فصلنامه حقوق اداری (علمی - پژوهشی)
سال هفتم، شماره ۲۲، بهار ۱۳۹۹

ظرفیت‌های حقوقی خصوصی‌سازی بنادر تجاری ایران و چالش‌های پیش‌رو

سیدمهدی فرومند[۱]؛ محمد راسخ[۲]

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۰/۲۳
تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۹/۰۳

چکیده

بنادر ما با توجه به ماهیت دوگانه حاکمیتی و تصدی اقتصادی فعالیت‌های بندری و دریایی و نقشی که دولت در این زمینه و مالکیت و مدیریت آنها بر عهده دارد، همواره با شرایط خاص و متفاوتی نسبت به سایر بنگاههای اقتصادی دولتی که در فهرست برنامه خصوصی‌سازی قرار گرفته‌اند، مواجه بوده اند. ضمن آنکه فقدان قوانین و مقررات مورد نیاز بر پیچیدگی این امر می‌افزاید و ضروری است ضوابط شفافی در مطابقت با قوانین فرادستی و شرایط روز اقتصاد ملی و ملاحظات جهانی شدن، وضع شود و به حیطه اجرا درآید، تا علاوه بر منافع عمومی، جاذبه‌های فعالیت بخش خصوصی با کارکردی بین‌المللی در آن حفظ گردد. در این تحقیق با روش توصیفی- تحلیلی در مقام پاسخگویی به این سوال اساسی هستیم که برای خصوصی‌سازی بنادر تجاری کشور، ظرفیت‌های حقوقی چیست، مشکلات و موانع پیش‌رو کدامند. در پاسخ به این نتیجه رسیده‌ایم که هرچند مقررات موجود، زمینه‌های لازم را برای فعالیت بخش خصوصی در بنادر تا حدودی فراهم نموده است،اما با استمرار حضور دولت در این فعالیت‌های تصدی‌گرایانه اقتصادی و علی‌رغم توسعه روش‌ها و ابزارهای خصوصی‌سازی در آنها، هنوز با توجه به طبع انحصاری بنادر، ظرفیت‌های لازم برای فعالیت های مبتنی بر آزادسازی و مقررات‌زدایی همراه با اصلاحات ساختاری که از مقدمات خصوصی‌سازی این مراکز مهم اقتصادی و در عین حال حاکمیتی می‌باشد، فراهم نگردیده است.

کلیدواژگان: آزادسازی، برون‌سپاری، بنادر تجاری، خصوصی‌سازی، مقررات‌زدایی.

۱- دانشجوی دکتری حقوق عمومی، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. mehdifaroumand@gmail.com
۲- استاد گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)
rasekh.m@gmail.com

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

مقدمه

نخستین بار اصطلاح خصوصی‌سازی را پیتر دراکه به کار گرفت و مارگارت تاچر نخست‌وزیر وقت انگلستان، آن را به‌عنوان جایگزینی برای ملی‌زدایی در اواخر دهه ۱۹۷۰ به‌کار بست (مگینسون،۳۵:۱۳۸۸). برخی صاحب‌نظران، تعابیر خصوصی‌سازی را در مفاهیمی چون فرایند فروش اموال دولتی، استفاده از اموال بخش خصوصی، مدیریت خصوصی نسبت به اموال دولتی و یا انعقاد قرارداد برون‌سپاری[1] جستجو کرده‌اند. این گروه بیش از همه به ظرفیت و روند خصوصی‌سازی توجه نموده‌اند (Brooks and Culinane, 2007:56). همچنین خصوصی‌سازی را اتخاذ یکی از تدابیر مشارکت اشخاص خصوصی در برخی از وظایف دولت محسوب کرده‌اند. شیوه‌های چنین مشارکتی بر اساس حقوق خصوصی، حقوق عمومی، فروش سهام دولت به‌منظور حذف حضور مستقیم بخش عمومی در ارائه خدمات و فعالیت‌های اقتصادی، برون‌سپاری فعالیت‌ها از طریق انعقاد قرارداد با اشخاص خصوصی یا کارکنان موسسه دولتی و عدم تمرکز اداری و خودگردان‌کردن بخشی از مدیریت عمومی، مورد لحاظ قرار گرفته است. چنین برداشتی از خصوصی‌سازی، بیشتر در کشور هلند مطرح است (Hafner and Berden,1998:10). برخی نیز خصوصی‌سازی را تشکیل شرکت‌هایی با حداقل پنجاه‌درصد سهام متعلق به بخش خصوصی و به‌عنوان ابزار اقتصادی مطمئن برای تنظیم و ارتقای صنایع نیز اعمال سیاست‌های رقابتی و درعین حال کنترل بخش‌ها و فرایند مشارکت بخش خصوصی با دولت می‌دانند(Beesley,2005:25). اساتید دیگری هم معتقدند در کنار این اقدامات، لازم است فرهنگ واگذاری کار مردم به خود آن‌ها شکل گرفته و انتقال دارایی‌های عمومی یا دولتی به بخش خصوصی همراه با فراهم‌نمودن بسترهای مناسب صورت پذیرد (رحیمی بروجردی،۷:۱۳۸۹).

با توجه به اینکه تاکنون تحقیق جامعی دربارۀ خصوصی‌سازی بنادر تجاری از منظر حقوقی با هدف موضوع پژوهش حاضر ملاحظه نشد، درصدد برآمده‌ایم تا با توجه به سپری‌شدن حدود سه دهه از اجرای برنامه خصوصی‌سازی در کشور به بررسی ظرفیت‌های حقوقی آن در مورد بنادر تجاری بپردازیم و با تحلیل قوانین و مقررات حاکم، رویکرد حقوقی خصوصی‌سازی در بنادر و چالش‌های پیش رو را البته با نگاهی به برخی تجربیات بین‌المللی مورد امعان‌نظر قرار دهیم. بنادری که برخلاف گذشته صرفا محل ورود، انباشت و صدور کالا نیست؛ بلکه یکی از مبادی

1 - Outsoursing

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

مهم اقتصادی به منظور ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد کالا در پیوند با زنجیره حمل و نقل بین‌المللی کالا محسوب می شود.[۱]

۱- اقتصاد بنادر تجاری

بنادر تجاری به عنوان یکی از مراکز مهم اقتصاد ملی، منطقه‌ای و جهانی، نیازمند تنظیم توسط دولت بر مبنای تفکیک امور حاکمیتی و تصدی است. در اینجا بخش تجاری فعالیت‌ها که در مسیر برنامه خصوصی‌سازی قرار گرفته، از بخش دیگر که ناظر بر تنظیم قواعد آمره حاکم بر بنادر است و جزئی از فعالیت‌های تجاری محسوب نمی‌شود، جدا خواهد شد. در هر دو بخش با نهادهای تنظیم‌گر، محیط مورد تنظیم و موضوعات تحت تنظیم مواجه ایم. به عنوان نمونه، تنظیم شرایط قرارداد مدیریت بندر با سرمایه‌گذار بخش خصوصی، می‌تواند با مشارکت بخش غیردولتی صورت پذیرد. در اینجا مباحث مربوط به تقسیم فرصت‌ها و ریسک‌ها موجب ارتقای زمینه تجارت بندری و دریایی و فزونی انگیزۀ ورود بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری – دریایی خواهد بود. در مقابل آن بخش از تنظیم این فعالیت‌ها که مربوط به اعمال حاکمیت اقتصادی دولت بر آنهاست، مانند اجرای قانون دریایی به منظور جلوگیری از آلودگی ناشی از حمل و نقل دریایی بر عهده نهاد مسئوول بندری – دریایی است. هرچند این نهاد و سایر دستگاه‌های اجرایی مربوط در این حوزه، اقدامات تنظیم‌گری را به عنوان مراجع دولتی به عهده دارند، اما اجرای مقررات تنظیمی می‌تواند با مشارکت بخش غیردولتی همراه باشد. ناگفته پیداست که علاوه بر نهاد تنظیم‌گر، محیطی که اقدامات تنظیمی در آن صورت می‌پذیرد نیز واجد کمال اهمیت است. با توجه به اینکه موضوع تحقیق حاضر راجع به محیط بنادر تجاری به عنوان مراکز اقتصادی و مبادی ورود و خروج کالا و مسافر بوده و می‌تواند پلی به منظور برقراری ارتباط با بنادر سایر کشورها محسوب شود، طبعاً محیط تنظیم‌گری از وصف بین‌المللی برخوردار خواهد بود. به‌ویژه اینکه اکنون مراکز موصوف به محدوده های تحت حاکمیت قوانین و مقررات خاص[۲] تبدیل شده‌اند.

سومین نکته در مورد تنظیم اقتصاد بنادر تجاری، در ارتباط با دسته‌بندی انواع فعالیت‌های بندری و دریایی است. تفاوت این قسمت با تنظیم اقتصاد محیط بندری، در نوع فعالیت‌های قابل

۱- کشور ما با دارا بودن نوار ساحلی به طول تقریبی پنج هزار کیلومتر در شمال و جنوب یکی از مهمترین کشورهای ساحلی جهان محسوب می‌شود.

