

برنامه ریزی استراتژیک ضرورت توسعه و گسترش ترمینال های کانتینری ایران

همایون یوسفی^۱، محمد حقیقی^۲

^۱ عضو هیات علمی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، عضو ارشد انجمن مهندسی دریایی ایران: homayounyousefi@yahoo.com
^۲ آستاد و عضو هیات علمی دانشگاه تهران - دانشکده مدیریت: haghghi@ut.ac.ir

چکیده

استراتژی در حال رشد بنادر کشورهای منطقه و بروز نمودن تجهیزات پیشرفته حمل و نقل دریایی آنان موجب گردیده است که از موضوع پردرآمد ترانزیت کالا و تجارت جهانی فاصله بگیریم.

از اینرو ضرورت دارد نگرشی کلی بر فعالیت های ترمینال های کانتینری موجود در بنادر ایران داشته و در راستای ترقی و توسعه پرشتاب آنان و همچنین نقش شرکت ها و یا سازمان های مرتبط ارزیابی لازم صورت پذیرد. فرایند جهانی شدن و یکپارچگی بازارهای جهانی، رشد و توسعه سریع و بنیادین فناوری، پیشرفت های جدید در زمینه فناوری تجارت الکترونیک، افزایش تغییرات سریع در الگوهای حمل و نقل دریایی و هزینه های بالای آنها، مواردی هستند که صنایع مختلف دریایی در عرصه تجارت و فعالیت های اقتصادی با آن روبرو می باشند که ادامه فعالیت آنها، منوط به برنامه ریزی استراتژیک در برابر این تغییرات است.

این تحقیق بر اساس ویژگی های تحقیق قیاسی و گردآوری داده ها از طریق مشاهده، مکالمه و مطالعه تحقیقات انجام شده در این خصوص صورت پذیرفته است. به منظور نتیجه گیری مناسب، نظریات و فرضیات محققین مدیریت استراتژیک با دیدگاه های متخصصین حمل و نقل دریایی ترکیب می گردد و به موجب آن استراتژی مطلوبی جهت رشد، توسعه، مکانیزه نمودن و تقلیل فاصله بنادر ایران با رقبا تجاری در حوزه خلیج فارس و سطح بین المللی ارائه خواهد شد.

کلمات کلیدی: برنامه ریزی استراتژیک، ترمینال های کانتینری، کارت امتیازی متوازن، تجارت جهانی

مقدمه

در این مقاله سعی می گردد مروری بر مفهوم برنامه ریزی استراتژیک و نقش آن در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی کشورهای حوزه خلیج فارس و آسیای میانه و نگرشی بر جایگاه ایران داشته باشیم. [12]

هدف این نیست که به توضیح و تشریح معنای برنامه ریزی استراتژیک پرداخته شود بلکه نیت بر این است که در زمینه ارزیابی و شناسایی مشکلات دریایی ایران تحقیق گردد و به موجب آن استراتژی مطلوبی ارائه شود. ضرورت دارد جایگاه بنادر ایران در قیاس با بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس و ارائه دلایلی دال بر سرعت بخشیدن بر توسعه و گسترش بنادر خصوصا ترمینال های کانتینری جمهوری اسلامی ایران مورد ارزیابی قرار گیرند. [1] تلاش می گردد مروری بر استراتژی رو به رشد حمل و نقل دریایی در خصوص افزایش ظرفیت کشتی های کانتینری نیز داشته باشیم. [7]

نحوه برنامه ریزی استراتژیک ایران در برخورد با سازمان تجارت جهانی و نیز توسعه ترمینال های کانتینری ایران به موجب الزامات سازمان بین المللی مذکور بخش دیگری از این مقاله را به خود اختصاص خواهد داد. [3]

لازم به ذکر است چنانچه در زمینه گسترش حمل و نقل کانتینری در بنادر جنوبی و شمالی ایران غفلت و یا کوتاهی صورت پذیرد عواقب غیر قابل جبران متوجه برنامه های اقتصادی کشور خواهد شد. با مطالعه و ارزیابی روند رو به رشد فعالیت های پیشرفته و هوشمند حمل و نقل کانتینری در کشورهای همجوار همانند دبی، ابوظبی، قطر، بحرین [9] و سراسر جهان اقدام به معرفی استراتژی مدون در خصوص توسعه و افزایش بهره وری ترمینال های کانتینری ایران صورت می پذیرد.

نگرشی بر دیدگاه صاحب نظران مدیریت در زمینه برنامه ریزی استراتژیک

با مروری بر نقطه نظرات افراد صاحب نام در علم مدیریت استراتژیک همانند پرفسور پورتر، کاپلان، نورتون، مک کینزی و مینتزبرگ می توان به عنوان یک تعریف جدید اینگونه جمع بندی کرد که برنامه ریزی استراتژیک عبارت است از چیدمان افق های روشن یک سازمان با پیروی از اهداف کلیدی بلند مدت.

