



The Country's Logistics Rearangment Model

Ali Hamidi*, Ali Mohammad Ahmadvand, Ahmad Bitaraf

* PhD in Strategic Management, National Defense University, Tehran, Iran

(Received: 11/03/2025, Revised: 07/04/2025, Accepted: 05/05/2025, Published: 20/06/2025)

DOR: 20.1001.1.20089198.1404.27.86.6.8

ABSTRACT

Abstract The purpose of this article is to design a model for rearangment the country's logistics. From the perspective of most economic experts, the logistics industry is a vital part of the national economy and can play a decisive role in the country's economic prosperity and achieving a sustainable economy. This issue has a special place in our country, which has abundant logistics capacities, and has been addressed less frequently. This research is applied in terms of purpose and mixed in terms of method, exploratory. After reviewing the research background and exploratory studies and the theoretical framework of the research, the conceptual model of the research was developed and by completing a questionnaire (quantitative data) by 61 logistics experts, the research data was collected and analyzed using the structural equation method, and finally the final model was completed and presented. The proposed model consists of three dimensions: "legal infrastructure," "non-physical infrastructure" and "physical infrastructure." Each of these dimensions has components and sub-components, which are composed of 19 components and 55 sub-components in total.

Keywords: Logistics, Model, Rearangment, Governance

This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license.

Publisher: Imam Hussein University

© Authors



* Corresponding Author Email: a.hamidi@yahoo.com

الگوی ساماندهی لجستیک کشور

علی حمیدی^{۱*}، علی محمد احمدوند^۲، احمد بیطرف^۳

۱- دکترای مدیریت راهبردی، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران، ۲- استاد دانشگاه ایوانکی، ایوانکی، ایران، ۳- دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

DOR: 20.1001.1.20089198.1404.27.86.6.8

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۱۵

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۳/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۲۱

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۱/۱۸

چکیده

هدف این مقاله، طراحی الگوی ساماندهی لجستیک کشور است. از نگاه اغلب صاحب نظران اقتصادی، صنعت لجستیک، بخش حیاتی از اقتصاد ملی بوده و می تواند نقش تعیین کننده ای در رونق اقتصادی کشور و دستیابی به اقتصاد پایدار داشته باشد. این موضوع در کشور ما که از ظرفیت های لجستیکی فراوانی برخوردار است، جایگاه ویژه ای دارد که کمتر به آن ها پرداخته شده است. این تحقیق به لحاظ هدف، کاربردی و به لحاظ روش، آمیخته از نوع اکتشافی به شمار می آید. پس از مرور پیشینه تحقیق و مطالعات اکتشافی و چارچوب نظری پژوهش، مدل مفهومی تحقیق تدوین شد و با تکمیل پرسشنامه (داده های کمی) توسط ۶۱ نفر از خبرگان حوزه لجستیک، داده های تحقیق گردآوری و با روش معادلات ساختاری، تجزیه و تحلیل گردید و سرانجام مدل نهایی تکمیل و ارائه شد. الگوی پیشنهادی از سه بُعد تشکیل شده است: «زیرساخت های قانونی»، «زیرساخت های غیرفیزیکی» و «زیرساخت های فیزیکی». هریک از این ابعاد دارای مؤلفه ها و زیر مؤلفه هایی بوده که در مجموع از ۱۹ مؤلفه و ۵۵ زیرمؤلفه تشکیل شده است.

واژه های کلیدی: لجستیک، الگو، ساماندهی، حکمرانی

۱- مقدمه

لجستیک به عنوان پشتیبان فعالیت های تجاری- تولیدی، نقش حیاتی در تحقق رشد اقتصادی هر کشور ایفا می کند و اهمیت لجستیک کارا، در رشد اقتصادی و تجارت غیرقابل انکار است. لجستیک شبکه ای از فعالیت ها و خدمات است که جابه جایی فیزیکی کالاها در داخل و خارج از مرزها را پشتیبانی می کند [۳]. ایران به عنوان یک گذرگاه بین المللی، ظرفیت بالایی در حوزه لجستیک دارد و می تواند با شناسایی نقاط قوت و ضعف خود و همچنین نیازها و انتظارات همسایگان و بازارهای جهانی و بزرگ بین المللی، سطح عملکرد لجستیک خود را بهبود بخشیده و به این ترتیب به تحکیم موقعیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک خود کمک کرده و ضمن پررنگ کردن نقش خود در مناسبات جهانی بر بهبود وضعیت سیاسی، اقتصادی و فرهنگی خود نیز تأثیر بگذارد [۲].

در این مقاله، با نگاه به فرصت های لجستیکی موجود در کشور و اطراف آن، تلاش خواهد شد تا «الگوی ساماندهی لجستیک کشور» ارائه گردد.

رشد و توسعه اقتصادی از مهم ترین اهداف همه جوامع بشری است. لازمه دستیابی به این هدف، ایجاد و گسترش فعالیت های اقتصادی است و مهم ترین پیش شرط فعالان اقتصادی جهت فعالیت؛ وجود ثبات، آرامش و به عبارت دیگر، امنیت اقتصادی است به طوری که سرمایه گذاران بتوانند با انجام برنامه ریزی بلندمدت، نتیجه تولید، توزیع و سرمایه گذاری خود را پیش بینی نمایند [۱]. از این رو در سند چشم انداز ۲۰ ساله، سه هدف روشن وجود دارد: اول شدن در منطقه از نظر تولید علم و فناوری، الهام بخش شدن هویت اسلامی- ایرانی و سوم این که کشور باید از نظر اقتصادی در منطقه غرب آسیا، رتبه اول را کسب کند [۲].

از نگاه اغلب صاحب نظران اقتصادی، صنعت لجستیک بخش حیاتی از اقتصاد ملی بوده که میزان توسعه اقتصادی یک کشور به توسعه آن وابسته است.

* رایانامه نویسنده مسئول: a.hamidi@yahoo.com

۲- روش تحقیق

۲-۱- بیان مسئله

بر اساس مطالعات صورت گرفته توسط بانک جهانی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تأثیر به سزایی بر فعالیت های اقتصادی کشورها دارد. مشاهدات این بانک، بیانگر این است که از میان کشورهای با درآمد سرانه هم سطح، آن کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته اند شاهد یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد رشد بیشتر در تجارت بوده اند [۴].

کشورهای پیشرو جهان در حوزه لجستیک، با دارا بودن مزیت های لجستیکی کمتر یا در حد ایران، خود را به عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح کرده اند. اگرچه با تمام امکانات و فرصت های موجود جهت تبدیل شدن به یک مرکز یا مرکز لجستیکی، متأسفانه ایران هنوز نتوانسته در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسبی عمل کند. از سوی دیگر، برخی کشورهای همسایه با درک درست شرایط محیطی و آینده نگاری صحیح، به طور شایسته ای از موقعیت منحصربه فرد منطقه ای؛ در جهت توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده اند [۵].

بر اساس گزارش بانک جهانی در شاخص عملکرد لجستیکی ۲۰۲۳، از بین ۱۳۹ کشور، رتبه ایران ۱۲۳ بوده در حالی که قطر همسایه جنوبی ایران در رتبه ۳۴ قرار گرفته و ترکیه جایگاه ۳۸ را به خود اختصاص داده است. عمان نیز رتبه ۴۳، کویت رتبه ۵۱، ازبکستان رتبه ۸۸، ارمنستان رتبه ۹۷ و عراق رتبه ۱۱۵ قرار دارند. این در حالی است که رتبه ایران در گزارش ۲۰۱۸ بانک جهانی، ۶۴ بوده است. به گفته خبرگان حوزه لجستیک، علل این افت در ایران می تواند ناشی از ضعف در زیرساخت ها، مقررات و رویه ها، بروکراسی های اداری، نظام حمل و نقل، مدیریت زنجیره تامین، محدودیت های بین المللی و سایر موارد باشد.

توسعه لجستیک پیش از هر چیز، نیازمند تعیین رویکرد کلان کشور در توسعه این بخش و برنامه ریزی بلندمدت برای آن است؛ اما این امر هیچ گاه به صورت یکپارچه و جامع در اسناد توسعه ای کشور مدنظر نبوده و اغلب به صورت جزیره ای در بخش های مختلف به آن پرداخته شده است. حال آنکه وجود یک دیدگاه واحد و یکپارچه در حوزه لجستیک، به منظور پیشبرد توسعه همه جانبه لجستیک بسیار ضروری است.

با توجه به نکات بیان شده، نیاز به استفاده از الگویی برای ساماندهی لجستیک کشور که مبنایی جهت برنامه ریزی های راهبردی ایجاد نماید، بیش از هر زمان دیگری، محسوس است.

۲-۲- اهمیت و ضرورت تحقیق

الگوی ساماندهی لجستیک کشور برای تعیین وضعیت عملکرد لجستیکی کشور مورد استفاده قرار می گیرد و به شناخت فرصت ها و تهدیدهای حوزه لجستیک و بررسی وضعیت لجستیک کشور کمک می کند. همچنین تصمیم گیران را در اتخاذ راه کارهای مناسب جهت بهبود عملکرد این حوزه راهنمایی می کند. درواقع به ارتقای کارآمدی و اثربخشی نظام مدیریتی لجستیک کشور کمک خواهد کرد. ساماندهی لجستیک کشور به سیاست گذاران و تصمیم گیرندگان کلیدی کشور کمک می کند که با تمرکز بر حوزه های مختلف لجستیکی اعم از غیر فیزیکی و فیزیکی، عملکرد این حوزه ها، نقاط قوت و ضعف و ظرفیت های رشد و توسعه آن ها را سنجیده و تصمیمات لازم در این رابطه را اتخاذ نمایند.

ازجمله عواملی که می تواند به سیاست گذاران در سنجش وضعیت عملکرد خود و همسایگان و بازارهای جهانی کمک نموده و بر آگاهی لجستیکی ایران نسبت به وضعیت داخلی و خارجی آن بیفزاید و سیاست گذاری ها و تصمیم گیری ها در این حوزه را هدفمند و جهت دار سازد، الگوی ساماندهی لجستیک کشور است. همچنین ساماندهی لجستیک کشور به ذینفعان این حوزه کمک می کند تا با بررسی فرآیندهای مختلف لجستیکی در سطح ملی، کیفیت این فرآیندها را مورد بررسی قرار داده و با توجه به نیازها و اولویت های خود، اصلاحات لازم در این حوزه را انجام دهند.

