

آسیب‌شناسی توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق ایران و ارایه چارچوب بهبود آن (تحلیلی در سه حوزه حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی)

مقاله پژوهشی - کاربردی

محسن نظری^{*}، دانشیار، گروه مدیریت بازرگانی، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، تهران، ایران
طهمورث حسنگلی پور، استاد، گروه مدیریت بازرگانی، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، تهران، ایران
حبیب کمرخانی، دانشجوی دکتری، پردیس کیش، دانشگاه تهران، ایران
محمد رحیم اسفیدانی، استادیار، گروه مدیریت بازرگانی، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، تهران، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: Mohsen.nazari@ut.ac.ir

دریافت: ۹۸/۰۳/۲۰ - پذیرش: ۹۸/۰۷/۲۵

صفحه ۱۵۷-۱۴۱

چکیده

جمهوری اسلامی ایران به دلیل ارتباط با آب‌های آزاد، اهمیت زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. آسیب‌شناسی وضعیت موجود ترانزیت چند وجهی و تعیین راهبردهای موفقیت آن در ایران، اهداف اساسی این پژوهش می‌باشند. در این پژوهش با استفاده از روش گراند تئوری و مصاحبه عمیق، به شناسایی عوامل موثر بر موفقیت ترانزیت چندوجهی پرداخته شده است و مشخص گردیده است که نظام ترانزیت ایران براساس الگوی فوق در چه وضعیتی است و چگونه می‌توان وضعیت موجود را بهبود بخشید. جامعه آماری را صاحب نظران و خبرگان حمل و نقل و ترانزیت کالا، تجار و بازرگانان، تشکیل می‌دهند و تجزیه و تحلیل اطلاعات با نرم افزار Maxqda انجام شده است. با انجام این پژوهش، علل و عوامل عدم توسعه ترانزیت کشور در حوزه‌های مختلف شناسایی و در شش دسته و ۳۲ عامل اصلی دسته بندی شده اند و راهکارهایی برای بهبود آنها پیشنهاد گردیده‌اند.

واژه‌های کلیدی: آسیب شناسی، ترانزیت، حمل و نقل چندوجهی، قلمرو گمرکی، کریدور

۱-مقدمه

واسطه تجاری بین کشورهای مذکور عمل نماید. (التجائی، ارباب‌افضلی و کیمیایی، آبان ۸۹). عبور کالاهای ترانزیتی از داخل یک کشور، نه تنها از لحاظ اقتصادی درآمدزایی را به دنبال خواهد داشت، بلکه نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌الملل است و از لحاظ امنیتی و ارتباط با سایر کشورها در زمینه‌های مختلف اهمیت فراوانی برای کشورهای دخیل در ترانزیت دارد. (Poul Hansen, 2008) درآمدهای ترانزیت کانتینری رقمی در حدود ۲۰ درصد ارزش کالای ترانزیتی می‌باشد. بنابراین توسعه

به دلیل هزینه‌های پایین حمل و نقل از طریق دریا و امکان جابجایی بار در حجم زیاد، امروزه ۹۰ درصد از حمل و نقل کالاها در تجارت بین‌الملل از مبدا به مقصد از طریق دریا انجام می‌شود. جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی از سمت شمال و جنوب کشور است و به دلیل ارتباط با آب‌های آزاد، اهمیت زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. کشور ما مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا بوده و می‌تواند به‌عنوان پلی برای ترانزیت کالا و

۲-۲- جایگاه حمل و نقل در اقتصاد و تجارت

حمل و نقل را واسطه فعالیت‌های اقتصادی می‌دانند که گسترش آن می‌تواند به تقسیم کار و تولید بیشتر منجر گردد که به سرمایه‌گذاری، اشتغال، افزایش درآمد و رفاه بیشتر جوامع منجر می‌شود. (اقبالی، اقبالی و نریمی، پاییز ۱۳۹۲). تقریباً نیمی از قیمت تمام شده کالاها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد. نیمی از این گونه هزینه‌ها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل داخل کارخانه و نیمی نیز مربوط به ارسال کالای ساخته شده به بازار مصرف می‌باشد. چنانچه کشور در مسیر رسیدن کالا به دست مصرف‌کننده قرار گیرد و به هر میزان که کالا از این مسیر ترانزیت شود به همان میزان از هزینه مسیر کالا، عاید کشور می‌شود. (Rodrigue & Notteboom, 2017). به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی وابسته به توسعه بخش حمل و نقل است. (الهوریدی زاده و دیگران، ۱۳۹۷)

۲-۳- حمل و نقل ترکیبی

معمولاً در زمینه ترانزیت و حمل و نقل دریایی با عبارت‌های مترادفی همچون زنجیره‌ای، چندوجهی و ترکیبی مواجه می‌شویم، که از میان این واژه‌های مختلف، کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل، حمل و نقل چندوجهی را مناسب تشخیص داده و تعریف ذیل را در این خصوص ارائه کرده است: " انتقال کالا با استفاده از حداقل دو روش حمل (به عنوان مثال دریایی و ریلی) از مکانی در یک کشور به مکانی در کشور دیگر را حمل و نقل چندوجهی می‌گوییم، که با امضای تنها یک قرارداد حمل انجام پذیرد." (ممقانی، ۱۳۸۸). حمل و نقل ترکیبی یا چند وجهی، نظام هماهنگ کننده روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها و انسانها است که در آن، بازده مجموع کل، بزرگتر از بازده هر یک از بخش‌ها است. (S. Lubis & ISNAENI, 2005). مهم‌ترین خصوصیت حمل و نقل ترکیبی را می‌توان در سرویس دهی با استفاده از یک برنامه برشمرد. (نژندی منش و الله کانی، ۱۳۹۴). در سیستم حمل و نقل ترکیبی دو نوع شبکه حمل و نقل مطرح است که عبارتند از: سیستم حمل و نقل ترکیبی نقطه به نقطه و حمل و نقل ترکیبی یکپارچه. (کریمی، بشیری و نیکزاد ۱۳۹۶). در سیستم حمل و نقل نقطه به نقطه به دلیل ارتباط مستقیم مبدا و مقصدها،

ترانزیت کانتینری از کریدورهای کشورمان، نه تنها درآمدهای ملی سرشاری را نصیب کشورمان خواهد کرد بلکه اشتغال مستقیم و غیرمستقیم بالغ بر ۱ میلیون نفر را به دنبال خواهد داشت و شکوفایی گسترده‌ای را در حمل و نقل کشور رقم خواهد زد. (ساسانی، ۱۳۹۲). پژوهش حاضر جهت بررسی وضعیت فعلی و شناسایی فرصت‌های بهبود و ارتقا در بستر حمل و نقل کشورمان انجام گرفته است و می‌تواند کمکی باشد برای برنامه‌ریزی‌های کلان و بلند مدت جهت توسعه نقش ایران در ترانزیت بین‌المللی کالا در حوزه کریدور شمال جنوب. به واقع چرا به رغم داشتن این موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی، میزان حجم ترانزیت کالا از طریق ایران به آسیای میانه و اروپا پایین است و علی‌رغم داشتن بنادر مهمی مانند بندر چابهار، بندر شهید رجایی، بندر بوشهر، بندر امام و چندین بندر کوچک و بزرگ دیگر در جنوب کشور و نیز بنداری مانند امیرآباد، نوشهر و انزلی در شمال کشور، نتوانسته ایم ترانزیت کالا از طریق ایران به مناطق مذکور را جا انداخته و از درآمدهای سرشار آن و منافع که برشمرده شد بهره‌مند شویم؟ بنابراین اهدافی که در این پژوهش دنبال شده اند عبارتند از: تعیین وضعیت موجود ترانزیت چند وجهی در ایران (در حوزه‌های سه گانه دریایی، زمینی و ریلی) و تعیین راهبردهای مورد نیاز برای موفقیت ترانزیت چندوجهی در ایران.

۲- پیشینه تحقیق

۲-۱- رونق تجارت در دنیا

استفاده از دریا به عنوان یک مسیر مناسب برای سفر و حمل و نقل، از زمانی شروع شد که بشر متوجه به هم پیوستگی دریاهای جهان به یکدیگر شد و توانست سرزمین‌هایی را که از طریق خشکی راه نداشتند، شناسایی کرده و تحت تسلط خود بگیرد. شناورها توانستند نخستین نمونه‌های کالا را از گوشه‌ای به دیگر نقاط جهان برسانند، بدون آنکه لازم باشد از قلمرو سرزمین کشور دیگری عبور کنند. بر خلاف خشکی‌های جهان که حرکت در آنها مستلزم کسب اجازه از کشورهای مختلف بود، دریاهای جهان از همان ابتدا مسیری بین‌المللی شناخته شد که کنوانسیون‌های جدید نیز به آن رسمیت بیشتری بخشید. (Stephen Mullighan, (2015)

-کریدور سراسری سیبری یا خاور دور، کریدور پل زمینی جدید آسیا - اروپا، کریدور شمال - جنوب، کریدور اسکاندیناوی - خاور دور (کریدور شمال غرب)، کریدور سراسری گسترده آسیا کریدور شمالی و کریدور شرق - غرب. جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور همسایه است، که پس از روسیه و چین، بیشترین همسایه را دارد. اما با این موقعیت سوق الجیشی و سوابق تاریخی و امکانات و تجهیزات تخصصی، منافی که از ترانزیت باید نصیب کشورمان شود، بسیار اندک است. (احسانی فر، ۱۳۹۴). ایران با وجود ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی، توانایی ترانزیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارا می باشد اما از این ظرفیت تا کنون فقط ۵۰ درصد یعنی ۱۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار گرفته است. (سالنامه آماری راه آهن ایران - ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۱). از میان کریدورهای جهانی پیش گفته، کریدور شمال - جنوب به دلیل گذر از خاک ایران دارای اهمیت و مزایای بسیاری است. این مسیر از بندر هلسینکی در فنلاند شروع شده و پس از گذر از روسیه توسط بنادر شمالی دریای خزر، به بنادر جنوبی در ایران متصل می شود و سپس از طریق بنادر جنوبی ایران به حوزه خلیج فارس و دریای عمان راه می یابد و در نهایت به کشورهای جنوبی و جنوب شرقی آسیا منتهی می شود. (جعفری، ۱۳۸۱). در کشور ما، ترانزیت و حمل و نقل بین المللی کانتینری در درون کشور در انحصار جاده است و راه آهن درصد خیلی پایینی از این نوع حمل و نقل را به خود اختصاص داده است. (احمدی و ضیاتیار احمدی، ۱۳۹۲).

