



فصلنامه سیاستگذاری عمومی، دوره ۶، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۹، صفحات ۲۱-۹

### مقاله پژوهشی

## طراحی الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت ترانزیت بین‌المللی کالا در ایران

علی حمیدی زاده

استادیار مدیریت پردیس فارابی دانشگاه تهران

علی اصغر پورعزت

استاد مدیریت دانشگاه تهران

شن آی خواجه<sup>۱</sup>

دانشجوی دکتری مدیریت دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۹۹/۲/۱۸ - تاریخ پذیرش: ۹۹/۷/۱)

### چکیده

هدف از این تحقیق، طراحی الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت ترانزیت بین‌المللی کالا در ایران است. در فاز نخست، باهدف جمع‌آوری داده‌های کیفی، پس از بررسی گسترده ادبیات مرتبط با مبحث تحقیق، چارچوبی برای طرح پرسش‌های مصاحبه‌ها با خبرگان تدوین گردید. در ادامه، ۱۳ نفر از کارشناسان اجرایی باسابقه در حوزه ترانزیت بین‌المللی کالای ایران، از طریق روش نمونه‌گیری هدفمند (گلوله برفی) انتخاب شدند. در فاز دوم مصاحبه‌های انجام‌شده به کمک نرم‌افزار اطلس.تی و با روش تحلیل تم استقرایی شش مرحله‌ای کلارک و براون، کدگذاری گردید. در طی کدگذاری باز حدود ۹۲ مورد به‌عنوان مفاهیم اولیه به دست آمد که در قالب ۲۴ کد اولیه، هشت تم فرعی و سه تم اصلی دسته‌بندی شد. بر این اساس و با توجه به همه تبیین‌های ارائه‌شده توسط مصاحبه‌شوندگان؛ الگوی تحقیق، در قالب سه تم اصلی پیشران‌های توسعه ترانزیت خارجی، موانع و محدودیت‌های محیطی و خط‌مشی‌گذاری توسعه ترانزیت خارجی، ارائه گردید.

**واژگان کلیدی:** خط‌مشی‌گذاری، ترانزیت، حمل‌ونقل بین‌المللی، تحلیل تم.

## مقدمه

تجارت جهانی در دهه‌های اخیر به سرعت توسعه یافته است. این توسعه توسط چندین پیشرفت مهم از جمله تغییر ماهیت تولید، افزایش رقابت در تجارت بین‌المللی، مذاکرات تجاری چندجانبه موفق و هزینه‌های حمل‌ونقل کم‌تر، هدایت شده است (Strandenes & Thanopoulou, 2020). در این میان، نگرش به حمل‌ونقل بین‌المللی به عنوان بخشی از کانال‌های توزیع بین‌المللی کالا و نگرش به ترانزیت به عنوان نتایج تبعی عبور کالا از کشورها، سبب گردیده که مقوله ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی از دیدگاه اقتصاد و بازاریابی مورد توجه قرار گیرد (دوست‌خواه و اجاری، ۱۳۹۳). عبور کالاهای ترانزیتی از داخل یک کشور، تنها از لحاظ اقتصادی درآمدزایی را به دنبال خواهد داشت، بلکه نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌المللی است و از لحاظ امنیتی و ارتباط با سایر کشورها در زمینه‌های مختلف اهمیت فراوانی برای کشورهای دخیل در ترانزیت دارد (Hensen & Jakab, 2008). بسیاری از کشورهای بزرگ صنعتی جهان، رشد و شکوفایی اقتصادی خود را مدیون صنعت ترانزیت هستند. ایران نیز ضمن برخورداری از موقعیت جغرافیایی بسیار ممتاز، قابلیت آن را دارد که در صحنه حمل‌ونقل بین‌المللی به عنوان قدرت ترانزیتی منطقه و جهان، ایفای نقش نماید. از ۴۳ کشور محصور در خشکی جهان، ۱۲ کشور به تنهایی در اطراف ایران قرار دارند که برای رفع نیازمندی‌هایشان، محتاج عبور از خاک ایران هستند (جهان‌نیده، ۱۳۸۸). ایران مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا بوده و می‌تواند به عنوان پلی برای ترانزیت کالا و واسطه تجاری بین کشورهای مذکور عمل نماید (نظری و دیگران، ۱۳۹۸). در این بین، خلع خط‌مشی‌گذاری در حوزه مدیریت جامع حمل‌ونقل بین‌المللی و توسعه صنعت ترانزیت بین‌المللی کالا در ایران، مبتنی بر شناخت آن در تحلیل محتوای اسناد بالادستی کشور، به شرح ذیل خود را بیشتر نمایان می‌سازد: الف. در رابطه با ترانزیت بین‌المللی در قانون اساسی و چشم‌انداز ۱۴۰۴ نظام، تصریحی وجود ندارد. ب. سیاست‌های کلی نظام در حمل‌ونقل (ابلاغی ۱۳۷۹) علیرغم صبغه ۴ ساله نسبت به ابلاغ چشم‌انداز ۱۴۰۴ و همسویی با آن، برخی ابعاد (از جمله ترانزیت بین‌المللی) را پوشش نمی‌دهد. ج. زیربخش‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی، لوله‌ای و هوایی، با عنایت به اسناد و قوانین تأسیس دستگاه‌های مربوط، با تعامل اندک، منفک از یکدیگر، یک‌سویه و بخشی‌نگر، اهداف و منافع خود را جسته و دنبال می‌نمایند. موارد فوق‌الذکر، موجب شده تا امور مربوط به ترانزیت بین‌المللی در اسناد بالادستی کشور، خدمت فرعی یا ثانویه تلقی شود و سایر موضوعات به آن شکل دهند. باین حال، ابعاد موضوع ترانزیت بین‌المللی، به تدریج به مدیران راهبردی کشور اثبات شده و امروز یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های ایشان، نگاه جامع و همه‌جانبه به این امر است. از همین روی، لزوم خط‌مشی‌گذاری بلندمدت و آینده‌نگرانه بر اساس عناصر دخیل و کلان، لزوم توجه به ترانزیت بین‌المللی در سطوح عالی مدیریت، ضمن توجه به پیشران‌ها، محدودیت‌ها و الزامات موجود، اهمیت نگاه فراگیر و جامع

