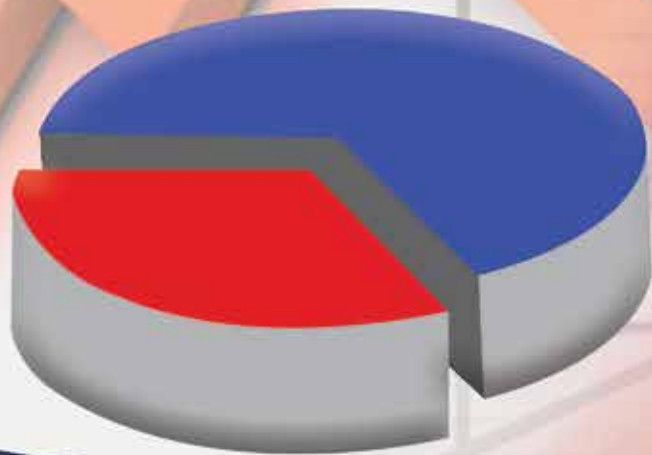


مصائب خصوصی سازی ناقص



خشایار حسینی
مدیرعامل شرکت الوندنیرو



ندای حمل و نقل ریلی در گفتگو با مدیرعامل شرکت الوند نیرو بررسی کرد:

خصوصی سازی ناقص و ناکارآمدی که در بخش ریلی کشور انجام شده، مشکلاتی برای فعالان بخش خصوصی در این حوزه ایجاد کرده است که حتی ورود شورای رقابت نیز نمی تواند گره ای از این مشکلات به شکل جدی باز کند. خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوندنیرو، بخشی از چالش های این مدل خصوصی سازی را در این گفتگو تشریح کرده و معتقد است تا زمانی که فرآیند خصوصی سازی به درستی انجام نشود، ورود نهادهایی مثل شورای رقابت هم چندان کارساز نخواهد بود.

مصوبات آن فرا قوه ای است، به مرحله ای اجرا برسد. همان طور که می دانیم شورای رقابت تنها مرجع رسیدگی به رویه های ضد رقابتی در کشور است و این شورا طبق یکی از محوری ترین وظایف خود، تصویب تعرفه های تنظیم قیمت بازار کالاها و خدمات انحصاری را به عهده دارد. در موضوع مورد بحث نیز

تعرفه ای که شورای رقابت برای نرخ خدمات لکوموتیو در نظر گرفته است، از دیدگاه ما که جزو شرکت های ارائه دهنده ای این خدمات هستیم، تا حدود قابل قبولی با قواعد و موازین کارشناسی هماهنگی دارد و ما موافق این تعرفه هستیم. ما تمایل داریم مصوبه ای شورای رقابت به عنوان یک نهاد قانونی که



آیا تعرفه ای شورای رقابت برای خدمات نیروی کشش (لکوموتیو)، منطبق بر موازین کارشناسی تدوین شده است؟

شورای رقابت زمانی تشکیل شد که بحث اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و خصوصی سازی بخش هایی از بدنه دولت شکل جدی تری پیدا کرد. شرکت راه آهن هم قرار بود مطابق قانون حق دسترسی مصوب سال ۱۳۸۴، وارد فرآیند خصوصی سازی شود. این خصوصی سازی باید شامل کلیه ناوگان، دیپوهای تعمیر و نگهداری و حتی مدیریت و سیر و حرکت می شد. اگر خصوصی سازی به صورت کامل انجام شده بود، احتمالاً اکنون دیگر ورود شورای رقابت به مبحث نرخ خدمات لکوموتیو، هیچ محملی نداشت و این کار به واسطه بخش خصوصی و به صورت رقابتی انجام می شد.

در سال های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵، شرکت راه آهن اراده ای برای اجرای خصوصی سازی داشت و قدم هایی برداشته شد و به عنوان مثال ناوگان باری به بخش خصوصی واگذار شد. در ادامه اما این خصوصی سازی پیگیری نشد و واگذاری لکوموتیو و دیپوهای خدماتی و مدیریت سیر و حرکت اتفاق نیفتاد. در واقع با خصوصی سازی معیوب و ناقصی که صورت گرفت، ملغمه ای ایجاد شد که بخش خصوصی و بخش دولتی به صورت ناهمگون و ناهماهنگ در کنار هم قرار گرفتند. در حوزه خدمات لکوموتیو که ما مستقیماً در آن دخیل هستیم و مشکلات این بخش را می بینیم، به دلیل همین خصوصی سازی ناکارآمد، تضاد منافع شدید بین شرکت های خصوصی و راه آهن وجود دارد که باعث می شود معنای رقابت مصداق پیدا نکند. به عنوان نمونه، تمام دیپوهای خدماتی اولویت را به تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای راه آهن می دهند که هزینه ای آن از محل بودجه ای عمومی کشور تأمین می شود. از طرفی شرکت های خصوصی برای تأمین نقدینگی، دسترسی مستقیم به منابع ندارند و شرکت راه آهن به عنوان واسطه بین آن ها و صاحبان بار عمل می کند. راه آهن هم به دلیل این که شرکت بزرگی است و حجم بالای هزینه هایی که دارد، پول هایی است که از صاحبان بار و مالکان واگن دریافت می کند، ابتدا هزینه های خود را پوشش می دهد و بعد اگر چیزی باقی ماند به شرکت های خصوصی پرداخت می کند.

