ادامه از صفحه اول

آینده مالیه شهری در تهران

b. شهرداری تهران در سال ۹۵ براساس بودجه مصوب باید فقط ۱۲۰۰میلیارد تومان، یعنی هفت درصد بودجه را از طریق واگذاری درآمدهای مالی (اخذ وام) تأمین می‌کرده است. گزارش تفریغ نشان می‌دهد در انتهای سال، عملا ۳۰ درصد بودجه یعنی نزدیک به هفت هزارمیلیارد تومان توسط بدهی تأمین مالی شده است. از این میزان بدهی، ۸۰ درصد آن متعلق به بانک شهر است که شهرداری تهران بزرگ‌ترین سهام‌دار آن است. در چنین حالتی، این بدهی بزرگ باری مضاعف بر دوش شهرداری تهران و بانک شهر بوده و رابطه‌ای ناسالم را میان این دو مجموعه رقم زده است.

۳-بانک شهر به‌عنوان یکی از دارایی‌های شهرداری تهران مانند سایر بانک‌های کشور دچار بحران کمبود سرمایه و وجود دارایی‌های سمی در ترازنامه است. دارایی‌های سمی‌ای که بسیاری از آنها را شهرداری تهران بر این بانک تحمیل کرده است و با ادامه اعمال فرایندهای جدید نظارتی بانک مرکزی مبنی بر واقعی‌سازی ترازنامه‌ها و افزایش سرمایه واردآمدن ضررهای بزرگ به شهرداری تهران به‌عنوان سهام‌دار اصلی این بانک، دور از تصور نیست.

۴- بدنه اجرایی شهرداری تهران و پیمانکاران طرف قرارداد این نهاد در برابر کاهش هزینه‌ها و پیاده‌سازی روش‌های منجر به افزایش درآمدهای پایدار مقاومت خواهند کرد.

۵-بار بیشتری از تأمین هزینه‌های شهر بر دوش دولت خواهد افتاد. اتفاقی که در شرایط اقتصادی فعلی حاوی خبر خوشی برای دولتمردان نخواهد بود اما در بلندمدت لزوما اتفاق نامطلوبی نیست.

مجموع ملاحظات مذکور نشان‌دهنده ضرورت اصلاح سریع ساختار مالی شهرداری تهران است. به نحوی که در این اصلاح هم ساختار بودجه‌ریزی و هم ساختار نظارتی شورا بر اجرای بودجه باید عمیقا اصلاح و شفاف شود. در شرایط فعلی نیز، قوانین بالادستی بسیاری مانند قانون نوسازی و عمران شهری، طرح جامع درآمدهای پایدار شهرداری و قانون شوراها وجود دارد که اگرچه نواقصی نیز دارد، می‌توان از آنها برای اصلاح این ساختار بهره جست. با همه این احوالات، رئوس یک سناریوی اصلاحی را می‌توان به طور خلاصه چنین برشمرد: دموکراتیک‌سازی شیوه اداره شهر، جلب مشارکت شهروندان تهرانی و بازتعریف نقش دولت در مناسبات شهری. همه این موارد در بحث مالیه شهری مابازاهایی ملموس و مشخص دارد. دموکراتیک‌سازی شیوه اداره شهر سبب شفافیت درآمدها و مخارج و لاجرم حذف هزینه‌های غیرضروری اداره شهر می‌شود. در این شیوه، اجرای پروژه‌های مختلف شهری با جلب نظر عموم شهروندان انجام خواهد شد و می‌توان اطمینان داشت هرگز پروژه‌ای مانند پل صدر که فقط منفعت زودگذر عده معدودی را به زیان اکثریت شهروندان فراهم خواهد کرد، به مرحله اجرا نخواهد رسید. جلب مشارکت شهروندان تهرانی در ادامه فرایند دموکراتیزاسیون می‌تواند سبب افزایش درآمدهای پایدار شهری و کاهش شهرفروشی شود. اخذ عوارض استفاده از برخی معابر شهری یا اخذ عوارض از دارایی از جمله این موارد است. در نهایت نیز، افزایش هماهنگی با دولت می‌تواند سبب افزایش کمک‌های دولتی از طریق کمک‌های مستقیم و مالیات‌های عمومی شود. تجربه شکست‌خورده خودکفایی شهرداری‌ها در ایران، تجربه موفق پرداخت سهم از مالیات بر ارزش‌افزوده و تجربه حضور مستقیم دولت در تأمین مالی برخی پروژه‌های شهری در سراسر جهان نشان می‌دهد، تنظیم مجدد روابط مالی دولت و شهرداری در تهران یک ضرورت است.

