

سلسله نشست‌های تعارض منافع در حکمرانی
بررسی صنعت خودرود در ایران

فیتنا
برای ایران

۱۰۲

گزارش نشست

۱۸ خرداد ۱۳۹۹

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شناسنامه

عنوان جلسه	سلسله نشست های تعارض منافع در حکمرانی ۲: بررسی صنعت خودود در ایران
سخنرانان	دکتر غلامرضا کوردزی، داوود میرخانی رشتی، میلاد بیگی
تاریخ	یکشنبه، ۱۸ خرداد ۱۳۹۹
نوع گزارش	گزارش نشست
شماره گزارش	۱۰۲

در ادامه سلسله نشست‌های تعارض منافع در حکمرانی، این بار نوبت به بررسی و تحلیل صنعت خودرو و شناسایی موقعیت‌های تعارض منافع و گلوگاه‌های فساد آن رسید. دومین نشست از این سلسله نشست‌ها با حضور آقایان دکتر غلامرضا گودرزی (عضو هیئت‌علمی و متخصص صنعت خودرو)، مهندس میرخانی رشتی (قائم‌مقام دبیر انجمن خودروسازان ایران) و میلاد بیگی (پژوهشگر و مدیر کارگروه صنعت اندیشکده سیاست‌گذاری امیرکبیر) در تاریخ ۱۸ خرداد ۱۳۹۹ به صورت مجازی در پلتفرم اسکای روم برگزار شد. تعداد افراد ثبت‌نام کرده در این پنل تخصصی ۹۴ نفر و تقریباً ۳۸ نفر به طور ثابت در جلسه حضور داشتند.

همان طور که می‌دانید تعارض منافع به معنای ارتکاب فساد نیست بلکه موقعیتی است که منافع بجا و نابجا در مقابل یکدیگر قرار گرفته و احتمال و امکان وقوع فساد در آن افزایش می‌یابد. برای نمونه همچنان که در صورتجلسه ۶۳ شورای رقابت آمده است تمرکز عمودی که موجب انحصار می‌شود، یک موقعیت تعارض منافع می‌سازد. در نظر بگیرد که قطعه ساز یک شرکت خودروسازی، سهامدار آن شرکت و عضو اثرگذاری هیئت‌مدیره آن شود، در چنین حالتی موقعیت تعارض منافع رخ داده و امکان بروز انواع فساد وجود دارد.

همچنین برای مطالعه بیشتر درباره این موضوع می‌توان به منابع دیگری مانند «گزارش تحقیق و تفحص مجلس از صنعت خودرو» و «تالار گفتگوی اندیشکده شفافیت برای ایران (اینجا)»، «مستند اختاپوس» و سایر مقالات و یادداشت‌های موجود در فضای اینترنت مراجعه کرد. در گزارش پیش رو سعی شده سؤالات و مباحث مطرح‌شده، مکمل این منابع باشد و با منظر تخصصی‌تر به بحث مبارزه و پیشگیری از فساد پرداخته شود.

هرچند امکان دارد به فراخور مباحث و گفتگوها از افراد مختلف اسمی به میان آمده باشد اما غایت و منظور این نشست‌ها افشاگری و به قول معروف مچ‌گیری نیست بلکه عمده تلاش‌ها بر این بوده که به ساختارها، فرایندها و مکانیسم‌های تعارض آفرین در صنعت خودرو اشاره کرده و مصادیق مختلف موقعیت‌های تعارض منافع و گلوگاه‌های فسادخیز شناسایی شوند. گزارش حاضر که برآمده از دومین نشست تعارض منافع در حکمرانی با محوریت صنعت خودرو است، مباحث اصلی مطرح‌شده در نشست را بازتاب می‌دهد. لذا این گزارش برای راهنمایی نخبگان اجتماعی، سیاستمداران، خط‌مشی‌گذاران عمومی و اندیشمندان دانشگاهی تهیه شده است و امیدواریم پژوهش‌ها در این حوزه تداوم داشته باشد.

