



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 ۹، سال ۹، 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 شبکه 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.

سرمقاله

تصمیم سازی و تصمیم گیری

بدون آینده پژوهی ... هرگز!

اساسی ترین تفاوت بنیادی بین راهبردهای توسعه جامعه و کارآفرینی و خلاقیت در مراکز علمی و صنعتی و خدماتی معاصر با ادوار پیشین را، موضوع ایستا بودن و تحول آرام جوامع گذشته، در برابر شتاب و سرعت تغییرها و تحول ها در فضای معاصر دانسته اند. اما، این مقوله جزو ذاتی شرایط معاصر است و به نظر نمی رسد که امروزه، اقرار به این تفاوت بتواند، پهنه و نفوذ این تفاوت معنادار بین زمانه ی معاصر با گذشته را تبیین سازد.

چیزی که در عصر حاضر مطرح است، مقوله ی «آینده پژوهی» است. مقوله ای که می تواند تبیین گر تفاوت بین حال و گذشته باشد. به عبارتی، اگر در گذشته ای نه چندان دور گفته می شد که تصمیم گیری و تصمیم سازی بدون پژوهش هرگز، امروز باید آن را به این مضمون ارتقا داد که: تصمیم سازی و تصمیم گیری، بدون آینده پژوهی ... هرگز.

مضمون جدید در بردارنده این محتواست که: با گسترش ابزارها و زیرساخت ها برای داده پردازی و شبکه های با سرعت بالای ارتباطی، هم چنین امکان تحقق بهترین نوع مدیریت زمان در تولید کالا و خدمت با برترین نوع بهره وری، که پیوسته بر حفظ و ارتقای رکورد خویش می افزاید، تنها راهبرد برای بهره برداری مناسب از این امکانات، پرداختن به مقوله ی آینده پژوهی است.

مطالعات و بررسی های راهبردی خویش را، در جهت تصمیم سازی و تصمیم گیری، به این سمت مایل سازیم!

فراخوان دریافت خبر

خبرهای دریایی را دریابیم و از ورای آن ها، با طیف وسیعی از شهرها، بازارها، فن آوری ها، مشتریان، دستاوردها، و رهیافت ها آشنا شویم. حوزه های یادگیری، مانیتورها و دموهای متنوعی دارند، خبراز جمله ی آن هاست. در این دمو و بر این مانیتورها، خود را مشارکت دهیم. دعوت می کنیم و از حضور شما استقبال می کنیم تا با خبرهای ناب و روزآمد خود، این حوزه اطلاع رسانی را، تقویت و پر بار سازید.

لطفاً در صورت تمایل اخبار خود را در حوزه های مرتبط با فعالیت های دریایی و بندری، صنعت حمل و نقل دریایی، پیشرفت های فن آوری و حرفه ای، تحقیقات و مطالعات و ره یافت های علمی، اخبار اقتصادی و تجاری و ... به این آدرس: mvahedi@pmo.ir ارسال فرمایید.

در این شماره می خوانید...

۱	سرمقاله
۲-۳	اخبار داخلی
۴-۸	اخبار خارجی
۹-۱۰	تقویم رویداد ها
۱۱-۱۲	مدیریت نوین

بزرگترین شناور جهان به آب انداخته شد

یک کشتی FLNG با طولی بیش از ارتفاع ساختمان امپایر استیت امریکا، در کره جنوبی به آب انداخته شد.

به گزارش خبرگزاری فرانسه، این سامانه دریایی به نام **Prelude** دارای طول ۴۸۸ متر و عرض ۷۴ متر بوده و به شرکت **Shell**

تعلق دارد. این سیستم در صورت تکمیل، بزرگترین شناور جهان خواهد بود که در آب انداخته می‌شود.

هدف از ارائه این فناوری تولید گاز طبیعی، پردازش این گاز، تبدیل آن به گاز طبیعی مایع و در نهایت انتقال مستقیم آن به

کشتی‌های حمل‌ونقل است و تمامی این مراحل در دریا صورت می‌گیرند. انتظار می‌رود تجهیز مزبور حدود ۳,۹ میلیون تن گاز طبیعی

مایع را در سال تولید کند. ظرفیت ذخیره‌سازی کلی این سیستم بیش از ۴۳۰ میلیون لیتر یا معادل ۱۷۵ استخر شنای المپیک

گزارش شده است. این شناور فرآوری، تولید و حمل LNG به مدت ۲۵ سال در یک بستر دریایی دورافتاده واقع در ۴۷۵ کیلومتری

شمال شرق بروم در غرب استرالیا عمل خواهد کرد. فصل توفانی این ناحیه از ماه نوامبر تا آوریل است، اما این کشتی طوری

طراحی شده که تمامی سال و در تمامی شرایط آب و هوایی در این مکان خواهد بود.

