



بسم
الله
الرحمن
الرحيم



ارگان انجمن شرکت‌های ساختمانی
سال ۲۹ فروردین ۱۳۹۱
شماره ۲۹۴ (۶۴ دور جدید) قیمت: ۱۰۰۰۰ ریال

صفحه	موضوع
۴	آثار و تبعات نوسان نرخ ارز بر پروژه‌های عمرانی کشور تقدیر معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی
۶	از مدیران ارشد انجمن شرکت‌های ساختمانی
۸	تشکیل کمیته و شورای پیگیری مسائل طرح‌های اجرایی پیمانکاران و سازندگان عمرانی کشور
۱۰	لطمه بخش خصوصی از عدم همراهی دولت با تشکلهای فنی - مهندسی
۱۲	چالش فراروی بخش صنعت احداث
۱۴	مهندسان ایرانی قادر به طراحی و ساخت ماشین‌آلات مورد نیاز پروژه‌های عمرانی هستند
۱۹	ای دریغا که تو رفتی
۲۰	تعاریف، وظایف و مسئولیت پیمانکاران GC, EPC, C و key Turn
۲۳	قیمت‌گذاری پروژه براساس توزیع منابع Resource Based Project Pricing
۲۸	دگرگونی سریع در شیوه‌های تجهیز منابع مالی
۲۹	شناخت آسیب‌ها در مفهوم کلی صنعت جهت رسیدن به توفیق واقعی است برای شما خواننده‌ایم
۳۱	جبران کسری بودجه جاری از محل برداشت از بودجه عمرانی
۳۹	محیط زیست (بزرگ‌ترین آبخیز خاورمیانه در شمال خوزستان)
۴۰	پاگرد
۴۲	نگرشی اجمالی بر ادبیات اقتصادی و مالی
۴۷	مراحل گشایش اعتبار اسنادی
۵۲	گذار از نت پیش‌بینانه به نت کنش‌گرانه در ماشین‌آلات راهسازی و معدنی
۵۶	تحولی جدید در حوزه تعمیرات، بازسازی و آموزش ماشین‌آلات سنگین راهسازی و معدنی
۵۸	فرایند سدسازی به دقت علمی و فنی بیشتری نیاز دارد



صاحب امتیاز: انجمن شرکت‌های ساختمانی

مدیرمسئول: مهندس جواد خوانساری

کمیسیون انتشارات: مهندس جواد خوانساری، مهندس محمد کنگانی، مهندس محمدعلی پور شیرازی، مهندس جهانگیر عصر آزاد

مهندس علی ورزنده، مهندس مجتبی ضرابی، دکتر غلامرضا علی‌زاده

سردبیر: دکتر غلامرضا علی‌زاده

خبرنگار: آرزو نوری

حروفچینی، امور بازرگانی و اشتراک: فریبا پور آقا

صفحه‌آراء: داود خانی

لیتوگرافی: پاسارگاد

چاپ: مجموع زنجیره‌ای چاپ بیژن

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، بین میدان فلسطین و خیابان ولیعصر، خیابان شهید برادران مظفر (صبا جنوبی)، شماره ۸۶، ک.پ: ۱۴۱۶۹۶۴۶۹۱

تلفن: ۶۶۴۶۴۲۶۱ - ۶۶۴۰۲۰۳۷ فکس: ۶۶۴۶۴۰۸۴

پست الکترونیکی: payame_abaadgaran@yahoo.com

نشانی الکترونیکی: www.acco.ir

نوشته‌های نویسندگان، لزوما نظرات نشریه نیست. نقل مطالب نشریه فقط با ذکر ماخذ مجاز است.

کمیسیون انتشارات در رد یا قبول مقالات ارسالی مختار می‌باشد و در ویرایش علمی، ادبی و خلاصه‌سازی آن مجاز است. در ضمن مقالات ارسالی عودت داده نمی‌شود



آثار و تبعات نوسان نرخ ارز بر پروژه‌های عمرانی کشور

بررسی قرار گیرد و ضعف‌های آن چه در بعد درون‌سازمانی و چه در حوزه برون‌سازمانی، با عنایت به درجه اهمیت و الویت آنها، شناسایی و راه‌های رفع آن به کار گرفته شود. تهدیدهای فراروی آن نیز در بعد درون و برون‌سازمانی شناسایی، و راه‌های برون رفت و خنثی‌سازی آثار و تبعات منفی (Externality) آن در دستور کار کارفرمایان و مجریان پروژه‌ها قرار گیرد. با این پیش‌فرض که باید نقاط قوت را مقوم‌تر و فرصت‌های ملی و منطقه‌ای و بین‌المللی پیش رو را با تمامی ظرفیت و در عرصه‌های گوناگون آن مورد بهره‌گیری قرار داد و آن را به منفعت و ثروت ملی تبدیل کرد.

با این مقدمه موضوع اصلی مورد نظر در این سرمقاله را پی می‌گیریم.

اصولاً نوسانات نرخ ارز بر پروژه‌های عمرانی در دو سطح تأثیرگذار است:

۱- حوزه پروژه‌های عمرانی ملی و استانی کشور

۲- حوزه پروژه‌های عمرانی فراملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در بخش اول مقاله تأثیر نوسانات رشد نرخ ارز را بر پروژه‌های عمرانی ملی و استانی مورد بررسی قرار می‌دهیم. این اصل را باید بپذیریم که هر تحول و تطوری در جهان در محدوده کشوری، منطقه‌ای و قاره‌ای باقی نمی‌ماند بلکه امواج آن کل کشورهای جهان را متأثر می‌سازد. این تأثیر و تأثر متقابل برای کشورها با درجه نزدیکی و یا دوری از کانون تحول متفاوت خواهد بود ولی هیچ کشوری مصون از تأثیر نیست. در هزاره سوم براساس تئوری پروانه‌ای (Chaos Theory) وزش نسیم پدیده‌ای در یک کشور ممکن است باعث طوفانی شدن روند امور در کشور دیگر گردد و یا جابه‌جایی هوای اقتصادی در شرکتی باعث طوفانی شدن فضای مالی شرکت‌های دیگر شود. با این توضیح باید گفت که نوسانات رشد نرخ ارز بر تمامی مصالح و مواد مصرفی در صنعت احداث اثر سوء می‌گذارد؛ به طوری که در طی ده ماه اخیر قیمت آهن‌آلات بیش از ۸۰ درصد افزایش قیمت یافته است زیرا که ورود شمش آهن به کشور به شدت تحت تأثیر قیمت ارز است و عدم پیش‌بینی فرایند چشم‌اندازهای آن حتی باعث می‌شود که عرضه و فروش آن با اختلال جدی مواجه شود و فروشندگان برای دستیابی به زمان لازم برای آرامش بازار از عرضه آن جلوگیری کنند، که این امر در بسیاری موارد مشاهده شده است، و می‌توان از آن، به عنوان یکی از عوامل مؤثر در افزایش قیمت‌ها نام برد به گونه‌ای که میلگرد روزانه بین ۱۰ تا ۱۵ تومان نوسان

قبل از ورود به بحث اصلی ذکر این نکته را لازم می‌دانم که در یکصد ساله اخیر همواره رشد و توسعه اقتصادی کشور با ساخت زیربنای توسعه، مسکن و ساختمان در مفهوم کلی آن همبستگی شدیدی را نشان می‌دهد به طوری که در مقالات قبلی نیز آورده شده است و تکرار آن مفید فایده خواهد بود، با ساخت‌وسازهای ساختمانی از جمله ابنیه، راه، پل، سد، تونل، ساختمان‌های اداری و صنعتی و خدماتی و پالایشگاه‌ها به ازاء هر ۷۰ متر ساخت‌وساز در کشور به طور میانگین وزنی حدود ۲/۵ شغل مستمر پیوسته و ۰/۳ شغل مستمر ناپیوسته در مجموع ۲/۸ مورد اشتغال در کشور ایجاد می‌شود.

نقش اشتغال‌زایی صنعت احداث در کشور (ضمن جلوگیری از رشد پاره‌ای از پدیده‌های آسیب‌شناختی که هزینه‌های اجتماعی فراوانی را به جامعه تحمیل می‌کنند و تبدیل آن به ارقام و اعداد اقتصادی واقعی به دلیل حجم سنگین خسارت کیفی آن، امکان‌پذیر نیست) موجبات رشد و توسعه اقتصادی و به تبع آن باعث رفاه اجتماعی می‌گردد زیرا که اشتغال ایجاد درآمد می‌کند؛ و درآمد ناشی از کار به فرد قدرت خرید می‌دهد، قدرت خرید به افزایش تقاضای مؤثر می‌انجامد و افزایش تقاضای مؤثر به رشد تولید کمک می‌کند و رشد تولید نیازمند اشتغال مجدد است که در فرایند هم‌افزایی (Synergy)، انجام پروژه‌های عمرانی نقش مؤثری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور دارد.



چرخه اشتغال‌زایی صنعت احداث و نقش آن در توسعه ملی را در روند الگوی بالا می‌توان ارائه داد؛ بنابراین برای برون‌رفت از مسائل و مشکلات اقتصادی و اجتماعی فراروی کشور ضرورت دارد مسائل و مشکلات شرکت‌های مجری پروژه‌های عمرانی در سطح ملی و استانی با دقت و توجه بیشتری مورد مطالعه و



مناسب با تغییر قیمت‌های سال ۹۰ می‌باشیم.

ضمن آنکه مدیران ارشد بخش کارفرمایی می‌بایستی نوسانات قیمت ارز را به طور پیوسته و ماهانه محاسبه و آثار آن را در قیمت مواد و مصالح ساختمانی در شکل ضریب مشخص و معین نمایند تا به عنوان مبنای محاسبه شاخص‌های تعدیل، همه ماهه مابه‌التفاوت آن به شرکت‌های مجری پروژه‌های عمرانی و استانی پرداخت شود. باید متذکر شد، اگر امروز به حل مشکلات و معضلات گریبانگیر شرکت‌های مهندسی پیمانکاری پروژه‌های عمرانی نپردازیم فرداً قطعاً دیر خواهد شد و سرمایه‌های ملی موجود در حوزه فنی و مهندسی کشور از دست خواهند رفت و شرکت‌های ساختمانی منحل، ورشکسته و تعطیل می‌شوند. در چنین شرایطی (که امید است خداوند هرگز آن روز را نیاورد)، شرکت‌های خارجی اراده خویش را بر مقدرات میهن عزیزمان تحمیل خواهند کرد؛ بگذاریم نسل‌های آینده قضاوت نیک‌ی از فعل و عمل ما در حافظه تاریخی خود به یادگار بسپارند.

حال در بخش دوم مطلب تأثیر نوسانات رشد نرخ ارز را بر پروژه‌های عمرانی فراملی، منطقه‌ای و بین‌المللی مورد بررسی قرار می‌دهیم.

نوسانات نرخ ارز بر پروژه‌های عمرانی برون‌مرزی کشور نیز آثار تبعات بسیار سوئی بر جای می‌گذارد و در بعد کلان چنانچه روند امور منجر به دو نرخی شدن نرخ ارز شود عملاً صدمات جبران‌ناپذیری بر اقتصاد ملی و به تبع آن بر پروژه‌های عمرانی برون‌مرزی وارد می‌سازد؛ زیرا مبنای محاسبه بسیاری از فعل و انفعالات مالی نرخ آزاد ارز خواهد شد. از سویی به دلیل عدم گشایش LC ارزی نقل و انتقال منابع مالی با مشکل جدی مواجه است و الزاماً پاره‌ای از خریدهای شرکت‌های پیمانکاری پروژه‌های عمرانی برون‌مرزی می‌بایستی به صورت نقدی انجام شود که هم تأمین آن و هم انتقال ارز آن برای دریافت برخی از نهادهای مورد نیاز پروژه‌ها با معضلات و نارسایی‌های جدی همراه است.

در ضمن تأثیر رشد نرخ ارز با توجه به تحریم‌های پیش رو در روند امور ضمانت‌نامه‌های بانکی و تبادل ارزی آن نیز اخلال جدی به وجود می‌آورد. ذکر این نکته ضرورت دارد که توان صدور خدمات فنی و مهندسی کشور سالانه حدود ۱۵ میلیارد دلار است گرچه تاکنون با تمامی دشواری‌های پیش رو این بخش توانسته است حدود ۴ میلیارد دلار صدور خدمات فنی و مهندسی داشته باشد. امید است با تمهیدات لازم و برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های دقیق، دولتمردان و متولیان امور، نه تنها مواجهه با کاهش صدور خدمات فنی و مهندسی نشویم بلکه با افزایش آن و رساندن آن به ظرفیت‌ها و توانمندی‌های مطلوب و موعود، در این بخش، شاهد توسعه صادرات غیرنفتی و ارزآوری بیشتر، برای توسعه کشور باشیم، و با این اقدام اقتصاد کشور را از وابستگی شدید به درآمدهای نفتی خارج کنیم. این پارادایم نیازمند تصمیم‌گیری سریع و دقیق در سطح مدیران ارشد نهادهای اقتصادی و سیاسی است که امیدواریم با سرعت و شتاب بیشتری در این زمینه‌ها جهت‌گیری‌های لازم معمول گردد.

افزایش نرخ را تجربه می‌کند و تیر آهن نیز در سایزهای نرمال ۵۰ هزار تومان و در سایزهای سنگین تر تا ۲۰ هزار تومان در هر شاخه نوسان قیمت دارد که رشد ۳۰ تا ۴۰ دلاری قیمت جهانی در هر تن فولاد در این افزایش مؤثر بوده است. مضاف بر اینکه قیمت شمش در بنادر به دلیل عدم وجود LC می‌بایستی به طور نقد خریداری شود این امر نیز بر مشکلات کار می‌افزاید. از سویی بسیاری از مواد و مصالح پروژه‌های عمرانی و استانی مانند سیستم‌های تأسیساتی، چیلرها، پمپ‌ها، تجهیزات الکترونیکی و سایر نهادهای مورد نیاز وابستگی کامل به قیمت ارز دارد و نوسانات نرخ ارز در افزایش قیمت واردات این قبیل تجهیزات مورد نیاز صنعت احداث مؤثر است و در رشد قیمت‌ها بسیار تأثیر می‌گذارد آنگونه که در اکثر این اقلام افزایش بیش از دوبرابر (صددرصد) مشاهده می‌گردد.

در چنین شرایط دشوار اقتصادی، پروژه‌های عمرانی ملی و استانی که طی سالهای گذشته با نرخ ثابت به شرکت‌های مهندسی پیمانکاری واگذار شده است به اجبار باید با نرخ ثابت گذشته، ساخته شود و این امری توان‌فرسا و امکان‌ناپذیر است به طوری که شرکت‌های مهندسی ساختمانی را در معرض نابودی و تلاشی قرار می‌دهد؛ فشار عصبی و استرسی که تفاوت فزاینده قیمت‌ها و سایر مشکلات موجود در انجام پروژه‌های عمرانی بر مدیران آن وارد می‌کند غیرقابل توصیف است، شکاف بین قیمت پایه و قیمت روز آنقدر ژرف و گسترده است که نارسائی‌های ناشی از آن باعث شده است در سالهای اخیر شاهد مرگ ناپهنگام تعدادی از مدیران ارشد شرکت‌های مهندسی پیمانکار پروژه‌های عمرانی باشیم؛ مدیرانی که واجد ظرفیت‌های علمی و فنی بالا و تجربیات گرانسنگی بودند که متأسفانه از مدار سرمایه ملی خارج شدند و این امر جای بسی تأمل و تعمق دارد که چرا منابع انسانی کارآمد و نخبگان فنی و مهندسی کشور اینگونه مظلومانه از دست می‌روند، و با درگذشت هر یک از آنها، نیروهای انسانی زیادی نیز از کار، بیکار شده به جمعیت بیکاران اضافه می‌شوند.

به تعبیر یکی از مدیران ارشد شریف و سخت‌کوش پروژه‌های زیرساخت‌های توسعه، این «درد بی‌درمان» را باید به چه کسی گفت که طرح‌ها و پروژه‌های کشور براساس فهرست بهای سال ۸۸ به مناقصه گذاشته می‌شود در صورتی که در سال ۸۸ قیمت هر کیلوگرم آهن حدود ۶۵۰ تومان بوده است و امروز یعنی در سال ۹۱ قیمت هر کیلوگرم آن متجاوز از ۱۳۰۰ تومان است که اگر افزایش هزینه حمل و نقل را به آن اضافه کنیم و رشد هزینه‌های بالاسری (بیمه و مالیات) را با آن جمع کنیم قیمت واحد آن به بیش از ۲۰۰۰ تومان می‌رسد.

بر مدیران ارشد معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی فرض است که در کوتاه‌ترین زمان ممکن برای حل مشکل فهرست بهای سال ۸۸ چاره‌ای بیندیشید برای تصحیح فهرست بهای سال ۸۸ که مبنای مناقصات امروز شرکت‌های مهندسی پیمانکاری است اقدام عاجل، فوری و فوری لازم است که فهرست بهای سال ۹۱ که با قیمت‌های واقعی روز تهیه می‌گردد مورد استناد قرار گیرد تا مناقصات براساس قیمت واقعی روز به پیمان گذاشته شود و خواستار انتشار شاخص‌های تعدیل



تقدیر معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی از مدیران ارشد انجمن شرکتهای ساختمانی

قراردادی عادلانه بوده است.

«معاونت محترم نظارت راهبردی» به عنوان متولی و تنظیم کننده شرایط عمومی پیمانهای مختلف با نظرخواهی از ارکان ذیربط در قراردادهای و دستگاههای اجرایی و انجمنهای شاغل در حوزه عمران کشور در جهت اصلاح شرایط عمومی پیمان و تهیه و تنظیم یک شرایط قراردادی عادلانه و منطقی اقدام نمود.

در اینجا جا دارد از جناب آقای مهندس رحمتی معاونت محترم نظارت راهبردی، سرکار خانم مهندس پورسید و جناب آقای دکتر قانع‌فر که برای تشکیل جلساتی بسیار پربار و متشکل از نمایندگان دستگاههای اجرایی و کارشناسان محترم معاونت نظارت راهبردی و نمایندگان انجمنها و کارشناسان خبره دعوت بعمل آوردند، نهایت تشکر را بنماید. همچنین جا دارد از مهندسان مشاور رهشهر و نمایندگان محترم ایشان بخصوص جناب آقای مهندس عطاءالله هاشمی که عهده‌دار تنظیم این شرایط عمومی پیمان می‌باشد نهایت قدرانی و تشکر بنماید. از طرف این انجمن نیز آقایان مهندسان: **منوچهر ملکبانی‌فرد** - **منوچهر نوروزی** هفته‌ای دو روز و حدود ۲۰۰ جلسه

اصلاح شرایط و تدوین شرایط عمومی پیمان شرایط عمومی پیمان که در حقیقت تعیین کننده رابطه بین کارفرما - پیمانکار - مهندسان مشاور با یکدیگر و حیثه مسئولیت و وظایف هر یک نسبت به دو رکن دیگر و بخصوص وظیفه هر یک در مقابل طرح می‌باشد؛ همواره از طرف جامعه پیمانکاران و سازندگان مورد اعتراض بوده است. سازندگان معتقدند که اختیارات کارفرما بسیار گسترده و متقابلاً حیثه اختیارات پیمانکاران طرف قرارداد عملاً نادیده گرفته شده است تا بدانجا که حتی در قبال عدم اجرای وظایف و مسئولیتها از طرف کارفرما، پیمانکار محکوم به اجرای ادامه قرارداد است. به عبارت دیگر پیمانکار با امضای قرارداد مسئولیتهای بسیار سنگینی را در قبال اختیارات بسیار ناچیز متحمل می‌شود و کارفرمایان محترم با تفسیر و تعبیر نقش خود فکر می‌کنند که نقش کارفرما فقط فرمایش کردن در کار است و بس!

در قراردادهای سه‌عاملی کارفرما - مشاور - پیمانکار متأسفانه به مهندسان مشاور حداقل اختیارات داده شده و با عباراتی نظیر «بهر حال یا عدم حضور نظارت رافع مسئولیت پیمانکار نیست»؟! مهندسان مشاور در طرحها بیشتر مقام تشریفاتی تلقی شده‌اند تا یک رکن اصلی از سه رکن و عملاً کارفرما و مشاور یک رکن و پیمانکار رکن دیگر بوده و قراردادهای سه‌عاملی عملاً دو عاملی هستند. آنهم دو عاملی که یکی حاکم و دیگری محکوم است! این در حالی است که در همین کشورمان و همزمان قراردادهایی براساس شرایط عمومی پیمان فیدیک منعقد و اجرا می‌گردد که از نظر توازن مسئولیتها و اختیارات طرفین قرارداد با شرایط عمومی پیمان موجود اختلافات فاحشی دارد.

این انجمن همواره خواهان اصلاح شرایط قراردادی و متعادل کردن آن یعنی یک شرایط





مقایسه آن با شرایط عمومی پیمان فیدیک و شرایط عمومی پیمان حال حاضر در شماره‌های آتی به استحضار خوانندگان محترم خواهد رسید. امید است این محصول مشترک دستگاههای محترم اجرایی- معاونت محترم نظارت راهبردی- انجمن‌های حوزه سازندگی کشور و جامعه مهندسان مشاور با همت و تلاش مشاور رهشهر و جناب آقای مهندس عطاءالله هاشمی به سرانجام برسد و بتواند به عنوان شرایط عمومی پیمان پروژه محور و عادلانه انتشار و مورد استفاده قرار گیرد. مجدداً از جناب آقای مهندس رحمتی و زیرمجموعه معاونت مذکور بخصوص جناب آقای دکتر قانع‌فر در برگزاری جلسات که در نهایت دموکراسی و آزادی بیان و اندیشه و سعه صدر برقرار نمودند نهایت تشکر را دارد.



و آقای مهندس جمالی هفته‌ای یک روز و صد جلسه شرکت نموده‌اند. لازم به یادآوری است جلسات عمدتاً روزهای دوشنبه از صبح تا ظهر و با حضور حدود ۳۰ نفر بر اساس آنچه مهندسان مشاور رهشهر در ماده‌های مختلف تهیه می‌کردند مورد بررسی قرار گرفته و مجدداً در جلسات روزهای سه‌شنبه همان ماده‌ها در جمع کوچک‌تر با توجه به اظهارنظرها و تغییرات روزهای دوشنبه جمع‌بندی می‌شدند. در حال حاضر جلسات دوم هفته‌ای سه الی چهار ساعت همچنان ادامه دارد. به دلیل اهمیت طراز اول شرایط عمومی پیمان برای ارتقای سازندگی در کشور و تامین منافع ملی همچنین رشد و ماندگاری سازندگان و مجریان محترم طرحها و مهندسان مشاور، نحوه عمل و تفکر حاکم بر جلسات و چگونگی



برای حل مشکلات ناشی از تحریم و رشد نرخ ارز صورت گرفت

تشکیل کمیته و شورای پیگیری مسائل طرحهای اجرایی پیمانکاران و سازندگان عمرانی کشور



کارهایی مانند انتشار فهرست بها و ضرایب تعدیل هر چند کارکرد اصلی ندارند اما می‌توانند از پیوستن این موارد به تاریخ جلوگیری کنند و تأثیری هر چند کوچک داشته باشد چنانچه افزایش مراجعه کارفرمایان در ماههای اخیر برای اطلاع از فهرست بها نشان می‌دهد هنوز افرادی هستند که مبانی کار خود را روی فهرست بهای پیشنهادی انجمنها می‌گذارند.

در ادامه، مهندس آزاد دبیر انجمن راهسازی ایران و خزانه دار انجمن شرکتهای ساختمانی با بیان این نکته که شرکتهای عضو انجمن راهسازی با شرکت نکردن در برخی از مناقصهها عملاً نشان داده‌اند که با وجود شرایط موجود امکان فعالیت نیست اقتصاد ما درگیر مشکل مدیریتی است و بیشتر کسانی که در سمتهای اجرایی فعال هستند تجربه مدیریتی کافی و تخصص و تجربه لازم کار در این زمینهها را ندارد تا جایی که برخی از آنها با اشاره به این امر که اگر پیمانکاران پول نداشتند اینقدر کار نمی‌کردند که امروز مطالبه‌ای هم داشته باشند. پیشنهاد من این است که ضمن مکاتبات و اقدامات و دادخواهی از به نهادهای ذریبست از پیمانکارها بخواهیم با دقت بیشتر در مناقصهها شرکت کنند. مناسفانه با وجود عرضه کم پروژهها و تقاضای زیاد از جانب

تجربه نشان داده است فقط نامه‌نگاری به دولت به جایی نمی‌رسد و باید از طریق مجلس و نهادهای دیگر و بالاتر هم اقدام شود؛ در ادامه گفتند: در حال حاضر پیمانکاران نصف مبلغی را که در پروژهها هزینه می‌کنند دریافت نمی‌کنند. اخیراً هم بحث فروش املاک دولتی برای پرداخت دیون پیمانکاران مطرح شده است، در واقع همه راه حلها به نوعی گفتار درمانی بوده است. به نظر می‌رسد باید کمی شفاف‌تر و رساتر صداپیمان را به گوش مقامات نظارتی برسانیم.

مهندس دادمان عضو هیات مدیره انجمن شرکتهای ساختمانی با عنوان این مطلب که قبلاً گلایه‌ها درباره عدم پرداخت و ابلاغ به موقع تعدیل بود، عنوان کرد: امروزه حتی اگر تعدیلهای به موقع هم پرداخت شود کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد. اگر این ویژگی را به عنوان یکی از شاخصهای شرایط موجود در نظر بگیریم باید مجموعه‌ای از روشهای مختلف را برای حل مشکل انتخاب کنیم که از رسانه‌ای کردن موضوع تا توصیه به اعضای انجمنها برای اقدام جمعی و مکاتبه با مسئولان و مجلس را شامل می‌شود. علاوه بر این فراخوان عمومی از اعضای انجمنها برای حضور در جلسات تصمیم‌گیری و همراه شدن آنها با هم، راه‌حلها را موثرتر و راهگشاستر خواهد کرد.

با توجه به افزایش شدید قیمت‌ها و تاخیر در ابلاغ فهرست بهای سال ۹۰ و ۹۱ و شاخص‌های تعدیل، ۲۶ فروردین ماه جلسه شورای هماهنگی تشکلهای صنفی در محل انجمن شرکتهای ساختمانی برگزار شد تا درباره مسائل و مشکلات انجمنها تصمیم‌گیری صورت بگیرد. این میزگرد با حضور نمایندگان انجمن شرکتهای تاسیسات و تجهیزات صنعتی ایران، انجمن شرکتهای راهسازی ایران، انجمن شرکتهای نفت و گاز و پتروشیمی، کانون سراسری انجمن شرکتهای ساختمانی، تاسیساتی و تجهیزاتی ایران، انجمن صنعت آب و فاضلاب، نماینده انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران، و تعدادی از اعضای هیأت‌مدیره انجمن شرکتهای ساختمانی برگزار شد.

در این جلسه که صبح روز شنبه تشکیل شد. مهندس حسن سعادت‌مند نائب‌رئیس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن شرکتهای ساختمانی، تاسیساتی و تجهیزاتی ایران ضمن اشاره به مشکلات موجود در فهرست‌بها و ضرایب تعدیل، با اشاره به این که اقدام انجمنها در انتشار فهرست‌بها و ضراب تعدیل به نتیجه مورد نظر نرسید پیشنهاد حضور نمایندگان انجمنها را در جلسات شورای عالی فنی برای تعیین فهرست‌بها و ضرایب تعدیل ارائه داد. وی همچنین به لزوم تهیه و ارسال نامه‌ای به رئیس جمهور محترم اشاره کردند که در آن تأکید شود که پرداخت شاخص تعدیل جزو دیون دولت است.

در ادامه مهندس احمد مهدیار عضو هیات مدیره انجمن آب و فاضلاب با مطرح کردن این نکته که



مهندس سیامک مسعودی عضو هیات مدیره انجمن شرکتهای ساختمانی نیز عنوان کرد: علازغم شرایط خاص پیش آمده متاسفانه رفتار ما بیانگر این نکته نیست و لازم است با تغییر رفتار خود، دولت را متوجه شرایط موجود نماییم. به نظر می‌رسد بهترین راه حل موجود در شرایط فعلی تشکیل کمیته‌ای از اعضای انجمنهای مختلف برای پیگیری این مسئله است. کمیته مورد نظر باید هر چند روز یکبار با نوشتن نامه‌ای اعضا را در جریان پیشرفت امور قرار دهد. چه در مورد پروژه‌هایی که از امروز واگذار می‌شوند و چه در مورد پروژه‌های که قبلاً واگذار شده‌اند باید به فهرست بهای ۹۱ با تعدیل معکوس برگردیم.

مهندس ملکینانی فرد با تأیید این راه حل عنوان کرد باید مسئولان دولتی متوجه این مسئله شوند که با ادامه روند موجود، پیمانکاران قادر به اداره پروژه‌ها نیستند و باید هر چه سریع‌تر اقدامی در این مورد صورت گیرد. این کمیته مسئول پیگیری مذاکرات با دولت است و انجمنها نیز باید با پوشش مطبوعاتی دولتمردان را از اهمیت این

موضوع آگاه کنند.

در پایان این جلسه قرار شد کمیته‌ای برای پیگیری مسائل طرحهای اجرایی پیمانکاران و سازندگان پروژه‌های عمرانی کشور تشکیل شود تا با استفاده از روشها و ابزارهای مختلف برای حل مشکلات سازندگان وارد مذاکره با دولت شود.

عنوان کردند باید با همکاری و پیگیری مداوم در جهت حل مشکلات سازندگان مملکت بکوشیم و با تبلیغات و اطلاع‌رسانی مناسب سخن خود را به گوش مسئولان برسانیم. علاوه بر این باید نامه‌ای هم به اعضای انجمنها نوشته و از آنها بخواهیم برای شرکت در مناقصات قیمتی را پیشنهاد کنند که با آن قادر به اجرای پروژه باشند و با اعلام قیمت غیرمنطقی، خود را به دردها نیندازند. متاسفانه اجرای مناقصات دولتی با فهرست بهای سال ۸۸ صورت می‌گیرد که این امر باید آسیب شناسی و حل

باید در دو حوزه درون سازمانی و برون سازمانی اقدام کرد. قبل از هر چیز باید انجمنها و بعد اعضا متوجه شوند که شرایط خاص است و برای این شرایط افراد و اعمال خاص لازم است. باید انجمنها در روند امور فعال تر شوند و با مداخله و اظهار نظر در جهت حل مشکلات بکوشند و راه حل ارائه دهند.

گردد در غیر این صورت باعث از بین رفتن پیمانکار و به ثمر نرسیدن پروژه می‌شود. به نظر من هر اقدامی در راستای مطرح کردن مشکلات پیمانکاران، یا حل آن مدنظر قرار گیرد باید به صورت گروهی و هماهنگ اجرا شود چرا که حرکت‌های انفرادی به نتیجه نمی‌رسد.

پیمانکاران پروژه‌ها با شرایط غیرواقعی به پیمانکاران تحمیل می‌شود.

مهندس منوچهر ملکینانی فرد رئیس هیات مدیره انجمن شرکتهای ساختمانی در ادامه عنوان کرد: باید در دو حوزه درون سازمانی و برون سازمانی اقدام کرد. قبل از هر چیز باید انجمنها و بعد اعضا متوجه شوند که شرایط خاص است و برای این شرایط افراد و اعمال خاص لازم است. باید انجمنها در روند امور فعال تر شوند و با مداخله و اظهار نظر در جهت حل مشکلات بکوشند و راه حل ارائه دهند.

متاسفانه دولت تعدیل را جایزه‌ای برای پیمانکار می‌داند و آن را جزو دیون اصلی خود به حساب نمی‌آورد. در حالی که این امر جزو شرایط ضمن عقد است و دولت پذیرفته بخش تورم قراردادهای را تقبل کند. در حالی که به نظر می‌رسد امروزه مسئولان دولتی تصور می‌کنند با پرداخت یارانه به نحوی تعدیل را پوشش می‌دهند. باید فرهنگ‌سازی شود و تعریف مناسبی از مفهوم و مکانیزم تعدیل به عمل آید چرا که این مسئله در راستای منافع کارفرما، پیمانکار و مصالح ملی است.

اگر زیر پا گذاشتن حق پیمانکاران و سازندگان در پرداخت دیون و ضرایب تعدیل ادامه یابد، می‌توان گزینه‌هایی مانند دادخواهی از دولت به دیوان عدالت اداری را هم مدنظر قرار داد. همزمان باید مکاتبه با سران سه قوه را ادامه داد. رسانه‌ای کردن موضوع و تشریح مکانیزم تعدیل در مطبوعات کشور نیز ضروری است. متاسفانه روشهای گذشته برای پیگیری حقوق پیمانکاران و سازندگان کشور دیگر جوابگو نیست. بخش خصوصی در حال اضمحلال است و با نابودی آن، بخش دولتی گسترش می‌یابد که با توجه به شواهد تاریخی این امر به نفع اقتصاد کشور نیست.

مهندس جواد خوانساری نائبرئیس هیات مدیره انجمن شرکتهای ساختمانی نیز در ادامه





نایب رئیس شورای هماهنگی تشکلهای حرفه‌ای و مهندسی مطرح کرد:

لطمه بخش خصوصی از عدم همراهی دولت با تشکلهای فنی - مهندسی



اشاره:

رکود در ساخت و ساز باعث انتقال سرمایه از بازار مسکن به دیگر بازارها شده است. این رکود ناشی از عوامل مختلف داخلی و خارجی است که از جمله آنها نوسان نرخ ارز است که باعث شده پیمانکاران با مشکلات متعددی روبرو شوند. اسفندماه سال گذشته مهندس جواد خوانساری، نایب رئیس شورای هماهنگی تشکلهای حرفه‌ای، مهندسی و عضو هیأت مدیره کنفدراسیون صنعت احداث مهمان ماهنامه خبری ساختمان و پلیمر بود و ضمن یادآوری این نکته که دولت باید برای یافتن راهکار مناسبی که بتواند شرایط بحرانی ساخت و ساز در کشور را بهبود بخشد، چاره‌ای جز استفاده از نظرات بخش خصوصی ندارد؛ به تشریح وضعیت سازندگان مسکن در شرایط موجود کشور پرداختند که نظر خوانندگان محترم ماهنامه پیام آبادگران را به خواندن شرح این مصاحبه جلب می‌نمائیم.



با توجه به این تغییر قیمتتها، بالطبع بسیاری از سازندگانی که در سالهای گذشته مسکن ساخته، اما هنوز نفروخته‌اند، این واحدهای مسکونی را با نرخ امروز خواهند فروخت. چنانکه این روزها شاهد افزایش ناخودآگاه قیمت مسکن هستیم.

■ به عنوان نایب رئیس شورای هماهنگی تشکلهای فنی، مهندسی و حرفه‌ای کشور، ارزیابی شما از تأثیر نرخ ارز بر وضعیت انجمنهای زیرمجموعه این شورا چیست؟

◆ در حال حاضر به شدت با دولت و به ویژه مسئولان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نهاد ریاست جمهوری در حال پیگیری و مذاکره هستیم که راهکارهایی برای رفع مشکل افزایش قیمت مصالح ساختمانی پیدا کنند.

■ ارزیابی شما از تأثیر نرخ ارز بر بازار مسکن چیست؟

◆ طبیعتاً نرخ ارز بر تمامی مصالح ساختمانی اثرگذار بوده است؛ به طوری که طی دو ماه اخیر قیمت عمده مصالح ساختمانی نظیر آهن‌آلات بیش از ۲۵ درصد افزایش یافته و حتی سازندگان در تهیه و خریداری آن با مشکل مواجهند؛ چون فروشندگان این مصالح، شمش آهن را از خارج وارد می‌کنند و به دلیل تأثیر نرخ ارز بر کالاهای وارداتی و نامشخص بودن وضعیت و قیمت آتی مصالح، از عرضه و فروش آنها منصرف می‌شوند.

قیمت مصالح دیگر نظیر سیستم‌های تأسیساتی، چیلرها و پمپ‌ها به دلیل وابستگی مستقیم به ارز، به صورت سرسام‌آور و حتی تا ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. متأسفانه این تغییر قیمت‌ها نیز اثر مستقیم در افزایش قیمت ساخت مسکن دارد و



■ آیا به نظر شما با روند موجود، تشکیل جلسات اضطراری مدیریت بحران الزامی نیست؟

◆ در واقع همینطور است و ما از دولت و مسئولان سازمان مدیریت درخواست کرده‌ایم که شرایط بحرانی را اعلام کنند. مسئولان دولتی باید در شورای هماهنگی و نهاد تعامل این موضوع را بررسی و راهکارهایی در این راستا پیدا کنند. بر این اساس ۷ اسفند سال ۹۰ در نشست با شورای عالی فنی کشور و نهاد تعامل، پیشنهادها و راهکارهایی ارائه شد و به دقت در شورای هماهنگی مورد بررسی قرار گرفت تا بتوان این بحران را سپری کرد.

