



## **Determining the final level of all factors affecting the development of transportation, customs and transit cooperation between Iran and other countries**

**Behzad Jafari,<sup>۱</sup> Fereydoun Omidi <sup>۲</sup>, Ghasem Rekabdar<sup>۳</sup>**

Received date: 18/01/2023

Acceptance date: 14/۰۳/۲۰۲۳

### **Abstract**

The purpose of this research is to determine the final level of all factors affecting the development of Iran's transportation, customs and transit cooperation with other countries. The question of this research is how to level the effective factors of the main components of the subject and the research problem is how to recognize the specified levels on the development of Iran's transportation, customs and transit cooperation with other countries. This research is a mixed research in terms of method. The method of collecting data in the qualitative phase was semi-structured interview. Data has been analyzed by the coding method according to the grounded theory. A closed questionnaire was also used in the quantitative section. The statistical population includes 1۷ 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 questionnaire. The data analysis method includes t-test and was determined using structural equations model and was analyzed by SPSS and Smart PLS software. The findings showed that the main indicators of the research include: internal factors, knowledge and technology, international standards, communication, management, gaining experience and training, innovation, strategies, legislation and policy that were identified and their priority and ranking were also determined.

**Keywords:** Leveling, Cooperation Development, Transportation, Customs, Transit

---

<sup>۱</sup>. Department of Business Management, Khoramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khoramshahr, Iran  
behzadjafari69@gmail.com

<sup>۲</sup> Department of Business Management, Khoramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khoramshahr, Iran  
(Corresponding Author), iauomidi@gmail.com

<sup>۳</sup> Department of Mathematics , Abadan Branch, Islamic Azad University, Abadan, Iran ghasem\_rekabdar@yahoo.com

## تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

بهزاد جعفری<sup>۱</sup>، فریدون امیدی<sup>\*</sup>، قاسم رکاب‌دار<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۲۸

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۲/۲۳

### چکیده

هدف از این تحقیق تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها است. پرسش این تحقیق نحوه سطح‌بندی عوامل مؤثر مولفه‌های اصلی موضوع و مسئله تحقیق چگونگی تشخیص سطح‌های مشخص شده در توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها است. این پژوهش از نظر روش یک پژوهش آمیخته است. روش گردآوری اطلاعات در بخش کیفی مصاحبه نیمه‌ساختاریافته بوده و به روش کدگذاری باتوجه به نظریه داده‌بنیاد تحلیل شده است. 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 هستند. برای پایایی پرسش‌نامه بخش کمی روش آلفای کرونباخ مورد استفاده گردید. روش تجزیه و تحلیل اطلاعات شامل آزمون  $t$  و با استفاده از معادلات ساختاری تعیین و توسط نرم‌افزار SPSS و Smart PLS مورد تحلیل قرار گرفت. یافته‌های تحقیق نشان داد شاخص‌های اصلی تحقیق شامل مولفه‌های: عوامل درون‌سازمانی، دانشی و فناوری، استانداردهای بین‌المللی، ارتباطات، مدیریت، کسب تجربه و آموزش، نوآوری، استراتژی‌ها، قانون‌گذاری و سیاست‌شناسایی شده و اولویت و رتبه‌بندی آنها نیز مشخص گردید.

**واژگان کلیدی:** سطح‌بندی، عوامل مؤثر، توسعه همکاری، حمل‌ونقل، گمرک، ترانزیت

۱- گروه مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران

۲- گروه مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران (نویسنده مسئول) iauomidi@gmail.com

۳- 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 حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب از بندر مومیای (بمبئی) در هند به بندرعباس، تهران، امیرآباد و انزلی کشیده می‌شود و از آنجا آسیا را از طریق دریای خزر به آستارا خان، مسکو بندر سن پترزبورگ و هلسینکی در فنلاند وصل می‌کند. به این ترتیب مسیر دستیابی دو قاره را پنج هزار کیلومتر کوتاه‌تر می‌کند. به جرئت می‌توان گفت ایران چهارراه 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 حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل، رشد اقتصادی و افزایش ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل کشور می‌باشد (آب سازه و داشویلی، ۲۰۱۶). همچنین بخش حمل‌ونقل 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 (معمار نژاد و کاخکی، ۱۳۹۲).

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. تعامل مؤثر و کارآمد سازمان‌های مسئول نظارت و کنترل بر جریان کالا از یک طرف و عناصر فعال در حوزه‌های مختلف زنجیره تأمین جهانی از سویی دیگر نتایج قابل توجهی بر رونق اقتصادی و سلامت و امنیت جامعه را در پی دارد. عدم همکاری بین‌المللی و نداشتن استراتژی مناسب و فقدان تشخیص درست در این تعامل پیچیده و اتخاذ تصمیمات نادرست سبب منزوی شدن ایران در بین کشورهای دنیا شده و موجب مخدوش شدن اعتبار جهانی ایران در حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت بازارهای فراملی می‌گردد (خودسیانی و صادقیان، ۱۳۹۷).

