

سرقت بزرگ به نام خصوصی سازی

کنث سورین



ترجمه‌ی احمد سیف



Drawing by Nathaniel St. Clair

مارگارت تاچر در گفتن داستان‌های اغراق آمیز بسیار مهارت داشت. برای بسیاری از انگلیسی‌ها که قربانی این داستان‌ها شدند تراژدی سلطنت فخمه‌ی انگلیسی چندان بعید نیست.

احتمالاً بزرگ‌ترین داستانی که گفته می‌شد مفهوم دموکراسی بر مبنای مالکیت سهام بود. این ایده بسیار ساده ولی به طور کامل انحرافی بود. اموال عمومی را برای فروش عرضه کنید، و هر کسی که قادر است می‌تواند در این بنگاه‌های تازه خصوصی شده سهام بخرد. با خرید هر میزان سهامی که می‌خواهید شما هم بخشی از این دموکراسی انگلیسی بر مبنای مالکیت سهام خانم تاچر می‌شوید.

خیلی از ماها همان زمان می‌دانستیم که قرار نیست چنین بشود. همان‌گونه که مارکس یادآوری کرده بود بازار سهام - جایی که سهام بنگاه‌های تازه خصوصی شده قرار است در آن مبادله شود، «جایی است که ماهی‌های کوچک را کوسه‌ها و بره‌ها را گرگ‌های بازار سهام می‌بلعند».

ثروتمندان با بهره‌گیری از منابعی که دارند همیشه می‌کوشند که در مالکیت سهام بنگاه‌ها حالت انحصاری پیدا نکنند. به این ترتیب وقتی تاچر و دستیارانش اموال عمومی را با قیمت‌های مصنوعی بسیار ارزان برای فروش عرضه کردند، ثروتمندان برای خرید بخش اعظم این سهام هجوم آوردند و افزایش تقاضایی که ایجاد شد موجب گشت تا قیمت سهام بالا برود و به این ترتیب بخش اعظمی از آن از دسترس عوام الناس خارج شد.

به این ترتیب، واقعاً چه بر سر دموکراسی انگلیسی بر مبنای مالکیت سهام آمده است؟

بوروکراسی دولتی که آن همه از سوی تاچر زیر ضرب بود با بوروکراسی بخش خصوصی جایگزین شد با این تفاوت که رهبران بوروکراسی بخش خصوصی در مقایسه با بوروکرات‌های دولتی به خودشان حقوق نجومی می‌پردازند.

واحدهای خصوصی شده هرگز قرار نبود در مالکیت کسانی چون افراد معمولی و یا حتی فعالان حریص بازار سهام باقی بماند بلکه به مالکیت شرکت‌های غول‌پیکر بین‌المللی و دولت‌های خارجی درآمد.

درواقع طنز فوق‌العاده‌ی تاریخی و تاجری در این است که اغلب بنگاه‌های خصوصی شده به وسیله‌ی دولت او به مالکیت دولتی بازگشته‌اند ولی تاسف باقی مانده برای انگلیسی‌ها این است که این دولت‌ها خارجی هستند.

برای مثال شهر رامفورد را در نظر بگیرید که در منطقه‌ی هورینینگ کلان‌شهر لندن واقع است و از جمله در سال ۲۰۱۶ در یک نظرسنجی به‌عنوان منطقه‌ای که بیش‌تر از هر جای دیگر با ارتباط نزدیک با بقیه اروپا مخالف است برجسته شد.

