

## آسیب‌شناسی مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان

### با تاکید بر ابعاد سیاسی و امنیتی

#### یادداشت پژوهشی

محمد شبانی\*، دانشجوی دکتری، دانشکده علوم سیاسی، دانشگاه آزاد شهرضا، اصفهان، ایران

\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: shabaniimohammad5@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۱/۰۹/۲۳ - پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۲۸

صفحه ۲۱۱-۲۲۲

#### چکیده

این مطالعه به آسیب‌شناسی مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان با تاکید بر ابعاد سیاسی و امنیتی پرداخته است. پژوهش حاضر از منظر هدف کاربردی از نظر روش پژوهش به روش ترکیبی (کمی و کیفی) است. برای گردآوری اطلاعات از چند روش عمده، مطالعات کتابخانه‌ای، مصاحبه و بررسی‌های میدانی استفاده شد. جامعه آماری پژوهش را مدیران، کارشناسان حمل و نقل استان اصفهان و اداره کل راه و ترابری استان تشکیل داد. روش نمونه‌گیری در بخش مدیران و کارشناسان هدفمند بود. داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. فاز دوم پژوهش از روش مقوله بندی استقرایی انجام گرفت. در این بخش علاوه بر روش تحلیل محتوای مصاحبه‌ها از روش تحلیل مضمون و تحلیل تم نیز استفاده شد. یافته‌های تحقیق نشان داد که سوء مدیریت بخش حمل و نقل، عدم وجود زیرساخت‌های جاده‌ای مناسب، نبود نظارت کافی بر سیستم حمل و نقل جاده‌ای، نبود خدمات و تسهیلات مناسب برای رانندگان، ناکارآمد شدن سیستم حمل و نقل جاده‌ای، نارضایتی و اعتصاب پرسنل بخش حمل و نقل، احتمال ایجاد مسائل امنیتی و سیاسی به دلیل فعالیت شرکت‌های غیر مجاز، کاهش بازده سرمایه‌گذاری و عدم تمایل بخش خصوصی جزو مشکلات مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان محسوب می‌شوند.

واژه‌های کلیدی: مدیریت حمل و نقل جاده‌ای، روش تحقیق ترکیبی، استان اصفهان

#### ۱-مقدمه

جدیدی را به عرضه نظریه پردازانه، گفتمان حفظ وضع موجود با تغییر وضع موجود را در تقریری جدید به نفع هیچکس رقم زده و شکل جدیدی از مفهوم قدرت و امنیت را به گفتمان‌های امنیتی افزوده است. حمل و نقل یکی از مهمترین ارکان رشد اقتصادی و توسعه محسوب می‌شود و در ایران نیز به دلیل شرایط جغرافیایی، اقتصادی و همچنین، انعطاف‌پذیری حمل و نقل جاده‌ای و وجود زیرساخت‌های کافی، حمل و نقل جاده‌ای از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای

امروزه وفاق نظری و واقع بینانه بر سخت بودن ماهیت امنیت در هم شکسته و مفهوم پر تشمت امنیت با سایر عرصه‌های زندگی چنان قرابتی پیدا کرده است که تفکیک آن به سادگی امکان پذیر نیست. دنیای جدید آن چیزی را که هست نیست و آن چیزی را که نیست، هست جلوه می‌دهد به علاوه پیچیدگی تحولات ناشی از فرآیند جهانی شدن و ظهور فن آوری‌های مدرن، منشاء تهدیدات امنیتی را متنوع، متعدد و پیچیده‌تر از گذشته کرده است. این تغییر در ماهیت امنیت خود بازیگران

برخوردار است. وسایل نقلیه یکی از ارکان حمل و نقل جاده‌ای به شمار می‌روند، از این رو ظرفیت سنجی ناوگان یا وسایل نقلیه حمل و نقل جاده‌ای، از عوامل اساسی مورد استفاده در برنامه‌ریزی حمل و نقل است. امنیت در حوزه حمل و نقل، فارغ از جنبه‌های سلامت و تصادفات، به موضوعی برای امنیت سیاسی و محدودیت‌های آن به عنوان چالشی برای ایجاد امنیت و یا تهدید بدل می‌شود. ولفرز در تعریف خود، امنیت را در معنای عینی آن یعنی "فقدان تهدید نسبت به ارزش‌های کسب شده" و در معنای ذهنی یعنی "فقدان هراس از این که ارزش‌های مزبور مورد حمله قرار گیرد" توصیف نموده است. پلانی، امنیت را "رهایی نسبی از جنگ (درگیری)"، همراه با انتظار نسبتاً زیاد این که نتیجه‌ی هر جنگی که رخ بدهد، شکست طرف مقابل این توصیه می‌کند. مورز امنیت را "رهایی نسبی از تهدیدات زیان بخش" می‌داند. جامعه‌شناسان عدم امنیت را حالات یا موقعیت‌هایی می‌داند که نظم و انسجام و آرامش جامعه را بر هم می‌زنند (چلبی، ۱۳۸۹). امنیت مقوله‌ای است که به ادراک فرهنگی جوامع نیز بستگی دارد. به نظر ما مقوله امنیت امروزه بیشتر جنبه روانی پیدا کرده است. احساس امنیت به مراتب از خود امنیت با اهمیت‌تر است. از این رو احساس عدم امنیت که ناشی از ترس نسبت به وجود تهدید است برای یک جامعه می‌تواند از خطر تهدید واقعی کشنده‌تر باشد. (کاهان و برامان، ۲۰۰۶). در تحلیل‌های سنتی، امنیت عمدتاً بر وجوه نظامی (سخت) و حول مرزهای کشور و حفاظت از دولت متمرکز بود. حال آنکه امروزه با تغییر در ماهیت قدرت، مرز و امنیت در معادله امنیت یک کشور مولفه‌ها و متغیرهای زیادی هم در بعد علی و هم در محیط فرا ملی تاثیر گذاراند که عمدتاً پیرامون عناصر نرم همچون اقتصاد، سیاست و فرهنگ قابل تبیین هستند. از سوی دیگر ایران کشور گسترده‌ای است که مراکز شهرها و روستایی، تولید و مصرف به صورت ناهمگونی در سطح آن پراکنده شده‌اند. سیستم‌های حمل و نقل جاده‌ای بین این مراکز ارتباط برقرار می‌کند. از سویی ایران در مسیر بزرگراه‌های بین‌المللی قرار دارد که پل ارتباطی بین شرق و غرب جهان محسوب می‌شوند، کشورهای مختلف از ایران به عنوان کریدور عبور استفاده می‌کنند. از این رو شبکه حمل و نقل جاده‌ای به صورت گسترده‌ای در سطح کشور پراکنده شده است و پتانسیل بالایی برای توسعه مناطق و کاهش سطح نابرابری‌های