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 شکری، 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، طولانی‌بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها، تعداد زیاد واحدهای گمرکی، تنوع سازمان‌های هم‌جوار، تنوع رویه‌های گمرکی، تعدد عوارض گمرکی، تعدد سازمان‌های مجوز دهنده، پایین‌بودن رتبه ایران در محیط کسب‌وکار، بی‌ثباتی و نامطمئن بودن محیط کسب‌وکار و ضعف شاخص‌های نهادی اشاره داشت (رهبر و همکاران، ۱۳۹۷).

بنابراین، مسئله این تحقیق این است که در کشور ما به‌رغم 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 به‌خصوص 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؛ این در حالی است که کشور ما به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص از هزاران سال پیش به این سو همواره مورد توجه بازرگانان شرق و غرب دنیا بوده و واقع‌شدن آن در مسیر جاده ابریشم نیز موید امر است (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵). در این رابطه بازردار اردبیلی و همکاران (۱۳۹۸)، به مطالعه و بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی پرداختند. در این پژوهش به‌منظور بررسی قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ترانزیت در بخش حمل‌ونقل ریلی سه سناریو تعریف شد. طبق نتایج به دست آمده از تحقیق بر اساس سناریوهای خوش‌بینانه و محتمل ارائه شد که توانست منجر به تحقق اهداف مندرج در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سهم ۳۰ درصدی از حمل بار راه‌آهن در سال ۱۳۹۰ که بر اساس عملکرد واقعی سهم راه‌آهن از ترانزیت ۶/۶۶ درصد بود) گردد. تهمک و همکاران (۱۳۹۵)، مطالعه‌ای برای شناسایی فرصت‌ها و راهکارهای توسعه بندر چابهار به‌عنوان 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 پر تنش 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. جندقی و روان‌شاد نیا (۱۴۰۰) الگوهای توسعه ریلی بر مبنای مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره را مورد بررسی قرار دادند. نتایج مطالعه نشان داد که فاکتورهای تأثیرگذار بر عدم توسعه مناسب ریلی شامل عدم تأمین بودجه، توان مدیریتی و تکنیکی، ضعف پیمانکار، شرایط آب‌وهوایی، تورم و افزایش هزینه‌ها 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 بونسیگنوری<sup>۲</sup> (۲۰۱۸) تأثیر قابلیت‌های گمرک بر تحویل سریع جریان تجارت را مورد مطالعه قرار دادند. آن‌ها از یک مدل جاذبه برای نشان دادن پیشرفت در جریان تجارت استفاده

<sup>۱</sup> Zhamaladen et al  
<sup>۲</sup> Elliot & Bonsignori

کردند که شامل شاخصی بود که هر ۵ درصد پیشرفت در روند تجارت را نشان می‌داد. نتایج نشان داد که قابلیت‌های گمرک تأثیر معنی‌دار بر جریان تجارت خواهد داشت و این تأثیر با افزایش قابلیت‌های گمرک می‌تواند اثر مضاعف داشته باشد. اریولی و همکاران (۲۰۱۳) به بررسی محرک‌ها و موانع مؤثر در استفاده از گمرک الکترونیک پرداخت. در این مطالعه، با روش‌های تجزیه و تحلیل چندمتغیره 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. از این رو هدف این پژوهش طراحی مدل توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها می‌باشد (یاسویی، ۲۰۱۳).

## مبانی نظری

### راهبرد (استراتژی)

راهبرد یا استراتژی شامل حلقه اتصال منابع و فعالیت‌های سازمان با محیط اطراف می‌باشد (پاپری و همکاران، ۱۳۹۹). به عبارت دیگر استراتژی شامل شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها در محیط و حوزه مأموریت سازمان و تطبیق منابع و مهارت‌های سازمان با آنها (الیوت و بانسیگنوری، ۲۰۱۸).

### مدیریت استراتژیک

مدیریت استراتژیک مجموعه‌ای از تصمیم‌ها و اعمال است که منجر به طراحی و اجرای استراتژی‌هایی می‌شود که برای حصول به اهداف یک سازمان مورد استفاده قرار می‌گیرند (معمار نژاد و همکاران، ۱۳۹۲).

### الف. گمرک

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 به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور، نقش محوری و هماهنگ‌کننده 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 (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵).

### ب. ترانزیت

ترانزیت روش یا یک‌رویه گمرکی است که برای انتقال کالای گمرک نشده از یک گمرک‌خانه (مبدأ) به گمرک‌خانه دیگر (مقصد) استفاده می‌شود (ایزدی و جواد زاده امینی، ۱۳۹۸). از لحاظ عرف و قوانین گمرکی این واژه به معنای این است که کالایی گمرک نشده را از یک گمرک به گمرکی دیگر منتقل کنید البته تحت نظارت گمرک (ژامالادن و همکاران، ۲۰۱۹).

