



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان بنادر و دریانوردی

خبرنامه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۶، سال ششم، ۱۳۹۱

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای

کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه بکده های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید،

ثبت، داوری و نسخ و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت **SID** می نماید.

بندر سلاله و رشد قابل توجه ترافیک

شرکت خدمات بندری سلاله که بندر سلاله را اداره می‌نماید پس از یک انقلاب سریع و غیرعادی در تجارت کانتینری، در نیمه اول سال ۲۰۱۲ شاهد رشد قابل توجه ۲۷۵ درصدی بود.

نرخ احجام کانتینری جابه‌جا شده توسط این بندر در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۲ بی‌سابقه بود (۹۲۰۰۰۰ TEU).

در نیمه اول سال ۲۰۱۲، ترافیک کانتینری نسبت به سال گذشته ۱۳ درصد و ترافیک غیرکانتینری ۴ درصد رشد داشت.

شرکت خدمات بندری سلاله طی بیانیه‌ای به بازار اوراق بهادار مسقط (MSM) اعلام نمود که با توجه به تعداد سرمایه‌گذاری‌های جدید در بندر سلاله، شاهد رشد قابل توجه ترافیک و افزایش اشتغال‌زایی خواهیم بود.

همچنین، این بیانیه خاطر نشان می‌سازد که روند استفاده از بندر سلاله به‌عنوان مرکز توزیع بازارهای در حال رشد آفریقای شرقی، هند و خاورمیانه با وجود قراردادهایی که طی این سال در بندر سلاله و منطقه آزاد به امضا رسیده است، تسریع شده است؛ این در حالی است که منافع خطوط کشتی‌رانی نیز در این بندر رشد نموده است.

نتایج مثبت مالی نشان می‌دهد که مشتریان برای بندر سلاله به‌عنوان یک کانون (Hub) ارزش زیادی قائل هستند و به ترویج فعالیت‌های تجاری ادامه خواهند داد. تعداد معدودی خطوط فرعی فعالیت خود را در آوریل و ژوئیه ۲۰۱۲ آغاز نموده‌اند که بندر سلاله را به جبل علی، مسقط و بمبئی وصل می‌نمایند و مورد استقبال مشتریان قرار گرفته‌اند.

با توسعه ترمینال جدید کالای عمومی و گسترش آن به ترمینال بار فله مایع، انتظار می‌رود که بر تنوع مشتریانی که از بندر سلاله استفاده می‌نمایند، افزوده شود.



مشکلات زیرساختی همچنان مانعی بزرگ برای بزرگترین ترمینال کانتینری هند هستند

شناورهایی که در ترمینال کانتینری جواهر لعل نهرو (بندر ناوا شیوا) پهلو می گیرند، هنوز هم به دلیل مشکلات زیرساختی که مانع عملیات در بزرگترین تاسیسات کانتینری هند می شوند، با تاخیر روبرو می شوند.

شرکت OOCL هند در یک بیانیه تجاری اظهار داشت که این ترمینال اخیراً هفت روز از برنامه زمان بندی عقب مانده

است و این امر اثرات نامطلوبی روی

Indianmax Service گذاشته است.

Indianmax Service یک قرارداد به اشتراک گذاری

شناور میان پنج متصدی بزرگ حمل و نقل است؛ این

متصدیان عبارتند از، هاپاگ-لوید، CMA CGM، APL

و NYK.

APL نیز طی بیانیه ای به مشتریان خود اعلام نمود که به

دلیل خرابی پی در پی تجهیزات و کمبود جرثقیل در

ترمینال کانتینری، شناورها با تاخیر طولانی در پهلوگیری مواجه هستند.

متصدیان شناورها سعی در حفظ برنامه زمان بندی پهلوگیری خود دارند. کنسرسیومی از اعضای Indianmax به JOC

اعلام نمود که برگزاری یک جلسه با مقامات رسمی این بندر به منظور پیدا کردن راه حلی موقت برای این مشکل، در دستور کار قرار گرفته است.

