

اثرات خصوصی سازی بنادر بر حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال (مطالعه موردی: بنادر غرب هرمزگان)

محمد صادق فخار

کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی

عنوان پست سازمانی: کارشناس حرفه ای مدیریت لجستیک بنادر (بندرلنگه)

چکیده

در سال های اخیر خصوصی سازی در بسیاری از کشورها به عنوان یکی از راه حل های صحیح و علمی برای سرمایه گذاری مطرح شده است. علمی نمودن ساختار اقتصادی جامعه کاهش بودجه و افزایش کارایی و تجهیز منابع مالی دولت را شامل می شود. اهداف خصوصی سازی مانند بسیاری از موارد دیگر نشان دهنده روندهای اجتماعی سیاسی و اقتصادی می باشد که مبتنی بر واگذاری نهادهای اقتصادی به بخش خصوصی و تمرکززدایی و مشارکت مردم در فعالیت های تولیدی و خدماتی است. از طرف دیگر خصوصی سازی به عنوان یکی از راه حل های اصلاح ساختار اداری کشور در راستای بهتر کردن عملکرد سازمان ها مطرح است. با وجود اینکه پدیده خصوصی سازی در اکثر بنادر جهان مشاهده می شود، در بنادر کشورمان این مهم از طریق اجرای سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی در دهه اخیر به وقوع پیوسته است. یکی از مهمترین دلایل پیشرفت بنادر رقیب کشورمان، خصوصی سازی و واگذاری عملیات خود توسط اپراتورهای بین المللی بوده است. خصوصی سازی بر جنبه های مختلفی از قبیل بهره وری، اشتغالزایی، کاهش هزینه ها و بهبود عملکرد اثر دارد که در این تحقیق تاثیر آن در حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال بنادر غرب استان هرمزگان مورد مطالعه قرار گرفته است تا در مواردی که خصوصی سازی بازدهی مناسبی نداشته است شناسایی شوند تا مسئولان این بنادر و اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با برنامه ریزی و اقدامات مناسب اثرات خصوصی سازی را در این بنادر افزایش دهند. با گذشت چندین سال از واگذاری عملیات دریایی و بندری بنادر غرب استان هرمزگان به بخش خصوصی، اثرات آن بر حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال در این بنادر، مورد بررسی قرار نگرفته است و مشخص نشده است که بخش خصوصی، بازدهی مناسبی داشته است یا خیر. این مقاله به بررسی اثرات خصوصی سازی بنادر غرب استان هرمزگان در حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال می پردازد.

واژگان کلیدی: خصوصی سازی، اشتغالزایی، بنادر غرب استان هرمزگان

مقدمه

در زنجیره حمل و نقل بین المللی، بنادر دارای نقشی کلیدی هستند و بدون آنها، فرآیند تولید تجارت حمل و نقل و مصرف تکمیل نخواهد شد. با توجه به نقش مهم بنادر در اقتصاد جهانی، شناسایی عوامل موثر بر عملکرد بنادر و تلاش برای بهبود هرچه بهتر عملکرد و تسهیل آرایه خدمات امری بسیار مهم و حیاتی می باشد. یکی از عواملی که بی شک بر نوع عملکرد بندر و توانایی بندر در آرایه هرچه بهتر خدمات تاثیر بسزایی دارد، نوع مالکیت بنادر است. با دربرگیری بیش از ۷۶ درصد سطح زمین توسط دریاها و اقیانوسها، اهمیت حمل و نقل دریایی بیشتر درک شده است؛ بطوریکه بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق آن صورت می-پذیرد. بنادر امروزه حلقه اتصال زمین و دریا محسوب می شوند. از طرفی با گسترش پدیده جهانی شدن و ظهور کانتینر شاهد افزایش رقابت شدیدی بین بنادر هستیم. امروزه بنادری موفق تر که در سریعترین زمان و با کمترین هزینه عملیات تخلیه و بارگیری را انجام دهند. خصوصی سازی یکی از راهکارهایی است که برای افزایش بهره‌وری بنادر بکار رفته است. بنادر مشابه هر موسسه اقتصادی خدماتی دارای انواع عمده مالکیت از دو جنبه خصوصی و دولتی هستند که در کشورهای در حال توسعه با توجه به بافت خاص اقتصاد سیاسی آن ها، این اماکن عموماً دولتی هستند ولی در کشورهای توسعه یافته انواع خصوصی و نیمه دولتی نیز به وفور یافت می شود. در زمان کنونی، اغلب پورت اپراتورهای جهانی به روش‌های گوناگون با بنادر قراردادهای همکاری تنظیم نموده و امتیاز بهره برداری از بندر را طی مدت مشخص بدست می آورند. دولت‌ها سعی دارند با مشارکت دادن هر چه بیشتر عاملین بندر^۱ در زیرساخت‌ها و روساخت‌ها از سرمایه؛ مهارت کارکنان آن‌ها؛ ابداع و نوآوری آن‌ها استفاده بیشتر نموده و بالتبع شاهد افزایش کارایی نیز باشند. با گذشت چندین سال از واگذاری عملیات دریایی و بندری بنادر غرب استان هرمزگان به بخش خصوصی، اثرات آن بر حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال در این بنادر مورد بررسی قرار نگرفته است و مشخص نشده است که بخش خصوصی بازدهی مناسبی داشته است یا خیر. در نتیجه، این تحقیق به بررسی اثرات خصوصی سازی بنادر غرب استان هرمزگان در حمل و نقل دریایی و ایجاد اشتغال می‌پردازد.

نسل بندی بنادر

امروزه بنادر را به سه نسل تقسیم بندی می کنند این تقسیم بندی کوچکی و بزرگی و یا موقعیت جغرافیایی، دولتی و یا خصوصی بودن، قدیمی و یا جدید بودن بنادر نمی باشد. بنادر بر اساس سه معیار زیر تقسیم بندی می شود:

- طرز تلقی، نگرش و خط مشی توسعه بندر
- حوزه و گسترش فعالیت بندر مخصوصاً در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات
- جامع نگری در برنامه‌های عملیاتی و سازمانی

▪ بنادر نسل اول

در این بنادر سرمایه گذاری فکری، مالی و فعالیت بنادر منحصراً در محدوده بندر متمرکز می شوند. این نسل از بنادر از نظر صنعت حمل و نقل، تغییرات، ابتکارات و خواسته‌ها و نیازهای مشتریان و نیازمندی‌های تجارت جهانی اطلاع و آگاهی کافی ندارد و با توجه به شرایط غیررقابتی و انحصاری این نسل از بنادر فعالیت‌های بازاریابی در آن صورت نمی‌گیرد. در این نسل از بنادر "بندر" و "شهر" هر کدام خود را مستقل و بی‌نیاز از دیگری فرض می‌کنند و برنامه توسعه شهر و بندر به صورت جداگانه انجام می‌شود شرکت‌ها و سازمان‌های مختلف در یک بندر و نیز واحدهای مختلف بندر، به صورت مستقل از یکدیگر فعالیت می‌نمایند.

▪ بنادر نسل دوم

در این نسل دولت و شرکت‌های خدمات بندری درک بازتری از مفهوم بندر دارند و بندر به عنوان یک مرکز صنعتی، حمل و نقل و تجارت شناخته شده است و این بنادر اجازه دارند سرویس‌ها و خدمات تجاری به مشتریان خود ارائه دهند و دیگر فعالیت‌های

¹ Port operator

مرتبط به حوزه تجاری از قبیل بسته‌بندی کالا و سرویس‌های صنعتی، تأسیسات صنعتی در محوطه و مراکز نزدیک این بنادر ساخته می‌شوند این بنادر به سمت حرفه‌ها و پیشه‌های خود با صنایعی نظیر آهن، فولاد، پالایشگاه، صنایع شیمیایی، آلومینیوم و غیره را توسعه و گسترش می‌دهد. این مراکز علاوه بر کار حمل و نقل جزء مراکز صنعتی و تجاری نیز محسوب می‌گردد و این نسل از بنادر را بنادر صنعتی نیز می‌گویند.

