

در میزگرد "بررسی ضرورت ها و جایگاه تشکل ها و نهادهای صنفی و نقش و جایگاه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی" مطرح شد:

تقویت تشکل های صنفی منافع ملی و بخشی را بدنبال دارد

الهام زرقانی



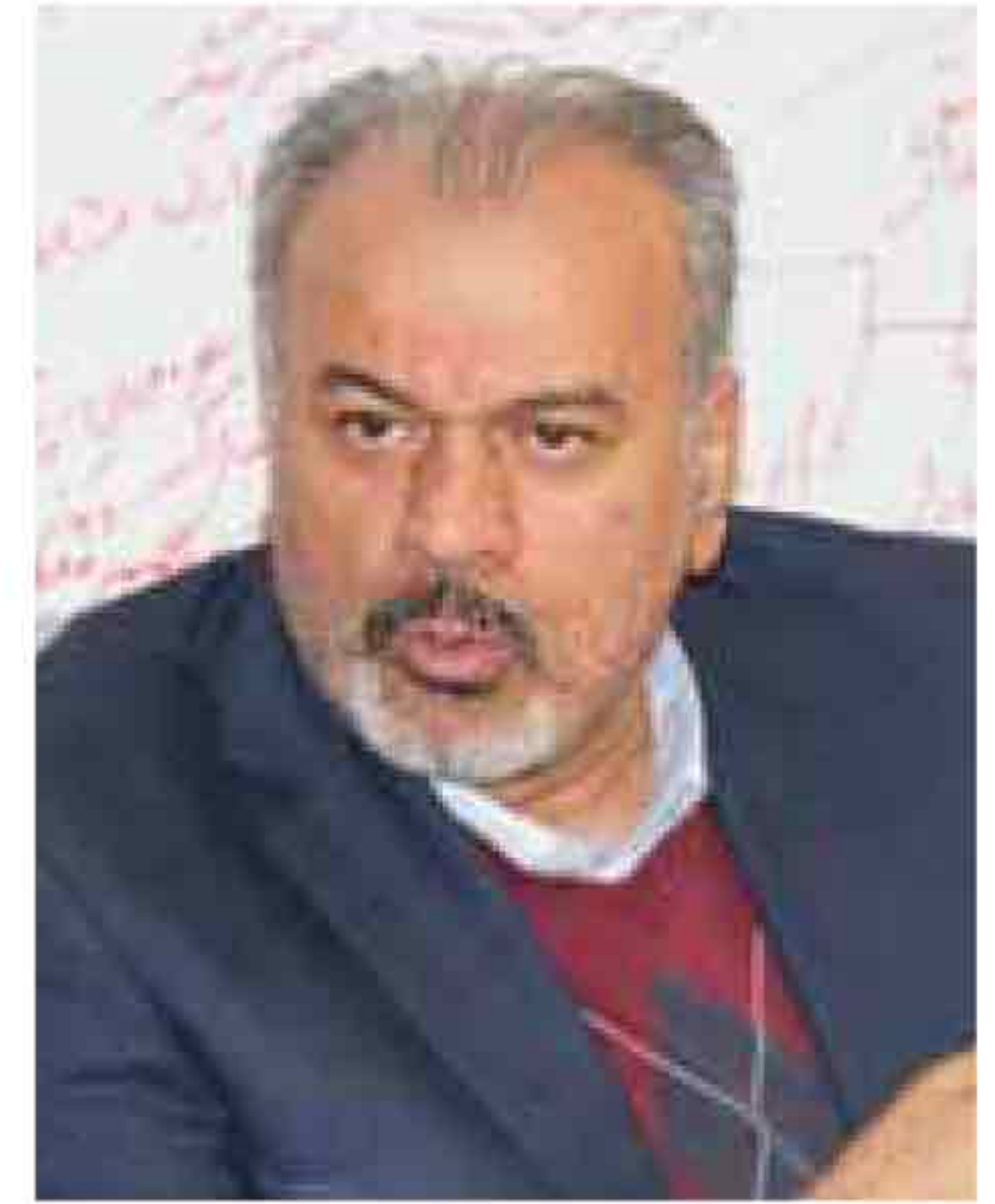
مجید بابایی: انجمن ها و نهادهای صنفی طی سالها تلاش در کشور شکل گرفته اند و مشغول فعالیت هستند، اما در عمل در خصوص مسئولیت های شان، همچنان شاهد ابهامات زیادی هستیم. به عبارت دیگر می توان گفت که زبان مشترکی بین بازیگران این عرصه بطور کامل بوجود نیامده است، لذا ضروری بود تا در راستای موارد ذکر شده و در خصوص تبیین وظایف انجمن ها و نهادهای صنفی، نشست کارشناسی برگزار شود و با کارشناسان حاضر بخش دولتی و خصوصی، درباره عملکردهای این بخش بحث و گفتگو کنیم. بعنوان نمونه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی حدود ۱۵ سال است که ایجاد شده و امروز گسترش قابل توجهی هم پیدا کرده و تقریباً تمامی شرکت هایی که در حوزه جابجایی بار و مسافر و خدمات مرتبط با آن در شبکه ریلی کشور فعالیت می کنند عضو این انجمن هستند. واقعیت این است که به دلیل نو بودن ساختار خصوصی سازی در

در خوردهد و آن هارادراین گونه تصمیم گیری هادخیل کند. برای این که با نقش و کارآمدی نهاد ها و تشکل های صنفی بیشتر آگاه شویم آن راموضوع بحث نشست کارشناسی قراردادیم. در جلسه ای که به همین منظور برگزار شد، تاثیر تشکل های صنفی به ویژه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در کاهش تصدی گری دولت وبالابردن توانمندی های بخش خصوصی بررسی شد و شرکت کنندگان هر یک دیدگاه های خود را بیان کردند. در این نشست که به دعوت انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی صورت گرفت، آقایان مجید بابایی دبیر انجمن، نورالله بیرانوند معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن، مسعود پل مه رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، مهدی اشرفی مدیر کل دفتر تجاری سازی و تشکل های وزارت راه و شهرسازی، فرهنگ طلوعی مدیر عامل شرکت ریل پرداز سیر و محمد نبی جوانمردی مشاور کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران حضور داشتند که در ادامه مباحث مطرح شده در آن را می خوانید:

آن ها که اکثر خود زمانی در دستگاه های دولتی خدمت کرده اند و اینک در مقام ارباب رجوع همه روزه در ادارات و سازمان ها و نهادهای دولتی با اختاپوس بروکراسی و دیوان سالاری دست و پنجه نرم می کنند و چون با زیروهم قوانین و مقررات دولتی آشنا هستند به درستی می دانند گره های روان سازی امور در چه مواردی خلاصه می شود.

