



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



ICOPMAS

بِسْمِ تَعَالَى

نقش حمل و نقل دریایی در  
توسعه اقتصادی کشور

موسسه دریا ساحل

فروردین ماه سال 1385

## مقدمه

یکی از علل پیشرفت کشورها موقعیت جغرافیایی آنها بوده است. در اینجا به دلیل محدودیت در زمان ابتدا نگاهی اجمالی به موقعیت ژئوپلیتیک کشورها در قرن گذشته و ورود به ادوار مختلف در طول قرن بیستم خواهیم داشت. البته منظور از موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک کشورهایی می‌باشد که تغییرات فاحشی در وضعیت اقتصادی آنها در طول قرن گذشته ایجاد نموده است. نزدیکی کشورها و حتی بنادر آنها به هر یک از منابع عظیم ثروت به ترتیب اولویت دریا - جنگل - کوه و کویر قطع نظر از بروز حوادث و جنگهای جهانی کماکان با حرکت رو به رشد آنها نسبت عکس داشته است.

حتی وارد شدن به ادوار جدید در طول قرن و از میان رفتن فواصل به دلیل پیشرفتهای حاصل شده اثرات این منابع عظیم ثروت بالنسبه به قوت خود باقی است ولی ماهیت استفاده و دسترسی به آنها در هر دوره با تغییرات فاحش همراه بوده که متناسب با نیازهای روز بوده است.

تغییرات در نیازهای بشری در هر دوره از زمان نسبت به موقعیت آن دوره تغییرات قابل توجهی داشته است که ذیلاً به آن اشاره می‌گردد:

ربع اول قرن بیستم - عصر کشاورزی که نیاز آن ایجاد محلی برای زندگی و در اختیار گرفتن زمین برای کشاورزی بوده که ابزار آن عمدتاً نیروی انسانی و چهارپایان بوده است.

ربع دوم - عصر صنعت و شکوفایی انقلاب صنعتی که ابزار آن اختراع ماشین بخار - راه آهن - تلفن - اتومبیل و تلویزیون - صنایع سنگین و الکترونیک بوده است. ربع سوم قرن بیستم - عصر اطلاعات و اینترنت که سال پایانی دهه هشتاد آن سال انفجار اطلاعات نامیده شد که نیازهای آن - کامپیوتر - نرم افزار - سخت افزار - و ماهواره و این نیازها نیز برطرف گردید.

ربع پایانی قرن بیستم - را می‌توان ورود به عصر مجازی دانست که در این دوره خصوصاً در دهه اخیر همه چیز در فضای مجازی انجام می‌شود و یکی از ابزارهای مهم آن ایجاد Website ها است. کشور پهناور ایران به دلیل وضعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیک یکی از نادر کشورهای می‌باشد که همه منابع ثروت دریا - جنگل - کوه و کویر را در خود دارد ولی در جهت ایجاد هماهنگی بین این منابع عظیم ثروت و مشارکت در تجارت جهانی و تبادل با سایر کشورهای توسعه یافته و

در حال توسعه که حتی فاقد این منابع ثروت هستند قابل مقایسه نمی‌باشد. یکی از موارد مهم مسئله حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی بوده است که به جای گسترش و سرعت بخشیدن به آن در جهت انتقال تولیدات داخلی و مواد خام نفتی و معدنی و سایر کالاها و صدور آنها به خارج از کشور و وارد نمودن کالاهای مورد نیاز بدون دغدغه از یک سیستم ناهمگون برخوردار می‌باشد. البته به جرأت می‌توان گفت که پیشرفت‌های حاصل شده در سازمان بنادر و کشتیرانی در عمر حدود 70 ساله خود و شرکت‌های بزرگ مانند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش با مشکلات فراوان تقریباً همگام با سایر کشورها تشکیلات IMO و اجرای قوانین بین‌المللی غیر قابل انکار است که حتی می‌توان گفت در بعضی موارد که با کنترل بین‌المللی همراه بوده است مانند استقرار سیستم‌های کنترل ترافیک (VTS) و ایمنی (ISM) و Containerization قابل تحسین است ولی در گاهی موارد مانند Stcw که نیاز به آموزش و هماهنگی بیشتری در داخل کشور دارد با مشکلات عدیده‌ای روبروست که وارد جزئیات آن نمی‌شوم چرا که به وضوح مشاهده می‌کنیم که در سایر موارد مشابه مانند آموزش ابتدایی و میانی و دانشگاهی در سطح کشور نیز با این معضل روبرو هستیم پس در اینجا به علل عقب افتادگی در مقایسه با بعضی از کشورها که استحقاق آن را از هیچ نظر نسبت به کشورمان ندارند به شرح زیر اشاره و با یک نتیجه‌گیری به عرایض خاتمه می‌دهم و از ارائه آمار و ارقام به دلیل ذیق وقت خودداری می‌نمایم.