▪ بنادر نسل سوم

این بنادر از دهه ۸۰ میلادی به دلیل گسترش جهانی در تجارت و حمل و نقل چندوجهی و همچنین نیازهای رو به رشد تجارت پدید آمده‌اند. در این بنادر ارائه تسهیلات و خدمات بندری به نقش فعال همکاری در پرورش تجارت جهانی تغییر یافته است و به سمت تقویت و توسعه فعالیت‌های تجارت حمل و نقل انجامید که در نهایت به فعالیت‌های بازاریابی و ارزش‌افزوده به کالا منتهی می‌گردد و از این‌رو به سکوی لجستیکی برای تجارت بین‌المللی تبدیل شده است.

سرمايه‌گذاري

سرمايه‌گذاري به معنی گذاشتن پول در چیزی با انتظار کسب سود از آن است. به عبارتی سرمايه‌گذاري یعنی اختصاص پول یا سایر دارایی‌ها در فرصت‌های سرمايه‌گذاري که انتظار می‌رود شخص از آن سود بیشتری کسب کند. سرمايه‌گذاري در حوزه‌های مختلف معنای نسبتاً متفاوتی دارد؛

- **در اقتصاد کلان:** کل مخارج کشور معادل تولید ناخالص داخلی است؛ به عبارتی تولید ناخالص داخلی از جمع چهار قلم مخارج خصوصی + مخارج دولتی + سرمايه‌گذاري + خالص صادرات تشکیل می‌شود. از این‌رو در حوزه اقتصاد کلان، هر آنچه که از تولید ناخالص داخلی پس از کسر مخارج خصوصی و دولتی و خالص صادرات باقی می‌ماند، سرمايه‌گذاري کل کشور را تشکیل می‌دهد. سرمايه‌گذاري کل از آن نظر اهمیت دارد که ظرفیت‌های اقتصادی و اشتغال را توسعه می‌دهد منوط بر اینکه حجم آن از استهلاک سرمايه سالیانه کشور بیشتر باشد.
- **در اقتصاد خرد (شرکت‌ها):** مفهوم سرمايه‌گذاري در حوزه اقتصاد خرد و شرکت‌ها به معنای تأمین سرمايه اولیه و یا افزایش سرمايه در شرکت‌ها و مؤسسات اقتصادی به منظور ایجاد یا توسعه کسب و کارها برای کسب سود بیشتر است. هر چه سرمايه یک شرکت بیشتر باشد، امکان توسعه فعالیت‌ها، کسب سهم بازار بیشتر از محصولات یا خدمات تولیدی و نتیجتاً کسب و درآمد بیشتر برای آن موسسه فراهم‌تر خواهد بود. در این راستا، مفهوم "ریسک و بازده" اهمیت دارد. ریسک و بازده به معنای آن است که هرگونه فعالیت جدید اقتصادی یا گسترش کسب و کارهای قبلی با ریسک و عدم اطمینان همراه است از این‌رو معمولاً در سرمايه‌گذاري‌های پر ریسک، انتظار سرمايه‌گذاران کسب بازدهی بالاتر نیز هست و بالعکس.
- **سرمايه‌گذاري اشخاص:** اشخاص حقیقی ممکن است در مواردی تصمیم به سرمايه‌گذاري پول یا دارایی‌های خود در فرصت‌های سرمايه‌گذاري نمایند. گذاشتن سپرده‌ها در بانک‌ها توسط اشخاص یک نوع سرمايه‌گذاري بدون ریسک است. ممکن است فردی بجای سپرده‌گذاري در بانک، پول خود را در بورس اوراق بهادار به خرید سهام و یا در بخش مسکن تخصیص دهد. در این گونه سرمايه‌گذاري‌ها، شخص با پذیرش مقداری ریسک و عدم اطمینان به دنبال کسب درآمد یا سود مازاد بر سود بدون ریسک بانک‌هاست. در هر صورت هرگونه سرمايه‌گذاري شرکت‌ها و اشخاص در فرصت‌های سرمايه‌گذاري چنانچه مبتنی بر شناخت روندهای اقتصاد کلان و یا کسب و کارها نباشد، لزوماً منجر به کسب سود برای آنها نخواهد بود.

روش‌های سرمايه‌گذاري

- **بر اساس موضوع سرمايه‌گذاري؛** سرمايه‌گذاري برحسب موضوع به دو دسته سرمايه‌گذاري واقعی و سرمايه‌گذاري مالی تقسیم می‌شود. سرمايه‌گذاري واقعی نوعی سرمايه‌گذاري است که فرد با فدا کردن ارزشی در زمان حاضر، نوعی

دارایی واقعی به دست می‌آورد. در واقع موضوع سرمایه‌گذاری، دارایی واقعی است. خرید ملک یا آپارتمان، نمونه‌ای از این سرمایه‌گذاری است. در سرمایه‌گذاری مالی، فرد در ازای فدا کردن ارزش حاضر، نوعی دارایی مالی که نتیجه آن معمولاً جریانی از وجوه نقد است به دست می‌آورد. سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار مثل سهام عادی یا اوراق مشارکت، که فرد در ازای پرداخت پول، محق به دریافت جریانی از وجوه نقد به شکل سود می‌شود، سرمایه‌گذاری مالی محسوب می‌شود.

- **بر اساس زمان یا مدت سرمایه‌گذاری؛** برحسب زمان، سرمایه‌گذاری را می‌توان به کوتاه‌مدت یا حداکثر تا یک سال و بلندمدت یا بیش از یک سال تقسیم کرد.

- **برحسب خطر یا ریسک سرمایه‌گذاری؛** از آنجا که منافع حاصل از سرمایه‌گذاری در آینده به دست می‌آید و نسبت به تحقق این منافع یقین وجود ندارد. پس انواع سرمایه‌گذاری‌ها با درجاتی از احتمال عدم تحقق منافع مورد نظر سرمایه‌گذار یا ریسک مواجه‌اند. بر اساس اینکه میزان یا احتمال تحقق نیافتن منافع آتی (یا ریسک) چقدر باشد، سه نوع سرمایه‌گذاری را می‌توان از یکدیگر متمایز ساخت: سرمایه‌گذاری با ریسک متناسب، سرمایه‌گذاری با ریسک نسبی بیشتر (سفته‌بازی)، سرمایه‌گذاری پرخطر یا ریسکی (قمار).

سرمایه‌گذاری متناسب یا به‌طور خلاصه سرمایه‌گذاری، نوعی سرمایه‌گذاری است که ریسک آن متناسب با بازدهی است که از آن انتظار می‌رود. سرمایه‌گذاری با ریسک نسبتاً بیشتر یا سفته‌بازی، نوعی سرمایه‌گذاری است که در آن سرمایه‌گذار برای کسب بازده، ریسک بیشتری تقبل می‌کند و بالاخره سرمایه‌گذاری بسیار ریسکی یا قمار، نوعی سرمایه‌گذاری است که در آن فرد برای به دست آوردن بازدهی حتی بسیار کم، ریسک بسیار زیادی متحمل می‌شود.

