



Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>

Original Article



Formulate, evaluate and select multimodal transportation recovery strategies in the Arvand Free Zone

Sepehr Ghorbani ¹, Homayoun Yousefi *¹, Asghar Rashnoodi ²

1. Department of Maritime Transport, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

2. Department of Maritime Business Management, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

* **Corresponding Author Email:** homayounyousefi@yahoo.com

Received: 9 September 2021

Revise Date: 5 September 2021

Accepted: 13 March 2022

DOI: 10.22113/JMST.2022.303637.2447

Abstract

The main goal of the current research is to formulate, evaluate and select strategies for revitalizing multimodal transportation in Arvand Free Zone. The intended research is applied in terms of purpose, and exploratory in terms of nature. The statistical population is the senior experts of Khorramshahr port. In this article, regarding the formulation of multi-modal transportation revival strategy, the required information has been obtained through the opinions of selected experts by visiting in person and completing the questionnaire. In order to formulate strategies for the revival of multimodal transport in Arvand Free Zone, an analytical approach has been used. Descriptive statistics and IEM, SWOT and QSPM strategic planning matrices were used in data analysis. Finally, the most important effective strategies in reviving the multifaceted transportation of the Arvand Free Zone are the expansion of covered warehouses, the construction of cold storage and special goods warehouses, the establishment of specialized terminals, specific pricing and flexible tariffs, respectively. The port has been introduced using a specific strategy and equipment modernization in the port area.

Keywords: Strategic management, strategy, multimodal transportation, Arvand Free Zone

1.INTRODUCTION

Transportation plays an important role in supporting the processing of economic transactions and accelerating the process of international transportation (Aggarwal, 2019). Maritime transportation is the backbone of global trade and production supply chain, because more than four-fifths of global merchandise trade is carried out by sea. However, the growth in international maritime trade decreased slightly in 2019 due to lower economic indicators amid uncertainty and widespread downside risks. This decrease reflects changes in the global economy and business activity (Canton, 2021). Pabarja et al. (2017) stated in their research that multimodal transportation is transportation related to the transportation of goods from origin to destination using a combination of transportation modes. The revival of multimodal transportation services in order to maintain or increase the share of transportation in the medium and long term is of great importance (Kramarz et al., 2020). This clearly shows the growing potential of multimodal transportation.

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



2. MATERIALS AND METHODS

According to the classification of research according to the method of data collection, this research is in the category of descriptive research. The statistical population of the research is the senior experts of Khorramshahr port, and the sampling method in this research is purposeful judgmental sampling. In this research, interview, observation and documents of Khorramshahr port were used to collect information along with the questionnaire. The prepared questionnaire was seen by a number of professors and experts of the statistical community, and after receiving their opinions, it was modified and finally the questionnaire was prepared, and based on this, the validity of the measuring instrument was achieved through content. Questionnaire package number (2) contains weaknesses, strengths, threats and opportunities, questionnaire number (3) contains opportunities and threats, which were provided to the entire statistical community and they were requested to Opportunities rank (4 and 3) which rank (4=exceptional opportunity, 3=ordinary opportunity) and threats rank (2 and 1) which rank (2=serious threat, 1=ordinary threat) and for each opportunity provide an importance factor between (0-1) and threats.

3. RESULTS

The results obtained from the research are given in Tables 1 to 8 so as to cover the entire research process. By considering a). External factors and b). Internal factors. The evaluation matrix of external factors and then the evaluation matrix of internal factors are obtained by multiplying the rank of the factor by its coefficient. Comparison of strengths, weaknesses, opportunities and threats. One of the most important steps of reviewing and formulating a strategy is the comparison stage, which is described in Table No. 5 and the QSPM matrix in Table No. 6. Then we use quantitative strategic planning matrix to rank the calculated strategies. This matrix scores the discovered strategies with four criteria: strength, weakness, opportunity and threat. Due to the limitation of the size of the article, here only the quantitative strategic planning matrix for weaknesses is mentioned. Table 8 shows the final ranking of strategies in general.

