

بهبود استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل با رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک

حمزه امین طهماسبی

استادیار گروه مهندسی صنایع دانشکده فنی و مهندسی شرق، دانشگاه گیلان (نویسنده مسئول)

amintahmasbi@guilan.ac.ir

سید جمال‌الدین رضوی نسب

دانشجوی دکتری مدیریت صنعتی تولید و عملیات دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین‌المللی بندرانزلی

j.razavi2000@gmail.com

انرژی یکی از مهم‌ترین ارکان اساسی چرخه اقتصادی است. آلاینده‌گی محیط‌زیست ناشی از مصرف سوخت‌های بنزین و گازوئیل، مشکلات و محدودیت‌های تهیه و تأمین سوخت در داخل کشور، حرکت به سمت خودکفایی در تأمین سوخت‌های بنزین و گازوئیل، کاهش هزینه‌های دولت در مقابل درآمد و همچنین تخصیص یارانه کلان برای پایین نگه‌داشتن قیمت آن‌ها برای افزایش رضایت‌مندی و رفاه عمومی از جمله دغدغه‌های دولت محسوب می‌شوند. طی سال‌های اخیر استفاده از سوخت‌های جایگزین به‌ویژه CNG در بخش حمل‌ونقل مورد توجه دولت قرار گرفته است. هدف این پژوهش نگاشت نقشه‌ای جهت بهبود استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل با استفاده از رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک است. خبرگان و ذینفعان تحقیق بر اساس عنوان شغلی، سابقه کاری، میزان تحصیلات از بین کارشناسان حرفه‌ای و اجرایی در مدیریت طرح CNG، متخصصان شرکت‌های تولید خودرو دوگانه‌سوز و تولیدکنندگان تجهیزات جایگاه‌های CNG، جایگاه‌داران CNG، و دانشجویان تحصیلات تکمیلی تعیین شدند. داده‌های تحقیق از طریق مصاحبه با ایشان جمع‌آوری و نقشه‌نمایی با استفاده از نرم‌افزار Decision Explorer ترسیم و تجزیه و تحلیل شد. بر اساس نتایج، تمایل به استفاده از سوخت CNG به‌جای بنزین، توسعه پایدار CNG و تدوین سند چشم‌انداز CNG، موضوعات کلیدی در جهت بهبود استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل است. در انتها نظرات تجمیع شده خبرگان، گزینه‌های استراتژیک و مؤثر بیان شده و راهکارهای دستیابی به این اهداف برای سیاست‌گذاران پیشنهاد گردیده است.

واژگان کلیدی: تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک (سودا)، سوخت CNG، حمل‌ونقل

۱. مقدمه

انرژی یکی از مهم‌ترین ارکان اساسی چرخه اقتصادی است. در کشور ایران سوخت مصرفی وسایل نقلیه در بخش زمینی اعم از جاده‌ای و ریلی عموماً بنزین و گازوئیل است. طی سال‌های اخیر، تلاش‌های زیادی در ایران صورت پذیرفته که سبب انرژی‌بخش حمل‌ونقل متنوع شود و وابستگی آن به نفت کاهش یابد. بااین‌وجود ایران هنوز در خصوص تولید یا به‌کارگیری سوخت‌های زیستی تلاشی نکرده است. ولی در به‌کارگیری حامل‌های انرژی دیگر مانند برق و علی‌الخصوص گاز طبیعی فشرده‌شده CNG فعالیت‌های چشمگیری داشته است (فطرس و دیگران، ۱۳۹۳). حائری و ملکی (۱۳۹۵) معتقدند توسعه پایدار بر سه ستون جامعه، اقتصاد و محیط‌زیست استوار است و در تحقیقات خود، ضمن توجه به پیوستگی انرژی‌های مورد استفاده در بخش حمل‌ونقل از یک سو و پایداری توسعه کشور از سوی دیگر، بر لزوم تدوین سیاست‌گذاری کلان در این بخش تأکید می‌کند. ایشان دریافته‌اند که علیرغم تشکیل نهادهایی در کشور برای سیاست‌گذاری در حوزه‌های انرژی و حمل‌ونقل، مشاهده می‌شود که اولاً نسبت به ارکان سه‌گانه توسعه پایدار کم توجهی شده است و ثانیاً نقش سیاست‌گذاری کلان به‌عنوان موضوعی راهبردی در دورنمای این نهادها به‌قدر کفایت استوار و سازمان‌یافته نیست. ازاین‌رو پیشنهاد تأسیس نهادی موقت تحت نام کارگروه‌های مطالعاتی را به وزارت راه و شهرسازی ارائه نموده و این هدف را مدنظر دارند که در این کارگروه‌ها به ارزیابی فنی و اقتصادی، ارزیابی زیست‌محیطی و اجتماعی از منظر توسعه مطلوب و ماندگار و نیز ارزیابی برنامه‌ریزی و مدیریتی سبب انرژی حمل‌ونقل کشور پرداخته شود. در این میان گاز از جمله مهم‌ترین حامل‌های انرژی است که نه تنها در تحول جامعه صنعتی نقش اساسی دارد، بلکه به لحاظ زیست‌محیطی نیز حائز اهمیت می‌باشد. وجود ذخایر عظیم گاز طبیعی در ایران، ارزان بودن آن نسبت به دیگر فرآورده‌های نفتی و گستردگی شبکه گازرسانی در کشور انتخاب این سوخت را به‌عنوان سوخت جانشین، از لحاظ اقتصادی، توجیه‌پذیر می‌نماید (دیل و قنبرزاده، ۱۳۹۱). یکی از راه‌های

استفاده بهینه از گاز طبیعی، استفاده آن به صورت گاز طبیعی فشرده (CNG)^۱ در صنعت حمل و نقل کشور می باشد. در این راستا شرکت نفت از سوی دولت موظف به ایجاد زیرساخت های لازم (احداث جایگاه های CNG و تبدیل و تولید خودروهای گازسوز) جهت این امر گردید (رضوی نسب، ۱۳۹۵). مشکلات ناشی از اقتصاد تک محصولی و اتکای بیش از حد به درآمدهای نفتی، اقتصاد کشور را به شدت تحت تأثیر عوامل خارجی از جمله نوسانات بهای جهانی قیمت نفت قرار داده است. بی تردید عدم تحقق درآمدهای پیش بینی شده دولت از محل صادرات نفت برای اقتصاد ایران که دولت مالکیت انحصاری این بخش را بر عهده دارد، نه تنها بر اجرای طرح های مختلف اقتصاد کشور تأثیر خواهد گذاشت، بلکه بر آینده اقتصاد و برنامه ها و طرح ها اثر منفی مضاعفی خواهد داشت و در نتیجه موجب بروز مشکلات عدیده در بخش های مختلف اقتصاد خواهد گردید (مهدوی عادل و همکاران، ۱۳۹۱). در ایران چالش هایی در خصوص سیاست گذاری ها در حوزه سوخت به چشم می خورد که در این خصوص می توان به عدم کارشناسی به موقع، واقعی و کافی، عدم مشارکت جمعی و بررسی هم زمان با تعامل مناسب کلیه سازمان ها و وزارتخانه های مرتبط و تأثیرگذار مانند سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنایع، وزارت نیرو و وزارت نفت، همچنین تعدد نقاط تصمیم گیری درباره برنامه های بلندمدت عرضه انرژی در داخل و نبود ارتباط مناسب بین زیرمجموعه های صنعت کشور اشاره نمود. در مجموع نظیر چنین عواملی موجب بسیاری از تصمیم گیری های استراتژیک و ساختاری نامناسب می شوند که توانایی اصلاح سبب سوخت کشور را ندارند (کازمی زاده و پارسافر، ۱۳۹۱). همچنین ایران با چالش های بسیاری روبه رو است که برخی از آن ها به سرعت در حال بدتر شدن هستند. مواجهه صحیح با این چالش ها، نیازمند آگاهی، شجاعت و پذیرش اجتماعی برای راه حل های دشوار است (مختاری، ۱۳۹۶).