چالش‌های توزیع مواد مخدر دولتی

در کنار مباحث پیرامون کاهش آسیب و تغییر الگوی مصرف، آنچه مهم‌تر به نظر می‌رسد، راهکارهای کاهش تقاضاست. فقر، دسترسی‌نداشتن به فرصت‌های شغلی، نبود زیرساخت‌های اجتماعی و تفریحی، از موارد مؤثر در افزایش نرخ مصرف مواد مخدر است. نمونه شایان ذکر، بخش‌هایی از جنوب کرمان است که به‌عنوان بارانداز و کریدور مواد مخدر ایران شناخته می‌شود. هم‌زمان قسمت‌های جنوبی این استان از دسترسی‌نداشتن به معیارهای توسعه اقتصادی و اجتماعی رنج می‌برند که می‌تواند دلیلی بر پیوستن افراد به گروه‌های قاچاق مواد مخدر و درگیرشدن در چرخه معیوب فقر، بزه و اعتیاد باشد. بنابراین، توجه هم‌زمان به برنامه‌های کاهش تقاضا به‌ویژه در مناطقی که به دلیل هم‌جواری‌های سرزمینی با مراکز تولید مواد مخدر (مانند افغانستان) یا بهره‌نداشتن از توسعه اجتماعی و اقتصادی، می‌توانند مستعد درگیرشدن در اقتصاد جرم و مواد مخدر و اعتیاد باشند، ضروری به نظر می‌رسد. در پایان، هرگونه تغییر احتمالی در پارادایم سیاست‌های مواد مخدری ایران، یقینا با درنظرگرفتن مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی، ژئوپلیتیک و همچنین تحولات امنیتی منطقه‌ای ایران، کارآمدتر خواهد بود. بنابراین، بسیار دور از نظر است که مدل‌های آمریکایی یا اروپایی جرم‌زدایی و قانونی‌سازی مواد مخدر، برای کشور ایران نیز یکسان و مناسب باشد. در نتیجه، برای ایران به مثابه یک کشور استراتژیک در منطقه، دنبال‌کردن سیاستی که حفره‌های مطالعاتی متعدد دارد، خالی از خطر نخواهد بود.

*پژوهشگر میهمان در پژوهشکده مطالعات

گروکشی بانک قالیباف در محاکم قضائی تأیید شد

ردپای بانک شهر در تخلف ۴۰ میلیاردی

شرق: ماجرای پرونده ۴۰میلیاردی سازمان نظام مهندسی، به صدور قرار وثیقه دومیلیاردی برای رئیس و معاونان شعب بانک شهر رسید. البته ماجرا هنوز هم ختم به خیر نشده و زوایای دیگری از تخلفات رونمایی شده است. رئیس سازمان نظام مهندسی استان تهران به‌تازگی در گفت‌وگویی، با پرداختن به چگونگی تخلف رخ‌داده، خبر داده این سازمان از برخی از اعضای هیئت‌مدیره ششم سازمان نظام مهندسی هم شکایت عام کرده است. به نظر این افراد، همان افرادی هستند که اکبر ترکان، رئیس سازمان نظام مهندسی کشور وقت، به آنها اشاره کرده بود. ترکان این اتفاق را به اختلاس شبیه کرده بود و از دست‌داشتن مدیران وقت سازمان نظام مهندسی در ماجرا خبر داده بود.

خیانت در امانت رخ داده، نه اختلاس

اما درهرحال، حسین قربانخانی، رئیس سازمان نظام مهندسی استان تهران، اختلاس را رد می‌کند و درباره آخرین وضعیت تخلفات مطرح‌شده هیئت‌مدیره دوره ششم سازمان نظام مهندسی برای سپرده‌گذاری ۴۰ میلیارد تومانی در بانک شهر می‌گوید: بحث اختلاس درباره ۴۰ میلیارد تومانی که در دوره ششم هیئت‌مدیره نظام مهندسی سپرده‌گذاری شد و دقیق نیست؛ چراکه اختلاس در موضوعات دولتی می‌تواند رخ دهد؛ بنابراین در بخش خصوصی می‌تواند خیانت در امانت نامیده شود.

وی می‌افزاید: خیانت در امانت هم چند شرط دارد که در اینجا اصلا وجود ندارد. فردی در هیئت‌مدیره دوره ششم نظام مهندسی تهران اعلام کرد که اگر پول این سازمان را در بانک شهر سپرده‌گذاری کنید، این بانک به شرکت‌هایی که در بافت فرسوده واحد مسکونی احداث کنند، وام می‌دهد و به‌این‌ترتیب هم برای مهندسان ایجاد اشتغال می‌شود و هم به نفع مردم است.

