

## بررسی موانع و چالش های جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای و پیشنهاد راهکارهای آن

مرتضی صابری خورگو، محمد حسین رنجبر

۱- کارشناسی ارشد مدیریت مالی، معاون فنی و نظارت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان هرمزگان

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد قشم

Email: mskhorgo@yahoo.com

### چکیده

هدف از پژوهش حاضر بررسی و ارزیابی موانع و چالش های جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای استان هرمزگان و پیشنهاد راهکارهای توسعه آن می باشد. پژوهش، از نظر هدف کاربردی و روش آن از نوع توصیفی - پیمایشی است. برای جمع آوری اطلاعات و داده های مورد نیاز از بررسی های اسنادی، کتابخانه ای و مطالعات میدانی (پرسشنامه) استفاده شده است. پرسشنامه پژوهش محقق براساس مطالعه اطلاعات پیشین و منابع و اطلاعات موجود در بخش خدمات حمل و نقل جاده ای، طراحی شده است که روایی به روش محتوایی و پایایی آن با استفاده از آلفای کرون باخ برابر با ۰/۷۲۳ گردیده است. نمونه آماری پژوهش ۵۰ نفر از کارکنان سازمان راهداری و بخش حمل و نقل جاده ای و فعالان و سرمایه گذار در این بخش به روش نمونه گیری در دسترس انتخاب شده اند. با توجه به هدف اصلی پژوهش فرضیه ها با استفاده از آزمون های آماری تی تست تک گروه و فریدمن و نرم افزار spss20 مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته اند. که نتایج حاصل از تحقیق نشان داده که هر ۴ مجموعه از عوامل، یعنی عوامل اقتصادی، قانونی، فرهنگی و اجتماعی و مدیریتی و سازمانی موانع موجود بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در بخش حمل و نقل محسوب می شوند. در این بین محدودیت های اقتصادی و قانونی پر رنگ تر از سایر عوامل بود.

**کلمات کلیدی:** سرمایه گذاری، بخش خصوصی و حمل و نقل جاده ای.

### ۱. مقدمه

توسعه اقتصادی یکی از اهداف مهمی است که توسط اکثر کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران به شدت دنبال می شود. از جمله عوامل مهم در رشد و توسعه اقتصادی وجود سرمایه و توسعه سرمایه گذاری می باشد که اهمیت آن در نظریات مختلف اقتصادی مورد اشاره قرار گرفته است (اندوز و همکاران ۱۳۹۲). طی سال های اخیر با ابلاغ سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی و قانون جلب و حمایت از سرمایه گذاری خارجی، زمینه افزایش مشارکت بخش خصوصی در امر سرمایه گذاری فراهم گشته است (کریمی، ۱۳۹۳). رنج کمبود سرمایه به عنوان عامل تولیدی مهم، مانعی جدی بر سر راه توسعه کشورهای در حال توسعه محسوب می شود و کشور ما نیز کشوری است که از کمبود سرمایه گذاری و تولید رنج می برد و از سویی دستیابی به نرخ رشد قابل قبول اقتصادی، به مثابه جزء لاینفک توسعه، همواره مورد هدف تمام برنامه های عمرانی کشور بوده است. با توجه به اینکه محدودیت سرمایه رشد اقتصادی را محدود می کند و از عوامل مهم رشد سرمایه گذاری می توان به خصوصی سازی و حضور بخش غیر دولتی در عرصه اقتصادی، رفع موانع مربوط به قوانین و مقررات، رفع مشکلات مربوط به بوروکراسی اداری و کاغذ بازی، حمایت از سرمایه گذاری برای جلوگیری از فرار سرمایه از کشور و زمینه سازی برای جذب سرمایه های خارجی، حمایت از تولیدکننده و برطرف کردن ضعف های قانون کار اشاره کرد باید به فکر رفع موانع و مشکلات در این زمینه ها بود. بنابراین تحقیق حاضر به بررسی جهت بررسی و ارزیابی موانع و چالش های جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای و پیشنهاد راهکارهای توسعه آن می پردازد.



## ۲. بیان مساله

رشد و توسعه اقتصادی از جمله اهدافی است که همواره مورد توجه دولت ها بوده است. توسعه اقتصادی نیازمند سرمایه گذاری در بخش ها و فعالیت های مختلف اقتصادی است. بدون سرمایه گذاری در طرح های زیربنایی و رو بنایی نمی توان انتظار گسترش اشتغال، تولید و رفاه اقتصادی را داشت. در حال حاضر یکی از عمده ترین مشکلات کشورهای در حال توسعه، مسئله تامین منابع سرمایه گذاری و چگونگی جذب و نگهداری آنهاست. سرمایه گذاری بعنوان مهمترین ابزار و موتور محرکه سایر موضوعات تلقی می گردد (حاج علی اکبری و همکاران، ۱۳۹۴). براساس مطالعه رهبر (۱۳۸۴) یک سرمایه گذار برای رسیدن به نقطه تصمیم گیری به منظور سرمایه گذاری می بایست از سود آوری فعالیت خود و حفظ مالکیت و عدم تعرض به سرمایه خود اطمینان حاصل نماید. همچنین بید آباد (۱۳۸۲) در مطالعه خود به این موضوع اشاره می نماید که سرمایه گذار قبل از تخصیص سرمایه خود به امر سرمایه گذاری سود و زیان آتی خود را مورد بررسی قرار می دهد، بطوریکه وی تصمیم می گیرد که منابع خود را به چه فعالیت هایی اختصاص دهد که در کل دوره فعالیت پروژه حداکثر بازدهی را داشته باشد. از این منظر مؤلفه های اقتصادی در نوع سرمایه گذاری تاثیر گذار می باشند. بدین معنی که چنانچه چشم انداز آینده حاکی از امنیت سرمایه و ثبات اقتصادی باشد. سرمایه گذار به سمت سرمایه گذاری فیزیکی و بلند مدت سوق پیدا خواهد کرد و در صورت عدم امنیت سرمایه گذاری و بی ثباتی اقتصادی سرمایه گذاری های خدماتی، احتکاری و معاملاتی شکل خواهد گرفت.

