



مجله

مدیریت بازاریابی

شماره ۶۰ - پاییز ۱۴۰۲

شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

* بهزاد جعفری

** فریدون امیدی

*** قاسم رکابدار

پذیرش: ۱۴۰۲/۱/۱۹

دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۲۹

چکیده

هدف از این تحقیق شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها است. این پژوهش از نظر روش یک پژوهش آمیخته است. بخش کیفی پژوهش شامل مصاحبه با خبرگان است، بنابراین جامعه آماری مورد نظر را خبرگان آشنا به موضوع پژوهش تشکیل دادند. در ابتدا نتایج بخش کیفی مصاحبه با روش داده بنیاد، اشتراوس و کوربین کدگذاری گردیده است و سپس شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها مورد بررسی قرار گرفت در بخش کمی نیز از پرسش‌نامه بسته استفاده گردید. جامعه آماری در بخش کیفی شامل ۱۲ نفر از خبرگان و در بخش کمی شامل ۱۲۷ نفر از کارشناسان و مدیران گمرکی می‌باشند. برای پایایی پرسش‌نامه بخش کمی روش آلفای کرونباخ مورد استفاده گردید. در مرحله و گام بعدی تحقیق با استفاده از روش کدگذاری محوری و با تجزیه و تحلیل در نظریه پردازی داده بنیاد رابطه بین طبقه‌های تولید شده در مرحله کدگذاری باز برقرار شده و ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری در ۶ عنوان که عبارتند از: ۱. شرایط علی، ۲. پدیده محوری، ۳. راهبردها و اقدامات، ۴. شرایط مداخله‌گر، ۵. شرایط زمینه‌ای، ۶. پیامدها بر اساس مدل پارادایمی (اشتراوس و کوربین، ۱۹۹۸) به دست آمد. قبل از آن و با در نظر گرفتن این ۶ طبقه و ارتباط آن‌ها با هم و با نظر اساتید و کارشناسان امر از کلیه شاخص‌های به دست آمده مقوله‌های اصلی و فرعی شناسایی شده و اولویت و رتبه‌بندی آن‌ها نیز مشخص گردیدند. در بخش کمی رنیز، روش تجزیه و تحلیل اطلاعات شامل آزمون t و با استفاده از معادلات ساختاری تعیین گردیده است و توسط نرم‌افزار اس پی اس و اسمارت پی ال اس مورد تحلیل قرار گرفت.

واژگان کلیدی: گمرک، ترانزیت، حمل و نقل، داده بنیاد، معادلات ساختاری.

* دانشجوی دکتری مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران
** استادیار، گروه مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران، (نویسنده مسئول)، پست الکترونیک: com.iauomidi@gmail.com
*** استادیار، گروه ریاضی، واحد آبادان، دانشگاه آزاد اسلامی، آبادان، ایران

مقدمه

قرن پیش ایران محور جاده‌ای بود که از گوشه جنوب شرق دریای خزر، آسیای مرکزی را به پشت دیوارهای چین می‌رساند و "ری" را به پکن وصل می‌کرده است که به نام جاده "ابریشم" نام‌گذاری و معروف بوده است. امروز نیز ایران در قالب یک دالان شمال دنیا را به جنوب آن متصل می‌کند. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب از بندر مومبای (بمبئی) در هند به بندرعباس، تهران، امیرآباد و انزلی کشیده می‌شود و از آنجا آسیا را از طریق دریای خزر به آستاراخان، مسکو بندر سن پترزبورگ و هلسینکی در فنلاند وصل می‌کند. به این ترتیب مسیر دستیابی دو قاره را پنج هزار کیلومتر کوتاه‌تر می‌کند. به جرأت می‌توان گفت ایران چهار راه ترانزیت جهانی است. کریدور شرق-غرب، شاخه جنوبی کریدور تراسه کا، کریدور جاده ابریشم و کریدور آلتید همگی از ایران می‌گذرد. بنابراین ایران در تقاطع مهم‌ترین راه‌های حمل و نقل آسیا و اروپا قرار دارد و این موقعیت ممتاز و کم‌نظیر امکان تعامل مطلوبی را با کشورهای دیگر فراهم می‌کند. بازار بالقوه ۲۰ میلیون تنی در مسیر کریدور شمال و جنوب می‌تواند به عنوان منبع درآمد جدید مورد توجه قرار گیرد. (میرمحمدی و احمدی ملایری، ۱۳۹۶)

توسعه و افزایش ترانزیت کالا آثار اقتصادی متعددی به همراه دارد که مهم‌ترین آن در بهبود کارایی بخش حمل و نقل، رشد اقتصادی و افزایش ارزش افزوده بخش حمل و نقل و ارتباطات در ترکیب تولید ناخالص داخلی، توسعه بازار و پیوند میان قطب‌های تولید و مصرف، رشد مبادلات تجاری کالا و خدمات، رونق صنعت بیمه، بهبود روش‌های انبارداری، ایجاد و تجهیز انبارهای مدرن، بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل کشور می‌باشد. (آبسازه و داشویلی، ۲۰۱۶)

همچنین بخش حمل و نقل و ارتباطات در حال حاضر حدود ۱۰ درصد ارزش تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد، اما در مجموع درآمدهای ارزی ارزش قابل توجهی ندارند، درحالی که می‌توان با اندک برنامه‌ریزی، دقت و سرمایه‌گذاری گام مؤثری در این زمینه برداشت و به الگوی اقتصادی بدون نفت نزدیک‌تر شد و از مجموعه سرمایه‌گذاری‌ها و امکانات در دسترس کنونی نیز بهره بیشتری گرفت. (معمارنژاد و کاخکی، ۱۳۹۲)

گمرک به عنوان دروازه تجاری، از دیرباز نقش بسزایی در

تجارت خارجی و به تبع آن، اقتصاد کشورها داشته است. اهمیت نقش گمرک تا حدی است که میزان سرعت و کارایی آن به عنوان معیاری برای ارزیابی فعالیت‌های تجارت خارجی هر کشور و یا حتی اقتصاد کلان آن کشور در نظر گرفته می‌شود. (میرمحمدی و احمدی ملایری، ۱۳۹۶)

همچنین یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه اقتصادی کشورها، رشد بخش خارجی اقتصاد و بازرگانی بین‌المللی است. به عبارت دیگر داشتن مبادلات تجاری گسترده یکی از عوامل اصلی رشد اقتصادی کشورها محسوب می‌شود. در حال حاضر سهم تجارت از GDP جهان نزدیک به ۳۰ درصد است که پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال ۲۰۲۰ به ۵۰ درصد برسد. (خودسیانی و صادقیان، ۱۳۹۷)