4. DISCUSSION AND CONCLUSION

According to the sum of attractiveness scores, the proposed strategies for Khorramshahr port are: First rank: expansion of covered warehouses, construction of cold storage and warehouse of special goods, creation of specialized terminal; Second rank: certain and flexible pricing in the port tariff using a specific strategy; Third place: Renovation of equipment in the port area. The results of the present research are in line with the research of Amur Arabs in connection with the investigation of multimodal transportation challenges in Khorramshahr port. Because it refers to the lack of necessary equipment and infrastructure to encourage companies to provide multifaceted services.

REFERENCES

- Aggarwal, A., 2019. Leveraging SEZs for Regional Integration in ASEAN. *Asian Survey*, 59(5), pp.795-821.
- Kramarz, M., Dohn, K., Przybylska, E. and Knop, L., 2020. Scenarios for the development of multimodal transport in the TRITIA cross-border area. *Sustainability*, 12(17), p.7021.
- Pabarja, R., Soleimanpour daroghlu, M. and Babazadeh, R., 2017. Presentation of a mathematical planning model for optimal design of multimodal transportation network. In *5th National Conference on Applied Research in Management and Accounting, Tehran, Iran*. Available at: <https://civilica.com/doc/784738>. (In Persian)
- Canton, H., 2021. United nations conference on trade and development—unctad. In *The Europa directory of international organizations 2021* (pp. 172-176). Routledge.



مقاله پژوهشی

Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>



تدوین، ارزیابی و انتخاب راهبردهای احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند

سپهر قربانی^۱، همایون یوسفی^{۲*}، اصغر رشنودی^۳

۱. گروه حمل و نقل دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲. گروه مدیریت بازرگانی دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* نویسنده مسئول، پست الکترونیک: homayounyousefi@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۲۳

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۰/۱۱/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۸

شناسه دیجیتال (DOI): 10.22113/JMST.2022.303637.2447

چکیده

هدف اصلی تحقیق حاضر، تدوین، ارزیابی و انتخاب راهبردهای احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند می‌باشد. پژوهش مورد نظر از نظر هدف، کاربردی، و از نظر ماهیت، آمیخته اکتشافی می‌باشد. جامعه آماری، کارشناسان ارشد بندر خرمشهر هستند. در این مقاله در خصوص تدوین راهبرد احیای حمل و نقل چندوجهی، اطلاعات مورد نیاز از طریق نظرات خبرگان منتخب با مراجعه حضوری و تکمیل پرسشنامه، به دست آمده است. به منظور تدوین راهبردهای احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند، از رویکردی تحلیلی بهره‌گیری شده است. در تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش آمار توصیفی و ماتریس‌های برنامه‌ریزی استراتژیک SWOT، IEM و QSPM استفاده شد. در نهایت، مهم‌ترین راهبردهای موثر در احیای حمل و نقل چندوجهی منطقه آزاد اروند به ترتیب: گسترش انبارهای سر پوشیده، ساخت سردخانه و انبار کالای ویژه، ایجاد پایانه تخصصی، قیمت گذاری معین و انعطاف پذیر در تعرفه بندر با استفاده از استراتژی مشخص و نوسازی تجهیزات در محوطه بندر معرفی شده‌اند.

واژگان کلیدی: مدیریت راهبردی، راهبرد، حمل و نقل چندوجهی، منطقه آزاد اروند

۱. مقدمه

بین‌المللی دریایی در سال ۲۰۱۹ به دلیل پایین آمدن شاخص‌های اقتصادی در میان عدم قطعیت و ایجاد ریسک‌های گسترده نزولی اندکی کاهش یافت. این کاهش نشان دهنده تحولات اقتصاد جهانی و فعالیت تجاری است (Canton, 2021).

Pabarja et al. (2017) در پژوهش خود بیان نمودند که حمل و نقل چندوجهی، حمل و نقلی است که در رابطه با حمل و نقل کالا

حمل و نقل نقش مهمی در حمایت از پردازش معاملات اقتصادی و تسریع روند حمل و نقل بین‌المللی ایفا می‌کند (Aggarwal, 2019). حمل و نقل دریایی ستون فقرات تجارت جهانی و زنجیره تأمین تولید است، زیرا بیش از چهار پنجم تجارت کالاهای جهانی براساس حجم از طریق دریا انجام می‌شود. با این حال، رشد در تجارت

