



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان بنادر و دریانوردی

خبرنامه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۵، سال ۱۳۹۲، بهار

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای

کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حیات از توسعه بکده های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید،

ثبت، داوری و نسخ و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت **SID** می نماید.

ادامه کمک های انکتاد به کشورهای در حال توسعه جهت اجرای طرح های تسهیل تجارت با حمایت سوئد

انکتاد با برخورداری از حمایت مالی سوئد در نشست ویژه حمایت تکنیکی که در آخرین جلسه گروه مذاکره سازمان تجارت جهانی (WTO) در زمینه تسهیل تجارت برگزار شد، اعلام نمود سه کشور دیگر به پروژه انکتاد در زمینه اجرای طرح های ملی تسهیل تجارت خواهند پیوست و تعداد کل کشورهای شرکت کننده به سی کشور خواهد رسید.

این پروژه، که در خلال سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳ با حمایت مالی اتحادیه اروپا، نروژ و حساب توسعه سازمان ملل به اجرا درآمده است، به کشورهای در حال توسعه به اجرای ملی طرح های تسهیل تجارت پیشنهاد شده در مذاکرات تسهیل تجارت سازمان جهانی تجارت (WTO) کمک می نماید. علیرغم این که طرح های ملی از اموال دولت ها محسوب می شوند، نتایج مثبت این کار در یک گزارش تحلیلی توسط انکتاد به انتشار خواهد رسید. در این گزارش سطح اجرای طرح های تسهیل تجارت در کشورهای در حال توسعه، اولویت های اجرایی و شرایط زمانی و مالی و هم چنین لزوم حمایت های خاص و متفاوت بیان خواهد شد.



کاهش سرعت مبادلات تجاری در آسیا - اقیانوسیه و اروپا و خسارت دیدگی DP World



ظرفیت کانتینری DP World در نیمه اول سال ۲۰۱۳ در مناطق اروپا و آسیا - اقیانوسیه حدود ۶ درصد سقوط نمود.

شعبه مستقر در دبی این شرکت ۶/۲۶ میلیون TEU را طی شش ماه (تا تاریخ ۳۰ ام ژوئن) در سراسر شبکه جهانی ترمینال های خود جا به جا نمود که این رقم مبین ۸/۵ درصد کاهش در مقایسه با دوره مشابه در سال گذشته می باشد.

با این وجود، هنگامی که هماهنگی لازم با تغییرات رخ داده در این شبکه صورت گرفت، این کاهش به ۱/۲ درصد رسید. این صعود، در حین مثبت بودن موجب به چالش کشیده شدن شرایط بازار شد که انتظار می رود تا نیمه دوم سال ادامه پیدا کند.

علیرغم پایین بودن حجم در طول نیمه اول سال در اروپا و آسیا - اقیانوسیه و هم چنین شبه قاره هند، آفریقا و خاورمیانه، DP World اظهار داشت که این نرخ نزولی با عملکرد قوی شرکت هایی که در آمریکا و استرالیا واقع شده اند جبران شد و نرخ احجام باری سالانه حدود ۷/۲ درصد افزایش یافت.

شبکه جهانی ترمینال های ثابت DP World در طول شش ماه اول سال ۲۰۱۳ حدود ۸/۱۲ میلیون TEU را جا به جا نمود که این نرخ مبین ۷/۵ درصد کاهش نسبت به دوره مشابه در سال ۲۰۱۲ است، این در حالی است که احجام ثابت حدود ۹/۳ درصد کاهش یافته بودند.



امضای تفاهم نامه با بندر سلاله توسط مقامات بندر ویرجینیا

مقامات بندر ویرجینیا تفاهم نامه ای را با بندر سلاله امضا نمودند.

قرارداد با بندر سلاله توسط مدیر عامل آن و معاون مدیر اجرایی برنامه توسعه ویرجینیا به امضا رسید. در این تفاهم نامه مواردی چون همکاری نزدیک این دو بندر در امور توسعه تجاری و تسهیم دانش در نظر گرفته شده است.

امضای این تفاهم نامه از طریق نشست مطبوعاتی اطلاع رسانی شد و به دلیل موقعیت استراتژیک سلاله از آن به عنوان یک رابطه مهم یاد شد.

