





سازمان بنادر و دریانوردی

آینده؛

موقعیت حمل و نقل دریایی و بندرها

الزام و ضرورت‌های بندرها در توسعه:

- زیرساخت‌ها برای انطباق با مدل‌های حمل و نقل
- ساختارها
- فن‌آوری‌ها
- تجارت جهانی

پژوهش‌گر: حمید ودادی

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی
اردیبهشت ۹۲

پیش‌درآمد

هدف این مقاله پژوهشی نشان دادن این نکته است که چگونه داده‌های در دسترس می‌تواند مجموعه یافته‌هایی مفهومی برای تولید نظریه و نگرش‌ها در خصوص تحلیل آینده و آینده‌نگاری باشد. علاوه بر این، این داده‌ها خواهند توانست تا دلیل‌ها و دستاویزهای لازم برای برنامه‌ریزی در جهت آینده را فراهم سازند.

در این مقاله پژوهشی به بررسی داده‌ها و یافته‌هایی پرداخته می‌شود که می‌توانند در اداره موثر منابع سرمایه‌ای و انسانی در اختیار، برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های جهانی، اشاره‌ها و کلیدواژه‌های مناسبی را پیش روی برنامه‌ریزان توسعه در حوزه تجارت و حمل و نقل دریایی و بندرها قرار دهند. تاکید بر رویکردهای فعلی که زمینه‌ساز رویکردهای آینده خواهند بود، همچنین تحلیل داده‌هایی که اشاره‌های توسعه‌ای را شامل است، راهبرد این مقاله برای ترسیم چشم‌اندازی از آینده است.

قدم به ۲۰۱۳ میلادی گذاشته‌ایم و در حال استقبال از سال ۱۳۹۲ هجری - شمسی هستیم، به طور طبیعی و با توجه به جریان جدی توسعه‌یابی بنادر کشور و رویکردهای توسعه‌گرای فعلی و مطرح در برنامه‌های ارزشمند «توسعه دریامحور»، در اختیار داشتن یک رویکرد مبتنی بر جهت‌گیری‌های حال و آینده، ضروری به نظر می‌رسد. در این مقاله پژوهشی، دیدگاهی به این شرح ارائه می‌شود که: «آینده»ی پیش روی و ظرف بازه‌ای بین هشت تا ده سال، با تثبیت یک رونق اقتصادی متوازن در کشورهای پیشرفته، تجارت جهانی رشد یافته و حمل و نقل دریایی و بندرها از منافع آن، منتفع خواهند شد. همچنین و در یک جهت‌گیری کیفی شاهد رویکردی جدی مبتنی بر «تحصیل دستاورد» در کنار «تحصیل درآمد» خواهیم بود. این مقاله، کوششی در تبیین این مساله است.

۱- آینده و توسعه بنادر

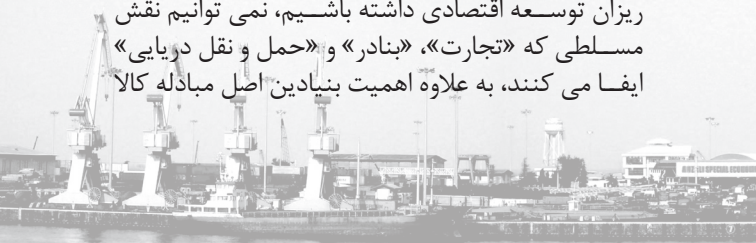
مطابق گزارش آنکتاد، که سال ۲۰۱۲ میلادی انتشار یافته است، بنادر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۱ با ۵/۹ درصد افزایش به ۵۷۲/۸ میلیون واحد بیست فوتی TEU افزایش یافته است. این رقم بالاترین سطح تجربه شده تاکنون است. این افزایش و از منظری دیگر، از افزایش ۱۴/۵ درصدی سال ۲۰۱۰ است که پس از رکود ۲۰۰۹ میلادی، رشد قابل توجهی را نشان می دهد.

به طور طبیعی، هر تحلیل فرانگر بر روند این دست از یافته ها، جدای از هر اثرهایی که دارد، اثر آن در زنجیره اقتصاد و فراز و فرود آن قطعی است. اثری که به هر حال می تواند تحلیل گر شرایط رکود یا توسعه اقتصاد باشد. علاوه بر این مبنایی برای برنامه ریزی آینده است و تجربه ای است که می تواند زیرساخت برازنده ای برای خلق تجربه های نوین و جدید باشد.

امروزه موضوع حمل و نقل دریایی، حلقه ای ویژه در زنجیره اقتصاد بازار است. بدون حمل و نقل، تجارت و داد و ستد، مفهوم جهانی نمی یابد. به عبارت دیگر، تجارت زمانی جهانی است که حمل و نقل نیز در بُعدی جهانی معنادار شود.

آن چه که امروز و در هر فرایند اجتماعی، نماد توسعه و پیشرفت تلقی می شود، موضوع جهانی شدن، جهانی بودن، جهانی فکر کردن و جهانی عمل کردن است.

حال و چنانچه، قرار باشد تا تحلیلی خاص، برای برنامه ریزان توسعه اقتصادی داشته باشیم، نمی توانیم نقش مسلطی که «تجارت»، «بنادر» و «حمل و نقل دریایی» ایفا می کنند، به علاوه اهمیت بنیادین اصل مبادله کالا



از طریق دریا را بر «توسعه بنادر» نادیده بگیریم. ارتباط مثلث گونه «تجارت» و «حمل و نقل دریایی» و «بنادر»، به عنوان یک «اصل» درون حوزه ای، در رفتار اقتصادی تمامی کشورها قابل ملاحظه است. چه کشورهایی که به دریا راه دارند و چه کشورهایی که به واسطه مقوله ترانزیت، تجارتشان با دریا و حمل و نقل دریایی پیوند می خورد. کارآمدی اقتصاد مبادله (تجارت)، به «الگوهای حمل و نقلی» و «بازارها» مرتبط است. البته این مقوله سازی و مفهوم پروری، مانع آن نیست که جایگاه مواد اولیه، تکنولوژی، مدیریت و منابع مالی را نادیده بگیریم. این ها، با اهمیت هستند، اما فراموش نکنیم که زمانی نقش اقتصادی و زاینده خواهند داشت که مواد اولیه، با بازار مصرف (کارخانه ها و تاسیسات صنعتی و یا مصرف کنندگان نهایی) پیوند خورند. به هر تقدیر بازارها، نهادهایی هستند که به طور عمده هم درون اقتصاد و هم بیرون اقتصاد عمل می کنند.

نظریه توسعه نسلی بنادر، نظریه ای زمینه ای و مفهومی است که عملاً نشان می دهد چگونه بین بار، روش حمل و نقل، سیستم حمل و روش های تجارت، با «بندر» گروه و پیوند می خورد.

نظریه توسعه نسلی بنادر، نشان می دهد که «نوع بار» و «نحوه حمل بار» در تجارت دریایی، به صورت مستقیمی، بر توسعه زیرساخت های بندری اثرگذار است. به هر تقدیر، حمل و نقل، تجارت و بندر، سه راس مثلثی هستند. که هر یک زمینه ساز تقویت آن دوتای دیگر است و حلقه پیوند دهنده این سه به یکدیگر، «بار» و «مدل حمل» است.

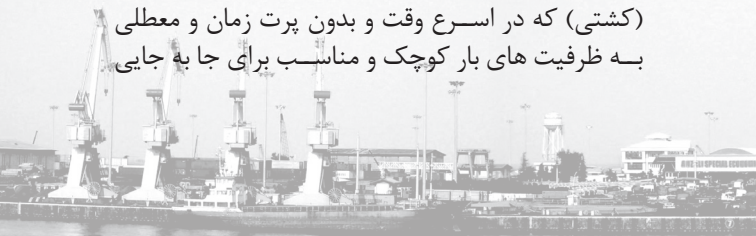
به نحو کلاسیک می توان این گونه اذعان داشت که ساختار تجارت دریایی، که ساختاری برآمده از تجارت و نوع حمل و نقل است، بر توسعه اقتصادی و لاجرم بر امر توسعه بنادر به عنوان راس سوم مثلث تجارت، حمل و نقل و بنادر اثر مستقیم دارند. اما رشته ارتباط مفهومی



در پیوستگی این سه را با یکدیگر : نوع بار و نحوه جا به جایی بار و مدل حمل تعیین می کند. در کشورهای مرتبط با دریا، نقش بنادر، نقشی کلیدی است. در این میان، اقتصاد دریا محور، با مفهوم کلیدی «بندر»، ساختاری اقتصادی است که از ایده به پدیده تبدیل می شود. پیشینه های تاریخی بنادر در هلند، انگلستان، ایتالیا و ... نشان می دهند که بندر در اقتصاد کل کشور، دارای سهمی مشخص است. سهمی که بر شاخص های اقتصادی خرد و کلان، برخوردار از جایگاه است. سهمی که از منظر «خدمات» در «خدمت تولید» (خدمات حامی تولید) در حکم یک حلقه قوی از زنجیره اقتصاد تجاری و اقتصاد حمل و نقل است.

بیاییم و در یک تعریف، این مفهوم را بپذیریم که یکی از ماموریت های بندر چیزی جز اثر بر پرداخت هزینه کم تر در فرایند تولید نهایی کالا، بازار مصرف و مصرف کننده نهایی نیست. علاوه بر این و در سوی دیگر این جریان، آن چه هست که عملا به موضوع نسلی و توسعه نسلی بنادر شکل می دهد که مقوله ای برای توسعه ی شهر - بندرها، تولید کار، ایجاد بازار برای صادرات مجدد و ترغیب جنبه ها و رشته هایی از اقتصاد به سمت اقتصاد دریا محور است. توسعه ای که آن را باید تحت تاثیر متغیرهایی چون : افزایش تعداد کشتی ها، ارتقای نظام مند شبکه های حمل و نقلی، زیرساخت ها و تجهیزات بندری، آموزش و تقویت قابلیت ها و ظرفیت های حرفه ای منابع انسانی، کاربرد تکنولوژی های نوین و توسعه صنایع دریایی و ... معنادار ساخت.

