

ستون دِ مِثلِ دریا	
<b>ملونی و ملونک</b>	<b>بخش اول</b>
<span></span>	
برای آشنایی بچه ها با نیروی دریایی شعری در همین رابطه منتشر شده است که با هم زمزمه می کنیم	
سلام سلام بچه ها گل های خوب و زیبا بیابین کتاب بخونین همراه مامان بابا	
میخام بگم براتون به قصه نمونه از نیروی دریایی که افتخارونه	
نیروی دریایی مون اسم دیکه اش «نداجاست برای حفظ کشور همیشه توی دریاست	
اگر که خوب گوش کنین تمام ماجرا رو شاید که امشب شما خواب ببینین دریا رو	
با پسرش حرف می زد به بابای مهربون به پیشنهاد داد به اون	
تو حرفای بابا بود توصیه ای با ارزش گفت پسرم خوبه که خدمت کنی به ارتش	
اون پسر پر تلاش علاقه داشت به دریا به روز حسابی فکر کرد به پیشنهاد بابا	
نیروی دریایی رو اون پسر انتخاب کرد برای خدمت به اون شده به دریانورد	
دریانورد قصه حالا دیکه به آقااست می مرد با اراده که کار اون رو دریاست	
خدا دو پچه داد به آقای قصه مون نهایت، لزوما به کارایی مورد انتظار نمی رسند. مانند این است که گندم را در کویر بکارید و انتظار داشته باشید رشد کند. یا به قول مولانا: جو بکاری و گندم بادرو!	
اسم قشنگ شون بود ملونی و ملونک زرنگ و شاد و باهوش دو ملوان کوچک	
می پرسیدن بچه ها همیشه از بابا چون از نیروی دریایی سوالاتی فراوان	
بابا آمد به روزی با شادی از سرکار به بسته بود تو دستش پیرهن، کلاه و شلوار	
با دیدن لباسا خندید و گفت مامان جون لباس دریانورد بابا آورد براتون	
مثل دو دریانورد لباسارو پوشیدن رفتن جلوی آینه کلاه شون رو دیدن	
مامان که دید از اونا علاقه فراوان آلبوم و نقشه آورد با به کره براشون	
گفت بابایی: ممنونم ای همنسر عزیزم آی بچه ها بیابین اینجا کنار میزم	
این گُرّه زمینه اینم خط استوا قطب شمال و جنوب مدار جغرافیا	
شمال، جنوب، شرق و غرب چهار جهت اصلی ان جهت های فرعی رو گفت تا اونابشناسن	
ادامه دارد	



**شهره ترانزیت دریایی** — امید

«سامانه» (سیستم) — مدیریت کیفیت» در حوزه کشتیرانی شنیده می شود. گویا انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، برای استفاده رسمی از یکی از سیستم های کیفیت، برنامه ریزی کرده است. این خبر خوبی است، اما از نظر گاه ما با اما و اگر هایی همراه است و نمی دانیم تصمیم گیرندگان این انجمن، این نکات را مرور کرده اند یا نه؛ به هر روی، فرصتی مغتنم است که نکاتی چند در باره این خبر نگاشته و برخی ابعاد احتمالی آن را بشکافیم و در کارکرد نهایی این تصمیم، حدس هایی بزنیم: در باره سیستم های کیفیت، کم و زیاد شنیده ایم و روند ظهور آن در ایران را می دانیم و نیازا نتایج حاصله از گواهی نامه های صادره خبرهایی داریم؛ مجموع این آگاهی ها و خبرها، نشان از موفقیت سیستم های کیفی در ایران ندارد.

به طور کلی، هر سازوکاری که از دانش مدیریت برخاسته است، جایگاه خاصی برای اجرایی شدن نیاز دارد. صرف این که از تئوری های دانش مدیریت خبر داشته باشیم و علاقه مند باشیم که آن تئوری ها را به کار بگیریم، نه نکفایت می کند و نه معنا می دهد. حتا گاهی نتیجه عکس می دهد. مثال بسیار معروفی این نکته را روشن می کند؛ توجه بفرمایید:

وقتی سیستم های موسوم به «لیکرت» مطرح شد، بازتاب خوبی داشت و اندیشمندان مدیریت سعی کردند آن را به آزمون بگذارند. برای این آزمایش دو کارخانه شبیه به هم انتخاب کردند، یکی در کشور فرانسه و دیگری در یک کشور افریقایی. پژوهشگران، سیستم چهارم لیکرت را در این دو کارخانه به کار بستند؛ نتیجه عجیب و جالب بود. کارخانه ای که در فرانسه بود(کارخانه نساجی)، بعد از شش ماه به بالاترین رشد ممکن رسید. هم تولیدات افزایش یافتند، هم کیفیت محصولات بالا رفت، هم میزان زایعات به شدت کاهش یافت و هم رضایت کارکنان به اوج رسید.

