



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

«به نام خدا»

راه کارهای افزایش مزیت رقابتی بنادر ایران در جذب و پهلوگیری

کشتی های تجاری

سعید سهامی؛ کارشناسی ارشد مدیریت اجرایی

saeid_sahami@yahoo.com

چکیده

موضوع این تحقیق، بیان و ارائه راه کارها و رهنمودهایی است که باعث افزایش مزیت‌های رقابتی ایران جهت جذب کشتی‌های تجاری و در نتیجه افزایش پهلوگیری آن‌ها در بنادر کشور به طور عام و بندر بوشهر به طور خاص گردد. تحلیل مناسب و اتخاذ تصمیمات اثربخش و صحیح در زمینه مسایل بندری و تخلیه و بارگیری^۱ می‌تواند در رونق بازار کشور اثرگذار باشد. تصمیم‌گیری صحیح در این زمینه نیازمند آگاهی و شناخت شاخصه‌های مهم از جمله مسائل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی می‌باشد. بنابراین انجام پژوهش برای شناخت این شاخص‌ها و اطلاعات از جمله ضروری‌ترین پژوهش‌ها برای تحلیل‌گران و تصمیم‌گیران و متخصصان در این زمینه می‌باشد. هدف این تحقیق، شناخت تاثیر عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی در میزان پهلوگیری کشتی‌های تجاری و شناخت محدودیت‌های مختلفی که کشتی‌های تجاری خارجی برای پهلوگیری در بنادر ایران دارند و هم چنین

¹-loading & discharging

محدودیت‌ها و موانعی که بنادر داخلی جهت ارائه خدمات مناسب به این کشتی‌ها دارند و ارائه راهکارهایی جهت غلبه بر این موانع می‌باشد. از آن جایی که هدف از اجرای این تحقیق بررسی راه کارهای افزایش مزیت رقابتی ایران در جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر بوشهر می‌باشد، لذا از روش توصیفی پیمایشی استفاده شده است.

از این تحقیق می‌توان نتیجه گرفت که بین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر بوشهر رابطه معناداری وجود دارد. لذا می‌توان گفت که رابطه مثبت و قوی بین آن دو برقرار می‌باشد بنابراین عوامل متعدد اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بر جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر بوشهر تاثیرگذار هستند و این یافته را می‌توان با اندکی اغماض در سایر بنادر ایران نیز تعمیم داد و با اندکی خوش بینی می‌توان ادعا کرد که این عوامل در جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در سایر بنادر ایران نیز موثرند.

واژگان کلیدی: مزیت رقابتی، جذب و پهلوگیری، کشتی‌های تجاری.

۱- مقدمه

در شرایط معاصر، آنچه که پیش روی سازمان‌های فعال در عرصه بین‌المللی قرار دارد تدوین برنامه برای ایجاد تحول و شناخت ویژگی‌ها و چگونگی تحقق آن، تعیین مسیرهای توسعه، شناخت نیازهای بازار و مدیریت بر آینده و زمان است. حضور مؤثر در بازارهای به شدت رقابتی موجود، نیازمند شناسایی الگوهای پیشرفت است و آنچه ضامن تحصیل و تحقق آن است، همانا تأکید بر برنامه‌ریزی، تحقیق و مطالعه و اعمال مدیریت متناسب با زمان است. حساسیت نقش کشور جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی و موقعیت استثنایی آن به عنوان محور اصلی ترانزیت، هم‌چنین وجود سرمایه‌های مادی (تأسیسات و نهادهای بندری، کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های مساعد، امکانات حمل و نقل) و معنوی (توان علمی و تجربی کارکنان، عزم راسخ به پیشرفت و انگیزه‌های توسعه و وجود اراده‌ی جمعی برای برنامه‌ریزی، مطالعه و تحقیق و هم‌گرایی با شرایط تحول و نوآوری)، ضرورت حضور جمهوری اسلامی ایران را در عرصه حمل و نقل دریایی، امور بندری و صنعت دریانوردی دو چندان کرده و ما را متوجه به این نکته مهم می‌کند که باید توان کنشی و واکنشی خود را در برابر تحول، دسترسی به توسعه، شناخت بازارها و مدیریت بر آینده و زمان گسترش دهیم. در این زمینه لازم است تا میزان فعالیت ما با توجه به میزان فعالیت سازمان‌های دریایی و دریانوردی بین‌المللی، به طور دائم در حال فزاینده‌گی رشد و توسعه باشد. در شناخت آینده سعی و تلاش داشته و زمان را به نحو مطلوب، با هدف بهره‌گیری از فرصت‌ها مدیریت داریم. ماهیت فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی خیزش برای توسعه بر پایه‌ی برنامه‌ریزی، تحقیق و مطالعه و گسترش ادامه سرمایه‌گذاری‌ها برای نهادهای بندری، توجه به پس‌کرانه‌ها و

