

تلاش دولت تدبیر و امید برای نجات دریاچه ارومیه

معیارهای ۹ گانه
در تعالی منابع انسانی

نگاهی بر آمارهای روابط تجاری آمریکا
با کشورهای همسایه ایران



ماهانامه علمی تحقیقاتی | شماره ۲۰۵ |
آبان ماه ۱۳۹۲



۸



۱۰



۳۶



۳۲

قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهانامه در ویرایش، تلخیص، درج بار دمطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می باشد.
علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.
ماهانامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۴۶



۷۰

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: محمدرضا امامی
سردبیر: یونس غربالی مقدم
مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی
دبیر تحریریه: فرید قادری
تحریریه: سعید سعیدی، سحر قره خانی، محسن خبازان، رامین جهان پور، فریما صالح امور هنری و صفحه‌آرایی:
محمد هادیان، معصومه عسگری ویراستار: نرگس حاجیلو
آتلیه، امور نظارت چاپ، فنی، اجرایی و اداری:
سیدجلال موسوی
عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی
امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعید پور
امور بازرگانی و تبلیغات:
نسرین غلامی، فرهاد شهریاری، زهره اکبری
توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

اداری، فنی و رایانه، آتلیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:
موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

چاپ: رواق

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی
خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶
پست الکترونیک:

info@hamayesh.rasaneh.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۸۸۱۹۰۶۳۱-۲

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران- تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت:

bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک:

bandarvadarya@pmo.ir



در این شماره می خوانید:

- یادداشت مدیر مسوول
- سیاست های کلی نظام در خصوص پدافند غیر عامل
- پیام مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت هفته پدافند غیر عامل
- اخبار
- مناطق آزاد خاورمیانه در سال های ۲۰۱۳-۱۴
- حضور پررنگ ایران در صنعت نمایشگاه های خاورمیانه در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۲
- تلاش دولت تدبیر و امید برای نجات دریاچه ارومیه
- دریاچه ارومیه یا چیچست باستانی
- گزارش تصویری
- معیارهای ۹ گانه در تعالی منابع انسانی
- ضرورت استقرار نظام مدیریت دانش در سازمان بنادر و دریانوردی
- مروری بر بزرگ ترین عملیات salvage دنیا
- بررسی تاثیر نقش بنادر تجاری در مدیریت زنجیره تامین
- مدیریت سوانح دریایی ایران با مدل تصمیم گیری فازی
- نقش روابط عمومی در مدیریت بحران
- تبیین الگوهای مناسب توسعه حمل و نقل دریایی مسافری در شهرستان بندر
- لنگه با استفاده از روش SWOT
- چرا رتبه ایران در کسب و کار بهتر نمی شود؟
- نگاهی بر آمارهای روابط تجاری آمریکا با کشورهای همسایه ایران
- گزارش رقابت پذیری جهانی



۷۸



۷۰

کربلا عالی‌ترین مفهوم تعالی و عاشورا شیواترین مضمون تحول

در ایامی به سر می‌بریم که واجد عالی‌ترین مفاهیم تعالی و شیواترین مضامین تحول است. کربلا والاترین مدل سازمان متعالی در طول تاریخ و حماسه‌سازان عاشورا بهترین الگوی انسان تکامل یافته و نماد کیفیت هستند.

کربلا ایده آل‌ترین مفهوم رهبری، به کارگیری غنی‌ترین استراتژی، بهینه‌ترین روش برنامه‌ریزی با انتخاب کوتاه‌ترین مسیر توسعه سرمایه‌های انسانی و در حداقل زمان رسیدن به عالی‌ترین هدف و غنی‌ترین روش جبران خدمات یعنی قرب الهی است.

سلام بر حسین، سلام بر سرزمین پر قداست و با برکت‌تر از بهشت، سلام بر کربلا دانشگاه متعالی معرفت، عزت و حریت که آفتاب درخشان عشق مدفون در آن برای همیشه تاریخ راهنمای همه آزادگان است و به امت‌ها روح حرکت به سوی کمال و درک سعادت را ارزانی می‌دارد.

و سلام بر جایگاه قهرمانان صالح، انسان‌های آگاه، عاشق و وارسته‌ای که با شناخت و آگاهی نسبت به حجت عصر خود از همه تعلقات گذشتند و در صحرای سوزان کربلا و در میان رقص شمشیرها مرگ را به سخره گرفتند و هر زخمی که بر پیکر مبارکشان وارد می‌آمد، نیشخندی بود بر قامت کفر تا ابدای تاریخ.

و سلام بر علقمه که از ۱۴ قرن پیش تاکنون شرمنده لب‌های تشنه یاران خون خداست و اندوهی عظیم و تمام‌ناشدنی تا ابد به دنبال می‌کشد.

و سلام بر پیکرهای مطهر، سرهای نورانی، دست‌های جدا از پیکر، خیمه‌های نیمه‌سوخته، به خون خفتگان شهید و سلام بر زینب (س) پیام‌آور راستین کربلا که رسالت خویش را به سرانجام رساندند.

اگر حماسه علی اکبر و قاسم نبود و اگر حبیب نبود که سرش دست به دست زینت زین اسب‌ها شد و اگر کودکان حسین (ع)، آه بر لب، خار در پا، آتش بر دامن و تبغ سوزان آفتاب بر سر در خارستان یتیمی و غربت نمی‌دویدند و اگر زینب (س) نبود، ما امروز خوار و شکسته، باداغی از شرمساری در پیشانی، سرفکنده‌ترین و رسواترین مردم قرون و اعصار بودیم.



آنچه از تعالی و تحول در سازمان‌ها دنبال می‌کنیم، یقیناً بر خاسته از رهبری آگاهانه و انتخاب دقیق غنی‌ترین استراتژی و به کارگیری انسان‌های متعالی در مسیر عالی‌ترین هدف است که در مدیریت عاشورایی به وضوح قابل بهره‌برداری است.

هر سازمانی صرف‌نظر از نوع فعالیت، اندازه، ساختار، بلوغ و یا میزان کامیابی در تأمین اهداف سازمانی خود، نیاز دارد تا میزان موفقیت خود را در نبل به آرمان‌ها و راهبردهای کسب و کار خویش مورد سنجش و اندازه‌گیری قرار بدهد. روند پرشتاب تحولات اقتصادی، اجتماعی و تکنولوژی چه در سطح ملی و چه در سطح بین‌المللی منجر به ایجاد عدم ثبات در سازمان‌ها شده و این موضوع در کنار عدم توانمندی سازمان‌ها در هماهنگی با این تحولات، بسیاری از سازمان‌های بزرگ جهانی را در خطر نابودی و اضمحلال قرار داده است. در همین راستا مهم‌ترین چالش مدیریتی حال حاضر در سازمان‌ها، حصول به پایداری سازمانی و سپس حرکت متوازن به سمت بهبود و تعالی است. نکته قابل تأمل در این مقوله، اثر دوطرفه و تعاملی پایداری سازمانی و تعالی سازمانی بر یکدیگر است. به عبارت دیگر، می‌توان گفت حصول به پایداری سازمانی مستلزم حرکت به سمت تعالی و بهبود بوده و همچنین دستیابی به تعالی سازمانی منجر به پایداری و بقای سازمان می‌شود. آنچه مسلم است، حرکت در مسیر سرآمدی مستلزم تغییر مثبت و سازنده در همه ابعاد سازمانی است. چنین تغییری نیازمند ارتقای نوآوری، خلاقیت و مسوولیت‌پذیری تک‌تک افراد سازمانی است.

پرواضح است که محور تمامی مقوله‌های مورد اشاره در فوق، انسان بوده و لذا انسان سازمانی با دارا بودن ویژگی‌های فوق‌الذکر، عامل کلیدی پایداری و تعالی سازمان خواهد بود. چنین کارمندانی ضمن دارا بودن دانش و مهارت‌های علمی و خلاقیت، از مسوولیت‌پذیری و انگیزش کافی نیز برخوردار هستند.

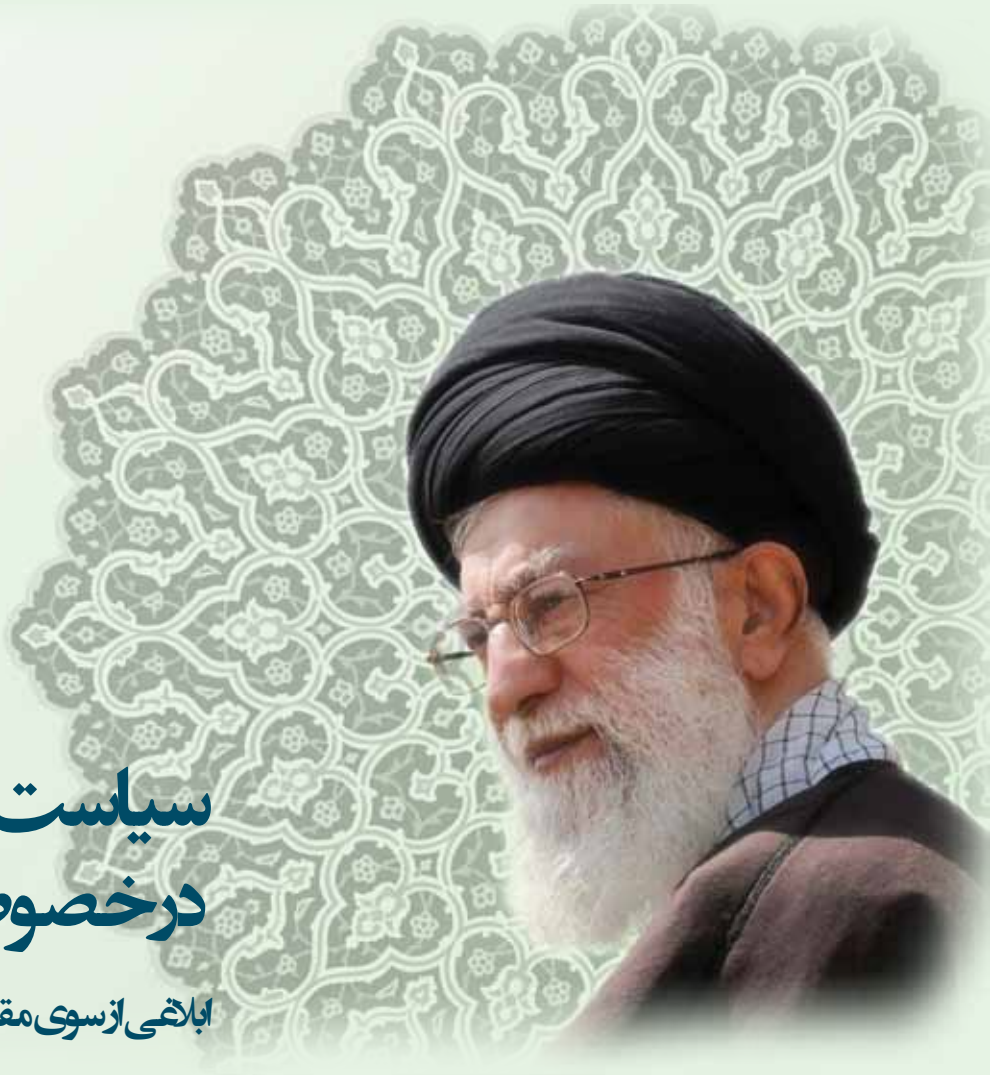
باید بدانیم که مسیر رشد و سرآمدی یک سازمان، ساده، بی‌درسر و کم‌هزینه نیست. در تعریف، سازمانی متعالی خوانده می‌شود که در هر دو زمینه عملکرد و نتایج به شکل قابل اثباتی سرآمد باشد. این مدل‌ها برای برنامه‌ریزی، حرکت به سمت سرآمدی و ارزیابی سرآمدی، در سازمان بنادر و دریانوردی نیز مورد استفاده قرار گرفته است. بدیهی است که گام نهادن در مسیر تعالی مستلزم ایجاد زیرساخت لازم برای تعالی است و لازم است ابتدا با انجام فرایند عارضه‌یابی سازمانی به مشکلات و امراض سازمان پی برده و سپس با تعریف پروژه‌های بهبود، گام اول را برای آماده‌سازی خود در مسیر تعالی برداریم.

سرآمد شدن یک سازمان، فرایند پیوسته‌ای است که با برنامه‌ریزی و هدفگذاری آغاز می‌شود و در طول مسیر با ارزیابی‌های مداوم و استفاده از اهداف از پیش تعیین شده، نواقص و نارسایی‌ها مشخص شده و با اصلاحات لازم، حذف موانع و تقویت نقاط قوت انجام می‌شود.

امید است مدل تعالی سازمانی، چارچوب مناسبی را برای مدیریت سازمان در محیط رقابتی ارایه کند و به مدیران این امکان را بدهد تا ضمن ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تعالی، بهبود مستمر و تلاش برای ایجاد تغییرات مثبت را جزء لاینفک برنامه‌های خود قرار داده و با ارزیابی مستمر سازمان تحت امر خود، قادر شوند نقاط قابل بهبود را یافته و بهبود مستمر را در دستور کار خود قرار دهند.

سیاست‌های کلی نظام در خصوص پدافند غیرعامل

ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) - ۱۳۸۶



- (۱) تأکید بر پدافند غیرعامل که عبارت است از مجموعه اقدامات غیرمسلحانه که موجب افزایش بازدارندگی، کاهش آسیب‌پذیری، تداوم فعالیت‌های ضروری، ارتقای پایداری ملی و تسهیل مدیریت بحران در مقابل تهدیدات و اقدامات نظامی دشمن می‌گردد.
- (۲) رعایت اصول و ضوابط پدافند غیرعامل از قبیل انتخاب عرصه ایمن، پراکنده‌سازی یا تجمع حسب مورد، حساسیت‌زدایی، اختفای استتار، فریب دشمن و ایمن‌سازی نسبت به مراکز جمعیتی و حایز اهمیت به‌ویژه در طرح‌های آمایش سرزمینی و طرح‌های توسعه آینده کشور.
- (۳) طبقه‌بندی مراکز، اماکن و تأسیسات حایز اهمیت به حیاتی، حساس و مهم و تجدیدنظر در این طبقه‌بندی در صورت لزوم.
- (۴) تهیه و اجرای طرح‌های پدافند غیرعامل (با رعایت اصل هزینه-فایده) در مورد مراکز، اماکن و تأسیسات حایز اهمیت نظامی و غیرنظامی موجود و در دست‌اجرا بر اساس اولویت‌بندی و امکانات حداکثر تا پایان برنامه ششم و تأمین اعتبار مورد نیاز توسط دولت.
- (۵) تهیه طرح جامع پدافند غیرعامل در برابر سلاح‌های غیرمتعارف نظیر هسته‌ای، میکروبی و شیمیایی.
- (۶) دو یا چندمنظوره کردن برخی از مستحقات، تأسیسات و شبکه‌های ارتباطی و مواصلاتی (بانظر نهاد مسوول در بند ۱۳) در جهت بهره‌گیری پدافندی از آنها به‌ویژه در مناطق مرزی و حساس کشور.
- (۷) فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی در زمینه بکارگیری اصول و ضوابط پدافند غیرعامل در بخش دولتی و غیردولتی، پیش‌بینی آموزش‌های متناسب در سطح عمومی و عالی و توسعه تحقیقات در زمینه پدافند غیرعامل.
- (۸) رعایت طبقه‌بندی اطلاعات طرح‌های پدافند غیرعامل.
- (۹) ممانعت از ایجاد تأسیسات پرخطر در مراکز جمعیتی و خروج این گونه تأسیسات از شهرها و پیش‌بینی تمهیدات ایمنی برای آن دسته از تأسیساتی که وجود آنها الزامی است و ممانعت از ایجاد مراکز جمعیتی در کنار تأسیسات پرخطر یا تعریف حریم آنها.
- (۱۰) حمایت لازم از توسعه فناوری و صنایع مرتبط با پدافند غیرعامل با تأکید بر طراحی و تولید داخلی.
- (۱۱) اصول و ضوابط مقابله با تهدیدات نرم‌افزاری و الکترونیکی و سایر تهدیدات جدید دشمن به‌منظور حفظ و صیانت شبکه‌های اطلاع‌رسانی، مخابراتی و رایانه‌ای.
- (۱۲) تعیین یا ایجاد نهادی در دولت برای تدوین، طراحی، برنامه‌ریزی و تهیه ضوابط، استانداردها و آیین‌نامه‌های پدافند غیرعامل و پیشنهاد به مراجع ذیصلاح برای تصویب و نظارت بر اعمال آنها.
- (۱۳) پیش‌بینی ساز و کار لازم برای تهیه طرح‌های مشترک ایمن‌سازی و ایجاد هماهنگی در سایر طرح‌ها و برنامه‌ها و مدیریت نهادهای مسوول در دو حوزه پدافند غیرعامل و حوادث غیرمترقبه در جهت هم‌افزایی و کاهش هزینه‌ها.

پیام مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت هفته پدافند غیر عامل



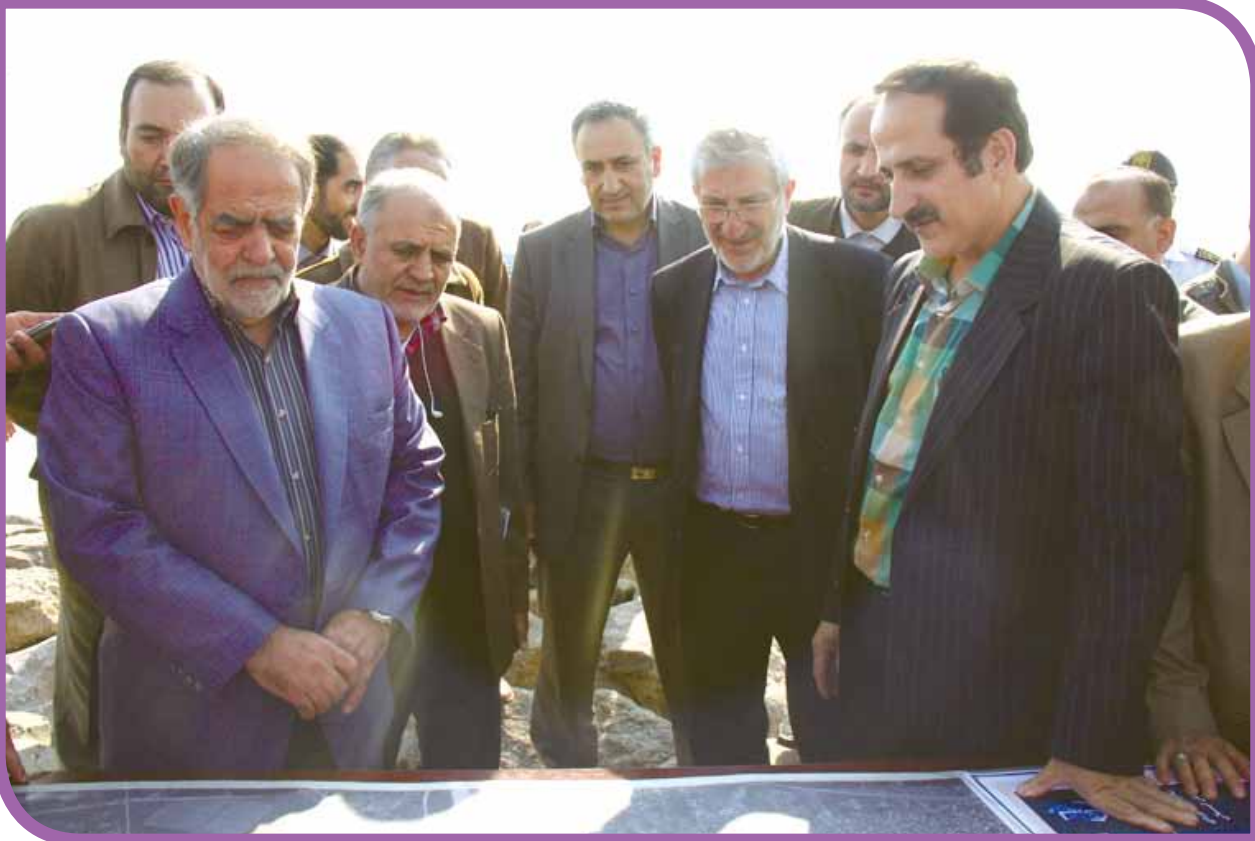
با سلام و درود بر روح پرفتوح و بلند امام راحل، بنیانگذار جمهوری اسلامی ایران و آرزوی توفیق در خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی تحت رهبری مقام عظمای ولایت و با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای والامقام و تبریک هفته بزرگداشت پدافند غیر عامل را به تمام فعالان و دست‌اندرکاران امر، با توجه به تأکیدات و منویات مقام معظم رهبری پیرامون پدافند غیر عامل و با عنایت به موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران در منطقه، رعایت ملاحظات پدافند غیر عامل، امری لازم و ضروری است. از آنجا که توسعه پایدار و بالنده در سایه امنیت میسر می‌شود، شناخت تهدیدها و آسیب‌پذیری‌ها و افزایش توان بازدارندگی ملی از اهمیت خاصی برخوردار است. پدافند غیر عامل مکمل پدافند عامل (دفاع عامل) و عاملی موثر در ارتقای توان دفاعی کشور است که کاهش صدمات و خسارات به مراکز حیاتی، حساس و مهم را به دنبال دارد که از جمله اتخاذ و به کارگیری تدابیر و تمهیدات لازم در طراحی و اجرای پروژه‌ها بوده تا قابلیت دفاعی را در برابر بحران و تهدیدها به صورت سیستمی و با کمترین نیاز به نیروی انسانی افزایش داده و آثار و پیامدهای خسارت بار بحران را کاهش و امکان احیاء و بازسازی را با هزینه کمتر و زمان کوتاه‌تر فراهم می‌آورد.

تشکیل اداره کل مدیریت بحران و پدافند غیر عامل، برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی با محوریت پدافند غیر عامل در سازمان مرکزی و بنادر تابعه، انجام مطالعات مفهومی پدافند غیر عامل بنادر حیاتی شهید رجایی و امام خمینی (ره) و حساس چابهار، بخشی از اقدامات سازمان در این راستا بوده و برنامه‌ریزی جهت برگزاری مانور پدافند غیر عامل در بندر چابهار با مشارکت وزارت متبوع و سازمان پدافند غیر عامل کشور و سایر مبادی مرتبط، انجام مطالعات تفصیلی پدافند غیر عامل بنادر شهید رجایی و امام خمینی (ره) و ... در دست اقدام است.

در پایان با بهره‌گیری از رهنمودهای مقام معظم رهبری در این خصوص که «پدافند غیر عامل به صورت شعله‌ای بلند شود» و تبریک مجدد بزرگداشت هفته فوق‌الاشعار «پدافند غیر عامل یک اصل برای همیشه» عزت، سربلندی و توفیق در مسیر خدمتگزاری شایسته به کشور را برای کلیه تلاشگران این عرصه از درگاه حضرت احدیت مسألت می‌نماید.

سید عطاءاله صدر
معاون وزیر راه و شهرسازی و
مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

بازدید مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از بندرانزلی



خواهد شد. مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان افزود: با ساخت موج شکن های جدید بندر را ایمن کردیم و هم ظرفیت بندر افزایش می یابد از طرفی، حوضچه قدیم حدود ۴۰ هکتار و حوضچه جدید بندرانزلی حدود ۷۶ هکتار است و توانستیم حدود ۱۲۰ هکتار حوضچه را احداث کرده و ظرفیت بندر را از ۴/۵ میلیون تن واقعی به ۱۱ میلیون تن و ۷ میلیون تن اسمی به ۱۷ میلیون تن افزایش دهیم، به طوری که کشتی هایی با ظرفیت ۱۲ هزار تن کالاهای عمومی و ۲۰ هزار تن فرآورده های نفتی می توانند در آینده به این بندر وارد شوند.

مهندس کوهساری همچنین افزود: فاز اول بندر آستارا با ظرفیت ۶۰۰ هزار تن در سال به شکل BOT به بخش خصوصی واگذار شده و از ۲۱ فروردین امسال که مورد بهره برداری قرار گرفت، تاکنون ۱۸ فروردین کشتی در این بندر پهلو گرفته و ۱۷ هزار تن صادرات و یک هزار تن واردات داشت و بندر جمخاله با ظرفیت ۶۰۰ هزار تن توان تخلیه و بارگیری با کاربری بار و مسافر جانمایی شده و بابخش خصوصی نیز مذاکره شده و بندر کیاشهر نیز جانمایی آن انجام شده که این بندر طبق مصوبه هیات دولت بود.

مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور با اشاره به ساخت حوضچه جدید که ۱/۵ برابر حوضچه قبلی است و افزوده شدن بیش از ۷۰ هکتار حوضچه جدید به ۲۰ هکتار قبل ساخت اسکله های تجاری و نفتی جدید و امکان پهلوگیری کشتی های ۱۲ تا ۲۰ هزار تنی به بندرانزلی، روند توسعه این بندر را تحسین برانگیز خواند.

مهندس ترکان با اشاره به در دست احداث بودن مرکز تعمیرات کشتی در محدوده بندر گاه انزلی خاطر نشان کرد: مرکز تعمیرات کشتی، فرصت جدیدی برای توسعه صنعتی منطقه است. وی تأکید کرد: کار توسعه بندرانزلی به خوبی و با استانداردهای جهانی پیش رفته و اتفاق بسیار خوبی در حوزه اقتصاد و تجارت است. مهندس ترکان در پایان با اشاره به اینکه در آستارا و جمخاله نیز اتفاقات خوبی افتاده، افزود: بندر آستارا از فروردین ماه کار تخلیه و بارگیری خود را آغاز کرد و تاکنون ۱۸ کشتی پهلو دهی کرده اند که این نشان دهنده ظرفیت تجاری این بندر است.

مهندس اکبر ترکان، مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و هیات همراه از محوطه های بندری و طرح توسعه بندرانزلی بازدید کردند.

در این بازدید مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان ظرفیت های تخلیه و بارگیری این اداره کل به طرح توسعه این بندر اشاره کرد و اظهار داشت: تا سال ۱۳۰۶ بندرانزلی ۴ پست اسکله با موج شکن های قدیمی مشغول به کار بود و پس از توسعه تا سال ۱۳۸۷ با ۱۰ پست اسکله مشغول فعالیت شد و توانستیم در بندرانزلی ظرفیت ۶ میلیون و ۸۴۸ هزار تن عملکرد را به ثبت برسانیم. مهندس کوهساری افزود: هم اکنون کشتی های ۵ هزار تنی در این بندر پهلو می گیرند و با ورود این کشتی ها توان واقعی بندرانزلی ۴/۵ میلیون تن در سال و توان اسمی آن ۷ میلیون تن در سال است، اما با واگذاری امور به بخش خصوصی به ۵ ترمینال خصوصی از جمله ۳ ترمینال کالاهای عمومی، یک ترمینال سوختی، غلات و با ایجاد رقابت درون بندری توانستیم از ظرفیت واقعی گذشته و به ظرفیت اسمی آن برسیم.

مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان در خصوص اجرای طرح توسعه بندرانزلی نیز گفت: با توجه به رضایتی که ارباب رجوع از عملکرد این اداره کل داشتند و انتظاراتی که از این بندر بالا رفت، تصمیم گرفتیم طرح توسعه بندرانزلی را در دستور کار قرار دهیم و امروز موج شکن های شرقی و غربی جدید بندرانزلی بیش از ۹۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارند.

وی افزود: ۵ کیلومتر (دو باره ساحلی) دایک و موج شکن با ۶۹۰ میلیارد ریال هزینه تاکنون ساخته شده است و برای ساخت این موج شکن ها حدود ۳ میلیون تن سنگ به محدوده بندری آورده شد. مهندس کوهساری با اشاره به لایروبی سالانه یک میلیون متر مکعب کانال بندر قبل از ساخت موج شکن های جدید تصریح کرد: با ساخت موج شکن ها ۶۰ درصد از میزان لایروبی کاسته شده است و این موج شکن ها طوری ساخته شده اند که به راحتی رسوبات تالاب را خارج کرده و از امواج هم بندر را ایمن ساخته است. وی با اشاره به اینکه لایروبی سالی ۵۰ میلیارد ریال برای این بندر هزینه داشت، خاطر نشان کرد: ۶۹۰ میلیارد ریال هزینه ساخت دایک و موج شکن ها طی ۱۲ سال جبران

بازدید وزیر راه و شهرسازی از چهار پروژه بزرگ

سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری امام خمینی (ره)

دکتر عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در جریان سفر خود به استان خوزستان، ضمن بازدید از مجتمع بندری امام خمینی (ره) از پروژه‌های بزرگ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه احداث کارخانه تصفیه روغن خام خوراکی و پایانه‌های نفتی ذخیره و ترانزیت مواد نفتی در این مجتمع بندری دیدن کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، طی این بازدید، دکتر آخوندی ضمن حضور در محل پروژه احداث کارخانه تصفیه روغن خام خوراکی، از روند مراحل ساخت و تکمیل این پروژه سرمایه‌گذاری که با سرمایه‌ای معادل ۹۴ میلیارد ریال و در مساحتی به وسعت ۲۱/۸۷۰ متر مربع احداث می‌شود، دیدن کرده و ضمن استماع گزارش مدیران پروژه از روند پیشرفت این پروژه که طی دهه فجر سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد، مطلع شد.

در ادامه این بازدید که مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، استاندار خوزستان، مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان و جمعی از مسؤولان محلی وی را همراهی می‌کردند، از روند احداث پایانه نفتی و ذخیره و ترانزیت مواد نفتی که با مشارکت بخش خصوصی احداث می‌شود، نیز دیدن کرد.

وزیر راه و شهرسازی در جریان بازدید از این پروژه بزرگ سرمایه‌گذاری که در



بازدید وزیر راه و شهرسازی از بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، دکتر عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی از بندر خرمشهر بازدید کرد.

در این بازدید، مهندس صدر معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، دکتر حجازی استاندار خوزستان، مهندس ایدنی مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان و عبدالله سامری نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی، دکتر آخوندی وزیر راه و شهرسازی را همراهی نمودند. مهندس عادل دریس، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر طی گزارشی آخرین وضعیت فعالیت‌های این اداره کل و نقش کلیدی آن در توسعه منطقه و تجارت را برای وزیر راه و شهرسازی تشریح کرد.

وی به مغروقه‌های به‌جامانده از جنگ تحمیلی در آبراه‌های اروند و کارون به عنوان یکی از موانع مهم تجارت منطقه اشاره کرد و افزود: بندر خرمشهر طی سال‌های گذشته در زمینه شناورسازی موفق به خارج‌سازی ۵۶ مغروقه و لایروبی بیش از ۵۰۰ هزار مترمربع از آبراه‌های اروند و کارون شده است.



وزیر راه و شهرسازی و هیأت همراه با حضور در اسکله‌ها و محوطه‌های بندر، از تأسیسات بندری و نحوه تخلیه و بارگیری، پایانه مسافری دریایی خلیج فارس، پروژه‌های در دست اقدام، شرکت‌های سرمایه‌گذار و شرکت تأسیسات دریایی به‌عنوان بزرگ‌ترین شرکت سرمایه‌گذار در بندر کشور که کار ساخت سکوه‌های نفتی را بر عهده دارد، بازدید کرد.

خاطر نشان می‌سازد وزیر راه و شهرسازی پس از بازدید از بندر خرمشهر، از راه‌آهن خرمشهر و پایانه شلمچه هم بازدید و سپس به سمت اهواز حرکت کرد.



مساحتی به وسعت ۴۲/۴۰۹ مترمربع و با مبلغ اولیه سرمایه‌گذاری معادل ۵۷۰ میلیارد ریال در حال ساخت است، با توضیحات مدیران این پروژه از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های این مجموعه در تقویت و گسترش توان این مجتمع بندری در پهلودهی کشتی‌های حامل مواد نفتی با ظرفیت بالا آگاه شد.

این بازدید وی از روند احداث سیلوی صدهزار تنی غلات که در مساحتی به وسعت ۴۵/۱۲۶ مترمربع و با اعتبار اولیه ۲۱۰ میلیارد ریال با مشارکت بخش خصوصی در این مجتمع بندری آغاز شده است، بازدید به عمل آورد.

همچنین ایشان با اشاره به مسیر ترانزیتی کالا از شمال کشور در حوزه قفقاز به سمت کشورهای حوزه خلیج فارس و شمال آفریقا، اظهار امیدواری کرد که با فعالیت این سیلوی ترانزیتی مدرن، توان ترانزیتی بندر و دریانوردی استان خوزستان جهت فعال شدن در این مسیر ترانزیتی به کار گرفته شده و موجبات رونق اقتصادی در بازرگانی در منطقه و کشور را فراهم آورد.

ابراز رضایت وزیر راه و شهرسازی از میزان رشد سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در بندر امام خمینی (ره)



وزیر راه و شهرسازی طی دومین روز سفر خود به استان خوزستان در نشست شورای حمل و نقل استان که با حضور اعضای مجمع نمایندگان استان خوزستان برگزار شد، ضمن اشاره به ارزیابی خود طی بازدید از بندر استان خوزستان، از رشد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر استان خوزستان اظهار رضایت کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، دکتر عباس آخوندی طی این نشست که با حضور دستگاه‌های اجرایی حوزه حمل و نقل استان در اهواز برگزار شد، در بخشی از سخنانش، مجموعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر امام خمینی (ره) را قابل توجه توصیف کرد و ضمن ابراز رضایت از سرمایه‌گذاری انجام‌شده در این مجتمع بندری اظهار داشت: بندر امام خمینی (ره) موفق شده با بهره‌وری ۷۰ درصدی، به خوبی توان بخش خصوصی را جهت رونق فعالیت‌های اقتصادی در این مجتمع بندری به کار بگیرد، که از تصویری که اینجانب داشتم بیشتر بوده است.

دکتر آخوندی با اشاره به درصد پیشرفت قابل قبول پروژه‌های سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری امام خمینی (ره) گفت: اثر رضایت، تعامل سالم و سازنده شرکت‌های بخش خصوصی و سازمان بندر شاهد افزایش ظرفیت و توسعه در بندر استان خوزستان هستیم.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت جایگاه بندر اظهار داشت: بندر استان به لحاظ جایگاه ترانزیتی و مزیت‌های بازرگانی، می‌تواند منشأ امید برای حرکت و رونق در سطح منطقه و کشور باشند.

وی در ادامه بر ضرورت یکسانی ظرفیت تمامی جوانب حمل و نقل کشور تاکید کرده و با تشریح ابعاد مختلف سیستم حمل و نقل ترکیبی توسعه‌یافته بیان داشت: با وجود ظرفیت ۵۸ میلیون تنی در بندر استان، این ظرفیت در سایر بخش‌های حمل و نقل کمتر است و ضروری است طرح جامع حمل و نقل استان در این خصوص تهیه شود.

وضعیت مطلوب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پسرکانه‌های بندری

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وجود رقابت جدی در حوزه حمل و نقل کشور گفت: اکثر بانک‌ها در تامین منابع مالی در وضعیت قرمز هستند که یکی از راه‌حل‌های تامین منابع بخش حمل و نقل تامین مستقیم منابع مالی از بازار سرمایه است.

عباس آخوندی در حاشیه بازدید از مجتمع بندری امام خمینی (ره) در جمع فعالان حوزه حمل و نقل اظهار کرد: بحث رقابت در حوزه حمل و نقل بسیار جدی است.

وی بر لزوم تشکیل شرکت‌های توانمند در زمینه حمل و نقل تاکید کرد و افزود: برای افزایش سهم ایران در اقتصاد جهانی باید شرکت‌های بزرگ مقیاس حمل و نقل تشکیل شوند.

وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: برای انجام کارهای بزرگ نیاز به تشکیل شرکت‌های بزرگ مقیاس داریم، لذا در دولت از تشکیل شرکت‌های سهامی عام در حوزه‌های حمل و نقل حمایت جدی می‌کنیم.

آخوندی اظهار داشت: وزارت راه و شهرسازی آماده است به بخش خصوصی برای فعالیت‌هایی که می‌خواهد انجام دهد کمک جدی بکند.

وی خاطر نشان کرد: انتظار داریم بخش خصوصی ارتباط با مجموعه وزارت راه و شهرسازی را در بخش حمل و نقل همواره حفظ کند.

وی وجود رقابت در بخش حمل و نقل را از نظر توسعه سلامت، تقای کیفیت و رضایت‌مندی مشتریان مهم توصیف کرد و گفت: تلاش می‌کنیم در حوزه راه و شهرسازی بحث رقابت را سرلوحه فعالیت‌ها قرار دهیم و مشکلات را برطرف کنیم.

وزیر راه و شهرسازی با اعلام اینکه اکثر بانک‌ها در تامین منابع مالی در وضعیت قرمز هستند، گفت: یکی از مهم‌ترین و جدی‌ترین راه‌حل‌های تامین منابع مالی در بخش حمل و نقل تامین مستقیم منابع مالی از بازار سرمایه است.

آخوندی در ادامه، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پسرکانه‌ها را مطلوب توصیف کرد و اظهار داشت: پیشنهاد من این است که مدیران مربوطه و کسانی که در بخش خصوصی فعالیت می‌کنند، در انجام اقدامات و فعالیت‌های خود حس تعلق به زندگی درون شهری نشان دهند و در واقع به بهبود چهره شهرها کمک کنند.

وی ادامه داد: حمایت اجتماعی از سرمایه‌گذاری‌ها باید مورد توجه قرار گیرد، چرا که بدون حمایت اجتماعی امکان توسعه سرمایه‌گذاری وجود ندارد.

وی خاطر نشان کرد: مانیز حمایت‌های لازم را انجام می‌دهیم و وزارت راه و شهرسازی در این زمینه همکاری و همراهی جدی خواهد کرد.

وی با ابراز خشنودی از استقبال بخش خصوصی از حمل و نقل ترکیبی، گفت: رصد کردن اتفاقات و آشنایی با تکنولوژی‌های روز نقش بسیار مهمی در این حوزه دارد.



وزیر راه و شهرسازی در روز جهانی دریانوردی تاکید کرد: توسعه حمل و نقل ترکیبی با محوریت بنادر

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به لزوم روان سازی مبادلات تجاری و حمل و نقل اظهار داشت: تأسیسات زیربنایی مطلوبی در کنار جامعه جوان در اختیار داریم که باید از این ظرفیت ها استفاده کنیم. آخوندی با اشاره به لزوم توسعه بنادر و دریانوردی اضافه کرد: یک سوم مرزهای ایران دریایی است، اما دریای و سفر دریایی برای مردم ما کمتر شناخته شده است.

آخوندی ادامه داد: ظرفیت عظیم دریای، منابع آن، گردشگری دریایی، حمل و نقل بار و مسافر دریایی و صنایع دریایی چندان مورد توجه قرار نگرفته است و از این پس باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در دوران دفاع مقدس بسیاری از صنایع بزرگ که قرار بود نزدیک دریای ساخته شود به مراکز کشور منتقل شد، یادآوری کرد: به عنوان مثال کارخانه های نظیر فولاد مبارکه قرار بود ابتدا در بندر عباس ساخته شود، اما در شرایط جنگ در اصفهان ساخته شد.

آخوندی با تأکید بر اینکه باید از امکانات ساحلی بیشترین استفاده را داشت، اضافه کرد: دولت وظیفه دارد زیرساخت های لازم را در پستگاه های بنادر فراهم کند تا صنایع برای صادرات در کنار بنادر توسعه یابد و از این امکانات استفاده بهینه ای شود.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر لزوم توسعه حمل و نقل ترکیبی با محوریت بنادر و رشد لجستیک در کشور اضافه کرد: کار سختی را در پیش داریم تا بتوانیم مبادلات را تسهیل کنیم.

آخوندی با اشاره به نارضایتی انجمن های حمل و نقلی از روان نبودن مسیر در حوزه حمل و نقل گفت: باید شرایطی فراهم شود تا فعالان حمل و نقل در حوزه بار و مسافر به راحتی در سطح دنیا جابه جایی انجام دهند.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سهم ایران در حمل و نقل مسافری دریایی بسیار کم است، گفت: این در حالی است که ظرفیت شناورهای کشور بیش از این است.

وی با بیان اینکه زندگی بسیاری از مردم ساحل نشین به دریاستگی دارد، گفت: بار سنگین راروی دوش خود حس می کنیم تا زندگی مردم بهبود یابد و به توسعه پایدار و توسعه اجتماعی - اقتصادی بنادر دست یابیم و مردم امکان استفاده از صنایع دریایی را داشته باشند.



عباس آخوندی در مراسم روز جهانی دریانوردی با اشاره به لزوم توجه به توسعه دریامحور و اهمیت دریای توسعه ملی ایران اظهار داشت: موقعیت جغرافیایی و توپوگرافی جمهوری اسلامی ایران به نحوی است که ایران را کشوری دریایی کرده است. وی با تأکید بر اینکه باید سهم خود را در حمل و نقل جهانی ارتقا دهیم، تصریح کرد: لازم است به عنوان ملتی فرهنگ مدار، از این موقعیت جهت تسهیل مبادلات در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب استفاده کرد.

رونمایی و افتتاح بزرگ ترین نرم افزار جامع دریایی و اتصال ۱۷ بندر به این نرم افزار



نرم افزار جامع دریایی با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نایب رئیس کمیسیون عمران بهره برداری شد.

این سیستم اطلاعات همه کشتی ها و شناورهای راکه تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در آب های سرزمین کشورمان وارد یا خارج می شوند، ثبت می کند. این سیستم یک بانک اطلاعاتی است که ارتباط کاملی میان تهران و همه بنادر کشور برقرار می کند و شناورها با ورود به بنادر با دیگر دستگاه ها مانند گمرک هم از طریق این سیستم ارتباط برقرار می کنند.

در این سیستم همه اطلاعات لازم درباره عملیات دریایی، دریانوردی، ثبت شناورهای تحت پرچم، محیط زیست دریایی، عملیات تامین ایمنی آبراه ها، پیام های ایمنی دریانوردی ارتباطات دریایی و جستجو و نجات دریایی ثبت شده است.

تاکنون ۱۷ بندر کشور به این سیستم متصل هستند و در آینده نزدیک همه بنادر، ورودی ها و خروجی های خود را در آن ثبت خواهند کرد.

در این سیستم همه اطلاعات لازم درباره عملیات دریایی، دریانوردی، ثبت شناورهای تحت پرچم، محیط زیست دریایی، عملیات تامین ایمنی آبراه ها، پیام های ایمنی دریانوردی، ارتباطات دریایی و جستجو و نجات دریایی ثبت شده است

بنابه گفته دست اندرکاران، در حال حاضر ۱۷ بندر به نرم افزار جامع دریایی متصل هستند و به زودی تمامی بنادر بزرگ و کوچک نیز به آن وصل می شوند. از مزایای این سیستم آنلاइन بودن آن است؛ بدین ترتیب که هر مصوبه ای در تهران به تصویب برسد، با فاصله زمانی کمتر از یک ساعت در بنادر تعیین شده، عملیاتی می شود.

طبق گفته مسوولان، در حال حاضر اطلاعات ۱۵۰ هزار نفر دریانورد، ۲۶ هزار فروند شناور، حدود ۲۶ هزار فروند قایق و مواردی نظیر گواهینامه شناورها و کدهای مخابراتی در این سیستم ثبت شده است.

این نرم افزار بزرگ ترین نرم افزاری است که تاکنون در زمینه مدیریت عملیات دریایی و دریانوردی در جهان تولید شده است.

مراحل مختلف این سیستم نرم افزاری که تولید داخل کشور است، با هماهنگی سازمان بنادر آماده شده و چند شرکت خصوصی در این زمینه فعالیت کرده اند.

نرم افزار جامع دریایی با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نایب رئیس کمیسیون عمران رونمایی و بهره برداری شد و همزمان با افتتاح، ۱۷ بندر کشور به آن وصل شدند. در مراسم روز جهانی دریانوردی، این نرم افزار جدیدترین مدل مدیریت دریایی و بندری به صورت آنلاइन است و تولید این نرم افزار با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و توسط متخصصان داخلی انجام شده است.

نرم افزار جامع دریایی که پدافند سایبری غیرعامل را مدنظر دارد، در توسعه های آینده خود این موضوع را گسترش خواهد داد.

ثبت رکوردی جدید در بزرگ‌ترین مجمع بندری ایران



تجهیزات فلزی و محموله‌های چندصد تنی پالایشگاهی و صنعتی، این ضرورت احساس می‌شود که در زمینه تامین تجهیزات تخلیه و بارگیری و خریداری جرثقیل‌های دارای توان عملیاتی بیش از ۲۵۰ تن، شرایط سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی فراهم شود. وی اضافه کرد: در این رابطه مکاتباتی با مسئولان سازمان بنادر داشته‌ایم و امکان سنجی صدور مجوز لازم برای تحقق این امر مهم، هم‌اکنون در سازمان مرکزی در دست بررسی است. چهارمی نژاد یادآور شد: سه سال پیش، با استفاده از جرثقیل‌های مستقر روی کشتی حامل کالا، یک نگله ۴۸۰ تنی تخلیه شده بود که با اقدام جدید صورت گرفته، رکورد تخلیه یک ساعته رآکتور ۷۰۰ تنی بدون استفاده از جرثقیل به ثبت رسید.

دور زدن تحریم‌ها با خلاقیت متخصصان بندری و کشتیرانی کشور

ابوالقاسم محمدی یکتا، مدیر عامل شرکت خدمات بندر جنوب که به عنوان بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالاهای سنگین از طریق مسیرهای دریایی وظیفه برنامهریزی و حمل این محموله ۷۰۰ تنی از کشور مبدأ تا بندر شهید رجایی را بر عهده داشته است، درباره اهمیت این اقدام گفت: پس از اعمال قوانین محدودیت آفرین کشور های غربی در خصوص تردد خطوط بین‌المللی کشتیرانی به بنادر ایران و لغو تعهدات مربوط به بیمه‌های دریایی، حمل کالاهای سنگین مورد نیاز واحدهای صنعتی کشور از طریق مسیرهای دریایی دچار مشکلاتی شد که خوشبختانه با خلاقیت متخصصان کشور توانستیم تحریم‌ها را دور بزنیم. وی ادامه داد: هر چند بسیاری چنین می‌اندیشیدند که تحقق چنین کار بزرگی نشدنی است، اما ماثبت کردیم که با خودباوری می‌توان حماسه خلق کرد. به گفته محمدی، این رآکتور ۷۰۰ تنی بزرگ‌ترین کالای سنگین در صنعت حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود که بدون استفاده از تجهیزات پیشرفته و جرثقیل‌های بزرگ تخلیه و بارگیری وارد کشور شده است.

رآکتور ۷۰۰ تنی؛ قطعه اصلی برج جدید پالایشگاه بندر عباس

صیاد، رییس اداره ترخیص و خدمات کالای شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران با اشاره به اهمیت این محموله وارداتی خاطر نشان کرد: این رآکتور به همراه بیش از ۴۰ نگله دیگر برای احداث برج اصلی طرح توسعه پالایشگاه بندر عباس مورد استفاده قرار خواهد گرفت. وی ضمن بیان اینکه پس از پایان فرایند ترخیص محموله از گمرک شهید رجایی، این رآکتور به پالایشگاه بندر عباس منتقل و عملیات نصب آن در برج پالایشگاه آغاز خواهد شد، اضافه کرد: عملیات احداث این برج در وضعیت حاضر ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و این رآکتور از بخش‌های اصلی سازه این برج محسوب می‌شود. این مقام مسوول همچنین خاطر نشان کرد: بار ابعاد از فاز جدید طرح توسعه پالایشگاه بندر عباس، ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر بنزین معمولی و ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر بنزین سوپر به ظرفیت تولید این پالایشگاه افزوده خواهد شد که نقش مهمی در خودکفایی ایران در تولید فرآورده‌های نفتی ایفا خواهد کرد. یادآور می‌شود، «نگله» کلمه‌ای است ظاهر آهنگی که در بنادر و گمرکات جنوب بسیار متداول است. با این توضیح که به واحد کالاهای بسته‌بندی نشده مثل یک شاخه تیر آهن یا یک شمش فلزی سنگین یا یک دستگاه ماشین بدون لفاف و حتی به یک دستگاه اتومبیل یا ترآکتور نیز که اقلام مانیفست و بارنامه یک واحد را تشکیل می‌دهند، نگله می‌گویند.

با اقدام نوآورانه متخصصان امور بندری بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور و بهره‌گیری از توان عملیاتی بخش خصوصی، یک نگله رآکتور ۷۰۰ تنی بدون استفاده از تجهیزات تخلیه و بارگیری همچون جرثقیل‌های بزرگ و در زمانی کمتر از یک ساعت در بندر شهید رجایی تخلیه شد که رکوردی جدید در بنادر کشور به ثبت رسید. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، طی سالیان گذشته، اعمال تحریم‌های یکجانبه غرب علیه جمهوری اسلامی مانع از تامین تجهیزات استراتژیکی همچون جرثقیل‌های بزرگ دارای توان عملیاتی بیش از ۲۵۰ تن برای افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری در اسکله‌های بندر شهید رجایی شده است. با وجود این محدودیت‌های تحمیل شده به صنعت حمل و نقل دریایی کشور، کارشناسان و متخصصان مجتمع بندری شهید رجایی برای نخستین بار موفق شدند با استفاده از یک روش نوآورانه، کاستی‌های عملیاتی ناشی از کمبود تجهیزات بندری را جبران کرده و اقدام به تخلیه یک نگله رآکتور ۷۰۰ تنی متعلق به پالایشگاه بندر عباس کنند که به لحاظ عملیاتی در نوع خود یک رکورد مهم محسوب می‌شود. حمید چهارمی نژاد، رییس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن تشریح عملیات تخلیه این محموله بزرگ از یک فروند شناور بارج گفت: با پیشنهادات ارائه شده از سوی کارشناسان یک شرکت کشتیرانی بین‌المللی به صاحب کالا، محموله مورد نظر از طریق یک خط کشتیرانی به بندر جبل علی امارات منتقل و توسط جرثقیل‌های بزرگ مستقر روی کشتی تخلیه شد که پس از قرار گرفتن روی یک کشنده بوزی (دستگاهی برای حمل کالاهای حجیم و سنگین)، توسط یک بارج ایرانی بارگیری و به بندر شهید رجایی منتقل شد.

تخلیه محموله با استفاده از محاسبه جزر و مدی و آب توازن شناور

وی اضافه کرد: پس از انجام محاسبات دقیق توسط کارشناسان و متخصصان در بندر شهید رجایی و تهیه یک سناریو، در حوالی ساعت ۱۴ نخستین روز از آبان ماه جاری که تغییرات جزر و مدی ثبات بیشتری داشت، پس از پهلوگیری این بارج در اسکله شماره ۷، عملیات تخلیه آن با اجرای دقیق مراحل پیش‌بینی شده در سناریو کلید خورد. چهارمی نژاد بیان کرد: در ادامه دو دستگاه کامیون در طرفین عرشه بارج به عنوان بالانس قرار گرفتند و یک دستگاه کشنده نیز وظیفه انتقال بوزی حامل نگله را بر عهده گرفت. از سوی دیگر، از طریق تخلیه آب توازن شناور بارج، شرایط لازم برای سر به سر شدن عرشه بارج با سطح اسکله فراهم شد تا امکان جابه‌جایی این محموله فراهم شود.

فرصت طلایی یک ساعته برای تخلیه سنگین‌ترین رآکتور وارداتی

وی همچنین ضمن بیان جزئیاتی بیشتر از این دستاورد مهم، خاطر نشان کرد: در این عملیات که در یک فرصت طلایی یک ساعته به ثمر رسید، تیمی متشکل از ۳۰ نفر از کارشناسان بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان و متخصصین بخش خصوصی توانستند این محموله بزرگ ۷۰۰ تنی را بدون استفاده از جرثقیل و بارعایت تمامی نکات ایمنی، به روی سکوی اسکله منتقل کنند. رییس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن ستایش انجام چنین اقدامات نوآورانه‌ای از سوی متخصصان بندری هرمزگان برای یافتن روش‌هایی برای دور زدن تحریم‌ها گفت: با توجه به نیاز اقتصادی منطقه برای حمل



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلافات گمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری،

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans

International Transport

Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزای شیرازی،

پایین تر از خیابان مطهری،

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com



سفیر آفریقای جنوبی در ایران از بندر امیرآباد بازدید کرد

در راستای سیاست‌های اقتصادی دو کشور ایران و آفریقای جنوبی، «وایت هد»، سفیر این کشور از امکانات و توانمندی‌های بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بازدید کرد و در زمینه همکاری‌های بین دو کشور با دکتر مقیمی نماینده مردم نکا، بهشهر و گلوگاه و سیدعلی نعیمی مدیر بندر امیرآباد بهشهر به گفت‌وگو نشست.

به گزارش روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی، در ابتدای این جلسه سیدعلی نعیمی، مدیر منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد ضمن خیر مقدم به میهمانان و تقدیر از حضور مدیران اتاق بازرگانی مازندران و دبیر اول و دبیر دوم سفیر آفریقای جنوبی، بابر شمر دین مزایای بندر امیرآباد و معرفی امکانات بزرگ‌ترین بندر حاشیه خزر، جلسه را به دکتر مقیمی نماینده مردم شریف بهشهر، نکا و گلوگاه در مجلس شورای اسلامی سپرد.



دکتر مقیمی نیز با اشاره به پتانسیل بسیار بالای بندر امیرآباد، مراودات اقتصادی بیش از پیش دو کشور ایران و آفریقای جنوبی را یکی از فرصت‌های بالقوه در این منطقه دانست و از مدیران اتاق بازرگانی مازندران به خاطر نقش پررنگ در ارتباطات اقتصادی مازندران تشکر ویژه کرد.

وی گفت: بندر امیرآباد نقطه استراتژیک استان مازندران به شمار می‌رود و از موقعیت حساسی در زمینه حمل و نقل دریایی سود می‌برد که بجاست از ظرفیت‌های ایجاد شده در آن کمال بهره‌برداری صورت گیرد.

وی با اشاره به نقش پررنگ بندر امیرآباد بهشهر در صادرات و واردات و ترانزیت ادامه داد: مدیران استانی همت همه جانبه‌ای برای حمایت از بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد به کار گرفته‌اند که نتایج آن در میزان عملکرد بندر کاملاً مشهود و مشخص است.

وی اظهار امیدواری کرد که روابط تجاری و اقتصادی بین دو کشور ایران و آفریقای جنوبی رونق و بهر رشد داشته باشد که منافع این امر برای هر دو کشور قابل توجه خواهد بود.

در ادامه سفیر آفریقای جنوبی با اشاره به بندر کشور متبوع خود و نگاه بلندمدت و مثبت مسوولان این کشور به ارتباطات تجاری و اقتصادی با ایران گفت: یکی از وظایف من در سفر به استان‌های مختلف ایران، بررسی توانمندی‌های مختلف استان‌هاست که می‌تواند در بهبود و متعالی ساختن ارتباطات تجاری بین دو کشور مفید باشد.

وی استان مازندران را از لحاظ تولید، کشاورزی، صنایع مختلف و بندر و دریانوردی بسیار توانمند دانست. در ادامه از امکانات و تجهیزات بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بازدید میدانی به عمل آمد.

چابهار؛ مناسب‌ترین مسیر برای صادرات کالاهای افغانستان

تجار افغان از ظرفیت بندر چابهار استقبال کردند



پاسخ این سوال را باید در افغانستان جستجو کرد. تحولات چند سال اخیر در منطقه، روابط بین پاکستان و افغانستان، وجود طالبان و ناامنی برای کانتینرهای افغانی و مسیر ترانزیتی کراچی به افغانستان، موجب شده تا ولایت‌های افغانستان به راندن کانتینرهای خود از پاکستان به هند و سپس به افغانستان به عنوان شریک مطمئن افغان‌ها در پروژه‌های اقتصادی، معدنی و ترانزیتی افغانستان در نظر گرفته شود.

به علاوه هندوستان و پاکستان به صورت سنتی به دلیل مشکلات سرزمینی و مرزی در کشمیر در حالت مخاصمه هستند، بنابراین منطقه خواهد بود تا برای دسترسی به آب‌های بین‌المللی و تجارت با افغانستان، هندی‌ها مسیر را غیر از پاکستان را در پیش بگیرند و چابهار به دلیل نزدیکی به افغانستان، امن‌تر بودن نسبت به کراچی و دسترسی جاده‌ای آسان از جنوب تا شمال افغانستان به عنوان جایگزینی اقتصادی تر نسبت به مسیر قبلی تعیین شود.

بندر چابهار ۱۰۰۰ کیلومتر نسبت به بندر کراچی به افغانستان نزدیک‌تر است و حدود ۸۰ درصد تاجران، اموال تجاری خود را از این طریق وارد و صادر می‌کنند. این بندر که به آب‌های آزاد جهان وصل است، در جنوب شرق ایران موقعیت داشته و از ولایت «نیمروز» افغانستان تنها ۷۰۰ کیلومتر فاصله دارد.

یک هفته پیش از آغاز صادرات کالاهای افغانستان از مسیر چابهار به هند، «نصیر احمد نور»، سفیر افغانستان در تهران در دیدار با جمعی از مسوولان جمهوری اسلامی ایران بیان داشت که بندر چابهار بهترین راه برای تبادلات تجاری میان افغانستان و ایران به شمار می‌رود.

