خصوصی یا دولتی؟

تأثیر خصوصی‌سازی بر بهره‌وری و جذب سرمایه چیست؟

خصوصی‌سازی در سال‌های گذشته همواره با فراز و نشیب‌های فراوانی مواجه بوده و در این میان فرزندانی عجیب‌الخلقه همچون خصولتی‌ها را نیز وارد عرصه کرده که هرکدام معایب و چالش‌های جدیدی پیش آورده است. انجمن صنفی شرکت‌های ریلی ایران، در راستای بررسی روش صحیح خصوصی‌سازی در کشور و به‌خصوص در صنعت حمل‌ونقل ریلی و چالش‌های پیش رو، میزگردی را برگزار کرد و کارشناسان نظراتی ارائه داده‌اند که در ادامه می‌خوانید.

سبحان نظری، دبیر انجمن؛ اصرار دولت بر تصدی‌گری است.

با معرفی کارگروه خصوصی یا دولتی؟ تأثیر خصوصی‌سازی بر بهره‌وری و جذب سرمایه در حمل‌ونقل ریلی گفت: وجه‌تسمیه و دلیل برگزاری نشست، ضمن این‌که به‌صورت پیوسته و علی‌الدوام خصوصی‌سازی و جذب سرمایه بخش خصوصی در بخش‌های زیربنایی اقتصاد از دغدغه‌های مهم است، اما امروز یک دلیل جدید هم حادث شده و آن این است که تصمیم و سیاست‌های دولت، مبنی بر افزایش سرمایه‌گذاری بیشتر بخش دولتی، در حوزه حمل‌ونقل ریلی است. در چند ماه اخیر با وجودی که مدیران جدید سکان مدیریت راه‌آهن را به دست گرفته‌اند، ضمن حفظ ناوگان ۷۰ درصدی که در اختیار دولت است، پافشاری فراوانی بر خرید و مالکیت لکوموتیوهای جدید، به وسیله دولت دارند. به‌عنوان پارلمان بخش خصوصی حمل ونقل، معتقدیم این تحرکات و برنامه‌ها، ضمن مغایرت صریح با سیاست‌های اصل ۴۴ و سایر اسناد بالادستی حاکم بر کلیت اقتصاد و مخالف منافع حمل‌ونقل ریلی است. درعین‌حال، تجربه ثابت کرده است که این موضوع خدشه شدیدی بر بهره‌وری و قابلیت جذب سرمایه این بخش اقتصاد کشور وارد می‌کند.

مهدی طغیانی نماینده مجلس؛ چرا به برنامه ششم نرسیدیم؟

حمل‌ونقل ریلی، به‌عنوان سالم‌ترین و ایمن‌ترین مُد حمل‌ونقل در دنیا مطرح است. قرار بود که در سند چشم‌انداز ششم توسعه، سهم حمل‌ونقل ریلی در حوزه بار، ۳۰ درصد و در بخش مسافری، به ۱۸ درصد برسد. این در حالی است که خوش‌بینانه‌ترین حالت، سهم بار از ریل، ۱۲،۵ درصد است. در ۶ سال، سهم باری زیر یک درصد و حدود ۰،۹ درصد رشد کرده است و این سؤال را به ذهن متبادر می‌کند که چرا در سال آخر برنامه در توسعه ریلی، به اهداف نرسیدیم؟ مشکل اصلی این است که در حوزه حمل‌ونقل ریلی، سرمایه‌گذاری نمی‌شود و سرمایه‌گذاری جذب نمی‌شود. در مقایسه با حمل‌ونقل هوایی، توان جذب و سرمایه‌پذیری ریلی پایین است. کشور ما به این پهناوری و ظرفیت خوبی که در جابه‌جایی مسافر و کالا دارد، فعالان این بخش به جایگاهی که باید برسند، نرسیده‌اند. اما این‌که چرا حمل‌ونقل ریلی از برنامه ششم توسعه جا مانده، به وضعیت دولت و شرایط اقتصادی کشور بازمی‌گردد. دولت بودجه نداشت و به همین دلیل، امکان پوشش دهی برخی از مشکلات هم که به‌واسطه صرف هزینه‌ها میسر بود، از بین رفت و مسائل و مشکلات کاملاً عیان شدند. این درحالی‌که است که در برنامه‌های توسعه‌ای قبلی هم همین هدف‌گذاری شده بود و با توجه به این مدت‌زمان، حدود ۱۰ سال است که از اهداف دیده‌شده برای بخش ریلی عقب‌مانده‌ایم. مهم‌ترین مسأله این است که از خصوصی‌سازی که یکی از سیاست‌های اصلی کشور است و یک رکن محسوب می‌شود، عقب‌مانده‌ایم. اخیراً در کمیسیون جهش تولید، تدوین‌کنندگان و امضاکنندگان اصل ۴۴ قانون اساسی هم نسبت به برداشت‌ها و تعابیری که در مورد خصوصی‌سازی در ریل شده است، متعجب شدند و عنوان کردند که اصلاً هدف این نبوده است. سوء تعبیری که از واژه «قابل‌واگذاری» شده است را این‌گونه پاسخ می‌دادند؛ مالی که به آن قابل واگذاری