حمل و نقل دریا - خشکی است، حضور فعال در سازمان‌های بین‌المللی دریایی و مشارکت برای توسعه، از جمله اهداف بنیانی است.

۲- مفهوم مزیت رقابتی

فناوری پیشرفته ارتباطات، امکان برقراری نزدیک و دائم مردم با بازار جهانی را فراهم ساخته است و این در حالی است که هر محصول و یا خدمت نیز در حال رقابت با دیگر تامین‌کنندگان همان نوع کالا و یا خدمت در دیگر قاره‌هاست. در سطحی این چنین از گسترش دامنه تولید و مصرف در بین کشورها و با توجه به جهانی شدن اقتصاد، فرصت انحصاری شدن بازارها به کسی داده نمی‌شود و این به منزله آن است که تولیدکنندگان دیگر نمی‌توانند به صورت انحصاری محصولات خود را عرضه نمایند. از این رو در نتیجه جهانی شدن تولید و مصرف، رقابت افزایش یافته و هزینه‌ها و اثربخشی تولید و حمل و نقل اهمیت بیش تری می‌یابد.

تولیدکنندگان نه تنها می‌باید با خیل رقبای دور و نزدیک رقابت کنند بلکه این رقابت در تمامی مراحل تولید نیز وجود خواهد داشت. اگر یک محصول در بازار بین‌المللی قابل رقابت باشد، تمامی تولید و خدمات وابسته به آن نیز رقابت‌پذیر خواهند بود و هیچ مرحله و مرتبه‌ای از تولید و عرضه، فرصت‌گریز از این رقابت را نخواهند داشت و این بدان معنی است که حمل و نقل مواد خام، توزیع و غیره باید به طور کارآمد و مقرون به صرفه، در این میدان رقابت حاضر شوند. با اطمینان می‌توان گفت که یک سیستم ضعیف حمل و نقل در جریان رقابت محصولاتی که باید از این نوع خدمت استفاده کنند خسارت خواهد دید. از این دیدگاه، خدمات بندری، عامل مهمی در رقابت بین‌المللی واردات و صادرات ملی محسوب می‌شوند.

هر بندری که مایل به رقابت باشد باید مدت اقامت کشتی‌ها را در بندر به حداقل برساند. از آنجا که این مهم تنها در بندری که به نحوی سازماندهی شده باشد و از کارکنانی که به خوبی آموزش دیده باشند و تخلیه و بارگیری در آن در وضعیت خوبی قرار داشته باشد، امکان‌پذیر است. می‌توان بندری را موفق دانست که کشتی‌ها به طور دائم در آن وارد و یا از آن خارج شوند.

به دلیل نقش منطقه‌ای مهمی که بنادر می‌توانند ایفا نمایند، قادر هستند تا از طریق وظیفه خود در امور حمل و نقلی به ابزار اجتماعی-اقتصادی مهمی برای پیشرفت منطقه‌ای که در آن قرار دارند، متحول شوند. این هدف ایجاب می‌کند که مدیریت بنادر، فعالیت صرفاً اداری مربوط به کشتی و کالا را به عملیات با هدف تجاری بیش‌تر که منطبق با نیازمندی‌های تجارت دریایی بین-المللی است، نسبت به حمل و نقل دریایی تغییر دهد. مدیریت باید نقش فعالی در هماهنگی با دست‌اندرکاران مختلف تجاری که هر یک نقش خود را در فعالیت‌های کلی بندر انجام می‌دهند، داشته باشد. نباید فراموش کنیم که بندر یک زنجیره از وظایف مختلف است که می‌تواند مجموعه کاملی از خدمات را به کشتی و کالا و هم‌چنین به تجارت بین‌المللی و نتیجه آن یعنی حمل و نقل دریایی پیشنهاد نماید.

