

Risk Management Modeling for HazMat Transportation

Alireza Mirmohammadsadeghi^{1,*} , Hadi Abniki², HoseinAli Hasanpour³

¹ Associate Professor, Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, University of Imam Hussein, Tehran, Iran

² Ph.D. Student in Industrial Engineering, Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, University of Imam Hussein, Tehran, Iran

³ Assistant Professor, Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, University of Imam Hussein, Tehran, Iran

* **Corresponding Author:** Alireza Mirmohammadsadeghi, Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, University of Imam Hussein, Tehran, Iran. Email: ammsadeghi@ihu.ac.ir

Abstract

Received: 18/12/2020

Accepted: 27/02/2021

How to Cite this Article:

Mirmohammadsadeghi A, Abniki H, Hasanpour H. Risk Management Modeling for HazMat Transportation. J Occup Hyg Eng. 2021; 8(2): 24-34. DOI: 10.52547/johe.8.2.24

Background and Objective: Industrial development accelerates the transportation of hazardous materials, especially in developing countries, which leads to an increased risk of accidents. Consequently, conducting further research is essential to reduce these consequences. The present study aimed to provide a simple, comprehensive and innovative model of risk management for transporting hazardous materials.

Materials and Methods: The proposed model consisted of four steps of identification, analysis, evaluation, and control. Appropriate layouts and tools such as system dynamics and fuzzy AHP were used to ensure that all relevant elements were carefully examined. The model was implemented in a real example of hydrazine explosive transport.

Results: In the risk analysis stage, it was found that population density is the most important factor in increasing the risk of transporting hazardous materials along with sub-criteria related to driver and management. Finally, ways to reduce risk to an acceptable level were examined during the presentation of risk control planning.

Conclusion: Using system dynamics in the risk identification stage and fuzzy AHP in the risk analysis stage along with expert judgment can be effective in improving the risk management process.

Keywords: Fuzzy AHP; Hazardous Materials; Risk; Safety; System dynamics; Transport

ارائه مدل مدیریت ریسک حمل و نقل مواد خطرناک (مواد منفجره)

علیرضا میرمحمدصادقی^{۱*}، هادی آبنیکی^۲، حسینعلی حسن‌پور^۳

^۱ دانشیار، گروه مهندسی صنایع، دانشکده فنی، دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران

^۲ دانشجوی دکتری مهندسی صنایع، گروه مهندسی صنایع، دانشکده فنی، دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران

^۳ استادیار، گروه مهندسی صنایع، دانشکده فنی، دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران

* نویسنده مسئول: علیرضا میرمحمدصادقی، گروه مهندسی صنایع، دانشکده فنی، دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران. ایمیل: -----

چکیده

سابقه و هدف: شتاب توسعه صنعتی به خصوص در کشورهای در حال توسعه، افزایش میزان حمل و نقل مواد خطرناک و به تبع آن افزایش خطرات و حوادث را به همراه داشته است و هر گونه تحقیق و توسعه در زمینه کاهش ریسک فرایندهای مرتبط به کاهش حوادث و تبعات آن کمک می‌کند. هدف از این مقاله ارائه مدل مدیریت ریسک حمل و نقل مواد خطرناک است که ضمن حفظ جامعیت و استفاده از ابزارهای بدیع، به منظور استفاده صنعتگران و متولیان حمل و نقل، سادگی لازم را دارد.

مواد و روش‌ها: این مدل از چهار گام شناسایی، تجزیه و تحلیل، ارزیابی و کنترل تشکیل شده است و برای اطمینان از در نظر گرفتن تمامی عناصر مرتبط و بررسی دقیق تمام اجزاء، از لایه‌بندی مناسب تشکیل شده و از ابزارهایی مانند پویایی‌شناسی و AHP فازی استفاده شده است. مدل ارائه شده در یک نمونه واقعی حمل و نقل هیدرازین پیاده‌سازی شد.

یافته‌ها: در مرحله تجزیه و تحلیل ریسک مشخص شد چگالی جمعیتی بیشترین اهمیت را در ریسک حمل و نقل مواد خطرناک دارد و پس از آن زیرمعیارهای مرتبط با راننده و مدیریت اهمیت بسزایی دارند. در نهایت، ضمن ارائه طرح‌ریزی کنترل ریسک، راه‌های کاهش ریسک به حد قابل قبول بررسی شد.

نتیجه‌گیری: استفاده از پویایی‌شناسی سیستم در مرحله شناسایی ریسک و AHP فازی در مرحله تجزیه و تحلیل ریسک به همراه قضاوت خبرگان می‌تواند در بهبود فرایند مدیریت ریسک موثر باشد.

واژگان کلیدی: پویایی‌شناسی سیستم؛ حمل و نقل؛ ریسک؛ مواد خطرناک؛ ایمنی؛ AHP فازی

مقدمه

تعاریف، ریسک به‌عنوان یک مفهوم دوبعدی دربرگیرنده وقوع هر دو احتمال خطر و پیامدهای آن است [۵،۶]. علاوه بر این، مفاهیم دیگر نیز برای تعیین ریسک مورد توجه قرار گرفته‌اند که شامل تشخیص شکست [۷-۹]، زمان هزینه [۱۰] و مدت بهبود است [۱۱].

Saad و همکارانش یک مدل مفهومی را برای ارزیابی و کاهش ریسک‌های حمل و نقل مواد خطرناک بر مبنای داده‌های تصادفات و سوانح در صنعت شیمیایی آمریکا از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰ مطرح کردند [۱۲]. Adhitya یک مدل پویا را برای شبیه‌سازی عملیات تحت تغییرات رفتار مشتری، سیاست‌های کسب و کار و مسائل زیست‌محیطی توسعه دادند [۱۳]. Laínez و همکارانش به بحث در زمینه پیشرفت راهبردهای مدیریت خطر در راستای توضیح گسترده دیدگاه‌های مربوط به ریسک حمل و نقل مواد خطرناک پرداختند [۱۴]. Li و همکارانش در مقاله خود یک مدل منطقی

حمل و نقل مواد خطرناک در سراسر جهان، به ویژه در کشورهای صنعتی در حال افزایش است [۱]. برآوردها نشان می‌دهد در نیمه اول قرن حاضر بیش از ۴ میلیارد تن مواد خطرناک در سراسر جهان حمل می‌شود [۲]. از طرفی دیگر، حمل و نقل مواد و کالاهای خطرناک از فرایندهای با ریسک زیاد بوده و همواره با حوادثی همراه است [۳]. علاوه بر این تحقیق Oggero و همکارانش نشان می‌دهد ۶۳ درصد از تمام حوادث حمل و نقل مواد خطرناک در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل و نقل، در جاده‌ها اتفاق افتاده است [۴]. اولین گام در کنترل حوادث حمل و نقل مواد خطرناک، اجرای کامل و گام‌به‌گام مدیریت ریسک است. برای اجرای کامل مدیریت ریسک در حمل و نقل مواد خطرناک باید ضمن ارائه مدلی جامع و بدیع، ابعاد اجرایی و شرایط پیاده‌سازی مدل مدنظر قرار گیرد و چالش‌ها و پیچیدگی‌های جهان واقعی در آن لحاظ شود. در بسیاری از

در تحقیقات گذشته، عموماً به یک جنبه خاص از مدیریت ریسک توجه شده است و نویسندگان به جنبه‌های تئوریک مدیریت ریسک تمرکز بیشتری داشته‌اند. برای نمونه، برخی از نویسندگان برای بررسی مسائل طرح‌ریزی زنجیره تأمین در شرایط ریسکی یک رویکرد برنامه‌ریزی احتمالی ارائه دادند [۲۹-۲۷] و با مسائل مالی را در زنجیره تأمین مواد خطرناک بررسی کردند [۳۰-۳۲]. در این تحقیق تلاش شده است ضمن تمرکز به تمام جنبه‌های مدیریت ریسک و ارائه یک الگوی جامع، مراحل پیاده‌سازی عملی آن با دقت زیادی انجام شود. ضمن اینکه به علت غلبه بر پیچیدگی‌های جهان واقعی و اطمینان از جامعیت کامل مدل، به‌خصوص شناسایی کامل متغیرها، از ابزار پویایی‌شناسی سیستم و چندین روش هم‌زمان در مرحله شناسایی ریسک استفاده شده است.