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



کاهش هزینه‌های خارجی است. به همین دلیل است که سیاست‌های حمل و نقل به طور فزاینده‌ای به موضوع احیای حمل و نقل چند وجهی می‌پردازد. حمل و نقل چند وجهی، که به عنوان یک عنصر کلیدی برای متعادل کردن موثر نقش غالب حمل و نقل در پیشرفت اقتصادی دیده می‌شود، نقش مهمی در این برنامه‌ها ایفا می‌کند. برای ثبات و تداوم جریان حمل و نقل، همکاری بین کشورها و مناطق آزاد ضروری است. آینده حمل و نقل چند وجهی در منطقه آزاد اروند به اندازه سیاست‌های حمل و نقل مشهود نیست. بنابراین، هدف این مقاله شناسایی مجموعه‌ای از عوامل تعیین کننده توسعه حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند است.

منطقه آزاد اروند توسط سازمانی با شخصیت حقوقی مستقل که سرمایه آن متعلق به دولت است اداره می‌شود. این سازمان و شرکت‌های تابعه از قوانین و مقررات حاکم بر شرکت‌های دولتی و سایر مقررات عمومی مستثنی بوده و صرفاً مشمول قانون نحوه اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران و قانون اساسی متبوع آن‌ها می‌باشند (Hossini et al., 2022).

از میان تدوین، اجرا و ارزیابی اجرای راهبرد ها در این مقاله به تدوین راهبرد های احیای حمل و نقل چند وجهی در منطقه آزاد اروند پرداخته شده است. در مرحله تدوین راهبرد، به شناسایی عواملی که در محیط خارجی حمل و نقل چندوجهی را تهدید نموده و یا فرصت‌هایی را به وجود می‌آورند، شناسایی نقاط قوت و ضعف داخلی، در نظر گرفتن راهبردهای گوناگون پرداخته می‌شود. به طور خلاصه در این مقاله، نقاط قوت ضعف (عوامل داخلی) و فرصت‌ها و تهدیدها (عوامل خارجی) حمل و نقل چند وجهی در منطقه آزاد اروند، شناسایی و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و در پایان، راهکار های راهبردی مربوط برای احیای حمل و نقل چند وجهی منطقه آزاد اروند تدوین و ارائه می‌گردد.

لذا این پژوهش به دنبال پاسخ به این سوال است که راهبرد ها و راهکار های اصلی تدوین، ارزیابی و انتخاب راهبرد های احیای حمل و نقل چند وجهی در منطقه آزاد اروند چیست و راهکار های اجرایی برای دستیابی به این راهبرد های برتر کدام است؟

۲. مواد و روش‌ها

در ادامه و با توجه به توضیحات داده شده، مراحل تدوین راهبرد به شکل گام به گام دنبال گردیده است. از آنجا که هدف این مقاله، تدوین ارزیابی و اجرای راهبردهای احیای حمل و نقل چندوجهی در

از مبدا به مقصد با استفاده از ترکیبی از حالت‌های حمل و نقل است. مدل‌های سنتی حمل و نقل بر روی کمینه کردن هزینه حمل و نقل توسط تعیین مناسب خدمات شبکه و مسیریابی حمل و نقل متمرکز شده‌اند.

Kramarz et al. (2020) بیان نمودند که، احیای خدمات حمل و نقل چندوجهی به منظور حفظ یا افزایش سهم حمل و نقل در چشم انداز میان مدت و بلندمدت از اهمیت بالایی برخوردار است. این به وضوح پتانسیل رو به رشد حمل و نقل چندوجهی را نشان می‌دهد. با این حال، برای رشد بیشتر، تطبیق مقررات قانونی مناسب برای حمایت از این فناوری، توسعه تعداد مناسب پایانه‌های حمل و نقل چندوجهی بسیار کارآمد مجهز به ساختار فوق‌العاده، تعیین قیمت‌های مربوطه برای دسترسی به پایانه‌ها، قیمت‌های عملیات پایانه و قیمت‌های دسترسی به زیر ساخت‌های خطی ضروری است. این امر مستلزم هزینه‌های سرمایه‌گذاری هنگفت است، اما در درجه اول، نقش فعال دولت‌ها از نظر سیاست حمل و نقل و امکان پشتیبانی اداری برای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز برای اجرای حمل و نقل چندوجهی است. با این وجود، سیاست بین المللی تاکنون، غالباً ماهیت بسیار کلی دارد، همیشه در بهبود موقعیت رقابتی حمل و نقل چندوجهی مؤثر نبوده است، زیرا معمولاً همه نهادهای درگیر در زنجیره تأمین خدمات حمل و نقل را شامل نمی‌شود. مهم است که تأکید شود ایجاد یک شبکه حمل و نقل چندوجهی کارآمد و منسجم موضوعی است که هنوز مطرح است.