سال گذشته بیش از یک پنجم احجام باری جا به جا شده در بندر ویرجینیا از طریق کانال سوئز جا به جا شدند.

خاورمیانه و شبه قاره هند بازارهای مهمی هستند و اهمیت مسیر تجاری سوئز به مناطق آسیایی برای بندر ویرجینیا رو به رشد است.

اهداف این بندر عبارتند از به اشتراک گذاری بهترین اقدامات عملیاتی، اتصال خدمات بازار مشترک، بهره برداری از مزایای قرارداد تجارت آزاد ایالات متحده – عمان و سرمایه گذاری و رشد تجاری در هر دو سر زنجیره تامین.

این بنادر هم در ترتیبات تجاری فعلی و هم موقعیت جغرافیایی از دارایی های مکمل برخوردارند و در جستجوی راه کارهایی ابتکاری برای توسعه روابط و ارتباطات تجاری فعلی می باشند.





تامین بودجه حمل و نقل : تلاشی چالش برانگیز

نشست سالانه انجمن بین المللی حمل و نقل یک پلت فرم جهانی در زمینه توسعه سیاست حمل و نقل است. در این نشست، وزیران، تاجران، محققان و گروه های جامعه مدنی و کارشناسانی از اقصی نقاط جهان گرد هم جمع آمده تا درخصوص سیاست حمل و نقل و اثر آن روی رشد اقتصادی، محیط زیست و جامعه به بحث بنشینند.

نشست امسال با محوریت «تامین بودجه حمل و نقل» روی چالش های ناشی از نیازهای فعلی و آتی حمل و نقل و بهترین روش های جمع آوری پول برای پروژه های زیرساختی حمل و نقل تمرکز داشت.

این نشست با حضور ۱۰۰۰ شرکت کننده برگزار شد و جنبه های کلیدی تامین بودجه حمل و نقل از قبیل رشد، سهام شرکای بخش خصوصی و دولتی، تامین بودجه ابتکاری حمل و نقل، جذب سرمایه بخش خصوصی و تضمین بودجه قابل پیش بینی، تعریف اولویت های هزینه، تامین بودجه راه کارهای موجود برای کاهش تغییرات جوی و تامین بودجه حمل و نقل را مورد بحث قرار داد. هم چنین در این نشست منابع عظیم مورد نیاز برای تامین تقاضای حمل و نقل در آینده نیز مورد توافق قرار گرفت. براساس آمار و ارقام منتشر شده توسط سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD)، انتظار می رود تقاضای حمل و نقل هوایی، بنادر و خطوط راه آهن موجود با صرف هزینه ای حدود ۱۱ میلیارد دلار به چهار برابر برسد. براساس آمار و ارقام منتشر شده توسط OECD، گیت وی ها و زیرساخت های حمل و نقل موجود فقط تا ۵۰ درصد افزایش تقاضا را پاسخگو خواهد بود.

به طور کلی، شرکت کنندگان به این نتیجه رسیدند که با توجه به محدودیت بودجه دولتی که از بحران مالی و اقتصادی جهانی ناشی می شود، تامین بودجه زیرساخت های حمل و نقل به یکی از مسایل مهم پیش روی بسیاری از کشورهای جهان تبدیل شده است. برای بحران جهانی موجب محدودیت بودجه های دولتی شده و بانک ها را ناچار ساخته که در زمینه اعطای وام و تسهیلات بیش تر سخت گیری نمایند و در نتیجه سرمایه گذاران بخش خصوصی بسیار محتاط تر و ریسک گریز تر شوند. بحث های زیادی درخصوص سرمایه گذاری بخش خصوصی و مشارکت بخش خصوصی و دولتی (به عنوان راه حلی برای حل مشکل تامین بودجه) صورت گرفته است. با این حال، عدم وجود قوانین و مقررات و نهادهای مناسب ممکن است موجب پیچیدگی مشارکت بخش خصوصی و دولتی در بعضی از کشورها (به خصوص برای پروژه های مخاطره آمیز) گردد. از سایر نکات مهم این بحث می توان به موارد ذیل اشاره نمود :



- در تامین بودجه حمل و نقل نه تنها باید سرمایه گذاری ها و پروژه های جدید را مدنظر قرارداد، بلکه باید تعمیر و نگهداری از موارد موجود را نیز مورد توجه قرار داد.