1. Compressed Natural Gas (CNG)

۲. مبانی نظری

در دهه‌های گذشته، طیف گسترده‌ای از بینش‌های نظری و تکنیک‌های پشتیبانی تصمیم‌گیری مبتنی بر مدل، در برنامه‌های کاربردی ارائه شده است. روش‌ها توسط کارشناسان طراحی و مورد استفاده قرار می‌گیرند، اما دستورالعمل‌ها در مورد استفاده آن‌ها به‌طور کامل در ادبیات نوشته نشده است. این عدم شفافیت ممکن است منجر به مشکلی در نشان دادن ارزش روش‌ها به محققان در زمینه‌های دیگر شود (رووتی^۱ و همکاران، ۲۰۱۱). روش‌ها و روش‌شناسی‌های جدیدی نیز برای رویارویی با مسائل آشفته یا مسائلی که بسیار پیچیده و ساختار نایافته هستند و حل آن‌ها بسیار دشوار و یا غیرقابل ممکن است، توسعه پیدا کرده است. این روش‌ها و روش‌شناسی‌ها، ساختاریافته و دقیق اما غیر ریاضی هستند. مجموعه این روش‌ها و روش‌شناسی‌ها با عنوان تحقیق در عملیات نرم (SOR)^۲، سیستم‌های نرم (SSM)^۳ یا روش‌های ساخت‌دهی مسئله (PSMs)^۴ شناخته می‌شوند. یکی از این روش‌ها رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک است (مینگرز^۵، ۲۰۱۱). چکلند^۶ متدولوژی سیستم‌های نرم (SSM) را برای نشان دادن وضعیت مشکل از منظر سیستمی توسعه داد. با این حال، SSM باید با روش‌های دیگر گسترش یابد تا راه‌حل‌های برتر برای غلبه بر نیاز به مصالحه یا تفاهم بین عناصر متضاد یا متناقض به وجود آید. (فیلیس^۷، ۲۰۱۹).

امروزه، روش‌های متعددی چون متدولوژی سیستم‌های نرم (SSM)، تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک (سودا)^۸ و نگاهت شناختی، پدیدارسازی و آزمون فرضیات استراتژیک

1. Rouwette
2. Soft Operational Research (SOR)
3. Soft System Methodology (SSM)
4. Problem structuring methods (PSMs)
5. Mingers
6. Checkland
7. Phillips
8. Strategic Option Development and Analysis (SODA)

(SAST)^۱، رویکرد انتخاب استراتژیک (SCA)^۲ و برنامه‌ریزی تعاملی (IP)^۳ ذیل عنوان تحقیق در عملیات نرم قرار می‌گیرند و برای حل مسائل فوق‌الذکر به کار می‌روند (مهرگان و همکاران، ۱۳۹۳). رویکرد تحقیق در عملیات نرم، بر اساس این اصل که مهم‌ترین گام در حل مسئله، تعریف درست آن است، پیش از آنکه به دنبال جواب باشد، به دنبال ساختاردهی مسئله، شناسایی و در نظر گرفتن تمام عوامل ثابت و متغیر تأثیرگذار بر مسئله است. این رویکرد از ساده‌سازی مسئله، ناشی از نادیده انگاری عوامل متغیر اثرگذار بر مسئله و روابط بین آن‌ها به شدت پرهیز می‌کند و می‌کوشد که تا حد امکان مختصات مسئله را به واقعی‌ترین شکل ممکن شناسایی کند (آذر و همکاران، ۱۳۹۴). وجه اشتراک این روش‌ها این است که در آن‌ها، مدل‌ها نه یک بازنمایی عینی از واقعیت پیش رو، بلکه به منزله بازنمایی‌هایی از دیدگاه‌ها یا باورهای افراد از واقعیت قلمداد می‌شوند (مینگرز، ۲۰۱۱). تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک، یک روش ساختاری مشکل است که یک رویکرد خاص در نقشه‌برداری شناختی را که از نظریه روان‌شناختی سازه‌های شخصی شکل می‌گیرد، شامل می‌شود. آنچه از همه روش‌های دیگر شناخت‌شناسی متفاوت است، استفاده از ساختارهای دوقطبی است که روشن کردن معنی را امکان‌پذیر می‌سازد؛ و این بدین معنی است که ساختار نقشه‌های سودا علاوه بر محتوای کیفی آن‌ها، طیف وسیعی از تجزیه و تحلیل‌های کمی را نیز فراهم می‌کند (جورجیو^۴، ۲۰۱۰).

سودا روشی مناسب و کیفی برای حل مسائل پیچیده است که از نگاهت شناختی^۵ برای شناخت مسئله و آنچه ممکن است در مورد آن رخ دهد، استفاده می‌کند (ادن و اکرمین، ۲۰۰۱)^۶ ریشه نگاهت شناختی در روانشناسی شناختی است که سعی در درک نحوه تفکر انسان‌ها و تعبیر

-
1. Strategic Assumptions Surfacing and Testing (SAST)
 2. Strategic Choice Approach (SCA)
 3. Importance Planning (IP)
 4. Georgiou
 5. Cognitive mapping
 6. Eden & Ackermann

آن‌ها از تجربیات خود دارد. این روش بر اساس تئوری ساختاردهی شخصی، جامعه‌شناسی تعاملات اجتماعی و تحقیق در عملیات شکل گرفته است. ساختاردهی شخصی تلاشی است برای درک راه‌هایی که هر یک از ما جهان را تجربه می‌کنیم و همچنین برای درک رفتار افراد (اکرم، ۲۰۱۲). اکرم و ادن با توجه به این نظریه و توجه به روش‌هایی که به درک و تعبیر دید دیگران از واقعیت کمک می‌کند، رویکرد سودا را ارائه دادند که خروجی آن به‌وسیله نگاشت شناختی ارائه می‌شود (اکرم و ادن، ۲۰۱۰). تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک (سودا) یک گروه یا فرد را قادر می‌سازد تا نمایشی گرافیکی از یک وضعیت مشکل‌ساز را بسازد و بنابراین گزینه‌ها و تأثیرات آن‌ها را در رابطه با یک سیستم پیچیده از اهداف بررسی می‌کند. علاوه بر این، هدف از این روش کمک به گروه‌ها برای رسیدن به یک توافقنامه در مورد چگونگی اقدام برای حل و فصل وضعیت موجود است (زاهدی و میرغفوری، ۱۳۹۶). لذا در این پژوهش با توجه به پیچیدگی و مبهم بودن زوایا و عوامل تأثیرگذار بر میزان استفاده از سوخت CNG و مشخص نبودن دقیق دلایل عدم توسعه و در مقاطعی کاهش مصرف این سوخت علی‌رغم سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، به جهت روشن شدن نظرات و ایده‌های تمامی ذینفعان و ایجاد امکان تحلیل مناسب در این خصوص از روش سودا استفاده شده است.

