

رتبه‌بندی مدهای مختلف حمل و نقل برون شهری براساس اهداف اقتصاد

مقاومتی به کمک روش تاپسیس

علی حیدری اناری، دانشجوی دکتری، دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران ایران
سید حمیدرضا شهابی حقیقی*، استادیار، دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، تهران ایران
صدیق رئیسی، دانشیار، دانشکده مهندسی صنایع، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: shahabi@aut.ac.ir

دریافت: ۱۳۹۶/۰۶/۱۹ - پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۱۵

صفحه ۱۱۷-۱۲۷

چکیده

اقتصاد مقاومتی واژه‌ای آشناست برای ملتی که همیشه و در هر زمانی تحت فشار و تحریم اقتصادی کشورهای زورگو و جهان خوار برای تضعیف روحیه مردم و دست کشیدن از مقاومت در برابر خواسته‌های نامعقول آن‌ها هست. اقتصاد مقاومتی برای کشور عزیزمان آنقدر مهم و ضروری است که بارها در سخنان رهبر معظم انقلاب مورد تاکید قرار گرفته و از آن به عنوان یک راه حیاتی برای خروج از تحریم‌های ظالمانه دشمنان یاد شده است چنانچه شعار سال‌های اخیر توسط معظم له بیشتر در زمینه اقتصاد بوده که سال ۹۵ با شعار اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل و سال ۹۶ اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال نامگذاری شده است که بایستی از آن به عنوان نقشه راهی در همه برنامه‌های اقتصادی دولت استفاده شود. در این مطالعه رتبه‌بندی مدهای مختلف حمل و نقل برون شهری برای تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی با تکیه بر کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری در اقدامات بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی مورد تحلیل قرار گرفته است. بخش اعظم هزینه‌های عمرانی و مصرف انرژی کشور توسط بخش حمل و نقل این وزارتخانه انجام می‌گیرد بنابراین با کاهش هزینه‌ها و اولویت بندی مدهای مختلف حمل و نقل برون شهری این وزارتخانه می‌تواند کمک بزرگی را به کشور و اهداف اقتصاد مقاومتی کرد. بر این اساس نتایج حاصل از رتبه‌بندی شاخص‌های اقتصاد مقاومتی به کمک روش تاپسیس بترتیب عبارتند از: ناوگان حمل و نقل، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل دریایی، بنادر و پایانه‌های مرزی و حمل و نقل هوایی. که با توجه به آمار و اطلاعات وزارت راه و شهرسازی، در بخش حمل و نقل ریلی برنامه‌های این وزارتخانه با نتایج حاصل از رتبه‌بندی این مطالعه انطباق ندارد.

واژه‌های کلیدی: اقتصاد مقاومتی، حمل و نقل برون شهری، تحریم اقتصادی، معیار تاپسیس

۱- مقدمه

اقتصادی است که درونزا باشد و بتواند خودکفایی ایجاد کرده و هزینه‌های کشور را کاهش دهد. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بارویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درونزا، پیشرو و برون‌گرا و با اهداف سند چشم‌انداز بیست ساله کل کشور تدوین گردیده است (محنت فر، ۱۳۹۱). اقتصاد مقاومتی بر پایه اقتصاد مردمی پایه‌گذاری می‌گردد و

هم اکنون شرایط اقتصاد داخلی و محیط سیاسی پیرامون ایران به گونه‌ای رقم خورده که راهبردی خاص در مدیریت اقتصاد ملی در دستور کار قرار گرفته است که از آن با عنوان "اقتصاد مقاومتی" یاد می‌شود. اقتصاد مقاومتی نقشه راهی برای تحقق یک اقتصاد شکوفا، مترقی، خودکفا و خوداتکا در جهت نیل به آرمان‌های بلند ملی است. اقتصاد مقاومتی،

در آن رفع نیاز اساسی مطرح می‌شود و نیازمند برنامه‌ریزی استراتژیک و راهبردی می‌باشد. اقتصاد مقاومتی در راستای کاهش وابستگی‌ها و تاکید روی مزیت‌های تولید داخلی و تلاش بر خودتکایی و مردمی کردن اقتصاد، اجرایی کردن سیاست‌های اصل ۴۴، توانمندسازی بخش خصوصی، تشویق فعالیت اقتصادی و سیستم بانکی کشور، توجه به صنایع دانش بنیان و ظرفیت‌های گوناگون دیگر می‌باشد (شهری مجارشین و علیزاده تیمور لوئی، ۱۳۹۳). الگوی اقتصاد مقاومتی به معنی روش‌های صحیح تصمیم‌گیری اقتصادی در شرایط تحریم، فشار و کمبود منابع در جامعه است، بگونه‌ای که این سبک منجر به شکوفایی اقتصادی گردد (مجبی و اکبرزاده، ۱۳۹۱).

ظهور انقلاب اسلامی در منطقه خاورمیانه که از لحاظ اقتصادی دارای اهمیت بسیار زیاد است، باعث شد که نظام استکبار جهانی با تمام قوا به مبارزه با انقلاب برخیزد. با پایان یافتن جنگ و عدم پیروزی استکبار در زمینه‌های نظامی، تهاجمات به عرصه‌های دیگر کشیده شد. یکی از این عرصه‌ها که خصوصاً در سالهای اخیر با تهاجمات گسترده همراه بوده است، عرصه اقتصادی است. بنابراین خود انقلاب اسلامی مکلف به نوآوری و نظریه‌پردازی و الگوسازی در عرصه‌های جدید اقتصادی است (قیاسی و ملیحی، ۱۳۹۱ - زرنندی و فولادی، ۱۳۹۳). در گذشته به علت وابستگی تنگاتنگ اقتصاد ملی کشور ما به نظام تجارت خارجی برخی از دولت‌ها تحریم‌هایی غیرقانونی و ناعادلانه بر علیه کشور ما به منظور تحمیل فشار وضع کرده‌اند که با توجه به وابستگی اقتصاد ما به ضرورت صادرات بی‌وقفه انواع محصولات نفتی و میعانات گازی، مواد معدنی، محصولات صنعتی و کشاورزی و نیز واردات منظم و پیوسته انواع مواد اولیه، تجهیزات و ماشین‌آلات تولیدی محصولات مصرفی و ساخته شده مشکلاتی را بر اقتصاد ایران تحمیل نموده است (اسدی، ملکی شهریور و اسماعیلی، ۱۳۹۳).