خصوصی سازی

خصوصی سازی در واقع فرایند انتقال مالکیت امر تجاری از بخش عمومی (دولت) به بخش خصوصی (تاجران) است. در یک مفهوم کلی، خصوصی سازی به انتقال هر وظیفه یا کارکرد دولت از جمله وظایف حکومتی مثل وصول درآمد و اجرای قانون اشاره دارد. خصوصی سازی در شکل ظاهری عبارت است از فرایندی که طی آن وظایف و تاسیسات بخش دولتی در هر سطحی به بخش خصوصی انتقال داده می‌شود. اما خصوصی سازی در مفهوم حقیقی به اشاعه‌ی فرهنگی در کلیه‌ی سطوح جامعه اطلاق می‌شود که دستگاه قانون گذاری، قوای قضاییه و مجریه و تمامی‌آحاد یک کشور باور کنند که کار مردم را باید به مردم واگذاشت؛ یعنی مردم بدون دخالت دولت ملزم به انجام وظایف و مسئولیت‌های مربوط به جامعه خود هستند و هیچ نهاد و قدرتی نمی‌تواند آن‌ها را از آن جام مسئولیت هایشان باز دارد. خصوصی سازی تنها به معنای انتقال ظاهری و اعتباری مایملک دولتی به بخش غیر دولتی نیست که البته این فرایند همیشه و در هر شرایط از طرف دولت می‌تواند برگشت پذیر باشد. چنانچه کلیت نظام اقتصادی جامعه مبتنی بر اراده و شعور مردم باشد که به موجب آن برای مردم حق تصرف و مالکیت در عوامل تولید، دارایی، محصول و مواردی نظیر آن ایجاد کند، خصوصی سازی موفق و واقعی محقق شده است. هر چند مفهوم نظری خصوصی سازی به اندازه کافی شفاف نیست، اما در پژوهش‌های تجربی، خصوصی سازی تلاشی عمومی است برای کاستن عدم انگیزه‌هایی که در کارایی ارگان‌های دولتی وجود دارد و این کار به وسیله‌ی قرار دادن آن‌ها در انگیزه‌های بازار خصوصی آن جام می‌شود. تعریف جامع تر آن به محدود کردن نقش دولت و اراییه‌ی سیاست‌ها و روش‌هایی برای تقویت اقتصاد بازار آزاد مربوط می‌شود. تعبیر جدید موسسات بین‌المللی که در فرایند خصوصی سازی کشورها فعالیت می‌کنند، عبارت است از این که مردم را در فعالیت‌های اقتصادی مسئول کنیم. فلسفه اصلی خصوصی سازی عبارت است از تعیین نقش دولت در اقتصاد در حوزه‌هایی چون بهداشت، آموزش پایه، تامین اجتماعی، دفاع ملی، سرمایه گذاری کلان در زیربنای اقتصادی، فراهم کردن محیط حقوقی و ساختاری برای شرکت‌های خصوصی جهت عملکرد آزاد و از این‌رو افزایش بهره‌وری و ارزش افزوده بر اقتصاد از طریق سازماندهی و مدیریت کارآمد شرکت‌هایی که جهت رقابت در بازار بایستی تجاری عمل کنند.

اهداف خصوصی سازی

خصوصی سازی ابزاری برای نیل به اهداف مختلف در کشورهایی با نظام اقتصادی متفاوت است. در کشورهای اروپای شرقی خصوصی سازی با هدف تغییر نظام از یک اقتصاد متمرکز و دستوری به اقتصاد آزاد مورد عمل قرار می گیرد. به عنوان مثال اهداف خصوصی سازی در کشور مجارستان عبارتند از؛ معرفی اقتصاد آزاد، افزایش کارایی اقتصادی، شکل دادن یک نظام سیاسی بر اساس حقوق دارایی خصوصی، آزادی فردی، افزایش درآمدهای دولت. در کشورهای جهان سوم، خصوصی سازی واکنشی نسبت به گسترش حوزه فعالیت های دولت و اقدامی برای ایجاد شتاب در فرایند توسعه اقتصادی است. ترکیه خصوصی سازی را یک فرآیند مناسب برای پویایی اقتصاد می داند و اهداف خصوصی سازی را به شرح زیر اعلام می دارد؛ به نیروهای بازار اجازه داده شود تا موجب پویایی شوند، کارایی و بازدهی تولید افزایش یابد، کمیت و تنوع کالاها و خدمات افزایش یابد، مالکیت سهام گسترش یابد و بازار سرمایه توسعه پیدا کند. در فرآیند خصوصی سازی، بین بخش خصوصی و دولتی توازن مطلوب برقرار شود. تغییرات بنیادی در رفتار و عملکرد صنایع دولتی به وجود آید. منافع و امکانات قابل توجهی برای مصرف کنندگان ایجاد شود. بهبود کلی در پرداخت دستمزد و تدوین شرایط فعالیت مطلوب کارگران حاصل گردد. آزادی عمل و نوآوری و خلاقیت را برای مدیران واحدهای اقتصادی تأمین و تضمین کند.

خصوصی سازی در ایران

قانون برنامه سوم توسعه به عنوان اولین مجموعه یکپارچه، برنامه خصوصی سازی را در فصل سوم خود ترسیم کرده است. براین اساس هیئت وزیران و هیئت عالی واگذاری به عنوان نهادهای سیاست گذار در برنامه خصوصی سازی و سازمان خصوصی سازی و شرکت های مادر تخصصی به عنوان عوامل اجرایی تعریف شده اند. از دیگر قوانین مهمی که در سال ۱۳۸۱ مورد تجدید نظر قرار گرفته و قانون جذب و حمایت از سرمایه گذاری خارجی است که با اعمال این قانون علاوه بر رونق بازار سرمایه به اشتغال زایی و رشد و توسعه کشور در همه ابعاد را فراهم می آورد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی بنا به علل متعدد، حوزه فعالیت های اقتصادی دولت با روندی فزاینده گسترش یافت. نتیجه این گسترش در اواخر دهه ۱۳۶۰ موجب ناکارایی فعالیت های اقتصادی دولت شد ولی محدود کردن حوزه فعالیت های اقتصادی دولت و خصوصی سازی، جزو یکی از ارکان اصلی برنامه اول توسعه قرار گرفت. برنامه مذکور را می توان نقطه آغاز سیاست خصوصی سازی در ایران نامید. بنابراین هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۰/۲/۴ با توجه به اصول ۱۳۴ و ۱۳۸ قانون اساسی در راستای تحقق اهداف و سیاست های قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مصوب ۱۳۶۸/۱۱/۱۱ در اجرای بندهای ۴/۳۷، ۸/۲، ۸/۳، ۸/۳ جزء خط مشی های قسمت یکم قانون مزبور و به منظور ارتقای کارایی فعالیت های اقتصادی و کاهش حجم تصدی دولت در فعالیت های اقتصادی و خدماتی غیر ضروری و نیز ایجاد تعادل و استفاده بهینه از امکانات کشور، سیاست واگذاری سهام متعلق به شرکتها و سازمانهای دولتی را تصویب کرد. خصوصی سازی به عنوان یکی از رئوس سیاست های تعدیل عبارتست از انتقال دارایی یا واگذاری خدمات از طرف دولت به بخش خصوصی با هدف ایجاد شرایط رقابت و حصول بیشتر کارایی اقتصادی و اجتماعی. خصوصی سازی موفق در گرو شکل صحیح و مناسب واگذاری (اصلاح ساختار بنگاه، قیمت گذاری صحیح و ...) و وجود شرایط خاص اقتصادی و بازار است. اگر هر کدام از این دو محقق نشود، خصوصی سازی به رهاسازی تبدیل می شود. فرایند قانونی خصوصی سازی، قبل از انقلاب در ماده ۴۸ برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ وجود داشت. اما خصوصی سازی به طور عملی به عنوان بخشی از نخستین برنامه پنج ساله اقتصادی-اجتماعی در سال ۱۳۶۸ آغاز شد. این طرح در واقع بخشی از برنامه کلی دولت در زمینه آزادسازی و منطقی نمودن محیط اقتصادی پس از جنگ بود و به منظور تجدید حیات بخش خصوصی کشور، فروش و واگذاری صدها مؤسسه ملی شده یا صادره شده در سالهای پس از انقلاب اسلامی و اقدامی در جهت تحقق چارچوب قانون اساسی صورت پذیرفت. خصوصی سازی در اقتصاد ایران پیش شرط هایی دارد که می توان به آنها اشاره کرد؛

