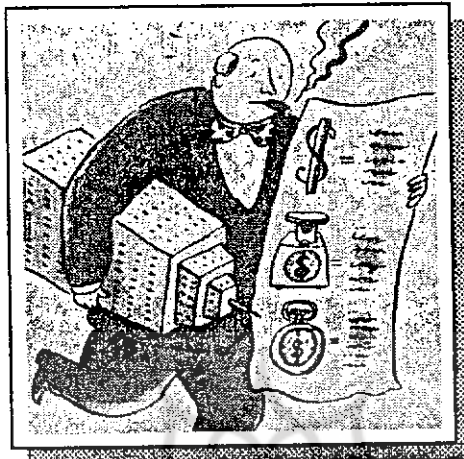


## وام گرفتن: یا پول دور ریختن؟

نوشته دکتر منوچهر کیانی



چندماه قبل آقای «کورت والدهایم»، رییس جمهور سابق اتریش و دبیر کل اسبق سازمان ملل متحد با یک هیأت بلندپایه اتریشی به تهران آمد. وی، طی چند روز اقامت در تهران توانست علاوه بر ملاقات با شخصیت‌های طراز اول کشور، تمام قراردادهایی را که شرکتهای اتریشی با طرفهای ایرانی (وزارتخانه‌ها و نهادها) در دو سال گذشته به مرحله «پاراف» رسانده بودند، اما به امضای نهایی نرسیده بود، به امضای مسؤولین برساند.

آقای کورت والدهایم که یک شخصیت شناخته شده بین‌المللی است و در ایران نیز معروفیت دارد، توانست در مدت کوتاهی، همچون «بلدوزی» تمام اشکالات و مشکلات را برطرف کند و قراردادهای «شسته و رفته» به امضا برساند. از آنجا که دولت ایران، متأسفانه درباره قراردادهای، نوع آن - این که بای یک است یا قرارداد استقرای - شرایط آن، - نرخ بهره سرمایه یا مدت اجرای آن - هیچ گونه اطلاعاتی در اختیار عموم قرار نمی‌دهد، نمی‌توان این قراردادهای را به طور کامل مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داد. تنها از خلال مطالبی نارسا و بعضاً ناقص که در مطبوعات داخل چاپ می‌شود، می‌توان اطلاعات جزئی به دست آورد و آن را دستمایه نقد چنین قراردادهایی قرار داد.

طبق همین اطلاعات جزئی، اتریشی‌ها قصد دارند طی چند سال آتی مبلغ ۷۰۰ میلیون دلار در

برای ساختن بعضی از آنها بیش از بیست سال وقت صرف شده و هنوز هم ناتمام مانده - به اتمام برسانند، باز این وام‌گیری شاید معقول به نظر می‌رسید! ولی نه اینکه دولت از اتریش وام بگیرد و یا از طریق «بیع متقابل» با سرمایه اتریشی‌ها چند پمپ بنزین و بیمارستان احداث کند.

اتریشی‌ها دارای تخصص فوق‌العاده زیاد در «تونل‌سازی»، «سدسازی»، جلوگیری از «فرود بهمین»، «ریزش کوه» و ممانعت از سیل و سیلاب هستند و از این بابت در جهان معروفند. آنها در مذاکراتشان با مقامات کشورمان، ابراز تمایل کرده‌اند که در اتمام پروژه متروی تهران و یا در احداث مترو در دیگر شهرها مشارکت کنند. به علاوه، چون برای خودروهای آلمانی قطعات زیادی در اتریش ساخته می‌شود، این کشور قادر است در قالب سازی و قطعه‌سازی لوازم اتومبیل به سایر کشورها کمک کند. اتریشی‌ها در این زمینه نیز برای همکاری با ایران ابراز تمایل کردند! علاوه بر این موارد، اتریشی‌ها اظهار علاقه کرده بودند که در احداث یا توسعه خطوط راه‌آهن بین شهرها سرمایه‌گذاری کنند. به احتمال زیاد احداث راه‌آهن قم - اصفهان به شرکت اتریشی اس - جی - پی (زمربینگ - گراتس - پاوکر) واگذار خواهد شد و بدین ترتیب این شرکت در مناقصه از رقبای خود یعنی شرکت فرانسوی «آلستوم» و شرکت کانادایی «بیماردیر» پیشی خواهد گرفت.

احداث راه‌آهن قم - اصفهان حدود ۵۰۰

ایران سرمایه‌گذاری کنند. این مبلغ مطابق قراردادهای منعقد شده برای ساختمان پمپ‌های بنزین بین راه‌ها، احداث یک بیمارستان در مشهد و یک بیمارستان در اصفهان هزینه خواهد شد. صرف نظر از این که نوع این قراردادها چگونه است و در صورت استقرای، شرایط بازپرداخت چیست، سؤالی که مطرح می‌شود این است که برای ساختن بیمارستان در هر شهری و ایجاد پمپ بنزین با تأسیسات وابسته به آن (نظیر رستوران، دستشویی، پارکینگ و غیره) نه به تکنولوژی اتریشی‌ها نیازی است و نه به دلارهای آنان! به خصوص اگر در نظر گرفته شود که هم‌اکنون بار استقرای‌های خارجی کمر اقتصاد کشور را خم کرده و سررسید وام‌ها نگرانیهای زیادی برای مقامات مسؤول به وجود آورده است. حال اگر دولتیمان ما با اتریشی‌ها قرارداد می‌بستند که به جای ساختن بیمارستان‌های جدید در مشهد یا اصفهان، چند واحد از حدود یکصد بیمارستان ناتمامی را که در کشور وجود دارد - و

آن هم راهاندازی نشده و بعضی از کارشناسان بعید می‌دانند که اگر وضع به همین منوال ادامه پیدا کند، مترویی در تهران به کار بیفتد.