گفته می‌شود، احتیاج به آیین‌نامه نداشته و ندارد. در کمیسیون‌های جهش تولید و عمران، پرونده بخش راه‌آهن باز و تحقیق و تفحصی هم در سامانه مجلس وارد شده است که از راه‌آهن سؤالاتی پرسیده شود. برداشت مجلس این است که خصوصی‌سازی در بخش ریل به چند شرک تقلیل پیدا کرده است. رجا، تراورس، واگن‌ها و تعمیر و بازسازی و ... واگذار شد. اما نقش‌های آن‌ها واگذار نشد. در حالی‌که قانون مسؤولیت رگولاتوری را برای دولت در نظر گرفته و باید در قالب حاکمیتی وارد و مسایل را مدیریت کند، اما متأسفانه با سوء تعابیری که صورت گرفته، از برنامه خصوصی‌سازی بسیار عقب افتادیم. قرار بود دولت جایگاه تصدی‌گری، پیگیری بار، مسافر و اجرائیات را رها کند و با خروج از مسؤولیت‌هایی که برایش منفعت دارند، فضا را برای ورود، سرمایه‌گذاری و اشتغال بخش خصوصی آماده کند. مانند بسیاری از حوزه‌های اقتصادی، زمینه و فضا برای افزایش سهم و سرمایه‌گذاری خصوصی فراهم نشده و به همین دلیل، از اساس خصوصی‌سازی بسیار فاصله گرفته‌ایم. به‌نوعی که خصوصی‌سازی در کشور سلیقه‌ای اجرا شد. سیاست‌گذار با اشراف بر این‌که منابع دولت رو به کاهش است و حتی امکان تعمیرات هم ندارد، اصل خصوصی‌سازی را تدوین و به اجرا گذاشت. باید به سمتی برویم که منابع مالی عمومی و مردم، قدرت ارزش‌آفرینی و اشتغال‌زایی مردم را در قالب اصل ۴۴ قانون اساسی درگیر کنیم تا به نتایج و اهداف برسیم. اتفاقی که در جریان است این‌که؛ به‌واسطه عدم حصول به نتایج، دولت‌مردان اذعان دارند که به اشتباه، به عرصه خصوصی‌سازی وارد شده‌اند و روند برون‌رانی را در پیش‌گرفته‌اند. به معنی این‌که دوباره امور با سرمایه‌گذاری بخش دولتی تعریف و اجرا شوند. مداخلاتی که دولت در قیمت‌گذاری و مدیریت دارد نیز باید متوقف شود. باید مداخلات بخش دولتی در مدیریت سرمایه، منابع و شرکت‌های خصوصی‌سازی ریلی هم متوقف شود و باید طبق قانون، محورهای فرعی را ۱۰۰ درصد به بخش خصوصی واگذار کند. این در حالی است که سبک مدیریت راه‌آهن به‌صورت دیکتاتوری است و انعطاف لازم را ندارد. در دنیا دیگر این رفتار و عملکرد بخش دولتی منسوخ‌شده است. پیشنهاد می‌کنم با کمک اندیشکده ریلی، راه‌آهن و بخش خصوصی، برای افزایش بهره‌وری، جلسات کارشناسی برگزار شود. مدیریت واپس‌گرا، عامل اصلی مشکلات در حوزه ریلی است که نتیجه‌ای جز فقدان انگیزه در سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ندارد.

سعید قصابیان؛ کارشناس اقتصادی حوزه حمل‌ونقل ریلی:
رقابت دولت با بخش خصوصی مبنا و معنایی ندارد