شیطنت با چک سفیدامضا

قربانخانی ادامه می‌دهد: هیئت‌مدیره نظام مهندسی ساختمان تهران هم به نیت خیرخواهانه ۴۰ میلیارد تومان پول را در بانک شهر سپرده‌گذاری کرد؛ اما در زمانی که این مبلغ را می‌خواستند سپرده‌گذاری کنند، شیطنتی انجام شد و یک فرم سفیدامضا در وثیقه این پول هم

گرفتند و شرکت «م» «ا» آمد روی سپرده‌های نظام مهندسی ساختمان وام گرفت. رئیس سازمان نظام مهندسی استان تهران تصریح می‌کند: سازمان نظام مهندسی اقدام حقوقی دراین‌باره علیه بانک کرده است؛ چون بانک نمی‌توانسته این کار را انجام دهد و قاضی هم حکم داده که نمی‌توانسته‌اند سفیدامضا بگیرند و سازمان بدون داشتن علم به این موضوع این کار را کرده است. البته سازمان نظام مهندسی هم شاید دراین‌باره خطایی انجام داده باشد؛ اما به‌هرحال دادگاه حکم داده تا تعیین‌تکلیف پرونده، این ۴۰ میلیارد تومان سر جای خود بماند و ماهانه هم سود ۲۰درصدی خود را دریافت کنیم.

بلوکه پول در بانک شهر

وی ادامه می‌دهد: این پول با مابقی پول‌های ما که در بانک‌هاست، تفاوتی ندارد. فقط نمی‌توانیم آن را جابه‌جا کنیم؛ اما سود آن را دریافت می‌کنیم. بانک شهر هم اعلام می‌کند تا زمانی که آن شرکت («م» «ا») که وام گرفته، بازپرداخت را به اتمام نرساند، ۴۰ میلیارد تومان را بانک شهر نزد خود نگه خواهد داشت.

بانک، میزان وام را اعلام نمی‌کند

به گفته قربانخانی، یکی از مشکلاتی که وجود دارد این است که ما هنوز نتوانسته‌ایم از بانک شهر آمار بگیریم شرکت مزبور چه میزان وام از بانک شهر گرفته است.

وی ادامه می‌دهد: دادگاه برای رئیس و معاون قبلی و دوره بعد یکی از شعب بانک شهر قرار وثیقه دو میلیارد تومانی صادر کرده است و بانک شهر این پول را نقدی واریز کرده است و این افراد آزاد هستند.

نامه دادگاه علیه این بانک

قربانخانی تصریح می‌کند: تعیین تکلیف این پرونده در پروسه قضائی قرار دارد؛ اما پول ما وجود دارد و ماهانه هم سود آن را دریافت می‌کنیم. ما کار را به این نقطه رساندیم و دادگاه نامه زده است به بانک شهر که حق ندارید سپرده را به نفع خود ضبط کنید.

قربانخانی در پاسخ به این سؤال که آیا از اعضای هیئت‌مدیره نظام مهندسی نیز شکایتی شده است، گفت: ما شکایت عام مطرح کرده‌ایم و دادگاه فعلا برای مدیران شعبه قرار صادر کرده است.

در بیانی دیگر می‌توان گفت، در هیئت‌مدیره دوره ششم ۴۰ میلیارد تومان از اموال سازمان نظام مهندسی به بانک سپرده شده که این مبلغ، وثیقه دریافت تسهیلات برای یک شرکت خصوصی قرار گرفت. به‌همین‌دلیل هیئت‌مدیره دوره هفتم به ریاست حبیب‌الله بیطرف و قربانخانی، رئیس کنونی نظام مهندسی، به دنبال این هستند تا این مبلغ ۴۰ میلیارد تومان از بلوکه بانک شهر خارج شود. سال گذشته، اکبر ترکان در پی اعلام این تخلف از سوی حامد مظاهریان، معاون وزیر راه، این اقدام را اختلاس خوانده بود که این جمله با واکنش رئیس وقت نظام مهندسی تهران روبه‌رو شده بود. سعید غفرانی، درباره اظهارات ترکان گفته بود: «چنین چیزی صحت ندارد. پولی در بانک سپرده‌گذاری شده و بانک سود آن را می‌دهد و نه پولی گم شده و نه اینکه سوءاستفاده‌ای صورت گرفته است».

