Studies in Public Service Administration
Fall 2025, 3 (9), 91-152
spsa.atu.ac.ir
DOI: 10.22054/spsa.2026.90380.1104

ATU PRESS

Original Research

ISSN: 3092-6270 eISSN: 3041-9484 Received:15/12/2025 Revised: 05/02/2026 Accepted:13/02/2026

# A Critical Realist Analysis of Cargo Accumulation in Ports and the Identification of Institutional Mechanisms

**Mohammadreza Molayari** *
PhD Student of public administration, Faculty of Management and Economics, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

**Hassan Danaeefard**
Professor, Department of public administration, Faculty of Management and Economics, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

**Ehsan Soltanifar**
Assistant Professor, Department of Business, School of Management, Faculty of Commerce and Business Administration, University of Tehran, Tehran, Iran

## Abstract

This study, grounded in the philosophy of Critical Realism and employing the three-stage logic of abduction-retroduction-causal modeling, explores the institutional structures that influence the chronic phenomenon of cargo congestion in Iranian ports. From a purely commercial perspective, this phenomenon results in a slowdown in the flow of imports and in customs clearance. At the level of reality, however, it represents the outcome of hidden causal forces and reverse synergies across the currency, customs, regulatory, and logistics domains, manifested as a persistent pattern of organizational

* Corresponding Author: molayarimohammadreza@gmail.com
**How to Cite:** Molayari, M. , Danaeefard, H. and Soltanifar, E. (2025). A Critical Realist Analysis of Cargo Accumulation in Ports and the Identification of Institutional Mechanisms. *Studies in Public Service Administration*, *3*(9), 91- 152. doi: 10.22054/spsa.2026.90380.1104

inefficiency. Qualitative field and documentary analyses conducted at Shahid Rajaee Port through systematic coding led to the identification of six recurring demi-regs: structural entanglement of monetary customs systems, bureaucratic circulation of permits and systemic delay, mission overlap and supervisory duplication, regulatory path dependence, opportunistic behavior of importers, and logistical misalignment of the transport chain. These institutional mechanisms operate within a web of mutual feedback, producing a closed cycle of delay, waiting, and extension that has itself become a generative force in the formation of cargo congestion. Retroduction revealed that these demi-regs are fed by deeper, fundamental causal clusters, namely, fragmented governance, defensive bureaucratic culture, structural economic instability, and the historical pressure of sanctions. These intertwined clusters transform the decision-making system of foreign trade from a coordinating to a defensive mode, imposing the logic of "survival over efficiency" upon institutional complexity. Based on this analysis, cargo congestion is not an operational incident but a symptom of institutional functional erosion at logistical and border chokepoints, leading to the decline of the Logistics Performance Index (LPI), rising transaction costs, and a weakening of national transit competitiveness. The final model of the research illustrates a causal-structural network in which the dynamics of cargo congestion emerge from the enduring interplay between underlying forces and actualized institutional mechanisms. Breaking this cycle requires intervention at the real level through the reintegration of institutional islands, the internalization of intersectoral trust, and the reconfiguration of the logic of policy coordination.

**Keywords:** Cargo Congestion, Critical Realism, Trade, Iranian Ports

## 1. Introduction

Iran, with extensive coastlines along the Caspian Sea in the north and the Persian Gulf and the Gulf of Oman in the south, occupies a

strategic position at the intersection of major global trade corridors. This geopolitical location provides Iranian ports, particularly those in the southern region, with the structural potential to operate as regional logistics hubs linking landlocked Central Asian economies to international maritime networks. Despite this advantage, Iranian ports have long experienced persistent inefficiencies, most visibly manifested in chronic cargo accumulation and prolonged clearance times. These inefficiencies are reflected in Iran's declining performance in international logistics and customs efficiency rankings. Cargo accumulation in Iranian ports has evolved into a systemic logistical and institutional problem with wide-ranging economic and operational consequences. Prolonged dwell times increase warehousing and demurrage costs, disrupt supply chains, particularly for essential goods, undermine investment certainty, and reduce the competitiveness of domestic production and exports. Empirical evidence from Shahid Rajaee Port indicates that cargo accumulation systematically emerges in two critical phases: prior to customs declaration, due to disruptions in registration, payment, or trade-system procedures; and after declaration, owing to delays in licensing, foreign exchange allocation, inspections, and clearance coordination. The repetition of these delays generates a self-reinforcing cycle of congestion and institutional inertia. To move beyond surface-level descriptions, this study adopts a Critical Realism framework to identify the deeper causal mechanisms sustaining cargo accumulation in Iranian ports. Using Shahid Rajaee Port as an in-depth case study, the research integrates field observations and semi-structured interviews with public and private actors to reconstruct the institutional, economic, and behavioral forces shaping clearance delays. Through a sequential process of theoretical redescription, causal retroduction, and causal modeling, the study develops an explanatory model intended to inform institutional reform and targeted policy interventions.

## 2. Literature Review

The issue of cargo accumulation in ports has been extensively addressed in academic research since the 1990s. Early studies in Iran primarily emphasized infrastructural constraints, transport capacity limitations, and inefficiencies in customs procedures. Subsequent research expanded to include economic analyses focusing on port operating costs, warehousing expenses, and demurrage as key outcomes of prolonged dwell times. Behavioral approaches also emerged, highlighting the strategic, and sometimes opportunistic, behavior of cargo owners in delaying clearance. Over time, quantitative and decision-support methods were increasingly applied to assess the relative importance of institutional, operational, and logistics-related factors contributing to cargo accumulation. System-oriented studies, including simulation-based analyses, demonstrated that reducing clearance time often has a greater impact on congestion mitigation than expanding labor or equipment capacity. At the macro-policy level, comparative studies of cross-border trade processes consistently identified institutional fragmentation and regulatory inefficiencies as persistent structural drivers of cargo accumulation. Internationally, case studies from developing countries and guidelines issued by the World Customs Organization have provided standardized approaches for measuring clearance time and enhancing customs performance. Nevertheless, much of the existing literature remains descriptive or operational, offering limited insight into the deeper causal mechanisms underlying the persistence of cargo accumulation. This gap motivates the present study's adoption of a Critical Realism approach to uncover the generative institutional and behavioral mechanisms operating at Shahid Rajaee Port.

## 3. Methodology

This study is grounded in Critical Realism, which conceptualizes reality as stratified and open, consisting of interacting structures, powers, and generative mechanisms. Critical Realism distinguishes

between three ontological domains: the empirical (experienced events), the actual (events as they occur), and the real (underlying causal mechanisms). Scientific inquiry, from this perspective, seeks explanation rather than mere description or prediction by identifying how and why phenomena are generated. Methodologically, the research follows a qualitative, inductive–explanatory design guided by retroductive reasoning. An in-depth case study of Shahid Rajaee Port was conducted to uncover the institutional mechanisms underlying cargo accumulation. Data were collected through semi-structured interviews, document analysis, and field observations to allow for triangulation. Purposeful theoretical sampling was employed, and data collection continued until theoretical saturation was reached. In total, 29 interviews were conducted with actors operating at three analytical levels: operational–executive, managerial–organizational, and governance–policy. Data analysis was performed using MAXQDA software through a multi-stage coding process, including open coding, axial coding, and interpretive reconstruction informed by retroductive logic. Empirical observations were repeatedly revisited to infer hypothetical causal mechanisms situated within specific institutional and historical contexts. Credibility was enhanced through participant validation, coherence checks, and systematic comparison with documentary evidence. The analysis identified eight core thematic clusters comprising 165 initial codes and 24 intermediary categories.

## 4. Discussion

The findings reveal that cargo accumulation at Shahid Rajaee Port is not an isolated operational failure but the outcome of interacting institutional, economic, and behavioral mechanisms operating across multiple layers of reality. At the empirical level, accumulation manifests as prolonged dwell times, congestion of storage areas, and recurring clearance bottlenecks. These outcomes systematically emerge both before customs declaration, primarily due to delays in

registration and foreign exchange allocation, and after declaration, as a result of licensing, inspection, and coordination failures. Together, these delays generate a reinforcing cycle of congestion and administrative inertia. At the level of underlying events and mechanisms, six recurrent causal patterns were identified: structural entanglement between foreign exchange and customs systems; bureaucratic circulation of permits and systemic delays; overlapping mandates and regulatory parallelism; regulatory path dependency; opportunistic behavior by traders; and logistical misalignment across the port customs transport chain. These mechanisms interact and reinforce one another, stabilizing inefficient clearance trajectories. At the real level, four deep-seated causal forces were reconstructed as the generative conditions sustaining these mechanisms: fragmented governance structures, a defensive bureaucratic culture, economic instability, and international sanctions. Operating in combination, these forces transform decision-making in foreign trade from a coordinating logic to a defensive and survival-oriented one.

## 5. Conclusion

This study demonstrates that cargo accumulation in Iranian ports reflects a durable configuration of generative mechanisms rather than temporary operational shortcomings. Structural entanglement between foreign exchange and customs systems functions as the core causal pattern, activating bureaucratic circulation, regulatory path dependency, and decision paralysis reinforced by overlapping oversight mandates. These processes interact with opportunistic trader behavior and logistical fragmentation across transport subsystems, turning ports into zones of prolonged storage. The resulting feedback loop links currency pressure, bureaucratic congestion, and cargo accumulation in a self-reinforcing cycle. Breaking this cycle requires intervention at the level of causal mechanisms through institutional re-coupling, inter-agency coordination, integrated trade systems, and revitalization of intermodal logistics capacity.

مطالعات مدیریت خدمات عمومی

پاییز۹، شماره ۳دوره ،۱۴۰۴، ۹۱-۱۵۲
spsa.atu.ac.ir
DOI: 10.22054/spsa.2026.90380.1104

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۹/۲۴ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۱۱/۱۶/ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۲۴

eISSN:3041-9484 ISSN:3092-6270

# تحلیل رسوب کالا در بنادر و شناسایی سازوکارهای نهادی با رویکرد رئالیسم انتقادی

**محمدرضا مولایاری** * دانشجوی دکتری مدیریت دولتی، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه تربیت‌مدرس، تهران،ایران

**حسن دانایی فرد** استاد، گروه مدیریت، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه تربیت‌مدرس، تهران، ایران

**احسان سلطانی فر** استادیار، گروه بازرگانی، دانشکدگان مدیریت، دانشکده تجارت و بازرگانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

## چکیده

پژوهش حاضر با رویکرد رئالیسم انتقادی و بهره‌گیری از منطق سه‌مرحله‌ای بازتوصیف نظری - بازاستنتاج علّی - مدل‌سازی به واکاوی ساخت‌های نهادی مؤثر بر پدیده مزمن «رسوب کالا» در بنادر ایران پرداخته است. این پدیده از منظر تجاری، معادل کُندی در جریان عبور و انباشت کالا است، اما در سطح واقعی، برآیند نیروهای علّی پنهان و هم‌افزایی معکوس میان حوزه‌های ارزی، گمرکی، مقرراتی و لجستیکی است که به شکل الگویی پایدار از ناکارآمدی سازمانی تبلور یافته‌اند. تحلیل داده‌های کیفی میدانی و اسنادی در بندر شهید رجایی، با استفاده از کدگذاری، منجر به کشف شش الگوی تکرارشونده شامل «درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی - گمرکی»، «گردش بوروکراتیک مجوزها و تأخیر سیستماتیک»، «تداخل مأموریتی و موازی‌کاری نظارتی»، «وابستگی به مسیر مقرراتی»، «رفتار فرصت‌جویانه تجار» و «ناهماهنگی لجستیکی زنجیره حمل» شد. این سازوکارهای نهادی در شبکه‌ای از بازخوردهای متقابل عمل می‌کنند و چرخه‌ای از تأخیر، انتظار و انباشت را پدید می‌آورند که خود به‌صورت نیروهای مولّد در شکل‌گیری رسوب کالا تثبیت شده‌اند. بازاستنتاج علّی نشان داد که این الگوی تکرارشونده‌ها از لایه‌ای عمیق‌تر از جمله چهار خوشه علّی بنیادین شامل «حکمرانی جزیره‌ای»، «فرهنگ بوروکراتیک دفاعی»، «بی‌ثباتی اقتصادی» و «فشار تحریم‌ها» تغذیه می‌شوند. این خوشه‌ها به‌صورت درهم‌تنیده، نظام تصمیم‌گیری تجارت خارجی را از کارکرد هماهنگ‌کننده به کارکرد دفاعی تبدیل کرده و منطق بقا در برابر کارآمدی را بر پیچیدگی‌های نهادی تحمیل کرده‌اند. بر پایه این تحلیل، رسوب کالا نشانه فرسایش کارکردی نهادها در گلوگاه‌های مرزی و لجستیکی است که موجب کاهش شاخص عملکرد لجستیک، افزایش هزینه‌های مبادله و تضعیف مزیت ترانزیتی ملی گردیده است. مدل نهایی پژوهش نمایانگر شبکه‌ای علی - ساختاری است که در آن، پویایی رسوب کالا محصول برهم‌کنش پایدار میان نیروهای زیرسطحی و سازوکارهای بالفعل است. خروج از این چرخه تنها با مداخله در لایه واقعی و بازپیوند جزایر نهادی، درونی‌سازی اعتماد بین‌بخشی و بازآرایی منطق هماهنگی سیاستی ممکن خواهد بود.

کلیدواژه‌ها: بنادر ایران، تجارت خارجی، رسوب کالا، رئالیسم انتقادی.

* نویسنده مسئول: molayarimohammadreza@gmail.com

**مقدمه**

ایران، سرزمینی با دو پهنه ساحلی گسترده در امتداد مسیرهای تجارت جهانی قرار دارد. این موقعیت جغرافیایی ممتاز، بنادر کشور را به‌ویژه در سواحل جنوبی و امتداد خلیج‌فارس به حلقه‌های حیاتی زنجیره لجستیک منطقه‌ای و جهانی تبدیل کرده است. در چارچوب چنین ظرفیتی، ایران می‌تواند نقطه پیونددهنده اقتصادهای محصور آسیای مرکزی باشد و جایگاهی درخور در معادلات تجارت بین‌الملل بیابد. بااین‌حال در دهه‌های اخیر واقعیت تجربه شده کشور با این ظرفیت بالقوه همخوانی نداشته و بنادر ایران با پدیده‌ای مُزمن درگیر بوده‌اند که کارایی زنجیره تجاری را مختل و در سطح نهادی، فرسایش کارکردی تجارت خارجی را بازتاب می‌دهد. این ناکارآمدی در سطح توصیف باقی نمانده، بلکه در سنجش‌های بین‌المللی نیز انعکاس یافته و شاخص‌های عملکردی تجارت و لجستیک تصویری عینی از افت کارایی را ارائه می‌دهند. مطالعات جهانی نشان می‌دهد هر روز تأخیر در فرایند ترخیص کالا به طور متوسط موجب افزایش حدود ۱٪ هزینه واردات و ۰/۴٪ در هزینه صادرات می‌شود (Hummels et al.,2007) که در مقیاس کلان، انگیزه‌های تولید و تجارت رسمی را تضعیف کرده و گرایش به مسیرهای غیررسمی را تشدید می‌کند. شاخص عملکرد لجستیک[1] (World Bank,2023) نیز گواه همین واقعیت است؛ جایگاه ایران از رتبه ۶۴ در ۲۰۱۸ به ۱۲۳ در ۲۰۲۳ تنزل یافته و مؤلفه «کارآیی فرایند گمرکی» با رتبه ۱۱۰، عمق شکاف با استانداردهای بین‌المللی را آشکار می‌کند. افزون بر این، گزارش (۲۰۲۳)شاخص سهولت کسب وکار نشان می‌دهد رویه صادرات در مرزهای ایران ۱۰۱ساعت و رویه واردات ۱۴۱ساعت به طول می‌انجامد.

سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با تجارت جهانی نیز با تأکید بر اهمیت کاهش موانع گمرکی و رسوب کالا در گمرکات به ارائه چارچوب‌هایی در مفاد کنوانسیون‌ها پرداخته‌اند. ازآن‌جمله کنوانسیون‌های کیوتو (۱۹۷۴) و بازنگری شده کیوتو[2] (۲۰۰۶) به

1 Logistics Performance Index
2 The Revised Kyoto Convention

ابتکار «سازمان جهانی گمرک[1]» و «قرارداد تسهیل تجاری[2]» به ابتکار «سازمان تجارت جهانی[3]» به‌عنوان نمونه‌های برجسته قابل ذکر هستند. در تمامی این چارچوب‌ها، مفاهیمی نظیر انتشار شفاف مقررات گمرکی، ایجاد پنجره واحد، استعلام مقررات و تعرفه‌ها پیش از ورود کالا، تعیین مسیرهای سبز، زرد و قرمز برای تجار بسته به میزان ریسک‌های فعالیت او و ترخیص پیش از تسویه حقوق گمرکی با سپردن ضمانت قابل ذکر هستند.

از این رهگذر، رسوب کالا در بنادر و کُندی چرخه ترخیص به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی اتلاف منابع محسوب می‌شود. شواهد تاریخی نشان می‌دهد متوسط زمان ترخیص در بندر شهید رجایی از حدود ۲۵ روز در سال ۱۳۸۵ به ۳۱ روز در سال ۱۳۸۸ (رسولی و بهرامی، ۱۳۸۸) و سپس به ۲۷ روز در سال ۱۳۹۴ (داور و همکاران، ۱۳۹۴) رسیده است؛ روندی که در سال‌های اخیر تحت‌فشار محدودیت‌های ارزی، تعدد و ناپایداری مقررات ارزی، ناهم‌گرایی سامانه‌های تجاری و گمرکی، ابهام در مسیرهای ارزیابی ریسک، ناهماهنگی‌های نهادی و... دامنه گسترده‌تری پیدا کرده است (مولایاری و همکاران، ۱۴۰۳).

این مسئله در نقش یکی از اختلالات نظام لجستیک، زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی، لجستیکی و اجتماعی را فعال می‌سازد. منابع و اقلام در محوطه‌های بندری راکد می‌ماند، ظرفیت انبارها و گمرکات بیش از میزان طبیعی اشغال شده، هزینه‌های انبارداری و دموراژ رو به فزونی می‌گذارد و قیمت نهائی کالا را برای مصرف‌کننده افزایش داده و فرصت‌های تجار از میان می‌رود و در نتیجه زنجیره تأمین کالاها دچار نارسائی می‌شود (مولایی نسب و فوری، ۱۴۰۳). در مقیاسی گسترده‌تر نیز، بی‌ثباتی سرمایه‌گذاری در بخش‌های دریایی، جاده‌ای و ریلی و افت پویایی تجارت مرزی را در پی دارد. تداوم این وضع با افزایش هزینه‌های تولید و لجستیک به‌تدریج توان رقابتی را فرسایش می‌دهد، بازارهای صادراتی را از دسترس خارج می‌کند و تأمین پایدار بازار داخلی را تهدید می‌سازد. در سطح نهادی و اجتماعی، نارضایتی میان فعالان تولیدی و تجاری روبه‌افزایش قرار می‌گیرد و شکاف

1 World Customs Organization
2 Trade Facilitation Agreement
3 World Trade Organization

اعتماد ژرف‌تر می‌شود. این مسئله می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری ریسک‌های امنیتی و اجتماعی شده و توان کشور را برای مدیریت مخاطرات طبیعی و غیرطبیعی کاهش دهد و بر چالش‌های سیاست‌های پدافند غیرعامل بیفزاید (مولایاری و وحدانی نیا، ۱۴۰۴).

در بطن این سلسله پیامدها، مسئله‌ای بنیادی برجسته می‌شود که معطوف به شناسایی علل و نیروهای شکل‌دهنده و پایدارکننده رسوب کالا در بنادر و فهم چگونگی بازتولید این سازوکارهای تکرارشونده است. این پژوهش با اتکا به رویکرد رئالیسم انتقادی مسیر تبیین را از سطح تجربی و ساختاری تا ژرف‌ترین لایه‌های نهادی و کنشی می‌گستراند تا نسبت میان نیروهای علّی و مسئله تا حدی روشن شود. بدین ترتیب داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها و بازدیدهای میدانی (از بندر شهید رجایی) با بازیگران دولتی و بخش خصوصی، پایه بازسازی شبکه علّی، محرک‌های کندی ترخیص و رسوب کالا را فراهم می‌کند. پژوهش حاضر در چرخه‌ای پیوسته از بازتوصیف نظری برای کشف الگوهای پنهان، بازاستنتاج علّی برای تعمیق در روابط علّی بنیادین و مدل‌سازی علّی برای صورت‌بندی نقشه نظام‌مند فرایند رسوب کالا سامان می‌یابد تا راهبردی برای اصلاح سیاست‌گذاری، بازآرایی نهادی و کاهش زمان ترخیص ارائه شود و جایگاه بنادر ایران در رقابت‌پذیری شبکه تجارت جهانی ارتقا یابد.