به آن را گوشزد می‌نماید. بر همین اساس، پژوهش حاضر قصد دارد با بررسی و شناسایی مفاهیم، مؤلفه‌ها، مقوله‌ها و ابعاد مؤثر بر ترانزیت خارجی کشور و نهایتاً طراحی الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت ترانزیت بین‌المللی در ایران، جهت افزایش بهره‌وری و بهتر شدن جایگاه کشور عزیزمان ایران در بازار رقابتی حوزه ترانزیت بین‌المللی، همراه با اتخاذ راهکارهای مناسب با به‌کارگیری تمامی ظرفیت‌های موجود در کشور به جهت بهبود شرایط فعلی ترانزیت بین‌المللی و همچنین مهار تمامی مسائل و موارد مخرب در مسئله ترانزیت بین‌المللی، گام بردارد و فعالیت‌های سازمان‌دهی نشده و غیرضروری را به سمت سوی فعالیت‌های صحیح و الگویی بهینه و کارآمد، هدایت نماید. بر همین اساس پژوهش حاضر، به پرسشهای زیر پاسخ خواهد داد: - الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه حمل و نقل بین‌المللی (ترانزیت خارجی) در جمهوری اسلامی ایران، به چه صورت است؟ - مولفه‌های الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه حمل و نقل بین‌المللی (ترانزیت خارجی) در جمهوری اسلامی ایران، کدامند؟

### مبانی نظری و پیشینه پژوهش

حمل‌ونقل بین‌المللی کالا مربوط به فرآیند فیزیکی جابجایی کالا بین کشورها با کشتی، هواپیما، راه‌آهن، کامیون، خط لوله و یا ترکیبی از موارد ذکر شده است. حمل‌ونقل بین‌المللی بار می‌تواند شامل تعداد زیادی از ذینفعان از جمله یک یا چند کشتی، حمل‌کننده، کاپیتان، خدمات لجستیک شخص ثالث و گمرک دو یا چند کشور برای هر حرکت باشد. تفاوت حمل‌ونقل بین‌المللی بار در مقایسه با حمل‌ونقل کالای داخلی، با حجم زیاد (به‌عنوان مثال، حمل‌ونقل با کانتینرهای بیش از ۱۰۰۰۰ TEU ظرفیت) و مسافت طولانی‌تر (به‌عنوان مثال، حمل‌ونقل بین‌قاره‌ای)، استفاده از وسایل نقلیه بزرگ (به‌عنوان مثال، کشتی‌های اقیانوس‌پیما) و زیرساخت (به‌عنوان مثال، بندرها دریایی و فرودگاه‌ها) و بازرسی مرزی مشخص می‌گردد، که همه این‌ها به پیچیدگی بالای صنعت ترانزیت بین‌المللی منجر می‌شود (Barua et al., 2020). مطالعات قبلی در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی بار، بر توسعه روش‌شناسی برای تحلیل حمل‌ونقل بین‌المللی و سهم آن در توسعه و همچنین تحلیل مقایسه‌ای حمل‌ونقل بین‌المللی در کشورهای مختلف متمرکز شده است. عمده پژوهش‌های داخلی نیز به دنبال بررسی موانع موجود بوده‌اند، اما هنوز وجود یک الگوی «ترکیبی جامع» که کل پدیده را مورد بررسی قرار دهد، وجود ندارد. در ادامه برخی از تحقیقات انجام‌شده که از جهات مختلف در تکمیل پژوهش حاضر مفید خواهند بود، شناسایی و بررسی گردید که به‌قرار زیر است: ابدیراسیلوو و دیگران (۲۰۲۰)، در پژوهش خود، کاربرد شبکه‌های عصبی مصنوعی در پیش‌بینی کوتاه‌مدت جریان قطار کانتینری در مسیر چین - اروپا از طریق قزاقستان را مورد بررسی قرار دادند. نویسندگان اولویت ترانزیت خارجی را در حل مشکلاتی مانند کاهش زمان تحویل کالا، ساده‌سازی عملیات گمرکی، تنظیم تعرفه‌های جذاب و رقابتی، حصول اطمینان از درجه بالای ایمنی کالا، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل،

