گزارش

چهارشنبه آینده رییس اتاق تهران مشخص می‌شود
زور آزمایی برای ریاست بر اتاق

■ **گروه اقتصادی:** پس از حرف و حدیث‌هایی که پیرامون نحوه برگزاری انتخابات دوره هفتم اتاق تهران شکل گرفت، گویا این بار نوبت زمان برگزاری انتخابات هیات رییسه این دوره است که محل بحث و جدل جدیدی برای انتخاب‌شدگان این دوره شود. برخی پایان سال را زمان مناسبی برای برگزاری انتخابات هیات رییسه اتاق تهران می‌دانند و از تاریخ‌های ۲۰ و ۲۴ اسفند سخن می‌رانند و برخی اوایل سال آینده را بهترین زمان برای این موضوع اعلام می‌کنند. گویا گروه اول که هیات رییسه فعلی اتاق را در دست دارند می‌خواهند هر چه زودتر انتخابات هیات رییسه هفتمین دوره را برگزار کنند تا شاید بتوانند جایگاه فعلی خود در اتاق تهران را هر چه سریع‌تر تثبیت کنند و گروه دوم نیز با انتقاد از این موضوع خواهان برگزاری انتخابات هیات رییسه در اوایل سال آینده هستند. در این گیرودار که قرار است اعضای جدید اتاق با قدیمی‌ها وارد رقابت شوند احتمال تصاحب ریاست اتاق توسط یحیی آل‌اسحاق بیش از سایرین است. فاطمه دانشور، فعال بخش خصوصی از جمله کسانی است که اردیبهشت ماه را زمان مناسبی برای برگزاری انتخابات هیات رییسه می‌داند. او معتقد است: تعیین ۲۰ اسفند به عنوان زمان برگزاری انتخابات هیات رییسه دوره هفتم اتاق تهران، برنامه هیات رییسه فعلی است. بنابراین واضح است آنهایی که جدید هستند فرصت معرفی خود را نیابند و به همین دلیل نیز از شانس کمتری نسبت به دیگران برای حضور در هیات رییسه اتاق تهران برخوردارند. او برگزاری انتخابات اتاق در تاریخ ۲۰ اسفند را زود می‌داند و می‌افزاید: حتی برگزاری یک جلسه برای معرفی اعضای جدید پیش از برگزاری انتخابات هیات رییسه هم کافی نیست و پیشنهاد ما تعیین هیات رییسه در اردیبهشت ماه سال آینده است. با این حال به نظر می‌رسد با وجود اعتراضات در خصوص زمان انتخابات هیات رییسه جدید، سه‌شنبه آخر سال جاری همچنان به عنوان روز موعود در نظر گرفته شود و حتی خبری از برگزاری جلسه معارفه برای اعضای جدید هم نباشد چرا که محمدمهدی راسخ، دبیر کل اتاق بازرگانی تهران در واکنش به درخواست برخی از کاندیداهای منتخب انتخابات دوره هفتم اتاق بازرگانی تهران مبنی بر برگزاری یک جلسه معارفه هیات نمایندگان پیش از جلسه تعیین هیات رییسه این اتاق می‌گوید: تا زمانی که اعتبارنامه‌ها تایید نشود هیچ کس قابل دعوت نیست تا از این طریق جلسه معارفه‌ای قبل از برگزاری نشست تعیین هیات رییسه برگزار شود اما اگر زمانی باشد جلسه معارفه می‌گذاریم. محمدمهدی راسخ در این مورد توضیح داد: هنوز اعتبارنامه‌ها تایید و صادر نشده است و روند نیز به گونه‌ای است که بعد از انتخابات به شکایات رسیدگی می‌شود و سپس اعتبارنامه‌ها تایید و بعد اولین نشست هیات نمایندگان برگزار می‌شود. وی با تصریح اینکه جلسه تعیین هیات رییسه اتاق تهران ۲۰ اسفند ماه سال جاری نیست، افزود: به احتمال قوی این جلسه ۲۴ اسفند ماه برگزار می‌شود. دبیر کل اتاق تهران در حالی این خبر را اعلام می‌کند که پیش از این قرار بود، جلسه نخست هیات نمایندگان دوره هفتم اتاق بازرگانی تهران ۲۰ اسفند ماه برگزار شود. راسخ دلیل این امر را چنین توضیح می‌دهد: با صحبت‌هایی که شده و با توجه به زمان برای تایید شدن اعتبارنامه‌ها و معرفی نماینده‌های وزارتخانه‌های صنایع و بازرگانی، مجموعه اینها را که می‌بینیم و با توجه به اینکه جلسات گذشته هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، سه‌شنبه‌های پایانی هر ماه برگزار می‌شد پیش‌بینی ما این است که این جلسه نیز سه‌شنبه آخر سال یعنی ۲۴ اسفند ماه برگزار می‌شود. با این همه به نظر می‌رسد اعضای قدیمی اتاق تهران که در دوره جدید نیز انتخاب شده‌اند در سه‌شنبه پایانی سال همراه با جشن چهارشنبه‌سوری موفقیت جدید خود را به عنوان هیات رییسه جدید جشن گیرند بی آن که فرصت معرفی و حضور اعضای جدید در هیات رییسه اتاق را دهند.