روش کار

این تحقیق در مجموع در چهار گام انجام شد. در گام اول معیارهای مرتبط با ریسک حمل و نقل مواد خطرناک (HTRFs: HAZMAT Transportation Risk Factors) و زیرمعیارهای مرتبط با ریسک حمل و نقل مواد خطرناک (Sub-HTRFs) شناسایی شدند. برای آنکه شناسایی کامل و جامع باشد، از چندین روش از جمله روش پویایی‌شناسی سیستم، تکنیک دلفی، تجزیه و تحلیل آمار حوادث و مطالعات گذشته استفاده شد. پس از آن از روش AHP فازی برای وزن‌دار کردن زیرمعیارهای شناسایی شده استفاده شد. سپس ارزیابی ریسک به این نحو انجام شد که ابتدا هر کدام از زیرمعیارها در طبقات جداگانه احتمال، شدت و ردیابی قرار گرفتند و جمع وزنی نرمالیزه شده آن‌ها محاسبه شد. پس از آن از ضرب سه عامل احتمال، شدت و ردیابی، ریسک نهایی محاسبه و با مقادیر مقایسه شد. در نهایت اقدامات کنترلی ریسک ارائه شدند.

تعیین HTRFs/ Sub-HTRFs معیارهای تصمیم‌گیری و

الگوی ارزیابی ریسک در مدل حمل و نقل مواد خطرناک

شناسایی و نهایی کردن HTRFs/ Sub-HTRFs

مراحل جمع‌آوری داده‌ها برای انتخاب HTRFs و Sub-HTRFs به شرح زیر است:

الف- شناسایی اولیه HTRFs و Sub-HTRFs بر اساس گزارش حوادث جاده‌ای مرکز فرماندهی و کنترل ترافیک پلیس راه ناجا

ب- شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs بر مبنای مبانی علمی، استانداردها، موافقت‌نامه حمل و نقل محصولات خطرناک (ADR : European Agreement for Carriage) (Dangerous Goods and Substance by Road)، قوانین حمل و نقل مواد خطرناک سازمان ملل، مقررات حمل و نقل مواد

فازی بهبودیافته را مناسب برای مدیریت ریسک حمل و نقل دریایی روغن توسعه دادند. این مدل سیستم فازی خبره معمولی را از طریق حلقه‌های پایگاه داده‌ها، واکنشی و پرواکتیو بهبود می‌دهد. نتایج تجربی آن‌ها برای نشان‌دادن مزیت‌های ارزیابی ریسک بهبودیافته استفاده می‌شود [۱۵].

Peng و همکارانش برای تجزیه و تحلیل رفتار سیستم امدادی بلایای زنجیره تأمین از هم‌گسیخته با شبیه‌سازی عدم قطعیت‌های مرتبط با شبکه جاده‌ای اطلاعات تأخیری، یک مدل پویایی‌شناسی سیستم را معرفی کردند [۱۶]. Gajovic و همکارانش رویکردهایی را بر اساس کاربرد (Analytical) AHP (Hierarchy Process) و AHP فازی به‌عنوان ابزاری برای رتبه‌بندی ریسک زنجیره تأمین پیشنهاد دادند [۱۷]. با در نظر گرفتن ویژگی‌های محصولات شیمیایی، Liu و همکارانش یک مدل دوگانه را برای تجزیه و تحلیل ریسک‌های حمل و نقل داخلی و خارجی ایجاد کردند [۱۸]. Kazantzi و همکاران یک مدل چند دوره‌ای را برای شبیه‌سازی ریسک حمل و نقل مواد خطرناک ارائه دادند [۱۹]. Pradhananga و همکارانش یک مدل ریاضی را برای مسئله مسیریابی و زمان‌بندی حمل و نقل مواد خطرناک با پنجره زمانی با هدف کمینه‌سازی هزینه‌های حمل و نقل و ریسک مرتبط با حمل و نقل ارائه دادند [۲۰].

Bronfman و همکارانش مدلی را با اهداف به حداکثر رساندن حداقل فاصله اقلیدسی بین مسیر و نزدیک‌ترین مرکز آسیب‌پذیر و حداقل ساختن هزینه‌های حمل و نقل فرمول‌بندی کردند [۲۱]. Forigua و Lyons با توسعه یک روش متمرکز بر شناسایی متغیرهای کلیدی، مجموعه‌ای از شاخص‌های استراتژیک و عملیاتی را برای ادغام ایمنی جاده در زنجیره حمل و نقل جاده‌ای کالاهای خطرناک در کلمبیا ارائه دادند [۲۲]. Yang و همکارانش یک چارچوب مبتنی بر استقرار تابع کیفیت را در محیط فازی پیشنهاد دادند تا به‌طور مؤثر ریسک‌ها و مدیریت ایمنی روند حمل و نقل مواد خطرناک را مدیریت کند [۲۳].

Gul و همکارانش یک مدل ارزیابی ریسک مبتنی بر اعداد فازی را برای مسیرهای یک شرکت حمل و نقل نفت ارائه کردند [۲۴]. Ghaleh و همکارانش با هدف ارائه الگوی ارزیابی خطر ایمنی حمل و نقل ناوگان جاده‌ای مواد خطرناک و طبقه‌بندی کامیون‌ها با رویکرد ایمنی تحقیقی انجام دادند. در این تحقیق، ابتدا عوامل مؤثر در ایجاد ریسک ایمنی کامیون‌های نفتی جاده با استفاده از روش تحلیل خطر شغلی (JHA: Job Hazard Analysis) شناسایی و پس از آن، فرایند تحلیل سلسله مراتبی فازی (FAHP) به‌منظور وزن‌گیری فاکتورهای تعیین‌شده استفاده شد [۲۵]. جباری و همکارانش حاشیه ایمن و حاشیه بقای حمل و نقل مواد خطرناک را با استفاده از روش‌های ALOHA و PHAST و شاخص تماس شیمیایی (CEI: Chemical Exposure Index) تعیین کردند [۲۶].

خطرناک ایران [۳۳-۳۵]

ج- شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs بر اساس تحقیقات و مطالعات گذشته

د- شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs با استفاده از پویایی‌شناسی سیستم به روش کیفی

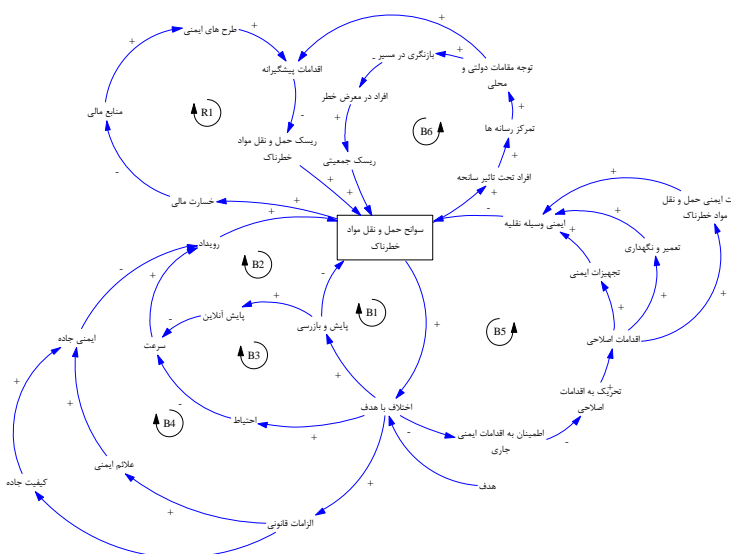
و- تنظیم پرسش‌نامه غربالگری با مقیاس سه‌بعدی (بله، نه، بدون نظر) و استفاده از روش دلفی

در ایران منابع اطلاعات عمومی در رابطه با حوادث حمل‌ونقل مواد خطرناک وجود ندارد؛ به همین دلیل جمع‌آوری داده‌ها از طریق بررسی گزارشات ثبت‌شده در فرم گزارشات مرکز فرماندهی و کنترل ترافیک پلیس راه ناجا، روزنامه‌ها، مجلات و وبسایت‌های اینترنتی انجام شد. علاوه بر این، جباری و همکاران با بررسی آماری حوادث رخ داده در حمل‌ونقل مواد خطرناک در ایران، علل عمده وقوع حوادث مرتبط با حمل‌ونقل جاده‌ای مواد خطرناک را استخراج کردند که طبق بررسی آن‌ها، عوامل انسانی بیش از ۵۰ درصد از علل وقوع حوادث جاده‌ای مواد خطرناک را به خود اختصاص داده‌اند که در این میان عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی ۳۸ درصد نقش داشته است. عدم سلامت راننده، بارگیری و تخلیه نامناسب، عدم تعمیر و نگهداری خودرو، وضعیت نامناسب آب‌وهوا، وضعیت نامناسب جاده و عدم رعایت الزامات حمل‌ونقل مواد خطرناک عوامل بعدی هستند [۳۶].