اما کارخانه ای که در کشوری در افریقا(کارخانه نساجی) به عنوان پایلوت آزمایش قرار گرفته بود، بعد از سه ماه ورشکست شد! بدترین نکته این بود که طی سه ماه که دوره آزمایش شروع شده بود، هیچ یک از کارکنان به موقع سرکارشان حاضر نشده بودند!

این آزمایش به خوبی گویاست که تئوری های مدیریت با سیستم های مدیریت کیفیت — و شبیه این ها — خود به خود دارای فضیلت کاری نیستند و لزوما برای هر جایی قابل استفاده نیستند و در نهایت، لزوما به کارایی مورد انتظار نمی رسند. مانند این است که گندم را در کویر بکارید و انتظار داشته باشید رشد کند. یا به قول مولانا: جو بکاری و گندم بادرو!

قصه این آزمایش در همه جا صادق است. حکم

**بندر شهیدرجایی می تواند پایگاهی برای تجارت عمان باشد**

استاندار مستند کشور عمان گفت: بندر شهید رجایی در غرب بندرعباس با امکانات و ظرفیت خوب خود می تواند پایگاهی برای تجارت عمان باشد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابراهیم بن سعید البوسعدی در حاشیه بازدید از ظرفیت ها و توانمندی های بندری و دریایی بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران افزود: اینکه چنین بندری توسط ایرانیان ساخته شده نشانه توان مهندسی در این کشور است. وی ادامه داد: بندر شهید رجایی به واسطه در دسترس بودن ریل می تواند حجم قابل توجهی کالا به نقاط مختلف صادر کند و جایگاه مهمی در کریدور شمال جنوب و دسترسی کشورها به بازارهای یکدیگر دارد.استاندار مستند اضافه کرد: این بندر آینده خوبی پیش رو داشته و امید می رود با بهره برداری از مرحله سوم طرح توسعه آن به خصوص با داشتن پستسکرانه ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری رونقی بیش از گذشته یابد و امکان حضور سایر کشورها هم در آینده در این بندر فراهم خواهد شد. گفتنی است؛ بازدید از بندر شهید بنادر و بندر شهید حقانی به عنوان بزرگترین بندر مسافری ایران از دیگر برنامه های امروز «ابراهیم بن سعید البوسعدی» استاندار مستند عمان، «رائد بن محمد عبدالله الشجی» رییس اتاق بازرگانی عمان وی بود.

**زمزمه هایی از کاربست «سامانه مدیریت کیفیت» در حوزه کشتیرانی «اقتصادسراسرآمد» بررسی می کند**

# آیا سامانه مدیریت کیفیت در کشتیرانی کار می کند؟



می کند که: اگر بستر آماده نباشد، شما نمی توانید به موفقیت برسید. بایهی است برای آن کارخانه نساجی در افریقا، باید سیستم شماره یک لیکرت را به کار بست. باید مدیریت علمی تیلور را حاکم کرد؛ زیرا پذیرش روش ها و رویه های دانش مدیریت به شدت به سطح فرهنگی افراد وابستگی مستقیم دارد.

بسیار خوب! توضیح بالا تا حد زیادی منظور را روشن کرد و اکنون می توان پرسید: آیا سیستم مدیریت کیفیت در کشتیرانی کار می کند؟ آیا کارایی لازم را خواهد داشت؟ آیا این گواهی مدیریت کیفیت، مانند بخاری سازها نمی رود در یک قاب و پشت سر مدیر عامل قرار بگیرد؟ چرا فکر می کنیم سیستم مدیریت کیفیت لازم است؟ و چرا فکر می کنیم که در کشتیرانی ایران جواب می دهد؟ آیا فضای کاری در ایران به فرانسه شبیه است یا به افریقای مثال بالا؟

شک نباید کرد که بهتر است به این دست سوال ها پاسخ داد؛ زیرا درک مطلب و تصمیم دقیق بهتر است تا هزینه کردن و سپس کنار گذاشتن. حداقل دو نکته مهم برای تشخیص کارکرد سیستم های کیفیت در کشتیرانی ایران اهمیت دارند: اول: بخش بزرگی از کشتیرانی ایران در حوزه دولت است. می توان گفت که کشتیرانی ایران دولتی است و سهم بخش خصوصی بسیار کمتر است.