- ارتقای سطح نهاد خصوصی سازی به بالاتر از وزارتخانه (سازمانی مستقل، وزیر، رییس جمهور و حتی گسترش دامنه شمول آن به حوزه نهادهای عمومی غیر دولتی). همچنین ایجاد نهادهای مشاوره ای و بانکهای سرمایه گذاری به منظور قیمت گذاری صحیح، مشاوره در امر تغییر ساختار شرکت های دولتی (اغلب کشورهای موفق در زمینه ساماندهی یک خصوصی سازی بزرگ از وجود خدمات چنین نهادهایی بهره گرفته اند).
- آماده سازی شرکت های دولتی، اولویت بندی دقیق روند واگذاری و داشتن برنامه جامع جهت تعدیل نیروی کار مازاد آنها.
- به کارگیری روش های متنوع در امر خصوصی سازی (روش های بکاربرده شده در کشور ما فقط به روش های مزایده و مذاکره محدود شده اند در حالی که در کشورهای موفق، از روش های متنوع و متناسب با شرایط هر شرکت استفاده شده است).
- الزام دستگاه های دولتی به واگذاری شرکت های دولتی زیرمجموعه
- اقدامات حمایتی و نظارتی پس از واگذاری شرکت های دولتی

سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

مقام معظم رهبری در راستای افزایش ظرفیت اقتصاد ملی با استفاده از رویکرد بخش خصوصی در اقتصاد در کنار بهبود شاخص های عدالت اجتماعی، سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی را ابلاغ فرمودند و در همین راستا تلاش برای تحقق سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی را به دلیل تقابل با خواست دشمنان در ضعیف نگه داشتن اقتصاد و در دست داشتن اهرم فشار اقتصادی نوعی جهاد خواندند و موفقیت در دستیابی به آن سیاست ها را انقلاب اقتصادی نام گذاری نمودند و با روشن نمودن مسیر اقتصادی کشور، سیطره ۸۰ ساله دولتها در ایران از انحصار اقتصادی نیازمند به مهندسی مجدد و باز تعریف نوینی از ساختارهای اقتصادی را آشکار نمودند. در اصل ۴۴ قانون اساسی تسریح شده است که نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی با برنامه ریزی منظم و صحیح استوار است. بخش دولتی را شامل صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه و تأمین نیرو، سدها و شبکه های بزرگ رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه آهن و مانند اینها دانسته که به صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است. بخش تعاونی شامل شرکت ها و مؤسسات تعاونی تولید و توزیع است که در شهر و روستا بر طبق ضوابط اسلامی تشکیل می شود و بخش خصوصی را نیز شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداری، صنعت، تجارت و خدماتی دانسته که مکمل فعالیت های اقتصادی دولتی و تعاونی است و در ذیل آن نیز قید شده است که مالکیت در این سه بخش تا جایی که با اصول دیگر این فصل مطابق باشد و از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد و مایه زیان جامعه نشود و مورد حمایت قانون جمهوری اسلامی است و تفضیل ضوابط و قلمرو و شرایط هر سه بخش را قانون معین می کند. با توجه به این که هدف اصلی در این اصل رشد و توسعه اقتصادی کشور معرفی شده است و همچنین با توجه به سایر اصول اقتصادی در قانون اساسی از جمله اصل ۴۳ که تأکید بر پرهیز از انحصارات دولتی بر فعالیت های اقتصادی دارد در سالیان گذشته جهت اجرای آن ابهاماتی وجود داشت که نیازمند تغییر در برخی اصول، تفسیر قانون و یا ارائه سیاست های کلی از سوی مقام معظم رهبری جهت ارائه طریق و روشن نمودن مسیر حرکت در راستای دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی کشور بودیم که راه سوم برگزیده شد.

روند سرمایه گذاری جهانی در بنادر و ترمینال ها

هر چه سرمایه گذاری بخش خصوصی و سرمایه گذاری بیشتر به بنادر وارد شود، بنادر بیشتر گسترده می شوند و تجارت بیشتر رو به رشد حرکت می کند. مشارکت روزافزون بخش خصوصی در زیرساخت، مزایا را برای هر دو طرف یعنی هم بخش دولتی هم بخش خصوصی حفظ می کند. هجوم سرمایه بخش خصوصی به بنادر در دولت قبلی بار مسئولیت را از امور مالی دولتی کاهش می دهد. علاوه بر این، می تواند به بهبود شرایط اقتصادی و کارافرینی و ایجاد اشتغال کمک کند که این امر نه تنها به صورت مستقیم در