۳. پیشینه پژوهش

در حوزه بررسی تقویت استفاده از سوخت CNG در مقایسه با سایر سوخت‌ها در بخش حمل‌ونقل، مطالعات بسیار اندکی صورت گرفته است. همچنین پیشینه‌ای در خصوص استفاده از روش سودا برای موضوعات مربوط به سوخت خودروها، یافت نگردید، لذا پیشینه گردآوری‌شده مربوط به مؤلفه‌های استفاده از سوخت CNG و پژوهش‌هایی که از روش سودا به‌عنوان روش تحقیق استفاده نموده‌اند می‌باشد.

ارتباط میان قیمت گاز طبیعی و نفت یکی از مهم‌ترین مباحث در حوزه قیمت‌گذاری گاز است (بهبودی و همکاران، ۱۳۹۵). به دلیل گستردگی مصرف حامل‌های انرژی، تغییر قیمت این حامل‌ها تأثیرات زیادی بر روی تمامی ابعاد و اجزاء اقتصاد خواهد داشت (ورهرامی و سجادی، ۱۳۹۶).

فرتوک زاده و اشراقی (۱۳۹۴) با استفاده از شبیه‌سازی مدل دینامیکی دریافتند، سیاست دوگانه‌سوز کردن خودروها، تنها باعث کاهش سرعت رشد یارانه‌ها و آلودگی هوا می‌شود و مشکل را به صورت ریشه‌ای حل نمی‌کند و باید به راهبردهای دیگر نظیر ایجاد سبد سوخت یا توسعه خودروهای CNG سوز در کشور نیز توجه کرد و در فرآیند دوگانه‌سوز کردن خودروها، از سیاست‌های مکمل نیز بهره گرفت. کاظمی‌زاده و پارسا، (۱۳۹۱) در پژوهشی چالش‌های استفاده از CNG به‌عنوان سوخت جایگزین در سبد سوختی بخش حمل‌ونقل را با توجه به نتایج یک مطالعه پیمایشی (نظرسنجی) مورد ارزیابی قرار دادند و مشخص گردید شلوغی، غیرفعال بودن، هزینه‌های بالای احداث و نگهداری، ظرفیت نسبتاً کم، مشکلات فنی تجهیزات و پراکنش نامناسب، مهم‌ترین چالش‌ها در جایگاه‌های سوخت‌رسانی CNG بوده‌اند. مدت‌زمان انتظار طولانی در صف نوبت تبدیل کارگاهی و تبدیل‌های غیرمجاز مشکلات عمده کارگاه‌های تبدیل بوده، همچنین دسترسی نامناسب به لوازم‌یدکی سیستم گازسوز و کیفیت پایین آن‌ها از معضلات جدی خدمات‌رسانی جایگاه‌های سوخت‌رسانی CNG و تعمیرگاه‌های مجاز است. در خصوص وسایل نقلیه گازسوز نیز، مسافت طی شده کم با یک باک پر CNG و شتاب پایین، مهم‌ترین چالش‌ها بوده‌اند. در پژوهشی، پس از شناسایی و استخراج عوامل مؤثر بر مصرف گاز طبیعی در بخش خانگی و مصاحبه با خبرگان صنعت گاز از طریق روش تحلیل محتوا، مدل علی روابط مستقیم و غیرمستقیم میان متغیرها و شدت تأثیرگذاری آن‌ها از طریق نگاشت شناختی فازی طراحی و ترسیم شده است (مهرگان و همکاران، ۱۳۹۶). مطالعه سهم انواع قوای محرکه در سایر کشورها نشان می‌دهد که معمولاً سوخت‌های جایگزین سهمی حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از سبد سوخت مصرفی بخش حمل‌ونقل را به خود اختصاص می‌دهند. سهم سوخت گاز طبیعی فشرده در بازار خودرو جهان با سهم اندک رو به رشد است. البته این سهم در کشورهای مختلف متفاوت است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد مهم‌ترین ملاک‌های اتخاذ استراتژی درباره سهم انواع قوای محرکه در دنیا و پیش‌بینی روند آن‌ها ظرفیت‌ها، مزیت‌ها، قوانین زیست‌محیطی، قیمت نفت خام و معیارهای انتخاب مشتریان هر کشور بوده است (فرامرزی، ۱۳۹۰).

۴. روش تحقیق

تحقیق حاضر از نظر فلسفه پژوهش، پژوهشی کیفی با رویکرد استقرایی بوده و از نظر جهت‌گیری چون باهدف برخورداری از نتایج یافته‌ها برای حل مسئله موجود در یک زمینه خاص به تحقیق پرداخته می‌شود، کاربردی است. در این تحقیق با توجه به ماهیت درهم‌تنیده و آشفته مسئله و تأکید بر ساخت‌دهی مسئله و ارائه راه‌حل مورد توافق و تعهد، از رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک، استفاده شده است. به سبب قدرت تحلیل این رویکرد در مسائل پیچیده، در پژوهش‌های بسیاری از آن استفاده شده است. از جمله در یک نسخه اصلاح‌شده تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک برای افزایش سطح مشارکت شهروندان در فرایند برنامه‌ریزی مدیریت جنگل‌های استراتژیک، تحقیقات نشان داد که سودا می‌تواند در بسیاری از موارد، دخالت عمومی را بهبود بخشد، از جمله درک ذینفعان از مشارکت، تعهدات ذینفعان، ساختن زمینه برنامه‌ریزی، برقراری دیدگاه‌های ذینفع، شناسایی و مدیریت درگیری‌ها، شفافیت پروسه تصمیم‌گیری و پاسخگویی به سازمان برای نتایج برنامه‌ریزی نهایی. تصور عمومی این است که سودا می‌تواند عمل فعلی را بهبود بخشد و علاوه بر این یک پلت فرم عملی برای ادغام گسترده‌تر گروه‌های ذینفع در روند برنامه‌ریزی تاکتیکی فراهم می‌کند (جورتنس^۱، ۲۰۰۴). در تحقیق آذر و همکاران (۱۳۹۴). بر اساس رویکرد سودا مؤلفه‌های فرایند کیفیت اقلام آماری بر مبنای پایش، مطالب علمی مستند و مصاحبه‌های عمیق و نیمه ساختاریافته با خبرگان صاحب‌نظر در زمینه کیفیت اقلام آماری مرکز آمار ایران شناسایی شد. زاهدی و میرغفوری (۱۳۹۶) جهت توسعه یک نقشه یکپارچه برای توسعه پتانسیل نوآوری و تجاری‌سازی شرکت‌های مبتنی بر دانش در ایران، از رویکرد سودا استفاده کردند.