رقابت‌پذیری بنادر در حوزه خلیج فارس و توانمندیهایی صنایع دریایی در کشورهای جهان موجب گردیده است تا در عرصه رقابت بین‌المللی نرخ بازگشت بالایی را در فاکتورهای خدمات دریایی بوجود آورد و نیروی انسانی خود را در وضعیت نسبتاً بالایی قرار دهند، در میان نظریه‌ها و مدل‌ها که از تنوعی جهت توجیه و تفسیر رقابت‌پذیری و دسته‌بندی آنان ارائه شده است، مدل الماس پورتر از اهمیت و جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

بر اساس این مدل، چهار عامل اصلی فاکتورهای درونی، شرایط تقاضای داخلی، صنایع مرتبط و حمایت‌کننده و همچنین استراتژی، ساختار و رقابت بر رقابت‌پذیری کشورها و همچنین صنایع مختلف آن تاثیر مستقیم دارند. علاوه بر این، دو عامل دولت و اتفاقات پیش‌بینی نشده نیز به صورت غیر مستقیم بر رقابت‌پذیری مؤثر هستند. البته مدل پورتر دارای نقاط ضعفی نیز هست که می‌توان به عدم تاکید بر مسایل بین‌المللی و بازارهای جهانی و نیز سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی اشاره نمود.

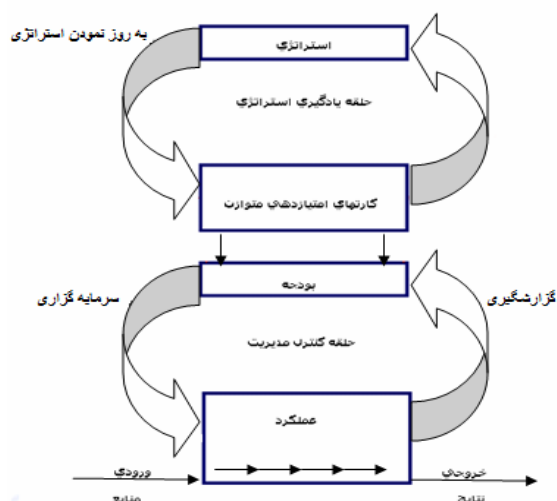
گروه مک کینزی مدل هفت S^۱ شامل ساختار، راهبرد، سیستمها، کارکنان، مهارتها، سبک، و ارزشهای مشترک را به عنوان فرآیندی جهت ارزیابی سازمانها و تدوین استراتژی مطرح نمودند و معتقد هستند که چنانچه هفت مورد مذکور بصورت یکسان مورد توجه قرار گیرند، سازمان موفقیت‌های چشمگیری را در بلند مدت بدست خواهد آورد. همچنین مدل هاروارد یک برنامه ریزی استراتژیک است که توسط مدیران جهت ارزیابی قوت‌ها، فرصت‌ها، ضعف‌ها و تهدیدهای داخلی و خارجی یک سازمان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

از طرفی پاسخ پرفسور روبرت کاپلان و دیوید نورتن به این پرسش که آیا هر شرکت نیاز به برنامه ریزی استراتژیک دارد یا خیر؟ با ارائه شاهکاری همچون کارت امتیازی متوازن^۲ پاسخ آنها "بلی" بوده است [14]؛ بعضی دیگر همانند هنری مینتزبرگ پاسخ منفی به این سوال دادند.

در حقیقت کارت امتیازی متوازن یک برنامه ریزی استراتژیک و سیستم نوین مدیریتی است که به کلیه مدیران در همه سطوح کمک می‌کند تا بتوانند فعالیت‌های کلیدی سازمان تجاری را پایش و کنترل نمایند. کاپلان پیشنهاد نمود که مدیران بایستی اطلاعاتی در خصوص چهار منظر مشتری، مالی، فرآیندهای داخلی کسب و کار، رشد و نوآوری و یادگیری سازمانی را در یک کارت جمع‌آوری نمایند و به تحلیل آنها بپردازند. در نمودار شماره ۱ فرایند تدوین استراتژی با ورودی منابع و کنترل مدیریت و اختصاص بودجه مورد نیاز از طریق کارت امتیازی متوازن پایش و ارزیابی می‌گردد [11].

با توجه به اینکه برنامه‌ها عموماً بلند مدت بوده و شامل تصمیمات اساسی یک سازمان می‌باشند از اینرو جهت دستیابی به اهداف در چارچوب کارت امتیازی متوازن ضرورت دارد ضمن تدوین استراتژی کلان و تقسیم آن به مولفه‌های کوچکتر و ترسیم نقشه استراتژیک در شش مرحله کارت امتیازی متوازن پیاده‌سازی گردد.

در قسمت‌های دیگر این مقاله ضمن استفاده از نقطه نظرات محققین فوق‌الذکر و استناد به دستاوردهای اجرایی آنان تلاش می‌گردد یک راهکار مدیریتی مناسب برای تدوین برنامه ریزی استراتژیک مورد نیاز ترمینال‌های کانتینری ایران ارائه شود.



