

## بررسی موانع و چالش های انتقال کالاهای صادراتی دریا محور (مطالعه موردی بندر امیر آباد)

زین العابدین رحمانی<sup>۱</sup>  
مرتضی عزیزی کل کناری<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۸/۰۱ تاریخ چاپ: ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

### چکیده

حمل و نقل دریایی به عنوان کارآمدترین و کم هزینه ترین شیوه جابه جایی بین المللی کالا، نقش ویژه ای در توسعه صادرات غیر نفتی کشورها ایفا می کند. بندر امیر آباد، به عنوان یکی از مهم ترین بنادر شمال کشور در حاشیه دریای خزر، ظرفیت های قابل توجهی برای پشتیبانی از جریان صادرات دارد؛ اما شواهد نشان می دهد که فرایند انتقال کالاهای صادراتی در این بندر با مجموعه ای از موانع ساختاری، عملیاتی و نهادی مواجه است. هدف پژوهش حاضر بررسی موانع و چالش های انتقال کالاهای صادراتی دریا محور بود. این پژوهش کاربردی از نوع توصیفی- پیمایشی می باشد. جامعه آماری این پژوهش در این تحقیق جامعه آماری مدیران و متخصصان شرکت های صادر کننده می باشد. این شرکت ها از عمده شرکت های تولید کننده و صادر کننده کالاهای دریا محور هستند. تعداد پاسخگویان (مدیران و کارشناسان) در کل شرکت ها ۵۰۰ نفر می باشد. بر این اساس برای تعیین حجم نمونه از روش جدول مورگان حجم نمونه ۲۱۷ نفر می باشد پرسشنامه به صورت الکترونیکی و غیر الکترونیکی بین افراد پخش شده بود. پایایی پرسشنامه با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ بالاتر از ۰/۷ تأیید شد و پرسشنامه ها به روش تصادفی ساده در اختیار مدیران و کارشناسان قرار گرفته بود. روایی پرسشنامه بر اساس آزمون CVR سنجیده شده. برای تجزیه و تحلیل آماری یافته ها، از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شده بود. در بخش نخست، تجزیه و تحلیل توصیفی یافته ها به صورت ترسیم جداول و نمودارهای فراوانی ارائه شد. در بخش دوم برای استنباط آماری و آزمون فرضیات از نرم افزار آماری SPSS نسخه ۲۴ و مدل سازی معادلات ساختاری Smart Pls ارائه شد. یافته ها همچنین نشان دادند که تمامی فرضیات پژوهش به صورت معنادار و مثبت تأیید شدند. بر اساس نتایج، عوامل انسانی (شامل انگیزه کارکنان و دانش کار)، عوامل زمینه ای (از جمله حمل و نقل، تحریم و قوانین و مقررات) و عوامل ساختاری (به ویژه زیرساخت های بندری) تأثیر مستقیم و معناداری بر عملکرد صادرات دریا محور در بندر امیر آباد دارند. تحلیل داده ها نشان داد که زیرساخت های بندری و کیفیت حمل و نقل بیشترین سهم را در بهبود عملکرد صادراتی دارند، در حالی که انگیزه کارکنان و شفافیت قوانین نیز از عوامل کلیدی موفقیت عملیات صادراتی محسوب می شوند. بر این اساس، تقویت زیرساخت های بندری، بهبود سیستم حمل و نقل پسرانه ای، ارتقای دانش و مهارت کارکنان و اصلاح قوانین و مقررات می تواند به افزایش بهره وری و تسهیل جریان صادرات در بندر امیر آباد منجر شود. نتایج این پژوهش می تواند مبنای برنامه ریزی راهبردی برای مدیریت بندری و سیاست گذاری حوزه تجارت دریایی قرار گیرد.

### واژگان کلیدی

موانع و چالش های انتقال کالاهای صادراتی، دریا محور، بندر امیر آباد

۱. استادیار گروه مدیریت، موسسه آموزش عالی غیردولتی- غیرانتفاعی هدف، ساری، ایران. [p\\_z\\_rahmani@yahoo.com](mailto:p_z_rahmani@yahoo.com)

۲. کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، موسسه آموزش عالی سارویه، ساری، ایران. (نویسنده مسئول) [5959@jmail\\_coommorteza.azizi](mailto:5959@jmail_coommorteza.azizi)

## ۱- مقدمه

رشد تجارت خارجی و افزایش وابستگی اقتصاد کشورها به زنجیره‌های تأمین جهانی، اهمیت حمل‌ونقل دریایی را به‌عنوان کارآمدترین و ارزان‌ترین شیوه جابه‌جایی کالا دوجندان کرده است. امروزه بیش از ۸۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و بنادر نقش مهمی در تضمین سرعت، هزینه و قابلیت اطمینان جریان کالا دارند (UNCTAD, 2023). در این میان، بندر امیرآباد به‌عنوان یکی از بنادر مهم ایران در حاشیه دریای خزر، جایگاهی راهبردی در حمل‌ونقل دریامحور، صادرات غیرنفتی و اتصال به کشورهای آسیای میانه و حاشیه CIS دارد. با وجود این ظرفیت‌ها، شواهد نشان می‌دهد که فرآیند انتقال کالاهای صادراتی در این بندر همچنان با چالش‌ها و موانع ساختاری، عملیاتی و نهادی روبه‌رو است. مطالعات بین‌المللی نشان داده‌اند که عواملی مانند عدم یکپارچگی سامانه‌های گمرکی، بروکراسی پیچیده، ناکارآمدی زیرساخت‌های بندری، کمبود تجهیزات هوشمند، عدم هماهنگی بین دستگاه‌های مسئول، نوسانات تعرفه‌های حمل‌ونقل و محدودیت‌های لجستیکی از مهم‌ترین موانع انتقال کارای کالا در بندر هستند (Parola et al., 2023; Notteboom & Rodrigue, 2022). در سطح منطقه‌ای نیز گزارش‌های رسمی بیان می‌کنند که بندر ایرانی، از جمله بندر امیرآباد، با فرسودگی بخشی از تجهیزات بندری، محدودیت خطوط منظم کشتیرانی و تاخیر در فرآیندهای عملیاتی مواجه‌اند (PMO, 2024).

با توجه به اهمیت صادرات غیرنفتی در رشد اقتصادی ایران و نقش بندر امیرآباد در توسعه کریدور شمال-جنوب، تداوم این مشکلات می‌تواند موجب افزایش زمان توقف کالا، افزایش هزینه‌های صادرات، کاهش رقابت‌پذیری بنگاه‌ها، بی‌ثباتی برنامه‌ریزی صادراتی و کاهش جذابیت بندر برای خطوط کشتیرانی شود. نبود شناخت دقیق و علمی از موانع و چالش‌های انتقال کالا در بندر امیرآباد، خلأی جدی در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی لجستیکی ایجاد کرده است. بندر امیرآباد مازندران به منظور دستیابی به سهم بیشتر در صنعت دریایی (از نظر تناژ و درآمد)، چاره‌ای جز تقویت ظرفیت‌های بالقوه و اجرای طرح‌های توسعه‌ای شبکه حمل و نقل، ایجاد زیرساخت‌های مرتبط، سرمایه‌گذاری، مدیریت و توسعه تجهیزات و منابع انسانی در بندر را نخواهد داشت. بنابراین شناخت چالش‌ها و عوامل مؤثر بر حمل و نقل صادرات دریا محور در بندر کشور و در نظر گرفتن طیف وسیعی از حالت‌های ممکن در عملیات صادرات دریا محور در سال‌های آتی به منظور استفاده از ظرفیت و پتانسیل‌های کشور در این صنعت و برنامه‌ریزی جهت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تحقق اهداف خویش بسیار حائز اهمیت است. بی‌تردید در این چارچوب مطالعه و تحقیق در خصوص چالش‌های ممکن در آینده سیستم دریا محور و ترافیک کالاهای دریا محور بندر امیرآباد مازندران بندر کشور به عنوان یک برنامه استراتژیک در بخش حمل و نقل دریا محور و به ویژه صادرات دریا محور مطرح بوده و می‌تواند در بر گیرنده تمامی جوانب اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و عمرانی ملی با نگرش به سند چشم‌انداز توسعه بیست ساله کشور<sup>۱</sup> موجب گردد تا کلیه سرمایه‌گذاری‌ها در توسعه این بخش با هماهنگی بیشتر دستگاه‌ها و در چارچوب اهداف مشخص و اولویت بندی شده به نتیجه مطلوب‌تری دست یابد و منجر به ساخت، توسعه و تجهیز بندر در ابعاد لازم،

۱ سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران، در تاریخ ۱۳۸۶/۰۸/۱۳ از دفتر مقام معظم رهبری به ریاست جمهوری وقت ارسال شد که یکی از اهداف آن دست یافتن به جایگاه ممتاز اقتصادی در سطح منطقه‌ی آسیای جنوب غربی بود. میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقاء نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل.

استفاده از تجهیزات پیشرفته و نهایتاً استفاده از تکنولوژی مدرن اطلاعاتی و نهادینه سازی جهت پذیرش مناسب محمولات، افزایش میزان ترانزیت، ترانشیپ، صادرات و صادرات دریا محور و به ویژه صادرات غیر نفتی به منظور دست یابی به امری حیاتی در افزایش رشد اقتصاد ملی و توسعه پایدار گردد. از آنجا که در معادلات سیاسی و اقتصادی و لجستیکی کشور در قرن بیست و یکم، نقش بنادر بسیار حساس و سرنوشت ساز است، بنابراین برای ایجاد و حفظ کریدورهای جابجایی کالای منطقه در کشور می بایست بنادر خود را با ظرفیتی مناسب، تجهیزات مدرن و پیشرفته، ایمن و سریع مجهز نماییم و این اهداف بدون برنامه ریزی و داشتن اطلاعات کافی از حالت های ممکن در امر جابه جایی محمولات صادرات دریا محور محقق نخواهد شد (طرح جامع بنادر بندر امیرآباد مازندران، ۱۴۰۳)؛ بنابراین ضرورت دارد با انجام یک پژوهش نظام مند و میدانی، موانع و چالش‌های اصلی انتقال کالاهای صادراتی در بندر امیرآباد شناسایی، دسته بندی و تحلیل شوند تا زمینه برای تصمیم گیری‌های راهبردی، بهبود فرآیندها و ارتقای عملکرد صادرات دریایی فراهم گردد. بنابراین در این تحقیق به دنبال آن هستیم تا موانع و چالش‌های انتقال کالاهای صادراتی دریا محور در بندر امیرآباد را تعیین نماییم.

## ۲- مبانی نظری

### ۲-۱- حمل و نقل دریامحور

یکی از راه‌های حیاتی برای صادرات کشورها است که ایران نیز به عنوان یکی از کشورهای با دسترسی به دریاهای مهم جهان، از روش حمل و نقل دریایی در صادرات برای ارسال محصولات خود به بازارهای بین‌المللی استفاده می کند. صادرات از ایران با استفاده از حمل و نقل دریایی می‌تواند بهبود و توسعه اقتصادی را در کشور تسهیل کند، اما با چالش‌ها و موانعی نیز مواجه است که باید به آنها پرداخته شود. حمل و نقل دریایی به دلیل وجود بنادر ساحلی در ایران بسیار اهمیت دارد. این روش حمل و نقل امکان ارسال کالاها به بازارهای خارجی را با هزینه‌ی مناسب و زمان کمتر فراهم می کند. همچنین، حمل و نقل دریایی امکان صادرات کالاهای سنگین و بزرگ را نیز فراهم می کند که از طریق راه‌های دیگر مانند حمل و نقل هوایی ممکن نیست. کشور ایران با برخورداری از مرزهای دریایی، موقعیت ویژه ای در منطقه و نیز به لحاظ ارتباط با آبهای جهان از اهمیت فوق‌العاده ای در بخش حمل و نقل دریایی برخوردار است و از سویی دیگر با قرار گرفتن در مسیر تجارت جهانی موقعیت بسیار ممتازی دارد که می تواند منشأ درآمدهای اقتصادی فراوانی باشد، همچنین ایران به دلایل مختلفی از جمله جغرافیای دریایی، داشتن موقعیت مناسب در بین کشورهای اروپایی و آسیای میانه، دسترسی به خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال- جنوب و نیز شرق- غرب به عنوان چهار راه تجارت جهانی مطرح است (طرح جامع بنادر ایران، ۱۴۰۰).