این تجهیزات همچنین طوری طراحی شده که توفان‌های شدید را تحمل کند و توسط یکی از بزرگترین سیستم‌های پهلوگیری

جهان در مکان مطلوب جای‌گیری خواهد کرد.

سیستم پهلوگیری به این فناوری امکان چرخش کند در باد را با هدف جذب تأثیر آب و هوای قوی و ماندن در میدان نفتی فراهم

می‌کند. همچنین دو عدد از سه پیش‌رانه واقع در پشت آن قادر به عملکرد همزمان برای بیرون کشیدن آن از باد و امکان

کشیده‌شدن توسط حامل‌های LNG برای بارگیری را می‌دهد.

انتظار می‌رود این هیولای شناور در صورت اتمام، برای تولید گاز طبیعی تا سال ۲۰۱۷ به کار رود. با این حال، **برو استینسون**،

مدیرکل برنامه‌های گاز و نوآوری **Shell**، گفت

که سامانه بزرگتری در آینده عرضه می‌شود.



رشد ۳۸ درصدی تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی مجتمع بندری امام خمینی با ۳۸ درصد رشد به ۳

میلیون و ۴۰۲ هزار و ۹۳۸ تن رسید.

به گزارش مارین نیوز، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اعلام این خبر گفت: طی این مدت با ورود ۱۶۷ فروند کشتی نفتی به این بندر، عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۸ درصد رشد یافته است.

علیرضا خجسته با اشاره به ظرفیت‌ها و مزیت‌های این مجتمع بندری در ترانزیت کالا تصریح کرد: طی هشت ماهه نخست امسال ترانزیت مواد نفتی با رشد ۳۶ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۳ میلیون و ۱۵۰ هزار و ۷۹ تن رسید که جابجایی آنها توسط ۱۱۰ کشتی صورت گرفته است.

بدترین وضعیت خوردگی جهان در منطقه خلیج فارس

مدیر مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن واحد خلیج فارس گفت: از لحاظ مقادیر یون کلر در هوا که باعث خوردگی بتن می‌شود؛ منطقه خلیج فارس بدترین شرایط دنیا را دارد.

وجود رطوبت بسیار بالا و یون کلر موجود در هوا موجب خوردگی آرماتورهای کار گذاشته شده در بتن می‌شود که منجر به افزایش حجم میلگردها و ترک خوردن بتن و از هم پاشیده شدن آن می‌شوند.

منطقه خلیج فارس برای ساخت و ساز به خصوص احداث ساختمان بتونی و فلزی شرایط کاملا ویژه‌ای دارد؛ طوری که متفاوت از دیگر نقاط کشور است.

مدت ۲۰ سال است که اساتید دانشگاه و مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن روی این موضوع در این منطقه کار و تاکنون راه‌حلهایی نیز ارائه کرده‌اند نتیجه این مطالعات در مبحث نهم مقررات ملی ساختمان ذکر شده است.

در این مبحث مقررات ویژه‌ای برای ساخت بتن در حاشیه خلیج فارس در نظر گرفته شده که در دسترس همگان به خصوص سازمانهای نظام مهندسی و شرکتهای ساختمانی و پیمانکاری قرار دارد.

از دیگر عوامل مهم خوردگی در حاشیه خلیج فارس «استفاده بی‌رویه از آب برای ساخت بتن» است و در این مناطق باید در هر ۱۰۰ کیلوگرم سیمان حداکثر ۴۰ لیتر آب مصرف شود و برای ایجاد کارایی بهتر بتن بایستی حتماً از فوق روان‌کننده استفاده کرد. فوق روان‌کننده ماده‌ای شیمیایی است که به میزان خیلی کم به بتن اضافه می‌شود و کارایی بتن را برای اجرا زیاد می‌کند.

کارخانه‌های سیمان حداقل استانداردها را در تولید محصول اجرا می‌کنند. از آنجایی که در اکثریت پروژه‌ها از روان‌کننده و نسبت آب به سیمان (استاندارد) استفاده نمی‌شود، بهترین راه حل اضافه کردن فوق روان‌کننده به ترکیبات سیمان (خشک) در کارخانه است.

