



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 ۷، 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 "حیات 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.

تراکم شدید در بندر عربی دمام

دادن کانتینرها به خارج از محوطه ترمینال با کمبود شدید کامیون مواجه هستند.

APL اظهار داشت: «متوسط زمان بازگشت کامیون ها بین دو تا شش ساعت است».

بنابر گزارش APL: «بهره وری پایین در این بندر موجب تجمع کشتی ها در لنگرگاه شده است».

«وضعیت فعلی نشان می دهد که این تراکم تا پایان اکتبر ادامه خواهد داشت».



بنابر گزارش خط کشتی رانی سنگاپوری APL، یکی از بنادر عربستان سعودی به نام دمام بار دیگر شاهد تراکم شدید در ترمینال و محوطه خود است.

محوطه ترمینال به شدت شلوغ است و این تراکم روی فرایند ترخیص از گمرک ورودی اثر می گذارد، چرا که مکان یابی کانتینرها برای ممیزهای گمرک بین ۷ تا ۱۴ روز زمان می برد.

علاوه بر این، در داخل ترمینال فضایی برای انبارش کانتینرهای صادراتی وجود ندارد. با توجه به افزایش بی سابقه واردات در ماه رمضان و عید فطر، حرکت کانتینرها به داخل و خارج از این بندر که بندر ملک عبدالعزیز نامیده می شود، به یک چالش تبدیل شده است.

APL هم چنین اظهار داشت که به دلیل تعداد زیاد وسایل نقلیه ای که به جا به جایی کانتینرهای وارداتی اختصاص یافته اند، فرستندگان کالا در بندر دمام نیز برای حرکت

تشویق انجمن تجهیزات کمک ناوبری و چراغ های دریایی (IALA) و اپراتورهای VTS

تشویق می نماید که تعداد «روزهای بی حادثه» را افزایش دهند».

وی افزود: «این کار باعث ایجاد چارچوبی محکم برای همکاری با یکدیگر، دخالت دادن همه و تشویق یکدیگر جهت گام برداشتن به سوی هدفی بزرگ و مشترک یعنی «روزهای متوالی بی حادثه» خواهد شد».



آقای Sekimizu از IALA درخواست نمود که این مساله را مدنظر قرار داده و به همراه وی یک کمپین جهانی به نام «بی حادثه» تشکیل داده و این کمپین را از استانبول آغاز نمایند. وی گفت: «با وجود رکورد خوب و قابل اطمینانی که در عملیات با یکی از پیشرفته ترین VTS ها حاصل شده است، من معتقدم که استانبول مکانی ایده آل برای تشکیل کمپین جهانی «بی حادثه» است».

Koji Sekimizu، دبیر کل IMO در این هفته مسوولین انجمن بین المللی تجهیزات کمک ناوبری و چراغ های دریایی (IALA) و اپراتورهای VTS را تشویق نمود که راه کاری ابداع نمایند که به موجب آن بنادر، اسکله ها، تنگه ها و نواحی دریایی بتوانند با استفاده از VTS تعداد روزهای متوالی بدون حادثه را شمارش و آگهی نمایند.

وی طی سخنرانی بسیط خود در سمپوزیوم VTS (خدمات ترافیک کشتی) در استانبول (ترکیه) اظهار داشت از زمانی که VTS پیشرفته در تنگه استانبول، تنگه Canakkale و دریای مرمره جایگذاری شده است، هیچ حادثه مهمی رخ نداده است و حفظ چنین رکوردی برای مدتی قریب به یک دهه، یک دستاورد بزرگ محسوب می شود.



Sekimizu گفت برای من واژه «بی حادثه» یک هدف همه جانبه است.

«بی حادثگی یک چالش هر روزه است و هر روزی که بدون حادثه طی می شود بر موفقیت ما می افزاید و افراد دخیل را

فروش ترمینال بار فله آنتورپ به منظور تمرکز روی عملیات کانتینری در دستور کار DP World

DP World اکنون روی تاسیسات کانتینری خود در آنتورپ (ترمینال آنتورپ گیت وی) که کد ۴۲/۵ درصد از سهم آن را در اختیار دارد، تمرکز خواهند نمود.

Zaidnatie هم چنین در حال خرید ۴۰ درصد از سهام یکی دیگر از ترمینال های آنتورپ است که در مالکیت بارفرابرهای آلمانی، خطوط R.ckmers و خطوط Conti قرار دارد.

