

# ارزیابی عوامل ژئوپلیتیکی موثر بر صنعت حمل و نقل کالا با تاکید بر تنظیم بارنامه و ارایه مدل مدیریتی مبتنی بر پایداری

سعید حسنی

گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد قائمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، قائمشهر، ایران

کارن روحانی<sup>۱</sup>

استادیار گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد قائمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، قائمشهر، ایران

ایرج رضایی نژاد

گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، چالوس، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۷/۰۸

## چکیده

کشور ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی و سیاسی، از مزیت ژئوپلیتیک ویژه‌ای در منطقه و جهان برخوردار است از اینرو می‌تواند با تکیه بر دانش متخصصان بخصوص در زمینه حمل و نقل کمک شایانی به توسعه پایدار خود بنماید. این پژوهش با هدف ارزیابی عوامل موثر بر توسعه پایدار حمل و نقل با تاکید بر تنظیم بارنامه انجام شده است. روش تحقیق از نوع پیمایشی و تحلیلی است که با استفاده از طراحی مدل مفهومی اولیه و تعیین ابعاد چهارگانه اصلی (رویکردی، مدیریتی / اجتماعی، فرهنگی / محیط زیستی، اقتصادی) و نیز ۱۹ مولفه (هدف) اقدام به تعیین روابی و پایایی مدل و برازش آن گردید. مدل اولیه تحقیق با استفاده از روش معادلات ساختاری (SEM) و با کمک نرم‌افزار Smart PLS2 مورد بررسی و آزمون قرار گرفت. نتایج نشان داد «بُعد مدیریتی» (ضریب مسیر = ۰/۵۲۲۷) بیشترین اثر را بر الگوی توسعه پایدار حمل و نقل کشور داشته است. سپس «بعد اجتماعی / فرهنگی» (ضریب مسیر = ۰/۵۰۹۷) و پس از آن «بُعد اقتصادی» (ضریب مسیر = ۰/۴۵۸۹) و در نهایت «بعد محیط زیستی» (ضریب مسیر = ۰/۳۳۲۴). مقدار  $R^2$  (۰/۹۸۲۳) نشان از تأیید الگو می‌باشد. هر دو شاخص در هر چهار سازه مثبت و بزرگ‌تر از صفر بودند که در نتیجه برازش کلی مدل اندازه‌گیری (کیفیت مناسب مدل اندازه‌گیری) و مدل ساختاری (توانایی بالای مدل ساختاری در پیش‌بینی کردن) تأیید شد. برازش کلی مدل ۰/۷۱۵۳ تعیین شد که نشان از برازش قوی مدل کلی پژوهش دارد. در میان اهداف نیز، بیشترین وزن متعلق به «رعایت جنبه‌ها و موازین حقوقی در تنظیم بارنامه» (۰/۹۲) و کمترین وزن متعلق به «تعهد بر تحویل سریع و سلامت کالا» (۰/۵۱) می‌باشد. شایسته است تا در تنظیم بارنامه ابعاد چهارگانه و مولفه‌های فوق‌الذکر رعایت گردیده تا بتواند در توسعه پایدار این صنعت نقش مهمی ایفا نماید.

کلمات کلیدی: ژئوپلیتیک، توسعه پایدار، حمل و نقل، بارنامه.

## مقدمه

موقعیت ژئوپلیتیک هر کشور یکی از عوامل مهم بررسی سیاست قدرت و امنیت آن در ارتباط با سایر کشورهای جهان است. از این رو، این موضوع در سیاست خارجی کشورها، بسیار حائز اهمیت است. ایران نیز به دلیل دارا بودن عوامل متنوع و متعدد طبیعی، گستردگی در طول و عرض جغرافیایی، تنوع گسترده در مرزها، دسترسی به آب‌های آزاد، همسایگان متعدد و برخورداری از جایگاه خاص در خاورمیانه و جهان دارای پتانسیل‌های فراوانی است. بنابراین؛ می‌توان با تکیه بر این مهم و با استفاده از فرآیند حمل‌ونقل چندگانه به توسعه پایدار خود کمک شایانی نماید (صیادی و سنایی، ۱۳۹۶: ۸۴). اهمیت حمل‌ونقل بر کسی پوشیده نیست، این صنعت عظیم به صورت ابتدایی از همان اوان پیدایش بشر با او همراه و همزاد بوده و نقش فعالی را در زندگی اجتماعی ایفاء نموده است. توسعه تجارت و مبادلات بین‌المللی کالا و خدمات بدون تصور حمل و نقل غیرممکن بوده و چرخش اقتصاد همه جوامع بشری ارتباط تنگاتنگی با این موضوع مهم دارد. هر تولیدکننده‌ای به امید اینکه کالای خود را با استفاده از صنعت حمل‌ونقل در بازارهای داخلی و خارجی عرضه خواهد کرد به تولید می‌پردازد (غریبه، ۱۳۸۸: ۱۰۰). امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و به دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش در برگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد. یکی از ستون‌های اصلی که توسعه پایدار نامیده می‌شود، ایجاد سامانه ترابری پایدار است. پیش‌نیاز گسترش و بهبود وضع اقتصادی جوامع استقرار و راه‌اندازی امکانات حمل و نقل کالایی کارا مبتنی بر اصول پایدار بدون کمترین زیان به محیط می‌باشد (ضرابی و اذانی، ۱۳۸۰: ۱۸). یکی از شاخص‌های توسعه پایدار، ساختار و فرآیند صنعت حمل‌ونقل در هر کشور می‌باشد. بی‌شک، یکی از ضروریات توسعه در هر عرصه‌ای، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و شریانی و ایجاد امکان حمل و نقل و ترانزیت آسان افراد و کالاها به آن منطقه است. این صنعت نیز در جهان نیازمند آن است که در استفاده از منابع، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، جهت‌گیری توسعه فناوری و تغییرات نهادی، با نیازهای حال و آینده سازگار باشد. از دیدگاه پایداری؛ صنعت حمل‌ونقل باید اساس بهبود وضعیت و رفع کاستی‌های اجتماعی و فرهنگی جوامع پیشرفته را فراهم آورد و در اقتصاد کشورها (به ویژه کشورهای در حال توسعه) موتور محرکه پیشرفت متعادل باشد (گرگی مهلبایی، ۱۳۸۹: ۴۰). با وقوع انقلاب صنعتی، حمل‌ونقل نیز متحول گردید و با اختراعات و اکتشافات پی‌درپی، فصل جدیدی در صنعت حمل‌ونقل بوجود آمد. این پیشرفت و تحول در حمل‌ونقل از یک‌طرف موجب تخصصی شدن حمل‌ونقل شده و آن را به شاخه‌های گوناگون تقسیم کرده است و از طرف دیگر باعث دخالت روزافزون دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی در تنظیم مقررات مربوط به حمل‌ونقل گردیده که این امر تصویب قوانین داخلی گسترده و قراردادهای و معاهدات متعدد دوجانبه و یا کنوانسیون‌های بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل به دنبال داشته است (Mehrabi & Amiri, 2013). بر این اساس توجه ویژه به

موضوع حمل و نقل، به ویژه چگونگی تنظیم برنامه نقش اساسی در اقتصاد ایران خواهد داشت که از این رهگذر، در این مقاله، به این موضوع پرداخته می شود.

### مبانی نظری

واژه و مفهوم ژئوپلیتیک از زمان وضع آن به لحاظ مفهومی و نیز موقعیت اجتماعی و علمی دچار فراز و نشیب‌هایی بوده است؛ و در موضوعات مختلف توسط جغرافیدانان، اقتصاددانان، سیاستمداران حرفه‌ای، نظامیان و متخصصان علوم سیاسی و روابط بین‌الملل رواج داشته و دارد. البته بدان معنی نیست که تاکنون برای ژئوپلیتیک تعریفی ارائه نشده است. بلکه می‌توان گفت تعاریف ارائه شده از جامعیت لازم برخوردار نیست (دریاباری و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۵۳). ضمن اینکه در بسیاری از نوشته‌ها به جای ارائه تعریف، اقدام به تعبیر و تفسیر و انجام توصیف‌های گوناگون شده است نظیر دانش کسب قدرت، دانش رقابت، دانش برخورد دولت‌ها، دانش شناخت و کنترل مکان‌ها و مناطق استراتژیک، نگرش جامع به جهان، دانش تحلیل موقعیت‌های جغرافیایی و نظایر آن که بعضاً آمیخته با اغراض و سلیقه‌های شخصی و نیز اغراق‌ها می‌باشد. به طور خلاصه، معنای لغوی ژئوپلیتیک، سیاست زمینی است و بر آن بخش از دانش جغرافیا تاکید می‌کند که با قدرت و سیاست پیوند می‌خورد. در مطالعات ژئوپلیتیکی جغرافیدانان اغلب با برقراری رابطه بین عوامل جغرافیایی طبیعی به ویژه (موقعیت، وسعت، جمعیت و...) و سیاست یک کشور سعی می‌کنند به تفسیر رویدادهای تاریخی پرداخته، وقایع آینده را پیش‌بینی و خط‌مشی سیاسی کشور را تبیین کنند (پورحسین و اخباری، ۱۳۹۸: ۲۲۹). ژئوپلیتیک مفهومی در بسته و مستقل نیست که تنها عوامل درون مرزهای کشور تشکیل دهنده آن باشد (قلی‌زاده پاک و همکاران، ۱۳۹۷).