۲ – منظور مقررات مناطق آزاد تجاری–صنعتی و ویژه اقتصادی است.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

انجام در این مراکز اقتصادی است. هرچند بنادر از خصوصیت تجاری برخوردارند و قاعدتاً می‌بایست به عنوان یک بنگاه اقتصادی مورد تنظیم قرار گیرند، اما موقعیت چنین بنگاه‌هایی با سایر مراکز اقتصادی از یک تفاوت اساسی برخوردار است و آن تفکیک امور بندری از حاکمیت دریایی است. اموری که موضوع واگذاری به بخش خصوصی در قالب تصدی خدمات مربوط به انواع قراردادهای اجاره، سرمایه‌گذاری، امتیاز و مشارکت که با اجرای برنامه‌های خصوصی‌سازی، دولت تا حدود زیادی از آن فارغ گردیده است. –در حالی که اعمال حاکمیت بندری – دریایی از قبیل صدور انواع مجوزهای قانونی برای ساخت و سازهای دریایی یا ثبت شناورها می باشد.

با توجه به آنچه گفته شد، برخی نویسندگان با تفکیک سه موضوع مالکیت بندر، قوانین و مقررات حاکم بر بندر و ارائه‌دهنده خدمات بندری، معتقدند صرفا انجام عملیات بندری به عنوان بخش تصدی می‌تواند توسط شرکت‌های خصوصی انجام شود. شیوه‌ای که در انگلستان با ایجاد بنادر تراست[1] (تبعیت از مقررات تجاری بنادر خصوصی در بنادر دولتی) دنبال شده است (جلایی و دیگران، ۱۳۹۱ :۲۶).

۲-لزوم مداخله دولت در اقتصاد بنادر

برخی صاحب‌نظران معتقدند علاوه بر ماهیت و ارتباط دولت با شهروندان، می‌توان مداخله حاکمیت را در اقتصاد از نظر تاریخی مورد مطالعه قرار داد (رهبر و پوررستمی،۶:۱۳۹۱). جان‌استوارت میل نیز در رساله «درباره آزادی»، سه دلیل مخالفت با دخالت دولت در فعالیت‌های اقتصادی را امکان انجام این فعالیت‌ها توسط اشخاص به بهترین شکل، به‌کارگیری قدرت ابتکار و عدم افزایش غیرضروری قدرت دولت می‌داند (نمازی،۶۹:۱۳۹۳). تفاوت آشکار مبانی، روش و هدف ورود دولت و بخش خصوصی در بازار دارای نتایج دوگانه‌ای است. بنای دولت از ورود در مکانیزم اقتصادی جامعه ناشی از اقتدار سیاسی و مبتنی بر روش اعمال حاکمیت به هدف تأمین منافع اجتماعی و خدمات عمومی است، در حالی که انگیزه حضور اشخاص در بازار، مبتنی بر مالکیت و سودآوری از طریق مبادله است (راسخ و حسینی‌کرابی، ۱۳۹۴: ۷)؛ اما نکته مهم در این خصوص به صلاحیت ورود دولت به فعالیت‌های اقتصادی بازمی‌گردد، چرا که انجام این امور توسط اشخاص خصوصی، نیازمند مقرراتی است که همزمان به دولت، اختیار وضع ضوابطی محدودکننده برای فعالیت بخش خصوصی را می‌دهد (متوسلی،۲۲۷:۱۳۷۳). بازار به عنوان رکن مهم اقتصاد در جای خود، تابعی از

1- Trust ports

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

سیاست‌گذاری‌های کلان اقتدار سیاسی است. جایی که مقررات و سیاست‌گذاری‌ها در عین آزادی مبادلات اقتصادی، ضوابطی را به‌منظور تنظیم امور آن در نظر می‌گیرد.

برخی نویسندگان از جمله دلایل وجودی بنگاه های عمومی را برقراری عدالت اجتماعی می‌دانند (حسنوند،۱۷:۱۳۸۸). هرچند به‌کارگیری منابع دولتی به‌منظور فراهم کردن تسهیلات اقتصادی سرمایه‌بر را به نوبه خود موجب بروز برخی انحصارات از سوی دولت دانسته‌اند (حسنوند،۱۹:۱۳۸۸). بدین ترتیب همراه با حضور اشخاص در بازار و شناسایی حق مالکیت خصوصی آن‌ها و آزادی کسب‌وکار به هدف جلب نفع شخصی بر اساس موازین قانونی، جایگاهی برای دولت به‌عنوان تنظیم‌کننده و برنامه‌ریز کلان، این روابط در نظر گرفته می‌شود. کارکردی که با توجه به تغییر نظریه دولت در جوامع غربی و گذر از عصر دولت‌های رفاه و عقاید کلاسیک‌های جدید و ابتناء بر سه اصل بنیادین اقتصادی، آزادسازی تجارت، خصوصی‌سازی و حذف نظارت دولت با فراز و فرودهایی مواجه بوده است (مصلی‌نژاد،۲۵الف:۱۳۹۵).

جهانی که در آن زندگی می‌کنیم، درصدد افزایش سطح مبادلات تجاری و تولید در مقیاس بین‌المللی است؛ به‌طوری که دیگر نمی‌توان به‌سادگی نام یک کشور معین را به‌عنوان تولیدکننده یک محصول در نظر گرفت. در این‌میان یکی از مهم‌ترین عناصر کلیدی زنجیره مبادلات جهانی، شبکه‌های حمل‌ونقل به‌ویژه بنادر تجاری برای جابجایی مداوم کالا تا مرحله تولید نهایی است که اقتصاد کشورها را کاملاً به یکدیگر وابسته و متأثر از هم نموده است. این پایانه‌های دریایی در برخی کشورها چون ایران، حدود نود درصد واردات و صادرات کالا را مدیریت می‌کند. امروزه بنادر کانونی[1] به‌عنوان مراکز برقراری ارتباطات بین‌المللی به شهرهای دریایی بزرگ تبدیل شده که نه تنها دروازه‌های ورود و صدور کالاها و خدمات محسوب می‌شوند؛ بلکه مراکز ثقل تولید و مبادلات منطقه‌ای و بین قاره‌ای محسوب می‌شوند. ورود بخش خصوصی به فعالیت‌های بندری و دریایی در این مبادی با توجه به رویکردهای حقوقی دولت از اهمیت فراوانی در اثربخشی و کارآمدی آن‌ها برخوردار است. در چنین شرایطی نمی‌توان روش‌های دستورگرایی یا سنتی حاکم بر روابط طرفین مبادله را به‌ویژه در بازار جهانی که از طریق این بنادر به یکدیگر مرتبط اند، به‌کار گرفت. با این‌وصف هنگام بروز نقص در کارکرد و یا عدم‌انطباق با شرایط رقابت پذیر و عادلانه در اقتصاد بنادر، در وهله نخست این بازار بندری است که می‌بایست با به‌کارگیری قواعد و ضوابط انعطاف‌پذیر رقابتی، خود را به نقطه تعادل بازگرداند. زمانی هم که نهادهای بازاری اندک باشد می‌توان به

1 - Hub Ports

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

نقش انطباق‌پذیر و هماهنگ کننده نابازار بیشتر امیدوار بود (رنانی،۴۸:۱۳۸۴). تفاوت مهم بنادر تجاری در این زمینه با سایر بنگاه های اقتصادی به لزوم اعمال حاکمیت دولت در بنادر، شاید به وصف جزء جدایی ناپذیر فعالیت‌های بندری و دریایی باز گردد. زمانی که آزادسازی[1] در سایر بنگاه های اقتصادی از طریق حذف کنترل‌های دولتی، نظام عرضه و تقاضا و شرایط رقابت را جایگزین می‌کند (اسلامی و فرومند،۵۰:۱۳۹۴) و از طریق مقررات‌زدایی، زمینه‌های شرایط رقابت در بازار فراهم می‌شود (متوسلی،۲۰۴:۱۳۷۳) و بدین ترتیب از طریق حذف قوانین و مقررات زائد و دست و پاگیر، میدان فعالیت‌های بخش خصوصی گسترده‌تر می شود، بنادر همچنان به حضور دولت تنظیم‌گر و برنامه‌ریز که عنان اختیارات حاکمیتی در این بخش را در دستان خود دارد، نیازمند است. در این میان آزادسازی علاوه بر اقتصاد ملی، تجارت خارجی و تغییر فضای بیرونی بنگاه‌های اقتصادی و مواجه‌کردن آنها با رقابت بین‌الملل را فرا روی خود قرار می دهد (سازمان صنایع ملی ایران،۳۳:۱۳۷۳). اجرای چنین برنامه‌ای در بنادر به تدابیر اصلاحی و تکمیلی دولت وابسته است تا جریان خصوصی‌سازی این مراکز بدرستی هدایت شود. با این‌حال، عمل خصوصی‌سازی به عنوان یکی از مراحل پایانی طرح‌های اصلاحات اقتصادی، مورد توجه اندیشمندان حقوق عمومی اقتصادی قرار گرفته است که می‌تواند در نظام اقتصاد آزاد ازجمله در بنادر، مفهوم واقعی خود را پیدا کند. این در حالی است که بانک جهانی ۵۴ روش برای خصوصی‌سازی احصا کرده است که واگذاری بنگاه اقتصادی، یکی از آن روش‌هاست (مومنی،۶۱:۱۳۸۶).