غفرانی در واکنش به این موضوع که در هفته‌های اخیر برخی معاونان وزیر راه و شهرسازی از بروز تخلف ۴۰ میلیارد تومانی می‌گویند، افزود: «هیچ تخلفی دراین‌باره صورت نگرفته است، سال ۹۳، ۴۰ میلیارد تومان در بانک شهر سپرده‌گذاری شد که این بانک هم ماهانه به‌طور منظم حدود دو میلیارد تومان سود آن را پرداخت کرده است». البته این گفته او از سوی مقام قضائی رد شد و تخلف صورت‌گرفته نیز به تأیید رسید. اکنون مسئولان نظام مهندسی تهران به دنبال آزادکردن پول بلوکه‌شده در بانک شهر همراه با برخورد قضائی با متخلفان در این پرونده هستند.

آخرین مصاف آخوندی و قالیباف

شرق، مهتاب قلی‌زاده: درست یک روز مانده به افتتاح خط هشت متروی تهران که به نام مترو فرودگاه امام‌خمینی(ره) شناخته می‌شود، دادگستری کل استان تهران نامه‌ای به فرمانده پلیس آزادراه تهران- قم و فرمانده فرودگاه امام خمینی(ره) نوشته و دستور داده که تا زمان تصویب طرح ایمنی خط هشت مترو تهران در شورای عالی فنی امور زیربنایی وزارت راه، افتتاح و بهره‌برداری از این خط را متوقف کند. هرچند مخاطب دادگستری پلیس آزادراه و فرمانده فرودگاه و بانی و مجری این خط مترو، است. پس به نظر می‌رسد نامه دادگستری بی‌فایده باشد؛ چون شهرداری همچنان می‌تواند افتتاحیه خود را برگزار کنند؛ آنها برای این برنامه، روزنامه‌نگاران را دعوت کرده‌اند و هیچ نامه‌ای هم برای کنسل‌شدن برنامه به رسانه‌ها نفرستاده‌اند. آن‌طور که «شرق» اطلاع کسب کرده است، شورای عالی فنی امور زیربنایی وزارت راه‌وشهرسازی در تلاش برای استانداردکردن این خط مترو و ایمن‌سازی آن، به دادگستری اطلاعاتی داده است و بر همان مبنا، دادگستری جمهوری اسلامی ایران هم در نامه مورخ ۹۶/۵/۱۱، به فرماندهی پلیس آزادراه تهران-قم و فرمانده پلیس فرودگاه بین‌المللی امام‌خمینی(ره) دستور داده است تا زمانی که طرح ایمنی خط هشت متروی تهران به تصویب شورای عالی فنی امور زیربنایی وزارت راه‌وشهرسازی نرسیده و روی خط انجام نشده باشد، از هرگونه افتتاح و بهره‌برداری در این خط جلوگیری کند و اگر از دستور قضائی سرپیچی شود، بر اساس قانون اقدام لازم انجام خواهد گرفت. متن کامل این نامه بر تارنمای «وزارت راه‌وشهرسازی» قرار داده شده است.

در جلسه‌های مشترک مسئولان وزارت راه‌وشهرسازی با مسئولان شرکت متروی تهران، قرار بود طرح ایمنی خط متروی تهران- فرودگاه امام(ره)، با توجه به هم‌جواری آن با آزادراه تهران- قم از سوی شرکت متروی تهران تهیه شود تا پس از بررسی شورای عالی فنی امور زیربنایی وزارت راه‌وشهرسازی و در صورت نبود یا رفع ابهامات تصویب شود. درحال‌حاضر طرح ایمنی خط متروی تهران- فرودگاه امام که از سوی شرکت متروی تهران تهیه شده است، مورد تأیید شورای یادشده نیست.

مصاف آخر

حدود چهار سال است که مرد شماره یک تهران با وزیر راه‌وشهرسازی در تقابل‌اند. این احتمالا آخرین رویارویی آقای وزیر با آقای شهردار است. در آخرین روزهای مدیریت قالیباف در خیابان بهشت، وزارت راه‌وشهرسازی با حکم قضائی مانع افتتاح ایستگاه متروی فرودگاه امام شده است. سابقه اختلاف آخوندی و قالیباف به «بیگانگی رویکرد» این دو نسبت به هم بازمی‌گردد؛ بیگانگی عمیقی که آخوندی آن را «رویکرد سوداگرانه» نام‌گذاری کرده است. تکیه او بر کرسی وزارت راه‌وشهرسازی، همین اندازه میان شهرداری و وزارت راه اختلاف‌برانگیز بود که کار را به دو بار لابی حامیان قالیباف در مجلس برای استیضاح آخوندی کشاند. حالا در روزهای آخر شهرداری قالیباف، وزارت راه‌وشهرسازی پرده پایانی اختلاف‌ها را کنار زده و با «حکم قضائی»، به جدال با شهرداری رفته است. «تأییدنشدن طرح ایمنی متروی تهران-فرودگاه امام» در شورای عالی فنی امور زیربنایی، موضوعی است که چندی پیش از سوی وزارت راه‌وشهرسازی اعلام شد و حالا با پیگیری قضائی، افتتاح این ایستگاه که قرار بود در ۱۶ مرداد انجام شود، معلق شده است.