## مبانی نظری

مسئله رسوب کالا در بنادر سابقه‌ای طولانی در ادبیات‌پژوهشی دارد و از دهه ۱۳۷۰ تاکنون از زوایای گوناگون بررسی شده است. نخستین مطالعات، تمرکز خود را بر کمبود ظرفیت‌ها و زیرساخت‌ها، مشکلات حمل‌ونقل و ناکارآمدی فرایندهای گمرکی گذاشتند. سرایی (۱۳۷۴) با پیش‌بینی ظرفیت حمل‌ونقل جاده‌ای و سناریوسازی روندهای آتی، سه وضعیت بدبینانه، میانه و خوش‌بینانه برای حجم رسوب کالا ترسیم کرد. در ادامه، آزرمی (۱۳۷۶) با تمرکز بر بهینه‌سازی تعرفه‌های انبارداری، سیاست‌گذاری دولت برای توزیع به‌موقع کالا و تعیین قیمت تمام شده خدمات را عامل کلیدی در کاهش رسوب دانست. حق‌شناس و شریعت (۱۳۷۶) نیز با بررسی عملیات بندر نوشهر، تجهیزاتی نظیر تعداد جرثقیل‌ها، وسایل حمل و انبارها را به‌عنوان مؤلفه‌های اصلی در کاهش زمان

خدمات‌رسانی معرفی نمودند. این طیف از مطالعات، باوجود ارائه تصویر روشنی از محدودیت‌های فیزیکی و عملیاتی بنادر، رسوب کالا را عمدتاً مسئله‌ای فنی - ظرفیتی صورت‌بندی کرده‌اند. در این رویکرد، مسئله رسوب بیشتر به ناکافی بودن تجهیزات یا ضعف فرایندها نسبت داده می‌شود و نقش سازوکارهای نهادی، تعارض منافع بازیگران و منطق‌های تصمیم‌گیری که فراتر از ظرفیت فیزیکی عمل می‌کنند، به طور نظام‌مند مورد واکاوی قرار نمی‌گیرد. در دهه ۱۳۸۰، رویکرد هزینه‌محور در تحقیقات پررنگ‌تر شد؛ واعظی (۱۳۷۹) هزینه‌های عملیات بندری، انبارداری و دموراژ را مهم‌ترین هزینه‌های تحمیل شده در اثر رسوب معرفی کرد. هم‌زمان، مطالعاتی نیز به رفتار صاحبان کالا پرداختند. کاظمی آسیابر و همکاران (۱۳۹۰) نشان دادند که برخی صاحبان کالا به دلیل ملاحظات بازار و فرصت‌طلبی، تعمداً در ترخیص کالای خود تعلل می‌کنند. در سال‌های پس از آن، انگیزه‌ها و عوامل نهادی با روش‌های کمی سنجیده شد. کیانی مقدم و کاظمی آسیابر (۱۳۹۷) با بهره‌گیری از روش تصمیم‌گیری سلسله‌مراتبی فازی، سه عامل عملکرد گمرک، نقش صاحبان کالا و نظام حمل‌ونقل کشور را به‌عنوان عوامل اصلی رسوب کالا شناسایی کردند و راهبردهایی چون اعمال جریمه‌های سنگین، تمرکززدایی از حجم ورودی و توسعه گمرکات منطقه‌ای را پیشنهاد دادند. هرچند این مطالعات با وزن‌دهی عوامل به غنای تحلیلی ادبیات افزوده‌اند، اما مفروضات آن‌ها غالباً به سطح مشاهده‌پذیر متغیرها محدود مانده است. به‌تدریج مطالعات سیستمی نیز گسترش یافت؛ رزمجویی و همکاران (۱۴۰۳) با طراحی مدل دینامیکی در بندر امام نشان دادند که کاهش ۳۰ درصدی زمان ماندگاری کالا اثری به‌مراتب بیشتر از افزایش نیروی کار یا تجهیزات بر روان‌سازی جریان انبار دارد. این مدل‌ها عموماً کمتر به خاستگاه نهادی پارامترها، منشأ قواعد حاکم بر تصمیم‌گیری‌ها و چرایی پایداری برخی ناکارآمدی‌ها در طول زمان توجه می‌کنند. از منظر سیاست‌گذاری کلان، میاندوآبچی و آقاجانی (۱۴۰۰) بامطالعه تطبیقی فرایندهای تجارت فرامرزی، ناکارآمدی نهادی و گمرکی را برجسته ساخته و مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری، فرایندی و لجستیکی برای کاهش رسوب ارائه کردند.

در سطح بین‌المللی، سازمان جهانی گمرک به معرفی یک متدولوژی برای محاسبه مدت‌زمان ورود کالا تا خروج آن از گمرک پرداخته و یک چارچوب یا چرخه ۸ مرحله‌ای برای بهبود مستمر زمان ترخیص[1] و کاهش این زمان ارائه داده است(2009 Hsu Ying et al.,). در تایوان با مدل‌سازی ریاضی نشان دادند که تأخیر در ترخیص، محصول تعامل ساختارهای گمرکی، اطلاعات ناکافی و انگیزه‌های صاحبان کالا است(Rugai Horuza,2007). در بندر دارالسلام ارتباط میان زمان رسوب کانتینر و ظرفیت بندر را تحلیل کرد. در حوزه فناوری، Nicol(2007) در بندر هالیفاکس[2] کانادا سیستم ردیابی کانتینر را به‌عنوان راهکاری فناورانه برای رصد لحظه‌ای و کاهش مدت رسوب معرفی کرد. همچنین Learn et al.(2004) با استفاده از تحلیل سلسله‌مراتبی، معیارهای انتخاب بندر میانی در حمل‌ونقل دریایی را با تأکید بر کاهش رسوب بررسی کرده و ۴۷ عامل را شناسایی نمودند.

در همین راستا Freichel et al .(2022) با تمرکز بر مفهوم کمتر مطالعه شده «ریسک انباشت کالا[3]» نشان دادند که افزایش مقیاس کشتی‌ها، تمرکز جریان کالا در بنادر بزرگ و کاهش شفافیت زنجیره‌های تأمین جهانی، منجر به انباشت هم‌زمان مقادیر عظیمی از کالا و مواد خطرناک در نقاط گلوگاهی زنجیره تأمین شده است. در سطح عملکرد بندری، Aminatou et al.(2018) در مطالعه‌ای تجربی بر بندر دوالا[4] نشان دادند که ماندگاری کالا حاصل برهم‌کنش پیچیده‌ای میان عملکرد لجستیکی صاحبان کالا، کارایی عملیاتی اپراتورهای بندری و فرایندهای ترخیص گمرکی است؛ ویژگی‌هایی نظیر ساختار مالی و گمرکی، ارزش کالا، نوع بسته‌بندی، بندر مبدأ و گروه کالایی، نقش تعیین‌کننده‌ای در طولانی‌شدن زمان رسوب دارند. افزون بر این، عملکرد شرکت‌های ترخیص، فورواردرها و راهبردهای خطوط کشتیرانی نیز به‌عنوان عوامل بیرونی مؤثر شناسایی شده‌اند. از منظر پیامدهای اقتصادی رسوب و ازدحام بندری، یافته‌های Melas & Michail(2025) با

1 TRS Cycle
2 Halifax
3 Accumulation Risk
4 Port of Douala

تمرکز بر بازار حمل‌ونقل کانتینری به‌ویژه در مورد آسیا نشان می‌دهد که افزایش یک‌درصدی ازدحام بنادر می‌تواند منجر به افزایشی بیش از یک درصد در نرخ کرایه حمل شود. در حوزه بهینه‌سازی فرایندهای عملیاتی Sidik et al.(2020) بامطالعه بندر تانجونگ پراک اندونزی نشان دادند که ماندگاری کانتینرهای وارداتی به طور متوسط ۶.۲ روز به‌صورت مستقیم هزینه‌های لجستیکی را افزایش داده و آثار منفی بر قیمت مصرف‌کننده دارد.

مرور نظام‌مند ادبیات نشان می‌دهد که مسئله رسوب کالا در بنادر طیف گسترده‌ای از مطالعات فنی، عملیاتی، اقتصادی و مدیریتی را دربرگرفته و بدنه‌ای غنی از داده‌ها، مدل‌ها و پیشنهادهای اجرایی را پدید آورده است. بااین‌حال، بخش عمده این پژوهش‌ها، چه در مطالعات داخلی و چه در نمونه‌های بین‌المللی، موضوع را عمدتاً در سطح رویدادها و پیامدهای مشاهده‌پذیر صورت‌بندی کرده‌اند؛ به‌گونه‌ای که مسئله بیش از آنکه مسئله به‌عنوان پدیده‌ای نهادی و ساختاری فهم شود، به مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌های فرایندی، محدودیت‌های عملیاتی یا خطاهای عملکردی فروکاسته شده است. از منظر نگارندگان، محدودیت مشترک این بدنه پژوهشی آن است که اغلب به همبستگی‌های تجربی و الگوهای قابل‌مشاهده بسنده کرده و تمایز میان سطوح مختلف واقعیت (رویدادها، سازوکارهای مولّد و ساختارهای نهادی) را به طور صریح صورت‌بندی نکرده‌اند؛ در نتیجه، سازوکارهایی که مستقل از اراده یا نیت کنشگران، الگوهای رفتاری خاصی را ممکن می‌سازند و از طریق تعامل میان سیاست‌ها، نهادها، قواعد رسمی و غیررسمی و منطق‌های کنشی بازیگران، رسوب کالا را بازتولید می‌کنند، در حاشیه تحلیل باقی‌مانده‌اند. براین‌اساس، پژوهش حاضر می‌کوشد با گذار از سطح توصیف و همبستگی‌های تجربی، به تبیین سازوکارهای علّی و نهادی مولّد و شرایط امکان تداوم رسوب کالا بپردازد.

## چارچوب نظری

در فلسفه رئالیسم انتقادی، نهادها در حدفاصل لایه واقعی و بالفعل قرار دارند؛ چراکه آن‌ها میدان فعالیت نیروهای ساختاری‌اند که به‌صورت تجربه‌پذیر، اما نه لزوماً مشهود، اثر می‌گذارند. در این دیدگاه، استمرار و پایداری فرایندهای نهادی از جنس وابستگی به مسیر

تاریخی[1] است. به تعبیر Pierson (2004) شکلی از قفل‌شدگی علّی در مسیر تصمیم‌گیری دولت‌ها به شمار می‌آید. تصمیم‌های گذشته نه‌فقط میراثی مضمحل نشده، بلکه سازنده حدود کنونیِ انتخاب‌اند. در همین راستا Mahoney&Thelen (2010) این وضعیت را به‌عنوان «تداوم ساختاری بدون یادگیری نهادی» تبیین کرده‌اند که در آن سیستم‌ها حتی در مواجهه با شکست بر همان منطق پیشین تکیه می‌کنند؛ زیرا هزینه‌های گسست از مسیر تاریخی بیش از منافع تغییر، درک می‌شود. از نگاه رئالیسم انتقادی، چنین وابستگی تاریخی یکی از سطوح واقعیت علّی است که در زیر سطح پدیده‌ها عمل می‌کند و سبب تکرار شکل‌های نهادی، حتی وقتی زمینه بیرونی دگرگون شده است. در تبیین همین منطق علّی، نظریه‌های کلاسیک بروکراسی نیز می‌توانند مکمل این تحلیل باشند. این تکرار ساختاری با مفهوم ناسازگاری بوروکراتیک در نظریه(1992) Weber همپوشانی دارد. وبر بروکراسی را در اصل ابزار عقلانیِ تحقق اهداف جمعی می‌دانست، اما هنگامی که منطقِ ابزار عقلانی بر ارزش عقلانی غلبه کند، سازمان‌ها از وسیله به هدف تبدیل می‌شوند و عملکرد آن‌ها نه در خدمت مأموریت، بلکه در حفظ خودِ ساختار بوروکراتیک است. این وضعیت در تحلیل رئالیستی، همان لحظه‌ای است که رابطه علّی بین هدف و ابزار وارونه می‌شود و نیروهای بوروکراتیک، از سازوکار کارکردی به نیروی مولّد ناکارآمدی تبدیل می‌گردند.

از این رهگذر Pearson& Skocpol(2002) در نظریه ازدحام نهادینشان می‌دهند که تراکم نهادهای متعدد با مأموریت‌های همپوشان، ولی فاقد هماهنگی افقی به پیدایش شرایطی می‌انجامد که در آن سیاست عمومی یا تصمیم اجرایی میان حلقه‌های تکراری گم می‌شود. از منظر رئالیسم انتقادی، ازدحام نهادی بیان سطح بالفعل نیروهای زیربنایی است. چنین پدیده‌ای به‌صورت تجربی در بروکراسی‌های پیچیده همچون «نهادهای دارای مأموریت مشابه بدون مرجع واحد» ظهور می‌کند، اما در تحلیل علّی رئالیستی، ریشه آن در تناقض ساختارهای قدرت و قواعد تداخلی است. در همان پیکره نظری(1997، Rhodes ) با طرح مفهوم شکست حکمرانی شبکه‌ای[2] نشان داد که حکمرانی در جهان

1 Path Dependency
2 Network Governance Failure

معاصر از طریق شبکه‌های افقی روابط انجام می‌شود؛ هنگامی که پیوند میان گره‌های نهادی قطع می‌شود، میدان کنش به جزیره‌های جداگانه بدل می‌گردد. این نظریه در بستر رئالیسم انتقادی به منزله تصویری از قطع چرخه علّی بازخورد است که باید بین نهادها و سازوکارهای واقعی برقرار باشد تا سیستم خود اصلاح‌گر باقی بماند. شکست شبکه، شکلی از سکوت علّی است که نیروهای موجود به هم نمی‌رسند و قابلیت بازتولید کارکرد از میان می‌رود.

در ادامه همین خط فکری و با تمرکز بر بُعد اجتماعی تثبیت ساختارها DiMaggio & Powell(1983) با نظریه هم‌شکلی نهادی[1] وجه اجتماعی تثبیت ساختارها را مطرح کردند. به باور آنان، نهادها در معرض فشارهای محیطی به تقلید از یکدیگر گرایش پیدا می‌کنند تا مشروعیت خود را حفظ کنند. این مکانیسم‌ها نیروهای واقعی‌اند که پایدارسازی شکل‌های نهادی را در سطح بالفعل توضیح می‌دهند. آنچه در مشاهده تجربی به‌صورت یکسانیِ رویه‌ها یا ساختارها دیده می‌شود، در سطح واقعی، ناشی از نیروهای علّی هم‌شکلی است که استمرار تاریخی و بوروکراتیک را تغذیه می‌کنند.

باسکاربر اهمیت «ضرورت علّی» تأکید می‌کند؛ یعنی رابطه‌ای درونی میان علّت و معلول که صرفاً در سطح منطقیِ «اگر... آنگاه» خلاصه نمی‌شود. براین‌اساس، روابط نهادی از جنس ضرورت علّی‌اند. آن‌ها شکل می‌دهند که «چه چیزی ممکن می‌شود» و «چه چیزی ممتنع می‌گردد». نظریه Crozier(1964) درباره دیالکتیک قدرت و ناتوانی نیز همین ذات علّی را آشکار می‌کند؛ هرچه کنترل بوروکراتیک افزایش یابد، ظرفیت تصمیم‌گیری آزاد کاهش می‌یابد و کنشگران در چرخه ناتوانی ساختاری گرفتار می‌شوند. این چرخه بازتاب سازوکاری واقعی است که در سطح بالفعل به‌صورت کشمکش قدرت و در سطح تجربی به شکل کُندی یا تعویق تصمیم ظهور می‌یابد. در نهایت، تمام این مفاهیم از «وابستگی مسیر»، «ناسازگاری بوروکراتیک»، «ازدحام نهادی»، «شکست شبکه‌ای» و «هم‌شکلی» در منطق رئالیسم انتقادی در یک کلّ علّی پیوند می‌یابند. آن‌ها بیانگر وجوه گوناگونِ ساختارهای مولّد پایداری و ناکارآمدی نهادی‌اند و نقششان در تبیین چگونگی

1 Institutional Isomorphism

پیدایش و تداوم نیروهای اجتماعی است. رئالیسم انتقادی بدین ترتیب چارچوبی فراهم می‌کند تا پژوهشگر از مشاهده تجربیِ پدیده‌ها، به‌سوی شناخت سطح واقعی نیروهای علّی حرکت کند. این بنیان نظری، زمینه تبیین علمی پدیده‌های پیچیده اقتصادی و نهادی را مهیا می‌سازد و نقشه تئوریک پژوهش حاضر (نمودار ۱) را برای تحلیل نظام نهادی و روابط علّی در محیط‌های اجرایی تعیین می‌کند.

**نمودار ۱. لایه‌بندی واقعیت و نگاشت سطوح تحلیلی از رئالیسم انتقادی به پدیده رسوب کالا**

## روش

در رویکرد رئالیسم انتقادی، واقعیت حاصل درهم‌تنیدگی نیروها، ساختارها و سازوکارهایی است که در سطوح مختلف واقعیت فعالیت می‌کنند و جهان اجتماعی را

پدید می‌آورند (بنی‌فاطمه و همکاران، ۱۳۹۱). از این منظر، علم فرایندی هم‌زمان «کاشفانه» و «خلاقانه» است؛ کاشفانه ازآن‌جهت که نیروهای واقعی بیرون از ذهن را شناسایی می‌کند و خلاقانه ازآن‌جهت که در هر پرده‌برداری از واقعیت، افق‌های تازه‌ای از تبیین می‌سازد (محمدپور و همکاران، ۱۳۹۴). در اینجا واقعیت چندوجهی و لایه‌مند است و هستی در سطوح متفاوتی عمل می‌کند. رئالیسم انتقادی با الهام از آثار کلاسیک باسکار بر سه ساحت اساسی واقعیت تأکید دارد: «ساحت تجربی[1] » که سطح درک و تجربهٔ انسانی است، «ساحت بالفعل[2] » که رخدادها در آن جریان دارند و «ساحت واقعی[3] » که نیروها و سازوکارهای زیربنایی در آن عمل می‌کنند (Bhaskar,1975;Ackroyd &Fleetwood,2004). به بیانی استعاری آنچه ما در زندگی اجتماعی می‌بینیم تنها سایه‌هایی از نیروهایی‌ست که در اعماق هستی جاری‌اند. ازاین‌رو پدیده‌های اجتماعی در نتیجه تعامل این سطوح شکل می‌گیرند و کار پژوهشگر کشف همین پیوندهای نهفته میان سطح مشاهده و ساحت سازوکار است (Sayer,1992).

در چنین نگرشی، جهان اجتماعی نظامی «باز[4] » و «برایشی[5]» است که نیروهای علّی در آن به شکل‌های متکثر و مشروط بروز می‌کنند (Reed,2005)؛ یعنی پدیده‌های سطح بالاتر مثل فرهنگ، ساختار یا نظام نهادی از کنش‌ها و روابط سطحی‌تر برمی‌خیزند؛ ولی ویژگی‌هایی دارند که قابل‌تقلیل به آن عناصر نیستند (Archer,1995).

در بُعد شناخت‌شناسی، رئالیسم انتقادی بر یک رویکرد واسطه‌ای پای می‌فشارد. جهان مستقل از ذهن وجود دارد، اما دانش ما از آن همواره از خلال فیلترهای زبانی، فرهنگی و تاریخی شکل می‌گیرد (Mingers,2004). بدین ترتیب شناخت، محصول گفت‌وگویی مداوم میان ناظر و جهان نگریسته شده است (Cruickshank,2003). به تعبیر باسکار، واقعیت دارای دو بُعد «ناگذرا[6]» و «گذرای[7]» شناختی است. بُعد ناگذرا به آنچه در جهان

1 Empirical
2 Actual
3 Real
4 Open
5 Emergent
6 Intransitive
7 Transitive

مستقل از آگاهی ما هست اشاره دارد، اما بُعد گذرا همان صورتی است که ما از آن واقعیت می‌سازیم و تحول تاریخی شناخت نیز در همین سطح رخ می‌دهد (Bhaskar,1998). ازاین‌رو، دانش همواره خطاپذیر و بازنگری‌پذیر است و با ظهور شواهد جدید دگرگون می‌شود (Tsang,2016). در این چارچوب، پژوهشگر همچون شرکت‌کننده‌ای بازاندیش و خودآگاه در فرایند تولید دانش نقش دارد؛ به واسطه «خودبازتابی[1]» پژوهشگر باید پیوسته نسبت به پیش‌فرض‌ها، سوگیری‌ها و جایگاه معرفتی خویش آگاه باشد و آن‌ها را در تفسیر خود از داده‌ها منظور کند (دانایی‌فرد و همکاران، ۱۳۹۱؛ Reed,2005). ازاین‌رو واقعیت در هر بستر تاریخی ممکن است به‌گونه‌ای خاص عمل کند. تبیینِ علمی در رئالیسم انتقادی زمانی معتبر است که بتواند وجود سازوکاری معین را در پس رویدادهای مشاهده شده استنتاج کند، حتی اگر خودِ آن سازوکار به مشاهده درنیاید.

