گزارش

رأی مجلس به اختفای دارایی

● **شرق:** درحالی‌که عادل آذر، رئیس دیوان محاسبات کشور، می‌گوید: «درکشور ما گردش اطلاعات اقتصادی، اعم از دارایی و ثروت افراد یا جایی ثبت نشده یا ناقص است» و دولتمردان به دنبال حذف یارانه افراد پردرآمد هستند، تلاش‌های مجلس برای شفاف‌سازی دارایی و اموال سطوح بالای جامعه که مقامات کشور را دربر می‌گیرد هم به در بسته می‌خورد.

همین دیروز خبری از کمیسیون تلفیق مجلس به گوش رسید که نشان می‌داد با ایراد شورای نگهبان بر ماده ۱۳۵ لایحه برنامه ششم که معطوف به ضمانت اجرائی برای اعلام دارایی و اموال مقامات عالی کشور به قوه قضائیه بود، این ماده از سوی اکثریت کمیسیون تلفیق مجلس، به‌طور کل حذف شد. اقدامی که به گفته کارشناسان در غیاب مقامی ناظر بر اجرای این ماده که بر اصل قانون اساسی برای اعلام دارایی‌ها و اموال مسئولان و مقامات به‌صورت محرمانه به قوه قضائیه استوار است، می‌تواند به سهولت، اجراشدن آن را به حاشیه ببرد و از انظار نیز به دور بماند.

در لایحه برنامه ششم، سه ماده ۳۵، ۳۸ و ۱۳۵ معطوف به مبارزه با فساد است. ماده ۳۵ این لایحه، دولت را ملزم می‌کند حقوق پرداختی به مقامات کشور را در سامانه‌ای ثبت کرده و به اطلاع عموم برساند. این ماده به سبب حساسیت موضوع، از سوی شورای نگهبان هم تأیید شد.

ماده ۳۸ این لایحه هم بر این نکته تاکید دارد که برای دریافتی همه مقامات کشور و کارمندان دولت، سقف تعیین شود. سقف تعیین‌شده نیز دو برابر سقف قانون خدمات کشوری در نظر گرفته شده بود. بر این اساس، سقف قانون مدیریت خدمات کشوری می‌گوید به کارمندان نباید بیش از هفت میلیون تومان پرداخت شود، اما از آنجا که این قانون از سوی گروه‌های مختلف، آسیب دیده بود و دستگاه‌ها و افراد مختلف خود را از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری خارج کرده بودند، سقف دیگری برای آن در نظر گرفته شد. در واقع بنا شد سقف پرداختی‌های در نظر گرفته‌شده از دو برابر سقف قانون مدیریت خدمات کشور بیشتر نشود.

در مورد ماده ۳۸، شورای نگهبان ایراد گرفته بود این ماده خلاف نظام اداری عادلانه است. البته دستگاه‌های مختلف به‌ویژه وزارت بهداشت، قضات و هیئت‌های علمی فشار آوردند که نمی‌توانند این ماده را اجرائی کنند و در نهایت شورای نگهبان هم در جلسه کمیسیون تلفیق، آن را خلاف قانون اساسی اعلام کرد. در جلسه کمیسیون تلفیق با همت نمایندگان و جمشید انصاری، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان اداری و استخدامی، قرار شد در موارد تخصصی، عملیاتی و محروم ۶۰ درصد به ۱۴ میلیون تومان افزوده شود که رقمی بالغ بر ۲۲ میلیون تومان خواهد بود. حالا این ماده که در جلسه امروز کمیسیون تلفیق مورد پافشاری اعضا قرار گرفته بود، آزمون شورای نگهبان را پیش‌رو دارد.

ماده ۱۳۵ لایحه برنامه ششم هم، به ضمانت اجرائی قانون رسیدگی به اموال و دارایی مقامات در قانون اساسی اشاره داشت. طبق این قانون، مقامات کشور باید اموال خود را قبل و بعد از مسئولیت به رئیس قوه قضائیه کشور اعلام کنند. این قانون در نهایت به مجمع تشخیص مصلحت نظام رفته و بنا شده بود این اعلام دارایی و اموال به‌صورت محرمانه انجام شود، اما مشکل کار در آنجا بود که این قانون هیچ ضمانت اجرائی نداشت.

بر همین اساس، مجلس شورای اسلامی ضمانت اجرائی را برای این قانون در نظر گرفته که اگر یک مقام مسئول، اموال و دارایی‌های خود را به رئیس قوه قضائیه اعلام نکند، مجازات تعزیر درجه ششم برای آن فرد در نظر گرفته شود.