حمل و نقل در جوامع مدرن نقشی اساسی دارد. یک سیستم حمل و نقل دریایی با عملکرد مناسب روند جهانی سازی و رشد مداوم اقتصادی را تسهیل می‌کند (Zeng et al., 2015). بیشتر رفاه حال حاضر دنیا توسط بنادر و فعالیت‌های مرتبط با آن تولید شده یا حداقل تسهیل می‌شود؛ بنادر مکان‌هایی هستند که تجارت، تدارکات و تولید بهم می‌پیوندند (Kramarz et al., 2020). نقش اساسی به ویژه در افزایش حمل و نقل کانتینرها در دهه‌های گذشته منعکس شده است و می‌تواند به عنوان بازتابی از پویایی اقتصادی باشد که به موجب آن بنادر به محرکی برای پیشرفت اقتصادی تبدیل شدند (Rashnoodi et al., 2019)؛ لذا تحقیق حاضر به تدوین، ارزیابی و انتخاب راهبردهای احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند می‌پردازد. در این پژوهش، شناسایی قوت‌ها و ضعف‌های احیای حمل و نقل چند وجهی است و ارزیابی و انتخاب راهبردهای احیای حمل و نقل چند وجهی در منطقه آزاد اروند لازم و ضروری به نظر می‌رسد. با افزایش تقاضا برای حمل و نقل، توجه بیشتری به جنبه‌های کیفی آن معطوف می‌شود. از جمله موارد دیگر، کارایی، ایمنی و تلاش مستمر برای

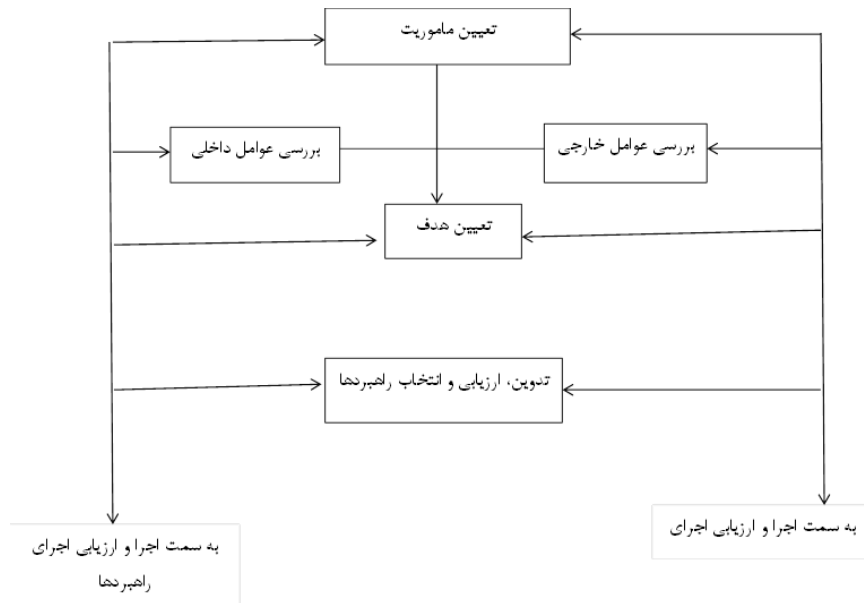
فرصت ها و تهدیدات ضریب اهمیتی بین (۱-۰) ارائه دهند. به منظور شناسایی استراتژی‌های SO، ST، WO و WT جلسه ای با حضور مدیران ارشد، مدیران میانه، سرپرستان و مشاوران تشکیل و از تکنیک طوفان مغزی برای شناسایی این استراتژی ها استفاده گردید.

