

## بررسی مشکلات و موانع فعالیت بنادر خشک در کشور و ارائه راهکارهای مناسب

امین بلالی<sup>۱</sup>، بهروز امرایی<sup>۲</sup>، احمد طالبی زاده<sup>۳</sup>

balali\_amin@yahoo.com

- ۱- کارشناسی ارشد دریانوردی، گرایش حمل و نقل دریایی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارک
- ۲- استادیار هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارک
- ۳- استادیار هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارک

### چکیده

زمانی که کالایی وارد کشور می‌شود، همه ساختارهای حمل و نقل به صورت مجزا وظیفه جابجایی آنرا تا رسیدن به مقصد به عهده دارند. ابتدا بار از طریق دریا وارد، سپس با ریل منتقل می‌شود و پس از آن از طریق حمل و نقل جاده‌ای به صورت خرد توزیع می‌شود، اما مهم‌ترین مشکلی که امروزه در بنادر ساحلی به علت رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی وجود دارد، نبود فضای کافی برای انبارسازی است؛ همچنین نداشتن دسترسی مطلوب به مقصدهای کالا به علت استفاده از شیوه‌های سنتی انتقال کالا نیز مشکل را دو چندان می‌کند. جامعه آماری این پژوهش شامل تعدادی از کارکنان مناطق ویژه و فعالان بخش خصوصی و تعدادی از مدیران و معاونین سازمان بنادر می‌باشد که با استفاده پرسشنامه اطلاعات جمع آوری شد، و برای تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شد. هدف از این پژوهش شناسایی مشکلات فعالیت بنادر خشک و توسعه و سرمایه گذاری بنادر خشک کشور ایران در راستای افزایش خدمات و همچنین کاهش تقاضای نیاز به استفاده از اراضی حاشیه ساحل و افزایش سرمایه گذاری کشورهای خارجی، و با استفاده از یافته‌ها و راهکارهای شناسایی شده در این پژوهش می‌تواند جهت رفع موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک گامی برداشت.

**واژگان کلیدی:** مشکلات بنادر خشک، حمل و نقل ترکیبی، بنادر کانتینری، گمرک، مناطق بندری

تاریخ دریافت مقاله : ۹۴/۰۴/۲۰

تاریخ پذیرش مقاله : ۹۴/۰۸/۱۶

## ۱- مقدمه

افزایش استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی از یک سو و رشد قابل توجه کشتی‌های بسیار بزرگ حامل کانتینر باعث می‌شود که حجم کالا در بنادر افزایش یابد، در نتیجه تراکم تردد در بنادر و مسیرهای منتهی به بنادر، و کمبود فضای مناسب به منظور تخلیه، بارگیری و انبارسازی کانتینرها مشکلاتی را در بنادر ایجاد می‌کند.

همه این عوامل زمینه ایجاد مکانی برای سهولت در حمل و نقل را فراهم می‌کند که با نام بندر خشک شناخته می‌شود. ذخیره سازی موقت کانتینرها در بنادر تجاری، یکی از گام‌های اساسی در فرآیند حمل و نقل دریایی است که دارای دو بخش عمده شامل حمل بار از شناور به محل ذخیره سازی و برعکس می‌باشد که در اصطلاح به آن عملیات ورود و خروج کانتینر گفته می‌شود. اما میزان ورود و خروج کالا در بنادر همیشه در توازن قرار نمی‌گیرد و مشکلاتی در پایانه‌ها بوجود می‌آید که باعث از بین رفتن این توازن می‌شود و انبار شدن حجم کالاها در بنادر را به دنبال دارد که در اصطلاح به آن رسوب کالا گفته می‌شود.

بندر خشک پایانه‌ای ترکیبی در پسرکرانه است که به بندری ساحلی متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای مواجهه با تردد ناشی از چندین شیوه حمل و نقل اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده‌اند و مشتریان می‌توانند کالاهای شان را با استفاده از این شیوه‌های مختلف به آن ارسال کنند و یا از آن تحویل گیرند.