در این نوع مجازات، «حبس بیش از شش ماه تا دو سال»، «جزای نقدی بیش از ۲۰ میلیون (۲۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال تا ۸۰ میلیون (۸۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال»، «شلاق از ۳۱ تا ۷۴ ضربه و تا ۹۹ ضربه در جرائم منافی عفت»، «محرومیت از حقوق اجتماعی بیش از شش ماه تا پنج سال»، «انتشار حکم قطعی در رسانه‌ها»، «ممنوعیت از یک یا چند فعالیت شغلی یا اجتماعی برای اشخاص حقوقی حداکثر تا مدت پنج سال»، «ممنوعیت از دعوت عمومی برای افزایش سرمایه برای اشخاص حقوقی حداکثر تا مدت پنج سال»، «ممنوعیت از اصدار برخی از اسناد تجاری توسط اشخاص حقوقی حداکثر تا مدت پنج سال» در نظر گرفته شده است.

با این حال، شورای نگهبان به این ماده ایراد گرفته و اعلام کرده، چون قانون اصلی آن مصوب مجلس تشخیص مصلحت نظام است، مجلس دیگر نمی‌تواند چیزی به آن اضافه کند. این در حالی است که مصوبه مجلس مغایرتی با مصوبه مجمع تشخیص مصلحت نظام ندارد و ضمانت اجرائی برای آن به شمار می‌رود. در مقابل این اقدام شورای نگهبان، برخی از نمایندگان از فرصت استفاده و این ماده را به کل در کمیسیون تلفیق حذف کرده‌اند و فقط محمد دهقان، نماینده طرقبه برای ماندن این ماده اصرار کرد، اما مصوبه رأی نیاورد و نتیجه به صحن علنی امروز موکول شد. حالا اگر نمایندگان در صحن علنی مجلس بر مصوبه قبلی خود مبنی بر باقی‌ماندن ماده ۱۳۵ اصرار کنند، این ماده به مجمع تشخیص مصلحت نظام سپرده و در آنجا، سرنوشت این ماده مشخص می‌شود.

وزیر راه‌وشهرسازی در گفت‌وگو با «شرق»، پدیده جنگل ساختمانی را در تهران بررسی کرد

نگرانی‌های آقای وزیر

بررسی پروانه‌های صادرشده نشان می‌دهد بیش از ۵۰ درصد مجوزها در مناطق یک، دو، چهار، پنج و ۲۲ صادر شده است

عکس: مهر

مهتاب قلی‌زاده

اتاقی است بزرگ که به‌دقت تزیین شده است؛ به دیوارهای این سرا، عکس‌هایی قدیمی اما باکیفیت آویخته‌اند. پس از گفت‌وگو باعلاقه عکس‌ها را نشان می‌دهد و می‌گوید: اینها را خودم انتخاب کردم. به یکی از آنها اشاره می‌کند: «عکس زیبایی است». تقریبا همه عکس‌ها ایران را به تصویر می‌کشند با ابنیه‌هایی که «معماری اسلامی» را فریاد می‌زنند. اینجا طبقه پانزدهم ساختمان وزارت راه و شهرسازی است. «تهران» از این نما لخت‌تر و عریان‌تر است. هوای آلوده و آسمان‌خراش‌های بی‌درو‌پیکرش بهتر به‌چشم می‌آیند. مصالح ساختمانی که مساحت‌های بزرگی را نصفه‌ونیمه پوشانده و رها شده‌اند. این همان نمایی است که آقای وزیر چند بار در گفت‌وگو با دست به آن اشاره می‌کند. عباس آخوندی یک ساعت دیرتر از زمان قرار می‌رسد؛ با رئیس‌جمهوری رفته است برای بازدید از پلاسکوی سوخته. وقتی می‌آید دلگیر است. دغدغه‌هایش کمی با واقعیت روز جامعه ایران فاصله دارد؛ از فهم ایرانی‌ها از مدرن‌شدن تا نوع مدیریت شهری در ایران. از تراکم‌فروشی در تهران می‌گوید: «این نمونه کامل مدیریت سوداگرانه شهری در یک جامعه با حاکمیت ضعیف قانون است». ذهنش، دنبال یک نقطه بازگشت است؛ می‌گوید: باید به خودمان بیاییم. با او در این گفت‌وگو از استیضاحش پرسیدیم و از انتقادها به شیوه مدیریتش بر ناوگان‌های حمل‌ونقل کشور و موضوع مسکن. در این گفت‌وگو روشن شد حتی عالی‌رتبه‌ترین مقام سیاست‌گذار حوزه مسکن هم به روند خانه‌سازی در کشور انتقاد دارد؛ می‌گوید: «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».