وی یادآور شد: در چند هفته اخیر هیأت دولت افغانستان به دوزیر دارایی و بازرگانی مأموریت داد تا مبادلات اقتصادی از طریق بندر چابهار را راه‌اندازی کنند و ماهم در حال رایزنی‌های مستمر با مهم‌ترین شریک اقتصادی خود هند برای استفاده از بندر چابهار برای تجارت هستیم.

علاوه بر تمایل شدید مسوولان بازرگانی افغانستان برای انتقال کالاهای صادراتی این کشور از بندر چابهار به هند، دهلی‌نویز به شدت تلاش دارد کالاهای هندی از این بندر به افغانستان منتقل شود.

سفیر هند در کابل ۲ ماه پیش با بیان اینکه دهلی‌نویز می‌تواند برای انتقال کالاهای ترانزیتی خود به افغانستان از مسیر پاکستان استفاده کند، تصریح کرد که بندر چابهار بهترین گزینه برای هند است.

این مقام هندی تصریح کرد: انتقال کالاهای هندی از مسیر بندر چابهار به افغانستان، به سود سه کشور است.

حال سوال اینجاست که چرا چابهار برای هندی‌ها تا این حد مهم است و چرا در چند سال اخیر اینهمه مورد توجه قرار گرفته است؟

با گذشت ۲ ماه از ارسال نخستین محموله صادراتی افغانستان از طریق بندر چابهار، بازرگانان این کشور با استقبال از انتقال کالاهای خود از مسیر چابهار به هند، این بندر را مناسب‌ترین مسیر برای صادرات کالاهای افغانستان عنوان کردند.

حدود ۲ ماه پیش و پس از رایزنی مسوولان اقتصادی افغانستان و جمهوری اسلامی ایران، نخستین محموله کالاهای صادراتی افغانستان از مسیر بندر چابهار به هند منتقل شد و اینک به اذعان بازرگانان افغان، بندر چابهار نسبت به بندر «کراچی» در پاکستان مناسب‌ترین مسیر برای انتقال کالاهای افغانستان به هند و سایر کشورهاست.

سرمایه‌گذاران افغانستان اذعان دارند که بندر چابهار نه تنها برای رشد اقتصادی افغانستان، بلکه برای آنها نیز مفید و سودآور است. این در حالی است که به گفته انور الحق احدی، وزیر بازرگانی افغانستان ۵۰ هکتار از زمین‌های منطقه آزاد چابهار برای امور ترانزیتی و انبار بر اساس قوانین مناطق آزاد جمهوری اسلامی به صورت اجاره در اختیار تجار افغان قرار گرفته است.

در همین حال روز گذشته ۲۰ کانتینر حاوی میوه خشک افغانستان از بندر چابهار وارد هند شد که مورد استقبال مسوولان اقتصادی کابل و دهلی‌نویز قرار گرفت.

«محمد قربان حقجو»، رئیس اتاق تجارت افغانستان ماه گذشته با بیان اینکه بندر چابهار مسیر مناسبی برای صادرات و واردات کالاهای افغانستان است، تصریح کرد: استفاده از این بندر برای بازرگانان افغان یک فرصت است.

بهره‌برداری از نخستین ترمینال ریلی کانتینری در بندر رجایی



با حضور مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، فاز اول ترمینال ریلی کانتینری در مجتمع بندری شهید رجایی به بهره‌برداری رسید.

سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی در حاشیه مراسم افتتاح این ترمینال گفت: ترمینال ریلی کانتینری بندر شهید رجایی ظرفیت تخلیه و بارگیری ۳۵۰ هزار کانتینر در سال را دارد و حمل و نقل ترکیبی کانتینر را از این بندر به بندر شمالی کشور سرعت خواهد بخشید. وی افزود: این ترمینال در مدت ۱۸ ماه و با سرمایه‌گذاری ۱۴۲ میلیارد ریالی بخش خصوصی احداث شده است.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی گفت: فاز دوم این طرح نیز توسط یک شرکت خصوصی دیگر با ظرفیت سالانه ۳۵۰ هزار کانتینر در حال اجراست.

صدر با اشاره به اینکه بندر شهید رجایی در مسیر کریدور شمال-جنوب قرار دارد، گفت: هم‌اکنون ظرفیت ترانزیت از طریق بندر کشور ۲۰ میلیون تن است که این میزان تا پایان برنامه پنجم به ۵۰ میلیون تن افزایش می‌یابد.

وی از توسعه پست‌کرانه بندر شهید رجایی به میزان ۲۴۰۰ هکتار خبر داد و گفت: این پست‌کرانه علاوه بر افزایش مشارکت بخش خصوصی امکان توسعه فعالیت‌های لجستیکی و تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر نسل سوم را فراهم می‌کند.

به گفته مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، کالادر بندر نسل سوم در بندر فرآورش و بازتولید می‌شود که تامین کالای کشور را به دنبال دارد.

صدر خاطر نشان کرد: هم‌اکنون اسکله رور و قطار در بندر امیرآباد در شمال کشور با اعتباری بالغ بر یک هزار و ۱۰۰ میلیارد ریال مراحل پایانی ساخت را سپری می‌کند که موجب حمل یکسره کالا از بندر جنوب به شمال کشور، ترکیه، اروپا و آسیای مرکزی می‌شود.

لازم به ذکر است که مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی به همراه اعضای هیات عامل سازمان، ضمن بازدید از بخش‌های مختلف بندر شهید رجایی و مرکز خدمات بندری این مجتمع، از نزدیک با صاحبان کالا و مشتریان گفتگو کرد و در جریان مشکلات و دیدگاه‌های آنان قرار گرفت.

تشریح اقدامات شناورسازی مغروقه‌های بندر خرمشهر

عادل دریس، مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در تشریح اقدامات اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در حوزه خارج‌سازی مغروقه‌ها از آبراه اروند و کارون با اشاره به شناسایی بیش از ۱۸۰ فروند مغروقه افزود: به همت کارشناسان بندر خرمشهر تاکنون تعداد ۵۰ فروند مغروقه از کارون و ۶ فروند مغروقه از اروند خارج‌سازی شده‌اند.

دریس فرآیند شناورسازی مغروقه‌ها در آبراه اروند و کارون را دو مقوله جدا از هم دانست و گفت: شناورسازی مغروقه‌ها و لایروبی در اروند به دلیل بین‌المللی بودن این آبراه شرایط خاص خود را دارد و برخی از اقدامات در آن بایستی از طریق وزارت امور خارجه و مبادی ذی‌ربط دنبال شود.

مدیر کل بندر خرمشهر به سرعت و دقت در شناورسازی اشاره کرد و ادامه داد: از ابتدای امسال تاکنون ۷ فروند مغروقه شناورسازی و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال به ۱۷ فروند افزایش یابد.

دریس در پایان خاطر نشان ساخت: با پیگیری این اداره کل زمینی به مساحت ۷۰۰ هکتار به منظور احداث «بندر خشک» در شلمچه جانمایی شده و کار تملک آن رو به اتمام است.



پرونده خطر آفرینی مغروقه‌ها در آب‌های هرمزگان بسته می‌شود



اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حالی عملیات اجرایی خروج سه فروند شناور مغروقه از آب‌های ساحلی خلیج فارس را توسط متخصصان داخلی کشور کلید زده که مالکان کشتی‌های مغروقه، علاقه چندانی به این کار نشان نمی‌دهند. این عملیات پرهزینه به منظور تامین ایمنی بیشتر دریانوردی انجام می‌شود تا امنیت تردد شناورها در آب‌های ساحلی استان به خطر نیفتد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، کشتی به عنوان نماد صنعت حمل و نقل دریایی، به دلیل قرار داشتن در محیط متلاطم و امواج ناآرام، با خطراتی فراوان روبه‌روست. خطراتی همچون غرق‌شدگی، به گل‌نشستگی، واژگون‌شدگی، برخورد با اشیای مغروقه و... همواره یک کشتی را در طول سفر خود تهدید می‌کند و در مواردی نیز باعث وارد شدن آسیب‌های جدی به آن می‌شود.

نجات کشتی یا سلوچ (salvage) در ادبیات دریایی به دو منظور به کار می‌رود؛ یکی با هدف نجات شناور در حال اضطرار و دیگری به منظور استخراج لاشه کشتی مغروقه یا به گل‌نشسته. عملیات سلوچ مجموعه اقداماتی را دربر می‌گیرد که به منظور خارج ساختن شناور از شرایط اضطراری و کاهش میزان آسیب‌های وارده بر کشتی حادثه‌دیده انجام می‌شود.

این عملیات شامل بازرسی اولیه، جلوگیری از واژگونی

هنگام نجات کشتی‌ها ممکن است از جرثقیل‌ها، اسکله‌های شناور، بارها، تجهیزات سمعی و بصری برای مستندسازی و گروه‌های غواصی استفاده شود. هدف از عملیات سلوچ ممکن است پاکسازی یک کانال از کشتی‌های غرق‌شده به منظور ناوبری ایمن‌تر و تسهیل ترافیک دریایی باشد. در این عملیات، کشتی یا قسمت‌های بارزش آن ممکن است برای فروش مجدد یا اوراق شدن، نجات داده شود.

بیشتر، یدک کشیدن، رفع نقص به منظور جلوگیری از آسیب دیدگی بیشتر و از آب بیرون کشیدن یک کشتی غرق‌شده یا به گل‌نشسته است. هرچند عملیات سلوچ پیامدهای مثبتی نیز به لحاظ جنبه‌های زیست محیطی در پی دارد.

گروه سلوچ کارشناسان امور دریایی و مهندسانی را شامل می‌شود که عملیات نجات کشتی‌هایی را انجام می‌دهند که آن شناورها متعلق به آنها نیست و جزو خدمه آن کشتی نیز نیستند.

عملیات سلوایج به انواع مختلفی طبقه بندی می شود که از جمله آنها از میان برداشتن کشتی غرق شده در آب های کم عمق و با عمق متوسط است که در مکان هایی واقع شده اند که برای تردد شناورهای عبوری ایجاد خطر می کنند. در حال حاضر برنامه خارج سازی شناورهای مغروقه در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان قرار دارد.

خروج سه فروند شناور مغروقه کلید خورد

حمیدرضا دلبری، مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از آغاز مراحل اجرایی خروج سه فروند شناور مغروقه از آب های ساحلی خلیج فارس خبر داد. وی به خارج سازی یک شناور مغروقه آب های ساحلی بندر عباس در اواخر سال ۹۱ اشاره کرد و افزود: یکی از شناورهای مغروقه ای که مانع ایمنی تردهای دریایی بودند، قبل از عید نوروز سال گذشته از آب بیرون آورده شد و چند فروند دیگر هم باقی مانده که جهت خارج سازی در دستور کار قرار دارد. مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: در اغلب موارد هزینه خارج سازی شناورهای بیش از قیمت واقعی آن شناور است که بر همین اساس، مالکان کشتی های مغروقه علاقه ای به این کار نشان نمی دهند. دلبری همچنین اضافه کرد: سازمان بنادر و دریانوردی بنابه وظایف ذاتی خود اقدام به خارج سازی شناورهای مغروقه می کند تا ایمنی دریانوردان و دیگر شناورها به خطر نیفتد و این کار نیز با اولویت بندی شناورهای مغروقه در سواحل خلیج فارس صورت می گیرد.

وی تاکید کرد: عملیات خارج سازی مغروقه ها پس از اولویت بندی توسط یک کار گروه تیمی شامل معاونت های فنی و نگهداری، امور دریایی و همچنین اداره امور حقوقی و قرار دادهای اداره کل، برنامه ریزی و طبق یک سناریوی هماهنگ اجرایی می شود.

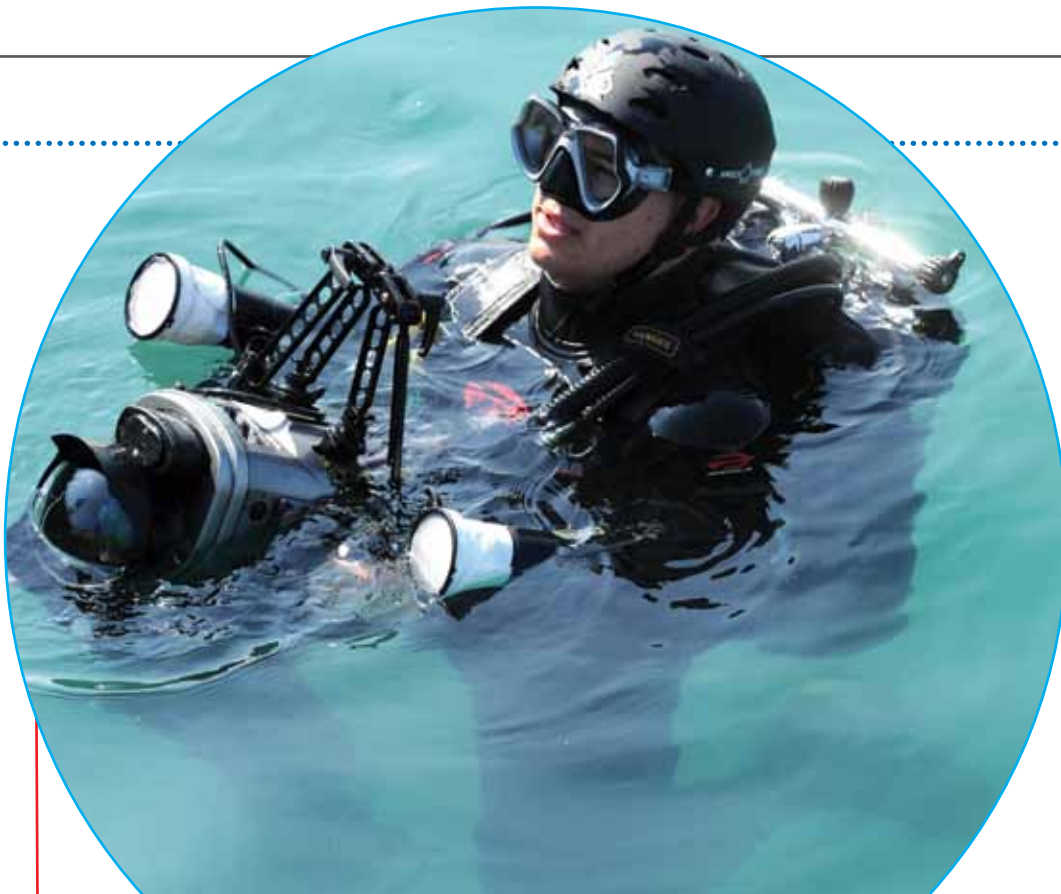


شناسایی هشت شناور مغروقه پر خطر طی دو سال اخیر

مهدی نوفرستی، سرپرست معاونت امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان که مجموعه تحت مدیریت وی شناسایی شناورهای مغروقه پر خطر و اولویت بندی آنها را بر عهده دارد، گفت: نتیجه دو سال بررسی و کنکاش کارشناسان این مجموعه منجر به شناسایی هفت مغروقه پر خطر شد که نیهون (یا کشتی سوخته)، پرتوان، یونایتد وینچر، وایت وال، بارج بردیا، یدک کش ناصر و یدک کش آتوساز جمله این شناورها هستند. وی ادامه داد: شناورهای «نیهون» و «پرتوان» در مسیر بین بندر شهید حقانی و بندر شهید ذاکری قشم، شناور «وایت وال» در ساحل روبه روی حریم منطقه یکم نیروی دریایی و محله سسور، بارج بردیا و یدک کش ناصر در دهانه بندرگاه چارک و یدک کش آتوساز در حوضچه بندر شهید رجایی مغروق شده اند.

نوفرستی اضافه کرد: از بین این ۷ مغروقه، مالک دو شناور «نیهون» و «وایت وال» با پیگیری های مجدانه و مکرر اداره حفاظت ایمنی دریانوردی و همچنین همکاری اداره امور حقوقی و قرار دادهای اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان شناسایی شد که طی تفاهمنامه ای، مالکان این دو شناور متعهد به انجام عملیات خارج سازی مغروقه ها شدند و این اقدام در حال انجام است. وی در ادامه خاطر نشان کرد: یدک کش مغروقه «پرتوان» نیز که در نزدیکی بندر شهید حقانی قرار داشت و طی سالیان اخیر همواره نگرانی های زیادی را در خصوص تصادم شناورهای مسافری مسیر بندر عباس - قشم دامن زده بود، با نظارت واحد فنی و نگهداری اداره کل، از مسیر دریایی خارج و به خشکی منتقل شد. سرپرست معاونت امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن اعلام شناسایی مالک شناور یونایتد وینچر برنامهریزی جهت انعقاد تفاهتنامه برای آغاز عملیات پاکسازی اضافه کرد: مغروقه های بردیا و ناصر در بندرگاه چارک و همچنین یدک کش آتوساز در حوضچه بندر شهید رجایی در قالب قراردادی از سوی معاونت فنی و نگهداری این اداره کل در حال خارج سازی از دریاست.





صنعت سلویج جزوبرترین‌های
دنیا است و تا پیش از این نیز
تمامی عملیات مربوط به سلویج
کشتی‌ها در آب‌های ایران با
نظارت کارشناسان هلندی انجام
می‌شد
سازمان بنادر و دریانوردی بنابه



وظایف ذاتی خود اقدام به
خارج‌سازی شناورهای مغروقه
می‌کنند تا ایمنی دریانوردان و
دیگر شناورها به خطر نیفتد و
این کار نیز با اولویت‌بندی
شناورهای مغروقه در سواحل
خلیج فارس صورت می‌گیرد



با استفاده از یک فروند شناور کرین بار هزار تنی انجام شد. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن اشاره به برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته برای خارج‌سازی سه شناور جدید در سال جاری خاطر نشان کرد: شناورهایی که در فهرست اولویت دوم عملیات سلویج طی سال جاری قرار دارند، شامل شناور آتوسا، بارج بردیاو یدک کش ناصر، از زمان غرق شدن هر کدام به ترتیب یک، ۲ و ۷ سال گذشته است. این مقام مسوول همچنین بیان کرد: عملیات خارج‌سازی هر یک از این شناورها براساس برنامه زمان‌بندی ۴۵ روزه انجام می‌شود.

بومی‌سازی فناوری سلویج مغروقه‌ها در ایران

در حال حاضر کشورهای هلند و آمریکا در صنعت سلویج جزوبرترین‌های دنیاستند و تا پیش از این نیز تمامی عملیات مربوط به سلویج کشتی‌ها در آب‌های ایران با نظارت کارشناسان هلندی انجام می‌شد. این در حالی است که طی چند سال اخیر عملیات مربوط به خارج‌سازی شناورهای مغروقه در سواحل کشور توسط مهندسان و متخصصان داخلی انجام می‌گیرد و این دستاورد بزرگ، نشانگر ارتقای دانش فنی و تخصصی در ایران است.

عملیات سلویج شناورها حاصل یک کار تیمی و سناریوی هماهنگ

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز با اشاره به پیشینه انجام عملیات سلویج طی سال‌های گذشته در استان گفت: از سال ۹۱ شناسایی و اولویت‌بندی شناورهای مغروقه در آب‌های ساحلی استان که ایمنی آبراهه‌های مورد تردد شناورهای مسافری و تجاری را تهدید می‌کردند، در دستور کار قرار گرفت.

وی ادامه داد: عملیات خارج‌سازی شناور پرتوان به عنوان مغروقه دارای اولویت نخست، توسط یک کار تیمی، برنامه‌ریزی و طی یک سناریوی هماهنگ با اعتباری بالغ بر ۱۰ میلیارد ریال از اوایل بهمن ماه سال ۹۱ کلید خورد و تا بیستم اسفندماه همان سال ادامه داشت که در کمتر از دوماه این عملیات اجرایی شد.

پوررجی ضمن اشاره به جزئیاتی بیشتر از نحوه خارج‌سازی شناور پرتوان از دهانه بندر شهید حقانی گفت: این شناور دارای قدمتی حدود ۵۰ سال فعالیت بود که از زمان غرق شدن آن ۵ سال می‌گذشت و حدود ۵ متر نیز گل‌ولای روی بدنه آن رسوب شده بود. در نخستین اقدام، عملیات گل‌روبی به انجام رسید و سپس با حضور یک تیم غواصی مجرب، مقدمات خارج‌سازی مغروقه فراهم و این اقدام

نجات کشتی سلویج
(salvage) در ادبیات
دریایی به دو منظور
به کار می‌رود؛ یکی با
هدف نجات شناور در
حال اضطرار و
دیگری به منظور
استخراج لاشه
کشتی مغروقه یا به
گل‌نشسته



40 years
Guarantee
Sea Shield



بیش از

8 4 1 5 5

پایل دریایی در سراسر جهان
از سال ۱۹۶۶ تاکنون با پوشش دریایی



در برابر خوردگی محافظت می شوند

شرکت مهندسی خطوط لوله توانا
TAVANA Pipelines Engineering Co.Ltd.



نشانی: تهران بلوار کشاورز، شماره ۳۵۸، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۱۴۱۵۱ و ۰۲۱-۶۶۹۰۷۳۰۵
فکس: ۰۲۱-۶۶۹۲۶۷۶۱
وبسایت: www.tavana-cps.com پست الکترونیکی: info@tavana-cps.com

رهیافت ایمنی دریایی

(ارزیابی ایمنی سوانح دریایی)

مرکز بررسی ایمنی سوانح دریایی

دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی - سازمان بنادر و دریانوردی



از این سانحه چه می‌آموزیم؟

تعمیر و نگهداری بدنه لنج‌ها طبق برنامه و در فواصل زمانی مناسب می‌توانست از بروز این سانحه جلوگیری کند. مالکان لنج‌های چوبی معمولاً از راهکار خیساندن بدنه چوبی لنج جهت آب‌بند کردن آن پیش از بارگیری در فصول گرم استفاده می‌کنند.

نقش فتیل در ساختمان شناور چوبی: پارچه روغنی که بین چوب‌ها جهت عایق کردن چوب‌ها به کار می‌رود نقش مهم آن باد کردن آن و مسدود کردن منافذهای احتمالی است، اصطلاحاً فتیل نامیده می‌شود در گذشته جهت چرب کردن فتیل‌ها از روغن‌های طبیعی همانند روغن کوسه و یا کنجد استفاده می‌شد و امروزه به دلایل اقتصادی گلابان سنتی (تعمیر کاران شناور چوبی) از روغن‌های خوراکی و یا صنعتی استفاده می‌کنند و نهایتاً فتیل‌ها عمر کمتری خواهند داشت.

نظارت بر بارگیری لنج‌ها متناسب با گواهینامه صادره

از سوی موسسات رده‌بندی؛

بازرسی ایمنی بدنه از سوی شرکت‌های ذی‌ربط قبل از شروع به بارگیری در لنج‌های چوبی جهت اطمینان از آب‌بند بودن بدنه؛

بارگیری سریع لنج سبب شد تا شناور قبل از آب‌بند شدن بدنه دچار آبگرفتگی شود. لذا قرار دادن بار در لنج‌های چوبی به صورت تدریجی به لحاظ آب‌بند شدن فتیل‌ها در منافذ بدنه باید مورد توجه عوامل بارگیری در بنادر قرار گیرد.



پارچه روغنی که بین چوب‌ها جهت عایق کردن چوب‌ها به کار می‌رود و نقش مهم آن باد کردن آن و مسدود کردن منافذهای احتمالی است، اصطلاحاً فتیل نامیده می‌شود

مالکان لنج‌های چوبی معمولاً از راهکار خیساندن بدنه چوبی لنج جهت آب‌بند کردن آن پیش از بارگیری در فصول گرم استفاده می‌کنند

چرا این سانحه اتفاق افتاد؟

چوب قابلیت جذب آب و همچنین خاصیت بادکردگی دارد و چنانچه مدت چوب خشک بماند، نه تنها خاصیت الاستیکی سطح چوب کاهش می‌یابد، بلکه کاهش طولی نیز در آن ایجاد می‌شود. در نتیجه هنگامی که بدنه چوبی لنج خشک شود و روزنه‌هایی بین قطعات چوب به وجود می‌آید که باعث ورود آب به داخل لنج می‌شود. مدتی پس از تماس با آب، سطح چوب دوباره آب را جذب کرده، قطعات چوب دچار بادکردگی شده، افزایش طولی می‌دهند و منافذهای ایجاد شده را می‌پوشانند.

همانطور که گفته شد، لنج برای مدت طولانی بدون بار بوده، بنابراین به دلیل سبکی کشتی قسمت زیادی از بدنه خارج از آب کاملاً خشک شده بوده است. تعمیر و نگهداری بدنه (خیساندن بدنه چوبی جهت آب‌بند کردن) با توجه به گرمای هوا و طولانی بودن زمان انتظار برای بارگیری صورت نگرفته بود. فرمانده لنج به عوامل بارگیری هشدار داده بود که عملیات را با سرعت کند انجام دهند. اما آنها به این هشدار توجه نکرده بودند. در نتیجه منافذ ایجاد شده در بدنه چوبی لنج سبب آب‌گرفتگی آن شد.

رهیافت^۹ ایمنی دریایی به منظور استفاده از یافته‌های گزارش‌های بررسی سوانح دریایی که توسط کمیته‌های ارزیابی سوانح دریایی فراهم شده است، آرایه می‌شود. یکی از روش‌های مدیریتی درست، یافتن نقاط ضعف و تقویت این نقاط است. این موضوع بر کارایی و اثربخشی سازمانی اثر خواهد داشت. امید می‌رود با استفاده از یافته‌ها و درس‌های آموختنی که از سوانح می‌توان آموخت، بتوان از سوانح مشابه در آینده جلوگیری کرد.

در مطلب زیر یک مورد از سوانح دریایی، علل وقوع و آموزه‌های آن آورده شده است:

سانحه نیمه غرق شدن لنج چوبی

ماجرای سانحه چه بود؟

صبح روزی که لنج چوبی ۲۲ متری باتنا؛ ناخالص ۸۶ پس از حدود یک ماه انتظار برای بارگیری وارد اسکله شد، هوا صاف و باد ملایمی در حال وزیدن بود. در مدت زمان نسبتاً کوتاهی لنج از بار پر شد. درست در اواخر بارگیری، کارگران متوجه نفوذ آب از شیارهای بدنه لنج شدند. موضوع به مرکز کنترل ترافیک و همچنین آتش‌نشانی اطلاع داده شد و به سرعت با پمپ‌های کف کش اقدام به تخلیه مقداری از آب ورودی کردند تا اینکه تیم آتش‌نشانی بندر به محل رسیدند و با افزایش تعداد پمپ‌های ساسی کردند مانع غرق شدن لنج شوند، اما این تعداد پمپ نیز نسبت به حجم آب ورودی به لنج کافی نبوده و لنج در آستانه غرق شدن قرار گرفته بود. در نهایت تصمیم گرفته شد برای جلوگیری از غرق شدن لنج، آن را از هر دو سمت مهار کنند. بنابراین یک یدک کش از سمت دریا و دو جرثقیل از سمت اسکله آن را مهار کرده و مانع از غرق شدن آن شد. سرانجام با مسدود شدن منافذ ورود آب، وضعیت اضطرار پس از حدود ۱۰ ساعت به پایان رسید.



^۹ رهیافت راه پرداختن به یک مسأله یا موضوعیت یا شیوه تفکر درباره آنها

A.B.C Group



آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای، ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ انبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریر
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نماینده گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده گی بندر عباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgrou.ir

info@arabakhtar.com

خطای نقشه های دریانوردی



رئیس سازمان بین المللی هیدروگرافی (International Hydrographic Organisation) در سمپوزیومی که به مناسبت روز جهانی دریانوردی برگزار شد، درخواست کرد که هر شنوری به دستگاه های ثبت اطلاعات بازتابنده صدا (echosounding logger) مجهز شده و اطلاعات خود را در اختیار بخش داده های هیدروگرافی (crowdsourcing of hydrographic data) قرار دهد. به گفته «رابرت وارد» (Robert Ward) فقدان اطلاعات هیدروگرافی به ویژه در آب های کم عمق نیازمند توجه جدی است. آنچه ایشان از آن به عنوان آب های کم عمق نام می برد آب هایی هستند که بین صفر تا ۲۰۰ متر عمق دارند و در برگیرنده ۸۰ درصد آب های آفریقای غربی، ۹۵ درصد آب های جنوب غرب اقیانوسیه و ۹۵ درصد آب های منطقه قطبی هستند که تاکنون ارزشیابی نشده (unsurveyed) و یا مستلزم ارزشیابی جدید هستند. به گفته آقای «وارد»، کشتیرانی امروزه به شدت وابسته به سیستم های ماهواره ای ناوبری جهانی (Global Navigation Satellite System) است و دریانورد و کسی که نقشه های دریانوردی را تهیه می کنند (chartmaker) بیش از اندازه به این سیستم ها اعتماد و باور دارند. در حقیقت اطلاعاتی که امروزه ما از آنها در ناوبری استفاده می کنیم، اطلاعاتی هستند که در سال های ۱۹۸۰ به ویژه برای آب هایی که با فاصله بیش از ۱۰ مایلی ساحل جمع آوری شده اند، دقت آنها بین ۳۰ تا ۵۰ متر بود، در حالی که امروزه وقتی کشتی ها تردد می کنند، واقعاً موقعیت دقیق خود را در رابطه با موانع نمی دانند، چرا که عمده تأثیر فاصله بین ۵ تا ۱۰ متر با موانع و گوشه های برنده صخره ها قرار دارند.

منبع خبر: www.Mtect.info

مناطق آزاد خاورمیانه در سال های ۱۴-۲۰۱۳



مجله FDI هر دو سال یکبار طی فراخوانی اطلاعات به روز شده را از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در سراسر جهان دریافت می کند و گزارشی را مبنی بر رتبه بندی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بر تر پایه می دهد. در زیر گزارشی از ۲۵ منطقه آزاد برتر خاورمیانه طی سال های ۱۴-۲۰۱۳ از سوی این مجله ارائه شده که جای ایران در میان این فهرست خالی است. طی مکاتباتی که ماهنامه بندر و دریا با سردبیر این مجله معتبر در خصوص علت عدم حضور ایران در این فهرست انجام داد، مشخص گردید مسئولان مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در ایران هیچ گونه اقدامی را در راستای تکمیل و به روز رسانی اطلاعات مناطق آزاد و ویژه کشور در فرم فراخوان این مجله انجام نداده اند.

به گزارش جاکولاین والز (JACQUELINE WALLS)، منطقه آزاد فرودگاهی دوی بی بار دیگر عنوان منطقه آزاد برتر آینده در خاورمیانه را در رتبه بندی دوساله مجله FDI (سرمايه گذاري مستقيم خارجي) از آن خود کرد. طبق این رتبه بندی منطقه آزاد جبل علی در جایگاه دوم و مرکز مالی بین المللی دوی بی در جایگاه سوم قرار دارد. ۲۰۱۳-۱۴ کسب کند. پیشینه ۱۶ ساله این منطقه آزاد خوددلیلی محکم در زمینه جذب شرکت های بین المللی بوده است.

آمارهای منتشر شده در سال ۲۰۱۲ حاکی از آن است که این منطقه به منزلگاهی برای ۱۶۰۰ شرکت چند ملیتی تبدیل شده که تقریباً ۱۳ هزار نفر نیز در آنجا به استخدام گمارده شده اند. این منطقه گزارشی را مبنی بر رشد سالانه ۷۳ درصدی در حجم تجارت در سال ۲۰۱۲ ارائه داد. درآمدهای حاصل از فروش نیز حکایت از رشد ۲۶ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۱۱ داشت.





موقعیت استراتژیک

موقعیت مکانی و جغرافیایی از جمله عوامل کلیدی برای موفقیت هر منطقه آزاد محسوب می شود. به رغم وجود تنش هادر خاور میانه، منطقه آزاد فرودگاهی دویی همواره توانسته خود را از نظر جهانی به صورت یک هاب مهم تجاری حفظ کند و به عنوان پل ارتباطی آسیا، اروپا و آفریقا مطرح باشد.

با استناد به شورای بین المللی فرودگاه هادر سازمان تجارت جهانی، فرودگاه بین المللی دویی با پروازهای خود توانسته بیش از ۱۸۰ مقصد بین المللی را پوشش دهد و به عنوان ششمین فرودگاه پر تردد جهان از نظر حمل کالافعال باشد. این فرودگاه بیش از ۲/۲ میلیون تن محموله در سال ۲۰۱۲ جابه جا کرد که این حجم جابه جایی نشان از رشد سالانه ۳/۱ درصدی در این فرودگاه دارد. در نتیجه تمامی این عوامل مهم و تاثیر گذار، شرکت های چند ملیتی که معمولاً با تجارت های کم حجم، محصولات پر ارزش نظیر ارتباطات، الکترونیک، داروسازی، لجستیک و کالاهای لوکس سرو کار دارند، منطقه آزاد فرودگاهی دویی را به دلیل موقعیت استراتژیک منطقه و نزدیکی به فرودگاه به عنوان یک هاب جذاب شناخته اند.



افتتاح اخیر فاز اول توسعه ترمینال ۲ مقامات را ملزم به ادامه توسعه تسهیلات در فرودگاه بین المللی دویی کرده تا از این طریق شاهد بهبود و تقویت در جذب سرمایه گذاران باشند. دکتر محمد الزارونی، رئیس کل منطقه تشریح می کند: «ما در نظر داریم در سال ۲۰۱۳ به بهبود این منطقه آزاد بپردازیم، کمالینک برای تسهیل عملیات تجاری مستاجرین این منطقه تاکنون کار خود را کرده ایم. در حال حاضر، ما درگیر روند ساخت پروژه های در انحصار فود کورت با تسهیلات رفاهی هستیم که هفت طبقه از آن اختصاص به دفاتر جدید برای سازمان های بین المللی و یک ساختمان اختصاص به شرکای استراتژیک این منطقه آزاد از موسسات مختلف دولتی دارد. نیروگاه برق اصلی برای تطبیق این رشد تا ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت. علاوه بر این، ما یک پارکینگ چند طبقه با گنجایش ۸۵۰ جای پارک برای رفع نیاز مشتریان خود تعبیه کرده ایم. انتظار می رود که این پروژه با هزینه ای بالغ بر ۳۰۰ میلیون درهم برای تکمیل فاز اول در سال ۲۰۱۵ صورت پذیرد.»

**فرودگاه بین المللی دویی
با پروازهای خود توانسته
بیش از ۱۸۰ مقصد
بین المللی را پوشش دهد
و به عنوان ششمین
فرودگاه پر تردد جهان از
نظر حمل کالافعال باشد**



جبل علی

منطقه آزاد جبل علی با قرار گرفتن در جایگاه دوم در این رتبه بندی توانسته بیش از ۷ هزار شرکت را در خود جای دهد. منطقه آزاد جبل علی با کمک به بیش از ۲۰ درصد از تولید ناخالص داخلی دومی، حفظ بیش از ۱۳۵ هزار فرصت شغلی و جذب ۲۰ درصد از سرمایه گذاری مستقیم خارجی در امارات متحده عربی که در سال ۱۹۸۵ تأسیس شد، به عنوان بازیگر اصلی و کلیدی در اقتصاد محلی مطرح است. از دیگر دلایل موفقیت این منطقه می توان به موقعیت هاب جهانی حمل و نقل اشاره کرد که بیش از ۵۰ درصد از صادرات کلی دومی را پوشش می دهد.

شایان ذکر است که از تمام محموله های خروجی از دومی، ۲۵ درصد از تمام کانتینرها از بندر جبل علی عبور می کنند و ۱۲ درصد از تمام کالاهای قابل انتقال با پرواز از فرودگاه بین المللی دومی صورت می گیرد.

منطقه آزاد جبل علی هم اکنون با رایج به بسته های مشوق برای ترغیب سرمایه گذاران در جهت ساخت مرکز کنوانسیون جدید ادامه می دهد. مدیر منطقه آزاد جبل علی در تقویم این منطقه به مناطق آزاد خاور میانه در آینده اظهار می کند: یکی از پروژه های معتبر که در حال حاضر در منطقه آزاد جبل علی در دست اجراست، مرکز همایش است که تمام امارات است یکی از نشان های اختصاصی تجارت ممتاز امارات متحده عربی شود. این مرکز همایش این منطقه آزاد را به تنها منطقه آزاد در منطقه و شاید به یکی از چند منطقه آزاد برتر در جهان برای برخورداری از چنین تسهیلاتی تبدیل خواهد کرد.



رتبه	منطقه اقتصادی	کشور
۱	منطقه آزاد فرودگاهی دبی	امارات متحده عربی
۲	منطقه آزاد جبل علی	امارات متحده عربی
۳	مرکز مالی بین المللی دبی	امارات متحده عربی
۴	منطقه آزاد برج های دریاچه جمیرا	امارات متحده عربی
۵	منطقه آزاد سلاله	عمان
۶	پارک سرمایه گذاری بین المللی بحرین	بحرین
۷	منطقه آزاد تجاری راس الخیمه	امارات متحده عربی
۸	منطقه آزاد راکیا	امارات متحده عربی
۹	منطقه ویژه اقتصادی آکابا	اردن
۱۰	منطقه صنعتی بین المللی آکابا	اردن
۱۱	منطقه مدیا، دوو چهار ۵۴	امارات متحده عربی
۱۲	منطقه آزاد عجمان	امارات متحده عربی
۱۳	شهر دبی مدیا	امارات متحده عربی
۱۴	منطقه آزاد سوهار	عمان
۱۵	دبی سلیکون و سیس	امارات متحده عربی
۱۶	منطقه آزاد تانگر	مراکش
۱۷	فرودگاه بین المللی بحرین	بحرین
۱۸	منطقه لجستیکی بحرین	بحرین
۱۹	منطقه توسعه دریایی دد	اردن
۲۰	روستای دبی نالج	امارات متحده عربی
۲۱	شهر دبی هلت کر	امارات متحده عربی
۲۲	پارک بیوتکنولوژی و تحقیقات دبی	امارات متحده عربی
۲۳	شهر آکادمیک بین المللی دبی	امارات متحده عربی
۲۴	شهر دبی استودیو	امارات متحده عربی
۲۵	بندر خلیفه بن سلمان	بحرین

بخش خصوصی

مرکز مالی بین‌المللی دویبی در زمینه سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) در مناطق آزاد خاورمیانه در سال‌های ۱۴-۲۰۱۳ رتبه سوم را به خود اختصاص داده است. اگرچه به نظر می‌رسد توسعه این منطقه به عواملی همچون قیمت نفت و رشد سیاسی وابسته است، اما چشم‌انداز خاورمیانه به دلیل رشد سرمایه‌گذاری منطقه هنوز مثبت باقی مانده و انتظار می‌رود این رشد بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴ دو برابر شود.

به دلیل این رشد مورد انتظار، مرکز مالی بین‌المللی دویبی موقعیت بسیار خوبی در جهت رفع نیازهای مالی منطقه دارد. مرکز مالی دویبی با بستر سازی برای ۲۰ بانک از ۲۵ بانک برتر جهان، ۱۱ مدیر از ۲۰ مدیر مالی برتر جهان، ۸ شرکت بیمه از ۱۰ شرکت بیمه برتر جهان و ۶ شرکت حقوقی از ۱۰ شرکت برتر جهان به تقویت خود ادامه می‌دهد و بیش از ۱۷۰ لیسانس (مدرک) تجاری را به شرکت‌های جدید در سال ۲۰۱۲ اعطا کرده که نشان از افزایش ۲۷ درصدی نسبت به سال گذشته دارد.

مرکز مالی بین‌المللی دویبی در این رتبه‌بندی مزیت بی‌نظیر خود را توضیح می‌دهد. این مرکز مجموعه‌ای از قوانین و مقررات مدنی و تجاری خود را دارد و دستورالعمل کاملی از مقررات خدمات مالی دولتی را توسعه داده است. همچنین این مرکز یک سیستم قضایی مستقل را ایجاد کرده است. محکمه (دادگاه) مرکز مالی بین‌المللی دویبی نهاد مسوول برای رسیدگی و اجرای حکم در این مرکز مالی است.

چیزی که با ارزش به نظر می‌رسد

منطقه آزاد برج‌های دریاچه جمیرا منطقه جدیدی است که پس از مرکز مالی بین‌المللی دویبی در جایگاه چهارم این رتبه‌بندی قرار دارد. مرکز چندمحصولی دویبی که بیش از ۱۰ سال از تأسیس آن می‌گذرد، ثبت بیش از ۶۳ هزار شرکت را در این منطقه امکان‌پذیر کرده است. تنهادر سال ۲۰۱۲، این منطقه توانست در هر ماه به‌طور میانگین ۲۰۰ شرکت را جذب کند. اگرچه برج‌های دریاچه جمیرا یک منطقه آزاد چند کاربردی است، اما عمده شهرت این منطقه به دلیل بازارهای محصولات آن می‌باشد. این منطقه به فراهم‌سازی جریان ۷۰ میلیارد دلار طلا، ۳۹ میلیارد دلار الماس براق و ۴۸ میلیون دلار چای (۶۰ درصد از بازار جهانی) از طریق دویبی در سال ۲۰۱۲ کمک کرد.

درواگذاری برج‌های دریاچه جمیرا در رتبه‌بندی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، «مالکوم وال موریس»، مدیر این شرکت صراحتاً به اهمیت منطقه آزاد در جهت ثبات اقتصادی کشور اشاره کردند. در طول یک دهه گذشته، ما این زمین خالی را به یک جامعه تجاری موفق و هاب جهانی برای تجارت تبدیل کرده‌ایم.

اگر این مناطق موفق باشند، طبیعتاً ما، دویبی و امارات متحده عربی نیز موفق خواهیم بود. منطقه آزاد برتر در کشور عمان، منطقه آزاد سلاله است که جایگاه پنجم را در رتبه‌بندی در مناطق آزاد خاورمیانه در سال‌های ۱۴-۲۰۱۳ به خود اختصاص می‌دهد. این منطقه آزاد با قرار گرفتن در کنار یکی از بزرگ‌ترین بنادر کانتینری جهان، توانسته سرمایه ۱۵۰ میلیون دلاری از سوی دولت تأمین و تقریباً ۳/۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در این منطقه را جذب کند. این منطقه با دسترسی به بندر پرآب و عمیق و یک فرودگاه بین‌المللی و میزان نیروی رقابتی در منطقه تأمین سرمایه‌گذاران با زیرساختی در سطح جهانی می‌پردازد که با خدمات ارزش افزوده و مشوق‌هایی به پیوند فرم و شکل خود به عنوان یک تجارت بین‌المللی اصلی و



منطقه آزاد فرودگاهی
دویبی بار دیگر عنوان منطقه
آزاد برتر آینده در
خاورمیانه را در رتبه‌بندی
دو سالانه مجله FDI
(سرمایه‌گذاری مستقیم
خارجی) از آن خود کرد. طبق
این رتبه‌بندی منطقه آزاد
جبل‌علی در جایگاه دوم و
مرکز مالی بین‌المللی دویبی
در جایگاه سوم قرار دارد



هاب سرمایه‌گذاری کمک می‌کند.

پارک بین‌المللی سرمایه‌گذاری بحرین اگرچه از نظر فنی منطقه آزاد محسوب نمی‌شود، اما جایگاه ششم را کسب کرده است و کشور بحرین از تمام منافع منطقه آزاد منتفع می‌شود. شرکت‌های مستقر در پارک بین‌المللی سرمایه‌گذاری بحرین نظیر BASF، Kraft و Siemens از دسترسی بدون مالیات به بازارهای شورای همکاری خلیج، مالکیت ۱۰۰ درصدی خارجی و توانایی برای وارد کردن مواد خام اولیه بدون مالیات و تجهیزات به منظور اهداف صنعتی بهره‌مند می‌شوند.

این پارک سرمایه‌گذاری با قرار گرفتن در شهر صنعتی سلمان اتصال بسیار عالی هم به فرودگاه بین‌المللی بحرین و هم بندر خلیفه بن سلمان ایجاد می‌کند و در عین حال نیز از شاهراه مستقیم به عربستان سعودی و اتصال به قطر در آینده از طریق پل دوستی قطر-بحرین بهره‌مند می‌شود.



موفقیت مستمر

مناطق آزاد نقش مهمی در توسعه خاور میانه به ویژه امارات متحده را ایفا می کنند. موقعیت منطقه بین اقتصادهای توسعه یافته غرب با اقتصادهای نوظهور به جنوب و شرق آن را به یک نقطه مرکزی طبیعی برای تجارت، بازارهای مالی جهانی و ارتباطات حمل و نقل تبدیل می کند. تاسیس مناطق آزاد تجاری به منطقه کمک کرد تا از موقعیت استراتژیک بهره مند شود و اقتصادهای محلی را از وابستگی به محصولات نفتی متنوع بسازد.

موفقیت مستمر مناطق آزاد در خاور میانه به دلیل تحول مناطقی است که اکنون بیش از یک پناهگاه مالیاتی به شمار می روند. مناطق آزادی موفق هستند که زیرساخت های توسعه یافته، لجستیک و مدیریت مستقلی را فراهم می کنند که تامین کنندگان نیازهای بخش خصوصی است بهر وجود ناآرامی های سیاسی در خاور میانه مناطق آزاد محیط نسبتاً ثباتی را با تمرکز صرف بر روی توسعه تجاری ارائه می دهند. ترغیب و سوق دادن تجارت های جهانی به یک منطقه آزادی می تواند از طریق تجارت رشد یافته و انتقال دانش و تکنولوژی به نیروی کار محلی، اقتصاد محلی را بهره مند کند.

با کاهش بحران اقتصادی جهانی، کشورهای خاور میانه در نظر دارند مناطق آزاد ایجاد کنند و به توسعه مناطق موجود بپردازند. توسعه زیرساخت های اصلی در نظر گرفته شده برای این منطقه از جمله فرودگاه بین المللی المکتوم دوی که ادعای بزرگ ترین هاب مسافری و کالایی جهان را با خود به یدک می کشد و Gulf Railway که ادعای ایجاد برقراری ارتباط با بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی را دارد، هستند.

موقعیت مکانی و جغرافیایی از

جمله عوامل کلیدی برای

موفقیت هر منطقه از اد محسوب

می شود. بهرغم وجود تنش هادر

خاور میانه منطقه از اد فردگاهی

دوبی همواره توانسته خود را از

نظر جهانی به صورت یک هاب

مهم تجاری حفظ کند و به عنوان

پل ارتباطی آسیا، اروپا و آفریقا

مطرح باشد

بهرغم وجود ناآرامی های سیاسی

در خاور میانه، مناطق آزاد محیط

نسبتاً ثباتی را با تمرکز صرف بر

روی توسعه تجاری ارائه

می دهند

منطقه سرمایه گذاری

راس الخیمه یک مجموعه دولتی

است که به عنوان یک فروشگاه

چندمنظوره برای سرمایه گذاران

در راس الخیمه عمل می کند

مناطق نوظهور

با وجود همسایگی امارات که از منافع و فواید تولید نفت بهره مند شده اند، مقامات در راس الخیمه تلاش های خود را بر روی توسعه بخش صنعتی امارات متمرکز کرده اند. دو منطقه آزاد از راس الخیمه جزو ۱۰ منطقه آزاد اول خاور میانه در حوزه سرمایه گذاری مستقیم خارجی هستند که منطقه آزاد تجاری راس الخیمه در جایگاه هفتم و منطقه سرمایه گذاری راس الخیمه در جایگاه هشتم قرار گرفته اند. منطقه آزاد تجاری راس الخیمه که در نتیجه تحول قرن ها تاسیس شد، بستری مناسب برای بیش از ۶ هزار شرکت از ۱۰۶ کشور و همچنین ۲۲۹۷ شرکت تازه ثبت شده در سال ۲۰۱۲ است.

شیخ احمد ساکر محمد القاسمی، رئیس هیات مدیر منطقه آزاد تجاری راس الخیمه در خصوص رشد منطقه آزاد اظهار می کند: موفقیت عهدهی روشن و صریح، استراتژی رویایی برای جذب تجارت و سرمایه گذاری در راس الخیمه است. اهداف مشخص شده برای منطقه آزاد تجاری راس الخیمه بر ترغیب سرمایه گذاری از طریق کاهش تشریفات زاید و محدودیت های قانونی متمرکز است و سیستم و روندهای کاری ساده و در عین حال موثری را ارائه و نیروی چندفرهنگی بسیار کارآمد را جذب و توسعه می دهد. منطقه سرمایه گذاری راس الخیمه یک مجموعه دولتی است که به عنوان یک فروشگاه چندمنظوره برای سرمایه گذاران در راس الخیمه عمل می کند.



اگر چه توسعه پروژه های زیرساخت همچنان به تعویق می افتد، اما در صورت دستیابی باید به عنوان یک کاتالیزور برای ادامه رشد در منطقه عمل کند.



حضور رنگ ایران در صنعت نمایشگاه‌های خاورمیانه در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۲



اتحادیه بین المللی نمایشگاه‌ها (UFI) گزارشی را در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۲ مبنی بر معرفی جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشوری موفق در زمینه برگزاری نمایشگاه منتشر کرد.

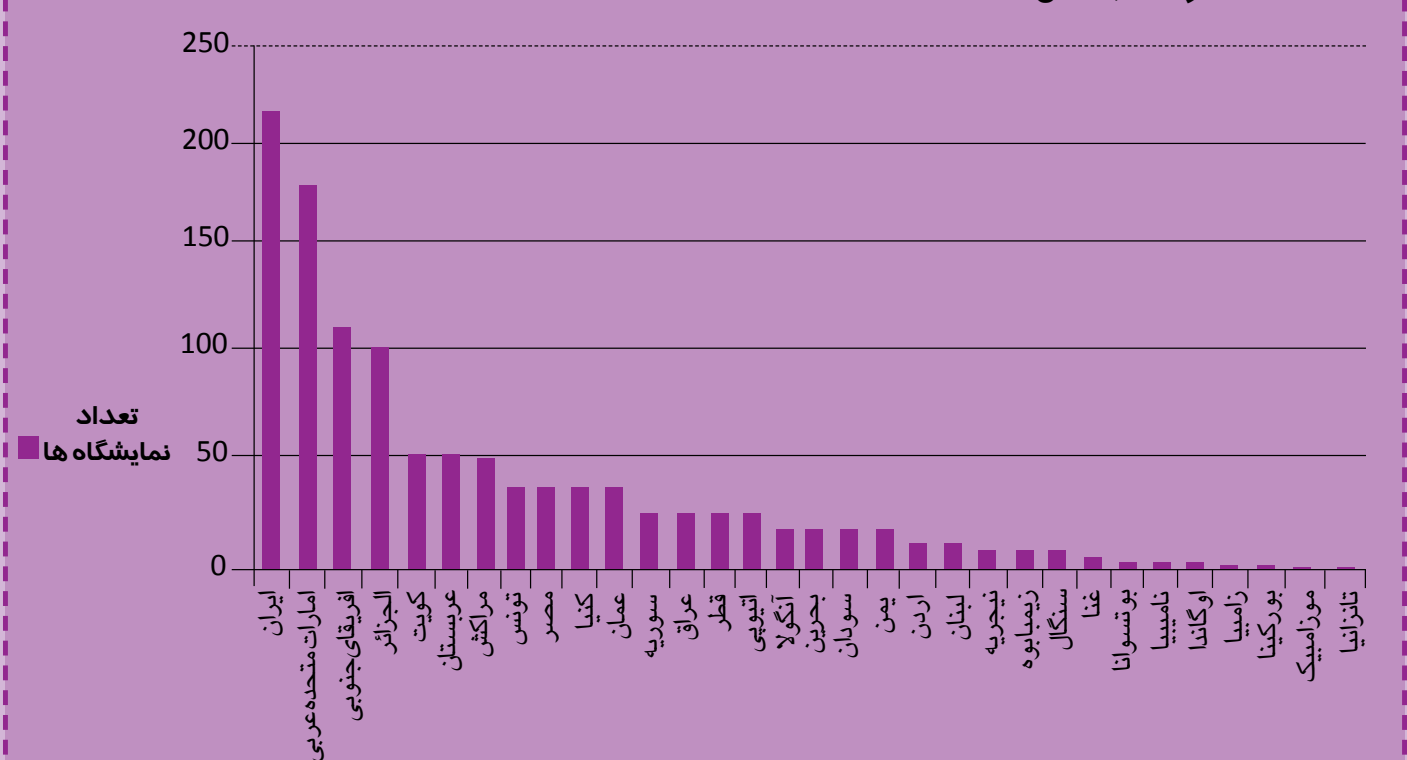
طی این گزارش مطالعه بر روی ۴۴ کشور صورت گرفت؛ ۱۲ کشور در خاورمیانه و ۳۱ کشور در قاره آفریقا. با توجه به پی آمدهای رکود اقتصادی جهان در سال ۲۰۰۸ و ناپایدار بودن بهار عربی در سال ۲۰۱۱، ۸۰ درصد از سازمان‌های مورد مطالعه به آینده‌ای روشن جهت برگزاری صنعت نمایشگاهی در بازار منطقه امیدوار بودند.

شاخصه‌های مشخص شده در نمودار حکایت از این دارد که صنعت نمایشگاهی در خاورمیانه روبه رشد است. بنابه رتبه‌بندی کشورها بر اساس تعداد نمایشگاه‌های سال ۲۰۱۱، ایران با برگزاری بیش از ۲۰۰ نمایشگاه جایگاه اول را در این رتبه‌بندی به خود اختصاص داده است.

رتبه دوم در این نمودار مربوط به کشور امارات متحده عربی با تقریباً ۱۷۰ نمایشگاه؛ و رتبه سوم به کشور آفریقای جنوبی با بیش از ۱۰۰ نمایشگاه اختصاص دارد. نکته جالب توجه، فاصله ایران با کشورهای قرار گرفته در رتبه اول و دوم در این رتبه‌بندی است. رتبه چهارم به کشور الجزایر و رتبه آخر به کشور تانزانیا اختصاص دارد.

با توجه به آمارهای منتشر شده سه کشور جمهوری اسلامی ایران، امارات متحده عربی و آفریقای جنوبی توانسته‌اند میزبانی تقریباً ۴۶ درصد از نمایشگاه‌های تجاری منطقه را به عهده داشته باشند که موفقیت ایران در این حوزه بسیار چشمگیر بوده است.

رتبه بندی کشورها بر اساس تعداد نمایشگاه های سال ۲۰۱۱



تلاش دولت تدبیر و امید برای نجات دریاچه ارومیه

IRNA نام عکاس: احمد معینی جم Date & Time: 1392/06/24 - 10:42

با وجود دستور ویژه دولت برای اجرای ۱۹ راهکار جلوگیری از خشکی کامل دریاچه ارومیه، در صورت طولانی شدن مطالعه بر روی طرح‌های بزرگی مانند انتقال آب دریای خزر و رودخانه مرزی ارس، به زودی همراه با خشکی ۸۰ درصدی فعلی دریاچه و خطر وقوع توفان‌های نمکی، از بین رفتن کشاورزی و تغییرات آب و هوایی به ویژه در غرب کشور، اثری از دومین دریاچه آب شور جهان در نقشه ایران باقی نخواهد ماند.

با این حال، اهمیت نجات بزرگ‌ترین دریاچه داخلی کشور از نگاه مقامات دولت تدبیر و امید دور نماند. رئیس‌جمهور دستور تشکیل کارگروهی برای بررسی راهکارهای نجات دریاچه ارومیه را در تابستان امسال داد. این کارگروه در مهرماه توانست گزارشی را در هیأت وزیران ارائه کند که طی آن ۱۹ راهکار مورد تأیید و تصویب دولت قرار گرفت و از سوی وزیر نیرو و نیز مأموریت یافت در این باره اقدامات موثری را انجام دهد.

کم‌آب شدن و در نتیجه آن خشک شدن دریاچه ارومیه نه تنها یک فاجعه زیست محیطی به شمار می‌آید، بلکه به لحاظ اقتصادی هم کشور را دچار ضرر و زیان می‌کند.

از آنجا که دریاچه ارومیه بزرگ‌ترین دریاچه شور جهان است، هم جزو جاذبه‌های توریستی کشور به شمار می‌رود، هم باعث رونق کشاورزی در منطقه غربی کشور شده بود و هم بارگیری کشتی‌های تجاری در لنگرگاه این دریاچه سبب رونق تجاری در این منطقه بود که حالا با وجود یک متری شدن عمق آب هم کشاورزی در این منطقه بی‌رونق شده هم تجارت و به نظر می‌رسد جذب توریست نیز با این وجود با مشکل روبه‌رو خواهد شد. در همین رابطه با دکتر مسعود باقرزاده کریمی، معاون دفتر زیست گاه‌ها و امور مناطق، سازمان حفاظت محیط زیست به گفتگو نشستیم. این تاز آخرین تحولات دریاچه ارومیه چه به لحاظ زیست محیطی و چه به لحاظ اقتصادی مطلع شویم.

