



Presenting a Model, Identifying and Ranking the Factors Affecting the Development of Transit Capacity of Goods with the Approach of Structural Equations (Case study: Amirabad port).

Maryam Kaveh ¹, Majid Fattahi², Rahman Ghaffari³

Abstract

purpose

The purpose of this case study is to present a model, identify, and rank the factors affecting the development of transit capacity of goods in Amirabad port with the approach of structural equations.

Method

The statistical population of this research was professors and experts in port affairs in various ports. Data collection tools were in-depth and open interviews with experts in the first stage and a researcher-made questionnaire in the second stage. In order to analyze the data and achieve the conceptual model of the research in this study, three methods of ground method (open coding, axial coding, and selective coding) was used. Testing LISREL software and Smart PIs were utilized in the second stage of structural model.

Finding

The research results confirmed the fit of the conceptual model and a comprehensive model was presented to identify and rank the factors affecting the development of transit capacity of goods with the approach of structural equations.

Conclusion

Nowadays, the transit of goods is one of the most profitable trades in the world, and naturally, the countries that are in the path of transit corridors can benefit the most from this trade. In some countries, transit is considered as a source to compensate for some of the investments and costs incurred in the transport sector, and transit can be considered as one of the most important pillars and commercial infrastructure for the development of exports to target markets.

Keywords: Provide models, Identification and ranking, Transit of goods, structural equations

1. Phd Student in marketing management, Islamic Azad University, Sari Branch,

2..Assistant Professor Department of marketing Management, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran
Corresponding Author.Email: majid.fattahi59@gmail.com

3. Assistant Professor Department of marketing Management, Sari Branch, Islamic Azad University, Sari, Iran

Received: June, 5, 2021; Accepted: February 11, 2021



ارائه مدلی برای شناسایی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا با رویکرد معادلات ساختاری (مورد مطالعه: بندر امیرآباد)

مریم کاوه^۱، مجید فتاحی^۲ و رحمان غفاری^۳

چکیده

هدف: هدف از پژوهش حاضر ارائه مدلی برای شناسایی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا با رویکرد معادلات ساختاری (مورد مطالعه: بندر امیرآباد) می‌باشد.

روش: جامعه آماری این تحقیق، اساتید و خبرگان امور بندری در بنادر بودند. ابزار جمع آوری داده‌ها در مرحله کیفی مصاحبه‌های عمیق نیمه ساختار یافته با خبرگان سازمان بنادر و دریانوردی بود و در مرحله کمی پرسشنامه محقق ساخته در مرحله کیفی بود. تجزیه و تحلیل داده‌ها در بخش کیفی جهت دستیابی به مدل مفهومی تحقیق، از کدگذاری های سه گانه روش گرنند (کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی) و در مرحله کمی آزمون مدل ساختاری با استفاده از نرم افزارهای LISREL و Smart Pls می‌باشد

یافته‌ها: نتایج تحقیق برازش مدل مفهومی را تأیید نمود و یک مدل جامع برای شناسایی و رتبه بندی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا با رویکرد معادلات ساختاری ارائه گردید.

نتیجه گیری: امروزه ترانزیت کالا یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و طبیعتاً کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار می‌گیرند، می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت ببرند. در برخی کشورها ترانزیت به عنوان منبعی جهت جبران بخشی از سرمایه گذاریها و هزینه‌های انجام شده در بخش حمل و نقل مطرح می‌باشد و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات به بازارهای هدف به حساب آورد.

واژگان کلیدی: ارائه مدل، شناسایی و رتبه بندی، ترانزیت کالا، معادلات ساختاری

۱. دانشجوی دکتری مدیریت بازرگانی، گروه آموزشی مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ساری، ساری، ایران.

۲. استادیار مدیریت بازرگانی، عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ساری، ساری، ایران. نویسنده مسئول،
(majid.fattahi59@gmail.com)

۳. استادیار مدیریت دولتی، عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ساری، ساری، ایران.

مقدمه

حمل و نقل واسطه فعالیت‌های اقتصادی است که گسترش آن می‌تواند به تقسیم کار، تولید، سرمایه‌گذاری، اشتغال، افزایش درآمد و رفاه بیشتر جوامع منجر می‌شود (اقبالی، نریمی، ۱۳۹۲) و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه به حساب آورد. ایران با وجود ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی، توانایی ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن ترانزیت کالا در سال را دارا می‌باشد اما از این ظرفیت تاکنون فقط ۵۰ درصد یعنی بالغ بر ۱۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار گرفته است. ایران در عرصه ترانزیت کالا دارای سابقه‌ای چند هزار ساله می‌باشد و به واسطه موقعیت جغرافیایی مناسب خود از دیرباز به عنوان پل ارتباطی ترانزیت کالا از آسیا به اروپا مطرح بوده است اما ظهور کریدورها و رقبای زمینی و دریایی در ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا بازار صنعت ترانزیت ایران را با مخاطره روبرو کرده است (محسنی، میرزایی، ۱۳۹۷) از طرفی کشوری که امکان ترانزیت برای محموله‌های دیگر کشورها را فراهم می‌سازد، هم خود استفاده می‌برد و هم محموله را از مسیر مناسب‌تری به مقصد رسانده و دیگران را نیز منتفع می‌سازد. بدون شک وجود شرایطی از قبیل ثبات سیاسی، اجتماعی و امنیتی در کنار وجود امکانات و تجهیزات زیربنایی حمل و نقل و ترانزیت، نظیر بنادر و اسکله‌های مجهز، شبکه راه‌های ریلی و جاده‌ای مناسب، تدوین و اجرای قواعد حقوقی و مقررات تسهیل‌کننده تجارت، ترانزیت و اعمال مدیریت کارآمد منجر به ارائه ترانزیتی سریع، کم هزینه و مطمئن از قلمرو کشورها شده و موجب ایجاد آثار مثبتی در زمینه توسعه روابط بازرگانی و سیاسی بین کشورها خواهد گردید (التجائی، ارباب افصلی، کیمیایی، ۱۳۸۹). ترانزیت خارجی یک رویه چندبخشی می‌باشد که عوامل و نهادهای متفاوتی همچون بندر، گمرک و عوامل پسکرانه‌ای بر آن تاثیرگذار می‌باشند. عملکرد هر یک از بخش‌های این زنجیره حمل و نقل در صنعت ترانزیت در صورت برنامه‌ریزی مناسب، می‌تواند درآمدهای ارزی قابل توجهی برای کشور به ارمغان آورد (رزمجویی، سعیدی، ۱۳۹۴). عبور کالاهای ترانزیتی از داخل یک کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی درآمذزایی را به دنبال خواهد داشت، بلکه نشان دهنده 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 (پاول هانسن^۱، ۲۰۰۸). چنانچه کشوری در مسیر رسیدن کالا به دست مصرف‌کننده قرار گیرد و به هر میزان که کالا از این مسیر ترانزیت شود به همان نسبت از هزینه مسیر کالا، عاید کشور می‌شود (رودریج^۲، نوتبوم^۳، ۲۰۱۷) در این راستا بولیس و همکاران (۲۰۱۲) در مطالعه‌ای تحت عنوان کمک به تولید ناخالص داخلی لتونی در حمل و نقل بین‌المللی به بررسی خدمات ناشی از ترانزیت کالا برای کشور لیتوانی پرداختند. نتایج این مطالعه حاکی از آن است که ترانزیت ریلی، دریایی، زمینی، خطوط لوله تقریباً بالغ بر ۶/۶ درصد تولید ناخالص ملی برای سال ۲۰۱۰ را به خود اختصاص داده است (آلکسس^۴، روبرتس^۵، ۲۰۱۲). بنادر خطوط اتصالی هستند که حمل و نقل میان خشکی و دریا را ممکن می‌سازند و به عنوان مبنایی برای لجستیک، تولید، انتقال اطلاعات و تجارت بین‌الملل خدمات ارائه می‌کنند و می‌توانند نقش تخته شیرجه را برای توسعه اقتصادی یک کشور ایفا

۱. Poul Hansen

۲. Rodrigue

۳. Notteboom

۴. Bulis

۵. Aleksis

۶. Roberts

نمایند (تیلور، ۲۰۱۵) بر این اساس نگارندگان در این مقاله به دنبال پاسخگویی به این سوال هستند که مدل شناسایی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا با رویکرد معادلات ساختاری (مورد مطالعه: بندر امیرآباد) چگونه است؟

پیشینه پژوهش :

فتاحی و کاوه (۱۳۹۹). در مقاله ای با عنوان ارائه الگو توسعه ترانزیت با رویکرد اقیانوس آبی در بندر امیرآباد با استفاده از تکنیک SWOT در میان پنجاه نفر از متخصصین و فعالین بندری و دریایی اقدام نموده که نتایج حاصل از این پژوهش نتایج حاصل از این پژوهش نشان داد که استراتژی بندر امیرآباد در حالت تهاجمی قرار دارد.