خبر

دامداران یارانه شیر دریافت می‌کنند

■ وزیر جهاد کشاورزی از ارایه طرحی به رییس جمهور برای پرداخت مستقیم یارانه شیر به دامداران خبر داد. به گزارش مهر، صادق خلیلیان گفت: در صورت تصویب این طرح، یارانه شیر به جای پرداخت به صاحبان صنایع لبنی به طور مستقیم به دامداران پرداخت می‌شود. وی با اشاره به اینکه در صورت اجرای این طرح علاوه بر حمایت از تولید و افزایش فعالیت اقتصادی دامداران، مردم هم می‌توانند شیر را بهتر مصرف کنند، افزود: تغییر این مکانیزم به نفع تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی خواهد بود. وزیر جهاد کشاورزی گفت: با تصویب این طرح صاحبان صنایع لبنی می‌توانند شیر را با قیمت مناسب دریافت و محصولات خود را با قیمت و کیفیت مناسب در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند و ضرری هم متوجه آنها نیست.

اولین سالگرد ارتحال عالم و عارف ربانی مرحوم حاج شیخ علی مقدادی اصفهانی فرزند عارف و اصل مرحوم شیخ علی اصفهانی (نخودکی) را به اطلاع دوستان و ارادتمندان آن مرحوم می‌رساند. بدین مناسبت مجلس بزرگداشت آن مرحوم روز دوشنبه ۸۹/۱۲/۱۶ ساعت ۱۶/۳۰ الی ۱۸ در مسجدالرضا(ع) واقع در خیابان خرمشهر (آپادانا) میدان نیلوفر منعقد می‌گردد.
از طرف فرزندان آن مرحوم

گفت‌وگوی اختصاصی «شرق» با وزیر نیرو

استیضاح نامجو در آب

رضا زندی: «نامجو از وزارت نیرو رفت.» این، روی اول سکه خبری است که این هفته منتشر خواهد شد. هفته‌ای که وزیر نیرو را پشت تریبون استیضاح می‌کشاند تا چهل و پنج نماینده هم قسم شده در هفت خوان، بازخواستش کنند. نامجو اگر در این خوان‌ها بلغزد سکه بختش با همین ،رو بر زمین می‌نشیند و اگر نه، وزارت همچنان به نامش خواهد بود. او برای ماندن باید پاسخگوی این هفت سوالی باشد که نمایندگان بر کارنامه هجده ماه‌اش گذاشته‌اند: «فقدان مدیریت و برنامه‌ریزی، عدم رعایت عدالت و اقدام تبعیض‌آمیز میان مناطق مختلف، عدم اجرای تعهدهای داده شده در زمان رای اعتماد، طولانی شدن مصوبه‌های دولت و تعهدهای وزارت نیرو برای اجرای سدها و آبرسانی و فاضلاب، عدم تامین آب و برق مورد نیاز طرح‌های صنعتی، کشاورزی و آشامیدنی، فقدان برنامه‌ریزی و اولویت‌بندی طرح‌های آبرسانی و تامین برق شهری و روستایی و طولانی شدن اجرای سدها و آبرسانی و مشکلات متعدد مردم و تضاد وزارتخانه.» مفاد رسمی استیضاح اگر در هوای راهروهای مجلس استشمام شود بر یک محور اصلی نوشته خواهد شد: «استیصاح نامجو در آب».

از داستان خوزستان تا ماجرای رفسنجان

صحن علنی بهارستان هنوز ماجرای کشمکش‌های مسندنشینان درباره انتقال آب از سرشاخه‌های کارون به دشت رفسنجان را از یاد نبرده است. وقتی اول بهمن ۸۳، کمیسیون عمران و کشاورزی مجلس در صحن علنی رسما اما به صورت مشروط با انجام این پروژه موافقت کرد و درست یکسال بعد، نماینده خوزستان و عضو کمیسیون انرژی در هفدهمین روز دی‌ماه، وقتی از دیدار سید پرویز فتاح، وزیر نیروی دولت نهم می‌آمد به نقل از آقای وزیر، انجام این پروژه را منتفی اعلام کرد. اگر اعلام موضع سال ۸۳ مجلس، کارشناسی و ملی بود پس ماجرای سال ۸۴ و منتفی شدن این پروژه چرا کلید خورد. و اگر کارشناسی و ملی نبود چرا تریبون مجلس، مردم چشم انتظار آب را امیدوار کرد.! اگر آب، مایه تداوم حیات است پس در اقلیم خشکی چون ایران «نگاه ملی» می‌خواهد و اگر هر نماینده‌ای به دنبال خرمی حوزه انتخابی‌اش است آیا امنیت ملی اقتضا نمی‌کند که نگاه بخشی زیر واژه «ایران» معنی شود؟ امروز هم در مجلس هشتم پروژه‌های انتقال آب، یکی از بسترهای اصلی استیضاح وزیر نیرو است. «هجده ماه آبی در بهارستان ورق می‌خورد.»