خود بنادر صورت می‌گیرد بلکه به صورت غیر مستقیم صنایع مرتبط از جمله لجستیک و حمل و نقل را نیز شامل می‌شود. علاوه بر این، یک جهش از بخش دولتی به مشارکت بخش خصوصی می‌تواند تخصصی را فراهم کند که بنادر احتمالاً برای رسیدن به اهداف تجاری جدید خود به آنها نیاز داشته باشند. مشارکت بخش خصوصی به بهبود اجرا و بهره‌وری بنادر کمک می‌کند که این امر به عنوان بهترین و کارآمدترین راه برای افزایش بهره‌وری و توان عملیاتی بنادر ثابت شده است. مشارکت بخش خصوصی در بخش بندری روز به روز مهم‌تر می‌شود، اما از تازگی و نوظهوری فاصله دارد. تحقیقات بین‌المللی نشان می‌دهد که ۱۹۵ پروژه مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت در دهه گذشته، سرمایه‌ای به ارزش تقریباً ۳۸ میلیارد دلار آمریکا را جمع‌آوری کرده است. اکثر این پروژه‌ها غیرپیشرفته یا پروژه‌های نوظهور بودند که به تبع امتیازهای معاملات و تعداد کمی از پروژه‌های مدیریت و اجاره به وجود آمده بودند. به طور کلی، نفوذ (هجوم) سرمایه برای بسیاری از ترمینال‌ها منجر به جداسازی مقامات و اپراتورهای بندری شده که بر ترغیب عملیات تجاری پرسود شامل ورودی سرمایه، سرمایه‌گذاری روی زیرساخت و مدیریت پرسنل متمرکز هستند. از نظر جغرافیایی، توزیع قراردادهای مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت به طور برابر و منصفانه در سراسر جهان منتشر شده است. اما روندهای مالی متفاوت هستند و سرمایه‌گذاری در جنوب شرق آسیا و اقیانوس آرام با سرمایه‌ای حدود ۱۳ میلیارد دلار آمریکا، بزرگ‌ترین بخش را به خود اختصاص داده است. تمرکز بیشتر پروژه‌های سرمایه‌گذاری در جنوب صحرائ آفریقا و نیز آمریکای لاتین و کارایی وجود دارد. همچنین در اواخر دهه گذشته، چین، هند و برزیل از بالاترین میزان مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌ها در بخش بنادر و ترمینال‌ها منفعت بردند که اقتصاد این کشورها به وضوح شاهد رشد چشمگیر مربوط به این سرمایه‌گذاری در سال‌های اخیر بوده‌اند. گزارش‌های بین‌المللی نشان داد که بین سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۵ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت به ارزش ۴ میلیارد دلار آمریکا در چین و سرمایه‌گذاری چشمگیر دیگری در هند و برزیل انجام شد. روندها در آسیا نشان می‌دهد که ترمینال‌های کالای فله به طور تاریخی در داخل کشور یا نهاد یا سازمانی سرمایه‌گذاری می‌کنند که فعالیت مربوط به واردات یا صادرات کالای مربوط را داشته باشند. در نتیجه، این پروژه‌ها سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را جذب نکردند. در برخی از کشورها، این ترمینال‌های تک‌کاربر اغلب خیلی در نزدیکی معادن واقعی تامین بازار خارجی توسعه پیدا می‌کنند. همچنین اپراتورهای بار فله، تمایلی به کنترل زنجیره تامین خود ندارند. علاوه بر مالکیت معادن و اپراتوری ترمینال، برخی از اپراتورهای بار فله اکنون در کشتی‌هایی سرمایه‌گذاری می‌کنند که بار خود را به بازارهای مربوطه حمل می‌کنند. تجارت فله از نظر حجم کالاهای حمل شده تجارت دریایی را تحت الشعاع قرار می‌دهد. چین نقش مهم و چشمگیری را در این رشد بزرگ در طول دهه گذشته ایفا کرده است، اقتصاد آن کشور به شدت به مواد خام وابسته شده است. علیرغم این مساله، بخش کانتینری از نظر حجم کالاها بر تجارت دریایی تسلط دارد. این گزارش بیان می‌دارد که کالاهای با ارزش بالاتر به طور فزاینده‌ای از طریق کانتینر منتقل می‌شوند و در طول این چند سال اخیر انتقال محموله به صورت فله به سمت انتقال کالاهای نیمه ساخته به صورت کانتینری سوق پیدا کرده است. دلیل دیگر برای رشد مهم کالای کانتینری شده، جهانی شدن تجارت است. تغییرات عمده‌ای در یافتن منابع از کالاها و الگوهای تولید و نیز افزایش در تقاضای کالا در بازارهای کامل در اروپا وجود داشته است. توافقاتی تجارت آزاد در آسیا خود به این توسعه اضافه کرده است. رشد جهانی کالاهای کانتینری شده تقاضای رو به رشد برای تطبیق بنادر را در برمی‌گیرد. بنابراین، پیشرفت‌ها و به‌روزرسانی‌های زیرساخت‌های بنادر موجود و نیز بهبود در عملکرد و اقتصاد مقیاس آنها، به امری ضروری بدل شده‌اند. در اقتصادهای کامل‌تر، بازار کانتینری رو به رشد تا به حال منجر به روزرسانی‌های تصاعدی زیرساخت‌های موجود بندر شده است. اپراتورهای ترمینال خصوصی می‌توانند کاری فراتر از یک همکاری سرمایه‌گذاری ساده ارائه دهند. آنها ارتباطات مهمی با مصرف‌کننده دارند بنابراین قادر به جذب خطوط کشتیرانی برای ترمینال‌هایی می‌باشند که در حال توسعه آنها هستند. با انتقال تخصص و هجوم سرمایه، اپراتورهای بخش خصوصی می‌توانند کارآمدی مورد نیاز بنادر و ترمینال‌ها را برای تکمیل تاثیرپذیری تقویت کنند. به عنوان مثال، ما این ارتقای کارایی و بهره‌وری را در دهه گذشته در بندر لاگوس ملاحظه کرده‌ایم جایی که کشتی‌ها با نرخ ۳ فروند در یک ساعت پذیرفته می‌شدند اما بعد از خصوصی‌سازی در سال ۲۰۰۰، این تعداد به ۲۰ فروند

افزایش یافت. یکی دیگر از مزیت‌هایی که اپراتورهای بخش خصوصی می‌توانند برای یک بندر به ارمغان آورند یک رویکرد تجاری‌تر برای بهره‌وری است که شامل استفاده از تکنولوژی‌های جدید برای ایجاد درجه بالاتری از اتوماسیون و پایش الکترونیک است که ثابت شده این امر تاثیر مثبتی روی بهره‌وری دارد. بعضی از اپراتورهای ترمینال خصوصی همچنین سرمایه‌گذاری خود را بیشتر از اینکه به بندر واقعی اختصاص دهند به اتصال سرزمین اصلی توسعه می‌دهند و سرمایه‌گذاری را در زیرساخت‌های جاده و ریل انجام می‌دهند که به موجب آن مسیرها را از منبع کالا یا به بازار بهبود می‌دهد و در عوض معامله را هم برای مشتریان بندری و هم مقامات محلی که توافق آنها برای این قرارداد مورد نیاز است جذاب‌تر می‌کند. در انگلستان بسیاری از بنادر و سرمایه‌گذاران در می‌یابند که سرمایه‌گذاری در قلمرو سرزمین اصلی پیش‌شرط ضروری برای دریافت مجوز برنامه‌ریزی است. به عنوان مثال، شهر بندری Felix Stowe باید به طور چشمگیر در زیرساخت ریلی سرمایه‌گذاری می‌کرد تا مجوز لازم برای ساخت اسکله‌های جدید خود را دریافت کند. همچنین، از دروازه لندن درخواست شده بود که در به‌روز رسانی اسکله و نیز بر روی زیرساخت ریلی سرمایه‌گذاری کند تا بندر را به سرزمین اصلی متصل کند. اپراتورهای خصوصی ممکن است در ارتباط با ساختارهای قیمت‌گذاری رقابتی، یک مزیت داشته باشند. در برخی از کشورها، دولت ملی تعرفه‌هایی را برای نرخ و هزینه تعریف می‌کند. اپراتورهای خصوصی می‌توانند با این وجود با بررسی نرخ‌های رقابتی و هزینه‌ها، نرخ‌های خود را در تعرفه ارایه دهند تا خطوط کشتیرانی را جذب کند. این کار سخت است. از یک سو، هزینه‌ها باید پایین باشند تا بنادر بتوانند رقابتی باشند اما از سوی دیگر حاشیه سود باید کافی باشد که بنادر بتوانند به سوددهی برسند. مشارکت بخش خصوصی در ترمینال‌ها می‌تواند در نهایت بازار را از طریق رقابت سالم زنده کند. از جنبه اقتصاد بازار، در صورتی که شرایط انحصاری منجر به این شود که یک اپراتور ترمینال برای مطالبه نرخ‌های بالا توانمند شود خیلی مطلوب نیست. علی‌رغم منافع شفاف برای سرمایه‌گذاران بندری، چالش‌هایی در این بین وجود دارد. چالش‌های کلیدی به عنوان یک پیچیدگی قانونی در سطح محلی یا بین‌المللی است؛ کنترل‌های دقیق و سرسختانه روی سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر و ترمینال‌ها؛ قوانین و مقررات ممکن برای میزان و اندازه سرمایه‌گذاری خارجی از جمله پیش شرط سطح خاصی از سرمایه‌گذاری محلی در توسعه بندر یا ترمینال؛ خطرات و ریسک‌های زیست محیطی؛ و ملاحظات جغرافیایی که نیاز به بررسی دارند مانند دزدان دریایی. علاوه بر آن، تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی، کدهای تمرین و مقرراتی که باید به آن پایبند باشند نیز وجود دارد. آنها مسائل و معضلات متنوعی مانند هدررفت آب، آب بالاست، کالاهای خطرناک و انتشار کربن را پوشش می‌دهند.