■ آیا تاکنون دولت جلسات کارگروهی برای اتمام بحران مسکن تشکیل داده است؟

◆ حتی اگر دولت جلساتی در این راستا تشکیل داده باشد، بخش خصوصی از این موضوع بی‌خبر است. دولت تاکنون از بخش خصوصی دعوت به حضور در چنین جلساتی برای همفکری و تعامل و یافتن راهکارهای مناسب نکرده که البته لطامت ناشی از عدم همراهی و همسویی دولت با بخش خصوصی، متوجه بخش خصوصی می‌شود.

■ علت نادیده گرفتن تشکلهای از سوی دولت چیست؟
◆ متأسفانه دولت از گذشته تاکنون، توجه چندانی نسبت به ایده‌ها و نظرات ارائه شده از سوی بخش خصوصی نشان نداده و با وجود اینکه بخش خصوصی به دلیل نوع حرفه و تجربیات تخصصی، می‌تواند راهنماهای بسیار خوبی در تصمیم‌گیری‌های مسئولان دولتی باشند، همواره نادیده گرفته شده‌اند.

■ تعامل شورای هماهنگی تشکل‌های فنی، مهندسی و حرفه‌ای کشور با دولت و نحوه عملکرد تشکل‌های زیرمجموعه را در سال ۹۰، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

◆ شورای هماهنگی تشکل‌های فنی، مهندسی و حرفه‌ای کشور به صورت ماهانه جلسات تعامل و همفکری با مسئولان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی برگزار می‌کند. اما مسئولان سازمان مدیریت تصمیماتی اتخاذی و کاربردی در این جلسه را آنطور که باید، به اطلاع مسئولان نمی‌رسانند و نتیجه این تعاملات و تفاهات چندان مطلوب نیست.

همچنین باید درباره پروژه‌هایی که طی سالهای گذشته با نرخ ثابت به پیمانکاران واگذار شده و اکنون باید با نرخ گذشته احداث شود، چاره‌اندیشی شود.

برای مثال هم‌اکنون طرحها مطابق با فهرست‌بهای سال ۸۸ که قیمت هر کیلوگرم آهن در آن زمان حدود ۶۲۰ تومان بود، به مناقصه گذاشته می‌شود؛ در حالی که اکنون قیمت آهن حدود هزار و ۳۰۰ تومان است که با اتساب هزینه‌های حمل و نقل، نصب و هزینه‌های بالاسری (بیمه و مالیات) به ۲ هزار تومان نیز می‌رسد. از این رو مدیران سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی باید در اسرع وقت برای حل این مشکل برنامه‌ریزی کنند و برای تصحیح فهرست‌بهای قدیمی که مبنای مناقصات امروز قرار گرفته، اقدام و فهرست‌بهای متناسب با شرایط روز را تهیه کنند تا مناقصات براساس قیمت واقعی روز به پیمان برود و شاهد ثمربخشی پروژه‌ها باشیم. اگر روند اصلاح نشود، لطمه بزرگی به سرمایه‌های ملی یعنی شرکت‌های بخش خصوصی و روند اجرای پروژه‌های زیربنایی کشور، که برای رفاه جامعه باید به موقع احداث شوند، وارد خواهد کرد. همچنین مسئولان باید تغییر قیمت‌هایی را که در اثر نوسان قیمت دلار به وجود آمده ماهانه به صورت شاخصهای تعدیل محاسبه و به نحوی به بخش اجرایی کشور «صنعت احداث کشور» یا شرکت‌های زیرمجموعه شورای هماهنگی تشکل‌های فنی، مهندسی و حرفه‌ای کشور پرداخت کنند تا این شرکتها منحل نشوند.

■ در وضعیت فعلی که سازندگان مسکن به دلیل عدم دسترسی کافی به مصالح ساختمانی از عرصه ساخت و ساز عقب‌نشینی کرده‌اند، چه ضربه‌ای به آنها وارد شده است؟

◆ به یقین شرکت‌های سازنده مسکن از سرمایه‌های ملی کشور هستند و به دنبال وارد آمدن هرگونه آسیب به سازندگان مسکن، توقف فعالیت و کاهش نیروی انسانی آنها، در واقع سرمایه ملی، تقلیل می‌یابد. به رغم اینکه صنعت ساختمان کشور همواره خودکفا بوده و هیچگاه وابسته به کشورهای بیگانه نبوده است؛ اما در چنین وضعیتی سازندگان مسکن برای ساخت و ساز مجبور به انتقال سرمایه به آن سوی مرزها خواهند شد و در نهایت به دلیل کمبود نیروی کار و عدم تولید مسکن، صنعت ساختمان لطمه جدی می‌بیند.

■ به نظر شما رکود ناشی از نوسان نرخ ارز تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؟

◆ در حال حاضر، نوسان نرخ ارز لطمه بزرگی به روند تولید زده و موجب سردرگمی اقتصاد و کاهش میزان تولید در کشور شده است.

از آنجایی که بخشی از مواد و کالاهای مورد نیاز صنایع و به ویژه صنایع مرتبط با صنعت ساختمان، از خارج وارد می‌شود و به دلیل وابستگی این مواد به نرخ ارز، اخیراً نوسان بسیار شدید نرخ ارز، آشفستگی و نگرانی بسیاری در روند تولید ایجاد کرده و امیدواریم دولت بتواند با برنامه‌ریزی دقیق این وضعیت را بهبود بخشد.



چالش فراروی بخش صنعت احداث

مهندس فرخ جمالی..... عضو هیأت مدیره انجمن

اشاره:



بازنگری شرایط عمومی پیمان: قریب به دو سال می باشد که بازنگری مجدد و به روزآوری شرایط عمومی پیمان در معاونت نظارت راهبردی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور با حضور بیش از ۳۵ نفر از کارشناسان و متخصصان ارزشمند و عالی رتبه در زمینه های مختلف اجرائی، قراردادی، مالی، پیمانکاری، مشاور و شورایی عالی فنی و مرکز پژوهش های مجلس و کارشناسان ارجمند سازمان مدیریت (بخش خصوصی و دولتی) با کار مداوم در هر هفته در دست اقدام بوده است.

خوشبختانه حاصل تلاش فرهیختگان و اندیشمندان مذکور به ثمر نشسته و در آینده نزدیک می توانیم شاهد اعمال شرایط عمومی پیمان جدید در قراردادها باشیم که امید است مسائل و مشکلات شرایط عمومی پیمان های تدوین شده گذشته در آن مرتفع شده باشد. در زمینه انجام این حرکت ارزشمند و اثرگذار از انجمن شرکتهای ساختمانی آقایان مهندسان: ملکبانی فرد، نوروزی و جمالی حضور مستمر داشته و مراتب تشکر و قدردانی جناب آقای مهندس رحمتی از سوی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور به آنها ارائه شده است. این مقوله را به فال نیک گرفته و آرزو مندیم همکاری فیما بین بخشهای اجرائی کشور با انجمن و بخش خصوصی تداوم و استمرار یابد.

عمرانی و چه برای سایر پروژهها تا این تاریخ استنکاف نموده اند و از این بابت هیچگونه پرداختی به پیمانکاران پروژه های عمرانی و غیرعمرانی نشده و الگوی مشخصی نیز برای صنایع تولیدی ارائه نشده است. مضاف بر آن پرداخت مطالبات پیمانکاران در وزارتخانه های مختلف منجمله وزارت نیرو و وزارت راه با مشکلات عدیده مواجه بوده که هنوز نیز ادامه دارد.

ب: شوک وارده در سال ۱۳۹۰ ناشی از تحریم های انجام گرفته

در سطح بین المللی و اثرات آن در کشور و افزایش بیش از دو برابر قیمت ارز نیز موجب گردیده است، عملاً توان اجرایی اکثر پیمانکاران و سازندگان و تولیدکنندگان تقلیل فاحش یافته و با افزایش شدید قیمت های مصالح و دستمزدها و هزینه های حمل و غیره دچار اختلالات پرداختی به پرسنل و شاغلین در صنایع

و پروژه های مختلف شوند و در نهایت مجبور شدند از بانکها و دیگر سیستم های مالی جاری در کشور برای پرداخت بدهیهای خود وام اخذ کنند؛ که این خود نیز موجب تشدید فشار چه از نظر مالی و چه از نظر کاهش راندمان در سطح پروژه های مختلف کشور و صنایع بوده و زیان بسیاری به تولیدکنندگان و آبادگران کشور وارد ساخته است، ضمن آنکه تاکنون دولت

مدهاست موضوع توسعه اشتغال و کارآفرینی برای کل کشور از اعم واجبات بوده و در این مقوله تولیدکنندگان، سازندگان و پیمانکاران و آبادگران نقش واقعی خویش را به نحوه احسن به انجام رسانده اند. لیکن در سال ۱۳۸۹ و در سال ۱۳۹۰ با همه همکاریهای مستقیم و غیرمستقیم بخش خصوصی با دولتمردان و کارگزاران مملکتی و دولت، متاسفانه بخش خصوصی و کار آفرین جامعه با همه اشتغالزایی مورد بی مهری واقع شد و

عمدتاً در حالت انفعالی و در شرایط بسیار نامتعادل و اسفناک به سر می برد که برای چاره جویی ناگزیریم اهم موارد را مورد بررسی و کنکاش قرار دهیم.

الف: افزایش قیمت سوخت و حامل های انرژی در سال ۱۳۸۹ موجب گردید تا قیمت اکثر مصالح و مواد اولیه و اقلام مصرفی مورد نیاز پروژهها و صنایع و ارزاق عمومی و هزینه های حمل و

در سال ۱۳۸۹ و در سال ۱۳۹۰ با همه همکاریهای مستقیم و غیرمستقیم بخش خصوصی با دولتمردان و کارگزاران مملکتی و دولت، متاسفانه بخش خصوصی و کار آفرین جامعه با همه اشتغالزایی مورد بی مهری واقع شد و عمدتاً در حالت انفعالی و در شرایط بسیار نامتعادل و اسفناک به سر می برد

نقل مصالح و هزینه دستمزد ساعتی ماشین آلات و سایر موارد دیگر در کلیه نقاط کشور به نحو سرسام آوری افزایش یابد؛ که از این بابت حدوداً بیش از ۳۰ الی ۴۰ درصد به هزینه اجرایی پروژه های مختلف در حال اجراء و هزینه های تولید صنایع افزوده گردید. لیکن سازمان مدیریت و برنامه ریزی و ارگان های ذیربط حتی از اعلام شاخص های تعدیل مربوطه چه برای پروژه های



عملاً شاهد فرو پاشی بخش خصوصی فعال در عرصه سازندگی و تولید می‌باشیم.

د: در شرایط ناهنجار بوجود آمده کنونی که به صورت بسیار گسترده در حال پیشرفت می‌باشد، مشاهده می‌شود عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران کماکان ادامه داشته و دولت از بودجه‌های عمرانی کاسته و به بودجه جاری و یارانه‌ها تزریق می‌نماید، و هیچ گام مثبتی جهت پائین آوردن قیمت ارز و یا اعلام شاخص‌های واقعی تعدیل و جبران هزینه‌های اضافی تحمیل شده به سازندگان کشور از سوی متولیان امور انجام نمی‌گردد. مضاعف آنکه ارائه و ابلاغ فهرست بهای سال ۱۳۹۰ با در نظر داشتن تورم واقعی سالهای قبل می‌توانست راهگشای مناسبی برای بررسی و انجام مناقصات درست و معقول باشد که این کار نیز انجام نگردید و نمی‌توان پیش‌بینی نمود که در اوضاع فعلی آیا مناقصه‌ای با قیمت صحیح و واقعی (به نرخ واقعی روز) می‌تواند برگزار گردد یا خیر؟

حالا چگونه باید برای جلوگیری از فروپاشی بخش خصوصی چاره‌اندیشی نمود، سئوالی است که کمتر پاسخی به آن داده می‌شود! و به جرأت می‌توان گفت بخش خصوصی کشور برای ماندگاری و پایداری چه کاری باید انجام دهد که بدان دست نزنند و مبادرت ننموده است و یا اینکه دست‌اندرکاران زبده و متفکر و ذیصلاح و متولیان امور نباید با هم‌اندیشی فکری اساسی برای برون‌رفت از این تلاشی و چالش‌های حاصل شده برای فعالان بخش خصوصی کشور بنمایند؟

برای خروج از بن‌بست فعلی، با کار کارشناسی شده و حضور کارشناسان ذیربط و با در نظر داشتن موارد ذیل می‌توان تا حدودی آرامش لازم را به جامعه فنی و صنایع و متخصصین کشور برگرداند و از تشدید بیکاری جلوگیری نمود.

۱- پرداخت فوری مطالبات کلیه پیمانکاران و سازندگان و مشاوران و دست‌اندرکاران در کلیه پروژه‌های کشور.
۲- آزادسازی ورود مواد اولیه کارخانجات و صنایع تولیدی و آهن آلات و تجهیزات فقط از طریق بخش خصوصی کشور و با حداقل عوارض گمرکی.

۳- ابلاغ شاخص‌های تعدیل واقعی و معوقه و اعلام نشده تا آخر سال ۱۳۹۰.

۴- ارائه و تامین فاینانس بانکی از سوی بانکها برای پروژه‌ها و صنایع.

۵- ابلاغ فهرست بهای سال ۱۳۹۱ با در نظر داشتن افزایش قیمت ارز و تورم واقعی و با ملحوظ داشتن ضرائب مربوطه.

۶- عدم برگزاری مناقصاتی که در آن تامین اعتبار و نقدینگی پروژه لحاظ شده است در کلیه سازمانها و ارگانها و استانها.

۷- عدم واگذاری پروژه‌ها بدون برگزاری مناقصه

۸- تضمین امنیت شغلی تولیدکنندگان و سازندگان و دست‌اندرکاران بخش خصوصی از سوی دولت.

۹- خودداری از واگذاری کار به پیمانکاران بخش دولتی یا وابسته به دولت (مگر در موارد خاص).

۱۰- اجرای بی‌تنازل بازنگری اصل ۴۴ قانون اساسی.

۱۱- حفظ تک‌ریم سرمایه‌های ملی و فنی و تخصصی کشور.

کارگزاران مملکتی هیچگونه واکنش مثبتی در این خصوص بروز نداده و تفکر حمایت لازم از بخش خصوصی و رفع مشکلات و چالش‌های فراروی پیمانکاران و صنایع در حال حاضر مشاهده نمی‌گردد، حتی پروژه‌ها و صنایع و تولیداتی که مقدار اندکی از مواد و تجهیزات و ملزومات تخصصی آنها از خارج و با خرید ارزی انجام می‌شده به علت عدم تأمین ارز دچار رکود و توقف شده‌اند. در شرایط حاصل شده فعلی اکثر پیمانکاران و آبادگران و صاحبان صنایع کشور، مجبور به فروش ماشین‌آلات و تجهیزات کارگاهی و املاک خویش شده‌اند تا پاسخگوی پرسنل و کارگران و طلبکاران پروژه‌ها باشند و حتی الامکان سعی نموده‌اند، با کم نمودن تعداد افراد و پرسنل مشغول به کار در پروژه‌ها و کارخانجات بتوانند مدت بیشتری در گردونه نابسامانی‌های موجود دوام آورده و پایدار بمانند.

ج: در بخش صدور خدمات فنی و مهندسی نیز با مشکلات گشایش اعتبار ارزی و عدم دریافت ضمانت‌نامه بانکی ارزی از سوی بانکها و موسسات مالی کشور، در حال تلاشی و خروج از گردونه رقابت‌های فنی خارج از کشور می‌باشیم و حمایتی از طریق دولت در این زمینه از پیمانکاران بخش خصوصی انجام نمی‌گیرد و تاثیر مشکلات ارزی بر شرکت‌های مهندسی و پروژه‌های خارج از کشور و صدور خدمات فنی نیز مشهود می‌باشد و نهایتاً باید گفت این توانایی علمی و فنی و تخصصی پیمانکاران و مشاوران ایرانی است که دارد به هدر می‌رود، صرف نظر از آنکه وجود رابطه سیاسی صحیح و منطقی می‌تواند در صدور خدمات فنی و مهندسی به سایر کشورها و بخصوص کشورهای همسایه، بسیار مفید و موثر باشد.

بدیهی است با ادامه چنین روندی صرف نظر از آنکه ارزش پول ملی کشور از دست رفته و تورم شدید بر تمام گروه‌های جامعه تحمیل می‌شود، عمده‌تأ بخش خصوصی و تولیدی و پیمانکاران متضرر واقعی افزایش قیمت ارز و نابسامانی‌های موجود می‌باشند ضمن آنکه موضوع تداوم عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران از سوی کارفرمایان محترم و ارگانهای ذیربط بعلاوه عدم وجود نقدینگی و تخصیص اعتبارات لازم از سوی دولت باعث گردیده تا عمده فعالان بخش خصوصی و پیمانکاری و صنایع و تولیدات کشور در شرایط انحلال و تعطیلی و توقف پروژه‌ها و ورشکستگی کامل قرار گیرند و در نهایت سرمایه‌های ملی کشور بدینگونه از دور سازندگی و اشتغال خارج شود، جای بسی تأسف است که مسئولان امور توجه لازم به موارد ذکر شده در بالا نشان نداده و





در میزگرد مدیران ارشد شرکتهای ساختمانی مطرح شد:

مهندسان ایرانی قادر به طراحی و ساخت ماشین آلات مورد نیاز پروژه‌های عمرانی هستند



مهندس علیرضا ناصر معدلی مدیرعامل شرکت پرلیت میهمان انجمن شرکتهای ساختمانی بود. در این میزگرد دوستانه که با حضور رئیس و اعضای کمیسیون انتشارات انجمن در پنجم اسفند ماه سال ۱۳۹۰ برگزار گردید مشارالیه مطالبی در مورد نهادینه کردن طراحی و ساخت ماشین در مملکت بیان کردند و به سوالات اعضای کمیسیون انتشارات درباره سد سیمره، تونل توحید و مشکلات مبتلابه پیمانکاران پاسخ دادند. اینک نظر خوانندگان محترم نشریه را به مطالب ارائه شده جلب می‌نماییم.

نشده بود ولی به مرور زمان بهره‌گیری از استعداد و خلاقیت متخصصان ایرانی مدنظر قرار گرفت برای مثال در احداث سد شهید رجائی در شهرستان ساری کلیه ماشین‌آلات و تجهیزات از خارج وارد گردید لکن در آخرین سدی که توسط شرکت پرلیت در سیمره ساخته شد به عنوان یکی از آخرین دستاوردها توانستیم به خود کفائی برسیم.

در این راستا هم تحریم‌ها و هم نداشتن ارز کافی ما را به این فکر انداخت که برای حل مشکلات و معضلات، مبتلا به روشهای دیگری را به کار بندیم به همین دلیل با اتکا به تجربه و تخصص و خلاقیت کارشناسان خود توانستیم کارهای جدیدی انجام دهیم از جمله این که ماشینهای مختلفی در حین اجرای سد سیمره ساخته شد. متأسفانه از مدتها قبل کارآفرینان و سازندگان ما بر این باور بودند که فقط جامعه متری غرب امکان ساخت ماشین‌آلات و ابزارآلات را دارند و کشورهای دیگر من جمله مملکت ما قادر به ساخت ماشین نمی‌باشند در صورتی که با کمی دقت نظر درمی‌یابیم که کشور ما دارای همه نوع پتانسیل بوده و قادر به ساخت ماشین‌آلات خاص در داخل مملکت می‌باشد و فقط بستر لازم جهت انجام آن می‌بایستی فراهم شود، یعنی اگر مسئولان امر امکانات لازم را فراهم نمایند کارشناسان و متخصصان این مملکت قادرند خودشان طراحی را انجام دهند و در واحد ساخت، ماشین‌آلات و ابزارآلات را ساخته و مونتاژ نمایند و توجه خواهند داشت با انجام این کار وابستگی به خارج قطع می‌گردد، تکنولوژی در مملکت نهادینه می‌شود، ساخت ماشین‌آلات و ابزارآلات در مملکت بومی می‌گردد، از نظر زمان خیلی به صرفه می‌باشد و از نظر هزینه نیز اقتصادی‌تر خواهد بود، بهره‌برداری هم آسانتر انجام می‌گیرد.

وی در ادامه مطالب خود توضیح دادند: با اتمام مطالعات فاز اول و دوم سد و نیروگاه سیمره، در سال ۱۳۸۱ احداث فرازبند، نشیب‌بند، بدنه سد و سازه‌های جانبی آن به شرکت پرلیت واگذار گردید که حدود ۵ سال اجرای آن به طول انجامید. برای اجرای این پروژه در مرحله اول نیروگاه مجهزی با تولید برق بالای ۱۰ مگاوات مورد نیاز بود زیرا استفاده از شبکه برق



سد و نیروگاه سیمره

مهندس معدلی در ابتدا گفتند: بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، خروج پیمانکاران خارجی از کشور فرصتی طلایی برای پیمانکاران ایرانی به وجود آورد تا بتوانند وارد عرصه‌های مختلف سازندگی از جمله صنعت احداث سد، پالایشگاه، تونل، اسکله و موج‌شکن و سایر رشته‌ها شده و نشان دهند که ایرانی استعداد، خلاقیت، هنر و شایستگی اجرای طرح‌های بزرگ مملکتی را دارا می‌باشد.



سد و نیروگاه سیمره

گو اینکه در شروع کار هنوز از تمام پتانسیل‌ها بهره‌گیری



بعد از طراحی و بازسازی جرثقیل ۲۲۵ تنی مانیتواکو طراحی و ساخت تاپ‌بلت

طراحی و ساخت جرثقیل ۳۰۰ تنی بوسیروس و تبدیل بیل به جرثقیل و نیز طراحی و ساخت بوم و بدنه و اطاق کنترل سیستم برق و باد و حرکت آن از جمله این ماشینها بوده است.



قبل از طراحی و بازسازی جرثقیل ۳۰۰ تنی بوسیروس



بعد از طراحی و بازسازی جرثقیل ۳۰۰ تنی بوسیروس

طراحی و ساخت دستگاه سانترال تزریق دوغاب با ظرفیت ۱۱ هزار لیتر در ساعت با مخزن افزودنی، طراحی و نصب تابلوی اتوماتیک دیجیتال، طراحی و ساخت سیستم پیش‌خنک‌سازی به حجم تقریبی ۱۵۰۰ متر مکعب، طراحی و ساخت سیستم تولید و نصب سنگ‌شکنها، توسط متخصصان شرکت انجام و آنها را وارد چرخه تولید و اجرا کردیم. تمام کشورهای دنیا از ابتدائی‌ترین و ساده‌ترین ماشین شروع نموده و سپس به پیشرفته‌ترین ابزار رسیده‌اند و ما هم بایستی همین مسیر را طی کنیم.

منطقه‌ای هم نامطمئن بود و هم بهره‌گیری به صورت مستمر امکان نداشت و مضافاً این امر برای سیستم‌های صنعتی و حساس مانند ماشین‌آلات مختلف سدسازی، سنگ‌شکن، تولید مصالح و مرکز تولید بتن مشکل‌آفرین بود، به این دلیل طراحی و ساخت فونداسیون و مخزن‌های گازوئیل نیروگاه ۱۰ مگاواتی و همچنین بازسازی موتورها، ژنراتورها و تابلوهای نیروگاه توسط شرکت انجام و نصب و راه‌اندازی گردید.



طراحی و ساخت نیروگاه سیمره

همچنین بخاطر رهایی از تحریم‌ها و امکان اجرای پروژه، ماشین‌آلات زیادی توسط شرکت طراحی و ساخته شد که شناسنامه این ماشین‌ها در کتابی بنام «طراحی و ساخت ماشین» جمع‌آوری و بطور خلاصه به آنها پرداخته شده است. در این راستا یک واحد ساخت از مهندسان مکانیک در درون شرکت پرلیت تاسیس شد تا ماشین‌آلات مختلف را در این واحد طراحی و بسازند زیرا شرکت به وضوح دریافته بود که یکی از دلایل سرعت زیاد و کیفیت بالای پروژه‌های انجام شده در کشورهای پیشرفته این است که حتی برای کارهای ساده، ماشین مربوطه طراحی و می‌سازند.

وی افزود: مدیران شرکت پرلیت معتقدند انجام کارها بدون ماشین بسیار مشکل و گاهی غیرممکن است و انجام کارها با ماشین سریعتر و دقیق‌تر و اقتصادی‌تر است. مهندسان ایرانی نه تنها قادر به طراحی و بازسازی ماشینهای مورد نیاز هستند بلکه قادر به طرح و ساخت ماشینهای پیشرفته در داخل مملکت نیز می‌باشند.

البته اصول مهم موفقیت در مقوله ماشینی کردن اجرا: حمایت مدیر، تکمیل طراحی قبل از اجرا، ایستادگی و تحمل مشکلات دوره ابتدایی ساخت ماشین و رفع نواقص مربوطه می‌باشد.

مهندس معدلی ادامه دادند: ما در طول ساخت سد، اقدام به نوسازی و بازسازی کامل: جرثقیل ۲۲۵ تنی مانیتواکو و وینچ و موتور و سیستم‌های حرکتی آن نمودیم، طراحی و ساخت تاپ‌بلت ۴۲متری نوار نقاله، جهت بتن‌ریزی با سرعت و دستیابی بالا از جمله این کارهای انجام شده در ساخت این سد بوده است.



قبل از طراحی و بازسازی جرثقیل ۲۲۵ تنی مانیتواکو



سد با عبور از ضخامت ۵۰ متری آبرفت، بهسازی سنگ بستر، ترمیم خرد شدگی‌های ناشی از فعالیت گسله‌های متعدد و وجود عوارضی مثل آبراهه قدیمی رودخانه و حفره ایجاد شده در پایین دست پی از جمله مشکلات پیش‌بینی نشده در حین اجرای این پروژه بود.



آبراهه و مغار در پی سد سیمره

جالب این که تنها کتابی که درباره سد سیمره نوشته شده است راجع به آبراهه موجود در پی سد سیمره است که مهندس فریدون خزاعی قائم‌مقام فعلی انجمن شرکتهای ساختمانی در تالیف آن نقش موثری داشته است.



مغار پی سد سیمره



تونل توحید

وی درباره هزینه پروژه‌ها اظهار داشت: جهت مزید استحضار اعلام می‌دارد که هزینه ساخت سدها و تونلها در داخل



طراحی و ساخت دستگاه ثابت دیجیتال

طراحی کمپهای پیش‌ساخته، ساخت ویبره‌های هیدرولیک، طراحی و ساخت دستگاه حفاری پاندول معکوس از ترکیب دو دستگاه حفاری ثابت و خودکششی (شنی دار)، طراحی و ساخت دستگاه ثابت دیجیتالی و اندازه‌گیری فشار و دبی گمانه تزریق قابلیت اندازه‌گیری تا سقف ۱۰۰ bar و دبی تا سقف ۱۰۰ لیتر، طراحی و ساخت جرثقیل نصب قطعات کیسون ۱۲۵۰ تن متر، طراحی و ساخت کارخانه تولید قطعات پیش‌ساخته کیسون و تراپاد، طراحی و ساخت ماشین‌اندود داخلی، طراحی و ساخت ماشین پوشش بتنی بیرون لوله فولادی، طراحی و ساخت ماشین برس‌زنی و در نهایت طراحی و ساخت غلطک کوبشی از جمله ماشینهای ساخته شده توسط مهندسان شرکت بود.



طراحی و ساخت دستگاه سانترال تزریق دوغاب

مضافاً چون قالبهای به کار رفته در بدنه سدها اغلب از خارج کشور وارد می‌شد، در سد سیمره این قالبها توسط متخصصان داخلی و در تهران ساخته شدو در پروژه مورد استفاده قرار گرفت.



طراحی و ساخت قالب بدنه سد

وی درباره برخی از مشکلات موجود بر سر راه ساخت این سد اظهار داشت: آماده‌سازی پی، برای اجرای بتن‌ریزی



مشکل اساسی دارد. اول شرکتهای دولتی و خصوصی با هم به مناقصهها دعوت می‌شوند. در حالی که یکی از این بخشها هزینهها را شخصا بایستی پرداخت کند و دیگری وابسته به منابع ملی بوده و اکثراً ضمانتنامه در مناقصات ارائه نمی‌دهند. در حالی که شرکتهای خصوصی مجبورند هزینه گزافی صرف تهیه ضمانتنامه نمایند به عبارتی:

میان ماه من تا ماه گردون تفاوت از زمین تا آسمان است

دومین مشکل این است که برخی شرکتهای برای گرفتن پروژه، با پیشنهاد قیمت پایین خودزنی می‌کنند و کسی که خودزنی می‌کند به اقتصاد ملی هم ضربه می‌زند. این شرکتهای با تصور این که بعداً قیمت را بالا می‌برند، برای بدست آوردن کار، قیمت پایین پیشنهاد می‌دهند. به نظر من با واگذار کردن پروژهها به قیمت متوسط می‌توان جلوی این فاجعه ملی را گرفت، چرا که خیرالامور اوسطها.

باید آمار دقیقی در این باره که پروژهها با چه قیمتی واگذار شده و با چه قیمتی و چه مدت زمان اضافه ای تمام شده است تهیه شود، تا بتوان با آسیب‌شناسی این مسئله، برای حل آن چاره‌ای اندیشید.



تونل کوتاه رسالت

کشور ما در مقایسه با قیمت‌های بین‌المللی یک چهارم تا یک پنجم قیمت آنها می‌باشد. زمان اتمام پروژه نیز از زمان بین‌المللی صرف شده برای پروژههای مشابه، به شرط پرداختهای به موقع، از زمان شرکتهای خارجی کمتر است. برای مثال تونل توحید که به صورت طرح و اجرا بود فقط با توجه به پرداخت به موقع در دوران ساخت تونل، در ۳۰ ماه ساخته شد و طی ۶ ماه هزینههای مصرف شده را بازگرداند و سد سیمره نیز در صورت تکمیل شدن می‌تواند در طی ۳ سال با فروش برق، هزینه تمام شده خود را بازپرداخت نماید.

مهندس معدلی درباره زمان تسویه مالی پروژهها گفتند:

عموماً در کشورهای در حال توسعه، کار و پول تقسیم می‌شود. عده‌ای که کار می‌کنند پول نمی‌گیرند و عده‌ای که پول می‌گیرند کار نمی‌کنند. در کشور ما نیز در اغلب پروژهها، پیمانکاران برای دریافت پول خود بایستی پی‌گیری‌های عده‌ای را انجام دهند.



طراحی و ساخت جرثقیل نصب قطعات کیسون ۱۲۵۰ تن متر

وی درباره تغییر مداوم قیمت‌ها و تاثیر آن بر شرایط گفت:

وقتی در کشورهای خارجی تورم به ۵ درصد می‌رسد می‌گویند مشکل رخ داده است اما در ایران با وجود تورم بالا عکس‌العملی مشاهده نمی‌شود.

مثلاً در مورد تورم ۱۰۰ درصدی گفته می‌شود خبری نیست. چون همه قیمت‌ها به هم وابسته هستند، قیمت مصالح و سیمان نیز با تغییر قیمت ارز جابه‌جا می‌شود. وقتی ارز در ظرف چند ماه ۲ برابر می‌شود پروژهها دچار دشواریهای توانفرسا می‌گردند و در داخل و خارج متوقف می‌شوند. در چنین شرایطی لزوم وجود ارگانی مثل انجمن شرکتهای ساختمانی بسیار ضروری به نظر می‌رسد تا مشکلات را به مقامات بالاتر منتقل کند. اعضای انجمن هم باید برای حل مشکلات اقدام کنند چون یک دست صدا ندارد. برای مقامات دولتی هم راحت‌تر است که با یک نهاد طرف باشند تا با تعداد زیادی از شرکتهای امیدواریم همه اعضا به انجمن بها دهند و انجمن با حل مشکل اعضا به پابرجا ماندن خود کمک کند. ضمناً بایستی اذعان کرد که راه حل بسیاری از مسائل و مشکلات از درون انجمنها و تشکلهای بیرون می‌آید و عملیاتی می‌شود.

مهندس معدلی در پاسخ به سوال مهندس خوانساری که پرسید چگونه می‌توان درباره مناقصهها به یک روند منصفانه و کارآمد رسید جواب داد: مناقصات در کشور ما دو



مهندس معدلی در پایان سخنان خود با اشاره به این نکته که باید به ایرانی بودن خود افتخار کنیم گفت:

در اغلب کارهایی که صورت می‌گیرد فقط چکها و سفته‌ها توسط افرادی هم سن و سال ما امضا می‌شود و بقیه کارها را جوانان انجام می‌دهند. جوانان ایرانی فوق‌العاده باهوش، صبور و بردبار هستند. کارگران ما نیز در تمام مراحل کار با همه هنر و عرق ملی خود بی‌پولی‌ها و سختی‌ها را تحمل می‌کنند.



پل آفریقا - تونل رسالت

مملکت ما مملکتی است که اگر در آن مدیریت مطلوبی صورت بگیرد رشد خوبی خواهد داشت. چنانچه شرکتی مانند شرکت ما با پشتوانه نیروی انسانی خود توانست تمام ماشین‌آلات مورد نیاز را در درون شرکت طراحی کرده و بسازد.



پالایشگاه بندرعباس

متأسفانه این روزها در بین برخی جوانان ایرانی روحیه ناامیدی و یاس دیده می‌شود که اگر بدانند بیشتر کارهای بزرگ مهندسی در کشور توسط هم سن و سالهای آنها صورت می‌گیرد انگیزه بیشتری برای کار کردن پیدا می‌کنند.

انجمن می‌تواند در تهیه این آمار فعالانه عمل کند. علاوه بر این، انجمن شرکتهای ساختمانی می‌تواند با خاطرنشان کردن لزوم حذف تفاوت شرایط بین شرکتهای دولتی و خصوصی، در واگذاری مناقصه‌ها به حل مشکل کمک کند.



قطعات راه اصلی چابهار - نیکشهر - ایرانشهر

در همین زمینه مهندس عصرآزاد خاطرنشان کرد: آمارها نشان می‌دهد در ۵۰ درصد از پروژه‌ها، بخش خصوصی در نهایت وارد کار شده و آن را تمام کرده است. منتهی این کارهای نیمه تمام با چه شرایط و چه هزینه‌ای به اتمام رسیده‌اند معلوم نیست.

مهندس معدلی درباره تونل توحید گفت: این تونل هم دودکش و هم هواکش دارد. هواکشی به ارتفاع ساختمان نیایش در آن تعبیه شده است. در حال حاضر مشکل در تامین برق است. برای راه انداختن این هواکشیها حدود ۳ مگاوات بیشتر از برقی که تا بحال تامین شده است، لازم است که بعد از تامین آن حداقل هوای داخل تونل با هوای بقیه نقاط تهران هماهنگ می‌شود، هر چند هوای بیرون تونل نیز آلوده است. البته در این دو سال اخیر آماری در این باره که نشان دهد کسی در درون این تونل دچار مشکل تنفسی شده باشد وجود ندارد.



تونل توحید



ای دریغا که تو رفتی

گل به گل سنگ به سنگ این دشت یادگاران تو آند رفته‌ای اینک و هر سبزه و سنگ سوگواران تو آند

شادروان مهندس اکبر اصلی‌نژاد در سال ۱۳۲۶ در شهر تبریز چشم به جهان گشود. ایشان در سال ۱۳۵۱ با دریافت درجه فوق‌لیسانس در رشته مهندسی راه، ساختمان از دانشکده فنی دانشگاه تبریز فارغ‌التحصیل شدند.

مرحوم اصلی‌نژاد یکی از بنیانگذاران شرکت ساختمانی قرنیس بودند که متجاوز از ۳۵ سال سمت مدیریت عاملی آن را نیز برعهده داشتند. در ضمن ایشان عضو هیأت‌مدیره کانون فارغ‌التحصیلات دانشکده فنی تبریز و عضو انجمن مدیران اجرایی کشور بودند و در دوره‌هایی نیز عضویت هیأت‌مدیره

انجمن شرکتهای ساختمانی را برعهده داشتند که منبع و منشاء اقدامهای ارزنده‌ای شدند.

ایشان در طی دوره مدیریت خود بر فعالیتهای ساخت و ساز و پروژه‌های عمرانی کشور بیش از ۵ هزار هکتار شبکه‌های آبیاری و زهکشی احداث کردند و ۴ سد بزرگ در طول فعالیت برای کشور ساختند که به بهره‌برداری رسیده است. با دریغ و تأسف این مهندس عزیز پس از دهه‌ها تلاش سازنده و ارزنده دچار بیماری سخت و طاقت‌سوزی شدند و پس از تحمل رنج و دشواری‌های ناشی از بیماری در خارج از کشور جان به جان‌آفرین تسلیم کردند.