از این رو کشور ایران به منظور دستیابی به سهم بیشتر در صنعت دریا محور، چاره‌ای جز تقویت ظرفیت‌های بالقوه و اجرای طرح‌های توسعه‌ای شبکه حمل و نقل، ایجاد زیرساختهای مرتبط، سرمایه گذاری، مدیریت و توسعه تجهیزات و منابع انسانی در بنادر را نخواهد داشت و از آنجایی که بر اساس نتایج مطالعات طرح جامع بنادر کشور ظرفیت عملیاتی بنادر کشور در سال ۱۴۰۴ به حجم بسیار بالایی خواهد رسید که نیمی از آن به صورت کانتینری می‌باشد، بنابراین شناخت فاکتورها و عوامل مؤثر برانتقال دریایی در بنادر کشور و در نظر گرفتن طیف وسیعی از حالت‌های ممکن در عملیات دریایی در سال‌های آتی به منظور استفاده از ظرفیت و پتانسیل‌های کشور در این صنعت و برنامه ریزی جهت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تحقق اهداف خویش بسیار حائز اهمیت است. بی تردید در این چارچوب مطالعه و تحقیق در

خصوص وضعیت‌های ممکن در آینده ممکن ترافیک حمل و نقل دریایی بنادر کشور به عنوان یک برنامه استراتژیک در بخش حمل و نقل دریایی و به ویژه حمل و نقل کانتینری مطرح بوده و می‌تواند در بر گیرنده تمامی جوانب اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و عمرانی ملی با نگرش به سند چشم انداز توسعه بیست ساله کشور موجب گردد تا کلیه سرمایه گذاری‌ها در توسعه این بخش با هماهنگی بیشتر دستگاهها و در چارچوب اهداف مشخص و اولویت‌بندی شده به نتیجه مطلوب تری دست یابد و منجر به ساخت، توسعه و تجهیز بنادر در ابعاد لازم، استفاده از تجهیزات پیشرفته و نهایتاً استفاده از تکنولوژی مدرن اطلاعاتی و نهادینه سازی جهت پذیرش مناسب محمولات، افزایش میزان ترانزیت، ترانشیپ، صادرات و صادرات حمل و نقل دریایی و به ویژه صادرات غیر نفتی به منظور دست یابی به امری حیاتی در افزایش رشد اقتصاد ملی و توسعه پایدار گردد. از آنجا که در معادلات سیاسی و اقتصادی و لجستیکی کشور در قرن بیست و یکم، نقش بنادر بسیار حساس و سرنوشت ساز است، بنابراین برای ایجاد و حفظ کریدورهای جابجایی کالای منطقه در کشور می‌بایست بنادر خود را با ظرفیتی مناسب، تجهیزات مدرن و پیشرفته، ایمن و سریع مجهز نماییم و این اهداف بدون برنامه ریزی و داشتن اطلاعات کافی از حالت‌های ممکن در امر جابه جایی محمولات محقق نخواهد شد (طرح جامع بنادر ایران، ۱۴۰۳).

## ۲-۲- صادرات دریا محور کالاهای بندر امیر آباد مازندران

صادرات همواره از مهمترین بخش‌های مرتبط با هرگونه فعالیت‌های تولیدی و خدماتی به شمار رفته و یکی از عوامل مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی هر کشور محسوب می‌گردد. از بین بخش‌های متفاوت صادرات یعنی بخش‌های زمینی، هوایی و دریایی، بخش صادرات دریا محور بندر امیر آباد مازندران به دلایل اقتصادی از جمله، هزینه پایین تر صادرات دریا محور در مقایسه با سایر بخش‌ها و همچنین حجم بسیار بالا و ظرفیت فوق العاده، مهمترین بخش محسوب می‌گردد. با توجه به سهم بسیار بالای بخش صادرات دریا محور در صرفه جویی هزینه‌ها، این بخش غالباً نقش فعالی در القای اصلاحات و خواسته‌های خود به سایر بخش‌ها دارد. عملکرد صادرات دریایی بندر امیر آباد مازندران، به دلیل گسترگی ارتباطات جهانی و مبادلات بین‌المللی، همواره در معرض چالش‌هایی از عوامل مختلف قرار داشته و دارد. این عوامل را می‌توان به صورت‌های عوامل انسانی، عوامل زمینه‌ای و عوامل ساختاری در نظر گرفت که هر یک به نوعی می‌تواند بر نحوه عملکرد سایر بخش‌ها و همچنین بر عملکرد شبکه صادرات دریا محور تأثیر گذار باشد. با توجه به گرایش روز افزون ناوگان صادرات دریا محور جهان در جهت کالاهای دریا محور زه نمودن محمولات، جهت پاسخگویی به نیازهای صادرات هر کشور، بدون شک کالاهای دریا محور زاسیون به عنوان اصلی‌ترین مشخصه توسعه اقتصادی کشورها محسوب شده و بخش قابل توجهی از اقتصاد هر کشور را تشکیل می‌دهد.

## ۲-۳- ویژگی‌های یک بندر کالاهای دریا محور

کالاهای دریا محور زاسیون منجر به تقاضاهای تازه در رابطه با عملیات بندر شده است. بندر امیر آباد مازندران که می‌خواهد به عنوان برترین بنادر کالاهای دریا محور مطرح و معرفی شود باید شرایط ذیل را حائز کند:

۱. موجود بودن فضا برای نگهداری و جا به جایی کانتینر و دسترسی کامیون‌ها و راه آهن
۲. دسترسی آسان به پسرکانه که به معنی اتصالات کار آمد (کامیون‌ها، آبراه‌های درون خشکی، راه آهن) بدون مشکل تراکم.
۳. موجود بودن نوع مناسب تجهیزات تخلیه و بارگیری و جابجایی کانتینر که با برنامه فشرده ترافیک سازگار باشد.

۴. موجود بودن فناوری اطلاع رسانی (EDI) که موجب تسریع جابجایی در دروازه‌ها، ایمنی بیشتر ترمینال، صادر کردن صحیح تر و ارزانتر داده‌ها و بهبود مدیریت عملیات کالاهای دریا محور بندر امیر آباد مازندران می‌شود.
۵. موجود بودن اسکله مناسب و کافی از لحاظ آب‌خور لازم برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ کالاهای دریا محور با کمترین زمان انتظار نوبت ورود به اسکله.
۶. امکان ارائه خدمات دریایی اعم از راهنمایی، یدک کشی و هر گونه نیاز دیگر که لازمه حضور یک کشتی در لنگرگاه و اسکله بندر امیر آباد مازندران است.

#### ۴-۲- تحولات حوزه کشتیرانی

در صنعت کشتیرانی و یا صادرات دریا محور دریایی مهمترین تحول تجاری شکل‌گیری نظام جدیدی به نام اتحادهای استراتژیک است. اتحاد استراتژیک به عنوان رابطه همکاری میان سازمانهایی که به منظور دست‌یابی به اهداف توافق شده از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های یکدیگر استفاده می‌کنند مطرح می‌شود. در اینجا تحولات اثرگذار بر صنعت کشتیرانی تحت لوای عوامل زمینه‌ای مطرح شده و پس از آن چگونگی شکل‌گیری اتحادها در کشتیرانی بررسی شده است. از آنجا که امروزه بخش اعظمی از صادرات دریا محور جهانی به وسیله این اتحادها در حال حمل است بررسی وضعیت آنها به منظور دست‌یابی به عوامل زمینه‌ای بهتر انجام می‌شود.

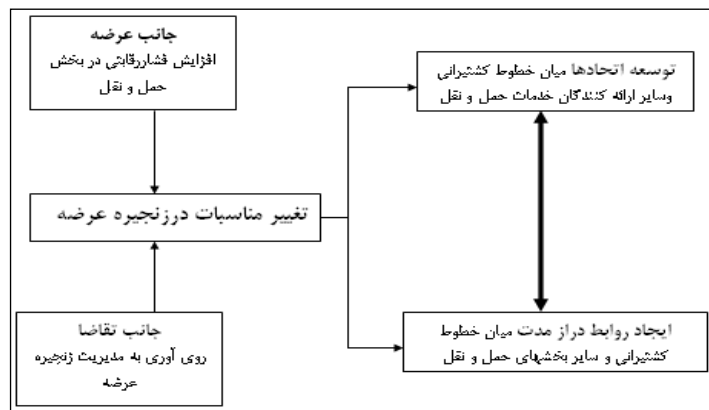
#### ۵-۲- مزایای اتحادهای استراتژیک مرتبط با عوامل زمینه‌ای

آنچه که در اتحاد استراتژیک حائز اهمیت است نوع و شرایط قرارداد نبوده، بلکه ارزش یک اتحاد به ظرفیت شرکاء در تقلیل اصطکاک سازمانی، همکاری مؤثر درازمدت، تلاش جمعی به منظور هموارسازی مسیر آینده تحریم‌ها، دست‌یابی به تکنولوژی حمل و نقل برتر دریایی، توسعه بازارهای جدید، تغییر اولویت‌های شخصی و ایجاد شرایط مناسب رقابتی، یادگیری متقابل و سازگاری با روند تغییرات جهانی است (Tompson, 2023). مهم‌ترین مزایای اکتسابی اتحادهای استراتژیک عوامل زمینه‌ای، ارائه خدمات جدید حمل و نقل، پوشش ضعف‌های تکنولوژیک و دست‌یابی به تکنولوژی‌های جدید، بهبود کارایی زنجیره عرضه و دست‌یابی به اقتصاد مقیاس در تولید و بازاریابی جهانی سازگار با تحریم‌ها است.

#### ۶-۲- نقش حمل و نقل در مدیریت زنجیره عرضه

شرکت‌های درجه اول دریافته‌اند که دیگر رقابت میان‌بنگاه‌ها به رقابت میان زنجیره‌های عرضه تبدیل شده است. به عبارت ساده زنجیره عرضه فلسفه ادغامی است که در آن جریان سیال کالاها در کل کانال حمل و نقل از اولین تامین‌کننده مواد اولیه تا مصرف‌کننده نهایی تحت مدیریت یکپارچه‌ای قرار گرفته است (درخشان، ۱۴۰۲). دوم آنکه ادغام فرآیندها اولین تاثیر خود را در صنعت صادرات دریا محور از شرکت‌های باربری<sup>۲</sup> صادرات دریا محور شروع می‌کند، زیرا در اولین مرحله، اعمال مهندسی مجدد بر جریان فیزیکی مواد مستقیماً متوجه لجستیک است، از طرفی نیز با توجه به تحولات اخیر، کالا بر اساس ارتباط با لجستیک و صادرات دریا محور آن ارزیابی می‌شود و تضمین و کیفیت لجستیک با تضمین و کیفیت کالا گره خورده‌اند، بنابراین می‌توان اظهار کرد که امروزه حمل و نقل برتر همانند یک کاتالیزور موجب تسریع جریان فیزیکی و اطلاعاتی در سطوح مختلف زنجیره عرضه عمل نموده و می‌تواند بر کارآمدی، انعطاف

و پاسخگویی عوامل زمینه ای اثر گذار باشد (Cooper, 1997). آخرین موضوع نیز آن است که امروزه شرکت های صادرات دریا محور در ساختار بندی مجدد سیستم عرضه مجبور شده اند، بخش عظیمی از خدمات و فعالیت های لجستیکی مورد نیاز را از منابع خارجی بر آورده نموده و به طریقه صحیحی به گزینش بنگاه های خاصی به منظور عقد روابط دراز مدت اقدام کنند. امروزه به درستی درک شده که کاهش هزینه های حمل و نقل با کاهش قیمت خدمات حمل کننده به مقصود نمی رسد.