■ به عنوان سوال اول لطفاً بگویید خشک شدن دریاچه ارومیه از چه زمانی آغاز شده و چه عواملی منجر به تشدید این جریان نامطلوب زیست محیطی شده است؟

دریاچه ارومیه از نظر جغرافیایی در جایی قرار گرفته است که بارش‌ها در آن منطقه حدود ۲۵۰ میلیمتر است، در حالی که تبخیر حدود ۱۰۰۰ یا ۱۲۰۰ میلیمتر است، بنابراین اگر به این دریاچه که در حوزه‌ای کاملاً بسته قرار دارد، هیچ رودخانه‌ای وارد نشود، طبیعتاً اختلاف بارش و تبخیر طوری است که سالانه باید شاهد حدود یک متر افت آب در این دریاچه باشیم. این دریاچه به علت بارش‌های فصلی نوسان سطح داشته است و حداکثر آب این دریاچه حدوداً ۵۰۰ هزار هکتار و حوزه آبریز آن ۵ میلیون و ۲۰۰ هزار هکتار است؛ یعنی وسعت حوزه‌های آبریز ۱۰ برابر وسعت دریاچه است.

در سال ۱۳۷۴ بیشترین سطح آب برای این دریاچه ثبت شده است که سطح ارتفاع آن ۱۲۷۸ متر از سطح دریا بالا آمده است و این پیشروی آب به قدری بود که وزارت نیرو بر آن شد که دور دریاچه را با دیک‌هایی محصور کند که آب به سمت زمین‌های کشاورزی پیشروی نکند و احتمالاً بر نامه‌های فشرده سدسازی وزارت نیرو نیز از همان زمان شروع شد، زیرا به صورت غیرعادی در این حوزه سد ساخته شد.

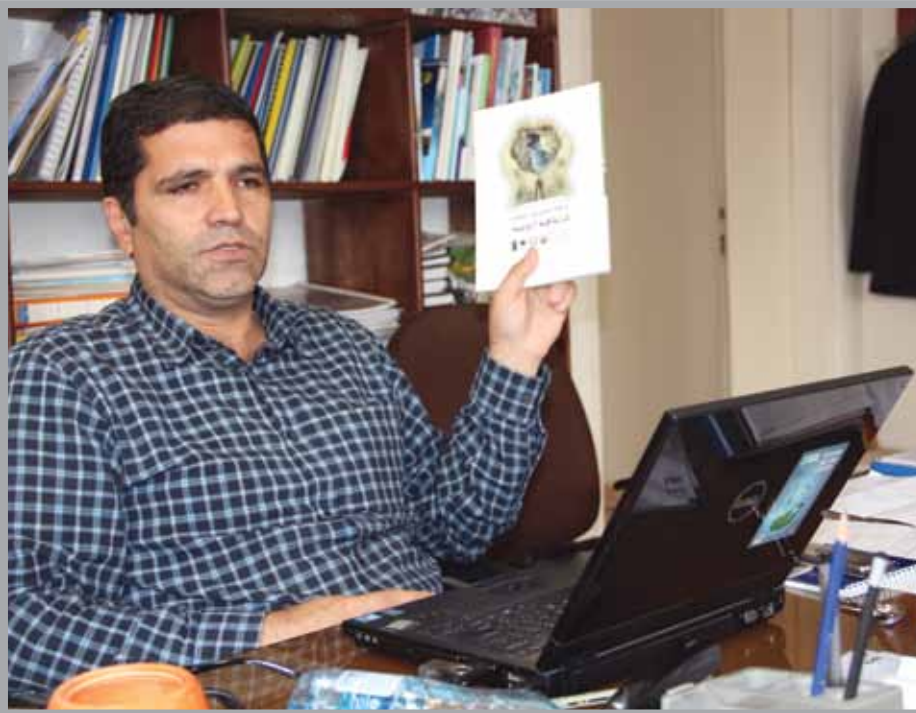
به تدریج از سال ۱۳۷۷ بارش‌ها کم‌کم شد و در سال ۱۳۷۹ یا ۸۰ اعلام خشکسالی در این دریاچه دیده شد که اولین هشدارهای سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص روند خشک شدن دریاچه در سال ۱۳۸۰ داد شد (اسناد موجود است). این هشدارها در آن سال‌ها زیاد جدی گرفته نشد و سازمان حفاظت محیط زیست چندین هشدار به رئیس‌جمهور وقت، به وزیر نیرو و ... داد و با اینکه آنها قول مساعد در خصوص این هشدارها داده بودند، اما عملاً اتفاق خاصی در این حوزه نیفتاد. تداوم بارش‌های کم و در نتیجه تداوم خشک شدن دریاچه به جایی رسید که در وضعیت فعلی در

این روند ۱۲ ساله در پیرو دریاچه، سطح این دریاچه از ۵۰۰ هزار هکتار به ۲۰۰ هزار هکتار رسیده است که این ۲۰۰ هزار هکتار با عمق بسیار کم و شوری بسیار بالاست.

شوری متوسط دریاچه در درازمدت بین ۱۸۰ تا ۲۱۰ گرم در لیتر بوده است، در حالی که هم‌اکنون این شوری نزدیک به ۴۰۰ گرم در لیتر رسیده است که اصطلاحاً آب این دریاچه به آب فوق اشباع تبدیل شده است، به طوری که آب از نظر جرم مخصوص حدود ۱/۳ کیلوگرم در متر مکعب است که این آب بسیار سنگین می‌باشد و ویسکوزیته بالایی دارد و بلورهای نمک در آب شکل می‌گیرد. در گذشته به طور متوسط در این حوزه سالانه حدود ۷ میلیارد متر مکعب بارندگی داشته‌ایم و نیاز سالانه دریاچه چیزی حدود ۳ میلیارد متر مکعب است و ۴ میلیارد متر مکعب هم برای کشاورزی، شرب و صنعت مصرف می‌شده است. در سال‌های خشکسالی این بارش‌ها کم‌کم شد و بارش به سالانه حدود ۴ میلیارد یا ۵ میلیارد متر مکعب رسید.

در همه جای دنیا وقتی خشکسالی در جایی رخ می‌دهد با مدیریت صحیح «سازگاری با شرایط» ایجاد می‌شود، یعنی مثلاً اگر در منطقه‌ای دو کشت انجام می‌شده، بابه وجود آمدن شرایط خشکسالی یک کشت کم می‌شود یا مثلاً در برنامه‌های صنعتی و شرب مدیریت مصرف و صرفه‌جویی اعمال می‌شود تا از شرایط بحران خروج پیدا کنند، اما آنچه در ارومیه اتفاق افتاد این بود که برنامه آدپتیشن (سازگاری با شرایط) نداشتیم، بنابراین همه چیز به صورت عادی نه بحرانی پیش رفت؛ یعنی از ۵ میلیارد متر مکعب بارندگی ۴ میلیارد متر مکعب مطابق قبل برای مصارف صنعتی و شرب و کشاورزی استفاده شد.

در این سال‌ها تنها جایی که صدمه دیده دریاچه بوده، چون همان طور که گفتم کشاورزی و صنعت و شرب مانند گذشته به کار خود ادامه دادند و هر جا آب کم می‌آمد از سهم دریاچه استفاده می‌کردند. سهم دریاچه همان آب‌های زیرزمینی است که در این سال‌های خشکسالی با چاه‌های غیرمجاز از این سهم برداشت شده است. در واقع یک نوع بی‌برنامگی تاسف‌بار سبب بروز چنین فاجعه‌ای شده است. خانم ابتکار هم معتقد است، ارومیه از نظر اقلیمی بدترین شرایط بارندگی را نداشته است، اما متأسفانه مدیریت ناکارآمد سبب بروز این حادثه شده است. از همه این‌ها گذشته بخش کشاورزی طی سال گذشته از ۱۵۰ هزار هکتار به ۴۵۰ هزار هکتار رسیده است و قرار بوده که بیشتر هم شود، روی کلیه رودخانه‌ها سد زده شده است. چیزی حدود ۷۲ سد در این منطقه کوچک زده شده که تمام رگ‌های حیاتی این دریاچه بسته شده است. همچنین جمعیت زیاد منطقه که سبب ایجاد چاه‌های غیرمجاز برای آب شرب مصرف شده است هم از علل بروز خشک شدن دریاچه می‌باشد.



حدود ۹۰ درصد آب دریاچه برای بخش کشاورزی هزینه شده است که بهره‌وری بخش کشاورزی حدود ۳۰ درصد است. همچنین الگوهای کشاورزی هم در این منطقه نامناسب بوده است.

مثلا در این منطقه نسبتا کم آب، کشت‌های پر آب آفتابگردان و چغندر قند انجام می‌شود که این چغندر قند با قیمتی بسیار ارزان به فریمان صادر می‌شود. یعنی ما آب ارزشمند این منطقه را با مدیریت ظالمانه به جاهایی دیگر با قیمت بسیار ارزان صادر می‌کردیم و در همه این سال‌ها هیچ توجهی به واردات و صادرات آب مجازی به این منطقه نشده است.

به طور متوسط در این حوزه ۶ میلیون تن محصول کشاورزی تولید می‌شده که ارزش افزوده این محصولات سالانه کمتر از ۶۰۰ میلیون دلار است.

در طول این ۱۲ سال ما حدود ۲ میلیارد دلار کشاورزی مازاد داشته‌ایم و این بدان معناست که دریاچه ارومیه را در ازای ۲ میلیارد دلار از دست داده‌ایم، در حالی که هم‌اکنون برای احیای آن باید بیش از ۱۰ میلیارد دلار هزینه کنیم. از دیگر مدیریت‌های ظالمانه در این منطقه استفاده از آب فرش (Fresh) که بسیار ارزشمند است برای مصارف صنعتی بوده که معمولا در جاهای دیگر دنیا آب با یافتی به مصارف صنعتی می‌رسد.

این مثال هانسان می‌دهد که در حوزه‌ای که به شدت نیاز داریم آب را ذخیره کنیم و در جریان اکوسیستم این آب را چندبار باز چرخانی کنیم، این کار را نکردیم و به جای آن زه آب‌های آلوده را فرستادیم در تالاب‌های اقماری دریاچه ارومیه و در کشاورزی استفاده کردیم و ۹۰ درصد آب را تلف کردیم و عددی که از صادرات محصولات کشاورزی در این منطقه به دست آمده، در برابر زیانی که به این منطقه رسیده، بسیار ناچیز است.

یک خطای بسیار بزرگ مهندسی هم در این منطقه انجام دادیم که به قولی می‌توان گفت آخرین ضربه را به خشکی دریاچه ارومیه زد و آن احداث میان‌گذر شهید کلاتری است که در بدترین شکل مهندسی ایجاد شد و همین باعث شد که جریان هیدرولیکی داخل دریاچه مختل شود، چشمه‌های زیرزمینی دریاچه را کور کردیم و حجم زیادی از مخزن را با خاک پر کردیم و این یک اثر ماندگار چرکینی است در دریاچه ارومیه.

■ با توجه به اینکه بیش از ۱۳۰ حلقه چاه غیر مجاز و ۷۲ سد بزرگ و کوچک در حوزه دریاچه ارومیه وجود دارد، متولسی اصلی نظارت و نجات دریاچه ارومیه کدام نهاد و ارگان است؟

از نظر حاکمیتی چتر اصلی حفاظت و حمایت از طبیعت ایران طبق اصل ۵۰ قانون اساسی، بر عهده آحاد مردم است، ولی بخش عمده‌ای از آحاد مردم چه در سطح مسوولان، چه افراد عادی و چه در سطح رسانه‌ها به تعهدشان عمل نکردند؛ یعنی خشک شدن دریاچه ارومیه گناه جمعی است و نمی‌توان گفت کدام سازمان یا وزارتخانه یا نهادی مقصر است.

اما آنچه بر اساس تفویض اختیارات حاکمیتی ذکر شده است، مسوولیت نظارت بر اعمال قانون در خصوص حفظ محیط زیست بر عهده سازمان محیط زیست است. علاوه بر آن، در تعدادی از مناطق که همان مناطق چهار گانه و تالاب‌هاست، مسوولیت مستقیم دارد؛ یعنی در آنها هم دستگاه ناظر است هم دستگاه مجری است. مثلا در دریاچه ارومیه فقط ناظر است، اما در پارک دریاچه ارومیه هم ناظر و هم مجری است.

در خصوص دریاچه ارومیه جنبه‌های خوب سازمان محیط زیست این است که هشدارهای لازم را از سال ۸۰ تاکنون به نهادهای مختلف داده است. مثلا در خصوص میان‌گذر شهید کلاتری مخالفت ۱۰۰ درصد با این قضیه داشت. به هر حال این میان‌گذر بر اساس اراده دولت ساخته شد. اما پس از اخذ مجوز از دولت برای ساخت میان‌گذر، احتیاج به فاینانس پیدا شد و مجامع بین‌المللی

مشکل این حوزه فقدان نگاه آمایشی به کل توسعه این حوزه است و این نگاه آمایشی میسر نمی‌شود مگر با همه دولت، و اگر این اتفاق می‌افتاد، ظرفیت بسیار زیاد اقتصادی این شهر که با چهار کشور همسایه است، باعث توسعه تجارت و توسعه گردشگری خصوصا گردشگری دریایی می‌شد.

■ چه راهکارهایی برای نجات دریاچه ارومیه از ابتدا تا کنون تبیین شده است؟

زنگ خطر در سال ۱۳۸۰ زده شد. از همان موقع نه تنها ایران که همه کشورها درگیر خشکسالی بودند، این نوع درگیری‌ها بین دو کشور بهتر دیده می‌شود. وقتی به بین‌النهرین از ترکیه آب نمی‌رسد، بلافاصله جامعه جهانی واکنش نشان می‌دهد، ولی در داخل کشور ملاحظاتی رعایت می‌شود که اگر جایی با مشکل کم‌آبی مواجه شد، اگر دریاچه خشک هم بشود، متأسفانه چندان مشکلی پیش نمی‌آید.

در این سال‌ها یک مدلی از مدیریت مطرح شد به نام رویکرد اکوسیستمی. این رویکرد ۱۲ اصل دارد و هدف آن مدیریت منابع زیست محیطی در حوزه‌های آبریز و مشارکت دادن همه ذی‌نفعان در مدیریت منابع است.

برای نجات دریاچه ارومیه باید رویکردهای مدیریتی را تغییر دهیم. وزارت کشاورزی دریاچه را نمی‌بیند، اراضی را می‌بیند، وزارت نیرو دریاچه را نمی‌بیند، سدها را می‌بیند. بالاخره این وزارتخانه و خواسته‌ها باید یک جایی به هم نزدیک شود و این در «اکوسیستم اپروج» میسر می‌شود. این موضوع در برنامه چهارم بند الف ماده ۶۷ با عنوان «اجرای مدیریت زیست بومی در زیست بوم‌های حساس با اولویت دریاچه ارومیه» تکلیف قانونی شد.

جالب اینجاست که در طول اجرای برنامه چهارم ما نتوانستیم این دستگاه‌های اجرایی را دور یک میز بنشانیم تا این ماده قانونی را اجرایی کنیم و در طول این مدت هیچ اقدامی نشد. ولی کم‌کم شرایط محیط این راه مسوولان تحمیل کرد که دور یک میز بنشینند

سازمان محیط زیست از سال ۲۰۰۵ با مسوولان یوان دی پی قراردادی را امضا کرد که عملیاتی کردن «اکوسیستم اپروج» در حفاظت از تالاب‌های ایران در سه تالاب پایلوت اجرایی شد؛ حوزه دریاچه ارومیه، حوزه پریشان در فارس و شادگان در خوزستان. حاصل این چند سال تلاش این بود که ماده ۶۷ برنامه چهارم به

در اختیار قرار دادن فاینانس را منوط به امضای سازمان حفاظت محیط زیست کردند. در اینجا هم سازمان امضا سر باز زد و در نهایت اعلام کرد که برای اینکه اثرات مخرب این ساخت و ساز کمتر شود، شرایط سازمان را اجرایی کنید که در نهایت این اتفاق هم نیفتاد؛ یعنی وزارت راه به تعهداتش برای اصلاح این میان‌گذر عمل نکرد.

به هر حال بخشی از مسوولیت حفاظت از دریاچه بر عهده محیط زیست بوده است که در این زمینه سازمان محیط زیست تعداد زیادی نامه و مکاتبه در خصوص جلوگیری از تعبیه چاه‌های غیرمجاز، سدسازی‌های کارشناسی نشده و توسعه کشاورزی اعلام موضع کرده، اما بی‌نتیجه بوده است. واقعاً نمی‌توان فهمید که این عدم نتیجه‌گیری به خاطر نداشتن اختیارات قانونی است یا مدیریت ضعیف

در بخشی هم وزارت نیرو و مسوول حفظ و مدیریت آب کشور است، ولی وقتی بالانس آب دچار مشکل شد، وزارت نیرو هیچ اقدامی نکرد و در برابر خواسته‌های غیرمنطقی متقاضیان برای آبرسانی به مناطق ایستادگی نکرد. در واقع به جای اینکه مردم خودشان را با کم‌آبی وفق دهند، آب دنباله‌رو تقاضاهای مردم رفته و برای پاسخگویی به تقاضاها از اکوسیستم مایه گذاشته است. مهم‌ترین

به زودی برای ۱۹ راهکار ارائه شده برای نجات دریاچه ارومیه، مجری ذیربط انتخاب خواهد شد که با قدرت تمام و اختیار کامل رییس‌جمهور برای نجات دریاچه گام بردارد



سه ماده ۱۹۳، ۱۹۱ و ۱۸۷ در برنامه پنجم تبدیل شد. همچنین با مسوولیت معاون اول رییس جمهور، ستاد قانونی برای مدیریت دریاچه ارومیه در دولت ایجاد شد و نیز شورای منطقه‌ای دریاچه ارومیه در سه استان شکل گرفت؛ یعنی مادر قانون دست بردیم، آیین‌نامه اجرایی نوشتیم و در ساختار سازمانی در سطح ستاد، ملی، سطح منطقه‌ای کار کردیم.

با جوامع محلی در خصوص اصلاح کشت رایزنی کردیم و نهایتاً به اینجا رسیدیم که در دولت یازدهم هم کار گروه نجات دریاچه ارومیه در ذیل همان ستاد مشغول به کار شد.

در دولت یازدهم سازمان شروع به آسیب‌شناسی کرد که با اینکه در قانون دست برده شد و آیین‌نامه اجرایی داشتیم چرا کاری از پیش برده نشد؟

نتیجه تحقیقات دو آسیب بود؛ یکی اینکه برای این ستادهایی که شکل داده می‌شد، یک مجری تمام‌وقت توانمند با اختیارات تام انتخاب نشده بود، هیأت‌مدیره تشکیل شده بود، ولی کسی که با اختیارات قانونی رابط بین نهادها و ناظر بر اجرای امور باشد وجود نداشت.

دومین آسیب هم ندادن اعتبارات کافی برای اجرای ضوابط بود. در ابتدا تامین منابع مالی بر عهده دولت بود ولی دولت نمی‌توانست این رقم را تامین کند چون صحبت از هزار میلیاردها بود مکانیسم‌های مالی جایگزین هم نداشتیم که مثلاً بتوانیم از طریق مردم تامین اعتبار کنیم.

در نهایت پس از اینکه پیشنهاد دادیم مدیری برای این ستاد معرفی شود پیشنهاد دادیم صندوق ملی محیط زیست که در برنامه بخشی از اعتبارات همان صندوق ملی محیط زیست که در برنامه پنجم هم تاکید شده بود اختصاص داده شود به دریاچه ارومیه به حول و قوه الهی در دولت یازدهم قرار است این دو مشکل مرتفع شود.

در مرحله بعد بر اساس قول رییس جمهوری و گزارش عملکردهای

۱۰۰ روزه تصمیم گرفته شد از میان برنامه‌های موجود در «طرح مدیریت جامع دریاچه ارومیه» آن برنامه‌هایی را که با سرعت بیشتر اجرایی می‌شد برای ابتدا انتخاب شود و ماحصل آن ۱۹ راهکاری شد که از سوی دولت بر اساس آخرین آمار تصویب شده است.

آخرین خبری که به سازمان رسیده این است که به زودی مجری این ۱۹ راهکار نجات دریاچه ارومیه انتخاب خواهد شد که با قدرت تمام و اختیار کامل رییس جمهور برای نجات دریاچه گام بردارد. البته سازمان هم نشست‌هایی با اساتید و کارشناسان از دانشگاه‌های مختلف داشته است تا خطاهای مهندسی احتمالی ناشی از این تصمیم‌گیری سریع را به حداقل برساند.

همچنین در طول بررسی‌های کارشناسی به این نتیجه رسیدیم که از یک موضوع واحد آمارهای متفاوتی در دست است که بر

اساس آن نمی‌توان به برنامه‌ریزی صحیح دست پیدا کرد بنابراین قرار است مرکز هماهنگی مطالعات دریاچه ارومیه ایجاد شود تا با ایجاد هماهنگی بین نهادها به آمارهای واحد دست پیدا کرد.

■ در رابطه با نجات دریاچه ارومیه آیا از نهادها و سازمان‌های بین‌المللی هم کمک‌هایی خواسته شده است؟

ما فعلاً از سازمان‌های بین‌المللی کمک نگرفته‌ایم. فعلاً روی حمایت‌های فنی و در کلان‌نگری‌ها از سازمان‌های بین‌المللی مثل یون‌پی دی کمک گرفته‌ایم. در خصوص اقدام برای نجات دریاچه تصمیم داریم ابتدا با سازمان‌های بین‌المللی مشورت کنیم بعد اگر آنها موافق بودند، در اقدام با ما همکاری کنند.

■ اگر آماری از خسارات وارد شده ناشی از خشک شدن دریاچه ارومیه در دست‌دارید لطفاً رایه‌نمایید.

در خصوص خسارات وارده دو نوع ادعای توان داشت؛ یکی مطالعاتی و یکی مشاهداتی. در خصوص خسارات مطالعاتی می‌توان گفت دو میلیارد تومان در آمد حاصل از اضافه برداشت محصولات کشاورزی است که یکی از عوامل خشکی دریاچه است و برای جبران آن حداقل باید ۱۰ میلیارد دلار هزینه کنیم. اما مشاهدات به مامی گوید چاه‌های کشاورزی به سمت شور شدن پیش می‌رود و کشاورزی رو به نابودی است. از نظر آمارهای بهداشتی مطالعاتی نشده اما با وجود پراکنده شدن نمک، مشکلات تنفسی و فشارخون می‌تواند در افراد مشکل ساز شود.

از نظر اکولوژیکی کریدور مهاجرتی پرندگان به هم خورده است و وضعیت آرمیا به علت شوری بیش از حد دریاچه اسفناک است. به هر حال در دولت تدبیر و امید انرژی تازه‌ای برای نجات دریاچه ارومیه به مجموعه‌ها تزریق شده که امیدواریم به هدر نرود.

به هر حال در دولت تدبیر و امید انرژی تازه‌ای برای نجات دریاچه ارومیه به مجموعه‌ها تزریق شده که امیدواریم به هدر نرود





وضعیت اسفناک آرتمیا در دریاچه ارومیه
به علت شوری بیش از حد آب



شوری بیش از حد آب باعث مرگ فلامینگوها
شده است.



دریاچه ارومیه یا چیست بلستان



آنچه در این مقاله می‌خوانید
مربوط به تبیین وضعیت و شرایط
زیستی و اقلیمی دریاچه ارومیه
در حدود ۲۰ سال گذشته و قبل
از خشک شدن آن می‌باشد که
توسط آقای محمد مهدی
عظیمی در ماهنامه شماره ۳
بندر و در یاد سال ۱۳۶۵ به چاپ
رسیده است.



سواحل غیر کوهستانی
دریاچه در اثر فرونشستن
آب باتلاقی است و این
باتلاق‌ها خود تولید
لجن‌هایی می‌کنند که
متعاقباً در مورد آن بررسی
خواهیم کرد. معمولاً
سواحل باتلاقی باعث
می‌شوند در بسیاری از نقاط
دسترسی به آب دریاچه
عملی نباشد.



موقعیت و مختصات دریاچه ارومیه

دریاچه ارومیه از مهم‌ترین دریاچه‌های ایران به‌شمار می‌رود و مساحت آن به‌شش هزار کیلومتر مربع می‌رسد این دریاچه را از شمال، کوه‌های سه‌هندو سبلان و از جنوب کوه‌های کردستان و از جانب مغرب کوه‌های مرزی ایران و ترکیه احاطه کرده‌اند گردنه‌های این کوه‌ها در حدود هزار متر ارتفاع دارند. بلندی و ارتفاع سطح دریاچه ارومیه از سطح دریا تقریباً در حدود ۱۲۵۰ متر است. عمق این دریاچه به‌طور متوسط در حدود ۵ تا ۷ متر و عمیق‌ترین نقاط آن ۱۵ متر آب‌خور دارد. سواحل این دریاچه در بعضی نقاط کوهستانی بوده و در بعضی از قسمت‌های دیگر زمین با شیب ملایم در آب به پیش می‌رود. معمولاً در تابستان سطح آب دریاچه در اثر تبخیر در حدود ۱/۵ تا ۲/۵ متر پایین می‌رود، به‌نحوی که مساحت دریاچه به حدود ۴۵۰۰ کیلومتر مربع می‌رسد.

رودخانه‌هایی که به این دریاچه می‌ریزند

رودخانه‌هایی که به دریاچه ارومیه وارد می‌شوند، عبارتند از:

زولاچای که از کوه‌های سباداش (دهستان چهریق) سرچشمه می‌گیرد و مصب آن قره قشلاق است.

تازلوچای که از کوه‌های ماییشو (مرز ترکیه و ایران) سرچشمه گرفته و مصب آن شمال قره‌دا است.

شهرچای (بردسور - ارومیه) که از کوه‌های کوشن و شهیدان (مرز ترکیه و ایران) سرچشمه می‌گیرد و مصب آن جنوب بندر گل‌مانخانه است.

بارانداز که از کوه‌های دالامه برداغ (مرز ترکیه و ایران) سرچشمه گرفته و مصب آن در نزدیکی جیرانلار است.

کدارچای یا قادررود که از کوه‌های دلامبرداغ سرچشمه می‌گیرد و مصب آن در نزدیکی مهاباد است.

زرینه یا چغانورود که از کوه‌های چهل چشمه کردستان و افشار سرچشمه گرفته و مصب آن در نزدیکی مهاباد است.

سیمینه که از کوه‌های سقز و بانه سرچشمه می‌گیرد و مصب آن در نزدیکی مهاباد است.

مردی‌رود که از کوه‌های سه‌دسر سرچشمه گرفته و مصب آن در نزدیکی مراغه است.

صوفی‌رود که از کوه‌های سه‌دسر سرچشمه می‌گیرد و مصب آن در نزدیکی مراغه است.

دهخوارقان که از کوه‌های سه‌دسر سرچشمه می‌گیرد و مصب آن در نزدیکی آذرشهر است.

تلخ‌رود که از کوه‌های سبلان و سه‌دسر سرچشمه می‌گیرد و مصب آن در نزدیکی تبریز در دهستان کوکان است.

دورودخانه زرینه و سیمینه آب فراوانی دارند و چون آبشان شیرین است، بنابراین ماهی‌ها در آنها زیست می‌کنند. قسمت‌های قرار گرفته مابین این دورودخانه‌ها (میان‌دوآب) می‌گویند. با وارد شدن آب رودخانه‌ها به دریاچه ارومیه، تا اندازه‌ای تبخیرات سطحی آن جبران می‌شود.

ولی با توجه به شرایط فصول مختلف که آب رودخانه‌ها کم و زیاد می‌شوند، سطح آب دریاچه ارومیه همیشه و به‌طور دایم در حال تغییر است، به‌طوری که شبه‌جزیره‌ای که در خاور آن قرار دارد در فصل بهار هنگام پرآبی رودخانه‌ها به صورت جزیره درآمده و از خشکی جدا می‌شود این شبه‌جزیره دارای چشمه‌های شیرین است و در آن شش وجود دارد.



جزایر دریاچه

در قسمت جنوبی دریاچه ارومیه چهار جزیره وجود دارد که نام و مساحت تقریبی آنها به قرار زیر است:

کوه‌اشک ۱۸×۶ کیلومتر

آرزو ۶×۶ کیلومتر

قویون‌داغی ۱۸×۲۴ کیلومتر

اسپر ۱۲×۶ کیلومتر



دریاچه ارومیه دارای دو بندر مهم زیر است:



بندر شرفخانه:

این بندر در حال حاضر مهم‌ترین و فعال‌ترین بندر دریاچه ارومیه به حساب می‌آید. سواحل بندر شرفخانه شیب ملایمی دارد و به علت همین شیب ملایم است که اجباراً برای پهلو گرفتن کشتی‌های اسکله به طول یک کیلومتر به وجود آورده‌اند که متأسفانه در سال‌های اخیر به علت بالا آمدن آب دریاچه بیشتر قسمت‌های آن آسیب دیده و اکثر چوب‌های آن در اثر موج و توفان به درون دریاچه رها شده‌اند. البته می‌توان اسکله را هم اکنون با بازسازی‌های لازم دوباره آماده بهره‌برداری کرد.

بندر گلخانه:

این بندر در زیر کوه سنگی که به دریاچه ختم می‌شود، قرار گرفته است. این بندر تقریباً به صورت نیم‌دایره و دارای یک اسکله چوبی به طول ۵۰۰ متر بوده که قسمت مغرب اسکله را کوهی از سنگ احاطه کرده است. مغرب آن را پلاژی از ماسه و لجن تشکیل داده، مشرق و شمال اسکله مشرف به دریاچه است. در بندر گلخانه عمق دریاچه در بندر گلخانه در حدود ۵ متر و فاصله شهر ارومیه با بندر گلخانه در حدود ۱۸ کیلومتر است.

ساختمان اداره کشتیرانی در روی بلندی ساخته شده و مشرف به دریاچه است. ساختمان اسکله مرکب از چند اتاق و انبار بوده و به وسیله واگن دستی تا بارانداز کشتی‌ها مربوط است. در دریاچه ارومیه چندین کشتی موتوردار (یدک کش) و چندین دویه (بارج مخصوص حمل و نقل نفر-کالا و احشام) مشغول به کار هستند که محل استقرار آنها در بندر شرفخانه که بندر اصلی دریاچه ارومیه به شمار می‌آید، می‌باشد. ارتباط مابین بندر شرفخانه و شهر تبریز هم به خط آهن و هم جاده شوسه انجام می‌گیرد (در حدود ۹۰ کیلومتر). ایستگاه راه آهن بندر شرفخانه تا کنار دریاچه در حدود یک کیلومتر فاصله است و در قدیم که بندر شرفخانه فعال تر بود، برای بارگیری به وسیله خط فرعی به ایستگاه راه آهن مرتبط می‌شد.

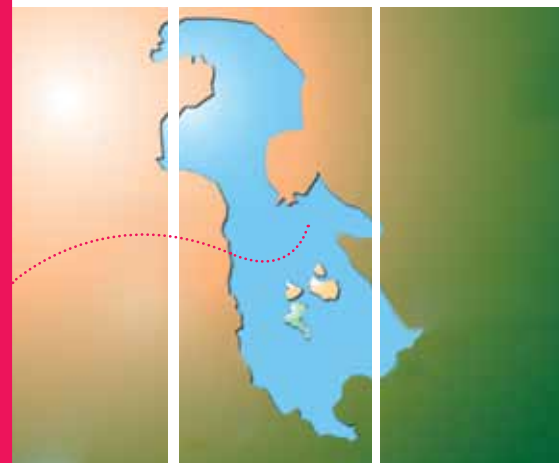


به علت تبخیر و تقلیل آب دریاچه، در سواحل بندر شرفخانه لجن‌های فراوانی به وجود آمده است که این لجن‌ها به صورت خمیر سیاه رنگی هستند که روی آنها یک قشر نازک از املاح آب پوشانیده است. این قشر نازک به رنگ سفید خاکستری بوده و هر قدر که ساحل به دریاچه نزدیک‌تر می‌شود، لجن‌ها نیز روان‌تر می‌شوند.

مشخصات آب دریاچه ارومیه:

مشخصات آب دریاچه ارومیه برابر نمونه‌ای که از سطح آب به فاصله ۳۰۰ متری از ساحل در بندر گلخانه برداشته‌اند، به شرح زیر است:

- ۱- رنگ آب دریاچه در ساعت ۶ صبح در آغاز طلوع خورشید سبزرنگ بوده، ولی در داخل بطری آب کاملاً بی‌رنگ است.
- ۲- رنگ آب دریاچه در داخل بطری آب کاملاً زلال است.
- ۳- معمولاً آبی که دور از ساحل برداشته شده باشد، بدون رسوب است. در حالی که اگر از کنار دریاچه برداشته شود، دارای لجن سیاه رنگی است.
- ۴- مزه آب دریاچه ارومیه بسیار شور و کمی هم تلخ است، لیکن شوری آن به حدی است که طعم تلخ آن با اشکال حس می‌شود.
- ۵- وزن مخصوص آب دریاچه ارومیه ۱۱۸۳ و باقیمانده آب پس از تبخیر در صد درجه ۲۳۷ گرم در لیتر است.
- ۶- واکنش آب دریاچه قلیایی است و مقدار آن در مقایسه با بی کربنات دو کلسیم مساوی است با ۳۰٪ گرم در لیتر.
- ۷- کلرور: ۲۵۵ گرم در لیتر به کلرور دوسدیم محاسبه شده است.
- ۸- سولفات: ۶/۴۰ گرم در لیتر به سولفات دوسدیم محاسبه شده است.





با آزمایش و بررسی هایی که در دفعات مختلف انجام شد، ثابت شد که غلظت آب در ریاحه در تمام نقاط و قسمت های مختلف آن یکسان نبوده و متفاوت است. مثلاً آزمایش های انجام شده نشان داده است که در بندر شرفخانه آب کمی رقیق تر است. به علاوه میزان و مقدار کلرور آب این بندر کمی کمتر از بندر گلخانه است، لیکن مقدار آب محلول فلزات حاکی بندر شرفخانه بسیار بیشتر از بندر گلخانه است و همچنین غلظت آب در فصل های مختلف سال متفاوت است و این امر بستگی به تبخیر آب در ریاحه در تابستان و فراوان شدن آب رودخانه در بهار دارد و باید دانست که غلظت فراوان آب در ریاحه ارومیه، این آب را منبع مهمی برای استخراج کلرور و دوسدیم و دیگر املاح قابل استفاده قرار می دهد. آب های کلرور از لحاظ درمانی بسیار اهمیت دارد. برای درمان بیماری های عصبی آب تنی کردن در این در ریاحه بسیار مفید است.

Sodium Chloride



لجن در ریاحه ارومیه:

همان طور که قبلاً نیز اشاره کردیم، سواحل در ریاحه ارومیه در بعضی نقاط لجن زار و باتلاقی بوده و در برخی نقاط کوهستانی است. در مورد چگونگی به وجود آمدن این لجن ها دو عقیده وجود دارد: اول اینکه در سواحل باتلاقی زمین با شیب ملایم در در ریاحه به پیش می رود و چون بیشتر زمین های سواحل باتلاقی از خاک رس تشکیل شده، بنابراین در فصل تابستان در اثر تبخیر و پایین رفتن آب، لجن تولید می شود.



دوم اینکه به علت موقعیت و وضعیت خاص آتش فشانی در نواحی مختلف اطراف این در ریاحه، به نظر می رسد که در داخل در ریاحه چشمه های گل فشانی (Volcan de Bove) وجود داشته باشد. البته دو مسأله فوق بایستی با مطالعات دقیق تری مورد بررسی قرار بگیرند تا به صحت و سقم آنها پی ببریم. چشمه های آب معدنی فراوانی در اطراف در ریاحه ارومیه مشاهده شده است. لجن در ریاحه، در ساحل به صورت خمیری سیاه رنگ است که روی آن را یک قشر سفید خاکستری پوشانده است. این قشر سفید خاکستری است که در نتیجه تبخیر حاصل می شود. لجنی که در بندر شرفخانه ایجاد می شود معمولاً به رنگ سیاه خاکستری بوه و غلظت آن مانند خمیرهای سفت بوی نامطبوع (تخم مرغ فاسد شده - بوی هیدروژن سولفور) دارد.

ترکیبات لجن شامل موارد زیر است:

آب ۵۲ درصد، باقیمانده پس از خشک کردن در صد درجه ۴۷ درصد. برای درمان بعضی از بیماری ها، استفاده از آب در ریاحه ارومیه از سالیان پیش بین مردم ساکن آذربایجان متداول بوده است. بیماران مبتلا به امراض پوستی و یارماتیسم در فصل تابستان به یکی از سواحل در ریاحه ارومیه می رفتند و در آنجا مدتی ساکن شده و هر روز یک بار به کنار در ریاحه رفته و ابتداء مقداری لجن به تن خود مالیده و پس از مدت کوتاهی در آب در ریاحه آب تنی می کردند و چون در اثر املاح زیاد آب پس از خروج از آب مقدار زیادی نمک در روی بدن آنها باقی می ماند، بدن را با آب شیرین شستشو می دادند. البته هم اکنون نیز در فصل تابستان به خصوص هنگام گرما از اطراف و کناف ایران مردم چه برای گردش و چه برای معالجه بیماری های پوستی و رماتیسم به سواحل در ریاحه ارومیه روی می آورند. به علت شوری بیش از حد آب در ریاحه بایستی که هنگام شنا کردن آب در ریاحه به چشم هان رود، چون به آنها شدیداً آسیب می رساند. اگر مقداری آب به چشم برود بایستی فوراً از پوست خیار برای خنثی کردن اثرات آب شور بامالیدن آن در روی چشم استفاده کرد و سپس چشم ها را با آب شیرین شستشود. بررسی های علمی مختلف و متعددی در مورد آب و لجن در ریاحه ارومیه انجام گرفته است که از جمله آن را می توان توسط دانشمندان روسی به نام پروفیسور «شبرو و کورف» در سال ۱۹۱۵ نام برد که نتیجه این بررسی و تحقیقات علمی به زبان روسی انتشار یافته است. چندی بعد دکتر «وسی بوف» نیز از نظر اهمیت درمانی آب و لجن در ریاحه مذکور مقالاتی را منتشر کرد. پزشکان بیمارستان شوروی در تهران نیز به اهمیت درمانی لجن و آب در ریاحه ارومیه پی برده بودند و حتی لجن های مذکور را با کامیون از سواحل در ریاحه برای درمان بیماری های پوستی و رماتیسمی به تهران و به بیمارستان شوروی حمل می کردند.





مسلم است که منابعی از
قبر در زیر دریاچه ارومیه
وجود دارد. ممکن است در
زیر زمین‌های اطراف آن
منابع مهم نفتی نیز وجود
داشته باشد که بررسی در
این مورد را وزارت نفت
بایستی انجام دهد

برای پیدایش هیدروژن سولفور ه دو نظریه مختلف وجود دارد:

الف) نظریه اول بر این است که هیدروژن سولفور ه لجن‌ها
دارای مبدأ زیرزمینی است و احتمالاً به وسیله چشمه‌های
«گل فشانی» در دریاچه تولید می‌شود. سولفور هادر مقابل
هواتجزیه شده و هیدروژن سولفور ه تشکیل می‌شود. ضمناً
در صورت وجود چشمه‌های گل و ارتباط دریاچه با
قسمت‌های زیرزمینی امکان وجود ترکیبات رادیواکتیو در
این گل‌ها می‌رود. این مسأله را امروزه می‌توان با دستگاه‌ها
و وسایل پیشرفته به خوبی مورد بررسی‌های دقیق قرار داد.
ب) نظریه دوم بر این است که هیدروژن سولفور ه لجن‌ها
دارای مبدأ زیرزمینی نیست، بلکه در اثر تجزیه ترکیبات آلی
گوگردار به وجود آمده است.

فرض دیگری نیز وجود دارد و آن سولفوروز بودن لجن دریاچه ارومیه است که
سولفات‌های آب به وسیله مواد آلی موجود در لجن احیا می‌شود و در نتیجه
هیدروژن سولفور ه تشکیل می‌شود. آزمایشات متعدد و مختلف نشان داده است
که ۲۷ درصد وزن لجن خشک شده در اثر تکلیس کاسته می‌شود. بخش اعظم
این مقدار از مواد آلی تشکیل شده که قسمتی از آن عبارت از باقیمانده‌های گیاهی
و یا حیوانی است که توسط رودخانه‌ها مر تباً به دریاچه وارد می‌شوند، ولی بایستی
در نظر داشت که هر قدر این مواد فراوان باشند باز هم نمی‌توان تصور کرد که رقم
یک چهارم لجن خشک شده را تشکیل دهند. در نتیجه به نظر می‌رسد مواد آلی
یادشده دارای مبدأ جداگانه‌ای باشد. با توجه به مشاهدات محلی چنین
نتیجه‌گیری شد که قسمتی از مواد آلی دریاچه ارومیه دارای مبدأ زیرزمینی است،
مواد آلی زیرزمینی چیزی به غیر از Bitme که همان قبر است، نمی‌باشد که البته
قبر مشتقاتی نیز دارد. ممکن است در زیر دریاچه یک یا چند دهانه وجود داشته
باشد که از آن گل مخلوط به Bitme خارج شود. این گل متعاقباً با املاح آب و
مواد دیگری که قبلاً به آن اشاره شد، مخلوط شده لجن دریاچه ارومیه را تشکیل
می‌دهد. سولفوروز بودن لجن‌ها در نتیجه کم شدن تدریجی سولفات‌های آب به
وسیله Bitme است. با توجه به اینکه مسلم است که منابعی از قبر در زیر دریاچه
ارومیه وجود دارد ممکن است در زیر زمین‌های اطراف آن منابع مهم نفتی نیز
وجود داشته باشد که بررسی در این مورد را وزارت نفت بایستی انجام دهد.





با توجه به اینکه به موجب آزمایش وجود Bitme در لجن دریاچه ارومیه به ثبوت رسیده است، در این مورد دو نظریه متفاوت وجود دارد:

الف: مبدأ آن زیرزمینی است و توسط چشمه‌های گل فشانی که احتمالا در کف دریاچه موجود است، با مواد دیگر از زمین خارج می‌شود. در این زمینه بایستی حتما بررسی‌های دقیق محلی صورت بگیرد تا این فرضیه تایید شود.
ب: مبدأ آن سطحی است.

باید دانست که در روی دریاچه ارومیه دانه‌های سیاه سبز رنگی به درشتی عدس و به مقدار زیاد یافت می‌شود (بیشتر در اطراف بندر شرفخانه) با بررسی‌های انجام شده برخلاف نظریه‌های قبلی که تصور می‌شد این دانه‌ها مدفوع پرندگان دریایی هستند، ثابت شد که این دانه‌ها نوعی آلك بوده که توسط بعضی از رودخانه‌ها به دریاچه وارد می‌شوند و چون دریاچه از نظر غلظت زیاد و شوری بیش از اندازه آن اجازه زندگی به این آلك‌ها را نمی‌دهد، پس از مدتی این مواد به صورت ماده آلی مرده درآمده و به شکل لجن در دریاچه رسوب می‌کند. معمولا ماده آلی مرده به مرور زمان در برابر هوا جذب اکسیژن کرده و اکسید می‌شود، ولی برای آلك‌های دریاچه ارومیه چون موجبات اکسیداسیون مهیا نیست، ممکن است با گذشت زمان به تدریج بنابه عللی هیدروژنه شده و به Bitme تبدیل شود. در این زمینه اولابایستی معلوم شود که آیا حقیقتا مقدار زیادی «آلك» توسط رودخانه‌ها وارد دریاچه می‌شود؟ و یا مواد آلی گیاهی فراوانی وارد آن می‌شود و اضافه بر آن باید دید که آیا موجبات هیدروژنه شدن در محیط دریاچه فراهم است یا خیر؟



سوابق درمانی

باید دانست که دریاچه ارومیه را به علت داشتن نمک زیاد دریاچه شور نیز می‌نامند. «استرین»، جغرافیدان معروف یونانی در دو هزار سال پیش دریاچه ارومیه را چنین شرح داده است: «در ماد کوچک دریاچه‌ای به نام کاپوتا وجود دارد که مدام نمک در روی آب می‌بندد و اگر کسی قسمتی از بدن خود را به نمک بزند، خارش سختی بر او عارض می‌شود که در مان آن فقط مالیدن روغن است.» بنا به نوشته «یاقوت حموی»، در قرن چهارم هجری در پیرامون و اطراف دریاچه ارومیه دژهای متعددی وجود داشته است دانشمندان بنام اسلامی ایران مانند ابوریحان، مسعودی و غیره این دریاچه را به نام «کبودان» اسم برده‌اند. در بعضی از کتاب‌های قدیمی و تاریخی، اسم این دریاچه را به نام شهرهای اطراف آن مانند سالدور، ساو جبالغ، سلماس، اشنو به و طسوج نامیده‌اند. ضمنا بد نیست بدانید

که نام اولیه دریاچه ارومیه چیچست بوده که از واژه‌های اوستایی است. پیش از ظهور اسلام شهر چیچست مرکز تمدن و والی نشین «آتوریا تکان» به شمار می‌رفت و دانشمندان و موبدان زیادی در این شهر زندگی می‌کردند. دانشمندان و پزشکان شهر چیچست در آن زمان از آب دریاچه نوعی دارو به دست می‌آوردند که اسم آن توتیا بود و آن را برای درمان ناراحتی‌های چشم می‌ریختند. بعدها یک نفر پزشک ایرانی این دارو را از ایران به عربستان برد و چون در آن مملکت مقیم شد، از این دارو برای درمان چشم مردم آنجا استفاده کرد. توتیا همان سولفات دوزنگ (SO₄ Zn) است که البته می‌دانیم که این دارو امروز بهترین دارو برای معالجه امراض چشمی به خصوص تراخم است. فردوسی، شاعر گرانمایه و حماسه سرای بنام ایران در شاهنامه اسمی از دریاچه چیچست می‌برد و اینچنین می‌نویسد: در این آب چیچست پنهان شده است / بگفتم بشور از چونا که هست

تأثیرات درمانی آب دریاچه ارومیه

وجود املاح قابل حمل در آب و مخصوصا املاح هالوژن که به میزان تقریبی در حدود ۲۵ درصد در میان لجن تازه وجود دارد، باعث درمان بعضی از بیماری‌های پوستی می‌شود. این املاح مانند املاح چشمه‌های آب شور درارو با خاصیت درمانی بعضی از بیماری‌های پوستی را دارد.
به علت وجود هیدروژن سولفور و سولفورهای لجن بیماری‌های پوستی عموما درمان می‌شوند، چون این سولفورها از طریق پوست و مخاط به خوبی جذب می‌شوند. چنانچه ثابت شود که رابطه بین لجن دریاچه و اعماق زمین وجود دارد، در این صورت امکان دارد که این لجن دارای مواد رادیواکتیو باشد، بنابراین همه به خوبی می‌دانیم که رادیواکتیو یکی از عوامل درمانی به شمار آمده و امروزه از آن برای درمان بسیاری از بیماری‌ها استفاده می‌شود.

آب‌های معدنی پیرامون دریاچه ارومیه

در نزدیکی دهکده‌ای به نام خان تختی که در کنار جاده اصلی واقع شده است، مزرعه و آسیایی قرار دارد که به نام یک نفر ارمنی (میناس) معروف است. چشمه معدنی به فاصله یک کیلومتر از آسیاب میناس در مرتعی که در زیر تپه قرار دارد، به خوبی دیده می‌شود که مردم آنجا را «میناس سو» می‌نامند. در این چمنزار آب معدنی به حالت تراوش در یک مساحت چند صد متری از سوراخ‌های متعدد از زمین خارج شده و به اطراف پراکنده می‌شود. چشمه اصلی یکصد متر در پایین تپه قرار دارد و آب از حفره‌ای به اندازه ۲۰×۲۰ و به عمق ۱/۵ متر از هفت گوگرد با فشار گاز فراوان (گاز SO_2) خارج می‌شود. به واسطه وضعیت باتلاقی این چمنزار و وجود لجن در اطراف آب این چشمه کمی تار و کدر است، علاوه بر چشمه اصلی چشمه کوچکی به همین وضعیت در جوار چشمه اصلی یافت می‌شود که مبدأ زیرزمینی آنها یکسان است. برابر آزمایش‌هایی که در روی این چشمه به عمل آمده، آب این چشمه ترکیبی از کلر و بی کربنات و سولفات کالسیک و منگنز است و جالب است بدانید که آب چشمه خان تختی از لحاظ ترکیبات شبیه چشمه‌های معدنی کوه‌های پویی دودم و پویی دوساتسی فرانسه است. آب چشمه مذکور از راه آب‌تنی، استنشاق، گرفتن دوش و شستشوی مخاط‌ها برای درمان بیماری‌های کم‌خونی، رماتیسم، دستگاه گوارش، نقرس، عوارض دستگاه تنفسی و همچنین بیماری‌های زنانه به کار می‌رود. آب‌تنی کردن در این چشمه باعث تسکین درد مفاصل و استخوان درد نیز می‌شود، ولی چنانچه آب‌تنی مکرر انجام شود، پوست انسان به شدت تحریک شده و عوارضی گریبانگیر می‌گردد.

آب‌های معدنی ارومیه

در اطراف ارومیه چشمه‌های معدنی فراوانی وجود دارند که آب آنها دارای کیفیت فوق‌العاده‌ای است. این چشمه‌ها عبارتند از زنبیل داغی چشمه گوگردی سرد و قوشچی. ضمناً چشمه گوگردی را قی نیه هم می‌نامند. این چشمه به فاصله ۲۹ کیلومتری از ارومیه قرار گرفته است. آب از گودال سنگی که قطر آن یک متر است با گاز هیدروژن سولفور از زمین خارج می‌شود که بسوی نامطبوعی از آن به هوا متصاعد می‌کند. آب پس از عبور از یک دالان باریک به طول تقریباً ۲۰ متر به زمین‌های اطراف وارد می‌شود و تشکیل یک باتلاق کوچک را می‌دهد. در داخل این باتلاق کوچک مقداری آهک مشاهده شده است. برابر آزمایش آب گوگردی ارومیه معلوم شده است که این آب در ردیف آب‌های کلروسولفور کالسیک بوده و از حیث ترکیب آب این چشمه مانند آب چشمه‌های «لوار» و «اوریا» کشور فرانسه در نزدیکی شهر «گرونوبل» است.

از چشمه‌های معروف دیگر، چشمه معدنی صدقیان است که در زمین‌های زراعتی دهستان صدقیان قرار دارد. چشمه آب در میان جلگه که مابین دهکده صدقیان و آبادی «پایین جوش» واقع شده، قرار گرفته است. آب این چشمه از میان نهری به عمق ۸۰ سانتی متر از چندین روزنه و شکاف که در داخل گودالی قرار دارد با گاز بسیار زیاد خارج شده و به سوی ده «پایین جوش» جریان پیدای می‌کند. برابر آزمایش‌هایی که از این چشمه به عمل آمده، آب آن دارای بی کربنات کالسیک سرد با گاز است و از لحاظ ترکیبات مشابه است با آب چشمه‌های رسن کالمیه در استان «لوار» فرانسه. آب چشمه صدقیان برای نوشیدن بسیار گوارا است. نوشیدن این آب گوارش را آسان می‌کند و ضمناً برای رفع تری معده بسیار مفید و سودمند است.

آب‌تنی کردن در چشمه
خان تختی باعث تسکین
درد مفاصل و استخوان درد
نیز می‌شود، ولی چنانچه
آب‌تنی مکرر انجام شود،
پوست انسان به شدت
تحریک شده و عوارضی
گریبانگیر فرد می‌گردد

آب چشمه‌های معدنی خوی

یک چشمه معدنی به نام ویشلیک در کنار یک آبادی به همین اسم قرار گرفته که آب معدنی آن به حالت تراوش از زمینی به مساحت یکصد در دو یست متر خارج شده و مرداب کوچکی را تشکیل می‌دهد. در اطراف این مرداب نیز از قرار گرفته است و چشمه اصلی از حوضچه‌ای به عمق نیم متر و طول دو متر از چندین روزنه با گاز زیاد از زمین خارج می‌شود. آب پس از اینکه از حوضچه خارج شد، در اطراف نیز پراکنده می‌شود و در روی سنگ‌ها قشر قابل ملاحظه‌ای از اکسید آهن به جامی گذارد.

اگر مقداری آب چشمه ویشلیک را در داخل بطری بریزیم، فشار گاز آن به حدی زیاد است که پس از چند ثانیه چوب پنبه در بطری را به خارج پرتاب می‌کند. این آب سولفاته بوده و دارای ترکیبات منیزیم و کلروبی کربناته کالسیک و آهن است. به طور کلی آب این چشمه مخلوطی است از چند نوع آب معدنی مختلف با ترکیبات متفاوت و روی این اصل آب این چشمه مشابه آب «شاتل کوپون» کشور فرانسه است. از نظر آب شناسی ممکن است اضافه بر املاح اصلی یاد شده این آب دارای ترکیبات فرعی دیگر مانند لیتیوم، ریزیلین، بربرمارسینیک و غیره نیز باشد و چه بسا دارای خاصیت رادیواکتیو به هم باشد.

**آب چشمه صدقیان
برای نوشیدن بسیار
گوار است. نوشیدن
این آب گوارش را آسان
می‌کند و ضامن برای رفع
ترشی معدیه بسیار مفید
و سودمند است**

از دیگر چشمه‌های معدنی موجود در منطقه خوی رامی توان چشمه‌نواهی نام برد. این چشمه در کنار رودخانه خوی در جوار پل نوایی قرار دارد. فاصله این چشمه تا محل انشعاب جاده فرعی تقریباً نیم کیلومتر است. فاصله آبادی نوایی تا شهر خوی حدود ۹ کیلومتر است (جاده بین خوی و مرنند).

آب این چشمه آبی است سولفاته منیزیم و کلروبی کربناته کالسیک، به نظر می‌رسد که مبدأ این چشمه با چشمه ویشلیک یکی باشد، زیرا ترکیبات آنها یکی است. در آب چشمه نوایی انیدرید کربنیک به مقدار کم یافت می‌شود، ولی همانطور که در بالا شرح دادیم، گاز انیدرید کربنیک در آب معدنی ویشلیک بسیار زیاد وجود دارد. از آب این چشمه می‌توان برای نوشیدن استفاده کرد. برای انجام این کار ابتدا با یستی به طریق علمی و عملی آب را استخراج کرد. سپس توسط دستگاه آن را گازدار کرد و داخل بطری ریخت و آنگاه برای نوشیدن در اختیار عموم قرار داد.



رونق کشتیرانی دریاچه ارومیه پیش از خشک شدن



آرشیو عکس از اکبر ریحانیان

وضعیت کنونی
دریاچه ارومیه



معیارهای ۹ گانه در تعالی منابع انسانی



تعالی منابع انسانی، چارچوب جامعی ارزش‌های

محوری، معیارها و شاخص‌ها در تمامی ابعاد منابع انسانی است، که به مدیران منابع انسانی سازمان‌ها (دولتی و خصوصی) کمک می‌کند تا با ارزیابی مستمر فعالیت‌ها، رویه‌ها، فرایندها و نتایج منابع انسانی‌شان، نقاط قوت و حوزه‌های بهبود (مسائل و مشکلات) خود را شناسایی کرده و برای بهبود آنها، برنامه‌ریزی کنند. در این مقاله سعی شده است پس از مرور اجمالی ارزش‌های محوری تعالی انسانی در رابطه با مدیریت و توسعه منابع انسانی، مدل مفهومی تعالی منابع انسانی شامل معیارها و شاخص‌های حوزه منابع انسانی و نیز امتیازدهی آنها معرفی، بحث و بررسی شود و در پایان با یک رویکرد تطبیقی و انتقادی به مقایسه معیارهای تعالی منابع انسانی با معیارهای مرتبط با منابع انسانی مدل تعالی منابع انسانی پرداخته شده است. لذا با برشمردن معیارهای ۹ گانه پیش‌بینی شده برای دریافت جایزه تعالی انسانی، شامل آنالیز رهبری منابع انسانی، استراتژی منابع انسانی، برنامه‌ریزی و تامین نیروی انسانی، جبران خدمت نیروی انسانی، توسعه منابع انسانی، ارتباط کار و کارکنان، نتایج ادراکی منابع انسانی، نتایج عملکردی منابع انسانی و دستاوردهای کلیدی عملکرد سازمان می‌توان مدعی شد با احتساب امتیازات پیش‌بینی شده برای هر معیار که در مورد بخش راهبردها ۱۸۰ و بخش فرایندها و نتایج به ترتیب ۴۲۰ و ۴۰۰ امتیاز را شامل می‌شود، مجموع ۱۰۰۰ امتیاز پیش‌بینی شده است که برای تقاضای داوری و نخستین سطح جایزه که گواهینامه است، اخذ دست‌کم ۲۰۰ الی ۲۵۰ امتیاز ضروری است. در چهارمین دوره تعالی منابع انسانی نیز که توسط انجمن مدیریت منابع انسانی ایران برگزار شد، برای نخستین بار از سازمان بنادر و دریانوردی در سطح تقدیرنامه و ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌های مازندران و گیلان در سطح گواهینامه تقدیر به عمل آمد. امسال نیز سازمان بنادر و دریانوردی و ۸ تا از بنادر کشور برای دریافت جایزه تعالی انسانی متقاضی شده است، به همین بهانه بر آن شدیم تا در این شماره به ضرورت ایجاد تعالی منابع انسانی در نهادها و معیارهای ۹ گانه آن بپردازیم.