نمودار شماره ۱

¹ Structure, Strategy, System, Staff, Skill, Style, Shared values

² Balanced Scorecard

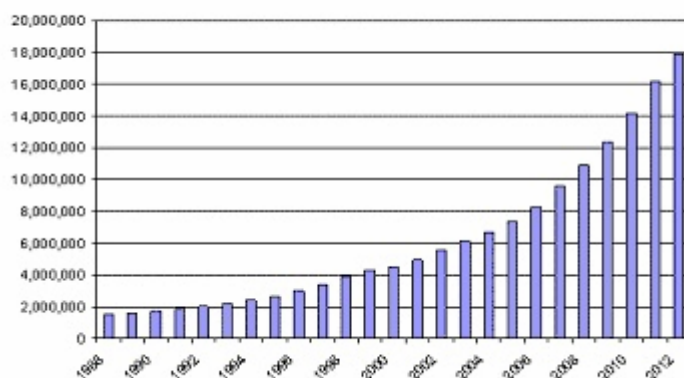
نگرشی بر استراتژی رو به رشد حمل و نقل دریایی و توسعه ظرفیت کشتی های کانتینربر

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از دهه گذشته در راستای راندازی سرویسهای خطوط منظم هفتگی حمل کانتینر از بنادر آسیایی، اروپایی و دیگر نقاط دنیا اقدام نموده است. اصولاً کشتی های کانتینربر بواسطه طول و ظرفیت بارگیری به بیش از شش نسل تقسیم میگردند: نسل اول مربوط به کشتی های کانتینربر بطول حداکثر ۲۰۰ متر و ظرفیت ماگزیمم³ 800 TEU، نسل دوم مربوط به کشتی های کانتینربر با حداکثر طول ۲۱۵ متر و ماگزیمم ظرفیت TEU ۲۵۰۰، نسل سوم کشتی های کانتینربر با حداکثر طول ۲۹۰ متر و ظرفیت نهائی TEU ۴۰۰۰، نسل چهارم اختصاص دارد به کشتی های کانتینربر با حداکثر طول ۳۰۵ متر و ظرفیت ماگزیمم TEU ۵۰۰۰، نسل پنجم مربوط به کشتی های کانتینربر بطول حداکثر ۳۳۵ متر و ظرفیت نهائی TEU ۸۰۰۰ می باشد، اراده دهنده گان این مقاله نسل جدیدی به نام نسل ششم ارائه می نماید که مربوط به یکی از بزرگترین کشتی های کانتینربر به نام Emma Mareask است که بطول ۳۹۷ متر و ماگزیمم ظرفیت TEU ۱۱۰۰۰ اختصاص یافته است. بدون شک ورود یکی از بزرگترین کشتی های کانتینربری جهان متعلق به کشور سوئیس به نام MSC Beatrice به بندرعباس با ظرفیت ۱۴ هزار TEU و ۳۶۶ متر طول به عنوان یک استراتژی رو به رشد ظرفیت پذیرش کشتی های کانتینری بزرگ دنیا می باشد. در سال گذشته، با پهلوگیری یکی از بزرگترین کشتی های کانتینربری جهان با ظرفیت ۱۴ هزار TEU در ترمینال شماره دو بندر شهید رجایی، عملیات تخلیه و بارگیری بیش از ۵۵۰۰ TEU کانتینر با استفاده از شش دستگاه گنتری کرین سوپر پست پاناماکس برای اولین بار توسط شرکت تایدواتر ایران آغاز گردید. نمودار شماره ۲ رشد چشمگیر حمل و نقل دریایی توسط کشتیرانی های کانتینربر را نشان می دهد که در سال ۱۹۸۸ میلادی ظرفیتی کمتر از 2,000,000 TEU داشته و پیش بینی گردیده است که تا سال ۲۰۱۲ روند رو به رشدی با ظرفیت 18,000,000 TEU داشته باشد [8].

با جایگزینی کانتینر به عنوان وسیله حمل کاملاً مطمئن و سریع کالا در تجارت جهانی و افزایش روز افزون تقاضا در نقاط مختلف دنیا جهت حمل کالا توسط کانتینر پیش بینی می گردد با افزایش ظرفیت، نسل های بیشتری به کشتی های کانتینربر اختصاص داده شود. لازم به ذکر است که سازمان بنادر و دریانوردی ایران در راستای افزایش ظرفیت بنادر از ۱۱۰ میلیون تن به ۱۵۰ میلیون تن تا پایان برنامه چهارم توسعه برنامه ریزی نموده است. این سازمان پیش بینی نموده است که تا پایان برنامه چهارم توسعه ظرفیت حمل و نقل کانتینر در بنادر ایران از ۱,۷ میلیون TEU واحد کانتینر به ۶,۳ میلیون TEU واحد کانتینر توسعه یابد.

