید و اشتغال نوشته ارجوردی و بازدار، به تبیین رفتار سرمایه­گذاری و شناسایی نقش و سهم سرمایه­گذاری در بخش حمل ونقل دریایی به منظور طراحی و ارائه تصویر واقعی آن در اقتصادکلان و تدوین راهبردها و برنامه بلندمدت برای توسعه کشور، پرداخته است. در این مقاله تأثیر سرمایه­گذاری در بخش حمل ونقل دریایی بر رشد اقتصادی کشور طی سال­های 1388- 1350 مورد بررسی قرار گرفته است. برای تخمین مدل نیز از الگوهای خود رگرسیون برداری استفاده شده است. نتایج حاصل از تخمین مدل نشان می­دهد که در بلند مدت سرمایه­گذاری در بخش حمل ونقل دریایی اثر مثبتی بر رشد اقتصادی دارد. همچنین چگونگی تغییرات متغیر سرمایه­گذاری بر رشد اقتصادی با روش تجزیه خطای پیش بینی مورد بررسی قرارگرفته است.

بازدار اردبیلی و پژمان زاده در سال 1356 موانع سرمایه­گذاری و تاثیر آن در حمل و نقل دریایی را مورد مطالعه قرار دادند. یکی از اجزای مهم هزینه ملی، سرمایه گذاری است. با عنایت به اهمیت سرمایه­گذاری در اقتصاد و تأثیر آن بر متغیرهای کلان اقتصادی از جمله تولید و اشتغال، این مقاله با تبیین رفتار سرمایه­گذاری و شناسایی عوامل مؤثر بر آن در بخش حمل و نقل دریایی سعی دارد تا در جهت معرفی مکانیزم­های ایجاد رونق اقتصادی در کشور، برخی راهکارهای سیاستی را به سیاست­گذاران اقتصادی ارائه نماید. در این مطالعه ، تلاش شده است تا تأثیر امنیت سرمایه­گذاری بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل دریایی کشور مورد بررسی قرار گیرد و مدل رشد اقتصادی بخش حمل و نقل دریایی کشور با در نظر گرفتن متغیر امنیت سرمایه­گذاری ارائه شود. نتایج به دست آمده با تئوری های اقتصادی سازگار بوده و معنادار می­باشند. به طور خلاصه، نتایج نشان می­دهند که متغیر امنیت سرمایه­گذاری بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل دریایی کشور تأثیر مثبت و معنی­داری دارد.

موسوی و عبادتی در سال 1383 اثر سرمایه گذاری دولت در زیرساخت حمل و نقل بر سرمایه­گذاری بخش خصوصی و رشد اقتصادی در ایران با توجه به پژوهش­های انجام شده در کشورهای در حال توسعه، از مدل شتاب انعطاف­پذیر برای تابع سرمایه­گذاری بخش خصوصی و از الگوی رشد سولو همراه با تعدیلاتی برای رشد اقتصادی استفاده شده است. متغیر سرمایه­گذاری در زیر ساخت حمل و نقل از عوامل تعیین کننده موجودی مطلوب در مدل سرمایه­گذاری بخش خصوصی در نظر گرفته شده است. در مدل رشد، دو متغیر سرمایه­گذاری دولت در بخش حمل و نقل و سایر بخش­ها به عنوان یکی از نهاده­های تولید در کنار نیروی کار و سرمایه­گذاری خصوصی وارد تابع تولید شده است. نتایج برآورد مذکور طی سال­های 1338 الی 1382 نشان می­دهد که رابطه قوی بین سرمایه­گذاری در زیرساخت حمل و نقل و سرمایه­گذاری بخش خصوصی وجود دارد. همچنین با توجه به کشش مثبت به دست آمده برای سرمایه­گذاری در حمل و نقل، سرمایه­گذاری در این زیرساخت اثر مثبت و معناداری بر رشد اقتصادی کشور دارد. با در نظر گرفتن نتایج حاصله، افزایش سرمایه­گذاری دولت در زیرساخت حمل و نقل پیشنهاد شده است.