بدیهی ست، بهره گیری از این ظرفیت بالقوه، بستگی مستقیم به تعریف و نگاه دولت از شان و جایگاه این تشکل ها دارد. اگر دولت و نهادهای ذیربط، خصوصی سازی و رشد بخش خصوصی رادردستور کار خود قرار داده است و دستیابی به شاخص های رشد اسناد بالادستی را هدف گرفته است، بی اتکا به ذات کارشناسی و تجربیات عینی این تشکل ها که از سرمایه های ملی به شمار می روند، راه به جایی نخواهد برد. شرایط فعلی تولید و اشتغال ایجاب می کند که دولت در تصمیم گیری های اقتصادی، تولیدی و خدماتی خود باید به دانش و توانمندی های بلاانکار این تشکل ها باور داشته باشد و به آن بهای

تشکل های صنفی در مقام نهادهای مدنی، در صورت همبستگی و یک پارچه شدن می توانند در روند تصویب قوانین و مقررات و تصمیم گیری های دولتی نقش سازنده ای به سود تقویت بخش خصوصی و بالابردن کارآمدی آن داشته باشند. تردیدی نیست که بازار کسب و کار در عرصه تولید و خدمات، به دلایل مختلف با چالش های جدی روبروست و در نهایت این سیاست های دولت است که باید پاسخگوی چگونگی برون رفت از این چالش ها باشد. یکی از اهرم هایی که دولت می تواند با تکیه بر آن از پس مشکلات پیش رو بر آید، همین تشکل های صنفی هستند. این تشکل ها که از دل جامعه های کارگری و کارفرمایی برخاسته اند به درستی ساز و کار تولید و ایجاد اشتغال را می شناسند و در اجرای سیاست اشتغالزایی دولت می توانند نقشی موثر و کارآمد داشته باشند. از سوی دیگر، کارآئی آن ها را در اصلاح قوانین و حذف مقررات زائد و دست و پاگیر که سد راه پویایی و رشد اقتصادی کشور هستند، نباید نادیده گرفت زیرا همین تشکل ها هستند که گردانندگان



مجید بابایی

از آقای محمد زاده درخواست کردیم تا رابطی میان راه آهن و شرکت‌ها قرار دهند تا برای اجرای کارهای اداری و سازمانی به سراغ همه افراد در راه آهن نرویم



حمل و نقل ریلی و عدم شکل‌گیری ساختارهای تکمیلی بخش خصوصی ریلی، هم اکنون شاهد آن هستیم که تمام اجزای مورد نیاز این ساختار تکمیل نشده است. همچنین برای کمک به این ساختار مدنی و نهادی می‌بایستی اجزایی جدا از بخش خصوصی و دولت تا امروز شکل می‌گرفت که هنوز چنین اتفاقی نیفتاده است. می‌توان گفت که عملاً بخشی از این وظایف را انجمن‌ها و بخش دیگر را خود دولت انجام می‌دهد، به همین دلیل، در این زمینه، تضاد منافع بسیاری نیز شکل گرفته است. مثلاً باید توجه داشته باشیم که سیاست‌های نهاد‌های صنفی را چگونه تعیین و تبیین می‌کنیم. اینکه این تشکل‌ها و نهادهای صنفی نقشی منفعلانه از سیاستگذاری‌های دولت داشته باشند یا اینکه آنها هم در این فرایند مشارکت داشته باشند بسیار تعیین‌کننده است. بعنوان نمونه ما در انجمن شرکت‌های ریلی

یکی از سیاست‌های ششگانه خود را افزایش سهم حمل و نقل ریلی قرار داده ایم. این بدان معنی است که مهمترین سیاست ما با مهمترین سیاست دولت در بخش ریلی هم‌راستا می‌باشد.

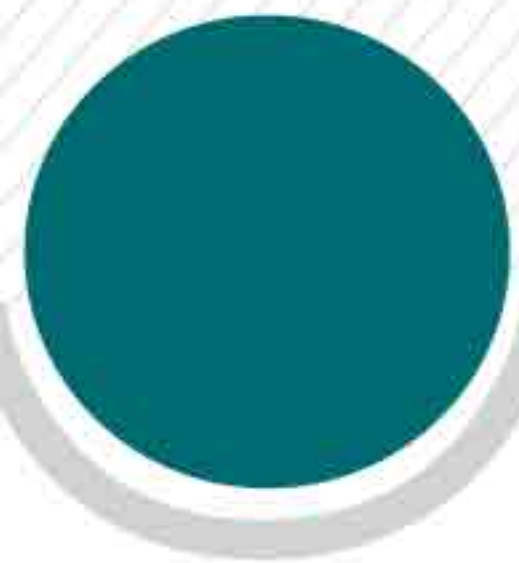
در این نشست با طرح این مسئله قصد داریم به این موضوع بپردازیم که چه نقشی برای انجمن‌ها در توسعه بخش در نظر گرفته شده است؟ در ابتدا خوب است از نظرات آقای دکتر بیرانوند معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن جمهوری اسلامی ایران با خبر شویم و این سوال را مطرح کنیم که آیا اتفاقاتی که در این حوزه رخ می‌دهد با سیاست‌گذاری‌های صورت گرفته، هماهنگی و تطابق دارد؟ و اگر تناقض‌هایی دیده می‌شود چگونه آن را تبیین کنیم؟

نورالله بیرانوند: اگر بخواهیم نگاهی کنیم به جایگاه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی ایران، بهتر است در ابتدا، گذری به جایگاه نهاد‌های مدنی ایران داشته باشیم و بدانیم که خاستگاه وظایف و سیر تاریخی عملکرد این نهادها چیست؟ مثل هر نهاد مدنی دیگری، وظیفه اصلی انجمن، تاثیرگذاری بر سیاست‌های عمومی است. این جان‌مایه (اصل) فلسفه وجودی انجمن‌هاست. گفته می‌شود که قدرت در اجتماع است و اجتماع می‌تواند تاثیر خود را داشته باشد. میزان باور به نهادهای مدنی در جامعه ما به دلایل مختلف، در بین سطوح مردم متفاوت است، اما در مجموع، ما باید قبول داشته باشیم که یکی از مشکلات عموم در جامعه آن است که، باور بر این نهادها کمتر شکل گرفته است و این نهادها را جزئی از مدیریت کشور نمی‌دانیم، در نتیجه نمی‌توانیم به درستی، این نهادها را به خدمت بگیریم. متأسفانه این موضوع شامل صنعت حمل و نقل ریلی نیز می‌شود که یک مبحث فرهنگی است. شکل‌گیری جدی این انجمن از سال ۱۳۸۵ بوده، باید بگویم انجمن صنفی، یک

مجموعه جوان است، اما عملاً حدود ۷ یا ۸ سال است که به صورت واقعی فعالیت می‌کند. در مجموع به نسبت سنی که انجمن صنفی ریلی دارد، رشد و تاثیرگذاری مثبتی داشته و بخشی از خلاء گفتمانی را پر کرده، اما نسبت به اینکه با ساختار و رویکردهایی که پیش رو داشته، جای بهبود دارد، می‌توان عملکرد بهتری را از این انجمن انتظار داشت. در مرحله اول اگر بخواهیم به مسئله گفتمان در زمینه تاثیرگذاری عمومی توجه کنیم، کمتر مشاهده می‌شود که یک گفتمان سیستماتیک بین انجمن و راه آهن صورت گیرد. گفتمان سیستماتیک یعنی هدفمند، نظام‌مند و ایجاد فضایی که اعتماد را به وجود آورد، یعنی فضایی که مردم را ترغیب کند که مشارکت بیشتری داشته باشند و همچنین باور بیشتری نسبت به هم داشته باشند. سیاست‌های انجمن باید به گونه‌ای باشد که به عنوان یک نهاد مردم به آن باور داشته باشند و به آن احترام بگذارند، باید به عنوان یک نهاد تاثیرگذار برای آن کارکردی قائل شوند، اعتبارسازی برای این انجمن بسیار موضوع مهمی است. گفتمان‌های صورت گرفته اکثراً از نظر موضوعی و هدف‌گذاری پراکنده و غیر متمرکز بوده است. زمانی، بین راه آهن و بخش خصوصی، درباره نرخ لوکوموتیو اختلاف نظر وجود داشت و هر دو طرف بر سر این موضوع مورد آزار قرار گرفتند. بحث شکل گرفته درباره میزان هزینه تمام شده لوکوموتیوها بود و بحث دنباله داری بود. در آن زمان پیشنهاد دادیم که یک شرکت متخصص را تاسیس کنند تا در این زمینه به تعیین و تکلیف بپردازد و هزینه‌ها را مشخص کند، تاسیس شرکت ایده‌ای بود که انجمن می‌توانست در آن زمینه وارد شود و کمک کند. در زمینه‌های فنی نیز همین مسائل را داریم و در نوع ارائه خدمات فنی که در راه آهن ارائه می‌شود، اختلاف نظرهایی وجود دارد. اگر بخواهیم از منظر گفتمانی