برخی از سوابق علمی مرتبط قابل ذکر در رابطه با موضوع ترانزیت در ایران، به شرح زیر می باشند:

در پژوهشی با عنوان "ارزیابی کریدورهای بین المللی آسیای میانه - اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران"، شراره عرب امیری و الهام رادفر به معرفی کریدورهای جهانی بار پرداخته اند و با استفاده از روش رتبه بندی وزنی به مقایسه و امتیازدهی کریدورهای مسیر آسیای میانه و اروپا پرداخته اند. این تحقیق بیش تر با پرداختن به موضوع ناوگان ریلی، مبحث ترانزیت را بررسی نموده است، به این نتیجه رسیده اند که راهکارهایی از قبیل تسهیل امور گمرکی، هماهنگی مناسب بین سازمان های ارائه کننده خدمات جانبی، بیمه کالاهای ترانزیتی، بهبود سیستم مکانیزه رهگیری کالا، استفاده وسیع تر از سیستم حمل و نقل کانتینری و افزایش ظرفیت زیربنا

تعداد راه های ارتباطی افزایش می یابد اما در سیستم حمل و نقل ترکیبی یکپارچه، ترافیک حمل و نقل بین مبداها و مقصدها، در یک نقطه مشترک بین حالت های مختلف، همگرا می شود که می تواند باعث افزایش حجم تبادلات بین ترینال ها شود. در سیستم های ترکیبی یکپارچه، با ایجاد نقاط واسط، تعداد مسیرها کاهش می یابد. (Ford, Barr, 2015). به طور معمول حمل و نقل چندوجهی، با تبادل بار درون کانتینر یا ترلر، میان شیوه های مختلف حمل و نقل سر و کار دارد. در این حالت کانتینرها و ترلرها دارای اندازه های استاندارد و ویژگی های جابه جایی مشترکی هستند که به آنها امکان می دهد در صورت لزوم در طول جابه جایی بین مبدأ و مقصد به طور کارآمد انتقال یابند. عامل کلیدی در این نوع حمل و نقل وجود مسئولیت یکپارچه است. (خجسته نیا، ۱۳۸۹). این شیوه ها به علت کوتاه کردن مسیر سفر (به نسبت شیوه های حمل و نقل تماما آبی)، تقلیل زمان و هزینه سفر را به همراه دارند. کریدورهای زمینی و یا پل های زمینی با توجه به وظیفه خود معمولاً از چندین کشور متعدد می گذرند. آنچه این شیوه حمل و نقل کالا را از روش های سنتی حمل و نقل جدا می سازد، این است که کلیه عملیات آن از مبدا حرکت تا مقصد نهایی تحت یک برنامه واحد انجام می شود. پل های زمینی از شیوه های حمل و نقل ترکیبی قاره ای و یا بین قاره ای می باشند و دارای انواع مختلف از جمله پل زمینی با دو شیوه حمل و نقل دریایی در ابتدا و انتهای عملیات و یک شیوه حمل و نقل زمینی و ترجیحاً ریلی در وسط می باشد. پل هوا - دریا، پل هوا - جاده - هوا و پل دریا - رودخانه از انواع متداول دیگر پل ها یا شیوه های ترکیبی حمل و نقل کالا است. (باورصاد، ۱۳۸۸)

۲-۴- کریدورهای جهانی و جایگاه ایران در ترانزیت

کریدور به دالان و مسیری گفته می شود که با به کارگیری شیوه های مختلف (ریلی، جاده ای، دریایی) برای حمل و نقل استفاده می شود. کریدورها از لحاظ اهمیت جهانی به ۵ دسته کریدورهای کشوری، کریدورهای منطقه ای، کریدورهای قاره ای، کریدورهای بین قاره ای و کریدورهای جهانی طبقه بندی می شوند. (Georg, 2016). کریدورهای اصلی جهانی بار و محل واقع شدن و اهمیت آنها در تجارت و حمل و نقل بین الملل به شرح ارایه شده می باشند:

در تحقیق مشابه دیگری و باز هم با تمرکز بر شبکه راه‌های زمینی کشور، مهرداد شاهپوری ارانی به موضوع بهینه‌یابی مسیرهای ترانزیتی کالا به آسیای میانه و درآمد ارزی حاصل برای ایران پرداخته است. (شاهپوری ارانی، ۱۳۷۷)

در پژوهشی دیگر، گلنار دولو با پرداختن به جایگاه کشور برای ترانزیت نفت خام کشورهای آسیای میانه و قفقاز از طریق راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، به امکان‌پذیری این موضوع و جایگاه آن در مقایسه با مسیرهای جایگزین پرداخته است. در این تحقیق به بررسی چگونگی ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه و منطقه قفقاز پرداخته شده است و به عواملی توجه شده است که می‌توانند سهم راه‌آهن را از ترانزیت کالاها به گونه‌ای که نیاز به سرمایه‌گذاری زیربنایی نباشد افزایش دهند. در این پژوهش گفته شده است این عوامل عبارتند از هزینه حمل و نقل، توجه به ظرفیت‌های خالی راه‌آهن و نحوه ارائه خدمات ترانزیتی و نوع مدیریت و برنامه‌ریزی در ناوگان حمل و نقل در راه‌آهن. (دولو، ۱۳۷۹).

اصغر بازدار نیز با استفاده از روش موردکاوری به بررسی وضعیت ترانزیت بندر انزلی از دیدگاه مدیریت استراتژیک پرداخته و الگوی بهینه در این خصوص را ارائه نموده است. وی به این نتیجه رسیده است که در ترانزیت کالا عوامل متعددی نقش دارند و این عوامل باید به‌طور متناسب و هماهنگ عمل نمایند. سرعت، ایمنی و هزینه حمل و نقل کالای ترانزیتی از جمله فاکتورهای اصلی در ترانزیت از نظر صاحبان کالا محسوب می‌شود. (بازدار و ونوس، ۱۳۷۶).

حسن علی آقاجانی نیز با استفاده از روش‌های کمی و فنون ریاضی و طراحی مدل جهت افزایش کارایی آن به ارزیابی مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه پرداخته است و موقعیت نسبی رقابتی مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه در مقایسه با مسیرهای ترانزیتی رقیب یعنی آذربایجان، گرجستان، افغانستان، پاکستان، چین و روسیه با استفاده از رویکرد تصمیم‌گیری چند معیاره در قالب ۹ عامل موثر بر ترانزیت مورد بررسی قرار داده است. وی به این نتیجه رسیده است که در دو عامل آموزش متولیان و هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، دارای کمترین مزیت نسبی و از نظر دو عامل هزینه و فاصله فیزیکی دارای بیش‌ترین مزیت نسبی بوده و از نظر سایر شاخص‌های

می‌تواند به جذب پتانسیل بار به خطوط عبوری از کشور کمک نماید. (عرب امیری و رادفر، ۱۳۸۸).

حمیدرضا احدی و سید حسین ضیانتبار احمدی در تحقیقی با عنوان "ارایه مدل تخمین سطح مطلوبیت کریدورهای ریلی ترانزیت بار از ایران - مطالعه موردی محور سرخس بندرعباس" مهم‌ترین پارامترهای تاثیرگذار بر مطلوبیت ترانزیت ریلی را با استفاده از دیدگاه پویایی سیستم مورد بررسی قرار داده‌اند و با استفاده از اطلاعات محور ترانزیت ریلی سرخس - بندرعباس، وضعیت ترانزیتی محور مورد نظر تا سال ۱۴۰۴ را شبیه‌سازی نموده‌اند و سناریوهایی برای افزایش مطلوبیت مسیر ارائه داده‌اند و معتقدند با افزایش سرعت، کاهش زمان توقف قطارهای ترانزیتی، مطلوبیت مسیر و متناسب با آن، تقاضای ترانزیت ریلی افزایش می‌یابد. (احدی و ضیانتبار احمدی، ۱۳۹۲).