۱ Erquioli et al

۲ Yasui

۳ Elliot and Bansignori

۴ Zhamaladen et al

## مبادی ورودی و خروجی جاده‌ای کشور

مرز به خط فاصل میان دو کشور گفته می‌شود (معین، ۱۳۶۳) بر اساس تعریف آخرین حد قلمرو زمینی، دریایی، هوایی و تحت‌الارضی (زیرزمینی) هر کشور را مرز آن کشور می‌گویند.

### پایانه‌های مرزی

بر اساس تعریف سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور پایانه‌های مرزی به مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور که سازمان‌های مربوطه جهت اعمال قوانین و مقررات و نیز انجام تشریفات قانونی ورود و یا خروج کالا و مسافر و وسیله نقلیه استقرار دارند، اطلاق می‌گردد (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۹۳-۱۳۸۰)

### مسیرهای ترانزیتی

بر اساس تعریف سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای راه ترانزیتی به جاده‌هایی اطلاق می‌گردد که توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با همکاری نیروی انتظامی به‌عنوان جاده‌های ترانزیتی برای تردد وسایط نقلیه خارجی از قلمرو ایران تعیین و در پروانه تردد قید می‌گردد (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۹۳-۱۳۸۰)

### اهمیت اقتصادی ترانزیت کالا

توسعه پایدار بر اساس تعریف یونسکو عبارت است از توسعه‌ای که نیازهای کنونی جهان را تأمین می‌کند بدون آنکه توانایی نسل‌های آتی را در برآوردن نیازهای خود به مخاطره افکند. فرایندی که در استفاده از منابع، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، سمت‌گیری توسعه فناوری‌ها و تغییری نهادی که با نیازهای حال و آینده سازگار باشد.

### زمان در ترانزیت کالا

یکی از ویژگی‌های عمده در فعالیت‌های حمل‌ونقلی مسئله صرف زمان برای استفاده‌کنندگان از خدمات حمل‌ونقل است. حتی می‌توان گفت برای بسیاری از مسافران و تجار از دست‌رفتن زمان، نامطبوع‌تر از خرج مبالغی پول است.

### زیر ساخت‌ها

به لحاظ تجاری، عموماً، نرم‌افزاری، ظرفیتی دسته‌بندی می‌گردد زیر ساخت‌ها به سه دسته سخت‌افزاری شدند که مهم‌ترین نمونه از هر یک به شرح ذیل می‌باشد:

### زیر ساخت سخت‌افزاری

جاده- ریل- واحدهای صنفی- مراکز بسته‌بندی و سورتینگ کالا- بازارچه‌های مرزی- پایانه‌های صادراتی- پایانه‌های مرزی

### زیر ساخت نرم‌افزاری

توافقنامه‌ها و قراردادها- بانک و مؤسسات مالی و اعتباری- بیمه- قوانین و مقررات تجاری، مالی پولی گمرکی بازرگانی- تجارت الکترونیک- پنجره واحد تجاری- بانکداری الکترونیک

### زیرساخت‌های ظرفیتی

معادن- نیروگاه‌ها درکل زیر ساخت‌ها را می‌توان به زیرساخت‌های اجتماعی (همانند آموزش، بهداشت، امنیت و...) (و زیر ساخت‌های اقتصادی) همانند سیستم حمل‌ونقل، ارتباطات، نیرو و... تقسیم کرد. از سوی دیگر جهت تقسیم‌بندی زیر ساخت‌ها

نگرش‌های دیگری هم وجود دارد. در تقسیم‌بندی دیگری در رابطه با زیر ساخت حمل‌ونقل، باتوجه به متغیرهای موجود سه نوع زیر ساخت مادی و سازمانی و انسانی تعریف گردیده است که مجموعه راه‌ها و تأسیسات غیرمنقول (اسکله‌ها، پایانه‌های مرزی، پل‌های زمینی و...) را به‌عنوان زیرساخت‌های مادی معرفی نموده است.

