

ادامه از صفحه اول

سقوط آزاد نفت نزدیک است

خودرویی که از بسیاری از خودروهای بنزینی، پاکتر، ارزان‌تر، زیاتر، مدرن‌تر، پرشتاب‌تر و ایمن‌تر است. هزینه و دردسر نگهداری کمتری هم دارد. وقتی سال گذشته ایران ماسک، مدیرعامل تسلا، از این پدیده نوظهور رونمایی و قیمت پایه فروش آن را فقط ۳۵ هزار دلار اعلام کرد، بسیاری از کارشناسان در عملی‌بودن این ادعا تردید داشتند. اما پیش‌فروش گسترده ۵۰۰ هزار دستگاهی (معادل هفدهونیم‌میلیارد دلار) این خودرو نشان داد که بازار تشنه این حضور بوده و هست. تسلا در ششم مردادماه ۱۳۹۶ با تحویل نخستین سری این محصول به مشتریان، نشان داد که نه‌تنها وعده‌اش عملی بوده بلکه فصل جدیدی را در زندگی بشر گشوده است. با ورود تسلاي مدل سه به بازار، چرخه عمر خودروی تمام‌برقی، وارد مرحله رشد شد. در مرحله رشد چرخه عمر محصول، دغدغه‌های عملی‌بودن ساخت و فروش محصول جدید تا اندازه زیادی کاهش می‌یابد و در مقابل، افزایش شدید تقاضا برای محصول جدید به چشم می‌آید. در این مرحله، رقبا به سرعت وارد بازی می‌شوند و میدان رقابت برای کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت شلوع می‌شود. با این پیش‌فرض، بازار باید منتظر ورود پايي خودروهای برقی با قیمت‌های کمتر و امکانات بیشتر باشد. خودروسازهای دیگر نچوای ورود تسلا مدل سه را به صدای بلند شنیدند. ولوو اعلام کرد از سال ۲۰۱۹ (تتها دو سال دیگر) تولید خودرو بنزینی را به کلی متوقف خواهد کرد. چند روز پس از آن کنسرسیومی از ۱۷ شرکت خودرویی آلمان از برنامه مشترک خود برای ساخت کارخانه بسیار بزرگ باتری‌های لیتیومی با کمک دولت آلمان پرده برداشتند تا به پشتوانه آن، ژرمن‌ها هم بتوانند شانس بقای خود را در هیاهوی حضور تسلا حفظ کنند. هیوندای کرای‌ای هم در چرخشی راهبردی اعلام کرد برای عقب‌نماندن از تسلا بنا دارد تا سال ۲۰۲۱ نسخه برقی جنسیس را وارد بازار کند. خودرویی که به هر نوبت شارژی می‌خواهد بیش از ۵۰۰ کیلومتر راه برود. خلاصه اینکه از ششم مرداد ماه ۱۳۹۶ اقتصاد خودروهای بنزینی و گازوئیلی دچار تحولی بنیاین شد و جهان بسیار زودتر از آنچه انتظار می‌رود به سلطه این حکمران‌های آلاینده خیابان‌ها و جاده‌ها پایان می‌دهد. با حذف این خودروها و در پی آن کاهش شدید تقاضای بخش حمل‌ونقل برقی، نفت، اقتصاد نفت هم یکباره دچار تغییرِ چشمگیر می‌شود و قیمت آن سقوط آزاد را تجربه خواهد کرد. سقوطی ابدی که صعودی در پی نخواهد داشت. این اتفاق قریب‌الوقوع، همان پایان دوره نفت است. نسل کنونی بشر از زمانی که چشم باز کرده، خودرو بنزینی، دیده و برای داشتن و راندنش چنگیده است. می‌پذیرم که تصور حذف زودهنگام این خودروها برایش دشوار است. حتی سیاست‌مداران کشورهای پیشرو با احتیاط و تردید درباره پایان دوره نفت سخن می‌گویند. در کشورهای وابسته به درآمد نفتی هم تصور سقوط آزاد قیمت نفت به‌قدری دردناک است که همگان (از جمله نخبگان) ترجیح می‌دهند به این سناریو فکر نکنند. حتی مردم عادی هم اطرافشان پر از خودروهای بنزینی و کسب‌وکارهای مرتبط با آن است. این باید از خود صادقانه پرسیم آیا برای سقوط آزاد قیمت نفت آمادگی داریم؟ تأثیر این سقوط بر شرکت، صنعت و کشور ما چیست؟ شرکت‌ها در فردای سقوط نفت به چه توانمندی‌ها و تخصص‌هایی نیاز دارند؟ در غیاب خودروهای بنزینی کدام کسب‌وکارها زمین می‌خورند و کدام آوج می‌گیرند؟ کدام مدیر و سیاست‌مداری باید از این آینده متحتم سخن بگوید و برایش فکر و برنامه داشته باشد؟