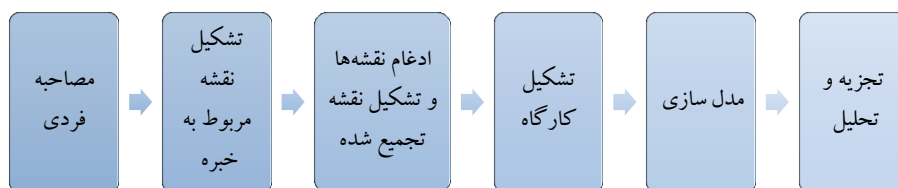
1. Hjortsø

اسچرام و اسچرام^۱ (۲۰۱۸) جهت تصمیم‌گیری گروهی برای حمایت از مدیریت و برنامه‌ریزی منابع آب، از روش‌های ساختاربندی مسئله (PSMs) و تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک که نقشه‌برداری شناختی افراد را انجام می‌دهد، استفاده کرده است. در مقاله‌ای دیگر با استفاده از نقشه‌شناختی مبتنی بر روش سودا، به بررسی اینکه چگونه برخی از قابلیت‌های مهم فناوری اطلاعات مانند ارتباط داخلی و مهارت‌های فنی در طی طراحی، پیاده‌سازی و انتشار یک سیستم مدیریت یکپارچه در دانشگاه برزیل نقش دارند، پرداخته شده است (مدیروس^۲ و همکاران، ۲۰۱۷). آلمیدا^۳ (۲۰۱۷) به منظور توصیف مفاهیم و ابعاد مختلف مربوط به Web 4.0^۴، از روش تجزیه و تحلیل توسعه گزینه استراتژیک (سودا) استفاده کرده است. کوالکانت^۵ و همکاران (۲۰۱۷) با استفاده از سودا، به بررسی عدم اطمینان و پیچیدگی‌ها و تأثیرات احتمالی عنصر تعهد، در اجرای سیستم مدیریت محیط‌زیست (EMS)^۶ در موسسه تحقیقاتی فدرال شهر سائوپائولو، برزیل پرداخت.

۴-۱. فرآیند روش تحقیق

فرآیند روش تحقیق در این پژوهش به صورت شکل ۱ نمایش و در ادامه مراحل آن بیان شده است (عادل آذر و همکاران، ۱۳۹۴).

-
1. Schramm & Schramm
 2. Medeiros
 3. Almeida
 4. Web 4.0 is a new evolution of the Web paradigm based on multiple models, technologies and social relationships
 5. Cavalcante
 6. Environmental Management System (EMS)



شکل ۱. فرآیند روش تحقیق

۴-۲. مصاحبه فردی

در این مرحله تسهیلگر به‌طور مجزا با هر یک از خبرگان مصاحبه انجام می‌دهد. انتخاب خبرگان بر اساس شرایط عنوان شغلی، سابقه کاری و میزان تحصیلات، از بین ۱۸ نفر کارشناسان حرفه‌ای و اجرایی در مدیریت طرح CNG، ۵ نفر از مدیران، کارشناسان و متخصصان شرکت‌های تولید خودرو دوگانه‌سوز، ۱۰ نفر از شرکت‌های تولیدکننده قطعات سیستم گازسوز و تبدیل کارگاهی خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز، ۱۲ نفر از شرکت‌های تولیدکنندگان تجهیزات جایگاه‌های CNG، ۴ نفر از جایگاه‌داران CNG، ۳ نفر از سازمان تاکسیرانی (نماینده مصرف‌کننده) و ۸ نفر از دانشجویان تحصیلات تکمیلی (مقاطع کارشناسی ارشد و دکتری) شناسایی شده که از میان آن‌ها، در مجموع تعداد ۲۰ نفر از حوزه‌های مذکور به‌صورت تصادفی برگزیده شده‌اند. این مصاحبه با توجه به شرایط مسئله به‌صورت نیمه ساختاریافته انجام شد. در این مرحله تسهیلگر ذهن خبره موردنظر را به سمت مسئله هدایت کرده و نظرات او را ثبت می‌نماید.

۴-۳. تشکیل نقشه مربوط به خبره

پس از مرحله اول و اتمام مصاحبه، با توجه به اطلاعات جمع‌آوری شده، نقشه نگاشت برای هر خبره، تشکیل و تمام نقطه نظرات خبره تبدیل به نقشه می‌شود.

۴-۴. ادغام نقشه‌ها و تشکیل نقشه تجمیع شده

بعد از برگزاری جلسه مصاحبه با هر یک از خبرگان و تشکیل نقشه‌ها از اظهارات هریک، تسهیلگر این نقشه‌ها را باهم ادغام می‌کند و نقشه‌ای واحد تشکیل می‌دهد که این نقشه حاصل نظرات همه خبرگان است.

۴-۵. تشکیل کارگاه

بعد از اینکه نقشه واحد شکل گرفت، این نقشه به‌طور مجدد در معرض دید تمام خبرگانی که با آن‌ها مصاحبه انجام شد، قرار می‌گیرد. در این مرحله نقشه با استفاده از نقطه نظرات خبرگان می‌تواند ویرایش شود.

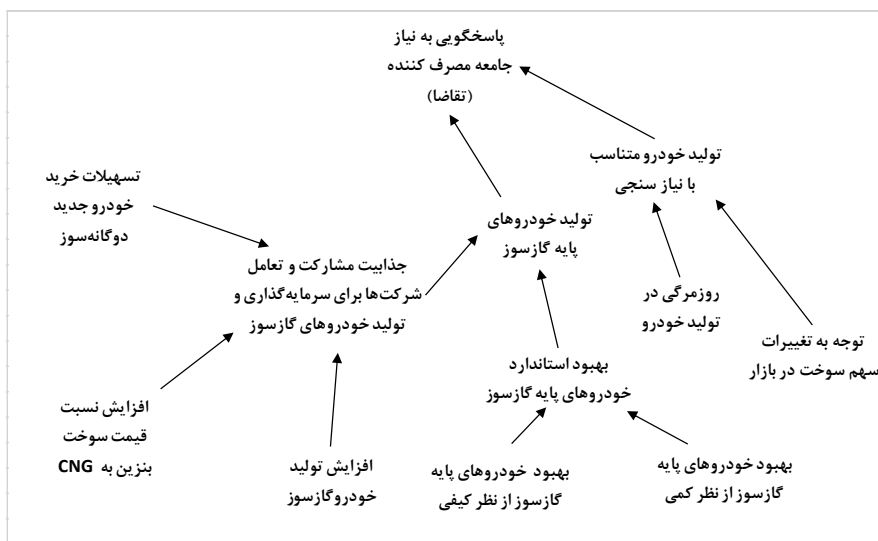
۴-۶. مدل‌سازی

در این مرحله تسهیلگر با استفاده از نرم‌افزار DE^۱ مدل مسئله را تشکیل و با استفاده از آن، مدل مسئله را تجزیه و تحلیل می‌کند. در این تجزیه و تحلیل، اهداف، موضوعات کلیدی، گزینه‌های کلیدی مشخص می‌شود و خبرگان با استفاده از این گره‌های مشخص شده، استراتژی‌های لازم را ارائه می‌دهند.

۵. یافته‌های پژوهش

مطابق با روش تحقیق ارائه شده در بخش ۳، پس از مصاحبه‌های فردی با خبرگان، نگاشت شناختی ذی‌نفعان مختلف ترسیم می‌گردد. شکل ۲ نقشه مربوط به نظر کارشناس در صنایع خودروسازی را نشان می‌دهد.

