

قسمت چهارم و هفتم

مسائل تأثیر گذار بر سطح و نوع تنظیم‌گری

مطلب مهمی که در زمینه‌ی تنظیم‌گری کشورها وجود دارد، تفاوت‌های گسترده بین کشورهای توسعه یافته با کشورهای در حال توسعه است. به عنوان مثال در کشورهای پیشرفته، به قدری نظم و انضباط زیاد است که در فکر مقررات‌زدایی می‌افتند و به علائم قیمت در اقتصاد اکتفاء می‌کنند. در حالیکه در کشورهای در حال توسعه نه تنها فقدان چارچوب‌های مقرراتی محسوس است، بلکه متولی امور مربوطه نیز به طور کامل مشخص نیست. بنابراین رویکرد کشورهای در حال توسعه نباید به تقلید از کشورهای صنعتی مقررات‌زدایی باشد، بلکه باید با سرعت زیاد، در به روز کردن مقررات قدیمی و تدوین مقررات جدید همت گمارند.








بخشی از مسائل تنظیم‌گری، مرتبط با نوع رویکردهای اقتصادی کشورهای مختلف است. مثلاً برقراری نظام تنظیم درآمدها بر اساس ارتقاء سطوح دستمزدها (در راستای افزودن قدرت خرید مشتریان)، به جای اقتصاد مبتنی بر سیاست مخرب ارائه‌ی انواع یارانه‌ها به مصرف‌کنندگان نهایی، موجب کاهش قابل ملاحظه‌ی میزان درگیری نهادهای نظارتی با بخش بزرگی از اقتصاد می‌شود. ضمن اینکه این نوع رویکرد در کشورهای دسته‌ی اول، موجب تنزل سطح فسادپذیری اشخاص حقیقی و حقوقی می‌گردد. از طرف دیگر پیگیری مدیریت کارآمد تدارکات برای بیشینه نمودن سطح بهره‌برداری از منابع موجود به جای گسترش بی رویه‌ی پروژه‌های عمرانی زیربنایی، یقیناً نوع مقررات و نحوه‌ی برخورد نهادهای نظارتی را دگرگون می‌سازد.

مطلب دیگر انواع تحولات اقتصادی است که نظام تنظیم‌گری را تا حدودی متحول می‌کند. مثلاً برخی تحولات ملی نظیر اتصال شبکه‌های منفصل شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و راه اندازی حمل‌ونقل چند وجهی و ترکیبی، دعاوی حقوقی را گسترده و پیچیده تر می‌سازد. یا منابع تأمین سرمایه برای توسعه‌ی زیربناها که روزگاری تماماً دولتی بوده، به تدریج به نوع مشارکت دولتی - خصوصی تبدیل شده‌اند و افزوده شدن "نهادهای عمومی" در این نوع مشارکتها، نحوه‌ی بررسی موضوعات نظارتی را بیش از پیش سخت تر می‌کند.

مقیاس فعالیت‌های اقتصادی نیز بسیار مهم است. ایجاد ارتباطات تجاری در سطح منطقه‌ای یا جهانی نه تنها به غنی شدن سطح مراودات بابت واردات و صادرات بلکه به بهبود سطح حمل‌ونقل کمک می‌نماید. در عین حال، این حالت بر گستردگی و پیچیدگی سطح تنظیم‌گری بسی می‌افزاید. از همه مهمتر سطح نفوذ و پوشش حقوقی

منطقه‌ایست که تحول از یک نظام مستقل و انزوای طلبانه‌ی ملی به یک ائتلاف یا توافق عمومی با سایر کشورهای منطقه، یقیناً بر وضعیت تنظیم‌گری اثر می‌گذارد.

در جدول زیر خلاصه‌ای از دگرگونی‌های مدیریتی قابل انجام در نحوه‌ی برخورد با اقتصاد که بر سطح درگیری نهادهای نظارتی و تنظیم‌گرها تأثیر می‌گذارد، ارائه شده است.