نکته این است که آیا اجرای سیستم های کیفیت در یک بخش دولتی غیر ممکن است؟ شخصیت و ذات دولت، نمی تواند پد برای یک سیستم کیفیت به معنی علمی آن باشد. این فقط برای ایران نیست؛ بلکه در تمامی دولت ها در تمامی جهان، دو عنصر مدیریتی، برجسب لای چسب است: یکی استراتژی و دیگری سیستم های کیفیت.

**بندر شهیدرجایی می تواند پایگاهی برای تجارت عمان باشد**

استاندار مستند کشور عمان گفت: بندر شهید رجایی در غرب بندرعباس با امکانات و ظرفیت خوب خود می تواند پایگاهی برای تجارت عمان باشد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابراهیم بن سعید البوسعدی در حاشیه بازدید از ظرفیت ها و توانمندی های بندری و دریایی بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران افزود: اینکه چنین بندری توسط ایرانیان ساخته شده نشانه توان مهندسی در این کشور است. وی ادامه داد: بندر شهید رجایی به واسطه در دسترس بودن ریل می تواند حجم قابل توجهی کالا به نقاط مختلف صادر کند و جایگاه مهمی در کریدور شمال جنوب و دسترسی کشورها به بازارهای یکدیگر دارد.استاندار مستند اضافه کرد: این بندر آینده خوبی پیش رو داشته و امید می رود با بهره برداری از مرحله سوم طرح توسعه آن به خصوص با داشتن پستسکرانه ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری رونقی بیش از گذشته یابد و امکان حضور سایر کشورها هم در آینده در این بندر فراهم خواهد شد. گفتنی است؛ بازدید از بندر شهید بنادر و بندر شهید حقانی به عنوان بزرگترین بندر مسافری ایران از دیگر برنامه های امروز «ابراهیم بن سعید البوسعدی» استاندار مستند عمان، «رائد بن محمد عبدالله الشجی» رییس اتاق بازرگانی عمان وی بود.

**زمزمه هایی از کاربست «سامانه مدیریت کیفیت» در حوزه کشتیرانی «اقتصادسراسرآمد» بررسی می کند**

# آیا سامانه مدیریت کیفیت در کشتیرانی کار می کند؟

از این که از چه مدل یا استاندارد ی پیروی کند- در بخش خصوصی کشتیرانی ایران ممکن است؛ اما شاید در بخش دولتی نه. حداقل بگویم در بخش دولتی جای ابهام و سوال دارد.

خلاصه این نکته در قالب یک سوال مطرح می کنم: حال که بخش دولتی برای استفاده از یک سیستم مدیریت کیفیت عاجز است، اقدام در بخش خصوصی که بخش کوچکی از عرصه بزرگ کشتیرانی ایران است، اجرای چنین سیستمی ارزش دارد؟

نکته دیگری که بحث را کامل می کند این است: بخش خصوصی مقوله کشتیرانی در ایران به طور کامل مستقل از بخش دولتی آن است. بخش دولتی هیچ اثر مستقیمی بر کشتیرانی در بخش خصوصی ندارد و بخش خصوصی می تواند با آسودگی و استقلال به کار خودش بپردازد؟

اگر چنین باشد و بخش خصوصی فارغ از بخش دولتی تواند حرکت کند، می توان مدل مناسبی از مجموع مدل های مدیریت کیفیت (و یا کنترل کیفیت) انتخاب کرد و استانداردهای آن را بومی سازی کرده و به اجرا در آورد.

اما اگر تاثیر بخش دولتی بر بخش خصوصی زیاد است- که نگارنده این مهم را نمی داند- خواهم گفت که کاری فایده خواهد بود. سامانه دولتی ها مدیریت برادر و کیفیت برادر نیست. بهتر است سرمایه حرام نکنید.

اگر دو بخش خصوصی و دولتی بتوانند کنار هم قرار بگیرند- که البته ظاهرا غیر ممکن به نظر می رسد- و هر دو از یک مدل و یک مجموعه استانداردهای کیفی استفاده کنند، بسیار کارساز و معنادار خواهد بود و در نتیجه می توان مسیر رشد کیفی در صمت کشتیرانی ایران را اندازه گرفت. به هر روی، باید منتظر مصاحبه ها و گزارش های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران باشیم تا ببانیم:

اول: به طور دقیق منظورشان از کاربست سامانه کیفیت چیست؟ آیا مدیریت کیفیت است، کنترل کیفیت است، استفاده از یک مدل سرآمدی سازمان است، استفاده از استانداردهای ایرو است یا خودشان در صدد مدل سازی و استانداردپردازی هستند؟

دوم: گستره استفاده از نظام کیفی مورد نظرشان تا کجاست؟ آیا فقط درون انجمن، یا برخی شرکت های عضو انجمن، یا همه اعضا و...

