

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها

خضرا له متاجی^۱
غلامرضا زمردیان^۲
رضا حسن‌زاده^۳
مهرداد مظفری^۴

چکیده

هدف از اجرای تحقیق حاضر، بررسی و تبیین مدل ریاضی عوامل مؤثر بر هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور در قالب یک مدل مفهومی هشت موردی از متغیرهای تشکیل‌دهنده و اثرگذار بر آن شامل هزینه، زمان، فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، بازاریابی، و بالاخره قوانین و مقررات، است. بر این اساس ضمن مرور جامع ادبیات موضوعی مربوط، از تعداد 70 عضو جامعه آماری مورد مطالعه، تعداد 58 نفر در کار جمع‌آوری داده‌ها مشارکت نموده‌اند. بر همین اساس، داده‌های مورد نیاز تحقیق با استفاده از ابزارهای مراجعه به اسناد و

1- عضو هیأت علمی مؤسسه آموزش عالی کمال‌الملک (نوشهر)

2- عضو هیأت علمی دانشکده مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

2- عضو هیأت علمی مؤسسه آموزش عالی کمال‌الملک (نوشهر)

2- استاد مدعو، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد کرج

مدارک، مصاحبه و بویژه پرسشنامه با ضریب پایایی 89٪ جمع‌آوری، و در قالب روش تحقیق غیرآزمایشی پیمایشی، به استخراج مدل ریاضی رگرسیونی هدفگذاری شده تحقیق و با استفاده از آزمون‌های آماری آلفا کرونباخ، همبستگی و رگرسیون بین متغیرهای مستقل و وابسته و بهره‌گیری از نرم‌افزار SPSS پرداخته شده است.

نتایج تحقیق نشان داد که در مجموع بین متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق و متغیر وابسته هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت رابطه معنی‌داری وجود دارد. این در حالی است که علی‌رغم داشتن پشتوانه تئوریک مربوط به اثرگذاری تمامی متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق بر متغیر وابسته هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران، از منظر انفرادی، متغیرهای شماره‌های سه، چهار و هشت، یعنی فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، و قوانین و مقررات، از نظر تأثیرگذاری بر متغیر وابسته، مورد تأیید قرار نگرفته‌اند. یعنی در حقیقت فقط تأثیرگذاری پنج متغیر مستقل (هزینه، زمان، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، و بازاریابی) بر متغیر وابسته مورد تأیید قرار گرفته و اولویت تأثیرگذاری آن‌ها نیز مشخص شده است. در پایان مقاله، بحث، نتیجه‌گیری و پیشنهادها کاربردی و نیز مواردی چند در خصوص ادامه و پیگیری تحقیقات مشابه در آینده ارائه شده است.

واژه‌های کلیدی: هماهنگی - بین‌سازمانی - ترانزیت - ایران.

مقدمه

پیدایش کشورهای مستقل آسیای میانه در اثر فروپاشی نظام کمونیستی شوروی سابق، باعث شده است که این منطقه بعنوان یکی از غنی‌ترین مناطق معدنی و مناطق کشاورزی مستعد جهان، بتواند تأمین‌کننده بخشی از نیازهای بازارهای جهانی باشد. کارشناسان و متخصصان جغرافیای سیاسی معتقدند که اهمیت زیاد و موقعیت حساس کشورهای آسیای میانه و منطقه قفقاز، به لحاظ داشتن منابع معدنی و انرژی فراوان باعث شده است که همانند خاورمیانه، این منطقه نیز به مرکز توجهات بین‌المللی تبدیل شود (ITEM, 1998, 1). در این میان، موقعیت استراتژیک و جغرافیایی خاص ایران و قرار گرفتن آن در میان مسیرهای تجاری بین‌المللی بین شرق و غرب و شمال و جنوب، بازار مساعد بالقوه‌ای را برای ارائه خدمات حمل و نقل در عرصه تجارت بین‌المللی برای آن بوجود آورده است. اگر چه موقعیت مذکور ریشه ای تاریخی دارد (برنامه توسعه سازمان ملل متحد، 1375) اما تلاش‌های مؤسسات وابسته به سازمان ملل متحد نظیر اسکاپ^۱ به جهت در نظر گرفتن چند مسیر ترانزیتی بین‌المللی متصل کننده آسیا به اروپا (INSTCS, 2001, 1) فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال 1991 و پیدایش کشورهای مستقل آسیای میانه که همگی محصور در خشکی بوده و به آب‌های آزاد جهان راه ندارند، موقعیتی ممتاز را برای همسایگان آن‌ها، بخصوص ایران فراهم کرده است (Basmenji, 1999, 2). ارتباط تجاری این منطقه با دنیای خارج، برای هر دو طرف مزایای اقتصادی فراوان خواهد داشت، اما از آنجا که آسیای مرکزی به لحاظ جغرافیایی، سرزمینی محصور در خشکی است، این ارتباط بدون استفاده از خاک دیگر کشورها، یعنی استفاده از حق ترانزیت کالا مقدور نیست. بدین منظور آسیای میانه با راهکارهای^۲ جایگزین متعدد دسترسی به بازارهای جهانی روبروست که در یک شرایط رقابتی نزدیک انتخاب راهکار به مزیت‌های آن بستگی خواهد داشت (INSTCS, 2001, 1)؛ فروپاشی نظام کمونیستی شرق و در

1- ESCAP

2- منظور مسیرهای ترانزیتی مختلفی است که آسیای میانه را به دنیای خارج متصل می‌کنند.