از این بنیان هستی‌شناختی و شناخت‌شناسی، روش‌شناسی‌ای زاده می‌شود که در پی کشف سازوکارهای علّی و تعامل میان عاملیت و ساختار است (فتوتیان و عبدی، ۱۳۹۲). روش‌شناسی رئالیسم انتقادی بر «استدلال استرجاعی» [2] استوار است. بر اثر این استدلال حرکتی از مشاهده پدیده‌ها به‌سوی فرض وجود ساختارها و سازوکارهایی که باید حاضر باشند تا آن پدیده امکان وقوع یابد، صورت می‌گیرد (Danermarketal.,2002). این فرایند در قالب پژوهش‌های کیفی عمیق از جمله مطالعه موردی تحقق می‌یابد؛ زیرا چنین طرح‌هایی امکان بررسی توأمان رویدادهای قابل‌مشاهده و زمینه‌های نهادی را فراهم می‌آورند (شیروانی‌ناغانی و همکاران، ۱۳۹۳). جمع‌آوری داده‌ها نیز معمولاً از راه ترکیب منابع گوناگون انجام می‌شود تا مثلث‌سازی داده‌ها[3] اعتبار تبیین‌ها را تقویت کند (Contu,2014;امیری‌طهرانی، ۱۳۹۲).

بخش تحلیل داده‌ها، چرخه‌ای از بازخوانی، فرضیه‌سازی و بازآزمایی است که با منطق استدلال استرجاعی هدایت می‌شود. پژوهشگر در مرحله تحلیل، از پدیده‌های مشاهده شده عقب‌نشینی می‌کند تا در پرتو نظریه‌های بالقوه، سازوکارهای مولد آنها را فرض بگیرد و

1 Reflexivity
2 Retroduction
3 Triangulation

سپس با بازگشت به داده‌ها، اعتبار آن فرض‌ها را بیازماید (Bhaskar,1975؛بخشی و همکاران، ۱۳۹۰). در این هم‌زیستی روش‌شناختی، داده دیگر هدف نیست؛ بلکه مدخل است و نظریه از درون تجربه برمی‌خیزد تا در چرخه بازتاب و تصحیح به درک ژرف‌تری از علل مولد پدیده‌ها بینجامد. اعتبار تحقیق در این است که بتوانند به «بهترین تبیین ممکن» از نسبت میان بافت، سازوکار و پیامد دست یابند (Porpora,2015;Easton,2010). بر این مبنا، بهره‌گیری از استدلال استرجاعی در این پژوهش معطوف به حرکت نظام‌مند از تجربه زیسته کنشگران و مشاهده اختلال‌های تکرارشونده در فرایند ترخیص به‌سوی شناسایی شرایط علّی و نهادی نادیدنی است که این اختلال‌ها را ممکن می‌سازند. بدین ترتیب، روش‌شناسی پژوهش مستقیماً در خدمت پاسخ‌گویی به پرسش «چرا رسوب کالا تداوم می‌یابد؟» قرار گرفته و پیوندی عملیاتی میان چارچوب فلسفی رئالیسم انتقادی و طراحی تحقیق برقرار می‌شود.

## مراحل اجرایی پژوهش

رویکرد روش‌شناختی مطالعه، از نوع کیفی استقرایی - تبیینی است و جامعه‌پژوهش شامل کنشگران حوزه تجارت خارجی است که در سطوح مختلف سیاست‌گذاری، مدیریتی و اجرا نقش ایفا می‌کنند. انتخاب مشارکت‌کنندگان به‌صورت نمونه‌گیری هدفمند با منطق نظری انجام‌گرفته و فرایند گردآوری داده‌ها تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافته است. در مجموع، ۲۹ مصاحبه انجام شد. در همین راستا پرسش‌های سطح تجربی به توصیف مشاهدات و داده‌های عینی مانند زمان ترخیص و گلوگاه‌های رویه‌ای می‌پرداخت، پرسش‌های سطح بالفعل روابط درهم‌تنیده و ساختاریافته میان نهادها و نظام‌های تصمیم‌گیری را بازنمایی می‌کرد و پرسش‌های سطح واقعی به کشف سازوکارهای برایشی و تضادهای نهادی منتهی می‌شد.

**جدول ۱. اطلاعات آماری مصاحبه‌شوندگان**

| سطح تحلیلی | حوزه فعالیت | نمونه موقعیت |
|---|---|---|
| **سطح اجرایی – عملیاتی** | شرکت‌های بندری، لجستیکی، حمل‌ونقل جاده‌ای، ترخیص‌کاران، پایانه‌های نفتی و غیرنفتی (۷ نفر) | مدیران عملیات، رؤسای شرکت‌های حمل‌ونقل، کارشناسان ترخیص و مدیران پایانه‌ها |
| **سطح مدیریتی – سازمانی** | معاونت‌های شرکت‌های سرمایه‌گذاری و لجستیکی، مدیران واحدهای میانی و سازمان‌های تخصصی (گمرک، راه‌آهن، بنادر) (۱۱ نفر) | معاونان بخش‌های عملیاتی، مدیران امور تملیکی، مدیران لجستیک و تسهیلگر ارتباط بین نهادی |
| **سطح حکمرانی – سیاستی** | مدیران کل، معاونان ارشد، مقامات بندری و سیاست‌گذاری حوزه تجارت (۱۱ نفر) | مدیران ارشد سازمان‌های مادر، سرپرستان معاونت‌های بنادر و راه‌آهن، اعضای شوراهای سیاستی |

تحلیل داده‌ها با بهره‌گیری از نرم‌افزار مکس کیودا[1] و بر پایه الگوی کدگذاری چندمرحله‌ای انجام گرفت. در گام نخست، کدگذاری باز برای استخراج مفاهیم و گزاره‌های اولیه از داده‌های مصاحبه و اسناد اجرایی انجام شد. در گام دوم، کدگذاری محوری به‌منظور شناسایی روابط میان مقولات هم‌معنا و سازماندهی شبکه‌های مفهومی صورت گرفت. در مرحله نهایی، داده‌های سامان‌یافته با بهره‌گیری از منطق تحلیل استرجاعی رئالیستی بازخوانی شدند تا امکان بازسازی سازوکارهای نهفته در بستر نهادی و تاریخی فراهم شود (Creswell,2014). جهت افزایش اعتبار و اطمینان‌پذیری، راهبردهای متناسب با منطق پژوهش کیفی رئالیستی به کار گرفته شد. اعتبار تفسیری از طریق بازبینی ۳ نفر از مشارکت‌کنندگان[2] نسبت به برداشت‌های پژوهشگر تضمین گردید و انسجام نظری با تطبیق مستمر داده‌ها و استنتاج‌های علّی با مفروضات رئالیسم انتقادی حفظ شد. همچنین برای افزایش پایایی علّی، هر الگوی مفهومی در برابر داده‌های تاریخی و مستندات رسمی آزموده شد تا از استحکام تبیین‌های نهایی اطمینان حاصل شود. در

1 MAXQDA
2 Member Check

تمامی مراحل، اصول اخلاق‌پژوهش آکادمیک رعایت گردید و رضایت آگاهانه از مشارکت‌کنندگان اخذ شد. بر همین اساس خروجی یافته‌ها منجر به شناسایی ۸ تم اصلی در قالب خوشه‌های کلان شد. این تم‌ها در مجموع بازتاب‌دهنده ۱۶۵ کد اولیه، ۲۴ مقوله میانی هستند.

## ۱. یافته‌ها

### ۱-۱کمبود ارز و ناکارآیی در فرایند تخصیص و تامین

در شرایط کنونی، محدودیت منابع ارزی یکی از اصلی‌ترین علل تأخیر در عبور کالاها و افزایش رسوب آن‌ها در بنادر کشور است. ازآنجاکه عرضه ارز، محدود و ناپایدار بوده و همچنان وابسته به درآمدهای نفتی، گازی و صادرات غیرنفتی است؛ در مقابل سمت تقاضا از تنوع و پویایی بیشتری برخوردار است. به طور معمول، مصارف ارزی شامل مجموعه گسترده‌ای از نیازهای تجاری، ثبت سفارش کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای و پرداخت‌های خدماتی و مسافرتی است؛ امری که با ساختار تک منشأ عرضه ارز تناسب ندارد. بدین ترتیب، تعادل میان عرضه و تقاضای ارز شکننده بوده و هرگونه کاهش در درآمدهای ارزی، اثرات خود را در شکل‌گیری صف‌های تخصیص و تعمیق کمبود، نشان می‌دهد. داده‌های آماری رسمی (جدول ۲) نشان می‌دهد که در دوره زمانی ۱۳۸۸ تا ۱۴۰۲، روند منابع و مصارف ارزی نوسانات چشمگیری داشته است. اوج درآمدهای ارزی در سال ۱۳۹۰ هم‌زمان با افزایش قیمت جهانی نفت به وقوع پیوسته است؛ لکن با آغاز تحریم‌های نفتی و بانکی در اوایل دهه ۱۳۹۰ منابع ارزی کاهش‌یافته، اما مصارف ارزی با ویژگی چسبندگی خود کمتر تعدیل شده است. این ناسازگاری، نشانه‌ای از ضعف مدیریت طرف تقاضای ارز در اقتصاد ایران است(باقرپور، ۱۴۰۴).

از طرفی مرور تاریخی تغییرات ارز نشان می‌دهد که افت‌وخیزهای منابع ارزی، تابع تحولات سیاسی و بین‌المللی بوده است. مازاد ارز در دهه ۱۳۵۰ با جهش قیمت نفت پدید آمد، اما پس از انقلاب و در دوره جنگ تحمیلی (۱۳۵۷-۱۳۶۸) کشور با کمبود شدید ارز روبه‌رو شد.

**جدول ۲. منابع و مصارف عمده ارزی کشور (میلیون دلار)**

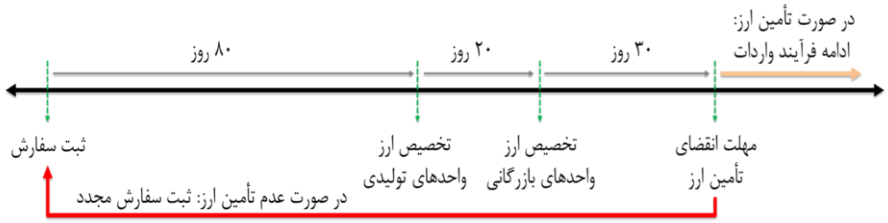
| سال | کل منابع (میلیون دلار) | کل مصارف | موازنه کل |
|---|---|---|---|
| ۱۳۸۸ | ۱۰۶۴۸۲ | ۱۰۶۰۸۴ | ۳۹۸ |
| ۱۳۸۹ | ۱۳۰۷۲۷ | ۱۲۹۹۷۰ | ۷۵۷ |
| ۱۳۹۰ | ۱۵۷۵۴۰ | ۱۵۳۲۶۰ | ۴۲۸۰ |
| ۱۳۹۱ | ۱۱۰۹۸۷ | ۱۱۲۲۳۶ | -۱۲۴۹ |
| ۱۳۹۲ | ۱۰۷۹۱۵ | ۱۱۰۴۶۲ | -۲۵۴۷ |
| ۱۳۹۳ | ۱۰۴۷۷۷ | ۱۰۸۳۰۲ | -۳۵۲۵ |
| ۱۳۹۴ | ۸۱۳۹۱ | ۸۱۸۲۳ | -۴۳۲ |
| ۱۳۹۵ | ۹۹۸۳۴ | ۸۷۰۳۷ | ۱۲۷۹۷ |
| ۱۳۹۶ | ۱۱۲۲۳۵ | ۹۹۹۰۴ | ۱۲۳۳۱ |
| ۱۳۹۷ | ۱۹۸۴۷۵ | ۸۸۰۲۶ | -۵۱۱۰ |
| ۱۳۹۸ | ۷۷۴۱۹ | ۸۲۵۲۹ | -۵۱۱۰ |
| ۱۳۹۹ | ۵۸۰۷۱ | ۶۵۹۰۴ | -۷۸۳۳ |
| ۱۴۰۰ | ۹۰۲۰۶ | ۹۲۳۴۱ | -۲۱۳۵ |
| ۱۴۰۱ | ۱۰۷۵۵۸ | ۹۲۰۰۲ | ۱۵۵۵۶ |
| ۱۴۰۲ | ۲۵۸۱۵ | ۲۱۳۸۱ | ۴۴۳۴ |

منبع: (باقرپور، ۱٤۰٤)

در دهه ۱۳۷۰ نیز باوجود استقراض از خارج به علت افت قیمت نفت و شکست نظام شناور ارزی در سال ۱۳۷۲، کمبود ارز پایدار ماند. تنها طی سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۰ به واسطه افزایش قیمت نفت، وضعیت مازاد نسبی ظاهر شد، ولی با آغاز موج جدید تحریم‌ها و کاهشی شدن فروش نفت از سال ۱۳۹۰ به بعد، کمبود ارز به حالت ساختاری بازگشت. این گذار تاریخی به‌خوبی نشان می‌دهد که تعادل ارزی همواره شکننده و وابسته به

متغیرهای برون‌زا بوده است (داوودی و سزاوار، ۱۴۰۱). در واکنش به این شرایط، سیاست‌گذار، برای مهار تورم ناشی از افزایش نرخ ارز و حفظ ثبات عمومی قیمت‌ها به ابزارهایی مانند پیمان‌سپاری ارزی و کنترل بازار متوسل شده است. چنین سیاست‌هایی نیز به افزایش موانع اجرایی، تشدید بروکراسی و تعویق در فرایند تخصیص ارز انجامیده است. مسیر تأمین ارز اکنون متکی بر چند حلقه پیچیده و زمان‌بر شامل ثبت درخواست، انتظار برای بررسی در سامانه، تأیید بانک عامل، دریافت کد رهگیری ارز از بانک مرکزی و هماهنگی نهایی با گمرک و سامانه ثبت سفارش شده است و هر حلقه تأخیر در این زنجیره، احتمال گذشتن از مهلت قانونی و افزایش رسوب کالا را بالا می‌برد. در مواردی که تأمین ارز در مهلت مقرر انجام نمی‌شود، تجار ناچارند به بازارهای غیررسمی مراجعه کنند و نرخ ارز بالاتر و ریسک‌های حقوقی، قراردادی و کیفری بیشتری را متحمل شوند. مراجعه به این مسیرها هزینه تجارت را افزایش داده و بر تولید داخلی و تراز پرداخت‌ها فشار مضاعف وارد می‌کند(باقرپور، ۱۴۰۴).

**شکل ۱. فرایند تخصیص و تامین ارز**




منبع: (برگرفته از قانون امور گمرکی و رویه رسمی تجارت خارجی)

## ۲-۱ تغییرات مکرر در مقررات و گروه‌بندی کالایی

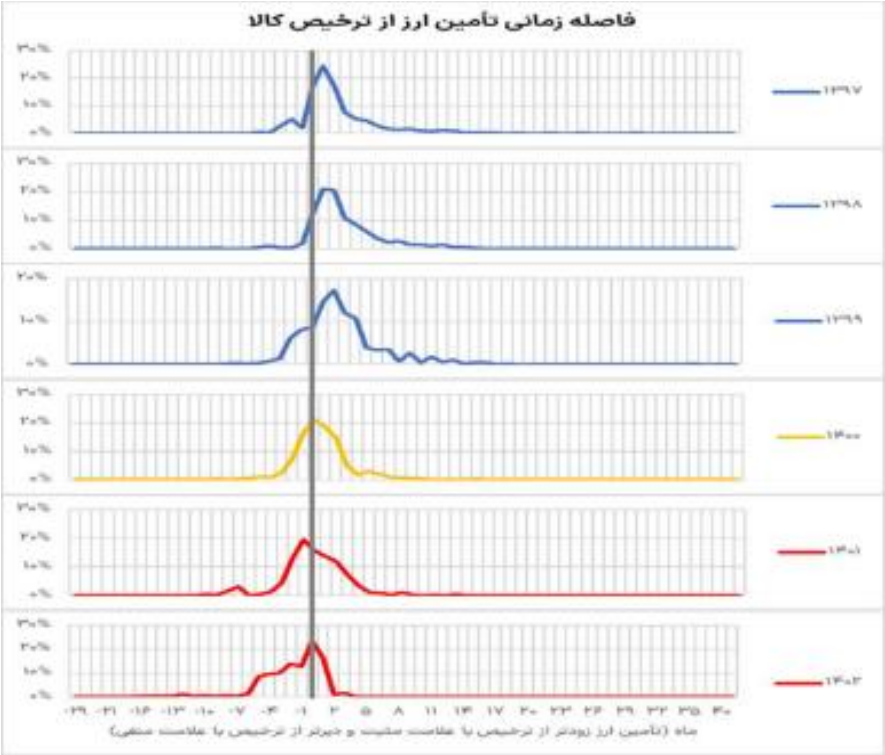
در سال‌های اخیر، تجار با سلسله تغییرات ناگهانی و مکرر در گروه‌بندی کالایی برای بهره‌مندی از انواع نرخ ارز (از ارز ترجیحی و نیمایی گرفته تا تالار اول و تالار دوم) مواجه بوده‌اند. این جابه‌جایی‌های گروه کالایی در مواردی فرایند تجارت را با سردرگمی همراه کرده است. تجار برای ادامه فعالیت ناچارند خود را با رویه‌های تازه منطبق کنند که نیازمند بازنگری مستندات، تغییر مسیر تأمین مالی و حتی جایگزینی منابع تأمین کالا است. این

تغییرات در بسیاری از موارد بدون توجه به حقوق مکتسبه فعالان اقتصادی اعمال شده‌اند. این در حالی است که مطابق ماده ۱۱ آیین‌نامه مقررات صادرات و تجارت، تغییرات نباید به‌گونه‌ای باشد که حق قانونی در فرایند جاری سلب شود. یکی از مصادیق برجسته این تعارض، اختلاف نرخ ارز مورداستفاده برای تجارت برخی کالاهای حساس بین دستگاه‌های دولتی است. برای نمونه، رسوب حدود ۵۰۰ تن شیرخشک در انبارهای بندری، ناشی از اختلاف‌نظر بین وزارت بهداشت و صمت دررابطه‌با استفاده از ارز ترجیحی یا ارز نیمایی، ماه‌ها مسیر ترخیص را متوقف کرده است (میاندوآبچی و آقاجانی، ۱۴۰۰). افزون بر تغییر گروه‌بندی کالایی، برخی مقررات مالی نیز در چارچوب قانون بودجه تغییر کرده‌اند. از جمله مصوبه‌ای که مبنای محاسباتی نرخ ارز در حقوق ورودی گمرکی را اصلاح نمود، باعث شده هزینه تجارت مواد اولیه تولید به طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش یابد. این تغییر در محاسبه به‌ویژه برای واحدهای تولیدی که بر اساس نرخ‌های قبلی برنامه‌ریزی کرده بودند، فشار مالی چشمگیری ایجاد کرده و در برخی موارد منجر به کاهش یا توقف تجارت مواد اولیه شده است.