برای تعیین ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)، پرسشنامه شماره (۴) که حاوی نقاط ضعف و نقاط قوت می باشد، در اختیار کل جامعه آماری قرار داده شد و از آنها خواسته شد به نقاط قوت رتبه (۴ و ۳) به نحوی که رتبه (۴= بسیار قوی، ۳= قوی) و به نقاط ضعف رتبه (۲ و ۱) به نحوی که رتبه (۲= بسیار ضعیف، ۱= ضعیف) باشد، اختصاص دهند.

به منظور تعیین ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی (مرحله تصمیم گیری)، اطلاعاتی که از بخش دوم یعنی ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی و همچنین اطلاعاتی که از بخش سوم یعنی ماتریس (SWOT) و ماتریس عوامل داخلی و خارجی به دست آمده بود، در قالب پرسشنامه شماره (۵) تهیه شد و از جامعه آماری خواسته شد به هر یک از استراتژی ها، نمره جذابیت بین (۴-۱) ارائه دهند، تا با این روش استراتژی های قابل اجرا اولویت بندی شوند. فرآیند کلی تدوین راهبرد به طور خلاصه در شکل ۱ نشان داده شده است.

منطقه آزاد اروند است، در ادامه به بررسی فرصت‌ها، تهدید و نقاط قوت و ضعف پرداخته گردیده است تا بتوان با استفاده از آنها، به تدوین راهبرد احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند پرداخت.

این تحقیق با توجه به دسته بندی تحقیقات بر حسب نحوه ی گردآوری داده‌ها در دسته ی تحقیقات توصیفی قرار دارد. جامعه ی آماری تحقیق کارشناسان ارشد بندر خرمشهر هستند و روش نمونه گیری در این پژوهش از نوع نمونه گیری قضاوتی هدفمند است. در این تحقیق به همراه پرسشنامه از مصاحبه، مشاهده و اسناد و مدارک بندر خرمشهر جهت جمع آوری اطلاعات استفاده شده است. پرسشنامه تنظیم شده به رویت تعدادی از اساتید و کارشناسان جامعه آماری رسیده و پس از اخذ نقطه نظرات آن ها نسبت به اصلاح آن اقدام و در نهایت پرسشنامه تنظیم گردیده است و بر این اساس روایی وسیله اندازه گیری به طریق محتوایی حاصل شده است. پرسشنامه بسته شماره (۲)، حاوی نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت می باشد، پرسشنامه شماره (۳) حاوی فرصت‌ها و تهدیدات می باشد، که در اختیار کل جامعه آماری قرار داده شده و از آن ها درخواست شده به فرصت ها رتبه (۴ و ۳) که رتبه (۴= فرصت استثنایی، ۳= فرصت معمولی) و تهدیدات رتبه (۲ و ۱) که رتبه (۲= تهدید جدی، ۱= تهدید معمولی) را ارائه دهند و برای هر یک از



شکل ۱- نمایی کلی از فرایند تدوین راهبرد (منبع: Bayazi et al., 2020)

Figure 1- An overview of the strategy formulation process (Bayazi et al., 2020)

به ترتیب امتیاز ۴ یا ۳ و امتیاز ۲ یا ۱ اختصاص پیدا کرد. به منظور محاسبه امتیاز موزون هر عامل، امتیاز هر یک از عوامل داخلی در وزن معمولی (نرمال) ضرب شده و در ستون امتیاز موزون درج گردیده است.

۳. نتایج

نتایج به دست آمده از تحقیق طی جداول ۱ تا ۸ به طوری که کل فرایند تحقیق را پوشش دهد آورده شده است.

در جداول ۱ نتایج بررسی عوامل خارجی و در جدول ۲، نتایج بررسی عوامل داخلی آورده شده است.

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی و سپس ماتریس ارزیابی عوامل داخلی از طریق ضرب رتبه عامل در ضریب آن به دست می‌آیند. نتایج مربوط به این بخش در جداول ۳ و ۴ آورده شده است.

پس از تعیین ماموریت به بررسی و شناسایی عوامل داخلی و خارجی موثر بر احیای حمل و نقل چندوجهی در منطقه آزاد اروند پرداخته شد. هدف از بررسی عوامل خارجی، استفاده از فرصت‌هایی است که می‌توان از آنها بهره‌برداری نمود و احتراز از تهدیدهایی است که سازمان باید از آنها دوری نماید. در اینجا هدف، شناسایی متغیرهای اصلی است که سازمان باید در برابر آنها واکنش عملی نشان دهد. برای ارزیابی عوامل خارجی از ماتریس ارزیابی عوامل خارجی استفاده شده است.