شکل ۱- نیروهای مؤثر و تغییر مناسبات میان خطوط حمل و نقل کشتیرانی (Evangelista, 1999)

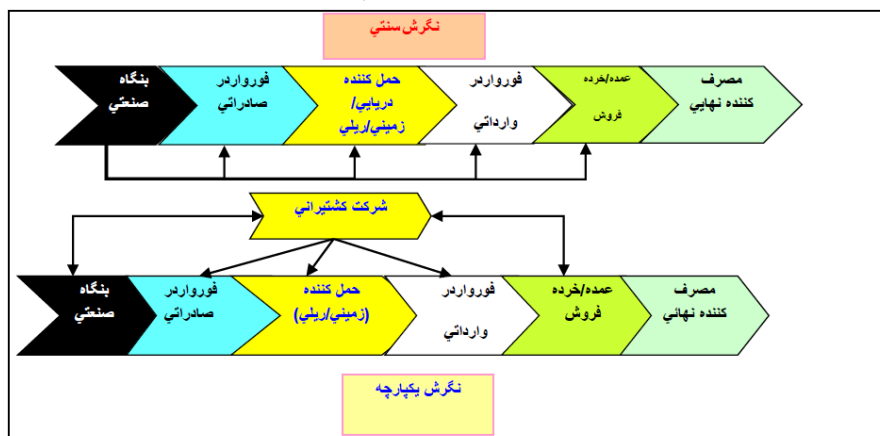
## ۷-۲- اتحاد استراتژیک و خطوط حمل و نقل صنعت کشتیرانی

شکل گیری اتحادهای استراتژیک به عنوان مشخصه اصلی صادرات دریا محور کالاهای دریا محور بندر امیر آباد مازندران شناخته می شود. به طور سنتی همکاری ها و هماهنگی های موجود در خطوط کشتیرانی کالاهای دریا محور بندر امیر آباد مازندران یک هدف عمده (نگه داشتن سطح سودآوری سرمایه گذاری ها) را دنبال می کند. همکاری در خطوط کشتیرانی با رشد کالاهای دریا محور بندر امیر آباد مازندران زاسیون و هم شکلی در عرضه قوت گرفته و تاکید آن نیز بر منطقی کردن ظرفیت و توسعه حوزه فعالیت جغرافیایی می باشد. در دهه های اخیر با تغییر نگرش نسبت به صادرات دریا محور و صنعت لجستیک، حجم و تنوع همکاری ها افزایش یافته و دامنه وسیعی از فعالیت ها نظیر بازاریابی و توسعه بازارها، برنامه ریزی های بلندمدت و دسترسی به تجارب تکمیل شده همکاران را در بر می گیرد (Pierre, 2022). صنعت کشتیرانی به دلیل روند روبه رشد حجم سرمایه گذاری های اخیر رویکرد جدیدی اتخاذ کرده که همانا پرهیز از پذیرش ریسک است. به دلیل حجم سرمایه گذاری ها و طولانی بودن شکل گیری شرکت های کشتیرانی و دستیابی به سود معقول و تضمین حیات این شرکت ها روی آوری های جدید به سمت گزینه های حمل و نقل استراتژیک می باشد. از طرفی نیز اهمیت یافتن خدمات لجستیکی برای شرکت های صادرات دریا محور به دلیل روی آوری های جدید در صنایع تولیدی و گسترش همکاری ها در اقتصاد بین الملل نظیر تامین خارجی<sup>۳</sup>، مرحله بندی فرایند تولید<sup>۴</sup> و در کل جهانی شدن اقتصاد باعث تغییر این صنعت شده است. رویداد چنین تغییراتی در کنار ادغام خطوط کشتیرانی در زنجیره عرضه باعث شکل گیری اتحادهای مذکور شده- اند، به طوریکه برای دستیابی به منابع و توانمندی های لازم هزینه های کمتری را تحمیل می کند. به طور سنتی جایگاه خطوط کشتیرانی در زنجیره عرضه

3 Outsourcing

4 Componentization

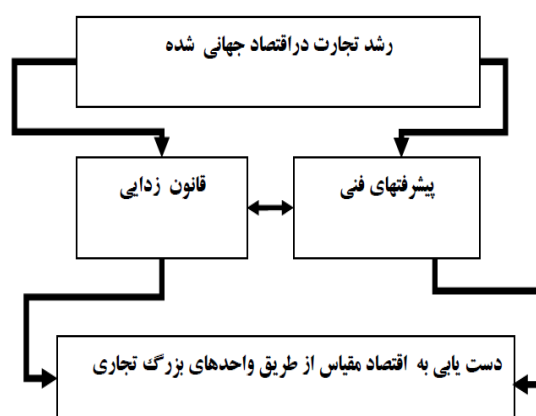
اتصال فورصادررهای صادرکننده و صادرکننده بوده، ولی در رویکرد جدید بنگاه به طور مستقیم و بی واسطه به خطوط کشتیرانی مراجعه نموده و خطوط حمل و نقل کشتیرانی نیز در قالب اتحاد استراتژیک با سایر متحدان در بخشهای مختلف صادر عمل می شود. نوعاً می توان گفت که رهبران اتحادها را خطوط حمل و نقل کشتیرانی بر عهده دارند و در سیستم صادرات دریا محور مرکزیت عملیات و قلب هماهنگی سیستم محسوب می شوند.



شکل ۲- جایگاه خطوط حمل و نقل کشتیرانی از نگرش سنتی تا رویکرد یکپارچه در زنجیره عرضه ( Evangelista, 2019 )

### ۸-۲- تأثیر زیرساخت بنادر به عنوان مولفه ای از عوامل ساختاری بر بندر امیرآباد مازندران

شرکت های کشتیرانی بندر امیرآباد مازندران به منظور افزایش اندازه بازارهای خود تمرکز در خطوط زیرساختی خود را دنبال کرده اند. چنین رویکردی بنادر دیگر و خدمات کشتیرانی را تحت تاثیر قرار داده است. از سوی دیگر نیز افزایش سهم صادرات دریا محور در ساختار تولید ناخالص داخلی کشورهای در حال توسعه باعث شده است تا بنادر و کشتیرانی ها به افزایش ظرفیت زیر ساختی خود اقدام کنند. همزمان پیشرفت های فنی در ساخت کشتی های جدید انگیزه ای شد تا کشتیرانی های بندر امیرآباد در قالب ساختار جدیدی همچون اتحادها و سایر صور همکاری و شراکت مجدداً سازماندهی شوند، به بیان دیگر تمرکز در خطوط زیرساختی بنادر به معنی ظهور کشتی ها ومسیرهای بزرگ و شکل گیری قوانین جدیدی از روابط میان آن ها است. اصلی ترین دلایلی که چنین پیامدهایی را به دنبال داشته اند در شکل ۳-۷ نشان داده شده اند:



شکل ۳- عوامل تمرکز در کشتیرانی لاینر (درخشان، ۱۴۰۱)

نقش بنادر خشک در توسعه عوامل ساختاری به عنوان راهکاری جهت بهبود عملکرد زیرساختی بندر امیر آباد مازندران: جهانی شدن اقتصاد موجب رونق اقتصادی و گسترش صادرات دریا محور در دهه های اخیر گردیده و حجم گسترده ای از کالاها به سوی بنادر حمل شدند. بنادر با معضل کمبود فضای بندری و ترافیک بندری مواجه گردیدند، در همین راستا بنادر خشک با هدف کاهش ترافیک و کمبود فضای بندری مورد توجه بندر امیرآباد قرار گرفتند. بندر خشک پایانه ای ترکیبی در پسکرانه می باشد که می تواند با توجه به شرایط در نزدیکی بنادر ساحلی و یا کیلومترها دورتر از آن استقرار یابد. امروزه بندر خشک اینگونه توصیف می شود که مجموعه ای است تحت مدیریت دولت که به تأسیسات زیربنایی مجهز شده و خدمات حمل و انبار نمودن موقت انواع کالاها ارائه می دهد و همچنین انواع سرویس های قابل استفاده جهت ترانزیت کالا از بندر ساحلی امیرآباد را دارا می باشد. بندر خشک با کنترل گمرک، ارائه دهنده کلیه خدمات گمرکی و خدمات نمایندگی برای ترخیص نمودن کالا جهت استفاده نهایی، مصارف صنعتی کارخانه ها، ورود موقت، صادرات مجدد، انبار موقت جهت ترانزیت و یا صادرات کامل می باشد. یک بندر خشک با مزیت های رقابتی کامل شامل امکانات همچون دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی، دفاتر ارائه دهنده خدمات حمل ریلی کالا، واسطه های حمل زمینی، خدمات بسته بندی کالا، خدمات حمل یکپارچه کالا، خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا، خدمات شستشوی کانتینر، خدمات رهایی تحت شبکه کالا، امکانات تعمیر کانتینر، خدمات پاکسازی و بهداشت محیط، سردخانه، باسکول می باشد (نوبخت، ۱۴۰۳).

#### ۹-۲- تحولات دانش محور عوامل انسانی در بندر امیر آباد مازندران

اساساً صادرات جهانی و به تبع آن صادرات دریا محور موجب پیشرفت و توسعه بنادر گردیده است. افزایش دانش کار نیروهای انسانی و تخصصی شدن آن ها، ناگزیر بر روی عملیات بندر اثر گذار بوده اند و این واقعیتی است که نشان می دهد که دانش کار را دیگر نمی توان به عنوان فعالیت های مجزا و منفرد در نظر گرفت، بلکه می بایست آنها را در یک سیستم واحد و یکپارچه شده مورد بررسی قرار داد، بنابراین دیگر بندر امیر آباد مازندران وظایف سنتی عوامل انسانی را انجام نمی دهد و از مراکز صرفاً صادرات به مراکز تدارکاتی که کاملاً با ساختار جدید صادرات دریا محور بین المللی و دریایی تطبیق داده شده اند، تکامل یافته است (مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریا نوردی ایران، ۱۴۰۲).

#### ۱۱-۲- تغییرات تکنولوژی دریایی بندر امیر آباد مازندران

تغییرات تکنولوژی که در کشتیرانی رخ داده، زیرساخت های جدیدی را برای بندر امیر آباد مازندران الزامی کرده است. واضح ترین تغییر کانتینری شدن صادرات دریا محور جهانی به عنوان روندی است که در آینده نیز همچنان غالب خواهد بود. این تغییر زیرساخت های جدیدی را برای تخلیه و بارگیری و تنظیم فعالیت های لجستیکی بندر امیر آباد مازندران الزام کرده که از آن جمله تکنولوژی اطلاعات است. این شرکتها در نیروی کار بنادر نیز تغییر عمده ای را باعث شده اند و کارشناسان فناوری اطلاعات را بر پایه تنظیم فعالیت های لجستیکی خود به کار گرفته اند. این تغییرات بنادر را به عنوان بازیگران اصلی در فناوری های اطلاعات لجستیکی و ادار نموده است (World Bank, 2022).

#### ۱۲-۲- بررسی نقش انگیزه کارکنان در بهبود عملکرد عوامل انسانی بندر امیر آباد مازندران

پس از بررسی وضعیت جدید به وجود آمده در دانش کشتیرانی جهانی می بایست موقعیت کارکنان نیز در مقابل آنها ترسیم شود تا بتوان دید کاملی از وضعیت موجود به دست آورد. لذا با توجه به تغییراتی که در مجموعه دانش اقتصادی عوامل انسانی رخ داده تحولات انگیزشی کارکنان بنادر نیز میبایست مورد ارزیابی قرار گیرند. امروزه بسیاری از بنادر

بزرگ با یکدیگر در حال رقابتند و با بهبودهایی که در مجموعه دانش صادرات دریا محور و کشتیرانی حاصل شده بنادر به جزئی قابل کنترل و بهبود دهنده در سیستم لجستیک تبدیل شده اند. اینها همه باعث شده که بنادر به سوی بهبود کارایی و افزایش انگیزه کارکنان خود روی آورند. در قرن حاضر مولفه های اصلی که در انگیزه کارکنان بنادر حضور فعال دارند عبارتند از: رقابت میان کارکنان بنادر، تهدید ناشی از رقبا جدید، پتانسیل برای جانشینی کارکنان، قدرت چانه زنی استفاده کنندگان خدمات بندری و قدرت چانه زنی کارکنان خدمات بندری. این شاخص ها بنادر را در هر اندازه ای تحت تاثیر قرار خواهند داد و توسعه آنها و نیز افزایش انگیزه کارکنان را باعث می شوند. برنده یا بازنده شدن در گیر و دار این نیروها به درک مدیران در ایجاد جایگاه استراتژیک برای انگیزه کارکنان وابسته است (World Bank, 2022).

### ۳-پیشینه تحقیقات

ضیغمی (۱۴۰۴)، در پژوهش خود به "بررسی مدل سازی نقش نوآوری مدل کسب و کار در ایجاد مزیت رقابتی پایدار در صنایع صادرات محور" پرداختند. نوآوری مدل کسب و کار به عنوان یکی از مولفه های کلیدی در توانمندسازی سازمان ها برای مواجهه با تحولات سریع بازارهای بین المللی، نقش مهمی در ایجاد مزیت رقابتی پایدار ایفا می کند. صنایع صادرات محور، به دلیل وابستگی به مشتریان خارجی و پیچیدگی های محیطی، نیازمند بازطراحی مستمر مدل کسب و کار به منظور پاسخ گویی به تغییرات تقاضا، مقررات و فشارهای رقابتی هستند. با وجود اهمیت این موضوع، شکاف قابل توجهی در مدل سازی جامع رابطه میان نوآوری مدل کسب و کار و مزیت رقابتی پایدار در این صنایع وجود دارد. هدف این پژوهش، ارائه مدل مفهومی یکپارچه برای تبیین نقش نوآوری مدل کسب و کار در ایجاد و تداوم مزیت رقابتی پایدار در صنایع صادرات محور است.

