

ارائه مدلی برای تعیین راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های ترانزیتی و گمرکی ایران با سایر کشورها

بهزاد جعفری *

فریدون امیدی **

قاسم رکابدار ***

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۶/۲۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۰۵

چکیده

هدف از تحقیق کاربردی حاضر، ارائه مدلی برای تعیین راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های ترانزیتی و گمرکی ایران با سایر کشورها است. پرسش این تحقیق، درمورد ویژگی مؤلفه‌های اصلی این مدل و مسئله تحقیق، آن است که وضعیت گمرک ایران، از نظر مؤلفه‌های ارائه شده در مدل، چگونه است؟ باتوجه به هدف و ماهیت این پژوهش، که از نظر روش‌شناسی، پژوهشی آمیخته است، جمع‌آوری اطلاعات، از طریق مصاحبه با خبرگان انجام شد. رویکرد بخش کیفی، گراند تئوری بوده است. جامعه آماری، در بخش کیفی، شامل ۱۲ نفر از خبرگان و در بخش کمی، شامل ۱۲۷ نفر از کارشناسان و مدیران گمرکی بود. روش گردآوری اطلاعات در بخش کیفی، مصاحبه نیمه‌ساختاریافته بود که به روش کدگذاری، باتوجه به نظریه داده‌بنیاد تحلیل شد و در بخش کمی، پرسش‌نامه بسته بود. برای پایایی پرسش‌نامه بخش کمی، از روش آلفای کرونباخ استفاده شد. روش تجزیه و تحلیل اطلاعات، شامل آزمون t و معادلات ساختاری بود که توسط نرم‌افزار SPSS و Smart PLS مورد تحلیل قرار گرفت. یافته‌های تحقیق نشان داد، در مدل موردنظر، آماره t محاسبه شده در سطح ۰/۰۰۱ معنادار است. مقوله‌های اصلی مدل راهبردی همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت با سایر کشورها، شامل عوامل درون‌سازمانی، ویژگی‌های دانشی و فناوری، استانداردهای بین‌المللی، ارتباطات، مدیریت، کسب تجربه و آموزش، نوآوری، استراتژی‌ها و قانون‌گذاری و سیاست است.

* گروه مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران.

** گروه مدیریت بازرگانی، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران

(نویسنده مسئول). Email: iauomidi@gmail.com

*** گروه ریاضی، دانشگاه آزاد اسلامی آبدان، آبدان، ایران.

واژه‌های کلیدی: همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک، ترانزیت، استانداردهای بین‌المللی، قانون‌گذاری، سیاست و استراتژی‌ها

طبقه‌بندی JEL: L91, F53, R41, F42, R58

مقدمه

تجهیز و توسعه زیرساخت‌ها، نظیر گذرگاه‌های مرزی، فرودگاه‌ها، بندرها، اسکله‌ها و گمرک‌ها، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است و به‌همین دلیل، کشورهای مختلف جهان توجه ویژه‌ای به تقویت و توسعه و همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیتی معطوف داشته‌اند (ایزدی و جوادزاده امینی، ۱۳۹۸).

در واقع تجارت بین‌المللی در جهان، بدون استفاده از خدمات گمرکی، معنا و مفهومی ندارد. گمرک، به‌عنوان یکی از اجزای مهم و لاینفک تجارت خارجی هر کشور، محل تماس، ارتباط و ارائه اطلاعات از جانب سایر عاملان تجارت و مجری قوانین و مقررات و دستورالعمل‌های صادرشده در زمینه امور صادرات و واردات است (Diaz et al., 2021).

در واقع، مهم‌ترین نقش گمرک، ارتقای کارایی فرایند صادرات و واردات و تأمین و تحلیل آمار و اطلاعات مربوط به تجارت خارجی کشورها است. به‌همین دلیل است که امروزه معتقدند اتوماسیون گمرک جزء حیاتی هرگونه برنامه تسهیل تجارت است (Elliot & Bonsignori, 2018).

اهمیت نقش گمرک تا حدی است که میزان سرعت و کارایی آن، معیاری برای ارزیابی فعالیت‌های تجارت خارجی هر کشور، و یا حتی اقتصاد کلان آن کشور، در نظر گرفته می‌شود (میرمحمدی و احمدی ملایری، ۱۳۹۶).

فقدان همکاری بین‌المللی و نداشتن استراتژی مناسب و نبود تشخیص درست در این تعامل پیچیده و اتخاذ تصمیمات نادرست، سبب منزوی شدن ایران در بین کشورهای دنیا شده و موجب مخدوش شدن اعتبار جهانی ایران در حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت بازارهای فراملی می‌گردد (خودسیانی و صادقیان، ۱۳۹۷).

درحال حاضر، نظام گمرکی جمهوری اسلامی ایران با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که ازجمله مهم‌ترین آنها می‌توان به تعدد قوانین حاکم بر امور گمرکی، طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها،

تعداد زیاد واحدهای گمرکی، تنوع سازمان‌های هم‌جوار و تأخیر در صدور مجوزها، تعدد عوارض گمرکی، پایین بودن رتبه جهانی ایران در محیط کسب‌وکار، بی‌ثباتی و نامطمئن بودن محیط کسب‌وکار و ضعف شاخص‌های نهادی اشاره داشت (رهبر و همکاران، ۱۳۹۷).

بنابراین، مسئله این تحقیق آن است که در کشور ما، به‌رغم وجود مکانهای بسیار مناسب و امکان آماده‌سازی آنها برای افزایش فعالیت‌های بازرگانی و اقتصادی، از جمله مرزهای طولانی دریایی و زمینی و هم‌جواری با تعداد زیادی از کشورها در هر دو بخش، یعنی مبادی ورود و خروج کالا، به‌خصوص بنادر و گمرکها، سرعت رشد و توسعه زیرساخت‌ها، از نظر کمی و کیفی، بسیار کند و تغییرات و تحولات ایجاد شده برای همکاری‌های بیشتر با سایر کشورها، جهت پاسخ‌گویی به نیازهای جامعه تجاری و هم‌سو شدن با پیشرفت‌های تکنولوژیک دنیا، ناچیز بوده است (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵). به‌همین جهت، هدف این مطالعه پیشنهاد مدلی برای ارائه راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت با سایر کشورها است.

۱. مبانی نظری تحقیق

۱.۱ تعاریف مفهومی

۱.۱.۱ راهبرد (استراتژی)

راهبرد یا استراتژی شامل حلقه اتصال منابع و فعالیت‌های سازمان با محیط اطراف است (پاپری و همکاران، ۱۳۹۹). به‌عبارت‌دیگر، استراتژی شامل شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها در محیط و حوزه مأموریت سازمان و تطبیق منابع و مهارت‌های سازمان با آنها است (الیوت و بانسیگنوری^۱، ۲۰۱۸).

۲.۱.۱ مدیریت استراتژیک

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

1. Elliot and Bansignori

الف. گمرک

در ماده ۲ قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۹۰) آمده است: «گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمانی دولتی، تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی کشور است که به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور، نقش محوری و هماهنگ‌کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است.» (زنگانه و همکاران، ۱۳۹۵). همچنین، گمرک عبارت است از سازمان دولتی که مسئول اجرای قوانین گمرکی و اخذ حقوق و عوارض ورودی (واردات) و خروجی (صادرات) و همچنین مسئول اجرای سایر قوانین و مقررات مربوط به واردات، ترانزیت و صادرات کالاها است.

ب. ترانزیت

ترانزیت روش یا یک رویه گمرکی است که برای انتقال کالای گمرک‌نشده، از یک گمرک‌خانه (مبدأ) به گمرک‌خانه دیگر (مقصد) استفاده می‌شود (ایزدی و جوادزاده امینی، ۱۳۹۸). از لحاظ عرف و قوانین گمرکی، این واژه به معنای این است که کالایی گمرک‌نشده را از یک گمرک، به گمرکی دیگر، منتقل کنید؛ البته تحت نظارت گمرک (ژامالادن و همکاران^۱، ۲۰۱۹).

۳.۱.۱ مبادی ورودی و خروجی جاده‌ای کشور:

مرز به خط فاصل میان دو کشور گفته می‌شود (معین، ۱۳۶۳). براساس تعریف، آخرین حد قلمرو زمینی، دریایی، هوایی و تحت‌الارضی (زیرزمینی) هر کشور را مرز آن کشور می‌گویند. خط مرزی، خطی اعتباری و قراردادی است که به‌منظور تحدید حدود یک کشور روی زمین و اسناد مرزی مشخص می‌شود. مبادی ورودی و خروجی به نقاطی اطلاق می‌شود که ورود و خروج از آن نقاط، با در دست داشتن گذرنامه یا اسناد در حکم گذرنامه، مجاز است که در چارچوب تفاهم‌نامه‌های منعقد شده بین ایران و کشورهای هم‌جوار تعیین می‌شود.

1. Zhamaladen et al.

۴.۱.۱ پایانه‌های مرزی

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

۵.۱.۱ مسیرهای ترانزیتی

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

۶.۱.۱ اهمیت اقتصادی ترانزیت کالا

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

۷.۱.۱ زمان در ترانزیت کالا

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

۸.۱.۱ زیرساخت‌ها

به لحاظ تجاری، عموماً، زیرساخت‌ها به سه دسته سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و ظرفیتی دسته‌بندی می‌گردند که مهم‌ترین نمونه از هر یک، به شرح ذیل است:

زیرساخت سخت‌افزاری

شامل: جاده، ریل، واحدهای صنفی، مراکز بسته‌بندی و سورتینگ (دسته‌بندی) کالا، بازارچه‌های مرزی، پایانه‌های صادراتی و پایانه‌های مرزی.

زیرساخت نرم‌افزاری

شامل: توافق‌نامه‌ها و قراردادهای بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری، بیمه، قوانین و مقررات تجاری-مالی-پولی-گمرکی-بازرگانی، تجارت الکترونیک، پنجره واحد تجاری، بانکداری الکترونیک.

زیرساخت‌های ظرفیتی

شامل: معادن- نیروگاه‌ها؛ درکل، زیرساخت‌ها را می‌توان به زیرساخت‌های اجتماعی (همانند آموزش، بهداشت، امنیت و...) و زیرساخت‌های اقتصادی (همانند سیستم حمل‌ونقل، ارتباطات، نیرو و...) تقسیم کرد. ازسوی‌دیگر، جهت تقسیم‌بندی زیرساخت‌ها، نگرش‌های دیگری هم وجود دارد. در تقسیم‌بندی دیگری در رابطه با زیرساخت حمل‌ونقل، باتوجه‌به متغیرهای موجود، سه نوع زیرساخت مادی و سازمانی و انسانی تعریف گردیده است که مجموعه راه‌ها و تأسیسات غیرمنقول (اسکله‌ها، پایانه‌های مرزی، پل‌های زمینی و...) را به‌عنوان زیرساخت‌های مادی معرفی نموده است.

۲.۱ تعاریف عملیاتی

۱.۲.۱ راهبرد (استراتژی)

در مطالعه حاضر، شامل تمامی روش‌ها و راه‌حل‌ها، برای ارتباط و همکاری بیشتر حمل‌ونقل، ترانزیت و گمرکی با سایر کشورهاست و عبارت است از مجموعه مؤلفه‌هایی که خبرگان تحقیق، در بخش کیفی عنوان می‌کنند.

گمرک: در این تحقیق در برگیرنده تمامی گمرک‌های کشور است.

ترانزیت: در این تحقیق تعریف مفهومی و عملیاتی یکی است.

۱.۲.۲ موانع و مشکلات حمل‌ونقل و ترانزیت در ایران

مشکلات بخش ترانزیت را می‌توان به دو گروه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری تقسیم کرد:

الف. مشکلات نرم‌افزاری

- فقدان شرایط مناسب بانکی در قوانین پرداخت، به‌نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنش‌های مالی، در کمترین زمان و با کمترین هزینه خواب سرمایه، برآورد سازد (معمار نژاد و مؤیدپور، ۱۳۹۹).
- فقدان استفاده از فناوری‌های نوین و کنترل هوشمند و کاهش ایمنی در حمل‌ونقل جاده‌ای (ابوبکری ماکویی، ۱۳۹۸)؛
- وجود قوانین و مقررات موازی و دست‌وپاگیر و تشریفات اداری زاید و تأخیر فراوان در ترانزیت کالا از طریق ایران؛
- تعدد سازمان‌ها و تصمیم‌گیرندگان در امر ترانزیت و اقدامات کنترلی مضاعف و دخالت در وظایف سازمان‌های مسئول دیگر بدون هماهنگی؛
- فقدان انطباق قوانین و مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی و گمرکی کشور با عرف و قوانین بین‌المللی؛
- نبود مکانیسم یکپارچه تعیین نرخ عوارض و تعرفه‌های مربوط به ترانزیت کالا در شقوق مختلف حمل‌ونقل (وزارت راه و شهرسازی؛ سازمان بنادر و دریانوردی؛ راه‌آهن جمهوری اسلامی؛ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای).
- نبود سامانه‌های اطلاعاتی یکپارچه جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات برنامه و سایر اطلاعات حمل بار بین سازمان‌های ذی‌ربط (وزارت راه و شهرسازی؛ سازمان بنادر و دریانوردی؛ راه‌آهن جمهوری اسلامی؛ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) (فلاح تفتی و قدوسی، ۱۴۰۰).
- مشکلات بانکی در انتقال پول در رویه ترانزیت، توسط شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (میرسپاسی، ۱۴۰۰).

