

شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندر کاوه قشم سراج الدین محبی^۱

استادیار گروه مدیریت، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۳/۰۹

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۱۱/۲۵

چکیده

هدف اصلی تحقیق حاضر شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندر کاوه قشم است. پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش اکتشافی و از نظر بعد زمان، مقطعی است. روش تحقیق کیفی با رویکرد زمینه‌ای یا گراند ثئوری است. بر اساس روش نمونه‌گیری هدفمند و معیار اشباع نظری تعداد ۴۰ نفر از مدیران و کارشناسان گمرکات شهید رجایی و باهنر، بندر کاوه، اداره بنادر و دریانوردی هرمزگان، اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی در این مطالعه شرکت کردند. داده‌های تحقیق با استفاده از تکنیک مصاحبه باز گردآوری و با توجه به رویکرد زمینه‌ای، از طریق کدگذاری در سه مرحله، کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی، کدگذاری گردیده‌اند و در نهایت قالب الگوی ساختاری سیستم ترسیم و ارائه شده است. نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها نشان داد عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندر کاوه قشم عبارتند از توسعه و تقویت زیرساخت‌ها و شبکه‌های فنی و نرم افزاری، تبلیغات کارآمد ملی و بین‌المللی، سرمایه‌گذاری جهت توسعه زیرساخت‌های مدرن، حمایت از سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی، بهینه‌سازی عملیات داخلی و مکانیابی اقتصادی تجهیزات و تاسیسات و دستگاه‌ها، پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک، الگوسازی از موفقیت‌های رقباتی تجاری و اصلاح نقاط ضعف بندر، تخصیص بودجه ویژه در حوزه منابع انسانی و آموزش و خلاقیت کارکنان و مدیران. نهایتاً بر اساس نتایج، راهکارهایی در خصوص بهبود مؤلفه‌های مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندر کاوه قشم ارائه گردید.

واژگان کلیدی: گمرک، مزیت رقابتی، گمرک کاوه قشم، شهرستان قشم.

مقدمه

بخش بنادر کشور و توانمندی‌های آن حاصل چندین دهه سرمایه‌گذاری و کوشش سازنده جمهوری اسلامی ایران است. از منظر جهانی، توانمندی بنادر هر کشور متضمن توسعه جنبه‌ای مثبتی مانند درآمدزایی و ثروت‌آفرینی، افزایش قدرت و نفوذ تجاری، اشتغال‌زایی، کاهش بهای تمام‌شده مایحتاج کشور، رونق گرفتن صنایع و بازارهای آنها و خلق انبوهی از فرصت‌های توسعه کسب‌وکار در سطوح ملی و بین‌المللی است. به حول و قوه الهی توسعه بنادر جمهوری اسلامی ایران بر خلاف روندهای توسعه حباب‌وار موجود در حوزه خلیج فارس، منطبق با زمینه‌های واقعی فرصت‌های فراهم در کشور برنامه‌ریزی شده و به اجرا درآمده و این امر حاصل لطف پروردگار و درایت و کفایت موجود در بخش بنادر کشور است. در سال‌های اخیر رقابت فشرده‌ای در بنادر منطقه برای به دست آوردن سهم بیشتر از درآمد تخلیه و بارگیری و ترانزیت کالا شکل گرفته است. بنابراین ایجاد مزیت‌های رقابتی که مستلزم شناخت فاکتورهای تأثیرگذار بر رقابت بنادر می‌باشد را ملزم نموده است (جهان تیغ و همکاران، ۱۳۹۱) بنادر ایران در دریای خزر، دریای عمان و خلیج فارس قادر به جابه‌جایی حدود ۱۶۰ میلیون تن بار در افق ۱۰ ساله خواهند بود و خدمات موثری را برای صاحبان کالا و مشتریان فراهم می‌آورند. در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد. بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه‌های ارتباطی کشور در راستایی توسعه دریا محور امری الزامی است (جعفری و همکاران، ۱۳۹۱).

کشور ایران یکی از کشورهایی است که به واسطه موقعیت سوق الجیشی در زمینه لجستیکی، همچنین دسترسی به سیستم حمل و نقل گسترده (ریلی، هوایی، دریایی، جاده‌ای). دارای موقعیتی استراتژیک می‌باشد. همچنین دسترسی به آب‌های آزاد و دارا بودن بنادر تجاری در شمال و جنوب کشور بر اهمیت این امر افزوده است. توسعه مراکز لجستیکی در بنادر می‌تواند باعث ایجاد خدمات جدید همچنین می‌تواند موجب افزایش عملکرد بندر شده و جذابیت بیشتری را برای مشتریان خویش به دنبال داشته باشد، در نتیجه موجب بهبود و پیشرفت تدریجی موقعیت رقابتی بندر بشود و به عبارتی تغییر کاربردها و وظایف بنادر کشور از بارانداز کالا به سکوی لجستیکی از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه‌های تولید ارزش افزوده و توسعه اقتصادی دریا محور کشور را فراهم می‌کند (درویش و فقیه، ۱۳۹۴).

در شرایط معاصر، آنچه که پیش روی سازمان‌های فعال در عرصه بین‌المللی قرار دارد تدوین برنامه برای ایجاد تحول و شناخت ویژگیها و چگونگی تحقق آن، تعیین مسیرهای توسعه، شناخت نیازهای بازار و مدیریت بر آینده و زمان است. حضور مؤثر در بازارهای به شدت رقابتی موجود، نیازمند شناسایی الگوهای پیشرفت است و آنچه ضامن تحویل و تحقق آن است، همانا تأکید بر برنامه‌ریزی، تحقیق و مطالعه و اعمال مدیریت متناسب با زمان است. حساسیت نقش کشور جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی و موقعیت استثنایی آن به عنوان محور اصلی ترانزیت، هم‌چنین وجود سرمایه‌های مادی (تأسیسات و نهاده‌های بندری، کرانه‌ها و پسرانه‌های مساعد، امکانات حمل و نقل (و معنوی) توان علمی و تجربی کارکنان، عزم راسخ به پیشرفت و انگیزه‌های توسعه و وجود اراده‌ی جمعی برای برنامه‌ریزی، مطالعه و تحقیق و همگرایی با شرایط تحول و نوآوری (، ضرورت حضور جمهوری

اسلامی ایران را در عرصه حمل و نقل دریایی، امور بندری و صنعت دریانوردی دو چندان کرده و ما را متوجه به این نکته مهم می‌کند که باید توان کنشی و واکنشی خود را در برابر تحول، دسترسی به توسعه، شناخت بازارها و مدیریت بر آینده و زمان گسترش یابد (سهامی، ۱۳۹۰). فرایند جهانی شدن، به وجود آمدن سازمان تجارت جهانی و یکپارچگی بازارهای جهانی، پیشرفتهای سریع و بنیادین تکنولوژیک، پیشرفت‌های جدید در زمینه فناوری اطلاعات، افزایش تغییرات سریع در الگوهای مصرف و تقاضا، تبیین کنترل‌های آلودگی محیط زیست و حفظ منابع انرژی، کمبود منابع و هزینه‌های بالای آنها، چالش‌هایی هستند که بنگاهها و صنایع مختلف در عرصه تجارت و موقع فعالیتهای اقتصادی با آن روبرو هستند و ادامه حیات آنها، منوط به تصمیم‌گیری درست و در برابر این تغییرات است. در این میان، فرایند جهانی شدن و گسترش بازارهای مصرف و نیز افزایش تعداد رقبا و شدت رقابت، باعث اهمیت بخشیدن به مفاهیمی مانند رقابت پذیری شده است. این امر موجب گردیده تا بنگاهها، صنایع و کشورهای مختلف در جهت ارتقای رقابت پذیری خود به شناسایی عوامل مؤثر بر رقابت پذیری و تقویت آنها تلاش کنند. (رحیمی، ۱۳۹۴). هدف اصلی از انجام تحقیق حاضر، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم می‌باشد محقق از بستر یک تحقیق اکتشافی، در صدد پاسخگویی به سؤالات زیر است:

۱- عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم کدامند؟

۲- اولویت بندی این عوامل به چه صورت است؟

پیشینه

در مطالعات مرتبط با مزیت رقابتی در صنعت بنادر چند موضوع قابل ذکر می‌نماید. اول آن که اکثر قریب به اتفاق مراجع علمی این صنعت، رویکرد صنعت‌محور را برای تعیین مزیت رقابتی در آن پیشه ساخته‌اند. در بازارهای پیچیده بنادر که ساختار غالب آنها جایی بین «بازار چندقطبی^۱» و «مشتری‌سالاری» قرار گرفته و به غایت تحت تأثیر روندهای بین‌المللی ناشی از تجارت بین‌الملل و مداخلات سیاسی، تقاضای مشتق از زنجیره‌های تأمین و صنعت حمل‌ونقل، تحولات فناوری و غیره هستند؛ شناسایی و تبیین دقیق قوای پنج‌گانه عمل‌کننده و بکارگیری این رویکرد برای تحلیل رقابت در این صنعت، و برنامه‌ریزی راهبردی بنگاه بر مبنای آن اگر غیرممکن نباشد؛ بسیار دشوار است. به‌کارگیری این رویکرد، همچنین موجب شده که توجه مجریان و سیاست‌گذاران صنعت بنادر بیشتر متوجه منابع راهبردی شده و غفلتی جهانشمول نسبت به قابلیت‌ها در این بخش شکل بگیرد. این نکته به خوبی می‌تواند گویای پیشتازی جهانی ده ابر پایانه‌دار در بازارهای صنعت بنادر در سطح جهان و تسلط آنان بر بیش از ۵۸ درصد حجم عملیات کانتینری و ۶۷ درصد ظرفیت پایانه‌ای جهان باشد. این گروه از پایانه‌داران، شرکت‌هایی هستند که از حد تأمین منابع راهبردی گذر کرده و موفق به توسعه قابلیت‌های صنعت بنادر در خود و بهبود مستمر آن شده‌اند. لازم به ذکر است که در بین این ده ابر پایانه‌دار، شش شرکت در کشورهای درحال توسعه (چین، هنگ کنگ، تایوان، سنگاپور، امارات متحده عربی، کره جنوبی) شکل گرفته‌اند. بر همین مبنا است که حتی کشورهای که توان و استطاعت فراهم آوردن منابع راهبردی بخش بندر (از جمله موقعیت جغرافیایی، تسهیلات بندری و دریایی، روسازه،

¹ -Oligopoly

اراضی، ناوگان تجهیزات) را دارند، به دلیل فقدان قابلیت‌های صنعت بنادر ناگزیر هستند این منابع را در اختیار مجموعه‌ای از شرکت‌های بین‌المللی قرار دهند که به عنوان مشاور و مستشار، سازنده و تأمین کننده تجهیزات، بندرساز، و مجری عملیات در توسعه بنادر این کشورها وارد صحنه بنادر این کشورها شده و عملاً زمام امور بنادر آنان را به دست می‌گیرند. این موضوع در سرتاسر جهان و به ویژه در بازار بنادر حوزه خلیج فارس به خوبی مشهود است. غفلت از قابلیت‌ها در ویرین بازاریابی بنادر نیز به خوبی قابل مشاهده است: با رجوع به فایل‌ها و انتشارات ویژه بازاریابی بنادر جهان، اغلب شاهد ارائه فهرستی از منابع راهبردی در آنها هستیم. اما برای بیان قابلیت بندر برای فعالیت در زمینه کسب و کارهای آن، صرفاً به ارائه علائم تجاری شرکت‌های مجری عملیات پایانه‌ای، سامانه عملیات پایانه‌ای (TOS)، فهرست مشتریان، و آمار عملکردی اکتفا می‌شود. بر اساس مطالعات نگارنده در منابع علمی مدیریت بنادر، مراجعی که به بررسی مدل‌های توسعه منابع محور مزیت‌های رقابتی در بنادر پرداخته باشند، بسیار اندک‌شمار هستند؛ این در حالی است که حرکت و بسیج جهانی صنعت بنادر در جهت توسعه و بهبود قابلیت‌های این صنعت می‌توانست موجب تحولات شگرفی در زنجیره‌های تأمین جهان شود.^۱ باید توجه داشت که اغلب جانمایه‌ها (و به خصوص قابلیت‌ها) در صنعت بنادر در شمار دارایی‌های فیزیکی نیستند. آن‌ها از جنس دانش، بصیرت، مهارت، تجربه، فرایندها، سیستم‌های اطلاعاتی، سیستم‌های شبکه‌گستری، سازمان، فرهنگ، تغییرپذیری، ارتباطات، اراده کارآفرینی، کانال‌های توزیع، وفاداری مشتریان، قراردادهای برندها، روابط مالی و غیره هستند. در واقع ارزش عملکرد بندر و رقابت‌پذیری آن در گرو برهم‌کنش جامع، مؤثر و هم‌افزای مجموعه این عوامل در سطح کل بندر است. این عوامل در دانش نوین مدیریت به «سرمایه‌های فکری»^۲ موسوم بوده و در حسابداری نوین نیز به عنوان «دارایی‌های نامشهود»^۳ شناخته می‌شوند. نقش سرمایه‌های فکری در صنعت بنادر به عنوان قابلیت‌های اساسی تولید ارزش و رقابت‌پذیری نیز از جمله مباحثی است که بخش بنادر تاکنون بدان پرداخته و باید مورد مطالعه جدی قرار گیرد. با اوصافی که ذکر آن رفت، اتخاذ رویکرد منابع محور برای تنظیم راهبردهای رقابت یک بندر می‌تواند با استناد به منابع و قابلیت‌های موجود در بندر و نظر داشتن به منابع و قابلیت‌های مورد نیاز آن، مزیت‌های رقابتی به مراتب اصیل‌تر و پایدارتری را در بندر مورد نظر فراهم آورد. این موضوع به خصوص در برهه کنونی از قوس حیات بخش بنادر کشورمان بسیار کلیدی می‌نماید. شک نیست که در آینده نه چندان دور بخش بنادر کشور بر اساس فشارها و تنش‌های بین‌المللی و گذارها و شداید اقتصادی داخلی، با مضایق و کاستی‌ها و دشواریهای فراوانی روبرو خواهد شد که توان آن را به چالش خواهند کشید. در چنین شرایطی، روی آوردن به رویکرد منابع محور می‌تواند بسیار کارساز باشد: چرا که از یک طرف بنادر کشور قادر خواهند شد با شناخت جانمایه‌های فعلی خود و حفاظت و بهبود بخشیدن بدانها به ابقای خود و عملکردشان در این شرایط چالش برانگیز اهتمام داشته باشند؛ و

^۱ - این دغدغه اخیراً با عبارات متفاوت (و دلالت واحد در معنا) در همایش‌های بین‌المللی صنعت بنادر توسط متخصصان و کارشناسان بیان شده است. اکثر این اظهارات در چهارچوب ضرورت نوآوری در بنادر بیان شده‌اند. در این خصوص خوانندگان علاقمند را به متن سخنرانی‌های ایرادشده در همایش‌هایی چون همایش ECMAR در آمستردام (مه ۲۰۰۷)، همایش طرف‌های ذینفع در روز جهانی دریانوردی اتحادیه اروپا در بندر گی‌ژون (مه ۲۰۱۰) و همایش برگزار شده توسط BNP Paribas در زمینه بررسی آینده صنعت بنادر در بندر آنتورپ (اکتبر ۲۰۱۲) ارجاع می‌دهیم.

^۲ - Intellectual Capital

^۳ - Intangible Assets

از طرف دیگر این بنادر می‌توانند با شناخت جانمایه‌های الزامی و مورد نیاز خود برای دستیابی و درونی‌سازی آن‌ها اقدام به برنامه‌ریزی کرده و به مرور زمان بر مبنای برنامه و مقدرات خود اقدام به توسعه هدفمند این جانمایه‌ها کنند. بر این اساس می‌توان به نوعی تهدیدی را که در اثر شرایط انقباضی فعلی متوجه بخش بنادر کشور شده، به معنای واقعی کلمه تبدیل به فرصتی برای ابقا و بهبود عملکرد و رقابت پذیری این بخش نمود (ناواس و همکاران^۱، ۲۰۱۵). در همین راستا محققین زیر در راستای مزیت رقابتی تحقیقات زیر را انجام داده‌اند.