بندر خشک که به عنوان پشتیبان یک بندر ساحلی مطرح می‌گردد با انبار کردن کالا و سپس انجام عملیات گمرکی فضای کافی را جهت ورود مجدد به پایانه دریایی به وجود می‌آورد. از این رو لزوم ایجاد و توسعه و فعالیت بندر خشک در کشور احساس می‌گردد و در راه احداث و فعالیت این بندر خشک همواره مشکلات و موانعی وجود دارد که در این پژوهش به شناخت واریه راهکارهایی در زمینه رفع این مشکلات و موانع می‌پردازیم.

## ۲- مشکلات و مزایای موجود در کشور در زمینه اجرای بندر خشک

وجود عواملی اجرای بندر خشک فعال را در کشور با مشکل مواجه ساخته‌اند که برخی از آن‌ها عبارتند از:

نبود هماهنگی بین سیاست‌گزاران در سطوح کشوری، منطقه‌ای و ملی، نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف حمل و نقل در داخل کشور، وجود کاغذ بازی اداری و تداخل منافع سیاسی، سیاست‌های حمایتی دولت از بخش جاده در اغلب موارد، عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری بلندمدت در زمینه تامین امکانات، تغییرات پی‌درپی در سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌ها از سوی بخش دولتی.

## ۳- بررسی موانع موجود در توسعه بندر خشک در ایران

جهت جلوگیری از پیش آمدن مشکلات و موانع قبل از هر اقدامی باید به این نکته توجه داشت که یک بندر خشک با مزیت‌های رقابتی بایستی حداقل شامل امکانات ذیل باشد: دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی - خدمات بسته بندی کالا - خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا - خدمات رهیابی تحت شبکه کالا - خدمات پاکسازی و بهداشت محیط - باسکول - واسطه‌های حمل زمینی - خدمات حمل یکپارچه کالا - خدمات تعمیر و شستشوی کانتینر - امکانات تعمیر کانتینر - سردخانه

امروزه ترافیک بنادر با نزدیکتر شدن هر چه بیشتر فعالیت‌های بنادر به شهرها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است چرا که فعالیت‌های بندری آلودگی‌های صوتی و روشنایی را ایجاد می‌کنند که با توجه به کار مدام هفت روزه و تمام وقت، دیر یا زود برای ساکنین شهرها غیرقابل تحمل خواهد شد. البته ادغام شهرها و بنادر در بسیاری از نقاط جهان امری اجتناب‌ناپذیر است و با گشوده شدن درهای شهرها به سوی بنادر فعال بازرگانی، تقاضا برای سکونت در بنادر خصوصاً داشتن محل سکونتی که دید مشرفی بر بندر داشته باشد، افزایش یافته است و موجب ایجاد تفرجگاه‌ها در فضاهای بین بنادر و شهرها شده است. همه این مشکلات ناشی از عدم برنامه‌ریزی صحیح در نحوه ساخت بنادر و آینده‌نگری است. مهمترین مشکل در این زمینه ترافیک بنادر است که با توجه به هم‌مرزی بنادر

استاد راهنما و مشاور، پرسشنامه‌ای که در برگیرنده سوالات از نوع منظم (بسته) و باز، تهیه گردید که شامل ۳ بخش می‌باشد.

#### ۶- یافته‌ها و نتایج

##### ۶-۱- وضعیت پاسخ به سوالات پرسشنامه بنادر خشک (به درصد)

۷۰ درصد از پاسخ دهندگان وضعیت داشتن صیانت از منافع و امنیت ملی در حد خوب یا خیلی خوب است.

۴۷ درصد وجود راههای ترکیبی حمل و نقل را در حد خوب و خیلی خوب می‌دانند.

۵۷ درصد پاسخ دهندگان فراهم ساختن زمینه سرمایه گذاری خارجی را در حد خوب و خیلی خوب می‌دانند.

۴۱ درصد سرعت انجام مراحل گمرکی متوسط می‌دانند.

۹۸ درصد پاسخ دهندگان افزایش راندمان بنادر ساحلی از طریق کاهش ازدحام بر فعالیت آن‌ها تاثیر مثبت دارد.

۹۵ درصد در راستای کاهش مشکلات ترافیکی و زیست محیطی شهرهای شهری بر فعالیت آنان تاثیر دارد.