ب. مشکلات سخت‌افزاری

- مقایسه متوسط سهم ترانزیت جاده‌ای و ریلی در کشور نشان می‌دهد که از سال ۱۳۹۰ تا مهرماه سال ۱۳۹۷، متوسط سهم جاده‌ای از ترانزیت ۹۰ درصد بوده و سهم ریلی ۱۰ درصد است (رازانی و جمیلی، ۱۴۰۰).
- فقدان تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به علت «زمان‌بر» شدن پروژه‌های عمرانی در ایران، به‌عنوان مثال درحالی‌که ساخت و توسعه بندر چابهار از سال ۲۰۰۵ شروع شده و قرار بوده فاز یک آن، ظرف ۳۳ ماه به بهره‌برداری برسد،

پس از ۱۳ سال افتتاح شد؛ درحالی‌که چینی‌ها ظرف ۳ سال، فاز ۱ توسعه بندر گوادر پاکستان را به اتمام رسانده‌اند.

- فقدان وجود مناطق لجستیک به‌منظور پشتیبانی مناسب، جهت انتقال و توزیع محمولات ترانزیتی، به‌عنوان هاب منطقه‌ای (فلاح تفتی و قدوسی، ۱۴۰۰).
- ایجاد مسیرهای ترانزیتی جدید در منطقه مانند مسیر دریایی ترکمن باشی-باکو، مسیر ریلی سیبری-چین به اروپا، مسیر دریایی چین-اروپا، جاده ابریشم یخی چین-هلند (بندر روتردام)، مسیر ریلی باکو-تفلیس-کارس (ترکیه) و ایجاد کریدور لاجورد که تمامی مسیرها بدون ایران طراحی شده است (میرسپاسی، ۱۴۰۰).

۱.۲.۳ موانع و مشکلات حمل‌ونقل و ترانزیت ایران با سایر کشورها

نتایج تحقیق (زکریا ابوبکری ماکویی، ۱۳۹۸) در مقاله‌ای با عنوان «شناسایی و رتبه‌بندی موانع توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (ترانزیت) نشان داد که ۱۰ عامل، به‌عنوان موانع توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (ترانزیت) منطقه خراسان رضوی شناسایی گردیدند. یافته‌های دیگر تحقیق نشان داد که در منطقه خراسان رضوی مشهد، تمامی ۱۰ عامل شناسایی شده، مانع توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (ترانزیت) می‌شوند.

- فقدان ایمنی در حمل‌ونقل جاده‌ای؛

- فقدان استفاده از فناوری‌های نوین و کنترل هوشمند؛

- مدیریت سازمانی و عوامل انسانی ضعیف؛

- فقدان سرمایه‌گذاری؛

- هزینه؛

- نوع ناوگان حمل‌ونقل؛

- خدمات ضعیف؛

- قوانین و مقررات گمرکی؛

- آموزش ضعیف؛

- ساختار ضعیف و نامناسب.

۱.۲.۴ مزیت‌های ترانزیت از طریق ایران

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت؛ البته، بهره‌برداری درست و به‌موقع از این

فرصت‌ها و همچنین، انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گسترده هم‌زمان می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور مؤثر باشد؛ لذا، نحوه بهره‌برداری از این مزیتها و فرصتها و برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف، می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا نمایند.

۱.۲.۵ تحقیقات انجام شده

جندقی و روانشادنيا (۱۴۰۰) الگوهای توسعه ریلی برمبنای مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره را مورد بررسی قرار دادند. نتایج مطالعه نشان داد که فاکتورهای تأثیرگذار بر فقدان توسعه مناسب ریلی، شامل تأمین نشدن بودجه، توان مدیریتی و تکنیکی، ضعف پیمانکار، شرایط آب‌وهوایی، تورم و افزایش هزینه‌ها بوده است.

عسگری مقدم و همکاران (۱۳۹۹) رابطه علیت کوتاه‌مدت و بلندمدت میان حمل‌ونقل هوایی و رشد اقتصادی را مورد مطالعه قرار دادند. نتایج این مطالعه نشان داد که در کوتاه‌مدت، میان حمل‌ونقل هوایی و رشد اقتصادی رابطه مثبت وجود دارد. اما در بلندمدت، میزان تأثیرگذاری تعداد مسافر بر رشد اقتصادی، بیشتر از حجم بار است.

بازدار اردبیلی و همکاران (۱۳۹۸)، به مطالعه و بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی پرداختند. نتایج به‌دست آمده از تحقیق بر اساس اهداف مندرج در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت سهم راه آهن از ترانزیت ۶۶/۶ درصد بود.

محسنی و همکاران (۱۳۹۸) الگوی ترانزیتی بنادر در کریدورهای بین‌المللی و نقش بنادر در جذب کالاهای ترانزیتی را مورد مطالعه قرار دادند. نتایج نشان داد که عواملی که بر توسعه صنعت ترانزیت تأثیرگذار است، شامل مشکلات زیرساختی و روساختی بنادر، عوامل پسرکرائه بنادر از جمله شبکه‌های حمل‌ونقل (ریلی، جاده‌ای و هوایی) و موانعی همچون قوانین و مقررات گمرک و همچنین قوانین بانکی کشور است که هر کدام از این عوامل، هزینه و سرعت حمل‌کالای ترانزیتی را افزایش و ایمنی را کاهش می‌دهد. لذا با مدیریت و برنامه‌ریزی و انجام اقدامات اساسی برای رفع موانع ترانزیت خارجی، می‌توان از ظرفیت بنادر کشور، به‌نحو مطلوب، استفاده

کرد و با توسعه بنادر و افزایش ترانزیت، گام بزرگی در توسعه اقتصادی کشور برداشت.

رهبر و همکاران (۱۳۹۷)، در صدد پژوهش برای شناسایی نظام گمرکی مطلوب ایران، مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب‌وکار) برآمدند. براساس یافته‌ها، تأثیر درون‌دادها و برون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب، با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری متغیر عوامل محیطی، به ترتیب، بر «فرایندها» و «پیامدها و دستاوردها»ی نظام گمرکی مطلوب، تأثیرگذار بود. اما فرایندهای نظام گمرکی مطلوب، با در نظر گرفتن نقش تعدیل‌گری عوامل محیطی، بر برون‌دادهای نظام گمرکی مطلوب تأثیرگذار نبود.

دiaz و همکاران^۱ (۲۰۲۱) واکنش سازمان‌های حمل‌ونقل را به کووید ۱۹، با بررسی موردی در کانادا، مورد مطالعه قرار دادند. نتایج مطالعه نشان داد که دسترسی به اطلاعات از طریق رسانه‌های اجتماعی، یکی از فاکتورهای مهم در بحران کووید، برای سازمان‌های حمل‌ونقل کانادایی بوده است.

ژامالادن و همکاران^۲ (۲۰۱۹) به مطالعه مشکلات فعالیت‌های سازمانی و فنی مسئولان گمرک در مواجهه با پدیده قاچاق پرداختند. نتایج آنها نشان داد که به قوانین و ابزارها و امکانات جامعی برای دادن اختیار بیشتر به مسئولان گمرک، جهت مبارزه بین‌المللی با پدیده قاچاق، نیاز است. بسیاری از قوانین بین‌المللی باید برای کشورهای مختلف، تغییراتی را در خود جای دهند و موارد خاصی را قائل شوند.

الیوت و بونسیگنوری^۳ (۲۰۱۸) تأثیر قابلیت‌های گمرک بر تحول سریع جریان تجارت را مورد مطالعه قرار دادند. آنها از یک مدل جاذبه، برای نشان دادن پیشرفت در جریان تجارت، استفاده کردند که شامل شاخصی بود که هر ۵ درصد پیشرفت در روند تجارت را نشان می‌داد. نتایج نشان داد که قابلیت‌های گمرک تأثیر معنی‌دار بر جریان تجارت خواهد داشت و این تأثیر، با افزایش قابلیت‌های گمرک، می‌تواند اثر مضاعف داشته باشد.

1. Diaz et al.

2. Zhamaladen et al.

3. Elliot and Bonsignori

توسعه و افزایش ترانزیت کالا، آثار اقتصادی متعددی به همراه دارد که مهم‌ترین آن در بهبود کارایی بخش حمل‌ونقل، رشد اقتصادی و افزایش ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل و ارتباطات در ترکیب تولید ناخالص داخلی، توسعه بازار و پیوند میان قطب‌های تولید و مصرف، رشد مبادلات تجاری کالا و خدمات، رونق صنعت بیمه، بهبود روش‌های انبارداری، ایجاد و تجهیز انبارهای مدرن و بهره‌برداری از شبکه حمل‌ونقل کشور است (آبسازه و داشویلی^۱، ۲۰۱۶). همچنین، بخش حمل‌ونقل و ارتباطات، در حال حاضر، حدود ۱۰ درصد ارزش تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد؛ اما در مجموع درآمدهای ارزی، ارزش قابل‌توجهی ندارند؛ در حالی که می‌توان، با اندکی برنامه‌ریزی، دقت و سرمایه‌گذاری، گام مؤثری در این زمینه برداشت و به الگوی اقتصادی بدون نفت نزدیک‌تر شد و از مجموعه سرمایه‌گذاری‌ها و امکانات در دسترس کنونی نیز بهره بیشتری گرفت (معمارنژاد و کاخکی، ۱۳۹۲).

۱.۲.۶ ضرورت تحقیق

ضرورت انجام این تحقیق از آن جهت است که امروزه گمرک، یکی از ارکان اساسی در اقتصاد کشورها است و بدون همکاری و توسعه حمل‌ونقل بین کشورها، نمی‌توان ارتقای عملکرد در کارهای گمرکی را شاهد بود. همچنین، توسعه همکاری‌های گمرکی و ترانزیتی می‌تواند در کسب‌وکار شرکت‌های مختلف و عملکرد کلی اقتصاد تأثیرگذار باشد. نوآوری‌ای که این تحقیق می‌تواند داشته باشد، این است که در مورد راهبردها و روش‌های همکاری گمرک با سایر کشورها، در کشور، مطالعه جامعی انجام نشده است و این مطالعه می‌تواند به‌عنوان مطالعه پیشرو در این زمینه باشد. طبیعی است که نتایج آن می‌تواند بسیاری از جنبه‌های مبهم و ناشناخته همکاری‌های حمل‌ونقل، ترانزیت و گمرک را مشخص کرده و از نظر عملی، کاربردهای فراوانی داشته باشد.

در زمینه کاربردی، نتایج مطالعه می‌تواند برای مسئولان نهادها و سازمان‌های دولتی و خصوصی و به‌خصوص گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیام شفافی داشته باشد که بتوانند برنامه‌ریزی‌های بهتری برای همکاری بیشتر در زمینه حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت با سایر کشورها داشته باشند. همچنین، نتایج این تحقیق می‌تواند

1. Abesadze and Dashvili

روند توسعه و به‌روز شدن گمرک را جلو بیندازد و مدیران و مسئولان این سازمان از اهمیت راهبردها و استراتژی‌های جدید در سازمان خود آگاه شوند.

۲. روش‌شناسی تحقیق

۱.۲ روایی

در این پژوهش، جهت دستیابی به داده‌های کیفی، از روش سه سوسازی استفاده شد. روش سه سوسازی به‌دنبال تأیید یافته‌های پژوهش، از طریق توسل به شواهد تأییدکننده است که فرایند سه سوسازی، شامل به‌کارگیری شیوه‌های مختلف گردآوری داده‌ها، استفاده از منابع متعدد داده‌ها، تحلیل‌ها یا نظریه‌هایی است که به‌منظور بررسی اعتبار یافته‌های پژوهش به‌کار برده می‌شود. به کمک سه سوسازی می‌توان سوگیری‌هایی را که ممکن است نتیجه تکیه بیش از حد بر هریک از روش‌های جمع‌آوری داده‌ها، منابع، تحلیل‌ها یا مبانی نظری هستند، از بین برد (گال و همکاران، ۱۳۸۳).

بنابراین، جهت پاسخ‌گویی به سؤالات پژوهش از تحلیل اسناد و مدارک و مصاحبه عمیق، به‌عنوان ابزار گردآوری اطلاعات استفاده شد. علاوه‌برآنریال در حین اجرای مصاحبه، سعی گردید تا زمان دستیابی به همگونی نتایج، روند جمع‌آوری اطلاعات و مصاحبه ادامه یابد؛ چراکه بخشی از اعتبار مصاحبه، بستگی به این دارد که صاحب‌نظران، درباره آنچه از آنها پرسیده می‌شود، توافق داشته باشند و پژوهشگر مصاحبه را تا جایی ادامه خواهد داد که در تدوین مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌ها به همگونی نظرات پاسخ‌دهندگان در روند مصاحبه برسد.