بخش اول: تحلیل موقعیت‌های فساد و تعارض منافع

آقای میرخانی

مهم‌ترین و زیربنایی‌ترین چالش صنعت خودرو «قطعه‌سازی رقابت‌پذیر» است. حدود ۸۵ درصد هزینه تولید خودرو ناشی از قطعاتی است که وارد کارخانه می‌شود. تنها ۱۵ درصد مربوط به هزینه‌های تولید، حقوق مهندسان و کارگران و ... است. در حال حاضر به دلیل دونرخی بودن، قیمت بازار از قیمت تمام شده کمتر است و برای همین خودروسازهای ما همیشه با زیان انباشته رو به رو بوده‌اند و به اصطلاح ضررده‌اند. اکثر قطعه‌سازهای ما در مقیاس بسیار کوچک کار می‌کنند و از دانش فنی بالایی برخوردار نبوده و در واقع کپی کار هستند. وقتی قطعه‌ساز کوچک است، خودروساز رفتار از بالا به پایینی (ارباب‌رعیتی) خواهد داشت و همین رابطه مشاء چه فسادهایی که نشده است (مانند رشوه و...)، راهکار آن همچنان که دنیا هم به این سمت رفته است، تأسیس شرکت‌های مجموعه‌ساز است. یک مجموعه‌ساز چندین قطعه‌ساز کوچک را زیر بال خودش می‌گیرد و یک مجموعه می‌سازد. مثلاً جلوداشبور را با همه مسئولیت آن را بر عهده می‌گیرد و می‌سازد. اما نفع خودروساز در این است که قطعه‌سازی رشد نکند و برای همیشه کوتوله بماند. البته خود قطعه‌سازها هم در مقابل چنین تغییری مقاومت نشان می‌دهند چون می‌ترسند که شرکت‌های بالاسری بدتر از خودروسازها با آن‌ها رفتار کند. اگر ما این مجموعه‌سازها را تشکیل بدهیم، قیمت تمام شده خودرو حداقل ۲۰ درصد کاهش پیدا می‌کند.

مسئله دیگر دولتی اداره کردن و دخالت‌های مستمر دولت در صنعت خودرو است. برای نمونه تحمیل خرید ۵۰ شرکت قطعه‌ساز به دو خودروساز بزرگ کشور که اکثر آن‌ها متعلق به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بوده است. تحمیل سرمایه‌گذاری غیراقتصادی و زیان ده در ۹ کشور خارجی ۸ استان داخلی، ایجاد ساختار مالکیت تودرتو و تعارض آفرین مانند اینکه سهام شرکت مادر توسط شرکت‌های تابعه خریداری شده است، حیات خلوت سیاسیون برای هدیه دادن پست‌های مدیریتی از جمله این دخالت‌هاست.

نمایندگان مجلس یکی از مهم‌ترین مراجع فشار حاکمیتی به خودروسازها هستند. آن‌ها به راحتی می‌توانند وزیر را تهدید به استیضاح کنند و از این حق قانونی خود سوءاستفاده می‌کنند تا توصیه‌نامه استخدام بدهند (ارقام بسیار بالاست مثلاً ۷۰۰۰ و بیشتر)، یا سفارش زدن سایت یا قرارداد بدهند و ... برای مثال وجود ۴۸ شرکت خودروساز در کشور با آمارهای جهانی همخوانی ندارد و نشان از آن دارد که این شرکت‌ها با سفارش و فشار ساخته شده‌اند و اکثراً صوری هستند.

تبعات دولتی اداره کردن:

۱. غلبه نگاه کمیت محور بر توسعه محور

۲. تحمیل قطعه‌سازان فرمایشی (نقض اصل رقابت‌پذیری و شایسته‌سالاری)

۳. تغییر سیاست‌ها با تغییر وزیر و مدیرعامل‌ها (تقویت جامعه کلنگی)

۴. رفتار ارباب‌رعیته مدیر دولتی با ذینفعان مختلف بخش خصوصی مانند قطعه سازها، فروشندگان و...

