

## شناسایی علل عدم موفقیت بنادر جنوبی ایران در جذب کشتی‌ها جهت تهیه تدارکات دریایی

سیدجعفر سجادی‌پارسا<sup>۱</sup>، صدیقه زارعی<sup>۲\*</sup>

۱- استادیار گروه دریانوردی، دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، پست الکترونیکی: jafar\_sadjadi@yahoo.com

۲- کارشناس ارشد دریانوردی، دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، پست الکترونیکی: sedigheh.zarei@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۹۱/۱۰/۱۱

\* نویسنده مسوول

تاریخ دریافت: ۹۰/۱۰/۱۷

© نشریه علمی - پژوهشی اقیانوس‌شناسی ۱۳۹۱، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه اقیانوس‌شناسی است.

### چکیده

امروزه صنعت ارائه خدمات پشتیبانی و تأمین مایحتاج شناورها و کارکنان دریایی یکی از فعالیت‌های مهم در چرخه حمل و نقل دریایی محسوب می‌گردد. تأمین و ارائه این‌گونه خدمات در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و منافع حاصله از آن است، بلکه در عین حال جذابیت لازم را برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه و جدید برای بندر به وجود آورده و بر موقعیت رقابتی بندر تاثیرگذار است.

پژوهش حاضر نیز به منظور شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر در عدم موفقیت بنادر جنوبی ایران در جذب کشتی‌ها جهت تهیه تدارکات دریایی تهیه شده است. در این راستا محقق با شناسایی عوامل مؤثر در انتخاب یک بندر جهت تهیه تدارکات سعی در شناسایی عوامل مؤثر در عدم موفقیت بنادر ایرانی دارد. پژوهش حاضر در شرکت‌های کشتیرانی ایرانی که دارای سفرهای بین‌المللی و در بنادر جنوبی فعال بوده، اجرا گردید. ابزار گردآوری، پرسشنامه در طیف پنج درجه‌ای لیکرت بوده است. ۳۷ عامل که از طریق بررسی تحقیقات پیشین و مصاحبه شناسایی گردیدند در دو دسته عوامل بندر و تأمین کننده دسته‌بندی شدند. داده‌های گردآوری شده به کمک روش‌های آمار توصیفی و استنباطی مورد تحلیل قرار گرفته است.

نتایج به دست آمده نشان داد، شرکت‌های کشتیرانی ایرانی اغلب به دلیل کیفیت کالا و خدمات و مسایل گمرکی به تهیه تدارکات از بنادر خارجی تمایل بیشتری دارند، از این رو سیاستگذاران، مسوولین و دست‌اندرکاران در حوزه‌های دریایی و بندری در ایران باید در راستای حل مسایل موجود در این زمینه به خصوص مسایل گمرکی در بنادر ایران جهت تهیه تدارکات مورد نیاز کشتی‌ها اقدامات و اصلاحات لازم را به عمل آورند.

کلمات کلیدی: تأمین کننده تدارکات دریایی، انتخاب بندر، مشتریان بندر، مایحتاج شناور.

## ۱. مقدمه

دریافت سبب خدماتی مورد نیاز خود به بنادر فجیره و خورفکان مراجعه می‌نمایند" (مقدم، ۱۳۸۶)، که این امر نیز در این تحقیق تصدیق گردید و ۸۵٪ نمونه آماری اذعان داشتند که بندر خارجی را جهت دریافت تدارکات به بنادر داخلی ترجیح می‌دهند، این در حالی است که "پیکره اصلی تردد در خلیج فارس مسیری است که از بندر امام خمینی<sup>(۱)</sup> تا تنگه هرمز امتداد دارد و تقریباً بقیه مسیرها از آن منشعب می‌شوند و به طور کل خطوط اصلی تردد در خلیج فارس به آب های ساحلی ایران نزدیک‌تر است و لنگرگاه‌های فجیره و خورفکان از کریدور اصلی حرکت حدود ۴۶ مایل قائم فاصله دارند" (ایلاتی، ۱۳۸۸).

در حال حاضر اگرچه انجمن بین‌المللی تأمین‌کنندگان دریایی (ISSA) قوانین خاصی را جهت استاندارد سازی هر چه بیشتر فعالیت این این‌گونه شرکت‌ها در سطح بین‌المللی وضع نموده است، اما متأسفانه علی‌رغم وسعت خدمات دریایی در کشور ایران، تنها یک شرکت تدارکاتی به عضویت این انجمن درآمده است و سایر شرکت‌های فعال، به‌صورت سنتی عمل می‌نمایند. تمرکز بیشتر دست‌اندرکاران در ایران بر روی بانکرینگ متمرکز شده است تا سبب خدماتی کامل، این درحالی است که شناورها جهت کاهش زمان توقف خود در بنادر تمایل به مراجعه به بندری دارند که بتوانند اکثر نیازهای خود را تأمین نمایند.

از دست دادن بازار، خروج ارز، تأکید بر راه اندازی ارائه سوخت و خدمات‌رسانی به کشتی‌ها در برنامه‌ی پنجم توسعه کشور از یک سو و روند رو به رشد تردد شناورها به بنادر جنوب کشور از سوی دیگر حاکی از اهمیت موضوع است. در برنامه‌ریزی‌های بنادر شناخت عوامل کلیدی در انتخاب یک بندر از سوی مشتریان آن‌ها و تمرکز بر روی این‌گونه عوامل باید پیش از تدوین هر گونه استراتژی قرار بگیرد تا موجب جلب رضایت بیشتر مشتریان، افزایش تقاضا، جلوگیری از هدر رفتن سرمایه و نهایتاً افزایش درآمد ناشی از خدمات بندر گردد.