امروزه دسترسی به داده‌های تجاری و شاخص‌های کلیدی معرفی شده طی استانداردهای پذیرفته شده بین‌المللی، تبادل وسیع اطلاعات و دانش در حوزه‌های مختلف کاری و نیز بهره‌مندی از تکنیک‌های علمی، تصمیم‌گیری در موضوعات گمرکی و حمل و نقل بین کشورها را بسیار آسان نموده است. تأثیر بالای این گونه تکنیک‌ها در زمینه‌های مختلف باعث گردیده مطالعه و تحلیل آن توجه بسیاری از مسئولان را به خود جلب کند تا به دنبال راهبردهای مناسب برای همکاری بیشتر در این زمینه باشند. از طرفی صنعت ترانزیت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و از این رو کشورها و بنادری که در مسیر کریدورهای بین‌المللی ترانزیتی قرار می‌گیرند، می‌توانند بیش‌ترین بهره را از این تجارت ببرند. از طرفی بهبود عملکرد بنادر و باقی ماندن آن‌ها در عرصه رقابت تنها با سرمایه‌گذاری‌های سنگین امکان‌پذیر نیست، بلکه این امر تابعی از سیاست‌های تجاری و گمرکی و بهبود عملکرد بوروکراتیک است. (عزتی و شگری، ۱۳۹۱)

در حال حاضر نظام گمرکی جمهوری اسلامی ایران با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به تعدد قوانین حاکم بر امور گمرکی، طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها، تعداد زیاد واحدهای گمرکی، تنوع سازمان‌های هم‌جوار، تنوع رویه‌های گمرکی، تعدد عوارض گمرکی، تعدد سازمان‌های مجوز دهنده، پایین بودن رتبه‌ایران در محیط کسب‌وکار، بی‌ثباتی و نامطمئن بودن محیط کسب‌وکار و ضعف شاخص‌های نهادی اشاره داشت. (رهبر و همکاران، ۱۳۹۷)

مدیریتی و تکنیکی، ضعف پیمانکار، شرایط آب و هوایی، تورم و افزایش هزینه‌ها بوده است.

(عسگری مقدم و همکاران، ۱۳۹۹) "رابطه علیت کوتاه‌مدت و بلندمدت میان حمل و نقل هوایی و رشد اقتصادی را مورد مطالعه قرار دادند." نتایج این مطالعه نشان داد که در کوتاه مدت، میان حمل و نقل هوایی و رشد اقتصادی رابطه مثبت وجود دارد. اما در بلندمدت، میزان تأثیرگذاری بر رشد اقتصادی برای تعداد مسافر بیش‌تر از حجم بار است.

(بازدار اردبیلی و همکاران، ۱۳۹۸)، به مطالعه و بررسی "سهم ترانزیت در بخش حمل و نقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی پرداختند". طبق نتایج به دست آمده از تحقیق بر اساس سناریوهای خوش بینانه و محتمل ارائه شد که توانست منجر به تحقق اهداف مندرج در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سهم ۳۰ درصدی از حمل بار راه‌آهن در سال ۱۳۹۰، که بر اساس عملکرد واقعی سهم راه آهن از ترانزیت ۶/۶۶ درصد بود) گردد.

(محسنی و همکاران، ۱۳۹۸) "الگوی ترانزیتی بنادر در کریدورهای بین‌المللی و نقش بنادر در جذب کالاهای ترانزیتی" را مورد مطالعه قرار دادند. نتایج نشان داد که عواملی که بر توسعه صنعت ترانزیت تأثیرگذار می‌باشد شامل مشکلات زیرساختی و روساختی بنادر، عوامل پسرکانه بنادر از جمله شبکه‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، هوایی، موانعی همچون قوانین و مقررات گمرک و همچنین قوانین بانکی کشور، که هر کدام از این عوامل هزینه و سرعت حمل کالای ترانزیتی را افزایش و ایمنی را کاهش می‌دهد. لذا با مدیریت و برنامه‌ریزی و انجام اقدامات اساسی برای رفع موانع ترانزیت خارجی، می‌توان از ظرفیت بنادر کشور به نحو مطلوب استفاده کرد و با توسعه بنادر و افزایش ترانزیت، گام بزرگی در توسعه اقتصادی کشور برداشت.

(رهبر و همکاران، ۱۳۹۷)، در صدد پژوهش برای "شناسایی نظام گمرکی مطلوب ایران مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی با تأکید بر بهبود محیط کسب‌وکار" برآمدند. بر اساس یافته‌ها، تأثیر درون دادها و برون دادهای نظام گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی به ترتیب بر «فرایندها» و «پیامدها و دستاوردها»ی نظام گمرکی مطلوب، تأثیرگذار بود. اما فرایندهای نظام

بنابرای مسئله‌این تحقیق این است که در کشور ما به رغم وجود مکان‌های بسیار مناسب و امکان آماده‌سازی آن‌ها برای افزایش فعالیت‌های بازرگانی و اقتصادی از جمله مرزهای طولانی دریایی و زمینی و همجواری با تعداد زیادی از کشورها در هر دو بخش یعنی مبادی ورود و خروج کالا به خصوص بنادر و گمرکات سرعت رشد و توسعه زیرساخت‌ها از نظر کمی و کیفی بسیار کند و تغییرات و تحولات ایجاد شده برای همکاری‌های بیش‌تر با سایر کشورها جهت پاسخ‌گویی به نیازهای جامعه تجاری و همسو شدن با پیشرفت‌های تکنولوژیک دنیا ناچیز بوده است. (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵) راهبرد یا استراتژی شامل حلقه اتصال منابع و فعالیت‌های سازمان با محیط اطراف می‌باشد. (پاپری و همکاران، ۱۳۹۹) که شامل شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها در محیط و حوزه مأموریت سازمان و تطبیق منابع و مهارت‌های سازمان با آن‌ها است. (الیوت و بانسیگنوری، ۲۰۱۸)

از سویی مدیریت استراتژیک با تصمیم‌گیری‌ها و اعمالی که منجر به طراحی و اجرای استراتژی‌ها می‌شود برای حصول به اهداف سازمان تلاش می‌کند. (معمارنژاد و همکاران، ۱۳۹۲) همچنین، در ماده ۲ قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۹۰) آمده است: گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمانی دولتی، تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی کشور است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور، نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است. (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵)

لذا، در این مطالعه، محقق قصد بر آن دارد که به‌این سؤال پاسخ دهد که عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها کدامند؟ و این عوامل از چه اولییتی برخوردارند؟

پیشینه پژوهش

(جندقی و روانشادینیا، ۱۴۰۰) "الگوهای توسعه ریلی بر مبنای مدل تصمیم‌گیری چند معیاره را مورد بررسی قرار دادند". نتایج مطالعه نشان داد که فاکتورهای تأثیرگذار بر عدم توسعه مناسب ریلی شامل عدم تأمین بودجه، توان

مصرف، رشد مبادلات تجاری کالا و خدمات، رونق صنعت بیمه، بهبود روش‌های انبارداری، ایجاد و تجهیز انبارهای مدرن، بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل کشور می‌باشد. (آبسازه و داشویلی، ۲۰۱۶)

(ارکیولی و همکاران، ۲۰۱۳) به "بررسی محرک‌ها و موانع مؤثر در استفاده از گمرک الکترونیک" پرداخت. در این مطالعه، با روش‌های تجزیه و تحلیل چند متغیره بر روی روند اداری گمرکات این نتیجه حاصل شد که زیرساخت‌ها، آگاهی مردم و مدیریت از جمله عوامل مؤثر بر استفاده از گمرک الکترونیک می‌باشد.

