

## بررسی موانع و شاخص های موثر در جذب کالای ترانزیتی در بنادر (مورد کاوی بندر انزلی)

دامون رزمجویی<sup>۱\*</sup>، سید ناصر سعیدی<sup>۲</sup>

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

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

### چکیده

ترانزیت خارجی یک رویه چند بخشی می باشد که عوامل و نهادهای متفاوتی همچون بندر، گمرک و عوامل پسرکانه ای بر آن تاثیر گذار می باشند. عملکرد هر یک از بخشهای این زنجیره حمل و نقل در صنعت ترانزیت در صورت برنامه ریزی مناسب، می تواند درآمد های ارزی قابل توجهی برای کشور به ارمغان آورد. در این میان با شناسایی موانع و عوامل موثر در جذب کالاهای ترانزیتی می توان عملکرد ترانزیت را افزایش داد. هدف از انجام این تحقیق شناسایی و انتخاب شاخصهایی است که بیشترین تأثیر را بر صنعت ترانزیت در بندر دارند. بدین منظور ابتدا کلیه موانع و عوامل ممکن در فرایند ترانزیت با استفاده از مطالعات کتاب خانه ای، مصاحبه حضوری و تکنیک دلفی شناسایی، سپس بر اساس سه مدل نوع کارگزار (مدل استخان ماهی)، نوع شاخص و کمی و کیفی بودن شاخص؛ طبقه بندی شدند. به منظور بررسی تاثیر یا عدم تاثیر شاخصهای مورد مطالعه، از آزمون آماری توزیع دو جمله ایی (Binominal Test) استفاده گردید. در این راستا ۲۷ مورد از شاخصهای شناسایی شده، انتخاب و در قالب پرسشنامه بین گروهی ۱۶ نفره از مدیران و کارشناسان منتخب بخش ترانزیت توزیع گردید. در این پرسشنامه از طیف لیکرت پنج گزینه ایی استفاده شده است و تجزیه و تحلیل آن توسط نرم افزار SPSS انجام پذیرفته است. در این راستا عواملی همچون تبلیغات در خصوص جذب خطوط کشتیرانی، ارائه خدمات ۲۴ ساعته، هفت روز هفته بندر و... از عوامل بی تاثیر یا کم تاثیر بر صنعت ترانزیت بوده در حالیکه ثبات اقتصادی/ قیمتها و اتصال های چند وجهی کارآمد به بندر (جاده ای، ریلی، هوایی و ...) از عوامل تاثیر گذار بر ترانزیت شناسایی شدند. در نهایت ضمن بررسی مشکلات عمده ترانزیت در بنادر شمالی، برخی از شاخصهای شناسایی شده از قبیل شاخصهای زمانی، هزینه و تجهیزات در بندر انزلی نیز بررسی و محاسبه شدند.

**واژگان کلیدی:** ترانزیت، موانع، عوامل موثر، بندر انزلی

\*نویسنده مسوول، پست الکترونیک: razmjooei@kmsu.ac.ir

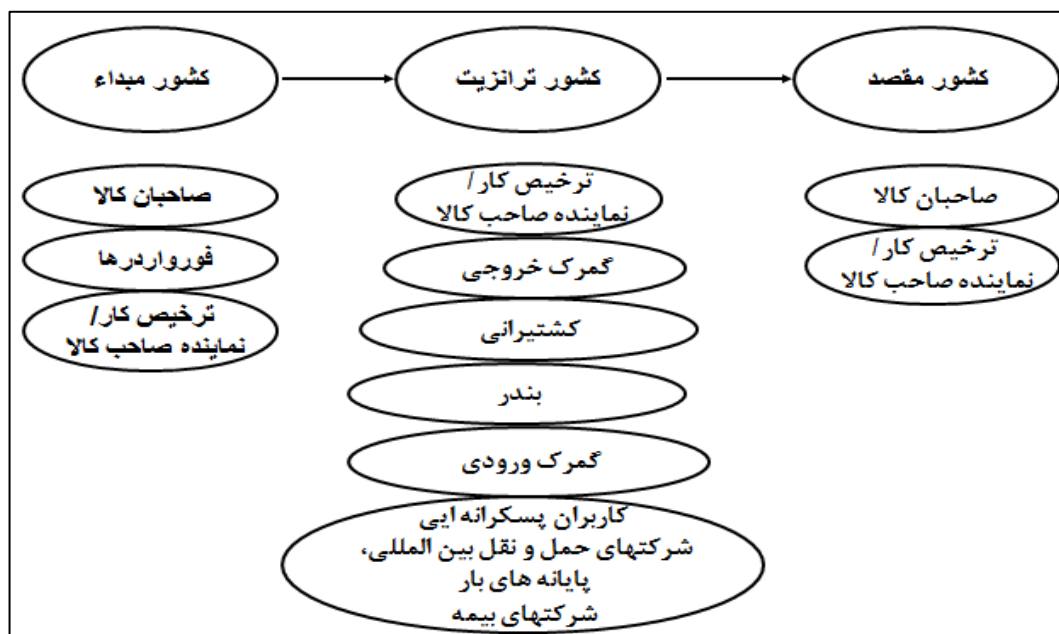
## ۱. مقدمه

ترانزیت خارجی را می توان یک مقوله چند بخشی و بین المللی قلمداد نمود که عوامل و نهاد هایی متفاوتی در منطقه و فرا منطقه بر آن تاثیر گذار می باشند بطوریکه بنادر تنها یک بخش از این زنجیره حمل و نقل را تشکیل می دهد ( یاسری، ۱۳۸۸). ترانزیت به صنعتی گفته می شود که ماموریت جابجایی بار از مبدا به مقصد را به عهده دارد، این نقل و انتقال از طریق عبور از مناطق واسطی صورت می گیرد که دارای مزیت ترانزیتی هستند. بر اساس توافقات جهانی، مناطق واسط که گاهی ممکن است از یک یا چند کشور تشکیل شود، بابت این جابجایی عوارض گمرکی واردات و صادرات دریافت نمی کنند اما در مقابل عوارض دیگری را تحت عنوان " عوارض ترانزیت " مطالبه می کنند که می تواند سالانه ارقام بسیار کلانی را تشکیل دهد (جهان دیده، ۱۳۸۸).

ماده ۱۷۲ قوانین امور گمرکی ترانزیت خارجی را نیز چنین تعریف می کند: ترانزیت خارجی عبارت از این است که کالای خارجی به منظور عبور از خاک ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر خارج شود (قانون امور گمرکی، ۱۳۹۰). با توجه به تعریف بالا می توان فرایند ترانزیت خارجی را در سه گره اصلی ۱- کشور مبدا ۲- کشور یا کشورهای که ترانزیت از آن عبور می کند و ۳- کشور مقصد دسته بندی نمود که در هر گره کاربران امر ترانزیت متفاوت می باشند (شکل ۱). جهت شناسایی موانع و عوامل موثر در امر ترانزیت شناسایی نقش و تاثیر هر یک از این کاربران امری ضروری می باشد. صاحب کالا به عنوان اولین کاربر در امر ترانزیت اساسی ترین نقش را ایفا می کند. صاحب کالا یا فرواد ( و ترخیص کاران ) می باشد که مقصد کالای ارسالی ( کشور مقصد ) و بر حسب آن مسیر کالای ترانزیتی را تعیین می نماید. به

عنوان مثال مسیرهای ترانزیتی محموله لوازم خانگی از امارات به عراق متفاوت از نوع مسیر ترانزیت مصالح ساختمانی از ترکیه به ترکمنستان می باشد. بنابر این شرط اولیه افزایش ترانزیت قرار گرفتن در یکی از مسیرهای ترانزیتی ممکن می باشد. نکته ایی دیگر که صاحبان کالا در امر ترانزیت مورد بررسی قرار می دهند شناسایی بهینه ترین مسیر موجود بر اساس یکی از شاخصهای عملکردی ترانزیت از قبیل زمان و هزینه می باشد. صاحبان کالا نیازمند جابجایی کالا با ایمنی بالا با کمترین زمان و هزینه می باشند بنابراین مسیری را انتخاب می کنند که توازی از شاخصها را در بر داشته باشد. نوع کالا می تواند اولویت بندی این شاخصها را نیز تغییر دهد.