اگر بندر با تکامل حمل و نقل دریایی هماهنگ نشود، موقعیت رقابتی خود را از دست خواهد داد و یا کمتر می‌تواند رقابت کند. برای جلوگیری از کاهش موقعیت رقابتی، راه‌حل‌های مختلف به شرح زیر وجود دارند:

سازگاری زیر ساخت‌ها و دسترسی دریایی (وجود طول و عرض و آب‌خور مناسب)

سازگاری روساخت‌ها (جرثقیل ، انبار و...)

رویکرد بازرگانی به معنای گسترش استراتژی جدید مرتبط با کشتی و کالا. این جنبه نقش مهمی را ایفا می کند. در این زمینه بنادر باید به این حقیقت توجه کنند که فرایند ائتلاف زمان یک عنصر بسیار منفی در پیشرفت سیستم یکپارچه حمل و نقل محسوب می شود؛ بنابراین اشاعه و پیشرفت تبادل الکترونیکی داده ها در اداره امور، کارایی لازم را تضمین خواهد کرد.

۳ - تعریف مساله

مساله بازاریابی بنادر و جذب کشتی های تجاری مساله ای فوق العاده مهم و با اهمیت است زیرا عدم گرایش کشتی های تجاری جهت پهلوگیری^۲ در بنادر ایران باعث رکود در بنادر کشور شده و در پی آن، بر اقتصاد ملی تاثیر منفی خواهد داشت.

برخی از فعالیت ها درباره شیوه های جذب کشتی های تجاری انجام شده است که اگر چه به صورت پراکنده و به صورت کلی به مساله پرداخته شده است ولی این نوشته قصد دارد که تمرکز بیش تری بر این موضوع نموده و موانعی را که باعث شده است رغبت کشتی های تجاری برای پهلوگیری در بندر بوشهر کم شود را شناسایی نماید و سعی شده است که راه کارهایی جهت افزایش مزیت رقابتی ایران در جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بندر بوشهر ارائه نماید. مساله دریانوردی به خصوص در منطقه حساس خلیج فارس و دریای عمان که قطب تجارت و نفت دنیاست گسترده تر از پیش شده است. رقابت فشرده با بنادر مدرن خلیج فارس مانند دبی و جبل علی، وضعیت جذب و پهلوگیری

² berthing

تجاری را پیچیده‌تر کرده است و از آنجایی که رونق بنادر ما تابع تجارت ماست بنابراین میزان رونق و شکوفایی تجارت بر میزان رونق و شکوفایی بنادر اثر می‌گذارد.

آنچه عامل مهمی در میزان جذب کشتی‌ها و خطوط کشتی رانی در بنادر است فقط و فقط امکانات سخت افزاری و زیر ساخت‌ها و امکانات موجود در آن بنادر نیست و عوامل نرم افزاری چون تعرفه‌ها نیز تاثیر دارند که بایستی با اصلاح نظام تعرفه‌ای در مقایسه با بنادر خلیج فارس رقابتی شویم.

مساله‌ای اصلی که با آن مواجه هستیم این است که وضعیت گرایش کشتی‌های تجاری به بنادر ایران با وضعیت مطلوب فاصله دارد و برخی عوامل و مشکلاتی که در این زمینه وجود دارد باعث شده که کشتی‌های تجاری بسوی سایر بنادر منطقه گرایش داشته باشند. این تحقیق در پی آن است که با شناسایی و تحلیل مهم ترین عواملی که مانع از آن می‌شود که کشتی‌های تجاری بسوی بنادر ایران و بندر بوشهر جذب شده و پهلوگیری نمایند و شناسایی عوامل موثر بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری (از جمله عوامل سیاسی، اقتصادی و فرهنگی)، راه‌حلهایی را جهت رفع مشکلات و بهبود شاخص‌های مفید، زمینه را جهت ارتقاء وضعیت تجاری بندر بوشهر مهیا و در نتیجه تمایل کشتی‌های تجاری برای پهلوگیری در بندر را فراهم سازد.