با انجام این تحقیق:

* به ارتقای کارآمدی و اثربخشی نظام مدیریت راهبردی لجستیک کشور کمک خواهد شد؛

* با توجه به خلأ نظری و تجربی در حوزه ساماندهی لجستیک کشور، ادبیات و مبانی نظری موضوع ساماندهی لجستیک کشور توسعه خواهد یافت؛

* زمینه ای برای یکپارچگی و انسجام بخشی به فرآیندها و کارکردهای حوزه ساماندهی لجستیک کشور فراهم خواهد شد؛

* الگوی ساماندهی لجستیک کشور متناسب با اقتضائات نظام جمهوری اسلامی به صورت بومی و مدون توسعه خواهد یافت؛

* بستر مناسبی برای تحقق تدابیر مقام معظم رهبری (مدظله العالی) در خصوص اهمیت توجه به بخش اقتصاد و تولید فراهم خواهد شد؛

* مسئولان و دست اندرکاران، به ادبیات مشترکی از مؤلفه های اصلی و عناصر کلیدی در زمینه ساماندهی لجستیک کشور دست خواهند یافت؛

لجستیک کشور، دچار ابهام و برداشت های سلیقه ای و در نتیجه تصمیمات سلیقه ای خواهند شد.

۲-۳- پیشینه تحقیق

تابه حال تحقیقات متعددی در حوزه طراحی نظام های لجستیکی انجام شده که برخی از مهم ترین و جدیدترین آن ها در جدول (۱) ارائه گردیده است.

در نبود الگوی ساماندهی لجستیک کشور تصمیم گیران، متخصصان و برنامه ریزان مرتبط با این حوزه ابزار جامع نگر و مناسبی برای مدیریت منسجم و یکپارچه این حوزه در سطح ملی در اختیار ندارند. همچنین؛ زمینه اصلاح، به روزرسانی و تعدیل سیاست های حوزه لجستیک کشور متناسب با تغییرات و اقتضات محیطی به طور مناسب و مؤثر به وجود نخواهد آمد. در نهایت؛ مجریان و دست اندکاران حوزه لجستیک کشور در فقدان الگوی ساماندهی

جدول (۱): پیشینه مطالعات انجام شده (مولفین)

عنوان	سال	پژوهشگران	محل نشر/اجراء
سند آمایش مراکز لجستیک کشور	۱۳۹۷	وزارت راه و شهرسازی	معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل
طرح آمایش لجستیک کشور و معرفی نقاط کاندیدا جهت استقرار هاب های لجستیکی و بنادر خشک	۱۳۹۶	فرهاد بندرچیان	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، معاونت فنی و زیربنایی، دفتر مهندسی و نظارت تأسیسات زیربنایی
طراحی سیستم جامع آماذ و پشتیبانی	۱۳۸۹	مرکز مطالعات و پژوهش های لجستیکی	دانشگاه جامع امام حسین علیه السلام، مرکز مطالعات و پژوهش های لجستیکی
نقش آماذ و پشتیبانی در جنگ های آینده «مطالعه موردی نزاجا»	۱۳۸۷	محمدحسن باقری	دانشگاه عالی دفاع ملی
برآورد اندازه بازار لجستیک ملی	۲۰۱۸	Lauri Ojala, Tomi Solakivi, Juuso Töyli, Harri Lorentz, Sini Laari	International Journal of Physical Distribution & Logistics Management
نقش دولت ها در بهبود و توسعه لجستیک و زیرساخت های آن	۱۳۹۲	مجتبی سلیمانی سدهی، الناز میاندوآچی و حوری امید	دومین همایش توسعه حمل و نقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین المللی
ضرورت بهبود عملکرد لجستیک تجاری کشور	۱۳۹۲	مجتبی سلیمانی سدهی و الناز میاندوآچی	دومین همایش توسعه حمل و نقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین المللی
شاخص عملکرد لجستیک، ابزار سنجش جایگاه کشورها در اقتصاد جهانی	۱۳۹۵	اتاق بازرگانی ایران	دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران؛ کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک

در زمینه تبیین موضوع لجستیک، اهمیت آن در سطح ملی و طراحی بخش های مختلف به صورت جداگانه صورت گرفته که بخشی از مهم ترین آن ها که با موضوع این رساله مرتبط هستند، ذکر گردید. نوآوری پژوهش، با بررسی صورت گرفته در موضوع الگوی ساماندهی لجستیک کشور، پژوهشی صورت نگرفته و این موضوع مغفول مانده است، اجرای این پژوهش از این منظر نوآوری دارد. باتوجه به اینکه وجود یک الگوی بومی با در نظر گرفتن ملاحظات خاص کشور، کمک مؤثری به مدیران در تصمیم گیری و راهبری اقدامات آتی خواهد کرد. می توان مهم ترین نوآوری این پژوهش را ارائه الگوی ساماندهی لجستیک کشور نام برد.

پیشینه موجود بررسی شده شامل مطالب خوبی درخصوص مفاهیم لجستیک می باشد و این مفهوم را از زوایای مختلف مورد بررسی قرار داده اند. بحث لجستیک و زنجیره تأمین با یکدیگر عجین شده اند و چه بسا جدا کردن یکی از دیگری به راحتی امکان پذیر نمی باشد. هیچ یک از موارد پیشینه ای بررسی شده به صورت یکجا و مفصل در مورد ساماندهی لجستیک در سطح ملی که موضوع این مقاله است، بررسی مفصلی نبوده و یا الگوی علمی کاربردی ارائه نداده اند.

با توجه به بررسی گسترده در منابع کتابخانه ای و اینترنتی معتبر، این نتیجه به دست آمد که تاکنون پژوهشی با رویکرد طراحی الگوی ساماندهی لجستیک کشور انجام نشده است، لکن پژوهش هایی

در این پژوهش بنا بر تعریف منتخب الگو عبارت است از قالب و ساختاری که در آن با شکل‌گیری مفاهیم، مقولات، مضامین و همچنین وجود روابط بین ابعاد آن امکان ساماندهی لجستیک کشور فراهم می‌شود.

۲-۵-۲- لجستیک

لجستیک واژه‌ای است که معادل انگلیسی آن «لاجستیکس» با ریشه یونانی «لاجستیکوس» می‌باشد. حرف «S» آخر واژه انگلیسی، همانند حرف S در آخر واژه‌های «فیزیکس» و «متمتیکس» به معنی طبیعیات و ریاضیات بوده، یعنی آنچه مربوط به حوزه این علوم است. «لاجستیکوس» در یونان باستان به معنی حسابرگری بوده که در امور اداری و تدارکاتی ارتش آن‌ها کاربرد داشته است. به افسران اداری ارتش‌های روم و بیزانس «لاجیستا» نیز گفته می‌شده است. این واژه در طول تاریخ کم و بیش همچنان در امور پشتیبانی واحدهای نظامی بکار می‌رفته است. در قرن هیجدهم، فرانسوی‌ها رسماً این واژه را در اصطلاحات نظامی خود وارد کردند [۱۹]. هم‌اکنون این واژه در دو حوزه نظامی و غیرنظامی، کاربردی بسیار وسیع پیدا نموده و مفاهیم و کارکردهای آن در هر دو حوزه، ضمن بهره‌برداری متقابل، از رشد قابل‌توجهی برخوردار گردیده است.

لجستیک از واژه‌هایی است که در چند سال اخیر در کشورمان تحت عنوان‌هایی نظیر لجستیک ناب، لجستیک چاپک، شرکت‌های خدمات لجستیک، انجمن علمی لجستیک، کنفرانس ملی لجستیک و... بسیار شنیده می‌شود. نزدیک به سه دهه است که بحث مدیریت لجستیک ملی مطرح گردیده است و بر اساس آمار و ارقام موجود، کشورها و سازمان‌هایی که این دانش را به کار گرفته‌اند؛ پیشرفت‌های چشمگیری در حوزه‌های مربوطه داشته و سود سرشار و صرفه‌جویی‌های کلان مالی از بابت به‌کارگیری این نگرش نصیبشان شده است.

بانک جهانی (۲۰۱۰) در تعریف خود؛ لجستیک را دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل‌ونقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرکات مرزی تا سیستم‌های توزیع و پرداخت درون کشوری محسوب نموده که توسط نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد.