شکل (۱): کش‌دار بودن مفهوم ژئوپلیتیک - مقیاس ۱:۲۵۰۰۰۰ (منبع: قلی‌زاده پاک و همکاران، ۱۳۹۷)

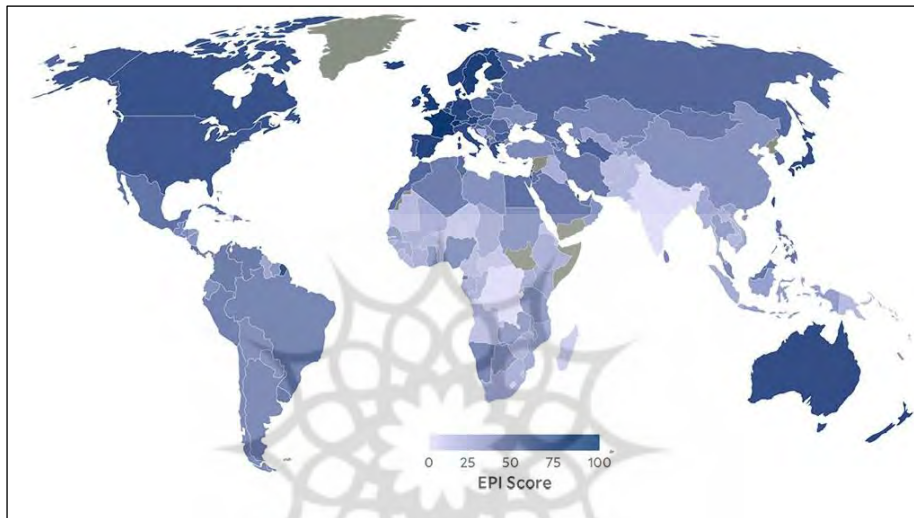
با نگرش ژئوپلیتیکی به جهان، روش‌های مختلف افزایش قدرت و حل منازعات و بحران‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. مبانی ژئوپلیتیک قدرت است و همه برداشت‌ها، رویکردها، مصادیق و موارد ژئوپلیتیک حول محور قدرت

می‌چرخند و عنصر قدرت به صورت نهان و آشکار خود را در ژئوپلیتیک نشان می‌دهد؛ بنابراین، ژئوپلیتیک بدون قدرت مفهوم و معنا ندارد. در گذشته عمدتاً پتانسیل قدرت‌زایی، عوامل و عناصر ثابت جغرافیایی، قدرت نظامی و برخورداری از سرزمین‌ها و فضاها بیشتر بود، به عبارت دیگر مفهوم برخورداری و قدرتمندی، داشتن ارتش‌های انبوه و سرزمین‌های پهناور بود. لکن امروز ژئوپلیتیک به عنوان شاخه‌ای علمی در جغرافیای سیاسی، موضوعات مختلفی را در بر می‌گیرد. پیترو تایلور جغرافیدان مشهور انگلیسی موضوع ژئوپلیتیک را قدرت دانسته و می‌نویسد: «ژئوپلیتیک عبارت است از؛ مطالعه توزیع جغرافیایی قدرت بین کشورهای جهان، به ویژه رقابت بین قدرت‌های بزرگ». از سوی دیگر، عزتی؛ موضوع ژئوپلیتیک را مترادف با سیاست‌های جغرافیایی می‌داند. او معتقد است در ژئوپلیتیک، نقش عوامل محیط جغرافیایی در سیاست ملل بررسی می‌شود (Hafeznia, 2005). عدم توجه به شاخص‌ها و مولفه‌های ژئوپلیتیک می‌تواند منجر به ایجاد بحران‌های ژئوپلیتیکی گردد. منظور از این اصطلاح، ایجاد وضعیت برای یک کشور و یا یک دولت بر پایه عوامل ثابت و متغیر ژئوپلیتیکی و متاثر کردن سیاست آن کشور است. این نوع بحران دارای پیامدهای متعددی برای شهروندان و ذی‌نفعان فضای متاثر از آن می‌باشد (ابوالفتحی و لطفی، ۱۳۹۷: ۱۲۳). موقعیت ژئوپلیتیکی کشورها می‌تواند به طور مشخص بر اساس امتیازات محیط جغرافیایی آنها تعیین گردد و بهره‌وری از آن و تلاش برای رسیدن به برتری جغرافیایی از اهداف مهم کشورها در عرصه بین‌المللی است. موقعیت ژئوپلیتیک یک کشور می‌تواند فرصت‌ها و محدودیت‌هایی را برای آن به وجود آورد. هدف ژئوپلیتیک دستیابی به یک سیاست خارجی کارآمد و شناسایی محدودیت‌ها و امکانات به وجود آمده از موقعیت تحول منطقه‌ای و جهانی است. این موضوع می‌تواند راهبردهای سیاست خارجی کشورها را تعیین و اولویت‌های اساسی آن را مشخص سازد.

توسعه پایدار<sup>۱</sup> مفهومی است که به واسطه پیامدهای منفی محیط زیستی و اجتماعی ناشی از رویکردهای توسعه یک‌جانبه اقتصادی بعد از انقلاب صنعتی و تغییر نگرش بشر به مفهوم رشد و پیشرفت پدید آمده است. این مفهوم که یکی از موثرترین رویکردها در توسعه منطقه‌ای است (بنا و همکاران، ۱۳۹۸)، تلاش دارد که با نگاهی جدید به توسعه، اشتباهات گذشته بشری را تکرار نکند و توسعه‌ای همه‌جانبه و متوازن را رقم بزند (Borriello, 2013: 670). این پدیده آینده‌ای مطلوب را برای جوامع بشری متصور می‌شود و به معنی افزایش منابع انسان، توانمندسازی جوامع به سمت افزایش توانمندی‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و فناوری است (روحانی و همکاران، ۱۳۹۶). در طول سال‌های دهه ۱۹۹۰ طرح‌های "پایداری" در ابعاد منطقه‌ای و محلی توسعه یافت. گروه‌های بسیار مختلفی از مشاغل و صنوف تا حکومت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی (مثل بانک جهانی) این مفهوم را اخذ و در برنامه‌ریزی‌های خود وارد نمودند؛ اما روند ترقی و پیشرفت در اجرای اهداف توسعه پایدار آهسته بوده است. می‌توان گفت: "توسعه پایدار مفهومی شکل یافته نیست، بلکه بیشتر فرایند دگرگونی رابطه متقابل بین سیستم‌های اجتماعی اقتصادی و طبیعی و مراحل آن را بیان می‌کند" (UNESCO, 2008). در واقع توسعه پایدار را به دلیل بعد وسیع مسائلی که در

<sup>۱</sup> - Sustainable Ddevelopment

آن مطرح می‌شود اعم از اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، سیاسی و زیست‌محیطی نمی‌توان در قالب یک تعریف جامع ارائه نمود. تا جایی که حتی عده‌ای معتقدند آسان‌تر خواهد بود که به جای "پایداری" با توجه به شاخص‌های توسعه نیافتگی، "عدم پایداری" تعریف شود. به عبارتی می‌توان گفت هرگونه فعالیت انسان که حیات بر روی کره زمین را تحت تأثیر قرار دهد موضوع توسعه پایدار قرار می‌گیرد. ایران از لحاظ شاخص‌های توسعه پایدار، در جایگاه هشتمادام رتبه‌بندی محیط زیستی جهانی قرار دارد (Hosseini et al., 2019: 8). در اصل، رتبه ایران در میانه جدول بوده که چندان مناسب نمی‌باشد (شکل ۲).



شکل (۲): جایگاه ایران در پهنه‌بندی شاخص عملکرد زیست محیطی (EPI) در سال ۲۰۱۸ (Hosseini et al., 2019)

از دیدگاه اقتصادی اهمیت حمل و نقل به حدی است که می‌توان آن را بستر توسعه اقتصادی خواند. برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های حمل و نقل باعث کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تولید می‌گردد و اثرات مطلوبی را بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد. حمل و نقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گسترده‌گی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در جامعه می‌گردد. کارایی بخش حمل و نقل هم در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است. این دو به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش به‌سزایی دارد (Mottaghi et al., 2015). حمل و نقل پایدار به رویکردی گفته می‌شود که بازتاب‌ها و هزینه‌های محیطی - اجتماعی را نشان می‌دهد، به ظرفیت قابل تحمل احترام می‌گذارد و بین نیازهای چاب‌جایی و ایمنی، و نیازهای دسترسی، کیفیت محیطی و سرزندگی توازن برقرار می‌کند (Jabareen, 2006: 40). از نظر کمیته تحقیقات حمل و نقل (TRB)؛ پایداری به این امر می‌پردازد که چگونه سیستم‌های اجتماعی، اقتصادی و محیطی براساس مزیت‌ها و کمبودهای ماهوی خود در مقیاس‌های مختلف فضایی - عملکردی با یکدیگر تعامل پیدا می‌کنند (Litman & Burwell, 2006). حمل و نقل به عنوان یکی از بخش‌های توسعه پایدار، به صورت همزمان زمینه‌ساز توسعه و اثرپذیر از آن بوده و این موضوع سبب توجه بیشتر برنامه‌ریزان به مقوله حمل و نقل شده است (Kennedy, 2004: 506). بر این اساس، حساس بودن به چالش‌ها و

پیگیری آنها و پیش‌بینی پیامدهای منفی حمل‌ونقل در اقتصاد، محیط زیست و اجتماع بسیار ضروری است (HOOK, 2011: 88). هدف برنامه‌ریزی حمل‌ونقل پایدار، کاهش عوارض حمل‌ونقل در بخش‌های اجتماعی، اقتصادی و محیطی از یک‌سو و هماهنگ کردن رشد پویای بخش حمل‌ونقل با سایر بخش‌های جامعه و منابع موجود از سوی دیگر است. آنچه امروزه متخصصان حمل‌ونقل جهان بر آن اتفاق نظر دارند، دستیابی به الگوی حمل‌ونقل پایدار است (GIZ, 2011).