اکبر کشاورزیان در سال 1384 تحقیقی پیرامون روش های تامین مالی سرمایه­گذاری در بنادر بازرگانی کشور انجام دادند. در این مطالعه ضمن بررسی موقعیت اقتصادی در سطح ملی و منطقه­ای و مطالعات فنی و مهندسی مربوط به امکان­پذیری ایجاد و توسعه بندر بعنوان تنها شرط لازم برای توسعه بنادر کشور و شرط کافی امکان­پذیری تامین مالی پروژه­های بندری پرداخته شده است. چالشی که بخش دولتی در دهه­های اخیر با آن مواجه بوده و تنها راه برون رفت از آن بررسی شده است. یافتن روش­هایی جهت سرمایه­گذاری در بنادر بازرگانی کشور با حداقل بار مالی برای دولت مهمترین هدف حال حاضر کشور می­­باشد. در این مقاله در دو بخش به این موضوع پرداخته شده است. بخش نخست به بررسی بازار­های مالی داخلی پرداخته است، در این بخش بازار پول، بازار سرمایه، اوراق مشارکت، حساب ذخیره ارزی، مورد شناسایی قرار گرفته است و چگونگی استفاده از منابع مالی نهاد­های معرفی شده در بنادر بازرگانی کشور عنوان گردیده است. در بخش دوم بازار­های مالی بین المللی را مورد بررسی قرار داده و روش­های تامین مالی بنادر را از طرق مختلف معرفی می­کند.

ناصر سعیدی و همکاران در سال 1391 به بررسی راهکارهای افزایش درآمد بندر امام خمینی از طریق تخفیف در سود بازرگانی پرداخته­اند. نویسنده این مطالعه ضمن معرفی اینکه اقتصاد پویا زیر بنای توسعه پایدار هر کشور محسوب شده است و این مهم در سایه برنامه­ریزی بلند مدت قابل اجرا و متجلی می­شود. در این مطالعه که استفاده از ابزارهای کنترلی پولی و مالی مناسب، پویایی اقتصاد کشورها را رقم می­زند، به بررسی رابطه­ی راهبردی تخفیف سود بازرگانی بر میزان درآمد اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی)ره( به عنوان بندر نمونه­کاوی پرداخته شده است. نتایج این تحقیق نشان می­دهد که تخفیفات سود بازرگانی باعث رضایت مشتریان اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی )ره( گردیده است. با توجه به اینکه تخفیفات سود بازرگانی باعث ترغیب صاحبان کالا به ورود کالاهای خود از طریق بندر امام شده است، لذا تداوم این امر علاوه بر رضایت صاحبان کالا باعث رونق اقتصادی بندر امام خمینی نیز خواهد شد.

گروه مطالعاتی Ruwantis i.r در سال 2011 تحقیقی پیرامون درآمد و مدیریت سرمایه­گذاری فرودگاه­های خصوصی وخدمات ناوگان هوایی انجام دادند. این مطالعه با هدف بررسی درآمد حاصل از بخش­هایی نظیر مراکز خرید، پارکینگ خودروها، فروشگاه­های البسه و دیگر فعالیت­های مشابه در یک فرودگاه می­پردازد. نتایج بررسی، افزایش درآمد حاصل در بخش­های تجاری فرودگاه از % 31 درصد به % 52 یعنی تغییر % 22 درصدی را اذعان داشتند. همچنین محقق معتقد است که این افزایش درآمد می­تواند هزینه لازم جهت زیر ساخت­های توسعه­ای فرودگاه را جبران نماید. البته در این مطالعه محقق انتقاداتی نیز به این نوع فرایند وارد نموده است و بیان می­دارد. در صورتی که تنها منبع درآمدی فرودگاه منتهی به درآمدهای تجاری و توسعه زیربخش­ها باشد شاید این منابع درآمدی پاسخگوی هزینه­های سنگین سایر بخش­های زیر ساختی فرودگاه نباشد و لیکن امیدوار است با تحلیل موضوع و اثرات مثبت و معنادار سرمایه­گذاری بخش­های دیگر مانند تغییر در مدیریت، مسئولیت­ها و وظایف جدید در فرودگاه­ها خصوصأ بعد از زمان سرمایه­گذاری بخش خصوصی­، بتوان به آینده این نوع سرمایه­گذاری­ها در فرودگاه و نتیجه مثبت آن در دراز مدت خوش بین بود .

گروه مطالعاتی Knack و Keefer در سال 1995طی مطالعه­ای پیرامون سرمایه­گذاری خصوصی و رشد اقتصادی نشان دادند که سرمایه­گذاری خصوصی و رشد اقتصادی در بنادر از آنچه که آن را کیفیت نهادی نام نهادند، تاثیر می­پذیرند. این شاخص میانگین عوامل، فساد، حاکمیت قانون، چگونگی دیوان سالاری، مخاطره بی اعتنایی به قراردادها و مخاطره سلب مالکیت به وسیله دولت است و با کنترل عوامل ساختاری و درجه آزادی تجارت، تاثیر مثبت شاخص کیفیت نهادی بر رشد اقتصادی را تایید کردند.