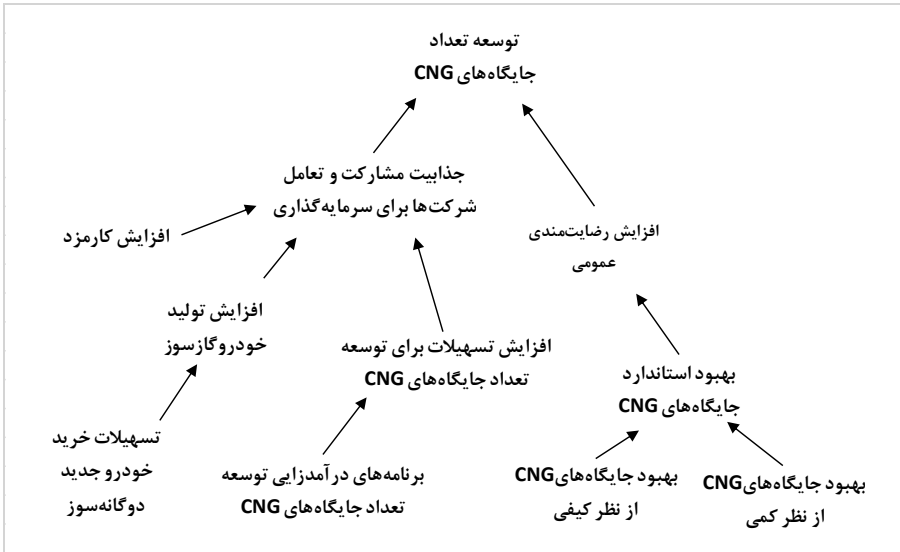
1. Explorer Decision (DE)



شکل ۲. نگاهت شناختی نماینده خودروسازی

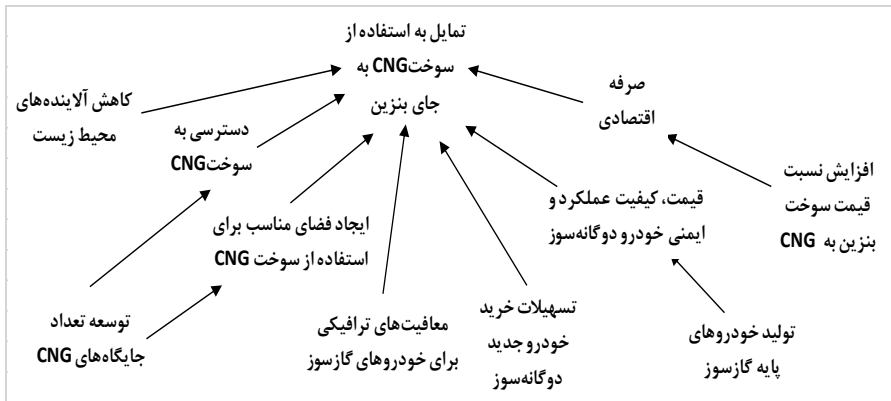
تمامی مؤلفه‌های موجود در این نگاهت‌ها بر اساس مصاحبه‌هایی که با ذینفع مرتبط صورت گرفته به دست می‌آیند. به علت اینکه تمامی ارتباطات در نگاهت فوق از نوع (+) می‌باشد از علامت گذاری پیکان‌ها صرف نظر شده است. همان‌طور که در شکل ۲ مشاهده می‌شود، پاسخگویی به نیاز جامعه مصرف کننده یا همان تقاضا خودرو گازسوز، مهم‌ترین عامل انگیزشی برای تولید خودرو گازسوز در صنایع خودروسازی به حساب می‌آید.

شکل ۳ نگاهت شناختی نماینده جایگاه‌داران CNG که بیانگر مهم‌ترین شرایط برای توسعه تعداد جایگاه‌های CNG را نشان می‌دهد.



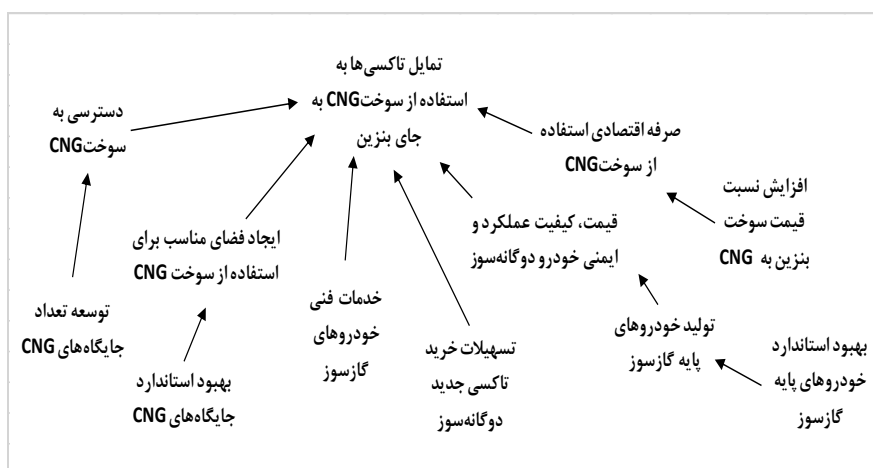
شکل ۳. نگاشت شناختی نماینده جایگاه‌داران CNG

شکل ۴ نگاشت شناختی کارشناس مدیریت طرح CNG را نشان می‌دهد. ایجاد محیطی که تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین در خودروها را به دنبال داشته باشد از مهم‌ترین اهداف به شمار می‌آید.



شکل ۴. نگاشت شناختی نماینده مدیریت طرح CNG

شکل ۵ نیز نگاهت شناختی مربوط به کارشناس سازمان تاکسیرانی را نشان می‌دهد. اولویت این سازمان ایجاد تمایل تاکسی‌ها به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین در خودروهایشان است.



شکل ۵: نگاهت شناختی نماینده تاکسیرانی

پس از بررسی نگاهت شناختی ذینفعان، باید نگاهت استراتژیک را که از ادغام این نگاهت‌ها به دست می‌آید، رسم شود. شکل ۶ نقشه تجمیع شده در کارگاه همان نگاهت استراتژیک مسئله موردنظر را نشان می‌دهد.



شکل ۶. ادغام نقشه‌ها و نگاشت استراتژیک

در نگاشت همواره یک هدف وجود ندارد بلکه می‌تواند چندین هدف وجود داشته باشد که به وسیله یکدیگر حمایت شوند. یک نقطه شروع مشخص برای شناسایی اهداف، بررسی نقاط بالایی مدل است، نودهایی که ارتباطی از آن‌ها به سمت دیگر نودها خارج نشده است، اهداف می‌باشند. با توجه به نقشه به دست آمده در شکل شماره ۲، خود کفایی در تأمین سوخت

در این پژوهش، سه تحلیل برای شناسایی موضوعات کلیدی استفاده شده که عبارت‌اند از:

۵-۱. تجزیه و تحلیل نگاشت استراتژیک از منظر خوشه‌های ارتباطی

یک راهکار مفید برای تحلیل نمودارهای پُر گره استفاده از خوشه‌بندی می‌باشد. هر خوشه مجموعه‌ای از مفاهیمی است که تقریباً شبیه هم هستند و می‌توان آن‌ها را از بقیه نمودار جدا کرد (تیموری و فراهانی، ۱۳۸۷). همان‌طور که مشاهده می‌شود تعداد ۳ خوشه شناسایی شده است که این خوشه‌بندی از نوع خوشه‌بندی ارتباطی می‌باشد. هر کدام از این خوشه‌ها می‌تواند موضوعات استراتژیک را پیشنهاد دهد.

