

تأثیر خصوصی سازی بر بنادر با مطالعه موردی بندر چابهار

مهدی شهرکی^{۱*}

^۱ دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

سیمین قادری^۲

^۲ دانشگاه آزاد اسلامی چابهار

علیرضا بخشی زاده^۱

چکیده

اصطلاح "خصوصی سازی" به هرگونه انتقال فعالیت از بخش عمومی به بخش خصوصی اشاره دارد. سرمایه گذاری در بنادر مقوله بسیار پرهزینه‌ای است که متأسفانه در ایران بخش خصوصی رشد یافته‌ای که بتواند به طور کامل این وظیفه را انجام دهد، وجود ندارد و به همین دلیل هم اکنون در حال طی مراحل انتقال هستیم. در این مقاله سعی شده تا در خصوص مقوله خصوصی سازی و تأثیر آن بر بندر چابهار مطالبی ارائه شود. در وهله ی نخست تعاریف مختلفی از خصوصی سازی بیان شده و در ادامه به مواردی همچون اهداف خصوصی سازی، تأثیر آن بر بنادر و خصوصی سازی در بندر چابهار پرداخته شده است. در ادامه به بنادر و نقش آنها و معرفی بندر چابهار نظری اجمالی افکنده‌ایم. در پایان یادآور می‌شوم که بحث خصوصی سازی در بندر چابهار در ابتدای مسیر پر نشیب و فراز خود می‌باشد.

کلمات کلیدی: خصوصی سازی، بنادر، تخلیه و بارگیری

*

Corresponding author

E-mail address: : shahraki@cmu.ac.ir

مقدمه

بدون تردید بیانات بسیار مهم مقام معظم رهبری (مدظله) فصل جدیدی در ادبیات تعامل با بخش خصوصی و آینده کشور گشوده است و از آن به حق می‌توان با عنوان "انقلاب اقتصادی" یاد کرد. اهداف نوین توسعه کشور که در رویکردی هوشمندانه با عنوان سند چشم‌انداز ۲۰ ساله توسعه دنبال می‌شود، در بسیاری از موارد می‌تواند از طریق حضور و مشارکت بخش خصوصی به اجرا درآید. (پاکدامن، ۱۳۷۴) امروزه هیچ‌الگوی رشد و توسعه‌ای در سطح جهان را نمی‌توان یافت که بخش خصوصی کارآمد، صدر نشین آن نباشد. ویژگی بخش خصوصی؛ آفرینندگی، خلاقیت، بهره‌وری، اصلاح طلبی برای جلوگیری از اتلاف منابع در فرایند توسعه پایدار و غیره است.

مفهوم خصوصی سازی برای کشورهای توسعه یافته، نه جدید است و نه منحصر به فرد. بخش خصوصی قرن هاست که در بین ملل صنعتی غرب ارائه خدمت می‌کند، به ساخت مسکن و زیر ساخت ها یاری می‌رساند و در بسیاری از کشورهای در حال توسعه نقش مهمی را در فراهم ساختن خدمات و مسکن بر عهده دارد. (سالارزهی، ۱۳۸۶)

خصوصی سازی در بنادر نیز از این قضیه مستثنی نمی‌باشد. مفاهیم اصلی و اولیه بنادر خصوصی به اواخر قرن ۱۷ و دوران ظهور و رشد سرمایه داری در انگلستان برمی‌گردد. (کریمی پتانلار، ۱۳۸۵) کشورهای مختلف به تدریج برنامه های خاصی را برای خصوصی سازی در بنادر پیاده کردند تا اینکه امروزه پیشرفت های چشمگیری را در این زمینه مشاهده می‌کنیم.

اصطلاح "خصوصی سازی" به هر گونه انتقال فعالیت از بخش عمومی به بخش خصوصی اطلاق می‌شود. این امر می‌تواند فقط در ارتباط با وارد کردن سرمایه یا فن مدیریت خصوصی در فعالیت بخش عمومی باشد، اما نوعاً بیشتر انتقال مالکیت از بنگاه های عمومی به بخش خصوصی را شامل می‌شود. (رحیمی بروجردی، ۱۳۸۶) بندر محل تلاقی مدیریت های مختلف است؛ (مجله پیام دریا، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) لذا به ساماندهی نظام مدیریتی برای افزایش بهره وری نیاز دارد. (کریمی پتانلار، ۱۳۸۵) بر اساس آمارهای جهانی، حدود ۹۰ درصد از فعالیت های واردات و صادرات کشورها و به طور کلی فعالیت های تخلیه و بارگیری و حجم جابجایی در فرایند تجارت جهانی از طریق دریا و در بنادر صورت می‌گیرد. بنابراین از این منظر می‌توان گفت بندر نقشی حیاتی و اساسی در این فرایند دارد.