به موجب طرح جامع مصوب حمل و نقل دریایی ایران تا پایان برنامه چهارم توسعه کشور، سازمان بنادر و دریانوردی الزام دارد که برای توسعه، تجهیز و بروز نمودن بنادر و مشارکت جدی بخش خصوصی در فعالیت های عملیاتی اقدام نماید، با توجه به رشد سریع و بدون توقف بنادر دنیا به نظر میرسد مجبور شویم که جلوتر از اهداف برنامه توسعه کشور حرکت نمائیم. باتوجه به رقابت شدید در حمل و نقل دریایی در حوضه خلیج فارس و خاورمیانه ضرورت دارد که از پنج عامل رقابتی مایکل پورتر جهت ارزیابی رقابت مذکور در صنعت حمل و نقل کانتینری و تعیین سودآوری آنها استفاده نمود. لازم است قویترین نیروها را جهت تدوین استراتژی در زمینه رقابت در صنعت حمل و نقل کانتینری مد نظر قرار داد، پنج عامل رقابتی عبارتند از: تهدید تازه واردان، تهدید خدمات جایگزین، قدرت چانه زنی خریداران، قدرت چانه زنی تامین کنندگان، و درجه رقابت در میان رقبای فعلی بازار.

Cellular Shipping Capacity in Twenty Foot Equivalent Units (TEUs)



نمودار شماره ۲

منبع: با کسب اجازه از نویسنده در خصوص ارائه آمار کشتی های کانتینربر در این مقاله

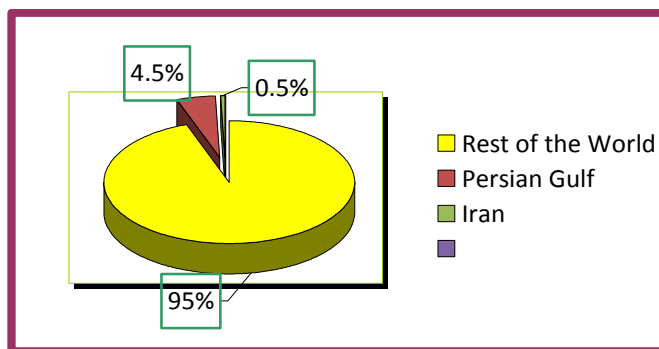
³ Twenty Foot Equivalent Unit

بررسی جایگاه و استراتژی بنادر ایران از دیدگاه بین المللی

جا دارد با نگرشی بر اظهارات دکتر طاهری معاونت محترم وزارت بازرگانی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استراتژی حاکم بر بنادر ایران به صورت جدی متحول و جهت توسعه سریع دگرگون شود؛

ایشان اظهار می دارند که "جایگاه فعلی ما در منطقه و در دنیا، در مجموع جایگاه قابل قبولی نیست؛ ولی اگر بتوانیم در برنامه های توسعه ای موفق باشیم و خوب عمل کنیم، امیدواریم در این بازار رقابتی عملکرد قابل قبول و مطلوبی داشته باشیم." اشاره دکتر طاهری در حقیقت اعلام خطری است در خصوص جایگاه ضعیف ایران در بازار رقابتی و دعوت از همه دست اندرکاران در زمینه عملکرد قابل قبول جهت موفقیت در برنامه های رشد و توسعه بنادر به عنوان مرکز داد و ستد و حمل و نقل کالا. با توجه به رشد سریع و پرشتاب حمل و نقل کانتینری در منطقه خصوصا در خلیج فارس و بنادر جبل علی، خورفکان، سلاله و جده و بموجب ارتباط مستقیم اینگونه روش حمل کالا با تجارت جهانی، ضرورت دارد جهت همسوئی با روند پرشتاب و بدون توقف بین المللی اقداماتی جدی توسط دولت صورت پذیرد.

از دیدگاه صاحبان کالا و مالکان کشتی استفاده از کانتینر به عنوان یکی از ایمن ترین، مطمئن ترین و سریعترین روش های تجارت دریایی تلقی می گردد، بنابراین در دو دهه گذشته تبادل کالا بصورت قابل توجه و بیش از ۶۰ درصد رشد داشته است. نمودار زیر عملیات کانتینری و جایگاه نگران کننده و بسیار ضعیف ایران که در حدود ۰.۵ درصد کل فعالیت های کانتینری جهان می باشد و حوزه خلیج فارس منهای فعالیت های ایران که در حدود ۴.۵ درصد است و حجم قابل توجه باقیمانده که متعلق به دیگر بنادر دنیا می باشد (معادل ۹۵ درصد) را نشان میدهد [7].



نمودار شماره ۳

با توجه به جایگاه بسیار حیاتی و رشد و توسعه بنادر که متناسب با رشد و توسعه تجارت و اقتصاد یک کشور نمود می نماید و به منظور جابجایی بیش از ۹۰ درصد از حجم واردات و صادرات دنیا که از طریق دریا صورت می پذیرد، ضرورت دارد توسعه بنادر خصوصا بخش حیاتی آن یعنی ترمینال های کانتینری به عنوان عنصری از تجارت جهانی مد نظر مسئولین محترم قرار گیرند. از طرف دیگر مقایسه میزان کل تجارت جهانی حمل شده از طریق دریا در طول سال های ۱۹۸۰ و ۲۰۰۵ بیش از ۲/۵ میلیارد تن رشد داشته است.