رضایی ارجرودی و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی تحت عنوان ارائه الگوی اثر ترانزیت بر بخش حمل و نقل جاده‌ای با استفاده از مدل خودرگرسیون برداری (VAR)، نقش درآمدهای ترانزیتی جاده‌های بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌های مورد بررسی قرار دادند. برای تخمین مدل از الگوهای خود رگرسیون برداری استفاده شده است. ابتدا مرتبه جمعی بودن متغیرهای الگو و سپس تعداد وقفه‌های بهینه، مشخص می‌شوند. در گام بعدی، تعداد بردارهای هم انباشستگی الگو تعیین شده و در نهایت، مدل موردنظر، مورد برآورد تجربی قرار می‌گیرد. همچنین جهت بررسی چگونگی تغییرات متغیر درآمدهای ترانزیتی کالای نفتی و غیرنفتی در بخش حمل و نقل جاده‌ای بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور، روش تجزیه خطای پیش‌بینی مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج حاصل از تخمین نشان می‌دهد که در ازای یک درصد افزایش درآمدهای ترانزیتی، رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور به میزان ۰/۲۷ درصد افزایش خواهد یافت.

نظری و همکاران (۱۳۹۸) به پژوهشی با عنوان به ایفای نقش ترانزیت کالا و آسیب شناسی وضعیت موجود ترانزیت چندوجهی و تعیین راهبردهای موفقیت آن در ایران پرداختند. در این پژوهش با استفاده از روش گراند تئوری و مصاحبه عمیق، و از طریق کد گذاری باز، محوری و عمیق به شناسایی عوامل موثر بر موفقیت ترانزیت چندوجهی در ایران پرداخته شده است و مشخص گردیده است که نظام ترانزیت ایران بر اساس 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 شده‌اند و راهکارهای بهبود آنها پیشنهاد گردیده‌اند.

دوست خواه و قلیزاده (۱۳۹۴) در مطالعه‌ای به بررسی عوامل موثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور پرداختند. در این مطالعه به منظور شناسایی عوامل موثر بر ترانزیت کالا از کشور با هدف شناسایی نقاط قوت و ضعف و برطرف نمودن نقایص و جذب ناوگان ترانزیتی جاده‌ای 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. براساس یافته‌های تحقیق عوامل نرم‌افزاری نظیر هماهنگی و تعامل دستگاه‌های مستقر در مرز و خدمات‌رسانی عوامل موثر در ترانزیت کالا و برقراری تسهیلات ترانزیتی در مرز، در صدر مشکلات مربوط به ترانزیت کالا بوده و عوامل سخت‌افزاری نظیر ساخت جاده و تاسیسات جانبی و همچنین وضعیت اقتصادی جهانی در مراحل بعدی قرار دارند.

احسانی فر (۱۳۹۴) در پژوهشی تحت عنوان تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی به بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصتها و تهدیدهای بندر چابهار در امر ترانزیت کالا پرداخته و استراتژی‌های مناسبی جهت توسعه ترانزیت اتخاذ نمودند. و نتیجه‌گیری شد که بین میانگین رتبه‌های اشتغال زایی، امنیت اجتماعی، استفاده از ظرفیتها و درآمدهای ترانزیتی کشور تفاوت معنادار مشاهده می‌شود و همچنین با توجه به رتبه‌ها می‌توان گفت اشتغال زایی و استفاده از ظرفیتها دارای بالاترین رتبه است و امنیت اجتماعی دارای کمترین رتبه است روش تحقیق پرسشنامه‌ای است که با استفاده از روش طیف لیکرت تنظیم شده است. جامعه آماری را تمامی صاحب نظران و متصدیان ترانزیت کالا در دانشگاه‌ها، سازمان حمل و نقل، سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گمرک و سازمان منطقه آزاد و فرمانداری و شرکتهای تابعه در سطح شهرستان چابهار و بعضی شعبه‌های استانی و مرکز تشکیل می‌دهند. از نتایج این پژوهش، افزایش سرمایه گذاری، استفاده از موقعیت ژئوپلیتی کشور و بندر چابهار، پرورش منابع انسانی متخصص و عضویت در تشکلهای بین منطقه‌ای و توجه به بخش خصوصی و اصل ۴۴ قانون اساسی است (احسانی فر، ۱۳۹۴)

جهانگیری (۱۳۹۲) در مطالعه‌ای به بررسی کریدورهای بین المللی حمل و نقل در ایران و تعیین انگیزه‌های انتخاب مسیرهای حمل و نقل ترانزیت کالا می‌پردازد. براساس نتایج این پژوهش، کریدورهای موجود در مسیر شرق به غرب از بالاترین سطح امکانات نسبت به دیگر کریدورهای موجود در ایران برخوردار می‌باشند و کریدور فرعی شمال به جنوب دارای کمترین امکانات در میان سایر کریدورها می‌باشد.

عزتی و شکری (۱۳۹۱) تحقیقی با عنوان بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار انجام دادند. نتایج حاکی از آن بود که قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی شرقی، خاور دور و اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال - جنوب و تجهیز امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار باشد.

نور (۲۰۲۰) در مطالعه خود با هدف برنامه ریزی و توسعه ترانزیت، تجزیه و تحلیل ایستگاه‌های ریلی بر مبنای اهداف TOD^۱ و بر اساس تغییر کاربری اراضی، رتبه بندی نوع TOD از ایستگاه‌های راه آهن با استفاده از رویکرد سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS^۲) پرداخت که معیارها و فاکتورهای این پژوهش شامل پتانسیل‌های ترانزیت، منطقه تحت پوشش و در دسترس بودن اراضی می باشد.

باسو و همکاران (۲۰۲۰) در مطالعه خود با هدف ایجاد یک استراتژی بالقوه با رویکرد اقیانوس آبی و روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP) از کارخانه‌های کشتی سازی در بخش شرقی اندونزی برای رقابت در شرایط فعلی بازار پرداختند. صنایع کشتی سازی برای بهبود رقابت پذیری باید متمرکز بر اصلاح و به روزرسانی چندین عامل محیط داخلی مانند

هماهنگی و پاسخگویی، شبکه تجاری، نیروی انسانی با مهارت بالا و توانایی ساخت انواع کشتی‌های پیچیده با شند. علاوه بر این، کارخانه‌های کشتی سازی باید به عوامل بیرونی محیطی، به ویژه در پنج عاملی که تأثیر زیادی در بهبود رقابت دارند، یعنی شرکای شرکت حمل و نقل، شبکه‌ها و مشارکت با تأمین کنندگان، سیاست‌های دولت، توسعه منابع انسانی و تشکیل خوشه‌ای کارخانه‌های کشتی سازی، توجه نمایند.

بولیس، اورلوز و لسکاپارس (۲۰۱۲) در مطالعه‌ای به بررسی خدمات ناشی از ترانزیت کالا برای کشور لیتوانی پرداختند. نتایج این مطالعه حاکی از آن است که ترانزیت ریلی، دریایی، زمینی و خطوط لوله، تقریباً بالغ بر ۶/۶ درصد تولید ناخالص ملی برای سال ۲۰۱۰ را بخود اختصاص داده است.