### ۳-۱ مشکلات نظام ثبت سفارش و تعدد مجوزدهندگان

سامانه جامع تجارت، به‌رغم هدف اولیه خود برای یکپارچه‌سازی اطلاعات و فرایندها، همچنان فاقد اتصال مستقیم و کامل به سامانه‌های کلیدی دیگر از جمله بانک مرکزی است. این فقدان ارتباط بلادرنگ، موجب تکرار استعلام‌ها، انتقال غیربهینه اطلاعات بین نهادها و شکل‌گیری مراحل موازی در روند تجارت شده است. طی مشاهدات میدانی، ثبت پیش‌فاکتور، دریافت استعلام، صدور مجوز و تمدید ثبت سفارش، اغلب تحت‌تأثیر عامل انسانی و شیوه‌های غیراستاندارد انجام می‌شود. نقش عامل انسانی در این فرایندها، در مواردی زمینه‌ساز تفسیر سلیقه‌ای مقررات و اعمال معیارهای غیرشفاف توسط متصدیان می‌شود.

**شکل ۲. فاصله زمانی تامین ارز و ترخیص کالاهای اساسی ۱۴۰۲-۱۳۹۷**




منبع: (برگرفته از آمار بانک مرکزی)

## ۴-۱ عدم تحقق یکپارچگی و تکثر سامانه‌های موازی

به‌صورت میانگین یک بنگاه تولیدی یا بازرگانی، برای حفظ فعالیت قانونی خود، ملزم به تعامل مستمر با ۳۱ سامانه دولتی مجزا است. این سامانه‌ها که هر یک در حوزه‌ای خاص فعالیت می‌کنند، فاقد ارتباط ساختاری و تبادل داده منظم با یکدیگرند. فهرست این سامانه‌ها شامل سامانه جامع تجارت، سامانه پنجره واحد گمرکی، سامانه مالیات بر ارزش افزوده، سامانه مودیان مالیاتی، سامانه بیمه تأمین اجتماعی، سامانه ایران‌کد، سامانه بهین‌یاب و ده‌ها بستر دیگر در حوزه‌های صنایع، محیط‌زیست، استاندارد، ثبت شرکت‌ها و کارت بازرگانی است. افزون بر این، نهادهای تخصصی مانند سازمان غذا و دارو، سازمان ملی استاندارد یا معاونت‌های تخصصی وزارتخانه‌ها هر یک سامانه اختصاصی خود را دارند

که بدون تعامل پایدار با سایر سامانه‌های مرتبط عمل می‌کند. در این جهت مشکل اصلی ضرورت ثبت مکرر و موازی یک داده واحد در چندین سامانه مستقل است. به‌عنوان نمونه، یک فاکتور فروش ساده باید جداگانه در سامانه‌های معادلات فصلی، مودیان مالیاتی، ثبت اظهارنامه عملکرد و مالیات بر ارزش افزوده وارد شود. این روند، افزایش بار اداری، هدررفت زمان و انرژی نیروی انسانی و تحمیل هزینه‌های غیرضروری بر واحد تولیدی را به همراه دارد. در مواردی، بنگاه‌ها ناچار به استخدام نیروی انسانی برای انجام تکالیف سامانه‌ای شده‌اند که بار مالی برای آن‌ها ایجاد می‌کند. در کنار این مشکلات، تعدد دستگاه‌های مجوزدهنده، روند صدور مجوز را چندلایه و زمان‌بر کرده است. هر یک از این دستگاه‌ها رویه‌ها و الزامات خاص خود را دارند و در مواردی، ملاحظات غیرفنی همچون تنظیم بازار، حمایت از تولید داخلی یا مدیریت عرضه را در تصمیمات اعمال می‌کنند. تأخیر در صدور مجوز از سوی برخی دستگاه‌ها، به‌ویژه زمانی که آزمون، بازرسی یا پاسخ به استعلام‌ها با محدودیت ظرفیت اجرا می‌شود، بر مسئله رسوب کالا در بنادر تأثیر مستقیم دارد. در مواردی مشاهده شده که زمان‌بری این مراحل، باعث انقضای مهلت ثبت سفارش شده است. عدم وجود وحدت رویه میان دستگاه‌ها، فقدان زمان‌بندی شفاف برای هر مرحله صدور مجوز و تفاوت در تفسیر مقررات، مسیر را غیرقابل‌پیش‌بینی کرده و موجب معطلی کالاهای اساسی یا مواد اولیه در بندر شده است. تجربه عملی نشان می‌دهد که کوچک‌ترین خطا یا تأخیر در ثبت داده در هر یک از این سامانه‌ها، با جریمه‌های قابل‌توجه یا تهدیدات قانونی همراه است.

### ۵-۱ کمبود تجهیزات بندری، ریلی و جاده‌ای

بندر شهید رجایی به‌عنوان اصلی‌ترین بندر کانتینری، هرچند از نظر ساختاری دارای تنوع اسکله‌ها و ظرفیت عملیاتی گسترده است، در عرصه واقعی با مجموعه‌ای از کاستی‌ها مواجه است که بر سرعت و کیفیت جابه‌جایی کالا اثر می‌گذارند. در حوزه بندری، «جرثقیل‌های کانتینری[1]» با تعداد ۱۸ تا ۲۰ دستگاه و ظرفیت عملیاتی ۴۰ تا ۶۰ تن، بخش

1 Gantry Crane

قابل‌توجهی از آن‌ها مستهلک و نیازمند تعمیرات هستند. «جرثقیل‌های دروازه‌ای[1]» با نقش حیاتی در محوطه، تنها ۵۸ تا ۶۰ دستگاه هستند که در مقایسه با حجم کار بندر، کفایت لازم را ندارند. جرثقیل‌های متحرک اسکله‌های عمومی و فله با ظرفیت ۱۰۰ تا ۱۲۰ تن و «جرثقیل‌های برجکی[2]» در اسکله‌های فله، هر دو با محدودیت عددی و توقف‌های تعمیراتی طولانی روبه‌رو هستند. کسری در تجهیزات جابه‌جایی فله و غلات، همچون «ریچ استاکر[3]» و «جرثقیل‌های فلت»، باعث کندی در عملیات تخلیه و بارگیری در بندر می‌شود.

**جدول ۳. انواع زیرساخت‌ها و ظرفیت اسکله بندر شهید رجایی**

| کاربرد عمده | نوع اسکله | تعداد | طول | آبخور | ظرفیت عملیاتی سالانه |
|---|---|---|---|---|---|
| تخلیه/ بارگیری کانتینر | کانتینری | ۸ | ۲.۴۰۰ | ۱۵-۱۶ | ۶ میلیون TEU |
| محصولات نفتی و شیمیایی | مواد نفتی | ۱۴ | ۲.۵۰۰ | ۱۴-۱۷ | ۴۰ میلیون تن |
| بسته‌بندی و فله | کالای عمومی | ۷ | ۱.۸۰۰ | ۱۲-۱۶ | ۲۵ میلیون تن |
| غلات و مواد غذایی | غلات | ۳ | ۶۰۰ | ۱۲-۱۴ | ۳ میلیون تن |
| خودرو، وسایل نقلیه و بار چرخ‌دار | رو- رو | ۲ | ۴۰۰ | ۷-۱۰ | ۱ میلیون تن |
| پشتیبانی، تعمیرات و یدک‌کش‌ها | یدک‌کش و خدماتی | ۵ | - | ۳-۷ | خدمات پشتیبانی |
| تخلیه/ بارگیری کانتینر | کانتینری | ۸ | ۲.۴۰۰ | ۱۵-۱۶ | ۶ میلیون TEU |

از طرف دیگر ضعف زیرساخت ریلی، این محدودیت‌ها را تشدید کرده است. اتصال بندر به شبکه سراسری حمل‌ونقل، از نظر تعداد لوکوموتیو و واگن باری با نیاز عملیاتی تناسب ندارد؛ نبود واگن‌های اختصاصی کانتینری و اولویت‌دهی به حمل مواد معدنی باعث کاهش سهم ریلی و افزایش وابستگی به بخش جاده‌ای شده است. در زمینه ناوگان دریایی، ظرفیت پایین حمل، عمر بالای بدنه و تجهیزات و محدودیت تعداد کشتی‌ها، مانع

1 Rubber-Tyred Gantry Crane
2 Portal Crane
3 Reach Stacker

پاسخ‌گویی مطلوب در شرایط پیک تقاضا می‌شود. استهلاک و محدودیت فیدرها، برنامه‌ریزی خطوط کشتیرانی را نیز دچار بی‌ثباتی می‌کند. کمبود فضاهای انبار، آخرین حلقه این زنجیره فشار است. انبارهای بندر به واسطه اشغال توسط کالاهای قاچاق یا مصادره شده تحت مدیریت سازمان اموال تملیکی، عملاً از چرخه بهره‌برداری بهینه خارج شده‌اند. ضعف سامانه مزایده «سادانوین» اموال تملیکی نیز موجب انباشت طولانی‌مدت کالاها، کاهش فضای مفید و انتقال دپو به محوطه روباز شده است.

**جدول٤. انواع جرثقیل در بندر شهید رجایی**

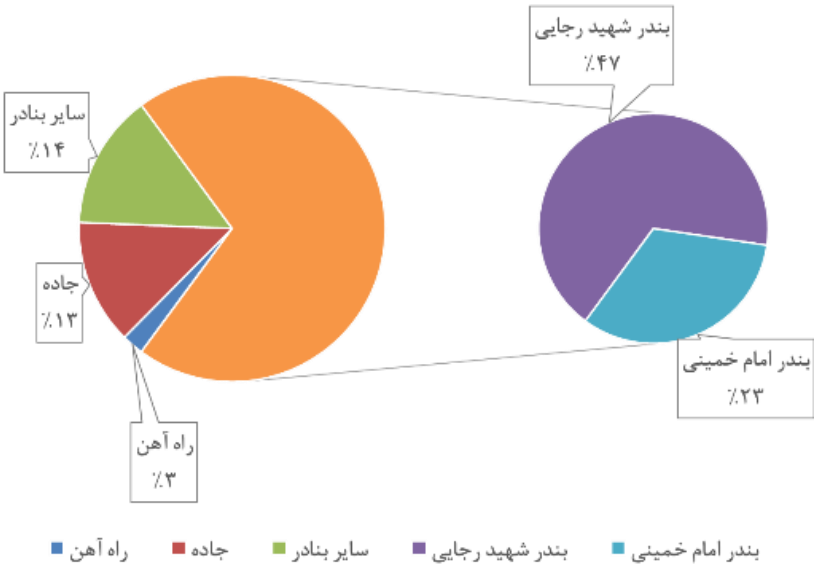
| نوع جرثقیل | تعداد | ظرفیت (تن) | محل استقرار |
|---|---|---|---|
| گنتری کرین | ۲۰-۱۸ | ٦۰-٤۰ | اسکله‌های کانتینری |
| دروازه‌ای | ٦۰-٥۸ | ٤۰ | محوطه کانتینری و دپو |
| متحرک | ۸-٦ | ۱۲۰-۱۰۰ | اسکله کالای عمومی و فله |
| لیفتراک سنگین | ۳۰ | ٤٥-۳٥ | پایانه کانتینری و دپو |
| فله‌بر | ٥-٤ | ٤٥-۳٥ | پایانه غلات و فله خشک |
| برجکی | ۳-۲ | ٤۰-۳۰ | پای اسکله |
| نوع جرثقیل | تعداد | ظرفیت (تن) | محل استقرار |
| گنتری کرین | ۲۰-۱۸ | ٦۰-٤۰ | اسکله‌های کانتینری |

## ٦-۱ مسائل لجستیکی

ناهماهنگی زنجیره لجستیکی کشور، از لحظه ورود کالا به بندر تا انتقال آن به پسکرانه یا مقصد نهایی، بازده کل سیستم را کاهش داده و به ایجاد گلوگاه‌های جدی در مسیر تأمین نیازهای داخلی انجامیده است. بر همین اساس، گرچه گمرک مفهوم «حمل مستقیم» یا یکسره (دریافت کالا از کشتی و انتقال فوری به‌وسیله نقلیه برای ارسال به مقصد بدون توقف انبارداری) را به رسمیت شناخته (ماده ۱۲ قانون امور گمرکی)، اما موانع فنی و محدودیت‌های ظرفیتی مانع بهره‌گیری کامل از آن شده‌اند. این مشکل در کالاهای اساسی که نیازمند جابه‌جایی سریع و پایدار هستند شدت بیشتری دارد؛ زیرا ظرفیت ناوگان جاده‌ای نیز کفایت لازم برای انتقال آنی حجم بالای کالاهای تجارتی را ندارد (حیدرپور، ۱۴۰۲).

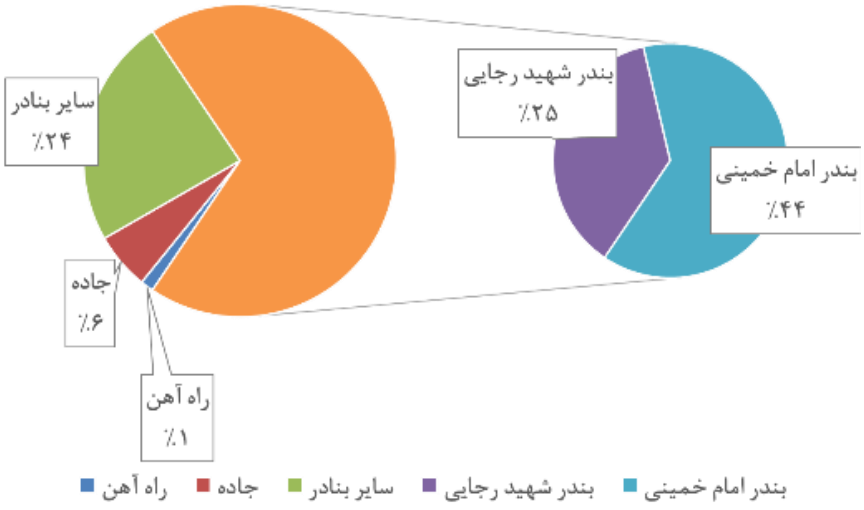
شبکه حمل‌ونقل ریلی، علی‌رغم برخورداری از مزیت‌های بالقوه در کاهش هزینه‌های بیرونی و امکان جابه‌جایی انبوه، جذابیت عملیاتی کافی برای فعالان تجارت ندارد. میانگین سرعت تجاری قطارهای باری در کشور کمتر از نصف میانگین کشورهای منطقه است و چرخه گردش واگن‌ها معمولاً در بازه زمانی طولانی انجام می‌شود؛ به‌گونه‌ای که زمان گردش متوسط در سال ۱۴۰۰ به حدود ۳/۷ تا ۴ کیلومتر در ساعت در سطح شبکه ملی رسیده است (شفیع نادری، ۱۴۰۱). این وضعیت، در عمل موجب کاهش بهره‌وری ناوگان شده و ظرفیت ریلی را از استفاده کامل بازمی‌دارد. محدودیت ظرفیت واگن‌های باری و قطارهای کانتینری، به همراه سرعت عملیاتی پایین، توان رقابت با بخش جاده‌ای را کاهش داده است. در سطح عملیاتی نیز، فرایند آماده‌سازی یک رام قطار برای خروج کالا از بندرگاه تا سه یا چهارروزبه طول می‌انجامد. باوجود طرح‌های توسعه‌ای متعدد، پویایی چرخه گردش واگن‌ها در سطح ملی طی سال‌های اخیر روندی تقریباً ایستا داشته و افزایش قابل‌توجهی در سرعت مؤثر محقق نشده است. همان‌گونه که داده‌های مقایسه‌ای نشان می‌دهد، درحالی‌که سرعت تجاری قطارهای باری در چین و روسیه بیش از ۱۰ کیلومتر در ساعت است، در ایران این شاخص همچنان در دامنه پایین‌تر قرار دارد و ارتقای آن نیازمند رفع موانعی همچون توقف‌های مکرر در مبدأ و مقصد، کمبود لوکوموتیو و ناکارآمدی سامانه‌های مدیریتی عملکردی است (شفیع نادری، ۱۴۰۱). برآیند این محدودیت‌ها باعث شده تا حمل ریلی نتواند سهم خود را در انتقال کالا از بنادر اصلی از جمله امام خمینی (ره) و شهید رجایی افزایش دهد. ازسوی‌دیگر، در سطح دریایی، تحریم‌های بین‌المللی سبب خروج کشتی‌های لاینر از خطوط ایران شده و ناوگان کوچک‌تر «فیدر» جایگزین آن‌ها گردیده است که با کُند کردن سرعت گردش بنادر، وابستگی ساختاری به حمل چندمرحله‌ای را تشدید کرده است. بدین ترتیب، بارگیری از مبدأهای اصلی به مقصدهای داخلی عمدتاً به‌جای انتقال مستقیم، از مسیرهای چندبخشی و ترکیبی (دریایی – جاده‌ای یا دریایی – ریلی – جاده‌ای) انجام می‌شود که نتیجه آن افزایش هزینه‌ها، کاهش قابلیت پیش‌بینی زمان تحویل و تضعیف مزیت رقابتی حمل ریلی در زنجیره لجستیکی کشور است.

**شکل ۳. سهم شقوق حمل و نقل از صادرات در سال ۱۴۰۳**




منبع: (آمار وزارت راه و شهرسازی)

**شکل ٤. سهم شقوق حمل و نقل از واردات در سال ۱۴۰۳**




منبع: (آمار وزارت راه و شهرسازی)

در حوزه بندری، فرسودگی بخشی از تجهیزات تخلیه (آل ناصری و نویدنژاد،۱۳۹۹) و بارگیری و محدودیت خطوط ساحلی فعال موجب کاهش نرخ عملیاتی و افزایش ماندگاری محموله‌ها در اسکله‌ها شده است؛ به‌گونه‌ای که «فقدان سامانه‌های هوشمند و هماهنگ در بین اپراتورهای بندری و بخش حمل‌ونقل موجب تأخیر در ردیابی، پایش و مدیریت ترمینال‌ها و زیرساخت‌های فیزیکی شده است» (حسینی و همکاران، ۱۴۰۴) ازسوی‌دیگر، نبود «سرویس‌های یکپارچه حمل‌ونقل» و فقدان «دسترس‌پذیری سامانه‌های انبار و تجهیزات کارآمد در شبکه داخلی» مستقیماً به ناکارآمدی سیستم حمل پس‌کرانه انجامیده است.

## ۷-۱ مسائل گمرکی و تجاری

فرایند گمرکی به‌عنوان حلقه تعیین‌کننده در رویه‌های تجاری، نقشی حیاتی در سرعت، هزینه و سلامت جریان تأمین دارد. بااین‌حال، شرایط فعلی این فرایند نشان می‌دهد که گذرگاه‌های مرزی و بنادر به محل انباشت تأخیر، تکرار تشریفات و مداخلات موازی تبدیل شده‌اند (مولایاری و وحدانی نیا، ۱۴۰۴). در گام نخست، تطویل رسیدگی به اظهارنامه‌های گمرکی از مهم‌ترین عوامل کندی جریان ترخیص است. از لحظه ثبت اطلاعات در سامانه EPL تا پایان تمام مراحل شامل ارزیابی کارشناسی، بررسی تعرفه و تطبیق کالا، محاسبه و پرداخت حقوق و عوارض، صدور سند ترخیص و دریافت مجوز بارگیری، زنجیره‌ای از توقف‌ها و انتظارها شکل می‌گیرد (موسوی، ۱۴۰۴). این توقف‌ها که بعضاً ناشی از هماهنگی ناکافی بین گمرک و سایر دستگاه‌هاست، در کنار تأخیر در صدور مجوزهای قانونی دستگاه‌های اجرایی سهم زیادی در طولانی‌شدن فرایند دارد. در سطح اجرایی، نفوذ تمایلات شخصی برخی کارشناسان و مدیران در تصمیمات گمرکی نیز مشاهده می‌شود. یکی از نمونه‌های این موضوع بی‌توجهی کارشناسان مجازی نسبت به اظهارات ارزیاب و صاحبان کالا و سخت‌گیری در زمینه ارزش کالا و تعرفه است (موسوی، ۱۴۰۴) این سلیقه‌گرایی که ممکن است در ارزش‌گذاری، تشخیص تعرفه یا تعیین شرایط حمل اثر بگذارد، موجب ناهمگونی در تصمیمات و حتی مطالبه مبالغ غیررسمی شده است.