روش شناسی پژوهش

این پژوهش از نظر روش، یک پژوهش کیفی-کمی می‌باشد. همچنین این تحقیق اکتشافی است. راهبرد مورد استفاده برای بخش کیفی نظریه داده بنیاد و طبقه‌بندی اطلاعات جمع‌آوری شده از خبرگان تحقیق بوده است. جامعه آماری با توجه به روش تحقیق به دو بخش کیفی و کمی تقسیم می‌گردد. بخش کیفی پژوهش شامل مصاحبه با خبرگان بود، بنابراین جامعه آماری مورد نظر را خبرگان آشنا به موضوع پژوهش (اساتید دانشگاه در حوزه گمرک و مدیران ارشد وزارت صمت و گمرک) تشکیل دادند. انتخاب نمونه بر اساس روش نمونه‌گیری هدفمند از مدیران ارشد و صاحب‌نظران حوزه مورد مطالعه در دانشگاه که مایل به مصاحبه نیز بودند، انجام شد. روش‌های انجام مصاحبه نظیر فایل‌های صوتی، ایمیل استفاده گردید. در نهایت با ۱۲ نفر از صاحب‌نظران (اساتید دانشگاه در حوزه گمرک و مدیران ارشد وزارت صمت و گمرک) به حالت اشباع رسیدیم. اما جامعه آماری بخش کمی تحقیق از نظر مؤلفه‌های مدل شامل کلیه کارشناسان و مدیران گمرکی بود. در این بخش اندازه نمونه با استفاده از فرمول کوکران محاسبه شد:

$$N = \frac{Nt^2pq}{D^2(n-1)+t^2pq}$$

یافته‌ها و تحلیل

در جدول شماره ۱ داده‌های فراوانی تحقیق آمده است: همانطور که در این جدول نشان داده شد، فراوانی نمونه‌های

گمرکی مطلوب با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی بر برون داده‌های نظام گمرکی مطلوب تأثیرگذار نبود. (تهمک و همکاران، ۱۳۹۵)، مطالعه‌ای برای "شناسایی فرصت‌ها و راهکارهای توسعه بندر چابهار" به عنوان دروازه ترانزیت محور شرق انجام دادند. طبق یافته‌های تحقیق، برخورداری این بندر از ویژگی‌های ذیل نقش بسزایی در گسترش مبادلات تجاری و ارتباطات اقتصادی با کشورهای همسایه و کشورهای آسیای میانه داشت: خارج بودن از محدوده پرتنش خلیج فارس، قابلیت تبدیل به یک مگا پورت، نقطه اتصال کریدور شمال- جنوب به آب‌های آزاد جهان، جنوبی‌ترین نقطه عبور کریدور شرق- غرب در جهان، کوتاه‌ترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد، بهترین و کوتاه‌ترین مسیر دستیابی کشورهای چین و هند به بازارهای مصرف آسیای میانه و روسیه و کوتاه‌ترین مسیر جهت انتقال مواد اولیه و انرژی به کشورهای تولیدی مثل هند و چین.

(دپاز و همکاران، ۲۰۲۱)، "واکنش سازمان‌های حمل و نقل را به کووید ۱۹ با بررسی موردی در کانادا" مورد مطالعه قرار داد. نتایج مطالعه نشان داد که دسترسی به اطلاعات از طریق رسانه‌های اجتماعی یکی از فاکتورهای مهم در بحران کووید برای سازمان‌های حمل و نقل کانادایی بوده است.

(ژامالادن و همکاران، ۲۰۱۹)، به مطالعه "مشکلات فعالیت‌های سازمانی و فنی مسئولین گمرک در مواجهه با پدیده قاچاق" پرداختند. نتایج آن‌ها نشان داد که قوانین و ابزارها و امکانات جامعی برای دادن اختیار بیش‌تر به مسئولین گمرک جهت مبارزه بین‌المللی با پدیده قاچاق نیاز می‌باشد. بسیاری از قوانین بین‌المللی باید برای کشورهای مختلف تغییراتی را در خود جای دهد و موارد خاصی را قائل شود.

(الیوت و بونسینگنوری، ۲۰۱۸)، "تأثیر قابلیت‌های گمرک بر تحویل سریع جریان تجارت" را مورد مطالعه قرار دادند. نتایج نشان داد که قابلیت‌های گمرک تأثیر معنی دار بر جریان تجارت خواهد داشت و این تأثیر با افزایش قابلیت‌های گمرک می‌تواند اثر مضاعف داشته باشد. توسعه و افزایش ترانزیت کالا آثار اقتصادی متعددی به همراه دارد که مهم‌ترین آن در بهبود کارایی بخش حمل و نقل، رشد اقتصادی و افزایش ارزش افزوده بخش حمل و نقل و ارتباطات در ترکیب تولید ناخالص داخلی، توسعه بازار و پیوند میان قطب‌های تولید و

قبول است. مقدار GFI برای مدل ۰/۷۷۷ به دست آمد که نشان از برازش خوب مدل دارد. ماتریس باقی مانده یکی از ماتریس‌های معمولی است که هم می‌تواند برای ارزیابی برازش کلی مدل تدوین شده و هم برای برازش جزئی پارامترها تعریف شده بین دو متغیر مورد استفاده قرار گیرد. ریشه‌ی دوم میانگین مربعات باقی مانده یا RMR برای مدل مذکور ۰/۰۳۵ که برای مدل مقداری مطلوب است. شاخص برازش تطبیقی یا CFI یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقادیر بین ۰/۹ تا ۰/۹۷ به عنوان قابل قبول بودن و مقادیر بالاتر از ۰/۸۲۰ برای این شاخص به عنوان برازش خوب داده‌ها به مدل تفسیر می‌شود. شاخص ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد یا RMSEA نیز همانند شاخص RMR بر مبنای تحلیل ماتریس باقی مانده قرار دارد. مدل‌های قابل قبول دارای مقدار ۰/۰۴۲ یا کوچک‌تر برای این شاخص هستند. برازش مدل‌هایی که دارای مقادیر بالاتر از ۰/۱ هستند ضعیف برآورد می‌شود. مقدار RMSEA برای این مدل ۰/۰۴۵ به دست آمده که نشان‌گر قابل قبول بودن مدل می‌باشد. با توجه به مطالب بالا و شاخص‌های کمی برازش می‌توان نتیجه گرفت که مدل نظری مربوط به مدل نظری تحقیق مدلی قابل قبول است، پس حال می‌توان به روابط درون مدل و مقادیر ضریب رگرسیونی بین متغیرهای پنهان پرداخت. (جدول ۶)