در این تحقیق نیز تلاش محقق در جهت شناسایی فاکتورهای کلیدی در انتخاب یک بندر از سوی شرکت‌های کشتیرانی جهت تهیه تدارکات است که به‌صورت مورد کاوی از شرکت‌های کشتیرانی ایرانی که دارای سفرهای بین‌المللی هستند و در بنادر جنوبی ایران فعالیت دارند، انجام خواهد گرفت. اهداف فرعی این تحقیق موارد زیر هستند:

- شناسایی و اولویت بندی عوامل انتخاب تأمین‌کننده دریایی

بنادر امروزی سعی در برآورده نمودن تقاضای متنوع گروه‌های مختلف مشتریان خود از جمله صاحبان کالا، متصدیان حمل، مالکان شناورها و خطوط کشتیرانی دارند. مشتریان بنادر نیز اغلب هدف‌های متفاوتی را از انتخاب یک بندر دنبال می‌نمایند که هر یک دارای اولویت‌بندی‌های گوناگونی در عوامل انتخابی آن‌هاست. هدف نهایی اغلب مشتریان بنادر، تخلیه و بارگیری کالا است که در راستای این هدف سعی در انتخاب بهترین بندر بر مبنای عوامل خاص خود دارند. در این بین شرکت‌های کشتیرانی علاوه بر تخلیه و بارگیری هدف‌های تهیه مایحتاج و تعمیرات شناورهای خود را نیز دنبال می‌نمایند. از این‌رو امروزه بنداری در عرصه رقابت موفق‌تر خواهند بود که در کنار نیاز تخلیه و بارگیری، سایر نیازهای تدارکاتی و تعمیراتی شرکت‌های کشتیرانی را نیز بر طرف نمایند.

## ۲. بیان مسئله و اهمیت موضوع

در تحقیقی که در زمینه‌ی عوامل مؤثر در انتخاب بندر از دیدگاه شرکت‌های کشتیرانی در سنگاپور و مالزی انجام شد، محققین دریافتند که سطح گسترده خدمات جانبی به شناورها از مهمترین عوامل مراجعه شناورها به بنادر این مناطق هستند (Tongzon and Sawant, 2007). در گذشته، اغلب تمرکز تأمین‌کنندگان دریایی بر روی مواد خوراکی و مصرفی پرسنل بود و به‌صورت ساده عمل می‌نمودند، اما امروزه تأمین‌کنندگان سعی دارند در پیشنهادات و خدمات خود سبب کامل‌تری را ارائه دهند و شناورهای بیشتری را جذب نمایند. هم‌اکنون این صنعت ارائه طیف وسیعی از خدمات، از قبیل تأمین آذوقه کارکنان کشتی، دارو و وسایل پزشکی و درمانی، قطعات یدکی، رنگ و روغن‌های صنعتی، نقشه و چارت‌های دریایی، تجهیزات ایمنی و سایر وسایل متنوع مورد نیاز در بخش‌های مختلف کشتی و سوخت را شامل هستند.

طی تحقیقات صورت گرفته، در حال حاضر امارات متحده عربی جزء یکی از پنج مقام برتر جهان در زمینه ارائه خدمات تأمین تدارکات شناورها است (Ashai et al., 2007) و " اکثر شناورهای وارده به خلیج فارس (حتی شناورهای ایرانی) جهت

در صنعت مورد نظر و یا تعهد آن‌ها به سازمان (Patton, 1996) نیز در اولویت‌بندی عوامل انتخاب تأثیرگذار هستند. در خصوص انتخاب تأمین‌کننده دریایی یکی از محققین دریافت که اگرچه تعداد شعبات، قیمت و تعداد دفعات خدمات زیست محیطی که شرکت تأمین‌کننده به بندر و ترمینال وارد نموده از مهمترین عوامل تأثیرگذار در انتخاب تأمین‌کننده هستند (Celik, 2010). اما این محقق بیشتر بر روی ویژگی خدمات دهی تأمین‌کننده تمرکز نمود و اهمیت و نقش بندر، در انتخاب تأمین‌کننده دریایی را نادیده گرفت.

مقدم (۱۳۸۷) در مقاله خود به بررسی وضعیت نابسامان تدارکات کشتی در ایران پرداخته است. او ابراز داشت اکثر شناورهای وارده به خلیج فارس (حتی شناورهای ایرانی) جهت دریافت سبد خدماتی مورد نیاز خود به بندر فجیره و خورفکان مراجعه می‌نمایند و به طور کلی به از دست دادن این بازار در ایران اشاره نمود.

#### ۴. روش تحقیق

با توجه به این امر که تصمیم‌گیری در خصوص انتخاب بندر جهت تهیه تدارکات تنها توسط برخی از پرسنل دریا و خشکی انجام می‌گیرد و تنها این افراد در این زمینه از تخصص لازم برخوردار هستند، لذا از روش نمونه‌گیری قضاوتی استفاده شده است و افراد بر پایه تخصصشان، انتخاب گردیدند. در ابتدا با توجه به مصاحبه‌های رسمی صورت گرفته با مسوولین و متخصصین و بررسی سابقه تحقیق در این زمینه عوامل کلی که در انتخاب یک بندر تأمین‌کننده و شرکت‌های تأمین‌کننده جهت دریافت تدارکات دریایی تا حدودی دخیل هستند، مشخص گردیدند که در جداول ۱ و ۲ آورده شده‌اند.