- ساختار سیستم های مالی باید از کشوری تا کشور دیگر متفاوت باشد زیرا هر کدام مبین مکانیسم مالی است که برای نظام اقتصادی مربوطه به بهترین نحو عمل می نماید.

- چالش های جدید مانند حمل و نقل پاک و سبز نیز باید علیرغم محدودیت های مالی مطرح گردند.

در پایان این نشست وزرای حمل و نقل یک بیانیه مشترک منتشر نمودند. پیام کلیدی این بیانیه عبارت است از: «یک سیستم حمل و نقل چند وجهی یکپارچه قابل اعتماد لازمه رفاه اقتصادی و دسترسی عادلانه به کالاها و خدمات است؛ این سیستم باید از پایداری، ایمنی و امنیت مالی برخوردار باشد و با استانداردهای عالی حفاظت از محیط زیست نیز مطابقت داشته باشد.

در این بیانیه تصریح گشت «سرمایه گذاری و تعمیر و نگهداری زیرساختی کافی و مناسب شرط اساسی وجود یک سیستم حمل و نقل مترقی، با کیفیت و پایدار است». سایر مواردی که در این بیانیه مورد تصدیق قرار گرفت، عبارتند از:

- رشد پایدار مستلزم سرمایه گذاری مولد و ارایه راه حل های بودجه ای نوآورانه است (نه فقط از نقطه نظر کاهش هزینه های تجاری و صنعتی)؛

- لزوم سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل (از جمله در بخش نوسازی و نگهداری و تعمیر، که موجب افزایش بهره وری در بلندمدت و تحریک فعالیت های عمرانی و اشتغال در کوتاه مدت خواهد شد)؛

- محدودیت های بودجه و سخت گیری مالی که موجب نوآوری در راه حل های مالی و ایجاد فرصت برای انجام اصلاحات بودجه ای در زمینه حمل و نقل می گردد.

نشست توسعه بندر

نشست توسعه بندر ۲۰۱۳ از تاریخ ۲۷ تا ۲۸ نوامبر با میزبانی دانشگاه دریانوردی دالیان و گروه مشاورین تجارت دریایی در شانگهای (چین) برگزار خواهد شد.

در این نشست، بینش، ابزار و ارتباطات مورد نیاز رهبران بنادر جهان و صنعت ترمینال در اختیار آن ها قرار خواهد گرفت. نشست توسعه بندر بهترین ابزار سال جهت مطالعه صنعت بندر در زمان حال و آینده خواهد بود.

نشست توسعه بندر توسط دانشگاه صنایع دریایی دالیان برگزار خواهد شد. این نشست کمک خواهد نمود که صنعت بندری در حال تغییر فعلی را از خلال بیش از ۱۵۰ نماینده از مقامات و متصدیان بندر، خطوط کشتیرانی مشهور، تامین کنندگان فن آوری، طراحان و مهندسان بندر، موسسات مالی، فروشندگان تجهیزات، پیمانکاران ساخت و ساز و فروشندگان مربوطه که به این نشست خواهند پیوست، مورد مطالعه قرار دهیم.

بحران مالی فراگیر که جهان، بنادر و ترمینال ها را تحت الشعاع قرار داده است، چالش های عظیمی هم چون منابع بار اندک، بلوکه شدن بار در بنادر و لغو شدن خطوط کشتیرانی را در پی داشت است و به طور همزمان، مساله سن سبز صنعت کشتیرانی جهانی نیز مطرح شده است و بنادر باید به نحوی با این مسایل کنار آمده و خود را هماهنگ سازند. سال ۲۰۱۳ نقطه عطفی برای صنعت کشتیرانی محسوب می شود. در این برهه زمانی خاص، چگونگی درک روندهای آتی و چگونگی تامین نیازهای بازار، موضوع داغ و اصلی صنعت بندری جهانی خواهد بود.



ادامه بحث تغییر

علیرغم این که تغییرات تکنولوژیکی در سازمان یک اصل بدیهی به شمار می رود، ولی در نظر داشتن عوامل گفته شده فوق، در انتخاب تکنولوژی بسیار حایز اهمیت است. تکنولوژی جدید به همراه خود، یک سری بایدها و ضرورتها را الزام آوری می نماید.

