



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 ۱، سال ۱، بهمن، ۱۳۹۲

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 سبکهای 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.

خبرنامه الکترونیکی مرکز بررسی ها و مطالعات

شماره اول سال ۱۳۹۲

نشست کارشناسان ویژه انکتاب جهت «بررسی عملکرد بندر» در ژنو، ۱۲ دسامبر ۲۰۱۲

نشست کارشناسان ویژه انکتاب امکان بررسی توسعه های اخیر در بنادر خاص، انجمن های بندری، کاربران بندر و عملکرد بندر را فراهم نمود. این نشست با حضور ۴۰ شرکت کننده از ۲۰ کشور مختلف برگزار شد.

در این نشست، اهمیت بنادر برای تجارت و اقتصاد خاطر نشان گشت، چرا که ۸۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می شود و کشورهای در حال توسعه سهم بیش تری در این میان دارند. اخیراً هیچ مقایسه جهانی از سطح عملکرد بنادر انجام نشده است که بنادر و ارباب رجوعان آن ها بر مبنای آن بنادر دیگر را محک بزنند. شناسایی شاخص های استاندارد که به ذینفعان اجازه می دهد که آشنایی بیش تری با بنادر و کارایی آن ها داشته باشند می تواند گام مهمی به سوی سایر اصلاحات بندری و دستیابی به بهره وری و کارایی بیش تر و قدرت رقابتی بیش تر باشد. این اجلاس تلاشی در جهت درک بیش تر نیازهای بخش صنعت و دانشگاه و بررسی امکان همکاری بیش تر میان این دو بخش بود.

کارشناسان حاضر در این نشست از راه کار انکتاب حمایت کرده و درخواست نمودند که کارهای تحلیلی خود در خصوص شاخص های ارزیابی عملکرد بندر را ادامه دهند. به طور خلاصه، کارشناسان راه حل ابتدایی زیر را مورد بررسی قرار دادند.

بهترین استفاده ممکن از شبکه بنادر در چارچوب برنامه آموزش بندری جهت تست آزمایشی آمادگی بنادر جهت به اشتراک گذاری شاخص های منتخب.



(۱) بررسی تعریف مجموعه داده ها با همکاری سازمان های بین المللی / منطقه ای.

(۲) تمرکز روی داده های مربوط به بازده عملیاتی پیش از گنجاندن سایر اطلاعات متنی.

(۳) پیش بینی زمان تهیه خلاصه داده ها که احتمالاً شامل اطلاعات متنی افزوده نیز می شود.

مروری بر نکات مرتبط با حمل و نقل دریایی در رقابت میان خطوط خط پیما و پایداری زیست محیطی و حالت ارتجاعی اقلیمی

بنابر گزارش حمل و نقل دریایی انکتاد در سال ۲۰۱۲، تجارت دریایی جهان به ۷/۸ میلیارد تن رسیده است. در همین سال ظرفیت عرضه کشتی جهان خیلی سریع تر و با نرخ ۱۰ درصد رشد نمود و به ۱/۵ میلیارد DWT رسید. عدم تعادل عرضه و تقاضا خبر بدی برای این صنعت و هم چنین سوددهی بازار محسوب می شود.

بنابر گزارش ها، توان عملیاتی بنادر جهانی در سال ۲۰۱۱ با نرخ ۵/۹ درصد افزایش یافته است. ۶۰ درصد از حجم تجارت جهانی به احجام بارگیری شده و ۵۷ درصد به احجام تخلیه شده در کشورهای در حال توسعه اختصاص دارد و این تغییری بزرگ نسبت به الگوهای پیشین محسوب می شود.



عدم تعادل عرضه و تقاضا بازار باربری را تحت فشار قرار داده و بودجه های بسیاری از شرکت های کشتی رانی را محدود نموده است و این وضعیت موجب کاهش نرخ باربری، درآمد محدود و عدم سود دهی شده است. اثر کاهش نرخ به خصوص در کشورهای در حال توسعه که از هزینه حمل و نقل بالاتری برخوردارند نمی تواند چندان مثبت باشد.