۴- فرضیه‌های تحقیق

فرضیه اصلی: بین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۱- بین عوامل اقتصادی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در

بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۲ - بین عوامل سیاسی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۳ - بین عوامل فرهنگی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۵- پرسش‌نامه و جامعه آماری تحقیق

پرسش‌نامه تحقیق شامل ۲۵ پرسش بسته می‌باشد که براساس مقیاس لیکرت تنظیم شده است. پرسش‌های ۱ تا ۵ مربوط به برخی از ویژگی‌های فردی می‌باشد. ۶ تا ۲۵ نیز مربوط به عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی می‌باشد و پرسش‌نامه شماره ۲ هم ۱۰ سوال مربوط به متغیر جذب و پهلوگیری می‌باشد. پرسش‌نامه‌های مذکور به شکل نگرش سنجی (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) می‌باشد و به هر گزینه ارزش‌های عددی (۱-۲-۳-۴-۵) داده شده است.

جدول (۱) ضریب آلفای کرونباخ برای تعیین پایایی هر یک از عوامل جدول

متغیر اصلی	نام شاخص	مقدار آلفا	تعداد سوالات
عوامل موثر بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران	عوامل اقتصادی	۰/۸۹	۱۳
	عوامل سیاسی	۰/۶۷	۴
	عوامل فرهنگی	۰/۶۳	۳
	کل پرسش‌نامه عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی	۰/۸۳	۲۰
	کل پرسش‌نامه جذب و پهلوگیری	۰/۷۴	۱۰
	کل پرسش‌نامه	۰/۸۱	۳۰

جامعه آماری پژوهش حاضر شامل مدیران (شامل رییس ادارات، معاونین و مدیر کل) اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر می‌باشد. آمار کلیه مدیران این اداره کل ۱۸ نفر می‌باشند. این مدیران در واحدهای مختلف دریایی و بندری، طرح و توسعه، اداری و مالی و فنی و مهندسی مشغول به کار می‌باشند. از مجموع ۱۸ نفر نمونه مورد بررسی، ۳۹٪ از نمونه (۷ نفر) دارای مدرک تحصیلی لیسانس و ۶۱٪ از نمونه (۱۱ نفر) دارای مدرک تحصیلی فوق لیسانس می‌باشند.

۶- آمار استنباطی و یافته‌های پژوهش

با استفاده از تحلیل آماری و با استفاده از نرم افزار SPSS19 فرضیه‌های پژوهشی مورد آزمون قرار گرفت.

۶-۱- آزمون آماری فرضیه اول

در این تحقیق، فرضیه پژوهشی اول (H_1) به صورت زیر تعریف شده است. عوامل اقتصادی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران

تاثیر ندارند: H_0

عوامل اقتصادی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران

تاثیر دارند: H_1

از آنجایی که در این تحقیق دو متغیر عوامل اقتصادی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر بوشهر، به مقیاس فاصله‌ای تبدیل گردیده‌اند؛ لذا جهت بررسی رابطه معنی‌داری بین آن دو متغیر می‌توان از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده نمود. آماره این آزمون کای دو (مجذور خی

یا خی دو) می‌باشد. پس از انجام این آزمون می‌توان خروجی‌ها و نتایج آزمون فرضیه اول پژوهشی را به صورت جدول شماره (۴-۱) نشان داد.

جدول (۲) : نتایج آزمون کای دو برای فرضیه اول پژوهشی

سطح معنی داری	ضریب همبستگی	مقدار	آماره آزمون
.032	0.705	53.280	Pearson Chi-Square (کای دو استاندارد)
.608		33.084	Likelihood Ratio
.004		8.450	Linear-by-Linear Association
		18	N of Valid Cases

همان گونه که نتیجه این آزمون نشان می‌دهد مقدار سطح پوشش دوسویه^۳ (سطح معنی داری) برابر با ۰/۰۳۲ بوده و کوچکتر از ۰/۰۵ گردیده است. لذا می‌توان اذعان داشت که فرض H_0 رد می‌گردد. به عبارت دیگر فرضیه اول تحقیق پذیرفته می‌گردد. یعنی می‌توان ادعا نمود که در سطح اطمینان ۹۵٪ عوامل اقتصادی بر میزان جذب و پهلویی کشتی‌های تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند.