بالندگی دیروز و درماندگی امروز

دولت در سال‌های اخیر ندرتها به انجام تعهدات خود در مقابل پرداخت مطالبات حال‌شده این صنایع متعهد نبوده؛ بلکه سیاست‌های حمایتی که در سال‌های گذشته برای تقویت زیرساخت‌ها و تشویق نوآوری در این صنعت صورت می‌گرفت، نیز متوقف شده است. صنعت دارو در ایران صنعتی است که قیمت‌گذار محصولات آن دولت است. خریدار محصولات آن دولت است و سیاست‌گذاری توزیع محصولات آن از سوی دولت صورت می‌گیرد. به عبارت دیگر اگرچه یک صنعت است و سرمایه‌گذاران خصوصی و عمومی دارد؛ اما همه امورات آن وابسته به سیاست‌های دولت است. دولت‌های گذشته به‌ویژه دولت‌های دوران جنگ و دهه ۷۰ و سال‌های اولیه دهه ۸۰ نگاه حمایتی و توسعه‌ای را در کنار سیاست‌های خود داشته‌اند. در سال‌های اخیر این نگاه توسعه‌ای و حمایتی رنگ‌باخته هم‌زمان دولت در انجام تعهدات خود در قیمت‌گذاری متصفانه، پرداخت به‌موقع مطالبات، برقراری توازن تجاری به نفع تولید در مقابل واردات... نه‌تنها توفیقی نداشته؛ بلکه همتی هم نداشته است. امید می‌رود درماندگی امروز که همراه شده است با ورشکستگی برخی شرکت‌های تولیدی و توزیعی، کاهش اعتماد سرمایه‌گذاران در بورس به این صنعت، هزینه‌های مالی کمرشکن تحمیلی به صنعت، دوره وصول مطالبات بیش از ۴۰۰ روز و... به بالندگی سال‌های نه‌چندان دور بازگردد. دولت دوازدهم را زوونی تاریخی را در پیش‌رو دارد. آیندگان قضاوت خواهند کرد که دولت دوازدهم صنعت رو به سقوط را که عامل افتخار و بالندگی دیروز بود، از سقوط نجات داد یا اینکه سقوط و نابودی آن را تسریع کرد.

