



شناسایی و اولویت بندی ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و نقش آن در مدیریت شهری (مطالعه موردی شهرهای بندری استان خوزستان)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۶/۲۸ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۸/۷/۱۵

محمد توکلی

دکتری کارآفرینی، گرایش توسعه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین، ایران (مسئول مکاتبات)
m.tavakkoli51@gmail.com

بابک ضیاء

استادیار گروه کارآفرینی دانشکده کارآفرینی، دانشگاه تهران، ایران bziyae@ut.ac.ir

کمال سخدری

استادیار گروه کارآفرینی دانشکده کارآفرینی، دانشگاه تهران، ایران kasakhdari@ut.ac.ir

چکیده

مقدمه و هدف پژوهش: شهرهای بندری به عنوان یک حلقه مهم در زنجیره لجستیکی کشور قلمداد می‌گردند. این مهم در چارچوب تحقق مفهوم اکوسیستم کارآفرینی شهر بندری به عنوان عامل اساسی زنجیره تأمین کالای کشور و نقش آن در مدیریت شهری قابل دستیابی است. هدف اصلی این پژوهش، شناسایی و اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران است.

روش پژوهش: این پژوهش از نوع تحقیقات کیفی و روش تحقیق، مطالعه موردی و نحوه گردآوری داده‌ها مصاحبه عمیق نیمه‌ساختاریافته با خبرگان است. جامعه آماری، خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی و روش نمونه‌گیری هدفمند است. روش تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها کدگذاری و حاصل این کدگذاری هشت بُعد و ۸۴ شاخص بود. برای سنجش روایی پژوهش از گروه کارشناسان و پایایی از مستندسازی تمامی مراحل توسط چندین پژوهشگر استفاده گردید. در پایان نسبت به اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی براساس تکنیک مقایسه‌های زوجی اقدام گردید.

یافته‌ها: نتایج نشان داد که ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران به ترتیب اولویت عبارتند از: سیاست، مالی، بازارها، ذی‌نفعان، سرمایه‌انسانی، حمایت‌ها، سرمایه طبیعی و فرهنگ
نتیجه گیری: توجه هم‌زمان با رویکرد سیستمی به تمامی ابعاد، موجب توسعه متوازن و پایدار کارآفرینی در مدیریت شهرهای بندری می‌گردد.

واژگان کلیدی: اکوسیستم کارآفرینی، شهر بندری، مدیریت شهری، تجارت، حمل و نقل دریایی

مقدمه

مناطق بندری در تمامی بندرهای کره زمین نزدیک شهر قرار دارند. این بندرها با تفکر قطب رشد مرتبط با ترابری حجیم دریایی و رودخانه‌ای قرار و مطابقت دارند. کارکرد اصلی بنادر به عنوان یکی از حلقه‌های مهم زنجیره فعالیت‌های تجاری و بازرگانی، انتقال کالاهای مختلف از طریق مبادی دریایی است، که به لحاظ مقیاس عملکردی می‌توانند منطقه‌ای و بین‌المللی یا محلی و استانی باشند. البته در شرایط امروزی «بنادر برتر، تنها دروازه ورود و خروج کالا نیستند، بلکه خود به تولیدکنندگان عمده‌ای مبدل شده‌اند که تمام ابزار حمل و نقلی را در اختیار دارند تا بتوانند محصولات خود را هرچه سریع‌تر و ارزان‌تر به بازارهای مصرف برسانند» (ساطعی، ۱۳۸۸).

ایران با موقعیت جغرافیایی مناسب واقع شدن در کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب، همسایگی با ۱۵ کشور دارای ۶۰۰ میلیون جمعیت، عظیم‌ترین منابع نفتی، گازی و معادن، هفت استان ساحلی، ۴۰٪ مرز آبی و ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی نتوانسته پل ارتباطی مناسبی بین کشورهای منطقه و جهان باشد. در سال ۲۰۱۷ میزان درآمدهای ناشی از اقتصاد بنادر در کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان ۳۶ میلیارد دلار بوده که سهم ایران کمتر از دو میلیارد دلار (۵/۵۵٪) بوده است و رتبه بزرگترین بندر ایران (بندر شهید رجایی) در جهان ۷۶ است (نشریه لویدز لیست^۴، ۲۰۱۷). این در حالی است که بنادر کشورهای منطقه از جمله عربستان، امارات، عمان و ترکیه در رده‌های بالاتری قرار دارند و این نشان‌دهنده وجود ظرفیت‌های خالی زیادی در بنادر کشور است. با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های نسبی بنادر و سواحل کشور، بین بنادر ایران و منطقه و جهان فاصله زیاد و معناداری وجود دارد. نبود نگاه کلان و اکوسیستمی به کارآفرینی کشور و عدم توجه لازم به تمامی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری از جمله علل این عقب ماندگی‌ها هستند.

هدف این پژوهش شناسایی و اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران است. در این راستا این پژوهش درصدد پاسخ‌گویی به این پرسش است که ابعاد و اولویت‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران کدامند؟

در دنیای امروزی، اکوسیستم‌های کارآفرینی نقش و سهم مهمی در اقتصاد ملی در سطوح خرد و کلان جوامع از جمله تولید ناخالص داخلی^۱ دارند و در این میان حمل‌ونقل دریایی بر پایه اقتصاد دریامحور دارای سهم عمده‌ای است. قریب ۹۰٪ تجارت خارجی از طریق راه‌های آبی در جهان و ایران صورت می‌پذیرد. چنین سهمی در میان سایر شیوه‌های حمل‌ونقل حاکی از اهمیت حمل‌ونقل دریایی در تجارت جهانی و اقتصاد ملی کشورها است. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی نزدیک به ۱۰٪ و در کشورهای ساحلی اروپایی مثل اتحادیه اروپا تا ۵۰٪ است، اما این رقم در کشور ایران دو درصد است (گزارش بانک مرکزی، ۱۳۹۷). بر اساس آخرین آمار میزان تجارت از طریق حمل‌ونقل دریایی (تجارت دریانورد) در جهان از مرز ۱۱ میلیارد تن در سال عبور کرده است. میزان تجارت دریانورد در ایران با احتساب صادرات و واردات کالاهای نفتی و غیرنفتی در حدود ۳۰۰ میلیون تن است که ۲/۷٪ یا یک هفتم تجارت دریانورد در سطح جهانی را به خود اختصاص داده است (آنکتاد^۲، ۲۰۱۸).

سهم پایین صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران از تجارت و حمل‌ونقل دریایی جهان علیرغم مزیت‌ها و فرصت‌های موجود گویای این مطلب است که این صنعت نتوانسته است سهم بازار درخور و شایسته خود را تحصیل نماید و برای خروج از این وضعیت و ارتقای جایگاه صنعت حمل‌ونقل دریایی نیازمند نگاه جامع به تمامی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی^۳ شهرهای بندری هستیم تا به عنوان یک راهبرد خروج از این وضعیت با بهره‌گیری از آن بتوان به طور دقیق به تقاضاهای مشتریان و ذی‌نفعان بندری پاسخ داد.

در بسیاری موارد بنادر به سکوه‌های تخلیه و بارگیری تبدیل شده‌اند و این امر خطایی بزرگ به حساب می‌آید. چرا که به یقین بندری موفق خواهد بود که شهر موفقی داشته باشد. این امر بر لزوم توجه به رابطه دوسویه بندر و شهر و تأثیر متقابل آنها بر یکدیگر تأکید دارند. شهر و بندر در فرآیند تکوین خود، لازم و ملزوم یکدیگر بوده و توسعه هر یک به دیگری وابسته است. به عبارت دیگر پیوند ساختاری محکمی بین این دو وجود دارد، بندر در ذات خود به عنوان عامل توانا در سازماندهی بازرگانی و ارتباطی نمی‌تواند نقش ایفا کند، مگر با شهر و مدیریت شهری در ارتباط باشد. بنابراین، تشکیلات بازرگانی یک اقدام و عمل شهری و وابسته به شهر است.