۵۸ درصد نیز تاثیر وجود و اعمال دستورالعملها و بخشنامه های موجود را خوب و خیلی خوب می‌دانند.

۳۹ درصد از پاسخ دهندگان نیز جایگاه کنونی بنادر خشک را متوسط ارزیابی می‌کنند.

۶۲ درصد افراد معتقدند که هماهنگی بین ادارات دولتی در حد متوسط یا پایین تر از آن است.

۴۵ درصد آن‌ها وضعیت مکانی کنونی بنادر خشک را حد متوسط و کمتر از آن می‌دانند.

۹۷ درصد از افراد تسریع در اعطای مجوز فعالیت بنادر خشک تاثیر خوب یا خیلی خوب بر مشکلات موجود دارد.

۶۳ درصد وضعیت بروکراسی و عدم ساده بودن قوانین گمرکی را در حد متوسط یا نامطلوب ارزیابی می‌کنند.

۶۷ درصد خدمات گمرک و تسهیل رویه گمرک و همچنین ارزشیابی صحیح را متوسط یا کمتر از متوسط می‌دانند.

۹۹ درصد پاسخ دهندگان نیز تاثیر فعالیت بنادر خشک را در رونق و تجارت منطقه خوب یا خیلی خوب می‌دانند.

۹۴ درصد حس مهم بودن فعالیت بنادر خشک رادر رونق اقتصاد کشور تاثیرگذار می‌دانند.

با شهرها باعث کندی در حمل و نقل و کاهش آسایش شهروندی شده است. (مجله بندر و دریا)

#### ۴- اهداف / سوالات و فرضیات

##### ۴-۱- اهداف

باتوجه به مشکلات و موانع موجود در کشور در زمینه فعالیت بنادر خشک این پژوهش انجام گرفت تا با اصلاح و رفع و کاهش موانع و مشکلات بنادر خشک، راهکارهای مناسبی در مواجهه با مشکلات مطرح گردد.

##### ۴-۲- فرضیه‌ها

۱- مشکلات زیر ساختی جزء موانع فعالیت بنادر خشک در ایران است.

۲- فعالیت بنادر خشک به توسعه اقتصادی کشور کمک می‌کند.

۳- ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور میشود.

۴- هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار است.

۵- بنادر خشک ایران جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

۶- بنادر خشک در ایران میتواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تاثیرگذار باشد.

##### ۵- روش تحقیق

##### ۵-۱- جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری پژوهش شامل مدیران و معاونان سازمان بنادر و اساتید دانشگاه و صاحب نظران دریایی، کارکنان شرکت های حمل و نقل دریایی و صاحبان کالا در بنادر می باشد که با توجه به آمار موجود تعداد آنان ۵۰ نفر میباشد.

روش این تحقیق از نوع توصیفی است و از لحاظ روش، از نوع توصیفی - پیمایشی می‌باشد. از سوی دیگر این پژوهش از لحاظ هدف، کاربردی است.

##### ۵-۲- روش و ابزار گردآوری

در این پژوهش جهت جمع آوری اطلاعات لازم ابتدا زمینه‌های مطالعه و کنکاش در منابع موجود انجام گرفته و پس از مشورت با متخصصین و کارشناسان این زمینه و راهنمایی

H0 توسعه و فعالیت بنادر خشک به توسعه اقتصادی کشور کمک نمی کند.

H1 توسعه و فعالیت بنادر خشک به توسعه اقتصادی کشور کمک می کند.

جدول (۳) مقدار آزمون = ۳

اختلاف میانگین	سطح معنی-دار	درجه آزادی	آماره t	انحراف معیار	میانگین
۱/۵	۰/۰۰	۸۴	۳۸/۳۶	۰/۳۶	۴/۵

آنگونه که نتایج جدول فوق نشان می دهد، چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰) توسعه و فعالیت بنادر خشک می تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند. چون مقدار میانگین برابر ۴/۵ و آماره T برابر ۳۸/۳۶ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر می باشد، بنابراین می توان نتیجه گرفت متغیر توسعه و فعالیت بنادر خشک می تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند و تأثیر بسزایی دارد و می توان عنوان کرد که با رد فرضیه H0 و قبول فرضیه H1 بین توسعه و فعالیت بنادر خشک و توسعه اقتصادی کشور رابطه معنی داری وجود دارد.

