

درباره بانکی که تقریبا ۱۰۰۰ میلیارد به شهرداری بدهکار است

پول متروی تهران در جیب اقتصاد زیرزمینی



ابوالقاسم رحمانی
دبیر گروه جامعه

از پای درمی آیند و جان شان را از دست می دهند، در دنیایی که هر لحظه یک ویروس مرگبار پنج گرمی بزرگ ترین اقتصادها و قدرتمندترین سرمایه دارها را به زانو درآورده و همه را آچمز کرده است، در دنیایی که ضعیف ها هر لحظه ضعیف تر و البته برای اولین بار قوی ترها هم ضعیف می شوند، کوچک ترین اتفاقات و گشایش ها بر سرنوشت و جان همه انسان ها اثر می گذارد. آنقدر این اثربخشی سریع و ارزشمند است که دامنه آن را می توان از توزیع چند دستکش و ماسک و ماده ضد عفونی کننده بین نیازمندان و افرادی که دسترسی به اقلام بهداشتی ندارند تا خرید و افزودن واگن به قطار شهری و توسعه حمل و نقل عمومی و حتی بالاتر برداشته شدن تحریم ها و حفظ جان میلیون ها انسان تعریف کرد. پس در جهان کرونایی، افعال خرد و کلان هر فرد و هر ملت بر افعال سایر افراد و ملت ها اثرگذار خواهد بود. تعداد مبتلایان به کرونا در دنیا از دو میلیون نفر هم گذشته است، حول ۱۵۰ هزار نفر هم جان شان را از دست داده و البته بیش از ۵۵۰ هزار نفر هم رخت عافیت به تن کرده اند. در این شرایط هر کدام از کشورها، با تدابیر مسئولان و سیاستمداران شان راهی را برای مواجهه با کرونا و کنترل این ویروس در پیش گرفته اند. این دولت که حالا بیش از دوماه از شیوع جهانی آن می گذرد، دستاوردها و تجربیات مختلفی را برای همه ملت ها داشته است. حالا همه دنیا، ما ایرانی ها و خیلی دیگر از کشورهای جهان با وجود

تمام تغییرات و غیرقابل پیش بینی بودن این ویروس می دانیم که برای جلوگیری از شیوع آن چه کارهایی باید کرد و چه کارهایی نباید، تجربه همه کشورهای درگیر در مبارزه با این ویروس در دسترس قرار دارد و می توان به آن رجوع کرد و الگو گرفت. لایه لای این بررسی ها و الگوگیری ها تحقیقات مختلفی پیرامون سهم هریک از افعال و اجتماعات انسانی در شیوع کرونا هم مشخص شده است. وقتی از همان ابتدای مسیر شیوع تمامی اجتماعات لغو می شود، وقتی مدارس و دانشگاه ها تعطیل می شوند و فعالیت های اقتصادی به کما می روند، این نشان می دهد هر نوع اجتماعی خصوصا بدون در نظر گرفتن تدابیر بهداشتی محکوم به آلوده شدن به ویروس کرونا و شیوع بیشتر آن است. براساس تحقیقاتی که در ایران هم انجام شده است، سهم هریک از اجتماعات و فعالیت ها در میزان شیوع کرونا مشخص شده که براساس آن بیشترین سهم متعلق به حمل و نقل عمومی با حدود ۲۷ درصد اثرگذاری در شیوع ویروس کروناست. این مساله رنگ خطری جدی را پیرامون تحلیل و ساماندهی این گلوگاه حساس در جریان مقابله با شیوع کرونا به صدا درآورده و البته بررسی بیشتر آن نشان داده تا امروز عزم جدی برای سروسامان دادن به این بیشترین اثرگذار در اپیدمی بیماری کرونا وجود ندارد و هرچه هست تناقض و این قلت هایی است که مسئولان برای ادامه روند فعالیت آن سرهم می کنند. در این بلبشوی مدیریتی شاید راهکار برای ادامه روند خدمت رسانی به مردم باقی نمانده باشد؛ اتفاقی که توسعه آن و افزایش توان خدمات دهی در این حوزه باشد؛ اتفاقی که تحت تاثیر دو مولفه انگار امکان وقوع ندارد؛ اولی مساله تحریم ها و دومی کمبود منابع مالی!