امید است که روح آن مرد بزرگوار و نیکونام آسوده، آرمیده باشد و دعای تمامی عزیزان سبب تسکین درد سنگین از دست دادن پدری مهربان و همسری فداکار برای خانواده آن مرحوم گردد.

آن پرستو در فصل بهاران به منزلگه اصلی خود بازگشت

یک چند به کودکی به استاد شدیم

یک چند به استادی خود شاد شدیم

پایان سخن شنو که ما را چه رسید؟

از خاک در آمدیم و بر خاک شدیم



مردی از تبار خورشید که از چکاد رشته‌کوه‌های سهند تابید سرانجام در دامنه سایه‌سار غربت غرب در غروب آرمید. با دریغ و درد خزان زودهنگام تهمتن بنام عرصه‌های سازندگی و آبادگری کشورمان را در طلیعه بهاران به سوک نشستیم. آرشى از دیار آذرستان عاشقان میهن جانمایه دانش فنی و مهندسی را با بیش از ۳۵ سال تجربه آبادگری در حوزه‌های زیرساختهای توسعه، سد و کانالهای آبرسانی از کمان کوشش و جوشش برکشید تا طنین پوییش و آفرینش آن، در فضایی به وسعت تمامیت ایران‌زمین رسید.

مهندس اکبر اصلی‌نژاد از جمله مردان بزرگی بود که بیش از آنکه بگوید عمل می‌کرد. او آهن کوه‌مردی از قبیله سخت‌کوشی در گذر از گریوه‌های دشوار سازندگی و برآزندگی بود. در گسترش سامانه‌های تمدنی به ویژه در ساخت و تأمین سازه‌های آبی جدیدی عمیق و عملکردی دقیق داشت؛ به راستی او نماینده وحدت همکاری در عین کثرت دگرپاری بود و بازتاب‌دهنده و برتابنده رنگین‌کمانی از اقوام ایرانی در کهکشان هم‌دلی و هم‌زبانی بود.

عشق او به ایران‌زمین هم ستودنی و هم آموختنی بود آنگاه که در دشتهای گرم و سوزان و منطقه سرما و یخبندان در جای جای میهن عزیزمان تمامی دانایی‌ها و توانایی‌های خویش را به کار می‌برد. خون دل می‌خورد تا زیرساختهای توسعه بسازد و سرسبزی و طراوت و رونق و توسعه به بخش صنعت و کشاورزی افزایش دهد. با سامانه‌ها و سازه‌های یادگار یاد و نام او در حافظه تاریخی ایرانیان به نیکی ماندگار خواهد بود.

از خداوند منان برای آن مرحوم غفران مسئلت می‌نمائیم و بار دیگر این مصیبت بزرگ را به خانواده محترم داغدار و جامعه مهندسی کشور تسلیت و تعزیت عرض می‌کنیم.

تعاریف، وظایف و مسئولیت پیمانکاران C، EPC، GC و key Turn

(قسمت دوم) / مهندس رضا طیب‌زاده
مدیر فنی - مهندسی شرکت تهران جنوب



پیمانکار عمومی (General Contractor=GC): اینجانب اول بار در مقاله ارائه شده در "اولین کنفرانس ماندگاری ظرفیت سازی و توانمندی شرکت ها و سازمان های پروژه محور با رویکرد صنعت احداث در سال ۱۳۸۹" به تعریف پیمانکار عمومی اشاره‌ای داشتم از مندرجات مقاله فوق الذکر نیز در این نوشتار و حسب نیاز سود جسته‌ام. ذیلاً با توجه به پاره ای از منابع بین‌المللی و همچنین تعاریف ارائه شده در کتاب واژگان نظام فنی اجرایی تعاریفی برای GC ارائه شده است.



می نماید. این امر بایستی به صورتی باشد که پیمانکار عمومی قادر به پاسخگویی به مسئولیت‌های انجام کارهای موضوع قرارداد و تامین همه نیازها برای انجام کار پروژه یا به کارگیری توانمندیهای بالقوه خود برای اجرای بخش و یا نظارت بخشی از کار باشد.

◆ پیمانکاری است که مسئول آماده سازی، هماهنگی و تکمیل تمام کارهای یک پروژه می باشد.

ب: در نرم های اروپایی (منابع انگلیسی) تعریفی به شرح ذیل نوشته شده است.

◆ A "General Contractor" is the contractor with main responsibility for the construction, improvement, or renovation project under contract, and is party as a the prime contractor signing the contract with client for construction contract for the project

◆ The "General contractor" is the person or entity who hires all of the subcontractors and suppliers for a project. It is an individual, partnership, corporation, or other business entity that is capable of performing construction work as a contractor with overall responsibility for the satisfactory completion of a project using own forces to perform or supervise part of the work.

الف: یکی از تعاریف بالنسبه جامع مستخرجه از منابع خارجی (آمریکای شمالی) که می‌توان به آن اشاره نمود ذیلاً نوشته شده است.

◆ A "General Contractor" is the contractor with main responsibility for the construction, improvement, or renovation project under contract, and is party as a the prime contractor signing the contract with client construction contract for the project

◆ The "General contractor" is the person or entity who hires all of the subcontractors and suppliers for a project. It is an individual, partnership, corporation, or other business entity that is capable of performing construction work as a contractor with overall responsibility for the satisfactory completion of a project using own forces to perform or supervise part of the work.

ترجمه متن:

پیمانکار عمومی: عبارت از یک شخص حقوقی یا حقیقی است. که از خدمات پیمانکاران دست دوم و تامین کنندگان کالا به صورت مختلف منجمله به صورت منفرد، یا به صورت شریک، یا به صورت همکاری و یا روش های دیگر برای اجرای کار استفاده



کلی در ارتباط با کل پروژه‌های در دست انجام پیمانکار و بالاخره «هزینه بالاسری کار» مربوط به پروژه خاص و m بخش کسورات قانونی پروژه قابل بخش است که هزینه‌های فوق در هزینه‌های پروژه دیده می‌شود و علاوه بر آن بخش کسورات قانونی پروژه همچون هزینه‌های تامین اجتماعی (SSO)، مالیات تکلیفی (Withholding Tax) و مالیات ارزش افزوده (حسب نظر) (Value Added Tax=VAT) به صورت (Mark Up) به پروژه اضافه خواهد شد.

◆ در نظام‌های مختلف اجرایی پروژه خصوصاً روش دو عاملی نیز می‌توان کلیه بخش‌های اجرایی پروژه EPC به صورت برون سپاری (Out Sourcing) به اجرا درآورد. بدین معنی که بخش (E) و یا بخش (C) توسط پیمانکاران دست دوم در بخش (P) به عنوان بخش تامین کالا و تجهیزات (با ماهیت خرید های داخلی یا خارجی) و از طریق لیست سازندگان تایید شده (Approved vendor List) انجام می‌شود. در بخش اجرا روش (C) کار عیناً همان است که در روش فوق‌الذکر سه عاملی توضیح داده شد.

۴-۴- در روش جدید (Converted EPC) به عنوان یک نظام اجرایی اصلاح شده روش دو عاملی (EPC) پروژه که اخیر در بعضی از پروژه‌های داخلی صنعت نفت و گاز به کار گرفته می‌شود پیمانکار CEPC در دوران گذار (Open Book) نیز عملاً به عنوان یک پیمانکار GC و با برون‌سپاری در بخش‌های P و C البته با حضور و تایید کارفرما عمل می‌نماید. این امر بعد از گذار به مرحله EPC نرمال نیز ادامه خواهد داشت. بدین معنی که در این روش عملاً پیمانکار EPC به صورت یک پیمانکار GC و با سیستم‌های برون‌سپاری هم در دوران Openbook و هم پس از ایجاد شرایط Convert نمودن قرارداد عمل می‌نمایند. در این روش به عنوان یک نمونه کامل عملکرد پیمانکار به صورت GC خواهد بود. علاقه‌مندان محترم برای اطلاع بیشتر می‌توانند به مقاله اینجانب در این مورد منتشره در شماره ۲۶۴ مرداد ۱۳۸۸ مجله آبادگران مراجعه فرمایید.

◆ در سیستم‌های سرمایه‌گذاری مستقیم توسط پیمانکار مانند روش‌های BOT, BOO, Buy-Back و نظایر آن که در حقیقت پیمانکار یا یک عامل حقوقی به عنوان سرمایه گذار و

پ : در کتاب نظام واژگان نظام فنی اجرائی ردیف‌های ۷۱۰۲۰۷ و ۷۱۰۲۰۸ پیمانکار اصلی و عمومی را هم وزن داشته و تعاریفی به شرح ذیل در قسمت "پیمانکار اصلی" برای هر دو ردیف اشاره شده است. (نقل از متن ردیف 7, 2, 71) ◆ پیمانکار اصلی شخصی است حقیقی یا حقوقی که از طرف کارفرما به منظور انجام دادن فعالیت‌های زیر منصوب می‌شود. (نقل از متن ردیف ۷۱۰۲۰۷)

۱- سفارش به پیمانکاران فرعی برای طراحی مهندسی، تهیه مصالح و تجهیزات، ساختمان و نصب تجهیزات.

۲- مسئول صحت اجرای تمام کارها توسط پیمانکاران فرعی طبق مشخصات و برنامه زمانبندی.

۳- گواهی و تایید مصالح و تجهیزات مصرفی

۴- نظارت بر راه اندازی و انتقال مصرفی

۵- مسئول تشکیل جلسات هماهنگی ماهانه و مدیریت آن و مشخص نمودن تغییرات و قیمت نهایی طرح و اعلام آن به کارفرما

۶- در بعضی مواقع پیمانکاران فرعی را نیز انتخاب می‌کند.

◆ پیمانکاری است که مسئول آماه سازی، هماهنگی و تکمیلی تمام کارهای یک پروژه می‌باشد.

توضیح : به نظر نگارنده متن وظایف و مسئولیتهای "پیمانکار اصلی" و "پیمانکار عمومی" تفاوت دیده می‌شود و همسان دیدن آنها شاید برداشت درستی نباشد.

تعاریف فوق‌الذکر در بند الف و ب در مورد پیمانکار GC با تعاریف ارائه شده در فرهنگ واژگان همخوانی دارد و به باور اینجانب پیمانکار عمومی GC در هر دو نظام اجرایی پروژه (روش سه عاملی یا روش دو عاملی EPC) و خصوصاً در پروژه‌های کلان، عمدتاً با قبول و استقرار سیستم‌های برون‌سپاری (Out Sourcing) فعالیت‌های مختلف پروژه را منجمله در بخش C,P,E انجام خواهد داد و خود عموماً به امر مدیریت/ نظارت/ کنترل پروژه (Control/Management/Supervision) پرداخته و حتی الامکان از اجرای مستقیم کار به صورت امانی (In-House) خودداری خواهد نمود. بسته به نوع، حجم و سطح پروژه، فضای مدیریتی پیمانکار GC دارای تفاوت‌هایی به منظور استقرار سیستم‌های نظارتی و کنترلی در نظام‌های مختلف دو عاملی و سه عاملی، دارد و نگارنده معتقد است حداقل اصول ذیل بایستی در فضای پیمانکاری GC حاکم باشد.

◆ در نظام‌های مختلف اجرایی بخش مدیریت اجرا یا مدیریت ساختمان و نصب (Construction Management) در بخش فعالیت‌های غیر مستقیم پروژه (Indirect Activity) بایستی در زیر مجموعه پیمانکار GC در پروژه عمل نماید. به عبارت دیگر نگاه به پیمانکاران دست دوم به صورت فعالیت‌های مستقیم (Direct Activity) دیده می‌شود و در این ارتباط فعالیت‌های نظارتی و کنترلی پیمانکاران GC نسبت به عملیات اجرایی ساختمان و نصب (C&I) که توسط پیمانکاران دست دوم (Sub Contract) اجرا می‌شود نیز اعمال خواهد شد.

◆ بر اساس نظام فنی/اجرایی کشور و ضوابط جاریه داخلی و همچنین نظامات بین‌المللی بخش سود بالاسری پروژه‌ها به بخش‌های «سود و ریسک» بخش «هزینه‌های بالاسری عمومی» شامل هزینه‌های غیرمستقیم پیمانکاری به صورت



و در حیطه مسئولیت ایشان خواهد بود.
توضیح: در پروژه‌های صنعتی عموماً مراحل اجرای کار پروژه به مرحله اتمام مرحله مکانیکی پروژه (Mechanical Completion) مرحله پیش راه اندازی (Pre Commissioning) مرحله راه اندازی (Commissioning) تقسیم می شود. مرحله تحویل موقت کار عموماً پس از مرحله اتمام مکانیکی پروژه خواهد بود. بدیهی است انجام مراحل راه اندازی (آزمایش های گرم) پروژه با حضور پیمانکار C در حوزه تعهدات کارفرما صورت خواهد گرفت.

۱- فضای مسئولیتی پیمانکار EPC

◆ در این فضا پیمانکار EPC مسئولیت شرایط عملکردی پروژه را کلاً به عهده دارد و در ارتباط با مسئولیت فوق الذکر پیمانکار EPC پس از تایید مهندسی پایه (Basic Design) انجام شده توسط کارفرما مسئولیت طراحی تفصیلی پروژه را کلاً به عهده خواهد داشت و پس از این مرحله و تایید مطالعات پایه (Basic Endorsement) طراحی پروژه کلاً در مسئولیت و تعهد پیمانکار EPC است.

◆ مسئولیت کنترل کیفیت در اجرای کار کلاً در تعهد پیمانکار EPC است و از این بابت کارفرما در دوره اجرای کار مسئولیتی نخواهد داشت و نیابستی در این حیطه وارد شود.

توضیح مهم: لازم به یادآوری است که در این روش پاره‌ای از مجریان در این روش باز با گماردن دستگاه نظارت عیناً اقدام به کنترل کیفیت اجرا در حین کار می نماید. بضرص قاطع بایستی اعلام نمود که این امر با ماهیت توزیع مسئولیت پیمانکار EPC با کارفرما در تضاد کامل می باشد و به نحوی خدشه در مسئولیت عملکردی پیمانکار EPC تلقی می شود.

خاتمه

در خاتمه با توجه به تعاریف و دیدگاه‌های ارائه شده در فوق، اینجانب تعاریف عمومی ذیل را برای پیمانکاران C، EPC و GC برای بحث و تبادل نظر توصیه می‌نمایم:

پیمانکار (C):

پیمانکار C عبارت است از شخصیت حقوقی یا حقیقی است که تنها مسئولیت اجرای بخش ساختمان و نصب (C) پروژه را زیر نظر کارفرما یا نماینده ایشان (مهندسین مشاور) را براساس ضوابط و مندرجات اسناد و مدارک پیمان عهده‌دار خواهد بود.

پیمانکار EPC:

پیمانکار EPC عبارت است از شخصیت حقوقی یا حقیقی است که مسئولیت انجام مهندسی پروژه عموماً از مرحله تایید مطالعات پایه، مطالعات تفصیلی پروژه (E)، تامین کالا و تجهیزات (P) و همچنین بخش ساختمان نصب (C) را عهده دار خواهد بود. مسئولیت عملکردی پروژه (Project Performance) در تعهد پیمانکار EPC است.

پیمانکار عمومی (GC):

پیمانکار عمومی عبارت است از یک شخصیت حقوقی یا حقیقی است که عموماً با روش برون سپاری Sourcing از خدمات پیمانکاران دست دوم در بخش مهندسی و اجرا، تامین کنندگان کالا و اجرا به صور مختلف مجزا یا به صورت شریک برای اجرای کار استفاده می‌نماید. و خود مسئولیت مدیریت و نظارت بر اجرای کار را عهده‌دار خواهد بود و مسئول پاسخگویی به کل تعهدات قرارداد در مقابل کارفرما است.

اجرا کننده در پروژه حضور دارد، روش اجرایی توسط پیمانکار سرمایه گذار و اجرا کننده (Developer/Operator) به صورت GC یا روش های مشابه دیگر قابل عمل می باشد و تاکید به این مطلب می شود که روشهای سرمایه گذاری در پروژه (Financing) یا روش های اشاره شده فوق الذکر و BOO و نظایر آن بایستی با مسئولیت های پیمانکار GC خلط نشود.

فضای مسئولیتی پیمانکار C

۱-۵- فضای پیمانکار (C) - در ابتدای مقاله اشاره شد که پیمانکار C تنها نقش اجرا کننده پروژه در فضای سه عاملی را ایفا می کند و لذا توزیع مسئولیت بین سه عامل حاضر در اجرای پروژه (کارفرما/مشاور/پیمانکار) به شرح ذیل است:

◆ مسئولیت طراحی پروژه کلاً در حوزه اختیارات مهندس مشاور (نماینده کارفرما) می باشد و نظارت در دوره اجرای کار (کنترل کیفیت) به عهده کارفرما (مهندس مشاور نماینده کارفرما) خواهد بود و لذا از بابت طراحی پروژه مسئولیتی متوجه پیمانکار C نیست.

◆ ممکن است در پاره ای از پروژه ها در بخش هایی از اجرای کار (C) انجام بخشی از کارها به صورت یک بسته کاری (Cost Package) در قرارداد منظور شود. در این حالت انجام کار طراحی به عهده پیمانکار (C) قرار داده می شود ولی در کلیت امر مسئولیت این بخش از طراحی بایستی توسط مهندس مشاور و کارفرما بررسی و تایید شود و در نهایت امر مسئولیت عملکردی پروژه به عهده کارفرما است.

◆ پیمانکار (C) مسئولیت اجرای پروژه را البته زیر نظر کارفرما (مشاور) و با رعایت مشخصات فنی مندرج در اسناد و مدارک قرارداد را بعهده خواهد داشت.

◆ کنترل کیفیت اجرای کار زیر نظر مهندس مشاور (نماینده کارفرما) انجام خواهد شد و پیمانکار بر اساس مشخصات فنی مندرج در اسناد قرارداد و دستور العمل های کارفرما (مهندس مشاور) عمل خواهد نمود و خود اقدام به کنترل کیفیت مستقیم کار نخواهد نمود.

◆ در این روش پیمانکار (C) مسئولیت مهم شرایط عملکردی پروژه (Project Performance) را به عهده نخواهد داشت.

◆ در این روش عموماً پیمانکار (C) در تغییرات احجام کار و قیمت نهایی پروژه مسئولیتی نخواهد داشت.

◆ عمدتاً در این روش مسئولیت تامین کالا و تجهیزات پروژه (P) (لوازم و تجهیزات به جا ماندنی در پروژه) به عهده کارفرما است.

◆ عملیات پیش راه اندازی و راه اندازی پروژه عموماً با کارفرما



قیمت گذاری پروژه براساس توزیع منابع

Resource Based Project Pricing



مهندس محمودرضا همیری ۱

مدیرعامل شرکت مهندسی نرم افزار آیین تهران (تدکار) و مدیر پروژه سامانه ملی فهرست بها

بحث

روش ارائه شده در این مقاله سعی دارد با ایجاد یک پل ارتباطی بین فهرست مقادیر (احجام کار) و برنامه زمان بندی پروژه، داده های مورد نیاز برای قیمت گذاری پروژه را از طریق توزیع منابع براساس تجزیه بهای ردیف های فهرست بها، استخراج کند. همان طور که می دانیم فهرست بها تنها برآورد هزینه اجرای کل پروژه را تعیین می کند و راجع به توزیع هزینه ها و منابع در طول زمان اجرای پروژه، اطلاعاتی در اختیار نمی گذارد. برآورد هزینه اجرای کار، از جمع مبالغ ردیف های فهرست بها پس از اعمال ضرایب بالاسری، منطقه ای، طبقات و ارتفاع بر حسب مورد، به اضافه هزینه های مربوط به تجهیز و بر چیدن کارگاه به دست می آید. اگر هر فعالیت لازم برای اجرای یک پروژه عمرانی را متشکل از یک یا چند ردیف فهرست بها بدانیم، هزینه آن فعالیت را با استفاده از مبلغ ردیف های فهرست بها می توان محاسبه کرد.

$$\text{= (مبلغ ردیف فهرست بها)} \times \text{(بهای واحد ردیف)} \times \text{(مقدار ردیف)}$$

$$\text{= (هزینه هر فعالیت)}$$

$$\text{(مجموع مبالغ ردیف های فهرست بها)}$$

$$\text{تشکیل دهنده آن فعالیت}$$

$$\text{= (هزینه هر بسته زمانی پروژه)}$$

$$\text{(مجموع هزینه فعالیت هایی که در آن بسته زمانی اجرامی شوند)}$$

همچنین تجزیه بهای هر ردیف فهرست بها، منابع (عوامل) مورد نیاز برای اجرای یک واحد از آن ردیف را مشخص می کند، پس منابع هر فعالیت، عبارت است از مجموع منابع ردیف های فهرست بها مرتب با آن فعالیت ضرب در مقدار هر ردیف در آن فعالیت. اگر منابع همسان فعالیت هایی که به طور همزمان در یک بسته زمانی انجام می شوند را با یکدیگر جمع کنیم، مقدار منبع در هر بسته زمانی پروژه به دست می آید.

$$\text{= (منابع هر واحد ردیف فهرست بها)}$$

$$\text{(حمل)} + \text{(مصالح)} + \text{(ماشین آلات و ابزار)} + \text{(نیروی انسانی)}$$

$$\text{= (منابع فعالیت)}$$

$$\times \text{(منابع هر واحد ردیف فهرست بها)}$$

$$\text{(مقدار ردیف فهرست بها در فعالیت)}$$

$$\text{= (منابع هر بسته زمانی پروژه)}$$

$$\text{(مجموع منابع همسان فعالیت هایی که به طور همزمان در آن بسته زمانی انجام می شوند)}$$

چکیده

از دیدگاه مهندسی قیمت یک پروژه در یک مکان مشخص، در یک بازه زمانی معین و براساس مشخصات فنی تعریف شده، می تواند در محدوده قابل قبولی محاسبه شود. به عبارت دیگر، عوامل متمایز کننده در تغییرات قیمت یک پروژه، محدوده قیمت گذاری پروژه را مشخص می کنند. این مقاله سعی می کند با ارائه روشی تلفیقی، منابع مورد نیاز پروژه را، براساس ردیف های اجرایی آن (ردیف های فهرست بها) استخراج کرده و با قیمت گذاری این منابع، به قیمت پروژه دست یابد.

مقدمه

یکی از عمده ترین مشکلات دستگاه های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران، قیمت گذاری واقع گرایانه پروژه ها است. هدف این مقاله ارائه روشی برای دستیابی به قیمت پروژه براساس منابع (Resource) مورد نیاز پروژه در طول زمان اجرای آن می باشد.

اولین گام برای دستیابی به این هدف تهیه یک برنامه زمان بندی است. برنامه زمان بندی پروژه عبارت از تعدادی فعالیت (Activity) است که اجرای پی در پی یا موازی این فعالیت ها منجر به انجام پروژه می شود. هر فعالیت دارای مدت، تاریخ شروع و تاریخ پایان است. همچنین اجرای هر فعالیت مستلزم صرف تعدادی منبع (Resource) می باشد. جمع هزینه منابع هر فعالیت، هزینه فعالیت را مشخص می کند و مجموع هزینه فعالیت هایی که به طور همزمان در یک بسته زمانی (Timescale) انجام می شوند، هزینه پروژه را در آن بسته زمانی مشخص می کنند. برنامه مالی پروژه یا توزیع هزینه ها در زمان، هزینه های لازم برای اجرای پروژه در هر بسته زمانی را براساس برنامه زمان بندی تعیین می کند. منابع مورد نیاز در هر بسته زمانی نیز از جمع منابع همسان فعالیت هایی که به طور همزمان در آن بسته زمانی انجام می شوند به دست می آید. این دو نمودار (توزیع هزینه ها در زمان و توزیع منابع در زمان) دو رکن اساسی مدیریت و کنترل پروژه های عمرانی را تشکیل می دهند.

وجود نرم افزارهای متعدد زمان بندی و کنترل پروژه از قبیل Microsoft Project، Primavera و غیره، تهیه برنامه زمان بندی و نمودارهای هزینه و منبع را میسر می سازند. اما حجم داده هایی که این نرم افزارها برای تهیه برنامه نیاز دارند به حدی است که کاربران عادی امکان فراهم آوردن چنین داده هایی را ندارند و در صورت امکان نیز به لحاظ وقت گیر بودن، زمان کافی برای جمع آوری این اطلاعات را در اختیار ندارند.



تجزیه بهای ردیف ۰۸۰۱۰۶

شرح کار: تهیه و اجرای بتن با شن و ماسه شسته طبیعی یا شکسته با مقاومت فشاری مشخصه ۲۵ مگاپاسکال.

واحد: مترمکعب

ردیف	واحد	مقدار	بهای واحد	ضریب	بهای کل
نیروی انسانی:					
۱	متصدی ماشینهای بتن ساز (بتونرچی)	نفر - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۴۰.۰۰۰	۲۶.۲۵۱
۲	ویبراتورچی	نفر - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۳۱.۰۰۰	۲۰.۲۴۵
۳	کارگر ساده	نفر - ساعت	۰.۶۱۰۶۸۷۰۰	۲۸.۰۰۰	۱۷۰.۹۹۲
۴	استاد کار کارهای بتنی	نفر - ساعت	۰.۲۱۸۷۶۰۰	۵۲.۰۰۰	۱۱.۲۷۶
۵	بنای بتن کار	نفر - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۴۰.۰۰۰	۲۶.۲۵۱
۶	کمک بنای بتن کار	نفر - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۳۱.۰۰۰	۲۰.۲۴۵
جمع نیروی انسانی:					۲۷۵.۵۶۰

ماشین آلات و ابزار:

۱	بتونیر ۵۰۰ لیتری	دستگاه - ساعت	۰.۳۲۸۱۴۰۰	۷۵.۰۰۰	۲۴.۶۱۱
۲	بتونیر ۷۵۰ لیتری	دستگاه - ساعت	۰.۳۲۸۱۴۰۰	۸۵.۰۰۰	۲۷.۸۹۲
۳	دامپر ۲ تن هیدرولیکی باراننده	دستگاه - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۷۰.۰۰۰	۴۵.۹۴۰
۴	بیل	عدد	۰.۰۰۴۵۴۵۰	۹۶.۰۰۰	۴۳۶
۵	فرگون	دستگاه	۰.۰۰۲۰۰۰۰	۷۸۰.۰۰۰	۱.۵۶۰
۶	ویبراتوربزینی	دستگاه - ساعت	۰.۶۵۶۲۸۰۰	۱۵.۰۰۰	۹.۸۴۴
جمع ماشین آلات:					۱۱۰.۲۸۳

مصالح:

۱	آب لوله کشی شهری	مترمکعب	۰.۲۸۷۰۰۰۰	۳.۶۰۰	۱.۰۳۳
۲	آب چاه و قنات	مترمکعب	۰.۱۲۳۰۰۰۰	۱.۹۰۰	۲۳۴
۳	ماسه شسته دانه بندی شده	مترمکعب	۰.۵۹۰۰۰۰۰	۱۱۰.۰۰۰	۶۴.۹۰۰
۴	شن شسته دانه بندی شده ۲۵ میلیمتر	مترمکعب	۰.۷۳۰۰۰۰۰	۶۵.۰۰۰	۴۷.۴۵۰
۵	سیمان پرتلند نوع یک (سیمان معمولی)	تن	۰.۳۷۱۰۰۰۰	۵۲۰.۰۰۰	۱۹۲.۹۲۰
۶	گونی چتایی ۴ × ۷	مترمربع	۰.۳۳۰۰۰۰۰	۴.۰۰۰	۱.۳۲۰
جمع مصالح:					۳۰۷.۸۵۷

حمل مصالح:

۱	حمل آب چاه قنات و رودخانه	مترمکعب	۰.۱۲۳۰۰۰۰	۲۵.۰۰۰	۳.۰۷۵
۲	حمل خاک شن ماسه و مخلوط شن و ماسه	مترمکعب	۱.۳۲۰۰۰۰۰	۵۹.۰۰۰	۷۷.۸۸۰
۳	حمل سیمان فله و پاکتی	تن	۰.۳۷۱۰۰۰۰	۷۶.۰۰۰	۲۸.۱۹۶
۴	حمل عایق‌های رطوبتی چتایی و کف	مترمربع	۰.۳۳۰۰۰۰۰	۱۶۰	۵۳
جمع حمل:					۱۰۹.۲۰۴
جمع واحد کار:					۸۰۲.۹۰۴

جدول
فوق نمونه
تجزیه بهای
یک ردیف
فهرست بها
(منابع مورد
نیاز) را نشان
می‌دهد.



در این جدول مقدار کل هر ردیف در برآورد پروژه همراه با درصد و مقدار همان ردیف در فعالیت سقف‌سازی، نشان داده شده است. به عنوان نمونه، ردیف ۰۸۰۱۰۶ (تهیه و اجرای بتن با عیار ۳۵۰ کیلوگرم سیمان) را در نظر بگیرید. مقدار کل این ردیف در برآورد پروژه ۱۲،۵۸۶/۵۰ مترمکعب می‌باشد که این مقدار بر اساس متره نقشه‌های پروژه محاسبه شده است. از این مقدار فقط ۶۲/۰ درصد یعنی ۷،۸۰۳/۶۳ مترمکعب در فعالیت سقف‌سازی دخالت دارد و باقیمانده آن در دیگر فعالیت‌ها به کار رفته است. بدیهی است از منابع مورد نیاز برای اجرای کل این ردیف (۱۲،۵۸۶/۵۰ متر مکعب)، فقط ۶۲/۰ درصد آن منابع سهم فعالیت سقف‌سازی است و مابقی در منابع سایر فعالیت‌ها توزیع می‌شود. برای محاسبه منابع مورد نیاز هر فعالیت، مقدار دخالت ردیف‌های مرتبط با آن فعالیت در تجزیه‌بندی واحد هر ردیف ضرب می‌شود و سپس منابع همسان با یکدیگر جمع می‌شوند.

جدول زیر، فهرست برخی از منابع مورد نیاز برای اجرای پروژه مجتمع مسکونی بهار را نشان میدهد.

فهرست برخی از عوامل مؤثر در پروژه مجتمع مسکونی بهار به ترتیب اهمیت

شرح عامل	واحد	مقدار	بهای واحد پیشنهادی	بهای کل عامل	درصد
وقف سیاه به ضخامت بیش از ۳ میلیمتر	کیلوگرم	658,275.92	7,000	4,607,931,370	13.37
آجر کمر ساده	متر - ساعت	124,340.83	28,000	3,481,543,520	10.1
موتور جوش دیزلی ۴۰۰ لیتر	دستگاه - ساعت	16,494.14	100,000	1,649,412,000	4.78
لواح برآهن	کیلوگرم	185,280.04	8,300	1,537,824,415	4.46
جوشکار اسکلت	متر - ساعت	20,987.24	52,000	1,091,335,960	3.17
برشکار	متر - ساعت	19,018.99	47,000	893,892,530	2.59
کسب جوشکار اسکلت	متر - ساعت	20,987.24	39,000	818,501,970	2.37
میگراد اجزای AllI نمره ۱۰ و کمتر	کیلوگرم	84,280.21	8,800	741,865,936	2.15
سنگ پلاک صیقلی چینی سفید سورهان درجه یک	مترمربع	2,876.21	250,000	719,552,500	2.09
کسب اسکلت سازه	متر - ساعت	16,234.38	39,000	633,140,820	1.84
ختم بلوک سیمانی تیرباری	قالب	301,844.80	2,000	603,689,600	1.75
سیمان پرتلند نوع یک (سیمان معمولی) پاکتی و فله	تن	1,052.98	520,000	547,549,600	1.59
بهای برکردن کیوسک ۴۰ اتیری اسکون	عدد	4,223.95	120,000	506,875,200	1.47
کامیون کمرسی به ظرفیت حدود ۱۰ تریلر	دستگاه - ساعت	2,534.70	180,000	456,244,200	1.32
اسکلت سازه فرجه یک	متر - ساعت	6,482.56	67,000	434,331,520	1.26
لواح نسبی	کیلوگرم	43,597.56	9,000	392,377,950	1.14
حمل مواد مصالح سنگری برای مسافت ۴۰۰ کیلومتر	تن - کیلومتر	808,443.12	480	388,052,698	1.13
میگراد اجزای AllI نمره ۱۲ تا ۱۸	کیلوگرم	48,422.29	8,300	385,305,090	1.12
سنگ پلاک آسترشده به ابعاد ۴۰۰ × ۲۰۰ × ۲۰	قالب	301,844.80	1,200	362,213,760	1.05

به خاطر داشته باشید که این منابع بر اساس مقادیر ردیف‌هایی که تجزیه‌بندی داشته‌اند محاسبه شده است و چنانچه برای اجرای ردیف‌هایی که تجزیه‌بندی ندارند، منابعی غیر از این منابع نیاز باشد، باید به جدول بالا افزوده شوند. هزینه هر فعالیت از جمع هزینه منابع آن فعالیت به دست می‌آید. بنابراین برای تعیین هزینه فعالیت سقف‌سازی کافی است جمع ستون {بهای کل عامل} برای منابع فعالیت سقف‌سازی محاسبه شود.

برای توزیع هزینه‌ها و منابع در بسته‌های زمانی پروژه یک بار دیگر به برنامه زمانبندی پروژه (نمودار فعالیت‌های پروژه) نگاه کنید. بسته‌های زمانی این پروژه به صورت ماهانه در نظر گرفته شده است.

روش تعیین مدت فعالیت:

مدت هر فعالیت در برنامه زمانبندی پروژه براساس قضاوت فنی مدیر پروژه و بنا در نظر گرفتن محدودیت‌های زمانی، فیزیکی و مالی که بر هر فعالیت حاکم است تعیین می‌شود. یک راه مفید برای تخمین مدت فعالیت در پروژه، بررسی منابع تعیین کننده (Critical Resource) اجرای فعالیت می‌باشد. در بخش‌های پیشین، روش به دست آوردن منابع مورد نیاز هر فعالیت توضیح داده شد. اگر در فهرست منابع هر فعالیت، آن مقدار از منبع تعیین کننده را که می‌توان در هر روز به فعالیت اختصاص داد، مشخص کنیم، از تقسیم مقدار کل منبع در فعالیت بر مقدار تخصیص یافته در هر روز، مدت فعالیت به دست می‌آید. منبع تعیین کننده فعالیت، منبعی است که هر گونه محدودیت بر روی این منبع منجر به تغییر در مدت فعالیت می‌شود.

$$\text{مدت فعالیت} = \frac{\text{مقدار کل منبع تعیین کننده در فعالیت}}{\text{مقدار منبع که در روز می‌توان به فعالیت اختصاص داد}}$$

مثال:

نمودار زیر، فعالیت‌های پروژه مجتمع مسکونی بهار را نشان می‌دهد. هر فعالیت دارای مدت، تاریخ شروع و تاریخ پایان است. فعالیت‌هایی که به رنگ قرمز مشخص شده‌اند، فعالیت‌های بحرانی (Critical Task) می‌باشند. فعالیت بحرانی فعالیتی است که هر گونه تغییر در مدت اجرای آن منجر به تغییر زمان پروژه می‌شود.



در جدول زیر، ردیف‌های فهرست‌بندی مرتبط با فعالیت شماره ۵ یعنی سقف‌سازی که یکی از فعالیت‌های بحرانی برنامه زمانبندی این پروژه می‌باشد، نشان داده شده است.

ردیف	شرح	واحد	مقدار کل ردیف در برآورد	درصد ردیف در فعالیت	مقدار ردیف در فعالیت
060401	تهیه وسایل و بایگ بندی با استفاده از قالب فلزی در توده سازه دال تا از ارتفاع حداکثر ۲.۵ متر	مترمربع	657.85	100	657.85
060905	انفاده بایگ بندی برای سطوح شیبدار با استفاده از قالب فلزی در صورتیکه شیب منبسط از ۵ درصده باشد.	مترمربع	657.85	100	657.85
070201	تهیه بریدن، خم کردن و کار گذاشتن میل گره اجزای از نوع AllI به قطر ۱۰ - ۱۰ میلی‌متر برای بتن مسلح با سیم‌چینی آرم.	کیلوگرم	172,816.55	80	138,253.24
070202	تهیه بریدن، خم کردن و کار گذاشتن میل گره اجزای از نوع AllI به قطر ۱۲ تا ۱۸ میلی‌متر برای بتن مسلح با سیم‌چینی آرم.	کیلوگرم	66,932.67	10	6,693.26
080106	تهیه و اجرای بتن با بتن و ماسه شسته طبیعی یا شسته با مقاومت فشاری مشخصه ۱۵ مگاپاسکال.	متر مکعب	12,586.50	62	7,803.63



برای محاسبه هزینه پروژه در یک بسته زمانی، به عنوان مثال در ماه ۱۴ پروژه، باید آن بخش از هزینه فعالیت‌هایی را که در این بسته زمانی (ماه ۱۴) به طور همزمان انجام می‌شوند با یکدیگر جمع کرد. یعنی آن بخش از هزینه مربوط به فعالیت‌های سقف‌سازی، سفتکاری، فاز اول تاسیسات و نماسازی را که در ماه ۱۴ پروژه به طور همزمان انجام می‌شوند با هم جمع کرد تا هزینه این بسته زمانی محاسبه شود.