به این موضوع بپردازیم باید توجه داشته باشیم که این انجمن کار خود را به خوبی شروع کرده است. ولی پیشنهاد این است که این نهاد را نظام‌مند کنند و اعتمادسازی و اعتبار را از جنبه‌های علمی و پژوهشی دنبال کنند. مثلاً در مقوله اشتغال که موضوع مهم جامعه امروز ما است، آیا انجمن در حوزه اشتغال در بخش صنعت ریلی تا به حال وارد شده و یک گفتمان نظام‌مند را با دولت داشته است؟ بیست هزار میلیارد تومان از منابع تسهیلات بانکی، فقط برای اشتغال در نظر گرفته شده، آیا ایجاد اشتغال، تنها وظیفه راه آهن است؟ باید قبول کنیم که راه آهن یک سازمان دولتی است که به اندازه بخش‌های خصوصی چابک نیست. این سوال اینجا مطرح است که انجمن چه جایگاهی را برای خود در حوزه اشتغال تعریف می‌کند؟ ما بخشی با عنوان اشتغال پایدار در بخش ریلی داریم، کدام صنعت به اندازه حوزه ریلی، اشتغال پایدار دارد؟ در این زمینه انجمن اقدامات خوبی را انجام داده است ولی می‌تواند با نظام‌مند کردن این حوزه، فعالیت‌های خود را توسعه بخشد. از طرف دیگر، باید به تخصصی کردن موضوعات و زیرمجموعه‌های انجمن بپردازد که در این زمینه باید بازار گرا باشد، یعنی براساس ذینفعان و نه براساس ارائه‌کنندگان خدمات، اقداماتی را انجام دهد که گمان می‌کنم بیشتر، خدمات محور یا محصول محور است. مثلاً بهتر است انجمن در حوزه‌های اقتصادی، بازاریا موضوعات فنی، وارد شود تا اثرگذاری بیشتری داشته باشد. از سوی دیگر، بهتر آن است که انجمن با سایر نهادها و انجمن‌ها نیز ارتباط داشته باشد. مثلاً با اتاق بازرگانی نیز ارتباط بهتری داشته باشد یا با انجمن صادرکنندگان و واردکنندگان و انجمن‌های تولید که می‌توانند کمک کننده باشند.

مجید بابایی: اصلاح ساختاری که امسال در انجمن انجام دادیم،



نورالله بیرانوند

دولت به عنوان نهادی زوردار تامین کننده منافع هم می تواند باشد، ابتدا باید دولتی را که دارای زور و قدرت است کنترل کنیم



می کند، یعنی ورشکست می شود و به سمت و سویی حرکت می کند که آب باریکه ای برای خود بوجود آورد. ۲- یا اینکه به سمت و سوی کتمان واقعیت های اقتصادی قدم برمی دارد که در کشور شاهد بوجود آمدن این قسمت هستیم. درست است که دولت هر روز، ارقام بیشتر مالیاتی را در بودجه وارد و اخذ می کند، ولی واقعیت این است که مالیات حقه به مفهومی که باید اخذ شود، اخذ نمی شود. در کنار آن سازمان های دیگری مانند تامین اجتماعی را داریم که این سازمان باید تبیین گر یک ضابطه ای باشد تا نظم میان کارفرما و کارگر را به معنای ماندگاری یک فعالیت حفظ کند، نه آنکه حق بیمه ای را دریافت کند و بعد از آنکه این اتفاق رخ داد، به کارفرما فشار آورد و جرایم بگیرد و حکم صادر کند. در نهایت به این نکته می رسیم که دولت نمی تواند پایش صحیحی از فضای کسب و کار

اختصاص می دهد را نباید صرفا محدود به عمومیت کنیم، همین نوع دید متاسفانه در تمام ساختار دولتی ما مطرح است. یکی از نقاط ضعفی که همواره دولت ها در طی دوازده دولتی که تا به امروز اداره امور کشور را به دست گرفته، قائم به ذات بودن و تفسیر به رای بودن سازمان ها در حوزه تقنینی است. ما در این حوزه قوانین کم نداریم ولی در بسیاری از مواقع که قوانین متضاد هم وجود دارد و متعارض هستند شناسایی شوند و تعیین و تکلیف صورت بگیرد. در بخشی هم که قوانین صریحی وجود دارد مشکلات عدیده ای داریم. سازمان های دولتی ما قائم به ذات و ماموریت گرا هستند و افق دیدشان مسئولیت های سازمانی است. به جای اینکه منافع ملی را ارجح بدانند منافع سازمانی را به عنوان یک وظیفه حاکمیتی ارجح می دانند، در نتیجه، یک سازمان برای کسب درآمد برای دولت با هدف درآمدزایی برای کشور ایجاد می شود به نام سازمان مالیاتی، که به شیوه های مختلف درصدد است تا منافع دولت را با وصول مالیات تامین کند. چه اتفاقی در این رهگذر ایجاد می شود؟ مالیات را اشخاصی پرداخت می کنند که دارای شناسنامه اقتصادی هستند. افرادی که در بازار سیاه، اقتصاد سیاه را از خود نشان می دهند، مالیاتی پرداخت نمی کنند و ویتترین و جایگاهی ندارند تا با این افراد به شدت برای وصول مالیات برخورد شود. زمانی مالیات تحقق پیدا می کند که فعالیت وجود داشته باشد و زمانی که فعالیت وجود داشته باشد، درآمد بوجود می آید و متناسب با فرآیند چرخه صحیح و فرمول اقتصادی، می توان مالیات دریافت کرد، اما وقتی نگاه یک سویه باشد با هدف اخذ مالیات، جرائم و دفاتر وضع می شود، و در نهایت دو اتفاق رخ می دهد: ۱- یا آن شرکت تمکن لازم برای اینکه بتواند یک کار صحیح اقتصادی را انجام بدهد، را از دست می دهد و ترک میدان

کنیم، اما نکته ای که وجود دارد این است که چگونه بتوانیم گفتمان ها را به صورت سیستماتیک انجام بدهیم. گفتمانی که در آن منافع تمام بخش حفظ شود. البته ایجاد یک گفتمان برد - برد کار ساده ای نیست. چون نزدیک کردن نمودارهای شرکت ها بهم به دلیل وجود منافع و ساختارهای متفاوت، کار ساده ای نیست ولی ما تلاش مان را در کنار سیاست گذارها انجام می دهیم. باید بگوییم این کار، هم زمان بر است و هم نیاز است که همه دارای یک زبان مشترک شوند. دلیلی که این جلسه را برگزار کردیم این است که زبان مشترک را بوجود آوریم و همه بتوانیم یک تعریف مشترکی ارائه دهیم تا همه تعریف معقولی نسبت به آن داشته باشند. از آقای پل مه به عنوان رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک که از نزدیک درگیر مسائل صنفی انجمن ها هستند، و اعتقاد دارند که می توانند واسطی بین دولت و انجمن ها باشند می خواهیم تا نظریات و پیشنهادهای خود را در این زمینه بازگو کنند.