از طرفی دیگر از آنجایی که مقدار ضریب همبستگی بین این دو متغیر برابر با ۰/۷۰ گردیده است، لذا می‌توان گفت که رابطه مستقیم و قوی بین آن دو برقرار می‌باشد.

³Asymp. Sig. (2-sided)

۲-۶-آزمون آماری فرضیه دوم

در این تحقیق، فرضیه پژوهشی دوم (H_1) به صورت زیر تعریف شده است.
عوامل سیاسی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بنادر ایران

تاثیر ندارند: H_0

عوامل سیاسی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بنادر ایران

تاثیر دارند: H_1

مانند آزمون فرضیه پژوهشی اول از آنجایی که دو متغیر عوامل سیاسی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بنادر ایران به مقیاس فاصله ای تبدیل گردیده اند؛ لذا جهت آزمون فرضیه دوم تحقیق نیز می توان از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده نمود. آماره این آزمون کای دو (مجذور خی یا خی دو) می باشد. پس از انجام این آزمون می توان خروجی ها و نتایج آزمون فرضیه دوم پژوهشی را به صورت جدول شماره (۴-۲) نشان داد.

جدول (۳) : نتایج آزمون کای دو برای فرضیه دوم پژوهشی

سطح معنی داری	ضریب همبستگی	مقدار	آماره آزمون
.002	0.627	65.790	Pearson Chi-Square (کای دو استاندارد)
.427		36.903	Likelihood Ratio
.010		6.684	Linear-by-Linear Association
		18	N of Valid Cases

همان گونه که نتیجه این آزمون نشان می‌دهد مقدار سطح پوشش دوسویه^۴ (سطح معنی داری) برابر با ۰/۰۰۲ بوده و کوچک تر از ۰/۰۵ گردیده است. لذا می‌توان اذعان داشت که فرض H_0 رد می‌شود. به عبارت دیگر فرضیه دوم تحقیق نیز پذیرفته می‌گردد. یعنی می‌توان ادعا نمود که در سطح اطمینان ۹۵٪ عوامل سیاسی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند. از طرفی دیگر از آنجایی که مقدار ضریب همبستگی بین این دو متغیر برابر با ۰/۶۳ گردیده است، لذا می‌توان گفت که رابطه مستقیم و قوی بین آن‌ها برقرار می‌باشد.

۳-۶- آزمون آماری فرضیه سوم

در این تحقیق، فرضیه پژوهشی سوم (H_1) به صورت زیر تعریف شده است. عوامل فرهنگی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران تاثیر ندارند: H_0

عوامل فرهنگی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند: H_1

از آنجایی که دو متغیر دادن عوامل فرهنگی و میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران به مقیاس فاصله‌ای تبدیل گردیده‌اند؛ لذا جهت آزمون فرضیه سوم تحقیق نیز می‌توان از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده نمود. آماره این آزمون کای دو (مجذور خی یا خی دو) می‌باشد. پس از انجام این آزمون می‌توان خروجی‌ها و نتایج آزمون فرضیه سوم پژوهشی را به

⁴Asymp. Sig. (2-sided)

صورت جدول شماره (۴-۳) نشان داد.