در پژوهشی دیگر شراره عرب امیری و سمیه نکوئی، مقاله "ارائه راهکارهایی به منظور افزایش سهم ایران در ترانزیت با بهره‌گیری از زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی" را ارائه نموده‌اند. در این مقاله سعی شده است با استفاده از مدل لوجیت، احتمال عبور ترانزیت از مسیرهای مختلف محاسبه شود و با استفاده از روش دلفی راهکارهایی به منظور افزایش سهم ایران در ترانزیت با بهره‌گیری از زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی ارائه داده‌اند. (عرب امیری و نکوئی شهرکی، ۱۳۹۲).

همایون یوسفی در رساله دکتری خود با عنوان "برنامه‌ریزی استراتژیک و الگوی توسعه ترانزیت کانتینری بنادر جنوب کشور" ضمن پرداختن به مباحث مدیریت استراتژیک، از دیدگاه ادبیات استراتژیک و با استفاده از تجزیه و تحلیل سوات به مبحث ترانزیت در بنادر جنوبی کشور پرداخته است و با بررسی نقطه نظرات خیرگان دریایی کشور و با استفاده از روش‌های کمی و کیفی تحقیق، استراتژی‌هایی در راستای توسعه ترانزیت کانتینری بنادر جنوب کشور پیشنهاد شده است. (یوسفی و دیگران، ۱۳۹۲).

حسن یونس سینکی در پژوهشی، به موضوع تحلیل موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری‌های آسیای میانه از طریق شبکه ارتباطی حمل و نقل زمینی پرداخته است. در این تحقیق با تمرکز بر ارتباطات و راه‌های زمینی به مبحث ترانزیت داخلی توجه شده است. (یونس سینکی و مهرگان، ۱۳۷۸).

مصاحبه و نیاز به وجود آمده در هر مرحله، بنا به معرفی افراد از سوی مصاحبه شوندهگان و نیز تخصص افراد مصاحبه شونده و بهره گیری از نمونه‌های گاه‌تمایزی، اطلاعات گردآوری شده اند. در بخش کتابخانه ای، از آمارهای رسمی، نتایج پژوهش‌های صورت گرفته در زمینه صادرات و ترانزیت، استفاده شده است و در بخش مصاحبه نیز، طی انجام مصاحبه نیمه باز با صاحب‌نظران در عرصه ترانزیت بار و کالا از کشور (اعم از خبرگان حوزه بنادر و دریانوردی، گمرک، راه‌آهن، صاحبان کالا، تجار و ...) اقدام به شناسایی آسیب‌های این حوزه شده است. داده‌های گردآوری شده حاصل از مصاحبه‌ها، با استفاده از روش تئوری سازی داده بنیاد (گراندد تئوری) کدگذاری شده و برای استخراج مدل خروجی آسیب‌شناسی ترانزیت چندوجهی مورد استفاده واقع شد و برای این منظور از نرم افزار MAXQDA برای تحلیل و کدگذاری داده‌ها استفاده گردید.

۴- یافته‌های پژوهش

پس از انجام ۲۱ مصاحبه عمیق، استخراج مفاهیم و انجام کدگذاری باز، ۴۳۸ مفهوم (کد باز) شناسایی شدند که در ۶ گروه و دسته اصلی (کدهای محوری) دسته‌بندی شدند. این مقوله‌ها و کدهای محوری عبارتند از: آسیب دولتی و حکومتی، آسیب روندی، آسیب حمل و نقلی، آسیب بازاریابی، آسیب کارکردی و آسیب اطلاعاتی. در ادامه به تشریح هر کدام از آسیب‌های فوق و جداول خروجی از نرم افزار پرداخته خواهد شد و در انتها مدل خروجی نهایی و زیر مجموعه‌های آن ارائه شده‌اند.

۴-۱- تحلیل تعداد مفاهیم مرتبط با آسیب‌های

شش گانه

در جدول ۱ به بررسی تعداد مفاهیم مربوط به مقوله‌های (آسیب‌های) شش گانه شناسایی شده پرداخته شده است.

چهارگانه زمان ترانزیت، ظرفیت، بازاریابی و قوانین و مقررات در حد وسط قرار داریم. در پژوهشی دیگر با عنوان "بررسی موانع فیزیکی، اقتصادی و مدیریتی ترانزیت کالا در ایران" که توسط مهدی حسینی نگاشته شده است، سعی شده است که مسائل و مشکلات پیش روی ترانزیت کالا، از جهت مدیریتی، اقتصادی و فیزیکی مورد بررسی قرار گیرد. (محسنی، ۱۳۸۱). به صورت کلی در تحقیقات پیش گفته، به صورت موردی و با تاکید بر زمینه‌ای خاص به مبحث ترانزیت ورود شده است. به عنوان مثال در رابطه با یک بندر خاص و یا مسیر راه‌آهن و یا ترانزیت کالای خاص مانند نفت، مباحث پیگیری شده است. تحقیق حاضر، بر خلاف برخی تحقیقات پیش گفته، به دنبال اثبات به صرفه بودن مسیر ترانزیتی ایران نبوده و به ترانزیت چندوجهی و آسیب‌های آن در ایران به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و محل اتصال کشورهای آسیای میانه با کشورهای حوزه خلیج فارس و شرق آسیا پرداخته شده است.

۳- روش شناسی پژوهش

پژوهش حاضر، جزء دسته تحقیقات بنیادی و با استفاده از روش‌های کیفی قرار می‌گیرد که منتج به ارائه مدل آسیب‌شناسی در این حوزه می‌گردد. این پژوهش با هدف شناسایی آسیب‌ها و علل عدم بهره‌برداری از پتانسیل‌های مسیر ترانزیتی کشور، ما را در دسترسی به یک نظم‌دهی مفهومی در حوزه ترانزیت، به واسطه بهره‌گیری از روش پژوهش کیفی و تحلیل کیفی یاری می‌رساند. در این پژوهش به دلیل ماهیت بنیادی بودن آن، از طریق انجام مصاحبه، اقدام به شناسایی آسیب‌های ترانزیت از طریق ایران شده است. بنابراین با انجام مصاحبه‌های متعدد با افراد صاحب نظر و مطرح در حوزه ترانزیت کشور، اقدام به شناسایی آسیب‌ها و طراحی و تدوین مدل آسیب‌شناسی ترانزیت چند وجهی ایران شده است. نمونه‌ها بر اساس پیشنهاد و نظر خبرگانی که در هر مصاحبه از سوی مصاحبه شونده‌ها معرفی شده‌اند انتخاب گردیده اند. همچنین با عنایت به استفاده از روش تئوری سازی داده بنیاد، با توجه به ماهیت این روش، نمونه‌گیری غیرتصادفی و با عنایت به نتایج خروجی از هر

جدول ۱. تعداد مفاهیم مرتبط با هر آسیب

عنوان آسیب	تعداد مفاهیم	درصد از کل مفاهیم
آسیب روندی	۵۵	۱۲/۵
آسیب دولتی و حکومتی	۸۱	۱۸/۵
آسیب کارکردی	۴۵	۱۰/۲
آسیب بازاریابی	۷۸	۱۷/۸
آسیب حمل و نقلی	۱۶۰	۳۶/۵
آسیب اطلاعاتی	۱۹	۴/۵
مجموع	۴۳۸	۱۰۰

جدول ۱ به خوبی نمایان می‌سازد که آسیب حمل و نقلی با بیش‌ترین مفاهیم مرتبط، ۳۶/۵ درصد از کل مفاهیم را به خود اختصاص داده است و دارای رتبه اول از نظر مصاحبه‌شوندگان می‌باشد. با توجه به این‌که ترانزیت از لحاظ ماهیتی جزء موضوعات حمل و نقلی می‌باشد بنابراین طبیعی به نظر می‌رسد که تعریف مقوله‌ای با این مضمون می‌تواند رتبه اول را به خود اختصاص دهد. جالب است که در بین آسیب‌ها، آسیب دولتی و حکومتی رتبه دوم را به خود اختصاص داده است. این در حالی است که بخش اعظم حمل و نقل در دست بخش دولتی می‌باشد و با این‌که انتظار می‌رود بخش دولتی تسهیل‌گر امور حمل و نقل و ترانزیت بار از کشور باشد، اما خود به عنوان مانعی بر سر راه توسعه ترانزیت کار می‌کند. بنابراین این بخش نیاز به بازنگری اساسی در روندها و تشکیلات خود دارد. بخش دولتی و حکومتی با ۸۱ مفهوم، ۱۸/۵ درصد از کل مفاهیم را به خود اختصاص داده است که آمار بالایی می‌باشد. در رتبه سوم این رده بندی، آسیب بازاریابی قرار دارد که از لحاظ آماری بسیار به آسیب دولتی

و حکومتی نزدیک می‌باشد. این آسیب ۷۸ مفهوم را در بر می‌گیرد که معادل ۱۷/۸ درصد از کل مفاهیم شناسایی شده می‌باشد. در رتبه‌های چهارم و پنجم این رده بندی، به ترتیب آسیب روندی و آسیب کارکردی وجود دارند که از لحاظ آماری هم نزدیک به هم می‌باشند. آسیب روندی با تعداد ۵۵ مفهوم، ۱۲/۵ درصد از کل مفاهیم و آسیب کارکردی با تعداد ۴۵ مفهوم، ۱۰/۲ درصد از مجموع مفاهیم را در بر می‌گیرد. در انتهای رده بندی نیز آسیب اطلاعاتی وجود دارد که آمار کمی از مجموع مفاهیم (۱۹ مفهوم) را در بر می‌گیرد که ۴/۵ درصد کل مفاهیم است.