تعاریف خصوصی سازی

با توجه به اینکه خصوصی سازی متأثر از بسیاری عوامل از جمله؛ شرایط اقتصادی، سیاست های دولت و عوامل بیرونی است (مجله علمی، تخصصی خصوصی سازی، ۱۳۷۵) بر همین اساس، این اصطلاح

می‌تواند معانی بسیاری داشته باشد که به تبع آن، تعاریف گوناگونی از طرف متخصصین امور اداری و اقتصادی در این باب ارائه شده است که به چند مورد از آنها اشاره می‌شود:

خصوصی سازی انتقال مالکیت مؤسسه دولتی به مؤسسه مستقل خصوصی است. (انتقالی جزئی که مالکیت دوگانه نامیده شده است). (نووتنی، ۱۹۹۹)

خصوصی سازی اصطلاحی فراگیر و متنوع است که به واگذاری کنترل عملیاتی و یا مالی مؤسسات در مالکیت دولت به بخش خصوصی منجر می‌شود و همراه مالکیت "قدرت" نیز منتقل می‌شود. (پرکوپنکو، ۱۳۸۰)

خصوصی سازی در بنادر

خصوصی سازی انتقال مالکیت زمین، تأسیسات و تجهیزات از بخش دولتی به بخش خصوصی و یا بکارگیری سرمایه بخش خصوصی در تأمین بودجه سرمایه گذاری ها در سیستم ها، تجهیزات و تأسیسات بندر. (دنیایی، ۱۳۸۵)

خصوصی سازی به معنی دخالت مستقیم و گسترده بخش خصوصی در تأمین سرمایه و راهبری تأسیسات بندر و خدمات بندری است.

اهداف خصوصی سازی

واگذاری فعالیت ها هرگز بدون برنامه ریزی و تعیین اهداف صورت نخواهد گرفت. (دکتر امرایی، ۱۹۹۵)

بنابراین همواره خصوصی سازی دارای اهدافی بوده که در زیر به برخی از آنها اشاره می‌کنیم:

اهداف خصوصی سازی با توجه به ویژگی های اقتصادی و موقعیت هر کشور با یکدیگر متفاوت خواهد بود. (فصلنامه مدیریت شهری، ۱۳۷۹) ولی به هر حال در همه کشورهایی که به خصوصی سازی پرداخته‌اند، هدف اصلی بهبود بخشیدن به اوضاع و شرایط اقتصادی است. (هفته نامه آتیه، ۱۳۸۷) در کنار این هدف اصلی، اهداف دیگری نیز می‌تواند وجود داشته باشد که عبارتند از: افزایش بهره وری و تولید ملی، دستیابی دولت به منابع مالی بخش خصوصی، تشویق رقابت، افزایش رفاه ملی (مجله علمی، تخصصی خصوصی سازی، ۱۳۷۵) و افزایش کارایی فعالیت های اقتصادی، صرفه جویی در هزینه های دولت، ایجاد رونق در بازار سرمایه و گسترش فرهنگ مشارکت در کشور، جلوگیری از انحصارات آشکار، جمع آوری نقدینگی و ایجاد نظام متعادل توزیع درآمد بین اقشارمختلف مردم. (روزنامه جام جم، ۱۳۸۴)

دولت ها و خصوصی سازی

دولت در مقام نماینده افراد کشور، اجرای اموری را عهده دار است که افراد جامعه یا نمی‌توانند یا نمی‌خواهند آنها را به عهده بگیرند. در طی زمان، فعالیت دولت بسته به شرایط، در هر کشور دستخوش تغییراتی شده است. این تغییرات را می‌توان در طیفی که در یک سوی آن عدم مداخله دولت و در سوی دیگرش مداخله آن قرار دارد، بررسی نمود. (شمس، ۱۳۷۱) بر این اساس در روابط اقتصادی- اجتماعی، دولت می‌تواند به سه طریق به تنظیم فعالیت ها بپردازد: شیوه سنتی این دخالت از راه «وضع قوانین و مقررات» و روش های دیگر آن به ترتیب از طریق «مدیریت مستقیم» بر صنایع و خدمات و «اقدامات بازدارنده» تشویقی و هدایتی تحقق می‌پذیرد. هدف اصلی از خصوصی سازی و مقررات زدایی، پایان دادن به دو شیوه آغازین دخالت دولت یعنی «وضع قوانین و مقررات» بیش از حد و «مدیریت مستقیم» و تقویت راه سوم یعنی تنظیم روابط از طریق «اقدامات بازدارنده» می‌باشد. (تقوی، ۱۳۷۵)