خوشه شماره ۱: بیانگر مفاهیمی است که خودکفایی در تأمین سوخت خودروها را به همراه دارد. خوشه شماره ۲: اقداماتی را شامل می‌شود که موجب کاهش هزینه‌های دولت در مقابل درآمد آن است.

خوشه شماره ۳: مربوط به مواردی می‌شود که نتیجه آن افزایش رضایت‌مندی و رفاه عمومی را در بر خواهد داشت.

۵-۲. تجزیه و تحلیل نگاشت استراتژیک از منظر دامنه‌های آنی

دامنه‌های آنی اثر یک مفهوم در نگاشت را با در نظر گرفتن ارتباطات مستقیم نشان می‌دهد. در این تحلیل تعداد ورودی و خروجی‌های هر گره مشخص می‌شود. در اصل شلوغ بودن هر گره محاسبه می‌شود. هر چه قدر عدد به دست آمده برای هر گره بیشتر باشد، آن گره به‌عنوان گره مهم در نظر گرفته می‌شود؛ به عبارت دیگر به هر دامنه‌های آنی یک عدد اختصاص می‌دهیم که مشخص می‌کند چه تعداد گره با آن مفهوم در ارتباط مستقیم قرار دارد. دامنه‌های آنی که شماره آن‌ها بزرگ‌تر مساوی ۳ باشد جزو گره‌های مهم شناخته می‌شوند. در این تحلیل، همان‌گونه که در شکل ۲ مشخص است، تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین با ۱۰ گره، توسعه پایدار CNG با ۵ گره و تدوین سند چشم‌انداز CNG با ۴ گره به ترتیب مهم‌ترین مفاهیم نگاشت می‌باشند.

۳-۵. تجزیه و تحلیل نگاشت استراتژیک از منظر تحلیل مرکزی

باید توجه داشت که نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل روش تحلیل مرکزی، دید دقیق‌تری از موارد کلیدی نسبت به روش دامنه‌آنی ارائه می‌دهد. علت این است که نتایج حاصل از تحلیل دامنه‌ای می‌تواند تحت تأثیر این مطلب باشد که یکی از شرکت‌کنندگان وقت بیشتری را روی یکی از اظهار نظرات گذاشته است. در این پژوهش با شناسایی آن دسته از اظهار نظرهایی که کدام گره‌ها در هردو تحلیل دامنه‌ای و مرکزی بیش‌ترین امتیاز را به دست آورده‌اند، می‌توان اطمینان بیش‌تری در مشخص کردن موضوعات مهم (گره‌های مهم) حاصل کرد. امتیازات نگاشت استراتژیک در جدول ۱ قابل مشاهده است. نتایج تحلیل دامنه مرکزی نشان می‌دهد که سه موضوع تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین با ۳۸/۵ امتیاز، توسعه پایدار CNG با ۲۸/۷ امتیاز و تدوین سند چشم‌انداز CNG با ۲۵/۷ امتیاز از نظر تحلیل دامنه مرکزی به ترتیب مهم‌ترین مفاهیم هستند.

جدول ۱. امتیاز نگاشت استراتژیک از منظر تحلیل دامنه‌آنی و مرکزی

امتیاز	بر اساس تحلیل دامنه مرکزی	امتیاز	بر اساس تحلیل دامنه‌آنی	ردیف
۳۵/۵	تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین	۱۰	تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین	۱
۲۸/۷	توسعه پایدار CNG	۵	توسعه پایدار CNG	۲
۲۵/۷	تدوین سند چشم‌انداز CNG	۴	تدوین سند چشم‌انداز CNG	۳
۲۲/۲	حمایت از کالای ایرانی	۴	افزایش نسبت قیمت سوخت بنزین به CNG	۴
۲۲/۲	اقتصاد مقاومتی تولید و اشتغال	۴	فرهنگ استفاده از گاز به جای بنزین در سوخت خودروها	۵
۲۲	تسهیلات خرید خودرو جدید دوگانه‌سوز	۴	جذابیت مشارکت و تمایل شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری در تولید خودرو گازسوز	۶
۲۰/۸	دسترسی به سوخت CNG	۴	پاسخگویی به نیاز جامعه مصرف‌کننده	۷
۲۰	افزایش نسبت قیمت سوخت بنزین به CNG	۴	کاهش مصرف بنزین	۸

امتیاز	بر اساس تحلیل دامنه مرکزی	امتیاز	بر اساس تحلیل دامنه آنی	ردیف
۱۸/۵	فرهنگ استفاده از گاز به جای بنزین در سوخت خودروها	۳	حمایت از کالای ایرانی	۹
۱۸/۵	جذابیت مشارکت و تمایل شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری در تولید خودرو گازسوز	۳	اقتصاد مقاومتی تولید و اشتغال	۱۰
۱۷/۲	پاسخگویی به نیاز جامعه مصرف‌کننده	۳	تسهیلات خرید خودرو جدید دوگانه‌سوز	۱۱
۱۶/۸	کاهش مصرف بنزین	۳	دسترسی به سوخت CNG	۱۲
۱۳/۲	توسعه تعداد جایگاه‌های CNG	۳	توسعه تعداد جایگاه‌های CNG	۱۳
۱۲/۳	ایجاد فضای مناسب برای استفاده از سوخت CNG	۳	ایجاد فضای مناسب برای استفاده از سوخت CNG	۱۴
۱۱/۷	تولید خودروهای پایه گازسوز	۳	تولید خودروهای پایه گازسوز	۱۵
۷/۵	تولید خودرو متناسب با نیازسنجی	۳	تولید خودرو متناسب با نیازسنجی	۱۶
۶/۷	بهبود استاندارد جایگاه‌های CNG	۳	بهبود استاندارد جایگاه‌های CNG	۱۷
۶	بهبود استاندارد خودروهای پایه گازسوز	۳	بهبود استاندارد خودروهای پایه گازسوز	۱۸

مأخذ: نتایج تحقیق

تجزیه و تحلیل امتیازات نگاشت استراتژیک از منظر تحلیل دامنه‌ای و مرکزی در جدول شماره ۱ نشان می‌دهد ردیف ۱ الی ۳ یعنی تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین، توسعه پایدار CNG، تدوین سند چشم‌انداز CNG، به ترتیب هم از نظر تحلیل دامنه آنی و هم مرکزی در جایگاه اول تا سوم قرار دارند. ردیف‌های ۱۳ الی ۱۸ نیز به ترتیب، هم از نظر تحلیل دامنه آنی و هم مرکزی دارای اولویت برابر شده‌اند. از ردیف ۴ الی ۱۲ امتیاز دامنه آنی و مرکزی موضوعات باهم متفاوت است. لذا بر اساس توضیحات بند ۴-۳ معیار اولویت بر مبنای دامنه مرکزی در نظر گرفته می‌شود. تمایل به استفاده از سوخت CNG^۱ به جای بنزین به عنوان

۱. فرهنگ استفاده، مفهومی بسیار عام بوده و ایجاد فرهنگ مصرف CNG در کشور نیازمند محرک‌های پایدار است، لذا در صورت ایجاد "تمایل به استفاده از سوخت CNG" به جای بنزین و افزایش خودروهای دوگانه‌سوز شده، به تدریج فرهنگ استفاده از گاز به جای بنزین در سوخت خودروها در کشور نهادینه خواهد شد. این موضوع در شکل ۶ (ادغام نقشه‌ها و نگاشت استراتژیک) مشخص شده است.