# فصل سوم روش تحقیق

## 3-1- روش تحقیق

هدف از انتخاب روش تحقیق آن است که چه روشی برای پیشبرد اهداف تحقیق در سریعترین، دقیق­ترین، آسان­ترین و کم هزینه­ترین روش مفید می­باشد. این امر به هدف­ها، ماهیت موضوع پژوهش و امکانات پژوهشگر وابسته است. بر اساس هدف پژوهشی، پژوهش­ها به دو نوع پژوهش بنیادی و کاربردی تقسیم می­شوند. در حالیکه، برخی محققان معتقدند که پژوهش­ها بر اساس هدف به سه دسته تحقیق بنیادی ، تحقیق کاربردی، تحقیق و توسعه قابل تقسیم هستند. با عنایت به توضیحات فوق می­­توان گفت، تحقیق و توسعه خود یک نوع تحقیق کاربردی است. به طور کلی روش­های تحقیق در علوم رفتاری را می­توان با توجه به دو ملاک زیر تقسیم­بندی کرد:

الف) هدف تحقیق

ب) روش گردآوری داده­ها

تحقیقات علمی بر اساس هدف تحقیق، به سه دسته به شرح زیر تقسیم­بندی می­شوند.

1. تحقیق بنیادی: پژوهشی است که به کشف ماهیت پدیده­ها و روابط بین متغیرها، اصول، قوانین و ساخت و آزمایش تئوری­ها و نظریه­ها پرداخته و سبب توسعه مرزهای دانش رشته علمی می­شود. هدف اساسی این نوع پژوهش تبیین روابط بین پدیده­ها، آزمون نظریه­ها و افزودن به دانش موجود در یک زمینه خاص است. تحقیق بنیادی می­تواند نظری یا تجربی باشد. تحقیق بنیادی نظری از رویه­های استدلالی، عقلانی و قیاسی استفاده می­کند و بر پایه مطالعات کتابخانه­ای انجام می­شود.
2. تحقیق بنیادی تجربی از روش­های استدلال استقرائی استفاده می­کند و بر پایه روش­های میدانی انجام می­شود. در حالیکه، هدف تحقیق کاربردی توسعه دانش کاربردی در یک زمینه خاص است.
3. تحقیق و توسعه: اما روش تحقیق و توسعه فرآیندی است که به منظور تدوین و تشخیص مناسب بودن یک فرآورده (طرح­ها، روش­ها، و برنامه­های درسی) انجام می­شود. هدف اساسی این نوع تحقیقات تدوین و یا تهیه برنامه ها، طرح ها و امثال آن است همچنین تحقیقات علمی را بر اساس چگونگی بدست آوردن داده­های مورد نیاز (طرح تحقیق) می­توان به دو دسته تقسیم کرد: تحقیق توصیفی (غیر آزمایشی): تحقیق توصیفی شامل مجموعه روش­هایی است که هدف آن­ها توصیف کردن شرایط یا پدیده­های مورد بررسی است. اجرای تحقیق توصیفی می­تواند صرفا برای شناخت بیشتر شرایط موجود یا یاری دادن به فرایند تصمیم­گیری باشد. تحقیقات توصیفی را می­توان به دسته­های زیر تقسیم­بندی کرد.

تحقیق آزمایشی: به منظور برقراری ارتباط علت معلولی میان دو یا چند متغیر از طرح­های آزمایشی استفاده می­شود. برای این منظور، با انتخاب گروه­های آزمایشی، به بررسی تفاوت­های موجود میان آزمون­ها می­پردازند. از مهمترین ویژگی­های این نوع تحقیق می­توان به موارد زیر اشاره کرد:

* متغیر­های مستقل دستکاری می­شوند.
* سایر متغیرها به غیر از متغیر وابسته ثابت نگه داشته و کنترل می­شوند.
* تاثیرات متغیر­های مستقل بر متغیر وابسته مشاهده می­شود.

در بیشتر پژوهش­های حوزه علوم انسانی نظر به اینکه هدف اصلی از انجام پژوهش برسی یک موضوع به روش میدانی است، می­توان گفت پژوهش مذکور از نظر هدف در حیطه پژوهش­های کابردی می­باشد. از سوی دیگر با توجه به اینکه در این پژوهش از مطالعه کتابخانه­ای و پرسشنامه جهت گردآوری داده­ها استفاده شده است، می­توان بیان کرد که پژوهش حاضر بر اساس ماهیت یک پژوهش توصیفی پیمایشی است .