تعالی فردی و تعالی انسانی سنگ بنای تعالی خواهی سازمانی و اجتماعی است. تعالی سازمانی و تعالی اجتماعی برای دستیابی به تعالی و توسعه پایدار در گرو وجود افراد تعالی و تعالی جو است. این افراد شالوده و سلول‌های یک سازمان و یا یک جامعه را تشکیل می‌دهند. تصور کنید که در یک سازمان و یا یک جامعه مدیران ارشد آن تعالی جو باشند و دیگران اینگونه فکر نکنند و یا بالعکس دیگر کارکنان تعالی خواه باشند و مدیران اینگونه نباشند. آیا می‌توان انتظار تعالی از این سازمان و یا جامعه را داشت. واقعیت آن است که سازمان‌های ایرانی از هر دورنج می‌برند و تا این دودرد کاملاً بر طرف نشود، تعالی سازمانی ما به معنی کامل و به صورت پایدار تحقق نخواهد یافت. اما چه باید کرد؟ چه کسی مسئول این کار است؟

مدل تعالی منابع انسانی:

پس از وارد شدن به هزاره سوم، توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پایدار سازمان‌ها و جوامع از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است. بشر برای دستیابی به پیشرفت‌های سریع علمی و تکنولوژیکی سرمایه‌گذاری‌های مختلفی را انجام داده و عرصه دانش نیز روز به روز گسترده‌تر و پیچیده‌تر شده است. هر چند این تحولات ضرورت کسب دانش و مهارت را صدچندان کرده است، اما بر یک اصل کلیدی و سرنوشت‌ساز اذعان دارد و آن اینکه منابع انسانی اصلی‌ترین ارزش و سرمایه سازمان‌ها است، به گونه‌ای که در اختیار داشتن منابع انسانی کیفی و حائز توانمندی‌ها و مهارت‌های متناسب با نیازمندی‌های سازمان‌های امروزی تنها مزیت رقابتی آنها محسوب می‌شود. بر این اساس توانمندسازی، توسعه، همسوسازی و هم‌افزایی منابع انسانی به یکی از دغدغه‌های

اصلی مدیران سازمان‌ها تبدیل شده و تعالی آنها نیز جایگاه ویژه‌ای را در سازمان‌ها به خود اختصاص داده است. بنابراین کلید موفقیت در اقتصاد مبتنی بر دانش در حال ظهور به خصوص در شرایط حساس کنونی جامعه سازمان‌های ایرانی، که در آن داشتن مزیت رقابتی و عبور از بحران باعث تمایز یک سازمان از سایر سازمان‌ها می‌شود، منابع انسانی آن است. شهرت و عظمت سازمان‌ها و شرکت‌های بزرگ امروزی صرفاً به دلیل وجود دارایی‌های فیزیکی یا مالی بیشتر نیست، بلکه به خاطر سرمایه انسانی کارآمد، اثر بخش و ارزش‌آفرین آن است. سازمان‌ها در جریان تغییر و تحولات روزافزون امروزی خود به منظور پاسخگویی به چالش‌ها، از روش‌ها و سیستم‌های متعدد مدیریتی و تکنولوژیکی استفاده کرده‌اند، اما در بسیاری از موارد، نتایج حاصله بسیار کمتر از انتظار بوده است. اگر چه سیستم‌های مدیریتی، تکنولوژیکی و نقدینگی می‌توانند تسهیل‌کننده تغییر باشند، اما در حقیقت تغییر باید از عامل انسانی ناشی شود. پول و تکنولوژی می‌توانند حرف بزنند ولی نمی‌توانند فکر کنند، خلاقیت داشته باشند و به نوآوری دست بزنند. بنابراین مدیران سازمان‌ها به یک چارچوب نوین مناسب، که متناسب با شرایط خاص قوانین، مقررات و فرهنگ کشور باشد، نیاز دارند تا بر اساس آن و با توجه به شرایط سازمانی خود، طرح جامع توسعه و تعالی منابع انسانی خاص‌شان را برای پاسخ به بحران‌ها و چالش‌های سازمانی، ملی و بین‌المللی تدوین کنند. مدل تعالی منابع انسانی با بهره‌گیری از مدل‌های تعالی سازمانی، به همت انجمن مدیریت منابع انسانی ایران و با همکاری و تلاش جمعی از اندیشمندان و مدیران برتر این حوزه در طول چند سال تحقیق و کار مداوم طراحی و آماده اجرا شده است. این مدل یک چارچوب جامع مبتنی بر



مجموعه‌ای از ارزش‌ها، معیارها و شاخص‌های کلیدی در حوزه منابع انسانی سازمان است که به مدیران سازمانی کمک می‌کند با ارزیابی مستمر فعالیت‌ها، فرایند و نتایج منابع انسانی سازمان، نقاط قوت و فرصت‌ها را شناسایی و برای بهبود آنها و رسیدن به سازمان یادگیرنده و توسعه‌یافته به‌خصوص با توجه به بحران‌های متعدد؛ برنامه‌ریزی و حرکت کنند. مدل تعالی منابع انسانی، ماهیتی نتیجه‌گرا دارد و امکان ارزیابی عملکرد در سطح فردی، واحدی و سازمانی را فراهم می‌سازد. جایزه تعالی منابع انسانی، چهار دوره موفقیت آمیز را پشت سر گذاشته است که دوره چهارم سازمان بنادر موفق به کسب تقدیرنامه دو ستاره شد و در سال ۱۳۹۲ سازمان و تعدادی از بنادر در پنجمین دوره جایزه تعالی منابع انسانی حضور فعال خواهند داشت. امید است طی سال‌های آینده شاهد درخشش و تعالی بیشتر سازمان و هر یک از بنادر در مسیر تعالی منابع انسانی باشیم.

مزایای اصلی حرکت در راستای مدل تعالی منابع انسانی

- افزایش کارآمدی، کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری، توسعه و گسترش بازارها، بهبود کیفیت خدمات و عملیات و حرفه‌ای‌گرایی از طریق توانمندسازی، خلاقیت، نوآوری، تعهد، مشارکت و انگیزش پرسنل (حرکت از تغییر فردی به سمت توسعه سازمانی)
- بهبود عملکرد پرسنل باتدوین شاخص‌ها و معیارهای شفاف و سنجش عملکرد مستمر
- کاهش اتلاف‌ها و تعارض‌های مخرب به کمک همسوسازی اهداف و فعالیت‌های فردی منابع انسانی با اهداف سازمان، در عصر تغییرات سریع محیطی و بین‌المللی
- ایجاد یک سازمان یادگیرنده به کمک یادگیری فردی، گروهی، سازمانی و فراسازمانی متناسب با تغییرات محیطی

ارزش‌های محوری مدل:

مدل تعالی منابع انسانی یک چارچوب جامع مبتنی بر مجموعه‌ای از ارزش‌های محوری، معیارها و شاخص‌ها در تمامی ابعاد منابع انسانی سازمان است که به مدیران منابع انسانی یاری می‌دهد تا از طریق ارزیابی مستمر راهبردها، فرایندها و نتایج منابع انسانی و سازمان، نقاط قوت و فرصت‌های بهبود خود را شناسایی کرده تا برای بهبود آنها و رسیدن به سازمان یادگیرنده و توسعه‌یافته برنامه‌ریزی کنند

این ارزش‌ها عبارتند از:

- رهبری استراتژیک
- نگرشی سرمایه‌ای به منابع انسانی
- یادگیری، توسعه و بهبود مستمر
- تاکید بر مسوولیت اجتماعی و اخلاق حرفه‌ای و ارزش‌مداری
- تمرکز بر نتایج حاصل از مدیریت مبتنی بر فرایند

معیارهای مدل تعالی منابع انسانی:



۱- **رهبری منابع انسانی:** رهبران منابع انسانی سازمان‌های متعالی چشم‌انداز، ارزش‌های محوری و استراتژی منابع انسانی سازمان را تدوین می‌کنند، در فرایند تدوین استراتژی کسب و کار مشارکت فعال دارند و نقش‌الگوار در توسعه فرهنگ تعالی منابع انسانی ایفا می‌کنند.

۲- **استراتژی منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی استراتژی منابع انسانی خود را متناسب با مقتضیات درونی و محیطی سازمان، به گونه‌ای طراحی و مستقر می‌کنند تا سیاست‌ها، برنامه‌ها و فعالیت‌های حوزه مدیریت منابع انسانی در راستای تحقق چشم‌انداز، اهداف و استراتژی‌های محوری سازمان باشد.

۳- **برنامه‌ریزی و تأمین منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی به برنامه‌ریزی منابع انسانی می‌پردازند. آنها معین می‌کنند که به چه تعداد منابع انسانی، با چه شایستگی‌هایی، برای چه مشاغل

و در چه زمانی نیاز دارند و با به کارگیری رویکردها و فنون پیشرفته جذب و استخدام، افرادی که از توانایی و شایستگی‌های لازم برای عضویت در سازمان برخوردار باشند را جذب می‌کنند و یاز درون سازمان پرورش می‌دهند.

۴- **جبران خدمت منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی نظام‌های جبران خدمات (حقوق و دستمزد، پاداش، مزایای رفاهی، سلامت و بهداشت) را به گونه‌ای نظام‌مند و مؤثر متناسب با فرهنگ سازمانی و در جهت انگیزش، رضایت و نگهداشت منابع انسانی، طرح‌ریزی و مستقر می‌کنند.

۵- **توسعه منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی با طراحی و اجرای برنامه‌های مدیریت دانش، آموزش و یادگیری و مدیریت عملکرد زمینه توسعه و بالندگی منابع انسانی را فراهم می‌آورند.

۶- **روابط کار و کارکنان:** سازمان‌های متعالی به منظور بهبود ارتباطات کارکنان، ایجاد توافقی‌های روانی مثبت، خلق جوامع اعتماد و حداقل نمودن تعارضات مخرب فی‌مابین کارکنان و مدیریت و نیز آگاه کردن آنها از مسایل کاری برای مشارکت بیشتر در تصمیم‌گیری‌ها، اقدام به طرح‌ریزی اهداف، سیاست‌ها و رویه‌های مؤثر و نوآورانه ارتباطات کارکنان خود می‌کنند.

۷- **نتایج ادراکی منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی به طور فراگیر و مستمر برداشت‌های منابع انسانی از فعالیت‌های حوزه منابع انسانی در حوزه رضایت و تعهد سازمانی را به روش‌های مناسب نظیر نظر سنجی، گروه‌های نمونه، مصاحبه‌ها، ... اندازه‌گیری و تحلیل کرده و برای بهبود آن برنامه‌ریزی می‌کنند.

۸- **نتایج عملکردی منابع انسانی:** سازمان‌های متعالی به طور فراگیر و مستمر میزان تحقق اهداف و برنامه‌های تحقق استراتژی منابع انسانی و نتایج کلیدی حاصل از اجرای فرایندهای منابع انسانی را بر اساس ارزیابی مستندات، گزارش‌ها و بازخوردهای رسمی اندازه‌گیری و تحلیل کرده و برای بهبود آن برنامه‌ریزی می‌کنند.

۹- **نتایج سازمانی:** سازمان‌های متعالی به طور فراگیر و مستمر نتایج سازمانی حاصل از اجرای استراتژی و فرایندهای عملیاتی خود را اندازه‌گیری و تجزیه و تحلیل نموده و بهبود می‌دهند.

شماره معیار	عنوان معیار	تعداد زیرمعیارها	وزن
راهبردها	رهبری منابع انسانی	۵	۱۰۰
	استراتژی منابع انسانی	۳	۸۰
فرآیندها	برنامه‌ریزی و تأمین منابع انسانی	۵	۱۴۰
	جبران خدمات منابع انسانی	۳	۱۰۰
نتایج	توسعه منابع انسانی	۳	۱۴۰
	روابط کار و کارکنان	۲	۴۰
	نتایج ادراکی منابع انسانی	۲	۱۵۰
	نتایج عملکردی منابع انسانی	۴	۱۰۰
	نتایج سازمان	۳	۱۵۰
جمع		۳۰	۱۰۰۰

ضرورت استقرار نظام مدیریت دانش در سازمان بنادر و دریانوردی

مدیریت دانش فرایندی است که بابه کارگیری آن، سازمان بر اساس دانش و یاسرمایه فکری خود به تولید ثروت و یا ایجاد ارزش از دارایی‌های فکری و دانش محور می‌پردازد که گاهی فعالیت‌ها غیر نظام‌مند و ساختار نیافته انجام گرفته است، به نحوی که مدیران از میزان انتشار و گسترش دانش کسب‌شده در سطح سازمان اطلاعی ندارند. تخمین زده می‌شود که ۸۵ درصد دارایی‌های دانش سازمان به جای ذخیره‌سازی در پایگاه‌های داده در پست الکترونیکی، فایل‌های ورد (Word) و در ارایه گزارش‌ها، فعالیت‌ها و سخنرانی‌ها جای گرفته است. بدین ترتیب، با پذیرفته شدن دانش به عنوان یک منبع راهبردی برای سازمان‌ها و اهمیت آن در میزان توانایی و پایداری سازمان در فضای متغیر، نیاز مبرمی به ایجاد روش‌های تولید، اشتراک و به کارگیری دانش در سازمان‌ها به وجود آمده است. فقدان ساز و کارهای صحیح ارزیابی و پیاده‌سازی مدیریت دانش، این نوع سرمایه‌گذاری را در ذهن مدیران به هزینه‌ای اضافی تبدیل کرده است. از این رو، سازمان‌ها باید محیطی برای اشتراک، انتقال و تقابل دانش در میان اعضای خود به وجود آورند، کارکنان را در جهت تفهیم تعاملاتشان آموزش دهند و در بستر سازی و شناسایی عوامل حیاتی موفقیت برای پیاده‌سازی مدیریت دانش در سازمان بکوشند. این ضرورت خصوصاً در صنعت دریانوردی ایران که حاکمیت دولت در سواحل و بنادر به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول را دارد و با مسابلی همچون خصوصی سازی، نیاز مبرم به به روز رسانی دانش سازمانی، گسترش فعالیت‌های تحقیق و توسعه، نیاز به کسب دانش، بازنشسته شدن نیروی کار با سابقه، رشد استفاده از فناوری‌های اطلاعات و ارتباطی و غیره روبرو است احساس می‌شود. از طرفی در صنعت دریانوردی نیاز به اطلاعات صحیح، حیاتی است. چنانچه امکان شناخت، تولید، تسخیر سازماندهی و استفاده از دانش پنهان در این حوزه فراهم نشود، سازمان‌های ذی ربط به شدت با توجه به تهدیدها و انواع ریسک‌ها آسیب خواهند دید. دانش در این صنعت به عنوان یک منبع اساسی برای مزیت رقابتی و به عنوان یک دارایی ارزشمند و کلیدی در اصلاح و بهبود عملیات و فرایندهای سازمانی باید شناخته و به کارگیری شود.

استقرار مدیریت دانش

دانش، ترکیبی از اطلاعات، تجربیات، ارزش‌ها و نگرش‌هاست. دانش از اطلاعات و اطلاعات از داده‌ها سرچشمه می‌گیرد. دانش را به عنوان یک مزیت رقابتی در جوامع پیشرفته پذیرفته‌اند و امروزه مدیریت دانش (Knowledge Management) به سازمان‌ها کمک می‌کند تا از دانش به گونه مؤثرتری استفاده کنند.

مدیریت دانش به مجموعه‌ای از راه‌های مورد استفاده یک سازمان به منظور شناسایی، ایجاد، ترسیم و توزیع دانش برای استفاده مجدد، آگاهی و یادگیری در کل سازمان اطلاق می‌شود و این مهم با هدف حصول به نتایج خاصی مانند سازمان هوشمند، عملکرد بهبود یافته، مزیت رقابتی و نوآوری صورت می‌گیرد. دانش برخلاف منابع دیگر در ذهن افراد جای دارد، پایان ناپذیر بوده و با استفاده بیشتر، حجم آن افزایش می‌یابد. تمرکز مدیریت

سازمان‌ها برای انتخاب بازار باید از دانش موجود و ایجاد دانش جدید بهره‌جویند و مدیریت دانش در این امر کمک شایانی به سازمان‌ها می‌کند. تجزیه و تحلیل‌های مدیریت دانش موجب می‌شود تا یک مدیر، موقعیت کنونی سازمان را دریافته و بداند توسعه در کدامیک از نواحی سازمانی بایستی انجام پذیرد. در واقع مدیریت دانش بر شناسایی و بکارگیری آن بخش از دانش جمعی که مزیت رقابتی برای سازمان ایجاد می‌کند، دلالت دارد.



دانش سازمانی را در اختیار داشته و رفتن آنها عملاً منجر به بازگشت به عقب سازمان بوده است. همچنین ۱۳ درصد آنها، کارمندانی را از دست داده‌اند که سازمان را با مشکل مواجه کرده است. غالب سازمان‌ها معتقد بوده‌اند که بیشتر دانش مورد نیاز آنها در سازمان وجود داشته، ولی شناسایی، بازیابی و به کارگیری آن مشکل اصلی آنها بوده است.^۶

از همین رو انتقال دانش به عنوان یکی از جنبه‌های مدیریت سازمانی همیشه و به شکل‌های مختلف وجود داشته است. بحث و گفتگو با همکاران، کتابخانه‌های سازمانی، آموزش‌های حرفه‌ای، مربیگری کارکنان جدید و موارد مشابه دیگر راهکارهای سنتی در این زمینه بوده است. اما امروزه برنامه‌های مدیریت دانش سعی می‌کنند به صورت آشکار به ارزیابی و مدیریت فرایندهای خلق یا شناسایی، گردآوری و به کارگیری دانش در کل سازمان بپردازند. مستندسازی و ایجاد مخزن دانش فنی، علاوه بر ایجاد بهره‌وری بالا، امکان کاهش اشتباهات تکراری در اقدامات آتی کارمندان و عدم از دست رفتن دانش آنان پس از ترک سازمان را فراهم می‌کند. بنابراین می‌توان گفت پیاده‌سازی مدیریت دانش در سازمان دست کم منافع زیر را به همراه خواهد داشت:

- ایجاد هم‌افزایی سازمانی به دلیل بهره‌برداری سایر افراد از تجربه‌های به دست آمده
- ایجاد احساس و چشم‌انداز مشترک به دلیل مستندسازی و انتقال تجربیات
- تسهیل گردش اطلاعات و تجربه‌ها به دلیل مستندشدن آنها
- ایجاد و گسترش بینش، دانش، توان و خلاقیت در بین مدیران و کارکنان
- افزایش بهره‌وری سازمانی از طریق توجه به مستندسازی معیارهای مربوط به کارایی و اثربخشی
- گسترش توجه به مشتری (ارباب رجوع) که عامل ایجاد، بقا و توسعه سازمان است.
- استخراج نظریه‌های جدید، از درون تجربه‌های تکراری در زمان‌های مختلف و به وسیله افراد گوناگون

این در حالی است که سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل جایگاه حاکمیتی و مرجع رسمی دریایی کشور در میان جامعه دریایی، اهمیت لزوم مستندسازی تجربیات در برخی مشاغل کلیدی این بخش را برای توسعه دانش و علوم دریایی کشور علاوه بر موارد ذیل در دستور کار خویش قرار داده است:

• **گرایش دولت به خصوصی سازی:** از زمانی که سیاست‌های کلان دولت به سمت خصوصی سازی گام برداشت و به تدریج زرمه کوچک سازی بدنه دولت توسعه یافت، مباحثی پیش آمد که ضرورت گرایش به مستندسازی دانش را تقویت کرد. یکی از این مسایل انتقال بخشی از نیروی متخصص به شرکت‌های خصوصی و بخش‌هایی است که به صورت مستقیم تحت نظارت شرکت نیستند. این امر سبب شده که دانش و تجربه پرسنل (و حتی مدیران ارشد) که عملاً در نزد خود آنها وجود داشته و به هیچ روشی مستند و یا به سایر پرسنل منتقل نشده است نیز با خروج آنها از سازمان خارج شود و در نتیجه منابع دانشی سازمان به تدریج نابود شوند. بخش دیگر طرح کاهش نیرو که از زمان اجرای این طرح در اغلب شرکت‌های خصوصی و دولتی شروع شده و منجر به ستاره‌دار یا حذف شدن برخی شغل‌ها و افراد سازمان شده است، سبب شده قسمت عظیمی از منابع انسانی و بالطبع منابع دانشی سازمان‌ها از سازمان خارج شوند.

• **همراستایی با چشم‌انداز توسعه دولت:** علاوه بر موارد فوق و با توجه به تاکید چشم‌انداز دولت بر دانایی محوری به نظر می‌رسد، سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان بخشی که عهده‌دار سهم مهمی از فعالیت‌های تجاری-اقتصادی کلان کشور بوده و از ارکان اصلی حمل و نقل در کشور به حساب می‌آید، موظف به رعایت چارچوب ارایه شده از سوی دولت است. بایستی مدیریت دانش و به تبع آن استخراج دانش (به عنوان یکی از اجزای اصلی این سیستم) را به عنوان یکی از اساسی‌ترین استراتژی‌های خود قرار دهد.

• **خطر بازنشستگی کارکنان شرکت:** یکی دیگر از مواردی که ضرورت به کارگیری ابزارهای استخراج دانش را در این مجموعه بیشتر نشان می‌دهد، خطری است که از خروج پرسنل کلیدی و مدیران سازمان از مجرای قانونی یا به عبارت دیگر بازنشستگی رخ می‌دهد. پرسنل سازمان در طول مدت خدمت خود در شرکت، تخصص‌ها و مهارت‌هایی را کسب کرده و به مجموعه دانش‌های خود افزوده‌اند و به این طریق چرخه مدیریت دانش مسیر خود را به خوبی پیموده است. حال اگر سازمان تلاشی برای ثبت و نگهداری این دانش که به صورت آشکار و یا ضمنی وجود دارد انجام ندهد، این مجموعه غنی تجربیات در دست رفته و فرد دیگر که نیازمند این تجربیات است، مجبور به خلق مجدد آنها است و بایستی به اصطلاح «مجدداً چرخ را اختراع کند». در حالی که این تجربیات را می‌توان به روش‌هایی همچون مستندسازی (در حالت آشکار) و یا شبکه‌سازی، استاد-شاگردی، تشکلهای کاری و غیره (در حالت ضمنی) در سازمان مدیریت و نگهداری کرد.

• **شناسایی منابع دانشی سازمان و یکپارچه سازی آنها:** سازمان بنادر و دریانوردی نیز مانند اکثر سازمان‌ها به منظور ارتقای قابلیت‌های کارکنان خود از روش‌های متعددی همچون برگزاری دوره‌های آموزشی مختلف، برگزاری بازدیدها و غیره بهره برده است که بخشی از این دانش به

دانش بر روی افراد است و به آنها به عنوان منابع دانش تأکید دارد. تلاش مدیریت دانش در آشکار کردن سرمایه‌های معنوی و ناملموس و به کار بردن آنها برای بقای سازمان و مزیتی در عرصه رقابت سازمانی است.

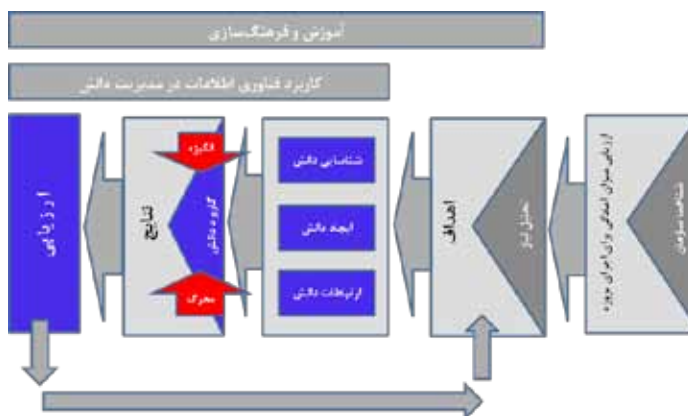
دانش با گذشت زمان از راه تجربیات کسب شده از دوره‌های آموزشی، مطالعه کتاب‌ها، یادگیری‌های حین کار و حتی یادگیری‌های غیررسمی گسترش می‌یابد. تجربه، تصورات مربوط به «آنچه باید رخ دهد»، «رایه دانش» «آنچه اتفاق می‌افتد» تغییر می‌دهد و دانش زاینده تجربه است که می‌تواند الگوهای مشابه را بازشناسی کرده و ارتباط بین آنچه رخ داده و در حال رخ دادن است را بیابد. تجربه از آنچه ما انجام می‌دهیم و آنچه در گذشته بر ایمان اتفاق افتاده است، به وجود می‌آید. بنابراین متخصص و مجرب به کسی اطلاق می‌شود که در زمینه‌ای خاص، از دانشی عمیق برخوردار بوده، با تمرین و تجربه آموخته و در مقطعی خاص به دلیل بروز شرایطی خاص، در عمل آموخته و آبدیده شده‌اند.

متخصصان و مدیران اجرایی هر سازمان، گنجینه‌ای از تجربیات ارزنده و دانش آموخته شده در سازمان هستند. بازنشسته شدن هر فرد، به مفهوم خروج انبوهی از تجربیات و دانش از سازمان است که کسب دوباره آنها، مستلزم هزینه بسیار، دوباره کاری و اشتباهات مجدد است. نتایج پژوهشی که در اروپا انجام شده است، نشان می‌دهد که نیمی از سازمان‌های شرکت کنند در پژوهش، کارمندان کلیدی‌ای را از دست داده‌اند که ۴۳ درصد

مدیریت دانش به مجموعه‌ای از راه‌های مورد استفاده یک سازمان به منظور شناسایی، ایجاد، ترسیم و توزیع دانش برای استفاده مجدد، آگاهی و یادگیری در کل سازمان اطلاق می‌شود.



چارچوب مفهومی مبتنی بر چرخه حیات پروژه



زیرنویس:

۱. Intelligence Organization
۲. Improved Performance
۳. Competitive Advantage
۴. Innovation
۵. Stanford Pal Rumer
۶. KPMG (۱۹۹۸)

صورت آشکار به سازمان منتقل شده است، اما قسمت اعظم آن در قالب دانش ضمنی و به صورت تجربه و مهارت افراد ذخیره شده است. به علاوه این سازمان به منظور فراهم ساختن دانش و اطلاعات مورد نیاز در حوزه های مختلف کاری، پروژه های مختلفی را از طریق پیمانکاران و یا واحدهای مختلف سازمان اجرا کرده است که در اکثر موارد مستندات مربوطه در واحدها وجود دارد.

• **جلوگیری از اتلاف منابع در بخش های پژوهشی و تحقیقاتی:** سازمان بنادر و دریانوردی در واحدهای مختلف ستاد خود (به ویژه مرکز تحقیقات) و همچنین بنادر زیرمجموعه، طرح های مختلف پژوهشی و تحقیقاتی را به انجام می رساند که سوابق اجرای آنها می تواند به صورت تجربیات موفق در اختیار سایر بخش ها قرار گیرد. با توجه به اینکه انجام این پژوهش ها نیازمند صرف منابع مهمی مانند زمان، سرمایه و نیروی انسانی است، انتقال این تجربیات در قالب سیستم مدیریت دانش می تواند بسیار مفید باشد.

همچنین بانگهی کلی به اولویت های سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه استقرار نظام مدیریت دانش در ستاد مجموعه، ضرورت های اصلی توسعه نظام پروژه به قرار زیر است:

- نگهداشت دانش کاربردی سازمان براساس ملاحظات زیر:
- به کارگیری مکانیزم هایی جهت شناسایی، خلق، تسهیم و کاربرد دانش
- حفظ دانش و مهارت های قابل مستندسازی نیروهای قدیمی و در حال بازنشستگی
- ارتقای سطح عملکرد مجموعه از طریق توسعه نظام مدیریت دانش مبتنی بر ملاحظات زیر:
- خلق و تبدیل شدن به سازمان یادگیرنده
- بهبود یادگیری سازمانی پرسنل از طریق تسهیم دانش کاربردی
- ارتقای سطح عملکردی پرسنل از طریق کاربرد دانش آشکار و مدون در حوزه های کاری سازمان
- عدم نیاز به آموزش های چندباره از طریق به کارگیری مجدد دانش سازمانی
- بیشینه سازی ارزش سرمایه های فکری سازمان و توانمندی مدیریت سرمایه های فکری
- باین حال چارچوب مفهومی استقرار و پیشبرد مدیریت دانش در سازمان ها از چرخه حیات ذیل تبعیت می کند.

نجات کشتی نیمه غرق «Costa Concordia»

بهزاد الصفی - مدرس دانشگاه امیر کبیر بندر عباس | امیر حسین بهرامی - دانشجوی مهندسی کشتی سازی دانشگاه امیر کبیر بندر عباس | وحید شیخ‌نیا - دانشجوی مهندسی کشتی سازی دانشگاه امیر کبیر بندر عباس

در تاریخ ۱۳ ژانویه سال ۲۰۱۲، کشتی تفریحی مجلل کوستا کونکوردیا عازم جزیره گیگلیو در ایالت توسکانی ایتالیا شد. این کشتی در سال ۲۰۰۶ با هزینه ۵۷۰ میلیون دلار ساخته شده بود. کشتی حدود ۳۰۰ متر طول داشت و وزنش به ۱۱۵ هزار تن می‌رسید و ۴۲۰۰ مسافر داشت. اما در این سفر اتفاق بدی رخ داد؛ کاپیتان کشتی را بیش از حد به ساحل نزدیک کرده بود و این کار باعث شد کشتی به صخره‌ها برخورد کند و حفره بزرگی در سمت پیش ایجاد شود و در نتیجه کشتی به گل بنشیند. ۳۲ نفر در اثر این حادثه جان خود را از دست دادند و دو نفر نیز ناپدید شدند. واقعه فراتر از غرق شدن یک کشتی و زیان به شرکت مالک آن و کشته شدن عده‌ای از مسافران بود، هر آن این خطر وجود داشت که ۲۰۰ تن سوخت مایع کشتی به دریانشت کرده و آلودگی زیست محیطی زیادی ایجاد کند، به علاوه میزان توربسم منطقه هم ۲۰ درصد افت کرده بود. مقامات و صاحبان کشتی باید کاری می‌کردند و کشتی را نجات می‌دادند، دو شرکت مأمور این کار شدند؛ یک شرکت آمریکایی به نام تایتان که مقر آن در فلوریدا و یک شرکت کشتی سازی ایتالیایی به نام میکوپری. حادثه کشتی Costa Concordia و عملیات نجات آن بیش از یک میلیارد دلار خسارت دربر داشت که ناشی از خطای کاپیتان کشتی بود.



قاعده نجات کشتی‌ها به کاهش مخاطرات دریایی منجر می‌شود، که از طریق تامین پشتوانه مالی و بهره‌گیری از افراد متخصص و کارآمد در عرصه نجات کشتی تحقق می‌یابد. این یک حوزه پیچیده است و برای هر ادعای ایستی یک دلیل منطقی داشت. تعریف نجات بدین شرح است:

عملیاتی که یک جسم مشخص را حفظ و یا کمک به حفظ آن می‌کند نجات گویند. اگر انجام چنین خدمتی داوطلبانه و صرفاً در جهت کسب شهرت صورت گیرد، نه به معاهده‌ای ابدی و یا وظیفه‌ای رسمی تبدیل خواهد شد و نه به نفع شخص نجات‌دهنده. عملیات نجات شامل دو قسمت اصلی تخلیه سوخت و روغن و عملیات پاراکلینگ است. در ادامه به شرح این دو می‌پردازیم: در دوازدهم فوریه ۲۰۱۲ بعد از گذشت هفته‌ها از ماجرای به گل زدن کوستا کونکوردیا، «اسمیت اینترنشنال»، شرکت عملیات نجات هلندی، به اتفاق شرکت ایتالیایی «NERISpa» شروع به تخلیه ۲۳۸۰ تن مازوت کردند. تعداد ۱۵ مخزن شامل ۸۴ درصد از سوخت کشتی استخراج شد. از تاریخ ۲۰ فوریه ۲۰۱۲ مخازن جلوی کشتی که حدود دوسوم سوخت را در خود داشتند خالی شدند. در بیست و یکم فوریه عملیات تخلیه سوخت به دلیل بدی شرایط جوی به تعویق افتاد.

در سوم مارس ۲۰۱۲ کارگران عملیات نجات، حفره‌ای را در بدنه به منظور دسترسی به موتورخانه ایجاد کردند تا بقیه سوخت را نیز به بیرون هدایت کنند. در صبح دوازدهم مارس عملیات تخلیه سوخت از سر گرفته شد. این عملیات مستلزم این بود که دو شیرفلکه یکی در زیر و دیگری روی سطح آب محکم شوند تا از نشت روغن و سوخت به آب جلوگیری شود. سپس شلنگ‌ها به شیرفلکه‌ها متصل شدند تا روغن گرم شده بالزجت کم، از داخل شلنگ بالای میکیده و همزمان آب دریا به داخل شلنگ پایینی به منظور پر کردن فضای داخل شلنگ پایینی، تزریق می‌شد. نام این فرایند «Hot-Tapping» است؛ بدین صورت که سوخت به یک کشتی مجاور پمپ شود و همزمان آب به جای آن تزریق می‌شود تا توازن و تعادل کشتی به هم نخورد. فاز اول عملیات تخلیه شامل ۱۵ مخزن، ۲۸ روز تخمین زده شده بود. فاز دوم مربوط به موتورخانه بود که شامل استخراج حدود ۳۵۰ متر مکعب سوخت دیزل و انواع روان کننده‌ها می‌شد.

در نهایت مقداری از سوخت و روغن موجود در مخازن که در جدار و بالکهد آنها مانده بود، به دلیل عدم دسترسی استخراج نشد که از لحاظ زیست محیطی به مقداری نبود که تاثیر چندانی داشته باشد.

دارند. این نمونه از کشتی‌ها با استفاده از گشتاور تولیدی از نیروها بر گشتاور ایجاد شده توسط نیروی وزن که تمایل دارد کشتی را به حالت مغروق نگه دارد، غلبه می‌کند. اساساً چهار روش برای نجات این نمونه از کشتی‌ها موجود است:

- ۱- شناورسازی مجدد کشتی از طرف سایید (زاویه هیل ۹۰ درجه) و منتقل کردن آن به محلی دیگر (شکل ۱)
- ۲- دوران کشتی تا زمانی که کاملاً واژگون شود (زاویه هیل ۱۸۰ درجه) و شناورسازی مجدد کشتی واژگون شده (شکل ۲)
- ۳- به حالت قائم درآوردن کشتی (زاویه هیل صفر درجه) و سپس شناورسازی مجدد (در ابتدا ساده به نظر می‌رسد، ولی به حالت عمودی درآوردن کشتی مغروق، عملی بس دشوار و پیچیده است که نیاز به دقت و تحلیل جزییات دارد). (شکل ۳)
- ۴- متلاشی کردن در محل و یا در غیر این صورت راه کردن آن که برای اجرای پروژه نجات کشتی کوستا کونکوردیا از راه حل سوم استفاده شده است.

در بیست و یکم آوریل ۲۰۱۲ مدیر دفتر فوریت شرکت «Costa Concordia» اعلام کرد که مناقصه نجات کشتی به گل زده کوستا کونکوردیا از ساحل جزیره گیگلیو به دو شرکت دریایی تایتان و میکوپری داده شد.

عملیات در ابتدای ماه می، پس از توافق با مقامات ایتالیایی آغاز شد. شرکت تایتان یک کمپانی معروف با مالکیت آمریکایی و سردمدار و متخصص در عملیات‌های نجات دریایی و همچنین زیر مجموعه گروه Crowley است. شرکت میکوپری یک شرکت

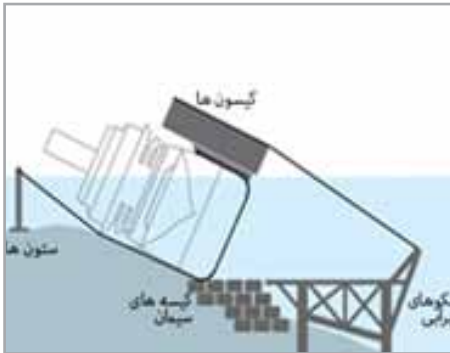
مجموعه این عملیات توسط ۲۰ شناور شامل یک کشتی، بارج‌های جرثقیل دار، تانکرهای شناورهای جمع‌آوری آلودگی نفتی و دیگر شناورها صورت گرفت. عملیات تخلیه در ۲۴ مارس به پایان رسید. با انجام پروژه استخراج سوخت و روغن از درون کشتی، از ضرر رسیدن چند میلیون یورویی دیگری به شرکت «Costa Concordia» کاسته شد.

کشتی‌ها به دلیل از دست دادن نیروی شناوری (بویانسی) و یا از دست دادن پایداری طی صدمات جنگی، تصادم، بدی آب و هوا، غرق کردن عمدی و یا دیگر دلایل کپه و یا غرق می‌شوند. صدمات وارده به کشتی، عملیات نجات را مشکل‌تر از موقعی می‌سازد که کشتی مغروق در همان محل صدمه ندیده باشد. علاوه بر این، وزن کشتی نیز بر کف دریا اعمال می‌شود که عکس‌العمل آن موجب صدمات بیشتر به کشتی غرق شده می‌شود. نحوه برخورد با کشتی‌هایی که عموماً غرق شده‌اند با کشتی‌هایی که غیر عمدی غرق شده‌اند برابری نمی‌کند. انواع غرق شدگی کشتی‌ها بدین صورت است که یا کشتی به‌طور کامل زیر سطح آب غرق می‌شود یا به‌صورت جزئی فقط قسمتی از بدنه زیر آب می‌رود و یا به‌صورت جزئی توسط نیروی بویانسی نکه داشته می‌شوند. در هر یک از این شرایط غرق شدگی ممکن است به‌صورت قائم یا کج باشد.

در اکثر موارد کشتی‌هایی که به دلیل ایجاد پارگی و حفره غرق می‌شوند، به‌صورت یکطرفه با یک زاویه کمتر از ۹۰ درجه زیر آب می‌روند. کشتی‌هایی که بدین صورت غرق می‌شوند مشکلات بسیار پیچیده‌تری نسبت به کشتی‌های مغروق در حالت قائم را

آماده‌سازی کف کاذب به دو مرحله تقسیم می‌شود:

الف) کیسه‌های پر شده از سیمان در فضای خالی بین برآمدگی صخره‌ها در قسمت پاشنه تاسینه کشتی قرار داده شدند تا اینکه یک کف مستحکم برای نشستن پس از دوران کشتی فراهم شود.



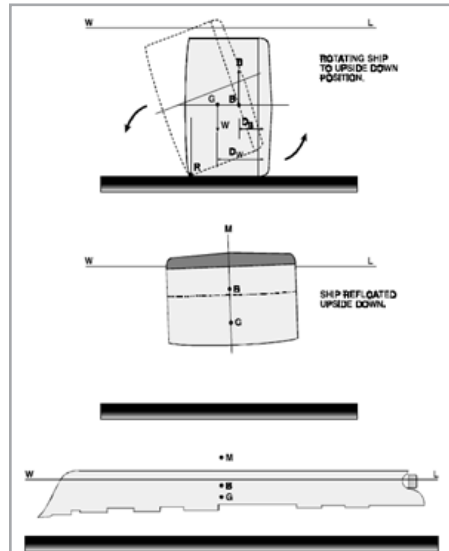
پس از قراردادی این کیسه‌ها توسط غواصان در موقعیت‌های مناسب، یک نمونه سیمان دوستدار محیط زیست، از داخل یک بارج به درون این کیسه‌ها تزریق خواهد شد. کیسه‌ها دارای حلقه‌هایی هستند تا پس از عملیات نجات و شروع پاکسازی محیط، سریعا و به آسانی جابه‌جا شوند. بدین منظور یک شناور کمکی در سمت راست کشتی قرار داده شده است تا مرحله تولید، آماده‌سازی و موقعیت‌دهی کف کاذب شامل کیسه‌های قابل انتقال به خوبی انجام گیرد. در این مرحله حدود هزار کیسه پر شده از سیمان به کار رفت.

ب) پس از قرار دادن کیسه در جاهای تعیین شده، سه سکوی نسبتاً بزرگ و سه سکوی کوچک‌تر در کنار کیسه‌ها نصب می‌شوند تا کشتی پس از دوران در حالت عمودی قرار گیرد. بدین منظور شمع‌هایی در کف گرانیته دریا که توسط مته‌ها سوراخ شده بود، قرار گرفتند. این عملیات در یک سیستم کاملاً بسته انجام شد تا از پخش شدن ضایعات حاصله به دریا جلوگیری شود. این قسمت از عملیات که بسیار حساس و مشکل بود، توسط یک شرکت بسیار معروف انگلیسی و ماهر در زمینه حفاری به نام Furgo Seacore صورت گرفت. وزن هر سکو هزار تن و دارای ۳۲ متر طول و ۲۲ متر ارتفاع و هر کدام توسط پنج شمع با قطر ۱/۵ متر تا عمق ۱۰ متر به زمین محکم شده‌اند.

پس از آماده‌سازی کف کاذب، تعداد ۳۰ جرثقیل از شرکت میکوپری موظف بودند ۱۵ کیسون را در سایدچپ کشتی، توسط جوش محکم کنند. کیسون‌ها در حقیقت مخازن آب‌بندی شده‌ای هستند که آب به داخل آنها توسط پمپ‌ها تزریق و گاهی اوقات به منظور ایجاد تعادل تخلیه می‌شود. کیسون‌ها از جنس فولاد و با ابعاد ۱۱/۵ متر طول، ۱۰/۵ متر عرض و ۲۰ یا ۳۰ متر ارتفاع هستند.

۳- پارباکلینگ:

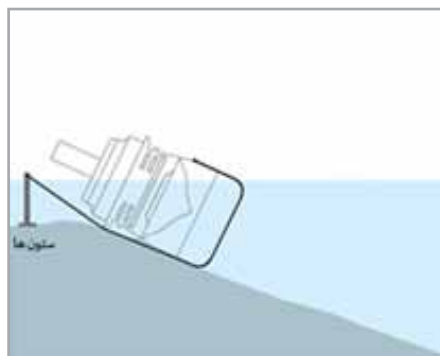
عملیات پارباکلینگ یا دوران کشتی حداقل چند روز تخمین زده می‌شود. به دلیل حساسیت زیاد این مرحله، تمام عملیات بایستی توسط کارشناسان و متخصصان، کنترل و مانیتور می‌شود. به همین جهت تمامی نیروهای درگیر، با دقت مشخص و محاسبه شدند تا در حین دوران کشتی حداقل تغییر شکل در آن ایجاد شود. پارباکلینگ توسط جک‌های هیدرولیکی صورت می‌گیرد، به گونه‌ای که با کشیدن کابل‌های عبور داده شده از روی سکوها و بالای کیسون‌ها صورت می‌گیرد، که به منظور حفظ تعادل کشتی، کابل‌های عبوری از بالای کیسون‌ها به سمت‌های سمت راست کشتی متصل و کابل‌های عبوری از روی سکوها به طرف دریا کشیده می‌شوند. سرانجام با تعویق دوساعتی که به خاطر بادی و هوا در حین این مرحله از عملیات رخ داد، پس از ۱۹



شکل ۳



شکل ۴



شکل ۵

پس از آن تعداد ۱۲ ستون به منظور کمک به فاز اصلی عملیات یا همان مرحله پارباکلینگ نصب شد. جک‌های هیدرولیکی کنترل شده توسط کامپیوتر روی این ستون‌ها نصب می‌شوند تا زنجیرهای متصل به چپ کشتی و عبور داده شده از زیر کشتی را تحت کشش قرار دهند. هر جک به دوزنجیر متصل شده است. این سیستم نگهدارنده به گونه‌ای است که به عملیات اصلی یعنی دوران کشتی کمک خواهد کرد. (شکل ۵)

۲- نصب تکیه‌گاه‌های زیر آبی و کیسون‌های سمت چپ: دومین فاز مربوط به ساخت و نصب یکسری سکوها به منظور قرار گرفتن کف کشتی پس از دوران بر روی این تکیه‌گاه‌ها است. از این تکیه‌گاه‌ها به عنوان کف کاذب نام برده می‌شود.



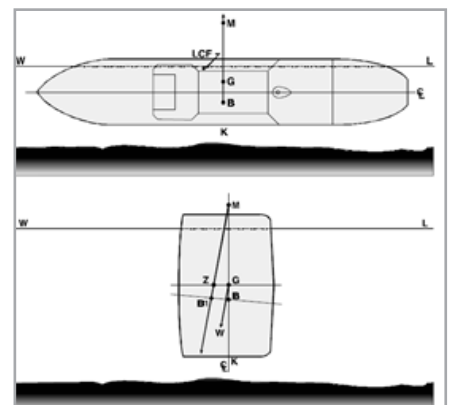
ایتالیایی مشهور است که پیمانکار و متخصص در سازه‌های زیر آبی و مهندسی به شمار می‌رود.

عملیات نجات به پنج مرحله تقسیم شده است:

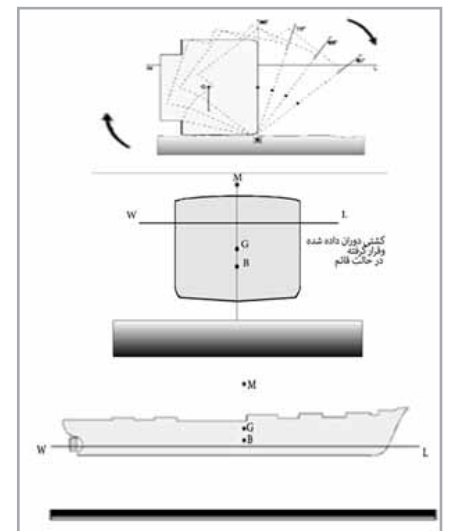
- ۱- پایدارسازی یا تثبیت
- ۲- نصب تکیه‌گاه‌های زیر آبی و کیسون‌های سمت چپ
- ۳- پارباکلینگ
- ۴- نصب کیسون‌ها در سمت راست کشتی
- ۵- شناورسازی مجدد

۱- پایدارسازی یا تثبیت:

مرحله اول مربوط به مهار کردن کشتی به منظور ممانعت از لغزش و یا فرو رفتن بیشتر در امتداد شیب کف دریا است که با اجرای این مرحله، کار کردن در مراحل بعدی در شرایط جوی نامساعد امکان پذیر می‌شود. عملیات تثبیت به کمک تجهیزات مهار کننده شامل چهار بلوک مهار کننده (شکل ۴) ثابت شده بین مرکز کشتی و ساحل در کف دریا انجام می‌شود. در ابتدای ماه نوامبر مجمع سه شرکت کوستا، تایتان و میکوپری از اتمام عملیات تثبیت خبر دادند.



شکل ۱

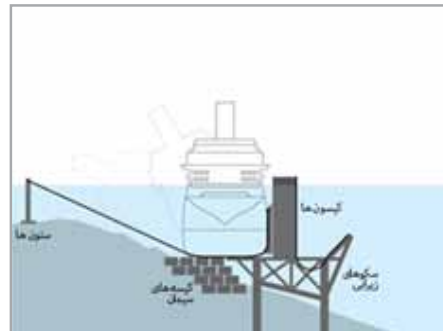
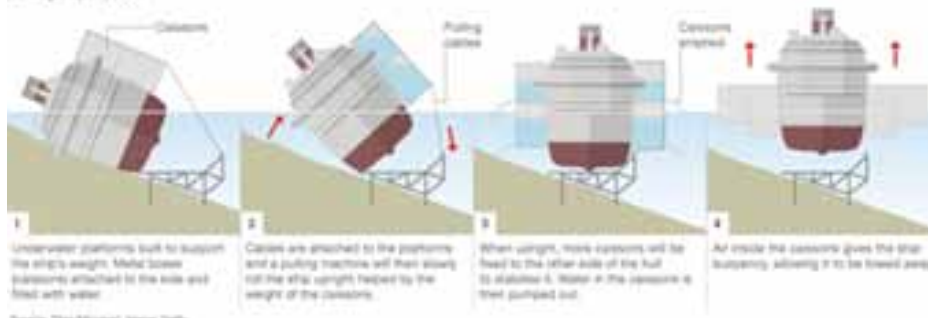


شکل ۲

Costa Concordia, January 2012



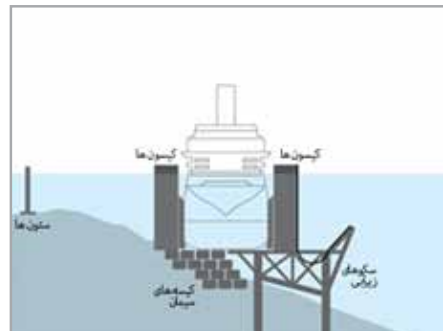
Salvage operation



ساعت تلاش در تاریخ ۱۷ سپتامبر ۲۰۱۳ به پایان رسید. طی این عملیات کشتی ۶۵ درجه دوران داده شد تا اینکه به حالت قائم درآمد. کارشناسان برای این مرحله از عملیات حدود ۱۲۰ هزار کیلونیوتن نیرو را تدارک دیده بودند که به گفته آنها این مقدار نیرو برای بلند کردن دو برج ایفل کافی است، این در حالی است که نیروی لازم به منظور دوران کشتی تقریباً نصف این مقدار است.

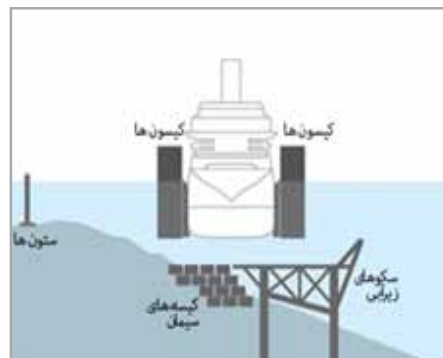
۴- نصب کیسون هادر سمت راست کشتی:

سپس ۱۵ کیسون در سمت راست همانند سمت چپ بدنه بر روی ساید قرار داده شد، که این کیسون هادر مرحله شناور سازی مجدد نقش دارند.



۵- شناور سازی مجدد:

در این مرحله بدنه روی کف کاذب در عمق ۳۰ متری آب عمودی نگه داشته می شود. مقداری از آب داخل کیسون های دو طرف به منظور شناور سازی کشتی غرق شده، تدریجاً توسط پمپ ها استخراج می شود. در پایان ۱۸ متر از آب به منظور نیمه مغروق بودن در کیسون ها باقی می ماند.



در یک وضعیت بحرانی اگر اطلاعات ساخت محفوظ نگه داریم و بگوئیم «حرفی نداریم»، صرفاً یک خلأ ایجاد می شود که درون آن را حدس و شایعه و حرف هایی بی اساس انباشته می سازد که کاملاً خارج از کنترل سازمان است

محل برخورد کشتی به صخره و محل نیمه غرق شدن کشتی
اما کشتی چطور باید نجات پیدا می کرد؟ ساده ترین راه این بود که کشتی به قطعاتی تقسیم شده و بعد هر قطعه به خارج محل حادثه حمل شود. اما این کار، دلخواه و ایمن نبود. گرچه همه سوخت مایع در ماه های بعدی تخلیه شده بود، اما هنوز از کشتی میزان زیادی مواد سمی مثل روغن رنگ، تینر، حشره کش و مواد غذایی فاسد شده ناشی می کرد.

کشتی ۶۵ درجه انحراف پیدا کرده به گل نشست نبود، چطور باید کشتی را بر خلاف جهت انحراف بالایی کشیدند، ظاهرانی شد این غول ۱۱۵ هزار تنی را در این شرایط دشوار و با حفظ ایمنی کارگران و تضمین سالم ماندن بدنه کشتی نجات داد. اما سرانجام نقشه ای کشیده شد و متخصصان توانستند کشتی را نجات بدهند. پس عملیات عجیبی با هزینه ۴۰۰ میلیون دلار، با مشارکت ۵۰۰ کارگر که شبانه روز کار می کردند، شروع شد. این عملیات سرانجام در ۱۶ سپتامبر به ثمر نشست و کشتی بعد از قریب به ۲۰ ماه دیگر سرپا شد.

اما این عملیات عجیب چه مرحله ای داشت؟ نخست باید کشتی را از به گل رفتن بیشتر محافظت می کردند، پس در روی ساحل دکلای استوار شد و از روی آن ۱۱ قطعه فلزی در بستر دارای استحکام کم دریا فرو برده شد تا کشتی بیشتر فرو نرود. مرحله مهم بعدی ایجاد یک سکوی فلزی در زیر کشتی بود اگر کشتی بر گردانده می شد، با توجه به وزن زیادش، زمانی که کف کشتی در تماس با بستر قرار می گرفت، به میزان زیاد در گل و لای فرو می رفت و دیگر شناور کردنش غیرممکن می شد پس باید یک داربست فلزی محکم در محل ایجاد می شد تا پس از برگرداندن کشتی در گل فرو نرود. مرحله بعدی نصب تانکرهای خالی یا بالشتک هایی در سمت دیگر کشتی بود. وزن کل این تانکرها به ۱۱ هزار تن می رسید. این تانکرها در عین حال سمت راست کشتی را در مقابل توفان های سهمگین زمستانی محافظت کردند. نیروی لازم برای به پهلوی برگرداندن کشتی زیاد بود و به علاوه این نیرو باید حساب شده و به تدریج اعمال می شد و عمدتاً باید از دو طریق به دست می آمد: ۱- تانکرها را به تدریج از آب پر کنند، ۲- از موتورهای هیدرولیک استفاده کنند، کلیل های ضخیم فلزی از این موتورها به تانکرها متصل می شد. عملیات پر کردن تانکرها و اعمال نیرو، ۱۹ ساعت به طول کشید و در تاریخ ۱۷ سپتامبر ۲۰۱۳ به اتمام رسید.

مرحله آخر هم خالی کردن تانکرها از آب، برای اعمال نیروی شناوری و جدا شدن کف کشتی از کف دریا است. کشتی کوستا کونکوردا با متحمل آسیب های زیادی شده است؛ آسیب هایی که هم در حین حادثه اصلی و دید و هم در حین عملیات نجات.

منابع:

- BARTHOLOMEW, C. A. , (1989): "U. S. NAVY. 1 SHIP SALVAGE MANUAL", The stranded ship , Vol. 1, pp. 1
- BARTHOLOMEW, C. A. , (1989): "U. S. NAVY. 2 SHIP SALVAGE MANUAL", Capsized ships , Vol. 2, pp. 1-12
- BARTHOLOMEW, C. A. , (1989): "U. S. NAVY. 3 SHIP SALVAGE MANUAL", sunken and capsized ships , Vol. 2, pp. 1
- <http://worldnews.nbcnews.com/news/2013/09/16/20517915-watch-time-lapse-video-of-massive-salvage-operation-to-set-costa-concordia-cruise-liner-upright?lite>
- <http://news.sky.com/story/1142053/costa-concordia-lift-to-cause-huge-damage>
- <http://www.theparbucklingproject.com/page.php?page=progetto>
- http://www.theparbucklingproject.com/article/37/COSTA_CONCORDIA:_OK_BY_TECHNICIANS_TO_PARBUCKLING_BY_END_OF_SUMMER_2013

زیر نویس:

* Smit-Internationale

بررسی تاثیر نقش بنادر تجاری در مدیریت زنجیره تامین

علی نظریان

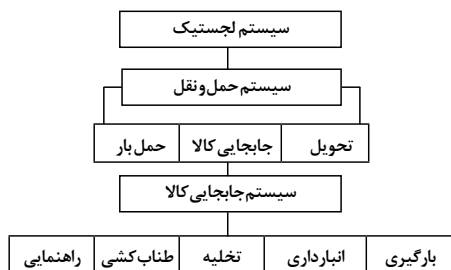
دکترای اقتصاد بین الملل و کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی

و بارگیری کالا، فرایند ارزش افزوده و لجستیک، کانون زنجیره تامین منطقه‌ای و جهانی و خدمات بین‌المللی دریایی.

الگوهای نموداری زنجیره تامین:

یکی از ویژگی‌های زنجیره تامین جهانی ارتباط بین سیستم لجستیک، حمل و نقل و جابه‌جایی کالا است. این ارتباط در شکل ۱ نشان داده شده است.

شکل ۱: رابطه بین جابه‌جایی کالا، حمل و نقل و لجستیک



منبع: کاربن، موسسه حمل و نقل، فرانسه

شکل ۱ بیان می‌کند که سیستم جابه‌جایی کالا بخشی از سیستم حمل و نقل است که نشان دهنده وظایف سنتی بنادر است. در منطقه بالاتر شکل سیستم لجستیک می‌باشد که منطقه‌ای است که ایجاد ارزش افزوده می‌کند و این نشان دهنده اثر بخشی آن منطقه و نشان دهنده نقش برجسته بندر در زنجیره تامین است. جابه‌جایی کالا دارای یک ارتباط قوی با سیستم حمل و نقل و قسمتی از سیستم لجستیک است، با توجه به اینکه سیستم لجستیک، حمل و نقل را احاطه کرده است. ضرورت انبارداری موقت در بنادر و وجود خدمات حمل و نقل کالا بنادر را به طور بالقوه محلی جذاب برای فعالیت‌های لجستیکی تبدیل کرده است.