چنانچه از منظر تطبیقی به موضوع نگریسته شود سوابق نشان می‌دهد انگلستان به دنبال برنامه ملی‌کردن صنایع بزرگ از جمله حمل و نقل عمومی در دهه ۱۹۵۰، شروع به واگذاری سهام برخی از شرکت‌ها و مؤسسات دولتی کرد که البته با مخالفت جناح‌های رقیب به‌خصوص اتحادیه‌های کارگری مواجه شد (Brooks and Culinane,2007:68). همزمان در فرانسه، دولت شروع به واگذاری بخشی از وظایف اقتصادی دولت به بخش خصوصی منتها با وسعت کمتری به دلیل مخالفت احزاب سوسیالیست نمود. در هلند، هرچند دولت در بخش‌هایی از اقتصاد به منظور حفظ منافع عمومی مداخله می‌کرد، اما اغلب از طریق مقررات‌زدایی و کنترل مالکیت سهام، اقدامات لازم را به عمل می‌آورد (Mum, Heng and Kang Yam,1998:3).

1 - Releasing

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

از منظر آموزه‌های دین مبین اسلام به منظور دستیابی به ظرفیت‌های لازم برای تأمین رضایت اقتصادی عموم و ارتقای رفاه مادی با توجه به نیازهای اساسی افراد، دولت نسبت به حداکثر نمودن دارایی‌های عمومی و بهبود محیط کسب و کار، اقدامات لازم را به عمل می‌آورد. در این راستا فراهم کردن زمینه‌های مناسب به منظور رسیدن به رستگاری، حفظ عدالت اقتصادی و اشتغال کافی برای تمامی اعضای جامعه اسلامی از اهمیت فراوانی برخوردار است(قحف، منذر،۱۸۲:۱۳۸۴). چنین کارکردی برای دولت به معنای نادیده‌گرفتن حق مالکیت و آزادی اشخاص در مبادلات اقتصادی نیست. تعبیری از تقدم منافع عمومی بر خصوصی موجب می‌شود در صورت فقدان تعارض میان نفع اشخاص با مصالح همگانی، از حقوق و مالکیت خصوصی افراد بر اساس ضوابط شرعی، حمایت های لازم به عمل آید. با این‌وصف حفظ و حمایت از آزادی‌ها و حقوق مالکیت اشخاص از جمله کسب و کار و تجارت در شریعت اسلام، به تعبیر استاد شهید مرتضی مطهری همراه با مسئوولیت است (رهبر و پوررستمی،۳۸:۱۳۹۱).

امروزه وجود خصیصه حاکمیتی در کنار تصدی بنادر، خود به تنهایی می‌تواند دلیل موجهی برای مداخله دولت در سیاست‌گذاری‌های آنها باشد. ضمن آنکه با توجه به عدم تفکیک شفاف حوزه مزبور با اعمال تصدی بندری، ممکن است واگذاری برخی از فعالیت‌های موصوف به بخش خصوصی با تردیدهایی همراه باشد.

۳-رویکرد قانون‌گذاری و تجربه حضور بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری (ایران و برخی کشورها)

شاید بتوان بند «الف» ماده ۳ قانون انحصار تجارت خارجی مصوب تیر ماه ۱۳۱۱ را نخستین مقرره‌ای دانست که نشان از واگذاری امور اقتصادی دولتی به بخش خصوصی دارد. به‌موجب این بند «دولت مجاز است حق واردکردن محصولات خارجی را که خود نمی‌خواهد مستقیماً عهده‌دار شود به شرط و در تحت مقررات مخصوص به اشخاص یا مؤسسات مختلفه تجاری واگذار نماید.» بدین‌ترتیب ضمن تأکید بر انحصار دولتی تجارت خارجی تحت شرایطی، اجازه ورود اشخاص و شرکت‌های خصوصی به تجارت خارجی از طریق واردکردن محصولات مورد نظر داده شد. با عنایت به سند چشم‌انداز بیست‌ساله ج.ا.ا در افق ۱۴۰۴، سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های این اصل، برخی از صاحب‌نظران به این نتیجه رسیده‌اند که نقش مالکیت به‌عنوان نهاد مرکزی اقتصاد ایران و به همراه آن مکانیزم بازار به‌عنوان سازوکار هماهنگ کننده

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

اقتصاد ایران در حل مشکلات دهه‌های اخیر، همواره روبه گسترش بوده است (رنانی،۱۳۸۴:۲۰۷). یکی از این فعالیت‌ها، امور بندری و دریایی است. بنادر به‌عنوان مراکز مهم اقتصادی و ارتباط با دنیای خارج در اعصار مختلف، همواره از اهمیت خاصی برای دولت‌ها برخوردار بوده‌اند. به‌ویژه از طریق حمل‌ونقل دریایی در کشورهایی که ارتباط به دریاهای آزاد داشته‌اند، حجم فراوانی از کالاها جابجا می‌شد. دولت‌های ساحلی عموما تمایل داشتند بنادر را به‌عنوان پل‌هایی اقتصادی در اختیار داشته باشند تا از طریق آن و اجرای مقررات صادرات – واردات و گمرکی نسبت به سیاستگذاری‌های حمایتی، هدایتی و درآمدی و اعمال حاکمیت خود بر اقتصاد کشور اقدام نمایند. در این‌میان وصول حقوق، عوارض و بهای حمل‌ونقل ازجمله برنامه‌های دولت محسوب می‌شد. به نظر می‌رسد یکی از کامل‌ترین خصوصی‌سازی‌های بندری، اواخر دهه هفتاد در بندر فلیکستو[1]ی انگلستان شکل گرفت. در این بندر، علاوه بر فعالیت بخش خصوصی، مالکیت محوطه‌های بندری و مدیریت آن در اختیار بخش مزبور قرار داشت (Trujillo and Nombela,2011: 56).

سوابق حاکی است در گذشته بنادر این کشور با ساختار شرکت اداره می‌شد که مالکیت آنها همراه خطوط راه‌آهن منتهی به بندر متعلق به دولت و صنایع عمومی بود. در سال ۱۹۸۳ ، اتحادیه بنادر[2] ایجاد شد که مالکیت بنادر بزرگ آن کشور را عهده دار بوده و تاکنون نسبت به ارائه خدمات بندری و دریایی در کنار بنادر تحت مالکیت و اداره شهرداری اقدام می‌کند. پس از آغاز برنامه خصوصی‌سازی بنادر، دو رویکرد فروش بنادر متصل به خطوط راه‌آهن و مقررات‌زدایی از بازار کار بندری در سال‌های اولیه خصوصی‌سازی در برنامه‌های دولت قرار گرفت که به همراه اتخاذ الگوی بندر مالکی[3]، اداره شورای بنادر تأسیس گردید (Brooks and Culinane,2007:78). این در حالی است که برخی بنادر انگلستان به‌صورت تراست[4] و با ساختار دولتی، اما با رعایت مقررات تجاری یا در قالب یک شرکت دولتی با مسئوولیت محدود اداره می‌شوند که از دهه آخر قرن بیستم با روند خصوصی‌سازی خود مخالفت نمودند. مطابق قانون بنادر این کشور، خصوصی‌سازی بنادر طی دو مرحله اجرا می‌شود؛ ابتدا واگذاری حقوق، تعهدات و مسئوولیت‌های بنادر تراست به یک شرکت دولتی جدید و سپس فروش شرکت مزبور به بخش خصوصی با اعطای حق تنظیم‌گری فعالیت‌های مربوط در راستای سیاست‌های کلی اقتصادی در حوزه بنادر و دریانوردی

1 -Filixtow
2- British Transport Docks Board
3 -Landlords Ports
4 - Trust ports

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

(امرایی،۱۳۹۱:۱۷۰). از طرفی در پی لغو طرح ملی نیروی کار بارانداز در سال ۱۹۸۹ که اشتغال مادام‌العمر کارکنان بنادر را مورد نظر قرار داده بود، مطابق قانون ۱۹۹۱ بنادر اصلاحات بندری انجام شد و با واگذاری سهام شرکت‌های مدیریت لنگرگاهی به بخش خصوصی، اختیارات آن‌ها با تائید وزارت دارایی به شرکت‌های بندری جدید منتقل شد و مقرر گردید پنجاه‌درصد از سود حاصل از فروش شرکت‌های مزبور به دولت تخصیص یابد(بانک جهانی،۱۳۹۲:۱۷۵).