۲.۲ پایایی

پایایی عبارت از میزان دستیابی به نتایج مشابه از جانب سایر پژوهشگران است، اگر مورد واحدی را با راهکارهای یکسانی مطالعه کنید (گال و همکاران، ۱۳۸۴). اگر بنا بر این است که نتایج پژوهش معتبر باشد، داده‌هایی که پایه و اساس آنها هستند، افراد مشمول در تحلیل محتوا و اعمالی که نتایج را به بار می‌آورد، باید از پایایی برخوردار باشند. از نظر کاپلان و گلدمن اهمیت پایایی از آنجاست که تضمین می‌کند داده‌ها مستقل از عمل اندازه‌گیری، ابزار یا فرد به‌دست آمده‌اند. طبق تعریف، داده‌های پایا داده‌هایی هستند که در سرتاسر تغییرات در فرایند سنجش، ثابت بمانند. بنابراین،

برای اینکه پژوهش تکرارپذیر باشد و از پایایی لازم برخوردار باشد، از روش کیفی استاندارد و فرایند مستندسازی استفاده شد. بین پژوهشگران توافق زیادی بر روی تعیین معیارهای روایی و پایایی در تحقیقات کیفی وجود ندارد. این اختلاف نظر از آنجا ناشی می‌شود که در رویکرد کیفی، بازتاب ذهنی پژوهشگر و تفسیر او از رویدادها و در نظر داشتن زمینه وقوع رویدادها، مبنای یافته‌ها را تشکیل می‌دهد. باتوجه به متغیر بودن هر دوی این عوامل، انتظار به دست آوردن نتایج پایدار و تکرار پذیر، با تعریفی که در فلسفه اثبات‌گرایی وجود دارد، دور از واقعیت به نظر می‌رسد. لذا، در رویکرد کیفی، تعریف روایی و پایایی متفاوت است (گال و همکاران ۱۳۹۳).

در پژوهش حاضر، به منظور تأیید روایی و پایایی نتایج داده‌های کیفی و پرهیز از خطاهای احتمالی با بهره‌گیری از معیارهای اشاره شده، روش‌های ذیل مورد استفاده قرار گرفت:

تنوع و تلفیق در منابع: در گردآوری، تحلیل و تفسیر داده‌ها از رویکرد تلفیقی بهره گرفته شد. در انجام تحقیق نیز، از منابع مختلف، تحلیل محتوای آشکار و پنهان، و تلفیق تفاسیر آنها استفاده گردید. برای شناخت مؤلفه‌های مورد بررسی در پژوهش، خبرگان از دانشگاه‌ها و تیم‌های مختلف انتخاب شدند تا داده‌ها با تنوع و دیدگاه‌های متفاوت گردآوری شوند. این شیوه همان همسانی در روایی و پایایی داده‌های کیفی است. همچنین، دیدگاه‌های مقایسه‌ای مصاحبه‌شوندگان، در بخش نتایج، ارائه شده است.

کوربین و استرواس (۲۰۰۸)، برای ارزشیابی پژوهش‌های مبتنی بر نظریه‌پردازی داده‌بنیاد، به جای معیارهای روایی و پایایی، معیار مقبولیت را پیشنهاد داده‌اند. مقبولیت، یعنی اینکه یافته‌های پژوهش، تا چه حد در انعکاس تجارب مشارکت‌کنندگان، پژوهشگر و خواننده، در مورد پدیده مورد مطالعه، موثق و قابل‌باور است. ده شاخص برای معیار مقبولیت معرفی شده است که ۵ مورد از آنها در این پژوهش، برای ارتقای دقت علمی و روایی و پایایی، مورد استفاده قرار گرفت. استراتژی‌های ممیزی مورد استفاده، عبارت بودند از حساسیت پژوهشگر، انسجام روش‌شناسی، متناسب نمودن نمونه، تکرار شدن یک یافته و استفاده از بازخورد مطلعان.

علاوه بر این، محقق به مقایسه و تطبیق مداوم کدهای استخراج شده و مستندات پژوهش (مصاحبه) اقدام نمود و تلاش شد تا اصلاحات و نکات لازم در پردازش نهایی اعمال گردد. پایایی بخش کمی (پرسش‌نامه) هم، به روش محاسبه آلفای

کرونباخ، مورد تأیید قرار گرفت. مقدار آلفای کرونباخ برای پرسش‌نامه بخش کمی به دست آمد.

با توجه به هدف و ماهیت، این پژوهش از نظر روش، یک پژوهش آمیخته بوده است که با مصاحبه از خبرگان تحقیق انجام شد. رویکرد بخش کیفی، گراند تئوری بوده است. جامعه آماری مورد نظر را خبرگان آشنا به موضوع پژوهش (استادان دانشگاه در حوزه گمرک و مدیران ارشد وزارت صمت و گمرک) تشکیل می‌دادند. در این بخش، نمونه‌گیری به صورت نظری انجام شد. در نمونه‌گیری نظری از رویدادها نمونه‌گیری می‌شود، نه لزوماً از افراد. چنانچه به افراد نیز مراجعه شود، هدف اصلی و کلیدی، کاوش رویدادهاست. اگرچه قاعده خاصی برای حجم نمونه، در راهبرد کیفی وجود ندارد ولی، برای گروه‌های همگون ۶ تا ۸ واحد و برای گروه‌های ناهمگون ۱۲ تا ۲۰ واحد پیشنهاد شده است. مصاحبه‌ها نیز، تا اطمینان از اشباع نظری ادامه پیدا کرد. در این مطالعه، با ۱۲ نفر از صاحب‌نظران (استادان دانشگاه در حوزه گمرک و مدیران ارشد وزارت صمت و گمرک) حالت اشباع ایجاد شد.

۳.۲ مراحل اجرای تکنیک ISM در مطالعه حاضر به شیوه زیر است:

باتوجه به هدف و ماهیت، این پژوهش از نظر روش، یک پژوهش آمیخته (کیفی-کمی) است. همچنین، از آنجاکه این تحقیق در صدد طراحی مدل است، اکتشافی است. راهبرد مورد استفاده برای بخش کیفی، نظریه داده‌بنیاد (گراند تئوری) و طبقه‌بندی اطلاعات جمع‌آوری‌شده از خبرگان تحقیق بوده است. همان‌گونه که گیلهام اشاره می‌کند، فرایند تحلیل داده‌های کیفی، شامل شناسایی گفته‌های اساسی و کلیدی و دسته‌بندی آنها بر حسب مقوله‌هاست (گیلهام، ۲۰۰۰). مراحل انجام این پژوهش نشان داده شده است:

مرحله ۱: بررسی ادبیات تحقیق؛

مرحله ۲: استخراج مؤلفه‌های راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت با سایر کشورها؛

مرحله ۳: انتخاب خبرگان (استادان دانشگاه در حوزه گمرک و مدیران ارشد وزارت صمت و گمرک)؛

مرحله ۴: انجام مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با خبرگان؛

مرحله ۵: تعیین خروجی مصاحبه با خبرگان (مؤلفه‌ها و شاخص‌های نهایی)؛
 مرحله ۶: کد گذاری و تحلیل و استخراج مدل با گراند تئوری؛
 مرحله ۷: تعیین روابط بین شاخص‌های مدل، همراه با سطح بندی عوامل و روابط درونی از طریق روش ISM؛
 مرحله ۸: بررسی وضع موجود گمرک از نظر مؤلفه‌های مدل (سنخیت‌سنجی).
 روش مدل‌سازی ساختاری تفسیری در حوزه‌های مختلفی استفاده شده است. ایده اصلی مدل‌سازی ساختاری تفسیری، تجزیه یک سیستم پیچیده به چند زیرسیستم (عناصر) با استفاده از تجربه عملی و دانش خبرگان، به منظور ساخت یک مدل ساختاری چند سطحی است. در سالیان اخیر، در پژوهش‌های متعددی، از این روش استفاده شده است. در مطالعه حاضر مراحل زیر، توسط محقق انجام شده است:

مرحله اول: معیارها و یا عناصر مدنظر لیست شدند. این معیارها قبلاً توسط روش گراند تئوری و به شیوه مصاحبه از خبرگان تحقیق به دست آمد.

مرحله دوم: با استفاده از معیارها و یا متغیرهای شناسایی شده در مرحله اول، یک رابطه محتوایی^۱ میان آنها، با توجه به هر جفت از معیارها، تعریف شد. رابطه محتوایی یعنی ارتباط محتوایی مفهومی بین اجزای متشکل سیستم، به گونه ای که از نظر معنی و محتوا متناسب با اهداف سیستم باشد.

مرحله سوم: یک ماتریس ساختاری خودتعاملی (SSIM) برای مؤلفه‌های توسعه داده شد که روابط زوجی میان مؤلفه‌های تحقیق را نمایان ساخت. برای تعیین نوع رابطه، از نمادهای جدول زیر استفاده شد.

جدول ۱: روابط مفهومی در تشکیل ماتریس خودتعاملی ساختاری

نماد	مفهوم نماد
V	I منجر به J می‌شود (عامل سطر i زمینه‌ساز رسیدن به ستون j)
A	J منجر به I می‌شود (عامل سطر j زمینه‌ساز رسیدن به ستون i)
X	رابطه دوطرفه بین i و j وجود دارد (هر دو زمینه‌ساز همدیگرند).
O	هیچ نوع ارتباطی بین دو عنصر i و j وجود ندارد.

1. Contextual relation

مرحله چهارم: ماتریس دسترسی، با استفاده از ماتریس ساختاری خودتعاملی توسعه داده بررسی شد. تسری رابطه^۱ یک فرضیه اساسی در مدل سازی ساختاری تفسیری است. تسری یعنی اگر متغیر «الف» با متغیر «ب» در ارتباط باشد و متغیر «ب» با متغیر «ج» نیز مرتبط باشد، در نتیجه، متغیر «الف» با متغیر «ج» نیز در ارتباط است. در جدول زیر قواعد، به صورت ساده، بیان شده است (قنبری و شکیب، ۱۳۹۶).

جدول ۲: نحوه تبدیل روابط مفهومی به اعداد

I به J	J به I	نماد مفهومی
0	1	V
1	0	A
1	1	X
0	0	O

مرحله پنجم: ماتریس دسترسی در مرحله چهارم، به سطوح مختلفی، بخش بندی شد.

مرحله ششم: براساس روابطی که در ماتریس دسترسی تعیین شده اند، یک گراف جهت دار رسم شد و روابط تسری حذف شدند.

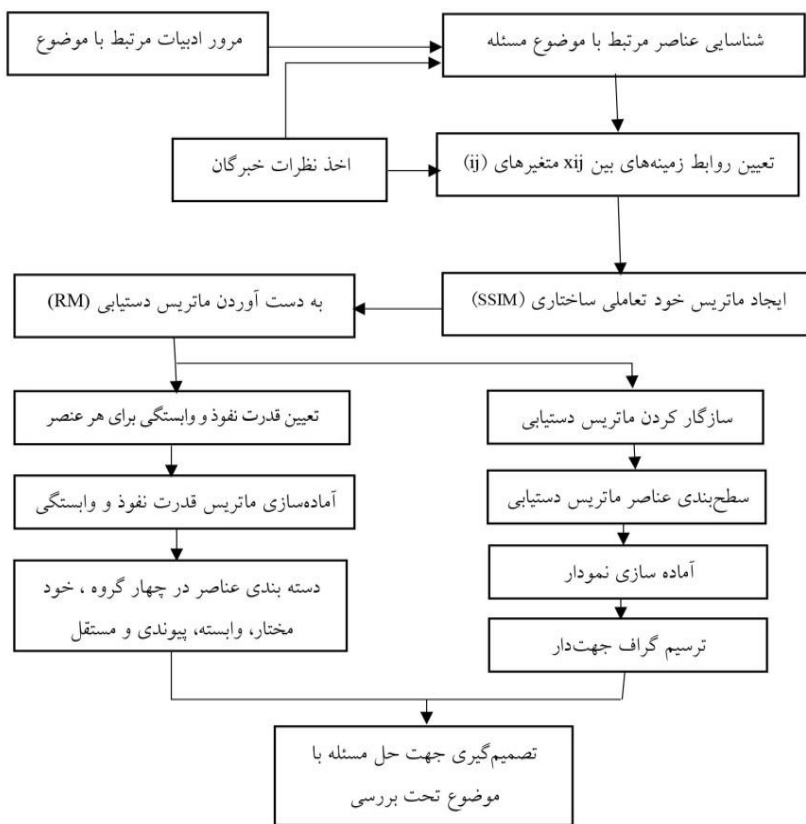
مرحله هفتم: دیاگرام نهایی، با استفاده از جایگزین کردن نام متغیرها یا معیارها به جای گره ها، به یک مدل سازی ساختاری تفسیری تبدیل شد.

مرحله هشتم: مدل سازی ساختاری تفسیری، که در مرحله ۷ توسعه داده شد، مورد بازنگری قرار گرفت تا از لحاظ محتوایی ناسازگاری نداشته باشد؛ در این تحقیق ناسازگاری وجود نداشت؛ ولی در صورت وجود ناسازگاری، اصلاحات مورد نیاز انجام می شود.

بنابراین، می توان عنوان نمود که روش مدل سازی ساختاری تفسیری، تأثیر پویای اجزای متفاوت در یک سیستم را مورد بررسی قرار می دهد و از دید معنایی، دارای سه بُعد باتوجه به هریک از حروف است. بُعد تفسیری I براساس قضاوت و نظرات گروهی از خبرگان جهت تصمیم گیری در مورد اینکه آیا و چگونه متغیرها دارای ارتباط درونی هستند. بُعد ساختار، براساس ارتباط زمین های بین متغیرها، کل ساختار را از درون یک سری از متغیرهای پیچیده بیرون می کشد. بُعد M

1. Transitivity

مدل‌سازی که روابط خاص از متغیرها و کل ساختار سیستمی مورد بررسی را نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، در روش مدل‌سازی ساختاری تفسیری، I (تفسیری) به عنوان نتیجه قضاوت، S (ساختار) به عنوان خروجی نتایج یک سری از متغیرها و M به عنوان نمودار نمایشی از ارتباط خاص و ساختار کلی است. این تجزیه و تحلیل، به صورت یک روند مرحله‌ای هدایت می‌شود. در مجموع، می‌توان مراحل اجرای مدل‌سازی ساختاری تفسیری را به صورت زیر عنوان نمود:



شکل ۱: مراحل اجرای مدل‌سازی ساختاری تفسیری

نمونه‌گیری در چهارچوب منطق روش کیفی و به صورت هدفمند انجام شد. در نمونه‌گیری از دو روش نمونه‌گیری هدفمند و گلوله برفی استفاده گردید. معمولاً در

پژوهش‌های کیفی، جهت کسب بیشترین اطلاعات، از نمونه‌گیری مبتنی بر هدف استفاده می‌شود؛ لذا محقق، شرکت‌کنندگانی را انتخاب نمود که به اصطلاح «غنی از اطلاعات» بودند. به آن معنی که براساس اصل پژوهش‌های کیفی، نمونه‌هایی انتخاب شدند که تصویری قوی از پدیده تحت مطالعه را ارائه می‌دادند. انتخاب شرکت‌کننده‌ها براساس روش نمونه‌گیری هدفمند از مدیران ارشد و صاحب‌نظران حوزه مورد مطالعه در دانشگاه؛ که مایل به مصاحبه نیز بودند، انجام شد. در انجام مصاحبه از فایل‌های صوتی، ایمیل و واتس‌آپ استفاده گردید. اساس کار بخش کیفی مطالعه روش گرنند تئوری (نظریه داده بنیاد) و سه نوع کدگذاری باز، محوری و انتخابی بوده است که با نرم افزار MAXQDA انجام شد.

۴.۲ نتایج بخش کیفی

جدول ۳ اعضای خبرگان پاسخ‌دهنده به مصاحبه باز و سیمت آنها و تحصیلاتشان را نشان می‌دهد. همان‌طور که از جدول مشخص است، علاوه بر استفاده از استادان دانشگاه در حوزه گمرک، از مدیران ارشد گمرک و وزارت صمت نیز استفاده شده است. مدت زمان مصاحبه با تماس، بیست الی سی دقیقه بوده است.

جدول ۳: اعضای مصاحبه باز و سمت آنها

ردیف	سیمت	تحصیلات
۱	مدیر ارشد گمرک	دکتر
۲	مدیر ارشد وزارت صمت	دکتر
۳	مدیر ارشد گمرک	دکتر
۴	استاد دانشگاه	دکتر
۵	مدیر ارشد گمرک	دکتر
۶	مدیر ارشد وزارت صمت	دکتر
۷	مدیر ارشد گمرک	دکتر
۸	استاد دانشگاه	دکتر
۹	مدیر ارشد گمرک	دکتر
۱۰	مدیر ارشد وزارت صمت	دکتر
۱۱	استاد دانشگاه	دکتر
۱۲	مدیر ارشد وزارت صمت	دکتر

هدف از انجام این پژوهش در فاز اول، شناسایی راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورهاست. پس از جمع‌آوری داده‌های تحقیق، به تجزیه و تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده پرداخته می‌شود. در ابتدا، نتایج بخش کیفی مصاحبه، که با روش تحلیل مضمون کدگذاری شد، آمده است و سپس به شناسایی راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، مورد بررسی قرار گرفت.

۳. شناسایی شاخص‌های پژوهش

۱.۳ شناسایی شاخص‌های پژوهش (کدگذاری باز)

در ادامه، با ارائه جدول‌های کدگذاری‌های انجام‌شده در مصاحبه‌ها، به ارائه شاخص‌های حاصل از مصاحبه، شناسایی راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، در قالب مدل می‌پردازیم.

جدول ۴: کدگذاری اولیه

سند مربوط	کدگذاری باز
مصاحبه ۳	کاهش زمان تشریفات
مصاحبه ۵	توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرک‌های مرزی
مصاحبه ۶	جهت‌گیری خدمات
مصاحبه ۷	اصلاحات سازمانی
مصاحبه ۹	انگیزش کارکنان
مصاحبه ۲	دانش فنی
مصاحبه ۱	بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا
مصاحبه ۳	هوش مصنوعی
مصاحبه ۴	میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها
مصاحبه ۶	توسعه زیرساخت‌ها
مصاحبه ۱۰	رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری
مصاحبه ۹	رعایت استانداردهای جهانی
مصاحبه ۱۱	توسعه دروازه‌های مشترک مجازی
مصاحبه ۲	در نظر گرفتن روند جهانی شدن
مصاحبه ۱۲	حمایت دولت و سازمان‌های مسئول
مصاحبه ۶	یکپارچه‌سازی سیستم‌ها
مصاحبه ۹	تسهیل انجام امور بین‌الملل

سند مربوط	کدگذاری باز
مصاحبه ۱۲	ارتقای فنی بخش‌های مختلف
مصاحبه ۷	بهینه‌سازی فعالیت‌ها
مصاحبه ۱۱	استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی
مصاحبه ۶	تغییر در ساختارهای ارتباطی
مصاحبه ۳	سرعت عمل مناسب
مصاحبه ۱	مجازی سازی
مصاحبه ۱	اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی
مصاحبه ۶	تصمیم‌گیری بهتر برای فرآیندها
مصاحبه ۱	شتاب‌دهنده‌ها
مصاحبه ۱۲	پیش‌بینی رفتارها و نیازها
مصاحبه ۴	بهبود هماهنگی‌ها
مصاحبه ۱۰	تعیین اهداف و چشم‌اندازها
مصاحبه ۹	ایجاد قابلیت در کارکنان
مصاحبه ۶	متنوع‌سازی خدمات
مصاحبه ۸	آموزش دوره‌ای
مصاحبه ۶	شرکت در همایش‌های بین‌المللی
مصاحبه ۲	کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه
مصاحبه ۱	افزایش توانمندی‌ها
مصاحبه ۱۰	اصلاح امور
مصاحبه ۷	به‌کارگیری خلاقیت‌ها
مصاحبه ۷	عوامل تصمیم‌گیری
مصاحبه ۲	نگرش نو
مصاحبه ۱۱	جهت‌گیری‌ها
مصاحبه ۱۰	پیچیدگی‌ها
مصاحبه ۶	انعطاف‌پذیری بیشتر
مصاحبه ۲	استفاده درست از فناوری
مصاحبه ۱	سودآوری
مصاحبه ۱۰	سیاست‌های خارجی بازرگانی
مصاحبه ۵	شفافیت قوانین موجود
مصاحبه ۶	اصلاح رقابت‌پذیری تجاری
مصاحبه ۹	بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی
مصاحبه ۳	تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید
مصاحبه ۵	طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها

۲.۳ کدگذاری محوری

کدگذاری محوری مرحله دوم، تجزیه و تحلیل در نظریه پردازی داده بنیاد است. هدف از این مرحله، برقراری رابطه بین طبقه‌های تولید شده در مرحله کدگذاری باز است. ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری می‌تواند، در شش عنوان، تحقق داشته باشد که عبارت‌اند از شرایط علی، پدیده محوری، راهبردها و اقدامات، شرایط مداخله‌گر، شرایط زمینه‌ای و پیامدها (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸). قبل از در نظر گرفتن این شش طبقه و ارتباط آن با هم، با نظر استادان و کارشناسان امر، از کلیه شاخص‌های به دست آمده، مقوله‌های اصلی و فرعی تعیین شد.

جدول ۵: مقوله‌های اصلی و فرعی پژوهش

مقوله اصلی	مقوله فرعی
عوامل درون سازمانی	کاهش زمان تشریفات
	توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرک‌های مرزی
	جهت‌گیری خدمات
	اصلاحات سازمانی
	انگیزش کارکنان
ویژگی‌های دانشی و فناوری	دانش فنی
	بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا
	هوش مصنوعی
	میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها
	توسعه زیرساخت‌ها
استانداردهای بین‌المللی	رعایت کنوانسیون‌های گمرکی-تجاری
	رعایت استانداردهای جهانی
	توسعه دروازه‌های مشترک مجازی
	در نظر گرفتن روند جهانی شدن
	حمایت دولت و سازمان‌های مسئول
	یکپارچه‌سازی سیستم‌ها
ارتباطات	تسهیل انجام امور بین‌الملل
	ارتقای فنی بخش‌های مختلف
	بهبودسازی فعالیت‌ها
	استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی
	تغییر در ساختارهای ارتباطی
	سرعت عمل مناسب
	مجازی سازی
اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی	

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

مأخذ: محققان

۳.۳ مقوله‌های شرایط زمینه‌ای

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، شاخص‌های ویژگی‌های دانشی و فناوری و عوامل درون‌سازمانی، به‌عنوان مقوله‌های زمینه‌ای، در ارائه طراحی مدل راهبرها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.

جدول ۶: مقوله‌های شرایط زمینه‌ای

مقوله فرعی	پارادایم
ویژگی‌های دانشی و فناوری	شرایط زمینه‌ای
عوامل درون‌سازمانی	

مأخذ: محققان

۴.۳ مقوله‌های شرایط علی

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، شاخص استانداردهای بین‌المللی، به‌عنوان مقوله‌های شرایط علی، در ارائه طراحی مدل راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها، انتخاب شدند.

جدول ۷: مقوله‌های شرایط علی

مقوله فرعی	پارادایم
استانداردهای بین‌المللی	شرایط علی

مأخذ: محققان

۵.۳ مقوله‌های پدیده‌محوری

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، شاخص ارتباطات و مدیریت، به‌عنوان مقوله‌های پدیده‌محوری، در ارائه طراحی مدل راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.

جدول ۸: مقوله‌های پدیده‌محوری

مقوله فرعی	پارادایم
ارتباطات	پدیده‌محوری
مدیریت	

مأخذ: محققان

۶.۳ مقوله‌های راهبردها و اقدامات

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، شاخص‌های قانون‌گذاری و سیاست و استراتژی‌ها، به‌عنوان مقوله‌های راهبردها و اقدامات در ارائه طراحی مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.

جدول ۹: مقوله‌های راهبردها و اقدامات

مقوله فرعی	پارادایم
قانون‌گذاری و سیاست	راهبردها و اقدامات
استراتژی‌ها	

مأخذ: محققان

۷.۳ مقوله‌های شرایط مداخله‌گر

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، شاخص کسب تجربه و آموزش، به‌عنوان مقوله‌های شرایط مداخله‌گر در ارائه طراحی مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.

جدول ۱۰: مقوله‌های شرایط مداخله‌گر

مقوله فرعی	پارادایم
کسب تجربه و آموزش	شرایط مداخله‌گر

مأخذ: محققان

۸.۳ مقوله‌های پیامدها

براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، نوآوری به‌عنوان مقوله‌های پیامدها در ارائه طراحی مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.