در مرحله دوم برای شناسایی عوامل مؤثر در ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک، قوانین و مقررات سازمان ملل، موافقت‌نامه ADR و آئین‌نامه اجرایی حمل‌کالاهای خطرناک مصوب سال ۱۳۸۰ هیئت وزیران ایران بررسی شد. ADR موافقت‌نامه مهمی در خصوص حمل‌کالاهای خطرناک از طریق جاده در سطح اتحادیه اروپاست که در سال ۱۹۵۷ میلادی تصویب شده و آخرین به‌روزرسانی آن مربوط به سال ۲۰۱۷ است.

تحقیقات گذشته در حوزه مدیریت ریسک حمل‌ونقل کالاهای خطرناک در بخش قبل به تفصیل بررسی و زیرمعیارهایی شناسایی شد. برای شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs، روش پویایی‌شناسی سیستم (SD: System Dynamics) برای مسیرهای حمل‌ونقل مواد خطرناک استفاده شد که نتایج آن در شکل ۱ نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است، روابط علی شامل ۱ حلقه بازخوردی مثبت و ۶ حلقه بازخوردی منفی است. برای نمونه در حلقه R1 حوادث حمل‌ونقل مواد خطرناک منجر به ایجاد خسارت مالی می‌شود. خسارت‌های مالی خود سبب کاهش منابع مالی می‌شوند. کاهش منابع مالی، اجرای طرح‌های ایمنی و اقدامات پیشگیرانه در حوزه حمل‌ونقل مواد خطرناک را با چالش روبه‌رو می‌کند که همین مسئله موجب افزایش حوادث حمل‌ونقل مواد خطرناک خواهد شد. سایر حلقه‌های مثبت و منفی در این روش، در شناسایی تعدادی از زیرمعیارها مؤثر بود.

پس از شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs از روش‌های مرجع و روش SD برای اولین بار ۲۹ مورد Sub-HTRFs و ۶ مورد HTRFs تعیین شد. سپس برای اعمال نظرات کارشناسان و افزایش دقت HTRFs و Sub-HTRFs شناسایی‌شده، یک پرسش‌نامه غربالگری تهیه شد و با کمک روش دلفی، HTRFs و Sub-HTRFs نهایی انتخاب شدند. تعداد کارشناسان با استفاده از آزمون کوکران ۹/۷ محاسبه و سطح اطمینان ۰/۹۵ در نظر گرفته شد، درحالی‌که برای دستیابی به سطح بیشتری از اعتماد ۱۰ نفر انتخاب شدند. کارشناسان از وزارت بهداشت و وزارت دفاع در نظر گرفته شدند و حداقل ۵ سال تجربه کار مفید مرتبط با حمل‌ونقل مواد خطرناک داشتند و کاملاً با سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای مواد خطرناک آشنا بودند. آن‌ها مدرک لیسانس و فوق لیسانس در زمینه‌های HSE، ایمنی و شیمی داشتند.



شکل ۱: نمودار روابط علی ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک

توزین HTRFs و Sub-HTRFs و عوا مل خطر با روش FAHP

به منظور حل مشکلات در استفاده از ارزش‌های زبانی و غلبه بر این ابهام، از روش چانگ برای وزن دار کردن زیرمعیارها بر مبنای AHP فازی استفاده شد [۳۹]. M_{gi}^j اعداد فازی مثلثی ماتریس‌های مقایسه زوجی هستند که ارزش هر معیار S_i مطابق رابطه ۱ محاسبه می‌شود. به طور کلی اگر M_1 و M_2 دو عدد فازی مثلثی باشند، درجه بزرگی M_2 نسبت به M_1 به صورت رابطه ۲ تعریف می‌شود. از طرفی میزان بزرگی یک عدد فازی مثلثی از K عدد فازی مثلثی دیگر مطابق با رابطه ۳ به دست می‌آید.

برای محاسبه وزن نهایی پس از به دست آوردن اندازه بزرگی S_i ها نسبت به هم، مقدار مینیمم آن به دست آمد و در نهایت وزن‌ها را نرمالیزه کردیم. برای محاسبه نرخ سازگاری وزن‌های تعیین شده در این تحقیق از روش گوگوس و بوچر استفاده شد.

$$S_i = \sum_{j=1}^m M_{gi}^j \times \left[\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m M_{gi}^j \right]^{-1} \quad (1)$$

$$(2)$$

$$V(M_2 \geq M_1) = \begin{cases} \text{if } \dots \dots m_2 \geq m_1 \rightarrow 1 \\ \text{if } \dots \dots l_1 \geq u_2 \rightarrow 0 \\ \text{otherwise} \rightarrow \frac{l_1 - u_2}{(m_2 - u_2) - (m_1 - l_1)} \end{cases} \quad (3)$$

$$V(M \geq M_1, M \geq M_2, \dots, M \geq M_K) = \min V(M \geq M_i)$$

طبق تحقیق حبیبی و همکارانش، ۱۰ کارشناس با تخصص‌های مختلف برای انجام روش دلفی ایدئال است [۳۷]. به منظور تصمیم‌گیری بهتر کارشناسان از نظرات رانندگان باتجربه در زمینه حمل و نقل مواد خطرناک (با بیش از ۱۰ سال تجربه) استفاده شد. پس از ارسال پرسش‌نامه غربالگری تهیه شده و جمع‌آوری تمام نظرات، در نهایت پس از سه دور نظر متخ ص صان، تمامی نظرها بر اساس میانگین کل به دست آمد. در نهایت ۳۴ مورد Sub-HTRFs و ۷ مورد HTRFs انتخاب شدند که به شرح جدول ۱ هستند.

شناسایی و نهایی کردن معیارهای تصمیم‌گیری

در این مطالعه، برای توسعه مدل تصمیم‌گیری و ارزیابی HTRFs و Sub-HTRFs، معیارهای تصمیم‌گیری به شرح زیر هستند:

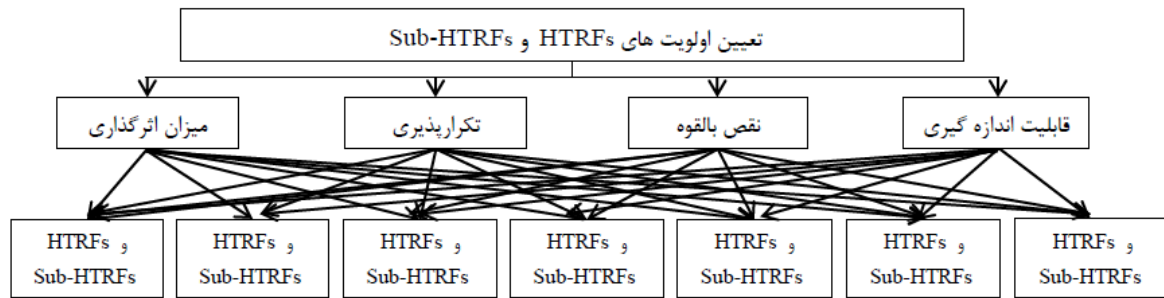
- ۱- قابلیت اندازه‌گیری، ۲- اثرگذاری، ۳- تکرارپذیری، ۴-