۴-۲- تحلیل کدهای مربوط به آسیب حمل و نقلی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب حمل و نقلی که بیش‌ترین تعداد مفاهیم را به خود اختصاص داده است، به ترتیب اولویت در جدول ۲ نشان داده شده است:

جدول ۲. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب حمل و نقلی

رتبه	کد باز	تعداد زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	کمبود و یا فقدان ابزارآلات مدرن	۷	۴۵
۲	کمبود زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی	۶	۳۸
۳	زمان‌بر بودن ترانزیت بار از مسیر ایران	۳	۳۱
۴	کمبود و یا عدم وجود امکانات حمل و نقل	۵	۲۲
۵	ضعف مدیریتی در صنعت حمل و نقل	۶	۱۵
۶	کمبود شرکت‌های حمل و نقل توانمند	۰	۵
۷	مشکل راننده سالاری	۴	۴
	مجموع	۳۱	۱۶۰

وجود شرکت‌های قوی وجود دارد. ایجاد سیاست‌های انبساطی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل توسط دولت و دیگر سازمان‌های مرتبط از مواردی است که می‌بایست در بخش دولتی مورد عنایت جدی واقع شود. تجهیز ناوگان ایرانی به استانداردهای مورد نیاز برای سیر در شبکه‌های ریلی کشورهای آسیای میانه می‌تواند راه حلی برای افزایش سرعت زمان حمل بار و کاهش تعداد دفعات جابجایی بار بین وسایل نقلیه باشد. باید با حذف و کاهش عوارض ورود کامیون‌ها و ارائه وام‌های کم بهره به شرکت‌های معتبر حمل و نقل بین‌المللی، به این شرکت‌ها کمک کرد تا با مالکیت خودروها و کنترل عملکرد رانندگان بتوانند زمان و هزینه حمل بارهای ترانزیتی را کاهش دهند و با شرایط کنونی که کامیون چند برابر قیمت جهانی در بازار داخلی ارائه می‌شود، نه تنها نوسازی و توسعه ناوگان صورت نخواهد گرفت بلکه روزبه‌روز وضع فرسودگی ناوگان حمل و نقل کشور بدتر هم خواهد شد. بازنگری قوانین مربوط به جریمه‌های تخلفات ترانزیتی یکی از راهکارهایی است که می‌توان برای مدیریت بر رانندگان متخلف در این حوزه از آن بهره جست. با این کار می‌توان هم میزان تصادفات را کنترل کرد و هم رانندگان را به اجرای قوانین بین‌المللی مجبور ساخت. شبکه ریلی کشور نسبتاً گسترده است، ولی هنوز هم بسیاری از خطوط یک خطه می باشد. بعضی از خطوط قدیمی‌تر برای قطارهای سریع و قطارهای سنگین قابل استفاده نمی‌باشند. حجم کالاهایی که حمل می شود کم است. توجه به ترانزیت ریلی کشور نیاز به سرمایه‌گذاری بیش‌تری دارد و نباید به ریل صرفاً به عنوان امکاناتی برای حمل و نقل مسافری نگاه کرد. در بسیاری از ایستگاه‌ها مانند تبریز، رازی و جلفا حجم ترافیک عبوری کم می‌باشد و اتصال خطوط ریلی ایران و جمهوری‌های استقلال یافته به علت تفاوت عرض خطوط (در ایران و ترکیه ۱۴۳۵ و در جمهوری‌های تازه استقلال یافته ۱۵۲۰ میلی‌متر) دشوار می‌باشد و برای این کار به عمل تعویض بوژی که بسیار هزینه بر و زمان‌بر است، نیاز می باشد. نوسازی و بهسازی واگن‌های موجود در شبکه و افزودن واگن‌های نو و مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای روز به منظور افزایش حمل محمولات ترانزیتی در شبکه ریلی کشور می‌تواند به ایفای نقش و سهم ریل و راه‌آهن از ترانزیت کشور کمک شایانی نماید. از راهکارهای دیگر، تقویت و آموزش نیروها در

ملاحظه می‌شود که در بین زیرکده‌های مربوط به آسیب حمل و نقلی، مشکل‌سازترین موضوع، کمبود و یا فقدان ابزارآلات مدرن است. منظور از این ابزارآلات، ابزارآلات تخلیه و بارگیری در هر سه حوزه دریایی و بنادر، ریلی و جاده‌ای می‌باشد. در رتبه‌های بعدی هم کمبود زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی، زمان‌بر بودن ترانزیت بار از مسیر ایران، کمبود امکانات و ... می‌باشند. بررسی موارد فوق نشان می‌دهد که عمده مشکل، عدم سرمایه‌گذاری مناسب در این حوزه می‌باشد، چرا که تهیه ابزارآلات، زیرساخت‌ها و امکانات همگی نیازمند سرمایه می‌باشند. در رابطه با کمبود امکانات حمل و نقل هم به موارد متعددی از جمله کمبود ایستگاه‌های سوخت، استراحت‌گاه‌ها، انبار و ... اشاره شده است. طراحی و ساخت مخازن مورد نیاز در جهت دپوی سوخت و مواد شیمیایی در منطقه و در طول مسیر یک راهکار مناسب برای رفع مشکلات می‌تواند باشد. طراحی و ساخت انبارهای مناسب برای دپو کالاها به ویژه کالاهایی که نیاز به نگهداری در دماهای خاص دارند هم از ضروریات در این زمینه است. سرمایه‌گذاری و مشارکت با بخش خصوصی برای ساخت ترمینال‌های عملیاتی جهت تخلیه و بارگیری و نگهداری موقت کالا و یکپارچه سازی محمولات و اجرای عملیات در جهت بهبود آسیب کمبود زیرساخت‌ها می‌تواند قابل تامل باشد. انحصار در خرید قطعات یدکی مورد نیاز شرکت‌ها و رانندگان می‌بایست برداشته شود و به تمامی شرکت‌هایی که استاندارد لازم را رعایت می‌کنند این امکان باید داده شود تا وارد بازار رقابتی شوند. با ایجاد رقابت می‌توان به ارائه خدمات و قطعات با کیفیت در طول مسیر امیدوار بود. همچنین باید قانونی تصویب شود که هیچ نهاد، سازمان و یا ارگانی اجازه جلوگیری از ارائه خدمات شرکت‌های حمل و نقل را نداشته باشد، مگر سازمان راهداری، چرا که این سازمان به قوانین ترانزیت آشناست و با ارسال پرونده پس از ارجاع به این سازمان و در صورت تشخیص آنها از فعالیت شرکت‌ها جلوگیری شود تا شرکت‌های ترانزیت و حمل بار تکلیف خود را بدانند و لازم نباشد به چندین نهاد و دستگاه پاسخگو باشند. ضعف‌ها و آسیب‌ها در این مقوله آنقدر گسترده اند که گستره‌ای از مدیریت صنعت حمل و نقل تا مشکلات ابزاری و زیرساختی و حتی رفتاری رانندگان را شامل می‌شود. یعنی در این عرصه هم مشکلات سخت افزاری و هم مشکلات نرم افزاری از جنس مدیریتی و عدم

از جمله پیشنهاداتی است که می‌توان در این بخش به آن اشاره نمود.

۴-۳- تحلیل کدهای مربوط به آسیب دولتی و حکومتی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب دولتی و حکومتی، به ترتیب اولویت در جدول ۳ نشان داده شده اند.

قسمت‌های مختلف ایستگاه‌ها به ویژه در قسمت تعویض بوژی و نیز افزایش جک‌های ثابت، جرتقیل‌های ثابت و متحرک با ظرفیت‌های بالا در جهت افزایش سرعت تعویض بوژی می‌باشد. طراحی سایت‌های تعویض بوژی با در نظر گرفتن استانداردهای روز دنیا هم موضوع و پیشنهاد دیگری است که در راستای بالا بردن سرعت ترانزیت کالا بسیار تاثیرگذار خواهد بود و در کمترین زمان ممکن اتصال به شبکه ریلی همسایگان را به انجام می‌رساند. توانمند نمودن شرکت‌های حمل و نقل با در اختیار گذاشتن سرمایه لازم و سایر امکانات مالی و تدوین قوانین جدید در حمایت از آنها

جدول ۳. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب دولتی و حکومتی

رتبه	کد باز	تعداد زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	قوانین و مقررات نامطلوب در امر ترانزیت	۱۱	۴۰
۲	نبود تعامل مناسب با کشورهای منطقه	۴	۱۹
۳	تبلیغات سوء دشمنان و رقبا در رابطه با امنیت مسیر ترانزیتی کشور	۰	۸
۴	تاثیر نامطلوب قاچاق بر ترانزیت	۰	۶
۵	تاثیر منفی تحریم‌های اقتصادی	۰	۵
۶	رکود اقتصادی کشور	۰	۱
۷	تکیه کشور به درآمدهای نفتی	۰	۱
۸	جایگاه نامناسب تشکیلاتی گمرک زیر نظر وزارت اقتصاد و دارایی	۰	۱
	مجموع	۱۵	۸۱