الزامات خصوصی‌سازی در حمل و نقل دریایی

فرآیند مستمر تغییرات در مدیریت حمل و نقل بین‌المللی طی دهه‌های گذشته از نگرش تک‌وجهی تا حمل‌ونقل یکپارچه چندوجهی همواره در پی کاهش فشار تقاضای صنایع طالب استفاده از خدمات حمل و نقل دریایی بوده و به نسبت فشار این تقاضا به مدیریت بنادر و شرکتهای کشتیرانی، جهت ایجاد تناسب در نقش و عملکرد برای همپایی با محیط جدید عملیاتی منتقل شده است. محیط جدید عملیاتی در صنعت حمل و نقل دریایی بازنگری مجدد در استراتژی توسعه این صنعت را نه تنها ضروری جلوه گر نمود، بلکه اصلاحات در قوانین، مقررات و محیط مدیریتی صنعت حمل و نقل دریایی که فعالیت‌های صرفاً اقتصادی، صنعتی و بازرگانی در آن جاری هستند را نیز تحت تاثیر شگرف قرارداد. در واقع تعریف جدید و تازه از همکاری بین بخش دولتی و بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل دریایی، جلب سرمایه‌گذاری و مدیریت داراییها به بازنگری نقش و وظیفه آنها و روشن شدن جایگاه بخش دولتی و ماموریتی که در فضای جدید به این بخش محول می‌گردد منجر می‌شود. ماموریت‌های بخش دولتی معمولاً از نوع تامین تجهیزات، حصول اطمینان از رعایت موازین ایمنی و امنیتی حمل و نقل و حفاظت از محیط زیست دریایی تعریف شده است. بطور کلی خصوصی‌سازی معمولاً مورد علاقه دولتهائی است که تمایل دارند خدمات سازمانهای تحت مالکیت با بازده کم و ناکافی را به شرکتهائی کارآمد و موفق تبدیل کنند.

نقش‌های بخش دولتی در خصوصی‌سازی حمل و نقل دریایی

در واقع نقش اصلی بخش دولتی در فرآیند خصوصی‌سازی صنعت حمل و نقل دریایی به سه ماموریت ذیل تقسیم می‌گردد؛

الف- ماموریت شتاب دهنده‌گی؛ ماموریت بخش دولتی در تسریع و شتاب دادن به خصوصی سازی صنعت حمل و نقل دریائی در جهت کمک به دولت به دو بخش تقسیم می‌شود.

(۱) ارائه تسهیلات مالی و یا تادیه ضمانت لازم برای دریافت اینگونه تسهیلات توسط بخش غیر دولتی بمنظور توسعه دارائیهای صنعت حمل و نقل دریائی در زمینه هائی که امکان دسترسی بخش خصوصی به منابع تامین کننده تسهیلات مالی وجود ندارد و یا اینکه انجام برنامه توسعه حمل و نقل دریائی ارائه شده از سوی بخش خصوصی نیازفوری و فوری به تسهیلات مالی داشته باشد.

(۲) تدوین مقررات و ایجاد زمینه لازم در فضای جدید برای تشریک مساعی بخش خصوصی از طریق ضمانت های دولتی جهت حصول اطمینان از وجود وفاق اجتماعی و سیاسی در حمایت از بخش خصوصی کارآمد.

ب- ماموریت تدوین قوانین و مقررات؛ ماموریت بخش دولتی در تدوین قوانین و مقررات مربوط به خصوصی سازی صنعت حمل و نقل دریائی در جهت کمک به دولت بمنظور اعمال حاکمیت شامل حصول اطمینان از رعایت مبانی ایمنی و حفاظت محیط زیست دریائی، مدیریت سواحل و هدایت برنامه های مشترک توسعه شهر بندرها می شود.

ج- ماموریت تسهیل انجام عملیات مرتبط؛ ماموریت بخش دولتی در تسهیل و ساده سازی انجام عملیات مرتبط با خصوصی سازی صنعت حمل و نقل دریائی در جهت کمک به دولت برای اجرای قوانین و مقررات با هدف استفاده موثر و مناسب از تمام وجه های شبکه صور مختلف حمل و نقل تدوین می شود. اولین گام در این زمینه تصمیم گیری بخش دولتی در مورد جایگاه بنادر ویا بندر و یا شرکتهای کشتیرانی در بافت تجارت بین المللی است. دخالت مستقیم دولت در این مورد مربوط به تسهیل فعالیتهای قانونی مربوط به صنعت حمل و نقل دریائی می شود. ماموریت تسهیل انجام عملیات مرتبط شامل موارد زیر می شود؛

* تقویت جنبه های نظارتی دولت

(۱) توسعه توانائی دستگاه های ذیربط دولتی جهت نظارت بر شراکت جدید بخش دولتی و خصوصی، هدایت عملیات مرتبط بدون دخالت و موضع گیری خاص در فضای بازرگانی، کمک در زمینه تدوین و اجرای فرآیند مدیریت تبادل تجاری بین بخش خصوصی و بخش دولتی با رعایت اصول رقابت آزاد از موارد قابل ذکر در این زمینه هستند.

* کمک به تسهیل فرآیند تجارت

(۲) برای بازرگاری مقررات و دستورالعمل های گمرکی، طراحی و نصب و راه اندازی سیستم موثر ارتباطات، تلاش در یکسان سازی تدوین مدارک مرتبط تجاری عملیاتی نیز از جمله موارد قابل نقل در زمینه تسهیل فرآیند تجارت هستند.

* فراهم آوردن زمینه خلاقیتهاى منجر به یکپارچه سازی صورمختلف حمل و نقل

(۳) کمک در زمینه طراحی، اجرا و راه اندازی مراحل مختلف فعالیت های مرتبط با حمل و نقل دریائی که از ارزش افزوده مناسب برخوردار هستند. کمک در زمینه ارائه تسهیلات مالی با هدف جذب مراکز توزیع و خدمات پشتیبانی در محدوده مجتمع بندری از موارد قابل ذکر در این بخش هستند.

مشکلات و چالش های فراروی خصوصی سازی صنعت حمل و نقل دریائی

ماهیت فطری بخش دولتی نیاز به وجود یک مقام تعریف شده برای انجام وظایف و اجرای مسئولیتهای مرتبط با دولت را یادآور می‌شود. معمولا وظایف و مسئولیتهای قانونی دولت جهت حصول اطمینان از بازدهی مناسب عملیات توسط مقام بندری بعهده گرفته می شود. حدود و محدوده بنادر در خشکی و دریا قبل از اقدام به خصوصی سازی را مقام بندری تنها دستگاه دولتی حاضر در محل برای (۱) پاسخگوئی، ارائه راه حل و دریافت پیشنهادات در زمینه های مختلف تعیین می نماید. مالکیت بر دارائیها و عملیات دارائیها دو موضوع کاملا متفاوت هستند و در عین حال تلفیقی از مالکیت و ساختار عملیات در طول زمان استفاده از دارائیها را کم و بیش مقرون بصرفه جلوه داده و در مجموع بازده کاری خدمات صنعت حمل و نقل دریائی و بندر داری را مثبت نشان می دهد. (۲) طی دهه نود میلادی قرن گذشته بخش خصوصی به صورت فزاینده به مدیریت تجهیزات بنادر در بسیاری از کشورهای جهان و منطقه پرداخته و به تسلط بخش عمومی و دولتی در این زمینه که قبل از سال ۱۹۴۰ آغاز شده بود، در این

بنادر خاتمه داده است. در مدت ده سال گذشته تغییر در روش مدیریت بنادر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه تقریباً به صورت یکسان و همزمان رخ داده است.

سرمایه‌گذاری در بنادر

سرمایه‌گذاری یعنی اختصاص پول یا سایر دارایی‌ها در فرصت‌های سرمایه‌گذاری که انتظار می‌رود شخص از آن سود بیشتری کسب کند. در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های دولت محترم مبنی بر تمرکز زدایی و تسریع و تسهیل جلب و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و به منظور تحقق اهداف قانون برنامه توسعه مبنی بر رشد و توسعه مناطق از طریق حضور فعال بخش غیردولتی، به شرح نکاتی از آن می‌پردازیم.