مسعود پل مه: خاستگاه بخش خصوصی که به قانون اساسی و اصل ۴۴ بازمی گردد و تبعیت از فرامین این قانون، در نهایت قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، اساس و شاکله شکل گیری بخش خصوصی در قالب صنوف مطرح می شود. به طور خلاصه می گویم که براساس بند "ب" قانون بهبود مستمر، اشاره شده که تشکل ها به منظور حفظ حقوق و منافع مشروع و قانونی، برای ساماندهی فعالیت ها و بهبود وضعیت اقتصادی اعضا تشکیل می شوند. اگر این موضوع را به عنوان یک شاخص اصلی در نظر بگیریم، در صحبت های آقای بیرانوند مطرح شد که انجمن به منظور تاثیر گذاری بر سیاست های عمومی شکل می گیرد، که این یک تضاد اساسی دارد. در واقع باید گفت هر آنچه که در قانون به واسطه حقوق اصلی برای کسب فعالیت و درآمد به یک بخش

به واسطه مطالعات برنامه ریزی شده استراتژیک بود که این برنامه ها و اقدامات، بخشی از آن است، کمیته ها و کارگروه های اصلی را داریم و بخشی از آن کارگروه ها، نگاه خدماتی و بازار های صنفی متفاوتی دارند، مثلا کارگروهی داریم که تنها در حوزه سوخت فعالیت می کند، یعنی مربوط به حمل و نقل سوخت می شود. یا کارگروهی دیگر، صرفا برای بارهای معدنی است، تغییراتی را ایجاد کرده کردیم و نگاهمان آن بود که به موضوعات کلان تر و سیاست گذاری ها و مسائل اقتصاد حمل و نقل نیز توجه کنیم، با اینکه این موضوعات تنها به حوزه صنفی مربوط نمی شود ولی می توان در این حوزه ها تاثیر گذارتر عمل کرد، به همین دلیل شورایی به نام شورای سیاست گذاری حمل و نقل ریلی، ایجاد کردیم و تمام روسای کارگروه ها به همراه برخی اساتید دانشگاه و کارشناسان عضو این شورا هستند و بحث های بنیادی مانند تاسیس و فعالیت شرکت های ریلی در راه آهن و یا ائین نامه تعرفه دسترسی به شبکه ریلی در این شورا در دست بررسی است. انجمن، عضو اتاق بازرگانی و کمیسیون حمل و نقل است و در جلسات آن شرکت می کند و خوشبختانه فدراسیون حمل و نقل و لجستیک تشکیل شده که آقای پل مه رییس این فدراسیون هستند و تمام انجمن های صنفی حوزه حمل و نقل عضو آن فدراسیون هستند که انجمن صنفی از آن جمله است. حتی سعی داریم ارتباطات بین المللی را بهبود ببخشیم، یعنی با ایجاد یک شرایط مناسبی انجمن بتواند عضو یو.آی.سی شود. برای اینکه این اقدامات را انجام بدهیم نیاز به تغییرات ساختاری نیروی انسانی در انجمن داشتیم تا بتوانیم نیروهای جدیدی را به کار بگیریم و فضای انجمن را مناسب سازی کنیم، چنانچه در مجمع گذشته انجمن به این نتیجه رسیدیم که حتی فضای دفتری جدیدی را برای انجمن تهیه



مسعود پل مه

سازمان های دولتی ما قائم به ذات و ماموریت گرا هستند و افق دیدشان مسئولیت های سازمانی است



داشته باشد و گفته صحیحی است، زیرا دولت توان، پول و ظرفیت لازم را ندارد. اگر قرار است که دولت روز به روز کوچک تر شود و هر وظیفه ای را بر عهده بگیرد که متاسفانه این کار را انجام می دهد، ما نمی توانیم هر انتظاری را از دولت داشته باشیم. یکی از موضوعاتی که بحث تداخل را بوجود می آورد، اشاره آقای بیرانوند بر باورهای عمومی در خصوص پذیرفتن نهادهای خصوصی است که دلیل این موضوع عدم وجود گفتمان سیستماتیک بین بخش خصوصی و دولتی است. طبیعتاً در کشور ما، اگر تفکیک عناوین را جدا کنیم، یعنی بیان کنیم که بخش دولتی، خصوصی یا تعاون وجود ندارد، در نهایت ما باید از یک اطلاق جامعه مدنی، تبعیت کنیم، در این جامعه مدنی، زمانی می توانیم مبانی تفکرات اقتصادی را حاکم کنیم که به حدود و مرز و نظاماتی که تبیین کرده ایم، قایل باشیم. اما اگر ما به این

نظامات احترام نگذاریم، مثل دولت نهم و دهم که قوانین ۵ ساله مصوب را معطل کرد تا برسیم به بخش های دیگر، که همان نهاد های کوچک اجتماعی می شود مطمئناً سنگ روی سنگ نخواهد ایستاد. زمانی می توانیم بگوییم که مردم به خصوصی سازی و انجمن ها ایمان داشته باشند که در ابتدای امر خودمان به آن ایمان داشته باشیم و دستگاه های اجرایی و حکومتی به آن اعتقاد و اطمینان داشته باشند.

در ماده ۲۶ قانون بهبود فضای کسب و کار بیان شده که دولت تنها در شرایط غیرمترقبه، یا بروز خطر جانی می تواند روزهای کاری را تعطیل کند، در غیر این صورت مجاز نیست. اما در کشور شاهد هستیم که استاندار هرمزگان، گمرک را در روز پنجشنبه تعطیل کاری اعلام می کند، گمرک در گلوگاه اقتصادی کشور در بندر عباس است، یعنی قلب تپنده اقتصاد، و ورودی تجارت خارجی کشور. اگر ما قانون را باور داریم باید از آن تبعیت کنیم و اگر باور نداریم لزومی به این نشست ها و گفتمان ها نداریم. زمانی ما می توانیم یک تشکل اقتصادی را باور داشته باشیم که در ابتدا به اقتصاد، به مفهوم اینکه بازیگر اصلی آن بخش خصوصی است باور داشته باشیم. یعنی باور داشته باشیم که دولت دستور دهنده نیست و ما همه در یک کشتی قرار گرفته ایم و نام آن کشتی جمهوری اسلامی اسلامی ایران است، ولی اگر قرار باشد که من به عنوان یک مدیر یا مسئول، یک عکس العمل و تصمیم هیجانی بگیرم، به این معنا که اگر گمرک بندرعباس تعطیل شود، برق آن شهر احیاء می شود، به هیچ عنوان معنی و مفهوم ندارد. مگر سازمان و تجهیزات گمرک چه مقدار برق مصرف می کند که شما یک روز اقتصاد کشور را معطل کنید و اقتصاد کشور را به بهای برق جریمه کنی. این تنها یک تمثیل بود. حال می بینیم که شرکت های ما به تبعیت از همین رفتار، انجمن ها را

هم بر نمی تابند. وقتی می بینند که منافع صنوف از طرق قانونی تضمین نمی شود، به سمت راهکارهای دیگر می روند، راهکارهایی که در نهایت منجر به فساد می شود. هم اکنون فساد در کجا وجود دارد و طغیان می کند؟ تمام این موارد را ما دیده ایم و دولت مردان ما نیز به فساد در شقوق مختلف اذعان دارند ولی تا زمانی که قانونی را به عنوان محور اصلی نپذیریم و باور نداشته باشیم که بخش خصوصی نیز جزئی از این دولت و این ملت است و از اجزای تشکیل دهنده اقتصاد است راه به جایی نخواهیم برد.