در خصوص امنیت اقتصادی قاسمیان<sup>۱</sup> در بررسی خود با عنوان نگاهی به مفهوم امنیت اقتصادی و نقش آن در توسعه اقتصادی امنیت اقتصادی را به معنای فراهم کردن یک نظام حقوقی، اجتماعی و سیاسی تعریف می کند که بر اساس آن طرح های سرمایه گذاری از ابتدا تا پایان دوره بهره برداری بدون اخلاف و آشفتگی به فعالیت خود ادامه دهند. همچنین فرح پور<sup>۲</sup> (۱۳۸۴) در مطالعه خود به این موضوع اشاره می کند که کشورهایی نظیر کره جنوبی، مالزی، هنگ کنگ و سایر کشورهای شرق آسیا علیرغم عدم برخورداری مناسب از منابع انسانی، طبیعی و ثبات سیاسی اما با اتکا به امنیت اقتصادی و تثبیت سیاست های کلان اقتصادی در سه دهه اخیر از نظر رشد اقتصادی، کاهش فقر و افزایش رفاه، موفقیت های چشم گیری حاصل کردند. دسترسی آسان و کم هزینه به عوامل تولید از جمله منابع مالی، بستر سازی راهبردی (فرصت های موجود و بالقوه شناسایی و راهکارهای استفاده از فرصت ها و تبدیل تهدید ها به فرصت ها تبیین گردد) و اصلاح یا حذف قوانین و مقررات مزاحم سرمایه گذاری از جمله مؤلفه های دیگر ورود سرمایه گذاران به فعالیت می باشد.

در مطالعه تجربی که در خصوص تحلیل موانع سرمایه گذاری داخلی و خارجی و ارائه راهکارهایی برای جذب سرمایه گذاری در استان سمنان در سال ۱۳۹۱ توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی انجام گرفت، چهار عامل اساسی شامل عوامل قانونی و اداری، عوامل اقتصادی، عوامل مربوط به دولت و عوامل فرهنگی به عنوان عامل های بیرونی و عوامل منطقه ای به عنوان عامل درونی مؤثر بر سرمایه گذاری مورد بررسی قرار گرفت. نتایج مطالعه نشان داد که در بین عوامل پنج گانه به ترتیب عوامل اقتصادی، عوامل مربوط به دولت، عوامل قانونی و اداری، عوامل فرهنگی و عوامل منطقه ای بیشترین تاثیر را بر سرمایه گذاری بخش خصوصی داشته اند. از این رو در بین عوامل یاد شده عوامل اقتصادی با بیشترین تاثیر و عوامل منطقه ای کمترین اثر را از حیث اثر گذاری بر ورود بخش خصوصی به سرمایه گذاری در فعالیت های مولد داشته اند.

روند جهانی اتکای بیشتر بر حضور شرکت های خصوصی، ساختار اقتصادی توسعه زیرساخت ها را تغییر داده است. به منظور تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در پروژه های زیرساختی، بیشتر دولت ها مداخله خود را در این بخش محدود کرده اند و کمتر به تأمین مالی پروژه های این بخش از محل بودجه عمومی می پردازند. بنابراین، شرکت ها و کنسرسیوم های خصوصی داخلی و بین المللی دوباره تبدیل به مهمترین منبع سرمایه گذاری در این حوزه شده اند و با مشارکت تعداد زیادی از سرمایه گذاران، انجام پروژه ها را عهده دار می شوند. بنابراین تأمین مالی پروژه های زیرساخت به امر کاملاً پیچیده ای بدل شده و بخش عظیمی از سرمایه گذاران دولتی و خصوصی و تأمین کنندگان را درگیر این موضوع کرده است. تهیه بسته تأمین مالی پروژه نیاز به درک جامعی از فضای کسب و کار موجود دارد. با توجه به حجم بالای سرمایه گذاری مورد نیاز در این صنعت، وقفه زمانی طولانی بین شروع سرمایه گذاری ها،

<sup>۱</sup> - رهبر، فرهاد، بررسی موانع تشکیل سرمایه و سرمایه گذاری در بخش صنعت، ۱۳۸۴، ص ۵.

<sup>۲</sup> - بیدآباد، بیژن، امنیت اقتصادی و رشد سرمایه گذاری، ۱۳۸۲.

<sup>۳</sup> - قاسمیان، سلیمان، نگاهی به مفهوم امنیت اقتصادی و نقش آن در توسعه اقتصادی، مجموعه مقالات همایش راهکارهای توسعه امنیت اقتصادی

مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

<sup>۴</sup> فرح پور، مجید، فقر، فساد و تبعیض، موانع توسعه در ایران، تهران، انتشارات رسا، ۱۳۸۳، ص ۱۹۷