جهت سنجش روایی و پایایی پرسشنامه از روایی محتوا و پایایی سازگاری عوامل درونی از طریق محاسبه آلفای کرنباخ استفاده شد. در میزان قابل قبولی ضریب آلفای کرنباخ بین محققین تفاوت نظر وجود دارد. قاسمی (۱۳۸۴) معتقد است با استفاده از روش هماهنگی درونی (آلفای کرنباخ) می‌توان پایایی آزمون‌های نگرش‌سنجی را به‌دست آورد و پایایی مقیاس لیکرت با ضریب آلفای در حدود ۸۵٪ قابل قبول است.

در حالی که سایر محققین ضریب آلفای ۰/۷ را قابل قبول دانسته‌اند در جدول ۳ (Mallery and George, 2003). میزان

- شناسایی نقاط ضعف بندر ایران در جذب شناورها جهت دریافت تدارکات
- شناسایی تأثیر گذار بودن نحوه خدمات‌دهی شرکت‌های تأمین‌کننده در تصمیم‌گیری شرکت‌های کشتیرانی جهت تهیه تدارکات کشتی

#### ۳. پیشینه تحقیق

امروزه انتخاب تأمین‌کننده مناسب مهمترین فعالیت در فرآیند خرید شرکت‌ها محسوب می‌شود (Weber et al., 1999). سرعت، کیفیت، ایمنی و رضایت شغلی از جنبه‌های کاری در سازمان‌ها هستند که تا حد زیادی تحت تأثیر خدمات تأمین‌کنندگان هستند (Kar, 1999). تأخیرات و ارائه کالاهای نامرغوب که موجب صدمه به ایمنی کار می‌گردند، از سوی شرکت‌های تأمین‌کننده نمونه‌هایی از نحوه تأثیرگذاری اینگونه شرکت‌ها بر روی فعالیت شرکت‌های خریدار هستند.

در گذشته از دید شرکت‌ها بیشتر عوامل کمی از قبیل هزینه و فواصل مکانی در اولویت عوامل انتخاب تأمین‌کنندگان قرار داشت، اما با ورود فن‌آوری و تغییر ساختار تجارت سنتی تغییراتی در اولویت‌بندی عوامل ایجاد گردید و سازمان‌ها بیشتر بر روی عوامل کیفی متمرکز شدند. Dikson (۱۹۶۶) در تحقیقی در این زمینه، دریافت که عوامل کیفیت، تحویل به موقع، سیاست رسیدگی به شکایات، سابقه و شهرت تأمین‌کننده و قیمت از مهمترین عوامل و موقعیت جغرافیایی و توانایی بسته‌بندی صحیح از کم اهمیت‌ترین عوامل دخیل در ارزیابی و انتخاب تأمین‌کننده از دیدگاه مدیران خرید سازمان‌های مختلف است. برخی از محققین دریافتند سه فاکتور قیمت، کیفیت و تحویل به موقع و مناسب در تمامی سازمان‌ها و شرکت‌ها با هر نوع فعالیتی که باشند مشترک است (Line and Purchase, 2005).

اهداف شرکت‌ها از انتخاب تأمین‌کننده مناسب متفاوت است برخی به دنبال کاهش هزینه و برخی در پی افزایش کیفیت هستند (Sadeghi et al., 2011). علاوه بر اهداف شرکت‌ها عواملی مثل نوع محصول و خدمات درخواستی (Avery, 1999)، نحوه تأمین به صورت تک تأمین‌کننده (تولید انحصاری) و یا چند تأمین‌کننده (Tektas and Aytekin, 2011)، اندازه شرکت (Pearson and Ellram, 1995) و همچنین ویژگی‌ها و خصوصیات فردی مدیران و مسوولین خرید از قبیل سن و سابقه

قابل قبول تا رد ضریب آلفای کرنباخ از دیدگاه George و Mallery بیان شده است.

جدول ۱: عوامل موثر در انتخاب بندر به کار رفته شده در پرسشنامه

منبع	عامل شناسایی شده
Tongzon, 2009	۱. نزدیکی به بندر مبدا جهت دریافت تدارکات
مصاحبه	۲. نزدیکی به بندر مقصد جهت دریافت تدارکات
Chang et al., 2008	۳. شرایط جوی غالب در بندر
مصاحبه	۴. عمق مناسب لنرگاه، اسکله و کانال دسترسی
Acosta et al., 2011	۵. تجهیزات مناسب ارائه خدمات در لنرگاه (بدک کش، قایق، بالگرد)
Lirn et al., 2004	۶. تعرفه های بندری
Noteboom and Cahoon, 2008	۷. سرعت بالای ارائه خدمات توسط بندر
Yeo et al., 2008	۸. پایین بودن بروکراسی اداری
Lee et al., 2007	۹. ترافیک پایین بندر
Pallis et al., 2011	۱۰. وجود اتحادیه های فعال در بندر
Nir et al., 2003	۱۱. مسائل سیاسی حاکم بر بندر
مصاحبه	۱۲. قوانین بندری
Lekakou et al., 2010	۱۳. قوانین گمرکی آسان
مصاحبه	۱۴. تعطیلات بندر و تاثیر آن بر میزان تعرفه (ساعات و روزهای کاری بندر)
Tongzon and Swant, 2007	۱۵. امنیت بندر
مصاحبه	۱۶. تعدد شرکت‌های تامین کننده فعال در بندر
	۱۷. امکان دریافت سبد خدماتی کامل