به عنوان مثال در مورد کالاهای جنرال کارگو و فله میزان هزینه جابجایی بیشترین اولویت را در بر می گیرد در حالیکه در رابطه با کالاهای فاسد شدنی زمان ترانزیت اولویت بیشتری نسبت به سایر شاخصهای تاثیر گذار دارد. تخصص گمرک یا بندر در ترخیص کالا نیز مسیر ترانزیت را تحت تاثیر قرار می دهد. به عنوان مثال بندر انزلی به عنوان بندر آهن آلات شناخته شده و تجهیزات و تسهیلات بندری مربوط به این نوع کالا را دارد. حتی می توان عنوان کرد که کارشناسان گمرکی و ترخیص کاران تخصص ویژه ایی در ترخیص این نوع کالا را دارند. این در حالی است که بندر امیر آباد، به عنوان بندر فله شناخته شده است. بنابر این در ترانزیت آهن آلات از امارات به قزاقستان، ترخیص کاران و یا نمایندگان صاحب کالا علیرغم فاصله نزدیکتر تمایل به ترخیص کالا از بندر انزلی را دارند تا بندر امیر آباد. به همین ترتیب ترخیص بار فله ایی همچون گندم در امیر آباد صورت می پذیرد تا بندر انزلی.



شکل ۱. سه گره اصلی ترانزیت و نمونه ایی از کاربران هر گره

کالا در بندر عوامل مختلفی می تواند در جریان ترانزیت تاثیر گذار باشد. یکی از مولفه های مهم در رشد ترانزیت، سرعت و زمان است ( بندر و دریا، ۱۳۸۸).

آل اسحاق به موانع ترانزیت کالا در کشور در چند بخش بنادر شمالی و جنوبی، ترانزیت داخلی و خارجی اشاره نموده است. مشکلاتی از قبیل تعداد اسکله ناکافی و نبود امکانات انبارداری انواع مختلف کالاها در بنادر شمال کشور قید شده است ( آل اسحاق، ۱۳۹۱). ساسانی مشکلات گمرکی را عامل اصلی کاهش ترانزیت در کشور بیان کرده است ( ساسانی، ۸۶). از موانع ترانزیت می توان به میانگین سن ناوگان تجاری جاده ایی نیز اشاره کرد. این میانگین در بخش کامیون ۱۵ سال می باشد بطوریکه حدود ۳۳ درصد از کل ناوگان باری کشور بالای ۲۵ سال دارد (سالنامه آماری حمل و نقل جاده ایی، ۱۳۹۱). مشکلات بانکی در جهت انتقال ارز، افزایش مشکلات صدور روادید رانندگان

با توجه به اهمیت ترانزیت در حمل و نقل بین المللی متخصصان علوم حمل و نقل همواره در پی یافتن شاخص هایی هستند تا به وسیله آن بتوانند عملکرد ترانزیتی را شناسایی و پس از آن نسبت به رفع نواقص موجود اقدام نمایند. شناسایی این عوامل و اولویت بندی آنها می تواند نقش بسزایی در افزایش ترانزیت داشته باشد. پژوهشهای متفاوتی موانع و شاخصهای ترانزیت را مورد بررسی قرار داده اند که می توان به موارد زیر اشاره نمود. پارامترهای مورد مطالعه در تحقیق صورت گرفته توسط پاریسیان و همکاران (۱۳۷۶) با عنوان " مقدمه ای بر ترانزیت " شامل پارامترهای مربوط به کشورهای منطقه CIS<sup>۱</sup> از قبیل رشد جمعیت، تولید داخلی، نرخ تورم و بیکاری، وضعیت حمل و نقل و سهم سایر کشورها در صادرات و واردات این کشورها می باشد (پاریسیان و همکاران، ۱۳۷۶). در زمان حضور

1 Commonwealth of Independent State

معافیتهای مربوط به هزینه های انبارداری تا ۱۰ روز اول پس از تخلیه و ۳۰٪ تخفیف در هزینه های انبارداری تا یک ماه پس از آن برخوردار می باشند ( سازمان بنادر و دریا نوردی، ۱۳۹۳). جدول زیر میزان تخفیفات تعرفه کشتی و کالا را در بنادر شمال و جنوب بر اساس کتابچه تعرفه مترتب بر کشتی و کالا در سال ۹۲ مقایسه می نماید.

ترانزیت، محدودیت در ترانزیت سوخت و عدم امکان سیر واگن های ناوگان های ریلی ایران در کشورهای CIS از موانع توسعه ترانزیت ایران نیز بیان شده ( آدم نژاد، ۱۳۹۱). معافیتهای، تخفیفات و تسهیلات در بنادر از دیگر شاخصهای جذب ترانزیت می تواند محسوب گردد. از جمله معافیت ها و تخفیفات در زمینه هزینه های بندری و انبارداری می توان به

جدول ۱. مقایسه بین تخفیفات تعرفه کشتی و کالا را در بنادر شمال و جنوب ( مستخرج از کتابچه تعرفه مترتب بر کشتی و کالا، ۱۳۹۲)

نوع تخفیفات	بنادر شمال	میزان تخفیف	بنادر جنوبی	میزان تخفیف
مربوط به کشتی	کشتی های تجاری غیر نفتی که کل محموله آنها ترانزیت خارجی باشد ( به میزان نسبت کالاهای ترانزیتی به کل محموله حداکثر ۵۰٪ تخفیف)	۵۰٪	کلیه کشتی های ( غیر نفتی ) حامل کالاهای ترانزیتی که به مقصد عراق وارد بنادر جنوبی می شوند ( به نسبت کل کالاهای ترانزیتی)	۵۰٪
	کشتی های نفتی ( ترانزیت و سواپ ) که مستقیم وارد بنادر شمالی کشور می شوند	۲۵٪		
مربوط به کالا	باربری کالاهای متفرقه و کیسه ایی بنادر شمال	۵۰٪		
	تعرفه انبارداری کانتینرهای حاوی ترانزیت خارجی در کلیه بنادر ۵۰٪ تخفیف داده می شود	۵۰٪	تعرفه انبارداری کالاهای ترانزیت خارجی در بندر چابهار ۳۰٪ تخفیف داده می شود	۳۰٪ + ۵۰٪

در این تحقیق ابتدا عمده شاخصها و عوامل موثر ممکن در فرایند ترانزیت با استفاده از مطالعات کتاب خانه ای، مصاحبه حضوری و تکنیک دلفی شناسایی و بر اساس نوع کارگزار ( مدل استخان ماهی) شکل ۲، نوع شاخص ( شکل ۳)، کمی و کیفی بودن شاخص از دیدگاه ها کاربران متفاوت در سه بخش بندر، گمرک و پسرانه ای ( جدول ۲) جمع آوری و طبقه بندی می شوند. سپس جهت

قابل ذکر است با توجه به مشکل فضای انبارداری در بندر انزلی تخفیفات انبارداری ممکن است منجر به تشویق بیشتر صاحبان کالا جهت استفاده از فضای بندر در انبار کردن کالا شوند. پیشنهاد می گردد در راستای افزایش ترانزیت در این بندر مشوقهای مالی به سمت هزینه های مترتب بر کشتی و یا کالا در زمینه باربری و خن کاری شود. مواد و روشها:

با توجه به پنج گزینه ایی بودن طیف لیکرت در این آزمون عدد ۳ (تقریباً) به عنوان عدد وسط در نظر گرفته شده است و در صورتی که سطح معنی داری از ۰/۰۵ بالاتر باشد به معنای تایید  $H_0$  و رد  $H_1$  است. اگر سطح معنی دار کمتر از ۰/۰۵ باشد به معنای رد  $H_0$  و تایید  $H_1$  است. از آنجایی که عدد ۳ عدد وسط در نظر گرفته می شود فرضیه ها به این نحو خواهد بود:

$$H_0: \rho \leq 0/6$$

$$H_1: \rho > 0/6$$

عدد ۰/۶ از تقسیم ۳ بر ۵ بدست آمده است. در پایان تحقیق با توجه به اینکه بندر نقش برجسته ایی را در زنجیره ترانزیت ایفا می کند تلاش بر این است که با بررسی عملکرد بندر انزلی به شناسایی موانع و عوامل موثر در این حلقه از زنجیره ترانزیت پرداخته شود. از شاخصهای شناسایی شده ، شاخصهای زمانی، هزینه، تجهیزات، اشغال اسکله و بازده عملیاتی بندر انزلی بررسی و محاسبه می شوند.

### ۳. نتایج

همانطور که در مباحث بالا ذکر شد ترانزیت فرایندی چند بخشی می باشد ( جعفری نژاد، ۱۳۸۸). در واقع مقوله ای است که تمام بخشهای حمل و نقل و غیر حمل و نقل در آن دخالت دارند. در راستای شناخت عوامل موثر بخشهای مختلف بر ترانزیت ، کاربران ترانزیت با استفاده از مدل استخوان ماهی به شش بخش بندر، کشتی، نمایندگان صاحب کالا ، گمرک، عوامل پسرکانه ایی و سایر عوامل دسته بندی می شوند. سپس فاکتورهای موثر هر بخش بصورت زیر مجموعه در تیغه های ماهی شناسایی می شوند(شکل ۲).

بررسی تاثیر یا عدم تاثیر شاخصهای مورد مطالعه بر ترانزیت ۲۷ شاخص انتخاب و در قالب پرسشنامه با چهار گویه عوامل عمومی، عوامل بندری، عوامل گمرکی و عوامل پسرکانه ای ، بین گروهی ۱۶ نفره از مدیران و کارشناسان منتخب بخش ترانزیت بندر آبادان، خرمشهر، بندر امام خمینی، کارشناسان گمرکات این شهرستانها و گمرک شلمچه و ترخیص کاران توزیع گردید. جهت بررسی تاثیر یا عدم تاثیر شاخصها از آزمون آماری توزیع دو جمله ایی (آزمون موفقیت) استفاده گردید. در این پرسشنامه از طیف لیکرت پنج گزینه ایی استفاده شده است و تجزیه و تحلیل آن توسط نرم افزار SPSS انجام پذیرفته است.

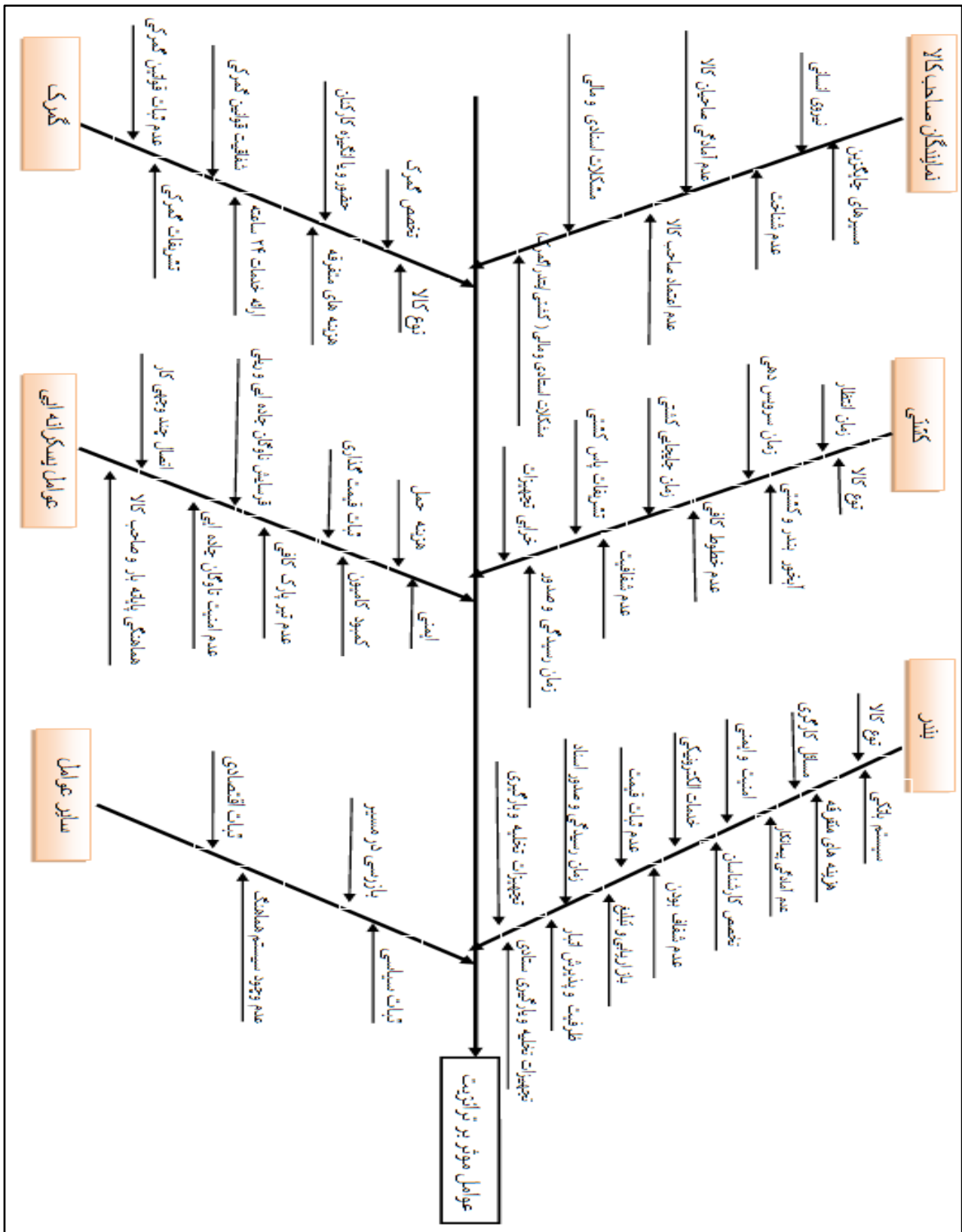
### آزمون آماری توزیع دوجمله ای (آزمون موفقیت)

آزمون آماری توزیع دوجمله ای به منظور بررسی تاثیر یا عدم تاثیر متغیرهای مورد مطالعه در جامعه ( صنعت ترانزیت) می پذیرد (تقی پور، کاربرد انواع آزمونهای آماری در تحقیق). بدین صورت که آیا این عوامل مورد بررسی می توانند به عنوان فاکتورهای اصلی و قابل تحلیل در صنعت ترانزیت در مورد استناد قرار گیرند یا خیر؟ برای بررسی این عوامل فرضیه آماری زیر قابل بررسی و استناد است:

"عامل X به عنوان عامل تأثیرگذار در صنعت ترانزیت می تواند مورد توجه قرار گیرد" با فرضیات آماری زیر:

$H_0$ : عامل X به عنوان مؤلفه تأثیرگذار در صنعت ترانزیت مورد توجه قرار نمی گیرد.

