

## ارائه سیاست‌های راهبردی نظام مقدس ج.ا.ا در اداره امور حمل‌ونقل دریایی مبتنی بر گفتمان ولایت‌فقیه

سید محمود موسوی<sup>۱</sup>، حبیب‌الله سیاری<sup>۲</sup>، ناصر پورصادق<sup>۳</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۰۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۲/۰۵

### چکیده

حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان یکی از مزیت‌های رقابتی کشور ایران در طی سالیان گذشته نتوانسته است ظرفیت‌های خود را بالفعل کند. هدف از انجام این تحقیق ارائه‌ی مجموعه‌ای از سیاست‌هایی است که اگر در قالب بایدها و نبایدهای آن گام برداشته شود اهداف نظام مقدس اسلامی در این حوزه محقق می‌شود. این تحقیق به روش کیفی انجام و برای این کار مجموعه‌ی بیانات و فرمایش‌های امام خمینی (ره) و مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت و از طریق تحلیل محتوا به روش کریپندورف و تحلیل گفتمان از روش لاکلو و موف مورد طبقه‌بندی و تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. نتایج حاصل از تحلیل محتوا نشان داد که شش مؤلفه «توسعه صنایع پشتیبان حمل‌ونقل دریایی»، «توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی در حوزه فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی»، «جمع‌آوری و نشر اطلاعات و مبارزه با سوءاستفاده‌ها و فساد»، «توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری»، «تکمیل عناصر مدیریت در اداره امور حمل‌ونقل دریایی» و «توسعه و بهبود نظام مدیریتی حمل‌ونقل دریایی» به‌عنوان مقوله‌ها و ابعاد اصلی سیاست‌های راهبردی حمل‌ونقل دریایی می‌باشند.

**کلیدواژه‌ها:** حمل‌ونقل دریایی، سیاست راهبردی، تحلیل محتوا، تحلیل گفتمان، ولایت‌فقیه.

۱- دانشجوی مقطع دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی (رایانامه: mahmood4250@yahoo.com)

۲- استاد دانشگاه عالی دفاع ملی

۳- دانشیار دانشگاه عالی دفاع ملی

## مقدمه

حمل و نقل دریایی کالاها نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه تجارت فرافاره‌ای جهان دارد. کشورهای که به آبراه‌های بین‌المللی دسترسی دارند، بالقوه از مزیت نسبی برای تجارت و ترانزیت کالا برخوردار می‌باشند، اما بهره‌گیری از این برتری، نیازمند در اختیار داشتن ناوگان دریایی مناسب، مطمئن و منظم، تجهیزات بندری پیشرفته و حمل و نقل زمینی سریع و منظم است.

کشور جمهوری اسلامی ایران با داشتن دسترسی به دریای خزر و کشورهای ساحلی آن و نیز در جنوب به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، از برتری نسبی بالقوه‌ای برای توسعه صنعت حمل و نقل چندوجهی برخوردار است، اما با وجود گسترش ناوگان خود هنوز سهم شایسته‌ای در حمل و نقل دریایی جهان و نقل و انتقالات بار در سطح بین‌المللی ندارد (صفازاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۵۲). عدم یکپارچگی در مدیریت حوزه دریایی و مسئول بودن سازمان‌ها و نهادهای مختلف مانند سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفت‌کش، سازمان کشتیرانی، سازمان صنایع دریایی، نیروی دریایی ارتش و سازمان‌های دیگر در این حوزه، باعث شده طی سالیان گذشته سازمان‌های مختلف درگیر در موضوع دریا هر کدام متناسب با سلیقه، ظرفیت‌ها و رسیدن به اهداف بخشی و سازمانی خود فعالیت کنند. غیر از سازمان‌های دریایی تصمیم‌گیر و مجری در حوزه حمل و نقل دریایی، به دلیل موازی‌کاری و عدم شفافیت وظایف و مسئولیت نهادهای مختلف برای بسیاری از نهادهای غیرمرتبط با دریا نیز وظایف دریایی تعریف شده است. لذا مسئله‌ای که این تحقیق سعی می‌کند به آن بپردازد عدم وجود سیاستی راهبردی جهت تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌ها در حوزه حمل و نقل دریایی می‌باشد. این گونه مدیریت در حوزه حمل و نقل دریایی چیزی جز اتلاف منابع، موازی‌کاری، توجه به اهداف بخشی و در نهایت عدم کسب سهم ایران از صنعت حمل و نقل دریایی نخواهد بود؛ مگر اینکه مدیریت واحدی بر حوزه دریایی حاکم شود و بتواند با جهت‌گیری واحد و نگاه سیستمی تمام حوزه‌های مختلف این صنعت را مدیریت کند، اتفاقی که هنوز رخ نداده است. در صورتی که نهاد واحدی مدیریت حوزه دریا را برعهده داشت و بر اساس برنامه و نگاه جامع و واحدی این حوزه را مدیریت می‌کرد باز هم ضروری بود راهبردها و ارزش‌ها و سیاست‌ها بر اساس گفتمان ولایت‌فقیه و قانون اساسی استخراج شود. حال که این مدیریت واحد وجود ندارد، تدوین این سیاست‌ها اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. در طی سالیان اخیر تلاش‌هایی جهت توجه به دریا و تصحیح مدیریت آن از جمله تدوین طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی که با مشارکت سازمان‌های مختلف تدوین شد، صورت گرفت. با توجه به هدف تحقیق، سیاست‌ها ابزار دستیابی به اهداف و حفظ ارزش‌هاست؛ از جهتی گفتمان ولایت‌فقیه در کنار قانون اساسی دو عنصر مشروعیت بخش و نماد ارزش‌هایی است که جمهوری اسلامی بر اساس آن‌ها بنا شده است. سیاست‌هایی که از دل این گفتمان استحصال شود از این جهت اهمیت دارد که می‌تواند مانند چتری تمامی فعالیت‌های حمل و نقل دریایی را

پوشش دهد و با در نظر گرفتن سایر ملاحظات کشور حرکت حمل و نقل دریایی را رهنمایی کند. هدف این تحقیق «تدوین سیاست‌های راهبردی نظام مقدس جمهوری اسلامی در اداره امور حمل و نقل دریایی مبتنی بر گفت‌وگو و ولایت فقیه» است. لذا سؤال اصلی این تحقیق بدین صورت است: «سیاست‌های راهبردی نظام مقدس ج.ا.ا. در اداره امور حمل و نقل دریایی بر اساس گفت‌وگو و ولایت فقیه کدام است؟».

## مبانی نظری و پیشینه شناسی تحقیق

### حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی عبارت است از حمل و نقل محموله‌ها بر روی شبکه‌های حمل و نقل آبی. لینک‌ها و گره‌ها در این شبکه‌ها به ترتیب همان راه‌های آبی و بندرگاه‌ها هستند (تالی<sup>۱</sup>، ۲۰۱۳). در واقع حمل و نقل دریایی بخش حیاتی زنجیره تأمین جهانی است. میلیون‌ها نفر در سراسر جهان برای دریافت کالا و خدمات به حمل و نقل دریایی وابسته هستند (هو و ژو<sup>۲</sup>، ۲۰۰۹).