مبنای هر نوع توسعه، توسعه فرهنگی است. دستیابی به اهداف اقتصاد مقاومتی نیازمند بسترسازی و ایجاد شرایط و زمینه‌هایی است بنابراین ضروری است فرهنگ لازم آن در جامعه ایجاد و نهادینه شود تا رفتارهای اقتصادی آحاد جامعه در این مسیر قرار گیرد (طاهری بازخانه و لعل خضری، ۱۳۹۲ - شاهسواری و همکاران، ۱۳۹۱ - بابائی نژاد و

ضیایی، ۱۳۹۳ - مغازه‌ئی و همکاران، ۱۳۹۱). در بررسی‌های انجام شده نشان داده شده است که چگونه عوامل مختلفی از پارامترهای استاتیک، پویا و توسعه می‌تواند برای محاسبه بهره‌وری کل یک سازمان در نظر گرفته شود (ساهی، ۲۰۰۵). این عوامل در بخش حمل و نقل برون شهری بررسی شده و برای رتبه‌بندی گزینه‌های حمل و نقل برون شهری براساس معیار تاپسیس استفاده شده است. طبق نقشه کلان، سیاست‌ها و برنامه‌های عملیاتی اقتصادی وزارت راه و شهرسازی بر پایه «اقتصاد مقاومتی» دوهدف کلی ۱- افزایش ترانزیت بار و مسافر در شیوه‌های مختلف حمل و نقل ۲- افزایش بهره‌وری انرژی در بخش حمل و نقل چندین برنامه عملیاتی تبیین شده است. در این مقاله سعی شده است که نقش وزارت راه و شهرسازی در اقتصاد مقاومتی مورد بررسی قرار گیرد و اقدامات این وزارتخانه براساس اهمیت اولویت بندی گردد.

۱-۲- سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ابلاغی

مقام معظم رهبری

مقام معظم رهبری در چند سال اخیر بحث اقتصاد مقاومتی را مطرح و از آن به عنوان روشی مهم در تغییر مسیر حرکت اقتصادی کشور یاد کردند؛ روشی که در برابر هجمه‌های غرب همانند سدهی محکم کارآمد شد. اعمال تحریم‌های یک جانبه و غیرقانونی، همواره یکی از ابزارهای نظام سلطه برای وارد آوردن فشار به نظام جمهوری اسلامی ایران بوده است (کریمی و صفاری انارکی، ۱۳۹۲ - امیری، فرخی و امیری، ۱۳۹۱). رهبر معظم انقلاب اسلامی سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی را در ۲۴ اصل ابلاغ فرمودند، عنوان بندهای که بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در آنها نقش دارند به شرح ذیل می‌باشد:

- ۱- (بند ۱) توسعه کارآفرینی و به حداکثر رساندن مشارکت آحاد جامعه در فعالیت‌های اقتصادی
- ۲- (بند ۲) افزایش سهم تولید و صادرات محصولات و خدمات دانش بنیان
- ۳- (بند ۳) تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، به کارگیری ظرفیت و قابلیت‌های متنوع در مزیت‌های جغرافیایی مناطق مختلف کشور
- ۴- (بند ۴) استفاده از ظرفیت اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها

۵- (بند ۵) سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش

۶- (بند ۶) اولویت دادن و افزایش تولید داخلی کالاهای اساسی (بوژه در اقلام وارداتی)

۷- (بند ۱۰) حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزش آوری مثبت از طریق:

- تسهیل مقررات و گسترش مشوق‌های لازم
 - گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز
 - تشویق سرمایه‌گذاری خارجی برای صادرات
 - ایجاد ثبات رویه و مقررات در مورد صادرات
- ۸- (بند ۱۲) افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور
- ۹- (بند ۱۶) صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی کشور با تأکید بر تحول اساسی در ساختار، اندازه دولت
- ۱۰- (بند ۱۹) شفاف‌سازی اقتصاد و جلوگیری از فعالیت‌های فسادزا در حوزه‌های پولی، تجاری، ارزی و ...
- ۱۱- (بند ۲۲) دولت مکلف است برای تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی با هماهنگ‌سازی همه امکانات کشور، اقدامات لازم را انجام دهد.
- ۱۲- (بند ۲۳) شفاف و روان‌سازی نظام توزیع و قیمت‌گذاری
- ۱۳- (بند ۲۴) افزایش پوشش استاندارد برای کلیه محصولات داخلی و ترویج آن

۳-۱- محوره‌های اصلی اقتصاد مقاومتی

- مردمی کردن اقتصاد و تسریع در کاهش تصدی‌گری دولت
- رویکرد برون‌گرایی و درونزایی
- اولویت قرار دادن تولید
- رشد بهره‌وری
- استفاده از ظرفیتها و توانمندی‌های کلیه اقشار جامعه

- تغییر ساختار نظام اقتصادی فعلی کشور
- مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و ملی
- استفاده از ظرفیت بخش انرژی بعنوان مزیت اقتصاد ایران در تعامل با جهان

۲- برنامه‌های اجرایی اقتصاد مقاومتی در بخش

حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

از فعالیت‌های اساسی وزارت راه و شهرسازی می‌توان به بخش حمل و نقل اشاره کرد که خود به زیر بخش‌های ۱- ناوگان حمل و نقل ۲- حمل و نقل ریلی ۳- جاده‌ای ۴- دریایی ۵- هوایی ۶- بنادر و پایانه‌های مرزی تقسیم بندی می‌شود. در این مطالعه تاثیر هر یک از این بخش‌ها را بر تحقق اقتصاد مقاومتی بررسی می‌کنیم و پیشنهادات و راهکارهای لازم را در این زمینه ارائه می‌نماییم.