بحث و نتیجه‌گیری

هدف از انجام این پژوهش در فاز اول شناسایی عامل‌های مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها می‌باشد و هدف بعدی آن "رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر در توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها" است. در ابتدا نتایج بخش کیفی مصاحبه با روش داده بنیاد - اشتراوس و کوربین کدگذاری گردیده است و سپس شناسایی و رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفت: با توجه به داده‌های به دست آمده از بخش مصاحبه، مرحله اول نظریه داده بنیاد یعنی کدگذاری باز انجام شده است. مرحله بعد کدگذاری محوری و در نهایت کدگذاری انتخابی انجام گردیده است. در ادامه تمامی مراحل در جداول

تحقیق در دو بخش کیفی و کمی با توجه به مفروضات مطرح شده آمده است. برای مثال بیش‌ترین تعداد فراوانی نمونه در بخش کمی در رابطه با تحصیلات مربوط به تحصیلات کارشناسی ارشد با فراوانی ۴۸/۸ درصد است و یا بیش‌ترین تعداد نمونه در بخش کیفی مربوط به مدیر ارشد گمرک با فراوانی ۴۱/۶۶ درصد می‌باشد. (جدول ۲)

کدگذاری محوری مرحله دوم تجزیه و تحلیل در نظریه‌پردازی داده بنیاد است. هدف از این مرحله برقراری رابطه بین طبقه‌های تولید شده در مرحله کدگذاری باز است. ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری در پنج عنوان می‌تواند تحقق داشته باشد که عبارتند از شرایط علی، پدیده محوری، راهبردها و اقدامات، شرایط مداخله‌گر، شرایط زمینه‌ای و پیامدها. (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸)

لذا با نظر اساتید و کارشناسان امر، از کلیه شاخص‌های به دست آمده به تعیین مقوله‌ها پرداخته شد. از تحلیل کیفی محتوای مصاحبه‌ها، تعداد ۹ طبقه (مقوله اصلی) و ۵۰ مقوله فرعی به دست آمد و در جدول زیر ارائه گردیده است. (جدول ۳)

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، و طبق نتایج جدول بالا ۹ مقوله در رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر در مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها مؤثر بوده و انتخاب گردیدند. (نمودار ۱ و جدول ۳)

با توجه به جدول شماره ۴ مفروضات میانگین و انحراف استاندارد برای مقوله‌های به دست آمده، آورده شده است. (جدول ۴)

با توجه به نتایج جدول ۵ سطح معناداری آزمون در تمام متغیرها بیش‌تر از ۰/۰۵ می‌باشد، در نتیجه از آزمون‌های پارامتریک به منظور بررسی فرضیات استفاده می‌شود. (جدول ۵)

با توجه به این که سطح معناداری برای مدل مذکور بین ۰/۰۱ تا ۰/۰۵ است. می‌توان نتیجه گرفت که مقدار کای اسکوتر برای مدل قابل قبول است. یکی از شاخص‌های عمومی شاخص کای اسکوتر بهنجار یا نسبی است که از تقسیم ساده مقدار کای اسکوتر به درجه‌ی آزادی مدل محاسبه می‌شود و اغلب مقادیر بین ۱ تا ۳ را برای این شاخص قابل قبول می‌دانند. همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود این مقدار برای مدل مورد نظر ۲/۸۰ است که مقداری مناسب و قابل

ارتباط آن با هم و با نظر اساتید و کارشناسان امر از کلیه شاخص‌های به دست آمده مقوله‌های اصلی و فرعی معلوم شدند. (جدول ۱۳)

در جدول ۱۳ شاخص‌های اصلی تحقیق شامل مؤلفه‌های: ۱. عوامل درون سازمانی، ۲. دانشی و فناوری، ۳. استانداردهای بین‌المللی، ۴. ارتباطات، ۵. مدیریت، ۶. کسب تجربه و آموزش، ۷. نوآوری، ۸. استراتژی‌ها، ۹. قانون‌گذاری و سیاست مشخص و تعیین می‌گردد.

اولویت‌بندی عوامل اصلی توسط روش ساختاری تفسیری (ISM)

در این قسمت به اولویت‌بندی عوامل اصلی پژوهش می‌پردازیم. مراحل تشکیل مدل اولویت‌بندی به شرح زیر می‌باشد: (جدول ۱۴)

عوامل اصلی "راهبردها، توسعه همکاری‌های حمل و نقل و گمرک و ترانزیت با سایر کشورها" عبارتند از:

۱. عوامل اصلی درون سازمانی، ۲. ویژگی‌های دانش و فناوری، ۳. استانداردهای بین‌المللی، ۴. ارتباطات، ۵. مدیریت، ۶. کسب تجربه و آموزش، ۷. نوآوری، ۸. استراتژی‌ها، ۹. قانون‌گذاری و سیاست (جدول ۱۵)

طبق نتایج جدول ۱۵ برای بررسی متغیرها میانگین شاخص با میانگین جامعه که برابر با ۳ است، مورد مقایسه قرار گرفت که نتایج به دست آمده از جداول ۷ نشان می‌دهد که در مدل مورد نظر آماره t محاسبه شده به ترتیب برابر با ۹/۶۱، ۲/۵۶، ۲/۲۷، ۲/۴۹، ۴/۹۵، ۶/۳۷، ۷/۵۹، ۶/۷۷، ۷/۹۱ در سطح ۰/۰۰۱ معنادار است. همچنین مقایسه اختلاف میانگین این

عوامل با اختلاف میانگین جامعه صفر نشان می‌دهد.

بدین ترتیب شاخص‌های اصلی تحقیق شامل مؤلفه‌های: ۱. عوامل درون سازمانی، ۲. دانشی و فناوری، ۳. استانداردهای بین‌المللی، ۴. ارتباطات، ۵. مدیریت، ۶. کسب تجربه و آموزش، ۷. نوآوری، ۸. استراتژی‌ها، ۹. قانون‌گذاری و سیاست مشخص و تعیین می‌گردد و شاخص‌های فرعی تحقیق با استفاده از روش کدگذاری اولیه شامل مواردی همچون: کاهش زمان تشریفات، توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرکات مرزی، جهت‌گیری خدمات، اصلاحات سازمانی، انگیزش کارکنان، دانش فنی، بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا، هوش مصنوعی، میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها، توسعه زیرساخت‌ها، رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری،