DP World تصمیم دارد که ترمینال بار فله خود در بندر آنتورپ را به منظور تمرکز روی عملیات کانتینری در این بندر بلژیکی، به فروش بگذارد.

بنابر گزارش JOC، Zaidnatie که یک متصدی بارگیری و باراندازی محلی است پس از امضای قول نامه با موسسه بازرگانی UAE، سهام ۶۰ درصدی این شرکت دولتی در ترمینال بار فله DP World را خریداری خواهد نمود.



بندر خلیفه رکورد جا به جایی کانتینر ابوظبی را شکست

میلیون تن کالای عمومی (که ۴ میلیون تن در سال آن به اسکله آلومینیوم امارات که در سال ۲۰۱۰ افتتاح شد، مربوط می باشد)، برخوردار می باشد.

رسمی از ترمینال کانتینری نیمه اتوماتیک بندر خلیفه استفاده نمود).

ترمینال کانتینری بندر خلیفه از ظرفیتی معادل ۵/۲ میلیون TEU در سال و نیز ۱۲

بندر خلیفه که یکی از بنادر جدید شرکت بندر ابوظبی است، رکورد ابوظبی را در تعداد کانتینرهای جا به جا شده در یک روز شکست.

MSC Livorno ظرف ۲۴ ساعت ۲۵۰۰ TEU را تخلیه و بارگیری نمود.

Livorno کشتی خواهر MSC Bari است (اولین کشتی کانتینبری که به طور



آتش‌سوزی در یک کشتی در سواحل ژاپن

گزارشی مبنی بر آسیب دیدگی جدی این کشتی در هنگام وقوع آتش‌سوزی مخابره نشده است.

این کشتی باری در حال انتقال محموله ۹۸۰ تنی آهن قراضه از بندر چیبا، در شرق ژاپن، به بندر نینگبو چین بود که این حادثه به وقوع پیوست.

پیوست. به محض اینکه گارد ساحلی ژاپن از آتش‌سوزی در این کشتی ۱۴۹۶ تنی باخبر شد، چندین کشتی گشت‌زنی خود را به منظور مهار حریق به محل حادثه اعزام کرد.



یک فروند کشتی باری کامبوج با نه خدمه که هفت تن از آنان اهل کشور چین بودند، در ساحل شهر کیتاکوشو، در جنوب غرب ژاپن، آتش گرفت.

به گزارش شبکه تلویزیونی NHK

ژاپن، آتش‌سوزی در کشتی باری هائو‌دا ۶ حدود ساعت سه صبح به وقت محلی و در مسافت دو کیلومتری سواحل شمال غرب این شهر به وقوع

برخورد مرگبار دو کشتی در چین

آب بیرون آوردند و جسد ۱۱ تن دیگر را نیز پیدا کنند.

پلیس محلی استان هونان با اعلام اینکه «جستجوها برای یافتن یک ناپدید این حادثه ادامه دارد»، اعلام

کرد: جزئیات علت برخورد این دو فروند کشتی در دست بررسی است.

به گزارش خبرگزاری شینهوا، بنا بر اعلام پلیس محلی ایالت هونان، این دو کشتی عصر روز گذشته در یک سانحه با یکدیگر برخورد کردند و حادثه ساز شدند.

نیروهای امداد و نجات استان هونان پس از وقوع حادثه به محل اعزام شدند و توانستند ۱۰ مسافر را از میان

بر اثر برخورد دو فروند کشتی در یکی از ایالت‌های چین دست‌کم ۱۱ تن جان خود را از دست دادند.



ایجاد پارک‌های دریایی با وسعت هند در استرالیا!

مقامات دولت استرالیا اعلام کردند بزرگترین شبکه از پارک‌های اقیانوسی و دریایی را احداث می‌کنند.

به گزارش شبکه تلویزیونی الجزیره انگلیسی، مساحت این پارک‌های اقیانوسی و دریایی به اندازه مساحت هند خواهد بود.



در این پارک‌های اقیانوسی و دریایی، از گونه‌های جانوری و گیاهی محافظت می‌شود.

زیستگاه آبی استرالیا در سراسر جهان معروف است. با آنکه در سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی برای محافظت از صخره‌های مرجانی استرالیا صورت پذیرفته، دیگر گونه‌های حیاتی در آب‌های

این منطقه از چنین حمایتی برخوردار نبوده‌اند. اما دولت استرالیا می‌خواهد با ایجاد شبکه پارک‌های اقیانوسی و دریایی این وضع را تغییر بدهد.