### پیشینه پژوهش

جندقی و روان‌شاد نیا (۱۴۰۰) الگوهای توسعه ریلی بر مبنای مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره را مورد بررسی قرار دادند. نتایج مطالعه نشان داد که فاکتورهای تأثیرگذار بر عدم توسعه مناسب ریلی شامل عدم تأمین بودجه، توان مدیریتی و تکنیکی، ضعف پیمانکار، شرایط آب‌وهوایی، تورم و افزایش هزینه‌ها بوده است. عسگری مقدم و همکاران (۱۳۹۹) بازدار اردبیلی و همکاران (۱۳۹۸)، به مطالعه و بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی پرداختند. طبق نتایج به دست آمده از تحقیق بر اساس سناریوهای خوش‌بینانه و محتمل ارائه شد که توانست منجر به تحقق اهداف مندرج در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سهم ۳۰ درصدی از حمل بار راه‌آهن در سال ۱۳۹۰ که بر اساس عملکرد واقعی سهم راه‌آهن از ترانزیت ۶/۶۶ درصد بود) گردد. محسنی و همکاران (۱۳۹۸) الگوی ترانزیتی بندر در کریدورهای بین‌المللی و نقش بندر 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 بندر، عوامل پس‌کرانه بندر از جمله شبکه‌های حمل‌ونقل (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. 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 درون‌دادها و برون‌دادهای 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. دیاز و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۲۱) واکنش سازمان‌های حمل‌ونقل را به کووید ۱۹ با بررسی موردی در کانادا مورد مطالعه قرارداد. نتایج مطالعه نشان داد که دسترسی به اطلاعات از طریق رسانه‌های اجتماعی یکی از فاکتورهای مهم در بحران کووید برای سازمان‌های حمل‌ونقل 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. ایوت و بونسینگوری<sup>۲</sup> (۲۰۱۸) تأثیر قابلیت‌های گمرک بر تحویل سریع جریان تجارت را مورد مطالعه قرار دادند. آنها از یک مدل جاذبه برای نشان دادن پیشرفت در جریان تجارت استفاده کردند که شامل شاخصی بود که هر ۵ درصد پیشرفت در روند تجارت را نشان می‌داد. نتایج نشان داد که قابلیت‌های گمرک تأثیر معنی‌دار 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 حمل‌ونقل، رشد اقتصادی و افزایش ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل و ارتباطات در ترکیب تولید ناخالص داخلی، توسعه بازار و پیوند میان قطب‌های

<sup>۱</sup>Diaz et al

<sup>۲</sup> Elliot and Bonsignori

تولید و مصرف، رشد مبادلات تجاری کالا و خدمات، رونق صنعت بیمه، بهبود روش‌های انبارداری، ایجاد و تجهیز انبارهای مدرن، بهره‌برداری از شبکه حمل‌ونقل کشور می‌باشد (آب سازه و داشویلی، ۲۰۱۶). همچنین بخش حمل‌ونقل 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 (معمار نژاد و کاخکی، ۱۳۹۲).

### روش تحقیق

این پژوهش از نظر روش، یک پژوهش آمیخته (کیفی - کمی) می‌باشد. همچنین از آنجا که این تحقیق در صدد طراحی مدل می‌باشد، اکتشافی است. راهبرد مورد استفاده برای بخش کیفی نظریه داده‌بنیاد (گراندد ثوری) و طبقه‌بندی اطلاعات جمع‌آوری شده از خبرگان تحقیق بوده است. جامعه آماری باتوجه 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 و واتس‌آپ 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 مولفه‌های 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:

جدول ۱. داده‌های فراوانی نمونه‌های تحقیق (کیفی - کمی)

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	۵۷	۴۴/۸
		مرد	۷۰	۵۵/۲
	تحصیلات	کارشناسی	۳۵	۲۷/۵
		ارشد	۶۲	۴۸/۸
		دکترای	۳۰	۲۳/۷
	سابقه کار	کمتر از ۱۰ سال	۴۳	۳۳/۹
		۱۰ تا ۱۵ سال	۵۸	۴۵/۶
		۱۵ سال به بالا	۲۶	۲۰/۵
		کل	۱۲۷	٪ ۱۰۰



تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

همان‌طور که در جدول شماره ۱ نشان داده شد، فراوانی نمونه‌های 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. مضامین اصلی و اولیه تحقیق

مقوله اصلی	مقوله فرعی
عوامل درون‌سازمانی	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
	توسعه زیرساخت‌ها
استانداردهای بین‌المللی	رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری
	رعایت استانداردهای جهانی
	توسعه دروازه‌های مشترک مجازی
	در نظر گرفتن روند جهانی شدن
	حمایت دولت و سازمان‌های مسئول
	یکپارچه‌سازی سیستم‌ها
ارتباطات	تسهیل انجام امور بین‌الملل
	ارتقای فنی بخش‌های مختلف
	بهبودسازی فعالیت‌ها
	استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی
	تغییر در ساختارهای ارتباطی
	سرعت عمل مناسب
	مجازی‌سازی

اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی	
تصمیم‌گیری بهتر برای فرایندها	مدیریت
شتاب‌دهنده‌ها	
پیش‌بینی رفتارها و نیازها	
بهبود هماهنگی‌ها	
تعیین اهداف و چشم‌اندازها	
ایجاد قابلیت در کارکنان	کسب تجربه و آموزش
متنوع‌سازی خدمات	
آموزش دوره‌ای	
شرکت در همایش‌های بین‌المللی	
کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه	
افزایش توانمندی‌ها	نوآوری
اصلاح امور	
به‌کارگیری خلاقیت‌ها	
عوامل تصمیم‌گیری	
نگرش نو	
جهت‌گیری‌ها	استراتژی‌ها
پیچیدگی‌ها	
انعطاف‌پذیری بیشتر	
استفاده درست از فناوری	
سودآوری	
سیاست‌های خارجی بازرگانی	قانون‌گذاری و سیاست
شفافیت قوانین موجود	
اصلاح رقابت‌پذیری تجاری	
بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی	
تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید	
طولانی‌بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها	