غایت و هدف خصوصی‌سازی، ایجاد فضای رقابتی و فضای چالشی بـرای بخش خصوصی است. خصوصی‌سازی، نقطه مقابل اقتصاد دولتی و فاقد هرگونه ظرفیت رقابتی است. درعین‌حال؛ رقابت دولت با بخش خصوصی هم اصلاً مبنا و معنایی ندارد. خصوصی‌سازی با هدف ایجاد یک فضای رقابتی و چالشی بین قدرت‌های اقتصادی است. طبیعتاً عده‌ای در این رقابت حذف می‌شوند، اما نگرانی از این بابت نباید وجود داشته باشد. چراکه این ماهیت رقابت است. در تاریخ تجاری جهان داریم که برخی از شرکت‌ها مثل نوکیا با اشتباه استراتژیکی که انجام دادند، از بازار حذف شدند. ماهیت رقابت در فضای تجارت جهانی، مرگ یا زندگی، سود یا نابودی است. حالت سومی وجود ندارد. این اصل مهم باعث حذف، ادغام و تجمیع شرکت‌ها در دنیای تجارت می‌شود و این‌گونه مرگ و تولد برندها در دنیا شکل می‌گیرد. معیار من برای خصوصی‌سازی سود است. یعنی شرکتی که سود نمی‌کند، باید برچیده و از بازار حذف شود. سوددهی شاخص مهمی است که با ما می‌گوید؛ شرکتی خصوصی است یا دولتی؟ خودروسازی گاو پیشانی‌سفید اقتصاد کشور ماست. اخیراً اعلام‌شده که دولت قصد دارد باقیمانده سهام خود در خودروسازی را واگذار کند. بر اساس آمار که مطرح‌شده، تنها ۵ درصد از سهام شرکت سایپا در دست دولت است. سهم دولت در ایران‌خودرو هم حدود ۱۷ درصد اعلام می‌شود. درحالی‌که سهم دولت در این دو شرکت بسیار کم است، اما صورت‌های مالی و سود و زیان آن‌ها، بر زیان‌های انباشته آن‌ها دلالت دارد و این سؤال مطرح می‌شود که این چه شرکت خصوصی است که ۷۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارد و به همین میزان بدهکار است، اما همچنان زنده است؟! این تجربه نشان می‌دهد که در مسیریابی خصوصی‌سازی اشتباه کرده‌ایم. مسیر را اشتباه رفته‌ایم و پارادایم‌ها را اشتباه پی‌گیری می‌کنیم. شرکت خصوصی که دولت مدیریت و قیمت محصول آن را تعیین می‌کند، اساساً با اصول خصوصی‌سازی همخوانی ندارد.

از منظری، حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به ۳ بخش صنایع ریلی، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات حمل‌ونقل ریلی تقسیم کرد. در صنایع ریلی و خدمات حمل‌ونقل، شرکت‌هایی که واقعاً با سرمایه بخش خصوصی تشکیل‌شده‌اند، وجود دارند. اما در بخش شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، به دلیل نیاز به سرمایه‌های زیاد، کمتر شرکت واقعاً خصوصی دیده می‌شود. سؤال ما در جذب سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل این است که فرض بگیرید سرمایه‌گذاری با میزان سرمایه بالا و کافی وجود دارد. آیا این سرمایه‌گذار حاضر می‌شود سرمایه‌اش را در خرید یا اجاره واگن هزینه کند؟ قطار مسافری تشکیل بدهد و به جابه‌جایی مسافر و بار مشغول شود؟ درآمد به دست بیاورد و سود کند؟ سرمایه‌گذاران معمولاً پیش از سرمایه‌گذاری، با نیت تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری در این صنعت یا صنعت دیگر یا سپرده‌گذاری بانکی، نرخ بازگشت سرمایه را به‌دقت محاسبه می‌کنند.

اینجا این سؤال مطرح است که آیا نرخ بازگشت سرمایه در صنعت ریلی برای سرمایه‌گذار جذاب است؟ پاسخ این سؤال تاکنون منفی است. به نظر من، اگر دولت با شعار خصوصی‌سازی قصد و نیت خصوصی‌سازی دارد، اولاً؛ باید از رقابت با بخش خصوصی کناره‌گیری کند. ثانیاً؛ همان‌طور که تجربه ثابت کرده است، سیاست‌های خصوصی‌سازی که تاکنون از طریق سازمان خصوصی‌سازی اجراشده‌اند، غلط هستند. روش غلطی که نمونه بارز آن واگذاری هپکو است. برای این‌که خصوصی‌سازی واقعی در حمل‌ونقل ریلی رخ دهد، دولت باید از رقابت مخربی که امروز با بخش خصوصی دارد، دست بردارد و در عین حال، فضا را برای گسترش فعالیت‌های بخش خصوصی بیش از گذشته فراهم کند تا حمل بار و مسافر در بخش ریلی برای سرمایه‌گذار مقرون به‌صرف شود. یعنی دولت باید فضایی را فراهم کند که نرخ بازگشت سرمایه در حمل‌ونقل ریلی، اعم از باری و مسافری، به‌قدری جذاب شود که تکالیف اجباری که بر دوش برخی تشکل‌ها یا شرکت‌های غیردولتی آوار می‌شود، برداشته شوند. در این موارد، باوجودی که شرکت و هلدینگ اشراف دارند که حمل‌ونقل ریلی مقرون به صرفه نیست، اما بنا به تکلیف، مجبور به مشارکت و اجرای پروژه است.