مروری بر ادبیات و پیشینه پژوهش

در کشور ما بیش از ۱۲۰ نوع زمینه استفاده از بندر، دریا و سواحل وجود دارد که هرکدام از آنها می‌تواند بستری برای کارآفرینی در حوزه بندری و دریایی در شهرهای بندری گردد. در همین راستا تمرکز بر صنایعی که در حوزه دریا و بندر در آن مزیت نسبی و مطلق داریم کلید رمز موفقیت است که از جمله می‌توان به این زمینه‌های کارآفرینی اشاره نمود: تجارت و صنعت حمل و نقل دریایی، ساخت انواع کشتی و صنایع ساحل و فراساحل، دریانوردی و کشتیرانی، صید آبزیان، تولید انرژی‌های پاک، ورزش‌های آبی، پرورش و صید مروارید، ساخت پارک آبی، استفاده از جلبک‌های دریایی، داروها و غذاهای دریایی، مسافری و گردشگری دریایی و ... (الصفی، ۱۳۹۳). نقش مدیریت شهرهای بندری در ارتباط با مشخص نمودن مزیت‌های کسب و کار و ایجاد بستر لازم برای ایجاد آنها و رونق اقتصاد و تجارت شهرهای بندری بسیار حائز اهمیت است.

تجارت و صنعت حمل و نقل دریایی که بنادر و شهرهای بندری یکی از ارکان اصلی آن است اهمیت ویژه‌ای در ایجاد اشتغال و درآمدزایی در کشورها دارد. این میزان اشتغال را می‌توان در دو حوزه کارکنان شاغل در ناوگان حمل و نقل و کارکنان شاغل در بنادر به عنوان کارگزار تعریف نمود (نامبلا و تروچیللا، ۲۰۱۰). امروزه تأثیر حمل و نقل دریایی بر شهرسازی و آبادانی در دو شکل مستقیم و غیرمستقیم قابل مشاهده است. در شکل مستقیم توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی و صنایع پشتیبان آن باعث ایجاد صنایع و شرکت‌های بزرگ در مناطق ساحلی و پسرکانه‌های بنادر شده‌اند و به تبع آن، بسیاری از شهرهای پرجمعیت و ثروتمند جهان در زمره شهرهای ساحلی قرار گرفته‌اند. در شکل غیرمستقیم، حمل و نقل دریایی با کاهش هزینه‌های حمل انواع مصالح ساختمانی و مواد معدنی، جابه‌جایی آنها را حتی در فواصل بین‌قاره‌ای نیز توجیه‌پذیر ساخته و در نتیجه، به ساخت سریع‌تر و ارزان‌تر پروژه‌های ساختمانی و عمرانی در نقاط مختلف دنیا کمک کرده است (نجفی و افتخاری، ۱۳۹۲).

مطالعه ادبیات موضوع نشان می‌دهد که تاکنون در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری در کشور پژوهشی صورت نگرفته است و شکاف نظری و عملیاتی وجود دارد. اگرچه مؤلفه‌های کلی در اکوسیستم‌های کارآفرینی می‌تواند یکسان باشد ولی شاخص‌ها متناسب با زمینه شهرهای بندری باید بستر مند شود، این مطالعه

با توجه به شکاف و خلاء نظری و نبود پژوهشی در حوزه اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی در پی ایجاد یک مفهوم جدید و تعریف آن در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی و شناسایی و احصاء ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و پرکردن این شکاف و مشارکت در توسعه نظری مرزهای دانش در راستای تکامل علمی موضوع است.

شهر بندری

شهر بندری، شهری است که در کناره ساحلی اعم از ساحل دریا، رودخانه یا اقیانوس شکل گرفته و دارای تأسیسات بندرگاه است و کشتی‌ها برای حمل و نقل کالا در آن جا آمد و شد می‌کنند.

دریا و آب همواره از مهم‌ترین عناصر شهرهای بندری به حساب می‌آیند، چرا که علاوه بر تأمین دسترسی، مهم‌ترین بخش هویت و تصور ذهنی از شهر هستند. در سال‌های اخیر تلاش بر این بوده است که سواحل شهری برای ساکنین و گردشگران قابل استفاده گردد و از این طریق به شکل‌گیری تصویری کلی از شهر و بندر کمک شود. ادراک شهر از سمت بندر و لبه آب می‌تواند به خلق فضاهای شهری، ارتباطات کالبدی و بصری، و تقویت محورهای شهری منتهی به بندر گردد که می‌تواند تأثیر بسیار مهمی در تقویت نقش عملکردی بندر و افزایش خوانایی نوار ساحلی توسط شهروندان در محدوده بندر گردد. بنابراین سیاست توسعه بندر نمی‌تواند جدا از برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه شهر صورت پذیرد (مهندسین مشاور هرم پی، ۱۳۹۷).

سیر تحول شهرهای بندری

در بررسی تحولات صورت گرفته در شهرهای بندری از آن جا که می‌توان انتظار داشت بخش عمده‌ای از تغییرات به واسطه حضور بندر اتفاق افتاده است، بنابراین بررسی سیر تحول شهر بندری منوط به مطالعه تحولات بندر خواهد بود در این راستا پرداختن به موضوع روند تغییرات مفهومی با عنوان «لبه هم‌جواری شهر - بندر» نیز قابل توجه خواهد بود. درحالی‌که مناطق بندری درون شهری هنوز در بسیاری از شهرها زنده، پویا و فعال است در بسیاری دیگر از شهرها به واسطه انتقال بندر به خارج از شهر، بندر قدیمی تبدیل به محله‌ای متروک شده و به عنوان اراضی توسعه مجدد شهری در نظر گرفته شده است، همچنین در بسیاری از شهرها اسکله‌های قدیمی به‌عنوان جاذبه‌های توریستی شهر

و غلبه بر مشکلات و نقاط ضعف موجود فراهم آید (ویگمن و لو، ۲۰۱۱). البته لازم به ذکر است، با توجه به تفاوت در مقیاس عملکردی و گوناگونی عوامل تأثیرگذار در تعریف ویژگی‌های شهر و یا بندر، ارائه الگو و دستورالعملی واحد امکان‌پذیر نیست.

دستاوردهای شهر برای بندر

نقش شهر برای بندر ارایه تلاش‌هایی همه‌جانبه است تا زمینه‌های لازم برای کارکنان بندری (سکونت و تفریح و ارائه خدمات عمومی)، دریانوردان، تجار و بازرگانان و کارکنان شرکت‌های حمل و نقلی و نمایندگی‌های آنان را فراهم آورد. یکی از دستاوردهای شهر برای بندر می‌تواند ایفای نقش حمایتی برای بندر باشد که از جمله آن‌ها می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- ۱) واگذاری زمین برای توسعه بندر
- ۲) تأمین منابع انسانی و منابع کار
- ۳) پذیرش جمعیت‌های مهاجر (مهندسی‌ن مشاوری هرم پی، ۱۳۹۷).

دستاوردهای بندر برای شهر

اولین رسالت و تعهد بندر در مقابل شهر، ارایه مساعدت و کمک برنامه‌ریزی، برای پرورش فضاهای شهری با هدف ترویج فرهنگ دریایی و تقویت زیرساخت‌های بصری و توجه به سیمای روزانه و شبانه شهری است که به نحو مطلوب باید برخوردار و بهره‌مند از المان‌ها و نشانه‌های دریایی و بندری باشد.

بندر می‌تواند فرصت‌هایی جهت توسعه و رونق شهر ایجاد کند که از جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- ۱) تأکید به مداخله برای توسعه شهری و گسترش خدمات عمومی و حمل و نقل درون و برون شهری و کمک به بهداشت شهر ۲) تأکید به ایفای نقش فرهنگی و اجتماعی و تقویت گردشگری ۳) تأکید به گسترش زمینه فعالیت‌های تجاری، توسعه بازارچه‌های ساحلی، مشارکت در فعالیت‌های بندری برای تخلیه و بارگیری (مهندسی‌ن مشاوری هرم پی، ۱۳۹۷).