تغییرات جوی نیز بر صنعت حمل و نقل دریایی موثر است و گام های مختلفی جهت کاهش اثرات منفی آن روی حمل و نقل بار برداشته شده است.

کاهش مصرف سوخت و اتخاذ روش هایی دوستدار پایداری محیط زیست یکی دیگر از چالش های این صنعت است و می تواند به کنترل تغییرات جوی نیز کمک کند.

براساس محاسبات انجام شده، بخش حمل و نقل (منجمله حمل و نقل بار و مسافر، ۵۰ درصد از سوخت های فسیل جهان را مصرف می نماید. از سوی دیگر ۱۳ درصد از گازهای گلخانه ای جهان به حمل و نقل دریایی مربوط می باشند و احتمال افزایش این نرخ نیز وجود دارد. بنابراین اتخاذ راه کارهای لازم در بنادر جهت جلوگیری از تغییرات جوی و کاهش مصرف سوخت یکی از چالش های این صنعت است.

برای این منظور هیچ راه مستقیم و منحصر به فردی وجود ندارد. البته با استفاده از سیستم های حمل و نقل پایدارتر می تواند گام بزرگی باشد. برای مثال، استفاده از سیستم های حمل و نقلی که سوخت کم تری مصرف می کنند، استفاده از سوخت های تمیزتر، استفاده از روش های حمل و نقل پاکیزه تر و اجرای فرایندهای لجستیک. ارزیابی اثرات احتمالی تغییرات جوی روی سیستم های حمل و نقل و اتخاذ راه کارهای مناسب کلید پایداری جوی هستند. مسایل زیست محیطی را باید در برنامه ریزی ها و تصمیم های سرمایه گذاری مد نظر قرار داد.

اجلاس ترمینال های APM و دولت عمان در خصوص طرح های توسعه سلاله

یک هیات ارشد از ترمینال های APM (از جمله مدیر عامل شرکت، کیم فجفر) در هفته گذشته جهت بحث در خصوص توسعه زیربنایی و اقتصادی بندر سلاله با نمایندگان دولت عمان ملاقات نمود.

مذاکرات سطح بالای انجام شده با دکتر علی سونیدی - وزیر تجارت و صنعت عمان - و سلطان آل الحبسی - دبیر کل شورای عالی برنامه ریزی - روی طرح های پیشنهادی مرتبط با افزایش سه میلیون TEU ظرفیت بندر سلاله که هم اکنون با ظرفیتی معادل پنج میلیون TEU به فعالیت مشغول است، تمرکز داشتند.

از طریق شراکت ترمینال های APM و دولت عمان در بندر سلاله، امکان به اشتراک گذاری علم و تخصص در زمینه توسعه بندر و انجام عملیات فراهم خواهد شد و به تحول و رشد اقتصادی سلاله و عمان کمک خواهد شد.

بندر سلاله به عنوان بخشی از برنامه توسعه خود یک فرایند مناقصه دولتی برای ترمینال های تفریحی (کروز) دائمی و یک فضای انکوباتور تجاری ۶۰۰۰ مترمربعی ترتیب خواهد داد.

تلاش بر این است که بندر سلاله به بندر منتخب منطقه تبدیل شود و نظارت بر دارایی ها و منابع در همه زمان ها را به بیشینه مقدار ممکن برساند.

بندر سلاله که در خلیج عمان در دریای عرب واقع شده است و عملیات تجاری خود را در نوامبر ۱۹۹۸ با مشارکت دولت عمان و خط کشتیرانی AP Moller - Maersk آغاز نمود. از زمان افتتاح این بندر، ترافیک کانتینری آن با بیش از ۶۰۰ درصد رشد به ۳/۶۵ میلیون TEU رسیده است.

ترمینال های APM، سی درصد از سهام بندر سلاله را در اختیار دارند و مسوولیت روزانه این تاسیسات را بر عهده دارند.