راه حل این مسأله در پاسخ به این سؤال است که چه کنیم که حساب و کتاب سرمایه‌گذار برای سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی به سود بیانجامد؟ پاسخ هم روشن است، نرخ بازگشت سرمایه باید به‌قدری جذاب باشد که نیاز به مشارکت و سرمایه‌گذاری تکلیفی نباشد.

ضیایی، مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران:
از دنیا عقب مانده‌ایم

پایه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی کشور، قبل از انقلاب تاکنون، مبتنی بر بودجه‌های عمومی و دولتی بوده است. این در حالی است که در مدل مدیریت و سرمایه‌گذاری در بخش ریلی در کشورهای پیشرفته، بسیار با ایران متفاوت است. در کشوری مثل آمریکا

که در حوزه ریلی جزو موفق‌ترین کشورهاست، راه‌آهن «یونیون پاسیفیک»، با واگذاری امتیاز از همان ابتدا با تکیه و استفاده از بودجه خصوصی ساخته شد. راه آهنی که شرق و غرب آمریکا را به هم متصل کرده و نقش به سزایی در انقلاب صنعتی این کشور داشت. از راه‌اندازی این خط بیش از ۱۵۰ سال می‌گذرد. باوجود چنین تجربه‌ای، ما هنوز در تکاپو هستیم که شیوه تأمین مالی در پروژه‌ها و صنایع به خصوصی صنعت ریلی را تغییر بدهیم که متأسفانه هنوز موفق نشده‌ایم. «پیوست یک» بودجه، گویای این است که باید ۳۸ پروژه احداثی ریلی، که شامل؛ دوخطه سازی، برقی سازی و راه‌اندازی است، دیده شده باشد. با یک احتساب سرانگشتی بر اساس بودجه‌ریزی فعلی، اجرای این پروژه‌ها ۸۰ تا ۱۰۰ سال به طول خواهد انجامید! چراکه سرمایه‌گذاری و توسعه بخش ریلی تنها به‌واسطه بودجه دولتی صورت می‌گیرد. متأسفانه پذیرشی هم برای افزایش سهم بخش خصوصی وجود ندارد. بدین معنی که دولت سدی در برابر مدل‌های نوین تأمین مالی که با تکیه بر سرمایه بخش خصوصی طراحی‌شده‌اند، ایجاد کرده است.