در تعریف دیگر، شورای حرفه‌ای مدیریت زنجیره تأمین (۲۰۰۳)؛ لجستیک را به آن بخش از فرآیندهای زنجیره تأمین اطلاق می‌کند که ذخیره‌سازی و جریان اثربخش و کارایی کالاها، خدمات و اطلاعات مربوط به آن‌ها را در دو جهت رفت‌وبرگشت، میان مبدأ و محل مصرف، جهت پاسخگویی به نیاز مشتری، برنامه‌ریزی، راه‌اندازی و کنترل می‌کند [۲۰]. در تعریف شورای ملی مدیریت توزیع فیزیکی (۱۹۷۶) نیز، لجستیک اصطلاحی است که انسجام دو یا چند فعالیت در راستای برنامه‌ریزی، راه‌اندازی و کنترل جریان اثربخش

۲-۴- هدف تحقیق

هدف اصلی؛ طراحی الگوی ساماندهی لجستیک کشور است، لذا سوال اصلی تحقیق این است که الگوی ساماندهی لجستیک کشور کدام است؟

همچنین سؤالات فرعی تحقیق عبارت‌اند از:

* مبانی و مفاهیم ساماندهی لجستیک کشور چیست؟

* ابعاد و مؤلفه‌های ساماندهی لجستیک کشور چیست؟

۲-۵- ادبیات و مبانی نظری تحقیق

۲-۵-۱- مفهوم و تعریف الگو

در فرهنگ لغت دهخدا، «الگو» به معنای سرمشق، مقتدا، اسوه، مثال و مترادف کلمات «مدل» و «نمونه» است و معادل واژه‌های انگلیسی Model و Pattern به کاررفته است. الگوها یک سری اجزا و روابط اجزا در دنیای واقعی‌اند [۶] که رؤیت پیچیدگی‌های دنیای حقیقی را تسهیل می‌کنند [۷] و ماهیت و عصاره دانش و اندیشه و دیدگاه یک متخصص را به طور واضح و مختصر بیان می‌نمایند [۸]. الگوها بیانگر اصول یا طبقه‌ای از رویدادها هستند که به صورت دقیق و جزئی یا کلی و انتزاعی نظریه‌ها را در خودشان پالایش می‌کنند و روابطی از مفاهیم را ارائه می‌دهند (کامان، ۱۹۸۴). الگوها دستگاهی از فرضیه‌ها [۹]، ساختاری از نمادها و قواعد [۱۰] و مجموعه‌ای از مفاهیم به هم وابسته [۱۱] برای شناخت مسائل و اجزای متشکله [۱۲]، توضیح و تفسیر یک سیستم [۱۳]، دسته‌بندی داده‌ها و یا فرضیه‌سازی درباره آن‌ها [۱۱]، پیش‌بینی و تصمیم‌گیری [۱۴] و درنهایت درک واقعیت است [۱۵]. فریگ و هارتمان (۲۰۱۸) دو نوع کارکرد متفاوت را برای الگوها معرفی کرده‌اند [۱۶]: از یک سو الگو ممکن است توضیحی برای یک بخش انتخاب‌شده از جهان باشد (سیستم هدف) که بسته به طبیعت هدف، به الگوهای پدیده و الگوهای داده دسته‌بندی می‌شود؛ از سوی دیگر الگو چه‌بسا یک نظریه را توضیح دهد و این دو مانع الجمع نیستند، زیرا الگوهای علمی ممکن است هر دو کارکرد را در یک زمان داشته باشند. عناصر الگو شامل دو عنصر اصلی مفهومی و روابط بین مؤلفه هاست [۱۷]. میرزایی اهرنجان (۱۳۷۷)، عناصر الگو (با تأکید بر الگوهای سازمانی) را در سه شاخه عوامل ساختاری، محتوایی (رفتاری) و زمینه‌ای تقسیم کرده است [۱۸]. علت نام‌گذاری این الگو به سه‌شاخگی آن است که ارتباط بین عوامل ساختاری رفتاری زمینه‌ای به نحوی است که هیچ پدیده یا رویداد سازمانی به هیچ‌وجه خارج از تعامل این سه‌شاخه صورت نمی‌گیرد.

این پژوهش ضمن قبول برخی تفاوت‌ها میان واژه‌های الگو، مدل و طرح با اندکی تسامح در استفاده از واژگان به دنبال تهیه الگویی برای ساماندهی لجستیک کشور می‌باشد.

و ایجاد ساختارهای سازمانی مناسب برای اجرای بهتر و اجزای مختلف سازمان است. در جامعه و سیاست، ساماندهی به معنای تنظیم فعالیت ها و رفتارها در سطح جامعه و نظام اجتماعی است. این مفهوم شامل تدوین قوانین، مقررات و سیاست ها، ایجاد ساختارهای اجتماعی و اداری و تنظیم ارتباطات و تعاملات بین اعضای جامعه است. ساماندهی در سطح ملی و راهبردی نیز به تدابیر و اقداماتی اشاره دارد که توسط دولت ها، نهادهای دولتی و سازمان های مرتبط در سطح کشور به منظور بهبود و مدیریت بهتر امور مختلف در کشور اتخاذ می شود. این تدابیر به منظور به دست آوردن اهداف راهبردی بلندمدت و پیشرفت کشور به طور مستمر و پایدار هستند.

ساماندهی در سطح ملی و راهبردی معمولاً توسط دولت یا سازمان های مربوطه انجام می شود و هدف آن بهبود کارایی و عملکرد کلی کشور یا جامعه است. برنامه ریزی و تعیین راهبردها در سطح ملی به منظور دستیابی به اهداف راهبردی طولانی مدت انجام می شود. این اهداف می توانند شامل توسعه اقتصادی، حفظ امنیت ملی، بهبود سطح زندگی شهروندان، حفاظت از محیط زیست و توسعه صنایع راهبردی باشند. در سطح ملی، ساماندهی شامل تعیین سیاست ها، ایجاد قوانین و مقررات، توزیع منابع مالی و انسانی، تخصیص زمین و منابع طبیعی، تنظیم روابط بین المللی و توسعه زیرساخت های بنیادی است. این فرآیند شامل هماهنگی بین وزارتخانه ها، سازمان ها و نهادهای مختلف در کشور می شود.

ساماندهی در سطح ملی و راهبردی تأثیر بسیار زیادی بر توسعه پایدار و پیشرفت جامعه دارد. با تنظیم و برنامه ریزی مناسب، منابع کشور بهبود می یابند، نقاط قوت بهره وری توسعه می یابند و تدابیر واقعی و مؤثر برای مواجهه با چالش ها و مسائل مختلف اجتماعی، اقتصادی و سیاسی اتخاذ می شوند. درواقع، ساماندهی راهبردی بیشتر به تدابیر و اقداماتی اشاره دارد که به تمرکز روی هدف ها و اهداف بلندمدت کشور می پردازد. این نوع ساماندهی بر اساس تحلیل های عمقی از شرایط داخلی و خارجی انجام می شود و به تعیین مسیر و راهبرد های بهینه برای دستیابی به اهداف راهبردی کمک می کند. اقدامات راهبردی ممکن است شامل تحولات سیاست های اقتصادی، توسعه صنایع بخصوص، اصلاحات اداری، توسعه فناوری های کلیدی و سایر تدابیری باشند که به دستیابی به ویژگی ها و مزایای موردنظر کمک می کنند. در واقع، ساماندهی در سطح ملی و راهبردی ابزاری است که به کشورها کمک می کند تا منابع خود را به بهترین شکل ممکن استفاده کرده و به اهداف راهبردی خود دست یابند.

در این پژوهش و با توجه به تعاریف فوق، ساماندهی در سطح ملی و راهبردی به معنای تدابیر و برنامه هایی در نظر گرفته شده که به کمک آن ها، دولت و نهادهای مرتبط به بهبود و مدیریت بهتر امور کشور پرداخته و اهداف ملی و راهبردی را دنبال می کنند.

مواد خام، موجودی در گردش انبار و کالای نهایی از محل مبدأ تا محل مصرف را نمایان می سازد [۲۱].

با توجه به تعاریف فوق و شرایط بومی کشور، «لجستیک» شامل مجموعه اقدامات و فرآیندهایی است که برنامه ریزی، اجرا و نظارت بر جریان کالا و خدمات را از مبدأ (تولید/تأمین) تا مقصد (مصرف کننده) بر عهده دارد. این اقدامات و فرآیندها توسط بخش خصوصی و دولتی در بستری از زیرساخت ها تحقق می یابند. تصمیم سازی و سیاست گذاری دولت در حوزه لجستیک، از طریق تأثیرگذاری مستقیم یا غیرمستقیم در زیرساخت های لجستیکی ممکن است. در این پژوهش بنا بر تعریف منتخب، حوزه لجستیک یک کشور را می توان شامل سه نوع زیرساخت دانست. «زیرساخت های قانونی» که شامل کلیه قوانین، سیاست ها و استانداردهای موردنیاز حوزه لجستیک است. «زیرساخت های فیزیکی» شامل کلیه زیرساخت های عمومی یا خصوصی که توسط بنگاه های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت های لجستیکی خارج از محدوده بنگاه ها مورد استفاده قرار می گیرد و درنهایت، «زیرساخت های غیرفیزیکی» که شامل کلیه زیرساخت های نرم افزاری، مدیریتی و پشتیبانی حوزه لجستیک می شود.

۲-۵-۳- ساماندهی

ساماندهی در سطح ملی به ایجاد یک چارچوب کلی و ساختار تنظیم کننده اشاره دارد که برای تعیین اولویت ها، تخصیص منابع، مدیریت امور و اجرای برنامه ها و پروژه ها استفاده می شود. ساماندهی در سطح ملی به عنوان یک ابزار اجرایی، به دولت کمک می کند تا برنامه ریزی ها، سیاست ها و اقدامات خود را به منظور رشد اقتصادی، توسعه اجتماعی، بهبود زیرساخت ها، حفظ امنیت و دیگر هدف های ملی پیگیری کند.

ساماندهی یک مفهوم عام و کلی می باشد که به طور معمول در مقابل آشفتگی و بی نظمی بکار برده می شود. در لغتنامه دهخدا از «ساماندهی» ضمن اینکه با عنوان «سامان دادن» نام برده شده، از لحاظ معنایی به نظم و ترتیب دادن، سروصورت دادن تعبیر شده است. اصطلاح «ساماندهی» از دو بخش «سامان» و «دهی» پدید آمده که واژه سامان، تعبیر معنایی متنوعی را داراست؛ مانند شهر و قصبه، نشانه گاه مرزی، ترتیب و اسباب و آرایش، حد و اندازه، آرام و سکون، قدرت و قوت، دولت و ثروت، عاقبت و سرانجام [۲۲].

در زبان انگلیسی، واژه معینی برای ساماندهی وجود ندارد. در اغلب موارد از واژه های "Rearrangement" "Arrangement" و "Organize" استفاده شده است [۲۳].

در مفهوم سازمانی، ساماندهی شامل تنظیم عوامل مختلف و تعیین نقش هر فرد و بخش در سازمان است. به عبارت دیگر، ساماندهی شامل تخصیص منابع، تعیین وظایف، تنظیم سلسله مراتب

۲-۶- روش‌شناسی تحقیق

روش‌شناسی تحقیق یا تعیین مبانی فلسفی تحقیق کوششی در جهت تعیین روش منطقی دستیابی به هدف‌های علم یا شناخت علمی [۲۴] و همچون نقشه‌ای، راهگشای مسیر حرکت محقق به سمت مقاصد موردنظر است [منصوریان، ۱۳۹۰]. دانایی فرد، آذر و الوانی (۱۳۸۳) با استفاده از «پیاذ تحقیق» ساندرز، لوییس و تورنهیل (۲۰۰۸) الگوی روش‌شناسی‌ای را ارائه داده‌اند [۲۵] که مبتنی بر آن روش‌شناسی تحقیق تشریح شده است.