دو-دو در صحن؛ وقتی آب روی میز باشد

اگر پروژه انتقال آب از سرشاخه‌های آبریز خوزستان نفت‌خیز به نصف جهان و کرمان طرح شود، صدای «دو-دو» برخی نمایندگان به علامت مخالفت بلند خواهد شد. اگر مطالعات این پروژه بایگانی شود «دو-دو» از آن طرف دیگر است. همین ماجرا بین استان‌های خراسان شمالی و گلستان قابل پیش‌بینی است. وقتی بنا باشد آب در بالادست بجنورد مهار شود. چهارمحال و بختیاری پر آب هم، بالادست اصفهان و یزد است. پس پروژه بهشت‌آباد هم موافق و هم مخالف دارد. بوشهر هم با آن تاسیسات عظیم نفت و انرژی آب ویژه می‌خواهد. انتقال آب از سرشاخه‌های دز به استان قم از پروژه‌های نهایی شده است. با اهتمامی که نمایندگان ملت در استان‌های مختلف در تامین منافع مردم حوزه انتخابی خود دارند اگر بنا باشد آب با عینک بخشی دیده شود مردم سراسر کشور آیا به یک اندازه سیراب خواهند شد؟

نامجو: فرصت مناسبی برای تشریح عملکرد است

مجید نامجو در دوره وزارت سید پرویز فتاح به وزارت نیرو آمد تا معاون وزیر و رییس شرکت مهندسی آب و فاضلاب باشد. او با ۲۱۰ رای موافق و بدون مخالف در بیست و چهارمین روز آبان ردای وزارت پوشید. در آستانه جلسه استیضاح اما اگر فرصت کوتاه هم برای پرسش باشد غنیمتی است. پس وزیر نیرو در پاسخ به سوالات شرق هم موجز می‌گوید:

بحث آب از موارد مهم در استیضاح شماست. می‌خواهم نظرتان را درباره موارد طرح شده در استیضاح بدانم؟

جزئیات مطالبم را در اینباره انشاالله در موعد مقتضی به استحضار نمایندگان محترم مردم خواهم رساند.

کلیاتش را به ما بگویید؟

امسال متوسط بارش آب در ایران ۴۲ درصد کمتر از بارش متوسط ۴۰ سال اخیر است. بر اساس آمارها هم تا سال ۲۰۵۰ میلادی میزان بارش باران در منطقه منا(شمال آفریقا و خاورمیانه) حدود ۲۰ درصد کاهش خواهد داشت و از حدود ۲۵۰ میلی لیتر، به ۲۰۰ میلی لیتر در سال، خواهد رسید. این یکی از مسایل مهم و تاثیرگذار بر مهاجرت‌های انسانی خواهد بود و باید به آن توجه جدی کرد.

اجازه بدهید از شما بخواهم کمی جزیی‌تر پاسخم را بگویید.

ما حدود ۵۶ هزار میلیارد تومان به قیمت امروز، پروژه آبی داریم. اما کمتر از پنج هزار میلیارد تومان بودجه برای طرح‌های آبی کشور اختصاص یافته است. شما جزئیات را خودتان از همین دو رقم تحلیل کنید.

آقای نامجو، عده‌ای از نمایندگان خواهان اجرای برخی پروژه‌ها هستند و عده‌ای دیگر با اجرای همان پروژه‌ها مخالفند. شما کجای این دو طیف می‌ایستید؟

همه نمایندگان مصالح موکلان و آبادانی حوزه انتخابی‌شان را می‌خواهند. ما هم تابع نظر مجلس در اجرای پروژه‌های آبرسانی و سدسازی هستیم. با نگاه ملی که از نمایندگان سراغ دارم مطمئن هستم وقتی توضیحات لازم درباره طرح‌های مختلف از نگاه ملی ارایه شود، مورد توجه نمایندگان محترم قرار خواهد گرفت.

فکر می‌کنید نتیجه جلسه استیضاح‌تان چه خواهد شد؟

فرصت مناسبی است تا عملکرد وزارت نیرو را در هجده ماه گذشته به استحضار نمایندگان مردم برسانم و امیدوارم با اطلاع‌رسانی دقیق و شفاف اقدامات انجام شده به نمایندگان و مردم شریف ایران از این پس شبهات کمتری در این حوزه پیش بیاید. انشاالله با فضای مثبت و همکاری مجلس محترم، فضای سعی و تلاش در وزارت نیرو با قوت بیشتر ادامه یابد.