		Conventional	Emerging
Modes		Independent Modes	Intermodal Systems
Scale		Local Economies	Regional / Global Economies
Jurisdiction		Independent Jurisdictions ("turf wars")	Coalitions / Consensus
Provision		Build (infrastructure provision)	Manage (optimization of existing resources)
Funding		Publicly Funded	Public / Private partnerships
Revenue		Users (public subsidy)	Customers (revenue generation)
Framework		Plan (regulations; compliance)	Market (deregulations; price signals)

تنظیم‌گری در حمل‌ونقل

یکی از پایه‌های تنظیم‌گری، مجزاسازی است. در بخش حمل‌ونقل، فرایند پیچیده‌ی مجزاسازی بخش حاکمیتی از تصدی‌گری از طریق تفکیک‌های افقی و عمودی ساختارها، و واگذاری امور ترابری به بخش خصوصی تا حدودی صورت پذیرفته است. بدین ترتیب، به منظور قابلیت تحقق‌پذیری سیاست‌های کلان کشور برای خصوصی‌سازی، تمامی زیربناهای بنادر، فرودگاهها و جاده‌ها از امور تصدی‌گری ترابری (کشتیرانی، هواپیمایی و ناوگان جاده‌ای) مجزا شده‌اند. در راه‌آهن ایران نیز این تفکیک عمودی و افقی به طور ناقص انجام شده و راه‌آهن ضمن حفظ مالکیت نیروی کشش، تصدی سیروحرکت را هم رها نکرده است. اما اگر این تحول ساختاری انجام شود، آنگاه راه برای طی مسیر راه اندازی نظام تنظیم‌گری در آن گشوده می‌گردد.

اصولاً حقوق رقابت، تسهیل‌کننده‌ی رقابت در قالب داوری‌ها و نظارت‌های موردی و کوتاه مدت است. در مقابل امر تنظیم‌گری از نوع کنترل مستمر و دائم می‌باشد. کارکردهای اصلی تنظیم‌گری شامل جداسازی و آزادسازی اقتصادی، حمایت از مصرف‌کننده، رقابتی کردن بازار و مقابله با انحصار و تبعیض، تضمین ثبات بلند مدت ارائه‌ی خدمات حمل‌ونقلی، نظارت بر ایمنی و کیفیت خدمات، تسهیل ورود فعالین جدید به بازار، و بالاخره

ماندگاری بخش خصوصی در تصدی گری صنعت است. استقرار این نظام، مستلزم وجود مقررات دقیق و جامع، سازمان مناسب، مدیران و کارکنان متخصص و کارآمد است. تنظیم‌گر از یک طرف واحدهای حاکمیتی را مجبور به راهبرد-محوری، پیش‌بینی‌پذیری و پاسخگویی می‌کند و از طرف دیگر فعالین حوزه‌ی ترابری (اعم از ناوگان یا حمل‌ونقل) را وادار به شفافیت عملکرد و کارایی می‌نماید.