ابولی و مازولا^۱ (۲۰۰۹) در مقاله‌ای تحت عنوان شاخص جدید رضایت مشتری برای ارزیابی کیفیت خدمات ترانزیتی، فهرستی را براساس دیدگاه مشتری برای ارزیابی کیفیت خدمات ترانزیتی ارائه داده است. این شاخص با نام شاخص رضایت مشتری که از شاخص رضایت مشتری سنتی الهام گرفته شده است، اما ناهمگونی را در مورد قضاوت‌های کاربر در مورد جنبه‌های مختلف خدمات و علل ایجاد رضایت یا ناراضی مشتری را در نظر می‌گیرد. این شاخص امکان کنترل کیفیت خدمات را فراهم می‌آورد و راهکارهای بهبود کیفیت خدمات تعریف می‌شود.

آلن وودبرن و همکارانش^۲ (۲۰۰۸) به عوامل موثر بر روی اثر جهانی شدن بر حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در راستای بررسی شرایط کنونی و پیش بینی اقدامات لازم در جهت توسعه ترانزیت کشور مکزیک پرداختند و این عوامل شامل زیرساخت‌ها، سیاست‌ها، قوانین، تکنولوژی و تخلفات حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد.

جورجیا تبلیسی^۳ (۲۰۰۴) در تحقیقی تحت عنوان ارزیابی ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی در ارمنستان چهار عامل کلی قوانین، زیرساخت‌ها، عوامل مالی و ظرفیت سازی را به عنوان عوامل برطرف کننده تنگناهای موجود ترانزیت در کشور ارمنستان شناسایی کرده‌اند.

در حال حاضر با عنایت به وجود کریدورها و مسیرهای مختلف حمل و نقلی در منطقه و تمایل شدید کشورها به استفاده از موقعیت ترانزیتی خود جهت جذب ناوگان ترانزیتی و هدایت مسیرهای ترانزیتی به سمت کشورهای مربوطه، متأسفانه شاهد مشکلاتی در ارایه خدمات ترانزیتی می‌باشیم. این مشکلات سبب گردیده که رشد ترانزیت مطابق انتظار نبوده و همگام با سایر کشورها نباشد. این پژوهش به منظور شناسایی عوامل تاثیرگذار بر ترانزیت با هدف جذب این بازار به سوی ایران و استفاده از منافع حاصل از ترانزیت کالا بر کشور صورت گرفته است. این اتفاق در حالی است که موقعیت استراتژیکی دیگر کشورها قابل مقایسه با مزیت‌های سرزمینی ایران نیست. از طرفی مشکلات نرم افزاری ناشی از عدم روان سازی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت، مشکلات سخت افزاری و مهیا نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی طلایی برای رقیبان ما ایجاد کرده است تا در این خلا صاحبان کالا را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی تازه تعریف شده متقاعد کنند. در این راستا با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین نفت کرد. در بررسی تحقیقات انجام شده در کشور نشان می‌دهد که خلاء یک مدل جامع در حوزه توسعه

۱. Laura Eboli and Gabriella Mazzulla

۲. Tbilisi Georgia

۳. Woodburn, Allan and al

ظرفیت ترانزیت کاملاً نمایان می‌باشد. از این رو هدف از پژوهش حاضر ارائه مدل و شناسایی و رتبه بندی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا با رویکرد معادلات ساختاری در بندر امیر آباد می‌باشد.

روش شناسایی پژوهش:

روش جمع‌آوری اطلاعات بر اساس آمیخته اکتشافی بود که در آن ابتدا داده‌های کیفی و سپس داده‌های کمی گردآوری و تحلیل می‌شود در بخش کمی این پژوهش، برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیه‌های پژوهش از روش مدل سازی معادلات ساختاری و نرم‌افزارهای لیزرل، اسمارت پی.ال. اس استفاده شده است. بنابراین هدف اول بخش کیفی این پژوهش شناسایی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا بود. روش نمونه‌گیری در آن، گلوله برفی و ابزار گردآوری داده‌ها مصاحبه نیمه ساختار یافته است که با گروه یازده نفره‌ای از خبرگان با تخصص بنادر و دریانوردی در خرداد ۱۳۹۹ است که از مصاحبه هفتم به بعد تکرار در اطلاعات دریافتی مشاهده شده است؛ اما برای اطمینان تا مصاحبه یازدهم ادامه یافت روش تحلیل داده‌ها با استفاده از تحلیل محتوای سه مرحله (کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی) می‌باشد. برای حصول اطمینان از روایی پژوهش، داده‌ها ابتدا در مرحله کدگذاری محوری و همچنین تحلیل و تفسیر داده‌ها با مشارکت مشارکت کنندگان آماده گردید سپس توسط پنج نفر از اساتید مدیریت مورد تایید قرار گرفت. در فرایند اجرای متدولوژی گراندد تئوری، مرحله کدگذاری باز به شناسایی و استخراج مفاهیم اولیه از مصاحبه‌ها اختصاص داشت. بر این اساس، بعد از انجام هر مصاحبه، با بررسی چند باره آن، مفاهیم موجود در متن مصاحبه استخراج گردید. در مجموع ۱۱ مصاحبه صورت گرفته، ۹۳ مفهوم اولیه استخراج گردید که در قالب ۳۲ خوشه، دسته بندی شدند.

جدول ۱. مفاهیم نهایی شده بعد از تجزیه و تحلیل مصاحبه‌ها و حذف موارد تکراری در مرحله کدگذاری باز

کد	خوشه
B30	مطالعه بازارهای منطقه
B31	مشارکت در زنجیره تأمین کالای جهانی
B6	توسعه حمل کانتینری
B7	کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)
B8	شناسایی و رصد بازارهای بالقوه (بازار جدید، تنوع بازار، تحقیقات بازار)
B10	استفاده از ظرفیت شرکت‌های معتبر حمل و نقل چندوجهی
B11	مشوق‌های مالیاتی هوشمندانه
B12	دیپلماسی حکیمانه
B14	هم‌افزایی و هم‌تکاملی سیاست‌های کلان
B15	آینده پژوهی و آینده نگاری بازارها
B18	استفاده از فناوری پیشرفته در بنادر
B22	مشتری محوری و شفاف سازی
B26	استفاده از بسته‌بندی مناسب
B29	تسهیل انتقال پول
B20	ایجاد ارزش افزوده روی کالا
B27	استفاده از فناوری فضاپایه
B33	مشارکت بخش خصوصی

کد	خوشه
B23	شناسایی مسیرهای پهنه
B3	کاهش بروکراسی
B1	ایجاد جو اعتماد
B35	تقویت ترانزیت داخلی و خارجی
B37	(حل) بررسی موانع ترانزیت کالا
B2	تسهیل قوانین (کشور)
B4	همسان سازی تعرفه‌ها
B13	رعایت استانداردهای بین المللی
B5	ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی میان سازمان‌ها
B9	ایجاد زیرساخت‌های لازم
B19	تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت
B12	مشکل تحریم‌ها
B21	ایجاد فضای جذاب برای ذینفعان
B28	درآمذایی برای کشور و استان
B35	تقویت ترانزیت داخلی و خارجی