فضایی دارد (فرجی سیکبار ۱۳۹۸). بین سالهای ۱۹۹۷ و ۲۰۰۴، تولید ناخالص داخلی در انگلستان از نظر واقعی یک پنجم افزایش یافت. در حالی که حجم حرکت حمل و نقل جاده‌ای پایدار ماند (مک کینون، ۲۰۰۷). یکی از حوزه‌های امنیتی در بخش حمل و نقل جاده‌ای بسته به تعریف فعالیت حمل و نقل به میزان اتکا به بررسی به میزان چرخه تست خودرو و داده‌های شمارش ترافیک و دامنه جغرافیایی محاسبه امکان‌پذیر است (مک کینون و پایک ۲۰۰۹). آمارها نشان می‌دهد که تعداد کل وسایل نقلیه در سال ۲۰۲۰ تقریباً ۱,۵ برابر این تعداد در سال ۲۰۰۸ می‌باشد (کشاورزیان و همکاران، ۱۳۹۱). از این رو افزایش نفوذ در بازار حمل و نقل جاده‌ای، کاهش سهم حمل و نقل جاده‌ای از بازار حمل و نقل و افزایش واقعی در نرخ حمل و نقل جاده‌ای، رشد نسبی بخش، خدمات، کاهش نرخ تمرکز و کاهش تولید از جمله عوامل موثر بر رشد حمل و نقل جاده‌ای است (مک کینون، ۲۰۰۷). در حوزه شهری منابع غیر صنعتی منجر به کاهش چشمگیر کاربری اراضی صنعتی (که تولید کننده اصلی فعالیت حمل و نقل است) بوده و منجر به کاهش تقاضای فضای انبارداری صنعتی در مناطق شهری شده است (هسه، ۲۰۰۸). اکثر فعالیت‌های صنعتی که قبلاً در مناطق شهری در اقتصادهای توسعه یافته صورت گرفته است و اکنون به کشورهای در شرق اروپا و آسیا منتقل شده‌اند که در آن می‌توان از هزینه‌های پایین کار استفاده کرد. در برخی موارد، شرکت‌ها (به به چند ملیتی) امکانات خود را جابجا کرده‌اند، در حالی که تولید کنندگان بومی کوچکتر اغلب به دلیل رقابت تولید کنندگان در این کشورها از تجارت خارج شده‌اند. جابجایی فرآیند تولید، همچنین منجر به جابجایی نیازهای انبارداری به این کشورها می‌شود و با این که کالاهای وارداتی از طریق بنادر اروپای غربی و آمریکایی عبور می‌کنند. با ذخیره سازی یا در انبارهای بزرگ مدرن که قادر به دستیابی به جریان عمده کالاهای واقع در نزدیکی آنها هستند، صورت می‌گیرد. بنادر یا مراکز توزیع منطقه‌ای و ملی واقع در شبکه‌های بزرگ جاده‌ای در خارج از مناطق شهری از این دست هستند (بوون، ۲۰۰۸). عواملی چون جغرافیا، مکان و کاربری اراضی تأثیرات مهمی بر فعالیت‌های حمل و نقل در مناطق شهری دارند.

در واقع الگوهای کاربری اراضی تجاری و صنعتی بر انواع و کمیت کالاهای تولیدی و مصرفی و به تبع آن بر کل حمل و

کشورهای دیگر نیز اتفاق افتاده است. همانطور که مک کینون (۲۰۰۶) در مقاله زندگی بدون کامیون‌ها: تأثیر تخریب موقت حمل و نقل بار شهری در یک اقتصاد ملی مطرح می‌کند طی ۳۰ سال گذشته دو بار انگلیس دچار فلج شدید سیستم حمل و نقل جاده‌ای خود شده است این عامل رشد اقتصادی انگلیس را دچار بحران سختی کرده است.

#### ۲-پیشینه تحقیق

نظری و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی بیان کرده‌اند جمهوری اسلامی ایران به دلیل ارتباط با آب‌های آزاد، اهمیت زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. با انجام این پژوهش، علل و عوامل عدم توسعه ترانزیت کشور در حوزه‌های مختلف شناسایی و در شش دسته و ۳۲ عامل اصلی دسته بندی شده‌اند و راهکارهای بهبود آنها پیشنهاد گردیده‌اند.

خداداد کاشی و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی به تأثیر نوسازی ناوگان بر بهره‌وری صنعت حمل و نقل جاده‌ای ایران پرداخته‌اند نتایج ضرایب موجودی سرمایه و نیروی کار نشان داد بازدهی ثابت نسبت به مقیاس در بخش ناوگان حمل و نقل جاده‌ای وجود دارد.

ابوطالبی اصفهانی و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی به ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بار درون‌شهری بر شاخص‌های حمل و نقل پایدار (مطالعه موردی: شهر اهواز) پرداختند. نتایج حاکی از آن است که در بین شاخص‌های مطرح شده در تحقیق، شاخص زیست‌محیطی دارای بیشترین اهمیت است و هم چنین در بخش زیست محیطی زیرشاخص تولید گازهای گلخانه‌ای، در بخش اقتصادی زیرشاخص زمان سفر اضافه شده و در بخش اجتماعی تصادفات دارای بیشترین اهمیت بوده‌اند. کیانی و ایزدی (۱۳۹۶) در پژوهشی به ارزیابی سیستم‌های حمل و نقل هوشمند کالا با استفاده از تحلیل چند معیاره فازی پرداختند. براساس نتایج تحقیق از بین ۱۰ سیستم حمل و نقل هوشمند کالا شناسایی شده، سیستم‌های برنامه‌ریزی مسیر، سیستم تعیین وزن در حال حرکت، سیستم تعیین موقعیت وسیله نقلیه، سیستم رزرو پارک و سیستم مانیتورینگ رفتار راننده، به ترتیب ۵ سیستم حمل و نقل هوشمند دارای اولویت به روش سلسله مراتبی فازی بدست آمدند. تی تی دژ و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی به تفکر ناب در لجستیک حمل