بنابر اظهارات انجمن متصدیان تریلرهای کانتینر ناوا شیوا که نماینده جامعه کامیون داران محلی است، اعتصاب

برنامه ریزی شده رانندگان کامیون که قرار بود انجام شود بنا به تصمیم ذینفعان ترمینال ها مبنی بر گوش سپردن به

مشکلات رانندگان، لغو شد.

ترمینال کانتینری جواهر لعل نهرو یکی از سه ترمینال کانتینر در بندر ناوا شیوا است و مسئولیت جابه جایی حدود ۶۰ درصد

از احجام کانتینری را برعهده دارد.

در سال ۲۰۱۲، ترمینال نهرو رکورد جابه جایی ۴/۳۲ میلیون TEU را ثبت نمود که این رقم مبین ۱/۵ درصد رشد نسبت به

سال قبل است. در سال گذشته ۴/۲۷ میلیون TEU در این بندر جابه جا شد.



مقامات مسئول کانال پاناما به اتخاذ سیاست های سبز می پردازند

مقامات مسئول کانال پاناما اعلام نمودند که به منظور افزایش سازگاری با محیط زیست، در همه پروژه های عمرانی آتی این کانال، از راه کارهای ساختمان پایدار استفاده خواهد شد. با اتخاذ این پارامترها در هنگام ساخت کانال پاناما، گامی دیگر به سوی صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش مصرف آب، ارتقای راه کارهای بازیافت و استفاده از منابع سوخت تجدیدپذیر (که پایه و اساس روش ساختمان سبز هستند) برداشته شد.



منظور از ساخت و ساز سبز که تحت عنوان ساختمان پایدار نیز شناخته می شود، طراحی سازه های ساختمانی با استفاده از فرایندها و موادی است که از لحاظ زیست محیطی معتبر و قابل قبول می باشند و در طول چرخه حیات ساختمان کارآمد هستند. مقامات مسئول کانال پاناما اظهار داشتند همه کارها یا پروژه های عمرانی در آگوست آغاز شده و توسط ACP به اجرا در خواهند آمد. این پروژه ها توسط بخش مهندسی و توسط نیروی قراردادی یا کارکنان داخلی طراحی می شوند. در این طراحی ها باید از روش های طراحی پایدار که در فهرست ویژگی های عمرانی ساختمان سبز وجود دارد و در بازسازی ها و ساخت و سازه های جدید کوتاه مدت ACP قابل اجرا می باشد، پیروی شود.

بقایای یک کشتی تاریخی با قدمتی ۱۰۰۰ ساله در سواحل روسیه کشف شد

به گزارش راشا اینفو سنتر، در جریان یک پروژه کاوش باستان شناسی در سواحل شهر تاریخی **فاناگوریا** روسیه، بقایای یک کشتی تاریخی با قدمتی ۱۰۰۰ ساله کشف شد. این کشتی حدود ۱۵ متر طول دارد و در ۱۰۰۰ سال قبل برای حمل بار استفاده می شده است. این در حالی است که در حال حاضر به دلیل احتمال صدمه دیدن کشتی امکان خارج کردن آن از آب وجود ندارد.



روش بهینه برای پاکسازی آلودگی نفتی

معمول ترین روش های پاکسازی آلودگی های نفتی در دریاها و اقیانوس ها شامل استفاده از روش های زیست ترمیمی، سوزاندن کنترل شده و یا استفاده از تجزیه کننده های شیمیایی هستند که با وجود موثر بودن، کاربرد آنها چندین هفته طول می کشد و در

عین حال بسیار پرهزینه است.



کارشناسان زیست محیطی در **دانشگاه MIT** به منظور جبران نقاط ضعف

روش های کنونی برای پاکسازی آلودگی های نفتی، روش جدیدی را برای

این منظور معرفی کرده اند که با استفاده از آهن رباها صورت می گیرد.