«**رئیس‌سندیکای صاحبان صنایع داروهای آسانسای ایران**

«**رئیس‌سندیکای صاحبان صنایع داروهای آسانسای ایران**

رئیس‌جمهور، برگ برنده خود برای بانوان را رو کرد و تصمیم گرفت سهم آنها را از مدیریت دستگاه‌های اجرایی افزایش دهد. حسن روحانی، دیروز دستورالعمل اجرائی نحوه انتخاب و انتصاب مدیران حرفه‌ای و افزایش تعداد مدیران زن و جوانان در دستگاه‌های اجرایی به ۳۰ درصد تا پایان برنامه ششم را ابلاغ کرد تا بخشی از خلف وعده در معرفی وزرای زن به مجلس و جوان‌ترشدن کابینه دوازدهم را جبران کند. بر اساس این دستورالعمل اجرایی، حسن روحانی تأکید کرده که «به‌منظور بهره‌گیری از ظرفیت زنان و جوانان توانمند کشور برای تصدی پست‌های مدیریتی، میزان تجربه موردنیاز برای تصدی هر یک از سطوح مدیریت حرفه‌ای (از تجربه خدمت دولتی) در مورد زنان و کارمندان کمتر از ۱۵ سال سابقه در مواردی که سایر شرایط احراز شده باشد، به دومین زمان پیش‌بینی‌شده توسط شورای راهبری توسعه مدیریت دستگاه تقلیل می‌یابد». همچنین قرار است تا پایان برنامه ششم توسعه نسبت مدیران زن در پست‌های مدیریتی به ۳۰ درصد افزایش یابد. سهم بانوان در پایان برنامه پنجم توسعه، ۲۲ درصد پیش‌بینی شده بود که با ابلاغ این دستورالعمل و در صورت اجرا، به ۲۰ درصد افزایش می‌یابد. ابلاغ این دستورالعمل درست در شرایطی انجام شد که حسن روحانی انتقادات بسیاری را متوجه خود می‌دید. از سویی انتظارات بخش زیادی از جامعه برای معرفی وزیر زن به مجلس تحقق نیافت و از سوی دیگر، کابینه دوازدهم یک سال پیرتر از کابینه یازدهم شد. موضوعی که به گفته بسیاری از کارشناسان، می‌تواند موجب بی‌اعتمادی بانوان و جوانان به دولت دوم روحانی باشد.

برنامه‌ای برای توانمندسازی زنان

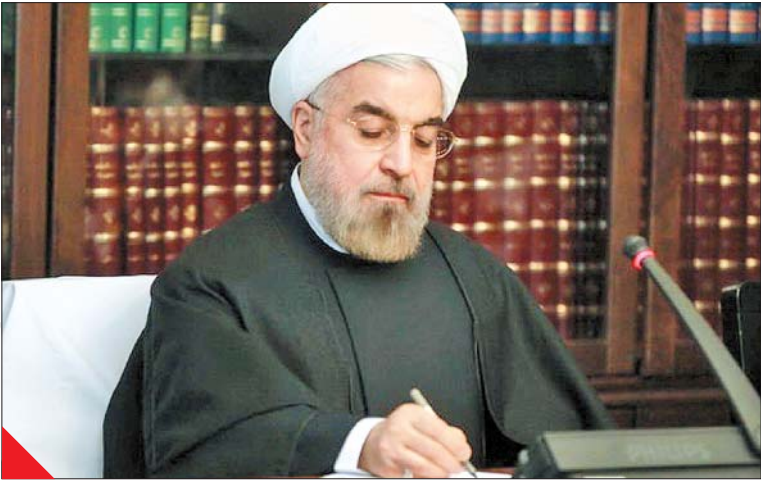
افزایش سهم بانوان از مدیریت دستگاه‌های اجرایی در حالی در برنامه ششم توسعه موردتوجه قرار گرفته که در برنامه‌های اول و دوم توسعه هیچ نامی از اشتغال زنان به میان نیامده بود. در برنامه سوم تأکید شده بود که طرح‌های لازم برای افزایش فرصت‌های اشتغال زنان و ارتقای شغلی آنان در چارچوب تمهیدات پیش‌بینی‌شده از سوی دولت تهیه و تصویب شود. برنامه چهارم علاوه بر اینکه بر درنظرگیری آموزش‌های شغلی برای بانوان تأکید داشت، دولت را موظف کرده بود تا شرایط را برای حضور بانوان در عرصه‌های اجتماعی و اقتصادی، به‌ویژه در بخش تعاونی فراهم آورد. اما برنامه پنجم کمی گام خود را فراتر گذاشته بود. در ماده ۲۳۰ این برنامه قرار بود دولت با همکاری سازمان‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط، توسعه و ساماندهی امور اقتصادی معیشتی با اولویت ساماندهی مشاغل خانگی برای زنان و