مقررات تعریف شده برای آن نیز مانعی بر سر راه ترانزیت می‌باشند. در رابطه با عدم استفاده از پتانسیل‌های ترانزیتی کشور، متاسفانه دولت و سیاست‌های دولتی نقشی اساسی دارد. در وهله اول وابستگی دولت به درآمدهای نفتی باعث شده است به راحتی از سایر درآمدها چشم پوشی شود. لذا اهمیت زیادی برای موضوع ترانزیت کشور و توان درآمدی آن در بین مقامات و تصمیم‌گیرندگان دولتی آن‌گونه که باید شاهد نیستیم. وضعیت خاص اقتصادی طی سالهای اخیر و رکود اقتصادی حاکم بر جامعه و نیز تاثیر نامطلوب و منفی تحریم‌های اقتصادی ناعادلانه نیز مزید بر علت شده است. نبود تعامل مناسب با کشورهای منطقه عامل دیگری می‌باشد. تا زمانی که این تعامل مناسب بر خلاف تبلیغات سوء دشمنان در رابطه با امنیت مسیر ترانزیتی کشور برقرار نشود، نمی‌توان امیدوار بود که از رکود اقتصادی خارج شده و با

از مجموعه مفاهیم مرتبط با آسیب دولتی و حکومتی، ۴۰ مفهوم در رابطه با نامطلوب بودن و بازدارندگی قوانین و مقررات در حوزه ترانزیت می‌باشد. قانون گذاری یک امر دولتی و حکومتی می‌باشد که اصلاح و بازنگری در آنها هم به همین بخش بر می‌گردد و می‌بایست به صورت جدی مورد بازنگری واقع شود. عمده مشکلاتی که در زیرکدهای این حوزه ذکر شده اند، قوانین و مقررات دست و پاگیر و غیرشفاف گمرکی در زمینه ترانزیت و بی‌ثباتی قوانین و مقررات در حوزه ترانزیت بوده‌اند. بر نبود تعامل مناسب با کشورهای منطقه نیز به کرات تاکید شده است و از مجموع ۱۹ مفهوم مربوط به آن، ۱۲ مفهوم به نبود تعامل مناسب با همسایگان اشاره دارند. تاثیرات سوء تبلیغات ناعادلانه کشورهای دشمن و رقیب در مورد امنیت مسیر ترانزیتی کشور هم دارای اهمیت می‌باشد. قاچاق کالا و قوانین و

زیر نظر وزارت اقتصاد و دارایی، در حالی که بسیاری از دستگاه‌های تصمیم‌گیرنده در خصوص ترانزیت مانند سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان هواپیمایی، راه‌آهن جمهوری اسلامی و ... زیر نظر وزارت راه و شهرسازی هستند، به عنوان یک آسیب دیگر قابل تامل می‌باشد. این موضوع با توجه به تعدد دستگاه‌های دخیل در ترانزیت، زمینه ساز ایجاد ناهماهنگی بین دستگاه‌ها شده است. همان‌گونه که پیش‌تر گفته شد به دلیل آن‌که بخش اعظمی از حمل و نقل در دست بخش دولتی می‌باشد، متأسفانه موضوع بازاریابی از سوی دستگاه‌های دولتی در حوزه دریایی و بندری، ریلی و جاده‌ای جدی گرفته نمی‌شود. در نتیجه ساز و کارهای آن مانند قیمت‌گذاری مناسب، پرداختن به مساله بازاریابی و نیز تبلیغات مناسب آن گونه که باید توسعه نیافته است. در این مقوله موضوع حائز اهمیت این است که سیطره بخش دولتی بر حمل و نقل کشور و عدم بها دادن به بخش خصوصی باعث شده است که به دلیل عدم ارتباط عملکرد، پرداختی‌ها، حقوق و مزایای کارکنان دولت با عملکرد واقعی صنعت حمل و نقل، عملاً برای بازاریابی و توسعه درآمدهای صنعت حمل و نقل و ترانزیت، آن گونه که اهمیت این مقوله می‌طلبد، اقدامی صورت نگیرد. در نتیجه بازاریابی به حلقه مفقوده صنعت ترانزیت در دستگاه‌های دولتی بدل شود. سرمایه‌گذاری اندک و ضعف در جذب سرمایه خارجی و بخش خصوصی مبحثی است که تلاشی برای آن صورت نمی‌گیرد. تا زمان تکیه بودجه کشور بر درآمدهای نفتی، اهمیت درآمدهای ترانزیتی کشور بر تصمیم‌گیرندگان و علی‌الخصوص بخش دولتی پوشیده است. در نتیجه بها دادن به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و جذب سرمایه خارجی مغفول مانده است. عدم تبلیغات مناسب در خصوص مسیر ترانزیتی ایران، وجود رقابتی ترانزیتی قدرتمند در منطقه و نیز عدم وجود سیستم تعرفه‌گذاری مناسب از نمودهای قابل ذکر ضعف بازاریابی می‌باشند.

۴-۴- تحلیل کدهای مربوط به آسیب بازاریابی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب بازاریابی، به ترتیب اولویت در جدول ۴ نشان داده شده‌اند.

درآمدهای ناشی از آن امکان سرمایه‌گذاری مناسب در زیرساخت‌های ترانزیتی کشور فراهم آید. اصلاح قوانین مرتبط و ایجاد روابطی قابل قبول به منظور سهولت در اخذ روادید، می‌بایست از سوی دولت جهت حمایت از صنعت ترانزیت به صورت جدی پیگیری شود. از دیگر آسیب‌های حکومتی و دولتی، می‌توان به قوانین و مقررات نامطلوب در امر ترانزیت اشاره نمود. قوانینی که در ادارات و دستگاه‌های مختلف، تفاسیر متفاوت و سخت‌گیرانه‌ای از آنها می‌شود. مثلاً می‌توان به قوانین مقابله با قاچاق اشاره نمود که باعث شده بازرسی‌های متعدد در طول مسیر ترانزیتی کشور انجام پذیرد و باعث زمان‌بر شدن ترانزیت بار از مسیر ترانزیتی کشور شود. دولت برای کالاهای وارداتی حقوق ورودی بسیار بالایی را دریافت می‌کند. زمانی که حقوق ورودی کالاهای خارجی بالا باشد در این صورت قاچاق رونق می‌گیرد. پیشنهاد می‌شود دولت این نرخ را کاهش دهد تا این پدیده از بین برود. وقتی حقوق کاهش یابد، قاچاق از رونق می‌افتد. بنابراین دولت دیگر مجبور نیست برای اداره سازمان‌های عریض و طویل برای مبارزه با این پدیده، بودجه‌های سالانه کلانی را اختصاص دهد. سازمان‌هایی از جمله سازمان مبارزه با جرائم سازمان یافته، سازمان تعزیرات حکومتی، سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز و در کنار این سازمان‌ها اداره آگاهی، کلانتری، نیروی انتظامی و بخش‌هایی از وزارتخانه‌های دولتی به دنبال مبارزه با این پدیده هستند. یک راهکار دیگر، به‌روزرسانی قوانین، با نگاه مثبت به بحث ترانزیت و اصلاح این سیستم بوروکراتیک کهنه و فرسوده با نظر بخش خصوصی است. باید دادگاه‌های خاص و تخصصی تجاری ایجاد شود. چراکه تجارت رشته‌ای تخصصی است. خیلی از قضات بر روی آن تسلط ندارند و به عنوان یکی از الزامات توسعه بخش تجارت کشور می‌بایست جامعه عمل به آن پوشانده شود. وزارت راه و شهرسازی با برخورداری از بیشترین سرمایه و شاغلین در این صنعت از داشتن بانک مستقل محروم می‌باشد. بنابراین یکی از روش‌هایی که برای برون رفت از وضعیت کنونی می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، اقدام به تاسیس بانک حمل و نقل می‌باشد تا با اندیشیدن راهکارهای لازم و تامین مالی، به نوسازی زیر بناها و ایجاد زیرساختها کمک نماید. یکی دیگر از آسیب‌های کلان در سطح چارت و جایگاه دستگاه‌های اجرایی است. تعریف جایگاه تشکیلاتی گمرک

جدول ۴. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب بازاریابی

رتبه	کد باز	تعداد زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	عدم وجود سیستم تعرفه گذاری مناسب	۳	۳۲
۲	عدم پرداختن کافی به مساله بازاریابی در نهادهای متولی ترانزیت	۴	۲۵
۳	سرمایه گذاری اندک و ضعف در جذب سرمایه گذاری خارجی و بخش خصوصی	۰	۱۰
۴	عدم تبلیغات مناسب در خصوص مسیر ترانزیتی ایران	۰	۹
۵	وجود رقبای ترانزیتی قدرتمند در منطقه	۰	۲
	مجموع	۷	۷۸

۴-۵- تحلیل کدهای مربوط به آسیب روندی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب روندی، به ترتیب اولویت در جدول ۵ نشان داده شده اند:

جدول ۵. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب روندی

رتبه	کد باز	تعداد زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	تشریفات زائد اداری	۳	۲۰
۲	زمان بر بودن انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاها	۵	۱۵
۳	تعدد بازرسی ها در طول مسیر	۰	۱۰
۴	مشکلات نرم افزاری در انجام امور و رویه های اداری	۳	۵
۵	کم بودن ساعات کاری گمرکات و پایانه های مرزی	۰	۲
۶	عدم شفافیت در رویه های اداری	۰	۲
۷	اعمال رویه یکسان در مورد تمام کالاها در گمرک	۰	۱
	مجموع	۱۱	۵۵