عدم سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بالاسری اجتماعی نظیر آموزش و پرورش - بهداشت عمومی - حمل و نقل و عدم اشاعه فرهنگ دریایی در کل کشور و شناساندن دریا به دانش آموزان در تمام سطوح عدم استفاده از تخصص‌ها و تجربه‌های بالقوه که در حال حاضر متأسفانه به عنوان سرمایه در حال هدر رفتن هستند.

عدم وجود یک سیستم منسجم دریاداری جهت کنترل دریا در تمامی زمینه‌ها با توجه به پیشرفت‌های حاصل شده در تسلط بر دریاهای سرزمینی. عدم مشارکت بخش خصوصی در بخش حمل و نقل که دلیل به طولانی شدن توضیح در هر 4 مورد به توضیح اجمالی این بخش که مرتبط با موضوع انتخاب شده می‌باشد می‌پردازیم

# بنادر و خصوصی سازی

- ▶ تعریف خصوصی سازی
- ▶ اهداف خصوصی سازی
- ▶ الگوهای خصوصی سازی
- ▶ مزایای خصوصی سازی
- ▶ اثرات جهانی و ملی
- ▶ محاسن و امتیازات خاص خصوصی سازی
- ▶ معایب و مشکلات خصوصی سازی
- ▶ نتیجه گیری

## ◆ خصوصی سازی چیست؟

◆ خصوصی سازی به معنای کاهش نقش دولت یا افزایش نقش بخش خصوصی در یک فعالیت و یا در مالکیت دارائیها

◆ خصوصی سازی به معنای واگذاری تولید و عرضه کالا و خدمات از بخش دولتی به بخش خصوصی

◆ خصوصی سازی به معنی ایجاد تغییر در تعادل بین حکومت و بازار در حیات اقتصادی یک کشور به نفع بازار

## ■ خصوصی سازی در بنادر

■ خصوصی سازی انتقال مالکیت زمین ، تاسیسات و تجهیزات از بخش دولتی به بخش خصوصی و یا به کار گیری سرمایه بخش خصوصی در تامین بودجه سرمایه گذاری ها در سیستم ها ، تجهیزات و تاسیسات بندر

■ خصوصی سازی به معنی دخالت مستقیم و گسترده بخش خصوصی در تامین سرمایه و راهبری تاسیسات بندر و خدمات بندری

## ◆ اهداف اوليه خصوصي سازي

◆ ارتقاء مديریت بخش های مختلف بندر ، به مفهوم دقیق تر ، افزایش کارآیی و بهره وری عملیاتی

◆ کاهش بار مالی بخش دولتی از طریق به کار گیری منابع مالی بخش خصوصی و جایگزینی این منابع به جای منابع مالی بخش دولتی ، و یا افزایش درآمد دولت ، و یا استفاده از هر دو روش

◆ افزایش کیفیت خدماتی که به کاربران بندر عرضه می شود و کاهش قیمت خدمات

◆ انعطاف پذیری بیشتر نسبت به شرایط بازار



# ◆ اهداف ثانويه خصوصي سازي

◆ توزيع ثروت و يا ديگر اهداف اجتماعي

◆ جذب حوزه هاي جديد بازرگاني براي کشور يا بندر

◆ تقسيم ريسک هاي مديريتي ، تجاري ، اقتصادي و فني  
بين بخش خصوصي و دولتي

◆ ترغيب بازرگانان بخش خصوصي به سرمايه گذاري  
در بخش هاي مختلف اقتصادي به جاي تمرکز سرمايه  
در يك بخش

◆ انتقال فن آوري از طريق به کار گيري تجهيزات  
پيشرفته و استفاده از سيستم هاي مديريتي نوين

## مزایای مورد انتظار خصوصی سازی



- توزیع بهتر هزینه ها و عوارض بندری به ویژه در مورد بنادر خدماتی . زیرا در این بنادر معمولاً از کشتی هزینه کمتر و از کالا هزینه بیشتری دریافت می شود .

- افزایش مسئولیت سرمایه گذاران بخش خصوصی در مورد میزان سرمایه گذاری های زیر بنایی که برای تداوم فعالیت تجاری آنها امری ضروری است .

• از ادبی عملی در کنترل های دولت و در نتیجه امکان  
تعریف آسانتر اهداف جامعی که از اولویت  
برخوردارند.

• رهایی از محدودیت های بخش دولتی ، به ویژه در  
مواردی از قبیل مدیریت

• پرسنل ، قیمت گذاری ، بررسی بودجه و تصویب آن  
توسط مراجع بالاتر

• افزایش توانایی در تعریف دقیق اهداف مالی

• افزایش مسئولیت متناسب با اهداف تعیین شده

• شفافیت بیشتر هزینه ها ، امکان ارتباط بیشتر تعرفه ها  
و هزینه ها، کاهش یارانه

## ○ کار گزاران بندري

---

○ ایجاد فرصت براي استفاده از تخصص فني و  
مدیریتی کشور های خارجی

○ امکان بیشتر براي گسترش فعالیتهای مختلف

○ آزادي در عقد قراردادهای جانبی با طرفهای ثالث در  
خصوص هر نوع فعالیتی که خود شرکت قصد انجام  
آن را ندارد ( یا به خوبی از عهده آن بر نمی آید).