۱-۲- اهداف اقتصاد مقاومتی در بخش حمل و

نقل برون شهری وزارت راه و شهرسازی

۱-۲-۱- افزایش ترانزیت بار و مسافر در شیوه‌های مختلف حمل و نقل

ترانزیت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا است و کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار گرفته‌اند به طور معمول درآمدهای قابل توجهی را بواسطه عبور کالاهای تجاری از کشور خود بدست می‌آورند. کشور ما علاوه بر ترانزیت جاده‌ای، قابلیت ترانشیپ و ترانزیت از مسیرهای ریلی و هوایی را نیز دارد که با توجه به شرایط فعلی کشورمان پس از برداشته شدن تحریم‌ها توجه به این تجارت بعنوان یکی از تجارت‌های پرسود ضروری به نظر می‌رسد. ترانزیت در کشور از ۳۲ مرزفعال کشور (۲۲ مرز زمینی و ۱۰ مرز آبی) انجام می‌گیرد.

مواد	نوع عبور	نفتی	غیر نفتی	جمع
جاده به جاده		۵۵۵۹۴۷	۲۲۸۷۷۷۱	۲۸۴۳۷۱۸
جاده به دریا		۴۲۸۰۴۵۵	۷۹۵۸۵۲	۵۰۷۶۳۰۷
دریا به جاده		۳۲۹۰۳۶	۳۰۸۱۲۶۱	۳۴۱۰۲۹۷
دریا- جاده- دریا		۴۷۷۳	۲۵۵۳۶۱	۲۶۰۱۳۴
راه آهن		۱۲۶۹۲۵	۳۶۷۴۷۰	۴۹۴۳۹۵
جمع		۵۲۹۷۱۳۶	۶۷۸۷۷۱۵	۱۲۰۸۴۸۵۱

جدول ۱. میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی (بر حسب تن) از مرزهای کشور طی سال ۱۳۹۳

بطور کلی افزایش ترانزیت نیازمند ایجاد، گسترش و بازسازی زیرساخت ها در چند حوزه مختلف ذیل می باشد.

• بخش دریایی

برای دستیابی به هدف توسعه تجارت خارجی از طریق حمل و نقل دریایی، نیاز به گسترش زیرساختهایی در حوزه حمل و نقل دریایی است. تحقق این اهداف نیازمند افزایش ظرفیت و گسترش زیرساختهای بنادر بازرگانی و افزایش ظرفیت، نوسازی و بهبود توان عملیاتی ناوگان اصلی (تجاری و نفتی) حمل و نقل دریایی است.

• بخش ریلی

دستیابی به هدف توسعه تجارت خارجی از طریق حمل و نقل ریلی نیازمند اتمام طرحهای ریلی در دست اجرا با کارکرد ترانزیتی می باشد.

• بخش جاده‌ای

ارتقاء و توسعه طرحهای کریدور شمال- جنوب و شرق به غرب توسعه انواع راهها و اتصال سراسر نقاط کشور به کریدورهای اصلی و بین المللی، اتصال مراکز صنعتی و تولیدی به شریانهای ترانزیتی کشور رفع گلوگاههای محدودکننده سرعت، ظرفیت و ایمنی با هدف افزایش کارایی شبکه جاده‌ای می باشد.

• بخش هوایی

نقش حمل و نقل و جابجایی هوایی در فرآیند تجارت طی سالیان اخیر رو به فزونی است. بزرگترین مزیت استفاده از این نوع حمل و نقل، سرعت بالای آن در مقایسه با سایر انواع حمل و نقل می باشد. از نقطه نظر تجارت حمل و نقل هوایی

برای حمل و جابجایی کالاهای لوکس و گران قیمت (معمولاً کالاهایی که ارزش وزنی کمتری دارند ولی ارزش پولی آنها بسیار زیاد است و همچنین کالاهایی مانند دارو که جنبه اضطراری دارند) مورد استفاده قرار می گیرد.

• احداث، توسعه و تجهیز بنادر و پایانه های مرزی

فراهم نمودن ترمینال های ترانزیتی مجهز و منطبق با استانداردهای بین المللی بویژه توسعه پایانه های سرخس، آستارا، بازرگان، نوردوز و دوغارون و نیز بنادر اصلی نظیر بندر شهیدرجایی، چابهار و امام خمینی (ره) در جنوب و بنادر انزلی و امیرآباد در شمال می بایست جزو اولویتهای این بخش قرار گیرد. تجهیز پایانه های مرزی به تجهیزات مدرن اطلاعاتی و ارتباطی و بهره گیری از نوآوری های منطبق با نیازهای روز و تعریف مراکز پشتیبان برای آنها راهکارهای موثری می باشد.

• توسعه حمل و نقل ترکیبی

با توجه به تأکید سازمانهای بین المللی نظیر UNCTAD و ESCAP بر توسعه حمل و نقل ترکیبی و مدیریت لجستیک، نیازمند توجه ویژه ای است که تاکنون در برنامه های کلان و بالادستی حمل و نقل کمتر بدان توجه شده است.

۲-۱-۲- افزایش بهره وری انرژی در بخش حمل و نقل

مدیریت و صرفه جویی در مصرف انرژی و سوخت و همچنین کاهش شدت مصرف انرژی در وزارت راه و شهرسازی مخصوصاً در بخش حمل و نقل مورد توجه می باشد. با توجه به اینکه ۲۵ درصد از مصرف انرژی

توزیع بار در کشور طوری مدیریت شود که در سرویسهای کامیون یک سر خالی به حداقل برسد

۳- روش تحقیق تاپسیس

این روش، معیار بسیار خوبی برای اولویت بندی بر اساس نزدیکی به جواب ایده آل است.

قدم اول: تعیین اهمیت شاخص ها توسط کارشناسان حمل و نقل.

در این مرحله، اهمیت هر شاخص تعیین و بردار W براساس رابطه ۱ تشکیل می‌گردد.

$$W = \{w_1, w_2, \dots, w_n\} \quad (1)$$

قدم دوم: تبدیل ماتریس.

ماتریس تصمیم گیری موجود به یک ماتریس "بی مقیاس" شده با استفاده از رابطه ۲ تبدیل می‌گردد.

$$n_{ij} = \frac{r_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m r_{ij}^2}} \quad (2)$$

قدم سوم: ایجاد ماتریس بی مقیاس وزین.

از ضرب ماتریس ایجاد شده در مرحله قبل در ماتریس وزن شاخص ها $W_{n \times n}$ بدست می‌آید.

$$V = N_D \cdot W_{n \times n} \quad (3)$$

ماتریسی که امتیازات شاخصها در آن بی مقیاس و قابل مقایسه شده است.