قابل مشاهده است. در کدگذاری گزینشی شرایط علی، پدیده مرکزی، شرایط زمینه‌ای، شرایط مداخله‌گر، راهبردها و پیامدها مشخص گردیدند. پدیده مرکزی که در موقعیت و زمینه آن را اکتشاف می‌کنیم، در این پژوهش پدیده مرکزی ما: «راهبردها، توسعه همکاری‌های حمل و نقل و گمرک و ترانزیت با سایر کشورها» می‌باشد. علل و موجبات اصلی که پدیده مرکزی از آن‌ها ناشی می‌شود این علل به طور مستقیم بر پدیده مرکزی تأثیرگذار هستند. در این پژوهش با توجه به کدهای باز، کدهای محوری تقسیم‌بندی شده حاصل از نتایج مصاحبه پدیده مرکزی تحت تأثیر مستقیم عامل (کد گزینشی) «استانداردهای بین‌المللی» قرار گرفته است. (جدول ۸)

شرایط زمینه‌ای که موجبات در آن شرایط و زمینه‌ها بر پدیده مرکزی تأثیر می‌گذارند. در این پژوهش ۳ عامل کد گزینشی ویژگی‌های دانشی و فناوری، عوامل درون سازمانی و مدیریت تشکیل‌دهنده شرایط زمینه‌ای هستند. (جدول ۹) شرایط مداخله‌گر عواملی را تشکیل می‌دهند که تأثیر عوامل علی را در بستر خاص تعدیل می‌کنند و تحت تأثیر قرار می‌دهند در این پژوهش عامل کد گزینشی «قانون‌گذاری و سیاست» شرایط مداخله‌گر را تشکیل می‌دهند. (جدول ۱۰) راهبردها استراتژی‌هایی هستند که به اقتضای زمینه‌ها در شرایطی که در آن قرار دارند تدوین می‌شوند. در این پژوهش ۳ عامل کد گزینشی «کسب تجربه و آموزش»، «استراتژی‌ها» و «ارتباطات» راهبردها را تشکیل می‌دهند. (جدول ۱۱)

پیامدها عبارتند از آثار و نتایجی که از حاصل مجموع موجبات علی و راهبردها اتخاذ شده، تحت تأثیر شرایط مداخله‌گر در بستر خاص. در این پژوهش «نوآوری» به عنوان عامل (کد گزینشی) پیامد شناخته شده است. (جدول ۱۲) در گام بعدی تحقیق با استفاده از روش کدگذاری محوری و با تجزیه و تحلیل در نظریه پردازی داده بنیاد رابطه بین طبقه‌های تولید شده در مرحله کدگذاری باز برقرار شده و ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری در شش عنوان که عبارتند از: ۱. شرایط علی، ۲. پدیده محوری، ۳. راهبردها و اقدامات، ۴. شرایط مداخله‌گر، ۵. شرایط زمینه‌ای، ۶. پیامدها بر اساس مدل پارادایمی (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸) به دست آمد. قبل از آن و با در نظر گرفتن این شش طبقه و

رعایت استانداردهای جهانی، توسعه دروازه‌های مشترک مجازی، در نظر گرفتن روند جهانی شدن، حمایت دولت و سازمان‌های مسئول، یکپارچه‌سازی سیستم‌ها، تسهیل انجام امور بین‌الملل، ارتقای فنی بخش‌های مختلف، بهینه‌سازی فعالیت‌ها، استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی، تغییر در ساختارهای ارتباطی، سرعت عمل مناسب، مجازی‌سازی، اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی، تصمیم‌گیری بهتر برای فرآیندها، شتاب دهنده‌ها، پیش‌بینی رفتارها و نیازها، بهبود هماهنگی‌ها، تعیین اهداف و چشم‌اندازها، اصلاح رقابت‌پذیری تجاری، بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی، تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید، طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها، مشخص و تعیین گردیدند.

جدول شماره ۱: فراوانی نمونه‌های تحقیق

نمونه	متغیر	فراوانی	درصد فراوانی
کیفی	مدیر ارشد گمرک	۵	۴۱/۶۶
	مدیر ارشد وزارت صمت	۴	۳۳/۳۳
	استاد دانشگاه	۳	٪ ۲۵
	کل	۱۲	٪ ۱۰۰
کمی	جنسیت	زن	۴۴/۸
		مرد	۵۵/۲
	تحصیلات	کارشناسی	۲۷/۵
		ارشد	۴۸/۸
		دکتر	۲۳/۷
	سابقه کار	کم‌تر از ۱۰ سال	۳۳/۹
		۱۰ تا ۱۵ سال	۴۵/۶
		۱۵ سال به بالا	۲۰/۵
		کل	۱۲۷