کندی انجام می شوند و زمان بر می باشد. تعیین سیاست های بیهینه در جهت هماهنگی صاحبان کالا یا نمایندگان آنها با پرسنل گمرک و راه آهن به منظور کاهش زمان تشریفات اداری در جهت افزایش سرعت عملیات در ایستگاه های ارائه تسهیلات حمل و نقل ترکیبی راهکار مناسبی برای این موضوع می تواند باشد. تعدد بازرسی ها در طول مسیر ترانزیتی کشور از دیگر عواملی است که به روند انجام امور بر می گردد. می بایست این بازرسی ها را محدود به ابتدای مسیر (دروازه ورودی کالا به کشور) و سپس پلمب بار و کانتینر و بازرسی مجدد در دروازه خروجی نمود تا سرعت انتقال بار از مسیر ترانزیتی افزایش یابد. یکی دیگر از

آسیب روندی به رویه ها و روندهای انجام امور اشاره دارد. موضوع تشریفات زائد اداری موضوعی است که آمار بالایی را به خود اختصاص داده است. ۱۴ بار به بوروکراسی های زائد و پیچیده اداری و ۵ مرتبه نیز به اسناد زیاد بازرگانی اشاره شده است. علاوه بر زیاد بودن تشریفات اداری، زمان بر بودن آنها هم نکته دیگری است که بایستی مورد توجه قرار گیرد. تعداد زیاد بازرسی ها در طول مسیر جاده ای و ایستگاه های ریلی هم مزید بر علت است. تشریفات زائد اداری موجود در روند اجرای امور در دستگاه ها باعث دلسردی صاحبان کالا اعم از داخلی و خارجی می شود و علاوه بر پیچ و خم های زیاد اداری، همان مراحل زائد نیز به

کار گمرکات مرزی نیز مشابه سایر دستگاه‌های دولتی است در حالی که با توجه به اهمیت موضوع و لزوم بالا بردن سرعت در جابجایی بارهای ترانزیتی، شبانه روزی نمودن فعالیت گمرکات کشور امری نه تنها ضروری بلکه معمول باید باشد.

۴-۶ تحلیل کدهای مربوط به آسیب کارکردی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب کارکردی، به ترتیب اولویت در جدول ۶ نشان داده شده‌اند.

روندهای غلط، اعمال رویه یکسان در مورد کالاها در گمرک می‌باشد. این در حالی است که بایست بین رویه‌های انجام امور در صادرات و واردات کالاها به کشور و کالاهای ترانزیتی از مسیر کشور تفاوت قائل شویم. در واقع باید تخفیفات و نیز تسهیلات خاصی برای کالاهای ترانزیتی در کشور قائل شد. عدم شفافیت در انجام امور و تعریف بد رویه‌های اداری یکی دیگر از نمودهای آسیب روندی است که با نرم افزاری نمودن انجام امور قابل حل می‌باشد. مدیریت رایانه ای اسناد ترانزیتی به عنوان یک راهکار می‌بایست مورد توجه دستگاه‌های دخیل قرار گیرد. ساعات

جدول ۶. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب کارکردی

رتبه	کد باز	تعداد زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	تعامل ضعیف و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های تصمیم‌گیرنده در ترانزیت	۰	۲۳
۲	تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده در امر ترانزیت	۰	۱۸
۳	عدم استفاده از بخش خصوصی در سیاست گذاری و برنامه‌ریزی ترانزیت	۰	۴
	مجموع	۰	۴۵

گاه‌ها هدف گذاری‌های متعارض و متضاد، ضربات جبران ناپذیری بر ترانزیت کشور وارد آورده است. از سازمان‌هایی که در این زمینه فعالیت می‌کنند می‌توان وزارت راه و شهرسازی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک جمهوری اسلامی، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سازمان امور مالیاتی، وزارت امور خارجه، ناجا، بانک مرکزی، وزارت کشور، سازمان تامین اجتماعی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و... اشاره کرد. عدم استفاده از بخش خصوصی در سیاست گذاری و برنامه‌ریزی ترانزیت کشور هم یک آسیب دیگر است که خود ریشه برخی دیگر از آسیب‌ها مانند آسیب‌های بازاریابی شده است. تعدد مراکز تصمیم‌گیری باعث تاخیرهای فراوان در ترانزیت کالا و در نتیجه روی گردانی صاحبان کالای عبوری از ایران شده و کالای ترانزیتی خود را علی‌رغم هزینه بیش‌تر و امنیت کمتر به مسیرهای دیگر هدایت خواهند کرد. برای تسهیل در کار صاحبان بار و ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌ها و کوتاه نمودن رویه‌ها، در نظر گرفتن محل‌هایی به

در آسیب کارکردی، به طراحی امور در حوزه ترانزیت ایراد گرفته شده است. تعیین بیش از ۲۲ دستگاه که دخیل در امر ترانزیت هستند باعث شده است که متولیان امر زیاد باشند و تعامل بین آنها هم ضعیف و ناهماهنگی زیادی بین آنها پدید آید. ملاحظه می‌شود که تعدد نهادها و نیز عدم هماهنگی بین آنها به ترتیب ۱۸ و ۲۳ مفهوم را به خود اختصاص داده اند که آمار بالایی است.

این آسیب به ناکارآمدی در طراحی سیستم و طراحی نقش دستگاه‌های مختلف دخیل در ترانزیت کالاها و خدمات و نوع ارتباطات آنها مربوط است. تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده در ترانزیت و تعامل ضعیفی که بین این دستگاه‌ها برقرار است و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های تصمیم‌گیرنده در ترانزیت، آسیب‌هایی هستند که در دنیای پر از رقابتی که در این زمینه و مخصوصاً در منطقه ما وجود دارد، سوال برانگیز است که چگونه است از داخل به خودمان ضربه می‌زنیم و با دخیل کردن دستگاه‌های متعدد و عدم وحدت فرماندهی و وحدت رویه در حوزه ترانزیت این‌قدر فرصت سوزی می‌شود. دخیل نمودن بیش از ۲۲ دستگاه در ترانزیت کشور و

این طرح را باید با مشارکت فعالان بخش ترانزیت اعم از بخش خصوصی و دولتی تدوین نمود تا با تجمیع و یکپارچه‌سازی قوانین و واقعی کردن و به‌روز کردن آن‌ها و حذف قوانین مخل و اضافی، این امر محقق شود.

۴-۷- تحلیل کدهای مربوط به آسیب اطلاعاتی

وضعیت آماری کدهای مربوط به آسیب اطلاعاتی، به ترتیب اولویت در جدول ۷ نشان داده شده‌اند.

منظور انجام تمامی تشریفات ترانزیت در آنها (پنجره واحد تجارت) در مبادی ورودی- خروجی کشور می‌تواند به عنوان یک راهکار مناسب قابل ارائه باشد. ایجاد تسهیلات لازم جهت انجام تشریفات اداری قبل از رسیدن محموله‌ها به مبادی ورود و خروج در جهت کاهش زمان و افزایش سرعت ترانزیت، راهکار موثر دیگری در این خصوص می‌باشد. تدوین و تصویب طرح جامع ترانزیت کالا با تعیین ساز و کارها و نقش هر کدام از دستگاه‌های متولی، می‌تواند عاملی باشد برای ایجاد وحدت رویه در انجام امور ترانزیتی.

جدول ۷. آمار مفاهیم مربوط به کدهای آسیب اطلاعاتی

ر تبه	کد باز	زیرکد	مجموع مفاهیم
۱	عدم درک صحیح و فقدان نگاه سیستمی در رابطه با ترانزیت در کشور	۰	۱۰
۲	ناکافی بودن دانش و مهارت مدیران و کارکنان شرکت‌های حمل و نقل	۰	۹
	مجموع	۰	۱۹

در جامعه وجود ندارد. نا آگاهی و نا آشنایی با شیوه‌ها و مکانیزم‌ها و قوانین حمل و نقل حتی در بین شرکت‌های ترابری و ترانزیتی هم وجود دارد و شناخت اندکی از کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی در این زمینه در بین پرسنل شرکت‌ها وجود دارد. مشکلات منابع انسانی نیز به علت نداشتن دانش تخصصی برای انجام چنین کسب و کارهایی، معضلی دیگر است. آموزش مناسب بارچینی و بارگیری به پرسنل مرتبط در ایستگاه‌ها در جهت بالا بردن ضریب ایمنی حمل و نقل کالاها موضوعی است که می‌تواند کمک کننده باشد، هم سرعت را بالا ببرد، هم ضریب خطا و آسیب به بارها را کاهش دهد.

۴-۸- تحلیل آماری کلی مجموعه کدهای شناسایی

شده

فارغ از مقوله‌های شناسایی شده در رابطه با آسیب‌شناسی ترانزیت چندوجهی از طریق کشور، تعداد ۳۲ کد شناسایی شده اند که به ترتیب اولویت در جدول ۸ به نمایش درآمده‌اند. این جدول کمک می‌کند که کدها و آسیب‌های اولویت دار که بیش‌ترین تکرار را در بین مفاهیم و صحبت‌های مصاحبه شوندگان به خود اختصاص داده‌اند را

این کد در مجموع ۴,۵ درصد از کل مفاهیم را به خود اختصاص داده است که به دانش ناکافی مدیران و کارکنان شاغل در صنعت حمل و نقل و عدم تسلط آنها به قوانین و مقررات و نیز نبود نگاه سیستمی در رابطه با کشور در موضوع ترانزیت، اشاره دارد.