در سنگاپور بر اساس قانون بنادر این کشور و اصلاحیه آن، بنادر خدماتی[1] با مالکیت دولت طبق اساسنامه، تحت اداره سازمان بنادر این کشور قرارگرفت. این کشور در سال ۱۹۹۶ تصمیم به تغییر اساسی ساختار مدیریت بنادر گرفت و شرکت مدیریت بنادر را با ساختاری انعطاف‌پذیر به‌منظور بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری در بندر تأسیس کرد (بانک جهانی،۱۳۹۲:۲۰۰). این بندر در حال‌حاضر در حال تبدیل‌شدن به یکی از بنادر بزرگ مالکی و کانونی آسیای جنوب شرقی است که بخشی از مدیریت آن به فعالان خصوصی واگذار گردید و این امر موجب افزایش توان مالی و اختیارات شرکت مسئوول اداره بندر شده است. با این حال برخی صاحب‌نظران معتقدند موفقیت بندر سنگاپور بیشتر ناشی از مدیریت و کنترل آن توسط هیات مدیره دولتی است که این امر نتایج درخشانی برای آن بندر به همراه آورده است(McKinon,2011:1). چنین شرایطی در بندر هنگ‌کنگ از طریق استقرار ساختار مدیریتی خصوصی حاصل شده است (McKinon,2011:1). ناگفته پیداست که علی الرغم تفاوت دو رویکرد دولتی و خصوصی نسبت به اداره بنادر مزبور، این مراکز اقتصاد ملی و بین‌المللی به نتایج مشابهی دست یافته اند. در سایر کشورهای ساحلی اروپای غربی و آمریکا نیز وضع تا حدودی به گونه‌ای دیگر پیش رفت. این بنادر همچنان تحت نظارت دولت‌ها اداره می‌شد و در عین حال اجازه انجام برخی فعالیت‌های بندری و دریایی از طریق انعقاد قراردادهای پیمانکاری، اجاره اراضی برای ایجاد تأسیسات بندری و قراردادهای امتیاز[2] به‌منظور سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی داده شد (بانک جهانی،۱۳۹۲:۱۲۵).

با عنایت به تجربیات خصوصی‌سازی بنادر پیشرفته سایر کشورها، می‌توان گفت به منظور توضیح دخالت دولت در بنادر دو رویکرد اساسی حاکم است: نخست: جایگزینی قواعد بازار و در عین حال جبران نقایص آن از طریق کنترل عوامل غیربازاری و رفتارهای ضدرقابتی با ایجاد

---

1 - Service ports.

۲ – منظور، قراردادهایی است که با بخش خصوصی منعقد شده و طی آن امتیاز سرمایه‌گذاری و استفاده از تأسیسات و مستحدثات در محوطه بندری برای ارائه خدماتی که تا پیش از آن در انحصار اداره بندر بوده است، توسط بخش مزبور انجام می‌شود.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

ساختار رقابت پذیر بندری. دوم: جلب منافع از طریق هدایت امور بندری و مدیریت انحصار طبیعی[1] آن به منظور پاسخگویی به تقاضای ذینفعان.

بااین وصف رویکردهای بنادری چون نیویورک با توجه به اهداف توسعه بندر در سطح ملی، رتردام با سپردن مدیریت بندر به مسئوولین محلی و لندن از طریق مشارکت بخش خصوصی، مورد توجه دولت‌های مزبور قرار گرفته است(بانک جهانی،۱۳۹۲:۱۲۶).

٤- بنادر به عنوان کالاهای عمومی و دارای انحصار طبیعی

از بنادر دریایی به عنوان ترمینال یا ناحیه‌ای که کشتی‌ها به منظور تخلیه و بارگیری و گردش در آن در انتظار می‌باشند، یاد شده است (Branch,1980:1). در برخی تعاریف نیز بنادر به‌عنوان مراکزی در کنار ساحل به منظور پهلوگیری، تخلیه و بارگیری کشتی‌ها شناخته می‌شوند. بر اساس تعریف کمیسیون تخصصی اتحادیه اروپا در سال ۱۹۷۷، اداره بندر به‌عنوان مرکزی تحت مالکیت دولت، شهرداری یا شرکت خصوصی به عنوان مسئوول تأمین امنیت آن بوده و ممکن است به‌صورت محلی، استانی، منطقه‌ای یا ملی اداره شوند. بنادر اروپا معمولاً دارای مدیریت محلی هستند. در برخی کشورها نیز از جمله ایران، اداره بنادر از ساختاری ملی برخوردارند (بانک جهانی،۱۳۹۲:۱۲۹).

به نظر می‌رسد بنادر از نظر حقوق عمومی اقتصادی در زمرهٔ کالاهای عمومی[2] محسوب می‌شوند؛ چرا که در این کالاها، مصرف یک شخص موجب کاهش یا حذف سهم دیگران برای بهره‌مندی از آنها نمی‌شود و به طور همزمان امکان استفاده از کالا توسط دیگران فراهم خواهد بود. از طرفی امکان جدایی و تمایز کسانی که برای استفاده از این کالاها هزینه پرداخت می‌کنند و اشخاصی که اقدامی در این خصوص نمی‌کنند، وجود ندارد. برخی از صاحب‌نظران نیز این کالاها را با توجه به درجه عمومی بودن آنها به خالص و ناخالص تقسیم می‌کنند (دادگر،۱۳۹۲:۸). تفکیک

---

۵ – منظور از انحصار طبیعی با توجه به هزینه‌بر بودن فراوان زیرساختها و روساختهای بندری و دریایی است که به محدودیت سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در این زمینه می‌انجامد.

2 - Public Goods.

–گفته شده است چنین مفهومی در سال ۱۷۳۹ توسط دیوید هیوم در رساله‌ای «در باب طبیعت انسان» برگزیده شده است. (به نقل بیکس برایان، «فرهنگ نظریه حقوقی»، ترجمه محمد راسخ، چاپ دوم، نشر نی، ۱۳۹۳، ص ۲۹۰ ، تهران)

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

اقتصادی دو کالای موصوف در مورد بنادر تجاری از این نظر واجد اهمیت است که می‌تواند یکی از مبانی حضور بخش خصوصی در آن‌ها باشد.

به نظر می‌رسد زیرساخت‌های بندری مانند اسکله‌ها، کانال‌ها و حوضچه ها در زمرهٔ کالاهای عمومی کامل است که دولت به علت ماهیت عمومی بهره‌مندی اشخاص از آن‌ها، چاره‌ای جز ایجاد بسترهای لازم در این زمینه ندارد. در مقابل، تجهیزاتی مانند جرثقیل‌های بندری جزء کالاهای خصوصی است که سرمایه‌گذاری در آن توسط بخش خصوصی باانگیزه جلب منافع صورت می گیرد. با این حال مستحدثات بندری که توسط بخش خصوصی با انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری بر پا می‌گردد، تا پایان دوره بهره برداری از آنها موقتا در اختیار طرف قرارداد خواهد بود و پس از خاتمه قرارداد همچنان به عنوان کالای عمومی در مالکیت دولت باقی خواهد ماند. از طرفی بنادر یکی از بنگاه های اقتصادی انحصاری محسوب می‌شوند که علاوه بر انحصار ارائه خدمات آنها توسط دولت در گذشته‌ها به دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری‌های اساسی، با اجرای برنامه‌های خصوصی‌سازی، ممکن است همچنان شرایط انحصار طبیعی خود را حفظ کنند، به طوری که به سادگی نتوان برای آنها فضای رقابتی ایجاد کرد. در چنین شرایطی پس از خصوصی‌سازی، لازم است کنترل و تنظیم اقتصادی از طریق وضع مقررات دولتی از رفتارهای انحصاری جلوگیری نماید (شمس،۱۳۹۴:۶۱). گفته شده است در کشورهای با نظام اقتصاد آزاد چون انگلستان بر سوددهی و قیمت گذاری کالای تولیدی این بنگاه ها، نظارت‌های لازم به عمل می‌آید (سازمان صنایع ملی ایران،۱۳۷۳:۱۰۲).

۵-الگوهای بین‌المللی مدیریت بنادر تجاری

با توجه به شاخص‌های اداره بنادر، فعالیت‌های بندری و دریایی و وضع ضوابط و مقررات حاکم بر آن‌ها، بنادر به ۴ دسته اصلی تقسیم‌شده‌اند که شامل: بنادر خدماتی، ابزاری[1]، مالکی و خصوصی[2] هستند.[3، 4] بنادر اولیه عمدتاً در زمره بنادر خدماتی بودند که مدیریت بندر نسبت به ارائه کلیهٔ

1 - Tooll ports

2- Fully Privatized Ports

۳-کنفرانس سازمان ملل متحد برای توسعه و تجارت، در راهنمای طراحان بندر در کشورهای در حال توسعه فهرستی از اختیارات قانونی مدیریت ملی بنادر با این فرض که تصمیمات عملیاتی در محل و سایر تدابیر در مرکز اتخاذ شود، تهیه کرده است.