برای تعیین منابع مورد نیاز در یک بسته زمانی، باید منابع همسان فعالیت‌هایی را که در آن بسته زمانی به طور همزمان انجام می‌شوند با یکدیگر جمع کرد.

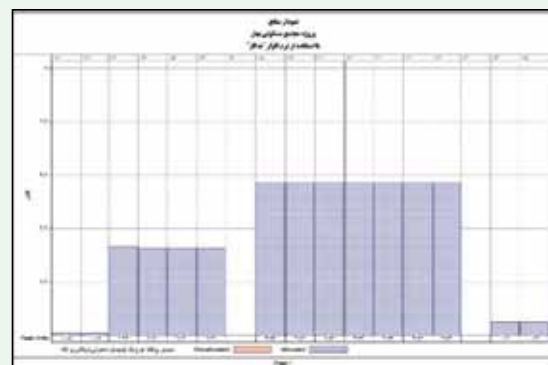
به عنوان مثال برای آن که مقدار سیمان مورد نیاز در ماه ۱۰ پروژه را محاسبه کنیم، باید آن بخش از سیمان را که فعالیت‌های اسکلت، سقف‌سازی و سفتکاری در ماه ۱۰ پروژه نیاز دارند با یکدیگر جمع کنیم.

جدول توزیع هزینه های پروژه مجتمع مسکونی بهار (Cash Flow)

برنامه ریالی Cash Flow

مبالغ به ریال است

نمودار توزیع سیمان در پروژه مجتمع مسکونی بهار (Resource Graph)



برای محاسبه مدت فعالیت شماره ۵ یعنی سقف‌سازی، فهرست منابع مورد نیاز برای اجرای این فعالیت از جدول فهرست عوامل موثر در کل پروژه استخراج می‌گردد. همان طور که ملاحظه می‌کنید در جدول زیر علاوه بر کدعامل، شرح عامل و نفرساعت عامل مورد نیاز برای اجرای فعالیت نیز درج شده است.

برای تعیین مدت فعالیت، ابتدا عامل یا عوامل تعیین کننده

(Critical Resource) را در نظر بگیرید. سپس آن مقدار از منبع را که در هر روز برای اجرای این فعالیت می‌توانید اختصاص دهید، وارد کنید [B]. به این ترتیب مدت فعالیت (روز) با استفاده از تقسیم ستون {نفرساعت عامل مورد نیاز برای اجرای فعالیت [A]} بر ستون {نفرساعت کارکرد در هر روز [C]} برحسب روز محاسبه میشود. به عنوان مثال اگر در فهرست منابع این فعالیت، عامل "کارگرساده" را در نظر بگیرید، مقدار کل آن برای اجرای فعالیت سقف‌سازی ۳۵،۳۱۱/۸۸ نفرساعت میباشد. (این مقدار براساس تجزیه‌های ردیف‌های مرتبط با فعالیت سقف‌سازی که در آنها عامل "کارگرساده" وجود داشته است، به دست آمده است). اگر برای اجرای فعالیت سقف‌سازی پروژه، ۳۰ نفر کارگرساده را در هر روز بتوان اختصاص داد (۲۴۰ نفر ساعت در هر روز) بنابراین فعالیت سقف‌سازی حدود ۱۴۷ روز به طول میانجامد.

(مدت فعالیت)=

÷ (مقدار کل منبع تعیین کننده در فعالیت)

(مقدار منبع که در روز می‌توان به فعالیت اختصاص داد)

$$= \frac{240 \text{ نفرساعت در هر روز} \div 35,311/88 \text{ نفرساعت}}{147 \text{ روز}}$$

بررسی هزینه واقعی هر بسته زمانی:

باید به خاطر داشت که هزینه یک فعالیت تنها هزینه اجرای ردیف‌های فهرست‌های مرتبط با آن فعالیت نیست بلکه هزینه‌های بالاسری، سختی کار، ضرایب منطقه‌ای، پیمان و تعدیل ناشی از فاصله زمانی بین اجرا و زمان قیمت‌گذاری پروژه را، نیز باید در نظر گرفت و به اعتبارات لازم برای انجام کار در هر بسته زمانی افزود. بررسی دقیق تر نقش هزینه‌های مرتبط با یک فعالیت به شرح زیر می‌باشد.

۱- هزینه‌های تجهیز و برچیدن کارگاه:

با توجه به ردیف‌های درج شده در پیوست تجهیز و برچیدن کارگاه، فهرست‌های بهای واحد پایه، چنانچه برآورد تجهیز و برچیدن کارگاه با استفاده از ردیف‌های پیش‌گفته صورت گرفته باشد، در برنامه زمان‌بندی متناسب با زمان لازم برای انجام فعالیت تجهیز کارگاه، یک فعالیت افزوده می‌شود. با مرتبط کردن ردیف‌های تجهیز کارگاه به این فعالیت، هزینه‌های لازم برای اجرای فعالیت تجهیز در طول زمان آن به دست می‌آید. اگر در دفترچه فهرست مقادیر، ردیف‌های مربوط به برچیدن کارگاه نیز توسط مهندسان مشاور مشخص شده باشد، فعالیت دیگری با عنوان برچیدن کارگاه، به برنامه زمان‌بندی افزوده می‌شود، که هزینه این فعالیت نیز بر اساس ارتباط بین فعالیت پیش‌گفته با ردیف‌های برچیدن کارگاه محاسبه می‌شود. اگر ردیف‌های تجهیز کارگاه و ردیف‌های برچیدن کارگاه در دفترچه فهرست مقادیر تفکیک نشده باشند، تخصیص بخشی از مبلغ مقطوع تجهیز و برچیدن کارگاه، به فعالیت تجهیز کارگاه و بخش دیگر به فعالیت برچیدن کارگاه در برنامه زمان‌بندی توسط مدیر پروژه و یا مسئول برنامه‌ریزی پروژه صورت می‌گیرد.

۲- ارقام ستاره‌دار:

ردیف‌های ستاره‌داری که هنگام تهیه دفترچه فهرست مقادیر به برآورد هزینه اجرای کار افزوده می‌شوند همانند ردیف‌های



۶- تعدیل:

اعتبارات مورد نیاز کارفرما، مبلغ اجرای ردیفهای فهرست بها در هر بسته زمانی به اضافه هزینههای بالاسری و ضرایب مربوط می‌باشد. باید به خاطر داشت که برنامه‌ریزی برای اجرای یک پروژه بر اساس برآورد هزینه اجرای کار و با استفاده از قیمت‌های مندرج در فهرست‌های بهای واحد پایه صورت می‌گیرد. یکی از عوامل مهم در تعیین اعتبارات، تغییرات ناشی از فاصله زمانی بین اجرا و برآورد پروژه می‌باشد (تعدیل). برای دستیابی به شاخصهای (Extrapolation) این مبلغ می‌توان از برون‌یابی تعدیل اعلام شده توسط معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی و تعمیم آنها به شاخص‌هایی که در آینده اعلام خواهند شد استفاده کرد.

نتیجه‌گیری

برنامه‌ریزی یک پروژه، مشابه‌سازی آنچه در آینده روی خواهد داد، در زمان حال می‌باشد. این برنامه‌ریزی یکی از ارکان اساسی قیمت‌گذاری پروژه را تشکیل می‌دهد. از آنجا که برنامه‌ریزی پروژه‌ها بر اساس داده‌های حاصل از قضاوت فنی مدیران پروژه محاسبه و تعیین می‌شود، بنابراین میزان اعتماد به نتایج حاصل از روش "قیمت‌گذاری براساس توزیع منابع پروژه"، به دقت و صحت داده‌های به کار گرفته شده بستگی دارد.

پایه در برنامه زمان‌بندی دخالت دارند. هر فعالیت در برنامه زمان‌بندی می‌تواند از تعدادی ردیف فهرست‌بهای پایه و غیرپایه (ستاره‌دار) تشکیل شود، بنابراین هزینه فعالیت‌ها بر اساس جمع مبالغ ردیفهای فهرست‌بهای مرتبط با آن فعالیت (پایه و غیرپایه) محاسبه می‌شود و در برنامه مالی پروژه در طول زمان اجرای فعالیت توزیع می‌شود.

۳- کارهای جدید:

اگر کارهای جدیدی که در حین اجرای پروژه از سوی کارفرما به پیمانکار ابلاغ می‌شوند، منجر به تعریف فعالیت جدید و یا تغییر مدت فعالیت‌های بحرانی موجود در برنامه زمان‌بندی نشوند، فقط با مرتبط کردن ردیف‌های کارهای جدید (ردیف‌های قیمت جدید) به فعالیت‌های موجود در برنامه زمان‌بندی، یک برنامه مالی جدید برای پروژه بدون تغییر در برنامه زمان‌بندی به دست می‌آید.

چنانچه ابلاغ کارهای جدید منجر به تغییر زمان فعالیت‌های موجود، افزایش و یا کاهش تعداد فعالیت‌ها شود، باید برنامه‌ریزی و کنترل فعالیت‌های پروژه بر اساس این تغییرات صورت گیرد. بدیهی است این برنامه زمان‌بندی، برنامه مالی متفاوتی با برنامه پیشین دارد و هزینه کارهای جدید در بسته‌های زمانی آن مستتر می‌باشد.

۴- هزینه‌های بالاسری:

با توجه به استمرار هزینه‌های بالاسری در طول زمان اجرای پروژه، اگر ردیفهایی از فهرست‌بها، برای محاسبه مبلغ هزینه بالاسری در دفترچه فهرست مقادیر پیش‌بینی نشده باشند، با اعمال ضریب بالاسری به هزینه هر بسته زمانی، می‌توان به هزینه واقعی آن مقطع زمانی پروژه دست یافت. اگر هزینه بالاسری به صورت ردیفهایی از فهرست‌بها در دفترچه فهرست مقادیر لحاظ شده باشد، هر ردیف را باید به فعالیت متناسب با آن مرتبط کرد. در این صورت، هزینه‌های آن ردیف و یا ردیفها در بسته‌های زمانی که فعالیت مربوط در حال انجام است، در برنامه مالی پروژه وارد می‌شوند.

۵- ضریب پیمان، ضریب طبقات، ضریب ارتفاع

ضریب منطقه‌ای و ...:

برای مشاهده تأثیر ضرایب پیمان، طبقات، ارتفاع، منطقه‌ای و سایر ضرایب مشابه، باید مبلغ هر بسته زمانی در برنامه مالی پروژه در ضرایب پیش‌گفته ضرب شود تا به مبلغ واقعی اعتبار موردنیاز در آن بسته زمانی دست یافت. اگر برنامه زمان‌بندی پروژه براساس مبالغ پیشنهادی پیمانکار تهیه شده باشد، نیازی به اعمال ضرایب نیست، چرا که علی‌الاصول پیمانکار مبالغ ناشی از اعمال این ضرایب را در بهای واحد منابع (عوامل) مورد نیاز پروژه در نظر گرفته است.

مراجع

- ۱- خرمی‌راد، نادر، (۱۳۹۰)، "راهنمای تدوین ساختار شکست کار بر اساس استانداردهای PMBOK و PRINCE۲" ویرایش ۱/۱ زمستان ۱۳۹۰
- ۲- احمدیان‌نژاد، داود، (۱۳۸۹)، "آموزش سریع Microsoft Project 2010" چاپ دوم، مهرگان قلم ۱۳۸۹
- ۳- "فهرست‌بهای واحد پایه رشته ابنیه سال ۱۳۸۸" معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ۱۳۸۸
- ۴- همیری، محمودرضا، (۱۳۹۰)، "نرم‌افزار تدکار"، نگارش ۳/۵ شرکت مهندسی نرم افزار آیین تهران زمستان ۱۳۹۰



دگرگونی سریع در شیوه‌های تجهیز منابع مالی

در یکی از برنامه‌های اخیر «صدای مشاور» که با موضوع تشکل‌های صادراتی از رادیو اقتصاد پخش شد مهندس علیرضا کدخدایی عضو هیات مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران، مهندس سید حسن افتخاریان، و مهندس کتابون سپهری به بحث و تبادل نظر درباره تعامل دولت و ICCA (International Consultants & Construction of IRAN) پرداختند که ماهنامه پیام آبادگران برای اطلاع خوانندگان محترم ماهنامه گزارشی اجمالی از این گفتگو را درج می‌کند.

تعامل بین دولت‌ها و بنگاه‌ها موضوع مهمی است. بنگاه‌ها در عرصه بین‌المللی با هم رقابت می‌کنند. در همین عرصه دولت‌ها نیز باید رقابت داشته باشند یعنی دولت‌ها و بنگاه‌ها در کنار هم قرار بگیرند و وارد عرصه رقابت بین‌المللی شوند.

در ادامه مهندس کتابون سپهری با اشاره به لزوم همکاری قوای سه گانه با تشکلهای گفت: در ارتباط با مشارکت در عرصه قانونگذاری و سیاست اشاره به این نکته ضروری است که مدیران تشکلهای می‌بایست قانون را به صورت علمی بشناسند و از قوت و ضعف آن آگاه باشند و قادر به ارائه پیشنهادهای باشند که قابلیت تبدیل به مصوبه قانونی را داشته باشد و آینده نگری در آن لحاظ شده باشد. صادرات فرایندی پویا است و آن دسته از تشکلهایی که همچنان پایبند شیوه‌های سنتی هستند باید با مولفه‌های تجارت دنیا آشنا شوند چرا که اصرار بر شیوه‌های دولتی بنگاه‌ها را پشت مرزهای ملی و محلی محدود می‌کند.

در ادامه مهندس کدخدایی درباره اعتبار تشکلهای تخصصی و اعتبار سنجی آنها گفت: در حال حاضر تأییدیه شرکت‌های صادرکننده متقاضی تسهیلات بانکی از سوی وزارتخانه‌های ذیربط صادر می‌شود در حالی که در یک وزارتخانه امکان سنجش توانمندی و قابلیت فنی بنگاه‌های اقتصادی به درستی تعریف نشده است. علاوه بر این با صدور مجوز دریافت فاینانس بر اساس اطلاعات سطحی یک شرکت فنی و مهندسی که فاقد استانداردهای بین‌المللی حضور در بازارهای خارجی است اعتبار برند ملی به مخاطره می‌افتد و چهره سایر بنگاه‌های فعال در این زمینه نیز مخدوش است. در حالی که اصولاً باید انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی که وظیفه تخصصی آن شناسایی پتانسیل فنی شرکتها است عهده‌دار تأیید یا رد صلاحیت متقاضیان فاینانس بانکها باشد.

وی افزود: امروزه دولت‌ها نمی‌خواهند منابع دولتی را برای اجرای پروژه‌هایی هر چند بزرگ صرف کنند بلکه علاقمند هستند بودجه‌های خود را به ارائه خدمات آموزشی، بهداشتی و اجتماعی اختصاص دهند. لذا علاقمندند برای تامین مالی پروژه‌های کلان کشوری از سایر منابع اعم از سرمایه‌گذاری‌های خارجی و یا حتی سرمایه‌گذار بی‌های بخش خصوصی داخلی بهره‌مند شوند. شیوه‌های تجهیز منابع مالی هم مانند تکنولوژی به سرعت در حال دگرگونی است. تا جایی که برخورداری از منابع تامین مالی خارجی به یکی از موارد رقابت دولت‌ها تبدیل شده است.

در ابتدای این میزگرد مهندس سید حسن افتخاریان در خصوص بنگاه‌ها و تشکلهای اقتصادی توضیحاتی ارائه داد و گفت: تشکلهای از سه طریق می‌توانند کسب درآمد کنند.

دریافت حق عضویت، دریافت وجوهی به ازای ارائه برخی خدمات تخصصی و در نهایت کمک‌های مالی دولت که نیازی نیست دولت به طور مستقیم این کار را انجام دهد و می‌تواند این امر را از طریق واگذاری مسئولیتها و وظایف بر عهده خود تشکلهای انجام دهد.

وی افزود: اقتضات اقتصاد امروز جهان ایجاب می‌کند که نه تنها تشکلهای نیازمند یادگیری و به روزرسانی اطلاعات خود باشند بلکه با سایر تشکلهای در سراسر دنیا تعامل داشته باشند و به آخرین ابزارها و شیوه‌های ورود به بازار و حفظ آن مجهز شوند. آشنایی با سیستمهای تجارت جهانی، دفاع از حقوق اعضا در عرصه رقابت بین‌المللی، یافتن به موقع بازارهای هدف و در نهایت آموزش به اعضا از وظایف اولیه تشکلهای تخصصی است.

مهندس علیرضا کدخدایی مدیرعامل شرکت توسعه صادرات خدمات فنی و مهندسی فراست و عضو هیات مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران در خصوص تامین منابع مالی تشکلهای گفت: تشکلهای هر چه فعال تر باشند هزینه آنها بالاتر می‌رود، از طرفی درآمد آنها نیز بالاتر می‌رود. ارائه خدمات جدید، تقاضاهای جدید و منابع جدید حیات تشکلهای را تضمین می‌کند.

وی درباره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران گفت: این انجمن بررسی مسایل صادراتی معطوف به قوانین و مقررات داخلی، بررسی چگونگی حمایت‌های دولتی، تبیین مسایل مبتلا به بنگاه‌های اقتصادی کشور در حوزه‌های داخلی و خارجی، تحلیل مسائل اقتصادی روز دنیا و ارائه راهکارهای مناسب برای حل معضلات و یا بهبود و گسترش روندهای موجود را بر عهده دارد. چنانچه دولت و ICCA هر یک جایگاه خود را در چرخه اطلاعاتی پیدا کنند بسیاری از دشواریهای پیش رو قابل حل خواهد بود و دولت می‌تواند از طریق اطلاعات تحلیلی انجمن با موانع مقرراتی خرد و کلان مربوط به صادرات خدمات فنی و مهندسی آشنا شود و از سوی دیگر مسایل بین‌المللی و موانع تجارت در بازارهای فعلی و بالقوه هدف را از نگاه بنگاه‌های اقتصادی شناسایی کند. بنابراین انجمن موظف است ضمن تعامل با دولت در بازارهای هدف هم حضور داشته باشد تا بتواند با مطالعات و تحقیقات کارشناسی پیشنهادهای دقیق ارائه دهد.



شناخت آسیب‌ها در مفهوم کلی صنعت راهی جهت رسیدن به توفیق واقعی است

مهندس محمدعلی پورشیرازی / عضو هیات‌بازرسان انجمن



یکی از عوامل مؤثر در توسعه، شناخت دقیق از ضعف‌ها، قوت‌ها، تهدیدها و فرصت‌های فراوری هر کشوری است. کشورهای موفق به مسائل خود توجه خاص داشته و با حضور مردان بزرگی با تفکر عمیق، سالم و عملگرا به نتیجه رسیده‌اند. باید توجه داشت توسعه کشورها فقط در گرو صنعت نیست البته صنعت یکی از شاخصه‌های موفقیت است. اگر درست نگریسته شود توسعه کشورهای پیشرفته نه به طور قطعی مربوط به پول است نه به صنعت؛ بلکه به معنی اعم آن همبستگی زیادی با هنر دارد. چون هر حرکت اختراعی و یا تولیدی ابتدا در تصور هنرمندان (نویسنده، نقاش، ناشر، سینماگر، طراح صنعت و...) شکل می‌گیرد و بعد گروه اجرایی آن را پیاده

می‌کنند زیرا گروه اول خوب و عمیق فکر می‌کند ولی توان اجرایی لازم را ندارد و گروه دوم هنر اجرا و پیاده کردن دارد که این نیز خود هنری است. به عنوان مثال در مورد هواپیما باید گفت اگرچه این وسله نقلیه هوایی توسط برادران رایت اختراع شد ولی در واقعیت امر الهام‌بخش این فناوری، تابلوی نقاشی لئوناردو داوینچی بود که توسط هنرمند مخترع پیاده شد و ادامه یافت تا این هواپیماهای امروزی به وجود آمد و مشابه این مثال فراوان است. البته جوامع بشری در حال ترقی اعتبار آن اختراع اولیه را فراموش نمی‌کند و حتی پاسداشت روند تفکرهای اولیه آن نیز می‌باشند. اما بعد از این مقدمه کوتاه به آسیب‌شناسی صنعت می‌پردازیم. امید اینکه مسئولان محترم توجه نمایند و صادقانه در جهت تأمین منافع ملی و کشوری و شخصی که حق هر فعال و سرمایه‌گذار می‌باشد، گام بردارند.

الف) آسیب‌های ناشی از عوامل مختلف درون کشوری و برون‌سازمانی

- ۱- ایجاد زمینه‌های لازم و تأمین امنیت اقتصادی برای سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و کوتاه‌مدت هر کدام فراخور حال خود.
- ۲- تغییر تفکر تقدیرگرایی و جلوگیری از اشاعه آن که با فرهنگ صنعتی جهان امروز تطبیق ندارد.
- ۳- ایجاد وحدت فکری و انسجام نظری در نظام تصمیم‌گیری صحیح با مدیریت مجرب و کارا در جهت توسعه کشور و برچیدن سریع مراکز متعدد تصمیم‌گیری.
- ۴- اصلاح قوانین و مقررات ناسازگار و ناهماهنگ با فضای صنعتی از تولید تا مصرف (مانند قانون کار - قانون تعزیرات حکومتی - قوانین مالیاتی - تأمین اجتماعی و...)
- ۵- ایجاد دولت کارآمد با انتقال بخش بزرگی از امور به بخش خصوصی واقعی در چارچوب فرمان اجرایی مقام معظم رهبری در بازنگری اصل ۴۴ قانون اساسی
- ۶- پائین آوردن قیمت تمام شده تولیدات که عمدتاً ناشی از ضعف مدیریت و گاه سوء مدیریت و همچنین هزینه بالای نیروی انسانی فاقد آموزش‌های لازم و ناکارآمدی می‌باشد که رقابت‌پذیری تولید داخلی را با تولیدات خارجی ناممکن می‌سازد.
- ۷- نبود ارتباط ارگانیک بین نظام آموزشی کشور و صنعت
- ۸- دخالت‌های غیرضروری دولت و نهادهای وابسته به دولت در فعالیتهای تولیدی کارآفرینان و سرمایه‌گذاران واقعی
- ۹- تصمیم‌گیری تحت تأثیر مؤلفه‌های سیاسی و نه نظریات اقتصادی که در نهایت موجب تضعیف هر دو بخش می‌گردد.
- ۱۰- نبود استراتژی مشخص صادراتی و وارداتی و عدم جلوگیری

واقعی از واردات قاچاق.

۱۱- ناکارایی و عقب‌ماندگی سیستم بانکی کشور و ناتوانایی نظام بانکی در تأمین اعتبار مالی برای صنعت و کارآفرینان واقعی.

۱۲- وجود برخی قوانین قابل تأویل و تفسیر و در ضمن دست و پاگیر اقتصادی و انحصارگرایانه که می‌تواند در جهت منافع رانت‌خواری دولتی و بخش‌های شبه‌خصوصی مورد سوءاستفاده قرار گیرد.

۱۳- کمبود زیرساخت‌های مناسب جهت جذب تکنولوژی و توجه به فرهنگ خلاقیت و نوآوری.

۱۴- بی‌توجهی به نقش و جایگاه تشکلهای صنفی در ارائه نظرات اقتصادی و مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها همچنان که مستمراً با بالا





- پائین بودن بهره‌وری قیمت تمام شده مستمراً افزایش می‌یابد.
- ۹- وفور کالاهای قاچاق در بازارهای داخلی
 - ۱۰- عدم تربیت نیروی انسانی کارا در تمام سطوح و عدم پیوند آموزشهای دانشگاهی با نیاز جامعه
 - ۱۱- ناتوانی مدیریت در تعدیل نیروی انسانی به سبب وجود قوانین و مقررات حمایتی
 - ۱۲- بالا بودن نرخ حق بیمه تأمین اجتماعی بدون تناسب خدمات ارائه شده با نرخ حق بیمه دریافتی.
 - ۱۳- کمبود اطلاعات و آمار مورد نیاز برای کارآفرینان جهت سرمایه‌گذاری در رشته‌های مختلف صنعتی
 - ۱۴- ناآشنایی نظام مالیاتی کشور با روح توسعه صنعت در جهات مختلف

- رفتن هزینه‌های جاری دولتی از عوامل مؤثر در رکود اقتصادی است.
- ۱۵- عدم توجه کافی دولت به درآمدها و هزینه و تراز واقعی تولیدات واحدها و بنگاه‌های صنعتی دولتی به دلیل وجود درآمدهای هنگفت نفت و فقدان حساسیت لازم نسبت به اقتصاد زیرزمینی.
 - ۱۶- جدی نگرفتن خصوصی‌سازی و جابجایی واحدهای اقتصادی متعلق به دولت با شعار خصوصی‌سازی، لکن جابجایی و انتقال مالکیت و مدیریت آن در واحدهای مختلف دولتی و وابسته به دولت با ظاهری خصوصی که در اصل هم خصوصی و هم دولتی است که در مراودات عادی به خصولتی معروف شده است.
 - ۱۷- بی‌حد و حصر بودن بوروکراسی اداری در تمام ابعاد آن.

ب - عوامل درون‌سازمانی

- ۱- قدیمی و فرسوده بودن ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی کشور
- ۲- نبود مدیریت علمی و کاربردی در واحدهای تولیدی و خدماتی
- ۳- کمبود تخصص و دانش فنی لازم در گروه مدیران میانی سازمانهای ذیربط
- ۴- رقابت‌پذیری محصولات صنعتی با محصولات خارجی مشابه به علت کیفیت پائین و همچنین قیمت بالای آن نسبت به محصول مشابه خارجی و نارسایی عرضه کالا که ناشی از قوانین و پائین بودن بهره‌وری و موارد یادشده قبلی است.
- ۵- اجبار در خرید از انحصارات دولتی و عدم آزادی تأمین مواد اولیه از خارج کشور برای گروه‌های صنعتی (غیر از موارد خاص برای نهادهای خاص غیرخصوصی)
- ۶- بالا بودن نرخ سود بانکی و موانع پیش‌روی آنها برای همکاری با صنعت و تولید.
- ۷- بی‌برنامگی در حمایت از تولید داخلی دولتی و غیردولتی که در پاره‌ای از امور ایجاد رانت می‌کند.
- ۸- افزایش بی‌رویه و بی‌دلیل و سالانه اکثر هزینه‌ها مانند مزد و مزایا، آب، برق، تلفن، گاز و کالاهای انحصاری دولتی و... که با

ج - عوامل مرتبط با دنیای خارج یا برون‌کشوری

- ۱- محدود بودن بازارهای خارجی به منظور صدور محصولات صنعتی که ناشی از عدم همکاری دولت با بخش خصوصی می‌باشد.
- ۲- دشوار بودن شرایط عقد قراردادهای خرید تجهیزات و ماشین‌آلات از خارج.
- ۳- کاهش میزان سرمایه‌گذاری خارجی و پائین بودن سطح علاقمندی به مشارکت با سرمایه‌گذاران ایرانی به علل بیان شده قبلی.
- ۴- پائین بودن میزان بهره‌وری از امکانات مالی و کمکی فنی و اطلاعاتی سازمانها و مجامع مالی و بانکی بین‌المللی.
- ۵- حال با توجه به این موارد مختلف و بسیار مختصر و کوتاه، سئوال اصلی این است که آیا زمان رسیدگی واقعی به این امور نرسیده است؟ هنوز نمی‌خواهیم مانند ترکیه، مالزی و کره به امکانات داخل و توسعه واقعی صنعت بنگریم. با این امید که روزی از روش‌های موفق بومی شده جهانی برای توسعه کشور بهره‌برداری کنیم؛ مطلب را پایان می‌دهیم.

از آسیب‌های موجود در مفهوم کلی صنعت می‌توان به عدم توجه کافی دولت به درآمدها و هزینه و تراز واقعی تولیدات واحدها و بنگاه‌های صنعتی دولتی به دلیل وجود درآمدهای هنگفت نفت و فقدان حساسیت لازم نسبت به اقتصاد زیرزمینی اشاره کرد



جبران کسری بودجه جاری از محل برداشت از بودجه عمرانی

اشاره:

شاید بتوان گفت که یکی از ساده‌ترین و در عین حال سریع‌ترین راه‌های جبران کسری بودجه جاری دولت‌ها، برداشت از ردیف بودجه پروژه‌های عمرانی و استانی است که بررسی‌های کارشناسان نشان می‌دهد که همه ساله این روال انجام می‌شود. گرچه این اقدام مشکلات پرداخت دولتها را حل می‌کند ولی آثار سوء و منفی بر برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشور بر جا می‌گذارد که عدم دسترسی به هدف‌های زیرساخت‌های توسعه‌ای و اشتغال و تولید از جمله آنهاست. به همین دلیل نیز در مباحث مدیریتی گفته می‌شود که کوتاه‌ترین راه می‌تواند مناسب‌ترین آن نباشد؛ با این گزاره نظر خوانندگان گرامی ماهنامه پیام آبادگران را به گزارشی در این زمینه به نقل از روزنامه همشهری مورخ ۹۱/۱۶ جلب می‌نمائیم.

محمدباقر تهرانی



پروژه‌های است که هزینه آن از بودجه‌های عمرانی استان تأمین می‌شود. مثلاً یک بند انحرافی یا یک کانال یا یک جاده کوتاه. این قبیل پروژه‌ها بنا بر امکانات و بودجه استان تعریف می‌شوند و تخصیص می‌یابند.

وی در این باره که آیا این بودجه در نظر گرفته شده برای پروژه‌های عمرانی، به‌طور کامل در این پروژه‌ها هزینه می‌شود، خاطر نشان کرد: مصارف بودجه هر ساله در دو بخش تقسیم می‌شود؛ عمرانی و جاری. بودجه عمرانی که صرف همان پروژه‌های عمرانی می‌شود اما بودجه جاری عبارت است از هزینه‌های جاری دولت؛ از قبیل حقوق کارمندان و سایر هزینه‌های مرتبط با دستگاه‌های دولتی. متأسفانه هر ساله بودجه جاری دولت افزایش پیدا می‌کند. مثلاً بودجه جاری دولت در سال ۹۰ کمی بیشتر از ۸۰ میلیارد دلار بود و در سال ۹۱ بیش از ۸۵ میلیارد دلار است. با این حال با توجه به اینکه معمولاً درآمدهای بودجه تا پایان سال به‌طور کامل محقق نمی‌شود، دولت برای پرداخت هزینه‌های جاری خود از بودجه عمرانی برداشت می‌کند. در سال ۹۰ بودجه عمرانی کشور ۴۴ میلیارد دلار بود اما این رقم به حدود ۳۲ میلیارد دلار

اهالی هر شهر و استانی در محدوده محل زندگی خود طرح‌های عمرانی متعددی سراغ دارند که مدت‌ها از آغاز ساخت آنها گذشته و به‌رغم وعده‌های داده‌شده، هنوز افتتاح نشده است. گذر زمان بر اجرای طرح‌های عمرانی گاه موجب می‌شود نیاز اولیه به آن رفع شده و در نتیجه ادامه کار نه صرفه اقتصادی داشته باشد و نه الزام عمرانی. مضاف بر اینکه مزاحمت‌های ساخت یک پروژه، محیط زندگی و کسب و کار شهروندان را تا مدت‌ها دچار نابسامانی می‌کند.

اینکه چرا چنین اتفاقی به یک امر بدیهی تبدیل شده و کمتر پیش می‌آید که پروژه‌ای در زمان مشخص، مراحل ساخت را پشت سر بگذارد و به بهره‌برداری برسد، سؤال اصلی ما از عبدالرضا ترابی، نماینده مردم گرمسار و عضو کمیسیون اقتصادی مجلس هشتم بود. ایشان در این مصاحبه طی فزازی اشاره کردند که دو نوع پروژه عمرانی در کشور وجود دارد؛ ملی و استانی. پروژه ملی پروژه‌ای است که کارفرمای آن وزارتخانه است و در بودجه سالانه برای آن ردیفی مشخص می‌شود. بنابراین کل هزینه یک پروژه ملی توسط خود وزارتخانه و به‌صورت مستقیم تأمین می‌شود. پروژه استانی



اجرای پروژه‌های عمرانی کم می‌آید. مثلاً قرار بوده پروژه‌هایی که سالانه بودجه‌ای برای اجرای آنها در نظر گرفته شده، در طول سال مالی که تا تیرماه سال بعد ادامه دارد، ۱۰۰ درصد بودجه در نظر گرفته شده اختصاص یابد. وقتی بودجه عمرانی مورد برداشت قرار گرفت، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری که اختیار اختصاص بودجه‌ها را دارد، از آن ۱۰۰ درصد در نظر گرفته شده مثلاً ۵۵ درصد می‌پردازد. پس ۴۵ درصد در زمینه تخصیص اعتبار به پروژه‌ها عقب می‌افتیم؛ در نتیجه زمان اجرای پروژه‌ها طولانی می‌شود. این مختص پروژه‌های ملی نیست و در پروژه‌های استانی هم همین اتفاق می‌افتد. وقتی پول نداریم به پروژه‌های ملی بدهیم، بودجه عمرانی استان‌ها را هم کاهش می‌دهیم.

در انتهای این گفتگو وی درباره پروژه‌های عمرانی شاخصی که در گرمسار و استان سمنان به دلیل اختصاص نیافتن بودجه لازم، نیمه تمام مانده‌اند، گفت: من از دوره هفتم مجلس، ۴۰ پروژه ملی برای گرمسار تعریف کرده‌ام که اگر اعتبارات لازم به موقع پرداخت شده بود الان همه این ۴۰ پروژه به بهره‌برداری رسیده بود. الان پروژه سد مخزنی داریم در فیروزکوه که ۳۰ درصد کار مانده و پول نیامده و نیمه تمام مانده است یا جاده گرمسار به فیروزکوه که باید تا الان ۵۰ درصد کار تمام می‌شد اما به دلیل کمبود اعتبارات کمتر از ۱۰ درصد آن انجام شده است یا بیمارستان یکصد تختخوابی گرمسار که بنا بود تا آخر سال ۹۰ به بهره‌برداری برسد اما هنوز تمام نشده است و یا منطقه ویژه اقتصادی گرمسار که به‌علت کمبود اعتبارات در کل کشور متوقف مانده است و پروژه‌های زیاد دیگری که به‌علت کمبود اعتبارات، مشمول مرور زمان شده است.

بودجه عمرانی کجا هزینه شد؟

سال ۸۹ دکتر محمود احمدی‌نژاد ریاست محترم جمهوری هنگام ارائه لایحه بودجه ۹۰ به مجلس از نمایندگان خواست تا انسجام این لایحه را به هم نزنند. او در اسفند ماه لایحه بودجه سال ۹۰، را ارائه داد. اما مهم‌ترین بحث او در این روز، آن بود که بودجه ۹۰ ویژگی‌های فراوانی دارد و علاوه بر حجم کم آن، محور آن بر عدالت و کاهش فاصله طبقاتی قرار دارد. تأکید بر رویکرد اشتغال‌زایی لایحه بودجه ۹۰ و حذف دغدغه مسکن از

کاهش یافت.

وی در جواب این سؤال که مگر دولت براساس نیازش به بهره‌برداری از پروژه‌های عمرانی، برنامه‌ریزی نمی‌کند تادر آینده بخش زیادی از درآمد دولت از طریق همین پروژه‌ها تأمین شود؛ گفت: معضل اصلی همین نبود برنامه‌ریزی است. بعد از اینکه سازمان برنامه و بودجه منحل شد اصل برنامه‌ریزی هم به هم ریخت. این طور نیست که پروژه‌های کل کشور شناسایی، کار کارشناسی انجام و توجیهات فنی و اقتصادی آن برآورد شده تا پروژه‌های مورد نیاز مشخص شود. مثلاً برای تمرکززدایی در پروژه‌های ملی، سازمان برنامه و بودجه اعلام می‌کرد که به فرض مثال نیازی به ساخت سیلوی جدید در استان تهران یا اصفهان نیست و باید سیلوی جدید در فلان منطقه کشور که نیاز به سیلو دارد، ساخته شود؛ همینطور پروژه‌های سدسازی یا مثلاً ساخت کارخانه سیمان. برای این منظور هم کار کارشناسی صورت می‌گرفت و آیت‌هایی از قبیل نزدیکی به بازار مصرف یا معادن مورد نیاز برای مواد خام و یا دسترسی راحت‌تر به صادرات در نظر گرفته می‌شد. اما با انحلال این سازمان دیگر چنین کارشناسی‌هایی انجام نمی‌شود. در مقطع فعلی مثلاً قرار است ۲۰ سد در کشور ساخته شود اما به دلایلی از جمله وعده‌هایی که دولت در سفرهای استانی به مردم می‌دهد، این ۲۰ سد تبدیل به ۵۰ سد می‌شود. پولی که ما برای سدسازی کنار گذاشته بودیم برای ۲۰ سد بود؛ حالا با این پول که نمی‌توان ۵۰ سد ساخت. آن ۲۰ سد ساخته نمی‌شود بلکه فقط ۵۰ پروژه سدسازی زخمی می‌شود؛ یعنی کلنگ می‌خورد و بعد از مدتی پروژه نیمه‌کاره می‌ماند، درحالی که اگر برنامه داشته باشیم مشخص است که ما نیاز به بیشتر از ۲۰ سد فعلاً نداریم و این ۲۰ سد هم ظرف مثلاً ۱۰ سال باید به بهره‌برداری برسند و به همین منظور هرساله فلان مقدار بودجه برای آن در نظر گرفته می‌شود.