مؤسسات تجاری در این بخش از صنعت، سرمایه و زمان قابل توجهی را صرف برنامه ریزی مستمر در پیش بینی این چرخه های اقتصادی و بهینه نمودن روش های تأمین مالی پروژه های تعریف شده در این بخش می نمایند (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۲) در حالی که سرمایه گذاری هنگفت در طرح های زیرساختی یک نیاز مبرم برای کشورهای در حال توسعه است، دولت ها قادر نیستند سرمایه لازم برای تأمین مالی این پروژه ها را تأمین کنند. برای حل این معضل دولت ها باید روش های نوین تأمین مالی پروژه ها را به کار گیرند این روش ها به بخش خصوصی امکان می دهد تا در پروژه های زیرساختی مشارکت کند. اخیراً استفاده از قراردادهای ساخت، بهره برداری و انتقال، جهت خصوصی سازی، جذب سرمایه های خارجی، دسترسی به تکنولوژی پیشرفته و مهارت های فنی و بهره مندی از مدیریت کارآمد، مورد توجه دولت ایران و البته صنعت نفت و گاز نیز قرار گرفته است. گرچه شیوه های نوین تأمین مالی دیگری در دنیا بکار گرفته می شود و این شیوه ها همواره در حال توسعه می باشند؛ مهمترین و موثرترین راه حل تحقق اهداف توسعه در یک کشور، وجود ساختار اقتصادی توانمند با بازار مالی فعال است. به دلیل فقر حاکم و کمبود پس انداز مالی در اغلب کشورهای در حال توسعه، امکانات داخلی در اینگونه کشورها برای تشکیل سرمایه جهت تحقق اهداف توسعه های و انجام پروژه های زیرساختی کافی نیست و به همین دلیل اکثر این کشورها ناچارند کسری سرمایه مورد نیاز خود را از منابع خارجی تأمین کنند و به این ترتیب گرایش به سمت جذب منابع مالی خارجی شکل می گیرد. در تأمین مالی پروژه ها با توجه به نوع پروژه و صنعت مرتبط با آن، حجم مالی و زمان مورد نیاز در نظر گرفته شده برای پروژه، شرایط کشور میزبان پروژه از نظر امنیت سیاسی، اقتصادی و قوانین موجود در آن، میزان حساسیت پروژه در آن کشور می توان، روش های مختلفی را برای تأمین مالی پروژه متصور شد.

بخش عمده ای از حمل و نقل بار و کالا و تقریباً بیش از ۹۰٪ از جابه جایی مسافر در داخل کشور از طریق جاده ها انجام می شود. سالانه ده ها هزار وسیله نقلیه جدید به ظرفیت خودروهای سبک و سنگین کشور اضافه می شود و تقریباً مسافرت ها و جابه جایی ها هر ساله نسبت به سال قبل دارای رشد فزاینده ای است. از طرفی دیگر جاده ها و امکانات دسترسی نیز به نوبه خود در دست توسعه است و خوشبختانه طی سال های اخیر گام های مهمی برداشته شده است. افزایش روند رو به رشد خودروهای عمومی و توسعه راه ها و جاده ها، ایجاب می کند که همزمان و همگام با این توسعه، ظرفیت خدمات بخش جاده ای نیز افزایش یابد. با توجه به اینکه سرمایه گذاری در این بخش توسط دولت امکان پذیر و یا منطقی نمی باشد، لذا حضور و فعالیت بخش خصوصی با جدیت بیشتری مد نظر است. اگر چه بخش خصوصی تا حدودی در این زمینه حضور داشته و سرمایه گذاری نموده است ولی مانند بسیاری از بخش های دیگر، نتوانسته سهم به سزایی را ایفا نماید. با توجه به این توضیحات، مسئله اصلی تحقیق حاضر این است که موانع و چالش های اصلی فراروی سرمایه گذاری بخش خصوصی در خدمات جاده ای کدامند و با چه اقداماتی می توان این موانع را کاهش داد یا حذف نمود؟

### ۳. اهمیت و ضرورت انجام پژوهش

ترغیب بخش خصوصی برای سرمایه گذاری، سیاست های تشویقی دولت، ایجاد امنیت و تضمین های مناسب برای سرمایه گزاران خارجی و داخلی، ایجاد فرهنگ خودکفایی در بین مردم، تشویق سرمایه گزاران بومی از طریق پاداش ها تقویت شرکت های تولیدی و سازمان های غیر دولتی (CNGO) از راهکارهای مناسب برای توسعه سرمایه گذاری به شمار می آید. اهداف یاد شده زمانی قابل اجرا و قابل حصول خواهد بود، که دستگاه سیاست گذاری و اجرایی کشور همواره با منابع مالی و اعتباری، از جمله بانک ها و مؤسسات مالی، دولتی و خصوصی در یک سیاست گذاری هماهنگ و براساس یک برنامه ریزی کارشناسانه به صورت مرحله به مرحله به فعالیت بپردازد (اندوز و همکاران، ۱۳۹۲). سرمایه گذار قبل از تخصیص سرمایه خود به امر سرمایه گذاری سود و زیان آتی خود را مورد بررسی قرار می دهد، بطوریکه وی تصمیم می گیرد که منابع خود را به فعالیت هایی اختصاص دهد که در کل دوره فعالیت پروژه حداکثر بازدهی را داشته باشد. از این رو مولفه های را که در نوع سرمایه گذاری تأثیر گذار می باشند مورد بررسی قرار می دهند (حاج علی اکبری و همکاران، ۱۳۹۴). لزوم بررسی و بررسی نقاط قوت و ضعف در بخش جاده ای کشور و اولویت بندی آن ها در تحقق اهداف اولیه ی آن به خودی خود اهمیت می یابد و بررسی و ارزیابی موانع و چالش های جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای و پیشنهاد راهکارهای توسعه آن دارای اهمیت بالایی است. زیرا سرمایه گذاری می تواند به عنوان یکی از عوامل محرکه ی اصلی توسعه خدمات بخش جاده ای کشور و که بررسی و اولویت بندی آن ها می تواند سیاست گزاران و برنامه ریزان اقتصادی در این زمینه را از نتایج کار خود بهرمنند سازد.