قیمت‌گذاری تحمیلی از دیگر مشکلات صنعت خودروسازی است. ما نتوانستیم از ۱۵ سال پیش تابه‌حال به این آقایان بفهمانیم که کالای دونرخی منشأ و منبع رانت و فساد است. چه برای خود خودروسازها و چه برای نمایندگی فروش این عامل فساد و رانت خواهد بود. به عبارت خیلی روشن با این وضعیت سازمان حمایت تبدیل‌شده است به سازمان حمایت از دلالان و بهتر است که اسم آن را عوض کنیم.

مسئله بعدی نبود اقتدار کافی برای متولی صنعت خودرو و تصمیم‌های غیر کارشناسی و غیرقابل اجرا است. برای مثال تأکید بر استانداردهای جدید در شرایط فعلی غیرقابل اجرا است. وزیر چون تحت فشار از نهادها و افراد مختلف قرار می‌گیرد، از تصمیم‌گیری‌های درست و دقیق باز می‌ماند. البته می‌دانیم مشکلات ناشی از تحریم‌ها از جمله کاهش قدرت خرید مردم، سه برابر شدن نرخ دلار، ۳۰ برابر شدن حجم نیاز به گردش سرمایه و... نیز مزید بر علت بوده است.

آقای بیگی

صنعت خودرو از ابتدای شکل‌گیری وابستگی زیادی به دولت داشت؛ چون سازمان گسترش سهام‌دار اصلی آن بوده است. لذا استیلای دولت به نحوی بوده است که اراده خود را به راحتی بر بنگاه‌های خودروسازی تحمیل کرده است. کمترین نتیجه چنین تسلطی این بوده است که مدیران شرکت‌های خودروسازی بله قربان‌گوی دولت‌های مختلف بوده‌اند و صنعت خودرو از یک فضای کارشناسی و تخصصی به دور بوده‌اند.

دولت‌های مختلف از صنعت خودرو برای پیشبرد اهداف اقتصادی و حتی سیاسی خود استفاده کرده‌اند. برای مثال دولت احمدی‌نژاد قرارداد تولید خودرو در سنگال را دنبال کرد که اصلاً توجه اقتصادی نداشت و شرایط برای چنین کاری فراهم نبوده و شکست خورد. همچنین دولت روحانی نیز قراردادهای خود با پژو سیتروئن را پشتوانه‌ای برای برجام در نظر گرفته بود. (تعارض ناشی از سیاست زدگی) این باعث شده است که صنعت خودرو بی‌ثبات و کاملاً کوتاه‌مدت برنامه‌ریزی می‌کند.

بحث خصوصی‌سازی را دارای طیف‌های مختلفی است که متأسفانه ما دو سر طیف را گرفته‌ایم و حاضر نیستیم به انواع مختلف و شیوه‌های گوناگون آن فکر کنیم. برای مثال همین شرکت پژو سیتروئن را دولت فرانسه اخیراً سهامدار شده است اما وزیر آن رسماً اعلام می‌کند که ما قرار نیست هیچ دخالتی در فرایند تصمیم‌گیری‌های این شرکت داشته باشیم. بنابراین می‌شود بحث خصوصی‌سازی را با نگاه به تجربیات بین‌الملل ملاحظه کرد و از آن‌ها الگو گرفت. البته بنده نمی‌گویم که مدل کشور فرانسه را سریعاً و بدون هیچ مطالعه‌ای پیاده کنیم بلکه با مطالعه و پژوهش این الگوها قابل بهره‌برداری هستند.