با بررسی میزان رشد فوق الذکر در می یابیم که رشد قابل توجه تجارت کالا توسط خطوط کشتیرانی از طریق دریا بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی را به خود اختصاص داده است و این موضوع نشان دهنده استراتژی بسیار حیاتی حمل و نقل دریایی در این تجارت است. برنامه ریزی استراتژیک جهت گسترش و توسعه ترمینال های کانتینری نه صرفا اختصاص زمین جهت انبارداری کانتینر است، بلکه مدیریت استراتژیک هماهنگی جهت سرمایه گذاری و احداث مرکز لجستیک، تعمیر و نگهداری، محلی جهت شستشوی کانتینر، بروز نمودن تجهیزات حمل و نقل کانتینر، توانایی نگهداری کانتینر های ترانزیت، استفاده از سیستم های هوشمند و کاملا مدرن، مجهز نمودن ترمینال به سیستم های رایانه ای و استفاده از تجارت الکترونیکی می باشد. در این خصوص شرکت تایید و اثر قرارداد اجاره قطعه زمینی به مساحت حدود ۸۷ هزار متر مربع به منظور احداث تعمیرگاه و مرکز شستشوی کانتینر اختصاص داده است و فعالیت هایی در جهت تعیین مشاور در حال انجام دارد. لازم به ذکر است که اقداماتی توسط کشتیرانی جنوب- خط ایران از جمله شرکتهای تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران جهت گسترش ظرفیت ترمینال اختصاصی بندرعباس، ترمینال اختصاصی عسلویه جهت محصولات پتروشیمی و مذاکراتی جهت احداث یارد کانتینر در ترمینال اختصاصی بندر خرمشهر در حال برنامه ریزی و پیگیری می باشد، اما واقعیت این است که اینگونه فعالیت ها در قیاس با رقبای ایران در حوزه خلیج فارس بسیار جری و کند و در حد و اندازه فعالیت های زیر بنایی تلقی می گردند.

برنامه ریزی استراتژیک ایران در برخورد با سازمان تجارت جهانی

در سپتامبر ۲۰۰۹ مجمع عمومی سازمان تجارت جهانی در مقر اصلی با عنوان "مشکل های جهانی، راهکارهای جهانی: راهبری بهتر جهانی در شهر ژنو تشکیل گردید، شرکت کنندگان با تبادل افکار و دیدگاه های خود، در خصوص بحران مالی جهانی و گسترش رکود در اقتصاد بین المللی، چالش های عمده فراروی نظام تجارت چند جانبه، و ارائه برنامه کاری سازمان تجارت جهانی جهت گذر از دوران بحران را بررسی نمودند.

لازم به ذکر است که بانک جهانی در گزارش اخیرا خود اعلام نموده است که آلمان از نظر کیفیت ساختارهای حمل و نقل کالاها و بخش تسهیل تجاری در بین ۱۵۵ کشور جهان موفق به اخذ رتبه نخست گردیده و از نظر شاخص عملکرد حمل و نقل نمره ۴،۱۱ از ۵ را کسب نموده است. ایران هم از نظر کیفیت حمل و نقل تجاری رتبه صد و سوم را اخذ نموده و نمره ۲،۵۷ از ۵ را کسب کرده است، ضمنا بنا به گزارش بانک جهانی کیفیت بین المللی نقل و انتقال کالا در سال ۲۰۰۹ رو به افزایش چشمگیر بوده است. مدیرکل برنامه ریزی تجاری سازمان توسعه تجارت ایران اظهار داشت: " برای مبارزه با بحران های مالی و اقتصادی جهان و برنامه ریزی مناسب برای اینکه کمترین تاثیر را در تجارت خارجی از این بحران ها داشته باشیم باید برنامه ریزی مناسبی در توسعه جدی تر صادرات غیرنفتی به ویژه کالاها با تمرکز بیشتر بر بازوهای پیرامونی داشته باشیم."

عضویت در سازمان تجارت جهانی جزو برنامه ریزی استراتژی ایران از سال ۱۳۷۵ بوده است که بنا به درخواست ایران شروع و کماکان ادامه دارد. البته در سال های گذشته عضویت ایران با مخالفت و رأی منفی آمریکا موجب عدم پذیرش ایران می گردید، چون اگر حتی یکی از اعضاء با پذیرش ایران مخالفت کند باز هم عضویت ایران در دستور کار سازمان تجارت جهانی قرار نمی گیرد! به هرحال پس از پیگیری های مکرر و رایزنی های ایران برای بیست و دومین بار درخواست الحاق ایران در نشست شورای عمومی در ماه مه سال ۲۰۰۵ مورد بررسی قرار گرفت و بر خلاف نشست های پیشین درخواست ایران مورد پذیرش اعضا قرار گرفت. از اینرو ایران با کسب عضویت ناظر این سازمان، روند عضویت کامل (الحاق) این سازمان را آغاز کرد. پیش بینی می گردد در صورت پذیرش ایران، مذاکرات با سازمان تجارت جهانی امکان دارد حدود ۶-۵ سال بطول بینجامد. ناگفته نماند که مذاکرات بعضی از کشورها در زمان کوتاه و بعضی از کشورها همانند چین (حدودا ۹ سال) بسیار طولانی بوده است.