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی، برای بررسی عوامل داخلی و ارزیابی نقاط قوت و ضعف می‌باشد. برای تشکیل این ماتریس ابتدا با استفاده از مراحل پنج گانه روش دیوید، عوامل داخلی شناسایی شد و سپس امتیاز وضع موجود هر عامل با امتیازهای ۱ تا ۴ تعیین شد که با توجه به کلیدی یا عادی بودن عوامل داخلی یعنی قوت‌ها و ضعف‌ها

جدول ۱ - فرصت‌ها و تهدیدهای بندر خرمشهر

Table 1 - Opportunities and threats of Khorramshahr port

الف) فرصت‌ها	ب) تهدیدات
افزایش درآمد ترانزیت	اعمال تحریم شدید
وجود پتانسیل ظرفیت ترانزیت در کشور	نوسانات ارزی
قرار گرفتن در کریدور-های ترانزیتی	بی ثباتی قوانین گمرکی
امکان ایجاد اشتغال	رقابت شدید در جذب ترانزیت
کوتاه بودن مسیر ترانزیت	بی ثباتی قیمت‌ها

(منبع: یافته‌های محقق)

جدول ۲ - قوت‌ها و ضعف‌های بندر خرمشهر

Table 2 - Strengths and weaknesses of Khorramshahr port

الف) نقاط قوت	ب) نقاط ضعف
نرم تخلیه و بارگیری بالا	افزایش بدهکاری به بانک‌های مختلف
ورود سریع و ایمن کشتی	امکان عدم تأمین مالی ضعیف در مقایسه با سال‌های گذشته
تخفیفات تعرفه‌های بندری	فقدان تجهیزات نوین در محوطه بندری
استفاده بهینه از دستگاه‌های موجود	ضعف در ارائه خدمات به مشتریان
استفاده از توان بخش خصوصی و نیروهای متخصص داخلی	فقدان سیستم هماهنگ کننده

(منبع: یافته‌های محقق)

جدول ۳ - ماتریس ارزیابی عوامل خارجی
Table 3 - Evaluation matrix of external factors

ردیف	عوامل خارجی	ضریب	رتبه	نمره
فرصت‌ها				
۱	افزایش درآمد ترانزیت	۰/۰۳	۳	۰/۰۹
۲	وجود پتانسیل ظرفیت ترانزیت در کشور	۰/۰۲	۳	۰/۰۶
۳	قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی	۰/۱	۴	۰/۴
۴	امکان ایجاد اشتغال	۰/۰۲	۳	۰/۰۶
۱۳	اعمال تحریم شدید	۰/۰۸	۲	۰/۱۶
۱۴	نوسانات ارزی	۰/۰۶	۲	۰/۱۲
۱۵	بی ثباتی قوانین گمرکی	۰/۰۲	۱	۰/۰۲

(منبع: یافته‌های محقق)

جدول ۴ - ماتریس ارزیابی عوامل داخلی
Table 4 - Evaluation matrix of internal factors

ردیف	عوامل داخلی	ضریب	رتبه	نمره
نقاط قوت				
۱	نرم تخلیه و بارگیری بالا	۰/۰۲	۳	۰/۰۶
۲	ورود سریع و ایمن کشتی	۰/۰۳	۳	۰/۰۹
۳	تخفیفات تعرفه های بندری	۰/۰۴	۴	۰/۱۶
۳۲	نبود شبکه ریلی	۰/۱۱	۲	۰/۲۲
۳۳	ضعف در مدیریت منابع انسانی در بندر	۰/۰۱	۱	۰/۰۱
۳۴	عدم دیدگاه استراتژیک مدیران ارشد	۰/۰۱	۲	۰/۰۲

(منبع: یافته‌های محقق)

است که راهبردهای کشف شده را با چهار معیار نقطه قوت، نقطه ضعف، فرصت و تهدید امتیاز دهی می‌کند. به علت محدودیت حجم مقاله در اینجا فقط به ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی برای نقاط ضعف اشاره شده است (جدول ۷). در جدول ۸ رتبه بندی نهایی راهبردها به طور کلی ذکر شده است.