افزایش ۲۱ درصدی نرخ سود DP World

بعد از این که DP World از افزایش ۲۱ درصدی نرخ سود در سال ۲۰۱۲ خبر داد، استراتژی فروش دارایی های غیرضروری به منظور تمرکز روی رشد در بازارهای در حال ظهور به نتیجه رسید.

DP World که سومین متصدی ترمینال بزرگ در جهان است شاهد افزایش نرخ سود سالیانه از ۴۵۹ میلیون دلار به ۵۵۵ میلیون دلار آمریکا می باشد و نرخ درآمد با ۵ درصد افزایش به ۱/۳ میلیارد دلار رسید.

سود قبل از بهره، مالیات و استهلاک مشهود و نامشهود (EBITDA) و سود ناخالص قبل از بهره، مالیات و استهلاک مشهود و نامشهود به ترتیب به ۱/۴ میلیارد دلار و ۴۵/۱ درصد افزایش یافت.



این افزایش سود در محیط عملیاتی چالش برانگیز نشان دهنده تمرکز DP World روی بازارهای صحیح، انجام عملیات به نحو احسن و ارائه بهترین خدمات به مشتریان بوده است.

DP World سعی دارد که امسال به مدیریت فعالانه گروه خود پرداخته و به حداکثر سود و مزایا دست یابد و دارایی های غیرضروری یا کم کاربرد را بی بهره سازد. این امر انتقال سرمایه

به بازارهایی که بازدهی سودآوری دارند و بنیان سرمایه شرکت را تقویت می کنند کمک می کند.

شرکت London – Listed که مسوولیت بهره برداری از بیش از ۶۰ ترمینال در سراسر جهان را بر عهده دارد از طریق فروش دارایی های خود در اروپا، استرالیا و خاورمیانه در سال گذشته به سودی معادل ۲۴۹ میلیون دلار دست یافت. واحد دبی نیز موافقت خود با فروش منافع تجاری خود در هنگ کنگ به قیمت ۷۴۲ میلیون دلار را اعلام نمود (این دارایی ها شامل ۷۵ درصد سهام در ترمینال های CSX World و ATL Logistics Centre Hong Kong (ATL) می باشد.

DP World که در سال ۲۰۱۲ موفق به جا به جایی ۵۶/۱ میلیون TEU در شبکه جهانی خود شد، در نظر دارد از طریق چهار پروژه توسعه ای عظیم (منجمله لندن گیت وی و ترمینال چهارم جبل علی)، ظرفیت ترمینال های خود را تا ۲ سال آینده تا ۱۰ میلیون TEU افزایش دهد. بدون شک دستیابی به این ظرفیت جدید برای DP World تحولی بزرگ خواهد بود.

تحویل شش دستگاه RMG توسط شرکت لیبر به بندر تجاری جوویل در عربستان سعودی

شرکت جرثقیل های کانتینربر لیبر اعلام نمود که از بندر تجاری جوویل واقع در عربستان سعودی، سفارش ساخت ۶ جرثقیل ریلی را گرفته است.

این سفارش که توسط شرکت سهامی خاص Sinopec E&C middle East و به نیابت از Sabic انجام شده است، به معنای ورود اولین جرثقیل های گنتری ریلی شرکت لیبر به منطقه خاورمیانه می باشد.

لیبر از قدیم جرثقیل های RMG ترمینال های چندوجهی و بندری ایرلند، بریتانیا و اروپا را تامین می نموده است، ولی این سفارش جدید به معنای توسعه بیش تر محدود محصولات این شرکت می باشد.

دهانه این جرثقیل ها ۴۳ متر است و می توانند به عرض ۱۴ کانتینر دسترسی داشته و ۱ تا ۶ کانتینر را روی هم بچینند. این جرثقیل ها از یک بار پخش کن تلسکوپی برخوردارند و قادرند تا ۴۰ تن بار را جا به جا نمایند. ارتفاع بالابری آن ها ۲۱ متر است.

دو جرثقیل برای بندر ساوت هامپتون و دو جرثقیل برای شهر ولادی وستک در روسیه از دیگر سفارشات های RMG ها است.