نقص بالقوه

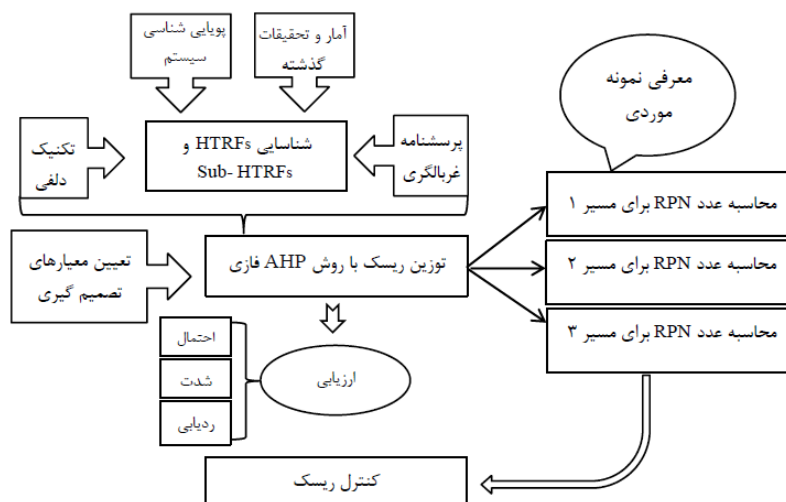
باید توجه داشت که برای تعیین معیارهای تصمیم‌گیری از مراجع موجود [۳۸] استفاده شد و در نهایت، با استفاده از جلسات طوفان فکری با تیم متخ ص ص تشکیل شده در قبل، توافق نظرات کارشناسان به دست آمد و معیارهای تصمیم‌گیری نهایی انتخاب شدند. مدل تصمیم‌گیری این مطالعه بر اساس معیارهای تصمیم‌گیری و HTRFs و Sub-HTRFs تعریف شده در شکل ۲ نشان داده شده است. روابط مستقل در میان تمام معیارها مورد توجه قرار گرفته است. تمام HTRFs و Sub-HTRFs مطابق نظر کارشناسان و بر اساس فرض تحقیق است.

جدول ۱: معیارها و زیرمعیارهای مؤثر شناسایی شده در ریسک حمل و نقل مواد خطرناک

Sub-HTRFs	کد	HTRFs	کد	Sub-HTRFs	کد	HTRFs	کد	Sub-HTRFs	کد	HTRFs	کد
خطر امواج	D4	ماده	D	شیب جاده	C3			شرایط فیزیولوژیکی	A1		
نوع بسته‌بندی	D5	خطرناک		یک طرفه یا	C4			شرایط روانی	A2	راننده	A
بارانی	E1			تونل	C5			تجربه و مهارت	A3		
مه آلود	E2	محیط	E	پل	C6			سرعت	A4		
برف/ تگرگ	E3	(آب‌وهوا)		تقاطع	C7			مقررات رانندگی	A5		
روز یا شب	E4			روشنایی جاده	C8	جاده	C	سن خودرو	B1		
شهری	F1	چگالی	F	علائم ایمنی	C9			نوع تانکر خودرو	B2		
روستایی	F2	جمعیتی		حجم عبور و	C10			تعمیر و نگهداری	B3	وسیله	B
نظارت بر تجهیزات	G1	مدیریت	G	تجهیزات نشانگر	C11			نمایشگر و		نقلیه	
								تجهیزات ثبت وقایع	B4		
الزامات قانونی و				مقدار ماده	D1			تجهیزات ایمنی	B5		
مدیریت سیستم	G2			کلاس خطر ماده	D2	ماده	D	کیفیت جاده	C1	جاده	C
				سمیت ماده	D3	خطرناک		انحنای جاده	C2		



شکل ۲: معیارهای تصمیم‌گیری مدیریت ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک



شکل ۳: مدل مدیریت ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک

حمل‌ونقل مواد خطرناک را نشان می‌دهد.

$$(RPN = S_{Route}^W \times P_{Route}^W \times D_{Route}^W) \quad (4)$$

با توجه به این معادله، هر یک از مقادیر شدت (S_{Route})، احتمال (P_{Route}) و ردیابی (D_{Route}) به ترتیب به قدرت وزن اهمیت محاسبه شده W_S ، W_P و W_D تخصیص یافته است.

بر اساس اجماع کارشناسان، تا ۵ درصد انحراف از حداقل سطح RPN به عنوان قابل قبول ($0 < RPN \leq 0.05$) و انحراف تا ۳۰ درصد از حداکثر RPN به عنوان حد قابل تحمل خطر ($0.05 < RPN \leq 0.3$) و بیشتر از ۳/۰ غیرقابل تحمل در نظر گرفته شد. توجه شود ارزش سطوح ریسک برای سازمان‌های مختلف باید بر اساس میزان صلاحیت هر سازمان محاسبه شود.

پیاده‌سازی مدل

برای وزن‌دهی معیارها و زیرمعیارهای مؤثر نظرات تیم تخصصی دریافت شد. سپس میانگین هندسی نظرات به دست آمده با روش AHP فازی وزن‌دهی شد که نتایج آن در جدول ۲ مشاهده می‌شود. برای انجام محاسبات، برنامه‌نویسی

ارائه الگوی ارزیابی ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک

در ابتدا برای اطمینان از اینکه وزن‌های محاسبه‌شده از روش FAHP بیشتر از ۱ هستند، این وزن‌ها را برای همه Sub-HTRFs نرمالیزه کردیم. اگر باز هم وزن زیرفاکتوری کمتر از ۱ بود، آن را در محاسبات ۱ در نظر می‌گیریم. پس از آن، تمام Sub-HTRFs تعریف‌شده به بخش‌های شدت، احتمال و ردیابی طبقه‌بندی شدند. برخی از Sub-HTRFs می‌تواند یک، دو یا سه عامل خطر را تحت تأثیر قرار دهد.

اهمیت عوامل خطر (شدت، احتمال و ردیابی) ممکن است برای سازمان‌ها و کشورها متفاوت باشد. S_{Route} ، P_{Route} و D_{Route} به ترتیب مقدار شدت، احتمال و ردیابی در ارزیابی خطر و هر یک برابر با مجموع وزن Sub-HTRFs در سه بخش شدت، احتمال و ردیابی است. منطق محاسبه وزن Sub-HTRFs در مطالعه (بررسی مسیر) بر اساس ممیزی و وجود یا نبود زیرمعیار ارزیابی Sub-HTRFs است. اگر زیرمعیار وجود نداشته باشد، وزن آن صفر در نظر گرفته می‌شود. الگوی ارزیابی ریسک در این مطالعه بر اساس رویکرد معادله (۴) است. در اینجا، شماره اولویت خطر (RPN: Risk Priority Number) با ضرب مقدار شدت (S_{Route})، احتمال (P_{Route}) و ردیابی (D_{Route}) اندازه‌گیری شدند. شکل ۳ الگوی مدیریت ریسک

جدول ۲: وزن‌های نهایی زیرمعیارهای مؤثر در ریسک حمل و نقل مواد خطرناک بر اساس روش AHP فازی