آرام و رزمجویی (۱۳۹۳) طی تحقیقی به "ارزیابی عوامل مؤثر بر مزیت رقابتی بنادر آبادان و خرمشهر" پرداختند. هدف این مقاله شناسایی و اولویت بندی فاکتورهای تأثیر گذار بر رقابت در بندر خرمشهر و آبادان می‌باشد. بدین منظور پرسشنامه پنج گزینه‌ای طیف لیکرت بین ۲۰ نفر از کارشناسان بندر خرمشهر و آبادان توزیع گردید. با وزن دهی به هر یک پاسخها، فراوانی و میانگین وزنی هر فاکتور محاسبه شدند. نتایج تحقیق حاکی از آن است که افزایش سرعت عملیات تخلیه و بارگیری می‌تواند مهمترین فاکتور تأثیر گذار بر مزیت رقابتی بنادر باشد.

روبرت جانسون و پولانسکی^۲ (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان «گمرک بین الملل به عنوان منبعی برای قانون در تجارت جهانی الکترونیکی» به این نتیجه رسیدند که طرح گمرک الکترونیکی باعث انجام امور گمرکی با هزینه کمتر (ضمن کاهش عوارض وصولی) و تسریع در ترخیص کالاها می‌شود. کمیسیون و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۳ در مقاله‌ای تحت عنوان «محیط ساده و بدون کاغذ برای گمرک و تجارت» به این نتیجه رسید که تأثیرات گمرک الکترونیکی می‌تواند باعث ایجاد ارتباط اینترنتی بین ادارات نظارتی، افزایش شفافیت در امور گمرکی، به کارگیری یکسان از قوانین گمرک و کاهش زمان ترخیص کالا از گمرک شود.

ژانگ^۳ (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان «تکنولوژی الکترونیکی و ساده سازی قوانین و رویه‌های گمرکی در تجارت حمل و نقل هوایی» به این نتیجه رسیدند که تسهیل در امور تجاری و تسریع صادرات، بهبود سرعت کالاها و خدمات در سراسر مرزهای کشور، ارائه و تبادل اطلاعات با شرکای خارجی و ارگانها در چرخه ترانزیت و تجارت، افزایش سرعت گردش موجودی و مالی جامعه تجار می‌باشد.

یافته‌های حاصل از تحقیق مانیگو^۴ (۲۰۰۹) در مقاله «نقش تکنولوژی اطلاعات در گمرک مدرن» در سال ۲۰۰۹ حاکی از آن بود که مزایای عمده گمرک الکترونیکی؛ اتوماسیون فرآیندهای روزمره گمرکی، بهبود سطح خدمات گمرکی، بهبود دقت و ارزیابی ریسک گمرک، افزایش سرعت ترخیص کالا و تأخیر کمتر برای تجار مورد اعتماد می‌باشد.

مارک ذو^۵ (۲۰۰۹) در تحقیقی با عنوان مطالعه تجربی کارکرد و جهت گیری استراتژیک در سیستمهای اطلاعات بازاریابی، بر اهمیت سیستمهای اطلاعات بازاریابی در مراحل مختلف برنامه ریزی استراتژیک تأکید کرده است. با

^۱- Navas López J.E., Salazar E. A., De Castro G. M., Sáez P. L.;

^۲- Robert, Johnson and Planski, Paul

^۳- Zhang

^۴.Maniego

^۵ - Xu

استفاده از نتایج این تحقیق، شناخت بیشتری نسبت به استفاده از این سیستمها در فرآیند برنامه ریزی استراتژیک بازاریابی حاصل خواهد شد.

نتایج تحقیقات کوئیک و راب وان^۱ (۲۰۰۸) در مقاله‌ای تحت عنوان «ساده سازی رویه‌های گمرک» نشان داد که تاثیرات گمرک الکترونیکی می‌تواند منجر به پی گیری سریع و صحیح وضعیت محموله، دسترسی به فرمول‌های متفاوت مربوط به کشورهای مختلف، کاهش زمان ترخیص کالا شود.

نتایج حاصل از بررسیهای سازمان فرهنگی، علمی و آموزشی ملل متحد (یونکسو)^۲؛ با عنوان «تسهیل تجارت و تجارت الکترونیک به عنوان کاتالیزور برای یکپارچه سازی» در سال ۲۰۰۶ حاکی از دسترسی آنلاین به قوانین و مقررات گمرکی، مستندسازی الکترونیکی با استفاده از ساختار مشترک و ایجاد فرصت برای تجارت بدون مرز می‌باشد.

رول و هایس^۳ (۲۰۱۳) طی تحقیقی به بررسی از تکنیک تحلیل پوشش داده‌ها برای ارزیابی و تعیین کارایی بنادر کشورهای توسعه یافته دنیا استفاده کردند و تعداد اندکی از بنادر را در به عنوان بنادر کارا معرفی کردند.

روبرت جانسون و پولانسکی^۴ (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان «گمرک بین الملل به عنوان منبعی برای قانون در تجارت جهانی الکترونیکی» به این نتیجه رسیدند که طرح گمرک الکترونیکی باعث انجام امور گمرکی با هزینه کمتر (ضمن کاهش عوارض وصولی) و تسریع در ترخیص کالاها می‌شود.

روبرت جانسون و پولانسکی^۵ (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان «گمرک بین الملل به عنوان منبعی برای قانون در تجارت جهانی الکترونیکی» به این نتیجه رسیدند که طرح گمرک الکترونیکی باعث انجام امور گمرکی با هزینه کمتر (ضمن کاهش عوارض وصولی) و تسریع در ترخیص کالاها می‌شود. کمیسیون و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۳ در مقاله‌ای تحت عنوان «محیط ساده و بدون کاغذ برای گمرک و تجارت» به این نتیجه رسید که تاثیرات گمرک الکترونیکی می‌تواند باعث ایجاد ارتباط اینترنتی بین ادارات نظارتی، افزایش شفافیت در امور گمرکی، به کارگیری یکسان از قوانین گمرک و کاهش زمان ترخیص کالا از گمرک شود.

ژانگ^۶ (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان «تکنولوژی الکترونیکی و ساده سازی قوانین و رویه‌های گمرکی در تجارت حمل و نقل هوایی» به این نتیجه رسیدند که تسهیل در امور تجاری و تسریع صادرات، بهبود سرعت کالاها و خدمات در سراسر مرزهای کشور، ارائه و تبادل اطلاعات با شرکای خارجی و ارگانها در چرخه ترانزیت و تجارت، افزایش سرعت گردش موجودی و مالی جامعه تجار می‌باشد.

یافته‌های حاصل از تحقیق مانیگو^۷ (۲۰۰۹) در مقاله «نقش تکنولوژی اطلاعات در گمرک مدرن» در سال ۲۰۰۹ حاکی از آن بود که مزایای عمده گمرک الکترونیکی؛ اتوماسیون فرآیندهای روزمره گمرکی، بهبود سطح خدمات

^۱ Kuik, Rob Van

^۲ UNESCO-

^۳ Roll and Hayut

^۴ Robert, Johnson and Planski, Paul

^۵ Robert, Johnson and Planski, Paul

^۶ Zhang

^۷ Maniego

گمرکی، بهبود دقت و ارزیابی ریسک گمرک، افزایش سرعت ترخیص کالا و تأخیر کمتر برای تجار مورد اعتماد می‌باشد.