مدیریت شهرهای بندری

مدیریت یکپارچه شهرهای بندری و نقش آن در ابعاد مختلف زندگی در شهرهای بندری از مباحث مهم و اساسی در رسیدن به یک توسعه همه‌جانبه، متوازن و پایدار است. رشد و توسعه هر جامعه‌ای مرهون مدیریت مدبرانه و مقتدرانه‌ای است که بتواند با اعمال مدیریت

مطرح هستند و سالانه تعداد زیادی از گردشگران داخلی و خارجی اوقات خود را در آن‌جا سپری می‌کنند. بنابراین ضمن تحولاتی که در رشد و توسعه شهرهای بندری در گذر زمان در محدوده شهر اتفاق افتاده، شرایط متفاوتی برای محدوده بندر و اسکله‌ها در شهرهای بندری گوناگون پیش آمده است (مهندسی‌ن مشاوری هرم پی، ۱۳۹۷).

تعامل شهر - بندر

مناطق بندری در تمامی بندرهای کره زمین نزدیک شهر قرار دارند. این بندرها با تفکر قطب رشد مرتبط با ترابری حجیم دریایی و رودخانه‌ای قرار و مطابقت دارند. شهرهای بندری در کشورهای توسعه‌یافته از ویژگی‌های خاصی تبعیت می‌کنند که آن، بر نقش و حضور پررنگ جمعیت ثابت و متغیر، مؤسسه‌های پولی و مالی و اعتباری، تأسیسات گردشگری، تفریح و سرگرمی و فضا برای تعامل بین فردی و جمعی تأکید دارد. حاصل تعامل بین این دو نهاد «شهر» و «بندر»، شکل‌گیری فضایی نهادینه شده برای کار، اداره امور حمل و نقل، گردشگری، جذب پول و تحصیل درآمد است. ضمن آن‌که به زمینه‌های فرهنگی، آموزشی و اجتماعی نیز به شدت توجه می‌شود (مهندسی‌ن مشاوری هرم پی، ۱۳۹۷).

وابستگی بنادر به دریافت خدمات شهری و تأثیرپذیری شهرهای مجاور معابر آبی از کارکرد اقتصادی و بازرگانی بنادر، شکل‌گیری و پیدایش شهر و بندر را هم‌جواری یکدیگر به امری اجتناب‌ناپذیر مبدل کرده است. این هم‌جواری ضمن دربرداشتن نکات مثبت و امکانات بسیار، به‌واسطه وجود تفاوت در ماهیت و کارکرد شهر و بندر، معضلات و محدودیت‌های غیرقابل انکاری را نیز به همراه خواهد داشت. بدیهی است که محدوده‌های واقع در مرز جداکننده این دو لبه بیشترین آسیب را از شکاف فضایی - عملکردی موجود در ساختار شهر و بندر متحمل می‌شوند و چنانچه تدبیری برای این حوزه میانی در نظر گرفته نشود، لبه‌های هم‌جواری به نواحی منفعل و ناکارآمدی مبدل خواهند شد که عواقب نامطلوب و مخرب آن، هم در پهنه شهر و هم در محدوده بندر، اثرگذار خواهد بود از این‌رو تعریف ساختاری که با ایجاد تعادل میان دو حوزه، امکان انطباق با تحولات ناشی از توسعه هم‌زمان شهر و بندر را فراهم آورد و تبدیل تدریجی پهنه فضایی - عملکردی بندر به بافت شهری را میسر سازد، لازم و ضروری به نظر می‌رسد. تا به این ترتیب، زمینه لازم برای بهره‌گیری از فرصت‌ها و امکانات

همه‌جنبه‌نگر، جامعه را از مراحل مختلف توسعه عبور دهد و جامعه را به بلندگی و توسعه مطلوب برساند. مدیریت شهری، عبارت است از اداره امور شهر به منظور ارتقای مدیریت پایدار مناطق شهری در سطح ملی با در نظر داشتن و تبعیت از اهداف سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور است. هدف سیستم مدیریت شهری به مثابه جزئی از سیستم حکومتی اداره امور شهرها است.

مدیریت شهری ایزاری است که به وسیله آن می‌توان توسعه همه جانبه، متوازن و پایدار فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی را ایجاد نمود. مشارکت تمامی آحاد جامعه شهرهای بندری که نوعی تمرکززدایی در اداره امور است، می‌تواند موجب بهبود در توسعه انسانی و مدیریت شهری گردد (مک‌گیل، ۱۹۹۸). یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین وظایف سیستم مدیریت شهری، برنامه‌ریزی شهری منطبق با اصول علمی مدیریت است. در این برنامه‌ریزی موارد زیر دارای اهمیت هستند: الف) توسعه بانک‌های اطلاعات فضایی (شهری و منطقه‌ای) برای تحلیل برنامه‌ریزی ب) ترکیب مدل‌های برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای با تکنولوژی‌های فضایی ج) توسعه و ساخت سیستم‌های پشتیبان برنامه‌ریزی^۵ (صفائی پور، ۱۳۹۶).

امروزه سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی^۶ و مدل‌های شبیه‌سازی به عنوان فن‌آوری‌های پیشرفته، جوابگوی تحلیل‌های کارشناسی و مشارکت بهینه مردم در فرآیند تصمیم‌گیری شهری بوده و آینده پایدار را برای ساکنین به همراه خواهد داشت (صفائی پور، ۱۳۹۶). با عنایت به اهداف مدیریت شهری که در راستای تقویت فرآیند توسعه شهری است در همین راستا ضرورت پیشگیری از هدررفت منابع (مالی، انسانی، اطلاعاتی، تجهیزاتی و ...)، تسریع و تسهیل انجام امور شهروندان، پیشگیری از موازی‌کاری و تداخل بین نهادها و سازمان‌های متولی امور و ارائه خدمات باکیفیت، به موقع و قیمت مناسب به ساکنین شهر بندری لازم است. بسیاری از شهرهای پرجمعیت، ثروتمند و توسعه‌یافته جهان در زمره شهرهای بندری قرار دارند. با توجه به مطالب عنوان شده نیاز ضروری به مدیریت یکپارچه شهرهای بندری در تمامی مسائل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است.

کارآیی، اثربخشی و بهره‌وری، شفافیت و پاسخگویی در راستای اشتغال‌زایی، ایجاد درآمد، ایجاد و توسعه تکنولوژی، رشد و توسعه همه‌جانبه، متوازن و پایدار شهرهای بندری نقش‌آفرینی کند. ناهماهنگی بین نهادها و سازمان‌های فعال در شهرهای بندری موجب به‌هم‌ریختگی در مدیریت شهرهای بندری و اتلاف سرمایه‌های مادی و معنوی می‌گردد و برخی موارد تصمیم‌گیری نهادها و سازمان‌ها با هم در تعارض هستند و این تبعات نامطلوبی بر مدیریت شهرهای بندری می‌گذارد و نیاز ضروری در تعامل و هماهنگی مستمر و مؤثر بین تمامی ذی‌نفعان بندر با مدیریت شهرهای بندری در همه برنامه‌ریزی‌ها و طرح‌های توسعه‌ای می‌گردد. توجه، هماهنگی و تعامل صحیح و به‌موقع با ذی‌نفعان برای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه‌ای موجب بهبود و تحول مثبت در توسعه مدیریت شهرهای بندری و جلوگیری از اتلاف سرمایه‌های مادی و معنوی می‌گردد. برای مدیریت یکپارچه شهرهای بندری مهم‌ترین شرط روش‌شناسانه، اتخاذ رویکرد سیستمی و کل‌نگر نسبت به تمامی ذی‌نفعان بندر و برقراری انسجام نظام‌یافته در قالب یک برنامه راهبردی برای توسعه مدیریت شهری است. در زمینه‌های مختلف، همواره بین دو حداقل و حداکثر هستیم و تعادل در بسیاری سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌ها و رفتارهایمان نداریم که این امر ریشه در مسایل فرهنگی ما دارد و ما در ارتباط با ذی‌نفعان در مدیریت شهرهای بندری نیاز به توجه و تعامل با تمامی آن‌ها داریم. فرآیند توسعه مدیریت شهرهای بندری امری همگانی و ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای رشد و توسعه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است. مدیریت، عامل اصلی و حیاتی هر سازمان و جامعه‌ای است. مدیریت شهرهای بندری و ایجاد شهری مناسب و توسعه پایدار و ارتقای سطح کیفیت زندگی حال و آینده ساکنین مأموریت و رسالت خطیر مدیریت شهری محسوب می‌گردد. هر میزان که مدیریت شهرهای بندری با ذی‌نفعان هماهنگ‌تر باشد، ارتباطات بهتر و بیشتر برقرار و امکان وصول به توسعه پایدار و متوازن شهری محقق می‌گردد.