## ۴. پیشینه تحقیق

جدول (۱): خلاصه پژوهش های انجام شده

نام محقق	سال	عنوان پژوهش	نتیجه
حاج علی اکبری و همکاران	(۱۳۹۴)	بررسی و تبیین عوامل موثر بر جذب سرمایه گذاری و اولویت بندی آن ها در شهرک های صنعتی استان زنجان	نتیجه دست یافتند که عوامل اقتصادی، عوامل مربوط به دولت، عوامل قانونی و اداری، عوامل منطقه ای و عوامل فرهنگی به ترتیب بیشترین تاثیر را بر جذب سرمایه گذاری شهرک های صنعتی استان زنجان داشته اند.
محنت فر	(۱۳۹۴)	بررسی اثر مخارج دولت بر سرمایه گذاری خصوصی در ایران	به این نتیجه دست یافتند که افزایش سرمایه گذاری دولتی به افزایش سرمایه گذاری خصوصی منتج می گردد که بیانگر رابطه مکملی است
جلایی و اسفندآباد صمیمی	(۱۳۹۳)	موانع افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی	افزایش اندازه دولت، نوسان نرخ ارز و تورم دائمی، به عنوان مانعی جهت افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی هستند. با توجه به اینکه یکی از موانع مهم در مسیر سرمایه گذاری بخش خصوصی، اندازه دولت در اقتصاد بوده است
کریمی	(۱۳۹۳)	بررسی موانع سرمایه گذاری و ارائه راهکارهایی برای جذب سرمایه در شهرستان دیواندره	وجود امنیت سرمایه گذاران بعنوان عنصر کلیدی حضور بخش خصوصی به امر سرمایه گذاری می باشد. سود آوری فعالیت های اقتصادی، حفظ مالکیت و ثبات سیاست های کلان اقتصادی از مؤلفه های اصلی ورود سرمایه گذار به بخش های تولیدی می باشد. عوامل قانونی و اداری، عوامل اقتصادی، عوامل مربوط به دولت، عوامل فرهنگی و عوامل منطقه ای پنج عامل اثر گذار بر سرمایه گذاری بخش خصوصی می باشد
اندرز و همکاران	(۱۳۹۲)	بررسی و تجزیه و تحلیل موانع سرمایه گذاری در استان ایلام	به این نتیجه دست یافتند که موانع، فرهنگی اجتماعی، نا امنی اقتصادی، ریسک ناشی از موقعیت جغرافیای استان، عدم حمایت دولت از سرمایه گذاران و بروکراسی اداری موجب کاهش سرمایه گذاری در استان ایلام می باشد.
سازمان امور اقتصادی و دارایی استان سمنان	(۱۳۹۱)	تحلیل و بررسی موانع سرمایه گذاری و ارائه راهکارهایی برای جذب سرمایه در استان سمنان	این نتیجه دست یافت که، در بین عوامل پنج گانه به ترتیب عوامل اقتصادی، عوامل مربوط به دولت، عوامل قانونی و اداری، عوامل فرهنگی و عوامل منطقه ای بیشترین تاثیر را بر سرمایه گذاری بخش خصوصی داشته اند. از این رو در بین عوامل یاد شده عوامل اقتصادی با بیشترین تاثیر و عوامل منطقه ای کمترین اثر را از حیث اثر گذاری بر ورود بخش خصوصی به سرمایه گذاری در فعالیت های مولد داشته اند.
فوجی و همکاران	(۲۰۱۳)	بررسی اثر سرمایه گذاری بخش عمومی (دولتی) بر سرمایه گذاری بخش خصوصی ایالات متحده آمریکا طی دوره ۲۰۱۰-۱۹۷۰	نتایج نشان داده که سرمایه گذاری عمومی می تواند اثرات مختلف، اعم از کیفی و کمی، در بخش های مختلف داشته باشد. این بدین معنی است که سرمایه گذاری عمومی می تواند در بخش هایی، مزایای مختلف به ارمغان بیاورد. در حالی که می تواند در برخی بخش ها، اثراتی بدتر از تخصیص نامناسب منابع در پی داشته باشد.
یودوه	(۲۰۱۱)	به بررسی مخارج عمومی، سرمایه گذاری خصوصی و رشد بخش کشاورزی در نیجریه	نتایج نشان داده که افزایش در مخارج عمومی، اثر مثبت بر رشد بخش کشاورزی دارد. بنابراین، توصیه می شود سیاست گذاران هر دو سرمایه گذاری خصوصی و دولتی را در یک سیاست ترکیبی اجرا کنند تا بتوانند اطمینان حاصل کنند که هم در کوتاه مدت و هم در بلندمدت، بهره وری بخش کشاورزی، تضعیف نمی شود.