اثر سویه های دیگر این جریان را در ساده ترین صورت خود می توان در این متغیرها دید : زمان توقف کشتی در بندر، سیستم ها و روش ها برای تبدیل بار متعلق به وسیله حمل بزرگ متعلق به حمل و نقل دریایی (کشتی) که در اسرع وقت و بدون پرت زمان و معطلی به ظرفیت های بار کوچک و مناسب برای جا به جایی



به واسطه وسایل نقلیه خشکی (کامیون و یا واگن) و یا هوایی (هواپیماهای باری) تبدیل شوند. توسعه نسلی بندرها، تکاملی است که به وسیله آن تاسیسات برای رسیدن به چنین هدف‌ها، تدوین می‌شود. این‌ها، همه ظرفیت‌هایی است که برای عمق بخشاندن به فعالیت بنادر و حمل و نقل دریایی شکل می‌دهد.

« نقش بار و اثر بر توسعه بنادر »

- در زیربخش اثر متغیرهای مستقل بر توان عملیاتی بنادر به سه نکته باید توجه داشت :
- اثر قطعی و مستقیم افزایش اندازه کشتی‌ها بر بنادر.
 - اثر نوع بار و نوع کالا از حیث چیدمان، ایمنی و نگهداری.
 - اثر بارهایی که دارای اندازه نامتعارف هستند. وفق داده‌های آماری، جدول زیر با ضریب ۹۵٪ اطمینان، تقسیم بندی موضوعی سه متغیر فوق را به درصد نشان می‌دهد.

ردیف	نوع بار	مصادق‌ها و نمونه‌ها	سهم نسبی حجم	حجم (به درصد)
۱	بارخشک (فله)	ذغال سنگ، غلات، سنگ آهن، الوار و سایر بارهای بار اندازه نامتعارف	دو سوم از کل تجارت دریایی	۶۵



۲۵	یک و نیم به شش	ذغال سنگ، غلات، سنگ آهن، فسفات، آلومینا	بار خشک (فله)	۱-۱
۴۰	دو و نیم به شش	الوار و بارهای با اندازه غیرمتعارف	بار خشک (فله)	۲-۱
۱۷	یک ششم	کانتینر	بار تفکیکی	۲

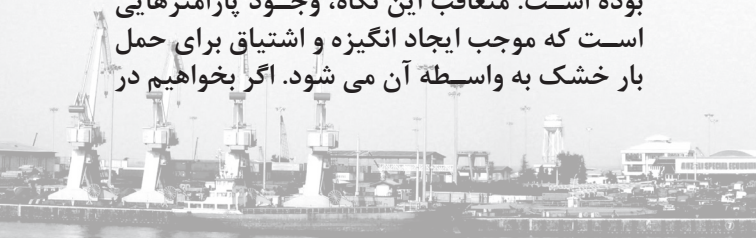
نمایه یک: نوع بار، نمونه ها و سهم نسبی هر یک قابل توضیح است که در نمایه شماره یک، ردیف های ۱-۱ و ۲-۱ اجزای زیرمجموعه ای ردیف ۱ را تشکیل می دهند.

تجارت کانتینری ۱۷ درصد حجم را به خود اختصاص داده است که ۵۲ درصد از ارزش تجارت دریایی جهان را شامل است.

شاخص اتصال خطوط کشتی رانی خط پیمای انکتاد LSCI مبین تداوم روند ۲۰۱۲ به سوی استفاده از کشتی های بزرگ تر است. این روند نشان می دهد که طی سال های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲، اندازه ابرکشتی های کانتینربر ۱۱/۵ درصد افزایش یافته است. علاوه بر این، دو ردیف ۱-۱ و ۲-۱ جدول نیز می تواند این پیام را منعکس سازد که: احتمال افزایش سهم تجارت کانتینری در بخش بار خشک، یک احتمال واقعی است.

علت این احتمال را می باید در وجود تنوع کالاهایی دید که به واسطه کانتینر، راحت تر حمل می شوند (از ضایعات و مواد خام گرفته تا کالاهای نیم ساخته و کالاهای ساخته شده آماده مصرف).

نگاه کلی به مقوله کانتینر، همواره نگاهی مثبت بوده است. متعاقب این نگاه، وجود پارامترهایی است که موجب ایجاد انگیزه و اشتیاق برای حمل بار خشک به واسطه آن می شود. اگر بخواهیم در



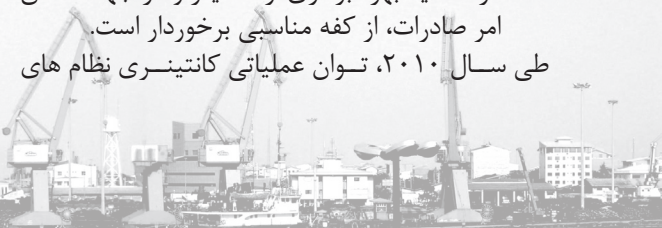
یک جمله چند کلمه ای، صفت های خوب کانتینر را بر شماریم، تصور می شود که این جمله، جمله ای حرفه ای باشد که :

کانتینر، کاربردی تطبیق پذیر دارد

همین تطبیق پذیری، سبب انعطاف آن شده است و با این ظرفیت در همه جا موجود و مفهومی کاملا شناخته شده است. به یقین که هیچ صورت و وجه دیگری از حمل بار را نمی توان مثال آورد که به مانند کانتینر، در روش های بسته بندی، از استانداردسازی کانتینر برخوردار باشد.

امروزه و در سطح تجارت بین المللی، سهم بار کانتینری از تجارت کالاهای کانتینری تفکیکی هر کشور، معیاری برای سنجش میزان هماهنگی و یکپارچگی کشورها با عرصه و فضای تجارت بین المللی است. سایر مزایای حمل بار با کانتینر را می توان در موارد زیر جست و جو نمود :

- جا به جایی راحت بار.
 - توان عملیاتی کانتینری بر حسب TEU.
 - سنجیده می شود و این واحد، یکی از محدود واحدهایی است که امکان مقایسه جهانی فعالیت هر بندر را ممکن می سازد.
 - ایمنی و مراقبت از بار که به وسیله حمل با کانتینر از اطمینان بیش تر و تضمین عینی تر برخوردار است.
 - جا به جایی بارهای ترانزیت به واسطه آن، با اطمینان بیش تر و سهل تر اتفاق می افتد.
 - در آسیا، بهره برداری از کانتینر و در جهت تحقق امر صادرات، از کفه مناسبی برخوردار است.
- طی سال ۲۰۱۰، توان عملیاتی کانتینری نظام های



اقتصادی در حال توسعه، با تقریباً ۱۵/۸ درصد افزایش، به ۳۷۶/۷ میلیون TEU رسیده است و ده کشوری که بیشترین نرخ رشد را به نام خود رقم زده اند به این شرح قابل گزارش هستند:

- مراکش - گرجستان
- روسیه - پرو
- مکزیک - آرژانتین
- پاناما - برزیل
- اوکراین - ترکیه

نتیجه آن که:

امروزه، مالکان کشتی‌ها سعی دارند از صرفه‌جویی‌های مقیاسی ساخت کشتی‌های عریض‌تر، طولی‌تر و مرتفع‌تر از کشتی‌های پیشین سود ببرند. علاوه بر این نکته، منافع عملکردی حمل بار در قالب کانتینر که نمونه مناسبی از عملیات حمل کالا با کشتی است، این گمانه را در تاکید و توجه قرار می‌دهد که امر حمل بار در چارچوب بسته بندی کانتینر، رویکردی اطمینان بخش است.

حال و بنا بر این داده‌ها، آیا نمی‌باید تا جنبه‌ای از توسعه بنادر را، به منظور سازگاری بیش‌تر با الگوی کانتینر، در دستور کار سرمایه‌گذاری برای افزایش سطوح زیرساختی بنادر، قرار داد. توسعه‌ای که عملاً می‌باید در چارچوب توسعه نسلی بنادر لحاظ و تاکید شود.



۲- توسعه ساختارها

توسعه زیرساخت‌ها و در هر زیربخشی که اتفاق افتد، نیازمند به توسعه و گسترش ساختارهاست. این نیاز از ۲۰۱۰ میلادی به این سو، بازمودای بیش‌تری را نشان می‌دهد. بازموده‌هایی که نیاز به حضور و نقش‌آفرینی مدیریت و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای موسسه‌های غیردولتی و شرکت‌های بین‌المللی را بیش از پیش طلب می‌کند.

روند موجود در وضعیت جهانی نشان دهنده این نکته است که مردم، نهادهای اقتصادی و دست‌اندرکاران تولید و تجارت در کشورهای سراسر جهان به تلاش مشترکی اهتمام دارند که بر نقش‌های ملی خود، در فضاهای تجارت و اقتصاد جهانی، برپایه همکاری‌های بین‌المللی بیفزایند.

در مقوله جهانی شدن، هیچ کشوری را نمی‌توان یافت که به نوعی بر بازسازی و نوسازی ساختارهای خود برای انطباق با جریان‌های جهانی شده اقدامی صورت نداده باشد. کشورها دریافته‌اند از مزرعه‌های متعلق به جهان، در شرایطی خوشه‌ای خواهند چید که بذری افشاندند باشند. این ایده، پیوسته به یک «تلاش جامعه‌ای» تبدیل شده است و خود را در ساختارهای با عملکردهای جهانی به پدیده‌های عینی تبدیل کرده است.

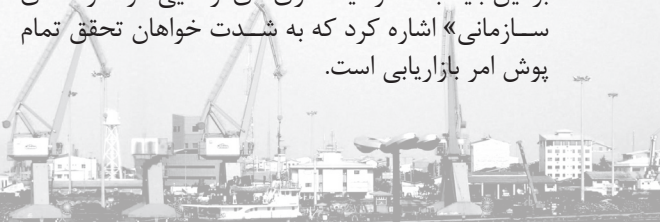
بخشی از این حضور، با هدف موضع‌گیری در برابر نهادهای بین‌المللی به مانند سازمان تجارت جهانی، صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی صورت گرفته است، اما و حتی این نکته نیز با اصل بازسازی ساختارها برای حضور در فرایندهای جهانی شده مغایرتی نخواهد داشت.



در هر حال، حتی اگر هم بخشی از فعالیت ساختارهای جدید ایجاد شده برای مقابله با سازمان‌های جهانی باشد، باز هم تلاشی را برای حضور جهانی کشورهای در حال توسعه نشان می‌دهد.