### ۳-۳-۶- بررسی فرضیه سوم

جدول (۲) مقدار آزمون = ۳

میانگین	انحراف معیار	آماره t	درجه آزادی	اختلاف میانگین	میانگین ها طبق ۹۵٪	
					حد بالا	حد پایین
۴/۴۵	۰/۳۵	۳۸/۷۷	۸۴	۱/۴۵	۱/۳۸	۱/۵۳

H0 ایجاد انگیزه سود دهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات بنادر خشک در کشور نمی شود.

H1 ایجاد انگیزه سود دهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات بنادر خشک در کشور می شود.

۷۲ درصد بر این باورند که وضعیت همکاری ادارات مختلف با یکدیگر در اعطای مجوز متوسط یا نامطلوب است.

### ۲-۶- آمار استنباطی

باتوجه به آزمون کلموگروف اسمیرونوف و نرمال بودن داده ها آزمون ترا انجام می دهیم.

جدول (۱) نتایج حاصل از آزمون T برای موانع و مشکلات موجود

در زمینه ایجاد و فعالیت بنادر خشک

سطح	آزادی	T	مقدار آزمون	انحراف معیار	میانگین
۰/۰۰	۸۴	۵/۴۳	۳	۰/۷۶	۳/۴۵

همانطور که مشاهده می شود مقدار سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ می باشد و بیانگر این مطلب است که وضعیت موانع و مشکلات موجود در زمینه ایجاد و فعالیت بنادر خشک در حد متوسط نیست و می توان گفت رابطه معنی داری بین موانع و مشکلات موجود و فعالیت بنادر خشک وجود دارد.

### ۳-۶- بررسی فرضیه ها

#### ۱-۳-۶- بررسی فرضیه اول

H0 مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران نیست.

H1 مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است.

همانگونه که نتایج جدول فوق نشان می دهد، چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰) میزان تأثیر مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است. در حد متوسط نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۴۵ و آماره T برابر ۳۸/۷۷ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر می باشد، بنابراین می توان نتیجه گرفت که متغیر مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است و تأثیر زیادی دارد و می توان عنوان کرد که با رد فرضیه H0 فرضیه H1 مورد قبول واقع شده و بین مشکلات زیرساختی و موانع و مشکلات در ایجاد و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

### ۲-۳-۶- بررسی فرضیه دوم

نتایج جدول فوق نشان می‌دهد که چون مقدار سطح معنی‌دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰) میزان تأثیر ایجاد انگیزه سود دهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور میشود. در حد متوسط نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۵۳ و آماره T برابر ۳۶/۴۲ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر می‌باشد، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با رد فرضیه  $H_0$  و قبول فرضیه  $H_1$  این متغیر در فعالیت و موفقیت و کاهش موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک تأثیر بالایی دارد و میتوان عنوان کرد که بین متغیر انگیزه سوددهی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

#### ۴-۳-۶- بررسی فرضیه چهارم

$H_0$  هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تأثیرگذار نیست.  
 $H_1$  هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تأثیرگذار است.

جدول بالا نشان می‌دهد که چون مقدار سطح معنی‌دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰) میزان هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تأثیرگذار است و در حد متوسط نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۶۸ و آماره T برابر ۴۶/۰۸ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر می‌باشد، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با رد فرضیه  $H_0$  فرضیه  $H_1$  مورد قبول واقع گردیده و این متغیر تأثیر بالایی دارد و میتوان اینگونه عنوان کرد که بین متغیر هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

#### ۵-۳-۶- بررسی فرضیه پنجم

$H_0$  بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا کرده است.  
 $H_1$  بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

سطح معنی‌دار	F	میانگین مربع	درجه آزادی	مجموع مربعات	گروه‌ها
۰/۳۲	۱/۱۵	۰/۴۷	۲۶	۱۲/۲۵	میان گروه‌ها
		۰/۴۱	۵۸	۲۳/۷	درون گروه‌ها
			۸۴	۳۵/۹۵	مجموع

با توجه به جدول بالا سطح معنی‌داری بیش از ۰/۰۵ بوده (۰/۳۲)، بنابراین فرض عدم وجود رابطه معنی‌دار بین رابطه بین جایگاه کنونی و جایگاه واقعی بنادر خشک در ایران تأیید می‌شود.