ارزیابی پتانسیل ترانزیت شبکه راه آهن قزاقستان و پیش بینی جریان های آتی کالا، دانستند. هاکیبو (۲۰۲۰)، در پژوهش خود مدلی از فرآیند تقویت مؤلفه های محیطی حمل و نقل و ترانزیت کشورها پیشنهاد داد. این مدل شامل شناسه های بین المللی کلیدی، حوزه های اجرایی، چالش های دولتی، بهبود اهداف و دستورالعمل های استراتژیک و اقدامات لازم برای تقویت مؤلفه زیست محیطی حمل و نقل و ترانزیت برخی کشورها است. ستپنوا و دیگران (۲۰۱۹)، در تحقیق به بررسی فرصت های روسیه در توسعه حمل و نقل ریلی از چین به اتحادیه اروپا، پرداختند. بر اساس نتایج تحقیق، گفته شد که امکان ایجاد ترانزیت کانتینری در مسیر چین - اروپا، از طریق نقاط مرزی دوستیک، زیبکالسک و زامین - اویود وجود دارد. تغییر جریان بین المللی کالا از هوایما به حمل و نقل ریلی به منظور تجارت الکترونیکی نیز فرصتی دیگر برای افزایش حجم ترافیک ترانزیت از طریق خاک روسیه است. به منظور اجرای این فرصت ها، لازم است مجموعه ای از وظایف قانونی، سازمانی و فنی در روسیه حل گردد. نظری و دیگران (۱۳۹۸) به آسیب شناسی وضعیت موجود ترانزیت چندوجهی و تعیین راهبردهای موفقیت آن در ایران، پرداختند. با انجام این پژوهش، علل و عوامل عدم توسعه ترانزیت ایران در حوزه های مختلف شناسایی و در شش دسته و ۳۲ عامل اصلی دسته بندی گردید. مرسمان و دیگران (۲۰۱۶)، در پژوهش خود با بررسی چالش ها و نیازهای صنعت ترانزیت، به توسعه مدل های حمل و نقل بین المللی که قادر به مطابقت با پیچیدگی حمل و نقل بین المللی هستند پرداختند. علاوه بر این، شکاف های تحقیقاتی مهم که نیاز به تحقیقات مدل سازی حمل و نقل بین المللی دارند (به منظور اطمینان از چالش شناسایی شده در مدل توسعه یافته برای بهبود حمل و نقل بین المللی) نیز مورد بررسی و مذاقه ایشان قرار گرفت. رزمجویی و سعیدی (۱۳۹۴)، در پژوهشی به بررسی موانع و شاخص های مؤثر بر جذب کالای ترانزیتی در بندرها ایران پرداختند. در این راستا عواملی همچون تبلیغات در خصوص جذب خطوط کشتیرانی، ارائه خدمات ۲۴ ساعته، هفت روز هفته بندر و... از عوامل بی تأثیر یا کم تأثیر بر صنعت ترانزیت بوده در حالیکه ثبات اقتصادی / قیمت ها و اتصال های چندوجهی کارآمد به بندر (جاده ای، ریلی، هوایی و ...) از عوامل تأثیرگذار بر ترانزیت شناسایی شدند. دوست خواه و اجاری (۱۳۹۳)، در پایان نامه ای به منظور شناسایی عوامل مؤثر بر ترانزیت کالا از کشور باهدف شناسایی نقاط قوت و ضعف و برطرف نمودن نقایص و جذب ناوگان ترانزیتی جاده ای کشورهای دیگر به استفاده از مسیر ایران در حمل کالاهای خود، اقدام به انجام تحقیق توصیفی کاربردی و با ابزار پرسشنامه و با روش AHP از متخصصین و اهالی فن گردید. بر اساس یافته های تحقیق عوامل نرم افزاری نظیر هماهنگی و تعامل دستگاه های مستقر در مرز، خدمات رسانی عوامل مؤثر در ترانزیت کالا و برقراری تسهیلات ترانزیتی در مرز و... در صدر مشکلات مربوط به ترانزیت کالا بوده و عوامل سخت افزاری نظیر ساخت جاده و تأسیسات جانبی و همچنین وضعیت اقتصادی جهانی در مراحل بعدی قرار دارند. پوتی و دیگران (۲۰۱۳)، در پژوهش خود بر تعداد محدودی از موضوعات مربوط به خط مشی های

حمل‌ونقل در اروپا متمرکز شده‌اند. محسنی (۱۳۹۰)، به بررسی نقش حمل‌ونقل و ترانزیت کالا در اقتصاد ایران و همچنین کریدورها و فرصت‌های ترانزیتی از مرزهای کشورمان پرداخت.

### روش‌شناسی پژوهش

الف- نوع پژوهش: تحقیق حاضر به لحاظ هدف، کاربردی؛ به لحاظ نحوه گردآوری داده‌ها، توصیفی و به لحاظ ماهیت داده‌ها، کیفی است.

ب- جامعه آماری و روش نمونه‌گیری: جامعه آماری این تحقیق را مدیران و کارشناسان مرتبط با صنعت ترانزیت خارجی کشور، از وزارت راه و ترابری، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان هواپیمایی، سازمان بندرها و دریانوردی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، انجمن حمل‌ونقل بین‌المللی و مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل و کشتیرانی، تشکیل دادند. شیوه نمونه‌گیری در این پژوهش، روش نمونه‌گیری گلوله برفی است. در نهایت حجم نمونه این تحقیق براساس خبرگان در دسترس و متمایل به همکاری ۱۳ نفر تعیین شد. ویژگی توصیفی مصاحبه‌شوندگان در جدول (۱)، بیان شده است.