ماتریسی است قطری که فقط عناصر قطر اصلی آن غیر صفر خواهد بود.

قدم چهارم: تعیین حل ایده آل فازی و حل ضد ایده آل فازی.

برای گزینه ایده آل مثبت (A^+) و ایده آل منفی (A^-) تعریف و براساس روابط ۴ و ۵ بدست می‌آیند.

$$A^+ = \{(Max V_{ij} | j \in J), (Min V_{ij} | j \in J') | i = 1, 2, \dots, m\} = \{V_1^+, V_2^+, \dots, V_n^+\} \quad (4)$$

$$A^- = \{(Max V_{ij} | j \in J), (Min V_{ij} | j \in J') | i = 1, 2, \dots, m\} = \{V_1^-, V_2^-, \dots, V_n^-\} \quad (5)$$

به طوری که:

$$J = \{j = 1, 2, \dots, n | \text{سود}\}$$

در کشور مربوط به بخش حمل و نقل است. آلتین معتقد است معیار بهره وری بیش از آنکه به فناوری و سایر عوامل بستگی داشته باشد به عامل انسانی و عواملی که بر آن تاثیر می‌گذارد بستگی دارد (آلتین و لارس، ۲۰۰۵). لذا انتخاب شیوه‌های ذیل توسط مدیران و تصمیم گیران در زمینه حمل و نقل برون شهری می‌تواند منجر به کاهش مصرف انرژی در این بخش گردد.

۱- افزایش سهم حمل و نقل عمومی حومه ای

ایجاد سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی حومه ای که با سایر مودهای حمل و نقل درون شهری و برون شهری در تعامل باشد می‌تواند یکی از راهکارهای مناسب کاهش مصرف انرژی در بخش حمل و نقل باشد در این راستا می‌بایست بسترهای لازم فراهم شده و زیرساختهای لازم به منظور ارتقاء سطح کیفیت و کمیت سفرهای حومه ای و محلی در کشور فراهم گردد. در راستای ایجاد سامانه حمل و نقل حومه ای می‌بایست از تکنولوژی نوین و مشارکت حداکثری بخش غیردولتی استفاده گردد.

تبدیل تردد مسافران حومه ای که از طریق وسایل نقلیه شخصی سفر می‌کنند به مسافر بریهای عمومی و ریلی.

۲- نوسازی ناوگان حمل و نقل

یکی از مهمترین معضلات حمل و نقل جاده ای فرسودگی وسایل نقلیه سنگین است مصرف سوخت بسیار بالای وسایل نقلیه فرسوده سنگین شامل کامیون ها، اتوبوس ها در مقایسه با وسایل نو سالانه باعث به هدر رفتن مقادیر زیادی سوخت به عنوان سرمایه ملی می‌گردد.

۳- افزایش حمل و نقل ریلی

عمر ناوگان ریلی باری ۲۴ سال و مسافری ۳۰ سال می‌باشد. بر این اساس سیاستهای ذیل می‌تواند کشور را در رسیدن به این هدف یاری دهد

- اصلاح نظام قیمت گذاری و تعرفه ها

- افزایش ظرفیت خطوط ریلی از طریق تراک بندی،

- گشایش ایستگاهها و تأمین علائم و اعتبارات

- توسعه خطوط ریلی بویژه تسریع در تکمیل طرحهای در

- دست احداث اولویت دار

- توسعه و نوسازی ناوگان ریلی

۴- برنامه ریزی صحیح حمل و نقل بار جاده ای

به منظور انتخاب معیارهای مؤثر در اولویت بندی بخش حمل و نقل برون شهری، پس از بررسی تعداد زیادی از معیارهای تاثیرگذار، فهرست اولیه شامل مجموعه ای از معیارهای مرتبط با شاخص های کلی اقتصاد مقاومتی و شاخصهای اختصاصی اقتصادی مقاومتی در بخش حمل و نقل و همچنین استفاده کنندگان از این گزینه ها بدست آمد. از آنجایی که انتخاب بهترین گزینه مستلزم توجه به مجموعه ای از معیارهای مؤثر است، به همین منظور برای تعیین فهرست نهایی معیارها، از نظر کارشناسان بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی استفاده شد و در نهایت با ادغام معیارهای مشابه و حذف بعضی از معیارهای کم اثر، معیارهای ما به ۱۴ مورد کاهش یافت.

از ۲۰ تن از کارشناسان و مدیران وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل، برای تکمیل پرسشنامه ها دعوت به عمل آمد. یک روش عمومی برای اندازه گیری شاخص های کیفی با مقیاس فاصله ای، استفاده از مقیاس دو قطبی فاصله ای مطابق با جدول ۲ می باشد. نمونه ای از پرسشنامه تکمیل شده توسط کارشناسان به شرح جدول ۳ می باشد. همچنین وزن هر یک از معیارها نیز به وسیله همین کارشناسان با توجه به اهمیت آنها تعیین شدند.

۳-۲- یافته ها

اطلاعات جمع آوری شده از تکمیل پرسشنامه توسط کارشناسان و مدیران بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی برای معیارها و گزینه ها، در معادلات وارد می شود و پس انجام تحلیل، نتایج بصورت شکل ۱ ارائه می گردد.

$$J' = \{j = 1, 2, \dots, n | \text{هزینه مربوط به هزینه}\}$$

به عبارت ساده اگر شاخص سود بودن مربوطه را ماکزیمم و اگر هزینه بودن مربوطه را مینیمم می کنیم.

قدم پنجم: محاسبه فاصله هر گزینه از حل ایده آل فازی و حل ضد ایده آل فازی.

فاصله گزینه با ایده آل مثبت (d_{i+}) و ایده آل منفی (d_{i-})، با استفاده از روش اقلیدسی با استفاده از رابطه های ۶ و ۷ محاسبه می شود.

$$d_{i+} = \left\{ \sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^+)^2 \right\}^{0.5}; \quad i = 1, 2, \dots, m \quad (6)$$

$$d_{i-} = \left\{ \sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^-)^2 \right\}^{0.5}; \quad i = 1, 2, \dots, m \quad (7)$$

قاعدتا گزینه ای که کمترین فاصله را با حالت ایده آل خود و بیشترین فاصله را با حالت غیر ایده آل خود داشته باشد به عنوان بهترین گزینه انتخاب می گردد.