شربت (۱۴۰۴)، در پژوهش خود به بررسی "موانع و مشکلات اقتصاد دریا محور، با رویکرد توسعه اقتصادی و فرهنگی، ایجاد اشتغال و آینده تغییرات فرهنگی و اجتماعی" پرداختند. اهمیت استراتژیک اقتصاد دریا محور در توسعه ایران، به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی، دسترسی گسترده به آب های آزاد و تنوع بالای منابع دریایی، فوق العاده حیاتی است. با توجه به محدودیت های منابع خشکی (مانند کم آبی و فرسایش خاک)، توجه به سرمایه گذاری و ظرفیت های دریایی می تواند ایران را در مسیر توسعه پایدار، متوازن و مقاوم در برابر شوک های اقتصادی قرار دهد. بزرگ ترین عامل اهمیت خلیج فارس و دریای خزر وجود ذخایر عظیمی از سوخت های هیدروکربنی نفت و گاز در کف بستر و سواحل آن است، به طوری که این منطقه را مخزن نفت جهان می گویند. به همین سبب، منطقه ای مهم و راهبردی به شمار می آید. بحث رویکرد اقتصاد دریا محور در سالیان اخیر به یکی از مهم ترین مباحث اقتصادی ایران تبدیل شده است. رویکردی که رهبر انقلاب مطرح کرده اند، در واقع بیانگر خط مشی جهادی و انقلابی در اجرای بند یک اصل یک صد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند. بر اساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست ها را، شامل عدالت اجتماعی، حفاظت از محیط زیست دریایی، مدیریت پایدار منابع، بیوتکنولوژی دریایی، خدمات، ساخت و تعمیر کشتی ها، تصویب مقررات و اقدامات اجرائی لازم ارائه کند. روش تحقیق در این مقاله کتابخانه ای با بهره گیری از نتایج دستاوردهای پژوهشی می باشد. بررسی موانع و مشکلات پیش روی دولت ها و نقش آن بر توسعه تحولات

شهری، اقتصادی، فرهنگی، اشتغال بهبود وضعیت معیشت پایدار و حمل و نقل دریایی، سرمایه گذاری، توسعه زیرساخت های دریایی به عنوان محرک اصلی این تحولات می باشد.

سربلند بگدیلو (۱۴۰۴)، در پژوهش خود به "بررسی الگوی تاب آوری سازمانی در مواجهه با چالش های توسعه ای: مطالعه تطبیقی سازمان های اردبیل پیش و پس از تحولات ساختاری" پرداختند. این مطالعه، الگوی تاب آوری سازمانی در سازمان های اردبیل را پیش و پس از تحولات ساختاری مورد بررسی تطبیقی قرار می دهد. هدف، شناسایی و تحلیل عوامل موثر بر تاب آوری سازمانی در مواجهه با چالش های توسعه ای است. با بررسی داده های آماری و کیفی از سازمان های منتخب، این پژوهش به دنبال کشف راهبردهای موثر برای افزایش تاب آوری و سازگاری سازمان ها با تحولات ساختاری و چالش های توسعه ای در منطقه اردبیل است. نتایج این مطالعه، می تواند راهنمایی ارزشمندی برای بهبود عملکرد و افزایش پایداری سازمان ها در مواجهه با تغییرات محیطی ارائه دهد. این پژوهش با هدف ارائه الگوی تاب آوری سازمانی در مواجهه با چالش های توسعه ای، مطالعه ای تطبیقی بر روی سازمان های اردبیل پیش و پس از تحولات ساختاری انجام داده است. رویکرد پژوهش کیفی و تفسیری بوده و از روش داده بنیاد مبتنی بر رویکرد ظاهرشونده گلگیری استفاده شده است. با انجام مصاحبه های عمیق با مدیران و کارشناسان سازمان های مورد مطالعه در دو بازه زمانی (پیش و پس از تحولات)، داده ها گردآوری شده اند. تحلیل داده ها در دو مرحله کدگذاری حقیقی و نظری، ابعاد مختلف تاب آوری سازمانی را در مواجهه با چالش های توسعه ای آشکار ساخته است. نتایج این پژوهش الگویی را ارائه می دهد که شامل مولفه هایی چون توانمندسازی منابع انسانی، مدیریت بحران، انعطاف پذیری سازمانی، نوآوری و خلاقیت و ایجاد شبکه های حمایتی است. این مولفه ها با توجه به تحولات ساختاری در استان اردبیل، در دو بازه زمانی مورد بررسی قرار گرفته و براساس آن، الگویی برای تاب آوری سازمانی در مواجهه با چالش های توسعه ای پیشنهاد شده است. این الگو می تواند به عنوان یک چارچوب راهنما برای سازمان های استان اردبیل و سایر سازمان ها در مواجهه با چالش های توسعه ای به کار رود.

خیرالدین و قادی (۱۴۰۳)، در پژوهش خود به "بررسی کارکرد مولد و صادرات محور مناطق ویژه اقتصادی بندری در توسعه درون زای منطقه ای مورد کاوی منطقه ویژه اقتصادی بندرامیرآباد" پرداختند. تعیین مناطق ویژه اقتصادی، بستری برای توسعه درون زای منطقه ای در حوزه های تاثیر آن ها است. برنامه ریزی برای تشکیل مناطق با مزیت نسبی، زمینه توسعه مبتنی بر تولید در خود مناطق است. هدف پژوهش حاضر تعیین نقش و تاثیر تولید در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و تاثیر آن بر توسعه منطقه ای به عنوان یک بندر نسل سوم است. این پژوهش از نوع کاربردی بوده و از روش توصیفی-تحلیلی بهره برده است. با استفاده از اسناد کتابخانه ای تعیین شاخص های توسعه، تعیین و با روش های پیمایش، مصاحبه، بررسی داده های گمرک، عکس ها و برداشت های پژوهشگر، شاخص های شش گانه، ارزیابی و تحلیل شده است. نتایج حاکی از آن است که بیشتر سرمایه گذاری ها به سمت فعالیت های واردات محور (انبار، مخازن و سیلو) رفته است. درحالی که بیشترین سهم اشتغال در بخش های تولیدی مانند صنایع چوب و مصالح ساختمانی است که این فعالیت ها ظرفیت های بالفعل و بالقوه صادراتی نسبی بالایی دارند و علی رغم ظرفیت مناسب این فعالیت های صادراتی، تعداد کمتری از واحدهای سرمایه گذاری را دارند. برای خروج از وضعیت موجود و رونق تولید در منطقه رویکردهای جذب سرمایه گذاری های لازم در صنایع تبدیلی و فرآوری محصولات باغی و دامی، ایجاد خوشه های صنعتی پشتیبان، توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی می تواند دنبال شود و دیپلماسی دریایی در راستای گسترش تعاملات

تجاری اوراسیا و برنامه ریزی برای شکوفایی هرچه بیشتر واحدهای مولد صنعتی و کشاورزی مجاور منطقه ویژه را تقویت کند. با اولویت بخشی و تقویت فعالیت های مولد و صادرات محور منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد توسعه درون زا و تولیدمحور در منطقه بندری شمال کشور می تواند بیش از پیش محقق شود.

طاهری برمائی و توپا ابراهیمی (۱۴۰۰)، در پژوهش خود به "بررسی نقش بندر امیرآباد (منطقه ویژه اقتصادی در توسعه فضائی استان مازندران" پرداختند. بنادر از عوامل تسریع کننده فرایند توسعه ملی - منطقه ای و محلی هستند و نقش تعیین کننده ای در سازماندهی به فضای ملی دارند. ایجاد مناطق آزاد تجاری (FTZ) و مناطق ویژه اقتصادی (SEZs) در کل مناطق پردازش صادرات یکی از اهداف برنامه ریزی های منطقه ای و ملی است که به منظور افزایش و توسعه صادرات، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی، انتقال فناوری، کسب درآمد ارزی، افزایش درآمد حاصل از توریسم، تامین مواد اولیه و قطعات مورد نیاز صنایع، رشد رفاه اقتصادی و مادی مردم مناطق و سپس منافع ملی است، انجام می پذیرد. همان گونه که روند توسعه یافتگی در کشورهای مختلف جهان، مراتب گوناگونی دارد، در داخل یک کشور نیز این روند در بین استان ها و مناطق مختلف یکسان نیست. توسعه یافتگی استان ها و مناطق کشور با توجه به توزیع فضایی ناهمگن منابع ممکن است روندی متناسب نداشته باشد مولایی، (۱۳۸۷، ۷۲) امروزه بنادر به عنوان پل ارتباطی مبادله کالا در حمل و نقل دریایی و خشکی اهمیت بسیار دارند و از زیر بناهای اصلی توسعه فضایی محسوب می شوند. توسعه یافتگی و بررسی پتانسیل های توسعه مناطق، یکی از مهم ترین موضوع های علم جغرافیا است. محور اصلی این پژوهش ضمن ترسیم چشم اندازی از وضع توسعه منطقه به نقش و جایگاه منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در توسعه فضایی استان مازندران و در پایان به بررسی موقعیت ژئوپلیتیک منطقه در کریدور شمال و جنوب، راهبردها و پیشنهاداتی در راستا بهره گیری هر چه بهتر از فرصت ها و از میان بردن تنگناها، شناخت و دریافت صحیح از فضاهای استراتژیک، شناخت دقیق استعدادهای و توانمندی های منطقه، مدیریت بهینه سیاسی فضا و در نتیجه تدوین اصول پایه ای استراتژی توسعه محلی - منطقه ای و ملی ارائه شده است.

طالبی کاکرودی و بهنیا (۱۴۰۰)، در پژوهش خود به "بررسی شناسایی و اولویت بندی عوامل موثر بر سنجش رضایت مشتریان در اداره کل بنادر و دریانوردی امیرآباد با استفاده از رویکرد تحلیل سلسله مراتبی AHP" پرداختند. هدف اصلی پژوهش شناسایی و اولویت بندی عوامل موثر بر سنجش رضایت مشتریان در اداره کل بنادر و دریانوردی امیرآباد با استفاده از مدل تحلیل سلسله مراتبی AHP بود. روش تحقیق از نوع توصیفی، پیمایشی است. اطلاعات مورد نیاز پژوهش به کمک پرسشنامه محقق ساخته با پایایی ۰/۸۴ جمع آوری گردید. پرسشنامه شامل سه عامل اصلی رضایت مشتریان در حوزه خدمات بندری، سرمایه گذاری و خدمات دریایی می باشد. جامعه آماری تحقیق ۱۱۰ نفر که با بهره گیری از جدول مورگان تعداد نمونه آماری ۸۶ نفر می باشد. نتایج تحقیق نشان داد که از بین سه معیار اصلی ذکر شده در رتبه بندی، عوامل سرمایه گذاری با وزن ۰/۴۹۷ در رتبه اول با بیشترین اهمیت، خدمات بندری با مقدار ۰/۰۸۰ در رتبه دوم و خدمات دریایی با مقدار ۰/۰۷۳ در رتبه سوم قرار گرفتند. بعد از تعیین وزن نهایی معیارها، فرایند انعقاد قراردادها در بندر پس از اخذ تاییدیه ماده ۳۱، پهلوگیری، جداسازی و جابجایی شناورها و نحوه رفع موانع و مشکلات احتمالی در روند ارزیابی طرح سرمایه گذاری در اولویت اول تا سوم قرار دارند.

جهاندارلاشکی و همکاران (۱۳۹۷)، در دهه های گذشته، رشد فوق العاده ای در تجارت دریایی و همچنین صنعت بندر وجود داشته است. بنادر که به عنوان تسهیل کننده های تجاری در نظر گرفته می شوند، نقش مهمی در زنجیره تامین

جهانی و سیستم اقتصادی ایفا می کنند. پس از جهانی شدن اقتصاد، تحول چشمگیری در حمل و نقل دریایی صورت گرفته است. با توجه به این که اکثر تبادلات کالا در دنیا از طریق صنعت حمل و نقل دریایی انجام می شود، در صورتی که بنادر به درستی اداره شوند و از ظرفیت های خود به نحو مطلوب استفاده کنند، چرخ اقتصاد کشورها به شمار می روند. بنادر گره های کلیدی در زنجیره تامین و شبکه حمل و نقل هستند. از آنجایی که بنادر کارآمد برای توسعه اقتصادی یک کشور یا منطقه خاص، حیاتی هستند، توسعه آنها باید با توجه به حفاظت از محیط زیست و مسایل اجتماعی متعادل باشد. با توجه به مشکلات جدی محیط زیست که ناشی از رشد اقتصادی سریع و فشار مشکلات اکولوژیکی در جهان است، تاثیرات زیست محیطی عملیات و توسعه بندرها به یک موضوع با اهمیت تبدیل شده است. این پژوهش با هدف شناسایی و انتخاب شاخص های موثر بر توسعه بنادر پایدار، با توجه به بنادر شمالی ایران انجام شده است. در این پژوهش با استفاده از مطالعه تحقیقات پیشین و ادبیات تحقیق، شاخص های پایداری بنادر استخراج شد و با استفاده از نظر خبرگان بنادر شمالی ایران توسط تکنیک دلفی فازی بومی سازی گردید. از ۲۹ شاخص استخراج شده، ۲۰ شاخص کلیدی برای توسعه بنادر پایدار که مقداری دی فازی شده آن ها ۷ و بالاتر بود، مورد پذیرش قرار گرفتند.