سوم: به بخش دولتی و آثار و اثر آن ها، همکاری یا عدم همکاری آن ها و به طور کلی به رقیب دولتی خود فکر کرده اند یا مستقل از آن ها عمل می کنند. آیا چه به دنبال آن هستیم جواب یک پرسش است:

آیا سیستم کیفیت در کشتیرانی ایران کار می کند؟

### برگزیده ها

تاثیر راهاندازی بندر فاو عراق بر تجارت بنادر جنوبی ایران

## کریدور جدید بندر فاو در ترانزیت ایران به ترکیه تاثیر منفی می گذارد



رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران خاطر نشان کرد: به نظر می رسد در آینده بندر فاو می تواند به رقیب ما تبدیل شود. عراق به کمک ترکیه و امارات تلاش دارد که بندر فاو را به ران آهمن سراسری عراق متصل و از شمال راه آهن را به ترکیه وصل کند و بخشی از ترانزیت از طریق امارات و بندرعباس به ترکیه می رود. ما بر این این کریدور جدید در ترانزیت ما به ترکیه تاثیر منفی می گذارد به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی حسینی در پاسخ به این پرسش که به نظر شما فعالیت بندر فاو در عراق نقش ایران را در کریدورهای منطقه ای کاهش می دهد، گفت: بندر فاو یک کریدور جدید و یک بازار دست نخورده است. پیش از جنگ، بندر در عراق اقدام به ترانزیت کالا می کردند اما مسائل امنیتی باعث شد که بخشی از ترانزیت از این بندر متوقف و به بنادر ایران شیفَت شود. در حال حاضر عراق می خواهد این بازار دست نخورده را احیا کند و به نظر می رسد که در ترانزیت و تجارت ما این موضوع تاثیر بگذارد. این فعال اقتصادی ادامه داد: عراقی ها از مدت ها پیش طرح توسعه بندر فاو را دنبال می کردند و در سال میلادی که گذشت عراقی ها توانستند با عرضه نفت در بازارهای جهانی مبالغ قابل توجهی از محل فروش نفت عایدشان شد و این موضوع به توسعه زیرساخت های آنها کمک کرد. وی با بیان اینکه راه اندازی و فعالیت بندر فاو برای عراق جدی تر از گذشته شده است، تصریح کرد: عراق مسیر کوتاهی به آب های آزاد و خلیج فارس دارد و این مسیر منتهی به بندر فاو ام القصر است و از آنجایی که بندر ام القصر امکان گسترش نداشت از این رو بر توسعه بندر فاو متمرکز شدند. حسینی تاکید کرد: عراق جزو اتحادیه عرب است و در اتحادیه عرب پیمانی در خصوص مسائل گمرکی، ترانزیت و حمل و نقل تعریف شده است که مطابق با آن تعرفه ها در برخی موارد صفر و یا اندک است که این موضوع در راه اندازی این کریدور کمک به عراق می کند. همچنین عراق می تواند از این مسیر کالاهارا به شرق سوریه، اردن و حتی عربستان انتقال دهد. رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران با اشاره به همکاری امارات برای توسعه و سرمایه گذاری در بندر فاو در عراق، اضافه کرد: به نظر می رسد در آینده این بندر می تواند به رقیب ما تبدیل شود. عراق به کمک ترکیه و امارات تلاش دارد که بندر فاو را به ران آهن سراسری عراق متصل و از شمال راه آهن را به ترکیه وصل کند و بخشی از ترانزیت از طریق امارات و بندرعباس به ترکیه می رود این راهگزر جدید در ترانزیت ما به ترکیه تاثیر منفی می گذارد.



### بنا در دریانوردی

**تاکید شرکت هندی بر تامین جرثقیل های گنتری کرین در بندر شهید بهشتی**



در نشست تخصصی نمایندگان شرکت هندی IPGL در بندر شهید بهشتی چابهار، «بر عزم این شرکت برای تامین جرثقیل های گنتری کرین در بندر شهید بهشتی چابهار تاکید و مقرر شد انتقال کندم های اهدایی هند به افغانستان از طریق بندر چابهار ادامه یابد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در نشست تخصصی نمایندگان شرکت هندی IPGL که با حضور قاسم عسکری نسب مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در بندر شهید بهشتی برگزار شد، موضوعات ترانزیت کالا از هند و آفریقای جنوبی به کشورهای (CIS)، صادرات مواد

معذنی به هند از بندر چابهار و اراده قوی شرکت هندی IPGL در خصوص تامین جرثقیل گنتری کرین جهت استقرار در بندر شهید بهشتی چابهار بحث و بررسی شد و راهکارهای رفع موانع موجود مورد بررسی قرار گرفت.