یکی از مهم‌ترین راه‌حل‌ها برای جلوگیری از خوردگی در ساختمان‌های بتنی، تولید سیمان ویژه برای مناطق حاشیه خلیج فارس است که متأسفانه در حال حاضر هیچیک از کارخانه‌ها به آن عمل نمی‌کنند.

همایش منطقه خاورمیانه TOC و ارزیابی سرمایه گذاری و توسعه بندر در هند، پاکستان و سریلانکا

توسعه بندر، کشتیرانی و لجستیک در هند، پاکستان و سریلانکا یکی از موضوعات اصلی در کنفرانس آینده منطقه خاورمیانه TOC خواهد بود. اقتصاد هند در آستانه «عصر طلایی رشد» قرار دارد و پتانسیل دستیابی به سریع ترین نرخ رشد در میان کشورهای BRJC (برزیل، روسیه، هند و چین) طی ۳۰ تا ۵۰ سال آینده را دارا می باشد. اقتصاد دانان گلدمن ساکس پیش بینی کرده اند که اقتصاد هند از لحاظ نرخ رشد ناخالص در سال ۲۰۱۵ از ایتالیا، در سال ۲۰۲۰ از فرانسه، در سال ۲۰۲۳ از آلمان و در سال ۲۰۳۲ از ژاپن پیشی خواهد گرفت.

این واقعیت که تجارت کالا در این کشور (تجارت به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی) هنوز زیر سی درصد است بیانگر پتانسیل رشد سریع و قابل توجه می باشد.

امارات متحده عربی و هند در حال حاضر بزرگ ترین شرکای تجاری یکدیگر هستند و ارزش تجارت دوجانبه میان این دو کشور در سال ۲۰۱۲-۲۰۱۱ برابر با ۶۷ میلیارد دلار آمریکا بوده است. امارات متحده عربی در این میان نقش کانال حمل و نقل منطقه ای و جهانی را ایفا می نماید. این شراکت بخشی از تصویر بزرگ تر تجارت سریع ال رشد این دو کشور در منطقه خاورمیانه و آفریقا (MEA) است. امروزه، ارزش صادرات هند به منطقه MEA بیش از ارزش صادرات این کشور به کل جهان طی ده سال گذشته است و به یکی از اولویت های اصلی در دستور کار سیاسی و تجاری این کشور تبدیل شده است.

از آن جایی که ۹۰ درصد از حجم و ۷۰ درصد از ارزش تجارت بین المللی هند به حمل و نقل دریایی معطوف است، توسعه بندر این کشور از اهمیت حیاتی برخوردار است. از آن جایی که نرخ کانتینری سازی هند در حال حاضر فقط حد ۲۵ درصد است، در حالی که نرخ متوسط جهانی ۶۰ تا ۷۰ درصد می باشد، پیش بینی می شود که نرخ تقاضا برای بندر کانتینری جدید و زیرساخت های حمل و نقل داخلی به شدت افزایش یابد. بخش بندر و کشتیرانی هند برای همگام شدن با تجارت هند و ایفا نقش کاتالیزور در رشد اقتصادی باید به سرعت توسعه یابد. به منظور تحقق بخشیدن به پتانسیل رشد، دولت هند بخش خصوصی را تشویق می نماید که برای توسعه فعالیت ها و عملیات بندری پیشقدم شود. زنجیره تامین کانتینر TOC در منطقه خاورمیانه همایشی است که از یک کنفرانس فوق تخصصی، سمینارهای فنی رایگان، نمایشگاه تجاری و عملکردهای شبکه ای تشکیل شده و با پشتیبانی DP World از مورخ ۹ الی ۱۱ دسامبر ۲۰۱۳ در مرکز تجارت جهانی دبی برگزار شد.

این رویداد که سومین همایش سالانه زنجیره تامین TOC در منطقه خاورمیانه است با حضور بیش از ۳۰۰ نماینده و ۱۰۰۰ بازدید کننده برگزار شد.

تجهیز سه ترمینال از ترمینال های DP World استرالیا به Navis N4



DP WORLD

Navis اعلام نموده است که DP World استرالیا به روز رسانی سیستم عامل ترمینال (TOS) را در سه سایت از چهار سایت برنامه ریزی شده، با موفقیت به انجام رسانده است.