بنابنه اظهارات دکتر بیدآباد [3] جهت پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی ضرورت دارد اصلاحات ساختاری قابل توجه ای صورت پذیرد که ارائه دهنده این مقاله با بازنگری و ارائه اصلاحات جزئی و اضافه نمودن چند بند جدید در زیر بدان آنها اشاره می نماید:

۱. بستر سازی قانونی از طریق بازنگری در برخی قوانین نظیر قوانین اساسی، کار، تجارت، سرمایه گذاری خارجی، بیمه، بانکداری، گمرک، مالیات، و ... و تطبیق آنها با قوانین و مقررات سازمان تجارت جهانی.
۲. بستر سازی اقتصادی از طریق شناخت پتانسیل در مزیت های نسبی بالقوه و بالفعل در بخش های عمده اقتصادی و افزایش قدرت رقابت محصولات صادراتی کشور.
۳. توانا ساختن بنگاهها در عرضه محصولات با کیفیت برتر و از لحاظ قیمتی قابل رقابت با محصولات مشابه در بازارهای جهانی.
۴. ایجاد ظرفیت اضافی برای صادرات کالاهای صنعتی و بالا بودن سهم این قبیل صادرات در کل صادرات غیر نفتی کشور.
۵. ایجاد شرایط ثبات سیاسی و اقتصادی برای کشور.
۶. ایجاد هماهنگی در سیاست های پولی، مالی، ارزی و تجاری کشور.
۷. فراهم ساختن شرایط لازم برای رشد صادرات.
۸. اصلاح ساختاری و مدرنیزه کردن سیستم گمرکات کشور.
۹. مشارکت در مذاکرات سازمان تجارت جهانی از طریق مطالعات مستمر و تحقیقات دقیق بازرگانی - حقوقی توسط گروه های کاری منسجم و متخصص.
۱۰. ارزش قائل شدن برای تخصص ها و اصلاح نظام های موجود بر اساس محوریت دانش.
۱۱. ایجاد نظام آماری بروز و کارآمد
۱۲. حذف بتدریج تعرفه ها بنا بر الزامات سازمان تجارت جهانی
۱۳. استفاده از فناوری اطلاعات در بخش های صادرات کالا خصوصا ^۴ e-commerce.
۱۴. توسعه خدمات لجستیکی بخش خصوصی در زمینه فعالیت های تجاری
۱۵. برنامه ریزی جهت گسترش سریع حمل و نقل کانتینری

⁴ Electronic Commerce

۱۶ توسعه و بکارگیری از سیستم های رایانه ای و کاملاً اتوماتیک در ترمینال های کانتینری
۱۷ برنامه ریزی جهت استفاده از حمل و نقل چند وجهی به منظور صرفه جویی در هزینه و زمان

جالب توجه اینکه صادرات کالاهای ایران به اروپا مشمول حدوداً ۲۵ درصد تعرفه گمرکی می باشند، اما صادرات کالا از طرف کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی از این تعرفه معاف می باشند. امروزه در دنیای تجارت آزاد و رقابت بین لمللی یک درصد اختلاف قیمت هم بسیار مهم و تأثیرگذار است، چنانچه بدینگونه پیشرو، در تجارت بین الملل آسیب پذیر خواهیم بود و توان فروش کالاهای مشابه با رقیبان را نخواهیم داشت. بنابراین لازم است که برنامه ریزی استراتژیک جهت الحاق به سازمان تجارت جهانی بطور جدی مد نظر قرار گیرد و در زمینه رفع موانع تلاش مضاعف صورت پذیرد.

برنامه ریزی استراتژی توسعه ترمینال های کانتینری ایران با نگرشی بر تجارت جهانی

سازمان تجارت جهانی دارای اصول و دیدگاه های ویژه ای است؛ به این ترتیب کشورهای که ایده و لزوم پیوستن به آن را دارند، می بایست در مرحله نخست اصول سازمان تجارت جهانی را پذیرفته و در گام دوم، در تدوین پیمان ها و توسعه زوایای سیستم تجارت چندجانبه مشارکت پویا داشته باشند.