○ مسئولیت تام در خصوص انجام اهداف مالی و  
عملیاتی تعیین شده

○ شفافیت هزینه ها که امکان تعیین تعرفه ها را بر  
اساس هزینه ها میسر می سازد

## ■ اثرات جهانی و ملی

■ افزایش پاسخگویی در برابر تغییرات مستمر در تقاضا و ساختار های بازار مورد نظر.

■ انطباق سریعتر با تغییرات مداوم در فن آوری حمل و نقل دریایی و حمل و نقل چند وجهی.

# امتیازات خاص خصوصی سازی برای دولت



- کاهش بار مالی و اجرایی دولت
- ایجاد درآمدهای مالیاتی اضافی برای دولت از محل پرداخت مالیات توسط کارگزاران بخش خصوصی و افزایش تعداد شرکتهای تجاری
- اصلاح مقررات
- تمرکز زدایی
- توسعه حمل و نقل کانتینری
- تربیت نیروی انسانی متخصص و کارآمد
- الحاق به کنوانسیونهای بین المللی
- تجهیز بنادر به تکنولوژی مدرن
- توسعه ترانزیت

## ■ معایب خصوصی سازی

- احتمال قصور در وظایف خدماتی مقرر دولتی در صورت واگذاری به بخش خصوصی. زیرا سرمایه گذاران بخش خصوصی به دنبال افزایش سود و کاهش هزینه ها هستند.
- احتمال تبدیل (( انحصار دولتی )) به (( انحصار بخش خصوصی )) .
- تقسیم مسئولیت ها بین بخش دولتی و خصوصی ممکن است مانع از هماهنگی لازم در سرمایه گذاری در بخش های مکمل زنجیره حمل و نقل شود.
- امکان به وجود آمدن (( استفاده اختصاصی )) از تاسیسات بندر به جای (( استفاده عمومی )) .

## الگوهای مختلف خصوصی سازی با توجه به وظایف بندر

وظایف بندر				
وظایف حمل و نقل	وظایف مالکیت	وظایف قانونی	الگوی خصوصی سازی	شماره الگو
دولتی	دولتی	دولتی	دولتی	۱
خصوصی	دولتی	دولتی	دولتی / خصوصی	۲
خصوصی	خصوصی	دولتی	خصوصی / دولتی	۳
خصوصی	خصوصی	خصوصی	خصوصی	۴



## مقایسه بنادر کشور با الگوهای مختلف خصوصی سازی

وظایف بندر				
وظایف حمل و نقل	وظایف مالکیت	وظایف قانونی	بنادر	الگوی خصوصی سازی
-	-	-	کلیه بنادر	دولتی
خصوصی	دولتی / خصوصی	دولتی	کلیه بنادر	دولتی / خصوصی
خصوصی	دولتی / خصوصی	دولتی	کلیه بنادر	خصوصی / دولتی
خصوصی	خصوصی	دولتی	بهمین و ساروج	خصوصی

## نتیجه گیری :

در راستای تحقق اهداف گفته شده و اشاره به سرمایه گذاری و سپردن کارها به بخش خصوصی و یا هر اقدام دیگری که منجر به توسعه اقتصادی گردد قطعا نیاز به یک مدیریت صحیح و اجرایی در دولت جمهوری اسلامی دارد و شرط اول آن هدایت و به کارگیری بزرگترین سرمایه بالقوه در کشور که جوانان میباشند خواهد بود . که دولت‌های گذشته تنها نیم نگاهی به آنها داشته و امید است که این نیم نگاه به نگاهی کامل در دولت جدید مبدل شود و با استفاده از تجربیات پیش کسوتان جامعه ایرانی که به آن میتوان سرمایه دوم اطلاق نمود ( سایر سرمایه های مانند نفت و سایر منابع ثروت را به جرات میتوان در جایگاههای بعدی قرارداد ) چنانچه آقای انیشتین در یکی سخنرانیهای تاریخی خود اعلام نموده است : که آنچه که کشورها را به پیش میبرد تجربیات حاصل شده است و بس و سایر موارد تنها اطلاعات هستند و به مصداق آن میتوان گفت جوانان در هر کشوری مانند جعبه های در بسته ای هستند که خود از داخل آن بیخبرند و فقط مربیان جامعه از داخل آن خبر دارند.

پس باید آنها را آموزش داده و هدایت نمود تا در جامعه جهانی و میدان رقابت فشرده ان که با سرعت در حال پیشرفت است حرفی برای گفتن داشته باشیم.

در پایان با این عبارت مهم حضرت امام که در اوایل انقلاب خطاب به دولت وقت اعلام نمودند به سخنان خود پایان میدهم :  
کارهاییکه هم دولت و هم مردم میتوانند انجام دهند بهتر است به مردم واگذار گردد .

# پایان

● با تشکر از مدعوین محترم

تهیه کننده : سید محمد متولی