بهره‌برداری از دارایی‌های ریلی، بحث دیگری است که در حوزه حمل‌ونقل ریلی از اهمیت زیادی برخوردار است. بخش عمده حمل ونقل ریلی در اختیار دولت و با شیوه خاص دولت است. با نگاهی به کشورهای موفق و پیشرو، درمی‌یابیم که این شیوه بهره‌برداری آن‌گونه که باید و شاید، پاسخگوی نیاز کشور نیست. بهره‌وری ریلی در بخش خط و ناوگان، یک‌سوم میانگین جهانی است. به همین دلیل؛ نرخ بازده سرمایه از توجیه می‌افتد. این شرایط باعث می‌شود سرمایه‌گذاران خارجی و خصوصی هیچ توجیه و تمایلی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی نداشته باشند. مثلاً سیر یک واگن، ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار تن- کیلومتر در سال است. این در حالی است که در کشوری مثل قزاقستان، این رقم بالغ بر ۴ میلیون تن- کیلومتر است. با وجود چنین تفاوت فاحشی، آیا توجیه سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی یا سرمایه‌گذار خارجی وجود دارد؟ قیمت گذاری دستوری و دولتی هم در این باب مزید بر علت شده و باز هم باعث کاهش رغبت بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی شده است و تمام این عوامل دست‌به‌دست هم داده‌اند تا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت ریلی، بسیار عقب‌تر از سایر صنایع باشد. راه‌آهن به‌شدت نسبت به بهره‌برداری خطوط و ناوگان توسط بخش خصوصی موضع می‌گیرد. این شرایط در حالی حاکم شده است که بخش خصوصی برای حل مشکل کمبود لکوموتیو، سینه سپر کرده و اعلام کرده که حاضر است در این بخش ورود کند. اما به دلیل تفکری که در راه‌آهن وجود دارد، این شرکت حاضر نیست اختیارات خود را به بخش خصوصی تفویض کند. شرایط به‌گونه‌ای است که حتی برخی شرکت‌ها با وجودی که واگن خریداری کرده‌اند، اما به دلیل نبود صرفه اقتصادی، آن‌ها را به شبکه اضافه نکرده و بیرون از چرخه نگه داشته‌اند. میانجی‌گری‌هایی هم که در این باره صورت گرفته، تاکنون کارساز نبوده و راه‌آهن تاکنون از موضع خود کوتاه نیامده و بهره‌وری را هم تحت تأثیر قرار داده است. در مقایسه با شرکت «اچ پی» استرالیا که حمل مواد معدنی این کشور را بر عهده دارد، در روز حدود ۷۵۰ هزار تن- کیلومتر از هر لکوموتیو خود بهره‌برداری می‌کنند. این در حال است که در ایران، ۲۰۰ هزار- تن کیلومتر است. این اعداد و آمار باعث می‌شوند که نه‌تنها سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی توجیه‌پذیر نباشد، بلکه استفاده از چنین ناوگانی برای مشتریان و صاحبان بار نیز توجیه نداشته باشد. امروز شرایطی به وجود آمده که دوباره موضوع ترانزیت مدنظر قرارگرفته است. اما این سؤال مطرح است که چرا ایران از این فرصت استفاده نمی‌کند و خطوط ترانزیتی در ایران برقرار نمی‌شود؟ همان‌طور که واضح است، کریدور ترانسفر به دلیل تحریم‌ها از کار افتاده و حدود ۳۰ میلیون تن بار سالانه جهانی، در انتظار کریدور جایگزین است. درحالی‌که سرعت ترانزیت کالا در خطوط داخلی ما تا ۳۰ روز هم طول می‌کشد، کریدور ترانسفری که قبل از جنگ روسیه و اوکراین در سیر بود، فاصله بین چین تا برلین را ۱۲ تا ۱۴ روز طی می‌کرد. مشخصاً با چنین اتلاف زمانی، اصلاً توجیه و تمایلی برای فورواردرها و صاحبان بار وجود نخواهد داشت. در چنین فضای زمانی هم که بخش خصوصی پا پیش می‌گذارد و خواهان سرمایه‌گذاری در این عرصه می‌شود، حاکمیت و دولت با ایجاد خطوط قرمز مؤکد، موانع زیادی را در برابر ورود بیشتر بخش خصوصی ایجاد می‌کند. این رفتار به مصداق مبارزه و شمشیرزنی رودررو با بخش خصوصی است. هرچند راه‌آهن توان جذب سرمایه را دارد و به‌خوبی می‌تواند سرمایه را جذب کند، اما در بخش بهره‌برداری کاملاً سیطره مدیریت خود را حفظ می‌کند. درحالی‌که در بسیار از کشورهای توسعه‌یافته، بهره‌برداری در خطوط و ناوگان کاملاً به بخش خصوصی واگذار می‌شوند و این مسأله باعث افزایش بهره‌وری در این مُد حمل‌ونقل شده است. اگر ما بخواهیم در راستای بهینه‌سازی دارایی‌های ریلی در بخش‌های خطوط و ناوگان پیش برویم، باید این خطوط قرمز را رد کنیم. برای رد شدن و تعدی از این خطوط نیازمند اراده‌ای فراتر از راه‌آهن (مانند؛ دولت، مجلس و ...) هستیم. اراده‌ای برای اجرای قوانین حمایتی از بخش خصوصی و خصوصی‌سازی وجود دارد. اما راه‌آهن هیچ تمایلی به اجرای آن‌ها ندارد.

علی یوسف پور؛ رئیس هیأت مدیره شرکت بهتاش سپاهان

درمان پیش از تشخیص غلط است

اگر ساختارها به وسیله دولت اصلاح نشود، به‌مثابه پاشویه بیماری است که فارغ از تشخیص بیماری، در حال درمان است. بزرگ‌ترین مانع خصوصی‌سازی، ساختار خود دولت است.

۹۰ درصد بار اروپا به وسیله راه‌آهن جابه جا می‌شود. اما در ایران، سهم بخش ریلی از بار، ۱۱ درصد است. در جلسه اخیری که با افغانستان داشتیم، حتی این کشور هم حاضر به استفاده از راه‌آهن ما نیست. درحالی‌که ما ۷۰ کیلومتر برای این کشور راه‌آهن کشیده‌ایم!

