



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 ۱۰، 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.



گروه بندری شانگهای از رشد اندک سود و توان عملیاتی خبر داد

گروه بندری بین‌المللی شانگهای از بهبود اندک سود سالانه و توان عملیاتی خود در سال ۲۰۱۲ خبر داد. با وجود آنکه احجام کانتینری با ۲/۵ درصد رشد به ۳۲/۵ میلیون TEU رسیده است، توان عملیاتی در بزرگ‌ترین بندر جهان در مقایسه با سطح مشاهده شده در سال ۲۰۱۱ نسبتاً ثابت باقی مانده است. تلاشی هماهنگ برای غلبه بر رکود اقتصاد جهانی، دستیابی به هدف عملیاتی سالانه، بهبود مداوم کیفیت عملیاتی و وضعیت مالی سالم و بی‌خطر آغاز شده است.

سود خالص گروه بندری شانگهای با ۴/۲ درصد رشد سال به سال به ۴/۹ میلیارد Rmb (۷۷۳ میلیون دلار آمریکا) رسیده است، درحالی‌که عایدات آن با ۳۲ درصد رشد به ۲۸/۷ میلیارد Rmb افزایش یافته است.

شرکتی چینی اظهار داشت که افزایش عایدات خود را می‌توان به اصلاحات مالیاتی و افزایش احجام کانتینری طی مدت ۱۲ ماه ربط دهد.

گروه بندری بین‌المللی شانگهای که تحت مالکیت مشترک دولت چین و گروه بازرگانی چین قرار دارد، گزارش رسمی سالانه خود را در ۲۷ مارس منتشر خواهد نمود.



خوش آمدگویی بندر جبل علی به بزرگترین کشتی کانتینربر جهان

بندر جبل علی نخستین ورود بزرگترین کشتی کانتینربر جهان - CMA CGM مارکو پولو- را جشن گرفت.



این شناور که از ظرفیتی معادل ۱۶۰۲۰ TEU برخوردار بود مورد استقبال مقامات رسمی DP World قرار گرفت و به همین مناسبت لوح یادبودی توسط محمد المعلم (معاون ارشد و مدیرعامل DP World امارات متحده عربی) به کاپیتان Igor Sikic به نمایندگی از خط کشتیرانی فرانسوی CMA CGM اعطا شد.

ورود این کشتی مایه خوشحالی DP World و نویدبخش ورود به عصر جدید خط پیمایهای کانتینربر مگا می باشد. بندر جبل علی برای پذیرش این کشتیهای غول پیکر و حتی شناورهای بزرگتر در حال ساخت، اعلام آمادگی نموده است.

هم اکنون بندر جبل علی هر هفته سه کشتی کانتینربر خیلی بزرگ (ULCS) با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU و بیش تر را سرویس دهی می نماید و انتظار می رود که در سالهای آینده این رقم به تدریج افزایش یابد.

مارکو پولو ۳۹۶ متر طول، ۵۴ متر عرض و ۱۶ متر آبخور دارد.

این کشتی اقیانوس پیما که تحت پرچم بریتانیا می باشد، بعد از طی طریق از نینگبو به سوی اروپا در ۷ نوامبر ۲۰۱۲، در راه بازگشت به سوی چین می باشد.

در دسامبر ۲۰۱۲، DP World ساوت همپتون در اروپا به CMA CGM مارکو پولو پهلو داد.



رشد ۱/۷ درصدی توان عملیاتی بزرگ‌ترین بندر اروپا



بندر روتردام - بزرگ‌ترین بندر اروپا - شاهد رشد ۱/۷ درصدی توان عملیاتی و ثبت رکورد ۴۴۲ میلیون تن در سال ۲۰۱۲ بود.

اگرچه این رشد محدود بود، اما رکوردی دیگر برای روتردام محسوب می‌شد. طی این دوره ۱۲ ماهه احجام کانتینری در این بندر هلندی اندکی رشد نمود و ۱۱/۹ میلیون TEU یا ۱۲۶ میلیون تن بار از طریق این بندر جابه‌جا شد. این در حالی است که حجم بارهای فله تفکیکی به دلیل کاهش واردات فولاد با ۵ درصد کاهش به ۲۴ میلیون تن رسید. با این وجود، بندر روتردام با رشد قابل توجه حجم بار فله مایع و بخصوص افزایش نرخ جابه‌جایی نفت خام (افزایش ۶ درصدی)، کاهش تولید فولاد در اروپا را جبران نمود.

در بخش بار فله خشک، بدلیل کاهش برداشت غلات و شرایط کشورهای صادرکننده روغن غلات، میزان جابه‌جایی بار کاهش یافت و باعث کاهش ۱۸ درصدی بار فله کشاورزی این بندر شد. این در حالی است که حجم سنگ آهن و ضایعات جابه‌جا شده از طریق این بندر نیز ۱۲ درصد و حجم زغال سنگ جابه‌جا شده ۴ درصد کاهش یافت. حجم بارهای فله خشک دیگری که از طریق بندر روتردام جابه‌جا می‌شود نیز بدلیل رکود صنعتی و تولید صنعتی ناامید کننده، کاهش یافت. در کل، ۷۹ میلیون تن بار فله خشک طی سال ۲۰۱۲ از طریق این بندر جابه‌جا شد. مسئولین بندر روتردام نرخ رشد در سال آینده را ۲ درصد پیش‌بینی می‌کنند.