بدهی‌های میلیاردی آب و برق؛ با وزیر یا بی‌وزیر

مجید نامجو چه وزیر بماند چه از وزارتخانه نیرو خداحافظی کند مشکلات اساسی آب و برق کشور حل نخواهد شد. وقتی برخی پروژه‌ها به دلیل نبود بودجه و طولانی شدن دوره ساخت، آنچنان گران شده‌اند که دیگر کسی به افتتاحش دلخوش نیست. (سد گتوند بنا بود با حدود ۸۰۰ میلیارد تومان ساخته شود اما هزینه آن به حدود ۱۷۰۰ میلیارد تومان رسیده است.)، وقتی بدهی بخش آب کشور به حدود دو هزار میلیارد تومان رسیده است. هنگامیکه دولت به جای پرداخت ۳۲۰۰ میلیارد تومان مابه‌التفاوت پول برق در سال جاری فقط ۷۰۰ میلیارد تومان به حساب وزارت نیرو می‌ریزد وقتی فقط پیمانکاران بخش برق دو هزار میلیارد تومان از وزارت نیرو طلبکارند وزارت نیرو با هر وزیری همین آش و همین کاسه است.

چرا استعفا

ادامه از صفحه اول

بحران قابلیت اجرایی سازمان را تهدید می‌کند و از مشخصه آن مبهم به نظر رسیدن عامل، تاثیرات و ابزار حل آن است. در هر صورت بحران‌ها به صورت ناگهانی بروز نمی‌کنند و اغلب علایم هشداردهنده‌ای دارند که غالبا منجر به واقعه ناگواری می‌شوند.

اگر بحران از نوع ادامه‌دار باشد و ماه‌ها یا مانند وضعیت مترو سال‌ها طول کشد، خطرناک است، این نوع از بحران اصولا به دلیل متغیرهای محیطی و تغییرات عوامل سیاسی و اجتماعی ایجاد می‌شود. برای مدیریت این نوع از بحران باید مشخص شود که در چه مرحله‌ای قرار دارد تا بتوان با اقدامات پیشگیرانه به مقابله معقول با آن پرداخت. همانگونه که مستحضر هستید شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) با وجود قوانین حمایتی محکم، چند سالی است که ابتدا در برنامه‌ها، سپس در حمایت مدیریتی و حال منابع مالی، دچار مشکلاتی شده است که هر یک قابلیت تطبیق با تعریف بحران را داشته و دارد. با عقلانیت شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران و تصویب توسعه خطوط یک و دو، خرید واگن و ساخت خطوط سه، چهار، شش و هفت مترو تهران خوشبختانه از بحران مربوط به برنامه‌های شرکت عبور کرده و با تثبیت مدیریت جدید در شهرداری تهران، بحران مدیریت آن نیز کنترل شد. هم‌اکنون با تغییرات سیاسی در قوه مجریه، بحران جدید در بعد برنامه و منابع مالی ایجاد شده که هر دو حیات موفق شرکت را تهدید می‌کند. با توجه به اینکه هم‌اکنون در حال عملیات بهره‌برداری با حدود دو میلیون سفر در روز مواجه هستیم، می‌تواند باعث نارضایتی اجتماعی در کوتاه‌مدت و مضرات اقتصادی و توسعه‌ای، در آینده‌ای نه‌چندان دور شود.

یارانه بهره‌برداری

پس از راه‌اندازی و بهره‌برداری از خطوط مترو تهران از سال ۱۳۷۷ تاکنون، همواره شرکت مترو جهت تامین یارانه‌ها بهره‌برداری، وابسته به کمک شهرداری تهران و دولت بوده است، به‌طوری که تصویب قیمت بلیت و یارانه مربوطه از طریق قانون بودجه شهرداری و تصویب آن در شورای شهر و فرمانداری تهران به عنوان نماینده دولت انجام می‌شده است. بر اساس روش دولت بابت پرداخت یارانه‌ها، تخصیص یارانه مترو تهران منوط به درخواست وزیر محترم کشور به عنوان بالاترین مقام دستگاه اجرایی و تخصیص و پرداخت آن توسط خزانه می‌باشد. به همین لحاظ شهرداری و شرکت مترو دایما از وزارت کشور خواستار طرح موضوع پرداخت بوده است. هم‌اکنون با گذشت ۱۱ ماه از سال، متاسفانه با وجود پیگیری‌های انجام شده از ۶۰ میلیارد تومان تصویبی قانون بودجه سال ۱۳۸۹ فقط ۱۹ میلیارد تومان پرداخت شده است که ۳۰ درصد بودجه قانونی یارانه بلیت است. از آنجا که شهرداری تهران با وجود تمامی مشکلات درون شهری از ابتدای سال تاکنون سهمیه مصوب خود را پرداخت کرده، ولی به دلیل اینکه کمک‌های شهرداری تهران و همچنین درآمدهای حاصل از فروش بلیت کفاف هزینه‌های بهره‌برداری را نمی‌دهد، بنابراین کمک دولت جهت تامین یارانه بلیت مترو تهران بسیار ضروری می‌باشد. در صورت عدم تامین سهم هزینه‌های بهره‌برداری مترو توسط دولت، شرکت مترو قادر به تامین هزینه‌های حقوق و دستمزد پرسنل، تعمیرات و نگهداری، برق، لوازم یدکی، نظافت و سایر هزینه‌ها نبوده و در نهایت موجب بروز مشکلات عدیده‌ای در بهره‌برداری خطوط مترو می‌شود. لازم به ذکر است مشکلات در سیستم حمل و نقل انبوه ریلی به هیچ وجه شباهتی به سایر سیستم‌ها مانند اتوبوسرانی نداشته و آثار اجتماعی و امنیتی قابل توجهی خواهد داشت. با عنایت به مراتب فوق و با توجه به اینکه بهره‌برداری خطوط مترو در شهر تهران، موجب ایجاد فواید و صرفه‌جویی‌های بسیاری در مسایلی همچون بهبود ترافیک شهری، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، صرفه‌جویی در هزینه‌های ناشی از آلودگی هوا، کاهش اتلاف وقت مردم و... دارد، لازم است اقدامات مقتضی در خصوص تصویب یارانه بلیت مترو تهران بر اساس درخواست وزیر محترم کشور در شورای اقتصاد صورت پذیرد.