عباس آخوندی در همه سال‌های گذشته، دلش

عکس: آرشیو شاهدی، مهر

از وضع مدیریت شهری تهران بسیار گرفته بود. پیش‌تر بارهاوبارها به وضع مدیریت شهری تهران و تراکم‌فروشی تاخته بود و به‌عنوان عالی‌رتبه‌ترین مقام سیاست‌گذار حوزه مسکن، به روند خانه‌سازی در کشور انتقاد داشت. او به «شرق» گفته بود: «این نمونه کامل مدیریت سوداگرانه شهری در یک جامعه با حاکمیت ضعیف قانون است»؛ «این خانه‌سازی برای سوداگری و ملک‌بازی است. اینها برای نیاز مردم ساخته نشده‌اند؛ اگر ساخته شده بود که مردم در آن زندگی می‌کردند... «مدیریت شهری» برای اینکه بتواند هزینه گزاف برخی طرح‌های بی‌حاصل را تأمین کند، شهر را که آینده مردم تهران است، می‌فروشد». «زمانی که مدیریت شهری بتواند تمام فضای شهر، حقوق مردم و امکان زیست نسل آینده را بفروشد و در اختیار عده‌ای سوداگر قرار دهد، سوداگرانی که به قدرت تکنیک مسلح‌اند، نتیجه آن همین «جنگل ساختمانی» است که در تهران می‌بینیم. طبیعی است تنها چیزی که در این جنگل مهم نیست، کیفیت زندگی شهروندان است».

آخوندی به‌صراحت اعلام کرده بود: «از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲ فقط در شهر تهران ۷۶۰ هزار واحد مسکونی پروانه دریافت کرده‌اند؛ یعنی تنها در چهار سال برای حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد جمعیت شهر تهران پروانه صادر شده است. پس باید وضعیت مردم از نظر سرپناه خوب باشد. این رقم بسیار بزرگ و تصورِ آن سخت است. در سال ۱۳۹۰، ۲۳۳ هزار واحد مسکونی در تهران پروانه دریافت کرده‌اند. اگر هر واحد مسکونی را برای یک خانواده با بعد جمعیتی حدود دو، سه نفر در نظر بگیرید، باید حدود ۷۰۰ هزار نفر صاحب سرپناه شده باشند. اگر این روند ادامه داشته باشد، باید فقط در هشت سال تهران کامل از نو ساخته شود. این آمارها برای این است که بدانید در اقتصاد مسکن کجا بحثمان سوداگری است و کجا خانه‌سازی برای تقاضای مصرفی مردم برای خانه‌دارشدن. «مدیریت شهری» برای اینکه بتواند هزینه گزاف برخی طرح‌های بی‌حاصل را تأمین کند، شهر را که آینده مردم تهران است، می‌فروشد که بتواند پول اتوبان صدر را دربیاورد و مشکل مسکن سرجای خودش باقی مانده است. زمینی هم باقی نمانده است، مدیریت شهری آسمان را می‌فروشد. همه اینها در قالب برج به فروش می‌رسد».

انتقاد به شیوه مدیریت شهری اما همه ماجرا نبود؛ در روند تبلیغات پیش از انتخابات ریاست‌جمهوری، آخوندی هم پس از بیژن زنگنه به قالیباف پیشنهاد داد که دارایی‌های خود و خانواده‌شان را «تاخت بزنند». این پیشنهاد واکنشی به تبلیغ انتخاباتی آقای قالیباف بود که گفته بود: «باید مشخص باشد خودمان و بستگان درجه اولمان؛ یعنی همسر، فرزندان، خواهران و برادرانمان چه داریم، چه‌کار انجام می‌دهیم و کجا زندگی می‌کنیم». آخوندی در همان جریان‌های انتخابات، باز هم به «شرق» گفته بود: تقسیم‌بندی قالیباف از جامعه جوک است.