ADT قرارداد امتیاز انحصاری سی ساله را برای ترمینال کانتینری خلیفه به امضا رساند

شرکت ترمینال های ابوظبی (ADT) حق انحصاری مدیریت و راه اندازی اولین ترمینال کانتینری بندر خلیفه را با امضای یک قرارداد امتیاز انحصاری سی ساله با شرکت بنادر ابوظبی (ABPC) تضمین نمود. قرارداد امتیاز انحصار ترمینال کانتینری شماره ۱ بندر خلیفه طی مراسمی در کاخ امارات به امضا رسید. این قرارداد امتیاز انحصاری، مدیریت و بهره برداری موثر و کارآمد از ترمینال کانتینری بندر خلیفه را برای سی سال آینده تضمین نموده و به توسعه و تنوع اقتصادی صنعتی کمک قابل توجهی می نماید.

بندر خلیفه به عنوان یک دروازه جهانی، واحدهای بازرگانی واقع در Kizad را قادر خواهد ساخت که به مزیت رقابتی در بازار جهانی دست یافته و رشد نمایند.

Kizad یا منطقه صنعتی خلیفه کمی کم تر از ۴۲۰ کیلومتر مربع از زمین های متعلق به جزیره بندری جدید را جهت توسعه اقتصادی به خود اختصاص داده است. روی هم رفته انتظار می رود این دو پروژه به ۱۵ درصد از تولید ناخالص غیرنفتی داخلی تولید شده تا سال ۲۰۳۰ کمک نمایند. بندر خلیفه که در یکم سپتامبر امسال فعالیت تجاری خود را آغاز نمود در حال حاضر شش دستگاه از بزرگ ترین جرثقیل های STS جهان را در اختیار دارد و تنها ترمینال کانتینری نیمه اتوماتیک در خاور میانه است. بعد از این که سه جرثقیل STS و ۱۲ جرثقیل انبارش دیگر در سال ۲۰۱۴ تحویل این بندر شود، ظرفیت حمل آن به ۵/۲ میلیون کانتینر در سال خواهد رسید و فاز اول این پروژه به پایان خواهد رسید. بنابراین ظرفیت این جزیره بندری می تواند دو برابر شده و به پنج میلیون کانتینر در سال برسد (البته با توجه به میزان تقاضا).

تلاش های زیادی برای توسعه ترمینال کانتینری شماره ۱ بندر خلیفه و ایجاد یک هاب که بتواند مشکلات شبکه بزرگ ترین خط های کشتی رانی جهان را حل کند، انجام شده است. با وجود اسکله های عمیق و جرثقیل های غول پیکر، این تاسیسات توانایی سرویس دهی به بزرگ ترین کشتی های کانتینربر را دارا می باشد.

افتتاح بندر خلیفه در ۱۲ دسامبر ۲۰۱۲ یک ترقی فوق العاده برای ابوظبی و امضای قرارداد امتیاز انحصاری نقطه عطفی برای ADT بود.



کشتی رکوردشکن در مثلث برمودا ناپدید شد!



یک کشتی روسی که قصد داشت رکورد دو بار سفر به دور دنیا

را طی یک سال برجا بگذارد؛ در مثلث برمودا گم شد.

به نوشته روزنامه اینترنتی روسی لنتا، روز جمعه هنگام وقوع توفان، صاعقه‌ای به این کشتی اصابت کرده که موجب تخریب همه تجهیزات مسیریابی شده و ناخدای کشتی تنها پس از چند روز موفق به برقراری ارتباط با ساحل شده و خبر داده که ملوانان آسیب ندیده‌اند.

وی درعین حال تأکید کرده که خدمه کشتی به افسانه‌های مربوط به مثلث برمودا اعتقاد ندارند؛ ولی با این وجود هنگام رعد و برق ابرهایی را مشاهده کرده‌اند که از آب خارج می‌شده و به دیوار مه شباهت داشته‌اند و دایره‌های درخشانی را هم برفراز اقیانوس دیده‌اند که به طور ناگهانی ناپدید و ظاهر می‌شده‌اند.

براساس این گزارش، کشتی به خاطر تغییر دائمی مسیر و سرعت جریان‌های اقیانوسی ناشی از وزش باد شدید و خاموش شدن موتور نتوانسته از مثلث خارج شود و مکان فعلی آن مشخص نیست.

این کشتی قصد داشته بعد از برمودا راهی ایسلند شود و طی ۳۶۵ روز از قطب‌های شمال و جنوب عبور کند تا به این ترتیب، رکورد جدیدی در زمینه انجام دو سفر دور دنیا طی یک سال به جا بگذارد.



