

نکته

در سکوت سازمان بازرسی و شورای شهر

زاگانی و کلنگ بر قلب تهران؟

رسانه‌های شورای شهر تهران همزمان با تولد حضرت فاطمه زهرا (س) از آغاز عملیات اجرایی باغ بوتانیک تهران با حضوراعضای شورای اسلامی شهر تهران، معاون مالی و اقتصاد شهری، مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران، جمعی از مدیران شهری، مدیرعامل شرکت هواپیمایی ماهان خبر داده‌اند. رویداد ۲۴ نوشت، لطف... فرورنده، معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران درمراسم آغاز عملیات اجرایی این پروژه گفته طرح موضعی حیاط تهران تصویب شده است. عملیات اجرایی حیاط تهران در حالی آغاز شده که هنوز توافقنامه آن بین شهرداری و پیمانکار منعقد نشده است. روابط عمومی شورای شهر می‌گوید در حاشیه مراسم افتتاحیه، «تفاهمنامه مشارکت شهرداری تهران و شرکت هواپیمایی ماهان» منعقد شده و این یعنی هنوز خبری از توافقنامه نهایی نیست. گزارش‌های قبلی نشان می‌داد تفاهمنامه این پروژه در واقع خرداد ماه امسال امضا شده و از همان زمان سازمان‌های نظارتی پرسش‌های کلیدی در مورد نحوه واگذاری این پروژه و اجرای آن مطرح کرده‌اند که هنوز بی‌پاسخ مانده است. ماجرا از این قرار است که پروژه عظیمی به نام «پارک گردشگری ایران زمین» یا «حیاط تهران» در یکی از بهترین مناطق جغرافیایی پایتخت به صورت محرمانه به یک شرکت هواپیمایی اعطا شده است. شهرداری تهران فروردین ماه امسال با ترک تشریفات و شرایط اعلام نشده، پروژه تبدیل ۳۰ هزار متر مربع زمین تهران به منطقه گردشگری و تفریحی را به شرکت هواپیمایی ماهان واگذار کرده است. بر اساس تفاهم اولیه، ماهان قرار است طی قراردادی BOT، اقدام به ساخت مرکز تفریحی و گردشگری کند. در پی انتشار گزارش اولیه که در تاریخ ۱۳ خرداد منتشر شد، نهاد‌های نظارتی و شورای شهر تهران نسبت به ابهامات این پروژه حساس شدند. سازمان بازرسی کل کشور و برخی نمایندگان عضو شورای شهر تهران طی نامه‌هایی جداگانه خواستار پاسخگویی شهرداری درباره این پروژه شده‌اند، اما شواهد نشان می‌دهد شهرداری تهران چندان اعتنایی به پرسشگری نهاد‌های نظارتی نکرده است و نتیجه چندین نامه هشدارآمیز سازمان بازرسی به شهرداری چیزی جز تبدیل افتتاح پروژه بدون رفع مشکلات و پاسخ به ابهامات نبوده است. یکی از ابهامات این پروژه مسأله وجود معارض در زمین‌های واگذار شده به ماهان برای اجرای حیاط تهران است. در گزارش‌های اجرایی مفصلی که شرکت ماهان در اختیار شهرداری قرار داده به وجود این معارضان اشاره شده است. بخش‌هایی از فضای سبز مجاور بزرگراه شهید چمران تحت مالکیت کشاورزان است و معارض حقوق کشاورزی دارد. شهرداری تهران مدعی است که در قرارداد با ماهان شرط کرده که «باقیمانده حقوق زارعانه که توسط شهرداری تهران تاکنون خریداری نشده»، توسط بهره‌بردار یا همان شرکت هواپیمایی ماهان خریداری شود و «نهائیا، هرگونه پرداختی توسط شرکت مذکور، در آورده شرکت ماهان در قرارداد مشارکت آتی لحاظ خواهد شد». این در حالی است که بر اساس قانون، در پروژه‌های مشارکتی، بدون تعیین تکلیف مالکیت، نباید هیچ قراردادی امضا شود. سازمان بازرسی کشور در تمامی قراردادهای مشارکتی نهاد‌های دولتی با بخش خصوصی اصرار دارد که تا زمانی که مالکیت کل زمین برای نهاد دولتی نباشد یا در مورد مالکیت آن تعیین تکلیف صورت نگرفته باشد، نهاد دولتی حق انعقاد قرارداد مشارکتی با بخش خصوصی را ندارد. کلنگ زنی مجموعه بدون حل این معضل به معنای زیرپا گذاشتن قانون توسط شهرداری تهران و بی‌توجهی نهاد‌های نظارتی از جمله سازمان بازرسی و شورای شهر تهران است. از سوی دیگر هیچ نشانه‌ای دال بر برگزاری فراخوان برای این قرارداد وجود ندارد. تعجیل شهرداری در عقد و اجرای قرارداد نشان می‌دهد شهرداری به سرعت و بدون تشریفات معمول این امتیاز را به ماهان اعطا کرده است. این هم یکی از مسائل مورد سوال نهاد‌های نظارتی است که با کلنگ زنی پیش از قرارداد این پروژه عملایی جواب مانده و خواهد ماند.