انرژی قابل توجه

حمل و نقل عمومی در شیوع کرونا

قدردان تمام کاستی ها و ناسامانی وضع موجود به یک بدهی و گروکشی راندارم، نه اخلاقی است و نه نزدیک به انصاف، اما همانطور که در ابتدا نوشتیم، کوچک ترین افعال و اقدامات توسط هر شخص و نهادی در وضعیت فعلی آثار بزرگ و تعیین کننده بر زندگی سایرین خواهد داشت؛ چه این فعل آنقدر خرد باشد که به گوش کسی نرسد و ما خویش را هم ببینیم، چه آن قدر بزرگ باشد که ۹۱۰ میلیارد تومان بیمارزد و با آن بتوان گروه های کوری را باز کرد. از مساله توسعه مترو آن قدر نوشتیم و نوشتند که مرور دوباره آن خارج از حوصله است. اما همین قدر می توان گفت که مترو و در اشل بزرگتر مساله حمل و نقل عمومی یکی از اصلی ترین مولفه های رفاه شهری برای شهروندان است، آنقدر اثرگذار و مهم که از اقتصاد خانوار تا صرفه جویی در زمان و حفظ سلامت مردم را تضمین می کند. حتی برخی با تکیه بر آن و موفقیت در توسعه آن سودای ریاست بر کشور را هم در سر می پروراند و این یعنی توسعه حمل و نقل عمومی اهمیت بالایی دارد. هر شهرداری بعد از آنکه توسط اعضای شورای شهر انتخاب می شود، در اولین نطق ها به سراغ همین موضوع حمل و نقل عمومی می رود اما کمتر هستند شهرداران و مدیرانی که به یک قدم آنچه وعده داده بودند، عمل کنند. اهمیت حمل و نقل عمومی سواي این کلیشه ها حالا در روزهای کرونایی بیش از هر زمان دیگری مشخص شده است؛ روزهایی که علی رغم لغو طرح ترافیک در کلان شهرها، مردم، خصوصا افراد کمتر برخوردار، آنهایی که سقف حقوق شان

توسعه حمل و نقل عمومی در بودجه ۹۹ با خوانی کنیم. براساس بودجه ۹۹ شهر تهران، در حوزه حمل و نقل برای تکمیل خطوط ۶ و ۷، پروژه های آنتنی مترو و پایانه ها، سه هزار و ۴۲۰ میلیارد تومان بودجه در نظر گرفته شده است (برای خرید اتوبوس هم فقط ۵۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده) که البته با این وضعیت پیش آمده و شرایط کرونایی هنوز مشخص نیست چه میزان از آن امکان تحقق دارد. اما به هر حال در صورت تحقق تمام این بودجه هم مشخص می شود که آن ۹۱۰ میلیارد تومانی که سهم بانک آینده در توسعه مترو پایتخت است، چه اهمیت بالایی دارد. شورای شهر تهران براساس قانون مجوز انتشار هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای تهیه منابع لازم جهت تکمیل خطوط ۶ و ۷ مترو پایتخت را تصویب کرد. دو بانک صنعت و معدن آینده به عنوان عامل انتشار این اوراق از سوی شهرداری تهران تعیین شدند و این پروژه در دی ماه سال گذشته انجام شد. پس از این فروش اوراق، بانک مرکزی این دو بانک را موظف کرد تا عین نقدینگی حاصل از فروش اوراق مشارکت را به حساب شهرداری تهران واریز کنند، بانک صنعت و معدن که ۳۱۰ میلیارد تومان از این اوراق را فروخته بود، عین مبلغ را به خزانه شهرداری تهران پرداخت کرد، اما بانک آینده که حدودا سه برابر صنعت و معدن اوراق فروخته بود، از واریز ۹۱۰ میلیارد تومان پولی که از این طریق به دست آورده بود، به حساب شهرداری تهران امتناع کرد و تا امروز مبلغ قابل توجهی از آن سرمایه را به شهرداری تهران نداده است و این مساله باعث بروز حواشی بسیاری شد. این گروکشی بانک آینده باعث شد مدیریت شهری تهران این بار هم مثل سایر این دو سال و اندی از آغاز فعالیتش در پایتخت بدقول باشد و وعده ای را که برای افتتاح هر ماه یک ایستگاه مترو داده بود، عملی نکند و به جای افتتاح ۶ ایستگاه در ۶ ماه، تنها سه ایستگاه را افتتاح کند.