نقل تأثیر می‌گذارند (الن، برون و چرت، ۲۰۱۲). در زمینه حمل و نقل باری (بخصوص در مناطق بین شهری) تأکید قابل توجهی در برنامه ریزی و تحقیقات مهندسی وجود دارد مطالعه حمل و نقل و تدارکات باری به عنوان یک بخش غیر مجزا تحت بررسی قرار می‌گیرد (هسه و رودریگز، ۲۰۰۴، رودریگز ۲۰۰۶). برخی تحقیقات اخیر با در نظر گرفتن چگونگی تأثیر تحولات لجستیک بر الگوهای استفاده از اراضی شهری شروع به پرداختن به این عدم تعادل کرده‌اند (سیدل ۲۰۱۰، وودسیما و همکاران، ۲۰۰۸). با این حال این کار بیشتر به جای ارتباط بین کاربری اراضی، فرم شهری و الگوهای فعالیت وسیله نقلیه متمرکز بر تحولات در موقعیت امکانات لجستیکی (به عنوان مثال انبارها و مراکز توزیع و مراکز تحقق) در مناطق شهری است. قبل از دهه ۱۹۷۰، سهامداری در زنجیره‌های تأمین با انبارهای مستقر در نقاط مختلف زنجیره‌ای - اغلب در به تولید و همچنین در محل گیرنده و یا سایر انبارهای واسطه بین این دو مکان، نسبتاً غیر متمرکز بود. این امر باعث شد بسیاری از انبارهای نسبتاً کوچک در مناطق شهری، اغلب در داخل شهر مجاور مناطق صنعتی قرار بگیرند. عوامل تعیین کننده محل انبار شامل نزدیکی به مناطق تولید و بازار و دسترسی مناسب به شبکه جاده و تعویض معین، هزینه زمین و در دسترس بودن کارگران بود (مک کینون، ۱۹۸۹). مسائل حمل و نقل و تدارکات شهری مشکلات دشوار بسیاری را به وجود می‌آورد، چهار ذینفع عمده - باربری و حمل بار به بهره‌وران اداره‌کنندگان - اهداف مختلفی دارند و در ابتکارات مختلف درگیر هستند؛ به گونه‌ای که هر یک ممکن است پیامدهای امنیتی برای جامعه ایجاد کند (تانیگوچی و همکاران، ۲۰۱۴). علاوه بر این نقل و انتقال بار در کشورهایی چون ایران که همواره در پی تحریم‌های مختلف محلی برای مناقشه بوده‌اند یک موضوع کاملاً راهبردی به شمار می‌رود؛ علاوه بر پژوهش‌های متعدد انجام شده تقریباً هیچ پژوهشی حمل و نقل جاده‌ای را به عنوان یک عامل امنیتی نگاه نکرده است؛ اما با مطرح شدن چالش‌های اخیر تحریم سوخت و کالاهای اساسی مرتبط با حمل و نقل مثل لاستیک این موضوع نیز در عرصه مسایل امنیتی قرار گرفته است.

پرداختن به مسئله امنیت حمل و نقل کالا و بار در کشور به دلیل تمرکز اصفهان در مرکز حمل و نقل کالایی قرار دارد و از این حیث دارای اهمیت راهبردی است. این مسئله برای

هوایی اروپا بالاتر از متوسط بهره‌وری است. ملو، گراهام و آردو (۲۰۱۳) در مقاله‌ای به ارزیابی بهره‌وری ناشی از سرمایه‌گذاری در زیربخش‌های حمل و نقل آمریکا و کشورهای اروپایی پرداخته‌اند. آنها دریافتند اثرات بهره‌وری در زیربخش‌های حمل و نقل به مقدار قابل ملاحظه‌ای تغییر می‌کند و این اثر در بخش حمل و نقل جاده‌ای بیشتر از دیگر بخش‌ها است. در ادامه این تحقیقات، این مطالعه به آسیب شناسی مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان با تاکید بر ابعاد سیاسی و امنیتی پرداخته است.

### ۳- روش تحقیق

پژوهش حاضر از منظر هدف کاربردی از نظر روش پژوهش به روش ترکیبی (کمی و کیفی) است. برای گردآوری اطلاعات از چند روش عمده، مطالعات کتابخانه‌ای، مصاحبه و بررسی‌های میدانی استفاده شد. بدین صورت که برای مطالعه زمینه پروژه و گردآوری اطلاعاتی در مورد حمل و نقل، مدیریت حمل و نقل نظریه‌های حمل و نقل و ... از مطالعات کتابخانه‌ای در نهایت برای آسیب شناسی مدیریت حمل و نقل جاده ای بار و کالا در استان اصفهان با تاکید بر ابعاد سیاسی و امنیتی از پرسشنامه محقق ساخته و همچنین از تحلیل اسناد فرادستی استفاده خواهد شد. پرسشنامه محقق ساخته براساس شاخص‌هایی که در بخش مطالعات کتابخانه ای استخراج شد. ابزار گردآوری اطلاعات مصاحبه و پرسشنامه بود. پرسشنامه براساس طیف لیکرت تدوین شد. جامعه آماری پژوهش را مدیران، کارشناسان حمل و نقل استان اصفهان و اداره کل راه و ترابری استان تشکیل داد. روش نمونه گیری در بخش مدیران و کارشناسان هدفمند بود. به این جهت که کارشناسان و مدیرانی که در زمینه حمل و نقل دارای تخصص هستند انتخاب شد. با توجه به این که در بخش کیفی آماری دقیقی از کارشناسان متخصص در زمینه حمل و نقل جاده‌ای وجود ندارد تعداد نمونه با استفاده از شاخص اشباع نظری انتخاب گردید. لذا با توجه به موارد فوق، ۵۰ نفر از مدیران بخش‌های مختلف حوزه حمل و نقل و مدیران، کارشناسان حمل و نقل استان اصفهان و اداره کل راه و ترابری استان به بررسی و آسیب‌شناسی مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان با تاکید بر

و نقل جاده‌ای کالا پرداختند. نتایج این تحقیق نشان داده است که، شاخص‌های نیروی انسانی، محیط زیست، زمان سفر و ایمنی به عنوان اتلاف‌های اصلی حمل و نقل کالا شناسایی شدند و زیرمعیارهای متعددی برای هر شاخص نیز بدست آمد. جمور و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی به ارایه روش تحلیل وضع موجود حمل و نقل بار و کالا در شهرهای کشور و اولویت‌بندی راهکارهای ساماندهی آن (مطالعه موردی: کلانشهر مشهد) پرداخته‌اند. نتایج این مطالعه در کلانشهر مشهد حاکی از آن است که کمبود فضای تخلیه و بارگیری کناره‌ای، کمبود پارکینگ خودروهای باری در خیابان‌های مرکزی و اصلی شهر و وضعیت فیزیکی نامناسب معابر بیشترین سهم را در بین مشکلات بار به خود اختصاص داده‌اند. فرجی سبکیار (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان رتبه‌بندی استان‌های کشور براساس شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای بر اساس ۵ معیار (امور ایمنی و ترافیک، برنامه‌ریزی حمل و نقل هوشمند، امور فنی و زیربنایی، حمل مسافر، حمل کالا) رتبه بندی انجام داده و براساس نتایج تحقیق نشان داد استان تهران بالاترین رتبه را دارد پس از آن استان قزوین در رتبه دوم و استان‌های کرمانشاه و البرز و مرکزی به صورت مشترک در رتبه سوم و استان‌های کرمان و سیستان و بلوچستان در انتهای لیست واقع شده‌اند. جو، رابرتز و لی (۲۰۱۵) در مقاله‌ای با بهره‌گیری از شاخص بهره‌وری مالم کوئیست به ارزیابی رشد بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل آمریکا طی سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۰۴ پرداخته‌اند. آنها با بررسی بهره‌وری طی دوره ۸ ساله دریافتند که در صنعت حمل‌ونقل آمریکا بجز سال‌های ۲۰۰۷، ۲۰۰۸ و ۲۰۱۰ که با بحران‌های مالی شدید مواجه بوده، در بقیه سال‌ها رشد بهره‌وری مثبت و معنادار است. سیتی‌کوچای (۲۰۱۵) در مقاله‌ای با بهره‌گیری از تکنیک داده - ستاده به بررسی بهره‌وری نیروی کار در صنعت حمل و نقل تایلند در سال‌های ۱۹۹۰، ۱۹۹۵، ۲۰۰۰ و ۲۰۰۵ پرداخته است. وی در مطالعه خود نشان داد ضریب نیروی کار در بخش حمل و نقل جاده‌ای تغییر قابل ملاحظه‌ای در دوره مطالعه نداشته است. دویگان، شبان، سیکلس و جونز (۲۰۱۴) در مطالعه‌ای به بررسی عدم کارایی و تغییرات بهره‌وری در ۸۶ بنگاه در صنعت حمل و نقل هوایی اروپا طی سال‌های ۲۰۱۱-۱۹۹۹ پرداخته است. آنها دریافتند که صرفه مقیاس و قیمت مواد اولیه نقش بالقوه‌ای در بهبود بهره‌وری داشته است. همچنین سطح بهره‌وری در صنایع

