



سازمان مدیریت صنعتی استان گلستان

پایان نامه

کارشناسی ارشد

عنوان :

بررسی آثار بهبود در عملیات تخلیه و بارگیری بر صادرات و واردات

کالا در بندر انزلی

استاد راهنما :

دکتر قبادی

استاد مشاور :

دکتر حسامی

دانشجو :

عبدالحسین رنجبر

تابستان ۱۳۹۳

فهرست مطالب

شماره صفحه	عنوان مطلب
۱	فصل اول کلیات.....
۲	مقدمه.....
۳	۱-۱ عنوان پژوهش.....
۳	۲-۱ بیان مسئله پژوهش.....
۴	۳-۱ اهمیت موضوع.....
۴	۴-۱ اهداف پژوهش.....
۴	۵-۱ چهارچوب نظری.....
۵	۶-۱ فرضیه های تحقیق.....
۵	۷-۱ تعریف عملیاتی متغیرها.....
۶	۸-۱ تعاریف واژه ها و اصطلاحات.....
۱۱	۹-۱ قلمرو تحقیق.....
۱۲	فصل دوم بررسی پیشینه پژوهش.....
۱۳	بخش اول سازمان بنادر و دریانوردی و نقش آن در سیستم دریانوردی.....
۱۴	۲-۱-۱-۱ تاریخچه.....
۱۷	۲-۱-۲ - مجموعه وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی با اعمال تصدی و حاکمیتی.....
۱۹	۲-۱-۳-۱ ارکان اساسی سازمان.....
۲۰	نمودار سازمانی.....
۲۱	۲-۱-۴ - انواع تشکیلات بندری.....
۲۱	۲-۱-۴-۱ Land Lord Port.....
۲۱	۲-۱-۴-۲ port Tool.....
۲۱	۲-۱-۴-۳ Operation / Service port.....
۲۱	۲-۱-۴-۴ Private port.....
۲۲	۲-۱-۴-۵ مخلوطی از دولتی و خصوصی.....
۲۶	۲- بندر بعنوان (Tool port) و (Operation port).....

- بخش دوم بندر انزلی پل ارتباطی شمال به جنوب..... ۲۶
- ایران در مدارهای اقتصادی ، تولیدی ، حمل و نقل منطقه ای و جهانی..... ۲۸
- بازار تولید..... ۲۸
- شناخت ویژگیهای کشورهای مشترک المنافع (CIS)..... ۲۸
- ۱-۲-۲ موقعیت بنادر خارجی حاشیه دریای خزر..... ۲۹
- ۱-۱-۲-۲ جمهوری آذربایجان..... ۲۹
- ۲-۱-۲-۲ قزاقستان..... ۳۰
- ۳-۱-۲-۲ جمهوری ترکمنستان..... ۳۰
- ۴-۱-۲-۲ بندر ماخاج قلعه (روسیه)..... ۳۱
- ۲-۲-۲ تاریخچه تأسیس و روند توسعه بندر انزلی..... ۳۱
- ۱-۲-۲-۲ احداث تأسیسات بندری..... ۳۲
- ۲-۲-۲-۲ اسامی مدیران کل اداره بندر و کشتیرانی استان گیلان تا کنون..... ۳۴
- ۳-۲-۲ شاخص های عمومی بندر در سال (۱۳۸۴)..... ۳۵
- ۱-۳-۲-۲ مشخصات فنی اسکله های بندرانزلی..... ۳۷
- ۲-۳-۲-۲ فاصله بندرانزلی تا بنادر مهم دریای خزر..... ۳۷
- ۳-۳-۲-۲ تجهیزات بندری..... ۳۸
- ۴-۳-۲-۲ تجهیزات دریائی..... ۳۸
- ۵-۲-۲ ایران کوتاهترین ، ارزانترین و ایمن ترین پل ارتباطی آسیا و اروپا..... ۳۹
- ۲- نقش استراتژیک بنادر شمالی و ورود به کریدور شمال - جنوب..... ۴۰
- ۴-۱-۲ دورنمای بندر..... ۴۰
- شاخصهای عملیاتی بندر انزلی..... ۴۰
- بخش سوم : بندر انزلی افقی به سوی روشنائی..... ۴۳
- ۳-۲ بندر انزلی افقی به سوی روشنائی..... ۴۴
- ۳-۲-۳-۲ ازمینه های مستعد سرمایه گذاری در بندر..... ۴۴
- ۲-۳-۲ زیر بناهای موجود..... ۴۴
- ۱-۲-۳-۲ ساخت و سازها..... ۴۵

۴۵	..... اقدامات دریائی
۴۶	..... مکانیزاسیون
۴۷	..... تسریع در عبور کالاهای ترانزیتی ، صادراتی و وارداتی
۴۷	..... ارتباطات بین المللی
۴۷	..... جذب سرمایه گذار
۴۷	..... آموزش نیروی انسانی
۴۸	..... پروژه های اجرائی بندر از سال ۸۱ لغایت ۸۴
۴۹	..... کریدور شمال- جنوب و نقش حساس بندرانزلی در ورود به عرصه جهانی
۵۱	..... بخش چهارم : واحد عملیات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بندر انزلی
۵۲	..... ۲-۴ واحد عملیات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بندر انزلی
۵۲	..... ۲-۴-۱ واحد امور بندری
۵۲	..... ۲-۴-۲ واحد امور دریائی
۵۲	..... ۲-۴-۳-۱ وظیفه بنادر دریائی
۵۳	..... ۲-۴-۳ میزان واردات و صادرات در بندرانزلی طی ۶۲ سال گذشته (۱۳۲۰ - ۱۳۸۴) بر حسب تن
۵۴	..... ۲-۴-۴ انواع کالاها
۵۶	..... ۲-۴-۵ مراحل عملیاتی ورود تا خروج کشتی از بندر
۵۶	..... ۲-۴-۵-۱ مان احتمالی ورود کشتی
۵۶	..... ۲-۴-۵-۲ اعلام ورود کشتی
۵۶	..... ۲-۴-۵-۳ هلوگیری کشتی به اسکله
۵۶	..... ۲-۴-۵-۴ عملیات روزانه کشتیها ، انبارها و حمل یکسره
۵۷	..... ۲-۴-۶ تأثیر توقف کالا بر تخلیه و بارگیری در محوطه های بندری
۵۸	..... ۲-۴-۷ نتایج واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری کالا به بخش خصوص
۵۸	..... ۲-۴-۸ سطح تحصیلات کارمندان و کارگران رسمی اداره بندر طی ده سال ۷۴ لغایت ۸۴
۵۹	..... ۲-۴-۹ چرخه عملیات تخلیه و ترخیص کالاهای وارداتی
۶۱	..... ۲-۴-۱۰ چرخه عملیات صادرات و ترانزیت کالا