البته در این میان قالیباف هم بی‌کار ننشسته بود و گاهی هم به انتقادها پاسخ می‌داد؛ برای نمونه وزیر راه در دومین هم‌اندیشی لایحه مدیریت شهری هم گفته بود: وقتی شهرداری قانون بفروشد، رئیس‌جمهوری چه بگوید؟ درمقابل، قالیباف هم گفته بود که متأسفانه امروز افرادی که خودشان حداقل دو دهه مسئولیت در حوزه‌های تخصصی و سیاسی داشته‌اند و به تعبیر خودشان در بخش سوداگری مسکن هم ۱۰ سال تجربه دارند، به‌جای پاسخ‌گویی درباره عملکردشان، با آمار و تحلیل غلط در نقش اپوزیسیون حرف می‌زنند؛ این عین بی‌انصافی است. همه ما باید پاسخ‌گوی دوران مدیریتمان باشیم، کماینکه بنده هم باید پاسخ‌گوی ۱۱ سال مدیریت خودم باشم. شهردار تهران همچنین با مطرح‌کردن بودجه تهران به این نکته اشاره کرد که ۱۲ میلیون لیتر بنزین در تهران سوخته می‌شود و درآمد ناشی از عوارض آن به‌جای اینکه بر اساس قانون به شهرداری تهران پرداخت شود، در جای دیگری هزینه می‌شود! قالیباف درباره انتقاداتی که به مدیریت شهری وارد می‌شود و مسئله عدالت اجتماعی و آلودگی هوا و اشتغال را به شهرداری تهران مرتبط می‌دانند هم گفت: یادشان باشد همه ایران، تهران نیست و همه تهران، شهرداری نیست و شهردار تهران مسئول پاسخ‌گویی ناکارآمدی‌های دولت‌ها نیست.

نمونه دیگر دی‌ماه ۱۳۹۲ بود که آخوندی در جلسه شورای شهر تهران گفت که «من زمان تصویب طرح جامع نبودم، اما خبر دارم در آخرین جلسه رئیس دولت دستور افزایش ۲۰ درصد تراکم به کل تراکم‌های شهر تهران را داده است. این چه تصمیم‌گیری کارشناسانه‌ای است؟ در این جلسه خواستار کاربری ویژه برای زمین‌های دولتی شده‌اند، زمین‌های دولتی برای تجارت نیست. ما باید در دولت در خدمت مردم باشیم، نه اینکه تجارت‌خانه باز کنیم. می‌دانم این سخنان از زبان یک وزیر مسئولیت‌آور است، ولی وضعیت تهران و شهرهای بزرگ نگران‌کننده است. من نمی‌خواهم مردم را نگران کنم و روی سخنم با مردم نیست با دولتمردان و مدیران شهری است که چرا محدوده قابل سکونت تهران را که ۶۳۰ کیلومترمربع بوده است آن‌طور افزایش دادند که در آینده سطح مسکونی تهران ۶۴۰ میلیون مترمربع خواهد بود و بر اساس طرح جامع و تفصیلی ۱۵ میلیون نفر در آن سکونت خواهند داشت؟» در همان جلسه قالیباف گفت: «بارها در شورای سوم این بحث شد که شهر تراکم‌فروشی انجام می‌دهد، اما این حرف درستی نیست. ما در شهر بر اساس قانون و نه سلیقه‌ای تراکم پایه‌ای را که دیده شده، ۱۲۰ درصد در تهران بر اساس طرح تفصیلی و طرح جامع-یک تراکم مجاز داریم».

اردیبهشت‌ماه امسال و در جریان تبلیغات انتخابات ریاست‌جمهوری، اظهارات و سخنرانی‌های انتخاباتی محمدباقر قالیباف علیه عملکرد دولت در «آزادراه تهران» و «راه‌آهن غرب کشور» آخوندی را به واکنش مستقیم واداشت. قالیباف در یکی از سخنرانی‌های انتخاباتی خود خطاب به مسئولان دولت یازدهم گفته که «پیرمردها فوت کردند، بچه‌ها بزرگ شدند، ولی هنوز آزادراه تهران شمال را نساختید! باید جاده را ثبت میراث فرهنگی کنید!» پس از این اظهارات، قالیباف بار دیگر درباره طولانی‌شدن مدت‌زمان پروژه چندین‌ساله آزادراه تهران- شمال و راه‌آهن غرب کشور انتقاداتی را مطرح کرد. پس از این اظهارات بود که آخوندی با انتشار فیلمی که مربوط به زمان افتتاح فاز اول آزادراه تهران- شمال در دولت یازدهم بود، در کانال تلگرامی خود اعلام کرد: «به طور اتفاقی این مصاحبه را همین امروز درباره آزادراه شمال در چالوس داشتم. این پاسخی است به مطالب خلافی که آقای قالیباف امشب در برنامه تبلیغی خود درباره این آزادراه گفت. اظهارات ایشان گمراه‌کننده و مشحون از مطالب خلاف‌واقع بود».