مجید بابایی: نقش این انجمن ها در این میان چیست؟ از طرفی شما می گوید که دولت این اعتبار را نمی دهد ولی اگر تصور کنیم که طبق قانون یک حقی وجود دارد که انجمن های صنفی باید این حق را مطالبه کنند. به چه شکل باید این حق را گرفت؟ با توجه به تجربه ای که سالها شما در این حوزه دارید، راه درست کدام است؟

مسعود پل مه: ابتدا باید به بخش خصوصی بازگردیم، در تمام دنیا تعبیری مشابه تعبیری که در ایران وجود دارد، دیده نمی شود. می توانیم از کشورهایی که درخصوصی سازی موفق بوده اند الگوهای موفق را بگیریم و از آنها تبعیت کنیم و پیشرفت آنها را بومی سازی کنیم. در این کشورهای موفق، تنها بخش خصوصی است که فعال است و شاکله اصلی این بخش خصوصی نیز به اتاق بازرگانی آن ها مربوط می شود. اما در ایران باین که دارای اتاق بازرگانی هستیم در کنار آن اتاق اصناف و تعاون را هم داریم که بخش خصوصی محسوب می شوند، یعنی بخش خصوصی ما، هم اکنون سه تکه شده است که در بسیاری از موارد، این سه بخش، با هم تعارض منافع دارند. نهایت اینکه با اقدامات درستی که می توانستیم برای بخش خصوصی کشورمان انجام دهیم و آن را یک پارچه کنیم، آن را به سه

پاره تقسیم کرده ایم. اتاق اصناف ما به واسطه نوع رفتاری که در صنف وجود دارد، طبیعتاً به سمت تسهیل رفتارهای مالیاتی و تامین اجتماعی و سایر قوانین می رود، یعنی کمترین مالیات و عوارض را پرداخت می کند، در نهایت مشاهده می کنیم که چیزی به عنوان دفاتر قانونی در اکثریت مطلق صنوف ما وجود ندارد، به سراغ تعاون می رویم، می بینیم که قانون، تعاریف دیگری دارد که موجب تفکیک می شود، در کنار آن بخش خصوصی است بامفاهیم مربوط به شرکت های سهامی خاص و... همه این موارد، موانعی هستند که ما نتوانیم یک اجماع اقتصادی قوی در بخش خصوصی داشته باشیم. ابتدا بهتر است تکلیف این سه نهاد در ارتباط بایکدیگر مشخص شود و در یک بازنگری جدی و عمیق تصمیمات اشتباه را از میان برداریم و اصلاح کنیم و تصمیمات صحیح را استمرار بخشیم. هیچ دولتی هم تا به امروز، شهامت و توان لازم را نداشته است که در حوزه اقتصادی وارد شود و در این حوزه تعیین تکلیف کند. با این وضعیت چه کاری می توانیم انجام بدهیم؟ زمانی که ما از طرف اتاق بازرگانی با دولت وارد مذاکره می شویم که چه اقداماتی باید در بخش خصوصی صورت بگیرد، مثلاً تعاون وارد می شود و اجازه پیشبرد کار را به ما نمی دهد. اگر به این سوال برسیم که با توجه به شرایط موجود، چه اقداماتی را ما باید انجام بدهیم؟ باید متذکر شوم که انجمن های ما باید شأنت، وجاهت و ظرفیت سازی لازم را بوجود بیاورند که بعضاً توان این ظرفیت سازی را ندارند. شاهد هستیم که انجمن ها، به همت اتاق بازرگانی و ظرفیت قانون بهبود مستمر، فضای کار داشته باشند، و این موضوع به سمتی رفت که توانمند سازی تشکل ها شکل گرفت. در نهایت در گذشته، تنها مطالبه گرو معترض یکجانبه بودیم و تنهایی خواستیم تسهیلات دریافت کنیم، بی آنکه در استمرار کار گام های مثبتی برداشته باشیم.



محمد نبی جوانمرد

ما باید منافع ملی را تثبیت کنیم، اولین قدم حاکمیت مطلق قانون است که هیچ شخصی حتی شخص اول کشور نتواند قانون را از میان ببرد



مدت هاست که به دکتر آخوندی می‌گوییم که خواستار صحبت کردن با شما هستیم ولی هنوز نتوانسته ایم یک جلسه با ایشان داشته باشیم. از کجا باید این ارتباط صحیح را شروع کرد؟ وقتی می‌خواهیم وارد بخش عملیاتی بشویم به دلیل اختلاف منافع، اقدامات ما سخت‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. ما به راحتی نمی‌توانیم این موضوعات را در بخش اجرا حل کنیم و نیاز به زنجیره‌های حمایتی در بخش حکمرانی داریم.

محمد نبی جوانمرد: در سال ۲۰۱۰، بانک جهانی طی مطالعاتی بررسی کرده که چگونه کشورها توسعه پیدا می‌کنند. نهایتاً به این نتیجه رسیدند که دوشاخه‌ی موجب توسعه می‌شود. نخست، حاکمیت قانون، بعداً، احترام به مالکیت. کشورهایایی که این دو شاخص را در نظر گرفتند و بر مبنای آن حرکت و اجرا کردند، در بلندمدت موفق به توسعه شدند. در کشور ما هم قوانین

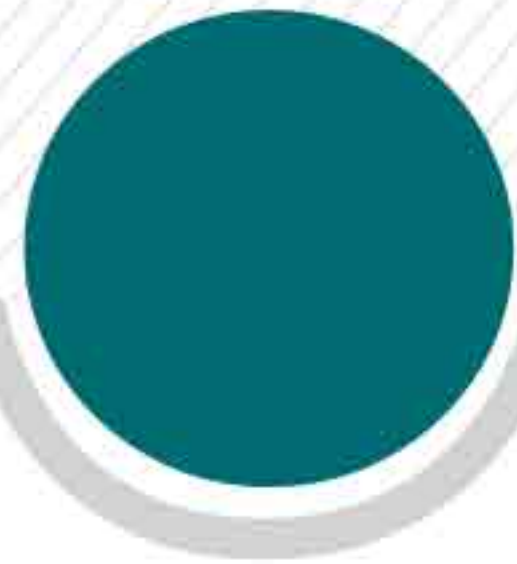
مختلف زیادی داریم و مشکلی که داریم این است که قوانین یا اجرا نمی‌شود یا به صورت سلیقه‌ای اجرا می‌شود. یکی از قوانین کارآمد، قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار است که در بند دو و سه آمده است که برای هرگونه تغییر در قوانین و یا وضع مقررات جدید، نهادها موظف اند که از تشکل‌های صنفی مربوطه، استعلام کنند و نظر آنها را جویا شوند، متأسفانه این قانون اجرایی نمی‌شود و دولت یازدهم و دوازدهم این قانون را اصلاً قبول ندارد. به همین دلیل است که وزیری به راحتی سلیقه‌ای عمل می‌کند و می‌گوید که واردات واگن را قبول ندارم و قانون در رابطه با آن را هم قبول ندارم و هیچ کس هم برخوردی با آن وزیر نمی‌کند. یا در همین بحث تجدید ساختار راه آهن، آقای وزیر در انتهای مهر ماه امسال، لایحه اصلاح اساسنامه راه آهن در راستای تحقق هلدینگ کمپانی را برای آقای جهانگیری به صورت لایحه فرستاده و خواسته که خیلی سریع در هیات دولت مطرح و جواب آن داده شود، به هیچ وجه هم از اتاق بازرگانی، صنف و تعاونی کمک یا نظرخواهی صورت نگرفت. حالا بر حسب اتفاق، پیش‌نویس لایحه برای بررسی، در اختیار انجمن و طبیعتاً اتاق بازرگانی قرار گرفته و اقدامات کوچکی هم رخ داده است. اینگونه رفتارها، فضای کسب و کار دولت و بخش خصوصی را مخدوش می‌کند و همچنین فضای اعتماد و امکان سرمایه‌گذاری مجدد را از بین می‌برد. ایجاد فضاهای مقطعی و عدم اعتماد و عدم نگرش مثبت به بخش خصوصی موجب می‌شود که فضا آلوده شود. ما اگر همه باهم بخواهیم منافع ملی را تثبیت کنیم و پیش ببریم، اولین قدم، حاکمیت مطلق قانون است که هیچ شخصی حتی شخص اول کشور نتواند قانون را از میان ببرد. مثلاً در این زمینه بیان می‌کنند که ما مصلحت دیده ایم که چنین کاری صورت بگیرد، اگر مسئله‌ای را مصلحت بدانند که