اگر بخواهیم به بحث خصوصی‌سازی کلان‌تر نگاه کنیم باید بگوییم که اشکال اصلی کار این است که جریان ثروت آفرینی در کشور ما از طرف قدرت حاکمه و دولت بوده است. یعنی ما یک اقتصاد مبتنی بر نفت را داشته‌ایم و اکثر شرکت‌ها در درجه اول دولتی بوده‌اند و این دولت بوده است که منبع تولید ثروت و حمایت‌های اقتصادی بوده است. تا زمانی که چنین روند و وضعیتی ادامه دارد، دخالت‌های دولت منشأ ایجاد فسادهای مختلف در عرصه‌های مختلف از جمله صنعت خودرو می‌شود. الآن در بخش خصوصی بجای آنکه منشأ سودآوری افزایش کیفیت و توسعه محصولات شرکت باشد، توسعه رانت‌های شرکت منبع درآمدزایی است. بنابراین اگر خصوصی‌سازی همراه با تنظیم گری صحیح دولت و حمایت‌های حساب‌شده از شرکت‌ها نباشد، نمی‌توان انتظار داشت که شرکت‌های خصوصی ما واقعاً شرکت‌های خصوصی باشند.

آقای گودرزی

در موضوع صنعت خودرو سه نکته را باید تذکر داده شود:

۱. جایگاه صنعت خودرو خیلی متفاوت‌تر از بسیاری از صنایع دیگر است. باید نگاهی راهبردی به آن داشت و صنعت خودرو را در حد و اندازه همان دید و برای آن برنامه‌ریزی کرد.

۲. نباید از جایگاه دولت و نگاهی که سیاستمداران و دولتمردان به این صنعت دارند، غافل شد. این نگاه اشتباه و کوتاه‌مدت باعث می‌شود تا صنعت خودرو محلی برای تعارض منافع، رانت جویی و در نهایت فساد گردد.

۳. به صنعت خودرو باید نگاه فرایندی داشت و نمی‌توان با نگاهی جزئی و غیر سیستمی به آن نگاه کرد.

اما همه ما می‌دانیم صنعت خودرو بیمار است و همین بیماری‌ها موجب فساد و ناکارآمدی می‌شود. اولین بیماری این است که ما سند راهبردی نداریم. بنده چندین سال در صنعت خودرو و به‌خصوص قسمت قطعه سازان فعالیت داشتم و ارتباط نزدیکی داشتم. منظور بنده از این عبارت این نیست که ما سند راهبردی نداریم بلکه مشکل از آنجایی است که با اسناد راهبردی تاکتیکی برخورد می‌کنیم.

تعاملات بین اجزای این فرایند وجود دارد می‌تواند موجب بسیاری از فسادها و فشارهای نابجا شود. همین تعامل باعث شده است که در برخی موارد قطعه سازها به خودروسازها فشار بیاورند و در برخی موارد خودروسازها به آن‌ها که در اکثر موارد فشار و اجحاف از طرف خودروسازها بوده است چراکه قدرت آن‌ها بیشتر است.

نوع نگاه مدیر در طراحی صنعت خودرو بسیار مهم است. مدیران در صنعت خودرو نگاهی راهبردی ندارند بلکه کاملاً نتیجه‌گرا به دوره مدیریت خود نگاه می‌کند. البته بنده برخی از مدیران را می‌گویم. این مدیران نگاهشان کاملاً درآمدزایی است و این نگاه به‌شدت به این صنعت صدمه زده است و زمینه بسیاری فسادها را فراهم می‌کند. وقتی شما می‌بینید که برای چند هزار فروش خودرو، چند میلیون نفر ثبت‌نام می‌کنند، این

واقعۀ نشان از این دارد که بازار صنعت خودرو کاملاً معیوب است و مدیران هیچ نیاز به تغییر نوع نگاهشان نداشته و به مسئله کیفیت خودروها اهمیتی نمی‌دهند.