وقتی برای برگزیت همه‌پرسی برگزار می‌شد شعار اصلی‌شان این است که «باید کنترل امور را بازپس بگیریم» ولی در ایستگاه رامفورد شما برای سفر به مرکز لندن می‌توانند از میان چند شرکت راه آهن قطارتان را انتخاب کنید. می‌توانید سوار قطار شرکتی بشود که هلندی است و یا چینی. کسی که می‌خواهد به شهر نزدیک بازیلدون برود باید در ایستگاه آپ مینستر قطارش را عوض کند و از یک شرکت ایتالیایی که قطارهای G2G را مدیریت می‌کند بلیت بخرد. برای این که تصویر کامل بشود. اسکات ریل بوسیله ابلو (Abellio) مدیریت می‌شود که تماماً در مالکیت هلندی‌هاست. ابلو هم چنین مالک ۶۰ درصد قطارهای کلان منطقه‌ی انگلیاست (البته مالکیت ۴۰ درصد بعدی هم با کمپانی میتسویی، ژاپن است). ۷۰٪ مالکیت قطارهای وست میدلند با ابلو است و ۳۰ درصد بقیه هم در مالکیت میتسویی و یک شرکت دیگر ژاپنی است. شرکت ارایه‌ی خدمات قطار آرایوا (Arriva) در لندن هم در مالکیت شرکت دولتی راه آهن آلمان است. چندین شرکت راه آهن دیگر، از جمله چپلترن، کراس کانتری، و گراند سنترال، و نوردن همگی در مالکیت آرایوا - شرکت دولتی راه آهن آلمان - است.

شرکت **C2C** که پیش‌تر به آن اشاره کرده‌ام در مالکیت شرکت راه‌آهن دولتی ایتالیاست.

کمپانی یورو استار [خط راه‌آهن بین انگلیس و اروپا] به‌وسیله‌ی **EIL** اداره می‌شود که ۵۵٪ سهامش متعلق به دولت فرانسه است، مالکیت ۳۰٪ سهام هم با **Caisse de depot et placement du Quebec** (کانادا) و ۱۰٪ سهام هم متعلق به یک شرکت امریکایی است و ۵٪ بقیه هم در مالکیت **NMBS/SNCB** است که متعلق به اداره‌ی راه‌آهن دولتی بلژیک است. شرکت چینی **MTR** هم مالک راه‌آهن **TFL** و ۳۰٪ راه‌آهن در بخش جنوب غربی انگلیس است. حمل‌ونقل در ولز هم در مالکیت **Keolis** قرار دارد که یک شرکت خصوصی است که در کبک - کانادا - ثبت شده است. در واقع شرکت‌های دولتی راه‌آهن در اروپا در حال حاضر مالک بیش از یک چهارم شبکه‌های راه‌آهن در سرتاسر بریتانیا هستند. همین وضعیت در مورد بخش انرژی، آب و شرکت‌های تلفن وجود دارد.

شرکت برق در لندن، **SWEB** و سی‌بورد و انرژی انگلیسی در مالکیت کمپانی ای‌دی‌اف است که یکی از شعب کمپانی دولتی برق فرانسه **EDF** است. پاورجن هم در مالکیت گروه آلمانی ای‌آن قرارداد دارد. کالورتکس، ایندپندنت انرژی و الکتربسته در بخش میدلند همه در مالکیت ان‌پاور است که شعبه‌ی کمپانی انرژی آلمانی **RWE** است.

شرکت برق اسکاتلند شعبه‌ای از کمپانی اسپانیایی ایبردرولا (**Iberdrola**) است که در ضمن مالک شرکت منوب است که برق مرسی ساید و ویلز شمالی را تأمین می‌کند.

شرکت آب «انگلیان» در تملک کنسرسیومی است مرکب از هیئت سرمایه‌گذاری بازنشستگی (کانادا)، کولونیال فرست استیت (که خود در تملک بانک مشترک‌المنافع

استرالیاست)، سرمایه‌گذاران آی اف ام (استرالیا) و کمپانی تری آی. شرکت آب منطقه‌ی هارتی پول هم در مالکیت این کنسرسیوم است.

شرکت آب منطقه‌ی نورثامبریان در مالکیت کمپانی چیونگ هون (هنگ کنگ) است این کمپانی هم‌چنین مالک شرکت آب منطقه اسکس و منطقه‌ی سافولک هم هست.