## 3-2- ابزار تحقیق و نحوه گردآوری اطلاعات

با توجه به مطالعات انجام شده، جهت شناخت عوامل تأثیرگذار در تجمیع پول و بهبود وضعیت تامین مالی بندر خرمشهر پرسشنامه­ای تهیه و تنظیم شد. به منظور دریافت نظرات در مورد شاخص­های مهم موانع تامین مالی و سرمایه­گذاری موفق در بندر خرمشهر بررسی و نظر خواهی از مدیران و همچنین سرمایه­گذاران در اولویت کار پژوهشی قرار گرفت. در این پرسشنامه از سوال شوندگان خواسته شد تا درجه اهمیت هر یک از شاخص­های مربوط به تحقیقات و تجربیات عینی در بندر خرمشهر را مورد بحث و بررسی قرار دهند. سوالات در فرم پرسشنامه بر اساس امتیاز کسب شده به 5 گروه (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) تقسیم و تفکیک شده­اند. با توجه به پرسشنامه طراحی شده که به پیوست در این بخش از پایان­نامه­ ارائه می­گرد، نظرات افراد مورد بررسی قرار گرفتند.

|  |  |
| --- | --- |
| ردیف | تغییر ساختار منطقی الگوی فراگیر، جامع سرمایه­گذاری و بهبود روش­های تامین مالی بندر خرمشهر  |
| 1 | حفظ درآمدهای داخلی و تلاش برای گسترش تجارت از محل حمل و نقل دریایی سبب تثبیت موقعیت­ درآمدها می­شود. |
| 2 | افزایش توجه سرمایه­گذران و شرکت­های خصوصی جهت ارائه طرح­های عملیاتی سبب افزایش توازن تخلیه و بارگیری می­شود.  |
| 3 | تامین بودجه در جهت ایجاد و گسترش اسکله خشک سبب تسریع امر تخلیه و رشد میزان مبادلات دریایی می­شود.  |
| 4 | ایجاد زمینه و تشویق تجار و سرمایه­گذاران در راستای سرمایه­گذاری، سبب تامین، پشتیبانی و استمرار درآمدزایی و بهبود نیازهای تاسیساتی بنادر می­شود.  |
| 5 | تلاش برای راه­اندازی و بهبود طرح­های عملیاتی (اسکله خشک) سبب کاهش صدمات و خسارات حین تخلیه و بارگیری شده و این مهم سبب دلگرم کردن سرمایه­گذاران جهت استمرار فعالیت در این حوزه می­شود.  |
| 6 | کاهش تعرفه­های مالیاتی با حفظ چهارچوب امنیتی مبادلات کالا از بنادر سبب افزایش اشتغال­زایی در بنادر می­شود. |
| 7 | افزایش درآمدها و بهبود روش­های تامین مالی و پولی بنادر به بهبود خدمات سوخت­رسانی و آب­رسانی بنادر کمک شایانی می­کند. |
| 8 | ایجاد طرح­های عملیاتی جدید مانند اسکله خشک سبب افزایش توان تخلیه و بارگیری، تسریع مبادلات می­شود.  |
| 9 | افزایش درآمد از محل هزینه­های بندری متعلق به امور کشتیرانی بوده و این امر سبب توسعه مبادلات دریایی می­شود.  |
| 10 | جوابگویی به تبادل اطلاعات سرمایه­گذاری و نیازمندی فناوری اطلاعات در امور کشتیرانی سبب بهره­وری و کسب درآمد بیشتر از این حوزه می­شود. |
| 11 | تقویت حمل و نقل ترکیبی و استفاده از راه­های مواصلاتی دیگر در حوزه مبادلات دریایی سبب تسهیل امر تخلیه و بارگیری می­شود. |
| 12 | بهبود روش­های بازدید متناوب تجهیزات، تاسیسات و محدثات و استاندارد سازی بر اساس ضوابط و قوانین مورد قبول سبب کاهش هزینه­های اعمال شده می­گردد. |
| 13 | استفاده مناسب از مدل­ها و الگوهای سرمایه­گذاری در بنادر خارج از کشور برای ادامه روند امیدبخش افزایش درآمدها بسیار ضروری می­باشند.  |
| 14 | ایجاد اسکله خشک برای پهلوگیری بهتر کشتی­ها در زمان تردد هم­زمان، سبب تسریع امکان عبور و مرور از بنادر می­شود.  |
| 15 | افزایش پتانسیل و فضای تبادلاتی در بندر خرمشهر به بهبود تجارت دریایی و افزایش میزان درآمدهای مستقل از بازار نفتی کمک شایانی می­کند. |
| 16 | اعمال تعرفه­های سنگین مالیاتی از اشتیاق تجار و سرمایه­گذاران جهت تجمیع سرمایه در حوزه حمل و نقل بندر خرمشهر می­کاهد. |
| 17 | افزایش فضای تخلیه و بارگیری و شناخت پتانسیل فضایی و مبادلاتی بندر خرمشهر، سبب افزایش اشتغال­زایی در این حوزه می­گردد. |
| 18 | میزان سواد مالی تجار و سرمایه­گذاران در پیشبرد اهداف تاسیساتی، عملیاتی و تجهیزاتی بندر خرمشهر تاثیر بسزایی دارد. |
| 19 | کسب اطلاعات و داده­های بنادر خارجی در راستای مبادلات مدرن به بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی و افزایش درآمد از این حوزه کمک شایانی می­کند. |
| 20 | تامین امکانات رفاهی و استراحتگاه برای کارگران در بندر خرمشهر برای حضور تمام وقت و در دسترس بودن سریع آن­ها کمک شایانی می­کند. |