تحقیق حاضر بر مبنای فلسفی پراگماتیسم و با جهت‌گیری توسعه‌ای و کاربردی و رویکرد آمیخته اکتشافی است؛ به‌طوری‌که در سطح هدف، غالباً از رویکرد کیفی، در سطح جمع‌آوری داده‌های تحقیق از دو رویکرد کیفی و کمی و در سطح تحلیل و تفسیر داده‌ها نیز از دو رویکرد کمی و کیفی استفاده شده است. در این تحقیق ابتدا داده‌های کیفی و در ادامه داده‌های کمی جمع‌آوری شده است. همچنین به علت ماهیت و هدف تحقیق، وزن رویکرد کیفی نسبت به کمی بیشتر است. ترکیب داده‌های کیفی و کمی نیز از نوع اکتشافی صورت گرفته است به‌طوری‌که در مرحله اول برای دستیابی به عناصر اصلی الگوی ساماندهی لجستیک کشور، از رویکردهای کیفی استفاده شده و در مرحله دوم عناصر و متغیرهای شناسایی و کشف‌شده با رویکرد کمی تکمیل و اعتبارسنجی شده است.

قلمروی تحقیق به لحاظ زمانی به صورت تک مقطعی و در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۴ (ابتدای برنامه چهارم) الی ۱۴۰۳، به لحاظ مکانی گردآوری داده‌های میدانی تحقیق از کشور ایران بالاخص شهر تهران صورت گرفته است و به لحاظ موضوعی، موضوع تحقیق در شاخه الگوسازی و مدیریت کلان در سطح ملی است.

هیچ کار پژوهشی بدون داشتن جامعه به انجام نمی‌رسد. جامعه مجموعه‌ای است از آزمودنی‌ها (نشانه‌ها) که در یک یا چند صفت مشترک باشند [۲۶]. در پژوهش حاضر جامعه آماری عبارت است از: الف- کلیه اسناد و مدارک معتبر مرتبط با لجستیک کشور در منابع علمی و اسناد بالادستی؛

ب- کلیه اسناد و مدارک معتبر مرتبط با لجستیک کشور در دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط کشور؛

ج- خبرگانی که دارای تجربیات در موضوع لجستیک در سطح ملی (از دستگاه‌های حاکمیتی، بخش عمومی و خصوصی) می‌باشند و

همچنین اعضای هیئت علمی، پژوهشگران و نخبگانی که در حوزه لجستیک در سطح ملی دارای سوابق مؤثر پژوهشی بوده‌اند. هدف از انجام این تحقیق، طراحی الگوی ساماندهی لجستیک کشور بوده است. در این راستا پرسش‌های تحقیق بر مبنای چستی الگو و نیز ابعاد، مولفه‌ها و شاخص‌های آن تدوین شد. در ادامه، مباحث مربوط به روش‌شناسی تحقیق شامل نوع و روش تحقیق، جامعه و نمونه مورد مطالعه، ابزارهای سنجش روایی و پایایی، روش‌های تجزیه و تحلیل داده‌ها و روش طراحی الگوی تحقیق موردبررسی قرار می‌گیرد.

این تحقیق از نوع کاربردی-توسعه‌ای بوده و از نظر روش، موردی و زمینه‌ای است. مطالعات کتابخانه‌ای، پرسشنامه و مصاحبه‌های عمیق و نیمه‌ساختارمند با اساتید، مدیران عالی و ارشد و کارشناسان خبره لجستیک در سطح ملی، دارای رویکرد کیفی است.

۲-۷- جامعه و نمونه آماری

با توجه به خاص بودن موضوع تحقیق و محدودیت جامعه آماری خبرگان و نیز با در نظر گرفتن سطح خطای ۵٪، تعداد نمونه آماری، ۶۰ نفر محاسبه و برای اطمینان بیشتر، پرسشنامه بین ۱۰۰ نفر توزیع که ۶۱ پرسشنامه عودت گردید.

۲-۸- مراحل انجام تحقیق

در این تحقیق بعد از مطالعات کتابخانه‌ای و مصاحبه نیمه ساختارمند و عمیق، به جمع‌آوری و تحلیل نظرات گروه کانونی ۶ نفره از خبرگان پرداخته شد. بعد از طراحی الگوی مفهومی با همکاری گروه کانونی؛ ابعاد، مولفه‌ها و شاخص‌های الگوی تحقیق از خلال مطالعات کتابخانه‌ای، مدل‌ها و الگوهای راهبردی و مستندات تخصصی موجود در موضوع لجستیک ملی استخراج گردید. در ادامه نیز روایی ابزار سنجش در دو بخش روایی محتوا و روایی سازه موردبررسی قرار گرفت.

۳- نتایج و بحث

۳-۱- یافته‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌ها

الف: یافته‌های تحقیق

در ادامه ابعاد، مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌های الگوی ساماندهی لجستیک کشور که از خلال مطالعات به دست آمده، در جدولی تنظیم و ارائه شد. ابعاد، مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌های الگوی ساماندهی لجستیک کشور در جدول (۲) نشان داده شده است.

جدول (۲): ابعاد، مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌های الگوی ساماندهی لجستیک کشور

بعد	مؤلفه(اقدامات در سطح کلان)	زیرمؤلفه(اقدامات در سطح نهادی)
زیرساخت‌های قانونی	تعریف و تبیین جایگاه لجستیک ملی در اسناد بالادستی کشور	تعریف و ترسیم رسالت، مأموریت، چشم‌انداز، اهداف و ارزش‌های حاکم بر لجستیک ملی تبیین اهداف و کلان فعالیت‌های لجستیک ملی مبتنی بر برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور تبیین جایگاه و ساختار سازمانی لجستیک ملی (در تابعیت معاون اول رئیس‌جمهور یا ... در همین سطح) اختصاص یک بخش مجزا در اسناد برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور با عنوان «لجستیک ملی» (در نظر گرفتن ملاحظات لجستیکی کشور در به‌روزرآوری سیاست‌های کلی بخش‌های مختلف)
	تعیین راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور	تعیین و تصویب راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات کلان لجستیکی دستگاه‌های حاکمیتی (نظام) مبتنی بر برنامه‌های توسعه کشور- پیش‌بینی سازوکارها و نظام‌های مربوط به تغییر و اصلاح، به‌روزرآوری، بهبود و توسعه راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات لجستیکی دستگاه‌های حاکمیتی (نظام)- تصویب و به‌روزرآوری «سند سیاستی توسعه لجستیک کشور» در شورای عالی لجستیک
	تعیین نقشه راه، الزامات و چارچوب‌های کلی ساماندهی لجستیک کشور	تهیه نقشه راه مبتنی بر منابع و امکانات، محدودیت‌ها و مقدرات اولویت‌ها و الزامات اجرایی و برنامه‌های کلان بررسی و تصویب نقشه راه تحقق برنامه‌های کلان لجستیکی دستگاه‌های حاکمیتی (نظام)
	تعیین ساختار و سازمان، ارکان جهت‌ساز و برنامه‌های کلان ساماندهی لجستیک کشور (ایجاد مشروعیت قانونی (مشروعیت بخشی))	تصویب ساختار و سازمان و ایجاد شورای عالی لجستیک کشور به‌عنوان متولی توسعه لجستیک کشور تصویب سند راهبردی توسعه لجستیک کشور شامل راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات کلان و یکپارچه در سطح ملی
	تعیین سازمان‌ها و وظایف آن‌ها در برنامه‌های توسعه لجستیک ملی	تفکیک برنامه‌های توسعه لجستیک ملی به اهداف، نقش‌ها و مأموریت‌های کلان تعیین متولیان سازمانی و وظایف قانونی دستگاه‌های حاکمیتی (نظام) در برنامه‌های سالانه و پنج‌ساله توسعه لجستیک در سطح ملی
	بهبود فضای کسب‌وکارهای حوزه لجستیک کشور	تسهیل، تسریع، اصلاح و بهبود رویه‌ها و فرآیندهای قانونی مرتبط با کسب‌وکارهای لجستیکی حذف و یا کاهش عوامل و موانع اجرایی و سازمانی، ناهماهنگی‌های قانونی، گلوگاه‌های فسادزا و کند کننده در مسیر توسعه لجستیک ملی
	رصد و پایش مستمر تحقق اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها (ی ابلاغی)	نظارت و کنترل بر اجرای وظایف قانونی دستگاه‌های حاکمیتی (توسط نهادهای سازمان‌های نظارتی) سنجش و ارزیابی میزان تحقق اهداف، راهبردها و سیاست‌ها و برنامه‌های مبتنی بر شاخص‌های عملکردی
زیرساخت‌های غیر فیزیکی	تنظیم‌گری (رگلاتوری)، روزآمد نمودن و بهبود مستمر زیرساخت‌های قانونی متناسب با تالاب‌ها و تغییرات محیطی	بازنگری، اصلاح و بهبود مستمر قوانین و مقررات، وظایف دستگاه‌های حاکمیتی، سازوکارها و نظام‌های کلان ملی بر اساس محدودیت‌های پیش‌بینی نشده و ظرفیت‌های ملی رصد برنامه‌های تحریم باهدف دسترسی به توان آفندی و اقدامات مناسب در حوزه‌های کسب‌وکار لجستیک ملی
	پیاده‌سازی و استقرار زیرساخت نهادی جهت راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	طراحی تفصیلی و یکپارچه ساختار و سازمان، نظام‌ها و فرآیندها و الزامات اجرایی (با محوریت شورای عالی لجستیک و مشارکت ذینفعان) پیاده‌سازی و استقرار عملیاتی ساختار و سازمان، نظام‌ها و فرآیندهای اجرایی در شورای عالی لجستیک (به‌عنوان متولی لجستیک کشور) مدیریت و راهبری کلان (توسط شورای عالی لجستیک) به‌منظور پیاده‌سازی و استقرار ساختار و سازمان و همچنین حصول اطمینان از عملیاتی شدن نظام‌ها و فرآیندها در تمامی دستگاه‌های ذی‌ربط در سطح کشور جمع‌بندی آخرین وضعیت و روند پیاده‌سازی ساختار و سازمان، نظام‌ها و فرآیندهای اجرایی به تفکیک دستگاه‌های ذی‌ربط و انعکاس به حوزه ریاست جمهوری
	تقویت جایگاه لجستیک در ساختار سازمانی دستگاه‌های حاکمیتی نظام	اختصاص یک واحد سازمانی مشخص به حوزه لجستیک در هر یک از دستگاه‌های متولی (الزام به) پاسخگو بودن بالاترین رده سازمانی دستگاه‌های متولی (به حوزه ریاست جمهوری) در ارتباط با تحقق اهداف، راهبردها و برنامه‌های کلان توسعه ملی لجستیک (شورای عالی لجستیک به نیابت از رئیس‌جمهور پیگیری امور را انجام می‌دهد). هماهنگی، مدیریت و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های کارگروه‌های اقتصادی وزارتخانه‌ها (اعم از موضوعات داخلی یا خارجی) و سایر نهادهای حاکمیتی نظام
	تقویت نقش تشکلهای بخش خصوصی در حوزه لجستیک کشور با تأکید بر تمرکز در سیاست‌گذاری	بومی‌سازی (و متناسب‌سازی) اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های کلان توسعه لجستیک ملی مبتنی بر محدودیت‌ها و مقدرات (موجود) تشکلهای بخش خصوصی با مشارکت و نظرخواهی از آن‌ها مشارکت دادن تشکلهای، انجمن‌های صنفی و فعالان اقتصادی (مانند اتاق بازرگانی، صنایع، معادن، کشاورزی ایران، فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران) در تصمیم‌گیری‌های مهم شورای عالی لجستیک واگذاری برنامه‌های کلان و پروژه‌های مهم لجستیکی (متناسب با توانمندی تشکلهای بخش خصوصی) جهت استفاده از ظرفیت آن‌ها در راستای تحقق توسعه لجستیک ملی