پلیز و دی لانگن^۱ (۲۰۰۶) طی تحقیقی تأثیر رقابت درون بندری از جمله رقابت در تعرفه‌ها میان شرکتهای عملیاتی بندری را با عنوان "تحلیل فواید رقابت درون بندری" بررسی نموده‌اند. در این تحقیق چنین نتیجه‌گیری شده است که تأثیر رقابت درون بندری بر کنترل افزایش بی‌رویه تعرفه‌های بندری و همچنین افزایش سطح تخصص و خلاقیت میان شرکتهای عملیاتی بندری و نهایتاً در افزایش کارآیی و بهره‌وری بنادر مفید است.

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش اکتشافی است. روش‌های گردآوری اطلاعات در این پژوهش به صورت تفکیکی به دو صورت زیر است: الف) روش کتابخانه‌ای: در این روش بر اساس مستندات و یافته‌های دیگران که به صورت کتاب با جزوه تهیه شده است جهت یافتن داده‌ها و تحلیل این یافته‌ها برای سئوالات تحقیق استفاده می‌شود. ب) استفاده از روش مصاحبه و استفاده از روش گراند تئوری. گراند تئوری یک روش پژوهشی استقرایی و اکتشافی است. این تئوری به شکل نظام مند و بر اساس داده‌های واقعی تدوین می‌شود. این روش در مواردی کاربرد دارد که دانش ما در آن زمینه‌ها محدود است. گراند تئوری یک روش پژوهش عمومی برای تولید تئوری است. منظور از نظریه زمینه‌ای، نظریه برگرفته از داده‌هایی است که در طی فرایند پژوهش بصورت نظام مند گردآوری و تحلیل شده‌اند. در این راهبرد گردآوری و تحلیل داده‌ها و نظریه‌ای که در نهایت از داده‌ها استنتاج می‌شود، در ارتباط نزدیک با یکدیگر قرار دهند. پژوهشگر به جای اینکه مطالعه خود را با نظریه از پیش تصور شده‌ای آغاز کند، کار را با یک حوزه مطالعاتی خاص شروع کرده، اجازه می‌دهد نظریه از دل داده‌ها پدیدار شود. چگونگی اجرای روش گراند تئوری به شرح زیر است

۱) تئوری پرسش‌های پژوهش

۲) گردآوری داده همراه با تحلیل تا جایی که به مرحله اشباع برسیم.

۳) کد گذاری داده‌ها در سه مرحله (یافتن مفاهیم در داده‌ها)

الف) کد گذاری آزاد

ب) کد گذاری محوری

کد گذاری انتخابی (گزینشی)

تحلیل داده‌هایی که به منظور تکوین نظریه زمینه‌ای گردآوری می‌شوند، با استفاده از رمز گذاری نظری انجام می‌گیرد. در این شیوه ابتدا رمزهای مناسب به بخش‌های مختلف داده‌ها اختصاص داده می‌شوند و این رمزها در قالب مقوله‌ها دسته بندی می‌شوند که این فرایند رمز گذاری آزاد نامیده می‌شود سپس پژوهشگر با اندیشیدن در مورد ابعاد متفاوت این مقوله‌ها و یافتن پیوندهای میان آنها به رمز گذاری محوری اقدام می‌کند.

^۱ - Pallis, De Langen

اهداف

الف) هدف اصلی:

شناسایی و رتبه بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوہ قشم

ب) اهداف فرعی:

۱) شناسایی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوہ قشم.

۲) رتبه بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوہ قشم.

چون تحقیق از نوع اکتشافی می‌باشد پس از ارائه فرضیه خودداری و به دنبال پاسخگویی به سؤالات زیر می‌باشیم:

۱- عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوہ قشم کدامند؟

۲- اولویت بندی این عوامل به چه صورت است؟

جامعه آماری تحقیق حاضر مدیران و کارشناسین گمرکات شهید رجایی و باهنر، بندر کاوه، اداره بنادر و دریانوردی هرمزگان، اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی به تعداد ۴۰ نفر می‌باشند. تعداد نمونه آماری نیز به تعداد جامعه آماری می‌باشد و روش اشباع نظری است.

روش تجزیه و تحلیل

در روش شناسی نظریه داده بنیاد، کشف یا تولید نظریه بر مبنای حقایق و واقعیات موجود و از طریق جمع آوری داده‌های نظام مند داده‌ها و با مد نظر قرار دادن کلیه جوانب بالقوه مرتبط با موضوع صورت می‌گیرد. داده‌هایی که به منظور تکوین نظریه گردآوری می‌شوند، با استفاده از رمز گذاری نظری انجام می‌شود. در این شیوه، ابتدارمزهای مناسب به بخش‌های مختلف داده‌ها اختصاص داده می‌شود. این رمزها در قالب مفهوم تعیین می‌شود که آن را رمز گذاری باز می‌نامند. سپس پژوهشگر با اندیشیدن در مورد ابعاد مختلف این مقوله و یافتن پیوندهای میان آنها به رمز گذاری محوری اقدام می‌کند. مراحل اجرای فرایند گرانداد در شکل زیر ارائه شده است.



تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این بخش از تحقیق بعد از تعیین موضوع و جمع آوری داده‌های حاصل از مصاحبه‌های انجام شده با مدیران و کارشناسین نخبه و کارآفرین گمرکات شهید رجایی و باهنر، بندر کاوه، اداره بنادر و دریانوردی هرمزگان، اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی در این مرحله داده‌ها کدگذاری شدند.

کد گذاری باز

بعد از تعیین موضوع تحقیق و جمع آوری داده‌های حاصل از مصاحبه با مشتریان به روش اشباع نظری، به مرحله کدگذاری باز می‌رسیم. در این مرحله بر اساس روش موسوم در نظریه داده بنیاد، به هریک از اجزاء، عنوان و برچسبی داده می‌شود. این عنوان که اصطلاحاً به آن کد گفته می‌شود، باید گویای محتوای داده باشد به طوری که محقق و خواننده، با مشاهده این عنوان و تیترا تا حدود زیادی به مفهوم جملات پی ببرند.

مرحله کدگذاری باز از نظر مدیران و کارشناسین گمرکات

شناسه	گزاره یا گویه	فراوانی	مفهوم (کد)
A1	توسعه و ایجاد زیرساختهای مناسب بندری از قبیل اسکله‌ها و...	۲۴	تقویت زیرساختهای بندری
A2	توسعه زیرساختهای شهری از قبیل فرودگاهها، جاده هاو..	۲۵	تقویت زیرساختهای شهری
A3	توسعه تجهیزات مدرن بندری	۲۳	تقویت تجهیزات بندری
A4	بهره برداری از نرم افزارهای قوی و متمرکز	۲۷	تجهیز و پشتیبانی بسترهای نرم افزاری
A5	سازگاری زیر ساخت‌ها و دسترسی دریایی	۲۶	برنامه ریزی فضایی و مکانی یابی مناسب
A6	تقویت شبکه توزیع و حمل و نقل	۲۵	برنامه ریزی تقویت کارایی بنادر
A7	تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی دربنادر	۲۴	برنامه ریزی توسعه میدانی و اقتصادی
A8	سازگاری روساختها (جرتقیل، انبار) با کشتی و کالای مورد نظر.	۲۷	تناسب و توازن بندر با کشتی و محمولات
A9	جذب کشتیهای تجاری با ابزار بازاریابی موفق در بنادر	۲۵	تبلیغات کارآمد و مؤثر بین المللی
A10	اصلاح و تقویت عوامل نرم افزاری	۲۱	تقویت برنامه‌ها و شبکه‌های فنی
A11	افزایش قابلیت اطمینان تحویل بار و جنس	۲۳	تقویت اعتمادسازی مدیران بنادر
A12	بهبود سرعت تحویل محموله‌های گمرکی	۲۹	سرعت در دریافت و ارسال بار
A13	ارتقای پشتیبانی فنی ضمن برآوردن تقاضای مشتری	۲۸	پشتیبانی تخصصی شبکه‌های فنی
A14	تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن	۲۰	برنامه ریزی در حوزه پشتیبانی فنی
A15	اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی	۲۱	مشارکت بخش خصوصی در فرایند گمرک
A16	اصلاح قوانین و مقررات ترانزیت و ترانزیت.	۲۳	اصلاح دستورالعملهای حوزه‌های عملیاتی و ستادی
A17	هماهنگ سازی ارگانهای مرتبط با بندر	۲۴	توسعه هماهنگی‌ها و ارتباطات اداری
A18	تسهیل تجاری‌سازی بنادر	۲۰	تقویت بسترهای تجاری سازی گمرکات
A19	فراهم آوردن بسترهای مناسب بر پایه اصول منابع انسانی و آموزش	۲۲	تقویت و توسعه مدیریت منابع انسانی گمرکات
A20	توسعه فناوری مدیریت نوآورانه	۳۱	حمایت از ایده‌های کارآفرینانه درگمرکات
A21	حمایت نهادهای رسمی سیاست‌گذار درجهت توسعه گمرکات	۲۵	توسعه رقابت‌پذیری توسط مدیران عالی گمرکات
A22	توسعه و به روز کردن نگرش تجاری بنادر	۳۱	تقویت فرهنگ توسعه گمرکات
A23	توسعه تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی	۳۰	توسعه زیرساختهای الکترونیکی
A24	ایجادتسهیلات برای حمایت سرمایه گذاربهای بخش خصوصی	۲۸	حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی
A25	تعمیق بصیرت سرمایه گذاران نسبت به پتانسیل‌های گمرک	۲۵	اطلاع رسانی و تبلیغات
A26	تقویت توانمندی اطلاعاتی شرکت‌های پایانه‌دار	۲۶	توسعه زیرساختهای الکترونیکی و اطلاعاتی
A27	حمایت و تقویت طرحهای سرمایه گذاری دولتی و خصوصی	۲۴	اطلاع رسانی و تبلیغات و آگاهسازی
A28	آموزش مستمر پایانه‌داران و مجریان عملیات بندری	۲۷	آموزش پرسنل و مدیران گمرکی
A29	توسعه و تقویت سرمایه‌های انسانی در گمرکات	۲۲	تخصیص بودجه در حوزه آموزش و منابع انسانی
A30	بهره گیری ازنخبگان عملی وگمرکی دربرنامه ریزی توسعه گمرک	۲۰	حمایت از نخبگان حوزه گمرک