### بنا در اروند کنار و چوبنده آبادان نیازمند توجه ویژه اند

رئیس اداره بازرسی سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: بنادر اروندکنار و چوبنده آبادان از بنادر مهمی هستند که در زمینه توسعه زیر ساخت ها نیازمند نگاه

ویژه می باشند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مصطفی گنگانی در بازدید از بنادر آبادان افزود: بسا توجه به موقعیت بنادر کوچک که مستعد رشد هستند، قطعاً باید نگاه ویژه ای به بنادری همچون اروندکنار و چوبنده شود. وی اظهار داشت: این ۲ بندر به لحاظ اشتغال زایی می توانند به شهر و معیشت مردم از جمله شهرهایی مثل اروندکنار و چوئنده کمک شایانی کنند. رئیس اداره بازرسی بنادر و دریانوردی کشور با بیان اینکه طرح های در دست اجرا در بنار سه گانه آبادان پیشرفت خیلی

خوبی دارند گفت: بنادری همچون بندر اروندکنار و چوبنده بسه لحاظ موقعیت حائز اهمیت بسیار بوده و می تواند در بهتر شدن وضعیت معیشت مردم تاثیر گذار باشد و توجه ویژه به این بندر نیاز است. گنگانی بیان کرد: بندر اروندکنار و بندر چوبینده به لحاظ موقعیت جغرافیایی از اهمیت بسیاری برخوردار هستند و با تلاش مضاعف و همکاری بنادر استان خوزستان دارند شاهد بنادر موفقی و پویا در این منطقه خواهیم بود. گنگانی گفت: با افتتاح طرح های در دست اجرا در بنادر آبادان در آینده ای نزدیک شاهد توسعه بنادر این منطقه به لحاظ حمل و نقل خواهیم بود. بنادر آبادان ، اروندکنار و چوئنده از موقعیت خاصی برای صادرات محصولات کشاورزی و مصالح ساختمانی به کشورهای همجوار به خصوص کویت و عراق برخوردارند.

### آمادگی ایران برای تجهیز کشتی های تجاری به سیستم پردازش آب توازن کشتی ها

نشست مشورتی راهکارهای تجاری سازی سیستم پردازش آب توازن کشتیها، برای استفاده به روزی شناورهای ناوگان دریایی کشور و به منظور پیشگیری از آلودگی دریا با حضور مجید علینساز، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، به دنبال الزامآور شدن به کارگیری سیستم پردازش آب توازن (Ballast Water Treatment System) در کشتیها، برای جلوگیری از انتقال گونه های غریبومی آبیزی تا سال ۲۰۲۴، سیستم ایرانی پردازش آب توازن کشتیها که توسط یک شرکت دانش بنیان داخلی طراحی و به تایید سازمان بین المللی دریانوردی رسیده است. به دنبال تولید و دریافت تاییدیه نهایی سیستم پردازش آب توازن کشتیها توسط سازمان بین-المللی دریانوردی (IMO) نشست مشترکی با حضور نمایندگان شرکت های کشتیرانی، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی، موسسات رده بندی کشتیها، اتحادیه مالکان کشتیهای ایرانی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، انجمن دریانوردان تجاری و معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در زمینه ارائه راهکارهای تجاری سازی، برگزار شد. در این نشست ، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از تلاشهای شرکت دانش بنیان ایرانی برای تولید سیستم پردازش آب توازن کشتی ها و دریافت تاییدیه نهایی از سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) تقدیر و تاکید کرد: نصب و استفاده از این سیستم پردازش آب توازن کشتیها توسط شرکت های کشتیرانی و ارگانهای مرتبط با صنعت دریانوردی، فرصتی برای تسهیل در فعالیت ناوگان دریایی کشور خواهد بود. مجید علی نازی اظهار داشت: دبیرخانه شورای عالی صنایع شایان ذکر است، تولید سیستم پردازش آب توازن از پیچیدگی های خاص فنی برخوردار است و تاکنون فقط ۶۵ کشور موفق به اخذ تاییدیه نهایی از سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) شده اند. این شرکت دانش بنیان موفق به اخذ تاییدیه نهایی سیستم پردازش راد کلین (RADClean) از کمیته حفظ محیط زیست دریایی (MEPC) سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در آذرماه سالجاری شده است و آماده تولید تجاری و نصب روی کشتی های تجاری اعم از ایرانی و غیر ایرانی است.