براین اساس ضرورت دارد تا بنادر، بر اساس اصول اساسی مرتبط با تجارت جهانی توانا و مجهز شوند، استراتژی های جدید برای تحقق آرمان های همگرا با فعالیت های تجارت جهانی را بیاموزند و خود را با شرایط سازمان تجارت جهانی هماهنگ سازند. این پژوهش از طریق انجام گفتگوهای تخصصی، کادر خبره در حمل و نقل دریایی و جامعه آماری و هم چنین انجام بررسی های تطبیقی در چند کشور نمونه، که به سازمان تجارت جهانی پیوسته اند، مبادرت به پردازش روش و ترسیم شیوه پیوستن نموده است. اصولاً بنادر جهان بواسطه فاکتورهای نگرش و خط مشی توسعه بنادر، حوزه فعالیت بنادر خصوصاً در زمینه فن آوری اطلاعات و جامع نگری در برنامه های عملیاتی و سازمانی به سه نسل زیر تقسیم می گردند: بنادر نسل اول، نسل دوم و نسل سوم. بنادر نسل اول وظیفه سرمایه گذاری فکری، اقتصادی و عملیاتی بندری را صرفاً در محدوده بندر بعهدده دارند. متأسفانه این نسل از بنادر، در خصوص درخواست ها و نیازهای مشتریان و الزامات تجارت جهانی اطلاع کافی ندارند، از طرفی بموجب شرایط غیررقابتی و وضعیت انحصاری آن توجه بسیار کمی به نیازمندی مشتریان مد نظر قرار می گیرد و از اینرو مشارکت شرکت های تجاری و حمل و نقل کالا در تصمیم گیری های کلان بسیار محدود می باشد.

بنادر نسل دوم که متشکل از درک وسیع و گسترده دولت و شرکت های خدمات دریایی از مفهوم بندر است و بندر به عنوان یک مرکز صنعتی، حمل و نقل و تجارت شناخته شده و اجازه ارائه سرویس و خدمات تجاری به مشتریان خود را دارد. بنادر نسل دوم نه تنها به عنوان مکانی برای حمل و نقل کالا بلکه به عنوان بنادر صنعتی و با مراکز صنعتی و تجاری شناخته شده اند. در این نسل از بنادر روابط ما بین همکاران در زمینه های تجاری، حمل و نقل دریایی- ریلی و جاده ای، نیروی انسانی و غیره بسیار نزدیک و صمیمی می باشد.

از سال ۱۹۸۰ به بعد بنادر نسل سوم به منظور رشد و توسعه بین المللی تجارت کالا توسط کانتینر و حمل و نقل چند وجهی شکل گرفتند، این نوع بنادر بجای ارائه تسهیلات و خدمات بندری به فعالیت در راستای تقویت و توسعه حمل و نقل و تجارت جهانی تغییر مسیر دادند، بنابراین بنادر نسل سوم به مرکز حمل و نقل جهت تجارت بین المللی تبدیل گردیدند. با توجه به روند رو به رشد و توسعه سریع بنادر دنیا بواسطه افزایش چشمگیر تجارت جهانی، ضرورت دارد که به منظور پیشگیری از مشکلات حاد اقتصادی و تثبیت جایگاه خود در منطقه و تجارت جهانی با حرکتی هماهنگ و عزمی راسخ در زمینه توسعه بنادر خصوصاً ترمینال های کانتینری اقدام نمائیم.

همانطور که در بالا بدان اشاره گردید بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا صورت می پذیرد، از اینرو فرایند توسعه بنادر متناسب با رشد و توسعه تجارت است بگونه ای که افزایش تجارت کالا ارتباط مستقیم با فعالیت بنادر دارد. از طرفی چون ایمن ترین و سریعترین روش حمل و نقل دریایی استفاده از کشتی های کانتینربر می باشد، بنابراین با توجه به نگرش بنادر نسل سوم گسترش سریع و مدرنیزه نمودن ترمینال های کانتینری کاملاً مشخص است و نباید از توسعه آنها عقب بمانیم. برنامه ریزی استراتژیک جهت گسترش فضای ترمینال های کانتینری در راستای انبارداری الکترونیکی و ترانزیت کانتینرهای وارداتی جهت ادامه حمل و نقل چند وجهی و تجهیز ترمینال های کانتینربری ایران به پیشرفته ترین تجهیزات با مکانیزم اتوماسیون به منظور تقلیل در سرعت تخلیه و بارگیری از اقداماتی است که به سرعت لازم است که در کلیه بنادر ایران انجام پذیرد.

البته فعالیت هایی توسط بخش خصوصی (شرکت تایدواتر) در مهمترین ترمینال کانتینربری ایران در بندرشهید رجایی- بندرعباس در حال انجام می باشد که متأسفانه در بازار رقابتی منطقه و دنیا ضعیف و آنچنان چشمگیر نمی باشند. به عنوان نمونه

شرکت تایید واتر ترمینال کانتینری مذکور را با نرم افزار خاصی که توسط بخش فن آوری اطلاعات خود آنرا تولید نموده، به صورت پیوسته کنترل می نماید. ناگفته نماند مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان فعال ترین ترمینال کانتینری ایران با دارا بودن موقعیت جغرافیایی ایده آل در خلیج فارس دارای اسکله های با عمق تا ۱۳ متر کاملاً مجهز برای پذیرش کشتی های کانتینری است که جایگاه خود را در میان فعال ترین بنادر دنیا از رتبه ۷۳ در سال ۲۰۰۳ به جایگاه ۶۹ در سال ۲۰۰۶ میلادی ارتقا داده است. البته ارتقای جایگاه جای امیدواری است، اما حقیقتاً روند رو به رشد و تغییر آن بسیار کند است؛ ما می توانیم با مدیریت کارآمد و حمایت دولت رتبه فعالیت های عملیاتی بندرعباس را در بین ۱۰ بندر مهم دنیا قرار دهیم و برای حصول به این هدف نیاز به یک استراتژی دراز مدت طولانی داریم.