اقتصاد

دستورالعمل انتصاب مدیران زن و جوان به دستگاه‌های اجرائی ابلاغ شد

سهم‌دهی روحانی به جوانان وزنان

سعید ابوالقاسمی



ارتقای توانمندی‌های زنان مدیر و نخبه را مدنظر قرار دهد تا بانوان سهم بیشتری در رویدادهای اجتماعی و اقتصادی ایفا کنند. اکنون و با ابلاغ دستورالعمل اجرایی جدید مبتنی بر برنامه ششم توسعه، بانوان امید بیشتری برای نقش‌آفرینی پررنگ‌تر در مناسبات اجتماعی و اقتصادی پیدا خواهند کرد؛ به‌ویژه اینکه آنها می‌توانند از توانایی‌های تحصیسی و مدیریتی خود استفاده کنند تا بر اساس اصل شایسته‌سالاری در سطوح عالیه مدیریتی دستگاه‌های اجرایی جای گیرند. مشاور رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نیز تأکید دارد که در سال‌های گذشته سهم بانوان از فضای جامعه به‌خوبی ارانه نشده و بر این اساس دولت دوازدهم به دنبال احقاق حقوق بانوان است. ابودر ندیمی به «شرق» می‌گوید: «در ۴۰ سال اخیر و به‌ویژه در دو دهه آخر، تغییرات بسیاری از نظر جمعیتی و جنسیتی در جامعه ایجاد شده که بخش زیادی از آن مربوط به حوزه بانوان بوده؛ بنابراین باید در تصویب ساختارهای مدیریتی و فعالیتي، سهم بانوان را به‌صورت ویژه محاسبه کرد». به گفته او، تعداد فارغ‌التحصیل شده‌اند و اکنون نیز با سهم ۶۰درصدی قبولی بانوان در دانشگاه‌ها روبه‌رو هستیم؛ «بانوان در رشته‌هایی تحصیل کرده‌اند که نیاز روز جامعه است؛ برای مثال آنها در رشته‌های فنی‌مهندسی فعال شده‌اند و توانسته‌اند فرصت‌های شغلی بخش معدن و حمل‌ونقل را در دست بگیرند؛ این موضوع نشان می‌دهد که بانوان توانا هستند و می‌توانند از پس وظایفی که بر عهده‌شان قرار می‌گیرد، برآیند». ندیمی بر این موضوع نیز تأکید می‌کند که جامعه ما در تاریخ خود به بانوان ادای وظیفه نکرده و بخشی

برای بانوان ایجاد خواهد شد؟ ندیمی در این ارتباط هم می‌گوید: «قرار نیست هزینه جدیدی به هزینه‌های جاری دولت اضافه شود؛ چراکه از یک سو شاهد خروجی‌هایی از دولت شامل بازنشتگان خواهیم بود که فضای مناسب برای ورود بانوان را ایجاد می‌کند؛ همچنین در استخدام‌های جدید نیز برای بانوان اولویت‌های بیشتری در نظر گرفته خواهد شد؛ علاوه بر اینکه بخش‌های خصولتی، شبه‌دولتی‌ها و نهادهای و شرکت‌های دولتی نیز شرایط لازم برای استخدام و به‌کارگیری بانوان را فراهم خواهند آورد تا آنها بتوانند به بهترین شکل ممکن در بدنه دولت فعال شوند و از رتبه‌های پایین به مدیریت بخش‌های میانی و عالی‌رتبه دست یابند».