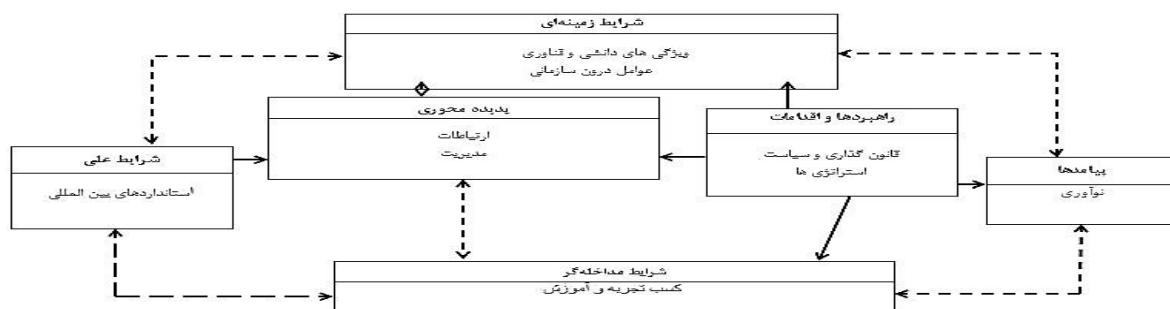
تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

کدگذاری محوری مرحله دوم تجزیه و تحلیل در نظریه پردازی 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. مقوله‌های اصلی تحقیق

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

بر اساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، و طبق نتایج جدول بالا ۹ مقوله در رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها مؤثر بوده و انتخاب گردیدند.



شکل ۱. نمودار پارادایمی راهبرد همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران

جدول ۴. آماره‌های توصیفی متغیرهای اصلی

مقوله	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کمترین مقدار	بیشترین مقدار
عوامل درون‌سازمانی	۱۲۷	۳٫۶۳	۰٫۷۴۴	۱٫۸۰	۵٫۰۰
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۱۲۷	۳٫۱۰	۰٫۷۸۱	۱٫۲۰	۵٫۰۰
استانداردهای بین‌المللی	۱۲۷	۳٫۱۰	۰٫۹۴۱	۱٫۰۰	۴٫۸۳
ارتباطات	۱۲۷	۳٫۱۷	۰٫۵۳۵	۱٫۶۷	۴٫۱۷
مدیریت	۱۲۷	۳٫۲۶	۰٫۶۱۰	۱٫۲۵	۴٫۸۳
کسب تجربه و آموزش	۱۲۷	۳٫۳۵	۰٫۶۳۴	۱٫۴۳	۴٫۵۷
نوآوری	۱۲۷	۳٫۳۵	۰٫۵۱۹	۲٫۰۰	۴٫۶۷
استراتژی‌ها	۱۲۷	۳٫۴۳	۰٫۷۱۸	۱٫۵۰	۵٫۰۰
قانون‌گذاری و سیاست	۱۲۷	۳٫۴۸	۰٫۵۵۲	۱٫۳	۵٫۰۰

باتوجه به جدول شماره ۴ مفروضات میانگین و انحراف استاندارد برای مقوله‌های به دست آمده، آورده شده است.

جدول ۵. نتایج آزمون کلموگروف-اسمیرنوف

نام متغیر	تعداد	آماره‌ی آزمون	سطح معناداری
عوامل درون‌سازمانی	۱۲۷	۱٫۲۲	۰٫۱۰۰
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۱۲۷	۱٫۳۲	۰٫۰۵۹
استانداردهای بین‌المللی	۱۲۷	۱٫۴۲	۰٫۰۶۵
ارتباطات	۱۲۷	۱٫۴۸	۰٫۰۶۴
مدیریت	۱۲۷	۰٫۷۷۱	۰٫۵۹۲
کسب تجربه و آموزش	۱۲۷	۱٫۴۷	۰٫۰۵۷
نوآوری	۱۲۷	۱٫۰۲	۰٫۲۴۶
استراتژی‌ها	۱۲۷	۱٫۰۴	۰٫۲۲۵
قانون‌گذاری و سیاست	۱۲۷	۱٫۲۱	۰٫۱۰۶