جدول ۱ - ویژگی توصیفی مشارکت‌کنندگان تحقیق

ردیف	جنسیت	میزان تحصیلات	حوزه فعالیت	تجربه کاری (سال)
۱	مرد	دکتری	صاحب نظر در حوزه حمل و نقل بین‌المللی	۳۴
۲	زن	فوق لیسانس	وزارت راه و شهرسازی	۹
۳	مرد	لیسانس	شرکت حمل و نقل بین‌المللی	۲۳
۴	مرد	فوق لیسانس	مدیر کل دفتر ترانزیت گمرک ج.ا.	۷
۵	مرد	دکتری	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	۱۴
۶	زن	دکتری	کارشناس و مدرس حوزه حمل و نقل	۱۶
۷	مرد	دکتری	انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران - مدرس دانشگاه	۳۲
۸	مرد	لیسانس	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	۱۴
۹	مرد	فوق لیسانس	کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل جاده ای و حقوق تجارت	۲۰
۱۰	مرد	فوق لیسانس	سازمان بنادرو دریانوردی	۳۱
۱۱	مرد	دکتری	اتاق بازرگانی - صنایع و معادن ایران	۲۰
۱۲	زن	فوق لیسانس	راه آهن جمهوری ا.ا.	۱۶
۱۳	مرد	فوق لیسانس	رئیس ترانزیت و امور گمرکی انجمن کشتیرانی	۱۵

ج- روش پژوهش: در تحقیق حاضر به‌منظور جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از مصاحبه و برای تحلیل آن‌ها از روش تحلیل تم استقرائی شش مرحله‌ای براون و کلارک (۲۰۰۶)،

استفاده شده است. بر همین اساس، پس از بررسی عمیق ادبیات پژوهش و بررسی سایر پژوهش‌ها، بارانمایی اساتید دانشگاه و تعدادی از خبرگان، پرسش‌های مصاحبه آماده شدند. روایی پرسش‌های مصاحبه، باهم‌اندیشی سه خبره تأیید شد. در گام نخست، صداهای ضبط‌شده (برای ضبط صدا از مصاحبه‌شوندگان اجازه گرفته شد) و فایل‌های دست‌نویس، به‌صورت منسجم تایپ و دسته‌بندی شدند. در گام دوم پس از تحلیل و سازمان‌دهی داده‌ها در گروه‌های معنادر، کدهای اولیه ایجاد شدند (در تحقیق حاضر، کدگذاری در نرم‌افزار Atlas.ti، انجام شده است) و در گام سوم با تمرکز بر تحلیل در سطحی کلان‌تر، پس از حصول اطمینان از اینکه تم‌ها غیرتکراری و درعین حال کلان و دربرگیرنده تمامی ایده‌های مطرح‌شده باشند؛ کدهای مختلف در قالب‌ها مرتب شدند. گام چهارم، شامل پالایش تم‌ها است. از این رو، در این پژوهش تم‌های همگون در گروه‌های منسجم (بر اساس محتوا) دسته‌بندی شدند و عناوین کوتاه و مناسب باقابلیت انتقال معنا به خواننده برای مضامین اصلی انتخاب گردیدند.

د- اعتبار یافته‌های پژوهش: به‌منظور اطمینان از اعتبار یافته‌های تحقیق و صحت تحلیل فرایندها، بعد از انجام ۱۰ مصاحبه، دیده شد که عوامل اصلی و فرعی در مصاحبه‌ها تکرار شده و پاسخ‌ها از روندی تکراری تبعیت می‌کنند، اما برای اطمینان بیشتر سه مصاحبه دیگر نیز انجام شد و نمونه با ۱۳ نفر مورد تأیید قرار گرفت و به فرایند مصاحبه پایان داده شد و پژوهشگر به اشباع نظری رسید. همچنین برخی از کدگذاری‌های اولیه، نتایج کدگذاری انتخابی و همچنین نتایج پژوهش با برخی از مصاحبه‌شوندگان در میان‌گذارد شده و بر اساس نظرات ارائه‌شده، فرایند و نتایج بازنگری، اصلاح و تأیید شد. همچنین برای تأیید اعتبار پژوهش از روش‌های باز آزمون شاخص ثبات و شاخص تکرارپذیری بر اساس دیدگاه‌های مختلف به‌ویژه دیدگاه (خواستار، ۱۳۸۸) استفاده گردید. برای محاسبه پایایی باز آزمون‌های فوق از بین مصاحبه‌های انجام‌گرفته سه مصاحبه به‌عنوان نمونه انتخاب و هرکدام از آن‌ها در یک‌فاصله زمانی کوتاه (یک هفته) دوباره کدگذاری شدند. سپس کدهای مشخص‌شده در دو فاصله زمانی برای هرکدام از مصاحبه‌ها باهم مقایسه شدند. در هرکدام از مصاحبه‌ها، کدهایی که در دو فاصله زمانی باهم مشابه بودند با عنوان «توافق» و کدهای غیرمشابه با عنوان «عدم توافق» مشخص گردیدند. پایایی باز آزمون مصاحبه‌های انجام‌گرفته در این تحقیق با استفاده از فرمول تعیین‌شده، برابر ۸۰ درصد است که بیشتر از مقدار قابل قبول یعنی ۶۰ درصد است. برای محاسبه پایایی تکرارپذیری نیز با روش توافق درون موضوعی دو کدگذار (ارزیاب)، از یکی از متخصصین آشنا به موضوع درخواست شد تا به‌عنوان همکار پژوهش (کدگذار) در پژوهش استفاده شود. آموزش‌ها و فن‌های لازم جهت کدگذاری مصاحبه‌ها به ایشان انتقال داده شد. سپس محقق به همراه این همکار پژوهش، تعداد سه مصاحبه را به‌صورت تصادفی انتخاب و کدگذاری کرد و درصد توافق بین کدگذاران محاسبه شد. پایایی بین کدگذاران برای مصاحبه‌های انجام‌گرفته در این تحقیق با استفاده از فرمول ذکرشده برابر ۷۳ درصد است. علاوه براین، الگوی اولیه در مرحله تعیین روابط

بین اجزاء (تم اصلی، تم فرعی و کدهای اولیه) مورد مقایسه و تأیید مشارکت‌کنندگان و اساتید دانشگاه، قرار گرفت. خلاصه‌ای از یافته‌ها برای مصاحبه‌شوندگان ارائه شد و تحلیل‌ها مورد تأیید آن‌ها قرار گرفت. همچنین همگی مصاحبه‌شوندگان درک مناسبی از الگو و اجزای آن داشتند.