نکته مهم، شکل‌گیری وضعیتی است که کشورهای جهان و به ویژه کشورهای در حال توسعه را بر آن داشته است تا مبادرت به ایجاد ساختارهای سازمانی با رویکردهای جهانی نگر کنند. وضعیتی که طلب می‌کند تا از شدت موضع‌گیری مندرج در هدف فوق باید قدری فاصله گرفت. هدف اصلی از ایده جهانی شدن را می‌باید در چارچوبی دید که با نگاه مثبت و روحیه و ایده دفاع از منافع ملی، به فکر حضور جهانی باشد. بسیاری از کشورهای آسیای شرقی، امریکای لاتین و افریقا با همین قصد پا به دهکده و مزرعه جهانی گذاشتند و بر اثر آن توانستند تا به پشتوانه حضور کنشگران اقتصادی، صنعتی و تجاری جامعه خود در بخش‌های تعاونی و خصوصی، به توسعه کشورهای خود کمک رسانند.

آزادسازی تجارت و فن‌آوری اطلاعات بی‌وقفه در حال توسعه و گسترش پهنه‌هاست. در نقطه قابل این وضعیت، شرایط مرزهای ملی است که به طور فزاینده تلاش دارند تا مرزهای ملی را از طریق مرزهای بین‌المللی تولید، حمل و نقل و تجارت به مرزهای بین‌المللی نزدیک سازند. شاید از همین روی باشد که دامنه و گستردگی نقش‌های «بازاریابی» بر دامنه و گستردگی دیگر فعالیت‌های خدماتی حوزه تجارت و سرمایه‌گذاری‌های «ارتقای» پیشی گرفته است. اکنون، فعالیت‌های بازاریابی، بزرگترین فعالیت در حوزه‌های داده‌های تجاری - اقتصادی و بزرگترین گنجینه از اطلاعات مفهوم‌سازی شده بر پایه داده‌های تجاری - اقتصادی را تشکیل می‌دهند. علاوه بر این باید به «سرمایه‌گذاری‌های ارتقایی» و «توسعه‌ای سازمانی» اشاره کرد که به شدت خواهان تحقق تمام پوش امر بازاریابی است.

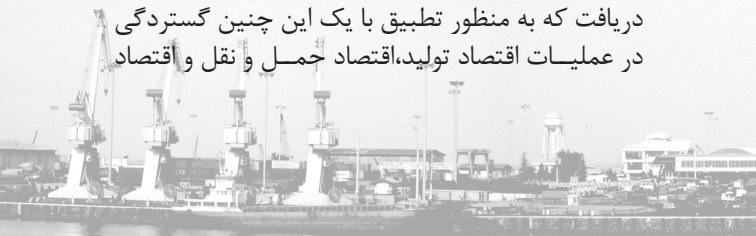


بازاریابی، دیگر از سنخ «آیده» نیست و در وضعیتی عمیق و گسترده، به یک «مفهوم» تبدیل شده است. مفهومی که از جمله مقوله‌های قطعی در فرایندهای تولید و تجارت را می‌سازد.

در واقع، مسایلی که از سنخ مفهوم یا تحلیل منطقی هستند به وسیله رشد و گسترش فعالیت‌های علمی - پژوهشی مطرح می‌شوند. هر فعالیت در چارچوب کنش‌های اجتماعی که در خدمت هدفی معین، به مانند توسعه روابط انسانی، پیشرفت جامعه و یا خیر اجتماع قرار گیرد یک مفهوم را می‌سازد. این مفهوم در شرایط پس از رکود فعلی در امریکا و اروپا، کیفیت علمی - پژوهشی دیگری به امر بازاریابی داد.

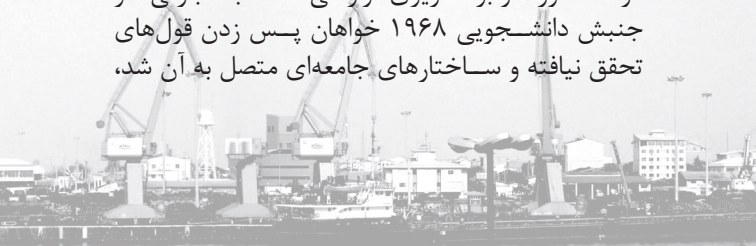
به طور کلی و جامع‌تر، مفهوم، تنها از نظر صوری و آن هم به طور کلی می‌تواند تعیین پذیرد. زیرا اگرچه به شکل مادی و در واقعیت، قابل بحث باشد اما، هرگز نمی‌توان به طور قطع به آن دست یافت. مفاهیم، هم‌عرض با علم و پژوهش توسعه می‌یابند و از این حیث پویایی دارند.

در شرایط معاصر، بازاریابی و توسعه تولید و حمل و نقل و تجارت، به هم گره خورده‌اند و این دسته از مفاهیم، به مقوله‌ای به نام «جهانی شدن» شکل می‌دهند. در بازاریابی معاصر هدف فقط فروش کالا و خدمت نیست بلکه فاکتورهای هدف را وجه‌های دیگری نیز تشکیل می‌دهند. وجه‌هایی که بتواند «بازارها را برای حفظ رونق پایدار تولید و تجارت» مراقبت و محافظت نماید. تلاش بازاریابی کره جنوبی، مالزی، سنگاپور، فیلیپین، هنگ‌کنگ، چین و حتی بازار تولید اروپا، چیزی جز این نیست که به مشتریان خود بگویند: ما، تمام نیازهای شما را از طریق «ارایه خدمات ویژه» تامین می‌کنیم. کافی است تا با ما یک قرارداد پایدار و تمام پوش داشته باشید! حال و با عنایت به گزاره‌های فوق، به درستی می‌توان دریافت که به منظور تطبیق با یک این چنین گستردگی در عملیات اقتصاد تولید، اقتصاد حمل و نقل و اقتصاد



تجارت تا به چه وسعتی، کشورها (چه توسعه یافته و چه در حال توسعه) نیازمند تشکیل ساختارهای جدید سازمانی در قالب شرکت‌های بین‌المللی، گروه‌های مشاوره، موسسه‌های بازاریابی، نهادهای پولی - مالی جهانی نگارانه و سامانه‌های پژوهشی با رویکردهای «توسعه‌گرا» هستند.

دور تجربه پیشین در خصوص توسعه شرکت‌های بین‌المللی، در دهه ۱۹۸۰ - ۱۹۷۰ اتفاق افتاد. دوری که مو به مو، استوار بر دور تجربه شده قبلی ۱۹۷۰-۱۹۶۰ بود. دور تجربه شده ۱۹۷۰-۱۹۶۰، از الگویی سیاسی شده که در ذیل سایه دو نظام رقابتی - قدرتی امریکا و اتحاد جماهیر شوروی به وجود آمده بود، شکل گرفت. آن رقابت، رقابتی محض سیاسی بود که اقتصاد را به خدمت خود گرفت. اما و پس از رخدادهای اروپا: که منتهی به گرایش تا چریسم در انگلستان و جنبش دانشجویی ۱۹۶۸ فرانسه و ایجاد شکاف عمیق اقتصادی - صنعتی بین آلمان غربی - آلمان شرقی و انفکاک یوگسلاوی از جبهه شوروی و تحولات مجارستان و لهستان شدند، هم‌چنین خاتمه جنگ ویتنام و سفر «نیکسون» رئیس‌جمهور ایالات متحده امریکا به کشور چین، زمینه‌های جدید را برای بروز تحولات جهانی گرایانه چیدمان کرد. چیدمانی که جهان ارتباطات الکترونیک، بستر هم‌گرایی لازم را برای روا داری و تسهیل فراهم آورد. در ۷۰-۱۹۶۰ کشورها، به ویژه کشورهای توسعه یافته آموختند که «روش‌های کهنه» تجارت و «فرایندهای اثر اقتصاد بر سیاست» و یا «اثر سیاست بر اقتصاد» دیگر پاسخ‌گوی نیازهای «ساختارها» چه در زیربخش اقتصاد و چه در زیربخش سیاست نیست. امر «تقاضا» و بازارهای جهانی و تجارت «تکالیف» و «مشق»‌های دیگری را در دستور کار برنامه‌ریزی قرار می‌دهد. به عبارتی اگر جنبش دانشجویی ۱۹۶۸ خواهان پس زدن قول‌های تحقق نیافته و ساختارهای جامعه‌ای متصل به آن شد،



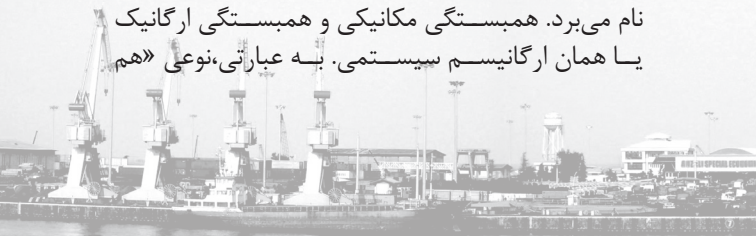
در حوزه «سیاست و اقتصاد» نیز رویکردهای نوین خواهان پس زدن آرمان‌های تحقق نیافته ساختارهای سیاسی و اقتصادی و سیاسی شدند. دقیقاً و بر اثر همین پس‌زدن‌های آرمان‌های سیاسی - اقتصادی کژراه بود که رهبران اتحاد جماهیر شوروی راهی آمریکا و رییس جمهور امریکا، نیکسون راهی چین و چین هم راهی کشف بازارهای جدید شد.

در ادامه چنین وضعیتی، ساز و کار دهه ۱۹۸۰-۱۹۷۰، شرایط را برای ورود به دنیایی جهانی شده سرعت بخشاند. سرعتی که هر دو قطب شرق یعنی اتحاد جماهیر شوروی و چین را نیز در پایان دهه ۸۰ میلادی و پس از بروز تغییرهای سیاسی در بر گرفت. تغییرها و پیشرفت‌ها در حوزه تجارت جهانی که در دهه ۱۹۸۰-۱۹۷۰ اتفاق افتاد. در دو بعد بسیار مهم ساختاری، اثربخش بر امر تولید، حمل و نقل و تجارت بود. مقوله‌ای که به وجه عمیق، ساختارهای سازمانی (بعد اول) و ساختارهای تجارت (بعد دوم) را تحت‌تاثیر قرار داد.