در رابطه با این آسیب راهکارهای ذیل قابل ارائه می‌باشند: عدم درک صحیح و فقدان نگاه سیستمی در رابطه با ترانزیت در کشور و نیز ناکافی بودن دانش و مهارت مدیران و کارکنان شرکت‌های حمل و نقل از جمله آسیب‌های اطلاعاتی ترانزیت کشور می‌باشند. برای ارسال بار از طریق کشور، اطلاعات کافی و مناسبی در خصوص کشورهای همسایه در بازار موجود نمی‌باشد و بسیاری از وارد کنندگان و صادر کنندگان و شرکت‌های حمل کالا، اطلاعات مناسبی از وضعیت اقتصادی و نیازهای کشورهای هدف ندارند. در مسیرهای ترانزیتی کشور، پرسنل دستگاه‌ها و شرکت‌های دخیل، عموماً با مسئله صادرات و واردات و ترانزیت آشنایی مناسبی ندارند و یکی از معضله‌ها، همین کمبود اطلاعات و شاید تا حدودی عدم درک موقعیت و اهمیت ترانزیت کالا از کشور و عواید آن می‌باشد. در واقع درآمدهای ناشی از توسعه ترانزیت از طریق کشور ملموس نیست. علم بازار در رابطه با این موضوع اندک است و اشرافی به اهمیت موضوع

بشناسیم تا از سوی متولیان در اولویت رفع قرار گیرند. در
جدول ارائه شده، به زیرکدها اشاره‌ای نشده است و آمار آن است. ارایه شده مربوط به مجموع مفاهیم هر کد و زیرکدهای

جدول ۸. آمار مجموعه کدهای شناسایی شده

رتبه	عنوان کد	تعداد مفهوم
۱	کمبود و یا فقدان ابزارآلات مدرن	۴۵
۲	قوانین و مقررات نامطلوب در امر ترانزیت	۴۰
۳	کمبود زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی	۳۸
۴	عدم وجود سیستم تعرفه گذاری مناسب	۳۲
۵	زمان‌بر بودن ترانزیت بار از مسیر ایران	۳۱
۶	عدم پرداختن کافی به مساله بازاریابی در نهادهای متولی ترانزیت	۲۵
۷	تعامل ضعیف و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های تصمیم‌گیرنده در ترانزیت	۲۳
۸	کمبود و یا عدم وجود امکانات حمل و نقل	۲۲
۹	تشریفات زائد اداری	۲۰
۱۰	نبود تعامل مناسب با کشورهای منطقه	۱۹
۱۱	تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده در امر ترانزیت	۱۸
۱۲	ضعف مدیریتی در صنعت حمل و نقل	۱۵
۱۳	زمان‌بر بودن انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاها	۱۵
۱۴	عدم درک صحیح و فقدان نگاه سیستمی در رابطه با ترانزیت در کشور	۱۰
۱۵	سرمایه گذاری اندک و ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی	۱۰
۱۶	تعدد بازرسی‌ها در طول مسیر	۱۰
۱۷	ناکافی بودن دانش و مهارت مدیران و کارکنان شرکت‌های حمل و نقل	۹
۱۸	عدم تبلیغات مناسب در خصوص مسیر ترانزیتی ایران	۹
۱۹	تبلیغات سوء دشمنان و رقبا در رابطه با امنیت مسیر ترانزیتی کشور	۸
۲۰	تاثیر نامطلوب قاچاق بر ترانزیت	۶
۲۱	مشکلات نرم افزاری در انجام امور و رویه‌های اداری	۵
۲۲	کمبود شرکت‌های حمل و نقل توانمند	۵
۲۳	تاثیر منفی تحریم‌های اقتصادی	۵
۲۴	مشکل راننده سالاری	۴
۲۵	عدم استفاده از بخش خصوصی در سیاست گذاری و برنامه‌ریزی ترانزیت	۴
۲۶	وجود رقبای ترانزیتی قدرتمند در منطقه	۲
۲۷	کم بودن ساعات کاری گمرکات و پایانه‌های مرزی	۲
۲۸	عدم شفافیت در رویه‌های اداری	۲
۲۹	رکود اقتصادی کشور	۱
۳۰	جایگاه نامناسب تشکیلاتی گمرک زیر نظر وزارت اقتصاد و دارایی	۱
۳۱	تکیه کشور به درآمدهای نفتی	۱
۳۲	اعمال رویه یکسان در مورد تمام کالاها در گمرک	۱
۴۳۸	مجموع	



نمودار ۱. توزیع مفاهیم بین دهها بر اساس مصاحبه‌ها

شده است. طبق جدول شماره ۹ آسیب حمل و نقلی با تعداد ۱۶۰ کد تخصیص یافته مهم‌ترین عامل و پس از آن آسیب دولتی و حکومتی با تعداد ۸۱ کد در رتبه دوم اهمیت می‌باشد. آسیب بازرگانی با ۷۸ کد در رتبه بعدی قرار دارد. گاهی ممکن است تعداد کدهای شناسایی شده برای هر عامل حاصل تاکید یک یا تعداد اندکی از مصاحبه شوندگان باشد و به صورت کاذب باعث افزایش اهمیت مقوله گردد به طوری که مجموع کدهای به دست آمده مورد تایید و تاکید عموم افراد نباشد. لذا، میزان درصد فراوانی تعداد مصاحبه شوندگانی که به هر مقوله اشاره کرده‌اند مورد بررسی قرار می‌گیرد تا عمومیت و گستردگی طیف مقوله اشاره شده در کل افراد به دست آید. نتایج حاصل از خروجی نرم افزار در ادامه آورده شده است.

جدول ۹. نتایج شمارش کدها به تفکیک هر مقوله

تعداد مفاهیم	آسیب‌ها
۱۹	اطلاعاتی
۴۵	کارکردی
۷۸	بازاریابی
۱۶۰	حمل و نقلی
۵۵	روندی
۸۱	دولتی
۴۳۸	جمع

به صورت واضح و شفاف از جدول فوق می‌توان نتیجه گرفت که اولویت‌ها برای رفع مشکلات می‌بایست بر اساس ردیف های ۱ الی ۱۳ آسیب‌های ذکر شده در جدول فوق باشند.

۴-۹- کدگذاری گزینشی

در این مرحله از روش گراند تئوری، موارد مرتبط با یکدیگر در یک طبقه قرار می‌گیرند که در نهایت منجر به ارائه یک مدل مدل برخاسته از داده‌های تجربی می‌شود. پس از شناسایی مقولات با کدگذاری محوری می‌توان با استفاده از فراوانی کدهای داده شده به مقولات، اهمیت آنها را مشخص نمود. خروجی نرم افزار مربوط به فراوانی کدهای داده شده به مقولات به تفکیک هر یک از مصاحبه شوندگان در جداول و اشکال ذیل آورده شده است. در نمودار ۱، محور عمودی نشان دهنده کدها و محور افقی مصاحبه‌های ۲۱ گانه می‌باشند. به صورت بصری مشاهده می‌گردد که نمودار در حوزه مقولات آسیب حمل و نقلی و آسیب دولتی و حکومتی دارای تراکم بیشتری بوده و دارای نمودار حجیم تری نسبت به سایر مقولات می‌باشد.

برای نشان دادن دقیق‌تر تراکم نمودار، به صورت محدودتر و صرفاً در قالب مقوله‌ها اگر بخواهیم به صورت بصری نمودار را ملاحظه کنیم، به صورت نمودار ۲ خواهد بود.

در این نمودار کاملاً مشهود است که تراکم مفاهیم حول آسیب حمل و نقلی و آسیب دولتی و حکومتی است. نتایج شمارش کدها به تفکیک هر مقوله در جدول شماره ۹ آورده

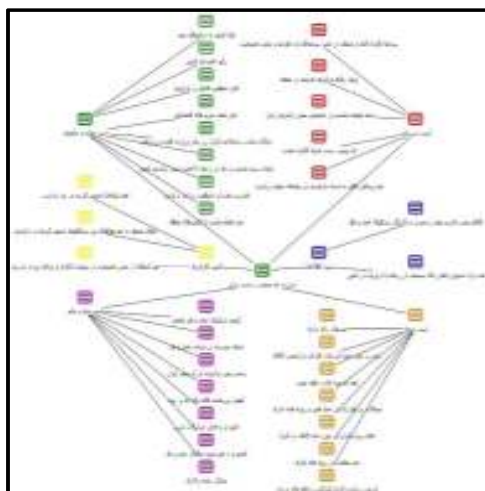
نمودار ۱. توزیع مفاهیم بین آسیب‌ها بر اساس مصاحبه‌ها

جدول ۱۰. توزیع فراوانی مصاحبه‌شوندگان به تفکیک مقولات

مقوله	فراوانی (نفر)	درصد
آسیب حمل و نقلی	۲۱	۱۰۰
آسیب دولتی و حکومتی	۲۱	۱۰۰
آسیب کارکردی	۱۷	۸۰٫۹۵
آسیب روندی	۲۰	۹۵٫۲۳
آسیب اطلاعاتی	۱۲	۵۷٫۱۴
آسیب بازاریابی	۲۰	۹۵٫۲۳
جمع	-	۱۰۰

دولتی و حکومتی، آسیب بازاریابی، آسیب روندی، آسیب کارکردی و آسیب اطلاعاتی. در مجموع می‌توان نتیجه گرفت مقولاتی که دارای اهمیت بالا شناسایی شده‌اند حاصل دفعات تکرار در مصاحبه‌ها و نیز مورد تاکید اکثریت افراد می‌باشند و جزو مقولات محوری و مهم محسوب می‌گردند. در نهایت مدل خروجی آسیب‌شناسی ترانزیت چندوجهی از طریق ایران، به صورت نمودار شماره ۳ می‌باشد. در این مدل، به مقوله‌ها و کدهای اصلی بسنده شده است و از نمایش زیرکدها اجتناب شده است.