رأس آن‌ها شوروی سابق، پیدایش پنج کشور مستقل محصور در خشکی آسیای میانه (ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و قزاقستان) و عدم دسترسی آن‌ها به آب‌های آزاد جهان، موجب شده است که موقعیتی ممتاز و فرصتی استثنایی برای همسایگان‌شان و بخصوص ایران بعنوان یک مسیر ترانزیتی فراهم شود. زیرا کشورهای آسیای میانه به دنبال مسیر ترانزیتی بصره و معقول برای دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای انجام تجارت خارجی در جهت تأمین نیازمندی‌های خود هستند (T2C, 1997, 2). راهکارهای موجود برای کشورهای آسیای میانه برای ترانزیت کالاهایشان به آب‌های آزاد جهان عبارتند از: مسیرهای ترانزیتی آذربایجان گرجستان، افغانستان پاکستان، ایران ترکیه، چین و روسیه. پنج مسیر ترانزیتی مذکور، رقبای یکدیگر محسوب می‌شوند (EIA, 2002, 1). با در نظر داشتن حجم مبادلات ترانزیتی 122 میلیارد دلاری بین دو قاره آسیا و اروپا، و بخصوص ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه، پیش بینی می‌شود که ایران بتواند با داشتن ظرفیت جابجایی حدود بیست میلیون تن کالاهای ترانزیتی در سال، چهار تا پنج درصد، یعنی حدود پنج تا شش میلیارد دلار آن را جذب کند (ICCIM, 2000, 1). اما متأسفانه درآمدهای ترانزیتی جذب شده توسط ایران تاکنون از یک پنجم این مقدار فراتر نرفته است (خطیبی، 1378). مستند به موارد گفته شده، شکاف موجود بین درآمدهای ترانزیتی بالقوه و بالفعل ناشی از بکارگیری مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه، بخوبی وجود مسئله مدیریت ترانزیت و لزوم انجام مطالعاتی را بمنظور پرکردن این شکاف نشان می‌دهد. در حالی که رقبای ایران برای در اختیار گرفتن بازار ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه سرمایه گذاری‌های سنگینی انجام داده‌اند. توجهی خاص به این مسئله ضرورت دارد تا موضوع در قالب مطالعات و تحقیقات، مورد بررسی، کنکاش و مذاقه قرار گیرد.

مستند به بیان مسئله مذکور که بیانگر نقش و اهمیت توجه به مدیریت ترانزیت در بهبود درآمدهای ترانزیتی کشور است، در این تحقیق عوامل مؤثر بر هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور مورد بررسی و تبیین قرار خواهند گرفت. بر این اساس، هدف از اجرای تحقیق حاضر، استخراج مدل رگرسیونی عوامل مؤثر بر هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور در قالب یک مدل مفهومی

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها ← 17

هشت موردی از متغیرهای تشکیل دهنده آن شامل هزینه، زمان، فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمانهای متولی ترانزیت، بازاریابی، و بالاخره قوانین و مقررات، از طریق پاسخگویی به این سؤال کلی است که عوامل مؤثر بر هماهنگی بین سازمانی میان سازمانهای متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور کدامند؟

طرح تحقیق

پیشینه تحقیق: ترانزیت¹ در لغت به معنی عبور، گذر و راه است (آریان‌پور، 1365) و ترانزیت کالا به معنی ورود کالا از مرز یک کشور و خروج از مرز دیگر است که این ممکن است با استفاده از امکانات حمل و نقل آن کشور نیز همراه باشد (اتاق بازرگانی، 1373). ترانزیت کالا ممکن است از طریق زمینی - جاده و راه آهن - و یا عبور از آب‌های ساحلی و استفاده از امکانات بندری یک کشور و یا از طریق هوا و امکانات فرودگاهی آن کشور باشد (پارسیان و دیگران، 1377، 258). ترانزیت، در عمل روش یا رویه‌ای گمرکی است که برای انتقال کالا از گمرک‌خانه مبدأ به گمرک‌خانه مقصد مورد استفاده قرار می‌گیرد و بر اساس آن از اصطلاحاتی نظیر ترانزیت بین‌المللی، ترانزیت به داخل و ترانزیت به خارج استفاده می‌گردد. ترانزیت خارجی عبارت از: عبور کالای خارجی است که، از یک نقطه مرزی کشور وارد، و از یک نقطه مرزی دیگر خارج می‌شود (TTO, 1999, 1-3).

برحسب نوع دیدگاه به موضوع مدیریت ترانزیت، می‌توان عوامل مؤثر آن را به اشکال مختلف طبقه‌بندی نمود. مطالعات و تحقیقات انجام شده هریک از دیدگاهی خاص به موضوع نگریسته و طبقه‌بندی خاصی را ارائه داده‌اند. اگرچه بین طبقه‌بندی‌های انجام شده، شباهت‌هایی نیز مشاهده می‌شود، اما می‌توان گفت که تفاوت‌ها بیشتر از شباهت‌ها بوده است. ترانزیت، منافع و مضار و جوانب - کمی و کیفی مختلف دارد. متأسفانه منبع اطلاعاتی کامل، قوی و منسجمی در مورد این منافع و مضار و نیز تأثیر و تأثر آن‌ها از ترانزیت در دسترس نیست (TRBNRC, 1996). ترانزیت موضوعی چندبعدی و چندوجهی است که عوامل مختلفی

1- Transit

بر آن تأثیرگذار هستند (Anderson, 2000) (Kohn, 2000). کارشناسان ترانزیت در ایران، عوامل مؤثر بر مدیریت ترانزیت را در قالب مسائل و مشکلات آن از طریق مصاحبه‌ها و گزارش‌های مختلف فهرست کرده‌اند.¹ در یکی دیگر از تقسیم‌بندی‌ها، عوامل مؤثر بر مدیریت ترانزیت در ایران به دو گروه سخت افزاری و نرم افزاری تقسیم شده است (یونس سینکی، 1377، 82). در طراحی عملیات یک سیستم ترانزیت بهینه، مهمترین هدف، کاستن هر چه بیشتر از هزینه‌های کل ترانزیت شامل: هزینه متولیان و نیز هزینه کاربران سیستم ترانزیت است (Chowdhury, 2001, 2). در بحث حمل و نقل و ترانزیت، عامل زمان و کارایی یک سیستم حمل و نقل و ترانزیت، ارتباط نزدیکی با هم دارند (Weerdt, 1998, 1). از مهمترین دلایل ناکارآمدی یک سیستم حمل و نقل و ترانزیت، تأخیر در حرکت بموقع و ساینده نقلیه ترانزیتی و طولانی شدن زمان ترانزیت است (Zhang, 2001, 1). یکی از عوامل مهم مؤثر بر هزینه‌های ترانزیت، فاصله کیلومتری بین مبدأ و مقصد سیستم‌های ترانزیتی است (Kohn, 2000). در مطالعه محیط یک سیستم ترانزیت، باید عوامل مختلف و متعددی مورد بررسی قرار گیرند که یکی از آنها امکانات حمل و نقل و توجه به تغییرات آنها است (Bang, 1998). بهبود کارایی و رونق یک مسیر ترانزیتی، ایجاب می‌کند که متولیان ترانزیت فهم و درک مشترکی از موضوع ترانزیت داشته باشند. زیرا قصور در این کار توانایی متولیان را در کنترل امور فلج می‌کند (Coakley, 2000, 1). آموزش متولیان و سرویس دهندگان ترانزیت بصورت برنامه‌های منظم، ابزار مهم دسترسی به مدیریت اثربخش ترانزیت تلقی می‌شود (Rodano, 1994). مناسب نبودن هماهنگی در ترانزیت، از عوامل مهم از دست دادن مشتریان است. مناسب بودن هماهنگی به این معنا است که اجزای مختلف یک سیستم ترانزیت در جهت توجه و جذب هر چه بیشتر مشتریان ترانزیت، با هم همکاری نزدیک داشته باشند (Hemmila, 1997, 1). فعالیت‌های بازاریابی برای جلب توجه صاحبان کالاها و تجار، به عنوان مهمترین عامل تعیین‌کننده جذب بازار ترانزیت کالاها کشورهای آسیای میانه، می‌تواند اقدام خوبی