مهم‌ترین عامل به نتیجه رسیدن اهداف و به‌تنهایی می‌تواند باعث موفقیت یا شکست کل زنجیره شود. بنابراین بررسی راه‌های مختلف برای تقویت این تمایل از جمله اختلاف قیمت بین بنزین و CNG و تبلیغات و تهییج روانی بسیار حیاتی خواهد بود. در رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک همان‌گونه که از نام آن پیداست، در واقع تمرکز ما باید بر تقویت گزینه‌های استراتژیک این موضوعات کلیدی باشد که تأثیر قابل توجهی بر موفقیت دارند و در سطح بالاتر موجب رسیدن به اهداف می‌شوند.

۶. نتیجه‌گیری

در این پژوهش تلاش شد تا راه‌کارهای بهبود استفاده از سوخت CNG در صنعت حمل‌ونقل با در نظر گرفتن سه هدف خودکفایی در تأمین سوخت‌های بنزین و گازوئیل، کاهش هزینه‌های دولت در مقابل درآمد و در نظر گرفتن افزایش رضایت‌مندی و رفاه عمومی توسط نگاهت نقشه‌ای با استفاده از رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک (سودا) ارائه شود. پس از گردآوری داده‌های تحقیق از طریق مصاحبه با خبرگان و ذینفعان و جمع‌نقشه‌نهایی با استفاده از نرم‌افزار Explorer Decision، نتایج تجزیه‌وتحلیل شد. بر این اساس به ترتیب تمایل به استفاده از سوخت CNG به جای بنزین، توسعه پایدار CNG، تدوین سند چشم‌انداز CNG، حمایت از کالای ایرانی، اقتصاد مقاومتی تولید و اشتغال، تسهیلات خرید خودرو جدید دوگانه‌سوز، دسترسی به سوخت CNG، افزایش نسبت قیمت سوخت بنزین به CNG، فرهنگ استفاده از گاز به جای بنزین در سوخت خودروها، موضوعات کلیدی در جهت بهبود استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل می‌باشند. لذا بر اساس خروجی‌های نقشه نگاهت و نظرات جمع‌شده خبرگان، گزینه‌های استراتژیک جهت دستیابی به این اهداف مشخص و راهکارهای عملیاتی برای تحقق نگاهت‌های دارای اولویت به شرح ذیل برای سیاست‌گذاران پیشنهاد می‌شود.

۱. تدوین یک برنامه بلندمدت برای سبد سوخت کشور، به‌گونه‌ای که سهم مناسبی برای هر یک از سوخت‌های محرک وسایل نقلیه اختصاص داده شود تا فرصت‌های اقتصادی، زیست‌محیطی، صنعتی و سیاسی بهینه برای کشور حاصل گردد.

۲. آزادسازی قیمت سوخت یکی از موانع در زمینه ایجاد فضای رقابتی و دستیابی به چشم‌انداز ترسیم‌شده تعیین قیمت انواع سوخت از سوی دولت است. از این رو آزادسازی قیمت‌ها و یا تعیین منطقی قیمت سوخت‌ها، یکی از مؤلفه‌های اساسی در ایجاد فضای رقابتی است به طوری که قیمت سوخت با توجه به هزینه تمام‌شده و شاخص‌های تأثیرگذار دیگر بازار تعیین شود.

۳. نظر به اینکه سرمایه‌گذاری و حمایت دولت در ایجاد و توسعه صنعت CNG نقش بسیار مؤثری داشته و صرفه اقتصادی حاصل از آن نیز قابل توجه بوده است، اتخاذ راهکارهای تشویقی جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تولید و تأمین تجهیزات ایستگاه‌های سوخت‌رسانی CNG و خودروهای گازسوز و همچنین تسهیلات خرید خودرو گازسوز و معافیت‌های ترافیکی برای مصرف‌کنندگان در ایجاد فضای جذاب برای بهبود استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل مؤثر خواهد بود.

۴. اعطای تسهیلات هدفمند به زنجیره تأمین استفاده از سوخت CNG در بخش حمل‌ونقل.

الف) سرمایه‌گذاری در بخش اکتشاف، استخراج، انتقال و توسعه شبکه گاز طبیعی.

ب) حمایت و اعطای تسهیلات به شرکت‌های تولیدکننده خودروهای گازسوز، جهت افزایش تولید و ارتفاع کیفیت، ایمنی و پیمایش خودروهای گازسوز.

ج) حمایت و اعطای تسهیلات به متقاضیان احداث جایگاه‌های سوخت CNG و شرکت‌های تولیدکننده تجهیزات و خدمات‌رسان به جایگاه‌های CNG، جهت ارتقاء کیفیت قطعات و خدمات‌رسانی شایسته به مشتریان.

د) اعطای تسهیلات به خریداران خودرو گازسوز.

۵. معافیت از سود بازرگانی برای واردات خودروهای گازسوز و تجهیزات استاندارد مربوط به کیت خودرو و ادوات جایگاه‌های سوخت CNG. از آنجایی که در حال حاضر تولیدات خودروهای دوگانه‌سوز داخلی از کیفیت چندان مطلوبی برخوردار نیستند اقدام به واردات

خودرو گازسوز از کشورهای پیشرفته با معافیت‌های بازرگانی می‌تواند به کاهش حجم سرمایه‌گذاری اولیه و تشویق بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در این حوزه مؤثر باشد.

۶. تبلیغات مستمر و مؤثر، برای تهییج روانی جامعه مصرف‌کننده، از سوی گروه ذینفعان از جمله شرکت نفت و سازمان محیط‌زیست.

۷. توسعه پایدار مستلزم شکل‌گیری صحیح زیرساخت‌ها و حمایت از کسب‌وکارهای مکمل در صنعت CNG خواهد شد

- سازندگان قطعات تجهیزات کمپرسورهای جایگاه‌ها
- سازندگان قطعات کیت خودروهای گازسوز
- سازندگان مخازن تحت فشار بالای خودرویی و جایگاهی
- سازمان‌ها و نهادهای آموزشی

همچنین مطالعه روی سبده سوخت متنوع دیگر شامل خودروهای برقی، هیبریدی، خورشیدی و سایر موارد مشابه جزو محدودیت‌های این مطالعه بوده و لذا به‌عنوان پیشنهاد برای مطالعات آتی مطرح می‌باشد.

منابع

- بهبودی، داود، اصغرپور، حسین و نیکی‌اسکویی، کامران (۱۳۹۵) "ارتباط قیمت گاز طبیعی و قیمت نفت خام در بازارهای منطقه‌ای گاز جهانی" فصلنامه پژوهش‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی انرژی، سال دوم، شماره ۳، صص ۲۹-۵۹.
- تیموری، ابراهیم و مزرعه‌فراهانی مینا (۱۳۸۷) "مقدمه‌ای بر مدل‌سازی سیستم‌های اقتصادی اجتماعی"، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- دیل، فرزانه و قنبرزاده، مریم (۱۳۹۱) "نگاهی به رابطه مصرف گاز طبیعی در رشد اقتصادی و اولویت‌بندی مصرف گاز در کشور"، ماهنامه بررسی مسائل و سیاست‌های اقتصادی شماره ۲، صص ۱۴۳-۱۴۸.