وزن نهایی و وزن هر یک از عوامل به ترتیب استفاده از روابط 3-1و 3-2 به دست می­آید. با توجه به رابطه3-1، امتیاز نهایی هر سوال با جمع کلی تمام امتیازهای تمامی سوال­شوندگان مربوط به آن سوال حاصل می­شود. با توجه به رابطه 2 3 امتیاز متوسط هر شاخص نیز با استفاده از رابطه امتیاز نهایی هر شاخص بخش بر تعداد افراد مصاحبه شونده حاصل می­شود.

جدول 3-1: امتیاز اختصاص داده شده به هر یک از عوامل موجود در پرسش­نامه

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| گزینه­ها | خیلی کم | کم | متوسط | زیاد | خیلی زیاد |
| امتیاز | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

رابطه (3-1) ](تعداد پاسخ­های خیلی کم )× 1[1]+…+(تعداد پاسخ­های خیلی زیاد )×5[ ═ امتیاز نهایی هر سوال

رابطه (3-2) $سوال هر متوسط امتیاز=\frac{سوال هر نهایی امتیاز}{شده مصاحبه افراد تعداد}$

## 3-3- جامعه آماری

جامعه عبارت است از همه اعضای واقعی یا فرضی که یافته­های پژوهش را به آن­ها تعمیم خواهیم داد، به عبارت دیگر جامعه به گروهی از افراد، اشیاء یا حوادث که حداقل دارای یک صفت یا ویژگی مشترک هستند، اطلاق می­شود. جامعه آماری نیز همان جامعه اصلی است که از آن نمونه یا معرف بدست می­آید و نتیجه پژوهش به آن­ها تعمیم داده می­شود. شیوه نمونه­گیری پژوهش نیز به صورت سهمیه­ای است و برای صرفه جویی در زمان و هزینه انتخاب نمونه بصورت تصادفی انجام می­شود. جامعه آماری این تحقیق از میان مدیران عالی رتبه اداره بندر و دریانوردی خرمشهر، نمایندگان شرکت­ها و تجار به تعداد 31 نفر به عنوان حجم جمعیت آماری انتخاب گردیدند. انتخاب بر اساس میزان دانش عمومی این افراد پیرامون وظایف سازمان کشتیرانی و روش­های سرمایه­گذاری مفید در راستای تجمیع پول و بهبود شرایط تامین مالی بنادر صورت گرفت.

## 3-4- نمونه آماری

نمونه آماری، مجموعه اندازه­هایی است که عملا در جریان یک تحقیق گردآوری می­شود. نمونه بخشی از جامعه تحت بررسی است که با روشی از پیش تعریف شده، انتخاب می­شود. مجموعه واحدهائی که حداقل در یک صفت مشترک باشند، یک جامعه آماری را تشکیل می­دهند. نمونه آماری نیز عبارت است از مجموعه­ای از نشانه­ها که از یک قسمت، گروه یا جامعه­ای بزرگتر انتخاب می­شوند، بطوریکه، این مجموعه معرف کیفیت و ویژگی­های آن قسمت، گروه یا جامعه بزرگتر می­باشند. فرمول­های تعیین اندازه نمونه متفاوت است. یکی از روش­های پرکاربرد در تعیین حجم نمونه فرمول کوکران است. فرمول کوکران به صورت زیر محاسبه می­شود:

رابطه (3-3) $A=\frac{Nt^{2}PQ}{Nd^{2}+t^{2}pq}$

که در این رابطه حداکثر اشتباه مجاز معادل 05/0، ضریب اطمینان 95/0،t=1.96 و مقادیر p و q هر کدام معادل 5/0 (زیرا در این صورت n حداکثر مقدار ممکن را پیدا کرده و نمونه به حد کافی بزرگ می­شود) و حجم جامعه معادل با N در نظر گرفته می­شود.

