



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 ۴، سال، هفتم، 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 "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.

خبرنامه اداره کل مرکزبررسی ها و مطالعات راهبردی

شماره چهارم سال ۱۳۹۲

افتتاح ترمینال توسعه داده شده در بندر جبل علی

توسعه های جدید صورت گرفته در ترمینال کانتینری ۲ بندر جبل علی (در امارات متحده عربی) با ورود کشتی ام اس سی لاسپتیسای با طول ۳۶۶ متر رسماً افتتاح شد.

در طی یک مراسم رسمی در کنار اسکله یک هدیه یادبود توسط رییس DP World به کاپیتان این کشتی و مدیر کل شرکت کشتی رانی مدیترانه (MSC) تقدیم شد.

گسترش دیوار بارانداز از ۴۰۰ متر به ۳۰۰۰ متر ظرفیت این بندر را ۱ میلیون TEU افزایش داده و به ۱۵ میلیون TEU رسانده است و سرویس دهی هم زمان به شش کشتی مگا را امکان پذیر ساخته است.

با وجود ترمینال کانتینری ۳ که در حال احداث است، ظرفیت بندر جبل علی در سال ۲۰۱۴ به ۶۹ میلیون TEU خواهد رسید و قادر به سرویس دهی هم زمان به ۱۰ کشتی غول پیکر نسل جدید خواهد بود و تنها بندری در منطقه خواهد بود که از چنین توانایی برخوردار است.

افزایش ظرفیت بندر جبل علی هم زمان با تقاضای بازار بخشی از تلاش های صورت گرفته جهت تامین نیازهای جدید خطوط کشتی رانی و تاجران است.

بندر جبل علی با برخورداری از توان عملیاتی ماهانه ۱ میلیون TEU طی دو سال گذشته هم چنان تحت فشار شناورهای بزرگ تر و حجم بیش تر کالاهایی است که مبدا یا مقصدشان این بازار می باشد.



ترمینال کانتینری ۳ با برخورداری از باراندازی به طول ۱۸۶۰ متر، یک محوطه انبارش ۷۰ هکتاری و آبخوری ۱۷ متری، یکی از بهترین ترمینال های مدرن دریایی جهان خواهد بود و با افتتاح آن ۱۰۰۰ فرصت شغلی ایجاد خواهد شد.

آغاز پروژه خودکارسازی ۲۵۰ میلیون دلاری بریزن DP World

ترمینال کانتینری بریزن DP World اولین محموله متشکل از جرثقیل های انبارش اتوماتیک ساخت کارخانه کالمار (ASC) را به عنوان بخشی از پروژه خودکارسازی ۲۵۰ میلیون دلاری، تحویل گرفت.

این ASC ها که زودتر از موعد مقرر تحویل داده شده اند، بخشی از سفارش کالمار برای چهارده ASC و چهارده دستگاه استرادل کریر به متصدی ترمینال دبی است.

راه اندازی و تحویل ASC و استرادل کریر ها برای انجام موفقیت آمیز این پروژه بسیار مهم است.

تیمی از مدیران پروژه، متخصصین برق، مکانیک ها، دستیاران تجاری، کارگران مونتاژ و افراد پشتیبان پروژه محلی در این پروژه به کار گرفته شده اند.

تیم راه اندازی استرالیایی کالمار به همراه شرکت های پیمانکاری بریزنی **Brimar Electric Australia** و

Heary Haulag Australia، کار مونتاژ ASC ها را آغاز نموده اند.

انتخاب این تیم، تعهد شرکت کالمار در قبال موفقیت پروژه DP World و اقتصاد محلی را نشان می دهد.



تکمیل قرارداد امتیاز انحصاری JNPT توسط DP World

DP World یک قرارداد امتیاز انحصاری را برای دومین تاسیسات خود در بندر جواهر لعل نهرو امضا می نماید.

سومین ابر متصدی ترمینال جهان پس از توافق با بندر جواهر لعل نهرو (JNPT) درخصوص سهم ۲۸/۰۹ درصدی از عایدات، این پروژه را از آن خود نمود. ولی امضای قرارداد انحصاری که قرار بود سی روز پس از امضای تمایل نامه این پروژه انجام شود، به دلیل مسایل زیست محیطی و نیز تصمیم DP World مبنی بر تجدید ساختار عملیات در هند، به تعویق افتاد.

ساخت اسکله حداقل ۱۲ ماه پس از شروع ساخت و ساز به پایان می رسد و قرار است پس از به پایان رسیدن فصل باران های موسمی آغاز شود.

این ترمینال پس از این که با صرف هزینه ۱۰۰۰۰ کروری به پایان برسد، ۸۰۰۰۰۰۰ TEU بر ظرفیت کانتینری این بندر خواهد افزود. انتظار می رود که بهره برداری از این ترمینال در سال ۲۰۱۵ آغاز شود.