### مدیریت راهبردی

مدیریت راهبردی، هنر و علم تدوین، اجرا و ارزیابی تصمیماتی است که یک سامان را قادر می‌سازد به هدف‌های بلندمدت خود دست یابد. فرایند مدیریت راهبردی دربرگیرنده سه مرحله است: تدوین راهبردها، اجرای راهبردها و ارزیابی راهبردها. مقصود از تدوین استراتژی تعیین مأموریت سازمان، عواملی که در محیط خارجی یک سازمان را تهدید می‌کنند، یا فرصت‌هایی را به وجود می‌آورند، نقاط قوت و ضعف داخلی سازمان، هدف‌های بلندمدت، در نظر گرفتن گوناگون و انتخاب راهبردهای خاص برای ادامه فعالیت است. مواردی که در زمینه تدوین استراتژی‌ها مطرح می‌شوند عبارت‌اند از: تعیین نوع فعالیتی که سازمان می‌خواهد به آن بپردازد، فعالیت‌هایی را که می‌خواهد متوقف سازد، شیوه تخصیص منابع و تصمیم‌گیری درباره گسترش دادن یا متنوع ساختن فعالیت‌ها (احمدی و همکاران، ۱۳۸۲).

### سیاست

الوانی سیاست را مجموعه اعمال هدفمندی که به وسیله بازیگر یا بازیگرانی در رابطه با یک موضوع دنبال شده و از مهم‌ترین ویژگی‌های آن پایداری، آینده‌نگری و واقع‌بینی و نمایانگری است؛ تعریف می‌کند (الوانی، ۱۳۸۶: ۲۵). ترنر و هیوم سیاست‌گذاری را مجموعه‌ای از تصمیمات، تعهدات و اقدامات برشمردند. سیاست‌گذاری‌های عمومی در واقع، تجلی اداره‌ی حکومت در عمل است که آن‌ها را می‌توان به‌عنوان مجموعه‌هایی ساختاری و مرتبط متشکل از مقاصد، تصمیمات و اعمالی که قابل نسبت به اقتدار عمومی در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی هستند، در نظر گرفت. وجود یک فرآیند یا مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و

تصمیم‌های دولتی که باهدف حل یک مسئله‌ی عمومی طراحی شده‌اند، سیاست‌گذاری عمومی نامیده می‌شود (ملک‌محمدی، ۱۳۸۳: ۲۰). سیاست‌گذاری، طراحی و برنامه‌ریزی روش‌ها و راه‌هایی برای دستیابی به اهداف معین در زمینه‌های مشخص است (اشترینان، ۱۳۸۶: ۱۷-۱۶). سیاست‌گذاری، طراحی و برنامه‌ریزی روش‌ها و راه‌هایی برای دستیابی به اهداف معین در زمینه‌های مشخص می‌باشد. طراحی و برنامه‌ریزی که در تعریف بالامطرح شده‌اند، دارای تفاوت‌هایی هستند.

در طراحی زمان‌بندی و برآورد هزینه‌های مالی و انسانی وجود ندارد و تنها شمایی کلی از مسئله و روند کار مطرح می‌شود اما در برنامه‌ریزی علاوه بر تعیین روند کار، زمان‌بندی و هزینه‌ها نیز در نظر گرفته می‌شوند؛ در واقع در برنامه‌ریزی به چرایی و چگونگی به صورتی عملیاتی و جزئی نگریده می‌شود.<sup>۱</sup>

### تاریخچه حمل‌ونقل دریایی

حمل‌ونقل با جابجایی انسان و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر آغاز و از جمله خصائص ذاتی و که نو ماندگار انسان‌هاست، به همین جهت آشنایی انسان با پدیده حمل‌ونقل به زمان‌های باستانی برمی‌گردد و باستانی ترین طریقه تجارت عبارت از مبادله کالا با کالایی دیگر بوده که ضرورتاً نیازمند حمل‌ونقل و جابجایی اجناس می‌باشد (صفازاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۴۵-۴۹).

اقوام 'مینو' ساکن جزیره 'کرت'<sup>۲</sup> ظاهراً از نخستین اجتماعات انسانی بوده‌اند که بازرگانی و رفت‌وآمد از راه‌های دریایی را به‌عنوان فعالیت اقتصادی خود، انتخاب کرده‌اند. نیاز، تمایل و انگیزه برای نوآوری، که همچون محوری فرآیند تکاملی جوامع بشری را بر خود استوار می‌کند، در خصوص دریا و حمل‌ونقل دریایی نیز صادق است. در همین زمینه می‌توان به بسیاری از اقتضاها و ضرورت‌ها اشاره کرد که مستندات تاریخی گواه بر آن‌ها است. به‌عنوان مثال، پارسیان، در دوران هخامنشیان که از راه خشکی به فارس می‌آمدند، مردمی کشاورز و دامدار بودند و هنگامی که امپراتوری ایران به سواحل آسیای صغیر گسترش یافت و در آنجا با قدرت دریایی یونان و مصر مواجه گردید، با قدرت تمام روی به دریا آورد. از جمله جوامع دریایی آسیایی، فنیقی‌ها دریانورد بودند و به‌این ترتیب، فنیقی‌ها در پیوند با امپراتوری ایران، از استقلال نسبی برخوردار شده و بر محور امور دریایی و دریانوردی به همکاری با پارسیان پرداختند. گزنفون، تدارکات و آرایش کشتی‌های فنیقی زیر فرمان ایرانیان را به‌مراتب برتر از کشتی‌های هم‌وطنان خود می‌داند (همان).

سال‌ها پیش، از ۶۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، مصریان دارای کشتی‌هایی با دکل و بادبان بودند و همچنین از ۳۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح، کشتی‌هایی با نام گالی<sup>۳</sup> در رود نیل مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

1- <http://www.verdinejad.com>  
2- Crete  
3- Galleys

آشنایی با قطب‌نما، منجر به یک‌رشته تحولات و پیشرفت‌های فنی و مهم در کشتیرانی شد که یکی از آن‌ها، اختراع سکان عقب کشتی بود. هم‌زمان با این دوره، زمینه‌ها برای ساختن کشتی‌های بزرگ‌تر و با دکل‌های چند سویه، همچنین جانشین کردن چند بادبان کوچک با یک بادبان بزرگ بر روی هر دکل و کاستن از پهنای کشتی‌ها نسبت به درازای آن‌ها، فراهم آمد. این نوآوری‌های فنی، قابلیت تحرک و راهبری شناورها را افزایش داده بر ایمنی آن‌ها، به‌ویژه، برای کشتیرانی در آب‌های دورتر و پرتلاطم افزود. طی قرن پانزدهم، دریانوردان اروپایی سفرهای مخاطره‌آمیزی را باهدف کشف راه‌ها و سرزمین‌های جدید و انجام مبادلات بازرگانی وسیع‌تر آغاز کردند. توسعه حمل‌ونقل دریایی به سمت چین و هند و برتری‌جویی بر تجار و بازرگانان خاورمیانه از جمله اهداف آنان بود. در ادامه تعقیب چنین اهدافی قاره آمریکا کشف گردید. اروپاییان و در ابتدا پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها، آن را در اختیار گرفتند و ظرف پنجاه سال با غلبه بر تمدن اینکا، در پرو فعلی و آرتک، در مکزیک، به‌طور کامل، یک سرزمین ثروتمند و غنی را صاحب شدند (صفازاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۴۵-۴۹).