قدم ششم: محاسبه شاخص ضریب نزدیکی هر گزینه. این مقدار با استفاده از رابطه ۸ محاسبه می شود.

$$cl_{i+} = \frac{d_{i-}}{(d_{i+} + d_{i-})}; \quad 0 \leq cl_{i+} \leq 1; \quad i = 1, 2, \dots, m \quad (8)$$

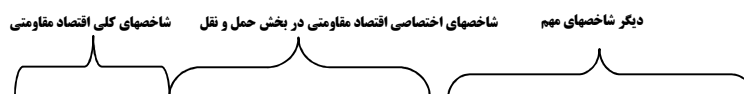
قدم هفتم: رتبه بندی گزینه ها

براساس ترتیب نزولی cl_{i+} می توان گزینه های موجود از مسأله مفروض را رتبه بندی نمود.

۳-۱- روش اجرا

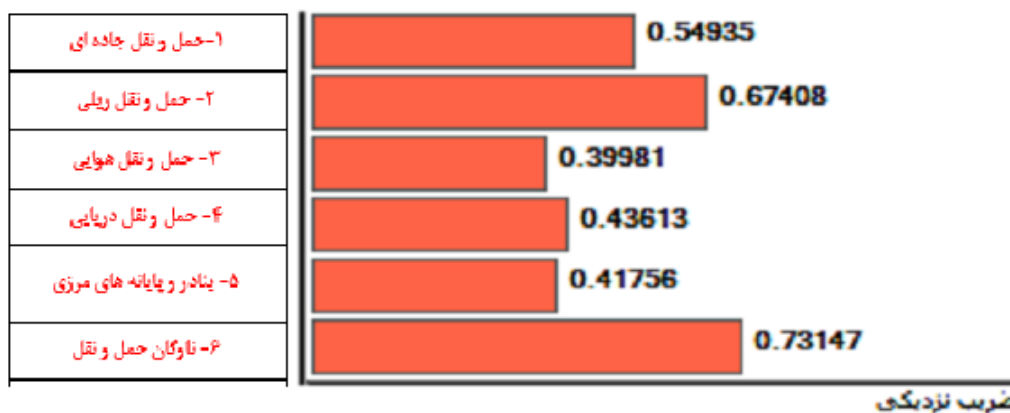
متغیر زبانی	درجه اهمیت نسبی معیار
بسیار زیاد	۹
زیاد	۷
متوسط	۵
کم	۳
خیلی کم	۱

جدول ۲. مقیاس فاصله ای لیکرت



معیار گزینه	کنترل تورم	افزایش اشتغال	رشد بالای اقتصادی	افزایش ترانزیت بار و مسافر	اتصال به کریدورهای ترانزیتی	افزایش بهره وری انرژی	نیاز به ارتقای کیفیت خدمات	جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی	نیاز به اصلاح قوانین و مقررات	استفاده از تکنولوژی های جدید	تقاضای بازار	بازدهی سرمایه	نیاز به کاهش هزینه مشتری	کمک به صادرات
۱- حمل و نقل جاده ای	۳	۷	۵	۷	۹	۵	۹	۷	۵	۵	۹	۷	۵	۵
۲- حمل و نقل ریلی	۵	۷	۵	۹	۹	۷	۹	۹	۵	۷	۹	۹	۵	۹
۳- حمل و نقل هوایی	۱	۱	۳	۵	۳	۵	۹	۷	۵	۳	۵	۵	۹	۳
۴- حمل و نقل دریایی	۳	۳	۵	۷	۹	۵	۷	۷	۷	۵	۳	۷	۵	۹
۵- بنادر و پایانه های مرزی	۳	۳	۷	۹	۹	۳	۷	۹	۹	۵	۵	۷	۵	۹
۶- ناوگان حمل و نقل	۷	۹	۷	۹	۷	۹	۹	۹	۷	۹	۷	۹	۷	۷
وزن کارشناسی (تقسیم بر ۱۰۰) $(0 \leq X \leq 1)$ $\sum_{i=1}^m X_i = 1$	۷	۱۰	۸	۶	۷	۱۰	۹	۵	۳	۸	۵	۸	۱۰	۴

جدول ۳. نمونه ای از پرسشنامه تکمیل شده توسط کارشناسان حمل و نقل



شکل ۱. نتایج حاصل از تحلیل

شاخص های اقتصاد مقاومتی به کمک روش تاپسیس است که با توجه به نتایج بدست آمده، بخش ناوگان حمل و نقل با اختلاف زیادی نسبت به سایر گزینه ها در اولویت قرار دارد. استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی با امکانات و تجهیزات پیشرفته نه تنها باعث کاهش مصرف سوخت و انرژی می شود بلکه با ایجاد امنیت و رفاه مسافران، باعث می شود که استفاده از حمل و نقل عمومی بیشتر شود. متأسفانه ناوگان حمل و نقل فرسوده، مصرف سوخت را که فرآیند تولید آن هزینه هنگفتی را به کشور وارد می کند افزایش می دهد برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی

مطابق با شکل ۱، اطلاعات به دست آمده، جهت رتبه بندی گزینه مورد نظر در بخش حمل و نقل برون شهری انجام گرفت که بر این اساس نتایج حاصل از این رتبه بندی با روش تاپسیس بترتیب عبارتند از: ناوگان حمل و نقل، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل جاده ای، حمل و نقل دریایی، بنادر و پایانه های مرزی و حمل و نقل هوایی.

۳-۳- بحث

هدف تحقیق حاضر بررسی و رتبه بندی اقدامات وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل با در نظر گرفتن همه

می‌توان در شرایط پساتحریم از دانش و فناوری های کشورهای پیشرفته در این زمینه به جهت کاهش مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی زیست محیطی و ... استفاده کرد و زمینه ای را برای سرمایه گذاری شرکت‌های پیشرفته خارجی و داخلی در این بخش و استفاده از ظرفیت‌های داخلی را فراهم نماییم.