به گفته کارشناسان در این شیوه می توان با استفاده از سیستم های

مغناطیسی، نفت و آب را از هم جدا کرد. شیوه جدید نه تنها کارایی بیشتری نسبت به روشهای قبلی دارد بلکه به کمک آن

می توان نفت را از سطح آب جمع آوری کرده و به یک پالایشگاه نفتی برای پالایش مجدد انتقال داد.

پس از وقوع فاجعه عظیم نشتی نفت از تجهیزات **شرکت BP** در **خلیج مکزیک**، کارشناسان زیست محیطی به فکر راه کاری

مناسب و مقرون به صرفه برای پاکسازی دریا از آلودگی های نفت افتادند.

کارشناسان دانشگاه **MIT** تأکید کردند که روش جدید مغناطیسی برای پاکسازی آلودگی های نفتی در دریا، هم سریعتر انجام

می شود و هم بدون استفاده از انرژی های پرهزینه، قابل اجرا است.



پروژه اکتشاف نفت در قطب شمال، با شکست روبه‌رو شده است

به گزارش خبرگزاری رویترز از لندن، شرکت شل نتوانست پیش از آغاز یخبندان در قطب شمال حفاری اکتشافی خود را در این منطقه آغاز کند.



با این همه، این شرکت اعلام کرد جهت زمینه‌سازی برای اکتشاف نفت در سال آینده میلادی، از هم‌اکنون حفر چند چاه مقدماتی را آغاز می‌کند.

طبق قوانین داخلی آمریکا، شل تا ۲۴ سپتامبر سال جاری میلادی فرصت دارد حفاری مخازن نفت قطب شمال را آغاز کند. از سال ۲۰۰۵ میلادی تا کنون، شل حدود چهار میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار برای اکتشاف نفت در قطب شمال سرمایه‌گذاری کرده اما در این تلاش، با موانع بسیاری روبه‌رو شده است.

تازه‌ترین مانع پیش روی شل، آسیب دیدن یکی از تجهیزات ایمنی این شرکت در جریان آزمایش‌های انجام شده در میدان‌های نفتی این شرکت در قطب شمال بوده است.



ادامه مدل تعالی سازمانی

منطق رادار (R.A.D.A.R)

در مدل EFQM برای ارزیابی وضعیت سازمان در ارتباط با ۹ معیار اصلی و ۳۲ معیار فرعی و تعیین امتیاز کسب شده، از منطق رادار استفاده می شود.

رادار برگرفته از حروف R.A.D.A.R بوده و عبارتند از :

R: Results نتایج

A: Approach رویکرد

D: Deployment به کارگیری، جاری سازی و استقرار

A: Assessment ارزیابی

R: Review بازنگری



منطق RADAR در قلب مدل EFQM جای دارد. هر یک از عوامل فوق دارای مشخصه هایی هستند که در تمامی زیر معیارها می بایست مورد بررسی قرار گیرند.

براساس معیار RADAR سازمان نیاز دارد :

نتایجی را که به عنوان بخشی از فرایند دستیابی به خط مشی و راهبردهای خود هدف گذاری نموده است تعیین کند.

مجموعه از رویکردهای با ثبات و یکپارچه را که منجر به نتایج گردد، طرح ریزی و تدوین نماید.

رویکردها را به طریق نظام مند (سیستماتیک) به گونه ای که از استقرار کامل اطمینان حاصل شود جاری نماید.

Results Elements and Attributes «عناصر و ویژگی های معیارهای نتایج»

در تمام بنگاه های اقتصادی، آن چه در نظراست نتایج حاصل از خدمات ارایه شده و یا محصولات تولید شده می باشد. در عنصر (نتایج) میزان تعالی ارزش ایجاد شده در برگیرنده تمامی ذینفعان سازمان (کارکنان، سهامداران، جامعه، تامین کنندگان، شرکای تجاری، مشتریان، دولت)، محدوده آن و کارایی و اثربخشی سازمان مورد بررسی و اندازه گیری قرار می گیرد. عملکرد سازمان، شاخص های برداشتی و عملکردی اندازه گیری شده و با سایر سازمان ها مقایسه می گردد. نتایج در مدل تعالی سازمانی EFQM شامل ۵ ویژگی می باشد:



اهداف Targets

روندها Trends

مقایسه ها Comparisons

علت ها Causes

محدوده Scope

Targets (اهداف)

به اهداف داخلی سازمان اشاره دارد. برای هر روند ارایه شده در نتایج، بایستی اهداف داخلی مشخص شده و روند این اهداف در طول زمان نیز معین شده باشد. اطلاعات ارایه شده در معیارهای نتایج بایستی منطقی و دلیل اهداف تعیین شده برای سازمان را نشان دهد. در این صورت می توان قضاوت کرد که آیا اهداف چالش برانگیز بوده و موجب حرکت جهشی سازمان می شود یا خیر – هم چنین این امکان باید وجود داشته باشد تا اهداف را به معیارهای توانمندساز مرتبط ساخت. به عنوان مثال اهداف از خط مشی و استراتژی ناشی شود. در قسمت نتایج، تحقق اهداف به معنی دستیابی یا فراتر رفتن از روند ارایه شده برای اهداف است.

به بیانی دیگر در مبحث هدف دو ویژگی اصلی مورد نظر مدل می باشد. ابتدا منطق هدف گذاری که می تواند براساس آمارها و روند گذشته، یادگیریهایی درون و بیرون سازمانی و یا نتایج بهینه کاری ها، استراتژی ها و ... انجام گردد و سپس نیل به اهداف وضع شده که میزان موقعیت سازمان را در رسیدن به نتایج مورد انتظار نشان می دهد.

ادامه بیماری های مدیریت

روسای تکنواز مدیرانی هستند که در یک رشته خاص تخصص دارند و جز آن از همه چیز بی خبرند. این مدیران به جای این که مجموعه ای متناسب و هماهنگ از واحد های اداری را رهبری می کنند، چند واحد پراکنده و چند نوازنده جدا از هم را هدایت می کنند. مسلماً یکی از علل عمده این نوع مدیریت رواج سیستم سلسه مراتب و رابطه عمودی واحد ها و مقامات اداری است که ارتباط افقی را دشوار می سازد. با این همه، بار مسوولیت بر دوش مدیرانی سنگینی می کند که خود را از نعمات کار دسته جمعی محروم می دارند و گمان می کنند که هنر و فن اداره در تکنوازی به کمال می رسد.

به این مدیران، که تخصص محدود خود را بزرگ ترین و بارورترین سرمایه می دانند باید گفت که رعایت اصل تقسیم کار در سازمان های اداری، علی رغم حرمت این اصل، به کلی با نحوه اجرای آن در کارخانه ها و واحد های تولیدی متفاوت است. به عبارت دیگر تقسیم کار بر اساس تخصص موجب گردیده است که این حقیقت را که انجام دادن یک کار خاص به نحو درست و کامل کافی نیست، را فراموش کنیم. مسوولیت ما در انجام دادن یک مرحله از کار نمی تواند از مسوولیت دیگران در انجام دادن سایر مراحل آن جدا باشد. هر کار باید چنان ترتیب داده شود که مسوولیت اجرای آن را همگی افراد احساس کنند.

خلاصه این که، رییس تکنواز همان قدر نامطلوب و برای یک سازمان زیان آور است که رییس همه کاره.

یک سازمان احتیاج به تحرک همه جانبه دارد. سازمان آزمایشگاه نیست که در آن جا صاحبان تخصص را مانند مواد شیمیایی گوناگون در لوله های در بسته جدا از هم نگهدارند و هر وقت به یکی از آن ها احتیاج پیدا کردند، به سراغ آن ماده مخصوص بروند و آن را به کار گیرند.