با اجرای این طرح، منطقه‌ای به مساحت سه میلیون و ۳۰۰ هزار کیلومترمربع در آب‌های منطقه تحت تدابیر محافظتی و حمایتی دولت استرالیا قرار می‌گیرند. نیمی از مناطق کاملاً حفاظت می‌شوند، بطوریکه در این مناطق به هیچ وجه اجازه صیادی یا عملیات حفاری برای استحصال نفت و گاز داده نمی‌شود.

استرالیا می‌خواهد با اجرای این پروژه عظیم، الگویی برای دیگر کشورهای جهان باشد و اینکه آنها باید در این زمینه چگونه عمل کنند. اما صیادان و فعالان عرصه شیلات و صیادی در استرالیا از این خبر خوشحال نیستند. ارزش صنعت صیادی تجاری در استرالیا حدود دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار است.

فعالان این صنعت در استرالیا همواره تأکید داشته‌اند حفاظت از کیفیت آب در مقایسه با محافظت از سطح آب و محدودیت صید بسیار بیشتر اهمیت دارد و احداث این پارک‌های اقیانوسی و دریایی، کسب و کار آنها را نابود می‌کند. به گفته صیادان، ایجاد مکان‌های حفاظت شده سبب افزایش واردات صید از خارج از استرالیا می‌شود.



جایزه راپمی برای مستند ساز ایرانی

فیلم مستند «سفر به اعماق خلیج فارس» محصول گروه دانش و اقتصاد شبکه یک به کارگردانی علی عبدی پور جایزه دوم سال ۲۰۱۲ راپمی (سازمان حفاظت محیط زیست منطقه‌ای خلیج فارس و دریای عمان) را به دست آورد.



به گزارش مارین نیوز، این جایزه مربوط به مستندسازان و خبرنگارانی است که در حوزه محیط زیست دریایی منطقه فعال هستند و آثار مؤثری تولید کرده‌اند.

در سال ۲۰۰۹ برای اولین بار این سازمان به یک فیلم مستند جایزه طلایی (اول) خود را اهدا کرد. آن فیلم «قاتلین سرخ» به کارگردانی علی عبدی پور بود.

راپمی از هشت کشور ایران، عراق، کویت، عربستان، قطر، بحرین، امارات و عمان تشکیل شده است.



ادامه معیار های نه گانه مدل تعالی سازمانی

روندها (Trends)

روندها به مجموعه داده های مرتبط با شاخص های مختلف مورد استفاده در اندازه گیری نتایج در طول زمان اشاره دارد. یک روند مثبت روندی است که بهبود کلی در طول زمان را نشان می دهد. به عنوان مثال سری ۱۴-۱۲-۱۱-۱۰-۹-۶-۳ می تواند از ابتدا تشکیل دهنده یک روند مثبت باشد. البته عملکرد سازمان در مورد بعضی شاخص ها می تواند از ابتدا در سطح مطلوب باشد. در این گونه موارد سازمان بایستی سطح عملکرد مطلوب خود را حفظ نماید. یک روند مطلوب اشاره به وضعیت مناسب و مثبت یک شاخص در یک بازه ۴ ساله و روند سه ساله می نماید. این روند می بایستی به صورت متوالی و نه متناوب نمایانگر رشد یا کاهش یک شاخص در بازه زمانی سالیانه باشد.



مقایسه ها (Comparisons)

به مقایسه شاخص ها با سازمان های بیرونی اشاره دارد و این مقایسه می تواند با سازمان های «میانگین در صنعت» یا «بهترین ها در صنعت» صورت گیرد. بهترین ها در صنعت نشانگر سازمان هایی است که نتایج آن ها بهترین نتایج ممکن است. البته الگوی مورد نظر می تواند خارج از حیطه فعالیت سازمان مورد ارزیابی، انتخاب شود. اگر سازمان مورد ارزیابی در سطح ملی مطرح است، بهترین در صنعت می تواند از بین دیگر سازمان های موفق در سطح ملی باشد. اما اگر سازمان مورد ارزیابی ادعای ایفای نقش جهانی دارد، بهترین در صنعت باید فراتر از مرزها جستجو گردد.

همانگونه که در فوق اشاره گردید نکته قابل توجه در مقایسه ها، سنجش وضعیت عملکردی سازمان با بهترین ها می باشد. هر شاخص در نتایج عملکرد سازمانی می بایست با وضعیت بهترین مقایسه گردد و مبنایی برای اصلاح یا ایجاد رویکردها یا بهترین ها به دلایل عدم دسترسی، نبود امکانات و ... دارای وجاهت منطقی نبوده و نمایانگر عدم آشنایی سازمان با مفاهیم تعالی می باشد.

چنانچه شاخص های جاری در سازمان مخصوص همان واحد بوده و به هیچ عنوان قابل مقایسه با دیگر سازمان ها نباشد می توان از آن مقایسه اجتناب ورزید.

علت ها (Causes)

علت ها به حاصل شدن نتایج به دلیل اجرای یک یا چند رویکرد توانمند ساز اشاره دارد که تعالی نتایج با آن سنجیده می شود. اشاره به ارتباط نتایج با توانمندسازها، قضاوت صحیح و روشن در مورد وجود رابطه علت و معلولی را امکان پذیر می سازد. داشتن رابطه متناظر بین هر نتیجه و توانمندساز ایجاد کننده آن، اصلی ضروری در منطق RADAR می باشد و نتیجه ای مناسب قلمداد می گردد که دقیقا توانمندساز ایجاد کننده خود را در قسمت مربوطه دارا باشد.



محدوده (Scope)

محدوده مرتبط با محدوده نتایج ارایه شده است. محدوده نتایج به نحوه پوشش نواحی مرتبط اشاره دارد. نتایج بایستی به صورت تفکیک شده ارایه شوند. مثلا براساس گروه محصول، سطح تحصیلات کارکنان و هم چنین برای تمامی قسمت ها و واحدهای سازمان که در محدوده ارزیابی آمده اند نیز باید تفکیک صورت گیرد.

به علاوه شاخص های ارایه شده بایستی تمامی وجوه مرتبط ذکر شده در معیار را پوشش دهند.

قضاوت صحیح در مورد محدوده نتایج، نیازمند ارایه یک تصویر کلی و فراگیر در مورد سازمان می باشد. هم چنین ارتباط بین نتایج و رویکردهای توصیف شده در معیارهای توانمندساز بایستی واضح و آشکار باشد. این موارد باعث افزایش امتیاز در قسمت محدوده می شود. به عبارت دیگر از ویژگی های محدوده آن است که نتایج ذکر شده تمامیت توانمند ساز را به تصویر کشیده و زیرمجموعه آن نباشد. نتایج بایستی صد در صد توانمندساز تعریف شده و اهداف برقرار شده را نمایش داده و تنها به ذکر قسمتی از این حوزه بسنده ننماید.

ادامه بیماری های مدیریت

(ریس دو دل)

تصمیم گیری از اساسی ترین ارکان مدیریت و تصمیم گیری درست، لازمه توفیق مدیریت است. دودلی و بی تصمیمی یا تاخیر در اخذ تصمیم یا تصمیم گیری بی موقع و نابجا (مواردی که تصمیم به طور غیر لازم در سطوح خیلی بالا یا سطوح خیلی پایین اداری اتخاذ می شود) موفق ترین مدیران را در معرض شکست قرار می دهد و به همین جهات نقص تصمیم گیری را می توان از بیماری های مهلک مدیران به شمار آورد.

مدیران دو دل غالباً حدود تصمیم گیری خود را به آنچه روی کاغذ آمده، محدود می کنند. این مدیران متوجه نیستند که تصمیم گیری بر اساس آنچه زیردستان نوشته و به دستشان داده اند، در حقیقت اخذ تصمیم نیست، چون دامنه تصمیم گیری به دلخواه کارمندان زیر دست محدود شده که هر چه را خواسته اند، منعکس کرده اند و آنچه را که نخواسته اند، از قلم انداخته اند. همین طور است حال مدیرانی که تصور می کنند که اخذ تصمیم چیزی در حد مکاشفه است و در نتیجه گزارش ها و مستندات همکاران خود را ندیده می گیرند و بیهوده تلاش می کنند که شخصاً و بی اعتنا به اطلاعاتی که زیر دستان جمع آوری کرده اند، تصمیم بگیرند.

باز هم هستند دسته دیگری که دیر یا زود بالاخره تصمیم می گیرند، ولی بلافاصله تصمیم خود را تغییر می دهند و گاه می شود که این گرفتن و شکستن تصمیم چند بار تکرار می گردد. این مدیران دمدمی تر از آن هستند که بتوانند حتی در مقام فعلی خود دوام بیاورند.