رضوی نسب، سیدجمال‌الدین (۱۳۹۵) "شناسایی و اولویت‌بندی موانع موجود در اجرای مؤثر توسعه جایگاه‌های CNG (مطالعه موردی، مدیریت طرح CNG، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران)"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران (کردستان).

زاهدی، امیراحسان و میرغضوری، سید حبیب‌الله (۱۳۹۶) "نگاشت نقشه یکپارچه توسعه سطح نوآوری و تجاری‌سازی شرکت‌های دانش‌بنیان ایران، با استفاده از رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک" فصلنامه مدیریت توسعه فناوری، دوره ۵، شماره ۳، صص ۷۹-۱۰۴.

آذر، عادل و نجفی توانا، سعید و قربانی، حسین (۱۳۹۴) "نگاشت نقشه پایش فرایند کیفیت ارقام آماری مرکز آمار ایران با رویکرد تحلیل و توسعه گزینه‌های استراتژیک (سودا)" پژوهش‌های مدیریت در ایران، دوره ۱۹، شماره ۴، صص ۱-۲۰.

فرتوک‌زاده، حمیدرضا و اشراقی، حسن (۱۳۹۴) "مدل‌سازی دینامیکی اثر سیاست دوگانه‌سوز کردن خودروها بر میزان تولید آلودگی و مصرف انرژی" فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط‌زیست، دوره هفدهم، شماره ۱، صص ۱-۱۹.

فطرس محمد و صحرائی، راضیه و یاوری، معصومه (۱۳۹۳) "برآورد تابع تقاضای انرژی‌بخش حمل‌ونقل جاده‌های ایران"، فصلنامه سیاست‌های راهبردی و کلان، سال دوم، شماره ۷، صص ۲۳-۴۲.

فروهرز، مرتضی (۱۳۹۰) "بررسی و ارزیابی سهم انواع قوای محرکه در ایران و دیگر کشورها در خصوص گاز (CNG)" چهارمین کنفرانس ملی CNG، تهران، موسسه همایش صنعت.

کاظمی‌زاده، زهرا و پارسافر، ناهید (۱۳۹۱) "بررسی تطبیقی چالش‌های استفاده از CNG به‌عنوان سوخت جایگزین در بخش حمل‌ونقل با نتایج حاصل از نظرسنجی" یازدهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک.

مختاری، قاسم (۱۳۹۶) "ترویج نگرش سیستمی به چالش‌های کشور؛ مسئولیت انجمن پویاشناسی سامانه‌ها" اولین کنفرانس ملی انجمن ایرانی پویاشناسی سامانه‌ها.

مهدوی عادل، محمدحسین؛ قزلباش، اعظم و دانش‌نیا، محمد (۱۳۹۱) "اثر تغییرات قیمت نفت بر متغیرهای عمده کلان اقتصاد ایران"، فصلنامه اقتصاد محیط‌زیست و انرژی، سال اول، شماره ۳، صص ۱۳۱-۱۷۰.

مهرگان، محمدرضا. حسین زاده، مهناز. اخوان انوری، محمدرضا. رئیسی فر، کامیار. رئوفی، زینب. اکبری، وجیهه (۱۳۹۳) "تعیین حوزه‌های نیاز به بهبود در محتوای آموزشی دروس تحقیق در عملیات (OR) در دانشکده‌های مدیریت، ریاضی و صنایع جمهوری اسلامی ایران". صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور.

مهرگان، محمدرضا؛ زندیه، مصطفی؛ کاظمی عالیه و اخوان انوری، محمدرضا (۱۳۹۶) "مدل‌سازی عوامل مؤثر بر مصرف گاز طبیعی در بخش خانگی با استفاده از نگاهت شناختی فازی (FCM)" مجله مدیریت صنعتی، دوره ۹، شماره ۳، صص ۵۱۵-۵۳۸.

حائری، آسیه و ملکی، عباس (۱۳۹۵) "سیاست‌گذاری تعیین سبد حامل‌های انرژی در بخش حمل‌ونقل کشور" فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۶، شماره ۲۱، صص ۲۵۱-۲۶۰.

ورهرامی، ویدا و سجادی، زهرا (۱۳۹۶) "اثرات نامتقارن شوک قیمت حامل‌های انرژی بر توابع تقاضای نیروی کار و سرمایه کارگاه‌های صنعتی" فصلنامه پژوهش‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی انرژی، سال سوم، شماره ۶، صص ۸۵-۱۱۴.

Ackermann F. (2012) "Problem Structuring Methods 'In The Dock': Arguing The Case For Soft OR", *European Journal of Operational Research*, Vol. 219, No. 3, PP. 652-658.

Ackermann, F., & Eden, C. (2010). "Strategic Options Development and Analysis", In *Systems Approaches to Managing Change: A Practical Guide* (PP. 135-190). Springer, London.

Almeida, F. L. (2017). Concept and Dimensions of Web 4.0. *International Journal of Computers & Technology*, Vol.16, No. 7, PP. 7040-7046.

Cavalcante, S. M. C., Alves, A. D., & Alessandra, Q. (2017). Commitment as a Strategy for the Adoption of an Environmental Management System: The Case of a Public Research Institution. *Journal of US-China Public Administration*, Vol. 14, No. 1, PP. 16-25.

De Medeiros Júnior, J. V., De Sousa Neto, M. V., Añez, M. E. M., & De Moraes, E. A. (2017). "Identifying Mechanisms to Develop Information Technology Capabilities". *Revista Ibero Americana De Estratégia*, Vol. 16, No. 4, PP. 37-49.

Eden C. Ackermann F. (2001). "SODA-The Principles", *Rational Analysis for A Problematic World Revisited*, United Kingdom: Wiley, PP. 21-42.

- Georgiou, Ion.** (2010) "Cognitive Mapping and Strategic Options Development and Analysis (SODA)". Wiley Encyclopedia of Operations Research and Management Science.
- Hjortso, C. N.** (2004) "Enhancing Public Participation in Natural Resource Management Using Soft OR—An Application of Strategic Option Development and Analysis in Tactical Forest Planning", *European Journal of Operational Research* Vol. 152, No. 3: PP. 667-683.
- Mingers, J.** (2011). "Soft OR Comes Of Age—But Not Everywhere", *Omega*, Vol. 39, No. 6, PP. 729-741.
- Phillips, I.** (2019). "An SSM-TRIZ Methodology for Business Problem Structuring", (Doctoral Dissertation) Purdue University School of Industrial Engineering.
- Rouwette, Etienne, Ingrid Bastings, and Hans Blokker.** (2011) "A Comparison of Group Model Building and Strategic Options Development and Analysis". *Group Decision and Negotiation* Vol. 20, No. 6, PP. 781-803.
- Sadeq Tabrizi, J., & Gharibi, F.** (2012). "Developing a National Accreditation Model via Delphi Technique", *Journal of Hospital*, Vol. 11, No. 2, PP. 9-18.
- Schramm, V. B., & Schramm, F.** (2018). "An Approach For Supporting Problem Structuring In Water Resources Management And Planning", *Water Resources Management*, Vol. 32, No 9, PP. 2955 -2968.