مبنای لحاظ کردن وزن Sub-HTRFs	وزن نهایی Sub-HTRFs	وزن	Sub-HTRFs	ضریب سازگاری		وزن	HTRFs
				ماتریس هندسی	ماتریس میانه		
عدم دریافت کارت سلامت راننده طبق آزمایشات پزشکی یا سن بیشتر از ۵۰ سال راننده	۰/۰۴۵	۰/۱۸	A1				
وجود سوابق اختلال یا ناراحتی روانی راننده در پرونده تجربه کاری کمتر از ۱۰ سال راننده، مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک	۰/۰۴۵	۰/۱۸	A2				
سابقه ثبت سرعت غیرمجاز در یک سال گذشته توسط سابقه ثبت جریمه راهنمایی و رانندگی در یک سال سن خودرو بیش از ۲۰ سال	۰/۰۵	۰/۲۰	A3	۰/۰۱۳۹	۰/۰۲۳	۰/۲۵	A
عدم تناسب نوع تانکر با نوع ماده خطرناک طبق استانداردهای UN	۰/۰۵	۰/۲۰	A4				
نبود سوابق تعمیر و نگهداری منظم خودرو	۰/۰۶	۰/۲۴	A5				
عدم تعبیه GPS یا نمایشگرهای دما و فشار و ... مخزن نبود تجهیزات ایمنی مانند کپسول اطفاء همدار و ...	۰/۰۲۷	۰/۱۶	B1				
جاده خاکی یا دارای دست‌انداز و خرابی‌های متعدد مسیر دارای پیچ و خم‌های متعدد	۰/۰۳	۰/۱۸	B2				
مسیر دارای شیب بیش از ۲۰ درصد	۰/۰۴۷	۰/۲۸	B3	۰/۰۶۹	۰/۰۳۰	۰/۱۷	B
مسیر دوطرفه بدون حائل	۰/۰۲۲	۰/۱۳	B4				
وجود حداقل یک تونل در مسیر	۰/۰۴۲	۰/۲۵	B5				
وجود حداقل یک پل در مسیر	۰/۰۱	۰/۰۹۷	C1				
وجود حداقل یک تقاطع در مسیر	۰/۰۰۹	۰/۰۹۳	C2				
نبود روشنایی در مسیر	۰/۰۱	۰/۱۰۶	C3				
نبود تابلو و علائم ایمنی در مسیر	۰/۰۱۲	۰/۱۲۲	C4				
عبور حداقل ۱۰۰۰ خودرو در ساعت از مسیر	۰/۰۰۸	۰/۰۸۰	C5				
عدم تعبیه تجهیزات ثبت سرعت در مسیر	۰/۰۰۴	۰/۰۴۴	C6	۰/۰۴۴	۰/۰۱۷	۰/۱۰	C
عدم رعایت مقدار مجاز حمل و نقل مواد طبق استاندارد مواد خطرناک با خطر متوسط و زیاد طبق کلاس‌بندی ماده سمی طبق طبقه‌بندی UN	۰/۰۰۵	۰/۰۴۸	C7				
ماده رادیواکتیو طبق طبقه‌بندی UN	۰/۰۱۱	۰/۱۱۶	C8				
عدم رعایت استاندارد بسته‌بندی ماده طبق استاندارد آب‌وهوای بارانی	۰/۰۰۹	۰/۰۹۰	C9				
هوای مه‌آلود	۰/۰۱۴	۰/۱۳۹	C10				
آب‌وهوای برفی	۰/۰۰۶	۰/۰۶۵	C11				
زمان سفر بین اذان مغرب تا اذان صبح	۰/۰۱۸	۰/۱۷	D1				
عبور از مناطق شهری طبق قانون تقسیمات کشوری	۰/۰۲۶	۰/۲۴	D2				
عبور از مناطق روستایی طبق قانون تقسیمات کشوری	۰/۰۲۲	۰/۲۰	D3	۰/۰۰۶۹	۰/۰۰۲۳	۰/۱۱	D
نبود شواهد مبنی بر بازرسی منظم از تجهیزات مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک	۰/۰۲۴	۰/۲۲	D4				
نبرد سازوکار ابلاغ و نظارت بر الزامات قانونی حوزه حمل و نقل مواد خطرناک	۰/۰۱۹	۰/۱۷	D5				
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۰۰۵	۰/۱۷	E1		۰/۲۰۵		
ماتریس دوم ماتریس سازگار است. نرخ سازگاری معیار اصلی نیز	۰/۰۰۹	۰/۲۹	E2			۰/۰۳	E
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۰۰۸	۰/۲۶	E3	۰/۰۸۷	۰/۰۲۵		
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۰۰۹	۰/۲۸	E4				
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۱۹	۱	F1	.	.	۰/۱۹	F
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	.	.	F2				
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۰۸۸	۰/۵۹	G1				
ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.	۰/۰۶۱	۰/۴۱	G2	.	.	۰/۱۵	G

سازگار هستند که در این مورد نظر سنجی مجدداً انجام شد و مرتبه دوم ماتریس سازگار است. نرخ سازگاری معیار اصلی نیز برای ماتریس‌های میانه و هندسی به ترتیب برابر با ۰/۰۷۸ و ۰/۰۹۷ است که حاکی از سازگاری آن‌هاست.

در نرم‌افزار Excel انجام شد. همچنین جدول ۲ مبنای حضور زیرمعیار و در نظر گرفتن وزن آن در مطالعه موردی بر اساس نظر خبرگان و نرخ سازگاری ماتریس‌های معیارهای فرعی را نشان می‌دهد. همگی ماتریس‌ها به غیر از ماتریس E

جدول ۳: وزن‌های زیرمعیارها بر اساس روش AHP فازی در نواحی سه‌گانه

کد	وزن ناحیه ۱	وزن ناحیه ۲	وزن ناحیه ۳	کد	وزن ناحیه ۱	وزن ناحیه ۲	وزن ناحیه ۳	کد	وزن ناحیه ۱	وزن ناحیه ۲	وزن ناحیه ۳
A1	۰	۰	۰	D4	۰	۰٫۰۱	۰	C3	۰	۰	۰
A2	۰	۰	۰	D5	۰	۰	۰	C4	۰	۰	۰
A3	۰٫۰۵	۰٫۰۵	۰٫۰۵	E1	۰	۰	۰	C5	۰٫۰۵	۰٫۰۵	۰٫۰۵
A4	۰٫۰۵	۰٫۰۵	۰٫۰۵	E2	۰٫۰۰۴	۰٫۰۰۴	۰٫۰۰۴	C6	۰٫۰۵	۰٫۰۵	۰٫۰۵
A5	۰٫۰۶	۰٫۰۶	۰٫۰۶	E3	۰٫۰۰۵	۰٫۰۰۵	۰٫۰۰۵	C7	۰٫۰۶	۰٫۰۶	۰٫۰۶
B1	۰	۰	۰	E4	۰	۰	۰	C8	۰	۰	۰
B2	۰	۰	۰٫۱۹	F1	۰	۰	۰	C9	۰	۰	۰
B3	۰٫۰۴۷	۰٫۰۴۷	۰٫۰۴۷	F2	۰٫۰۱۴	۰	۰	C10	۰٫۰۴۷	۰٫۰۴۷	۰٫۰۴۷
B4	۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲	G1	۰	۰	۰	C11	۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲
B5	۰	۰	۰	G2	۰	۰	۰	D1	۰	۰	۰
C1	۰	۰	۰٫۰۲۶		۰٫۰۲۶	۰٫۰۲۶	۰٫۰۲۶	D2	۰٫۰۱	۰	۰
C2	۰	۰٫۰۰۹	۰٫۰۲۲		۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲	۰٫۰۲۲	D3	۰	۰٫۰۰۹	۰

نتایج

محاسبه ریسک مسیرهای مطالعه موردی

برای پیاده‌سازی مدل، مسیر جاده‌ای سمنان-تهران انتخاب شد. در این نمونه، ماده قابل انفجار و سمی هیدرازین از شهرک صنعتی سمنان به مرکزی در شرق تهران واقع در جاده دماوند با تانکرهای مخصوص حمل‌ونقل شد. هیدرازین به فرمول N_2H_4 مخلوط حاوی بیش از ۴/۷ درصد حجمی آن با هوا در دمای بیشتر از ۳۸ درجه سانتی‌گراد، بر اثر گرما، شعله یا تابش فرابنفش منفجر می‌شود. با توجه به ویژگی‌های متفاوت مسیر و تفاوت در آمار سوانح رخ داده و درنهایت با جمع‌بندی نظر کارشناسان، مسیر مورد بررسی به ۳ ناحیه تقسیم شد. ناحیه ۱ از شهرک صنعتی سمنان تا سرخه، ناحیه ۲ از سرخه تا آرادان و ناحیه ۳ از آرادان تا تهران جاده دماوند است.