قدم های اولیه خصوصی سازی در بنادر

خصوصی سازی باید از طریق یک برنامه دقیق از پیش تعیین شده و هدفدار صورت گیرد. قدم هایی که بایستی برای واگذاری امور قابل واگذاری به بخش خصوصی برداشته شود، عبارتند از:

- ۱) از اموری که بایستی به بخش خصوصی واگذار شود، فهرست جامعی تهیه شود.
- ۲) وضعیت مالی قبل از واگذاری و نیز تعداد پرسنل درگیر این امور کاملاً مشخص گردد.
- ۳) کمیته‌ای تحت عنوان کمیته خصوصی سازی تشکیل گردد.
- ۴) کمیته‌ای تحت عنوان کمیته ضدانحصاری تشکیل گردد.
- ۵) قیمت تمام شده اموری که به بخش خصوصی منتقل می‌شوند، بطور دقیق محاسبه گردد.

هنگام واگذاری و عقد قرارداد با شرکت های خصوصی بایستی در نظر داشت همیشه بالاترین قیمت پیشنهادی بهترین قیمت نخواهد بود. آنچه بایستی مورد نظر باشد، تعیین و درپیش گرفتن سیاست هایی است که استمرار فعالیت شرکت خصوصی را تضمین نماید. به طوری که شرکت خصوصی بتواند با کارایی بیشتر از بخش دولتی و توسعه سرمایه گذاری و بهبود امور خدمت دهی به حیات خود ادامه دهد.

روش های مختلف خصوصی سازی

برای جامه عمل پوشاندن به پدیده خصوصی سازی روش های متفاوتی را می‌توان به کار برد. این روش ها در قالب جدولی نشان داده شده است (به جدول ۱ مراجعه شود). همان طور که مشاهده می‌شود، خصوصی سازی از سطح درون سازمانی بدنه دولت آغاز و به مالکیت کامل بخش خصوصی بر بسیاری از امور ختم می‌گردد. (بلده، ۱۳۸۸)

جدول (۱): روش های متعدد خصوصی سازی

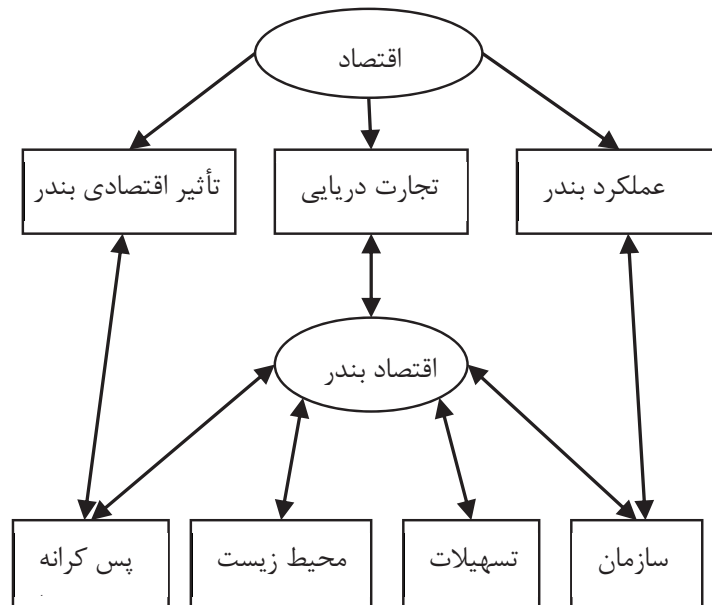
توصیف	نوع
یک واحد اجرایی دولتی، عهده دار انجام فعالیت سازمان های دیگر می گردد .	قرارداد با نماینده دولتی
کارکنان سازمان های دولتی تشویق به پذیرش فعالیت های سازمان می شوند	سازمان های عملکرد محور
شرکت هایی که مالکیت آن ها متعلق به خود دولت است، عهده دار انجام فعالیت های سازمان های دولتی می شوند	شرکت دولتی
دولت مبلغی را به مدیران بخش خصوصی می پردازد تا در ازای این مبلغ ، آنان اداره ی امور را در دست گیرند	قرارداد مدیریتی
دولت اختیار انجام امور را به صورت اجاره ای به پیمانکاران به بخش خصوصی واگذار می کند و آن ها در قبال این اختیار مبلغی را به عنوان اجاره به دولت می پردازند .	قرارداد اجاره ای
بخش خصوصی محصول یا خدمتی را تحت تملک خود تولید می کند و آن را به دولت می فروشد .	ترتیب بندی سازنده- عامل- ناقل (BOT)
در این نوع از خصوصی سازی، بخش خصوصی فراتر از اداره ی امور دولتی عمل می کند و در برخی از زمینه ها حق دخالت در امور دولتی را نیز دارد	واگذاری
دولت تا حدودی اختیار انجام برخی از امور را به بخش خصوصی واگذار می کند که این اختیار با مالکیت بخش خصوصی نیز همراه است	خصوصی سازی بخشی یا جزئی
در این نوع از خصوصی سازی دولت اختیار تام و مالکیت انجام برخی از امور را به پیمانکاران و بخش خصوصی واگذار می کند	خصوصی سازی کامل