DP World سیدنی، DP World فرماتل و سپس DP World ملبورن به این نتیجه رسیدند که اجرای TOS ضروری است و هم اکنون به طور کامل با نرم افزار Navis

N4 کار می کنند. در طی چند سال گذشته، DP World به منظور ارائه خدمات سطح بالاتر به مشتریان خود، به روزرسانی های فنی و زیرساختی زیادی را در ترمینال های استرالیایی خود انجام داده است.

DP World با استفاده از سیستم های پیچیده و پیشرفته، بر افزایش سطح بهره وری تمرکز نموده و به مشتریان خود در مدیریت موثر زنجیره های تامین کمک کرده است. سیستم عامل ترمینال Navis N4 رابطی حیاتی است که به افزایش سطح بهره وری و مدیریت بهینه زنجیره های تامین، افزایش قابلیت اطمینان و ادغام و یکپارچه سازی فن آوری های بندری در ترمینال های DP World کمک خواهد کرد.

اجرای N4 در سایت چهارم در حال حاضر در DP World بریزبن در حال پیشرفت است و پیش بینی می شود در اوایل ۲۰۱۴ به بهره برداری برسد. با به پایان رسیدن این پروژه، بریزبن اولین ترمینال اتوماتیک در DP World استرالیا خواهد بود.

اولین شهر شناور دنیا

یک شرکت در فلوریدا قصد دارد اولین کشتی دنیا را که مانند یک شهر است؛ بسازد.

به گزارش CNN، این به معنی «سفر به ناکجا» است. یک شرکت در فلوریدا در تلاش است تا با جمع آوری ۱۰ میلیارد دلار یک کشتی آزاد به بلندی یک مایل بسازد که دارای ۲۵ طبقه است و شامل فرودگاه، مدرسه، زمین بازی و آکواریوم است.

این کشتی خانه برای ۵۰ هزار نفر و ۶۰ هزار بازدیدکننده و خدمه را تأمین می کند و در حالت «دریانوردی تا ابد» قرار دارد. این بدین معنی است که این کشتی هیچ وقت از حرکت باز نمی ایستد.

این کشتی بزرگترین کشتی موجود در جهان است و به اندازه هیچ لنگرگاهی نیست.

ورود اولین جرثقیل ها در ترمینال جدید DP World در جبل علی

DP World اعلام نموده است که چهار دستگاه جرثقیل از ۵۰ جرثقیل دروازه ای ریلی (RMG) به ترمینال کانتینری جدیدش در بندر جبل علی وارد شده است.

چهار جرثقیل کشتی به ساحل (STS) دیگر نیز که اخیراً از کارگاه های شرکت صنایع سنگین شانگهای ژنهووا (ZPMC) در چین خارج شده اند نیز تا سه هفته آینده وارد این ترمینال خواهند شد.

ترمینال کانتینری (۳) بندر جبل علی (T۳) که در سال آینده افتتاح خواهد شد از ظرفیتی معادل ۴ میلیون TEU در سال برخوردار خواهد بود. این ترمینال در طول بارانداز ۱۸۶۰ متری خود از ۱۹ جرثقیل بارانداز و هم چنین آبخوری ۱۷ متری برخوردار خواهد بود که امکان سرویس دهی همزمان به چهار اقیانوس پیمای نسل جدید را فراهم می نماید.

با وجود محوطه کانتینری ۱۷ هکتاری این ترمینال، ظرفیت کلی بنادر امارات متحده عربی به ۱۹ میلیون TEU افزایش خواهد یافت و امکان سرویس دهی همزمان به ده کشتی کانتینربری خیلی بزرگ (ULCS) میسر خواهد شد.

جرثقیل های RMG ششصد تنی که وارد جبل علی شده اند حدود ۵۰ متر عرض و ۳۲ متر ارتفاع دارند. این جرثقیل ها توان بالابری یک یا دو کانتینری بیست فوتی (تا ۵۰ تن) از روی کامیون و انتقال آن به محوطه انبارشی با عرض ده کانتینر و ارتفاع ۶ کانتینر را دارا می باشند. هر جرثقیل RMG می تواند پشته ای به طول بیش از ۱۲۰۰ متر را پوشش دهد.

در ضمن، لازم به ذکر است که در طول نیمه اول سال جاری حدود یک میلیون TEU به ظرفیت ترمینال کانتینری ۲ (T۲) در بندر جبل علی افزوده شد و ظرفیت فعلی را به ۱۵ میلیون TEU افزایش داده است.