بعد اول، که متمرکز بر ساختارهای جدید سازمانی شکل گرفت ماهیتی مبتنی بر «اصل و نظریه عمومی سیستم‌ها» را پذیرا شد که در همراهی با «سیستم اجتماعی»، یک کل قابل تفسیر برای ورود به «جهان جهانی شده» را تبیین نمود. «نظریه عمومی سیستم‌ها» را «بر تالانفی» زیست‌شناس اتریشی مطرح کرد.

تلاش او، آن بود که از طریق زیست‌شناختی، نگرش و مدل و نحوه رویکرد سیستمی را تبیین سازد. نگاه او، وضع مدلی «سیستمی» بود که در نقطه مقابل رویکرد «مکانیستی» قرار گیرد.

برای تفکیک و معنایابی دو مفهوم و نگرش «سیستمی» و «مکانیستی» می‌توان به نظریه دورکیم (۱۹۱۷-۱۸۵۸) نیز توجه داشت. دورکیم هم از دو همبستگی نام می‌برد. همبستگی مکانیکی و همبستگی ارگانیک یا همان ارگانیک سیستمی. به عبارتی، نوعی «هم

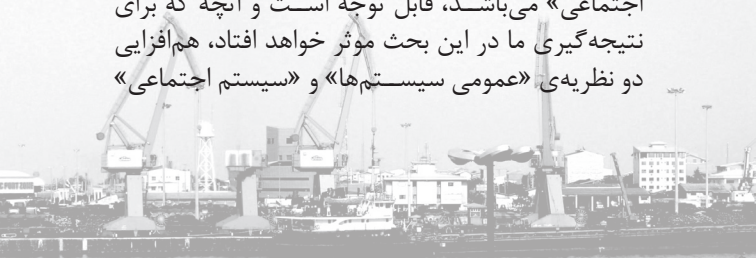


زبانی» و شکلی از «هم زمانی» بین نظریه‌ی سیستمی «برتالانفی» و نظریه سیستمی دورکیم می توان احساس کرد. دورکیم، نظریه سیستمی خود را برای عبور از جامعه‌ی اقتصادی مبتنی بر کشاورزی و ورود به جامعه اقتصادی مبتنی بر صنعت تبیین نموده است.

دورکیم همبستگی مکانیکی را متعلق به دوران مبتنی بر اقتصاد کشاورزی می داند و معتقد است که با ظهور سرمایه‌داری صنعتی و گسترش شهرها، این نوع از همبستگی توانایی ایجاد ساختار برای زندگی اجتماعی نوین را از دست می دهد. در این شرایط، نوع جدیدی از همبستگی با عنوان همبستگی «سیستمی» یا «ارگانیک» شکل می‌گیرد که مبتنی بر تقسیم کار و در بردارنده‌ی ساختار هنجاری هدایت کننده است. به اعتقاد دورکیم، همبستگی مکانیکی مبتنی بر تشابه‌های افراد بوده در حالی که همبستگی ارگانیک (سیستمی) بر مبنای تمایزهای موجود بین افراد جامعه است.

این دو رویکرد نظری، نشان می‌دهند که برای ورود به هر عصر جدید و نوینی، نیاز به ایجاد ساختارهای هم‌خوان و همراه و روا دارانه، به یک الزام قطعی تبدیل می‌شود.

در مجموع باید اشاره داشت که «نظریه عمومی سیستم‌ها» ماهیت میان رشته‌ای دارد و از علوم ریاضیات، آمار، اقتصاد، زیست‌شناسی، فیزیک، فیزیولوژی و روان‌شناسی بهره گرفته است (قلی‌پور، آراین ۱۳۸۸، ۱۲۰). این نظریه، به جای تمرکز بر روابط مکانیکی، به چگونگی روابط و نحوه و کیفیت سازمان یافتن عناصر تشکیل دهنده آن‌ها تاکید می‌کند؛ یعنی: مفهوم نظم و سازمان اساسی‌ترین و زیربنایی‌ترین پیش فرض «نظریه عمومی سیستم‌ها»ست. اما و در همراهی با این موضوع گزاره زیر نیز که در خصوص «سیستم اجتماعی» می‌باشد، قابل توجه است و آنچه که برای نتیجه‌گیری ما در این بحث موثر خواهد افتاد، هم‌افزایی دو نظریه‌ی «عمومی سیستم‌ها» و «سیستم اجتماعی»



است که مقوله ورود به جهان جهانی شده را به حمایت می‌گیرند.

«پدیده‌های اجتماعی ویژگی‌های یک سیستم را دارند و وابستگی‌های متقابل آن‌ها به یکدیگر موجب شکل‌گیری یک کل قابل تفسیر و تجزیه و تحلیل می‌شود. در بحث سیستم اجتماعی نیز مبنای کار، «نظریه عمومی سیستم» هاست که چارچوب یا اسکلتی را برای درک مفاهیم و پدیده‌های مورد مطالعه همه علوم فراهم می‌کند (قلی‌پور، آرین ۱۳۸۸، ۱۲۲).

حال و به این نکته دقت کنیم «سازمان، بسیاری از ویژگی‌های سیستم‌های اجتماعی را دارد و در سلسله مراتب طبقه‌بندی سیستم‌ها، جزو پیچیده‌ترین سیستم‌های شناخته شده است (قلی‌پور، آرین ۱۳۸۸، ۱۳۴) از منظر سیستمی، سازمان همانند یک ارگانیزم در تعامل با محیط است. سازمان‌ها باید برای سیستم بزرگ‌تر از خودشان (جامعه) مهم باشد. وجود سازمان‌ها برای فراهم کردن کالاها و خدماتی است که برای زندگی خوب، در جامعه ضروری است. مدیران سازمان‌ها باید رفاه عمومی، رعایت عدالت اجتماعی و بالا بردن استانداردهای اخلاقی را جست‌وجو کنند. از سوی دیگر، سازمان‌ها ابزار مهمی برای تغییرات و یا ایجاد تضاد و مقاومت در برابر تغییر در جامعه هستند. «سازمان»‌ها، پس از تعیین اهداف خود، متناسب با ارزش‌های جامعه، کارکردهای خود را تعیین می‌کنند. سپس «ساختارهای متناسبی» که بتواند آن کارکرد را تحقق بخشند، طراحی می‌کنند.

نتیجه آن‌که:

حال و با توجه به روندهای تغییر یافته و پیشرفت‌های به وقوع پیوسته در امر تجارت جهانی، ضرورت تعریف «ساختارهای متناسب» که در قالب شرکت‌های بین المللی، گروه‌های مشاوره، موسسه‌های بازاریابی، نهادهای



پولی - مالی جهانی نگارانه و سامانه‌های پژوهشی با رویکردهای توسعه‌گرا سامان یابند، به شدت احساس می‌شود. گزاره‌های مورد تاکید در این زمینه‌ها چنین هستند:

۱-۲ بندر بسیاری و برای پاسخ‌گویی به نیازهای جهانی، به مراکز توزیع منطقه‌ای که ناحیه‌های جغرافیایی وسیعی را پوشش می‌دهند، نوآمد و به روز شده‌اند. بر این اساس بنداری در سطح جهانی موفق خواهند بود که بتوانند در این ویژگی، قدرت رقابت داشته باشند.

۲-۲ ساختارهای جدید بندری، که تمرکز بر حمل و نقل و تجارت دریایی دارند، کارآمدی خود را مدیون ویژگی‌های زیر هستند:

۱-۲-۲ پویایی و فراغت یافتگی از قواعد دست و پاگیر بورکراتیک.

۲-۲-۲ بهره‌گیری کامل از «رهیافت‌های شبکه‌ای».
 ۳-۲-۲ بهره‌گیری کامل از نظام پرداخت، تسویه حساب مالی و ... به شیوه الکترونیک.

۴-۲-۲ کوشش در تعریف یک نظام همبسته از بندر، نظام تعرفه، بانک‌ها و زنجیره حمل و نقل چندوجهی که به صورت هم‌افزا حرکت کنند.

۵-۲-۲ تعریف یک چشم‌انداز علمی متمایز آورنده که مشتریان را به خود خیره سازد.

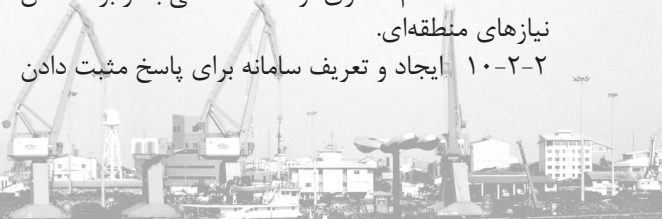
۶-۲-۲ توسعه عملیات بندری که متکی بر یک سیستم اطلاعاتی قوی و به هنگام، بتواند وجود یک تقاضای کامل را از ابتدای مسیر تا انتهای آن و در زمان واقعی ممکن اعلام دارد.

۷-۲-۲ افزایش ظرفیت‌های بندری برای «صادرات مجدد».

۸-۲-۲ ایجاد مراکز توزیع منطقه‌ای در بندر.

۹-۲-۲ همگام سازی توسعه نسلی بندر بر اساس نیازهای منطقه‌ای.

۱۰-۲-۲ ایجاد و تعریف سامانه برای پاسخ مثبت دادن



به تقاضاهای متغیر. همراه با سرعت، روا داری، اعتماد، امر مشتری‌مداری رعایت استانداردها و انعطاف‌پذیری محض.

۱۱-۲-۲ هم‌عرض ساختن ساختارهای بندری با نظام‌های اقتصادی توسعه یافته.

۱۲-۲-۲ حمل و نقل دریایی و فعالیت بنادر، به طور مستقیم به روندهای تولید و تجارت ملی و جهانی وابسته است. ساختارهای بندری جدید، می‌باید که برای خود، نقشی در سناریوی تولید (صادرات مجدد و یا هر وجهی دیگر)، تجارت ملی و جهانی، تعریف کنند. به عبارتی دیگر در پیاده سازی یکی از رابطه‌های زیر بکوشند.