مغایر با قانون باشد هزینه آن باید پرداخت شود. هم اکنون حدود ۴ ماه است که مرزهای پیرانشهر و کمرچین و... بسته است. به استناد این مطلب که منافع ملی ما این اجازه را نمی‌دهد که با کردستان عراق مرزهای ای داشته باشیم. اما سوال اینجاست که هزینه و خسارات تجاری که به کردستان رفته و بار فراهم کرده اند را چه کسی پرداخت می‌کند؟ سرمایه‌گذاری‌های فراوانی آن سوی مرزها و همچنین در کشور صورت گرفته، اما هم اکنون کسی جوابگو نیست. در صورتی که اگر به استناد همان قانون اصل ۴۴ یا قانون بهبود فضای کسب و کار حرکت می‌کردیم این وضعیت برای تجار ما پیش نمی‌آمد. طبق همین قوانین، کسی که موجب چنین وضعیتی شده خسارت پرداخت می‌کند، دیگر این رویه تکرار نمی‌شد. ترکیه که رقیب ماست، یک روز هم مرزهای خود را با عراق نبست. زیرا در ترکیه به صورت مطلق بخش خصوصی حاکم است و حتی وزیر با نظر بخش خصوصی تعیین می‌شود، بنابراین شاهد هستیم که ترکیه هر روز پیشرفت می‌کند و تولید ناخالص ملی ترکیه دوبرابر ایران شده است، در صورتی که ترکیه منابع زیرزمینی ما را در اختیار ندارد، ولی ما که داریم، نمی‌توانیم از آن به خوبی استفاده کنیم. به دلیل عدم سازماندهی و عدم حاکمیت قانون، کشور ما هر روز ضعیف‌تر می‌شود. اگر مثالی برای شما بزنم، شرکت راه آهن برای تغییر تعرفه لکوموتیو، ماه ۸ ابلاغ کرده ولی بیان شده که باید از ماه ۴ اجرایی شود. تاجر، بار خود را حمل کرده و پول خود را پرداخت کرده است، کار به اتمام رسیده، چگونه می‌توان چنین دستوری را اجرایی کرد؟ مثلاً شرکت ریلی باید از جیب این مبلغ را پرداخت کند؟ اگر کشوری بخواهد توسعه یابد باید قانون در آن کشور حاکمیت داشته باشد. اگر در کشور ما اینگونه نیست باید به دنبال راهکاری در جهت اصلاح آن باشیم. نباید قانون را سلیقه‌ای تفسیر کنیم و اعمال کنیم

که موجب عدم اطمینان و فروپاشی خواهد شد. حدود ۱۲۰ انجمن صنفی عضو اتاق بازرگانی هستند. به خاطر تزاممی که گاهی در میان انجمن‌ها وجود داشت، اتاق در نظر گرفت که در قالب فدراسیون‌هایی آنها را متشکل کند. هم اکنون حدود ۱۰ فدراسیون تشکیل شده است، از جمله فدراسیون واردات، اقتصاد سلامت، حمل و نقل و لجستیک که اینها تخصصی‌تر کار خود را انجام می‌دهند. در گذشته درگیری‌های بین انجمن‌ها زیاد بود و به همین دلیل این اقدام صورت گرفت. در بحث حمل و نقل جاده‌ای در تهران، ۱۷ انجمن فعال داریم که این انجمن‌ها با هم درگیر می‌شوند. ایجاد فدراسیون هم نتوانسته مشکل را مرتفع کند و در این زمینه کانون‌هایی نیز به وجود آمده است. اتاق تا جایی می‌تواند بر روی این انجمن‌ها تاثیر بگذارد که در کنارش، وزارت راه نیز باشد و با این انجمن‌ها صحبت شود.

مجید بابایی: جناب آقای طلوعی مدیر عامل شرکت ریل پرداز سیر در بخش باری هستند، از ایشان می‌خواهیم نقطه نظرها و انتظاراتشان را از انجمن بگویند و جدا از بحث‌ها و سیاست‌هایی که وجود دارد ما بدانیم که اعضا چه انتظاری از ما به عنوان انجمن دارند، دغدغه‌ها و چالش‌هایشان را بگویند که انجمن چگونه می‌تواند این دغدغه‌ها را برطرف کند؟

فرهنگ طلوعی: آن چیزی که انجمن‌های صنفی به عنوان پایه اصلی تشکیلات بیان می‌کنند این است که یک مجموعه منسجمی را بسازند که برای منافع آن صنف کارهایی را انجام بدهد، که اصلی‌ترین دلیل شکل‌گیری یک انجمن است. وقتی صنوف متفاوتی در یک کشور فعالیت می‌کنند در تلاش اند تا خواسته‌های اعضای خود را برآورده کنند. چه بپذیریم و چه نپذیریم کشور حدود ۱۵ سال است که می‌خواهد از اقتصاد دولتی به سمت خصوصی شدن حرکت کند، زمانی جنگ تحمیلی را داشتیم که



فرهنگ طلوعی

انتظار بود که روند
خصوصی سازی قدری
سریع تر انجام شود،
متأسفانه در تمام بخش ها
خصوصی سازی به صورت
کامل انجام نشد



شود نیز واقعیات را ببیند و مشاور خوبی باشد. اگر گفتمان باشد بخش خصوصی یک حد تعادلی را می گذارد. سلاح مدنی بشر زبان او و گفت و گو است. با همه این تفصیلات باید گفت که روند امور خیلی رو به رشد بوده است.

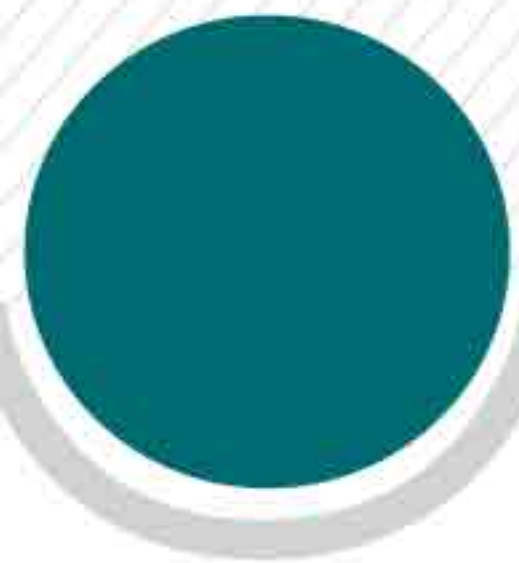
مسعود پیل مه: تا زمانی که قدرت نداشته باشیم، با دولت نیز نمی توانیم مذاکره ای داشته باشیم و این برمی گردد به این که ماتشکل ها باید به یک اجماع قوی برسیم. خاستگاه اصلی اقتصاد، بخش خصوصی است و دولت هم اعتقاد دارد که اقتصاد در دستان بخش خصوصی است و ما باید در تصمیم گیری ها شرکت داشته باشیم، برای رسیدن به هدف راهی نداریم جز این که شایستگی خودمان را افزایش بدهیم، وقتی دولت بخواهد اختیارات خود را واگذار کند، به جایی واگذار می کند که از صلاحیت مالی، علمی و مدیریت بالائی برخوردار باشد.