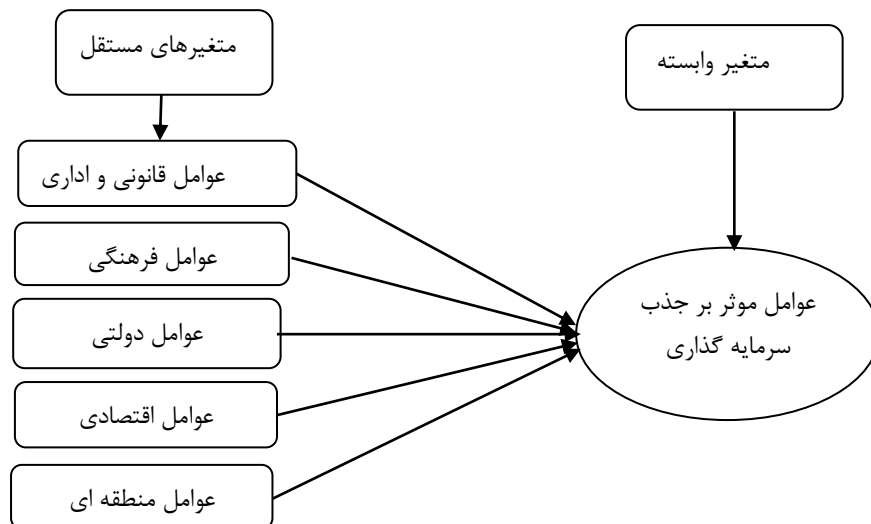
اثر مخارج دولت و نا اطمینانی اقتصاد کلان بر سرمایه گذاری خصوصی در بخش خدمات پاکستان طی دوره ۲۰۰۵-۱۹۷۲	احمد و قیوم (۲۰۰۸)	نتایج تابع سرمایه گذاری کوتاه مدت پویا نشان داده که افزایش در مخارج جاری دولت و نرخ بهره، سرمایه گذاری خصوصی را تحریک می کند و به طور مشابه، ناپایداری در بخش کلان و نااطمینانی، اثر منفی بر سرمایه گذاری خصوصی دارند.
ارتباط تجربی و تئوری بین متغیرهای کلیدی اقتصاد از جمله پس انداز ملی و نرخ واقعی ارز با سرمایه گذاری بخش خصوصی را در آمریکای لاتین	رامیرز (۲۰۰۸)	نتایج نشان داده که پس انداز ملی تأثیر مثبت و نرخ واقعی ارز، تأثیر منفی بر سرمایه گذاری بخش خصوصی دارد.

### سوال اصلی

موانع و چالش های جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای کدامند و چه راهکارهایی برای توسعه آن وجود دارد؟

### سوال های فرعی

- ۱- عوامل قانونی چه تاثیری بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای دارد؟
- ۱- عوامل سیاسی چه تاثیری بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای دارد؟
- ۲- عوامل فرهنگی و اجتماعی چه تاثیری بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای دارد؟
- ۳- عوامل اقتصادی چه تاثیری بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای دارد؟
- ۴- عوامل مدیریتی و سازمانی چه تاثیری بر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای دارد؟
- ۵- چه راهکارهایی برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای وجود دارد؟



شکل (۱): عوامل موثر بر جذب سرمایه گذاری برگرفته از مدل حاج علی اکبر و همکاران (۱۳۹۴)





## ۵. روش تحقیق

روش تحقیق توصیفی - پیمایشی و از نظر هدف کاربردی می باشد. که ابتدا تحقیقات انجام شده در گذشته در رابطه با موضوع مورد مطالعه قرار گرفت و زیر مولفه های این عوامل استخراج گردید. به منظور تهیه چارچوب تحقیق و مبانی نظری علاوه بر مطالعه های کتابخانه ای، از دیدگاه متخصصان و صاحب نظران حوزه پژوهش در این زمینه نیز استفاده گردید. پس از نهایی شدن عوامل، از ابزار مناسبی (پرسشنامه ای که بر اساس مولفه های تحقیقات گذشته تنظیم شد) جهت گردآوری داده ها استفاده گردید. پرسشنامه بین کارشناسان و مدیران سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور توزیع گردید و داده های حاصل از این ابزار با استفاده از روش های آماری تجزیه و تحلیل گردید.

جامعه آماری تحقیق کارکنان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور می باشند. که به عنوان نمونه ۵۰ نفر از صاحب نظران این بخش به عنوان نمونه آماری در نظر گرفته شده اند. روش نمونه گیری پژوهش حاضر به نمونه گیری در دسترس استفاده شده است.

پرسشنامه تحقیق مورد بررسی صاحب نظران راهداری و بخش خدمات حمل و نقل جاده ای قرار گرفته و مطابق با نظرات آنان اصلاحات لازم به عمل آمده. و روایی آن به روش محتوایی حاصل شده است. و پایایی آن با استفاده از آلفای کرون باخ برابر با ۰/۷۲۳ شده است.

پس از جمع آوری اطلاعات میدانی از طریق پرسشنامه جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات، در دو قسمت، قسمت اول، داده های جمعیت شناختی، با استفاده از آمار توصیفی، (جدول و نمودارهای توزیع فراوانی و محاسبه شاخص های مرکزی و پراکندگی) و در قسمت دوم، و برای بررسی فرضیه به منظور بررسی دیدگاه پاسخ دهندگان از وضعیت موجود آزمون تی تست زوجی و همچنین تحلیل عاملی و بوسیله نرم افزارهای SPSS و انجام شده است.

## ۶. یافته ها

فرضیه اول تحقیق: عوامل قانونی و اداری از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای محسوب می شود.

جدول (۱): نتایج مربوط به آزمون فرضیه اول از طریق تی تست یک نمونه ای (One Sample T-test)

شاخص	آماره t	درجه آزادی	سطح معنی داری	تفاوت میانگین	95% Confidence Interval of the Difference	
					بیشترین	کمترین
عوامل قانونی	۵۹,۱۲۶	۴۳	۰,۰۰۰	۲۰,۰۲	۱۹,۳۳	۲۰,۷۰

همانگونه که در جدول (۱) نشان داده شده است، سطح معنی داری آزمون برابر با ۰,۰۰ و کوچکتر از ۰,۰۵ یعنی (Sig=0.00<0.05) و همچنین آماره آزمون نیز برابر با ۵۹,۱۲۶ و بزرگتر از ۱,۹۶ است، لذا فرضیه اول تحقیق مبنی بر اینکه عوامل قانونی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است، مورد پذیرش قرار می گیرد.

فرضیه دوم تحقیق: عوامل فرهنگی و اجتماعی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای محسوب می شود.