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

تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

جدول ۶. شاخص‌های برازش مدل نظری تحقیق

نتیجه	مقدار مدل	مقدار ایده‌آل	مقدار قابل قبول	مقیاس
قابل قبول	۰/۰۲۱	$0.5 < p \leq 1.00$	$0.1 < p \leq 0.05$	$\chi^2$
قابل قبول	۲/۸۰	$0 \leq \chi^2/df \leq 2$	$2 < \chi^2/df \leq 3$	$(\chi^2, df)$
قابل قبول	۰/۷۷۷	$0.95 \leq GFI \leq 1.00$	$0.80 \leq GFI < 0.95$	(GFI)
قابل قبول	۰/۰۳۵	$0 \leq RMR \leq 0.05$	$0 < RMR \leq 0.10$	(RMR)
قابل قبول	۰/۸۲۰	$0.97 \leq CFI \leq 1.00$	$0.90 \leq CFI < 0.97$	(CFI)
قابل قبول	۰/۰۴۲	$0 \leq RMSEA \leq 0.05$	$0.05 < RMSEA \leq 0.08$	(RMSEA)
ایده‌آل	۰/۸۷۹	$0.60 \leq PGFI \leq 1.00$	$0.50 \leq PGFI < 0.60$	(PGFI)
ایده‌آل	۰/۷۱۴	$0.60 \leq PNFI \leq 1.00$	$0.50 \leq PNFI < 0.60$	(PNFI)

شاخص کای اسکوتر یکی از شاخص‌های مطلق است، هر چه مقدار کای اسکوتر مدل کوچک‌تر باشد مدل تدوین شده توسط پژوهشگر رضایت‌بخش‌تر و بهتر است. چنانچه سطح معناداری برای  $\chi^2$  بزرگ‌تر از ۰/۰۵ باشد، مقدار کای اسکوتر برای مدل ایده‌آل و چنانچه بین ۰/۰۱ تا ۰/۰۵ باشد قابل قبول است. 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 قبول است. شاخص GFI یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقدار بیش‌تر از ۰/۷ برای این مقدار نشان از برازش خوب مدل توسط داده‌ها دارد. مقدار GFI برای مدل ۰/۷۷۷ به دست آمد که نشان از برازش خوب مدل دارد.

### بحث و نتیجه‌گیری

هدف از انجام این پژوهش در فاز اول شناسایی عامل‌های مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها می‌باشد و در فاز بعدی هدف آن "رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر در توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها" است. در ابتدا نتایج بخش کیفی مصاحبه با روش داده‌بنیاد - اشتراوس و کوربین کدگذاری گردیده است و سپس شناسایی و رتبه‌بندی عامل‌های مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفت:

### مراحل استخراج کدها طبق نظریه داده‌بنیاد

باتوجه به داده‌های به‌دست‌آمده از بخش مصاحبه، مرحله اول نظریه داده‌بنیاد یعنی کدگذاری باز انجام شده است. مرحله بعد کدگذاری محوری و در نهایت کدگذاری انتخابی انجام گردیده است.

### کدگذاری گزینشی

در کدگذاری گزینشی شرایط علی، پدیده مرکزی، شرایط زمینه‌ای، شرایط مداخله‌گر، راهبردها و پیامدها مشخص گردیدند. ۱- **پدیده مرکزی:** پدیده مرکزی که در موقعیت و زمینه آن را اکتشاف می‌کنیم. در این پژوهش پدیده مرکزی ما: «راهبردها،

توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل و گمرک و ترانزیت با سایر کشورها» می‌باشد. ۲- **شرایط علی:** علل و موجبات اصلی که پدیده مرکزی از آن‌ها ناشی می‌شود این علل به طور مستقیم بر پدیده مرکزی تأثیر گذار 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 بین المللی» قرار گرفته است.

جدول ۷. کدهای محوری تشکیل دهنده کد گزینشی «استانداردهای بین‌المللی»

کد محوری	کد گزینشی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری</li> <li>- رعایت استانداردهای جهانی</li> <li>- توسعه دروازه‌های مشترک مجازی</li> <li>- در نظر گرفتن روند جهانی شدن</li> <li>- حمایت دولت و سازمان‌های مسئول</li> <li>- یکپارچه‌سازی</li> </ul>	استانداردهای بین‌المللی	علی

**شرایط زمینه‌ای:** 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 درون‌سازمانی» و «مدیریت» تشکیل دهنده شرایط زمینه‌ای هستند.

جدول ۸. کدهای محوری تشکیل دهنده این کد گزینشی

کد محوری	کد گزینشی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- دانش فنی</li> <li>- بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا</li> <li>- هوش مصنوعی</li> <li>- میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها</li> <li>- توسعه زیرساخت‌ها</li> </ul>	ویژگی‌های دانش و فناوری	زمینه‌ای
<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاهش زمان تشریفات</li> <li>- توسعه سامانه مدیریت لجستیک و گمرکان مرزی</li> <li>- جهت‌گیری خدمات</li> <li>- اصلاحات سازمانی</li> <li>- انگیزش کارکنان</li> </ul>	عوامل درون‌سازمانی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تصمیم‌گیری بهتر برای فرایندها</li> <li>- شتاب‌دهنده‌ها</li> <li>- پیش‌بینی رفتارها و نیازها</li> <li>- بهبود و هماهنگی‌ها</li> <li>- تعیین اهداف و چشم‌اندازها</li> </ul>	مدیریت	