جدول ۲: عوامل موثر در انتخاب تأمین کننده به کار رفته شده در پرسشنامه

منبع	عامل شناسایی شده
Dikson, 1966	بسته بندی صحیح کالاها بر اساس نیاز و شرایط خاص سفر
مصاحبه	تازگی کالاها و توجه به مدت انقضای کالا های ارائه شده
Ellram and Pearson, 1995	سرعت ارائه خدمات
مصاحبه	سرعت شرکت‌های تأمین کننده در اعلام صورت حساب پیش از رسیدن شناور به بندر
Patton, 1966	صدافت در ارائه صورتحساب
Avery, 1999	تنوع در ارائه کالاها
Gregory, 2006	داشتن تخصص لازم شرکت‌های تأمین کننده در زمینه کالاهای دریایی
Lin and purchase, 2005	ارائه خدمات پس از فروش مناسب
Mummalenehi et al., 1996	ارائه کالا بر اساس کیفیت و نوع درخواست
Dikson, 1966	هزینه پایین کالا و خدمات شرکت های تأمین کننده
Suresh and Kmana, 2005	نیروی کار کارآمد
Wanger, Kim, 2011	استفاده از تجارت الکترونیک و IT توسط شرکت های تأمین کننده
مصاحبه	ارائه خدمات جانبی رایگان
Tektas and Aytekin, 2011	ارائه کالا در حجم و میزان درخواستی
Lin, purchase, 2005	قابل اعتماد بودن شرکت‌های تأمین کننده (ارسال به موقع و صحیح کالاها)
Kannan and Tan, 2003	انعطاف پذیری شرکت های تأمین کننده در جایگزینی صحیح کالاها
مصاحبه	حمل و نقل کالا به کشتی به صورت کاملاً ایمن
مصاحبه	تلیفات موثر شرکت‌های تأمین کننده تدارکات
Chang et al., 2008	تخفیفات قابل توجه ناشی از حجم سفارش
مصاحبه	توانایی ارائه کالا به کشتی در مسیر حرکت شناور

جدول ۳: درجه‌های مختلف آلفای کرنباخ

$\alpha < 0/5$	$\alpha > 0/5$	$\alpha > 0/6$	$\alpha > 0/7$	$\alpha > 0/8$	$\alpha > 0/9$
غیر قابل قبول	ضعیف	مشکوک	قابل قبول	خوب	عالی

پرداختن به پیش‌آزمون در برآورد پایایی پرسشنامه‌ی تحقیق حاضر ضرورت داشت. بنابراین ۱۵ پرسشنامه به کارکنان بندر کیش و شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش ارائه گردید. با محاسبه میزان آلفای کرنباخ این تعداد پرسشنامه که ۰/۸۸ بود،

مشخص گردید که میزان پایایی پرسشنامه در حد قابل قبولی است. پرسشنامه آزمون شده بین پرسنل دریایی (فرمانده، افسر تدارکات، افسر اول) و پرسنل خشکی (بخش فنی و بازرگانی) ۱۲ شرکت کشتیرانی که دارای سفرهای بین المللی هستند و در بنادر جنوبی فعالیت داشتند، توزیع گردید. پرسشنامه‌های تکمیل شده و قابل استفاده حدود ۱۳۱ پرسشنامه بودند که با استفاده از آمار توصیفی و استنباطی به تحلیل آن‌ها پرداخته شد. در ابتدا، از طریق تحلیل عاملی به دسته‌بندی عوامل پرداخته و پس از آن با تعیین نوع توزیع داده‌ها یعنی نرمال و غیر نرمال بودن آن‌ها با استفاده از آزمون کولموگورف-اسمیرانوف و تعیین پارامتری بودن یا نبودن آن‌ها جهت رتبه‌بندی، از آزمون ناپارامتری فریدمن استفاده شد.

## ۵. آمار توصیفی

همان‌طور که جدول ۴ نشان می‌دهد ۷۱/۸ درصد پاسخ دهندگان از پرسنل دریایی که حیطه فعالیت آن‌ها تنها بر روی کشتی است و ۲۸/۲ درصد پاسخ دهندگان از پرسنل خشکی فعال در بخش فنی و بازرگانی شرکت‌های مورد مطالعه هستند که در ارتباط با تأمین مایحتاج شناور فعالیت دارند.

جدول ۴: توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب محل اشتغال

محل اشتغال	فراوانی	درصد فراوانی
خشکی	۳۷	۲/۲۸
دریا	۹۴	۸/۷۱
جمع	۱۳۱	۱۰۰/۰

## ۵-۱. تأثیر خدمات دهی تأمین کنندگان در انتخاب بندر جهت دریافت تدارکات

با توجه به جدول ۵ نشان داده شده که ۹۵٪ افراد معتقدند که نحوه خدمات دهی تأمین کنندگان در انتخاب یک بندر موثر است و تنها ویژگی‌های فیزیکی بندر، شرکت‌های کشتیرانی را جذب نمی‌نماید. این موضوع دلیل انحراف مسیر شناورهای ایرانی جهت دریافت تدارکات از بنادر عربی حوزه خلیج فارس را توجیه می‌نماید.