افتتاح یک بندر خشک جدید در بغداد توسط CMA

CMA CGM (سومین خط کشتی رانی بزرگ دنیا) اعلام نمود که در ماه ژوئن یک بندر خشک جدید را در پایتخت عراق (بغداد) افتتاح خواهد نمود.

این تاسیسات جدید منحصرًا توسط گروه کشتی رانی فرانسوی مدیریت و اداره خواهد شد و به شرکت های باربری اجازه خواهد داد که به جای بندر ام قصر، بار خود را در جایی نزدیک تر به بغداد از گمرک ترخیص نمایند.

این بندر خشک به شبکه حمل و نقل داخلی CMA CGM متصل خواهد بود و احتمالاً به خط آهنی که در فاصله ۳ کیلومتری سایت واقع شده است متصل خواهد بود و حمل و نقل سریع از ام قصر را امکان پذیر خواهد نمود.

این بندر خشک محوطه ای برابر با ۱۶۵۰۰۰ مترمربع را پوشش می دهد و ظرفیت انبارش آن ۱۲۰۰۰ TEU خواهد بود.

CMA CGM از چهار دفتر در عراق برخوردار می باشد و دو سرویس واسطه (Feeder) اختصاصی که بندر عراقی ام قصر را به بندر کانونی خورفکان (شارجه، امارات متحده عربی) متصل می نمایند را اداره می نماید.



ادامه بیماری های مدیریت

(ریس یکطرفه)

حسن بزرگ یکطرفه کردن خیابانها این است که امکان خطر، برخورد و تصادف به حداقل می رسد. اما یکطرفه شدن حالت و احساس یکطرفه بودن را نیز به تدریج در ذهن رانندگانی که هر روزه از این گونه خیابان ها عبور می کنند، به وجود می آورد. این رانندگان چنان به امتیازی که قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی به آن ها اعطا کرده خو می گیرند که در هیچ شرایطی (حتی هنگام خطر و اضطرار) متحمل اتومبیلی که در خلاف جهت آن ها قرار گرفته است، نمی شوند.

این خصوصیت گاهی در برخی مدیران جلوه گر می شود. مدیرانی که عادت کرده اند همیشه از همکاران خود توقع حمایت و وفاداری داشته باشند، بدون این که این وفاداری و حمایت متقابل باشد و آنان نیز به موقع در مقام دفاع از کارمندان خود برآیند. روسای یک طرفه دلشان می خواهد که تا آخر جاده به سرعت برانند و به هیچکس "راه ندهند".

وفاداری، حق شناسی، رعایت عوالم همکاری، رفاقت و حرمت حق آب و گل برای این قبیل روسا یکطرفه است. آن ها انتظار دارند که از وفاداری زیردستان برخوردار شوند، لیکن به زیردستان حق برخورداری از وفاداری خود را نمی دهند.

این یکه تازان راه های یکطرفه در مواقعی که باید از وفاداری به مرئوسان و وفاداری به روسا یکی را انتخاب کنند، جانب مقامات مافوق را می گیرند و اکراه دارند از این که در برابر روسای خود مدافع مرئوسان خود قلمداد شوند. در بیمار بودن این مدیران تردید نداشته باشید.

این جمله سیمون بولیوار سردار نامی و آزاد کننده مردم آمریکای لاتین را به یاد بسپارید و به آن عمل کنید: " شرط لازم برای فرماندهی آن است که فرمانده در کار خود تبحر داشته باشد و دومین شرط لازم، وفاداری نسبت به زیردستان است."



دنباله مبحث تغییر

۱) تغییر چگونه به وجود می آید؟

اصولا چگونگی پیدایش تغییر در یک سازمان متأثر از نیروی انسانی است. به دلیل این که هر نوع تغییری اعم از سخت افزار و نرم افزار با حرکت نیروی انسانی یا از خود او شروع می شود، لذا باید شکل گیری یک پدیده تغییر یافته را در وجود انسان ها جستجو کرد.