دولت بانوان را بی‌اعتماد نکند

فعالان بخش خصوصی هم اعتقاد دارند که بانوان می‌توانند جای مردان در مدیریت قسمت‌های مختلف را پر کنند. یکی از این فعالان بخش خصوصی، زهرا اخوان‌نصب، رئیس شورای‌عالی بانوان اتاق بازرگانی اصفهان است که در سال‌های اخیر تلاش زیادی برای توانمندسازی بانوان انجام داده؛ او موضوع به‌کارگیری بانوان را یک مسئله فرهنگی می‌داند که باید در سریع‌ترین زمان ممکن برطرف شود: «بسیاری فکر می‌کنند که وقتی بانوان در جایگاهی مشغول به کار شوند، جای آقایان را اشغال می‌کنند و مردان نمی‌توانند در آن قسمت کار کنند؛ این تفکر اشتباهی است که باعث می‌شود اجازه فعالیت به بانوان داده نشود و در ابتدای کار باید این تصور غلط را اصلاح کنیم». او در گفت‌وگو با «شرق» تأکید می‌کند: «اگر این دستورالعمل اجرایی شادی، اتفاق بسیار مثبتی در سطح جامعه رخ خواهد داد؛ چراکه ما به‌اندازه‌ای بانوان متخصص داریم که می‌توانند در بخش‌های مختلف فعالیت و مدیریت کنند و به‌تدریج برای فعالیت در مناصب بالاتر و مدیریت‌های بزرگ‌تر آماده شوند». اخوان‌نسب تأکید دارد که دولت‌مردان باید شرایط لازم برای مدیریت بانوان را فراهم کنند، چراکه در غیر این صورت با این اعتمادی آنها روبه‌رو می‌شوند: «اگر دولت این‌بار هم نتواند به وعده‌های خود درباره بانوان جامه عمل بپوشاند، جامعه زنان نسبت به دولت بی‌اعتماد می‌شود و پس از آن، به هیچ دولتی اعتماد نخواهد کرد؛ درمقابل، اگر این اعتماد جذب شود، آثار مشارکت بانوان را در بخش‌های دیگر و در خدادهای و رویدادهای دیگر شاهد خواهیم بود که سبب ساز ایجاد یک جامعه مستحکم و پرقدرت می‌شود؛ بنابراین، اکنون وقت آن است که دولت نگاه خود را به زنان عوض کند و شرایط را برای نقش‌آفرینی آنها در ایده‌های بالای مدیریتی فراهم آورد».

بانک مرکزی ایران و هیچ کشور دیگری در قبال چنین اوضاعی هیچ مسئولیتی ندارند. مسئولیت تضمین سپرده‌های بانک‌ها با بانک مرکزی نیست. تنها کاری که در این مورد صورت می‌گیرد این است که بانک‌ها با یکدیگر تعاعنی تأسیس کرده‌اند که نام آن «صندوق تضمین سپرده‌ها» است.

وی افزود: هر بانک، مقداری وجه را در این صندوق نگهداری می‌کند؛ آن‌هم برای اینکه اگر سپرده‌گذاران دچار مشکل شدند، از محل آن صندوق، سپرده‌شان پرداخت شود که البته این صندوق هم توان این را ندارد که پول همه سپرده‌گذاران را بازپرداخت کند.

مستخدمین حسینی:غیرقانونی‌است

حیدر مستخدمین حسینی، اقتصاددان و کارشناس حوزه بانکی، در گفت‌وگویی با «شرق» موضع متفاوتی دارد. او با اشاره به نوع تهاتر صورت‌گرفته می‌گوید: «این کار غیرقانونی است، مگر اینکه یک وکالت‌نامه از سوی سپرده‌گذار ارائه شود که البته این موضوع هم با مشکلاتی مواجه خواهد بود و چندان کار راحتی نیست». مستخدمین حسینی گفت: «سابقاً اصل سپرده مسئله‌ای از سوی برخی از سپرده‌گذاران پیش آمده بود که مؤسسه می‌پذیرفت سپرده‌گذار همراه با کسی که قرار است سپرده به نام او ثبت شود، به مؤسسه مراجعه‌کند و سپرده را به نام شخص به ثبت برسانند. اکنون نیز اگر غیر از این اتفاق افتاده باشد، خلاف قانون اتفاق افتاده و بانک و مؤسسه حق ندارند یک ریال سپرده را جابه‌جا کنند».