بنادر و اهمیت آنها

بر اساس آمارهای جهانی حدود ۹۰٪ از فعالیت های واردات و صادرات کشورها و به طور کلی فعالیت های تخلیه و بارگیری و حجم جابجایی در فرایند تجارت جهانی به وسیله دریا و در بنادر صورت می گیرد. از این منظر می توان گفت بندر نقشی حیاتی و حساس در این فرایند دارداهمیت بنادر به عنوان یک معبر ورود و خروج کالا و مبدأ و مقصد اقتصادی ترین شیوه حمل و نقل یعنی حمل و نقل دریایی بر ما پوشیده نیست.

چارت زیر نقش اقتصادی بنادر را نشان می‌دهد.

نمودار ۱: نقش اقتصادی بنادر



منبع: گودرزی، ۱۳۸۳

نیاز به بازده بهتر در بنادر، دولت‌ها را به سمت برداشتن گام‌های متعدد برای ایجاد تغییرات در بنادر اکثر مناطق جهان سوق داده است. حال با توجه به اهمیت فوق‌العاده بنادر، هرگونه تغییر در بنادر باید با برنامه‌ریزی صحیح و منظم توأم باشد تا سبب بهبود و افزایش کارایی در جهت توسعه اقتصادی کشور گردد. (دنیایی، ۱۳۸۵) برنامه خصوصی‌سازی یک تغییر استراتژیک در بنادر می‌باشد که اگر با برنامه‌ریزی دقیق و مطابق با بافت جمعیتی و الگو برداری صحیح از تجربیات بنادر موفق دنیا توأم باشد، می‌تواند سبب تغییراتی مثبت در بنادر شود. واژه اقتصادی خصوصی‌سازی حاکی از تغییر در تعادل بین حکومت و بازار در حیات اقتصادی یک کشور به نفع بازار می‌باشد که سبب توسعه بازار و بخش خصوصی می‌شود که افزایش درآمد ملی و توسعه اقتصادی را به همراه دارد. (کریمی پتانلار، ۱۳۸۵) پس از بیان اهمیت بنادر به صورت موردی به اهداف خصوصی‌سازی در بنادر اشاره می‌شود:

اهداف اولیه:

- ارتقاء مدیریت بخش های مختلف بندر؛ به مفهوم دقیق تر یعنی افزایش کارایی و بهره وری عملیاتی
- کاهش بار مالی بخش دولتی از طریق بکارگیری 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 و به بیانی خلاصه تر رشد و توسعه اقتصادی و کاستن بار مالی و مدیریتی دولت.
- افزایش کیفیت خدماتی که به کاربران بندر عرضه می‌شود و کاهش قیمت خدمات و در واقع رقابتی کردن بازار.
- انعطاف پذیری بیشتر نسبت به شرایط بازار.