**شرایط مداخله‌گر:** 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.

تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

جدول ۹. کدهای محوری تشکیل دهنده این کد گزینشی

کد محوری	کد گزینشی	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- سیاست‌های خارجی بازرگانی</li> <li>- شفافیت قوانین موجود</li> <li>- اصلاح رقابت‌پذیری تجاری</li> <li>- بازرنگری در قوانین و مقررات تجاری و روبه‌های گمرکی</li> <li>- تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید</li> <li>- طولانی‌بودن زمان انجام تشریفات گمرکی</li> </ul>	- قانون‌گذاری و سیاست	- مداخله‌گر

**راهبردها:** 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 ۱۰. کدهای محوری این سه عامل (کد گزینشی)

کد محوری	کد گزینشی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ایجاد قابلیت در کارکنان</li> <li>- متنوع‌سازی خدمات</li> <li>- آموزش دوره‌ای</li> <li>- شرکت در همایش‌های بین‌المللی</li> <li>- کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه</li> </ul>	کسب تجربه و آموزش	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> <li>- جهت‌گیری</li> <li>- پیچیدگی</li> <li>- انعطاف‌پذیری بیشتر</li> <li>- استفاده درست از فناوری</li> <li>- سودآوری</li> </ul>	استراتژی‌ها	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تسهیل انجام امور بین‌الملل</li> <li>- ارتقای فنی بخش‌های مختلف</li> <li>- بهینه‌سازی فعالیت‌ها</li> <li>- استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی</li> <li>- سرعت عمل مناسب</li> <li>- مجازی‌سازی</li> <li>- اصلاح برنامه‌های اضافی</li> </ul>	ارتباطات	

**پیامدها:** 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» به‌عنوان عامل (کد گزینشی) پیامد شناخته شده است.

جدول ۱۱. کدهای محوری تشکیل دهنده این عامل (کد گزینشی)

کد محوری	کد گزینشی	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- افزایش توانمندی‌ها</li> <li>- اصلاح امور</li> <li>- به‌کارگیری خلاقیت‌ها</li> <li>- عوامل تصمیم‌گیری</li> <li>- نگرش نو</li> </ul>	نوآوری	پیامد

### اولویت‌بندی عوامل اصلی توسط روش ساختاری تفسیری (ISM)

در این قسمت به اولویت‌بندی عوامل اصلی پژوهش می‌پردازیم. مراحل تشکیل مدل اولویت‌بندی به شرح زیر است: ۱- شناسایی عوامل اصلی ۲- پر کردن ماتریس خود تعاملی ساختاری ۳- تشکیل ماتریس دسترسی ۴- سطح‌بندی ۵- جدول نفوذ- وابستگی ۶- مدل نهایی

عوامل اصلی «راهبردها، توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل و گمرک و ترانزیت با سایر کشورها» عبارتند از:

۱. عوامل اصلی درون‌سازمانی 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

### پر کردن ماتریس خود تعاملی ساختاری

این ماتریس در واقع پرسش‌نامه‌ای است که به‌واسطه نظر خبرگان پر می‌شود و مقایسه زوجی عوامل نسبت به یکدیگر است. در ابتدا توسط محقق با نمادهای  $V - A - X - O$  نظر خبرگان کدگذاری می‌شود. به این صورت که:

$V$ : عامل سطر بر عامل ستون تأثیرگذار است.  $A$ : عامل ستون بر عامل سطر تأثیرگذار است.  $X$ : عامل سطر و ستون رابطه متقابل دارند.  $O$ : عامل سطر و ستون ارتباطی با یکدیگر ندارند.

جدول ۱۲. اولویت‌بندی و مشخص کردن سطح اول

متغیر	مجموعه ورودی	مجموعه خروجی	مجموعه مشترک	سطح
عوامل اصلی درون‌سازمانی	۱/۳/۴/۵/۶/۹	۱/۲/۴/۶/۷/۸	۱/۴/۶	
ویژگی‌های دانش و فناوری	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۲/۷/۸	۲/۷/۸	۱
استانداردهای بین‌المللی	۳/۵/۹	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۳/۵/۹	
ارتباطات	۱/۳/۴/۵/۶/۹	۱/۲/۴/۶/۷/۸	۱/۴/۶	
مدیریت	۳/۵/۹	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۳/۵/۹	
کسب تجربه و آموزش	۱/۳/۴/۵/۶/۹	۱/۲/۴/۶/۷/۸	۱/۴/۶	
نوآوری	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۲/۷/۸	۲/۷/۸	۱
استراتژی‌ها	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۲/۷/۸	۲/۷/۸	۱
قانون‌گذاری و سیاست	۳/۵/۹	۱/۲/۳/۴/۵/۶/۷/۸/۹	۳/۵/۹	

### مشخص کردن سطح نهایی

جهت مشخص نمودن سطح دوم، عوامل مربوط به سطح اول یعنی عوامل شماره ۲ «ویژگی دانش و فناوری» و شماره ۷ «نوآوری» و شماره ۸ «استراتژی‌ها» را از حذف کرده و الی آخر ادامه مراحل همانند مرحله اول و در نهایت:



تعیین سطح نهایی کلیه عوامل مؤثر بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

جدول ۱۳. تعیین سطح نهایی کلیه عوامل

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

بدین ترتیب شاخص‌های اصلی تحقیق شامل مولفه‌های: ۱-عوامل درون‌سازمانی، 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.