1- مصاحبه‌های انجام شده، گزارش‌های منتشر شده در شماره‌های مختلف مجلات صنعت حمل و نقل بندر و دریا، راه ابریشم و پیام دریا، سال‌های 84-1370.

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها 19

برای رونق مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه در مقابل رقبا باشد (بازدار، 1376؛ Elmore-Yalch, 1998). بازاریابی به عنوان یکی از ابعاد مهم موضوع ترانزیت باید از طریق توسعه ابزارها و سیستم‌های خاص مورد نیاز صنعت ترانزیت، پیگیری گردد (Watson, 1982). قوانین و مقررات، همواره باید ابزاری برای بهبود امور باشند. نبود یا غیر روز آمد و دست و پاگیر بودن قوانین، مربوط به ترانزیت، از عوامل مهم محدود کننده رونق مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه در مقایسه با رقبا بحساب می‌آید (Karimi, 2000). با جمع‌بندی نتایج بدست آمده از ادبیات موضوعی تحقیق، می‌توان هشت عامل یا شاخص مؤثر بر مدیریت مسیر ترانزیتی زمینی ایران را بدین شرح برشمرد (آقاجانی، 1381): هزینه، زمان، فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، بازاریابی و قوانین و مقررات.

سیف پور، مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه را از دیدگاه اقتصاد مهندسی مورد مطالعه قرار داده و با استفاده از فنون ارزیابی مربوط، ترانزیت مواد نفتی کشورهای آسیای میانه از طریق مسیر ترانزیتی زمینی ایران را ارزیابی اقتصادی کرده، و سپس بر اساس آن، اولویت‌های سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با ترانزیت مواد نفتی کشورهای آسیای میانه در ایران را مشخص کرده است (سیف پور، 1375). بازدار، موضوع را از دیدگاه مدیریت استراتژیک مورد بررسی قرار داده و معتقد است که صاحبان کالاها و تجار، برای ایران، در مقایسه با رقبا به عنوان مهمترین عامل تعیین کننده جذب بازار ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه هستند (بازدار، 1376). پارسیان و دیگران در تحقیق خود اشاره کرده‌اند که ترانزیت کالا در یک کشور موقعی موفقیت‌آمیز خواهد بود که اصول بین‌المللی بودن. مقرون به صرفه بودن. وجود تسهیلات و امکانات لازم. مناسب بودن در آن رعایت شود (پارسیان و دیگران، 1377، 33). اصل چهارم، مناسب بودن شامل: هزینه و زمان کمتر و کیفیت و ایمنی بیشتر است. یونس سینکی، موضوع را از دیدگاه تحلیل آماری و رگرسیونی مورد بررسی قرار داده و نتیجه می‌گیرد که دو عامل هزینه و زمان ترانزیت و عامل فاصله فیزیکی بین کشورهای آسیای میانه و آب‌های آزاد خلیج فارس، عواملی هستند که بر رونق مسیر ترانزیتی زمینی ایران در مقایسه با رقبا مؤثر هستند. وی در پایان نتیجه می‌گیرد که علی‌رغم وجود

مزیت نسبی از نظر هزینه و فاصله فیزیکی، متأسفانه از نظر زمان ترانزیت، مسیر ترانزیتی زمینی ایران در مقایسه با رقبا فاقد مزیت نسبی است (یونس سینکی، 1378). رحیمی، موضوع را از دیدگاه ریاضی مورد بررسی قرار داده و با استفاده از تکنیک برنامه ریزی خطی، بهترین خط سیر ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه را با هدف به حداقل رساندن هزینه‌ها، مکانیابی کرده است (رحیمی، 1379). اسمرک در تحقیق خود پس از ارائه بحث‌های مختلف در مورد مدیریت ترانزیت نتیجه‌گیری می‌کند که در یک سیستم حمل و نقل و ترانزیت اگر چه در نظر داشتن تکنولوژی‌های سخت‌افزاری ترانزیت عوامل مهمی هستند، اما مهمتر از آن‌ها توجه به مدیریت ترانزیت است که اصولاً به عنوان عنصری حساس باید مد نظر قرار گیرد (Smerk, 1971, 5). میلر، در تحقیق خود با استفاده از تکنیک تجزیه و تحلیل سری‌های زمانی و کاربرد آن در مدیریت ترانزیت توانست علل کاهش کارایی عملیاتی، عوامل مؤثر بر کاهش هزینه‌ها و نقش ساختارهای مدیریتی را در سیستم‌های ترانزیتی مشخص کند (Miller, 1991). کرت و دیگران در تحقیق خود به منظور بررسی مسئله افزایش بی‌رویه هزینه‌های ترانزیت، ضمن اشاره به مطالعات انجام شده مربوط به بکارگیری تکنولوژی‌های پیشرفته و روش‌های مختلف مدیریتی در کاستن هر چه بیشتر از هزینه‌ها و افزایش کارایی، نتیجه‌گیری کرده‌اند که استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته ارتباطی و نیز سیستم توزیع رایانه‌یی ترانزیت، اثرات مثبت و مؤثری بر بهره‌وری سیستم مدیریت ترانزیت داشته‌اند (Kurt et al, 2004).

روش‌ها

روش تحقیق: در مورد روش تحقیق تاکنون نظرات و دیدگاه‌های متفاوتی عنوان شده است (ظهوری، 1378، 27). علی‌رغم این، با توجه به روش‌های چهارگانه دیدگاه تئوری‌پردازی، یعنی، بسط یا بهبود تئوری‌های موجود، مقایسه دیدگاه‌های نظری مختلف، بررسی پدیده خاص با استفاده از دیدگاه‌های تئوریک مختلف و بالاخره بررسی یک پدیده

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها ← 21

مستند و تکراری (تحقیقی که قبلاً انجام شده است) در محیط و شرایطی جدید (Feldman, 2004, 1-6)، روش تحقیق حاضر از نوع توصیفی بوده و در گروه چهارم قرار می‌گیرد.