بررسی کرده تا ایده‌های خوبی درباره کدگذاری و الگوها شکل گرفت.

### مقوله اول: مهم ترین آسیب‌های حوزه مدیریت حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان

برای بررسی مهم‌ترین آسیب‌های حوزه مدیریت حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان، در سوالی از پاسخگویان و متخصصان پرسید شد: «با توجه به این که در حوزه حمل و نقل مشغول به فعالیت هستید و با ابعاد مختلف حمل و نقل جاده ای به خصوص در استان اصفهان آشنا هستید به نظر شما مهم ترین آسیب‌های حوزه مدیریت حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان کدام است؟»

هر کد بیانگر عبارات و کلمات مطرح شده در مصاحبه است در برخی مصاحبه‌ها عبارات مفهومی قابل توجهی استخراج شد و در برخی از مصاحبه‌ها داده خاصی استخراج نمی‌شد. بنابراین برای دسته بندی بهتر از حرف انگلیسی A برای دسته بندی کدهای سوال اول استفاده شد که به ترتیب تا A20 ادامه یافت. جدول ۱ مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهم ترین آسیب‌های حوزه مدیریت حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان را از دیدگاه پاسخگویان نشان می‌دهد.

جدول ۱. مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهم ترین آسیب‌های حوزه مدیریت حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان

کد ردیف	شواهد گفتاری
A1	سوء مدیریت بخش حمل و نقل در مدیران ارشد
A2	جابجایی زیاد مدیران
A3	ورود افراد غیر متخصص به حوزه حمل و نقل
A4	نیبود رویکرد توسعه ای در حمل و نقل جاده ای در مدیران استانی و مدیران بالادستی
A5	فعالیت شرکت های غیر مجاز در بخش حمل و نقل بار در استان اصفهان
A6	وجود ناوگان حمل و نقلی فرسوده
A7	عدم وجود مرجع رسیدگی کننده به تخلفات حوزه حمل و نقل

ابعاد سیاسی و امنیتی پرداخته‌اند. داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در بخش آمار توصیفی از شاخص‌های پراکندگی مرکزی مانند فراوانی، درصد، میانگین، انحراف معیار، کمینه و بیشینه استفاده شد. شاخص‌های پراکندگی مرکزی از آن جهت انتخاب شده است که محقق در بخشی از تحقیق نیازمند تحلیل و تفسیر کمی اطلاعات است. در بخش آمار استنباطی با در نظر گرفتن فرضیات و اهداف تحقیق از مدل‌های مختلف بر حسب نیاز استفاده شد. فاز دوم پژوهش از روش مقوله بندی استقرایی انجام گرفت. در این بخش علاوه بر روش تحلیل محتوای مصاحبه‌ها از روش تحلیل مضمون و تحلیل تم نیز استفاده شد.

### ۴- یافته‌های پژوهش

داده‌های حاصل از تحقیق از طریق مصاحبه با ۲۰ نفر از متخصصین و مسئولین استانی، شهرستانی، اساتید دانشگاهی، مدیران و کارشناسان حوزه حمل و نقل جمع آوری گردید (جدول شماره ۱). داده‌ها در چندین مرحله توسط محقق مورد بازبینی و مطالعه قرار گرفت تا اطلاعات و تسلط محقق بر داده‌ها نمایان شد. برخی از ایده‌ها و نکات کلیدی مطرح شده در مصاحبه در این مرحله برای محقق مشخص شده است. با توجه به این که این داده‌های جمع آوری شده ستون فقرات مراحل بعدی را شکل می‌داد محقق با دقت داده‌ها را بررسی کرده تا ایده‌های خوبی درباره کدگذاری و الگوها شکل گرفت. پس از این مرحله، محقق فرایند کد گذاری هر سوال را با توجه به مصاحبه‌های صورت گرفته انجام داد.

داده‌های حاصل از تحقیق از طریق مصاحبه با ۲۰ نفر از متخصصین و مسئولین استانی، شهرستانی، اساتید دانشگاهی، مدیران و کارشناسان حوزه حمل و نقل جمع آوری گردید (جدول شماره ۴-۱). داده‌ها در چندین مرحله توسط محقق مورد بازبینی و مطالعه قرار گرفت تا اطلاعات و تسلط محقق بر داده‌ها نمایان شد. برخی از ایده‌ها و نکات کلیدی مطرح شده در مصاحبه در این مرحله برای محقق مشخص شده است. با توجه به این که این داده‌های جمع آوری شده ستون فقرات مراحل بعدی را شکل می‌داد محقق با دقت داده‌ها را

مدیریت حمل و نقل جاده ای بار و کالا در استان اصفهان را از دیدگاه پاسخگویان نشان می‌دهد.