لذا با توجه به جمع بندی داده ها میتوان با رد فرضیه  $H_0$  و قبول فرضیه  $H_1$  عنوان نمود که رابطه بین جایگاه کنونی و جایگاه واقعی بنادر خشک در ایران با موانع و مشکلات موجود رابطه معنی‌داری وجود ندارد.

#### ۶-۳-۶- بررسی فرضیه ششم

$H_0$  بنادر خشک در ایران میتواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تأثیرگذار باشد.  
 $H_1$  بنادر خشک در ایران میتواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تأثیرگذار نباشد.

سطح معنی‌دار	F	میانگین مربع	درجه آزادی	مجموع مربعات	گروه‌ها
۰/۰۱۳	۳/۴۱	۱/۳۰	۴	۵/۲۳	میان گروه‌ها
		۰/۳۸	۸۰	۳۰/۷۲	درون گروه‌ها
			۸۴	۳۵/۹۵	مجموع

با توجه به جدول بالا سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ بوده (۰/۰۱۳)، بنابراین فرض وجود رابطه معنی‌دار ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی و فعالیت بنادر خشک مورد قبول است. لذا بین ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی‌دار وجود دارد.

**۷- نتیجه‌گیری**

با توجه به آزمون فرضیه‌های تحقیق، هر کدام از عوامل تأثیرگذار در موانع و مشکلات موجود در ایجاد و فعالیت بنادر خشک به صورت زیر شناسایی شدند.

**فرضیه اول:** بیانگر این مطلب بود که مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است.

نتیجه آزمون فرضیه اول: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه اول مورد تایید است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که مشکلات زیر ساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور بوده مؤثر می‌باشد.

**فرضیه دوم:** بیانگر این مطلب بود که توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه دوم: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه دوم مورد تایید می‌باشد.

از این رو می‌توان نتیجه‌گیری کرد که توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند

**فرضیه سوم:** بیانگر این مطلب بود که ایجاد انگیزه سود دهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور میشود و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه سوم: آمار محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه سوم مورد تایید واقع شد.

لذا آزمون نشان می‌دهد که ایجاد انگیزه سود دهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور میشود. و مؤثر برآورد شد.

**فرضیه چهارم:** بر مبنای این مطلب بوده است که هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تأثیرگذار و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه چهارم: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه چهارم مورد تایید می‌باشد.

بنابراین می‌توان بیان کرد که هماهنگی بین دستگاههای مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تأثیرگذار و مؤثر شناخته شده است.

**فرضیه پنجم:** باتوجه به آماره‌های محاسبه شده تایید می‌کند بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

**فرضیه ششم:** بیانگر بود که بنادر خشک در ایران میتواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تأثیرگذار باشد.

نتیجه آزمون فرضیه ششم: آمار محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه ششم مورد تایید است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت بنادر خشک در ایران میتواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تأثیرگذار و مؤثر باشد.

**۸- پیشنهادات**

هم اکنون در ایران برای رشد اقتصادی و توسعه ظرفیت بنادر نیاز داریم که کالا به هیچ عنوان در بندر رسوب نکند، بلکه به سرعت وارد کشور شده و به دست مصرف‌کننده برسد؛ این حمل توسط کانتینر انجام خواهد گرفت و در بحث شناسایی مشکلات فعالیت بنادر خشک همانطور که عنوان شد توجه به چندین نکته ضروری به نظر می‌رسد.

اول: این بنادر به مراکز تولید و مصرف نزدیک باشد یعنی کالا در کوتاه‌ترین زمان امکان توزیع و مصرف داشته باشد  
دوم: سیستم‌های حمل و نقلی باید بتوانند به این بنادر خشک متصل شوند البته جاده‌ها که قطعاً به این بنادر متصل میشود اما اتصال خط آهن نیز به این بنادر خشک بسیار ضروری است.