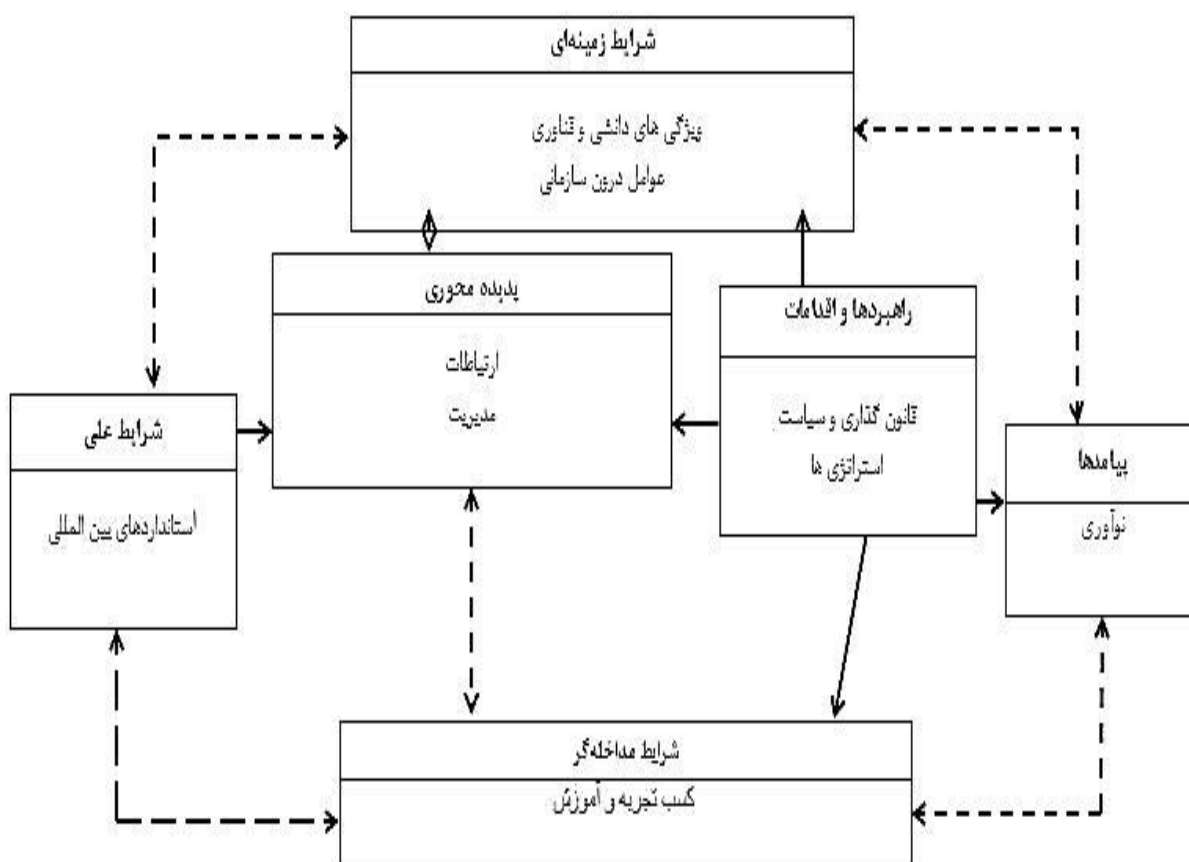
جدول شماره ۲: مضامین اصلی و اولیه تحقیق

مقوله اصلی	مقوله فرعی
عوامل درون سازمانی	کاهش زمان تشریفات
	توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرکات مرزی
	جهت‌گیری خدمات
	اصلاحات سازمانی
	انگیزش کارکنان
ویژگی‌های دانشی و فناوری	دانش فنی
	بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا
	هوش مصنوعی
	میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها
استانداردهای بین‌المللی	توسعه زیرساخت‌ها
	رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری
	رعایت استانداردهای جهانی
	توسعه دروازه‌های مشترک مجازی
	در نظر گرفتن روند جهانی شدن
	حمایت دولت و سازمان‌های مسئول
	یکپارچه‌سازی سیستم‌ها

تسهیل انجام امور بین‌الملل	ارتباطات
ارتقای فنی بخش‌های مختلف	
بهینه‌سازی فعالیت‌ها	
استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی	
تغییر در ساختارهای ارتباطی	
سرعت عمل مناسب	
مجازی سازی	
اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی	
تصمیم‌گیری بهتر برای فرآیندها	مدیریت
شتاب دهنده‌ها	
پیش‌بینی رفتارها و نیازها	
بهبود هماهنگی‌ها	
تعیین اهداف و چشم‌اندازها	کسب تجربه و آموزش
ایجاد قابلیت در کارکنان	
متنوع سازی خدمات	
آموزش دوره‌ای	
شرکت در همایش‌های بین‌المللی	
کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه	نوآوری
افزایش توانمندی‌ها	
اصلاح امور	
به کارگیری خلاقیت‌ها	
عوامل تصمیم‌گیری	
نگرش نو	استراتژی‌ها
جهت‌گیری‌ها	
پیچیدگی‌ها	
انعطاف پذیری بیشتر	
استفاده درست از فناوری	قانون گذاری و سیاست
سودآوری	
سیاست‌های خارجی بازرگانی	
شفافیت قوانین موجود	
اصلاح رقابت‌پذیری تجاری	
بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی	
تدوین سیاست‌ها و خط مشی‌های جدید	
طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها	

جدول شماره ۳: مقوله‌های اصلی تحقیق

مقوله فرعی	پارادایم
ویژگی‌های دانشی و فناوری	شرایط زمینه‌ای
عوامل درون سازمانی	
استانداردهای بین‌المللی	شرایط علی
ارتباطات	پدیده محوری
مدیریت	
قانون گذاری و سیاست	راهبردها و اقدامات
استراتژی‌ها	
کسب تجربه و آموزش	شرایط مداخله‌گر
نوآوری	پیامدها



نمودار شماره ۱: نمودار پارادایمی راهبرد همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران

جدول شماره ۴: آماره‌های توصیفی متغیرهای اصلی

مقوله	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کم‌ترین مقدار	بیش‌ترین مقدار
عوامل درون سازمانی	۱۲۷	۶۳.۳	۷۴۴.۰	۸۰.۱	۰۰.۵
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۱۲۷	۱۰.۳	۷۸۱.۰	۲۰.۱	۰۰.۵
استانداردهای بین‌المللی	۱۲۷	۱۰.۳	۹۴۱.۰	۰۰.۱	۸۳.۴
ارتباطات	۱۲۷	۱۷.۳	۵۳۵.۰	۶۷.۱	۱۷.۴
مدیریت	۱۲۷	۲۶.۳	۶۱۰.۰	۲۵.۱	۸۳.۴
کسب تجربه و آموزش	۱۲۷	۳۵.۳	۶۳۴.۰	۴۳.۱	۵۷.۴
نوآوری	۱۲۷	۳۵.۳	۵۱۹.۰	۰۰.۲	۶۷.۴
استراتژی‌ها	۱۲۷	۴۳.۳	۷۱۸.۰	۵۰.۱	۰۰.۵
قانون‌گذاری و سیاست	۱۲۷	۳۸.۳	۵۵۲.۰	۳.۱	۰۰.۵

جدول شماره ۵: نتایج آزمون کلموگروف-اسمیرونوف

نام متغیر	تعداد	آماره ی آزمون	سطح معناداری
عوامل درون سازمانی	۱۲۷	۲۲.۱	۱۰۰.۰
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۱۲۷	۳۲.۱	۰.۵۹.۰
استانداردهای بین‌المللی	۱۲۷	۴۲.۱	۰.۶۵.۰
ارتباطات	۱۲۷	۴۸.۱	۰.۶۴.۰
مدیریت	۱۲۷	۷۷۱.۰	۵۹۲.۰
کسب تجربه و آموزش	۱۲۷	۴۷.۱	۰.۵۷.۰
نوآوری	۱۲۷	۰.۲.۱	۲۴۶.۰
استراتژی‌ها	۱۲۷	۰.۴.۱	۲۲۵.۰
قانون‌گذاری و سیاست	۱۲۷	۲۱.۱	۱۰۶.۰

جدول شماره ۶: شاخص‌های برازش مدل نظری تحقیق

نتیجه	مقدار مدل	مقدار ایده‌آل	مقدار قابل قبول	مقیاس
قابل قبول	۰/۰۲۱	$00.05 < p \leq 1$	$05.01 < p \leq$	χ^2
قابل قبول	۲/۸۰	$0 \leq \chi^2/df \leq 2$	$2 < \chi^2/df \leq 3$	(χ^2/df)
قابل قبول	۰/۷۷۷	$00.95 \leq GFI \leq 1$	$95.80 \leq GFI <$	(GFI)
قابل قبول	۰/۰۳۵	$05.0 \leq RMR \leq$	$10.0 < RMR \leq$	(RMR)
قابل قبول	۰/۸۲۰	$00.97 \leq CFI \leq 1$	$97.90 \leq CFI <$	(CFI)
قابل قبول	۰/۰۴۲	$05.0 \leq RMSEA \leq$	$08.05 < RMSEA \leq$	(RMSEA)
ایده‌آل	۰/۸۷۹	$00.60 \leq PGFI \leq 1$	$60.50 \leq PGFI <$	(PGFI)
ایده‌آل	۰/۷۱۴	$00.60 \leq PNFI \leq 1$	$60.50 \leq PNFI <$	(PNFI)