جدول (۲): نتایج مربوط به آزمون فرضیه اول از طریق تی تست یک نمونه ای (One Sample T-test)

شاخص	آماره t	درجه آزادی	سطح معنی داری	تفاوت میانگین	95% Confidence Interval of the Difference	
					بیشترین	کمترین
عوامل فرهنگی و اجتماعی	۲۲,۲۳	۴۳	۰,۰۰۰	۱۸,۳۴	۱۶,۶۸	۲۰,۰۰

همانگونه که در جدول (۲) نشان داده شده است، سطح معنی داری آزمون برابر با ۰,۰۰ و کوچکتر از ۰,۰۵ یعنی ( $Sig=0.00<0.05$ ) و همچنین آماره آزمون نیز برابر با ۲۲,۲۳ و بزرگتر از ۱,۹۶ است، لذا فرضیه دوم تحقیق مبنی بر اینکه عوامل فرهنگی و اجتماعی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است، مورد پذیرش قرار می گیرد.

فرضیه سوم تحقیق: عوامل اقتصادی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای محسوب می شود.

جدول (۳): نتایج مربوط به آزمون فرضیه اول از طریق تی تست یک نمونه ای (One Sample T-test)

شاخص	آماره t	درجه آزادی	سطح معنی داری	تفاوت میانگین	95% Confidence Interval of the Difference	
					کمترین	بیشترین
عوامل اقتصادی	۵۴,۰۶	۴۳	۰,۰۰۰	۴۵,۳۲	۴۳,۶۳	۴۷,۰۰

همانگونه که در جدول (۳) نشان داده شده است، سطح معنی داری آزمون برابر با ۰,۰۰ و کوچکتر از ۰,۰۵ یعنی ( $Sig=0.00<0.05$ ) و همچنین آماره آزمون نیز برابر با ۵۴,۰۶ و بزرگتر از ۱,۹۶ است، لذا فرضیه سوم تحقیق مبنی بر اینکه عوامل اقتصادی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است، مورد پذیرش قرار می گیرد.

فرضیه چهارم تحقیق: عوامل سازمانی و مدیریتی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای محسوب می شود.

جدول (۴): نتایج مربوط به آزمون فرضیه اول از طریق تی تست یک نمونه ای (One Sample T-test)

شاخص	آماره t	درجه آزادی	سطح معنی داری	تفاوت میانگین	95% Confidence Interval of the Difference	
					کمترین	بیشترین
عوامل مدیریتی و سازمانی	۴۰,۱۹۶	۴۳	۰,۰۰۰	۱۵,۵۹	۱۴,۸۰	۱۶,۳۷

همانگونه که در جدول (۴) نشان داده شده است، سطح معنی داری آزمون برابر با ۰,۰۰ و کوچکتر از ۰,۰۵ یعنی ( $Sig=0.00<0.05$ ) و همچنین آماره آزمون نیز برابر با ۴۰,۱۹۶ و بزرگتر از ۱,۹۶ است، لذا فرضیه چهارم تحقیق مبنی بر اینکه عوامل مدیریتی و سازمانی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است، مورد پذیرش قرار می گیرد.

### رتبه بندی عوامل:

پس از آزمون فرضیه های تحقیق، تعیین اینکه کدام یک از این عوامل نقش مهمتری دارند نیز ضروری است. بدین منظور از آزمون رتبه بندی فریدمن استفاده شده است که نتایج آن طی جدول (۵) مشخص شده است.

جدول (۵): نتایج مربوط به رتبه بندی عوامل با استفاده از آزمون فریدمن

رتبه	آماره آزمون	عوامل
۴	۱,۳۶	عوامل مدیریتی و سازمانی
۲	۲,۶۲	عوامل قانونی
۳	۲,۰۳	عوامل فرهنگی و اجتماعی
۱	۳,۹۸	عوامل اقتصادی

همانگونه که در جدول (۵) مشاهده می شود عوامل اقتصادی رتبه اول تاثیر گذاری و عوامل قانونی، فرهنگی و اجتماعی و در آخر هم عوامل مدیریتی و سازمانی در رتبه های بعدی قرار می گیرند.

## ۷. نتیجه گیری

نتایج آزمون فرضیه اول نشان داد که عوامل قانونی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است. که این نتیجه با نتایج با تحقیقات انجام شده توسط رهبر (۱۳۸۴)، بیدآباد (۱۳۸۲) و پژوهش انجام گرفته توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی مطابقت دارد.

نتایج آزمون فرضیه دوم نشان داد عوامل فرهنگی و اجتماعی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است. که این نتیجه با تحقیقات انجام شده توسط رهبر (۱۳۸۴)، بیدآباد (۱۳۸۲) و پژوهش انجام گرفته توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی (۱۳۹۱) مطابقت دارد.

نتایج آزمون فرضیه سوم نشان داد عوامل اقتصادی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است. که این نتیجه با نتایج با تحقیقات انجام شده توسط رهبر (۱۳۸۴)، بیدآباد (۱۳۸۲) و پژوهش انجام گرفته توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی (۱۳۹۱) مطابقت دارد. همچنین پژوهشگران دیگری مانند کازرونی و دولتی (۱۳۸۶)، سروین (۲۰۰۳)، رامیرز (۲۰۰۸)، لوطفی و راندل (۲۰۰۵)، احمد و قیوم (۲۰۰۸)، رهبر (۱۳۸۴)، بیدآباد (۱۳۸۲) و پژوهش انجام گرفته توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی (۱۳۹۱) مطابقت دارد.

نتایج آزمون فرضیه چهارم نشان داد عوامل مدیریتی و سازمانی از موانع احتمالی جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای است. که این نتیجه با پژوهش انجام گرفته توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی (۱۳۹۱) مطابقت دارد.