جدول ۵: توزیع فراوانی تأثیر خدمات دهی تأمین کنندگان در انتخاب بندر جهت دریافت تدارکات

تأثیر خدمات دهی	فراوانی	درصد فراوانی
بلی	۱۲۵	۹۵/۴
خیر	۶	۴/۶
جمع	۱۳۱	۱۰۰/۰

## ۶. آمار استنباطی

### ۱-۶. دسته‌بندی عوامل اولیه

جدول ۸: مقادیر ویژه و واریانس متغیرها

عامل‌ها	مقادیر ویژه اولیه		مقادیر ویژه عوامل استخراجی با چرخش		
	مجموع	درصد واریانس	مجموع	درصد واریانس	درصد تجمعی
۱	۳/۹۹۱	۱۹/۹۵۳	۲/۶۲۰	۱۳/۱۵۲	۱۳/۱۵۲
۲	۲/۷۵۹	۱۳/۷۹۳	۲/۳۰۵	۱۱/۵۲۳	۲۴/۶۷۴
۳	۱/۷۸۷	۸/۹۳۷	۱/۹۴۰	۹/۷۰۱	۳۴/۳۷۵
۴	۱/۴۲۴	۷/۱۱۹	۱/۷۸۵	۸/۹۲۶	۴۳/۳۰۱
۵	۱/۲۰۳	۶/۰۱۴	۱/۵۸۸	۷/۹۴۱	۵۱/۲۴۲
۶	۱/۰۷۰	۵/۳۵۲	۱/۵۴۷	۷/۷۳۴	۵۸/۹۷۶
۷	۱/۰۶۲	۵/۳۰۸	۱/۵۰۰	۷/۵۰۱	۶۶/۲۷۷

جهت رتبه‌بندی عوامل ابتدا ۱۷ عامل اولیه مربوط به بندر و در مرحله دوم ۲۰ عامل موجود در جدول ۲ مربوط به خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده از طریق تحلیل عاملی به دسته‌های معین تبدیل گردیدند.

جدول ۶ نشان‌دهنده عامل‌های اساسی شناسایی شده توسط تحلیل عاملی است. این جدول شامل دو قسمت است. قسمت اول مربوط به مقادیر ویژه اولیه بوده و تعیین‌کننده عامل‌هایی است که در تحلیل باقی می‌ماند. عامل‌هایی که دارای مقدار ویژه کمتر از ۱ هستند از تحلیل خارج می‌گردند و قسمت دوم نیز نشان‌دهنده مقادیر ویژه استخراجی با چرخش است. با توجه به تحلیل عاملی انجام شده روی ۱۳ متغیر مربوط به فاکتورهای انتخاب بندر، ۵ عامل به‌عنوان عامل‌های اصلی شناسایی شدند و این عامل‌ها با توجه به بررسی ادبیات موضوع به صورت عناوین مشخص شده در جدول ۷ آورده شده‌اند.

جدول ۹: آمار توصیفی امتیاز متغیرهای شناسایی شده

فاکتورها	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کمترین امتیاز	بیشترین امتیاز
کیفیت کالا	۱۳۱	۴/۴۵۵۵	۴۹۴۷۷	۲/۰۰	۵/۰۰
تخصص	۱۳۱	۴/۱۶۰۳	۳۸۸۶۲	۳/۳۳	۵/۰۰
بازاریابی	۱۳۱	۳/۴۲۴۹	۵۵۴۷۸	۲/۳۳	۴/۶۷
کیفیت خدمات	۱۳۱	۴/۱۶۳۴	۴۵۳۳۳	۱/۴۰	۵/۰۰
سرعت	۱۳۱	۴/۰۸۰۲	۶۰۳۸۹	۱/۰۰	۵/۰۰
هزینه	۱۳۱	۴/۰۵۷۳	۷۰۰۶۶	۱/۰۰	۵/۰۰
تنوع خدمات	۱۳۱	۳/۷۵۹۵	۶۷۴۶۸	۱/۵۰	۵/۰۰

### ۲-۶. الویت‌بندی عوامل

با توجه به اینکه هدف اصلی این تحقیق شناسایی نحوه رتبه‌بندی و اهمیت این عوامل در تصمیم‌سازی جهت دریافت تدارکات است از این‌رو باید تا با استفاده از روشی مناسب عوامل در هر دو دسته‌ی مختص بندر و مختص شرکت‌های تأمین‌کننده رتبه‌بندی گردند. با توجه به اینکه در پرسشنامه از طیف ۵ نقطه‌ای لیکرت استفاده شده است و داده‌ها از نوع ناپارامتری هستند، لذا با استفاده از آزمون فریدمن می‌توان به‌راحتی به این هدف دست یافت. در جدول ۱۰ رتبه‌های هر یک از عوامل در مقایسه با یکدیگر از نظر افراد نمونه آماری تحقیق به‌صورت توصیفی مشخص شده است.

جدول ۶: مقادیر ویژه و واریانس متغیرها

عامل‌ها	مقادیر ویژه اولیه		مقادیر ویژه عوامل استخراجی با چرخش		
	مجموع	درصد واریانس	مجموع	درصد واریانس	درصد تجمعی
۱	۲/۵۴۶	۱۹/۳۵۰	۲/۳۲۵	۱۷/۸۸۶	۱۷/۸۸۶
۲	۱/۷۷۱	۱۳/۶۲۵	۲/۹۷۵	۱۲/۷۱۴	۳۰/۶۰۰
۳	۱/۴۲۳	۱۱/۰۲۴	۴/۹۹۹	۱۱/۲۱۹	۴۱/۸۱۹
۴	۱/۲۷۹	۹/۸۲۴	۵/۲۸۴	۱۰/۴۵۹	۵۲/۲۷۸
۵	۱/۱۲۱	۸/۶۲۳	۶/۴۶۴	۱۲/۲۲۴	۶۴/۴۶۴

جدول ۷: آمار توصیفی امتیاز متغیرهای شناسایی شده

فاکتورها	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کمترین امتیاز	بیشترین امتیاز
موقعیت جغرافیایی	۱۳۱	۲/۷۹۶۴	۷۸۰۷۳	۱/۰۰	۴/۶۷
مدیریت بندر و گمرک	۱۳۱	۴/۲۵۱۹	۳۵۰۴۶	۳/۴۰	۵/۰۰
هزینه‌ها	۱۳۱	۴/۱۲۶۰	۵۳۱۱۲	۳/۰۰	۵/۰۰
شرایط فیزیکی	۱۳۱	۴/۲۱۷۶	۴۹۲۶۷	۲/۰۰	۵/۰۰
شرایط بیرونی	۱۳۱	۴/۱۱۴۵	۶۶۳۸۰	۳/۰۰	۵/۰۰

با توجه به تحلیل عاملی انجام شده روی ۲۰ متغیر مربوط به عوامل کلیدی مربوط به خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده، ۷ عامل به‌عنوان عامل‌های اصلی شناسایی شدند که در جدول (۸) آورده شده‌اند و این عامل‌ها با توجه به بررسی ادبیات موضوع به‌صورت عناوین مشخص شده در جدول ۹ نام‌گذاری گردیدند.