منبع: یافته‌های پژوهش

مرحله کدگذاری بازار نظر مدیران و کارشناسین گمرک به ترتیب فراوانی

شناسه	گزاره یا گویه	فراوانی	مفهوم (کد)
A20	توسعه فناوری مدیریت نوآورانه	۳۱	حمایت از ایده‌های کارآفرینانه در گمرکات
A22	توسعه و به روز کردن نگرش تجاری بنادر	۳۱	تقویت فرهنگ توسعه گمرکات
A23	توسعه تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی	۳۰	توسعه زیرساختهای الکترونیکی
A12	بهبود سرعت تحویل محموله‌های گمرکی	۲۹	سرعت در دریافت و ارسال بار
A24	ایجاد تسهیلات برای حمایت سرمایه گذارهای بخش خصوصی	۲۸	حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی
A13	ارتقای پشتیبانی فنی ضمن برآوردن تقاضای مشتری	۲۸	پشتیبانی تخصصی شبکه‌های فنی
A4	بهره برداری از نرم افزارهای قوی و متمرکز	۲۷	تجهیز و پشتیبانی بسترهای نرم افزاری
A8	سازگاری روساختها (جرثقیل، انبار) با کشتی و کالای مورد نظر.	۲۷	تناسب و توازن بندر با کشتی و محمولات
A28	آموزش مستمر پایانه‌داران و مجریان عملیات بندری	۲۷	آموزش پرسنل و مدیران گمرکی
A5	سازگاری زیر ساخت‌ها و دسترسی دریایی	۲۶	برنامه ریزی فضایی و مکانی یابی مناسب
A26	تقویت توانمندی اطلاعاتی شرکت‌های پایانه‌دار	۲۶	توسعه زیرساختهای الکترونیکی و اطلاعاتی
A9	جذب کشتیهای تجاری با ابزار بازاریابی موفق در بنادر	۲۵	تبلیغات کارآمد و مؤثر بین المللی
A21	حمایت نهادهای رسمی سیاست‌گذار در جهت توسعه گمرکات	۲۵	توسعه رقابت‌پذیری توسط مدیران عالی گمرک
A25	تعمیق بصیرت سرمایه گذاران نسبت به پتانسیل‌های گمرک	۲۵	اطلاع رسانی و تبلیغات
A2	توسعه زیرساختهای شهری از قبیل فرودگاهها، جاده ها...	۲۵	تقویت زیرساختهای شهری
A6	تقویت شبکه توزیع و حمل و نقل	۲۵	برنامه ریزی تقویت کارایی بنادر
A1	توسعه و ایجاد زیرساختهای مناسب بندری از قبیل اسکله‌ها و...	۲۴	تقویت زیرساختهای بندری
A7	تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی در بنادر	۲۴	برنامه ریزی توسعه میدانی و اقتصادی
A17	هماهنگ سازی ارگانهای مرتبط با بندر	۲۴	توسعه هماهنگی‌ها و ارتباطات اداری
A27	حمایت و تقویت طرحهای سرمایه گذاری دولتی و خصوصی	۲۴	اطلاع رسانی و تبلیغات و آگاهسازی
A3	توسعه تجهیزات مدرن بندری	۲۳	تقویت تجهیزات بندری
A11	افزایش قابلیت اطمینان تحویل بار و جنس	۲۳	تقویت اعتمادسازی مدیران بنادر
A16	اصلاح قوانین و مقررات ترانزیت و ترانزیت.	۲۳	اصلاح دستورالعملهای حوزه‌های عملیاتی و ستادی
A19	فراهم آوردن بسترهای مناسب بر پایه اصول منابع انسانی و آموزش	۲۲	تقویت و توسعه مدیریت منابع انسانی گمرکات
A29	توسعه و تقویت سرمایه‌های انسانی در گمرکات	۲۲	تخصیص بودجه در حوزه آموزش و منابع انسانی
A10	اصلاح و تقویت عوامل نرم افزاری	۲۱	تقویت برنامه‌ها و شبکه‌های فنی
A15	اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی	۲۱	مشارکت بخش خصوصی در فرایند گمرک
A14	تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن	۲۰	برنامه ریزی در حوزه پشتیبانی فنی
A18	تسهیل تجاری‌سازی بنادر	۲۰	تقویت بسترهای تجاری سازی گمرکات
A30	بهره گیری از نخبگان عملی و گمرکی در برنامه ریزی توسعه گمرک	۲۰	حمایت از نخبگان حوزه گمرک

منبع: یافته‌های پژوهش

کدگذاری محوری

محقق در این مرحله "دسته بندی و مقایسه عناوین" را از داده‌ها استخراج می‌کند. این کار مستلزم صرف وقت و حوصله بسیار است. با استفاده از تکنیک مقایسه پایدار، زمینه ظهور ابعاد مشترک مفاهیم که همان کدگذاری محوری است، امکان پذیر گردید. حاصل این مرحله از فرایند تحقیق، شکل گیری مؤلفه‌هاست که بخشی از آن به عنوان نمونه، در جدول زیر آمده است.