شعبه دبی DP World که اخیرا بزرگ ترین متصدی ترمینال در هند بوده است، مسوولیت جا به جایی بیش از ۴۰ درصد از حجم بار کانتینری این کشور را از طریق ۵ ترمینال هندی بر عهده دارد.



انتشار دستورالعمل های جدید جهت ارتقای ایمنی صاحبان کشتی توسط ICS

اطلاعات ضروری مرتبط با ایمنی را ارایه نمایند، نیز مورد تاکید قرار گرفت.

این بروشور توصیه های اساسی نیز در خصوص اجرای موفقیت آمیز یک فرهنگ ایمنی موثر در اختیار شرکت ها قرار می دهد.

این دستورالعمل ها نیاز حیاتی همه افراد ذینفع در خشکی و ساحل برای آشنایی با رابطه میان اقدامات ناامن و حوادث جدید که ممکن است موجب مرگ شود را پوشش می دهد. این بروشور تاکید ویژه ای روی لزوم تغییر رفتار و پرهیز از نگرش منفی و خودخشنودی دارد.

بروشور جدید ICS اکنون از طریق انجمن ملی صاحبان کشتی عضو ICS در دسترس است، اما می توان آن را به طور رایگان از طریق وب سایت ICS یا از طریق آدرس : <http://www.ics-shipping.org/sofetyculture.pdf> نیز دانلود نمود.

اتاق بین المللی کشتی رانی (ICS) دستورالعمل های جدیدی را برای صاحبان کشتی ها منتشر نمود. مبنی بر این که چگونه شرکت های کشتی رانی و خدمه آن ها می توانند به اعمال یک فرهنگ ایمنی موثر کمک نمایند.

دستورالعمل های ICS که به طور رایگان در اختیار این صنعت قرار گرفته اند، در سمپوزیوم سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در خصوص ایمنی کشتی در لندن تهیه شدند.

در بروشور ICS که بین نمایندگان حاضر در کنفرانس توزیع شد، سه مولفه اساسی در ایجاد فرهنگ ایمنی مورد تاکید قرار گرفت، این سه مولفه عبارتند از تعهد از آغاز، سنجش عملکرد و اصلاح رفتار. در این بروشور اهمیت گزارش نمودن حادثه یا موقعیت های نزدیک به حادثه و هم چنین اهمیت ایجاد یک رویکرد «صرفاً فرهنگی» که به موجب آن پرسنل شرکت های کشتی رانی تشویق شوند بدون ترس از تنبیه در صورت مشاهده هرگونه اشتباهی،



موافقت IMO با تجدید ساختار زیر کمیته ها

کمیته ایمنی دریایی IMO (MSC) با تجدید ساختار زیر کمیته های IMO موافقت نمود. تجدید ساختار (به عنوان بخشی از روند بررسی و اصلاحات IMO) موجب خواهد شد که تعداد زیر کمیته ها از نه عدد به هفت عدد کاهش یابد که بنابر اعتقاد IMO این امر به این سازمان کمک خواهد نمود که به طور موثرتری به مسایل فنی و عملیاتی تحت پوشش مقررات IMO رسیدگی نماید.

زیر کمیته های تجدید ساختار شده مسایلی هم چون عوامل انسانی، آموزش و نگهداری، اجرای ابزارهای IMO (III)، ناوبری، ارتباطات، جستجو و نجات (NCSK)، پیشگیری از آلودگی و پاسخ (PRR)، طراحی و ساخت کشتی (SDC)، حمل بار و کانتینر (CCC) و سیستم ها و تجهیزات کشتی (SSE) را پوشش خواهند داد.

طرح های تجدید ساختار که پیش تر در شصت و پنجمین نشست کمیته حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC) مورد بررسی و تایید قرار گرفته بودند، اکنون برای تایید به شورا و مجمع IMO ارسال شده اند.



پرده برداری از سیستم خودکار سیستم RTG توسط Konecranes

شرکت Konecranes سیستم جدید اتوماتیک RTD (ARTG) خود را برای صنعت جابه جایی کانتینر در کنفرانس متصدیان حمل و نقل در شهر روتردام هلند راه اندازی نمود.

این سیستم جدید موجب خواهد شد که متصدیان ترمینال های RTG از مزایای صرفه جویی در هزینه های عملیاتی، بهره وری بیشتر، پیش بینی پذیری بیشتر و افزایش ایمنی بهره مند شوند.

این سیستم جدید براساس ویژگی های RTG شانزده چرخ این شرکت راه اندازی شده و از یک ایستگاه عملیاتی کنترل از راه دور که دارای یک رابط کاربر گرافیکی خاص (GUJ) است و یک سیستم JT که با سیستم عملیاتی ترمینال مشتری (TOS) در تعامل است، برخوردار می باشد.

ترکیب جامع ساختار فولادی و سیستم فعال کنترل بار این سامانه با طیف گسترده ای از نوسانات سطحی موجود در محوطه های کانتینری RTG و نوسانات حاصل از حرکت یک جرثقیل با این اندازه مقابله می نماید.