### تحلیل محتوا

هولستی (۱۹۶۹) در تعریفی جامع، تحلیل محتوا را عبارت از هرگونه فنی برای استنباط کردن، از طریق شناسایی عینی و نظام‌مند مشخصات ویژه پیام‌ها می‌داند؛ بنابراین تعریف، فن تحلیل محتوا تنها محدود به حیطه تحلیل متنی نمی‌شود و در دیگر حوزه‌ها نیز می‌تواند به کار گرفته شود؛ مانند کدگذاری‌هایی که دانش‌آموزان انجام می‌دهند یا کدگذاری عملیات مشاهده‌شده در مطالعات ضبط‌شده ویدیویی (هومن، ۱۳۹۳: ۲۱-۲۰). ولیزر و وینر (۱۹۷۸) بیان تحلیل محتوا هر رویه نظام‌مندی است که به‌منظور بررسی محتوای اطلاعات ضبط (ثبت) شده به کار رود (هومن، ۱۳۹۳: ۲۰) و نوعی فن نظام‌مند پژوهشی برای توصیف عینی و تا حد امکان برای تشریح کمی محتوای آشکار پیام در ارتباطات است که باهدف نهایی تفسیر داده‌ها به کار می‌رود (بلرسون<sup>۱</sup>، ۱۹۹۷).

در تعریفی دیگر، تحلیل محتوا عبارت است از تلخیص<sup>۲</sup> و تحلیل کمی پیام‌ها که بر اساس روش علمی (با در نظر گرفتن عینیت<sup>۳</sup>، اشتراک ذهنی<sup>۴</sup>، طرح پیش تجربی<sup>۵</sup>، اعتبار<sup>۶</sup> (قابلیت اطمینان)، روایی، تعمیم‌پذیری،

- 1- Berelson
- 2- Summarising
- 3- Objectivity
- 4- Inter Subjectivity
- 5- a priori design
- 6- Reliability

تکرارپذیری و آزمون فرضیه) بنا نهاده شده است و به انواع متغیرهایی که می‌تواند اندازه‌گیری شود یا متنی که پیام‌ها را خلق یا ارائه می‌کند محدود نمی‌شود (کیمبرلی و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۰۲).

در این پژوهش از تعریف کلوس کریپندورف استفاده شده است: «تحلیل محتوا تکنیکی پژوهشی است برای استنباط<sup>۲</sup> تکرارپذیر<sup>۳</sup> و معتبر<sup>۴</sup> از داده‌ها در مورد متن<sup>۵</sup> آن‌ها» (کریپندورف، ۱۳۹۳: ۲۵).

### تهیه طرح تحلیل محتوا (تدوین چارچوب)

- تدوین پرسش تحقیق: امام خمینی (ره) و حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) در بیانات و مکتوبات خود چه محورهایی را در خصوص اداره امور حمل‌ونقل دریایی موردتوجه قرار داده‌اند؟
- تعیین جامعه آماری موردنظر: کلیه بیانات و مکتوبات حضرت امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی).
- تعیین نمونه آماری: بیانات و مکتوبات امام خمینی (ره) و حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) در حوزه اداره امور حمل‌ونقل دریایی.
- تعیین واحد تحلیل:

۱- تجزیه بیانات و مکتوبات احصاء شده امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) در قالب جملات. یادآور می‌گردد منظور از جمله، عبارتی است حاوی حداقل یک جمله خبری یا امری که دارای معنی کامل و تمام بوده و حداقل یک مفهوم مستقل را بیان می‌کند.

۲- استخراج کدها (نقاط تمرکز)، کدها لایه‌های درونی متن را آشکار می‌نمایند. ضمن این‌که ممکن است هر جمله حاوی چندین نقطه تمرکز باشد. تحلیل و طبقه‌بندی نقاط تمرکز متن به مقوله‌ها با توجه به تأکید بر محور سیاست.

۳- ارائه فراوانی مقوله‌های شناسایی شده با توجه به کدهای تشکیل دهنده آن‌ها.

۴- ارائه مقوله‌های اصلی سیاست‌های اداره امور حمل‌ونقل دریایی در بیانات و مکتوبات امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی).

۵- ارائه تحلیل.

۶- نتیجه‌گیری.

۷- بررسی پایایی تحقیق.

تحلیل گفتمان

- 1- Kimberly etal  
8- Inferences  
9- Replicable  
10- Valid  
11- Context

گفتمان مانند دیگر مفاهیم علوم انسانی و پست‌مدرن یک مفهوم سیال و تعریف‌گریز است. در تحلیل گفتمان، مجموعه شرایط اجتماعی، زمینه نوشتار و گفتار، ارتباطات فرا کلامی و رابطه ساختار و واژه‌ها در گزاره کلی باید در نظر گرفته شود زیرا در تحلیل گفتمان، واژه‌ها هر کدام به‌تنهایی مفهوم ویژه‌ی خود را ندارند اما در هنگام ورود به اذهان گوناگون، معنای متفاوت و گوناگون پیدا می‌کنند. با توجه به این مسئله، می‌توان تحلیل گفتمان را این‌گونه تعریف کرد: کشف معانی ظاهری و مستتر جریان‌های گفتمانی است که در شکل‌های گوناگون زبانی و فرازبانی آشکار می‌شوند (بشیر، ۱۳۸۵: ۱۴). می‌توان تحلیل گفتمان را این‌گونه تعریف کرد: «شناخت رابطه گزاره‌ها با یکدیگر و نگرستن به‌کل آن چیزی که نتیجه این روابط است.» (آصف، ۱۳۹۰: ۳۶).

### نظریه گفتمان لاکلو و موف

ایده کلی نظریه گفتمان لاکلو و موف این است که پدیده‌های اجتماعی هرگز تام و تمام نیستند. معانی هیچ‌گاه نمی‌توانند برای همیشه تثبیت شوند و این امر راه را برای کشمکش‌های همیشگی اجتماعی بر سر تعاریف جامعه و هویت باز می‌گذارد که خود تأثیرات اجتماعی به همراه دارد. پیوسته تلاش بر این است با قرار دادن نشانه در رابطه‌ای خاص با سایر نشانه‌ها معنای آن‌ها تثبیت شود. چنانچه از استعاره تور ماهیگیری استفاده شود؛ تمامی نشانه‌های زبانی را می‌توان گره‌هایی که بر این تور زده‌شده تلقی کرد، آن‌ها معنایشان را از تفاوتشان با یکدیگر اخذ می‌کنند، یعنی از قرار گرفتن در جایگاه خاصی در این شبکه. تحلیل گفتمان لاکلو و موف قصد دارد نشان دهد که از طریق کدام فرآیند تلاش می‌شود تا معنای نشانه‌ها تثبیت شود و کدام فرآیند موجب می‌شود که برخی از موارد تثبیت معنا به چنان امر معمولی بدل شوند که آن‌ها پدیده‌ای طبیعی به شمار آیند (یورگنسن و فیلیس، ۱۳۹۳: ۵۵-۵۳).