نکات مهم در سرمایه‌گذاری بنادر کشور

اگر قصد داریم نیاز خطوط کشتیرانی وارد به حوزه خلیج فارس به ترانشیپ را کاهش داده و آنها را به بنادر کشورمان بیاوریم باید برای توسعه کافی بنادرمان برنامه ریزی و سرمایه‌گذاری کنیم. این برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری نیز نباید تک بعدی باشد و باید به موارد زیر توجه شود؛

اول باید در نظر داشته باشیم که سیستم بنادر به عنوان بخشی کلیدی از سیستم تسهیل تجارت کشور است و کل این سیستم باید بهبود یابد. تسهیل تجارت یک مسئله چندبعدی تلقی شده و دارای ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. سهولت تجارت یکی از پیش شرط‌های پایه ابقا و توسعه اقتصاد ملی کشورها در اقتصاد جهانی است. این یک واقعیت (از جهات بسیاری تلخ) است که کشورهایی که به هر طریق نتوانند وارد این نظام جهانی شوند، در جامعه جهانی به انزوا کشیده شده و با فرسایش اقتصادی و از کف دادن فرصت‌های توسعه‌ای دست به گریبان خواهند شد. از این رو می‌توان گفت که «تسهیل تجارت» یکی از مهم‌ترین مسائل جاری کشور است که باید با نگرش سیستمی به راهکارهایی برای آن پرداخت. سرمایه‌گذاری در بنادر کشور یکی از اجزای توانمندساز در مسئله تسهیل تجارت است و برنامه ریزی و اجرای آن باید بر مبنای روابط سیستمی عوامل و اجزای مرتبط در متن این مسئله تعقیب شود.

دوم آن که سرمایه‌گذاری نباید صرفاً در جهت توسعه سخت‌افزاری-عمرانی-تجهیزاتی بنادر صرف شود؛ بلکه روندهای جهانی نشان می‌دهد که رویکرد بنادر در حال سوق یافتن به سوی توسعه نرم‌افزاری یا به زعم اینجانب «توسعه فکری» است. به عنوان مثال بندر هامبورگ پس از معرفی مفهوم «بندر هوشمند» توانسته ظرفیت خود را بدون توسعه فیزیکی و عمرانی و با اتکا به قابلیت‌های نرم‌افزاری به دو برابر افزایش دهد. این یک مصداق عینی توسعه فکری بنادر است: یعنی این بندر توانسته بدون سرمایه‌گذاری عمرانی و صرفاً با اتکا به کلان داده، خودکارسازی صنعتی، توسعه هوش جمعی و سیستم‌های خبره بر مبنای سرمایه‌انسانی ظرفیت خود را صد در صد افزایش دهد. ما در کنار روند الزامی توسعه فیزیکی سخت‌افزاری، نیاز شدیدی به این رویکرد در بخش بنادر کشورمان داریم تا بتوانیم به حول و قوه الهی با حداقل منابع و در کوتاه‌ترین زمان ممکن، به بهبودهای جهشی در بخش بنادر کشور دست پیدا کنیم.

سوم آن که توجه به توسعه خوشه صنعتی بندر به اندازه توسعه خود بندر مهم و حیاتی است. از آنجا که در نظام اقتصاد جهانی، بنادر بهترین محل برای دستیابی سریع و ارزان به منابع و نهاده‌های تولید و دسترسی بهینه به بازارهای مصرف به شمار می‌آیند، صنایع مختلف اغلب واحدهای تولیدی و تجاری خود را به پیرامون بنادر منتقل کرده و فعالیت‌های اقتصادی خود را با اتکا به قابلیت‌های بندر همجوارشان بسط و توسعه می‌دهند. این تجمع جغرافیایی اغلب موجب تشکیل «خوشه‌های صنعتی» می‌شود که خود یکی از پیشران‌های اصلی افزایش رقابت‌پذیری ملل است. از جمله خوشه‌های صنعتی بسیار مشهور در جهان می‌توان به خوشه‌های صنایع پتروشیمی در بنادر آنتورپ و هیوستون و خوشه‌های صنایع شیمیایی و پالایش نفت در بندر روتردام اشاره کرد. در کشور ما نیز بنادر اغلب با تاسیس مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد در پی جذب و جلب صنایع به مجاورت خود بوده‌اند و نمونه‌های بسیار موفق تشکیل این خوشه‌ها را می‌توان در بنادر جنوبی کشورمان مشاهده کرد.

منطقه غرب استان هرمزگان

منطقه غرب هرمزگان شامل شهرستان‌های بندرخمیر، بندرلنگه، بستک و پارسیان و جزایر کیش، ابوموسی، سیری، لاوان، تنب بزرگ و کوچک، فارور، بنی فارور و شیدور است. در حال حاضر منطقه غرب استان هرمزگان از منطقه غرب بندرخمیر تا سواحل شرق پارسیان را در بر گرفته است که در این منطقه بنادر کوچک و بزرگ زیادی وجود دارند و تحت مدیریت اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه اداره می‌شوند. مهم‌ترین این بنادر شامل بندرلنگه، چارک، آفتاب، کنگ، سیری، لاوان و نخیلو است که تخلیه و بارگیری کالا و مسافر از طریق این بنادر انجام می‌شود. همچنین تعدادی موج‌شکن کوچک نیز تحت عنوان موج‌شکن‌های مردمی در این منطقه ساخته شده‌اند که از جمله آن‌ها می‌توان از موج‌شکن‌های برکه‌سفلین، حمیران، شناس، دیوان، مغویه، طاحونه، گرز، کلات، مقام، زیارت، شیوه و تب نام برد. در کنار این بنادر تعدادی بنادر صیادی نیز وجود دارند که شامل بنادر کنگ، بستانه، حسینیه، چیرویه و جوادالائمه می‌باشند. در بین بنادر غرب استان هرمزگان، دو بندر لنگه و چارک از همه مهمتر می‌باشد که در ادامه توضیحاتی درباره آنان بیان شده است.

۱-۸-۲ بندرلنگه

بندرلنگه به عنوان مرکز تجارت در غرب استان هرمزگان که در طول تاریخ گذشته خود تا اوایل قرن کنونی از بنادر اصلی کشور محسوب می‌شد، به تدریج نقش کمتری در حمل و نقل و تجارت دریایی ایران ایفا نموده و هنوز هم نتوانسته جایگاه اصلی خود را در بنادر ایران به دست آورد. با این همه در سال ۱۳۴۶ ش. بخشی از تأسیسات جدید شامل موج‌شکن و اسکله میانی تی شکل ساخته شد و بیست سال بعد در چارچوب برنامه‌های مطالعه طرح جامع بنادر کشور، مرحله نخست توسعه تأسیسات بندری با انجام یک مناقصه بین‌المللی منتج به احداث اسکله غربی به طول ۲۳۰ متر گردید. با احداث و تکمیل فاز اول توسعه بندرلنگه، عملیات حمل بار و جابجایی مسافر به کشورهای حاشیه خلیج فارس و جزایر ایرانی رونق یافت. از نظر ترابری دریایی، بندرلنگه بهترین پایانه لجستیکی برای جزایر سیری، ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و فارور است و دارای حداقل فاصله به شیخ‌نشین‌های امارات متحده عربی است. با توجه به اهمیت موقعیت بندرلنگه، در سال ۱۳۷۱ مرحله دوم توسعه در دستور کار قرار گرفت و پس از انجام مطالعات، مجموعه فعالیت‌های تکمیلی آغاز و ماحصل آن افتتاح اسکله شرقی بندر به طول ۲۱۰ متر در سال ۱۳۸۱ بود. در سال‌های اخیر طرح‌های توسعه‌ای در این بندر ادامه داشته و پروژه‌هایی نظیر اطاله موج‌شکن شرقی، لایروبی حوضچه، استحصال اراضی و احداث رمپ‌های بتونی در این بندر اجرا شده است. (فاصله تا تهران: ۱۷۰۰ کیلومتر، فاصله تا مرکز استان: ۱۸۵ کیلومتر، فاصله تا اولین فرودگاه: ۶ کیلومتر، نوع دسترسی: دریایی هوایی و جاده‌ای، خدمات جابجایی کالا و مسافر، فله خشک، مواد معدنی، کالای عمومی، مسافری)