آقای میرخانی

دخالت‌های دولت و غلبه سیاست بر اقتصاد مهم‌ترین عامل فساد است. منظور بنده از دولت همه قوای کشور است. از نظر ساختاری که شما می‌فرمایید این دونرخی بودن عامل رانت و فساد است. این دونرخی شدن باعث شده است که پای نماینده مجلس به پرونده خودرو باز شود. غلبه سیاست بر اقتصاد و خودرو همین است. برای مثال در بابل سایت خودرو زده شده است. اصلاً توجیه اقتصادی نداشته است و صرفاً با توصیه مسئولین و نمایندگان ساخته شده است.

یکی از دغدغه‌های اصلی مدیران تأمین حقوق کارگران آن هست. برای این دغدغه مدیران دست به همه کار می‌زنند. مدیران برای همین دچار قیمت سازی می‌شوند؛ مثلاً قطعه‌ای که ۸۰۰۰۰ تومان هست را به کارشناس دستور می‌دهد که بزند ۸۰۰/۰۰۰. این عوامل را هم باید در نظر بگیرید. ۴۰ هزار میلیارد تومان زیان یعنی خودروسازها نقدینگی ندارند و برای تأمین مایحتاج خود دست به هر کاری می‌زنند. فروش رانتی خودرو هم از همین جا نشئت می‌گیرد. خودروساز مجبور است که حواله خودرو را به صورت حجمی به تأمین‌کنندگان یا فلان فرد بفروشد.

آقای بیگی

چند جایگاه در صنعت خودرو وجود دارد که ریسک فساد دارد. تأمین داخلی، تأمین خارجی و فروش از جمله آن هستند. برای نمونه بحث تأمین داخلی را به خود خودروساز سپرده‌ایم و عملاً یک جعبه سیاه آنجا هست که هیچ نظارتی روی آن نیست و از طرف دیگر با یک ساختار انحصاری مواجه هستیم (یعنی ایران خودرو و سایپا) می‌تواند منشأ رانت و رانت جویی قطعه سازان شود. یک قطعه ساز دو راه برای فروش قطعات خود دارد: اول اینکه به بازار انحصاری ایران خودرو و سایپا آن را بفروشد و دوم اینکه در بازار آزاد به عنوان لوازم‌پدکی ارائه نماید. از آنجایی که بازار آزاد کاملاً آشفته و هرج و مرج است (دست در آن زیاد است)، قطعه ساز مجبور است که به این دو شرکت بزرگ خودرو رو بیاورد و این یعنی فراهم‌سازی زمینه فساد برای بنگاه. در تأمین خارجی هم همین نکته جاری است.

همچنان که آقای میرخانی هم توضیح دادند در شرایط فعلی که شکاف بین قیمت بازار و کارخانه زیاد است حوزه فروش هم می‌تواند زمینه فسادزایی را فراهم کند. اگر این دونرخی وجود نداشته باشد، مسئله فساد برای قسمت فروش تقریباً از بین می‌رود.

آقای گودرزی

بنده عمده مباحث جناب میرخانی و آقای بیگی را قبول دارم. اما باید به نکات دیگری هم توجه کنیم. برای مثال در شرکت‌های بزرگ دنیا هم معمولاً یکی از قطعه سازها اصلی و تأمین‌کننده عمده است. مهم این است که روابط این‌ها به طوری تنظیم می‌شود که فسادزا نباشد. در فضای بین‌الملل چند نکته رعایت می‌شود که برای ما درس آموز است:

۱. دستورالعمل‌های شفاف دارند و این دستورالعمل‌های شفاف را به خوبی اجرا می‌کنند.
۲. یکی از مواردی که توی دستورالعمل‌ها باید دیده شود، موضوع امضاهای طلایی است. این امضای طلایی را ما خودمان در ساختارها گنجانده‌ایم و همین موقعیت‌های فساد ایجاد کرده است.
۳. صنعت ما از صنعت جهانی خودرو بریده شده است. دسترسی‌های ما محدود است. یکی از عوامل این انزوا و کاهش دسترسی‌ها، مسئله تحریم ناجوانمردانه است که حتماً باید در تحلیل‌های ما در نظر گرفته شود.