ماده شیمیایی هیدرازین در مخازن فلزی با پوشش داخلی پلی اتیلنی حمل می‌شود. راننده خودرو جوانی ۳۰ ساله دارای کارت سلامت جسم و بدون سابقه بیماری روانی و ۵ سال سابقه فعالیت در حمل‌ونقل مواد خطرناک است. راننده در ۱ سال گذشته سابقه جریمه راهنمایی و رانندگی و سرعت غیرمجاز دارد. خودروی حمل مواد کامیون مخزنی مدل ۲۰۱۱ است. کامیون برنامه منظم و اسناد ثبت‌شده مربوط به تعمیرات و نگهداری و همچنین سیستم GPS و سامانه هشدار سرعت و هشدار مربوط به مواد خطرناک ندارد. حمل‌ونقل در شرایط بارانی انجام شد و بر روی اسناد مربوطه نشان می‌دهد از نظر مدیریتی سوابق پیاده‌سازی استانداردهای ایمنی مانند ISO 45001 وجود دارد و دستورالعمل‌های مدونی در حوزه حمل‌ونقل مواد خطرناک نگاشته و سوابق آموزش و بازرسی‌های ایمنی وجود دارد.

ناحیه ۱ مسیر مطالعه شده از شهرک صنعتی تا سرخه به

طول تقریبی ۳۷ کیلومتر انتخاب شد. در ابتدای مسیر به علت ماهیت جغرافیایی، عبور از مناطق شهری اجتناب‌ناپذیر است. در این ناحیه، جاده یک‌طرفه است و روشنایی کافی و تجهیزات ثبت سرعت و علائم ایمنی دارد و این زیرمعیارها وزن صفر را به خود اختصاص می‌دهند. همچنین در این ناحیه پل و تقاطع در مسیر وجود دارد. طول تقریبی ناحیه ۲، ۸۰ کیلومتر بود و از ابتدای سرخه تا آرادان ادامه داشت. این مسیر پیچ‌های متعدد و در برخی از قسمت‌ها شیب بیشتر از ۲۰ درصد بود و منطقه پیچ پنج‌هزاری در این ناحیه قرار دارد. برخلاف ناحیه قبل، این ناحیه از مناطق شهری عبور نمی‌کند. مسیر ناحیه ۳ به طول تقریبی ۱۳۴ کیلومتر از آرادان تا تهران-جاده دماوند است. انتهای مسیر از مناطق شهری و پرتردد عبور می‌کند. به همین علت علاوه بر زیرمعیار F1، زیرمعیار C10 نیز وزن‌دار شده است. باید توجه داشت که در برخی قسمت‌های این ناحیه، به‌خصوص در مناطق شهری، کیفیت جاده نیز نامناسب است. جدول ۳ نتایج وزنی زیرمعیارها را در نواحی سه‌گانه نشان می‌دهد. جدول ۴ طبقه‌بندی زیرمعیارهای ناحیه ۱ و جزئیات وزنی آن را نشان می‌دهد. در ناحیه ۲ و ۳ هم محاسبات وزنی به شکل مشابهی است که در جداول ۳ و ۴ ضامناً مشخص است. روابط ۵ تا ۱۰ محاسبات عدد ریسک این نواحی را نشان می‌دهد.

(۵)

$$\left(RPN(I) = S_{Route}^{W_s} \times I \times P_{Route}^{W_p} \times D_{Route}^{W_d} \right) / 1000000$$

$$RPN(I) = 433 \times 445 \times 74 = 14258690 / 1000000 = 14.25$$

(۷)

$$\left(RPN(II) = S_{Route}^{W_s} \times II \times P_{Route}^{W_p} \times D_{Route}^{W_d} \right) / 1000000$$

(۸)

به دست آورد. برای به دست آوردن RPN_{max} فرض می‌کنیم تمام زیرمعیارهای مؤثر در ریسک حمل و نقل مواد خطرناک وزن دار باشند که وزن آن‌ها نیز بر اساس جدول ۲ به دست آمده است. اکنون این زیرمعیارها را بر اساس جدول ۵ به سه متغیر احتمال، شدت و ردیابی تقسیم و پس از نرمالیزه کردن جمع هر ستون را محاسبه می‌کنیم. پس از آن از ضرب این سه عامل RPN_{max} مطابق با رابطه ۱۱ به دست می‌آید. بنابراین عدد ۱۳ محدود ریسک قابل قبول و عدد ۸۲ حد قابل تحمل و بیشتر از آن غیر قابل تحمل است.

$$RPN_{max} = 921 \times 897 \times 331 = 160279308 / 1000000 = 273.45$$

$$RPN(II) = 262 \times 274 \times 74 = 5312312 / 1000000 = 5.31 \quad (9)$$

$$RPN(III) = (S_{Route}^{W_s} III \times P_{Route}^{W_p} III \times D_{Route}^{W_d} III) / 1000000 \quad (10)$$

$$RPN(III) = 457 \times 459 \times 74 = 15522462 / 1000000 = 15.52$$

مقایسه سطح ریسک نواحی سه‌گانه مطالعه موردی

همان‌طور که قبلاً توضیح داده شد، برای یافتن مرز قابل قبول و قابل تحمل و غیر قابل تحمل ریسک‌های به دست آمده، ابتدا باید مقدار RPN_{max} و پس از آن مقادیر ذکر شده را

جدول ۴: طبقه‌بندی زیرمعیارهای ناحیه ۱ مطالعه موردی در سه فاکتور شدت، احتمال و ردیابی

ردیف	متغیرهای مؤثر در فاکتور احتمال ($I P_R$)			متغیرهای مؤثر در فاکتور شدت ($I S_R$)			متغیرهای مؤثر در فاکتور ردیابی ($I D_R$)		
	وزن	وزن نرمال شده	مؤثر در فاکتور احتمال	وزن	وزن نرمال شده	مؤثر در فاکتور شدت	وزن	وزن نرمال شده	مؤثر در فاکتور ردیابی
۱	۰/۰۵	۵۰	A3	۰/۰۵	۵۰	A3	۰/۰۴۷	۴۷	B3
۲	۰/۰۵	۵۰	A4	۰/۰۵	۵۰	A4	۰/۰۲۲	۲۲	B4
۳	۰/۰۶	۶۰	A5	۰/۰۶	۶۰	A5	۰/۰۰۵	۵	E1
۴	۰/۰۴۷	۴۷	B3	۰/۰۴۷	۴۷	B3			
۵	۰/۰۲۲	۲۲	B4	۰/۰۲۲	۲۲	D2			
۶	۰/۰۰۴	۴	C6	۰/۰۲۲	۲۲	D3			
۷	۰/۰۰۵	۵	C7	۰/۰۱۹	۱۹۰	F1			
۸	۰/۰۰۵	۵	E1						
۹	۰/۰۱۹	۱۹۰	F1						
	جمع اوزان ($I P_R$)			جمع اوزان ($I S_R$)			جمع اوزان ($I D_R$)		
	۴۳۳			۴۴۵			۷۴		

جدول ۵: طبقه‌بندی متغیرها در سه فاکتور شدت، احتمال و ردیابی

متغیرهای مؤثر در فاکتور احتمال (P_R)	متغیرهای مؤثر در فاکتور شدت (S_R)	متغیرهای مؤثر در فاکتور ردیابی (D_R)
A1, A2, A3, A4, A5	A1, A2, A3, A4, A5	B2, B3, B4
B1, B2, B3, B4, B5	B1, B2, B3, B5	C8, C11
C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11	C2, C3, C4, C5, C10	D5
D5	D1, D2, D3, D4, D5	E1, E2, E3, E4
E1, E2, E3, E4	F1, F2	
F1, F2	G1, G2	
G1, G2		

کاهش یا حذف ریسک را فهرست‌بندی می‌کنیم. پس از آن میزان اثرگذاری هر کدام از این اقدامات را در کاهش ریسک کل محاسبه و هزینه هر کدام از این اقدامات را لحاظ می‌کنیم. در گام بعد، این اقدامات را بر مبنای اثرگذاری و هزینه آن‌ها با در نظر گرفتن محدودیت‌های بودجه‌ای سازمان اولویت‌بندی و

بحث

سطح ریسک در ناحیه ۲ قابل قبول و در نواحی ۱ و ۳ از سطح قابل قبول بیشتر و در محدوده قابل تحمل است. اقدامات کنترلی آخرین مرحله از فرایند مدیریت ریسک و از جهاتی مهم‌ترین بخش آن است. ابتدا تمام اقدامات متصور به منظور

این اقدام در اولویت دوم قرار دارد. اولویت اول اثرگذاری بر زیرمعیارهای خودرو شامل زیرمعیارهای B3 و B4 یعنی بهبود برنامه تعمیر و نگهداری خودرو و سامانه ثبت سرعت خودرو است.