نیاز به واگن

۱۲ سال از شروع بهره‌برداری اولین خط مترو می‌گذرد و لزوم تعمیرات اساسی در بخش تجهیزات ثابت و متحرک جدی است. مسافت متوسط طی شده توسط قطارهای مترو تهران بیش از ۵۰۰ هزار کیلومتر و قطارهای تهران - گلشهر از مرز ۱۴/۵ میلیون کیلومتر گذشته و باید هر چه سریع‌تر تعمیرات اساسی انجام شود. اخیرا بخش غربی خط ۴ نیز افتتاح شده و طول خطوط به ۱۲۵ کیلومتر رسیده است. تعداد سفرها با مترو به مرز دو میلیون سفر در روز نزدیک شده است و لزوم اعزام هر دو دقیقه یک قطار در تهران و هر پنج دقیقه در مسیر تهران - گلشهر ضروری خواهد بود. تاخیر تولید قطارها در شرکت واگن‌سازی تهران و مشکلات نقدینگی برای پرداخت میان پرداخت‌ها، حمل و ترخیص قطارهای وارداتی و عدم تخصیص ریال و ارز لازم برای خرید واگن‌های جدید نیز به مشکلات افزوده است. بنابراین پرداخت بودجه‌های قانونی بخش عمرانی شرکت مترو تا مرز حداقل ۲۵۰ میلیارد تومان که دولت قول آن را داده بود، حیاتی است که متاسفانه به نظر بعد از ۱۱/۵ ماه قصد پرداخت آن وجود ندارد و این در حالی است که واگن‌های مترو در گمرک خاک می‌خورند و جالب اینکه پول خارجی‌ها از طرف بانک پرداخت شده است.

حقوق گمرکی و سود بازرگانی

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در طی سال‌های گذشته اعتباراتی از محل اعتبار بودجه هزینه‌ای (جاری جمعی، خرجی) به منظور پرداخت حقوق گمرک و سود بازرگانی ترخیص تجهیزات وارداتی به شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) اختصاص می‌دهد. با عنایت به اینکه در قانون بودجه سال ۸۹ نیز اعتبار مناسبی اختصاص یافته و با توجه به حجم واردات مترو در سال ۸۹ جهت جلوگیری از ایجاد مشکلات در زمینه ترخیص کالاها لازم است مبلغ فوق‌الذکر از ردیف مذکور به مترو اختصاص یابد، متاسفانه با وجود درخواست تا به حال مورد قبول واقع نشده است. موارد مذکور در بندهای قبلی نشان از بحران خزنده در عملیات بهره‌برداری مترو تهران است که لزوم تصمیم به موقع و جلوگیری از آن بسیار مهم است. پرداخت یارانه بهره‌برداری خصوصا برای تعمیرات اساسی تجهیزات و واگن‌های در حال بهره‌برداری می‌تواند از راه‌حل‌های ابتدایی و تنظیم درآمدهای شرکت مترو از طریق قیمت بلیت (سفر) برای پوشش هزینه‌های بهره‌برداری و تامین ۴۵ واگن مترو، ۱۶۰ واگن دو طبقه و ۳۸ لکوموتیو از طریق تزریق بودجه‌های قانونی از راه‌حل‌های میان مدتی باشد. با توجه به مصرف بالای سوخت‌های فسیلی، آلودگی هوا و ترافیک شدید در تهران و لزوم توسعه حمل و نقل عمومی به روش انبوه و با وجود تصویب اجرای خطوط شش، چهار، سه و هفت در شورای اسلامی شهر تهران و شورای عالی ترافیک و تخصیص سهمیه فاینانس خارجی در بودجه‌های ۸۴ و ۸۵، امضای قراردادهای احداث خطوط سه و چهار و امضای موافقتنامه مربوط به احداث خطوط شش و هفت متاسفانه به دلیل ذیل سرعت مناسبی در اجرا نداشته، لازم است نسبت به حل مشکلات بخش توسعه، حساسیت بیشتری از طرف دولت نشان داده شود.