۲۱ نفر معادل ۱۰۰٪ افراد مصاحبه‌شونده هم به آسیب حمل و نقلی اشاره نموده‌اند و هم به آسیب دولتی و حکومتی، ۲۰ نفر معادل ۹۵/۲۳٪ افراد مصاحبه‌شونده به آسیب روندی و همین تعداد نیز به آسیب بازاریابی اشاره نموده‌اند، ۱۷ نفر معادل ۸۰/۹۵٪ افراد مصاحبه‌شونده به آسیب کارکردی، ۱۲ نفر معادل ۵۷/۱۴٪ افراد مصاحبه‌شونده به آسیب اطلاعاتی اشاره نموده‌اند. بنابراین از نظر تعداد افرادی که به مقوله‌ها اشاره نموده‌اند نیز رتبه بندی مشابه با همان رتبه بندی حاصل از تعداد مفاهیم می‌باشد. یعنی رتبه‌ها به ترتیب عبارتند از: آسیب حمل و نقلی، آسیب



نمودار ۳. مدل نهایی

۵- نتیجه گیری

سوال اصلی پژوهش این بود است که موانع و آسیب‌های ترانزیت چندوجهی کالا از طریق ایران کدامند؟ برای پاسخ به این سوال، پس از تحلیل محتوای مصاحبه‌ها و منابع در دسترس، مفاهیم کلیدی استخراج و مقوله‌هایی به دست آمد. با استفاده از مقوله‌های اصلی به دست آمده می‌توان به سوال تحقیق پاسخ داد. نتیجه حاصل از مراحل روش گراندد تئوری منجر به شناسایی شش دسته آسیب شد. آسیب اطلاعاتی، آسیب کارکردی، آسیب بازاریابی، آسیب حمل و نقلی، آسیب روندی و آسیب دولتی و حکومتی زیرمجموعه‌های هر یک از آسیب‌های فوق مورد تحلیل قرار گرفته و راهکارهای مربوطه پیشنهاد گردیده‌اند.

۶- مراجع

- احدی، ح. و ضیاتبار احمدی، س.، (۱۳۹۲)، "ارایه مدل تخمین سطح مطلوبیت کریدورهای ریلی ترانزیت بار از ایران؛ مطالعه موردی محور سرخس- بندرعباس، دهمین کنفرانس بین المللی مهندسی صنایع، دانشگاه علم و صنعت ایران.

- احسانی فر، ی.، (۱۳۹۴)، "تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی"، شماره ۳، صص. ۴۹-۴۱.

- اقبالی، ن.، اقبالی، ع. و نریمی، ی.، (۱۳۹۲)، "بررسی پتانسیل‌های بندر جنوب کشور ایران به عنوان ترمینال

منطقه‌ای ترانزیت غلات"، فصلنامه دیدگاه، صص. ۱۲۶-۱۵۶.

- التیجانی، ا.، ارباب‌افضلی، م.، کیمیایی، ف.، (آبان ۸۹)، "بررسی تأثیر هزینه‌ها و زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی بر پتانسیل تجاری ایران با کشورهای آسیای میانه با رویکرد مدل جاذبه"، دوازدهمین همایش و پنجمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی.

- الهویردی زاده، ر.، حافظ نیا، م.، احمدی پور، ز.، (۱۳۹۷)، "تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی"، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال سی و سوم، شماره پیاپی ۱۲۸.

- بازدار، ا.، ونوس، د.، (۱۳۷۶)، "وضعیت ترانزیت بندر انزلی از دیدگاه مدیریت استراتژیک"، تهران: دانشگاه تهران.

- باورصاد، پ.، (۱۳۸۸)، "تئوری پل‌های زمینی و کریدورهای ترانزیتی و نقش ایجاد مرکز مدیریت عالی مالی ترانزیت کالا".

- پهلوانی، م.، مهرابی بشر آبادی، ح.، و افشارپور، م.، (۱۳۹۳)، "بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی ایران"، فصلنامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی، شماره ۱۶، صص. ۱۰۳-۱۳۲.

- جعفری، ک. (۱۳۸۱)، "امکانسنجی افزایش ترانزیت کالای آسیای مرکزی و قفقاز از مبدا بندر امام خمینی (ره) در مقایسه با بندر شهید رجایی"، ص. ۹۲-۹۳.
- خجسته نیا، ح.، (۱۳۸۹)، "ایران - افغانستان، ارتباط ریلی. فصلنامه بین المللی روابط خارجی"، شماره پنجم، ص. ۱۵۵-۱۹۶.
- دولو، گ. (۱۳۷۹). جایگاه کشور برای ترانزیت نفت خام کشورهای آسیای میانه و قفقاز از طریق راه آهن جمهوری اسلامی ایران. تهران: دانشگاه علم و صنعت.
- ساسانی، م.، (۱۳۹۲)، "راه آهن شمال جنوب کلید افزایش ترانزیت. دانشگاه علم و صنعت ایران". نشریه شماره ۲.
- "سالنامه آماری راه آهن ایران - ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۰"، (۱۳۹۱).
- شاهپوری ارانی، م.، (۱۳۷۷)، "بهینه یابی مسیرهای ترانزیتی کالا به آسیای میانه و درآمد ارزی حاصل برای ایران" تهران: دانشگاه تهران.
- عرب امیری، ش. و نکوئی شهرکی، س.، (۱۳۹۲)، "ارایه راهکارهایی به منظور افزایش سهم ایران در ترانزیت با بهره گیری از زیرساخت های حمل و نقل ریلی و با استفاده از مدل لوجیت و روش دلفی"، اولین کنفرانس ملی زیر ساخت های حمل و نقل، تهران، پژوهشکده حمل و نقل، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- عرب امیری، ش.، رادفر، ا.، (۱۳۸۸)، "ارزیابی کریدورهای بین المللی آسیای میانه-اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران" یازدهمین همایش بین المللی حمل و نقل ریلی. تهران: سیویلیکا.
- کریمی، ب.، بشیری، م.، نیکزاد، ع.، (۱۳۹۶)، "بررسی مساله مکان یابی بنادر خشک با در نظر گرفتن شبکه حمل و نقل چند وجهی"، اولین کنفرانس بین المللی مدیریت بازرگانی و بهینه سازی سیستم.
- محسنی، م.، (۱۳۸۱)، "بررسی موانع فیزیکی، اقتصادی و مدیریتی ترانزیت (بین المللی) کالا در ایران"، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ممقانی، م.، (۱۳۸۸)، "چند وجه از حمل و نقل"، مجله بندر و دریا، ص. ۶۲-۶۳.
- نژندی منش، ه.، الله کانی، س.، (۱۳۹۴)، "قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین المللی کالا"، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال شانزدهم، شماره ۴۶.
- یوسفی، ه.، حقیقی، م.، حسینی پور، ط. و خدادادحسینی، ح.، (۱۳۹۲)، "برنامه ریزی استراتژیک توسعه ترانزیت کانتینری بنادر جنوب ایران با استفاده از مدل SWOT"، پانزدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- یونس سینکی، ح.، مهرگان، م.، (۱۳۷۸)، "تحلیل موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری های آسیای میانه از طریق شبکه ارتباطی حمل و نقل زمینی. تهران: دانشگاه تهران.
- Ford, A., Barr, S., Dawson, R., & James, P., (2015), "Transport Accessibility Analysis Using GIS: Assessing Sustainable Transport in London", *International Journal of Geo-Information*, 4, pp.124-149. Doi:0.3390/ijgi4010124.
- Georg, I., Blaschke, T., & Taubenbock, H., (2016), "A Global Inventory of Urban Corridors Based on Perceptions and Night-Time Light Imagery", *International Journal of Geo-Information*, pp.233.
- Poul Hansen, L. A.-J., (2008), "Facilitating Cross-Border Movement of Goods: A Sustainable Approach". Conference on Trade and Development (UNCTAD), pp. 67-76, *The Global Enabling Trade Report 2008*.
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T., (2017), "Transport Costs". *The Geography of Transport Systems*, Fourth Edition.
- S. LUBIS, H.-R., & ISNAENI, M. (2005), "Multimodal transport in indonesia: recent profile and strategy development". *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, pp.46-64.
- Stephen Mullighan, & John Rau. (2015), "The Integrated Transport and Land Use Plan", Government of south Australia.