مستخدمین حسینی پای بانک مرکزی را هم به موضوع می‌کشاند: «در صورت وقوع چنین رویکردی، بانک مرکزی باید بیانهی صادر کند و هشدار بدهد؛ چراکه این مشکل جدیدی است که باید با آن برخورد شود».

مستخدمین حسینی در پاسخ به این سؤال که آیا چنین روندی در نظام بانکداری کشور نوعی بدبینی را نسبت به بانک‌ها به وجود نمی‌آورد، می‌گوید: «متأسفانه در حال‌حاضر این بدبینی نسبت به بانک‌ها در کشور به وجود آمده است. بانک مرکزی از زمان شکل‌گیری‌اش؛ یعنی در سال ۱۳۳۹، یک پشتیبانی قوی برای نظام بانکداری محسوب می‌شد. در همان مقطع که بانک ملی وظیفه بانک مرکزی را هم انجام می‌داد، به‌عنوان یک بانک امانتدار شناخته می‌شد که امانات مردم نظیر طلا و فرش و ... را نگهداری می‌کرد».

این استاد دانشگاه افزود: در چند سال اخیر اما این اعتماد سلب شده است و به همین جهت پول خود را به دلار نقد کرده‌اند و اکنون دلار را نگهداری می‌کنند. اولین جرقه‌های این بی‌اعتمادی درواقع منجر به این شد که مردم ریال خود را به یک ارز خارجی تبدیل کنند تا دارایی خود این‌گونه محافظت کنند.

بنا بر گفته این کارشناس، این رخدادهای اخیر- که به صورت علنی در حال صورت‌گرفتن است، اعتمادها را از نظام بانکداری بیشتر سلب می‌کند.

بانک مرکزی برای مقابله با این مسئله باید وارد عمل شود.

گزارش

آخوندی:

تغییر ساختار دردناک است

● وزیر راه و شهرسازی گفت: وقتی ۷۰۰ میلیون نفر سفر، فقط در تهران و حومه شکل می‌گیرد و تردهای مشابه در سایر کلان‌شهرها وجود دارد، پس سرمایه‌گذاری در این بخش بیانگر اهداف اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و امنیتی است. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، عباس آخوندی در جلسه‌ای با حضور اعضای کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی که در شرکت راه‌آهن برگزار شد، افزود: طبق برنامه ششم توسعه دستیابی به سهم ۳۰درصدی از حمل کالا در کشور از طریق حمل‌ونقل ریلی به معنی این است که ۴۰ میلیون تن بار جابه‌جاشده در سال ۹۵ باید در سال ۱۴۰۰ به ۱۹۵ میلیون تن افزایش یابد؛ یعنی باید توسعه حمل‌ونقل ریلی حدود چهار تا پنج برابر افزایش یابد.

وزیر راه و شهرساز با اشاره به سهم حمل‌ونقل مسافر ریلی نیز بیان کرد: سهم جابه‌جایی حمل‌ونقل مسافر به وسیله راه‌آهن نیز باید به ۲۰ درصد برسد. این در حالی است که سهم حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در جابه‌جایی مسافر حومه‌ای تهران حدود دو درصد است؛ یعنی حمل‌ونقل حومه‌ای ریلی تهران باید یک رشد ۱۰برابری را تجربه کند و در کل کشور این رقم باید به ۳.۵ برابر وضع موجود و معادل ۲۵۰ درصد افزایش یابد.