۴- کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد در آسیا و اقیانوسیه، الگویی برای طبقه بندی بنادر براساس نوع خدمات و کارکرد آنها ارایه کرده که مطابق آن بنادر به عملیاتی، ابزاری و خصوصی تقسیم می شوند؛ به طوری که در بنادر

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

خدمات بندری و دریایی اقدام می‌کرد و علاوه بر مالکیت اراضی و تأسیسات بندر، هدایت کارکنان آن را زیر نظر یکی از دستگاه‌های دولتی بر عهده داشت. در این بنادر وضع مقررات از اقتدارات دولتی بود و مسئوولین بندر در چارچوب آن از اختیاراتی برخوردار بوده‌اند. در بنادر ابزاری، برخی فعالیت‌های بندری توسط بخش خصوصی طرف قرارداد، نمایندگی های کشتیرانی و اشخاص مجاز دارای پروانه فعالیت زیر نظر مدیریت بندر انجام می‌شود. تأسیسات بندری در مالکیت دولت بوده که مطابق ضوابط و مقرراتی از سوی اداره بندر، در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد که کلیه مسئوولیت‌های مربوط به انجام فعالیت‌های بندری و دریایی را بر عهده دارد. در بنادر مالکی، مدیریت بندر ترکیبی از همکاری بخش‌های دولتی و خصوصی است. در این بنادر، دولت به‌عنوان نهاد ناظر و مالک بندر، مدیریت کلان بندری-دریایی را در اختیار دارد و در کنار آن فعالان خصوصی ذیصلاح، مسئولیت انجام عملیات بندری و دریایی را زیر نظر دولت بر عهده دارند و صرفا متصدی امور بندری محسوب می‌شوند. در این بنادر، بخش خصوصی نسبت به بنادر ابزاری از اختیارات گسترده‌تری برخوردار بوده و فعالیت‌های بندری و دریایی را نه تنها در قالب قرارداد نمایندگی از طرف مدیریت بندر انجام می‌دهد و در برابر آن مسئوول و پاسخگوست، بلکه به عنوان یک شخصیت مستقل می‌بایست از عهدهٔ انجام تعهدات در مقابل ذی‌نفعان، مشتریان بندر و سایر اشخاص مربوط برآید. در بنادر کاملاً خصوصی که عمدتا در انگلستان و نیوزیلند فعالیت دارند علاوه بر آنکه عملیات بندری و دریایی و مدیریت بندر در اختیار بخش خصوصی است، مالکیت اراضی، تأسیسات و تجهیزات بندری نیز ممکن است در اختیار مدیریت خصوصی بندر باشد(World Bank, 2007:82-83). با این‌وصف، می‌توان گفت بنادر ابزاری و مالکی در زمرهٔ بنادر با مالکیت دولتی و درجاتی از حضور بخش خصوصی، در برابر بنادر کاملاً خصوصی- که امری استثنایی است -در بسیاری از کشورهای ساحلی فعالیت دارند.

بررسی‌ها حکایت از آن دارد که اکثر بنادر بزرگ دنیا با ترکیبی مختلط اداره می شوند.(Trujillo and Nombela, 2011: 56) به گونه‌ای که مالکیت اراضی و اعیانات بندر کاملا در اختیار دولت با نمایندگی سازمان مسئوول بنادر تجاری در محل است و یا به نوعی درحال تبدیل شدن به بنادر صاحبخانه‌ای یا مالکی هستند که از جمله آن می‌توان به بنادر رتردام هلند و

دسته نخست صرفاً ورود و صدور کالا صورت می گیرد، اما در بنادر ابزاری ایجاد ارزش افزوده در کالا هم مطمح نظر می باشد. (به نقل از جلائی، علی‌اکبر و همکاران،تجارت الکترونیکی در بنادر، مفاهیم، کاربردها و نمونه های اجرایی،تهران، اسرار دانش، ۱۳۹۱، ص ۲۲)

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

نیویورک اشاره کرد (بانک جهانی،۱۳۹۲:۱۳۷). در بیشتر این بنادر، نهاد مسئوول بندر با انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری معمولاً به صورت ساخت، بهره‌برداری و انتقال[1] یا ساخت، بهره‌برداری و مالکیت[2] با بخش خصوصی، به آن امکان سرمایه‌گذاری در بندر و بهره‌برداری از اعیانات و تأسیسات احداثی به مدت معین و متناسب با سرمایه‌گذاری انجام شده، می‌دهد. در پایان مدت قرارداد نیز در نوع نخست، تأسیسات و تجهیزات مذکور به طور کامل در مالکیت نهاد مسئول بنادر قرار می‌گیرد و در نوع دوم، سرمایه‌گذار مکلف به برچیدن مستحدثات خود می‌باشد، مگر آنکه اداره بندر به تاسیسات و تجهیزات سرمایه گذار طرف قرارداد نیاز داشته باشد که در این‌صورت ممکن است نسبت به خریداری آن‌ها بر اساس شرایط قرارداد و در نظر گرفتن تخفیفاتی با توجه به استقرار آنها در محوطه بندری، اقدام نماید.

از بعد حقوقی، تجربیات جهانی نیز نشان می‌دهد خصوصی‌سازی بنادر با انعقاد قراردادهای امتیار آغاز شده که مبین مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی مهم دولت از طریقی به‌جز واگذاری سهام یا اموال بنگاه‌های اقتصادی دولتی بوده است. در این شرایط، مدیریت بندر از مداخله مستقیم در ارائه خدمات کاسته و نقش آن به مالکیت تأسیسات بندری و دریایی و تنظیم مقررات بندری–دریایی و نظارت بر اجرای فعالیت‌های مورد نظر فروکاسته می‌شود. در انگلستان با خصوصی‌سازی اتحادیه‌های بندری نسبت به اعمال شرایط خاص فعالیت بخش خصوصی هر بندر اقدام گردید که این امر به نظر برخی صاحب‌نظران نتایج مثبتی به همراه داشته است (Trujillo and Nombela,2011: 38). در کشورهای آسیای جنوب شرق چون سنگاپور، مالزی و هنگ‌کنگ نیز هر چند به نقش محوری دولت در اقتصاد سیاسی توجه شده است، اما ادغام اقتصادی آنها در نظام جهانی موجب توسعه و رشد فزاینده آنها گردیده است (مصلی‌نژاد، ۴۰۴ب : ۱۳۹۵).

نکته حائز اهمیت اینکه، احداث زیرساخت‌های اساسی[3] مانند موج‌شکن و اسکله به دلیل بازدهی اندک برای بخش خصوصی و نرخ بازگشت سرمایه زیاد و طولانی‌مدت، انگیزه‌ای برای ورود اشخاص به این‌گونه زیرساخت‌های بندری و دریایی ایجاد نمی‌کند و به‌ناچار این مدیریت بندر است که ابتدا باید نسبت به فراهم کردن تاسیسات اساسی مزبور اقدام نماید. با این‌وصف، به نظر می‌رسد خصوصی‌سازی بنادر تجاری عموما به قراردادهای سرمایه‌گذاری و واگذاری امتیاز بهره‌برداری بخش خصوصی به‌طورمعمول در قالب اجاره محدود شده و مدیریت آن‌ها و واگذاری

1 - Build- Operate- Transfer
2 - Build- Operate- Own
3 - Superstructure

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

یا فروش اراضی و تأسیسات بندری و دریایی به بخش خصوصی یا جایگزینی این بخش به‌جای نهاد مسئوول بندری در اکثر کشورهای ساحلی، جایگاه حقوقی پذیرفته شدۀ چندانی نداشته باشد.

٦- ظرفیت‌های قانونی خصوصی‌سازی بنادر تجاری ایران

با وجود نص ماده ۲ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و دلالت بر اینکه سازمان مسئول بنادر کشور در زمرۀ گروه سوم مؤسسات و فعالیت‌های اقتصادی است که الزاماً در حیطه اقتدارات اقتصادی دولت باقی می‌ماند، آیا می‌توان از خصوصی‌سازی بنادر تجاری کشور سخن راند، یا اینکه دلالت ماده قانونی با توجه به‌تصریح به واژه «مؤسسات» در کنار عبارت «فعالیت‌ها و شرکت‌ها» این خواهد بود که مؤسسه دولتی مزبور همچنان به‌عنوان یکی از دستگاههای اجرایی در بخش دولتی باقی خواهد ماند. استدلال اخیر زمانی صحیح به نظر می‌رسد که بپذیریم وظایف این سازمان در بخش اعمال حاکمیت موجب تصریح به نام آن در گروه سوم فعالیت‌های اقتصادی است و این امر- با توجه به اصلی کلّی ورود بخش غیردولتی در تمامی فعالیت‌های اقتصادی به‌غیراز موارد استثناء شده- منافاتی با واگذاری فعالیت‌های تصدی آن به بخش خصوصی ندارد. بدین‌ترتیب مدیریت، مالکیت و سرمایه‌گذاری در موسسه دولتی مزبور که حاکمیت اقتصادی دولت را در بنادر و دریانوردی اعمال می‌کند، همچنان در اختیار دولت است و درعین‌حال، فعالیت‌های بندری و دریایی با توجه به ماهیت تجاری آن، از قابلیت واگذاری به بخش خصوصی برخوردار است. این نتیجه گیری صرف‌نظر از رویه سه دهه بنادر تجاری کشور، متاثر از رویکرد قانون‌گذاری در این زمینه است.