سپس در مرحله و گام بعدی تحقیق با استفاده از روش کدگذاری محوری و با تجزیه و تحلیل در نظریه‌پردازی داده‌بنیاد 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 ارتباط آن با هم و با نظر اساتید و کارشناسان امر از کلیه شاخص‌های به دست آمده مقوله‌های اصلی و فرعی معلوم و رتبه‌بندی شدند

## منابع

- بازدار اردبیلی، پریسا؛ گنجی زهرایی، هادی؛ پژمان زاد، پیمان (۱۳۹۸). بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل و نقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی، فصلنامه علمی جاده، سال ۱۷، شماره ۱۰۰، صص ۱۶-۹.
- تهمک، حمیدرضا؛ عباسپور، مجتبی؛ شریف‌زاده بوده، فاطمه؛ پورمرادی، سمیه (۱۳۹۵). شناسایی فرصت‌ها و راهکارهای توسعه بندر چابهار به‌عنوان دروازه ترانزیت محور شرق، دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی، صص ۸-۱.
- جندقی، کیوان و روانشادینا، مهدی (۱۴۰۰). ارائه الگوهای توسعه ریلی بر مبنای یک مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره اولویت‌بندی طرح‌های حمل‌ونقل ریلی. فصلنامه علمی جاده، سال نوزدهم، شماره ۱۰۷، صص ۱-۱۱.
- خودسیانی، مرتضی، صادقیان، رامین (۱۳۹۷)، ارائه یک مدل کاربردی برای تعریف شاخص‌های عملیاتی و انتخاب فعالان اقتصادی مجاز (AEO) با استفاده از تکنیک سلسله‌مراتبی تصمیم‌گیری چندمعیاره (AHP)، کنفرانس بین‌المللی مطالعات بین‌رشته‌ای در مدیریت و مهندسی، تهران - دانشگاه تهران، مؤسسه پژوهشی مدیریت.
- رضایی پور، محمد (۱۳۹۱). موانع بهبود شاخص تجارت فرامرزی در ایران، ماهنامه اقتصادی بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی، شماره ۱، صفحات ۱۵۹-۱۶۸.
- رهر، فرهاد؛ نادران، الیاس؛ سام دلیری، سید کاظم؛ آل اسحاق، یحیی؛ مقدسی، علیرضا؛ 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 سال دوم، شماره ۸، صص ۸۲-۵۷.
- زنگانه، مهدی؛ محمدی آرزوچی، خدیجه؛ کاظمی، سید حسین؛ مهرانی، هرمز (۱۳۹۵). شناسایی و اولویت‌بندی موانع ترخیص کالا از گمرک شهریار شهر تهران با استفاده از تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)، واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تهران، مجله مدیریت بازاریابی، شماره ۳۳، صص ۶۴-۴۱.
- عزتی، عزت‌اله؛ شکری، شمس‌الدین (۱۳۹۱). بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال ۹، شماره ۳۶، صص ۱۴-۱.
- محترم، رحیم؛ رضایی، پیمان؛ قلی‌زاده، زهرا (۱۳۹۳). امور گمرکی و فرایند ترخیص کالا (بر اساس قانون جدید امور گمرکی)، چاپ دوم، تهران: انتشارات آترا.
- محسنی، مریم؛ عبدالمهدی، رضا و شیرخدايي، 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، عباس؛ شیری، بهزاد. کاخکی، حسین (۱۳۹۲). نظام گمرکی و ضرورت‌های تحول آن: مبانی، برنامه‌ها و اقدامات انجام شده، فصلنامه سیاست‌های مالی و اقتصادی، ویژه‌نامه کارنامه اقتصادی دولت، دوره ۱، شماره ۲، صص ۱۴۲-۱۲۱.
- میرمحمدی، سید محمد و حسین احمدی ملابری (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*, Vol. 10, No. 1, PP. 13-17.
- 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.
- 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*, Vol. 12, PP. 47-62.
- Elliot, D. & Bonsignori, C. (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>.
- Gillham, B. (2000), *The Research Interview*, London, Rautledge. ۱۳

Meredith, D., Gall, W., Borg, R. & Joyce, P. G. (2004). Basics of qualitative research: Grounded theory: Procedures and Technique. (2nd Edition); Sage, Newbury Park, London

Yasui, T. (2013). Transit Facilitation for Regional Economic Integration and Competitiveness. WCO Research Paper No. 29  
Zhamaladen, I., Kairat, K. & Saule, K. (2019). Problems of organizational-tactical activity of customs authorities in combating economic smuggling on transport. Procedia Computer Science, 149: 491-499.