توزیع رانت؟

در ارزیابی‌های اولیه تفاهمنامه خبری از تعیین دقیق مدت زمان بازگشت سرمایه هم نیست. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که مفسده‌های بزرگ در پروژه‌هایی با این حجم در آن شکل می‌گیرد. ارزیاب مالی پروژه که از سوی شرکت ماهان استخدام شده پیش‌بینی کرده که دوره بازگشت سرمایه پولی، کمتر از ۶ سال باشد، اما «در نظر گرفتن ارزش زمانی پول»، دوره بازگشت سرمایه متحرک، ۱۷/۲ سال محاسبه شده است! این اختلاف محل اصلی توزیع رانت توسط شهرداری به شرکت هواپیمایی ماهان است. از آنجایی که این پروژه یک پروژه BOT است، انتظار می‌رود پس از بازگشت سرمایه به پیمانکار، پروژه در اختیار شهرداری و بیت‌العمل قرار بگیرد. هرچه این زمان طولانی‌تر در نظر گرفته شود، دستیابی مردم به سود حاصل از این گونه پروژه‌ها با تاخیر مواجه شده و به معنای ضایع شدن حق شهروندان تهرانی است، مالیات دهندگانی که قرار است هم منطقه سربسز شهر خود را از دست بدهند و هم تا سال‌ها از جیب آنها به حساب شرکتی که به صورت رانتی وارد فضای سبز آنها شده، سود واریز کنند. مراحل تصویب درهای بسته انجام شده است. شورای شهر تهران هم یکی از نهاد‌های نظارتی بر شهرداری است که ظاهراً در مورد این پروژه توجه نشده است. چندی پیش تشکرهای هاشمی عوض شورای شهر تهران درباره این پروژه هشدار داده و گفته بود هرگونه تفاهمنامه یا توافقی در این مورد به دلیل حجم بالای پروژه باید حتماً در صحن شورای شهر تهران مطرح شود. این اتفاق تاکنون رخ نداده است. سازمان بازرسی کشور مکرراً پیامک‌هایی را به صورت فله‌ای برای همه شهروندان کشور ارسال می‌کند و از آنها می‌خواهد که «شکایات مردمی و دستگاه‌های اجرایی و گزارش‌های فساد اداری» را از طریق وبسایت‌ها و شماره تماس‌های این سازمان اعلام کنند. سوال اینجاست که اعلام این گزارش‌ها چه فایده‌ای تاکنون داشته است؟ در پروژه‌ای که به زعم خود این نهاد دارای مفسده و ابهام بوده هم بجز چند نامه نگاری هیچ ترتیب اثری داده نشده و افراد پرنفوذی، چون شهردار تهران همچنان قادرند بدون تشریفات و با زیر پا گذاشتن نص صریح قانون کار خود را پیش ببرند.

دکتر حسین آخانی در گفت‌وگو با «آرمان ملی»:

مدیریت کشور

به حفظ مشکل عادت کرده‌است



بحران انرژی و آلودگی هوا به نوع مدیریت

ارتباط دارد

هر چه ابعاد یک مشکل بیشتر می‌شود مشاغل

بیشتری به وجود می‌آید

تحریم‌ها باعث شده دولت‌ها از منابع طبیعی

بیشتر استفاده کنند



دیگر آلودگی هوا و تعطیلی‌های آن سبب جدیدی به زنجیره منافع و مشاغل اضافه می‌کند و از همه مهم‌تر میلیون‌ها دانش‌آموز، دانشجوی و کارمند را شاد می‌کند. با توجه به این وضعیت هنگامی که می‌توانید با عدم حل مسئله حمل و نقل عمومی برای نیمی از مردم شغل ایجاد کنید و بهتر و آسان‌تر شهرداری کنید، کدام ساختار مدیریتی حاضر به تغییر چنین پارادایمی است؟ فیلترینگ هم همین است. منافع ایجاد کرده به کسرت نمی‌دهد این منافع لطمه ببیند». در ادامه ما حاصل این گفت‌وگو را می‌خوانید.