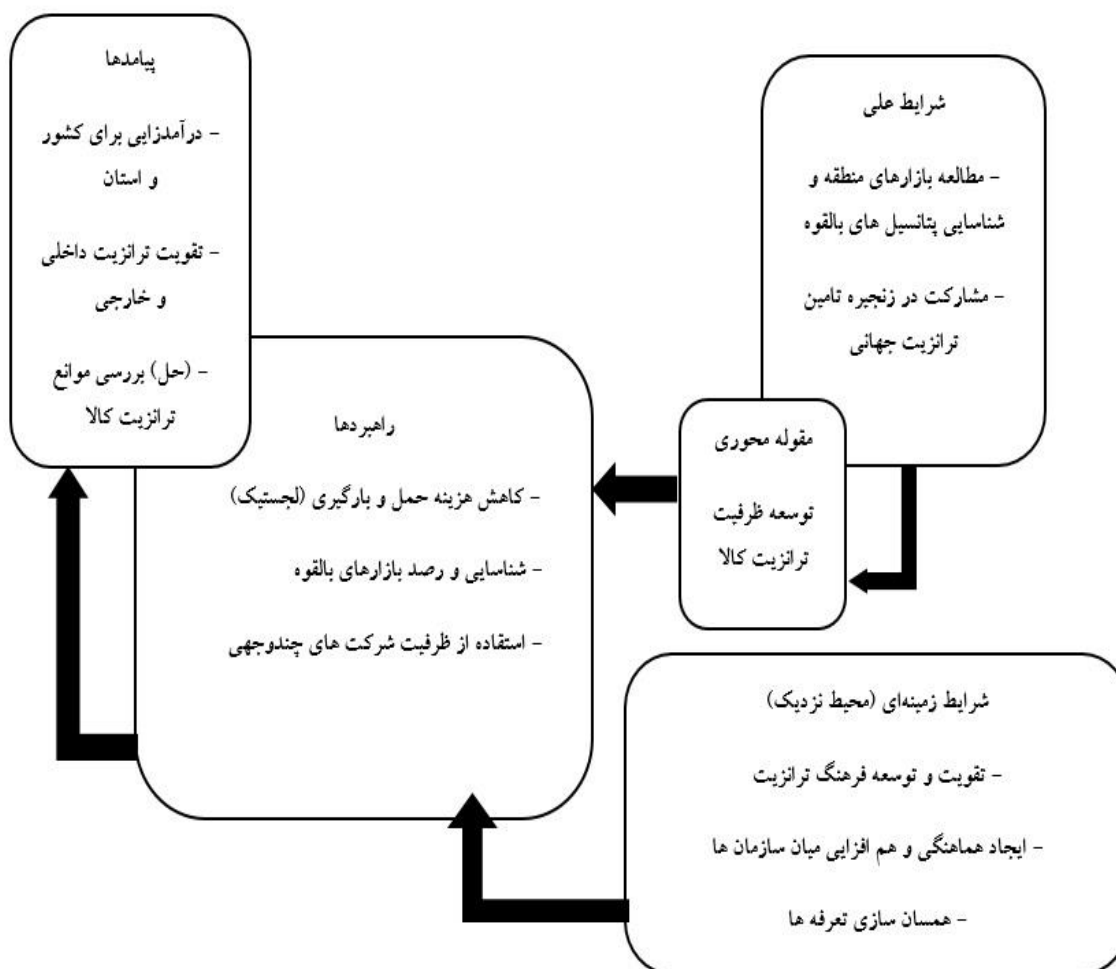
در گام دوم مرحله کدگذاری محوری می‌بایست از طریق دسته بندی خوشه‌های مفهومی شکل گرفته در مرحله قبل، مقوله‌هایی کلی‌تر ایجاد می‌شد. جهت انجام این کار، سعی شد تا با مرور دقیق خوشه‌ها و مفاهیم مشمول در آنها، خوشه‌های هم‌سنخ در زیرمجموعه یک مقوله کلی تر تجمیع شوند. پس از انجام این فرایند، ۳۲ خوشه حاصله در مرحله قبل، در قالب ۱۹ مقوله دسته بندی شدند. سپس برای این مقولات نام گذاری مناسبی صورت پذیرفت. ماحصل این مرحله، در جدول شماره ۲ قابل مشاهده می‌باشد.

جدول ۲. دسته بندی خوشه‌ها در قالب مقولات و نام گذاری مقولات

مقوله (کد گذاری محوری)	مفهوم (کد گذاری باز)
مطالعه بازارهای منطقه	A8: برآورد میزان بار در آسیای میانه
مشارکت در زنجیره تأمین کالای جهانی	A7: مشارکت فعال در زنجیره لجستیک منطقه‌ای
توسعه حمل کانتینری	A6: کانتینری کردن برای امنیت کالا
کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)	A8: تسریع زمان تخلیه و بارگیری
شناسایی و رصد بازارهای بالقوه (بازار جدید، تنوع بازار، تحقیقات بازار)	A6: نیازسنجی بازار
استفاده از ظرفیت شرکت‌های معتبر حمل و نقل چندوجهی	A10: اختصاص فضای مناسب به شرکت‌های حمل و نقل
مشوق‌های مالیاتی هوشمندانه	A7: ایجاد مشوق‌هایی برای صاحبان کالا جهت استفاده از بندر امیرآباد
دیپلماسی حکیمانه	A10: عضویت در کنوانسیون‌های بین المللی
هم‌افزایی و هم‌تکاملی سیاست‌های کلان	A7: تدوین خط‌مشی‌های کارآمد
آینده پژوهی و آینده نگاری بازارها	A7: پیدا کردن مسیرهای جدید برای ترانزیت کالا
استفاده از فناوری پیشرفته در بنادر	A7: الگوبرداری هدفمند و هوشمندانه از دیگر بنادر
مشتری محوری و شفاف سازی	A6: مشخص نمودن زمان و مسیر ترانزیت کالا
استفاده از بسته‌بندی مناسب	A11: نوع بسته بندی کالاها
تسهیل انتقال پول	A6: بررسی شیوه‌های انتقال پول

مفهوم (کد گذاری باز)	مقوله (کد گذاری محوری)
A5: ایجاد ارزش افزوده توسط شرکت‌ها و صنایع داخلی	ایجاد ارزش افزوده روی کالا
A9: شناسایی مسیرهای بهینه ترانزیت کالا	استفاده از فناوری فضاپایه
A10: بررسی امکان خصوصی‌سازی بندر یا بخش‌های مختلف آن	مشارکت بخش خصوصی
A12: مسیر مطمئن‌تر	شناسایی مسیرهای بهینه
A11: بازگذاری دست سازمان‌ها در چارچوب قوانین و مقررات	کاهش بروکراسی

گام سوم مرحله کد گذاری انتخابی بود که آخرین مرحله از کد گذاری سه گانه روش تئوری داده بنیاد می‌باشد، در این مرحله می‌بایست مقوله‌های شناسایی شده در مرحله قبل، بر روی مدل پارادایمی جاگذاری می‌شدند که در ادامه، هر یک از ابعاد مدل پارادایمی مورد بحث قرار گرفت.



شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق

یافته‌های پژوهش

اطلاعات توصیفی در بخش کمی از نظر جنسیت و سن و میزان تحصیلات به شرح جدول شماره ۳ می‌باشد و آماره توصیفی متغیرهای پژوهش به شرح جدول شماره ۴ می‌باشد.

جدول ۳. ویژگی‌های جمعیت شناختی پاسخ دهندگان

متغیر	فراوانی	درصد
جنسیت	مرد	۷۳
	زن	۲۷
سن	۳۱-۴۰	۲۸
	۴۱-۵۰	۳۶
	۵۱-۶۰	۳۶
میزان تحصیلات	کارشناسی	۱۸
	کارشناسی ارشد	۶۴
	دکتری	۱۸

جدول ۴. آمار توصیفی متغیرهای پژوهش

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	واریانس
مطالعه بازارهای منطقه	۳/۸۴۶	۰/۳۸۳	۰/۱۴۷
مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی	۳/۹۰۰	۰/۳۵۰	۰/۱۲۳
تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت	۳/۱۴۱	۰/۵۴۱	۰/۲۹۳
ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان‌ها	۳/۸۹۶	۰/۶۶۷	۰/۴۴۵
همسان سازی تعرفه‌ها	۳/۸۰۰	۰/۵۷۲	۰/۴۷۰
کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)	۳/۷۵۰	۰/۶۵۱	۰/۵۶۰
شناسایی و رصد بازارهای بالقوه	۳/۵۰۲	۰/۳۲۰	۰/۱۲۷
استفاده از ظرفیت شرکت‌های چندوجهی	۳/۸۵۴	۰/۳۲۵	۰/۱۱۲
توسعه ظرفیت ترانزیت کالا	۳/۱۲۱	۰/۵۴۱	۰/۲۴۳
درآمدزایی برای کشور و استان	۳/۸۷۴	۰/۴۰۷	۰/۴۷۵
تقویت ترانزیت داخلی و خارجی	۳/۸۵۲	۰/۴۵۷	۰/۳۲۵
(حل) بررسی موانع ترانزیت کالا	۳/۸۵۰	۰/۷۴۱	۰/۴۷۲

قبل از استفاده از آزمون‌های پارامتریک در تجزیه و تحلیل داده‌ها، ابتدا از طریق آزمون کلموگروف-اسمیرنوف نرمال بودن توزیع داده‌ها مشخص شد بر این اساس امکان بهره‌مندی از آزمون‌های پارامتریک و بطور خاص آزمون تحلیل عاملی برای تحلیل داده‌های این پژوهش مهیا است.