فرصت سرمایه گذاری : IBC رباتیک

پیش بینی می شود در طی این دهه تعداد کانتینرهایی که در سراسر جهان با کشتی حمل می شوند دو برابر شده و از ۳۰ میلیون به ۶۰ میلیون کانتینر برسد. صنعت دریانوردی برای تسهیل این سطح از تجارت با چالش های بسیاری مواجه خواهد بود. یکی از چالش هایی که اغلب نادیده گرفته می شود، تمیز نگاه داشتن کانتینرها قبل و بعد از ترانزیت است. البته، شرکت سوئدی IBC رباتیک معتقد است که از فن آوری لازم جهت مقابله با این چالش برخوردار می باشد و با استفاده از سیستم IBA می تواند بر این مشکل فائق آید.

این محصول شگفت انگیز، راه حلی محیط دوست و خودکار برای تمیز کردن کانتینرهای کشتی و راه خلاصی از روش های پاکسازی دستی، زمان بر و اغلب خطرناک فعلی است.

IBC در سال ۲۰۱۰ پس از یک اختراع توسط کریستین اریکسون (بنیان گذار و سهامدار عمده شرکت) تاسیس شد. شرکت IBC رباتیک با شرکت a.o.the Robot Valley دروستروس سوئد و موسسات فن آوری آکادمیک در استهلکم و اربرو همکاری نزدیک دارد و به کمک یکدیگر سیستم IBA را توسعه داده و از لحاظ فنی تایید نموده اند. شرکت IBC رباتیک در حال حاضر حق ثبت اختراع سیستم IBA را در کشورهایمانند چین، سنگاپور، آلمان، هلند، فرانسه و سوئد در اختیار دارد.

سیستم IBA راه حلی محیط دوست و خودکار برای رسیدگی کامل به کانتینرهای کشتی محسوب می شود، به بیان دیگر، آزمایای اصلی IBA می توان به سطح بالای خودکارسازی، ظرفیت و کیفیت بالای پاک سازی و مقرون به صرفگی آن اشاره کرد.

پس از عرضه سیستم IBA، مخاطبان هدف (شرکت های حمل و نقل، بنادر، تامین کنندگان خدمات بندری، وارد کنندگان و صادر کنندگان کالا)، به شدت از آن استقبال کردند و در نتیجه سودآور بودن این سیستم در بازار مورد تایید و اثبات قرار گرفت. اگرچه این سیستم هنوز برای فروش در دسترس نیست، ولی فعالیت هایی که پیش از عرضه این محصول صورت گرفته به تماس ها و سفارش ها و پیش فروش های بسیار منجر شده است.

مرحله تطابق و تایید فنی نهایی در محل مشتری نیز در حال حاضر در مراحل پایانی است و سیستم IBA آماده عرضه در بازار می باشد.

سرمایه گذار یا شرکت صنعتی که در این زمینه فعالیت داشته باشد، سیستم IBA یک فرصت تجاری با قابلیت کسب درآمد بین الملل قابل توجه محسوب می شود.

ورود جرثقیل های کشتی به ساحل پاناماکس به صحار (عمان)

بندر صحار عمان آخرین بندر عمیقی بوده است که جرثقیل های کشتی به ساحل (STS) پست پاناماکس که قادر به سرویس دهی به بزرگ ترین کشتی های اقیانوس پیمای جهان هستند را وارد نموده است.

این جرثقیل های دروازه ای که به طور سفارشی توسط ZPMC در چین ساخته شده اند و سرمایه ای چند میلیون دلاری محسوب می شوند، وارد ترمینال کانتینری بین المللی عمان (OICT) شدند. این سه جرثقیل گامی بزرگ برای پیشرفت تکنولوژی در صحار محسوب می شوند.

سفر دریایی ۶۵۰۰ مایلی این جرثقیل ها از شانگهای که بر روی یک شناور ویژه اجاره ای انجام شد حدود یک ماه به طول انجامید. این جرثقیل ها سپس از عرشه کشتی به ترمینال C در OICT منتقل شده و طی یک عملیات هشت روزه توسط مهندسان در محل مورد نظر نصب و راه اندازی شدند.