جامعه و نمونه آماری: جامعه آماری 70 نفری تحقیق حاضر را کارشناسان و متخصصانی از سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران شامل سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها، سازمان بنادر و کشتیرانی، گمرک، راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، شرکت حمل و نقل بین‌المللی، وزارت دفاع، وزارت جهاد کشاورزی، نیروی انتظامی، معاونت اقتصاد وزارت راه و ترابری، بیمه، بانک، وزارت کشور، وزارت امور خارجه، وزارت اطلاعات، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، سازمان انرژی اتمی، نهاد ریاست جمهوری، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، صاحبان کالا، معاونت حمل و نقل جاده‌یی وزارت راه و ترابری، مؤسسه جغرافیایی سحاب، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، معاونت راه‌های وزارت راه و ترابری تشکیل داده‌اند.

به دلیل تعداد نسبتاً محدود اعضای جامعه آماری، در تحقیق حاضر از نمونه‌گیری استفاده نشد. ولی از تعداد 70 مورد پرسشنامه‌های ارسالی، فقط 58 مورد تکمیل و عودت داده شده‌اند که تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز بر اساس آن‌ها انجام شده است.

قلمرو: قلمرو موضوعی تحقیق حاضر را مباحث مرتبط با ترانزیت کالاها از مسیر زمینی ایران و خاصه در ارتباط با آسیای میانه، قلمرو زمانی آن را داده‌های جمع‌آوری شده طی سال 1386 بصورت یک مقطع زمانی و قلمرو مکانی آن را سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران که فهرست آن‌ها در بالا آمده است تشکیل داده‌اند.

متغیرها: متغیرهای تحقیق از نظر نقشی که در پاسخ دادن به سؤالات و یا آزمون فرضیات ایفا می‌کنند به پنج نوع تقسیم شده‌اند (بازرگان و دیگران، 1376، صص 43-45) که عبارتند از: 1- هشت متغیر هزینه، زمان، فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، بازاریابی، و بالاخره قوانین و مقررات، بعنوان متغیرهای مستقل، 2- میزان هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور بعنوان متغیر وابسته، 3- موقعیت مکانی اعضاء جامعه آماری مستقر در سازمان‌های مختلف متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور بعنوان متغیر تعدیل کننده (از آنجا که موقعیت مکانی این سازمان‌ها

تأثیری معنی دار در نتیجه تحقیق یعنی وجود یا عدم وجود رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته نداشته است لذا در اینجا گزارش نشده‌اند)، 4- متغیرهایی چون سبک مدیریت، ویژگی‌های فرهنگی حاکم بر سازمان‌ها و... به عنوان متغیرهای مداخله‌گر (این متغیرها بر رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته تأثیر دارند ولی در تحقیق حاضر آن‌ها ثابت فرض شده‌اند)، 5- کارشناسان و متخصصان امور ترانزیتی مستقر در سازمان‌های مختلف متولی و مرتبط با ترانزیت در کشور که پرسشنامه‌های تحقیق را را تکمیل کرده‌اند بعنوان متغیرهای کنترل (از آنجا که همه کارشناسان مذکور بعنوان اعضاء جامعه آماری انتخاب و از نظرات همگی آن‌ها استفاده شده است لذا اثرات احتمالی نظرات کلیشه‌ی آن‌ها بر رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته کنترل و خنثی شده‌اند).

از ابزارهای چهارگانه جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز، ابزار اندازه‌گیری مورد استفاده در تحقیق حاضر یک پرسشنامه محقق ساخته مستند به مرور ادبیات موضوعی مربوط با مقیاس اندازه‌گیری حداقل ده گزینه‌ی از خیلی کم تا خیلی زیاد بوده است، بگونه‌ای که بتوان اندازه‌های مشخص شده از سوی پاسخگویان را در مقیاس فاصله‌ی (اصغر پور، 1377، 192) در نظر گرفت. ابزار مذکور حاوی چهار سؤال مشخصات جمعیت‌شناختی، هشت سؤال اصلی سنجش متغیرهای هشتگانه مستقل در بازه (10-100) هر یک حاوی ده سؤال فرعی مربوط به خود در بازه (1-10)، و یک سؤال مربوط به متغیر وابسته در بازه (10-100) بوده است. برای ارزیابی نقادانه و معتبرسازی سازه‌های مورد استفاده (Hult & Ferrel, 1997) در سؤالات پرسشنامه، طی دو مرحله، با حضور و همکاری ده نفر از مدرسان دانشگاه و دوازده نفر از کارشناسان سازمان‌های جامعه آماری، بر روی سازه‌های مورد استفاده بررسی‌ها و آزمون‌هایی مقدماتی انجام شد. آن‌گاه، پس از انجام تعدیلات لازم، نسخه نهایی پرسشنامه مورد استفاده قرار گرفت.

روش جمع‌آوری داده‌ها: روش جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز تحقیق اینگونه بوده است که پرسشنامه طراحی شده، در مراجعه حضوری اول، با توضیحات لازم در اختیار اعضای جامعه آماری قرار گرفته و در مراجعه حضوری دوم نسبت به جمع‌آوری آن‌ها اقدام شده است. پس از جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز تحقیق، همه آن‌ها کدگذاری و در نرم‌افزار

23 ← هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها

SPSSwin وارد شده است. آنگاه ضمن طبقه‌بندی و پردازش آن‌ها، آماره‌های توصیفی مربوط و مدل‌های رگرسیون استخراج و در پایان آزمون آلفای کرونباخ¹ براساس آن‌ها انجام شده است.

ابزار آماری مورد استفاده در تحقیق حاضر برای پاسخگویی به سؤال ویژه آن، مدل معادله رگرسیون و نیز محاسبه همبستگی و رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته، با توجه به شرایط پنجگانه لازم (نوروسی، 1378) برای استفاده از آن شامل: ♦- اندازه‌گیری متغیرها حداقل در مقیاس رتبه‌یی، ♦- نرمال بودن توزیع مقادیر متغیر وابسته، ♦- رابطه خطی بین متغیرها، ♦- استقلال مشاهدات از یکدیگر، و بالاخره ♦- مناسب بودن مدل رگرسیون خطی بوده است. رگرسیون روشی برای مطالعه سهم هر یک از متغیرهای مستقل در پیش بینی متغیر وابسته است و هم بستگی سهم متغیرهای مستقل را در تبیین واریانس متغیر وابسته نشان می‌دهد (بازرگان، 1376، 227 و 230).