* مواد اولیه یا کالاهای واسطه‌ای ← تولید کالا ← بندر
← حمل و نقل ← تجارت جهانی

* مواد اولیه یا کالاهای واسطه‌ای ← بندر ← صادرات
مجدد ← حمل و نقل ← تجارت جهانی

* بندر ← حمل و نقل مواد اولیه ← تجارت ← بندر (شریک
تجاری) ← حمل و نقل ← تجارت جهانی یا کالاهای
واسطه‌ای

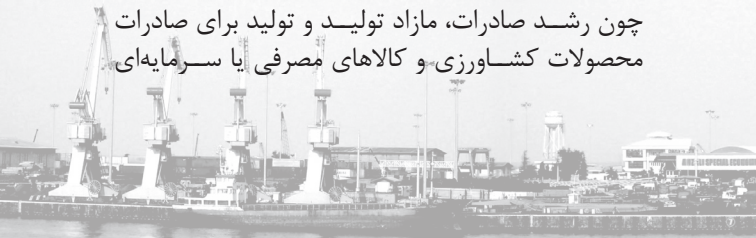
۱۳-۲-۲ و بالاخره تدوین یک برنامه بازاریابی قوی که بنگاه‌های هدف را، به بنگاه‌هایی شریک، هم‌عهد، هم‌پیمان و همکار تبدیل سازد.



۳- توسعه فن آوری در حوزه حمل و نقل و بنادر

یکی از جمله مساله‌های عمده در زیربخش حمل و نقل دریایی، موضوع توسعه بنادر در دو بعد «سطح و محوطه‌های بندری» و «فن آوری حمل و نقل» است. این موضوع، مساله عمده بنادر در تمامی کشورهای دارای ناوگان کشتی‌رانی در حوزه حمل و نقل دریایی است. در این زمینه، کفه‌ی سنگین مساله برای کثیری از بنادر، سطح و محوطه‌های (عرصه) بندری است. چه آن‌که بنادر بسیاری از کشورها (به ویژه بنادر اروپایی و ژاپن، سنگاپور و برخی دیگر از بنادر آسیای جنوب شرقی) به شدت نیازمند وسعت افزایشی هستند و این در حالی است که در عمل، کم‌ترین امکانی برای این توسعه افزایشی را در اختیار ندارند. به عبارتی، «بنادر» در محدوده شهر - بندرها، تحدید شده‌اند.

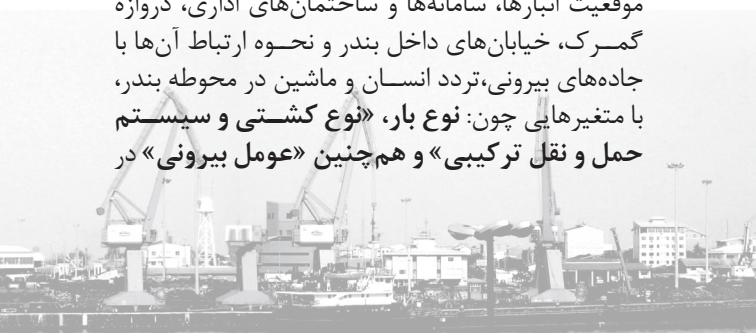
اما و بندرها، راهبرد گشایش آور خود را در تعمیق توسعه و کیفیت افزایشی فن‌آورانه و تجهیزات بندر می‌بینند. راهبردی که شرایط حال و وضعیت آینده، آن را تایید می‌کند. البته از این نکته نباید غافل افتاد که به طور اساسی حمل و نقل دریایی، وابسته به فرایندهای «تولید»، «مازاد تولید» و «امر تجارت ملی و جهانی» است. از سوی دیگر، در این جنبه نیز باید سخن گفت که بین متغیر رشد اقتصادی و متغیر وابسته حمل و نقل دریایی یک رابطه مستقیم برقرار است. فاکتورهایی چون رشد صادرات، مازاد تولید و تولید برای صادرات محصولات کشاورزی و کالاهای مصرفی یا سرمایه‌ای



صنعتی، توسعه صنعت جهانگردی، ترانزیت، ترانشیب و سوات فرآورده‌های نفتی و انرژی فسیلی، به طور مستقیم بر صنعت حمل و نقل و ترافیک دریایی و حمل و نقل ریلی و جاده‌ای مرتبط با آن، اثر خواهند داشت. کنشگران حوزه‌های تولید و تجارت، برای حضور فعالانه خود در بازارهای رقابتی، همواره مترصد دریافت پاسخ‌های صنعت حمل و نقل دریایی به نیازهای خود هستند. آنان پیوسته منتظر آمادگی کامل و پاسخ سریع و مثبت سیستم حمل و نقل دریایی برای بارگیری به موقع، حمل به موقع، رسیدن به موقع به مقصد، تخلیه بدون معطلی و انتقال بار به بازارهای هدف هستند. سه سوگیری خاص، بنادر را برای روزآمد سازی خود، تحت این تکلیف قرار داده است که خود را با «نیاز جهانی» و طبعاً نیازهای آینده هماهنگ سازند. این سوگیری‌ها چنین هستند:

سوگیری اول: ضرورت تغییر در تجهیزات و ملزوم‌های اساسی بندری و فن‌آوری مورد بهره‌برداری در فرآیند تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا در بندر که «جنبه‌های فنی و مدل توسعه بندر» را با «مدل حمل و نقل دریایی و جاده‌ای و ریلی مرتبط با آن» نزدیک سازد.

«نوع بار» - و چنانچه پذیرای مسافر هم باشد علاوه بر بار به موضوع مسافر نیز باید در همین چارچوب توجه داشت - و «نوع کشتی و سیستم حمل و نقل ترکیبی» و «عوامل بیرونی» قرار دارد. تشریح این موضوع، مقوله‌ای به این شرح را پرورش می‌دهد که: عوامل و عناصر داخلی بندر به مانند تجهیزات بندری، مهندسی محوطه‌ها، موقعیت انبارها، سامانه‌ها و ساختمان‌های اداری، دروازه گمرک، خیابان‌های داخل بندر و نحوه ارتباط آن‌ها با جاده‌های بیرونی، تردد انسان و ماشین در محوطه بندر، با متغیرهایی چون: نوع بار، «نوع کشتی و سیستم حمل و نقل ترکیبی» و هم‌چنین «عوامل بیرونی» در



ارتباط هستند. طبیعی است که هر تغییر رو به رشد در سه متغیر نام برده شده، ضرورت تغییر رو به رشد «بندر» را مطالبه کند. افزایش تنوع در بار و یا افزایش حجم بار، رشد کمی بارهای کانتینری و ... افزایش تنوع در نوع کشتی‌ها (فله بر، کانتینر بر، حامل سوخت، مسافری در انواع و ...) و گسترش سیستم حمل و نقل ترکیبی - چندوجهی - هم‌چنین عوامل بیرونی (نظیر افزایش تولیدات صنعتی، رشد واردات و صادرات، ترانزیت کالا، تغییر در نظام اقتصادی حمل و نقل و به طور کلی تغییر در نظام اقتصادی جهانی، قوانین و مقررات در حوزه زیست محیطی، ایمنی و امنیتی، هزینه‌ها و ...)، دلایل و انگیزه‌هایی را برای **همپایی بندر** با نیازها، اقتضاها و ضرورت‌های پیش روی، فراهم می‌سازند.

این قرآین و در این سوگیری با رویکردهای آینده نگارانه، بر این مفاهیم تاکید دارند:

- ضرورت ایجاد یک هم وزنی کامل بین ناوگان حمل و نقلی مکمل (ریلی و جاده‌ای) با زیرساخت‌های فن‌آورانه بندر.

این یک الزام و یک تاکید ویژه است که به طور عمده نیاز اولیه برای ورود به بنادر نسل سوم را در دستور کار قرار می‌دهد. البته قابل اذعان است که بنادر نسل سوم، در دهه ۱۹۸۰ پدیدار شدند. این نوع از بنادر، تحت تاثیر **همپایی بنادر با رشد نیازهای نوین پدید آمده از امر تجارت بین‌المللی، دامنه و سطح استفاده از کانتینر و گسترش حمل و نقل چندوجهی علت حضور یافتند و به این وسیله از ایده‌های بزرگ به پدیده‌های بزرگتر تبدیل شدند.**

ماهیت حضور بنادر نسل سوم، بر اثر «نقش مهم و جدید بنادر در زنجیره حمل و نقل یکپارچه بر پایه تولید و توزیع» شکل گرفت. این نقشی است که کماکان در حال بازتولید و اثرگذاری بر نقش بنادر بر همراهی بندر با تجارت جهانی است.



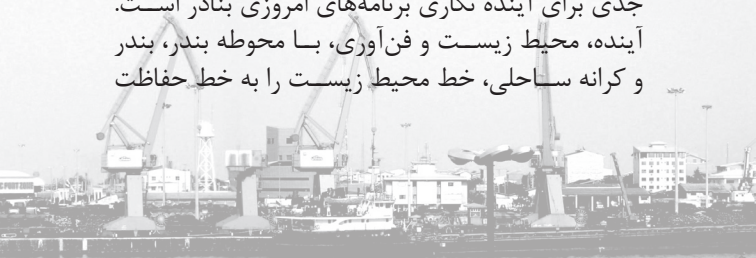
امروزه حتی، این نکته قابل تاکید است که کماکان می‌باید رابطه بین عوامل ناوگان (تجهیزات حمل و نقلی ریلی - جاده‌ای و هوایی، مدیریت ناوگان، انبارهای دارای طراحی ویژه برای اتصال به حوزه حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، هوایی علاوه بر طراحی خاص برای انبار کردن و جا به جایی کالاهای خاص که می‌باید جانشین انبارهای عمومی - چندمنظوره - شود) و زنجیره تجهیزات درون بندر و محوطه‌های بندری، به وجه کار آمد و بهره‌ور حفظ و تکامل بخشاند.

- توسعه آن بخش از فن‌آوری‌های صنعتی که زمینه را برای افزایش توان عملیاتی با هدف ارزش افزوده در بندر - برای صادرات مجدد، تامین زنجیره کالا در فرایند تحقق امر تجارت جهانی، ایجاد فضا و موقعیت برای سکوی صادرات - پشتیبانی و موجب گرداند.

علاوه بر آن، بنادر و به منظور انطباق با نوع بار و نوع حمل بار (و هم‌چنین مسافر) لازم است تا فن‌آوری‌ها و صنایع روزآمد برای هر آنچه که در حمل بار و تخلیه و بارگیری ضروری است فراهم و تدارک سازند.

چشم‌انداز آینده، حکایت از این نکته دارد که خدمات فن‌آورانه و صنعتی روزآمد وزنه‌ای خاص، برای پاسخ‌گویی به امر «فضاهای رقابتی» و «موفقیت» در آن فضا را رقم می‌زنند.