جدول ۱۰: رتبه‌بندی کلیه عوامل مربوط به دریا و خشکی از منظر افراد نمونه‌ی آماری تحقیق

عوامل کلیدی	میانگین	رتبه
کیفیت کالا	۹,۰۵	۱
مدیریت بندر و گمرک	۸,۱۵	۲
شرایط فیزیکی بندر	۷,۷۲	۳
کیفیت خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده	۷,۲۹	۴
تخصص تأمین‌کننده	۷,۲۲	۵
هزینه	۷,۱۴	۶
شرایط بیرونی حاکم بر بندر	۷,۱۲	۷
هزینه(مربوط به خدمات تأمین‌کننده)	۶,۹۲	۸
سرعت خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده	۶,۶۷	۹
تنوع خدمات تأمین‌کننده	۵,۱۴	۱۰
بازاریابی	۳,۴۸	۱۱
موقعیت جغرافیایی	۲,۱۱	۱۲

## ۷. نتیجه‌گیری و ارائه راهکار

موقعیت مناسب قلمرو جغرافیایی کشور در تجارت جهانی و منطقه‌ای، وجود سواحل طولانی جنوبی کشور در خلیج فارس و دریای عمان و نزدیکی برخی از بنادر ایرانی به خطوط اصلی تردد در خلیج فارس، زمینه را جهت ایفا نقش موثر در زمینه‌ی تدارکات دریایی برتر منطقه برای کشور فراهم می‌آورد. ایفای مؤثر این نقش موجب حفظ منابع ملی اقتصادی، زمینه‌ی دستیابی به درآمد ارزی (صادرات خدمات)، حضور گسترده‌تر در بازارهای جهانی به ویژه منطقه‌ای و در نهایت ارتقای جایگاه جهانی کشور را فراهم خواهد آورد. با توجه به مصاحبه‌ها و بررسی‌های انجام شده، مشخص گردید تنها ویژگی‌های بندر به تنهایی جاذبه لازم را برای شرکت‌ها جهت دریافت تدارکات ایجاد نمی‌کنند بلکه نحوه خدمات‌دهی شرکت‌های تأمین‌کننده نیز نقش بسزایی را در این زمینه به عهده دارند. از این‌رو در کنار ۱۷ عامل انتخاب بندر، ۲۰ عامل انتخاب تأمین‌کننده که در مجموع در ۱۲ دسته به‌عنوان عوامل اصلی شناسایی گردیدند. از ۳۷ عامل شناسایی شده ۴ عامل حذف گردیدند و عوامل زیر به‌عنوان عوامل کلیدی شناسایی شدند:

عوامل مربوط به ویژگی‌های بندر: مدیریت بندر، شرایط فیزیکی، شرایط بیرونی، هزینه‌ها و موقعیت جغرافیایی

عوامل مربوط به خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده: کیفیت کالا، تخصص، کیفیت خدمات، هزینه، سرعت، تنوع و خدمات بازاریابی

شناسایی عوامل به تنهایی منجر به شناخت ما در نقاط ضعف بنادر ایرانی نمی‌گردید، چرا که بنادر ایرانی در برخی از عوامل شناسایی شده، مانند موقعیت جغرافیایی (نزدیکی به خطوط کشتیرانی در تنگه هرمز)، شرایط به مراتب بهتری را از بنادر خارجی حوزه خلیج فارس به عهده دارند. از این‌رو سعی گردید با یافتن اولویت‌بندی این عوامل از دیدگاه پرسنل شرکت‌های کشتیرانی نقاط ضعف بنادر ایرانی شفاف‌تر گردند.

طبق نتایج به‌دست آمده شرکت‌های کشتیرانی در صورتی که بخواهند بندری را تنها با هدف تهیه تدارکات انتخاب نمایند و نه تخلیه و بارگیری کالا، به کلیه عوامل با توجه به ترتیب جدول ۱۰ اهمیت قائل هستند.