نقش سیستم مدیریت شهری به مثابه یک برنامه‌ریزی

برنامه‌ریزی مجموعه‌ای از تصمیم‌گیری‌های منطقی است که در چارچوب کمی، کیفی، زمانی و مکانی در موضوع‌های مختلف تهیه و تدوین می‌گردد. مدیریت شهری در قالب نظام برنامه‌ریزی اقتصادی، فرهنگی و

تعامل مدیریت شهرهای بندری با ذی‌نفعان

مدیریت شهری می‌تواند با اتخاذ رویکرد تعاملی و ایجاد فضای گفتگو میان ذی‌نفعان بندر و مدیران شهری، اصلاح نظام اداری، حاکمیت قانون، مسئولیت‌پذیری،

اجتماعی حاکم بر کشور، اقدام به تهیه، نظارت و اجرای برنامه‌های توسعه شهری می‌نماید. وظایف مدیریت شهری به پنج گروه وظایف عمرانی، وظایف درمانی، وظایف نظارتی و حفاظتی، وظایف رفاهی و مدیریت منابع تقسیم می‌گردد.

تعامل مدیریت شهری با بندر

هدف یک سیستم مدیریت شهری، تقویت فرآیند توسعه شهری است به نحوی که در سطح متعارف جامعه، زمینه و محیط مناسبی برای یک زندگی مطلوب متناسب با ویژگی‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی فراهم نماید (صفائی پور، ۱۳۹۶). در این راستا نیاز به تعامل و هماهنگی مستمر و مؤثر با بندر در راستای ارائه خدمات مناسب‌تر به ساکنین شهر بندری دارد تا بتواند تمامی پروژه‌های اجرایی از سوی تمامی ذی‌نفعان بندری شامل همه سازمان‌ها و نهادها را به نفع ساکنین شهر بندری سوق دهد. بنابراین سیاست توسعه شهرهای بندری نمی‌تواند جدا از برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه بندر صورت پذیرد.

چالش‌های مدیریت شهرهای بندری

از جمله چالش‌های مدیریت شهرهای بندری می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- ۱) کیفیت مدیریت شهری در اجرا
- ۲) مشکلات شهری (ترافیک، آلودگی هوا، مسکن، بیکاری، حاشیه‌نشینی و زاغه‌نشینی، امنیت، تراکم، شلوغی و ...)
- ۳) تأمین درآمدهای پایدار برای شهر
- ۴) تصمیم‌های خلق‌الساعه و تغییرهای پرشتاب مدیریت
- ۵) ضعف در تدوین و اجرای قوانین
- ۶) نبود مبنای فکری و اندیشه‌ای در برنامه‌ریزی‌ها
- ۷) سوء مدیریت‌ها و ناهماهنگی میان دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با مدیریت شهری و نداشتن نگاه یکپارچه در اداره امور شهرهای بندری
- ۸) کمبود نیروهای انسانی متخصص و متعهد
- ۹) کم بودن مشارکت ذی‌نفعان بندری در توسعه متوازن، همه جانبه و پایدار شهرهای بندری (یافته‌های پژوهش)

اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری

اکوسیستم کارآفرینی به افراد، سازمان‌ها و نهادهایی اشاره می‌کند که محرک و یا مانع تصمیم فرد برای کارآفرینی بوده و بر احتمال موفقیت فرد در صورت راه‌اندازی کسب و کار کارآفرینانه تأثیرگذار است. اکوسیستم محیطی را ایجاد می‌کند که لازم است عناصر آن برای رشد بنگاه‌های نوآور با یکدیگر همراه شوند (مدرسی، ۱۳۹۳).

پژوهشگران نقطه‌نظرات گوناگونی را در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینانه بیان نمودند که این نظرات اشتراکاتی را نیز با هم دارا می‌باشد از جمله می‌توان از منحصر به فرد بودن هر اکوسیستم و همچنین وجود آن در یک منطقه جغرافیایی مشخص نام برد. ذکر این نکته حائز اهمیت است که در ادبیات مرتبط با اکوسیستم‌های کارآفرینانه اشتراکات زیادی را می‌توان با مفهوم اکوسیستم کسب‌وکار در نوع عملکرد و همچنین تعاریف مرتبط آن‌ها یافت. این اشتراکات خود، جای بحث و تحلیل به منظور درک وابستگی‌های موجود بین این دو مقوله و همچنین نکات افتراق موجود در آن دارد ولی در بعضی از متون تحقیقی اکوسیستم‌های کارآفرینانه این دو مقوله را مرتبط در نظر می‌گیرند به همین منظور در این تحقیق سعی بر آن است که تا حدودی تعاریف و مفاهیم اکوسیستم کسب‌وکار تا جایی که در ادبیات برای مقوله اکوسیستم کارآفرینانه به کار رفته‌است استفاده نماید. هدف اکوسیستم‌های کارآفرینانه ایجاد ارزش با استفاده از ارتباط بین فعالان منطقه‌ای در یک منطقه جغرافیایی مشخص با توسعه کسب‌وکارهای مخاطره‌آمیز است (کوهن، ۲۰۰۶).

اکوسیستم کارآفرینی در شهرهای بندری مجموعه‌ای از اجزای به هم مرتبط و وابسته از عوامل (افراد، سازمان‌ها و ...) هستند که در فرآیند و ایجاد کارآفرینی در شهرهای بندری مؤثرند و از آن تأثیر می‌پذیرند و تعامل مستمری بین عوامل سیستم در یک منطقه جغرافیایی مشخص با رابطه‌ای دوسویه برقرار است (توکلی، ۱۳۹۸).

برنامه‌ریزی همزمان شهر و بندر

با تغییرات پدید آمده در ساختارهای اجتماعی و اقتصادی در قرن حاضر، بنادر برای عبور از بحران و فائق آمدن بر مشکلات موجود، باید تدابیر خاصی بیندیشند. از این رو، در دهه‌های اخیر توسعه پایدار بنادر بسیار مورد توجه قرار گرفته است. توسعه پایدار به معنی

احصاء گردید و آزمون یافته‌ها برای سنجش کیفیت پژوهش (روایی و پایایی) به منظور صحت و عملی بودن یافته‌های تحقیق اطمینان حاصل شد. در پایان نسبت به اولویت‌بندی و وزن‌دهی به ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری با استفاده از تکنیک فرآیند تحلیل سلسله مراتبی بر اساس فرم‌های مقایسه زوجی اقدام گردید.

جامعه آماری این تحقیق، خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران شامل کارشناسان، مدیران و مشاوران شاغل در بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی بنادر و ستاد مرکزی است. در این جامعه آماری برای جمع‌آوری داده‌ها با کارشناسان، مدیران و مشاوران با سابقه کاری حداقل ۱۰ سال و مدرک تحصیلی حداقل کارشناسی دارای دانش و تجربه در حوزه بنادر کشور مصاحبه و نظرسنجی در قالب پرسشنامه انجام پذیرفت. علت انتخاب این جامعه آماری در پژوهش حاضر به دلیل تخصصی بودن کار و دسترسی به اطلاعات آن از طریق افراد خاص که در این‌جا خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران دارای دانش و تجربه لازم در حوزه بنادر کشور هستند تعریف شده است.