نتیجه‌گیری

در این مقاله مدل مدیریت ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک در چهار گام شناسایی، تجزیه‌وتحلیل، ارزیابی و کنترل ارائه شد. در گام‌های مختلف ریسک از ابزارهای پویایی‌شناسی سیستم، روش دلفی، تجزیه‌وتحلیل آماری و روش AHP فازی بهره گرفته شد. به‌منظور پیاده‌سازی مدل، نمونه موردی از حمل‌ونقل مواد منفجره هیدرازین از شهرک صنعتی سمنا تا تهران بررسی شد و عدد ریسک آن محاسبه و ضمن مقایسه آن با مقدار قابل قبول، اقدامات کنترلی تشریح شد. در فاز شناسایی و تجزیه‌وتحلیل ریسک مشخص شد که معیار چگالی جمعیتی بیشترین اهمیت و تأثیر را در ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک دارد و پس از آن معیارها و زیرمعیارهای مرتبط با راننده و مدیریت اهمیت زیادی دارند. همچنین نتایج این مقاله نشان داد استفاده از ابزار SD در مرحله شناسایی ریسک به یافتن لایه‌های پنهان ریسک و درنهایت شناسایی بهتر معیارهای تأثیرگذار کمک می‌کند. ابزار AHP فازی نیز به دلیل ماهیت غیرگسسته آن کارایی زیادی در تجزیه‌وتحلیل و وزن‌دهی ریسک دارد. درنهایت در نمونه موردی با به‌کار بستن اقدامات کنترلی پیشنهادی و اصلاح مسیر و برنامه‌های آموزشی مرتبط با راننده، سطح ریسک به محدوده قابل قبول رسید. در مطالعات آتی، ارائه مدل مدیریت ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک در شرایط بحران به تکامل مدل ارائه‌شده در این مقاله کمک خواهد کرد.

تشکر و قدردانی

از مرحوم دکتر احمد نورنگ، روحشان شاد تشکر و قدردانی می‌شود

تضاد منافع

مقاله تضاد منافع ندارد.

ملاحظات اخلاقی

مقاله به مجله دیگری ارسال نشده است.

سهم نویسندگان

نویسنده اول ۵۰٪، نویسنده دوم ۴۰٪ و نویسنده سوم ۱۰٪

حمایت مالی

مقاله از هیچ موسسه ای حمایت مالی نشده است.

اجرائی می‌کنیم. پس از اجرا، مجدداً ارزیابی ریسک انجام و میزان کارایی و اثربخشی اقدامات کنترلی ارزیابی می‌شود و در صورت نیاز به مرحله قبل بازمی‌گردیم. با وجود اینکه ریسک در نواحی ۱ و ۳ در محدوده قابل تحمل قرار دارد، سیاست سازمان انتقال ریسک به محدوده قابل قبول است و به همین منظور سازمان به دنبال ارزیابی اقدامات کنترلی، اولویت‌دهی و در صورت امکان اجرای آن‌هاست.

وزن زیرمعیار که قبلاً با روش AHP فازی مشخص شده است، تأثیر زیادی در ریسک کل دارد. از طرفی اینکه زیرمعیار بر یکی یا بیشتر از فاکتورهای شدت، احتمال یا ردیابی اثرگذار است، مؤید میزان اثرگذاری آن در ریسک کل است. درنهایت با فرض اجرای اقدامات کنترلی و حذف آثار منفی زیرمعیار و صفر لحاظ کردن وزن آن ریسک کل در ناحیه ۱ و ۳ مجدداً محاسبه شد که میزان کاهش ریسک کل را نشان می‌دهد. پس از کنترل زیرمعیارها، عدد ریسک مجدداً محاسبه شد که برای نمونه برای زیر معیار A3 برای ناحیه ۱ برابر با ۱۱/۱۹ محاسبه شد که ۳/۰۶ کمتر از مقدار قبلی است و ضمناً با کنترل آن ریسک به محدوده قابل قبول بازمی‌گردد. زیرمعیارهای B3 تعمیر و نگهداری خودرو و F1 چگالی جمعیتی شهری ناحیه ۱ با ۱۰/۱۱ و ۹/۶۷ اثر روی ریسک کل، بیشترین کاهش را به ریسک کل اعمال می‌کند. در صورت کنترل زیرمعیارهای A3، A4، A5 و B4 نیز ریسک ناحیه I به محدوده قابل قبول بازمی‌گردد.

در ناحیه ۳ نیز کنترل زیرمعیارهای B3 و F1 تعمیر و نگهداری خودرو و چگالی جمعیتی شهری بیشترین اثرگذاری را در کاهش ریسک حمل‌ونقل مواد خطرناک نشان می‌دهد. در میان زیرمعیارهایی که ریسک را به محدوده قابل قبول برمی‌گرداند، امکان کنترل زیرمعیار F1 در ناحیه ۱ به علت موقعیت جغرافیایی وجود ندارد. در اینجا کنترل زیرمعیار B4 هزینه کمتری دارد. در واقع با نصب تجهیزات کنترل سرعت و نشانگرهای خطر مرتبط با مواد خطرناک، این زیرمعیار تحت کنترل قرار می‌گیرد و وزن آن صفر می‌شود. پس از آن، از نظر هزینه‌ای، کنترل زیرمعیارهای A3، A4 و A5 در مرتبه بعدی قرار دارد. با اجرای صحیح برنامه‌های آموزشی راننده، این زیرمعیارها را می‌توان تحت کنترل قرار داد. کنترل B3 مستلزم اجرای صحیح برنامه تعمیرات و پیشگیری خودرو است که هزینه بیشتری دارد.

در ناحیه ۳ امکان تغییر مسیر به‌طوری‌که از مناطق شهری عبور نکنیم، وجود دارد. طبق این مسیر زیرمعیار F1 در ناحیه ۳ مطالعه موردی وزن صفر گرفته است و موجب کاهش ریسک به محدوده قابل قبول می‌شود. البته اجرای این اقدام باعث افزایش حدود ۱۲ کیلومتری مسیر می‌شود و به علت تغییر مسیر، عملاً مسیرهای ناحیه ۱ و ۲ نیز تغییر می‌کند و به همین علت اجرای