◣ شما در روزهای گذشته و در فاصله تنها ۱۰ روز دو بار از پیشامدهای قدیمی گفته‌اید؛ از نحوه انتخاب هلیکوپتری زمین‌های مسکن مهر گرفته تا پیشنهاد ساخت ساختمان صد طبقه. چه چیز این نگرانی را در شما ایجاد کرده که گذشته را یادآوری می‌کنید؟ چرا این نیاز را احساس کردید؟

من یک دغدغه‌ای برای ایران دارم و آن هم این است که برایم مهم است؛ این دغدغه در عرصه‌های مختلف جلوه‌های متفاوتی پیدا می‌کند. بحث این است که ما بیش از صد سال است که با مفهوم ایده‌های مدرن، صنعتی‌شدن، نوسازی جامعه و تجدد روبه‌رو شده‌ایم. جنبه‌هایی از این موضوع به سیاست‌گذاری و اقدام‌های فیزیکی ازجمله نحوه توسعه شهری بازمی‌گردد. سخن من این است که فناوری‌های جدید هم‌زمان با دوره مدرن در سطوح مختلف وارد کشور شده است؛ ولی سؤال من این است که آیا این فناوری باعث ارتقای کیفیت زندگی مردم ایران شده یا مورد سوءبرداشت قرار گرفته و کیفیت زندگی مردم را تنزل داده است؟ بحث من این است که با وجود این فناوری‌ها، این وضعیت واقعی شهرهای ما است. شهر تهران یک ظرفیت طبیعی داشته است؛ با آن ظرفیت مردم پایتخت می‌توانستند هوای پاک، آب و خاک سالم و... داشته باشند؛ ما به اینها می‌گوییم ظرفیت‌های زیستی یک مکان. ولی رویکردی که بر جامعه ایران غلبه کرد این بود که عده‌ای فکر کردند می‌توانند به یاری فناوری‌های مدرن هر وضعیتی را به هر اقلیمی تحمیل کنند. به‌عنوان مثال در امر توسعه شهری، حضرات فکر کردند می‌توانند آب را هرچند صد کیلومتر که خواستند جابه‌جا کنند، یا هر پلی را در هر بخشی از شهر و هر مجموعه ساختمانی را با هر انبوهی که اراده کردند، بسازند. آنها تصور کردند چون فناوری این امکان را به آنها می‌دهد، پس دیگر محدودیت‌های اقلیمی و زیست‌محیطی مهم نیست. با این فهم از روزگار مدرن، بار زیادی را بر شهر تهران گذاشتند. لیکن، کار به‌جایی رسیده که تردد و حرکت در این شهر با چالش جدی همراه شده است در زبان عامیانه گفته می‌شود که تهران تبدیل به یک پارکینگ بزرگ شده است. قابلیت زندگی به دلیل آلودگی هوا و مشکل آب و همچنین گرفتاری‌های کیفیت زندگی در تهران با مشکل جدی مواجه است. این کنش‌ها نتیجه فهم نادرست از فناوری و مواجهه با مدرنیته است.

◣ ریشه‌های این رخداد که به امروز و دیروز بازنمی‌گردد... .

همین‌طور است. ولی یکی از ریشه‌های این موضوع به این فهم از دنیای مدرن بازمی‌گردد که فناوری می‌خواهد خودش را بر اندیشه و حیثیت انسانی ما سیطره دهد. شوربختانه کسانی که شهرها را اداره می‌کنند مسحور فناوری و صنعت مدرن شده‌اند و گمان می‌کنند که می‌توانند با تکیه به آن از پس همه‌چیز برآیند. حتی به جنگ طبیعت بروند و حتی ظرفیت‌های زیستی را خلق کنند که البته در عمل چنین ظرفیتی در فناوری نیست و چنین چیزی امکان ندارد و نشانه آن را در زندگی شهری می‌بینیم.

◣ ریشه‌های تاریخی آنچه می‌گویید مدنظر من است.