جدول (۴) : نتایج آزمون کای دو برای فرضیه سوم پژوهشی

سطح معنی داری	ضریب همبستگی	مقدار	آماره آزمون
.039	0.388	73.600	Pearson Chi-Square (خی دو استاندارد)
.890		41.679	Likelihood Ratio
.110		2.560	Linear-by-Linear Association
		18	N of Valid Cases

همان گونه که نتیجه این آزمون نشان می‌دهد مقدار سطح پوشش دوسویه (سطح معنی داری) برابر با ۰/۳۹ بوده و کوچکتر از ۰/۰۵ گردیده است. لذا می‌توان ادعان داشت که فرض H_0 رد می‌گردد. به عبارت دیگر فرضیه سوم تحقیق پذیرفته می‌شود. یعنی می‌توان ادعا نمود که در سطح اطمینان ۹۵٪ عوامل فرهنگی بر میزان جذب و پهلویی کشتی های تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند. از طرفی دیگر از آن جایی که مقدار ضریب همبستگی بین این دو متغیر برابر با ۰/۳۹ گردیده است، لذا می‌توان گفت که رابطه مثبت بین آن دو برقرار می‌باشد.

۴-۶- آزمون آماری فرضیه اصلی تحقیق

در این تحقیق، فرضیه اصلی (H_1) به صورت زیر تعریف شده است.

عوامل اقتصادی ، سیاسی و فرهنگی بر میزان جذب و پهلویی کشتی های

تجاری در بنادر ایران تاثیر ندارند: H_0

عوامل اقتصادی ، سیاسی و فرهنگی بر میزان جذب و پهلویی کشتی های

تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند: H_1

از آنجایی که همه متغیرهای عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بنادر ایران به مقیاس فاصله ای تبدیل گردیده اند؛ لذا جهت آزمون فرضیه اصلی تحقیق نیز می توان از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده نمود. آماره این آزمون کای دو (مجذور خی یا خی دو) می باشد. پس از انجام این آزمون می توان خروجی ها و نتایج آزمون فرضیه اصلی پژوهش را به صورت جدول شماره (۴-۴) نشان داد.

جدول (۵) : نتایج آزمون کای دو برای فرضیه اصلی پژوهش

سطح معنی داری	ضریب همبستگی	مقدار	آماره آزمون
.018	0.732	108.0	Pearson Chi-Square (خی دو استاندارد)
.997		62.50	Likelihood Ratio
.003		9.099	Linear-by-Linear Association
		18	N of Valid Cases

همان گونه که نتیجه این آزمون نشان می دهد مقدار سطح پوشش دوسویه (سطح معنی داری) برابر با ۰/۰۱۸ بوده و کوچک تر از ۰/۰۵ گردیده است. لذا می توان ادعان داشت که فرض H_0 رد می گردد. به عبارت دیگر فرضیه اصلی تحقیق پذیرفته می گردد. یعنی می توان ادعا نمود که در سطح اطمینان ۹۵٪ عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی های تجاری در بنادر ایران تاثیر دارند. از طرفی دیگر از آنجایی که مقدار ضریب همبستگی بین این دو متغیر برابر با ۰/۷۳ گردیده است، لذا می توان گفت که رابطه مثبت و قوی بین آن دو برقرار می باشد.

۷- پیشنهادهای اجرایی بر اساس نتایج تحقیق

- ۱- پیشنهاد می‌شود که مسوولین به ایجاد و بهینه‌سازی زیر ساخت‌ها و امکانات مورد نیاز در بندر توجه کنند و با ایجاد امکانات و زیر ساخت‌های مورد نیاز کشتی‌های تجاری و خدمه آنان و ایجاد دسترسی‌های مناسب برای کشتی‌ها (طول و عرض و آب‌خور مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ) و هم چنین ایجاد روساخت‌های مناسب از قبیل جرثقیل‌های بزرگ حمل کالا و انبارهای کافی و مناسب جهت نگهداری کالا، باعث ایجاد تمایز و مزیت رقابتی بنادر ایران شوند.
- ۲- پیشنهاد می‌شود که در نرخ گذاری برای عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری و هزینه‌های حمل و نقل و سایر هزینه‌های بندری عامل رقابت با سایر بنادر منطقه مد نظر قرار گیرد و نرخ‌ها به صورت رقابتی تعیین گردد.
- ۳- اگر چه امروزه در کشور ما خصوصی‌سازی مورد تاکید قرار می‌گیرد ولی لازم است که نظارت کافی توسط دولت بر امر خصوصی‌سازی صورت گیرد تا باعث رونق بنادر و در نتیجه رونق اقتصاد ما شود و علاوه بر این، پیشنهاد می‌شود که در امر خصوصی‌سازی به عدالت بین شرکت‌های خصوصی برخورد شود و از دادن رانت‌ها و مزیت‌های خاص به برخی شرکت‌های خصوصی یا شبه خصوصی خودداری گردد تا انگیزه رقابت بین شرکت‌های خصوصی از بین نرود.
- ۴- پیشنهاد می‌شود که به عامل تبلیغات به عنوان یک عامل تاثیرگذار توجه شود و در صحنه‌های بین‌المللی نسبت به شناساندن و معرفی بنادر ایران و بیان مزیت‌ها و برتری‌های آنان اقدام گردد و این اقدام متناسب با فرهنگ آن کشور صورت گیرد تا بتواند ارتباط لازم را با مخاطب مورد نظر برقرار کند و زمینه جذب افراد و شرکت‌ها را فراهم سازد.