اهداف ثانویه:

- توزیع ثروت و یا دیگر اهداف اجتماعی؛
- جذب حوزه های جدید بازاریگانی برای کشور یا بندر؛
- تقسیم ریسک های مدیریتی، تجاری، اقتصادی و فنی بین بخش خصوصی و دولتی (پاکدامن، ۱۳۷۴).
- انتقال فنآوری از طریق بکارگیری تجهیزات پیشرفته و استفاده از سیستم های مدیریتی نوین. (دنیایی، ۱۳۸۵)

در جدول ۲ هر کدام از این اهداف به صورت جزئی تری نشان داده شده‌اند.

اهداف کلی	هدف ها	استراتژی ها
خصوصی کردن	سیاست کلی دولت برای انتقال فعالیت های دولتی به بخش خصوصی	واگذاری پایانه های بندر، واگذاری عملیات بندری از طریق مشارکت، واگذاری از طریق فروش دارایی ها یا سرمایه گذاری از طریق فروش سهام
افزایش کارایی	افزایش سودآوری و عملکرد بندر از بهبود دارایی های بندر و هزینه کنترل و بودجه بندی	خصوصی کردن جابجایی کالا و تجهیزات، اجاره انبارها و واگذاری پایانه ها
ارتقاء خدمات بندری	بازاری کارا از خدمات بندری، استفاده از شبکه ای تجاری	اجاره ترمینال ها و واگذاری به خطوط کشتیرانی، متصدیان ترمینال های بین المللی
تحریک منابع مالی	تدارک دسترسی به اموال خصوصی و توسعه بیشتر پروژه های مالی در بازار	خرید دارایی ها، واگذاری پایانه ها، سرمایه گذاری از طریق فروش سهام
ترفیع روابط کاری	ارائه روابط کاری جدید، حذف عوامل محدود کننده کاری، مزیت تولید کاری	خصوصی سازی جابجایی کالا و واگذاری ترمینال ها

تمرکز زدایی بنادر	تدارک نمایندگی محلی، آماده کردن نیرو های سرمایه گذاری محلی	اتحاد سازی و خلق شرکت های وابسته، واگذاری ترمینال ها
ترفیع حق مالکیت عمومی	افزایش سهام عمومی، قدرتمند کردن سرمایه بازار	سرمایه گذاری از طریق فروش سهام، واگذاری ترمینال ها به شرکت های عمومی
کاهش کسری بودجه دولت	کاهش کسری از طریق فروش اموال دولتی، کاهش سرمایه و اعمال یارانه	واگذاری از طریق فروش اموال، سرمایه گذاری از طریق فروش سهام
کاهش دخالت دولت	کاهش دخالت کارمندان دولت، کاهش تعهد بازنشستگی	اصلاح سازمانی از طریق مشارکت عملیات بندری و تجاری سازی مدیریت بنادر

جدول (۲) اهداف خصوصی سازی بنادر

بندر چابهار

شهرستان چابهار با مساحت ۲۴۷۲۹ کیلومتر مربع در جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان قرار گرفته و فاصله‌ی مرکز شهرستان تا مرکز استان ۶۹۱ کیلومتر است. این شهرستان دارای ۳ مرکز شهری و ۵ بخش، ۱۱ دهستان و ۵۹۲ آبادی دارای سکنه است. (فصلنامه عملکرد شهرداری چابهار، ۱۳۸۸) بنادر شهید بهشتی و کلانتری در ساحل شرقی خلیج چابهار یعنی ۱۱۲ کیلومتری مرز ایران در شرق "خلیج گواتر" و ۲۲۰ کیلومتری غرب "خلیج پزم" واقع شده‌اند که فاصله‌ی آنها از "بندر خارک" ۷۰۰ کیلومتر می‌باشد.

شکل ۱: نقشه تقسیمات کشوری شهرستان چابهار



منبع: (دانایی، ۱۳۸۵)

مشخصات کانال دسترسی بندر شهید کلانتری

عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری از سال ۶۲ بطور جدی آغاز و با تکمیل ۴ پست اسکله فلزی در سال ۶۲ عملاً به بهره برداری رسید. این ترمینال از چهار اسکله پیش ساخته تشکیل شده و مخصوص لنج های

موتوری چوبی، دوبه و شناورهایی با حداکثر ظرفیت ۲ هزار و ۵۰۰ تن بوده و علاوه بر این، دارای یک اسکله ۱۷۵ متری است که امکان پهلوگیری کشتی هایی با ظرفیت ۴۰ هزار DWT را فراهم می آورد. (گودرزی، ۱۳۸۳)