- رویکرد آینده، به شدت نسبت به محیط زیست از حساسیت بیش‌تری برخوردار خواهد بود. لذا، توسعه فن‌آوری‌ها، برای مقابله متعهدانه و مسوولانه با آلودگی‌های زیست محیطی که از سوی ضایعات و فضولات کشتی و کالاهای خطرناک، محیط زیست ساحلی - دریایی را تهدید می‌کنند، توسعه‌های کمی - کیفی و عمیق‌تری برخوردار خواهند بود. این یک نیاز جدی برای آینده نگاری برنامه‌های امروزی بنادر است. آینده، محیط زیست و فن‌آوری، با محوطه بندر، بندر و کرانه ساحلی، خط محیط زیست را به خط حفاظت



پیوند می‌زنند.

سوگیری دوم: ضرورت توسعه ساختارهای اداری و مدیریت به منظور بهره‌برداری از فن‌آوری‌های نوین و ساختارهای اداری با محیط بیرونی.

بنادر دهه‌ای که در آن هستیم، دارای این ویژگی هستند که همواره بر توسعه و تعمیق توسعه درون مجموعه‌ای خود از حیث صنعتی و فن‌آوری می‌افزایند. این ویژگی به لحاظ تطابق با جامعه جهانی در حوزه «تجارت» و «حمل و نقل بین‌المللی» صورت می‌گیرد. در پیوست با این موضوع و دو موضوع دیگر که شامل «رقابت» و «بازاریابی» می‌شود، ضرورت روزآمدسازی «امر ساختارها و مدیریت» که در انطباق با فن‌آوری‌ها و دانش‌های نوین در حوزه رقابت، بازاریابی و کسب داده باشد، به شدت احساس می‌شود. به نظر می‌رسد که در آینده، فاکتورهایی چون تطبیق (انطباق مدیریت و ساختارهای اداری با محیط بیرونی)، دستیابی به هدف‌های رقابتی و انسجام برای حفظ مشتریان و بازاریابی، بیش از این اهمیت یابد. در چنین شرایطی ضرورت دارد تا ساختارهای اداری و مدیریت، با بوروکراسی کم‌تر و چابکی بیش‌تر در ارتباط با «تجارت و حمل و نقل جهانی» قرار گیرند. این همپایی، مزیت‌های به شرح زیر را شامل می‌سازد.

- تطبیق

تشکیل یک سیستم بندری قوی، یکپارچه و هم‌افزا، به منظور ارتقای موقعیت خود در مبادله و تجارت و حمل و نقل جهانی، نیازمند انطباق با مجموعه کنش‌هایی است که پیوسته بر تقویت روابط میان سیستم بندری (مدیریت و ساختارهای اداری) و محیط بیرونی بیفزاید. کارکرد تطبیق، اخذ منابع مورد نیاز به منظور انطباق هر چه کارآتر و بهره‌ورتر با فن‌آوری‌های نوین و نیازهای محیط بیرونی است که از این فن‌آوری‌ها بهره‌برداری می‌کنند. این کارکرد، بندر را قادر می‌سازد تا در پناه ساختارهای توسعه یافته و مدیریت، امکان بهره‌وری



بالاتر و بیش‌تر از منابع سرمایه‌ای صنعتی و فن‌آورانه را پشتیبانی کند.

– دستیابی به هدفها

در یک مفهوم جامع و سیستمی، هدفها همه در چارچوب «رقابت» معنادار می‌شود. به این لحاظ بهتر است تا گفته شود، دستیابی به هدفهای رقابتی.

دستیابی به هدفهای رقابتی، مجموعه فعالیتها، برنامه‌ریزیها و کنش‌هایی هستند که «بندر» را برای «کارآیی و بهره‌وری» بیش‌تر، از حیث نرم‌افزاری اداری و مدیریتی، پشتیبانی می‌کنند. اطلاعات، شناخت بازارها و هدف‌گذاری همه باید از طریق ساختارهای اداری و داخلی سازمان بندر تامین شوند.

– انسجام

فضای رقابتی، به غایت فضایی تنگ است. این فضا و در آینده (ادامه دهه فعلی تا پایان دهه)، فشرده‌تر خواهد شد، اما تخصصی‌تر و حرفه‌ای‌تر شدن مفهومی مورد انتظار است که به طور قطع جاری خواهد شد. علت این که فشرده‌تر نخواهد شد این است که با ظهور بنادر جدید مواجه نخواهیم بود اما تخصصی‌تر و حرفه‌ای‌تر شدن ساختارهای بندری (اداری و مدیریتی) پیش روی ما ظاهر خواهد آمد. لذا این وضعیت حکم می‌کند که بر انسجام «بندر» با «محیط بازار جهانی حمل و نقل و تجارت» باید افزوده شود. غرض از این اقدام مطلوب آن است که از کژروی و به‌هم‌ریختگی هماهنگی با ساز و کارهای جهانی جلوگیری شود. کارکرد انسجام آن است که همواره ساختار اداری و مدیریت بندر باید بکوشند تا بر قدرت تعامل و رواداری خود با محیط‌های پیرامونی و فضای جهانی بیفزایند.



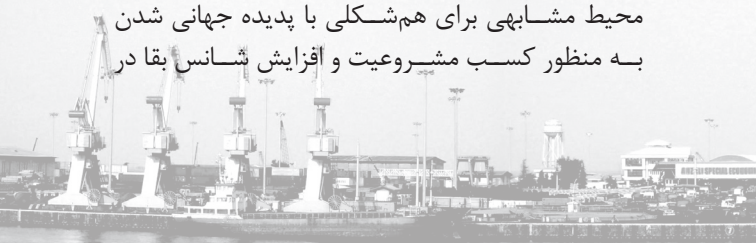
سوگیری سوم: توسعه منابع انسانی

حتی و در این دهه (دهه‌ای که در آن قرار داریم) توسعه منابع انسانی، دیگر محدود به فاکتورهایی چون علم اندوزی و دانش‌ورزی، هم‌چنین بهبود مهارت‌ها و انگیزش، باقی نمانده است. این ایده‌ها، همگی بحث‌هایی «قدیمی شده» هستند هرچند که کماکان جاری و ساری خواهند بود. اما و در کنار این فاکتورها، فاکتورهای نوینی زاده شده‌اند که متاثر از «روابط جهانی شده» هستند. روابطی که با گسترش آن‌ها، ضرورت توسعه منابع انسانی نیز قطعی خواهد بود.

این رویکرد در حوزه حمل و نقل (زمینی و دریایی) و تجارت، خواهان وضعیتی است که طی آن، منابع انسانی شاغل در بنادر، شرکت‌های حمل و نقلی زمینی (ریلی و جاده‌ای) و دریایی، مراکز آموزشی مرتبط، قوانین کار و راه‌کارها برای پرورش و توسعه منابع انسانی، برخوردار از قابلیت‌هایی باشند که فاکتورهای زیر را دربرگیرند.

- آموزش، جهت بهبود عملکرد برای انطباق با استانداردهای حرفه‌ای - مهارتی و نوآوری‌ها در حوزه‌های فن‌آوری اطلاعات، فن‌آوری عملیات و فن‌آوری لجستیک در جهان جهانی شده. این آموزش در زمینه بنادر، قواعد حمل و نقلی دریایی (و هم‌چنین ریلی و جاده‌ای مرتبط با بنادر) و جامعه‌پذیری بر اساس هنجارهای جامعه جهانی در تعامل با فن‌آوری‌های نوین صورت می‌گیرد.

- یکی از مفروض‌های اصلی این رویکرد، توسعه منابع انسانی برای کار در بندرهایی است که لازم است تا محیط مشابهی برای هم‌شکلی با پدیده جهانی شدن به منظور کسب مشروعیت و افزایش شانس بقا در

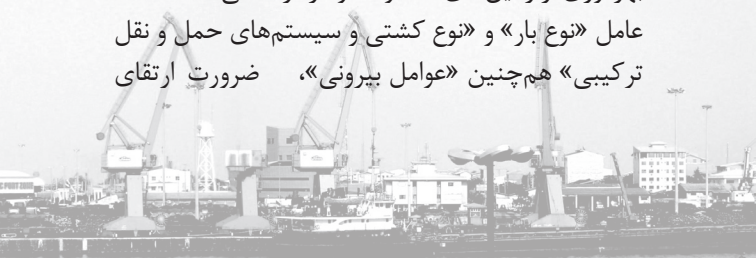


میان رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی باشند. بنادر نوین، برخوردار از فن‌آوری‌های نوین هستند و این یکی از پدیده‌های جهانی شدن در هم‌انطباقی و هنجاری بنادر با یکدیگر است که ضرورت توسعه منابع انسانی برای انطباق با فن‌آوری‌های نوین را طلب می‌کند.

- فرایند نهادی شدن منابع انسانی شاغل در بنادر، آن‌گونه که جهانی بیندیشند و ملی عمل و اقدام کنند مستلزم توسعه‌ای است که منابع انسانی را قادر سازد تا جامعه‌پذیری آنان در حوزه‌های بندری - دریایی، بر اساس هنجارهای جامعه جهانی شکل پذیرد. فن‌آوری‌های نوین و به کارگرفتن آن‌ها در توسعه نسلی بنادر، یکی از جمله‌ی زمینه‌های مشترک جامعه جهانی در حوزه امور بندری - دریایی، حمل و نقل و تجارت دریایی خواهد بود.

نتیجه آن‌که:

در شرایط پیش روی و وضعیت آینده، بنادر نیاز مبرمی را احساس خواهند کرد که پاسخ به آن، از طریق «توسعه فن‌آوری»ها در بنادر امکان پذیر است. این وضعیت، الزام پیش روی بنادر را برای مشارکت و حضور فعالانه در جامعه جهانی حمل و نقل و تجارت دریایی رقم می‌زند. بنادر و به لحاظ محدودیت عرصه، رویکرد توسعه‌ای خود را متوجه فن‌آوری‌های درون بندری خواهند کرد. به عبارتی، آنان ظرفیت‌های عملیاتی بنادر را از طریق توسعه و تعمیق فن‌آوری‌ها بسط می‌دهند و به این ترتیب سطح بهره‌وری از زمین‌های محدود خود را ارتقا می‌دهند. سه عامل «نوع بار» و «نوع کشتی و سیستم‌های حمل و نقل ترکیبی» هم‌چنین «عوامل بیرونی»، ضرورت ارتقای



کیفی بنادر را برای انطباق با «موقعیت‌های نوین» پیش روی قرار می‌دهند. به مفهوم دیگر، «همپایی بنادر» با «وضعیت‌های نوین» از طریق ارتقای فن‌آوری‌ها ممکن و میسر می‌شود. پشتیبانی از این وضعیت نیز توجه به دو فاکتور «توسعه ساختارهای اداری و مدیریت» و «توسعه منابع انسانی» را برای بهره‌برداری از فن‌آوری‌های نوین در دستور کار قرار می‌دهد.