لاکلو و موف در نظریه تحلیل گفتمان خود از مفاهیم پیچیده و متعددی از قبیل گره‌گاه، عنصر، بست، دال-های سیال، هژمونی، مفصل‌بندی، قدرت، سیاست، سوژه، هویت، زنجیره‌های هم‌ارزی، گروه‌بندی، تخصیص و... استفاده کرده است. در این پژوهش از مفاهیم عنصر، دال سیال، دال مرکزی، مفصل‌بندی، گره‌گاه، بست، هژمونی و بُعد به‌منزله ابزارهای تحلیل تجربی استفاده شده است.

گفتمان کلیتی است که در آن هر نشانه‌ای در قالب یک بُعد و به‌واسطه‌ی رابطه‌اش با سایر نشانه‌ها (درست مثل تور ماهیگیری) تثبیت شده است. این عمل از طریق طرد<sup>۱</sup> تمامی سایر معنایی که نشانه می‌توانست داشته باشد، انجام می‌گیرد؛ یعنی کلیه دیگر روابطی که ممکن است نشانه‌ها با یکدیگر داشته باشند. به‌این ترتیب گفتمان عبارت است از تقلیل حالت‌های ممکن. در واقع گفتمان تلاشی است برای ممانعت از لغزش نشانه‌ها از جایگاهشان نسبت به یکدیگر و در نتیجه خلق یک نظام واحد معنایی. لاکلو و موف کلیه حالت‌های ممکن را که گفتمان طرد می‌کند میدان گفتمان<sup>۲</sup> می‌نامند. میدان گفتمان مخزنی است برای نگهداری مازاد معنای

تولیدشده به وسیله عمل مفصل بندی یعنی طرد معنایی که هر نشانه در سایر گفتمان‌ها داشته است (همان: ۵۷). عنصرها نشانه‌هایی اند که معنایشان هنوز تثبیت نشده است، یعنی نشانه‌هایی که بالقوه معانی متعددی دارند (برای مثال چندمعنایی اند)؛ بنابراین گفتمان تلاش می‌کند عنصرها را با کاستن از حالت چندمعنایی شان به وضعیتی که معنای ثابتی داشته باشند، به بُعد بدل کند (همان: ۵۹). در این تحقیق از روش لاکلو و موف به عنوان روش تحلیل گفتمان استفاده می‌شود.

### تعریف عملیاتی متغیرها

گفتمان ولایت فقیه حضرت امام خمینی (رحمت الله علیه) و حضرت امام خامنه‌ای (مدظله العالی) در حوزه حمل و نقل دریایی: گفتمان غالب جمهوری اسلامی ایران است که بر پایه اندیشه‌ها، آراء، نظرات، رهنمودها و تدابیر حضرت امام (رحمت الله علیه) و حضرت امام خامنه‌ای (مدظله العالی) شکل گرفته است و ریشه در آموزه‌های دینی و اسلام ناب محمدی (صلی الله علیه و آله و سلم) دارد و بر اساس اصل پیشرفته ولایت در تصمیم‌گیری‌ها و اداره امور کشور در حوزه حمل و نقل دریایی برای مسئولان و کارگزاران نظام هدایت‌گر بوده و تصمیم‌ها و انجام فعالیت‌ها را در همه سطوح، همسو، هماهنگ و هم‌افزا می‌نماید.

سیاست راهبردی: مجموعه اقدامات هدفمند و نیز طراحی و برنامه‌ریزی روش‌ها و راه‌ها که توسط بازیگران مرتبط با اداره امور حمل و نقل دریایی، بر اساس گفتمان ولایت فقیه برای دستیابی به اهداف معین دنبال می‌شود.

اداره امور حوزه حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران: منظور از اداره امور حوزه حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران مجموعه تصمیمات، اقدامات و فعالیت‌های مدیریتی (در محورهای دکتین، هدف-گذاری، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی، هدایت، هماهنگی، پیاده‌سازی و اجرا، نظارت، کنترل و ارزیابی) است که مسئولان و کارگزاران نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در حوزه پیش‌گفته در سطوح راهبردی، به منظور تحقق رسالت و اجرای مأموریت‌های فردی، سازمانی، بخشی، ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی به انجام می‌رسانند.

### پیشینه تحقیق

در تحقیقی که موکاندان در چین انجام داده است، سیاست‌های دولت نقش پررنگی در تحقق رشد میانگین ۹/۳ درصدی در ۳۰ سال اخیر داشته است. از جمله این سیاست‌ها می‌توان به ترویج و ارتقا کشتیرانی، تجارت از طریق اقیانوس، کشتی‌سازی و کانتینر سازی با اعطای وام‌های با بهره پایین از سوی بانک‌های دولتی، مشارکت بین صنایع توسعه کشتیرانی کره و ژاپن، انتقال تکنولوژی و دانش، آموزش مهندسان چینی توسط

همتایان کره‌ای و ژاپنی اشاره کرد (موکوندان<sup>۱</sup>، ۲۰۰۸) کشور پاناما ۳ سال بعد از افتتاح کانال پاناما در سال ۱۹۱۷ با انتخاب سیاست ثبت آزاد کشتی‌ها که به «ثبت آزاد»<sup>۲</sup> و یا «پرچم راحت»<sup>۳</sup> مشهور می‌باشد با اعمال تسهیلات قانونی، مالیاتی و... توانست در این رابطه نظر مالکان کشتی‌ها در سراسر جهان را به خود معطوف نماید به نحوی که در حال حاضر ۲۲٪ کشتی‌های جهان با پرچم پاناما می‌باشند و از این طریق نیز درآمد قابل ملاحظه‌ای را سالیانه کسب می‌نمایند (الصفی، ۱۳۹۲: ۴۳-۴۴). در پروژه تحقیقاتی که به‌وسیله سازمان بنادر و دریانوردی با عنوان «طرح جامع بنادر بازرگانی ایران» اجرا شد محققین به دنبال پاسخ دادن به این سؤال بودند: «طرح جامع بنادر بازرگانی کشور در جهت کسب جایگاه رفیع در منطقه چگونه باید باشد؟» در نهایت محققین به این نتیجه می‌رسند که گسترش بنادر اصلی کشور شامل ۱۲ بندر خواهد بود که ۸ بندر در سواحل جنوبی و ۴ بندر در سواحل شمالی می‌باشند. از بین بنادر جنوب، ۲ بندر شهید رجایی و بندر امام نقش قطب-های تخصصی را داشته و در سواحل دریای خزر نیز ۲ بندر انزلی و امیرآباد نقش اصلی را خواهند داشت. در جنوب بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی برای بارگیری کشتی‌های نسل جدید و پذیرش انواع کالاها مجهز خواهند شد و به‌عنوان پایانه‌های ترانزیتی کشور ایفای نقش خواهند کرد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۴). در تحقیقی که نعمتی و همکاران با عنوان «رتبه‌بندی عوامل مؤثر در توسعه صنعت حمل و نقل دریایی با استفاده از تکنیک (AHP-FUZZY) مطالعه موردی اداره بندر نوشهر» انجام داده‌اند، محققین به دنبال پاسخ دادن به این سؤال هستند که «عوامل مؤثر در توسعه صنعت حمل و نقل دریایی، کدام‌اند؟ و رتبه‌ی اثرگذاری هرکدام از این عوامل به چه صورت است؟» از نتایج این تحقیق می‌توان به خدمات سازمان بنادر و دریانوردی به آخرین فناوری روز مجهز شود، همکاری‌ها و هماهنگی‌های دیپلماتیک و سیاسی برای مشارکت عمومی کشورهای همسایه که دارای زیربناهای حمل و نقل دریایی هستند و با اتخاذ یکسری خط‌مشی‌ها و سیاست‌های کلی بین سازمان‌های دولتی و خصوصی که در اسکله‌ها فعالیت می‌کنند، اشاره کرد (نعمتی و همکاران، ۱۳).