مالک شرکت آب منطقه‌ی وسکس شرکت وای تی ال (مالزی) است.

افینیتی واتر از جمله در تملک مورگان استانیلی (امریکا) است.

شرکت آب منطقه‌ی جنوب شرقی هم در تملک صندوق هستینگز (استرالیا) قرار دارد.

شرکت آب در ساتن و در بخش شرقی منطقه‌ی ساری هم در تملک کمپانی سومیتومو (ژاپن) است.

کمپانی ارتباطات سطح ۳ (امریکا) مالک شبکه‌ی سراسری فیبر نوری است.

کمپانی او تو (O۲) که یک شبکه GSM-۱۸۰۰ را می‌گرداند متعلق به کمپانی تله فونسیا (اسپانیا) است.

شرکت EE که یک شبکه‌ی GSM-۱۸۰۰ را می‌گرداند یک شرکت مشترک بین اورنج (فرانسه) و سازمان تلفن آلمان است.

شرکت‌های اداره‌کننده‌ی خدمات اتوبوس‌رانی و اداره‌ی فرودگاه‌های بریتانیا هم عمدتاً در مالکیت خارجیان است.

شرکت اتوبوس‌رانی اریوا (Arriva) متعلق به اداره‌ی راه‌آهن سراسری آلمان است.

بسیاری از شرکت‌های اتوبوس‌رانی متعلق به کمپانی کامفورتدلگرو (سنگاپور)

RATP (فرانسه) و Transdev (فرانسه) هستند.

فرودگاه‌های هیترو (لندن)، گلاسگو و ساتمپتون در مالکیت فروویال (Ferrovial) (اسپانیا، ۲۵٪)، کمپانی قطر (۲۰٪) و Caisse de Depot et placement du Quebec (کانادا، ۱۲.۶۲٪) قرار دارد. مالک فرودگاه گنتویگ (دومین فرودگاه لندن) هم کمپانی جهانی زیرساخت‌ها (امریکا) است.

کمپانی IFM (استرالیا) علاوه بر سهمی که در مالکیت شرکت آب انگلیان دارد، مالک فرودگاه منچستر هم هست و بعلاوه، حق جمع‌آوری عوارض اتوبان ام سیکس را هم در تملک دارد. در ضمن مالک شرکت مخابراتی آرکیوا (Arqiva) هم هست. همه‌ی این تحولات در واقع نتیجه‌ی سرقت از دارایی‌های عمومی در یک مقیاس بزرگ است که اتفاق افتاد. دارایی‌هایی که متعلق به عموم مردم بریتانیا بود در واقع به شرکت‌ها و دولت‌های خارجی ارایه شد. لندن اخیراً به دلایل بسیار محکم با این که در قدرشناسی از مارگرگت تاچر برایش مجسمه‌ای بسازند، مخالفت کرد.

نظر به این که تاچر در واقع معمار این واگذاری‌ها بود که به کمپانی‌ها و دولت‌های خارجی هبه شد به یقین احتمال این که اروپایی‌ها بخواهند برای قدرشناسی از او مجسمه بسازند به مراتب بیش‌تر از لندن است و همچنین است ژاپن، استرالیا، کانادا، مالزی، امریکا، چین، قطر و سنگاپور.

بانوی آهنین در واقع این سرقت در روز روشن را آغاز کرد تا صاحبان ثروت‌های خصوصی و دولت‌های دیگر کشورها به طرز چشمگیری از آن بهره مند شوند. عموم در بریتانیا، که در واقع مالک اصلی این دارایی‌ها بودند، سرشان بدون کلاه ماند.

و همه‌ی این‌ها در زمانی اتفاق افتاد که تفاوت در ثروت بین کسانی که اندکی زیادی دارند و آن‌ها که به‌سختی می‌توانند زندگی‌شان را اداره کنند، به حدی رسیده بود که از دهه‌ی ۱۹۳۰ به این سو سابقه نداشت.

پیوند با منبع اصلی:

Ukania's Great Privatization Heist