روش‌های مختلفی برای تعیین اعتبار (روایی) ابزار اندازه‌گیری وجود دارد که یکی از آن‌ها پرسش از متخصصان و خبرگان است (بازرگان و دیگران، 1377، 166-171) (ساروخانی، 1383، 139). سؤالات ابزار اندازه‌گیری تحقیق حاضر دارای اعتبار است زیرا اجزای متغیرهای مورد اندازه‌گیری، از ادبیات موضوعی تحقیق گرفته شده‌اند و بعبارتی توافق خبرگان امر در مورد آن‌ها اکتیاع شده است. به علاوه، پرسشنامه طراحی شده، به صورت پیش‌آزمون در اختیار تعداد ده نفر از استادان و خبرگان و دوازده نفر از کارشناسان سازمان‌های جامعه آماری قرار گرفت آنگاه پس از اخذ نظرات اصلاحی آن‌ها پرسشنامه نهایی طراحی و برای جمع‌آوری داده‌ها مورد استفاده قرار گرفت.

برای تعیین قابلیت اعتماد (پایایی) ابزار اندازه‌گیری نیز روش‌های مختلف و متعددی وجود دارد که یکی از آن‌ها سنجش سازگاری درونی آن است (Conca & et al, 2004). سازگاری درونی ابزار اندازه‌گیری می‌تواند با ضریب آلفای کرونباخ اندازه‌گیری شود (Cronbach, 1951). این روشی است که در اغلب تحقیقات مورد استفاده قرار می‌گیرد (Peterson, 1994). اگر چه

1- Alpha chronbach

24 ➤ فصلنامه مدیریت کسب و کار، شماره 7، سال دوم، پاییز 89

حداقل مقدار قابل قبول برای این ضریب باید 0/7 باشد اما مقادیر 0/6 و حتی 0/55 نیز قابل قبول و پذیرش است (Van de ven & Ferry, 1979) (Nunnally, 1978). در تحقیق حاضر، قابلیت اعتماد ابزار اندازه‌گیری 0/89 بوده است.

یافته‌ها

داده‌های آماری توصیفی: جدول شماره یک داده‌های آماری توصیفی مربوط به اعضاء جامعه آماری تحقیق را نشان می‌دهد. همانگونه که قبلاً نیز ذکر شد در تحقیق حاضر از نمونه‌گیری استفاده نشد بلکه از 70 عضو جامعه آماری 58 نفر به سؤالات تحقیق پاسخ داده‌اند که نتایج حاصل از تحلیل‌های انجام شده در ادامه ارائه دهد شد.

جدول 1: اندازه‌های توصیفی اعضای جامعه آماری

جمع						مرد	زن	کمیت	جنس
58						55	3	فراوانی	
%100						%95	%5	درصد	
جمع	60-70	50-60	40-50	30-40	20-30	کمیت	سن (سال)		
58	2	46	75	65	--	فراوانی			
%100	%1	%23	%38	%33	--	درصد			
جمع	بیشتر از 20	15-20	10-15	5-10	1-5	کمیت	سابقه (سال)		
58	16	30	15	5	2	فراوانی			
%100	%27	%43	%26	%9	%3	درصد			
جمع	فوق لیسانس و بالاتر	لیسانس	فوق دیپلم	دیپلم	زیر دیپلم	کمیت	تحصیلات		
58	28	30	--	--	--	فراوانی			
%100	%48	%52	--	--	--	درصد			

آزمون سؤال ویژه تحقیق: عوامل مؤثر بر هماهنگی بین‌سازمانی برای بهبود درآمدهای ترانزیتی ایران کدامند؟

با توجه به استفاده از مدل معادله رگرسیون و محاسبه همبستگی و رابطه بین متغیرها در تحقیق حاضر برای پاسخگویی به سؤال ویژه فوق، لازم بود که شرایط پنجگانه (نوروسیس، 1378) استفاده از تحلیل‌های رگرسیونی نیز مورد بررسی قرار می‌گرفت که اینکار انجام شد.

اول اینکه مقیاس اندازه‌گیری همه متغیرها حداقل رتبه‌ی بوده است. زیرا همه متغیرهای تحقیق با توجه به توضیحات ارائه شده در قسمت روش و تحقیق، در مقیاس فاصله‌ی اندازه‌گیری شده‌اند. دوم اینکه توزیع مقادیر متغیر وابسته نرمال بوده است که اینکار نیز با آزمون کولموگروف-اسمیرنف تأیید شد و نتیجه در جدول شماره دو آمده است. سوم اینکه وجود رابطه خطی بین متغیرها با آزمون تحلیل واریانس (ANOVA) و محاسبه آماره F تأیید شد که نتیجه در جدول شماره سه آمده است. چهارم اینکه مشاهدات مستقل از یکدیگر بوده‌اند که این موضوع با آزمون دوربین-واتسون مورد بررسی و تأیید قرار گرفت. پنجم اینکه مدل رگرسیون خطی، مناسب بوده است که اینکار با استفاده از ضریب همبستگی (R) و ضریب تعیین (R Square) آزمون شده و مورد تأیید قرار گرفت. نتایج دو مورد اخیر در جدول شماره چهار آمده است. توضیحات تفصیلی مربوط به موارد فوق در قسمت‌های بعدی خواهند آمد.

جدول 2: آزمون نرمال بودن توزیع مقادیر متغیر وابسته

کولموگروف-اسمیرنف (Kolmogorov-Smirnov)			آزمون
سطح معنی‌دار	درجه آزادی	آماره	متغیر وابسته
0/000	58	0/368	هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت

همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد یکی از شروط استفاده از مدل معادلات رگرسیون و نیز تعیین رابطه (همبستگی) بین متغیرهای مستقل و وابسته و به تبع آن آزمون فرضیات تحقیق حاضر، نرمال بودن توزیع مقادیر متغیر وابسته است. در جدول فوق، سطح معنی‌داری بدست آمده (کمتر از 5٪) از خروجی نرم‌افزار SPSS نشان می‌دهد که توزیع مقادیر متغیر وابسته یعنی هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت نرمال است و می‌توان از مدل معادلات رگرسیون برای تعیین عوامل مؤثر بر هماهنگی بین سازمانی و بهبود درآمدهای ترانزیتی در ایران استفاده کرد.