## روش تحقیق

این تحقیق از نوع کاربردی-توسعه‌ای است. به دلیل اینکه سیاست‌های حاصل از تحلیل محتوا و گفتمان ولایت فقیه می‌تواند در اداره حمل و نقل دریایی به کار گرفته شود این تحقیق از نوع کاربردی است و از طرفی به دلیل ارائه سیاست‌های راهبردی اداره امور حمل و نقل دریایی توسعه‌ای محسوب می‌شود. با توجه به سؤال تحقیق و فرایندی که برای رسیدن به پاسخ آن در این تحقیق طی شده است روش‌هایی که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته‌اند از نوع کیفی (تحلیلی) محسوب می‌شوند. جامعه آماری شامل مجموعه بیانات و

نظرات و مکتوبات ولایت فقیه (امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)) است. تمامی بیانات و مکتوبات ولایت فقیه بدون نمونه‌گیری و به صورت تمام شمار مورد مطالعه قرار گرفت. روش گردآوری اطلاعات به دو صورت کتابخانه‌ای و میدانی است. همچنین از نرم‌افزار «صحیفه امام خمینی (ره)»، منتشره توسط مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی، وابسته به مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره)، برای گردآوری داده‌ها و اطلاعات این تحقیق، بهره‌برداری شده است. در این تحقیق از ابزار فیش‌برداری از اسناد، کتب، مقالات و مجموعه جامعه آماری تعریف‌شده در مطالعه کتابخانه‌ای و همچنین مقایسه متون و انواع استنباط و استنتاج از متون با استفاده از ابزار فیش‌برداری استفاده شده است. در روش میدانی گردآوری داده‌ها با توزیع پرسشنامه بین خبرگان و کسب نظرات ایشان جهت اخذ روایی نتایج تحقیق اقدام شد. از روش‌های تحلیل محتوا و گفتمان به عنوان روش تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده شده است.

## تجزیه و تحلیل داده‌ها

### ۱- تحلیل محتوا

در تحلیل محتوای صحیفه امام خمینی (ره) و برای دستیابی به متون مرتبط با موضوع حمل و نقل دریایی از کلیدواژه‌هایی مانند دریا استفاده شده است اما در برخی موارد معنای ظاهری کلمه در جمله به‌دوراز معنای مرتبط با حمل و نقل دریایی بوده است. از سوی دیگر با توجه به چندوجهی بودن موضوع حمل و نقل دریایی و تأثیرگذاری آن بر برخی موضوعات و نیز تأثیرپذیری آن از موضوعاتی مانند اقتصاد، محیط‌زیست، منابع انسانی، گردشگری، خدمات، فناوری و... از کلیدواژه‌های دیگری نیز استفاده شده است که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: حمل و نقل، کشتی، اقیانوس، دریانوردی، بندر، شناور، تجهیزات، کشتیرانی، نیروی دریایی، فناوری (تکنولوژی)، علم، دانش، آب‌های آزاد، ناو، ساحل، دولت، کشور، ایران، بین‌المللی، ملی، محیط‌زیست، مدیریت، اداره امور و... بدین ترتیب تمامی متونی که با موضوع حمل و نقل دریایی چه به‌طور مستقیم و چه به‌طور غیرمستقیم در ارتباط بودند شناسایی شدند و مورد تحلیل قرار گرفتند.

در تحلیل محتوای امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) نیز علاوه بر مطالب فوق تمامی بیاناتی که در جمع‌های مختلف از مردم و دولتمردان که به‌نوعی با موضوع تحقیق در ارتباط بوده استفاده شده و مورد تحلیل قرار گرفته است که عبارت‌اند از: بیانات در جمع فرماندهان نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، بیانات در جمع مسئولان و کارگزاران دولت و هیئت دولت، بیانات در دیدار عمومی با مردم در شهرهای مختلف و نیز بیانات در مناسبت‌های خاص مانند روز نیروی دریایی ارتش، پیام‌های نوروزی و...

جدول ۱. فراوانی مقوله‌های حاصل از تحلیل محتوای ولایت فقیه پیرامون اداره امور حمل و نقل دریایی (محقق)

محول اصلی	مقوله	تعداد کدها	درصد فراوانی کدها
سیاست	توسعه صنایع پشتیبان حمل و نقل دریایی	۱۷	۲۴
	اهمیت و تکمیل فراگیرد مدیریت	۳۹	۵۷
	رویکرد مدیریتی	۱۳	۱۹
جمع		۶۹	۱۰۰

### محاسبه پایایی

جهت تعیین پایایی از فرمول پایایی هولستی استفاده شده است (رابطه شماره ۱). برای محاسبه ضریب موردنظر، ۲۰ درصد از کدهای حاوی متن بیانات و مکتوبات امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) به صورت تصادفی انتخاب و در اختیار دو کدگذار صاحب نظر که موضوع تحقیق برایش به طور دقیق توضیح داده شده بود قرار گرفت. بعد از دریافت کدها، نسبت به محاسبه ضریب هولستی اقدام گردید که این رقم ۷۶/۹۲ درصد بوده و نشان از پایایی مناسب تحلیل محتوا دارد.

$$\frac{2M}{N_1 + N_2} = \text{رابطه شماره ۱: نحوه محاسبه پایایی تحلیل محتوا به روش هولستی پایایی}$$

$M$  = تعداد تصمیم‌های کدگذاری مورد توافق دو کدگذار

$N_1$  = تصمیم‌های کدگذاری از سوی کدگذار اول

$N_2$  = تصمیم‌های کدگذاری از سوی کدگذار دوم

جدول ۲. فراوانی کدهای مورداستفاده برای تعیین پایایی

تعداد کل کدها	تعداد کدهای آزمون شده از متن انتخاب شده توسط کدگذار اول (۲۰٪ کل کدها)	تعداد کدهای آزمون شده متن متناظر انتخاب شده توسط کدگذار دوم	تعداد تصمیم‌های کدگذاری مورد توافق دو کدگذار
۶۹	۱۴	۱۲	۱۰

از طریق فرمول هولستی پایایی برابر است با: ۷۶/۹۲.

## تحلیل گفتمان حضرت امام خمینی (ره) درباره اداره امور حمل و نقل دریایی

گفتمان امام خمینی (ره) در موضوع اداره امور حمل و نقل دریایی و مفاهیم نزدیک به آن را می‌توان در غالب مفاهیم اصلی گفتمان به این شرح تبیین کرد.

