

تاب‌آوری تجارت خارجی در سایه سیاست‌گذاری اقتضایی

بازآرایی لجستیکی و الزامات مدیریت مرزها



مدل اقتضایی تأکید می‌ورزد که راهبردهای توسعه‌ای، صرفاً زمانی مسیر موفقیت را می‌پیمایند که با لحاظ همه تفاوت‌های محیطی، ساختاری، نهادی و... تدوین شوند. بر همین اساس، سیاست‌گذار در قبال تغییرات پرشتاب و بعضاً غیرقابل پیش‌بینی در محیط‌های اقتصادی بین‌المللی، نیازمند به‌کارگیری رویکردها و ابزارهایی است که علاوه بر ایجاد تعادل میان محیط داخلی و خارجی، پایداری و انعطاف لازم برای مواجهه با نوسانات و بحران‌ها را تضمین کند.



محمد رضا مولایاری

کارشناسی ارشد سیاست‌گذاری عمومی دانشگاه تهران



/// در جهان پرتلاطم امروز، تحولات فزاینده در بخش‌های مختلف، سیاست‌گذاری را با واقعیتی مواجه ساخته است که دیگر نکیه صرف بر رویکردهای سنتی و مبتنی بر پیش‌بینی را غیرکافی جلوه می‌دهد. سیاست‌گذاران معاصر ناگزیر به عبور از مدل‌های ایستا و خطی بوده و باید به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی نمایند که ظرفیت پاسخگویی و تطبیق با رخداد‌های غیرمنتظره و شرایط غیرمترقبه را در بطن ساختارهای خود ایجاد کنند. در این راستا، رویکرد «سیاست‌گذاری اقتضایی» به‌عنوان پاسخی روزآمد، موردتوجه قرار گرفته است؛ رویکردی که با محور قرار دادن مؤلفه‌هایی سه‌گانه سازواری (تناسب با موقعیت)، انسجام (پیوستگی و هماهنگی تصمیمات) و تاب‌آوری (قابلیت بقا در مواجهه با شوک‌ها) بر لزوم انعطاف و انطباق سیاست‌ها با ویژگی‌های خاص و پیچیده محیط پیرامونی تأکید دارد. از این منظر، مدل اقتضایی تأکید می‌ورزد که راهبردهای توسعه‌ای، صرفاً زمانی مسیر موفقیت را می‌پیمایند که با لحاظ همه تفاوت‌های محیطی، ساختاری، نهادی و ... تدوین شوند. بر همین اساس، سیاست‌گذار در قبال تغییرات پرشتاب و بعضاً غیرقابل‌پیش‌بینی در محیط‌های اقتصادی بین‌المللی، نیازمند

به‌کارگیری رویکردها و ابزارهایی است که علاوه بر ایجاد تعادل میان محیط داخلی و خارجی، پایداری و انعطاف لازم برای مواجهه با نوسانات و بحران‌ها را تضمین کند. در واقع اقتضائات به معنای شناخت و درک دقیق از واقعیت‌ها و نیروهای مسلط یا محتمل در محیط است؛ فهمی که سیاست‌گذار را قادر می‌سازد با پذیرش سیالیت و گریزناپذیری برخی شرایط، مسیر تحقق اهداف کلان اقتصادی و توسعه‌ای را هموار سازد. در پیوند با این چارچوب، اندیشمندانی چون ویلیام جیمز و جان دیویی با تأکید بر مبانی عمل‌گرایی، بنیان‌های فلسفی سیاست‌گذاری و مدیریت اقتضایی را مطرح ساخته‌اند. رویکرد آنان بر این اصل استوار است که سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی نمی‌تواند مبتنی بر الگوهای ایستا و کلیشه‌ای باشد، بلکه باید نسبت به شرایط واقعی، نیازهای زمان و اقتضائات محیطی واکنشی هوشمندانه و متناسب نشان دهد. در ادامه این جریان فکری، نظریه‌های برنامه‌ریزی اقتضایی کوشیده‌اند با ارائه رهنمودهای عملیاتی و دستورالعمل‌های کاربردی، امکان اتخاذ تصمیم‌های کارآمد و اثربخش را برای برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران توسعه فراهم آورند؛ به‌نحوی که با سازگاری سیاست‌ها