هرچه که باشد، حالا دیگر قالیباف از شهرداری تهران رفتنی است و این نقطه پایان تقابل این دو است.

دسته‌گل دولت احمدی‌نژاد

تأییدنشدن فنی متروی فرودگاه به‌کلی به «رعایت‌نشدن حریم ریلی جاده» مربوط است؛ بر اساس ماده پنج قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، ایجاد هرگونه ساختمان و دیوار کشی و تأسیسات به شعاع صد متر از انتهای حریم راه‌ها بدون کسب مجوز از وزارت راه ممنوع است. با وجود این، این پروژه در وزارت راه و ترابری کلید خورده است و بی‌توجهی مسئولان وقت وزارت راه به این موضوع هم پرسش‌برانگیز است.

یک منبع آگاه در وزارت راه‌وشهرسازی دراین‌باره به «شرق» گفت که «کلنگ این پروژه ابتدا در وزارت راه و ترابری از سوی حمید بهبهانی زده شد و از همان ابتدا برای حریم خطوط ریلی که باعث تأییدنشدن ایمنی شده، کشیدن فنس پیشنهاد شده بود». این پیشنهاد احتمالا برای پایین‌بردن هزینه‌های احداث از سوی وزیر راه وقت ارائه شده و اکنون همین موضوع برای وزارت راه‌وشهرسازی دردسرساز شده است.

پیگیری‌های «شرق» نشان می‌دهد این مشکل در برخی پروژه‌های مشابه کشور هم وجود داشته است؛ ایستگاه متروی ترمینال جنوب یکی از نمونه‌های این معضل است که در حریم ریلی تهران قرار دارد. نمونه دیگری در راه‌آهن ورامین وجود دارد که مصوبه احداث آن از سوی وزارت راه‌وشهرسازی صادرشده و این خط هم در حریم ریلی قرار داد. از سوی دیگر محور گلشهر- هشتگرد هم درون باکس‌های بتونی برای کاهش هزینه‌ها با سنگریزه پر شده است که باعث ایجاد آلودگی صوتی و کاهش ایمنی خواهد شد.