تنظیم‌گر ریلی

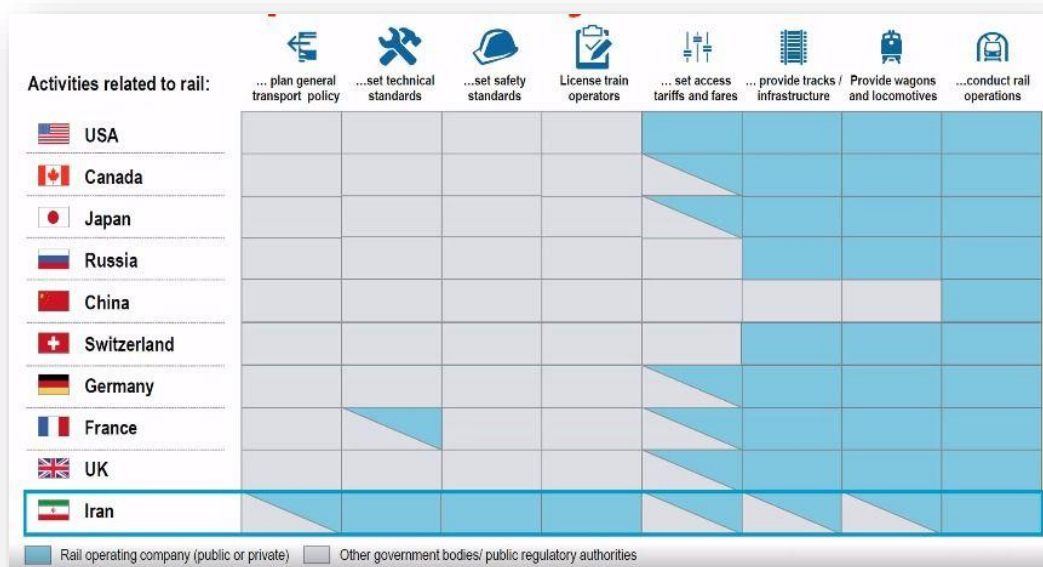
بررسی راه‌آهن‌های مختلف جهان نشان می‌دهد که امر تنظیم‌گری، به ساختارهای آنها مرتبط است. راه‌آهن‌های خصوصی از نوع ساختار یکپارچه‌ی عمودی (نظیر آمریکا، ژاپن، کانادا) همچون سایر شرکت‌های بزرگ این کشورها، تابع قانون رقابت ملی می‌باشند. کشورهای چین و روسیه با مدیریت اقتصادی نسبتاً متمرکز و راه‌آهن‌های دولتی، نظام نظارتی خاص خود را دارند. اما در کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا که راه‌آهن‌ها دارای ساختار تفکیک شده (عمودی و افقی) هستند و عمدتاً فقط یک شرکت زیرساخت دولتی وجود دارد، دو نوع تنظیم‌گری ترابری ریلی ایجاد گردیده است: انتقال کل نظام تنظیم‌گری به خارج از راه‌آهن یا محول شدن بخشی از امور تنظیم‌گری به شرکت زیرساخت. در نگاه اول به نظر می‌رسد با توجه به الگوبرداری راه‌آهن ایران از راه‌آهن‌های اروپایی، نظام تنظیم‌گری ایران را هم می‌توان به همان صورت طراحی و به مورد اجرا گذارد. اما با توجه به متفاوت بودن ساختار حکومتی و قوانین موضوعه‌ی هر کشور، لازم است که این نوع الگوبرداری با توجه به شرایط راه‌آهن ایران، به طور محتاطانه و دقیق انجام پذیرد.

به طور کلی، اکثر راه‌آهن‌های جهان دارای دو کارکرد اجرایی و تنظیم‌گری هستند. کارکردهای اجرایی شامل تأمین زیربنای مناسب و کنترل ترافیک در شبکه (به عنوان خدمات زیرساختی)، تأمین لکوموتیو و تأمین واگن (خدمات ترابری) است. البته در بعضی از کشورهای مولد، ناوگان مورد نیاز شرکت‌های ترابری، توسط شرکت‌های سازنده به صورت یک بسته (اجاره + تعمیرات) و به قیمت‌های مناسب تأمین می‌شود. در این صورت کارکردهای اصلی تنظیم‌گری، تدوین استانداردهای ایمنی و زیست محیطی، فنی، انجام سیاست‌گذاری‌های زیربخش ریلی، صدور جواز تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، طبقه بندی کیفیت خدمات و رتبه بندی قطارهای مسافری، تعیین نظام قیمت گذاری، نظارت بر نظام فروش بلیت، تعیین تعرفه و کرایه‌های بهره‌برداری (حق دسترسی به شبکه ریلی)، داوری برای رفع اختلافات عملیاتی و مالی، بررسی خسارات و تعیین مبلغ غرامات و... است. در هر دو ساختار یکپارچه و دو قسمتی، کارکردهای اجرایی توسط شرکت راه‌آهن یا شرکت زیر ساخت ریلی دولتی انجام می‌شود و اغلب کارکردهای تنظیم‌گری به رگلاتور حکومتی مافوق راه‌آهن واگذار می‌گردد.

موضوع مهم اینست که بازار ریلی ایران همچون سایر زیربخش‌های حمل‌ونقل، تقریباً دو قسمتی شده است. بدین معنی که زیرساخت دارای یک بازار انحصاری است و لذا تنظیم نظام قیمت گذاری و تعیین تعرفه‌های بهره‌برداری زیرساخت بدون توجه به سطح رقابت در بازار ترابری، با مشکل اشتباه مواجه است. از طرف دیگر بازار ترابری ریلی با بازار حمل هوایی (در امر مسافری) و بازار حمل جاده‌ای (در امور باری و مسافری) رقابتی سنگین دارد. بنابراین تعیین سقف قیمت بدون توجه به قیمت تمام شده‌ی حمل، یک سیاست معتبر اقتصادی محسوب نمی‌شود. اگر بنا بر مصالح سیاسی، سقف قیمت حمل مسافری زیر قیمت تمام شده‌ی حمل به اضافه‌ی سود معقول تعیین شود، باید مابه‌التفاوت مربوطه توسط دولت در قالب یارانه به شرکت‌های مربوطه تأدیه شود. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که در بازار ترابری کاملاً رقابتی، نظارت تنظیم‌گر بر تعرفه‌های حمل ریلی یک امر سیاسی (و نه اقتصادی) است.