جدول (۲): ابعاد، مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌های الگوی ساماندهی لجستیک کشور

بعد	مؤلفه (اقدامات در سطح کلان)	زیرمؤلفه (اقدامات در سطح نهادی)
زیرساخت‌های فیزیکی	شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور با تأکید بر ابزار و فناوری‌های نوین و به‌روز، با تأکید بر ابزارهای هوشمند سازی	بررسی و آسیب‌شناسی وضع موجود «جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور» با مشارکت مراجع و نهادهای ذی‌ربط تدوین سازوکارها، چارچوب‌ها، نقش‌ها و وظایف کلان تمامی ذینفعان شبکه اطلاعات لجستیک کشور مدیریت و نظارت بر تحقق شبکه‌ی اطلاعات لجستیک کشور مبتنی بر نقش و وظایف هر یک از دستگاه‌ها تکمیل ساختار و سامانه جامع تجارت ایران به‌منظور رصد بهینه زنجیره تامین کالاهای تحت پوشش
	پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذی‌ربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک	ایجاد، تکمیل، توسعه و بهبود مستمر بانک جامع اطلاعات لجستیک کشور مبتنی بر خواسته‌ها و انتظارات ذینفعان سازمانی (حاکمیتی) و فعالان اقتصادی کشور پایش و ارزیابی میزان بهره‌برداری ذینفعان از بانک جامع اطلاعاتی، پاسخگو بودن به نیازهای آن‌ها (از حیث جامعیت، کامل بودن و به‌روز بودن اطلاعات، سرعت، دقت و امنیت و ...) و میزان بهره‌برداری این سامانه‌ها از آخرین فناوری‌های رایانه‌ای فرهنگ‌سازی، ایجاد جذابیت و پیش‌بینی سازوکارهایی در جهت الزام نمودن کسب‌وکارهای حوزه لجستیک کشور جهت پیوستن و بهره‌برداری از این شبکه اطلاعاتی
	رفع کمبودها و نواقص اضطراری در زیرساخت‌های موجود لجستیک کشور (شامل راه و جاده، ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل، فرودگاه، بندر و ...)	ایجاد نظام و تعیین متولی در هر یک از دستگاه‌های حاکمیتی نظام به‌منظور افزایش توانمندی‌های موجود در زیرساخت‌های لجستیکی کشور مدیریت و نظارت کلان (شورای عالی لجستیک) بر رفع کمبودها و نواقص در زیرساخت‌های لجستیکی موجود از طریق متولیان ذی‌ربط در دستگاه‌ها و سازمان‌های مربوطه
زیرساخت‌های فیزیکی	افزایش بهره‌وری در منابع و امکانات موجود در زیرساخت‌های فیزیکی (شامل نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات، سامانه‌ها و ...) با هدف استفاده بهینه از ظرفیت‌های لجستیکی موجود	تعریف چارچوب‌های الزام‌آور برای افزایش بهره‌وری در منابع و امکانات موجود دستگاه‌های حاکمیتی و پیش‌بینی سازوکارهای انگیزشی در سطح ملی رصد و پایش و ارزیابی عملکرد سازمان‌ها در اجرای برنامه‌ها و پروژه‌های منجر به افزایش بهره‌وری در منابع و امکانات موجود، معرفی و برجسته‌سازی دستاوردهای حاصله و ایجاد رقابت سازنده بین سازمان‌های لجستیکی بهبود مدیریت سیر و حرکت ناوگان باری در شبکه حمل‌ونقل کشور (با تأکید بر حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی) افزایش سهم سرمایه انسانی از طریق توسعه کارآفرینی و افزایش اشتغال مولد
	حمایت و ایجاد بسترهای لازم به‌منظور شکل‌گیری مدل‌های کسب‌وکار نوین در حوزه لجستیک مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان	پیش‌بینی بسته‌های حمایت مادی و معنوی و ایجاد سازوکارها و بسترهای سهل و آسان به‌منظور شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان و فن‌آور در ارتباط با کسب‌وکارهای لجستیک رفع موانع قانونی و حقوقی مربوط به ایجاد و توسعه کسب‌وکارهای نوین در حوزه لجستیک و خدمات پشتیبانی لجستیک باهدف دستیابی به رتبه اول لجستیک دانش‌بنیان در منطقه از طریق افزایش سهم تولید محصولات و خدمات دانش‌بنیان با محور قرار دادن رشد بهره‌وری در تولیدات افزایش سهم صادرات محصولات و خدمات دانش‌بنیان ایجاد نظام ارزیابی و رتبه‌بندی عملکرد دستگاه‌ها و سازمان‌ها بر اساس میزان به‌کارگیری و بهره‌مندی از خدمات شرکت‌های با فن‌آوری نوین در حوزه لجستیک (یادآوری: این رتبه‌بندی مانند جایزه ملی صادرات، در مقیاس ملی برگزار می‌شود)
	ایجاد، توسعه و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات	تعریف سازوکارهای لازم جهت شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم و بالاتر در سطح کشور حمایت و تشویق کسب‌وکارها برای شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های بزرگ‌مقیاس در حوزه لجستیک رفع موانع فنی، قانونی و اجرایی مربوط به ایجاد و توسعه شرکت‌های خدمات لجستیک در کشور ایجاد نظام ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات لجستیکی از لحاظ تنوع و کیفیت خدمات و الزام نمودن شرکت‌ها به اخذ گواهینامه کیفیت و صلاحیت حرفه‌ای از نهادهای ذی‌ربط
	تقویت، به‌روز نمودن و نوین‌سازی زیرساخت‌های موجود جهت اتصال به شبکه‌های لجستیکی منطقه‌ای و بین‌المللی	تعریف چارچوب‌ها و الزامات (قابل پیاده‌سازی) به تفکیک زیرساخت‌های لجستیکی کشور و مبتنی بر استانداردهای منطقه‌ای و بین‌المللی باهدف ایجاد قابلیت اتصال به شبکه‌های لجستیکی دنیا (با بهره‌گیری از توان کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط) رصد و پایش میزان پیاده‌سازی چارچوب‌ها و الزامات در زیرساخت‌های لجستیکی کشور، ارزیابی عملکرد و رتبه‌بندی هر یک از دستگاه‌های حاکمیتی در این ارتباط رفع گلوگاه‌های موجود (در زیرساخت‌های لجستیکی) با اولویت مسیرهای صادراتی، وارداتی و کریدورهای ترانزیتی کشور
	تسریع در ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی موردنیاز (شامل بندر، فرودگاه، جاده‌های ترانزیتی و ...) متناسب با برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور	بررسی و جمع‌بندی نهایی کلان برنامه «یجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی موردنیاز» مبتنی بر برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور و مشارکت فعال دستگاه‌های ذی‌ربط رصد و پایش میزان اجرای برنامه‌های «ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی» (توسط دستگاه‌های حاکمیتی ذی‌ربط) طراحی سازوکارهای تامین مالی برای تسریع در احداث و توسعه زیرساخت‌های لجستیک (و تلاش برای کاهش ناهمبستگی‌های اجرایی)

کرونباخ و پایایی ترکیبی بالاتر از ۰/۷ و روایی همگرای بالاتر از ۰/۵ نشان‌دهنده وضعیت قوی عناصر الگوست.