جدول شماره ۷: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای بررسی وضعیت مؤلفه‌ها

فاصله اطمینان ۹۵٪		P	آماره t	اختلاف میانگین	متغیر
کران بالا	کران پایین				
۷۶۵.۰	۵۰۴.۰	۰۰۱.۰	۶۱.۹	۶۳۴.۰	عوامل درون سازمانی
۲۴۵.۰	۰۲۸.۰	۰۰۱.۰	۵۶.۲	۱۰۸.۰	ویژگی‌های دانشی و فناوری
۲۷۱.۰	۰۵۹.۰	۰۰۱.۰	۲۷.۲	۱۰۶.۰	استانداردهای بین‌المللی
۲۷۰.۰	۱۱۷.۰	۰۰۱.۰	۴۹.۲	۲۲۳.۰	ارتباطات
۳۷۵.۰	۱۶۱.۰	۰۰۱.۰	۹۵.۴	۲۶۸.۰	مدیریت
۴۷۰.۰	۲۴۷.۰	۰۰۱.۰	۳۷.۶	۳۵۸.۰	کسب تجربه و آموزش
۴۴۱.۰	۲۵۹.۰	۰۰۱.۰	۵۹.۷	۳۵۰.۰	نوآوری
۵۵۸.۰	۳۰۵.۰	۰۰۱.۰	۷۷.۶	۴۳۱.۰	استراتژی‌ها
۴۸۴.۰	۲۹۰.۰	۰۰۱.۰	۹۱.۷	۳۸۷.۰	قانون‌گذاری و سیاست

جدول شماره ۸: کدهای محوری تشکیل‌دهنده کد گزینشی

کد محوری	کد گزینشی	
رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری رعایت استانداردهای جهانی توسعه دروازه‌های مشترک مجازی در نظر گرفتن روند جهانی شدن حمایت دولت و سازمان‌های مسئول یکپارچه‌سازی	استانداردهای بین‌المللی	علی

جدول شماره ۹: کدهای محوری تشکیل‌دهنده این کد گزینشی

کد محوری	کد گزینشی	
دانش فنی بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا هوش مصنوعی میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها توسعه زیرساخت‌ها	ویژگی‌های دانش و فناوری	زمینه‌ای
کاهش زمان تشریفات توسعه سامانه مدیریت لجستیک و گمرکان مرزی جهت‌گیری خدمات اصلاحات سازمانی انگیزش کارکنان	عوامل درون سازمانی	
تصمیم‌گیری بهتر برای فرایندها شتاب‌دهنده‌ها پیش‌بینی رفتارها و نیازها بهبود و هماهنگی‌ها تعیین اهداف و چشم‌اندازها	مدیریت	

جدول شماره ۱۰: کدهای محوری تشکیل‌دهنده این کد گزینشی

کد محوری	کد گزینشی	
سیاست‌های خارجی بازرگانی شفافیت قوانین موجود اصلاح رقابت‌پذیری تجاری بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی	قانون‌گذاری و سیاست	مداخله‌گر

جدول شماره ۱۱: کدهای محوری این سه عامل (کد گزینشی)

کد محوری	کد گزینشی	
ایجاد قابلیت در کارکنان متنوع سازی خدمات آموزش دوره‌ای شرکت در همایش‌های بین‌المللی کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه	کسب تجربه و آموزش	راهبردها
جهت‌گیری پیچیدگی انعطاف‌پذیری بیش‌تر استفاده درست از فناوری سودآوری	استراتژی‌ها	
تسهیل انجام امور بین‌الملل ارتقاء فنی بخش‌های مختلف بهبودسازی فعالیت‌ها استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی سرعت عمل مناسب مجازی‌سازی اصلاح برنامه‌های اضافی	ارتباطات	

جدول شماره ۱۲: کدهای محوری تشکیل‌دهنده این عامل (کد گزینشی)

کد محوری	کد گزینشی	
افزایش توانمندی‌ها اصلاح امور به کارگیری خلاقیت‌ها عوامل تصمیم‌گیری نگرش نو	نوآوری	پیامد

جدول شماره ۱۳: مقوله‌های اصلی تحقیق

مقوله فرعی	پارادایم
ویژگی‌های دانشی و فناوری	شرایط زمینه‌ای
عوامل درون سازمانی	
استانداردهای بین‌المللی	شرایط علی
ارتباطات	پدیده محوری
مدیریت	
قانون‌گذاری و سیاست	راهبردها و اقدامات
استراتژی‌ها	
کسب تجربه و آموزش	شرایط مداخله‌گر
نوآوری	پیامدها

جدول شماره ۱۴: اولویت‌بندی عوامل

رتبه	متغیر
۲	عوامل اصلی درون سازمانی
۱	ویژگی‌های دانش و فناوری
۳	استانداردهای بین‌المللی
۲	ارتباطات
۳	مدیریت
۲	کسب تجربه و آموزش
۱	نوآوری
۱	استراتژی‌ها
۳	قانون‌گذاری و سیاست

جدول شماره ۱۵: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای بررسی وضعیت مؤلفه‌ها

فاصله اطمینان ۹۵٪		P	آماره t	اختلاف میانگین	متغیر
کران بالا	کران پایین				
۷۶۵.۰	۵۰۴.۰	۰۰۱.۰	۶۱.۹	۶۳۴.۰	عوامل درون سازمانی
۲۴۵.۰	۰۲۸.۰	۰۰۱.۰	۵۶.۲	۱۰۸.۰	ویژگی‌های دانشی و فناوری
۲۷۱.۰	۰۵۹.۰	۰۰۱.۰	۲۷.۲	۱۰۶.۰	استانداردهای بین‌المللی
۲۷۰.۰	۱۱۷.۰	۰۰۱.۰	۴۹.۲	۲۲۳.۰	ارتباطات
۳۷۵.۰	۱۶۱.۰	۰۰۱.۰	۹۵.۴	۲۶۸.۰	مدیریت
۴۷۰.۰	۲۴۷.۰	۰۰۱.۰	۳۷.۶	۳۵۸.۰	کسب تجربه و آموزش
۴۴۱.۰	۲۵۹.۰	۰۰۱.۰	۵۹.۷	۳۵۰.۰	نوآوری
۵۵۸.۰	۳۰۵.۰	۰۰۱.۰	۷۷.۶	۴۳۱.۰	استراتژی‌ها
۴۸۴.۰	۲۹۰.۰	۰۰۱.۰	۹۱.۷	۳۸۷.۰	قانون‌گذاری و سیاست