روش نمونه‌گیری در این تحقیق عبارت است از روش نمونه‌گیری هدفمند (قضای)، چرا که در این تحقیق به جای به دست آوردن اطلاعات از کسانی که به راحتی در دسترس قرار می‌گیرند، باید اطلاعات را از افراد یا گروه‌های خاصی (خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران شامل کارشناسان، مدیران و مشاوران شاغل در بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی بنادر و ستاد مرکزی دارای دانش و تجربه) به دست آوریم، یعنی انواع خاصی از افراد که قادر به ارائه اطلاعات مورد نظر ما هستند، زیرا آن‌ها تنها افرادی هستند که می‌توانند چنین اطلاعاتی ارائه دهند یا با برخی از معیارهایی که محقق تدوین کرده مطابقت دارند.

در این پژوهش اطمینان از رسیدن به نقطه اشباع زمانی حاصل می‌شود که تحلیل مصاحبه سبب ایجاد کد جدیدی نشود و مفاهیم متن در کدهای موجود جای بگیرند. در چنین زمانی به دلیل عدم ایجاد کد جدید، می‌توان به این نتیجه رسید که مصاحبه اطلاعات جدیدی اضافه نکرده است. در این پژوهش با تعداد ۳۰ نفر مصاحبه صورت پذیرفت که پنج مصاحبه آخر سبب ایجاد کد جدید نشدند که این به معنی رسیدن به نقطه اشباع نظری و کفایت نمونه‌گیری است. در مرحله دوم برای پرسشنامه و نظرسنجی از خبرگان صنعت

توانمندسازی و استفاده از ظرفیت‌های تمامی بخش‌های اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی است که قادر به تولید ارزش‌های خاص برای بندر و توسعه فعالیت‌های آن هستند. امروزه عملکرد بنادر فراتر از عملکرد ارتباطی بوده و بنادر تبدیل به مراکز لجستیکی شده‌اند. و در این راستا کارآفرینی می‌تواند در توسعه و تحول مثبت در شهرهای بندری و رونق آن‌ها تأثیرگذار باشد. همچنان که در کشورهای توسعه‌یافته، شهرهای بندری پیشرفته‌ترین، توسعه‌یافته‌ترین، ثروتمندترین و پرجمعیت‌ترین شهرها هستند (مهندسين مشاور هرم پی، ۱۳۹۷).

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش از نوع تحقیقات کیفی و روش تحقیق، مطالعه موردی و نحوه گردآوری داده‌ها مصاحبه عمیق نیمه‌ساختاریافته با خبرگان است. جامعه آماری، خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی و روش نمونه‌گیری هدفمند (قضای) است. مصاحبه‌ها با استفاده از فرآیند تکرار تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت. روش تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها کدگذاری (کدگذاری باز، محوری و انتخابی) بوده که به دو صورت دستی و با استفاده از نرم‌افزار اطلس‌تی انجام گردید؛ برای سنجش روایی پژوهش از گروه کارشناسان و پایایی از مستندسازی تمامی مراحل توسط چندین پژوهشگر استفاده گردید. پس از شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، با استفاده از پرسشنامه در قالب ماتریس وزن‌دهی نسبت به اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی اقدام گردید. این اولویت‌بندی برای این منظور انجام گرفته است که برای تصمیم‌گیران این حوزه، اولویت‌های سیاستی و مزیت‌های شناختی تعیین گردد تا بر آن اساس اقدامات و فعالیت‌های سیاست‌گذاری و اجرایی برنامه‌ریزی گردد.

به طور خلاصه، این پژوهش در ابتدا پس از انجام مطالعات اسنادی از ادبیات و پیشینه موضوع، مطالعه گزارش‌های عملیاتی مختلف مشاهده و تحلیل نظری موضوع آغاز گردید. در گام بعدی برای شناسایی و تحلیل وضعیت کارآفرینی شهرهای بندری استان خوزستان از مصاحبه با خبرگان صنعت حمل و نقل دریایی از طریق مصاحبه‌های عمیق نیمه‌ساختاریافته استفاده گردید و با کدگذاری و تحلیل مصاحبه‌ها ابعاد و شاخص‌های مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری شناسایی و

دارند. در نهایت پژوهشگر ترکیبی را ابداع نمود که در ارتباط با موضوع پژوهش تناسب داشته باشد و در عین حال وابستگی میان عناصر دخیل در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران را نیز حفظ نماید. ۸۴ شاخص حاصل از کدگذاری‌ها در قالب هشت بُعد دسته‌بندی گردید. که در جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود.

با توجه به شکاف نظری موجود و سؤال و هدف پژوهش، یافته‌های این پژوهش را از حیث (منظر) دانش‌افزایی و توسعه علم می‌توان به شرح زیر مورد بحث قرار داد:

دانش‌افزایی در سطح نظری: مطالعه و پژوهش حاضر به دلیل هم‌پوشانی نظریه‌های مرتبط با اکوسیستم کارآفرینی به شکلی که منجر به ارائه خدمات موفق جدید گردد سبب ایجاد دانش جدید در حوزه‌ی مشترک میان این رشته‌ها شده و در نتیجه به گسترش دانش میان رشته‌ای کمک می‌کند. وارد نمودن یک مفهوم و تعریف جدید در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی با عنوان «اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری» و کدگذاری مصاحبه‌ها در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی در حوزه شهرهای بندری ایران با هشت بُعد و ۸۴ شاخص که مهم‌ترین و اولویت‌دارترین بُعد آن سیاست بود. و در نهایت با توجه به شکاف نظری موجود منتج به مشارکت نظری در توسعه مرزهای علم و دانش و نقش و سهم نوآورانه این اثر پژوهشی در پیشرفت و تکامل علمی این موضوع می‌گردد. برای سایر پژوهشگران و سیاست‌گذاران این حوزه، بینش و نگرشی جامع و جدید را در افق پیش‌روی آنان می‌گشاید تا با توجه به تمامی ابعاد مختلف و مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل و نقل دریایی به مسأله بنگرند و پژوهش‌ها و تصمیمات خود را با دیدی فراخ و توجه به جمیع جهات مؤثر در این فرآیند داشته باشند و از تک بُعدی‌نگری و نادیده گرفتن سایر ابعاد مؤثر پرهیز کنند تا در نهایت به پژوهش و تصمیمات اثربخش که در عمل کارآیی لازم را نیز داشته باشند دست یابند. بزرگ‌ترین دانش‌افزایی پژوهش حاضر را می‌توان توجه جامع‌نگر به ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران دانست. از آن‌جا که پژوهشی جامع در این حوزه صورت نپذیرفته است، پژوهش حاضر سبب ایجاد بنیان نظری در زمینه اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری خواهد گردید.

حمل‌ونقل دریایی ایران در تعیین اولویت‌ها و وزن‌دهی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران تعداد ۲۰۱ نفر از خبرگان با قابلیت دسترسی، نمونه‌گیری به عمل آمد.

این پژوهش در شهرهای بندری استان خوزستان شامل بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و آبادان صورت گرفته است.

پایایی پژوهش

بدین منظور براساس توصیه‌های ارائه شده توسط محققین کیفی (یین، ۲۰۰۹)، اولاً همه فرآیندهای این پژوهش از تهیه پروتکل مصاحبه تا کدگذاری به تفصیل مستندسازی شده است که سایر محققین فرآیند رسیدن از داده‌ها به نتایج را مانند یک حسابرس دنبال نمایند. همچنین، با استفاده از چندین نفر در کدبندی و چک کردن داده‌ها با مشارکت‌کنندگان پایایی پژوهش را افزایش داده‌ایم. بازنگری یافته‌ها با استفاده از چندین پژوهشگر یا ارزیاب مختلف موجب کاهش تورش بالقوه نتایج می‌شود.