البته، ورود این جرثقیل ها تنها خبر خوب برای این بندر نبود و مدیر عامل بندر صحار موفق به کسب عنوان «بهترین مدیر بندر سال» در جشنواره تجارت دریایی خاورمیانه ۲۰۱۳ در دبی شد.

بندر صحار در سال ۲۰۰۲ با سرمایه ای بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار آمریکابه عنوان سرمایه گذاری مشترک بندر رتردام و دولت عمان افتتاح شد و در سال ۲۰۰۹ منطقه آزاد مربوطه نیز به آن افزوده شد.



اولین همایش ملی برنامه ریزی، حفاظت، حمایت از محیط زیست و توسعه پایدار

حوزه(های) تحت پوشش: محیط زیست (عمومی)، مدیریت و سیاستگذاری محیط زیست، مهندسی محیط زیست

تاریخ برگزاری: اسفند ۱۳۹۲

تاریخ برگزاری میلادی: ۲۰۱۴

برگزار کننده: ارزیا بان محیط زیست هگمتانه با همکاری دانشکده شهید مفتح، جهاد کشاورزی استان همدان، اداره کل حفاظت محیط زیست استان همدان

محل برگزاری: همدان - دانشگاه شهید مفتح همدان

وضعیت کنفرانس: در حال پذیرش خلاصه مقاله

تاریخ های مهم:

مهلت ارسال چکیده: ۱۳۹۲/۱۱/۱۰

مهلت ارسال اصل مقاله: ۱۳۹۲/۱۱/۱۰

اعلام نتایج داوری اصل مقاله: ۱۳۹۲/۱۱/۱۵

مهلت ثبت نام: ۱۳۹۲/۱۱/۲

محورهای همایش:

- برنامه ریزی و محیط زیست
- حفاظت و محیط زیست
- مدیریت و محیط زیست
- حمایت و محیط زیست
- ارزیابی و محیط زیست
- انرژی و محیط زیست
- کشاورزی و محیط زیست
- آلودگی ها و محیط زیست
- نانو و محیط زیست
- سباسب و محیط زیست
- پسماند و محیط زیست
- تنوع زیستی و محیط زیست
- دریاها و محیط زیست
- تالاب ها و محیط زیست
- حقوق و محیط زیست
- مدیریت محیط زیست
- اسلام و محیط زیست
- فرهنگ و محیط زیست
- آموزش و محیط زیست
- فناوری های نوین و محیط زیست
- سایر ایده های نوین در جنبه حمایت، حفاظت و مدیریت محیط زیست



رییس همایش: مهندس سجاد آستانی

دبیر اجرایی: مهندس الهام رنجبر ضرابی

دبیر علمی: دکتر مهدی ریاحی خرم

اطلاعات تماس با دبیر خانه:

تلفن دبیر خانه: ۰۹۱۸۴۰۵۹۶۶۴ - ۰۹۱۸۳۲۱۵۱۹۸ - ۰۹۱۸۳۱۵۷۹۶۵ - ۰۲۱۲۴۵۲۱۸۰۲ - بجز روزهای یکشنبه و دوشنبه

فکس دبیر خانه: ۰۸۱۱۲۶۵۲۲۴۰ - ۰۸۱۱۸۲۵۲۹۷۰

همایش ملی مهندسی رایانه و مدیریت فناوری اطلاعات

حوزه(های) تحت پوشش: علوم کامپیوتر، مهندسی و فناوری

تاریخ برگزاری: خرداد ۱۳۹۳

تاریخ برگزاری میلادی: ۲۰۱۴

برگزار کننده: شرکت علم و طلوع فرزین

محل برگزاری: تهران

وضعیت کنفرانس: در حال پذیرش مقاله

تاریخ‌های مهم:

مهلت ارسال اصل مقاله: ۱۳۹۲/۱۰/۲۵

اعلام نتایج داوری اصل مقاله: ۱۳۹۲/۱۱/۳۰

مهلت ثبت نام: ۱۳۹۲/۱۲/۱۰

محورهای همایش:

-مهندسی نرم افزار و علوم رایانه

-سیستم های هوشمند ، محاسبات نرم

-شبکه های کامپیوتری ، سیستم های توزیعی

-معماری کامپیوتر و سیستم های دیجیتال

-فناوری اطلاعات



ادامه بحث تغییر در سازمان...