۶۳	بخش پنجم: سابقه تحقیقات مشابه.....
۶۴	۱-۵- سابقه تحقیقات مشابه.....
۶۶	فصل سوم روش پژوهش.....
۶۶	روش تحقیق.....
۶۶	روش جمع آوری اطلاعات.....
۶۷	۱-۳ روایی و پایایی تحقیق.....
۶۷	۲-۳ جامعه آماری.....
۶۷	۳-۳ روش نمونه گیری.....
۶۸	۴-۳ حجم نمونه.....
۶۹	۵-۳ روش تجزیه و تحلیل داده‌ها.....
۷۰	فصل چهارم یافته‌های پژوهش.....
۷۶	فرضیه اول.....
۷۶	فرضیه دوم.....
۷۷	فرضیه سوم.....
۷۷	فرضیه چهارم.....
۷۹	فصل پنجم نتیجه گیری.....
۸۰	۱-۵ نتیجه گیری.....
۸۲	۲-۵ پیشنهادات.....



اجرای این پایان نامه مورد حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است و سازمان 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 ارائه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

چکیده

از دیر باز تا کنون راههای دریائی، نزدیکترین و امن ترین راهها برای رسیدن به مقصد تلقی می‌شد. کندی وسایل حمل زمینی، نا امنی و خرابی جاده‌ها و از همه مهمتر بعد طولانی مسیر از جمله عواملی بودند که باعث میشد به دریا و راههای دریائی توجه بیشتری شود.

سیطره دریانوردان اروپائی و جنگهای دریائی میان آنها بمنظور استیلای بر بخشهای وسیعی از دریا نشان از توجه این کشورها به دریا و بخش حمل و نقل دریائی است. کشورهای پیشرفته در صنعت حمل و نقل دریائی و بندری همچون فرانسه، ایتالیا، اسپانیا، پرتغال، هلند، آلمان و غیره با بهره‌گیری از تجارب گذشته خود به توسعه بنادر و لنگرگاههای کوچک و بزرگ نمودند و امروز نیز کشورهای کره جنوبی، ژاپن و سنگاپور با استفاده از علوم و فنون این کشورها توانستند به توسعه بنادر و صنعت حمل و نقل دریائی خود پردازند بگونه‌ای که حتی گوی سبقت را از آنها برابند و حرف اول را در جهان بزنند. (پس چرا ما نتوانیم).

جمهوری اسلامی ایران بواسطه موقعیت حساس و ژئوپلیتیکی (سیاسی و جغرافیایی) خود و قرار گرفتن در مرکز کریدور شمال- جنوب نه تنها قادر است از مزیت جغرافیائی خود در راه توسعه زیر ساختها استفاده کند بلکه می‌تواند به تقلید از فن آوری روز موجبات توسعه صنعت حمل و نقل دریائی و بندری را نیز فراهم آورد.

اکنون با فروپاشی اتحاد شوروی این موقعیت دوباره دست داد که جمهوری اسلامی با بسیج نیروها و امکانات خود بستر مناسبی را در بنادر کشور برای ارتقاء سطح تخلیه و بارگیری ایجاد نماید. در این رهگذر اداره کل بنادر و کشتیرانی استان گیلان که در شهر بندر انزلی مستقر است، سعی دارد با مشارکت و همدلی نیروهای دولتی و شرکتهای خصوصی، محیطی سالم، پویا و رقابت خیز را جهت بالا بردن ضریب تخلیه و بارگیری بوجود آورده و عوامل کندی کار را شناسائی نماید.

دریاچه خزر که بزرگترین دریاچه جهان محسوب می‌شود با طول تقریبی ۷۰۰۰ کیلومتر، ۱۰۰۰ کیلومتر از مساحت خود را به جمهوری اسلامی ایران اختصاص داده است و در راستای اهداف و برنامه‌های توسعه دولت بویژه در برنامه سوم اقتصادی گامهای موثری را جهت بسترسازی مناسب برای فعالیت شرکتهای خصوصی بر داشته است. ایجاد ترمینالهای سه گانه تخلیه و بارگیری کالا و واگذاری آنها به بخشهای خصوصی، توسعه زیر ساختهای بندری، توسعه اراضی، محوطه سازی، ارتقاء سیستمهای مخابراتی و الکترونیکی و کامپیوتری، همگی گواه بر این مدعا هستند که سازمان بنادر و کشتیرانی نیز پا به پای عرصه‌های دیگر اقتصادی کشور هم خود را جذب کرده و زمینه‌های پیشرفت را نه در شعار بلکه در عمل زمزمه می‌کند و آواز می‌دهد این کلام را:

« ایران برای ایرانی و توسعه ایران توسط ایرانی »