بیماری های مدیریت

(رئیس مقرراتی)

تمام فکر و ذکر رئیس مقرراتی در چارچوب تنگ مقررات اداری محدود شده است. این قبیل مدیران مانند کسانی هستند که روزگاری شعری گفته اند و حالا خود را شاعر می دانند، ولی بیش از یک شعر بلد نیستند و هر روز همان را باز می سرایند. شاه بیت این شعر هم این است که: **”طبق مقررات اقدام شود“**

این عبارت در حقیقت مهر و امضای رئیس مقرراتی است که در هر برنامه و گزارشی به چشم می خورد. شگفت آور آن که مدیران مقرراتی اغلب نمی دانند که مقررات خاصی که **”طبق آن ها باید اقدام شود“** چیست و چه بسا که در مورد موضوع ارجاعی اساساً مقرراتی وجود نداشته باشد.

این طرز فکر و محکم کاری از محافظه کاری ریشه می گیرد. کار هم که از محکم کاری عیب نمی کند. پس بار همه مسوولیت ها را به گردن **”مقررات“** و در حقیقت به گردن کارمندان زیر دست می گذاریم و خودمان آسوده بر صندلی ریاست لم می دهیم. اگر یک زمان دری به تخته خورد و پرونده ها را بیرون کشیدند، هیچ کس نمی تواند از مقام مسوولی که دستور داده **”طبق مقررات اقدام شود“** بازخواست کند.



ادامه مدل تعالی سازمانی

ارزیابی و بازنگری (Assessment and Review)

ارزیابی و بازنگری به نحوه اندازه گیری و پایش رویکرد مورد بررسی اشاره دارد و اینکه یادگیری سازمان چگونه است و به چه نحو نتایج فعالیت های یادگیری تحلیل می شوند تا برنامه های بهبود، شناسایی، اولویت بندی، برنامه ریزی و پیاده سازی شوند. ویژگی های «اندازه گیری»، «یادگیری» و «بهبود» به تعالی در ارزیابی و بازنگری رویکرد توصیف شده اشاره دارد.

اندازه گیری (Measurement)

اندازه گیری، به اندازه گیری منظم رویکرد، جاری سازی رویکرد و نتایج به دست آمده آن اشاره می نماید. شاخص های مورد استفاده عمدتاً باید در معیارهای نتایج و در جزء معیارهای مرتبط آورده شوند.

یادگیری (Learning)

یادگیری به میزان و حدود انجام فعالیت های یادگیری مانند بهینه کاوی، ارزشیابی و ارزیابی به منظور شناخت و به اشتراک گذاردن بهترین تجارب و فرصت های بهبود اشاره دارد.

بهبود (Improvement)

یکی از خروجی های کلیدی ارزیابی و بازنگری فعالیت های بهبود است که از طریق نقاط قوت حفظ شده و زمینه های قابل بهبود نیز بهبود می یابند. بهبود به میزان و حدود استفاده از اندازه گیری ها، اطلاعات حاصل از یادگیری و فعالیت های خلاقانه اشاره دارد که به منظور شناسایی، اولویت بندی، برنامه ریزی و استقرار بهبود به کار می روند. بهبودها باید در جای مناسب، نوآوری در سازمان را نیز منعکس نمایند.



برداشت هایی از منطق رادار :

منطق رادار یعنی چگونگی تحقق مدل تعالی سازمانی EFQM.

منطق رادار یعنی میزان کسب نتایج برنامه ریزی شده.

منطق رادار یعنی میزان هوشمندی سازمانی در تحقق آرمان ها و چشم اندازهای تعریف شده.

منطق رادار یعنی هم کار کردن و هم کار خوب کردن.

منطق رادار یعنی بهره وری تمام سازمان.



منطق رادار یعنی تبدیل آن چه هست به آن چه باید باشد.

منطق رادار یعنی داشتن نگرش سیستماتیک به تمام وقایع درون و بیرون سازمان.

منطق رادار یعنی دستیابی به بهترین جایگاه یا جایگاه بهترین ها.

منطق رادار یعنی باور یادگیری از ایده تا نتایج عمل.

منطق رادار یعنی حرکت هدفمند، هوشمندانه و سیستماتیک از آن چه هستیم به آن چه می خواهیم باشیم.

منطق رادار یعنی اندازه گیری نتایج موجود به منظور طراحی نتایج مطلوب.

منطق رادار یعنی دغدغه دائم سازمان در مسیر بهبود.

منطق رادار یعنی می توانیم و باید بهتر از آن چه کرده ایم عمل نماییم.

منطق رادار یعنی تحقق باور (Pull) به جای (Push) در تمامی ابعاد و گستره سازمان.

منطق رادار یعنی خشنودی تمام ذینفعان سازمان.

منطق رادار یعنی بهره گیری از خلاقیت و یادگیری از مرحله ایده تا نتایج عملکردی سازمان.



منطق رادار یعنی شیوه بهتر برای تحقق باور بهتر شدن.

منطق رادار یعنی رشد چالش های مثبت سازمانی.

منطق رادار یعنی بهبود دائمی نسبت به نقطه ای که در آن قرار داریم.

منطق رادار یعنی شیوه سنجش میزان سلامت سازمان در آزمایشگاه تعالی.