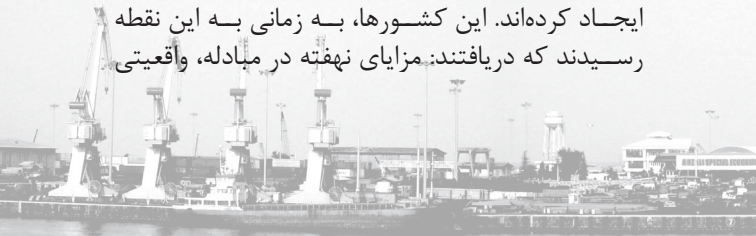
در این مقوله سیستم‌های فن‌آوری را باید شامل بسیاری از جنبه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری دانست که حوزه برنامه‌ریزی، عملیات دریایی و بندری (مشمول بر زیربناهای اصلی و اساسی بندر، زیربناهای عملیاتی بندر، تجهیزات روبنایی بندر، وسایل و لوازم بندر - تجهیزات لایروبی، طناب‌گیر، جابه‌جایی و انتقال، جابه‌جایی تخلیه و بارگیری، آپرین و پایانه، کارگاه‌های تعمیرات، مخازن، انبارها و سیلوها و ... -) هم‌چنین لجستیک و پشتیبانی، سنجش بازخورها و «ارزیابی عملکرد بنادر و کارکنان و روش‌ها و سیستم‌ها و فرایندها» را شامل می‌شود.

در همین راستا، سوگیری دوم و سوگیری سوم بر مبنای آنچه که در متن به تفصیل تشریح شد، در خدمت سوگیری اول قرار می‌گیرد.



۴ - توسعه نقش بندرها در تجارت جهانی

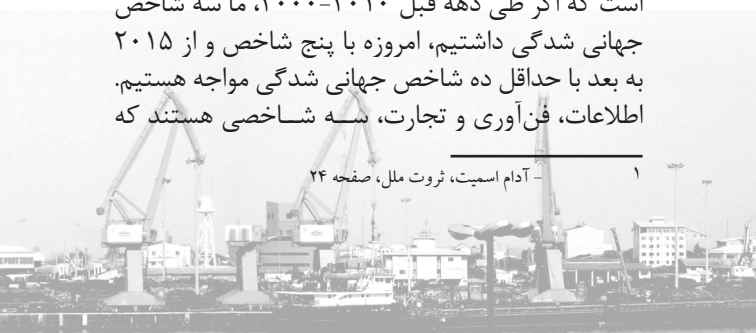
تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی با رویکرد جهانی به مفهوم یک «امر واقع» است. و امر واقع جریانی است که چه کشوری بخواهد و یا آنکه نخواهد، در زیر چتر آن قرار دارد. حال و چنانچه مشارکت فعالانه در آن داشته باشد، از سهم قاطع و قطعی خود سهم فضایی که در ذیل آن چتر دارد بهره‌مند خواهد شد. به هر تقدیر، تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی با رویکرد جهانی، فرصتی برای «بازی» و نقش‌آفرینی در آن بازی است. این «امر واقع»، حوزه‌ای «بهره‌زا» و «بهره‌آفرین» است. علت آن نیز مشخص است. تشخیصی از حیث «توسعه یافتگی» بنادر، تشخیصی از حیث سهم از تجارت جهانی و تشخیصی از حیث حضور در بازارها، همه فاکتورهایی در چارچوب «عمل مثبت» و «عملیات سودآور» قرار دارند. چکیده این امر واقع آن است که: نیاز به گسترش تجارت خارجی و کمک به رشد اقتصاد ملی، مسوولیت سنگینی را برای بنادر همه‌ی کشورها، به ویژه کشورهای در حال توسعه و کشورهای هم‌عرض و هم‌پیمان با دریا، توجیه می‌کند. امروزه دو موضوع «بازاریابی» و «رقابت» بسیاری جدی هستند. بنگریم به کشورهایی چون چین، هند، برزیل، امارات متحده عربی و کره جنوبی که چگونه بین بازاریابی، رقابت و ساختارهای تجارت و حمل و نقل ترکیبی - با تاکید بر حمل و نقل دریایی - همگرایی ایجاد کرده‌اند. این کشورها، به زمانی به این نقطه رسیدند که دریافتند: مزایای نهفته در مبادله، واقعیتی



است که می‌توان از آن بهره گرفت^۱. هم‌چنین آنان دریافتند که شبکه روابط تجارت جهانی، به طور مستقیم و غیرمستقیم و به درجه‌های گوناگون، در بخش‌های مختلف زندگی اجتماعی کشورها و زندگی اقتصادی آنان نفوذ کرده است.

امروزه مفهوم «منفعت» از مقام «فرد» به مقام «منفعت جمعی و منفعت ملی» ارتقا یافته است. «هات داگ» و «کولا» و «برگر» و «مک‌دونالد» متعلق به ایالات متحده امریکا، دیگر فقط «مفهومی شخصی» که متعلق به مالکان این کانون‌های غذایی باشند نیستند، بلکه با عبور از کریدور «مالیات» به «مقوله‌ای ملی» و از طریق نفوذ در بازارهای مصرف مستقیم و مصرف تظاهری (صرف غذای سریع در خیابان و بیرون از فضای درون رستوران). به «مقوله‌ای جهانی» تبدیل شده‌اند که با نام «امریکا»، مترادف می‌شوند. هم‌چنین است نام‌ها و برندهای بسیاری در صنایع خودروسازی، کشتی‌سازی، کشاورزی، لباس و پوشاک، دامی و گوشت، خوراکی، صنایع نساجی، لبنی، تبدیلی و ... که تداعی‌کننده نام کشورهای بسیاری است. بحث جدی در این میان، رویکردی است که طی این دهه، جدی‌تر خواهد شد و به سرعت ادامه و توسعه خواهد یافت. کره جنوبی، برزیل، مالزی، هندوستان و سنگاپور می‌توانند سرمشق‌های خوبی برای رقابت و بازاریابی و کنش به موقع در بازارهای نوظهور باشند.

این دهه، دهه شکل‌گیری «های‌تک»ها و ساختارهای شبکه‌ای، درون جامعه‌های جهانی است. این‌ها حوزه‌های واقعی از اقتصاد جهانی شده هستند و می‌روند تا بر شاخص‌های جهانی شدگی بیفزایند. مفهوم این جمله آن است که اگر طی دهه قبل ۲۰۱۰-۲۰۰۰، ما سه شاخص جهانی شدگی داشتیم، امروزه با پنج شاخص و از ۲۰۱۵ به بعد با حداقل ده شاخص جهانی شدگی مواجه هستیم. اطلاعات، فن‌آوری و تجارت، سه شاخصی هستند که



تا ۲۰۱۰ میلادی محرک پویایی جهانی بودند. پس از آن با رویکردها و جهت‌گیری‌های تازه‌تری وارد عرصه جهانی پس ۲۰۱۰ شدند و با افزوده شدن دو شاخص جهانی شدگی دیگر یعنی تکنولوژی‌های نوین (های‌تک) و کسب و کارهای نوین و بازارهای نوظهور، راه‌های جهانی شدگی را وسعت دادند. ما باید و از ۲۰۱۵ به بعد منتظر اضافه شدن پنج شاخص دیگر برای «جهانی شدگی» باشیم. پنج شاخصی که پنج شاخص امروزی ما را به «ده شاخص جهانی شدگی» پس از ۲۰۱۵ میلادی می‌رسانند.

شاخص‌هایی که مقوله‌هایی چون پرداخت مالی - پولی بر اساس روش و واحد جهانی، قواعد ناظر و حکمرانی زیست محیطی و مراقبت از زمین، نهادگرایی جهانی و واحد برای تولید، تجارت کالا و انرژی (با تاکید بر حقوق جهانی، روابط کار جهانی و آزادسازی و کنترل زدایی)، هم‌چنین انتقال سرمایه و «بازارهای باز و آزاد» را شامل می‌شوند. این شاخص‌ها، متعلق به مقوله‌هایی هستند که می‌کوشند تا مبادرت به حذف مفاهیمی کنند که هنوز برآیند تا فرمول‌های عام و کلان را برپایه برداشت‌های ملی و منطقه‌ای و یا برداشت کلی و بومی برله یا علیه «بازارهای جهانی» به کار گیرند. از ۲۰۱۵ به بعد باید شاهد حذف کامل محدودیت‌هایی بود که به نوعی سد سهولت‌های لازم و روا داری‌های مورد نیاز، در «امر واقع جهانی شدگی» هستند. این رویکردهای نوین، اتفاق خواهند افتد و هرچند که موارد فوق به صورت «مقوله» مطرح هستند و به طور قطع امکان دارد که نام آن‌ها و به زمان خود (یعنی پس از ۲۰۱۵) نام دیگری باشد، اما به طور قطع، محتوایی دال بر تامین مکنونات درونی این مقوله‌ها خواهند داشت.

اما و در حوزه بندرها، شاخص‌های مورد اشاره فوق، تاکید جدی خواهند داشت تا کشورهای هم‌عرض با دریا و صاحب بنادر تجاری، نیاز به

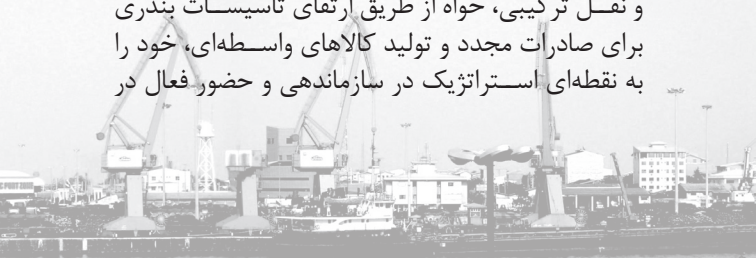


گسترش و توسعه بنادر خود را برای هم‌عرضی با جهان جهانی شده دریافته و با جدیت تمام، یعنی جدیتی که شامل پژوهش، واقعیت‌نگاری، آینده‌نگاری، برنامه‌ریزی، سرمایه‌گذاری، مدیریت و پرورش منابع انسانی متناسب با چابکی مورد نیاز می‌شود، استراتژی و راهبردهای خود را تدوین و تبیین سازند.