نماینده مردم گرمسار درباره اینکه بعد از انحلال سازمان برنامه و بودجه، وظایف آن به چه نهادی واگذار شده، عنوان کرد: پس از انحلال سازمان برنامه و بودجه، معاونتی در ریاست جمهوری شکل گرفت به نام معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی و همه وظایف سازمان برنامه و بودجه به این معاونت سپرده شد. در ظاهر با حذف سازمان برنامه و بودجه، اصل برنامه‌ریزی حذف نشده و فقط عنوان سازمان به «معاونت رئیس‌جمهور» تغییر کرده است؛ اما در واقع با انحلال آن سازمان، چنین برنامه‌ریزی‌های مدونی دیگر صورت نمی‌گیرد. در عین حال تدوین بودجه با این معاونت است و کمیته‌ای وجود دارد به نام کمیته تخصیص که وظیفه‌اش اختصاص بودجه به موارد لازم از جمله پروژه‌های ملی است.

عبدالرضا ترابی درباره برداشت از بودجه عمرانی برای پرداخت یارانه‌های نقدی ضمن تأیید این مطلب، به مطرح شدن آن در کمیسیون اقتصادی اشاره کرد و گفت: ما به دولت هم اعتراض کرده‌ایم. می‌بینیم که پرداخت یارانه نقدی به مردم، بسیاری از توان مالی کشور را گرفته است. دولت اولویت کارهای خود را به پرداخت ماهانه یارانه‌های نقدی داده است. وقتی برای پرداخت یارانه پول کم می‌آورند از بودجه عمرانی برداشت می‌کنند. وقتی این برداشت صورت می‌گیرد، هزینه‌های در نظر گرفته شده برای

سال در کمترین سطح خود در چند سال اخیر قرار دارد. این هشدار ۲ ماه پیش‌تر از هشدار عثمانی توسط رحمانی فضلی، رئیس دیوان محاسبات داده شده بود که گفته بود دولت به دلیل کم آوردن پول برای دادن یارانه مردم، مدام از خزانه قرض می‌کند. در این خصوص احمد توکلی، رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس هم بارها هشدار داده بود که پول‌هایی که باید به سمت عمران کشور برود امکان دارد به جیب‌های مردم سرازیر شود تا توده‌ها در کوتاه‌مدت راضی باشند.

فاصله تخصیص بودجه عمرانی با پیش‌بینی‌ها

اما در سوی دیگر این ماجرا، روند تخصیص بودجه عمرانی در سال‌های گذشته هم نشان می‌دهد روند تخصیص بودجه عمرانی به‌رغم تغییر دولت‌ها همیشه با ارقام پیش‌بینی شده فاصله‌ای فاحش داشته است. طی سال‌های ۷۶ تا ۸۹ بر اساس برآوردهای صورت گرفته توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به‌طور متوسط ۷۴ درصد بودجه عمرانی مصوب تخصیص پیدا کرده است؛ یعنی به‌طور متوسط هر ساله حدود ۲۶ درصد از بودجه‌ای که باید در امور زیربنایی کشور هزینه می‌شده یا تخصیص پیدا نکرده، یا صرف هزینه‌های جاری دولت‌ها شده است.

این مسئله به خوبی گویای یکی از دلایل تاخیر در اجرای طرح‌های عمرانی در کشور است؛ طرح‌هایی که مدت متوسط به اجرا درآمدن آنها بیش از یک دهه است و با افت کارایی طرح‌ها و انباشت زیان تحمیلی از این طرح‌ها مواجه می‌شویم.

مشکلات بودجه‌دهی

و اتمام فقط ۲۰ درصد پروژه‌های عمرانی

روند ضعیف بودجه‌دهی در سال ۸۹ هم باعث شد تا تنها ۲۰ درصد از پروژه‌هایی که باید در این سال به اتمام می‌رسید به بهره‌برداری برسد و این روند برای سال ۹۰ هم نگران‌کننده بود. حال آنکه بررسی وضعیت سال ۹۰ هم گویاست که بر اساس شنیده‌ها بودجه عمرانی اختصاص لازم را نداشته و با وجود بزرگ‌تر شدن اعداد، ارقام اختصاص نیافته هم بزرگ‌تر از قبل شده است. در این خصوص همانطور که در نمودار ذیل (نقل از خبرآنلاین) دیده می‌شود طرح‌های بهره‌برداری نشده هر سال بیشتر از قبل قد کشیده‌اند و نشان از کمبود بودجه دهی به این بخش دارد.

تخصیص ۵۵ درصد بودجه عمرانی

در ۸ ماهه سال ۹۰

یک عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به اینکه ۵۵ درصد بودجه عمرانی سال ۹۰ در ۸ ماهه اختصاص یافته است، گفت: چون درآمد دولت صرف پرداخت یارانه نقدی شده اختصاص بودجه عمرانی با مشکل مواجه شده است. عنایت‌الله هاشمی در مورد اختصاص بودجه عمرانی در سال ۹۰ گفت: گزارش مسئولان دولتی در کمیسیون عمران ارائه شده و اختصاص



دیگر بحث‌هایدکتر احمدی‌نژاد بود که برای سال ۹۰ وعده کرده بود اما آن چیزی که در این جلسه بسیار برجسته شد «خبر خوشحال‌کننده» رئیس کابینه بود که به نمایندگان گفت سهم اعتبارات عمرانی دارای یک جهش است تا طرح‌های نیمه‌کاره در سفرهای استانی و غیراستانی به اتمام برسد. ۴۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان عدد اعلامی کابینه بود که او، از نمایندگان خواست به گونه‌ای آن را در لایحه بودجه ۹۰ تصویب کنند که انسجامش حفظ شود.

بودجه مترقی و چند صفحه‌ای و ابهام در اجرا

لایحه بودجه چند صفحه‌ای سال ۹۰ که به‌زعم رئیس دولت بودجه‌ای عالی، مترقی و سازنده بود، تصویب شد اما انتقاد از آن ادامه داشت.

انتقادهای ابتدا این بود که در بودجه عمرانی تعریف زیربنایی درست نیست و به‌نظر می‌رسید که دولت توان اجرایی این بودجه را با چنین حجمی نداشته باشد. رشد ۲۰ درصدی کل بودجه در حالی بود که بودجه عمرانی کاهش یافت و بسیاری از پروژه‌های عمرانی زمینگیر بودند و حتی اجرای این هزینه‌ها بالاتر از هزینه ابلاغ شده بود.

این روند ناشی از وضعیت سال ۸۹ بود که ۳۸ هزار میلیارد تومان بودجه اعتبارات اجرای عمران اختصاص داده شده بود اما به خاطر هدفمند کردن یارانه‌ها این کار به تعویق افتاده بودند و به بزرگ‌ترین مشکل اعتباری اجرایی بدل شدند.

هشدار برای برداشتهای غیرموجه

به هر حال بودجه عمرانی سال ۹۰ یا همان سنگ بزرگ عمرانی دولت، با توجه به سابقه جذب پایین بودجه‌های عمرانی در سنوات گذشته، در سال ۹۰ هم باعث اتفاق خارق‌العاده‌ای در عرصه اجرایی و عمرانی کشور نشد و همچون گذشته دولت در این سال هم از منابع عمرانی برداشتهای غیرمرتبط را انجام داده است. اینگونه که گفته می‌شود پولی که به‌عنوان یارانه نقدی به مردم داده می‌شود ماهی یک‌هزار میلیارد تومانش از خزانه و از ردیف پروژه‌های عمرانی برداشته می‌شده است؛ هشدار که چندی‌پیش توسط محمد قسیم عثمانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس داده شد و تأکید داشت که میزان تخصیص بودجه‌های عمرانی با وجود گذشت ۸ ماه در



بودجه‌های عمرانی در موارد مختلف متفاوت بوده اما در مجموع ۵۵ درصد از بودجه عمرانی در سال جاری تخصیص داده شده که البته برخی از آنها با وجود اختصاص اعتبار، پرداخت نشده است. عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: مهم‌ترین بخش‌هایی که بودجه عمرانی را با وجود اختصاص اعتبار دریافت نکرده‌اند، بنیاد مسکن برای بهسازی روستاها و شرکت آبفای روستایی بوده است که بودجه این دو نهاد اختصاص یافته اما پولی پرداخت نشده است.

هاشمی در پاسخ به این پرسش که چرا بودجه عمرانی با وجود تخصیص پرداخت نشده است، گفت: سال ۸۹ نیز قسمت مهمی از بودجه‌های عمرانی در ۲۷ اسفندماه ابلاغ شد و سال ۹۰ نیز برای قضاوت در مورد بودجه عمرانی زود است اما چون درآمد دولت صرف پرداخت یارانه نقدی شده اختصاص بودجه عمرانی به این دو بخش با مشکل مواجه شده است.

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: در ۳ ماه اول سال حصولی درآمد مالیاتی و متفرقه با کمبود مواجه بود، اما در ماه‌های بعد نیز اکثر سود درآمدهای دولت صرف پرداخت یارانه نقدی شده و اختصاص بودجه عمرانی با کمبود مواجه شده است.

استفاده از بودجه عمرانی آری یا نه! مسئله این است

این در حالی است که مدیرعامل سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها در خصوص منابع مصرفی دولت در اجرای قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها گفت: دولت در اجرای قانون ریالی از بودجه‌های عمرانی استفاده نکرده است.

بهروز مرادی با انتقاد شدید از صحبت‌های یکی از نمایندگان مجلس، با تأکید بر اینکه مطالب کواکیبان کذب محض بوده است، اظهار داشت: قبل از اعلام هر مطلبی بهتر است افراد اطلاعات دقیقی از مسائل داشته باشند. وی با تأکید مجدد بر اینکه دولت در اجرای قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها ریالی از بودجه عمرانی استفاده نکرده است، تصریح کرد: دولت در اجرای قانون از منابع مشخص شده استفاده می‌کند.

مرادی ادامه داد: منابعی که در قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها از سوی دولت استفاده می‌شود در ۲ بخش کاملاً مشخص شده است، به طوری که بخشی از منابع درآمد حاصله از اجرای قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌هاست و بخش دیگر نیز منابعی است که بر اساس قانون در بودجه سال ۹۰ در نظر گرفته شده است.

مدیر عامل سازمان هدفمندی‌سازی یارانه‌ها افزود: مبنای پرداختی

در قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها چه در ماده ۷ «مردم» و چه در ماده ۸ «بنگاه‌ها، شهرداری‌ها و حمل‌ونقل» بر اساس قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها و قانون بودجه سال ۹۰ است.

انتظار شفاف‌سازی از سوی نهادهای نظارتی حال در نهایت با توجه به وقایع سال‌های اخیر و گفته‌ها و هشدارهای داده شده در ماه‌های اخیر و سال گذشته، باید سخنان کنونی مسئولان و کارشناسان را در کنار یکدیگر قرار داد تا دریابیم وقایعی رخ داده اما اینکه مستندات آن چه زمانی آشکار و اعلام خواهد شد بستگی به پیگیری نمایندگان و نهادهای نظارتی دارد؛ زیرا روند بودجه‌های عمرانی در سال‌های اخیر به خوبی گویاست که وضعیت کشور در توسعه زیرساخت‌ها مناسب نیست و وعده‌های سر داده شده برای اوراق مشارکت و جذب سرمایه‌های بخش خصوصی آنچنان نبوده که شعارش سر داده شده است.

در نهایت باید از نهادهای نظارتی درخواست کرد تا این وقایع را جدی‌تر رصد کنند و پیش از شروع روند بررسی بودجه ۹۱ ابهام‌های بودجه ۹۰ برای عامه و کارشناسان شفاف‌سازی شود. پایگاه اینترنتی قانون

۶۰ هزار میلیارد تومان؛ هزینه دیر کرد طرح‌های نیمه‌تمام در ۱۰ سال اخیر

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که در راستای بررسی لایحه بودجه سال ۹۱ منتشر ساخته اعلام کرده که روند تحقق خاتمه طرح‌های عمرانی طی سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ نشان می‌دهد طی این سال‌ها به‌طور متوسط از ۴۷۳ طرح عمرانی که باید به صورت سالانه در کشور به پایان برسند تنها ۲۸ درصد معادل ۱۳۴ طرح به اتمام رسیده و ۷۲ درصد طرح‌ها خاتمه نیافته و هزینه‌ای معادل ۷۵/۹۵ هزار میلیارد تومان مازاد بر پیش‌بینی قوانین بودجه بر اقتصاد کشور تحمیل شده است.

این هزینه حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان یا ۷۵/۹۵ هزار میلیارد تومانی که هزینه دیر کرد در خاتمه طرح‌ها محسوب می‌شود از متوسط سالانه لازم برای به اتمام رساندن طرح‌ها بیشتر بوده و به‌طور متوسط به میزان ۲۴۵ درصد اعتبار مازاد بر قانون بودجه به هر طرح تخصیص پیدا کرده تا طرح‌ها به اتمام برسند. به عبارت ساده‌تر هر طرح عمرانی ۵/۲ برابر از قیمت واقعی آن هزینه بر می‌دارد. عمران و آبادانی و طرح‌های زیربنایی کشور در برنامه‌های توسعه‌ای از جایگاه رفیعی برخوردار بوده و بخش مفصلی را نیز به خود اختصاص داده است اما برخی از این برنامه‌های گنجانده شده در برنامه توسعه، گویا دستمایه رنجش اقتصاد ایران بوده که از جمله آنها می‌توان به طولانی شدن زمان اتمام طرح‌های عمرانی ملی و استانی که روزگاری کلنگ احداث آن با هدف ارتقای سطح خدمات و تولید به زمین زده شد و در سالیان اخیر تیزی آن بر حنجره اقتصاد کشور عمود شده، اشاره داشت.

در لایحه برنامه پنجم توسعه هنگامی که پای اقتصاد به میان می‌آید، بیشتر همان چیزهایی مطرح می‌شود که گهگاه در سال‌های گذشته نیز در برنامه توسعه‌ای گنجانده شد اما در عمل



ملی وجود داشته که از این رقم بالغ بر ۳۹ درصد از طرح‌ها از نظر پیشرفت فیزیکی بر اساس آخرین برآوردها رقمی زیر ۴۰ درصد را به خود اختصاص داده‌اند.

این گزارش که بر اساس وضعیت ۳۵۱۳ پروژه عمرانی ملی تنظیم شده مبین آن است که هم اکنون بیش از ۱۳۷ پروژه عمرانی پیشرفتی زیر ۴۰ درصد داشته‌اند و البته گزارش فوق در برگیرنده تنها ۷۰ درصد از پروژه‌های عمرانی در سطح ملی است که در زمان تدوین آمارهای فوق مورد بازرسی و نظارت قرار گرفته‌اند و می‌توان استنباط کرد میزان پروژه‌هایی با پیشرفت زیر ۴۰ درصد بیش از ۳۹ درصد بود؛ اگر تمامی پروژه‌های عمرانی در دست اجرای کشور مورد نظارت قرار می‌گرفت با وجود عزم دولت برای ارتقای سطح رفاهی و عمرانی در استان‌های محروم اما همچنان ۸ استان کشور سهم بیشتری در فقدان پیشرفت و به ثمر رسیدن پروژه‌های عمرانی ملی در قیاس با سایر استان‌ها دارند؛ خراسان جنوبی، لرستان، کهگیلویه و بویراحمد، گلستان، قم، خوزستان، ایلام و کرمانشاه.

بنابراین در استان‌های یادشده بیش از ۶۱ درصد از پروژه‌های عمرانی زیر ۶۰ درصد پیشرفت داشته‌اند؛ هر چند که متوسط پیشرفت پروژه‌های عمرانی ملی در دیگر استان‌ها نشان می‌دهد که ۴۴ درصد از پروژه‌ها زیر ۶۰ درصد پیشرفت داشته‌اند. تأخیر در بهره‌برداری از طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی ملی و استانی در حالی به یکی از چالش‌های جدی عرصه اقتصاد ملی مبدل شده که به‌نظر می‌رسد دولت با افزایش سهم بودجه عمرانی عزم آن کرده تا طرح‌های نیمه‌تمام را به سرمنزل مقصود برساند.

بنابر آنچه در قالب لایحه بودجه سال ۹۰ تدوین شده و از تصویب مجلس شورای اسلامی گذشته است حجم کل بودجه سال ۹۰ حدود ۵۰۸ هزار میلیارد تومان بوده و حجم بودجه عمرانی نیز از حدود ۳۱ هزار میلیارد تومان در سال ۸۹، به رقم ۳۵ هزار میلیارد تومان در سال ۹۰ افزایش یافت.

به اعتقاد وزیر امور اقتصادی و دارایی با کاهش بودجه عمرانی در راستای افزایش تلاش مدیران دولتی برای جلب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی داخلی و خارجی، اقتصاد کشور را می‌توان به سمتی سوق داد که اجازه حضور بخش خصوصی در فعالیت‌هایی که تاکنون حضور نداشته را فراهم آورد؛ دستگاه‌های اجرایی و استان‌ها ملزم به تأمین بخشی از بودجه‌های عمرانی طرح‌ها خواهند بود. بنابراین با استناد به این گفته و طبق قانون اصل ۴۴ گویی که سرمایه‌گذاری و فعالیت دولت در بسیاری از بخش‌ها و



وقع چندانی به آن نهاده نشد و آن چیزی نیست جز طولانی شدن زمان طرح‌های نیمه‌تمام ملی و استانی و تحمیل زیان هنگفت به اقتصاد ملی.

برخی گزارش‌ها از وجود ۹ هزار و ۸۰۰ پروژه عمرانی ملی و ۴۵ هزار پروژه استانی نیمه‌تمام و در حال اجرا در کشور حکایت می‌کند؛ رقمی که شاید در طول سالیان اخیر همواره تلاش شده از تعداد آنها به‌طور جد کاسته شود.

در نگاهی اجمالی به‌نظر می‌رسد تلاش دولت‌ها در راستای به اتمام رساندن طرح‌های عمرانی نیمه‌تمام استانی و ملی و کاستن از تعداد آنها بوده؛ هر چند که به‌نظر می‌رسد به‌پایان رساندن خیل عظیم این طرح‌ها منوط به نزدن کلنگ طرح‌های جدید و ابرام و پافشاری بر اتمام طرح‌های عهد ماضی است.

برآورد عدم‌النفع سرمایه‌های رسوب شده در طرح‌های نیمه‌کاره برای هر سال یکصد هزار میلیارد ریال بوده که تاخیرهای مداوم در بهره‌برداری از پروژه‌ها، طی سال‌های اخیر، به‌طور متوسط هر سال ۳۰ هزار میلیارد ریال هزینه اضافی بر بودجه دولت تحمیل کرده است.

به‌راستی آیا تاکنون به تأثیرات ناخوشایند تأخیر در بهره‌برداری از طرح‌های نیمه‌تمام ملی و استانی که سبب اتلاف منابع، افزایش هزینه تمام‌شده، کاهش بازده سرمایه‌گذاری و نرخ رشد اقتصادی شده با دیده دقت نگریسته شده است.

به نیکی معلوم است سرمایه‌گذاری عمرانی دولت، مقدمه کارکرد مولد بخش خصوصی است، مشروط بر آنکه این سرمایه‌گذاری، با بهره‌وری همراه و از نظر حجم و ترکیب با وضعیت کلان اقتصادی خوانایی داشته باشد.

به‌نظر می‌رسد به‌دلیل آنکه اتمام پروژه‌ها نیازمند فرایندی است که شامل موافقتنامه، تخصیص اعتبار و اجرای مطلوب برنامه‌های اجرایی می‌شود، بودجه‌ریزی به‌ظاهر استاندارد که براساس قدرت چانه‌زنی صورت می‌گیرد، یکی از مهم‌ترین دلایل تأخیر در اتمام پروژه‌ها باشد. البته در این دسته‌بندی، کمبود اعتبار گهگاه سهمی ۳۶ درصدی در تأخیر پروژه‌های ملی و عمرانی نیز داشته است.

به‌دنبال مشکلات ناشی از نارسایی‌های مالی و اعتباری، ضعف دستگاه‌های اجرایی در انجام وظایف عمرانی محوله، با ۵/۸ درصد، یکی دیگر از عمده‌ترین دلایل تأخیر پروژه‌ها بوده است.

به همین موازات، ۴/۸ درصد از علل تأخیر در پروژه‌ها نیز به مشکلات پیمانکاری برمی‌گردد. این درصد در برخی از وزارتخانه‌ها از جمله راه و شهرسازی با ۳/۱۴ درصد، صنعت، معدن و تجارت با ۲/۱۳ درصد و وزارت نیرو نیز با ۱۰ درصد، بیش از متوسط کل کشور -۴/۸ درصد- است.

علاوه بر علل عنوان شده، می‌توان به معضلات مربوط به زمین محل احداث پروژه، مطالعه، تدارکات و ماشین‌آلات مورد نیاز، مشاور طراح و مشاور ناظر پروژه اشاره داشت که هر کدام به ترتیب ۸،۴، ۴، ۷، ۳، ۵ و یک‌درصد از علل تأخیر پروژه‌های عمرانی را شامل می‌شوند.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی که منتشر ساخته اعلام کرده بالغ بر ۱۹ میلیارد دلار پروژه نیمه‌تمام در سطح



پروژه‌های ناتمام در گوشه و کنار کشور

به جز موارد یاد شده طرح‌های بسیاری هستند که در انتظار تکمیل به سر می‌برند که سعی شده در این کوتاه به برخی از آنها اشاره شود.

اعتبارات ملی برای آبادانی روستاها

معاون عمرانی استاندار ایلام از تخصیص ۸۰۰ میلیون ریال از محل اعتبارات ملی برای عمران و آبادانی روستای انجیره در شهرستان آبدانان خبر داد. کرمی در نشست بررسی مشکلات روستای انجیره گفت: این میزان اعتبار در جهت ایجاد کانال‌های سنگی، جدول، فضای سبز و پیاده‌رو در روستای انجیره هزینه خواهد شد. وی با بیان اینکه مردم روستاهای شهرستان آبدانان و به‌ویژه روستای انجیره، مردمانی سختکوش و پرتلاش هستند، گفت: فعالیت مردم روستای انجیره در امور گوناگون کشاورزی دامداری و توپوگرافی شدید منطقه، اهمیت رسیدگی به مسائل و مشکلات این روستا را دوچندان ساخته است. کرمی وجود ظرفیت‌های اساسی در روستای انجیره را مهم و ارزشمند توصیف کرد و یاد آور شد: باید فعالیت دستگاه‌ها در مرتفع کردن مشکلات روستا به‌گونه‌ای باشد که زندگی در انجیره تثبیت و مهاجرت به شهرها متوقف شود. معاون عمرانی استاندار ایلام در ادامه گفت: مهم‌ترین مشکل روستای انجیره، اجرانشدن طرح هادی است که با عملیاتی شدن آن، زمینه برای مرتفع شدن سایر مسائل و مشکلات این منطقه فراهم خواهد شد. وی کمبود آب شرب، برق، اشتغال و بهداشت و درمان را از دیگر مشکلات روستای انجیره عنوان کرد و اظهار داشت: با توجه به اینکه

طرح‌ها محدود به ۲۰ درصد می‌شود.

از دیگر سو، دولت با ارسال لایحه‌ای به مجلس شورای اسلامی تصمیم گرفت که نحوه واگذاری طرح‌های نیمه تمام عمرانی را اصلاح کند؛ براساس (الف-۲) بند ۸ قانون بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور به دستگاه‌های اجرایی اجازه داده شده طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نیمه تمام، تکمیل شده و آماده بهره‌برداری ملی و استانی از محل منابع داخلی از جمله طرح‌های فصل‌های بهداشت و سلامت، آموزش، توسعه علوم و فناوری و فرهنگی و هنر، رسانه‌های جمعی و گردشگری را به شرط حفظ موضوع و کاربری این طرح‌ها به صورت نقد و اقساط به متقاضیان بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار کنند.

براین اساس، وجوه حاصل از واگذاری‌ها به حساب درآمد عمومی نزد خزانه‌داری کل، واریز شده و معادل صددرصد آن از محل اعتبار در اختیار دستگاه واگذار کننده قرار می‌گیرد تا برای تکمیل طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نیمه‌تمام یا برای پرداخت تسهیلات در قالب وجوه اداره شده به خریداران طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای هزینه کند.

در حالی سال ۹۰ به پایان رسید و بودجه سال ۹۱ نیز در التهاب تصویب در صحن علنی مجلس به سر می‌برد که بار سنگین طرح‌های نیمه تمام همچنان بر دوش اقتصاد نه چندان پرشتاب کشور سنگینی می‌کند. اگر چه رئیس‌جمهور در ابتدای سال ۹۱ وعده داد تا پایان عمر دولت دهم همه پروژه‌های ناتمام به بهره‌برداری می‌رسند اما با این شرایط، بیشتر احتمال آن می‌رود که بخش عمده‌ای از پروژه‌های عمرانی زمانی تعریف و اجرا شده‌اند که فاقد بودجه کافی بوده یا طرح‌های تنظیم شده به دلیل سردرگمی مجریان یا ابتدا به ساکن توجیه اقتصادی نداشته‌اند و یا در اثر مرور زمان نیز توجیه خود را از دست داده‌اند. به‌راستی زمان باز شدن گره‌های کور طرح‌های ناتمام از پای اقتصاد کشور کی فرا می‌رسد؟



سفرهای استانی دولت به استان زنجان تنها حدود نیمی از مصوبات که بیشتر شامل سالن‌های ورزشی و چمن مصنوعی است اجرایی شده است. وی تصریح کرد: در دور سوم سفرهای هیأت دولت به زنجان به علت تعجیل در اجرایی کردن مصوبات دولت با عدم تأمین اعتبار و بودجه کافی موجب شده تا پروژه‌ها با مشکلات فنی به صورت نیمه تمام رها شوند. نصیری قیداری خاطرنشان کرد: از جمله پروژه‌های مهم نیمه تمام در استان زنجان پالایشگاه نفت و دوبانده کردن راه آهن زنجان - تهران است.

نیمه تمام ماندن پروژه‌ها در خوزستان

یکی از نمایندگان استان خوزستان در مجلس شورای اسلامی کمبود اعتبارات در نظر گرفته شده برای پروژه‌های عمرانی شهرستان‌های شوشتر و گتوند را عامل ناتمام ماندن آنها دانست. سیدمحمد سادات ابراهیمی، نماینده شهرهای شوشتر و گتوند گفت: استان خوزستان، استانی نفت‌خیز و دارای منابع غنی گاز است اما متأسفانه هنوز بسیاری از مردم این استان از نعمت گاز برخوردار نیستند. به گفته این نماینده، وزیر سابق نفت دستور صریحی برای گازرسانی به مناطق محروم استان خوزستان صادر کرده است اما شرکت گاز این دستور را به دلیل اینکه فاقد پشتوانه مالی بود، عملیاتی نکرد. سادات ابراهیمی پروژه‌های آبیاری و زهکشی زمین‌های زراعی، پروژه نوسازی و بازسازی مدارس و دبیرستان‌ها، پروژه آبرسانی به ۴۸ روستای شرق «گرگر»، پروژه احداث ورزشی کارگری و احداث زندان در شهرستان شوشتر با وجود تهیه زمین توسط مسئولان محلی را از جمله پروژه‌هایی برشمرد که به دلیل کمبود اعتبارات ناتمام مانده و قابل بهره‌برداری نیستند.

خدمات رسانی به روستاها از مهم‌ترین مباحث نظام جمهوری اسلامی است، شایسته است.

نیمه کاره بودن پروژه‌های سفرهای استانی اول و دوم در گلستان نماینده مردم گرگان و آق قلا در مجلس شورای اسلامی تعداد مصوبات اجرا شده سفرهای استانی در گلستان را بسیار بیشتر از حجم آنها دانسته و از عدم پیشرفت فیزیکی پروژه‌های کلان در این استان انتقاد کرد. عبدالحسین ناصری، سخنگوی کمیسیون شوراهای مجلس ادامه داد: از نظر تعداد بیش از ۹۰ درصد از مصوبات دور نخست و ۷۵ درصد از مصوبات دور دوم سفرهای استانی دولت در گلستان اجرایی شده‌اند؛ این در حالی است که از نظر حجم پروژه‌های بزرگ و کلان در سطح این استان مسکوت مانده و پیشرفت چشمگیری نداشته‌اند. وی بهره‌برداری از پالایشگاه نفت گلستان در بهار سال گذشته، زهکشی ۲۸۰ هزار هکتار از اراضی استان و طرح ماهی‌های خاویاری را از بزرگ‌ترین پروژه‌های استان گلستان دانست که تاکنون اقدام عملی قابل‌ذکری در خصوص آنها صورت نگرفته است. ناصری حجم مصوبات اجرا شده دولت در استان گلستان را حدود ۲۲ تا ۲۳ درصد دانست و توجه ویژه دولت به عملیاتی شدن هر چه سریع‌تر این پروژه‌ها را از ضروریات عنوان کرد.

نیمه کاره بودن نیمی از پروژه‌ها در زنجان

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی با اشاره به سفرهای هیأت دولت به استان زنجان تاکنون پروژه‌های نیمه کاره بوده و پیشرفتی در پروژه‌های افتتاحی در مرکز این استان به چشم نمی‌خورد. سعدالله نصیری قیداری بیان کرد: طی ۳ دور



رییس کانون سراسری انبوه‌سازان اعلام کرد:

عمده احتکار مربوط به زمین است

این‌که ساخت مسکن در سال ۹۱ به سمت مسکن خودمالک هدایت می‌شود، اظهار کرد: پیشنهاد ما این است که ساخت مسکن به صورت رقابتی انجام شود. وی با اشاره به اینکه ممکن است به مسکن خودمالکی تسهیلات با سود یارانه‌ای اختصاص داده شود، اضافه کرد: در این روش ساخت مسکن، مالکیت زمین نیز واگذار می‌شود. رهبر با اشاره به این‌که در این روش متقاضیان باید واجد شرایط مسکن مهر باشند، تصریح کرد: اقشار دهک‌های متوسط و رو به بالا از این طرح استقبال خواهند کرد. رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان با اشاره به این‌که ساخت و ساز در این روش با نظارت دولت صورت می‌گیرد، ادامه داد: همچنین در مسکن مهر خود مالک ساخت و ساز به صورت رقابتی و با کیفیت و خدمات بالاتر انجام می‌شود. رهبر در پایان گفت: در حال مذاکره برای ساخت مسکن مهر در بافت‌های فرسوده و سایر مناطق داخل شهرها که دارای امکانات هستند، هستیم.

مالکان، خرید واحد مسکونی برای فرزندان یا فاصله زمانی ساخت تا فروش واحد مسکونی اشاره کرد. رهبر در ادامه با بیان این‌که اصطلاح احتکار مسکن معقول نیست، تصریح کرد: به نفع انبوه‌سازان است که برای گردش سرمایه خود و آغاز پروژه جدید، واحدهای ساخته شده را به فروش برسانند. رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان با بیان این‌که احتکار و سرمایه‌گذاری سودجویانه بیشتر در بخش زمین صورت می‌گیرد، ادامه داد: اگر میزان عرضه و تقاضا متعادل نباشد، مجددا شاهد رشد جهشی قیمت مسکن خواهیم بود. وی با بیان این‌که در سال جاری در بخش مسکن اقشار توانمند جامعه افزایش قیمت داشته‌ایم، خاطر نشان کرد: در بخش اجاره نیز افزایش قیمت در مورد مسکن دهک‌های رو به بالای جامعه رخ داد بنابراین برای کنترل قیمت در این بخش‌ها باید اقدام به تولید مسکن برای دهک‌های متوسط و بالایی جامعه کنیم. رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان با بیان

خبرگزاری ایسنا: رییس کانون سراسری انبوه‌سازان با اشاره به اینکه بیشترین تقاضای مسکن مربوط به پایتخت است، تصریح کرد: اصطلاح احتکار مسکن معقول نیست و عمده احتکار مربوط به زمین است. ایرج رهبر - رییس کانون سراسری انبوه‌سازان - با اشاره به اینکه در صورت ایجاد تعادل بین عرضه و تقاضا قیمت‌ها ثابت می‌شوند، اظهار کرد: بیشترین تقاضای مسکن مربوط به پایتخت است و نوسانات قیمت در پایتخت و کلانشهرها روی قیمت مسکن در سایر شهرها تاثیر می‌گذارد. رییس کانون سراسری انبوه‌سازان با بیان این‌که کلانشهرها بیشترین تقاضای مسکن را دارند، اضافه کرد: روز به روز به میزان نیاز مسکن در کشور افزوده می‌شود. وی با اشاره به اینکه در کلیه کشورها تعدادی خانه خالی وجود دارد اما استاندارد تعداد خانه‌های خالی چهار درصد است، تصریح کرد: وجود خانه‌های خالی دلایل متعددی دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به مهاجرت

استاندار بصره:

شرکت‌های ایرانی در ساخت ۲۵۰ هزار واحد مسکونی مورد نیاز در بصره مشارکت کنند



سه شهرک جدید داریم که امید می‌رود از توان شرکت‌های ایرانی مرتبط در امر ساخت مسکن به ویژه شرکت‌های موجود در آبادان بهره بگیریم. به گفته وی به طور مثال در منطقه‌ای نزدیک شط العرب نیاز به ساخت ۱۰ هزار واحد مسکونی جدید است.

علاوه بر ساخت مسکن نیاز به آماده سازی زیر ساخت‌ها نیز داریم. استاندار بصره با اشاره به بازدید از مسکن مهر آبادان تصریح کرد: ساخت شش هزار واحد مسکونی در ظرف دو سال در این شهر بسیار مناسب و مطلوب است. خلف عبدالصمد خلف یادآور شد: ما در بصره نیاز به ساخت

خبرگزاری ایلنا: استاندار بصره از شرکت‌های مقتدر و توانمند ایرانی در بحث ساخت و ساز مسکن خواست تا در ساخت ۲۵۰ هزار واحد مسکونی مورد نیاز در این استان مشارکت کنند. دکتر «خلف عبدالصمد خلف» در جریان بازدید از مسکن مهر آبادان در گفت‌وگو با خبرنگاران گفت: استان بصره نیاز مبرمی به واحدهای مسکن جدید دارد به نحوی که این کمبود به شکل یک مشکل حاد نمود پیدا کرده است. او افزود: سفر به آبادان و بازدید از مسکن مهر این شهرستان در راستای گفت‌وگو با مسئولان و شرکتهای توانمند و مقتدر در امر ساخت و ساز مسکن برای کمک به ساخت مسکن در استان بصره صورت گرفته است. وی با بیان اینکه ساخت مسکن در بصره شرایط خاص خود را طلب می‌کند اظهار داشت:



بزرگ‌ترین آبشار خاورمیانه در شمال خوزستان

رسیدن به آبشار باید از میان روستای بسیار زیبای «دادا» و از دل درختان انار و کشتزارهای شوی عبور کرد. مسیر دوم از راه شهرستان دورود و مسیر سوم از سمت منطقه سردشت دزفول و پیرچل است.

از دزفول به طرف منطقه شهیون مسیری ماشین‌رو وجود دارد که تا نزدیکی آبشار ادامه می‌یابد. از آنجا که تا به حال مسیر ماشین‌رو برای رفتن به این منطقه وجود نداشته است محوطه، بکر و دست‌نخورده مانده است. در سالهای اخیر با بهسازی بخشی از جاده امکان رسیدن به آبشار سهل‌تر از قبل شده؛ با این حال همراه داشتن کوهنورد با تجربه باعث اطمینان خاطر و آرامش بیشتری خواهد بود. این منطقه زیستگاه غنی حیات‌وحش از جمله گل، بز، پلنگ، خرس و سمندر ایرانی و پوشیده از درختان زاگرسی چون بلوط است. از آنجا که این آبشار در شمال استان خوزستان و رشته کوه‌های زاگرس واقع شده، منطقه آن در اواخر فصل بهار و در طول فصل تابستان هوای گرمی دارد اما هم‌اکنون تا اواخر ماه اردیبهشت می‌توانید هوای خنک منطقه را به همراه محیطی سرسبز و زیبا تجربه کنید.