جدول ۵. توزیع نرمال متغیرها

وضعیت	معنی داری	کولموگروف اسمیرنوف	متغیر
نرمال	۰/۴۸۵	۰/۶۹۵	مطالعه بازارهای منطقه
نرمال	۰/۳۵۰	۰/۶۰۴	مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی
نرمال	۰/۵۶۴	۰/۷۸۸	تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت
نرمال	۰/۹۶۳	۰/۵۰۱	ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمانها
نرمال	۰/۷۴۰	۰/۸۵۷	همسان سازی تعرفهها
نرمال	۰/۵۶۰	۰/۶۰۵	کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)
نرمال	۰/۳۵۸	۰/۵۰۴	شناسایی و رصد بازارهای بالقوه
نرمال	۰/۲۱۲	۰/۷۲۱	استفاده از ظرفیت شرکت های چندوجهی
نرمال	۰/۵۹۰	۰/۶۷۰	توسعه ظرفیت ترانزیت کالا
نرمال	۰/۳۴۰	۰/۷۴۰	درآمذایی برای کشور و استان
نرمال	۰/۴۵۹	۰/۸۲۱	تقویت ترانزیت داخلی و خارجی
نرمال	۰/۲۱۴	۰/۳۱۲	(حل) بررسی موانع ترانزیت کالا

با توجه به اینکه تمام سطوح معنی داری بیش از ۰/۰۵ است فرض صفر مبنی بر نرمال بودن توزیع پذیرفته نمی شود. لذا شرایط نرمال بودن متغیرهای مورد مطالعه جهت برآورد پارامترهای مجهول قابل اتکا است. قبل از آزمون فرضیه ها ، پایایی پرسشنامه توسط آزمون آلفای کرونباخ سنجیده شد و نتایج آزمون نشان داد که پرسشنامه های مورد استفاده از پایایی و دقت لازم برخوردارند . همچنین به منظور سنجش روایی از آزمون تحلیل عاملی تاییدی بهره گرفته شد. بدین منظور از شاخص KMO و آزمون بارتلت استفاده شد .بر اساس این دو آزمون، داده ها زمانی برای تحلیل عاملی مناسب هستند که شاخص KMO بیشتر از ۰/۶ و نزدیک به یک، و sig آزمون بارتلت کمتر از ۰/۰۵ باشد .خروجی این آزمونها در جدول ۶ ارائه گردیده است.

جدول ۶. آزمون KMO و بارتلت

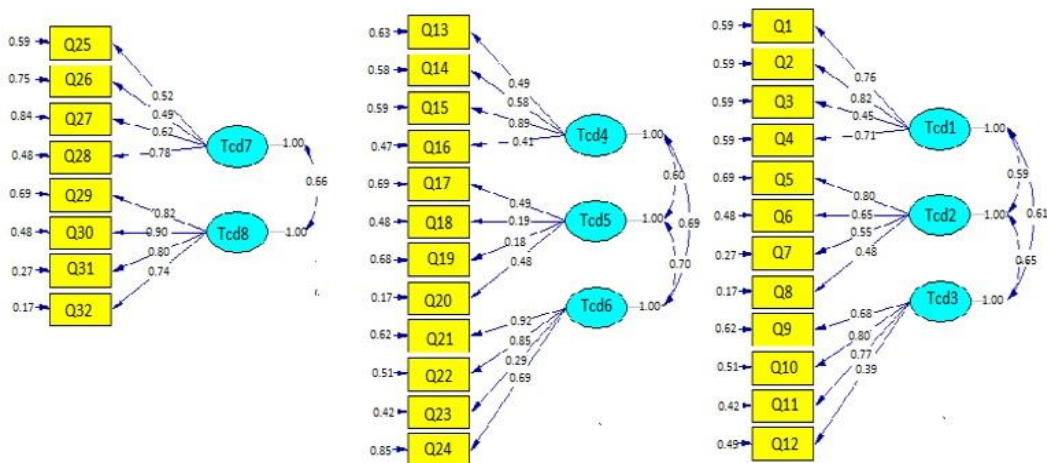
مقدار	شاخص آماری	
۰/۷۵۷	شاخص KMO	
۶۲۹/۶۰۹	آماره	آزمون کرویت بارتلت
۱۰	درجه آزادی	
۰/۰۰۰	سطح معناداری (sig)	

با توجه به عدد KMO (بزرگتر از ۰/۷) و عدد معناداری آزمون بارتلت ($sig < ۰,۰۵$) می توان گفت که داده ها برای اجرای تحلیل عاملی مناسب است و از شرایط مورد نیاز برخوردار است.

جدول ۷. راهنمای شناسایی علائم اختصاری متغیرهای مدل

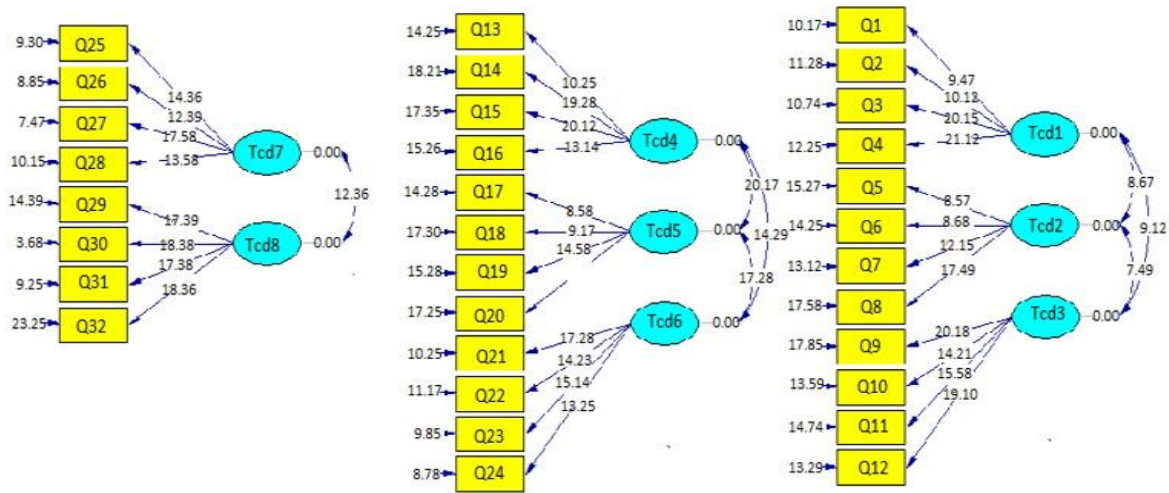
متغیر	علائم اختصاری	گویه‌های مربوطه در پرسشنامه
مطالعه بازارهای منطقه	Tcd1	۱ تا ۴
مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی	Tcd2	۵ تا ۸
تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت	Tcd3	۹ تا ۱۲
ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان‌ها	Tcd4	۱۳ تا ۱۶
همسان سازی تعرفه‌ها	Tcd5	۱۷ تا ۲۰
کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)	Tcd6	۲۱ تا ۲۴
شناسایی و رصد بازارهای بالقوه	Tcd7	۲۵ تا ۲۸
استفاده از ظرفیت شرکت های چندوجهی	Tcd8	۲۹ تا ۳۲
توسعه ظرفیت ترانزیت کالا	Tcd9	۳۳ تا ۳۷
درآمدزایی برای کشور و استان	Tcd10	۳۸ تا ۴۱
تقویت ترانزیت داخلی و خارجی	Tcd11	۴۲ تا ۴۵
(حل) بررسی موانع ترانزیت کالا	Tcd12	۴۶ تا ۴۷