در پی تصویب ماده واحده قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌های بنادر در سال ۹۵، دولت مکلف شد با توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر و مدیریت واردات و صادرات از طریق دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و با استفاده از توان بخش خصوصی و صاحبان کالاها در بنادر تجاری کشور، نیز به‌منظور ممانعت از معطلی و در عین‌حال سرعت‌بخشیدن به کار تخلیه و بارگیری کشتی‌ها، تدابیری اتخاذ کند که از جمله می توان به امکان اجاره اراضی و اعیانات بنادر به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط دولتی و غیردولتی به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و افزایش ظرفیت نگهداری و سرعت در جابه‌جایی کالاها با حاکمیت قانون مدنی، قانون روابط موجر و مستأجر سال ۱۳۷۶ و شرایط مقرر بین طرفین (بند ۴)، بهره‌مندی از سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی و در چارچوب قوانین و مقررات حاکم بر مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در راستای اهداف

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

مقرر در این قانون (بند۲اصلاحی) اشاره کرد. از طرفی ماده ۵۱ قانون برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور[۱] به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده است تا با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴، قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، نیز الحاقات بعدی آن، نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی داخلی و خارجی و تشکیل شرکت‌هایی با تعلق اکثریت سهام به این سازمان دولتی و بخش خصوصی داخلی، به‌منظور سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام نماید.[۲] ضمن آنکه نهاد مسئول بندری می‌تواند با حفظ وظایف حاکمیتی خود از طریق ارائه حمایت‌ها و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی، بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام نماید. مجوزی که حکایت از قرار گرفتن خدمات بندری و دریایی در زمرهٔ فعالیت‌های اقتصادی مشمول گروه نخست ماده ۲ قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ دارد. در واقع، قانون‌گذار با تفکیک ساختار سازمان بنادر و دریانوردی موضوع بند ۹ ماده ۳ قانون اخیرالذکر و فعالیت‌های آن، مالکیت، سرمایه‌گذاری و مدیریت در این موسسه حاکمیتی را به‌درستی در انحصار دولت قرار

۱- « ماده۵۱ ـ با رعایت سیاستهای کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در راستای مردمی‌شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل:
الف ـ به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکتهای معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکت هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی به‌استثنای خدمات کمک ناوبری و نشست و برخاست هواپیما اقدام نماید. سهم شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل پنجاه‌ویک‌درصد(۵۱ ٪) خواهد بود.
ب ـ به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با حفظ وظایف حاکمیتی از طریق ارائه حمایت و مشوق های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام‌نماید.»

۲ – به موجب ماده ۱۰۷ قانون برنامه پنجم توسعه، تشکیل گروه اقتصادی با منافع مشترک، با مشارکت دو یا چند شخص حقیقی و حقوقی به منظور تسهیل و گسترش فعالیت های اقتصادی و تجاری بصورت شرکت مدنی و تحت ضوابطی مجاز دانسته شده است.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

داده است و درعین حال اقدامات تصدی‌گرایانه آن را از قابلیت واگذاری و انجام توسط بخش خصوصی برخوردار می‌داند.[۱]

اتخاذ چنین رویکرد حقوقی با عنایت به تجربیات بین‌المللی بنادر بزرگ تجاری، بدرستی حکایت از مشارکت نهاد مسئوول بندری با بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر تجاری اصلی با کارکرد بین‌المللی دارد. این امر با توجه به جایگاه اقتصادی و بین‌المللی بنادر تجاری، دلالت بر سرمایه و زمان‌بر بودن ورود بخش خصوصی و لزوم فراهم‌کردن بسترهای لازم و ایجاد ظرفیت‌های قانونی متناسب دارد. بند «ب» ماده ۲۱۴ قانون برنامه پنجم توسعه نیز بر تکلیف دولت به افزایش کارآمدی و اثربخشی طرح‌های تملک سرمایه‌ای با رعایت اصل ۴۴ قانون اساسی، به‌کارگیری روش‌هایی ازجمله مشارکت بخش عمومی-خصوصی تاکید نموده است. بر این اساس، تهیه لایحه مشارکت عمومی-خصوصی در برنامه‌های دولت قرار گرفت که نهایتا با ابلاغ بخشنامه سازمان برنامه و بودجه در سال ۹۳ چارچوب چنین مشارکتی معین شد.

در کشور ما شورای عالی اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که ازجمله وظایف آن تبیین نقش سیاست‌گذاری، هدایت و نظارت دولت و اتخاذ تدابیر و تمهیدات ضروری به منظور تشویق عموم به سرمایه‌گذاری، کارآفرینی و بهبود فضای کسب‌وکار است، در راستای روند آزادسازی، فراهم کردن زمینه‌های تجارت، کاستن از تعداد مجوزهای قانونی برای انجام فعالیت‌های اقتصادی و توجه به دو محور مهم تسهیل رقابت و منع انحصار، می‌تواند نقش مهمی در خصوصی‌سازی بنادر تجاری داشته باشد. شورای عالی و هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند در تشخیص مصادیق و رویه‌های ضد رقابتی، ارزیابی شرایط و تعیین محدوده بازار خدمات بنادر به‌منظور جلوگیری از انحصار و تسهیل رقابت سالم، تدوین و ابلاغ دستورالعمل‌های لازم و ارائه دیدگاه‌های کارشناسی به دولت برای تصویب آیین‌نامه‌ها و تدوین لوایح قانونی مورد نیاز، اقدامات لازم را به عمل آورد. از طرفی با توجه به اینکه بهبود محیط کسب‌وکار، خصوصی‌سازی و رعایت مقررات مناطق آزاد تجاری-صنعتی موضوع بخش ۴ قانون برنامه ششم توسعه، مردمی‌شدن اقتصاد و کاهش نقش تصدی‌گری دولت و درعین‌حال تضمین امنیت سرمایه‌گذاری و کارآفرینی در کشور از جمله اهداف برنامه و وظایف دولت محسوب شده است، می‌توان به

---

۱ - البته برخی از مقررات در راستای نخستین برنامه های توسعه ای کشور مانند مصوبه سال ۱۳۷۲ شورای عالی اداری و تصمیم ۱۳۷۹ شورای تحول اداری وزارت راه و ترابری وقت نیز حکایت از واگذاری تصدی گری سازمان بنادر و دریانوردی به ویژه در امور بندری به بخش غیر دولتی دارد.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

مقررات‌گذاری رقابت‌ساز که به‌صورت منعطف با توجه به شرایط و اوضاع و احوال جریان می‌یابد، توسل جست (هداوند،۱۳۸۷:۶۴). موضوعی که در اقتصاد سیاسی دولت محور، با عنوان سازوکارهای کنترل فرآیندهای اقتصادی مد نظر قرار می گیرد که طی آن دولت زمینه‌های لازم را به منظور کنترل این فرآیندها فراهم می‌کند (مصلی نژاد،۳۰ب:۱۳۹۵).

با این وصف، خصوصی‌سازی بنادر تجاری هنوز مراحل تکوینی خود را طی می‌کند، به طوری که سرمایه‌گذاران خصوصی بنادر تجاری در واقع مستأجران بندر بوده که فاقد اختیارات کامل به‌منظور اعمال فنون مدیریت بازرگانی و شرکتی مگر در محدوده موضوع قرارداد و لحاظ قیود حاکمیتی دولت و نهاد مسئوول بنادر در بخش اقتصادی مزبور می‌باشند. به‌خصوص آنکه با عدم تدوین نظام انعطاف‌پذیر تعرفه در راستای ماده ۱۶۵ قانون برنامه پنجم توسعه، زمینه‌های آزادسازی نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و دریایی (به‌جز آنچه در بند یک ماده واحده قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر به آن اشاره شده است) در عمل فراهم نگردیده است.