روایی پژوهش

با توجه به استفاده از نرم‌افزار اطلس‌تی برای انجام کدگذاری و استخراج چارچوب، روایی یافته‌ها به طور خودکار توسط هسته نرم‌افزار تأیید گردید. در حقیقت اگر روایی موجود باشد، نقشه ذهنی بُعد، مقوله و مؤلفه توسط نرم‌افزار ترسیم می‌گردد و در غیر این صورت خطا نشان داده می‌شود. علاوه بر این برای اطمینان بیشتر از روایی از گروه کارشناسان نیز استفاده شد. برای این منظور گروه کارشناسان به عنوان آزمون‌کننده و تأییدکننده چارچوب استخراج شده از انجام پژوهش به کار گرفته شد.

یافته‌های حاصل از کدگذاری مصاحبه‌ها

سؤال پژوهش به این شرح بیان شد که: «ابعاد و اولویت‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران کدامند؟» در تفسیر یافته‌های ناشی از کدگذاری‌ها، پژوهشگر تلاش نمود تا دسته‌بندی‌های به عمل آمده را به نحوی در تعامل با یکدیگر قرار دهد که ارتباط میان این دسته‌بندی‌ها و در نتیجه عناصر تشکیل دهنده آن‌ها حفظ شود. برای این امر ترکیبات گوناگونی آزموده شدند تا بتوانند چارچوب مورد نظر را به شکل مناسبی ابراز

جدول (۱): ابعاد و شاخص‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری

مفهوم	ابعاد	شاخص‌ها
سیاست	سیاست	شفافیت قوانین، عدم تعارض قوانین، عدم تورم قوانین، آگاهی به قوانین، ثبات سیاست‌ها، عدم نقض و خلأ قوانین، عدم موازی کاری، ساختار و وظایف، طرح جامع بندر بازرگانی کشور، سیاست‌گذاری‌های بلندمدت، برون سپاری (خصوصی‌سازی)، آگاهی بخشی به متولیان و سرمایه‌گذاران در ارتباط با صنعت بندرداری
		توجه به مطلوبیت مشتریان، باشگاه مشتریان، مدیریت ارتباط با مشتری، ثبات نرخ ارز، ثبات بازار بانکی و مالی، رقابت، صنایع تولیدی و تبدیلی، تنظیم تعرفه‌ها بر اساس مکانیزم بازار، تسهیل و تسریع در ورود و خروج کالا، قیمت تمام شده کالا، هماهنگی بین شیوه‌های حمل و نقل، توزیع خدمات و کالا، الحاق به قراردادهای، کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی، تعاملات و تعهدات بین‌المللی، تحریم‌ها
سرمایه انسانی	سرمایه انسانی	کارکنان دانشی، شایسته سالاری، مهارت کارکنان، دسترسی به نیروهای انسانی در سطوح مختلف، مدیریت دانش، مؤسسات و نهادهای آموزشی و پژوهشی، شرکت‌های دانش بنیان، مراکز رشد کسب و کار (انکوباتورها)، انتقادپذیری، عملکرد سلیقمای و جزیره‌ای (بخشی‌نگری)، مدیریت علمی و اجرایی، ویژگی‌های شخصیتی، خلاقیت، درک فرصت و آینده‌نگری، مدیریت شهرهای بندری
		اراضی پشتیبان، تأمین منابع و عوامل تولید، لجستیک بندری، امکانات بندری، استارت‌آپ‌های IT محور، کسب و کارهای سایبر و IT محور، هوشمندسازی، زیرساخت نظام مدیریت اطلاعات، انتقال و تبادل تکنولوژی
ذی‌نفعان	ذی‌نفعان	هماهنگی و همکاری متقابل نهادها و سازمان‌ها، سازمان‌های مردم نهاد (سمن)، مدیریت شبکه ذی‌نفعان، نهادها، سازمان‌ها، مؤسسات، انجمن‌ها، اصناف، اتحادیه‌ها، شرکت‌ها و وزارتخانه‌های داخلی، نهادها، سازمان‌ها، مؤسسات، انجمن‌ها و مجامع بین‌المللی، رقبا، شهرهای بندری
		وفاق ملی، نظارت اجتماعی، کارآفرینی زنان، تنوع فرهنگی، الگوهای ذهنی، کارآفرینی بر اساس ویژگی‌های فرهنگ بومی منطقه، ریسک‌پذیری، جمع‌سالاری، قانون‌مداری، تعامل و گفتگو
مالی	مالی	منابع مالی کارآفرینان، روش‌های تأمین مالی، تسهیل ورود و خروج سرمایه، تسهیلات مالی، مؤسسه و صندوق ذخیره مالی، هزینه‌های ثابت، هزینه‌های متغیر، بوروکراسی اداری، درآمدهای عملیاتی (خدمات بندری و دریایی)، درآمدهای غیرعملیاتی
		عمران و پیشرفت شهرهای بندری، محیط تجاری، شرایط و قابلیت‌های خاص منطقه، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، گردشگری دریایی، عوامل آب و هوایی

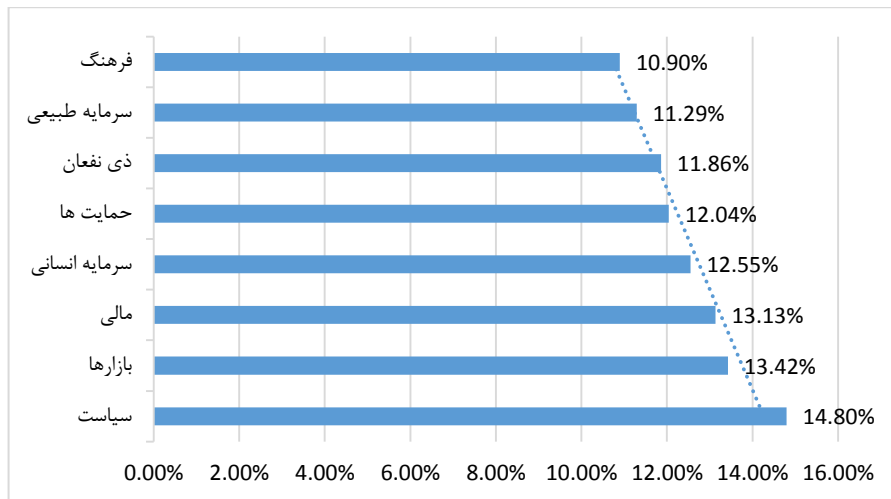
اکوسیستم کارآفرینی در شهرهای بندری

از کارشناسان خبره شاغل در بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی بنادر و سازمان مرکزی، بر اساس روش ساعتی اوزان معیارها محاسبه گردید. در شکل (۱) وزن نسبی هر یک از ابعاد مشاهده می‌شود. براساس این نمودار وزن نسبی ابعاد به هم نزدیک بوده و در بازه ۱۰/۹۰ تا ۱۴/۸۰ قرار دارند که بُعد سیاست (شامل قوانین و مقررات، خط‌مشی و رویه‌های سازمانی) با ۱۴/۸۰ از دیدگاه کارشناسان بیشترین وزن را دارد و مهم‌ترین بُعد محسوب می‌گردد. با توجه به این امر اولین و مهم‌ترین گام در راستای بهبود اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری، اصلاح، یکپارچه‌سازی، فرایندمحوری و روزآمد نمودن قوانین و مقررات مربوط به تجارت و حمل و نقل دریایی کشور است که در درجه اول اهمیت و اولویت خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران بوده است. پس از آن ابعاد بازارها (شامل مشتریان، ثبات و جذابیت بازار، مدیریت زنجیره تأمین، جهانی شدن) و مسائل مالی (شامل سرمایه مالی، هزینه‌ها و درآمدها) با وزن ۱۳/۴۲ و ۱۳/۱۳ از نظر اهمیت پس از سیاست قرار گرفته‌اند.

محقق پس از بررسی‌های متعدد صورت گرفته در مرور ادبیات موضوع و با توجه به پرسش‌ها و پاسخ‌های مصاحبه‌های انجام شده بر اساس فرآیند تکرار تا اشباع نظری با خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران در ارتباط با شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران و کدگذاری مصاحبه‌ها، نتیجه گرفت با توجه به بستر، زمینه و شرایط شهرهای بندری ایران، این ابعاد در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران مؤثر هستند. تمامی ابعاد با یکدیگر در ارتباط هستند و بر هم تأثیر می‌گذارند و از هم تأثیر می‌پذیرند ولی میزان تأثیر و تأثرشان متفاوت است.