آقای میرخانی

۱. مدیر بخش خصوصی نگاه ۴۰ ساله دارد. درب گردان که شما می‌فرمایید به خاطر این است که مدیر دولتی هیچ‌گاه بلندمدت فکر نمی‌کند و معمولاً ۴ ساله فکر می‌کند و وزیر که عوض می‌شود، همه استراتژی‌ها عوض می‌شود. مشکل ماسنده‌ای مختلف توسعه صنعت خودرو است نه نداشتن سند توسعه.
۲. نهادهای نظارتی همچنان که در گزارش مجلس آمده است، نباید خود در صنعت خودروسازی مسئولیت داشته باشند ولی الآن شاهد این هستیم که نهادهای نظارتی و حاکمیت آنجا مسئولیت دارند.

آقای بیگی

بحث درب گردان به خصوص برای نمایندگان مجلس بسیار شایع است. حتی این قضیه قبل از اتمام دوره نمایندگی هم دیده می‌شود. یعنی نماینده مجلس هم‌زمان عضو یکی از شرکت‌های خودروسازی یا قطعه‌سازی هم هستند. این‌ها مثال‌های واقعی است. نماینده مجلسی که این‌چنین از صنعت خودرو منتفع هست، نمی‌تواند برای جلوگیری از تعارض منافع در آن قانون وضع کند. حتی در همین گزارش تحقیق و تفحص همان نماینده‌ای که الآن نمی‌خواهم از آن‌ها اسم ببرم، اولاً درخواست داشت که تحقیق و تفحص را خودشان انجام دهند و ثانیاً بعد از اتمام گزارش سعی کردند که برخی نقاط گزارش را سانسور و حذف کنند. راهکار این موارد هم نظارت درست است که یکی از پیش‌زمینه‌های اصلی آن شفافیت است.

بخش دوم: ارائه پاره‌ای از راهکارهای مدیریت تعارض منافع

آقای میرخانی

۱. اولین قدم اصلاح ساختار تودرتو و پیچیده‌ی صنعت خودور است. برای مثال سهام شرکت‌های مادر را شرکت‌های تابعه نباید بخرند و مواردی از این دست.
۲. دومین قدم این است که قطعه سازها را کنار هم جمع می‌کنم و چند مجموعه‌ساز درست می‌کنم. مجموعه‌سازها در قد و قواره خودروسازها باید باشند. این طوری نه ایران‌خودرو می‌تواند سر قطعه ساز کلاه بگذارد و نه برعکس.
۳. این دو تا کار قبل از خصوصی‌سازی لازم است و طرح اصلی هم این است که به سمت خصوصی‌سازی درست و صحیح پیش برویم.

آقای بیگی

۱. مدیران دولتی از این ساختار تودرتو و پیچیده منفعت می‌برند؛ همین ساختار باعث شده است که آن‌ها بتوانند مدیریت خود را حفظ و توسعه دهند و حیات خلوتی برای سفارش‌ها و احیاناً وابستگان و دوستان خود بسازند.
 ۲. بنده قبل از این که این ساختار پیچیده اصلاح شود، یک راه‌کار ابتدایی‌تر پیشنهاد می‌دهم و آن اینکه دو مورد سامانه ایجاد شود:
 - سامانه شفافیت تأمین
- خودروساز به صورت ماهانه مشخص کند که چه قطعه‌ای، از چه قطعه‌سازی و با چه قیمتی خریده است. این سامانه از طرف حاکمیت به رسمیت شناخته شود و امکان دعوی حقوقی روی داده‌های آن وجود داشته باشد. به عبارتی حق سوت زنی و حمایت از آن‌ها را هم در این سامانه و طرح دیده باشیم.
- سامانه درگاه واحد برای فروش
 - این سامانه می‌تواند مشخص کند که خودرو به چه کسانی می‌رسد. در این صورت نهادهای نظارتی بهتر و دقیق‌تر می‌توانند نظارت و کنترل کنند.