۷-چالش‌های حقوقی خصوصی‌سازی بنادر تجاری

هر چند طی سال های اخیر در راستای قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و برخی تجربیات جهانی، ظرفیت‌های قانونی مناسبی به منظور حرکت در مسیر خصوصی‌سازی بنادر تجاری همراه با برخی تحولات جهانی و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فراهم شده است، اما همچنان اجرای برنامه خصوصی‌سازی در این بخش نیازمند وضع قواعد تکمیلی و اجرایی مناسب توسط مراجع اداری مربوط با همکاری فعالان مربوط و در واقع تنظیم امور بندری و دریایی به‌طور خاص با بهره‌گیری از نظام حقوق اقتصادی می‌باشد. به عبارتی با اینکه انجام امور تصدی بنادر تجاری، تا حدود زیادی قبل از سایر بخش‌های اقتصادی، از طریق انعقاد قراردادهای اجاره و یا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برون‌سپاری شده است، اما این اقدامات می‌تواند به عنوان مقدمه‌ای به منظور وانهادن تصدی‌گری بندری به بخش خصوصی محسوب گردد. چرا که اهم اهداف این امر اداره خدمات عمومی مزبور توسط مردم و کاستن از مسئولیت دولت، کم کردن فشار بر بودجه عمومی، ارتقای کیفیت ارائه خدمات و هم‌جهت با تغییر کارکردهای دولت از کارفرمایی مبتنی بر تنظیم امور به صورت سنتی و دستوردهی به نظارت و تنظیم مشارکتی امور تصدی‌گری می‌باشد. با این حال بنظر می رسد از یک طرف در مواردی که سخن از چنین مشارکتی برای فراهم کردن زمینه های خصوصی سازی بنادر تجاری به میان می آید، تصمیمات

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

تا حدود زیادی بصورت متمرکز اتخاذ شده و با الزامات و محدودیت های اداری مواجه است که می تواند ورود بخش خصوصی به این حوزه تجارت بین المللی را متاثر سازد. از طرف دیگر هنوز جدایی میان حاکمیت اقتصادی بندری و تصدی فعالیت های بندری و دریایی از یکدیگر از طریق ایجاد شرکت بهره بردار بنادر تجاری که تابع قواعد بازرگانی باشد با مدیریت، مالکیت و سرمایه گذاری دولت و اعمال نظارت توسط نهاد مسئوول بنادر کشور صورت نپذیرفته است. موضوعی که نقش نهاد مذکور را با دو کارکرد متفاوت حاکمیتی و تصدی مواجه می کند و لازم است در جهت توسعه مشارکت پذیری دولت و بخش خصوصی، زمینه های حقوقی برای ظرفیت سازی خصوصی سازی فراهم گردد. اما نکته مهم دیگر، به موضوع خصوصی سازی صنعت حمل و نقل دریایی تجاری و تاثیر آن بر بنادر باز می گردد. در اینجا وانهادن نقش دولت در چنین تصدی اقتصادی، از پیچیدگی های خصوصی سازی بنادر تجاری برخوردار نیست. چرا که حاکمیت اقتصادی دولت در حمل و نقل دریایی به اموری چون نظارت بر اجرای قانون دریایی، تنظیم امور کشتیرانی، ثبت کشتی ها و صدور گواهی نامه های خاص دریایی و بندری باز می گردد و با این وصف بخش خصوصی با محدودیت هایی که ممکن است در مدیریت دولتی بندر و در عین حال خصوصی سازی آن پدید آید، مواجه نخواهد بود. این در حالی است که حسب مقررات حاکم در کشور ما، اداره هر دو حوزه بندری و دریایی، نیز کشتیرانی با نهاد مسئوول بنادر تجاری است. [۱]

با عنایت به آنچه گفته شد بنظر می رسد علیرغم وجود بسترهای قانونی مناسب در بنادر تجاری، عدم تدوین دستورالعمل های اجرایی برای مشارکت پذیری بخش خصوصی هم راستا با حاکمیت اقتصادی دولت، فقدان پتانسیل هل های رقابتی لازم عمدتا ناشی از عدم آزادسازی مناسب و نبودانعطاف پذیری تعرفه های خدمات بندری و دریایی، عدم تفکیک شفاف میان وظایف حاکمیتی و تصدی دولت و تجمیع وظایف و اختیارات در ساختاری واحد، نیز مهیا نشدن زمینه های جذب سرمایه گذاران خارجی بدلیل وجود تحریم های اقتصادی بین المللی، می تواند از مباحث مهم و قابل تامل در برنامه خصوصی سازی بنادر تجاری باشد.

۱- سوابق حاکی است بنیاد مستضعفان نیز به عنوان یک موسسه عمومی غیر دولتی از طریق تاسیس شرکت تجاری علاوه بر حمل و نقل دریایی (مانند شرکت کشتیرانی بنیاد) در انجام خدمات بندری و دریایی اقدامات موثری به انجام رسانیده است.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

نتیجه‌گیری

علی‌رغم مخالفت برخی از متخصصین در برابر جریان خصوصی‌سازی با ادعای اینکه چنین روندی منجر به خارج کردن دارایی‌ها از کنترل دولت و به همان نسبت بروز مشکلاتی می‌گردد.(لانگ،۱۳۸۴: ۶۵) این برنامه در کشورما با شیوه‌ها و خصوصیات تا حدود متفاوتی ازنظر تعابیری که از آن می‌شود، طی چند دهه اخیر در جریان است. در این میان بنادر تجاری به‌عنوان یکی از بنگاه‌های اقتصادی با حفظ مالکیت دولت، شاهد حضور هرچه بیشتر بخش خصوصی در انجام فعالیت‌های بندری و دریایی بوده اند. در این مراکز اقتصادی ملی و بین المللی بتدریج نقش دولت در حال دگرگونی به تنظیم حقوقی اقتصاد بندر و تعیین سیاست‌های کلان، نیز نظارت و پایش است که وضع قوانین خاص در راستای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در سالیان اخیر شاهدی بر این مدعا است. می‌توان گفت در بنادر تجاری با ماهیتی دو گانه از حاکمیت اقتصادی و اعمال تصدی فعالیت‌های مزبور مواجه ایم و دولت درصدد آن است تا تصدی‌گری را با شیوه‌های مختلف به اشخاص خصوصی ذیصلاح وانهد. برخلاف تجربه خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی که عمدتاً حکایت از واگذاری مالکیت و یا سهام آن‌ها به بخش غیردولتی دارد، به دلیل ماهیت عمومی بنادر و وجود انحصار طبیعی در این بنگاه های اقتصادی، اجرای چنین برنامه‌ای در بنادر تجاری کشور با شیوه‌های دیگری از طریق انعقاد قراردادهای اجاره یا سرمایه‌گذاری توسط بخش غیردولتی صورت می پذیرد و وضع مقررات خاص حاکم بر انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری، آزاد سازی تعرفه خدمات بندری و دریایی و تفکیک وظایف حاکمیتی نهاد مسئوول بندری به عنوان نماینده دولت و اداره کننده بندر و تنظیم کننده مقررات از نقش طرف قرارداد بخش خصوصی جزء لاینفک آن است که نیازمند تدوین حقوق اداری بندری–دریایی برای این موسسات با ترکیب دوگانه است. این در حالی است که به‌منظور فراهم نمودن انگیزه‌های حضور هر چه بیشتر بخش غیردولتی و جذب سرمایه های خصوصی در فعالیت های بندری و ارتقای خدمات مزبور، قانون‌گذار با استفاده از برخی تجارب جهانی، به سوی قراردادهای مشارکت عمومی–خصوصی روی آورده است.

بررسی ها نشان می دهد قوانین و مقررات حاکم بر خصوصی سازی بنادر تجاری کشور ما با استفاده از تجربه موفق بنادر سایر کشورها، از تنوع و در عین حال مطابقت با شرایط روز حمل و نقل دریایی بازرگانی برخوردار است. بطوری که مباحث اداره تجاری بنادر و ورود بخش خصوصی به مدیریت آن مطمح نظر قانون گذار قرار گرفته است. با این حال بنظر می رسد علیرغم تمامی

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

این تمهیدات و بکارگیری انعطاف در قوانین خاص بندری، هنوز نمی توان به دو علت اساسی بنادر تجاری کشور را خصوصی شده تلقی کرد، بصورتی که در آن بازار رقابتی مهیا باشد: نخست عدم تبیین راهکارهای اجرایی در راستای قوانین فرادستی حاکم در مورد خصوصی سازی بهنگام بنادر تجاری و به تبع آن عدم تنظیم حقوقی بازار بنادر از طریق مقررات گذاری در سطح نهاد مسئوول بندری با مشارکت فعالان بندری بجای بکارگیری برخی شیوه های تصدی گرایانه و دیگری عدم بکارگیری تجربیات و شیوه‌های عملی موفق بین المللی و بومی نمودن آن به عنوان مقدمات خصوصی‌سازی از قبیل آزاد سازی و بکار گیری راهکارهای تجاری‌سازی و یا مدیریت خصوصی در بنادر دولتی است که هنوز فاقد جایگاه حقوقی مناسب می‌باشد. بدیهی است حرکت در این مسیر، حضور و مشارکت آگاهانه جامعه در اجرای برنامه‌های اقتصاد مردمی و در عین‌حال به‌کارگیری روند جهانی‌سازی را در خود نهفته دارد. در این راستا استفاده از شیوه مشارکت عمومی- خصوصی در بنادر که مورد تاکید قانونگذار نیز قرار گرفته، همراه با تفکیک حاکمیت اقتصادی از تصدی های قابل انجام توسط بخش خصوصی، می تواند زمینه های تنظیم تخصصی خدمات بندری و دریایی را در کنار ایجاد ساختارهای لازم فراهم نماید. امری که تا پیش از این، بندرت تجربه ای در مورد آن وجود داشته است. علت اما می تواند به افزایش تکالیف جایگزینی و به تعبیر دقیق تر وظایف نظارتی، هدایت گری و پایشی دولت مربوط شود. در این راهکار ضمن انجام برنامه ریزی‌ها و تدابیر شایسته، از ظرفیت‌های تخصصی بخش خصوصی در تنظیم مقررات استفاده می شود. موضوعی که به عنوان سه جانبه گرایی دارای سوابقی در برخی قوانین است. ناگفته پیداست خصوصی‌سازی بنادر به عنوان یکی از روش‌های اصلاح ساختار اقتصادی آنها[1]، علاوه بر آنکه متأثر از نظام اقتصادی است، با موضوعات جهان‌گرایی و اقتصاد فرامرزی ناشی از افزایش مبادلات بین‌المللی، تبادل اطلاعات الکترونیکی به‌عنوان یکی از عناصر توسعه اقتصادی - اجتماعی در جهان معاصر پیوندی ناگسستنی دارد. در این میان بازار سازی و فراهم کردن