شکل ۲. مدل اندازه‌گیری ابعاد متغیرهای مستقل با استفاده از تحلیل عاملی در حالت استاندارد



Chi-Square=132.93, df=50, P-value=0.00432, RMSEA=0.075

شکل ۳. مدل اندازه‌گیری ابعاد متغیرهای مستقل با استفاده از تحلیل عاملی در حالت معنی‌داری



Chi-Square=132.93, df=50, P-value=0.00432, RMSEA=0.075

جدول ۸. ضرائب آلفای کرونباخ و CR و ضریب پایایی AVA متغیرهای مدل

ضریب پایایی AVA روایی		ضریب پایایی CR و وضعیت پایایی		ضریب آلفای کرونباخ و وضعیت پایایی		متغیر
تایید	۰/۵۱۳	تایید	۰/۸۳۵	تایید	۰/۸۷	مطالعه بازارهای منطقه
تایید	۰/۴۷۵	تایید	۰/۸۱۶	تایید	۰/۸۱۵	مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی
تایید	۰/۵۹۲	تایید	۰/۹۲۸	تایید	۰/۷۷	تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت
تایید	۰/۴۱۲	تایید	۰/۸۸۱	تایید	۰/۷۶۵	ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان‌ها
تایید	۰/۴۸۲	تایید	۰/۸۰۰	تایید	۰/۷۵۱	همسان سازی تعرفه‌ها
تایید	۰/۵۲۱	تایید	۰/۹۱۷	تایید	۰/۷۶۹	کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک)
تایید	۰/۵۷۴	تایید	۰/۷۸۵	تایید	۰/۷۴۵	شناسایی و رصد بازارهای بالقوه
تایید	۰/۵۴۵	تایید	۰/۸۸۵	تایید	۰/۷۲۸	استفاده از ظرفیت شرکت های چندوجهی
تایید	۰/۵۱۹	تایید	۰/۸۵۷	تایید	۰/۸۱۵	توسعه ظرفیت ترانزیت کالا
تایید	۰/۵۳۶	تایید	۰/۷۹۶	تایید	۰/۷۹۰	درآمذزایی برای کشور و استان
تایید	۰/۵۷۸	تایید	۰/۷۲۱	تایید	۰/۸۲۰	تقویت ترانزیت داخلی و خارجی
تایید	۰/۵۶۹	تایید	۰/۷۹۳	تایید	۰/۷۴۹	(حل) بررسی موانع ترانزیت کالا

نتایج جدول ۸ حاکی از این است که ضریب همبستگی سؤالات با نمره کل پرسشنامه بالاتر از $0/3$ و پایایی هر سوال بیشتر از $0/20$ گزارش شد، که نشان می‌دهد سؤالات در سنجش متغیرها از دقت کافی برخوردارند. علاوه بر این پایایی به روش آلفای کرونباخ بالاتر از $0/60$ و پایایی مرکب نیز بیشتر از $0/70$ گزارش شد که نشان می‌دهد عامل‌ها نیز در تعیین سازه از دقت لازم برخوردارند. همچنین نتایج جدول ۸ نشان می‌دهد که برای هر بخش $CR > (AVA)$ و $AVA > 0.5$ در نتیجه مؤلفه‌ها از روایی همگرا برخوردارند. علاوه بر این، یافته‌ها نشان می‌دهد که هر یک از عوامل، هدف پرسشنامه را برآورد می‌کند (روایی همگرا) و همچنین نتایج حاکی از این است که خرده مقیاس‌ها چنان همبستگی بالایی ندارند که همه آنها تبدیل به یک سازه شوند و لذا مؤلفه‌ها تکراری نیستند.

برازش مدل ساختاری

مطابق با الگوریتم تحلیل داده‌ها در روش PLS بعد از بررسی برازش مدل‌های اندازه‌گیری نوبت به برازش ساختاری می‌رسد.

معیار GFI که نشان دهنده اندازه‌ای از مقدار نسبی واریانس‌ها و کواریانس‌ها می‌باشد که توسط مدل تبیین می‌شود برای این مدل‌ها بالای $0/9$ است. مقدار ریشه دوم میانگین مجذور پس‌ماندها یعنی تفاوت بین عناصر ماتریس مشاهده شده در گروه نمونه و عناصر ماتریس‌های برآورد یا پیش‌بینی شده در این پژوهش نشان از تبیین مناسب کواریانس‌ها دارد. مقادیر شاخص‌های نرم‌شده برازندگی (NFI)، شاخص نرم‌نشده برازندگی (NNFI)، شاخص برازندگی فزاینده (IFI) و شاخص برازندگی تطبیقی (CFI)، نیز حاکی از برازش بسیار مناسب مدل طراحی شده در مقایسه با سایر مدل‌های ممکنه است. شاخص بسیار توانمند ریشه دوم برآورد واریانس خطای تقریب RMSEA نیز برای مدل مسیر زیر $0/08$ است که مقداری قابل قبول است.

همچنین همانطور که مشخصه‌های برازندگی جدول ۱۰ نشان می‌دهد داده‌های این پژوهش با ساختار عاملی و زیربنای نظری تحقیق برازش مناسبی دارد و این بیانگر همسو بودن سؤالات با سازه‌های نظری است.

جدول ۱۰. شاخص‌های نیکویی برازش مدل تأیید عاملی

وضعیت	مقدار قابل قبول	مقدار کسب شده	شاخص
قبول	$GFI > 90\%$	$0/90$	GFI
قبول	$AGFI > 90\%$	$0/09$	AGFI
قبول	$0.90 < CFI < 1$	$0/96$	CFI
قبول	مقدار کمتر از ۳	$1/38$	CMIN/df
قبول	$RMSEA < 0.08$	$0/085$	RMSEA

آزمون فرضیه‌ها

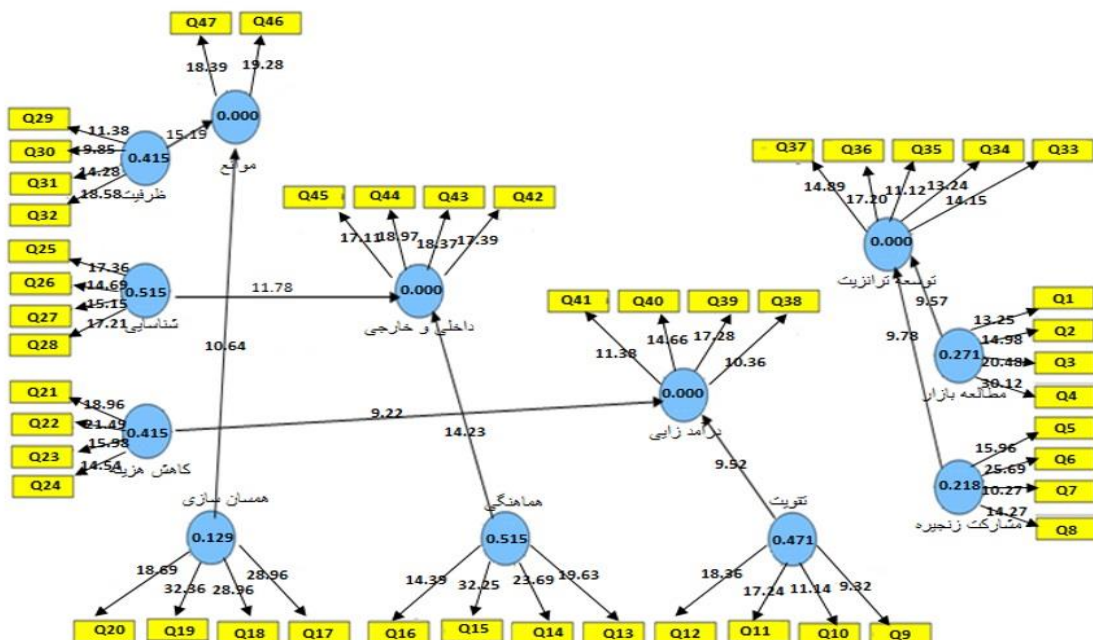
آزمون فرضیه‌های تحقیق در دو قسمت انجام گرفت.