آرمان ملی – احسان انصاری: مهم‌ترین دلیل بحران انرژی و آلودگی هوا در ایران چیست؟ چرا بحران‌های زیست محیطی کم‌کم بر بحران‌های دیگر کشور سایه افکنده است؟ با توجه به شرایط موجود چه چشم‌اندازی پیش روی محیط زیست کشور خواهد بود؟ «آرمان ملی» برای پاسخ به این سوالات با دکتر حسین آخانی فعال محیط زیست و استاد دانشگاه تهران گفت‌وگو کرده است. آخانی معتقد است: «اگر مردم در ترافیک نباشند به کسرت می‌روند، پیاده‌روی می‌کنند و کارهایی انجام می‌دهند که حفظ و کنترل آنها هزینه بیشتری بر دوش مسئولان می‌گذارد. از سوی

خارج از توان کشور، در کنار بی‌توجهی به حفاظت از محیط زیست باعث شده که منابع طبیعی و به خصوص آب را مورد بهره‌برداری بیش از حد قرار دهد. ضمن اینکه پس از انقلاب کشور با مخاطرات جدی مانند جنگ تحمیلی نیز مواجه شده بود و تحریم‌هایی علیه ایران وجود داشت که تا امروز نیز ادامه داشته و روی وضعیت محیط زیست کشور تأثیر گذاشته است.

با توجه به شرایط موجود دولت چهاردهم چگونه می‌تواند بر این بحران‌ها فائق بیاید؟

همه دولت‌هایی که پس از جنگ روی کار آمدند، فارغ از اینکه به کدام جریان سیاسی تعلق داشته باشند با تحریم مواجه بودند و به همین دلیل برای ادامه بقای خود تا آنجا که امکان داشت از منابع طبیعی کشور بهره‌برداری کردند. این در حالی بود که پس از دهه ۶۰ جمعیت کشور افزایش یافت و به همین دلیل مسأله غذا همواره به عنوان یک دغدغه مهم مردم توجه دولت‌ها قرار گرفت و در این احوال معادن از جمله بخش‌هایی بود که در نتیجه تحریم‌ها آسیب جدی دید. در شرایطی که کشور تحریم بود منابع را به هر شکل که امکان داشت توسعه دادند و به این ترتیب بسیاری از زیستگاه‌های طبیعی کشور نابود شد. در چنین شرایطی بود که دولت‌ها به صورت کنترل نشده منابع طبیعی کشور را مصرف کردند تا بتوانند به فعالیت‌های خود ادامه دهند. در بین منابع طبیعی بیشتر بخشی که آسیب دید بخش منابع آبی کشور بوده است. در طول دهه‌های گذشته بر اساس یک دیدگاه و سیاست نادرست و کارشناسی نشده، سد سازی رونق یافت و سد‌هایی ساخته شد که ضریب بیشتر از فایده داشته است. هنوز هم سد سازی‌های بی‌رویه به ادامه دارد. سد سازی‌های کارشناسی نشده، بیشتر و بیشتر به رژیم آبی کشور لطمه زد. از سوی دیگر به دلیل استفاده‌های غیرعلمی از سفره‌های آب‌های زیرزمینی این بخش نیز با آسیب‌های جدی مواجه شده است. پس از دولت سازندگی با گروهی از افراد ذی‌نفوذ و ثروتمند مواجه شدیم که هر یک بنا به موقعیتی که در آن قرار داشت، رفتاری خاص خود بروز می‌داد. تکنوکرات‌ها بیشتر در شرکت‌های سد سازی، جاده سازی و خودروسازی فعالیت می‌کردند، بخش دیگری نیز دلال و دنبال سوداگری، زمین‌خواری و ساخت‌وسازهای غیرقانونی مبتنی بر بهره‌وری سرزمین بودند. واقعیت این است که این جریان در درون ساختار اقتصادی و اجتماعی کشور رشد کرد. نکته مهم نیز این بود که اغلب این افراد مثال شرکت‌ها عمدتاً خصوصی بودند و کسانی که به منابع طبیعی دست درازی می‌کردند، بعضاً با همراهی افراد نزدیک به نهاد‌های دولتی بود. در غیر این صورت امکان دسترسی آنها به منابع طبیعی وجود نداشت. این وضعیت در دهه‌های گذشته شتاب زیادی پیدا کرده است.