جدول ۳-۴ کد گذاری محوری از نظر کارشناسین و مدیران گمرک

شناسه	مفاهیم	مؤلفه‌ها
A3+ A2+A1	تقویت زیرساختهای بندری + تقویت زیرساختهای شهری + تقویت تجهیزات و تدارکات بندری	توسعه زیرساختها و تجهیزات بندری
A30+A28+A20	بهره گیری از نخبگان عملی + آموزش مستمر پایانه داران + توسعه فناوری مدیریت نوآورانه	تقویت پایه‌های خلاقیت و آموزش در گمرک
A18+ A22+A21	حمایت نهادهای رسمی سیاست‌گذار + توسعه و به روز کردن نگرش تجاری بنادر + تسهیل تجاری‌سازی بنادر	تقویت فرهنگ مدرن سازی و رقابت پذیری و توسعه در گمرکات
A26+A23+A13+A4	بهره برداری از نرم افزارهای قوی و متمرکز + ارتقای پشتیبانی فنی ضمن برآوردن تقاضای مشتری + توسعه تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی + تقویت توانمندی اطلاعاتی شرکت- های پایانه‌دار	تقویت زیرساختها و شبکه‌های فنی و نرم افزار به روز در گمرک
A17+A12+ A6+ A7 +A11+A16	بهبود سرعت تحویل محموله‌های گمرکی + تقویت شبکه توزیع و حمل و نقل + تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی در بنادر + هماهنگ سازی ارگانهای مرتبط با بندر + افزایش قابلیت اطمینان تحویل بار و جنس + اصلاح قوانین و مقررات ترانزیت و ترانزیت.	اصلاح وبهینه سازی کارایی اقتصادی، مکانی و بوروکراسی عملیاتی بنادر
A24+A15	ایجاد تسهیلات برای حمایت سرمایه گذارهای بخش خصوصی + اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی	حمایت از سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی در گمرک
A8	سازگاری روساختها (جرثقیل، انبار) با کشتی و کالای مورد نظر.	حمایت و تقویت روساختها
A5	سازگاری زیر ساخت‌ها و دسترسی دریایی	مکانیابی مناسب تجهیزات و تاسیسات بندری
A27+ A25+A9	جذب کشتیهای تجاری با ابزار بازاریابی موفق در بنادر + تعمیق بصیرت سرمایه گذاران نسبت به پتانسیل‌های گمرک + حمایت و تقویت طرحهای سرمایه گذاری دولتی و خصوصی	تبلیغات مستمر داخلی و خارجی از توانمندیهای گمرک
A14+A10	اصلاح و تقویت عوامل نرم افزاری + تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن	پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک
A19+A29	فراهم آوردن بسترهای مناسب بر پایه اصول منابع انسانی و آموزش + توسعه و تقویت سرمایه‌های انسانی در گمرکات	سرمایه گذاری ویژه مالی و آموزشی روی پرسنل و مدیران

منبع: یافته‌های پژوهش

کد گذاری انتخابی یا گزینشی

کد گذاری انتخابی (گزینشی) از نظر مدیران و کارشناسین گمرک

مؤلفه‌ها	ابعاد	میانگین	متغیر وابسته
توسعه زیرساختها و تجهیزات بندری	توسعه و تقویت زیرساخت ها و شبکه‌های فنی و نرم افزاری	۴/۲۴	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
تقویت زیرساختها و شبکه‌های فنی و نرم افزاری به روز در گمرک	توسعه و تقویت زیرساخت ها و شبکه‌های فنی و نرم افزاری	۳/۶۶	
تقویت پایه‌های خلاقیت و آموزش در گمرک	تخصیص بودجه ویژه در حوزه منابع انسانی، آموزش و خلاقیت کارکنان و مدیران	۳/۵۱	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
سرمایه گذاری ویژه مالی و آموزشی روی پرسنل و مدیران	تقویت فرهنگ مدرن سازی و رقابت پذیری و توسعه در گمرکات	۳/۹۴	
تقویت فرهنگ مدرن سازی و رقابت پذیری و توسعه در گمرکات	الگوسازی از موفقیت‌های رقبای تجاری و اصلاح نقاط ضعف بندر	۳/۹۵	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
توسعه زیرساختها و تجهیزات بندری	مکانیابی مناسب تجهیزات و تاسیسات بندری	۳/۹۸	
اصلاح وبهینه سازی کارایی اقتصادی، مکانی و بوروکراسی عملیاتی بنادر	بهبود سازی عملیات داخلی و مکانیابی اقتصادی تجهیزات و تاسیسات و دستگاهها	۳/۹۵	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
حمایت از سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی در گمرک	حمایت از سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی	۴/۰۹	
حمایت و تقویت روساختها	سرمایه گذاری جهت توسعه زیر ساختهای مدرن	۳/۹۸	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
تبلیغات مستمر داخلی و خارجی در خصوص توانمندی‌های گمرک	تبلیغات کارآمد ملی و بین المللی	۴/۰۹	
پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک	پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک	۳/۲۹	عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم
پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک	پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک	۳/۲۹	

منبع: یافته‌های پژوهش

مشخص کردن نوع ابعاد از نظر مدیران و کارشناسین گمرک

متغیر وابسته	نوع ابعاد	ابعاد (مقوله)
	علی	توسعه و تقویت زیرساخت هاو شبکه‌های فنی و نرم افزاری
	علی	تخصیص بودجه ویژه در حوزه منابع انسانی، آموزش و خلاقیت کارکنان و مدیران
عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم	علی	الگوسازی از موفقیت‌های رقبای تجاری و اصلاح نقاط ضعف بندر
	علی	بهینه سازی عملیات داخلی و مکانیابی اقتصادی تجهیزات و تاسیسات و دستگاهها
	علی	حمایت از سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی
	علی	سرمایه گذاری جهت توسعه زیر ساختهای مدرن
	علی	تبلیغات کارآمد ملی و بین المللی
	علی	پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک

منبع: یافته‌های پژوهش

مدل سازی

در منابعی که به معرفی روش شناسی گراند تئوری پرداخته‌اند، این مرحله را دست آورد طبیعی مرحله کدگذاری انتخابی دانسته‌اند و خوش بینانه اظهار داشته‌اند که تجزیه و تحلیل پایانی به منظور تکوین نظریه، در این مرحله صورت می‌گیرد. با توجه به مؤلفه‌های پدیدار شده از دل داده‌ها در مورد رخدادها و موفقیت‌ها، تصویر غنی‌تری از مفاهیم و مؤلفه‌ها فراهم می‌گردد. در رمز گذاری گزینشی، به پالایش یافته‌های قبلی پرداخته می‌شود و با طی این فرایند درنهایت، چارچوبی نظری فراهم می‌شود. تجربه نشان داده است که ماهیت این مرحله، از مرحله قبل مجزاست. مدل سازی مرحله‌ای است که نیاز به تفکر، ابتکار و خلاقیت و خبرگی دارد. مرحله بسیار دشواری که حتی پیش از مرحله جمع آوری داده‌ها، دقت و نیرو به خود اختصاص داد. پس از یک بازه زمانی نسبتاً طولانی و چالشی و درپی مشاوره‌ها و اجرای تکنیک چندرایی در میان خبرگان مدل مفهومی پدیدار گردید.

مدل حاصل از تحلیل داده بنیاد

با توجه به نتایج تحلیل حاکی از تحقیق، مدل تحقیق به صورت زیر ارائه می‌شود



رتبه بندی عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم

رتبه	میانگین	ابعاد
۱	۴/۲۴	توسعه و تقویت زیرساخت هاو شبکه‌های فنی و نرم افزاری
۲	۴/۰۹	تبلیغات کارآمد ملی و بین‌المللی
۳	۳/۹۸	سرمایه گذاری جهت توسعه زیر ساختهای مدرن
۴	۳/۹۵	حمایت از سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی
۵	۳/۹۴	بهینه سازی عملیات داخلی و مکانیابی اقتصادی تجهیزات و تاسیسات و دستگاهها
۶	۳/۶۶	تخصیص بودجه ویژه در حوزه منابع انسانی، آموزش و خلاقیت کارکنان و مدیران
۷	۳/۵۱	الگوسازی از موفقیت‌های رقابتی تجاری و اصلاح نقاط ضعف بندر
۸	۳/۲۹	پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک

منبع: یافته‌های پژوهش

نتیجه گیری و پیشنهادات

نتایج حاصل از تحلیل داده بنیاد بر روی داده‌های حاصل از مصاحبه با کارشناسین و مدیران برگزیده و نخبه گمرکی نشان داد عوامل مؤثر بر کسب مزیت رقابتی در بندرکاوه قشم عبارتند از توسعه و تقویت زیرساخت‌ها و شبکه‌های فنی و نرم افزاری، تبلیغات کارآمد ملی و بین‌المللی، سرمایه‌گذاری جهت توسعه زیر ساختهای مدرن، حمایت از

سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی، بهینه‌سازی عملیات داخلی و مکانیابی اقتصادی تجهیزات و تاسیسات و دستگاهها، پشتیبانی فنی مستمر از شبکه‌های گمرک، الگوسازی از موفقیت‌های رقابتی تجاری و اصلاح نقاط ضعف بندر، تخصیص بودجه ویژه در حوزه منابع انسانی و آموزش و خلاقیت کارکنان و مدیران.

نتایج تحقیق آرام و رزمجویی (۱۳۹۳) نشان داد که افزایش سرعت عملیات تخلیه و بارگیری می‌تواند مهمترین فاکتور تأثیر گذار بر مزیت رقابتی بنادر باشد. نتیجه تحقیق رستگاری (۱۳۹۱) نشان داد فراهم بودن بازار داخلی به عنوان تکیه گاه نشو و نمای بنادر کشور، تعمیق بصیرت نسبت به موقعیت جغرافیایی ایران و پتانسیل‌های شبکه حمل و نقلی آن، توانمندی شرکت‌های پایانه‌دار وابسته به بخش خصوصی، توسعه و تقویت سرمایه انسانی بخش بنادر کشور، توسعه مدیریت نوآوری در آن و کار بر روی فرهنگ سازمانی. درک ماهیت این خاستگاه‌ها و نقش آنان در فضای توسعه بنادر کشور، می‌تواند به تغییر روندهای توسعه‌ای، تحول تلقی‌های رایج از مفاهیم رقابت‌پذیری مزیت‌های رقابتی، و تغییرات رفتاری در متن بخش بنادر کشور منجر شود. در نهایت نتیجه‌گیری این مقاله بر آن دلالت دارد که بخش راهبردی بنادر می‌تواند به عنوان کلید توسعه اقتصادی کشور در آینده عمل نموده و جایگاه کشور را در سطح منطقه و جهان ارتقا بخشد و توسعه مزیت‌های رقابتی پایدار در آن است. نتیجه تحقیق سهامی (۱۳۹۱) نیز نشان داد بین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر بوشهر رابطه معناداری وجود دارد و این عوامل در جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در سایر بنادر ایران نیز موثرند. یافته‌های حاصل از تحقیق مانیگو^۱ (۲۰۰۹) نیز نشان داد مزایای عمده گمرک الکترونیکی عبارتند از اتوماسیون فرآیندهای روزمره گمرکی، بهبود سطح خدمات گمرکی، بهبود دقت و ارزیابی ریسک گمرک، افزایش سرعت ترخیص کالا و تأخیر کمتر برای تجار مورد اعتماد می‌باشد. نتایج کلیه این تحقیقات با نتایج این تحقیق مطابقت دارد. و بر اساس تحقیق حاضر و نتایج به دست آمده پیشنهاد می‌گردد: مسوولین به ایجاد و بهینه‌سازی زیر ساختها و امکانات مورد نیاز در بندر توجه کنند و با ایجاد امکانات و زیر ساختهای مورد نیاز کشتی‌های تجاری و خدمه آنان و ایجاد دسترسی‌های مناسب برای کشتیها (طول و عرض و آبخور مناسب جهت پهلوگیری کشتیهای بزرگ) و هم چنین ایجاد روساختهای مناسب از قبیل جرثقیلهای بزرگ حمل کالا و انبارهای کافی و مناسب جهت نگهداری کالا، باعث ایجاد تمایز و مزیت رقابتی بنادر ایران شوند. هم چنین در نرخ گذاری برای عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری و هزینه‌های حمل و نقل و سایر هزینه‌های بندری عامل رقابت با سایر بنادر منطقه مد نظر قرار گیرد و نرخ‌ها به صورت رقابتی تعیین گردد. اگر چه امروزه در کشور ما خصوصی سازی مورد تاکید قرار می‌گیرد ولی لازم است که نظارت کافی توسط دولت بر امر خصوصی سازی صورت گیرد تا باعث رونق بنادر و در نتیجه رونق اقتصاد ما شود و علاوه بر این، پیشنهاد می‌شود که در امر خصوصی سازی به عدالت بین شرکت‌های خصوصی برخورد شود و از دادن رانتها و مزیت‌های خاص به برخی شرکت‌های خصوصی یا شبه خصوصی خودداری گردد تا انگیزه رقابت بین شرکت‌های خصوصی از بین نرود.

^۱.Maniego

د) پیشنهاد می‌شود که به عامل تبلیغات به عنوان یک عامل تاثیرگذار توجه شود و در صحنه‌های بین‌المللی نسبت به شناساندن و معرفی بنادر ایران و بیان مزیت‌ها و برتریهای آنان اقدام گردد و این اقدام متناسب با فرهنگ آن کشور صورت گیرد تا بتواند ارتباط لازم را با مخاطب مورد نظر برقرار کند و زمینه جذب افراد و شرکتها را فراهم سازد.

ذ) پیشنهاد می‌شود که مسوولان کشور زمینه ایجاد یک ارتباط بهینه و مؤثر بین دستگاههای مرتبط ایجاد کنند تا باعث ایجاد هم‌افزایی و رضایت بیش‌تر مشتریان آن دستگاهها شود به عنوان مثال به هنگام ترخیص کالا و بار از کشتیها، ترخیصکاران با هر دو سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک ارتباط مستقیم دارند و برای ترخیص کالای خود باید به هر دو دستگاه مراجعه مستقیم داشته باشند و اگر چه هم‌اکنون این دو دستگاه در دو مکان نزدیک به هم قرار دارند پیشنهاد می‌شود از طریق بالا بردن فناوری اطلاعات به ویژه در گمرک که بیش‌تر کارها به صورت دستی و سنتی است، هماهنگی‌ها و تسهیلات بیش‌تری برای مشتریان در نظر گرفته شود تا ترخیص بار با سهولت و دقت بیش‌تری صورت پذیرد تا هم باعث تأمین رضایت بیش‌تر مشتریان شود و هم از اشتباه‌ها و تقلبهای احتمالی پیش‌گیری شود.

ر) لازم است که سیاستمداران و مسوولان کشور در تدوین و اجرای سیاست‌های خارجی خود و ارتباط با سایر کشورها دقت و توجه لازم را داشته باشند زیرا سیاستهای آنها تأثیر مستقیمی بر عامل اقتصادی و جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر کشور دارد و بی‌توجهی به سیاستهای خارجی چه بسا باعث افزایش تحریمهای بین‌المللی بر علیه کشور شده و به اقتصاد ما ضربه وارد نماید و در نتیجه سطح رفاه عمومی را کاهش دهد.

ز) پیشنهاد می‌شود که مسوولین امر در تدوین قوانین و مقررات به طور عام و قوانینی که ارتباط مستقیم با بنادر دارد به طور خاص، دقت و کارشناسی انجام داده و از تدوین قوانین سختگیرانه که باعث بیانگیزه شدن و دور جستن سرمایه‌گذاران و صاحبان کشتیها شود خودداری نموده و قوانین را به گونه‌ای تصویب و اجرا نمایند که باعث ایجاد انگیزه و گرایش صاحبان و عاملان کشتیهای تجاری برای جذب و پهلوگیری به سوی بنادر ایران شده و مزیت‌های رقابتی در این زمینه فراهم آید.

منابع

آرام، فرشاد و رزمجویی، دامون (۱۳۹۳)، "ارزیابی عوامل مؤثر بر مزیت رقابت بنادر آبادان و خرمشهر"، تهران، همایش بین‌المللی مدیریت.

آساکورا؛ (۲۰۰۳)، هیرونوری، "تاریخ جهانی گمرک و تعرفه"، انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات گمرکی، ۲۰۰۳.
الهی، شعبان و حسن زاده، علیرضا. (۱۳۸۶) "شناسایی تاثیرات بانکداری الکترونیکی، بیمه الکترونیکی و گمرکات الکترونیکی بر تسهیل صادرات" فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، ش ۴۳.