مشخصات کانال دسترسی بندر شهید کلانتری		
۱	طول	۱/۵ مایل
۲	عرض	۱۰۰ متر
۳	عمق	۱۲/۵ متر
۴	عرض کانال در سر پیچ	۱۵۰ متر

منبع: یافته های تحقیق

بندر شهید کلانتری					
نام و شماره اسکله	کاربری	آبخور مجاز (متر)	طول اسکله (متر)	ظرفیت پذیرش شناور (تن)	ملاحظات
اسکله ۱	-----	-----	-----	-----	در اختیار نیروی انتظامی
اسکله ۲	متفرقه	از ۳ تا ۵	۶۰	حداکثر تا ۷۰ تن	پهلودهی لنج های بدنه چوبی
اسکله ۳	متفرقه	از ۳ تا ۵	۶۰	حداکثر تا ۷۰ تن	پهلودهی لنج های بدنه چوبی
اسکله ۴	متفرقه	از ۳ تا ۵	۶۰	حداکثر تا ۷۰ تن	پهلودهی لنج های بدنه چوبی
اسکله ۵	متفرقه	۱۲/۵ متر	۳۳۵	۴۵۰۰۰	طول اعلام شده ی اسکله با دولفین ها ۲۲۵ متر می باشد

منبع: یافته های تحقیق

بندر شهید بهشتی

بندر شهید بهشتی به عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۶۱ با توجه به شرایط خاص بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران) و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید.

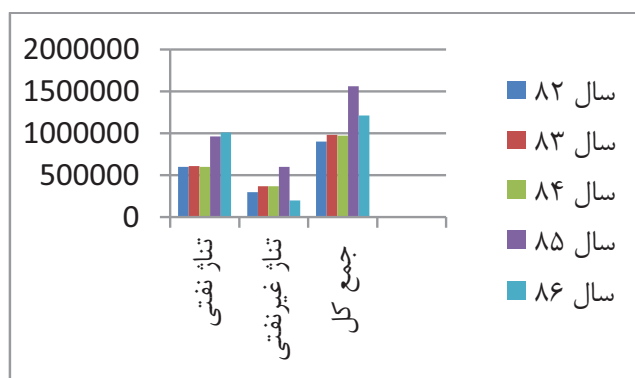
این ترمینال از ۴ اسکله پیش ساخته تشکیل شده است که کشتی هایی با ظرفیت ۲۵ هزار تن و حداکثر آبخور ۹ متر قادر به پهلوگیری هستند و این ترمینال از طریق یک پل دسترسی ۶۰۰ به سرزمین اصلی بندر متصل شده است. (گودرزی، ۱۳۸۳)

آمار مقایسه ای تخلیه و بارگیری کشتی ها به تفکیک نوع کالا قبل و پس از خصوصی سازی

بندر شهید بهشتی (چابهار)					
نام و شماره اسکله	کاربری	طول اسکله (متر)	آبخور مجاز (متر)	ظرفیت پذیرش شناور (تن)	ملاحظات
اسکله ۱	جنرال کارگو-فله	۱۵۰	۸/۵	۲۵ تا ۳۰ هزار	----
اسکله ۲	نفتی	۱۵۰	۸/۵	۲۵ تا ۳۰ هزار	----
اسکله ۳	جنرال کارگو -متفرقه	۱۵۰	۹	۲۵ تا هزار	----
اسکله ۴	جنرال کارگو -متفرقه	۱۵۰	۹	۲۵ تا هزار	----
اسکله ۵	نفتی و متفرقه	۱۵۰	۱۱	۲۵ تا هزار	----

منبع: (دنیایی، ۱۳۸۵)

