

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 اجزا، 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 به عنوان 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 گام به گام 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 نشان دادن مزیت‌های ارزیابی ریسک بهبودیافته استفاده می‌شود [۱۵].

Peng و همکارانش برای تجزیه و تحلیل رفتار سیستم امدادی بلایای زنجیره تأمین از هم‌گسسته 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 AHP (Analytical Hierarchy Process) و AHP فازی به عنوان 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) به منظور 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

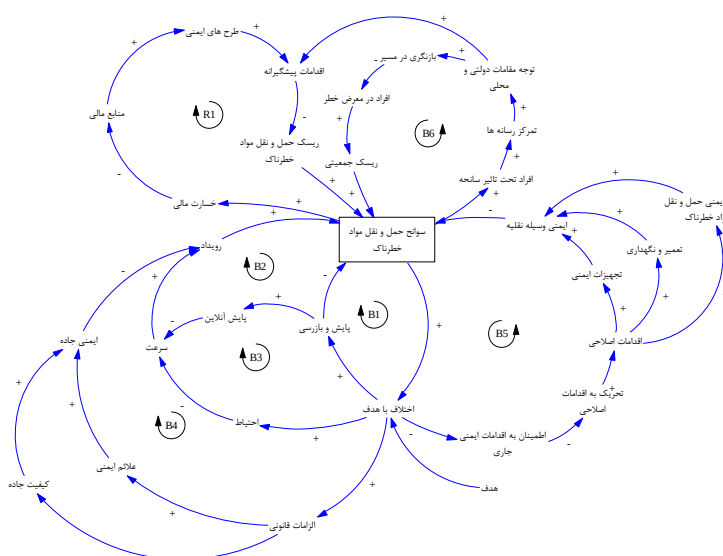
د- شناسایی HTRFs و Sub-HTRFs با استفاده از پویایی‌شناسی سیستم به روش کیفی و- تنظیم پرسش‌نامه غربالگری با مقیاس سه‌بعدی (بله، نه، بدون نظر) و استفاده از روش دلفی

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 گزارش حوادث مرکز فرماندهی و کنترل ترافیک پلیس راه ناجا، روزنامه‌ها، مجلات و وبسایت‌های اینترنتی انجام شد. علاوه‌براین، جباری و همکاران با بررسی آماری حوادث رخ‌داده 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 سازمان 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 عوامل خطر با روش FAHP

به منظور حل مشکلات در استفاده از ارزش های 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 ماتریس های مقایسه زوجی هستند که ارزش هر معیار S_i مطابق رابطه ۱ محاسبه می شود. 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 می شود. از طرفی میزان بزرگی یک عدد فازی مثلثی از K عدد فازی مثلثی دیگر مطابق با رابطه ۳ به دست می آید.

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 وزن ها را نرمالیزه کردیم. برای محاسبه نرخ سازگاری وزن های تعیین شده در این تحقیق از روش گوگوس و بوچر استفاده شد.

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

$$(2)$$

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

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

طبق تحقیق حبیبی و همکارانش، ۱۰ کارشناس با تخصص های مختلف برای انجام روش دلفی ایدئال است [۳۷]. به منظور تصمیم گیری بهتر کارشناسان از نظرات رانندگان باتجربه در زمینه حمل و نقل مواد خطرناک (با بیش از ۱۰ سال تجربه) استفاده شد. پس از ارسال پرسش نامه غربالگری تهیه شده و جمع آوری تمام نظرات، در نهایت پس از سه دور نظر متخصصان، 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 تصمیم گیری