تحلیل فرآیند سلسله مراتبی

پس از شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، فرم‌های مقایسه دودویی در قالب فرمت اکسل با نام ماتریس وزن‌دهی معیارهای ارزیابی تهیه شد و با تعامل صورت گرفته با کارشناسان خبره و تکمیل فرم‌های مقایسه‌های دودویی به وسیله ۲۰۱ نفر



شکل ۱. وزن نسبی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران (براساس نظرات خبرگان)

رعایت اولویت‌ها موجب بهبود بهره‌وری و کارآمدی سیستم مدیریت شهری و همچنین رونق فضای کسب و کار و افزایش نرخ رفتار کارآفرینانه در شهرهای بندری می‌گردد.

در یک جمع‌بندی کلی، ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، دارای دو بُعد کاملاً جدید، منحصر به فرد و اختصاصی است (ابعاد ذی‌نفعان و سرمایه طبیعی) و یک چارچوب بومی‌شده با توجه به زمینه و بستر شهرهای بندری است که توانسته نسبت به سایر چارچوب‌ها عمیق‌تر و گسترده‌تر به ابعاد، مقوله‌ها و شاخص‌های اکوسیستم کارآفرینی بپردازد. و به پژوهشگران و سیاست‌گذاران حوزه تجارت بین‌الملل و صنعت حمل و نقل دریایی یک دید گسترده برای انجام پژوهش و فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری می‌دهد که با یک نگاه همه‌جانبه به موضوع اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران بپردازند و موجب اثربخشی پژوهش و تصمیمات گردد.

پیشنهاد‌های پژوهش

نتایج به دست آمده در این پژوهش تلاشی برای شناسایی و اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران تلقی می‌شود. به تمامی سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران در حوزه تجارت بین‌الملل و صنعت حمل و نقل دریایی کشور پیشنهاد می‌گردد، نگرش چندجانبه در این زمینه داشته باشند و با نگاه اکوسیستمی و توجه به تمامی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و نگاه توسعه‌ای به سیاست،

برای سرمایه انسانی (شامل کارکنان، آموزش، مدیران و نوآوری)، حمایت‌ها (شامل زیرساخت‌ها، فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات) و ذی‌نفعان (شامل ذی‌نفعان داخلی و بین‌المللی) به ترتیب وزن‌هایی معادل ۱۱/۲۹، ۱۲/۰۴ و ۱۲/۵۵ درصد به دست آمده است. در انتها نیز دو بُعد سرمایه طبیعی (شامل شرایط جغرافیایی و منطقه‌ای، آمایش سرزمین، عوامل زیست محیطی) و فرهنگ (شامل هنجارهای اجتماعی، فرهنگ بومی و سازمانی) با وزن‌های ۱۱/۲۹ و ۱۰/۹۰ درصد قرار گرفته‌اند.

نتیجه‌گیری

با مروری بر ادبیات و بیان چارچوب‌های اکوسیستم کارآفرینی از دیدگاه اندیشمندان این حوزه، مشاهده می‌گردد که هر یک از آنان، از دیدگاه خود و در شرایط زمینه‌ای و بستر خاصی از نظر زمانی و مکانی به بیان ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی پرداخته‌اند و هیچ یک از این چارچوب‌ها، با اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران سنخیت و تناسبی ندارند. گرچه ابعاد کلی چارچوب اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران با بعضی از ابعاد و شاخص‌های چارچوب‌های بیان شده یکسان است ولی در ابعاد و شاخص‌های ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران تفاوت‌های محسوسی مشاهده گردید که مختص شهرهای بندری ایران است.

با توجه به ابعاد و اولویت‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری، توجه همزمان به تمامی این ابعاد با

بازارها، سرمایه انسانی، حمایت‌ها، ذی‌نفعان، فرهنگ، مالی و سرمایه طبیعی در این ارتباط نسبت به اتخاذ تصمیمات اثربخش اقدام نمایند. این نگاه اکوسیستمی با مشارکت تمامی ذی‌نفعان و سایر عوامل امکان بهبود دارد. پیشنهادهای کاربردی برگرفته از یافته‌های پژوهش به شرح زیر است:

(۱) با توجه به بررسی‌های انجام شده برآمده از پژوهش در ابعاد سیاست و سرمایه انسانی یکی از عمده چالش‌های درونی تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده و قوانین مرتبط با حوزه تجارت بین‌الملل و صنعت حمل و نقل دریایی است. در همین راستا پیشنهاد می‌شود برای وحدت و یکپارچگی نظام مدیریت و فرماندهی با تفکر و رویکرد سیستمی و فرآیندی، نسبت به یکپارچه نمودن مدیریت تمامی نهادها و سازمان‌های مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل و نقل دریایی و انتخاب مدیران همراه با ثبات عمر مدیریتی و براساس شاخص‌های علمی و به صورت شورایی و هیأت مدیره‌ای اقدامات لازم صورت پذیرد و با توجه به یافته‌های پژوهش بُعد سیاست بالاترین اولویت را دارا بود به سیاست‌گذاران این حوزه پیشنهاد می‌گردد اهتمام بیشتر و بهتری نسبت به تقنین قوانین و مقررات داشته باشند و در همین راستا نسبت به تهیه و تدوین قانون واحد، جامع، کامل و مانع تجارت بین‌الملل و حمل و نقل دریایی با در نظر گرفتن یکپارچه‌سازی، تسهیل، تسریع، کوچک‌سازی، ثبات، ساده‌سازی، شفاف‌سازی، روان‌سازی در قوانین و مقررات و پیشگیری از تورم، تعارضات، موازی‌کاری، نقص و خلأهای قانونی اقدام گردد.

(۲) با توجه به بررسی‌های انجام شده برآمده از پژوهش در بُعد ذی‌نفعان که از ابعاد منحصربه‌فرد و جدید در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری بود. یکی از عمده چالش‌های درونی نبود هماهنگی و همکاری ذی‌نفعان بندری است. هر اکوسیستم دارای ذی‌نفعان گوناگونی است که هر کدام اهداف و خواست‌های خود را در این اکوسیستم دنبال می‌نمایند و گاه از حضور یکدیگر نیز مطلع نیستند اما در یک مسیر در حال همکاری هستند. مسیر رهبری این ذی‌نفعان نیز متفاوت است. سیاست‌گذاران، در اکوسیستم کارآفرینانه راه‌اندازی کسب و کارهای بندری و دریایی باید اهداف همه‌ی ذی‌نفعان را در مسیر رشد، هم‌افزایی و پایداری

اکوسیستم هدایت نمایند. هدایت درست اکوسیستم کارآفرینانه بندری و دریایی مستلزم شناخت کافی از این ذی‌نفعان و نیازهایشان، قدرت اجرایی سیاست‌گذاران و به‌کارگیری بازخوردهای دریافتی از اجرای سیاست‌ها است. در همین راستا پیشنهاد می‌شود زمینه همکاری، تعامل و مشارکت تمامی ذی‌نفعان در تصمیم‌سازی‌ها، تصمیم‌گیری‌ها و اقدامات برای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه‌ای مدیریت شهرهای بندری، آسیب‌شناسی، اصلاح و بهبود مستمر امور با تشکیل شورای گفتگو، باشگاه مشتریان و پنجره واحد برای جمع‌سالاری فراهم گردد و به آنان تعهدهایی با ضمانت اجرایی داده شود.

(۳) آگاهی‌بخشی به ساکنین شهرهای بندری، متولیان و سرمایه‌گذاران در ارتباط با صنعت بندرداری از طریق رسانه‌های دیداری، شنیداری و مکتوب.