مشکل دیگر، تکرار فرایندهای گمرکی در درب خروج است؛ جایی که کالا پس از گذراندن تمام مرحله‌های رسمی، مجدداً تحت کنترل و بررسی مشابه قرار می‌گیرد. از منظر قانونی، اجرایی‌نشدن ماده ۱۲ قانون امور گمرکی و محدودیت ترخیص درصدی، مصداق مهمی از شکاف بین قدرت حقوقی و عمل واقعی است. این ماده به گمرک اجازه می‌دهد در صورت عدم تعیین تکلیف کالا توسط دستگاه‌های مجوزدهنده ظرف مدت مشخص، رأساً نسبت به ترخیص تصمیم‌گیری کند. بااین‌حال، بیم از نهادهای نظارتی و امنیتی یا مدل تصمیم‌گیری این نهاد، موجب شده گمرک از اجرای صریح این اختیار خودداری کند، نتیجه آن توقف غیرضروری و وابستگی کامل به تصمیمات سایر نهادها است. افزون بر این، مواردی چون صدور مجوز بارگیری کالاهای غیرکانتینری (مانند گوگرد یا فله خشک) در پایانه‌های کانتینری موجب اخلال در برنامه‌ریزی عملیاتی و استفاده غیربهینه از تجهیزات تخصصی شده است.

### ۸-۱ مسائل رفتار تجاری تجار

در بسیاری از گذرگاه‌ها، به‌ویژه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، الگوی رفتاری برخی از تجار به عاملی مهم در تشدید رسوب کالا بدل شده است. برخی، کالا را به بندر یا محوطه گمرکی منتقل می‌کنند بدون آنکه ثبت سفارش رسمی انجام شود و باتکیه‌بر رانت اطلاعاتی یا فرصت‌های ناشی از خلأهای نظارتی، عمداً ترخیص را به تأخیر می‌اندازند تا در زمان مناسب از نظر نرخ ارز یا شرایط بازار اقدام کنند. در مواردی، کالاهای مغایر با ضوابط، از عدم تطابق با ردیف تعرفه اعلامی تا تخطی از مشخصات فنی مصوب، فرایند رسیدگی را پیچیده و طولانی کرده و باعث توقف کالا در انبارها می‌شود. جذابیت اقتصادی نگهداری کالا در محوطه، موجب شده برخی تجار عرضه سریع را کنار گذاشته و به انباشت موجودی تا زمان اوج قیمت روی‌آورند. در کنار این انگیزه‌های سودجویانه، محدودیت نقدینگی و ناتوانی صاحبان کالا در پرداخت حقوق ورودی خود به عامل مستقیم ماندگاری کالا در مبادی ورودی بدل شده است. انتظار افزایش قیمت‌ها نیز انگیزه احتکاری را تقویت کرده و بازار را با کمبود مصنوعی روبرو ساخته است. افزون بر این، تجارت کالاهای بی‌کیفیت صرفاً برای رفع تعهد ارزی که اغلب فاقد مشتری یا قابلیت

مصرف هستند، موجب بلاتکلیفی و اشغال فضا در محوطه‌های گمرکی شده و فشار مضاعفی بر زیرساخت‌های انبارداری وارد می‌سازد.

## ۲. شناسایی الگوهای تکرارشونده

### ۱-۲- درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی- گمرکی

الگوی نهادی موسوم به درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی - گمرکی را می‌توان به منزله برآیند برهم‌نهی سه حوزه کلیدی «نظام بانکی و ارزی»، «گمرک» و «ساختارهای نرم‌افزارانه» دانست که به‌جای تعامل هم‌افزا، در وضعیت وابستگی متقابل و ناهماهنگ گرفتارند. در این وضعیت، جریان رسمی تأمین و تخصیص ارز از طریق بانک مرکزی نه‌تنها با محدودیت‌های ناشی از تحریم و کمبود منابع روبه‌روست، بلکه به دلیل نبود هماهنگی در زمان‌بندی و تبادل داده، در مداربسته تصمیم‌گیری قرار گرفته است. هر مرحله از فرایندهای تجاری (از ثبت سفارش تا صدور کد رهگیری و اعلام مجوز ترخیص) به مرحله پیش یا پس از خود وابسته شده و مجموعه را در چرخه‌ای از تأخیر، انقضای مهلت و بازنگری مکرر اسناد گرفتار می‌کند. به طور خاص، تأخیر در اعلام «کد رهگیری ارز» و ناهماهنگی رویه‌ای و اطلاعاتی میان «سامانه جامع تجارت»، «بانک مرکزی» و «گمرک» موجب شده فرایندهای بعدی به انتظار تأییدهای غیرهم‌زمان وابسته بماند. در نتیجه، تجار ناچارند اسناد خود را چندین مرتبه ثبت یا تصحیح کنند و اغلب در نهایت با انقضای مهلت ثبت سفارش یا افزایش هزینه‌های دموراژ و نگهداری کالا مواجه می‌شوند. در این میان، ضعف زیرساخت نرم‌افزاری، زمینه بروز خطا، مداخله انسانی و تفسیر سلیقه‌ای در فرایندهای تصمیم‌گیری را بیش‌ازپیش افزایش داده است. هم‌زمان، تعدد دستگاه‌های مجوزدهنده و پراکندگی مسئولیت میان نهادها، سبب شده هیچ نهاد واحدی اختیار حل این گلوگاه نهادی را نداشته باشد. بسیاری از تجار در واکنش به این انسداد به بازارهای غیررسمی ارز یا مسیرهای جانبی تأمین مالی پناه برده‌اند. ازاین‌رو، درهم‌تنیدگی فوق به‌تدریج به هنجار نهادی تثبیت‌شده‌ای بدل شده است که در آن تأخیر، انتظار و تمدید به عناصر طبیعی فرایند تجارت تبدیل شده‌اند.

## ۲-۲ تراکم فرایند صدور مجوزها و تأخیر سیستماتیک

در سطح تجربی بر اثر عدم امکان اتصال سامانه‌های متعدد به یکدیگر، هر مجوز در یک سامانه پیش‌شرط صدور مجوز دیگر در سامانه بعدی می‌شود و فعال اقتصادی ناچار است همان اطلاعات را در هر مرحله دوباره تأیید یا تمدید کند. اساساً سه منبع عمده برای شکل‌گیری این چرخه نشان می‌دهند:

- نخست، تکثر نهادی و نبود سازوکار مؤثر برای هم‌زمان‌سازی؛ هر دستگاه بر پایه منطق درونی خود عمل می‌کند و تصمیم‌های مجوزدهی در قالب ترتیبات انباشتی و غیرهم‌زمان پیش می‌روند؛
- دوم، غلبه تفسیر شخصی در غیاب اتوماسیون؛ کارگزاران اداری با برداشت سلیقه‌ای از آئین‌نامه‌ها ریتم زمانی صدور مجوز را تعیین می‌کنند و احتیاط بیش از حد در مواجهه با نهادهای نظارتی، استمرار تأخیر را به عرف سازمانی تبدیل کرده است؛
- سوم، فقدان الزام زمانی و پاسخ‌گویی مشترک؛ هیچ مرحله‌ای دارای سقف زمانی قطعی نیست و تأخیر از حالت استثنا به وضعیت طبیعی نظام بدل شده است.

پیامد مستقیم این منطق، انتقال گره ترخیص کالا از سطح فنی به سطح نهادی است. کالاها حتی پس از تکمیل اسناد نیز در چرخه تأیید مجوزها متوقف می‌مانند. انقضای مهلت ثبت سفارش و انتظار برای پاسخ دستگاه‌ها، جلوه‌های عینی همین چرخه هستند. بدین ترتیب، تراکم فرایند صدور مجوز و تأخیر سیستماتیک را می‌توان تجسمی از کنش نهادی تکرارشونده دانست که در آن تصمیم‌های سازمانی در مدار کنترل و انتظار متقابل بازتولید می‌شوند.

## ۳-۲- تداخل مأموریتی و موازی‌کاری نظارتی

در سطح تجربی در مواردی مرز میان وظایف اجرایی و نظارتی ازهم‌گسیخته شده است. در واقع مسئولیت اجرا در نهادهای متعدد پراکنده شده و به‌جای تمرکز اقتدار در نقطه تصمیم، نظارتِ هم‌زمان و چندمرجعی جای آن را گرفته است. جریان تصمیم‌گیری در حوزه‌هایی چون تخصیص ارز، ثبت سفارش، صدور مجوز و ترخیص کالا، به سطحی از

وابستگی به رضایت ضمنی ناظران گوناگون رسیده که عملاً تصمیم را در وضعیت معلق نگاه می‌دارد. امتناع گمرک از اجرای مواد قانونی مانند ماده ۱۲ قانون اامور گمرکینمونه‌ای از همین روند است؛ رخدادی که از احتیاط نظام‌مند در برابر پیامدهای نظارتی ناشی می‌شود. هر اقدام اجرایی زیر نگاه هم‌زمان دیوان محاسبات، سازمان بازرسی، نهادهای امنیتی و دستگاه قضایی قرارمی‌گیرد و همین ترس پاسخ‌گویی، تصمیم‌گیر را به تعویق وامی‌دارد. در سطح ساختاری، چنین وضعیتی نمایانگر گونه‌ای از امنیت‌گرایی اداری است که مأموریت نهادی از تسهیل جریان کالا و ارز به محافظت از خویش در برابر تبعات حقوقی و قضایی تصمیم بدل می‌شود. هنگامی که هر دستگاه ضمن انجام وظیفه، مراقب سایر دستگاه‌هاست تا خطایی متوجه آن نشود، شبکه‌ای خودناظر شکل می‌گیرد که در آن مرجع مشخص پاسخ‌گویی از میان می‌رود. حاصل نهایی، نظام تصمیم‌گیری‌ای است که در ظاهر فعال و در باطن ایستا است؛ در نهایت نهادها و مدیران عموماً تصمیم نمی‌گیرد، زیرا همه درگیر نظارت‌اند. این منطق به بی‌عملی قانونی، توقف ابتکارهایی چون مسیر سبز گمرکی و حمل یکسره می‌انجامد.

### ٤-۲- وابستگی به مسیر مقرراتی

فرایند تصمیم‌سازی در نظام تجاری در چارچوبی تثبیت شده از انباشت مقررات و بخشنامه‌های متوالی عمل می‌کند؛ به طوری که ماهیت آن بیش از آن‌که بر یادگیری و اصلاح استوار باشد، بر تداوم و درهم‌تنیدگی قواعد پیشین بنا شده است. برآیند این روند، پیدایش ساختاری خودارجاع است که تصمیم‌های اجرایی فقط در نسبت با گذشته مقرراتی قابل فهم‌اند. در حوزه ارزی و بانکی، تغییرهای پیاپی در گروه‌بندی کالاها و انواع ارز تخصیصی، الگوی «تطبیق دائم با مقررات متغیر» را شکل داده‌اند. فعال اقتصادی در هر مرحله با دستورالعمل تازه‌ای روبه‌روست که گاه با قانون بالادستی در تعارض است و به همین دلیل رفتار انتظارمحور و محافظه‌کارانه جایگزین ابتکار عمل شده است. در عملکرد سامانه‌ها نیز همین هویت بازتولیدی دیده می‌شود. سامانه جامع تجارت با هدف یکپارچه‌سازی طراحی شد، اما به دلیل اتصال ناقص و استعلام‌های چندباره، همان منطق تفکیکی پیشین را بازآفرینی کرد. الزام مراجعه ترتیبی به نهادهای مختلف مجوزدهنده نشان

می‌دهد که لایه‌های قدیمی بروکراسی پشت قالب جدید فناوری دوام آورده‌اند. حتی ابزارهای فناورانه در شبکه‌ی قدیمی تفویض قدرت ادغام می‌شوند و کارکردشان تغییر نمی‌کند؛ مصداقی روشن از وابستگی به مسیر تاریخی قانون‌گذاری که امکان یادگیری سیستمی را محدود می‌کند. اثر این سازکار به سطح رفتار تجار نیز سرایت کرده است. دپوی کالا بدون ثبت سفارش یا انتظار طولانی برای تغییر نرخ ارز، نشان می‌دهد که کنش اقتصادی به واکنشی نسبت به مقررات آینده تبدیل شده است. بدین‌سان، پویایی سیستم بر پایه گمانه‌زنی درباره مقررات بعدی می‌چرخد. این وابستگی عمیق به مسیر مقرراتی، شبکه تجارت خارجی را از قابلیت سازگاری محروم کرده و چرخه‌ای از تکرار، احتیاط و رکود نهادی را به صورت ساختاری پایدار ساخته است.

### ۵-۲- رفتار فرصت‌جویانه تجار

به سبب این الگو که از نااطمینانی مزمن نسبت به ثبات مقررات، نوسانات ارزی و کندی سازوکارهای نهادی تغذیه می‌کند، تاجر همچون کنشگری محاسبه‌گر عمل می‌کند و با رصد هم‌زمان تغییر نرخ ارز، دستورالعمل‌های گمرکی و سیگنال‌های بازار، زمان ترخیص را بر مبنای حداکثرسازی سود آنی تنظیم می‌کند. این رفتار تا حد زیادی نتیجه ساختاری از بی‌ثباتی نهادی و انباشت تجربه‌های ذهنی فعالان اقتصادی است. در میدان اجرا، نگهداری کالا در بنادر و مناطق آزاد، شیوه‌ای رایج برای همسوسازی زمان ترخیص با نوسانات آتی نرخ ارز یا تغییر در گروه‌بندی کالایی است. کالای وارد شده در این منطق، نقش ابزار مالی و پوشش ریسک مقرراتی به خود می‌گیرد. در سطح نهادی، تأخیر در عرضه کالا موجب کمبود مصنوعی در بازار و فشار بر دولت برای مداخله مقرراتی تازه می‌گردد. عمدتاً این مداخلات با تغییر نرخ ارز و تعدیل تعرفه یا محدودیت ترخیص، دوباره بر بی‌ثباتی می‌افزاید. جنبه دیگر این الگوی تکرارشونده در انتخاب عامدانه مسیرهای غیررسمی و تفسیر انعطاف‌پذیر مقررات آشکار می‌شود. ورود کالا بدون ثبت سفارش، تغییر عمدی ردیف تعرفه یا تجارت کالاهای کم‌کیفیت برای رفع تعهد ارزی، نشانگر ضعف نظارت مؤثر و امکان تفسیر شخصی قانون است. محیط تجارت در نتیجه به

عرصه‌ای تبدیل شده که در آن عقلانیت فردی کوتاه‌مدت بر زیان جمعی نظامی پایدار می‌چربد.

## ٦-٢- ناهماهنگی لجستیکی زنجیره حمل

زنجیره حمل‌ونقل تجارت کشور، به‌رغم ظاهر شبکه‌ای خود، در عمل مجموعه‌ای گسسته از حلقه‌های تصمیم‌گیری محلی را تشکیل می‌دهد که هرکدام بی‌ارتباط با دیگری عمل می‌کنند. سازمان بنادر، گمرک، راه‌آهن، وزارت راه و انبارهای عمومی هر یک مقررات و اولویت‌های جداگانه دارند و چارچوب مؤثری برای هم‌زمان‌سازی داده‌ها، ظرفیت‌ها و زمان‌بندی عملیات میان آن‌ها برقرار نیست. این وضعیت، ریشه در ساختار تاریخی حکمرانی عمودی در زیرساخت حمل‌ونقل دارد که طی دهه‌ها بازتولید شده و موجب تمرکز بر بهینه‌سازی جزئی به‌جای کارآمدی کل سیستم گردیده است. تصمیمات پراکنده و ناهماهنگ مانند اولویت‌دهی راه‌آهن به بار مسافری یا معدنی یا اختصاص اسکله به کالاهای فاقد اهمیت راهبردی، در نهایت به افزایش هزینه، طولانی‌شدن فرایند تخلیه و اتلاف زمان در بخش کالایی منجر می‌شود. هماهنگی ضعیف میان کشتی‌ها، اسکله‌ها، گمرک، شرکت‌های حمل و شبکه ریلی سبب شده مفهوم حمل یکسره عملاً بی‌اعتبار شود. حرکت هر کالا از دریا تا پسکرانه با چرخه‌ای از انتظارهای متوالی (انتظار برای کامیون، برای تشکیل رام قطار، برای تأیید گمرکی یا برای صدور مجوز حمل) همراه است. از طرفی کمبود واگن ریلی یا محدودیت جرثقیل بندری، همه به صورت دومینووار هزینه دموراژ، انبارداری و افت کیفیت کالا را در سراسر زنجیره منتشر می‌کنند. در تحلیل ساختاری، این ناهماهنگی دو منشأ هم‌افزا شامل فشارهای خارجی ناشی از تحریم و بروکراسی درون‌زا دارد. تحریم‌ها با قطع ارتباط مستقیم با خطوط بین‌المللی حمل (لاینرها) و جایگزینی فیدرها، مسیرهای حمل را چندپاره کردند و پیوند ایران با بنادر اصلی را شکستند. هم‌زمان، تعدد نهادهای دارای اختیار در تخصیص اسکله، صدور مجوز حمل و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها، تصمیمات را از انسجام ملی دور ساخت. ترکیب این دو منبع، وابستگی معکوس ایجاد کرده است؛ هر اصلاح جزئی در یک بخش، به دلیل بی‌ثباتی و

گسست نهادی، بی‌اثر می‌ماند. در نتیجه، کالایی که باید در مسیر پیوسته بندر – شبکه حمل – انبار – کارخانه گردش کند، در واقعیت در میان سامانه‌ها و نهادها گرفتار می‌شود.

**جدول ۵. ترسیم الگوهای تکرارشونده مبتنی بر طبقات مرتبط استخراج شده**

| الگوهای تکرارشونده | طبقات مرتبط (برگرفته از محورها و مقولات) | توضیح کوتاه و کارکرد تبیینی |
|---|---|---|
| درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی – گمرکی | نظام ارزی و بانکی / نظام گمرکی / سامانه جامع تجارت | پیوند بسته و غیر هم‌تراز میان گمرک، بانک مرکزی و سامانه تجارت؛ تکرار تأخیر در تخصیص ارز و ترخیص؛ بازتولید تعارض نهادی مزمن. |
| چرخش مجوز و تأخیر سیستماتیک | نظام ثبت سفارش و صدور مجوزها / ضعف سامانه‌ها / عامل انسانی | تکرار چرخه صدور و تمدید مجوز، حضور عامل انسانی پرنفوذ؛ تصمیم‌های سلیقه‌ای و غیرشفاف که زمان فرایند را دائماً افزایش می‌دهند. |
| تداخل مأموریتی و موازی‌کاری نظارتی | نهادهای نظارتی و امنیتی / گمرک / وزارتخانه‌های بخشی | تداخل وظایف کنترل و اجرا؛ نهادهای متعدد بر یک فرایند واحد اثر می‌گذارند؛ ترس از مسئولیت موجب انفعال نهادی و توقف تصمیم‌گیری. |
| وابستگی به مسیر مقرراتی | سیاست‌های تجاری و حکمرانی / قوانین و آیین‌نامه‌ها / تخصیص ارز ترجیحی | استمرار تصمیم‌های گذشته بدون بازنگری کارایی؛ پایداری الگوهای تاریخی ناکارآمد مانند ارز ترجیحی و مقررات چندنرخی. |
| رفتار فرصت‌جویانه تجار | رفتار خرد نهادی / ضعف نظارت / ساختار پاداش – هزینه | اصرار بر دپوی کالا، تجارت بدون ثبت سفارش، احتکار و اعمال فشار برای مجوز؛ تکرار الگوی «سود از رسوب» در شرایط بحران ارزی. |
| ناهماهنگی لجستیکی زنجیره حمل | زیرساخت‌های بندری و راه‌آهن / حمل‌ونقل جاده‌ای / نبود لجستیک یکپارچه | تداوم شکاف میان بنادر، گمرک و حمل؛ ضعف هماهنگی جاده – ریل؛ تکرار تأخیر در خروج کالا و شکل‌گیری صف کالایی مزمن. |

الگوهای تکرارشونده شناسایی شده در سطح تجربی به‌صورت مستقیم بازتاب فعال‌شدن خوشه‌های علّی مشخصی در لایه واقعی نظام نهادی تجارت خارجی هستند. به طور مشخص، الگوی «درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی - گمرکی» و «چرخش مجوز و تأخیر سیستماتیک» برآمده از خوشه علّی «حکمرانی جزیره‌ای» و «وابستگی به مسیر مقرراتی» است؛ درحالی‌که الگوهایی چون «تداخل مأموریتی و موازی‌کاری نظارتی» و «فرسایش نهادی» بازنمود عملیاتی فرهنگ بوروکراتیک دفاعی در سطح بالفعل‌اند. همچنین، «رفتار فرصت‌جویانه تجار» و «اختلال لجستیکی زنجیره حمل» به‌عنوان پیامدهای مشهود، از برهم‌کنش خوشه‌های علّی «بی‌ثباتی اقتصادی» و «فشارهای بیرونی ناشی از تحریم‌ها» تغذیه می‌شوند. این نگاشت تحلیلی نشان می‌دهد که الگوهای تجربی، صورت‌های بالفعل شده نیروهای علّی بازتولیدشونده در لایه واقعی‌اند.