مقایسه نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید. یکی از مهم‌ترین گام‌های بررسی و تدوین استراتژی مرحله‌ی مقایسه است که به صورت جدول شماره ۵ و ماتریس QSPM در جدول شماره ۶ تشریح گردیده است. در مرحله بعد برای رتبه بندی راهبردهای احصاء شده از ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی استفاده شد. این ماتریس بدین صورت

جدول ۵ - استراتژی های SO و ST
Table 5 - SO and ST strategies

قوت ها:	استراتژی های SO و ST	فرصت ها:	تهدیدات:
<ul style="list-style-type: none"> • نرم تخلیه و بارگیری بالا • ورود سریع و ایمن کشتی • تخفیفات تعرفه های بندری • استفاده بهینه از دستگاه های موجود 	<ul style="list-style-type: none"> • افزایش درآمد ترانزیت • وجود پتانسیل ظرفیت ترانزیت در کشور • قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی • امکان ایجاد اشتغال • کوتاه بودن مسیر ترانزیت 	<ul style="list-style-type: none"> • تقویت روابط با کشورهای آسیای میانه • توجه بیشتر به تثبیت قوانین اقتصادی • تقویت سیستم های ترانزیتی • شناسایی و توجه به تغییرات روند کالا 	<ul style="list-style-type: none"> • اعمال تحریم شدید • نوسانات ارزی • بی ثباتی قوانین گمرکی • رقابت شدید در جذب ترانزیت • بی ثباتی قیمت ها
استراتژی SO:	استراتژی ST:		

(منبع: یافته های محقق)

جدول ۶ - ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی QSPM
Table 6 - Quantitative strategic planning matrix

استراتژی ۳		استراتژی ۲		استراتژی ۱			عوامل خارجی
نمره	رتبه	نمره	رتبه	نمره	رتبه	ضریب	فرصت ها
۰/۱۲	۴	۰/۰۹	۳	۰/۰۹	۳	۰/۰۳	افزایش درآمد ترانزیت
۰/۰۸	۴	۰/۰۶	۳	۰/۰۶	۳	۰/۰۲	وجود پتانسیل ظرفیت ترانزیت در کشور
۰/۰۳	۳	۰/۰۴	۴	۰/۰۳	۳	۰/۰۱	قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی
۱/۵۲		۱/۴۱		۱/۲			جمع فرصت ها
نمره	رتبه	نمره	رتبه	نمره	رتبه	ضریب	تهدید ها
۰/۱۶	۲	۰/۰۸	۱	۰/۰۸	۱	۰/۰۸	اعمال تحریم شدید
۰/۱۲	۲	۰/۱۲	۲	۰/۰۶	۱	۰/۰۶	نوسانات ارزی
۰/۰۲	۱	۰/۰۰	۰	۰/۰۲	۱	۰/۰۲	بی ثباتی قوانین گمرکی
۰/۸۳		۰/۴۶		۰/۵۲			جمع تهدید ها
نمره	رتبه	نمره	رتبه	نمره	رتبه	ضریب	نقاط قوت
۰/۰۴	۲	۰/۰۴	۲	۰/۰۶	۳	۰/۰۲	ورود سریع و ایمن کشتی
۰/۰۳	۱	۰/۰۳	۱	۰/۰۹	۳	۰/۰۳	تخفیفات تعرفه های بندری
۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۳	۰/۰۰	۰	۰/۰۳	ورود سریع و ایمن کشتی
۱/۰۷		۰/۹۷		۰/۸۶			جمع نقاط قوت

جدول ۷ - ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی برای نقاط ضعف

Table 7 - Quantitative strategic planning matrix for weaknesses

استراتژی ۳		استراتژی ۲		استراتژی ۱		عوامل داخلی
نمره	رتبه	نمره	رتبه	نمره	رتبه	نقاط ضعف
۰/۰۵	۱	۰/۱	۲	۰/۰۵	۱	افزایش بدهکاری به بانک های مختلف
۰/۰۴	۱	۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۱	امکان عدم تأمین مالی ضعیف در مقایسه با سال های گذشته.
۰/۰۶	۲	۰/۰۶	۲	۰/۰۳	۱	فقدان تجهیزات نوین در محوطه بندری
۰/۵۹		۰/۹۳		۰/۶۲		جمع نقاط ضعف