همکاری بیشتر برخی از دستگاههای اجرائی کشور در ارائه آمار مورد نیاز جهت اجرای بنادر خشک - تامین نیروی های گمرکی مورد نیاز و استقرار و تسهیل در انجام امور گمرکی

**۹- منابع**

- [1] امرایی، بهروز (۱۳۹۱) سیری در تحولات حمل و نقل دریایی. تهران اسرار دانش.
- [2] ابراهیمی، پیمان، (۱۳۹۲) بررسی تاثیر ترمینال ریلی بر برون‌داد کالا از منطقه ویژه اقتصادی امام خمینی.
- [3] آذر، عادل و مومنی، منصور (۱۳۸۸) آمار و کاربرد در مدیریت، انتشارات سمت، تهران، صفحات ۱۰۰-۱۰۲.

- [4] بایزیدی، ابراهیم، اولادی، بهنام و عباسی، نرگس (۱۳۹۰) تحلیل داده های پرسشنامه‌ای به کمک نرم افزار SPSS20، انتشارات مهرگان قلم، تهران.
- [5] باستی، حشمت الله (۱۳۹۳) بررسی موانع سرمایه گذاری در خرمشهر با تاکید بر توسعه حمل و نقل دریایی.
- [6] باشگاه خبرنگاران (۱۳۹۳) کد مطلب ۴۷۹۸۷۷۸.
- [7] پایگاه اطلاع رسانی دولت (۱۳۹۳) کد مطلب ۲۵۹۲۷۹.
- [8] خاکی، غلام رضا (۱۳۸۳) روش تحقیق در مدیریت. تهران: مرکز انتشارات علمی دانشگاه آزاد اسلامی.
- [9] دنیای اقتصاد (دی ماه ۱۳۹۱) بنادر نسلی و جایگاه ایران در منطقه.
- [10] علی منیدری، پرویز باورصاد، رضا بکاء (۱۳۹۳) بررسی ایجاد بندر خشک در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس عسلویه شانزدهمین همایش صنایع دریایی تهران
- [11] سید رضا میرجلیلی محنا، مصباح سابیانی نوراله عباسی (۱۳۹۲) بنادر خشک روزه حیات بنادر شهری دومین همایش حمل و نقل چندوجهی. تهران.
- [12] سعیدی ناصر (۱۳۹۳) بررسی موانع سرمایه گذاری در بندر خرمشهر با تاکید بر توسعه حمل و نقل دریایی.
- [13] سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۲) مجله بندر و دریا، شماره ۱۷۵، صفحه ۹۶.
- [14] سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۲) مجله بندر و دریا، شماره ۱۷۶، صفحه ۶۰ و صفحه ۶۶.
- [15] سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۲) مجله بندر و دریا، شماره ۱۷۶، صفحه ۸۲ و صفحه ۹۰.
- [16] سایت مجلس شورای اسلامی، (۱۳۹۳) آیین نامه بنادر خشک و مناطق ویژه.
- [17] سایت وزارت صنعت معدن تجارت (۱۳۹۳).
- [18] سازمان بنادر و دریانوردی، فصلنامه دیدگاه (۱۳۸۹) ویژه نامه پاییز.
- [19] سازمان بنادر و دریانوردی، (۱۳۸۶) مقاله آموزشی، شماره ۲۵۳، آذرماه ۱۳۸۶.
- [20] سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۰) همایش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، تهران.
- [21] سایت اینترنتی معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی.
- [22] سامانه عمومی هم افزا (۱۳۹۳) ارزیابی گزینه های لجستیک
- [23] شمالی پوربهرام، موسوی مجید (۱۳۸۸) ضرورت عملیاتی کردن بنادر خشک جهت کاهش رسوب کانتینر
- [24] روزنامه اقتصاد (۱۳۹۱) مقاله بندر خشک از خیال تا واقعیت، ویژه نامه شهریورماه.
- [25] نریمانی، فاطمه (۱۳۹۲) مکان‌یابی بنادر خشک با رویکرد لجستیک استراتژیک.
- [26] یوسفی، همایون ۱۳۸۳ نقش مناطق آزاد در توسعه صنایع دریایی ایران.
- [27] منوچهری‌راد، رضا (۱۳۹۰) انتخاب صحیح آزمون آماری، کنکاش.
- [28] مجله الکترونیکی صنعت حمل و نقل (۱۳۹۳) [www.iran-transportation.com](http://www.iran-transportation.com)
- [29] مجله الکترونیکی وزارت صنعت معدن تجارت (۱۳۹۲) شال دوم شماره ۱۶ هاب های لجستیک.
- [30] مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی (۱۳۷۴) جلد اول، تهران: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی ایران.
- [31] جرالدام مایر دادلی سیزر، ترجمه علی اصغر هدایتی و علی یاسری پیشگامان توسعه انتشارات سمت (۱۳۶۸).
- [32] UNCTAD. (2014), Review of Maritime Transport, USA.
- [33] Stam, A. Minghe, S. & Haines, M. (1996) Artificial Neural Network Representations for Hierarchical Preference Structures, Journal of Computers and Operations Research, Vol. 23, pp. 1191-1201.
- [34] Yanbing, Y., Zhongzhen, Y., Zan, Y. & Zhi, Z. (2005) Evaluation of Competition Ability and Market Share for Container Port, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 2483-2493.
- [35] Lalwani, C. & Beresford, A. (1985) Container Control and Cargo Clearance Using Computer Packages, Journal of