جدول ۱۱: مقوله‌های پیامدها

پارادایم	مقوله فرعی
پیامدها	نوآوری

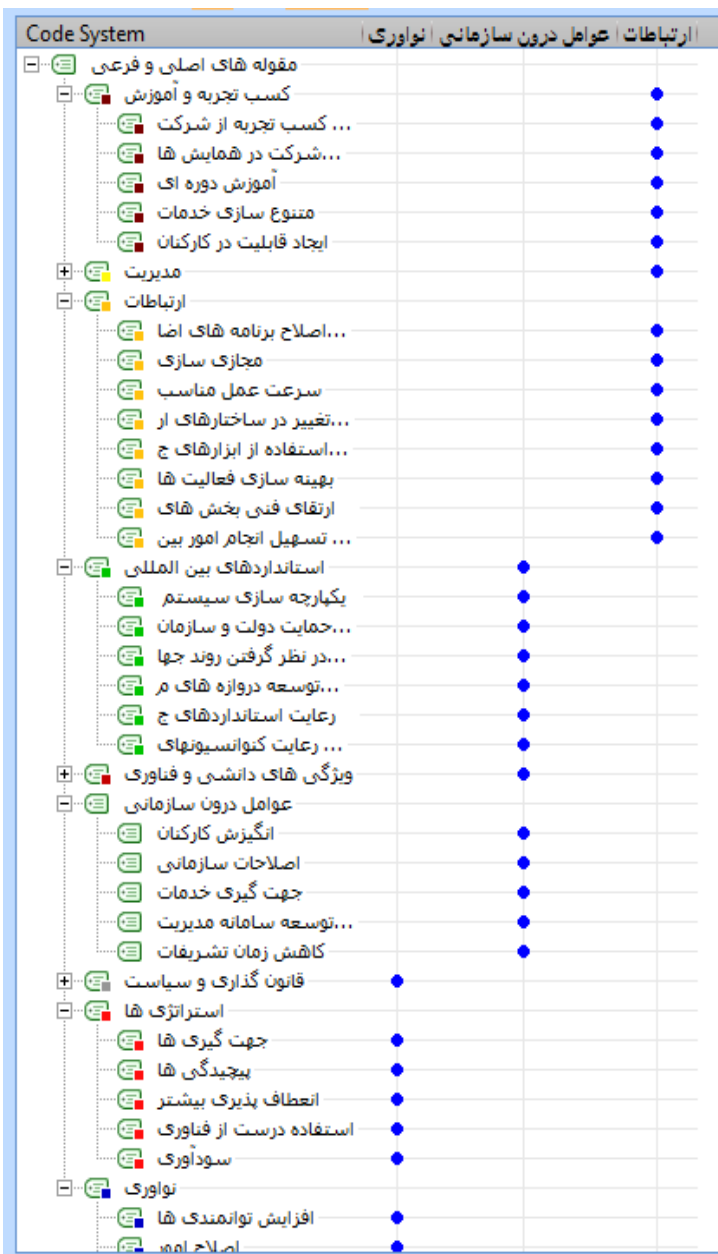
مأخذ: محققان

۹.۳ کدگذاری گزینشی

در نظریه‌پردازی بنیادی، تلفیق داده‌ها از اهمیت زیادی برخوردار است. در فرایند تحقیق، پس از گردآوری داده‌ها، تجزیه و تحلیل و تفسیر آنها، نوبت به ارائه مدل، نتیجه‌گیری و جمع‌بندی تحقیق می‌رسد. در گام اول، با بررسی وضعیت موجود، داده‌های به‌دست‌آمده، در ۹ مقوله اصلی، طبقه‌بندی می‌شوند. در گام دوم، به دنبال این هستیم که طراحی مدل راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها را براساس مدل نظری انجام دهیم و درنهایت، در گام سوم، به ارائه مدل پردازیم. ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری، می‌تواند در پنج عنوان تحقق داشته باشد که عبارت‌اند از شرایط علی، پدیده محوری، شرایط مداخله‌گر، راهبردها و اقدامات، شرایط زمینه‌ای و پیامدها (کوربین و استراوس، ۲۰۱۵). بعد از تعیین مقوله‌ها، در مرحله بعد، طبقات اصلی نظریه تعیین می‌شوند. با نظر استادان و کارشناسان امر، از کلیه شاخص‌های به‌دست‌آمده از تحلیل کیفی محتوای مصاحبه‌ها، ۵۰ شاخص، در ارائه طراحی مدل راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها به‌کار گرفته شده است.

۱۰.۳ خروجی نرم افزار maxqda

در ادامه، خروجی فراوانی مقوله‌های آورده شده در جدول‌های پیشین ارائه می‌گردد: ماتریس فراوانی شبکه مضامین پژوهش، در شکل ۲ و ۳، نمایش داده شده است.

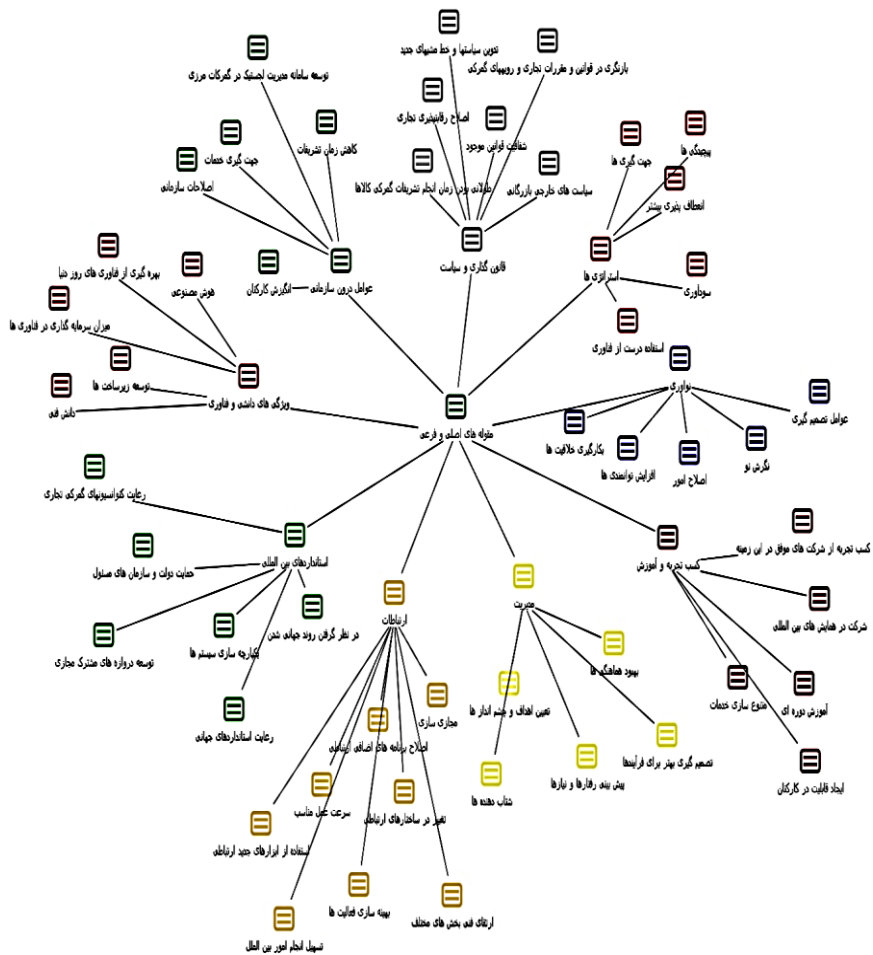


شکل ۲: ماتریس فراوانی شبکه مضمین پژوهش

Code System		ارتباطات عوامل درون سازمانی نوآوری
[-]	مقوله های اصلی و فرعی	
[+]	کسب تجربه و آموزش	1
	... کسب تجربه از شرکت	1
	... شرکت در همایش ها	1
	آموزش دوره ای	1
	متنوع سازی خدمات	1
	ایجاد قابلیت در کارکنان	1
[+]	مدیریت	1
[+]	ارتباطات	
	... اصلاح برنامه های اضا	1
	مجازی سازی	1
	سرعت عمل مناسب	1
	... تغییر در ساختارهای ار	1
	... استفاده از ابزارهای ج	1
	بهینه سازی فعالیت ها	1
	ارتقای فنی بخش های	1
	... تسهیل انجام امور بین	1
	استانداردهای بین المللی	1
	یکپارچه سازی سیستم	1
	... حمایت دولت و سازمان	1
	... در نظر گرفتن روند جها	1
	... توسعه دروازه های م	1
	رعایت استانداردهای ج	1
	... رعایت کنوانسیونهای	1
[+]	ویژگی های دانشی و فناوری	1
[+]	عوامل درون سازمانی	
	انگیزش کارکنان	1
	اصلاحات سازمانی	1
	جهت گیری خدمات	1
	... توسعه سامانه مدیریت	1
	کاهش زمان تشریفات	1
[+]	قانون گذاری و سیاست	1
[+]	استراتژی ها	
	جهت گیری ها	1
	بپیچیدگی ها	1
	انعطاف پذیری بیشتر	1
	استفاده درست از فناوری	1
	سودآوری	1
[+]	نوآوری	
	افزایش توانمندی ها	1
	اصلاح امور	1

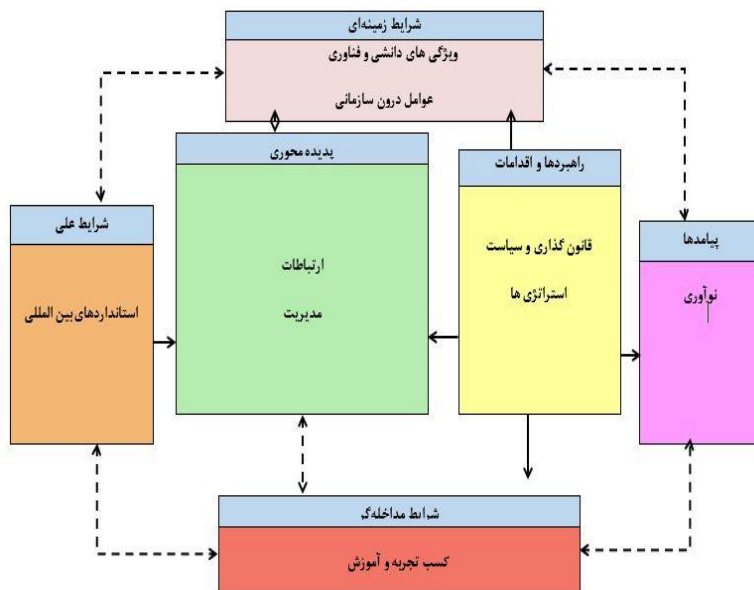
شکل ۳: ماتریس فراوانی شبکه مضامین پژوهش

در ادامه، شبکه مضامین اصلی و فرعی پژوهش، به عنوان خروجی نرم افزار MAXQDA، ارائه شده است:



شکل ۴: الگوی شماتیک مضامین اصلی

شکل پارادایمی زیر، نشان‌دهنده مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل و نقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها است.



شکل ۵: مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها

مأخذ: محققان بر مبنای مدل پارامتری اشترواس و کوربین

۴. جامعه آماری، نمونه و روش نمونه‌گیری

جامعه آماری بخش کمی تحقیق، از نظر مؤلفه‌های مدل، شامل کلیه کارشناسان و مدیران گمرکی بود. در این بخش، اندازه نمونه، با استفاده از فرمول کوکران محاسبه شد:

$$N = \frac{Nt^2 pq}{D^2 (n - 1) + t^2 pq} \quad (1)$$

که در آن n برابر حجم نمونه، N برابر تعداد کل جامعه آماری، P میزان وجود صفت، q میزان نبود صفت، D خطای قابل قبول برابر ۵٪ و t حدود اطمینان در سطح ۹۵٪ و برابر ۱/۹۶ است. تعداد کارشناسان و مدیران سطوح مختلف گمرک‌های ایران، در حدود ۲۰۰ نفر است و با در نظر گرفتن فرمول کوکران، ۱۲۷ نفر درکل، به‌عنوان نمونه آماری، به‌صورت خوشه‌ای تصادفی انتخاب شدند.

به این ترتیب که گمرک‌های مختلف به‌عنوان خوشه‌ها در نظر گرفته شدند و در درون آنها، به‌طور تصادفی، کارشناسان و مدیران انتخاب گردیدند. با توجه به استفاده از روش کیفی، داده‌ها از روش مصاحبه جمع‌آوری شده‌اند و در بخش کمی نیز، در این مطالعه، از پرسش‌نامه بسته طیف لیکرت استفاده شد. برای روش ISM هم، پرسش‌نامه مخصوص این روش به کار برده شد. جهت بررسی وضع موجود در قسمت کمی پژوهش هم، از پرسش‌نامه با پاسخ‌های بسته طیف لیکرت استفاده شد که خروجی بخش کیفی سؤالات آن را تشکیل می‌داد. برای پایی بخش کیفی، پیش‌نویس اولیه یافته‌های پژوهش، در اختیار همکاران پژوهش (استادان راهنما و مشاور) قرار گرفت و علاوه بر این، محقق به مقایسه و تطبیق مداوم کدهای استخراج شده و مستندات پژوهش (مصاحبه) اقدام نمود و تلاش شد تا اصلاحات و نکات لازم، در پردازش نهایی اعمال گردد. پایی بخش کمی (پرسش‌نامه) هم، به روش محاسبه آلفای کرونباخ، مورد تأیید قرار گرفت. مقدار آلفای کرونباخ برای پرسش‌نامه بخش کمی به دست آمد. لذا، مراحل زیر، برای انجام تحقیق با توجه به شیوه گراندا تئوری انجام شد.