سازمان بنادر و دریانوردی (PMO, 2024) در گزارش رسمی عملکرد بنادر شمال کشور به مشکلاتی همچون فرسودگی بخشی از تجهیزات بندری، کمبود جرثقیل های مدرن، محدودیت عمق آبخور و تأخیر در انجام عملیات گمرکی اشاره کرده است. این گزارش به عنوان منبع معتبر دولتی قابل استناد است.

Rodrigue & Notteboom (۲۰۲۲) در یک مقاله شناخته شده در حوزه لجستیک بندری اعلام کردند که ناکارآمدی زنجیره های حمل و نقل دریایی غالباً ناشی از ضعف هماهنگی بین بازیگران بندری، عدم دیجیتالی سازی فرایندها و وجود گلوگاه های عملیاتی است. این مطالعه یکی از معتبرترین رفرنس ها در ادبیات حمل و نقل دریایی است.

Parola et al (۲۰۲۳) در تحقیق خود با تمرکز بر رقابت پذیری بنادر، نشان دادند که چالش های اصلی شامل محدودیت ظرفیت، نبود فناوری های هوشمند بندری، نوسانات نرخ حمل و نقل و فرایندهای گمرکی غیرشفاف است.

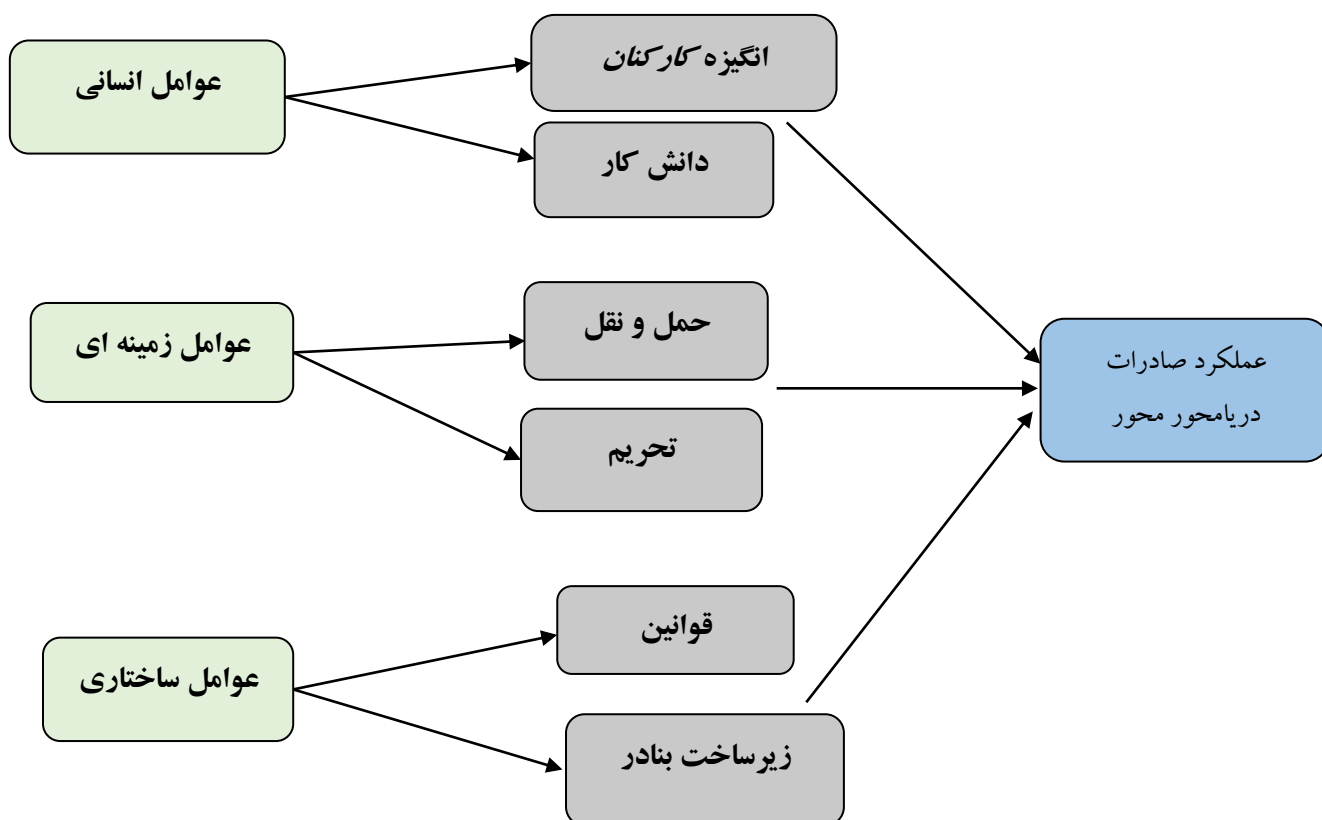
UNCTAD (۲۰۲۳) در گزارش سالانه Maritime Transport بیان کرده که بنادر در کشورهای در حال توسعه بیشترین آسیب را از طولانی بودن زمان عملیات، فساد اداری، ناپایداری زیرساخت ها و نبود ارتباط مطلوب با پسرانه ها می بینند. این گزارش یکی از معتبرترین منابع سیاستی جهان است.

Gu & Lam (۲۰۲۱) در مطالعه ای بر بنادر آسیا نشان دادند که دیجیتالی سازی، یکپارچه سازی سیستم های گمرکی و بهبود اتصال بندر-پسرانه مؤثرترین عوامل در کاهش زمان انتقال کالا و افزایش حجم صادرات هستند.

Wang et al (۲۰۲۲) با تمرکز بر بنادر چین یافته اند که عدم هماهنگی زمانی بین کشتی، کامیون و انبار، نبود سیستم های مدیریت ترافیک بندری و محدودیت ظرفیت در ساعات اوج از اصلی ترین چالش ها در انتقال کالاهای صادراتی است.

Van der Voorde & Sanchez (۲۰۲۳) در مطالعه ای تطبیقی میان بنادر اروپایی و آسیایی بیان کردند که سرمایه گذاری در فناوری های هوشمند مانند سیستم های ردیابی دیجیتال، هوش مصنوعی و پایش لحظه ای عملیات می تواند ۲۰ تا ۴۰ درصد بهره وری بندری را افزایش دهد.

### ۳- مدل مفهومی پژوهش



شکل ۴- مدل مفهومی محقق ساخته

### ۴- روش تحقیق

در این پژوهش جهت جمع آوری داده‌ها از نظر محل تحقیق، روش میدانی به کار گرفته شده است. در این تحقیق جامعه آماری مدیران و متخصصان شرکت‌های صادر کننده می‌باشد. این شرکت‌ها از عمده شرکت‌های تولید کننده و صادر کننده کالاهای دریایا محور هستند. تعداد پاسخگویان (مدیران و کارشناسان) در کل شرکت‌ها ۵۰۰ نفر می‌باشد. بر این اساس برای تعیین حجم نمونه از روش جدول مورگان حجم نمونه ۲۱۷ نفر می‌باشد پرسشنامه به صورت الکترونیکی و غیر الکترونیکی بین افراد پخش شده است. روایی و پایایی این پژوهش ضریب الفای کرونباخ بالای ۰,۷ مورد تایید است.

### ۵- یافته‌ها

#### ۵-۱- آمار توصیفی

جدول ۱- آمار توصیفی جمعیت شناختی تحقیق

جنسیت	فراوانی	درصد فراوانی
مردان	۱۲۰	۵۷
زنان	۹۷	۴۳
سن	فراوانی	درصد فراوانی
کمتر از ۲۵	۲۵	۱۰
۲۵-۳۵	۱۰۳	۴۹

۳۰	۶۵	۳۵-۴۵
۸	۱۸	۴۵-۵۵
<b>درصد فراوانی</b>	<b>فراوانی</b>	<b>تحصیلات</b>
۱۱	۲۵	فوق دیپلم
۵۵	۱۱۵	لیسانس
۲۹	۶۵	فوق لیسانس
۵	۱۰	دکترا
<b>درصد فراوانی</b>	<b>فراوانی</b>	<b>سابقه خدمت</b>
۱۷	۳۸	کمتر از ۵ سال
۳۷	۸۰	۵-۱۰ سال
۴۶	۹۹	بیشتر از ۱۰ سال
۱۰۰	۲۱۷	<b>در مجموع</b>

جدول ۲- آماره های توصیفی

عوامل انسانی	عوامل زمینه ای	عوامل ساختاری	
۲۰۴	۲۰۴	۲۰۴	تعداد
۵۷,۸۵	۴۳,۱۱	۴۷,۲۸	میانگین
۳,۸۶	۳,۵۹	۳,۶۴	میانگین وزنی
۵۷	۴۳	۴۸	میانه
۶۲	۴۱	۴۹	مد
۶,۰۴	۵,۴۳	۴,۱۲	انحراف معیار
-۰,۲۱	۰,۰۳	-۰,۵۵	چولگی
-۰,۳۰	-۰,۵۵	۰,۰۵	کشیدگی
۲۷	۲۳	۲۰	دامنه تغییرات
۴۲	۳۲	۳۵	کمترین
۶۹	۵۵	۵۵	بیشترین
۵۴	۴۰	۴۴	چارک اول
۵۷	۴۳	۴۸	چارک دوم
۶۲	۴۷	۵۱	چارک سوم

## ۲-۵- آمار استنباطی داده

بررسی برازش مدل های اندازه گیری پژوهش

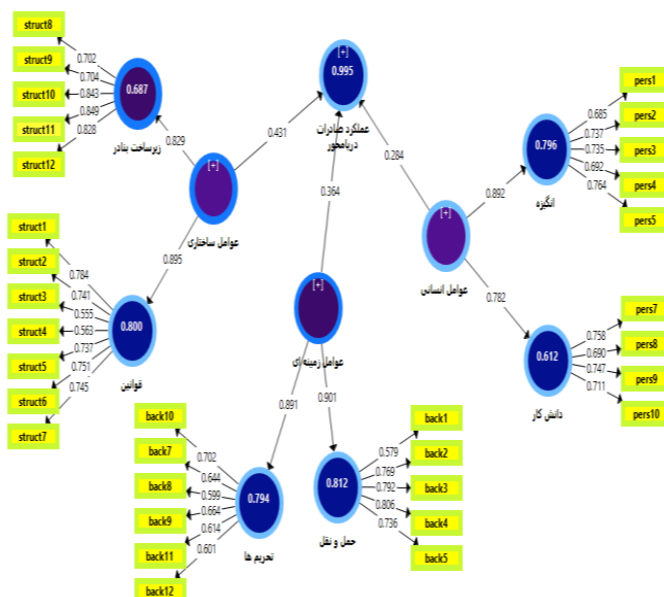
مدل اندازه گیری بخشی از مدل کلی است که در برگزیده یک متغیر به همراه سؤالات آن متغیر است. جهت سنجش

برازش مدل اندازه گیری از پایایی شاخص، روایی همگرا و روایی واگرا استفاده گردید.

-ارزیابی پایایی مدل های اندازه گیری

-ضرایب بار های عاملی

بارهای عاملی از طریق محاسبه همبستگی شاخص های یک سازه با آن سازه، محاسبه و مقدار مناسب آن برابر ویا بیشتر از ۰,۴ است و نشان دهنده ی پایایی مورد قبول در مدل اندازه گیری است. اگر بار عاملی شاخص کمتر از ۰,۴ شد، باید است آن شاخص حذف شود. خروجی PLS در حالت ضرایب استاندارد (بار عاملی) در شکل زیر نشان داده شده است.