آقای میرخانی

نیازی به سامانه واحد برای فروش نیست. بجای آن باید قضیه دونرخی بودن را جمع کرد. این رانت‌های فروش تنها به خاطر این است که یک منفعتی این وسط وجود دارد و گرنه این همه متقاضی برای خودرو وجود نداشت.

آقای بیگی

در دی‌ماه ۹۷ دولت این روش را پیاده‌سازی کرد ولی در همان ایام دیدیم که به صورت هفتگی خودرو گران می‌شد. سامانه درگاه واحد فروش‌های با رانت و امضای طلایی را تا حدی کنترل کند. هر خودرویی که قرار است به فروش برسد، این سامانه یک کد یکتا بدهد و این کد یکتا برای ناجا هم برود و تنها کسانی که این کد را دارند بتوانند خودرو را پلاک کنند.

آقای میرخانی

بعد از اینکه پلاک کرد، می‌رود بیرون و به مصرف‌کننده واقعی می‌فروشد. معمولاً بعد از اینکه خودرو به فروش می‌رود چند ماه بعد شرکت تماس می‌گیرد و نظرسنجی می‌کند که خودرو چطور بوده و آیا مشکلی داشته یا نه؟ آماری که ارائه شده در ۹۰ درصد موارد خودرو فروخته شده و شخص اولیه از آن خودرو استفاده نکرده است.

آقای گودرزی

بنده راهکارهای هردو بزرگوار را قبول دارم ولی بیشتر آن‌ها را یک مسکن موقت می‌دانم. بنده یکی دو نکته به مواردی که دوستان فرمودند اضافه کنم:

۱. اولین نکته این است که سند خصوصی‌سازی جدی و دقیق لازم داریم. خیلی از مشکلات ما به این خاطر است که ما سند خصوصی‌سازی پیشرفته و دقیق نداشتیم و نمی‌دانستیم چگونه به طور واقعی خصوصی‌سازی حرکت کنیم.

۲. اینکه می‌پرسید که چرا سند راهبردی اجرا نمی‌شود به خاطر این است که ما ملزومات آن را رعایت نمی‌کنیم. سند راهبردی نباید دائم عوض شود. به عبارتی یک سازوکار جدی باید وجود داشته باشد که از تغییر دلخواهی و به‌سادگی اسناد راهبردی جلوگیری کند.

آقای بیگی

ما ۲۰ سال است که منظورمان از خصوصی‌سازی را نفهمیدیم. بعد از خصوصی‌سازی اولیه که ناموفق بود، لفظ واقعی را هم اضافه کردیم؛ یعنی گفتیم که ما نیاز به خصوصی‌سازی واقعی داریم ولی هنوز هم مشخص نیست که منظور ما از خصوصی‌سازی واقعی چیست و چه لوازماتی دارد. مثلاً چه نهادهایی می‌توانند ورود کنند؟ در صنعت خودروسازی که سرمایه اولیه زیادی می‌طلبد، آیا بخش خصوصی می‌تواند این سرمایه را تأمین کند؟ برای مثال در شرکت سیتروئن ۱۴ درصد سهامداری را دولت دارد اما در اسناد بالادستی و حتی بیان وزرای آن آمده است که دولت در تعیین هیئت‌مدیره دخالت نمی‌کند. ببینید در اینجا دولت مالکیت دارد اما مدیریت با او نیست. این هم یک الگو و الگوهای مختلف برای خصوصی‌سازی قابل‌تصور است. اما منظور ما از خصوصی‌سازی چیست دقیقاً؟ این سؤال هنوز پاسخی دریافت نکرده است.