جدول (۷): وضعیت پایایی و روایی ابعاد الگو

الگو	بعد	بارعاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی	روایی همگرا
لجستیک کشور	زیرساخت‌های قانونی	۰/۷۵۸	۰/۸۶۰	۰/۸۹۹	۰/۵۶۱
	زیرساخت‌های غیر فیزیکی	۰/۴۰۹	۰/۸۳۱	۰/۸۳۲	۰/۵۲۳
	زیرساخت‌های فیزیکی	۰/۹۳۳	۰/۸۱۶	۰/۸۶۸	۰/۵۲۷

جدول (۸): وضعیت پایایی و روایی بُعد زیرساخت‌های قانونی

بعد	مؤلفه	بارعاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی	روایی همگرا
لجستیک کشور	تعریف و تبیین جایگاه لجستیک ملی در راستای اسناد بالادستی کشور	۰/۸۷۴	۰/۸۲۶	۰/۸۸۵	۰/۶۶۵
	تعیین راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور	۰/۹۱۱	۰/۷۸۷	۰/۸۷۵	۰/۷۰۳
	تعیین نقشه راه، الزامات و چارچوب‌های کلی ساماندهی لجستیک کشور	۰/۹۰۷	۰/۹۰۶	۰/۹۵۵	۰/۹۱۴
	تعیین ساختار و سازمان، ارکان جهت‌ساز و برنامه‌های کلان ساماندهی لجستیک کشور	۰/۹۱۵	۰/۷۰۶	۰/۸۷۰	۰/۷۷۱
	تعیین سازمان‌ها و وظایف آن‌ها در برنامه‌های توسعه لجستیک ملی	۰/۸۱۸	۰/۸۳۵	۰/۹۲۳	۰/۸۵۷
	بهبود فضای کسب‌وکارهای حوزه لجستیک کشور	۰/۴۰۹	۰/۷۰۵	۰/۸۰۷	۰/۶۸۷
	رصد و پایش مستمر تحقق اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها (ی‌ا بلاغی)	۰/۴۰۶	۰/۸۳۴	۰/۸۸۶	۰/۷۹۸
	تنظیم‌گری (رگلاتوری)، روزآمد نمودن و بهبود مستمر زیرساخت‌های قانونی متناسب با تالاطم‌ها و تغییرات محیطی	۰/۶۴۴	۰/۷۱۲	۰/۸۷۴	۰/۷۷۶

با توجه به اعداد جدول فوق، وضعیت پایایی و روایی ابعاد و مؤلفه‌ها قوی است.

ب: تجزیه و تحلیل داده‌های توصیفی

همان‌طور که پیش‌ازاین نیز اشاره شد، نمونه آماری این تحقیق ۱۰۰ نفر از خبرگان آگاه به موضوع بودند که پرسشنامه در بین آن‌ها توزیع گردید و تعداد ۶۱ پرسش‌نامه تکمیل و دریافت شد. اطلاعات مربوط به مدرک تحصیلی، سابقه و سطح مسئولیت و میزان آشنایی با لجستیک در سطح ملی در جداول (۳) الی (۶) ارائه شده است.

جدول (۳): وضعیت تحصیلات پرسش‌شوندگان

متغیر	تحصیلات				کل
	کارشناسی ارشد	دانشجوی دکتری	دکتری	سایر	
فراوانی	۱۳	۷	۳۹	۲	۶۱
درصد	۲۱	۱۲	۶۴	۳	۱۰۰

جدول (۴): سابقه مسئولیت پرسش‌شوندگان

متغیر	سابقه مسئولیت (سال)						کل
	تا ۱۰	۱۱ تا ۱۵	۱۶ تا ۲۰	۲۱ تا ۲۵	۲۶ تا ۳۰	۳۰ به بالا	
فراوانی	۱۶	۵	۵	۶	۱۶	۱۳	۶۱
درصد	۲۶	۸	۸	۱۰	۲۶	۲۲	۱۰۰

جدول (۵): نوع مسئولیت پرسش‌شوندگان

متغیر	نوع مسئولیت				کل
	مدیریتی	پژوهشی	کارشناسی	سایر	
فراوانی	۲۹	۵۲	۱۷		۶۱
درصد	۴۸	۸۵	۲۸		۱۰۰

جدول (۶): میزان آشنایی پرسش‌شوندگان با لجستیک در سطح ملی

متغیر	میزان آشنایی			کل
	زیاد	متوسط	ضعیف	
فراوانی	۳۱	۳۰	۰	۶۱
درصد	۵۱	۴۹	۰	۱۰۰

ج: تجزیه و تحلیل داده‌های کمی

تحلیل داده‌های کمی در سه مرحله تحلیل اندازه‌گیری الگو، تحلیل ساختاری (ارتباطات) الگو و تحلیل کلی الگو با استفاده از روش‌های مورد اشاره در روش تحقیق انجام شده است.

ج-۱- برازش اندازه‌گیری الگو

برای پایایی، سه شاخص ضریب بارهای عاملی (پایایی متغیرهای مشاهده پذیر)، آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی و برای روایی، شاخص روایی همگرا مورد بررسی قرار گرفته و در جداول (۷) تا (۱۰) وضعیت آن ذکر شده است. ضرایب بارهای عاملی بالاتر از ۰/۴ و آلفای

جدول (۹): وضعیت پایایی و روایی بُعد زیرساخت‌های غیر فیزیکی

بعد	مؤلفه	بارعاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی	روایی همگرا
سازماندهی و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	پیاده‌سازی و استقرار زیرساخت نهادی جهت راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	۰/۵۳۶	۰/۸۵۲	۰/۸۵۰	۰/۵۹۷
	تقویت جایگاه لجستیک در ساختار سازمانی دستگاه‌های حاکمیتی نظام	۰/۴۷۵	۰/۷۰۵	۰/۷۲۱	۰/۵۰۳
	تقویت نقش تشکلی‌های بخش خصوصی در حوزه لجستیک کشور با تأکید بر تمرکز در سیاست‌گذاری	۰/۵۰۵	۰/۷۰۱	۰/۷۱۱	۰/۵۰۷
	شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور مبتنی بر ابزار و فناوری‌های نوین و به‌روز، با تأکید بر ابزارهای هوشمندسازی	۰/۹۶۲	۰/۸۲۲	۰/۸۳۹	۰/۵۷۷
	پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذی‌ربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک	۰/۹۶۰	۰/۷۲۳	۰/۸۴۹	۰/۶۶۷

با توجه به اعداد جدول فوق، وضعیت پایایی و روایی ابعاد و مؤلفه‌ها قوی است

جدول (۱۰): وضعیت پایایی و روایی بُعد زیرساخت‌های فیزیکی

بعد	مؤلفه	بارعاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی	روایی همگرا
سازماندهی و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	به‌منظور شکل‌گیری مدل‌های کسب‌وکار نوین در حوزه لجستیک مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان				
	ایجاد، توسعه و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات	۰/۷۸۹	۰/۷۲۵	۰/۸۳۲	۰/۵۵۷
	تقویت، به‌روز نمودن و نوین‌سازی زیرساخت‌های موجود جهت اتصال به شبکه‌های لجستیکی منطقه‌ای و بین‌المللی	۰/۸۷۵	۰/۸۳۰	۰/۸۹۸	۰/۷۴۶
	تسریع در ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی موردنیاز (شامل بنادر، فرودگاه، جاده‌های ترانزیتی و ...) متناسب با برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور	۰/۶۹۶	۰/۷۱۲	۰/۷۶۱	۰/۵۱۶

با توجه به اعداد جدول فوق، وضعیت پایایی و روایی ابعاد و مؤلفه‌ها قوی است.

ج-۲- برازش ساختاری (ارتباطات) الگو

در این بخش، وضعیت ساختاری الگو و روابط بین متغیرهای مکنون (مستقل یا برون‌زا) و وابسته (درون‌زا) براساس معیارهای ضرایب تأثیر، ضریب تعیین (R2)، ضریب ارتباط پیشین (Q2) و معیار اندازه اثر (F2) بررسی شده است. در مرحله اول، ارتباط سازه اصلی (الگوی ساماندهی لجستیک کشور) با ابعاد الگو بررسی و نتایج تحلیل ضرایب مسیر این مرحله در جدول (۱۱) نشان داده شده است.

جدول (۱۱): وضعیت ارتباط سازه اصلی با ابعاد الگو

از	به	ضریب تأثیر	ضریب R2	ضریب Q2	ضریب F2
سازماندهی و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	زیرساخت‌های قانونی	۱/۹۹۴	۰/۱۹۲	۰/۰۲۱	۰/۰۵۵
	زیرساخت‌های غیر فیزیکی	۱/۹۹۵	۰/۲۰۰	۰/۰۹۹	۰/۲۵۰
	زیرساخت‌های فیزیکی	۴/۲۰۰	۰/۳۴۵	۰/۲۷۹	۰/۵۲۷

همان‌طور که وضعیت ضرایب معیارها در جدول (۱۱) نشان داده شده، عمده مسیرهای سازه اصلی به ابعاد به صورت قوی برازش شده است. در مرحله دوم، ارتباط ابعاد با مؤلفه‌های الگو بررسی شده و نتایج تحلیل ضرایب مسیر این مرحله در جدول (۱۲) آمده است.