انتصاب افراد غیرمتخصص به مسؤولیت‌های مستقیم حوزه، به مثابه سپردن ظرف چینی به دست کودکی می‌ماند که آخر سر هم ظرف را می‌شکند. بهره‌های بالای بانکی و مشکل تأمین اعتبارات از داخل کشور هم در این میان مزید بر علت شده و امکان تأمین مالی را از فعالان سلب کرده است. پیشنهاد می‌کنم برای حل کل مشکلات اقتصادی، فراکسیون اقتصادی در مجلس تشکیل شود. در راستای بلوغ اقتصادی و افزایش بهره‌وری در کشور، باید خصوصی‌سازی بیش از گذشته موردتوجه قرار بگیرد.

بابک احمدی، مدیرعامل بخش حمل‌ونقل ریلی گروه مپنا:

انحرافات خصوصی سازی ناشی از چیست؟

با وجودی که منابع دولت تاب به دوش کشیدن جور همه طرح‌ها را نـدارد، باید از سرمایه‌های سرگردان برای تأمین منابع بخش‌های مولد استفاده کنیم. یکی از ابزارهایی که در این خصوص به کار گرفته شد، خصوصی‌سازی بود. از همان ابتدا توسعه زیرساخت‌های کشور و تأمین منابع، از مهم‌ترین اهدافی بودند که در خصوصی‌سازی مدنظر بودند. اما با روش غلط اجرا، به‌جای این‌که سرمایه بخش خصوصی جذب شود، سرمایه‌های دولت به حراج گذاشته شد و این‌گونه مهم‌ترین انحرافات از برنامه و اهداف شکل گرفت. این‌گونه به‌جای جذب سرمایه، دارایی‌های ارزنده دولت به حراج گذاشته و تبدیل به پول شد. این پروسه خصوصی‌سازی در صنعت ریلی نیز تجربه شد. درحالی‌که قرار بود چالاکی و چابکی بخش خصوصی، در مدیریت بخش ریلی کشور به کار گرفته شود، اما یک باره دولت با این رویکرد که ثروت، دارایی و ... را واگذار می‌کند، اما مدیریت را همچنان در دست خود نگه خواهد داشت، رفتار کرد و این‌گونه بازهم از اهداف این بخش دورتر شدیم. در این میان، به‌جای این‌که روند معیوب اصلاح شود، کلاً پروسه خصوصی‌سازی متوقف شد. در ابتدا خصوصی‌سازی در راه‌آهن به این شکل اتفاق افتاد که واگن‌ها را به‌صورت پکیج دسته‌بندی و واگذار کرد. این روند باعث شد که در فضای خارج از راه‌آهن این جو به وجود آمد که در راه‌آهن خیلی دست و دلبازانه رفتار شده است و بخش خصوصی دارایی‌های مفتی را از این طریق به دست آورده و می‌طلبد که با سیاست‌های سخت‌گیرانه‌ای با آن‌ها برخورد کنیم. این در حالی است که به جرأت می‌توانم بگویم از لکوموتیو خریداری‌شده به وسیله بخش خصوصی، حتی یک مورد هم از منابع دولتی نبوده است. این روند مصداق بارز افراط روز اول و تفریط روز دوم است. این در حالی است که بخش دولتی حتی نمی‌تواند یک چرخ وارد کند و در این میان از کمک بخش خصوصی بهره می‌برد. اما همچنان مانند روز اول، مدیریت اموالی را که واگذار کرده تماماً به خود منتقل کرده است. کمبودهایی که در شبکه وجود دارد باعث تقویت فضای دیکتاتوری در بخش ریلی شده است. زمانی که راه‌آهن با کمبود لکوموتیو مواجه است، دست بخش خصوصی را در واردات آزاد می‌گذارد تا نیاز خود را پوشش دهد. اما باز هم رأساً برای نحوه سیر و حرکت و ... آن‌ها، تصمیم می‌گیرد. این در حالی است که تمام سرمایه این بخش توسط بخش خصوصی تأمین شده است. در این شرایط، این سؤال برای بخش خصوصی که از ابتدا بر پایه کسب سود، پا در عرضه گذاشته مطرح می‌شود که کمبود راه‌آهن به من چه ارتباطی دارد!؟ مگر من متعهد شده بودم که کمبودهای راه‌آهن را جبران کنم؟