خب؛ این به عصر مشروطه بازمی‌گردد و هرچه از آن جلو می‌آییم، غلبه تکنیک و فناوری بر اندیشه‌ورزی بیش‌ازپیش دیده می‌شود. نماد مشخص آن هم همین ساختمان پلاسکو است که حادثه دید. خب؛ این نخستین ساختمان بلند پایتخت است؛ اصلا چرا باید چنین ساختمانی ساخته می‌شد؟ اساسا تهران در آن زمان چه نیازی به چنین ساختمانی داشت؟ همان زمان هم غلبه تکنیک را بر اندیشه و سبک زندگی ایران‌شهری ایرانیان می‌بینید. مشکل وقتی تشدید می‌شود که داستان غلبه تکنیک در دهه گذشته با قانون‌فروشی ترکیب می‌شود و آثار منفی‌اش چندین برابر می‌شود. می‌دانیم در دنیای مدرن آنچه دامنه قدرت فناوری را کنترل می‌کند قانون است. با وجود این، در مهد زایش اندیشه تجدد و مدرنیته با وجود حاکمیت قانون تکیه بیش‌از حد بر فناوری مشکلات زیست‌محیطی و اجتماعی پرشماری را ایجاد کرده است. حالا وقتی چنین قدرتی وارد جامعه ایران که در آن قانون نه ریشه تاریخی دارد و نه حرمت چندانی هم از نظر اعتقادی و هم از نظر فرهنگ سیاسی دارد، پرواضح است که سرنوشتی جز وضع موجود نخواهد داشت. ملتی که به دلایل مختلف از جمله سال‌ها زندگی تحت حکومت‌های خودکامه و استبدادی به حکومت قانون اعتماد جدی نداشته و ندارد و غنیمت‌شمردن دم بخشی از خصیصه اخلاقی آن است، وقتی مسلح به قدرت فناوری می‌شود، نتیجه آن یکه‌تازی یله و رهای سوداگران در اتحاد با مدیران دولتی و شهری در گوشه‌گوشه کشور می‌شود. 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. طبیعی‌است، تنها چیزی که در این جنگل مهم نیست، کیفیت زندگی شهروندان است. به‌ویژه آرامش ذهنی و روانی و حیثیت اجتماعی آنان است. همه شهر عرصه ساخت‌وساز برای کسبِ سود سوداگرانی شده است که نه‌تنها هیچ ارزش افزوده‌ای برای اقتصاد ندارند که با دروکردن سودهای بادآورده فضای هرگونه کسب‌وکار بر مبنای رقابت و افزایش کارایی و بهره‌وری را نیز از بین می‌برند. شهر به‌ظاهر توسعه می‌یابد، بی‌آنکه کیفیت زندگی مردم در آن مطرح شود و نتیجه‌اش در حوزه ساختمان‌های عمومی شده تعدادی از پروژه‌های بی‌حاصل پرقیمت؛ نمونه‌اش پل صدر. بیش از یک میلیارد دلار در این پل هزینه شده؛ البته عده‌ای تا سه میلیارد دلار نیز ذکر می‌کنند، ولی اساسا روشن نیست که این هزینه برای چه انجام شده است؟ اصلا چه سودی برای تهران داشت؟ بعد زمانی که گفته می‌شود تهران ایمنی می‌خواهد، سریع می‌گویند دولت منابع لازم را نداده است.

همه اینها را گفتم که بگویم زندگی شهری در ایران در دوره مدرن نیاز به بازنگری اندیشه مدرنیته در ایران دارد.

من می‌گویم آخر کار یک نفر باید شهامت این را داشته باشد که بگوید: این تهران قابل ادامه‌دادن نیست؛ ما نیاز به یک نقطه بازگشت داریم و باید نسبت به ادامه روند موجود شک کنیم. شکی بنیان‌برافکن که امکان تجدیدنظر در اساسِ زندگی شهری را فراهم آورد. مگر می‌شود که در این شهر، مدام تراکم فروخته شود و مدام این روند ادامه داشته باشد؟ مگر می‌شود بدون توجه به ظرفیت‌های زیستی و نظام قیمت واقعی حامل‌های انرژی و در نتیجه بدون توجه به عدالت در رفتار با طبیعت و اقتصاد زندگی مردمان همچنان مورد تهدید قرار گیرد؟

◣ بحث انتقال پایتخت هم زمانی مطرح می‌شد...

تهران خود پایتخت منتقل‌شده است. شما دقت کنید عمر پایتختی تهران ۲۰۰ سال بیشتر نیست. اگر با همین روش و روند کارها پیش رود، پایتخت بعدی نیز با همین وضعیت روبه‌رو خواهد شد، افزون بر اینکه هزینه آن برای اقتصاد ایران غیرقابل تحمل است. اگر این منطق مورد قبول قرار گیرد، چند سال بعد، پایتخت جدید نیز باید تخلیه شود. ولی سؤال واقعی این است که مگر پایتخت، تاریخ مصرف دارد که هرچند سال یک‌بار تغییر کند؟ پایتخت که سخره سیاست‌مداران نیست. پایتخت یک نظام حکمرانی را در خود جای داده است؛ پایتخت نماد یک کشور و تمام ملت ایران است. داستان انتقال پایتخت از بحث‌های صد درصد انحرافی برای فرار از واقعیت است. بحث من این است که اندیشمندان ایران چه زمانی به این نتیجه می‌رسند که به‌جای فرار از واقعیت و ادامه وضع موجود، به یک نقطه بازگشت بیندیشند. من به‌دنبال آن نقطه بازگشت می‌گردم.