$H_1$ : عامل X به عنوان مؤلفه تأثیرگذار در صنعت ترانزیت مورد توجه قرار می گیرد.



شکل ۲. عوامل موثر بر ترانزیت - مدل استخوان ماهی

مفهوم	بعد	مولفه	تعریف	
هزینه	کشتی	کرایه حمل / تخلیه و بارگیری	میزان هزینه های پرداختی توسط صاحب کالا	
		عوارض / حقوق / تخفیفات	میزان هزینه های پرداختی توسط مالک کشتی	
		هزینه های بندری	میزان هزینه های پرداختی توسط مالک کشتی	
	کالا	خن کاری (یابری)	۲۵٪ جایجایی در خن ۵۰٪ تخلیه کالا ۲۵٪ صفاقی کالا بر وسیله حمل	
		انبارداری	هزینه های انبارداری	
		هزینه های متفرقه گمرکی و بندری	درآمدهای غیر قانونی و جانی کارکنان و کارگران جهت انجام کار	
		نوع کالا	نوع کالا و بسته بندی آن کانتینری / جنرال کارگو / قله و ...	
	حمل و نقل داخلی	کرایه حمل / انبارداری / تخلیه و بارگیری		
		تضمین بیمه ای	هزینه پرداخت تضمین بیمه ای و یانکی	
		عملیات کشتی	زمان انتظار / زمان سرویس دهی	
زمان	عملیات کالا در بندر / گمرک	زمان تخلیه و بارگیری / عملیات انتقال در محوطه اسکله / زمان ترخیص کالا / نوع کالا / زمان تشریفات گمرکی		
	اسناد	زمان رسیدگی به اسناد در بندر / گمرک		
	جاده ای	زمان عبور کالا		
		۵۰۰ کیلومتر یا ۱۰ ساعت در روز		
تجهیزات و تسهیلات	کشتی	تجهیزات کشتی	تجهیزاتی که منجر به افزایش سرعت تخلیه و بارگیری می شود	
		میزان پوشش خطوط	تناوب سفر، نوع خط (لاینر/پالک) و تعداد کشتی که بندر را پوشش می دهد	
	بندر	موقعیت جغرافیایی / آبخور		
		تجهیزات اسکله ای	تعداد اسکله / ظرفیت اسکله / تعداد گنتری کرین / ترانستیتر / ریج استاکر ...	
		تجهیزات محوطه بندر	میانگین سن تجهیزات / تعداد تعداد گنتری کرین / ترانستیتر / ریج استاکر	
	گمرک	انبار	ظرفیت پذیرش کالا / مساحت انبارهای مسقف / بار اندازها / ظرفیت سیلوی غلات	
		تجهیزات یازرسی کالا	وجود دستگاههای X-ray	
	ایمنی	کشتی	میزان کسری کالا / شکستگی و خسارت کالا	خساراتی که در کشتی به دلیل عوامل جوی یا لشینگ می یابد
		بندر	مقدار خرابی کالا، کسری / شکستگی کالا	خساراتی که در اسکله یا در محوطه بندر رخ می دهد
		حمل و نقل داخلی	اعتبار ناوگان جاده ای	متوسط عمر کامیون / اقرسایش
امنیت	کیات سیاسی	تردد کشتی ها / تعداد قطننامه های موجود		
	کیات اقتصادی	ثبات قیمتها / مشخص بودن روند تعرفه گذاری		
		وجود نظام بانکی بین المللی / امکان انتقال پول		
	قوانین و آیین نامه	شفاف بودن قوانین / عدم تغییر قوانین بندری / گمرکی	دارا بودن برنامه زمان بندی مطمئن / اجرای قوانین موجود	
امنیت فیزیکی	امنیت فیزیکی کالا در مسیر حمل / بندر / گمرک			
عوامل پسگردانه ای	اتصالات چند	دسترسی به فرودگاه / ریل	میزان فاصله بندر تا فرودگاه و ریل	
	وجود سیستم	سیستم تک پنجره ای	واحدی که متولی هماهنگی تمام سازمانهای درگیر ترانزیت باشد	
عوامل انسانی	در دسترس بودن	میزان حضور و غیبت	حضور ارزباب و یا کارگران / کارشناسان بندری در محل کار	
	مهارت	میزان تحصیلات / تجربه کاری	تعداد دوره های آموزشی / سابقه کاری	
	تعهد	ارائه اطلاعات کافی از طرف کارکنان / پاسخگویی سریع / ارائه خدمات طبق برنامه از پیش تعیین شده		

شکل ۳. تقسیم بندی عوامل موثر بر ترانزیت بر اساس نوع شاخص جدول ۲. شاخصها و مولفه های موثر بر ترانزیت از نظر کمی و کیفی

شاخص موثر بر ترانزیت کالا	مولفه های بندری	مولفه های گمرکی	مولفه های جاده ایی
میزان هزینه ترانزیت	حقوق عوارض و هزینه های بندری - تخفیفات بندری	هزینه های گمرکی - تخفیفات گمرکی	هزینه حمل بار از گمرک ورودی به گمرک خروجی
سرعت روند ترانزیت کالا ( زمان ورود و خروج کالا)	میانگین زمان انتظار کشتی - سرویس تایم - زمان عملیات بندری	زمان ترخیص کالا از گمرک	زمان عبور کالا از مسیر
بالا بودن ایمنی (کالا)	شاخص ایمنی در بندر - مقدار کسری کالا، خرابی و شکستگی کالا	-----	شاخص ایمنی در مسیر حمل و نقل، مقدار کسری کالا، خرابی و شکستگی کالا
بالا بودن امنیت برای کالای ترانزیتی	آمار دزدی	-----	اعتبار ناوگان جاده ایی - امنیت رانندگی در جاده ها
دارا بودن امکانات جابجایی کالا در حجم زیاد	ابخور، تعداد تجهیزات بندری: گنتری کرین، ترانستینر، (شاخص نرخ بکارگیری تجهیزات) تعداد کافی محوطه و تسهیلات انبار کردن	-----	ظرفیت ناوگان حمل و نقل جاده ایی و ریلی وجود پایانه
اتصال های چند وجهی کارآمد به بندر (جاده ای، ریلی، هوایی و ...	-----	-----	-----
امکان تامین سرمایه مورد نیاز برای اهداف سازمان ارائه خدمات ۲۴ ساعته، ۷ روز هفته	میزان بودجه ترانزیت	میزان بودجه ترانزیت	میزان بودجه ترانزیت
وجود قوانین شفاف	میزان رضایت مشتریان و کارکنان سازمان از قوانین	میزان رضایت مشتریان و کارکنان سازمان از قوانین	میزان رضایت مشتریان و کارکنان سازمان از قوانین
اجرای قوانین موجود	-----	-----	-----
دارا بودن برنامه زمان بندی مطمئن	تعیین روند و زمان ورود و خروج کشتی	تعیین روند و زمان رسیدگی به اسناد	تعیین مسیر ترانزیتی و ..
ارائه خدمات طبق برنامه از پیش تعیین شده	-----	-----	-----
نیروی انسانی (در دسترس بودن، مهارت، تعهد، پاسخگویی سریع)	شاخص بهره وری - ارائه اطلاعات درست و کافی از طرف کارکنان - تعداد دوره های آموزشی	نبود هزینه های متفرقه، شاخص بهره وری - ارائه اطلاعات	وجود امکانات رفاهی از قبیل استراحتگاه برای صاحبان کالا و رانندگان