این رفتارها ناشی از عدم اصلاح درست انحرافاتی بود

که از ابتدای خصوصی‌سازی به وجود آمد. زمانی که مسیر خصوصی‌سازی به حراج مخرب تبدیل شد، درها بسته شدند و بخش‌های دولتی حصار محکمی دور اموالی که حتی توسط بخش خصوصی خریداری شده بود، کشیدند. از سوی دیگر، درحالی‌که قرار بود مدیریت هم به بخش خصوصی واگذار شود، این کار هم انجام نشد و اموال بخش خصوصی به مدیریت دولت که با فرهنگ سرمایه‌گذاری مغایرت زیادی دارد، در راستای توزیع فقر، به کار گرفته شدند. اظهار نظرات دولت و مسؤولان هم دال بر این است که ثروت زیادی اندوخته شده است. ثروتی که با واگذاری آن می‌توان نیاز امروز کشور را پاسخ داد. اما نمی‌دانم چرا از این دارایی‌ها استفاده نمی‌شود و دولت آن‌ها را برای کدام روز مبادا همچنان ذخیره نگه داشته است؟ باید یک راهکار جدید در قالب استارت‌آپ، خصوصی‌سازی را به شکل درست، تدوین و اجرا کند. به صورتی که هم مدیریت و چالاکی بخش خصوصی درگیر شود، هم مسؤولیت تصدی‌گری دولت لحاظ شده باشد. یک مشکل دیگر که در بحث واگذاری امور به بخش خصوصی وجود دارد، این است که متولی اصلی این امر مشخص نیست. رهنمودهای مکرر رهبری و همچنین اذعان تمام ارکان دولت از رئیس‌جمهور تا مسؤولان بعدی، دال بر این است که باید اقتصاد کشور به سمتی پیش برود که حداقل تصدی‌گری دولت و حداکثر مدیریت بخش خصوصی را شاهد باشیم. اما به‌صورت شفاف مشخص نیست که مسؤولیت اجرای این موضوع بر عهده چه سازمان یا ارگانی است؟ سیاست واحدی در این خصوص نیست و هیچ نسخه‌ای هم در این باره اعلام نمی‌شود که فصل‌الخطابی برای مسائل و مشکلات در این رابطه باشد. این فضا باعث افزایش ابهامات در این خصوص و عدم شفافیت شده است. چرا برنامه توسعه‌ای کشور مشخص نمی‌شود؟ چرا متولی اجرای مسائل اقتصادی به‌خوبی مشخص نیست؟

امروز باید اختیارات حداکثری به بخش چالاک خصوصی در کشور واگذار شود تا بتوان به‌صورت کامل به این سمت حرکت کرد. مشخصاً با واگذاری نیمه‌تمام، نمی‌توان از مزیت‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و امر خصوصی‌سازی بهره‌مند شد. امروز کشور باید به این سمت حرکت کند و چاره‌ای دیگر وجود ندارد. دولت پس از این اتفاق صرفاً باید نظارت داشته باشد و وظیفه حاکمیتی خود را اجرا کند و دیگر نباید وارد امور جزئی شود. دولت صرفاً باید تسهیل‌گری کرده و نباید وارد تصدی‌گری و مسائل دیگر شود. نبود شفافیت امروز گریبان کشور را گرفته است و همین امر سبب شده تا هر شخصی یک مسیری برود و هدایت‌گری در این میان بی مسؤول باقی بماند. باید تجارب غلط گذشته اصلاح شود و نباید در بحث طرح توسعه کشور افراط یا تفریط داشت. باید امروز این رویه اصلاح شود تا فرصت‌های دیگر از بین نرود. روش امروز در خصوصی‌سازی اشتباه است و اشتباهات نسبت به گذشته نیز بیشتر شده است.

امروز در راه‌آهن کشور سرعت سیر پایین است و مشکلاتی در حوزه‌های دیگر ریلی نیز وجود دارد که باید به آن‌ها رسیدگی کرد. امروز تخلیه بار، از انتقال بار زمان بیشتری را می‌گیرد و هر شخصی تقصیر را به گردن دیگری می‌اندازد و در نهایت سیستم ناقص باربری کشور سبب می‌شود تا سرمایه کشور هدر برود. امروز در حوزه نرم‌افزاری نیز مشکلاتی وجود دارد و هر بار شاهد این هستیم که سیستم‌ها قطع می‌شود و بار مورد نیاز کشور معطل باقی می‌ماند. بار ذرتی که چندی پیش ترخیص نمی‌شد، به علت اختلافات چهار دستگاه دولتی بود و به این شکل است که امور کشور به سرانجام نمی‌رسد و سرمایه کشور هدر می‌رود. باید توجه داشت که اگر امروز کمبودی در حوزه واگن و لکوموتیو کشور وجود دارد، سبب نمی‌شود تا ترانزیت کشور مختل شود و هرکجا که نیاز بوده، از سایر واگن‌ها در این عرصه استفاده شده است تا ترانزیت کشور مختل نشود. امروز مشکلات عدیده‌ای در خطوط ریلی وجود دارد. اما صرفاً مسأله واردات لکوموتیو مطرح می‌شود و به سایر مسائل توجهی نمی‌شود تا بار دیگر گرفتار شویم.