مترو و جریان قطار شهری برقرار است، می دهند، اما می دانیم عمل به چنین وعده هایی سواي سخنوری، به پول، دسترسی و البته مدیریت کارآمد نیاز داریم. سه مولفه ای که نبود هر کدام وجود دیگری را هم به چالش می کشد. حالا که به خاطر شیوع کرونا و شرایط حساس کشور به اهمیت بالای حمل و نقل شهری پی برده ایم، بد نیست کمی به عقب برگردیم. چند روز پیش که برای پیگیری اختلاف بین مدیران شهری و مسئولان نظام سلامت با ستاد ملی کرونا بر سر تعطیلی حمل و نقل عمومی با مدیران شهری حرف می زدیم، چند مساله را به عنوان چالش های جدی پیش روی توسعه و با تعطیلی حمل و نقل عمومی طرح می کردند. آنها معتقد بودند که از یک سو علی رغم درخواست مدیران شهری مبنی بر تعطیلی حمل و نقل عمومی مسئولان ستاد ملی مبارزه با کرونا به این دلیل که مردم بالاخره به شکلی باید خود را به محل کارشان برسانند، با این ماجرا مخالفت کردند، از سوی دیگر به منظور حفظ سلامت شهروندان و رعایت پروتکل های بهداشتی ما باید تعداد واگن های بیشتری را در مترو و اتوبوس های بیشتری را در خیابان داشته باشیم که به خاطر کمبود منابع مالی و تحریم ها چنین امکانی را نداریم. تحریم ها که بالاخره مساله ای جاری و مستدام است و خیلی نمی توان درباره آن حداقل اینجا صحبت کرد، اما در ارتباط با منابع مالی با کمی جست و جو می توان ادعا کرد که شاید اصل مساله درست و کمبودهایی وجود داشته باشد، اما سوء مدیریت و سنگ اندازی برخی در این پروژه اهمیت بالاتر و دردناک تری از خود ما را مجاری کمبود پول دارد. یکی از این موارد مبلغ ۹۱۰ میلیارد تومان سهم توسعه متروی پایتخت است که در خزانه بانک آینده دپو شده است و سود و آورده ای بیش از آن که شامل حال و رفاه مردم تهران شود، به جیب بانک آینده ای ها می رود! برای اینکه بیشتر با اثرگذاری این عدد در توسعه حمل و نقل عمومی ارتباط برقرار کنید، بد نیست سهم

مترو و جریان قطار شهری برقرار است، می دهند، اما می دانیم عمل به چنین وعده هایی سواي سخنوری، به پول، دسترسی و البته مدیریت کارآمد نیاز داریم. سه مولفه ای که نبود هر کدام وجود دیگری را هم به چالش می کشد. حالا که به خاطر شیوع کرونا و شرایط حساس کشور به اهمیت بالای حمل و نقل شهری پی برده ایم، بد نیست کمی به عقب برگردیم. چند روز پیش که برای پیگیری اختلاف بین مدیران شهری و مسئولان نظام سلامت با ستاد ملی کرونا بر سر تعطیلی حمل و نقل عمومی با مدیران شهری حرف می زدیم، چند مساله را به عنوان چالش های جدی پیش روی توسعه و با تعطیلی حمل و نقل عمومی طرح می کردند. آنها معتقد بودند که از یک سو علی رغم درخواست مدیران شهری مبنی بر تعطیلی حمل و نقل عمومی مسئولان ستاد ملی مبارزه با کرونا به این دلیل که مردم بالاخره به شکلی باید خود را به محل کارشان برسانند، با این ماجرا مخالفت کردند، از سوی دیگر به منظور حفظ سلامت شهروندان و رعایت پروتکل های بهداشتی ما باید تعداد واگن های بیشتری را در مترو و اتوبوس های بیشتری را در خیابان داشته باشیم که به خاطر کمبود منابع مالی و تحریم ها چنین امکانی را نداریم. تحریم ها که بالاخره مساله ای جاری و مستدام است و خیلی نمی توان درباره آن حداقل اینجا صحبت کرد، اما در ارتباط با منابع مالی با کمی جست و جو می توان ادعا کرد که شاید اصل مساله درست و کمبودهایی وجود داشته باشد، اما سوء مدیریت و سنگ اندازی برخی در این پروژه اهمیت بالاتر و دردناک تری از خود ما را مجاری کمبود پول دارد. یکی از این موارد مبلغ ۹۱۰ میلیارد تومان سهم توسعه متروی پایتخت است که در خزانه بانک آینده دپو شده است و سود و آورده ای بیش از آن که شامل حال و رفاه مردم تهران شود، به جیب بانک آینده ای ها می رود! برای اینکه بیشتر با اثرگذاری این عدد در توسعه حمل و نقل عمومی ارتباط برقرار کنید، بد نیست سهم

دپوی یک سوم بودجه توسعه مترو در خزانه بانک آینده!