شکل ۲ نشان می‌دهد که زنجیره تامین کار آفرینان با شرکت‌های بندری یک نوع زنجیره خدماتی محسوب می‌شود. این مدل همچنین شامل جریان مواد، جریان سرمایه و جریان اطلاعات است که هر کدام ویژگی‌های خاص خود را دارد. جریان مواد نه تنها به بندر وارد، بلکه از بندر نیز خارج می‌شوند، بنابراین در تمام شبکه، جریان مواد دوطرفه است. این مدل دارای عدم اطمینان بالایی است. در مدل ساختار بندری، بندر به عنوان هسته مطرح می‌شود که تحت تاثیر عرضه کنندگان خدمات متفاوت (شامل جابه‌جایی، فرایند زنجیره، حمل و نقل، انبارداری، مجوز گمرکی، توزیع، شرکت‌های خدمات تجاری و غیره) و مشتریان (شامل حمل کننده‌ها و شرکت‌های کشتیرانی) قرار می‌گیرد. هدف مهم رسیدن به پایین ترین قیمت در زنجیره تامین است. اعضای این مدل از ساختار زنجیره عرضه سنتی متفاوت هستند. مدل زنجیره تامین بندری شامل عرضه کنندگان، شرکت‌های کشتیرانی، کار آفرینان بندری، شرکت‌های حمل و نقل زمینی، توزیع کنندگان و غیره است. (جدول ۲)

هر مدل توسعه لجستیک بندری مشخصات خاص خود را در محیط فیزیکی، ساختار، مدیریت و حمایت مدیریت را دارد. مکانیزم عملیات بنادر مدرن نیاز به نوآوری دارند که این نیازمند

مدیریت زنجیره تامین:

یکپارچه‌سازی فعالیت‌های زنجیره تامین و نیز جریان‌های اطلاعاتی مرتبط با آنها از طریق بهبود در روابط زنجیره برای دستیابی به مزیت رقابتی قابل اتکا است.

لجستیک: مدیریت جریان کالا، اطلاعات و سایر منابع دیگر بین محل تولید یا محل موجودی تا نقطه مصرف امور برای برطرف کردن نیازهای مصرفی.

بندر: محلی که کشتی‌ها در آنجا مستقر شده و عملیات تخلیه و بارگیری کالا و مسافر در آنجا انجام می‌شود.

جدول ۱ نشان می‌دهد که اهمیت حمل و نقل دریایی با توجه به رونق‌آفرینی آن در حال رشد است. امکانات و چارچوب مدیریت ارائه شده در بندر به شدت به نوع و حجم کالا بستگی دارد.

پنج معیار اصلی زنجیره تامین عبارت است از: اثر بخشی هزینه، دقت، ایمنی و امنیت، پیشگیری از آسیب‌ها و حمل و نقل مطمئن. در مدل زنجیره تامین، بندر به عنوان هسته است که به طور موثر از ادغام تامین کنندگان (از جمله حمل و نقل، پردازش، ترخیص کالا از گمرک، توزیع، خدمات کسب و کار) و مشتریان (شرکت‌های باربری و حمل و نقل) به یک محل با هدف دسترسی به کمترین هزینه در سراسر زنجیره عرضه است. زنجیره تامین متشکل از تامین کنندگان تولید کنندگان، توزیع کنندگان و مصرف کنندگان است. اما زنجیره تامین بندر شامل تامین کنندگان، شرکت‌های حمل و نقل، شرکت‌های بندری، شرکت‌های حمل و نقل زمینی، توزیع کنندگان و غیره است که حکایت از پیچیدگی زنجیره تامین بندر دارد. بندر یک لینک مهم در زنجیره تامین جهانی محسوب می‌شود، به طوری که نقش فعال بندر در جریان زنجیره تامین مورد نیاز است.

پارامترهای قابل رقابت در بندر شامل اندازه‌گیری مواردی از قبیل هزینه، کیفیت، قابلیت اطمینان، پاسخگویی و سفارش‌سازی است. پتانسیل بندر در زنجیره تامین بستگی دارد به (۱) در دسترس بودن زیرساخت‌های کار و ارتباطات پسرانه به عنوان قسمتی از سیستم حمل و نقل جهانی، (۲) توانایی عمل کنندگان حمل و نقل لجستیک در کمک به ایجاد و خلق ارزش افزوده.

استفاده کنندگان از خدمات بندری خواهان پتانسیل بالای بنادر در اداره کردن خدمات یکپارچه، عملیات و انتقال کالا هستند. تحولات تکاملی در وظایف بندری به تغییرات انواع کالاها، فعالیت‌های بندری و اعضا و همچنین در جهای از دخالت اعضای جامعه بندری مربوط می‌شود. وجود خوشه‌های بندری و دریایی باعث افزایش مزیت‌های رقابتی و توسعه منطقه‌ای صنایع بندری و دریایی می‌گردد که معمولاً به ۴ طبقه تقسیم می‌شوند: تخلیه

امروزه نقش زنجیره تامین از اهمیت بالایی برخوردار است. طی چند سال اخیر ظهور فن‌آوری‌های نوین و ایجاد تحولات عظیم در بازارهای جهانی، مدیریت زنجیره تامین را بیش از پیش ضروری ساخته است. زنجیره تامین به طور خلاصه شامل تمامی فعالیت‌های مرتبط با جریان و مبادله کالاها و خدمات از مرحله ماده خام تا مرحله محصول نهایی قابل مصرف توسط مشتری است. تعریف فوق بدون شک بر اهمیت نقش حمل و نقل در این زنجیره اذعان دارد. با توجه به اینکه امروزه حمل و نقل دریایی، بالاترین و مهم‌ترین شکل حمل و نقل را به خود اختصاص داده است، لذا نقش بنادر در سیستم حمل و نقل و در مجموع در کل زنجیره تامین بسیار با اهمیت است. بدون شک تحولات اخیر در سطح جهان باعث توجه زیادی به آسیب‌پذیری زنجیره تامین شده است. بنادر به دلیل جریان واردات و صادرات به عنوان یک ارتباط دهنده اساسی در زنجیره تامین جهانی مطرح هستند. در عصر جهانی سازی تجارت، توجه به این رویکرد برای بنادر بسیار مهم است که بتوانند به عنوان یک بازیگر اصلی در سراسر زنجیره تامین نقش محوری ایفا کنند. وظایف در حال تغییر بنادر و گرایش‌های زنجیره تامین جهانی باعث شناسایی مفاهیمی شده‌اند که به توسعه بهتر استراتژی‌های بهبود برای بنادر کمک می‌کنند. بنادر به عنوان مجموعه‌ای از سازمان‌های لجستیکی، حمل و نقل و اپراتورهای مختلفی هستند که در آنها خلق ارزش به مصرف کننده نهایی یکی از وظایف اصلی آن محسوب می‌شود. امروزه بنادر نقش بسیار مهمی در مدیریت و هماهنگی جریان کالا و اطلاعات دارند و به عنوان یک بخش جدایی ناپذیر در سراسر زنجیره تامین محسوب می‌شوند.

هدف از مدیریت زنجیره تامین بندری کاهش عدم اطمینان و ریسک در زنجیره تامین است. با تغییر کاربرد بنادر و تبدیل آنها از بارانداز و انبار نگهداری کالا به بازار کالا و محل‌هایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیت‌های خدماتی، صنعتی و بازرگانی، اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی دو چندان شده است. نقش بنادر به عنوان ورودی و خروجی کالاها، هر روز پررنگ‌تر از گذشته می‌شود.

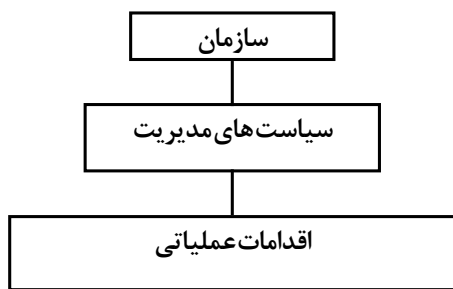
نقش حیاتی بنادر در کاهش با افزایش هزینه حمل و تاثیر مستقیم بر هزینه تمام شده کالا یا خدمات تولیدی مشهود و غیر قابل انکار است، لذا در این مقاله ضمن بررسی اهمیت نقش بنادر در زنجیره تامین ساختار زنجیره تامین بندری و مدل‌های توسعه لجستیک بندری، عوامل موثر در انعطاف‌پذیری بنادر شناسایی شده و ضمن بررسی مشکلات، راه‌حلی جهت تقویت انعطاف‌پذیری بنادر که به تقویت زنجیره تامین منتهی خواهد شد، عنوان می‌شود.

جدول ۱: روند تجارت دریایی بین الملل بر اساس بارگیری گروه‌های مختلف کالا (میلیون تن)

سال نوع کالا	۲۰۰۰	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱
کانتینر	۶۲۸	۱۰۲۰	۱۱۳۴	۱۲۶۴	۱۳۱۹	۱۲۰۱	۱۳۴۷	۱۴۷۷
کالای عمومی	۱۹۰۵	۱۸۵۲	۲۰۳۲	۲۰۶۶	۲۱۰۹	۱۹۲۱	۱۹۷۶	۲۱۰۵
نفت خام	۲۱۶۳	۲۴۲۲	۲۶۹۸	۲۴۴۷	۲۷۴۲	۲۶۴۲	۲۷۵۲	۲۸۲۰

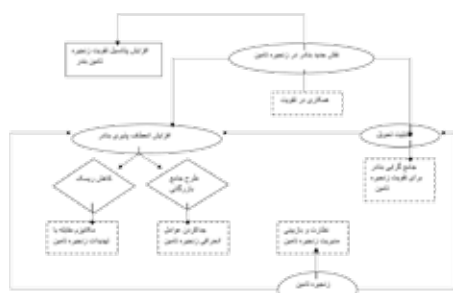
منبع: گزارش دریایی ۲۰۱۲-آنکتاد

شکل ۴: سه سطح تصمیم‌گیری در زنجیره تامین بندر



منبع: یافته‌های تحقیق

شکل ۵: عوامل موثر در انعطاف‌پذیری بندر



منبع: یافته‌های تحقیق

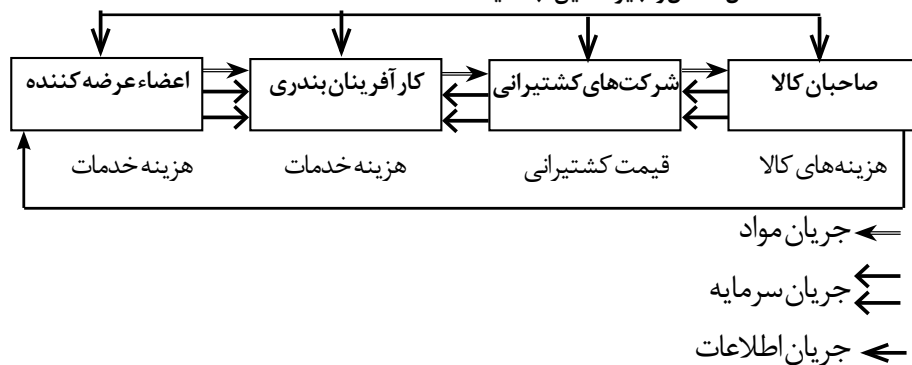
- هدف : □
- عوامل اجرایی در سطح سازمان : □□□□
- عناصر اساسی هدف : ○
- فاکتورهای مربوط به عناصر اساسی : ◇

افزایش انعطاف‌پذیری بندر به‌طور مستقیم باعث می‌شود تقویت در زنجیره تامین بندر به حداکثر برسد. تنوع در روند تامین و عدم اطمینان در بازار، نیاز به ایجاد انعطاف‌پذیری در بندر دارد. در شکل ۵ این روابط نشان داده شده است. در تقویت انعطاف‌پذیری نخستین گام اجرای اقدامات لازم در خصوص کاهش ریسک زنجیره تامین بندر است که باعث تقویت در زنجیره تامین بندر می‌شود. در مدیریت تقویت زنجیره تامین، هدف افزایش انعطاف‌پذیری در جهت کاهش ریسک و تداوم کسب و کار است. با توجه به افزایش یکپارچگی بندر در زنجیره تامین، همکاری با قسمت‌های مختلف جامعه بندری باعث تقویت زنجیره تامین بندر و جلوگیری از اختلال در زنجیره تامین می‌شود. در این روش مدیریت تقویت زنجیره تامین بندر در ۵ ترکیب متشکل از: همکاری تقویت زنجیره تامین بندر، جامع‌گرایی بندر در جهت تقویت زنجیره تامین بندر، مکانیزم‌های مقابله با تهدیدات زنجیره تامین، جدا کردن عوامل انحرافی زنجیره تامین و نظارت و بازبینی مدیریت زنجیره تامین بندری عنوان شده است.

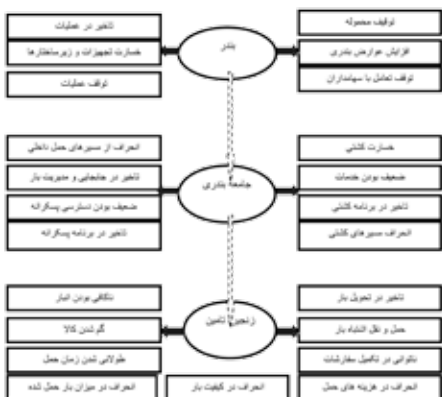
تحلیل داده‌ها:

پس از بررسی نتایج به‌دست آمده از طریق مصاحبه و بررسی میدانی، اقدامات لازم در جهت تقویت مدیریت زنجیره تامین بندری در سطوح مختلف به‌صورت شکل ۶ نمایش داده می‌شود. در شکل مذکور اقدامات قابل انجام در سه سطح سازمان، سیاست‌های مدیریتی و اقدامات عملیاتی تخصیص یافته است. هر تصمیم‌گیری در سطح سازمان در برگیرنده تعدادی از سیاست‌های مدیریتی است که در نهایت به اقدامات عملیاتی ختم می‌شود. البته ممکن است این اقدامات همانطور که قبلاً نیز

شکل ۲: مدل زنجیره تامین لجستیک



شکل ۳: عواقب مشکلات زنجیره تامین بندری در کلیه سطوح



منبع: یافته‌های تحقیق

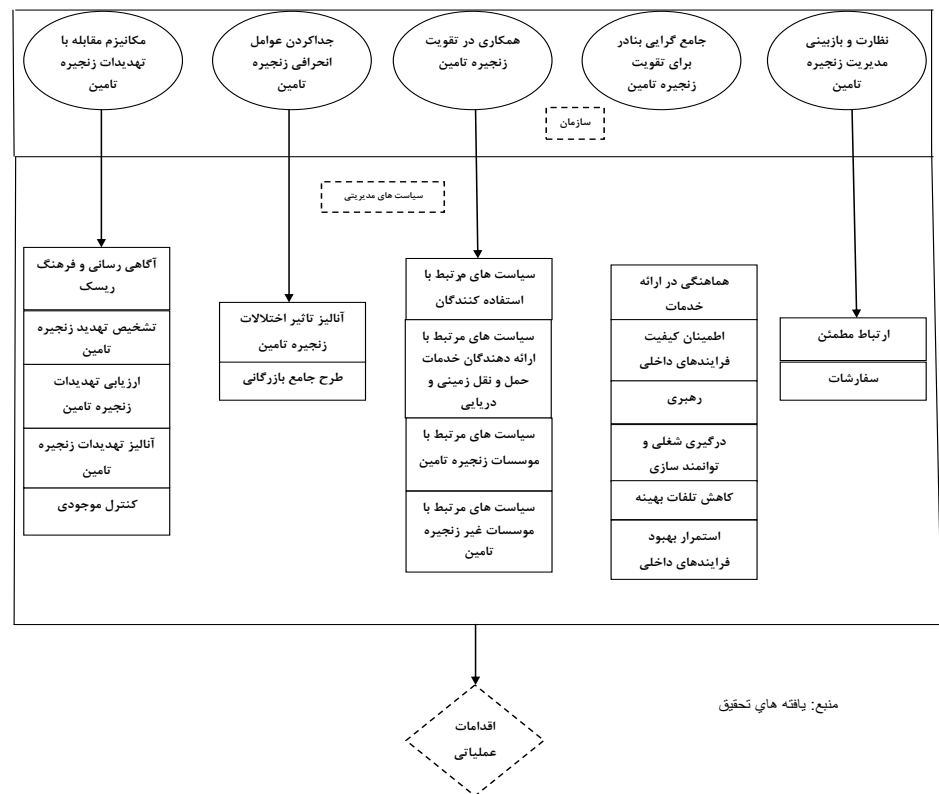
بالاترین سطح تصمیم‌گیری مربوط است به هیأت مدیره و مدیریت ارشد که اتخاذ تصمیمات استراتژیک در این سطح انجام می‌شود. سیاست‌های مدیریتی در سطح دو قرار دارد و سطح سوم در برگیرنده اقدامات عملیاتی است. اقدامات قابل ذکر در هر یک از سطوح ذکر شده در جهت تقویت زنجیره تامین بندر تا اندازه‌ای با یکدیگر متفاوت است، لیکن خروجی تصمیمات که در قسمت اقدامات عملیاتی خود را نشان می‌دهد، در نهایت حاصل هماهنگی کامل بین اقدامات سه سطح مختلف تصمیم‌گیری است.

پیشرفت مدل‌های لجستیک با توجه به شرایط محلی است. تعیین و برنامه‌ریزی مدل توسعه لجستیک بندری یک موضوع کلیدی است که به محل وظایف بندری و هسته رقابت‌پذیری (بندر) بستگی دارد.

متدولوژی:

با توجه به نقش موثر و حیاتی بندر بر مدیریت زنجیره تامین و مطالب گفته شده در مباحث قبلی، نیاز است در اینجا عواملی که باعث اختلال در زنجیره تامین بندر می‌شود در سه سطح بندر، جامعه بندری و زنجیره تامین مورد شناسایی و بررسی قرار گیرد. برای این منظور ضمن بررسی و مطالعه مستندات مربوطه و انجام مصاحبه‌های متعدد با مدیران و دست‌اندرکاران این موارد در سه سطح مذکور مورد شناسایی قرار گرفت. در حین مصاحبه اطلاعات لازم در خصوص زنجیره تامین به مصاحبه‌شوندگان داده شد و شرایط برای ایشان تشریح گردید. لازم به ذکر است که نتایج به‌دست آمده از مصاحبه‌شوندگان توسط کارشناسان و متخصصان امور بندری مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت که نتایج آن در اشکال ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲، ۲۳، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۸، ۲۹، ۳۰، ۳۱، ۳۲، ۳۳، ۳۴، ۳۵، ۳۶، ۳۷، ۳۸، ۳۹، ۴۰، ۴۱، ۴۲، ۴۳، ۴۴، ۴۵، ۴۶، ۴۷، ۴۸، ۴۹، ۵۰، ۵۱، ۵۲، ۵۳، ۵۴، ۵۵، ۵۶، ۵۷، ۵۸، ۵۹، ۶۰، ۶۱، ۶۲، ۶۳، ۶۴، ۶۵، ۶۶، ۶۷، ۶۸، ۶۹، ۷۰، ۷۱، ۷۲، ۷۳، ۷۴، ۷۵، ۷۶، ۷۷، ۷۸، ۷۹، ۸۰، ۸۱، ۸۲، ۸۳، ۸۴، ۸۵، ۸۶، ۸۷، ۸۸، ۸۹، ۹۰، ۹۱، ۹۲، ۹۳، ۹۴، ۹۵، ۹۶، ۹۷، ۹۸، ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۱، ۱۰۲، ۱۰۳، ۱۰۴، ۱۰۵، ۱۰۶، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۰۹، ۱۱۰، ۱۱۱، ۱۱۲، ۱۱۳، ۱۱۴، ۱۱۵، ۱۱۶، ۱۱۷، ۱۱۸، ۱۱۹، ۱۲۰، ۱۲۱، ۱۲۲، ۱۲۳، ۱۲۴، ۱۲۵، ۱۲۶، ۱۲۷، ۱۲۸، ۱۲۹، ۱۳۰، ۱۳۱، ۱۳۲، ۱۳۳، ۱۳۴، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۸، ۱۳۹، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۲، ۱۴۳، ۱۴۴، ۱۴۵، ۱۴۶، ۱۴۷، ۱۴۸، ۱۴۹، ۱۵۰، ۱۵۱، ۱۵۲، ۱۵۳، ۱۵۴، ۱۵۵، ۱۵۶، ۱۵۷، ۱۵۸، ۱۵۹، ۱۶۰، ۱۶۱، ۱۶۲، ۱۶۳، ۱۶۴، ۱۶۵، ۱۶۶، ۱۶۷، ۱۶۸، ۱۶۹، ۱۷۰، ۱۷۱، ۱۷۲، ۱۷۳، ۱۷۴، ۱۷۵، ۱۷۶، ۱۷۷، ۱۷۸، ۱۷۹، ۱۸۰، ۱۸۱، ۱۸۲، ۱۸۳، ۱۸۴، ۱۸۵، ۱۸۶، ۱۸۷، ۱۸۸، ۱۸۹، ۱۹۰، ۱۹۱، ۱۹۲، ۱۹۳، ۱۹۴، ۱۹۵، ۱۹۶، ۱۹۷، ۱۹۸، ۱۹۹، ۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۴، ۲۰۵، ۲۰۶، ۲۰۷، ۲۰۸، ۲۰۹، ۲۱۰، ۲۱۱، ۲۱۲، ۲۱۳، ۲۱۴، ۲۱۵، ۲۱۶، ۲۱۷، ۲۱۸، ۲۱۹، ۲۲۰، ۲۲۱، ۲۲۲، ۲۲۳، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۲۶، ۲۲۷، ۲۲۸، ۲۲۹، ۲۳۰، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۴، ۲۳۵، ۲۳۶، ۲۳۷، ۲۳۸، ۲۳۹، ۲۴۰، ۲۴۱، ۲۴۲، ۲۴۳، ۲۴۴، ۲۴۵، ۲۴۶، ۲۴۷، ۲۴۸، ۲۴۹، ۲۵۰، ۲۵۱، ۲۵۲، ۲۵۳، ۲۵۴، ۲۵۵، ۲۵۶، ۲۵۷، ۲۵۸، ۲۵۹، ۲۶۰، ۲۶۱، ۲۶۲، ۲۶۳، ۲۶۴، ۲۶۵، ۲۶۶، ۲۶۷، ۲۶۸، ۲۶۹، ۲۷۰، ۲۷۱، ۲۷۲، ۲۷۳، ۲۷۴، ۲۷۵، ۲۷۶، ۲۷۷، ۲۷۸، ۲۷۹، ۲۸۰، ۲۸۱، ۲۸۲، ۲۸۳، ۲۸۴، ۲۸۵، ۲۸۶، ۲۸۷، ۲۸۸، ۲۸۹، ۲۹۰، ۲۹۱، ۲۹۲، ۲۹۳، ۲۹۴، ۲۹۵، ۲۹۶، ۲۹۷، ۲۹۸، ۲۹۹، ۳۰۰، ۳۰۱، ۳۰۲، ۳۰۳، ۳۰۴، ۳۰۵، ۳۰۶، ۳۰۷، ۳۰۸، ۳۰۹، ۳۱۰، ۳۱۱، ۳۱۲، ۳۱۳، ۳۱۴، ۳۱۵، ۳۱۶، ۳۱۷، ۳۱۸، ۳۱۹، ۳۲۰، ۳۲۱، ۳۲۲، ۳۲۳، ۳۲۴، ۳۲۵، ۳۲۶، ۳۲۷، ۳۲۸، ۳۲۹، ۳۳۰، ۳۳۱، ۳۳۲، ۳۳۳، ۳۳۴، ۳۳۵، ۳۳۶، ۳۳۷، ۳۳۸، ۳۳۹، ۳۴۰، ۳۴۱، ۳۴۲، ۳۴۳، ۳۴۴، ۳۴۵، ۳۴۶، ۳۴۷، ۳۴۸، ۳۴۹، ۳۵۰، ۳۵۱، ۳۵۲، ۳۵۳، ۳۵۴، ۳۵۵، ۳۵۶، ۳۵۷، ۳۵۸، ۳۵۹، ۳۶۰، ۳۶۱، ۳۶۲، ۳۶۳، ۳۶۴، ۳۶۵، ۳۶۶، ۳۶۷، ۳۶۸، ۳۶۹، ۳۷۰، ۳۷۱، ۳۷۲، ۳۷۳، ۳۷۴، ۳۷۵، ۳۷۶، ۳۷۷، ۳۷۸، ۳۷۹، ۳۸۰، ۳۸۱، ۳۸۲، ۳۸۳، ۳۸۴، ۳۸۵، ۳۸۶، ۳۸۷، ۳۸۸، ۳۸۹، ۳۹۰، ۳۹۱، ۳۹۲، ۳۹۳، ۳۹۴، ۳۹۵، ۳۹۶، ۳۹۷، ۳۹۸، ۳۹۹، ۴۰۰، ۴۰۱، ۴۰۲، ۴۰۳، ۴۰۴، ۴۰۵، ۴۰۶، ۴۰۷، ۴۰۸، ۴۰۹، ۴۱۰، ۴۱۱، ۴۱۲، ۴۱۳، ۴۱۴، ۴۱۵، ۴۱۶، ۴۱۷، ۴۱۸، ۴۱۹، ۴۲۰، ۴۲۱، ۴۲۲، ۴۲۳، ۴۲۴، ۴۲۵، ۴۲۶، ۴۲۷، ۴۲۸، ۴۲۹، ۴۳۰، ۴۳۱، ۴۳۲، ۴۳۳، ۴۳۴، ۴۳۵، ۴۳۶، ۴۳۷، ۴۳۸، ۴۳۹، ۴۴۰، ۴۴۱، ۴۴۲، ۴۴۳، ۴۴۴، ۴۴۵، ۴۴۶، ۴۴۷، ۴۴۸، ۴۴۹، ۴۵۰، ۴۵۱، ۴۵۲، ۴۵۳، ۴۵۴، ۴۵۵، ۴۵۶، ۴۵۷، ۴۵۸، ۴۵۹، ۴۶۰، ۴۶۱، ۴۶۲، ۴۶۳، ۴۶۴، ۴۶۵، ۴۶۶، ۴۶۷، ۴۶۸، ۴۶۹، ۴۷۰، ۴۷۱، ۴۷۲، ۴۷۳، ۴۷۴، ۴۷۵، ۴۷۶، ۴۷۷، ۴۷۸، ۴۷۹، ۴۸۰، ۴۸۱، ۴۸۲، ۴۸۳، ۴۸۴، ۴۸۵، ۴۸۶، ۴۸۷، ۴۸۸، ۴۸۹، ۴۹۰، ۴۹۱، ۴۹۲، ۴۹۳، ۴۹۴، ۴۹۵، ۴۹۶، ۴۹۷، ۴۹۸، ۴۹۹، ۵۰۰، ۵۰۱، ۵۰۲، ۵۰۳، ۵۰۴، ۵۰۵، ۵۰۶، ۵۰۷، ۵۰۸، ۵۰۹، ۵۱۰، ۵۱۱، ۵۱۲، ۵۱۳، ۵۱۴، ۵۱۵، ۵۱۶، ۵۱۷، ۵۱۸، ۵۱۹، ۵۲۰، ۵۲۱، ۵۲۲، ۵۲۳، ۵۲۴، ۵۲۵، ۵۲۶، ۵۲۷، ۵۲۸، ۵۲۹، ۵۳۰، ۵۳۱، ۵۳۲، ۵۳۳، ۵۳۴، ۵۳۵، ۵۳۶، ۵۳۷، ۵۳۸، ۵۳۹، ۵۴۰، ۵۴۱، ۵۴۲، ۵۴۳، ۵۴۴، ۵۴۵، ۵۴۶، ۵۴۷، ۵۴۸، ۵۴۹، ۵۵۰، ۵۵۱، ۵۵۲، ۵۵۳، ۵۵۴، ۵۵۵، ۵۵۶، ۵۵۷، ۵۵۸، ۵۵۹، ۵۶۰، ۵۶۱، ۵۶۲، ۵۶۳، ۵۶۴، ۵۶۵، ۵۶۶، ۵۶۷، ۵۶۸، ۵۶۹، ۵۷۰، ۵۷۱، ۵۷۲، ۵۷۳، ۵۷۴، ۵۷۵، ۵۷۶، ۵۷۷، ۵۷۸، ۵۷۹، ۵۸۰، ۵۸۱، ۵۸۲، ۵۸۳، ۵۸۴، ۵۸۵، ۵۸۶، ۵۸۷، ۵۸۸، ۵۸۹، ۵۹۰، ۵۹۱، ۵۹۲، ۵۹۳، ۵۹۴، ۵۹۵، ۵۹۶، ۵۹۷، ۵۹۸، ۵۹۹، ۶۰۰، ۶۰۱، ۶۰۲، ۶۰۳، ۶۰۴، ۶۰۵، ۶۰۶، ۶۰۷، ۶۰۸، ۶۰۹، ۶۱۰، ۶۱۱، ۶۱۲، ۶۱۳، ۶۱۴، ۶۱۵، ۶۱۶، ۶۱۷، ۶۱۸، ۶۱۹، ۶۲۰، ۶۲۱، ۶۲۲، ۶۲۳، ۶۲۴، ۶۲۵، ۶۲۶، ۶۲۷، ۶۲۸، ۶۲۹، ۶۳۰، ۶۳۱، ۶۳۲، ۶۳۳، ۶۳۴، ۶۳۵، ۶۳۶، ۶۳۷، ۶۳۸، ۶۳۹، ۶۴۰، ۶۴۱، ۶۴۲، ۶۴۳، ۶۴۴، ۶۴۵، ۶۴۶، ۶۴۷، ۶۴۸، ۶۴۹، ۶۵۰، ۶۵۱، ۶۵۲، ۶۵۳، ۶۵۴، ۶۵۵، ۶۵۶، ۶۵۷، ۶۵۸، ۶۵۹، ۶۶۰، ۶۶۱، ۶۶۲، ۶۶۳، ۶۶۴، ۶۶۵، ۶۶۶، ۶۶۷، ۶۶۸، ۶۶۹، ۶۷۰، ۶۷۱، ۶۷۲، ۶۷۳، ۶۷۴، ۶۷۵، ۶۷۶، ۶۷۷، ۶۷۸، ۶۷۹، ۶۸۰، ۶۸۱، ۶۸۲، ۶۸۳، ۶۸۴، ۶۸۵، ۶۸۶، ۶۸۷، ۶۸۸، ۶۸۹، ۶۹۰، ۶۹۱، ۶۹۲، ۶۹۳، ۶۹۴، ۶۹۵، ۶۹۶، ۶۹۷، ۶۹۸، ۶۹۹، ۷۰۰، ۷۰۱، ۷۰۲، ۷۰۳، ۷۰۴، ۷۰۵، ۷۰۶، ۷۰۷، ۷۰۸، ۷۰۹، ۷۱۰، ۷۱۱، ۷۱۲، ۷۱۳، ۷۱۴، ۷۱۵، ۷۱۶، ۷۱۷، ۷۱۸، ۷۱۹، ۷۲۰، ۷۲۱، ۷۲۲، ۷۲۳، ۷۲۴، ۷۲۵، ۷۲۶، ۷۲۷، ۷۲۸، ۷۲۹، ۷۳۰، ۷۳۱، ۷۳۲، ۷۳۳، ۷۳۴، ۷۳۵، ۷۳۶، ۷۳۷، ۷۳۸، ۷۳۹، ۷۴۰، ۷۴۱، ۷۴۲، ۷۴۳، ۷۴۴، ۷۴۵، ۷۴۶، ۷۴۷، ۷۴۸، ۷۴۹، ۷۵۰، ۷۵۱، ۷۵۲، ۷۵۳، ۷۵۴، ۷۵۵، ۷۵۶، ۷۵۷، ۷۵۸، ۷۵۹، ۷۶۰، ۷۶۱، ۷۶۲، ۷۶۳، ۷۶۴، ۷۶۵، ۷۶۶، ۷۶۷، ۷۶۸، ۷۶۹، ۷۷۰، ۷۷۱، ۷۷۲، ۷۷۳، ۷۷۴، ۷۷۵، ۷۷۶، ۷۷۷، ۷۷۸، ۷۷۹، ۷۸۰، ۷۸۱، ۷۸۲، ۷۸۳، ۷۸۴، ۷۸۵، ۷۸۶، ۷۸۷، ۷۸۸، ۷۸۹، ۷۹۰، ۷۹۱، ۷۹۲، ۷۹۳، ۷۹۴، ۷۹۵، ۷۹۶، ۷۹۷، ۷۹۸، ۷۹۹، ۸۰۰، ۸۰۱، ۸۰۲، ۸۰۳، ۸۰۴، ۸۰۵، ۸۰۶، ۸۰۷، ۸۰۸، ۸۰۹، ۸۱۰، ۸۱۱، ۸۱۲، ۸۱۳، ۸۱۴، ۸۱۵، ۸۱۶، ۸۱۷، ۸۱۸، ۸۱۹، ۸۲۰، ۸۲۱، ۸۲۲، ۸۲۳، ۸۲۴، ۸۲۵، ۸۲۶، ۸۲۷، ۸۲۸، ۸۲۹، ۸۳۰، ۸۳۱، ۸۳۲، ۸۳۳، ۸۳۴، ۸۳۵، ۸۳۶، ۸۳۷، ۸۳۸، ۸۳۹، ۸۴۰، ۸۴۱، ۸۴۲، ۸۴۳، ۸۴۴، ۸۴۵، ۸۴۶، ۸۴۷، ۸۴۸، ۸۴۹، ۸۵۰، ۸۵۱، ۸۵۲، ۸۵۳، ۸۵۴، ۸۵۵، ۸۵۶، ۸۵۷، ۸۵۸، ۸۵۹، ۸۶۰، ۸۶۱، ۸۶۲، ۸۶۳، ۸۶۴، ۸۶۵، ۸۶۶، ۸۶۷، ۸۶۸، ۸۶۹، ۸۷۰، ۸۷۱، ۸۷۲، ۸۷۳، ۸۷۴، ۸۷۵، ۸۷۶، ۸۷۷، ۸۷۸، ۸۷۹، ۸۸۰، ۸۸۱، ۸۸۲، ۸۸۳، ۸۸۴، ۸۸۵، ۸۸۶، ۸۸۷، ۸۸۸، ۸۸۹، ۸۹۰، ۸۹۱، ۸۹۲، ۸۹۳، ۸۹۴، ۸۹۵، ۸۹۶، ۸۹۷، ۸۹۸، ۸۹۹، ۹۰۰، ۹۰۱، ۹۰۲، ۹۰۳، ۹۰۴، ۹۰۵، ۹۰۶، ۹۰۷، ۹۰۸، ۹۰۹، ۹۱۰، ۹۱۱، ۹۱۲، ۹۱۳، ۹۱۴، ۹۱۵، ۹۱۶، ۹۱۷، ۹۱۸، ۹۱۹، ۹۲۰، ۹۲۱، ۹۲۲، ۹۲۳، ۹۲۴، ۹۲۵، ۹۲۶، ۹۲۷، ۹۲۸، ۹۲۹، ۹۳۰، ۹۳۱، ۹۳۲، ۹۳۳، ۹۳۴، ۹۳۵، ۹۳۶، ۹۳۷، ۹۳۸، ۹۳۹، ۹۴۰، ۹۴۱، ۹۴۲، ۹۴۳، ۹۴۴، ۹۴۵، ۹۴۶، ۹۴۷، ۹۴۸، ۹۴۹، ۹۵۰، ۹۵۱، ۹۵۲، ۹۵۳، ۹۵۴، ۹۵۵، ۹۵۶، ۹۵۷، ۹۵۸، ۹۵۹، ۹۶۰، ۹۶۱، ۹۶۲، ۹۶۳، ۹۶۴، ۹۶۵، ۹۶۶، ۹۶۷، ۹۶۸، ۹۶۹، ۹۷۰، ۹۷۱، ۹۷۲، ۹۷۳، ۹۷۴، ۹۷۵، ۹۷۶، ۹۷۷، ۹۷۸، ۹۷۹، ۹۸۰، ۹۸۱، ۹۸۲، ۹۸۳، ۹۸۴، ۹۸۵، ۹۸۶، ۹۸۷، ۹۸۸، ۹۸۹، ۹۹۰، ۹۹۱، ۹۹۲، ۹۹۳، ۹۹۴، ۹۹۵، ۹۹۶، ۹۹۷، ۹۹۸، ۹۹۹، ۱۰۰۰، ۱۰۰۱، ۱۰۰۲، ۱۰۰۳، ۱۰۰۴، ۱۰۰۵، ۱۰۰۶، ۱۰۰۷، ۱۰۰۸، ۱۰۰۹، ۱۰۱۰، ۱۰۱۱، ۱۰۱۲، ۱۰۱۳، ۱۰۱۴، ۱۰۱۵، ۱۰۱۶، ۱۰۱۷، ۱۰۱۸، ۱۰۱۹، ۱۰۲۰، ۱۰۲۱، ۱۰۲۲، ۱۰۲۳، ۱۰۲۴، ۱۰۲۵، ۱۰۲۶، ۱۰۲۷، ۱۰۲۸، ۱۰۲۹، ۱۰۳۰، ۱۰۳۱، ۱۰۳۲، ۱۰۳۳، ۱۰۳۴، ۱۰۳۵، ۱۰۳۶، ۱۰۳۷، ۱۰۳۸، ۱۰۳۹، ۱۰۴۰، ۱۰۴۱، ۱۰۴۲، ۱۰۴۳، ۱۰۴۴، ۱۰۴۵، ۱۰۴۶، ۱۰۴۷، ۱۰۴۸، ۱۰۴۹، ۱۰۵۰، ۱۰۵۱، ۱۰۵۲، ۱۰۵۳، ۱۰۵۴، ۱۰۵۵، ۱۰۵۶، ۱۰۵۷، ۱۰۵۸، ۱۰۵۹، ۱۰۶۰، ۱۰۶۱، ۱۰۶۲، ۱۰۶۳، ۱۰۶۴، ۱۰۶۵، ۱۰۶۶، ۱۰۶۷، ۱۰۶۸، ۱۰۶۹، ۱۰۷۰، ۱۰۷۱، ۱۰۷۲، ۱۰۷۳، ۱۰۷۴، ۱۰۷۵، ۱۰۷۶، ۱۰۷۷، ۱۰۷۸، ۱۰۷۹، ۱۰۸۰، ۱۰۸۱، ۱۰۸۲، ۱۰۸۳، ۱۰۸۴، ۱۰۸۵، ۱۰۸۶، ۱۰۸۷، ۱۰۸۸، ۱۰۸۹، ۱۰۹۰، ۱۰۹۱، ۱۰۹۲، ۱۰۹۳، ۱۰۹۴، ۱۰۹۵، ۱۰۹۶، ۱۰۹۷، ۱۰۹۸، ۱۰۹۹، ۱۱۰۰، ۱۱۰۱، ۱۱۰۲، ۱۱۰۳، ۱۱۰۴، ۱۱۰۵، ۱۱۰۶، ۱۱۰۷، ۱۱۰۸، ۱۱۰۹، ۱۱۱۰، ۱۱۱۱، ۱۱۱۲، ۱۱۱۳، ۱۱۱۴، ۱۱۱۵، ۱۱۱۶، ۱۱۱۷، ۱۱۱۸، ۱۱۱۹، ۱۱۲۰، ۱۱۲۱، ۱۱۲۲، ۱۱۲۳، ۱۱۲۴، ۱۱۲۵، ۱۱۲۶، ۱۱۲۷، ۱۱۲۸، ۱۱۲۹، ۱۱۳۰، ۱۱۳۱، ۱۱۳۲، ۱۱۳۳، ۱۱۳۴، ۱۱۳۵، ۱۱۳۶، ۱۱۳۷، ۱۱۳۸، ۱۱۳۹، ۱۱۴۰، ۱۱۴۱، ۱۱۴۲، ۱۱۴۳، ۱۱۴۴، ۱۱۴۵، ۱۱۴۶، ۱۱۴۷، ۱۱۴۸، ۱۱۴۹، ۱۱۵۰، ۱۱۵۱، ۱۱۵۲، ۱۱۵۳، ۱۱۵۴، ۱۱۵۵، ۱۱۵۶، ۱۱۵۷، ۱۱۵۸، ۱۱۵۹، ۱۱۶۰، ۱۱۶۱، ۱۱۶۲، ۱۱۶۳، ۱۱۶۴، ۱۱۶۵، ۱۱۶۶، ۱۱۶۷، ۱۱۶۸، ۱۱۶۹، ۱۱۷۰، ۱۱۷۱، ۱۱۷۲، ۱۱۷۳، ۱۱۷۴، ۱۱۷۵، ۱۱۷۶، ۱۱۷۷، ۱۱۷۸، ۱۱۷۹، ۱۱۸۰، ۱۱۸۱، ۱۱۸۲، ۱۱۸۳، ۱۱۸۴، ۱۱۸۵، ۱۱۸۶، ۱۱۸۷، ۱۱۸۸، ۱۱۸۹، ۱۱۹۰، ۱۱۹۱، ۱۱۹۲، ۱۱۹۳، ۱۱۹۴، ۱۱۹۵، ۱۱۹۶، ۱۱۹۷، ۱۱۹۸، ۱۱۹۹، ۱۲۰۰، ۱۲۰۱، ۱۲۰۲، ۱۲۰۳، ۱۲۰۴، ۱۲۰۵، ۱۲۰۶، ۱۲۰۷، ۱۲۰۸، ۱۲۰۹، ۱۲۱۰، ۱۲۱۱، ۱۲۱۲، ۱۲۱۳، ۱۲۱۴، ۱۲۱۵، ۱۲۱۶، ۱۲۱۷، ۱۲۱۸، ۱۲۱۹، ۱۲۲۰، ۱۲۲۱، ۱۲۲۲، ۱۲۲۳، ۱۲۲۴، ۱۲۲۵، ۱۲۲۶، ۱۲۲۷، ۱۲۲۸، ۱۲۲۹، ۱۲۳۰، ۱۲۳۱، ۱۲۳۲، ۱۲۳۳، ۱۲۳۴، ۱۲۳۵، ۱۲۳۶، ۱۲۳۷، ۱۲۳۸، ۱۲۳۹، ۱۲۴۰، ۱۲۴۱، ۱۲۴۲، ۱۲۴۳، ۱۲۴۴، ۱۲۴۵، ۱۲۴۶، ۱۲۴۷، ۱۲۴۸، ۱۲۴۹، ۱۲۵۰، ۱۲۵۱، ۱۲۵۲، ۱۲۵۳، ۱۲۵۴، ۱۲۵۵، ۱۲۵۶، ۱۲۵۷، ۱۲۵۸، ۱۲۵۹، ۱۲۶۰، ۱۲۶۱، ۱۲۶۲، ۱۲۶۳، ۱۲۶۴، ۱۲۶۵، ۱۲۶۶، ۱۲۶۷، ۱۲۶۸، ۱۲۶۹، ۱۲۷۰، ۱۲۷۱، ۱۲۷۲، ۱۲۷۳، ۱۲۷۴، ۱۲۷۵، ۱۲۷۶، ۱۲۷

شکل ۶: اقدامات قابل انجام در جهت تقویت مدیریت زنجیره تامین بندری در سطوح مختلف



منبع: یافته های تحقیق

عنوان شد در بنادر مختلف متفاوت باشد، ولی مهم این است که در همه بنادر، این اقدامات تاثیر مستقیمی در تقویت زنجیره تامین بندری خواهد داشت که در کل باعث تقویت زنجیره تامین خواهد شد.

در خصوص اقدامات لازم و قابل انجام در سطح عملیات (سطح سوم) می توان به موارد زیر به طور خلاصه اشاره کرد:

بررسی سیاست های تجاری و بازرگانی و ارسال ماهیانه گزارشات برای مدیریت، توسعه بندر با توجه به عملکرد بندر، ارتقای زیرساخت های بندری، سیستم های عملیاتی و اطلاعات بندر، انجام اقدامات کلیدی در ترمنال های چندمنظوره، پاسخگویی به انتظارات در زمان های اضطراری، تقویت همکاری بین بندر و جامعه بندری، ایجاد زمینه مشارکت برای کلیه استفاده کنندگان خدمات بندری، تشکیل کمیته همکاری پراپتورهای حمل و نقل پسرکانه و پراپتورهای بندری، مشارکت با کلیه زنجیره تامین بندری و غیر زنجیره تامین بندری، کنترل مدام فرایندهای داخلی بندر به منظور عدم تداخل بین آنها، هماهنگی بین کلیه اجزای درگیر در ارایه عملیات بندری از جمله دولت، کارگر و کارفرما، ارایه طرح های مناسب جهت توانمندسازی کارمندان، کنترل بودجه ای در اجرای عملیات بندری در سر فصل های مختلف، بهبود کارایی فرایندهای داخلی، بررسی و شناسایی چالش های جدید صنایع دریایی و شناسایی نیازهای استفاده کنندگان خدمات بندری.

نتیجه گیری:

طی چندسال اخیر ظهور فن آوری های نوین و ایجاد تحولات عظیم در بازارهای جهانی، مدیریت زنجیره تامین را بیش از پیش ضروری ساخته است. بنادر می توانند با تاثیر در هزینه و زمان دریافت کالا در زنجیره تامین اثرگذار باشند. تغییرات انجام شده اخیر در نقش سنتی بنادر، اهمیت بنادر در زنجیره تامین را بیشتر آشکار کرده است. در این مقاله مدل زنجیره تامین بندری با توجه به اقدامات قابل انجام در سه سطح سازمان، مدیریت و عملیاتی مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. اجرای این مدل یک عمل مشارکتی بوده که نیازمند همکاری کلیه قسمت های داخلی و خارجی بندر است.

با تغییر کاربرد بنادر و تبدیل آنها از بارانداز و انبار نگهداری کالا به بازار کالا و محل هایی برای پردازش، فرآوری تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیت های خدماتی، صنعتی و بازرگانی، اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی دوچندان شده است

زنجیره تامین شامل تمامی فعالیت های مرتبط با جریان و مبادله کالاها و خدمات، از مرحله ماده خام تا مرحله محصول نهایی قابل مصرف توسط مشتری است. بدون شک تحولات اخیر در سطح جهان باعث توجه زیادی به آسیب پذیری زنجیره تامین شده است. نقش سیستم حمل و نقل، به خصوص حمل و نقل دریایی، در این میان بسیار حایز اهمیت است. بنادر به عنوان نقاط کلیدی در حمل و نقل دریایی، می توانند نقش موثر و قابل توجهی در زنجیره تامین داشته باشند. بدیهی است بنادر با بهره موری بالا باعث ایجاد سرعت در جابه جایی کالا شده و با کاهش قیمت حمل، نقش مهمی به عهده دارند. تغییرات در وظایف بنادر در دوره های اخیر در راستای ارتقای زنجیره تامین بوده است. در این مقاله ضمن بررسی مدیریت زنجیره تامین بنادر، موارد مرتبط تاثیر گذار بر زنجیره تامین در سطوح مختلف مورد بررسی قرار گرفته و ضمن بررسی مشکلات زنجیره تامین بندری، اقدامات قابل انجام در جهت تقویت مدیریت زنجیره تامین در سه سطح مختلف عنوان شده است. همچنین مدل زنجیره تامین لجستیک بندری و همچنین مقایسه مدل های مختلف لجستیک بندری نیز عنوان شده است. ارایه راه حل ها و نکات کلیدی در ادامه مقاله می تواند در افزایش قدرت انعطاف پذیری بنادر و ارتقای نقش مثبت و تاثیر گذار بنادر در زنجیره تامین بسیار حایز اهمیت است.

زیر نویس:

1. ssecorP yhcareiH lacitylanA ihpleD yzzuF
2. (OMI) noitazinagO emitraM lanoitanretnI
3. (OLI) noitazinagO robaL lanoitanretnI
4. hcraseR emitraM naigewroN
5. 9991 , eppililH P , nossioB

البته در جهت توسعه یافتگی بنادر متفاوت است، لذا به کارگیری نتایج حاصل در بنادر مختلف با تفاوت هایی روبه رو است. انجام اقدامات فوق باعث بهبود توانایی بندر در جهت تقویت مدیریت زنجیره تامین بندری شده که باعث ایجاد یک پوشش جامع تر برای حل مشکلات بندر و انعطاف پذیری بنادر می شود.

منابع فارسی:

- ۱- مرتضی پور، سید محمد، قبادی، عظیم، یحیی پور، یوسف (۱۳۹۲) نقش بنادر نسل سوم در مدیریت لجستیک و زنجیره تامین با نگاهی به بنادر کشور، بیست و یکمین همایش ارگان های دریایی کشور
- ۲- چراغی، حسین، کوهساری، فرهاد، ملکی، مصطفی (۱۳۹۲) تعیین الگوی توسعه یافته لجستیک بندری کشور، بیست و یکمین همایش ارگان های دریایی کشور

منابع لاتین:

- ۱- Carbone, V. () The changing role of ports in Supply Chain Management, Taylor and Francis Group, France
- ۲- Askola, H., Rantasila, K. () The role of ports in supply chain management, VTT Research center, Finland
- ۳- Mi, Z., Hanbin, X. () Research on Ports Logistics Development Model Based On supply chain, University of Technology, China
- ۴- Loh, H., Thai, V. () The Role of Ports in Supply Chain Management, Nanyang Technological University, Singapore
- ۵- Daryll, H. (۲۰۰۵) Maritime Industry Development, Transport and logistics Center, Australia
- ۶- Gupta, et. al. (۲۰۰۹) Study of Shipping Industry in Singapore, S.P. Jain Center of Management.
- ۷- Paramewaran, B. (۲۰۰۴), The Liberalization of Maritime Transport Services, International Research School
- ۸- Nielsen, D. (۲۰۰۵), Maritime Security, World Maritime University

« نقش روابط عمومی در مدیریت بحران

● ارتباطات چه نقشی را در حوادث ایفا می کند؟

گروه‌ها و شرکت‌هایی که به نوعی درگیر با بحران هستند - چه خصوصی و چه عمومی - برای بیان نظرات و اخبار خود و جلب اعتماد عموم به توانایی‌های خود در باره اقدامات انجام شده در مورد حوادث، چقدر آمادگی دارند؟ چه اقداماتی باید پیش، پس و در زمان بروز حادثه انجام داد تا بتوان با دامنه وسیع مخاطبان ارتباط موثر و مناسبی برقرار کرد؟ آنچه در پی می‌آید، تحلیلی در مورد ضرورت ارتباطات در حوادث دریایی است که به جنبه‌های عملی به کارگیری و گسترش ارتباطات موثر بحران می‌پردازد.

● شالوده

در دنیای تجاری امروز، روزنامه‌ها پر از اخبار و گزارش از حوادثی است که شرکت‌های تجاری آمریکایی و بین‌المللی، موسسات نظارتی، دولت‌های ایالتی و فدرال و عموم را تحت تاثیر قرار می‌دهند. هدف از ارتباطات در بحران‌های مختلف، به حداقل رساندن آسیب‌های وارده به واسطه فعالیت‌های مسوولانه، مدیریت موثر کارمندان و تماس داشتن با صاحبان کالا، سهامداران ذی‌نفع و عمومی است.

صنایع دریایی نیز از این قاعده مستثنای نیستند. کلیه اعضای این صنعت و به‌طور کلی مسوولان کلیه شرکت‌ها، اجباراً باید آمادگی مقابله با بحران را داشته باشند. این مقاله مجموعه‌ای از اقدامات صحیح برای توسعه برنامه‌های ارتباطات بحران را ارائه می‌کند. فعالیت‌های گوناگون ارتباطی یک گروه مسوول می‌تواند تادمتی پس از انجام اقدامات مربوط به کنترل بحران نیز ادامه داشته باشد. این مساله بسیار حیاتی است و مهم است که این گروه‌ها مسوولیت‌های بزرگ‌تری را درک و خود را برای آنها آماده کنند. در صنایع دریایی برخلاف سایر زمینه‌های تجاری، دستورالعمل‌ها و قوانین روشن و صریحی در مورد حوادث وجود دارد که باید تبعیت شوند. نیروهای گارد ساحلی در زمینه ارتباطات، جهت انجام اقدامات سریع ارتباطی آموزش دیده‌اند و در صورت نیاز یک مرکز اطلاعات ایجاد کرده و حقایق مربوط به حوادث را به عموم که مشتاق شنیدن حقایق حوادث هستند ارائه می‌کنند. این مساله ممکن است بدون توجه به اینکه آیا گروهی مسوول حضور دارد یا نه و یا اینکه آیا طرحی برای مقابله با بحران و تیمی آموزش دیده برای برقراری ارتباطات در اختیار دارد، اتفاق بیفتد. این آموزش، به همراه یک استراتژی کاملاً منسجم و فوق‌العاده تاثیرگذار جهت نشر اطلاعات - از اطلاعات عمومی گرفته تا اطلاعات مربوط به حوادث - در برنامه‌های گارد ساحلی برای انجام اقدامات سریع در مورد حوادث دریایی تا اندازه‌ای جا انداخته شده است. برخلاف بعضی شرکت‌های بزرگ که حتماً پس از اعتراف به وقوع بحران اطلاعات ارائه می‌کنند، دفاتر محلی گارد ساحلی جهت برقراری ارتباط با رسانه‌ها و عموم بسیار سریع وارد عمل می‌شوند.

● چرا برقراری ارتباط؟

پیش از آنکه یک سازمان بتواند به‌طور موثری از برنامه ارتباطات استفاده کند و آن را توسعه دهد، کسی باید ضرورت این کار را درک کند. ممکن است دیرباوران و شکاکان بگویند «چرا این همه دردسر؟» بهترین استراتژی «سخن نگفتن» است. بگذارید گارد ساحلی به اداره امور بپردازد.

سطوح عالی مدیریت سازمان‌هایی که دچار بحران می‌شوند باید در مورد اثرات زیانبار بلندمدت و قابل‌سنجشی که شهرت و سرمایه آنان را تحت تاثیر قرار می‌دهد، برنامه‌های بلندمدت و کوتاه‌مدت داشته باشند.

● روابط عمومی بحران

بحران، آبروریزی و موارد اضطراری یقیناً گزارش‌های مهمی هستند، اما روابط عمومی فقط با رسانه‌ها سروکار ندارد و چیزی بیش از آن است. بحران را می‌توان امور قابل پیش‌بینی برنامه‌ریزی نشده توصیف کرد و هر زمانی برای هر کس ممکن است رخ بدهد. شما در بزرگراه دچار حادثه می‌شوید و این امر می‌تواند برای خانواده شما یک وضعیت بحرانی باشد، در حالی که این شما هستید که با بحران مواجه هستید؛ زیرا شما به عنوان یک قربانی اگر دچار حادثه شوید، زندگی‌تان با مخاطره روبه‌رو خواهد شد.

هیچ کس نمی‌خواهد با بحران مواجه شود، اما برخی از ما به نحوی بخشی از حادثه می‌شویم و باید با آن مواجه شویم. بحران هر زمانی رخ می‌دهد اما انتشار یک بحران جریانی است که وقت لازم دارد. هیچ سازمانی در جهان نمی‌خواهد با بحران روبه‌رو شود. سازمان‌های کارآمد همیشه یک برنامه به عمل نیامده آماده‌سازی برای مقابله با هر بحرانی دارند. در واقع در قرن جدید بهترین کارکنان بالاترین درآمد در روابط عمومی این موقعیت را در اثر تلاش و کوشش در مهار بحران به دست آورده‌اند. سالیان درازی طول می‌کشد تا شهرتی کسب شود، با این حال در چند دقیقه از بین می‌رود. هر سازمانی با هر میزان از اهمیت باید دارای برنامه ارتباطات بحران باشد تا به شکلی مطمئن به کار خود ادامه دهد.

بحران ناخواسته فعالیت نهایی و آزمون نهایی برای مدیران است. در زمان بحران، شیوه‌های مدیریت سنتی ناکافی و راه پاسخ معمولاً ناکافی است.

در مدیریت بحران استفاده از فعالیت‌های تخصصی در حوزه ارتباطات و روابط عمومی به رسمیت شناختن توانایی‌های روابط عمومی در ارتباطات بحران به عنوان یک بخش حیاتی از مدیریت ریسک و استراتژی‌های تداوم کسب و کار است.



پیمان حیدری، کارشناس روابط عمومی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان

امروزه کشتی‌هایی که در بندار امن نباشند در معرض خطر غرق شدن قرار دارند. دولت در مورد اقداماتی که برای مقابله با حوادث دریایی انجام می‌گیرد، مجموعه قوانینی تصویب کرده است که متأسفانه بعضی شرکت‌های خصوصی آنها را اجرا نمی‌کنند. بسیاری از سازمان‌های عمومی و شرکت‌های خصوصی که در زمینه صنایع دریایی فعالیت می‌کنند، از این قوانین استقبال کرده‌اند. بحران‌هایی که در پی حوادث دریایی به وجود می‌آیند محک خوبی برای جلب اعتماد عموم به سازمان‌ها، موسسات دولتی و شرکت‌های مرتبط خواهد بود. هر قدر پوشش خبری رسانه‌ها وسیع و توجه و کنج‌کاوی و علاقه رهبران و مدیران محلی و ملی بیشتر باشد، به همان نسبت تمایل عمومی نیز افزایش خواهد یافت.