### یافته‌های پژوهش

دو روش برای رسیدن به تم‌ها وجود دارد، روش استقرایی و روش قیاسی. در روش استقرایی یا پایین به بالا تم‌های شناسایی‌شده ارتباط محکمی با خود داده‌ها دارند. در این شیوه داده‌های متنی یا غیر متنی کدگذاری شده و کدهای شبیه به هم در یک تم قرار می‌گیرند. پس به‌طور منطقی تم‌های از قبل تعریف‌شده وجود ندارد و الگوها در طول تحلیل آشکار می‌شوند. اما در روش قیاسی یا بالا به پایین، پژوهشگر پیش از کدگذاری تم‌هایی را تعریف می‌کند و سپس کدها را به تم‌های موجود نسبت می‌دهند، لذا می‌توان گفت که تحلیل تم استقرایی داده محور است و تحلیل تم قیاسی، پژوهشگر محور. در این پژوهش از روش تحلیل تم استقرایی شش مرحله براون و کلارک (۲۰۰۶)، استفاده شده است. با تجزیه و تحلیل داده‌های مختلف متنی و مصاحبه‌ها، با استفاده از فرایند تحلیل تم؛ این پژوهش تم‌های اصلی، فرعی و کدهای باز را شناسایی کرده است که به شرح زیر ارائه می‌شود:

### تم اول: پیشران‌های توسعه ترانزیت خارجی

اغلب مصاحبه‌شوندگان، در اولین مواجهه با موضوع تحقیق پیرامون طراحی الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران، به پتانسیل‌ها و فرصت‌هایی اشاره کردند که به‌صورتی عمده، تأثیرگذار بر روندها و رویدادها و اقدامات در صنعت ترانزیت ایران هستند. در همین رابطه و پیش از پرداختن به کدهای باز استخراجی، یک نمونه از نقل قول‌های استخراج شده از متن مصاحبه‌ها به جهت آشنایی با روند کدگذاری و رعایت اصل اختصار، به شرح زیر ارائه می‌شود. تعدادی از مصاحبه‌شونده‌ها در رابطه با پتانسیل‌ها و فرصت‌های عمده، تأثیرگذار بر روندها و رویدادها و اقدامات در صنعت ترانزیت ایران به "موقعیت و فضای سرزمینی" ایران اشاره کردند: "می‌دونید که ما ۱۵ تا همسایه داریم. ما از یک طرف پاکستان رو داریم، از یک طرف افغانستان را داریم، از یک طرف ترکمنستان رو داریم که به هیچ تعهد بین‌المللی و استاندارد بین‌المللی پایبند نیست. از یک طرف ترکیه رو داریم که رقابت اصلی در بازارهای ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی داریم. بنابراین می‌طلبه که ما نگاه ملی با توجه به شرایط بین‌المللی داشته باشیم و جامع به قضیه نگاه بکنیم." (خبره ۴)

"موقعیت منطقه‌ای و بین‌المللی ما یک فاکتور اصلی و اساسی در سیاست‌گذاری‌های کشور هست و نقش محوری رو بازی می‌کنه. از گذشته‌های دور تا به الان کشور ما موقعیت

ژئوپولوتیکی داشته و چهارراه جهان لقب گرفته است یعنی شرق به غرب و شمال به جنوب را به هم متصل می‌کند." (خبره ۴)

"موقعیت جغرافیایی کشور و مجاورت با خلیج فارس و تنگه هرمز، وجود مرزهای آبی در جنوب و شمال کشور برگ برنده ایران در ترانزیت خارجی کالا است. در واقع به نوعی همیشه گفت استفاده حداکثری از موقعیت جغرافیایی کشور برای توسعه ترانزیت بسیار حائز اهمیت است." (خبره ۸)

"نکته دوم در واقع خدادای است، موقعیت جغرافیایی کشور ما است که این هم به لحاظ اقتصادی و هم به لحاظ اجتماعی میتونه تأثیرگذار باشه و این تأثیرش خوشبختانه تأثیر مثبتی داره. حضور ایران در زیرسیستم‌های منطقه‌ای همچون شبه قاره، آسیای مرکزی و قفقاز و ... فرصت‌های بی نظیری را در اختیار سیاست جغرافیایی کشورمون در جهت توسعه صنعت ترانزیت قرار داده. همسایگی با ۱۵ کشور و دارا بودن مسیرهای ترانزیتی مناسب و متعدد در قلمرو کشور و ایران هم می‌تونه امکان دسترسی کشورهای محصور در خشکی را به آبهای آزاد و ارتباط زیرسیستم‌های پیرامونی را به یکدیگر فراهم کنه. همه این عوامل پتانسیل‌های خدادای و در واقع پیشران‌هاییست که بر روندها و رویدادها و اقدام‌ها مرتبط با ترانزیت خارجی و یک حمل‌ونقل بین‌المللی کشور تأثیر گذاره." (خبره ۹)

"از عواملی که ما در مبحث ترانزیت می‌تونیم از شون یاد بکنیم یکی بحث موقعیت ژئوپولوتیک ما هست که خوشبختانه از این نظر همه چیز مهیاست به دلیل اینکه ما همسایگان زیادی داریم که مصرف‌کنندگان کالاهای ترانزیت خارجی هستند." (خبره ۱۲)