به‌طور معمول یک فرایند حمل‌ونقل بین‌المللی مشتمل بر تعداد زیادی از اسناد جداگانه است (شهبازی و دیگران، ۱۳۷۷: ۹). قوانین و مقررات هر کشوری جهت واردات با کشورهای دیگر متفاوت است. اگرچه بیشتر اسناد و مدارک در فرآیند حمل‌ونقل بین‌المللی مورد نیاز واردکننده می‌باشد، اما صادرکننده نیز باید نسبت به صحت و سقم این مدارک اطمینان حاصل کرده و در تهیه آن‌ها با واردکننده در صورت لزوم همکاری کند. بارنامه؛ مهمترین سند حمل و نقل است. در اصل، سندی است که ارتباط قانونی بین فرستنده کالای مندرج در بارنامه و گیرنده همان کالا را برقرار می‌کند و به‌علاوه سندی است که موجب نقل مالکیت کالا می‌گردد و مورد معامله واقع شده و به‌موجب این سند، مالکیت کالای مندرج در بارنامه از شخصی به شخص دیگر منتقل می‌شود (طهماسبی و فاتحی: ۲۳). از دیدگاه حقوقی با توجه به مقررات بین‌المللی، بارنامه، سندی تعهدآور شناخته شده و نمایانگر وجود قراردادی (رسمی یا حرفه‌ای) بین فرستنده کالا و حمل‌کننده آن برای حمل کالای مندرج در بارنامه می‌باشد (عرفانی، ۱۳۹۲). در تجارت بین‌الملل، زمانی که کالای مادی موضوع قرارداد است، نحوه انتقال آن از یک کشور به کشور دیگر و قواعد حاکم بر مسائل درگیر در این روند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، در این میان بارنامه نقش اساسی ایفا می‌کند. به‌طوری که امکان انتقال کالا به دیگری بر اساس بارنامه وجود دارد. مقررات بین‌المللی متعددی نیز بر حمل‌ونقل کالا از طریق دریا حاکم است. از آن جمله می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی قواعد قانونی معینی راجع به بارنامه (قواعد لاهه) ۱۹۲۴، قواعد لاهه- ویزی (قواعد لاهه اصلاح‌شده به‌موجب پروتکل بروکسل ۱۹۶۸) و کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل کالا از طریق دریا ۱۹۷۸ (قواعد هامبورگ). قواعد لاهه و قواعد لاهه- ویزی که از استقبال و استفاده قابل توجهی نیز برخوردار شده است، مسئولیت حمل‌کننده کالا را در مواردی که کالا با استفاده از بارنامه یا سایر اسناد مالکیت کالا مانند قبض انبار حمل می‌شود مورد بررسی قرار می‌دهد. در مقابل، قواعد هامبورگ از اعمال محدودتری برخوردار است (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۰۸). بارنامه ثابت می‌کند که فرستنده کالایی را به متصدی حمل تسلیم کرده است. در این حالت بارنامه به‌منزله رسید دریافت کالا است. پس از صدور بارنامه اگر متصدی حمل برخلاف مندرجات آن ادعائی داشته باشد، پذیرفته نمی‌شود زیرا صدور بارنامه بر تحویل کالا از جانب فرستنده با همان کیفیت بیان‌شده در بارنامه گواه است. از سوی دیگر بارنامه دلیل مالکیت محسوب شده و سندی قابل معامله و قابل ظهن‌نویسی است و معمولاً به حواله‌کرد صادر می‌شود ولی می‌توان بنام حامل نیز آن‌ها را صادر نمود. از سوی دیگر بارنامه باید بدون قید و شرط باشد مگر آنکه بین طرفین به‌صورت دیگری توافق شده باشد. تاریخ صدور بارنامه از اهمیت زیادی برخوردار است. بارنامه‌ای که پس از بیست‌ویک روز از تاریخ صدور آن به بانک ارائه شود مورد قبول بانک نیست. بخشی از قوانین حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران بیان می‌دارد: با استناد به

بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت، تصدی به حمل و نقل یک فعالیت تجاری محسوب می‌گردد، لذا؛ از نظر حقوقی مسئولیت و تعهدات شرکت و مدیران آن تابع قانون تجارت (مواد ۳۷۷ الی ۳۹۴) و همچنین شرایط عمومی حمل و نقل جاده‌ای داخلی کالا (شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) خواهد بود؛ اما نظر به اینکه انجام عملیات حمل و نقل مستلزم صدور بارنامه بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه است و تکمیل کلیه نسخه‌ها و مندرجات آن توسط شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل الزامی است، علاوه بر صادرکنندگان بارنامه، متقاضیان آن اعم از فرستندگان و گیرندگان و یا رانندگان نیز می‌بایستی مقررات حاکم و ناشی از آن را رعایت نمایند (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵). گاهی ممکن است فرستنده کالا نه تمایلی به تعیین تحویل گیرنده کالا در بارنامه داشته باشد و نه به ذکر نام خود به عنوان مرسل‌الیه؛ بنابراین، با فرمانده کشتی یا متصدی حمل توافقی می‌کند که بارنامه در وجه حامل صادر شود. در این حالت، دارنده سند در وجه حامل، مالک محسوب شده و برای دریافت کالا محق است و به هیچ عنوان نمی‌توان حق واگذاری را از وی سلب کرد. واگذاری نیز نیازی به نوشتن عباراتی بر رو یا پشت بارنامه ندارد. بلکه با قبض و اقباض کالا انجام می‌شود (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۰۹). اگرچه بارنامه‌های الکترونیکی با قبض و اقباض قابل انتقال نیستند، اما با روش‌هایی می‌توان نتیجه آن را که همان عدم انعکاس، نام دارندگان قبلی در بارنامه است، به دست آورد و بارنامه را در وجه حامل صادر کرد (ملک محمدی، ۱۳۹۰: ۶۷). بنابراین، در مورد بارنامه‌های الکترونیکی صدور سند حمل در وجه حامل پذیرفته شده است به گونه‌ای که در مقررات سی. ام. آی و بولرو نیز به آن اشاره شده است. کنوانسیون روتردام هنگام تعریف سند حمل قابل معامله در بند (۱۵) ماده یک، به صدور بارنامه در وجه حامل اشاره کرده است؛ اما هنگامی که در بند (۱۹) همین ماده، سابقه الکترونیکی حمل قابل معامله را تعریف می‌کند، اشاره‌ای به در وجه حامل صادر شدن این نوع سند حمل نکرده است. کمیته حقوق دریایی انجمن حقوق بین‌الملل در سپتامبر ۱۹۲۱ در شهر لاهه همایشی برگزار کرد تا قوانینی مربوط به بارنامه اتخاذ کند که طبق آن حقوق و وظایف مالکین کشتی و مالکین کالا به صورت بین‌المللی یکپارچه شود. قوانینی که در مورد آن توافق شد، بعد از بازنگری، در یک کنفرانس دیپلماتیک در بروکسل، ۲۵ آگوست ۱۹۲۴، با عنوان "کنوانسیون بین‌المللی در مورد یکپارچه سازی قوانین خاصی مربوط به بارنامه" معرفی شدند. این کنوانسیون در سال 1968 در بروکسل با پروتکل ویزبی اصلاح شد که بعد از آن قوانین هیگ- ویزبی<sup>۲</sup> نامیده شدند (براری چناری و جهانیان، ۱۳۹۵). قوانین هیگ در رسیدن به دو هدف موفق بوده‌اند: استانداردسازی مهم‌ترین بندهای بارنامه و اصلاح عدم توازن در تقسیم وظایف و مسئولیت‌های بین مالک کشتی و مالک کالا در مورد خسارت دیدن کالا در جریان حمل و نقل (السان و امینی، ۱۳۹۳: ۴۳). بعد از اقدامات مقدماتی، کمیته کشتیرانی<sup>۳</sup> و کمیسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق تجارت بین‌الملل<sup>۴</sup> در سال ۱۹۷۸ کنفرانسی دیپلماتیک در هامبورگ برگزار کردند تا کنوانسیون جدیدی تهیه شود. کنوانسیون

<sup>1</sup> - The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading-Hague