۱- از آن جمله می توان به ماده ۷ مقاوله نامه کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ میلادی سازمان بین‌المللی کار که دولت جمهوری اسلامی ایران حسب قانون مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۹ به آن ملحق گردیده است، اشاره کرد که تاکید بر مشورت دولت با سازمان های دریانوردان و مالکین کشتی به منظور کاهش، معافیت یا اعمال انعطاف پذیر مقررات الزام آور این مقاوله نامه دارد که می تواند زمینه ساز مشارکت دولت، جامعه بندری و بخش خصوصی در تنظیم مقرارت حاکم بر روند خصوصی سازی بنادر تجاری باشد. البته پیشتر این موضوع در ترکیب شورای عالی کار و بعدها در قوانین برنامه پنجم توسعه و احکام دائمی برنامه های توسعه کشور با تاسیس شورای گفتگو مورد توجه قانون‌گذار قرار گرفته است.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

زمینه‌های رقابت پذیری میان بندری و بنادر کشور با یکدیگر، نیز بنادر مهم سایر کشورها از طریق اتخاذ تدابیر شایسته و انعطاف‌پذیر از جمله وضع مقررات مشارکت عمومی–خصوصی، تخصصا برای بنادر تجاری متناسب با شرایط روز و جدایی امور حاکمیتی بندری و دریایی از امور تصدی این حوزه، با ایجاد شرکت بهره بردار بنادر که در برخی کشورهای ساحلی با تجربیات مفیدی همراه بوده، ضروری بنظر می رسد. اقدامی که نهایتاً توسعه اقتصادی و افزایش درآمد ملی را بدنبال خواهد داشت.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

فهرست منابع و مآخذ:

الف-فارسی:

۱-کتب:

۱-اسلامی، رضا و فرومند، لادن(۱۳۹۴)، خصوصی‌سازی و توسعه حقوق بشر،چاپ دوم، تهران: جنگل جاودانه.
۲-امرایی،بهروز(۱۳۹۱)، سیری در حمل و نقل دریایی، تهران: اسرار دانش.
۳-بانک جهانی، تسهیلات مشورتی برای زیر ساخت های دولتی و خصوصی(۱۳۹۲).*راهکار های اصلاحات در بنادر*،ترجمه ثریا قیصری، چاپ دوم،تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، مرکز تحقیقات.
۴-بیکس، برایان(۱۳۹۳)، فرهنگ نظریه حقوقی،ترجمه محمد راسخ، چاپ دوم، تهران: نشر نی.
۵-جلایی،علی اکبروهمکاران(۱۳۹۱).تجارت الکترونیکی در بنادر، مفاهیم، کاربردها و نمونه‌های اجرایی، جلد اول، تهران: اسرار دانش.
۶-دادگر، یدالله(۱۳۹۲)، اقتصاد بخش عمومی،چاپ سوم، قم: انتشارات دانشگاه مفید.
۷-رحیمی بروجردی،علیرضا(۱۳۸۹)، خصوصی‌سازی، چاپ دوم، تهران: موسسه انتشارات دانشگاه تهران.
۸-رنانی، محسن(۱۳۸۴)، بازار یا نابازار، بررسی موانع نهادی کارآیی نظام اقتصادی بازار در اقتصاد ایران،چاپ دوم، تهران: موسسه عالی آموزش و پژوهش برنامه و بودجه.
۹-رهبر، فرهاد و پور رستمی، ناهید(۱۳۹۱)، معیارهای دخالت دولت در اقتصاد (اقتصاد بخش عمومی)،چاپ دوم، تهران:انتشارات دانشگاه.
۱۰-سازمان صنایع ملی ایران(۱۳۷۳).خصوصی‌سازی، شرایط-تجربیات،جلد اول، تهران:معاونت طرح و برنامه سازمان صنایع ملی ایران.
۱۱-شمس، عرفان(۱۳۹۴)، خود تنظیمی، مبانی و مدل‌ها، تهران: خرسندی.
۱۲-قحف، منذر(۱۳۸۴)، نقش اقتصادی دولت در اسلام،ترجمه محمد تقی گیلک حکیم آبادی، درس هایی در اقتصاد اسلامی،ترجمه جمعی از دانش آموختگان دانشگاه مفید، محمد اسماعیل توسلی و یوسف محمدی، قم: انتشارات دانشگاه مفید.
۱۳-لانگ، داگلاس(۱۳۸۴). لجستیک بین‌الملل، مدیریت زنجیره جهانی تدارکات، ترجمه همایون اسدی، تهران: نشر قلمرو آفتاب.
۱۴-متوسلی، محمود(۱۳۷۳).خصوصی‌سازی یا ترکیب مطلوب دولت و بازار، موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، تهران:وزارت بازرگانی.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]
[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

۱۵-الف-مصلی‌نژاد، عباس(۱۳۹۵)، اقتصاد سیاسی ایران، دوران معاصر، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

ب-مصلی‌نژاد، عباس (۱۳۹۵)، اقتصاد سیاسی، مبانی، کارکرد و فرایند، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

۱۶-مگینسون، ویلیام (۱۳۸۸)، اقتصاد مالی خصوصی‌سازی، ترجمه محمد صفار، تهران: انتشارات سازمان خصوصی‌سازی.

۱۷-نمازی، حسین (۱۳۹۳)، نظام‌های اقتصادی، تهران: شرکت سهامی انتشار.

۲-مقالات

۱-حسنوند، محسن (۱۳۸۸)، «حقوق عمومی اقتصادی انحصارات دولتی در ایران»، فصلنامه راهبرد، سال هجدهم، شماره پنجاه، صص۳۶-۷.

۲-مومنی، فرشاد (۱۳۸۷)، «خصوصی‌سازی، رویکرد و مشکلات ایران در خصوصی‌سازی»، ماهنامه بندر و دریا، سال بیست و دوم، شماره ۱۴۵، صص۶۴-۶۰.

۳-هداوند، مهدی(۱۳۸۷)، «درآمدی بر مقررات‌گذاری اقتصادی»، فصلنامه مجلس و پژوهش سال چهاردهم، شماره پنجاه و شش، صص۸۴-۴۷.

۴-راسخ، محمد و سید مجتبی حسینی کرابی (۱۳۹۴). «مفهوم رگولاسیون در قلمرو حقوق». فصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی، سال بیست و دو، صص۳۹-۲۳.

۳-سایر

تقریرات درس حقوق عمومی اقتصادی، استاد محمد راسخ، دوره دکتری حقوق عمومی، دانشکده حقوق، علوم سیاسی و الهیات واحد دانشگاه آزاد اسلامی،تهران، سال تحصیلی ۹۵-۹۴

ب-انگلیسی

1-Books:

1-Beesley, Micheal.E (2005) ”Privatization Regulation and Deregulation”2nd, Eddition ,Published in Association with the Institution of Economic Affairs.

2-Branch, Alane (1980) ”Elements of Port of Operation and Management”cit, Elex, Atia Chamman and Hall.

3- Brooks, Mary.R and Culinane, kavin (2007) ”Devolution Port Governance and Port Performance, Research in Transportation Economics”Volume 17-51, sever JA

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]

4-Haffner, Robert. C.G and Berden Koen.G(1998)"Reforming Public Enterprises, The Netherlands Case Studies" The Netherlands Erasmus University Public Management Service, OECD.
5- Mun Heng, Tan and Kang Yam, Tan (1998) "Competetiveness of Singapore A strategic Perspective" Singapore University Press World Scientefic.
6-World Bank, "The International Bamk for Reconstraction and Development (2007) Module Three Contents, Public-Private Infrastructure Advisory" Second Edition.

2 -Journals & Articles:

1-Mc Kinon, Alexander (2011) "Hong Kong and Singapore Ports: Chalenges, Oportunities and Global Competitiveness"City University of Hong Kong, pp.1-19.
2-Trujillo, Lourde and Nombela, Gustave (2011) "Privatization and Regulation of the Sea Port Industry"Universidad de Las Palmas de Mico Aplicado, pp.1-64.

[Downloaded from qjal.smtc.ac.ir on 2026-09-06]

[DOI: 10.29252/qjal.7.22.149]