توانایی آگاه‌سازی دامنه وسیع مخاطبان درباره طبیعت حوادث و نتایجی که به بار می‌آورند، تاثیر زیادی بر کسب موفقیت خواهد داشت. ارتباطات موثر می‌تواند به گروه‌ها و سازمان‌هایی که به واسطه مواجهه با بحران زیان دیده‌اند کمک کند تا اعتماد و حس مساعدت قوای دولتی، ناظران و عموم را به سمت خود جلب کنند. برعکس، ارتباطات ضعیف روبه‌رو شدن با موانع، صرف هزینه‌های بیشتر، جنجال آفرینی‌ها و دعاوی بی‌پایه یا شکست را در پی خواهد داشت.

● چگونگی کنترل بحران توسط روابط عمومی ها آماده باشید

مه‌ار وضعیت بحرانی مشکل است، اما اگر سازمانی قبل از وقوع بحران برنامه‌ای را آماده کرده باشد، کمک بزرگی خواهد بود. برنامه‌ریزی موفق سناریویی نیاز به آن دارد که کارمندان بخش‌های مختلف سازمان و سطوح مختلف سلسله‌مراتب را در بر می‌گیرد، طوری که که تا حد امکان تجربیات زیادی را سبب شود. افراد حرفه‌ای روابط عمومی باید نقش گره‌گشای بازی کنند. بخش روابط عمومی باید آغازگر عملیات باشد و تبادل نظری را به صورت بحث سازمان‌دهی کند و یا جلسه‌ای از تکنیک‌های حل معضل گروهی ترتیب دهد و فهرست طولیلی از حوادثی را که ممکن است رخ دهد، گردآوری و روی آنها به صورت جدی کار کند.

وقتی تمامی عناوین جمع‌آوری شد، افراد حرفه‌ای روابط عمومی احتمالاً مواردی را نیز که به تجربیات شخصی آنها مربوط شود اضافه کنند. مثلاً اگر ساختمان مرکزی دچار آتش‌سوزی شود، چه باید کرد؟ اگر تمام مدیران ارشد خارج از سازمان مشغول انجام ماموریت گروهی باشند و هواپیمای آنها سقوط کند، چه می‌شود؟ اگر چنین تکنیک‌های حل گروهی معضل قرار است با موفقیت عمل کند، مهم است که هر سناریویی مرتبط با موضوع باشد، هر چند به نظر غیرمحتمل برسد، این مورد را امتحان کنید.

زمانی که یک شناور بر اثر حادثه غرق می‌شود یا اگر گروهی یک شناور نفتکش را به سرقت ببرند، چه می‌شود؟ تصور کنید شناور به طرف کشور هند در حال حرکت است، اما گروه تروریستی آن را به کشور دیگری ببرند؛ جایی که حاکمان از قوانین دولت تبعیت نمی‌کنند. اگر کشتی را آتش بزنند چه می‌شود؟ به طور معقول شما انتظار دارید عناصر دخیل در حادثه را شناسایی کنید. این برنامه‌ریزی به شما کمک می‌کند نه تنها آنچه را رخ می‌دهد شناسایی کنید، بلکه معلوم می‌شود چه کسی هنگام بحران از همه مهم‌تر است. یک گروه مدیریت بحران انتخاب کنید که مسؤولیت‌های واضحی، هم در مرحله برنامه‌ریزی و هم در زمان بحران داشته باشد. این گروه به طور حتم شامل افرادی با مشاغل زیر است: کارمند ارشد اجرایی، رئیس بخش روابط عمومی یا هر کس دیگری که مسؤول برقراری ارتباطات است، یک یادو کارمند مطبوعاتی، کارشناس امور مالی و حسابداری، کسی از بخش بازاریابی و شخصی که مسؤول حفاظت و امنیت است. کارکنان روابط عمومی نقش بسیار مهمی در شرایط بحران بازی

در دنیایی که عصر اطلاعات و ارتباطات نام گرفته است، گردش اطلاعات و چرخه ارتباطات در هر سازمان در ابعاد گوناگون درون سازمانی و برون سازمانی کلید موفقیت مدیران و ارتقای جایگاه سازمان‌هاست. در واقع روابط عمومی قلب و مغز یک سازمان محسوب می‌شود که در کالبد سازمان وجود دارد. هر چه این دو کارتر باشند، کالبد سازمان سالم‌تر و مهی‌تر در جهت تعالی حرکت می‌کند. در این بین سرمایه اجتماعی مفهومی اجتماعی است که نقش کلیدی دارد. البته منظور از روابط عمومی آن روابط عمومی رویدادمحور یا روندمحور نیست. روابط عمومی فرایندمحور کسی است که در شکل‌گیری افکار عمومی و ارتباطات جریان‌ی موثر است؛ روابط عمومی که با ترویج ارزش‌ها و هنجارهای مشترک سازمانی در زمینه تقویت سرمایه اجتماعی سازمان گام برمی‌دارد. سرمایه اجتماعی، مفهومی اجتماعی است و از جمله دارایی‌های غیرشخصی و غیرفردی به‌شمار می‌رود. سرمایه انسانی شامل شناخت‌ها، مهارت‌ها، تجربه‌ها و دانش انسان‌هاست، اما سرمایه اجتماعی به این‌که چه کسانی را می‌شناسید و با چه کسانی در ارتباط هستید و حجم و نوع کیفیت ارتباطات شما به چه میزان است، بستگی دارد. اعتماد فردی و اجتماعی و پیوندهایی چون دوستی‌ها و فعالیت‌های داوطلبانه و ارتباطات اجتماعی از جمله مهم‌ترین اجزای سرمایه اجتماعی به‌شمار می‌روند. سرمایه اجتماعی به واقع عبارت است از پیوندهای بین افراد شبکه‌های اجتماعی و هنجارهای اعتماد و کنش و واکنش متقابل که از این پیوندها به وجود می‌آید. در این مقاله سعی خواهد شد به یکی از وظایف مهم روابط عمومی‌ها هنگام مواجهه با بحران، کنترل و سازمان‌دهی واحدهای زیرمجموعه و در مجموع مدیریت کردن بحران پرداخته شود.

می‌کنند و اساساً همان نقشی را که در زندگی روزمره برای سازمان انجام می‌دهند، هنگام به‌وجود آمدن بحران ایفا می‌کنند. در تمام اوقات، آنها برای حفظ و بهبود روابط سازمان با مخاطبان خود به طور موثر به ارتباط سازنده می‌پردازند.

● روش اجرایی گروه انتخاب شده مدیریت بحران

این گروه باید مسؤولیت تعیین خطوط اصلی یک طرح را به عهده بگیرد، طوری که بتوان آن را از قفسه بیرون کشید و هنگام نیاز به کار گرفت. طرح باید واضح، مختصر و عملی باشد و دوپهلون باشد، طوری که هر کس که از آن استفاده می‌کند بتواند بفهمد چه کاری باید انجام شود. این طرح باید به حد کافی قابلیت انعطاف داشته باشد تا بتوانیم آن را مناسب هر بحرانی که رخ می‌دهد برنامه‌ریزی کنیم. موضوع مهم این است که وظیفه هر کس مشخص باشد تا اطمینان حاصل شود که امکانات چاپ در دسترس آن است و آن شخص بداند که چگونه در زمان وقوع بحران چنین تسهیلاتی را فراهم کند.

اعضای گروه باید حتی پس از آنکه طرح بحران پیش‌نویس شده است، به طور منظم دیدار و جلسه داشته باشند. موضوع مهم این است که آنها با هم تماس داشته باشند و طرح بازنگری شود. زمانی که طرح مدیریت بحران تنظیم شد، تنها راه عمل کردن این است که آن را تمرین کنند: تمرین هنگام وقوع بحران خیلی دیر است. سازمان‌هایی که در زمینه مواد شیمیایی و حمل‌ونقل کار می‌کنند باید انجام مرتب تمرینات را به عهده بگیرند. هر سازمانی که دارای طرح مدیریت بحران است، باید بیازماید که آیا طرح عملکرد دارد، آن را به‌روز کند و به آگاهی همه برساند.

در مدیریت بحران استفاده از فعالیت‌های تخصصی در حوزه ارتباطات و روابط عمومی و به رسمیت شناختن توانایی‌های روابط عمومی در ارتباطات بحران به عنوان یک بخش حیاتی از مدیریت ریسک و استراتژی‌های تداوم کسب و کار است





● تهیه اطلاعات زیربنایی

وقتی یک بحران رخ می‌دهد، همه چیز یکباره و خیلی سریع اتفاق می‌افتد. حضور پیدا کردن بیش از یک هزار گزارشگر، عوامل ضبط صدا، عکاسان و فیلمبرداران در یک سانس گسترده معمول نیست. آنها همگی باید با مطلب نزدیک‌ترین خود بازگردند. مطالبی مثل عکس، گزارش و کارشناس روابط عمومی می‌تواند به روزنامه‌نگاران کمک کند تا این کار بهتر صورت گیرد.

در اکثر مواقع کارشناس روابط عمومی از طرف مشاوران قانونی از گفتن هر چیزی منع می‌شود که این امر بیشتر اوقات تصویر ناخوشایندی از فرهنگ کاری سازمان به‌جای می‌گذارد.

اگر کارشناس روابط عمومی مقدار زیادی از اطلاعات زیربنایی آماده داشته باشد، از این طریق حداقل می‌تواند تا حدی این شکاف را پر کند. در هر موردی لازم است مطالبی در مورد سازمان در دست داشته باشد؛ مثل آرایه واقعیت‌ها و ارقام اساسی، تاریخ‌ها، موقعیت‌ها، عملیات و غیره.

● مدیریت جریان اطلاعات

همیشه در بطن جریان اطلاعات باشید. آگاه باشید که ممکن است چه اتفاقی درون و برون سازمان روی دهد. گاهی اوقات اولین سازمانی که تحت تأثیر قرار می‌گیرد زمانی است که بحران باخبر می‌شود که یک گزارشگر در سازمان ظاهر می‌شود تا در مورد اتفاق رخ داده صحبت کند. این موضوع برای سازمان صورت خوشی ندارد و نشانگر سهل‌انگاری و عدم کفایت است. در چنین وضعیتی لازم است سازمان فوراً کنترل جریان اطلاعات را به دست بگیرد. این کار باید با دقت انجام شود و این امر به دلایلی حیاتی است.

● چرا؟

سازمان بی‌صلاحیت یا حتی بی‌مبالات به نظر خواهد رسید. این احساس را منتقل می‌کند که سازمان از آنچه که در درون آن می‌گذرد، بی‌خبر است و اگر مطلع باشد اما از گفتن اجتناب کند، به دغل کاری، مرموز و غیرقابل اعتماد بودن محکوم می‌شود.

در یک وضعیت بحرانی اگر اطلاعات را سخت محفوظ نگه داریم و بگوییم «حرفی نداریم»، صرفاً یک خلأ ایجاد می‌شود که درون آن را حدس و شایعه و حرف‌هایی بی‌اساس انباشته می‌سازد که کاملاً خارج از کنترل سازمان است. مهم این است که در زمان وقوع بحران، سازمان با یک صد صحبت کند و یک خط برنامه‌ریزی شده داشته باشد.

● چگونه؟

یادتان باشد طرح بحرانی که طراحی کردید کامل باشد، تمرین کرده و به‌روز باشد. این امر باید چگونگی مدیریت جریان اطلاعات را در بر گیرد. حوادث را به صورت آسیب‌خیزی احتمالی یا آسیب به تأسیسات و تسهیلات طبقه‌بندی و در مورد صدمات خبری به تأسیسات نیاز است که احتمال وقوع سانس مسدود شود.

● از تجربه خودتان بیاموزید

باید گفت که گروه بحران می‌تواند از تجربه‌ای که کسب کرده

استفاده کند تا سازمان آمادگی بهتری داشته باشد. معضل بزرگ‌تر این است که سازمان چقدر می‌تواند از اشتباهات دیگران بیاموزد. در کل کار خوبی نیست که به تک‌تک افراد در مورد اشتباهاتی که فرد در گسترش یک نتیجه‌بد داشته، خطاها مدام یادآوری و گفته شود، پس چرا آموختن درس‌های ناشی از مدیریت ضعیف بحران باید فکر خوبی باشد؟

● نتیجه‌گیری

کارشناسان شایسته روابط عمومی از مخاطبان و نیز سازمانی که نماینده آن هستند باید استنباط مشخصی داشته باشند. استفاده از زبان یک موضوع بسیار حساس برای مسئول روابط عمومی است، بنابراین تأکید مناسبی باید بر استفاده از زبان صورت گیرد. تمام پیام‌ها از سازمان باید به صورت درست بررسی شود. هنگام وقوع بحران وقتی فرصت‌های زیادی برای به کار بردن لحنی دروغین هست، گروه بحران روابط عمومی به یاد دارد که طبق قوانین عمل کند و حساس باشد. برقراری ارتباط در بحران بستگی به تحلیل سرسختی از خطرات در مقابل فواید در جمع بودن دارد. برقراری ارتباط مؤثر نیز بستگی به تجربه و قضاوت حرفه‌ای‌های روابط عمومی دارد.

منابع: دیو اکاشارما، ترجمه میترا کیوان مهر

<http://dargahi.blogfa.com>
<http://www.asrepooya.com>
 The Role of Public Relations in Crisis
 Management www.nku.edu

مدیریت سوانح دریایی ایران با مدل تصمیم‌گیری فازی

دکتر اکبر اعتباریان - استاد دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات اصفهان
دکتر علیرضا شیروانی - دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات اصفهان
دکتر ایرج سلطانی - دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات اصفهان
علی مرادی - دانشجوی دکتری مدیریت منابع انسانی، سازمان بندر و دریانوردی

تاریخچه و سابقه تحقیق

واقعیت این است که به این مهم یعنی تصمیم‌گیری به شیوه علمی در صنعت حمل و نقل و دریایی به ویژه در ارزیابی سوانح دریایی تاکنون توجه نشده است. این پژوهش در صدد است تا بتواند با طراحی مدلی با استفاده از شاخص‌های کیفی و به کارگیری تکنیک‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره در ارزیابی سوانح دریایی کمک کرده و خلأ موجود در این خصوص را پر کند. بنابراین لازم است به بررسی مواردی چون خطرهای دریایی و وقوع مکرر سوانح دریایی، رویکردهای جاری، رویکردهای مندرج و دیگر جامع‌گرایانه به سوانح دریایی بررسی قرار گیرد:

• خطرهای دریایی

نتیجه یا تأثیر حاصل از وقوع حادثه بر حسب هزینه در احتمال وقوع آن است. از این رو می‌توان گفت: احتمال وقوع حادثه در صد نتیجه حادثه (بر حسب هزینه) = خطر
خطر از دیدگاه حقوقی احتمال وقوع حادثه یا رخدادی است که ممکن است به خسارت بینجامد و گستره آن دارای جنبه‌های انسانی و فیزیکی باشد. خطرهایی که افراد شاغل در فعالیت‌های دریایی با آنها مواجهند، ویژگی‌های دیگری دارند، با این وجود می‌توان خطرهای محیط دریا را به دو دسته تقسیم کرد: اول خطرهای جانی ناشی از ضایعات و صدمات وارد شده به افراد روی کشتی که ممکن است همانند آسیب‌ها و ضایعات خشکی باشد، با این تفاوت که اوضاع روی کشتی و حضور در دریا پیامدهای حادثه را وخیم‌تر می‌کند و تشخیص دیگری که در نتیجه وقوع اینگونه خطرهای تأثیر خواهند شد و دیگر خطرهای جمعی ناشی از صدمات وارده به شناور و بار بر اثر وقوع سانحه که تأمین غرامت به کشتی و محموله آن

هدف این مقاله ارائه مدلی مناسب جهت ارزیابی سوانح دریایی با توجه به ویژگی‌های خاص و پارامترهای اثرگذار در آن است. یکی از شیوه‌های علمی تصمیم‌گیری روش‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره بار و یک‌دفعه فازی است که می‌تواند در شرایط نامطمئن با بررسی روابط بین معیارها با پارامترها و هدف‌ها مناسب‌ترین گزینه را که همان تصمیم است، ارائه کند (هادی، ۱۳۹۰).

تحلیل و بررسی سوانح دریایی به سبب وجود مداخله‌گرهای زیاد در ارزیابی یکی از حوزه‌های پیچیده محسوب می‌شود. این تحقیق بر آن است تا با استفاده از روش ارزیابی با تکنیک فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی دلفی فازی (FDAHP) عوامل متعددی را شناسایی و مدل‌سازی کند.

دوم مدل برای ارزیابی سوانح دریایی در مقاله ارائه می‌شود. مدل اول برای پارامترهای کلی سانحه و مدل دوم برای ارزیابی عوامل انسانی و پارامترهای آن طراحی شده است که در هر سانحه نقش بسیار مهمی ایفا می‌کنند.

برای طراحی مدل از مولفه‌ها و مواردی که سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار و سایر مقالات و تحقیقات درباره فعالیت صنعت حمل و نقل دریایی به ویژه سوانح دریایی تعیین کرده‌اند، به کار برده شده است و با بهره‌گیری از نظرات خبرگان در حوزه حمل و نقل دریایی (دریانوردی و کشتیرانی) باروش تصمیم‌گیری چندمعیاره فازی به اولویت‌بندی پارامترهای موثر در بروز سانحه دریایی پرداخته شده تا تصمیم‌گیران با مدنظر قرار دادن آنها برنامه‌های اصلاحی را برای کاهش عواملی که بیشترین اثر را دارند به طور اصولی، با وضع دستورالعمل، آیین‌نامه، مقررات و قوانین مورد نیاز برای تقویت عدم بروز سوانح دریایی، به مرحله اجرا در آورند. در واقع تحقیق بر آن است تا علت‌یابی و کنترل امور را جایگزین مقصریابی کند.

بازرگانی در بدو تأسیس از کسانی بهره می جست که ماجراجو بودند. خصلت آزادمنشی که در یانوردان به آن خوی گرفته بودند، پذیرش تلفات را از بدیهیات دریانوردی می دانست. فعالیت در دریا، به دلیل وضعیت غیرقابل پیش بینی مخاطرات آن، مکتبی فکری پدید آورد که منجر به پیدایش مسوولیت محدود شد.

برخی از صاحبانظران، مسأله احتمال و تقدیر را به طور کامل رد می کنند و دخالت ۲ عامل تأثیرگذار را، که یکی متکی بر عوامل فنی و دیگری مربوط به فقدان یا کمبود تجهیزات است، در بروز حادثه دخیل می دانند. از نظر ایشان، عوامل مهم تأثیرگذار در وقوع مخاطرات ناشی از آبخور زیاد کشتی، افزایش سرعت و بزرگی کشتی های مدرن هستند. به علاوه، عدم تناسب با فقدان بعضی از دستگاه ها و تجهیزات عامل تأثیرگذاری در بروز حادثه به شمار می آیند.

دسته ای از صاحبانظران نیز بر این باورند که علت اساسی وقوع سوانح بیشمار در دریانامی توان تنها متکی بر عوامل فنی دانست. آنها عقیده دارند که در دریا وضعیتی به وجود می آید که در آن، تأثیر عامل انسانی با اولویت مطرح است و هر گونه توجیه دیگری در این زمینه، نشان از رویکردی جهت دار است و گویای واقعی علت حادثه نیست.

این نوع رویکرد به حوادث، به مؤلفه های سطحی یک اتفاق می پردازد و با توجه به این نکته که گاهی اولویت را به بعضی از عوامل فنی و گاهی به عوامل انسانی نسبت می دهد، رویکردی کامل نخواهد بود. در اغلب موارد، اینگونه حوادث به درگیری حقوقی منجر می شوند. دعوایی بین چند نفر از افراد حرفه ای و متخصص شکل می گیرد که هر یک از طرفین دعوا برای دفاع از منافع خود که در پی دستیابی به آنها هستند اصرار به اثبات نظریه خود دارند. هدفمندی مسایل فنی، منازعه غیر معقولی است. هر چند که گاه به نتیجه منتهی می شود؛ با این حال، خطای انسانی و نا کار آیی فنی نتایج فاجعه آمیزی به دنبال دارد. به طور کلی، کشتی به عوامل نامتعادل و متغیری متکی است و فقط، معدودی از حوادث منشأ فنی دارند و عوامل نامطلوب و تشدید کننده دیگری نیز در کنار عوامل فنی مذکور در تکوین حادثه تأثیرگذارند.

• رویکرد نظام مند به سوانح دریایی

سطحی نگری رویکردهای سنتی موجب تکوین روش های جدید و جامع تری برای تحلیل سوانح می شود. اغلب این روش ها، از نظریه سیستم نگری استفاده می کنند. در این رویکردها، حادثه به منزله رویدادی منبعث از مشیت الهی یا به منزله امر تصادفی یا سانه فنی مجرد تلقی نمی شود؛ بلکه وقوع هر حادثه از نقص و ناتوانی سیستمی پیچیده نشأت می گیرد که تجزیه و تحلیل مشروح عناصر آن، ترتیب توالی علل را آشکار می سازد. کلیه وقایع مرتبط با اجزای مختلف سیستم، با دقت بسیاری تحلیل می شوند و برای پیشگیری از وقوع مجدد چنین سوانحی، اقدامات اصلاحی اتخاذ می شود. این تحقیق در ارزیابی سانه هم از رویکرد نظام مند استفاده می کند.

هر اتفاقی که به سبب عوامل مختلف به وقوع می پیوندد، با دقت بسیار زیادی تحلیل و اصلاح می شود تا از بروز مجدد آن جلوگیری شود. این نحوه برخورد با مسایل از محیط های فنی حادثه فراتر می رود و به تحقق فرهنگ ایمنی و در نهایت، ایجاد مجموعه ای از باورها، معیارها و طرز تلقی خطر هامنجر می شود. تجارب نشان می دهند که رفتار انسان ها، نگرانی و باورهای آنها در تحلیل خطر و مدیریت آن و همچنین روش های برخورد در حالات بحرانی و در مصیبت ها بسیار تأثیرگذارند. این نوع برخورد، در برخی از بخش های صنعتی مانند صنایع هسته ای که در طبقه خطر های سطح بالا قرار دارند، انضباط جدیدی ایجاد کرده که به علم «خطر ها» موسوم است و مقصود از آن، عبرت آموزی از حوادث به منظور تحلیل و کنترل خطر و چگونگی برخورد با حوادث در اوضاع بحرانی است.

• رویکرد جامع گرایانه به سوانح دریایی

رویکرد نظام گرایانه نوبه خود به رویکرد جامع منتهی می شود. برخی از تحلیلگران از روش تحلیلی استفاده می کنند؛ ولی ماهیت پرآکنده و متنوع صنعت دریایی ایجاب می کند که رویکردی جامع گرایانه در مسایل ایمنی به کار گرفته شود؛ به این معنا که علاوه بر اثرگذاری یک نظام به نظایم های دیگر نیز توجه شود.

در سال ۱۹۸۱، در مجله تحقیقات دریایی نروژ، پژوهشی درباره تصادم و به گل نشینی کشتی هامنتشر شد که در آن، خسارات، نتیجه عدم سازمان دهی درست سیستم مسوول هماهنگی کلیه فعالیت های مربوط به مسایل ایمنی معرفی شدند. وقایع در یک سیستم سازمان دهی شده از جنبه های مختلف به شرح ذیل بررسی شدند:

- کشتی که خود در برگیرنده سیستم های فنی، عوامل انسانی و تعامل آنهاست؛

- عناصر محیطی و اوضاع تأثیرگذار در دریا، مشتمل بر دریا، وضعیت جوی و تردد در دریا؛

- جامعه دریایی مشتمل بر کشتی سازان، سازمان های بین المللی، مراجع دریایی، سیستم آموزشی، مراجع بهداشتی، اتحادیه های تجاری و مؤسسه های رده بندی، که هر یک از اعضای آن در مسایل ایمنی اثرگذار هستند.

- در حوادث دریایی، هفت گروه بیشترین تأثیرپذیری را دارند که عبارتند از: افراد، که شامل خدمه و مسافران می شوند، کشتی ها، محموله، تأثیرات محیطی (آلودگی محیطی)، جستجو و نجات، منافع مالی، عوامل عملیاتی و سایر عناصر نظیر عوامل زیربنایی ساحلی، کنترل و خسارت به سازه های دریایی. در تحلیل های مبتنی بر رویکرد جامع در مسایل ایمنی در دریا، سانه به صورت پدیده ای منفرد در نظر گرفته نمی شود و دلایل وقوع آن، چنان ترسیم می شوند که راه حل هایی برای ممانعت از وقوع مجدد حادثه به دست آیند و نتیجه های جامعیت خواهد داشت که از تحلیل تملی عوامل سیستمی پیچیده،



و جبران زیان های ناشی از صدمات جانی و تبعات زیست محیطی آن محسوب می شود.

• وقوع مکرر سوانح دریایی

در کشتیرانی بازرگانی، با وجود تحولات تکنولوژیکی در مقوله ایمنی در دریا، سوانح متعددی به وقوع می پیوندند (بایندور، ۱۳۸۷). این امر نشان دهنده آن است که بسیاری از زمینه ها هنوز نیاز به بهینه سازی دارند؛ چنانچه فردی در جایی و در مرحله ای اقدام لازم برای جلوگیری از وقوع اتفاقی به عمل نیاورده باشد یا به اشتباه کاری کرده باشد و نیز چنانچه از افراد کم مهارت، که در اغلب اوقات عوامل اصلی یا کمک کننده در وقوع سوانح دریایی قلمداد می شوند، استفاده شود. حتی با وجود استفاده از آخرین دستاوردهای فنی برای حفظ ایمنی کشتی، بروز سوانح دریایی اجتناب ناپذیر است. (بایندور، ۱۳۸۷)

• رویکرد اجباری به سوانح دریایی

اصطلاح خطر های دریایی، مفاهیمی به ذهن متبادر می کند که حادثه، خطر و همچنین عدم بهره مندی از احتمال و اقبال مصادیق بارز آن هستند. در تحلیل حادثه دریایی، نظریه های مختلفی ابراز شده است. در یانورد، در چالش علیه عواملی که بر او غالب هستند قدر هم که با تجربه باشد هرگز نمی تواند مطمئن باشد که اقدامش ثمربخش خواهد بود. بهترین راهکار برای تفوق بر عوامل حاکم راهیچگاه نمی توان به در یانورد آموخت. انتخاب راهکار بر حسب اوضاع محیط و عوامل غالی که با آنها روبرو می شود، عینیت می یابد؛ بنابراین قضاوت در باره وضعیت و انتخاب راهکار را باید بر عهده وی سپرد. قضاوت صحیح، چندان ساده نیست و استدلال مبتنی بر شواهد تاریخی است.

تاریخ دریانوردی بیانگر این واقعیت است که انسان خود را با مخاطرات عدیده ای روبرو می کند. کشتیرانی

راهکارهای پیشنهادی (الف) پارامترهای اصلی بروز سانحه دریایی

• توانایی، مهارت کاری، دانش (نتایج آموزش و تجربه کاری)

توانایی، مهارت کاری و دانش به طور مستقیم بر عملکرد و رضایت شغلی کارکنان اثر می گذارد. این مورد طیف وسیعی از دست اندرکاران را در بر می گیرد و از مدیران تا افراد عملیاتی در حوزه صنعت کشتیرانی را پوشش می دهد. شیوه گزینش افراد به صورتی درست به اجرا درآید، به عبارتی افراد با شایستگی در مشاغل دریایی انتخاب و به کار گرفته شوند.

• میزان خواب و کیفیت آن

میزان خواب و کیفیت خوابیدن بر عملکرد و رفتار کارکنان اثر دارد. تدوین برنامه های مناسب برای خواب مناسب و کیفیت آن می تواند اثر این عامل را کاهش دهد.

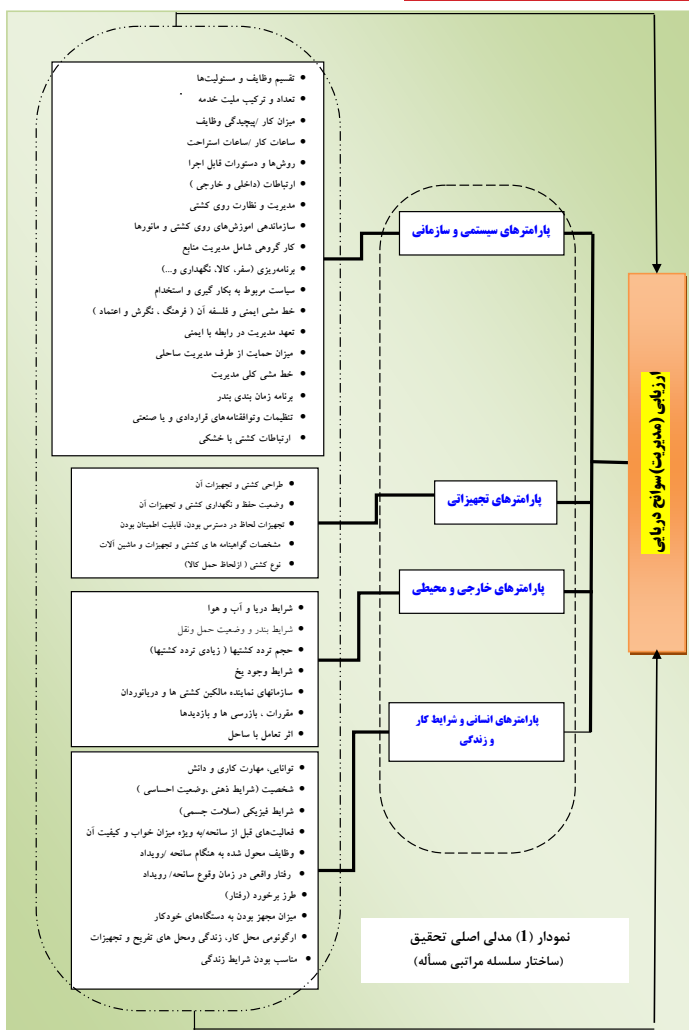
• وظایف محول شده با توجه به توانایی فرد

مهم ترین موضوعی که در اجرای درست کارها مورد توجه قرار دارد، داشتن توانایی نسبی برای کار مورد نظر، دارا بودن دانش و تجربه کاری است. توانایی، مهارت کاری و دانش هر کدام به تنهایی و نیز بطور یکجابر عملکرد افراد راثر گذار است. تناسب فرد و شغل، یعنی فرد مناسب برای کار مشخص اثر این عامل را تا حدودی کنترل می کند.

• وضعیت حفظ و نگهداری کشتی و تجهیزات آن

در حداقل تدوین برنامه های حفظ و نگهداری کشتی و تجهیزات، ضامن بهتر کار کردن آنها می شود، لذا وضعیت مطلوب تجهیزات که از حفظ و نگهداری آنها حاصل می شود در بهتر کار کردن کارکنان موثر است. بنابراین برنامه های حفظ و نگهداری کشتی و تعمیرات باید به طور مطلوب و در فواصل مناسب با برنامه ریزی صورت گیرد.

مدل تحقیق به شرح نمودار (۱)



مشمول بر دریانوردان، مالکان کشتی ها، کشتی و شناورهای دریایی، زیرساخت ها، تجهیزات کمک ناوبری و محیط دریا، حاصل شده باشد (بویسون، پی ۱۹۹۹)۵.

چارچوب نظری و مدل تحلیلی تحقیق

مدل تحقیق به شرح نمودار (۱) از تئوری های موجود و بررسی ادبیات تحقیق، طراحی شده است: نمودار (۱) چارچوب نظری تحقیق را نشان می دهد و عوامل متعددی که در بروز یک سانحه دریایی نقش دارند را در بر می گیرد. مدل بر اساس عوامل ایجاد کننده سانحه دریایی و نیز تصمیم گیری چندمعیاره طراحی شده است. روابط مدل بر اساس فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) تنظیم شده است و متغیرهای مستقل و وابسته نیز بر همین اساس تنظیم شده اند. همچنین با توجه به نقش بسیار با اهمیت عنصر انسانی و عوامل پنهان در بروز سوانح دریایی، مدلی برای اولویت بندی اثرات این دو نیز طراحی می شود. نمودار شماره (۲) ساختار سلسله مراتبی را برای پارامترهای انسانی و پارامترهای پنهان برای تعیین اولویت آنها را می دهد.

ارزیابی پارامترهای موثر بر سوانح دریایی

تکنیک فازی دلفی بر مبنای تجربیات نظرهای متخصصان یک علم استوار است. بنابراین نتایج به دست آمده از این روش می تواند رهیافت مناسبی برای ارزیابی اهمیت پارامترهای موثر بر یک پدیده و یک مفهوم به طور عام باشد. در این تحقیق از تکنیک یاد شده برای ارزیابی پارامترهای موثر (اثر گذار) بر سوانح دریایی استفاده شده است.

تعداد زیادی از پارامترهای انسانی، سازمانی، ساختاری، محیطی و غیره در وقوع سوانح دریایی، اثر گذار هستند. تاکنون محققان زیادی رابطه بین عوامل متعدد ایجاد کننده سانحه دریایی را مورد بررسی قرار داده اند، اما ترتیب اثر گذاری این پارامترها به شیوه علمی مشخص نشده است.

در این تحقیق تعداد ۴۷ پارامتر اصلی که انتظار می رود در یک سانحه دریایی نقش بازی می کنند، استخراج شد. این پارامترها طیف وسیعی از فعالیت های دریایی را شامل می شود (شکل ۱ ملاحظه شود) و از امور مربوط به سازمان دهی و مدیریت گرفته تا مسایل و مشکلات محیطی را در بر می گیرد. از طرفی با توجه به حضور انسان در فعالیت های دریایی محور تعداد ۳۶ پارامتر برای فعالیت های انسانی استخراج شد (شکل ۲ ملاحظه شود). همانگونه که در شکل های مذکور اشاره شده، این پارامترها تقریباً تمام فعالیت های مربوط به حمل و نقل دریایی به ویژه کشتی ها را تحت پوشش قرار می دهد. با اگر عامل دیگری نیز در بروز سانحه نقش داشته باشد به نوعی به یکی از این پارامترها تبدیل می شود. از این رو تکنیک سلسله مراتبی دلفی فازی طبقه بندی جدیدی از پارامترهای ایجاد کننده سانحه دریایی را ارائه می دهد. در ادامه مراحل مختلف طبقه بندی پارامترها آورده شده است.

بر اساس ارزیابی نظرات خبرگان و تحلیل آنها، ماتریس مقایسه زوجی متناظر با هر یک از پارامترها: نظر خبرگان مختلف به صورت جداگانه برای هر نفر تشکیل شد. برای مدل اول یا عوامل اصلی سانحه (شکل ۱) تعداد ۲۰ ماتریس ۴۷ در ۴۷ (۲۰۹۱ مولفه در کل ۴۴۱۸۰ مولفه) و برای مدل دوم (شکل ۲) تعداد ۲۰ ماتریس ۳۶ در ۳۶ (۱۲۹۶ مولفه در کل ۲۵۹۲۰ مولفه) ایجاد شد.

ب) با استفاده از روابط و فرمول های مربوطه، پس از مقایسه زوجی اقدام به فازی سازی شد. تشکیل ماتریس فازی سازی از تابع عضویت مثلثی و در نتیجه اعداد فازی مثلثی استخراج شده است.

نتیجه گیری

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می دهد که اثر گذارترین پارامترها را در دو حوزه یکی کل سوانح به شرح جدول ذیل و به ترتیب اولویت به دست آمده است.

جدول (۱) پنج پارامتر اصلی اثر گذار بر سوانح دریایی

ردیف	پارامترها	پارامترهای انسانی و پنهان به ترتیب اثر گذاری	اولویت امتیاز	رتبه بندی
۱	استرس و فشار کاری	۱۳	۰.۳۸۷۶۶۹۹	۱
۲	کمبود یا فقدان آموزش	۱۱۰	۰.۳۸۲۳۷۲۴	۲
۳	فرسودگی روحی و جسمی	۱۲	۰.۳۸۰۶۹۷	۳
۴	دستپاچگی و ترس	۱۱۱	۰.۳۷۱۴۳۱۹	۴
۵	کار بیش از اندازه توان	۱۷	۰.۳۵۲۸۵۳۷	۵

شکل (۲) پنج پارامتر مهم اثر گذار انسانی و پنهان بر سوانح دریایی

ردیف	پارامترهای انسانی و پنهان	پارامترها به ترتیب اثر گذاری	اولویت امتیاز	رتبه بندی
۱	استرس و فشار کاری	۱۳	۰.۳۸۷۶۶۹۹	۱
۲	کمبود یا فقدان آموزش	۱۱۰	۰.۳۸۲۳۷۲۴	۲
۳	فرسودگی روحی و جسمی	۱۲	۰.۳۸۰۶۹۷	۳
۴	دستپاچگی و ترس	۱۱۱	۰.۳۷۱۴۳۱۹	۴
۵	کار بیش از اندازه توان	۱۷	۰.۳۵۲۸۵۳۷	۵

۳- آموزش عملی

۴- آموزش با حضور مربی

• فرسودگی روحی و جسمی:

۱- افرادی را به کار بگمارد که نه تنها به آن علاقه‌مند باشند، بلکه از ویژگی‌های شخصیتی لازم برای انجام دادن درست وظایف شغلی برخوردار باشند، زیرا چنانچه مناسب‌ترین فرد برای تصدی مسوولیت‌های یک شغل انتخاب شود، احتمال وارد آمدن تنش‌های روانی به او کمتر است، بنابراین احتمال ابتلای او به عارضه فرسودگی شغلی نیز کاهش می‌یابد. برای دستیابی به این هدف، بهترین راه آن است که از روش‌های علمی آزمایش و انتخاب استفاده کنید و در صورت نیاز از همکاری متخصص روانشناسی بهره‌گیری کنید.

۲- برای متصدیان مشاغل گوناگون سازمان، دوره‌های آموزشی مناسب تشکیل دهید و مراقب باشید که برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای چنین دوره‌هایی بر اساس نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل شغل شرکت کنندگان در دوره آموزشی انجام گیرد.

۳- امکاناتی را فراهم آورید که مهارت‌های افراد بسته به موضوع مسوولیت کاری آنها افزایش یابد، زیرا اگر فرد نتواند بر موقعیت شغل خود تسلط داشته باشد، فشار روانی زیادی را تحمل می‌کند.

۴- شرایط خطر آفرین در سازمان را به حداقل برسانید و امکاناتی را فراهم آورید که افراد در معرض خطر و محرک‌های تنش‌زای اضافی قرار نگیرند. به عنوان نمونه دچار برگرفتگی یا سانحه و حادثه نشوند.

۵- شبکه‌های ارتباطی در سازمان را بهبود بخشید، به گونه‌ای که کیفیت و کمیت ارتباطات در سازمان، در بهترین وضع خود باشند و اطمینان حاصل کنید که افرادی که می‌توانند نظرات و شکایات، پیشنهادات و انتقادات خود را در رابطه با هر فرد یا موضوع، به راحتی و بدون ترس و نگرانی و به شیوه‌ای منطقی ارایه دهند. در غایت مدیران می‌توانند با رفتار سنجیده خود به کارمندان پیام‌زنده‌چگونه بدون ترس و نگرانی با سرپرست یا مدیر خود وارد گفتگو شوند.

• دستیابی چکی و ترس

۱- تکنیک‌های غلبه بر اضطراب: شامل ریلکس کردن عضلات، تنفس عمیق و آهسته، مدیتیشن و تصویرسازی ذهنی.

۲- آموزش مهارت‌های اجتماعی: الگوسازی رفتارهای مناسب، پس از آن تمرین آنها در فعالیت‌های واقعی زندگی.

۳- در معرض عامل هراس آور قرار دادن: فرد را به مرور با عامل وحشت‌زا روبه‌رو کرده و ترس وی را اینگونه کاهش می‌دهند.

۴- دارو: آرام‌بخش‌ها، داروهای ضد افسردگی و سرکوب‌کننده سرتوین.

۵- مشارکت در فعالیت‌هایی که اعتماد به نفس و حس امنیت فرد را افزایش می‌دهد.

۶- به چالش طلبیدن افکار نامعقول و مثبت‌اندیشی.

• کاربرد بیش از اندازه و توان

با تحلیل شغل و کار شکافی برای تعیین توان فرد با کار مورد نظر می‌توان از عواقب این موضوع کاست.

خطر از دیدگاه حقوقی
احتمال وقوع حادثه یا
رخدادی است که ممکن
است به خسارت بینجامد و
گستره آن دارای جنبه‌های
انسانی و فیزیکی باشد

طراحان و سازندگان کشتی و تجهیزات آن، به تعامل بین انسانی و ماشین توجه داشته باشند و به گونه‌ای طراحی و ساخته شود که شرایط فیزیکی و محدودیت انسانی در آنها لحاظ شود و تناسب بین ماشین آلات با بدن انسان برقرار شود تا خطاهای انسان به زمان عکس العمل بدن انسان و مسایل مشابه را بگیرد.

• رفتار در زمان وقوع سانحه (حفظ خون سردی و...)

آموزش‌های رفتار شرایط بحرانی
تمرین رفتار در شرایط اضطرار

(ب) عوامل انسانی و پنهان

• استرس و فشار کاری

بیشتر کارهایی که یک سرپرست می‌تواند انجام دهد تا از استرس مخرب پیشگیری کند یا آن را به حداقل برساند، محصول یک مدیریت خوب است.

آگاهی سرپرست از هر فشاری که ممکن است اثر منفی بر شخص داشته باشد و میانجیگری قبل از آنکه آسیبی به کسی برسد، نقش مهمی دارد. شیوه‌های خوب مدیریت باید شامل موارد زیر باشد:

- یادگیری اینکه چه عواملی، استرس مخرب ایجاد می‌کنند و فعالیت جهت بهبود محیط کار و به حداقل رساندن استرس.

- انجام ارزیابی به منظور دریافت مشکل ناشی از استرس مخرب در محیط کار.

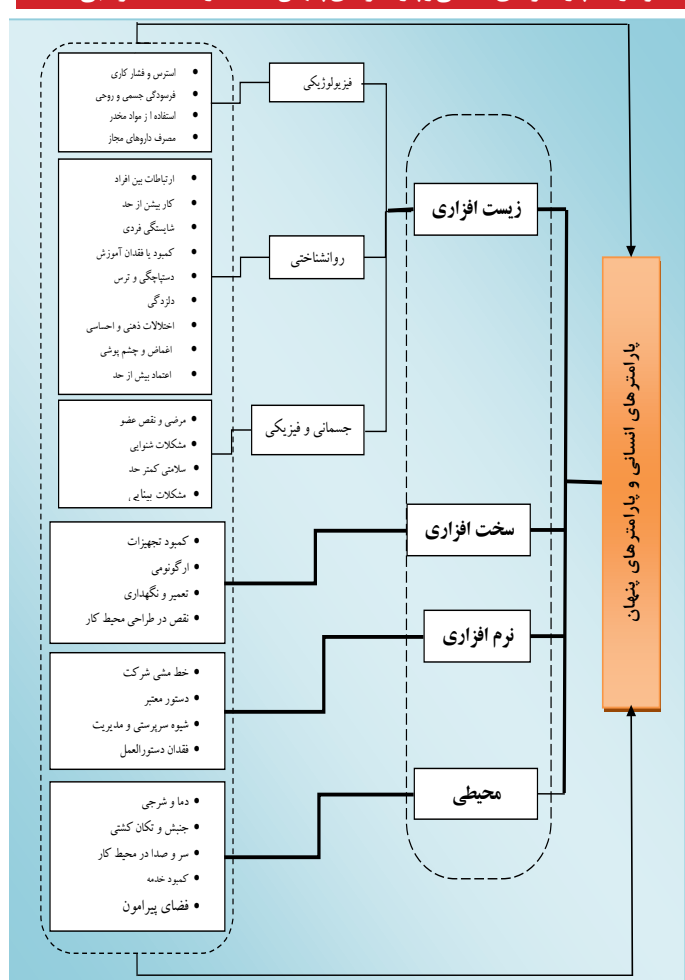
مطالعات گوناگون علمی به وضوح تاثیر مصرف برخی از غذاها و مواد مختلف را در بروز و پیشرفت اضطراب و استرس نشان می‌دهد. بعضی از مواد غذایی سبب افزایش اضطراب شده و دسته‌ای دیگر از غذاها در ایجاد آرامش و روحیه بهتر در ما تاثیر گذار هستند.

• کمبود با فقدان آموزش:

۱- تنظیم برنامه آموزشی

۲- آموزش‌های تئوری

نمودار (۲) پارامترهای انسانی و پارامترهای پنهان (ساختار سلسله مراتبی)



منابع:

- ع، آذر و، رجب زاده ۱۳۹۱، تصمیم‌گیری کاربردی رویکرد MCDM، چاپ پنجم، تهران، انتشارات نگاه دانش، ص ۲۳۰.
- م، اصغر پور ۱۳۸۲، تصمیم‌گیری‌های چندمعیاره، چاپ سوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ص ۳۹۸.
- م، مومنی و، ع، شریفی، ۱۳۹۱، مدل‌ها و نرم‌افزارهای تصمیم‌گیری چندشاخصه، چاپ دوم، تهران، انتشارات گنج‌شایگان، ص ۲۳۴.
- م، عطائی ۱۳۸۹، تصمیم‌گیری چندمعیاره فازی، چاپ اول، شاهرود، انتشارات دانشگاه شاهرود، ص ۲۳۴.
- ن، میرسپاسی، ع، طلوعی اشرفی، ع، معمارزاده، م، پیدایی، طراحی مدل تعالی انسانی در سازمان‌های دولتی ایران با استفاده از تکنیک فازی، ۱۳۸۹، مجله پژوهش‌های مدیریت، شماره ۸۷.
- دایره المعارف جامع دریایی و بندری جلد ۱۳۸۷، شماره ۸۰.
- Hsu Y., Lee Ch., Kreng V. ۲۰۰۹ The application of Fuzzy Delphi Method and Fuzzy AHP in Lubricant regenerative technology section, Journal of Elsevier.
- MAIB, THE MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH www.maib.gov.uk
- Safety Digest ۲۰۰۸/۱ MAIB, www.maib.gov.uk
- AFETY DIGEST Lessons from Marine Accident Reports No ۲۰۱۲/۱ MAIB www.maib.gov.uk
- AFETY DIGEST Lessons from Marine Accident Reports No ۲۰۱۲/۲ MAIB www.maib.gov.uk
- SAFETY DIGEST Lessons from Marine Accident Reports No ۲۰۰۹/۳ MAIB www.maib.gov.uk
- http://www.humanlinks.com/manres/articles/shrm.html
- http://www.ilead.com.au/ideas/strategic_thinking/strategic_human.htm
- Pfeffer Jeffrey The Human Equation, Harvard Business School Press ۱۹۹۸ P ۳۰۱
- People First, Harvard Business School Press ۱۹۹۸
- DNV (Det Norske Veritas) Marine Accident Manual, Norway April ۲۰۰۵
- The International Maritime Human Element Bulletin Issue No. ۱۲ July ۲۰۰۶
- http://www.sweetcherryblogfa.com/post۱۴-asp
- http://tici.info/default.aspx?dir=Learn_wmn&file=Shive.htm

تبیین الگوهای متناسب توسعه حمل و نقل دریای مسافری

در شهرستان بندر لنگه با استفاده از روش SWOT

محمد زراعت کار مقدم - کارشناس ارشد مدیریت و برنامه ریزی محیط زیست، اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه
اسماعیل مکی زاده - مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه



امروزه گردشگری در حال مبدل شدن به یکی از ارکان اصلی اقتصاد تجاری جهان است و بسیاری از برنامه ریزان و صاحب نظران از صنعت گردشگری به عنوان رکن اصلی توسعه اقتصادی یاد می کنند. در واقع گردشگری در بسیاری از کشورهای جهان یکی از پیچیده ترین کسب و کارهای بشری به شمار می رود و به عنوان فعالیتی چندوجهی دارای کارکردها و اثرات مثبت گوناگونی است (زاهدی، ۱۳۸۵: ۳۹). از جمله می توان اشاره به اشتغال زایی، کسب درآمد، جذب ارز و تقویت زیرساخت های اجتماعی، ارتقای فرهنگی و... کرد (کاظمی، ۱۳۸۷: ۱). در اوایل قرن بیستم، با توجه به درآمدهای کلان، سالانه بالغ بر ۵۵۰ میلیارد دلار و اشتغال زایی سالانه بالغ بر ۷۵۰ هزار شغل، گردشگری به یکی از مؤلفه های مهم تجارت بین المللی مبدل شده است (سرور، ۱۳۸۶: ۱۲). براساس آمارهای منتشر شده از سوی سازمان جهانی گردشگری این صنعت امروزه دومین منبع درآمد بیش از ۴۹ کشور جهان است (قره نژاد، ۱۳۸۸: ۲۳)؛ و تا سال ۲۰۲۰ میلادی تعداد گردشگران در سرتاسر دنیا به رقمی حدود یک میلیارد و ۵۶۰ میلیون نفر خواهد رسید که ۱۰ درصد درآمدهای جهانی را شامل می شود (Unwto، ۲۰۰۷). این فعالیت به ازای هر یک میلیون دلار درآمد تولید شده، هزار شغل جدید ایجاد می کند (شالین، ۱۳۷۳: ۳۹).

مقاله پیش رو با هدف بررسی قابلیت های گردشگری و تدوین بهترین استراتژی ها جهت رونق و بهبود عملکرد مدیریت حمل و نقل دریایی مسافری بندر لنگه صورت گرفته است. بندر لنگه با دارا بودن نزدیک ترین مرز دریایی به کشورهای امارات متحده عربی و به ویژه دبی و وجود پتانسیل های فراوان موجود و همچنین سابقه تاریخی کهن این منطقه می تواند به یکی از قطب های گردشگری در ایران تبدیل شود. این بندر با توجه به سواحل زیبا و بکر و جذابیت های طبیعی، تاریخی و ساز قابلیت های فراوانی برای جذب گردشگر بر خوردار است. در این مقاله به منظور ارائه راهکارهای مدیریتی از روش برنامه ریزی راهبردی SWOT که مبتنی بر شناسایی نقاط قوت و ضعف (عوامل داخلی) و فرصت ها و تهدیدات (عوامل خارجی) است، بهره گیری شده و حاصل آن به صورت جداول ماتریس خلاصه تجزیه و تحلیل عوامل داخلی و خارجی ارائه شده است. این یافته ها به منظور تجزیه و تحلیل نهایی به صورت جداول ماتریس برنامه ریزی کمی استراتژیک مورد استفاده قرار گرفته و نتایج نهایی نشان می دهد که استراتژی محافظه کارانه (Wof) با امتیاز ۵/۵۲ با استراتژی تشویق بخش خصوصی به منظور راندازی مکان های تفریحی ساحلی و دریایی به عنوان بهترین استراتژی شناخته شد.

بر این اساس بندر لنگه با دارا بودن نزدیک‌ترین مرز دریایی به کشور امارات متحده عربی و دوی و وجود پتانسیل‌های فراوان موجود در این منطقه می‌تواند به یکی از قطب‌های گردشگری در ایران تبدیل شود. این بندر با توجه به سواحل زیبا و بکر و جذابیت‌های طبیعی، تاریخی و... دارای قابلیت‌های فراوان برای جذب گردشگر است.

با توجه به مطالب ذکر شده لزوم بهره‌گیری از راهبردها و راهکارهای مناسب توسعه گردشگری در بخش دریایی بندر لنگه با توجه به شرایط و ویژگی‌های حاکم بر آن به طور فزاینده‌ای احساس می‌شود. در این تحقیق با در نظر گرفتن موارد فوق و در کاین مطلب که شناخت پتانسیل‌ها و امکانات توریستی این بندر می‌تواند تأثیر بسزایی بر توسعه گردشگری و رفع مشکلات آن داشته باشد، سعی شده ضمن پاسخگویی به این سوال که پتانسیل‌ها و محدودیت‌های توسعه گردشگری بندر لنگه کدامند و چه راهبردهایی جهت توسعه گردشگری وجود دارد؟ به تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها پرداخته و در نهایت به وسیله مدل تحلیلی SWOT راهبردها و استراتژی‌هایی جهت دستیابی به توسعه گردشگری ارائه شود.



با این وجود گردشگری دارای کارکردها (اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و اکولوژی) و پیامدهای مختلفی (مثبت و منفی) است که باید در تمام‌رأیندبرنامه‌ریزی مورد توجه قرار گیرد تا از گسترش اثرات منفی حتی الامکان جلوگیری شود (Pearce, 1999: 18). اثرات منفی در زیرساخت‌های مقصد گردشگری معمولاً در پی عدم رعایت الگوواره جای پای بوم‌شناختی در محیط‌های زیبا و حساس گردشگری ایجاد می‌شود که تخریب و آسیب‌های زیست‌محیطی غیرقابل جبران این مناطق را در پی دارد (Inskoop, 1991: 144). همانند تالاب انزلی، نواحی ساحلی دریایی هاوایی، مکان‌های تاریخی و باستانی تخت جمشید و... این در حالی است که در صنعت گردشگری، جاذبه‌های زیست‌محیطی مهم‌ترین منابع توسعه گردشگری به حساب می‌آیند (Brezet, 2003: 102) و بر اساس همین تفکر بوده است که اکوتوریسم چنین جایگاه و اهمیتی یافته که از آن به عنوان واقعیت مهم قرن بیست و یکم یاد می‌کنند (Heye, 2002: 31).

یکی از عوامل مهم و موثر در جذب گردشگران وجود زیرساخت‌های مناسب در مکان‌های مقصد گردشگری است؛ زیرا آنها به منظور تأمین خواسته‌های گردشگران به وجود آمده‌اند و گردشگران می‌توانند از این امکانات استفاده کنند (چاک، 1388: 32)؛ و لذا سرمایه‌گذاری در این زیرساخت‌ها و استفاده از توان‌های بالقوه منطقه‌ای به منظور توسعه گردشگری، از اهمیت فراوانی برخوردار است (صباغ، 1379: 58).



داشتن خط ساحلی، یکی از بالاترین قابلیت‌ها برای جذب گردشگر است. توریستی‌ترین شهرهای جهان، غالباً شهرهای ساحلی هستند، چون بیشتر کشورهای دنیا تلاش می‌کنند سواحل خود را برای جذب گردشگر به جذاب‌ترین امکانات مجهز کنند. ایران به لحاظ جاذبه‌های گردشگری جزو ۱۰ کشور برتر دنیا است. اما در ایران شمار گردشگران خارجی چندان نیست که بتوان بر اساس آن سیاست‌گذاری کرد. با این حال خطوط ساحلی هم در شمال و هم در جنوب محبوب‌ترین نقاط برای گردشگران داخلی است. اما نقاط کمی از خطوط ساحلی ایران آنطور که باید منطبق بر استانداردهای جهانی گردشگری است. (اسلامی، 1392)



معرفی بندر لنگه

شهرستان بندر لنگه، با پهنه‌ای حدود ۱۵۰۳/۶ کیلومتر مربع، در کنار آب‌های شمالی خلیج فارس، در باختر و جنوب باختری استان هرمزگان، در ۳۶ درجه و ۳۵ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد و بلندی آن از سطح دریا ۱۳/۵ متر است. این شهرستان از سوی شمال به شهرستان لار و لامرد، از خاور به شهرستان بندرعباس، از باختر به شهرستان کنگان و از جنوب به خلیج فارس محدود است. این ناحیه به دلیل نزدیکی به دریا، رطوبت بالایی دارد، به طوری که اندازه رطوبت در تابستان تا ۱۰۰ درصد و در زمستان ۵۰ تا ۶۰ درصد است. میانگین درجه حرارت سالانه این منطقه، ۲۶ درجه سانتیگراد و بارندگی در سال‌های گوناگون متغیر است. (www.iran-travel.com, 1391)

بندر لنگه از قدیمی‌ترین بنادر ایران است که در جنوبی‌ترین نقطه کشور در جوار خلیج فارس قرار گرفته و کمترین فاصله را با کشور های حاشیه خلیج فارس دارد.

قدیمی‌ترین اثر تاریخی که به شهر بندر لنگه اشاره کرده، کتاب «تمدن‌های نخستین» است. به موجب آن این شهر در دوره هخامنشیان یکی از بنادر اصلی تجاری خلیج فارس بوده که از آن تحت عنوان گوگانا یاد می‌شده است.





شکل ۱: موقعیت بندر لنگه در استان هرمزگان

برنامه‌ریزی استراتژیک

هدف از برنامه‌ریزی استراتژیک کمک به اجرای قانون است تا جایگاه و مسیر چگونگی رسیدن به آن را مشخص کند. گرجه‌دارات مختلف از الفاظ مختلفی استفاده می‌کنند ولی همگی باید برای رسیدن به موفقیت و پیشرفت برنامه‌ریزی کنند. این کار سختی نیست. ضرب‌المثلی می‌گوید: اگر نتوانید بر نامه‌ریزی کنید، برای شکست برنامه‌ریزی کرده‌اید. مراکز آموزش عالی در دنیا باید با دیدگاهی استراتژیک وضعیت موجود خود را مورد بررسی قرار دهند و با ترسیم بصیرت‌ها و رسالت‌ها بر اساس قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها، اهداف خود را تعیین کنند تا در قالب برنامه‌های عملیاتی مرتبط به وظایف خود به نحوی موثر تر بتوانند پاسخگوی نیازهای جامعه و مشکلات جهانی شدن باشند (صالحی و همکاران، ۱۳۸۳: ۴۰). در واقع برنامه‌ریزی استراتژیک فرآیند تعیین اهداف سازمان و اتخاذ تصمیم در باره طرح‌های جامع عملیاتی و اجرایی برای تحقق آن اهداف است. (ملکی و همکاران، ۱۳۸۲: ۳۵)

الگوی اصلی مدیریت استراتژیک

مدیریت استراتژیک از چهار عنصر اساسی تشکیل می‌شود: (۱) بررسی محیطی، (۲) تدوین استراتژی، (۳) اجرای استراتژی و ارزیابی و کنترل (افتخاری، ۱۳۸۵: ۷). عواملی که در این مدل بیشترین تاثیر را دارند، اصطلاحاً عوامل استراتژیک نامیده می‌شوند که عبارتند از: نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها (SWOT).