نتیجه ای نهایی این وضعیت این است که در زمینه تعیین نرخ هم با وجود اقدامات و رایزنی هایی که شده ما نتوانستیم به ادبیات مشترک و تفاهم مناسبی با شرکت راه آهن برسیم و مشکلات و مصائب فراوانی هم متحمل می شویم. بنابراین؛ تا زمانی که راه آهن دست از تصدیگری بر ندارد، مناسبات و تعاملات شرکت های خصوصی با این شرکت هم روال درستی پیدا نخواهد کرد.

شده به وسیله ای این نهادها، سمت و سوی بهتری پیدا خواهد کرد و برآیند این تصمیمات به شکل مؤثرتری به شرکت راه آهن منتقل خواهد شد و این شرکت نیز رویه های خود را در جهت شکل دادن به یک بازار خدمات رقابتی با سازوکار قیمت گذاری اصولی، تغییر خواهد داد.



به اعتقاد شما شورای رقابت باید چه سازوکاری برای تعیین تعرفه های خدمات کشش داشته باشد و چه بخش هایی را در فرآیند تصمیم گیری دخالت دهد که تعرفه گذاری منطقی و منصفانه صورت گیرد و به رشد حمل و نقل ریلی منتهی شود؟

وقتی صحبت از ورود شورای رقابت به یک مبحث اقتصادی می شود، هر فردی که با وظایف این شورا آشنا باشد متوجه می شود که موضوع رقابت در بازار مطرح است و وقتی موضوع بازار مطرح باشد، یکی از ارکان مهم بازار، شرکت های بخش خصوصی هستند. مبحث تعیین تعرفه خدمات کشش هم یکی از مباحثی است که شورای رقابت به آن ورود کرده و این ورود باید با در نظر گرفتن نظر و حقوق و منافع شرکت های بخش خصوصی به عنوان رکن مهم بازار این خدمات باشد. شرکت های بخش خصوصی سرمایه گذاری های کلانی در این حوزه انجام داده اند و اگر شورای رقابت بخواهد مداخله ای صحیحی در این بخش انجام دهد، بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات بخش خصوصی قطعاً راه به جایی نخواهد برد. شرکت راه آهن هم باید در فرآیند تصمیم گیری قیمت گذاری حضور داشته باشد. اما این حضور نباید به تحمیل یک جانبه ای نظر راه آهن منتهی شود. سیاست های وزارت راه و شهرسازی و وزارت اقتصاد هم در این فرآیند باید مد نظر قرار گیرد.



آیا اصولاً ورود شورای رقابت به تصمیم گیری درباره تعرفه های خدمات ریلی را برای رشد پایدار این بخش مفید می دانید یا معتقدید این تصمیمات باید به وسیله بخش خصوصی و تشکلهای آنها انجام شود و رقابت بین شرکتها تعیین کننده نرخ خدمات باشد؟

شرکت هایی که خدمات نیروی کشش را به راه آهن ارائه می دهند، در واقع خدمات خود را به تنها متقاضی این خدمات که شرکت راه آهن است عرضه می کنند و در یک بازار انحصاری قرار دارند.

به همین دلیل شورای رقابت برای جلوگیری از تضییع حق و حقوق آن ها، تعرفه ای را بر اساس موازین کارشناسی مورد تصویب قرار داده که مورد پذیرش ما است. مصوبه ای شورای رقابت عددی را برای تعرفه های خدمات در نظر گرفته که از عددی که شرکت راه آهن به ما تحمیل می کند، به مراتب جذاب تر و منطقی تر است.



آیا راه آهن با این تعرفه موافق است؟

راه آهن این تعرفه را نمی پذیرد و با آن موافق نیست. دلیل این مخالفت هم از نظر ما روشن است. راه آهن ترجیح می دهد نرخ را برای خدمات نیروی کشش برای شرکتها در نظر بگیرد که یک نرخ حداقلی و غیرمنطقی است و هزینه های راه آهن با این نرخ کاهش می یابد. اما راه آهن توجهی به این نکته نمی کند که تحمیل نرخ غیرمنطقی به شرکت های ارائه دهنده خدمات لکوموتیو، این شرکتها را به حاشیه ای زبان می راند و آن ها قادر نخواهند بود خدمات بهینه ارائه کنند. از دیدگاه ما، مخالفت راه آهن با نرخ مصوب شورای رقابت، پایه و اساس منطقی ندارد و ضمناً مبنای قانونی هم ندارد. چون همان طور که عرض کردم شورای رقابت یک نهاد قانونی به شمار می آید که در این حوزه به دلیل ماهیت انحصاری بازار خدمات لکوموتیو، صاحب صلاحیت است.



به نظر شما انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در این زمینه می تواند رایزنی و فعالیت مثر ثمری با شورای رقابت داشته باشد؟

قطعاً انجمن می تواند در این موضوع فعالیت بیشتری کند و به عنوان تشکلی که به مسائل و چالش های حوزه حمل و نقل ریلی اشراف کامل دارد، در راستای حمایت از حقوق شرکت های فعال در بخش خدمات لکوموتیو، اقدامات و رایزنی هایی با شورای رقابت و سایر نهادها و سازمان های قانونی انجام دهد. اگر نهادهای قانونی اطلاعات صحیحی از موضوعات و چالش های مطرح در بخش ریلی داشته باشند، تصمیمات اتخاذ