برای من، اینکه فردی، به این دلیل که گمان می‌کند قدرت سیاسی دارد و به تکنیک هم مسلح است می‌تواند با سرنوشت بخش بزرگی از مردم بازی کند، غیرقابل قبول است. بیاییم به‌جای فرار از واقعیت، بپذیریم این محیط مصنوعی که در آن به‌سر می‌بریم باید دچار تحول شود. به‌عنوان مثال، ساختمان‌های بلند ایران تاکنون نشان داده‌اند که در برابر آتش‌سوزی به‌شدت آسیب‌پذیر هستند. مگر همین چند ماه پیش در مشهد برج سلمان آتش نگرفت؟ حدود دو سال پیش هم آتش‌سوزی بزرگ دیگری در همین راسته جمهوری در تهران داشتیم. اینها نشان می‌دهد که ما از یک‌سو نمی‌دانیم چگونه باید از فناوری استفاده کنیم و از سوی دیگر این غرور و مستی باعث آن شده است که بیش از ظرفیت زیستی شهرهایمان به شهرها فشار آوریم. شهرداری تهران گمان می‌کند که می‌تواند همچنان تراکم بفروشد؛ شما در بودجه ۱۳۹۶ که شهردار تهران به‌تازگی ارائه کرده است، می‌بینید که ۱۸ هزار میلیارد تومان بودجه تعریف شده که حدود نیمی از آن یعنی هشت‌هزارو ۹۰۰ میلیارد تومان از محل فروش تراکم تأمین می‌شود. این نمونه کامل مدیریت سوداگرانه شهری در یک جامعه با حاکمیت ضعیف قانون است.

◣ اگر کمی از بحث مدیریت شهری جدا شویم و بخواهیم به اقتصاد بپردازیم، تازه‌ترین موضوع که وزارت راه با آن درگیر بوده است، موضوع خرید ایرباس‌ها است؛ هواپیماهایی که عده‌ای دغدغه‌های زیادی برای آن داشتند؛ نمونه آخر آن هم موضوع ممنوع‌الخروج‌بودن ایرباس تازه‌وارد که... .

چه دلیلی دارد که شما تا این حد عکس‌العملی به موضوع‌ها نگاه می‌کنید؟ یک عده نشسته‌اند در یک قاعده جنگ روانی هر لحظه یک جبهه‌ای را باز می‌کنند و شما هم به دنبال آنها راه می‌افتید. اگر کمی با دقت به خبر توجه می‌کردید برایتان معلوم می‌شد که این اظهارنظر دروغ اندر دروغ بوده است. بگذارید تا همین خبر را باز کنیم تا معلوم شود چیست؟ آقایی که خود را متخصص صنعت هوانوردی می‌داند اعلام می‌کند که با توجه به اینکه این هواپیما قدرت پروازی بیش از پنج ساعت دارد چرا برای پروازهای داخلی منظور شده، مگر هواپیما ممنوع‌الخروج است. حضرات اتاق جنگ همین موضوع را دست‌مایه انتشار خبر دروغ ممنوع‌الخروج‌بودن هواپیمای خریداری‌شده می‌کنند. پس از انتشار خبر، وقتی با همان منبع اولیه تماس می‌گیرند، می‌گوید من چنین حرفی نزدم. این برداشت خبرنگار بوده است. حالا نکته جالب این است که اولا این هواپیما بیش از هفت ساعت پرواز می‌کند. کسی که با وی این مصاحبه صورت گرفته این مقدار اطلاعات را هم نداشته است. دوم آنکه مگر در تنظیم برنامه پرواز هواپیماها فقط توان پروازی آنها منظور می‌شود. اکثر هواپیماهایی که در خط تهران-مشهد یا تهران-بندرعباس پرواز می‌کنند یا در پروازهای داخلی سایر کشورها پرواز می‌کنند قدرت پروازی مسیرهای طولانی‌تری را دارند. حضرات به همین سادگی دروغ می‌گویند و موجب تشویش افکار عمومی می‌شوند. من از آنها انتظار ندارم. آنها به اقتضای طبیعتشان عمل می‌کنند. لیکن، مسئله دنباله‌روی شماست. آنها دقیقا دنبال همین موضوع هستند که شما اسیر منطق آنها شوید.