جدول 3: آزمون تحلیل واریانس یکطرفه (ANOVA)

متغیر وابسته = هماهنگی بین سازمانی میان سازمانهای متولی و مرتبط با ترانزیت										آمارهها
کل		باقیمانده			رگرسیون					
درجه آزادی df	مجموع مجذورات SS	میانگین مجذورات MS	درجه آزادی df	مجموع مجذورات SS	سطح معنی دار sig	آماره آزمون F	میانگین مجذورات MS	درجه آزادی df	مجموع مجذورات SS	متغیرهای مستقل
57	10004	2	50	51	0/000	509	1244	8	9953	

جدول 4: ضرایب معادله رگرسیون خام و استاندارد شده، همبستگی، ضریب تعیین و آزمون دوربین واتسون

Y = متغیر وابسته = هماهنگی بین سازمانی میان سازمانهای متولی و مرتبط با ترانزیت									آمارهها
Durbin - Watson	R ²	sig	R	رتبه تأثیرگذاری بر متغیر وابسته	sig	t	Beta	B	
-	-	-	-	--	0/796	-0/262	-	0/345	مقدار ثابت a
2/461	0/995	0/000	0/997	سوم	0/008	2/916	0/175	0/187	X ₁ = هزینه
				پنجم	0/040	2/411	0/079	0/08	X ₂ = زمان
				--	0/204	1/31	0/203	0/212	X ₃ = فاصله فیزیکی
				--	0/220	1/264	0/168	0/182	X ₄ = ظرفیت مسیر
				چهارم	0/015	3/018	0/091	0/098	X ₅ = آموزش متولیان
				اول	0/011	3/651	0/240	0/260	X ₆ = هماهنگی بین سازمانهای متولی ترانزیت
				دوم	0/032	2/66	0/230	0/242	X ₇ = بازاریابی
				--	0/847	0/196	0/031	0/032	X ₈ = قوانین و مقررات

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها ← 27

آزمون تحلیل واریانس یکطرفه بین متغیرهای مستقل هشتگانه و متغیر وابسته هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی‌داری بدست آمده (کمتر از 5٪) از خروجی نرم‌افزار SPSS، بین متغیرهای تحقیق رابطه خطی برقرار است. آزمون دوربین-واتسون بین دو متغیر نشان داده است که مشاهدات مستقل از یکدیگرند زیرا آماره این آزمون بین $(1/5 - 2/5)$ قرار گرفته است. آزمون مناسب بودن مدل رگرسیون خطی با استفاده از ضریب همبستگی (R) و ضریب تعیین (R Square)، با هدف تبیین واریانس متغیر وابسته بوسیله متغیر مستقل نشان داده است که با توجه به سطح معنی‌داری بدست آمده (کمتر از 5٪) از خروجی نرم‌افزار SPSS، همبستگی بین هشت متغیر مستقل با متغیر وابسته بسیار بالا (0/997) و در نتیجه ضریب تعیین آن‌ها (0/995) نیز بالا است.

با توجه به نتایج ارائه شده در جداول فوق این فرض پذیرفته می‌شود که در مجموع بین متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق و متغیر وابسته هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت رابطه معنی‌داری وجود دارد. این در حالی است که علی‌رغم داشتن پشتوانه تئوریک مربوط به اثرگذاری تمامی متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق بر متغیر وابسته هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران، در معادله رگرسیون نهایی تحقیق، متغیرهای شماره‌های سه، چهار و هشت از نظر تأثیرگذاری بر متغیر وابسته، با توجه به سطح معنی‌داری بدست آمده (بیشتر از 5٪) از خروجی نرم‌افزار SPSS، مورد تأیید قرار نگرفته‌اند. یعنی در حقیقت فقط تأثیرگذاری پنج متغیر مورد تأیید قرار گرفت. در یکی از ستون‌های جدول شماره چهار رتبه تأثیرگذاری هر یک از متغیرهای تأیید شده در مدل، بر متغیر وابسته تحقیق آمده است. رتبه‌های مذکور با توجه به ضرایب رگرسیون استاندارد بدست آمده از نتایج تحقیق تعیین شده‌اند.

بنابر این مدل ریاضی رگرسیونی نهایی تحقیق عبارت است از:

$$Y = 0.187 X_1 + 0.08 X_2 + 0.098 X_5 + 0.260 X_6 + 0.242 X_7 \quad \text{مدل غیر استاندارد}$$

28 ➤ فصلنامه مدیریت کسب و کار، شماره 7، سال دوم، پاییز 89

$$Y = 0.175 X_1 + 0.079 X_2 + 0.091 X_5 + 0.240 X_6 + 0.230 X_7 \quad \text{مدل استاندارد}$$

در مدل‌های تحقیق، میزان تأثیرگذاری هر کدام از متغیرهای مستقل با توجه به ضرائب مشخص شده حاصل از مطالعات میدانی، بر متغیر وابسته تحقیق نشان داده شده است.