و در نهایت پس از آزمون ادعاهای محقق، مبنی بر اینکه عوامل مدیریتی و سازمانی، قانونی، فرهنگی و اجتماعی و عامل اقتصادی موانع جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه خدمات بخش جاده ای کشور هستند و اثبات اینکه از نظر جامعه مورد مطالعه همه این عوامل دارای اثر معنی داری بودند، به منظور تعیین رتبه هر کدام از آنها، از آزمون رتبه بندی فریدمن استفاده گردید که نتایج نشان داد عوامل اقتصادی با آماره ۳,۹۸ بیشترین تاثیر و عوامل قانونی با آماره ۲,۶۲ در رتبه دوم، عوامل قانونی با آماره ۲,۶۲ رتبه سوم و عوامل مدیریتی و سازمانی با آماره ۱,۳۶ در رتبه چهارم قرار گرفتند.

## پیشنهادهایی مبتنی بر نتایج تحقیق

- نتایج این تحقیق نشان داد که عوامل اقتصادی شامل نرخ بهره، نرخ سود سپرده ها، نرخ تورم، نااطمینانی نرخ ارز، مخارج سرمایه ای و مصرفی دولت، تسهیلات اعطایی، مالیات، ارزش افزوده صنعت، عدم اطمینان در سود آوری، عدم اطمینان در تقاضا، نرخ رشد تولید حقیقی سرانه و عدم ثبات اقتصادی می توانند بر فرایند جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی به منظور فعالیت در حوزه حمل و نقل و خصوصا خدمات جاده ای موثر باشند و نارسایی و مشکلات در هر یک از این عوامل می تواند مانع و بازدارنده مهمی برای تمایل سرمایه گذار برای سرمایه گذاری در این بخش تلقی گردد. لذا به دولت به عنوان متولی اصلی فعالیت های مدیریتی و خصوصا مدیریت فعالیت های اقتصادی توصیه می شود که در زمینه این عوامل سیاست ها و خط مشی های مشخصی را اعمال نماید و از تغییرات و نوسانات شدید آنها با روش های کارآمد بکاهد. از آنجا که توسعه بخش حمل و نقل و خدمات جاده ای می تواند تاثیر قابل تاملی را بر بخش های دیگر داشته باشد توصیه می شود دولت و بانک مرکزی در تعیین سیاست های نرخ بهره، همراهی بیشتری را با سرمایه گذاران در این بخش داشته باشند. همچنین به دلیل فرایند طولانی سرمایه گذاری در بخش خدمات جاده ای تا زمان بازده، توصیه می گردد در سیاست های اقتصادی از جمله تعیین نرخ ارز، سود سپرده ها، سود بانکی ثبات نسبی وجود داشته باشد. همچنین توصیه



می گردد، فعالیت ها در این بخش شامل معافیت ها و تخفیفات مالیاتی قرار گیرد. همچنین وزارت راه و ترابری می تواند با مطالعات بنیادی و آمایش سرزمینی موقعیت های مناسبی که بتواند اطمینان لازم از وجود تقاضا و سودآوری مورد انتظار سرمایه گذار را ایجاد نماید به آنها معرفی کند.

- با توجه به نتایج حاصله از این تحقیق مبنی بر اینکه عوامل قانونی نیز بر میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی در خدمات جاده ای موثر است و اینکه مشکلات قانونی یکی از موانع اصلی بر سر راه جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی می باشد، به دولت و قانونگذاران توصیه می شود با تدوین و تنظیم قوانین موثر، امنیت سرمایه گذاری را افزایش و مخاطرات سرمایه گذار را در این زمینه کاهش دهند، همچنین مشکلات مربوط به نظام راهبری شرکتی نیز مورد بررسی و قوانین مربوطه به صورت شفاف تدوین و اعلام گردد. به وزارت راه و سازمان های ذیربط نیز توصیه می گردد در ارائه دستورالعمل های راهبردی و تدوین مقررات مربوطه منافع سرمایه گذاران واقعی بخش خصوصی را در نظر بگیرند. همچنین توصیه می گردد، ارتباط تنگاتنگی با مراکز علمی و دانشگاهی ایجاد و راهکارهای توسعه فعالیت های بخش خصوصی از طریق دانشگاه ها مورد مطالعه قرار گیرد. در این زمینه حل مشکلات حقوقی، قانونی، تجاری و اقتصادی از طریق مطالعات دانشگاهی و ارائه راهکارها از این طریق توصیه می گردد.

- نتایج این پژوهش نشان داد که عوامل اجتماعی و فرهنگی نیز اثر معنی داری بر جذب سرمایه گذاری در بخش خدمات جاده ای دارد و نارسایی های آن نیز مانع مهمی تلقی می شود. لذا به سازمانهای مربوطه توصیه می شود، اهمیت این بخش از طریق معرفی، تبلیغات و شناساندن به جامعه معرفی گردد و به نوعی ارزش مادی و معنوی آن به جامعه معرفی گردد. با سرمایه گذاران برخورد شایسته انجام شود. در مناسبت های مختلف از موفقیت های آنها و نقشی که در توسعه اقتصادی اجتماعی کشور دارند قدرشناسی شود و این افراد به عنوان کارآفرینان برتر مورد تقدیر قرار گیرند. ارزش سرمایه گذاری در فعالیت ها، بویژه ارزش معنوی آن تشریح گردد و تلاش شود انگیزه های فردی و اجتماعی مثبت در افراد ایجاد گردد.