۳) هدایت و رهبری

اگر مدیریت را به معنای ساده، ابتدایی و عامیانه آن در نظر بگیریم، یعنی «انجام کار از طریق دیگران» متوجه اهمیت و نقش هدایت و رهبری به عنوان یک وظیفه مهم مدیریت می شویم. زمانی که سازمان از عوامل ثابت تشکیل یافته است، وظیفه رهبری و هدایت، به سادگی به منصفه ظهور نمی رسد، در حالی که سازمان در شکل واقعی خود از عوامل ثابت و متغیر و عوامل مادی و انسانی تشکیل شده است. با توجه به نقش نیروی انسانی در سازمان ها و تنوع خواسته ها، نیازها و انگیزه های آنان در اجرای وظایف، به نقش خطیر مدیریت در رهبری صحیح افراد یک سازمان در جهت اهداف سازمان پی می بریم.

«رهبری و مدیریت دو عنوان مستقل از هم و در عین حال مکمل یکدیگرند. شیوه صحیح مدیریت، به عوامل اصلی و کلیدی سازمان، نظمی نسبی و مستمر می دهد، کیفیت و سود محصولات را تضمین می کند. برعکس، پدیده رهبری با تغییرات سازمانی سر و کار دارد و سازمان را با شرایط متغیر روز تطبیق می دهد. به عنوان مثال، نقش رهبری در زمان جنگ برای مدیران ارتشی بسیار حایز اهمیت است. وظیفه رهبری در جهت گذاری و هماهنگ کردن نیروها و ایجاد تغییر در سازمان از طریق فعال نمودن خلاقیت هاست. رهبر با روش های متنوع به افراد انگیزه می دهد و دیدگاه های سازمان خود را با چنان مهارتی بیان می کند که از طرف مستمعین و افراد سازمانی مورد تاکید قرار می گیرد و نهایتاً دیدگاه مذکور با اهمیت و جدی تلقی می گردد و بدین ترتیب افراد در جهت خود کنترلی ترغیب می گردند» (کاتر ۱۳۶۹).

برقراری تعادل میان اهداف سازمان، کارکنان و جامعه از جمله وظایف یک مدیر در نقش یک رهبری کاراست، که هدایت صحیح را ایجاد می نماید. بیش تر اوقات این اهداف در تعارض با یکدیگر و در مقابل یکدیگر قرار می گیرند که مدیریت باید با شیوه صحیح و کارآمد بتواند به یک تعادل منطقی دست یابد.



ادامه مبحث تغییر در سازمان...

هنگامی که تغییر بر سازمان حاکمیت می یابد و فلسفه تغییر و تحول به عنوان یک اصل در سازمان پذیرفته می شود، نقش رهبری مشکل تر و دشوارتر می شود. زیرا در هر مقطع زمانی که تغییر به وجود می آید و به دنبال آن نیاز به تصمیم گیری منطقی است، طبعاً باید هر ۳ هدف فوق را مدنظر داشت تا بتوان سازمان را در حالت تعادل هدایت نمود.

«هر اندازه میزان سرعت حرکت گردونه سازمان با درجه سرعت تحرک چرخ احتیاجات زمان بیش تر وفق داده و به هم نزدیک تر شود، ثبات و دوام گردش سازمان و پیشرفت فعالیت ها آن بهتر تضمین می شود.

در چنین وضعی، مدیر یا رهبر سازمان اجتماعی سعی می کند از یک طرف سازمان خود را موافق احتیاجات زمان و براساس آخرین نظریه ها و فنون موجود نظم و ترتیب دهد و از طرف دیگر افراد سازمان اداری یا اجتماعی تحت رهبری خویش را به انحاء مختلف و با سرعت هر چه تمام تر برای قبول این تغییرات آماده سازد» (بشارت ۱۳۷۰)

همان طور که گفته شد، تغییر عوامل بیرونی و درونی یک عمل اجتناب ناپذیر است و تصور یک سازمان در بستر ثابت و بدون تغییر، امکان پذیر نیست. سازمان ها باید به عنوان ارگانیسم های زنده قادر باشند که هدف ها، برنامه ها و فعالیت های خویش را پیوسته با شرایط متغیر زمان و اکولوژی خاص سازمان تطبیق دهند. زیرا «هدایت برنامه های تحول سازمانی بیش تر از هر فعالیت دیگر در گرو پایه گذاری الگوهای رهبری کارآمد است». (زمر دیان ۱۳۷۳).

(ادامه دارد)



پرورش توانایی در کار نیاز به
یاری یک مربی دارد.