## ۳. بازتوصیف نظری (تفسیر نظری الگوی تکرارشونده‌ها)

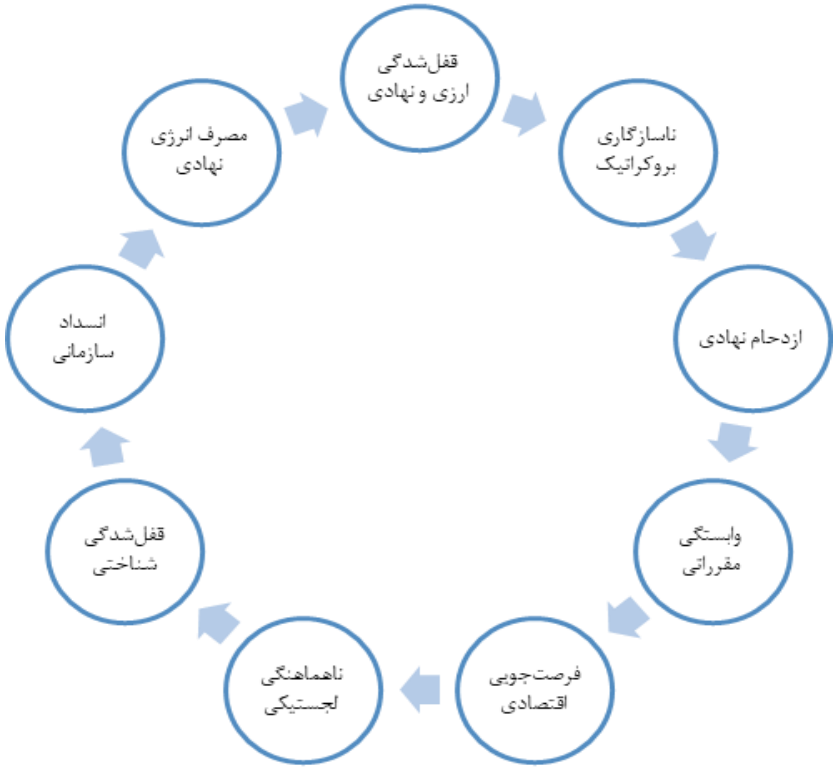
آنچه در سطح الگوی تکرارشونده‌های نمایان است، در واقع برآیند یک‌چرخه نهادی پیچیده و خود بازتولیدکننده است که در وابستگی به مسیر تاریخی ریشه دارد. همان‌گونه که پیرسن (۲۰۰۴) توضیح می‌دهد، مسیرهای تثبیت شده در طول زمان از طریق تکرار تعامل‌های ناسازگار به ساختارهایی با درهم‌تنیدگی ساختاری نهادی بدل می‌شوند. این درهم‌تنیدگی ساختاری طی تعامل‌های ارزی - گمرکی مشهود است؛ گره‌های زمانی و مقرراتی بین بانک مرکزی و گمرک، کل فرایند را در حالت بازداشتی قرار می‌دهد و اعتماد بازیگران را از مسیرهای رسمی سلب می‌کند. در همین راستا، ناسازگاری بوروکراتیکی که وبر (۱۹۲۲) به‌دقت توصیف کرده، ساختار سلسله‌مراتب را از کارکرد تسهیل‌کننده به مانع فعال تبدیل می‌کند. در این مطالعه، ناسازگاری خود را در تراکم فرایند مجوزها و تکرار تأییدها نشان می‌دهد؛ بروکراسی، انرژی مفید سازمانی را به تولید فرایندهای فرمال معطوف می‌کند. بر این بستر، پدیدهٔ ازدحام نهادی که اسکاچپل و پیرسن (۲۰۰۲) بیان کرده‌اند، هنگامی رخ می‌دهد که مأموریت‌ها درهم‌تنیده اما غیر هم‌افزا باشند، مرزهای مسئولیت‌ها نامشخص بماند و اصطکاک ساختاری، ظرفیت اجرایی را فرسوده سازد. پیامد آن، وابستگی به مسیر مقرراتی است؛ ماهونی و تلن (۲۰۱۰) نشان داده‌اند که

در چنین شرایطی، نهادها تمایل به تکرار رویه‌های گذشته دارند و اصلاحات صرفاً در قالب انباشتِ لایه‌های جدید بر لایه‌های قدیم رخ می‌دهد. این انجماد مقرراتی به نوبه خود زمینه‌ساز فرصت‌جویی اقتصادی است. همان‌گونه که اولسون (۱۹۶۵) بیان می‌کند، در غیاب نظارت قابل‌پیش‌بینی، کنشگران رفتار خود را بر اساس منطق سود شخصی سامان می‌دهند؛ نتیجه، دپوی سوداگرانه کالا و ورود صوری برای رفع تعهد ارزی است. ازسوی‌دیگر، ناکارآمدی به میدان لجستیک نیز تسری می‌یابد.

رودز (۱۹۹۷) با مفهوم شکست حکمرانی شبکه‌ای توضیح می‌دهد که هماهنگی افقی میان زیرسامانه‌های حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای در شرایط جزیره‌ای از هم می‌گسلد و ناهماهنگی لجستیکی موجب اختلال پیوستگی عملیاتی و بازگشت تأخیر به چرخه بوروکراتیک می‌شود؛ این در حالی است که هال (۱۹۹۳) هشدار داده، فقدان چرخه‌های بازخورد مؤثر، نظام سیاست‌گذاری را دچار درهم‌تنیدگی ساختاری شناختی می‌سازد؛ اصلاحات تنها در سطح گفتمان مطرح می‌شوند و اجرا یا ارزیابی‌شان صورت نمی‌گیرد. هم‌افزایی این درهم‌تنیدگی ساختاری شناختی با پدیده دیالکتیک ناتوانی و قدرت کروزیه (۱۹۶۴) در بروکراسی باعث می‌شود هر واحد نهادی، برای حفظ قلمرو خود، جریان تصمیم‌گیری را مسدود کند. تغییرات مقرراتی بی‌پشتوانه که دی‌ماجیو و پاول (۱۹۸۳) آن را هم‌شکلی نهادی می‌نامند، تنها فرم‌های ظاهری مدرن را تکرار می‌کند و بدون سنجش اثر، انسداد ساختاری را بازتولید می‌نماید.

در نهایت، آنچه وبر (۱۹۲۲) با عنوان غلبه عقلانیت ابزاری بر عقلانیت ارزشی بیان کرده، به‌صراحت در این نظم نهادی دیده می‌شود؛ به عبارتی انرژی سازمانی به‌جای خلق نتیجه، صرف حفظ روندهای فرمال می‌شود، مراجعات حضوری، سلسله امضاها و گردش کاغذی به خود هدف بدل می‌شود و تعامل همه حلقه‌های قبلی، چرخه کامل اتلاف منابع انسانی و سازمانی را شکل می‌دهد.

**شکل۵. چرخه بازتوصیف نظری یافته‌ها**




بازتوصیف نظری الگوهای تکرارشونده در بخش پیشین، معطوف به تفسیر مفهومی آن دسته از الگوهای تجربی بود که در سطح بالفعلِ فرایند ترخیص و رسوب کالا مشاهده شدند. این سطح از تحلیل نشان می‌دهد که چگونه مجموعه‌ای از کنش‌ها، رویه‌ها و تعامل‌های نهادی به‌صورت الگوهای پایدار بازتولید می‌شوند. بااین‌حال، منطق رئالیسم انتقادی پژوهش را در این سطح متوقف نمی‌کند؛ بلکه مستلزم گذار به سطحی عمیق‌تر از تبیین است که در آن پرسش‌محوری آن است که «چه نیروها و ساختارهایی امکان رخ‌دادن و تداوم این الگوها را فراهم می‌کنند؟».

## ۳. بازاستنتاج علّی

بازاستنتاج علّی از ما می‌خواهد شواهد را کالبدشکافی کنیم تا نیروهای زیرین و ساختارهایی را که امکان زایش و پایداری این سازوکارها را فراهم کرده‌اند، بازشناسیم. این کاوش، ساحت واقع را هدف می‌گیرد که رویدادها از دل آن برمی‌خیزند. در دل این ساحت، شبکه‌ای از ساختارهای علّی نهان وجود دارد که در طول زمان از تکرار تصمیمات، بحران‌ها و سازگاری‌های نهادی زاده شده و خود به مولّد چرخه‌های تازه تبدیل شده‌اند. بازاستنتاج علّی می‌کوشد این چرخه‌های بنیادی را به‌صورت خوشه‌های علّی بازسازی کند، تا از خلال آن بتوان دریافت چرا اصلاحات تکراری همواره به بن‌بست رسیده و چرا نظام تخصیص و ترخیص در ایران به قفل دائمی دگرگون شده است.

### ۱-۳- حکمرانی جزیره‌ای

نخستین خوشه علّی در این نظام، چیزی است که می‌توان آن را ساختار حکمرانی جزیره‌ای نامید؛ ریشه‌دارترین لایه‌ای که سایر نیروها بر شانه‌های آن ایستاده‌اند. در لایه واقعی، پدیده درهم‌تنیدگی ساختاری نهادی نه از خطاهای مقطعی سیاست‌گذاران، بلکه از تاریخی طولانی از شکل‌گیری سازمان‌هایی سرچشمه می‌گیرد که هر کدام «جهان اداری» خود را ساخته‌اند. در گذر دهه‌ها، هر یک از نهادها به بازیگر مستقلی بدل شده‌اند که با منطق درونی و نظام پاداش - تنبیه و سنت اداری خاص خود عمل می‌کنند. این تفکیک نهادی، گونه‌ای از «جزیره‌ای شدن حاکمیت اقتصادی» را پدید آورده است که بر اثر آن هر جزیره در پی مهار دیگری است. اساساً در چنین نظمی، هماهنگی میان زیرنظام‌ها به امری دشوار تبدیل می‌شود. به همین دلیل تبادل اطلاعات میان نهادها، میدان رقابت بر سر انحصار داده است و در غیاب زبان مشترک، «سکوهای دیجیتال» به ابزار نهادینه‌کردن جدایی بدل می‌شوند. به تعبیر نظریه سیستم‌های پیچیده، این ساختار بیشتر به «پازل ناهماهنگ» شباهت دارد تا شبکه‌ای هم‌افزا. بازاستنتاج علّی نشان می‌دهد که این جزیره‌ای شدن نوعی نظم ذهنی و تاریخی است که درون نهادها ریشه دوانده است. هر نهاد در طی زمان نوعی «حس مالکیت بر مرز تصمیم» پیدا کرده و مرزهای ساختگی‌ای در حافظه نهادی و در ترس از

واگذاری قدرت تثبیت شده‌اند. هنگامی که سیاستی جدید به اجرا درمی‌آید، هر نهاد نخست آن را در نسبت با قلمرو خویش می‌سنجد: «آیا این سیاست دایره کنترل من را می‌گستراند یا محدود می‌کند؟» نتیجه این منطق دفاعی، نسخه‌برداری مکرر از فرایندها و سامانه‌هاست؛ هر دستگاه سامانه‌ای مشابه می‌سازد تا وابستگی خود به دیگران را کاهش دهد. بدین ترتیب، کل نظام به شبکه‌ای از سامانه‌های موازی با مأموریت مشابه اما خروجی‌های متضاد تبدیل می‌شود. از منظر علّی، این ساختار جزیره‌ای همان نیروی مولدی است که «درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی – گمرکی» و «تداخل مأموریت‌ها» را در سطح پدیداری تحقق می‌بخشد. هم‌زمان، همین جزیره‌ای بودن باعث رسوب نهادی در وجه لجستیکی می‌شود؛ به‌طوری که وزارت راه و راه‌آهن در غیاب سیاست لجستیک ملی با بنادر و گمرک پیوند مؤثر ندارند. در عمیق‌ترین معنا، حکمرانی جزیره‌ای نوعی «آنتروپی نهادی» تولید می‌کند؛ هر واحد در مسیر افزایش کنترل بر داده، مجوز، یا سرمایه می‌کوشد و در نتیجه کل نظام انرژی خود را صرف مقاومت در برابر هم پیوستگی می‌کند. این آنتروپی، شرط لازم برای بروز الگوی تکرارشونده‌های ابداکتیو بعدی است.

### ۲-۳- فرهنگ بوروکراتیک دفاعی

در لایه واقعی ساختار حکمرانی تجاری، آنچه سازوکارهای ابداکتیو مانند تراکم فرایند مجوز، تأخیر سیستماتیک و مصرف انرژی نهادی را تداوم می‌بخشد صرفاً ناهماهنگی مقررات یا ضعف فناوری نیست، بلکه نوعی فرهنگ نهادی عمیق‌تر است که می‌توان آن را «فرهنگ بوروکراتیک دفاعی» نامید. این فرهنگ، گونه‌ای از منطق بازتولید قدرت است که در تاروپود رفتار سازمانی رسوب‌کرده و از طریق فرایندهای روزمره اداری، خود را طبیعی و ضروری جلوه می‌دهد. خاستگاه این فرهنگ را باید در ترکیب دو ترس بنیادین «ترس از پاسخگویی در برابر نهادهای نظارتی و قضایی» و «ترس ازدست‌دادن قلمرو نهادی و اختیارات سازمانی» دانست. این دو ترس تاریخی در هم تنیده‌اند و نظام تصمیم‌گیری را به الگویی از «احتیاط مزمن» تبدیل کرده‌اند. به همین دلیل است که مجوزدهی در نظام اداری به‌صورت حلقه‌ای وگردش میان دستگاه‌ها در گردش است. هر نهاد تنها بخشی از زنجیره مسئولیت را برعهده می‌گیرد تا همواره بتواند اعلام کند «آخرین امضا از من نبود».

این تقسیم مسئولیت در ظاهر به شفافیت کمک می‌کند، اما در معنا، نوعی پراکندگی ساختار علّی ایجاد می‌کند که هیچ نقطه‌ای از نظام تصمیم‌گیری، پاسخ نهایی را بر عهده ندارد. در چنین فضایی، انرژی نهادی از مسیر آفرینش و ابتکار خارج شده و در مداری از مراقبت از خویشتن گردش می‌کند. بروکراسی از سازوکار اداره به سازوکار حفاظتی بدل می‌شود و قواعد رسمی به سپر دفاعی و آیین‌نامه‌ها به ابزار فرار از مسئولیت تبدیل می‌گردند. نتیجه، شکل‌گیری سازمان‌هایی‌ست که از درون تهی از معنا و از بیرون سنگین و پر آیین به نظر می‌رسند. در این بروکراسی دفاعی، «اصلاح» به‌جای آنکه نشانه یادگیری باشد، نوعی مراسم لازم‌الاجرا برای حفظ ظاهر انطباق است. همه می‌دانند مقررات باید تغییر کند، اما همگان می‌کوشند تغییر را به‌نحوی مدیریت کنند که نظم موجود خدشه نبیند. این فرهنگِ دفاعی، یادگیری نهادی را در سطحی پایدار فلج می‌کند. در نظامی که هر تصمیم می‌تواند به پرونده‌ای بالقوه برای بازخواست تبدیل شود، ملاک کارآمدی نه کاهش زمان فرایند یا بهبود بهره‌وری، بلکه «ایمنی از خطا» است. کنشگران اداری، یاد می‌گیرند چگونه بی‌خطر تصمیم بگیرند، نه اینکه چگونه بهتر تصمیم بگیرند. بدین ترتیب، هر تغییر قانونی نیز به‌سرعت جذب مدار دفاعی بروکراسی می‌شود و شکل تازه‌ای از همسان‌سازی با گذشته را پدید می‌آورد.

بازاستنتاج علّی در کاوش این لایه نشان می‌دهد که فرهنگ بوروکراتیک دفاعی نتیجه تثبیت تاریخی رابطه‌ای است میان «قدرت»، «ترس» و «بقا» در ساختار حکمرانی است. این فرهنگ در برابر تغییر مقاوم نیست؛ چون بقای خود را در طول تاریخ در زیستن میان ابهام، احتیاط و تکرار آموخته است. در نتیجه، در ساحت واقعی تحلیل، فرهنگ بوروکراتیک دفاعی همان نیروی مولدی است که پدیده‌های تجربی چون تراکم فرایند مجوز، تأخیر سیستماتیک و رسوب نهادی را پایدار می‌سازد. این فرهنگ نوعی منطق بازتولیدگر دارد؛ حتی هنگامی که اصلاحات نهادی با نیت کارآمدسازی طراحی می‌شوند، همین منطق دفاع از خود، مسیر آن‌ها را به بازتولید اشکال تازه‌ای از همان کندی و تأخیر پیشین سوق می‌دهد. بدون انقطاع در این فرهنگ و درونی‌سازی اعتماد متقابل میان نهادهای تصمیم‌گیر، هیچ‌گونه تحول پایداری در نظم نهادی تجارت خارجی ممکن نخواهد شد.

### ۳-۳- شرایط محیطی بی‌ثبات اقتصادی

در هر نظام اقتصادی، درجه‌ای از نوسان و عدم قطعیت طبیعی است؛ اما در اقتصاد ایران، این نوسان از محدوده عادی فراتر رفته و به ماهیتی ساختاری بدل شده است. آنچه بازاستنتاج علّی آشکار می‌کند، وجود یک‌لایه واقعی از بی‌ثباتی نهادی و اقتصادی است که به بخشی از خود نظام تبدیل شده و در درون مناسبات آن جای گرفته است. این بی‌ثباتی، نه صرفاً نتیجه شوک‌های تحریم یا رخدادهای ژئوپلیتیکی، بلکه پیامد برهم‌کنش میان سیاست‌های داخلی ناپیوسته، وابستگی شدید به درآمدهای ارزی نفتی و غیرنفتی، نبودِ نظام پیش‌بینی‌پذیر برای تخصیص منابع و ضعف سازوکارهای نهادی در جذب شوک‌ها است. آنچه از سطح داده‌های تجربی لایه دوم به دست می‌آید، در بازاستنتاج علّی صورتی ژرف‌تر می‌یابد و بی‌ثباتی اقتصادی به‌عنوان «محیط مولد» رفتارهای فرصت‌جویانه و سفته‌بازانه، زیربنای بسیاری از سازوکارهای نهادی سطح تجربی را تشکیل می‌دهد. در چنین محیطی، نوسان‌های نرخ ارز به نیرویی تبدیل می‌شوند که منطق تصمیم‌گیری همه بازیگران را دگرگون می‌کند. تجار، تولیدکنندگان و حتی نهادهای سیاست‌گذار، تحت سلطه افق زمانی کوتاه‌مدت قرار می‌گیرند، زیرا هر تصمیم بلندمدت در معرض واژگونی ناشی از تغییرات ناگهانی است.

قراردادها، سرمایه‌گذاری‌ها و تصمیمات به تابعی از «پیش‌بینی‌ناپذیری آتی» تبدیل می‌گردند. در این ساختار، «ثبات نسبی» به یک رؤیای اقتصادی بدل می‌شود و بقای کنشگران به توانایی آنان در سازگاری لحظه‌ای با تغییر وابسته می‌شود. ریترو‌داکشن انتقادی نشان می‌دهد که این بی‌ثباتی، خود واجد قدرت علّی است. این نیرو، در سطح واقعی، جریان‌های تصمیم‌سازی و کنش نهادی را بازآرایی می‌کند؛ سیاست‌گذاران تلاش می‌کنند با مقررات موقتی و واکنشی به بحران‌ها پاسخ دهند؛ دستگاه‌های اجرایی از بیم مسئولیت، زمان تصمیم‌ها را به تعویق می‌اندازند و فعالان اقتصادی، به‌جای تقویت سرمایه‌گذاری مولد، منابع خود را به سمت فعالیت‌های غیرشفاف و کم‌ریسک‌تر اما سوداگرانه سوق می‌دهند. حاصل، حالتی از «سیستم مبتنی بر بی‌اعتمادی و پیش‌بینی‌پذیری» است که در آن، هر تغییر جدید به‌جای ایجاد ثبات، ناپایداری بیشتری تولید می‌کند. در

این سطح واقعی، بی‌ثباتی اقتصادی نوعی «ابرمتغیر نهادی» محسوب می‌شود که ساختارهای ذهنی و سازمانی را همسو با منطق بقا تنظیم می‌کند. این منطق، علاوه بر اینکه رفتار عاملان خرد را به‌سوی شکار فرصت و رفتار سفته‌بازانه می‌برد، الگوی تصمیم‌گیری در نهادهای عالی را نیز به واکنش‌های موقت و روندهای تنظیمی بدل می‌سازد. در چنین سیستمی، عقلانیت اقتصادی به عقلانیت موقعیتی تبدیل می‌شود و کنشگران به‌جای پیروی از قاعده‌های ثابت، هر روز باید قاعده‌ای جدید کشف کنند تا از تغییرات محیطی جان به در برند. از منظر علّی، چنین شرایطی ساختارهای زیرسطحی ناپایداری نهادی را فعال می‌کند:

- هم‌افزایی معکوس میان شوک‌های ارزی و تصمیمات مقرراتی که هر یک نوسان دیگری را تشدید می‌کند؛
- تضعیف تدریجی ظرفیت پیش‌بینی و برنامه‌ریزی در نهادهای اقتصادی؛
- تکوین نوعی «عقلانیت بقا» که هزینه‌های نهادی را به‌جای تولید ثروت، صرف دفع تهدید می‌کند.