"ایران، خاورمیانه را به شبه قاره و آسیای مرکزی و قفقاز را به آبهای آزاد و همینطور خلیج فارس و خاورمیانه پیوند می‌زند. ایران پتانسیل‌های فوق‌العاده برای ترانزیت انرژی در خود جای داده است." (خبره ۱۳)

علاوه بر مورد فوق- موقعیت و فضای سرزمینی-، عواملی چون نفوذ فرهنگی و ایدئولوژیکی، منطقه‌گرایی، زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، ویژگی‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، از جمله پتانسیل‌ها و فرصت‌های دیگر اشاره شده توسط مشارکت‌کنندگان در تحقیق بودند که به‌صورتی عمده، تأثیرگذار بر روندها و رویدادها و اقدامات در صنعت ترانزیت ایران، است. موارد ذکر شده به‌صورت غیرمستقیم بر حوزه‌های مختلف صنعت ترانزیت کشور تأثیر گذارند، لذا با توجه به گوناگونی موارد بیان‌شده، مؤلفه‌های فوق در قالب سه مقوله یا تم‌های فرعی با عنوان جغرافیای سیاسی (ژئوپولوتیک)، زیرساخت و هاب ترانزیت، دسته‌بندی شد و در ادامه تم اصلی با عنوان «پیشران‌های توسعه ترانزیت خارجی»، تشکیل شد تا دربرگیرنده همه قابلیت‌ها و فرصت‌هایی باشد که صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران برای حرکت و تغییر در جهت توسعه، از آن‌ها تأثیر می‌پذیرد.



### تم دوم: موانع و محدودیت‌های محیطی توسعه ترانزیت خارجی

مصاحبه‌شوندگان، در بخش‌های مختلف از اظهاراتشان، به موانع و محدودیت‌های اشاره کردند که باید در مباحث مرتبط با خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی)، مورد بررسی و نسبت به رفع آن‌ها اقدام گردد. از جمله موانع و محدودیت‌های مرتبط با نیروی انسانی، سرمایه‌گذاری، بروکراسی اداری، تکنولوژی و تجهیزات، بازاریابی، رقبا، مدیریت و برنامه ریزی، سیاسی، مالی و اقتصادی، امنیتی و قانونی. موارد ذکر شده به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر حوزه‌های مختلف صنعت ترانزیت کشور تأثیرگذارند، لذا با توجه به گوناگونی موارد بیان‌شده، مؤلفه‌های فوق در قالب سه مقوله یا تم فرعی با عناوین موانع و محدودیت‌های محیط داخلی، عملیاتی و همچنین محیط کلان (عمومی)، دسته‌بندی شدند و در ادامه تم اصلی با عنوان «موانع و محدودیت‌های محیطی توسعه ترانزیت خارجی»، تشکیل شد تا دربرگیرنده همه ضعف‌ها و تهدیداتی باشد که صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران، با آن مواجه است.

### تم سوم: خط‌مشی‌گذاری توسعه ترانزیت خارجی

با توجه به اینکه تحقیق حاضر به دنبال طراحی الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران است، مصاحبه‌شوندگان، در جای جای مصاحبه، به لزوم رعایت عواملی اشاره کردند که باید در فرایند خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی)، بدان توجه شود. همچنین بارها از نتایج سخن گفتند که انتظار دارند با توجه به خط‌مشی‌های تدوین شده پیرامون توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران، حاصل گردد. از جمله این موارد عبارت بودند از: استراتژی و راهبرد، مشارکت بخش دولتی - خصوصی، ترویج همکاری‌های دو جانبه و بین‌المللی، تسهیل ترانزیت، افزایش ظرفیت و جذابیت ترانزیت و بهبود فرایندهای ترانزیتی. با توجه به گوناگونی موارد بیان‌شده، مؤلفه‌های فوق در قالب دو مقوله یا تم فرعی با عناوین الزامات و همچنین نتایج و پیامدهای خط‌مشی‌گذاری، دسته‌بندی شدند و در ادامه تم اصلی با عنوان «خط‌مشی‌گذاری توسعه ترانزیت خارجی»، تشکیل شد تا دربرگیرنده همه الزاماتی باشد که خط‌مشی‌گذاری صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران، باید آن‌ها را مد نظر قرار دهد تا به نتایج مطلوب دست یابد.

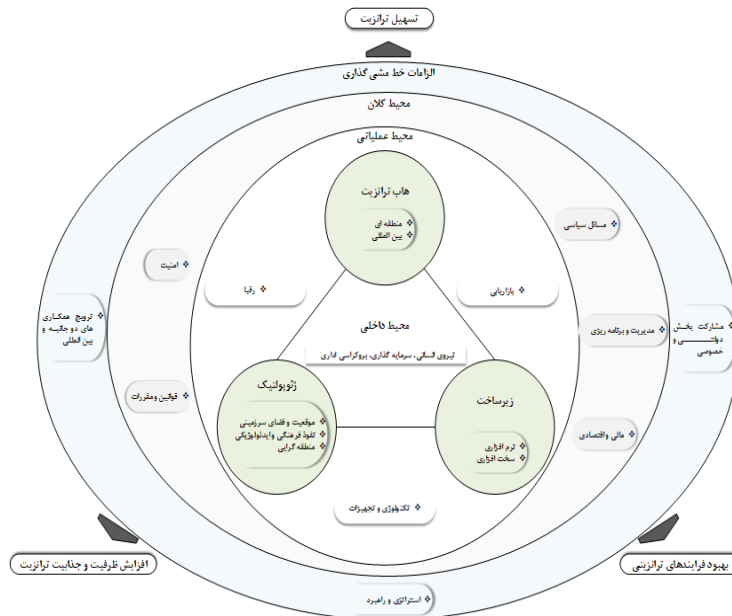
خلاصه نتایج تحلیل تم، در جدول (۲) ارائه شده است:

جدول ۲ - تم اصلی، فرعی و کدهای باز

تم اصلی	تم فرعی	کدهای باز (عدد داخل پرانتز نشان دهنده تعداد تکرار هر کد توسط خبرگان در مصاحبه هاست)
پیشران‌ها	جغرافیای سیاسی (ژئوپولتیک)	موقعیت و فضای سرزمینی (۶) نفوذ فرهنگی و ایدئولوژیکی (۲) منطقه‌گرایی (۳)
	زیرساخت	نرم افزاری (۵) سخت افزاری (۴) منطقه‌ای (۳)
	هاب ترانزیت	بین‌المللی (۳)
موانع و محدودیت‌های محیطی	محیط داخلی	نیروی انسانی (۵) سرمایه‌گذاری (۵) پروکراسی اداری (۳) تکنولوژی و تجهیزات (۸)
	محیط عملیاتی	بازاریابی (۳) رقبا (۲) مدیریت و برنامه‌ریزی (۴)
	محیط کلان یا محیط عمومی	سیاسی (۳) مالی و اقتصادی (۲) امنیتی (۴) قانونی (۴)
	الزامات	استراتژی و راهبرد (۶) مشارکت دولتی - خصوصی (۳) ترویج همکاری‌های دو جانبه و بین‌المللی (۳) تسهیل ترانزیت (۶)
نتایج و پیامدها	افزایش ظرفیت و جذابیت ترانزیت (۲) بهبود فرایندهای ترانزیتی (۲)	

با توجه به همه تبیین‌های ارائه‌شده توسط مصاحبه‌شوندگان که در سه تم اصلی پیشران‌های توسعه ترانزیت خارجی (شامل: ژئوپولتیک، زیرساخت و هاب ترانزیت)، موانع و محدودیت‌های محیطی توسعه ترانزیت خارجی (شامل: داخلی، عملیاتی و کلان یا عمومی) و خط‌مشی‌گذاری توسعه ترانزیت خارجی (شامل: الزامات، نتایج و پیامدها) دسته‌بندی شده است؛ الگوی کیفی

خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (ترانزیت خارجی) در ایران، به صورت شکل (۱) طراحی گردید.



شکل ۱ - الگوی خط‌مشی‌گذاری توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در ایران.

### نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی

دستیابی به جایگاه اول اقتصادی در منطقه و تحقق اهداف سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران، مستلزم بهره‌گیری مطلوب و کارآمد از توان و ظرفیت‌های بالقوه بخش‌های مختلف در کشور است. در این میان، صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت به‌عنوان یکی از ارکان توسعه پایدار و توسعه تجارت داخلی و بین‌المللی، از جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌ریزی‌ها برخوردار است. صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی زمانی قابلیت کمک به رشد اقتصادی کشور را خواهد داشت که خود کارآمد، ایمن، یکپارچه، قابل اطمینان و رقابت‌پذیر بوده و تمامی اجزای آن بصورت هماهنگ با یکدیگر عمل نمایند. از همین روی، تحقیق حاضر با استفاده از نظرات خبرگان در راستای لزوم خط‌مشی‌گذاری بلندمدت و آینده‌نگرانه بر اساس عناصر دخیل و کلان، لزوم توجه به ترانزیت بین‌المللی در سطوح عالی مدیریت و ضمن توجه به پیشران‌هایی نظیر موقعیت ژئوپولیتیک، زیرساخت‌های موجود و پتانسیل تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی، همچنین موانع و محدودیت‌ها محیط داخلی، عملیاتی و کلان و الزامات موجود، اهمیت نگاه فراگیر و جامع به مبحث ترانزیت خارجی را جهت حصول نتایج مطلوبی چون تسهیل ترانزیت، افزایش ظرفیت و جذابیت ترانزیت کشور و بهبود فرایندهای ترانزیتی را مد