۲-۸-۲ بندر چارک

این بندر در شهر چارک، مرکز بخش شیبکوه شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان ایران قرار دارد. شهر چارک را «بندر چارک» نیز می‌نامند. این شهر از شمال به روستای «باوردان»، از جنوب به «خلیج فارس»، از مغربه روستای «طاحونه» و از سمت مشرق به روستای «حسینه» محدود می‌گردد. شهر بندر چارک در فاصله ۳۰۰ متری مشرق خلیج فارس واقع و ارتفاعش از سطح دریا ۴۰ متر است. بندر چارک در فاصله ۸۵ کیلومتری غرب بندرلنگه و ۲۹۱ کیلومتری غرب بندرعباس و ۱۴۰ کیلومتری شرق پارسیان واقع شده است و فاصله دریایی بندر چارک تا جزیره کیش حدود ۳۲ کیلومتر یا ۱۷ مایل دریایی است. مالکیت بندر چارک متعلق به شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش است. میزان سرمایه گذاری و اشتغالزایی بخش خصوصی در برخی بنادر غرب استان که توسط اداره بنادر و دریانوردی لنگه تهیه شده است در جدول ۱ بیان شده است.

جدول ۱: سرمایه گذاری و اشتغالزایی بخش خصوصی در برخی بنادر غرب استان

سرمایه گذاری (میلیارد تومان)	اشتغالزایی (مستقیم و غیرمستقیم)		
۱۰	۳۹۷	بندر لنگه	
۵۳	۱۵۰۰	بندر پارسیان	
۵	۲۸۳	بندر آفتاب	

نتیجه گیری نهایی

نتیجه این مقاله نشان داد خصوصی سازی بنادر غرب استان هرمزگان بر حجم عملیات بندر، تردد کشتی ها، سرویس دهی به کشتی ها، زمان انتظار شناورها، کیفیت و کمیت تجهیزات تخلیه و بارگیری، عملکرد تجهیزات تخلیه و بارگیری، درآمدزایی بندر، جذب نیروهای متخصص، کیفیت خدمات به مشتریان، اشتغالزایی مستقیم و غیرمستقیم، استفاده از ظرفیت کامل تجهیزات و حجم سرمایه گذاری تاثیر مثبت داشته است.

تقدیر و تشکر:

این مقاله با حمایت مالی و علمی اداره بنادر و دریانوردی انجام گرفته است.

منابع

- ابراهیمی، علیرضا. (۱۳۹۱). خصوصی سازی بنادر کشور؛ اهداف و توانمندی ها، بررسی اهداف و نتایج افزایش تعرفه های انبارداری کالا و خدمات بندری.
- اتابک، ن. ابراهیمی، ع. (۱۳۹۲). بندر خصوصی، مشکلات عمومی. ماهنامه صنعت حمل و نقل، سال ۳۲، شماره ۳۲۶.
- حیدری می آبادی، ح. عربشاهی، ن. (۱۳۸۹). مشارکت بخش خصوصی در عملیات بندری و خصوصی سازی سرویس های بندری.
- خسروی، یعقوب. حاجی زاده، آریتا. زمانی، احسان. (۱۳۹۳). بررسی عملکرد بنادر ایران و منطقه با مروری بر خصوصی سازی. شانزدهمین همایش صنایع دریایی، بندرعباس، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- رادمنش، مژگان. (۱۳۹۷). بررسی فرآیند بهینه سازی حمل و نقل دریایی به منظور اجتناب از سرمایه گذاری های مضاعف (مطالعه موردی: بندر بوشهر). پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی خارگ.
- راستین، سیدحسین. (۱۳۹۳). ارزیابی تأثیر مشارکت بخش خصوصی _ بخش دولتی در بهره وری بنادر ایران (موردکاوی: بندر شهید رجایی). پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار.
- رئیسی، ع. (۱۳۹۱). حمل و نقل و خصوصی سازی. اولین کنفرانس ملی مهندسی صنایع و سیستم ها، نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد، گروه مهندسی صنایع.
- سازمان بنادر و کشتیرانی (۱۳۸۷) کتاب دوره پیشرفته عملیات و مدیریت بنادر، خصوصی سازی و فعالیت های بخش خصوصی در بنادر.
- عرب امیری، ش. (۱۳۹۵). موانع و مشکلات خصوصی سازی حمل و نقل ریلی و ارائه راهکارهای اجرایی. همایش ملی خصوصی سازی در ایران، سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنان.
- علی پور، ح. صیادحقیقی، ک. بیژنی، ح. (۱۳۹۰). تأثیر خصوصی سازی بر افزایش کارایی منابع دریانوردی گیلان. دانشگاه آزاد رشت.

- عماد، غلامرضا. هاشمی، حسن. (۱۳۹۳) فواید طرح جامع خصوصی سازی در بنادر ایران. شانزدهمین همایش صنایع دریایی، بندرعباس، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- عماد، غلامرضا. هاشمی، حسن. بذرافکن، مرتضی. (۱۳۹۲) بررسی خصوصی سازی در بندر چابهار. دهمین همایش علوم و فنون دریایی ایران، تهران، بهمن ماه.
- فرومند، سیدمهدی. راسخ، محمد. (۱۳۹۹) ظرفیت های حقوقی خصوصی سازی بنادر تجاری ایران و چالش های پیشرو. فصلنامه حقوق اداری، جلد ۷، شماره ۲۲، ۱۴۹-۱۷۲.
- قادری، س. شهرکی، م. بخشی زاده، ع. (۱۳۹۰). تأثیر خصوصی سازی بر بنادر با مطالعه موردی بندر چابهار. همایش ملی خصوصی سازی در ایران.
- موسوی، س. حقیقی، م. حمیدیان، ا. (۱۳۹۳). نقش سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه حمایت از تولید ملی سرمایه گذاری و تحقق اقتصاد مقاومتی. همایش ملی تحلیل راهبردی دیدگاه های مقام معظم رهبری در اقتصاد و مدیریت حماسه اقتصادی-اقتصاد مقاومتی، بابل، دانشگاه آزاد اسلامی واحد بابل.

Hao, C. Yue, Y. (2016) Optimization on Combination of Transport Routes and Modes on Dynamic Programming for a Container Multimodal Transport System. *Procedia Engineering*, Volume 137, 382-390.

Ji, M. Shen, L. Shi, B. (2015) Routing optimization for multi-type containerships in a hub-and-spoke network. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, Volume 2, Issue 5, October 2015, Pages 362-372.

Kawasaki, Tomoya. Tagawa, Hoshi. Watanabe, Toshihiro. Hanaoka, Shinya. (2020) The effects of consolidation and privatization of ports in proximity: A case study of the Kobe and Osaka ports. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 36, Issue 1, 1-12.

Pagano, Anthony. Wang, Grace. Sanchez, Onasimo. Ungo, Ricardo. (2016) Impact of privatization on port efficiency and effectiveness: results from Panama and US ports. *Journal Maritime Policy & Management*, The flagship journal of international shipping and port research, Volume 40, Issue 2: IAME 2012 Taipei Conference.

Patton, W. (2006). Use of Human Judgment Models in Industrial Buyer's Vendor Selection Decisions. *Journal of Industrial Marketing Management*, 25.135-149.

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.