جدول (۱۰): وضعیت پایایی و روایی بُعد زیرساخت‌های فیزیکی

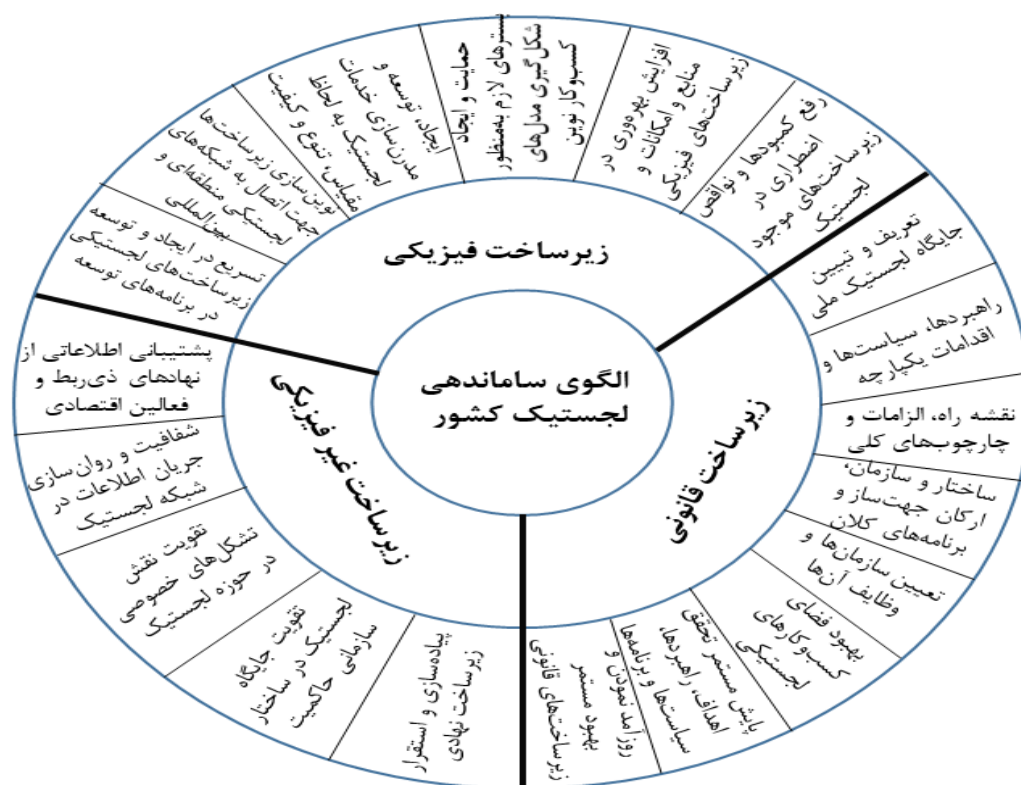
بعد	مؤلفه	بارعاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی	روایی همگرا
سازماندهی و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	رفع کمبودها و نواقص اضطراری در زیرساخت‌های موجود لجستیک کشور (شامل راه و جاده، ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل، فرودگاه، بنادر و ...)	۰/۸۵۷	۰/۷۰۱	۰/۷۲۹	۰/۵۷۸
	افزایش بهره‌وری در منابع و امکانات موجود در زیرساخت‌های فیزیکی (شامل نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات، سامانه‌ها و ...) با هدف استفاده بهینه از ظرفیت‌های لجستیکی موجود	۰/۷۴۱	۰/۸۹۷	۰/۹۲۹	۰/۷۶۶
حمایت و ایجاد بسترهای لازم		۰/۵۸۴	۰/۷۶۴	۰/۸۶۵	۰/۶۸۴

جدول (۱۲): وضعیت ارتباط ابعاد الگو با مولفه‌های الگو

از	به	ضریب تاثیر	ضریب R2	ضریب Q2	ضریب F2
توسعه لجستیک کشور	تعریف و تبیین جایگاه لجستیک ملی در راستای اسناد بالادستی کشور	۱/۹۸۹	۰/۷۱۴	۰/۰۳۸	۲/۴۹۷
	تعیین راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور	۱/۹۷۷	۰/۶۷۵	۰/۰۴۷	۲/۰۷۴
	تعیین نقشه راه، الزامات و چارچوب‌های کلی ساماندهی لجستیک کشور	۱/۹۸۱	۰/۶۹۵	۰/۰۶۳	۲/۲۷۵
	تعیین ساختار و سازمان، ارکان جهت‌ساز و برنامه‌های کلان ساماندهی لجستیک کشور	۱/۹۷۰	۰/۵۸۵	۰/۰۰۵	۱/۴۱۲
	تعیین سازمان‌ها و وظایف آن‌ها در برنامه‌های توسعه لجستیک ملی	۱/۹۸۵	۰/۷۳۶	۰/۰۲۷	۲/۷۸۴
	بهبود فضای کسب و کارهای حوزه لجستیک کشور	۱/۹۶۹	۰/۰۴۵	۰/۰۱۳	۰/۰۴۷
	رصد و پایش مستمر تحقق اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها (ی) ابلاغی)	۱/۹۶۷	۰/۰۰۶	۰/۰۰۱	۰/۰۲۵
	تنظیم‌گری (رگلاتوری)، روزآمد نمودن و بهبود مستمر زیرساخت‌های قانونی متناسب با تلاطم‌ها و تغییرات محیطی	۱/۹۶۱	۰/۰۴۵	۰/۰۲۸	۰/۰۶۴
توسعه لجستیک منطقه	پایه‌سازی و استقرار زیرساخت نهادی جهت راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	۱/۹۹۷	۰/۰۹۳	۰/۰۱۲	۰/۱۰۳
	تقویت جایگاه لجستیک در ساختار سازمانی دستگاه‌های حاکمیتی نظام	۱/۹۶۱	۰/۱۴۴	۰/۰۵۱	۰/۱۶۸
	تقویت نقش تشکلهای بخش خصوصی در حوزه لجستیک کشور با تأکید بر تمرکز در سیاست‌گذاری	۱/۹۶۸	۰/۲۲۳	۰/۰۷۶	۰/۲۸۶
	شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور مبتنی بر ابزار و فناوری‌های نوین و به‌روز، با تأکید بر ابزارهای هوشمندسازی	۱/۹۸۹	۰/۱۹۰	۰/۰۷۳	۰/۲۳۵
	پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذی‌ربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک	۱/۹۹۹	۰/۰۴۶	۰/۰۳۴	۰/۰۴۸
توسعه لجستیک بین‌المللی	رفع کمبودها و نواقص اضطراری در زیرساخت‌های موجود لجستیک کشور (شامل راه و جاده، ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل، فرودگاه، بندر و ...)	۱/۹۸۵	۰/۲۰۳	۰/۰۰۷	۰/۲۵۵
	افزایش بهره‌وری در منابع و امکانات موجود در زیرساخت‌های فیزیکی (شامل نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات، سامانه‌ها و ...) با هدف استفاده بهینه از ظرفیت‌های لجستیکی موجود	۶/۷۵۴	۰/۴۳۷	۰/۱۶۷	۰/۷۷۷
	حمایت و ایجاد بسترهای لازم به‌منظور شکل‌گیری مدل‌های کسب‌وکار نوین در حوزه لجستیک مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان	۳/۶۷۱	۰/۲۵۳	۰/۰۳۶	۰/۳۳۸
	ایجاد، توسعه و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات	۱/۲۷۲۴	۰/۴۸۸	۰/۰۹۴	۰/۹۵۲
	تقویت، به‌روز نمودن و نوین‌سازی زیرساخت‌های موجود جهت اتصال به شبکه‌های لجستیکی منطقه‌ای و بین‌المللی	۸/۲۹۸	۰/۵۵۹	۰/۰۱۵	۱/۲۷۰
	تسریع در ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی موردنیاز (شامل بندر، فرودگاه، جاده‌های ترانزیتی و ...) متناسب با برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور	۷/۷۲۱	۰/۳۸۰	۰/۰۴۶	۰/۶۱۲

برازش کلی الگو مبتنی بر معیار نیکویی برازش محاسبه گردید و برابر ۰/۶۱۳ شد که نشان دهندهٔ برازش قوی الگوست. در نهایت با توجه به مواردی که در این مقاله ارائه گردید، الگوی ساماندهی لجستیک کشور تدوین گردیده که در شکل زیر به نمایش درآمده است:

کشور تدوین گردیده که در شکل زیر به نمایش درآمده است:



شکل (۱): الگوی ساماندهی لجستیک کشور

۴- نتیجه گیری

لجستیک به طور ذاتی، حوزه‌ای فرابخشی محسوب می‌شود و دربرگیرنده طیف وسیعی از زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبان برای تولید و تجارت کالا است. به همین جهت است که بر اساس گزارش بانک جهانی، تقریباً کشوری را نمی‌توان یافت که در آن وزارت لجستیک وجود داشته باشد؛ اما در عین حال هر نوع سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای لجستیک در سطح کلان، نیازمند به رسمیت شناختن آن به عنوان یک بخش خدماتی مستقل است.

ساماندهی لجستیک کشور شامل مجموعه‌ای از سیاست‌ها بوده که برای هر سیاست می‌توان اقدامات را نیز مشخص نمود که با اجرای آن‌ها، ساماندهی لجستیک کشور صورت گیرد و همچنین لازم است کل این کارها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و بازخوردهای اصلاحی در راستای تحقق بهتر سیاست‌ها به کار گرفته شود. پایش مستمر وضعیت لجستیک کشور شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های نظام مند و پیوسته بوده که با اجرای آن، فرآیند ساماندهی لجستیک کشور مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و بازخوردهای اصلاحی به کار

گرفته می‌شود. لازم به ذکر است عامل راهبری توسعه لجستیک کشور برای اجرای الگو و سیاست‌های پیشنهادی با معنای مدیریت عالی و کلان تحقق برنامه‌ها و همچنین مجریان و دستگاه‌های اجرایی توانمند از جمله عواملی است که نقش اثرگذاری در ساماندهی آنها می‌کنند.

در خاتمه، با تأکید بر جایگاه لجستیک به‌عنوان یکی از شریان‌های حیاتی اقتصاد و ابزار تحقق امنیت تدارکاتی، پیشنهاد می‌شود محققان، نهادهای سیاست‌گذار و دستگاه‌های اجرایی جمهوری اسلامی ایران با اتخاذ رویکردی فرابخشی و چندلایه، اقداماتی را در قالب اسناد بالادستی و حکمرانی لجستیک ملی عملیات نمایند.

در سطح کلان (حکمرانی و خط‌مشی‌گذاری) تدوین سند جامع لجستیک ملی مبتنی بر الگوهای پیشرو مانند کریدورهای چندوجهی و چارچوب رقابت‌پذیری لجستیکی، ایجاد شورای عالی لجستیک به‌منظور یکپارچه‌سازی تصمیم‌گیری‌ها و رفع تعارضات بین سازمانی، اصلاح قوانین گمرک و ترانزیت، بر اساس استانداردهای بین‌المللی

[10] Deutsch, Karl W. (1952). On Communication Models in the Social Sciences. *Public Opinion Quarterly*, (16), 356-380.

[۱۱] هدی، فول. (۱۳۹۱). اداره امور عمومی تطبیقی (مدیریت تطبیقی). (غلامرضا معمارزاده و سیدمهدی الوانی، مترجمان). تهران: اندیشه‌های گوه‌ریار.