REFERENCES

- Paltrinieri N, Landucci G, Molag M, Bonvicini S, Spadoni G, Cozzani V. Risk reduction in road and rail LPG transportation by passive fire protection. *J Hazard Mater.* 2009;167(1-3):332-44. PMID: 19188020 DOI: 10.1016/j.jhazmat.2008.12.122
- Bianco L, Caramia M, Giordani S. A bilevel flow model for hazmat transportation network design. *Transport Res Part C Emerg Technol.* 2009;17(2):175-96. DOI: 10.1016/j.trc.2008.10.001
- Mearns K, Yule S. The role of national culture in determining safety performance: challenges for the global oil and gas industry. *Saf Sci.* 2009;47(6):777-85. DOI: 10.1016/j.ssci.2008.01.009
- Oggero A, Darbra RM, Muñoz M, Planas E, Casal J. A survey of accidents occurring during the transport of hazardous substances by road and rail. *J Hazard Mater.* 2006;133(1-3):1-7. PMID: 16298045 DOI: 10.1016/j.jhazmat.2005.05.053
- Aven T. Safety is the antonym of risk for some perspectives of risk. *Saf Sci.* 2009;47(7):925-30. DOI: 10.1016/j.ssci.2008.10.001
- Zio E. An introduction to the basics of reliability and risk analysis. Hackensack, NJ: World Scientific; 2007.
- Arabian-Hoseynabadi H, Oraee H, Tavner PJ. Failure modes and effects analysis (FMEA) for wind turbines. *Int J Electrical Power Energy Syst.* 2010;32(7):817-24. DOI: 10.1016/j.ijepes.2010.01.019
- Feili HR, Akar N, Lotfzadeh H, Bairampour M, Nasiri S. Risk analysis of geothermal power plants using Failure Modes and Effects Analysis (FMEA) technique. *Energy Conversion Manag.* 2013;72:69-76. DOI: 10.1016/j.enconman.2012.10.027
- Trafialek J, Kolanowski W. Application of failure mode and effect analysis (FMEA) for audit of HACCP system. *Food Con.* 2014;44:35-44. DOI: 10.1016/j.foodcont.2014.03.036
- Omidvari M, Mansouri N, Nouri J. A pattern of fire risk assessment and emergency management in educational center laboratories. *Saf Sci.* 2015;73:34-42. DOI: 10.1016/j.ssci.2014.11.003
- Yousefi S, Alizadeh A, Hayati J, Baghery M. HSE risk prioritization using robust DEA-FMEA approach with undesirable outputs: a study of automotive parts industry in Iran. *Saf Sci.* 2018;102:144-58. DOI: 10.1016/j.ssci.2017.10.015
- Kleindorfer PR, Saad GH. Managing disruption risks in supply chains. *Product Operat Manage.* 2005;14(1):53-68. DOI: 10.1111/j.1937-5956.2005.tb00009.x
- Adhitya A, Srinivasan R. Dynamic simulation and decision support for multisite specialty chemicals supply chain. *Ind Eng Chem Res.* 2010;49(20):9917-31. DOI: 10.1021/ie100170j
- Láinez JM, Puigjaner L. Prospective and perspective review in integrated supply chain modelling for the chemical process industry. *Curr Opin Chem Eng.* 2012;1(4):430-45. DOI: 10.1016/j.coche.2012.09.002
- Li YZ, Hu H, Huang DZ. Developing an effective fuzzy logic model for managing risks in marine oil transport. *Int J Ship Transport Logistics.* 2013;5(4-5):485-99. DOI: 10.1504/IJSTL.2013.055286
- Peng M, Peng Y, Chen H. Post-seismic supply chain risk management: a system dynamics disruption analysis approach for inventory and logistics planning. *Comput Oper Res.* 2014;42(2014):14-24. DOI: 10.1016/j.cor.2013.03.003
- Radivojević G, Gajović V. Supply chain risk modeling by AHP and Fuzzy AHP methods. *J Risk Res.* 2014;17(3):337-52. DOI: 10.1080/13669877.2013.808689
- Liu LP, Li SX, Fan TJ, Chang XY. Transportation risk assessment of chemical industry supply chain based on a dual model. *Proc Environ Sci.* 2011;11:393-7. DOI: 10.1016/j.proenv.2011.12.063
- Kazantzi V, Kazantzis N, Gerogiannis VC. Risk informed optimization of a hazardous material multi-periodic transportation model. *J Loss Prev Proc Ind.* 2011;24(6):767-73. DOI: 10.1016/j.jlp.2011.05.006
- Pradhananga R, Taniguchi E, Yamada T, Qureshi AG. Bi-objective decision support system for routing and scheduling of hazardous materials. *Soc Econ Plan Sci.* 2014;48(2):135-48. DOI: 10.1016/j.seps.2014.02.003
- Bronfman A, Marianov V, Paredes-Belmar G, Lüer-Villagra A. The maximin HAZMAT routing problem. *Eur J Operat Res.* 2015;241(1):15-27. DOI: 10.1016/j.ejor.2014.08.005
- Forigua J, Lyons L. Safety analysis of transportation chain for dangerous goods: a case study in Colombia. *Transport Res Proc.* 2016;12:842-50. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.02.037
- Yang Q, Chin KS, Li YL. A quality function deployment-based framework for the risk management of hazardous material transportation process. *J Loss Prev Proc Ind.* 2018;52:81-92. DOI: 10.1016/j.jlp.2018.02.001
- Gul M, Guneri AF, Nasirli SM. A fuzzy-based model for risk assessment of routes in oil transportation. *Int J Environ Sci Technol.* 2019;16(8):4671-86. DOI: 10.1007/s13762-018-2078-z
- Ghaleh S, Omidvari M, Nassiri P, Momeni M, Lavasani SM. Pattern of safety risk assessment in road fleet transportation of hazardous materials (oil materials). *Saf Sci.* 2019;116:1-2. DOI: 10.1016/j.ssci.2019.02.039
- Jabbari M, Atabi F, Ghorbani R. Key airborne concentrations of chemicals for emergency response planning in HAZMAT road transportation-margin of safety or survival. *J Loss Prev Proc Ind.* 2020;65:104139. DOI: 10.1016/j.jlp.2020.104139
- Ferrio J, Wassick J. Chemical supply chain network optimization. *Comput Chem Eng.* 2008;32(11):2481-504. DOI: 10.1016/j.compchemeng.2007.09.002
- You F, Wassick JM, Grossmann IE. Risk management for a global supply chain planning under uncertainty: models and algorithms. *AIChE J.* 2009;55(4):931-46. DOI: 10.1002/aic.11721
- Tong K, Feng Y, Rong G. Planning under demand and yield uncertainties in an oil supply chain. *Ind Eng Chem Res.* 2012;51(2):814-34. DOI: 10.1021/ie200194w
- Láinez JM, Puigjaner L, Reklaitis GV. Financial and financial engineering considerations in supply chain and product development pipeline management. *Comput Chem Eng.* 2009;33(12):1999-2011. DOI: 10.1016/j.compchemeng.2009.06.025
- Carneiro MC, Ribas GP, Hamacher S. Risk management in the oil supply chain: a CVaR approach. *Ind Eng Chem Res.* 2010;49(7):3286-94. DOI: 10.1021/ie901265n
- Oliveira F, Hamacher S. Optimization of the petroleum product supply chain under uncertainty: a case study in northern Brazil. *Ind Eng Chem Res.* 2012;51(11):4279-87. DOI: 10.1021/ie2013339
- European agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road. The Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR). Available at: URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2015/ADR2015e_WEB.pdf; 2005.
- Omidvari M, Nourmoradi H, Nouri J, Shamaii A. Presenting the pattern of occupational and environmental health risk assessment in oil products transportation. *Health Syst Res.* 2013;9(2):177-87.
- Benekos I, Diamantidis D. On risk assessment and risk acceptance of dangerous goods transportation through road tunnels in Greece. *Saf Sci.* 2017;91:1-10. DOI: 10.1016/j.ssci.2016.07.013
- Jabbari M, Khodaparast E, Sadri K, Kavousi A. A survey on hazardous materials accidents during road transport in Iran. *Iran Occup Health.* 2014;11(5):30-42.
- Habibi A, Sarafrazi A, Izadyar S. Delphi technique theoretical framework in qualitative research. *Int J Eng Sci.* 2014;3(4):8-13.
- Benekos I, Diamantidis D. On risk assessment and risk acceptance of dangerous goods transportation through road tunnels in Greece. *Saf Sci.* 2017;91:1-10. DOI: 10.1016/j.ssci.2016.07.013
- Chang DY. Applications of the extent analysis method on fuzzy AHP. *Eur J Operat Res.* 1996;95(3):649-55. DOI: 10.1016/0377-2217(95)00300-2