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

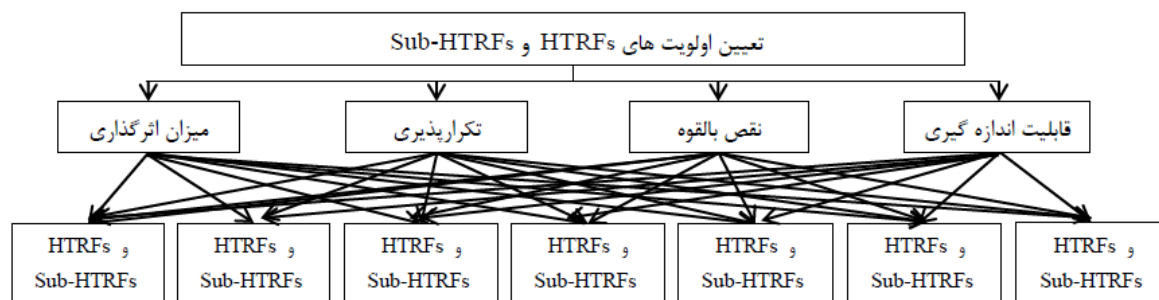
- ۱- قابلیت اندازه گیری، ۲- اثرگذاری، ۳- تکرارپذیری، ۴-

نقص بالقوه

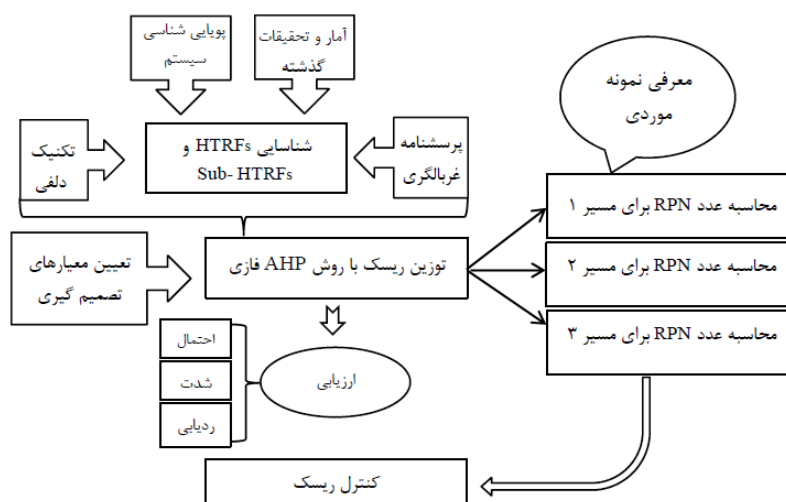
باید توجه داشت که برای تعیین معیارهای تصمیم گیری از مراجع موجود [۳۸] استفاده شد و در نهایت، با استفاده از جلسات طوفان فکری با تیم متخصص تشکیل شده در قبل، توافق نظرات کارشناسان به دست آمد و معیارهای تصمیم گیری نهایی انتخاب شدند. مدل تصمیم گیری این مطالعه بر اساس معیارهای تصمیم گیری و HTRFs و Sub-HTRFs 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

کد	HTRFs	کد	Sub-HTRFs	کد	HTRFs	کد	Sub-HTRFs	کد	HTRFs	کد	Sub-HTRFs
A	راننده	A1	شرایط فیزیولوژیکی	C3	شیب جاده	C	جاده	B1	وسيله نقلیه	B	تجهیزات ثابت و قایع
		A2	شرایط روانی	C4	یک طرفه یا						
		A3	تجربه و مهارت	C5	تونل						
		A4	سرعت	C6	پل						
		A5	مقررات رانندگی	C7	تقاطع						
B	وسيله نقلیه	B1	سن خودرو	C8	روشنایی جاده	D	خطرناک	B2	تعمیر و نگهداری	C	تجهیزات ایمنی
		B2	نوع تانکر خودرو	C9	علائم ایمنی						
		B3	نمایشگر و	C10	حجم عبور و						
		B4	تجهیزات ثابت و قایع	C11	تجهیزات نشانگر						
		B5	تجهیزات ایمنی	D1	مقدار ماده						
C	جاده	C1	کیفیت جاده	D2	کلاس خطر ماده	G	مدیریت	C2	انحنای جاده	G	الزامات قانونی و مدیریت سیستم
		C2		D3	سمیت ماده						



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 ۳۰٪ 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