از طرف دیگر تعیین مبلغ حق بهره‌برداری از شبکه ریلی به دو متغیر: میزان سود شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و قیمت تمام شده‌ی نگهداری و بهره‌برداری از شبکه‌ی زیرساخت مرتبط است. در مواقعی که قیمت تمام شده‌ی نگهداری و بهره‌برداری از شبکه‌ی زیرساخت به گونه‌ای باشد که گرایش به سمت صفر کردن سود شرکت‌های حمل‌ونقلی دارد، طبق قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی، باید دولت یارانه پرداخت کند. بدین ترتیب معلوم می‌شود که اولاً تعیین تعرفه‌ی حمل برای ترابری ریلی لازم نیست. ثانیاً امر تنظیم‌گری تعرفه‌ی بهره‌برداری از شبکه‌ی زیرساخت (لااقل در بخش مسافری) فقط به منظور تعیین و اخذ یارانه از دولت ضرورت می‌یابد.

در جدول مقایسه‌ای (زیر) که توسط شرکت آلمانی رولاند برگر، مشاور راه‌آهن ایران تهیه شده، میزان درگیری راه‌آهنهای مختلف جهان با این کارکردها، نشان داده شده است. لازم به توضیح است که در این جدول، راه‌آهنهای خصوصی، دولتی، یکپارچه‌ی عمودی، تفکیک شده‌ی عمودی (و افقی) در یکجا مقایسه شده اند، که مطمئناً قابل برداشت درست نیست. اگرچه وضعیت ترسیم شده برای راه‌آهن ایران به سبب انتقال اطلاعات نادرست طرف ایرانی چندان دقیق نیست، ولی این شرکت آلمانی بر همین اساس، انتقال کل وظایف تنظیم‌گر ریلی به وزارتخانه‌ی متبوع را پیشنهاد کرده که بدون توجه به برخی ظرایف (که متعاقباً در باره‌ی برخی از آنها بحث خواهد شد)، ممکن است به لحاظ عملیاتی با مشکل مواجه شود.



سطوح تنظیم‌گری

طبق قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی، بخش بزرگی از کارکردهای تنظیم‌گری به راه‌آهن و قسمتی دیگر نیز به وزیر متبوع محول شده است. صدور کلیه‌ی آیین نامه‌ها و اصلاحات تبعی قانون دسترسی آزاد به شبکه می‌بایست به تأیید وزیر برسد. ضمن اینکه با صدور فرمان خاص وزیر، راه‌آهن به انجام برخی امور وادار یا از اجرای بعضی دیگر بازداشته می‌شود. این مداخله‌ی قانونی یا فراقانونی تنظیم‌گری، گاهی به موارد جزئی هم تعمیم می‌یابد. همین نوع مداخلات مقطعی و مصلحت طلبانه، یکی از مواردیست که باعث عدم امکان انجام اصلاحات بنیادین در راه‌آهن می‌شود.