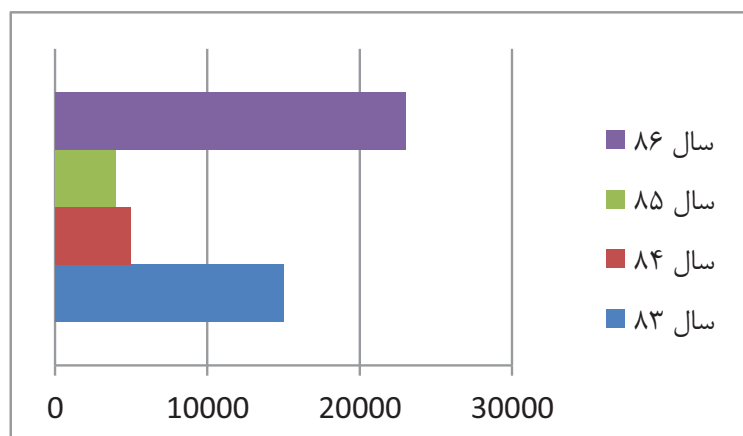
نمودار ۲: آمار تخلیه و بارگیری کشتی ها



منبع: یافته های تحقیق

چنانچه که در نمودارها مشاهده می کنیم خصوصی سازی در بندر چابهار تا حدود قابل توجهی میزان تخلیه و بارگیری را افزایش داده و کارایی این بندر بعنوان تنها بندر اقیانوسی کشورمان را افزایش داده است.

نمودار ۳: کانتینر بر حسب TEU



منبع: یافته های تحقیق

خصوصی سازی در بندر چابهار

در مورد بندر چابهار بطور کلی، طرح توسعه آن با توجه به موقعیت استراتژیک و جایگاه ویژه اش و ارتباط با کشورهای آسیای میانه و جنوب شرق آسیا از ابعاد ملی و فراملی حائز اهمیت می باشد، که فاز اول این طرح توسط قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) با مبلغی برابر با ۳۴۱ میلیون دلار و مدت اجرای پروژه یک هزار روز (۳۳ ماه) در حال اجراست. این بندر از نظر ژئواکونومیک فرصتی طولانی برای کشور و دورنمایی بسیار روشن برای ترانزیت کالا از طریق محور شرق را ترسیم می کند و تلاش سازمان بنادر بر این است تا بندر چابهار توانایی رقابتی معقول و منطقی را با بندر گوادر پیدا کند. (گودرزی، ۱۳۸۳)

بندر چابهار دارای دو اسکله به نام های اسکله شهید بهشتی و اسکله شهید کلانتری می باشد که در پایانه شهید بهشتی بندر چابهار ۳ پست اسکله عمومی، یک پست اسکله نفتی حدود ۳۵۰ هزار متر مربع محوطه و ۱۸ هزار متر مربع انبارهای مسقف می باشد. پایانه شهید کلانتری بندر چابهار نیز دارای ۲ پست اسکله عمومی، ۱۵ هزار متر مربع محوطه و ۳ هزار متر مربع انبار است.

بندر چابهار به دلیل واقع شدن در آبهای آزاد بین المللی و منطقه آزاد چابهار و قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی محور شرق کشور می تواند عملکردی بهتر از حال داشته باشد. (فصلنامه عملکرد شهرداری چابهار، ۱۳۸۸)

نتیجه گیری

با توجه به مباحث یاد شده به این نتیجه رسیدیم که پهنه ی اقتصادی جهان امروز دولت فربه را بر نمی تابد. لذا خصوصی سازی یکی از تدابیری است که دولت ها در بسیاری از کشورها برای انجام اصلاحات در اقتصاد و کاهش اندازه ی دولت به اجرا در می آورند. خصوصی سازی در بنادر به عنوان یکی از راه حل های منطقی نمودن ساختار اقتصادی جامعه، کاهش کسری بودجه، افزایش کارایی، استفاده کارآمد از امکانات و تجهیزات موجود، افزایش نیروی تخصصی و غیره مورد استفاده قرار می گیرد.

بحث خصوصی سازی بنادر از برنامه دوم توسعه شروع شده و در برنامه های بعدی مخصوصاً در برنامه های چهارم توسعه با جدیت و اهتمام فراوانی به آن پرداخته شده است و در برنامه پنجم توسعه نیز بر این گستردگی و جدیت افزوده خواهد شد. چرا که خصوصی سازی امریست لازم جهت پیشرفت و ترقی جامعه؛ و بخش خصوصی که خود ملت می باشد برای ارتقای فرهنگ اجتماعی و اقتصادی خود از هیچ کوششی دریغ نکرده و با تخصص و دانش بیشتر سعی در پیشرفت داشته و از بروز ناکارآمدی و هزینه های بی موردی که در بخش های دولتی مشاهده می شود، جلوگیری کرده و یا به حداقل می رسانند؛ چون می خواهند علاوه بر دستیابی به کمیت بالای کاری، به کیفیت کار جهت سود دهی، بهره وری، اثر بخشی و به بیانی دیگر افزایش کارایی دست یابند.