جدول ۲. مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهمترین تبعات سیاسی و امنیتی سوء مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان

کد ردیف	شواهد گفتاری
B1	ناکارآمد شدن سیستم حمل و نقل جاده ای در استان
B2	نارضایتی افراد مشغول در این صنف
B3	پرداخت رشوه به پرسنل
B4	اعتصاب پرسنل و رانندگان سیستم حمل و نقل استان
B5	عدم برنامه ریزی صحیح برای حمل و نقل
B6	سرگردانی و توقف بیش از انتظار راننده در پایانه بار
B7	امکان نفوذ سیاسی و اقتصادی
B8	متضرر شدن افراد مشغول در حمل و نقل جاده ای استان اصفهان
B9	آلودگی محیط زیست
B10	احتمال ایجاد مسائل امنیتی و سیاسی به دلیل فعالیت شرکت های غیر مجاز در بخش حمل و نقل بار در استان
B11	اختلال در سیستم حمل و نقل اصفهان
B12	خارج شدن تفکر برنامه ریزی برای بهینه سازی حمل و نقل از کنترل
B13	نبود امنیت در سطح جاده ها برای حمل کالا
B14	عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه گذاری در حمل و نقل جاده‌ای استان
B15	کاهش بازده سرمایه گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل جاده ای استان
B16	افزایش هزینه کرایه حمل
B17	بحران در سیستم حمل و نقل اصفهان با عدم مدیریت صحیح
B18	افزایش تردد و سفرهای بیپرده توسط کامیون داران جهت حمل بار و کالا
B19	عدم بهره برداری ظرفیت ناوگان ترابری به طور کامل
B20	افزایش ضریب ناامنی در جاده‌ها
B21	کاهش ضریب ایمنی در جاده‌ها
B22	افزایش تخلف به دلیل عدم وجود مرجع رسیدگی کننده به تخلفات حوزه

A8	نبود امنیت لازم برای حمل کالا در بعضی از محورهای استان
A9	وجود رانندگان و وسایل نقلیه فاقد صلاحیت در محورهای استان
A10	کمبود منابع مالی برای افزایش و یا نوسازی ناوگان حمل و نقل
A11	خدمات بیمه‌ای محدود و نامناسب و وجود واسطه‌ها در حمل و نقل
A12	عدم وجود زیرساخت های جاده ای استاندارد در استان
A13	نبود برنامه جامع عملیاتی برای توسعه بخش حمل و نقل بار و کالا در استان
A14	عدم وجود مدیریت صحیح در پایانه های بار
A15	عدم وجود پایش مستمر و نظارت بر اجرای قوانین بخش حمل نقل کالا در استان.
A16	تردد بالای وسایل حمل و نقل با توجه به مرکزیت استان در کشور به لحاظ جغرافیایی
A17	مشکلات مربوط به لوازم یدکی وسایل حمل و نقل در بخش جاده ای
A18	عدم تناسب قیمت بارنامه‌ها با شرایط اقتصادی موجود
A19	کمبود شبکه حمل و نقل کالا در برخی از محورها
A20	نبود نظارت لازم و کافی بر شرکت های حمل و نقلی بار و کالا در بخش جاده ای

مقوله دوم: مهمترین تبعات سیاسی و امنیتی سوء مدیریت

حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان

برای بررسی مهمترین تبعات سیاسی و امنیتی سوء مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان، در سوابقی از پاسخگویان و متخصصین پرسید شد: «به نظر شما مهم‌ترین تبعات سیاسی و امنیتی سوء مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار و کالا در استان اصفهان کدام است؟»

هر کد بیانگر عبارات و کلمات مطرح شده در مصاحبه است در برخی مصاحبه‌ها عبارات مفهومی قابل توجهی استخراج شد و در برخی از مصاحبه‌ها داده خاصی استخراج نمی‌شد. بنابراین برای دسته‌بندی بهتر از حرف انگلیسی B برای دسته‌بندی کدهای سوال اول استفاده شد که به ترتیب تا B24 ادامه یافت. جدول ۲ مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهمترین تبعات سیاسی و امنیتی سوء

حمل و نقل جاده ای	
C6	برنامه ریزی لازم برای به کارگیری سیستم‌های هوشمند در حمل و نقل جاده‌ای
C7	توسعه زیرساخت های ترانزیتی استان و افزایش ظرفیت آن
C8	بهبود چارچوب قانونی صنعت حمل و نقل جاده‌ای از طرف مدیران بالادستی
C9	انتخاب تصمیم و قوانین خاص برای حمایت، هدایت و کنترل بیشتر در امور حمل و نقل
C10	بهبود ایمنی محیط راه (عوامل مربوط به محیط و جاده)
C11	مدرن کردن سیستم و خطوط بزرگراه های موجود
C12	بهبود کسب و کار حمل و نقل باری با جذب بخش خصوصی
C13	استفاده از سیاستهای تشویقی برای تعاونی های حمل و نقل کالا
C14	حضور فعالتر بنگاه‌های حمل و نقل در مناطق مختلف
C15	ایجاد تعاونی‌های حمل و نقل در استان با محوریت حمل کالا
C16	حذف مقررات و دستور العمل‌های غیر مربوط به حمل کالا
C17	مقایسه اقدامات اجرایی با آمار تصادفات و یا دیگر آمار عملکردی و در صورت امکان مقایسه با آمار بین المللی
C18	حمایت مالی از شرکت‌های حمل و نقل جاده ای داخلی کالا
C19	مدیریت صحیح ماشین های سنگین حمل بار و در اختیار قراردادن آنها به شرکت‌ها
C20	برنامه ریزی جهت ایجاد یک نظام صحیح مدیریت منابع انسانی جهت جذب نیروی انسانی متخصص، مجرب

بررسی وضعیت موجود در فاز شناخت مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور، نشان می‌دهد که مهمترین مشکلات صنعت حمل و نقل جاده‌ای ریشه در اعمال محدودیت‌های غیر ضروری بر این حرفه و بازارهای آن و نیز نقاط ضعف موجود در ساختار سازمانی و ظرفیت اداری برای نظارت مناسب بر اعمال صحیح قوانین و مقررات حمل و نقلی دارد. ارزیابی کارای سیاست‌های قانونی موجود، نشان می‌دهد که بسیاری از قوانین موجود حمل و نقل جاده‌ای، زمینه رقابت و استفاده بهینه از زیرساخت‌ها را برای تامین منافع کاربران حمل و نقل باری یا مسافری و در مقیاسی کلی‌تر، در جهت تامین منافع اقتصادی، فراهم نمی‌کند.

حمل و نقل	
B23	مصرف زیاد انرژی (سوخت) و استهلاک کامیون
B24	عدم وجود رابطه تشکیلاتی و مشخص با بنگاه‌های حمل و نقل

مقوله سوم: مهم‌ترین راه کارهای موجود برای مدیریت صحیح حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان با توجه به مسائل سیاسی و امنیتی

برای بررسی مهم‌ترین راه کارهای موجود برای مدیریت صحیح حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان با توجه به مسائل سیاسی و امنیتی، در سوالی از پاسخگویان و متخصصین پرسید شد: «مهم‌ترین راه کارهای موجود برای مدیریت صحیح حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان با توجه به مسائل سیاسی و امنیتی کدام است؟»

هر کد بیانگر عبارات و کلمات مطرح شده در مصاحبه است در برخی مصاحبه‌ها عبارات مفهومی قابل توجهی استخراج شد و در برخی از مصاحبه‌ها داده خاصی استخراج نمی‌شد. بنابراین برای دسته بندی بهتر از حرف انگلیسی C برای دسته بندی کدهای سوال اول استفاده شد که به ترتیب تا C20 ادامه یافت. جدول ۳ مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهم‌ترین راه کارهای موجود برای مدیریت صحیح حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان با توجه به مسائل سیاسی و امنیتی را از دیدگاه پاسخگویان نشان می‌دهد.