اولویت‌دهی شرکت‌های کشتیرانی به کیفیت کالا به سیاستگذاران بندر، نقش شرکت‌های تأمین‌کننده را بیش از پیش نمایان می‌سازد. شاخص‌هایی از قبیل بسته‌بندی صحیح کالا با توجه به شرایط خاص سفرهای دریایی، تازگی و توجه به زمان انقضاء آن‌ها اگرچه مسایلی ساده به‌نظر می‌رسند، اما از نقاط ضعفی بوده که برنامه‌ریزان و سیاستگذاران بنادر ایرانی از آن غافل مانده‌اند. عدم تدوین قوانین نظارتی خاص در این زمینه بر روی فعالیت شرکت‌های تأمین‌کننده، اجازه ورود به این بخش از صنعت دریایی تنها با در نظر گرفتن صلاحیت مالی شرکت‌ها و عدم بررسی برخورداری شرکت‌های مذکور از تخصص لازم منجر به بروز چنین مشکلاتی در خدمات اینگونه شرکت‌ها گردیده است. با توجه به طولانی بودن زمان سفر کشتی‌های اقیانوس‌پیما و شرایط خاص اینگونه سفرها بسته‌بندی صحیح کالاهای درخواستی و تازگی آن‌ها به‌طور غیر مستقیم منجر به کاهش هزینه‌های تحمیلی به شرکت‌های کشتیرانی و افزایش رضایت آن‌ها از خدمات می‌گردد. در اینجا می‌توان به این نتیجه دست یافت که توجه صرف به ویژگی‌های بندر از لحاظ زیرساختی و افزایش عمق و تعداد اسکله‌ها و مسایلی از این قبیل اگرچه باعث افزایش تقاضا برای خدمات بندر می‌گردد، اما بنادر در کنار این موضوع بدون هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری و تنها با تدوین یکسری قوانین نظارتی خاص می‌توانند خدمات شرکت‌های تأمین‌کننده را افزایش دهند و به‌طور غیرمستقیم سود لازم را با افزایش تعداد مراجعه کشتی‌ها به بندر به‌دست آورند.

عامل دیگری که در درجه دوم اهمیت نشان داده شد، مدیریت بندر است. این عامل شاخص‌هایی از قبیل امنیت، سرعت، قوانین بندری و گمرکی و بروکرسی اداری را شامل است. افزایش قوانین بندری، پیچیدگی‌های گمرکی و کاغذ بازی‌های اداری نه تنها منجر به بهبود عملکرد بندر نمی‌گردد، بلکه کاهش تقاضای ورود کشتی‌ها به بندر را در بر خواهد داشت. نبود قوانین گمرکی خاص جهت کالاهای مصرفی و قطعات مورد نیاز کشتی منجر به پیچیدگی و زمان بر بودن واردات این قطعات و تحمیل هزینه به شرکت کشتیرانی، ناشی از توقف شناورها در بندر می‌گردد. در خصوص شاخص امنیت نیز اگرچه ایجاد زمینه‌های لازم جهت افزایش ضریب این شاخص در بندر در ابتدای امر هزینه‌ساز خواهد بود، اما در دراز مدت خوش‌نامی بندر در زمینه امنیت، موجب ترغیب هرچه بیشتر شرکت‌های کشتیرانی جهت مراجعه می‌شود.

- به کارگیری افراد متخصص

## منابع

امامی، م.، ۱۳۹۰. سر مهندس و مهندس ناظر شرکت ملی نفت کش، مصاحبه تلفنی.

ایلاتی، غ.؛ براتی، ا.، ۱۳۸۸. بررسی جنبه‌های برتری کشور ایران در منطقه خلیج فارس جهت سوخت رسانی به کشتی‌های تجاری. دهمین همایش صنایع دریایی ایران. صفحه ۱.

قاسمی، و.، ۱۳۸۴. ضریب آلفای کرنباخ و ویژگی‌های آن با تأکید بر کاربرد در پژوهش‌های اجتماعی. مجله پژوهشی دانشگاه علوم انسانی اصفهان. صفحات ۱۷۴-۱۵۵.

محمدیان، ح.، ۱۳۹۰. سرمهندس و افسر تدارکات اسبق شرکت ملی نفت کش، مصاحبه تلفنی.

مقدم، ع.، ۱۳۸۶. تدارکات دریایی معتبر ضرورت توسعه جزایر و بنادر ایران. بندر و دریا. صفحه ۱۴۲.

Acosta, M.; Coronado, D.; Cerban, M., 2011. Bunkering competition and Competitiveness at the ports of the Gibraltar Strait. *Journal of Transport Geography*, 19. 911-916 pp.

Ashai, Z.; El Dahshan, M.; Kubba, J., 2007. The transport and logistics cluster in the United Arab Emirates. [www.isc.hbs](http://www.isc.hbs), version (02/2011).

Avery, S., 1999. Parts availability crucial to MRO supplier selection. *Purchasing journal*, 126. 107-108 pp.

Cahoon, S. and Notteboom, T., 2008. Port marketing tools in a logistics restructured market environment: the quest for port royalty. *Proceedings of the International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, Dalian, China.*

Celik, M., 2010. Key Decision-Making Process on Logistic Support to Merchant Ships Based on Operational Requirements: Marine Supplier Selection. *Naval Engineers journal*, 122. 50-56 pp.

Chang, Y.; Lee, S.; Lie, S., 2008. Factors Affecting Liners' Port Selection by Trade Route. *Korea Maritime Institute*. [www.maritimeeconomic.ac](http://www.maritimeeconomic.ac), version (04/2011).

با توجه با آنچه گفته شد باید سیاستگذاران، دست اندرکاران بندری و شرکت‌های تأمین‌کننده در تدوین راهبردهای خود با تمرکز بر روی این عامل‌ها سعی در جذب شناورهای بیشتر نمایند. اگرچه عواملی از قبیل شرایط فیزیکی بندر در اکثر موارد در ایران مورد توجه است، اما باید این امر را در نظر گرفت که با وجود آن که با ایجاد ساختارهای زیربنایی و روبنایی فیزیکی بیشتر امکان جلب بیشتر مشتریان بندر وجود دارد، اما بدون در نظر گرفتن عوامل مورد نظر مشتریان و غنی‌تر نمودن کیفیت خدمات زمینه، از دست دادن مشتریان فعلی با توجه به رقبای در این زمینه در منطقه‌ی خلیج فارس بیش از پیش مهیا خواهد بود. در ادامه، راهکارهای مناسب در این زمینه ارائه شده است.