## 3-5- تعیین روایی[[3]](#footnote-3) پرسشنامه

روایی در اصطلاح عامیانه به معنای صحیح و درست بودن می­باشد. مقصود از روایی بودن پرسشنامه آن است که بتوان بوسیله ابزار اندازه­گیری ویژگی و خصیصه مورد نظر را اندازه گرفت. اهمیت روایی تا این حد است که اندازه­گیری نامناسب و ناکافی سبب بی ارزش کردن پژوهش خواهد شد. به­عبارت­دیگر، روایی آزمون توانایی ابزار مورد نظر در اندازه­گیری صفتی است که آزمون برای اندازه­گیری آن ساخته شده است.

روشی که برای تعیین روایی این پایان­نامه استفاده شده است روایی محتوایی می­باشد .­روایی محتوایی اطمینان می­دهد که ابزار انتخاب شده برای انجام پژوهش حاوی تعداد کافی از پرسش­های مناسب برای اندازه­گیری مفهوم مورد سنجش می­باشد. روایی محتوایی یک پرسشنامه به سوالات تشکیل دهنده آن بستگی دارد. اگر سوالات پرسشنامه معرف ویژگی­ها و مهارت­های ویژه­ای باشد که محقق قصد اندازه­گیری آن­ها را دارد، پرسشنامه دارای روایی محتوایی است. روایی پرسشنامه معمولا توسط افرادی متخصص در موضوع مورد مطالعه تعیین می­شود. بطور کلی مقصود از روائی آن است که وسیله اندازه­گیری واقعی بتواند بطور اختصاصی خصیصه مورد نظر را اندازه­گیری نماید. اگر وسیله اندازه­گیری از لحاظ خصیصه مورد نظر دارای روائی کافی نباشد، نتایج پژوهش بی ارزش خواهد بود. برای همین منظور، پرسشنامه مقدماتی در اختیار کارشناسان و صاحب نظران قرار داده شد و نظرات اصلاحی آنها در طراحی پرسش­نامه نهایی مورد استفاده قرار گرفت.

## 3-6- پایایی پرسشنامه[[4]](#footnote-4)

قابلیت اعتماد یا پایایی پرسشنامه­ها به دقت، اعتمادپذیری، ثبات و تکرارپذیری نتایج آزمون اشاره می­کند. در طول تکرار چندگانه برای یک آزمون بخصوص انتظار می­رود تمام نتایج یکسان باشند، در غیر اینصورت پرسشنامه و سوالات طرح شده از پایایی قابل قبولی برخوردار نیستند. پایایی پرسشنامه همچنین نشانگر نتایج حاصل از تکرار با یک ابزار اندازه­گیری می­باشد. به عبارت دیگر، چنانچه یک پرسشنامه در شرایط مختلف توزیع شود و نتایج یکسانی را ارایه کند دارای پایایی بالا خواهد بود. برای محاسبه ضریب پایایی ابزار اندازه­گیری، از شیوه­های مختلفی استفاده می­شود:

* اجرای دوباره آزمون یا روش بازآزمایی[[5]](#footnote-5)
* روش موازی یا روش آزمونهای همتا[[6]](#footnote-6)
* روش تصنیف یا دونیمه کردن آزمون [[7]](#footnote-7)
* روش کودر \_ ریچاردسون[[8]](#footnote-8)
* روش آلفای کرونباخ[[9]](#footnote-9)

پرکاربردترین روش استفاده از روش ضریب آلفای کرونباخ بوده که جزو یکی از متداول­ترین روش­های اندازه­گیری، اعتماد­پذیری و پایایی پرسشنامه می­باشد. این ضریب برای سنجش میزان تک بعدی بودن نگرش­ها و عقاید بکار می­رود. در واقع می­بایست بررسی شود تا چه حد برداشت پاسخگویان از سئوالات یکسان بوده است. مشهورترین ضریب اعتبار از طریق یکبار اجرای آزمون توسط کرونباخ ارائه شده است که به ضریب آلفای کرونباخ معروف است. این روش برای محاسبه هماهنگی درونی ابزار اندازه­گیری از جمله پرسشنامه به کار می­رود. در این روش ارزشیابی هر سوال می­تواند مقادیر عددی متفاوتی را در بگیرد.

برای محاسبه ضریب آلفای کرونباخ باید ابتدا واریانس نمره­های هر زیر مجموعه سوال و واریانس کل را با استفاده محاسبه کرده و سپس با استفاده از فرمول 3-4 مقادیر آلفای کرونباخ را تعیین گردد.