بدهی دولت به سیستم بانکی

با توجه به اینکه ۵۰ درصد از هزینه‌های ساخت توسط دولت تامین می‌شود، بنابراین اکثر فاینانس‌های انجام شده با ضمانت ۵۰ درصد دولت موثر شده است. هم‌اکنون بخشی از اعتبارات اسنادی و فاینانس‌ها سررسید شده که متاسفانه دولت در پرداخت سهم خود به سیستم بانکی عمل نمی‌کند و باعث شده که بانک‌ها اعتماد خود را به مترو از دست داده و تامین اعتبارات مالی و اسنادی با مشکلات ویژه‌ای روبه‌رو شود. در مورد بدهی‌های شهرداری به بانک‌ها از بابت مترو نیز دولت به بانک‌ها کمک کند که بدهی‌ها استمهال شود تا راه برای فاینانس‌های جدید و استفاده از سهمیه‌های تخصیصی باز شود.

طرح جامع حمل و نقل ریلی تهران و حومه

با توجه به نظر شورای اسلامی شهر تهران، شورای عالی ترافیک و نیز هیات مدیره مترو که از قبل به ضرورت بازنگری و انجام مطالعات «توسعه بلندمدت سیستم حمل و نقل عمومی ریلی تهران» تاکید کرده بود، مطالعاتی با همین عنوان و با عقد قرارداد با شرکت فرانسوی سیسترا که سابقه انجام مطالعات اولیه حمل و نقل تهران (از جمله مترو تهران) را تحت هویت قبلی‌اش «سوفرتو» داراست، آغاز شد. این شرکت موظف شد ضمن همکاری با شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک وابسته به شهرداری تهران طی قراردادی جداگانه اطلاعات و تحلیل‌های مدل حمل و نقل تهران را در اختیار شرکت سیسترا قرار دهد و طرح ریلی بلندمدت تهران را تهیه کند. این مطالعات از اردیبهشت سال ۸۴ با تصویب هیات مدیره مترو تهران عملا آغاز و منجر به ارایه گزینه‌های مختلف پیشنهادی شد که سناریوی نهایی خطوط سریع‌السیر - پرظرفیت (مترو) و مکمل‌ها (اتوبوس، ترامواو، مونوریل و...) معین شده، نتیجه از طریق طرح جامع شهر تهران در شورای اسلامی شهر تهران مطرح و تصویب شد و بدین صورت بحران برنامه‌ای شرکت از بین رفت. ولی متاسفانه دولت در شورای تخصیص، طرح را تصویب نکرد و خطوط مونوریل را به آن اضافه کرد. بر اساس کلیه مستندات و سوابق فنی و علمی موجود و برخلاف نظر دولت نهم، مونوریل نمی‌تواند و نخواهد توانست به صورت شبکه و مسیرهای پرظرفیت و انبوه مسافر تهران عمل کند و در نتیجه نباید در کنار مترو در یک مقاوم و اولویتی از نظر ساخت قرار گیرد. به همین دلیل است که تا به حال در کلان شهرهایی مانند پاریس، لندن، مادرید، نیویورک و مسکو... بعد از ساخت بیش از ۱۰۰ خط مترو سنگین حتی یک خط مونوریل به عنوان شبکه و خطوط اصلی و انبوه ساخته نشده است. در طرح جامع تهران که به تصویب شورای اسلامی شهر رسیده است، طرح جامع حمل و نقل ریلی انبوه نیز مدنظر قرار گرفته است. این طرح می‌تواند و می‌باید مبنای اجرای تمام طرح‌های حمل و نقل باشد. اگر خواستار اجرای علاقه‌های شخصی در شهر باشیم و به سمت اجرای آن با هر روش برویم، قطعا جفا به بیت‌المال و مردم کرده‌ایم. مونوریل اگر در جای خودش مورد استفاده قرار گیرد، می‌تواند مناسب بوده و مشکلی را حل کند ولی در غیر این صورت... به مردم است. مقایسه مونوریل با مترو قطعا اشتباه است زیرا که هر یک کارایی خود را دارد، مسلما تضعیف اولویت ساخت خطوط مترو در تهران قابل تحمل نیست. طرح مونوریل با خطاهای جدی انتخاب مسیر، طراحی غلط و غیر کارشناسی دیدن قیمت تمام شده به بحران و رکود کامل مواجه است. به نظر طراحی و ساخت خطوط جدید مونوریل نیز با همان سبک و تنگ‌نظری و با تضعیف مترو پیش می‌رود و مسلما در زمان و قیمت مدنظر و قول داده شده به نتیجه نخواهد رسید.