تا پایان دوران مدیریتم در شهر تهران فلان کیلومتر به خطوط مترو اضافه خواهم کرد، هر ماه یک ایستگاه مترو افتتاح خواهم کرد، سرفاصله قطارهای مترو را به چند ثانیه می رسانم و... اینها بخشی از شعارهایی است که مدیران شهری پس از تصدی ریاست شهر در تهران یا هر شهر و کلانشهر دیگری که در زیرزمینش خبری از تونل های

هفته آینده افشاکری می کنم!

اما ماجرا به همین جا ختم نشده و کار به تهدید کشیده شد. سید محمود میرلوحی عضو دیگر شورای شهر تهران که همواره مدیریت قبلی شهر تهران را متهم به باقی گذاشتن بدهی های بسیاری می کرد، این بار وقتی دید خودشان هم در درآمدزایی و تخصیص بودجه دچار مشکل جدی شده اند، به نقد سیاست های بانک آینده پرداخت و گفت: «بانک آینده ۹۱۰ میلیارد تومان دیگر را که همه آن توسط یک نفر خریداری شده، گروگان نگه داشته و از آن سوء استفاده می کند. بانک آینده برای دادن این پول به شهرداری بهانه تراشی کرده و هر سندی را که شهرداری به عنوان وثیقه می دهد، رد می کند. بانک آینده وثایقی را که شهرداری داده، نمی پذیرد و به نظر می رسد علت این کار به خاطر چشمداشت سهامداران پشت صحنه بانک به وثیقه ای بزرگ تر است که آن را دنبال می کنند. من یک هفته دیگر هم صبر می کنم و اگر مساله حل نشد، آن وقت جزئیات چشمداشت سهامداران بانک آینده را بازگو خواهم کرد. اگرچه بانک آینده، یک بانک خصوصی است، اما تابع سیاست ها و چارچوب های دولت و بانک مرکزی نیست. اصل و سود اوراق قرضه برعهده شهرداری است و بانک آینده برای این مقدار سه هزار میلیارد تومان وثیقه می خواهد.»

سکوت بانک مرکزی

شورای شهری ها هم که حالا سرشان را کلاه رفته می دیدند و حسابی از بدقولی بانک آینده شاکی شده بودند، وارد میدان انتقاد از این سرمایه دار و مال ساز بزرگ تهران شدند. مجید فراهانی عضو شورای شهر تهران اسفندماه گذشته در جلسه شورای شهر تهران با انتقاد از بانک آینده به عبدالناصر همتی، رئیس بانک مرکزی حمله کرد و با تذکری گفت: «جناب آقای دکتر همتی، امروز بانک آینده مسئول عدم توسعه مترو و تاخیر در پرداخت مطالبات کارگران شریف و مهندسان زحمتکش پروژه توسعه مترو است. این بانک تا زمان ادای دین خود مسئول کارشکنی در حل مشکل ترافیک و آلودگی هوای شهر تهران شناخته می شود، لذا درخواست اینجانب به عنوان نماینده شریف مردم تهران از آقای همتی، ریاست بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران پیگیری و حل این مشکل است. منتظر بودم که بعد از ورود شورای شهری ها به مساله بدقولی بانک آینده در تخصیص سهم توسعه مترو تهران ماجرا حل و فصل شود، اما هیچ واکنشی از سوی بانک مرکزی هم دیده نشد!

بلا تکلیفی شهرداری با بهانه تراشی بانک آینده

ابتدا علی امام، مدیرعامل شرکت مترو تهران در واکنش به رفتار بانک آینده گفت: «مقرر بود با مبلغ اوراق مشارکتی که نزد بانک آینده بلا تکلیف باقی مانده است، هفت کیلومتر و ۶ ایستگاه دیگر از خط ۶ و نیز چهار ایستگاه دیگر از خط ۷ تکمیل و به بهره برداری برسد. تاکنون هر ملکی که به بانک آینده پیشنهاد شده یا پذیرفته نشده و یا فرآیندهای طولانی اداری، این موضوع را بلا تکلیف رها کرده است. علی رغم برخی تصورات در این خصوص که شاید چالش های مالی بانک آینده باعث شده این منابع در ماه های گذشته در جای دیگر هزینه شود و در حال حاضر بانک نقدینگی لازم برای پرداخت سهم و اوراق مشارکت شهرداری تهران را ندارد، بعید است با توجه به توانمندی و سابقه بانک مذکور چنین مطلبی صورت پذیرفته باشد. حال با توجه به اینکه شهرداری هیچ بدهی ای به بانک آینده ندارد، این بانک نه تنها همکاری نمی کند بلکه به بهانه بی اعتمادی، با پذیرفتن تضمین مختلفی که ارائه شده و نیز طولانی کردن فرآیند اداری، حق مسلم شهروندان را به شرکت مترو پرداخت نمی کند.»