جدول ۸ - رتبه بندی استراتژی های تحقیق

Table 8 - Ranking of research strategies

استراتژی سوم	استراتژی دوم	استراتژی اول	جمع نمره های جذابیت
۴/۰۱	۳/۷۷	۳/۲	(منبع: یافته های محقق)

۴. بحث و نتیجه گیری

با توجه به جمع نمره های جذابیت استراتژی های پیشنهادی به بندر خرمشهر عبارت است از:

رتبه اول: گسترش انبارهای سر پوشیده، ساخت سرد خانه و انبار کالای ویژه، ایجاد پایانه تخصصی

رتبه دوم: قیمت گذاری معین و انعطاف پذیر در تعرفه بندر با استفاده از استراتژی مشخص

رتبه سوم: نوسازی تجهیزات در محوطه بندر.

نتایج حاصل از تحقیق حاضر در راستای تحقیق اعرابی عمور در ارتباط با، بررسی چالش های حمل و نقل چند وجهی در بندر خرمشهر می باشد. چرا که به عدم وجود تجهیزات و زیر ساخت های لازم برای ترغیب شرکت ها به ارائه خدمات چندوجهی اشاره دارد.

در راستای هدف تحقیق، راهکار های زیر ارائه می شود:

۱. معرفی امکانات و مزایای بندر خرمشهر در زمینه ترانزیت و استفاده از همکای ها و تفاهم نامه منطقه ای و بین المللی از طریق همایش و انجمن های علمی و تخصصی

۲. راه اندازی وب سایت مقایسه مسیر و قیمت، بکارگیری سیاست جذب بیشتر کالاهای ترانزیتی از بندر خرمشهر
 ۳. ایجاد ساختار رقابتی سالم در کشتیرانی و ارائه تخفیفات تعرفه- ایی از طرف پایانه های خصوصی جهت جذب بیشتر کالا
 ۴. تدوین و بکارگیری استانداردهای تخلیه و بارگیری در محوطه با توجه به مدت زمان.

References:

- Aggarwal, A., 2019. Leveraging SEZs for Regional Integration in ASEAN. *Asian Survey*, 59(5), pp.795-821.
- Bayazi, A., Kordnaeij, A., Khodadad Hossaini, S. H. and Danaeefard, H., 2020. Designing an Integrated Strategic Thinking Model: Antecedents, Elements and Consequences. *Public Management Researches*, 13(49), pp. 111-134. (In Persian). doi: 10.22111/jmr.2021.29814.4554
- Canton, H., 2021. United nations conference on trade and development—unctad. In *The Europa directory of international organizations 2021* (pp. 172-176). Routledge.
- Hossini, S.A., Jalayi, S.A. and Zayandeh Rudi, M., 2022. Analyze the strengths and weaknesses invested in the Arvand free zone impact indexes-convenience province. *International Journal of Nonlinear Analysis and Applications*, 13(1), pp.2503-2525. Doi: 10.22075/IJNAA.2021.24759.2821
- Kramarz, M., Dohn, K., Przybylska, E. and Knop, L., 2020. Scenarios for the development of multimodal transport in the TRITIA cross-border area. *Sustainability*, 12(17), p.7021.
- Pabarja, R., Soleimanpour daroghlu, M. and Babazadeh, R., 2017. Presentation of a mathematical planning model for optimal design of multimodal transportation network. In *5th National Conference on Applied Research in Management and Accounting, Tehran, Iran*. Available at: <https://civilica.com/doc/784738>. (In Persian)
- Rashnoodi, A., Soltani, M., Kordnaeij, A. and Hamidzadeh, A., 2019. Designing a Meta Frame Work the Competitiveness of Free Industrial-Trade Zones at the international levels Employing the Meta-Synthesis Approach. *Journal of Marine Science and Technology*, 18(3), pp.14-42. (In Persian). <https://doi.org/10.22113/jmst.2019.164117.2245>
- Zeng, D. Z., 2015. Global Experiences with Special Economic Zones with a focus on China and Africa. The World Bank. Trade and Competitiveness Global Practice.