[۱۲] ساروخانی، باقر. (۱۳۷۰). دایره المعارف علوم اجتماعی. تهران: کیهان.

[۱۳] میرمعزی، سیدحسین. (۱۳۸۹). الگوی پیشرفت و اسلامی سازی علوم انسانی. زمانه، ۹(۹۴)، ۲۵.

[۱۴] میرشفیعی، نصرالله؛ و الوانی، سیدمهدی. (۱۳۶۹). مدیریت تولید. تهران: به نشر.

[۱۵] ناسخیان، علی اکبر؛ و کیلی، سعید؛ و حافظ امینی، حمیرا. (۱۳۹۲). گفتارهایی در مبانی، مفاهیم و روش شناسی الگوی اسلامی - ایرانی پیشرفت. تهران: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، مرکز مدارک علمی و انتشارات.

[16] Roman, Frigg, & Stephan, Hartmann. (2018). Models in Science (The Stanford Encyclopedia of Philosophy). Stanford University: Metaphysics Research Lab.

[۱۷] جاکارد، جیمز؛ و جاکوبی، جیکوب. (۱۳۹۷). مهارت‌های ساخت نظریه و مدل در علوم اجتماعی. (حسن دانایی‌فرد و بهنام شهانی، مترجمان). تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

[۱۸] میرزایی اهرنجانی، حسن. (۱۳۷۷). در جستجوی یک طرح نظری برای شناخت و تجزیه و تحلیل عوامل موثر بر وجدان کاری و انضباط اجتماعی در سازمان. (مجید معصوم‌زاده و حسین رحمانی، ویراستاران). قزوین: دانشگاه آزاد اسلامی.

[۱۹] دودانگه محمود، حمیدی علی. (۱۳۹۱). لجستیک و کارکردهای آن. تهران: موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه امام حسین (ع)

[20] Van der Vorst, Jack; & Snels, Joost. (2014). Developments and Needs for Sustainable Agro-Logistics in Developing Countries. Netherlands: The world Bank Group.

[۲۱] حیدرپور، افشین؛ و عزیززاده قره باغ، رضا. (۱۳۹۶). چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (ش. ۱۵۵۴۸). تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

[۲۲] دهخدا، علی‌اکبر. (۱۳۷۷). لغت‌نامه (ج نهم). تهران - ایران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران

[۲۳] عرفانی، گوران؛ و دیزانی، احسان. (۱۳۸۹). ساماندهی، از واژه تا عمل؛ قرائت واژه ساماندهی در مداخلات شهری. باغ نظر، ۱۳(۱)، ۴۹-۶۰.

[۲۴] عندلیب، علیرضا. (۱۳۸۱). روش تحقیق و تدوین رساله دکتری. تهران: سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران، دانشکده فرماندهی و ستاد. (نشر اثر اصلی ۱۳۸۱)

[۲۵] دانایی فرد، حسن؛ آذر، عادل؛ و الوانی، سیدمهدی. (۱۳۸۳). روش شناسی پژوهش کیفی در مدیریت: رویکردی جامع. تهران: صفار، اشراقی.

[۲۶] خلیلی شورینی، سیاوش. (۱۳۹۰). روش‌های پژوهش آمیخته (با تأکید بر بومی‌سازی) (ویرایش ۲). تهران: یادواره کتاب.

[۲۷] دهخدا، علی‌اکبر. (۱۳۸۸). لغت‌نامه دهخدا. تهران: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.

[۲۸] سلیمانی سه‌دهی، مجتبی. (۱۳۹۷، ۲۴ مرداد). جهش ایران در دنیای لجستیک. اعتماد

[۲۹] لاسورسا، دومینیک؛ شومیکر، پاملا؛ و تانکار، جیمز. (۱۳۸۸). نظریه سازی در علوم اجتماعی. تهران: جامعه شناسان.

[۳۰] میان‌دوآبچی، الناز؛ و آقاجانی، زهرا. (۱۴۰۰). اولویت‌ها، سیاست‌ها و اقدامات پیشنهادی به منظور ارتقاء حوزه لجستیک. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

در سطح میانی (زیرساخت و فناوری) توسعه‌ی زیرساخت‌های هوشمند لجستیکی

در سطح عملیاتی (اجرا و نظارت)، طراحی سامانه‌ی یکپارچه‌ی لجستیک سبز برای پایش مصرف سوخت، انتشار کربن و بهینه‌سازی مسیرها، استقرار سیستم مدیریت ریسک لجستیک با تمرکز بر بحران‌هایی مانند تحریم، سیل و اختلالات زنجیره تأمین جهانی.

مدیران ارشد و میانی کشور به‌عنوان سکان‌داران تحول، می‌توانند با ایجاد ساختارهای فرابخشی، تقویت دیپلماسی لجستیکی در روابط بین‌الملل و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین (مانند هوش مصنوعی)، نقشی تعیین‌کننده در نهادینه‌سازی این مفاهیم ایفا کنند. این اقدامات نه تنها به بهینه‌سازی فرایندهای داخلی و کاهش هزینه‌های ملی می‌انجامد، بلکه با تقویت اقتصاد کشور، گامی بلند در مسیر تحقق آرمان‌های «گام دوم انقلاب» و دستیابی به جایگاه برتر منطقه‌ای در افق ۱۴۱۴ خواهد بود.

همچنین تحقیق حاضر قابلیت و زمینه تحقیقات تکمیلی در زمینه لجستیک در سطح ملی و همچنین اسناد راهبردی و سیاستی در سطوح ملی را فراهم نموده که انجام هر یک از آن‌ها به ارتقای سطح دانش مدیریت لجستیک در سطح ملی کمک خواهد نمود.

۵- مراجع

[۱] غفاری، هادی؛ میرزاخانی، حسن؛ و خاکی، رضا. (۱۳۸۹). ارزیابی مقایسه‌ای محیط کسب و کار استان مرکزی با محیط کسب و کار استان‌های کشور. فصلنامه علمی مجلس و راهبرد (مجلس و پژوهش) سال بیست و پنجم شماره ۹۴

[۲] فروزنده، لطف‌الله. (۱۳۹۲، ۳۰ بهمن). چرایی تدوین و ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی [پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله‌العظمی سید علی حسینی خامنه‌ای (مدظله‌العالی)]. تهران.

[۳] اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی. (۱۳۹۷، الف، ۳۰ دی). لجستیک. اقتصاد به زبان ساده، (۳۶).

[۴] سلیمانی سه‌دهی، مجتبی؛ و میان‌دوآبچی، الناز. (۱۳۹۲، بهمن). ضرورت بهبود عملکرد لجستیک تجاری کشور. مقاله ارائه شده در دومین همایش توسعه حمل‌ونقل چندوجهی. تهران - ایران.

[۵] شجاعی، سعید؛ غلامی باغی، سعید؛ و پناهی، سامان. (۱۳۹۶). بررسی ضرورت ایجاد هاب و مراکز لجستیکی در ایران (ش. ۱۵۴۴۶). تهران - ایران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

[۶] بودون، ریمون. (۱۳۸۳). منطق کنش اجتماعی: روش تحلیل مسائل اجتماعی. (عبدالحسین نیک‌گهر، مترجم). تهران: توتیا.

[۷] پالمر، ریچارد ا. (۱۳۹۳). علم هرمنوتیک. (محمدسعید حنایی کاشانی، مترجم).

تهران: هرمس.

[۸] بولا، هارینز؛ و ابیلی، خدایار. (۱۳۷۶). ارزشیابی طرح‌ها و برنامه‌های آموزشی برای توسعه. تهران: موسسه بین‌المللی روشهای آموزشی بزرگسالان

[۹] کیوی، ریموند؛ و کامپنهود، لوک وان. (۱۳۸۴). روش تحقیق در علوم اجتماعی (نظری و عملی). (عبدالحسین نیک‌گهر، مترجم). تهران: توتیا.

- [36] Infrastructure in the United Arab Emirates. (n.d.). Retrieved from <https://www.theprospectgroup.com/infrastructure-in-the-united-arab-emirates-uae-/8> 1876
- [37] Jeon, Bang Nam; Lim, Hosung; & Wu, Ji. (2016). The impact of foreign banks on monetary policy transmission during the global financial crisis of 2008-2009: Evidence from Korea (pp. 1574-1586).
- [38] Johnson, R. Burke; & Onwuegbuzie, Anthony J. (2004). Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Time Has Come. *Educational Researcher*, 33(7), 14-26.
- [39] Pishvae, Mir Saman; & Basiri, Hadi. (2009). National Logistics Costs. In *Supply chain and Logistics in National, International and Governmental Environment Concepts and Models*. Berlin Heidelberg: Springer.
- [40] Wajszczuk, Karol. (2005). Logistics costs analysis as an assisting tool to achieve competitive Advantage for agricultural enterprises. Presented at the 1th International Congress of the EAAE (European Association of Agricultural Economists), Copenhagen, Denmark

- [۳۱] نجفی، مهرداد؛ و ساغری، نازنین. (۱۳۹۵). شاخص عملکرد لجستیک، ابزار سنجش جایگاه کشورها در اقتصاد جهانی (ش. ۱۰۹۵۲۰). دبیرخانه کمیسیون های تخصصی، مجامع و شوراهای اتاق ایران تهران.
- [۳۲] نیکوکار، غلامحسین؛ عیسایی، حسین و بیطرف، احمد؛ (۱۳۹۵) کنترل راهبردی لجستیک، موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه امام حسین(ع) تهران
- [33] Aritua, Bernard; Havenga, Jan; Simpson, Zane; & Woon Lyn Chiew, Esther. (2018). Unlocking India's Logistics Potential the Value of Disaggregated Macroscopic Freight Flow Analysis.
- [34] Braun, Virginia; & Clarke, Victoria. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 77-101.
- Busch, Christina. (2018). THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI). Washington, DC: World Bank Group.
- [35] Clarke, Victoria; & Braun, Virginia. (2013). Teaching thematic analysis: Overcoming challenges and developing strategies for effective learning. *The Psychologist*, (26), 120-123.