مدیریت باید برنامه های دیگری که بتواند درجه انطباق و پذیرش سازمان را در مورد تکنولوژی جدید افزایش دهد، تهیه و تدوین نماید.

مدیریت باید یک برنامه مشخص جهت جذب نوع خاصی از تکنولوژی را تهیه نماید که کمترین از کارافتادگی و توقف خط را ایجاد نماید، باید تمهیداتی جهت نگهداری صحیح و مطمئن از تجهیزات و ابزار به کار گیرد و هم چنین نیروی انسانی مناسب، کارآموزده و ماهر جهت استفاده صحیح از تکنولوژی را یا جذب نماید و یا با برنامه آموزشی مناسب و دقیق، آموزش های لازم را به آنان بیاموزد.

تغییر تکنولوژی در دهه های اخیر، به قدری شگفت انگیز و سریع شده است که بعضی از سازمانها و حتی بعضی از جوامع از این سرعت متحیر شده اند تا جایی که به واسطه این تحیر به یک یاس غیرمعقول و آشفتگی در برنامه های خود دچار شده اند و چه بسا آن ها در فرایند این تغییر و تحول نتوانند در تحقق آمال و اهداف سازمانی خود موفق شوند.

تغییرات فرهنگی متناظر با تغییرات تکنولوژیکی از جمله بایدهایی است که مدیران را به اتخاذ یک تصمیم علمی و منطقی در این جهت سوق می دهد، به طوری که موفقیت در آن نیازمند تلاش گسترده و همه جانبه ای است.

۲-۱ نیروی انسانی

نیروی انسانی به عنوان یکی از عوامل تولید، با اهمیت ترین و با ارزش ترین عنصر یک جامعه و یک سازمان به شمار می آید. نقش اساسی در فرایند انجام دادن عملیات سازمانها بسیار کلیدی و مهم است. به همین دلیل در شکل گیری تغییرات مختلف سازمانی، نیروی انسانی به شکل فزاینده ای ایفای نقش می کند.

کارکنان یک سازمان و شرکت، در دهه های اخیر از یک عامل تولید صرف - مانند سایر عوامل تولید - پا را فراتر گذاشته و نقش محوری مهمی به خود گرفته اند. الوین تافلر که وضعیت جدید را به موج سوم تشبیه کرده است، کارگر و عامل کار این دوره را بدین شرح معرفی می نماید :

«کارگر موج سوم مستقل تر و مبتکرتر است. دیگر زائده ای در کنار ماشین نیست. او وجه تمایزش در همین جاست. صاحب قریحه با شناخت های تخصصی است. صنعتگر پیش از انقلاب صنعتی، جعبه ابزار خود را داشت».

کارگران جدید صلاحیت ها و دانشی دارند که معادل یک صندوق ابزارهای فکری است. آنان وسایل تولید را در اختیار دارند، چیزی که هرگز در مورد کارگران کارخانه های عاری از تخصص مصداق نداشت.

کارگران جدید بیش تر به صنعتگران مستقل شبیه هستند تا به کارگران قابل تعویض زنجیره تولید. آنان جوان تر و پرورش یافته ترند. آنان می خواهند که در تصمیم گیری مشارکت داشته باشند. آنان به تغییر، به چند ارزشی، به انعطاف پذیری سازمانی خو گرفته اند. آنان نماینده قدرت نوینی هستند که شمارشان پیوسته در حال افزایش است. (تافلر ۱۳۷۰ صص ۵۹-۵۸).

بنابر نقشی که نیروی انسانی به خود گرفته، کوچک ترین تغییرات باید از او آغاز و به او ختم شود. این عامل دارای تمایلات، خواسته ها و نیازهای متفاوتی است که باید به هر یک از آن ها توجه کافی مبذول گردد.