به ظرفیت هایی که ناوگان فعلی می تواند در راه آهن داشته باشد. در کجای دنیا سراغ دارید که میانگین سرعت بازرگانی کشور ۶۰ کیلومتر باشد؟ با ۶۰ کیلومتر چندتا واگن وارد این ریل ۱۲ هزار کیلومتری کنیم؟ با توجه به شرایط جابه جایی که در کشور وجود دارد، ۶۰ درصد از محمولات مان در ۳۰ درصد این شبکه سیر می کند، آیا واقعا مشکل ما مشکل ناوگان یا واگن یا لوکوموتیو هست؟ قطعا اینگونه نیست. به بحث های بهبود و بهره وری قطعا توجهی نشده است. اگر ارتباط درست شکل بگیرد که من معتقدم هنوز شکل نگرفته است، شرکت راه آهن باید نگاه خودرانسبت به سازمان ها و نهادهایی که ما با آنها در ارتباط هستیم تغییر دهد و اصلاح را از خود شروع کند و انجمن های صنفی را در تصمیمات خود دخیل سازد. ممکن است انجمن در جاهایی حضور داشته باشد بدون حق رای ولی همین مطلع بودن می تواند از بروز اتفاقاتی که ممکن است به زیان هر دو طرف تمام شود پیشگیری کند.

نورالله بیرانوند: در مورد بحث گفت و گوی نظام مند، منظور من هم فراهم شدن بستر برای همین اظهارات و بیانات است. به دلیل اینکه آن تعامل شکل نگرفته است، این مشکلات برای شما بوجود آمده است. حق شما رعایت قانون است، قانونی که برای اصل ۴۴ است و دولت به عنوان نهادی زوردار و نهادی که می تواند هزینه هایی را انجام دهد تامین کننده منافع هم می تواند باشد. در این فضا، ابتدا باید دولت را که دارای زور و قدرت است کنترل کنیم. فرهنگ رعایت قانون و احترام به مالکیت باید در جامعه جا بیافتد و بر این مبنا گفتمان ها شروع شود، مهم نیست این گفتمان از طرف کدام نهاد خصوصی باشد. مهم این است که طرفین یکدیگر را باور داشته باشند و دولت فعالیت های انجمن را باور کند، همچنین بخش خصوصی وقتی وارد جلسه ای می

ابلاغ کنند که مستقیم هزینه آن را به بخش خصوصی تحمیل می کند. این قطعا یک برخورد درست در فضای اقتصادی نیست. من که شرکت دارم و دارای ساختار هستم، به عنوان یک شرکت سهامی عامل در بورس بودجه و عملکردم را منتشر می کنم، من سهامدار دارم. وسط سال تصمیمی گرفته می شود و هزینه ای به هزینه های من اضافه می شود که کل ساختار مالی من را بهم می ریزد، بدون اینکه در جریان باشم. این مورد در چند بخش تاثیرگذار بوده و اختلالاتی را در کل عملکرد شرکت ها ایجاد می کند. ما در چندین جلسه، این دغدغه و نگرانی ها را به راه آهن منتقل کرده ایم که انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی که نماینده ما هستند باید در تصمیم گیری هایی که بار مالی برای شرکت ها دارند دخالت داشته باشد و نیز از یک سری از اموراتی که در شرکت راه آهن در رابطه با صنف رخ می دهد مطلع باشد. زمانی هست که یک فعالیتی به صورت تام و کامل به بخش خصوصی واگذار شده و صفر تا صد آن موضوع را، بخش خصوصی انجام می دهد و دولت فقط در مقام متولی سیاستگذاری می کند. اما در عمل واقعیت چنین نیست و رابطه موجود شرکت های حمل و نقل ریلی با راه آهن به این صورت نمی باشد. بخشی از فعالیت و عملیات در راه آهن انجام می شود و خود منتفع از این قضیه است و بخش دیگر توسط بخش خصوصی صورت می گیرد، در نتیجه تاهنگامی که نتوانیم به یک رابطه درست با یکدیگر دست یابیم، قطعا نتیجه مورد نظر هر دو بخش حاصل نخواهد شد و شرایطی بر بخش حمل و نقل ریلی حاکم می شود که هم اکنون شاهد آن هستیم. با گذشت نزدیک به ۱۳ یا ۱۴ سال از عمر خصوصی سازی، هنوز تصورمان بر این است که مشکل عمده بخش ریلی ما، ناوگان است و تمام توجهات به این سمت رفته است، آن هم بدون توجه

کشور بر اساس سیاست ها و شرایطی که در آن زمان وجود داشت بر پایه یک اقتصاد کاملا دولتی اداره می شد، بعدا متوجه شدیم که در تمام کشورهای پیشرفته اقتصاد دولتی یک تجربه شکست خورده ای است، لاجرم به این نتیجه رسیدیم که باید از اقتصاد بسته خارج شویم و به سمت اقتصاد آزاد حرکت کنیم تا بخش خصوصی به جایگاه واقعی خود بازگردد. زیرا بخش دولتی را نه تاجر خوبی می دانستیم و نه تولید کننده خوبی. این استارت در کشور زده شد، با تجربه ای که از گذشته داشتیم، انتظار بود که روند خصوصی سازی قدری سریع تر انجام شود. متأسفانه در تمام بخش ها که بخش ریلی نیز یکی از آن هاست، این کار به صورت کامل انجام نشد، به این دلیل که بدنه یا ساختار دولت به گونه ای بود که رغبتی برای واگذار کردن نداشت و تلقی بر این بود که اگر این واگذاری به صورت کامل رخ دهد، ممکن است آن نهاد حاکمیتی قدرت و اشراف خود را در آن صنعت و کاری که انجام می شود از دست بدهد. در صنعت ریلی نیز همین اتفاق افتاده و در جلسه ای که با مهندس محمدزاده داشتیم، بیان کردم که باید یک بازتعریفی در رابطه بین راه آهن و بخش خصوصی رخ دهد. راه آهن در جاهایی خود را به عنوان شریک تجاری مطرح می کند، ولی وقتی بحث عملیاتی می شود، راه آهن، شرکت های خصوصی و انجمن ها را به عنوان یک بخشی از ساختار خود در نظر می گیرد، بدون توجه به این موضوع که بخش خصوصی منافع اش مستقیما با این موضوع درگیر است، در صورتی که خود راه آهن دارای جایگاه حاکمیت و دولت است. همین نگرش، اختلالی را در فعالیت بخش خصوصی که با سرمایه خود آمده است و سرمایه گذاری کرده است و وارد این حوزه شده ایجاد می کند. از این مصادیق زیاد داریم، مثلا در جلسه ای که با هیئت مدیره راه آهن داریم که قرار است مصوبه ای را



مهدی اشرفی

بخش دولتی و خصوصی
هر دو نقص دارند و
نمی توانیم ادعایی در
رابطه با فعالیت خوب این
دو بخش داشته باشیم



جریان این فرایند قرار نگرفته ایم. ما نهادهای صنفی فکر می کنیم که آن وجاهت و جایگاه را نداریم که در جریان تمام مسائل قرار بگیریم و نظرات ما نیز پرسیده شود. هر چند که طی این سال ها اعلام حضور کرده ایم و نظرات خود را ابراز داشته ایم که برای بهبود حمل و نقل ریلی نباید صرفا به فکر تامین واگن باشید. گلوگاه این حوزه بهره وری پایین شبکه است. هر چقدر به این وضعیت نابسامان ناوگان اضافه کنید در حقیقت چگالی این حوزه را بیشتر می کنید و ترافیک مخدوش تر می شود، چگونه می توان به شبکه ای که ۲۴ هزار واگن دارد ۲۰ هزار واگن دیگر را به آن اضافه کنید که شاید اتفاقی رخ دهد؟ این نمونه هاست که بحث های تصمیم گیری می طلبد. بعضی مواقع، راهکارهای انتخاب شده، در واقع آدرس های غلط است. باید یک ارتباط منطقی وجود داشته باشد تا راهکارهای سودمند ارائه شود.