شکل ۵-مدل ساختاری فرضیه اصلی پژوهش در حالت ضریب استاندارد

-پایایی ترکیبی: در صورتی که مقدار این معیار ها برای هر سازه بالای ۰,۷ محاسبه شود، نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل های اندازه گیری دارد.

-ارزیابی روایی مدل اندازه گیری

روایی همگرا: فورنل و نکر (۱۹۸۱) استفاده از متوسط واریانس استخراج شده (AVE) را به عنوان معیاری برای اعتبار همگرا پیشنهاد می کنند. حداقل AVE معادل ۰,۵ بیانگر اعتبار همگرایی کافی است. به معنی اینکه یکمتغیر مکنون می تواند به طور میانگین بیش از نیمی از پراکندگی معرف هایش را تعیین کند. البته طبق نظر مگنز وهمکاران (۱۹۹۶) مقدار ۰,۳ به بالا را برای AVE کافی دانسته اند (داوری و رضازاده، ۱۳۹۵).

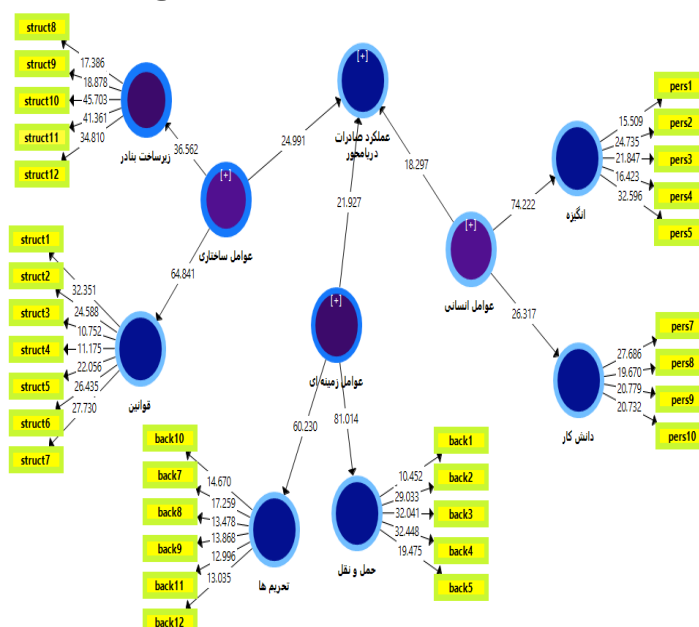
جدول ۳-ضرایب آلفای کرونباخ، پایایی ترکیبی، اشتراکی و AVE برای پرسشنامه تحقیق

میانگین واریانس استخراجی	پایایی ترکیبی	آلفای کرونباخ	انگیزه
۰,۵۲۳	۰,۸۴۵	۰,۷۷۱	انگیزه
۰,۴۰۸	۰,۸۰۵	۰,۷۰۸	تحریم ها
۰,۵۴۹	۰,۸۵۷	۰,۷۹۰	حمل و نقل
۰,۵۲۹	۰,۸۱۸	۰,۷۰۳	دانش کار
۰,۶۲۱	۰,۸۹۰	۰,۸۴۵	زیرساخت بنادر
۰,۳۳۰	۰,۹۳۸	۰,۹۳۱	عملکرد صادرات دریامحور
۰,۳۷۴	۰,۸۴۲	۰,۷۸۸	عوامل انسانی

آلفای کروناخ	پایایی ترکیبی	میانگین واریانس استخراجی
۰,۸۴۲	۰,۸۷۴	۰,۳۷۰
۰,۸۷۵	۰,۸۹۷	۰,۴۰۴
۰,۸۲۴	۰,۸۷۰	۰,۴۹۳

### -ارزیابی مدل ساختاری

ضرایب معناداری: ابتدایی ترین معیار جهت سنجش رابطه ی بین سازه های مدل در بخش ساختاری است. برازش مدل ساختاری با استفاده از ضرایب t به این صورت است که این ضرایب باید از ۱,۹۶ بیشتر باشد تا بتوان در سطح اطمینان ۹۵٪ معنادار بودن آن ها را تایید ساخت. با توجه به شکل ۲ نتایج ضرایب معناداری t تمام رابطه ها از ۱,۹۶ بالاتر هستند که این امر معنادار بودن این روابط بین متغیرهای پنهان پژوهش را در سطح ۹۵٪ تایید میکند.



شکل ۶- معناداری ضرایب مسیر (آماره t)

با توجه به آماره آزمون معناداری بدست آمده برای بارهای عاملی برآورد شده و بزرگتری آنها از مقدار بحرانی جدول توزیع تی-استودنت، مشاهده می شود که هریک از متغیرهای نشانگر جهت سنجش مولفه های مکنون تحقیق به طور معناداری این مولفه ها را تبیین می کنند. از این رو باتوجه به توان معنادار سنجه های تحقیق در سنجش هریک از متغیرها، روابط اصلی متغیرها جهت پاسخ به فرضیات تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است.

\*اعتبارسنجی مدل

شاخص نیکویی برازش GOF

تنهاوس و همکاران (۲۰۰۴) شاخص نیکویی برازش GOF را به عنوان شاخص اعتبار کلی مدل ساختاری حداقل مربعات جزئی معرفی کردند. این معیار بعدها توسط ولس و همکاران (۲۰۰۹) به منظور ساده سازی محاسبات آن، به صورت زیرارائه گردید:

$$GOF = \sqrt{((AVE) \times R^2)}$$

به طوری که در این رابطه، (AVE) معرف میانگین شاخص اعتبار همگرای متغیرهای مکنون و  $R^2$  معرف میانگین تمامی ضرایب تعیین برآورد شده برای متغیرهای وابسته مدل ساختاری است. بر این اساس، شاخص GOF برای مدل ساختاری تحقیق به صورت زیر محاسبه شده است: میزان میانگین مقادیر اشتراکی برابر با ۰/۵۱۹ می باشد. همچنین بنابراین مقدار  $R^2$  برابر با ۰/۷۸۵ می باشد. لذا مقدار GOF برابر است با:  $GOF = \sqrt[2]{0.519 \times 0.785} = 0.638$

عدد  $GOF = 0.638$  نشان دهنده برازش کلی بالای مدل پژوهش است و بیانگر این است که مدل PLS-SEM ارائه شده توانایی تبیین روابط میان سازه‌ها و عملکرد صادرات دریا محور را با دقت و هماهنگی مناسبی دارد. بر اساس استانداردهای رایج، مقادیر GOF بالاتر از ۰,۳۶ نشان دهنده برازش بزرگ و قوی مدل هستند، بنابراین مقدار ۰,۶۳۸ تأیید می کند که هم اعتبار سازه‌ها و هم توانایی مدل در توضیح واریانس متغیرها در سطح مطلوب قرار دارد. این یافته نشان می دهد که مدل پژوهش از قدرت تبیین بالایی برخوردار است و می تواند به عنوان یک چارچوب علمی معتبر برای تحلیل عوامل مؤثر بر عملکرد صادرات دریا محور مورد استفاده قرار گیرد.

### ۶-آزمون فرضیه های پژوهش

در این بخش ضرایب معناداری مربوط به هر یک از فرضیه ها و ضرایب استاندارد شده بار عاملی مربوط به مسیرهای هر یک از فرضیه ها، فرضیه های تحقیق مورد ارزیابی قرار می گیرند. هنگامی که مقادیر ضریب معناداری  $t$  بیشتر از ۱,۹۶ باشد، بیانگر معنادار بودن پارامتر مربوطه و متعاقباً تأیید فرضیه های پژوهش است. ضرایب استاندارد شده مسیرها نیز به بررسی تعیین شدت تأثیر متغیرها بر یکدیگر می پردازد. نتایج حاصل از آزمون فرضیه ها در جدول مشخص شده است. رد و تأیید فرضیات براساس سطح اطمینان ۰,۹۵ انجام شده است.

### جدول ۴- نتایج حاصل از آزمون فرضیات

عنوان رابطه	میانگین نمونه	انحراف استاندارد (STDEV)	آماره t	سطح معنی داری
عوامل انسانی -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۲۸۳	۰,۰۱۶	۱۸,۲۹۷	۰,۰۰۰
عوامل زمینه‌ای -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۳۶۴	۰,۰۱۷	۲۱,۹۲۷	۰,۰۰۰
عوامل ساختاری -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۴۳۰	۰,۰۱۷	۲۴,۹۹۱	۰,۰۰۰
انگیزه -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۸۹۳	۰,۰۱۲	۷۴,۲۲۲	۰,۰۰۰
تحریم‌ها -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۷۸۴	۰,۰۳۰	۲۶,۳۱۷	۰,۰۰۰
حمل و نقل -> عملکرد صادرات دریا محور	۰,۸۹۲	۰,۰۱۵	۶۰,۲۳۰	۰,۰۰۰

عنوان رابطه	میانگین نمونه	انحراف استاندارد (STDEV)	آماره t	سطح معنی داری
دانش کار -> عملکرد صادرات دریامحور	۰,۹۰۲	۰,۰۱۱	۸۱,۰۱۴	۰,۰۰۰
زیرساخت بنادر -> عملکرد صادرات دریامحور	۰,۸۲۹	۰,۰۲۳	۳۶,۵۶۲	۰,۰۰۰
قوانین -> عملکرد صادرات دریامحور	۰,۸۹۶	۰,۰۱۴	۶۴,۸۴۱	۰,۰۰۰

### ۷- تفسیر یافته

#### فرضیه اصلی ۱: «عوامل انسانی بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج تحلیل مدل ساختاری نشان می‌دهد که عوامل انسانی تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره t برابر با ۱۸,۲۹۷ و سطح معنی داری کمتر از ۰,۰۵ بیانگر معناداری آماری این رابطه است. همچنین ضریب مسیر ۰,۲۸۳ نشان‌دهنده شدت اثر متوسط این متغیر می‌باشد. این نتیجه بیانگر آن است که بهبود توانمندی، مهارت و انگیزش نیروی انسانی می‌تواند نقش مؤثری در ارتقای عملکرد صادرات دریامحور ایفا کند. نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها نشان داد که عوامل انسانی تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد دارند. مقدار ضریب مسیر مثبت و معناداری آماری این رابطه بیانگر آن است که مؤلفه‌هایی نظیر انگیزه کارکنان، دانش کاری و مهارت‌های نیروی انسانی نقش مهمی در بهبود فرآیندهای صادراتی ایفا می‌کنند. این یافته نشان می‌دهد که نیروی انسانی توانمند و باانگیزه می‌تواند با افزایش دقت، سرعت و کیفیت انجام فعالیت‌ها، زمینه ارتقای عملکرد صادرات دریامحور را فراهم سازد؛ بنابراین، توجه به توسعه منابع انسانی، آموزش مستمر و تقویت انگیزه کارکنان به‌عنوان یکی از الزامات اساسی بهبود عملکرد صادرات در بندر امیرآباد مطرح می‌شود.

#### فرضیه اصلی ۲: «عوامل زمینه‌ای بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

بر اساس نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها، عوامل زمینه‌ای تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره t برابر با ۲۱,۹۲۷ بوده که نشان‌دهنده معناداری بالای این رابطه است. سطح معنی داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ می‌باشد. ضریب مسیر ۰,۳۶۴ حاکی از اثرگذاری مناسب عوامل زمینه‌ای بر عملکرد صادرات دریامحور است. این نتیجه نشان می‌دهد که شرایط محیطی و زمینه‌ای نقش مهمی در موفقیت صادرات دریامحور دارند. این یافته بیانگر آن است که عملکرد صادرات دریامحور تنها تحت تأثیر عوامل درون‌سازمانی نیست، بلکه متغیرهای محیطی و کلان نیز می‌توانند مسیر صادرات را تسهیل یا محدود کنند. از این رو، اتخاذ سیاست‌های انعطاف‌پذیر و راهبردهای مدیریتی مناسب برای مواجهه با شرایط محیطی، می‌تواند اثرات منفی این عوامل را کاهش داده و به بهبود عملکرد صادرات کمک کند.