الف) ساخت فرضیه: در گام اول بر مبنای شاخص‌های شناسایی شده فرضیه سازی انجام شد.

ب) بررسی ضرائب معناداری Z (مقادیر t-values) هریک از فرضیه‌ها؛
 ضرایب معناداری مسیرهای مدل نشان می‌دهد که آیا فرضیه‌های تحقیق معنی دار است یا خیر؟ ملاک اعتبار قابل قبول برای اعداد بالاتر از ۱/۹۶ در سطح ۰/۰۵ و بالاتر از ۲/۵۶ در سطح ۰/۰۱ می‌باشد.
 الف) فرضیه سازی: در این قسمت بر مبنای شاخص‌ها و مولفه‌های شناسایی شده هشت فرضیه به شرح ذیل ارائه گردید.

مطالعه بازارهای منطقه و شناسایی پتانسیل های بالقوه بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا تأثیر معنادار دارد.
 مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا تأثیر معنادار دارد.
 تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت بر درآمدزایی برای کشور و استان تأثیر معنادار دارد.
 ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان ها بر تقویت ترانزیت داخلی و خارجی تأثیر معنادار دارد.
 همسان سازی تعرفه ها بر (حل) بررسی موانع ترانزیت کالا تأثیر معنادار دارد.
 کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک) بر درآمدزایی برای کشور و استان تأثیر معنادار دارد.
 شناسایی و رصد بازارهای بالقوه بر تقویت ترانزیت داخلی و خارجی کالا تأثیر معنادار دارد.
 استفاده از ظرفیت شرکت های چندوجهی بر (حل) بررسی موانع ترانزیت کالا تأثیر معنادار دارد.
 ب) بررسی ضرائب معناداری Z (مقادیر t-values) هریک از فرضیه‌ها؛

در این پژوهش نتایج فرضیه‌ها به شرح شکل‌های ۶ و جدول‌های ۹ است



شکل ۶. مدل برازش شده تحقیق همراه با ضرایب معناداری (t-values) - Z

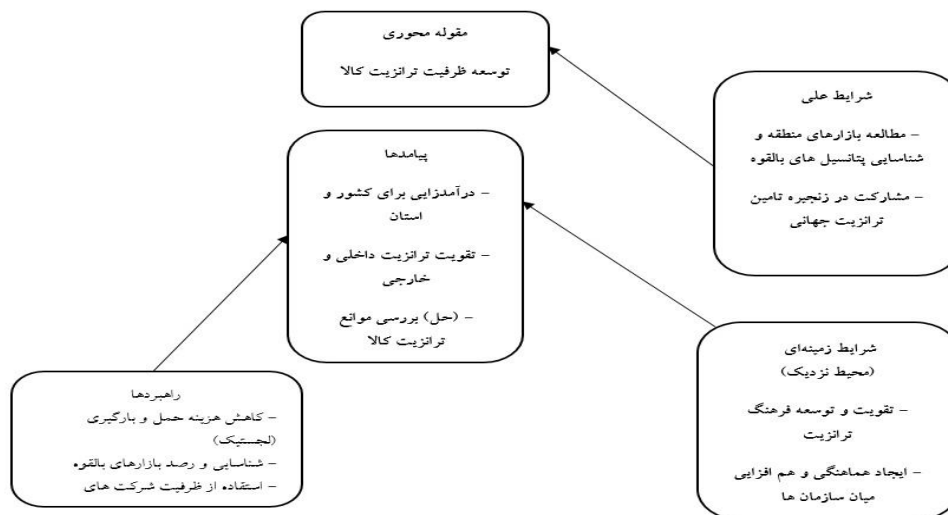
نتایج مدل نشان می‌دهد که بر اساس نتایج مدل ساختاری همه فرضیه‌های پژوهش با توجه به مسیر مورد مطالعه دارای مقدار t معنی‌دار می‌باشد. مقدار t برای هر پارامتر (طبق قاعده خطای یک درصد در رد فرض صفر برای مقادیر بالای ۱/۹۶ در هر پارامتر مدل)، بالای ۱/۹۶ محاسبه شده است. با توجه به معنی‌داری و مثبت بودن این ضریب می‌توان بیان نمود. فرضیه‌های پژوهش مورد تایید قرار گرفت. در جدول ۹ مسیر مورد مطالعه و نتایج آزمون فرضیه‌های مدل نشان داده شده است.

جدول ۹. معناداری فرضیه‌های پژوهش

نتیجه	معناداری	t-value	مسیر مورد مطالعه در مدل
پذیرش	۰,۰۰۰**	۹/۵۷	مطالعه بازارهای منطقه و شناسایی پتانسیل های بالقوه ---> توسعه ظرفیت ترانزیت کالا
پذیرش	۰,۰۰۰**	۹/۷۸	مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی ---> توسعه ظرفیت ترانزیت
پذیرش	۰,۰۰۰**	۹/۵۲	تقویت و توسعه فرهنگ ترانزیت ---> درآمدزایی برای کشور و استان
پذیرش	۰,۰۰۲**	۱۴/۲۳	ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان ها ---> تقویت ترانزیت داخلی و خارجی
پذیرش	۰,۰۰۳**	۱۰/۶۴	همسان سازی تعرفه ها ---> (حل) بررسی موانع ترانزیت
پذیرش	۰,۰۰۰**	۹/۲۲	کاهش هزینه حمل و بارگیری (لجستیک) ---> درآمدزایی برای کشور و استان
پذیرش	۰,۰۰۰**	۱۱/۷۸	شناسایی و رصد بازارهای بالقوه ---> تقویت ترانزیت داخلی و خارجی
پذیرش	۰,۰۰۰**	۱۵/۱۹	استفاده از ظرفیت شرکت های چندوجهی ---> (حل) بررسی موانع ترانزیت کالا

بحث و نتیجه گیری

ابتدا بعد از انجام هر مصاحبه، با بررسی چند باره آن، مفاهیم موجود در متن مصاحبه استخراج گردید. در مجموع ۱۱ مصاحبه صورت گرفته، ۹۳ مفهوم اولیه استخراج گردید که در قالب ۳۲ خوشه، دسته‌بندی شدند. در مرحله بعد کدگذاری محوری، می‌بایست از طریق دسته بندی خوشه های مفهومی شکل گرفته در مرحله قبل، مقوله‌هایی کلی تر ایجاد می‌شد. جهت انجام این کار، سعی شد تا با مرور دقیق خوشه ها و مفاهیم مشمول در آنها، خوشه های هم سنخ در زیرمجموعه یک مقوله کلی تر تجمیع شوند. پس از انجام این فرایند، ۳۲ خوشه حاصله در مرحله قبل، در قالب ۱۹ مقوله دسته بندی شدند. سپس برای این مقولات نام گذاری مناسبی صورت پذیرفت. و در مرحله سوم که آخرین مرحله از کدگذاری‌های سه گانه روش تئوری داده بنیاد می‌باشد، می‌بایست مقوله‌های شناسایی شده در مرحله قبل، بر روی مدل پارادایمی جاگذاری می‌شدند. در ادامه، هر یک از ابعاد مدل پارادایمی مورد بحث قرار گرفته و مقوله‌های مرتبط را قالب مدل مفهومی معرفی شدند: که مبنای مدل مفهومی تحقیق را شکل دادند. نتیجه این کار مدل نهایی تحقیق را شکل داد که در شکل ۷ قابل مشاهده می‌باشد.



شکل ۷. مدل نهایی تحقیق

یافته‌های این تحقیق جهت مقایسه، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل موثر بر توسعه ظرفیت ترانزیت کالا نشان می‌دهد که مهم‌ترین عوامل در جهت سهولت در ترانزیت شامل عوامل سخت افزاری (تجهیزات، امکانات و زیرساخت‌ها) تسهیلات گسترده، امنیت اجتماعی، اشتغال زایی، عوامل نرم افزاری، تعامل دستگاه‌ها، خدمات موثر، قوانین و مقررات و تکنولوژی می‌باشد.