۵. بخش کمی

۱.۵ گردآوری و تجزیه و تحلیل داده‌ها

بعد از جمع‌آوری اطلاعات، داده‌ها با نرم‌افزار SPSS و Smart PLS مورد تحلیل قرار گرفت. ابتدا داده‌ها، کدگذاری شده وارد نرم‌افزار شدند و سپس، با استفاده از دو روش آمار توصیفی و استنباطی، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. بدین ترتیب که ابتدا، در بخش‌های اول و دوم، برای توصیف نظرات نمونه آماری در رابطه با سؤالات از جدول‌های توزیع فراوانی و درصد، میانگین و واریانس استفاده شد. این روند در سطح معنی‌داری ۰/۰۵ انجام گرفت. سپس، در بخش سوم، با استفاده از آمار استنباطی و استفاده از آزمون t برای سنخیت‌سنجی داده‌های به دست آمده از پرسش‌نامه کمی مورد آزمون قرار گرفتند. همچنین، از نرم‌افزار PLS برای اعتبار مدل استفاده شد. پس از جمع‌آوری داده‌های تحقیق، به تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده خواهیم پرداخت. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از روش‌های آمار توصیفی و آمار استنباطی، توأم، استفاده شده است. بخش اول مربوط به قسمت

کیفی و روش تحلیل مضمون بوده و بخش دوم مربوط به قسمت کمی است. در بخش دوم، ابتدا آمار توصیفی مربوط به آزمودنی‌ها و متغیرهای اصلی تحقیق و سپس آمار استنباطی مربوط به سؤال مربوط به بخش کمی بررسی می‌شود.

۲.۵ یافته‌ها

در جدول ۱ داده‌های فراوانی تحقیق آمده است:

جدول ۱۲: داده‌های فراوانی نمونه‌های تحقیق (کیفی-کمی)

نمونه	متغیر		فراوانی	درصد فراوانی
کیفی	مدیر ارشد گمرک		۵	۴۱/۶۶
	مدیر ارشد وزارت صمت		۴	۳۳/۳۳
	استاد دانشگاه		۳	۲۵٪
	کل		۱۲	۱۰۰٪
کمی	جنسیت	زن	۵۷	۴۴/۸
		مرد	۷۰	۵۵/۲
	تحصیلات	کارشناسی	۳۵	۲۷/۵
		کارشناسی ارشد	۶۲	۴۸/۸
		دکتر	۳۰	۲۳/۷
	سابقه کار	کمتر از ۱۰ سال	۴۳	۳۳/۹
		۱۰ تا ۱۵ سال	۵۸	۴۵/۶
		۱۵ سال به بالا	۲۶	۲۰/۵
		کل	۱۲۷	۱۰۰٪

همان‌طور که در ۱۲ نشان داده شد، فراوانی نمونه‌های تحقیق، در دو بخش کیفی و کمی، با توجه به مفروضات مطرح‌شده، آمده است. برای مثال، بیشترین تعداد فراوانی نمونه در بخش کمی، در رابطه با تحصیلات، مربوط به تحصیلات کارشناسی ارشد با فراوانی ۴۸/۸ درصد است و یا بیشترین تعداد نمونه در بخش کیفی، مربوط به مدیر ارشد گمرک با فراوانی ۴۱/۶۶ درصد است.

جدول ۱۳: مضامین اصلی و اولیه تحقیق

مقوله اصلی	مقوله فرعی
عوامل درون سازمانی	کاهش زمان تشریفات
	توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرک‌های مرزی
	جهت‌گیری خدمات
	اصلاحات سازمانی
	انگیزش کارکنان
ویژگی‌های دانشی و فناوری	دانش فنی
	بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا
	هوش مصنوعی
	میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها
	توسعه زیرساخت‌ها
استانداردهای بین‌المللی	رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری
	رعایت استانداردهای جهانی
	توسعه دروازه‌های مشترک مجازی
	در نظر گرفتن روند جهانی شدن
	حمایت دولت و سازمان‌های مسئول
ارتباطات	یکپارچه‌سازی سیستم‌ها
	تسهیل انجام امور بین‌الملل
	ارتقای فنی بخش‌های مختلف
	بهبودسازی فعالیت‌ها
	استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی
	تغییر در ساختارهای ارتباطی
	سرعت عمل مناسب
	مجازی‌سازی
مدیریت	اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی
	تصمیم‌گیری بهتر برای فرآیندها
	شتاب‌دهنده‌ها
	پیش‌بینی رفتارها و نیازها
	بهبود هماهنگی‌ها
تعیین اهداف و چشم‌اندازها	

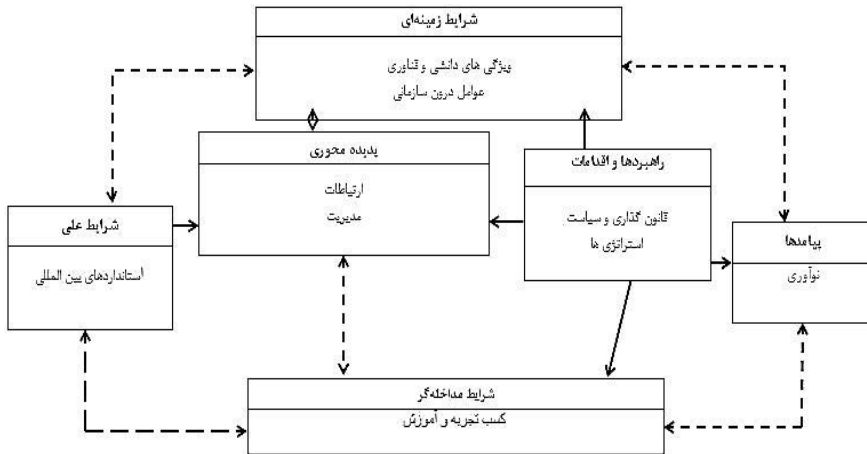
مقوله اصلی	مقوله فرعی
کسب تجربه و آموزش	ایجاد قابلیت در کارکنان
	متنوع‌سازی خدمات
	آموزش دوره‌ای
	شرکت در همایش‌های بین‌المللی
	کسب تجربه از شرکت‌های موفق در این زمینه
نوآوری	افزایش توانمندی‌ها
	اصلاح امور
	به‌کارگیری خلاقیت‌ها
	عوامل تصمیم‌گیری
	نگرش نو
استراتژی‌ها	جهت‌گیری‌ها
	پیچیدگی‌ها
	انعطاف‌پذیری بیشتر
	استفاده درست از فناوری
	سودآوری
قانون‌گذاری و سیاست	سیاست‌های خارجی بازرگانی
	شفافیت قوانین موجود
	اصلاح رقابت‌پذیری تجاری
	بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی
	تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید
	طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها

کدگذاری محوری، مرحله دوم تجزیه و تحلیل در نظریه‌پردازی داده‌بنیاد است. هدف از این مرحله برقراری رابطه بین طبقه‌های تولید شده در مرحله کدگذاری باز است. ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری در پنج عنوان، می‌تواند تحقق داشته باشد که عبارت‌اند از: شرایط علی، پدیده محوری، راهبردها و اقدامات، شرایط مداخله‌گر و شرایط زمینه‌ای و پیامدها (Strauss and Corbin, 1998). لذا، با نظر استادان و کارشناسان امر، از کلیه شاخص‌های به‌دست‌آمده به تعیین مقوله‌ها پرداخته شد. از تحلیل کیفی محتوای مصاحبه‌ها، ۹ طبقه (مقوله اصلی) و ۵۰ مقوله فرعی به‌دست آمد و در جدول زیر ارائه گردیده است.

جدول ۱۴: مقوله‌های اصلی تحقیق

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

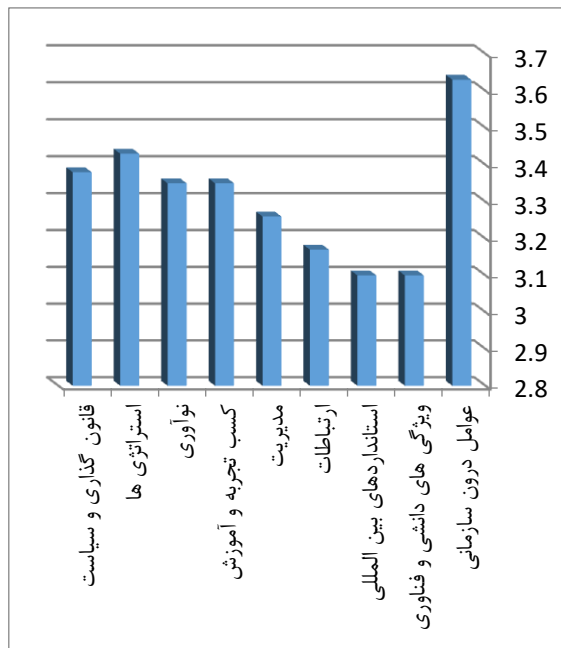
براساس نتایج کدگذاری ثانویه پژوهش، و طبق نتایج جدول بالا، ۹ مقوله در ارائه طراحی مدل راهبردها و روش‌های توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها انتخاب شدند.



شکل ۶: نمودار پارادایمی راهبرد همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران

جدول ۱۵: آماره‌های توصیفی متغیرهای اصلی

مقوله	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کمترین مقدار	بیشترین مقدار
عوامل درون سازمانی	۱۲۷	۳/۶۳	۰/۷۴۴	۱/۸۰	۵/۰۰
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۱۲۷	۳/۱۰	۰/۷۸۱	۱/۲۰	۵/۰۰
استانداردهای بین‌المللی	۱۲۷	۳/۱۰	۰/۹۴۱	۱/۰۰	۴/۸۳
ارتباطات	۱۲۷	۳/۱۷	۰/۵۳۵	۱/۶۷	۴/۱۷
مدیریت	۱۲۷	۳/۲۶	۰/۶۱۰	۱/۲۵	۴/۸۳
کسب تجربه و آموزش	۱۲۷	۳/۳۵	۰/۶۳۴	۱/۴۳	۴/۵۷
نوآوری	۱۲۷	۳/۳۵	۰/۵۱۹	۲/۰۰	۴/۶۷
استراتژی‌ها	۱۲۷	۳/۴۳	۰/۷۱۸	۱/۵۰	۵/۰۰
قانون‌گذاری و سیاست	۱۲۷	۳/۳۸	۰/۵۵۲	۱/۳	۵/۰۰



شکل ۷: میانگین متغیرهای تحقیق

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

۳.۵ آمار استنباطی

جدول ۱۶: نتایج آزمون کلموگروف-اسمیرونوف

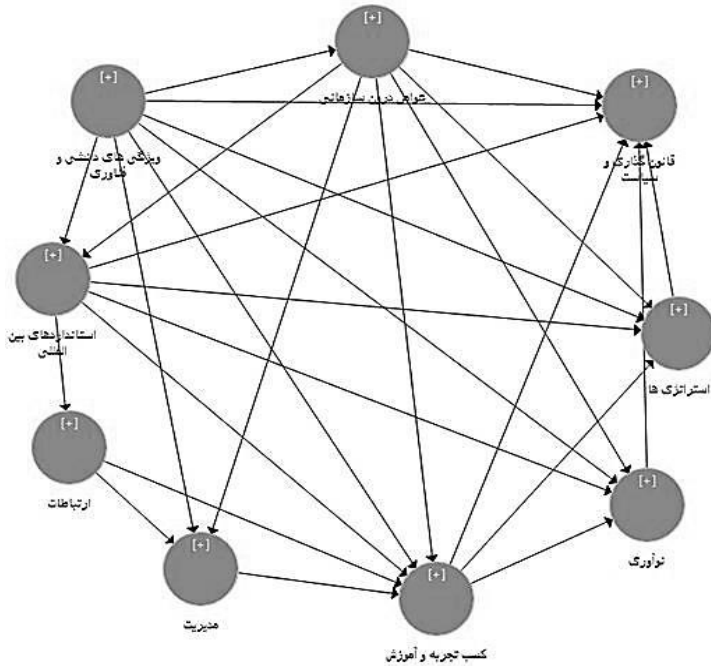
سطح معناداری	آماره آزمون	تعداد	نام متغیر
۰/۱۰۰	۱/۲۲	۱۲۷	عوامل درون‌سازمانی
۰/۰۵۹	۱/۳۲	۱۲۷	ویژگی‌های دانشی و فناوری
۰/۰۶۵	۱/۴۲	۱۲۷	استانداردهای بین‌المللی
۰/۰۶۴	۱/۴۸	۱۲۷	ارتباطات
۰/۵۹۲	۰/۷۷۱	۱۲۷	مدیریت
۰/۰۵۷	۱/۴۷	۱۲۷	کسب تجربه و آموزش
۰/۲۴۶	۱/۰۲	۱۲۷	نوآوری
۰/۲۲۵	۱/۰۴	۱۲۷	استراتژی‌ها
۰/۱۰۶	۱/۲۱	۱۲۷	قانون‌گذاری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

در آزمون کلموگروف-اسمیرنوف فرضیه‌های مورد بررسی، به‌صورت زیر، تعریف می‌شوند:

$$\begin{cases} H_0 : \text{مشاهدات از توزیع نرمال پیروی می‌کنند} \\ H_1 : \text{مشاهدات از توزیع نرمال پیروی نمی‌کنند} \end{cases}$$

بنابراین، باتوجه به اینکه سطح معناداری آزمون در تمام متغیرها، بیشتر از ۰/۰۵ است، فرضیه نرمال بودن مشاهدات (فرض صفر) رد نمی‌شود. در نتیجه، از آزمون‌های پارامتریک، به‌منظور بررسی فرضیات استفاده می‌شود.