بندر چابهار یک بندر مستعد و دارای پتانسیل بالا می باشد که می تواند به عنوان دروازه و رهگذر ترانزیت منطقه شرقی آسیا باشد. چرا که به دلیل موقعیت استراتژیک آن و قرارگرفتن در سواحل آبهای آزاد و دسترسی به آبهای اقیانوس هند، قابلیت پذیرش کشتی های اقیانوس پیما را خواهد داشت. با توجه به واگذاری هایی که در بندر چابهار من جمله اجاره تجهیزات و قراردادهای مناقصه- مزایده انجام شده است و حضور بخش ها و شرکت های خصوصی در فرایندهای عملیاتی بندر و با استناد به آمار و ارقام و نمودارها می توان گفت که عملکرد تخلیه و بارگیری روند رو به رشدی داشته است و لذا خصوصی سازی در بندر چابهار در زمینه ی بهبود کارایی مؤثر عمل کرده و مفید بوده است و نتیجه ی آن کمتر شدن زمان تخلیه و بارگیری و کاهش زمان توقف کشتی در بندر می باشد. در مجموع واگذاری امور به بخش خصوصی در بندر چابهار باعث تسریع عملیات و کاهش زمان های بیکاری شده است و به نوبه ی خود افزایش کارایی و راندمان بندر را در پی داشته است. با نظر و توجه مسئولین و نیز با توجه به طرح توسعه بندر چابهار (بندر شهید بهشتی) و نیز واگذاری بخش ها و عملیات به بخش خصوصی، انشاءالله شاهد پیشرفت هر چه بیشتر و بهتر این بندر استراتژیک باشیم.

منابع

- خصوصی سازی از تئوری تا عمل، شرکت سرمایه گذاری صنایع ملی ایران، جلد دوم، انتشارات آگاه، تهران، ۱۳۷۴
- جنبه های کاربردی خصوصی سازی، ترجمه رضا پاکدامن، انتشارات مجد، اردیبهشت ۱۳۷۴
- روزنامه جام جم، شماره ۲۳۱۹۵، آبان ماه ۱۳۸۴
- سالارزهی، حبیب الله، خصوصی سازی در ایران"، جزوه ی درسی بررسی مسایل دولتی ایران، دانشگاه سیستان و بلوچستان (۱۳۸۶)
- کریمی پتانلار، سعید، خصوصی سازی ، اندازه ی دولت و اشتغال در جمهوری اسلامی ایران
- رحیمی بروجردی، علیرضا، خصوصی سازی، انتشارات دانشگاه تهران
- مجله علمی، تخصصی، تحقیقاتی بندر و دریا، شماره ۶۰ و ۶۱، آذر و دی ۱۳۷۵
- آقای دکتر بهروز امرایی، پایان نامه مقطع دکترا، دانشگاه کاردیف، اکتبر ۱۹۹۵
- فصلنامه مدیریت شهری، «خصوصی سازی خدمات شهری»، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۳، ص ۵۱. (۱۳۷۹)
- هفته نامه آتیه، چاپ دهم، (۱۳۸۷)
- شمس، عبدالحمید، «خصوصی کردن موسسات عمومی یک ضرورت است یا اجبار؟»، مجله علمی کاربردی مدیریت دولتی، تهران: مرکز آموزش مدیریت دولتی، شماره ۱۷، ص ۵۱. (۱۳۷۱)

تقوی، مهدی و صنیع دانش، علیرضا، «علل افزایش حجم فعالیت های دولت در ایران از سال ۱۳۵۰ تا ۱۳۷۰»، مجله مدیریت دولتی، تهران: مرکز آموزش مدیریت دولتی، شماره ۳۲، ص ۲۹. (۱۳۷۵)

مصاحبه اختصاصی با آقای بلده، شهردار چابهار، فصلنامه عملکرد بندر چابهار، ۱۳۸۸

دنیایی، محمد، خصوصی سازی در بندر چابهار، پایان نامه کارشناسی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی، چابهار، ۱۳۸۵، ص ۹

گودرزی، کرامت، خصوصی سازی و مزایای آن، پایان نامه کارشناسی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی، چابهار، ۱۳۸۳