عوامل کمی ۷

عوامل کیفی ۱۰



کافی از طرف  
کارکنان - تعداد دوره  
های آموزشی

## ادامه جدول ۲

پیشرفت در رسیدگی و صدور اسناد	زمان رسیدگی و صدور اسناد	زمان رسیدگی و صدور اسناد	زمان رسیدگی و صدور اسناد
انجام خدمات الکترونیکی	کاربری نرم افزارهای موجود- سامانه	کاربری نرم افزارهای موجود	کاربری نرم افزارهای موجود
وجود سیستم هماهنگ کننده (بندر، گمرک، نمایندگی ها و فورواردر ها)	سیستم تک پنجره ایی، تعداد جلسات	سیستم تک پنجره ایی، تعداد جلسات	سیستم تک پنجره ایی، تعداد جلسات
بازاریابی جذب کالا	وجود وب سایت، برگزاری همایش و سمینار، قراردادهای موجود	وجود وب سایت، برگزاری همایش و سمینار، قراردادهای موجود	وجود وب سایت، برگزاری سمینار، قراردادهای موجود
عوامل سیاسی و بین المللی	تحریم	تحریم	وجود نظام بانکی بین المللی

## نتایج آزمون دو جمله ای (آزمون موفقیت)

در پرسشنامه توزیع شده، گویه مربوط به عوامل عمومی (جدول ۳) ۶ شاخص مطرح شده که سطح معنی داری ثبات اقتصادی (۰/۲۱)، اتصالهای چند وجهی (۰/۲۱)، وجود سیستم هماهنگ کننده (۰/۰۱)، ثبات سیاسی (۰/۰۴) و اجرای قوانین موجود ترانزیتی (۰/۲۱) کمتر از ۰/۰۵ است. با توجه به تعریف فرضیه‌ها در تمامی فاکتورها فرض  $H_0$  (عامل X به عنوان مؤلفه تأثیرگذار در صنعت ترانزیت مورد توجه قرار نمی‌گیرد) رد و فرض  $H_1$  (عامل X به عنوان مؤلفه تأثیرگذار در صنعت ترانزیت مورد توجه قرار می‌گیرد) تایید می‌شود. از آنجاکه سطح معنی داری شاخص جذب خطوط کشتیرانی و تبلیغات در راستای منافع ترانزیتی (۴۵۴) کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد فرض صفر تایید می‌گردد به این معنی که اختلاف معنی داری بین پاسخهای داده شده در فاکتور مربوطه بر روند ترانزیت وجود ندارد و بی تأثیر می‌باشد. در

رابطه با آزمون توزیع دو جمله ایی ذکر این نکته لازم می‌باشد که سطح معنی داری (Exact Sig. (2-tailed)) بیانگر وجود یا عدم اختلاف بین پاسخهای مصاحبه شونده می‌باشد. به عنوان مثال اگر از ۱۶ نفر مصاحبه شونده هشت نفر تأثیر گذاری تبلیغات ترانزیت را تایید و هشت نفر دیگر رد کنند، می‌توان نتیجه گرفت که این شاخص تفاوت چندانی در ارزیابی ندارد و از پرسشنامه اصلی حذف می‌گردد. در صورتیکه سطح معنی داری در آزمون کمتر از ۰/۰۵ باشد فرض صفر رد می‌شود ولی جهت تعیین تأثیر گذاری منفی یا مثبت آن باید نتایج احتمالی مشاهدات (Observed Prop.) در جدول نیز بررسی گردد. به عنوان مثال در رابطه یا شاخص " ارائه خدمات ۲۴ ساعته در بندر" سطح معنی داری بدست آمده ۰/۰۴ می‌باشد که حاکی از اختلاف بین پاسخ دهندگان می‌باشد ولی از آنجا که ۰/۸۸٪ از پاسخ‌ها کمتر از میانگین عدد ۳ می‌باشد، می‌توان نتیجه گرفت که شاخص مذکور تأثیر

چندان مثبتی بر روند ترانزیت ندارد و از پرسشنامه حذف می‌گردد. با بررسی سطح معنی‌داری آزمون توزیع دو جمله‌ای سه گویه دیگر پرسشنامه، عوامل تاثیر گذار در جدول ۴ و عوامل بدون تاثیر (کم تاثیر) در روند ترانزیت در جدول ۵ خلاصه گردیده است.

جدول ۳. نتایج آمار استنباطی (آزمون دو جمله‌ای) - عوامل عمومی

شاخصها	گروه	بازه	تعداد	نسبت مشاهدات	نسبت آزمون	سطح معنی‌دار
۱- ثبات اقتصادی/قیمتها	گروه ۱	$\leq 3$	3	0/19	0/50	0/021(a)
	گروه ۲	$> 3$	13	0/81		
۲- تبلیغات در خصوص جذب خطوط کشتیرانی	کل		16	1/00		
	گروه ۱	$\leq 3$	10	0/63	0/50	0/454(a)
	گروه ۲	$> 3$	6	0/38		
	کل		16	1/00		
۳- اتصالات چند وجهی کار آمد به بندر	گروه ۱	$\leq 3$	3	0/19	0/50	0/021(a)
	گروه ۲	$> 3$	13	0/81		
	کل		16	1/00		
۴- وجود سیستم هماهنگ کننده	گروه ۱	$\leq 3$	1	0/06	0/50	0/001(a)
	گروه ۲	$> 3$	15	0/94		
	کل		16	1/00		
۵- ثبات سیاسی	گروه ۱	$\leq 3$	2	0/13	0/50	0/004(a)
	گروه ۲	$> 3$	14	0/88		
	کل		16	1/00		
۶- اجرای قوانین موجود ترانزیتی	گروه ۱	$\leq 3$	3	0/19	0/50	0/021(a)
	گروه ۲	$> 3$	13	0/81		
	کل		16	1/00		

جدول ۴. عوامل تأثیرگذار بر ترانزیت حاصل از نتایج آزمون دو جمله ای

عوامل	عوامل فرعی	نسبت بازه	> نسبت بازه
اصولی		$\leq 3$	۳
عوامل	ثبات اقتصادی / قیمت‌ها	٪۱۹	٪۸۱
عمومی	اتصال‌های چند وجهی کارآمد به بندر (جاده‌ای، ریلی، هوایی و ...)	٪۱۹	٪۸۱
	وجود سیستم هماهنگ کننده (بندر، گمرک، نمایندگی‌ها و فورواردرها)	٪۰۶	٪۹۴
	ثبات سیاسی (تحریم و عدم همکاری و تفاهم نامه‌های منطقه‌ای)	٪۱۳	٪۸۸
	اجرای قوانین موجود ترانزیتی	٪۱۹	٪۸۱
عوامل بندری	ورود سریع و ایمن کشتی و امکان دسترسی مناسب به بندر (پورت تایم و سرویس تایم)	٪۰	٪۱۰۰
	زمان عملیات بندری	٪۱۹	٪۸۱
	در دسترس بودن تجهیزات و تسهیلات لازم	٪۱۱	٪۸۹
	وجود انبار دپوی کالای ترانزیتی	٪۱۹	٪۸۱
	بازار یابی جذب کالا	٪۱۳	٪۸۸
عوامل گمرکی	نیروی انسانی	٪۱۹	٪۸۱
	وجود هزینه‌های متفرقه گمرکی	٪۱۳	٪۸۸
	شفاف بودن قوانین گمرکی	٪۳۱	٪۶۹
	انجام خدمات بصورت الکترونیکی	٪۱۹	٪۸۱
	زمان رسیدگی و صدور اسناد	٪۱۹	٪۸۱
عوامل پسکرانه	وجود پایانه (وجود امکانات رفاهی از قبیل استراحتگاه برای صاحبان کالا و رانندگان)	٪۱۹	٪۸۱
ایی	میزان هزینه روند ترانزیت (هزینه کامیون)	٪۰۶	٪۹۴
	سرعت روند ترانزیت کالا طی مسیر (زمان ورود و خروج کالا)	٪۳۱	٪۶۹
	امکانات ردیابی کالا در زمان ترانزیت	٪۳۸	٪۶۳
	امنیت ناوگان جاده‌ای (دزدی/..)	٪۰۶	٪۹۴

جدول ۵. عوامل بی تاثیر یا کم تاثیر بر صنعت ترانزیت ، حاصل از آزمون دو جمله ای

نسبت بازه > 3	نسبت بازه ≤ 3	عوامل فرعی	عوامل اصلی
٪۳۸	٪۶۳	تبلیغات در خصوص جذب خطوط کشتیرانی	۱. عمومی
٪۱۳	٪۸۸	ارائه خدمات ۲۴ ساعته، هفت روز هفته بندر	۲. بندری
٪۴۴	٪۵۶	دارا بودن امکانات جابجایی کالا در حجم زیاد	
٪۱۳	٪۸۸	امکانات ایجاد ارزش افزوده ( از قبیل بسته بندی ) در بندر	
٪۴۴	٪۵۶	به روز نبودن قوانین امور گمرکی	۳. گمرکی
٪۳۱	٪۶۹	استفاده از حمل و نقل هوشمند برای کامیونهای داخلی	۴. پسرانه ایی
٪۲۵	٪۷۵	آموزش فعالان جاده ایی	

که در جدول ۲-۵ ذکر گردیده است را بی تاثیر بر پیاده سازی صنعت ترانزیت در ایران دانسته اند. لذا، این عوامل از مجموعه عوامل حذف می گردد. جدول ۶ و ۷ مربوط به برآورد شاخصهای متفاوتی همچون زمان انتظار کشتی، زمان ارائه خدمات، زمان تخلیه و بارگیری، شاخص اشغال اسکله و زمان توقف کالا در بندر انزلی می باشد. اندازه گیری این شاخصها که بصورت کمی نیز می باشد می تواند اطلاعات دقیقی از نقاط ضعف و قوت بندر از نظر زمان و بهره وری ارائه دهد.

با توجه به اینکه سطح معنی دار از حدود خطای  $\alpha = 5\%$  کوچکتر است، می توان با ۹۵ درصد اطمینان بیان داشت که عوامل اصلی ثبات اقتصاد ، سیستم هماهنگ کننده و سایر عواملی که در جدول ۲-۴ ذکر گردیده است از شاخصهای تاثیر گذار بر صنعت ترانزیت می باشند. با توجه به سطح معنی دار، پاسخ دهنده ها هفت عامل تبلیغات در خصوص جذب خطوط کشتیرانی و منافع ترانزیتی از کشور، ارائه خدمات ۲۴ ساعته بندر، دارا بودن امکانات جابجایی کالا در حجم زیاد و سایر عواملی



جدول ۶. بررسی عملکرد ترانزیت بندر انزلی بر اساس شاخصهای شناسایی شده (مستخرج از آمار اداره کل بندر و دریا نوردی استان گیلان، ۱۳۹۰)

عنوان / سال	۸۹	۹۰	درصد تغییر	۹۱	درصد تغییر	
کل کشتی های ورودی (فروشد)	۲۲۰۵	۱۷۲۶	-۲۱.۷	۱۲۳۳	۲۸.۶	
کل مقدار کالای تخلیه و بارگیری (تن)	۶۸۴۸۹۵۱	۵۴۷۶۳۱۹	-۲۰	۳۷۸۹۷۲۳	۳۰.۸	
تخلیه مواد نفتی ترانزیتی (تن)	۳۰۵۷۴۶	۴۴۰۱۲۲	۴۴	۳۳۲۷۵۲	۲۴.۴	
کل خودروهای ترانزیتی بارگیری به کشتی (دستگاه)	۶۶۲۰	۱۰۷۶۴	۶۲.۵	۳۰۰۵	-۳۴۳.۲	
متوسط تخلیه و بارگیری بندر (تن)	۱۸۷۳۸	۱۴۹۸۸	-۲۰	۱۰۳۵۹	۳۰.۸	
عملیات کانتینری (TEU)	۶۰۳۵	۴۳۲۶	-۲۸.۳	۷۱۸۰	۶۵.۹	
زمان سرویس	کشتی های نفتی	۲.۳	۲.۲	-۴.۳	۱.۹	۱۳.۶
	کشتی های غیر نفتی	۱.۲	۰.۹	-۲۵	۱.۰۷	۱۸.۸
زمان انتظار	کشتی های نفتی	۱.۴	۱.۷	٪۲۱.۴	۲.۹	۷۰.۵
	کشتی های غیر نفتی	۰.۳	۰.۲	-۳۳.۳	۰.۲	۰
زمان حضور	کشتی های نفتی	۳.۷	۳.۹	۵.۴	۴.۸	۲۳
	کشتی های غیر نفتی	۱.۵	۱.۱	-۲۶.۶	۲.۸	۱۵۴.۵
متوسط انحراف زمان انتظار (انتظار/سرویس)	کشتی های نفتی	۶۰.۹	۷۷	۲۶.۹	۱۵۳	۶۷.۹
	کشتی های غیر نفتی	۲۵	۲.۲۲	- ۱۱.۲	۱۵۹	۶۱۶.۲
عملکرد کشتیها	کشتی های نفتی (ساعت اتن)	۴۹۰	۷۰.۶	۴۴	۵۲۸	۲۵.۲-
	کشتی های غیر نفتی (ساعت اتن)	۱۱۵۴	۸۸۷	- ۲۳.۱	۶۰.۹	-۳۱.۳
میانگین زمان سرویس دهی به زمان حضور کشتی در بندر	کشتی های نفتی	۶۲.۱	۵۶.۴	-۹.۱	۳۹.۵	-۲۹.۵
	کشتی های غیر نفتی	۸۰	۸۱.۸	۲۲	۶۰.۷	-۲۵.۷
شاخص تردد شناور	۶	۴.۷	٪-۲۱.۶	۳.۴	٪-۲۷.۶	

در رابطه با زمان انتظار به نظر می رسد که کشتی های نفتی در طی سه سال اخیر جهت ورود به بندر و اسکله زمان بیشتری مورد نیاز دارند که علت آن را می توان در نبود تجهیزات مناسب و یا مشکلات اسنادی بیان کرد. از آنجا که تردد کشتیهای ورودی به بندر انزلی کاهش یافته است این تاخیر را نمی توان ناشی از شلوغی اسکله بر شمرد. در مورد کشتی های غیر نفتی این زمان در طی سالهای اخیر کاهش یافته است که نشانی از توسعه روند در نوع مدیریت، افزایش سرعت رسیدگی به اسناد یا

هر چه زمان حضور کشتی در اسکله کمتر باشد میزان هزینه های ماندگاری کشتی کمتر می شود و همچنین عملیات تخلیه و بارگیری نیز سریعتر انجام می پذیرد. بررسی جدول شاخصهای زمانی جدول بالا حاکی از کاهش زمان حضور کشتی در اسکله از سال ۸۹ تا ۹۱ می باشد بطوریکه این زمان برای کشتی های نفتی در سال ۹۱ به مدت ۱.۹ تغییر یافته است. زمان ارائه خدمات برای کشتیهای غیر نفتی همچنین در سال ۸۹ از ۱.۲ به ۱.۰۷ نیز کاهش یافته است.

است بر شاخص زمان مانور دهی به عنوان عامل وقفه در زمان حضور کشتی می باشد. شاخص تردد شناور که از حاصل تقسیم تعداد فروند شناور بر دوره زمانی واحد ( فروند تقسیم بر روز) نیز از سال ۸۹ به ۹۱ از ۶ به ۳.۴ کاهش پیدا کرده است.

از جمله مباحث مطرح در بندر، خروجی کشتی یا شاخص بازده عملیات کشتی می باشد. در جدول بالا بازده کشتی بر حسب مقدار تناژ جابجا شده به ازای هر کشتی طی ساعت سرویس دهی (BSO) محاسبه گردیده است. در سال ۸۹ میزان باری که از او به کشتی در ساعت سرویس دهی جابجا می شود ۱۱۵۴ تن برای کشتی های غیر نفتی بوده که به ۶۰۹ تن در سال ۹۱ کاهش پیدا کرده است. میزان تناژ جابجا شده کالاهای نفتی بر حسب میزان سرویس دهی (تناژ بر ساعت) نیز کاهش پیدا کرده است که می تواند ناشی از کندی عملیات جابجایی بار و کالا باشد. هر چند که صحت آمار ارائه شده نسبت به سایر بنادر همچون بندر بوشهر قابل تردید می باشد. عملکرد کشتی های غیر نفتی در طی سالهای ۸۷ و ۸۸ بترتیب ۴۷ و ۵۷ تن بر ساعت بوده است.

افزایش تجهیزات مربوط به ورود کشتی می باشد. افزایش این زمان نیز می تواند منجر به هزینه های جاری کشتی، کاهش سرعت تخلیه و بارگیری و کندی روند ترانزیت گردد.

زمان حضور در بندر که از مجموع سه زمان بالا بر مجموع تعداد کشتی بدست می آید شاید اولین شاخصی باشد که باید تجزیه و تحلیل گردد. بررسی این شاخص در بندر انزلی نشان می دهد که مدت زمان حضور کشتی های نفتی و هم کشتی های غیر نفتی در طی سه سال افزایش یافته است. ولی این شاخص نمی تواند نشان دهد که این افزایش زمان در چه بخشی ( زمان انتظار، زمان مانور یا زمان سرویس دهی) از روند ورود کشتی به بندر بوده است. هر چند که در مورد کشتی های غیر نفتی با توجه به کاهش زمان انتظار و زمان سرویس دهی می توان علت افزایش زمان حضور در بندر را افزایش زمان مانور در نظر گرفت. بررسی نسبت زمان سرویس دهی به نسبت زمان حضور کشتی نیز نشان می دهد که میزان زمان سرویس دهی در طی سه سال در مورد کشتی های نفتی و غیر نفتی کاهش یافته است و این در واقع تأکیدی دیگر

جدول ۷. شاخص اشغال اسکله های بندر انزلی در سال ۹۱ و ۹۲ (مستخرج از آمار اداره کل بنادر و دریا نوردی استان گیلان، ۱۳۹۰)

نام اسکله	۱	۲	۳	۴ عمومی	۵ عمومی	۶ عمومی	۷	۸	۹	۱۰	
۹۱	تعداد تردد	۰	۱۴۷	۱۵۹	۱۰۵	۱۸۳	۱۶۷	۱۱۰	۱۶۹	۹۱	۱۰۱
	درصد اشغال اسکله	۰	۴۳	۴۷	۳۱	۵۴	۴۹	۳۲	۴۹.۵	۲۷	۳۰
۹۰	تعداد تردد	۰	۲۶۱	۲۱۲	۱۱۱	۲۴۵	۲۳۲	۱۷۴	۲۱۶	۱۵۰	۱۲۵
	درصد اشغال اسکله	۰	۸۶.۹	۷۰.۷	۳۷	۸۱.۷	۷۷.۳	۵۸	۷۲	۵۰	۴۱.۷

برای سرویس دهی در کلیه اسکله های بندر در سال ۹۱ نسبت به سال ۹۲ کاهش یافته است. همچنین می توان نتیجه گرفت که بندر از نظر زیر

میزان اشغال اسکله در حقیقت تمرکز بر روی شدت واقعی کاربری اسکله ها دارد. بررسی درصد اشغال اسکله در بندر انزلی نشان می دهد که سطح تقاضا

گلوگاه موجود در گردش کالا در بندر و یا بطور کلی بخشی از زنجیره ترانزیت را شناسایی نمود. شناسایی موانع ترانزیتی در بندر انزلی مشکلات موجود در ترانزیت بندر انزلی را با توجه به مطالعات کتابخانه ایی و مصاحبه می توان به چهار گروه مشکلات مربوط در سطح بندر، مشکلات پسرانه ای در زمینه حمل و نقل زمینی و ریلی، بین المللی و مشکلات عمومی دسته بندی کرد که بطور خلاصه در جدول زیر ذکر می گردد.

ساخت اسکله ایی و ظرفیت در حال حاضر محدودیتی ندارد. شاخصهای گوناگونی در عملکرد ترمینال و اندازه گیری بهره وری وجود دارد ولی جهت محاسبه آنها و تعیین نقش هر یک در کاهش یا افزایش روند ترانزیت نیاز به محاسبه و اطلاعات دقیق می باشد. باتوجه به برنامه ریزی دقیق و تهیه ی جدول زمان بندی مناسب می توان شاخص های بالا را تحت کنترل کیفیت درآورد و

جدول ۸. چالشهای ترانزیت در بندر انزلی

چالشهای ترانزیت	زمینه
۱- تاخیر در سرعت تخلیه و بارگیری کالا ۲-عدم پوشش سرویس دهی متناوب کشتیرانی	در سطح بندر
۳-کمبود انبارهای مسقف ۴-نبود مخازن نفتی ۵-عوامل کارگری در بندر ۶- فرسودگی تجهیزات تخلیه و بارگیری و محوطه بندری	پسرانه ایی
زمان تشریفات گمرکی ۲-شفاف بودن قوانین گمرکی	حمل و نقل زمینی و ریلی
۲- فرسوده بودن ناوگان جاده ایی ۳-مشکلات بانکی در زمینه انتقال ارز ۲- مشکلات صدور روادید ۳-عدم ثبات سیاسی و اقتصادی	عمومی

ترین دلیل عنوان شده است. ( سامانه خبری سازمان بنادر، ۱۳۹۰). پیرو مصاحبه های انجام پذیرفته با متصدیان حمل و نقل و ترخیص کاران بندر انزلی، عوامل ایجاد شده در توقفات گردش کالا در بندر انزلی از نقطه نظر این اشخاص در جدول زیر خلاصه می شود که نیاز به بررسی و زمان سنجی بیشتری دارد.

در زمینه ترانزیت غلات، در بندر انزلی تنهای سیلوی موجود سیلوی ۶۰۰۰ تنی می باشد که در صورت نیاز جوابگوی انبار غلات در زمان محدود نمی باشد. با توجه بررسی های انجام شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی ( ۱۳۹۰ ) در میان فهرست مهمترین دلایل توقف کشتی ها در بنادر ایران، عدم آمادگی صاحبان کالا به عنوان شاخص



جدول ۹. توقفات گردش کالا در بندر انزلی

توقفات ناشی از ترمینال	عدم تضمین مبنی بر درست انجام دادن تخلیه و بارگیری در محوطه بندر	ارائه	مفقود شدن (عمدی) تجهیزات بندگی بار همچون تسمه نگه دارنده و ...	عدم پذیرش مسئولیت بستن بار از سوی ترمینال	بسته بندی مجدد بار که ناشی از خراب شدن / بودن بسته بندی رانندگان جرثقیل و لیفتراک	مشخص نبودن مدت زمان تخلیه و بارگیری (یک کامیون) از طرف رانندگان جرثقیل و لیفتراک	مشخص نبودن میزان تخلیه و بارگیری جرثقیل / لیفتراک در هر جابجایی	مشخص نبودن سوخت گیری نا منظم - کمبود و یا عدم دسترسی به تجهیزات تخلیه و بارگیری از سوی ترمینال	مشکل کامپیوتری در شناسایی کالاها (بجز چوب و آهن آلات) متفاوت و یا رویه های متفاوت همچون کارانه تیر	سیستم
توقفات ناشی از سازمان	عدم اعلام وظایف پرسنل تخلیه و بارگیری زمان تغییر شیفت	عدم اعلام تخلیه و بارگیری کالا بصورت سیستمی	پرداخت عوارض بندری در چند مرحله و چند فیش مجزا بطوریکه برای هر قبض انبار ۵ فیش سه نسخه ایی و جداگانه واریز می شود	پاس کشتی *						
توقفات ناشی از کشتیرانی صاحب کالا	عدم پوشش کامل سرویس دهی بنادر دریای خزر عدم آمادگی صاحبان کالا*	عدم ارائه سرویس دهی								

• سامانه خبری سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۰)

#### ۴. بحث و نتیجه گیری

و بارگیری در اسکله نظر مساعدی دارند در حالی که عمده ائتلاف وقت و وقفه در گردش کالا را ناشی از روند عملیات تخلیه و بارگیری در محوطه بندری و مشکلات نیروی کارگری تخلیه و بارگیری همچون رانندگان لیفتراک و جرثقیل می دانند. هر چند که بررسی آمارشاخص حضور کشتی در بندر بطور کلی حاکی از افزایش زمان حضور کشتی در بندر در هر دو بخش شناورهای نفتی و غیر نفتی

همانطور که ذکر گردید هر گونه وقفه در گردش کالا در بندر چه از طرف کشتیرانی، صاحب کالا، خن کار و یا خود سازمان بنادر باشد نیز موجب کاهش روند ترانزیت از نظر زمانی و اعتباری می گردد. با بررسی های انجام پذیرفته در بندر انزلی، ترخیص کاران و کارشناسان بندری بطور کلی نسبت به شاخصهای زمانی مرتبط با کشتی و تخلیه

<http://drmoahamadtaghipour.ir/attachments/article/80/karbord%20azmoonhayeh%20amari%20dar%20tahghigh.pdf>

جعفری نژاد، س. ا. ۱۳۸۸. ترانزیت، فعالیت‌های چند بخشی. بندر و دریا. مرداد ماه ۱۳۸۸ شماره ۲۶.

مصاحبه. صفحه ۱۹ تا ۲۱

جهان دیده، ع. ۱۳۸۸. قطب ترانزیت جهان. بندر و دریا، مرداد ماه ۱۳۸۸ شماره ۲۶، صفحه ۱۰

سازمان بنادر و دریا نوردی. ۱۳۹۰. مهمترین دلایل توقف کشتی‌ها در بنادر، سامانه خبری سازمان

بنادر و دریا نوردی

<http://news.pmo.ir/fa/news/10367>

سازمان بنادر و دریا نوردی. ۱۳۹۳. ایران و ترانزیت،

<http://transit.pmo.ir/fa/eco31a9/eco31a22>

سازمان بنادر و دریانوردی. ۱۳۹۲. کتابچه تعرفه های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری

اسلامی ایران. اداره کل ترانزیت و تعرفه. اداره تعرفه

های بندری

ساسانی، غ. ۱۳۸۶. روزنامه آفتاب، شماره ۲۳۰۱.

مصاحبه‌ی مدیر کل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر

و کشتیرانی ۸۶/۱۲/۷

قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲، روزنامه

رسمی کشور

<http://www.irica.gov.ir/Portal/File/ShowFile.aspx?ID=4998856a-9100-457c-8e3c-1efa4baeb7f2>

وزارت راه و شهر سازی. ۱۳۹۱. سازمان راهداری و

حمل و نقل جاده ای. سالنامه آماری حمل و نقل

جاده ایی ۱۳۹۱

<http://www.rmto.ir/Pages/SalnameAmari.aspx>

یاسری، ا. ۱۳۸۸. بندر و دریا، مرداد ماه ۱۳۸۸

شماره ۲۶. مصاحبه. صفحه ۳۶

می باشد و علت اصلی آن نیز در افزایش زمان

عملیات مانور دهی شناسایی شده است. کاهش

زمان سرویس دهی در دو بخش کشتی های نفتی و

غیر نفتی و کاهش زمان انتظار تاکیدی بر این

موضوع می باشند. کاهش شاخص زمانی انتظار در

بندر در کشتی های غیر نفتی بیانگر پیشرفت در

عملیات پایلوتینگ و تسهیلات ورود کشتی به بندر

می باشد در صورتیکه این شاخص برای کشتی های

نفتی افزایش یافته است. همچنین میزان تناژ

جابجا شده به ازای هر کشتی ( شاخص عملکرد

کشتی BSO) در مورد کالاهای نفتی و غیر نفتی

کاهش پیدا کرده است که می تواند ناشی از کاهش

بازده تجهیزات تخلیه و بارگیری یا بازده نیروی

انسانی باشد.

منابع:

اداره کل بنادر و دریا نوردی استان گیلان،

۱۳۹۰. بولتن آمار و عملکرد،

<http://anzaliport.pmo.ir/fa/amar/bulletin>

آدم نژاد، ش. ۱۳۹۱. موانع توسعه ترانزیت

ایران. اولین همایش توسعه ترانزیت از بنادر

جمهوری اسلامی ایران

<http://anzaliport.pmo.ir/Components/News/NewsPrint.aspx?id=17675>

آل اسحاق، م. ۱۳۷۴. ترانزیت کالا، نشریه اتاق

بازرگانی و صنایع معادن ایران، شماره ۳۳۲، صفحه

۳۴ تا ۳۵

پارسیان، س.، رهبری، ا.ح.، و حمیدانی پور، م.

۱۳۷۶. مقدمه ای بر ترانزیت، سازمان بنادر و

کشتیرانی

تقی پور، م، سال نامشخص. کاربرد انواع

آزمونهای آماری در تحقیق. جزوه

## Investigating the barriers and effective factors of transit cargo attracting at ports (case study of Anzali port)

Damoon Razmjooei\*<sup>1</sup>, Seyed Naser Saeidi<sup>2</sup>

1. Maritime Transport Department; Khoramshar University of Marine Science & Technology

2. Maritime Economics Department; Khoramshar University of Marine Science & Technology

### Abstract

Through Transit is a kind of multifarious procedures which is affected by various elements and organisations such as port, customs and hinterland elements. The performance of each section of this transport chain, in the case of proper planning could attract considerable foreign exchange income. In the mean time the performance of transit could be increased through identifying the barriers and effective elements of transit cargo attracting. It is the purpose of the present paper to identify and select the most effective indices in transit industry at ports. To do this, all of the possible factors and bottlenecks in a transit process are uncovered through library research, interviews and Delfi technics. Then they are categorised based on the three models of fish bone model, type of indices as well as quantity and qualities of indices. In order to find out whether each associated factor has an effect on the transit process or not, the binominal test is applied. To do this, a five point likert scale questioner form consist of 27 items was distributed among 16 transit experts. Analysis is done through SPSS software.

The result indicates that factors such as advertising in shipping line attracting, 24 hours a day, seven days a week services and having cargo-handling gear with high capacity are observed as non effective factors in transit industry while economic/ prices stability and effective multi modal connectivity at ports (road, railway, aviation..) are considered as effective factors in transit industry. Finally, along with the investigation of transit issues at north port of Iran, some identified indices such as port time, vessel throughput and berth throughput are scrutinized at Anzali port as a case study.

**Keywords:** Transit, barriers, effective factors, Anzali port