آبشار شوی، بزرگ‌ترین و یکی از زیباترین آبشارهای ایران در رشته کوه‌های زاگرس است. این آبشار در سردشت دزفول و با فاصله کمی از استان لرستان در ۱۰ کیلومتری ایستگاه راه‌آهن تله‌زنگ و در مسیر راه‌آهن سراسری تهران - جنوب واقع شده است. شوی به زبان لری نامی زنانه به معنی لطافت است. آبشار بعد از بیرون آمدن از غاری، با ارتفاع حدود ۹۵ تا ۱۰۰ متر و عرض ۴۰ متر از گردنه‌ای بلند به پایین سرازیر می‌شود و بعد از عبور از کوه‌ها و دره‌ها به سد دز می‌ریزد. در نزدیکی آبشار اصلی آبشار بزرگ دیگری قرار دارد که آن را آبشار دوم شوی می‌نامند. اگر به این منطقه سفر کردید، بدانید به دیدن بزرگترین آبشار خاورمیانه رفته‌اید. از ویژگی‌های آبشار شوی این است که تا چند صدمتری آبشار نشانی از آن نمی‌بینید اما پس از عبور از پیچی در منطقه‌ای کوهستانی با شیبهای تند، آبشاری زیبا و باشکوه را در برابر خود مشاهده می‌کنید. نسیم خنک آبشار و زیبایی طبیعی منطقه خستگی راه را از تن همه مسافران به در می‌کند. برای رسیدن به این آبشار مسیرهای دستیابی مختلفی وجود دارد؛ مسیر اول از طریق ایستگاه راه‌آهن تله‌زنگ است که برای



سال نو

سال جدید یک فرصت است؛ فرصتی برای ما تا با هدف‌ها و آرزوهایمان که همه ما آن‌ها را تصمیمات سال جدید می‌نامیم، یکی شویم. در سال جدید هدفمان چیست؟ آیا در را به روی سال قدیمی می‌بندیم؟ آیا روشهای قدیمی را رها و با نیروی جدیدی سال تازه را آغاز می‌کنیم؟

آیا با دست‌های خالی به استقبال سال جدید می‌رویم؟ در سال گذشته، برنده شدیم، باختیم... لذت بردیم، درد کشیدیم؛ اتفاق‌ها افتادند و تاثیرشان را گذاشتند.

و ما کجا بودیم؟ در مرکز دایره، همه این‌ها را تجربه کردیم؟ هنگامی که سال جدید آغاز شد با سال قدیمی چه می‌کنیم؟ می‌توانیم به سال ۹۰ بیاویم یا دست‌هایمان را باز کنیم و اجازه دهیم سال جدید در آغوشمان بگیرد؟

خلیل جبران می‌گوید: «همه ما همانند رودخانه، به سمت اقیانوس جریان داریم...» و در آن لحظه هنگامی که آب رودخانه به درون آب‌های اقیانوس می‌ریزد، رودخانه‌ها پس از طی هزاران کیلومتر، به اقیانوس تبدیل می‌شوند. هنگامی وارد سال جدید می‌شویم آیا این اتفاق برایمان رخ می‌دهد؟ آیا گذشته‌مان را کنار می‌گذاریم؟

اگر اجازه ندهیم سال نو مسائل را حل کند چطور می‌توانیم، هوشیار و تیزبین، وارد سال جدید شویم و تصمیمات جدیدمان را اجرا کنیم؟ حتی کودکی که روی تاب نشسته می‌داند نمی‌تواند در موقعیت ثابت حرکت کند. تا زمانی که به گذشته خیره شده‌ایم از موقعیت‌مان حرکتی نمی‌کنیم.

آیا نگران ناشناخته‌هایی هستیم که در سال جدید نهفته شده؟ آیا این مسئله مهم‌تر از دانستن این موضوع است که ما سال قبل را پشت سر گذاشته‌ایم؟ ما نمی‌توانیم به گذشته برگردیم، پس چرا زمانمان را برای نگاه کردن به گذشته تلف می‌کنیم؟ چرا به جلو نگاه نمی‌کنیم؟ این پند خوبی است که کهنه‌ها را رها کنیم، بارمان را سبک کنیم، تا بتوانیم به چیزی نو دست یابیم. این روشنی است که یک زندگی را پرماجرا و هیجان‌آور می‌سازد.

چه کاری باید انجام دهیم تا آماده سال جدید شویم؟ چه اموری را باید رها کنیم تا تصمیم‌های سال جدیدمان را عملی کنیم؟

انتخابی وجود دارد، ناشناخته‌ها را انتخاب می‌کنیم یا انتخابمان همان رفتارهای قبلی است؟

از یک گروه از دانش‌آموز خواسته شد اسامی عجایب هفتگانه را بنویسند...
علی‌رغم اختلاف نظر، اکثراً موارد زیر را جزو عجایب هفت گانه نام بردند:
اهرام مصر، تاج محل، دره بزرگ (به نام گراند کنیون در امریکا)، کانال پاناما، کلیسای پطرس مقدس، دیوار بزرگ چین، آبشار نیاگارا...
آموزگار هنگام جمع کردن نوشته‌های دانش‌آموزان، متوجه شد که یکی از آنها هنوز کارش را تمام نکرده است.
از دخترک پرسید که آیا مشکلی دارد؟
دختر جواب داد: بله کمی مشکل دارم، چون تعداد شگفتی‌ها خیلی زیاد است و نمی‌دانم کدام را بنویسم...!
آموزگار گفت: آنهایی را که نوشته‌ای نام ببر شاید ما هم بتوانیم کمک کنیم...
دخترک با تردید چنین خواند:
به نظر من عجایب هفت گانه دنیا عبارتند از: دیدن، شنیدن، لمس کردن، چشیدن، احساس کردن، خندیدن، دوست داشتن و...
اتاق در چنان سکوتی فرو رفت که حتی صدای زمین افتادن سنجاقی شنیده می‌شد...!
آن چیزهایی که به نظرمان ساده و معمولی می‌رسند، آنها را نادیده و دست کم می‌گیریم، حقیقتاً شگفت‌انگیزند...
با ملایمت به یادمان می‌آورند که با ارزش‌ترین چیزهای زندگی ساخته دست انسان نیستند و آنها را نمی‌توان خرید، آن قدر خود را مشغول نکنیم که بی‌توجه از کنارشان بگذریم...





گوته می گوید:

اگر ثروتمند نیستم مهم نیست، بسیاری از مردم ثروتمند نیستند؛
اگر سالم نیستم، هستند افرادی که با معلولیت و بیماری زندگی
می کنند؛

اگر زیبا نیستم برخورد درست با زشتی هم وجود دارد؛

اگر جوان نیستم، همه با چهره پیری مواجه می شوند؛

اگر تحصیلات عالی ندارم با کمی سواد هم می توان زندگی کرد؛

اگر قدرت سیاسی و مقام ندارم، مشاغل مهم متعلق به معدودی
انسان هاست؛

اما، اگر «عزت نفس ندارم»، باید بروم بمیرم که هیچ ندارم.



درد مشترک از دو مرد بزرگ

درد من تنهایی نیست؛ بلکه مرگ ملتی است که گدایی را قناعت، بی عرضگی را صبر، و با تبسمی بر لب این
حماقت را حکمت خدا می دانند. «گاندی»

درد من مهار بر که نیست؛

درد من زیستن با ماهیانی است که فکر دریا به ذهنشان خطور نکرده است. «دکتر مصدق»

دعاگو

امیری پیش عابدی رفت. گفت: برای من دعا کن!
عابد گفت: یا امیر! خلقی کثیر بر در هستند که ترا
نفرین می کنند!

حکمت بعضی چیزها

شخصی گفت: موی سر من سفید شده است و موی
محاسنم سیاه است. مخاطبی گفت: سبب این ظاهر است!
موی سر از موی ریش قریب به بیست سال بزرگ تر است!

رکوردهای ایران در گینس

- ۱- رشد در طول ۲۷ سال ۱۳۴۹-۱۳۸۷، شتاب رشدی یازده برابر متوسط جهان در سال ۱۳۸۸، رشد سالانه کنونی ۲۵/۷ درصد
- ۲۱- بزرگترین سیستم بانکی اسلامی (کل سرمایه ۲۳۶ میلیارد دلار)
- ۲۲- بالاترین میزان وابستگی به انرژی (بیشترین اتلاف انرژی در جهان)
- ۲۳- بزرگترین منابع انرژی هیدروکربن (گاز و نفت با هم، با ارزش ۱۴۰۰۰ میلیارد دلار بر حسب قیمت جهانی ۷۵ دلار هر بشکه نفت)
- ۲۴- بالاترین تناسب ذخایر به تولید برای نفت در جهان (با میزان تولید کنونی ایران معادل ۸۹ سال ذخایر نفتی دارد)
- ۲۵- بزرگترین فوران چاه نفت در تاریخ (نشت چاه نفتی قم در سال ۱۳۳۵ سه ماه ادامه داشت با فوران روزی ۱۲۵۰۰۰ بشکه نفت، ارتفاع فوران ۵۲ متر، مقایسه با نشت نفتی خلیج مکزیکو با خروج سه ماه ۵۳۰۰۰ بشکه در روز)
- ۲۶- بالاترین آلودگی دی اکسید گوگرد در هوای شهری به ویژه کلانشهر تهران
- ۲۷- قدیمی ترین منبع مصنوعی یا ساختگی آبی جهان با قدمت ۲۷۰۰ سال (قنات گناده آباد هنوز هم آب ۴۰ هزار نفر را فراهم می کند)
- ۲۸- بزرگترین مجموعه جواهرات در جهان (جوهرات شاهی ایران در موزه بانک مرکزی ایران بزرگترین گنجینه جواهرات جهان است)
- ۲۹- کهن ترین امپراتوری جهان (هخامنشیان اولین ابرقدرت تاریخ بودند و در اوج قدرت بر ۴۴ درصد کل جمعیت جهان حکومت می کردند که این بالاترین درصد جمعیت تحت یک دولت در تاریخ هم هست)
- ۳۰- بیشترین تعداد تلفات در جنگ شیمیایی (۱۰۰ هزار کشته و ۱۰۰ هزار زخمی در جنگ با صدام، ایران همچنین دومین رتبه تلفات تاریخ را در جنگ تحمیلی بر اثر سلاح های کشتار دستجمعی بعد از ژاپن دارد)
- ۳۱- بیشترین تعداد و تناسب شیعیان در جهان (۸۹ درصد جمعیت ایران)
- ۳۲- بالاترین رشد مصرف گاز طبیعی
- ۳۳- بیشترین رشد تعداد خودروهای گازسوز

- ۱- بیشترین تولید پسته
- ۲- بیشترین تولید خاویار
- ۳- بیشترین تولید خانواده از گروه توت
- ۴- بیشترین تولید زعفران (۸۰ درصد کل تولید جهانی)
- ۵- بیشترین تولید زرشک
- ۶- بیشترین تولید میوه آلبومی (از قبیل شفت آلو و گیلاس و غیره)
- ۷- بالاترین دمای ثبت شده روی سطح زمین (۷۰/۷ درجه سانتیگراد در بیابان لوت) (محل گندم بریان) در منطقه شهداد
- ۸- بیشترین تلفات انسانی در سرما و کولاک برفی (۴۰۰۰ نفر در کولاک سال ۱۳۵۰ کشته شدند، میزان بارش برف ۸ متر در ۵ روز)
- ۹- بزرگترین واردکننده گندم
- ۱۰- بیشترین مهاجرت نخبگان
- ۱۱- بیشترین نسبت زن به مرد در مدارس و دانشگاهها (۱/۲۳ زن در مقابل هر مرد)
- ۱۲- بیشترین تعداد زمین لرزه های بزرگ (بالای ۵/۵ ریشتر)
- ۱۳- دقیقترین تقویم دنیا (تقویم جلالی)
- ۱۴- بیشترین تعداد تغییر پایتخت در طول تاریخ (تهران سی و دومین پایتخت ایرانست)
- ۱۵- کهن ترین کشور دنیا (تاسیس شده در ۳۲۰۰ سال قبل از میلاد مسیح)
- ۱۶- میزبان بزرگترین جمعیت مهاجر جهان (اکثرا عراقی و افغانی)
- ۱۷- بزرگترین تولیدکننده فیروزه
- ۱۸- بزرگترین منابع روی در جهان
- ۱۹- بزرگترین تولیدکننده و صادرکننده فرش های دستبافت (۷۵ درصد کل تولید جهانی)
- ۲۰- بیشترین شتاب پیشرفت تولید علم و تکنولوژی در جهان (۳۴۰۰۰ درصد)



نگرشی اجمالی بر ادبیات اقتصادی و مالی

دکتر غلامرضا علی زاده

گمرک

معادل واژه گمرک در زبان انگلیسی Customs و در زبان فرانسوی Douane می باشد که مشتقی از کلمه لاتین Com-mercium به معنی تجارت و مبادله کالا است که در تعریف آن می توان گفت سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صادراتی و همچنین واردات ترانزیت و صادرات کالا می باشد.

منطقه آزاد (Free Zone)

قسمتی از یک قلمرو سیاسی است که کالای عرضه شده در آنجا از لحاظ ارتباط حقوق و عوارض ورودی، به طور کلی در حکم کالایی است که خارج از قلمرو جغرافیایی قرار دارد و مشمول نظارت های متداول گمرکی نمی شود. کالا در مناطق آزاد تجاری تا فروش بعدی وارد می شود و به طور عادی، برای آن اجازه عملیات تغییر شکل و یا ساخت داده نمی شود. در بعضی از کشورها مناطق آزاد با نام بنادر آزاد، انبارهای آزاد یا مناطق تجارت خارجی شناخته می شوند.

حقوق گمرکی

وجوهی است که میزان آن به موجب جدول تعرفه گمرکی و ضمیمه قانون امور گمرکی، تعیین و دریافت می شود. حقوق گمرکی به منزله نوعی مالیات غیرمستقیم محسوب می شود که در صورت تعلق فقط از واردات قطعی دریافت می گردد. منظور از واردات قطعی کالایی است که برای مصرف در داخل کشور (اعم از کالای سرمایه ای واسطه ای و مصرفی) به کشور وارد و از گمرک با انجام تشریفات قطعی خارج می شود.

سود بازرگانی Commercial Benefit Tax

سود بازرگانی وجهی است که براساس قانون انحصار تجارت خارجی و به موجب تصویب نامه هیأت وزیران برقرار می گردد. سود بازرگانی نیز مانند حقوق گمرکی در حکم نوعی مالیات غیرمستقیم است که در صورت تعلق (همانندی حقوق گمرکی) از کالایی دریافت می شود که برای مصرف وارد کشور می گردد.

عوارض

عوارض دریافتی به وسیله گمرک، وجوهی است که وصول آن طبق مقررات بر عهده گمرک واگذار می شود؛ عوارض نیز نوعی مالیات غیرمستقیم است که در صورت تعلق به واردات توسط گمرک وصول می شود. فرق بین عوارض و مالیات تنها در مشخص کردن محل مصرف آن است و به همین دلیل است که پس از قید کلمه عوارض نام مؤسسه یا سازمان دولتی و یا عام المنفعه ای که وصول عوارض به نفع آن سازمان است، آورده می شود. مثل عوارض شهرداری در حالی که مالیات برای مصارف عمومی وصول می شود و محل خرج آن از پیش تعیین شده است.



لازم به توضیح است که وصول هر مبلغی تحت عنوان عوارض باید متکی به قانون باشد لذا اخذ آن تحت هر شرایطی مجاز نیست.

مهمترین عوارض دریافتی عبارتند از:

- ۱- عوارض شهرداری
- ۲- عوارض هلال احمر
- ۳- عوارض شهرداری محل (تعاون)
- ۴- عوارض آسفالت
- ۵- عوارض بندری
- ۶- عوارض راهداری
- ۷- عوارض هوایی
- ۸- حق ثبت سفارش

اینکوترمز Inco terms

برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ ائتاق بازرگانی بین المللی: (ICC International Chamber of Commerce) به منظور ارائه مقررات یکنواختی تحت عنوان اصطلاحات بازرگانی بین المللی اینکوترمز را منتشر کرد. اینکوترمز کلمه ای است مرکب از ترکیب سه واژه (International commercial terms) به معنی اصطلاحات بین المللی بازرگانی تشکیل شده است و در سطح





تعاریف واحد در بیان مسئولیت‌ها و وظایف و تعهدات هر یک از طرفین.

۳- ممانعت از بروز اختلاف ناشی از تفسیر و تعبیرات که معلول عرف تجارت در هر یک از کشورهای محل اقامت خریدار و یا فروشنده است. این مقررات بعداً در سالهای ۱۹۵۳ - ۱۹۶۷ - ۱۹۷۶ - ۱۹۸۰ مورد تجدیدنظر قرار گرفت و سرانجام در قالب اینکوترمز ۱۹۹۰ با استفاده از مبادله داده‌های الکترونیکی Electronic Data Interchange (EDI) ارائه گردد.

جهانی در مبادلات بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرد. هدف از اینکوترمز تفکیک هزینه‌ها و مسئولیت‌ها بین فروشنده و خریدار است.

مزایای اینکوترمز

- ۱- رفع نگرانی از اینکه هر یک از طرفین قرارداد بخواهند قوانین کشور خود را در قرارداد فی‌مابین حاکم کنند.
- ۲- رفع مشکلات احتمالی ناشی از فقدان توضیحات کافی و

گروه‌بندی اینکوترمز ۱۹۹۰

تحویل در محل کار	EX Works(EXW)	گروه E حرکت
تحویل به حمل‌کننده تحویل در کنار کشتی تحویل روی عرشه	Free Carrier(FCA) Free Alongside Ship) FAS) Free On Board(FOB)	گروه F کرایه حمل پرداخت نشده
هزینه و کرایه حمل هزینه، بیمه و کرایه حمل کرایه حمل پرداخت شده کرایه حمل و بیمه پرداخت شده	Cost and Freight(CFR) Cost, Insurance and Freight(CIF) Carriage Paid To(CPT) Carriage and Insurance paid To(CIP)	گروه C کرایه حمل پرداخت شده
تحویل در مرز تحویل از کشتی تحویل در اسکله تحویل عوارض پرداخت نشده تحویل عوارض پرداخت شده	Delivered At Frontier(DAF) Delivered EX Ship(DES) Delivered EX Quay(DEQ) Delivered Duty Unpaid(DDU) Delivered Duty Paid(DDP)	گروه D ورود به مقصد

مقصد مورد نظر به عهده خریدار خواهد بود. هزینه بازرسی نیز به عهده خریدار است.

دوم - گروه F

کرایه حمل پرداخت نشده

F 1 - تحویل به حمل‌کننده (...محل تعیین شده)
FCA=(Free Carrier)

این اصطلاح، برای فروشنده، انجام کلیه عملیات تا مرحله ترخیص کالا را اقتضاء می‌نماید. بنابراین باید کلیه خطرات تا زمان تحویل به حمل‌کننده را تقبل نماید. فروشنده باید با مسئولیت خود کلیه هزینه‌های مربوط به عملیات بازرسی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا را تا هنگامی که در اختیار حمل‌کننده (هر شخصی که در یک قرارداد حمل، اجرا یا مقدمات اجرای حمل از نوع راه‌آهن، زمینی، دریایی، آبراه داخلی یا ترکیبی از این انواع را تعهد نماید)، قرار می‌دهد انجام دهد. مجوزها و اجازه‌نامه‌ها را با هزینه خود اخذ و تشریفات لازم برای صدور کالا (تشریفات گمرکی) را با هزینه و مسئولیت خود، انجام دهد. به هزینه فروشنده، سند

به طور خلاصه به شرح هر یک از اینکوترمزهای اشاره شده در فوق می‌پردازیم.

اول - گروه E

تحویل در محل کالا (...محل تعیین شده)
EXW=EX WORKS

این اصطلاح برای فروشنده کمترین وظیفه را دربر دارد و ناظر به موادی است که فروشنده کالا را در محل اقامت خود (کارگاه، کارخانه، انبار و غیره) به خریدار تحویل می‌دهد. بنابراین باید کلیه خطرات، تا زمان تحویل به خریدار در زمان مقرر و محل تحویل را بیمه نماید. تدارک بسته‌بندی، بازرسی، کیفیت، وزن و سایر امور مشابه تا موقعی که کالا را در اختیار خریدار قرار می‌دهد به عهده فروشنده است. اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌ها و تشریفات صدور، شامل: تشریفات گمرکی، تهیه اسناد حمل، گواهی مبدأ و نظائر آن از وظایف خریدار است و گاه ممکن است با قبول هزینه‌ها و قبول مسئولیت از طرف خریدار و به درخواست او، توسط فروشنده انجام شود. بنابراین، کلیه هزینه‌ها و خطرات ناشی از تحویل کالا از محل تحویل توسط فروشنده تا



سوم - گروه C

کرایه حمل پرداخت شده

C 1 - هزینه و کرایه حمل (.... بندر مقصد تعیین شده)

CFR = Cost and Freight

در این اصطلاح، فروشنده انجام کلیه عملیات و هزینه‌ها (قیمت کالا تا روی عرشه) و کرایه حمل تا بندر مقصد را به عهده می‌گیرد. بنابراین، مسئولیت فقدان و آسیب‌دیدگی کالا در زمان عبور از نرده کشتی به عهده فروشنده نمی‌باشد. اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌های صدور و تشریفات صدور، شامل تشریفات گمرکی و هزینه‌های متعلقه، انعقاد قرارداد حمل و پرداخت هزینه‌های مربوطه، تهیه مدرک تحویل، سند حمل، بازبینی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا با قبول هزینه، به عهده فروشنده است. هزینه‌های مربوط به بیمه کالا و قبول مسئولیت فقدان و آسیب‌دیدگی، به عهده خریدار است. این اصطلاح برای حمل دریایی و آبراه داخلی به کار می‌رود. برای حمل و نقل با کشتی رو - رو (Roll - on/roll - off) یا کانتینر، به جای این اصطلاح، از اصطلاح CPT (کرایه حمل پرداخت شده تا) استفاده می‌شود. هزینه بازرسی کالا به عهده خریدار می‌باشد.



عادی بر اثبات تحویل کالا به حمل‌کننده، برای خریدار فراهم می‌آید. تهیه اسناد حمل، انتقال خطر و سایر هزینه‌ها از زمان تحویل کالا به حمل‌کننده به عهده خریدار است. هرگاه خریدار درخواست نماید و قبول هزینه و مسئولیت کند، تدارک اسناد حمل و گواهی مبدأ را فروشنده انجام می‌دهد. این اصطلاح را می‌توان برای هر نوع حملی، از جمله حمل مرکب به کار برد. هزینه بازرسی به عهده خریدار است.

F 2 - تحویل در کنار کشتی

(....بندر بارگیری تعیین شده)

FAS = Free Alongside Ship

این اصطلاح، برای فروشنده، انجام کلیه عملیات و هزینه‌ها را تا تحویل کالا در کنار کشتی، روی اسکله یا دونه‌ها (Lightes) در بندر بارگیری که قبلاً تعیین و توافق شده، اقتضاء می‌نماید. اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌ها و تشریفات گمرکی و پروانه صدور در صورت تقاضا و قبول مسئولیت و هزینه، توسط خریدار، به وسیله فروشنده قابل انجام است. تهیه مدرک تحویل با هزینه و مسئولیت فروشنده و همچنین هزینه‌های مربوط به عملیات بازبینی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا نیز به عهده فروشنده است. بدیهی است بقیه هزینه‌ها از تاریخ تحویل کالا در روی اسکله کنار کشتی یا روی دونه‌ها و مسئولیت فقدان و آسیب‌دیدگی کالا به عهده خریدار می‌باشد. هزینه بازرسی نیز به عهده خریدار است.

F 3 - تحویل روی عرشه کشتی

(....بندر بارگیری تعیین شده)

FOB = Free On Board

این اصطلاح، برای فروشنده، انجام کلیه عملیات و هزینه‌ها تا قرار دادن کالا در روی عرشه کشتی و گذشتن از نرده کشتی در بندر حمل که قبلاً تعیین شده (در زمان معین) را اقتضاء می‌نماید. بنابراین، اخذ کلیه مجوزها، اجازه‌نامه‌ها و تشریفات صدور (گمرکی)، تهیه مدرک تحویل و پرداخت کلیه هزینه‌های مربوط به عملیات بازبینی (Checking)، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا تا مرحله عبور کالا از نرده کشتی نیز به عهده فروشنده است. سایر هزینه‌ها، همچنین هزینه بازرسی (Inspection)، از زمان تحویل کالا روی عرشه کشتی، به عهده خریدار است. این اصطلاح نیز منحصرأ در حمل و نقل دریایی به کار می‌رود.

C 2 - هزینه، بیمه، کرایه (.... بندر مقصد تعیین شده)

CIF = Cost, Insurance and Freight

در این اصطلاح، فروشنده انجام کلیه عملیات و هزینه‌ها، متضمن بهای صادراتی، بیمه دریایی و کرایه حمل از مبدأ تا مقصد را قبول می‌نماید. باید توجه داشت که در این رویه حق بیمه‌ای که توسط فروشنده پرداخت می‌شود، دربرگیرنده حداقل پوشش بیمه‌ای است. هزینه‌هایی نظیر: عملیات بازبینی، بسته‌بندی، علامت‌گذاری، تهیه مجوزها، اجازه‌نامه‌های صدور و تشریفات صدور، شامل: تشریفات گمرکی به عهده فروشنده می‌باشد. هزینه‌های مربوط به بازرسی کالا به عهده خریدار می‌باشد. این اصطلاح را فقط برای حمل دریایی و آبراه داخلی به کار می‌برند. در حمل با کشتی‌های رو-رو یا کانتینر، اصطلاح CIF (کرایه حمل و بیمه پرداخت شده) به کار می‌رود.

C 3 - کرایه حمل پرداخت شده تا

(.... مقصد تعیین شده)

CPT = Carriage Paid To

در این اصطلاح، فروشنده هزینه و کرایه حمل کالا تا مقصد تعیین شده را تقبل می‌نماید. بنابراین، برخلاف اصطلاح CIF، مسئولیت فقدان یا ورود خسارت به کالا و هزینه‌های اضافی ناشی از حوادث بعد از تحویل به حمل‌کننده به عهده فروشنده نمی‌باشد. این اصطلاح نظیر اصطلاح CFR می‌باشد، با این تفاوت که اصطلاح اخیر (CFR) فقط در مواردی که نرده کشتی کاربرد عملی دارد مورد استفاده قرار می‌گیرد، در حالی که CPT برای هر نوع حملی از جمله حمل مرکب به کار برده می‌شود.

کلیه عملیات و هزینه‌های مربوط به اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌های صدور: از جمله تشریفات گمرکی، بازبینی، علامت‌گذاری و بسته‌بندی کالا به عهده فروشنده و هزینه‌های مربوط به بازرسی، اخذ گواهی مبدأ و سایر امور به عهده خریدار است.



حمل دریایی یا آبراه داخلی می‌توان به کار برد.

D 3 - تحویل در اسکله (عوارض پرداخت شده) (... بندر مقصد تعیین شده)

DEQ = Delivered EX Quay

این اصطلاح، مبین پایان یافتن وظیفه فروشنده در تحویل کالا به هنگام ترخیص کالا برای ورود در روی اسکله (بارانداز) در بندر مقصد است که در اختیار خریدار قرار می‌دهد. بنابراین، کلیه مسئولیتها و هزینه‌ها، شامل: عوارض، مالیاتها، و سایر مخارج تحویل کالا در این محل نیز به عهده فروشنده است. اگر طرفین بخواهند که خریدار، کالا را برای ورود ترخیص کند و عوارض را بپردازد، باید عبارت «عوارض پرداخت نشده» را به جای «عوارض پرداخت شده» به کار برند. اگر طرفین بخواهند که پرداخت بعضی از هزینه‌های مربوط به واردات کالا، نظیر مالیات ارزش افزوده را از وظایف فروشنده خارج نمایند، باید با افزودن این عبارت: «تحویل در اسکله، مالیات ارزش افزوده پرداخت نشده (... در بندر مقصد تعیین شده)» منظور را مشخص کنند.

هزینه بازرسی کالا به عهده خریدار است. این اصطلاح فقط برای حمل دریایی یا آبراه داخلی به کار می‌رود.

D 4 - تحویل عوارض پرداخت نشده (... محل مقصد تعیین شده)

DDU = Delivered Duty unpaid

این اصطلاح، مبین امتداد وظیفه فروشنده تا موقع تحویل کالا به خریدار در محل تعیین شده در کشور ورود است. در این صورت، فروشنده، کلیه مسئولیتها و هزینه‌های ناشی از آوردن کالا تا محل مذکور (به استثناء عوارض، مالیاتها، و دیگر مخارج رسمی قابل پرداخت به هنگام ورود)، همچنین هزینه‌ها و مسئولیتهای انجام تشریفات گمرکی کالا را تقبل می‌نماید. هزینه‌های مربوط به مخارج اضافی و همچنین مسئولیت ناشی از قصور در ترخیص به موقع کالا برای ورود به عهده خریدار است. هرگاه توافق بر انجام تشریفات گمرکی توسط فروشنده باشد، در این صورت باید با افزودن عباراتی، این منظور را مشخص نمایند. هرگاه توافق بر قبول پرداخت هزینه مربوط به مالیات ارزش افزوده کالا به هنگام ورود توسط فروشنده

C 4 - کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا

(... محل تعیین شده در مقصد)

CIP = Carriage and Insurance Paid To

این اصطلاح، فروشنده را ملزم به تهیه کالا و انجام تشریفات مربوط به اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌های صدور، تشریفات صدور: از جمله تشریفات گمرکی، عملیات مربوط به بازرسی، علامت‌گذاری و بسته‌بندی کالا، فراهم نمودن سند حمل، پرداخت کرایه حمل و بیمه در مورد فقدان یا آسیب دیدگی (حداقل پوشش بیمه‌ای) می‌نماید. بقیه مراتب از جمله پرداخت هزینه بازرسی به عهده خریدار می‌باشد.

این اصطلاح در مورد هر نوع حمل از جمله حمل مرکب به کار می‌رود.

چهارم - گروه D

ورود به مقصد

D 1 - تحویل در مرز (... محل تعیین شده)

DAF = Delivered At Frontier

این اصطلاح، مبین مسئولیت فروشنده تا مرحله ترخیص و تحویل کالا در محل تعیین شده در مرز می‌باشد. (منظور، قبل از مرز گمرکی کشور همجوار است. اصطلاح «مرز» برای هر مرزی از جمله مرز کشور محل صدور به کار می‌رود).

فروشنده، کالا را تهیه و با هزینه و مسئولیت خود کلیه مجوزها، اجازه‌نامه‌های صدور، تشریفات صدور: از جمله تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کشور محل صدور را انجام داده و به هزینه خود قرارداد حمل کالا به نقطه تعیین شده در محل تحویل در مرز را در مسیر معمول، به روش متعارف، منعقد می‌نماید و کالا را در همان نقطه تحویل خریدار می‌دهد. فروشنده هزینه‌های مربوط به عملیات بازرسی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا را می‌پردازد. سایر هزینه‌ها مانند اخذ مجوزهای ورود، تشریفات گمرکی مربوط به ورود کالا به کشور مقصد، مسئولیت‌های فقدان یا خسارت وارده به کالا از زمان تحویل و هزینه بازرسی کالا به عهده خریدار است.

این اصطلاح عمدتاً در حمل و نقل کالا با راه آهن و یا از طریق زمینی استفاده می‌شود، ضمن اینکه برای هر نوع حمل دیگر نیز قابل استفاده است.

D 2 - تحویل از کشتی (... بندر مقصد تعیین شده)

DES = Delivered EX Ship

این اصطلاح، به معنای آن است که وظیفه فروشنده در مورد تحویل، هنگامی به پایان می‌رسد که کالا را قبل از ترخیص برای ورود، در بندر مقصد تعیین شده، روی عرشه کشتی در اختیار خریدار قرار دهد. کلیه هزینه‌ها و خطرات ناشی از حمل کالا تا بندر مقصد تعیین شده، به عهده فروشنده می‌باشد. پرداخت هزینه‌های اخذ مجوزها، اجازه‌نامه‌ها، انجام تشریفات صدور، تشریفات گمرکی، قرارداد حمل کالا به محل تعیین شده، بازرسی، بسته‌بندی و علامت‌گذاری کالا به عهده فروشنده است. پرداخت قیمت کالا، قبول کالا از زمان تحویل، هزینه تخلیه و هزینه بازرسی به عهده خریدار است. این اصطلاح را فقط برای



در اختیار خریدار در محل تعیین شده در کشور ورود می‌باشد. کلیه خطرات و هزینه‌های ناشی از حمل کالا به محل مذکور، شامل: عوارض، مالیاتها، و سایر هزینه‌های پس از تریخیص کالا برای ورود، به عهده فروشنده است. این اصطلاح برخلاف اصطلاح EXW که کمترین وظیفه را برای فروشنده دربر داشته، بیشترین وظیفه را نسبت به سایر اصطلاحات پیش گفته شده، برای فروشنده دربر دارد. هزینه بازرسی به عهده خریدار است. این اصطلاح را می‌توان بدون در نظر گرفتن نوع حمل کالا به کار برد. آنچه به طور خلاصه گذشت درمی‌یابیم که در اصطلاحات نظیر: گروه F و C، مسئولیت فروشنده در کشور محل صدور کالا تمام می‌شود. بنابراین، هرگاه قرارداد حمل و بیمه و پرداخت هزینه‌های مربوط به آنها نیز توسط فروشنده انجام شده باشد، باز هم به معنای انتقال مسئولیت‌های فروشنده، تا نقطه ذکر شده در کشور مقصد کالا نمی‌باشد. برعکس در گروه D فروشنده مسئولیت دارد کالا را به نقطه یا محل تعیین شده در مقصد برساند، لذا کلیه هزینه‌ها و خطرات حمل کالا تا نقطه تعیین شده در مقصد با فروشنده است.

بنابراین، اصطلاحات گروه C مشخص کننده قراردادهای بارگیری و گروه D مشخص کننده قراردادهای ورودی به مقصد هستند.

شده باشد، باید با افزودن این عبارت: «تحویل عوارض پرداخت نشده، مالیات ارزش افزوده پرداخت شده (محل مقصد تعیین شده)» منظور را مشخص نمایند. پرداخت هزینه بازرسی به عهده خریدار می‌باشد. این اصطلاح را می‌توان بدون در نظر گرفتن نوع حمل کالا به کار برد.

5 D - تحویل عوارض پرداخت شده

(...محل مقصد تعیین شده)

DDP = Delivered Duty Paid

این اصطلاح، مبین وظیفه فروشنده تا هنگام قرار دادن کالا

نوع حمل و اصطلاح مناسب اینکوترمز ۱۹۹۰

هر نوع حمل از جمله مرکب	حمل هوایی	حمل راه آهن	حمل دریایی و آبراه‌های داخلی
EXW تحویل در محل کار (...محل تعیین شده)	FCA تحویل	FCA تحویل	FAS تحویل در کنار کشتی (بندر حمل تعیین شده)
FCA تحویل به حمل کننده (...محل تعیین شده)	به حمل کننده	به حمل کننده	FOB تحویل روی عرشه (بندر حمل تعیین شده)
CPT کرایه حمل پرداخت شده تا (...محل تعیین شده)	(...محل تعیین شده)	(...محل تعیین شده)	CFR هزینه و کرایه (بندر مقصد تعیین شده در مقصد)
CIP کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا (...محل تعیین شده)			CIF هزینه با بیمه و کرایه حمل (بندر تعیین شده در مقصد)
DAF تحویل در مرز (...محل تعیین شده)			DES تحویل از کشتی (بندر تعیین شده در مقصد)
DDU تحویل عوارض پرداخت نشده (...محل تعیین شده)			DEQ تحویل در اسکله (بندر تعیین شده در مقصد)
DDP تحویل عوارض پرداخت شده (...محل تعیین شده)			



مراحل گشایش اعتبار اسنادی^۱



اشاره:

گشایش اعتبار اسنادی ریالی یکی از اساسی ترین راه های برون رفت از تأخیر در مطالبات شرکتهای پیمانکاری پروژه های عمرانی است. و تضمین پرداخت می باشد به طوری که در اعتبار اسنادی بانک متعهد می شود که میزان پرداختی خریدار به فروشنده به موقع و با مبلغ صحیح به دست فروشنده خواهد رسید و در شرکتهای پیمانکار پروژه های عمرانی بانک با دریافت صورت وضعیت ها و کنترل آن مبلغ آن را به شرکت مجری پروژه می پردازد و آنرا از کارفرمای پروژه دریافت می کند. البته کارمزدی در این فرایند به بانک اختصاص می یابد. به منظور دریافت بیشتر از سیر اداری شیوه انجام آن نظر خوانندگان گرامی را به مطلب زیر جلب می نمایم.