HTRFs	وزن	ضریب سازگاری		Sub-HTRFs	وزن	وزن نهایی Sub-HTRFs	مبنای لحاظ کردن وزن Sub-HTRFs
		ماتریس میانه	ماتریس هندسی				
A	۰/۲۵	۰/۰۲۳	۰/۰۱۳۹	A1	۰/۱۸	۰/۰۴۵	عدم دریافت کارت سلامت راننده طبق آزمایشات پزشکی یا سن بیشتر از ۵۰ سال راننده
				A2	۰/۱۸	۰/۰۴۵	وجود سوابق اختلال یا ناراحتی روانی راننده در پرونده
				A3	۰/۲۰	۰/۰۵	تجربه کاری کمتر از ۱۰ سال راننده، مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک
				A4	۰/۲۰	۰/۰۵	سابقه ثبت سرعت غیرمجاز در یک سال گذشته توسط
				A5	۰/۲۴	۰/۰۶	سابقه ثبت جریمه راهنمایی و رانندگی در یک سال
B	۰/۱۷	۰/۰۳۰	۰/۰۶۹	B1	۰/۱۶	۰/۰۲۷	سن خودرو بیش از ۲۰ سال
				B2	۰/۱۸	۰/۰۳	عدم تناسب نوع تانکر با نوع ماده خطرناک طبق استانداردهای UN
				B3	۰/۲۸	۰/۰۴۷	نبود سوابق تعمیر و نگهداری منظم خودرو
				B4	۰/۱۳	۰/۰۲۲	عدم تعبیه GPS یا نمایشگرهای دما و فشار و ... مخزن
				B5	۰/۲۵	۰/۰۴۲	نبود تجهیزات ایمنی مانند کپسول اطفاء همدار و ...
C	۰/۱۰	۰/۰۱۷	۰/۰۴۴	C1	۰/۰۹۷	۰/۰۱	جاده خاکی یا دارای دستانداز و خرابی‌های متعدد
				C2	۰/۰۹۳	۰/۰۰۹	مسیر دارای پیچ و خم‌های متعدد
				C3	۰/۱۰۶	۰/۰۱	مسیر دارای شیب بیش از ۲۰ درصد
				C4	۰/۱۲۲	۰/۰۱۲	مسیر دوطرفه بدون حائل
				C5	۰/۰۸۰	۰/۰۰۸	وجود حداقل یک تونل در مسیر
				C6	۰/۰۴۴	۰/۰۰۴	وجود حداقل یک پل در مسیر
				C7	۰/۰۴۸	۰/۰۰۵	وجود حداقل یک تقاطع در مسیر
				C8	۰/۱۱۶	۰/۰۱۱	نبود روشنایی در مسیر
				C9	۰/۰۹۰	۰/۰۰۹	نبود تابلو و علائم ایمنی در مسیر
				C10	۰/۱۳۹	۰/۰۱۴	عبور حداقل ۱۰۰۰ خودرو در ساعت از مسیر
D	۰/۱۱	۰/۰۰۲۳	۰/۰۰۶۹	C11	۰/۰۶۵	۰/۰۰۶	عدم تعبیه تجهیزات ثبت سرعت در مسیر
				D1	۰/۱۷	۰/۰۱۸	عدم رعایت مقدار مجاز حمل و نقل مواد طبق استاندارد
				D2	۰/۲۴	۰/۰۲۶	مواد خطرناک با خطر متوسط و زیاد طبق کلاس‌بندی
				D3	۰/۲۰	۰/۰۲۲	ماده سمی طبق طبقه‌بندی UN
				D4	۰/۲۲	۰/۰۲۴	ماده رادیواکتیو طبق طبقه‌بندی UN
E	۰/۰۳	۰/۰۲۵	۰/۰۰۸۷	D5	۰/۱۷	۰/۰۱۹	عدم رعایت استاندارد بسته‌بندی ماده طبق استاندارد
				E1	۰/۱۷	۰/۰۰۵	آب و هوای بارانی
				E2	۰/۲۹	۰/۰۰۹	هوای مه‌آلود
				E3	۰/۲۶	۰/۰۰۸	آب و هوای برفی
				E4	۰/۲۸	۰/۰۰۹	زمان سفر بین اذان مغرب تا اذان صبح
F	۰/۱۹	.	.	F1	۱	۰/۱۹	عبور از مناطق شهری طبق قانون تقسیمات کشوری
				F2	.	.	عبور از مناطق روستایی طبق قانون تقسیمات کشوری
G	۰/۱۵	.	.	G1	۰/۵۹	۰/۰۸۸	نبود شواهد مبنی بر بازرسی منظم از تجهیزات مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک
				G2	۰/۴۱	۰/۰۶۱	نبود سازوکار ابلاغ و نظارت بر الزامات قانونی حوزه حمل و نقل مواد خطرناک