◣ اما آقای آخوندی، پرسش من درمورد انتقادها تنها، نگرانی دلواپسان نیست؛ گروه دیگری از اقتصاددانان هم هستند که منتقد این شیوه مدیریت ناوگان‌های حمل‌ونقل کشور هستند؛ اجازه بدهید که دقیق‌تر مطرح کنم... .

جالب است که رگه‌های تسلط گفتمان پوپولیست‌ها را بر شما می‌بینم. از اینکه می‌بینم آنها تنها با تکیه بر شبکه‌سازی و طراحی یک جنگ روانی توانسته‌اند گفتمان بی‌مبنای خود را بسط دهند هم تأسف می‌خورم و هم برایم جالب است که چگونه آنان توانسته‌اند جامعه روشنفکری ایران را به دنبال خود بکشند. شما خوب می‌دانید مقابله با پوپولیسم، حمله است. دفاع نیست. لیکن آنها جامعه روشنفکری را به دفاع کشانده‌اند.

◣ آقای وزیر؛ شما هنوز پرسش من را نشنیده‌اید. همه منتقدان شما در موضوع خرید ایرباس، دلواپسان نیستند؛ برخی منتقدان شما اقتصاددانان شناخته‌شده‌ای هستند.

من هیچ‌گاه نشنیده‌ام که اقتصاددانان شناخته‌شده انتقادی به موضوع خرید ایرباس داشته باشند.

◣ اجازه دهید من پرسشم را کامل مطرح می‌کنم؛ برای نمونه یکی از انتقادها به موضوع خرید ایرباس، این است که تابه‌حال در بیشتر اسناد فرادستی و توسعه‌ای کشور محور توسعه حمل‌ونقل ایران با محوریت توسعه حمل‌ونقل ریلی دیده شده است. پرسش این است که چرا با وجود این اسناد بالادستی، به جای هزینه در بخش حمل‌ونقل ریلی چیزی حدود ۲۰ میلیارد دلار برای نوسازی ناوگان هوایی هزینه می‌شود؟ این رفتار با انتظار از دولت تدبیر و امید که انتظار می‌رفت در راستای برنامه گام بردارد، تناقض دارد.

هرآنچه عمل شده اتفاقا دقیقا مانند برنامه است. همه این استدلالی که کردید دارای ایرادهای بنیادین است. اولا در بسیاری از موارد این دو شق حمل‌ونقل قابل جایگزینی نیستند. مثلا در حمل‌ونقل‌های دوربرد بین‌کشوری، آیا می‌توان ریل را جایگزین صنعت هوانوردی کرد؟ در بعضی موارد نیز این دو مکمل یکدیگرند. مثلا در توسعه صنعت توریسم و گردشگری داخلی و همچنین جلب سرمایه به مناطق محروم این دو شق حمل‌ونقل یکدیگر را تکمیل می‌کنند. شما نمی‌توانید آنها را جایگزین یکدیگر کنید. در بردهای متوسط اگر سرمایه‌گذاری سنگینی بر صنعت قطار سریع‌السیر شود در بعضی محورها می‌تواند رقیب باشد. ضمن اینکه این روش را پی‌گرفته‌ایم، باید بدانیم که آن نیاز به هزینه مستقیم دولت با ارقام بسیار بالا دارد و زمان‌بر نیز هست. با این وصف آن را از یاد نبرده‌ایم. آنچه ریل به شکل واقعی می‌تواند با آن رقابت کند، جایگزینی با جاده است؛ آن هم در بارهای با برد طولانی و مسافری در حجم زیاد و مسیرهای تکرارشونده. با همین رویکرد آخر، اتفاقا اولویت ما در توسعه زیربناهای ریل بوده و هست. بخش اعظم سرمایه‌گذاری‌های وزارت راه در حوزه سرمایه‌گذاری ریلی است. اگر بخواهید در حوزه ریل ببینید که ما چه کرده‌ایم، نخستین کار این است که به اتصال سیستم بنادر ایران به ریل دقت کنید. اکنون بخش ریلی که در بندرشهید رجایی و امام‌خمینی اجرا شده است را با قبل مقایسه کنید. حتی حجم کالایی که از راه ریلی وارد بندر می‌شود. پیش‌تر بخش بزرگ این حمل‌ونقل با کامیون انجام می‌شد. نخستین کاری که انجام شد این بود که ترتیبی داده شد تا همه این حمل‌ونقل با ریل انجام شود و این جز با تجهیز بنادر با ریل امکان‌پذیر نبود. اتفاقا در این دولت، حمل‌ونقل ترکیبی بندر و ریل به‌شدت تقویت شد. برای نمونه حجم کالایی که با ریل جابه‌جا می‌شد در بندر شهید رجایی از کمتر از هفت درصد به بالای ۱۵ درصد رسید.