- [43] Henesey, L., Davidsson, P. and Persson J. A., (2006) Agent Based Simulation Architecture for Evaluating Operational Policies in Transshipping Containers, Multiagent System Technologies. LNAI, Vol. 4196, Springer, p. 73-85
- {43} United Nations, ESCAP (2008), Logistics sector development, planning models for enterprises & logistics clusters, New York.
- [45] Roso, V., (2008), Factors influencing implementation of a dry port, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 38(10), p. 782 – 798
- [46] Roso, V., (2009), The dry port concept. Doctoral Thesis, Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology, Goteborg, Sweden.
- [47] Bish, E. (2003) A Multiple-Crane-Constrained Scheduling Problem in a Container Terminal, European Journal of Operational Research, Vol. 144, pp. 83–107.
- [48] Gambardella, L., Mastrolilli, M., Rezzoli, A. & Zaffalon, M. (2001) An Optimization Methodology for Intermodal Terminal Management, Journal Manufacturing, Vol. 12. 521-534.
- [49] Huang, W. & Teng, J. (2004) Multicriteria Evaluation for Port Competitiveness of Eight East Asian Container Ports, Journal of Marine Science and Technology, Vol. 12, pp. 256-264.
- Annual Review in Automatic Programming, Vol. 12, (Part 2), pp. 338-343.
- [36] Lee.Y, & Lee. J, ( 2009) A Heuristic for Retrieving Containers From a Yard, Journal of Computers & Operations Research, Vol. 37,pp. 1139–1147.
- [37] Ken. C, (1994) Automation Helps Clearing Customs, Journal of Global Trade & Transportation, Philadelphia, Vol. 114, pp. 14.
- [38] Kiani, M. (2006) The Impact of Automation on the Efficiency and Cost Effectiveness of the Quayside and Container Yard Cranes and the Selection Decision for the Yard Operating Systems, Ph. D. Thesis, and Liverpool John Moores University.
- [39] Kim, K., Park, Y. and Jin, M. (2008) An Optimal Layout of Container Yard, Journal of Operation Research Spectrum, Vol. 30, pp. 675-685.
- [40] Ing Hsu, C. Hung, H. & Wang, W. (2009) Applying RFID to Reduce Delay in Import Cargo Customs Clearance Process, Journal of Computers & Industrial Engineering, Vol. 57, pp. 506-519.
- [41] Bish, E. (2003) A Multiple-Crane-Constrained Scheduling Problem in a Container Terminal, European Journal of Operational Research, Vol. 144, pp. 83–107.
- [42] Jarzemskis, A. and Vasilis Vailiauskas, A., (2007), Research on Dry Port concept as Intermodal Node, Vilnius Gediminas Technical University.