۴.۵ نتایج بررسی روایی (تحلیل عاملی تأییدی)



شکل ۸: نتایج تحلیل عاملی تأییدی گویه‌های پرسش‌نامه

نتایج تحلیل عاملی تأییدی برای گویه‌های پرسش‌نامه، در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۱۷: شاخص‌های برازش مدل نظری تحقیق

نتیجه	مقدار مدل	مقدار ایده‌آل	مقدار قابل قبول	مقیاس
قابل قبول	۰/۰۲۱	$0.05 < p \leq 1.00$	$0.01 < p \leq 0.05$	χ^2
قابل قبول	۲/۸۰	$0 \leq \chi^2/df \leq 2$	$2 < \chi^2/df \leq 3$	(χ^2/df)
قابل قبول	۰/۷۷۷	$0.95 \leq GFI \leq 1.00$	$0.80 \leq GFI < 0.95$	(GFI)
قابل قبول	۰/۰۳۵	$0 \leq RMR \leq 0.05$	$0 < RMR \leq 0.10$	(RMR)
قابل قبول	۰/۸۲۰	$0.97 \leq CFI \leq 1.00$	$0.90 \leq CFI < 0.97$	(CFI)
قابل قبول	۰/۰۴۲	$0 \leq RMSEA \leq 0.05$	$0.05 < RMSEA \leq 0.08$	(RMSEA)
ایده‌آل	۰/۸۷۹	$0.60 \leq PGFI \leq 1.00$	$0.50 \leq PGFI < 0.60$	(PGFI)
ایده‌آل	۰/۷۱۴	$0.60 \leq PNFI \leq 1.00$	$0.50 \leq PNFI < 0.60$	(PNFI)

شاخص کای اسکوتر یکی از شاخص‌های مطلق است؛ هرچه مقدار کای اسکوتر مدل کوچک‌تر باشد، مدل تدوین‌شده توسط پژوهشگر، رضایت‌بخش‌تر و بهتر است. چنانچه سطح معناداری برای χ^2 بزرگ‌تر از $0/05$ باشد، مقدار کای اسکوتر برای مدل ایدئال و چنانچه بین $0/01$ تا $0/05$ باشد، قابل قبول است. باتوجه‌به اینکه سطح معناداری برای مدل مذکور، بین $0/01$ تا $0/05$ است، می‌توان نتیجه گرفت که مقدار کای اسکوتر برای مدل، قابل قبول است. یکی از شاخص‌های عمومی، شاخص کای اسکوتر به‌هنجار یا نسبی است که از تقسیم ساده مقدار کای اسکوتر به درجه آزادی مدل محاسبه می‌شود و اغلب، مقادیر بین ۱ تا ۳ را برای این شاخص قابل قبول می‌دانند. همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود، این مقدار برای مدل مورد نظر $2/80$ است که مقداری مناسب و قابل قبول است. شاخص GFI یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقدار بیشتر از $0/7$ برای این شاخص، نشان از برازش خوب مدل توسط داده‌ها دارد. مقدار GFI برای مدل $0/777$ به‌دست آمد که نشان از برازش خوب مدل دارد.

ماتریس باقی‌مانده یکی از ماتریس‌های معمولی است که هم می‌تواند برای ارزیابی برازش کلی، (مدل تدوین‌شده) و هم برای برازش جزئی (پارامترها تعریف‌شده بین دو متغیر)، مورد استفاده قرار گیرد. ریشه دوم میانگین مربعات باقی‌مانده یا RMR برای مدل مذکور، $0/35$ است که برای مدل مقداری مطلوب است. شاخص برازش تطبیقی یا CFI، یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقادیر بین $0/9$ تا $0/97$ به عنوان قابل قبول بودن و مقادیر بالاتر از $0/820$ برای این شاخص به‌عنوان برازش خوب داده‌ها به مدل تفسیر می‌شود. شاخص ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد یا RMSEA نیز، همانند شاخص RMR، بر مبنای تحلیل ماتریس باقی‌مانده قرار دارد. مدل‌های قابل قبول دارای مقدار $0/42$ یا کوچک‌تر برای این شاخص هستند. برازش مدل‌هایی که دارای مقادیر بالاتر از $0/1$ هستند، ضعیف برآورد می‌شود. مقدار RMSEA برای این مدل $0/45$ به‌دست آمده که نشانگر قابل قبول بودن مدل است. پس می‌توان به روابط درون مدل و مقادیر ضریب رگرسیونی بین متغیرهای پنهان پرداخت. برای آزمون فرضیه از شاخص جزئی (p-value) و عدد معناداری استفاده شده است و شرط معنادار بودن یک رابطه، این است که مقدار شاخص اول (p-value) برای رابطه مورد نظر، کم‌تر از $0/05$ و یا مقدار شاخص دوم (t-value) از $1/96 \pm$ بیشتر باشد.

۵.۵ سؤالات کمی تحقیق

بررسی وضعیت موجود گمرک جمهوری اسلامی ایران از نظر مؤلفه‌های ارائه‌شده در مدل

جدول ۱۸: نتایج آزمون t تک‌نمونه‌ای برای بررسی وضعیت مؤلفه‌ها

متغیر	اختلاف میانگین	آماره t	P	فاصله اطمینان ۹۵٪	
				کران پایین	کران بالا
عوامل درون‌سازمانی	۰/۶۳۴	۹/۶۱	۰/۰۰۱	۰/۵۰۴	۰/۷۶۵
ویژگی‌های دانشی و فناوری	۰/۱۰۸	۲/۵۶	۰/۰۰۱	۰/۰۲۸	۰/۲۴۵
استانداردهای بین‌المللی	۰/۱۰۶	۲/۲۷	۰/۰۰۱	۰/۰۵۹	۰/۲۷۱
ارتباطات	۰/۲۲۳	۲/۴۹	۰/۰۰۱	۰/۱۱۷	۰/۲۷۰
مدیریت	۰/۲۶۸	۴/۹۵	۰/۰۰۱	۰/۱۶۱	۰/۳۷۵
کسب تجربه و آموزش	۰/۳۵۸	۶/۳۷	۰/۰۰۱	۰/۲۴۷	۰/۴۷۰
نوآوری	۰/۳۵۰	۷/۵۹	۰/۰۰۱	۰/۲۵۹	۰/۴۴۱
استراتژی‌ها	۰/۴۳۱	۶/۷۷	۰/۰۰۱	۰/۳۰۵	۰/۵۵۸
قانون‌گذاری و سیاست	۰/۳۸۷	۷/۹۱	۰/۰۰۱	۰/۳۹۰	۰/۴۸۴

طبق نتایج جدول ۱۸، برای بررسی متغیرها، میانگین شاخص با میانگین جامعه، که برابر با ۳ است، مورد مقایسه قرار گرفت که نتایج به‌دست‌آمده از جدول نشان می‌دهد که در مدل مورد نظر آماره t محاسبه‌شده، به‌ترتیب برابر با ۹/۶۱، ۲/۵۶، ۲/۲۷، ۲/۴۹، ۴/۹۵، ۶/۳۷، ۷/۵۹، ۶/۷۷، ۷/۹۱ در سطح ۰/۰۰۱ معنادار است.

۶. بحث و نتیجه‌گیری

همان‌گونه‌که گفته شد، این تحقیق آمیخته بوده و در دو بخش کیفی و کمی، به‌دنبال یافتن عوامل مؤثر برای «بررسی عامل‌های مؤثر در راهبردها و روشهای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت ایران با سایر کشورها» بوده است. موارد فوق در مصاحبه با خبرگان، با استفاده از روش کدگذاری اولیه شاخص‌های اصلی و فرعی پژوهش شناسایی شدند.

این شاخص‌های اصلی تحقیق، شامل مؤلفه‌های: ۱. عوامل درون‌سازمانی، ۲. دانشی و فناوری، ۳. استانداردهای بین‌المللی، ۴. ارتباطات، ۵. مدیریت، ۶. کسب تجربه و آموزش، ۷. نوآوری، ۸. استراتژی‌ها و ۹. قانون‌گذاری و سیاست‌ها مشخص و تعیین گردید

و شاخص‌های فرعی تحقیق، با استفاده از روش کدگذاری اولیه، شامل مواردی همچون: کاهش زمان تشریفات، توسعه سامانه مدیریت لجستیک در گمرک‌های مرزی، جهت‌گیری خدمات، اصلاحات سازمانی، انگیزش کارکنان، دانش فنی، بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا، هوش مصنوعی، میزان سرمایه‌گذاری در فناوری‌ها، توسعه زیرساخت‌ها، رعایت کنوانسیون‌های گمرکی تجاری، رعایت استانداردهای جهانی، توسعه دروازه‌های مشترک مجازی، در نظر گرفتن روند جهانی شدن، حمایت دولت و سازمان‌های مسئول، یکپارچه‌سازی سیستم‌ها، تسهیل انجام امور بین‌الملل، ارتقای فنی بخش‌های مختلف، بهینه‌سازی فعالیت‌ها، استفاده از ابزارهای جدید ارتباطی، تغییر در ساختارهای ارتباطی، سرعت عمل مناسب، مجازی‌سازی، اصلاح برنامه‌های اضافی ارتباطی، تصمیم‌گیری بهتر برای فرآیندها، شتاب‌دهنده‌ها، پیش‌بینی رفتارها و نیازها، بهبود هماهنگی‌ها، تعیین اهداف و چشم‌اندازها، اصلاح رقابت‌پذیری تجاری، بازنگری در قوانین و مقررات تجاری و رویه‌های گمرکی، تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های جدید، طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها، مشخص و تعیین گردیدند.

سپس، در مرحله و گام بعدی تحقیق، با استفاده از روش کدگذاری محوری و با تجزیه و تحلیل در نظریه‌پردازی داده‌بنیاد، رابطه بین طبقه‌های تولیدشده در مرحله کدگذاری باز برقرار شده و ارتباط سایر طبقه‌ها با طبقه محوری، در شش عنوان که عبارت‌اند از:

۱. شرایط علی، ۲. پدیده محوری، ۳. راهبردها و اقدامات، ۴. شرایط مداخله‌گر، ۵. شرایط زمینه‌ای و ۶. پیامدها براساس مدل پارادایمی (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸) به‌دست آمد. قبل از آن و با در نظر گرفتن این شش طبقه و ارتباط آن با هم و با نظر استادان و کارشناسان امر، از کلیه شاخص‌های به‌دست آمده، مقوله‌های اصلی و فرعی مشخص و تعیین گردیدند.

جدول ۱۹: مقوله‌های اصلی تحقیق

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

باتوجه به روش‌های کیفی و کمی، که به‌طور کامل، در بخش آمارهای توصیفی و استنباطی، توضیح داده شد، طبق نتایج جدول ۱۸ برای بررسی متغیرها، میانگین شاخص با میانگین جامعه که برابر با ۳ است، مورد مقایسه قرار گرفت. نتایج به‌دست‌آمده از جدول نشان می‌دهد که در مدل مورد نظر، آماره t محاسبه‌شده، به‌ترتیب، برابر با ۹/۶۱، ۲/۵۶، ۲/۲۷، ۲/۴۹، ۴/۹۵، ۶/۳۷، ۷/۵۹، ۶/۷۷، ۷/۹۱ در سطح ۰/۰۰۱ معنادار است. همچنین، نتیجه مقایسه اختلاف میانگین این عوامل با اختلاف میانگین جامعه، صفر است. بنابراین، وضعیت شاخص عامل‌ها در حمل‌ونقل، گمرک و ترانزیت جمهوری اسلامی ایران، براین اساس، مطلوب است.

همچنین، باتوجه به جدول ۱۷ شاخص‌های برآزش، مدل نظری تحقیق شاخص کای اسکوتر یکی از شاخص‌های مطلق است؛ هرچه مقدار کای اسکوتر مدل کوچک‌تر باشد، مدل تدوین‌شده توسط پژوهشگر رضایت‌بخش‌تر و بهتر است. چنانچه سطح معناداری برای χ^2 بزرگ‌تر از ۰/۰۵ باشد، مقدار کای اسکوتر برای مدل ایدئال و چنانچه بین ۰/۰۱ تا ۰/۰۵ باشد، قابل قبول است. باتوجه به اینکه سطح معناداری برای مدل مذکور، بین ۰/۰۱ تا ۰/۰۵ است. می‌توان نتیجه گرفت که مقدار کای اسکوتر برای مدل قابل قبول است. یکی از شاخص‌های عمومی شاخص کای اسکوتر بهنجار یا نسبی است که از تقسیم ساده مقدار کای اسکوتر به درجه آزادی

مدل محاسبه می‌شود و اغلب، مقادیر بین ۱ تا ۳ را برای این شاخص قابل قبول می‌دانند. همان‌طور که در جدول ۷-۴ مشاهده می‌شود، این مقدار برای مدل مورد نظر ۲/۸۰ است که مقداری مناسب و قابل قبول است. شاخص GFI یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقدار بیشتر از ۰/۷ برای این مقدار، نشان از برازش خوب مدل توسط داده‌ها دارد. مقدار GFI برای مدل ۰/۷۷۷ به دست آمد که نشان از برازش خوب مدل دارد.