بحث دیگری که در حوزه ریل گفته می‌شود این است که همه متفق‌القول هستند که این سه، چهار سال گذشته، دوره طلایی ریلی ایران بوده است. بیشتر ظرفیت‌های ریلی ما در این سال‌ها رشد کردند. حجم سرمایه‌گذاری بر حوزه ریلی در سال‌های گذشته کم‌نظیر است. فقط در خطوط موجود دو هزار کیلومتر خط دوم آغاز کردیم که ۸۰۰ کیلومتر از آن در همین دولت مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. باید بگویم بزرگ‌ترین گلوگاه ما بین یزد و اصفهان بود. ۵۰۰ کیلومتر فقط خط دوم را اجرا می‌کنیم. خط دوم کرج به قزوین را در چند ماه آینده بهره‌برداری خواهیم کرد. از قزوین به زنجان خط دوم در حال اجراست. خط سوم از تهران تا گرمسار مراحل نهایی را می‌گذراند. تهران به کرج را چهارخطه کرده‌ایم. تمام خط دوم بندر امام تا اندیمشک را در دست اجرا داریم. بندر امام تا اهواز بهره‌برداری شد. در کنار اینها ۴۰۰ کیلومتر از خطوطی که بیش از زمان احداث در دوره رضاشاه تاکنون مورد بازسازی اساسی قرار نگرفته بودند در دستور کار قرار گرفتند. فقط ۲۰۰ کیلومتر از اینها در منطقه کوهستانی زاگرس در مسیر جنوب قرار دارد. همچنین ۷۰۰ کیلومتر خط جدید حومه‌ای در اطراف کلان‌شهرها در دست ساخت داریم که تلاشمان این است در سال ۱۳۹۶ به بهره‌برداری برسد. لیکن منتظر تکمیل این خطوط نشدیم و حمل‌ونقل حومه‌ای را آغاز کردیم. سال ۱۳۹۳ حدود سه‌میلیون‌و ۷۰۰ مسافر حومه‌ای داشتیم و امسال به هفت میلیون خواهیم رسید. علاوه بر همه اینها بیش از سه هزار کیلومتر شبکه جدید در دست احداث داریم که پنج مرکز استان دیگر را به شبکه وصل می‌کند شامل کرمانشاه، همدان، رشت، ارومیه و سنندج و یک مسیر جدید برای اتصال مستقیم میانه به تبریز به‌جای رفتن به مراغه و برگشت به تبریز. البته سرمایه‌گذاری ما در راه‌آهن به اقدامات پیش‌گفته خلاصه نمی‌شود. بحث استفاده از فناوری اطلاعات و مخابرات و مدیریت هوشمند راه‌آهن و همچنین کنترل الکترونیک سیر و حرکت قطار از جمله اقدامات جدیدی بوده که در این صنعت صورت گرفته به نحوی که ما هم‌اکنون جزء هشت کشور دارای توانایی توسعه این دانش در راه‌آهن هستیم.

ادامه در صفحه ۵

بورس

تقابل سهام با اوراق بدهی

علی سیدخسروشاهی
تحلیلگر بازارهای مالی

● در معاملات دومین روز هفته جاری پذیره‌نویسی اوراق اجاره آموزش‌وپرورش به ارزش اسمی ۲۰ هزار میلیارد ریال پایان پذیرفت. این اوراق با نرخ اسمی ۲۰ درصد، سررسید چهارساله و پرداخت سود به صورت شش ماه یک بار به منظور تأمین منابع مالی برای بازپرداخت بدهی وزارت آموزش‌وپرورش منتشر شد. شرایط عرضه در مقایسه با اوراق بهادار با درآمد ثابتی که درحال‌حاضر در بازار بدهی معامله می‌شوند، به هیچ روی جذابیتی ندارد. حال سؤال این است که با این شرایط، دولت چگونه این اوراق را به فروش رسانده است و تا پایان این هفته ۱۰ هزار میلیارد ریال دیگر اوراق مرابحه سلامت به منظور تأمین وجوه جهت تسویه بدهی‌های بیمه سلامت با شرایط مشابه را به فروش خواهد رساند؟ پاسخ را باید در ادبیات اقتصاد دستوری جست‌وجو کرد. دولت با فشارآوردن به بانک‌ها و زیرمجموعه‌های آنها به‌ویژه شرکت‌های تأمین سرمایه، از طریق این اوراق تأمین مالی ارزان‌قیمت می‌کند. شاید بی‌دلیل نیست که نظام بانکی با وجود اصلاحات اخیر، همچنان افق روشنی برای ادامه مسیر خود متصور نیست. از دیگر سو مشکل دیگر، عرضه‌های مکرر و دستوری این قبیل اوراق، کاهش نقدینگی در بازار سرمایه و استقبال‌نکردن سرمایه‌گذاران از سهام است. هرچند وجود رکود در بازار سهام را باید در عوامل متعددی جست‌وجو کرد ولی با وجود اسناد خزانه با نرخ بازده سالانه بالای ۲۵ درصد و بازده تا سررسید بیش از ۲۲ درصد برای سایر اوراق بدهی، اندیشه سرمایه‌گذاری در دارایی ریسکی را از بین می‌برد. به همین دلیل است که بررسی و پیگیری روند شاخص کل از اعتبار و اهمیت افتاده است و سرمایه‌گذاران ترجیح می‌دهند بازده احتمالی خود را در سهام غیرشاخصی جست‌وجو کنند. همین موضوع موجب دامن‌زدن به سرمایه‌گذاری‌های بدون تحلیل و سفته‌بازانه می‌شود.