نظر قرار داد و اقدام به طراحی الگوی خط‌مشی گذاری توسعه صنعت ترانزیت بین‌المللی کالا در ایران با استفاده از روش تحلیل تم، نمود. با توجه به نتایج پژوهش، توصیه‌های زیر به خط‌مشی‌گذاران حوزه ترانزیت بین‌المللی کالا کشور، ارائه می‌گردد: ۱- خط‌مشی‌گذاری در جهت دستیابی به یک سیستم یکپارچه، مؤثر و کارا در حوزه ترانزیت خارجی با در نظر گرفتن پیشرانها و موانع و محدودیتهای موجود؛ ۲- تهیه مقررات کشوری به‌منظور ترویج و هماهنگ سازی مسائل مربوط به ترانزیت و توسعه متوازن و هماهنگ زیرساخت‌های ترانزیتی کشور در تمامی شقوق؛ ۳- افزایش کارائی و بهره‌وری در عملیات ترانزیتی با برنامه ریزی به‌صورت راهبردی، جامع، مستمر، پویا و هماهنگ با برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی؛ و همچنین تسهیل فعالیتهای مرزی بدون نیاز به تعویض وسیله حمل بار و به حداقل رساندن تشریفات مرزی و تجهیز مسیرهای اصلی ترانزیتی کشور با قطارهای باری و فراهم شدن شرایط رزرو قطار از سکوهاى بارهاى منطقه‌ای؛ ۴- نوسازی ساختار سازمان هواپیمایی کشوری و هماهنگی بهتر آن با دیگر بخشهای مرتبط با امور ترانزیت و عضویت ایران در مجمع کشورهای دارای صنعت هوانوردی عمده باهماهنگسازی چارچوب و ساختار قانونی کشور و آمادگی شرکتهای هواپیمایی برای بازار رقابتی آینده و تکمیل آزادراه‌ها و زیرساختهای جاده‌ای در مسیرهای اصلی ترانزیت بین‌المللی؛ ۵- بازنگری در هزینه‌های ترانزیت بالاخص ترانزیت ریلی و تأمین اعتبار و تسهیلات بلندمدت بانکی برای پروژههای حمل‌ونقلی توسط دولت؛ ۶- تشویق و حمایت دولت از بخش خصوصی ایران برای تجارت، ترانزیت و انتقال فعالیت‌های آموزش مرتبط با ترانزیت به بخش خصوصی و همچنین کاهش مالکیت دولت با خصوصی سازی فعالیت شرکت‌های ترانزیتی و انتقال مالکیت یا مدیریت تجاری بندرها و فرودگاه‌ها به آنها؛ ۷- بازنگری توافقات دو جانبه و چندجانبه بین ایران و کشورهای همسایه به‌منظور کاهش زمان انتظار در مرز و هماهنگی فعالیت‌های ترانزیتی با این کشورها و افزایش همکاری‌های بین‌المللی به‌ویژه با کشورهای همسایه و کشورهای آسیای میانه و قفقاز.

## منابع

- ۱- جهان‌دیده، علی. (۱۳۸۸). قطب ترانزیت جهان. بندر و دریا، ۲۴(۲۶) (پیاپی ۱۶۱)، ۱۰-۲۴.
- ۲- خواستار، حمزه. (۱۳۸۸). آرایه‌ی روشی برای محاسبه‌ی پایایی مرحله‌ی کلدگذاری در مصاحبه‌های پژوهشی. روش‌شناسی علوم انسانی، ۵۸(۱۵)، ۱۶۱-۱۷۴.
- ۳- دوست‌خواه و اجاری، رضا. (۱۳۹۳). شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشکده دانشگاه گیلان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- ۴- رزمجویی، دامون؛ و سعیدی، سیدناصر. (۱۳۹۴). بررسی موانع و شاخص‌های مؤثر در جذب کالای ترانزیتی در بنادر (مورد کاوی بندر انزلی). مجله علوم و فنون دریایی ایران، ۱۴(۱).
- ۵- محسنی، رضا. (۱۳۹۰). بررسی نقش حمل و نقل و ترانزیت کالا در اقتصاد ایران - مطالعه موردی: کشورهای آسیای میانه. مجلس و راهبرد، ۶۶(۱۸)، ۱۰۹-۱۴۶.

۶- نظری، محسن؛ حسن قلی پور، طهمورث؛ کمرخانی، حبیب؛ و اسفیدانی، محمدرحیم. (۱۳۹۸). آسیب‌شناسی توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق ایران و ارائه چارچوب بهبود آن (تحلیلی در سه حوزه حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی) (مقاله کاربردی). پژوهشنامه حمل و نقل، ۱۶(۳) (پیاپی ۶۰) #r00860، ۱۵۷-۱۴۱.

- 7- Abdirassilov, Zhomart; Stadkowski, Aleksander; Izbairova, Aliya; & Sarbaev, Sugerali. (2020). Application of Artificial Neural Networks for Short-Term Forecasting of Container Flows in Kazakhstan. In *Modelling of the Interaction of the Different Vehicles and Various Transport Modes* (pp. 131-158). Springer.
- 8- Barua, Limon; Zou, Bo; & Zhou, Yan. (2020). Machine learning for international freight transportation management: A comprehensive review. *Research in Transportation Business & Management*, 34, 100453.
- 9- Braun, Virginia; & Clarke, Victoria. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101.
- 10- Hacıyev, Ceyhun. (2020). ENVIRONMENTAL SAFETY AND INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS. *Economic and Social Development: Book of Proceedings*, 2, 163-170.
- 11- Hensen, P; & Jakab, LA. (2008). Facilitating Cross-Border Movement of goods: A Sustainable Approach, *The Global Enabling Trade Report*. Presented at the World Economic Forum.
- 12- Meersman, Hilde; Ehrler, Verena Charlotte; Bruckmann, Dirk; Chen, Ming; Francke, Jan; Hill, Peter; Jackson, Clare; Klauenberg, Jens; Kurowski, Martin; Seidel, Saskia; & Vierth, Inge. (2016). Challenges and future research needs towards international freight transport modelling. *Case Studies on Transport Policy*, 4(1), 3-8.
- 13- Ponti, Marco; Boitani, Andrea; & Ramella, Francesco. (2013). The European transport policy: Its main issues. *Case Studies on Transport Policy*, 1(1), 53-62.
- 14- Stepanova, N.; Pavlova, E.; Mamedova, I.; Cherpakova, E.; & Samusev, N. (2019). Development of rail freight from China to the EU: Russia's opportunities. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 403, 12216.
- 15- Strandenes, Siri Pettersen; & Thanopoulou, Helen A. (2020). GDP and international seaborne trade: past trends, present breaks and future directions. In *Geographies of Maritime Transport*. Edward Elgar Publishing.