- با توجه به اینکه عوامل سازمانی و مدیریتی نیز تاثیر چشم گیری بر فعالیت های سرمایه گذاری بخش خصوصی در زمینه خدمات جاده ای داشته اند و قاعدتا ضعف این عوامل نیز به ایجاد چالش های اساسی در زمینه جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی می شود. به مدیران وزارت راه و ترابری، سازمانهای پایانه ها و حمل و نقل و اداره های مربوطه توصیه جدی می شود، جذب سرمایه گذاری به ویژه سرمایه گذاری بخش خصوصی را در اولویت فعالیت های خود قرار دهند. برای آنها فرصت های مناسبی ایجاد نمایند تا تمایل به سرمایه گذاری در آنها تشدید شود. از هر گونه ایجاد و اعمال رانت و یا فرصت های سودجویانه جلوگیری نمایند. در فعالیت های خود شفاف عمل نموده و فرصت ها را به خوبی معرفی نمایند. فرصت هایی که برای فعالیت بخش دولتی وجود دارد، حتی الامکان برای بخش خصوصی نیز فراهم نمایند. در سیاست ها ثبات نسبی داشته باشند. فضای کسب و کار را شفاف نموده و اطلاعات و آمار مورد نیاز فعالان این بخش را تولید و در اختیار آنها قرار دهند.

## مراجع

۱. اندرز، کبری، فلاحی، علی، سهیلی، کیومرث و یوسفی شیخ رباط، مزگان، بررسی و تجزیه و تحلیل موانع سرمایه گذاری در استان ایلام، دومین کنفرانس ملی حسابداری، مدیریت مالی و سرمایه گذاری گرگان، ص ۱۸-۱، ۱۳۹۲.
۲. پژویان، جمشید و خسری، تانیا، تأثیر تورم بر سرمایه گذاری بخش خصوصی، فصلنامه دانش سرمایه گذاری، سال اول، شماره ۴، ص ۱۷ - ۱، ۱۳۹۱.
۳. جلایی اسفندآبادی، سید عبدالمجید و صمیمی، سپیده، بررسی موانع سرمایه گذاری بخش خصوصی در ایران (در راستای سیاست های کلی ابلاغی نظام)، فصلنامه سیاستهای راهبردی و کلان، دوره دوم، شماره هفتم، ۸۹ - ۱۰۹، ۱۳۹۳.
۴. حاج علی اکبری، فیروزه، علیزاده، بابک و دولت خواه، رسول، تبیین عوامل موثر بر جذب سرمایه گذاری و اولویت بندی آن ها براساس فرآیند TOPSIS FUZZY مطالعه موردی: شهرک های صنعتی استان زنجان، همایش سراسری مباحث کلیدی در علوم مدیریت و حسابداری، ۱۸-۱، ۱۳۹۴.
۵. سازمان امور اقتصادی و دارایی استان سمنان، تحلیل موانع سرمایه گذاری خارجی در استان سمنان، ۱۳۹۱.

۶. سلیمانی، هانیه، حسینعلی پور، مجتی و نوبخت، محمد باقر، " شیوه های تجهیز سرمایه های بخش خصوصی جهت مشارکت با بخش دولتی در تأمین مالی پروژه های زیر ساختی مناطق ویژه اقتصادی انرژی ایران " هفتمین کنفرانس بین المللی مدیریت پروژه تهران، ۱۳۹۲.
۷. کازرونی، علیرضا و دولتی، مهناز، اثر نااطمینانی نرخ واقعی ارز بر سرمایه گذاری بخش خصوصی (مطالعه موردی ایران)، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۵، ص ۳۰۶-۲۸۳، ۱۳۸۶.
۸. کرمی، سیف الله، بررسی موانع سرمایه گذاری و ارائه راهکارهایی برای جذب سرمایه در شهرستان دیواندره، سایت مستقل خبری تحلیلی دیواندره، <http://baraninews.ir>، ۱۳۹۳.
۹. محنت فر، یوسف، بررسی اثر مخارج دولت بر سرمایه گذاری خصوصی در ایران، فصلنامه نظریه های کاربردی اقتصاد، سال دوم، شماره ۹، ص ۱۶۲-۱۴۳، ۱۳۹۴.
۱۰. هادیان، ابراهیم و وهام، رضا، تورم دائمی و تأثیر آن بر سرمایه گذاری بخش خصوصی در ایران، فصلنامه اقتصاد مقداری (بررسی های اقتصادی سابق)، دوره ۷، شماره ۴، ص ۷۹-۵۵، ۱۳۸۹.

11. Ahmad, Imtiaz and Qayyum, Abdul, Effect of Government Spending and Macro- Economic Uncertainty on Private Investment in Services Sector: Evidence from Pakistan, European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences, MPRA Working Paper, ISSN 1450-2275 (11), 2008.
12. Fujii Takao, Hiraga Kazuki, Kozuka Masafumi, Effects of public investment on sectoral private investment: A factor augmented VAR approach, Journal of the Japanese and International Economies, Volume 27, Pages 35-47, 2013.
13. Green-Jeshua, Villanueva-Delano, Private Investment in Developing Countries, IMF staff papers, P: 33-58, 1991.
14. Lutfi Erdan, Randall G. Holcomb, The effects of Public Investment on Private Investment in Developing Economics, Public Finance Review, Vol. 33, N.o 5, 575- 602, 2005.
15. Ramirez, Miguel, "What explains Latin America's poor investment performance during the 1980-2001 period?: a panel unit root analysis," International Review of Applied Economics, Taylor & Francis Journals, vol. 22(1), pages 1-15, 2008.
16. Servin, L., Real Exchange Rate Uncertainty and Private Investment in LDCs, Review of Economics and Statistics vol 85(1), 2003.
17. Udoh, Elijah, An Examination of Public Expenditure, Private Investment and Agricultural Sector Growth in Nigeria, International Journal of Business and Social Science, Vol.2, No. 13, pp. 285-292, 2011.