بانک آینده هیچ گونه بدهی به مترو تهران ندارد!

این مساله، در کنار ماجرای تحریم ها و دست بسته مدیریت شهری در ماجرای توسعه خطوط و ایستگاه های مترو باعث شد اظهارات و انتقادات جدی حول محور بدهی بانک آینده به شهرداری مطرح شود. بانک آینده در همان ابتدای مسیر انتقادات با صدور جوابیه ای نسبت به نقد های مدیران شهری نوشت: «این بانک، عاملیت انتشار این اوراق مشارکت و همکاری با شهرداری تهران در خصوص تامین اعتبار لازم برای احداث و توسعه خطوط مترو را در راستای رسالت اجتماعی خود پذیرفته، با توجه به مجوز بانک مرکزی ج.ا.ایران در تاریخ ۱۳۹۷/۱۲/۲۸ اقدام به انتشار اوراق گواهی مشارکت مترو تهران کرد؛ اما با لحاظ فرصت اندک پایان سال، زمانی برای اخذ وثایق از شهرداری، قبل از انتشار نبود. بانک آینده تا پایان ۳۱ تیرماه امسال، اوراق مشارکت را به فروش رسانده، اما شهرداری تهران جز برای دریافت بخشی از اعتبار مورد توافق، برای باقی مانده آن از آن زمان تاکنون، یعنی ۲۲ اسفند ۱۳۹۸ وثایق کافی ارائه نکرده، آنچه تاکنون معرفی کرده، کافی به مقصود نبوده است. با این حال، بانک آینده آمادگی دارد به محض دریافت وثایق کافی به تعهدات خود وفا کند.»

علی انصاری، مالک بانک آینده و ایران مال در ارتباط با این اقدام گفته بود: «این مرکز در سه طبقه و ۴۵ هزار مترمربع در اختیار بیماران کرونایی و دوره نقاهت و درمان آنان قرار گرفته است. مجموعه ایران مال طی یک هفته با استانداردها و طراحی وزارت بهداشت تجهیز شد.»

حالا حل این مساله که چگونه جریان سرمایه داری حاضر به چنین فعالی می شود و برای برد رسانه ای آن از هیچ کاری فروگذار نمی کند اما از پرداخت سهم مترو امتناع می کند اما از آن طرف حمل و نقل عمومی که خود اثر زیادی در کنترل شیوع کرونا دارد، امتناع می کند یا شما!

دیگری نیازمند خدمات بهتر و بیشتر هستند از منافع شان بگذرند. البته اگر بتوان نام این را گذشت گذاشت، چرا که تا اینجا صرفا مساله قانونی است، براساس قانون و اظهارات مسئولان شهری، بانک آینده باید هر چه زودتر این مبلغ را به حساب شهرداری تهران واریز کند. این ماجرا و این جنگ بین شهری ها و بانکی ها جایی عجیب تر می شود که بانک آینده که بزرگ ترین مال تهران، یعنی ایران مال نیز تحت مالکیت و مدیریت اوست از پرداخت سهم شهروندان تهرانی برای توسعه مترو امتناع می کند اما از آن طرف با یک شوی رسانه ای از در اختیار قراردادن ایران مال برای تبدیل آن به مرکز درمانی مقابله با کرونا خبر می دهد.

مبارزه با کرونا به شیوه سرمایه داری

با محمد سالاری، عضو شورای شهر تهران حرف می زدیم که او نیز با تایید بدهی ۹۱۰ میلیاردی بانک آینده به شهرداری تهران در ماجرای توسعه متروی پایتخت به تذکراتی که در شورای شهر در این رابطه مطرح بود، اشاره کرد. حالا با یک دودوتای ساده می توان به این نتیجه رسید که فقط درگیری های ما کرونا و تحریم ها نیستند، ما در این میدان با جماعت سرمایه داری مواجه هستیم که حاضر نیستند برای رفاه حال شهروندانی که این روزها بیش از هر زمان