قرارداد منعقد بین طرفین استخراج می گردد. بانک صادر کننده، اعتبار اسنادی را به ذینفع خود ابلاغ می نماید.

ملاحظات مهم

در گشایش اعتبار اسنادی (L/C) باید ملاحظات ذیل را مدنظر قرار داد یا حتی الامکان در قرارداد پیش بینی نمود:
 الف) انواع اعتبار اسنادی (L/C)
 ب) تاریخ (Date)
 ج) اصلاحات (Amendment)
 د) پیش پرداخت (Advance Payment)
 ه) اسناد مناسب (ابزارهای بانکی یا پرداخت بین المللی)، که باید در هنگام تنظیم L/C با آن ارائه گردند، نظیر: ضمانت نامه ها یا بروات و یا اسنادی که باید برای معامله اعتبار اسنادی از طرف صادر کننده تحویل شود.

الف) انواع اعتبار اسنادی (L/C)

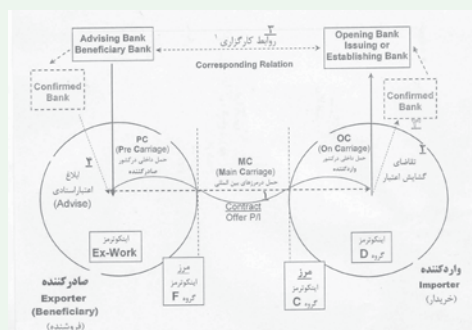
L/C قابل برگشت یا برگشت پذیر (قابل فسخ) Revocable که بسیار نادر است. غیر قابل برگشت (فسخ ناپذیر) Irrevocable. اکثریت L/C ها بدین روش گشایش می شوند.
قابل انتقال (Transferable): ذینفع می تواند حقوق L/C و منافع آن را به کس دیگری واگذار نماید که در این حالت باید ذینفع نهایی Final Beneficiary مشخص باشد تا موضع وارد کننده و بانک آن نیز شفاف باشد.

غیر قابل انتقال (Non Transferable): حقوق L/C نمی تواند به غیر ذینفع انتقال یابد.

L/C قابل تقسیم (Devisable): در پروژه های عظیم که انجام تعهدات هر قسمت به عهده شرکت یا کشوری باشد، برای انجام هر قسمت، قراردادی منعقد می شود. بنابراین L/C مذکور دارای چند ذینفع می باشد.

L/C تأیید شده (Confirmed): در صورتی که بانک وارد کننده مورد تأیید بانک ذینفع نباشد، باید بانکی که از نظر او معتبر است، بانک وارد کننده را پوشش دهد. این حالت گشایش اعتباری را L/C تأیید شده گویند.

L/C تضمینی (Standby L/C): سندی است که پیشاپیش کلیه تضمین ها و تشریفات آن انجام شده و تنها نیاز به اجرایی شدن دارد. بنابراین وارد کننده کلیه مدارک لازم را نزد بانک به امانت گذاشته و در زمان مقرر وجه آنرا واریز نموده، فرم لازم را



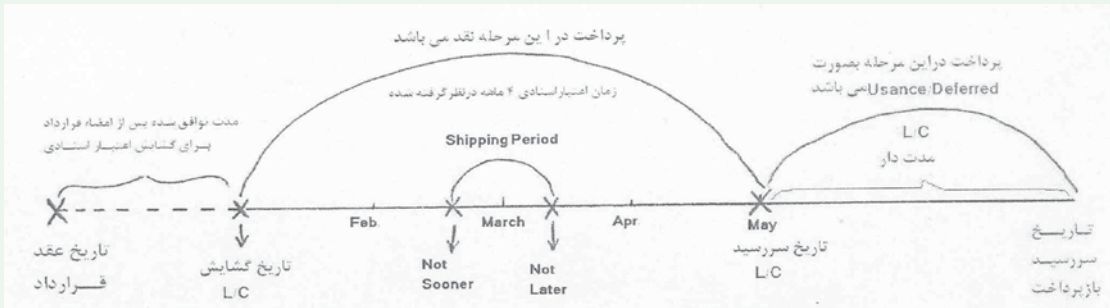
مراحل گشایش اعتبار اسنادی ارائه شده در شکل فوق به شرح زیر است:

وارد کننده و صادر کننده، قرارداد جامع را با در نظر گرفتن کلیه شرایط مورد نظر منعقد می نمایند.

وارد کننده به بانک خود مراجعه و درخواست گشایش اعتبار اسنادی L/C می نماید.

بانک وارد کننده از طرف وارد کننده به بانک مورد تأییدش در کشور صادر کننده متعهد^۲ می شود که مبلغ ارزش کل کالا را طبق قرارداد (اعتبار اسنادی) بپردازد و بانک ذینفع از طرف صادر کننده تحویل اسناد رسمی را تضمین می نماید.

اعتبار اسنادی: سندی تعهدآور، مشروط و بین المللی است که بانکها برای کار گزار خود صادر می کنند. اطلاعات این سند از



بیع متقابل یا Buy Back L/C: زمانی که L/C برای ورود خط تولید کارخانه‌ای گشایش می‌یابد و در قرارداد بازپرداخت مبلغ L/C پس از راه‌اندازی کارخانه، آغاز تولید و در قبال ارسال محصول، انجام می‌گردد یعنی در خصوص بیع متقابل قرارداد بسته و L/C گشایش شده است.

در صورتی که توافق گردد که مبلغ L/C از طریق ارسال محصول دیگری به جز محصول کارخانه راه‌اندازی شده باشد اینگونه قرارداد را **قرارداد متقابل (Counter Trade)** یا **معاملات جبرانی (Compensation deal)** گویند.

گاهی فرد فروشنده ماشین‌آلات، نیازی به هیچگونه محصولی ندارد، از آنجایی که خریدار نیز از عهده بازپرداخت بر نمی‌آید، فرد سوومی وارد معامله شده، کلیه هزینه‌های فروشنده را پرداخته و مستقیماً با خریدار معامله می‌نماید که به این عمل **Financing** گویند.

L/C از نظر نحوه پرداخت نیز به دو دسته ذیل تقسیم‌بندی می‌شود:

۱-۱۰ نقدی (Sight/Cash) به محض پایان انجام تعهدات از سوی فروشنده، مبلغ قرارداد نقداً به ایشان پرداخت می‌گردد.
 ۱-۲ پرداخت مدت‌دار (Usance/Deferred) که پرداخت مدتی (حداقل سه ماه و حداکثر یکسال) پس از پایان تعهدات فروشنده و دریافت کالا از سوی خریدار انجام می‌گیرد. در این نوع پرداخت مبلغی نیز به عنوان بهره برای خواب پول به فروشنده پرداخت خواهد شد.

ب) تاریخ (Date)

تاریخ امضاء قرارداد (Signing date of contract) که تاریخهای بعدی با مقایسه با این تاریخ تعیین می‌گردند.
تعیین طول مدت مجاز گشایش اعتبار اسنادی (Opening Date): که از زمان تاریخ امضاء قرارداد در مدت مشخص شده باید انجام گیرد. بطور مثال در قرارداد ذکر می‌گردد دو هفته پس از تاریخ قرارداد یعنی ظرف این مدت باید اعتبار گشایش یابد.

۲-۱) تاریخهای رایج جهانی:

روزهای هوای مساعد Weather Work Day	طبق تقویم Calendar Date
طبق تقویم بانک بین‌المللی International Banking Date	روزهای کاری Working Date

تکمیل و به بانک خود ارائه می‌نماید. این نوع L/C ترکیبی است بین L/C و L/G و اکثراً در خصوص اقلامی است که به صورت اضطراری مورد نیاز کشور است و ضرورت دارد که طی چند روز کالا به کشور وارد شود، از این نوع L/C استفاده می‌کنند.

With Resource L/C: این نوع L/C بانک ذینفع را موظف می‌نماید تا فقط در صورت رؤیت مدارک از سوی واردکننده و اعلام تأیید، مبلغ مورد توافق را به حساب ذینفع کارسازی نماید.

Without Resource L/C: در این حالت بانک ذینفع موظف است به محض ارسال مدارک رسمی اعلام حمل کالا، مبلغ مورد توافق را به حساب ذینفع کارسازی نماید بدون اینکه نیازی به دیدن مدارک و تأیید واردکننده باشد که البته این روش معمول نیست و اصطلاحاً این L/C را **Confirmed** داخلی نیز گویند.

اعتبار گردان یا چرخان (Revolving L/C): زمانی که L/C را برای واردات کالایی گشایش نموده و کالا را دریافت می‌نماییم، اگر L/C پایان یافته را باطل نکرده و بلافاصله برای واردات دیگری مورد استفاده قرار دهیم، در این صورت از L/C گردان استفاده نموده‌ایم. البته در حال حاضر اینگونه اعتبار اسنادی تقریباً منسوخ شده و جای خود را به **Partial Shipment/Payment** داده است که در آن به یک میزان کلی قرارداد بسته و حمل و پرداخت به صورت درصدی از کل صورت می‌گیرد و به همین ترتیب متناسب با هر میزان حمل و پرداخت، L/C آزاد می‌گردد.

اعتبار اسنادی اتکایی (Back to Back L/C):

مثال (۱) گاهی اوقات فروشنده، L/C گشایش یافته خریدار را، به عنوان ودیعه دریافت تسهیلات و گشایش L/C به نفع خود به بانک می‌سپارد این دو L/C نیز نسبت به هم حالت اتکایی Back to Back دارند.

مثال (۲) شرکت فیلیپینی کالایی را به شرکت ترکمنی می‌فروشد و مقرر است کالا از فیلیپین به ایران آمده و تغییر یا بدون تغییر به ترکمن ارسال شود. اما از آنجا که بانک فیلیپینی بانک ترکمن را تأیید نمی‌نماید، شرط قرارداد این است که **بانک ایرانی مورد تأیید هر دو طرف واسطه این معامله** باشد. بنابراین شرکت ترکمنی به نفع ایران L/C باز کرده و بانک ایران به نفع فیلیپین، این دو L/C در کنار هم قرار داده شده و نتیجه حمل کالا از فیلیپین به ترکمنستان با تغییر و یا بدون تغییر صورت می‌گیرد. در این صورت ریسک کار نیز پذیرفته می‌شود. اما در صورتی که تنها جنس به صورت **توانزیت** از کشور ما عبور نماید ما بدون هیچ ریسکی فقط درصدی کارمزد می‌گیریم.



در طول مدت توافق شده برای انجام تعهدات (مدت L/C): (از زمان گشایش تا سررسید تعیین شده) باید کلیه تعهدات انجام گردد.

سررسید اعتبار اسنادی

(Expiration Date, Validity Period, Maturity):

زمان اتمام تعهدات L/C

L/C شش ماهه یعنی از زمان گشایش تا سررسید نباید بیش از ۶ ماه به طول بیانجامد.

مدت زمان حمل کالا Opening Date Maturity
(Not sooner / Not Later (Shipping Period))

برخی مواقع دو تاریخ برای حمل کالا تعیین می‌گردد که فروشنده موظف است بین این دو تاریخ مشخص شده کالا را به خریدار برساند، نه زودتر و نه دیرتر.

در صورتی که نحوه پرداخت Usance باشد باید تاریخ آن مشخص باشد.

تعیین تاریخ (B/L (Bill of Loading)) یعنی تاریخی که کالا حمل شده و از دست فروشنده خارج می‌شود.

تاریخ معامله اسناد

(Amendment) L/C اصلاحات

- تغییرات در L/C گشایش یافته را اصلاحات می‌نامند که باید دارای دو شرط مهم ذیل باشند. (Golden Rules):

۱. اصلاحات باید مورد قبول طرف مقابل نیز باشد یعنی توافق

باید دوطرفه باشد. (Both Parties Agreement)

۲. بانکهای طرفین نیز باید اصلاحات را قبول نمایند. یعنی مغایر با مقررات بانکی دو کشور نباشد.

- گاهی ممکن است این اصلاحات در قرارداد پیش‌بینی و مشخص شده باشند. در موارد ذیل این امکان وجود دارد:

سررسید تناژ

تعیین ذینفع در صورتی که Transferable باشد.

میزان تغییرات یا اصلاحات در تناژ حداکثر ۵ درصد می‌باشد و بیش از این میزان، معمول نمی‌باشد.

(Advance Payment) پیش پرداخت

زمانی که قصد واردات ماشین‌آلات تولیدی و یا اجناس

سفارشی (فروشنده جنس را با مشخصات درخواستی خریدار و فقط برای او تولید می‌کند) را داشته باشیم؛ در صورتی که

فروشنده درخواست AP^F (پیش پرداخت) نماید بانک ضمن قبول مورد حداکثر تا سقف ۲۵ درصد ارزش کل L/C را به

عنوان پیش‌پرداخت از خریدار مطالبه می‌نماید. L/C به ارزش

بهای کل گشایش می‌یابد که مهمترین شرط تضمین عملیاتی شده (Effective, Operative) آن، رسیدن AP به دست

فروشنده یا صادرکننده می‌باشد. البته ممکن است که عملیاتی شدن L/C دارای شرط دیگری نیز باشد اما مهمترین آن شرط

یادشده است. در حقیقت این خود یک نوع L/C عبارت قرمز (Red Clause) می‌باشد که در صفحات آتی در این مورد توضیح داده شده است.

ضمانت‌نامه متقابل

(Advance Payment Guarantee/Counter Guarantee):

ضمانت‌نامه‌ای است که عملیاتی شدن L/C را همزمان با دریافت پیش‌پرداخت تضمین می‌نماید. به این صورت که فروشنده معادل درصدی از پیش‌پرداخت توافقی، نامه تضمینی و رسمی به واردکننده داده و شرط آن را منوط به دریافت AP می‌نماید. به محض پرداخت آن و الصاق قبض پرداختی به ضمانت‌نامه، جنبه قانونی و فعال پیدا می‌کند که صادرکننده را موظف به انجام تعهدات می‌نماید.

(When the payment executed): جمله‌ای که در

ضمانت‌نامه، همزمانی شروع تعهد فروشنده پس از دریافت AP را می‌رساند.

L/C Red Clause: سابقاً بانکها L/C هایی را که دارای

شرط پیش‌پرداخت بودند را با مژیک قرمز مشخص می‌کردند به همین دلیل هم‌اکنون نیز در صورتی که L/C دارای این

شرط باشد به آن L/C Red Clause گویند.

علی‌الحساب (Down Payment): در این نوع

پیش‌پرداخت، قبل از گشایش L/C فروشنده درصدی از مبلغ کل تعهدات را دریافت نموده و سپس خریدار اقدام به گشایش

اعتبار اسنادی به ارزش باقیمانده مبلغ از کل L/C می‌نماید. در این نوع پیش‌پرداخت نیز می‌توان به عنوان تضمین از

فروشنده ضمانت‌نامه C/G (Counter Guarantee) یا Advance Payment Guarantee (APG) دریافت نمود.

از آنجا که در Down Payment پرداخت حتی قبل از گشایش L/C صورت می‌گیرد، تضمین انجام کار براساس سند

بسیار مهمی به نام Letter of Guarantee (L/G) تضمین می‌گردد که این سند باید همزمان با پیش‌پرداخت صادر گردد

و Effective شدن آن موکول به پرداخت علی‌الحساب است.

(ه) اسناد مناسب (ابزارهای بانکی یا پرداخت بین‌المللی)

CAD (نقد در مقابل دریافت مدارک Cash Against Document): فروشنده به محض حمل کالا، مدارک را به

بانک خریدار می‌فرستد و پس از ظهرنویسی (Endorse) مدارک و ترخیص کالا توسط خریدار، می‌تواند نقداً مبلغ کالا

را از بانک خود دریافت نماید. در این روش ریسک فروشنده بالاست زیرا تا قبل از دریافت مدارک و ظهرنویسی امکان

دریافت پول وجود ندارد.



نقد به محض حمل (Cash On Delivery) COD:

فروشنده به محض حمل کالا، سند بارنامه را به بانک برده و نقداً مبلغ کالا را دریافت می‌نماید.

Usance و Deferred

Usance: در صورتی که هنگام گشایش L/C فروشنده توافق کند که مبلغ کالای خود را مدتی (معمولاً ۶ ماه تا یکسال) پس از ارسال و تحویل، دریافت نماید؛ نحوه پرداخت Usance نامیده می‌شود. که علاوه بر مبلغ کل کالا و متناسب با مدت بازپرداخت بهره‌ای نیز به میزان $1 + \text{Libor}$ از خریدار دریافت می‌گردد.

Deferred:

همان Usance است اما مدت بازپرداخت بیش از یکسال و حتی در برخی مواقع تا ۱۰ سال به طول می‌انجامد که میزان بهره در این نوع پرداخت دیگر $1 + \text{Libor}$ نبوده و میزان توافقی بین فروشنده و خریدار است. در روش پرداختی Deferred، برای محکمتر کردن پرداخت مبلغ L/C، فروشنده سندی صادر کرده و جهت تایید به بانک خریدار می‌فرستد، و سند پس از قبولی خریدار (Against acceptance) رسیمت یافته و مستقل از L/C حاضر به بانک فروشنده سپرده می‌شود که در موعد مقرر پرداخت مبلغ قرارداد Deferred را تضمین می‌نماید، در این حالت کشنده برات Drawer، واگذارکننده آن Assign و گیرنده برات را Drawee گویند.

از آنجا که سند (برات) یا کالا یا هر دو باید به رؤیت خریدار رسیده و پس از موافقتش اسناد قطعیت می‌یابند به آن Sight گفته و نشانگر آن است که خریدار به فرشته اعتماد کمتری دارد ← ریسک برای فروشنده بیشتر و برای خریدار کمتر است چرا که تا زمانیکه خریدار کالا را دریافت نکرده و اسناد را تایید ننموده، فروشنده نمی‌تواند به پول خود برسد.

برات اسنادی (Bill of Exchange)

زمانیکه برای خرید کالا بدون گشایش L/C از کشیدن برات استفاده گردد، روش خرید را برات اسنادی (Bill of Exchange) گویند. یعنی برات معادل ارزش کالا کشیده و برای خریدار ارسال می‌گردد که پس از تایید و ظهنویسی شدن برات، فروشنده معادل کالای ارسالی پول خود را دریافت می‌دارد. در صورتیکه بانک پرداخت مبلغ برات را تضمین نماید به آن برات Avelize شده گویند.

وصولی (Collection):

حالتی از پرداخت را گویند که فروشنده برات کشیده شده را به همراه کالای ارسالی برای تایید خریدار ارسال می‌کند. پس از اعلام قبولی خریدار برات را ظهن نویسی کرده و نقداً مبلغ کالا را پرداخت نموده و جنس را ترخیص می‌نماید. با توجه به مراتب فوق می‌تواند گفت ساده‌ترین سندی که در بازرگانی بین‌المللی کاربرد دارد CAD و COD است که این نوع وصولی است. پیچیده‌ترین ابزار و سند پرداخت بین‌المللی،

L/C (Letter of Credit) می‌باشد.

ضمانت‌نامه

ضامن: در صورتیکه تعهدی ایجاد شده و شخص ثالثی تعهد یکی از طرفین را ضمانت نماید به شخص ثالث ضامن گویند. اگر این ضمانت ریالی باشد به آن ضمانت نامه ریالی و اگر ارزی باشد به آن ضمانت نامه ارزی گویند. **Bank Letter of Guarantee (B/LG):** به حالتی اطلاق می‌شود که بانک ضمانت یکی از طرفین را به عهده گیرد که به دلیل معتبر بودن این سند به آن Bond هم گفته می‌شود و اگر پرداخت خسارت را هم در برگیرد به آن Letter of Indemnity هم گویند.

۲) ضمانت نامه متقابل (ضمانت‌نامه پیش‌پرداخت):

همانطور که در بخش پیش پرداخت توضیح داده شد، تعهدی که فروشنده از طریق سپردن وثائقی (سند مالکیت یا ...) به بانک خود، ایفای تعهد فی‌مابین را طبق قرارداد ضمانت نموده سپس امکان دریافت پیش پرداخت فراهم می‌گردد.

۳) ضمانت بدون قید و شرط بانکی برای حسن انجام کار Performance Bank Guarantee Unconditional (PBGU):

بانک ضمانت‌نامه غیر قابل برگشتی از طرف فروشنده برای حسن انجام کار صادر می‌نماید. در این صورت مبلغی حدود ۵ تا ۱۵ درصد از مبلغ کل قرارداد پس از تایید خریدار از کار ماشین و یا کامل و درست بودن کالای فروشنده، به او پرداخت و قرارداد را به اتمام می‌رساند. بطور مثال، شرکتی در ایران خط تولید نوشابه را خریداری نموده و پس از رسیدن خط تولید به ایران ۹۰ درصد کل قرارداد را پرداخت نموده اما ۱۰ درصد مابقی به عنوان ضمانت حسن انجام کار بلوکه (Block) شده و پس از نصب ماشین‌آلات یک زمان مثلاً دو ماهه یا تولید ۵۰۰۰ واحد مورد تایید، به فروشنده پرداخت می‌گردد.

تفاوت ضمانت‌نامه پیش‌پرداخت و ضمانت‌نامه PBGU:

ضمانت‌نامه پیش‌پرداخت قبل از شروع کار و به جهت دریافت درصد از مبلغ قرارداد به عنوان پیش‌پرداخت به فروشنده گرفته می‌شود اما ضمانت نامه دوم پس از پایان انجام قرارداد و تنها به جهت عملیاتی بودن کالای تولیدی فروشنده دریافت می‌گردد که در صورتیکه مشکلی در کالا نباشد، فروشنده محق دریافت درصد Claim شده می‌باشد.

۴) ضمانت نامه شرکت در مناقصه

(Tender Guarantee , Bid Bond):

زمانیکه شرکتی قصد حضور در مناقصه ای داشته باشد، بانک پس از اخذ وثیقه، ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه را برای خدمات دهنده صادر می‌نماید. در صورت برنده نشدن در مناقصه، ضمانت‌نامه به خدمات دهنده عودت می‌گردد. اما در صورت برنده شدن به دلیل نیاز به تعهدات بعدی، ضمانت‌نامه در نزد خدمات گیرنده باقی می‌ماند و متناسب با اجرای تعهدات مبلغ ضمانت‌نامه‌ها نیز کاهش می‌یابد.



■ مقدار کالا Quantity

■ کیفیت کالا Quality

■ مشخصات فنی و استاندارد Specification

■ بسته بندی packing List

۵) گواهی های خاص Special Certification

اخذ این گواهی ها اجباری است و در زیرنویس کتاب مقررات صادرات آورده شده اند. در صورتیکه زیرنویسی برای کالایی نباشد اخذ آن لزومی ندارد مانند گواهی سلامت فرآورده های دامی، گوشت و ...

اسناد، جدول و وضعیت حمل کالا

■ آیا در یک حمل استفاده از وسایل نقلیه در بسترهای مختلف مجاز می باشد یا خیر (Trans Shipment)™ بستریهای مختلف حمل و نقل: (۱) زمینی - ریلی (۲) هوایی (۳) دریایی
■ آیا حمل به دفعات و در چند مرحله مجاز می باشد (Partial Shipment)

باید چگونگی حمل، جدول حمل، زمان و مقطع حمل مد نظر قرار گرفته و منظور شود.

بارنامه Bill of Lading (B/L) نشانگر خروج کالا از يد فروشنده می باشد یعنی کالا بصورت فیزیکی به سمت واردکننده حرکت کرده است.

۱-۷) Through Bill of Lading: یک شرکت حمل و نقل با صدور یک بارنامه سراسری، وظیفه کلیه حمل ها در بسترهای مختلف را عهده دار می گردد.

۲-۷) Combine Bill of Lading (Multimedia): حالتی

ست که چند بارنامه برای ارسال کالا صادر و حمل در بستر را شرکتی عهده دار می شود که به آن حمل چند وجهی نیز گویند.

۳-۷) Roll & Roll: به بار حمل شده ای گفته می شود که بدون اینکه به زمین گذاشته شود بین بسترهای مختلف حمل و نقلی جابجا گردد. بطور مثال باری بر کامیون زده شده و خود کامیون وارد کشتی یا قطار تا مرز مقصد برده شده و سپس کامیون به زمین گذاشته و تا کارخانه مقصد می رود، به چنین روشی حمل و نقل Roll & Roll گفته می شود و سیستم کانتینری نیز به همین شکل است.

*FIATA (Federation International Association Transportation Agent): مؤسسه ای بین المللی و بسیار معتبر است برای صدور بارنامه. بارنامه ای که این مؤسسه صادر می نماید را FB/L گویند.

1- Letter of Credit

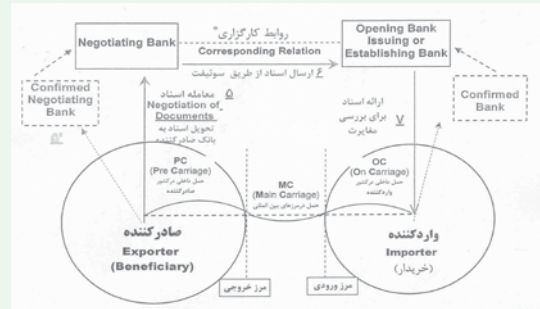
۲- قرارداد و روابطی که دو بانک خارجی و ایرانی با هم دارند را BPA (Banking & Payment Agreement) گویند.

3-Letter of Guarantee

4-Advance Payment -

۵) ضمانت نامه اجرای خدمات (مستقل یا کلی)

این نوع ضمانت نامه معمولاً برای امور مختلف خدماتی نظیر حمل و نقل که مسئله مرز به صورت کالا مطرح نیست می تواند به عنوان یک سند بین الملل مستقل به جای L/C به کار گرفته شود.



شکل ۳) مرحله معامله اسناد (Negotiating Stage)

پس از اتمام تعهدات فروشنده و قبل از زمان سر رسید مدارک به بانک باید تحویل گردد و بانک صادر کننده را Negotiate که نشانگر اتمام انجام کار می باشد. باید توجه داشت برای معامله اسناد باید مجموعه ای از اسناد به مالک تحویل گردد (Set of document should be presented) البته اگر حمل به دفعات صورت گیرد، پرداخت به دفعات صورت خواهد گرفت و ضمانت نامه هم متناسباً آزاد می گردد (partial Payment/Partial shipment).

مدارکی که باید به بانک معامله کننده اسناد (Negotiating Bank) ارائه شود عبارتند از:

صورت حساب Performa Invoice

گواهی مبدأ (Certificate of Origin (C/O) که اتاق بازرگانی کشور صادر کننده و یا اتاق بازرگانی استانی که مبدأ کالا ست؛ گواهی مبدأ را صادر و برای ارائه به بانک به صادر کننده تحویل می دهد.

بیمه نامه (I/P) Insurance Policy - کالا باید در سرتاسر مسیر بیمه باشد.

گواهی بازرسی (I/C) Inspection Certificate موارد ذیل را تایید می نماید:



گذار از نت پیش‌بینانه به نت کنش‌گرانه در ماشین‌آلات راهسازی و معدنی

گامی مهم در عمق بخشیدن به اثر بخشی CM

مهندس انصاف‌پور



چکیده: در این مقاله می‌خواهیم نشان دهیم که اگرچه CM به عنوان یکی از اجزای اصلی و تفکیک‌ناپذیر نت پیش‌بینانه PDM شناخته شده است، اما به دلیل نوع رویکرد نت پیش‌بینانه به خرابی‌های موجود آمده در ماشین‌آلات اثر بخشی خود را در دامنه محدودی پدیدار می‌سازد؛ در حالی که ترکیب ارگانیک CM با نت کنش‌گرانه PAM، که از تکنیک‌های مهندسی قدرتمندی برای ریشه‌یابی، کاهش و حذف عیب و تحلیل حالات بالقوه خرابی و آثار آن استفاده می‌کند؛ می‌تواند دامنه عوامل تاثیرگذار بر خرابی ماشین‌آلات را تا سطح سازمان گسترش دهد. با این رویکرد است که CM می‌تواند نقش بسیار موثرتری را در بهبود اقتصاد ماشین‌آلات ایفا نماید.

واژگان کلیدی: نت پیشگیرانه، نت پیش‌بینانه، نت کنش‌گرانه، آنالیز روغن، CM، FMEA

ماشین‌آلات عمرانی، راهسازی و معدنی نت کنش‌گرانه PaM، نت مبتنی بر قابلیت اطمینان RCM، استفاده از FMEA و یا نت با نگرش مدیریت دارایی Asset Management رویکردهایی نادر و به احتمال زیاد موضوعی غریب بنماید.

بنا بر آنچه گفته آمد، در ادبیات رایج دانش مهندسی ماشین‌آلات راهسازی و معدنی امروز کشور ما، معمولاً آنچه با عنوان CM شناخته می‌شود دو شناسه عمومی دارد: CM تقریباً بطور مطلق معادل آزمایش روغن یا پایش وضعیت ماشین‌آلات از طریق آزمایش روغن و یا... CM به عنوان یکی از عناصر تشکیل‌دهنده و جدایی‌ناپذیر نظام نگهداری پیش‌بینانه PDM یا نگهداری مبتنی بر پایش وضعیت CBM تلقی می‌گردد.

CM و نگهداری پیش‌بینانه PDM

CM (در اینجا به طور مطلق، آزمایش روغن) به عنوان رهاورد یک دانشمند ایرانی در کشور ما، بخصوص در امور نگهداری ماشین‌آلات راهسازی و معدنی، در بستری از آنگونه نگهداری پدیدار شد که در طبقه‌بندی الگوهای نگهداری، آن را BM (نگهداری مبتنی بر شکست) می‌نامیم. به عبارتی، هنگامی که در دهه ۷۰ هنوز ساده‌ترین مبنای نگهداری برنامه‌ریزی شده یعنی جداول سرویس و نگهداری ماشین‌آلات در هرج و مرج دوندگی‌های پیدا کردن قطعات و سروکله زدن با تعمیرکاران در بوته انکار بود/ هست، CM به یک باره مفهوم نگهداری پیش‌بینانه PDM را هم با خود متولد کرد. در تمامی متن‌هایی که توسط متخصصان درباره CM نگاشته آمده است، آن را به عنوان یکی از مهمترین عناصر نگهداری پیش‌بینانه PDM دانسته، از مهمترین جاذبه‌های کاربردش کاهش هزینه‌های نگهداری بر شمرده‌اند. تغییر الگوی نگهداری از BM و یا PM (ی) که هنوز بطور کامل اجرا نمی‌شود، به PDM (نگهداری پیشگیرانه) تنها با افزودن آزمایش روغن به نظام نگهداری ماشین‌آلات شرکتی مفروض که هنوز از الگوهای BM و یا PM استفاده می‌کند صورت نمی‌گیرد.

منظر واژگان و اسلوب‌های نت ماشین‌آلات عمرانی و راهسازی در شرایط کنونی

ماشین‌آلات عمرانی و راهسازی در بکارگیری روش‌های مهندسی در امور نگهداری و تعمیرات کودک نوپایی بیش نیست! هجوم واژگان و اصطلاحات گوناگون که توسط مهندسان کنجکاو و علاقمند برای راهسازی این رشته مهم در صنعت و خدمات کشور از نگرش سنتی در امور نگهداری و تعمیرات صورت گرفته است در بسیاری موارد سردرگمی‌هایی را ایجاد کرده است چندان که تفاوتها و اشتراکات میان روش‌های نت پیشگیرانه PM و نت پیش‌بینانه PDM (و دربرخی از متون پیش‌گویانه)، نت بهره‌ور فراگیر TPM و نت مبتنی بر CBM و..... در ادبیات رایج نوشتاری و کاربردی امور نت ماشین‌آلات روشن نیست.

در بسیاری از شرکت‌های بزرگ کاربر ماشین‌آلات امورت، آمایشی است از روش‌های نگهداری مبتنی بر شکست و بدون برنامه BM همراه با بکارگیری روش‌های توصیه شده در نگهداری پیش‌گیرانه PM و حتی پیش‌بینانه PDM.

نت ماشین‌آلات عمرانی، راهسازی و عمرانی که در اساس، رشته‌ای است کاربردی، یکی از شاخه‌های دانش نظری نگهداری و تعمیرات محسوب می‌شود که باید با استفاده از اسلوب‌های تطبیقی به مبنای دانش نظری خاص خود در این رشته دست یابد و در این میان استفاده از مباحث تئوریک مطرح شده در مهندسی صنایع، مدیریت اجرایی و در برخی موارد اقتصاد مهندسی امری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

آشفستگی و سردرگمی کنونی میان واژه‌ها و اسلوب‌ها از آنجا ناشی می‌شود که به ریشه‌های پیدایش علمی و بکارگیری انطباقی آنها توجه نمی‌شود و بیان طوطی‌وار این اصطلاحات کار را بدانجا کشانده است که در روش پایش وضعیت براساس آنالیز روغن برای تشخیص ذرات معلق در روغن از میکروسکوپ استفاده می‌کنند و یا روش‌های شمارش براساس PPM را بطور کلی نفی می‌نمایند و....

بنابراین شاید به هیچ وجه شگفت‌آور نباشد که در نت

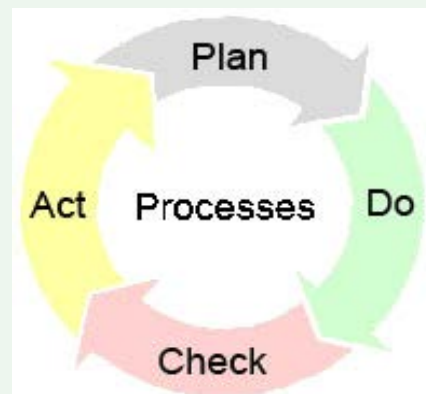


هرگاه نتایج آزمایش روغن یک یا چند ماشین در یک پروژه مفروض بررسی شده، حتی مسایل گزارش شده در آزمایش به طور جدی مورد بررسی قرار گرفته، اقدامات اصلاحی درمورد این یا آن دستگاه صورت گیرد، بحث استفاده از روش پایش وضعیت ماشین آلات از طریق آزمایش روغن به مقصود خود نرسیده است. از آن رو که باز چند ماه دیگر ممکن است برای همان دستگاهی که برای رفع عیب آن اقدام شده است باز گزارش ورود خاک به سیستم را داشته باشیم و اقدام مجدد برای رفع آن نماییم! البته با برطرف کردن علت‌های ورود خاک به سیستم پس از هر گزارش، برای جلوگیری از آثار مخرب سیلیس در موتور با پیش بینی وقوع خرابی به واسطه وجود سیلیس، اقدام پیشگیرانه انجام داده ایم و در این پنداریم که کار به همینجا ختم می‌شود. در سالهای اخیر، استفاده از چرخه دمینگ PDCA که توسط او برای مدیریت کیفیت در شرکت‌های تولیدی پیشنهاد شده بود در امور نگهداری نیز به صورتی جدی توصیه می‌شود.

CM و نگهداری کنش گرانه PaM

از دیدگاه مدیریت کیفیت، اقدام اصلاحی Action نه تنها اقدامی است که برای اصلاح Correction عیب یا خرابی‌ای که واقع شده است صورت می‌گیرد، بلکه شامل Root Cause Analysis (RCA) تحلیل ریشه ای خرابی است با این هدف که علت ایجاد کننده خرابی حذف شده؛ تکرار نگردد. از این دیدگاه پایش گر سیستم، بطور مثال نه تنها علل موثر در خاک کشیدن موتور را شناسایی کرده و آن‌ها را در سیستم تنفسی موتور و یا سایر عوامل محیطی برطرف می‌نماید بلکه با بررسی علت‌های وقوع خاک کشیدن موتور مجموعه ای از تمهیدات را به کار می‌گیرد تا موتور ماشین حداقل به همان علت دچار خاک کشیدگی نشود! گام بعدی آن است که این تمهیدات برای تمامی ماشین آلات اعمال گردد.

سازمان دادن نظام نگهداری ماشین آلات بر مبنای این دیدگاه نخستین گام Proactive Maintenance یا نگهداری پیش



طبق تعریف، در این چرخه Act ناظر به انجام یک اقدام اصلاحی است که در اثر تحلیل واریسی Check کار انجام شده Do براساس یک برنامه Plan می‌باشد. در بحث ما اگر اقدام اصلاحی Act به یک اقدام اصلاح کننده



اقدام را پدید می‌آورد.

"در حالی که تشخیص فرسایش غیرعادی ماشین‌آلات یا روان‌کارهایی با عمر زیاد بسیار مهم بوده، دستیابی به آن نیز پیوسته مقدور است، ولی این محورها در درجه اهمیت پایین‌تری نسبت به اهداف و اجتناب از خرابی قرار خواهد داشت" این بیان گامی بیش، از نگهداری پیش‌بینانه PAM را تصویر می‌کند و به روشنی "تشخیص فرسایش غیرعادی" را از طریق استفاده از تکنیک‌های CM نسبت به "اهداف اقدامات کنش‌گرانه‌ای که به منظور "اجتناب از خرابی‌ها" صورت می‌گیرد، یعنی استراتژی کنش‌گرانه، در درجه اهمیت پایین‌تری قرار می‌دهد!