۵- پیشنهاد می‌شود که مسوولان کشور زمینه ایجاد یک ارتباط بهینه و موثر بین دستگاه‌های مرتبط ایجاد کنند تا باعث ایجاد هم افزایی و رضایت بیش تر مشتریان آن دستگاه‌ها شود به عنوان مثال به هنگام ترخیص کالا و بار از کشتی‌ها، ترخیص‌کاران با هر دو سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک ارتباط مستقیم دارند و برای ترخیص کالای خود باید به هر دو دستگاه مراجعه مستقیم داشته باشند و اگر چه هم اکنون این دو دستگاه در دو مکان نزدیک به هم قرار دارند پیشنهاد می‌شود از طریق بالا بردن فناوری اطلاعات به ویژه در گمرک که بیش تر کارها به صورت دستی و سنتی است، هماهنگی‌ها و تسهیلات بیش تری برای مشتریان در نظر گرفته شود تا ترخیص بار با سهولت و دقت بیش تری صورت پذیرد تا هم باعث تامین رضایت بیش تر مشتریان شود و هم از اشتباه‌ها و تقلب‌های احتمالی پیش گیری شود.

۶- لازم است که سیاست‌مداران و مسوولان کشور در تدوین و اجرای سیاست‌های خارجی خود و ارتباط با سایر کشورها دقت و توجه لازم را داشته باشند زیرا سیاست‌های آن‌ها تاثیر مستقیمی بر عامل اقتصادی و جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر کشور دارد و بی توجهی به سیاست‌های خارجی چه بسا باعث افزایش تحریم‌های بین‌المللی بر علیه کشور شده و به اقتصاد ما ضربه وارد نماید و در نتیجه سطح رفاه عمومی را کاهش دهد.

۷- پیشنهاد می‌شود که مسوولین امر در تدوین قوانین و مقررات به طور عام و قوانینی که ارتباط مستقیم با بنادر دارد به طور خاص، دقت و کار کارشناسی انجام داده و از تدوین قوانین سخت‌گیرانه که باعث بی‌انگیزه شدن و دور جستن سرمایه‌گذاران و صاحبان کشتی‌ها شود خودداری نموده و قوانین را به گونه‌ای تصویب و اجرا نمایند که باعث ایجاد انگیزه و گرایش صاحبان و عاملان

کشتی‌های تجاری برای جذب و پهلوگیری به سوی بنادر ایران شده و مزیت‌های رقابتی در این زمینه فراهم آید.