- تعیین و تصویب قوانین کیفی و ایمنی مختص شرکت‌های تأمین‌کننده دریایی فعال، به‌طور مثال بندر سنگاپور دوره‌های آموزشی مختلف ایمنی کار را جهت کارکنان شرکت‌های تأمین‌کننده برپا می‌نماید که در پایان گواهی دوره به افراد تعلق می‌گیرد و بدون داشتن این گواهی‌ها مجوزهای ورود و اشتغال در محوطه بندر به این افراد داده نمی‌شود.

- اعطای تسهیلات بانکی به شرکت‌های تأمین‌کننده
- کاهش موانع گمرکی و تعیین فصول مشخص قوانین جهت کالاهای مصرفی مرتبط کشتی در قوانین گمرکی و بندری کشور

- کاهش بار مالیاتی این شرکت‌ها جهت افزایش توان رقابتی آن‌ها

- تشویق بخش خصوص به سرمایه‌گذاری در این بخش از طریق تأمین تجهیزات اولیه که نیازمند سرمایه بالا هستند از قبیل یدک‌کش و یا بالگرد جهت ارسال کالا به شناور

راهکارهای مرتبط با عملکرد مستقیم شرکت‌های تأمین‌کننده ایرانی

- بررسی و ارزیابی نیاز مشتریان به‌طور مستمر
- استفاده گسترده از فناوری اطلاعات در فرآیندهای تجاری خود
- تبعیت از استانداردهای کیفی بین‌المللی در کیفیت کالا و خدمات
- ارائه خدمات جانبی رایگان جهت ترغیب هر چه بیشتر کشتی‌ها

- 124 pp.
- Nir, A.; Lin, K.; Liang, G., 2003. Port choice behavior from the perspective of the shipper. *Maritime Policy and Management: The flagship journal of international shipping and port research*. www.informaworld.com, version (02/2011).
- Pallis, A.; Vitsounis, T.K.; De Langen, P.W.; Notteboom, T., 2011. Port economics, policy and management- Content classification and survey. *Transport Reviews. Journal of maritime economic*. www.porteconomics.eu. Version (02/2011).
- Patton, W.W., 1996. Use of Human Judgment Models in Industrial Buyer's Vendor Selection Decisions. *Journal of Industrial Marketing Management*, 25.135-149 pp.
- Sadeghi, A.; Zaeri, M.; Naderi, A.; Kalanaki, A.; Fasihy, R., 2011. Application of multi criteria decision making technique to evaluation suppliers in supply chain management. *African Journal of Mathematics and Computer Science Research*, 4. 100-106 pp.
- Suresh, B. and Kamana, S., 2005. An Analytical Hierarchy Process for Vendor Election Evaluation. *South Asian Journal of Management*, 12. 101-115 pp.
- Tektas, A. and Aytekin, A., 2011. Supplier Selection in the International Environment: A Comparative Case of a Turkish and an Australian Company. IBIMA Publishing. www.ibimapublishing.com. Version (05/2011).
- Tongzon, J.L., 2009. Port choice and freight forwarders. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45. 186-195 pp.
- Tongzon, J.L. And Sawant, L., 2007. Port choice in a competitive environment: from the shipping lines' perspective. *Journal of Applied Economics*, 39. 477-92 pp.
- Wagner, S.M. and Kim, D., 2011. Supplier selection problem revisited from the perspective of product
- Dickson, G. W., 1966. An analysis of vendor selection systems and decisions. *Journal of Purchasing*, 2. 5-17 pp.
- Ellram, L. and Pearson, N., 1995. Supplier Selection and Evaluation in Small versus Large Electronics Firms. *Journal of Small Business Management*, 33.45-50 pp.
- George, D. and Mallery, P., 2003. SPSS for Windows step by step: A simple guide and reference.
- Geregory, R.E., 2006. source selection. *Journal of purchasing and material management*. 24-29 pp.
- Kannan, V. R. and Tan, K. C., 2003. Attitudes of US and European managers to supplier selection and assessment and implications for business performance. *Journal of Benchmarking*, 10. 472-494 pp.
- Kar, A. K., 2009. Modeling of Supplier Selection in e-Procurement as a Multi-Criteria Decision Making Problem. www.sprouts.aisnet. Version (06/2011).
- Lee, S.; Chang, Y.; Lee, P., 2007. Determinants of Port Selection: Heterogeneity among Major Market Players. *International Conference on Logistics, Shipping and Port Management*.
- Lekakou, M.B.; Pallis, A.A.; Vaggelas, G.K., 2010. Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. An international multi disciplinary journal of tourim. www.porteconomics.eu. Version (01/2011).
- Lin, X. and Purchase, S., 2005. Supplier Selection In China: A Conjoint Analysis ANZMAC Conference: Retailing, Distribution Channels and Supply Chain Management University of Western Australia.
- Lirn, T.C.; Thanopoulou, H.A.; Beynon, M.J.; Beresford, A.K.C., 2004. An Application of AHP on Transshipment Port Selection: A Global Perspective. www.porteconomics.eu, version (01/2011).
- Mummalaneni, V.; Dubas, K. M.; Chao, C., 1996. Chinese Purchasing Managers Preferences and Trade-offs in Supplier Selection and Performance Evaluation. *Journal of Industrial Marketing Management*, 25.115-



- Operational Research, 50. 2-18 pp.
- Yeo, G.; Roe, M.; Dinwoodie, J., 2008. Evaluating the competitiveness of container ports. [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com). Version (8/2011).
- configuration. International Journal of Production Research, 1-13 pp.
- Weber, C.A.; Current, J. R.; Benton, W. C.; 1991. Vendor selection criteria and methods. European Journal