بورس

خودرویی‌های سبزپوش هفته را آغاز کردند
رشد ۱۱۸واحدی شاخص کل

پدرام سمیعی‌تبریزی
کارشناس بازار سرمایه
شرکت سبدگردان کاریزما

● اولین روز بازار سهام در هفته جاری با رشد ۱۱۸.۱۶واحدی شاخص کل آغاز شد. در این روز که بیش از ۷۶۲ میلیون انواع سهم و اوراق بهادار معامله شده بود، خودرویی‌ها پیشتاز بازار بودند. دیروز؛ بیش از ۷۶۲ میلیون انواع سهم و اوراق بهادار به ارزش سه‌هزارو ۱۱۴ میلیارد ریال در بورس تهران و فرابورس دادوستد شد. در پایان این معاملات شاخص کل با رشد ۰.۱۵درصدی معادل ۱۱۸.۱۶واحدی، به رقم ۸۱ هزارو ۳۸۴.۱ واحد بالغ شد. شاخص قیمت در این روز با رشد ۳۸.۳۱واحدی عدد ۲۶ هزارو ۳۸۵ واحد و شاخص آزاد شناور نیز با رشد ۱۹۱.۷۹واحدی عدد ۸۹ هزارو ۸۱۱ واحد را به ثبت رساند. در بورس تهران بیش از ۵۹۶ میلیون سهم و حق تقدم به ارزش هزارو ۷۱۰ میلیارد ریال معامله شد و پربیننده‌ترین سهم این بازار «پرداخت» بود. علاوه بر این معاملات «پارسان» توانست شاخص کل را ۵۴.۴۳ واحد تقویت کند و «فولاد» نیز با تأثیر منفی ۳۸.۰۳ واحد مانع از رشد بیشتر شاخص شد. در فرابورس نیز با جابه‌جایی ۱۶۵ میلیون انواع سهم و اوراق بهادار به ارزش هزارو ۴۰۳ میلیارد ریال، شاخص این بازار با کاهش ۰.۶واحدی به عدد ۹۳۰.۶ واحد رسید. گفتنی است؛ ۸۴ میلیون ورقه به ارزش ۸۳۵ میلیارد ریال از این معاملات به بازار اوراق بدهی اختصاص داشت. دراین معاملات گروه خودرویی نسبت به سایر گروه‌ها از بخت و اقبال بیشتری برخوردار بود و اکثر نمادهای معاملاتی با رشد قیمت همراه شدند. بیشترین رشد قیمت این گروه را «خاهن» با رشد ۴.۹۶درصدی تجربه کرد. اغلب نمادهای معاملاتی گروه فلزات اساسی و محصولات شیمیایی نیز رشد مطلوبی داشتند. اما گروه‌های سیمانی و دارویی با افت قیمت مواجه شدند. دیروز «چفیبر»، «لبوتان» و «خاهن» بیشترین افزایش قیمت و «مداران»، «قشرین» و «شسینا» بیشترین کاهش قیمت را داشتند. از سوی دیگر «کمنگنز» بیشترین تقاضای خرید و «سمازن» نیز بیشترین صف فروش را به خود اختصاص دادند. در سوی دیگر؛ مدیرعامل بانک پارسیان از زمان تقریبی ارائه صورت‌های مالی و برگزاری مجمع سالانه نوبت دوم این بانک خبر داد و گفت: درحالی زمان زیادی از پیشنهاد افزایش سرمایه ۱۱۷درصدی (از ۲.۳ به پنج هزار میلیارد تومان) و اخذ مجوز بانک مرکزی می‌گذرد که هنوز سازمان بورس با این پیشنهاد موافقت نکرده است. همچنین با توجه به عملکرد سال گذشته و سه ماه نخست سال، اگر صورت‌های مالی ۱۲ماهه سال گذشته به تأیید حسابرس برسد، در دو هفته آینده در کدال منتشر خواهد شد. گفتنی است؛ نماد بانک پارسیان از ۱۳ آبان سال گذشته تاکنون بسته مانده است. علاوه بر این، رئیس کل بانک مرکزی از ادغام مؤسسه‌های ثامن، مهر اقتصاد و کوثر خبر داد و گفت: مؤسسه غیرمجاز ثامن و مهر اقتصاد با مؤسسه کوثر ادغام و یک بانک ایجاد خواهد شد. این ادغام نهایی بوده و در دستور کار است.

خبر

حضور بیطرف در وزارت نیرو قطعی شد

● **ایسنا:** جابه‌جایی حمید چیت‌چیان از طبقه دوازدهم ساختمان شیشه‌ای وزارت نیرو قطعی شده تا بار دیگر حبیب‌الله بیطرف به صندلی وزارت نیرو تکیه بزند.

افق روشن اقتصادی ایران و اوراسیا

● معاونان وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی جمهوری اسلامی ایران با همتایان خود از پنج کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در شهر ایروان دیدار و گفت‌وگو کردند. به گزارش روابط‌عمومی سازمان توسعه تجارت ایران، مجتبی خسروتاج، قائم‌مقام وزیر صنعت در امور تجارت و ریاست کل سازمان توسعه تجارت ایران، با اعلام این خبر افزود: مذاکرات درخصوص ترجیحات تعرفه‌ای برای اقلام کشاورزی و مواد غذایی مورد مبادله بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به نتیجه رسید و مقرر شد اسناد امضاشده حداکثر در یک هفته آتی مورد تأیید نهایی از سوی مقامات طرفین قرار گرفته و مبادله شوند. وی خاطرنشان کرد: در این دور از مذاکرات حدود یکصد تعرفه از محصولات کشورهای عضو اتحادیه مذکور در مقابل ۱۲۵ محصول صادراتی جمهوری اسلامی ایران به کشورهای عضو اتحادیه برای اعطای تعرفه‌های ترجیحی در آینده نزدیک مورد توافق قرار گرفت. خسروتاج با اشاره به توافق دور قبلی اجلاس که حدود سه هفته پیش با موضوع اعطای تعرفه‌های ترجیحی برای کالاهای صنعتی در ایروان برگزار شد، تأکید کرد: مذاکرات و توافقات فوق‌الذکر زمینه‌ساز توسعه روابط اقتصادی با کشورهای روسیه، قزاقستان، بلاروس، قرقیزستان و ارمنستان خواهد شد و حقوق گمرکی کالاهای صادراتی ایران به این کشورها نیز کاهش خواهد یافت.