با الزامات زمانی و مکانی، انعطاف‌پذیری و ارتقای کارآمدی نظام سیاست‌گذاری بیش‌ازپیش تضمین گردد. یکی از وجوه متمایز و بنیادین رویکرد اقتضایی در سیاست‌گذاری، ایجاد پیوندی نظام‌مند و روشن میان اهداف نظری و مطلوبیت‌های ذهنی با واقعیت‌های عینی و محدودیت‌های محیطی است. در این رویکرد، سیاست‌گذار توسعه‌ای به‌جای اتکا به راه‌حل‌های از پیش تعیین‌شده و ایستایی تصمیمات بر پایش مستمر شرایط حاکم و سازگاری با تحولات محیطی تأکید دارد؛ تا جایی که «اقتضا» در حکم ستون فقرات فرآیند سیاست‌گذاری نقش‌آفرین می‌شود و امکان تحقق تناسب و تعادل در نظام تصمیم‌گیری را ممکن می‌سازد. بدیهی است اتخاذ رهیافت اقتضایی، هرگز به معنای نفی ضرورت برنامه‌ریزی بلندمدت، چشم‌انداز روشن یا هدف‌گذاری کلان نیست؛ بلکه هنر این رویکرد، فراهم آوردن انعطاف و چابکی فرآیند تصمیم‌گیری در عین پایداری به چارچوب‌های راهبردی و اهداف از پیش ترسیم‌شده است. بر این اساس، سیاست‌گذار می‌کوشد تا ضمن حفظ جهت‌گیری کلان و انسجام راهبردی، زمینه تنظیم و اصلاح پویا و مبتنی بر واقعیت‌های محیطی را در مسیر تحقق اهداف اصلی فراهم سازد. اهمیت





طراحی و استقرار مدل مدیریت یکپارچه و هوشمند مرزها نه تنها به منزله بنیانی برای تحقق سیاست‌گذاری کارآمد و پاسخگو مطرح است، بلکه زمینه‌ساز ارتقای هماهنگی نهادی و تسریع فرایندهای تجاری در مرزهای کشور خواهد بود. در این چارچوب، راهبردهای اجرایی و مدیریتی ذیل با هدف ایجاد انسجام ساختاری و افزایش سرعت و انعطاف‌پذیری زنجیره تجارت خارجی تدوین شده‌اند؛ به گونه‌ای که ضمن ارتقای ظرفیت‌های مرزی و لجستیکی، امکان بهره‌گیری مؤثر از تمامی توانمندی‌های ملی در مواجهه با شرایط بحرانی فراهم گردد.

و ضرورت برنامه‌ریزی اقتصادی، بویژه از آن روست که در بسیاری از موارد، سیاست‌گذاران اطلاعات کامل و قطعی برای برنامه‌ریزی جامع در اختیار ندارند. در نتیجه، اتخاذ رویکرد اقتصادی این فرصت را فراهم می‌سازد تا با تغییر شرایط، سیاست‌ها و استراتژی‌ها نیز به‌صورت پویا و متناسب با نیازهای محیطی باز تنظیم شوند؛ عاملی که به افزایش عقلانیت، اثربخشی و کارآمدی سیاست‌گذاری می‌انجامد و زمینه انعطاف‌پذیری و پویایی روش‌ها و رویکردها را در مواجهه با موقعیت‌های متغیر فراهم می‌آورد.

از ویژگی‌های بارز مدل اقتصادی، تمرکز آن بر تحقق اهداف تعیین‌شده در کوتاه‌ترین بازه زمانی و با کارآمدترین تخصیص منابع است؛ امری که آن را از برخی مدل‌های خطی که غالباً مستلزم صرف هزینه و زمان قابل‌توجه هستند، متمایز می‌سازد. در این چارچوب، متغیرهای محیطی نقش عامل مستقل را بر عهده دارند و سیاست‌ها و راهبردهای مدیریتی، متغیرهای وابسته تلقی می‌شوند. بر این مبنا، مدل اقتصادی بر سه مؤلفه کلیدی استوار است: محیط، مدیریت و رابطه مشروط و پویا میان این دو. در تکمیل این چارچوب، تحقق انسجام به معنای هماهنگی و رفع تعارضات در سطوح مختلف سیاست‌گذاری و اجرا، سازواری به مفهوم انطباق سیاست‌ها با شواهد محیطی و مبانی نظری و تاب‌آوری به معنای ظرفیت انطباق و دوام در مواجهه با تحولات و بحران‌های پیش‌بینی‌نشده است. این سه مؤلفه، به‌عنوان ارکان نظری و عملی رویکرد اقتصادی، زمینه‌ساز شکل‌گیری چارچوبی سیال، پاسخگو و کارآمد در مدیریت تحولات و مواجهه با شرایط پیچیده ملی و بین‌المللی تلقی می‌شوند.