نویسنده چنین ادامه می‌دهد: "وقتی استراتژی پیش‌اقدام (کنش‌گرانه) اجرا می‌شود، جهت حصول اطمینان از تحقق منافع آن، برداشتن سه گام ضروری است". بر اساس تعریف، از آنجایی که نگهداری و تعمیر کنش‌گرانه؛ عبارت است از: "پایش و کنترل مستمر علل ریشه‌ای خرابی ماشین، گام اول، تنظیم شاخص‌ها و یا استانداردهای مربوط به هر یک از علل ریشه‌ای است بنابراین، تعریف دقیق و چالش‌برانگیز شاخص‌ها (بظور مثال سطح تمیزی بالا) تنها گام اول می‌باشد. دومین گام شامل ممیزی چگونگی آلوده شدن و سپس حذف سیستماتیک نقاط ورودی آلودگی می‌باشد..... گام سوم که عامل حیاتی است، تامین چرخه بازخورد در برنامه آنالیز روغن می‌باشد

در استفاده از استراتژی نگهداری و تعمیر پیش‌اقدام، کنترل آلودگی، یک فعالیت منظم پایش و کنترل تمیزی سیال در سطحی بالا است و نه یک فعالیت ساده بررسی روند سطح آلودگی.... در حالی که نگهداری و تعمیر پیش‌اقدام PAM بر کنترل علل ریشه‌ای تاکید می‌نماید، نگهداری و تعمیر پیش‌بینانه PdM تشخیص اولیه خرابی، خواص سیال و تجهیزات ماشین نظیر: یا تاقان‌ها و دنده‌ها را هدف‌گیری می‌نماید...." ۲

بدین ترتیب، نگرش تعمیرات پیش‌اقدام با ماهیت اقدام اصلاحی

Act بیان شده در چرخه دمینگ خوانایی عمیق‌تری دارد. به عبارتی، هرگاه مثلاً بروز آلودگی در روغن شناسایی شود، نه تنها باید نسبت به برطرف کردن آن اقدام شود؛ بلکه باید نسبت به تحلیل علل ریشه‌ای (RCA (Root Cause Analysis) وقوع آن به منظور کنترل و یا "حذف سیستماتیک" آلودگی پدید آمده اقدام شود به گونه‌ای که شاهد وقوع مجدد آن در آزمایش‌های بعدی نباشیم.

در صورتی که دست‌اندرکاران نت ماشین‌آلات بررسی عمیقی از علل وقوع آلودگی به سلیس به عمل آورند و با "تعریف دقیق و چالش‌برانگیز شاخص‌ها" نسبت به کنترل دائمی و حذف سیستماتیک از طریق "ممیزی چگونگی آلوده شدن" آن اقدام نمایند تنها در بازه‌های زمانی طولانی مدت برای اطمینان از عدم آلودگی نمونه‌هایی را به آزمایشگاه خواهند فرستاد.

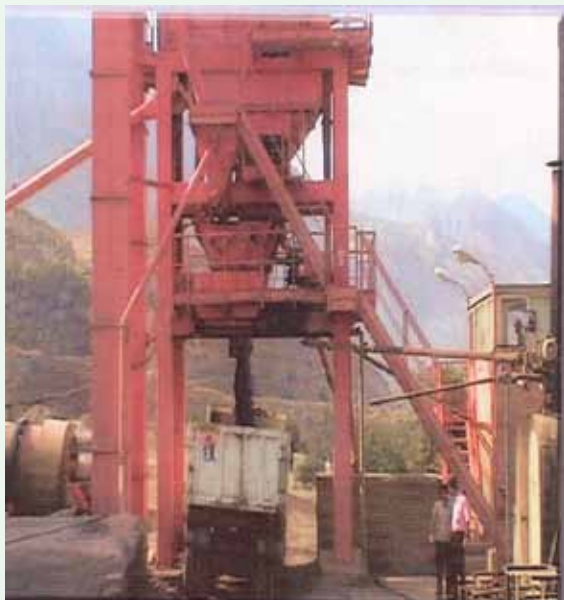
استفاده از روش دوم توصیه شده در PAM یعنی استفاده از تکنیک FMEA - تحلیل حالات بالقوه خرابی و آثار آن (Failure Mode and Effects Analysis) ضروری است. FMEA تکنیکی است تحلیلی و متکی بر قانون پیشگیری قبل از وقوع است که برای شناسایی عوامل بالقوه خرابی به کار می‌رود؛ مساله مهم این است که FMEA یک اقدام کنشی است و نه واکنشی. در اجرای این روش، با پیش‌بینی مشکلات بالقوه و محاسبه مقدار ریسک پذیری آن‌ها، اقداماتی در جهت حذف یا کاهش میزان وقوع آن‌ها تعریف و اجرا می‌شود که این یعنی یک برخورد پیشگیرانه کنشی.

در این روش اقدامات زیر به انجام رسانیده می‌شود:

آ) شناسایی و اولویت‌بندی حالات بالقوه خرابی در سیستم (ب) تعریف و اجرای اقداماتی مانند ممیزی چگونگی آلوده شدن سیستم‌ها به منظور حذف و کاهش میزان وقوع حالات بالقوه خرابی

پ) ثبت نتایج تحلیل‌های انجام شده به منظور فراهم کردن مرجعی کامل برای حل مشکلات در آینده که جایگاه CMMS را در نظام نگهداری ماشین‌آلات روشن می‌کند.





سیستم به حذف یا کاهش خرابی‌ها دست یافت، و در نهایت، ثبت کامل این اطلاعات در یک نرم‌افزار مناسب، جایگاه CMMS را به عنوان یک ابزار مطمئن در نت کنش‌گرانه PaM به درستی مشخص می‌سازد.

بر این اساس با جدیت می‌توان گفت که سیستم مدیریت نگهداری بر مبنای رایانه به خودی خود نه یک نظام نت مستقل؛ بلکه از مهمترین ابزارهای راهبری نت‌های مبتنی بر برنامه‌ریزی بخصوص نت کنش‌گرانه می‌باشد.

جمع بندی :

نت کنش‌گرانه گزینه‌ای است که هم در بردارنده نت پیشگیرانه (PM) و هم در برگیرنده نت پیش‌بینانه (PdM) است و تمامی آنها در زمره نت‌های مبتنی بر برنامه هستند. این بدان معنا است که نت کنش‌گرانه به هیچوجه نفی‌کننده بسیاری از عناصر مورد استفاده در نت‌های پیشگیرانه و یا پیش‌بینانه نیست یا با آنها تضادی ندارد بلکه آنها را گسترش داده، روش‌های مهندسی بیشتر و با نتایج عمیق‌تری را مورد استفاده قرار می‌دهد.

نکته مهم در استقرار نت کنش‌گرانه به عنوان نظام نت ماشین‌آلات یک شرکت مفروض کاربر ماشین‌آلات این است که مانند تمامی نت‌های مبتنی بر برنامه، نت کنش‌گرانه نمی‌تواند با نت بدون برنامه یا اضطراری BM همزیستی داشته باشد، هرگاه در تحلیل‌های بعمل آمده به مواردی از اقدامات برنامه برخورد کند باید بلافاصله نسبت به حذف آن اقدام نماید در غیر این صورت موجبات نابودی خودش را پدید آورده است. شواهد بسیار زیادی در پروژه‌های مختلف شرکت‌های عمرانی، راهسازی و معدنی وجود دارد که آنالیز روغن به عنوان یک اقدام، و نه به عنوان بخشی از یک نظام نگهداری پیش‌بینانه در کنار نت بدون برنامه مورد استفاده قرار می‌گیرد که در تحلیل نهایی به صرف استفاده از CM نمی‌توان گفت که در آن شرکت نت پیش‌بینانه استقرار یافته است.

در اینجا باید به دو نکته بسیار مهم اشاره کنیم:

اگرچه تکنیک FMEA بیشتر نام آشنای کارشناسانی است که در تولید محصولات فعالیت می‌کنند، اما ورود این تکنیک به عرصه نت بویژه در ارتباط با اقداماتی که برای شناسایی و اولویت‌بندی خرابی در یک نظام نگهداری ماشین‌آلات مانند CM صورت می‌گیرد اقدامی است برای انطباق این تکنیک در امور نت ماشین‌آلات که در پیاده‌سازی PaM اجتناب‌ناپذیر است.

چنان که گفته شد؛ دست‌اندرکاران امور نت ماشین‌آلات در فعالیت‌های خود باید بتوانند از انطباق روش‌های مهندسی صنایع برای ارتقا و بهبود بخشیدن محتوایی نظام‌های نگهداری ماشین‌آلات به صورتی جدی استفاده نمایند.

با این تفصیلات به روشنی می‌توان گفت که با استفاده از تکنیک‌های RCA و FMEA که ماهیت کنش‌گرانه PaM را پدید می‌آورند، می‌توان با موفقیت از روش‌های انفعالی نت در تشخیص و از بین بردن خرابی‌ها عبور نمود.

استفاده از تکنیک FMEA که با استفاده از CM می‌تواند به شناسایی و اولویت‌بندی خرابی‌های بالقوه دست یابد، به انجام CM در نت عمق بیشتری می‌بخشد از آنرو که FMEA با تحلیل آثار خرابی‌های بالقوه به گونه‌ای گسترده‌تر آثار خرابی را مورد بررسی قرار دهد.

بطور مثال خرابی موتور یکی از ماشین‌آلات پروژه‌های عمرانی و یا معدنی فقط محدود به هزینه‌های ناظر به تعمیر آن نیست. بلکه، خسارت‌های ناشی از خروج ماشین از چرخه تولید؛ تاثیرات ناشی از وقفه افتادن و یا کند شدن کار پروژه که می‌تواند به صورت تجمعی در زمان اتمام پروژه تاثیرگذار باشد، افت قیمت سرمایه‌های ماشین که ناشی از صدماتی است که در اثر خرابی بدان وارد آمده؛ هزینه‌های ناشی از ماشین جایگزین و در برخی موارد، قبول ریسک‌هایی که هنگام تعمیر متوجه تعمیرکاران می‌شود و... نیز هست و اینجاست که FMEA باید برای تعریف و اجرای اقدامات موثر به منظور حذف و کاهش میزان وقوع حالات شناسایی شده بالقوه خرابی به میدان آید.

نتایج FMEA با کمک CM ممکن است تنها به شناسایی عیب‌های فیزیکی ماشین که موجب بروز عیب در ماشین می‌گردد محدود نگردد؛ بلکه نحوه بهره‌برداری از ماشین و یا حتی عیب‌هایی که به واسطه طراحی ماشین ممکن است موجب پدید آمدن خرابی‌های بالقوه و یا بالفعل شوند را شامل گردد. بدینسان، FMEA به عنوان یک تکنیک کارآمد کنش‌گرانه؛ چارچوب‌های تنگ نت را که پیش از آن فقط در محدوده ماشین‌آلات قابل تحلیل و بررسی بود به گونه‌ای نظام‌مند به تمامی نظام مدیریت بهره‌برداری و تامین ماشین‌آلات سازمان گسترش می‌دهد و بدین ترتیب نقش مهمی را در بهبود اقتصاد ماشین‌آلات ایفا می‌نماید.

ثبت داده‌های سیستم، جمع‌بندی و مقایسه اطلاعات بدست آمده با شاخص‌های تعیین شده مربوط به CM و سایر شاخص‌هایی که به FMEA کمک می‌کنند تا از بازخوردهای حاصل از عملکرد

۱- مقدمه ای بر آنالیز روغن ترجمه آقای دکتر علی رضا مسعودی ص ۳۱ و ۳۰ (تاکیدها از من است)

۲- مقدمه‌ای بر آنالیز روغن ترجمه آقای دکتر علی رضا مسعودی ص ۳۰ و ۳۱ (تاکیدها از من است)



تحولی جدید در حوزه تعمیرات، بازسازی و آموزش ماشین آلات سنگین راهسازی و معدنی

دکتر علی نیکوئی

مدیر عامل مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهالدین ادب

مقدمه:

در تعداد قابل توجهی از شماره های ماهنامه پیام آبادگران به مبحث ماشین آلات سنگین راهسازی و عمرانی پرداخته شده است. همه کاربران و فعالان در عرصه ساخت و ساز کشور ضمن آگاهی و درگیری مستقیم با هزینه های گزاف ماشین آلات سنگین به حجم هنگفت ارقام آن در اقتصاد ملی واقفند، و به ضعف سیستم یکپارچه، منسجم و هدفمند آموزش و همچنین ضعف سازماندهی و ساماندهی نگهداری، تعمیرات و بازسازی ماشین آلات نیز اشراف دارند. برپایه چنین نگرشی، مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهالدین ادب به عنوان تنها مؤسسه آموزشی مهارتی حرفه ای متعلق به صنعت ساخت و ساز کشور، کاهش نقاط ضعف و بهره برداری از فرصت های موجود برای توسعه منابع انسانی و توسعه سازمان های فعال در حوزه ماشین آلات سنگین راهسازی و معدنی را



وجهه همت خویش قرار داده است و از طریق طراحی، برنامه ریزی و اجرای دوره های نوآموزی و بازآموزی حرفه ای این امور را پی گیری می نماید و همچنین همکاری با مراکز و مؤسسات تعمیرات و بازسازی، ماشین آلات را در دستور برنامه های عملیاتی خود دارد؛ که در زیر به یکی از تفاهم نامه های بسیار مؤثر در حوزه متناسب با بیانیه مأموریت این مجمع اشاره می گردد.

تفاهم نامه همکاری:

مجتمع آموزشی ادب در دو سال گذشته به منظور تحقق اهداف پیش بینی شده از طریق انتخاب مناسبترین گزینه، با مراکز و واحدهای متعدد تولیدی، تعمیراتی و آموزشی و همچنین با دستگاه های اجرایی مرتبط با ماشین آلات سنگین راهسازی ارتباط برقرار نموده است، تا اینکه بالاخره با شرکت خیبر (کوماتسو سابق) برای همکاری تعمیراتی و آموزشی به توافقات لازم دست یافت. پس از چندین جلسه گفتگو و تبادل نظر نسبتاً طولانی بین مجتمع آموزشی ادب و شرکت خیبر در مورد همکاری مشترک برای برگزاری دوره های آموزشی و همچنین نگهداری و تعمیرات ماشین آلات سنگین، طرفین تفاهم نمودند که در ابتدا این مجتمع با همکاری شرکت خیبر نسبت به معرفی امکانات تعمیراتی خیبر به شرکتهای پیمانکاری در سطح ملی اقدام نماید و همزمان با فعالیتهای تعمیراتی و متناسب با سفارشات تعمیراتی شرکتهای پیمانکاری، فضا و امکانات تجهیزاتی آموزشی شرکت خیبر که بعضاً در سال های قبل توسط شرکت کوماتسو تأمین شده اند برای بهره برداری آموزشی در اختیار مجتمع ادب قرار گیرد.

تفاهم نامه مورد اشاره در تاریخ ۱۲۴ اسفندماه ۱۳۹۰ بین



شرکت خیبر به نمایندگی آقایان خدایی، مدیرعامل و شریعتمدار تهرانی، عضو هیات مدیره و قائم مقام مدیرعامل و مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهالدین ادب به نمایندگی آقایان مهندس خوانساری رئیس هیات مدیره، و دکتر نیکوئی مدیرعامل با اعتبار سه سال که قابل تمدید نیز می باشد به امضاء رسید.

ویژگی های تعمیراتی و بازسازی:

شرکت خیبر با تجربه طولانی در حوزه تعمیر و بازسازی ماشین آلات سنگین راهسازی و معدنی و کشتی های قاره پیمان



انسانی ماهر مورد نیاز و ارتقاء مهارت پرسنل شاغل در بخش ماشین آلات سنگین شرکت‌های مهندسی پیمانکاری نیز در زمانی کوتاه بعد از شروع فعالیت‌های تعمیراتی در شرکت خیبر در فضاهای آموزشی آن شرکت با همکاری و حمایت اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان تهران راه‌اندازی خواهد شد. بدین وسیله از تمام تشکلهای صنفی - حرفه‌ای صنعت احداث و شرکتهای محترم عضو و غیر عضو درخواست می‌شود به منظور رفع و یا کاهش نقاط ضعف و کمبودهای یادشده در بالا در این حرکت جمعی مشارکت نمایند. با مشارکت خود نه تنها با عواملی که طرح‌ها و پروژه‌های موجود و آتی را از نظر اقتصادی و کیفیتی تهدید می‌کنند مقابله خواهید کرد، بلکه با بهبود شرایط و محیط کسب و کار از طریق سرویس، نگهداری و تعمیر و بازسازی مطمئن و تضمینی ماشین آلات سنگین و ارتقاء دانش، توانایی و شایستگی‌های حرفه‌ای پرسنل فعال در شرکت‌ها از طریق برگزاری دوره‌های آموزشی، نقش موثری در ارتقاء بهره‌وری سرمایه، نیروی انسانی و مدیریت شرکتها و در نهایت در شکوفایی اقتصاد و ایجاد امنیت و رفاه اجتماعی ایفا خواهید نمود.

به منظور کسب اطلاع بیشتر درباره تعمیرات و بازسازی ماشین‌آلات سنگین با شماره تلفن: ۸۸۷۷۲۱۸۳ و ۸۸۷۹۱۱۹۶ و یا نامبر ۸۸۸۷۰۳۸۷ تماس حاصل فرمایید.

یکی از بزرگترین عرضه‌کنندگان قطعات یدکی ماشین‌آلات سنگین نیز می‌باشد.

نظر به این که شرکت خیبر در چندین استان کشور دارای نمایندگی می‌باشد، بنابراین امکان برنامه‌ریزی تعمیرات و بازسازی انواع متفاوت ماشین‌آلات سنگین در شبکه ملی نیز وجود دارد. بر اساس توافقات به عمل آمده، شرکت خیبر در مورد کیفیت کارهای تعمیراتی، بازسازی و تأمین قطعات یدکی ضمانت‌نامه کتبی صادر می‌نماید.

خاطر نشان می‌سازد افراد و یا شرکتهای پیمانکاری، ماشین‌آلات خود را با معرفی نامه مجتمع آموزشی صنعت ساختمان ادب برای تعمیرات و بازسازی به شرکت خیبر تحویل می‌دهند.

سخن پایانی:

این همکاری در شرایطی اتفاق افتاده است که از یک سو تعمیرات کیفی و تضمینی ماشین‌آلات سنگین فاقد متولی تعریف شده و مدیریت هماهنگ و یکپارچه می‌باشد و از سوی دیگر سرمایه‌های نهفته در بخش ماشین‌آلات سنگین نه تنها بر اقتصاد بنگاهی و اقتصاد ملی سنگینی می‌کند، بلکه سرمایه‌های یاد شده فاقد بهره‌وری مورد انتظار می‌باشند.

ضمناً همانگونه که در بالا اشاره شد، بر اساس توافق به عمل آمده دوره‌های متنوع آموزشی و بازآموزی باهدف تأمین نیروی

آگهی فروش

ورق «ژئوممبراین» ساخت AGRU
اتریش به ضخامت ۰/۷۵ میلیمتر
دو طرف صاف در رول‌هایی به عرض
۷ متر و به طول ۱۰۰ متر به مقدار
۲۲۰۰۰ مترمربع به فروش می‌رسد
متقاضیان می‌توانند جهت کسب اطلاعات
بیشتر با شماره ۵۲۶۲۳۰۰ - ۰۴۱۱
تماس حاصل فرمایند.



ارائه‌دهنده نرم‌افزار حسابداری،
انبارداری، حقوق و دستمزد، پرسنلی،
اموال، خزانه‌داری و... با زبان نیرومند
visual ++ در محیط ویندوز، به صورت
تک کاربره و شبکه دارای قفل سخت‌افزاری
نصب و سه جلسه آموزش رایگان در محل
با بیش از ده سال سابقه در امر فروش
نرم‌افزارهای مالی و مالیاتی در شرکتهای
ساختمانی، راه‌سازی، فنی و مهندسی،
پیمانکاری، تولیدی و بازرگانی

یوسف آباد، خیابان نهم، تقاطع فراهانی‌پور،

پلاک ۲۱، طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۸۸۱۰۷۶۳۵ - ۸۸۴۸۰۸۰۹



فرایند سدسازی

به دقت علمی و فنی بیشتری نیاز دارد



اشاره:

بنابراین آب از ارزش‌های بالایی برخوردار می‌باشد و حفظ منابع آبی از اوجب واجبات است. به طوری که با مراجعه به فرهنگ ایرانی نقش و موقعیت آن را می‌توان در شعر و ادب پارسی به روشنی مشاهده کرد. با رشد فناوری‌ها و دستیابی ایران به تمامی حوزه‌های دانش فنی مراحل امور سدسازی، که جایگاه ویژه و اعتبار جهانی ایران و فناوران عرصه سدسازی شرکت‌های عضو انجمن شرکت‌های ساختمانی دوچندان شود با سربلندی و افتخار می‌توان گفت امروز ایران جز سه کشور برتر جهان در سدسازی است و پاسداشت این سرمایه ملی و اجتماعی بر همگان فرض است و بازتاب پاره‌ای از نارسایی‌ها در این زمینه می‌تواند به اعتبار جهانی ایران خدشه وارد سازد و به نظر می‌رسد دولتمردان پر تلاش باید این قبیل امور را به نهادهایی از بخش خصوصی بسپارند که با صرف عمر و جوانی بیش از چهارده تجربه و دانش فنی و مهندسی موفق در این زمینه اندوخته‌اند و به نظر می‌رسد شرکت‌های عضو انجمن شرکت‌های ساختمانی با بیش از ۶۵ سال سابقه کار و تلاش در این امور می‌توانند بهترین گزینه باشند. ضمن اینکه بر این امر نیز واقف و آگاه هستیم

حفظ سدهای ساخته شده و در حال ساخت توجه ویژه‌ای را به الزامات فنی و جغرافیایی می‌طلبد. این امر از اولویت و اهمیت بالایی در بهره‌برداری از سرمایه‌های ملی کشور برخوردار است؛ به ویژه در کشوری چون ایران که میانگین میزان بارندگی آن حدود ۲۳۱ میلیمتر می‌باشد؛ قطره قطره‌های آب برای هستی اجتماعی این مرز و بوم از اهمیت حیاتی برخوردار است. یادآوری این خاطره شاید مفید فایده‌ای باشد که در یکی از مناطق کویری آنگاه که زمان حقایب مرد کشاورزی به پایان رسید وی آبهای باقی مانده در ته نهر را با قطعه‌ای لنگ به سمت کشتزار خویش هدایت می‌کرد و شاید رمز و راز ماندگاری ایرانیان در این منطقه جغرافیایی ناشی از مصرف بهینه آب به ویژه در بخش کشاورزی باشد شیوه‌های آبیاری کوزه‌ای از جمله سازوکارهایی بوده است که نیاکان ما، در مناطق کم آب از آن برای حداکثر بهره‌وری از آب استفاده می‌کردند. در فرهنگ توسعه ایران آب و آبادانی رابطه‌ای تک‌مضمونی دارد و اصولاً سکونتگاه‌های مردم در کنار آب و حاشیه رودخانه‌ها ایجاد شده است



در این حوزه در سپردن کارهای سدسازی به آنها هیچگونه تردیدی به خود راه ندهند تا شاهد تکرار حادثه شکست سد در کشور نباشیم. ضمن ارج نهادن به تلاش همکاران فن‌سالار خویش در پروژه نیمه تمام «سد رایین» گزارشی در این زمینه را به نقل از روزنامه همشهری مورخ ۹۱/۱/۱۶ در ماهنامه پیام آبادگران درج می‌نمائیم.

که پاره‌ای از رویدادها و ریسک‌ها گاهی خارج از توان فناوری‌های موجود به وقوع می‌پیوندد و هدف از این بحث زیر نادیده گرفتن توانایی‌ها و دانایی‌های عزیزان سخت‌کوش و پرتلاش در بخش‌های دولتی و نهادهای حکومتی نیست بلکه می‌بایستی این قبیل امور را دولتمردان واجب‌کفایی تلقی فرمایند و با وجود بخش خصوصی فعال با کارنامه درخشان و با آمادگی کامل

وی بیان کرد: علت اصلی بروز این سانحه توسط کارشناسان جهاد کشاورزی در دست بررسی است اما بارندگی روز گذشته و وجود مشکل فنی در بخش دریچه خروجی در به‌وجود آمدن این حادثه دخیل بوده است. پاریزی بیان داشت: این سد هنوز به بهره‌برداری رسمی نرسیده بود و قرار بود در دهه فجر سال گذشته مورد بهره‌برداری قرار گیرد. وی تصریح کرد: سد تحویل موقت شده بود و آنگیزی آن در اواخر اسفند ماه سال گذشته انجام شد.

بخشدار رایین میزان خسارات وارده را به علت گستردگی منطقه و میزان آب ذخیره‌شده در پشت سد، به بعد موکول کرد. همچنین در اثر جاری شدن این سیل بخشی از پل روستای حسین‌آباد که در مسیر جاده رایین - ساردوئیه قرار دارد، فرو ریخت. شدت سیل به حدی بود که درختان گردوی چند ساله را از ریشه درآورده و تیرهای برق را سرنگون کرد. تاکنون ۳ پیمانکار روی احداث سد خاتم‌الانبیا کار کرده‌اند و به بدنه اصلی سد صدمه‌ای وارد نشده است. اگر این اتفاق در طول روز می‌افتاد، موجب جان باختن بسیاری از گردشگرانی می‌شد که در روز ۱۳ فروردین به دامن طبیعت آمده بودند و با جاری شدن سیل در ساعت ۴ صبح روز دوشنبه ۱۴ فروردین خطر از بیخ گوش گردشگران گذشت.

شایان ذکر است که شرکت سازنده سد رایین هیچگونه وابستگی و عضویت در انجمن شرکت‌های ساختمانی ندارد و جزء شرکت‌های دولتی است.

سد رایین (خاتم‌الانبیا) واقع در استان کرمان پیش از بهره‌برداری شکست و موجب جاری شدن سیل و طغیان رودخانه شد. سیدابراهیم پاریزی، بخشدار رایین با اعلام این مطلب گفت: روز دوشنبه ۱۴ فروردین ۹۱ دریچه خروجی سد خاتم‌الانبیای رایین دچار شکستگی شد و آب ذخیره در پشت سد یکباره وارد مسیر رودخانه و جاری شدن سیل شد. وی افزود: پس از اطلاع موضوع بلافاصله به ستاد بحران شهرستان خبر داده شد و اکیپ‌های کمک‌رسانی به منطقه اعزام شدند. وی ادامه داد: با جاری شدن سیل خسارات جدی به باغ‌ها و مزارع روستاهای کم‌سرخ، باب طاهونه، احمدآباد، گروه، کدبک و خوروئیه در مسیر رودخانه وارد آمد. پاریزی با بیان اینکه بر اثر این سیل آب آشامیدنی و برق عروستای در مسیر رودخانه قطع و به ۴۰ کیلومتر از راه‌های خاکی روستایی خسارت جدی وارد شد، گفت: بخشی از محور مواصلاتی روستاهای کم‌سرخ و خوروئیه نیز به‌طور کامل از بین رفته و قرار است با استفاده از ۲ دستگاه لودر و بولدوزر مسیر این روستاها بازگشایی شود. وی اضافه کرد: به‌علت شدت سیل حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ اصله درخت گردو در اطراف رودخانه از بین رفتند.

وی نیاز اصلی اهالی روستاهای سیل‌زده را تأمین آب آشامیدنی عنوان کرد. بخشدار رایین ابراز داشت: این سیل خسارت جانی به همراه نداشته و با توجه به اینکه منطقه رایین منطقه گردشگری است از ورود گردشگران به منطقه سیل‌زده خودداری شد.



مشاور و مجری پروژه سامانه ملی فهرست بها معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی

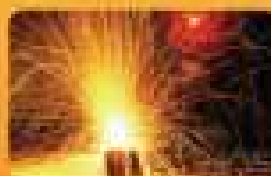
نرم افزار متره برآورد «**تدکار**» شامل:

- فهرست بها
- برآورد
- پیشنهاد قیمت
- صورت وضعیت
- حمل
- کنترل کارگاه
- مناسب ترین قیمت پیشنهادی
- ارسال، دریافت و رسیدگی الکترونیکی به صورت وضعیت ها تحت WEB
- متره
- آنالیز بها
- استناد مناقصه
- تعدیل
- کنترل پروژه
- استخراج زیربنا
- مجموعه بخشنامه ها



تدکار، مداوم ارتقا

- عضو کمیسیون فنی انجمن شرکت های ساختمانی
- مجری فهرست های بها، پیشنهادی انجمن شرکت های ساختمانی سال ۱۳۹۰
- اولین ارائه کننده قیمت عوامل فهرست بها سال ۱۳۸۸
- مجری سامانه های نرم افزاری مدیریت پروژه و کنترل اطلاعات (سیکا) و مدیریت پردازش صورت وضعیت های اجرایی (ایضا) برای شهرداری تهران





the regional and international projects. From a macro-level perspective, the foreign currency rate fluctuations has imposed negative effects on the extraterritorial projects so that if the existing procedures lead to a two foreign currency rate, it will impose irreparable damages on the national economy and consequently the extra-terrestrial construction projects since the basis for the financial exchanges will be the foreign currency purchased on the free market. On the other hand, the lack of opening foreign currency LCs has made the financial resources facing serious problems so that the construction companies have to purchase several of their sales in cash. This has caused serious problems of supplying and transferring the foreign currency for the projects.

On the other hand, considering the sanctions ahead, an increase in the exchange currency has created serious problems for the provision of banking securities and foreign currency exchanges. It is necessary to note that the state capacity for exporting the technical and engineering services is about 15 billion \$ per year. However, considering all the facing problems, this section has been succeeded to export about 4 billion\$ technical and engineering services. We are optimistic about increasing this extent to our optimum capacities and capabilities and we hope that the administrative and officials adopt necessary measures and accurate policies to witness the development of our non-oil exports and to earn more foreign currency for our country. This measure can decrease our severe dependency on our oil incomes.

The Biggest Middle-East Waterfall in the Northern Khuzestan

The Shevi waterfall the biggest and one of the most beautiful waterfalls in Iran has been situated in the Zagros mountain ranges. This waterfall has been located in the Sardasht, Dezful near the Lorestan province, 10 kilometers of Tele Zang train station on the way to the Tehran-South railway. "Shevi", in the Lori language, is a name for female which means "gentleness". The waterfall originates from a cave, cascades with a 95-100 meter height and 40 meters width, and then travels through the mountains and valleys and finally flows into the Dez dam. There is another large waterfall near the original waterfall which is called the Shevi's second waterfall. If you have taken a trip to this region, it is interesting to know that you have taken a trip to the largest waterfall in the Mid-



dle-East. One of the amazing qualities of the waterfall is that you cannot see it even from a several hundred meter range until you cross a twist in the mountainous region with steep slopes. The cool breezing of the waterfall and the beauty of the region refreshes the travelers. There are various routes to get the waterfall; the first route is through the Tele Zang train station which crosses through the pomegranate gardens and farmlands. The second route is through the Doroud road and the third route is through the Sardasht region in the Dezful and Pirchel. Since the waterfall has been located in the northern Khoozestan province and Zagros mountain ranges, it is warm late spring and during summer. However, you can experience a cool weather along with beautiful greeneries until late Ordibehesht.



The Editorial

The Negative Effects of the Foreign currency Rate on the Construction Projects

Before dealing with our main issue, it is necessary to note that within the recent one hundred years, there has always been a high correlation between the economic growth and development and the infrastructures of development, housing and building mentioned in the previous articles. The constructions of buildings, roads, bridges, tunnels, administrative and industrial buildings and refineries create about a weight of 2.5 permanent jobs and 0.3 non-permanent jobs which includes 2.8 of the state total employments.

The job-creation role of construction industry not only prevents from several pathologic phenomenons which impose a plenty of social costs on the society but also prepares the ground for economic growth and development and consequently it leads to social welfare.

The above diagram illustrates the job-creation trend in the construction industry and its role in the national development. Therefore, it is necessary that the attention be drawn to the problems and difficulties facing the construction companies executing the national and provincial projects. This allows the diagnosis of the inter-organizational and intra-organizational weaknesses and prioritizes them in order to find out appropriate approaches to remove those shortcomings. Also, the employees and projects executives need to diagnose the threats facing it and find out the strategies to tackle and neutralize its negative influences (Externality). As a result, we need to reinforce the strong points and take the advantage of the national, regional and international opportunities in various areas and fields and turn it to a national asset.

Now, let us turn to the main issue of the article. The fluctuations of the foreign currency exchange can be influential in the construction projects at two levels: (1) The national and provincial construction projects (2) the regional and international construction projects. First, we deal with the effects of the fluctuations in the currency rate on the national and provincial construction projects. It is an axiom that the effects of international changes and evolutions do not remain at the national, regional

and continental borders but rather it affects all the countries in the world. Although the extent to which these influence other countries differs in terms of how far they are from the evolution center, no country is impervious against its impacts. In the third millennium, according to the “chaos theory”, if a phenomenal breeze blows in one country, it can cause a hurricane and chaos in another country affair. Thus, the changes in the economic situation of a corporation can lead to a hurricane and chaos in the financial atmosphere of other incorporations.

Consequently, we can say that fluctuations in the foreign currency rate can have a negative impact on the materials utilized in the construction industry. For example, the market indicates an 80 % increase in the iron price within the late ten months since the ingot import to our country is drastically influenced by the foreign currency rate which can disturb its supply and sale. Also, as we can witness, it can perturb the market security so that the salespersons avoid supplying their goods which is considered as one of the influential factors to increase the prices. In addition, we can see that the materials utilized in the construction projects such as utilities systems have been doubled (100%). As a result, the national and provincial projects which had been given over to the construction engineering companies with a constant price within the last years, have to be built with the same price which is impossible and troublesome so that these companies are exposed to be dissolved.

As one of the outstanding and industrious managers of the infrastructure development projects says, “the projects have been put out to tender in terms of the prices in the year 1388. However, the price of iron has increased from 650 Tomans in 1388 to more than 1300 Tomans in 1391 which if we add the increase in the transportation, the insurance and tax costs, its unit price will be more than 2000 Tomans.

Consequently, it is necessary the senior managers take an initiative to resolve this problem as soon as possible and modify the 1388 price list and provide a price list in terms of the real prices in the 1391 to be used in the construction companies tenders.

Now, let's turn to deal with the effects of the fluctuations in the foreign currency rate on



IN THE NAME OF GOD



PAYAM-E-ABADGARAN

Construction Companies Association Monthly Magazine

No: 294 Farvardin 1391 (April 2012)

Table of Contents



- 1- Editorial – the Consequences of Swinging Rate of foreign Currency on Developmental Projects
- 2- Board meeting of senior managers with the Deputy General of strategic supervision to prepare the conditions for the contract (Appreciation)
- 3- Founding the follow-up committee to follow issues of executive plans of construction contractors and builders
- 4- Interview with Mr. Khansari
- 5- A Meeting on the challenges of construction industry (Mr. Jamali)
- 6- Iranian engineers are able to design and produce their needed machineries for their projects
- 7- Lamentation for Mr. Aslinejad
- 8- Definitions, Duties And Responsibilities of C, EPC, GC And key Turn Contractors - Part II Mr. Tabibzadeh
- 9- Pricing the Projects based on the distribution of resources (Mr. Hamiri)
- 10- Radio roundtable - Rapid changes in the ways of mobilizing financial resources
- 11- Understanding the harms in overall Concept of industry to achieve real success
- 12- You read
 - Unfinished projects around the country.
 - Paying off the Budget deficits from resources of current development budget
 - Where development budget was spent
 - 60 thousand Billion dollars for the Delay cost
- 13- Construction News
- 14- Understanding the environment
 - Middle East's largest waterfall
- 15- Staircase
- 16- A brief look at economic and financial language
- 17- The process for letter of credit
- 18- Transition of predictive net to action net, in Road and Mine Machineries
- 19- New development in the field of machinery repairs
- 20- The dam construction process calls for more scientific and technical attention

Staff List

PUBLISHER : Construction Companies Association

Editor: Eng. J.Khansari

Editorial Team: J.Khansari, M.Kangani, M.Pourshirazi,
J.Asreazad, M.Zarrabi, A.Varzandeh

Editor in Chief: Gh.Alizadeh

Designer: D.Khani

Typesetter, Marketing & Subscription: Fariba Pouragha

Reporter: Arezu Nouri

Printing Company: Bijan

Magazine Address: #86, South Saba St., Taleghani Ave., Tehran, Iran

Tel: +98-21-66464261

Fax: +98-21-66464084

Telefax: +98-21-66971400

Email: acco.ir , payame_abaadgaran@yahoo.com