این بی‌ثباتی به‌تدریج، ماهیت رقابت اقتصادی را از «تلاش برای کارایی» به «رقابت برای فرار از خطر» دگرگون می‌سازد. ازاین‌رو، هر اصلاحی که صرفاً بر تغییر سازوکارهای رسمی متمرکز باشد و به این لایه واقعی از بی‌ثباتی نپردازد، محکوم به بازتولید همان آشفتگی نهادی گذشته خواهد بود.

### ۳-٤- فشار ساختاری تاریخی تحریم‌ها

در چشم‌انداز ریتورواداکتیو، تحریم‌ها نیروهایی ژرف‌ساختی‌اند که در لایه واقعی نظام اقتصادی و نهادی ایران رسوب‌کرده و منطق کنش‌های سازمانی را بازتعریف کرده‌اند. تحریم به‌مثابه یک فشار ساختاری ممتد بر بنیان‌های هماهنگی نهادی اثر می‌گذارد. این پدیده در گذر زمان از وضعیت «شوک بیرونی» به «شرط درونی سازگاری نهادی» تبدیل شده است؛ یعنی نظام درون‌زا، خود را با تحریم بازتنظیم کرده و در چارچوب آن به تعادل جدیدی دست‌یافته است. تحلیل تاریخی نشان می‌دهد که از دهه‌ها پیش، تحریم‌ها موجب انقباض شبکه‌های رسمی مبادله و شکل‌گیری مدارهای جایگزین برای تأمین، ترخیص و حمل کالا شدند. در نتیجه، جریان طبیعی مبادلات اقتصادی به مسیرهایی غیرشفاف و

نامتقارن انتقال یافت و نفس نظام تجارت خارجی، در مواجهه با مسیری دوگانه میان قانون و اضطرار، آموخت که چگونه در سایه زیست کند.

به تعبیر دقیق‌تر تحریم، مولد ترتیب‌های نهادی جدید بوده است که در آن، نهادها میان دو منطق متضاد انضباط رسمی و بقا گرفتارند. این فشار مستمر، کارکرد «غیررسمی‌سازی اقتضایی» را به هنجار بدل کرده است. نهادهای درگیر در تنظیم تجارت، ناچارند به‌صورت هم‌زمان از قواعد رسمی دفاع کنند و برای بقای عملی، آن‌ها را دور بزنند. در گمرک، این دوگانگی خود را در فرایندهای دووجهی نشان می‌دهد؛ کالاها در ظاهر در بند ضوابط رسمی متوقف می‌شوند؛ اما در عمل از مسیرهای میان‌بر غیررسمی عبور داده می‌شوند. در حوزه بانکی، انتقالات مالی به شکل شبکه‌ای از واسطه‌ها و حساب‌های پوششی ادامه می‌یابد که هرچه بر شدت تحریم‌ها افزوده می‌شود، قوام بیشتری می‌یابد. این روند، در سطح واقعی، شبکه‌ای از عقلانیت‌های مضاعف را شکل می‌دهد که هر یک به‌جای تلاش برای رفع محدودیت، در پی بهره‌برداری از آن هستند.

بازاستنتاج علّی نشان می‌دهد که پیامد نهایی این فشار ساختاری، نهادینه‌شدن نوعی «اقتصاد اضطراری دائمی» است. نظام اقتصادی و نهادی چنان در معرض تکرار شوک‌های تحریمی زیسته است که مفهوم اضطرار به یکی از مؤلفه‌های ثابت نظم اداری بدل شده است. سیاست‌گذار دیگر تغییر قاعده را اقدامی استثنایی نمی‌داند، بلکه استمرار حیات بوروکراتیک را به انعطاف در برابر بی‌ثباتی گره‌زده است. به همین دلیل، فرایند تصمیم‌سازی در شرایط شبه بحران دائمی انجام می‌گیرد و نهادها در معرض «خستگی نهادی» ناشی از پاسخ‌های تکراری به فشارهای بیرونی قرار می‌گیرند. ساختار لجستیکی کشور نیز از این منطق مستثنی نیست؛ محدودیت‌های تحریم سبب شده است تا زنجیره تأمین و حمل به‌جای بهینه‌سازی مسیرها بر اساس هزینه و زمان، میان پایداری و ریسک‌گریزی سازش کند. نتیجه، شکل‌گیری نوعی راندمان معکوس است که سرعت ظاهری را افزایش می‌دهد؛ اما بهره‌وری سیستمیک را کاهش می‌دهد. در لایه واقعی، تحریم به نیرویی علّی بدل شده است که در سرتاسر نظام اقتصادی همچون جزءِ سازنده میدان کنش جاری است. تحریم‌ها سبب می‌شوند که وابستگی‌های میان نهادها به

ناهم‌زمانی و رقابت برای منابع کمیاب تغییر یابد. این ناهم‌ترازی، خود یکی از پیش‌زمینه‌های درهم‌تنیدگی ساختاری نهادی است؛ هر نهاد درصدد دفاع از سهم کوچک خود از منابع محدود است.

در مجموع در بازسازی لایه واقعی نظام تجارت خارجی، چهار نیروی علّی شناسایی‌شده در پیوندی درهم‌تنیده عمل می‌کنند. «جزیره‌ای بودن حکمرانی» زیرساخت تولید ناهماهنگی است؛ «فرهنگ بوروکراتیک دفاعی» این ناهماهنگی را در سطح رفتاری بازتولید می‌کند؛ «بی‌ثباتی اقتصادی» فضای کنش را از پیش‌بینی‌پذیری تهی می‌سازد و «تحریم‌ها» به‌عنوان میدان فشار بیرونی، تمامی این نیروها را در وضعیت مضاعف واکنش‌پذیری و بقا قرار می‌دهند.

ریتورواداکشن نشان می‌دهد که آنچه در سطح تجربی به‌صورت رسوب کالا، تراکم فرایند مجوز یا فرسایش نهادی ظاهر می‌شود، در واقع محصول برهم‌کنش پایدار این چهار خوشه در لایهٔ واقعی است. این خوشه‌ها همان «تپش‌های بنیادی» نظم نهادی‌اند؛ نیروهایی که از عمق به سطح جریان می‌یابند و سازوکارهای ظاهراً پراکنده را در یک منطق مشترک همبسته می‌سازند. این نیروها وجودی مستقل از ادراک کنشگر دارند و حتی در غیاب اراده آگاهانه به بازتولید خود ادامه می‌دهند. بدین ترتیب، برای فهم پدیده رسوب کالا یا ناکارآمدی ساختاری باید در پی کشف همین نیروهای علّی بود که استمرار رکود سازمانی و نوسانات نهادی را تبیین می‌کنند. نتیجه نهایی ریتورواداکشن، گذار از تبیین توصیفی به تبیین علّی است.

در این چارچوب، مدل رئالیسم انتقادی بر این مبنا طراحی می‌شود که اصلاح پدیده‌ها جز از مسیر بازآرایی این خوشه‌ها ممکن نیست. تنها با شکستن حلقه هم‌افزایی میان فرهنگ دفاعی، بی‌ثباتی و فشار تحریم‌ها و با بازپیوند جزایر نهادی در قالب شبکه‌ای همگرای تصمیم‌سازی، می‌توان امید داشت چرخه رسوب کالا و قفل نهادی متوقف شود. بازاستنتاج علّی بدین‌سان، مسیر گذار از بقا به کارآمدی را در عمق ساختار نهادی نشان می‌دهد.

**شکل ٦. ترسیم مدل نهایی علل رسوب کالا با رویکرد رئالیسم انتقادی**

## بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر در چارچوب رئالیسم انتقادی، تصویری ژرف و چندلایه از واقعیت نهادی رسوب کالا در بنادر ایران ترسیم می‌کند. در واقع این مسئله نه حاصل اختلالات مقطعی، بلکه برآیند نیروها و سازوکارهای مولّد پایدار در لایه واقعی ساختار اقتصادی و اداری کشور است. تحلیل بازاستنتاج علّی نشان داد که در زیر سطح پدیده‌های تجربیِ تأخیر، انبارش و انباشت کالایی، شبکه‌ای از الگوی تکرارشونده‌های به‌هم‌پیوسته عمل می‌کند که الگوی «قفل نهادی» را بازتولید می‌نماید. در این چارچوب، حکمرانی جزیره‌ای و درهم‌تنیدگی ساختاری ارزی – گمرکی به‌عنوان سازوکار مولّد مرکزی عمل می‌کند. این سازوکار از طریق ناهماهنگی ساختاری میان نهادها زنجیره‌ای از تأخیرهای نهادی را شکل داده و چرخه تأمین ارز و ترخیص کالا را در وضعیت بازداشتی نگه می‌دارد. وابستگی متقابل و غیر هم‌تراز این نهادها سبب شده هر مرحله از فرایند تجاری به تأییدهای غیرهم‌زمان مراحل دیگر وابسته شود و اصلاحات، به‌جای رفع انسداد، به تمدید و انباشت مقررات بینجامد. در امتداد این منطق، فرهنگ بوروکراتیک دفاعی نقش مهمی در بازتولید انسداد نهادی ایفا می‌کند. گردش بوروکراتیک مجوزها، تأخیر سیستماتیک و حضور پررنگ عامل انسانی، فرایند تصمیم‌گیری را به حلقه‌ای خودبازتولیدشونده از استعلام، تفسیر سلیقه‌ای مقررات و تعویق مسئولیت تبدیل کرده است. این وضعیت، به‌ویژه در بستر

تداخل مأموریتی و موازی‌کاری نظارتی، «ترس نهادی از تصمیم‌گیری» را فعال کرده و ظرفیت اجرایی نهادها را به‌تدریج فرسوده است؛ به‌گونه‌ای که انفعال نهادی به یک پاسخ عقلانی در ساختار بوروکراتیک بدل می‌شود. سازوکار سوم، یعنی وابستگی به مسیر مقرراتی در شرایط بی‌ثباتی اقتصادی، موجب تثبیت الگوهای تاریخی ناکارآمد از جمله نظام‌های چندنرخی ارز و سیاست‌های تجاری متغیر شده است. این انجماد مقرراتی، امکان یادگیری نهادی و اصلاح تدریجی را محدود کرده و زمینه را برای رفتارهای فرصت‌جویانه تجار فراهم آورده است که در آن رسوب کالا به ابزار سودآوری، مدیریت ریسک ارزی و چانه‌زنی نهادی تبدیل می‌شود.

برهم‌کنش این سازوکارهای نهادی در نهایت به حوزه عملیات فیزیکی نیز تسری یافته و ناهماهنگی لجستیکی زنجیره حمل را تشدید کرده است. نبود لجستیک یکپارچه، شکاف میان حمل‌ونقل بندری، ریلی و جاده‌ای و فرسایش زیرساخت‌ها موجب شده تأخیرهای نهادی به انسدادهای عملیاتی تبدیل شوند و این انسدادها، مجدداً فشار را به لایه‌های مقرراتی و ارزی بازگردانند. در مدل علّی نهایی، این سازوکارها در قالب یک شبکه بازخوردی بسته عمل می‌کنند؛ فشار ارزی چرخه مجوزها را فعال می‌کند، قفل بوروکراتیک به تراکم کالایی می‌انجامد و تراکم کالا، اختلال در جریان ارز و تشدید فشار نهادی را بازتولید می‌کند. این چرخه بسته، ساختار مولّد اصلی پایداری رسوب کالا در بنادر کشور است. پیامد این وضعیت، فرسایش کارکردی نهادهای مرزی و لجستیکی، افت مستمر شاخص‌های عملکرد لجستیک، افزایش هزینه‌های مبادله و تضعیف مزیت ترانزیتی کشور است؛ پیامدهایی که نشان می‌دهد بدون مداخله در لایه واقعی سازوکارهای مولّد، اصلاحات سطحی و مقطعی قادر به توقف چرخه ناکارآمدی نخواهند بود.

بر پایه این جمع‌بندی تحلیلی، اکنون می‌توان به دلالت‌های سیاستی پژوهش پرداخت که در امتداد مداخله در همان سازوکارهای علّی شناسایی‌شده معنا می‌یابند. در گام اول فشار ارزی، چرخه مجوزها را فعال کرده، قفل بوروکراتیک موجب تراکم کالایی می‌شود و تراکم کالایی با اختلال در جریان ارز، مجدداً فشار ارزی را تشدید می‌کند. این چرخه بسته، الگوی رسوب کالا را در بنادر کشور پایدار ساخته و همان چیزی است که از خلال

تحلیل‌های ابداکتیو و استنتاج پس‌نگر به‌عنوان ساختار مولّد اصلی شناسایی شد. نتیجه آن، فرسایش کارکردی نهادها در گلوگاه‌های مرزی و لجستیکی، افت پیوسته شاخص عملکرد لجستیک، افزایش هزینه‌های مبادله و کاهش مزیت ترانزیتی کشور است. برون‌رفت از این چرخه، مستلزم بازپیوند جزایر نهادی، طراحی منطق هماهنگی بین‌بخشی و مداخله در لایه واقعی سازوکارهای علّی است. در این صورت، چرخه بازتولید ناکارآمدی متوقف و ظرفیت رقابتی تجارت خارجی احیا خواهد شد. البته در کوتاه‌مدت، دستیابی به اصلاحات مؤثر در نظام رسوب کالا مستلزم تمرکز بر سه مسیر عملی است که هم‌راستا با مدل علّی رئالیسم انتقادی‌اند:

۱. بازآرایی زنجیره هماهنگی نهادی: تشکیل کارگروه مشترک میان بانک مرکزی، گمرک و وزارت صمت برای حذف گلوگاه‌های ارزی - گمرکی و تنظیم زمان‌بندی واحد در فرایند تخصیص و ترخیص؛

۲. یکپارچه‌سازی سامانه‌های تجاری و نظارتی: اتصال مستقیم سامانه جامع تجارت، بانک مرکزی و پنجره واحد گمرکی در قالب پایگاه‌داده مشترک؛

۳. بازفعال‌سازی ظرفیت لجستیک و حمل ترکیبی: ازآنجاکه حمل یکسره به‌عنوان یک سیاست اجرائی به نحو مؤثری به کاهش رسوب کالا منجر می‌شود، تقویت لجستیک ریل - جاده و بازسازی تجهیزات بندری برای رفع شکاف در حمل یکسره کالا با محوریت بنادر خشک توصیه می‌گردد؛

۴. بدیهی است که در کنار محورهای سیاستی اشاره شده در بالا توصیه‌های ارائه شده در کنوانسیون‌های گمرکی نظیر کنوانسیون بازنگری شده کیوتو و قرارداد تسهیل تجاری نیز به‌عنوان چارچوب‌های پایه می‌بایست موردتوجه گمرکات و نظام تجاری کشور قرار گیرند.

افزون بر این، در بخش محدودیت‌های پژوهش حاضر، گستره مشاهده میدانی محدود بود؛ چون تنها طی پنج‌روز و با مجموعه‌ای هر چند گسترده، اما تعداد مشخصی از بازیگران کلیدی مصاحبه انجام شد؛ درحالی‌که شاید افزایش تعداد کنشگران مورد مصاحبه و گسترش دوره مشاهده میدانی می‌توانست لایه‌های دیگری از پویش‌های نهادی و

بین‌سازمانی را آشکار کند. همچنین پیشنهاد می‌شود در ادامه این مسیر، پژوهش‌های مشابهی با رویکرد مقایسه‌ای و شبکه‌ای میان بنادر اصلی کشور (مانند بندر امام و چابهار) انجام شود تا نقش تفاوت‌های سازمانی، اقلیمی و سامانه‌ای در پویش رسوب کالا روشن گردد.

## تعارض منافع

تعارض منافع وجود ندارد.

## ORCID


| | |
|---|---|
| Mohammadreza Molayari | https://orcid.org/0009-0006-9935-4096 |
| Hassan Danaeefard | https://orcid.org/0000-0003-1805-7323 |
| Ehsan Soltanifar | https://orcid.org/0000-0003-3271-174X |


## منابع


۱. آزرمی، محمد(۱۳۷۶). *بررسی نحوه بهینه‌سازی تعرفه انبارداری در بنادر جنوب کشور* (پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران)، ۶۶–۱۴۵.

۲. احسانی‌مقدم، نرگس، دانایی‌فرد، حسن، خائف‌الهی، احمد، و فانی، علی‌اکبر (۱۳۹۹). روش‌شناسی پژوهشی رئالیسم انتقادی: فهم مبانی، فرایند و اسلوب اجرا. *روش‌شناسی علوم انسانی*، ۲۶(۱۰۲)، ۱-۲۲. https://doi.org/10.30471/mssh.2020.6470.2032

۳. باقرپور اسکویی، امیر. (۱۴۰۴). تحلیل ارتباط بین نرخ ارز و نقدینگی. *امنیت اقتصادی*، ۱۲(۱۲)، ۴۳-۵۶.

۴. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران. (۱۴۰۴). داده‌های آماری https://www.cbi.ir .

۵. بنی‌فاطمه، حسین، شیلدز، رابرت، گالبی، فرانک، قریشی، فاطمه، بیانی، فاطمه (۱۳۹۱). مبانی هستی‌شناختی و معرفت‌شناختی اجتماعی رئالیسم انتقادی با تأکید بر آراء روی باسکار. *راهبرد فرهنگ*، ۵۰(۱)، ۲۳–۵۱.

۶. دادور، سیداحمد، عربشاهی، نرگس، تنظیفی، محمد (۱۳۹۴). اهمیت ایجاد بنادر خشک به‌منظور توسعه لجستیک ایران. در *مجموعه مقالات همایش*. https://civilica.com/doc/138895/

۷. داودی، پیام، سزاوار، محمدرضا (۱۴۰۱). بررسی افزایش نرخ ارز و تأثیر آن بر برخی متغیرهای کلان اقتصادی ایران در شرایط تحریم. *پژوهش‌ها و چشم‌اندازهای اقتصادی*، ۲۲(۴)، ۹۹–۱۱۷.

۸. رزمجویی، داوود، و حیدری، علی (۱۳۹۶). بررسی علل رسوب کالا در بنادر. *نوزدهمین همایش صنایع دریایی*. https://civilica.com/doc/1512464/ .

۹. رزمجویی، داوود، موسوی‌حقیقی، محمدحسین، تهمتنی، مهدی، عباسپور، محمد(۱۴۰۳). الگوی سیستمی بهینه‌سازی موجودی انبار در بنادر بر اساس روش پویایی‌شناسی سیستم‌ها، *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۲۱ (۲)،۹۳-۱۰۸. https://doi.org/10.22034/tri.2023.368917.3098

۱۰. رسولی، امیر، و بهرامی‌نیا، غلامرضا. (۱۳۸۸). بررسی علل رسوب کانتینر در اسکله شهید رجایی و ارائه راهکارها جهت حل مشکلات. در *یازدهمین همایش صنایع دریایی*. https://civilica.com/doc/75158/

۱۱. سرایی، علی(۱۳۷۴). *تحلیل آماری علل رسوب کالا در بنادر تجاری جنوب کشور و پیش‌بینی روند آن*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، ۲۴–۶۴.

۱۲. سیاره، جواد، و الهیاری، احمد. (۱۳۹۶). شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر استقرار بنادر خشک در ایران با استفاده از روش AHP. *اقیانوس‌شناسی*، ۸(۳۰)، ۲۹–۳۶.