ماتریس باقی‌مانده یکی از ماتریس‌های معمولی است که هم می‌تواند برای ارزیابی برازش کلی (مدل تدوین شده) و هم برای برازش جزئی (پارامترها تعریف شده بین دو متغیر) مورد استفاده قرار گیرد. ریشه دوم میانگین مربعات باقی‌مانده یا RMR برای مدل مذکور ۰/۳۵ است که برای مدل مقداری مطلوب است. شاخص برازش تطبیقی یا CFI، یکی از شاخص‌های تطبیقی است که مقادیر بین ۰/۹ تا ۰/۹۷ به عنوان قابل قبول بودن و مقادیر بالاتر از ۰/۸۲۰ برای این شاخص به عنوان برازش خوب داده‌ها به مدل تفسیر می‌شود. شاخص ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد یا RMSEA نیز، همانند شاخص RMR، بر مبنای تحلیل ماتریس باقی‌مانده قرار دارد. مدل‌های قابل قبول دارای مقدار ۰/۰۴۲ یا کوچک‌تر برای این شاخص هستند. برازش مدلهایی که دارای مقادیر بالاتر از ۰/۱ هستند، ضعیف برآورد می‌شود. مقدار RMSEA برای این مدل ۰/۰۴۵ به دست آمده که نشانگر قابل قبول بودن مدل است.

پس می‌توان به روابط درون مدل و مقادیر ضریب رگرسیونی بین متغیرهای پنهان پرداخت. برای آزمون فرضیه از شاخص جزئی (p-value) و عدد معناداری استفاده شده است و شرط معنادار بودن یک رابطه این است که مقدار شاخص اول (p-value)، برای رابطه مورد نظر، کمتر از ۰/۰۵ و یا مقدار شاخص دوم (t-value) از $\pm 1/96$ بیشتر باشد. با توجه به مطالب بالا و شاخص‌های کمی برازش، می‌توان نتیجه گرفت که مدل نظری تحقیق، مدلی قابل قبول است.

این نتایج منطبق بر یافته‌های جندقی و روانشاد نیا (۱۴۰۰)، عسگری مقدم و همکاران (۱۳۹۹)، و الیوت و بونسیگنوری (۲۰۱۸) بوده است. بخشی از تجارت بین‌المللی را صادرات کشورها تشکیل می‌دهد. در واقع، یکی از راه‌های افزایش وصول

ارزهای خارجی و در نتیجه توسعه اقتصادی، ترانزیت و صادرات کالا و خدمات است. بدون تردید، توسعه و گسترش صادرات در جهان امروز و در شرایطی که هر کشور تلاش می‌کند سهم بیشتری از بازار جهانی را نصیب خود سازد، کار سهل و آسانی نیست و کشورها، بیش از گذشته، دریافته‌اند که داشتن سهمی از بازار یک کشور، فقط محدود به منافع مادی و اقتصادی برای آن کشور نیست؛ بلکه به تعبیری، حضور فرهنگی و سیاسی را نیز در برمی‌گیرد. حساسیت و اهمیت ترانزیت و صادرات کالا و خدمات، برای کشورها، موجب شده است تا این کشورها، ابزارها و عوامل مؤثر در آن را شناسایی و در جهت توسعه ترانزیت و صادرات تلاش نمایند. (Abesadze & Daushvili, 2016).

منابع

- ابوبکری ماکویی، زکریا (۱۳۹۸) «شناسایی و رتبه‌بندی موانع توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای (ترانزیت) منطقه خراسان رضوی، <https://www.itca-kh.com/?id=27843>
- ایزدی، سهیلا و جوادزاده امینی، سمانه (۱۳۹۸). «بررسی گمرک الکترونیکی (تجارت الکترونیک) و فناوری اطلاعات در صادرات و واردات». *چهارمین کنفرانس ملی در مدیریت، حسابداری و اقتصاد با تأکید بر بازاریابی منطقه‌ای و جهانی*، تهران - دانشگاه شهید بهشتی، دبیرخانه دائمی کنفرانس.
- بازدار اردبیلی، پریسا، گنجی زهرایی، هادی و پژمان‌زاد، پیمان (۱۳۹۸). «بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل و نقل ریلی کشور از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی». *فصلنامه علمی جاده*، سال هفدهم، شماره ۱۰۰: ۹-۱۶.
- پاپری، محیا؛ سیدی، مسعود؛ حسین پور، محمد (۱۳۹۹). «ارائه مدل برنامه‌ریزی استراتژیک دانشگاه‌های آزاد اسلامی استان فارس». *رهیافتی نو در مدیریت آموزشی*، شماره ۴۱، صص ۲۴۷-۲۸۲.
- جندقی، کیوان و روانشادنیا، مهدی (۱۴۰۰). «ارائه الگوهای توسعه ریلی بر مبنای یک مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره اولویت‌بندی طرح‌های حمل‌ونقل ریلی». *فصلنامه علمی جاده*، سال نوزدهم، شماره ۱۰۷: ۱-۱۱.
- خودسیانی، مرتضی و صادقیان، رامین (۱۳۹۷). «ارائه یک مدل کاربردی برای تعریف شاخص‌های عملیاتی و انتخاب فعالان اقتصادی مجاز (AEO) با استفاده از تکنیک سلسله‌مراتبی تصمیم‌گیری چندمعیاره (AHP)». *کنفرانس بین‌المللی مطالعات بین‌رشته‌ای در مدیریت و مهندسی*، تهران-دانشگاه تهران، مؤسسه پژوهشی مدیریت.
- رازانی، رامین و جمیلی، امین. (۱۴۰۰). «رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی باری از دیدگاه بخش حاکمیتی و با ترکیب روش‌های BWM و VIKOR». *فصلنامه مهندسی حمل و نقل*، دوره ۱۲، شماره ۴، صص ۱۰۲۱-۱۰۴۰.
- رهر، فرهاد، نادران، الیاس، سام دلیری، سیدکاظم، آل اسحاق، یحیی، مقدسی، علیرضا، نادری، مجتبی (۱۳۹۷). «شناسایی نظام گمرکی مطلوب ایران مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (با تأکید بر بهبود محیط کسب‌وکار)». *فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی*، سال دوم، شماره ۸: ۵۷-۸۲.
- زنگانه، مهدی؛ محمدی آرزوچی، خدیجه؛ کاظمی، سیدحسین؛ مهرانی، هرمز (۱۳۹۵). «شناسایی و اولویت‌بندی موانع ترخیص کالا از گمرک شهریار شهر تهران با استفاده از تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)»، واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تهران، *مجله مدیریت بازاریابی*، شماره ۳۳: ۶۴-۴۱.

عسگری مقدم، عباس، هژبرکیانی، کامبیز و معمارنژاد، عباس (۱۳۹۹). «بررسی رابطه علیت کوتاه‌مدت و بلندمدت میان حمل‌ونقل هوایی و رشد اقتصادی (مطالعه موردی: استان‌های ایران)». *فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل*، دوره دوازدهم، شماره ۲: ۳۳۱-۳۵۶.

عسگری مقدم، عباس، هژبرکیانی، کامبیز و معمارنژاد، عباس. (۱۳۹۹). بررسی رابطه علیت کوتاه‌مدت و بلندمدت میان حمل‌ونقل هوایی و رشد اقتصادی (مطالعه موردی: استان‌های ایران). *فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل*، دوره ۱۲، شماره ۲، صص ۳۳۱-۳۵۶.

فلاح تفتی، مهدی و قدوسی، آرمان (۱۴۰۰). «توسعه مدل‌های پیش بینی ظرفیت بزرگراه‌های چهارخطه بین‌شهری ایران». *فصلنامه مهندسی حمل و نقل*، دوره دوازدهم، شماره ۳: ۴۹۳-۵۱۱.

گال، مردیت؛ والتر بروک و جویس گال (۱۳۸۳)، روش‌های تحقیق کمی و کیفی در علوم تربیتی و روان‌شناسی، ترجمه احمد رضا نصر و همکاران، تهران سمت و دانشگاه شهید بهشتی.

محسنی، مریم؛ عبدالهی، رضا و شیرخدايي، میثم (۱۳۹۸). «بررسی الگوی ترانزیتی بنادر در کریدورهای بین‌المللی و نقش بنادر در جذب کالاهای ترانزیتی». *کنفرانس بین‌المللی مدیریت، حسابداری، اقتصاد و بانکداری در هزاره سوم*.

معمارنژاد، ع؛ شیرینی، ب؛ کاخکی، ح. (۱۳۹۲). «نظام گمرکی و ضرورت‌های تحول آن: مبانی، برنامه‌ها و اقدامات انجام شده»، *فصلنامه سیاست‌های مالی و اقتصادی*، ویژه‌نامه کارنامه اقتصادی دولت، دوره ۱، شماره ۲، صص ۱۲۱-۱۴۲.

معمارنژاد، مسعود؛ مؤیدپور، علی (۱۳۹۹)، «شناسایی و اولویت‌بندی معیارهای توسعه حمل‌ونقل لجستیک برای جمهوری اسلامی ایران».

میرسپاسی، نیلوفر (۱۴۰۰)، «تحلیل تأثیر حمل‌ونقل هوشمند در حوزه اینترنت اشیا بر بهبود شاخص‌های ملی توسعه پایدار». *فصلنامه علمی جاده*، سال نوزدهم، شماره ۱۰۸: ۱۴۳-۱۵۹.

میرمحمدی، سیدمحمد و احمدی ملایری، حسین (۱۳۹۶). «نقش گمرک الکترونیک در توسعه صادرات و تسهیل تجارت». دومین کنگره بین‌المللی علوم انسانی، مطالعات فرهنگی، تهران، مرکز توانمندسازی مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی جامعه.

Abesadze, N. & Daushvili, M. (2016). Improvement of customs statistics in Georgia. *Intellectual Economics*, Vol. 10, No. 1, PP. 13-17.

Corbin, J. M., & Strauss, A. L. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage publications.

Diaz, F., Abbasi, S., Fuller, D., & Diab, E. (2021). Canadian transit agencies response to COVID-19: Understanding strategies, information accessibility and the use of social media. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol. 12, PP. 47-62.

- Elliot, D., & Bonsignori, C. (2018). The influence of customs capabilities and express delivery on trade flows. *Journal of Air Transport Management*.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.09.007>.
- Gillham, B. (2000), *The Research Interview*, London, Rautledge
- Meredith D. Gall , Walter R. Borg , Joyce P.Gall.(2004)
- Strauss, A.L., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: Grounded theory: Procedures and Technique*. (2nd Edition); Sage, Newbury Park, London.
- Zhamaladen, I., Kairat., K., & Saule, K. (2019). Problems of organizational-tactical activity of customs authorities in combating economic smuggling on transport. *Procedia Computer Science*, Vol. 149, PP. 491-499.

A Model for Determining the Strategies and Methods of Developing Iran's Transit and Customs Cooperation with Other Countries

Behzad Jafari^{*}
Fereydoun Omid^{**}
Ghasem Rekabdar^{***}

Received: 20 September 2022

Accepted: 26 December 2022

Abstract

The purpose of this applied research is to present a model for determining the strategies and methods of developing Iran's transit and customs cooperation with other countries. Based on the purpose and nature of this research, a mixed research method was conducted by interviewing research experts; accordingly, the qualitative aspect of the research is based on a grounded theory approach. The statistical population and its data collection method in qualitative and quantitative sections include semi-structured interviews for 12 experts and closed questionnaires for 127 experts and customs managers respectively. Cronbach's alpha was used to test the reliability of the quantitative part of the questionnaire. The data analysis method included a t-test and structural equations, which were analyzed by SPSS and Smart PLS software. According to the findings, the t-statistics calculated is at the level of 0.001. The main categories of the strategic model of transportation, customs, and transit cooperation with other countries include internal organizational factors, knowledge and technology features, international standards,

* Department of Business Management, Khoramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khoramshahr, Iran.

** Department of Business Management, Khoramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khoramshahr, Iran (Corresponding Author).
Email: omidi2328@gmail.com

*** Department of Mathematics , Abadan Branch, Islamic Azad University, Abadan, Iran.

communication, management, gaining experience and training, innovation, strategies, and legislation and policy.

Keywords: Transportation Cooperation, Customs, Transit, International Standards, Legislation and Policy and Strategies

JEL Classification: L91, F53, R41, F42, R58