جدول ۳. مفاهیم استخراج شده از مصاحبه‌ها همراه با کدگذاری اولیه در خصوص مهم ترین راه کارهای موجود برای مدیریت صحیح حمل و نقل بار و کالا در استان اصفهان با توجه به مسائل

#### سیاسی و امنیتی

کد ردیف	شواهد گفتاری
C1	ارتقای کارایی عملیاتی حمل و نقل جاده ای در استان
C2	به کارگیری اقدامات عملیاتی برای تسهیل و ساماندهی ترانزیت بار و کالا در استان در حوزه جاده ای و ریلی
C3	توسعه اقدام های لجستیکی به منظور تسهیل ترانزیت
C4	ارتقای مدیریت ایمنی حمل و نقل جاده‌ای در استان
C5	بستر سازی لازم در جهت ورود بخش خصوصی به سیستم ناوگان

**عدم وجود زیرساخت‌های جاده‌ای مناسب در استان اصفهان**  
با رشد و توسعه روزافزون زندگی شهری و به تبع آن افزایش نیاز به جابجایی برای انجام فعالیتها، نیازمندی بیشتری به توسعه زیرساخت‌های حملونقل و گونه‌های مختلف آن به وجود آمده است. مسئولان برای دستیابی به حمل و نقل ایمن، سریع، راحت و اقتصادی حداکثر تلاش خود را انجام می‌دهند ولی به علت عدم توجه کافی به بخش حمل و نقل به خصوص حمل و نقل جاده‌ای و نقش کلیدی آن در رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی، در سیاستگذاری‌ها از گذشته‌های دور، عدم نگرش فرابخشی و عدم بهره‌وری مناسب از امکانات و تجهیزات، حمل و نقل هزینه‌ها و خسارت‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی فراوانی در کشور بر جا گذاشته و می‌گذارد علت بااهمیت بودن مبحث حمل و نقل در رویکرد توسعه پایدار، مسئله ساز بودن نظام حمل و نقل امروزی با توجه به مسائل اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی آن می‌باشد. چرا که امروزه مشکلات و نارسایی‌های عمده در حمل و نقل گریبانگیر اقتصاد، اجتماع و محیط زیست به‌عنوان شاخص‌های اصلی پایداری را خواهد گرفت.

مقولات فرعی تاثیر گذار بر مضمون عدم وجود زیرساخت‌های جاده‌ای مناسب شامل مواردی چون وجود ناوگان حمل و نقلی فرسوده، نبود امنیت لازم برای حمل کالا در بعضی از محورهای استان، عدم وجود زیرساخت‌های جاده‌ای استاندارد در استان و کمبود شبکه حمل و نقل کالا در برخی از محورها می‌شود.

**نبود نظارت کافی بر سیستم حمل و نقل جاده‌ای استان**  
بسیاری از مسائل و مشکلات حمل و نقل جاده‌ای به سوء نظارت بر می‌گردد. عدم نظارت کافی در این خصوص باعث شده که سالانه تلفات زیادی در جاده‌ها جان خود را از دست بدهند. مقولات فرعی تاثیر گذار بر این مضمون شامل عدم وجود پایش مستمر و نظارت بر اجرای قوانین بخش حمل و نقل کالا در استان و نبود نظارت لازم و کافی بر شرکت‌های حمل و نقلی بار و کالا در بخش جاده‌ای می‌شود.

**نبود خدمات و تسهیلات مناسب برای رانندگان**  
امروز بسیاری از رانندگان از کمترین خدمات و تسهیلات از جمله خدمات بیمه‌ای برخوردارند. این موضوع می‌تواند مسائل

با پذیرش اهمیت لجستیک در ترانزیت کالا، برای ایجاد رقابت بیشتر در باربری و انبار کردن کالاها، ساخت محل‌های استراحت در طول بزرگراه‌ها و اطمینان یافتن از نظافت آنها، و به کارگیری راهبرد لازم برای تکمیل ساخت بزرگراه‌ها و نوسازی مسیرهای اصلی ترانزیت بین‌المللی را می‌توان پیشنهاد نمود.

در فاز شناخت مطالعات جامع حمل و نقل ایران، شرایط ایمنی جاده‌ای در چهار حوزه مورد تحلیل عمیق قرار گرفت. در این حوزه‌ها، وضعیت مدیریت ایمنی جاده‌ای به عنوان یکی از عوامل موثر، بررسی شد و توصیه ارتقای مدیریت ایمنی به عنوان یکی از توصیه‌های کوتاه‌مدت برای بهبود بخش ایمنی جاده‌ای، ارائه شد.

## ۵- نتیجه گیری

با تداوم روند جهانی کردن اقتصاد و افزایش مبادلات (صادرات و واردات) در جهان، اهمیت خدمات حمل و نقل و ارتباطات بتدریج افزایش یافته و درصد قابل توجهی از منابع در این بخش تمرکز یافته‌اند. در چنین شرایطی خدمات حمل و نقل و ارتباطات در کشور ما نیز به تناسب جایگاه راهبردی که ایران در منطقه دارد، شرایط ویژه‌ای یافته است. با این حال گزارش‌ها در مورد عملکرد خدمات حمل و نقل و ارتباطات کشور در دهه اخیر، حکایت از وضعیت نامطلوب این نوع خدمات از نقطه نظر بهره‌وری دارد که بررسی این موضوع نشان می‌دهد که بسیاری از این مسائل و مشکلات به سوء مدیریت بخش حمل نقل نه تنها در استان اصفهان بلکه در کشور کشور بر می‌گردد. سوء مدیریت و عدم ثبات مدیریتی نیز از مشکلات صنعت حمل و نقل استان اصفهان است این امر موجب تزلزل در تصمیم‌گیری‌ها، برنامه‌ریزی‌های بلندمدت و بی‌رغبتی به کار در بین کارکنان شده است. مقولات فرعی تاثیر گذار بر سوء مدیریت حمل و نقل استان اصفهان شامل سوء مدیریت بخش حمل و نقل در مدیران ارشد، جابجایی زیاد مدیران، ورود افراد غیر متخصص به حوزه حمل و نقل، نبود رویکرد توسعه‌ای در حمل و نقل جاده‌ای در مدیران استانی و مدیران بالادستی، عدم وجود مدیریت صحیح در پایانه‌های بارف عدم وجود مدیریت صحیح در پایانه‌های بار می‌شود.



وجود دارد. فعالیت های این گونه شرکت ها در مسائل کلاتر می تواند به مشکلات امنیتی و سیاسی تبدیل شود. مقولات فرعی این مضمون شامل امکان نفوذ سیاسی و اقتصادی، احتمال ایجاد مسائل امنیتی و سیاسی به دلیل فعالیت شرکت های غیر مجاز در بخش حمل و نقل بار در استان، نبود امنیت در سطح جاده ها برای حمل کالا، افزایش ضریب ناامنی در جاده ها و کاهش ضریب ایمنی در جاده ها می شود.