پایانه‌های مرزی در ترازوی بحران؛ ضرورت سیاست‌گذاری اقتصادی و بازاریابی لجستیکی

یکی از بارزترین و ملموس‌ترین جلوه‌های سیاست‌گذاری و مدیریت اقتصادی در شرایط بحران، نحوه مواجهه دولت با مقوله مرزها و چگونگی مدیریت پایانه‌های مرزی در عرصه تجارت خارجی است. این حوزه به شکلی مستقیم متأثر از تحولات بیرونی و مقتضیات زمانی و محیطی قرار می‌گیرد و اتخاذ رویکرد سیال، انطباق‌پذیر و پاسخ‌گو را در سیاست‌گذاری و مدیریت ایجاب می‌کند. گذرگاه‌های مرزی، به‌عنوان مبادی رسمی ورود و خروج کالا، نقشی کلیدی در تسهیل و تسریع فرایندهای تجاری و بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی فرامرزی ایفا می‌کنند. با این حال، داده‌های آماری حاکی از آن است که مدیریت پایانه‌های مرزی در کشور با چالش‌های اساسی روبه‌رو بوده و غالباً جریان تجارت خارجی ایران با گندی و ایستایی مواجه است. افزون بر وضعیت نامطلوب ایران در شاخص عملکرد لجستیک، بررسی جزئیات زمانی در شاخص سهولت کسب‌وکار نشان می‌دهد که رویه واردات در کشور به‌طور میانگین ۱۴۱ ساعت و رویه صادرات ۱۰۱ ساعت زمان می‌برد. این مدت معادل تقریباً ۶ روز برای واردات و ۵ روز برای صادرات است. این مدت، در مقایسه با استانداردهای جهانی، نشان‌دهنده گندی قابل‌توجه در فرایندهای مرزی و گمرکی و تشدید ایستایی زنجیره تأمین تجارت خارجی کشور است.

در نتیجه با چنین آرایش لجستیکی و تمرکز وظایف عملیاتی، شاهد تجمیع حجم قابل‌توجهی از کالا و ناوگان در مبادی ورودی کشور بویژه در بنادر اصلی و پایانه‌های مرزی هستیم. این تمرکز نه تنها ریسک‌پذیری و آسیب‌پذیری

سیستم لجستیک ایران را در شرایط بحران به شکل معناداری افزایش می‌دهد، بلکه مدیریت بحران و تداوم زنجیره تأمین را نیز با چالش‌های جدی مواجه می‌سازد. از سوی دیگر، اتکای بیش‌ازحد به دو بندر شهید رجایی و امام خمینی که حدود ۸۰ درصد عملیات بندری کشور را به خود اختصاص داده‌اند، ابعاد بحران را دوچندان می‌کند؛ چراکه هرگونه اختلال یا توقف کارکرد در این دو گلوگاه اصلی می‌تواند آثار مخربی بر تجارت خارجی کشور بگذارد. چنین وضعیتی نه تنها بهره‌وری کل زنجیره تأمین را کاهش می‌دهد، بلکه آسیب‌پذیری راهبردی اقتصاد ملی در مواجهه با بحران‌های خارجی و داخلی را نیز به‌شدت افزایش می‌بخشد. در مجموع تمرکز بالای کالا و ناوگان در محدود بنادر و پایانه‌های مرزی کشور با ایجاد نقاط گلوگاهی و افزایش ریسک عملیاتی، کارآمدی نظام لجستیک را به‌طور جدی در معرض تهدید قرار داده است. این آرایش آسیب‌پذیر، نه فقط تاب‌آوری و تداوم زنجیره تأمین را در شرایط بحران با اختلال مواجه می‌سازد؛ بلکه ضرورت بازاندیشی و بازاریابی ساختار مدیریت پایانه‌ها و توزیع متناسب جریان کالا و ناوگان میان کریدورهای متعدد لجستیکی را برجسته می‌سازد. بر این اساس، تقویت رویکرد اقتصادی و اجرای سیاست‌های انعطاف‌پذیر و پاسخگو، پیش‌شرط روان‌سازی جریان تجارت خارجی و ارتقای تاب‌آوری اقتصاد ملی در مواجهه با شوک‌ها و بحران‌ها به شمار می‌آید.