در بخش زیرساخت‌های حمل و نقل، اولویت بخش ریلی نسبت به بقیه بخش‌ها بیشتر است با توجه به کاهش آلودگی زیست محیطی و مصرف سوخت، کاهش تصادفات جاده ای و تلفات جانی و ظرفیت بالای حمل بار و تعداد مسافران در بخش ریلی اولویت دادن برای بهسازی و تکمیل پروژه های این بخش از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

بخش حمل و نقل جاده ای در رتبه سوم قرار دارد که ابتدایی ترین نوع حمل و نقل هست و با توجه به مرزهای زمینی ایران با کشورهای مختلف این گزینه نیز باید مورد توجه باشد.

اولویت چهارم این رتبه بندی حمل و نقل دریایی است برطبق آمار بیشترین درصد از ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مسیر دریایی می باشد. امروزه بخش عمده حمل و نقل در سطح اقتصاد جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و به عبارتی حمل و نقل دریایی عامل مهمی برای توسعه تجارت است. همچنین توسعه اقتصادی نیز می‌تواند بر رشد حمل و نقل دریایی اثرگذار باشد حمل و نقل دریایی از میان زیر بخش‌های مختلف صنعت حمل و نقل یکی از تاثیرگذارترین بخش‌ها بر رشد اقتصادی است. با توجه به داشتن بیش از ۵۸۰۰ متر مرز آبی و موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و خاورمیانه جایگاه ویژه ای را دارد.

اولویت بعدی بنادر و پایانه های مرزی می باشد که ایجاد بنادر و پایانه های بین المللی در آسان کردن واردات و صادرات موثر است و با بازرسی های لازم از ورود جنس های قاچاق جلوگیری می کند. همچنین ایجاد کارخانجات و صنایعی که مواد اولیه آن از کشورهای خارجی وارد یا صادرات محصولات آن به کشورهای مورد نظر در نزدیکی این بنادر و پایانه ها راهکار خوبی برای تبادل کالا بین کشورهای مختلف می باشد. همچنین ایجاد مسیرهای مناسب ریلی یا جاده ای بین این بنادر و شهرهای صنعتی می تواند امر واردات و صادرات را تسریع نماید.

اولویت آخر حمل و نقل هوایی هست که بزرگترین مزیت استفاده از این نوع حمل و نقل، سرعت بالای آن در مقایسه با سایر انواع حمل و نقل می‌باشد. از نقطه نظر تجارت حمل و نقل هوایی برای حمل و جابجایی کالاهای لوکس و گران قیمت (معمولاً کالاهایی که ارزش وزنی کمتری دارند ولی ارزش پولی آنها بسیار زیاد است و همچنین کالاهایی مانند دارو که جنبه اضطراری دارند) مورد استفاده قرار می‌گیرد. ولی با توجه هزینه بالای حمل و نقل هوایی همه اقشار مردم قادر به استفاده از آن نیستند.

بنابراین با مطالعه مقاله حاضر اولویت بندی سرمایه گذاری و اجرای طرح های دولتی با همه شاخص های اقتصاد مقاومتی در بخش حمل و نقل برون شهری مشخص می شود و با اجرای این طرح ها و برنامه ریزی با استفاده از این رتبه بندی تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در این وزارتخانه را فراهم می نماید.

۴- موانع، راهکارها و پیشنهادات

علاوه بر ناکافی بودن زیرساخت‌های ترانزیت عوامل دیگری نیز در ناموفق بودن آن دخیل می‌باشد از جمله مشکلات اصلی در ترانزیت کشور تصمیم‌گیری و تعدد سازمان‌ها و ارگان‌های تصمیم‌گیر در ترانزیت و اختلاف دیدگاه‌ها می‌باشد. مهمترین عوامل بازدارنده در موضوع ترانزیت کنترل غیراصولی، مقررات سختگیرانه و طولانی شدن زمان ترانزیت بوده و توجه به اصلاح قوانین و مقررات مربوط به ترانزیت نیز یکی از عوامل رشد این صنعت می‌باشد.

عدم استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران در حوزه ترانزیت ریلی، جاده‌ای و گمرک به شرح ذیل می‌باشد:

در زمینه ترانزیت ریلی از مهمترین مشکلات می‌توان به نرخ بالای کرایه حمل و نقل ریلی، توقف‌های زیاد در مسیر، کمبود واگن، عدم تجهیزات مناسب ترانشیپ، فرسودگی ناوگان و تفاوت عرض خط ریل با کشورهای همسایه اشاره نمود. در زمینه حمل و نقل جاده ای مهمترین مشکلات مربوط به وجود نوسانات زیاد کرایه های حمل، قدیمی بودن ناوگان، عدم وجود امکانات رفاهی مناسب در جاده ها، بازرسی های زیاد نیروی انتظامی، تفاوت تناژ با استانداردهای بین المللی و کمبود قطعات یدکی است

درحوزه گمرک پیچیده بودن رویه‌های ترانزیتی، نبود سیستم‌های رایانه‌ای در تمامی گمرکات، عدم تجهیزات کافی

مانند دستگاه (X-RAY) و امکانات تخلیه و بارگیری و عدم شفافیت قوانین گمرکی از مهمترین مشکلات مربوطه است. همچنین اگر به صورت جامع به امر ترانزیت در کشور بنگریم مهمترین معضلات مربوط به عدم هماهنگی سازمان‌های مختلف دخیل در امر ترانزیت، تصمیمات ناهماهنگ سازمان‌ها، نبود پشتوانه اجرایی در اجرای برنامه‌ها، کم‌رنگ بودن نقش بخش خصوصی در تصمیمات اتخاذ شده و عدم هماهنگی بین بخش خصوصی و دولتی می‌باشد.

بخش حمل و نقل برای گسترش خدمات تجارت خارجی و داخلی با توجه به سرمایه‌گذاری‌های انجام گرفته و موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران و قرار گرفتن در کانون مهمترین کریدورهای حمل و نقلی جهان در منطقه در دسترسی آسان به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی حائز اهمیت می‌باشد از طرفی مصرف بیش از ۲۵ درصد انرژی کشور در این بخش ضروری می‌دارد اقدامات ذیل در این بخش انجام گردد.