#### کاهش بازده سرمایه گذاری و عدم تمایل بخش خصوصی

خصوصی سازی با فراهم کردن فضای رقابت و ایجاد نظام حاکم بر بازار، بنگاه ها و واحدهای خصوصی را وادار می نماید تا عملکرد کارتری نسبت به بخش عمومی داشته باشند. تدابیر در مورد خصوصی سازی به عواملی از قبیل: متوسط درآمد سرانه و الگوی توزیع درآمد در کشور، وضعیت توسعه صنعتی، ماهیت و کارایی بخش خصوصی در اقتصاد، وضعیت کسری بودجه داخلی و بدهی های خارجی، موقعیت جغرافیایی کشور و اندازه بازار داخلی و شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور بستگی دارد، اما سوء مدیریت نه تنها سبب جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل جاده ای نمی شود، بلکه موجب فرار و یا عدم تمایل بخش خصوصی از این حوزه می شود. مقولات فرعی این مضمون شامل عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه گذاری در حمل و نقل جاده ای استان، کاهش بازده سرمایه گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل جاده ای استان، افزایش هزینه کرایه حمل و عدم بهره برداری ظرفیت ناوگان ترابری به طور کامل می شود.

#### توسعه اقدام های لجستیکی، عملیاتی و استفاده از فناوری

##### هوشمند به منظور تسهیل ترانزیت

توسعه زیرساخت های ارتباطی، لجستیکی، عملیاتی و استفاده از فناوری هوشمند به منظور تسهیل ترانزیت تاثیر زیادی در کاهش سفرهای شهری، کاهش تصادفات، کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا خواهد داشت. فناوری های نوظهور همواره در صنایع پر کاربرد بسیار سریع وارد گردیده و همچنین بسیار سریع بلوغ پیدا کرده اند، نمونه این صنایع را می توان حمل و نقل دانست، حمل و نقل به عنوان شاهرگ های حیاتی هر اقتصادی در تمامی صنایع دیگر درگیر می باشد. امروزه فناوری های کارآمد در این حوزه رشد یافته اند مانند سیستم حمل و نقل هوشمند که خود شروعی برای ورود اینترنت اشیا

و مشکلات زیادی را برای رانندگان مواجه کند. از طرفی وجود واسطه ها در حمل و نقل و مسائل مربوط به لوازم یدکی به خصوص لاستیک ماشین های سنگین از دیگر مشکلات رانندگان در بخش حمل و نقل جاده ای است. مقولات فرعی این مضمون شامل عدم وجود مرجع رسیدگی کننده به تخلفات حوزه حمل و نقل، خدمات بیمه ای محدود و نامناسب و وجود واسطه ها در حمل و نقل و مشکلات مربوط به لوازم یدکی وسایل حمل و نقل در بخش جاده ای می شود.

#### ناکارآمد شدن سیستم حمل و نقل جاده ای در استان

سوء مدیریت در بخش حمل و نقل می تواند موجب اختلال در سیستم حمل و نقل شود. نداشتن تفکر برنامه ریزی، و یا عدم وجود برنامه ریزی عملیاتی مشخص می تواند موجب ناکارآمدی سیستم حمل و نقل جاده ای استان اصفهان شود. مقولات فرعی این مضمون شامل ناکارآمد شدن سیستم حمل و نقل جاده ای در استان، اختلال در سیستم حمل و نقل اصفهان، خارج شدن تفکر برنامه ریزی برای بهینه سازی حمل و نقل از کنترل و بحران در سیستم حمل و نقل اصفهان با عدم مدیریت صحیح می شود.

#### نارضایتی و اعتصاب پرسنل بخش حمل و نقل

نارضایتی پرسنل حمل و نقل جاده ای در ابعاد مختلف از جمله نبود برنامه ریزی مناسب در بارگیری و تخلیه کالا، نبود مرجع رسیدگی به تخلفات و یا سرگردانی و انتظار زیاد رانند در پایانه برای بارگیری می تواند سبب اعتصاب آنها شود و بخش حمل و نقل جاده ای را با اختلال مواجه کند. مقولات فرعی این مضمون شامل نارضایتی افراد مشغول در این صنف، اعتصاب پرسنل و رانندگان سیستم حمل و نقل استان، سرگردانی و توقف بیش از انتظار راننده در پایانه بار، متضرر شدن افراد مشغول در حمل و نقل جاده ای استان اصفهان و افزایش تخلف به دلیل عدم وجود مرجع رسیدگی کننده به تخلفات حوزه حمل و نقل می شود.

#### احتمال ایجاد مسائل امنیتی و سیاسی به دلیل فعالیت

##### شرکت های غیر مجاز

فعالیت های شرکت های غیر مجاز در بخش حمل و نقل جاده ای می تواند همراه با مسائل و مشکلات زیادی همراه باشد. در این گونه شرکت ها احتمال ترغیب و تشویق راننده به اعتصاب و عدم بارگیری کالا و بار در بخش حمل و نقل

خاص برای حمایت، هدایت و کنترل بیشتر در امور حمل و نقل و حذف مقررات و دستور العمل‌های غیر مربوط به حمل کالا می‌شود.

#### ایجاد تعاونی‌های حمل و نقل در استان و دیگر مناطق استان با محوریت حمل کالا

ایجاد تعاونی حمل و نقل در استان و همچنین دیگر مناطق استان می‌تواند روند بارگیری و تخلیه بار و کار را تسریع ببخشد. همچنین این تعاونی می‌تواند به مسائل و مشکلاتی که در حوزه بارگیری و یا تحویل بار معمولاً در بخش حمل و نقل بار و کالا به وجود می‌آید ورود نماید. مقولات فرعی این مضمون شامل استفاده از سیاست‌های تشویقی برای تعاونی‌های حمل و نقل کالا، حضور فعال‌تر بنگاه‌های حمل و نقل در مناطق مختلف، ایجاد تعاونی‌های حمل و نقل در استان با محوریت حمل کالا، حمایت مالی از شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای داخلی کالا و مدیریت صحیح ماشین‌های سنگین حمل بار و در اختیار قراردادن آنها به شرکت‌ها می‌شود.

#### تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل

در حوزه حمل و نقل جاده‌ای فرصت‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی وجود دارد. مدیران و مسئولان حمل و نقل شهری باید بستر لازم را برای ورود بخش خصوصی فراهم کرده و قوانین و مقررات دست و پاگیر را در روند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حذف نمایند. همچنین باید با در نظر گرفتن مصوبات قانونی زمینه ترغیب و تشویق بخش خصوصی را به حوزه حمل و نقل فراهم کنند.