نتیجه گیری و چمبندی

برخی از اقدامات لازم در کشورهای در حال توسعه عبارتند از مدرنیزه کردن سیستم گمرک، حذف تعرفه های گمرکی، استفاده از فناوری اطلاعات و بکاربری سیستم های اتوماسیون، استفاده از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری و توسعه خدمات لجستیکی که بوسیله بخش خصوصی انجام می پذیرد؛ البته موارد فوق بصورت کامل در ایران توسط بخش خصوصی انجام نمی گردد و ضرورت دارد که دولت یا تجهیزات و مکانیزم مورد نیاز را خود فراهم نماید و یا اینکه از بخش خصوصی بطور جدی حمایت کند.

برنامه توسعه ای که جهت بنادر ایران پیشنهاد گردیده است، صرفاً به منظور ارتقای رتبه بزرگترین بندر تجاری ایران یعنی بندرعباس نمی باشد، بلکه ضرورت رشد و گسترش کلیه بنادر ایران خصوصاً ترمینال های کانتینری بنادر ایران مستلزم برنامه ریزی استراتژیک در راستای تحقق اهداف بین المللی حمل و نقل دریایی است. بنابراین پیگیری و اجرای الزامات بین المللی سازمان تجارت جهانی جهشی در زمینه توسعه و گسترش یکپارچه بنادر ایران تلقی می گردد و شرایط برنامه ریزی استراتژیک کلیه ترمینال های کانتینری ایران را فراهم خواهد نمود. پس از فراهم شدن شرایط برنامه ریزی استراتژیک پیشنهاد می گردد از شش گام پیاده سازی کارت امتیازی متوازن به منظور یک سیاستگذاری نوین و کاملاً موثر جهت رشد و توسعه عوامل کلیدی ترمینال های کانتینری ایران استفاده گردد. از طرفی علیرغم تاکید مایکل پورتر بر مسایل بین المللی و بازارهای جهانی، با این وجود مدل تعمیم یافته الماس ایشان در زمینه رقابت پذیری راهنمای بسیار مطلوبی جهت تضعیف رقیبان جمهوری اسلامی ایران در صنایع دریایی خصوصاً بخش حمل و نقل و خدمات کانتینری می باشد.

مراجع

- [1]. Christopher, M.Davidson, "Persian Gulf-pacific Asia linkages in the twenty-first century: A Marriage of convenience?" Durham, 2010.
- [2]. Davidson, C.M, "Dubai, the Vulnerability of success", Columbia University Press, New York, 2005.
- [3]. Dr.Bijan BidAbad and Ms.F.Tabari, "World Trade Organization and Contribution of Iran", Tehran, 1383.
- [4]. Dr.Zarei Matin.H, "Basic of Organization and Management Approach of Contingency", University of Tehran Press, 2009.
- [5]. Ghafour.M, "China's policy in the Persian Gulf, middle East Policy", pp.82-103, 2009.
- [6]. Harrison.R and Figliozzi. M, "Impacts of Container Ship size, service routes, and Demand on Texas Gulf Ports", research report, Texas, 2007.
- [7]. Hans Otto Gunther, Container Terminals and terminal Operations, Journal of OR Spectrum, Vol 28, Oct, 2006.
- [8]. Harder Joe, "Container Terminal Focus 2015, One Stone consulting Group", Germany, 200۸.

- [9]. McDermott International, Inc Company Report, "Abu Dhabi Marine Operating Company", document by Business wire, Houston, 2010.(<http://finance.yahoo.com/news/McDermott>).
- [10]. Mintzberg. H and James.R, "The Strategy Process: Concepts, Contents and cases", Harvard Business School Publication, Boston, 2001.
- [11]. Norton.D and Kaplan.R, "The Execution Premium: Linking Strategy to Operation for Competitive Advantage, Harvard Business School Publication, Boston, 2009.
- [12]. Porter.M, "On Competition", Harvard Business School Publication, Boston, 2008.
- [13]. Porter.M, "Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors", New York: Free Press, 1980.
- [14]. Pearce, J.A "Strategic Management", McGraw Hill, Singapore Publication, 2009.
- [15]. Porter.M, 'What is strategy?' Publication of Harvard Business School Review 96(6)61-78,, Boston, 1996.