با توجه به ظرفیت در نظر گرفته شده برای آن مشکلی از ترافیک حل نخواهد کرد و یا حداقل تاثیر به سزایی نداشته و مشکلات جدیدی نیز اضافه خواهد کرد. بالاخره تصویب دو خط مونوریل برای خطوط ۸ و ۹ مترو تهران پروژه‌ای که هنوز مراحل مطالعاتی خود را نگذرانده است، مغایر با اصول مدیریتی و کاستن از تصدی‌گری دولت در امور شهری است. دولتی کردن احداث قطار شهری یعنی دخالت مستقیم در مدیریت شهری که این موضوع مغایر با قوانین شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) و حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه، است. مسلما هیچ طرح حمل و نقل پرهزینه نمی‌تواند بدون مصوبه شورای اسلامی شهر به اجرا گذاشته شود، حتی اگر هزینه آن توسط دولت پرداخت شود. مخصوصا که در املاک و مسیرهای متعلق به شهر و شهرداری اجرا می‌شود و نتیجه‌ای جزبی ثباتی و درگیری‌های مدیریت و تلف شدن منابع نخواهد داشت. در مورد تامین وام خارجی برای پروژه‌های مترو لازم به ذکر است که هم اکنون فاینانس بین‌المللی مخصوصا از نوع خاص مورد نیاز شرکت مترو که باید بر اساس قانون ساخت داخل، پروژه به شرکت‌های ایرانی واگذار و ۵۱ درصد هزینه در ایران انجام شود و آن هم در امور مربوط به سیویل، فضای بین‌المللی علیه ایران که توسط دشمنان آن به خصوص آمریکا ایجاد شده است، حتی از طریق کشورهای دوست مانند چین به سختی و با شرایطی بسیار گران‌تر از گذشته عمل می‌شود و به همین دلیل است که دولت اقدام به خرید قطارهای مشهد از طریق ارز نقد کند و هنوز اعتبار اسنادی پروژه‌های اتوبان شمال و قطار سریع‌السیر هشتگرد که در اختیار وزارت مسکن، راه و بنیاد مستضعفان است موثر نشده و نزدیک به ۵۰ میلیارد دلار سهمیه فاینانس خارجی روی دست دولت مانده است. در این شرایط متاسفانه حمایت ریالی از مترو انجام نمی‌گیرد و قانون استفاده از حساب ذخیره ارزی برای قطار شهری توسط دولت اجرا نمی‌شود. حتی اگر فاینانس‌های بین‌المللی انجام شود برای موثر کردن آن احتیاج به مبالغ این قانون خواهد بود. روشن نیست چرا فرافکنی می‌شود؟ گفته می‌شود که انجام فاینانس بین‌المللی مشکلی ندارد و می‌توانند فاینانس به شهرداری معرفی کنند یا نمی‌دانند که روش و مسیر انجام فاینانس‌های همراه با بیمه دولتی چگونه است و یا اینکه قصد تضعیف مترو با ایجاد جو علیه مدیریت آن را دارند. امیدوارم که با در نظر گرفتن اینکه در ۲۵ سال آینده تهران و شهرهای اقماری آن حدود ۱۹ میلیون نفر جمعیت خواهد داشت و اینکه لازم است مسیرهای حمل و نقل ریلی از ظرفیت بسیار بالا حتی بیشتر از ظرفیت‌های خطوط فعلی مترو برخوردار باشند و اولویت سیستم‌های مکمل بعد از اتوبوس و تراموا به مونوریل اختصاص دارد، نسبت به حمایت از ساخت مترو تصمیم جدی‌تری گرفته و اعتبارات ریالی و ارزی به آن تخصیص داده شود تا سرعت مناسب ساخت فراهم شود، در غیر اینصورت رسیدن به ۴۰۰ کیلومتر خطوط ریلی انبوه در تهران و حومه، احتیاج به زمانی بیش از ۱۰۰ سال خواهد داشت. قطعا با توجه به تورم بالا در ساخت اینگونه سیستم‌ها، در چند سال آینده به دلیل گران شدن ساخت، فکر ایجاد آن برای کشور نیز غیرممکن خواهد بود. مسلما مترو تهران مهم‌ترین قربانی منازعه مدیریتی - سیاسی در شهر تهران به شمار می‌آید و بعد از سال‌های ۶۰ تا ۶۴ بی‌سابقه‌ترین بحران مالی و حمایتی خود را پشت سر می‌گذارد و با گذشت ۱۱ ماه از آغاز سال از دولت که قانونا باید ۱۰۰ درصد اعتبارات مورد نیاز مترو را در بخش ساخت و بهره‌برداری تامین کند، فقط ۱۵ درصد پرداخت شده است. این در حالی است که وضعیت نگران کننده تهران از نظر آلودگی هوا، مصرف بنزین و ترافیک راهی جز استفاده از حمل و نقل عمومی ریلی انبوه (مترو) نخواهد داشت. برای بدتر نشدن اوضاع سعی بر این بود که دلیل متوقف ماندن کمک‌های دولتی را مطرح نکنیم تا اوضاع وخیم‌تر نشود. ولی بدون شک رقابت‌های دولتی و سیاسی با شهرداری تهران و حضور اینجانب در سمت مدیر عاملی این شرکت، سهم به سزایی در این برخورد دارد. بنابراین به همین دلیل بود که در مراسم یکی از افتتاح‌ها اعلام کردم «اگر با رفتن من مشکلات حل می‌شود حاضرم بروم.» خوشبختانه با تلاش همکارانم، هم‌اکنون با ۱۲۵ کیلومتر خطوط ریلی پرظرفیت ۷۵ ایستگاه، اعزام چهار دقیقه یک قطار و بیش از دو میلیون سفر با مترو در روز و ۸۰۰ واگن و چهار دستگاه حفار اتوماتیک مقام بیستم را در بین شرکت‌های حمل و نقل ریلی شهری دارا بوده و آینده‌ای روشن با اجرای طرح جامع حمل و نقل ریلی شهر تهران از نظر ترافیک شهری و آلودگی هوا در انتظار شهر تهران خواهد بود. شایان ذکر است که با کمک‌های قابل تقدیر جنابعالی، خط یک تا تجریش و کهریزک و توسط خط دو تا خیابان دماوند، در حال انجام بوده و در صورت حل مشکلات اعتباری با توجه به قراردادهای خط شش، سه و هفت تکلیف ساخت زیربناها با بودجه‌های غیرنقدی روشن است و امکان فعال کردن ساخت خطوط مترو در حد ۱۵ کیلومتر در سال فراهم است. البته شرط کمک دولت برای تجهیز زیربناهای تجهیزات ثابت و متحرک همچنان به قوت خود باقی است!