منابع و ماخذ

- بازدار اردبیلی، پریسا، گنجی زهرایی، هادی. و پژمان زاد، پیمان. (۱۳۹۸). "بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل و نقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی"، فصلنامه علمی جاده، ۱۷(۱۰۰)، ۹-۱۶.
- تهمک، حمیدرضا، عباسپور، مجتبی، شریفزاده پوده، فاطمه. و پورمرادی، سمیه. (۱۳۹۵). "شناسایی فرصت‌ها و راهکارهای توسعه بندر چابهار به عنوان دروازه ترانزیت محور شرق"، دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی، ۸-۱.
- جندقی، کیوان. و روانشادنی، مهدی. (۱۴۰۰). "ارائه الگوهای توسعه ریلی بر مبنای یک مدل تصمیم‌گیری چند معیاره اولویت‌بندی طرح‌های حمل و نقل ریلی"، فصلنامه علمی جاده، ۱۹(۱۰۷)، ۱-۱۱.
- خودسیانی، مرتضی. و صادقیان، رامین. (۱۳۹۷). "ارایه یک مدل کاربردی برای تعریف شاخص‌های عملیاتی و انتخاب فعالان اقتصادی مجاز (AEO) با استفاده از تکنیک سلسله مراتبی تصمیم‌گیری چند معیاره (AHP)"، کنفرانس بین‌المللی مطالعات بین‌رشته‌ای در مدیریت و مهندسی، تهران - دانشگاه تهران، مؤسسه پژوهشی مدیریت.
- رضایی‌پور، محمد. (۱۳۹۱). "موانع بهبود شاخص تجارت فرامرزی در ایران"، ماهنامه اقتصادی بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، ۱، ۱۵۹-۱۶۸.
- رهر، فرهاد، نادران، الیاس، سام دلیری، سیدکاظم، آل اسحاق، یحیی، مقدسی، علیرضا. و نادری، مجتبی. (۱۳۹۷). "شناسایی نظام گمرکی مطلوب ایران مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب‌وکار)"، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی، ۲(۸)، ۵۷-۸۲.
- زنگانه، مهدی، محمدی آرزوچی، خدیجه، کاظمی، سیدحسین. و مهرانی، هرمز. (۱۳۹۵). "شناسایی و اولویت‌بندی موانع ترخیص کالا از گمرک شهریار شهر تهران با استفاده از تحلیل سلسله مراتبی (AHP)"، واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تهران، مجله مدیریت بازاریابی، ۳۳، ۴۱-۶۴.
- عزتی، عزت‌اله. و شکری، شمس‌الدین. (۱۳۹۱). "بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال- جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار"، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، ۹(۳۶)، ۱-۱۴.
- محترم، ر.، رضایی، پ. و قلی‌زاده، ز. (۱۳۹۳). "امور گمرکی و فرایند ترخیص کالا (بر اساس قانون جدید امور گمرکی)"، چاپ دوم، تهران: انتشارات آترا.
- محسنی، مریم، عبدالهی، رضا. و شیرخدایی، میثم. (۱۳۹۸). "بررسی الگوی ترانزیتی بنادر در کریدورهای بین‌المللی و نقش بنادر در جذب کالاهای ترانزیتی"، کنفرانس بین‌المللی مدیریت، حسابداری، اقتصاد و بانکداری در هزاره سوم، معمارنژاد، ع.، شیری، ب. و کاخکی، ح. (۱۳۹۲). "نظام گمرکی و ضرورت‌های تحول آن: مبنای، برنامه‌ها و اقدامات انجام شده، فصلنامه سیاست‌های مالی و اقتصادی"، ویژه‌نامه کارنامه اقتصادی دولت، ۱(۲)، ۱۴۲-۱۲۱.
- میرمحمدی، سیدمحمد. و احمدی ملایری، حسین. (۱۳۹۶). "نقش گمرک الکترونیک در توسعه صادرات و تسهیل تجارت"، دومین کنگره بین‌المللی علوم انسانی، مطالعات فرهنگی، تهران، مرکز توانمندسازی مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی جامعه.
- Abesadze, N. & Daushvili, M. (2016). "Improvement of customs statistics in Georgia", *Intellectual Economics*, 10(1): 13-17.
- Elliot, D and C, Bonsignori. (2018). "the influence of customs capabilities and express delivery on trade flows", *Journal of Air Transport Management*. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.09.007>.
- Zhamaladen, I., K, Kairat. & K, Saule. (2019). "Problems of organizational-tactical activity of customs authorities in combating economic smuggling on transport", *Procedia Computer Science*, 149: 491-499.

-
- Diaz, F., Abbasi, S., Fuller, D. & Diab, E. (2021). "Canadian transit agencies response to COVID-Understanding strategies, information accessibility and the use of social media", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12: 47-62.
- Strauss, A.L. & Corbin, J. (1998). "Basics of qualitative research: Grounded theory: Procedures and Technique", (2nd Edition); Sage, Newbury Park, London.
- Corbin, J.M. & Strauss, A.L. (2015). "Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory (4th Ed)", Thousand Oaks, CA: Sage publications.
- Gillham, B. (2000). "The Research Interview, London, Rautledge 13.

Identifying and Prioritizing Factors Affecting the Development of Transportation, Customs and Transit Cooperation between Iran and Other Countries

* Behzad Jafari

** Fereydoun Omid

*** Ghasem Rekabdar

Abstract

The purpose of this research is to identify and prioritize factors affecting the development of Iran's transportation, customs and transit cooperation with other countries. This research is a mixed research method. The qualitative part of the research includes interviews with experts, so the intended statistical population was formed by experts familiar with the subject of the research. At first, the results of the qualitative part of the interview were coded with the data method of Foundation, Strauss and Corbin, and then the factors affecting the development of Iran's transport, customs and transit cooperation with other countries were identified and ranked. A closed questionnaire was used. The statistical population includes 12 experts in the qualitative section and 127 experts and customs managers in the quantitative section. Cronbach's alpha method was used for the reliability of the quantitative part of the questionnaire. In the next stage and step of the research, using the axial coding method and with analysis in the data theory of the foundation, the relationship between the classes produced in the open coding stage and the relationship of other classes with the central class are established in 6 headings, which are: 1. Conditions Ali, 2. central phenomenon, 3. strategies and measures, 4. intervening conditions, 5. contextual conditions, 6. consequences were obtained based on the paradigm model (Strauss and Corbin, 1998). Before that, considering these 6 classes and their relationship with each other, and with the opinion of professors and experts, the main and subcategories were identified from all the obtained indicators, and their priority and ranking were determined. In the quantitative part, the data analysis method including t-test and using structural equations has been determined and analyzed by SPSS and SmartPLS software.

Key Words: customs, transit, transportation, foundation data, structural equations.

Ph.D student of Business Administration, Khorramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khorramshahr, Iran

** Assistant Professor, Department of Business Management, Khorramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khorramshahr, Iran, (corresponding author), Email: iauomidi@gmail.com

*** Assistant Professor, Department of Mathematics, Abadan Branch, Islamic Azad University, Abadan, Iran