امروز ۵۴۰ لکوموتیو گرم در کشور موجود است. درحالی‌که علاوه بر این، ۱۳۸ لکوموتیو دولتی از کار افتاده‌اند و هیچ‌کس به سمت تعمیر آن‌ها نمی‌رود و سرمایه کشور بدون استفاده در حال فرسوده شدن است. امروز اگر این ۱۳۸ لکوموتیو وارد خطوط ریلی شود، دیگر هیچ کمبودی در این عرصه وجود نخواهد داشت. مشخصاً علت عدم تعمیر این لکوموتیوها، کمبود بودجه دولت است. دولت باید به علت نداشتن منابع مالی این لکوموتیوها را به بخش خصوصی واگذار می‌کرد. زیرا بخش خصوصی به دلیل از کار نیفتادن خط انتقالش، منابع مالی تأمین می‌کند و اجازه نمی‌دهد تا لکوموتیو از خط خارج شود و با هر روشی که شده بالاخره آن را تعمیر می‌کند. امروز بخش خصوصی این ظرفیت را دارد و باید دولت به این عرصه اعتماد کند تا مشکلات حل و فصل شود. در این میان که دولت پول تعمیر ندارد، قصد دارد به سمت واردات لکوموتیو خارج از کشور برود و این غلط‌ترین نسخه‌ای است که برای حمل‌ونقل ریلی کشور پیچیده شده است. این اتفاق سبب می‌شود تا کشور به قبرستان لکوموتیوها بدل شود. امروز باید دولت اظهار نظر شفاف کند تا با نظر کارشناسان، بهترین تصمیم گرفته شود. امروز اگر قرار است لکوموتیو از خارج از کشور وارد شود، باید از سمت بخش خصوصی صورت گیرد تا بتواند تعمیر و تأمین آن را نیز به‌صورت کامل انجام دهد.

خسروی؛ مدیرعامل دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا:
راه‌آهن با برون‌سپاری به‌خوبی عمل کرد

حدود ۳۰ سال پیش خصوصی‌سازی در حمل‌ونقل ریلی مطرح شد و شرکت‌های نسل سومی تأسیس شدند که در این شرکت‌ها برون‌سپاری صورت گرفت و در این میان تعمیر و تأمین به بخش خصوصی واگذار شد. برون‌سپاری از سال ۱۳۸۴ تشدید شد و واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار شد. در این میان شرکت‌هایی تأسیس شدند که ۴۹ درصد دولتی و ۵۱ درصد خصوصی بود که تا سال ۹۲ نیز این شرکت‌ها نیز به بخش خصوصی واگذار شدند. خصوصی‌سازی با انطباق بر دستورالعمل‌ها در راه و راه‌آهن آغاز شد و به این سمت حرکت کردیم تا شرایط برای واگذاری مهیا شود. راه‌آهن در این عرصه با برون‌سپاری به‌خوبی عمل کرد. حتی در ادامه این برون‌سپاری آسیب‌شناسی شده است و به این نتیجه رسیدیم که خصولتی‌ها در این عرصه وارد شده‌اند. ما قبول داریم که بخش خصوصی می‌تواند بهره‌وری را ارتقاء دهد و باور داریم که باید به این سمت حرکت کنیم.

محسن فاتحی زاده، رئیس هیأت مدیره هلدینگ ارزش آفرینان فدک:
نگرانی‌های قانون‌گذار از هدر رفت سرمایه کشور

قانون‌گذار امروز این هدف را دنبال می‌کند که ترک فعل صورت نگیرد تا سرمایه کشور هدر نرود. امروز معضل ما قانون و آیین‌نامه نیست. بلکه نگرش‌ها، معضل اصلی ما هستند و باید در همین راستا نگرش‌ها را اصلاح کرد. خصوصی‌سازی صرفاً تغییر مالکیت نیست و ابعاد زیاد دیگری دارد. خصوصی‌سازی یک مجموعه کامل است برای این‌که بخش خصوصی انرژی موجود را سامان دهد. امروز باید قیمت‌گذاری و قاعده گذاری صورت گیرد تا واگذاری و خصوصی‌سازی تسهیل شود. بخش خصوصی نیز حساب‌وکتاب خاص خود را دارد و باید به این عرصه توجه شود تا در بلندمدت خصوصی‌سازی موفق باشد. نوع نگاه دولت به بخش خصوصی نیز باید تغییر کند و باید اتفاقی بیفتد تا گره از امور خصوصی‌سازی باز شود. تعیین نرخ‌ها باید اصلاح شود تا بخش خصوصی بتواند موفق عمل کند و باید نگاه انتفاع مدنظر قرار گیرد.