Archive of SID

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

بحث و نتیجه‌گیری: مستند به مرور مباحث مطالعات و تحقیقات در علوم انسانی و اجتماعی، در مجموع می‌توان گفت که محدودیت‌های مربوط به بعد زمان و مکان در تحقیقات رشته‌های علوم انسانی و اجتماعی بطور عام و رشته‌هایی مانند مدیریت و اقتصاد به طور خاص به کاربران فرصت نمی‌دهد تا از نتایج مطالعات مذکور در مکان‌ها (کشورها) و یا زمان‌های مختلف استفاده کنند. برای کاربرد نتایج بدست آمده از مطالعات مذکور، لازم است، ابتدا با توجه به شرایط زمانی و مکانی مورد استفاده، بومی‌سازی‌های لازم مرتبط با نتایج مطالعات انجام شود تا کاربردهای نتایج مذکور مقرون به صحت و درستی باشد. به جهت اقتضایی بودن موضوع، اگر چه می‌توان نتایج تحقیق حاضر را با نتایج برخی از تحقیقات اشاره شده در بخش پیشینه مقایسه کرد، اما بهتر است که این مقایسه در کمال احتیاط انجام گیرد زیرا در ایران هنوز در ابتدای راهیم و تحقیق حاضر می‌تواند به عنوان یک بدعت و نوآوری جهت ادامه کار و انجام تحقیقات بیشتر در این زمینه باشد. در هر صورت حتی در مقام مقایسه نیز می‌توان گفت که مهمترین قدم در راه بهبود درآمدهای ترانزیتی و استفاده از فرصت‌های موجود و مقایسه نتایج کار خود با دیگران در این است که ببینیم در کجای راهیم و مهمترین عوامل اثرگذار بر بهبود هماهنگی بین سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران چیست؟ این سؤالی است که در تحقیق حاضر بدان پاسخ داده شد. با توجه به نتایج ارائه شده در بند قبلی مقاله، در مقام مقایسه نتایج بدست آمده از تحقیق حاضر با نتایج مطالعات و تحقیقات دیگران همانگونه که در متن مقاله هم آمده است تحقیقات مورد اشاره در برخی موارد مرتبط با تحقیق حاضر بوده و در مواردی هم مشابهتی با این تحقیق داشته‌اند. آزمون‌ها نشان داده‌اند که متغیرهای هشتگانه مستقل تحقیق، در مجموع اثرات تبیینی قابل قبول و معنی‌داری بر متغیر وابسته تحقیق داشته‌اند. این در حالی است که برخی از متغیرها بصورت انفرادی، اثرات تبیینی قابل قبول و معنی‌داری بر متغیر وابسته تحقیق نداشته‌اند. و از این نظر، نتایج تحقیق حاضر با نتایج تحقیقات آندرسون، کهن، یونس سینکی، چودهوری، ویردت، ژنگ، کواکلی، رودانو، همیلا، المور و یالچ، بازدار، واتسون، پارسیان و

دیگران، رحیمی، میلر و کورت همخوانی دارد. محققان مذکور بر این موارد تأکید کرده‌اند: چندبعدی و چندوجهی بودن ترانزیت (Anderson, 2000) (Kohn, 2000)، عوامل مؤثر بر مدیریت ترانزیت در ایران شامل دو گروه سخت افزاری و نرم افزاری بودن (یونس سینکی، 1377، 82)، هزینه‌های ترانزیت (Chowdhury, 2001)، زمان و کارایی (Weerdt, 1998)، زمان ترانزیت (Zhang, 2001)، فهم و درک مشترک از موضوع ترانزیت بوسیله متولیان (Coakley, 2000)، آموزش متولیان و سرویس دهندگان ترانزیت (Rodano, 1994)، هماهنگی در ترانزیت (Hemmila, 1997)، فعالیتهای بازاریابی (بازدار، 1376) (Elmore-Yalch, 1998) (Watson, 1982)، هزینه و زمان کمتر، و کیفیت و ایمنی بیشتر (پارسیان و دیگران، 1377)، هزینه و زمان ترانزیت و نیز عامل سوم فاصله فیزیکی (یونس سینکی، 1378)، هزینه‌ها (رحیمی، 1379)، کاهش هزینه‌ها و نقش ساختارهای مدیریتی (Miller, 1991)، کاستن هر چه بیشتر از هزینه‌ها و افزایش کارایی (Kurt et al, 2004).

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات: همانگونه که در متن مقاله هم اشاره شده است عوامل مختلف و متعددی بر هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران تأثیر گذار هستند. مرور ادبیات موضوعی تحقیق نشان داده است که این عوامل را می‌توان در قالب هشت متغیر مستقل اثرگذار شامل هزینه، زمان، فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، بازاریابی، و قوانین و مقررات در نظر گرفت. با توجه به نتایج حاصل از مطالعات میدانی، تأیید شده است که در مجموع بین متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق و متغیر وابسته هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت رابطه معنی‌داری وجود دارد. این در حالی است که علی‌رغم داشتن پشتوانه تئوریک مربوط به اثرگذاری تمامی متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق بر متغیر وابسته هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران، از منظر انفرادی، متغیرهای شماره سه، چهار و هشت، یعنی فاصله فیزیکی، ظرفیت مسیر، و قوانین و مقررات، از نظر تأثیرگذاری بر متغیر وابسته، مورد تأیید قرار نگرفته‌اند. یعنی در حقیقت فقط تأثیرگذاری پنج متغیر مستقل (هزینه، زمان، آموزش متولیان، هماهنگی بین سازمان‌های متولی

هماهنگی بین سازمانی سازمان‌ها ← 31

ترانزیت، و بازاریابی) بر متغیر وابسته مورد تأیید قرار گرفته، و اولویت‌های تأثیرگذاری نیز مشخص شده‌اند.

نتایج حاصل از تحقیق حاضر می‌تواند راهنمای خوبی برای مدیران کشور باشد مبنی بر اینکه، بمنظور بهبود هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت و به تبع آن، بهبود درآمدهای ترانزیتی کشور باید به چه عواملی توجه کرد؟ و اولویت این توجه با چه متغیرها و عواملی است؟ همانگونه که در قسمت نتایج تحقیق هم آمده است مدیران ترانزیتی کشور باید بیشترین توجه و عنایت خود را به ترتیب به متغیرهای: هماهنگی بین سازمان‌های متولی ترانزیت، بازاریابی، هزینه، آموزش متولیان، و زمان معطوف کنند.

توصیه تعالی برای تحقیقات آینده: با توجه به مستندات ارائه شده در متن مقاله، موارد زیر بعنوان پیشنهاداتی بمنظور انجام تحقیقات آتی در ارتباط با موضوع تحقیق حاضر می‌تواند ارائه گردد:

- ♦ - ارائه نوع شناسی‌های دیگری از عوامل مؤثر بر هماهنگی بین‌سازمانی میان سازمان‌های متولی و مرتبط با ترانزیت در ایران.
- ♦ - ارائه مدل‌ها و الگوهایی بمنظور بهبود درآمدهای ترانزیتی ایران و استفاده از فرصت‌های موجود.
- ♦ - تبیین مدل‌های ریاضی مرتبط و مختص هر کدام از متغیرهای مستقل هشتگانه تحقیق حاضر در راستای دسترسی و بهبود درآمدهای ترانزیتی کشور.
- ♦ - اجرای مطالعات میدانی تحقیق حاضر در زمانی دیگر و مقایسه نتایج آن با نتایج تحقیق حاضر.