گذر

آغاز چانه‌زنی‌ها بر سر حداقل دستمزد
کارگران با یک بغل آمار و ارقام بر سر میز مذاکره

■ **گروه اقتصاد:** همه چیز به نشست‌های سه جانبه بستگی دارد. قرار است از امروز جلسات سه جانبه شورای عالی کار برگزار شود و برای یک سال دخل و خرج کارگران تصمیم‌گیری شود. کارگران، سبد هزینه خانوار کارگری را برآورد کرده‌اند و به همراه نرخ تورم اعلامی از سوی بانک مرکزی با یک بغل آمار و ارقام بر سر میز مذاکره حاضر خواهند شد. ولی‌الله صالحی نماینده کارگران در شورای عالی کار در این خصوص به شرق می‌گوید: تصمیم‌گیری به نتیجه جلساتی بستگی دارد که به صورت سه جانبه بین کارگران، کارفرمایان و نماینده دولت برگزار خواهد شد و نمی‌توانیم تنها به کارگران فکر کنیم. وی با اشاره به اینکه پایداری بنگاه‌های اقتصادی برای ما اهمیت دارد، ادامه می‌دهد: در نظر داریم پیش از شروع نشست‌های سه جانبه با نمایندگان کارفرمایی جلسه‌ای داشته باشیم تا نظر و پیشنهاد آنها را نیز بدانیم. صالحی در خصوص رقم پیشنهادی کارگران برای حداقل دستمزد سال آتی چقدر است، تصریح می‌کند: پیشنهاد خاصی نداریم اما مجموعه‌ای از اطلاعات در خصوص سبد هزینه خانوار کارگری را در استان‌های مختلف کشور برآورد کرده‌ایم که با توجه به ماده ۴۱ قانون کار با این اطلاعات و نرخ تورم اعلامی از سوی بانک مرکزی در جلسه شورای عالی کار حاضر خواهیم شد. نماینده کارگران در شورای عالی کار در خصوص اینکه در سال‌های اخیر در تعیین حداقل دستمزد کارگران به سبد هزینه خانوار توجهی نمی‌شود حال آنکه نمایندگان کارگران بار دیگر با برآورد این سبد هزینه بر سر میز مذاکره حاضر می‌شوند، یادآور می‌شود: نمایندگان کارگری طبق قانون کار عمل می‌کنند در ماده ۴۱ این قانون سبد هزینه خانوار یکی از گزینه‌های تعیین حداقل دستمزد است. بر همین اساس با این برآورد در جلسات حاضر خواهیم شد تا نتیجه مذاکرات به افزایش قدرت خرید جامعه کارگری منتهی شود نه به افزایش نرخ تورم. نماینده کارگران در شورای عالی کار در حالی از برآورد سبد هزینه خانوار طب