با توجه به شرایط زمینه‌ای و زمانی بیان‌شده در قسمت قبل و اوضاع پس از انقلاب و دوران جنگ تحمیلی، دال مرکزی در اندیشه و بیانات حضرت امام خمینی (ره)، «نگاه ملی به سازندگی» است. از آنجایی که اداره امور حمل و نقل دریایی موضوعی چندبعدی است و مباحث خدماتی، صنعتی، تجاری و نیروی انسانی را نیز در برمی‌گیرد، این مفهوم، در تمام نظرات ایشان در موضوعاتی مانند صنعت، تجارت، خدمات و... به وضوح نمایان است و به دیدگاه ایشان سایه افکنده و سایر مفاهیم و عناصر در بیانات و ادبیات ایشان را تحت تأثیر قرار داده است. آن‌چنان‌که از نظر امام (ره) کشاندن امور به سوی مالکیت دولت و کنار گذاشتن ملت، بیماری مهلکی بود که باید از آن احتراز می‌شد. ایشان مشارکت مردم و نیروهای متخصص در اداره امور را رمز موفقیت کشور بیان می‌داشتند تا آنجا که به تأسیس نهاد انقلابی جهاد سازندگی نیز انجامید.

به همین ترتیب به نظر می‌رسد ابعاد دیگر در گفتمان امام خمینی (ره) عبارت‌اند از: توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری، توسعه اجتماعی و منابع انسانی در حوزه حمل و نقل دریایی و توجه به ظرفیت‌های معنوی و اخلاقی در تربیت نیروی انسانی.

هر یک از ابعاد ذکر شده از طریق مفصل‌بندی یک سری عناصر پدید آمده‌اند. عناصر مرتبط با این ابعاد نیز عبارت‌اند از: استقلال لازمه توسعه، مشارکت عمومی برای سازندگی، تلاش عمومی برای بازسازی، روز سازندگی، بازسازی کشور، استقلال و نفی وابستگی، به‌کارگیری متخصصان داخلی برای سازندگی، شایسته‌سالاری، گزینش اشخاص در جهت منافع ملت و کشور، واگذاری امور به مردم، مشارکت مردم در امور، خصوصی‌سازی، گزارش‌دهی به مردم در خصوص واگذاری‌ها و عدم واگذاری‌ها، وظیفه‌شناسی، تقوا، اخلاص. گفتمان نگاه ملی به سازندگی با چالش‌ها و دغدغه‌های عمده‌ای روبروست که برای استیلا و تثبیت آن غلبه بر این چالش‌ها ضرورت دارد. نوپا بودن انقلاب اسلامی و دخالت بیگانگان برای ناامن‌سازی و در دست گرفتن خلیج فارس و پیامد آن جنگ‌های صورت گرفته در آن، مهم‌ترین دغدغه و چالش این گفتمان است. چالش بعدی خرابی‌های به‌جامانده از حکومت پهلوی و نیز آسیب‌های وارده به ناوگان دریایی است که حاصل جنگ نابرابر بوده است.

با این وجود، علیرغم تمام مشکلات و مصائبی که به سبب جنگ تحمیلی بر صنایع دریایی و ناوگان حمل و نقل کشور سایه افکنده بود اما با پیروزی در جنگ تحمیلی و ۸ سال دفاع جانانه و مقدس از مرزهای آبی و خاکی کشور و پس از رحلت جان‌سوز امام (ره)، اندیشه و تفکر آن بزرگوار ادامه پیدا کرده و گفتمان سازندگی در همه ابعاد امور حمل و نقل استیلا پیدا کرد.

پس از انجام فرایند تحلیل گفتمان اسناد و مکتوبات امام خمینی (ره) و بررسی شرایط زمانی، زمینه‌ها و ارتباطات فراکلامی دوران امام خمینی (ره) بعد «توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری» به‌عنوان بعدی از جنس سیاست استخراج شد.

### تحلیل گفتمان حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) درباره اداره امور حمل‌ونقل دریایی

گفتمان امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) در موضوع اداره امور حمل‌ونقل دریایی و مفاهیم نزدیک به آن را می‌توان در غالب مفاهیم اصلی گفتمان به این شرح تبیین کرد:

دال مرکزی در اندیشه و بیانات حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) درباره اداره امور حمل‌ونقل دریایی، «تکیه بر نیروی انسانی بایمان، بانگیزه و خلاق در اداره امور» است. این مفهوم تقریباً بر همه نظرات و بیانات ایشان در موضوعات مرتبط با اداره امور حمل‌ونقل دریایی سایه افکنده است.

در بعد نظامی تکیه بر نقش ایمان و ارتقای ظرفیت معنوی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی در کنار پیشرفت و فناوری نظامی و تسلیحاتی، از اموری است که در نگاه تیزبین و سخنان حکیمانه‌ی فرماندهی معظم کل قوا نیز جایگاه ویژه‌ای داشته و مکرراً در فرمایشات ایشان در سطوح مختلف نظامی از جمله در دیدارهای سالیانه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران مورد تأکید قرار می‌گیرد. معظم له در این خصوص می‌فرماید: «کسی نگوید ابزارهای دشمنان از ما پیشرفته‌تر است؛ زیرا در مقابل (ابزار آنان) ایمان، عزم و ایستادگی ما بیشتر است و این ایمان آن چیزی است که حرف آخر را در درگیری‌ها می‌زند». شایان‌ذکر است که در منطق قرآن نیز تأکید بر نیروی انسانی نیز از تکیه بر سازوکار نظامی بیشتر است، البته نیروی انسانی‌ای که متکی بر روح ایمان و توکل بر خداوند باشد زیرا نیروی نظامی مجهز به تجهیزات اما خالی از انگیزه، ایمان و اراده کافی، کارایی لازم را نداشته و درصحنه نبرد در برابر دشمن، زبون خواهد شد.

از این رو در آیاتی خاطر نشان می‌کند که درصحنه نبرد چه بسیار سلحشوران اند اندک اما سرشار از ایمان که بر سربازان فراوانی از دشمن پیروز شدند.

(كَمْ مِنْ فِئَةٍ قَلِيلَةٍ غَلَبَتْ فِئَةً كَثِيرَةً بِإِذْنِ اللَّهِ) (بقره/۲۴۹)

از مهم‌ترین عناصر تشکیل دهنده این بُعد می‌توان به تقوا، ایمان، بصیرت، صداقت، مسئولیت‌پذیری، دلیری و جرئت، روحیه خدمت، ابتکار، وجدان کاری و... اشاره کرد. عنصر تقوا از عناصری است که نه تنها در همه امور بلکه در همه سطوح سازمانی و مدیریتی نیز مورد تأکید بوده است.