خواسته ها و نیازهایی که می تواند برنامه های مختلف تغییر را تحت الشعاع قرار دهند. سازمان هایی که در جهت تغییرات کوچک و بزرگ هستند باید بدانند که مدیریت نیروی انسانی در زمان تحول و تغییر از جمله موضوعات مهم و قابل انکار است. مدیریت در این برهه نیازمند تدابیر خاصی است که حصول اهداف سازمانی را مهیا کند. به منظور اجرای صحیح وظایف مدیریت در سازمان، مدیران ابتدا باید با سطوح تغییر و دگرگونی آشنا شوند. به طور کلی سطوح تغییر در یک سازمان عبارتند از :



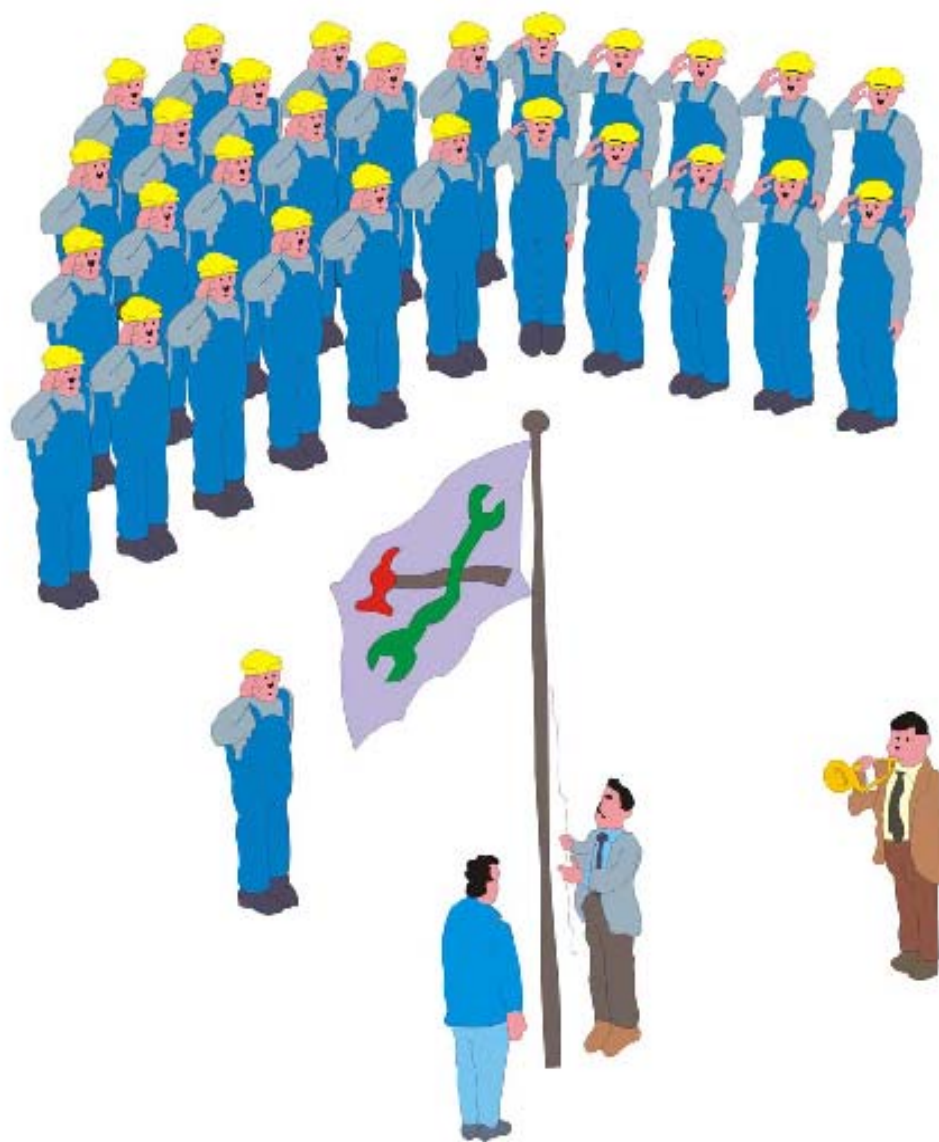
الف) تغییر دانش افراد و ایجاد آگاهی.

ب) تغییر طرز تلقی و نگرش افراد.

ج) تغییر رفتار فرد.

د) تغییر رفتار جمعی یا سازمانی

(ادامه دارد)



با رهبري درست مديران، کاررونيق وسررندگي
خواهد گرفت.