منابع

- 1- آریان پور کاشانی، عباس (1365). «فرهنگ لغات انگلیسی به فارسی»، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- 2- آقاجانی، حسنعلی (1381). «ارزیابی مسیر ترانزیتی زمینی ایران برای کالاهای کشورهای آسیای میانه با استفاده از فنون ریاضی و طراحی مدلی جهت افزایش کارایی آن»، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت، ص 15.
- 3- اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران (1373). «مجموعه مقالات سمینار ترانزیت کالا»، تهران: اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران.
- 4- اصغر پور، محمدجواد (1377). «تصمیم‌گیریهای چند معیاره»، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 5- بازدار، اصغر (1376). «بررسی موقعیت ترانزیتی بندر انزلی از دیدگاه مدیریت استراتژیک»، رساله کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت.
- 6- بازرگان، عباس و دیگران (1377). «روشهای تحقیق در علوم رفتاری»، تهران: انتشارات آگاه.
- 7- برنامه توسعه سازمان ملل متحد (UNDP) و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD) (نویسندگان)، (1375). پاکدامن، رضا (مترجم)، «جاده ابریشم و سایر مسیرهای حمل و نقل تجاری آسیای مرکزی با جهان»، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
- 8- پارسیان، سیاوش و دیگران (1377). «مقدمه ای بر ترانزیت»، دوره پنجم، تهران: سازمان بنادر و کشتیرانی، ص 258.
- 9- خطیبی، مهدی (1378). «ایران و درآمدهای ترانزیتی»، تهران، *اخبار اقتصاد*، شماره 119.
- 10- رحیمی، امیر مسعود (1379). «طراحی مدل مکانیابی خط سیر بهینه ترانزیت کالا»، تهران: دانشگاه علم و صنعت.

11- ساروخانی، باقر (1382). «روش تحقیق در علوم اجتماعی»، چاپ هشتم، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

12- سیف پور، محمد (1375). «ارزیابی اقتصادی ترانزیت مواد نفتی کشورهای آسیای میانه»، رساله کارشناسی ارشد، بابل: دانشگاه علوم و فنون مازندران.

13- ظهوری، قاسم (1378). «کاربرد روشهای تحقیق علوم اجتماعی در مدیریت»، تهران: انتشارات میر.

[36] نورو سیس، ماریا (نویسنده). (1378)، کتاب آموزشی آنالیز آماری داده‌ها با SPSS ، فتوحی، اکبر. و اصغری، فریبا (مترجمان).، تهران: کانون نشر علوم.

14- یونس سینکی، حسن (1378). «تحلیل موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و جمهوریهای آسیای میانه از طریق شبکه ارتباطی حمل و نقل زمینی»، رساله کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت.

15- Anderson, J. E., (2000). **Factors that attract people to transit**, Taxi corporation.

16- Bang, C., (1998). **Integrated model to plan advanced public transportation systems**, Ph.D thesis.

17- Basmenji, K., (1999). **Red tape dilutes Iran,s transit route hopes**, Tehran: p. 2.

18- Chowdhury, S., (2001). **Optimization of transfer coordination for intermodal transit network**, Washington: Transportation Research Board.

19- Coakly, J. R. et al, (2001). **An approach to assess the degree of integration between on organization,s IS and business strategies**, USA: Oregon State University.

20- Conca, F. J. et al, (2004). **Development of a measure to assess quality management in ertified firms**, *European journal of operational research*, (156), pp. 683-697.

21- Cronbach, L. J., (1951). **Coefficient alpha and the internal structure of test**, *Psychometrica*, (16), pp. 297-334.

22- EIA(Energy information administration), (2002). **Central asia**, U.S.A: EIA, p. 1.

23- Elmore-yalch, R., (1998). **A handbook: Integrating market research into transit management**, Wshington: National Academy Press.

24- Feldman, D. C., (2004). **The devil is in the detail: converting good research into publishable articles**, *Journal of management*, (30)(1), pp. 1-6.

25- Hemmila, D., (1997). **Lake of coordination trips transit**, San Fransisco: Business time.

26- Hult, G. M. T. & Ferrell, O. C., (1997). **A Global Learning Organization Structure and Market Information Processing**, *Journal or Business Research*, (40), pp. 155-166.

- 27- ITEM(Iran Today Economic Magazin). (1998), **Caspian resources: Iran the most suitable transit route**, (21), p. 1.
- 28- INSTCS(International North South Transport Corridor Secretariat), (2001). **North south transport corridor**, Tehran: TTO p. 1.
- 29- ICCIM(Iran chamber of commerce, industries and mineries), (2000). **A survey of Iran,s facilities for Asia Europe transit**, Tehran: ICCIM, p. 1.
- 30- Karimi, F., (2000). **Transit of goods in Iran-Buttlenecks and Solutions**, Tehran: *Journal of Sanate Haml-o-Naghl*, (19)(187), pp. 106-107.
- 31- Kohn, H. M., (2000). **Factors affecting urban transit ridership**, Canada.
- 32- Kurt, P. et al, (2004). **Impacts of management practices and advanced technologies on demand responsive transit systems**, *Transportation Research: Part A*, (38)(7), pp. 495-509.
- 33- Miller, G. K., (1991). **A Time-Series Analysis of Management and Administrative Resources**, *Transportation Quarterly*, (45)(2), pp. 211-231.
- 34- Nunnally, J. C., (1978). **Psychometric theory**, Second ed., McGraw-Hill, New York.
- 35- Rodano, E. M., (1994). **Transit planning and research programs**, Washington: Federal Transit Administration.
- 36- Smerk, G. M., (1971). **The practice of business: Mass trasit management**, Indiana university: School of Business.
- 37- T2C(Transit 2000 conmission), (1997). **Transit 2001 technical report**, USA: p. 2.
- 38- TTO(Transportation and terminals organization), (1999). **The law of transit of foreign through the territory of Islamic Republic of Iran and implementation regulations**, Tehran: TTO, pp. 1-3.
- 39- TRBNRC(Transportation research board - National research council), (1996). **Measuring and valuing Transit benefits and disbenefits**, Washington: Federal transit administration.
- 41- Van de ven, A. & Ferry, D., (1979). **Measuring and assessing organizations**, John Wiley, New York.
- 42- Watson, B. G., (1982), **A review of transit marketing evaluation practice**, Ph. D thesis, Pensylvania State University.
- 43- Weerdt, M., (1998). **Improving efficiency by plan fusion in a personal transport domain project: Interorganizational coordination of transport processes**, University of Technology: Faculty of Information Technology and System.
- 44- Zhang, Y., (2001). **An evaluation of transit signal priority and scoot adaptive signal control**, MOS Thesis, Virginia: Blacksburg.