از طرف دیگر در حال حاضر در حوزه‌ی حمل‌ونقل، مراجع بخصوصی به عنوان تنظیم‌گرهای ملی وجود ندارند و لذا فعالیتهای رسیدگی به صورت غیر متمرکز صورت می‌پذیرد. مثلاً برای اعتراض به مفاد آیین‌نامه‌ها و دستورالعملهای صادره از سوی وزیر یا راه‌آهن می‌توان به دیوان عدالت اداری مراجعه نمود. امر تباری بین شرکتهای بزرگ حمل‌ونقلی (ریلی یا جاده‌ای) برای تنظیم تعرفه‌ها که سبب کاهش سطح رقابت می‌گردد، قاعدتاً باید توسط وزیر راه و شهرسازی یا شورای رقابت بررسی و حل و فصل شود. یا در حالت بروز سوانح ریلی در حد متوسط معمولاً وزیر راه و شهرسازی و در مورد سوانح بزرگ، سازمان بازرسی کل کشور وارد امر رسیدگی می‌گردد. در رابطه با برخی اختلافات مالی، گاهی به دادگاههای صالحه مراجعه می‌شود. مشکلی که در این رابطه وجود دارد، اولاً مقررات تخصصی تنظیم‌گری مرتبط با حمل‌ونقل که از نوع پیشینی است، وجود ندارد. ثانیاً رسیدگی اینگونه مراجع (که از نوع پسینی است) و صدور رأی عمومی اکثراً پس از بروز مشکل و دوندگی‌های زیاد مدعیان انجام می‌شود. بدین ترتیب فرایند رسیدگی بسیار کند است و سیستم نظارت پیشگیرانه تحقق نمی‌یابد. ضمن اینکه اقامه‌ی دعاوی حقوقی علیه راه‌آهن یا وزیر مربوطه برای شرکتهای حمل و نقل ریلی ممکن است تبعات ناگواری دربر داشته باشد که سعی می‌شود حتی‌المقدور از آن دوری کنند.

در هر حال، چندین مدل تنظیم‌گری ریلی و فراریلی قابل ارائه وجود دارد که مهمترین آنها به شرح زیر می‌باشند:

۱. گزینه‌ی اول بر این فرض بنا شده که بالاخره روزی مدیران ارشد راه‌آهن تحت فشار از بالا یا روبرویی با مشکلات خردکننده، بالاخره به رهاسازی کامل تصدی‌گری ترابری ریلی تن داده و راه‌آهن فقط به عنوان یک شرکت زیرساخت ریلی فعالیت می‌کند. در این حالت، راه‌آهن ایران همچون بعضی از کشورهای اروپایی صرفاً به امور مربوط به زیرساخت ریلی می‌پردازد و در امور سیاستگذاری سرمایه‌گذاری و اجرایی همین حوزه (زیرساخت) دخالت می‌کند. ضمناً به جز کنترل ترافیک در سطح شبکه‌ی ریلی، هیچ نقش تنظیم‌گری ندارد و مدیرعامل و رئیس هیأت مدیره‌ی شرکت راه‌آهن دیگر سمت معاونت وزیر را دارا نیست.

از طرف دیگر یک سازمان در وزارت راه و شهرسازی ایجاد می‌شود که رئیس آن همزمان معاون وزیر هم هست. این سازمان که دارای اختیارات تنظیم‌گریهای تخصصی فنی - حرفه‌ای و مالی - اقتصادی - اداری است، کلیه‌ی وظایف حاکمیتی تنظیم‌گری زیر ساخت و همچنین ترابری ریلی را برعهده می‌گیرد. از خواص مثبت این مدل اینست که امور مالکیت، سیاستگذاری سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از شبکه‌ی ریلی به کلی از امور تنظیم‌گری جدا می‌گردد.

البته مشکلاتی هم در این سیستم وجود دارد که اهم آنها اولاً نظام حمل ریلی دو مدیریتی می‌شود و در هر حال انجام هماهنگی بین آنها برای وزیر متبوع سخت می‌گردد. ثانیاً این ساختار با ساختار تشکیلاتی سایر زیربخشهای سطح وزارتخانه همگن نیست و در دراز مدت محکوم به شکست است.

۲. گزینه دوم اینست که راه‌آهن نه تنها به عنوان مجری و سیاستگذار زیرساخت ریلی عمل می‌کند، بلکه در عین حال به عنوان "سطح یک تنظیم‌گر" برای شرکتهای فعال حوزه‌ی ترابری ریلی ایفای نقش می‌نماید. مدیرعامل راه‌آهن همزمان در سمت معاون وزیر باقی می‌ماند. امور تنظیم‌گری در مسائل رعایت ایمنی، حفظ محیط زیست و سطح کیفی خدمات توسط شرکتهای حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، داوری اختلافات بین آنها بر سر عملکردهای عملیاتی و مالی و غیره را انجام می‌دهد. اگرچه راه‌آهن خود به یک تنظیم‌گر تبدیل می‌شود، ولی گاهی در مسائل مهمی چون سوانح ریلی، تعیین تعرفه‌های بهره‌برداری، تدوین دستورالعملها، تعیین نوع قصور و چگونگی تشخیص مقصر، محاسبه‌ی خسارات و غرامات و غیره دارای تضاد منافع با شرکتهای خصوصی فعال در ترابری ریلی می‌شود. بنابراین جایگاه بررسی تعارضات بزرگ مالی، عملیاتی و فنی بین دو بخش "زیرساخت" و "ترابری" ریلی، قهراً باید به وزارتخانه منتقل شود.