<sup>2</sup> - Hague-Visby Rules

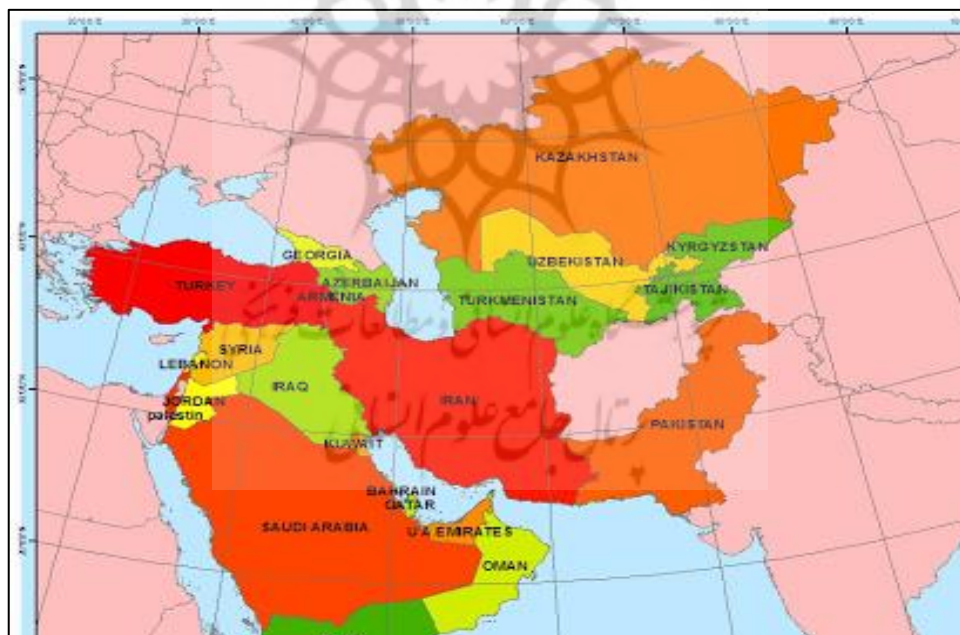
<sup>3</sup> - UNCTAD

<sup>4</sup> - UNCITRAL

جدید "کنوانسیون سازمان ملل در رابطه با حمل‌ونقل کالا از طریق دریا"<sup>۱</sup> در اول نوامبر ۱۹۹۲ در حالی که ۲۰ کشور کنوانسیون مذکور را تصویب کرده بودند، لازم‌الاجرا شد. در حال حاضر چهار حالت ممکن در مورد قوانین حاکم بر بارنامه‌ها وجود دارد: قوانین هیگ، قوانین هیگ - ویزی، قوانین هامبورگ و هیچ‌یک از موارد مذکور (طارم‌سر، ۱۳۹۵). پس از این موارد تنها چیزی که حاصل نشد، قوانین یکپارچه می‌باشد! علاوه بر این در سال‌های اخیر بعضی کشورها قوانین جدیدی اتخاذ کردند که تلفیقی از هیگ - ویزی و هامبورگ می‌باشد و منجر به تعدد سلسله وظایف و مسئولیت‌ها شده است. قوانین جمهوری خلق چین، کشورهای اروپای شمالی (سوئد، نروژ، دانمارک و فنلاند)، استرالیا و نیوزلند نمونه‌هایی از این تلفیق می‌باشند. ایالات متحده امریکا نیز قانون حمل‌ونقل کالا از طریق دریا خودش را ایجاد کرده است که شاید بتوان گفت افراطی‌ترین قانون در حقوق حمل‌ونقل بین‌الملل است (تتلی، ۱۳۷۰: ۲۷). با توجه به موارد مذکور، هدف از انجام این تحقیق، ارزیابی عوامل ژئوپلیتیکی موثر بر صنعت حمل و نقل کالا با تاکید بر تنظیم بارنامه و در نهایت، ارایه مدل مدیریتی مبتنی بر اصول پایداری است.

#### محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه در تحقیق حاضر، شامل پهنه جغرافیایی ایران (به عنوان محدوده بلافصل) و منطقه پیرامونی (به عنوان محدوده اثر) می‌باشد. خوشبختانه ایران دارای موقعیت بسیار مناسب در منطقه و جهان است.



شکل (۲): امتیاز ژئوپلیتیکی کشورهای جنوب غرب آسیا (منبع: Hook, 2011)

از جمله مهمترین شاخص‌های مؤثر در فرایند سیاستگذاری ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی ایران، بهره‌مندی ذاتی از منابع خدادادی طبیعی، تنوع مرزها، دسترسی به آب‌های آزاد، تعدد همسایگان آن است. خط ساحلی جنوب ایران بسیار طولانی است و از تنگه استراتژیک هرمز که به‌عنوان گلوگاه اقتصادی و انرژی جهان مطرح می‌باشد، برخوردار است. همچنین وجود دریای مازندران در شمال مرکزی ایران و همسایگی با کشورهای تازه استقلال یافته شوروی

<sup>1</sup> - The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)



سابق و روسیه می‌تواند دارای پتانسیل بسیار بالایی در حوزه حمل و نقل و اقتصاد باشد (طهماسبی و فاتحی: ۲۳). شکل ۲ امتیاز ژئوپلیتیکی ایران و سایر کشورهای جنوب غرب آسیا را نشان می‌دهد. همانطور که مشخص شده است، رنگ تیره نشانه امتیاز بالاتر و رنگ روشن امتیاز پایین‌تر را بیان می‌کند.

این تحقیق از نظر هدف؛ توسعه‌ای و از لحاظ روش اجرا، از نوع توصیفی - پیمایشی است که در آن هم از روش‌های کمی (از جمله طراحی پرسشنامه برای اعتبارسنجی مدل مفهومی اولیه و به کارگیری فنون آماری کمی) و هم از روش‌های کیفی (از جمله مصاحبه‌های اکتشافی با خبرگان و کدگذاری) استفاده گردیده است. در ابتدا، تیم کارشناسی تحقیق، با استفاده از مبانی نظری، سوابق تحقیق و اسناد موجود، اقدام به گردآوری و دسته‌بندی داده‌ها نمودند. در ادامه، با توجه به اهداف و پرسش‌های تحقیق، داده‌ها با روش سه‌بعدی (Fornell & Larcker, 1981) کدگذاری گردیدند و از طریق مصاحبه با ۱۵ نفر از خبرگان عرصه حمل و نقل و تجارت کشور اقدام به طراحی مدل مفهومی اولیه و تعیین روایی پرسشنامه محقق‌ساخته گردید. دلیل انتخاب این تعداد کارشناس به عنوان پنل کارشناسی آن بوده است که براساس جستجوی صورت گرفته، مشخص شد که تعداد افراد خبره که در هر دو زمینه تجارت بین‌الملل و حمل و نقل صاحب‌نظر بوده و واجد ویژگی‌های مورد نظر هستند، همین تعداد است. این گروه مدل اولیه که توسط تیم تحقیق تهیه شده بود را مورد بازبینی و اصلاح قرار داده و در نهایت با هم‌اندیشی صورت گرفته، مدل مفهومی طراحی گردید. خاطر نشان می‌گردد، از این افراد در بخش طراحی مدل مفهومی استفاده شده و پس از آن از طریق مراجعه به آرای سایر کارشناسان و مدیران مرتبط اقدام به وزن‌دهی به عوامل و متغیرها گردید. مدل مفهومی تحقیق، براساس مطالعه دقیق و جامع مبانی نظری و پیشینه تحقیق به دست آمد. در ادامه، به منظور تعیین اولویت‌های ابعاد و مولفه‌های (اهداف) تشکیل دهنده آنها، به آرای کارشناسان مراجعه گردید. جامعه آماری تحقیق شامل کارشناسان و مدیران عرصه تجارت، بازرگانی، حمل و نقل و گمرکات کشور بود که سابقه برنامه‌ریزی، مطالعه و اجرای فعالیت‌ها و اقدامات مرتبط را داشته باشند. با بررسی صورت گرفته این تعداد برابر با ۶۶ نفر بوده است. به منظور افزایش دقت و صحت داده‌ها، نمونه آماری نیز منطبق با جامعه آماری (۶۶ نفر) انتخاب گردید و در اصل، نمونه‌گیری به روش هدفمند انجام شده است. مدل اولیه تحقیق با استفاده از روش معادلات ساختاری (SEM) و با کمک نرم‌افزار Smart PLS2 مورد بررسی و آزمون قرار گرفت. از طریق این رویکرد می‌توانیم قابل قبول بودن مدل‌های نظری را در جامعه‌های خاص با استفاده از داده‌های همبستگی، غیرآزمایشی و آزمایشی آزمون نمود (Fornell & Larcker, 1981). برای مدل معادلات ساختاری، برازش مدل و محاسبه بار عاملی در شاخص‌های ساخته شده از تحلیل عاملی تاییدی استفاده شده است. در تحلیل‌های عاملی تاییدی، هدف پژوهشگر تعیین ساختار عاملی ویژه‌ای می‌باشد (Kline, 1998). به منظور تعیین کفایت داده‌ها از شاخص KMO و آزمون بارتلت استفاده شده است. شاخص KMO، شاخصی از کفایت نمونه‌گیری است که کوچک بودن همبستگی جزئی بین متغیرها را بررسی می‌کند. این شاخص در دامنه صفر و یک قرار دارد. اگر مقدار شاخص نزدیک به یک باشد (معمولاً بیشتر از ۰/۶)، داده‌های مورد نظر برای تحلیل عاملی مناسب هستند و در غیر اینصورت، نتایج تحلیل عاملی برای داده‌های

مورد نظر چندان مناسب نمی‌باشند (Thompson, 2004). آزمون بارتلت بررسی می‌کند چه هنگام ماتریس همبستگی، شناخته شده است و بنابراین برای شناسایی ساختار نامناسب می‌باشد. اگر سطح معنی‌داری (sig) آزمون بارتلت کوچک‌تر از ۵ درصد باشد، تحلیل عاملی برای شناسایی ساختار مناسب است، زیرا فرض شناخته شده بودن ماتریس همبستگی رد می‌شود (Byrne, 2001). در نرم‌افزار PLS، برازش مدل در سه بخش بررسی می‌شود:

۱. برازش مدل اندازه‌گیری

۲. برازش مدل ساختاری

۳. برازش کلی مدل (GOF)

### - برازش مدل اندازه‌گیری

برای بررسی برازش مدل اندازه‌گیری در روش حداقل مربعات جزئی (PLS) ابتدا پایایی ابزار توسط سه معیار مورد سنجش قرار می‌گیرد:

۱. آلفای کرونباخ

۲. پایایی مرکب (CR)

۳. ضرایب بارهای عاملی.

سپس روایی همگرا و واگرایی مدل اندازه‌گیری مورد بررسی قرار می‌گیرد. (Byrne, 2001). در صورتی که مقدار پایایی مرکب برای هر سازه بیش‌تر از ۰/۷ باشد نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل اندازه‌گیری دارد. معیار سوم ارزیابی ابزار اندازه‌گیری، مقدار بارهای عاملی است که از طریق محاسبه مقدار همبستگی شاخص‌های یک سازه با آن سازه محاسبه می‌شوند (Thompson, 2004). سپس، برای ارزیابی برازش مدل اندازه‌گیری، معیار روایی همگرا مدنظر قرار گرفت که نشان دهنده میانگین واریانس به اشتراک گذاشته شده هر متغیر پنهان با سؤال مختص به خود است. برخی محققین، مقدار ۰/۴ به بالا را برای روایی همگرا (AVE) کافی دانستند (Costello et al., 2005). در نهایت، از روایی واگرا (DV) برای ارزیابی برازش مدل اندازه‌گیری بهره گرفته شد که همبستگی یک متغیر را با یک متغیر غیرمرتبط با آن را می‌سنجد. برای بررسی روایی واگرایی مدل با استفاده از روش ماتریس فورنل و لارکر و از آزمون بارهای عرضی استفاده شد (Fornell & Larcker, 1981).

### - برازش مدل ساختاری

در بررسی مدل ساختاری، ضرایب معنی‌داری  $t$  و معیار  $R^2$  یا ضریب تعیین بررسی می‌شوند. در صورتی که ضرایب  $t$  بیش‌تر از ۱/۹۶ باشد، نشان از صحت رابطه بین سازه‌ها و در نتیجه تأیید مسیرها در مدل پژوهش در سطح اطمینان ۹۵ درصد است. مقادیر  $R^2$  نشان می‌دهد متغیر درون‌زا در مدل تحقیق تا چه اندازه قدرت پیش‌بینی‌کنندگی دارد (Byrne, 2001).

### - برازش کلی مدل (GOF)

برازش کلی مدل اندازه‌گیری با «شاخص اشتراکی» و برازش کلی مدل ساختاری با «شاخص افزونگی» مورد ارزیابی قرار می‌گیرند (Thompson, 2004). هر دو شاخص اشتراکی و افزونگی باید برای تمام مؤلفه‌ها بزرگ‌تر از صفر

باشد تا مدل تأیید گردد. در نهایت، جهت محاسبه GOF مدل از رابطه ۱ استفاده گردید (Lovett et al., 2002).

$$\text{GOF} = \sqrt{\text{Communalities}} \times R^2 \quad \text{رابطه (۱):}$$

### یافته‌های پژوهش

یافته‌های تحقیق در چند بخش ارائه می‌شوند:

#### – نتایج کدگذاری و نرمال بودن توزیع داده‌ها

در مرحله کدگذاری انتخابی، فرآیند یکپارچه‌سازی و بهبود مقوله‌ها انجام گرفت. با استفاده از مؤلفه‌های استخراج شده از بررسی ادبیات موضوع و مصاحبه با خبرگان ابعاد و مؤلفه‌های مدل مفهومی پژوهش به دست آمد. جهت بررسی ادعای مطرح شده در مورد توزیع داده‌های مولفه‌ها از آزمون کلموگروف – اسمیرنوف (KS) استفاده شده است. در این آزمون، فرض صفر، ادعای مطرح شده در مورد نوع توزیع داده‌ها است.

توزیع داده‌ها نرمال است: H0

توزیع داده‌ها نرمال نیست: H1

نتایج بدست آمده از آزمون کلموگروف – اسمیرنوف مربوط به مؤلفه‌های پژوهش در جدول زیر نشان می‌دهد که توزیع همه متغیرها در نمونه مورد بررسی از توزیع نرمال پیروی می‌کنند، زیرا سطح معنی‌داری بیش از ۰.۰۵ است و فرض صفر رد نمی‌شود. لذا؛ یکی از مفروض‌های مدل معادله ساختاری برقرار است و داده‌ها، کجی و کشیدگی شدید ندارند و توزیع متغیرها نرمال است. در جدول ۱؛ ابعاد و مؤلفه‌های استخراج شده از ادبیات موضوع و مصاحبه‌های اکتشافی دسته‌بندی شده‌اند و نتایج آزمون کلموگروف – اسمیرنوف نیز آورده شده است. منظور از مولفه در این بخش، اهداف مدنظر برای توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل با تاکید بر تنظیم برنامه است.

جدول ۱. دسته‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های استخراج شده از ادبیات موضوع و مصاحبه‌های اکتشافی و نتایج آزمون (KS)

بعد	مؤلفه‌ها (اهداف)	شاخص	سطح معنی‌داری	نتیجه آزمون
عنوان اختصاری اهداف				
بعد رویکردی / مدیریتی	رعایت جنبه‌ها و موازین حقوقی در تنظیم برنامه	G1	۰/۰۵۵	نرمال
	پایبندی به اصول پایداری در تجارت بین‌الملل	G2	۰/۱۳۴	نرمال
	پایبندی به قوانین و مقررات بین‌المللی و ملی در حوزه حمل‌ونقل و تجارت	G3	۰/۵۲۴	نرمال
	همکاری بین‌المللی به ویژه مشارکت سازمان‌های جهانی فی‌ربط	G4	۰/۱۹۸	نرمال
	بکارگیری اصول حرفه‌ای در انبارداری	G5	۰/۰۹۶	نرمال
	استانداردسازی و سرعت عمل در فرآیند کاری	G6	۰/۱۱۳	نرمال
بعد اجتماعی / فرهنگی	خوداظهاری و اعتقاد به اصول اخلاق حرفه‌ای کسب‌وکار	G7	۰/۰۶۳	نرمال
	رعایت ضوابط و ملاحظات مبدا و مقصد از سوی طرفین	G8	۰/۰۷۹	نرمال
	پذیرش حق مطالبه و پرداخت خسارت	G9	۰/۱۰۴	نرمال
	پذیرش و انجام تمامی تعهدات مندرج در برنامه	G10	۰/۱۲۳	نرمال
	مشخص بودن طرفین معامله	G11	۰/۰۷۷	نرمال
	تعهد بر تحویل سریع و سلامت کالا	G12	۰/۰۸۷	نرمال
بعد محیط زیستی / سلامتی	بکارگیری اصول تجارت الکترونیک	G13	۰/۱۱۸	نرمال
	استفاده از منابع انرژی پاک و کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی	G14	۰/۰۶۸	نرمال
	بسته‌بندی و برچسب‌گذاری زیست محیطی	G15	۰/۲۰۹	نرمال
	اخذ مجوزهای بهداشتی	G16	۰/۴۹۰	نرمال
	الزام بر بیمه‌گذاری	G17	۰/۰۷۹	نرمال
	پذیرش مسئولیت و پرداخت خسارت	G18	۰/۱۵۴	نرمال
بعد اقتصادی	اشتغال‌زایی و تلاش در جهت حرکت به سمت توسعه پایدار	G19	۰/۱۲۱	نرمال

**- نتایج بررسی کفایت نمونه‌گیری (آزمون‌های آماری KMO و بارتلت)**

با توجه به نتایج آزمون، مقدار شاخص KMO برابر ۰/۶۴۴ است، بنابراین؛ تعداد نمونه برای تحلیل عاملی تاییدی و مدل معادلات ساختاری کافی است. همچنین مقدار سطح معنی‌داری آزمون بارتلت، کوچک‌تر از ۵ درصد است و فرض شناخته شده بودن ماتریس همبستگی رد می‌شود و لذا تحلیل عاملی تاییدی برای شناسایی ساختار مناسب است.

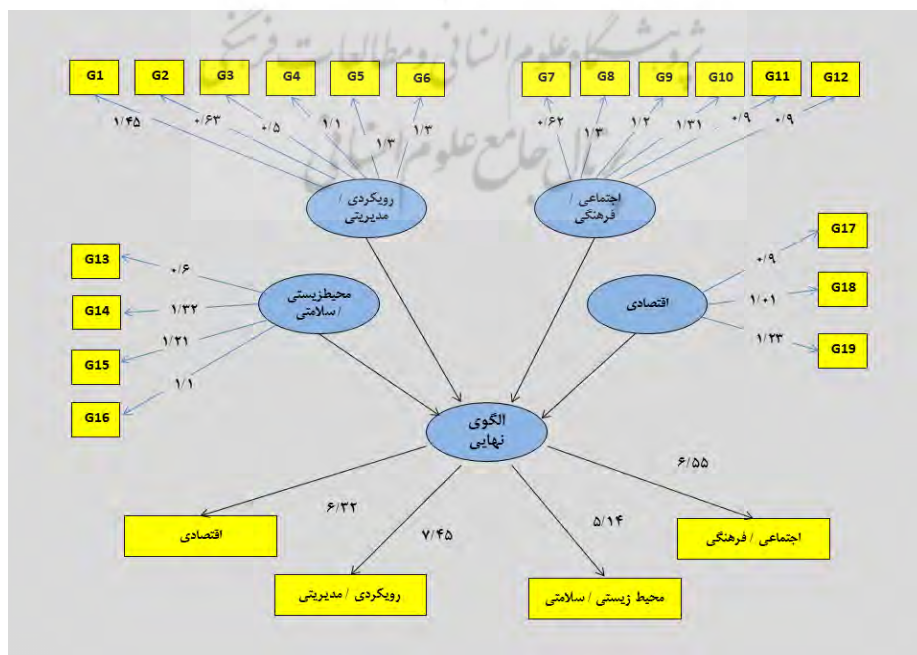
**- نتایج ارزیابی و برازش الگوی توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل مبتنی بر اصول پایداری**

برای ارائه مدل تحقیق و تعیین ارتباط بین متغیرها و مؤلفه‌های مربوط به آن ابتدا مطابق با شکل ۴، مدل اولیه و مفهومی تحقیق پیشنهاد شد. مدل مفهومی (ابتدایی) تحقیق، در قالب ۴ بعد اصلی (رویکردی، مدیریتی / اجتماعی، فرهنگی / محیط زیستی، سلامتی / اقتصادی) و ۱۹ هدف طراحی گردید.



شکل (۴). مدل مفهومی تحقیق مبتنی بر ۴ بعد اصلی منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

در بررسی اولیه تمام مسیرها دارای ضرایب معنی‌داری بودند. نتایج مربوط به آزمون مدل نهایی در شکل ۵ ترسیم شده است که دلیل بر تأیید مدل می‌باشد.



شکل (۵). میزان شاخص ۴ مدل نهایی منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

با توجه به ضرایب آلفای کروناخ و پایایی مرکب (CR) در محدوده مورد قبول واقع شده‌اند که نشان دهنده سازگاری درونی و پایداری درونی مناسب مدل اندازه‌گیری است. همچنین مقادیر  $t$  و بارهای عاملی برای تمام سؤالات پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفت. از آنجا که تمام بارهای عاملی سؤالات پرسشنامه بیش‌تر از  $0/4$  بوده است، بنابراین در حد قابل قبولی بودند. همچنین؛ مقادیر  $t$  نیز برای تمام سؤالات بزرگ‌تر از  $1/96$  بوده و از این‌رو، در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنی‌دار هستند. معیار دیگر برای ارزیابی الگو، روایی همگرا بود. هرچه این همبستگی بیش‌تر باشد، برازش الگوی اندازه‌گیری نیز بیشتر است. نتایج آماری در جدول ۲ ارائه شده است. نتایج آزمون بار عرضی نشان دهنده روایی و اگرایی مناسب و برازش خوب مدل اندازه‌گیری می‌باشد.

جدول ۲. ضرایب آلفای کروناخ و پایایی مرکب الگوی اندازه‌گیری

آماره سازه‌ها	آلفای کروناخ	پایایی مرکب (CR)	بار عاملی	مقدار $t$	روایی همگرا (AVE)
اجتماعی / فرهنگی	۰/۷۵	۰/۷۸	۰/۹۲	۲/۷۶	۰/۸۸۱۶
اقتصادی	۰/۷۶	۰/۷۹	۰/۸۲	۲/۵۵	۰/۸۷۳۸
رویکردی / مدیریتی	۰/۷۴	۰/۸۱	۰/۹۴	۲/۸۸	۰/۸۸۵۳
محیط زیستی	۰/۷۹	۰/۸۳	۰/۸۱	۲/۱۱	۰/۸۳۶۸

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

### - نتایج برازش الگوی ساختاری

در بررسی الگوی ساختاری، ضرایب معنی‌داری  $t$  و معیار  $R^2$  یا ضریب تعیین بررسی می‌شوند که در جدول ۳ ارائه شده‌اند. میزان اثر هر یک از سازه‌های پیش‌بین بر سازه ملاک آورده شده است که در میان آن‌ها «بُعد رویکردی / مدیریتی» (ضریب مسیر =  $0/5116$ ) بیشترین اثر را بر الگوی توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل مبتنی بر تنظیم برنامه داشته است. سپس «بُعد اجتماعی / فرهنگی» (ضریب مسیر =  $0/5019$ ) و پس از آن «بُعد اقتصادی» (ضریب مسیر =  $0/4424$ ) و در نهایت «بُعد محیط زیستی» (ضریب مسیر =  $0/4125$ ) بر توسعه پایدار حمل‌ونقل اثرگذار هستند.

جدول ۳. مقادیر معیارهای برازش الگوی ساختاری

سازه‌های پیش‌بین	سازه ملاک	ضریب مسیر ( $\beta$ )	مقدار $t$	ضریب تعیین ( $R^2$ )
بعد محیط زیستی	توسعه پایدار حمل‌ونقل	۰/۴۱۲۵	۲/۸۱	-
بعد رویکردی / مدیریتی	توسعه پایدار حمل‌ونقل	۰/۵۱۱۶	۲/۷۶	-
بعد اجتماعی / فرهنگی	توسعه پایدار حمل‌ونقل	۰/۵۰۱۹	۲/۳۵	-
بعد اقتصادی	توسعه پایدار حمل‌ونقل	۰/۴۴۲۴	۲/۴۲	-
توسعه پایدار حمل‌ونقل	توسعه پایدار حمل‌ونقل	-	-	۰/۹۸۲۳

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

### - برازش کلی مدل (GOF)

برازش کلی مدل اندازه‌گیری با «شاخص اشتراکی» و برازش کلی مدل ساختاری با «شاخص افزونگی» مورد ارزیابی قرار گرفتند. مقادیر مربوط به این دو شاخص در جدول ۴ ارائه شده است. در نهایت، مقدار معیار GOF معادل  $0/7153$  حاصل گردید.

جدول ۴. مقادیر شاخص‌های اشتراکی و افزونگی

شاخص‌ها	اجتماعی / فرهنگی	رویکردی / مدیریتی	محیط زیستی	اقتصادی	توسعه پایدار حمل‌ونقل
شاخص اشتراکی	۰/۲۳۴۳	۰/۲۶۶۷	۰/۱۱۸۱	۰/۲۱۱۵	۰/۷۱۵۳
شاخص افزونگی	۰/۱۸۵	۰/۲۴۷	۰/۰۵۴	۰/۱۵۵	۰/۳۶۷

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

براساس نتایج تحقیق، الگوی نهایی توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل مبتنی بر تنظیم برنامه را می‌توان ترسیم نمود (شکل ۶). همانطور که مشاهده می‌شود، ابعاد اصلی این الگو، در ۴ دسته خلاصه می‌شوند. اهداف ۱۹ گانه نیز متناسب با هر بعد طراحی شده‌اند.



شکل ۶. الگوی نهایی توسعه پایدار حمل‌ونقل مبتنی بر تنظیم برنامه در کشور منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

### نتیجه‌گیری و دستاورد علمی و پژوهشی

هدف از این پژوهش، ارزیابی عوامل موثر بر توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل با تاکید بر تنظیم برنامه و نیز برآزش الگوی توسعه پایدار حمل‌ونقل می‌باشد. با توجه به مدل مفهومی طراحی شده، تدوین این الگو تحت تاثیر چهار بعد اصلی و نوزده مولفه (هدف) قرار دارد. با توجه به مقادیر t که برای تمام سؤالات بزرگ‌تر از ۱/۹۶ بوده، معنی‌دار

بودن روابط تعیین گردید. از سوی دیگر، با توجه به نتایج، مناسب بودن روایی همگرا (AVE) مدل اندازه‌گیری تأیید می‌گردد. با توجه به نتایج تحقیق، مقدار  $R^2$  (۰/۹۸۲۳) نشان از تأیید الگو با استفاده از معیار مذکور می‌باشد و قدرت بالای پیش‌بینی متغیرهای درون‌زا را اثبات می‌کند. هر دو شاخص اشتراکی و افزونگی در هر چهار سازه مثبت و بزرگ‌تر از صفر بودند و در نتیجه برازش کلی مدل اندازه‌گیری (کیفیت مناسب مدل اندازه‌گیری) و مدل ساختاری (توانایی بالای مدل ساختاری در پیش‌بینی کردن) تأیید شد. برازش کلی مدل ۰/۷۱۵۳ تعیین شد که با توجه به دسته‌بندی وتزلس و همکاران (۲۰۰۹)، نشان از برازش قوی مدل کلی پژوهش دارد. بر این اساس، الگوی صنعت حمل‌ونقل مبتنی بر پایداری، از ۴ بعد و ۱۹ مولفه (هدف) تشکیل یافته است. در این میان، بعد «محیط رویکردی / مدیریتی» دارای بیشترین وزن (۰/۵۱۱۶) و پس از آن به ترتیب؛ بعد «اجتماعی / فرهنگی» با وزن (۰/۵۰۱۹) و بعد «اقتصادی» با وزن (۰/۴۴۲۴) و در نهایت، بعد «محیط زیستی» با وزن (۰/۴۱۲۵) قرار دارند. در میان اهداف نیز، بیشترین وزن متعلق به «رعایت جنبه‌ها و موازین حقوقی در تنظیم بارنامه» (۰/۹۲) و کمترین وزن متعلق به «تعهد بر تحویل سریع و سلامت کالا» (۰/۵۱) می‌باشد.

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در منطقه و جهان دارای شرایط خاص و ویژه‌ای است. نظر به آنکه ژئوپلیتیک عبارت است از اثر محیط یا اشکال یا پدیده‌های محیطی چون موقعیت جغرافیایی، شکل زمین، منابع کمیاب، امکانات ارتباطی و انتقالی (زمینی، دریایی، هوایی و فضایی)، وسایل ارتباط جمعی و... در تصمیم‌گیری‌های سیاسی، به ویژه در سطوح گسترده منطقه‌ای و جهانی؛ بنابراین، تغییرات اساسی در سیاست‌های اقتصادی جهان سبب گردیده تا مفهوم توسعه و به تبع آن مباحث توسعه پایدار، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی نیز دچار تحولات جدی گردد. یکی از مقوله‌های مهم این توسعه مرتبط با موضوع حمل‌ونقل است که در صورت رعایت دقیق، فنی و قانونی آن، ضمن کاهش اثرات مخرب زیست محیطی، توزیع منابع و امکانات اقتصادی را نیز در جهت کمک به رونق اقتصادی کشورها تامین می‌نماید. در این راستا یکی از مسائل مهم بازرگانی بین‌المللی مباحث مربوطه به اسناد حمل و به عبارتی مهم‌ترین سند حمل، یا همان بارنامه است. از آنجائی که حمل‌ونقل بین‌المللی کالا نقش اساسی در تجارت بین‌المللی ایفاء نموده و علاوه بر فروشندگان و خریداران کالا، اسناد حمل به‌عنوان ارکان اصلی و اساسی تلقی می‌شوند؛ و از سویی که اصل سرعت در تجارت بین‌المللی و تسهیل گردش سرمایه اقتضاء می‌کند تاجر بتواند هر زمانی که کالا وارد مقصد می‌شود با ارائه اسناد معتبر از گمرک مقصد، آن را ترخیص نماید؛ بنابراین بارنامه نه تنها سند مالکیت محسوب می‌شود، بلکه به‌عنوان یک اصل مسلم حقوقی و کمک به گردش سرمایه، این اعتبار و ارزش یافته است که با ظهورنویسی آن مالک بتواند به‌صورت جزئی یا کلی، کالا را به سایر اشخاص منتقل کند. گر چه سایر اسناد تجاری نقش‌هایی در تجارت بین‌الملل ایفاء کرده‌اند ولی هیچ سندی به‌اندازه بارنامه نتوانسته است نقش ارزنده‌ای در تجارت بین‌الملل ایفا کند. لذا ضرورت تنظیم دقیق و صحیح بارنامه بسیار حائز اهمیت است. از همین‌رو در بسیاری از کنوانسیون‌های حمل و نقل بدان اشاره شده است.

از بارنامه در قوانین ایران تعریف دقیقی نشده است، لیکن در بند ۱ ماده ۳۸۳ قانون تجارت به صدور بارنامه اشاره گردیده است. در ماده ۴۶ قانون مالیات‌های مستقیم مصوب سال ۱۳۸۱ تسریع گردیده است که موسسه‌های حمل‌ونقل مسئول تنظیم دقیق بارنامه هستند و باید هویت و نشانی صحیح صاحب کالا و سایر اطلاعات مربوط را در آن درج نمایند. با استناد به بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت، تصدی به حمل‌ونقل یک فعالیت تجاری محسوب می‌گردد، لذا از نظر حقوقی مسئولیت و تعهدات شرکت و مدیران آن تابع قانون تجارت (مواد ۳۷۷ الی ۳۹۴) و همچنین شرایط عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی کالا (شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) خواهد بود؛ اما نظر به اینکه انجام عملیات حمل‌ونقل مستلزم صدور بارنامه بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه است و تکمیل کلیه نسخه‌ها و مندرجات آن توسط شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل الزامی است، علاوه بر صادرکنندگان بارنامه، متقاضیان آن اعم از فرستندگان و گیرندگان و یا رانندگان نیز می‌باید مقررات حاکم و ناشی از آن را رعایت نمایند. در عرصه بین‌المللی، امر مهم دیگر در اجرای قراردادهای بین‌المللی تاریخ صدور بارنامه است که به معنای تحویل کالا به متصدی حمل‌ونقل بوده و می‌تواند معیاری برای زمان پرداخت وجهی از قرارداد در توافقات ذکر گردد. همچنین صدور بارنامه به معنای تحویل کالا به شرکت حمل است، در آن دسته از قواعد اینکوترمز که انتقال ریسک تحویل به شرکت حمل است مانند قاعده سی. اف. آر، صدور بارنامه حاوی آثار حقوقی بسیاری است.

سند تجاری در قانون ایران تعریف نشده است؛ اما در تئوری می‌توان برای سند تجاری دو مفهوم عام و خاص قایل شد. در مفهوم عام و وسیع، هر سند یا نوشته‌ای که در امر تجارت، کاربرد داشته باشد می‌تواند سند تجاری قلمداد گردد. از این منظر، اسنادی از قبیل سفته، چک، برات، اوراق سهام، اوراق قرضه، اعتبارات اسنادی، ضمانت نامه بانکی، انواع بارنامه شامل بارنامه هوایی، دریایی، ریلی، زمینی، رسید پستی و اسناد حمل مرکب فیاتا سیاهه تجاری (فاکتور)، بیمه نامه، قبض انبار و امثال اینها که در تجارت کاربرد دارند، اسناد تجاری محسوب می‌شوند. در مفهوم خاص، اسنادی که مورد حمایت و توجه خاص قانونگذار قرار گرفته و علاوه بر کارکرد تجاری دارای ویژگی خاص تجارتی نیز باشند، اسناد تجاری نامیده می‌شوند. سه اصل در امر تجارت حائز اهمیت است: (۱) سرعت، (۲) سهولت و (۳) امنیت. تحقق این سه اصل در دنیای تجارت، از طریق اسناد مدنی امکان‌پذیر نیست. لذا نیازهای تجاری سبب رواج اسنادی بین‌تجار شده است که با متصف شدن به یک سری ویژگیهای خاص و حمایت‌های قانونگذار، اجرای سریع و آسان و اطمینان‌بخش روابط تجاری را محقق می‌سازد. اسناد تجاری (در معنای وسیع) کارکردهای متفاوتی دارند. به‌عنوان مثال چک و سفته و برات و اعتبارات اسنادی نقش پرداخت پول و مبادلات پولی را بر عهده‌دارند که در این میان سفته و برات برای پرداخت‌های وعده دار و چک برای پرداخت‌های نقدی و اعتبارات اسنادی صرفاً برای پرداخت‌های بین‌المللی بکار می‌رود. فاکتور یا سیاهه تجاری بیانگر بیع تجاری است. انواع بارنامه‌ها و اسناد حمل و قبض انبار علاوه بر اینکه حاکی از وجود نوعی قرارداد حمل‌ونقل و انبار داری (امانت) است، دلیل مالکیت کالا نیز می‌باشد. ضمانت نامه بانکی سند تعهد پرداخت بی‌قید و شرط؛ و اوراق قرضه و سهام معرف میزان مشارکت اشخاص در سرمایه‌گذاریها و شرکت‌های تجاری است. نکته قابل توجه در بارنامه این است که چون کالای موضوع



معامله، وثیقه اعتبار اسنادی است، بارنامه سند مالکیت کالا است و تا هنگامی که خریدار نسبت به واریز اعتبار اقدامی نکند، در واقع بانک گشایش کننده اعتبارنامه مالک کالا تلقی می‌شود، بنابراین پشت‌نویسی بارنامه از نظر بانک مذکور اهمیت فراوانی دارد و از این‌روست که بانک‌ها مراقبت فراوانی می‌کنند که بارنامه در وجه حامل و یا به حواله‌کردگشایش کننده صادر گردید. از آنجا که بیمه کردن کالاها از بهترین و منطقی‌ترین راههای مقابله و جبران آثار و عواقب ناشی از حوادث غیرقابل پیش‌بینی و غیرمنتظره به شمار می‌رود، در دنیای تجارت امروز و در موضوع اعتبارات اسنادی نیز کاربرد فراوان داشته و از این‌رو بیمه‌نامه نیز از جمله اسناد حائز اهمیت در این ارتباط به شمار می‌آید. در نهایت، به منظور توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل در کشور لازم است تا در تنظیم بارنامه به ابعاد چهارگانه مورد مطالعه و نیز اهداف (مولفه‌های) نوزده‌گانه مرتبط با آنها توجه نمود. شایسته است تا متناسب با وزن و اهمیت هر یک از موارد مذکور، توجهات لازم صورت گیرد.