#### فرضیه اصلی ۳: «عوامل ساختاری بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج مدل ساختاری نشان می‌دهد که عوامل ساختاری تأثیر مثبت و بسیار معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره t برابر با ۲۴,۹۹۱ بوده که حاکی از معناداری قوی این رابطه است. سطح معنی داری ۰,۰۰۰ تأییدکننده رد

فرض صفر می باشد. ضریب مسیر ۰,۴۳۰ بیانگر بیشترین شدت اثر در میان عوامل اصلی است؛ بنابراین عوامل ساختاری نقش تعیین کننده ای در بهبود عملکرد صادرات دریامحور ایفا می کنند. یافته های پژوهش نشان داد که عوامل ساختاری بیشترین و قوی ترین تأثیر را بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد دارند. ضریب مسیر بالا و معناداری آماری بسیار قوی این رابطه نشان می دهد که زیرساخت های بندری، ساختار سازمانی و چارچوب های قانونی از عوامل کلیدی و بنیادین در ارتقای عملکرد صادرات محسوب می شوند. این نتیجه بیانگر آن است که وجود تجهیزات مناسب، زیرساخت های لجستیکی کارآمد و قوانین شفاف و حمایتی، بستر لازم برای توسعه فعالیت های صادراتی را فراهم می کند. در واقع، بدون تقویت عوامل ساختاری، اثرگذاری سایر عوامل نیز با محدودیت مواجه خواهد شد.

### فرضیه فرعی ۱: «انگیزه بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج پژوهش نشان می دهد که انگیزه تأثیر مثبت و بسیار معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. مقدار آماره  $t$  برابر با ۷۴,۲۲۲ بوده که بیانگر قدرت بالای این رابطه است. سطح معنی داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ می باشد. ضریب مسیر ۰,۸۹۳ نشان دهنده شدت اثر بسیار قوی انگیزه بر عملکرد صادرات دریامحور است؛ بنابراین افزایش انگیزه کارکنان موجب بهبود چشمگیر عملکرد صادرات دریامحور می شود. نتایج پژوهش نشان می دهد که انگیزه کارکنان تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. این یافته بیانگر آن است که کارکنان با انگیزه، از تعهد سازمانی بالاتری برخوردار بوده و با دقت و مسئولیت پذیری بیشتری وظایف خود را انجام می دهند. افزایش انگیزه می تواند منجر به بهبود بهره وری، کاهش خطاهای عملیاتی و تسریع فرآیندهای صادراتی شود و در نهایت عملکرد کلی بندر را ارتقا دهد.

### فرضیه فرعی ۲: «تحریم ها بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

بر اساس نتایج به دست آمده، تحریم ها تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره  $t$  برابر با ۲۶,۳۱۷ بوده که معناداری آماری این رابطه را تأیید می کند. سطح معنی داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ است. ضریب مسیر ۰,۷۸۴ بیانگر اثر قوی تحریم ها بر عملکرد صادرات دریامحور می باشد. این نتیجه نشان می دهد که مدیریت صحیح شرایط تحریمی می تواند عملکرد صادراتی را تقویت کند. یافته های پژوهش نشان داد که تحریم ها تأثیر معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. این نتیجه نشان می دهد که هرچند تحریم ها به عنوان یک عامل محدود کننده شناخته می شوند، اما نحوه مدیریت و مواجهه سازمان ها با این محدودیت ها می تواند نقش تعیین کننده ای در عملکرد صادرات داشته باشد. اتخاذ راهکارهای جایگزین، تنوع بخشی به بازارها و افزایش توان مدیریتی می تواند اثرات منفی تحریم ها را کاهش داده و حتی در برخی موارد به حفظ یا بهبود عملکرد صادرات منجر شود.

### فرضیه فرعی ۳: «حمل و نقل بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج تحلیل داده ها نشان می دهد که حمل و نقل تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. مقدار آماره  $t$  برابر با ۶۰,۲۳۰ بوده که بسیار بالاتر از مقدار بحرانی است. سطح معنی داری برابر با ۰,۰۰۰ می باشد که بیانگر معناداری این رابطه است. ضریب مسیر ۰,۸۹۲ نشان دهنده شدت اثر بسیار قوی حمل و نقل است؛ بنابراین بهبود شبکه حمل و نقل نقش اساسی در ارتقای عملکرد صادرات دریامحور دارد. نتایج پژوهش نشان داد که حمل و نقل تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. این یافته بیانگر آن است که کارایی شبکه حمل و نقل، دسترسی مناسب به مسیرهای ارتباطی و هماهنگی بین بخش های لجستیکی نقش مهمی در تسهیل جریان صادرات ایفا می کنند. بهبود زیرساخت ها و

مدیریت حمل و نقل می‌تواند موجب کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت انتقال کالا و در نتیجه ارتقای عملکرد صادرات دریامحور شود.

#### فرضیه فرعی ۴: «دانش کار بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج پژوهش نشان می‌دهد که دانش کار تأثیر مثبت و بسیار معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. مقدار آماره  $t$  برابر با ۸۱,۰۱۴ بوده که نشان‌دهنده قدرت بالای این رابطه است. سطح معنی‌داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ می‌باشد. ضریب مسیر ۰,۹۰۲ بیانگر اثر بسیار قوی دانش کار بر عملکرد صادرات دریامحور است. این یافته بر اهمیت آموزش و توسعه مهارت‌های نیروی انسانی تأکید دارد؛ بنابراین، آموزش و ارتقای مهارت کارکنان یکی از عوامل کلیدی برای افزایش بهره‌وری و موفقیت صادرات در بندر است. یافته‌ها نشان می‌دهد که دانش و مهارت نیروی کار تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. این نتیجه بیانگر آن است که کارکنان متخصص و آموزش‌دیده قادرند فرآیندهای صادراتی را به صورت مؤثرتر مدیریت کرده و از بروز خطاهای اجرایی جلوگیری کنند؛ بنابراین، سرمایه‌گذاری در آموزش و ارتقای دانش کاری کارکنان می‌تواند به عنوان یکی از راهبردهای کلیدی برای افزایش بهره‌وری صادرات مطرح شود.

#### فرضیه فرعی ۵: «زیرساخت بنادر بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

نتایج مدل ساختاری نشان می‌دهد که زیرساخت بنادر تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره  $t$  برابر با ۳۶,۵۶۲ بوده که نشان‌دهنده معناداری بالای این رابطه است. سطح معنی‌داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ می‌باشد. ضریب مسیر ۰,۸۲۹ بیانگر اثر قوی زیرساخت‌های بندری بر عملکرد صادرات دریامحور است؛ بنابراین توسعه و بهبود زیرساخت‌های بندری موجب افزایش کارایی صادرات می‌شود. نتایج پژوهش نشان داد که زیرساخت بنادر تأثیر مثبت و بسیار معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارد. این یافته نشان می‌دهد که تجهیزات مناسب، اسکله‌ها، انبارها و امکانات لجستیکی نقش اساسی در افزایش ظرفیت عملیاتی و تسریع فرآیندهای صادراتی دارند. بهبود زیرساخت‌های بندری می‌تواند به طور مستقیم موجب افزایش حجم صادرات و ارتقای جایگاه رقابتی بندر امیرآباد شود.

#### فرضیه فرعی ۶: «قوانین بر عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد تأثیر دارد.»

تحلیل نتایج نشان می‌دهد که قوانین تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. مقدار آماره  $t$  برابر با ۶۴,۸۴۱ بوده که بیانگر معناداری قوی این رابطه است. سطح معنی‌داری برابر با ۰,۰۰۰ و کمتر از ۰,۰۵ می‌باشد. ضریب مسیر ۰,۸۹۶ نشان‌دهنده اثر بسیار قوی قوانین بر عملکرد صادرات دریامحور است. این نتیجه بر اهمیت تدوین قوانین شفاف و حمایت‌گر در توسعه صادرات دریامحور تأکید دارد. تحلیل نتایج نشان داد که قوانین و مقررات تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد صادرات دریامحور دارند. این یافته بیانگر اهمیت وجود چارچوب‌های قانونی شفاف، پایدار و حمایت‌گر در تسهیل فعالیت‌های صادراتی است. قوانین کارآمد می‌توانند با کاهش بروکراسی، افزایش اعتماد فعالان اقتصادی و تسهیل فرآیندها، نقش مهمی در ارتقای عملکرد صادرات دریامحور ایفا کنند.

#### ۸- نتیجه گیری

نتیجه حاصل از فرضیه اصلی اول پژوهش مبنی بر وجود رابطه معنادار بین عوامل انسانی و عملکرد صادرات دریامحور، با یافته‌های تحقیقات پیشین مطابقت دارد. در این راستا، عابدی و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان «بررسی نقش سرمایه انسانی در بهبود عملکرد بنادر تجاری ایران» نشان دادند که مهارت، دانش کاری و انگیزه کارکنان تأثیر مثبت و

معناداری بر کارایی عملیاتی بنادر و توسعه فعالیت‌های صادراتی دارد. نتایج این تحقیق بیانگر آن است که توجه به توانمندسازی نیروی انسانی می‌تواند موجب افزایش بهره‌وری و تسهیل فرآیندهای صادراتی شود؛ بنابراین، یافته‌های پژوهش حاضر با نتایج تحقیق عابدی و همکاران (۱۳۹۶) همسو بوده و فرضیه اول تحقیق را تأیید می‌کند.

در ارتباط با فرضیه اصلی دوم، یافته‌های پژوهش که نشان‌دهنده تأثیر معنادار عوامل زمینه‌ای بر عملکرد صادرات دریامحور است، با نتایج مطالعات پیشین همخوانی دارد. حسینی و موسوی (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان «تأثیر تحریم‌های اقتصادی بر عملکرد صادرات بنادر شمال کشور» به این نتیجه رسیدند که تحریم‌ها و شرایط محیطی می‌تواند به‌طور مستقیم و غیرمستقیم عملکرد صادراتی بنادر را تحت تأثیر قرار دهند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و محدودیت‌های بین‌المللی، هزینه‌های صادرات را افزایش داده و رقابت‌پذیری بنادر را کاهش می‌دهد. این یافته‌ها با نتایج پژوهش حاضر هم‌راستا بوده و فرضیه دوم تحقیق را تأیید می‌نماید.

یافته‌های مربوط به فرضیه اصلی سوم که بر تأثیر معنادار عوامل ساختاری بر عملکرد صادرات دریامحور تأکید دارد، با نتایج پژوهش‌های متعددی همسو است. کریمی و همکاران (۱۳۹۷) در تحقیقی با عنوان «نقش زیرساخت‌های بندری در توسعه صادرات دریامحور» نشان دادند که توسعه زیرساخت‌ها، اصلاح ساختارهای سازمانی و بهبود قوانین بندری، تأثیر قابل‌توجهی بر افزایش حجم و کارایی صادرات دارد. نتایج این تحقیق بیان می‌کند که بدون وجود زیرساخت‌های مناسب، سایر عوامل تأثیرگذاری محدودی بر عملکرد صادرات خواهند داشت. از این‌رو، یافته‌های پژوهش حاضر با نتایج تحقیق کریمی و همکاران (۱۳۹۷) مطابقت دارد و فرضیه سوم تحقیق را تأیید می‌کند.

در خصوص فرضیات فرعی نیز نتایج پژوهش حاضر با تحقیقات پیشین همخوانی دارد. رضایی و احمدی (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «بررسی تأثیر انگیزه کارکنان بر عملکرد سازمان‌های خدماتی» نشان دادند که افزایش انگیزه نیروی انسانی موجب ارتقای تعهد سازمانی و بهبود عملکرد می‌شود. این یافته با نتایج فرضیه مربوط به انگیزه در پژوهش حاضر مطابقت دارد.

همچنین، نتایج مربوط به تأثیر حمل‌ونقل بر عملکرد صادرات دریامحور با یافته‌های پژوهش زارع و همکاران (۱۳۹۹) با عنوان «نقش سیستم‌های حمل‌ونقل و لجستیک در توسعه صادرات بنادر ایران» همسو است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که کارایی شبکه حمل‌ونقل و هماهنگی لجستیکی، نقش کلیدی در کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت صادرات دارد.

در نهایت، تأثیر معنادار قوانین بر عملکرد صادرات دریامحور با نتایج پژوهش طالبی (۱۳۹۴) با عنوان «بررسی نقش قوانین و مقررات در تسهیل فعالیت‌های صادراتی» همخوانی دارد. این مطالعه نشان می‌دهد که وجود قوانین شفاف و حمایتگر می‌تواند موجب تسهیل فرآیندهای صادراتی و افزایش اعتماد فعالان اقتصادی شود.

در مجموع، مقایسه یافته‌های پژوهش حاضر با تحقیقات پیشین نشان می‌دهد که نتایج این پژوهش با ادبیات نظری و تجربی موجود همخوانی دارد و با تمرکز بر بندر امیرآباد، شواهد تجربی جدیدی در حوزه صادرات دریامحور ارائه می‌دهد.