در حوزه ریلی باز باشد که دلیلی برای تاسیس انجمن دیگری وجود نداشته باشد و باید حافظ منافع تمام بخش باشد، موضوعی که باید پی گیر آن باشیم، تجاری سازی است، و جالب آن است که ابزار ما برای تجاری سازی تشکل ها است. نکته ای که وجود دارد این است که ما در تطبیق تعریف تشکل ها، با تعاریف بین المللی، نیازمند یک بازتعریف هستیم. اگر انجمن ها را با دید بین المللی ببینیم، شاید انجمن ها را بتوانیم از موضوعات صنفی و سندیکایی خارج کنیم، که می تواند موفق تر باشد، مثلا مسائل تعیین تعرفه، همواره بین بخش خصوصی فعال و راه آهن حل و فصل می شود، فرض کنید رگولاتور نیز به میان آید، اگر موضوع را صنفی ببینیم هیچگاه، منافع صاحب کالا در این تبادلات لحاظ نمی شود، و همیشه هزینه ناکارآمدی سیستم ریلی را باید صاحب کالا دهد و به مرور، این بی توجهی موجب می شود که این چرخه اقتصادی، کارآمدی خود را از دست بدهد و سود ده نباشد و در نتیجه ما با هیچ کشوری از لحاظ زمان و هزینه نمی توانیم رقابت کنیم. به این دلیل که ۴۰ سال است موضوع را بین خودمان به صورت صنفی حل و فصل کرده ایم و آن را انجمنی ندیده ایم. حال اگر این نگاه را به بیرون داشته ایم و نماینده کل ذی نفعان باشد، شاید بتواند در حوزه سهم گیری از دولت در موضوعات سیاست گذاری کمک کننده باشد.

مجید بابایی: موضوعی که وجود دارد این است که ارتباط بخش صنفی با دولت یک ارتباط سیستماتیک نیست. مثلا صحبت از سرمایه گذاری ۳ میلیارد یورپی است، تا در بخش حمل و نقل ریلی ۲۰ هزار واگن باری، ۶ هزار مسافری و چند صد دستگاه لکوموتیو خریداری شود. ما به عنوان نهاد صنفی بخش ریلی، که قانونا قرار است شرکت های عضو این تشکل سرمایه گذاری کنند و این ناوگان را تامین کنند، اصلا در

نه چنین کاربردی داریم. اتفاقی که می افتد این است که گفت و گوی نظام مند، شکل می گیرد و شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی را داریم که جلساتی راهم در استان ها برگزار کرده ایم. به هر حال بستر آن فراهم شده است. این گفت و گوی نظام مند وجود دارد ولی چرا این گفت و گو، نتیجه ای را در بر ندارد، احساس می کنم هم بخش دولتی و هم بخش خصوصی هر دو نقص دارند. ما نمی توانیم ادعا کنیم که بخش دولتی یا بخش خصوصی خوب کار کرده اند. زمانی که در جایگاه بخش خصوصی قرار می گیریم، مشاهده می کنیم که به اندازه ای بر روی این بخش فشار وجود دارد که امکان بهبود آن محال به نظر می رسد. بنابراین در فضایی قرار می گیرد که کوچک و کوچک تر می شود و نمی تواند فکر بزرگ داشته باشد. در دولت هم با تعداد کثیری از انجمن ها و بخش های خصوصی مواجه هستیم که بعضا همدیگر را قبول ندارند. ما هنوز به اجماع در بخش خصوصی نیز نرسیده ایم. ذات صنعت ریلی، صنعتی است که حالت منوپولی دارد و باعث می شود تا کمتر با این مشکلات مواجه شویم. بازار را تقسیم کرده اید. هر شرکتی بخواهد در هر حوزه ای می تواند وارد شود و این آفت وجود دارد. وقتی وارد صنعت کشتی رانی یا جاده ای می شوید، متوجه می شوید که این عدم اجماع، آفتی است که باعث می شود که بخش خصوصی هم نتواند با قدرت چانه زنی بالا، با دولت رو به رو شود. این تفرق در نهایت به نفع دولت تمام می شود، البته بخش دولتی را با بخش هایی رو به رو می کند که نمی تواند تصمیم گیری کند. به نظر می آید، این مسئله از موضوعات مهمی است که با توجه به سیاست هایی که گفته شد شاید پرداختن به آن بتواند در میان تشکل ها اجماعی ایجاد کند، زیرا باید در انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به نحوی به روی همه شرکت های فعال

هم اکنون بخش خصوصی با حمایت اتاق بازرگانی، در حوزه تصمیم گیری های اقتصادی دولت، ورود پیدا کرده است، به گونه ای که تقریبا می توان گفت هیچ تصمیم گیری صورت نمی گیرد مگر آنکه نظر و دیدگاه بخش خصوصی خواسته شود. ما باید در دولت تفکیک قائل شویم. دولت یک بدنه و یک راس حاکمیت دارد. خوشبختانه در راس یعنی حاکمیت تا معاونین وزراء، صد در صد اعتقاد دارند که بخش خصوصی باید ورود داشته باشد و تصمیم ساز باشد، ولی وقتی که وارد بدنه می شویم، شرایط متفاوت می شود. بدنه دولت به ما به چشم رقیب نگاه می کنند و گمان می کنند که ما آمده ایم تا جایگاه آن ها را بگیریم. در حقیقت اینگونه نیست. بخش خصوصی بازوان اجرایی به طور اخص و یک همکار و مشاور به طور اعم برای دولت است. **مجید بابایی:** مهندس اشرفی در جایگاهی قرار دارند که مسئله تشکل ها را در حوزه راه و شهرسازی مدیریت می کنند و ما همیشه به ایشان اعتراض می کنیم که چرا در ساختار وزارتخانه، از مشارکت انجمن شرکتهای ریلی بهره لازم برده نمی شود؟ مثلا در شورای عالی ترابری، نمایندگان انجمن های جاده ای و کشتیرانی حضور دارند، در صورتی که از بخش ریلی، نماینده ای وجود ندارد، ما تصور می کنیم که در حوزه راه و شهرسازی، حرف انجمن های ریلی شنیده نمی شود و در فرایند بررسی ها، سیاست گذاری ها و تصمیم گیری ها، این انجمن ها نقش و جایگاهی ندارند. تنها در مسائل عمومی مانند تعیین بودجه سالانه نظر سنجی می شود، با توجه به اینکه مهم ترین رسالت دفتر تشکل های وزارتخانه، نزدیک کردن این تشکل ها به بخش سیاست گذاری است، جنابعالی این مسائل را چگونه می بینید؟

مهدی اشرفی: دفتری که ما داریم نه ذی نفع در تعاملات صنفی و عملیاتی بین انجمن و راه آهن و