صرف نظر از خصوصیات افراد در یک سازمان و صرف نظر از تغییرات حادث شده در یک محیط، می توان اذعان داشت که تغییر ناگزیر با یک دانش و آگاهی جدید شکل خواهد گرفت. جایگاه کسب دانش و تجربه اندوزی و معرفت پذیری در انسان ها بسیار با اهمیت و قابل توجه است. دانش و آگاهی منجر به ایجاد یک نگرش جدید، تفکر و تعمق بیش تر در پدیده های مختلف می گردد و چرایی و چگونگی عملکردها آغاز می شود.

این سووال هاست که یک حرکت، کوشش و پویش جدید را طلب می نماید. پس از این حرکت هاست که یک پدیده دیگر و یک دستاورد جدید خواهیم داشت. این عنصر، مفهوم واقعی و عینی تغییر را در خود متبلور می نماید. حال این تغییر یا در رفتار یا در روش انجام کار یا در ابزار مورد استفاده فرد است.

۲) منشا و منبع اصلی تغییر

همان طور که اشاره شد، منبع اصلی و سرمنشا کلیه تغییرات، دانش و آگاهی بشر بوده است. این تغییرات اگرچه در جهت جوابگویی به نیاز یا نیارهایی به وجود آمده، ولی نقطه شروع و نیروی محرکه اصلی آن، معرفت و آگاهی افراد بوده است.

«نیاز» به عنوان یک شرط و یا عامل، می تواند تحریک کننده باشد ولی به هیچ وجه شرط کافی برای بروز تغییر نیست، زیرا اگر این طور بود کشورهای عقب مانده و در حال توسعه الزاما باید دارای تغییرات گسترده و اختراعات متفاوتی می بودند، در صورتی که اختراعات و اکتشافات متفاوت اکثرا به جامعه توسعه یافته و مترقی تعلق داشته است.



«پیتردراکر» یکی از نظریه پردازان برجسته علوم مدیریت، اقتصاد و علوم اجتماعی است که در این باره می گوید: «دانش در نخستین مرحله به مدت یکصد سال در خدمت طراحی و ساخت ابزارها، فرایندهای تولید و محصولات قرار داشت و همین مرحله بود که به (انقلاب صنعتی) منتهی شد و در دومین مرحله که حدوداً از سال ۱۸۸۰ آغاز شد و تقریباً تا پایان جنگ دوم جهانی طول کشیده، دانش در مفهوم جدید خود (وابسته به کار) تعریف گردید و همین امر در واقع پیش درآمدی بر وقوع انقلاب بهره وری بود»

روند تکاملی و توسعه کشورها در آسیای جنوب شرقی، از جمله مصادیق این گفته هاست. رشد دو رقیب این کشورها در سال های اخیر، بنا بر برنامه ریزی های انجام شده در زمینه فرهنگی و اجتماعی در سال های پس از جنگ جهانی دوم بوده است. رشد شتابان و محسوس ژاپن در سال های پس از جنگ جهانی به واسطه ضرورت و اهمیت توسعه، با یک چارچوب فکری و علمی بسیار گسترده و وسیع در ذهنیت، نگرش و نهایتاً عملکرد برنامه ریزان و سیاستمداران این کشور بوده است و پشتوانه بسیار محکم و با صلابت این توسعه و پیشرفت، سرمایه گذاری ها و افزایش قابلیت های علمی در ذهن و نگرش افراد جامعه بوده است.

مطالب اشاره شده، بیش تر به بحث درباره ریشه اصلی و زیربنایی تغییرات و تحولات توجه دارد. ولی در مورد سازمان ها این نکته را باید همیشه به یاد داشت که نه تنها سازمان ها در خود ضرورت تغییرات را احساس می کنند و آن ها را در سازمان به انجام می رسانند، بلکه از محیط بیرونی خود نیز متاثر می شوند. آن ها باید آمادگی تغییرات تاثیر گرفته از محیط خارج سازمان را نیز داشته باشند. زیرا پویایی و استمرار حرکت سازمان ها در گرو این تغییرات و انجام انعطاف لازم در مورد هر یک از عملیات مبتنی بر اهداف سازمان است.



(ادامه دارد)