بررسی چندلایه چالش‌های مرزی و لجستیکی

در کشور

در پرتو مباحث پیشین پیرامون ضرورت پویایی و انعطاف‌پذیری سیاست‌گذاری دولت در شرایط بحران و با توجه به نقش بنیادی



انتقال بخشی از واردات کالاهای اساسی به مسیرهای زمینی به منظور تمرکززدایی از بنادر جنوبی و کاهش ریسک تمرکز، مسیرهای زمینی مانند مرزهای پاکستان، عراق، آسیای میانه و ترکیه بویژه برای محموله‌هایی با حجم متوسط یا فسادپذیری پایین باید فعال تر شوند. این راهبرد با اجرای واردات سهمیه‌ای و منطقه‌ای، توسعه پایانه‌های مرزی منتخب و استفاده از حمل و نقل ترکیبی (ریلی و جاده‌ای) زمینه‌ساز توزیع بار شبکه لجستیک و افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین خواهد بود.

واکاوی قرار گرفت، آشکار است که ارتقای تاب‌آوری و افزایش کارآمدی تجارت خارجی ایران، مستلزم اتخاذ راهبردهایی هدفمند، منعطف و اقتضایی است؛ راهبردهایی که ضمن قابلیت اجرا در شرایط عادی، ظرفیت واکنش اثربخش به بحران‌ها و اختلالات پیش‌بینی‌ناپذیر را نیز دارا باشند. بر این اساس، طراحی و استقرار مدل مدیریت یکپارچه و هوشمند مرزها نه تنها به منزله بنیانی برای تحقق سیاست‌گذاری کارآمد و پاسخگو مطرح است، بلکه زمینه‌ساز ارتقای هماهنگی نهادی و تسریع فرایندهای تجاری در مرزهای کشور خواهد بود. در این چارچوب، راهبردهای اجرایی و مدیریتی ذیل با هدف ایجاد انسجام ساختاری و افزایش سرعت و انعطاف‌پذیری زنجیره تجارت خارجی تدوین شده‌اند؛ به گونه‌ای که ضمن ارتقای ظرفیت‌های مرزی و لجستیکی، امکان بهره‌گیری مؤثر از تمامی توانمندی‌های ملی در مواجهه با شرایط بحرانی فراهم گردد. بر پایه این رویکرد، راهبردهای پیشنهادی برای تحقق مدیریت یکپارچه و هوشمند مرزها را می‌توان در سه محور عمده دسته‌بندی و تشریح کرد:

1 راهبردهای تسهیل تجاری و مدیریت کالاهای اولویت‌دار

* تدوین فهرست کالاهای اولویت‌دار با تمرکز بر اقلام حیاتی و وابسته به واردات (نظیر کالاهای اساسی کشاورزی، دارو و مواد اولیه صنعتی) با هدف برنامه‌ریزی پیش‌دستانه و تضمین تأمین مستمر نیازهای کشور حتی در مواقع بحران. لازم است فرآیند تعیین این فهرست با مشارکت وزارتخانه‌های تخصصی و تسهیل‌گری گمرک انجام پذیرد.

* کاهش زمان صدور مجوزات، ثبت سفارش

نظیر ضعف در تدوین و اجرای سیاست‌های یکپارچه، تعدد و تناقض مقررات، پیچیدگی فرایندهای اجرایی، غلبه رویکرد امنیت‌محور در مدیریت مرزها، ضعف پشتوانه کارشناسی برای طرح‌های توسعه‌ای، انحصاری شدن برخی فرایندها توسط نهادهای محدود، تمرکز تمامی فعالیت‌های نظارتی در مرزها، عدم انتفاع ذی‌نفعان از روان‌سازی عبور ناوگان و وجود زمینه برای بروز فساد به چشم می‌خورد. این عوامل موجبات کاهش هماهنگی نهادی و ضعف در پاسخگویی به شرایط بحران را فراهم می‌آورد. علاوه بر مسئله کندی عبور ناوگان، پدیده دپوی کالا در بنادر نیز یکی دیگر از جلوه‌های ناکارآمدی ساختار لجستیکی کشور محسوب می‌شود؛ پدیده‌ای که عمدتاً در مبادی وارداتی (بویژه بنادر) رخ داده و پیامدهای منفی آن در کاهش کارآمدی زنجیره تأمین کاملاً محسوس است. علل عمده این مسئله را می‌توان در طولانی بودن فاصله زمانی میان تخصیص و تأمین ارز، ضعف زیرساخت‌های لجستیکی مرتبط با حمل و نقل و انبارش خارج از پایانه‌های مرزی و نیز فعال نشدن مراکز لجستیکی و بنادر خشک کشور جست‌وجو کرد. در مجموع، این مجموعه چالش‌ها، همراه با تمرکز بیش‌ازحد عملیات لجستیکی و تجمیع کالا در دو بندر اصلی کشور و بهره‌برداری ناکافی از سایر ظرفیت‌های مرزی و لجستیکی، ضرورت بازنگری اساسی در ساختار نهادی و مدیریتی و گذار به سیاست‌گذاری اقتضایی، پاسخگو و انعطاف‌پذیر را به‌عنوان پیش‌شرط ارتقای روان‌سازی و تاب‌آوری تجارت خارجی برجسته می‌سازد.