رابطه (3-4) $α=\frac{k}{k-1}\left(\frac{1-\sum\_{i=1sj}^{k}2}{s^{2}}\right)^{1}$

در رابطه فوق، k، sj2 و s2 به ترتیب بیانگر تعداد سوالات، واریانس هر سوال و واریانس کل می­باشد. در فرمول کرونباخ مقادیر صفر برای آلفای کرونباخ نشانگر عدم پایایی در برداشت پاسخ دهندگان به سوالات پرسشنامه و مقادیر برابر 1 بیانگر معرف پایایی کامل می­باشد. بطوریکه مقادیر عددی برابر با 5/0 تا 7/0 نشان دهنده پایایی متوسط و مقادیر 7/0 به بالا بیانگر پایایی با اعتبار بالا می­باشند. بررسی مقادیر آلفای کرونباخ با استفاده از نرم­افزار spss برای پرسشنامه تهیه شده در این پژوهش نشانگر مقادیر 67/0 (نزدیک به مقدار 7/0) بود که این مقدار برای آلفای کرونباخ بیانگر پایایی متوسط بوده و نشان می­دهد که پرسشنامه از اعتبار روایی کافی برخوردار است. علی­رغم تنظیم دقیق پرسشنامه­های تهیه شده، به­منظور رعایت احتیاط لازم بود تا مصاحبه حضوری نیز در دستور کار پژوهشی برای رفع ابهامات پیش آمده اتخاذ گردد.

## 3-7- روش گردآوری اطلاعات برای پیشبرد پژوهش حاضر

مقداری از اطلاعات با استفاده از فصل­نامه­ها، روزنامه­ها، جزوات و آمار سالیانه، تحقیقات اینترنتی و منابع کتابخانه­ای گردآوری شد. همچنین مصاحبه حضوری با مدیران دریایی بندر خرمشهر و صاحبان شرکت­ها و سرمایه­گذاران انجام شد.

**3-8- روش تجزیه و تحلیل داده­ها**

یکی از روش­های کسب دانش گروهی مورد استفاده تکنیک دلفی می­باشد. تکنیک دلفی یک نوع فرایند با ساختاری سازماندهی شده جهت پیش­بینی و کمک به تصمیم­­گیری در طی راندهای پیمایشی، جمع آوری اطلاعات و در نهایت اجماع گروهی است. دلفی فنی است که برای ایجاد ساختار یک فرایند ارتباطی ساختارمند جهت حل یک مشکل پیچیده به کار برده می شود. روش دلفی یكی از روش­های است که برای قضاوت خبرگان استفاده می­شود. هدف از استفاده روش دلفی رسيدن به مطمئن­ترین توافق گروهی بين مصاحبه شوندگانی است که از آن­ها مصاحبه به عمل آمده یا پرسشنامه­ای جهت تکمیل به آن­ها ارائه گردید. این مصاحبه­ها و توزیع پرسشنامه­ها به تكرار انجام می­گيرد تا با جمع آوری بازخوردها به توافق گروهی از نظرات مخاطبان دست پيدا کنيم. روش دلفی در استخراج نظرات اجرایی در فضایی نسبتا نظری مثل مدل­های چند متغيره ابزاری توانمند و بسيار مناسب است. تكنيک دلفی براساس دیدگاه پاسخ دهندگان صورت می­گيرد. در این تكنيک برای سنجش دیدگاه از عبارات کلامی استفاده می­شود. عبارات کلامی در انعكاس کامل مكتوبات ذهنی پاسخ دهنده محدودیت­هایی دارد. از روش دلفی هم برای غربال­سازی و هم برای پيش­بينی عواملی که در فرآیند تحقيق دخيل هستند استفاده می­شود. با توجه موضوع تحقيق که بررسی و تامین مالی بنادر با استفاده از تكنيک دیمتل با مورد مطالعاتی بندر خرمشهر است. استفاده از روش دلفی در شناسایی و غربال­سازی عواملی که در بهبود وضعیت تامین مالی بنادر و تجمیع سرمایه در بندر تجاری خرمشهر دخيل هستند، می­تواند کمک شایانی بكند. در مطالعة دلفی نیاز به برنامه­ریزی دقيق و توجه ویژه برای اجرای دلفی می­باشد. چهار فعاليت اصلی اجرای دلفی متشكل از موارد زیر می­باشد:

1. تعيين مسئله
2. انتخاب گروه
3. تعيين اندازة گروه
4. اجرای دورهای دولفی

در مرحله اجرای دلفی با فهرست کردن عوامل، مصاحبه­هایی با متخصصين انجام شد و با اجماع نظرات مخاطبان مهمترین عوامل غربال گردید.