به طور کلی در مواقعی که بین شرکت زیر ساخت (راه‌آهن) با کلیه‌ی شرکتهای خصوصی ترابری، اختلافاتی در زمینه‌ی دعاوی مطروحه (در مورد تدوین یا برداشت از مفاد آیین نامه‌ها و دستورالعملها و همچنین حقوق طرفین) و اختلاف (در تعیین تقصیر در سوانح و حوادث و مبالغ خسارات) و مغایرات (عملکرد عملیاتی و مالی) بروز می‌کند، لازم می‌شود که تنظیم‌گر وزارتخانه مداخله کند. ضمن اینکه مرحله‌ی فرجام خواهی شرکتهای فعال در ترابری ریلی که مقدمتاً توسط زیرساخت ریلی رأی برای آنها صادر شده است، در این سطح صورت می‌پذیرد.

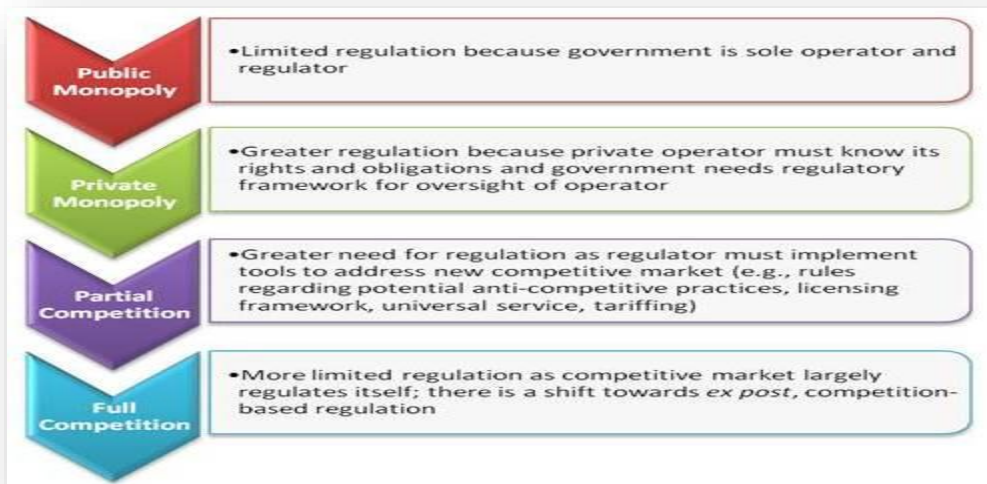
موضوع مهم دیگر اینست که در این ساختار، به جای یک "سازمان تنظیم‌گر ریلی" در وزارتخانه‌ی متبوع، باید یک سازمان "تنظیم‌گر حمل‌ونقلی" در سطح وزارتخانه ایجاد شود تا کلیه‌ی امور تنظیم‌گری زیربخشهای دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی را برعهده گیرد. بدین ترتیب سطح دخالت تنظیم‌گر در امور مدیریتی زیربخشها تا حدود قابل توجهی کنترل شده و تنزل می‌یابد. از طرف دیگر تنظیم‌گر وزارتخانه با رفع موانع مختلف خصوصی‌سازی، راهکار سیاستگذاری‌های حمایت‌گرانه را دنبال می‌کند. این سازمان تنظیم مقررات حمل‌ونقلی نباید تحت کنترل کامل وزیر راه و شهرسازی قرار گیرد و لازم که از استقلال کافی برخوردار باشد. لذا رئیس سازمان مزبور توسط وزیر راه و شهرسازی انتخاب و

او را برای انتصاب به رئیس جمهور پیشنهاد می‌دهد، در عین حال توان عزل وی نه توسط وزیر، بلکه باید توسط هیأت وزیران امکان‌پذیر باشد.