در گفتمان حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) تعابیر و مضامین عمده‌ای قابل شناسایی هستند که کاربردی عام دارند به طوری که نه تنها در اداره امور حمل‌ونقل دریایی بلکه در سایر امور مملکت نیز کارا و اثربخش هستند و بر تمامی امور مدیریتی سایه می‌افکنند. به همین جهت از عناصر و دال‌های شناوری که این موضوع برای آن‌ها صدق می‌کند استفاده شد و با توجه ظرفیت‌ها و چندوجهی بودن اداره امور حمل‌ونقل دریایی از نظر

مرتبط بودن با خدمات، صنعت، تجارت، نیروی انسانی، محیط زیست و... درون گفتمان اداره امور حمل و نقل دریایی مفصل بندی شده و به بُعد تبدیل گشتند و سعی بر این بوده است که تمامی جوانب برای اداره امور حمل و نقل دریایی با دقت نظر و ریزبینی لحاظ شود.

از دیگر ابعاد این گفتمان می توان به گسترش تعاملات بین المللی در حوزه حمل و نقل دریایی، بهبود ملاحظات زیست محیطی دریایی، توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی، جمع آوری و نشر اطلاعات، مبارزه با سوء استفاده ها و فساد، توسعه اجتماعی و منابع انسانی در حمل و نقل دریایی و... اشاره کرد.

گفتمان تکیه بر نیروی انسانی با ایمان، با انگیزه و خلاق در اداره امور حمل و نقل دریایی با چالش های قابل ملاحظه ای روبرو بوده است که برای استیلا و تثبیت آن، غلبه بر این چالش ها ضرورت دارد. طمع مالی و سوء استفاده از موقعیت و منصب و مقام برخی از مسئولان در این حوزه را که می تواند به سوء استفاده های مالی، رانت خواری، ویژه خواری و پارتی بازی منجر شود می توان مهم ترین چالش این گفتمان دانست. به طوری که این وسوسه ها در تضاد با بُعد اخلاق و ارزش های اسلامی و عناصری مانند ایمان قوی، تقوا، مسئولیت پذیری وجدان کاری قرار دارد. از طرف دیگر برخی از کارگزاران و مسئولین به جای جبهه گرفتن عملی و نه شعاری در برابر چنین تخلفات و سوء استفاده هایی به نوعی عرصه را برای هم رنگ شدن با آنها بازمی بینند. گسترش این روحیه و رفتار می تواند تسلط کامل گفتمان امام خامنه ای (مدظله العالی) را با کندی و تأخیر مواجه کند.

از طرف دیگر رسانه های ضد انقلاب و بعضاً برخی از رسانه های داخلی با کوچک ترین مشکل یا تخلف مالی و هر نوع تخلف اداری یا غیر اداری دیگر اقدام به شانتاژ خبری کرده و با بزرگنمایی و حتی بیان خلاف واقع اقدام به ناکارآمد جلوه دادن نظام اسلامی می کنند و تمامی تلاش های مسئولان را در جهت پیشرفت این حوزه و حتی موضوعات دیگر زیر سؤال می برند؛ اما دستاوردهای بزرگ در حوزه حمل و نقل دریایی از صنایع پشتیبان گرفته تا حوزه تأمین ایمنی و امنیت دریایی و محوریت اخلاق در تعاملات بین المللی حکایت از کم رنگ تر شدن موارد سوء استفاده دارد و این نشان دهنده تسلط نسبتاً زیاد گفتمان تکیه بر نیروی انسانی با ایمان، با انگیزه و خلاق امام خامنه ای (مدظله العالی) است هر چند مبارزه با فساد در همه زمینه ها مطابق فرمایشات مقام معظم رهبری باید به جد پیگیری و کمبودهای موجود برطرف شود.

پس از انجام فرایند تحلیل گفتمان اسناد و مکتوبات امام خامنه ای (مدظله العالی) و بررسی شرایط زمانی، زمینه ها و ارتباطات فرا کلامی عصر ایشان تا زمان حاضر ابعاد «جمع آوری و نشر اطلاعات»، «مبارزه با سوء استفاده ها و فساد»، «توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت های دریایی و بندری» و «توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی در حوزه فعالیت های حمل و نقل دریایی» به عنوان مقوله های از جنس سیاست انتخاب شدند.

## جمع‌بندی نتایج تحلیل گفتمان و محتوا

با جمع‌بندی و خلاصه کلیه مقوله‌ها و محورهای حاصل از تحلیل محتوا و تحلیل گفتمان ولایت‌فقیه در امر سیاست‌های راهبردی اداره امور حمل‌ونقل دریایی به هفت مقوله ارائه‌شده در جدول ۶ استحصال شد.

جدول ۳. جمع‌بندی مقوله‌های مستخرج از تحلیل محتوا و گفتمان ولایت‌فقیه (محقق)

منبع	مقوله	محور
تحلیل محتوا	توسعه صنایع پشتیبان حمل‌ونقل دریایی	سیاست‌های راهبردی اداره امور حمل‌ونقل دریایی مبتنی بر گفتمان ولایت‌فقیه
تحلیل گفتمان امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)	توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی در حوزه فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی	
تحلیل گفتمان	جمع‌آوری و نشر اطلاعات	
تحلیل گفتمان امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)	مبارزه با سوءاستفاده‌ها و فساد	
تحلیل محتوا	توسعه و بهبود نظام مدیریتی حمل‌ونقل دریایی	
تحلیل گفتمان امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)	توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری	
تحلیل محتوا	تکمیل عناصر مدیریت در اداره امور حمل‌ونقل دریایی	

در جدول برای مقوله‌هایی که از دل تحلیل محتوا بیرون آمده‌اند اقدام به طبقه‌بندی و خلاصه کردن کدها شده است. از این طریق مؤلفه‌های مرتبط با هر مقوله مشخص شده است. همچنین برای ابعادی که نتیجه تحلیل گفتمان هستند، عناصر مرتبط با هر بعد آورده شده است تا تفسیر و تأویل دقیق‌تری از هر بعد ارائه شود.

جدول ۴. مقوله‌ها و مؤلفه‌های آن از طریق طبقه‌بندی کدهای مرتبط (محقق)

مقوله	طبقه‌بندی کدها/عناصر	محور
توسعه صنایع پشتیبان حمل و نقل دریایی	طراحی، بهبود و ساخت تجهیزات نگهداری و تعمیرات ابزارها، امکانات و تجهیزات	
	توجه به علم و پژوهش به عنوان پایه‌های توسعه	
توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی در حوزه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی	توسعه علمی و کاربردی	
	انتقال دانش و فناوری روز	
	حمایت و ترویج طرح‌های تحقیق و توسعه	
	ترویج خلاقیت و حمایت از نوآوری	
تکمیل عناصر و فرایند مدیریت	کنترل و نظارت راهبردی	سیاست
	هدایت و رهبری پیوسته	
	ارتباط تنگاتنگ مدیران با مردم	
	سازمان‌دهی امور	
	لزوم هماهنگی در نظام مدیریتی و سیاسی کشور	
	پیشبرد امور بر مبنای برنامه‌ریزی	
	جهت‌گیری درست در اداره امور	
	پیاده‌سازی و اجرا بر مبنای برنامه‌ریزی	
	بسیج منابع	
	پیوستگی و تکمیل برنامه‌ها	
توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری	عدالت اقتصادی	
	اقتصاد برنامه‌محور	
	استقلال اقتصادی	
	اقتصاد اثربخش و کارا	
	اقتصاد رقابتی و شفاف	
	جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی	
	اقتصاد دانش‌بنیان	
	خصوصی‌سازی	
	بهبود فضای کسب‌وکار	