بر اساس یافته‌های پژوهش می‌توان نتیجه گرفت که عملکرد صادرات دریامحور در بندر امیرآباد متأثر از مجموعه‌ای از عوامل درونی و بیرونی است. در میان این عوامل، مؤلفه‌های ساختاری بیشترین نقش را در تبیین عملکرد صادرات ایفا می‌کنند و پس از آن عوامل زمینه‌ای و انسانی قرار دارند. نتایج نشان می‌دهد که ارتقای زیرساخت‌های بندری، اصلاح و

بهبود قوانین، بهینه‌سازی شبکه حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری در توسعه منابع انسانی، می‌تواند به‌طور معناداری موجب افزایش کارایی و رقابت‌پذیری صادرات دریامحور شود. به‌طور کلی، مدل پژوهش توانسته است تصویری جامع از عوامل مؤثر بر عملکرد صادرات دریامحور ارائه دهد و چارچوبی علمی برای تصمیم‌گیری مدیران و سیاست‌گذاران فراهم سازد.

## ۹- پیشنهادات کاربردی

پیشنهادات موجود این صنعت ارائه می‌گردد:

۱- در خصوص فرضیات فرعی اول و پنجم، پیشنهاد می‌شود که نظارت سازمان بر مرحله صادرات دریا محور بیشتر و دقیقتر انجام شود و آموزش تخصصی صادرکنندگان سنتی جهت افزایش کارایی آنها در نظر گرفته شود؛ چرا که نشان داده شده که اغلب صادرکنندگان استانداردهای لازم را رعایت نمی‌کنند و این امر ضایعات محصولات دریامحور صادراتی را افزایش می‌دهد.

دستیابی به تکنولوژی صادرات کالاهای دریا محور بر روی عرصه کشتی و از رده خارج نمودن ماشین آلات سنتی موجب افزایش سرعت صادرات دریایی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل دریایی و منجمدسازی، کارگران، ضایعات و ... خواهد شد.

۲- در ارتباط با فرضیات فرعی دوم و ششم پیشنهاد می‌گردد با همکاری مشترک میان مسئولین بندر امیرآباد و مدیران شرکت‌های صادراتی، نیازهای مدیران برای افزایش صادرات دریا محور شناسایی شده و راهکارهایی برای افزایش انگیزه صادراتی مدیران اندیشیده شود. همچنین با همفکری مدیران شرکت‌ها و تقویت واحدهای تحقیق و توسعه بندر امیرآباد راه‌های افزایش نوآوری در روش صادرات دریایی، محصول نهایی و بسته‌بندی شناسایی شود.

مدیران بندر امیرآباد به عنوان صادرکنندگان کالاهای دریا محور باید قراردادهای مقطعی با شرکت‌ها را رها کرده و با شناسایی تامین‌کنندگان مناسب و متعهد برای تهیه محصولات دریا محور، با ایشان قراردادهای همکاری بلندمدت امضا کنند.

۳- با توجه به فرضیات فرعی سوم و چهارم پیشنهاد می‌گردد سیاست‌های دولت در قبال تحریم در زمینه خصوصی‌سازی با جدیت بیشتری دنبال شود و مشوق‌های لازم برای ورود بخش خصوصی به این صنعت در نظر گرفته شود.

شرکت در نمایشگاه‌های بین‌المللی حمل و نقل فضای مناسبی برای رویارویی با صادرکنندگان خارجی و معرفی محصول کالاهای دریا محور بندر امیرآباد است و باید در برنامه ریزی صادراتی محصولات دریا محور مورد توجه قرار گیرد.

ایجاد وب‌سایت مناسب و تخصصی جهت صنعت حمل و نقل صادراتی دریا محور در این بستر می‌تواند در جهت شناسایی و صادرات محصول بسیار کارآمد باشد.

قرارگرفتن شرکت‌های صادراتی دریا محور در نزدیکترین منطقه به بندر امیرآباد مازندران و اسکله‌های آن نیز می‌تواند راهکار مناسبی جهت کاهش ضایعات و افزایش کیفیت محصول صادراتی باشد.

بسته‌بندی‌های نامناسب فعلی و چاپ‌های بی‌کیفیت روی بسته‌بندی فرصت مناسبی را برای رقبا فراهم آورده است. بسته‌بندی محصول باید به ترتیبی باشد که سلیقه و فرهنگ کشور اسلامی ایران در آن لحاظ شده باشد و نیز اطلاعات کامل محصول روی بسته‌بندی چاپ شده باشد.

شرکت های صادر کننده کالاهای دریا محور باید در برنامه بازاریابی و تبلیغات خود تجدید نظر کنند. استفاده از تبلیغات تلویزیونی و رسانه ای در بازارهای جهانی می تواند بسیار موثر باشد. پیشنهاد می شود تجار و شرکت های صادر کننده کالاهای دریا محور در هر کشور شناسایی شده و مبادلات از طریق آنها صورت پذیرد.

پیشنهادات زیر در مورد شاخص عوامل داخلی است: کیفیت مواد اولیه، قیمت مواد اولیه، تکنولوژی پیشرفته و ماشین آلات، تسهیلات ارزان بانکی و دسترسی به نیروی انسانی ارزان، تمایل مدیران به حضور در بازارهای جهانی، توجه به واحدهای تحقیق و توسعه، کیفیت روابط شرکتهای مرتبط در صنعت و توجه به فعالیتهای بازاریابی بین المللی.

✓ ایجاد توانایی تولید ماشین آلات پیشرفته

✓ تولید ماشین آلات پیشرفته صنعتی تولیدی در داخل بندر امیر آباد

✓ ارائه وام های بلند مدت با بازپرداخت طولانی و بهره کم به تولید کنندگان

✓ ایجاد نوآوری در محصول نهایی کالاهای دریا محور مطابق با ذائقه مقصد صادراتی

✓ در نظر گرفتن تبادلات جهانی توسط مدیران شرکتهای

در خصوص فرضیات نقش عوامل خارجی مصادر ذیل پیشنهاد می گردد: (این عوامل عبارتند از خصوصی سازی صنعت کالاهای دریا محور، سیاستهای تشویقی صادرات، سیاست های دولت در توسعه تجارت الکترونیک و برگزاری نمایشگاههای تخصصی و کیفیت ناوگان حمل و نقل دریایی و زمینی، هزینه حمل و نقل، بسته بندی و تبلیغات.

✓ خصوصی سازی صنعت کالاهای دریا محور و سرمایه گذاری بیشتر بخش خصوصی

✓ برقراری جوایز صادراتی برای فعالان صنعت کالاهای دریا محور

✓ وجود معافیت های صادراتی برای کالاهای دریا محور استفاده از ناوگان حمل و نقل با کیفیت و هزینه پایین برای کاهش هزینه تمام شده محصول

✓ بسته بندی مناسب و با کیفیت کالاهای دریا محور

✓ استفاده از تبلیغات تلویزیونی و رسانه ای در بازارهای جهانی

✓ سرمایه گذاری هدفمند در توسعه و نوسازی زیرساخت های بندری و لجستیکی.

✓ بازنگاری و اصلاح قوانین و مقررات مرتبط با صادرات به منظور تسهیل فرآیندها و کاهش بروکراسی.

✓ تقویت نظام آموزش، انگیزش و توانمندسازی نیروی انسانی شاغل در بنادر.

✓ بهبود شبکه حمل و نقل و هماهنگی بین بخش های مختلف زنجیره تأمین صادرات.

✓ تدوین راهبردهای مدیریتی برای کاهش اثرات منفی تحریم ها و افزایش انعطاف پذیری سازمانی.

## ۹- محدودیت های تحقیق

(۱) محدودیت در قلمرو مکانی: حوزه جغرافیایی مورد بررسی در این پژوهش، بندر امیرآباد بوده است. از این رو، تعمیم نتایج به سایر مناطق، بنادر یا شهرها باید با احتیاط صورت گیرد؛ چراکه شرایط اقتصادی، زیرساختی و مدیریتی در مناطق مختلف می تواند متفاوت باشد.

۲) محدودیت در قلمرو زمانی: دامنه زمانی پژوهش حاضر، به لحاظ گردآوری داده‌ها و تجزیه و تحلیل آن‌ها، مربوط به سال ۱۴۰۴ می‌باشد. بدیهی است که تغییر شرایط اقتصادی، مدیریتی و محیطی در سال‌های بعد ممکن است بر نتایج پژوهش تأثیرگذار باشد.

۳) محدودیت‌های ابزار و روش: در این پژوهش، صرفاً از پرسشنامه‌های بسته‌پاسخ برای جمع‌آوری داده‌ها استفاده شده است. تحلیل داده‌ها نیز از طریق نرم‌افزار PLS انجام پذیرفته است. استفاده از روش‌ها و ابزارهای دیگر مانند مصاحبه یا روش‌های کیفی می‌توانست به غنای بیشتر نتایج کمک کند.

۴) صرف زمان زیاد برای جمع‌آوری داده‌ها:

فرآیند ملاقات با پاسخ‌دهندگان، توزیع پرسشنامه‌ها و پیگیری جهت دریافت آن‌ها زمان‌بر بوده و در برخی موارد موجب طولانی شدن روند گردآوری داده‌ها شده است.

۵) عدم امکان کنترل کامل متغیرهای فردی پاسخ‌دهندگان:

برخی ویژگی‌های فردی آزمودنی‌ها نظیر سطح هوش، استعداد، تجربه و شرایط روحی و روانی در زمان پاسخ‌گویی، خارج از کنترل پژوهشگر بوده و می‌تواند بر نحوه پاسخ‌دهی آن‌ها تأثیر گذاشته باشد.

۶) همکاری ضعیف برخی از آزمودنی‌ها:

در برخی موارد، به دلیل عواملی مانند بی‌حوصلگی، بی‌تفاوتی یا کمبود زمان، همکاری لازم از سوی برخی پاسخ‌دهندگان صورت نگرفت که این موضوع می‌تواند بر دقت پاسخ‌ها تأثیرگذار باشد.

#### ۱۰- منابع

- جهاندار لاشکی، بهاره و صفایی قادیکلایی، عبدالحمید و ولی پورخطیر، محمد، (۱۳۹۷)، شناسایی و انتخاب شاخص‌های موثر بر توسعه بنادر پایدار (بنادر شمالی ایران)، چهارمین کنفرانس ملی پژوهش‌های کاربردی در علوم مدیریت، اقتصاد و حسابداری ایران، تهران، <https://civilica.com/doc/849447>
- خیرالدین، رضا و قادی، محمد حسین، (۱۴۰۱)، کارکرد مولد و صادرات محور مناطق ویژه اقتصادی بندری در توسعه درون‌زای منطقه ای موردکاوی منطقه ویژه اقتصادی بندرامیرآباد، <https://civilica.com/doc/1715055>
- سربلند بگدیلو، پرویز، (۱۴۰۴)، الگوی تاب‌آوری سازمانی در مواجهه با چالش‌های توسعه‌ای: مطالعه تطبیقی سازمان‌های اردبیل پیش و پس از تحولات ساختاری، بیستمین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، اقتصاد، حسابداری و بانکداری.
- ضیغمی، لیلا، (۱۴۰۴)، مدل‌سازی نقش نوآوری مدل کسب و کار در ایجاد مزیت رقابتی پایدار در صنایع صادرات محور، سومین کنفرانس بین‌المللی مسائل مهم کسب و کار در رهبری، مدیریت و بازاریابی، تهران، <https://civilica.com/doc/2445331>
- طالبی کاکرودی، فرامرز و بهنیا، بردیا، (۱۴۰۰)، شناسایی و اولویت‌بندی عوامل موثر بر سنجش رضایت مشتریان در اداره کل بنادر و دریانوردی امیرآباد با استفاده از رویکرد تحلیل سلسله‌مراتبی AHP، اولین کنفرانس بین‌المللی جهش علوم مدیریت، اقتصاد و حسابداری، ساری، <https://civilica.com/doc/1463628>

- طاهری برمائی، علیرضا و توپا ابراهیمی، سارا، (۱۴۰۰)، نقش بندر امیرآباد (منطقه ویژه اقتصادی در توسعه فضائی استان مازندران، دهمین کنفرانس بین المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، اقتصاد و توسعه.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2022). Port logistics and supply chain integration. *Maritime Economics & Logistics*, Elsevier/Palgrave.
- Parola, F., Risitano, M., Ferretti, M., & Panetti, E. (2023). Challenges in port competitiveness and maritime supply chains. *International Journal of Logistics Management*, Emerald.
- PMO—Ports & Maritime Organization of Iran. (2024). Annual Performance Report of Northern Ports.
- UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development.