- افزایش سهم حمل و نقل عمومی حومه ای با رویکرد انتقال مسافری از جاده به ریل
- گسترش حمل و نقل عمومی
- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی
- انتقال بار از جاده به راه آهن
- کاهش کامیونهای یک سر خالی

مهمترین اقدامات در بخش حمل و نقل اولویت دادن به توسعه حمل و نقل ریلی می‌باشد تا بتواند هر چه سریعتر سهم کمتر از ۱۵ درصد حمل و نقل بار و مسافر ریلی را به حداقل ۳۰ درصد پیش بینی برنامه پنجم و یا بیشتر برساند که ایمنی، صرفه‌جویی‌های اقتصادی و سوختی، جلوگیری از آلودگی‌ها و نزدیک شدن به استانداردهای زیست محیطی را نیز به همراه خواهد داشت.

بنادر و پایانه‌های مرزی:

مجموعه اقدامات در راستای افزایش بخش ترانزیت کشور به عنوان اصلیتترین رکن تجارت خارجی عبارت است از

- تجهیز و انطباق با استانداردهای بین‌المللی ترمینالهای ترانزیتی ۳۲ مرز زمینی و آبی فعال کشور
- ارتقاء ظرفیت عملکردی اسکله‌های تجاری به ۲۵۰ میلیون تن در افق برنامه ششم

• ارتقاء ظرفیت کانتینری بنادر به ۷ میلیون کانتینر در افق برنامه ششم

• تبدیل برخی از پایانه‌های مرزی مهم کشور نظیر دوغارون، سرخس، آستارا و بازرگان به مراکز حمل و نقل چند وجهی از طریق توسعه پایانه‌های مرزی آنها، بهبود زیرساختهای جاده‌ای، اتصال آن پایانه‌ها به شبکه ریلی و تجهیز پایانه‌های مرزی به تجهیزات مدرن اطلاعاتی و ارتباطی و بهره‌گیری از نوآوری‌های منطبق با نیازهای روز و تعریف مراکز پشتیبان برای آنها

سن ناوگان هوایی بیش از ۱۹ سال بوده و به علت کمبود هواپیما سالانه حدود ۴ میلیارد دلار توسط مسافران ایرانی به ایرلاین‌های خارجی پرداخت می‌شود مهمترین اقدام این بخش نوسازی و افزایش ناوگان هوایی از ۱۴۸ فروند فعلی به ۲۲۸ فروند در پایان برنامه ششم می‌باشد مجموعه اقدامات و همکاری‌هایی که لازم است دستگاههای مختلف در راستای حمایت از بخش حمل و نقل دریایی کشور به عنوان اصلیتترین رکن تجارت خارجی و ترانزیت کشور انجام دهند عبارت است از:

- حمایت‌های مالی صندوق توسعه ملی از بخش حمل و نقل دریایی
- افزایش حوزه عمل و فعالیت مناطق آزاد و ویژه اقتصادی
- تسریع قوانین و مقررات مناطق آزاد به مناطق ویژه اقتصادی بندری در زمینه‌های سرمایه‌گذاری و امور بانکی، پولی و مالی
- خرید تجهیزات استراتژیک بنادر
- تنظیم و ابلاغ نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات بندری و دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی
- تأمین منابع مالی مورد نیاز جهت تکمیل بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی توسط دولت

۵- نتیجه گیری

تجارت خارجی یکی از عواملی است که تأثیر به‌سزایی بر رشد اقتصادی برخی کشورهای در حال توسعه داشته است. به طور کلی در مسیر رشد اقتصادی کشورهای جهان

سوم به دلیل وابستگی شدید این کشورها به درآمدهای صادراتی و از طرف دیگر وابستگی به واردات مواد مورد نیاز جهت پیریزی ساختار صنعتی، تجارت خارجی نقشی اساسی و انکارناپذیر و در عین حال حساسی را ایفا می‌کند. پرداختن به تجارت خارجی در ایران دو هدف اصلی را در پی خواهد داشت از یک سو بر منافع اقتصادی کشور در راستای تأمین نیازمندی‌های عمومی تأکید دارد و از سوی دیگر مکمل جنبه‌های خارجی رویه‌های فرهنگی و دیپلماتیک است. آثار تجارت بین الملل بر رشد اقتصادی از سه بُعد عوامل تولید، اثر بر بازار و تخصیص مجدد منابع قابل بررسی است. از طرف دیگر یکی از شاخصه‌های مهم تجارت بین‌المللی در دنیای امروز مسئله ترانزیت است. ترانزیت به معنای سهم شدن در بازار بین‌المللی و عبور از دروازه‌های تجارت بین‌الملل می‌باشد.

کشور ما برای ترانزیت موقعیت ویژه و استراتژیکی را داراست. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای شرق - غرب و شمال - جنوب و مسیر سنتی راه ابریشم حداقل امکانات بالقوه ماست که کافی است با مغتنم شمردن فرصت‌ها آنها را بالفعل کنیم. در واقع ترانزیت ثروت عظیمی است که متأسفانه مورد غفلت قرار گرفته است موقعیت استراتژیک جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران این قابلیت را دارد که ترانزیت کالا پس از نفت و گاز به عنوان یکی از اصلی‌ترین منابع درآمدی کشور مورد توجه قرار گیرد. به صراحت می‌توان گفت موقعیت استراتژیک ایران به ویژه سواحل شمالی (دریای خزر) و سواحل جنوبی (خلیج فارس و دریای عمان) و مرزهای شرقی و غربی را باید دروازه ارتباط اقتصادی کشورهای محصور در خشکی، آسیای مرکزی، قفقاز و دروازه ورود به اروپا ارزیابی کرد.

نکته قابل توجه اینجاست که کشور ما علاوه بر ترانزیت جاده‌ای، قابلیت ترانشیپ و ترانزیت از مسیرهای ریلی و هوایی را نیز دارد. با توجه به قرار گرفتن حوزه‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و هوایی در مجموعه وزارت راه و شهرسازی نقش این وزارتخانه را در رونق به این صنعت غیر قابل انکار می‌کند.