### منابع

- ابوالفتحی، مجید؛ و لطفی، حیدر (۱۳۹۷). تحلیل و بررسی نقش بحران‌های ژئوپلیتیکی منطقه خلیج فارس در معضل ریزگردها، فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال هشتم، شماره ۴، پاییز ۱۳۹۷، ۱۴۳-۱۲۱ صص.
- السان، مصطفی؛ امینی، وحید (۱۳۹۳). مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی دریایی، پژوهشنامه بازرگانی سال هجده. براری چناری، یوسف؛ و جهانیان، مجتبی (۱۳۹۵). بررسی صدور و مندرجات بارنامه دریایی، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۹۳. بنا، مرتضی؛ سرور، رحیم و قربانی‌نژاد، ربیاز (۱۳۹۸). چالش‌ها و راهبردهای نهادی مدیریت و توسعه پایدار حریم تهران، فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال نهم، شماره ۴، پاییز ۱۳۹۸، ۲۱۳-۱۹۵ صص.
- پورحسین، فاطمه؛ اخباری، محمد (۱۳۹۸). تبیین ژئوپلیتیکی بحران‌های مذهبی در جنوب غرب آسیا، فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال دهم، شماره ۱، زمستان ۱۳۹۸، ۲۵۲-۲۲۷ صص.
- تلی، ویلیام (۱۳۷۰). حمل و نقل دریایی، انتشارات مراکز آموزشی و تحقیقات گمرک ایران، ۷۹ صص.
- دریاباری، سید جمال‌الدین و همکاران (۱۳۹۷). آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تاکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئوآکونومیک منطقه، فصلنامه علمی - پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال دهم، شماره دوم، بهار ۱۳۹۷، ۱۷۴-۱۵۱ صص.
- روحانی، افسانه؛ طیبی ثانی، سید مصطفی؛ و بهمن‌پور، هومن (۱۳۹۶). ارزیابی مکانی و سنجش پایداری زیست محیطی مجموعه‌های ورزشی شمیرانات تهران در ارتباط با پهنه‌بندی آلودگی هوا: در راستای توسعه پایدار و حفظ محیط زیست، فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال هشتم، شماره ۱، زمستان ۱۳۹۶، ۲۳۶-۲۱۵ صص.
- شهبازی، شهباز؛ و دیگران (۱۳۷۷). نقش فرورادر در حمل و نقل بین‌المللی، تهران: انتشارات اتاق بازرگانی بین‌المللی.
- صیادی، هادی؛ سنایی، اردشیر (۱۳۹۶). عوامل ژئوپلیتیک تأثیرگذار بر تغییر نگاه سیاست خارجی ایران از غرب به شرق با تأکید بر روسیه، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، دوره ۱۰، شماره ۳۹، صص ۸۶-۸۴.
- ضرابی، اصغر؛ و اذانی، مهری (۱۳۸۰). توسعه پایدار در جهان صنعتی و در حال توسعه، تهران، مجله رشد آموزش جغرافیا، شماره ۵۹.
- طارم سر، مسعود (۱۳۹۵). حقوق بازرگانی بین‌المللی، تهران: انتشارات توسعه و نشر بازرگانی.
- طهماسبی، پروانه؛ و فاتحی، اکرم (۱۳۹۷). راهنمای حمل و نقل محصولات کشاورزی، تهران: انتشارات خدمات بازرگانی.
- عرفانی، محمود (۱۳۹۲). حقوق تجارت، تهران: نشر جنگل، ۲۴۳ صص.
- غریبه، علی (۱۳۸۸). آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا، دانشنامه حقوق و سیاست، نشریه دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، شماره ۱۲، واحد، ۱۰۴-۹۹ صص.

- قلی‌زاده‌پاک، نادر؛ لطفی، حیدر؛ و مرتضایی، شیدا (۱۳۹۷). بررسی مسایل ژئوپلیتیکی تاثیرگذار افغانستان بر امنیت ایران. فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال نهم، شماره ۱، زمستان ۱۳۹۷، ۸۲-۵۷ صص.
- گرجی مهلبانی، یوسف (۱۳۸۹). نقد معماری پایدار و نقد آن در حوزه محیط زیست، نشریه علمی پژوهشی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱.
- ملک محمدی، محسن (۱۳۹۰). بررسی ابعاد حقوقی برنامه‌های الکترونیکی، پایان نامه ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- نبوی، عزیز (۱۳۹۸). اصول حسابداری، تهران: انتشارات دیدار، چاپ اول، ۲۱۱ ص.
- نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۳). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی؛ تهران: انتشارات سمت.
- Borriello, F (2013). The Sustainability of Mediterranean Port Areas: Environmental Management for Local Regeneration in Valencia, Department of Conservation of outcomes of structural adjustments in a South Australian fishery, Journal: Marine Policy, Volume 34, Issue 3, May 2010, Pages 671-678.
- Byrne, B.M (2001). Structural Equation Modeling with Amos: Basic Concepts Applications, and Programming, London; Lawrence Erlbaum Publishers. Link: [https://www.scirp.org/\(S\(351jmbntvnsjt1aadkposzje\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1963808](https://www.scirp.org/(S(351jmbntvnsjt1aadkposzje))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1963808)
- Costello, A. B., Osborne, J (2005). Best practices in exploratory factor analysis: four recommendations for getting the most from your analysis, Practical Assessment, Research, and Evaluation: Vol. 10, Article 7. Link: <https://scholarworks.umass.edu/pare/vol10/iss1/7>
- Fornell, C., Larcker, D (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. Journal of Marketing Research, 18 (3), 39-50. DOI: 10.2307/3151312, <https://www.jstor.org/stable/3151312>
- GIZ (2011). Urban Transportation and Energy Efficiency; Sustainable Transportation: A Sourcebook for Policy-maker in Developing Cities, Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, BMZ, 2011.
- Hafeznia, M. R (2005). Geopolitics A Philosophical Review, Geopolitical Quarterly, No. 1.
- Hook, W (2011). 10 Principles of Transportation in Urban Life, M. Aghili (Trans.), Tehran: Phoenix Millennium, 2011.
- Hosseini, S.H., Daneshfard, K., Memarzadeh Tehran, G.R., Bahmanpour, H (2019). Validation of Networking Approach in Environmental Policy in IRAN to Decrease Environmental Pollution by Factor Analysis Method, Anthropogenic Pollution Journal, Vol 3 (2), 2019: 1-9, DOI: 10.22034/ap.2019.668486
- Jabareen, Y.R (2006). Sustainable Urban Forms Their Typologies, Models, and Concepts, Department of Urban Studies, Massachusetts Institute of Technology, 2006.
- Kennedy, H.P (2004). Enhancing Delphi Research: Methods and Results", J Adv Nurs Mar, No. 45(5), Pp. 504-511.
- Kline, R.B (1998). Principles and Practice of Structural Equation Modeling, London; the Guilford Press. DOI: 10.4236/psych.2017.89086
- Litman, T., & Burwell, D (2006). Issues in Sustainable Transportation, International Journal of Environmental Issues, Vol. 6, No. 4, Pp. 331-335, 2006.
- Lovett, S., Zeiss, A.M., Heinemann, G.D (2002). Assessment and development: Now and in the future, Heinemann, Gloria D. (Ed); Zeiss, Antonette M. (Ed). (2002). Team performance in health care: Assessment and development, Issues in the practice of psychology, 385 400 pp. Link: [https://www.aucd.org/joint\\_mtg/team\\_performance\\_book\\_excerpt](https://www.aucd.org/joint_mtg/team_performance_book_excerpt)
- Mehrabi, A., & Hashem A (2013). The role of political and security factors in the development of the Chabahar Free Zone, Geopolitical Quarterly, No. 31.
- Mottaghi, A., & Rahimi, R., Eyvazlou, M (2015). The Strategic Role of the Silk Road in Cultural Development and the Establishment of Resistance Economics, Ma'aref Quarterly, No. 212.
- Thompson, B (2004). Exploratory and confirmatory factor analysis: Understanding concepts and applications, American Psychological Association. Link: <https://doi.org/10.1037/10694-000>
- UNESCO (2008). Education for a Sustainable Future, visited at: [www.unesco.org/env/documents/2003/cep.2003.13.add.1.e.pdf](http://www.unesco.org/env/documents/2003/cep.2003.13.add.1.e.pdf), 9-8-2008.