ادامه بحث تغییر

مدیریت تحول

در بخش های قبل، از چگونگی پیدایش تغییر، منابع تغییر و اثرات آن ها بر سازمان سخن به میان آمد. حال بنابر محوریت موضوع و ضرورت هدایت سازمان ها و پویایی همیشگی آن ها، موضوع مدیریت تحول یا تغییر در چارچوب وظایف اصلی مدیریت به بحث گذارده می شود.

(۱) برنامه ریزی تغییر

با توجه به این که تغییرات، اعم از آن که از داخل سازمان باشد یا خارج سازمان و تحمل آن ها برای پویایی، یک اصل انکار ناپذیر می باشد، لذا مدیریت سازمان نیازمند به ابزارهایی به منظور هدایت سازمان است. اولین ابزار برای مواجهه با این پدیده «برنامه ریزی صحیح» و دقیق است. به گونه ای که بتواند اطلاعات لازم را با بهره وری مطلوب در مواقع مناسب در اختیار مدیریت قرار دهد.

یک مدیر موفق به هیچ وجه به تغییرات به عنوان یک واقعه گذرا، بی طرف و بی اثر نگاه نخواهد کرد، بلکه نیروهای خود را در جهت درک صحیح روابط مختلف حاصل از پدیده تغییر و اثرات آن بر سازمان بسیج خواهد کرد.

مدیران باید براساس یک راهبرد مشخص، فعالیت های مختلف خود را در قالب برنامه های، کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت به گونه ای تدوین نمایند که بتوانند از تغییرات به نحو حساب شده ای استفاده کنند و حصول به اهداف سازمانی را تسهیل نمایند.

از جمله تغییرات مهم که سازمان ها از آن تاثیر می پذیرند، تغییر گرایش ها، تنوع طلبی و تغییر خواسته های مشتریان یک سازمان است.



همان طور که مشهود است، در عصر کنونی مشتری به عنوان دادگاه بی فرجام، ابتدای بی پایان و علت اصلی تشکیل سازمان ها شناخته می شود. پس مدیریت سازمان باید به گونه ای برنامه ریزی نماید که ضمن حفظ مشتریان خود، سودآوری خود را نیز افزایش دهد.

این امر مستلزم یک مطالعه وسیع و گسترده از طرز نگرش افراد، خواسته ها و نیازهای آنان، و بازارهای بالقوه و بالفعل می باشد، به گونه ای که بتواند یک شمای مشخص از نیازها و خواسته های افراد جامعه را در آینده ارایه دهد. این مطالعه و تحقیق از گردآوری اطلاعات، تحلیل آن ها و نتیجه گیری مشخص در قالب هدف آرمانی سازمان تشکیل یافته است.

پس از این مرحله، با شناختی که از مجموعه امکانات و عوامل درون سازمانی وجود دارد، اقدام به تهیه یک برنامه بلندمدت جهت جوابگویی به نیاز مشتری در حین کسب سودآوری می شود. بدیهی است این برنامه بلند مدت به چند برنامه میان مدت و یک برنامه میان مدت به چند برنامه کوتاه مدت و اقدامات مشخص اجرایی تبدیل می شود. طبیعی است، اقدامات اجرایی در راستای تحقق اهداف سازمانی تدوین می گردد. این اقدامات می تواند در دو بُعد: تکنولوژی به معنای اعم آن و نیروی انسانی به معنای اخص آن، انجام گیرد.

۱-۱- تکنولوژی

به موازات افزایش سطح آگاهی انسان ها در جهان امروز و کاربرد وسیع و گسترده علم در زندگی افراد، تغییر شگرفی در زمینه ابزار، دستگاه ها و تجهیزات به وجود آمده است. این تغییر به حدی است که سازمان ها بنا بر اهدافی که تعیین می کنند، از به کارگیری این دستاوردهای علمی ناگزیر هستند.

پر واضح است که جذب و به کارگیری و استفاده بهینه از آن ها نیز، مستلزم اعمال یک روش مدیریت متناسب با آن تکنولوژی است. مدیریت به منظور استفاده صحیح و کارا از یک تکنولوژی جدید، باید عوامل مختلفی را در نظر داشته باشد، که از آن جمله می توان به عوامل اصلی ذیل اشاره کرد :

میزان تطابق تکنولوژی با سایر امکانات و تجهیزات موجود.

سطح آگاهی و مهارت نیروی انسانی استفاده کننده از تکنولوژی جدید.

میزان هزینه های تحمیلی بر سازمان.

نتایج حاصل از به کارگیری تکنولوژی در سازمان.

عمر مفید تکنولوژی مورد نظر.

ادامه دارد...





اگرچه فشارهای اقتصادی و خانوادگی ممکن است از آمادگی خطر پذیری انسان بکاهد، ولی هرگز نباید موجب بازداشتن شخص شود.