همچنین اولویت بندی عوامل تأثیرگذار بر توسعه ظرفیت ترانزیت نشان می‌دهد عوامل و متغیرهای مشارکت در زنجیره تامین ترانزیت جهانی، ایجاد هماهنگی و هم افزایی میان سازمان‌ها، درآمد زایی برای کشور و استان، استفاده از ظرفیت شرکت‌های چند وجهی به ترتیب اولویت قرار گرفتند. همچنین توسعه فرهنگ ترانزیت در اولویت آخر قرار گرفت که نتایج این تحقیق مشابه تحقیق عزتی و شکری (۱۳۹۱) که به شناسایی عواملی از قبیل تجهیزات، امکانات، زیرساخت‌ها و تسهیلات گسترده در حمل و نقل و افزایش جذابیت جهت ترانزیت کالا پرداختند.

از طرفی احسانی فر (۱۳۹۴) ودوست‌خواه واجاری و قلی‌زاده (۱۳۹۴) به بررسی نقاط ضعف و قوت در امر ترانزیت پرداخته و یافته‌های تحقیق شامل عوامل نرم افزاری، تعامل دستگاه‌ها، خدمات موثر، برقراری تسهیلات ترانزیتی و عوامل سخت افزاری می‌باشد و همچنین نتایج تحقیق نشان داد بین اشتغال‌زایی و امنیت اجتماعی با ظرفیت ترانزیت رابطه معنی‌داری وجود دارد که نتایج این تحقیقات مشابه پژوهش حاضر می‌باشد.

ضمنا ابولی و مازولا (۲۰۰۹) در رضایت‌مندی مشتریان از کیفیت خدمات ترانزیتی شاخص‌های رضایت‌مندی و ناراضی‌تی مشتریان را عنوان نموده که این عوامل مشابه تحقیق حاضر می‌باشد.

از طرفی نظری و همکاران (۱۳۹۸) به بررسی و آسیب شناسی وضعیت موجود ترانزیت چندوجهی و تعیین راهبردهای موفقیت آن در ایران پرداختند و با گزند تئوری و مصاحبه‌های عمیق وضعیت نظام ترانزیت ایران را ارزیابی نموده و عوامل عدم توسعه ترانزیت را ۳۲ عامل عنوان نموده که برخی از این عوامل با پژوهش حاضر مشابه می‌باشد.

حسینی و عربلو (۱۳۷۸) به تجزیه و تحلیل وضع موجود در امر ترانزیت پرداخته و عواملی از قبیل کمبود و فرسودگی ناوگان حمل و نقل، موانع سخت‌افزاری و عدم استانداردهای بین‌المللی در امر ترانزیت را عنوان نمودند که این عوامل با موارد مصاحبه شده‌ها تطابق دارد.

از طرفی آلوود برن و همکاران (۲۰۰۸) به اثر جهانی شدن در حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در جهت توسعه ترانزیت پرداخته و عواملی از قبیل زیر ساخت‌ها، قوانین و تکنولوژی را در جهت توسعه ترانزیت عنوان نمودند که این موضوع با پژوهش حاضر همخوانی دارد.

منابع

- احسانی فر، یحیی (۱۳۹۴). تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی، ص ۴۹-۴۱.
- احمدی پرتوی، سحر (۱۳۸۷). عوامل موثر موفقیت ترانزیت جاده‌ای کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حسابداری و مدیریت، دانشگاه علامه طباطبایی.
- اقبال، علیرضا، اقبالی، ناصر، نریمی، یحیی (۱۳۹۲). بررسی پتانسیل‌های بنادر جنوب کشور به عنوان ترمینال منطقه‌ای ترانزیت غلات به روش AHP، فصلنامه دیدگاه، ص ۱۵۶-۱۲۶.
- التجائی، ابراهیم، ارباب‌افضلی، محمد، کیمیایی، فاطمه (۱۳۸۹). بررسی تأثیر هزینه‌ها و زیر ساخت‌های 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.
- جهانگیری، مهشید (۱۳۹۲). بررسی کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل در ایران و تعیین انگیزه‌های انتخاب مسیرهای حمل و نقل ترانزیت کالا، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یزد، دانشکده اقتصاد و حسابداری.
- حسینی عربلو، حسین (۱۳۷۸). تجزیه و تحلیل وضع موجود ترانزیت کالا و ارائه پیشنهادها بهینه سازی در آینده، کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب.
- دوست خواه واجاری، رضا و قلی‌زاده، محمدحسن (۱۳۹۴). شناسایی و رتبه بندی عوامل موثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور، دومین کنفرانس ملی تحقیقات بازاریابی، تهران، موسسه اطلاع رسانی نارکیش.
- رمزجویی، دامون، سعیدی، سیدناصر (۱۳۹۴). بررسی موانع و شاخص‌های موثر در جذب کالای ترانزیتی در بنادر (مورد کاوی بندر انزلی)، مجله علوم و فنون دریایی، دوره ۱۴، شماره ۱، ۷۸-۹۶.
- رضایی ارجودی عبدالرضا، تسبیحی، آمنه، شهنی دزفولیان، رضا (۱۳۹۵). الگوی اثر ترانزیت بر بخش حمل و نقل جاده ای با استفاده از مدل خودرگرسیون برداری (VAR)، کنگره ملی مهندسی عمران، دانشگاه فردوسی مشهد، دوره ۹.
- عزتی، عزت اله، شمس‌الدین، شکری (۱۳۹۱). بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶.
- فتاحی، مجید، کاوه، مریم. (۱۳۹۹). بکارگیری فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید ترانزیت در بندر امیرآباد با رویکرد اقیانوس آبی، فصلنامه علمی علوم و فناوری دریا،

محسنی، رضا، میرزایی، مصطفی (۱۳۹۷). تاثیر ترانزیت کالا بر صادرات غیرنفتی ایران: یک رویکرد هم جمعی سیستمی، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۲۲، شماره ۸۸، ۷۵-۴۷.

نظری، محسن، حسنقلی پور، طهمورث، کمرخانی، حبیب، اسفیدانی، محمدرحیم (۱۳۹۸). آسیب شناسی توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق ایران و ارائه چارچوب بهبود آن (تحلیلی در سه حوزه حمل و نقل دریایی، جاده ای، ریلی)، پژوهشنامه حمل و نقل، ۱۶، (۳).

- Bulis, A. Orlovs, A. and Škapars, R. (2012). "Contribution of International Transit Transport to Latvian GDP". 12th International Conference Reliability and Statistics in Transportation and Communication, pp. 128-135, Oct.
- Bulis.A, Aleksis Orlovs, Roberts Škapars.(2012).Contribution of International Transit Transport to Latvian GDP, Proceedings of the 12th International Conference "Reliability and Statistics in Transportation and Communication(RelStat'12), 17-20, Riga, Latvia, p. 128-135. ISBN 978-9984-818-49.
- Georgia, Tbilisi .(2004).Transit and Mul modal Transport Integration, Workshop on Corridor Development For Caucasus Countries, Armenia.
- Laura Eboli and Gabriella Mazzulla . (2009). A New Customer Satisfaction Index for Evaluating Transit Service Quality University of Calabria, Italy Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 3.
- Noor, N. M. (2020). "Transit- Oriented Development (TOD) Planning Analysis by Integrating Geographic Information System (GIS) Approach", Journal of Architecture, Planning and Construction Management. Vol. 10, pp. 1-15, Jun.
- Patnala, P. K., Parida, M. and Chalumuri, R. S. (2020). "A decision framework for defining Transit-Oriented Development in an Indian city". Asian Transport Studies, Vol. 6, pp. 100021-100028, Jan.
- 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.
- SONG, Y. Y., Yue, W. L., & Taylor, M. A. (2015). The role of transportation in logistics chain. Eastern Asia Society for Transportation Studies.
- Woodburn, Allan; Allen, Julian; Browne, Michael & Leonardi Jacques. (2008). The impact of globalization on international road and rail freight transport activity Past trends and future perspectives, Transport Studies Department, University of Westminster.