



برگشت به عقب در خصوصی سازی ریلی !!!

مهرداد تقی زاده



دبیر انجمن منتفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

کشور اجازه دهند تا فعالیت نمایند.

گرچه سوابق و تجارب من تماما در بخش دولتی بوده، اما با این وجود همیشه به عملکرد بهتر بخش خصوصی نسبت به بخش دولتی اذعان داشته‌ام. برخی افراد مخالف خصوصی سازی موضوعاتی را مطرح می‌کنند من جمله اینکه بخش خصوصی صرفاً به دنبال سود است، اما به اعتقاد من این موضوع از مزایای خصوصی سازی است و اگر اینطور نباشد، فرقی با بخش دولتی نخواهد داشت. شوق دستیابی به سود بالا و ترس از زیان دیدن است که انرژی فوق‌انتظاری در بخش خصوصی ایجاد می‌کند که می‌تواند همه چیز را متحول کند. حتی در ایام تعطیلی هم کار کنند و بهره‌وری بالا بیافرینند. بخش دولتی باید سازوکارها را طوری طراحی نماید که در همان شرایطی که بخش خصوصی با تمام انرژی برای کسب سود بالاتر فعالیت می‌نماید، همه چیز در راستای تامین اهداف ملی کشور پیش رود.

خصوصی سازی راه آهن از سال ۷۵ و با جدایی شرکت رجا از بدنه راه آهن آغاز شد و اینجانب به عنوان اولین مدیرعامل رجا این رسالت را دنبال کردم. در ابتدا راهبری قطارها را خصوصی سازی کردیم و بنا بر نظر سنجی‌های انجام شده نتیجه کار بسیار خوب شد. در بخش خصوصی، نیروی انسانی تلاش می‌کرد تا به بهترین نحو عمل کند زیرا می‌دانست در صورتی که خوب یا بد عمل کند خیلی راحت‌تر از بخش دولتی تشویق یا تنبیه می‌شود. پس از آن تعمیرات واگن‌های مسافری را به بخش خصوصی واگذار کردیم. البته در ابتدا

با گذر چندین سال از تصویب اصل ۴۴ قانون اساسی و آغاز خصوصی سازی و همچنین تجربه‌های خوب خصوصی سازی در دنیا و کشور متأسفانه شاهد برگشت به عقب عجیب سازمان خصوصی سازی هستیم. این برگشت به عقب نه تنها یک راهکار مناسب و کارشناسی برای برون رفت از بحران این شرکت‌ها نیست بلکه منجر به مشکلات دیگری خواهد شد و در آینده گریبان راه آهن را به نحوی خواهد گرفت که رهائی از آن امکان پذیر نخواهد بود.

تجارب گذشته نشان داده اگر شرکتی وارد سیستم دولتی شود، مدت زیادی طول می‌کشد که سازوکارهای خصوصی آن به ساز و کارهای دولتی تغییر کند. همچنین اعلام شده است که بار دیگر این شرکت بخش خصوصی واگذار می‌شود. این در حالی است که باز، ساز و کارها باید تغییر کند در حالی که تغییر سازوکارها هم هزینه‌بر بوده و هم منجر به هدر رفت زمان می‌شود. گرچه گاهی مشکل اصلی در مدل و شیوه خصوصی سازی بود، اما متأسفانه سازمان‌ها و نهادهای مربوطه با پاک کردن صورت مسئله پرداخته‌اند دلیل آن به تفکرات اشتباه حاکم بر برخی مدیران است که دولتی بودن را ترجیح می‌دهند. "مشکل را در خصوصی سازی دیدن" آدرس غلط دادن است، در صورتی که اشتباه در نوع خصوصی سازی می‌باشد و خصوصی سازی فی نفسه مشکلی ندارد. وزرا و مدیران مرتبط با حمل و نقل می‌بایست در وهله اول تفکر حاکم و نگرش خود در خصوصی سازی را تغییر دهند و با تغییر سیاست‌ها به بخش خصوصی



در آن سال‌ها عمل به بخش‌هایی از این آیین‌نامه است. اما متأسفانه شاهد این هستیم که در بسیاری از موارد دیگر که به صورت مختصر به آنها اشاره خواهیم داشت این اتفاق نیفتاده است و همچنان بخش دولتی سعی در تصدی‌گری دارد. یکی از با اهمیت‌ترین موارد این آیین‌نامه واگذاری لکوموتیوهای شرکت راه‌آهن به بخش خصوصی است در صورتی که مشاهده می‌کنیم با وجود خصوصی‌سازی از اوایل دهه ۸۰ و این آیین‌نامه در سال ۸۸، صرفاً اجازه خرید لکوموتیو به بخش خصوصی داده شده و در حال حاضر ۷۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن می‌باشد. راهبری قطارهای باری همچنان با خود راه‌آهن می‌باشد در صورتی که در این آیین‌نامه خلاف آن نوشته شده است. تعمیرات جاری، واگذاری کارگاه‌ها و دپوهای تعمیرات نگهداری، ماشین‌آلات مکانیزه احداث، نگهداری و بازسازی خطوط، ۲۰ درصد ایستگاه‌های مسافری و باری، ۳۰ درصد از پایانه‌ها، باراندازها، انبارها، زمین، ساختمان و تأسیسات از جمله مواردی است که تاکنون به بخش خصوصی واگذار نگردیده است. در این آیین‌نامه در موارد متعددی در خصوص حقوق مالکیت دولت در بخش ریلی صحبت شده و در آن از مالکیت خطوط اصلی (خطوط فرعی قابلیت واگذاری به بخش خصوصی می‌باشد) برای دولت، مالکیت ماشین‌آلات و ناوگان امداد ریلی، تنظیم سیاست‌ها و قوانین جهت افزایش انگیزه بخش غیر دولتی برای سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های مختلف قابل واگذاری و... به صراحت عنوان شده است.

اشکالاتی داشت اما پس از مدتی این اشکالات رفع شد و از نتایج آن راضی بودیم. یکی دیگر از خصوصی‌سازی‌های موفق که انجام شد، واگذاری فروش بلیت قطارهای مسافری به آژانس‌ها بود در صورتی که پیش از آن صرفاً در راه‌آهن بلیت فروخته می‌شد و صف‌های طولانی بوجود می‌آمد. ایجاد سیستم‌های "II محور" کارایی و رضایتمندی را بین مردم به شدت بالا برد. پس از اینجانب نیز مدیرعامل بعدی دکتر پورسیدآقایی در همین راستا قدم برداشت و مجوز فعالیت و خرید واگن و نوسازی واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار گردید و شرکت‌های سبز، سیمرغ و... بوجود آمدند. سپس راه‌آهن به این نتیجه رسید که می‌توان خصوصی‌سازی را حتی در بخش مسافری ریلی که از حساسیت بالایی برخوردار است انجام داد و متعاقباً در سال ۸۰ خصوصی‌سازی در زمان مدیریت جناب مهندس سعیدنژاد اتفاق افتاد که در اکثر موضوعات به نتایج مثبتی منتج شد.

در سال ۸۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزارت راه و ترابری و وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد تبصره (۲) بند (ب) ماده (۳) قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی، آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش دولتی و غیر دولتی تصویب شد. این آیین‌نامه در دو بخش راه و راه‌آهن تدوین گردیده که در آن بخش مالکیتی دولتی و بخش مالکیتی خصوصی ریلی مشخص گردیده است. یکی از افتخارات مدیران عامل راه‌آهن