به گونه‌ای جدی در این حوزه می‌باشد. این اکوسیستم به خوبی دامنه کاربرد حمل و نقل هوشمند را مورد بررسی قرار داده است و انتظار می‌رود با تعامل اینترنت اشیا این هوشمندی توسعه یابد. کاربرد اینترنت اشیا در حوزه حمل و نقل فقط متعلق به حمل و نقل جاده‌ای نبوده و در تمامی ابعاد حمل و نقل وارد گردیده است.

امروزه سیستم‌های هوشمند حمل و نقل از طریق فناوری اطلاعات و ارتباطات در فرایند حمل و نقل این قابلیت را بوجود آورده‌اند که بخش‌های مختلف با یکدیگر به شکل تعاملی ارتباط داشته باشند، به گونه‌ای که تحقق اهداف شبکه حمل و نقل که افزایش ایمنی، جلب رضایت مسافران و حل معضل ترافیک و ازدحام حمل و نقل می‌باشد را در پی خواهد داشت. مقولات فرعی این مضمون شامل ارتقای کارایی عملیاتی حمل و نقل جاده‌ای در استان، توسعه اقدام‌های لجستیکی به منظور تسهیل ترانزیت، برنامه‌ریزی لازم برای به کارگیری سیستم‌های هوشمند در حمل و نقل جاده‌ای، توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی استان و افزایش ظرفیت آن، بهبود ایمنی محیط راه (عوامل مربوط به محیط و جاده) و مدرن کردن سیستم و خطوط بزرگراه‌های موجود می‌شود.

#### تسهیل در قوانین و مقررات مربوط حمل و نقل جاده‌ای

به منظور تسهیل و تسریع امور مربوط به حمل و نقل جاده‌ای باید تمامی قوانین و مقررات از شفافیت و ساختار لازم برای جذب سرمایه‌گذار برخوردار باشند. قوانین و مقررات باید از حمل و نقل جاده‌ای حمایت لازم را به عمل آورده و مقررات و دستورالعمل‌های غیر مربوط را حذف نمایند. مقولات فرعی این مضمون شامل بهبود چارچوب قانونی صنعت حمل و نقل جاده‌ای از طرف مدیران بالادستی، اتخاذ تصمیم و قوانین

#### ۶- مراجع

-تی تی دژ، ا.، طاهری، پ.، نبی‌پور، م.، (۱۳۹۵)، "تفکر ناب در لجستیک حمل و نقل جاده‌ای کالا"، سومین کنفرانس بین المللی عمران، معماری و شهرسازی.

-جمور، د.، حسن زاده، م. اماما میدی، م. و صیایی، م.، (۱۳۹۵)، "ارایه روش تحلیل وضع موجود حمل و نقل بار و کالا در شهرهای کشور و اولویت بندی راهکارهای ساماندهی

-ابوبطالبی اصفهانی، م.، حق شناس، ح.، محمدحسینی، م.، (۱۳۹۷)، "ارزیابی تاثیر حمل و نقل بار درون‌شهری بر شاخص‌های حمل و نقل پایدار (مطالعه موردی: شهر اهواز)"، فصلنامه مهندسی حمل و نقل، پژوهشگاه حمل و نقل، شماره ۳ بهار ۱۴۰۰، صص ۷۱۵-۷۳۵.

-Melo, P. C., Graham, D. J. and Ardao, B. R., (2013), "The productivity of transport infrastructure investment Regional science and Urban Economics, pp.695-709.

-Chio, J., Roberts D. C. and Lee, E. S., (2015), "Productivity growth in the transportation industries in the United States: an application of the DEA Malemquist productivity index", American journal of Operation research, pp.1-20.

-Cintakulchai, S., (2015), "labor productivity of transportation sector in Thailand: Analysis using input-output Approach", Thammasat University Discussion paper, pp.1-13.

-Duygun, M., Shaban, M., Sickles, R. C. and Jones, W.T., (2014), "Efficiency and productivity change in the European airlines industry in the post liberalization era", pp.1-25. Online: <http://rsickles.blogs.rice.edu/files/2014/03/Dugan-et-al.pdf>.

آن (مطالعه موردی: کلانشهر مشهد)", شانزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.

-خداداد کاشی، ف.، نورانی آزاد، س. و قنبری، ب.، (۱۳۹۷)، "تاثیر نوسازی ناوگان بر بهره‌وری صنعت حمل و نقل جاده‌ای ایران"، فصلنامه علمی مدل‌سازی اقتصادی، دوره ۱۲، شماره ۴۲، صص. ۱۶۰-۱۳۷.

-فرجی سبکبار، ح. ق.، (۱۳۹۷)، "رتبه بندی استان‌های کشور براساس شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای"، فصلنامه مجلس و راهبرد، سال ۲۶، شماره ۹۷.

-کیانی، م. و ایزدی، ا.، (۱۳۹۶)، "ارزیابی سیستم‌های حمل و نقل هوشمند کالا با استفاده از تحلیل چند معیاره فازی"، دومین کنفرانس بین المللی عمران، معماری و طراحی شهری.

-نظری، م. حسنگلی‌پور، ط. اسفندانی، م. ر. و کمرخانی، ح.، (۱۳۹۷)، "آسیب‌شناسی توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق ایران و ارایه چارچوب بهبود آن (تحلیلی در سه حوزه حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی)", فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، پژوهشکده حمل و نقل مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی، شماره ۳ آذر ۹۸، صص. ۱۵۷-۱۴۱.

# **Pathology of Cargo and Goods Road Transport Management in Isfahan Province with Emphasis on Political and Security Aspects**

*Mohammad Shabani, Ph.D., Student, Faculty of Political Science, Islamic Azad University  
Shahreza Branch, Isfahan, Iran.*

*E-mail: shabaniimohammad5@gmail.com*

Received: March 2023- Accepted: August 2023

## **ABSTRACT**

This study deals with the pathology of cargo and goods road transport management in Isfahan province with emphasis on political and security aspects. The present research is based on a combined (quantitative and qualitative) research method. Several major methods, library studies, interviews and field surveys were used to collect information. The statistical population of the research was made up of managers, transport experts of Isfahan province and the general administration of road and transport of the province. The sampling method was targeted in managers and experts. The data was analyzed using SPSS software. The second phase of the research was conducted using the inductive categorization method. In this section, in addition to the method of content analysis of the interviews, the method of theme analysis and theme analysis was also used. The findings of the research showed that the mismanagement of the transportation sector, the lack of proper road infrastructure, the lack of adequate monitoring of the road transportation system, the lack of proper services and facilities for drivers, the inefficiency of the road transportation system, dissatisfaction And the strike of transportation department personnel, the possibility of creating security and political issues due to the activity of unauthorized companies, the reduction of investment returns, and the unwillingness of the private sector are among the problems of road transportation of cargo and goods in Isfahan province.

**Keywords:** Road Transportation Management, Mixed Research Method, Isfahan Province