از این رو، شایسته بود که به جای انعقاد قرارداد ساختن بیمارستان و پمپ بنزین با اتریشی‌ها، از تجارب فنی و تواناییهای مالی آنان در اتمام پروژه متروی تهران استفاده می‌شد تا از یک طرف مشکلات فنی مترو حل می‌گردید و از طرف دیگر، منابع مالی کافی در اختیار مدیران مترو قرار می‌گرفت. در این صورت دیگر لازم نبود آنان برای دریافت مبلغی پول برای پرداخت حقوق کارکنان خود و یا کارهای ساختمانی از دفتر یک مدیر عامل بانک به دفتر مدیر عامل بعدی مراجعه کنند و اکثراً جواب منفی بشنوند.

## انعقاد قرارداد ۱۰۰ میلیون دلاری با اتریشی‌ها برای احداث پمپ بنزین و بیمارستان چه ثمری برای کشور دارد؟!

در تهران کار آسانی نخواهد بود - لااقل تا زمانی

که یک شبکه گسترده و مدرن فاضلاب در تهران ساخته نشده و آبهای زیرزمینی کنترل نشود!

گویا، آخرین پیشنهاد فرانسویان به مقامات ایرانی این بوده است که از ساختن مترو در زیرزمین منصرف شوند و به جای آن یک ترن برقی با همان خطوط مترو روی زمین احداث کنند!

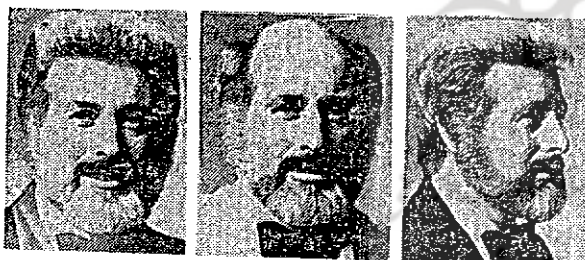
به هر تقدیر، بعد از انقلاب عملاً احداث مترو از روی نقشه‌های فرانسویان و با کمک‌های جزئی روسها و چینی‌ها شروع شد و هنوز بعد از بیست سال حتی یک خط

میلیون دلار هزینه خواهد داشت. دولت ایران اعلام کرده است هر شرکتی که بتواند این مبلغ را تأمین مالی کند، برنده مناقصه خواهد شد و از آن جا که شرکت اس - جی - پی تاکنون توانسته پوشش بیمه‌ای شرکت بیمه اتریش را به مبلغ یکصد میلیون دلار در اختیار بگیرد، می‌توان قبول کرد که این شرکت برنده مناقصه شود. علی‌الاصول باید سؤال کرد در حالی که در کشور ما بیش از ۴۰ هزار پروژه ناتمام وجود دارد، درست است که یک پروژه دیگر - هرچند هم مهم و مفید باشد - آغاز گردد؟ درست است که وام دیگری اخذ شود و به فشار وامهای خارجی قبلی افزوده شود؟ بدون شک ما باید از تکنولوژی سایر کشورها بهره‌مند شویم، از تجارب و دانش آنان در احداث طرحهایمان سود جوییم، اما این بهره‌مندی نباید به هر قیمتی باشد! باید محاسبه سود و زیان را کرد و هر پروژه‌ای را از دید «ماکرو»، یعنی در یک وابستگی به سایر پروژه‌ها و در رابطه با اقتصاد ملی بررسی نمود.

شاید به جای احداث یک بیمارستان در مشهد، و یا پمپ‌های بنزین در جاده‌های تهران - اصفهان و یا اصفهان - نایین و استقراض ۷۰۰ میلیون دلار برای این پروژه‌ها، بهتر بود ما از اتریشی‌ها در پروژه متروی تهران کمک می‌گرفتیم. اتریشی‌ها که تخصص زیادی در «زه‌کشی» و تونل سازی دارند، می‌توانند به احتمال زیاد مشکل متروی تهران را حل کنند و از ریزش مداوم تونل‌های آن جلوگیری کنند و تونلها را طوری بسازند که بعد از مدتی نشست نکند و یا جا به جا نشود و ایمن باشد.

معروف است، قبل از انقلاب هرچه فرانسویها بیشتر درباره متروی تهران، آبهای زیرزمینی و لایه‌های تحت‌الارضی در این شهر بررسی و تحقیق می‌کردند، بیشتر معتقد می‌شدند که ساختن مترو

### قصر مو، اولین مؤسسه ترمیم مودر ایران و خاورمیانه



## به مدیریت: وارطان

توصیه قصر مو به مراجعین محترم: قبل از مراجعه حتماً نوع ترمیم را مقایسه کنید، بعد انتخاب

### « ضمناً دارای انواع مدلیهای کلاه کس »

برای کسب اطلاعات و مشاوره از ساعت ۹ صبح الی ۱۳ و ۳ تا ۶ بعدازظهر مراجعه فرمائید.

آدرس: بلوار کشاورز، خیابان فلسطین شمالی  
ساختمان ۵۵، طبقه سوم  
تلفن: ۸۹۰۴۱۳۶ - ۸۹۰۶۹۱۷