2 راهبردهایی برای نیل به مدل اقتضایی در مرزها

با توجه به ریشه‌های نهادی و ساختاری مسائل مرزی که در بخش‌های پیشین مورد

پایانه‌های مرزی در تضمین پایداری و کارآمدی جریان تجارت خارجی، اکنون لازم است ساختار اجرایی و نهادی مدیریت مرزها با نگاهی آسیب‌شناسانه مورد واکاوی قرار گیرد. تجربه بحران‌های اخیر، نشان داده است که میزان تاب‌آوری تجارت خارجی کشور تا حد زیادی وابسته به ظرفیت نهادی و مدیریتی پایانه‌های مرزی برای مواجهه با شرایط متغیر و پیش‌بینی‌ناپذیر است. از این‌رو، بررسی چندلایه چالش‌های ساختاری مرزها و بنادر، به‌منظور احصاء نقاط ضعف و شناسایی الزامات گذار به ساختاری پاسخگو و مقتضی، گامی اساسی در جهت تحقق اهداف روان‌سازی و تاب‌آورسازی تجارت خارجی به‌شمار می‌آید. به صورت کلی چالش‌های ساختار نهادی در پایانه‌های مرزی کشور را می‌توان در سه سطح خرد (اجرایی)، میانی (زیرساختی) و کلان (سیاست‌گذاری) دسته‌بندی کرد. در سطح خرد، مسائلی همچون کمبود نیروی انسانی متخصص در دستگاه‌های اجرایی، عدم هماهنگی میان ساعات کاری گمرکات متناظر در بخش زمینی، تفسیر موسع وظایف توسط نهادهای مختلف، بازرسی‌های مکرر و بعضاً موازی، تعارض در طرح‌های توسعه‌ای، ارائه خدمات غیرضروری و نگاهت نهادی نامناسب از جمله عوامل اصلی کندی فرایندها هستند که منجر به افزایش توقف ناوگان و کاهش بهره‌وری عملیاتی می‌شوند. در سطح میانی، مشکلات عمدتاً ناظر بر ضعف زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری گمرکی و نیز محدودیت امکانات لجستیکی در پایانه‌هاست. این کاستی‌ها موجب می‌شود جریان عبور ناوگان و کالا با تأخیرها و توقف‌های قابل‌توجه مواجه شده و میزان بهره‌وری نظام مدیریت مرزی کاهش یابد. در سطح کلان، چالش‌هایی

و تخصیص ارز از طریق همسویی نهادی از طریق همکاری بانک مرکزی و وزارتخانه‌های تخصصی و بازمهندسی فرایندها، به نحوی که کل چرخه اداری برای واردات کالاهای اولویت‌دار به بازه‌های کوتاه‌مدت تقلیل یابد.

* لغو الزام ثبت منشأ ارز برای واردات اضطراری بویژه در حوزه کالاهای فوریتی و استفاده حداکثری از منابع ارزی موجود در خارج از شبکه رسمی، به منظور تسریع واردات و جلوگیری از دپوی کالای ضروری.

۲ راهبردهای جابک‌سازی و توزیع بار

* توسعه سازکار ترخیص ۹۰ درصدی کالاهای اولویت‌دار بویژه در زمان کمبود عرضه و جلوگیری از توقف در بنادر، با هدف مقابله با مخاطرات دیو و تمرکز کالاهای و تسریع در جریان ورود آن‌ها به کشور.