عضو کابینه دولت دوازدهم با اشاره به «سوءتفاهم رخ‌داده درباره بخش خصوصی و دولتی گفت: اینکه مرز بین بخش خصوصی و دولتی کجاست، به‌روشنی مشخص نشده است. اما آیا وقتی از بخش خصوصی صحبت می‌شود به معنی سرمایه‌گذاری نکردن دولت در زیربناهاست؟ در پاسخ به این رویکرد و با استناد به تجربه‌های بین‌المللی از جمله کشوری همانند آلمان درمی‌یابیم که با وجود نظام سرمایه‌داری حاکم بر آن کشور، بخش عمده سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در این کشور همچنان از سوی دولت صورت می‌گیرد. آخوندی با بیان اینکه «حمل‌ونقل حومه‌ای در بهترین حالت با ۵۵ درصد ظرفیت‌تولید فعالیت می‌کند»، گفت: علت سرمایه‌گذاری‌های میلیاردی سایر کشورها در حمل‌ونقل ریلی مسائل جانبی آن است. مسائلی چون جلوگیری از آلودگی هوا، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، جلوگیری از اتلاف وقت مردم در ترافیک و ایمنی و رفاه مردم مسائلی هستند که برای دولت‌ها بسیار مهم هستند. وقتی ۷۰۰ میلیون نفر سفر فقط در تهران و حومه شکل می‌گیرد و تردهای مشابه در سایر کلان‌شهرها وجود دارد، پس سرمایه‌گذاری در این بخش بیانگر اهداف اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و امنیتی است. او ابراز کرد: درصورتی‌که فقط اهداف اقتصادی در سرمایه‌گذاری ریلی مورد نظر قرار گیرد، به‌طور مثال بهای بلیت هر سفر قطار حومه‌ای ورامین- تهران به چندین هزار تومان افزایش می‌یابد که باعث دفع مسافر و ترغیب آنها به استفاده از خودروی شخصی و حمل‌ونقل جاده‌ای است که هزینه ملی آن بسیار بیشتر از پرداخت یارانه از سوی دولت در این ارتباط است.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به تردد روزانه سه میلیون مسافر از طریق متروی تهران نیز تصریح کرد: متروی تهران بابت هر بلیت مبلغ ۳۰۰ تومان از دولت دریافت می‌کند که در صورت قطع این پرداختی، شاهد قطع فعالیت مترو حتی در کلان‌شهر تهران خواهیم بود. بنابراین امتیاز قائل‌شدن برای خصوصی‌کردن نسبت به دولتی نمی‌تواند شامل تمام موارد شود. هرچند در این زمینه نیز در مواردی می‌توان از خدمات بخش خصوصی استفاده کرد.

آخوندی با اشاره به برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی ریلی نیز گفت: تا این لحظه ۱۰ استان کشور به شبکه ریلی متصل نشده است که می‌توان برای اتصال این استان‌ها در چهار سال پیش‌رو هدف‌گذاری کرد. همچنین باید شبکه ریلی ایران به شبکه ریلی آسیایی، به کشور عراق از سه نقطه و کشور افغانستان از طرف زابل و خواف که بخشی امنیت ملی کشور را تأمین می‌کند متصل شد.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه با اشاره به ماهیت وجودی صندوق توسعه ملی بیان کرد: از این صندوق باید برای توسعه حمل‌ونقل ریلی استفاده شود.

گفتنی است، یکی از اعضای کمیسیون امنیت ملی علت اصلی صدور لایحه مجلس برای تعلق صندوق توسعه ملی به بخش خصوصی و ممنوعیت دولت برای استفاده از آن را پرداخت ۱۲۰ میلیارد دلار از سوی دولت در زمان ریاست‌جمهوری محمود احمدی‌نژاد اعلام کرد. به این معنی که چنین قانونی پیش از آن، وجود نداشته است. آخوندی با بیان اینکه «تغییر ساختار دردناک است» تصریح کرد: به‌قدری هزینه‌های جاری در کشور زیاد شده است که وقتی نوبت به توسعه حمل‌ونقل ریلی می‌رسد، میزان تخصیص صفر می‌شود. همان‌طور که رئیس‌جمهوری در سخنرانی خود اعلام کرد «درآمد کشور در سال جاری به‌سختی به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان خواهد رسید» درحالی‌که بودجه کشور ۳۸۰ هزار میلیارد تومان است؛ اما نکته اصلی اینجاست که کسری بودجه با نادیبه‌گرفتن بودجه طرح‌های عمرانی رفع و در مقابل بودجه جاری به‌طور کامل پرداخت می‌شود.