اردکانی، آزاده، (۱۳۹۴). "تجارت در دریاهای آزاد"، دوهفته‌نامه خبری تحلیلی آغاز، سال سوم، چاپ رواق، انتشارات مناطق آزاد تجاری، صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی.

بعیدی مفردنیا، علی. (۱۳۸۶)؛ "نحوه اظهار و ترخیص کالا از گمرک"؛ تهران: نشر وکیل.

بعیدی مفردنیا، علی. (۱۳۸۶) "انتخاب مسیر ترخیص کالا"؛ تهران: معاونت طرح و برنامه. گمرک ایران.

بنایی، رضا. (۱۳۷۷) "آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا"؛ تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.

بهشتیان، محمود. (۱۳۸۴) "راهنمای مدیریت خطر"؛ تهران: معاونت طرح و برنامه.

بهشتیان، محمود. (۱۳۸۹) "مبادله الکترونیکی در تجارت و آسیکودا" ماهنامه گمرک، ش ۸.

برنارد، کنی، (۱۳۳۵)، شیوه‌های گسترش بازاریابی بنادر، مترجم: اداره کل تحقیق و توسعه سازمان بنادر و دریانوردی، تهران.

بخشی زاده، علیرضا. کیانی مقدم؛ منصور و جعفرزاده کناری، مهدی (۱۳۹۲) "ارزیابی کارایی نسبی بنادر ایران با تکنیک تحلیل پوششی داده‌ها" اقیانوس شناسی، سال چهارم، شماره 13.

پیرس و رایبسون، (۱۳۸۳) برنامه ریزی و مدیریت استراتژیک، ترجمه خلیلی شورینی، سهراب، تهران، انتشارات یادواره کتاب. جهان تیغ، سعید، نورامین، امیرسعید و سعیدی، سیدناصر، (۱۳۹۰) "راه کارهای آماده سازی بندر چابهار در عصر رقابت جهانی سازی، همایش ارگانهای دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

جعفری، حسن. سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید. (۱۳۹۱). "توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور"، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران. دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، منطقه سوم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران-کنارک

جعفری، حسن. سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید (۱۳۹۱)، "توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور"، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار.

جهان تیغ، سعید، امیرسعیدنورامین، سیدناصرسعیدی، (۱۳۹۱)، راه کارهای آماده سازی بندر چابهار در عصر رقابت جهانی سازی، همایش ارگانهای دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی

درویش، خسرو، حیدر فقیه، (۱۳۹۴) محیط ساحلی دریایی استان بوشهر، توانمندی‌ها، تهدیدات و راه کارهای اجرایی، همایش ارگانهای دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

دانشگاه گنت بلژیک (۲۰۰۷) "بازاریابی بندر، مترجمین ثریاقیصری، حمید حمیدی، سازمان بنادر و دریانوردی.

رحیمی، زهرا، (۱۳۹۴)، خصوصی سازی مناطق ویژه بندری، زمینه ساز جذب سرمایه گذاران در بنادر جنوبی، همایش ارگانهای دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی

رستگاری، مهدی (۱۳۹۱) "توسعه مزیت‌های رقابتی در صنعت بنادر جمهوری اسلامی ایران"، سالنامه آماری حمل و نقل هوایی کشور. گمرک جمهوری اسلامی ایران.

سازمان بنادر و دریانوردی، (۱۳۹۱)، نقش بندر ایران در منطقه و جهان، شناسایی و ارزیابی وضعیت موجود در حمل و نقل دریایی در سطح جهان، منطقه و ایران، تهران، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی

سهامی، سعید (۱۳۹۱) "راهکارهای افزایش مزیت رقابتی بنادر ایران در جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری"، فصلنامه دیدگاه، پاییز ۹۱. ساسکیا، (۱۳۹۳) بازاریابی در بندر، مترجمین، حمید حمیدی، ثریا قیصری، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی. ۱۳۹۳

صادقی فر، محسن، (۱۳۹۱)، "مروری بر فرصتها و تهدیدهای ترانزیتی در بنادر ایران"، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۳۹.

کرباسیان، مسعود. (۱۳۸۳) "گمرک و فناوری اطلاعات"، ویژه نامه همایش بین المللی گمرک و فناوری اطلاعات.

غلامی حسین آباد، بررسی اثر بخشی اجرای روش انتخاب مسیر ترخیص کالای وارداتی (selectivity) از نظر کارکنان و حق العمل کاران گمرک غرب تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد مرکز عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی، ۱۳۸۱.

نجفی، سیدابوطالب. (۱۳۸۳) "ضرورت بکارگیری فناوری اطلاعات در گمرک"، ویژه نامه همایش بین المللی گمرک و فناوری اطلاعات.

Amit, R.; Schoemaker, P.J.H. (2013); 'Strategic assets and organizational rent'; Strategic Management Journal; 14, (1), pp. 33-46.

Aldershot, Hampshire(2004) Gower handbook of training and development

De Capua, Andrea & Wintergerst, Ann, 2005, Assessing and validating a learning styles instrument, System 33

Bodegraven, Hans Van. (2008). The Role of the World Trade Organization, In: Implication of customs Procedure, Edited by: The World Customs organization and Trade Facilitation, 37-48.

Cachon, G.P., Fisher, M. (2000). Supply Chain inventory management and the Value of shared information. *Management Science*, No.46, Vol.8, 1032-1048.

Commission of European Community. (2003). A simple and Paperless Environmentfor customs and Trade. Brussels, 2-21.

- Hau L.Lee, Seungjin, W. (1998). Information Sharing in a Supply Chain. *Research Paper Series*, No.1549. 1-19.
- Kuik, Rob Van. (1998). Web-Based Releasing, In Simplification of customs Procedures, Edited by: The World Customs organization and Trade Facilitation, 23-28
- Franco R, Effective methods to combat transnational organized crime in criminal justice processes 116th international training course Visiting experts' papers, Resource material series no. 58 Criminal Code, Official Gazette No.19, 2004.
- Maniego, B. (2009). The Role of Information Technology in Customs Modernization. in: Schiavo-Campo, Salvatore (ed.), Simplification of Customs Procedures - Reducing Transaction Costs for Efficiency, Integrity and Trade Facilitation.
- Navas López J.E., Salazar E. A., De Castro G. M., Sáez P. L.; ۲۰۱۰ 'Organizational Capital as Competitive Advantage of the Firm'; Complutense University, Madrid
- Obreja, Efim & gasca, viorelia & calenic, Natalia, 2003 "the customs activity in the republic of moldava and corruptin" transparency international.
- Robert, Johnson, B., and Planski, Paul, P. (2012). International customs as a source for Low in Global Electronic commerce. *Proceeding of 35th Hawaii International Conference on System Sciences*,
- Roll, Y.; Hayuth, Y., (2013),. Port performance comparison applying data envelopment analysis (DEA). *Maritime Policy and Management*, 20 (2): 153–161.
- Robert, Johnson, B., and Planski, Paul, P. (2002). International customs as a source for Low in Global Electronic commerce. *Proceeding of 35th Hawaii International Conference on System Sciences*, Available at: <http://www.csd.computer.org/comp/proceedings/hicss/2002/1435/14350166.pdf>.
- Robert, K., and Richman, J.G. (1998). Preliminary International customs Methods and Making the Case for a Standard Electronic Interface – for the DOD CALS IDE PROJECT, West Virginia, Mantech Advanced Systems International, Inc., October.
- Stam, Christian; 2016 'The Intellectual Capital Perspective'; Sustainable Program on Intellectual Capital Education; E.U. Asia-Link Programme; September, 2016.
- UNCTAD. (2006). ICT Solvetions to Facilitate Trade at Border Crossings and in Ports. *United Nations Conference Trade and Development*, Expert Meeting on ICT Solutions to Facilitate Trade at Border Crossings and in Ports, Geneva, 16-18 October.
- Zhang, A. (2002). Electronic Technology and Simplification of Customs Regulations and Procedures in Air Cargo Trade. *Journal of Air Transportation*, 7 (2), 87-102.