در مورد شرایط این شهر پس از هخامنشیان تا دوره صفویان اطلاعاتی در دست نیست. در زمان شاه عباس صفوی که بندر کنگ از رونق خاصی برخوردار بوده، لنگه روستایی کوچک در مجاورت آن بوده است، ولی در دوره زندیه در نتیجه برخی اقدامات کریمخان زند مانند اسکان دادن اعراب جاسمی از شیخ‌نشین‌های خلیج فارس در لنگه و توسعه جاده‌های استان فارس و تسهیل حمل و نقل بین شیراز و سواحل خلیج فارس، بندر لنگه رونق می‌یابد، به طوری که در اوایل دوره قاجار به این شهر به اوج شکوفایی خود رسیده و به عروس بنادر ایران مشهور می‌شود، بنابراین می‌توان دریافت که رونق شهر لنگه در ایران بعد از اسلام از زمان زندیه آغاز شده است. صید مروارید و تجارت آن به کشورهای اروپایی موجب رونق روزافزون این بندر شد، پس از خاتمه جنگ جهانی اول بار کود اقتصادی کشورهای اروپایی و ابداع صنعت مروارید مصنوعی این مزیت بندر از بین رفت. ضعف دولت مرکزی قاجار، بروز ناامنی و شیوع بیماری‌های واگیردار باعث مهاجرت مردم روستاها و بندر لنگه در اواخر دوره قاجار شد. توسعه بندر خر مشهر

گردشگری در بسیاری از کشورهای جهان یکی از پیچیده‌ترین کسب و کارهای بشری به شمار می‌رود و به عنوان فعالیتی چندوجهی دارای کارکردها و اثرات مثبت گوناگونی است

از سال ۱۳۰۰ و تصویب قانون انحصاری تجارت خارجی که بازرگانی آزاد را در بندر خلیج فارس محدود ساخت، شرایط انحطاطی بندر لنگه را تشدید کرد. کشیده شدن جنگ جهانی دوم به ایران، بروز قحطی در بندر لنگه و ماجرای کشف حجاب موجب مهاجرت مردم شهر و خالی شدن آن از جمعیت شد تا اینکه اصلاحات اقتصادی - اجتماعی دهه ۱۳۴۰ مهاجرت مجدد روستاییان اطراف لنگه به آن را در پی داشت و تصویب طرح جامع شهر در سال ۱۳۴۶ گامی بود که در جهت توسعه نظام بندر شهر برداشته شد.



ارزیابی و کنترل

شکل ۲: چارچوب تحلیل SWOT (محمدی ده چشمه، ۱۳۸۷: ۳)

قدیمی‌ترین اثر تاریخی که به شهر بندر لنگه اشاره کرده، کتاب «تمدن‌های نخستین» است. به موجب آن این شهر در دوره هخامنشیان یکی از بنادر اصلی تجاری خلیج فارس بوده که از آن تحت عنوان گوگانا یاد می‌شده است



از آنجا که هر سازمانی، خواه نظامی، تولیدی، خدماتی و یا حتی دولتی به منظور بقا و رشد در یک محیط رقابتی لازم است که برای آینده نگری و پاسخ به تحولات آینده و مشارکت در شکل دادن به آینده از یک رویکرد عقلانی تبعیت نماید، بدون تردید برنامه ریزی راهبردی در آینده اهمیت و رواج هر چه بیشتری خواهد یافت

بررسی محیط

بررسی محیط عبارت است از نظارت، ارزیابی و نشر اطلاعات مربوط به محیط‌های داخلی و خارجی یک مجموعه. محیط بیرونی یا خارجی شامل متغیرهایی (فرصت‌ها و تهدیدها) است که خارج از سازمان وجود دارند و از حیطه کنترل پیوسته مدیران خارج است. این متغیرها فضا و بافتی را به وجود می‌آورند که سازمان یا مجموعه در آن وجود دارد و فعالیت می‌کند.

بررسی محیط تدوین استراتژی اجرای استراتژی ارزیابی و کنترل



شکل ۳: عناصر اساسی فرآیند مدیریت استراتژیک (اعرابی، ۱۳۸۴: ۱۲)

محیط داخلی شامل متغیرهایی (نقاط ضعف و قوت) است که درون خود مجموعه وجود دارند و معمولاً در حیطه کنترل مستمر و بلندمدت مدیران قرار دارند و این متغیرها بافتی را تشکیل می‌دهند که در آن بافت یا محیط، کار انجام می‌شود.

تدوین استراتژیک (تجزیه و تحلیل عوامل درونی SWOT)

تدوین استراتژی که اغلب به آن برنامه ریزی بلندمدت استراتژیک نیز می‌گویند، عبارت است از طراحی مأموریت و سیاست‌های مجموعه. تدوین استراتژی با تجزیه و تحلیل موقعیت شروع می‌شود. تجزیه و تحلیل موقعیت عبارت است از پیدا کردن استراتژی یا موازنه استراتژیک بین فرصت‌ها (بیرونی) و نقاط قوت (درونی) یا توجه به تهدیدها (بیرونی) و نقاط ضعف (درونی)، در جهت رفع آنها، عوامل استراتژیک یک مجموعه عبارتند از: نقاط قوت (S)، نقاط ضعف (W)، فرصت‌ها (O) و تهدیدها (T). این عوامل نه تنها باید به شناسایی ویژگی یا شایستگی‌های بارز مجموعه، توانایی ویژه، منابع تحت اختیار و روش اصلی استفاده از آنها کمک کند، بلکه باید در شناسایی فرصت‌هایی که مجموعه در حال حاضر و به دلیل نداشتن منابع مناسب نمی‌تواند از آنها بهره‌برداری کند نیز راهگشا باشد. (اعرابی، ۱۳۸۴: ۳۶)

خلاصه تجزیه و تحلیل عوامل استراتژیک بندر لنگه

جدول خلاصه تجزیه و تحلیل عوامل استراتژیک فهرستی از عوامل استراتژیک داخلی و خارجی بندر لنگه در قالب ماتریس سوات است. این جدول مهم‌ترین عوامل را شامل می‌شود و به عنوان مبنای پایه‌ای در تدوین استراتژی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ماتریس SWOT انواع استراتژی‌ها بعد از بررسی ترکیبات خاص T.O.W.S به جدول برنامه ریزی استراتژیک منتقل می‌شوند. در مرحله آخر ماتریس SWOT برای بندر لنگه به شرح زیر است:

استراتژی SO:

۱- شناسایی و تبیین پتانسیل‌های موجود در منطقه جهت رونق گردشگری دریایی، ۲- برنامه ریزی به منظور افزایش خدمات اینترنتی به متقاضیان، ۳- برنامه ریزی به منظور راه‌های جذب بودجه جهت تعویض ناوگان دریایی مسافری و استفاده از شناورهای استاندارد، ۴- برنامه ریزی به منظور تعیین نوع آموزش‌های مورد نیاز در بخش حمل و نقل دریایی مسافری، ۵- راهکارهایی به منظور تسهیل شرایط حضور سرمایه‌گذاران خصوصی در بخش مسافری، ۶- راهاندازی تورهای دریایی به مقصد جزایر، ۷- بهبود وضعیت خدمات رسانی به مسافران در ترمینال مسافری.



ومشخص از فرهنگ و گردشگری دریایی.

۷- نتیجه گیری:

بر اساس بررسی های صورت پذیرفته در حمل و نقل دریایی مسافری شهرستان بندر لنگه و پس از تجزیه و تحلیل کلیه جداول به کار گرفته شده در روش سوات نتایج زیر حاصل شد:

۱- باتوجه به ماتریس ارزیابی داخلی عامل «وجود جزایری مانند ابوموسی، کیس و... در نزدیکی لنگه» با امتیاز ۰/۳۲ مهم ترین نقطه قوت این شهرستان در جذب گردشگر است.

۲- باتوجه به ماتریس ارزیابی داخلی عوامل «عدم تمایل بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در این امر، زمان پر بودن زمان صدور ویزا برای گردشگران دریایی، ناشناخته بودن فرهنگ دریایی» با دارا بودن امتیاز ۰/۰۵ مهم ترین نقاط ضعف موجود در شهرستان هستند که بایستی به آن توجه شود.

۳- باتوجه به ماتریس ارزیابی بیرونی بندر لنگه عوامل «حمایت مسوولین دولتی از توسعه گردشگری با رویکرد اشتغال زایی، معرفی جلودها و توانمندی های شهر در عرصه داخلی و بین المللی، وجود منابع طبیعی گردشگری فراوان در منطقه» با دارا بودن امتیاز ۰/۳۱۲ مهم ترین فرصت های موجود در شهرستان جهت جذب گردشگر در منطقه است.

۴- باتوجه به ماتریس ارزیابی بیرونی عوامل «آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از تردد شناورها، قوانین و مقررات دست و پاگیر موجود در جهت استفاده از شناورهای مناسب، عدم وجود تعریف مشخص از گردشگری دریایی» با دارا بودن امتیاز ۰/۰۵ مهم ترین تهدیدهای موجود در شهرستان در افزایش میزان گردشگر است.

۵- در جدول حاصل از تجزیه و تحلیل عوامل بیرونی، امتیاز وزنی ۲/۲۷ نمایانگر پایین بودن این امتیاز با توجه به فرصت های موجود در این شهرستان است. این عامل نشان می دهد که مابا توجه به قابلیت های فراوان نتوانسته ایم به حد مطلوب در صنعت حمل و نقل دریایی مسافری موفقیتی پیدا کنیم. در واقع می توان گفت این شهر دارای نقاط فرصت بسیار چشمگیری است که می تواند با کاهش نقاط تهدید در سایه مدیریت صحیح به جایگاه واقعی خود دست پیدا کند.

۶- در جدول حاصل از تجزیه و تحلیل عوامل داخلی، امتیاز وزنی ۲/۵۷ نشان می دهد که ما توانسته ایم تا حدودی از قوت های به دست آمده به درستی در جهت غلبه بر ضعف ها بهره ببریم.

۷- باتوجه به جدول برنامهریزی کمی راهبردی که به تفکیک برای انواع استراتژی تدوین شده استراتژی ۴ بابیشترین امتیاز ۵۲/۵۲ نمایانگر بهترین استراتژی در شهرستان با استراتژی تشویق بخش خصوصی به منظور راهاندازی مکان های تفریحی ساحلی و دریایی معرفی می شود.



تجزیه و تحلیل عوامل خارجی که

شامل محیط کاری و اجتماعی

است، یکی از راه های دستیابی به

فرصت ها و تهدیدها به شمار

می رود و مهم ترین عوامل در

محیط اجتماعی، عوامل اقتصادی،

فرهنگی، تکنولوژیکی و سیاسی

و حقوقی هستند

ایران به لحاظ جاذبه های

گردشگری جزو ۱۰ کشور برتر

دنیاست، اما در ایران شمار

گردشگران خارجی چندان

نیست که بتوان بر اساس آن

سیاست گذاری کرد. با این حال

خطوط ساحلی هم در شمال و هم

در جنوب محبوب ترین نقاط برای

گردشگران داخلی است

تدوین استراتژی که اغلب به

آن برنامه ریزی بلندمدت

استراتژیک نیز می گویند،

عبارت است از طراحی ماموریت

وسایست های مجموعه

استراتژی WO:

۱- کم کردن بوروکراسی ها جهت خرید شناورهای استاندارد توسط بخش خصوصی، ۲- تلاش در جهت شناسایی فرهنگ دریایی از طریق برنامه های رسانه ملی، ۳- کم کردن بوروکراسی هادر ورود گردشگران خارجی به کشور، ۴- تشویق بخش خصوصی به منظور راهاندازی مکان های تفریحی ساحلی و دریایی، ۵- استفاده از طرح هایی زیبا به منظور طراحی محیط های گردشگری دریایی، ۶- طراحی و ساخت شناورهای استاندارد تفریحی گردشگری.

استراتژی ST:

۱- تشدید نظارت بر شناور ها جهت جلوگیری از محیط زیست دریایی، ۲- انعقاد تفاهم نامه های همکاری فیما بین ارگان های مرتبط با این صنعت، ۳- کاهش بوروکراسی های دست و پاگیر به منظور رونق این صنعت، ۴- تلاش در جهت جذب سرمایه گذاری های خارجی جهت رونق صنعت، ۵- راهاندازی سایت های گردشگری دریایی، ۶- راهاندازی تور های دریایی به مقصد جزایر، ۷- انجام تبلیغات در سطح جهانی به منظور شناساندن پتانسیل های موجود، ۸- ارایه تعاریف خاص از گردشگری دریایی و شناساندن آن.

استراتژی WT:

۱- تلاش جهت ساخت شناورهای استاندارد با مشارکت بخش خصوصی، ۲- استفاده از رسانه ملی جهت شناساندن پتانسیل های موجود، ۳- برنامه ریزی به منظور ارایه آموزش های مناسب در منطقه، ۴- کم کردن بوروکراسی های موجود جهت رونق صنعت، ۵- ایجاد تفریحات لازم در طول سفر های دریایی برای مسافران با توجه به مدت زمان سفر، ۶- ارایه تعریف دقیق



منابع و مأخذ:

۱- ابراهیم زاده، عیسی، آقاسی زاده عبدالله، (۱۳۸۸)، تحلیل عوامل موثر بر گسترش گردشگری در ناحیه ساحلی چابهار با استفاده از مدل راهبردی SWOT، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال اول، شماره اول، صفحات ۱۲۸-۱۰۷.

۲- دینگتون، جی ام (۱۳۷۴)، اکوتوریسم، اکولوژی، فعالیت های تفریحی و صنعت جهانگردی، ترجمه اسماعیل کهرم، تهران، سازمان حفاظت محیط زیست.

۳- اعرابی، سید محمد (۱۳۹۰)، دستنامه برنامهریزی استراتژیک، دفتر پژوهش های فرهنگی، چاپ پنجم.

۴- الوانی، مهدی، پیروز بخت، معصومه (۱۳۷۵)، فرآیند مدیریت توریسم، تهران، مرکز مطالعات فرهنگی.

۵- الوانی، مهدی و دهشتی شاهرخ زهره، (۱۳۸۶)، جهانگردی، اثرپذیری یا اثرگذاری فرهنگی، مجموعه مقالات نخستین همایش جهانگردی و جمهوری اسلامی ایران، جلد ۲، کیش.

۶- انصاری، مریم و همکاران، (۱۳۸۸)، تحلیل استراتژیک درونی و بیرونی دانشکده مدیریت و اطلاع رسانی پزشکی دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، مدیریت سلامت، شماره ۱۲، صفحات ۳۸-۳۳.

۷- ایکوموس (شورای بین المللی بناها و محله ها)، ۱۳۸۱، منشور بین المللی گردشگری فرهنگی، فصلنامه پل فیروزه، شماره ۳.

۸- بریمانی، فرامرز، اسماعیل نژاد مر تزی، (۱۳۹۰)، بررسی شاخص های زیست اقلیمی موثر بر تعیین فصل گردشگری مورد: نواحی جنوبی ایران، جغرافیا و توسعه، شماره ۲۳، صفحات ۴۶-۲۷.

۹- بونی فیس، پرسیلا، (۱۳۸۰)، مدیریت گردشگری فرهنگی، ترجمه عبدالله نژاد محمود، دفتر پژوهش های فرهنگی.

۱۰- پاپلی یزدی، محمد حسین، (۱۳۸۹)، گردشگری ماهیت و مفاهیم، انتشارات مهر، چاپ چهارم.

۱۱- جوزی، سید علی، مرادی مجد نسرین، عبد الهی هدی، (۱۳۸۸)، ارزیابی توان اکولوژیکی منطقه بوالحسن دز فول به منظور استقرار کاربری گردشگری به روش تصمیم گیری چند معیاره، مجله علوم و فنون دریایی، زمستان، صفحات ۸۴-۷۱.

۱۲- رحمانی، بیژن، شمس مجید، حاتمی فرساناز، (۱۳۸۹)، امکان سنجی توسعه پایدار گردشگری در شهر ملایر با استفاده از مدل SWOT، فصلنامه جغرافیا و محیط طبیعی، سال اول، شماره ۳، صفحات ۲۵-۱۳.

۱۳- رضوانی، علی اصغر، (۱۳۷۴)، جغرافیا و صنعت توریسم، انتشارات پیام نور، چاپ دوم.

۱۴- رنجبران، بهرام و زاهدی محمد، (۱۳۸۸)، شناخت گردشگری، انتشارات چهار باغ، چاپ پنجم.

۱۵- روستا، احمد و ستاری رمضان، (۱۳۸۰)، آرایه الگویی برای جلب گردشگران خارجی به ایران، مجله اقتصاد و مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی، شماره ۵۰ و ۵۱.

۱۶- سقایی، مهدی، (۱۳۸۰)، بررسی صنعت توریسم در شهرستان بندر گز، پایان نامه کارشناسی، دانشگاه اصفهان.

۱۷- فخرزاده، منوچهر، احمد آبادی علی، (۱۳۸۹)، پهنه بندی اقلیم گردشگری ایران با استفاده از شاخص اقلیم گردشگری (TCI)، پژوهش های جغرافیای طبیعی، شماره ۷۱، صفحات ۴۲-۳۱.

۱۸- گلکار، کورش (۱۳۸۵)، مناسب سازی تکنیک سوات برای کاربر در طراحی شهری، نشریه صفا، شماره ۴۱.

۱۹- لس لومسدن، (۱۹۹۷)، بازاریابی گردشگری، ترجمه محمدابراهیم گوهریان، تهران، دفتر پژوهش های فرهنگی، چاپ اول، ۱۳۸۰.

۲۰- لی، جان (۱۳۷۸)، گردشگری و توسعه در جهان سوم، ترجمه عبدالرضارکن الدین افتخاری، شرکت چاپ و نشر باز گانی.

۲۱- مافی، عزت الله و جوانبخت زهره (۱۳۹۰)، تحلیل راه های توسعه گردشگری با استفاده از مدل سوات با تاکید بر جزیره قشم، مجله سیاسی-اقتصادی، شماره ۲۴۰، ۲۴۹-۲۴۹.

۲۲- مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰.

۲۳- مهندسین مشاور معماری و محیط، (۱۳۶۳)، طرح توسعه و عمران بندر لنگه، اداره کل مسکن و شهرسازی استان هرمزگان، جلد دوم.

۲۴- میسون، پیتر، (۱۳۹۰)، گردشگری اثرات، برنامهریزی و مدیریت، میرزائی روزبه و ترابیان پونه، انتشارات ترمه، چاپ دوم.

۲۵- نقش محیط-مهندسین مشاور، (۱۳۸۵)، مطالعات طرح توسعه و عمران بندر لنگه و کنگ.

۲۶- نوبخت، محمدباقر و پیروز الهام، (۱۳۸۷)، توسعه صنعت گردشگری در ایران: موانع و راهکارها، معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی، چاپ اول.

۲۷- نوحه گرا، احمد، حسین زاده محمد مهدی و پیراسته اسماء، (۱۳۸۸)، «ارزیابی قابلیت های طبیعت گردی جزیره قشم با بهره گیری از مدل مدیریت استراتژیک SWOT»، جغرافیا و توسعه، شماره ۱۵، صفحات ۱۷۲-۱۵۱.

۲۸- نوری، جعفر، عباس پور مجید و مقصود لویزن، (۱۳۸۵)، ارزیابی زیست محیطی سیاست های استراتژیک توسعه صنعتی ایران با استفاده از مدل سوات، علوم و تکنولوژی محیط زیست، تابستان، شماره ۸.

۲۹- هاشمی، یگانه و بیات مهنوش، (۱۳۸۵)، شناخت پتانسیل های اکوتوریسمی خلیج فارس در جهت ایجاد توسعه پایدار، مرکز گردشگری علمی و فرهنگی دانشجویان ایران.

۳۰- هاگت، پیتر، (۱۳۷۵)، جغرافیا ترکیبی نو، ترجمه شاپور گودرزی نژاد، انتشارات سمت، چاپ دوم.

۳۱- یعقوب زاده، رحیم (۱۳۸۸)، گردشگری فرهنگی و آرایه راهکارها، تهران، مرکز تحقیقات استراتژیک و دانشگاه آزاد، چاپ اول.

Barnard, Alan and Jonathan Spencer (۱۹۹۶). Encyclopaedia of Social and Cultural Anthropology. Routledge.

Catherine Marina Pickering, Janice Harrington, Graeme Worboys (۲۰۰۳). Environmental Impacts of Tourism on the Australian Alps Protect Areas, Mountain Research and Development, Vol ۳ No. ۲۳. (۲۰۰۴). Dyson, Robert and SWOT analysis at the University of Warwick, European Journal of Operational Research, vol ۱۵۲, ۶۴۰-۶۳۱.

Gartner, William (۱۹۹۶). Tourism Development, Van Nostrand Reinhold.

Kalmbacher, Robert S & Shrestha, Ramk & Exploring the potential for silvopasture adoption in south-central Florida (۲۰۰۴). Alvalapatis, janakir. R

Longman Dictionary of Tourism Marketing, Routledge (۱۹۸۹).

Miciel (۱۹۸۹). Tourism Marketing, Routledge.

The Mill, RC. and Morrison AM 2nd edition, Prentice Hall, Tourism System International, London.

Oxford Dictionary, Volume XI (T-U), (۱۹۷۰).

Pearce (۱۹۹۵). Tourism in the Pacific Region. Progress in Tourism and Hospitality Research, vol ۱, ۹-۱۰.

Skinner Malcolm (۱۹۹۹). Dictionary of Geography, Fitzroy Dearborn.

Subramoniam Suresh, Salim Ali Nasser Al-Essai, Ahmed Abdullah (۲۰۱۰). SWOT Analysis on Oman Tourism, Journal of Economic Development, Management, IT, Finance and Marketing, vol ۱۲, ۲۲-۲۱.

Weaver, David and Oppermann (۲۰۰۰). Tourism Management, Wiley.

Williams (۱۹۹۸). Tourism Geography, London, Routledge.

WTO (۲۰۰۰). vision, vol ۲۰, ۶.

WTO (۱۹۹۳). Recommend Actions on Tourism Statics, www.amar.org.ir

www.iranhydrography.org

www.lengehport.pmo.ir

www.pmo.ir

www.spss-iran.com

چرا رتبه ایران در کسب و کار بهتر نمی شود؟

رتبه ایران در ارزیابی محیط قانونی و مقرراتی کسب و کار (Doing Business) دوباره کاهش یافت. اگر سال گذشته رتبه کلی کشور ۱۴۵ در بین ۱۸۵ کشور بود، امسال در بین ۱۸۹ کشور ۱۵۲ شده است. در سنجش فاصله از پیشرو (اقتصادی فرضی که نماینده بهترین عملکرد دهه اقتصادهای مورد بررسی در مولفه های شاخص های دهگانه است) هم تغییری در وضعیت حاصل نشده و همچنان فاصله ۴۶ واحدی از ۱۰۰ در کارنامه ایران ثبت شده است. اطلاعات پایه این گزارش بازه زمانی تابستان ۱۳۹۱ تا بهار ۱۳۹۲ را دربر می گیرد.

این ارزیابی اگر چه در ظاهر در چند عدد خلاصه می شود، اما در باطن به رویکرد و اولویت های یک نظام اقتصادی نسبت به «بخش خصوصی» می پردازد. برای ورود به بحث لازم است از منظر «رویکرد و اولویت ها» نگاهی مختصر به هر یک از نماگرهای شاخص داشت. رویکرد و اولویت ها در این نوشتار تنها به مقامات یا مدیران یک دستگاه مفروض محدود نیست و همه افراد ذی نفع و ذی نفوذ در فرایند قانونگذاری، سیاستگذاری، تدوین مقررات، اجرا و نظارت در همه دستگاه ها و سازمان های حاکمیتی را دربر می گیرد.

۱- شروع کسب و کار: ۴۰ مولفه این نماگر به ارزیابی تعداد دفعات مراجعه یک متقاضی، مدت زمان، هزینه و حداقل سرمایه برای ثبت یک شرکت معمولی می پردازند. رتبه ایران در این نماگر از ۴۲ در سال ۱۳۸۸ به ۱۰۷ در سال ۱۳۹۲ کاهش یافته است. اگر رویکرد افراد و نهادهای موثر بر نهاد ثبت شرکت تسهیل فرایندهای ثبت شرکت برای کارآفرینان است، آیا این عملکرد متناسب با این رویکرد خواهد بود؟ در صورتی که به دلایل مختلف از جمله عدم توانایی کافی در شناسایی اشخاص حقیقی و حقوقی و عدم وجود ارتباط سیستمی دستگاه ها و نهادهای مختلف با یکدیگر از نهاد ثبت شرکت به عنوان گلوگاه استفاده می شود و تکالیف اداری متعددی به ویژه در حوزه استخدام ها بر عهده این سازمان نهاد می شود تا بخشی از بار اداری سایر دستگاه ها را به دوش بکشد، آیا می توان پذیرفت که حمایت از کارآفرینی و ورود قانونی کارآفرینان به عنوان اولین اولویت در نظر گرفته شده است. تازمانی که از نهاد ثبت شرکت، انتظاری فراتر از ثبت شرکت داشته باشیم نباید انتظار بهبود رتبه را داشت.

۲- اخذ مجوزهای ساخت: در این نماگر بهترین رتبه ایران ۱۴۱ در سال ۱۳۸۸ بوده و در حال حاضر در ۱۶۹ قرار دارد. این نماگر از طریق سه مولفه تعداد دفعات مراجعه متقاضی برای اخذ مجوزهای ساخت یک سازه صنعتی/تجاری در محدوده شهری، مدت زمان و هزینه مربوط به آن کارایی دستگاه های ذی ربط را ارزیابی می کند. فاصله ۲۰ رتبه ای تا انتهای جدول هر چند عجیب به نظر می رسد، اما با فرض درستی آن باید پذیرفت که با وجود دستگاه های متعدد در مدیریت شهری که بسیاری از آنها قادر و یا

متماثل به تبادل اطلاعات با یکدیگر نیستند باید در پیشداری خود تجدید نظر کنیم. این نماگر از مرحله ارائه درخواست مجوز ساخت تا برقراری انشعاب های آب و فاضلاب و برق و تلفن را مورد محاسبه قرار می دهد. مهم ترین دلیل رتبه پایین کشور در این نماگر زمان بسیار طولانی ۲۷۰ روز (۸۴ درصد کل زمان) برای برقراری انشعاب آب و فاضلاب است. به جز شهرداری و دستگاه های ارائه دهنده خدمات شهری، بسیاری از سازمان ها اطلاعاتی در اختیار دارند که در این فرایند باید برای دریافت تایید یا استعلام به آنها مراجعه کرد. این رفت و آمدهای اداری مستمر زمانی ۳۲۰ روز را در ۱۶ مرحله رقم زده است. شاید اعلام این نتایج بهانه ای باشد تا موضوع مدیریت واحد شهری که در برنامه پنجم به مدیریت یکپارچه شهری تغییر یافت، مجدداً دستور کار قرار گیرد.

۳- دسترسی به انرژی الکتریکی: در سه سال گذشته که این نماگر معرفی شده، رتبه ایران کمتر از ۱۶۰ نبوده است. این نماگر از مرحله ارائه درخواست تا برقراری انشعاب برق در مقیاس صنعتی برای سازه صنعتی/تجاری مفروض در نماگر اخذ مجوزهای ساخت را در چارچوب سه مولفه تعداد مراحل، زمان و هزینه محاسبه

می کند. زمان ۱۴۰ روزه انتظار برای برقراری انشعاب مهم ترین دلیل رتبه نامطلوب ایران است. از آنجا که از سال ۱۳۸۳ تاکنون تعرفه اجرا، نصب و برقراری انشعاب بر مبنای قانون اصلاح ماده ۳ بر نامه چهارم ثابت مانده و از سال ۱۳۸۶ به این سوشرکت های توزیع، به دلیل عدم توان مالی قادر انجام کلیه امور نبوده و آن را به متقاضی واگذار کرده اند، امکان برنامه ریزی برای تامین و تدارک کالا و خدمات در این حوزه وجود نداشته و عملاً موجب آشفتگی در بازار و زبان متقابل شرکت های تولید کننده و مصرف کنندگان نهایی شده است. مشخص است که در این فرایند نیز «کارآفرین» در اولویت قرار ندارد.

۴- نماگر ثبت مالکیت: بدون ثبت مالکیت و حمایت قانونی از آن امکان کارآفرینی و استمرار آن وجود ندارد. در این نماگر فرایندهای قانونی ثبتی مربوط به نقل و انتقال یک ملک تجاری، مدت زمان و هزینه آن ارزیابی می شود. رتبه این نماگر هم در چند سال گذشته بهتر از ۱۵۰ نبوده است. از یک سوبه دلیل تعدد دستگاه های ذی ربط در تعیین رتبه این نماگر از جمله سازمان ثبت اسناد و املاک، شهرداری، سازمان امور مالیاتی، سازمان تامین اجتماعی و ادارات کار و از سوی دیگر به دلیل عدم وجود تبادل اطلاعات موثر و سیستمی بین دستگاه های یاد شده، همانند نهاد ثبت شرکت، نهاد ثبت املاک نیز تبدیل به گلوگاه شده و عملاً متقاضی باید استعلام اطلاعات مورد نیاز سایر دستگاه ها را نیز در مرحله نقل و انتقال ملک تهیه کند. در این نماگر نیز هزینه (مالی و زمانی) تا کارآمدی دستگاه های اجرایی را کارآفرین پرداخت می کند. به عبارت دیگر، به جای دستگاه ها در یک فرایند تعریف شده اطلاعات مرتبط با یک پرونده را از یکدیگر دریافت کنند. این متقاضی است که باید پرونده در دست به نهادهای مختلف مراجعه کند. موضوع فساد اداری و جعل احتمالی خارج از این بحث است.

۵- نماگر اخذ اعتبار: یکی از دوره تبه دور قری ایران در گزارش امسال این نماگر در دو بعد مستقل اطلاعات اعتباری و قدرت حقوق قانونی به ارزیابی روابط اعتباری و وام دهنده و وام گیرنده می پردازد. هر چند که در بعد اطلاعات اعتباری تقریباً همه نمرات اخذ شده (۵ از ۶)، اما نقطه ضعف اصلی کشور در بعد قدرت حقوق قانونی است، چرا که به دلیل عدم وجود تعریف دقیق از وثایق منقول در نظام حقوقی

بسیاری از شرکت های بزرگ دنیا در جریان بحران مالی ۲۰۰۸ به دلیل قوانین حمایت گرایانه و ورشکستگی از کارآفرینان و از طریق ورود به فرایند «سازمان دهی دوباره» نجات یافتند؛ موضوعی که همچنان جای آن در ادبیات حقوقی و اقتصادی ایران خالی است

تازمانی که در مراحل مختلف قانونگذاری، اجرا و نظارت منافع سازمانی بر توسعه کارآفرینی ترجیح داده می شود و تا زمانی که پایگاه های اینترنتی دستگاه ها و سازمان ها «مدیر محور» است نه «مقتضای محور»، می توان نتیجه گرفت که در همچنان بر پاشنه قبلی می چرخد و رتبه سال بعد در این نماگر مشهور بین المللی فرق چندانی با امسال نخواهد داشت

به نظر نمی رسد که این فرایند نیز بادر اولویت قرار داشتن کارآفرینی سازگار باشد.

۱۰- ورشکستگی یکی از ناشناخته ترین ابزارهای اقتصادی برای توسعه کارآفرینی و بخش خصوصی در محیط قانونی و مقرراتی ایران هر چند که قرار گرفتن در رتبه ۱۲۹ به اندازه کافی گویای ضعف در ساختار حقوقی و اجرایی ورشکستگی است اما توجه به سنجه فاصله از پیشرو ابعاد بیشتری از این موضوع را نمایان می کند. اقتصاد ایران در نماگر ورشکستگی ۸۰ واحد از بهترین عملکرد دنیا فاصله دارد این بیشترین میزان فاصله در بین نماگرهای ده گانه است. ساختار حقوقی و اجرایی ورشکستگی در ایران ارتباط تنگاتنگی با اطلاعات موجود در نهاد ثبت شرکت، ثبت اموال، اطلاعات اعتباری (اعم از نظام بانکی و خارج از آن مانند گمرک، شرکت های خدمات شهری و...)، نظام حقوقی مرتبط با وثایق، مالیات و... دارد. علاوه بر این کاستی ها، قانون حاکم بر ورشکستگی مصوب سال ۱۳۴۷ تنها به جنبه قضایی موضوع پرداخته و به ابعاد اقتصادی و حتی اجتماعی آن توجه نکرده است. فراموش نکنیم که بسیاری از شرکت های بزرگ دنیا در جریان بحران مالی ۲۰۰۸ به دلیل قوانین حمایت گرایانه ورشکستگی از کارآفرینان و از طریق ورود به فرایند «سازمان دهی دوباره» نجات یافتند موضوعی که همچنان جای آن در ادبیات حقوقی و اقتصادی ایران خالی است. علاوه بر این از نظر اجتماعی نیز وجود این قوانین باعث تقویت حس همکاری فعالان اقتصادی بایکدیگر شده، چرا که در صورت بروز مشکلات جدی برای یکی از طرفین به خاطر حمایت نهاد های حاکمیتی اختلال جدی در فعالیت طرف دیگر به وجود نخواهد آمد. این وضعیت رami توان به رابطه نهاد های مالی، بیمه ها، سهامداران و... تعمیم داد.

تغییر رویکرد در اولویت قرار گرفتن کارآفرینان و بخش خصوصی نه تنها در گفتار که در کردار نمایندگان و کارگزاران سه قوه نیز باید مشاهده شود. تازمانی که اطلاعات کسب شده از افراد در سازمان های مختلف بایر چسب «محرمانه» در اختیار سازمان های مرتبط دیگر قرار نمی گیرد، تازمانی که هر دستگاه بخش عظیمی از بودجه خود را صرف ایجاد پایگاه های اطلاعاتی می کند اما تمایل بامکان فنی برقراری اتصال برای تبادل اطلاعات با سایر دستگاه ها وجود ندارد، تازمانی که «استعلام» کتبی بخشی از نظام اداری کشور است، تازمانی که در مراحل مختلف قانونگذاری، اجرا و نظارت منافع سازمانی بر توسعه کارآفرینی ترجیح داده می شود و تازمانی که پایگاه های اینترنتی دستگاه ها و سازمان ها «مدیر محور» است نه «مقتضای محور»، می توان نتیجه گرفت که در همچنان بر پاشنه قبلی می چرخد و رتبه سال بعد در این نماگر مشهور بین المللی فرق چندانی با امسال نخواهد داشت.

فردی قادری دبیر تحریریه مجله بندر و دریا
منبع: روزنامه دنیای اقتصاد مورخ چهارشنبه ۸ آبان ۹۲

تمایل عموم ایرانیان برای حضور در بازار سرمایه به عنوان سهامدار خرد بهر گرفته. یارویکر دقانونین فعلی حاکم بر روابطمدیران شرکت و سهامداران خرد در راستای حمایت از تامین مالی بنگاه ها از طریق بازار سرمایه با تاکید بر سرمایه های اندک است؟ آیا می توان نتیجه گرفت که شکوفایی های چند وقت اخیر بورس ناشی از توجه فوق العاده به سهامداران خرد است؟

۷- پرداخت مالیات و کسورات قانونی: هر چند که سه مولفه نرخ کلی مالیات، تعداد مراحل آماده سازی اسناد و پرداخت و مدت زمان آن مورد توجه قرار گرفته است، اما موضوع اصلی در کشور ما و بسیاری کشورهای دیگر مراحل آماده سازی اسناد و پرداخت و مدت زمان مربوط به آنها است. به عبارت دیگر، این پروژه به دنبال آن است که سالانه چه میزان از زمان و نیروی انسانی یک بنگاه برای انجام امور مربوط به دستگاه های وصول مالیات و سایر عوارض اختصاص می یابد. رتبه امسال در این نماگر نسبت به سال قبل ۱۰ رتبه تنزل کرده (از ۴۳ رتبه نزول کرده است. دو سازمان اصلی در این نماگر عبارتند از سازمان امور مالیاتی و سازمان تامین اجتماعی که دارای زمینه های مشترک کاری برای بهبود رتبه هستند. هر دو سازمان از امکانات و تجهیزات پیشرفته الکترونیکی بهره می گیرند. باین حال بهبود رتبه در این نماگر نیازمند عزمی فراتر از حوزه مدیریتی دو سازمان است. چنانچه از زاویه شرکت ها به موضوع نگاه کنیم، استخدا افرادمحررب برای حل و فصل موضوعات مالیاتی و تامین اجتماعی خود گویای حجم بالای کار اداری تحمیل شده به شرکت ها برای پرداخت مالیات و کسورات قانونی است. اگر رویکرد اولویت با توسعه بخش خصوصی و کارآفرینی است، چگونه می توان این وضعیت را تحلیل کرد؟ آیا زمان آن نرسیده که انواع مختلف مالیات و کسورات قانونی در چارچوب یک برنامه منسجم از طریق یک پایگاه اینترنتی ارسال و پرداخت شود؟

۸- تجارت فرامرزی: ۱۵۳ بدترین رتبه ای است که کشور تاکنون در این نماگر به خود اختصاص داده است. در این نماگر تعداد مراحل، مدن زمان و هزینه صادرات و واردات (۶ مولفه در مجموع) مورد ارزیابی قرار می گیرد. در فاصله یک سال گذشته سه مرحله دیگر به مراحل واردات افزوده شده و به عدد ۱۰ رسیده است. مدت زمان مشابه برای واردات نیز به ۳۷ روز افزایش یافته است. آنچه که از بازار گران کشور در چند وقت گذشته از آن با اصطلاح «خود تحریمی» یاد می کردند در نتایج این گزارش نمود یافته است. جاذب بازبینی و حذف بسیاری از اسناد و طرح ها مانند ایران کد، ثبت سفارش، شبنم و... ضروری است که در اولین اقدام وضعیت پنجره واحد تجاری کشور، متولی آن و دستگاه های اصلی و فرعی تعیین شوند. در صورتی که در راه اندازی پنجره واحد تجاری الکترونیکی کشور، منافع کارآفرینان بر منافع سازمانی (بیش از ۳۰ دستگاه در این فرایند مداخله دارند) ترجیح داده شود، می توان به این باور رسید که کارآفرینی و توسعه آن به اولویت اصلی تبدیل شده است.

۹- الزام به اجرای قرارداد: بهترین عملکرد در بین ۱۰ نماگر، رتبه ۵۱ در گزارش امسال اگر چه بهترین رتبه ایران در سال های گذشته نبوده، اما سبب شده که رتبه کلی ایران بیشتر از این به انتهای جدول نزدیک نشود. در این نماگر کارایی نظام قضایی برای الزام به اجرای یک قرارداد به ارزش ۱۴۳ میلیون ریال (معادل دلاری پرونده مفروض برای همه اقتصادها) در سه مولفه تعداد مراحل، مدت زمان و هزینه مرتبط با تشکیل پرونده، دادرسی و اجرای حکم ارزیابی می شود. رای در دادگاه بدوی بر اساس اظهار نظر کارشناس رسمی صادر می شود. هر چند که باتوجه به رتبه خوب این نماگر نسبت به بقیه دنیا به شکل خاصی وجود داشته باشد، اما واقعیت این است که رقم پایین پرونده در تعیین رتبه بسیار موثر است و در پرونده هایی با رقم های بالاتر زمان دادرسی بسیار طولانی تر است. جدای از موارد بالا، در حال حاضر به دلیل عدم وجود سامانه ملی شناسایی اموال، شناسایی اموال شخص محکوم عملا به عهده شاکی است که همین بر پیچیدگی های موضوع می افزاید. به عبارت بهتر نظام اداری و قضایی علاوه بر هزینه های مالی و زمانی پرونده، هزینه یافتن اموال فرد محکوم را نیز به فعال اقتصادی تحمیل می کند.



کشور و همچنین فقدان دستور العمل مشخص در نظام بانکی برای پذیرش اموال منقول به عنوان وثیقه از مجموع ۱۰ نمره بیشتر از ۴ نمره به ایران اختصاص نیافته است. در بعد اطلاعات اعتباری به دلیل وجود سامانه قوی اطلاعات اعتباری بانک مرکزی و همچنین عملکرد فوق العاده شرکت مشاوره رتبه بندی در سطح منطقه (دومین شرکت خصوصی ارائه دهنده اطلاعات اعتباری پس از ترکیه) در زمره کشورهای پیشرو منطقه قرار داریم. باین حال ابهامات موجود در مبانی حقوقی و اجرایی مرتبط با وثایق رویکرد مثبت به کارآفرینی را کم رنگ کرده است. در صورتی که در یک نظام بانکی وثیقه ملکی مهم ترین ابزار تامین مالی بخش خصوصی و کارآفرینی باشد، آیا می توان پذیرفت که تاکید بر مبانی قانونی فعلی با هدف حمایت از کارآفرینان استمرار می یابد؟

۶- حمایت از سهامداران خرد: رتبه ۱۴۷ امسال این نماگر به مراتب بهتر از رتبه ۱۶۵ دو سال گذشته است، اما همچنان نامطلوب است. مولفه های این نماگر میزان حمایت قانونی از سهامداران زیر ۱۰ درصد یک شرکت بورسی را در سه زمینه افشای اطلاعات، مسوولیت مدیر و سهولت شکایت از مدیر بررسی می کنند. هر چند در دو مولفه اول از مجموع ۱۰ امتیاز به ترتیب ۷ و ۴ امتیاز نصیب ایران شده است، اما متأسفانه در مولفه سهولت شکایت از مدیر با کسب صفر امتیاز در رده ۱۸۹ دنیا قرار دارد. چنانچه نتایج این ارزیابی را بپذیریم، نتیجه این خواهد بود که در اقتصاد ما تامین حقوق سهامداران خرد در بازار سرمایه در اولویت نیست و به عبارت دیگر شرکت های سهامی عام باید متکی به آرد سهامداران اصلی و یا تامین مالی از نظام بانکی باشند که پیش تر در مورد آن توضیح داده شد. شاید بتوان از نتایج این نماگر برای عدم

نگاهی بر آمارهای روابط تجاری آمریکا با کشورهای همسایه ایران

ارزش به میلیون دلار

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری ارمنستان

ARMENIA (.am)	ارمنستان
	نام رسمی: جمهوری ارمنستان
	پایتخت: ایروان (۱۰۱۱۱,۳۰۰ نفر در سال ۲۰۰۹)
	تاریخ استقلال: ۱۹۹۱/۹/۲۱، از شوروی
	مساحت: ۲۹,۸۰۰ کیلومتر مربع (صد و نهمین کشور جهان)
	جمعیت: ۳,۰۹۰,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صد و سی و پنجمین کشور جهان)
	نوع حکومت: جمهوری چند حزبی با یک مجلس قانونگذاری
	رئیس حکومت: سرژ سرکیسیان، از سال ۲۰۰۸
	رئیس دولت: نخست وزیر: تیگران سرکیسیان، از سال ۲۰۰۸
	نژاد (۲۰۰۱): ارمنی ۹۷/۹٪، کرد ۱/۳٪، روس ۵/۵٪، بقیه ۳/۳٪
	دین (۲۰۰۵): مسیحی گریگوری ۷۲/۹٪، کاتولیک ۴٪، مسلمان سنی ۲/۴٪، بقیه ۲/۷٪
	زبان: ارمنی (زبان رسمی)
	واحد پول: درام = ۱۰۰ لوما، یک درام = ۲۸ ریال
	شهرهای مهم (۲۰۰۹): گیومری (۱۴۶,۴۰۰)، وانادزور (۱۰۴,۸۰۰)، وانادزور (۱۰۴,۸۰۰)، هرازدان (۵۲,۹۰۰) و اgharshapat (۵۷,۳۰۰)

سال	صادرات	واردات
۲۰۰۵	۶۵	۴۶
۲۰۰۶	۸۰	۴۶
۲۰۰۷	۱۱۱	۳۳
۲۰۰۸	۱۵۱	۴۳
۲۰۰۹	۷۷	۷۷
۲۰۱۰	۱۱۳	۷۵
۲۰۱۱	۹۴	۹۲
۲۰۱۲	۶۴	۸۹
۲۰۱۳	۶۴	۶۷
جمع کل	۸۲۱	۵۷۰

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری آذربایجان

AZERBAIJAN (.az)	آذربایجان
	نام رسمی: جمهوری آذربایجان
	پایتخت: باکو، ۱,۱۴۵,۰۰۰ نفر (۲۰۰۹)
	تاریخ استقلال: ۱۹۹۱/۸/۳۰، از شوروی
	مساحت: ۸۶,۶۰۰ کیلومتر مربع (صد و دوازدهمین کشور جهان)
	جمعیت: ۹,۰۶۲,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (نودمین کشور جهان)
	نوع حکومت: جمهوری چند حزبی فدرال با یک مجلس قانونگذاری
	رئیس حکومت: رئیس جمهور: الهام علی اف، از سال ۲۰۰۳
	رئیس دولت: نخست وزیر: آرئور راسی زاده، از سال ۲۰۰۳
	نژاد (۱۹۹۹): آذربایجانی ۹۰/۶٪، ترکی ۲/۲٪، روس ۱/۸٪، ارمنی ۱/۵٪، بقیه ۳/۹٪
	دین (۲۰۰۵): مسلمان (شیعه) ۸۷٪ (شیعه ۵۲/۸٪، سنی ۳۴/۲٪)، بقیه ۱۳٪
	زبان: ترکی آذربایجانی (زبان رسمی)، روسی، ارمنی، لوزی
	واحد پول: منات جدید آذربایجان = ۱۰۰ گوپک، ۱ منات = ۱۳,۱۸۸ ریال
	شهرهای مهم (۲۰۰۹): گنجه (۳۱۳,۳۰۰)، سومقاییت (۳۰۹,۷۰۰)، مینگه چویر (۹۶,۴۰۰)، قاراجوخور (۲۰۰۷: ۷۴,۷۰۰ نفر)

سال	صادرات	واردات
۲۰۰۵	۱۳۲	۴۵
۲۰۰۶	۲۳۱	۷۱۶
۲۰۰۷	۱۷۷	۱۸۸۷
۲۰۰۸	۲۳۹	۴۳۶۰
۲۰۰۹	۱۸۵	۱۹۷۳
۲۰۱۰	۲۵۲	۱۹۸۸
۲۰۱۱	۳۳۶	۲۴۲۴
۲۰۱۲	۴۹۲	۱۰۹۵
۲۰۱۳	۲۳۸	۸۱۳
جمع کل	۲۲۸۵	۱۵۳۰۴

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری قزاقستان

KAZAKHSTAN (.kz)	قزاقستان
	نام رسمی: جمهوری قزاقستان
	پایتخت: آستانه (۱,۳۱۱,۳۱۱ نفر در سال ۲۰۰۹)
	تاریخ استقلال: ۱۹۹۱/۱۲/۱۶، از شوروی
	مساحت: ۲,۷۱۷,۳۰۰ کیلومتر مربع (نهمین کشور جهان)
	جمعیت: ۱۶,۳۱۰,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (شصت و دومین کشور جهان)
	نوع حکومت: جمهوری با دو مجلس قانونگذاری
	رئیس حکومت: رئیس جمهور: نور سلطان نظربایف، از سال ۱۹۹۱
	رئیس دولت: نخست وزیر: کریم ماسیموف، از سال ۲۰۰۷
	نژاد (۲۰۰۲): قزاق ۵۷/۲٪، روس ۲۷/۲٪، اوکراینی ۳/۱٪، بقیه ۱۲/۵٪
	دین (۲۰۰۰): مسلمان (عمدتاً سنی) ۴۲/۷٪، بدون دین ۲۹/۳٪، مسیحی ۱۶/۷٪، بقیه ۱۱/۳٪
	زبان: قزاقی (زبان رسمی)، روسی
	واحد پول: تگه = ۱۰۰ تین، یک تگه = ۷۰ ریال
	شهرهای مهم (۲۰۰۹): آلماتی (۱,۳۶۵,۱۰۵)، شیمکنت (۵۶۶,۹۶۶)، قراغاندی (۴۶۵,۶۳۴)، طراز (۳۴۷,۴۸۶) نفر

سال	صادرات	واردات
۲۰۰۵	۵۳۸	۱۱۰۱
۲۰۰۶	۶۴۶	۹۶۰
۲۰۰۷	۷۵۲	۱۲۵۱
۲۰۰۸	۹۸۵	۱۶۰۳
۲۰۰۹	۶۰۳	۱۵۴۳
۲۰۱۰	۷۳۰	۱۸۷۲
۲۰۱۱	۸۲۶	۱۶۷۹
۲۰۱۲	۸۲۲	۱۵۶۵
۲۰۱۳	۶۱۸	۸۸۰
جمع کل	۶۵۸۴	۱۲۴۵۸

KYRGYZSTAN (.kg)



نام رسمی:	جمهوری قرقیزستان
پایتخت:	بیشکک (۱۰۰ هزار نفر در سال ۲۰۰۹)
تاریخ استقلال:	۱۹۹۱/۸/۳۱، از شوروی
مساحت:	۱۹۸,۵۰۰ کیلومتر مربع (هشتاد و ششمین کشور جهان)
جمعیت:	۵,۱۴۱,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (حدود سیزدهمین کشور جهان)
نوع حکومت:	جمهوری چند حزبی با دو مجلس قانونگذاری
رئیس حکومت:	رئیس جمهور: خاتم رزا اوتونبايوا، از سال ۲۰۱۰
رئیس دولت:	نخست وزیر: آلمازیک آتامبايیف، از سال ۲۰۱۰
نژاد (۲۰۰۵):	قرقیز ۶۷٪، ازبک ۱۴٪، روس ۳٪، بقیه ۱٪
دین (۲۰۰۵):	مسلمان (عمدتاً سنی) ۶۰٪، بدون دین ۲۱٪، مسیحی ۱۰٪، بقیه ۷٪
زبان:	قرقیزی، روسی (زبان های رسمی)، ازبکی
واحد پول:	سوم قرقیزستان = ۱۰۰ تین؛ یک سوم قرقیزستان = ۲۳۹/۳ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۹):	اوش (۲۲۳,۲۰۰)، جلال آباد (۹۲,۱۰۰)، قرانگول (۶۳,۷۰۰)، توقماق (۵۳,۱۰۰) (نفر)

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری قرقیزستان

واردات	صادرات	سال
۵	۳۱	۲۰۰۵
۴	۷۱	۲۰۰۶
۲	۴۹	۲۰۰۷
۲	۴۵	۲۰۰۸
۶	۵۷	۲۰۰۹
۴	۷۹	۲۰۱۰
۳	۱۰۳	۲۰۱۱
۹	۱۴۶	۲۰۱۲
۳	۷۴	۲۰۱۳
۴۹	۶۸۵	جمع کل

TAJIKISTAN (.tj)



نام رسمی:	جمهوری تاجیکستان
پایتخت:	دوشنبه (۴۰۰ هزار نفر در سال ۲۰۰۸)
تاریخ استقلال:	۱۹۹۱/۹/۹، از شوروی
مساحت:	۱۴۳,۱۰۰ کیلومتر مربع (نود و پنجمین کشور جهان)
جمعیت:	۷,۰۷۵,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (نود و هشتمین کشور جهان)
نوع حکومت:	جمهوری چند حزبی با دو مجلس قانونگذاری
رئیس حکومت:	رئیس جمهور: امامعلی رحمان، از سال ۱۹۹۲
رئیس دولت:	نخست وزیر: عاقل عاقل اف، از سال ۱۹۹۹
نژاد (۲۰۰۵):	تاجیک ۸۰٪، ازبک ۱۵٪، روس ۱٪، تاتار ۳٪، بقیه ۳٪
دین (۲۰۰۵):	مسلمان سنی ۷۸٪، مسلمان شیعه ۶٪، بدون دین ۱۲٪، بقیه ۴٪
زبان:	تاجیکی (زبان رسمی)
واحد پول:	سامانی = ۱۰۰ دینار، یک سامانی = ۲,۸۲۸/۴ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۸):	خجند (۱۵۵,۹۰۰)، کولاب (۹۳,۹۰۰)، قرغان تپه (۷۱,۰۰۰)، اوراتپه (۶۰,۲۰۰) (نفر)

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری تاجیکستان

واردات	صادرات	سال
۲۴۱	۲۸	۲۰۰۵
۶۱	۴۳	۲۰۰۶
۱	۵۳	۲۰۰۷
۸	۵۱	۲۰۰۸
۸	۴۱	۲۰۰۹
۲	۵۷	۲۰۱۰
۱۲	۱۷۸	۲۰۱۱
۲۶	۵۴	۲۰۱۲
۱	۴۳	۲۰۱۳
۳۶۱	۵۴۹	جمع کل

TURKMENISTAN (.tm)



نام رسمی:	جمهوری ترکمنستان
پایتخت:	عشق آباد (۷۴۴,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۷)
تاریخ استقلال:	۱۹۹۱/۱۰/۲۷، از شوروی
مساحت:	۴۸۸,۱۰۰ کیلومتر مربع (پنجاه و دومین کشور جهان)
جمعیت:	۴,۹۴۱,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (حدود شانزدهمین کشور جهان)
نوع حکومت:	جمهوری با یک مجلس قانونگذاری
رئیس حکومت:	رئیس جمهور: قربانقلی بردی محمداف، از سال ۲۰۰۶
رئیس دولت:	رئیس جمهور: قربانقلی بردی محمداف، از سال ۲۰۰۶
نژاد (۲۰۰۵):	ترکمن ۷۹٪، ازبک ۹٪، روس ۳٪، قزاق ۵٪، بقیه ۳٪
دین (۲۰۰۵):	مسلمان (عمدتاً سنی) ۸۷٪، ارتدوکس روسی ۱۱٪، بقیه ۲٪
زبان:	ترکمنی (زبان رسمی)
واحد پول:	منات ترکمنستان = ۱۰۰ تنگه؛ یک منات ترکمنستان = ۳,۷۰۲ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۴):	ترکمن آباد (۲۵۶,۰۰۰)، داش حوض (۲۱۰,۰۰۰)، مرو (ماری) (۱۵۹,۰۰۰)، بالکان آباد (۱۳۹,۰۰۰) (نفر)

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری ترکمنستان

واردات	صادرات	سال
۱۳۵	۲۱۵	۲۰۰۵
۷۶	۱۱۲	۲۰۰۶
۲۱۸	۱۲۷	۲۰۰۷
۱۳۹	۵۹	۲۰۰۸
۹۳	۲۹۳	۲۰۰۹
۴۸	۳۹	۲۰۱۰
۴۳	۷۱	۲۰۱۱
۹۰	۹۲	۲۰۱۲
۲۲	۱۸۰	۲۰۱۳
۸۶۸	۱۱۹۳	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری ازبکستان

واردات	صادرات	سال
۹۶	۷۴	۲۰۰۵
۱۵۱	۵۴	۲۰۰۶
۱۶۴	۸۸	۲۰۰۷
۲۹۲	۳۰۰	۲۰۰۸
۸۹	۹۷	۲۰۰۹
۶۸	۱۰۱	۲۰۱۰
۵۲	۱۰۰	۲۰۱۱
۲۶	۲۸۵	۲۰۱۲
۲۵	۲۶۴	۲۰۱۳
۹۶۴	۱۳۶۶	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری ترکیه

واردات	صادرات	سال
۵۱۸۲	۴۲۳	۲۰۰۵
۵۳۵۹	۵۲۹۱	۲۰۰۶
۴۶۰۰	۶۴۹۸	۲۰۰۷
۴۶۴۱	۹۹۵۸	۲۰۰۸
۳۶۶۱	۷۰۹۴	۲۰۰۹
۴۲۰۷	۱۰۵۳۸	۲۰۱۰
۵۲۲۰	۱۴۶۵۶	۲۰۱۱
۶۲۹۲	۱۲۵۲۰	۲۰۱۲
۴۶۹۴	۷۹۳۰	۲۰۱۳
۴۳۸۶۱	۷۸۷۲۸	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری عراق

واردات	صادرات	سال
۹۰۵۳	۱۳۷۳	۲۰۰۵
۱۱۵۴۵	۱۴۹۰	۲۰۰۶
۱۱۳۹۵	۱۵۶۰	۲۰۰۷
۲۲۰۷۹	۲۰۶۹	۲۰۰۸
۹۲۶۳	۱۷۷۲	۲۰۰۹
۱۲۱۴۳	۱۶۴۳	۲۰۱۰
۱۶۹۵۹	۲۳۹۸	۲۰۱۱
۱۹۲۶۵	۲۰۵۳	۲۰۱۲
۱۰۰۰۸	۱۳۹۲	۲۰۱۳
۱۹۲۶۶	۲۰۵۴	جمع کل