۸- عامل انسانی در هر سازمان از ارزش بالا و فوق‌العاده‌ای برخوردار است و سازمان‌هایی که رشد و پیشرفت داشته‌اند، ارزش و اهمیت بالای سرمایه انسانی را درک کرده‌اند و توانسته‌اند با جلب رضایت کارکنان خود باعث سرویس‌دهی بهتر آنان به مشتریان خود و در نتیجه جلب رضایت آن‌ها شوند و این عامل زمینه آن را ایجاد کرده که سازمان بتواند سود بالایی کسب کند و مزیت رقابتی ایجاد کرده و خود را از سایر رقبا متمایز نماید. امروزه نیروی رقابتی فعال سازمان‌ها، شامل نیروی انسانی می‌شود که به طور دائم مهارت‌ها و استعدادهای خود را بهبود می‌بخشد، به هر نوع اطلاعاتی دست پیدا می‌کند و می‌داند چگونه از آن استفاده نماید و در نتیجه خلاقیت خویش را به صورت مداوم توسعه دهد. بنابراین سازمان‌هایی که از این مسأله آگاهی دارند، هم در منابع انسانی سرمایه‌گذاری می‌کنند و هم شرایط کاری را مطابق با تقاضاها و خواسته‌های این افراد فراهم می‌کنند. اگر سرمایه‌های یک سازمان را (پول، اطلاعات، امکانات و تجهیزات) در نظر بگیریم، درمقوله مدیریت، اداره کارها چندان سخت نیست، ولی در مورد نیروی انسانی فرق می‌کند. اگر نیروی انسانی بدون روحیه و ضعیف باشد ما قادر نخواهیم بود سازمان را اداره کنیم. اهمیت نیروی انسانی برای سازمان بسیار زیاد است اگر چنین نباشد کل برنامه‌های سازمان از بین می‌رود، چون مهم‌ترین بخش دارایی سازمان همان نیروی انسانی است.

۹- پیشنهاد می‌شود مشتری‌گرایی به عنوان یک اصل مهم که در همه سازمان‌ها از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است در بنادر ایران نیز مورد توجه

بیش از پیش قرار گیرد. ضمن آن لازم است تا رضایت مشتریان و طرف‌های ذینفع، از طریق ارتقا کیفیت، پیش‌گیری از آلودگی محیط زیست، به حداقل رساندن ریسک‌های ایمنی کارکنان و رعایت کلیه قوانین و الزام‌های حاکم بر خدمات و ارتقا کیفیت، تامین شود. رعایت این نکات سبب می‌شود تا از این طریق مزیت رقابتی پایدار را نصیب شرکت‌های خود سازند. طبق مفهوم جدید بازاریابی، انتظار می‌رود که سازمان در تمامی تصمیم‌های خود، مشتری را مقدم دارد. این عملکرد نشان می‌دهد که مشتری مقدم بر محصول است و باید با آن رابطه‌ای توأم با همبستگی، اعتماد، همکاری و مشارکت داشته باشیم.

Archive of SID

فهرست منابع و مآخذ

- اردکانی، آزاده، دوهفته نامه خبری تحلیلی آغاز، سال سوم، ۱۳۸۴، شماره ۲۶، چاپ رواق،
- انتشارات مناطق آزاد تجاری، صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی
- برنارد، کتی، ۱۹۹۵، شیوه‌های گسترش بازاریابی بنادر، مترجم: اداره کل تحقیق و توسعه سازمان بنادر و دریانوردی، تهران.
- جهان تیغ، سعید، امیرسعیدنورامین، سیدناصرسعیدی، ۱۳۹۰، راه کارهای آماده‌سازی بندر چابهار در عصر رقابت جهانی سازی، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی
- دانشگاه گنت بلژیک، ۱۳۸۷، بازاریابی بندر، مترجمین ثریاقیصری، حمید حمیدی، سازمان بنادر و دریانوردی
- درویش، خسرو، حیدرققیه، ۱۳۸۴، محیط ساحلی دریایی استان بوشهر، توانمندی ها، تهدیدات و راه کارهای اجرایی، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی
- رحیمی، زهرا، ۱۳۸۴، خصوصی‌سازی مناطق ویژه بندری، زمینه ساز جذب سرمایه‌گذاران در بنادر جنوبی، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی
- سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۵، نقش بندر ایران در منطقه و جهان، شناسایی و ارزیابی
- وضعیت موجود در حمل و نقل دریایی در سطح جهان، منطقه و ایران، تهران، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی
- کاتلر، فلیپ، ۱۳۸۰، مدیریت بازاریابی، ترجمه بهمن فروزنده، تهران، نشر آموخته

<http://banke-maghale.persianblog.ir/post/51/>

<http://donyayetejarat.blogfa.com/post-284.aspx>

<http://www.iraneconomics.net/fa/articles.asp?id=1546&magno=8>

<http://www.pmo.ir/aboutthepso-termsreference-fa.html>

Archive of SID