در زمینه‌های مورد اشاره عملکرد موثر بنادر خاصه در دو مقوله تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی جهانی، اهمیت والایی دارد. در قسمت اول این مطالعه (شماره یک، تحت عنوان توسعه زیرساخت‌ها)، ملاحظه شد که برخی از بنادر کشورهای در حال توسعه، به طرز مثبت و بهره‌وری مناسب، پا به عرصه جهانی شدگی حمل و نقل چندوجهی با محوریت حمل و نقل دریایی گذاشته‌اند. بررسی گزارش ۲۰۱۲ انکتاد که آخرین طبقه‌بندی بنادر جهان را از نظر تناژ کالاهای جا به جا شده و تعداد کانتینرهای ورودی نشان می‌دهد، موید نظر فوق است. علاوه بر این به نظر می‌رسد که روند توسعه بنداری که در ده ساله اخیر، بیش‌ترین پیشرفت را داشته‌اند، کماکان به روند خود ادامه دهند. این بنادر متعلق به کشورهای در حال توسعه آسیایی هستند.

داده‌ها نشان می‌دهند که هیچ‌یک از کشورهای در حال توسعه، قادر نبوده‌اند که بدون در اختیار داشتن یک رشد پایدار در زمینه تجارت جهانی بر مبنای بنادر کارآمد، به رشد اقتصادی قابل توجهی دست یابند.

در بسیاری از کشورها، شاهدیم که میزان رشد تجارت خارجی بیش‌تر از تولید ناخالص ملی صنعتی بوده است. رویکرد و تصمیمی که باید ادامه یابد آن است تا بنادر به هر نحو ممکن، خواه از طریق توسل به شیوه‌های حمل و نقل ترکیبی، خواه از طریق ارتقای تاسیسات بندری برای صادرات مجدد و تولید کالاهای واسطه‌ای، خود را به نقطه‌ای استراتژیک در سازماندهی و حضور فعال در



فرایند تجارت جهانی قرار دهند. آنان و به این وسیله باید بکوشند تا خود را به عنوان یک حلقه اصلی در زنجیره تجارت و حمل و نقل جهانی تعریف کنند.

«نهادگرایی و قطب سازی» جهانی از ۲۰۱۵ به بعد عمق و وسعت بیش تری خواهد یافت و کشورهای بیش تری سعی در جنبه های افزون تری برای حضور جهانی خواهند یافت.

- نقش بنادر و آینده

آینده تاکیده های خاصی خواهد داشت که لازم است تا بنادر به آن ها تمرکز کنند. منظور از تمرکز، اعمال یک مدیریت چابک، پویا، تخصصی و با در اختیار داشتن یک برنامه ی «آینده نگارانه» و چند گرایش بنیادی برای توسعه و تعمیق ظرفیت ها و قابلیت های سرمایه ای، انسانی و ساختاری است.

- توسعه با گرایش آزادسازی، استقلال در عمل و تصمیم سازی، و کنترل زدایی برای ارائه خدمات حمل و نقل در فضای رقابت.

- توسعه با گرایش به ایجاد تعادل بین زیرساخت های بندری با ناوگان و رشد پهنه اقدام و عمل حمل و نقل چندوجهی از بندر تا بازارهای هدف.

- توسعه با گرایش جامع و مجموعه ای در فعالیت های تجاری - اقتصادی، صنعتی و مناطق ویژه، ترانزیت، با حوزه عملکرد و نفوذ ملی، منطقه ای، بین المللی.

- توسعه با گرایش به تشکیل شبکه بندری با هدف مقررات زدایی، رواداری و سوگیری به سمت نهادگرایی حرفه ای - تخصصی.

- توسعه با گرایش استقرار شبکه صنعتی - تجاری، با هدف توسعه صادرات مجدد، ترانشیب و ترانزیت.

- توسعه با گرایش به فن آوری و مدرنیزه ساختن بنادر با هدف ایجاد ارتباط منطقی بین «درآمد» و «دستآورد».

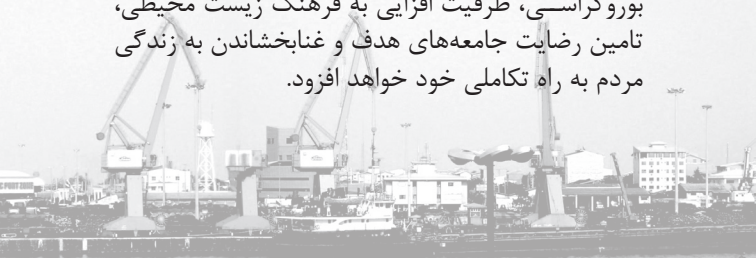


توسعه بنادر از ۲۰۱۵ به بعد و به تدریج، فقط متکی بر مفهوم‌هایی چون افزایش درآمد، صنعتی شدن، پیشرفت فن‌آوری و مدرنیزه شدن نیست. بلکه مفهوم‌های دیگری به این مجموعه مفاهیم اضافه و مزید شده و مقوله‌های تازه‌تری را شکل و پردازش می‌دهند. آنچه که مزید و اضافه خواهد شد، مقوله «دستاورد» است. فرایندی که طی آن گسترش و آزادی عمل، روامداری، کنترل زدایی و در غایت خود: رضایت مشتریان و جامعه‌های هدف، حفظ و پاسداشت مناسب و مطلوب محیط زیست را در هدف خود دارد.

آینده با تاکید بر «دستاورد»‌های فوق، قصد دارد تا خود را از دایره بسته ابزارها و تجهیزات و فن‌آوری‌ها، به سمت استوانه‌ای از بهترین گزینه‌های انسانی و کیفی گرایانه و در گستره‌ای به وسعت جهان نزدیک سازد. این فرایند، فرایندی است که ارتباط فاکتورهایی چون «بندر، تجهیزات و فن‌آوری‌ها، امور توسعه‌ای» و «درآمد» را با «دستاورد» برقرار می‌سازد.

در این ارتباط آوری و پیوندزدایی کیفی، دیگر توسعه فقط، فن‌گرا و درآمدزا نیست بلکه علاوه بر فن‌گرایی و درآمدزایی در پی و به دنبال دستاوردهای انسانی و جامعه‌ای است. البته جامعه‌ای که دیگر محدود به کشورها نیست بلکه متعلق به جهان جهانی شده است. این دستاورد، دستاوردی فرامادی است و از طریق تامین رضایت انسانی و جامعه‌ای، مفهوم و کیفیتی ارزشمند و معنوی پیدا می‌کند.

کیفیتی این چنین، عمیقاً به سوی رقابت جهانی، اما با رویکردها گرایش‌هایی به معنای قانون زدایی، رواداری، رقابت باز و دسترسی به اطلاعات بازارها و یکسان، کاهش بوروکراسی، ظرفیت‌افزایی به فرهنگ زیست محیطی، تامین رضایت جامعه‌های هدف و غنابخشاندن به زندگی مردم به راه تکاملی خود خواهد افزود.



نتیجه آن‌که:

اصل آنچه هست که «زمان حال» از «زمان آینده» سخن گوید. امروزه، برای استقرار در موقعیت و شرایط توسعه‌یافتگی، «هم‌زمانی و روزآمدی» بسیار کم است. شرایط معاصر ایجاب می‌کند که در «زمان حال»، به «آینده» اندیشه شود. این واقعیتی است که سبب شده است تا مفاهیمی نوین به مانند «آینده‌نگاری»، «آینده بینی»، «آینده‌سنجی» خلق و پدیدار شوند. بر همین اساس است که تلقی اصلی این مقاله پژوهشی استوار بر این مفهوم کیفی است که بین «درآمد» و «دستورد» بر بستر توسعه، یک ارتباط منطقی برقرار سازد. از این‌رو، هر کشوری که به دریا راه دارد و به عبارتی بهره‌مند از قابلیت‌های لازم برای حضور در فضای کشتی‌رانی تجاری است، لازم است تا به پشتوانه حمایت‌های ملی (دولت‌ها، بخش خصوصی و تعاونی، بهره‌برداران، فعالان حوزه تولید و تجارت، برنامه‌ریزان و تصمیم‌سازان، پژوهش‌گران و کنش‌گران و کارشناسان علمی - آموزشی حوزه دریایی - بندری و تجارت و حمل و نقل دریایی)، جایگاه «رقابتی» خود را در سطح جهانی، مورد توجه قرار دهد.

آینده‌گویای این واقعیت است که حتی موفقیت در حوزه‌های ملی تجارت و حمل و نقل دریایی مستلزم رعایت استانداردها و اصول ارزشی حوزه‌های جهانی تجارت و حمل و نقل دریایی است. این چنین مفهومی بیان واقعیتی است که امر ملی را به امر جهانی پیوند داده است. به این ترتیب، تنها بستری که می‌تواند اهداف سیاست‌گذاری حمل و نقل و تجارت دریایی و استراتژی‌های مورد نظر را برای «دسترسی به امر توسعه پایدار» فراهم آورد، بستری است که در هم‌راستایی بین امر ملی و امر جهانی گشوده شده باشد.

این مقاله پژوهشی، با هدف تبیین اجزای ضمنی و مستقیم این همپایی، به سامان شده است و رویکرد و گرایش آن به شرایط آینده، کوششی برای یک



آینده‌نگاری در مقاطع زمانی - مکانی است. جایگاهی که حامل ارزش‌هایی توسعه‌گرا در حوزه اقتصاد، جامعه‌های هدف، تولید و تجارت و حمل و نقل دریایی است. «آینده»، خواستار توجه عمیق به غنی‌سازی زندگی مردم، رضایت مشتریان، حفظ و پاسداشت محیط زیست به طور جامع و محیط زیست دریایی به طور اخص و توزیع رقابتی بازارها برای جهت‌گیری سالم خطوط «تولید» است. این آینده را دریابیم.









