* اولویت‌بخشی به عبور ناوگان حامل کالاهای خاص (تانکرهای سوخت، مواد غذایی و دارو) با طراحی مسیرهای ورود ویژه و حذف توقف‌های غیرضروری در محوطه مرزی به منظور کاهش ریسک عملیاتی و افزایش کارآمدی ترخیص.

* انتقال بخشی از واردات کالاهای اساسی به مسیرهای زمینی به منظور تمرکززدایی از بنادر جنوبی و کاهش ریسک تمرکز، مسیرهای زمینی مانند مرزهای پاکستان، عراق، آسیای میانه و ترکیه بویژه برای محموله‌هایی با حجم متوسط یا فسادپذیری پایین باید فعال‌تر شوند. این راهبرد با اجرای واردات سهمیه‌ای و منطقه‌ای، توسعه پایانه‌های مرزی منتخب و استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی (ریلی و جاده‌ای) زمینه‌ساز توزیع بار شبکه لجستیک و افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین خواهد بود.

۳ راهبردهای توسعه ظرفیت و هوشمندسازی ارتباطات و مدیریت مرزی

* فعال‌سازی و ارتقای مراکز لجستیک داخلی (نظیر بندر خشک آپرین) به منظور انتقال سریع بار از مرزها به عمق کشور، کاهش تراکم در مبادی و برقراری پیوند مؤثر میان مناطق بندری، مرزی و شبکه راه‌آهن.

* استقرار مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی برای شناسایی نظام‌مند موانع فنی، طراحی نگاشت بهینه نهادی و هدایت نهادهای مستقر در مرزها به سمت تحقق الگوی مدیریت یکپارچه با بهره‌گیری از پنجره واحد مرزی و ابزارهای هوشمندسازی نظارت و ارزیابی عملکرد.

در مجموع، تحقق مدیریت یکپارچه و هوشمند مرزهای کشور منوط به پیاده‌سازی راهبردهای فوق در بستر تعامل و هماهنگی مستمر بین دستگاه‌های ذی‌ربط است؛ به گونه‌ای که ضمن افزایش سرعت و کارآمدی عبور کالا و ناوگان، ظرفیت پاسخگویی ساختار لجستیک کشور در مواجهه با بحران‌ها به شکل محسوسی ارتقا یابد و زمینه بهره‌گیری مؤثر از کلیه ظرفیت‌های کشور فراهم شود. در این میان، لازم است نقش‌آفرینی بخش خصوصی نیز موردتوجه قرار گیرد و با فراهم‌سازی بستر همکاری دولت و بخش خصوصی از ظرفیت‌ها و تجربیات فعالان اقتصادی در مدیریت بهینه پایانه‌های مرزی و تسهیل تجارت خارجی بهره‌برداری گردد. به این ترتیب، مدیریت یکپارچه مرزها نه صرفاً با هدف بهبود روبه‌های جاری، بلکه با رویکرد دستیابی به تاب‌آوری و پایداری تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران دنبال می‌شود. III

منابع

- دانایی فر، سلطانی. (۲۰۲۲). بررسی و مقایسه برنامه‌های اول تا پنجم توسعه در ایران پس از انقلاب اسلامی از منظر شاخص‌های سیاست‌گذاری اقتضائی. سیاست‌گذاری عمومی، ۸(۱)، ۱۹۵-۲۰۳.
- مصلی‌نژاد، عباس. (۱۳۹۷). اقتصاد سیاسی: مبانی، کارکرد و فرایند (چاپ چهارم). تهران: موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.
- مولیاری، محمدرضا. (۱۴۰۴). آسیب‌شناسی مسئله گندی عبور ناوگان در پایانه‌های مرزی: مطالعه موردی مرز بازرگان. تهران: اندیشکده اقتصاد مقاومتی.
- Schedler, A. (2007). Mapping Contingency//Political Contingency: Studying the Unexpected, the Accidental, and the Unforeseen/Eds.: I. Shapiro, S. Bedi.
- Bryson, J. M., & Delbecq, A. L. (1979). A contingent approach to strategy and tactics in project planning. Journal of the American Planning Association, 45(2), 167-179.
- McLeod, H. S. (2018), Planning in Iran, translated by Ali Azam Mohammad Beigi, Tehran, Ney Press, 5th edition.
- Capoani, L., Fantinelli, M., & Giordano, L. (2025). The concept of resilience in economics: a comprehensive analysis and systematic review of economic literature. Continuity & Resilience Review.