بی‌شک اقتصاد مقاومتی پیشنهاد بسیار مدبرانه رهبر عزیزمان می‌باشد که می‌تواند راهگشای بسیاری از مشکلات کشورمان در شرایط فعلی گردد. علاوه بر اقدامات دولتی

نقش هر یک از افراد جامعه در تحقق این اهداف نیز بسیار موثر می‌باشد. اجرای دقیق و منظم سیاستهای تعیین شده در بخش دولتی، گام مهمی در تحقق اهداف از پیش تعیین شده اقتصاد مقاومتی است و با توجه به گستردگی حوزه عمل و وظایف بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی نقش این وزارتخانه در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی بسیار مهم می‌باشد. در این خصوص سیاست‌هایی که توسط این وزارتخانه مورد توجه قرار گرفته استفاده است "بهبود بازرگانی و بازاریابی ترانزیت و گسترش مناسبات و مبادلات حمل و نقلی با سایر کشورها" بوده که در این برنامه عملیاتی یکی از زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی یعنی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران وارد فاز عملیاتی شده و مذاکرات متعددی با همسایگان شمالی کشور در راستای افزایش سهم حمل بار ترانزیتی از خاک ایران برگزار شده است. همچنین نتایج حاصل از رتبه بندی اقدامات وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل با شاخص های اقتصاد مقاومتی به کمک روش تاپسیس بترتیب عبارتند از: ناوگان حمل و نقل، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل جاده ای، حمل و نقل دریایی، بنادر و پایانه های مرزی و حمل و نقل هوایی که با توجه به آمار و اطلاعات وزارت راه و شهرسازی، در بخش های حمل و نقل ریلی برنامه های وزارتخانه در بخش حمل و نقل با نتایج حاصل از رتبه بندی این مطالعه انطباق ندارد. با توجه به تحقیقات ما در بخش حمل و نقل برون شهری باید اصلاحات عدیده ای را در برنامه ریزی و سرمایه گذاری در بخش های مختلف حمل و نقل انجام گیرد. تا این اصلاحات انجام نگیرد ما همچنان در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی دارای نقاط ضعف خواهیم بود و این بی توجهی باعث از بین رفتن سرمایه های ملی کشور می گردد.

۶- مراجع

"بیانات مقام معظم رهبری در دیدار جمعی از کارآفرینان سراسر کشور"، ۱۳۸۹/۶/۱۶.

"سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران"، (۱۴۰۴).

"سالنامه آماری وزارت راه و شهرسازی"، (۱۳۹۳).

نوین"، گرگان، انجمن علمی و حرفه‌ای مدیران و حسابداران گلستان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علی آباد کتول.

- امیری، م.، فرخی، م.، و امیری، ز.، (۱۳۹۴)، "نظریه اقتصاد مقاومتی، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی"، رشت، دانشگاه گیلان.

- اسدی، ع.، ملکی شهریور، م.، و اسماعیلی، س. م.، (۱۳۹۳)، "گذر از تحریم با تمسک به اقتصاد مقاومتی"، دومین کنفرانس بین‌المللی اقتصاد در شرایط تحریم، بابلسر، شرکت پژوهشی طرود شمال.

- مغازه‌ئی، م. الف.، بهزاد عزیزیان، شریعتی، س.، و ربیعی، ف.، (۱۳۹۱)، "فرهنگ سازی اقتصاد مقاومتی و حمایت از تولیدات داخلی"، همایش ملی فرهنگ سازی اصلاح رفتارهای اقتصادی در ایران امروز، ابرکوه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابرکوه.

-زرنندی، س. و فولادی، م.، (۱۳۹۳)، "توسعه صنایع دانش بنیان پیش نیاز تحقق اقتصاد مقاومتی"، کنفرانس ملی رویکردهای نوین در مدیریت کسب و کار، تبریز، دانشگاه تبریز و سازمان مدیریت صنعتی.

-محنت فر، ی.، (۱۳۹۱)، "حمایت از تولید ملی و اقتصاد مقاومتی"، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان.

-Sahay, B.S. (2005), "Multi Factors Productivity Measurement Model for Service Organization", International Journal of Productivity and Performance Management, Vol.54, No.1, pp.7-22.

-Althin, Richard - Behrenz, Lars, (2005), "Efficiency and Productivity of Employment Offices Employment: Evidence from Sweden", International Journal of Manpower, Vol. 26, No.2, pp.196-206.

-سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای"، (۱۳۹۳).

- محبی، ص.، و اکبرزاده، ر.، (۱۳۹۱)، "آسیب شناسی مسیر تحقق الگوی اقتصاد مقاومتی"، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان.

- شاهسواری م.، سرلک، ح. الف.، اوجاقی میرکوهی، ن.، و ناطقی، الف.، (۱۳۹۴)، "بررسی توسعه اقتصاد فرهنگی و راهکارهای تحقق اقتصاد مقاومتی"، اولین کنفرانس بین‌المللی حسابداری، مدیریت و نوآوری در کسب و کار، گیلان، موسسه پویندگان اندیشه های نو و شهرداری صومعه سرا، مجتمع فرهنگی و هنری فارابی اداره فرهنگ و ارشاد.

- طاهری بازخانه، ص.، و لعل خضری، ح.، (۱۳۹۲)، "بررسی رابطه ی بین فرهنگ و اقتصاد مقاومتی با تکیه بر نقش رسانه ملی"، کنفرانس بین‌المللی اقتصاد در شرایط تحریم، بابلسر، شرکت پژوهشی طرود شمال.

- قیاسی، م.، و ملیحی، س. ع.، (۱۳۹۱)، "بسترهای لازم برای استقرار نظام اقتصاد مقاومتی در کشور"، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان.

- کریمی، س.، و صفاری انارکی، م.، (۱۳۹۲)، "اقتصاد مقاومتی از دیدگاه رهبر معظم انقلاب"، همایش سراسری مروری بر تاریخ اقتصاد مقاومتی در ایران، محلات، دانشگاه آزاد اسلامی واحد محلات.

- شهری مجارشین، ع. الف. و علیزاده، م.، لوثی، ت.، (۱۳۹۳)، "اقتصاد مقاومتی الزامات و راه کارهای تحقق آن"، دومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت چالشها و راهکارها، شیراز، مرکز همایش‌های علمی همایش نگار.

- بابائی نژاد، ع.، و ضیایی، م.، (۱۳۹۳)، "نقش فرهنگ در اقتصاد مقاومتی، سومین همایش ملی سالیانه علوم مدیریت