۱۳. شفیع‌نادری، علی‌اکبر. (۱۴۰۱). سرعت تجاری چرخه گردش واگن باری: شاخصی مهم جهت پایش بهره‌وری در سطح ملی، *جاده*، ۳۰(۱۱۲)، ۶۳–۸۲. https://doi.org/10.22034/road.2021.314339.1989

۱۴. شیروانی ناغانی، محمد، کشاورز ترک، علی‌اکبر، و یوسفی، احمد. (۱۳۹۹). نقد مبانی فلسفی میان‌رشته آینده‌نگاری راهبردی با تأکید بر رئالیسم انتقادی باسکار، *پژوهش‌های عقلی نوین*، ۵(۹)، ۸۳–۱۰۴. https://doi.org/10.22081/nir.2020.56520.1187

۱۵. فتوتیان، علی، و عبدی، حمید (۱۳۹۲). بررسی رابطه انسان‌شناسی و روش‌شناسی در پارادایم‌های اثبات‌گرایی و رئالیسم انتقادی. *معرفت فرهنگی–اجتماعی*، ۱(۳)، ۳۳۱–۳۴۴. https://kms.ou.ac.ir/

۱۶. کاظمی آسیابر، علی‌رضا، سعیدی، ناصر، نورامین، سارا (۱۳۹۰). بررسی آماری عوامل مؤثر بر ترخیص کانتینر در بنادر ایران. *اقیانوس‌شناسی*، ۲(۸)، ۶۱–۶۸. http://joc.nio.ac.ir/article-1-76-fa.html

۱۷. کیانی‌مقدم، محمد (۱۳۹۳). ارزیابی اقتصادی سامانه‌های عملیاتی محوطه‌ای پایانه‌های کانتینری، *اقیانوس‌شناسی*، ۵(۲۰)،۱۲۰۱۰۷-http://joc.nio.ac.ir/article-1-674-fa.html .

۱۸. کیانی‌مقدم، محمد، کاظمی آسیابر، علی‌رضا (۱۳۹۷). تحلیلی بر عوامل مؤثر بر رسوب کانتینر در بنادر ایران با مدل AHP فازی (مطالعه موردی: بندر شهید رجایی). *اقیانوس‌شناسی*، ۹(۳۳)، ۴۱–50. http://joc.nio.ac.ir/article-1-1262-fa.html

۱۹. میاندوآبچی، امیر، آقاجانی، زهرا (۱۴۰۰). بررسی عوامل رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور و ارائه پیشنهادهایی برای کاهش آن. مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

۲۰. مولایاری، محمدرضا، وحدانی‌نیا، وحید (۱۴۰۴). تحلیل سیاستی تأخیر ناوگان در پایانه‌های مرزی جاده‌ای: رونمایی از ناهماهنگی نهادی، *سیاستگذاری عمومی*. https://doi.org/10.22059/jppolicy.2025.399666.2764

۲۱. مولایاری، محمدرضا، ملک‌محمدی، حسن‌رضا، اشتریان، کیومرث، سلطانی‌فر، امیر (۱۴۰۳). ارائه چارچوبی برای بازطراحی الگوهای نهادی حکمرانی تجارت خارجی ایران، *مطالعات مدیریت خدمات عمومی*، ۲(۵)، ۶۱-۱۱۸. https://doi.org/10.22054/spsa.2025.87669.1070

۲۲. مولایی‌نسب، سعید، فوری، حسن‌رضا (۱۴۰۳). مدیریت پایانه‌های مرزی زمینی کشور و تبیین جایگاه ستاد ملی گذر. *گزارش‌های کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس*، ۳۲(۷)، . https://doi.org/10.22034/report.mrc.2024.1403.32.7.20128

۲۳. موسوی، سیدزهرا (۱۴۰۴). چالش‌ها و مشکلات ترخیص کالا در گمرک. *مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه*، ۵۴(۱۱)،۸۷۷-۹۰۲. https://civilica.com/doc/2301322/

۲۴. آل ناصری، مرتضی،نویدنژاد، رضا(۱۳۹۹). بررسی اثر فرسودگی جرثقیل ها بر عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای فله خشک،پنجمین همایش بین المللی افق های نوین در مهندسی برق، کامپیوتر و مکانیک،تهران،https://civilica.com/doc/1042877

۲۵. واعظی، مریم(۱۳۷۹). *بررسی روش‌های کاهش هزینه‌ها در مبادی ورودی (با تأکید بر بنادر)*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه الزهرا)، ۲۱–۴۵.

۲۶. وزارت راه و شهرسازی. (۱۴۰۴). داده‌های آماری https://www.rud.ir .

۲۷. حق‌شناس، هادی، شریعت، جواد (۱۳۷۶). بررسی چگونگی کاهش متوسط سرویس‌تایم در بندر نوشهر. گزارش پژوهشی، *اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران*، ۱–۲۵.

۲۸. حسینی، سیدعلی، یوسفی، حسین، اسماعیل‌دوست، مهدی (۱۴۰۴). بررسی تأثیر فناوری‌های نوین در توسعه لجستیک پسکرانه‌ای بنادر جنوبی ایران. *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۲۲(۱)، ۲۰۳–۲۱۸. https://doi.org/10.22034/tri.2022.329526.3019

۲۹. حیدرپور، امیر (۱۴۰۲). بررسی خط‌مشی مالیه عمومی در بخش حمل‌ونقل ایران، *جاده*، https://civilica.com/doc/1657872/

۳۰. محمدپور، مهدی، علی‌زاده، محمد، رضایی، مهدی (۱۳۹۴). مقدمه‌ای بر بنیان‌های فلسفی و روش‌شناختی رئالیسم انتقادی، *اسلام و علوم اجتماعی*، ۵(۱)، ۱۳–۴۲.

۳۱. محمدی، پیام، دانایی‌فرد، حسن، ذوالفقارزاده، محمدمهدی (۱۳۹۷). بررسی دلالت‌های واقع‌گرایی انتقادی در ارزشیابی خط‌مشی علم، فناوری و نوآوری، *مدیریت دولتی*، ۱۰(۳)، ۳۵۷–۳۸۶. https://doi.org/10.22059/jipa.2018.228753.2002 .

32. Ackroyd, S., & Fleetwood, S. (Eds.). (2004). *Realist perspectives on management and organisations*. London: Routledge. https://doi.org/10.4324/9780203164433

33. Aminatou, M., Jaqi, Y., & Okyere, S. (2018). Evaluating the impact of long cargo dwell time on port performance: An evaluation model of Douala International Terminal in Cameroon. *Archives of Transport, 46*, 7–18. https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.2098

34. Archer, M. (1995). *Realist social theory: The morphogenetic approach*. Cambridge, UK: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1007/978-3-030-26114-6_9

35. Bhaskar, R. (1975). *A realist theory of science*. Leeds: Leeds Books. https://doi.org/10.4324/9780203090732

36. Bhaskar, R. (1998). *The possibility of naturalism*. London: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781315756332

37. Contu, A. (2014). Rationality and relationality in the process of whistleblowing: Recasting whistleblowing through readings of Antigone. *Journal of Management Inquiry, 23*(4), 393–406. https://doi.org/10.1177/1056492613517511

38. Crozier, M. (1964). *The bureaucratic phenomenon*. Chicago: University of Chicago Press. https://doi.org/10.4324/9781315131092

39. Cruickshank, J. (2003). Critical realism and the end of uncritical faith. *Journal for the Theory of Social Behaviour, 33*(1), 37–57. https://doi.org/10.4324/9780203512302
40. Danermark, B., Ekström, M., Jakobsen, L., & Karlsson, J. C. (2002). *Explaining society: Critical realism and the social sciences*. London: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781351017831
41. DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review, 48*(2), 147–160. https://doi.org/10.2307/2095101
42. Easton, G. (2010). Critical realism in case study research. *Industrial Marketing Management, 39*(1), 118–128. https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2008.06.004
43. Freichel, S. L., Wörtge, J. K., Haas, A., & ter Veer, L. (2022). Cargo accumulation risks in maritime supply chains: A new perspective towards risk management for theory, and recommendations for the insurance industry and cargo shippers. *Logistics Research, 15*(1), 1–19. https://doi.org/10.23773/2022_4
44. Hall, P. A. (1993). Policy paradigms, social learning, and the state: The case of economic policymaking in Britain. *Comparative Politics, 25*(3), 275–296. https://doi.org/10.2307/422246
45. Hsu, C. I., Hung, H., & Wang, W. (2009). Applying RFID to reduce delay in import cargo customs clearance process. *Computers & Industrial Engineering, 57*(2–3), 506–519. https://doi.org/10.1016/j.cie.2008.02.003
46. Lirn, T., Thanapoulou, H., Beynon, M., & Beresford, A. (2004). An application of AHP on transhipment port selection: A global perspective. *Maritime Economics & Logistics, 6*(1), 70–91. https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100093
47. Mahoney, J., & Thelen, K. (2010). *Explaining institutional change: Ambiguity, agency, and power*. Cambridge: Cambridge University Press. https://doi.org/10.12681/scad.8976
48. Mingers, J. (2004). Realizing information systems: Critical realism as an underpinning philosophy for information systems. *Information and*

*Organization,* *14*(2), 87–103. https://doi.org/10.1016/j.infoandorg.2003.06.001

49. Nicoll, J. (2007). Innovative approaches to port challenges: Dwell time and transit time management. *Proceedings of the International Conference of Norfolk, Virginia*, 322–324. https://www.jstor.org/stable/25611298

50. Pearson, P. (2004). *Politics in time: History, institutions, and social analysis*. Princeton: Princeton University Press. https://doi.org/10.1515/9781400841080

51. Porpora, D. V. (2015). *Reconstructing sociology: The critical realist approach*. Cambridge: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9781316227657

52. Reed, M. (2005). Reflections on the "realist turn" in organization and management studies. *Journal of Management Studies, 42*(8), 1621–1644. https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.2005.00559

53. Rhodes, R. A. W. (1997). *Understanding governance: Policy networks, governance, reflexivity and accountability*. Buckingham: Open University Press. https://www.jstor.org/stable/25611298

54. Saini, M., & Lerher, T. (2024). Assessing the factors impacting shipping container dwell time: A multi-port optimization study. *Business: Theory and Practice, 25*(1), 51–60. https://doi.org/10.3846/btp.2024.19205

55. Sidik, A. D. W. M., Ramdani, D., Sopandita, D., Fadilah, A. Z. Z., & Efendi, E. (2020). Modelling and optimization containers dwell-time in Tanjung Perak Port Indonesia. In *2020 6th International Conference on Computing Engineering and Design (ICCED)* (pp. 1–4). IEEE. https://doi.org/10.1109/ICCED51276.2020.9415805

56. Skocpol, T., & Pierson, P. (2002). Historical institutionalism in contemporary political science. In I. Katznelson & H. Milner (Eds.) , *Political science: State of the discipline* (pp. 693–721). New York: W. W. Norton.

57. Tsang, E. W. K. (2016). How critical realism clarifies validity issues in qualitative research: The case of ethnography. *Organizational Research Methods, 19*(2), 262–285. https://doi.org/10.22459/isf.12.2010.02

58. Weber, M. (1922). *Wirtschaft und Gesellschaft*. Tübingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck). https://doi.org/10.1007/978-3-531-90400-9_129

## References [In Persian]

1. Azarmi, M. (1997). An investigation into optimizing warehousing tariff structures in southern ports of Iran. Master's thesis, University of Tehran, pp. 66–145.
2. Ehsani-Moqaddam, N., Danaei-Fard, H., Khaef-Elahi, A., & Fani, A. A. (2020). Critical realism research methodology: Understanding foundations, process, and mode of implementation. *Methodology of Human Sciences, 26*(102), 1–22. https://doi.org/10.30471/mssh.2020.6470.2032
3. Bagherpour Eskouei, E. (2025). An analysis of the relationship between exchange rate and liquidity. *Economic Security, 12*(12), 43–56.
4. Central Bank of the Islamic Republic of Iran. (2025). *Statistical data*. https://www.cbi.ir
5. Bani-Fatemeh, H., Shields, R., Ghalbi, F., Ghoraishi, F., & Bayani, F. (2012). Social ontological and epistemological foundations of critical realism with emphasis on Roy Bhaskar's views. *Cultural Strategy, 50*(1), 23–51.
6. Dadvar, S. E., Arabshahi, N., & Tanzifi, M. (2015). The importance of establishing dry ports for the development of logistics in Iran. *Conference Proceedings*. https://civilica.com/doc/138895/
7. Davoudi, P., & Sazavar, M. R. (2022). Exchange rate increases and their effects on selected macroeconomic variables in Iran under sanctions. *Economic Researches and Outlooks, 22*(4), 99–117.
8. Razmjooei, D., & Heydari, A. (2017). An investigation of the causes of cargo dwell time in ports. *19th Marine Industries Conference*. https://civilica.com/doc/1512464/
9. Razmjooei, D., Mousavi-Haghighi, M. H., Tohmatani, M., & Abbaspour, M. (2024). A systemic model for optimizing port inventory based on system dynamics. *Transportation Research Journal, 21*(2), 93–108. https://doi.org/10.22034/tri.2023.368917.3098

10. Rasouli, A., & Bahraminia, G. (2009). An investigation into container dwell time at Shahid Rajaee port and proposed solutions. *11th Marine Industries Conference*, 1–5. https://civilica.com/doc/75158/
11. Saraei, A. (1995). Statistical analysis of causes of cargo dwell time in southern commercial ports of Iran and trend forecasting. Master's thesis, Amirkabir University of Technology, pp. 24–64.
12. Sayyareh, J., & Elahiyari, A. (2017). Identification and prioritization of factors affecting dry port establishment in Iran using AHP. *Oceanography, 8*(30), 29–36.
13. Shafie-Naderi, A. A. (2022). Commercial speed of freight wagon circulation as a key indicator for national productivity monitoring. *Road, 30*(112), 63–82. https://doi.org/10.22034/road.2021.314339.1989
14. Shirvani-Naghani, M., Keshavarz-Tork, A. A., & Yousefi, A. (2020). A critique of the philosophical foundations of strategic foresight as a new interdisciplinary field based on Bhaskar's critical realism. *Modern Rational Researches, 5*(9), 83–104. https://doi.org/10.22081/nir.2020.56520.1187
15. Fotoutian, A., & Abdi, H. (2013). The relationship between anthropology and methodology in positivism and critical realism paradigms. *Cultural-Social Knowledge, 1*(3), 331–344. https://kms.bou.ac.ir/
16. Kazemi Asiabari, A. R., Saeidi, N., & Nouramin, S. (2011). Statistical analysis of factors affecting container clearance in Iranian ports. *Oceanography, 2*(8), 61–68. http://joc.inio.ac.ir/article-1-76-fa.html
17. Kiani-Moghadam, M. (2014). Economic evaluation of yard operational systems in container terminals. *Oceanography, 5*(20), 107–120. http://joc.inio.ac.ir/article-1-674-fa.html
18. Kiani-Moghadam, M., & Kazemi Asiabari, A. R. (2018). Analysis of factors affecting container dwell time in Iranian ports using fuzzy AHP (Case study: Shahid Rajaee Port). *Oceanography, 9*(33), 41–50. http://joc.inio.ac.ir/article-1-1262-fa.html
19. Miandouabchi, A., & Aghajani, Z. (2021). An investigation of factors causing cargo dwell time in ports and customs and proposals for reduction. *Institute for Trade Studies and Research*.

20. Molayari, M. R., & Vahdani-Nia, V. (2025). Policy analysis of fleet delays at road border terminals: Unveiling institutional misalignment. *Public Policy*. https://doi.org/10.22059/jppolicy.2025.399666.2764
21. Molayari, M. R., Malek-Mohammadi, H. R., Eshterian, K., & Soltani-Far, E. (2024). A framework for redesigning institutional governance patterns of Iran's foreign trade. *Public Service Management Studies, 2*(5), 61–118. https://doi.org/10.22054/spsa.2025.87669.1070
22. Molaei-Nasab, S., & Fori, H. R. (2024). Management of land border terminals and the role of the National Crossing Headquarters. *Expert Reports of the Iranian Parliament Research Center, 32*(7), e20128. https://doi.org/10.22034/report.mrc.2024.1403.32.7.20128
23. Mousavi, S. Z. (2025). Challenges and problems of customs clearance. *Political, Legal and Jurisprudential Studies, 54*(11), 887–902. https://civilica.com/doc/2301322/
24. Novidnejad, —, & Sefarzad, —. (2019). Effects of crane deterioration on dry bulk cargo loading and unloading. *Marine Transportation Industry, 5*(2), 34–42. https://civilica.com/doc/1042877/
25. Vaezhi, M. (2000). Cost reduction methods at entry points with emphasis on ports. Master's thesis, Alzahra University, pp. 21–45.
26. Ministry of Roads and Urban Development. (2025). *Statistical data*. https://www.mrud.ir
27. Haghshenas, H., & Shariat, J. (1997). Reducing average service time at Nowshahr port. Research report, Ports and Maritime Organization of Mazandaran Province, pp. 1–25.
28. Hosseini, S. A., Yousefi, H., & Esmaildoust, M. (2025). The impact of new technologies on the development of hinterland logistics of southern Iranian ports (Case study: Imam Khomeini Port). *Transportation Research Journal, 22*(1), 203–218. https://doi.org/10.22034/tri.2022.329526.3019
29. Heidarpoor, A. (2023). Public finance policy in Iran's transportation sector: A case study of road transport expenditures. *Road*. https://civilica.com/doc/1657872/

30. Mohammadpour, M., Alizadeh, M., & Rezaei, M. (2015). An introduction to philosophical and methodological foundations of critical realism. *Islam and Social Sciences, 5*(1), 13–42.
31. Mohammadi, P., Danaei-Fard, H., & Zolfaghari-Zadeh, M. M. (2018). Implications of critical realism for science, technology and innovation policy evaluation. *Public Administration, 10*(3), 357–386. https://doi.org/10.22059/jipa.2018.228753.2002

## پیوست

| مقوله‌های اصلی | نمونه مقوله‌های فرعی |
|---|---|
| کمبود ارز و ناکارایی در فرایند تخصیص | کمبود ناشی از تحریم‌ها، تأخیر در تأمین، ناهماهنگی بانک مرکزی با گمرک، انقضای مهلت ثبت سفارش، فشار بر بازار غیررسمی، تغییر گروه کالایی |
| مشکلات نظام ثبت سفارش و تعدد مجوزدهی | مشکل انتقال وجه به فروشنده، دشواری در تعیین منشأ ارز، اعمال محدودیت‌های بین‌المللی، عدم امکان انتقال مالکیت کالا، نیاز به منشا ارز و کد رهگیری، تأخیر در رفع تعهد ارزی |
| عدم تحقق یکپارچگی سامانه‌ها | عدم یکپارچگی سامانه‌ها، نقش عامل انسانی، طولانی‌بودن مراحل ثبت پیش‌فاکتور، استعلام، صدور، نوپا بودن سامانه، نبود اتصال با بانک مرکزی |
| کمبود تجهیزات بندری، ریلی و جاده‌ای | ناکافی بودن ناوگان جاده‌ای، عدم جذابیت شبکه ریلی، مشکلات فنی در تخلیه و بارگیری مستقیم، نبود مدیریت یکپارچه تا مقصد، ناتوانی در حمل یکسره کالا، نبود خدمات ترکیبی جاده – ریل |
| مسائل گمرکی و تجاری | تطویل مراحل ارزیابی کالا، اختیارات متداخل میان گمرک و دستگاه‌های ناظر، اجرای ناقص ماده ۱۲ قانون امور گمرکی؛ ترس سازمان‌ها از نهادهای نظارتی، عدم استفاده از پنجره واحد، نبود تلقی واحد از مفاهیم رسوب، تداخل اختیارها میان نهادهای اجرایی و نظارتی، |
| مسائل رفتار تجاری تجار | تجارت بدون ثبت سفارش، دپو برای اعمال فشار جهت دریافت مجوز، ترخیص بخشی از کالا برای رفع تعهد ارزی، احتکار به دلیل انتظارات تورمی، عدم رعایت تعرفه، عدم همخوانی کالا با مقررات، تأخیر در اظهار به گمرک |

**استناد به این مقاله:** مولایاری، محمدرضا، دانایی فرد، حسن و سلطانی فر، احسان . (۱۴۰۴). تحلیل رسوب کالا در بنادر و شناسایی سازوکارهای نهادی با رویکرد رئالیسم انتقادی. *مطالعات مدیریت خدمات عمومی*، ۳ (۹)، ۹۱ – ۱۵۲.
doi: 10.22054/spsa.2026.90380.1104
Studies in Public Service Administration is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.