عنوان شاخص	مقدار	تغییر
کل	۷۶۸۲۷.۷	۱۰.۹۱
شاخص قیمت	۲۶۸۵۹.۹	−۱۸.۷۹
شاخص کل (هم‌وزن)	۱۵۴۹۷.۴	۷.۵۰
شاخص قیمت (هم‌وزن)	۱۲۲۸۱.۶	−۰.۱۰
آزاد شناور	۸۴۲۶۸.۹	۴.۹۷
۵۰ شرکت بزرگ	۳۰۲۶.۷	۲.۴۰

ارز	قیمت(تومان)	تغییر
دلار آمریکا	۳۸۲۳	−۶
یورو	۴۱۵۰	−۱۴
پوند	۴۸۴۳	−۷
درهم	۱۰۶۴	−۳

طلاو سکه	قیمت	تغییر
طرح قدیم	۱۱۷۴۰۰۰	−۱۰۰۰
طرح جدید	۱۲۰۱۵۰۰	−۷۰۰
نیم	۶۳۹۰۰۰	+۲۰۰۰
ربع	۳۴۲۰۰۰	−
گرمی	۲۱۵۰۰۰	+۱۰۰۰
گرم ۱۸ عیار	۱۱۵۴۵۶	−۹۲
اونس (دلار)	۱۲۳۳.۹	−

خبر ویژه

مهدی جمالی، مدیرعامل سایپا:

روند روبه رشد سایپا ادامه دارد

● مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا از تلاش برای طراحی مدل‌های فرصت در این سازمان خبر داد و گفت: با طراحی مدل‌های جدید رشد و توسعه توانستیم مجموعه را از بحران‌های گذشته خارج کنیم. به گزارش سایپانیوز، مهدی جمالی در چهارمین همایش بین‌المللی صنعت خودرو اظهار کرد: فعالیتی که برای سایپا در سال اخیر انجام شد، فرصتی را ایجاد کرد که با توان دانش داخلی بتوانیم در زمینه مدل‌های اقتصادی طراحی خوبی را ارائه دهیم و بتوانیم علاوه بر رشد به تعهداتی که برای خود به وجود آورده‌ایم عمل کنیم. وی با بیان این مطلب که سایپا می‌تواند مدل جدیدی از تولید خودرو و موضوعات مدیریتی به وجود آورد، افزود: نقطه عطف سایپا، گذار از بحران بود که توانست تمامی مسائل و موانع فراروی خود را به فرصت تبدیل کند. تعهدات سال قبل سایپا ازسوی همکاران حل شده و وضعیت مالی گروه که در سال قبل بسیار نامناسب بود، با مدل طراحی‌شده ازسوی همکاران این مجموعه مرتفع شده است. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تأکید کرد: امروز تولید گروه خودروسازی سایپا که سال گذشته ۸۰۰ دستگاه در روز بود، به هدف دوهزارو ۵۰۰ دستگاه در روز رسیده که نسبت به سال گذشته رشد چشمگیری داشته است. دکتر جمالی با بیان اینکه فرصت ایجادشده در سایپا، امید همه بنگاه‌های بزرگ را برای رفع موانع و مشکلات افزایش داد، گفت: تعهدی که ما سال گذشته درباره آن صحبت کردیم پس از عذرخواهی از مردم، افزایش کیفیت تولید و افزایش کیفیت خدمات پس‌ازفروش بوده است.