## 3-8- شیوه توصیف و تحلیل اطلاعات در تکنیک دلفی

آمارهای اصلی استفاده شده در مطالعات دلفی اندازه­های مرکزی­) میانگین، میانه، نما(­ و شاخص پراکندگی انحراف معیار و محدوده­ی میان چارکی است که استفاده از میانه و نما در این میان مطلوب­تر می­باشد، هرچند میانگین نیز جهت تحلیل داده­ها قابل استفاده می­باشد. در بعضی مقالات، استفاده از میانه براى

پرسشنامه­های طراحی شده براساس مقیاس لیکرت به شدت توصیه شده است. استفاده از نما نیز براى گزارش داد­ه­های دلفی مناسب می­باشد. چرا که، فرآیند دلفی تمایل به نمایش همگرایی یا تقارب داشته که خود یک نقطه­ی منفرد است. بنابراین، استفاده از نتایج اطراف یک نقطه یا دو نقطه مناسب است و اصولاً شاید استفاده از میانگین و میانه گمراه کننده باشد. در کل، در اولین راند بررسی نتایج دلفی، آنالیز محتوا برای شناسایی موارد اصلی در پرسشنامه­ای بدون حضور ساختار اولیه انجام می­گیرد. در نهایت، پرسشنامه با ساختار اصلی حاصل می­گردد که پایه و اساس راند دوم تکنیک دلفی را تشکیل می­دهد. دومین راند مربوط به شروع بکارگیری روش­های کمی است که از تکنیک­های رتبه­بندی و درجه­بندى ­)میانه، چارک(­ استفاده می­شود. در سومین راند و راندهای متعاقب بعدی، شاخص­های مرکزی و پراکندگی مورد بحث و بررسی قرار می­گیرند.

## 3-9- خلاصه فصل

این فصل به تشریح مدل و ابزارهای استفاده شده در این تحقیق پرداخته است. در ابتدا به روش گردآوری اطلاعات از طریق پرسشنامه پرداخته و سپس با استفاده از آزمون­های معرفی شده میزان درجه اهمیت و اولویت امتیازات حاصل گردید. ابتدا عوامل موثر بر تجمیع سرمایه و بهبود شرایط اقتصادی بندر خرمشهر با استفاده از تکنیک کاربردی دلفی غربال­سازی شدند و سپس پارامترهای موثر در افزایش یا کاهش سرمایه­گذاری در بندر خرمشهر و بهبود روش­های تامین مالی این بندر مورد بحث و بررسی بیشتر قرار می­گیرند.

**فهرست مراجع:**

Bayat, A, Tlebnia, G., Poorzamani, Z. (2012). “Human Capacity of Financial Information Processing and Accounting Voluntary Disclosure Demand: The caseof Iran Capital Market”, American Journal of Scientific Research, Issue ٦٦ (2012), pp 105-116.

Carpentier, Cecile (2006), “The valuation effects of long-term changes in capitalstructure”, International Journal of Managerial Finance, Vol. 2, No. 1, pp. 4-18

Covel, Joshua. Jurek, Jakub. Stafford, Erik. (2008). “The Economics Of Structure Finance”. Harvard Business School.

Easterly, William & Rebelo Sergio (1993), "Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation*", Journal of Monetary Economics, Elsevier*, Vol. 32, No. 3.

Fabricius Michael (1998) "The impact Of Economic Security On Bank

Deposits and Investment", IMF Working Paper.

Malibongwe Theophilus Ndlozi, Port investment risk: Qualitative review of South African port investment valuation framework, World Maritime University Dissertations, (2016), 516, Doi: <http://commons.wmu.se/all_dissertations>.

Yousefi, H., Strategic Planning for Port Development: Improvement of Container Transit from the Iranian Southern Ports Terminals, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 7 (3), 2013, DOI: 10.12716/1001.07.03.16.

Frenkel, Jacob A. & Mohsin S. Khan (1990), "Adjustment Policies and Economic Development*", American Journal of Agricultural Economics, Proceedings of the ASSA*.

Gultang, john. (1976). Notes on Balance of Power: Problems of Definitions, Policies and Research Oslo: Institute for Social Research, Section for research on Conflict and Peace, 105 pp. (Report, 11-1)

1. Internal financing [↑](#footnote-ref-1)
2. External financing [↑](#footnote-ref-2)
3. validity [↑](#footnote-ref-3)
4. reliability [↑](#footnote-ref-4)
5. Test – Retest [↑](#footnote-ref-5)
6. Equivalence [↑](#footnote-ref-6)
7. Split – half [↑](#footnote-ref-7)
8. Kuder – Richardson [↑](#footnote-ref-8)
9. Cronbach s Alpha [↑](#footnote-ref-9)