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

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.

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	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		۰٫۰۲۶	۰٫۰۲۶	۰٫۰۲۶	D2	۰٫۰۱	۰	۰
C2	۰	۰٫۰۰۹	۰		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 ضمائش مشخص است. روابط ۵ تا ۱۰ محاسبات عدد ریسک این نواحی را نشان می‌دهد.

(۵)

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

$$RPN(I) =$$

$$433 \times 445 \times 74 = 14258690 / 1000000 = 14.25$$

(۷)

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

(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 محدوده ریسک قابل قبول و عدد ۸۲ حد قابل تحمل و بیشتر از آن غیرقابل 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 سه گانه مطالعه موردی

همان طور که قبلاً توضیح داده شد، برای یافتن مرز قابل قبول و قابل تحمل و غیرقابل 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 ($I P_R$)	وزن متغیر	وزن نرمال شده	متغیرهای مؤثر در فاکتور شدت ($I S_R$)	وزن متغیر	وزن نرمال شده	متغیرهای مؤثر در فاکتور ردیابی ($I D_R$)	وزن متغیر	وزن نرمال شده
۱	A3	۰/۰۵	۵۰	A3	۰/۰۵	۵۰	B3	۰/۰۴۷	۴۷
۲	A4	۰/۰۵	۵۰	A4	۰/۰۵	۵۰	B4	۰/۰۲۲	۲۲
۳	A5	۰/۰۶	۶۰	A5	۰/۰۶	۶۰	E1	۰/۰۰۵	۵
۴	B3	۰/۰۴۷	۴۷	B3	۰/۰۴۷	۴۷			
۵	B4	۰/۰۲۲	۲۲	D2	۰/۰۲۶	۲۶			
۶	C6	۰/۰۰۴	۴	D3	۰/۰۲۲	۲۲			
۷	C7	۰/۰۰۵	۵	F1	۰/۱۹	۱۹۰			
۸	E1	۰/۰۰۵	۵						
۹	F1	۰/۱۹	۱۹۰						
	جمع اوزان ($I P_R$)		۴۳۳	جمع اوزان ($I S_R$)		۴۴۵	جمع اوزان ($I D_R$)		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
G1, G2		

بحث

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

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، تجزیه و تحلیل، ارزیابی و کنترل ارائه شد. در گام‌های مختلف ریسک از ابزارهای پویایی‌شناسی سیستم، روش دلفی، تجزیه و تحلیل آماری و روش AHP فازی بهره گرفته شد. به منظور پیاده‌سازی مدل، نمونه موردی از حمل‌ونقل مواد منفجره هیدرازین از شهرک صنعتی سمنان 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 تجزیه و تحلیل 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 در نهایت شناسایی بهتر معیارهای تأثیرگذار کمک می‌کند. ابزار AHP فازی نیز به دلیل ماهیت غیرگسسته آن کارایی زیادی در تجزیه و تحلیل و وزن‌دهی ریسک دارد. در نهایت در نمونه موردی با به کار 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 موسسه‌ای 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. در نهایت 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, Lotfizadeh 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, Bagheri 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
- Lainez 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. *Computs 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
- Lainez 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