ازبکستان	UZBEKISTAN (.uz)
نام رسمی: جمهوری ازبکستان	
پایتخت: تاشکند (۱،۹۵۹،۱۹۰ نفر در سال ۲۰۰۷)	
تاریخ استقلال: ۱۹۹۱/۸/۳۱ (از شوروی)	
مساحت: ۴۴۷،۴۰۰ کیلومتر مربع (پنجاد و هشتمین کشور جهان)	
جمعیت: ۲۷،۸۶۶،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (چهل و چهارمین کشور جهان)	
نوع حکومت: جمهوری چند حزبی با یک مجلس قانونگذاری	
رئیس حکومت: رئیس جمهور: اسلام کریموف، از سال ۱۹۹۱	
رئیس دولت: نخست وزیر: شوکت میرضیایف، از سال ۲۰۰۳	
نژاد (۲۰۰۰): ازبک ۷۸/۳٪، روس ۶٪، تاجیک ۲/۷٪، قزاق ۲/۱٪، بقیه ۹/۹٪	
دین (۲۰۰۰): مسلمان (اکثریت سنی) ۷۶/۲٪، بدون دین ۱۸/۱٪، بقیه ۵/۷٪	
زبان: ازبکی (زبان رسمی)، روسی	
واحد پول: سوم ازبکستان = ۱۰۰ تینجین = ۱۰۰۰ ریال	
شهرهای مهم (۲۰۰۷): تاشکند (۴۴۶،۲۳۷)، اندیجان (۳۲۱،۶۲۲)، سمرقند (۳۱۲،۸۶۳)، بخارا (۲۴۹،۰۳۷) (نفر)	

ترکیه	TURKEY (.tr)
نام رسمی: جمهوری ترکیه	
پایتخت: آنکارا (۳،۷۶۳،۵۹۱ نفر در سال ۲۰۰۷)	
تاریخ استقلال: دارای قدمت تاریخی؛ تأسیس جمهوری ترکیه در سال ۱۹۲۳	
مساحت: ۷۷۹،۴۵۲ کیلومتر مربع (سی و ششمین کشور جهان)	
جمعیت: ۷۳،۰۸۵،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (هجدهمین کشور جهان)	
نوع حکومت: جمهوری چند حزبی با یک مجلس قانونگذاری	
رئیس حکومت: رئیس جمهور: عبدالله گل، از سال ۲۰۰۷	
رئیس دولت: نخست وزیر: رجب طیب اردوغان، از سال ۲۰۰۳	
نژاد (۲۰۰۰): ترک ۹۵/۱٪، کرد ۱۸/۹٪، تاتار ۷/۲٪، بقیه ۸/۸٪	
دین (۲۰۰۵): مسلمان (عمدتاً سنی) ۹۷/۵٪، بدون دین ۲٪، بقیه ۵/۵٪	
زبان: ترکی (زبان رسمی)	
واحد پول: لیره ترکیه = ۱۰۰ قروش، ۱ لیره جدید ترکیه = ۷۰،۳۳ ریال	
شهرهای مهم (۲۰۰۷): استانبول (۱۰،۷۵۷،۳۲۷)، ازمیر (۲،۰۶۰،۲۹۴)، بورسا (۱،۷۲۰،۱۷۲)، آدانا (۱،۳۶۶،۰۲۷) (نفر)	

عراق	IRAQ (.iq)
نام رسمی: جمهوری عراق	
پایتخت: بغداد (۵،۷۵۱،۰۰۰ نفر با حومه در سال ۲۰۰۹)	
تاریخ استقلال: ۱۹۳۲/۱۰/۳ (از انگلستان)	
مساحت: ۴۳۸،۳۱۷ کیلومتر مربع (پنجاد و هشتمین کشور جهان)	
جمعیت: ۳۱،۴۶۷،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (سی و نهمین کشور جهان)	
نوع حکومت: جمهوری چند حزبی با یک مجلس قانونگذاری	
رئیس حکومت: رئیس جمهور: جلال طالبانی، از سال ۲۰۰۵	
رئیس دولت: نخست وزیر: نوری المالکی، از سال ۲۰۰۶	
نژاد (۲۰۰۰): عرب ۶۴/۷٪، کرد ۲۳٪، آذربایجانی ۵/۶٪، بقیه ۶/۷٪	
دین (۲۰۰۰): اسلام (دین رسمی)، مسلمان شیعه ۶۲٪، مسلمان سنی ۳۴٪، بقیه ۴٪	
زبان: عربی، کردی (زبانهای رسمی)	
واحد پول: دینار عراق = ۱۰۰ فلس؛ ۱۰۰ دینار عراق = ۹۰۰ ریال	
شهرهای مهم (۲۰۰۹): موصل (۱،۴۰۲،۰۰۰)، لریل (۸۱،۰۰۰)، بصره (۹۰۵،۰۰۰)، سلیمانیه (۸۰۶،۰۰۰) (نفر با حومه)	

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با کویت

واردات	صادرات	سال
۴۳۳۴	۱۹۷۴	۲۰۰۵
۳۹۸۰	۲۰۸۶	۲۰۰۶
۴۱۱۸	۲۴۸۴	۲۰۰۷
۷۰۹۲	۲۷۱۹	۲۰۰۸
۳۷۸۲	۱۹۵۱	۲۰۰۹
۵۳۸۲	۲۷۷۴	۲۰۱۰
۷۸۰۸	۲۷۲۶	۲۰۱۱
۱۳۰۲۰	۲۶۸۳	۲۰۱۲
۸۰۵۸	۱۶۹۸	۲۰۱۳
۶۰۸۱۱	۲۲۶۱۹	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با عربستان سعودی

واردات	صادرات	سال
۱۷۱۹۲	۶۸۰۵	۲۰۰۵
۳۱۶۸۹	۷۶۳۹	۲۰۰۶
۳۵۶۲۵	۱۰۳۹۵	۲۰۰۷
۵۴۷۴۷	۱۲۴۸۴	۲۰۰۸
۲۲۰۵۳	۱۰۷۹۲	۲۰۰۹
۳۱۴۱۲	۱۱۵۰۶	۲۰۱۰
۴۷۴۷۶	۱۳۸۲۶	۲۰۱۱
۵۵۶۶۶	۱۷۹۷۲	۲۰۱۲
۳۳۲۶۸	۱۲۳۲۶	۲۰۱۳
۳۳۹۱۳۳	۱۰۳۸۴۸	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با قطر

واردات	صادرات	سال
۴۴۷	۹۸۶	۲۰۰۵
۲۶۱	۱۲۷۸	۲۰۰۶
۴۷۷	۲۵۲۳	۲۰۰۷
۴۸۴	۲۷۱۵	۲۰۰۸
۵۰۵	۲۷۱۳	۲۰۰۹
۴۶۶	۳۱۵۹	۲۰۱۰
۱۲۳۳	۲۸۰۳	۲۰۱۱
۱۰۲۸	۳۵۷۶	۲۰۱۲
۹۵۹	۳۶۱۱	۲۰۱۳
۵۸۶۵	۲۳۳۷۰	جمع کل

KUWAIT (.kw)



نام رسمی:	دولت کویت
پایتخت:	کویت (۲۰۶۳،۰۰۰) نفر با حومه در سال (۲۰۰۷)
تاریخ استقلال:	۱۹۶۱/۷/۱۹، از انگلستان
مساحت:	۱۷،۸۱۸ کیلومتر مربع (صحرای و بیابان و سومین کشور جهان)
جمعیت:	۳،۵۲۴،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صحرای و بیابان و سومین کشور جهان)
نوع حکومت:	مشرطه سلطنتی (امیرنشین) با یک مجلس قانونگذاری
رئیس حکومت:	امیر: شیخ صباح الاحمد آل جابر الصباح، از سال ۲۰۰۶
رئیس دولت:	نخست وزیر: شیخ ناصر محمد الاحمد الصباح، از سال ۲۰۰۶
نژاد (۲۰۰۵):	عرب ۵۷٪، بقیه ۴۳٪
دین (۲۰۰۵):	اسلام (دین رسمی) مسلمان ۷۴٪، مسیحی ۲۲٪، بقیه ۴٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)
واحد پول:	دینار کویت = ۱۰۰۰ فلس؛ یک دینار کویت = ۳۶،۷۱۴ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۵):	قلیب الشیخ (۱۷۹،۲۶۴)، سالمیه (۱۴۵،۳۲۸)، حولی (۱۰۶،۹۹۲) نفر

SAUDI ARABIA (.sa)



نام رسمی:	پادشاهی عربستان سعودی
پایتخت:	ریاض (۴،۷۲۵،۰۰۰) نفر در سال (۲۰۰۹)
تاریخ استقلال:	۱۹۳۲/۹/۲۳، از انگلستان
مساحت:	۲،۲۴۰،۰۰۰ کیلومتر مربع (دوازدهمین کشور جهان)
جمعیت:	۲۵،۷۳۲،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (چهارم و ششمین کشور جهان)
نوع حکومت:	سلطنتی مطلقه اسلامی، از سال ۱۹۳۲
رئیس حکومت:	پادشاه: عبدالله بن عبدالعزيز آل سعود، از سال ۲۰۰۵
رئیس دولت:	پادشاه: عبدالله بن عبدالعزيز آل سعود، از سال ۲۰۰۵
نژاد (۲۰۰۵):	عرب ۷۴٪، هندو پاکستانی ۸/۵٪، بنگلادشی ۳/۵٪، بقیه ۱۴٪
دین (۲۰۰۰):	اسلام (دین رسمی)، مسلمان (شیعه) ۸۲٪، مسیحی ۳/۵٪، بقیه ۱۴٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)
واحد پول:	ریال سعودی = ۱۰۰۰ هلاله، یک ریال سعودی = ۲،۸۱۳ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۹):	جده (۳،۱۶۱،۰۰۰)، مکه مکره (۱،۴۵۱،۰۰۰)، مدینه منوره (۱،۰۷۳،۰۰۰)، دمام (۸۷۶،۰۰۰) نفر

QATAR (.qa)



نام رسمی:	دولت قطر
پایتخت:	دوحه (۵۲۱،۲۸۳) نفر در سال (۲۰۱۰)
تاریخ استقلال:	۱۹۷۱/۹/۳، از انگلستان
مساحت:	۱۱،۴۳۷ کیلومتر مربع (صحرای و بیابان و نهمین کشور جهان)
جمعیت:	۱،۶۹۷،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صحرای و بیابان و نهمین کشور جهان)
نوع حکومت:	سلطنتی مطلقه (شیخنشین)
رئیس حکومت:	امیر: شیخ حمد بن خلیفه آل ثانی، از سال ۱۹۹۵
رئیس دولت:	نخست وزیر: شیخ حمد بن جاسم بن جابر آل ثانی، از سال ۲۰۰۷
نژاد (۲۰۰۰):	عرب ۵۲/۵٪، ایرانی ۱۶/۵٪، هندو پاکستانی ۱۵/۲٪، بقیه ۱۵/۸٪
دین (۲۰۰۰):	مسلمان ۸۲/۷٪ (دین رسمی)، مسیحی ۱۰/۴٪، هندو ۲/۵٪، بقیه ۴/۴٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)، اردو، هندی، فارسی و انگلیسی نیز رایج است.
واحد پول:	ریال قطر = ۱۰۰ درهم؛ یک ریال قطر = ۲،۸۸۸ ریال
شهرهای مهم (۲۰۱۰):	ریان (۳۹۲،۴۲۸)، ذخیره (۱۲۸،۵۷۴)، خور (۸۰،۲۲۰)، وکرة (۷۹،۴۵۷) نفر

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با امارات متحده عربی

واردات	صادرات	سال
۱۴۶۸	۸۱۱۹	۲۰۰۵
۱۳۸۵	۱۰۲۷۷	۲۰۰۶
۱۳۷۷	۱۰۷۸۶	۲۰۰۷
۱۲۸۶	۱۴۴۱۷	۲۰۰۸
۱۴۹۷	۱۲۲۱۰	۲۰۰۹
۱۱۴۵	۱۱۶۶۲	۲۰۱۰
۲۴۳۹	۱۵۸۹۹	۲۰۱۱
۲۲۵۳	۲۲۵۴۶	۲۰۱۲
۱۷۰۰	۱۶۶۷۰	۲۰۱۳
۱۴۵۱۵	۱۲۲۵۹۰	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با عمان

واردات	صادرات	سال
۵۵۵	۵۷۰	۲۰۰۵
۹۰۸	۸۲۸	۲۰۰۶
۱۰۴۰	۱۰۵۹	۲۰۰۷
۸۵۱	۱۳۸۱	۲۰۰۸
۹۰۷	۱۱۲۶	۲۰۰۹
۷۷۳	۱۱۰۵	۲۰۱۰
۲۲۰۸	۱۴۳۳	۲۰۱۱
۱۳۵۴	۱۷۴۶	۲۰۱۲
۷۵۸	۱۰۵۶	۲۰۱۳
۹۳۵۹	۱۰۳۰۸	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با بحرین

واردات	صادرات	سال
۴۳۱	۳۵۰	۲۰۰۵
۶۳۲	۴۷۴	۲۰۰۶
۶۲۴	۵۹۱	۲۰۰۷
۵۳۸	۸۲۹	۲۰۰۸
۴۶۳	۶۶۷	۲۰۰۹
۴۲۲۰	۱۲۳۵	۲۰۱۰
۵۱۸	۱۲۱۳	۲۰۱۱
۷۰۱	۱۳۱۰	۲۰۱۲
۴۲۴	۶۹۷	۲۰۱۳
۴۷۵۶	۷۲۷۰	جمع کل

امارات متحده عربی	UNITED ARAB EMIRATES (.ae)
نام رسمی:	دولت امارات متحده عربی
پایتخت:	ابوظبی (۱۳۶، ۶۳۳ نفر در سال ۲۰۰۷)
تاریخ استقلال:	۱۹۷۱/۱۲/۲، از انگلستان
مساحت:	۸۳،۶۰۰ کیلومتر مربع (صد و چهاردهمین کشور جهان)
جمعیت:	۵،۱۸۸،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صد و دوازدهمین کشور جهان)
نوع حکومت:	فدراسیونی متشکل از ۷ امیرتشین با یک مجلس مشورتی انتصابی
رئیس حکومت:	امیر: شیخ خلیفه بن زاید آل نهیان، از سال ۲۰۰۴
رئیس دولت:	نخست وزیر: شیخ محمد بن راشد آل مکتوم، از سال ۲۰۰۶
نژاد (۲۰۰۰):	عرب ۴۸/۱٪، آسیایی ۳۵/۷٪، ایرانی ۵٪، فیلیپینی ۳/۴٪، بقیه ۷/۸٪
دین (۲۰۰۵):	اسلام (دین رسمی)، مسلمان ۶۲٪، هندو ۲۱٪، مسیحی ۹٪، بقیه ۸٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)، هندی، اردو، فارسی، انگلیسی
واحد پول:	درهم امارات = ۱۰۰ فلس، یک درهم = ۲۰،۸۷۵ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۷):	دبی (دوی/۱۳۷، ۱،۲۲۵،۰۰۰)، شارجه (۵۸۴،۲۸۶)، العین (۲۴۴،۳۳۱)، عجمان (۲۵۰،۸۰۸)، رأس الخیمه (۱۲۱،۶۲۶) (نفر)

عمان	OMAN (.om)
نام رسمی:	پادشاهی عمان
پایتخت:	مسقط (۶۳۴،۰۰۰ نفر با حومه در سال ۲۰۰۹)
تاریخ استقلال:	دارای قدمت تاریخی
مساحت:	۳۰۹،۵۰۰ کیلومتر مربع (هفتمین کشور جهان)
جمعیت:	۲،۹۶۸،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صد و سی و ششمین کشور جهان)
نوع حکومت:	سلطنتی مطلقه با دو مجلس مشورتی انتصابی
رئیس حکومت:	پادشاه: سلطان قابوس بن سعید، از سال ۱۹۷۰
رئیس دولت:	پادشاه: سلطان قابوس بن سعید، از سال ۱۹۷۰
نژاد (۲۰۰۱):	عرب عمانی ۴۸/۱٪، هند و پاکستانی ۳۱/۷٪، بقیه ۲۰/۲٪
دین (۲۰۰۵):	اسلام (دین رسمی)، مسلمان ۸۹٪، هندو ۵٪، مسیحی ۵٪، بقیه ۱٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)، فارسی، اردو
واحد پول:	ریال عمان = ۱۰۰۰ بوشا؛ یک ریال عمان = ۲۷۰،۴۳۰ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۸):	مسقط (۲۸۲،۳۹۶)، مطرح (۲۱۹،۴۰۶)، بوشهر (۲۰۷،۸۶۹)، سلاله (۱۹۵،۶۴۰)، صحار (۱۲۴،۶۲۳) (نفر)

بحرین	BAHRAIN (.bh)
نام رسمی:	دولت بحرین
پایتخت:	منامه (۱۶۳،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۹)
تاریخ استقلال:	۱۹۷۱/۸/۱۵، از ایران
مساحت:	۶۹۴ کیلومتر مربع (صد و هفتاد و هشتمین کشور جهان)
جمعیت:	۱،۲۱۶،۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (صد و پنجاه و چهارمین کشور جهان)
نوع حکومت:	پادشاهی با دو مجلس قانونگذاری، از سال ۲۰۰۲
رئیس حکومت:	پادشاه: شیخ حمد بن عیسی آل خلیفه، از سال ۱۹۹۹
رئیس دولت:	نخست وزیر: شیخ خلیفه بن سلمان آل خلیفه، از سال ۱۹۷۱
نژاد (۲۰۰۰):	عرب بحرینی ۶۳/۹٪، هندی و پاکستانی ۱۴/۸٪، ایرانی ۱۳٪، بقیه ۸/۳٪
دین (۲۰۰۴):	اسلام (دین رسمی)، مسلمان ۸۲/۴٪ (شیعه ۵۸٪، سنی ۲۴٪)، بقیه ۱۷/۶٪
زبان:	عربی (زبان رسمی)، فارسی، انگلیسی
واحد پول:	دینار بحرین = ۱۰۰۰ فلس؛ یک دینار بحرین = ۲۸۱،۰۶۳ ریال
شهرهای مهم (۲۰۰۹):	محرک (۹۱،۳۰۷)، الرفاع (۷۹،۵۵۰)، حماد (۵۲،۷۱۸) (نفر)

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری اسلامی افغانستان

واردات	صادرات	سال
۶۷	۲۶۲	۲۰۰۵
۴۵	۴۱۷	۲۰۰۶
۷۴	۴۹۵	۲۰۰۷
۸۴	۴۸۱	۲۰۰۸
۱۱۶	۱۵۰۸	۲۰۰۹
۸۶	۲۱۵۱	۲۰۱۰
۲۶	۲۹۲۰	۲۰۱۱
۳۶	۱۴۹۷	۲۰۱۲
۲۱	۹۴۱	۲۰۱۳
۵۵۶	۱۰۶۷۵	جمع کل

روابط تجاری ایالات متحده آمریکا با جمهوری اسلامی پاکستان

واردات	صادرات	سال
۳۲۵۳	۱۲۵۱	۲۰۰۵
۳۶۷۲	۱۷۲۲	۲۰۰۶
۳۵۷۷	۱۹۴۳	۲۰۰۷
۳۵۹۱	۱۸۹۷	۲۰۰۸
۳۱۶۲	۱۶۱۷	۲۰۰۹
۳۵۰۹	۱۹۰۱	۲۰۱۰
۳۸۳۲	۱۹۸۷	۲۰۱۱
۳۶۲۷	۱۵۲۹	۲۰۱۲
۲۵۲۸	۱۱۱۹	۲۰۱۳
۳۰۷۵۴	۱۴۹۷۱	جمع کل

آمار جمع مبادلات ایالات متحده آمریکا با کشورهای همسایه جمهوری اسلامی ایران طی سال های ۲۰۰۵ لغایت نه ماهه ۲۰۱۳

کشور	صادرات	واردات	تراز بازرگانی
ارمنستان	۸۲۱	۵۶۹	۲۵۱
آذربایجان	۲	۱۵	-۱۳
قزاقستان	۷	۱۲	-۵
قرقیزستان	۶۵۵	۳۸	۶۱۷
تاجیکستان	۵۴۹	۳۶۰	۱۸۹
ترکمنستان	۱	۸۶۷	۳۲۵
ازبکستان	۱	۹۶۳	۴۰۲
ترکیه	۷۹	۴۴	۳۵
عراق	۱۶	۱۲۱	-۱۰۶
کویت	۲۱	۵۸	-۳۶
عربستان سعودی	۱۰۳	۳۴۰	-۲۳۵
قطر	۲۳	۵	۱۷
امارات متحده عربی	۱۲۳	۱۵	۱۰۸
عمان	۱۰	۹	۹۵۱
بحرین	۷	۵	۲
افغانستان	۱۱	۵۵۷	۱۰
پاکستان	۱۵	۳۱	-۱۶

افغانستان (af)




نام رسمی: جمهوری اسلامی افغانستان

پایتخت: کابل (۲,۵۳۶,۳۰۰ نفر در سال ۲۰۰۶)

تاریخ استقلال: ۱۹۱۹/۸/۸، از انگلستان

مساحت: ۶۵۲,۲۲۵ کیلومتر مربع (چهل و پنجمین کشور جهان)

جمعیت: ۲۶,۲۹۰,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (چهل و پنجمین کشور جهان)

نوع حکومت: جمهوری اسلامی

رئیس حکومت: رئیس جمهور: حامد کرزای، از سال ۲۰۰۱

رئیس دولت: رئیس جمهور: حامد کرزای، از سال ۲۰۰۱

نژاد (۲۰۰۴): پشتو ۴۲٪، تاجیک ۲۷٪، هزاره ۹٪، ازبک ۹٪، بقیه ۱۳٪

دین (۲۰۰۴): اسلام (دین رسمی) مسلمان سنی ۸۲٪، مسلمان شیعه ۱۷٪، بقیه ۱٪

زبان: پشتو، فارسی دری (زبانهای رسمی)

واحد پول: افغانی = ۱۰۰ پول، یک افغانی = ۲۲۲ ریال

شهرهای مهم (۲۰۰۶): قندهار (۳۲۲,۸۰۰)، مزار شریف (۳۰۰,۶۰۰)، جلال آباد (۱۶۸,۶۰۰ نفر)، هرات (۳۴۹,۰۰۰)

پاکستان (pk)




نام رسمی: جمهوری اسلامی پاکستان

پایتخت: اسلام آباد (۸۵۶,۰۰۰ نفر با حومه در سال ۲۰۱۰)

تاریخ استقلال: ۱۹۴۷/۸/۱۴، از انگلستان

مساحت: ۷۹۶,۰۹۵ کیلومتر مربع (سی و پنجمین کشور جهان)

جمعیت: ۱۸۴,۴۰۵,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۱۰ (ششمین کشور جهان)

نوع حکومت: جمهوری اسلامی با دو مجلس قانونگذاری

رئیس حکومت: رئیس جمهور: آصف علی زرداری، از سال ۲۰۰۸

رئیس دولت: نخست وزیر: سید يوسف رضا گیلانی، از سال ۲۰۰۸

نژاد (۲۰۰۰): پنجابی ۵۲/۶٪، پشتو ۱۳/۲٪، سندھی ۱۱/۷٪، بقیه ۲۲/۵٪

دین (۲۰۰۰): مسلمان ۹۶/۱٪ (دین رسمی)، مسیحی ۲/۵٪، هندو ۱/۴٪، بقیه ۰/۴٪

زبان: اردو (زبان رسمی)، پنجابی، سندھی، پشتو، بلوچی، انگلیسی

واحد پول: روپیه پاکستان = ۱۰۰ پایسا، یک روپیه پاکستان = ۱۲۷ ریال

شهرهای مهم (۲۰۱۰): کراچی (۱۳,۱۲۵,۰۰۰)، لاہور (۷,۱۳۲,۰۰۰)، فیصل آباد (۲,۸۴۹,۰۰۰)، راولپنڈی (۲,۰۲۶,۰۰۰)، مولتان (۱,۶۵۹,۰۰۰ نفر با حومه)

مجید رنجبر دار
دانشجوی دکتری مطالعات منطقه ای دانشگاه تهران

منظور از صادرات و واردات، صادرات و واردات کشور ایالات متحده به کشورهای همسایه جمهوری اسلامی ایران می باشد.
آمارهای مندرج در جدول از سال ۲۰۰۵ لغایت نه ماهه ۲۰۱۳ می باشد.

Source
U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Foreign Trade

نقشه هابر گرفته از اطلس جامع گیتاشناسی - جمهوری اسلامی ایران - ۱۳۹۰ می باشد.

گزارش رقابت پذیری جهانی

The Global Competitiveness Report 2013 - 2014

گزارش رقابت پذیری جهانی یا The Global Competitiveness Report مربوط به سال ۲۰۱۳-۲۰۱۴ از طرف مجمع جهانی اقتصاد (World Economic Forum) منتشر شد. این گزارش در دو بخش اندازه گیری رقابت پذیری و آرایه اطلاعات مربوط به کشورها تنظیم شده است. در بخشی از این گزارش کشورها از نقطه نظر زیرساخت های حمل و نقلی رتبه بندی شده اند. به عنوان مثال، کشور هلند رتبه نخست را در رابطه با بهترین زیرساخت های بندری به خود اختصاص داده است که بنا به گفته آقای Hans Smits مدیر اجرایی بندر روتردام، این امتیاز به دلیل توسعه مستمر بندر روتردام در طی دهه گذشته بوده است.

• کشور های سنگاپور، هنگ کنگ و امارات متحده عربی به ترتیب رتبه های دوم تا چهارم را در زمینه زیرساخت های بندری به خود اختصاص داده اند.

• در زمینه زیرساخت های هوایی کشور های سنگاپور، هنگ کنگ، امارات متحده عربی، هلند و آلمان به ترتیب رتبه های اول تا پنجم را به خود اختصاص داده اند.

• در رابطه با زیرساخت های ریلی بعد از ژاپن به عنوان کشوری که بهترین زیرساخت های ریلی را دارد، سوئیس، هنگ کنگ، فرانسه و اسپانیا در رتبه های دوم تا پنجم قرار گرفته اند.

از نظر کیفیت جاده ها، کشور های امارات متحده عربی، فرانسه و عمان در رتبه های اول تا سوم قرار دارند.

از نظر شاخص زیرساخت ها به صورت کلی (overall infrastructure) به عنوان یکی از ۱۲ شاخص مهم رقابت پذیری که علاوه بر زیرساخت های حمل و نقلی (بندر، فرودگاه، ریل و جاده) در برگیرنده تلفن و انرژی نیز هست کشور سوئیس در جایگاه نخست جهانی قرار دارد. بعد از سوئیس، هنگ کنگ و فنلاند در رتبه های دوم و سوم قرار گرفته اند. کشور ایران با امتیاز ۴.۲ از ۷ و در بین ۱۴۸ اقتصاد بررسی شده، در رتبه ۱۷۶ از نظر وضعیت کلی زیرساخت ها قرار گرفته است. جزییات وضعیت زیرساخت های حمل و نقلی کشور ما بر اساس این گزارش به شرح زیر است:

• کیفیت جاده ها با امتیاز ۴.۱ در رتبه ۶۶

• کیفیت زیرساخت های ریلی با امتیاز ۳.۵ در رتبه ۴۶

• کیفیت زیرساخت های بندری با امتیاز ۴.۱ در رتبه ۷۹

• کیفیت زیرساخت های هوایی با رتبه ۲۳.۲ در جایگاه ۱۲۲ رتبه بندی شده است.

در ادامه به ۱۲ شاخص در مورد ایران را به تفصیل در جداول جداگانه ای پرداخته ایم که از نظر تان می گذرد. اما شاید این سوال برایتان پیش آید که این گزارش چه زمانی و به چه منظوری منتشر می شود؟! زمانی که اقتصاد جهان دستخوش تغییرات مهمی می شود گزارشی مبنی بر رقابت پذیری اقتصادی در سطح جهانی منتشر می شود. عواملی نظیر بحران های مالی جهانی و پیشرفت های متعاقب آن در اقتصادهای نوظهور جهان تاثیر گذار هستند و باعث انتشار گزارش هایی از این دست می شوند. چنین گزارش هایی باعث تسریع در تحولات موجود اقتصاد اصلی می شوند و به عاملی تبدیل می شوند برای تحریک رشد با این وجود، اگر چه چشم اندازهای اقتصادهای جهانی امسال بسیار مثبت تر از گزارش های منتشر شده سال گذشته به نظر می رسد، اما این رشد در بسیاری از اقتصادهای نوظهور روند کندی داشته در حالیکه اقتصادهای پیشرفته در اروپا و سایر کشورها به کشمکش خود ادامه می دهند.

بیش از سه دهه است که مجمع جهانی اقتصاد نقش تسهیل کننده ای را با ارزیابی دقیق امکانات تولیدی کشورهای مختلف در سراسر جهان ایفا کرده است. این گزارش بیشتر به درک عوامل کلیدی که عامل تعیین کننده ای در رشد اقتصادی هستند می پردازد.

بر همین اساس مجمع جهانی اقتصاد با جمع آوری فعالیت های خصوصی - عمومی که مفید واقع شدن آنها در افزایش رقابت پذیری در کشورهای سراسر جهان به اثبات رسیده است تلاش های خود را ادامه خواهند داد. علاوه بر این ها، رهبران سیاسی به همان اندازه که به کیفیت اهمیت می دهند به کمیت نیز بهای می دهند.

معیار سوم: محیط اقتصاد کلان	ارزش	رتبه
(۱) تعادل بودجه دولتی	۲,۳-	۶۲
(۲) پس انداز ناخالص ملی	۳۵,۰	۱۵
(۳) تورم	۳۰,۶	۱۴۸
(۴) بدهی کلی دولت	۱۰,۷	۹
(۵) رتبه اعتباری کشور	۲۴,۵	۱۱۸

معیار چهارم: سلامت و آموزش ابتدایی	ارزش	رتبه
(۱) تاثیر اقتصادی ناشی از بیماری مالاریا	۶,۲	۸۱
(۲) ابتلا به مالاریا	۲,۹	۸۵
(۳) تاثیر اقتصادی ناشی از سل	۵,۷	۶۳
(۴) ابتلا به بیماری سل	۲۱,۰	۴۷
(۵) تاثیر اقتصادی ناشی از بیماری ایدز	۵,۵	۷۲
(۶) شیوع ایدز	۰,۲۰	۴۵
(۷) مرگ و میر کودکان	۲۱,۱	۹۳
(۸) امید به زندگی	۷۳,۰	۸۷
(۹) کیفیت آموزش ابتدایی	۴,۰	۶۵
(۱۰) ثبت نام در دوره ابتدایی	۹۹,۸	۶

معیار پنجم: آموزش و تحصیلات عالی	ارزش	رتبه
(۱) ثبت نام در مقطع دبیرستان	۸۵,۷	۸۱
(۲) ثبت نام در موسسات آموزش عالی	۴۸,۶	۵۲
(۳) کیفیت سیستم آموزشی	۳,۲	۱۰۳
(۴) کیفیت آموزش ریاضی و علوم	۴,۶	۴۰
(۵) کیفیت دانشکده های مدیریت	۳,۸	۹۵
(۶) دسترسی به اینترنت در دانشکده ها	۲,۷	۱۲۶
(۷) در دسترس بودن خدمات مربوط به پژوهش و آموزش	۴,۰	۸۲
(۸) میزان آموزش کارکنان	۳,۰	۱۴۱

معیار اول: سازمان ها و نهادهای	ارزش	رتبه / ۱۴۸
(۱) حقوق مالکیت	۴,۳	۶۵
(۲) حفاظت از مالکیت فکری	۲,۸	۱۲۲
(۳) تنوع صندوق های عمومی در بودجه دولتی	۳,۲	۷۵
(۴) اعتماد عمومی به سیاستمداران	۳,۳	۴۷
(۵) رشوه و پرداخت های غیر متعارف	۳,۸	۷۳
(۶) استقلال قضایی	۳,۷	۷۳
(۷) جانب داری در تصمیمات مقامات دولتی	۳,۴	۵۲
(۸) ائتلاف هزینه ها در دولت	۳,۲	۷۴
(۹) تکالیف ناشی از مقررات دولتی	۲,۸	۱۲۳
(۱۰) کارایی نظام حقوقی در حل و فصل اختلافات	۳,۴	۹۱
(۱۱) کارایی نظام حقوقی در به چالش کشیدن مقررات	۲,۷	۱۲۴
(۱۲) شفافیت سیاست گذاری دولتی	۳,۵	۱۳۱
(۱۳) هزینه های اقتصادی مربوط به پیشگیری از تروریسم	۴,۶	۱۱۷
(۱۴) هزینه های اقتصادی مربوط به جرایم و خشونت ها	۴,۲	۹۴
(۱۵) جرایم سازماندهی شده	۴,۴	۱۰۵
(۱۶) میزان اتکا به خدمات پلیس	۴,۳	۶۶
(۱۷) رفتار مبتنی بر اخلاق شرکت ها	۳,۸	۸۲
(۱۸) قدرت استانداردهای حسابرسی و گزارش گیری	۴,۰	۱۰۵
(۱۹) کارایی هیات مدیره	۴,۰	۱۱۹
(۲۰) حمایت از منافع سهامداران خرد	۳,۷	۱۰۴
(۲۱) قدرت حمایت از سهامداران خرد	۳,۷	۱۲۳

معیار دوم: زیر ساخت	ارزش	رتبه
(۱) کیفیت زیر ساخت ها به صورت کلی	۴,۲	۷۶
(۲) کیفیت جاده ها	۴,۱	۶۶
(۳) کیفیت زیر ساخت های ریلی	۳,۵	۴۶
(۴) کیفیت زیر ساخت های بندری	۴,۱	۷۹
(۵) کیفیت زیر ساخت های حمل و نقل هوایی	۳,۳	۱۲۲
(۶) تعداد صندلی موجود در خطوط هوایی (میلیون کیلومتر در هفته)	۲۶۱,۱	۵۶
(۷) کیفیت تامین برق	۵,۳	۵۱
(۸) تعداد خط های تلفن همراه واکتار شده به ازای هر ۱۰۰ نفر	۷۶,۹	۱۱۷
(۹) خطوط تلفن ثابت به ازای هر ۱۰۰ نفر	۳۸,۰	۲۸

رتبه	ارزش	معیار نهم: آمادگی تکنولوژیکی
۱۲۱	۴,۰	(۱) در دسترس بودن تکنولوژی‌های روز
۱۲۰	۴,۰	(۲) جذب تکنولوژی در سطح بنگاه
۱۲۳	۳,۸	(۳) سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و انتقال تکنولوژی
۹۸	۲۶,۰	(۴) در صد افرادی که از اینترنت استفاده می‌کنند
۸۵	۴,۱	(۵) در صد افرادی که از اینترنت با پهنای باند ثابت استفاده می‌کنند
۱۲۲	۳,۸	(۶) پهنای باند اینترنت
۱۳۶	۰,۰	(۷) دسترسی افراد به اینترنت همراه

رتبه	ارزش	معیار دهم: اندازه بازار
۱۸	۵,۰	(۱) شاخص اندازه بازار داخلی
۲۵	۵,۶	(۲) شاخص اندازه بازار خارجی
۱۷	۹۹۹,۲	(۳) تولید ناخالص داخلی (برابری قدرت خرید)
۱۰۳	۲۸,۱	(۴) صادرات به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی

رتبه	ارزش	معیار یازدهم: مهارت تجارت
۵۷	۴,۸	(۱) کمیت عرضه‌کنندگان محلی
۱۲۸	۳,۶	(۲) کیفیت عرضه‌کنندگان محلی
۹۹	۳,۴	(۳) وضعیت توسعه خوشه
۱۱۶	۳,۰	(۴) ماهیت مزیت رقابتی
۱۱۲	۳,۲	(۵) گستره زنجیره ارزش
۳۴	۴,۴	(۶) میزان کنترل بر توزیع بین‌المللی
۸۰	۳,۶	(۷) خبره بودن در روند تولید
۱۲۰	۳,۴	(۸) میزان بازاریابی
۱۳۱	۳,۱	(۹) تمایل برای تفویض اختیار و قدرت

رتبه	ارزش	معیار دوازدهم: ابتکار
۸۵	۳,۴	(۱) ظرفیت نوآوری
۴۳	۴,۲	(۲) کیفیت موسسات تحقیقات علمی
۱۱۰	۲,۷	(۳) شرکت‌هایی که بر روی تحقیق و توسعه متمرکزند
۹۰	۳,۳	(۴) همکاری صنعت و دانشگاه در تحقیق و توسعه
۷۳	۳,۵	(۵) تامین محصولات بر خوردار از فناوری پیشرفته از طرف دولت
۳۷	۴,۶	(۶) در دسترس بودن دانشمندان و مهندسان
۱۰۷	۰,۱	(۷) تعداد درخواست‌های مرتبط با موافقت‌نامه همکاری بین‌المللی در خصوص امتیاز انحصاری

رتبه	ارزش	معیار ششم: کارآمدی بازار کالا
۱۲۱	۴,۳	(۱) شدت رقابت محلی
۶۷	۳,۸	(۲) میزان تسلط بازار
۷۳	۴,۱	(۳) کارایی سیاست ضد انحصاری
۹۵	۳,۵	(۴) تاثیر مالیات بر مشوق‌های سرمایه‌گذاری
۹۸	۴۴,۱	(۵) نرخ مالیات کلی
۷۴	۷	(۶) تعداد مراحل برای ثبت یک شرکت
۶۳	۱۳	(۷) مدت زمان لازم برای ثبت یک شرکت
۱۱۴	۳,۴	(۸) هزینه‌های ناشی از سیاست کشاورزی
۱۱۳	۳,۹	(۹) عمومیت داشتن تجاری
۱۴۷	۲۶,۶	(۱۰) تعرفه‌های تجاری
۱۴۸	۲,۲	(۱۱) عمومیت داشتن مالکیت خارجی
۱۳۶	۳,۲	(۱۲) تاثیر اقتصادی قوانین و مقررات بر سرمایه‌گذاری
۱۰۳	۳,۵	(۱۳) تکالیف اداری در فرایندهای گمرکی
۱۴۷	۱۶,۲	(۱۴) واردات به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی
۱۲۲	۳,۹	(۱۵) درجه مشتری مداری
۵۶	۳,۶	(۱۶) خبره بودن خریدار

رتبه	ارزش	معیار هفتم: کارآمدی بازار نیروی کار
۱۲۸	۳,۷	(۱) همکاری در روابط کارفرما-کارمند
۱۳۸	۳,۶	(۲) انعطاف‌پذیری در تعیین حقوق
۱۰۹	۳,۴	(۳) شیوه استخدام و اخراج
۱۰۸	۲۳,۱	(۴) هزینه مازاد
۸۲	۳,۵	(۵) تاثیر مالیات بر انگیزه کار کردن
۱۳۰	۳,۱	(۶) میزان پرداخت و بهره‌وری
۱۲۷	۳,۴	(۷) اتکا به مدیریت حرفه‌ای
۱۳۱	۲,۳	(۸) ظرفیت کشور برای حفظ نیروی کار مستعد
۱۴۵	۱,۸	(۹) ظرفیت کشور برای جذب نیروی کار مستعد
۱۴۷	۰,۲۳	(۱۰) نسبت زنان شاغل به مردان

رتبه	ارزش	معیار هشتم: توسعه بازار مالی
۱۳۷	۳,۱	(۱) در دسترس بودن خدمات مالی
۱۳۵	۳,۱	(۲) توانایی دریافت خدمات مالی
۸۶	۳,۲	(۳) تامین سرمایه از طریق بازار سهام محلی
۱۴۸	۱,۵	(۴) سهولت دسترسی به وام
۱۳۹	۱,۸	(۵) در دسترس بودن منابع مالی برای سرمایه‌گذاری‌های خطرپذیر
۱۲۱	۴,۱	(۶) سلامت مالی بانک‌ها
۸۲	۳,۹	(۷) مقررات حاکم بر تبادل وثایق
۱۰۱	۴	(۸) شاخص حقوق قانونی



Passenger Transportation Development in Lenge Port, Using SWOT Method

• Mohammad zeraatkar Moghdam
 • Esmaeel Makizadeh

This article has done with the purpose of researching among tourism Capacities and completing the best strategies for showing a good performance on marine transportation passengers of in city of Bandar - E- Lengeh. Due to having the shortest distance of seashore to United Arabic Emirates and specially city of Dubai and high amount of regional potential and also historical reputation, Bandar -E- Lengeh could be one of the best in the tourism industry in Iran.

Also this city have multi - facilities for attracting visitor and tourists such as original and beautiful beaches, natural and historical attractions (such as Lashtan Castle, Fekri Edifice, Malek - ebne Abbas (Ali) Mosques and Tower, ...), clean sea

In order to exposing managing solution in this article, we used SWOT Method (Strength, Weakness, Opportunities, and Threats) and results are showed in EFE (External Factor Evaluation) & IFE (Internal Factor Evaluation) matrix charts in this part determined all internal and external factor which the marine transportation passengers figure. when draw the city's position it's showed which we are at WO position .

For final analysis, result has showed in QSPM (Quantitative Strategic Planning Matrix) matrix chart. at this chart we used internal and external factors and the strategies in WO area and it shows that strategy WO4 with point of 5.52 that is encouraging the prevent sector to establish recreational places in the sea and shore is the first and best strategy.

Unloading of a 700-ton Reactor without Using any Crane in the Bandar Abbas Port



In a quite innovative initiative, the port expert of Bandar Abbas port managed to unload a reactor with a total weight of 700 tons without using any crane within one hour registering a new record in this respect.

Despite the sanctions inflicted on the Iranian maritime transportation industry, Iranian experts succeed to bypass the sanction through a completely innovative method.

As Mr. Jahrominejad, the Head of Port Affairs Office, explained the operation, this reactor was firstly carried to Jebel Ali port (UAE) and then was taken to Bandar Abbas port by being loaded on a barge using the appropriate equipment. In Bandar Abbas port the experts drew a sophisticated plan for unloading the

reactor'. As per the precise calculations, October 23rd at 14:00 when the tide was in its full stability, the plan was carefully carried out. At the outset of the operation, two trucks were used for maintaining the balance of the barge and then its ballast water was evacuated making the barge leveled with the berth. In this situation, the ground was prepared for unloading the reactor without using crane with complete safety.

This plan was designed by team made up of 30 experts from the Bandar Port Authority and the private sector.

Three years ago a similar operation was carried out in which a shipment with a total weight of 480 tons was unloaded. This latest operation increased the record up 700 tons, Mr. Jahrominezhad said.



A Fuzzy Model for Iranian Marine Casualty Management

By: Akbar Etebariana, Alireza Shirvanib, Iraj Soltanic, Ali Moradid

establishes a ranking model that allows decision-makers to assess the prior ordering of reasons and sort by the most effective parameters involved in marine accident occurrence.

The five most effective criteria in Model 1 respectively, are as follows:

(A) Duties related to people's abilities (B) Sleeping and its quality (C) Ability, skills, and knowledge of workers (D) The maintaining condition of ship's equipments (E) Behaviour when accident occurred.

The five most effective criteria in Model 2 respectively, are as follows:

(A) Work stress and pressure (B) Lack of training (C) Mental and physical fatigue (D) Panic and fearing (E) Overwork duties.

aimed to provide a systematic approach to determining the degree of the most influential parameters (dimensions) in accident occurrence in order to improve marine safety in the direction of good governance. In this paper, two-phase procedures are proposed. The first stage utilizes the fuzzy Delphi method (FDM) to determine the critical factors of Marine Accident Investigation by interviewing the pertinent authorities. In the second stage, the fuzzy analytic hierarchy process (FAHP) is applied to pair fuzzy numbers as measurable indices and finally to rank by degree each influential criterion within accident investigation. This study considers two models each with 1 goal, 4 aspects, and criteria (parameters) and

Marine accidents, particularly those involving pollution and large fatalities, bring into question the safety of shipping and the quality of ships and their crews. Whether or not such questions are justified, it is marine accidents that provide a poor image of the industry and attract considerable attention. Incidents that particularly attract attention are those resulting in the loss of life, pollution of the environment, and the loss of ship and/or cargo. People have a tendency to focus on the consequences of an accident rather than its root causes, Kristiansen S, (2005), so MCDM could be improved to find the root cause elements by providing more precise decision parameters. Marine Accident investigation multidimensional and complex, so this study

a. PhD Assistant Professor, Science and Research Branch, Islamic Azad University – Iran, Email

b. PhD Assistant Professor, Science and Research Branch, Islamic Azad University – Iran, Email

c. PhD Assistant Professor, Science and Research Branch, Islamic Azad University – Iran, Email:

d. Master Mariner Ports and Maritime Organization, PhD Student on Human Resource, Esfahan Islamic Azad University – Iran

The Role of Commercial Ports in Supply Chain Management

Ali Nazarian, PhD
Port and Maritime Organization

of supply chain. This paper analyzes the port supply chain management (PSCM) and the other issues affecting supply chain in different levels, institutional, management policies and operational actions. In addition, problems in port supply chain (psc) in three different levels and the actions for improvement of port supply chain examined and were studied model of port logistics and the comparison of port logistics development models. The paper can be presentation of solutions and key point for increase resilience of ports and upgrade of role ports in supply chain.



The supply chain includes all activities associated with flow of products and services, from the raw material stage to the product stage which use by consumer. The recent evolutionary in the world has brought much attention to the vulnerabilities of supply chain. The role of transport system, particularly maritime transportation is very important. The ports as key points in maritime transportation are an important role in supply chain. It obviously that port with high productivity cause high speed in cargo handling and with reduce in cost transportation play main role in supply chain. Changes in duties at ports in recent help to improvement

The Message of the PMO's Managing Director on the Passive Defense Week



First of all I commemorate the memory of the founder of the Islamic Republic of Iran and our martyrs and wish the success for our country under the guidance of Supreme Leader and I wish to congratulate the Passive Defense Week.

In view of the geographical location of Iran, giving due consideration to the issue of passive defense is inevitable. In the light of the fact that sustainable development will not be achieved in the absence of security, identification of the threats and vulnerabilities as well as increasing the détente capabilities is of paramount importance.

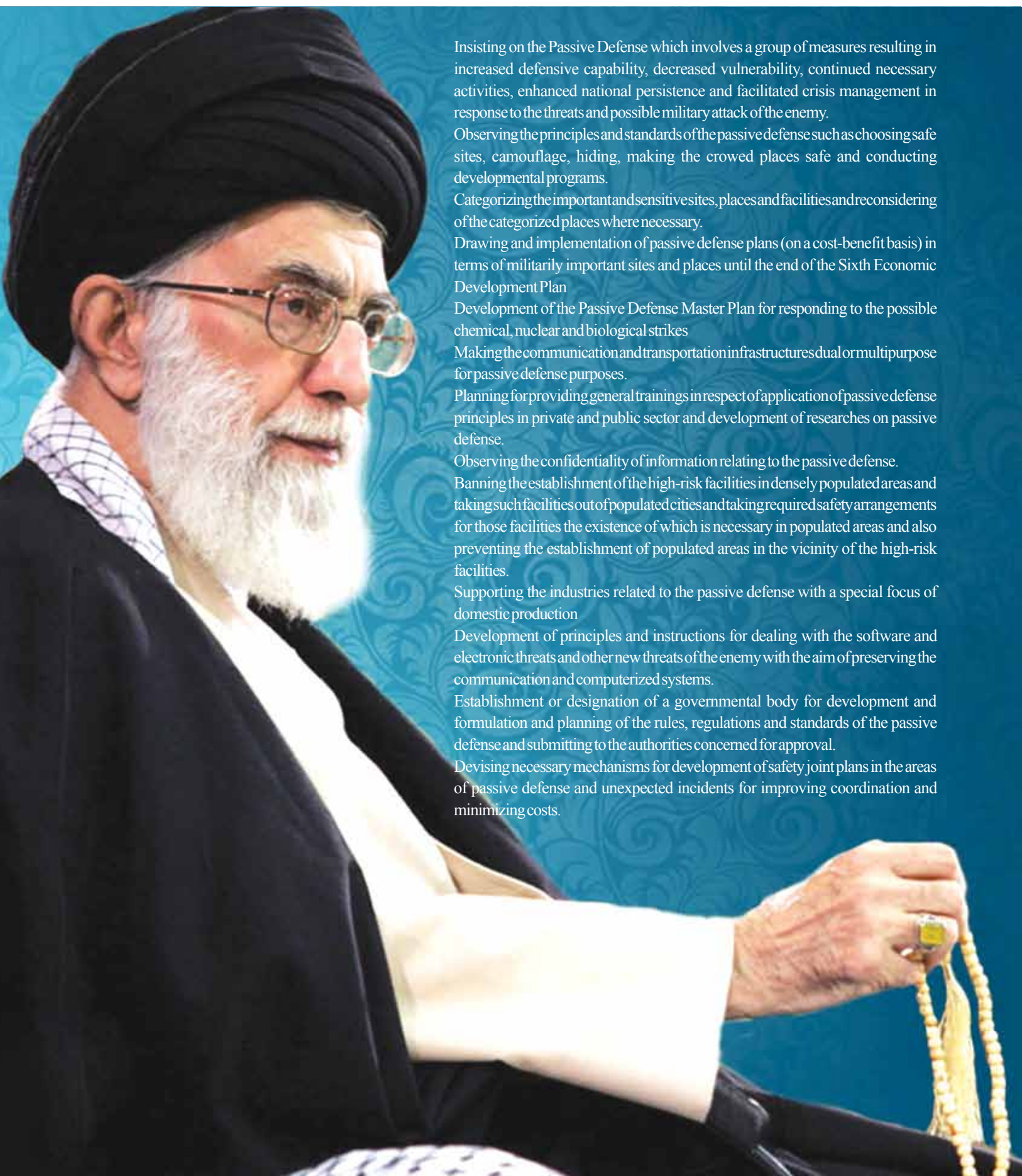
Passive defense is complementary to the active defense and an effective element in enhancing the national defensive capability which can lower the possible damages to the strategic and vital centers and sites. Passive defense involves measures undertaken in designing and implementation of the projects with a view to enhance the defensive capabilities in a systematic approach using minimized human resources leading to decreased damages and implications of possible crisis and renovation with lower cost and shorter time.

Formation of the crisis Management and Passive Defense Department, holding training courses with the theme of passive defense in PMO's headquarters and the ports, conducting studies regarding the passive defense in Bandar Imam Khomeini port and Bandar Abbas and Chabahar port are among the measures conducted by the PMO in this respect. Likewise, planning exercises of passive defense in Chabahar port in cooperation with the National Passive defense Organization and conducting comprehensive studies in Bandar Abbas and Bandar Imam Khomeini port are under consideration.

In conclusion, noting the guidance of the Supreme Leader: "Passive Defense should rise like a flame" I renew my congratulation on the Passive Defense Week and with the slogan of Passive "Defense as a principle forever" and wish success of all those providing their valuable services to our country.

Seyed Ataollah Sadr
Deputy Minister and Managing Director of the PMO

Policies Instructed by the Supreme Leader Regarding the Passive Defense



Insisting on the Passive Defense which involves a group of measures resulting in increased defensive capability, decreased vulnerability, continued necessary activities, enhanced national persistence and facilitated crisis management in response to the threats and possible military attack of the enemy.

Observing the principles and standards of the passive defense such as choosing safe sites, camouflage, hiding, making the crowded places safe and conducting developmental programs.

Categorizing the important and sensitive sites, places and facilities and reconsidering of the categorized places where necessary.

Drawing and implementation of passive defense plans (on a cost-benefit basis) in terms of militarily important sites and places until the end of the Sixth Economic Development Plan

Development of the Passive Defense Master Plan for responding to the possible chemical, nuclear and biological strikes

Making the communication and transportation infrastructures dual or multipurpose for passive defense purposes.

Planning for providing general trainings in respect of application of passive defense principles in private and public sector and development of researches on passive defense.

Observing the confidentiality of information relating to the passive defense.

Banning the establishment of the high-risk facilities in densely populated areas and taking such facilities out of populated cities and taking required safety arrangements for those facilities the existence of which is necessary in populated areas and also preventing the establishment of populated areas in the vicinity of the high-risk facilities.

Supporting the industries related to the passive defense with a special focus of domestic production

Development of principles and instructions for dealing with the software and electronic threats and other new threats of the enemy with the aim of preserving the communication and computerized systems.

Establishment or designation of a governmental body for development and formulation and planning of the rules, regulations and standards of the passive defense and submitting to the authorities concerned for approval.

Devising necessary mechanisms for development of safety joint plans in the areas of passive defense and unexpected incidents for improving coordination and minimizing costs.



we were the most abject and the most egregious people of the world.

What we look for in organizational excellence is certainly rooted in informed leadership, careful selection of strategies, and excellence use of human resources to achieve higher objectives which are clearly reflected in Ashura Management System.

Every organization—regardless of its type, size, structure, maturity or success in achieving its organizational objectives—needs to evaluate and measure its success in achieving its objectives and business strategies. Accelerated process of economic, social, and technological development (both in national and international level) has led to organizational un-sustainability; and due to the disability of organizations in coordination with these developments, many international organizations have faced with the danger of collapse and destruction. Therefore, the main managing challenge of organizations is to achieve the organizational sustainability and to move toward the improvement and excellence. In this regard, two-way and interactive effect of organizational excellence and organizational sustainability on each other should be considered. In the other word, it could be said that it is necessary to move towards improvement and excellence to achieve organizational sustainability; therefore, achieving organizational excellence will lead to achieving organizational sustainability.

Certainly, being a leading organization requires a positive change in organizational level and such a change requires the innovation, creativity and responsibility of all personnel.

It is obvious that human resources are the basis for all above-mentioned issues. Therefore, organizational personnel that meet all above-mentioned requirements are the key factor of organizational excellence and sustainability. Such employees are motivated and responsible and at the same time, they have required knowledge and academic skills. We must understand it is not easy to achieve organizational growth and excellence. An excellence organization is a leading one both from performance and outcome standpoints. PMO also is used these models for planning, moving towards leadership, and evaluating its leadership. It is obvious that achieving excellence requires providing necessary infrastructures for organizational excellence and it is necessary first to find organizational problems using fault finding process and then take the first step in the path of excellence by defining improvement projects.

Leadership of an organization is a continuous process that begins with planning and goal setting and will be continued with ongoing assessment of predetermined objectives, deficiencies, and shortcomings and then will be finalized by doing necessary modifications, removing barriers, and focusing on strengths.

It is hoped that organizational excellence model provides a suitable framework for organizational management in a competitive environment and allows managers to provide necessary infrastructures for organizational excellence, and at the same time enables them to find the strengths and put the continuous improvement in their agenda by continuous evaluation of their organizations.

Mohammad Reza Emami

In The Name of God

Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

■ **Port & Maritime Organization (PMO)**

Legal Representative:

■ **Mohammad Reza Emami**

Editor-In-Chief:

■ **Younes Gharbali Moghadam**

Administrative Manager:

■ **Farhang Molavi**

Financial Manager:

■ **Farid Sajedi**

Editorial Secretary:

■ **Farid Ghaderi**

Translator:

■ **Seyyed Mostafa Hashemi**

Nazanin Saghari

Designer:

■ **Mohammad Hadiyan**

Masoomeh Asgari

Magazine Address:

**1st Floor, Number 40, Kish Avenue, after
Jahan koodak Intersection, Afrigha
Street, Tehran, Iran**

Phone:

+98-21-88190631-2

Fax:

+98-21-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

E-Mail:

bandarvadarya@pmo.ir



SUPPORTED BY PIANC

Karbala, the Highest Level of Excellence Ashura, the Most Precise Form of Evolution

These days are a reminder of the highest level of excellence and the most precise form of evolution. Battle of Karbala is the best model of the organizational excellence in the history and epic-makers of Ashura are the best evolved human-pattern and the best quality model.

Some of the most important features of battle of Karbala include having the best ideal model of leadership, using the best strategies, choosing the shortest path to human capital development, minimizing the time to achieve the higher goals, and choosing the best method of compensation for services which is Divine Proximity.

Peace be upon Imam Hussein; Praise for the holy land of Karbala which is more sacred and more blessings than the heaven; Praise for Karbala, the university of honor, wisdom, and liberty, a holy land where the shining sun of love and eternal guide for all nations to move toward bliss and perfection – Imam Hussein (Peace Upon Him) - is buried.

Peace upon the righteous champions and conversant people who sacrificed all their belongings to join Imam Hussein (Peace Upon Him) in the scorching desert of Karbala and were martyred with dreadful wounds and spears and any wounds on their holy bodies became a perpetual sneer at blasphemers.

Praise for Alqameh which is ashamed of thirsty lips of friends of Allah and forced to endure this great and endless sorrow forever.

Peace upon holy bodies, brilliant heads, severed hands, and burnt tents. Peace upon the martyrs of Karbala. Peace upon Zainab (AS), the true messenger of Karbala who had completed the mission of martyrs of Karbala.

If there was no Ali Akbar, Ali Asqar, Qasim, Habib, and Zeinab (Peace Upon them), today