همه دولت‌هایی که پس از جنگ روی کار آمدند، فارغ از اینکه به کدام جریان سیاسی تعلق داشته باشند با تحریم مواجه بودند و به همین دلیل برای ادامه بقای خود تا آنجا که امکان داشت از منابع طبیعی کشور بهره‌برداری کردند.

مهم‌ترین دلایل بحران انرژی و آلودگی هوا را در ایران چه می‌دانید؟ شرایط گذشته و حال نشان می‌دهد حفظ مشکل یک راه‌کار است. اینطور به نظر می‌رسد که گویی بخشی از مدیران کشور به حفظ مشکل عادت کرده و علاقه‌ای به حل کامل هیچ مشکلی ندارند. به نظر می‌رسد نان برخی از این مدیران در عدم حل مسائل است و به همین دلیل نیز چون علاقه‌ای به بریدن نان مردم ندارند، سعی می‌کنند مسئله را همان‌طور که هست حفظ کنند. من معتقدم هر چه ابعاد مسئله بزرگ‌تر شود مشاغل بیشتری ایجاد می‌شود. مشکل آلودگی و ناترازی انرژی هم شبیه مشکل فیلترینگ است. برای حل مشکل آلودگی و ناترازی بنزین، باید حمل و نقل عمومی را درست کرد. حل مسأله حمل و نقل عمومی از هر کاری ساده‌تر است. حتی بسیاری از کشورهای کم‌توان و فقیر هم به راحتی با بالا بردن تعداد اتوبوس‌ها حمل و نقل مردم را آسان کرده‌اند. بجز سه کشور در دنیا یعنی ایران، ونزوئلا و لیبی قیمت بنزین در بقیه کشورهای جهان از لیتری ۳۰ سنت یعنی حداقل ۲۵ هزار تومان بیشتر است. آیا این کشورها دارای تولید ناخالص ملی بیشتر از ایران هستند؟ ایران در ردیف سی و ششمین کشور جهان از نظر GDP است. به عبارتی اگر بخواهیم قیمت بنزین با تولید ناخالص ملی همسان باشد قیمت بنزین باید حدود یک و نیم دلار در لیتر باشد. این وضعیت مانند قیمت بسیاری از اقلام ضروری و غذایی است که قیمت آنها در کشور ما در مواردی حتی از کشورهای اروپایی هم بیشتر است و ما اصلاً به آنها معترض نیستیم. در چنین شرایطی سوال این است که چرا حمل و نقل عمومی فشل و بنزین ارزان است؟ چرا مسئولان حاضرند سالیانه بیش از ۶۰ میلیارد دلار بنزین و گازوئیل به مردم بدهند، هوا را آلوده کرده و مردم در ترافیک بمانند؟

پاسخ شما به این پرسش‌ها چیست؟

برای پاسخ به این سوالات من برخی آمارها را ارائه و واقعیت جامعه را بیان می‌کنم تا بهتر بتوان شرایط را درک کرد. در شرایط کنونی اسنپ و تپسی، ۸ میلیون راننده در تحت پوشش دارند و در این روزهای آلوده، شهر تهران پر از تبلیغات اسنپ و تپسی است. از سوی دیگر ۱۰۰ هزار نفر در شرکت‌های خودروسازی مشغولند و مشخص نیست چند میلیون نفر در تعمیرات خودرو و فروش و واردات و تولید لوازم یدکی کار می‌کنند. نکته مهم اینکه در ایران ۲۰ هزار کشته و ۲۰۰ هزار زخمی حوادث رانندگی، بازاری پر سود برای صنعت پزشکی و درمان است. در کشور ۲ میلیون و ۲۴۰ هزار و انت مشغول به کارند، فقط ۱/۵ میلیارد ساعت وقت مردم تهران در ترافیک تلف می‌شود که اگر اینها در ترافیک نباشند، معلوم نیست چگونه می‌توان مشغولیت کم‌خطر برای آنها ایجاد کرد.

در طول دهه‌های گذشته بر اساس یک دیدگاه و سیاست نادرست و کارشناسی نشده، سد سازی رونق یافت و سد‌هایی ساخته شد که ضرری بیشتر از فایده داشته است. هنوز هم سد سازی‌های بی‌رویه ادامه دارد