طبقه‌بندی کدها/عناصر	مقوله	محور
کار جهادی	توسعه و بهبود نظام مدیریتی حمل و نقل دریایی	
بهبود خدمت‌رسانی		
به‌کارگیری مدیران و قضات لایق		
حذف یا ادغام مدیریت‌های موازی		
تأکید بر تمرکززدایی		
افزایش تحرک و کارایی		
نگرش مدیریتی بومی‌شده		
اهمیت کیفیت مدیریت		
شخصیت مدیر		
لوازم مدیریت		
ارتقا مدیریت	جمع‌آوری، نشر و شفاف‌سازی اطلاعات و مبارزه با سوءاستفاده‌ها و فساد	
مبارزه با فساد		
اصلاح نظام اداری و حرکت در جهت شفافیت اطلاعات		
استفاده بهینه از امکانات و تجهیزات		
جلوگیری از امکان ایجاد فساد		

### نتیجه‌گیری و پیشنهاد

در این تحقیق سیاست‌های راهبردی اداره‌ی امور حمل و نقل دریایی بر اساس گفتمان ولایت‌فقیه تدوین شده است. ای سیاست‌ها عبارت‌اند از:

- ۱- توسعه صنایع پشتیبان حمل و نقل دریایی
  - ۲- توسعه هدفمند علمی، تحقیقاتی و کاربردی در حوزه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی
  - ۳- تکمیل عناصر و فرایند مدیریت
  - ۴- توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری
  - ۵- توسعه و بهبود نظام مدیریتی حمل و نقل دریایی
  - ۶- جمع‌آوری، نشر و شفاف‌سازی اطلاعات و مبارزه با سوءاستفاده‌ها و فساد
- ۴۲ مؤلفه برای تبیین این سیاست‌های شش‌گانه از روش تحلیل محتوا و گفتمان ولایت‌فقیه استخراج شد. سیاست «توسعه اقتصادی با تأکید بر فعالیت‌های دریایی و بندری» به‌عنوان تنها بعد

مشترک در تحلیل گفتمان امام خمینی (ره) و امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) شناسایی شد؛ که این موضوع اهمیت توسعه دریا محور را در نگاه ولایت فقیه نشان می‌دهد.

### پیشنهادها

از تحلیل محتوای بیانات و مکتوبات ولایت فقیه می‌توان نتیجه گرفت که بیشترین توجه و تأکید بر تکمیل عناصر و فرایند مدیریت است. لذا به کلیه مسئولین پیشنهاد می‌شود به این مقوله توجه بیشتری داشته باشند. در مقوله توسعه صنایع پشتیبان دریایی این نکته حائز اهمیت است که همان‌قدر که بحث ساخت و طراحی تجهیزات حائز اهمیت است باید همان‌قدر به نگهداری و تعمیرات توجه شود. پیشنهاد می‌شود نسبت به انتقال دانش و فناوری، خصوصی سازی، پیوستگی و تکمیل برنامه‌ها، حذف و ادغام مدیریت‌های موازی، اصلاح نظام اداری و حرکت در جهت شفافیت اطلاعات گام برداشته شود.

به‌طور کلی به کلیه متصدیان اداره امور حمل و نقل دریایی پیشنهاد می‌شود با در نظر گرفتن سیاست‌های بر خواسته از گفتمان ولایت فقیه در جهت گام برداشتن به‌سوی ارزش‌های بر خواسته از گفتمان ولایت و همچنین تبعیت از منویات ولایت فقیه گام بردارند و همچنین نسبت به تدوین برنامه‌ی راهبردی جامع اقدام کنند.

## منابع

### الف- فارسی

قرآن حکیم، ترجمه حضرت آیت ... مکارم شیرازی، ناصر (۱۳۸۸). تهران: انتشارات پارس کتاب.

امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)، مجموعه بیانات، قابل دسترسی در: [WWW.Leader.ir](http://WWW.Leader.ir)

امام خمینی (ره)، صحیفه امام (ره)، جلد‌های ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱، مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی، مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره).

اشتریان، کیومرث (۱۳۷۶). علوم سیاست‌گذاری و دستاوردهای آن برای ایران. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۷.

آصف جوادی، محمد (۱۳۹۰). روش تحلیل گفتمان. فصلنامه زمزم معارف، سال هشتم، شماره ۳۰.

الوانی، سید مهدی (۱۳۸۶). مدیریت عمومی. چاپ یازدهم، تهران: انتشارات سمت.

بشیر، حسن (۱۳۸۵). تحلیل گفتمان دریچه‌ای بری کشف ناگفته‌ها. چاپ چهارم. تهران: دانشگاه امام صادق (ع).

صفارزاده، محمود؛ عزیزآبادی، ابراهیم؛ حمیدی، حمید؛ شهباء، محمدعلی (۱۳۸۸). حمل و نقل دریایی، چاپ دوم، تهران: انتشارات اسرار دانش.

عالم، عبدالرحمان (۱۳۸۵). بنیادهای علم سیاست. چاپ پانزدهم. تهران: نشر نی.

علی احمدی، علیرضا؛ فتح‌الله، مهدی؛ تاجالدین، ایرج (۱۳۸۲). نگرشی جامع بر مدیریت استراتژیک، چاپ اول، تهران: انتشارات تولید دانش.

کرپیندورف، کلوس (۱۳۹۳). تحلیل محتوا: مبانی روش‌شناسی، ترجمه هوشنگ نایی، چاپ هفتم، تهران: نشر نی.

کرپیندورف، کلوس (۱۳۷۳). تجزیه و تحلیل محتوا، ترجمه محمدسعید ذکایی، نشریه رسانه، شماره ۴۶.

ملک‌محمدی، حمیدرضا (۱۳۸۳). مدرس و سیاست‌گذاری عمومی، چاپ اول، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.

هومن، عباس (۱۳۹۳). راهنمای عملی تحلیل محتوا، چاپ اول، تهران: انتشارات مبتکران.

یورگنسن، ماریا؛ فیلیس، لوئیز (۱۳۹۳). نظریه و روش در تحلیل گفتمان، ترجمه هادی جلیلی، چاپ چهارم، تهران: نشر نی.

### ب- انگلیسی

- Berelson, B. (1971). Analysis in Communication Research (first edition from 1952 ed). Glencoe: Free Press.
- Hu, Y. & Zhu, D. (2009). Empirical analysis of the worldwide maritime transportation network. Physica A: Statistical Mechanics and its Applications, 388(10), 2061-2071.
- Mukundan, H. (2008). A comparative study of maritime operations in India. Massachusetts Institute of Technology.
- Talley, W. K. (2013). Maritime transportation research: topics and methodologies. Maritime Policy & Management, 40(7), 709-725.
- <http://www.verdinejad.com/visitorpages/show.aspx?IsDetailList=true&ItemID=14610,8>
- <http://modiriran.ir>
- [http:// www.Irantransportation.com](http://www.Irantransportation.com)