(۴) با توجه به بررسی‌های انجام شده برآمده از پژوهش در بُعد سرمایه طبیعی یکی از عمده چالش‌های درونی محرومیت شهرهای بندری بود. در همین راستا پیشنهاد می‌شود به منظور ارتقاء سطح جذابیت، نسبت به زیباسازی و توسعه عمران شهرهای بندری به منظور جلب مشتریان، سرمایه‌گذاران و نیروهای متخصص اقدام گردد و در همین راستا نسبت به اعطای تسهیلات و معافیت‌های اقتصادی برای شهروندان شهرهای بندری و کارآفرینان بندری و اعمال تعرفه‌ها و تخفیفات ترجیحی برای مشتریان عمده (خطوط کشتیرانی بزرگ و صاحبان عمده کالا) و همچنین استفاده بهینه و حداکثری از قابلیت‌ها، تسهیلات و معافیت‌های قانونی مناطق آزاد بندری در شهرهای بندری خرمشهر و آبادان و قانون مناطق ویژه اقتصادی بندری در بندر امام خمینی (ره) اقدامات لازم را انجام دهند.

به سایر پژوهشگران توصیه می‌شود به شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی در صنایع، خدمات وابسته و مرتبط با صنعت حمل و نقل و تجارت دریایی و تأثیر آن‌ها بر توسعه کسب و کارهای بندری و دریایی بپردازند. مطابق با پیشنهادهایی که برای تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران حوزه‌ی تجارت و حمل و نقل دریایی و صنعت بندرداری ارائه شد. پژوهشگران کارآفرینی در شهرهای بندری می‌توانند با بررسی عمیق‌تر اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، راهکارهای مناسب را

نواحی ساحلی جنوب ایران"، فصلنامه جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، شماره ۱۴، صص ۹۷-۱۳۱.
قدسی‌پور، ح. (۱۳۸۹)، "فرآیند تحلیل سلسله مراتبی"، تهران، انتشارات دانشگاه صنعتی امیرکبیر
صفائی‌پور، ز. (۱۳۹۶)، "نقش مدیریت شهری در راستای تحقق توسعه پایدار شهری"، فصلنامه مطالعات عمران شهری، دور اول، شماره دوم، پاییز ۱۳۹۶.
کلیچ، علی (۱۳۹۱)، "چالش‌های مدیریت شهری در ایران".

لطفی، حیدر و دیگران (۱۳۸۸)، "مدیریت شهری و جایگاه آن در ارتقاء حقوق شهروندان"، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیایی انسانی، سال دوم، شماره اول، زمستان ۱۳۸۸.

مرادی مکرری، س و حیدری کیا، م. (۱۳۹۷)، "تحلیل مدیریت شهری و نقش آن در توسعه پایدار شهری"، مجله جغرافیا و روابط انسانی، دوره ۱ شماره ۱ مهندسين مشاور هرم پی. (۱۳۹۷)، "بازآفرینی تعامل شهر و بندر"، سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی، اداره کل مهندسی سواحل و بنادر

نجفی، م. افتخاری، ی. (۱۳۹۲)، "سند راهبردی حمل و نقل - بخش حمل و نقل دریایی" وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی. (۱۳۹۵)، "پایش و بهبود نظام کارآفرینی ایران"

بیگی، ف. (۱۳۷۳)، "مدیریت شهری، نیاز امروز ضرورت فردا"، مجله تدبیر شماره ۵۵ شهریور ۷۳، صص ۲۴

Alice Mah, (2014) "Port Cities and Global Legacies", University of Warwick, UK.
Amolo J., Stephen O. Migiرو (South Africa). (2015), "An Entrepreneurial flair development: the role of an ecosystem". Aspen Network of Development Entrepreneurs (ANDE). (2013), "Entrepreneurial Ecosystem Diagnostic Tools".
Audretsch D. B., Belitski M. (2016), "Entrepreneurial ecosystems in cities: establishing the framework conditions", The Journal of Technology Transfer, 1-22.
Cohen, B. (2006), "Sustainable Valley Entrepreneurial Ecosystems", Business Strategy and the Environment, 15(1): 1- 14
Edmundo I, Erkkö A, Cristiano M, Fernando A, Gimenez E, Eduardo A. (2016), "Analysis of the Brazilian Entrepreneurial Ecosystem", Desenvolvimento em Questão

برای تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران شهرهای بندری ارائه دهند. به طور مشخص پیشنهادها پژوهش‌های آتی با توجه به محدودیت‌ها و برای تکمیل این پژوهش به شرح زیر اعلام می‌گردد:

۱) با توجه به محدودیت‌های دسترسی و مالی پژوهشگر، پیشنهاد می‌گردد پژوهشی در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی تمامی شهرهای بندری ایران و شهرهای بندری منطقه و جهان به صورت مقایسه‌ای و تطبیقی صورت پذیرد.

۲) در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی نهادها و سازمان‌های مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل دریایی از جمله: گمرک جمهوری اسلامی، سازمان مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی، سازمان شیلات و آبزیان، وزارت نفت، سازمان راه‌آهن و شرکت‌های وابسته، سازمان هواپیمایی و شرکت‌های وابسته، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، نیروی دریایی و خطوط کشتیرانی به صورت مقایسه‌ای پژوهش صورت پذیرد.

۳) به پژوهشگران بعدی پیشنهاد می‌گردد از سایر تکنیک‌ها نظیر تاپسیس، برنامه‌ریزی آرمانی، برنامه‌ریزی خطی و منطق فازی به عنوان روش‌های جایگزین برای اولویت‌بندی ابعاد و شاخص‌های مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری استفاده نمایند.

۴

منابع

اصغرپور، م. (۱۳۸۷)، "تصمیم‌گیری چندمعیاره"، تهران، انتشارات دانشگاه تهران
الصفی، ب. (۱۳۹۳)، "توسعه دریامحور مروری بر صنایع دریایی جهان". تهران: انتشارات اسرار دانش، چاپ سوم
توکلی، م. (۱۳۹۸)، "طراحی مدل اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران (مطالعه موردی شهرهای بندری استان خوزستان)"، رساله دکتری کارآفرینی، استاد راهنما: بابک ضیاء، قزوین: دانشکده مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین
حافظنیا، م. (۱۳۸۹). "مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی"، تهران: انتشارات سمت.
حسن زاده محمدی، م. (۱۳۹۰)، "اقتصاد حمل و نقل دریایی"، تهران، نشر آرامش
داداش‌پور، ه.، آفاق‌پور، آ. و رفیعیان، م. (۱۳۸۹)، "تحلیلی بر سازمان‌یابی فضایی سیستم شهرهای

- Mack E, Mayer H. (2016), "The evolutionary dynamics of entrepreneurial ecosystems", *Urban Studies* 2016, Vol. 53(10) 2118–2133.
- Manimala M.J, Thomas P, Thomas P.K. (2015), "Perception of Entrepreneurial Ecosystem in India: Influence of Industrial Versus Personal Context of Entrepreneurs", Springer International Publishing Switzerland.
- Martínez J M, Ivars J V, López S. (2017), "Structure, Effects and Deficiencies of an Entrepreneurial Ecosystem: the Spanish Case", *Journal of Business* ISSN 2078-9424
- McGill, R. (1998), "Urban Management in Development Countries", *Cities*, Vol 15, No 6.
- Michael N. Pearson, (1998), "Port Cities and Intruders", The Johns Hopkins University Press .
- Morris M H., Shirokova G., Tsukanova T. (2017), "Student entrepreneurship and the university ecosystem: a multi-country empirical exploration", *European J. International Management*, Vol. 11, No. 1, 2017
- Nombela G. and Trujillo L. (2010). Privatization and Regulation of the Seaport Industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Spain). Mimeo.
- Wiegman, B. W., & Louw, E. (2011) "Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface?" *Journal of Transport Geography*, Vol.19, No.4, pp. 575-583
- Yin, R. K. (2009). Case study research: Design and methods (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage
- Making a Difference for Entrepreneurs, Report of world bank 2018, Doing business, www.doingbusiness.org
<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com>

یادداشت‌ها

- ¹ GDP: Gross Domestic Production (GDP)
- ² UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development
- ³ Entrepreneurship Ecosystem
- ⁴ Lloyd 's List
- ⁵ Planning support systems
- ⁶ GIS