مشکلی که در این ساختار وجود دارد اینست که وزارتخانه‌ی راه و شهرسازی متولی بخش بزرگی از فعالیتهای مرتبط نیست. حمل‌ونقل درون شهری به لحاظ مالکیت و سرمایه گذاری، تابع شهرداری‌ها و به لحاظ مقررات نظارتی تا حدی تابع وزارت کشور است. صنایع ساخت انواع ناوگان در وزارتخانه‌های صمت، نیرو و دفاع قرار دارند. مالکیت و مدیریت انبارها و باراندازها، مراکز لجستیکی، بخش گمرکات در وزارتخانه‌های مختلفی پراکنده هستند که با وجود رابطه‌ی تنگاتنگ، از مقررات و نظارت تنظیم‌گر وزارت راه و شهرسازی تبعیت نخواهند کرد. قطعاً این موضوع مشکلات عدیده‌ای را به وجود می‌آورد.

۳. یک طرح کلی‌تر اینست که یک تنظیم‌گر در سطح لجستیک کل کشور ایجاد شود. در این حالت هر یک از دستگاهها (شهرداریها، بنادر، فرودگاهها، جاده‌ای و ریلی) به عنوان نماینده‌ی حاکمیت در مالکیت زیرساخت، نقش تنظیم‌گر تراپریهای مربوطه را ایفا می‌کنند. ورای امور مزبور، کلیه‌ی بخشهای تولید و ساخت ناوگان، تشریفات گمرکی مرتبط، مراکز لجستیکی و غیره تا حدودی (طبق قانون) زیر چتر تنظیم‌گر لجستیک قرار می‌گیرند.

مشکلی که در این ساختار وجود دارد، توان تدوین و قبولاندن یک قانون جامع برای تصویب به دولت و مجلس شورای اسلامی است. بدیهی است که این نهاد تنظیم‌گری می‌بایست کاملاً مستقل باشد. مثلاً از محل درآمدهای حاصل از صدور انواع مجوزها و پروانه‌های کسب و کار، استقلال مالی داشته باشد. انتصاب و برکناری رئیس نهاد باید تنها تحت قانونی خاص امکان‌پذیر شود.



مزایا و معایب تنظیم‌گری ملی

برای آنکه امر رقابت سالم تثبیت گردد، لازم است که شروط زیر تحقق یابد:

- ✓ تنظیم‌گر نباید با صدور بخشنامه‌های مکرر در امور اجرایی مداخله کند.
 - ✓ مقررات باید در مراجع بالاتر به تصویب برسد.
 - ✓ نهادهای تنظیم مقررات، باید استقلال مالی داشته باشند.
 - ✓ اعضای آنها را نتوان بدون ضابطه نصب کرده و به راحتی عزل نمود.
 - ✓ امر تنظیم‌گری در محیطی قابل اجراست که در آن، نظام انتصاب بر مبنای شایستگی، مقررات نظارتی جامع و سیستم‌های حسابرسی و مالیاتی دقیق و قدرتمند حاکم باشد.
- اگر شروط مزبور برقرار نگردد، فساد در این مراکز پر قدرت نفوذ می‌کند. در این صورت از آنها می‌توان به صورت یک ابزار گروهی علیه گروه رقیب یا مردم استفاده نمود. به چند نمونه از این نوع انحراف از اهداف اولیه اشاره می‌شود:

❖ مراکز نظارتی تهیه و توزیع کالا در دهه‌ی ۶۰ شمسی، چنان تجارت و بازرگانی کشور را تحت الشعاع رقابتهای درونگروهی بازار و فسادآلود قرار داد که در اوایل دهه‌ی ۷۰ به کلی منحل شد.

- ❖ بسیاری از اقتصاددانهای نخبه‌ی کشور معتقدند که به سبب انحراف از معیارهای معتبر، نبود سازمانهایی چون تعزیرات حکومتی یا حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان از بودن آنها به مراتب بهتر است.
- ❖ حتی سازمان‌های مفیدی همچون سازمان ملی استاندارد و سازمان غذا و دارو به سبب فقدان مقررات دقیق ناظر بر فعالیتهای تنظیم‌گری، گاهی موجب تضييع حقوق مصرف کنندگان می‌شوند. کارکرد آنها به گونه‌ایست که به وضوح انحراف آنها از ضوابط مصوب ایمنی، زیست محیطی و سلامت قابل مشاهده است.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته