



دکتر نجفی شهردار تهران در اولین نشست خبری:

واگذاری پروژه‌های عمرانی از انحصار خارج می‌شود

در نشست همفکری نمایندگان سندیکا با سه عضو شورای شهر صورت گرفت

۱۰ طرح مشکلات پیمانکاران شهری با شورای شهر تهران

مهندس دادمان:

اخلاق حرفه‌ای در پیمان‌های عمرانی
درمخاطره است

۲۶

دکتر آرمان:

ظرفیت و توان شرکت‌های عمرانی
نادیده گرفته می‌شود

۲۰

دکتر عقیلی:

حمایت از فعالیت‌های عمرانی
با ایجاد بازار بدهی

۱۶

میدان‌داری

بخش خصوصی
پادزهر تحریم

۸

فهرست مطالب

صاحب امتیاز: سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران

مدیرمسئول: مهندس جواد خوانساری

شورای سیاست گذاری:

- مهندس منوچهر ملکبانی فرد (نماینده هیأت مدیره)
- مهندس جواد خوانساری (مدیرمسئول)
- مهندس بهمن دادمان (رئیس هیأت مدیره)
- دکتر ایرج گلابتونچی (دبیر سندیکا)
- مهندس محمود مصطفی زاده (سر دبیر)

رئیس کمیسیون انتشارات:

- مهندس علی ورزنده

سر دبیر:

- مهندس محمود مصطفی زاده

کمیسیون انتشارات و تحریریه:

- مهندس علی ورزنده (رئیس کمیسیون انتشارات)
- مهندس محمدعلی پور شیرازی (کمیسیون عضویت و پیگیری)
- مهندس سیامک مسعودی (کمیسیون قوانین و مقررات)
- مهندس علاءالدین سادات باریکانی
- مهندس پرهام سیدین

صاحبان آثار:

- دکتر پرویز عقیلی کرمانی
- دکتر بهمن آرمان
- دکتر علیرضا مقدس زاده اردبیلی
- احمد قدیمی
- محمدرضا حاجی علیخانی

حروفچینی، امور بازرگانی و اشتراک: فریبا پورآقا
 خبرنگار: آرزو نوری
 عکس و صفحه آرایی: داود خانی
 مسئول تبلیغات و آگهی: سید مهدی برقی

لیتوگرافی و چاپ: پیمان نواندیش (۸۸۸۲۸۷۳۴)

تهران، خیابان طالقانی، بین میدان فلسطین و خیابان ولیعصر،
 خیابان شهید برادران مظفر (صبای جنوبی)، شماره ۸۶،
 ک.پ: ۱۴۱۶۹۶۴۹۱
 تلفن: ۶۶۴۴۲۶۱ - ۶۶۴۰۲۰۳۷ - ۶۶۴۴۰۸۴ فکس: ۶۶۴۴۰۸۴
 پست الکترونیکی: payamabadgaran@yahoo.com
 نشانی الکترونیکی: www.acco.ir

۸	سرمقاله - میدان داری بخش خصوصی پادزهر تحریم
۱۰	مطلب دکتر گلابتونچی
۱۰	نشست همفکری نمایندگان سندیکا با اعضای شورای شهر
۱۶	مصاحبه با مدیرعامل بانک خاورمیانه
۲۰	مصاحبه با دکتر آرمان
۲۳	سیاست‌های آبی کشور از دیدگاه رئیس سازمان محیط زیست
۲۴	سالروز ملی صادرات
۲۶	ششمین همایش اخلاق حرفه‌ای
۳۰	نشست خبری شهردار تهران
۳۴	مصاحبه با دکتر مقدس زاده
۳۷	ابری پروژه‌ها
۴۲	نکاتی درباره پوشش بیمه‌ای رانندگان مسبب حادثه
۴۴	میزگرد رقابت پذیری یا حلقه گمشده
۴۹	کنفرانس و همایش بتن
۵۲	منافع برگشت ناپذیر برجام
۵۴	هفدهمین همایش سیاست‌های توسعه مسکن
۵۷	مکاتبات



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

میدان داری بخش خصوصی پادزهر تحریم

سرمقاله



پیام آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

درصدی در دوره اجرای برنامه ششم توسعه که به عنوان یکی از وعده‌های انتخاباتی جناب دکتر حسن روحانی هم مطرح شد، به بیش از ۶۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی نیازمندیم. این میزان سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده شامل ۳۰ میلیارد دلار فاینانس، ۲۰ میلیارد دلار مشارکت اقتصادی و ۱۵ میلیارد دلار سرمایه مستقیم است که لازمه تحقق آن، تغییر نگرش مدیران و مسئولان نسبت به جذب این سرمایه‌ها و همین‌طور برطرف ساختن هرگونه امکان دست‌اندازی آمریکا در مقابل ورود این سرمایه به کشور است. اهمیت موضوع در آن است که ۲ درصد از هدف تعیین شده رشد اقتصادی ۸ درصدی در برنامه ششم به جذب ۶۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی بستگی دارد.

۲- دولت محترم در دوران پس از توافق برجام به درستی تاکید کرد که نمی‌خواهد ایران را به مقصد کالاهای مصرفی غرب تبدیل کند و به همه کشورهای اروپایی نیز اعلام کرده است خواهان سرمایه‌گذاری و همکاری مشترک بین ایرانی‌ها و آنهاست.

موجود دیپلماسی برای روابط اقتصادی با کشورهای دیگر بهره‌برداری کند. اما دستیابی به این فرصت‌ها علاوه بر وابستگی به دیپلماسی فعال در حوزه روابط بیرونی به تحقق شرایط و الزاماتی در درون کشور منوط است. از جمله این الزامات آن است که اولاً باید امکان اثرگذاری تحریم‌ها را بر اقتصاد، صنعت و... کشور به حداقل رساند، ثانیاً فضای صلب و تهدیدآمیز تحریم‌ها در حوزه روابط بین‌الملل را به واسطه منافع اقتصادی همکاری‌های مشترک با کشورهای دیگر خنثی کرد. شاید برخی تصور کنند تحریم موضوع پیچیده‌ای نیست و در هر دوره متناسب با شدت تحریم‌ها می‌توان سیاست مقابله به مثل یا سیاست مقاومت را در پیش گرفت اما در نگاه واقع بینانه نمی‌توان به این سیاست رویکرد مقطعی و باری به هر جهت داشت بلکه به دلایل ذیل باید استراتژی پایدار و بلندمدتی در قبال استراتژی تحریم آمریکا و غرب داشت:

۱- بر اساس برآوردهای کارشناسی برای تحقق هدف اشتغال‌زایی سالانه قریب به یک میلیون نفر و رشد اقتصادی حدود ۸

سیاست خارجی ترامپ در چند ماه اخیر مبین آن است که چالش تحریم و تخصیص بار دیگر مشخصه اصلی رابطه پرتنش ایران و آمریکا خواهد بود. اکنون هم در موضوع توافق برجام و هم در ارتباط با تحریم‌های موسوم به مادر تحریم‌ها - قانون کاتسا - از سوی مجلس نمایندگان آمریکا تصویب شده است، نشانه‌هایی از اوج‌گیری دوباره سیاست تحریم و تهدید دیده می‌شود. غیر از آنکه ترامپ خود را نماینده جریان بازگشت فشار و تهدید علیه ایران شناسانده، دست بالای جمهوری خواهان در هر دو مجلس آمریکا و محافل دیپلماسی این کشور، سیاست تهدید و تحریم در برابر ایران را به کانون‌های تصمیم‌گیری برگردانده است. اساساً یکی از اهداف همیشگی جریان‌های ضدایرانی در آمریکا این است که با فعال نگه داشتن این سیاست هزینه هرگونه اقدامات توسعه‌گرایانه ایران را افزایش داده و تا حد ممکن سرعت رشد را در نظام اقتصادی ایران با تاخیر و کندی همراه سازند. در مقابل، مبنای دیپلماسی کشورمان در دولت یازدهم و دوازدهم آن بوده که در تله تحریم گرفتار نشود و بتواند از ظرفیت‌های

خوشبختانه براساس اعلام مقامات وقت، اروپایی‌ها نیز از این امر استقبال کرده و شواهد نشان می‌دهد که سفرهای هیات‌های اروپایی به ایران پس از برجام متفاوت از دوران قبل بوده و این بار در میان هیات‌های اروپایی شماری از روسای شرکت‌های بزرگ و معتبر حضور داشته‌اند تا زمینه مشترک همکاری‌ها را شناسایی کنند. حتی تغییرات محسوسی در سفرهای مقامات سیاسی و دیپلماتی کشورمان به مقاصد اروپا و شرق آسیا صورت گرفت و نمایندگان بخش خصوصی حضور پررنگ و ملموسی در این سفرها داشته‌اند تا بتوانند زمینه همکاری‌های مشترک با شرکای خارجی یا صدور خدمات و دانش خود را بیابند.

۳- یکی از تفاوت‌های رویکرد دولت تدبیر و اعتدال با دوران ماقبل خود، آن بوده که حمایت از بخش خصوصی را لازم و ملزوم توسعه و رشد اقتصادی کشور می‌داند. این سیاست به خصوص در زبان و نگاه دکتر روحانی رئیس‌جمهور محترم و دکتر جهانگیری معاون اول محترم بیش از دیگر دولتمردان جاری و ساری بوده است. از اینرو اگر دولت از جنبه الزام و ضرورت تقویت بخش خصوصی غفلت کند اما از جنبه ملزوم آن که موجب رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی و خروج کشور از رکود اقتصادی می‌شود، نمی‌تواند نسبت به این بی‌توجه باشد. موفقیت دولت و اثبات کارآمدی آن است که به ملزومات توسعه و رشد اقتصاد وفادار باشد، مگر آنکه خود را ملزم به تحقق اهداف برنامه ششم توسعه نداند.

۴- شواهد امر نشان می‌دهد که سیاست‌های ظالمانه و مداخله‌گرانه آمریکا در اقتصاد و سیاست ایران هیچگاه به حاشیه نمی‌رود، بلکه صرفاً رویکردهای اجرایی آن تغییر می‌کند. یعنی ممکن است از ایران هراسی آشکار و تهاجمی در دوره‌ای به ایران هراسی پنهان و نرم در دوره دیگر تغییر کند. همین‌طور شواهد امر نشان می‌دهد برای مجریان سیاست‌های تحریم در آمریکا، تحریم نهادهای دولتی و عمومی ایران در

دسترس‌تر، کم‌هزینه‌تر و نتیجه بخش‌تر بوده است. اگر به سال‌های قبل از برجام برگردیم می‌بینیم که تحریم بانک‌های دولتی و نهادهای حاکمیتی با سهولت صورت گرفته اما تبعات منفی آن به سرعت بر همه ارکان اقتصاد کشور بازتاب داشته است. حال آنکه تحریم بخش خصوصی در همان دوره به سادگی امکان‌پذیر نبود و در موارد نادری هم که هم این اتفاق افتاد، تاثیر منفی چندانی بر اقتصاد کشور نداشت، ضمن آنکه به عنوان دستاویزی در اختیار شهروندان ایرانی برای شکایت علیه سیاست تحریم در محافل حقوق و قضایی اروپا قرار گرفت. به عبارت روشن بخشی از اثرگذاری سیاست تحریم به شدت و قدرت اجرای آن از سوی آمریکا و غرب برمی‌گردد و بخشی از آن هم از وضعیت، تجمع قدرت و نقدینگی در اقتصاد ایران متأثر هست. این نکته دربرگیرنده آن است که می‌توان اثر تحریم را کاست و به تدریج به مقابله با آن برخاست. این امکان است که ایجاد می‌کند دولت و همه نهادهای مرتبط استراتژی جمعی و پایداری برای مقابله با تحریم‌ها را مطالعه و تدوین کنند. در این استراتژی باید بر اساس ضرورت زیست اجباری با تحریم‌ها سیاست‌های بالادستی

دولت محترم در دوران پس از توافق برجام به درستی تاکید کرد که نمی‌خواهد ایران را به مقصد کالاهای مصرفی غرب تبدیل کند و به همه کشورهای اروپایی نیز اعلام کرده است خواهان سرمایه‌گذاری و همکاری مشترک بین ایرانی‌ها و آنهاست.

یکی از تفاوت‌های رویکرد دولت تدبیر و اعتدال با دوران ماقبل خود، آن بوده که حمایت از بخش خصوصی را لازم و ملزوم توسعه و رشد اقتصادی کشور می‌داند.

و بلندمدتی را تعیین کرد. همانطور که دیپلماتی روشنی در برابر تحریم‌ها داریم و از استراتژی مقاومت و فرصت‌سازی بهره می‌بریم باید سیاست روشنی برای کاستن از تبعات آن داشته باشیم تا به نقطه‌ای برسیم که اهرم تحریم اثر خود را به عنوان یک متغیر پرهزینه یا پیران‌کننده از دست بدهد. تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد که خوشبختانه دولت محترم متوجه این مسئله شده و عزم خود را برای ارائه رهیافت بلندمدت نشان داده است. از نظر کارشناسان برای طراحی هرگونه سیاست ضد تحریم باید به نکات ذیل توجه داشت:

۱- باید زمینه و امکان سرمایه‌گذاری خارجی را در اقتصاد و صنعت کشور مهیا و آنها را در منافع همکاری با ایران شریک کرد. بدین منظور باید موانع حقیقی و حقوقی حضور سرمایه‌گذاران خارجی را بر طرف کرد.

۲- سرمایه‌گذاری خارجی در ایران را باید هوشمندانه و با نگاه بلندمدت به سمتی هدایت کرد که از گزند تحریم‌های احتمالی آتی در امان بماند.

۳- باید به بخش خصوصی میدان داد تا بتواند با سرمایه‌گذاران خارجی اقدامات مشترک داشته و طرح‌های مشترک اجرا کند. دولت محترم به شرطی در حوزه اقتصاد موفق خواهد بود که همزمان بتواند از فرصت‌های موجود در دوران پس‌اِبرجام بهره‌برداری مناسب داشته و مسیر بازگشت دوران پیش از برجام را مسدود کند. برای این منظور باید اقتصاد مقاومتی را با توجه به تهدیدهای موجود فعال ساخت و به جد از آن حمایت کرد. اقتصاد مقاومتی در بدیهی‌ترین تعریف آن است که بخش خصوصی نقشی بیش از وضع موجود در اقتصاد کشور داشته و اقتصاد کشور را حتی‌المقدور از تیررس تحریم‌ها دور نگه داشت. باشد. به عنوان مثال در حوزه پیمانکاری باید ظرفیت‌های بخش خصوصی را به میدان آورد تا سرمایه‌گذاری‌های خارجی مشترک را پوشش و اهداف برنامه ششم توسعه را محقق کند. نه تنها حوزه پیمانکاری که مناسبات همه بخش‌ها را باید با تاسی از این استراتژی تنظیم کرد.



در نشست همفکری نمایندگان سندیکا با سه تن از اعضای شورای شهر صورت گرفت

طرح مشکلات پیمانکاران شهری با شورای شهر تهران

۳- به کارگیری مشاورین در سطح خرد به جای مشاوران بزرگ و جا افتاده به دلیل ملاحظات مالی که باعث شده مشاوران از خود اراده‌ای نداشته باشند و تابع اراده دستگاه شهرداری باشند.

۴- در عین حال در سازمان‌های کاری شهرداری نیز عدم انسجام وجود دارد و همه همدیگر را وتو می‌کنند.

۵- در برابر انتقاد پیمانکاران گاه تحکم و زورگویی کارفرمایی دیده می‌شود.

دادمان تصریح کرد: ما امیدواریم این شرایط در دوره جدید اصلاح شود. در بحث کارهای عمرانی مستحضر هستیم که شرایط مناسب نیست. ما جلسه‌ای با آقای رجبی در نظام مهندسی داشتیم که ایشان عنوان کرد در شرایط خشکسالی در طرح‌های عمرانی باید فضایی را باز کنیم که سازمان‌های مهندسی که در اثر اعتماد جمهوری اسلامی ایجاد و صاحب تجربه و سرمایه شده اند متلاشی نشوند. بنابراین وقتی به شرایط رکود برمی‌خوریم باید از این سازمان‌ها در عمران شهری و ابنیه شهری استفاده کنیم. ایشان علاقمند بود از شرکت‌های ما در ساخت و ساز شهری استفاده شود تا بازاری برای بقای ما فراهم شود و ما هم از این امر استقبال می‌کنیم و امیدواریم در عمران شهری هم برای ما جایی باز شود. این سازمان‌ها از اعتماد جمهوری اسلامی و با پول مردم

زیرساختی شهری است. ما در دوره گذشته به عنوان بخش خصوصی از شرکت فعال و موثر در این امر محروم شده بودیم و امیدواریم که این موضوع به اصل خود برگردد. مستحضر هستیم که با موضوعاتی مانند توافق نامه ۲۰ هزار میلیارد تومانی که قرارگاه خاتم الانبیا در موضوع مربوط به عمران شهری با شهرداری و با عنوان «تامین مالی» منعقد کرد، و در مرحله عمل با موضوعاتی مانند تهاتر تداوم پیدا کرد باعث شد شرکت‌های ما از حضور فعال در این عرصه عقب نشینی کنند و جایی برای آنها نباشد. مطلب مربوط به نحوه کار شرکت‌های ما در شهرداری به میزانی که از سهم بازار شرکت‌های خصوصی مانده، حائز این نکته است که شرکت‌های ما گرفتار مشکلات متعددی در این قراردادها هستند، موضوعاتی از جنس تهاتر مانند ارزیابی و نحوه خرید، هولوگرام، تراکم سیار و... وجود دارند که قاعدتاً با حضور شما مهر پایانی بر این روش‌های مشکل دار زده خواهد شد. وی افزود: به غیر از موضوع نحوه پرداخت در پروژه‌ها، موضوع مدیریت این پروژه‌ها نیز موضوع قابل توجه شرکت‌های ما هست از جمله:

۱- روش‌های مدیریت این پروژه‌ها

۲- تعدد سازمان‌هایی که در عمران شهری درگیر هستند و باعث از بین رفتن انسجام اداری شده اند.

شنبه ۲۲ مهرماه نشست هم‌اندیشی سندیکا با شرکت‌های عضو درباره مسائل مبتلابه آنها در ارتباط با شهرداری برگزار شد که حاصل آن فهرستی از این مسائل و موارد بود که توسط دکتر مقدس‌زاده تهیه و به دبیرخانه سندیکا ارائه شد تا در دیدار با نمایندگان شورای شهر مطرح شود. چهارشنبه ۲۶ مهرماه نیز سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران میزبان سه تن از اعضای شورای شهر بود تا به بررسی مسائل و مشکلات پیمانکاران در حوزه کارهای شهری و شهرداری و چاره جویی برای این امر بپردازند که در صفحات پیش رو گزارش کاملی از این جلسه و مختصری از جلسه هم‌اندیشی با اعضای سندیکا جهت اطلاع خوانندگان محترم ماهنامه منتشر می‌شود.

در ابتدای این دیدار مهندس دادمان رئیس هیات‌مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران عنوان کرد: اعضای ما در مورد آینده شهر و محیط زیست و نسل آینده‌نگران هستند. موضوع شهرفروشی از نظر ما محکوم است و امیدواریم با حضور شما بزرگان و تغییراتی که در شهرداری افتاده دیگر شاهد این موضوع نباشیم و برنامه ریزی شهری در شرایط مناسب تری باشد. آنچه به حرفه ما بیش از مسئولیت اجتماعی ما مربوط است مسئله حضور و مشارکت در پروژه‌های

تشکیل شده اند و در حال حاضر ظرفیت ملی به شمار می آیند. ما باید در داخل بتوانیم به حیات خود ادامه دهیم تا با قوت و توان در شرایط رکود منشا ارزآوری و اشتغال و تحرک در اقتصاد باشیم چرا که زیرساخت ها مبنای هر نوع توسعه اجتماعی و اقتصادی هستند. وی افزود: واقعیت این است شرکت های ما در حال اضمحلال هستند. ما در ده سال گذشته هم با موضوع تقلیل پروژه ها و هم با موضوع عدم پرداخت مطالبات مواجه بوده ایم که باعث شده نه تنها بازارهای جدید را از دست بدهیم بلکه بقای ما به دلیل این مطالبات انباشه به خطر بیفتد. البته با وجود مسائلی مانند پرداخت مطالبات از طریق اوراق طلب ها با اوراق، تنزیل و کم شدن قیمت اسمی و جبران کسری منابع با فروش دارایی و گرفتن وام و سود آنچنانی بانک و... سرنوشت این شرکتها در خطر است و امیدواریم در مدیریت جدید شهرداری به این مسئله توجه شود و این شرکتها به عنوان ظرفیت ملی در داخل کشور و عاملان صدور خدمات فنی و مهندسی در خارج از کشور منشاء اثر باشند.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل: بخش خصوصی می تواند به شهرداری کمک کند

در ادامه محمد علیخانی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر عنوان کرد: با تشکر از این فرصتی که فراهم شد که در خدمت شما باشیم، باید اذعان کنم شما روی مسائل اصلی دست گذاشته اید که بخشی از آن به سیاست ها قبلی برمی گردد و شورای پنجم نیز به ناچار میراث دار این مشکلات است. توافقاتی در گذشته با برخی نهادها شده بود و پروژه ها انحصاری شده بودند و سایر شرکتها با پیدا کردن واسطه و پرداختن درصدی امکان گرفتن پروژه داشتند.

وی افزود: در بخش حمل و نقل و عمران برنامه ۵ ساله ای در شهرداری وجود داشت که به طور متوازن جلو نرفته است. در مترو در بخش زیرساخت و عمران از برنامه هم جلو هستیم اما در بخش حمل و نقل و تجهیزات زیرساختها مشکل داریم. علاوه بر این به ۳۰ هزار میلیارد تومان بدهی شهرداری باید ۳۰ هزار میلیارد تومان پروژه ناتمام هم اضافه

شود- البته به نظر آقای نجفی این رقم ۲۲ هزار میلیارد تومان است- شهرداری در حال حاضر حدود ۶۰۰ میلیارد تومان حقوق می دهد و معمولا هم با استقراض و وام بخشی از آن را تامین می کند. به نظر می رسد وضعیت مناسب نیست اما در مورد حضور بخش خصوصی، می توان از این بخش در پروژه های نیمه تمام استفاده کرد. البته اعتبار مالی این کار وجود ندارد و باید با اولویت بندی دنبال شود و جز با استفاده از فاینانس و سرمایه گذاری و صندوق توسعه ملی راه دیگری برای تامین آن نیست. به علاوه اینکه شهرداری اکنون باید به سمت درآمد پایدار برود چرا که درآمدهایی که از محل فروش تراکم و هولوگرام و... وجود داشت قرار نیست دیگر تکرار شود. ضمن اینکه جایی هم برای این کار نیست و درآمدهای سال های آینده را هم پیش خور کرده اند.

وی تصریح کرد: شهرداری راهی ندارد جز اینکه به سمت درآمد پایدار برود، روش های مختلف آن در دنیا امتحان شده منتهی در کشور ما اجرا نشده و ما به سمت درآمدهای سریع الوصول رفته ایم. ای کاش فروش این اموال و دارایی های شهر حداقل به درستی



مهندس دادمان:

ما در ده سال گذشته هم با موضوع تقلیل پروژه ها و هم با موضوع عدم پرداخت مطالبات مواجه بوده ایم که باعث شده نه تنها بازارهای جدید را از دست بدهیم بلکه بقای ما به دلیل این مطالبات انباشه به خطر بیفتد

انجام می شد. به هر طریقی که نگاه می کنید می بینید تاکنون شهر و شهرداری متضرر شده اند و اکنون باید وارد بحث درآمدهای پایدار شویم. بخشی از آن ممکن است با مصوبات ما، دولت یا مجلس باشد اگرچه به این سرعت جواب نمی دهد و شاید یک سالی طول بکشد که بتوانیم به آن درآمدها اتکا کنیم. به هر ترتیب آقای نجفی سعی دارد با حضور خود در دولت از وصول مطالبات شهرداری و سایر امکان ها استفاده کند. البته بخش فاینانس به دلیل بدهی شهرداری به بانک ها توسط بانک ها تضمین نمی شود و فقط بانک شهر تا حدودی به داد شهرداری می رسد. در این مورد دولت باید مقداری از بدهی ها را استمهال کند.

وی افزود: به هر حال ما در مورد پروژه های عمرانی به خاطر محدودیت منابع و اینکه خیلی از پروژه ها دستوری اجرا شده اند افتی خواهیم داشت مانند پل صدر که همه کارشناسان با آن مخالف بودند و هنوز هم مثل چاه ویل هزینه بر است مخصوصا در نگهداری تونل ها. هزینه این تونل تا ۸ هزار میلیارد تومان هم تخمین زده می شود که اگر همین مبلغ در بخش مترو هزینه می شد، هم مترو تجهیز می شد و هم می توانستیم ۶ میلیون سفر در روز داشته باشیم. متاسفانه اولویت ها جابه جا شده و پروژه های دستوری در شهر اتفاق افتاده و این واقعیت هایی است که با آن مواجه هستیم که بعضی وقتها گفته می شود عنوان نکنید اما لازم است سندیکایی مانند سندیکای شما از آن مطلع شود.

علیخانی تصریح کرد: البته قرار نیست این اتفاقها تکرار شود و شورای پنجم هم نظارت می کند تا این بار مسیر درست را برویم. در چند روز گذشته مصوبات خوبی داشته ایم و با برخی پیشنهادها به شدت مخالفت کرده ایم که عموما در بحث تخلفاتی بود که در گذشته اتفاق افتاده بود و دنبال تثبیت آن با ۳۵ درصد تخفیف بودند که با اظهار نظر تخصصی دوستان با آن مخالفت شد. البته ناگفته نماند که این پیشنهاد برای کسب درآمد و رفع مشکلات مطرح شده بود. همانگونه که در بحث مال ها و مگامال ها اتفاق افتاد و برای کسب درآمد و حل بخشی



از مشکلات مجوز آن را در معابر کوچک و خارج از طرح تفصیلی دادند. این مال‌ها و مگامال‌ها نه نیازسنجی شده بود و نه بررسی چرا که برای کسب درآمد چشم خود را روی همه مسائل می‌بستند و این امر آسیب‌زا بود. ما می‌دانیم که طی چند ماه آینده شهرداری به شدت تحت فشار خواهد بود و مشکلات زیادی داریم اما امیدواریم با این راه‌حل‌ها و تامین مالی که راهکارهای آن وجود دارد مسائل حل شود، فقط زمان نیاز دارد. وی درباره رقابت نیز عنوان کرد: در مورد بحث نهادها نمی‌توان شرکت‌های را حذف کرد اما باید رقابت ایجاد شود. اعتقاد ما این است که بخش خصوصی می‌تواند به شهرداری کمک کند. اگر جلوی رانت و سوء استفاده را بگیریم خود به خود بخشی از مشکلات حل می‌شود. ما حامی بخش خصوصی هستیم و امیدواریم در آینده هر چه بیشتر در خدمت همه فعالان بخش عمران و ساخت در شهرداری و شورای شهر باشیم.

دکتر مقدس زاده:

پیمانکاران از دیرکرد

دریافت مطالبات خود مستاصل شده اند

دکتر علیرضا مقدس زاده عضو دیگر هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: سندیکا این معضلات را کاملاً لمس می‌کند اما از طرف خیل عظیمی از پیمانکاران تحت فشاریم، آنها که در طی جلسات هم‌اندیشی دغدغه‌ها و نگرانی‌های خود را به ما گفته‌اند. این پیمانکاران به یک آمیدی به شورای پنجم رأی داده‌اند ولی متأسفانه در ذهن آنها متبلور شده که انگاری صنعت ما دارد به سمت یخبندان می‌رود. خیلی از پیمانکاران مطالبات چندین ساله دارند، پروژه‌هایی دارند که تا ۷۰-۸۰ درصد آن تکمیل و سپس تعطیل شده است و در واقع به جایی رسیده که نه می‌توانند آن را رها کنند نه ادامه دهند لذا لازم است برای این امر راهکاری مناسب یافت. تسهیلات بانک شهر تا حدی تب این موضوع را گرفته بود که فعلاً متوقف شده، از طرفی درباره تهاتر املاک هم علاوه بر ریزش آنها بسیاری از این املاک سند ندارند و قابل معامله نیست و در برابر طلبکاران گره‌گشا نخواهد بود. پیمانکاری

که امروز بدهکار است با ملکی که تازه سال ۱۳۹۸ سند آن آماده خواهد شد چه کار می‌تواند بکند. خواهشمندم با پیمانکاران تعامل بیشتری شود تا آنها با کمک شما و همت خود از این معضلات بیرون آیند. وی افزود: متأسفانه در شرایط کنونی پیمانکاران از نوع نگرش شهرداری رضایت ندارند، تغییر در ساختار فرهنگ سازمانی شهرداری تهران می‌تواند آثار خوبی داشته باشد. امیدواریم با حضور شما بزرگواران و نگاه متعالی این فضا تغییر کرده و پیمانکاران شرایط بهبود را در رویکرد تیم شهرداری شاهد باشند.

مهندس سالاری:

جلسات مشترک سندیکا

و شورا شهر برگزار شود

محمد سالاری رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران نیز عنوان کرد: من اعتقاد دارم اگر همه ذی‌نفعان شهر دیالوگ و گفت‌وگو مبتنی بر واقعیت داشته باشند بعداً می‌توانند راه‌حل‌های خوبی در راستای توسعه پایدار شهر و کشور و در جهت صیانت از منافع همه آحاد شهر داشته باشند. واقعیت این است که در شهرداری تهران طی ۱۲

سال گذشته در حوزه سخت‌افزاری اقدامات بسیار زیادی انجام شده است. ما در حوزه شبکه معابر و شبکه بزرگراهی به اهداف سند چشم‌انداز تهران رسیده‌ایم. بخشی از اینها مانند شبکه معابر، پل‌ها، تونل‌ها و بوستان‌ها ضرورتی امکان‌ناپذیر بوده اما اشکال اساسی که در شهرداری ایجاد شد و به شماها هم صدمه زد این بود که در یک بازه زمانی محدود با یک استراتژی کلان که بخشی از آن استراتژی سیاسی خود شهردار بود و بخشی از آن هم در جهت کار برای مردم، شهرداری تهران سعی کرد مجموعه‌ای از بزرگراه‌ها را بسازد و به نام خود ثبت کند که شاید جنبه سیاسی آن بیشتر بود و باعث شد در بازه محدود قسمت عظیم دارایی شهر که می‌توانست برای همیشه و در طول تاریخ، شهر را اداره کند، هزینه شود. امروزه در کشورهای توسعه یافته راهکار حل ترافیک و آلودگی هوا و بهبود و ارتقای کیفیت زندگی ایجاد بزرگراه‌های درون شهری نیست. یک دانشمند در ژاپن می‌گفت آنقدر در ژاپن بزرگراه ساخته‌ایم که دیگر خانه‌ای نمانده که برای ساخت بزرگراه خراب کنیم ولی مشکل ترافیک ما حل نشده است، وی تأکید داشت هر چه بزرگراه می‌سازید ایجاد سفر می‌کنید و به عموم مردم می‌گویید جا باز شده و بیایید درون شهر، در حالی که باید بخشی از هزینه ساخت این بزرگراه‌ها در حمل و نقل عمومی و ریلی برده می‌شد البته ما بعدها و دوره چهارم تا حدی جلوی این امر را گرفتیم.

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران افزود: اوج بازگذاری در شهر تهران با ابلاغ طرح تفصیلی شکل گرفت. طبق آمار چون قرار بود از سال ۱۳۹۱ طرح ابلاغ شود صدور پروانه از سال ۱۳۸۸ شروع به اوج گرفتن و در سال ۱۳۹۱ به حدود ۱۱ هزار و ۲۰۰ مورد رسید، بعد به ۳۳ هزار و ۶۰۰ پروانه رسید و دو سه سال بعد با ۱۰ هزار پروانه در سال تثبیت شد. با ابلاغ این طرح به نوعی به مردم ابلاغ شد که طرح تفصیلی می‌آید و با آمدن آن بازگزاری ساختمان شما کم می‌شود و یکی دو طبقه از دست می‌دهید، که با همین روش موفق شدند مردم را ترغیب کنند که منابع خود را بیاورند و پشت شهرداری به صف بایستند که از قبل آن درآمد ایجاد شد و توانستند پل صدر و امام علی و... بسازند.



دکتر محمد سالاری:

متأسفانه ما همه چیز را دولتی کرده‌ایم و عرصه رقابت و انگیزه برای رقابت نمی‌ماند. به نظر من باید این سندیکا و سندیکاهای دیگر را هم فعال کنید تا شورای شهر بتواند ماهیانه با مجموعه سندیکاهای جلسه داشته باشد. لازم است شما نظرات خود را به ما بگویید، اگر بخواهیم موفق باشیم باید به فهم مشترک برسیم.



در واقع بازگذاری طرح تفصیلی را به اشباع رساندند مخصوصاً در حوزه‌های درآمدزایی آن مانند مال‌ها و مگامال‌ها، در حالی که مال‌ها و مگامال‌ها در دنیا یک فرصت است و سفرهای درون شهری را کم می‌کند ولی در ایران بدون مطالعات فرهنگی و اجتماعی، زیست‌محیطی و... با رویکرد درآمدزایی مجوز صادر کرده‌اند.

وی تصریح کرد: از طرفی شهرداری تهران دارای بیشترین بانک اراضی و املاک بود اما املاک و اراضی آن را در این بازه زمانی به ثمن بخش فروختند و شهر سوخته ایجاد شد. واقعا ما در سال‌های اول و دوم قصد همکاری با آقای قالیباف را داشتیم اما با واگذاری املاک به دیگران و سوختن سرمایه شهر اعتراض کردیم. این املاک می‌توانست با کمک بخش خصوصی بهینه شود و به منبع درآمدزایی پایدار تبدیل شود. به عنوان مصادیق آن هم می‌توان به هزار و یک شهر اشاره کرد که ۲۲ درصد آن متعلق به شهرداری است که این ۲۲ درصد کاربری‌های متعددی مانند تجاری دارد که اگر تکمیل شود و فقط اجازه داده شود ۲۲۵ میلیارد تومان درآمد در سال دارد این در حالی است که کل بودجه منطقه ۲۲ در سال ۱۳۹۵ حدود ۱۸۵ میلیارد تومان بوده است. ما با ۲۲ مال از این دست علاوه بر تامین خدمات، درآمدزایی پایدار خواهیم داشت.

وی افزود: لطماتی که به شرکت‌های شما وارد شد اینگونه بود که یک مجموعه گسترده‌ای از پروژه شروع شد که شهر را کارگاه عمرانی عظیمی کرد و پیمانکاران به خاطر آن شرکت تاسیس کردند و نیرو گرفتند. بعد به یکباره این امر افول کرد و به شرکت‌های عمرانی به ویژه شرکت‌های قدیمی لطمه زد. البته خیلی‌ها هم که موفق به وصول طلب خود نشده‌اند مقصر بودند چون بدون حساب و کتاب و نوشتن قرارداد کار را شروع کردند. به هر حال واقعیت این است که موارد ذکر شده دغدغه مشترک ما و شما است. مردم ما بعد از ۱۵-۱۶ سال شاهد تغییر بودند اما سطح مطالبات در حد نگران‌کننده‌ای بالا است. در این شرایط ما باید چه کنیم؟ باید مبتنی بر مشارکت مردم و تشکل‌های صنفی و مردمی کار کنیم. متاسفانه ما همه چیز را

دولتی کرده ایم و عرصه رقابت و انگیزه برای رقابت نمی‌ماند. به نظر من باید این سندیکا و سندیکاهای دیگر را هم فعال کنید تا شورای شهر بتواند ماهیانه با مجموعه سندیکاها جلسه داشته باشد. لازم است شما نظرات خود را به ما بگویید، اگر بخواهیم موفق باشیم باید به فهم مشترک برسیم.

وی در پایان تاکید کرد: باور من این است که اگر در حوزه‌ای بتوانیم دغدغه عمومی ایجاد کنیم راه باز خواهد شد. قطعاً شما هم باید راه‌های جایگزینی برای سرمایه‌گذاری پیدا کنید. شهرداری و شورای شهر باید در حوزه نرم افزاری که آقای قالیباف کار نکرده کار کنند، شرکت‌های ساختمانی هم می‌توانند در حوزه نرم افزاری مانند عرصه عمومی و سرانه خدماتی بافت‌های فرسوده، حوزه پسماند، حمل و نقل و... برای خود مأموریت‌هایی تعریف کنند. در حوزه حمل و نقل ریلی باید کارهای زیادی شود. در مجارستان در حوز LRT هم ۱۰۰ متر یکبار ایستگاه وجود دارد که می‌توان آن را الگو قرار داد و مخصوصاً در منطقه ۱۲ اجرا کرد. در مجموع شما باید رویکردهای خود را با توجه به الزامات شهرداری و نیاز شهر تغییر دهید.



مهندس علیخانی:

بخش خصوصی می‌تواند به شهرداری کمک کند. اگر جلوی رانت و سوء استفاده را بگیریم خود به خود بخشی از مشکلات حل می‌شود. ما حامی بخش خصوصی هستیم و امیدواریم در آینده هر چه بیشتر در خدمت همه فعالان بخش عمران و ساخت در شهرداری و شورای شهر باشیم.

دکتر فراهانی:

به کار تخصصی و استفاده از توان

داخلی و ایجاد فضای رقابتی اعتقاد داریم

مجید فراهانی عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران نیز عنوان کرد: در خصوص مشکلات مورد بحث همه می‌دانیم وضع از حیث کارهای سخت افزاری انجام شده و بدهی‌های مالی فاجعه بار است. به هر حال هم اکنون نزدیک ۹ هزار میلیارد تومان بدهی شهرداری تهران به پیمانکاران و ۱۴ هزار میلیارد تومان به بانک شهر است که با بدهی‌های دیگر مجموعاً ۳۰ هزار میلیارد تومان است. آن گونه که گفته شده ۲۵ هزار میلیارد تومان هم برای پروژه‌های نیمه تمام لازم است، بودجه فعلی شهرداری و درآمدهای پیش بینی‌پذیری که ما داریم کفاف پرداختن به این مشکلات را به شکل ریشه‌ای نمی‌دهد. من فکر می‌کنم راهکار پیش روی ما این است که شورای جدید مشارکت‌ها را فعال کند. شورای شهر امروز شورایی ۲۱ نفره نیست و باید بتواند مردم را برای حل مسائل موجود به صحنه بیاورد.

وی تصریح کرد: وقتی ما از مردم صحبت می‌کنیم منظورمان متخصصان و صاحب‌نظرانی هستند که سال‌ها کار کرده‌اند و دارای انگیزه و نگاه هستند و تجربه کشورهای دیگر را دیده‌اند، از این رو باید سعی کنیم اینها را در یک مکانیزمی درگیر کنیم یعنی بتوانیم نهادی را در شورای شهر درست کنیم تا همه سندیکاها بتوانند حاضر شوند و طی جلسات منظم برنامه ریزی شده توان تخصصی و فکری آنها در خدمت شورا و مدیریت شهری قرار گیرد. شبیه این کار را سازمان برنامه با نهاد تعاملی که دارد انجام داده و ما باید مشابه آن را به شکل نهادمند انجام دهیم. به میزانی که بتوانیم اراده‌های متخصص شهری را که در ارتباط با مدیریت شهری است سازماندهی کنیم و مشارکت آنها را جلب کنیم به همان میزان موفق خواهیم شد. باید در این باره فکر کنیم و به الگوی مشخصی برسیم.

آقای فراهانی در ادامه عنوان کرد: شما در وضعیت موجود خود را جای ما بگذارید و ببینید چه باید بکنیم. پول نداریم، بدهی



داریم و شهر سوخته‌ای هم تحویل ما شده است. این واقعیت موجودی است که به ما به ارث رسیده و با روش‌های سنتی قبلی نمی‌توانیم به نتیجه برسیم و باید برای آن روش‌های جدیدی بیابیم. باید بینیم چگونه می‌توانیم مشارکت داخلی و خارجی را فراهم کنیم. شرکت‌های پیمانکاری ما دیگر نمی‌توانند فقط به E و P و C اهمیت دهند و باید F هم برای آنها مهم باشد یعنی فاینانس داخلی و خارجی هم باید در کنار کار دیده شود که نشان دهد پیمانکاری که می‌خواهد فلان معطل شهری را حل کند رفته و فاینانسور آن را هم پیدا کرده است. شهرداری هم به عنوان تسهیل‌گر باید مجوز بدهد.

وی افزود: ما روی شهر را سوزانده ایم ولی به زیرزمین به عنوان ظرفیت توجه نکرده ایم. شهرداری‌ها در کشورهای پیشرفته بخش خصوصی را فعال کرده‌اند و بازارچه‌ها و مگامال‌های زیرزمینی درست کرده‌اند. توکیویی که امروز ۲۰ میلیون جمعیت دارد در فضایی که کمتر از یک دهم تهران است با استفاده از همین فضاهای زیرزمینی اداره می‌شود. این راه، مسیری نیست که ما کشف کنیم بلکه مسیری است که کشورهای توسعه یافته برای آن برنامه ریزی کرده‌اند و قدم در آن گذاشته‌اند و ما هم باید در اتاق فکری به آن بپردازیم و بتوان شرکت‌های خصوصی استفاده کنیم. به هر حال مدل قراردادهای جدید PPP وجود دارد که بانک جهانی بر اساس آن وام می‌دهد و بخش آب و فاضلاب ما توانسته از این وام‌ها بهره‌برد، شما هم به عنوان بخش خصوصی و سندیکا می‌توانید درباره آن کار کنید و زمینه آن را فراهم آورید. ما هم به عنوان شورایی که اعتقاد به کار تخصصی و استفاده از توان داخلی و ایجاد فضای رقابتی داریم در خدمت شما هستیم که اگر ایده‌ای طرح شود بررسی و در صورت تأیید شهرداری را ملکف به انجام آن کنیم. وی در پایان عنوان کرد: باید اهدافی تعریف کنیم و با کمک شما و نهادمند کردن نحوه استفاده از سندیکاها و انجمن‌های تخصصی به این اهداف برسیم.

دکتر گلابتونچی:

طرح‌های نیمه تمام را

با کمک بخش خصوصی می‌توان کامل کرد

دکتر ایرج گلابتونچی دبیر سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران نیز عنوان کرد: از مباحث مطرح شده چند نکته کلیدی قابل برداشت بود. یکی این که نوع قراردادهای شیوه اجرای باید در شهرداری تهران به طور جدی تغییر یابد چون اگر به همین شکل ادامه پیدا کند این شرایط بدتر می‌شود. اشکال در سیستم نظارتی و کنترل کارهای شهرداری وجود داشته است. این اشکال هم در بیان از طرف پیمانکاران گفته می‌شود و هم در کارهایی که اجرا شده دیده می‌شود به این ترتیب شما باید سیستم نظارتی را در جهت بالا بردن کیفیت و سهولت کار تقویت کنید. نکته‌ای دیگر اینکه باید رغبت شرکت‌های بزرگ با توجه به توان آنها برای شرکت در فعالیت‌های عمران شهری بیشتر شود و شما بتوانید از این رغبت استفاده کنید. شما نگاه کنید تونل رسالت را شرکت‌های بزرگ بخش خصوصی ساخته‌اند، تونل توحید که یکی از نمونه‌های خوب مهندسی کشور ما است پیمانکاران بخش خصوصی ساخته‌اند. وی افزود: اگر شرکت‌های بزرگ بخش



دکتر فراهانی:

شرکت‌های پیمانکاری ما دیگر نمی‌توانند فقط به E و P و C اهمیت دهند و باید F هم برای آنها مهم باشد یعنی فاینانس داخلی و خارجی هم باید در کنار کار دیده شود که نشان دهد پیمانکاری که می‌خواهد فلان معطل شهری را حل کند رفته و فاینانسور آن را هم پیدا کرده است. شهرداری هم به عنوان تسهیل‌گر باید مجوز بدهد.



خصوصی علاقمند شوند و در حوزه شهری ورود پیدا کنند بخش عمده‌ای از مشکلات شما در مورد مشارکت حل خواهد شد. درباره نکته‌ای که آقای دکتر فرمودند در بخش جذب سرمایه برای اجرای پروژه، شهری اگر شما بتوانید پیمانکارهای واقعی و بزرگ بخش خصوصی را وارد عرصه کنید آنها می‌توانند برای شما سرمایه‌گذار بیاورند. اگر شما پیمانکاری را که در زمینه صدور موفق بوده و در کشورهای مختلف کار کرده است تشویق کنید در فضای اجرای پروژه‌های شهر تهران وارد شود، خود او برای شما سرمایه می‌آورد یعنی می‌رود و سرمایه‌گذار خارجی با خود می‌آورد. فقط باید شهردار تضامینی ایجاد کند که سرمایه‌گذار با پشتوانه اعتماد و آشنایی با پیمانکار بیاورد.

وی گفت: شما می‌توانید بخش خصوصی واقعی را از شناسنامه آن و در مذاکره با تشکل‌ها بشناسید. وقتی شما سراغ سندیکاها می‌آیید شناسنامه و کارنامه شرکت‌های آن را می‌بینید و می‌توانید با شناخت از ظرفیت آنها پیمانکارها را انتخاب کنید. شما می‌توانید طرح‌های نیمه‌تمام را با کمک بخش خصوصی که توان اجرا دارد تمام کنید. یعنی بخشی که هم توان اجرا دارد و هم می‌تواند سرمایه‌گذار جذب کند و به شما فرصت دهد که بعداً تامین سرمایه کنید.

وی در ادامه با اعطای یک نسخه از کتاب «آبادی» به اعضای شورای شهر، تصریح کرد: اگر به دنبال کسب درآمد پایدار هستید این امر از دو طریق ممکن است. یکی از طریق وظایف نظارتی شورا که شورا باید بر خلاف سیستم قبلی شهرداری که وارد کارهایی مانند تراکم فروشی و... شده بودند کارها را به بخش خصوصی بدهد و نظارت کند. در مورد بافت فرسوده هم ما سال‌هاست که می‌گوییم نگاه موجود در این حوزه باید اصلاح شود. آقای رئیس‌جمهور یکی از ایراداتی که به وزارت راه و شهرسازی داشته‌اند همین است که می‌گوید در زمینه بافتهای فرسوده کار خوبی انجام نشده است. ما برای بافت فرسوده برنامه نداریم و بیشتر شعاری حرف می‌زنیم در حالی که اگر مشکلات بافت فرسوده حل شود مسائل بیکاری در آن حوزه را می‌تواند کم کند

چون بیشترین حجم بیکاری در شهر لمس می‌شود.

دکتر گلابتونچی در پایان عنوان کرد: نکته آخری که باید اشاره کنم این است که اگر رقابت نباشد فساد نهادینه می‌شود. ما در شهرداری تهران رقابت را از بین برده بودیم و در اثر آن این آماري که امروز ارائه دادید ایجاد شده است. من از اینکه افرادی در شورا آمده اند که جنس تفکر آنها از جنس تفکر مردم است بسیار خوشحالم و امیدوارم با این رویکرد مسائل حل شود. ما به شما اطمینان می‌دهیم که با وجود تشکل‌های مهندسی بخش خصوصی کشور شما توان مهندسی پشت سر خود دارید که هر وقت اراده کنند ما در خدمت شما هستیم. در قانون بهبود فضای کسب و کار هم که یک قانون مترقی است ذکر شده دولت الزام دارد نظر تشکل‌ها را بگیرد و روی آن برنامه ریزی کند پس چه بهتر که این الزام را نهاد شورای شهر که نهادی مردمی تر است استفاده کند.

در پایان این دیدار مهندس دادمان با تشکر از حضور اعضای شورای شهر، آمادگی سندیکا را برای بحث در مورد موضوعاتی مانند ورود در سرمایه‌گذاری طرح‌های شهری به هر عنوانی که به حرفه پیمانکاری مربوط باشد اعلام کرد. وی برای شرکت در کمیسیون‌هایی که در مورد تعریف پروژه و تامین مالی برای آن تشکیل خواهد شد اعلام آمادگی کرد و افزود: ما درباره اصلاح روش تامین مالی موجود تاکید داریم و معتقدیم باید بر اساس ضوابط اوراق بدهی انجام شود. در مورد همراهی کردن برای یافتن روشی جهت ساماندهی بدهی‌ها و دسته بندی بدهی‌ها ما به عنوان بخش خصوصی می‌توانیم کمک کنیم. همچنین می‌توانیم جلساتی با حضور مدیران و مسئولان تشکل‌ها و اعضای شورای شهر ترتیب دهیم. به هر حال ما همیشه در راستای تعهد حرفه‌ای و تعهد اجتماعی خود در خدمت شورای شهر و شهرداری هستیم.

با حضور اعضای هیات مدیره سندیکا صورت گرفت

بررسی مشکلات پیمانکاران در ارتباط با شهرداری



شنبه ۲۲ مهرماه جلسه‌ای با حضور تعدادی از نمایندگان شرکت‌های عضو سندیکا برگزار شد تا با طرح مسائل مربوط به پیمانکاران در ارتباط با شهرداری‌ها، جمع بندی اجمالی درباره این مسائل حاصل شود. هدف از هم اندیشی و اجماع درباره مسائل این پیمانکاران، طرح مسائل و چاره اندیشی برای آنها در دیدار با شهردار و رئیس شورای شهر بود.

در ابتدای این دیدار دکتر ایرج گلابتونچی دبیر سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران عنوان کرد: پیرو جلسات با اعضای جدید شورای شهر باب تعامل با این اعضا باز شده است. طی دو جلسه میزبان آنها در سندیکا بوده ایم و قرار است جلسه هم اندیشی برای طرح مشکلات پیمانکاران ما در ارتباط با شهرداری‌ها برقرار شود. امیدوارم امروز به یک جمع بندی مناسب برسیم تا در تعامل با آنان این مسائل را مطرح و چاره اندیشی کنیم. در این راستا دکتر مقدس زاده مسئول جمع بندی نظرات اعضا است تا در جلسه‌ای که با سه تن از اعضای کمیسیون عمران شورای شهر داریم این مسائل مطرح شود. در همین راستا نامه‌ای با موضوع فراخوان اعضا برای هم اندیشی، توسط دکتر مقدس زاده تهیه شد تا از شما عزیزان برای این جلسه دعوت شود و از ما حاصل آن مسائل کلان و مشترک استخراج شود. ریاست این جلسه برعهده دکتر علیرضا مقدس زاده خواهد بود.

در ادامه این جلسه اعضای حاضر در جلسه به بیان مسائل خود در ارتباط با شهرداری پرداختند که شامل مواردی مانند تاخیر در پرداخت مطالبات، انجام تهاثر به جای پرداخت طلب که با ریزش، قیمت گذاری نامناسب، نداشتن سند و... همراه است، عدم دعوت از بخش خصوصی برای مناقصات، داشتن توقع از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری، مسئله هولوگرام، توقف تمام راه حل‌های موجود برای پرداخت طلب پیمانکاران، عملکرد ضعیف نهادهای نظارتی و... بود که توسط دکتر مقدس زاده جمع بندی شد تا در دیدار با اعضای شورای شهر تهران مطرح گردد.

در این نشست دکتر علیرضا مقدس زاده نیز عنوان کرد: رویکرد سندیکا در دوره جدید ایجاد تعامل با نهادهای قدرت برای برطرف کردن معضلات شرکت‌های پیمانکاری است

در این نشست دکتر علیرضا مقدس زاده نیز عنوان کرد: رویکرد سندیکا در دوره جدید ایجاد تعامل با نهادهای قدرت برای برطرف کردن معضلات شرکت‌های پیمانکاری است

برای پاسخگویی به سوالات و ورود به بحث اعلام آمادگی کرد که این گفتگو به شرح زیر ادامه یافت.

• جناب دکتر برای آغاز بحث بهتر است از تفاوت‌های مسئله سود بانکی در ایران و جوامع توسعه یافته آغاز کنیم. به نظر شما نرخ سود بانکی باید اعلامی و تعیینی باشد یا کشفی؟ یعنی باید تغییرات این نرخ را به بازار سپرد یا تحت نظارت و مدیریت دولت باشد؟

در هر اقتصادی ۴ بازار وجود دارد. یکی از آنها بازار کالا است که در آن قیمت تعادل را ایجاد می‌کند، بازار بعدی بازار کار است که در آن حقوق و دستمزد در بازار تعادل ایجاد می‌کند. سومین بازار، بازار ارز است که در آن نرخ تبدیل ارز از یک ارز به ارز دیگر تعادل را ایجاد می‌کند. آخرین بازار بازار پول و سرمایه است که در آن نرخ بهره، تعادل را ایجاد می‌کند و اگر به هر دلیلی در تعیین آن دست برده شود بی‌تعادلی ایجاد می‌شود که همین بی‌تعادلی، فساد می‌آورد و به اقتصاد صدمه می‌زند.

نرخ بهره نرخ تعادلی بین عرضه و تقاضا برای پول و سرمایه است. ساده‌ترین تعریف بهره را که می‌توان همواره از آن استفاده کرد این است که نرخ بهره اسمی سه مولفه دارد که یکی از آنها نرخ بهره واقعی (Real Rate of Interest) است، دیگری تورم مورد انتظار (کاپیتال I) است و یکی دیگر ریسک پول (سیگما) است که بین گیرنده پول در مقایسه با دولت‌ها در نظر گرفته می‌شود، مثلاً خزانه داری آمریکا ریسک صفر دارد و برای همین آن دو عامل دیگر هستند که نرخ بهره را مشخص می‌کنند. در ایران نیز این الگو قابل تعریف است یعنی نرخ بهره اسمی برابر است با نرخ بهره واقعی بعلاوه تورم مورد انتظار بعلاوه ریسک موجود در برابر دولت.

پس می‌توان گفت بهره تابعی از تورم است. اگر در اقتصادی تورم ۲۵ درصدی وجود داشته باشد نرخ بهره ۲۷-۲۸ درصد است. البته در کشور ما تورم موقت بود ولی نرخ بهره در بازار ۳۵-۳۶ درصد بود. بانک مرکزی توانست با سیاست‌هایی خوبی نرخ تورم را از آن رقم بالا به حوالی ۹ درصد برساند و مدتی هم هست که نرخ تورم در همین حدود می‌چرخد. از



مدیرعامل بانک خاورمیانه در گفت و گو با پیام‌آبادگران عنوان کرد

حمایت از فعالیت‌های عمرانی با ایجاد بازار بدهی

شما را به خواندن آن دعوت می‌نمایم. در ابتدای این دیدار مهندس محمود مصطفی زاده سردبیر ماهنامه پیام‌آبادگران به معرفی گروه همراه پرداخت و ضمن تشکر از دکتر عقیلی برای شرکت در این مصاحبه عنوان کرد: واقعیت این است که ما تلاش می‌کنیم در ماهنامه پیام‌آبادگران شرایط موجود و وضعیت مالی دولت و اقتصاد کشور را به اطلاع اعضای خود برسانیم از اینرو مزاحم جنابعالی شدیم و با توجه به سوابق علمی و اجرایی شما، سعی کردیم در تحریریه ماهنامه یک سری سوال‌های کاربردی طراحی کنیم که امیدواریم در این مجال اندک بتوانیم به همه آنها برسیم تا اعضای سندیکا از نظرات جنابعالی به عنوان کارشناس این حوزه مطلع شوند. دکتر عقیلی نیز با تاکید روی این نکته که با ماهنامه پیام‌آبادگران و بسیاری از اعضای هیات مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران آشنایی دارند

دکتر پرویز عقیلی کرمانی اقتصاددان، بانکدار و مدیر ارشد اجرایی است که فعالیت بانکداری خود را از یونایتد بانک مدیسون ویسکانسین آمریکا تا بانکداری سرمایه‌گذاری در واحد دبی بانک HSBC آغاز نمود. وی پیش از این مدیرعامل بانک کارآفرین، رئیس هیات مدیره شرکت سرمایه‌گذاری صنایع ایران و ریاست هیات مدیره شرکت کارگزاری بورس ایران بوده است و در حال حاضر به عنوان مدیرعامل بانک خاورمیانه فعالیت می‌نماید.

در جلسه‌ای که با حضور مهندس محمود مصطفی زاده سردبیر ماهنامه پیام‌آبادگران، مهندس محمدعلی پور شیرازی عضو کمیسیون انتشارات و خبرنگار و عکاس ماهنامه پیام‌آبادگران برگزار شد، دکتر عقیلی پاسخگوی سوالات ما درباره کاهش نرخ سود بانکی و تأثیر آن بر اقتصاد ایران شدند که به دلیل اهمیت این گفتگو در تجسم فضای کلان اقتصادی برای فعالان عمرانی کشور،



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

آنجایی که طبق تعریف ما نرخ بهره تابعی از تورم است و تورم مورد انتظار ما هم اکنون از رقم‌های ۳۵-۴۰ درصدی پایین آمده، باید دید چرا نرخ بهره پایین نمی‌آید.

• چرا نرخ بهره پایین نمی‌آید و اساساً چگونه است که درباره نرخ سود بانکی به الگوی مشخص نمی‌رسیم؟ مشکل از سیستم است یا سوء مدیریت؟

اقتصاد ما به اصطلاح اقتصاد بانک محور شناخته شده که تعریف غلطی است و هیچ جای دنیا اقتصاد از روز اول بازار محور نبوده و همه آنها با سیستم بانکی درست شده است. درست است که تا کنون در اقتصاد ما سیستم بانکی تنها راه تامین مالی استقراری بود. ولی اکنون وقت آن رسیده است که اوراق قرضه و اوراق بدهی نیز راه بیفتند و بدین ترتیب چند نوع روش تامین مالی در اقتصاد ما به وجود آید.

در این مورد ما خیلی اصرار کردیم و با وزارت دارایی و بانک مرکزی صحبت کردیم که اوراق بدهی شرکتی را درست کنیم، و عنوان کردیم امروزه فردی که تسهیلات کمی می‌خواهد با شرکتی مانند فولاد مبارکه که مثلاً ۱۰ هزار میلیارد تومان وام می‌خواهد هر دو به بانک مراجعه می‌کنند که این درست نیست. اگر برای شرکت‌های بزرگ تریبازی فراهم شود که از بازار سرمایه پول تجهیز کنند بهتر خواهد بود. البته ما بازار سرمایه را هم به غلط تعریف کرده‌ایم و کلمه Capital را هم برای Equity استفاده می‌کنیم و هم برای سرمایه. در حالی که منظور من از بازار سرمایه، بازار بدهی است چون بازار سرمایه می‌تواند هم از اوراق بدهی و هم از اوراق مالکیتی یعنی سهام تشکیل شود. منظور من از تجهیز منابع از بازار سرمایه، به وسیله اوراق بدهی است.

ما این کار را نکرده‌ایم، از آن طرف هم بانک مرکزی تصویب کرده بود که اگر بانکی به بانک مرکزی بدهکار باشد باید ۳۴ درصد جریمه بدهد، بدین ترتیب سیستم بانکی در وضعیت بدی قرار گرفته بود. بانک مرکزی انتظار داشت با پایین آمدن نرخ تورم، نرخ بهره هم پایین بیاید اما از آن طرف سیاست انقباضی پولی را در پیش گرفته بود که در آن جریمه ۳۴ درصدی وجود داشت تا هیچ بانکی به بانک مرکزی بدهکار نشود، بانک هم به دنبال

آن می‌رفت که با نرخ ۲۵-۲۶ درصد سپرده بگیرد که ۳۴ درصد به بانک مرکزی بدهکار نشود. همین سیاست‌های ضد و نقیض بود که نمی‌گذاشت بازار خودش را به درستی جلو ببرد و تعدیل کند. ما می‌خواستیم هم تورم را پایین بیاوریم و هم نرخ بهره را در حالی که هیچ جای دنیا وقتی سیاست انقباضی پولی وجود دارد نرخ بهره پایین نمی‌آید. البته ناگفته نباید گذاشت که گاهی نرخ تورم می‌تواند با رکود پیش آمده پایین بیاید.

در یک نگاه کلی می‌توان گفت ما در این معمای ضد و نقیض گیر کرده بودیم. از طرفی می‌خواستیم تورم را پایین بیاوریم چرا که در اقتصاد سالم تورم پایین است و در تورم بالا به جای تولید دلالتی صورت می‌گیرد، و از طرفی مشکلاتی مانند سیاست‌های انقباضی را داشتیم. در هر حال برای گره‌گشایی از این معما باید بازار بدهی را درست کنیم که من ۴ سال قبل درباره آن با دکتر طیب نیا صحبت کردم و متأسفانه نتوانستم ضرورت این بحث را آنگونه که باید و شاید جا بیندازم در حالی که واقعا به نفع کشور است.

• آقای دکتر، ایجاد بازار بدهی با چه مکانیزمی می‌تواند به کاهش نرخ بهره و تورم کمک کند؟

با فرض اینکه ما در اقتصاد یک بانکی هستیم، و با فرض اینکه شرکتی مانند فولاد مبارکه به جای قرض از بانک اوراق بدهی منتشر کند و مردم پولی را که نزد بانک سپرده گذاشته بودند به خاطر نرخ سود بالاتر اوراق بیرون بکشند، و اوراق را بخرند، این امر اصلاً به

دولت باید انضباط پیدا کند و پرداخت بدهی پیمانکاران و بانکها را با ترتیب زمانی انجام دهد. در این مورد می‌توان از اوراق قابل خرید و فروش در بازار استفاده کرد. بانک مرکزی با خرید و فروش اوراق می‌تواند نرخ بهره این اوراق را کنترل کند که با اسکونت کمتری تبدیل به نقد شود. یعنی همه چیز با عرضه و تقاضا کنترل خواهد شد

خروج پول از چرخه بانکی نمی‌انجامد و فقط هزینه پول (Cost of money) پایین می‌آید. اما چگونه؟

پولی را که افراد نزد بانک سپرده گذاشته‌اند و برای آن ۲۰ درصد سود می‌گیرند، به سمت فولاد مبارکه که اوراق ۲۲ درصدی منتشر کرده می‌رود. فردی که پول نزد بانک دارد آن را بیرون می‌کشد و به فولاد مبارکه می‌دهد و فولاد مبارکه به جای سپرده‌گذاری، آن پول را در حساب جاری خود در بانک می‌ریزد تا با آن شروع به کار کند. بدین ترتیب هزینه پولی که نزد بانک می‌آید کم می‌شود. با این روش پولی از سیستم خارج نمی‌شود و منابع زیاد و زیادتری می‌شود، کاری که آمریکا به خوبی انجام داد، یعنی Quantitative Easing کرد، از یک طرف بانک مرکزی آمریکا در بازار پول می‌ریخت و از آن طرف دولت استقراض می‌کرد. با این روش دولت آمریکا که به مردم و دیگران بدهکار بود، علیرغم بحران مالی ۲۰۰۸ توانست اقتصاد را نجات دهد.

ما هم می‌توانیم این کار را در ایران انجام دهیم. باید به بدهی دولت نظم دهیم و به جای اینکه هر وزارتخانه‌ای راساً اوراق صادر کند، وزارت دارایی این کار را انجام دهد. در واقع هیات وزرا و رئیس جمهور هستند که بودجه هر وزارتخانه را مشخص می‌کنند و با مجموع آنها بودجه تعیین می‌شود. این بودجه علاوه بر نفت و مالیات با عملکرد وزارت دارایی از طریق اوراق بدهی تامین می‌شود. منتهمی باید ظرف ۱۰ سال آینده دولت برنامه مدونی در این باره داشته باشد. البته ممکن است چند سال اول کسری بودجه وجود داشته باشد اما در سالهای بعدی مازادی به وجود خواهد آمد. اگر تا چند سال بتوانیم با تحمل کسری بودجه اقتصاد را راه بیندازیم در نهایت با مالیات بیشتری که به دلیل رونق اقتصادی به وجود خواهد آمد می‌توان بدهی‌ها را بازپرداخت کرد.

دولت باید انضباط پیدا کند و پرداخت بدهی پیمانکاران و بانکها را با ترتیب زمانی انجام دهد. در این مورد می‌توان از اوراق قابل خرید و فروش در بازار استفاده کرد. بانک مرکزی با خرید و فروش اوراق می‌تواند نرخ بهره این اوراق را کنترل کند که با اسکونت کمتری تبدیل به نقد شود. یعنی همه چیز با عرضه و تقاضا کنترل خواهد شد.

• آقای دکتر در مورد اوراقی که به پیمانکاران در قبال بدهی آنها داده شده، مشکل عمده این است که آنها مجبورند با ۳۵-۳۴ درصد تنزیل اوراق را نقد کنند تا بتوانند در پروژه‌های عمرانی و برای هزینه‌های جاری خود از پول آن استفاده کنند.

انتشار این اوراق باید از طریق یک نهاد که وزارت دارایی و خزانه داری است انجام شود. و این اوراق نباید یک روز هم تاخیر داشته باشند. نرخ دولتی نرخ بدون ریسک است. خزانه داری آمریکا ۲۲ هزار میلیارد دلار بدهکار است ولی پرداخت بدهی آن یک روز هم دیر نمی‌شود. در حالی که بدهی دولت ما بسیار کم است ولی با عملکرد بد و بی انضباطی ریسک خود را بالا برده است.

ما شانس آورده ایم که بدهی خارجی نداریم و همه بدهی ما بدهی داخلی است که ۳۵-۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی یعنی حدود ۵۵۰ هزار میلیارد تومان است و اگر انضباط داشته باشیم و طبق یک اصول و با کمک سازمان برنامه و بودجه و در دست داشتن برنامه ۱۰ ساله دولت حرکت کنیم می‌توانیم به راحتی آن را پرداخت کنیم. اگرچه امروز ما کسری بودجه داریم اما می‌توانیم به زودی مازاد درآمدی برای پرداخت بدهی خود داشته باشیم. نگاه کنید چگونه ۱۵ سال است آمریکا کسری بودجه دارد اما پیش بینی می‌کند که با چه میزان رشد اقتصادی می‌تواند بدهی خود را سال به سال کمتر کند.

• آیا شرایط کشور ما با سایر کشورها قابل مقایسه است؟ در شرایط کنونی ما قادر به ایجاد این نظم خواهیم بود؟

من کشورهای زیادی را دیده ام و معتقدم ما فرقی با سایر کشورها نداریم و می‌توانیم از عملکرد درست سایر کشورها در عرصه اقتصاد الگوبرداری کنیم. دولت ترکیه در سال ۱۹۸۲ ورشکست بود به طوری که چراغ‌های هتل هیلتون یک در میان روشن بود، پول برای خرید نفت نداشتند، برای رفت و آمد فقط یک هواپیما بود و... اما آنها مملکت را درست کردند به گونه‌ای که اگر شما در حال حاضر گزارش وزارت دارایی ترکیه را ببینید از اروپایی‌ها بهتر شده است. دولت و بخش خصوصی ترکیه مجموعاً بالای ۵۰۰ میلیارد دلار به دنیا بدهکارند یعنی ۶۰ درصد

تولید ناخالص داخلی، و باز به پیشرفت فکر می‌کنند. الحمدا... ما که بدهکار هم نیستیم و راه برای اصلاح اقتصادی ما بازتر است.

• نوسانات نرخ سود بانکی چه بازتابی در بی ثباتی نظام بانکداری دارد، بی ثباتی سیاست‌های مالی و نظامی بانکی چه اثراتی بر سایر بازارها دارد؟

ریسک است که تعیین کننده بانک بد و خوب و متوسط و ورشکسته است. اگر در بازار اقتصاد آزاد حاکم باشد، مردم می‌دانند بانکی که نرخ سود بالا می‌دهد وضعیت خطرناکی دارد و حتی ممکن است ورشکست شود. بانک‌ها بی ثباتی خود را در نرخ بهره نشان می‌دهند، وقتی پول افراد را در جایی می‌گذارند که شاید به موقع نتواند آن را پس بدهند ریسک بالا می‌رود، و به خاطر همین ریسک بالا، نرخ بهره بیشتری می‌دهند. یکی از کارهایی که حتماً باید در کشور خود انجام دهیم پیش بردن موضوع bail in است. گاهی وقتها بانکی ورشکست می‌شود و دولت bail out می‌کند یعنی پول تمام سپرده‌گذاران را می‌دهد و در بانک را می‌بندد، کاری که اول انقلاب با دولتی شدن بانکها انجام شد. آن موقع، دولت پول سهامداران و سپرده‌گذاران را داد و بعد از تعیین قیمت پول سرمایه‌گذاران خارجی را هم پرداخت کرد. اما در حال حاضر دولت چنین پولی برای اصلاح نظام بانکی ندارد و می‌تواند به سپرده‌گذاران بزرگ، سهم همان بانک را به جای پول بدهد که به این کار bail in می‌گویند.

• آیا باید رابطه نرخ سود بانکی و نرخ سود تسهیلات را به بازار سپرد؟ یا اینکه نیازمند مداخلات دیگری از سوی دولت و بانک مرکزی یا سازمان مدیریت است؟ در مورد بازارهای دیگر مانند مسکن که تاثیر اجتماعی آنها بارز است مداخله دولت را مجاز می‌دانید؟

به نظر من بازار باید این کار را بکند و دولت نباید دخالت کند. در مورد بازار مسکن نیز من به بازار اعتقاد دارم. با گران شدن قیمت اجاره، یک سری ساختمان که تا دیروز توجیهی برای تکمیل آنها وجود نداشت به سرانجام می‌رسند، و آنچه اهمیت دارد تکمیل این پروژه‌ها و ایجاد تحرک در بازار است که در نهایت به رونق اقتصادی و بهبود وضع معیشتی مردم در بلند مدت

خواهد انجامید.

• از ایجاد تعامل توسط بازار حرف می‌زنید.

آیا می‌توان بازیگران این بازار را مردم و بخش خصوصی دانست. و به پیرنگ ترشدن نقش این گروه‌ها در اقتصاد امیدوار بود؟ متأسفانه طی ۱۰۰ سال گذشته پول نفت ما را در این مملکت بیکار و تنبل بار آورده است. اما این وضع تمام شد و باید آماده باشیم که در چند سال آینده، قیمت بشکه نفت حداکثر ۱۵-۲۰ دلار شود، با این وضع دیگر پول نفت نخواهیم داشت و چون پول نفت وجود ندارد بخش خصوصی ارزش بیشتری می‌یابد.

در کشورهای توسعه یافته به دولت «پیش خدمت مردم» می‌گویند اما در ایران چون دولتی‌ها پول نفت داشتند تعیین می‌کردند که به چه کسی باید پول داد و به چه کسی نباید پول داد، اما در ۱۵ سال آینده دولت مجبور است مالیات بگیرد و باید برای گرفتن این مالیات دست خود را جلوی مردم دراز کند. آن موقع است که دولت پیشکار واقعی مردم شده و پاسخگو خواهد بود. به نظر من آینده کشور روشن است و بخش خصوصی و مردم در مرکز کارها قرار خواهند گرفت. هر کسی کاری را شروع می‌کند و هزاران شغل درست می‌شود.

البته باید شفافیت و نظافتی به وجود آید و همه افراد مالیات بدهند و هر کس هم مالیات نداد از خدمات عمومی محروم شود. در مورد نقدینگی نیز که برخی معتقدند میزان آن زیاد است و از کنترل خارج شده، به نظر من نسبت نقدینگی به تولید ناخالص داخلی (GDP) ما با کشورهای دیگر فرق چندانی ندارد و این میزان مشکل آفرین نیست.

• پاسخ بانک‌ها به گلایه فعالان عمرانی در باب پیچیده بودن فرایند اعطای تسهیلات، تعیین ضمانت نامه‌ها، رابطه مقتدرانه بانک در برابر تسهیلات گیرندگان، برخورداری بانک‌ها از امتیازهای بازگشت اصل و سود تسهیلات و... چیست؟ در حالی که فعالان این عرصه معتقدند بانک‌ها باید احساس مسئولیت بیشتری در تامین نقدینگی توسعه و عمران کشور داشته باشند.

سخن کسانی را که فکر می‌کنند بانک‌ها نرخ

ساختمان نیمه کاره باقی ماند.

• در پایان این دیدار مهندس مصطفی زاده ضمن تشکر از دکتر عقیلی برای وقتی که در اختیار ماهنامه پیام آبادگران قرار دادند به عنوان آخرین سوال از ایشان خواستند که با توجه به سابقه علمی و تجربه خود در امر بانکداری و تسلط کامل به اقتصاد کلان و شناخت وضعیت معیشتی پیمانکاران شاغل در پروژه‌های عمرانی، صنف سازندگان را در یافتن راهکاری برای حفظ بقای خود و توانمند شدن آنها راهنمایی کنند، که دکتر عقیلی عنوان کردند: من معتقدم دولت ناچار است به بدهی‌های خود از جمله بدهی به پیمانکاران انضباط دهد. لازم است ما برنامه کامل راهسازی را با مصالح و کارگر داخلی راه بیاندازیم. می‌توانیم با نیروی داخلی



در پروژه‌ها جایز نیست. قانون اجازه ورود در ساخت و ساز را به بانکها نمی‌دهد و به نظر من مدیرعامل بانکی که چنین کارهایی می‌کند باید ۵۰ سال زندانی شود. البته در برخی موارد تخلفاتی هم دیده می‌شود، برای نمونه قانون بانکداری بین المللی می‌گوید اگر بانک پولی را در پروژه‌ای بگذارد آن پول از سرمایه خود بانک کم می‌شود و با وجود این اخطار قانون، سرمایه یک سری از بانک‌های ما منفی است.

• چگونه می‌توان مدل همکاری بهتری بین فعالان عمرانی و بانک‌ها برقرار کرد؟ آیا امکان آن وجود دارد که با مشارکت بانک‌ها، دولت و فعالان عمرانی مسیر بهتری برای پشتیبانی و تامین نقدینگی پروژه‌های عمرانی یافت؟ اگر دولت برای شکل گیری این الگو جدی است باید قیمت‌ها را واقعی کند، آن موقع است

سود تسهیلات بالایی می‌گیرند نمی‌فهمم. آنچه نزد بانک است سپرده مردم است و برای پرداخت نرخ سود آن، باید چیزی روی این مبلغ کشیده شود و تسهیلات داده شود. اگر نرخ بهره سپرده‌ها پایین بیاید نرخ سود تسهیلات هم پایین می‌آید.

در مورد پاسخگویی درست، متأسفانه حق با شما است. مخصوصاً ۱۵ سال قبل که هنوز بانک‌های خصوصی به وجود نیامده بودند این پاسخگویی کمتر بود اما امروزه تغییرات زیادی ایجاد شده است که در اثر وجود رقابت در بانک‌های خصوصی است. اگر بانک‌های خصوصی بد عمل کرده‌اند بعضاً به دلیل مدیریت دولتی آنها است، ولی علی‌الاصول هر بانک خصوصی باید طبق ضوابط بانک‌های خصوصی عمل کند.

در مورد ضمانت نامه نیز بانک‌ها برای دادن آن آمادگی کامل دارند اما توجه کنید که ضمانت نامه با تسهیلات فرق چندانی ندارد. افراد یک تعهد و تضمین می‌دهند و اگر پیمانکاری نتواند خود را ثابت کند کارفرما می‌تواند ضمانت نامه را کار کند و تبدیل به تسهیلات کند. اگر واقع بینانه ببینید بانک برای دادن ضمانت نامه مشکلی ندارد چرا که نه تنها کارمزد خود را می‌گیرد بلکه ۱۰ درصد سپرده هم از مشتری می‌گیرد. در عین حال باید درک شود که اگر کارفرما تعهدات خود را به درستی انجام ندهد این تعهد به تنهایی می‌تواند کمر بانک را بشکند.

که پیمانکاران می‌توانند جاده‌ها را بسازند و عوارض بگیرند. بانک هم وارد گود می‌شود. وقتی بنزین هزار تومان است، و پیمانکار عوارض را بالا می‌برد بسیاری افراد ترجیح می‌دهند بدون توجه به استهلاک ماشین از جاده خاکی بروند تا مجبور به پرداخت عوارض نشوند. دولت باید یارانه‌ها را جمع کند و فقط به برخی خدمات عمومی برسد و در اقتصاد دخالت نکند. هر جای اقتصاد که دولت در آن دخالت می‌کند، دیگر کار توجیه اقتصادی ندارد. نمونه این مورد ساختمان سازی است، عموم پیمانکاران وارد کار ساختمان سازی می‌شدند چون دولت در آن حضور نداشت. از وقتی که دولت احمدنژاد شروع به ساختمان سازی کرد همه ورشکست شدند، دست آخر هم فقط یک مشت

• برخی وقت‌ها صحبت از این می‌شود که بانک‌ها دغدغه توسعه فعالیت‌های عمرانی را ندارد و در مواردی راساً وارد کارهای ساخت و ساز شده‌اند و حتی تسهیلات خود را به شرکت‌های مربوط به همدیگر می‌دهند و پولی نمی‌ماند که وارد بخش خصوصی شود. در این باره نظر شما چیست؟

توسعه باید توسط بازار و تولیدگران انجام شود. کار بانک این نیست که کارخانه بزند یا زمین بخرد و برج بسازد، این کار باعث نابسامانی می‌شود. بانک یک واسطه مالی است که باید سپرده بگیرد و تسهیلات بدهد. اما چون پول مردم نزد بانک امانت است، تنها به کسانی تسهیلات داده می‌شود که قادر به بازپرداخت آن باشند. ساخت و ساز کار بانک نیست و شراکت بانک

به فعالیت‌های عمرانی اختصاص پیدا می‌کرد. در آن زمانها پروژه‌های بزرگ عمرانی و صنعتی ما مثل فولاد مبارکه، فولاد خوزستان، کارخانه آلومینیوم اراک، ماشین‌سازی تبریز، اراک حتی کارخانه‌های سیمان از طریق بودجه‌های عمرانی ساخته می‌شدند که در حال حاضر هیچ کدام از این پروژه‌ها از طریق بودجه‌های عمرانی ساخته نمی‌شوند. آخرین پروژه صنعتی بزرگی که از طریق بودجه‌های عمرانی در ایران ساخته شد فولاد مبارکه بندرعباس یا همان فولاد مبارکه فعلی است.

طبیعتاً به دنبال آغاز جنگ، بودجه‌ای نبود که به بخش عمرانی کشور تزریق شود. با پایان جنگ، بودجه‌های عمرانی شدیداً رشد یافتند طوری که در آن دوره در مقطعی حتی به رقم ۳۸ درصد بودجه عمرانی در بودجه عمومی کشور دست یافتیم. ۳۸ درصد با ۴۲ درصد سال ۱۳۵۶ که اوج فعالیت‌های اقتصادی و عمرانی ایران بود تفاوت چندانی ندارد اما به دنبال ایجاد تورم ناشی از سرمایه‌گذاری‌های سنگین، بودجه عمرانی به تدریج کاهش یافت و در آخرین سال دولت آقای خاتمی این رقم به ۱۹ درصد کاهش یافت. در حال حاضر هم بودجه عملی پرداخت شده توسط دولت به پروژه‌های عمرانی به چیزی حدود ۱۲۰ هزار میلیارد ریال کاهش پیدا کرده است یعنی در سال ۱۳۹۵ بودجه عمرانی مصوب مجلس ۳۷۰ هزار میلیارد ریال بود که تنها حدود ۱۰۰ هزار میلیارد ریال آن پرداخت شد که رقمی نیست.

● **این تغییر و تحول تدریجی در بودجه عمرانی کشور و کاهش آن در مقابل بودجه جاری چه تاثیری بر عملکرد حوزه عمرانی داشته است؟** شرکت‌های ساختمانی ما از طریق بودجه عمرانی که دریافت می‌کنند می‌توانند هزینه‌های کارگاهی خود را تامین کنند و در نتیجه این کاهش بودجه نمی‌توانند کار خاصی انجام دهند و طبق برخی برآوردها در حال حاضر با حدود ۳۰ درصد ظرفیت خود کار می‌کنند یعنی یکی از دلایل بالا رفتن نرخ بیکاری در کشور، خیل گسترده



دکتر آرمان در گفت و گو با پیام آبادگران:

ظرفیت و توان شرکت‌های عمرانی نادیده گرفته می‌شود

ایران در شرایط فعلی به ۱۲ هزار کیلومتر آزادراه نیاز دارد

عمرانی و تاثیر آن بر حوزه پیمانکاری را بررسی کرد که از نظراتان می‌گذرد.

● **آقای دکتر آرمان به نظر جناب عالی وضعیت بودجه عمرانی در مقایسه با سال‌های پیشین چگونه است؟ این بودجه در طی سال‌های گذشته رشد کرده یا با افول مواجه بوده است؟**

شرکت‌های ساختمانی در ایران بر پایه درآمدهای دولت و عمدتاً فروش نفت و اختصاص بخشی از آن به فعالیت‌های عمرانی پایه‌گذاری شده‌اند. در سال ۱۳۵۶ که می‌تواند سال مبنای مقایسه‌ای ما قرار بگیرد سهم بودجه عمرانی از کل بودجه عمومی کشور چیزی حدود ۴۲ درصد بود. اگر همه درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم دولت را متاثر از درآمدهای نفتی در نظر بگیریم عملاً از هر دلار نفتی ۴۲ سنت آن

دکتر بهمن آرمان فارغ التحصیل دکترای اقتصاد از دانشگاه دولتی مطالعات رم است. مدتی نیز در رشته مدیریت در پلی تکنیک برایتون انگلستان تحصیل کرده و در حال حاضر ضمن تدریس در دانشگاه‌های مختلف به مطالعه در حوزه اقتصاد مشغول است. ایشان به عنوان یکی از مدیران دوره ساخت مجتمع فولاد مبارکه اصفهان، رئیس اداره مطالعات و بررسی‌های اقتصادی بورس تهران و نماینده وزارت امور اقتصادی و دارایی در هیات امنای حساب ذخیره ارزی بوده است. با دکتر آرمان به دلیل کارنامه اجرایی و دانش اقتصادی که دارد درباره وضعیت حوزه عمرانی و تاثیر کاهش اعتبارات عمرانی دولت و دستگاه‌های اجرایی گفت و گو کردیم. ایشان با گشاده‌روی دعوت پیام آبادگران را پذیرفت. این استاد دانشگاه در گفتگویی کوتاه تبعات کاهش اعتبارات



افرادی است که در پروژه‌های عمرانی کار می‌کردند و در حال حاضر به علت نبود بودجه عمرانی و تعطیل شدن کارگاه‌ها بیکار شده‌اند. متأسفانه به دلیل نگرش شرکت‌های ساختمانی ما و از آنجایی که به طور سنتی عادت کرده‌اند به شیر نفت وابسته باشند به دنبال راه‌های جایگزین برای ادامه فعالیت خود نبوده‌اند و نیستند.

● به نظر شما این راه جایگزین برای ادامه فعالیت این شرکت‌ها که بسیاری از آنها در حال حاضر شرایط دشواری را تجربه می‌کنند، چیست؟

در جهان امروز دولت‌ها دیگر آزادراه، راه‌آهن، نیروگاه و کارخانه نمی‌سازند و تمام این موارد توسط بخش خصوصی انجام می‌شود که آنها هم با کمک بازار سرمایه یا بورس تامین منابع می‌کنند. شاید مهم‌ترین مثال ساخت و سازهای زیربنایی با این روش ساخت بزرگترین پروژه ساختمانی قرن ۲۰ به نام تونل ۵۵ کیلومتری زیر دریای مانس باشد.

این تونل با پول نفت دریای شمال انگلیس ساخته نشد، برای ساخت آن نه دولت انگلیس یک پوند هزینه کرد و نه دولت فرانسه یک فرانک پرداخت کرد. منابع مالی تونل از طریق تأسیس یک شرکت سهامی عام به نام یورتانل (Eurotunnel) و عرضه سهام آن در بورس‌های لندن، پاریس و توکیو تامین شد. این پروژه با حجم سرمایه‌گذاری بالغ بر ۹/۵ میلیارد پوند به سرانجام رسید. البته بخش خصوصی ما هم در ابعاد محدودی وارد اینگونه سرمایه‌گذاری‌ها شد به طوری که آزادراه ساوه - سلفچگان، خرم‌آباد- پل زال - اندیمشک توسط یکی از شرکت‌های عضو سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران انجام شد. این پروژه‌ها برپایه قانونی بود که در زمان جنگ و در زمان وزارت آقای سعیدی کیا و با حمایت مستقیم شادروان هاشمی‌رفسنجانی به دولت اجازه داده می‌داد برای ساخت آزادراه‌ها از امکانات سرمایه‌گذاری بانک‌ها استفاده شود، آزادراه‌هایی مثل تهران- ساوه، قزوین- زنجان، زنجان- تبریز، و مشهد- باغچه از این طریق ساخته شدند. در حال حاضر

این قانون دیگر پاسخگو نیست و هیچگونه جذاییتی برای شرکت‌های ساختمانی برای ورود به اینگونه پروژه‌ها ندارد.

در سال‌های اولیه پس از جنگ جهانی دوم به علت نیاز شدید به راه‌های ارتباطی، دولت‌های اروپایی اقدام به چهاربند کردن راه‌های موجود خود کردند ولی به علت اینکه کاهش مسافتی اتفاق نمی‌افتاد و صرفه جویی در مصرف فرآورده‌های نفتی صورت نمی‌گرفت و در عین حال ایمنی مورد نیاز هم به وجود نمی‌آمد این کار متوقف و ساخت آزادراه‌ها در دستور کار قرار گرفت. ایران در شرایط فعلی حداقل نیاز به ۱۲ هزار کیلومتر آزادراه دارد. هنوز بزرگترین بندرهای ایران مانند بندر امام، بندرعباس، بندر بوشهر که مبادی اصلی واردات و صادرات ایران هستند به شبکه‌های آزادراهی متصل نیستند. میزان مرگ و میر در جاده‌های ایران و خسارت‌های ناشی از آن به اندازه‌ای رسیده که شبکه اقتصادی بومرنگ عنوان کرده علاوه بر خسارت‌های جانی، اقتصاد ایران از بابت نداشتن شبکه‌های ریلی و آزادراهی سالیانه ۵ درصد تولید ناخالص داخلی خود را از دست می‌دهند یعنی حدود ۲۰ میلیارد دلار ضمن اینکه بالغ بر ۲۷ هزار نفر جان می‌بازند و ۴۰ درصد کسانی که در تصادفات صدمه می‌بینند با معلولیت مواجه می‌شود که هزینه سنگینی متوجه اقتصاد کشور می‌کند.

یکی از دلایل بالا رفتن نرخ بیکاری در کشور، خیل گسترده افرادی است که در پروژه‌های عمرانی کار می‌کردند و در حال حاضر به علت نبود بودجه عمرانی و تعطیل شدن کارگاه‌ها بیکار شده‌اند. متأسفانه به دلیل نگرش شرکت‌های ساختمانی ما و از آنجایی که به طور سنتی عادت کرده‌اند به شیر نفت وابسته باشند به دنبال راه‌های جایگزین برای ادامه فعالیت خود نبوده‌اند و نیستند.

سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران تاکنون در این باره سکوت کرده در حالی که با تهیه یک لایحه می‌توان به دولت پیشنهاد داد بخشی از این ۲۰ میلیارد دلار به شرکت‌های ساختمانی ایرانی پرداخت شود تا سرمایه‌گذاری در ساخت آزادراه‌ها و ایجاد شبکه‌های ریلی توسط این شرکت‌ها امکان پذیر باشد زیرا در بخش آزادراهی عملاً هیچگونه نیاز ارزی وجود ندارد. هزینه ارزی در ساخت شبکه‌های ریلی در حال حاضر چیزی در حدود ۳۰ درصد است که اگر ذوب آهن اصفهان بتواند ریل تولید کند این هزینه کاهش می‌یابد. واگن و لوکوموتیو هم در ایران در حال ساخت است و قرار است لوکوموتیوهای پرسرعت از طریق شرکت زیمنس که یکی از سازندگان بزرگ قطارهای پرسرعت است در شرکت مپنا در ایران ساخته شود.

● موانع این طرح و طرح‌های مشابه که رفع آنها بتواند بتواند گره گشای مسائل مربوط به صنعت احداث باشد، چیست؟

وزارت راه و شهرسازی به جای استفاده از امکانات داخلی و استفاده از امکانات گسترده بازار سرمایه و بورس به دنبال اخذ اعتبارات فاینانس است که بدهکار کردن کشور برای اینگونه کارها درست نیست و به سود اقتصاد ملی هم نخواهد بود. ضمن اینکه شرکت‌های ساختمانی داخلی هم دارای تجربه کافی هستند و هم از نظر سخت افزاری مانند ماشین‌آلات ساختمانی بسیار غنی هستند. اگر ارزی که از طریق فاینانس به شرکت‌های خارجی داده می‌شود از طریق صندوق توسعه ملی به شرکت‌های ساختمانی ایرانی پرداخت شود انجام پروژه‌های آزادراهی و ریلی توسط شرکت‌های ایرانی کاملاً امکان پذیر است ضمن اینکه دریافت فاینانس خارجی کار بسیار دشواری است. شاهد این ادعا این است که علیرغم گذشت چندین سال مذاکرات و امضای تفاهم نامه‌های گوناگون هیچ یک از پروژه‌های آزادراهی ایران به مرحله اجرا گذاشته نشده‌اند. وجود ماشین‌های راه‌سازی در کنار جاده‌ها که بیکار مانده‌اند و کاری برای



آمادگی مجلس برای تصویب قوانین مورد نیاز جهت واگذاری طرح‌های عمرانی



صورتی که دولت اختیارات قانونی در این زمینه می‌خواهد آن را به عنوان لایحه به مجلس ارائه کند.

لاریجانی در پایان با اشاره به درخواست رئیس سازمان برنامه و بودجه برای اختصاص اعتبار از صندوق توسعه به بخش خصوصی جهت تکمیل طرح‌های نیمه تمام عمرانی گفت: اگر در لایحه بودجه این موضوع گنجانده شود و اجازه آن را هم بگیرید مشکلی در این زمینه وجود ندارد.

رئیس مجلس همچنین با بیان اینکه موضوع واگذاری طرح‌های عمرانی از موضوعات اولویت‌دار برای مجلس بوده، اظهار کرد: البته ما با تاخیر وارد این موضوع شدیم اما برای هرگونه کمکی آمادگی داریم. در مورد سایت مربوط به واگذاری طرح‌های عمرانی هم موضوع را بررسی می‌کنیم و گزارشی به نمایندگان می‌دهیم. اگر اینگونه که آقای نوبخت می‌گوید، باشد این سایت می‌تواند راهنمای عمل بخش خصوصی قرار گیرد.

۱۶ مهر - ایسنا

رئیس مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه دولت و مجلس در موضوع واگذاری طرح‌های عمرانی به بخش خصوص همفکر هستند، گفت که در صورتی که دولت اختیارات قانونی بیشتری در این زمینه بخواهد آن را به عنوان لایحه به مجلس ارائه کند.

علی لاریجانی در جلسه علنی روز یکشنبه ۱۶ مهر و در جریان ارائه گزارش رئیس سازمان برنامه و بودجه در خصوص واگذاری طرح‌های عمرانی اظهار داشت: دولت و مجلس در این موضوع مهم با یکدیگر همفکر هستند و ما کمک می‌کنیم که دولت در واگذاری طرح‌های عمرانی با شتاب بیشتری عمل کند.

وی افزود: البته مدیران کشور نباید برای نگهداری طرح‌ها ولعی داشته باشند اما در عین حال باید صیانت از کار هم انجام شود. دستگاه‌های نظارتی نیز علاقه‌مندند که این واگذاری‌ها در چارچوب قانون انجام شود.

رئیس مجلس با اعلام آمادگی مجلس برای تصویب قوانین مورد نیاز یادآور شد: در

آنها وجود ندارد نشان‌دهنده ائتلاف سرمایه ملی است چرا که ماشین آلات ساختمانی از جمله کالاهای سرمایه‌ای به شمار می‌آید نه کالاهای مصرفی.

من شخصا در این باره لایحه‌ای را تهیه و به مجلس ارسال کردم، نشستی هم در فرابورس با نمایندگان مجلس برگزار شد که نتیجه حاصل این بود که بهتر است چنین لایحه‌ای از طرف دولت ارائه شود، چرا که اگر از طرف نمایندگان مجلس ارائه شود تصویب آن دشوار خواهد بود و شاید با مخالفت شورای نگهبان مواجه شود. این لایحه را در اختیار وزارت راه و شهرسازی هم قرار گرفت و در رسانه‌های گروهی هم به چاپ رسید. در نامه‌ای هم خدمت رئیس جمهور ارائه شد اما متأسفانه اراده‌ای در دستگاه‌های عریض و طویل دولتی برای توجه به آن وجود ندارد. سندیکای شرکت‌های ساختمانی نیز در این باره اهتمام کافی را نشان نمی‌دهد.

متن لایحه پیشنهادی شماره ۴ بدین شرح بود که: جهت ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری در بخش آزادراه‌ها توسط بخش خصوصی و به ویژه شرکت‌های راهسازی، صرفه جویی ناشی از کاهش مصرف حامل‌های انرژی، قطعات یدکی، کاهش مسافت، کاهش تلفات ناشی از مرگ و هزینه‌های درمانی و سایر هزینه‌های مربوطه، در قراردادهای منعقد شده وزارت راه و شهرسازی با سرمایه‌گذاران به حساب سرمایه‌گذار منظور شود، در همین حال سرمایه‌گذار مجاز به اصلاح قیمت حق استفاده از آزادراه‌ها بر پایه شاخص تورم سالیانه منتشره توسط بانک مرکزی می‌باشد.

این لایحه باید توسط سندیکای شرکت‌های ساختمانی اصلاح و تکمیل و به دولت جهت ارائه به مجلس شورای اسلامی ارسال گردد. این کار به معنای اجرای اقتصاد مقاومتی و تکیه بر توان داخلی است. مدیریت سندیکا باید نقش و مسئولیت ملی خود را در این باره ایفا کند و از برخورد منفعلانه بپرهیزد.



رئیس سازمان محیط زیست کشور گفت: بدون شک از سه دهه قبل بسیاری می دانستند که سیاست های آبی کشور نادرست است ولی اعتراضی نکردند و سکوت پیشه کردند. سکوت صاحب نظران در خصوص اعمال سیاست های نادرست آبی باعث شده است امروز کشور به ورشکستگی در بخش آب برسد. عیسی کلانتری در همایش بررسی ساختار تشکیلاتی مدیریت منابع طبیعی و محیط زیست ایران که یکشنبه ۲۳ مهر در دانشکده منابع طبیعی برگزار شد، اظهار کرد: متأسفانه طی چند دهه گذشته انجمن های علمی در خصوص منابع طبیعی و محیط زیست به درستی عمل نکرده اند. انجمن های علمی از چند دهه قبل وضعیت امروز منابع طبیعی و محیط زیست کشور را پیش بینی می کردند ولی سکوت کردند و امروز دچار مشکلات عدیده در این حوزه هستیم.

سکوت صاحب نظران

در برابر اجرای سیاست های غلط آبی

وی ادامه داد: بدون شک از سه دهه قبل بسیاری می دانستند که سیاست های آبی کشور نادرست است ولی اعتراضی نکردند و سکوت پیشه کردند. سکوت صاحب نظران در خصوص اعمال سیاست های نادرست آبی باعث شده است امروز کشور به ورشکستگی در بخش آب برسد. بسیاری از این صاحب نظران به علت این که اعمال سیاست های نادرست آبی باعث افزایش درآمدشان می شد نه تنها جلوی اجرای آنها را نگرفتند بلکه خودشان پیش قدم اجرای آنها شدند. به گفته کلانتری، سالانه ۸۸ میلیارد متر مکعب در کشور آب تولید می شود ولی مصرف سالانه آن ۹۷ میلیارد متر مکعب است.

استحصال ۱۱۰ درصدی

از منابع آبی تجدیدپذیر

وی با اشاره به وضعیت استحصال منابع آبی کشور گفت: امروز وضعیت استحصال از منابع آبی تجدیدپذیر کشور به ۱۱۰ درصد رسیده و این وضعیت اسفبار است. به گفته معاون



رئیس سازمان حفاظت محیط زیست: سکوت صاحب نظران در خصوص اعمال سیاست های نادرست آبی

رئیس جمهور انجمن های کشور طی دهه های گذشته با نیت خیر راه تخریب منابع طبیعی و محیط زیست را پیش گرفته اند. وی ادامه داد: طی دهه های گذشته با هدف افزایش محصول، خودکفایی، کاهش وابستگی به خارج و واردات، ضربات محکمی به محیط زیست و منابع طبیعی کشور وارد شده است. متأسفانه مسئولان بهای خودکفایی به دست آمده در بخش کشاورزی را درست محاسبه نکردند و گرنه امروز وضعیت منابع طبیعی و محیط زیست کشور این قدر غم انگیز نبود. بهای بخشی از این خودکفایی این بوده که ایران امروز جزو کشورهای اول جهان در زمینه فرسایش خاک، استحصال منابع آبی، گسترش بیابان و... است.

یوزپلنگ ایرانی محکوم به نابودی است

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به وضعیت یوزپلنگ ایرانی گفت: باید بپذیریم

یوزپلنگ ایرانی نیز مثل بسیاری از گونه های ایرانی از بین رفته محکوم به نابودی است. تعداد یوزپلنگ های ایران از ۱۱۲ قلاده به ۴۷ قلاده رسیده است چون این حیوانات گرسنه هستند و پوشش گیاهی مناسبی وجود ندارد تا امکان رشد حیواناتی که یوزپلنگ های موجود از آنها تغذیه می کنند فراهم شود.

فاتحه تالاب های کشور

خوانده شده است

وی همچنین به وضعیت تالاب های کشور اشاره کرد و گفت: امروز یک تالاب و دریاچه زنده در کشور نداریم و از این متعجب هستیم که چرا حجم ریزگردهای کشور افزایش یافته است.

معاون رئیس جمهور با گلایه از اقدامات نادرست مردم و مسئولان در زمینه محیط زیست اظهار کرد: طی این سال ها اگر هر دشمنی در این سرزمین حاکم می شد این رفتار را با منابع طبیعی و محیط زیست انجام نمی داد.

وی در ادامه گفت: ما خودخواه ترین نسلی هستیم که در طول هفت هزار سال پیش در این سرزمین زیسته است چون هر بلایی بر سر حوزه محیط زیست آمده طی چهار دهه گذشته بوده است. پیش از این مدت، بسیاری از شاخص های محیط زیستی کشور مثل آب در جایگاه مناسبی قرار داشت. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست افزود: امروز دیگر زمان آن نیست که علت مشکلات و کم کاری های صورت گرفته را گردن دیگران بیندازیم بلکه باید تلاش کنیم وضعیت موجود را اگر بهتر نمی کنیم لااقل بدتر نکنیم.

کلانتری در پایان گفت: بدون شک این رسم کشورداری نیست و آیندگان ما را قضاوت می کنند چون منابع طبیعی و محیط زیست ارث پدرما نیست و باید به آیندگان منتقل شود. نباید فکر کنیم چون تکنولوژی داریم باید به هر طریق که می توانیم شیره منابع طبیعی و محیط زیست را بدون توجه به نیاز آیندگان بکشیم.

منبع: ایسنا-۲۳ مهر



صندوق توسعه ملی برای حمایت از بخش خصوصی ایجاد شده و مصوب است که هر سال ۳۰ درصد درآمد نفتی به این صندوق واریز شود؛ هرچند من قبول دارم که گاهی دولت آن هم برای طرح‌های زیربنایی و عمرانی که پیش‌نیاز فعالیت‌های بخش خصوصی است، از این صندوق استفاده می‌کند.



جهانگیری عنوان کرد:

بخش خصوصی موتور محرکه اقتصاد ایران است

با ایران بسیار مثبت شده است و بخش خصوصی باید از این فرصت برای کار با دنیا استفاده کند. به گفته دومین مقام عالی‌رتبه در هیات وزیران، ایران هیچ محدودیتی برای کار اقتصادی با سایر کشورها ندارد به استثنای یکی دو کشور که نمی‌توانیم با آن‌ها کار کنیم. جهانگیری در مورد کار با آمریکا هم گفت: آمریکایی‌ها خودشان را از کار با ایران محروم کردند وگرنه بازار ایران و ایرانی‌ها محدودیتی برای کار با هیچ کشوری ندارند.

جهانگیری همچنین تقویت دیپلماسی اقتصادی را از مهم‌ترین سیاست‌های دولت عنوان کرد و گفت: سفارت‌خانه‌های کشور ایران در کشورهای مختلف باید پایه اصلی حمایت از کالاها و تولیدکننده‌های ایرانی باشند.

معاون اول رئیس‌جمهور ثبات اقتصادی را پیش‌نیاز فعالیت‌های اقتصادی دانست و گفت: شاخص‌های اقتصادی باید برای فعالان اقتصادی قابل پیش‌بینی باشد و بتوانند حضور فعالی در بازار داشته باشند.

جهانگیری در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به سفیر اخیر خود به ترکیه گفت: در

شاغلان توسط بخش خصوصی مشغول به کار شده‌اند و این تلاش‌ها باید قدر دانسته شود.

جهانگیری تصریح کرد: بخش خصوصی موتور محرکه اقتصاد ایران است و باید با افتخار از این بخش حمایت کنیم.

معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر شرط رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی در بازار داخلی و خارجی گفت: تولیدی ماندگار است که در صحنه‌های مختلف رقابت حضور داشته باشد؛ باید بدانیم همان‌طور که بازار داخلی یک بازار ایزوله و محدود نیست، حضور در بازارهای بین‌المللی هم نیازمند رقابت جدی است و کیفیت محصولات باید بالا برود.

جهانگیری افزایش بهره‌وری و بالا بردن کیفیت را مورد توجه قرارداد و گفت: اگر بخواهیم اتکالی اقتصاد کشور به نفت کاهش یابد و اقتصاد کشور به سرمنزل مقصود برسد؛ باید درآمد حاصل از اقتصاد غیرنفتی افزایش یابد و اقتصادی متنوع داشته باشیم.

او با اشاره به امضای برجام و توافق هسته‌ای ایران و کشورهای دیگر گفت: بعد از حل مسئله برجام، فضای بین‌المللی برای کار

بسیست و یکمین سالروز ملی صادرات ۲۹ مهرماه با حضور مقامات دولتی و اقتصادی در سالن اجلاس سران تهران با شعار صادرات، تکرار عزم ملی برگزار شد. این مراسم با حضور معاون اول رئیس‌جمهور، رئیس اتاق ایران و جمع زیادی از فعالان اقتصادی در سالن اجلاس سران برگزار شد.

اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور در این مراسم با اشاره به اینکه حدود ۲۳ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر در ایران شاغل هستند و بخش زیادی از آنها توسط بخش خصوصی به کار گمارده شده‌اند، گفت: باید تلاش‌های بخش خصوصی را قدر بدانیم.

معاون اول رئیس‌جمهور گفت: زمانی میزان صادرات غیرنفتی ما ۱,۵ تا ۲ میلیارد دلار بود و حالا با تلاش و زحمت صادرکنندگان به ۴۷-۴۸ میلیارد دلار رسیده است از این رو نباید از افرادی که این مسیر را با سختی‌های فراوان طی کرده‌اند، غافل شویم و باید قدر آن‌ها را بدانیم.

اسحاق جهانگیری در مراسم روز ملی صادرات تصریح کرد: ۲۳ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر در این کشور شاغل هستند که تعداد زیادی از این



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

استاندار خوزستان:

مجوز احداث دومین شهر فرودگاهی کشور صادر شد

استاندار خوزستان با اشاره به صدور مجوز احداث شهر فرودگاهی در اهواز از سوی وزارت راه و شهرسازی، گفت: دومین شهر فرودگاهی کشور پس از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) با مساحتی حدود ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار در اهواز احداث می‌شود. غلامرضا شریعتی بیان کرد: وزارت راه و شهرسازی مجوز احداث شهر فرودگاهی اهواز را پس از ۶ ماه پیگیری به تازگی صادر کرده است. شریعتی ادامه داد: در ۲ روز گذشته در قالب مناقصه بین‌المللی از شرکت‌های بزرگ سرمایه‌گذاری در ساخت فرودگاه اهواز دعوت شده است. وی افزود: چند شرکت سرمایه‌گذار بزرگ دنیا آمادگی خود را برای همکاری و ساخت فرودگاه اعلام کرده‌اند که پس از طی مراحل فنی، اقتصادی و استعلام انجام شده در کمیسیون حقوقی دولت، یکی از این شرکت‌های بین‌المللی انتخاب و کار احداث فرودگاه آغاز می‌شود. استاندار خوزستان گفت: پیش‌بینی می‌شود شهر فرودگاهی اهواز تا چهار تا پنج سال آینده به بهره‌برداری برسد و خوزستان دومین استان دارای شهر فرودگاهی در کشور خواهد بود. وی احداث شهر فرودگاهی اهواز را در ایجاد اشتغال و توسعه پایدار در خوزستان مهم عنوان کرد و گفت: احداث شهر فرودگاهی اهواز و مرکزی بودن آن در منطقه، نقش مهمی در بالابردن استانداردهای این شهر، ایجاد رفاه، اشتغال و توسعه پایدار در خوزستان دارد.

۳ مهر - پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی

تحریم است، اما برای برون رفت از این مشکلات، باید به صادرات غیرنفتی کشور و بتانسیل‌های عظیم آن توجه کرد. این در حالی است که برخی از صادرکنندگان در شرایط کنونی، تا ۲۰۰ میلیون دلار هم صادرات دارند، بنابراین اگر از این افراد در تصمیم‌گیری‌ها و نگاه به حل مسئله توجه کرد.

نایب رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران افزود: جای ما در صادرات این نیست که اکنون داریم و بنابراین نباید به این دل خوش کرد که ۴۰ میلیارد دلار صادرات غیرنفتی در کشور صورت می‌گیرد. این در حالی است که باید این استعداد را برای صادرات غیرنفتی شکوفا کرد. در این میان به نظرمی‌رسد که باید برخی ریسک‌ها را پذیرفت.

وی تصریح کرد: در حال حاضر ۳۴ میلیارد دلار ظرفیت بالقوه صادرات خدمات فنی و مهندسی در بازارهای هدف وجود دارد که می‌توان با تمرکز، ظرف ۵ سال محقق شود؛ این در حالی است که برخی از کشورها می‌توانند مشمول رابطه دوجانبه با ایران شود، اما وزارتخانه‌ها نیز باید همکاری لازم را داشته باشند.

انصاری گفت: صندوق توسعه ملی یکی از ظرفیت‌هایی است که باید مورد توجه قرار گیرد؛ این در حالی است که برخی از تصمیمات دولت در بدنه اجرایی به خوبی پیاده‌سازی نمی‌شود؛ این در حالی است که به جای اعتبار خریدار باید اعتبار فروشنده را حاکم کرد؛ البته احتیاطی حاکم بر تصمیم دولت است که باید از آن بگذریم.

وی اظهار داشت: نکته دیگر جایزه صادراتی بود که بعنوان چاشنی برای دینامیت توسعه صادرات خدمات فنی و مهندسی عمل می‌کند؛ این در حالی است که از سال ۸۱ رشد صادرات خدمات فنی و مهندسی به ۴۱ درصد رسیده است؛ چراکه جایزه صادرات خدمات فنی و مهندسی به میزان ۸ درصد پرداخت شد. این در حالی است که ایران در رقابت‌ها با ۲ تا ۳ درصد تخفیف، می‌باخت، اما اکنون این جایزه متوقف شده است.

انصاری مشکل دیگر صادرات خدمات فنی و مهندسی را صدور ضمانت‌نامه‌ها دانست و افزود: بانک‌ها برای صدور ضمانت‌ها، وثیقه ملکی طلب می‌کنند؛ در حالی که سرمایه‌های شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی و مهندسی، نیروی انسانی با استعداد است.

دیدار روسای بانک‌های مرکزی دو کشور ایران و ترکیه مقرر شد که از این به بعد مبادلات ایران و ترکیه با پول ملی دو کشور انجام شود تا منافع صادرکننده و واردکنندگان تأمین باشد؛ در مذاکرات با کشورهای دیگر هم باید این مورد را دنبال کنیم و به جای دلار با واحد پولی ملی خودمان مبادله کنیم تا بتوانیم تأثیر تلاطم‌های ارزی را بر بازار کنترل کنیم.

معاون اول رئیس‌جمهور همچنین با اشاره به سخنان نایب‌رئیس اتاق ایران در مورد مشکلاتی در روند صدور ضمانت‌نامه‌های بانکی گفت: دیگر برای ما پذیرفته نیست که نتوانیم صادر کنیم باید بررسی کنیم و ببینیم کجای کار مشکل دارد و دنبال حل مشکل باشیم.

جهانگیری در مورد صندوق توسعه ملی هم گفت: صندوق توسعه ملی برای حمایت از بخش خصوصی ایجاد شده و مصوب است که هر سال ۳۰ درصد درآمد نفتی به این صندوق واریز شود؛ هر چند من قبول دارم که گاهی دولت آن هم برای طرح‌های زیربنایی و عمرانی که پیش‌نیاز فعالیت‌های بخش خصوصی است، از این صندوق استفاده می‌کند.

معاون اول رئیس‌جمهور اولویت همکاری اقتصادی با کشورهای دیگر را سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران دانست و گفت: ما از بخش خصوصی انتظار داریم که با قوت این موضوع را دنبال کند و بتواند با تشکیل شرکت‌های مشترک با شرکای خارجی، کار اقتصادی مشترک شکل بدهد.

جهانگیری در بخش دیگری از سخنانش با تأکید بر حمایت از صادرکنندگان گفت: نباید صادرکننده را معطل کرد؛ پول صادرکننده تحت عنوانی مثل معافیت از مالیات بر ارزش افزوده نباید نزد دولت بماند بلکه این پول باید ظرف یک ماه پرداخت شود و اگر جایی این مورد اجرا نمی‌شود، تخلف صورت گرفته است.

ضمانت‌نامه‌ها مشکل صادرات خدمات فنی

محمد رضا انصاری نایب رئیس اتاق بازرگانی ایران با بیان اینکه ظرفیت ۳۴ میلیارد دلاری برای صادرات خدمات فنی و مهندسی وجود دارد، گفت: ظرف ۵ سال صادرات ۲ میلیارد دلاری را به ۳۴ میلیارد دلار می‌رسانیم.

وی در مراسم روز ملی صادرات گفت: صادرکنندگان می‌دانند که هنوز هم کشور گرفتار



مهندس دادمان در ششمین همایش اخلاق حرفه‌ای:

اخلاق حرفه‌ای در پیمان‌های عمرانی در مخاطره است

ششمین همایش اخلاق حرفه‌ای با موضوع اعتلای اخلاق حرفه‌ای مهندسی از طریق شفافیت و جریان آزاد اطلاعات ۱۷ مهرماه ۹۶ در جامعه مهندسان مشاور ایران برگزار شد. در این همایش صاحب‌نظران و مسئولان زیادی حاضر بودند و به ارائه نقطه نظرات خود پرداختند. مهندس بهمن دادمان رئیس هیات‌مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران نیز به تشریح اخلاق حرفه‌ای در حوزه پیمانکاری کشور پرداخت که این سخنان به دلیل ارائه تصویری از دیدگاه جامعه پیمانکاری در باب اخلاق حرفه‌ای دارای اهمیت بود.

مهندس بهمن دادمان رئیس هیات‌مدیره سندیکا در ششمین همایش اخلاق حرفه‌ای عنوان کرد: فرصتی پیش آمده تا در جمع شما بزرگان گوشه‌ای از استنباط یک پیمانکار را در مورد اخلاق حرفه‌ای به سمع و نظر شما

برسانم.

چون درخت است آدمی و بیخ عهد
بیخ را تیمار می‌باید به جهد
عهد فاسد بیخ پوسیده بود
وز ثمار و لطف ببریده بود
شاخ و برگ نخل گر چه سبز بود
با فساد بیخ سبزی نیست سود

در تعریف اخلاق گفته شده است اخلاق علمی است که از صفات خوب و بد و ریشه‌های آن سخن می‌گوید و از سرچشمه‌های صفات بد و نیک و راه مبارزه با صفات بد و آثار هریک را در فرد و جامعه مورد بررسی قرار می‌دهد. بنابراین اخلاق نتیجه‌گرا و وظیفه‌گرا است. اخلاق حرفه‌ای مجموعه‌ای از اصول و استانداردهای سلوک بشری که رفتار و اخلاق گروه‌های حرفه‌ای را تعیین می‌کند. در حقیقت اخلاق حرفه‌ای فرایند تفکر عقلانی است که هدف آن محقق کردن این امر است

که در سازمان چه ارزش‌هایی را در چه موردی حفظ و اشاعه نمود. به عبارت دیگر اخلاق حرفه‌ای مجموعه‌ای از واکنش‌های اخلاقی پذیرفته شده است که از سوی سازمان‌ها و مجامع حرفه‌ای مقرر می‌شود تا مطلوبترین روابط اجتماعی ممکن را برای اعضای خود در انجام وظایف حرفه‌ای فراهم آورد.

وی افزود: بر این مبنا اخلاق حرفه‌ای از اعتمادآفرینی ایجاد می‌شود و اعتماد آفرینی از پیش‌بینی رفتار حاصل می‌شود و پیش‌بینی رفتار از مستمر بودن رفتار و قانونمندی آن سرچشمه می‌گیرد. قانونمندی رفتار که جز در سایه شفافیت و صداقت ممکن نیست از تعهد به عهد و پیمان نشات می‌گیرد و اینجا است که به محوری بودن نقش وفای به عهد و پیمان و دیگر روی آن پذیرش قانون و عمل به آن می‌رسیم. این وجه، وظیفه‌گرایی اخلاق حرفه‌ای را نمایندگی می‌کند. وجه

نتیجه‌گرایی اخلاق حرفه‌ای براساس انجام کارعهد شده در زمان معین، مبلغ معلوم و کیفیت تعیین شده تحقق می‌یابد. شاید در بعد عملی سنجش اخلاق حرفه‌ای مهندسان و سازمان‌های مهندسی را با میزان موفقیت در رسیدن به اهداف پروژه‌های تعریف شده معادل دانست. به هر میزان که انجام در پیمان‌ها با تاخیر زمان، افت کیفیت و افزایش قیمت تمام شده مواجه می‌شویم از حسنه اخلاقی دور شده ایم. به این ترتیب فعال حرفه مهندسی با اخلاق هر موضوعی را صرفاً در چهارچوب انجام کار ارزیابی و تحلیل می‌نماید و از ورود به هر حوزه‌ای از طرح و اجرا یا فکر و عمل که متضمن مقصود نباشد اجتناب می‌نماید.

وی خاطر نشان کرد: ما با ارزش‌های اصلی اخلاق مهندسی شامل تامین منابع فردی و سازمانی در چهارچوب منافع ملی، صداقت، شفافیت، رقابت سالم، تلاش برای حفظ محیط زیست و همه آنچه که بزرگان در مباحث بسیار ارزشمند ارائه کرده اند آشنایییم و با این ارزش‌ها به مثابه موضوعی بر مبنای درونی و فردی نگاه می‌کنیم ولی موضوعی به نام تحقق در عالم واقع صرفاً براساس مینا نیست بلکه شرط و یا جهان خارج به عنوان محیط بیرونی تعیین‌کننده این تحقق است. ما به مباحث درونی به قدر کافی اشاره کردیم اما از دید یک پیمانکار با توجه به شرایط روز که همه در آن قرار گرفته ایم به نظر می‌رسد اکنون باید به محیط بیرونی توجه ویژه‌ای داشته باشیم که موانعی را در طلب مربوط به تحقق اخلاق حرفه‌ای را کشف و راه‌های حل آن را با هم مرور کنیم.

دادمان عنوان کرد: در چهارچوب نظام فنی و اجرایی کشور محورهایی که قبل انعقاد پیمان می‌بایست مدنظر قرار گیرد به صورت اهم آنها شامل موارد زیر ذکر شده است:

- مدیریت پروژه یا کارفرمایی
- پدیدآوری طرح و پروژه‌ها شامل مطالعات توجیهی، طراحی پایه تفصیلی
- ارزیابی و بررسی نظام توانایی عوامل ذی ربط شامل احراز صلاحیت، ارزیابی کیفیت
- ایفای الزامات پیش بینی شده در طرح

و پروژه برای دستیابی به اهداف من جمله تامین مالی

- ارجاع کار با هدف انتخاب مناسب‌ترین تامین‌کننده کالا و خدمات با رعایت اصول رقابت، بی‌طرفی، نظم و اخلاق حرفه‌ای و اطلاع‌رسانی شفاف و صریح در سند نظام فنی - اجرایی تاکید شده است.

مهندس دادمان تصریح کرد: همگی این اصول مقبول و منطقی و مورد تاییدند اما در اجرا چه می‌شود. آن شرطی که اخلاق درونی ما باید در تعامل با آن خود را به منصفه ظهور برساند چه می‌شود؟ ضمن تأیید اینکه بسیاری از دست‌اندرکاران در اجرای دقیق و ضابطه مند این اصول عمل می‌کنند لیکن به عنوان آسیب‌شناسی و شناخت محیط پیرامونی مرتبط می‌توان به مباحث زیر اشاره کرد. در پدید آوردن طرح‌ها آسیب‌های زیادی وجود دارد. از جمله:

- سیاست پروژه، پروژه زدگی دستگاه اجرایی برای بهره‌مندی از حواشی و مزایای مدیریت و مدیریت پروژه و کارفرمایی آن
- فشار سیاسی برای آغاز کردن پروژه بدون تامین شرایط اصولی
- طراحی سفارشی و بدون توجه فنی و اقتصادی
- و احیاناً درج مواردی که در آینده در مرحله

به هر میزان که انجام در پیمان‌ها با تاخیر زمان، افت کیفیت و افزایش قیمت تمام شده مواجه می‌شویم از حسنه اخلاقی دور شده ایم. به این ترتیب فعال حرفه مهندسی با اخلاق هر موضوعی را صرفاً در چهارچوب انجام کار ارزیابی و تحلیل می‌نماید و از ورود به هر حوزه‌ای از طرح و اجرا یا فکر و عمل که متضمن مقصود نباشد اجتناب می‌نماید.

اجرا تغییر خواهد داد

- عدم ایفای نقش تعریف شده هر یک از ارکان پروژه که موجب پیدایش اطلاعات نهمفته‌ای می‌شود که مناقصه‌گران به تناسب نزدیکی به مطلعین در یک فرایند غیر اخلاقی از آن بهره‌مند خواهند شد و این اولین مرحله ممانعت از گردش آزاد اطلاعات است.

دادمان در باب تامین مالی نیز تصریح کرد: ارائه اطلاعات غیرقطعی از جمله تامین اعتبار سنواتی در سال‌های اجرای پروژه، می‌تواند مبنای رانت اطلاعاتی برای بخشی از ذی‌نفعان باشد. این شیوه با توجه به نحوه تامین منابع و امکان تغییرات در طول پروژه به تناسب نزدیکی با مراکز مربوطه در ارجاع کار بسیار موثر است. به تازگی روش بدیع و بسیار عجیبی در تعریف منابع مالی پروژه برای مناقصات ارائه شده است، در بعضی از این مناقصات در اسناد ذکر می‌شود که محل تامین و پرداخت کارکردها بر مبنای تخصیص اوراق بهادار من جمله اسناد خزانه، اوراق مشارکت، اوراق تسویه بدهی، اوراق تسهیل و سایر... حسب تصمیم کارفرما یا تصویب دولت در سال مورد عمل خواهد بود و پیمانکار می‌باید کلیه هزینه‌های مرتبط با چنین تخصیصی را در پیشنهاد خود مربوط بدانند. به نظر من تعریفی بالاتر از این نمی‌تواند برای قمار کردن ارائه داد. قاعدتاً یا شما باید از مبانی قضیه در سال‌های آتی مطلع باشید یا علم غیب داشته باشید یا با کسی مرتبط باشید، که این با مبانی شرعی و مبانی قانونی مناسبتی ندارد. با مبنای قانون مناقصات هم مناسبتی ندارد که اصلاً جزء اصلی‌ترین اصول آن ضمان پرداخت است. به لحاظ شرعی گفته می‌شود ثمن معامله باید جزو ارکان معامله روشن باشد. شما می‌دانید که اسناد خزانه ابتدا با ۱۵ درصد حفظ قدرت خرید شروع شد و در طی یک سال در مقام جوابگویی به اعتراض مهندسین مشاور و پیمانکارانی که ناچار شده بودند این اسناد را قبول کنند، این اسناد تبدیل شد به اسنادی که از تاریخ مسجل شدن بدهی تا تاریخ سررسید با نرخ معادل نرخ قبلی یعنی ۸ درصد شد. معلوم نیست در طی یک پروژه ۳-۴ ساله چه اتفاقی





برای قانون سنواتی می‌افتد چون از جنس قانون‌های دائمی نیست و از جنس قانون‌های سنواتی بوده است.

وی تاکید کرد: مسائل مشابه درباره سایر اوراق هم وجود دارد. اوراق مشارکت، اسناد خزانه‌ای که در فرابورس قابل پذیرش بود با نرخ معادل نرخ سود بانکی و بعد از اینکه از فرابورس این اسناد بیرون رفتند با نرخ معدل ۳۵-۳۶ درصد تغییر شرایطی غیرقابل پیش بینی را ایجاد کرد. این یعنی این که شفافیت اطلاعات در مرحله عقد پیمان و تعیین طرف معامله نیست و بسیار موضوع حیاتی در موضوع ادعاها و توقف پروژه و مشکلاتی از این دست خواهد بود.

مهندس دادمان در ادامه گفت: در مقوله اطلاع رسانی علی‌رغم پیش بینی راه اندازی پایگاه اطلاع رسانی جامع معاملات بخش عمومی که در ماده ۱۹ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب پایان سال ۹۰ پیش بینی شده به این اشاره شده که «اطلاعات کلیه معاملات متوسط و بزرگ بخش عمومی شامل خرید، فروش، اجاره و غیره را اعم از این که از طریق برگزاری مزایده یا مناقصه یا موارد عدم الزام به تشریفات یا ترک تشریفات یا دیگر روش‌ها تشکیل و منعقد شده باشد به تفکیک دستگاه و موضوع و نیز به تفکیک شهرستان، استان و ملی در زمانی که برای همه واجدان شرایط، فرصت برابر فراهم کند، به اطلاع عموم برساند. همچنین پس از انعقاد قرارداد، نام طرف قرارداد و مشخصات، کیفیت و کمیت مورد معامله و مدت و مبلغ قرارداد و حسب مورد تغییرات بعدی حجم و مبلغ اصل قرارداد یا الحاقیه‌های آن را اعلان نماید. کلیه دستگاه‌های اجرائی موظف به همکاری با این پایگاه اطلاع‌رسانی و ارائه اطلاعات یادشده در زمان‌های تعیین شده توسط این پایگاه می‌باشند.» متاسفانه تا این تاریخ پایگاه با کیفیت تعریف شده در قانون محقق نشده است ولی اکنون یک پایگاهی در مناقصات تحت عنوان سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برقرار است که اداره‌کننده آن بخش غیردولتی است و مکانیزم آن عبارت است از آپلود کردن تمام اسناد مناقصه در این

پایگاه و دریافت نتیجه این مناقصه از طریق این پایگاه و در صورت برنده شدن پرداخت یک در هزار مبلغ پیشنهادی به این پایگاه غیردولتی برای رفتن به سمت ابلغ و مبادله. این امر علاوه بر اینکه معضلات و تشویش‌های مربوط به خود را دارد و براساس آن ما باید تمام اسرار و اطلاعات خود را که مبنای فعالیت ما است به چنین سامانه‌ای آپلود کنیم هزینه‌ای هم متقبل می‌شویم که در پیمان پیش بینی نشده است. قابلیت هک کردن این سامانه هم برای دیگران وجود دارد.

وی با اشاره به حضور مهندس مصطفوی و شافعی افزود: چنانچه گفتم اخیرا در مناقصات گفته می‌شود قسمتی از محل پرداخت کارکردها به صورت اوراق مشارکت، خزانه و اوراق تسویه و سایر اوراق به تشخیص کارفرما و براساس تصویب دولت در سال مورد عمل خواهد بود. و پیمانکاران می‌بایستی هزینه‌های مرتبط با چنین پرداختی را در پیشنهاد خود منظور کنند. بحث این بود چنین معامله‌ای که ثمن آن قطعیت ندارد و براساس شرایط آتی از جمله نرخ تنزیل آن، نحوه فروش آن، تخصیص آن، نوع آن، سررسید اسناد، تغییرات سود مرتبط با آن و با

قیمت‌ها در این شرایط خشکسالی به سمت قیمت برای برنده شدن و قیمت برای انجام دادن سوق داده می‌شود یعنی این تفکر جا می‌افتد ما یک قیمتی بدهیم که برنده شویم و در مقام اجرا کارفرما و نیاز وی برای احداث به ما کمک خواهد کرد کار را به پیش ببریم که این امر قطعاً غیراخلاقی است و برای حل این بستری که از درون آن روش غیراخلاقی درمی‌آید باید به فکر حل معضل ارائه پروژه متناسب با شرایط موجود باشیم.



توجه به اینکه ضمان پرداخت آن هم روشن نیست فعلا از جنس معاملات غیرروشن و غیرقطعی و غیرشرعی است.

وی در مورد ارزیابی کیفی و فنی بازرگانی کارفرماها نیز عنوان کرد: ما با عدم انسجام در نحوه برخورد کارفرماها مواجه هستیم. نمونه‌ای را سراغ داریم که در آن شرکت مشخصی در دو پروژه با دو کارفرما، در یکی حذف و در دیگری بالاترین امتیاز را به دست آورده است. و این نشان می‌دهد رفتار همسانی در این خصوص وجود ندارد. متاسفانه در دوران خشکسالی تعریف و عرضه پروژه ما با قیمت شکنی و انتحار مواجه هستیم. با شرایطی مواجه هستیم که قطعاً اولین واژه برای آن روش غیراخلاقی است. این موضوع در استمرار خود به شرایطی ختم خواهد شد که برای همگان جز ضرر به همراه نخواهد داشت. قیمت‌ها در این شرایط خشکسالی به سمت قیمت برای برنده شدن و قیمت برای انجام دادن سوق داده می‌شود یعنی این تفکر جا می‌افتد ما یک قیمتی بدهیم که برنده شویم و در مقام اجرا کارفرما و نیاز وی برای احداث به ما کمک خواهد کرد کار را به پیش ببریم که این امر قطعاً غیراخلاقی است و برای حل این بستری که از درون آن روش غیراخلاقی درمی‌آید باید به فکر حل معضل ارائه پروژه متناسب با ظرفیت‌های موجود باشیم.

وی تصریح کرد: در خصوص مسئله صلاحیت و ارزیابی صلاحیت، گله همیشگی این است که در تعریف ظرفیت کار و رتبه بندی بین شرکت‌های بخش خصوصی و بخش غیرخصوصی تفاوت قائل اند و شرکت‌های بخش دولتی می‌توانند با یک مدیرعامل در ۱۰ شرکت حضور داشته باشند و از حد و اندازه مرتبط با ارجاع کار معاف باشند. این مطلبی است که خود به خود می‌تواند به جریان غیراخلاقی رفتار کردن دامن بزند. در بحث ارجاع کار قاعدتاً رفتار متفاوتی را می‌توان انتظار داشت. در موضوع آسیب‌های ارجاع کار موارد متعددی برای تشخیص اهلیت طرف معامله تعریف کرده ایم که به ترتیب احراز صلاحیت رتبه بندی، تأیید در مرحله ارزیابی کیفی، تأیید در مرحله ارزیابی فنی -



بازرگانی، بازگشایی پاکات، اعمال دامنه مناسب، اعمال قیمت طراز شده، تعیین برنده مناقصه و... در این محدوده و با این فیلترها قاعدتا بحث مربوط انسجام ضوابط در بین این فیلترها باید مبنایی باشد برای جلوگیری از شرایط متفاوت و احیانا استفاده از ظرفیت‌های نهفته باشد که بعضا با آن مواجه می‌شویم.

رئیس هیات مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران در بخش پایانی سخنان خود عنوان کرد: تمام موارد مطرح شده اشاره به موارد بیرونی بود در عین حال که اذعان داریم اخلاق حرفه‌ای یک مطلب درونی است. ما در خصوص این انسجام در ماده ۲ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مطلب مربوط به تکلیف دولت در مراحل بررسی موضوعات مربوط به محیط کسب و کار برای اصلاح و تدوین مقررات و آیین نامه‌ها، دریافت نظر کتبی اتاق‌ها و آن دسته از تشکل‌های ذی ربطی که عضو اتاق‌ها نیستند، اعم از کارفرمایی و کارگری را تکلیف کرده است که در رابطه با انسجام ذکر شده باید مورد توجه قرار گیرد. به هر صورت در شرایط فعلی برای ابتلای اخلاق باید به محیط بیرونی و قانونمندی و تبعیت از قانون به عنوان محور اصلی توجه کنیم. وی در پایان به بحث بودجه هم اشاره کرد و عنوان نمود: در عین حال بحث بودجه موضوع جذابی است. ما بعد از انقلاب در مورد بودجه، پرداخت و تخصیص آن در حال حاضر

در پایین‌ترین حد این موضوع قرار گرفته ایم طوری که عملیاتی شدن بودجه عمرانی معادل یا زیر ۱۰ درصد بودجه جاری است که این امر بسیار تاسف‌بار است که منابع ذی قیمت کشور به جای سرمایه‌گذاری در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای به سمت مصارف جاری می‌رود.

لازم به ذکر است در ابتدای این نشست مهندس سامی ستایش دبیر کارگروه برگزاری همایش ضمن خوشامدگویی به حضار به تبیین اهداف شورای اخلاق حرفه‌ای از

برگزاری این همایش پرداخت. دکتر گتمیری رئیس شورای مدیریت جامعه نیز در سخنانی جامعه مهندسان مشاور ایران را معرفی کرد و از رسالت این تشکل در حوزه مهندسی مشاور گفت. سخنران بعدی این نشست، مهندس آیت‌اللهی رئیس شورای اخلاق حرفه‌ای جامعه به ارائه گزارشی از عملکرد شورای اخلاق حرفه‌ای و دستاوردهای آن پرداخت.

مهندس چیت‌چیان وزیر نیروی دولت یازدهم در سخنانی ضمن تشکر از جامعه، از ضرورت حفظ اخلاق حرفه‌ای در پروژه‌های عمرانی گفت و مهندس مهرعلیزاده، رئیس فدراسیون ورزش‌های زورخانه‌ای و کشتی قهرمانی نیز به تبیین تئوریک اخلاق در سطوح مختلف اجتماع پرداخت. مهندس شافعی معاون فنی و توسعه امور زیربنایی سازمان و بودجه کشور نیز طی سخنان کوتاهی اهمیت و لزوم حفظ اخلاق حرفه‌ای در پروژه‌های عمرانی و زیربنایی را خواستار شد.

در این همایش دکتر سیدمحمد اعرابی، رئیس هیات مدیره پژوهشکده مدیریت سما، دکتر محمدعلی حامدی عضو جامعه مهندسان مشاور ایران، دکتر فرهنگ شعی عضو هیأت مدرسان سازمان ملل، مهندس امیر آریزند عضو هیات اجرایی شاخه مدیران جوان جامعه مهندسان مشاور ایران، اردشیر منصوری، مهندس خسرو زرتاب، مهندس ابوالفضل بازرگان، سخنرانی کردند.

تمام موارد مطرح شده اشاره به موارد بیرونی بود در عین حال که اذعان داریم اخلاق حرفه‌ای یک مطلب درونی است

به هر صورت در شرایط فعلی برای ابتلای اخلاق باید به محیط بیرونی و قانونمندی و تبعیت از قانون به عنوان محور اصلی توجه کنیم

در وضعیتی قرار داریم که ادامه سیاست‌های قبلی ممکن نیست. دارایی‌ها و منابع شهر تا حد اکثر ممکن مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. فضاهای شهری فروخته شده‌اند، منابع آب شهر برای رشد آتی شهر کفایت ندارند، در کنار آن نابرابری فضایی و اجتماعی در حال گسترش است و... تنش‌های حاصل از این پدیده‌ها در سطح فردی و روابط بین شهروندان و به صورت روزمره خود را آشکار می‌کند. وی یادآور شد: سیاست‌های شهری کنونی قادر به حل این مشکلات نیست. زمان بازیگری در این سیاست‌ها فرا رسیده است. شکل دادن به آینده شهر بدون ارزیابی سیاست‌ها میسر نیست. ما به ایده‌هایی برای شهر آینده نیاز داریم و این جزا طریق گفتگوی عمومی و فراگیر به دست نمی‌آید. ایده درباره شهر نزد این یا آن فرد یا گروه نیست. ایده در جریان گفت و گوی عمومی بین گروه‌های مختلف مردم، کارشناسان و مدیران شکل می‌گیرد.

مصلحت شهر، مفهومی معادل «منافع ملی» در سطح کشور است

نجفی افزود: نقد و ارزیابی سیاست‌های شهری را باید از ارزیابی مدیران شهری جدا کرد. مشکل ما در ارزیابی سیاست‌های شهری این است که به آن جنبه‌های شخصی داده می‌شود. متأسفانه فضای سیاسی کشور هم این گرایش را تشدید می‌کند که نقد سیاست‌های شهری را به نقد مدیران گذشته تقلیل دهد. نقد مدیریت شهری، هویتی شده است و این امکان نقد و تغییر سیاست‌ها را دشوار ساخته است. تصور این که اگر این فرد یا آن فرد بیاید، یا این جناح یا آن جناح بیاید، شهر دچار مشکل می‌شود یا مشکلات به تمامی حل می‌شود، تصور واقع بینانه‌ای نیست. ما به علت هویتی شدن سیاست - از جمله در حوزه نقد وضعیت شهر - نتوانسته‌ایم به مفهوم مصلحت شهر نزدیک شویم. مصلحت شهر، مفهومی معادل «منافع ملی» در سطح کشور است. شهر محل زندگی همه ماست و همه ما جدا از گرایش‌های سیاسی و اجتماعی مان به شهری زیست‌پذیر و پایدار نیازمندیم.

مدیران شهری جدید با توقعات و انتظاراتی مواجهند که نمی‌توانند در کوتاه‌مدت به آن پاسخ دهند



شهردار تهران در اولین نشست خبری:

واگذاری پروژه‌های عمرانی از انحصار خارج می‌شود

وی ادامه داد: به طور فصلی به سوالات خبرنگاران پاسخ خواهیم داد. وی افزود: شهر ما در کنار همه زیبایی‌ها و ظرفیت‌های بی‌مانندش، در معرض تهدیدهایی قرار دارد که ایجاب می‌کند وضعیت «زیست‌پذیری» و «پایداری» و «آسایش» و «آرامش روانی و اجتماعی» آن را به صورت مستمر مورد ارزیابی قرار دهیم. سیاست‌های شهری در چند دهه اخیر، از یکسو به افزایش داشته‌ها و امکانات شهری منجر شده و از سوی دیگر زیست‌پذیری و پایداری آن را کاهش داده است. با آن که دستاوردهایی داشته‌ایم - برای نمونه در زمینه حمل و نقل عمومی یا وضعیت معابر و راه‌های شهری - ولی کیفیت محیط اجتماعی و محیط زیست شهری با منبع تامین مالی مورد نیاز شهر در وضعیت مطلوبی نیست.

در ارتقای زیست‌پذیری و پایداری شهری موفقیت‌چندانی نداشته‌ایم. شهردار تهران گفت: سیاست‌های شهری طی دهه‌های متمادی عمدتاً معطوف به اداره روزمره شهر بوده و به آینده شهر کمتر اعتنا داشته است و در نتیجه، در ارتقای زیست‌پذیری و پایداری شهری موفقیت چندانی نداشته است. نجفی اظهار کرد: امروز

محمدعلی نجفی روز ۲۴ مهرماه پس از گذشت نزدیک به یک ماه از آغاز فعالیتش در شهرداری تهران، نخستین نشست خبری خود را در تالار ایران زمین برگزار کرد. وی در این نشست که با حضور چشمگیر خبرنگاران برگزار شد، سیاست‌های جدید مدیریت شهری را تشریح و تداوم سیاست‌های گذشته را غیرممکن دانست. نجفی در سخنان خود به مسائل مختلف از جمله درآمدهای شهری، هزینه‌های رو به رشد جاری، تغییرات تازه در نحوه اجرای پروژه‌های عمرانی پرداخت و تاکید که پروژه‌های عمرانی کوچک در دستور کار شهرداری خواهد بود. به گفته این پروژه‌ها در دوره جدید مدیریت شهری از انحصار خارج خواهد شد.

شهردار تهران در این نشست خبری با اصحاب رسانه گفت: خوشحالم پس از ۵۰ روز از فعالیت در شهرداری تهران با اصحاب رسانه نشست گذاشته‌ام و معتقدم اگر برای شهروندان ارزش قائل هستیم، باید برای رسانه‌های آنان اهمیت قائل شویم و خوشحالم پس از ۵۰ روز فعالیت من در شهرداری امکان پاسخگویی به سوالات شما را داشته‌ام و در ۵۰ روز گذشته نیز در پاسخگویی به سوالات کوتاهی نکرده‌ام.



وی افزود: در حالی که مشکلاتی که با آن مواجهیم، مشکلاتی است که هم اکنون پیش روی ماست ولی راه‌های کوتاه‌مدت به آن پاسخ نمی‌دهد. شکاف بین مشکلات عاجل و فوری و راه‌های میان‌مدت یکی از مسائلی است که در سیاست‌گذاری شهری با آن مواجهیم. تغییر سیاست‌ها و روش‌ها نیازمند زمان است. مدیران شهری جدید با توقعات و انتظاراتی مواجهند که نمی‌توانند در کوتاه‌مدت به آن پاسخ دهند.

به گفت وی، برای حل مشکلات و جلوگیری از سرخوردگی مردم، تنها راه، مشارکت گسترده مردم است. در کنار آن، تغییر سیاست‌ها پیامدهایی دارد که بار آن برای همه گروه‌ها و اقشار اجتماعی یکسان نیست. برخی گروه‌های اجتماعی توان تحمل تغییراتی که نیازمند هزینه است، را ندارند. برخی گروه‌ها هم از سیاست‌هایی که در شهر در پیش گرفته شده، بهره‌مندی بیشتری داشته‌اند. باید کسانی که از رشد شهری در دهه‌های اخیر بهره‌مندی بیشتری داشته‌اند، سهم بیشتری در این تغییر بر عهده گیرند. کسانی که ساختمان‌های بلندمرتبه‌شان بار ترافیکی برای شهر ایجاد می‌کند، کسانی که با اتومبیل‌های لوکس خود نوعی تجمل را بر زندگی شهری تحمیل می‌کنند، باید در تامین این هزینه‌ها مشارکت بیشتری داشته باشند. نجفی گفت: نتایج نظرسنجی‌های اخیر نشان می‌دهد که این باور در بخش مهمی از جمعیت شهری عمومیت یافته است که کسانی که برخوردارترند، باید در تامین هزینه‌های شهری سهم بیشتری بر عهده بگیرند.

توسعه حمل و نقل عمومی

باید به صورت شبکه‌ای باشد

اولین سوال از شهردار تهران در خصوص حل ترافیک آزاردهنده شهر تهران و اخذ عوارض سوخت به عنوان سیاست کاهش‌دهنده خودرو محوری در پایتخت بود و اینکه آیا قصد ندارند هزینه‌های استفاده از خودرو شخصی را افزایش دهند؟ که نجفی در پاسخ به این پرسش گفت در نظرسنجی‌ها ترافیک به عنوان اولین و دومین مشکل اساسی تهران مطرح شده که ۴ راهکار اساسی دارد.

وی ادامه داد: توسعه حمل و نقل عمومی باید به صورت شبکه‌ای باشد و حمل و نقل

عمومی باید به صورت شبکه‌ای در دسترس شهروندان قرار گیرد.

شهردار تهران همچنین کاهش سفرهای درون شهری با هوشمندسازی سیستم‌های خدماتی را از دیگر راه‌های کاهش ترافیک دانست و گفت: باید حضور در ادارات را با توسعه هوشمندسازی کاهش دهیم که در این رابطه اقداماتی در دولت انجام شده است. نجفی گرانتر شدن استفاده از حمل و نقل شخصی را از دیگر راهکارهای کاهش ترافیک پایتخت دانست و گفت: در بسیاری از شهرها استفاده از بزرگراه‌ها همراه با هزینه‌هایی است. متاسفانه در تهران بزرگراه‌ها پرتراфик‌تر از معابر کندرو است. امیدواریم مراجع بالادستی مانند شورا و مجلس از این طرح که هزینه بر بودن استفاده از خودروی شخصی که در ساعات پیک است، حمایت کنند.

وی یکی دیگر از راهکارهای حل ترافیک را نگاه علمی‌تر به موضوع ترافیک دانست و افزود: بعضی از اصلاحات هندسی در شهر می‌تواند بخش زیادی از ترافیک را کاهش دهد. با پلیس راهور و مراجع علمی و دانشگاهی در خصوص برنامه‌های اصلاح هندسی شهر برای معابر پرتراфик از جمله میادین و برخی معابر رایزنی‌هایی انجام داده‌ایم.

سیاست‌ها در بافت فرسوده موفق نبوده است

نجفی در پاسخ به سوالی درباره بافت فرسوده و اینکه در ۱۰-۱۲ سال گذشته در زمینه بافت فرسوده موفق نبوده‌ایم، گفت: بافت فرسوده از بزرگترین مشکلات نظام است. در گذشته هم سیاست‌هایی که توسط دولت و شهرداری دنبال شد، موفق نبوده است.

وی افزود: لذا معضلات، باقیمانده و از نظر کمیت نتوانستیم اهدافمان را پیگیری کنیم. شهردار تهران با بیان اینکه نیاز به برنامه جدید داریم، اظهار داشت: طرح جدیدی را با وزارت مسکن و شهرسازی تهیه کرده که امیدواریم تا آخر هفته تکمیل شود. ضمن اینکه رئیس جمهور نیز در این مورد پیگیری جدی دارد.

نجفی با اشاره به طرح جدید تصریح کرد: اساس این طرح توجه به توانایی‌های بخش خصوصی و سیستم دینامیک است. توضیحات بیشتر آن نیز پس از ارائه گزارش به رئیس جمهور ارائه خواهد شد. وی با اشاره به تغییر نظام در بافت فرسوده گفت: نگاه ما

به بافت فرسوده اجتماعی و فرهنگی است. یعنی معتقدیم یکی از دارایی‌های فرهنگی و اجتماعی ما بافت فرسوده است. لذا سیاست ما این است که هر جا بافت فرسوده وجود دارد تخریب کنیم و ساختمان جدید بسازیم.

شهردار تهران خاطرنشان کرد: می‌شود در بخشی از بافت فرسوده با ایجاد اصلاحات و تغییرات آن بافت را احیاء کرد. به عنوان مثال به جای اینکه شهر آفتاب در خارج از تهران باشد، نمایشگاه فرهنگی با امکان گشت و گذار و کتابخانه در این بافت فراهم شود. شهردار تهران در پاسخ به سوالی مبنی بر بدهی‌های دولت و شهرداری و اینکه گفته می‌شود میزان بدهی‌ها ۱۰ هزار میلیارد تومان است اما نجفی بدهی‌ها را نادیده می‌گیرد گفت: نقل قولی از من شده که گفته‌ام دولت به شهرداری بدهی ندارد این درست نیست و آن را تکذیب می‌کنم. گفتیم باید حساب و کتاب دقیق شود. وی افزود: ابتدا درباره مسائل مربوط به سال ۹۶ صحبت می‌کنم. در بودجه سال ۹۶، ردیف‌هایی متعلق به شهرداری است و باید به شهرداری پرداخت شود و در طول ۶ ماه اول تقریباً هیچ اعتباری پرداخت نشده است.

شهردار تهران گفت: با کرباسیان و نوبخت جلساتی داشتیم و قولی گرفتیم که سهم شهرداری در سال ۹۶ به طور کامل پرداخت شود.

نجفی با اشاره به جرایم رانندگی اظهار داشت: یکی از این ردیف‌ها، جرایم رانندگی است که طبق قانون ۶۰ درصد آن متعلق به شهردار تهران است. در ۵ ماهه اول سال، ۸۰ میلیارد تومان جریمه به خزانه واریز شده که ۶۰ درصد آن متعلق به شهرداری است و قول برای پرداخت داده می‌شود. وی تأکید کرد: برای قبل از سال ۹۶، شهرداری ادعاهایی دارد و بالعکس دولت هم مطالبی را مطرح می‌کند.

شهردار تهران خاطرنشان کرد: دولت بخشی از ادعاهای شهرداری را قبول ندارد. در اینجا یک بحث حقوقی است که در حال پیگیری است. نجفی تصریح کرد: در بحث قوانین بودجه، ردیف‌هایی وجود دارد که دولت مجاز به کمک است. دولت این ردیف‌ها را پرداخت نکرده است. حالا شهرداری می‌گوید دولت ردیف‌های مجاز را پرداخت نکرده و الان باید بدهد. در حالی که در قوانین بودجه، ردیف‌های بودجه یک ساله است و وقتی





پرداخت نشد نمی شود در سال بعد پرداخت کرد. شهردار تهران افزود: موارد اختلافی زیاد است و ساده نیست. بحث‌های حقوقی که کمیته‌ای تشکیل شده که تمام این موارد در آن بررسی شود. چهار نشریه از مجلات گروه همشهری که زیر ۲۰ درصد استفاده می‌شدند، تعطیل شد. شهردار تهران در پاسخ به سوال دیگری در مورد گروه مجلات همشهری گفت: بخش زیادی از فعالان رسانه‌های مکتوب، اعتراض‌هایی داشتند در خصوص انتشار آنها. چون شرایط غیرقانونی ایجاد می‌کردند.

وی افزود: در بررسی‌های ما مشخص شد تعدادی از این مجلات زیر ۲۰ درصد مورد استفاده قرار می‌گیرند و ۸۰ درصد بازگشت دارند. در حالی که برای آنها یارانه‌های فراوان توسط شهرداری پرداخت می‌شد.

نجفی تصریح کرد: در حال حاضر تنها چهار عنوان از مجلات که زیر ۲۰ درصد استفاده می‌شدند، تعطیل شدند و من معتقدم بیش از این تعداد مجلات باید تعطیل شود. نجفی در پاسخ به پرسشی که آیا به شما توصیه شده در خصوص مدیریت گذشته شهردار تهران سخنی به میان بیاورید و اینکه آیا موضوع هزینه‌های فاقد در شهرداری را پیگیری می‌کنید، گفت: سال ۸۶ که به شورای شهر رفتیم، عملکرد دوران شهردار قبلی را از سال ۸۲ تا ۸۶ مورد بررسی قرار دادیم و زمانی که به موارد تخلف جدی برخورد کردیم، به آن موضوعات پرداختیم. وی ادامه داد: هزینه‌های فاقد به هزینه‌هایی گفته می‌شود که در بودجه پیش‌بینی نشده، اما هزینه می‌شود. بخشی از آن قابل دفاع است و بخشی از آن قابل دفاع نبود و مشخص نبود در کجا هزینه شده است که به گمانم در آن زمان حدود ۳۲ میلیارد تومان بود. شهردار تهران افزود: تا پایان دوره شش ساله، رئیس شورا اجازه این موضوع را به ما نداد و ما نیز در اقلیت بودیم و امکان طرح این موضوع در دستور کار شورا نبود.

از طرف هیچ مرجعی برای من شرطی تبیین نشد

نجفی تاکید کرد: از طرف هیچ مرجعی برای من شرطی تبیین نشد، نه شورای شهر، نه وزارت اطلاعات و نه هیچ مرجع دیگری، زیرا آن را نمی‌پذیرفتم چون صراحتاً اعلام کرده بودم داوطلب شهردار شدن نیستم و مدیریت شهری اگر نیازی به بنده دارد و فکر می‌کند

کسی به خوبی من شهرداری را اداره نمی‌کند حاضر به پذیرفتن این سمت هستم. وقتی کسی داوطلب کرسی نباشد، شرطی را نیز برای ورود قبول نمی‌کند. وی تصریح کرد: ۱۲ سال مدیریت در یک شهر مطمئناً بدون اشکال نخواهد بود و اگر ما به اشکالات جدی برسیم که قابل دفاع نباشد، آن را مطرح می‌کنیم. همان طور که نهادهای امنیتی و قضایی به موضوع عملکرد یکی از معاونان شهردار ورود کرده و بر روی آن حساس شدند و امیدواریم هر وقت به نتیجه رسیدند نتایج آن را اعلام کنند. شهردار تهران تاکید کرد: هر جا حقوق مردم پایمال شود نتایج آن را عمومی اعلام خواهیم کرد. وی با بیان اینکه دیروز نیز جلسه‌ای محرمانه با مقامات قضایی و امنیتی داشتیم که چون محرمانه است نمی‌توانم آن را بیان کنم، گفت: در این موضوع برخی از موارد مطرح شده و اعلام شده منابع و منافع شهروندان که ناحق به دیگران منتقل شده باید بازگردد.

شهر تهران بی قواره است

شهردار تهران در پاسخ به سوالی مبنی بر مناسب‌سازی محیط شهری برای ناتوانان به ویژه نابینایان گفت: بارها از بی‌قوارگی شهر تهران به ویژه برای اکثر شهروندان سخن گفتم. یعنی تاکید کردم عموم شهروندان از زندگی در تهران لذت نمی‌برند. وی در ادامه در خصوص این که چقدر تهران شهر دسترس‌پذیری است گفت: شهر تهران برای عموم شهروندان تهرانی طراحی نشده است و عموم شهروندان از زندگی در شهر لذت نمی‌برند و آرامش و آسایش کافی در شهر ندارند. یکی از موارد بی‌توجهی در طراحی شهر تهران و تصمیم‌گیری‌های شهری مسئله افرادی است که ناتوانایی‌های جسمی و معلولیت رنج می‌برند. شهر تهران به هیچ عنوان مناسب این افراد نیست و ما از این بابت شرمند هستیم. یکی از کارهایی که زمان بر است این است که شهر تهران را به شهر دوستدار اقشار مختلف تبدیل کنیم.

نجفی با بیان اینکه تغییر طراحی شهری زمان‌بر است، گفت: سه نفر که هر سه آنها در گروه معلولان جای می‌گیرند برای مشاوره در امور مناسب‌سازی تهران به من معرفی شدند که انشا... به زودی یکی از آنها به این مسئولیت منصوب می‌شود و وظیفه اصلی او این خواهد

بود که نگاه به مسائل و مشکلات و اصلاح محدودیت‌ها را گزارش دهد.

برخی از احکام گذشته قابل بازپس‌گیری نیست

نجفی در پاسخ به سوال دیگری درباره برخی واگذاری‌های غیرقانونی گفت: اگر بخواهم مثالی بزنم یکی از واگذاری‌ها در خیابان پاسداران را مطرح می‌کنم که عنوان شد در یکی از بوستان‌ها برج ساخته می‌شود. شهردار تهران ادامه داد: البته پس از بررسی‌ها مشخص شد آنجا بوستان نبوده بلکه زمین خالی بوده که شهرداری در قبال بدهی به پیمانکار و دریافت پول آن زمین را فروخته، ضمن آنکه روی آن تراکم هم داده است. وی اظهار کرد: در مقابل کار انجام شده ما چه می‌توانیم بکنیم؟ مواردی از این دست زیاد است و امیدواریم دیگر چنین مسائلی تکرار نشود.

بدهی‌های جدید به صورت

معجزه آسا کشف می‌شود

شهردار تهران در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار مهر در مورد مبلغ دقیق بدهی‌ها و آخرین روند واگذاری مجموعه شهرآفتاب و شهروند گفت: ۳۰ هزار میلیارد عددی است که اگر تا یک ماه آینده بیشتر نشود، رقم بدهی شهرداری معلوم می‌شود، اما متأسفانه بدهی‌های جدید به صورت معجزه آسا کشف می‌شود. وی درباره ریز این بدهی‌ها ادامه داد: ۱۸ هزار میلیارد مربوط به بانک‌هاست، هشت تا ۹ هزار میلیارد بدهی مربوط به پیمانکارانی است که طلبکارند و ۳ هزار میلیارد بدهی متفرقه داریم. وی درباره واگذاری شهرآفتاب و شهروند به یک بانک خصوصی گفت: این پروژه از دوره قبلی مدیریت شهری مطرح شده، اما بر روی قیمت به توافق نرسیدند، شورای شهر پیشین هم ورود کرده، اما در نهایت واگذاری انجام نشده است.

عبارت راستی‌آزمایی را قبول ندارم

شهردار تهران در پاسخ به پرسش خبرنگاری در خصوص اینکه آیا قصد ندارد کمیته راستی‌آزمایی تشکیل داده تا آمارهای گذشته را مورد بازبینی قرار دهند، گفت: این عبارت را به این صورت قبول ندارم، ما تنها در خصوص هولوگرام‌ها کمیته‌ای برای بررسی صحت آنها تشکیل داده‌ایم که حدود ۴۲۷ مورد بررسی شد و ۲۰۰ مورد دیگر نیز در حال راستی‌آزمایی است. از این تعداد برخی تایید و برخی رد شده‌اند. وی با اشاره به اینکه بر اساس فرصت

صد روزه وضعیت آماری شهرارائه خواهد داد، گفت: چارچوب‌های کلی که وضع شهر را تحویل گرفته‌ایم را به شورارائه می‌کنیم و شهروندان خود می‌توانند این موضوع را مقایسه کنند و واقعیت‌های موجود را متوجه شوند. نجفی با بیان اینکه در خصوص بدهی‌هایی که اعلام شده ۳۰ هزار میلیارد بدهی شهرداری است که به تازگی بنیاد تعاون ناجا نیز اعلام کرده ۲ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بدهی از شهرداری دارد، گفت: این بدهی‌ها ناگهانی به بدهی‌های شهرداری اضافه شده، همچنین ۲۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان نیز بدهی‌های پروژه‌های فنی باقیمانده است که در کل ۵۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان بدهی‌های شهر و پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی است. شهرداری تهران در پاسخ به پرسش دیگری در خصوص حضور سرمایه‌گذاران خارجی در پروژه‌های شهری گفت: یکی از ضعف‌های عمده سال‌های گذشته عدم حضور مستقیم سرمایه‌گذاران خارجی در پروژه‌های شهری بوده و تنها از فاینانس استفاده شده و یکی از انگیزه‌های من برای سفر به کره نیز تشویق سرمایه‌گذاران خارجی به حضور در پروژه‌های شهری است. وی بررسی خودروهای برقی و موتورسیکلت‌های برقی را از دیگر مواردی دانست که در سفر به کره به آن خواهد پرداخت. همچنین تولید برق از زباله از دیگر موضوعاتی است که می‌تواند سرمایه‌گذارهای خارجی به آن ورود پیدا کنند که امیدواریم یک تیم قوی زمینه‌های سرمایه‌گذاری‌های مناسب را احصاء کنند.

هدفم نجات تهران است

شهردار تهران در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه چرا برنده‌های متخلف هنوز عهده‌دار مسئولیت در شهرداری هستند و شما هنوز هیچ مورد شکایتی را مطرح نکردید، گفت: از ابتدا هم عنوان کردم هیچ معامله‌ای با کسی نمی‌کنم. برای پذیرفتن مسئولیت نه شرطی پذیرفتم، نه شرطی را می‌پذیرم. در شهرداری تهران هم جز نجات تهران و خدمت به مردم هیچ هدفی ندارم. وی افزود: بارها به ما توصیه شده که از ۸۰۰ پست مدیریتی یکی را به فلان فرد بدهید، اما تاکنون نپذیرفتم و این توصیه‌ها را نخواهم پذیرفت. نجفی تأکید کرد: اگر تخلفی باشد که از نظر مدیریتی قابل توجیه نباشد حتماً با آن برخورد می‌کنیم و اگر تاکنون با کسی برخورد

نشده یعنی به جمع‌بندی نرسیده‌ایم.

وی تصریح کرد: ما موارد متعدد شکایت در حوزه‌های چهارگانه را داشتیم که از طریق هیات رسیدگی به تخلفات و دستگاه قضایی طرح شکایت شده است. شهردار تهران ادامه داد: یکی از این موارد استخدام شش هزار نفر در شهرداری در روزهای پایانی است که به هیات تخلفات شکایت کردیم، اما چون مدیر پیشین بازنشسته بوده این موضوع باید در هیات تخلفات ریاست جمهوری پیگیری شود. شهردار تهران درباره جمع‌آوری معنادان متجاهر و انتقال آنان به مراکز بهاران شهرداری و نیز بازگشت معنادان به اعتیاد بعد از ترک گفت: می‌گویند تنها ۷ درصد از معنادان متجاهری که جمع‌آوری می‌کنیم بعد از معالجات و آموزش‌ها از اعتیاد دست می‌کشند و ۹۳ درصد برمی‌گردند. این معلوم است یک جای کار اشکال دارد. در روزهای اول مسئولیت در شهرداری تهران جلسه‌ای با وزیر کار و مسئولان بهزیستی داشتیم. کمیته مشترکی برای کنترل ناهنجاری‌های مختلف تشکیل دادیم یکی از بخش‌های آن کمیته پرداختن به معنادان متجاهر و کنترل اعتیاد است. به نظرم می‌آید باید تجدیدنظر اساسی کنیم اما اینکه چه کاری باید بکنیم الان برنامه روشنی برای این موضوع ندارم.

وی ادامه داد: شهرداری در گذشته بخشی از این مراکز را به بخش خصوصی واگذار کرده است که برخی موفق و برخی ناموفق بودند و نیاز به ارزش‌گذاری دارند. تعدادی سازمان مردم‌نهاد وارد کار با شهرداری شده‌اند اما در مواردی بیشتر جنبه مالی داشته است تا حل مشکل. باید ارزیابی مجدد وسیع انجام دهیم و سیستم را برای مبارزه با ناهنجاری‌های اجتماعی دوباره بازبایی کنیم.

نجفی درباره پروژه‌های عمرانی و قرارداد با سپاه گفت: شهری مثل تهران را نمی‌توان بدون پروژه عمرانی پیش برد. ما باید نگاه آینده‌نگر داشته باشیم و برای نیازهای آینده شهر ساختارهای فیزیکی را فراهم کنیم. نگاه به پروژه‌های عمرانی تنها به میزان زیادی نگاه فیزیکی و سیویل بوده است و بخش اجتماعی و نگاه انسانی کمتر در پروژه‌های تهران بوده است. نمونه بارز پل دو طبقه صدر است که هزینه زیادی درباره آن شده است. وقتی به آن نگاه می‌کنید احساس مثبت روانی و انسانی به شما

دست نمی‌دهد. اینکه هزینه این پروژه چقدر دقیق بوده است و چقدر پروژه موثر بوده است، بحث دیگری است. از این به بعد می‌خواهیم نگاه را تغییر دهیم.

شهردار تهران ادامه داد: قطعاً حجم منابعی که شهر تهران در پروژه‌های عمرانی هزینه می‌کند به میزان قبلی نخواهد بود و پروژه‌های اساسی‌تر و مورد نیازتر مورد توجه قرار می‌گیرد... وی افزود: پروژه‌های کوچک را به بخش خصوصی اگر داوطلب اجرا و تکمیل باشند، واگذار می‌کنیم. در شورای معاونان بحث اصلی مسئله واگذاری پروژه‌های کوچک به بخش خصوصی بود. پروژه‌های اصلی نیز باید تکمیل شود اما یکی از مهم‌ترین مشکلات ما منابع مالی است. از بهمن ماه سال گذشته تاکنون هیچ منبع مالی جدیدی به آنها تزریق نشده است. بعضی از آنها متوقف شده بود و به سمت تعطیلی حرکت می‌کرد. جلسات متعددی داشتیم که بتوانیم این پروژه‌ها را نهایی کنیم. برخی از پروژه‌ها مثل زیرگذر آرش اسفندیار از پروژه‌های خوب و تاثیرگذاری است که باید تکمیل شود.

وی گفت: همکاری ما با سپاه با قرارگاه نارا... بوده و ما با همکاری با شرکت‌های این قرارگاه راضی هستیم و همین الان نیز این قرارگاه طلب‌های زیادی از ما دارد و پروژه‌ها را به خوبی پیش می‌برد. پس همکاری با این قرارگاه ادامه خواهد داشت اما در قالب رقابت سالم و شفاف.

نجفی افزود: به جای اینکه پروژه‌ها به طور انحصاری واگذار شوند، مایل هستیم پروژه‌ها در مناقصه‌ها و مزایده‌ها، عمومی و شفاف واگذار شود.

شهردار تهران بیان کرد: امسال سال آخر عمر طرح تفصیلی است کمیته‌ای زیر نظر معاونت شهرسازی و معماری با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی تشکیل داده‌ایم تا طرح تفصیلی مورد تجدید نظر قرار گیرد از اول سال بر اساس طرح تفصیلی جدید عمل می‌کنیم. نجفی خاطر نشان کرد: درباره بلندمرتبه‌سازی درخواست کردیم کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی شهرداری وارد عمل شوند و ضوابط بلندمرتبه‌سازی را یکبار برای همیشه تصویب کنند. امیدواریم تا پایان سال این ضوابط و مناطقی که در آن بلندمرتبه‌سازی به معنی ساخت و ساز بالای ۱۲ طبقه تعیین خواهد شد مشخص



مدل‌های سرآمدی را در ساختار خود پیاده کرده است. لطفاً درباره این مدل توضیح دهید؟

حدود ۸ سال است که ما روی این مدل کار کرده ایم. متأسفانه بخش صنعت احداث با این مدل نامأنوس است بدین معنا که اگرچه از لحاظ تئوریک با آن آشنا هستند اما اغلب به دلیل دغدغه‌ها و مشکلات مالی رغبت چندانی جهت ورود به این مدل نشان نمی‌دهند. اگرچه اجرای مدل به ظاهر هزینه‌های زیادی را تحمیل می‌کند ولی در درازمدت با پیاده‌سازی مدل سرآمدی نتایج مطلوبی حاصل خواهد شد. در حال حاضر تعداد انگشت شماری از شرکت‌ها در حوزه راه و ساختمان در این مدل قرار گرفته اند و عموماً خودروسازان، بانک‌ها، بیمه‌ها، تولیدکنندگان واردان شده اند.

حضور شرکت‌های حوزه احداث در این مدل باعث خواهد شد رقابتی برای ارتقای سطح شرکت‌ها شکل بگیرد و شرکت‌ها خود را در این مدل محک بزنند چرا که این مدل دارای مفاهیم بنیادینی است که شرکت‌ها را در چارچوب ساختار نظام‌مندی قرار داده و نگاه مدیران را تغییر می‌دهد و تأکید بر این دارد که هیچ شرکتی بدون استراتژی نمی‌تواند وارد عرصه رقابت شود، همچنین مدیران را رهبران سازمانی می‌داند که باید چشم انداز داشته و برای مجموعه خود الهام بخش باشند. اگر سعی کنیم این مدل را به اجرا درآوریم می‌توانیم در حوزه‌های مختلف صنعت خود رشد نماییم. البته ایرادی بر این مدل وارد است و آن اینکه این مدل بیشتر در حوزه صنعت تولید است و در حوزه‌های عمرانی و خدماتی تعریف کاملی از آن نشده است. مشاوران و کارشناسان مربوطه هم اغلب از حوزه صنعت تولید هستند و آشنایی با فضای صنعت احداث ندارند. از این رو ما در شرکت فرایند نو در حال بومی‌سازی این مدل هستیم که به یک فضای جامع برسیم و آن را در اختیار همکاران خود قرار دهیم.

● شما در کمیسیون تحقیق و توسعه حضور دارید. آیا مدل تعالی سازمانی در سرفصل کمیسیون تحقیق و توسعه سندیکا قرار گرفته است؟ سایر سرفصل‌های این کمیسیون چیست.

یکی از مأموریت‌هایی که هیات مدیره بر عهده کمیسیون تحقیق و توسعه قرار داده است در خصوص تغییر نگرش و بازسازی و توانمندی سازمان‌ها است به همین منظور کارگروهی تشکیل و به عنوان گام نخست از اساسی‌ترین مفاهیم بنیادین که همانا اخلاق حرفه‌ای است کار را شروع نمودیم و منشوری از درون آن به نام «سند جامع اخلاقی» استخراج گردید



دکتر علیرضا مقدس زاده اردبیلی عضو هیات مدیره سندیکا:

آبادگران کشور وارد فضای تلفیق‌گرا شوند

از بنیان توسعه مهندسی ایران بود شرکت اصغرزاده را تاسیس نمود و طی سال‌های گذشته پروژه‌های بزرگی را در سطح کشور انجام داد. در سال ۱۳۶۳ مرحوم دکتر کامران اصغرزاده بعد از سال‌ها تلاش و کار عمرانی در سراسر کشور در استمرار رسالت پدر، فعالیت مجموعه را با نام فرایند نو ادامه داد و قریب ده سالی است که بنده با همکاری تیم مدیریتی جدید و با پشتوانه‌ای عظیم از تجربه و سابقه گذشتگان و با نگاهی نو، مدیریت شرکت را بر عهده دارم. برای من جای بسی افتخار است که در هر محفل و انجمنی از این بزرگواران به نیکی یاد می‌شود و خدا را شاکرم که روند رو به رشد شرکت در سال‌های اخیر تداوم یافته است.

در حال حاضر شرکت فرایند نو حائز رتبه ۱ در رشته‌های راه و ترابری، ابنیه و ساختمان و تاسیسات و تجهیزات می‌باشد و این مجموعه با قدمت ۷۴ ساله اجرای بیش از ۸۰ پروژه را در کارنامه خود ثبت نموده است. از ماندگارترین این پروژه‌ها می‌توان به احداث بخش عمده‌ای از بزرگراه شهید همت و تقاطع‌های غیر همسطح آنها و همچنین طرح مجموعه پل‌های فجر بر فراز تقاطع بزرگراه‌های شهید مدرس و شهید همت اشاره کرد که وزیر محترم وقت - جناب آقای دکتر عباس آخوندی - بابت انجام آن نشان افتخار اعطانمودند.

● شرکت فرایند نو از معدود شرکت‌هایی است که

دکتر علیرضا مقدس زاده اردبیلی متولد تیرماه سال ۱۳۵۲ است که پس از تحصیل در رشته مهندسی عمران، تحصیلات تکمیلی خود را در رشته‌های مدیریت دنبال کرده است. حدود ده سال پیش با رویکردی جدید مدیریت شرکت فرایند نو را که دارای سابقه درخشان بوده بر عهده گرفت تا در تداوم پیشرفت این شرکت قدیمی نقشی کلیدی ایفا کند.

در انتخابات اخیر هیات مدیره سندیکا نیز دکتر مقدس زاده به عنوان یکی از اعضای هیات مدیره دوره بیست و سوم انتخاب شد و در حال حاضر عضو جدید هیات مدیره دوره بیست و سوم سندیکا است.

● آقای دکتر مقدس زاده با تشکر از فرصتی که در اختیار ماهنامه پیام آبادگران قرار دادید، لطفاً به عنوان رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت فرایند نو از همراهی خود با این شرکت و وضعیت کنونی آن بگویید.

پس از فراغت از تحصیل در سمت‌های مهندس دفتر فنی، مهندس اجرا، رئیس کارگاه و مدیر پروژه مشغول به کار بودم و از سال ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۶ به عنوان مدیرعامل خارج از سهامداران شرکت پارس ستون ایفای نقش نموده‌ام پس از مدتی فعالیت کاری خود را با حضور در شرکت فرایند نو ادامه دادم.

در سال ۱۳۲۲ زنده یاد مهندس حاجی اصغرزاده که از اعضای مؤثر سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران و از بنیانگذاران بانک کار و

که بر چهار اصل **عدالت، کرامت، شجاعت و سلامت** استوار می‌باشد.

پیمانکاران به عنوان آبادگران کشور با گروه‌های مختلفی در ارتباط هستند از جمله مشتریان، سرمایه‌های انسانی، رقبا، شهروندان و منافع ملی، پیمانکاران جزء و تامین‌کنندگان، محیط زیست، سهامداران و سندیکا، که این سند به کم و کیف رابطه صحیح با این گروه‌ها می‌پردازد. این مجموعه از متعالی‌ترین سندهای موجود در جامعه مهندسی است و شایسته است که کلیه شرکت‌های عضو یا غیرعضو سندیکا در چارچوب آن قرار بگیرند به علاوه قریب ۲۰ سرفصل در دستور کار است از جمله:

● **به نظر می‌رسد جنابعالی روی تغییر ساختارها و اصلاح آنها تاکید دارید؟ آیا در تفکر شما شرکت‌های پیمانکاری نیز از این تغییر و اصلاح سهمی دارند؟**

ما به عنوان بخش خصوصی با موانع زیادی مواجه ایم. برخی از این موانع خارج از صنعت احداث و انرژی هستند و برخی از آنها در درون صنعت. اقتصاددانان معتقدند در سطح موانع خارج از صنعت احداث بنگاهها متأثر از ابرچالش‌هایی مانند بودجه، نظام بانکی، صندوق‌های بازنشستگی، محیط زیست، منابع آب و... هستند که به تدریج تبدیل به موانع رشد و سرمایه‌گذاری شده‌اند و به صورت تمام‌قد در تقابل ضرورت مهمی به نام اشتغال قرار گرفته‌اند. حقیقت این است که هدررفت منابع طبیعی و مالی به عنوان مانعی مهم بر سر راه این مهم عمل می‌کند. به نظر من آبادگران کشور باید ابرچالش‌ها را به عنوان درونداد توسعه و در جهت بازنگاری استراتژی سازمان خود مورد مذاقه قرار دهند و با ارزیابی، تحلیل و درک صحیح از ریسک‌های بیرونی، سناریوهای آینده خود را تعریف کنند. بی‌شک پیمانکاران با شکل فعلی نمی‌توانند در عرصه داخلی و خارجی حاضر شوند و ناچارند نگاه سنتی خود را عوض کنند و به نحوی از پارادایم غالب عبور کنند. در پارادایم غالب دولت حاکم بر اقتصاد، پروژه‌های سرمایه‌ای را تعریف و اجرای آن را در چارچوب‌های سنتی و مشخصی به بنگاه‌های خصوصی و خصوصی واگذار می‌کند بنابراین تغییر این چتر فکری از ضروریات برون‌رفت از شرایط موجود است.

در مورد موانع داخلی هم مهم‌ترین آنها عدم رقابت‌پذیری است که از دلایل آن نبود سرمایه‌گذاری سازمانی شرکت‌های آبادگر است که با فضای امروز همگون نیست. رقابت‌پذیری به معنای

حضور موثر در عرصه‌های ملی و بین‌المللی است و تا شرکت‌های ما مجموعه‌ای متعالی نباشند نمی‌توانند در این عرصه‌ها موفق باشند. در کنار این نکته که مربوط به خود شرکت‌ها است دولت نیز باید اقداماتی در راستای بهبود رقابت‌پذیری درون مرزی و برون مرزی انجام دهد. در کشورهای پیشرفته دولت از شرکت‌های خود حمایت می‌کند که با کمال تاسف شرکت‌های ایرانی از این حمایت بی‌بهره‌اند. در این مورد واقعاً لازم است دولت ما یک دیپلماسی فعال اقتصادی راه‌اندازی کند و پروتکل‌های بسترساز را برای حمایت بخش خصوصی خود برقرار نماید چرا که حضور شرکت‌های ایرانی در خارج از کشور نه تنها افتخاری برای دولت، بلکه تامین‌کننده منافع ملی است. در مورد رقابت‌پذیری در فعالیت‌های درون مرزی نیز لازم است دولت

بستر رقابت سالم را برای شرکت‌ها مهیا کند و به نحوی مسئله رقابت ناسالم و حضور شرکت‌های دولتی و خصوصی را در عرصه اقتصاد ایران مرتفع نماید.

به هر حال واقعیت این است که ما باید به عنوان سازندگان کشور به فعالیت خود ادامه داده و اجازه ندهیم سرمایه عظیم انسانی موجود در این حرفه به هدر رود، برای ادامه فعالیت علاوه بر رفع مشکلات بیرونی که البته دولت به تنهایی قادر به حل آنها نیست، لازم است توانمندی شرکت‌های پیمانکاری افزایش یابد. چنانچه عنوان کردم، تغییر نگاه در اداره سازمان‌ها و استفاده از تکنیک‌ها و ابزارهای نوین مدیریتی و تبدیل نمودن سازمان‌ها از پیمانکار محض به سازمانی با رویکردهای تامین مالی، مهندسی و اجرا الزامات این عرصه می‌باشد، به عبارتی آبادگران کشور باید

احداث بزرگراه شهید همت و مجموعه پل‌های هفت گانه فجر
تقاطع بزرگراه مدرس - تهران

پیمانکار: شرکت فرآیند نو (اصغرزاده)



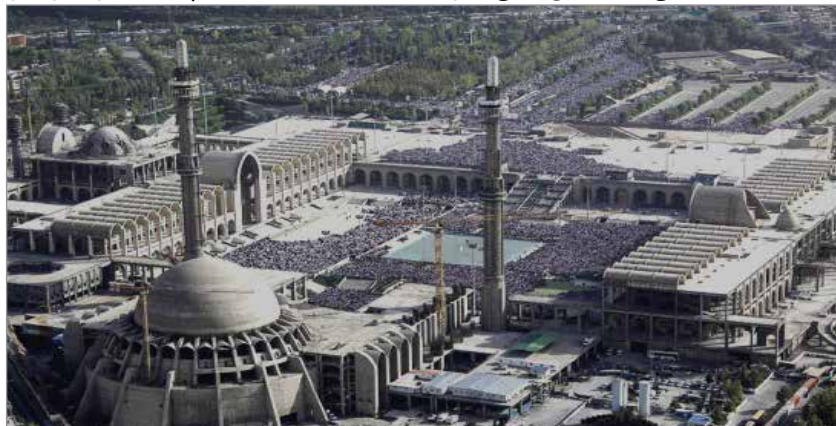
وارد فضای تلفیق‌گرا شوند، با ورود به این فضا است که آنها می‌توانند توانایی خود را در عرصه ملی و بین‌المللی نشان دهند و جایگاه خود را بیابند.

● **آقای دکتر دلیل گرایش دولت به شرکت‌های خصوصی در سال‌های اخیر چه بوده است. و آیا توجه دولت به بخش خصوصی در حد شعار بوده است.**

اقتصاد ما اقتصادی دولتی است و دولت احساس قربانیت بیشتری با شرکت‌های دولتی و خصوصی می‌کند اما در دنیای امروز این روش محکوم به شکست است. علاوه بر رویکرد دولت در نزدیکی به شرکت‌های دولتی، در اثر وجود همین فضا شرکت‌های بخش خصوصی مستاصل شده و توان رقابت خود را از دست داده‌اند. با کنار کشیدن این شرکت‌ها که

بی‌شک پیمانکاران با شکل فعلی نمی‌توانند در عرصه داخلی و خارجی حاضر شوند و ناچارند نگاه سنتی خود را عوض کنند و به نحوی از پارادایم غالب عبور کنند. در پارادایم غالب یک دولت حاکم بر اقتصاد، پروژه‌های سرمایه‌ای را تعریف و اجرای آن را در چارچوب‌های سنتی و مشخصی به بنگاه‌های خصوصی و خصوصی واگذار می‌کند بنابراین تغییر این چتر فکری از ضروریات برون‌رفت از شرایط موجود است.





را با خود همراه کنند، امری که فقط با یاری و حمایت دولت مقدور است و بدون این کمک و پشتیبانی چنین تغییر رویکردی نه تنها بی نتیجه خواهد ماند بلکه بیش از قبل به شرکت های عمرانی کشور آسیب خواهد زد.

● آقای دکتر مقدس زاده شما با چه هدفی عضو هیات مدیره سندیکا شدید و در مجموع نگاه شما درباره عوامل تاثیرگذار بر فعالیت سندیکا و ارتقای آن چیست؟

سندیکا تشکیلی فنی و حرفه ای معتبر و قدیمی است که فضای مناسبی برای پیشرفت صنفی و فردی در اختیار شرکتها قرار می دهد. ما به عنوان فعالان بخش خصوصی ناچاریم که نگاه انتفاعی داشته باشیم، و به نظر من تامین منافع تک تک شرکتها در گرو اقدامات جمعی و کار گروهی در حوزه حرفه ای خود می باشد؛ علاقه من برای حضور در سندیکای شرکت های ساختمانی ایران نیز در همین راستا بود که تجربه و توان خود را در جهت ارتقای حرفه پیمانکاری در اختیار دیگر همکاران قرار دهم. البته در کنار تلاش برای بهبود شرایط کسب و کار در شرکت های عضو سندیکا، باید به مسئولیت اجتماعی و حضور در نهاد های عمومی نیز توجه داشت. لازم به ذکر است که هیات مدیره و دوستان ما در کمیسیون های مختلف تلاش روزافزونی برای

بسیاری از آنها از رقابت نابرابر خسته شده اند شرکت های دولتی و خصولتی جایگزین آنها گردیده اند و عرصه بیش از پیش برای بخش خصوصی تنگ شده است.

متاسفانه توجه دولت های مابیه بخش خصوصی عموماً در حد گفتگو و حرف بوده است. به طور مثال دولت و مجلس قوانین رفع موانع تولید رقابت پذیر، نظام مالی کشور و برنامه ششم توسعه را تصویب کرده اند اما در لایه های این قوانین نظرات و دغدغه های بخش خصوصی بسیار کم رنگ می باشد. دولتمردان ما در سخنرانی ها، نشست ها و مصاحبه های خود عنوان می کنند باید تمام قد از بخش خصوصی حمایت شود اما وقتی بخش خصوصی وارد میدان عمل می شود با موانع متعددی روبرو می گردد که عطای کار کردن را به لقای آن می بخشد. واقعا باید نگاه و رویکرد دولت عوض شود. علاوه بر این، به نظر من لازم است دولت ساختار سازمانی خود را در مورد نحوه اجرای پروژه ها تغییر دهد تا بخش خصوصی بتواند بر اساس همین تغییر، بازتعریفی از ساختار و نحوه فعالیت خود برای آینده داشته باشد.

● به نظر می رسد این تغییر در نگاه و رویکرد اتفاق افتاده است و طبق همین تغییر دولت از بخش خصوصی می خواهد که بند ناف خود را از دولت جدا کند و از این پس به فکر سرمایه گذاری در پروژه ها باشد.

اساساً نوع کار و ماهیت حرفه پیمانکاری به گونه ای است که اغلب مدیران و پرسنل شرکت های پیمانکاری به خاطر سختی های زیاد کاری حس وطن پرستی در آنان متجلی است. همه پیمانکاران تلاش دارند باری از دوش دولت خود بردارند اما برای این منظور حمایت و بستر سازی دولت ضروری است. واقعیت این است که شرکت های صنعت احداث فی الذاته سرمایه گذار نیستند و باید با پیشنهاد های جذابی بتوانند سرمایه گذاران

حل مسائل مبتلا به فعالان حرفه دارند که به نظر من باید شرکت های عضو را با تشویق برای حضور در این کمیسیونها در معرض آگاهی از کم و کیف اقدامات و فعالیت کمیسیونها قرار داد و از همکاری و همراهی آنها بهره مند شد.

به نظر من موفقیت سندیکا در گرو تحقق دو عامل است که اولین مورد اتحاد، اعتماد و تعامل روزافزون اعضای سندیکا با همدیگر است. سندیکا با پشتیبانی اعضای می تواند با قدرت بیشتری در تعامل با نهادهای قدرت قرار گیرد و خواسته ذی نفعان خود را برآورده کند. مورد بعدی هم صدایی با سایر تشکلهای نظیر شورای هماهنگی خواهد بود. شورای هماهنگی تحت تاثیر یک فکر متعالی اتفاق افتاده تا هم صدایی در تشکلهای مختلف را ایجاد کند.

برای پیشرفت و ترقی می باید منافع جمعی را سرلوحه امور قرار دهیم. در سالهای اخیر ما با ایجاد انجمن ها و تشکلهای متعدد توان خود را کاهش داده ایم، در حالی که همه این انجمن ها و تشکلهای ما می توانستند در قالب رسته های مختلف در یک تشکل حاضر باشند. به هر حال، وجود شورای هماهنگی برای ترمیم و تصحیح این ایراد است که با ایجاد تجمیع به همصدایی می انجامد و قدرت ما را بیشتر می کند.

وامانکنه حائز اهمیت دیگری می خواهم در همین جایبان کنم این است که مستحضرید شرکت های قدیمی زیادی وجود داشتند که امروز اسمی از آنها نیست. شرکت های عمرانی سرمایه های ملی ما هستند که برای ایجاد و توسعه آنها خون دل های زیادی خورده شده است و فقط با تدبیر و همفکری ما می توان به داد آنها رسید لذا با نظر مثبت اکثریت پیشکسوتان این عرصه لازم است ساز و کاری برای احیای اینگونه شرکت ها اندیشیده شود.

تمام عرایض بنده در یک بیت از حضرت حافظ تجلی پیدای کند:

**حسنت به اتفاق ملاحظت جهان گرفت
آری به اتفاق جهان می توان گرفت**



پیمانکار : شرکت فرآیند نو

احداث مجتمع فرهنگی تجاری برج طغرل - تهران



روی کاغذ می‌مانند[۴]. ابرپروژه‌ها آسان شروع می‌شوند و توقف آنها سخت و پرهزینه است و ویتنام سیاست و مدیریت نامیده می‌شوند[۳].

ابروژه‌ها نه تنها بزرگ هستند و بزرگتر می‌شوند، بلکه تعداد آنها نیز افزایش می‌یابد و ارزش آنها هم بیشتر می‌شود. بین سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۸، چین به اندازه دو دهه اروپا راه آهن سریع ساخته است.

اروپا هم سخت مشغول ساخت پروژه‌های زیرساختی است. براساس گزارش سال ۲۰۱۳ مؤسسه مکینزی، پروژه‌های زیرساختی دنیا در دوره ۲۰۱۳ تا ۲۰۳۰، سالانه حدود ۳۴۰۰ میلیارد دلار هزینه خواهند کرد (معادل ۴٪ تولید ناخالص جهانی) که عمدتاً در قالب ابرپروژه‌ها تحویل خواهد شد. اگر ابرپروژه‌ها در سایر بخش‌های اقتصادی مانند نفت و گاز، معدن، هوافضا، نظامی، فناوری اطلاعات، زنجیره‌های تولید و غیره را هم اضافه کنیم، بازار جهانی ابرپروژه‌ها سالانه بین ۶ تا ۹ هزار میلیارد دلار خواهد بود [۳]. اما چالش‌های زیادی نیز برای اجرای ابرپروژه‌ها وجود دارد. مدیریت سنتی ابرپروژه‌ها به یک نقطه بحرانی رسیده که سنت‌ها را به چالش کشیده و نیاز به اصلاحات وجود دارد. بنا بر نظر دکتر پاتریک کونل، مدیر بخش مدیریت طرح‌های بزرگ دانشگاه آکسفورد، اگر مدیران پروژه‌های متعارف معادل نیاز به دریافت گواهینامه رانندگی داشته باشند، مدیران ابرپروژه‌ها نیاز به گواهینامه خلبانی جامبوجت دارند. [۳].

ابروژه چیست؟

پروژه‌های بزرگ و خیلی بزرگ با نام‌های مختلفی در ادبیات فنی نامیده می‌شوند مانند [۳، ۷، ۸]:

- Megaproject
- International project
- GigaProject
- Large Engineering Project
- Large Project
- Major Project
- Giant Project
- Grand-Scale Construction P.
- International Infrastructure P. Large Infrastructure Project
- International Construction P. International Development P.
- Global Project
- Complex Project

در دهه ۱۹۸۰ مقالات زیادی درباره پروژه‌های بزرگ نوشته شد، در دهه ۱۹۹۰ در این زمینه



ابروژه‌ها

محمدرضا حاجی علیخانی - کارشناس ارشد مدیریت پروژه

«اگر مدیران پروژه‌های متعارف معادل نیاز به دریافت گواهینامه رانندگی داشته باشند، مدیران ابرپروژه‌ها نیاز به گواهینامه خلبانی جامبوجت دارند»
دکتر پاتریک کونل، مدیر بخش مدیریت طرح‌های بزرگ، دانشگاه آکسفورد،

پروژه‌های بزرگ و پیچیده که به مگا پروژه (ابروژه) موسوم هستند، تأثیر مهمی در اقتصاد جهانی دارند. نیاز روزافزون کشورهای در حال توسعه به افزایش زیرساخت‌های خود و نیاز کشورهای توسعه‌یافته به بازسازی و ترمیم زیرساخت‌های مستهلک خود و ساخت پروژه‌های جدید، موجب شده که تعداد آنها افزایش چشمگیری یابد. علی‌رغم اهمیت و هزینه زیاد ابرپروژه‌ها، درصد زیادی از آنها با چالش‌های زیادی دست به‌گریبان هستند و دچار شکست می‌شوند، لذا روش‌های مدیریت کنونی پروژه‌ها جوابگوی مدیریت آنان نیست.

مقدمه

افزایش نیاز به پروژه‌های زیرساختی در بسیاری از نقاط دنیا موجب افزایش تعداد پروژه‌های بزرگ جهانی شده که اجرای آنها نیازمند همکاری بین بازیگران مختلف (مانند حامیان، کارفرمایان، پیمانکاران، مشاوران، تامین‌کنندگان کالا، تامین‌کنندگان مالی، سازمان‌ها و مردم محلی و به‌طور کلی ذینفعان بیرونی و داخلی) از ملیت‌های گوناگون است [۱]. پروژه‌های زیرساختی عمرانی، بزرگ شده و هزینه آنها نیز متناسباً افزایش یافته است، در واقع ما وارد عرصه ابرپروژه‌های زیرساختی شده‌ایم [۲]. طبق تعریف مصطلح

امروزی، ابرپروژه‌ها پروژه‌های ماجراجویانه، پیچیده و مخاطره‌آمیزی هستند که معمولاً بیش از یک میلیارد دلار هزینه دارند [۳-۵] و به‌طور فزاینده‌ای در بخش‌های مختلف مانند زیرساخت‌ها، آب و نیرو، فناوری اطلاعات، کارخانجات صنعتی، معدن، سیستم‌های تجاری، سیستم‌های اداره دولتی، بانکداری، دفاع، اکتشافات هوافضایی، نوسازی شهری و... استفاده می‌شوند. مثال‌های ابرپروژه‌های متعارف، خطوط ریلی سریع، فرودگاه‌ها، بنادر، آزادراه‌ها، برگزاری المپیک‌ها، سدهای بزرگ، سکوی نفت و گاز فراساحلی، ساخت هواپیمای جدید، کشتی‌های عظیم و غیره است [۳]. برخی صاحب‌نظران، ابرپروژه‌ها را جانوران وحشی دنیای پروژه‌ها می‌نامند که اهلی کردن آنها سخت است و به پیچیدگی، اندازه بسیار بزرگ، هزینه زیاد، زمان طولانی اجرا و عمر طولانی بهره‌برداری معروف هستند. ابرپروژه‌ها چیزی بیش از فقط یک پروژه بزرگ هستند و تأثیرات مهمی بر جامعه اطراف، محیط زیست و سرمایه عمومی دارند [۴] که تغییرات بزرگی در جغرافیای کشورها و زندگی مردم ایجاد می‌کند. برخی از این ابرپروژه‌ها نقطه عطف یک کشور بوده و شکوفایی بزرگ به بار می‌آورند، ولی برخی نیز فاجع فراموش نشدنی هستند [۶] و از نظر بسیاری افراد، ابرپروژه‌ها کارهای بی‌ارزشی هستند که باید

سکوئی دیده می‌شود و از سال ۲۰۰۰ به بعد مجدداً مقالات زیادی با موضوع مگا پروژه در ژورنال‌ها نوشته شده است. در سال‌های اخیر عبارت پروژه‌های جهانی نیز مورد استفاده قرار گرفته است. (پروژه‌های جهانی، تلاش‌های موقتی تعریف می‌شوند که بازیگران گوناگون آن سعی می‌کنند دستاوردهای آن را از طریق ترکیب منابع از مناطق، سازمان‌ها، فرهنگ‌ها، و جغرافیای گوناگون و توسط یک سازمان با سلسله مراتب قراردادی و شبکه محور، بهینه نمایند) [۹].

نامگذاری‌های مختلف پیش‌گفته اگرچه تفاوت‌هایی با هم دارند و بعضاً در دوره‌های زمانی مختلف استفاده شده‌اند، ولی وجوه اشتراک مهمی نیز دارند که برخی از این ویژگی‌های مشترک عبارت است از اندازه بزرگ، هزینه زیاد پروژه، پیچیدگی، زمان طولانی ساخت و دوره بسیار طولانی‌تر بهره‌برداری، استفاده از فناوری‌های جدید، تأثیرپذیری و تأثیرگذاری زیاد بر محیط اطراف، درگیر بودن با محیط چندفرهنگی دست‌اندرکاران و ذینفعان و غیره. به همین دلیل معمولاً بازیگران مختلفی با آنها مرتبط هستند که عموماً از ملیت‌های و اقوام مختلف با پس‌زمینه فرهنگی، مقرراتی، سیاسی، اجتماعی و هنجاری متفاوت هستند که بعضاً باید ابرپروژه را در محیط کشور میزبان با ناشناخته‌های فرهنگی، مقرراتی و هنجاری اجرا نمایند. لذا می‌توان آنها را در یک تعریف کلی گنجانده که با چالش‌های تا حدود زیادی مشابه نیز برخورد می‌کنند. در این نوشتار با مقداری اغماض، تمامی پروژه‌های بزرگی که مبلغ معادل بالای یک میلیارد دلار داشته و برخی یا تمامی ویژگی‌های پیش‌گفته را دارند، ابرپروژه می‌نامیم.

اهمیت ابرپروژه‌ها

اما چرا ابرپروژه‌ها اینقدر مهم هستند؟ ابرپروژه‌ها نقش مهمی در توسعه اقتصادی و کسب و کار و اشتغال در سراسر دنیا دارند. ابرپروژه‌ها از بزرگترین بخش‌های کسب و کار جهان بوده و طولانی مدت هستند، سرمایه‌گذاری آنها به صورت موجی است و اثرات آنها تا سال‌ها باقی می‌ماند. سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD) پیش‌بینی می‌کند که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها تا سال ۲۰۳۰ به ۷۰ هزار میلیارد دلار خواهد رسید [۱۰]. افزایش جمعیت و

شه‌نشینی، نیاز روزافزون به زیرساخت‌های شهری و اجتماعی، تقاضا برای پروژه‌های جهانی را افزایش داده است و فرصت‌های زیادی برای شرکت‌های مهندسی، معماری و ساختمانی (پیمانکاری) ایجاد می‌نماید. اهمیت پروژه‌های بزرگ مهندسی تنها در تغییر چشم‌انداز فیزیکی نیست، بلکه آنها بوته توسعه و آزمون گونه‌های جدید همکاری نیز هستند و بینشی از کار سازمان‌های بزرگ انسانی به دست می‌دهد. تشکیل آرایش‌های نهادی و ایجاد مشارکت‌ها برای تمرکز بر اجرای پروژه‌های بزرگ اهمیت به سزایی دارد. با توجه به ریسک‌ها و عدم قطعیت‌های موجود، پروژه‌ها به سمت مشارکت‌ها و ائتلاف‌ها (مانند مشارکت عمومی-خصوصی) پیش می‌روند که هر طرف مشارکت، بخشی از ریسک را که بهتر مدیریت می‌کند برمی‌گزیند. ممکن است تا ۲۵٪ هزینه کل پروژه برای کشف مسایل مرتبط با ائتلاف‌ها، حاکمیت، کفایت چارچوب نهادی، نقش دولت محلی، حمایت مردم، و اثرات زیست محیطی و اجتماعی و اقتصادی پروژه صرف گردد [۷]. پروژه‌های بزرگ شامل نوآوری‌های ارزشمند هستند و نیاز به هماهنگی بازیگران مستقل در طول زمان دارند که هر یک بخشی از این پازل را کنترل می‌کنند. مادر آستانه یک انفجار در پروژه‌های بزرگ، از نظر تعداد، اندازه و تنوع هستیم. توسعه و گوناگونی فناوری‌های جدید جهانی، جستجوی برای منابع انرژی و مواد خام، و نیازهای عظیم زیرساختی کشورهایی مانند چین، هند و برزیل، از محرک‌های رشد ابرپروژه‌ها شده است [۷]. اما چرا ابرپروژه‌ها برای تصمیم‌گیران جذاب هستند و چه چیز جایگاه آنها را بالا می‌برد؟ چهار توجیه برای این امر می‌توان ذکر کرد [۳]:

- توجیه فناورانه: هیجان مهندسان و متخصصان فناوری برای کسب عنوان‌های «بلندترین طولانی‌ترین-سریعترین» پروژه‌ها
- توجیه سیاسی: شغف سیاستمداران از ساخت بناهایی که در جلب توجه مردم و رسانه‌ها را می‌نماید
- توجیه اقتصادی: جلب رضایت مردم و اتحادیه‌های تجاری از کسب درآمد و ایجاد اشتغال از ابرپروژه‌ها
- توجیه زیبایی‌شناسی: لذت طراحان و مردمی که طراحی خوب سازه‌ها و سازه‌های بزرگ و زیبا را دوست دارند

ابرپروژه‌ها اگر درست انجام شوند، منفی دارند مثلاً موجب ایجاد و پایداری اشتغال می‌گردد، از راه ارائه کیفیت بالاتر، به نفع مشتریان تمام می‌شود و وقتی زیرساخت‌های سازگار با محیط زیست جایگزین زیرساخت‌های صدمه‌زننده به محیط زیست می‌شوند، کیفیت محیط زیست را بهبود می‌بخشد. البته یک اگر بزرگ وجود دارد، «اگر درست انجام شوند» [۳].

ویژگی‌های ابرپروژه‌ها

پژوهش‌گران گوناگون، ویژگی‌های نسبتاً مشابهی را برای یک ابرپروژه ارائه نموده‌اند که عمده آنها به قرار زیر است [۱۱]:

- اغلب زمان اجرای بیش از یک دهه (معمولاً بیش از یک دوره سیاسی) داشته و منابع عظیم (پول، منابع انسانی، تجهیزات و غیره) صرف می‌کنند.
- معمولاً هزینه آنها بسیار بیش از پیش‌بینی شده و زمان اجرای بسیار طولانی‌تر از برنامه دارند.
- دارای چند مالک (اغلب دولت / بخش عمومی) بوده و دارای منافع غیرمستقیم برای ذینفعان (غیر از بهره‌برداران اصلی) پروژه هستند.
- اندازه بزرگ داشته و همراه با پیچیدگی و مشکلات محیطی زیاد هستند. البته تنها اندازه یک پروژه بزرگ را به ابرپروژه تبدیل نمی‌کند [۱۱].
- پیچیدگی پروژه براساس سختی، گوناگونی و غیرخطی بودن دستاوردها، و حاکمیت‌ناپذیری تعبیر می‌شود
- همراه با ریسک و عدم قطعیت زیاد و نوآوری‌های فناورانه بوده و تجربه کافی در اجرای آنها وجود ندارد.
- معمولاً در مناطقی اجرا می‌شوند که دارای مشکلات محیطی زیاد هستند.
- اثرات اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و زیست محیطی زیادی بر محیط اطراف خود برجای می‌گذارند.
- اولویت‌های آنها در گذر زمان تغییر می‌کند و با مسایل خاص و جدید برخورد می‌کنند.
- نیاز به تکنیک‌ها و مهارت‌های مدیریتی جدید و اغلب آزموده نشده‌ای برای اجرای موفقیت‌آمیز دارند.
- به دلیل اندازه و دستاوردهای مهندسی آن و طراحی زیبا، فریبنده بوده و بسیار پرهزینه، بحث برانگیز، پیچیده، مملو از مسایل کنترلی

- برای مدیریت و سرمایه‌گذاری هستند [۱۳].
- آنها تعهدات مهمی هستند که توسط چند سازمان برعهده گرفته می‌شوند و به دنبال موفقیت در اهداف گوناگون بوده و تحت تاثیرات سیاسی-اجتماعی هستند [۸].
- تحول در جامعه اطراف ایجاد می‌کنند، و بر میلیون‌ها نفر تاثیر می‌گذارند [۳].
- برخی از آنها مایه مباحثات و برخی دیگر فاجعه هستند [۳].



انجمن مهندسين ايالات متحده آمريكا ويژگي‌هاي ابرپروژه‌ها را به صورت زير دسته‌بندي نموده است [۱۴]:

۱- **هزينه و مدت اجرا:** پروژه‌هاي بالاي ۳۰۰ ميليون دلار و زمان بيش از سه سال که در کسب اهداف خود با ريسک بيشترى روبرو هستند.

۲- **منحصر به فرد بودن:** شامل سيستم‌ها، فرايندها بسيار بيچيده، منحصر به فرد و چالش‌هاي فني هستند.

۳- **روش‌هاي تحويل و راهبردهاي مالکيت:** نوع قرارداد، ارزيايي و پرداخت هزينه، ريسک را بين طرف‌هاي قرارداد تسهيم می‌کند. طيفي از انواع قراردادها از سه عاملی (طراحی- مناقصه- اجرا) و قيمت مقطوع، تا بهترين قيمت يا طراحی براساس پيش‌ارزيايي يا طرح و اجرا استفاده می‌شود. در ابرپروژه‌ها از قراردادهاي بيچيده‌تر و انعطاف پذيری در قيمت استفاده می‌شود.

۴- **اهميت ملی:** دارای اهميت ملی يا بين‌المللی هستند.

۵- **زمان تکميل يا قيود تامين مالي حياتی:** قانون يا عهدنامه‌ای زمان تکميل آن را محدود کرده يا الزامات سرمايه‌گذاري خاص دارند و يا الزامات ديگري دارند که هزينه نهايي يا زمان تکميل آن را مقيد می‌نمايد.

۶- **نیاز به هماهنگی چند پيمانکار اصلي برای هدايت عمليات بزرگ ساختمانی به صورت هم‌زمان در يك ساختمان است.**

۷- **نیازمند هماهنگی بين چند مؤسسه طراحی، چند بخش مهندسی ارتش آمريكا يا مؤسسات فدرال هستند.**

۸- **مراحل پروژه، وابسته يا دارای هم‌پوشانی بوده و قيود مربوط اختيارات، منابع مالی، يا قيود فيزيکی مراحل اجرا را تعيين می‌کند.**

تفاوت ابرپروژه‌ها با ساير پروژه‌هاي بزرگ،

درجه‌ای است که مديران می‌توانند آن را به چند زيرپروژه مستقل تقسيم کنند، تا هزينه کلی هماهنگی پروژه برای برخورد با پيچيدگي‌هاي را کاهش دهند. ابرپروژه‌هاي جهانی شامل سطوح مختلفی از پيچيدگي‌هاي نهادی هستند زيرا شامل بازيگران و گروه‌هاي خارج از پروژه از کشورهاي مختلف با زبان‌ها و نهادهاي متفاوت می‌باشند. از ديده‌گاه هماهنگی، يك ابرپروژه عبارت است از پروژه بيچيده‌ای که محدوده کار، فناوری‌هاي استفاده شده در آن و معماری سيستم آن هنوز به اندازه کافی استاندارد و نهادينه نشده‌اند که اجازه تقسيم آن به زيرپروژه‌هاي خودگردان را بدون نیاز به يك هماهنگی مرکزی بدهد [۹].

فليبيجرگ (۲۰۱۴) به صورت سرانگشتی تقسيم‌بندي زير را برای پروژه‌ها پيشنهاد می‌کند [۳]:

- **Project:** پروژه چند ميليون يا چند ده ميليون دلاری
- **Major Project:** پروژه چند صد ميليون دلاری
- **MegaProject:** پروژه بالاي يك ميليارد

دلار، که گاهی طرح بزرگ (Major Program) هم ناميده می‌شود، مانند برگزاری المپیک‌ها

- **GigaProject:** برای پروژه بيش از ۱۰ ميليارد دلار استفاده می‌شود [۱۵] و از ۱۹۶۰ به بعد مطرح شد. مانند توسعه شبکه راه‌آهن سريع‌السيرچين.
- **TeraProject:** برای پروژه بيش از ۱۰۰۰ ميليارد دلار استفاده می‌شود و از سال ۲۰۰۰ به بعد عنوان شده است.

امروزه عموماً پروژه‌هاي بالاي يك ميليارد دلار را Megaproject می‌نامند، البته تعريف ابرپروژه الزاماً وابسته به هزينه نيست، و بايد دارای خصوصيت باشند: هزينه زياد، پيچيدگي فوق‌العاده، ريسک‌هاي افزايش يافته، حاوی ایده‌آل‌هاي رفيع و مغرورانه، و بسيار درديد عموم بودن. آنها عملکرد ضعيفی در زمينه اقتصادی، زيست محیطی و پشتيبانی عموم دارند [۱۶]. اداره فدرال بزرگراه‌هاي آمريكا ابرپروژه‌ها را پروژه‌هاي زيرساختی مهمی می‌داند که بيش از يك ميليارد دلار هزينه داشته، يا هزينه زياد داشته و توجه زياد عمومی يا علايق سياسی را به دليل تاثيرات

مستقیم و غیرمستقیم بر جامعه محیط زیست و بودجه دولت جلب می‌کنند [۶]. البته برآورد یک میلیارد دلار برای مبلغ ابرپروژه‌ها با توجه به قیمت‌های هر کشور متفاوت می‌باشد. مثلاً یک پروژه یک میلیارد دلاری در آمریکا اگر در اروپای شرقی، آسیا، آفریقا یا ایران اجرا شود، البته برآورد یک میلیارد دلار برای مبلغ ابرپروژه‌ها با توجه به قیمت‌های هر کشور متفاوت می‌باشد. مثلاً یک پروژه یک میلیارد دلاری در آمریکا اگر در اروپای شرقی، آسیا، آفریقا یا ایران اجرا شود، با توجه به تفاوت قیمت‌های کشور میزبان پروژه، مانند قیمت سوخت و انرژی، مصالح، دستمزد نیروی کار و غیره، مبلغ متفاوتی خواهد داشت. به عنوان مثال تفاوت قیمت برخی منابع در ایران و آمریکا به صورت جدول زیر است: معادل سازی برآورد پروژه باید از مفهوم برابری قدرت خرید استفاده نمود. به عنوان مثال طبق آمار سایت بانک جهانی، در سال ۲۰۱۵ ارزش هر دلار آمریکا براساس برابری قدرت خرید معادل ۸۴۳۷ ریال بوده است [۱۷]. اگر برای سال ۲۰۱۷ هر دلار را براساس برابری قدرت خرید تقریباً ۱۰۰۰ تومان فرض کنیم، در ایران می‌توان پروژه‌های بالای هزار میلیارد تومان را به شرط داشتن برخی شرایطی پیش گفته، در رده ابرپروژه منظور نمود.

مشکلات و چالش‌های

پیش روی ابرپروژه‌ها

ابروژه‌ها علی‌رغم اهمیت زیادی که دارند و مواردی از آن ذکر شد، مشکلات کلیدی مختلفی نیز دارند. یک ابرپروژه ممکن است از نظر فنی یک موفقیت محسوب شود ولی از نظر مالی شکست بخورد و حامی آن زیان‌های بزرگی متحمل شده یا حتی ورشکسته گردد، زیرا بازار آن درست ارزیابی نشده است. یا یک ابرپروژه ممکن است در زمان و با بودجه مقرر اجرا شود ولی ملاحظات اجتماعی، زیست محیطی یا توسعه‌ای را برآورده نکند، زیرا در طراحی آن لحاظ نشده بوده است [۷]. پیچیدگی و عدم قطعیت‌های ذاتی پروژه‌های بزرگ، چالش‌های جدیدی فراتر از مقررات، قوانین و روش‌های موجود به وجود می‌آورند [۱۸]. مثلاً پروژه تونل اروپا (تونل زیر دریای مانش) که بین فرانسه و بریتانیا ساخته شد و توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری و

اجرا شده است، به دلیل ۸۰٪ افزایش هزینه و ۷۵٪ کاهش درآمد، عملاً زیان‌ده شد و حدود ۱۸ میلیارد دلار به اقتصاد بریتانیا ضرر زد. شرکت یوروتونل (مالک خصوصی تونل) در آغاز معرفی پروژه به افکار عمومی، با این ادعا که ۱۰٪ افزایش محتمل هزینه برای موارد پیش‌بینی نشده معقول است، سرمایه‌گذاران را اغوا نمود. اما در واقع هزینه‌های ساخت ۸۰٪ بیشتر شد و هر مسافر در واقع یارانه‌ای از سرمایه‌گذاران خصوصی و مالیات‌دهندگان که زیان کرده‌اند، دریافت می‌کند. یک گزارش اقتصادی و مالی بعداً این طور عنوان کرد که بهتر بود تونل اروپا هرگز ساخته نمی‌شد [۳]. مثال دیگر، پروژه شریان/تونل مرکزی در بوستون (موسوم به Big Dig) است که به عنوان نماد انحراف در ابرپروژه‌های آمریکا شناخته می‌شود. یک دلیل خاص برای عملکرد ضعیف (افزایش زمان و هزینه) این ابرپروژه نمی‌توان اعلام کرد، بلکه سازمان کارفرما/بیمانکار احساس واقعی برای فوریت تکمیل پروژه یا کنترل هزینه‌های آن نداشتند [۴].

البته ابرپروژه‌های هم هستند که در زمان مقرر یا با بودجه مقرر انجام شده‌اند مانند موزه گوگنهایم در بیلباو اسپانیا، قطار سریع پاریس-لیون، راه‌آهن سبک بندر لندن [۳]. گاهی نیز یک پروژه در آغاز شکست خورده محسوب می‌شود، مخصوصاً توسط افکار عمومی، ولی اگر نیازهای واقعی و اجتماعی را برآورده کند، اعاده حیثیت می‌شود [۷] مانند اپرای سیدنی که به دلیل افزایش پانزده برابری هزینه نسبت به برآورد اولیه، انتقادهای زیادی



در استرالیا برانگیخت و حتی باعث شد معمار و سازنده آن از دنیای حرفه‌ای کناره بگیرد، ولی امروزه از افتخارات استرالیا محسوب می‌شود. هزینه آن به قیمت‌های ۲۰۱۷ حدود یک میلیارد دلار بوده است.

ابروژه‌ها آن قدر عظیم و بااهمیت هستند که افزایش هزینه، کاهش منافع و افزایش ریسک‌های آنها می‌تواند کل یک سازمان را دچار مشکل نماید، حتی سلامت یک شهر یا ملت نیز می‌تواند تحت تاثیر شکست یک ابرپروژه قرار گیرد. مثلاً یکی از عوامل بحران اقتصادی ۲۰۱۱ یونان، برگذاری المپیک ۲۰۰۴ آن بود که افزایش زیاد هزینه‌ها و وام‌های زیاد متعاقب آن موجب کاهش رتبه اعتباری کشور و تضعیف اقتصاد یونان قبل از بحران مالی سال ۲۰۰۸ جهان و تشدید بحران ۲۰۰۸ برای آن کشور شد [۱۹، ۲۰]. مشکلات مختلف ابرپروژه‌ها را می‌توان به صورت زیر دسته‌بندی نمود:

- افزایش هزینه
- تاخیر زیاد
- کاهش منافع و شکست مالی
- عدم پذیرش اجتماعی
- ساختار سازمانی شبکه‌ای متمایز
- پراکندگی جغرافیایی و مشکلات ارتباطی
- چالش‌های حاکمیتی
- چالش‌های نهادی (قانونی، فرهنگی و هنجاری)

با توجه به تعاریف ذکر شده، تعریف ابرپروژه‌ها را براساس نظرات محققان به این صورت می‌توان جمع‌بندی نمود که ابرپروژه‌ها در اندازه فیزیکی عظیم بوده و هزینه بیش از یک میلیارد دلار به عنوان حداقل هزینه ساخت آنها یک معیار پذیرفته شده، مدت زمان اجرای آنها زیاد است (عموماً بیش از یک دهه) و بهره‌برداری از آنها به مدت طولانی انجام می‌گردد. آنها عموماً دارای شروط و ویژگی‌های زیادی می‌باشند:

- **جذابیت عمومی:** ابرپروژه‌ها در دیدگاه جامعه و افکار عمومی فریبنده، زیبا، جذاب و جنجال برانگیز بوده، برخی مایه مباهات و برخی فاجعه هستند. آنها یک پدیده فرهنگی هستند.
- **پیچیدگی و نوآوری:** به دلیل تنوع فعالیت‌ها و دارا بودن نوآوری و فناوری‌های جدید، با پیچیدگی‌های فنی و انسانی و فناورانه



مواجهه بوده، اکثراً اهداف آنها مشخص بوده ولی مسیر حصول به اهداف شفاف نیست و معمولاً تجربه قبلی در مورد آنها وجود ندارد.

- **ریسک زیاد:** معمولاً باریسک‌های فراوان روبرو هستند که گاهی به طور فزاینده‌ای با پیشرفت کارهای پروژه اضافه می‌گردد و ریسک‌های شناخته‌نشده زیادی امکان بروز دارند.
- **اهداف و تعهدات زیاد:** دارای اهداف گوناگون فنی، مالی، توسعه‌ای و اجتماعی بعضاً متضاد هستند. گاهی اهداف بلندپروازانه بوده و تعهدات زیادی برای ارکان طرح و جوامع اطراف ایجاد می‌کنند و در طول زمان نیز ممکن است اولویت اهداف تغییر نماید.

- **انحراف زیاد از برآوردها:** ابرپروژه‌ها عموماً افزایش و انحراف زیادی در خصوص هزینه و زمان اجرا نسبت به برآوردهای اولیه دارند.
- **چالش‌های بزرگ مدیریتی:** مدیریت آنها نیاز به پشتیبانی و لجستیک در مقیاس بزرگ، کنترل‌های زیاد و سرمایه‌گذاری فراوان دارد.

به هماهنگی زیادی بین ارکان خود دارند که معمولاً هم این همکاری‌ها ضعیف است.

- **اثرات زیاد بر محیط:** معمولاً اثرات بزرگ سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی بر محیط و جامعه خود دارند.
- **ضعف عملکرد:** ابرپروژه‌ها معمولاً عملکرد ضعیفی به لحاظ زمان، هزینه، کیفیت، منافع اقتصادی و زیست محیطی دارند.

- **ذینفعان بسیار و مؤثر:** ابرپروژه‌ها عموماً دارای چند مالک، ارکان مستقیم متعدد و ذینفعان غیرمستقیم مؤثر (جوامع محلی، افکار عمومی و رسانه‌ها، هواداران محیط زیست، سیاستمداران و مقامات محلی و...) هستند که بعضاً انتظارات و منافع متضاد دارند. ابرپروژه‌ها معمولاً ذینفعان زیادی به جز بهره‌برداران خود دارند.
- عموماً چند سازمانه مدیریت شده و نیاز

1. Dr. Patrick O'Connell, Practitioner Director of Major Programme Management at Oxford University's, Saïd Business School
2. McKinsey Global Institute
3. Large Projects
4. Global Projects
5. Institutional Arrangements
6. US Army Corps of Engineers (USACE)
7. Best Value
8. Qualifications-Based Design
9. Design Build
10. Federal High Way Administration (FHWA)
11. Purchase Power Parity - PPP

فهرست منابع و مآخذ

1. Mahalingam, A. and R.E. Levitt, Institutional theory as a framework for analyzing conflicts on global projects. Journal of Construction Engineering and Management, 2007. 133(7): p. 517-528.
2. Altshuler, A. and D. Luberoft, Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment. 2003, Washington, DC: Brookings Institution Press.
3. Flyvbjerg, B., What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. Project Management Journal, 2014. 45(2): p. 6-19.
4. Little, R.G., The emerging role of public-private partnerships in megaproject delivery. Public Works Management and Policy, 2011. 16(3): p. 240-249.
5. Villmo, H.B., Planning and Management of Megaprojects. 2012: Norwegian University of Science and Technology.
6. Zidane, Y.J.-T., A. Johansenb, and A. Ekambaramb, Megaprojects - Challenges And Lessons Learned. Procedia. Social And Behavioral Sciences, 2013. 74: p. 349-357.
7. Miller, R. and D.R. Lessard, The Strategic Management of Large Engineering Projects. 2000: Massachusetts Institute of Technology.
8. Ruuska, I., et al., Dimensions of distance in a project network: Exploring Olkiluoto 3 nuclear power plant project. International Journal of Project Management, 2009. 27(2): p. 142-153.
9. Levitt, R.E. and W.R. Scott, Institutional Challenges and Solutions for Global Megaprojects, in The Oxford Handbook of Megaprojects, B. Flyvbjerg, Editor. 2016, Oxford University Press.
10. OECD, Infrastructure to 2030, Volume 2: Mapping Policy for Electricity, Water, and Transport. 2007.
11. Oliomogbe, G.O. and N.J. Smith, Value in Megaprojects. Organization, Technology And Management In Construction, 2012. 4(3): p. 617 - 624.
12. Lessard, D.R., V. Sakhrani, and R. Miller, House of Project Complexity—Understanding complexity in large infrastructure projects. Engineering Project Organization Journal, 2014. 4(4): p. 170-192.
13. Frick, K.T., The cost of the technological sublime: daring ingenuity and the new San Francisco-Oakland Bay Bridge, in Decision-Making on Mega-Projects: Cost-Benefit Analysis, Planning and Innovation, H. Primus, Flyvbjerg, B., van Wee, B., Editor. 2008, Edward Elgar Publishing Limited. p. 239-262.
14. US Army Corps of Engineers, USACE Mega-Project Management: Additional Project, Engineering and Construction Management Controls, U.A.C.o. Engineers, Editor. 2013, US Army Corps of Engineers: USA.
15. Galloway, P., K. Nielsen, and J. Dignum, Managing Gigaprojects: Advice from Those Who've Been There, Done That. 2013, USA: American Society of Civil Engineers.
16. Fiori, C. and M. Kovaka, Defining Megaprojects: Learning from Construction at the Edge of Experience. Construction Research Congress, 2005.
17. World Bank, PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$). webpage, Worldbank.
18. Chi, C.S.F. and A.N. Javernick-Will, Institutional effects on project arrangement: high-speed rail projects in China and Taiwan. Construction Management and Economics, 2011. 29(6): p. 595-611.
19. Sturup, S., Megaprojects and Governability. International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering, 2009. 3(6): p. 862-871.

پرتلفات‌ترین روزهای سال ۹۵ بوده‌اند) بیشتر از سه چهارم کشته‌های تصادفات مرد هستند (۷۸/۳ درصد در سال ۹۴) آمار نشان می‌دهد که در برخی از سال‌ها حدود ۴۲ درصد کشته‌شدگان را رانندگان وسایل نقلیه تشکیل داده‌اند (۶۶۷۵ نفر در سال ۹۵) و بیشترین تلفات مربوط به سنین بین ۳۰ الی ۴۹ سال بوده است. (نیروهای تولید و فعال در جامعه!) و نیمی از این افراد در محل وقوع حادثه کشته شده‌اند! و بقیه در حین انتقال به بیمارستان یا در بیمارستان (ضعف در کمک‌رسانی و امداد پزشکی)



نکاتی درباره پوشش بیمه‌ای رانندگان مسبب حادثه

احمد قدیمی - کارشناس ارشد مشاور فنی شرکت کارگزاری بیمه پارس همگام

علل و عوامل حوادث جاده‌ای:

تاکنون بررسی‌های بسیاری درباره علل و عوامل و آثار وقوع این حوادث از سوی پژوهشگران صورت گرفته است که از جمله یافته‌های آنها می‌توان به استاندارد نبودن وسایل نقلیه، مشکلات جاده‌ها، عدم مهارت کافی رانندگان و سایر عوامل اشاره نمود. در برخی از موارد کارشناسان و مسئولین و حتی افراد عادی جامعه جهت جلب توجه به این موضوع آمار تلفات جاده‌ای در هر سال را با آمار تلفات در طول مدت جنگ تحمیلی مقایسه می‌کنند. بررسی و چاره‌جویی و اقدام برای کاهش تعداد این نوع حوادث و آثار آن همچنان ادامه دارد.

نقش بیمه در کاهش حوادث جاده‌ای

و جبران خسارت‌ها:

یکی از نهادهای مرتبط با موضوع مورد بحث، صنعت بیمه کشور است. پژوهشگران، کارشناسان و مسئولان در این نهاد نیز سال‌ها است که در رابطه با حوادث جاده‌ای و عوامل آن به ارزیابی و کاهش آثار آن و همچنین چگونگی جبران خسارت‌ها و آلام ناشی از آن به چاره‌جویی و اقدام پرداخته‌اند و همچنان به این کار ادامه می‌دهند.

صنعت بیمه و تدوین قوانین:

در حال حاضر صنعت بیمه با تدابیری نظیر پرداخت ده درصد حق بیمه دریافتی به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به منظور پذیرش و درمان فوری مصدومین در حوادث وسایل نقلیه، پرداخت مبلغ قابل توجهی به نیروی انتظامی برای تهیه ابزارهای ضروری، به منظور انجام کنترل‌های لازم جهت کاهش سوانح رانندگی، درصدی از حق بیمه در

آیا تا به حال شاهد یک حادثه رانندگی بوده‌اید که در آن راننده وسیله نقلیه به صورت جدی صدمه دیده باشد؟ منظور حادثه‌ای است که راننده دارای آسیب جسمی شدید شده باشد، طوری که دچار نقص عضو بشود و یا در اثر حادثه توانایی اجرای کار و فعالیت‌های خود را از دست بدهد؟ و یا فوت کند؟ آیا آن راننده و یا خانواده او توان مالی کافی برای پرداخت هزینه‌های معالجه وی یا جبران کاهش درآمد او به علت نقص عضو یا از کارافتادگی و یا کم شدن درآمد خانواده به علت فوت او را داشته‌اند؟ چه تعداد از اینگونه حوادث در کشور ما رخ می‌دهد؟ اجازه بدهید به آمار نگاهی بکنیم.

آمار حوادث:

آمار نشان می‌دهد که در سال گذشته نزدیک به ۱۶ هزار نفر (۱۵,۹۳۲ نفر) در حوادث رانندگی کشته شده‌اند، خوشبختانه این تعداد نسبت به سال قبل خود نزدیک به ۳/۹ درصد کاهش داشته است. بیشترین کشته‌های حوادث رانندگی در سال گذشته مربوط به ماه‌های فروردین، شهریور و مهر بوده است (هفتم فروردین با ۷۵ کشته، روز ۲۳ شهریور با هشتاد کشته و دوم مهرماه با ۷۷ کشته

کمی دورتر از جمعیت ایستاده بودند، شخصی که کنارش ایستاده بود ظاهراً به نوعی همکاری یا دوست نشان داده می‌شد. هر دو بین ۵۰ تا ۶۰ به نظر می‌رسیدند، تاثر و تاسف در چهره آنها دیده می‌شد. پرسید "زن و بچه‌اش کدامند؟" و او در پاسخ دو دختر راننده فوت شده را با اشاره نشان داد و همسرش را که بیشتر از همه متأثر بود. دیگری گفت "بیچاره"، و اضافه کرد که "احتمالاً مهندس کمکشان می‌کند" و او جواب داد "بابا با این همه چاله چوله که در زندگی است کمک‌های من و تو و مهندس چه کار می‌کند؟ دو تا دخترش هر دو دانشجوی هستند، خانمش خانه‌دار." کمی سکوت شد و بعد گفت "بارها مهندس گفته بود بابا جان کمی آرام‌تر رانندگی کن، دقت کن، عیب نداره اگر یکی هم از ما جلو بزنه." و بعد پرسید "خودش مقصر بوده؟" و جواب مثبت بود و ادامه داد "مهندس میگه بیمه داره" و دوستش پرسید "بیمه عمر داره؟" و جواب شنید "نه بابا بیمه تامین اجتماعی هم به زور" و اضافه کرد "مهندس میگه از همین بیمه شخص ثالث ماشین همیشه برایش استفاده کرد" و شنید که "بیمه شخص ثالث؟ چطوری؟ او که راننده است، شخص ثالث حساب نمی‌شود" گفتگو ادامه داشت...

وجه صندوق خسارت‌های بدنی همین‌طور انجام هزینه‌هایی در رابطه با اقدامات آموزشی و فرهنگی در جهت کاهش حوادث و افزایش فرهنگ رانندگی در کشور تلاش می‌نماید. اقدام به تهیه و تصویب قوانین و آیین‌نامه‌ها و مقررات لازم از اقدامات دیگر صنعت بیمه می‌باشد. شاید بتوان اولین اقدام برجسته در این مورد را تدوین، تصویب و اجرای قانون بیمه اجباری شخص ثالث در سال ۱۳۴۷ دانست. این قانون سبب شد که با ایجاد نوعی سازمان تعاونی از دارندگان وسایل نقلیه و با جمع‌آوری و مدیریت حق بیمه‌های پرداختی توسط آنها خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی شامل هزینه‌های پزشکی، نقص عضو، از کارافتادگی و غرامت فوت بسیاری از مصدومان و کشته‌شدگان پرداخت شود. چراکه اگر نه همه ولی بسیاری از آنها یقیناً فاقد توان مالی کافی برای جبران هزینه‌های پزشکی یا حمایت بازماندگان حوادث منجر به فوت و نتایج مالی بعد از وقوع حادثه بوده‌اند. از طرفی مقصرین حادثه نیز که بر اساس قوانین مختلف از جمله قانون مدنی - قانون مسئولیت مدنی - قانون مجازات اسلامی و سایر قوانین، مسئول جبران هزینه‌های ناشی از تقصیر خود بوده‌اند، اغلب فاقد توانایی مالی کافی برای جبران هزینه‌های یادشده یا حمایت از بازماندگان حوادث منجر به فوت بوده‌اند.

پوشش بیمه‌ای رانندگان مسبب حادثه:

نکته قابل توجه این است که طی سالیان گذشته، قانون بیمه شخص ثالث اجباری، تنها جبران خسارت اشخاص ثالث و بعضی از سرنشینان وسایل نقلیه را مدنظر قرار داده بود، در قانون مصوب ۱۳۴۷ خسارت‌های وارد به اشخاص زیر غیر قابل پرداخت بود:

- بیمه‌گزار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه
- کارکنان بیمه‌گزار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه
- همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد اجداد تحت تکفل بیمه‌گزار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گزار مسئول حادثه باشد.

این در حالی است که در بسیاری از حوادث وسیله نقلیه راننده که حادثه به علت تقصیر او رخ داده بود نیز فوت شده بود. بدیهی است که فوت راننده مقصر در حادثه نیز آثار زیان‌بار بسیاری را برای جامعه و بازماندگان وی ایجاد

می‌نمود به ویژه اگر وی مسئولیت و سرپرستی یک خانواده را عهده‌دار می‌بود. در اغلب این حوادث بازماندگان راننده مقصر حادثه اگر نه به صورت قانونی ولی همواره به صورت اخلاقی خود را مقصر حادثه احساس کرده و به نوعی دچار عذاب وجدان می‌گردیدند. در این صورت آثار زیانبار فوت راننده وسیله نقلیه اگر نگوییم بیشتر ولی کمتر از آثاری که فوت یک شخص ثالث در یک حادثه رانندگی دچار آن می‌گردید نمی‌بود، پس ضروری بود که این موضوع مورد توجه خاص قرار گیرد. خوشبختانه پژوهشگران صنعت بیمه و حقوقدانان و قانون‌گذاران در "رابطه با قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه" مصوب ۱۳۹۵ این موضوع را مدنظر قرار داده‌اند.

به موجب ماده سه قانون یادشده، دارندگان وسیله نقلیه مکلف گردیده است برای پوشش خسارت‌های بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه شامل دیه، ارش و هزینه‌های معالجه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام (در حال حاضر ۲۱۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان) بیمه حوادث اخذ کند. به کار بردن عبارت حداقل به این معنی است که خریدار بیمه نامه می‌تواند نسبت به خرید پوشش بیمه‌ای بیشتر از مبلغ دیه ماه غیرحرام نیز اقدام کند.

ماده قانونی یاد شده سازمان پزشکی قانونی را موظف نموده است که در صورت وقوع حادثه و درخواست راننده مسبب حادثه و یا شرکت بیمه

نکته قابل توجه این است که طی سالیان گذشته، قانون بیمه شخص ثالث اجباری، تنها جبران خسارت اشخاص ثالث و بعضی از سرنشینان وسایل نقلیه را مدنظر قرار داده بود،

این در حالی است که در بسیاری از حوادث وسیله نقلیه راننده که حادثه به علت تقصیر او رخ داده بود نیز فوت شده بود

خوشبختانه پژوهشگران صنعت بیمه و حقوقدانان و قانون‌گذاران در "رابطه با قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه" مصوب ۱۳۹۵ این موضوع را مدنظر قرار داده‌اند.

مربوطه نوع و درصد صدمه بدنی وارد شده را تعیین و اعلام کند تا در تعیین و پرداخت مبلغ دیه و ارش توسط شرکت بیمه تسریع شود. نکاتی از آیین‌نامه اجرایی بیمه حوادث راننده مسبب حادثه:

"آیین‌نامه مربوط به ماده سه قانون بیمه اجباری خسارات وارد به شخص ثالث" در جلسه مورخ ۱۳۹۶/۰۴/۲۸ به تصویب هیأت وزیران رسید. در زیر به نکاتی از این آیین‌نامه می‌پردازیم:

به موجب این آیین‌نامه:

- راننده مسبب حادثه فردی است که بر اثر وقوع هر یک از حوادث موضوع آیین‌نامه مذکور دچار خسارت بدنی شده و شخص ثالث محسوب نشود. - شرکت بیمه موظف شده است همزمان با صدور بیمه شخص ثالث بیمه‌نامه حوادث راننده را هم صادر و به متقاضی تحویل دهد.

- شرکت بیمه مکلف گردیده است که در پرداخت خسارت وارد به راننده مسبب حادثه بدون لحاظ جنسیت و دین اقدام کند، بنابراین خسارت وارد به رانندگان خانم و یا اقلیت‌های دینی مطابق با خسارت پرداختی به یک مرد مسلمان می‌باشد.

- اگر شرکت بیمه و یا نماینده او در صدور بیمه‌نامه مرتکب اشتباه شده باشند (به عنوان مثال رقم پوشش بیمه‌ای را کمتر از میزان دیه در بیمه‌نامه نوشته باشند)، حق کسر کردن بخشی از خسارت به این علت را ندارند.

- هرگاه در مدت بیمه، در کاربری وسیله نقلیه تغییری داده شود که موجب تشدید خطر شود، باید مراتب به بیمه‌گر اطلاع داده شود و گرنه در زمان وقوع حادثه خسارت وارده به نسبت حق بیمه پرداختی به حق بیمه‌ای که می‌باید با توجه به تغییر یادشده پرداخت می‌شد، محاسبه و پرداخت می‌شود.

- در صورت وقوع حادثه باید مراتب ظرف مدت معین به شرکت بیمه اعلام گردد، در غیر این صورت اگر شرکت بیمه در مراجع قانونی ثابت کند که این تاخیر موجب ضرر او شده است، آن وقت می‌تواند خسارت خود را از مبلغ قابل پرداخت کم کند (پس خسارت را به موقع اعلام کنید).

- برای دریافت خسارت باید مدارک لازم (که در آیین‌نامه تعیین شده است) به بیمه‌گر تحویل شود و در صورت تکمیل مدارک شرکت بیمه موظف است ظرف مدت ۲۰ روز خسارت و یا غرامت مربوطه را بپردازد.



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

پاس‌بکام مشاور مشاوران بیمه‌نامه همراه شما جهت دریافت شارژ

و محصولات ساخت ایران، قابلیت و مزیت رقابت ندارند. برای اینکه شرایط کسب و کار در کشور ما ایجاد و خلق مزیت رقابتی را چندان تشویق و تقویت نمی‌کند. بهای تمام شده محصولات ما همراه با ائتلاف منابع به اشکال مختلف است و در نتیجه محصولات ما قدرت رقابت ندارد. البته بحث بهای تمام شده جزئی از بحث رقابت پذیری است. مسلم است که در سطح کلان و ملی، ضروری است دولت و نهادهای حاکمیتی در جهت بهبود شرایط و فضای کسب و کار، رفع موانع و بهبود شاخص‌های موثر بر «رقابت پذیری» در سطح کشور و بنگاه‌های اقتصادی، اقدامات همه جانبه، نظام یافته و مستمر، به عمل آورند. اما در بحث امروز، کانون توجه ما این است که مدیریت بنگاه‌ها و شرکت‌های ایرانی در خصوص رقابت پذیری چه کاری می‌توانند انجام دهند یا باید انجام دهند.

در ادبیات و مستندات مدیریت و اداره بنگاه‌ها و شرکت‌ها به طور عام، اگر بخواهیم یک موضوع و مشخصه کلیدی موفقیت یا عدم موفقیت را نام ببریم و برجسته نماییم، آن «قابلیت رقابت و رقابت پذیری» است. در تمام اسناد راهبردی، برنامه، چشم انداز، اهداف، ارزش‌ها، گزارشات عملکرد و سایر مستندات مدیریت و اداره شرکت‌ها، و نظرات تحلیل‌گران و خبرگان مدیریت، به طور مکرر به این قابلیت و مشخصه، برمی‌خوریم که بر «رقابت پذیری» به عنوان یک ضرورت و عامل کلیدی موفقیت تاکید می‌کنند و یا کمبود و ضعف آن را عامل اصلی عدم موفقیت، تلقی کرده و برجسته می‌سازند.

«رقابت پذیری» را در سه سطح و حوزه می‌توان مورد توجه قرار داد که شامل رقابت پذیری در سطح ملی و فضای کسب و کار کشور، رقابت پذیری در سطح بنگاه‌های اقتصادی و رقابت پذیری محصولات است.

ارون تاج خاطر نشان کرد: به دلیل اهمیت موضوع بهتر است ابتدا به موضوع سنجش و ارزیابی «رقابت پذیری» کشور اشاره مختصر شود. به دلیل اهمیت حیاتی، مجمع جهانی اقتصاد (world economic forum) همه ساله کشورهای مختلف جهان را از لحاظ شاخص «رقابت پذیری» با استفاده از ۱۲ شاخص در سه گروه بندی، ارزیابی می‌کند و گزارش نتایج آن را منتشر می‌سازد.



رقابت پذیری؛ حلقه گمشده در بنگاه‌های ایرانی و محصولات ساخت ایران

مهندس محمود مصطفی زاده سردبیر ماهنامه پیام آبادگران نیز در ابتدای این میزگرد عنوان کرد: این فعالان صنعت احداث هستند که تمام زیربنای توسعه‌ای کشور را ساخته‌اند و خودروهایی که از آن سخن گفتید نیز زوری جاده‌هایی که توسط مهندسان و شرکت‌های صنعت احداث ساخته شده است حرکت خواهند کرد. بنابراین خواهشمندیم بحث امروز را با تمرکز بیشتر روی صنعت احداث ادامه دهیم.

آقای ارون تاج با تاکید روی این نکته که مبانی مدیریتی در همه صنایع قابل تعمیم است عنوان کرد: بخش اعظم صنایع، شرکت‌های تولیدی، صنعتی و خدماتی کشور و بازار محصولات ساخت ایران، در مخاطره قرار دارند. کسب سود مناسب برای بسیاری از شرکت‌های تولیدی و صنعتی کشور که هیچ گاه کاری آسان نبوده در یک روند بلندمدت دشوارتر از قبل گردیده است. حفظ سهم بازار محصولات تولیدی و صنعتی ساخت ایران حتی در داخل کشور خودمان هر روز سخت‌تر می‌شود. از صنعت خودرو و وسایل خانگی گرفته تا محصولات نساجی و ساخت ماشین آلات صنعتی و... چرا چنین است؟ همه کم و بیش پاسخ را می‌دانیم. برای اینکه در دنیای پررقابت کنونی، بخش اعظم صنایع

۱۵ مهرماه میزگردی با عنوان «رقابت پذیری؛ حلقه گم شده بنگاه‌ها و محصولات ایرانی» با حضور آقای عباس ارون تاج، مشاور مدیریت در حوزه مدیریت هزینه، بهره‌وری، توسعه مدیریت و نظام LEAN و اعضای کمیسیون انتشارات از جمله مهندس علی ورزنده، مهندس محمد مصطفی زاده، مهندس علاءالدین سادات باریکانی و مهندس علی سیدین و با شرکت دکتر علیرضا مقدس زاده اردبیلی متخصص مدیریت برگزار شد تا بحث رقابت پذیری در فضای صنعت به طور کلی و صنعت احداث به طور خاص، واکاوی شود.

در شروع بحث، آقای عباس ارون تاج با بیان اینکه موضوعات و چالش‌ها و مشکلات مدیریتی عموماً عام بوده و در اغلب صنایع مشترک هستند، تاکید کردند امروز درباره رقابت پذیری و ضرورت مدیریت و مراقبت نظام یافته از رقابت پذیری به عنوان حلقه گمشده بنگاه‌ها و شرکت‌های ایرانی و محصولات ساخت ایران سخن خواهیم گفت. بازتاب اهمیت جایگاه و کارکرد «رقابت پذیری» در ساختار مدیریت و اداره شرکت‌های بزرگ جهانی قابل توجه است و تاکید بنده تمرکز بر وضعیت «رقابت پذیری» در سه شرکت خودرو ساز تویوتا، رنو و نیسان است که در ادامه توضیح خواهیم داد.





عباس ارون تاج لیسانس مدیریت بازرگانی از مدرسه عالی بازرگانی و درحال حاضر مشاور مدیریت شرکت صنعتی نیرو محرکه و مشاور سازمان مالی شرکت ایران خودرو است. وی در کارنامه خود موسس و مدیر عامل شرکت توسعه مدیریت و بهره‌وری چشم انداز، مشاور مدیریت شرکت‌های قطعه ساز و مجموعه ساز خودرو محورسازان و شتاب کار، شرکت ایساکو و... را دارد. ارون تاج مروج و مدرس مدیریت هزینه، بهبود بهره‌وری و نظام لین از طریق برگزاری سمینار و دوره‌های آموزشی در شرکت‌های گروه ایران خودرو، گروه خودروسازی سایپا و... بوده و عضو انجمن ایرانیان فارغ‌التحصیل ژاپن (AOTS) است. وی ترجمه و تدوین مقالات مدیریتی و انتشار آنها در نشریات مدیریت کشور از جمله نشریه تدبیر، پیام ایران خودرو، و مشاور مدیریت را نیز در کارنامه خود دارد.

و مدیریت و مراقبت از آن، ایجاد مدیریت و پست مشخص در ساختار سازمانی و یا ایجاد کمیته و کارگروه مشخص از مدیریت‌های مختلف به عنوان یک نهاد سازمانی است. تا آنجا که بنده اطلاع دارم نه در سطح ملی و نه در سطح بنگاه‌ها و نه در صنعت خودرو، متولی مسئول مدیریت و مراقب از رقابت پذیری شرکت و محصولات آن به دو شیوه فوق وجود ندارد. به عبارت بهتر رقابت پذیری در سطح کشور و شرکت‌های تولیدی، متولی مشخص و تعریف شده‌ای ندارد. شاید حلقه گمشده مدیریت و اداره بنگاه‌ها و شرکت‌های تولیدی صنعتی کشور، در همین جا نهفته باشد. البته از تجربیات و عملکرد شرکت‌های خودروساز

هزینه، از نوآوری و توسعه محصولات جدید و نوآورانه تا تغییر و بهبود محصولات موجود. همان طور که ذکر شد، کشور ما و بنگاه‌های اقتصادی ما در موضوع «رقابت پذیری»، در ابتدای راه قرار دارند.

وی درباره رقابت پذیری محصولات نیز عنوان کرد: همان طور که ذکر شد مجموعه به هم پیوسته و سیستمی از فرایندها، نظام‌ها، ساختارها و... یک بنگاه و شرکت، قابلیت رقابت و رقابت پذیری شرکت‌ها را خلق و ایجاد می‌کند که حاصل و نتیجه آن در رقابت پذیری محصولات خود را نشان می‌دهد که همین سطح در ذهن اغلب مردم معنی رقابت پذیری را به همراه دارد.

محصولات، سه مشخصه و محور کلیدی دارند که عبارتند از:

- ۱- مشخصه و محور قیمت و هزینه محصول
- ۲- مشخصه و محور کیفیت محصول
- ۳- مشخصه و محور کارکرد محصول.

وقتی گفته می‌شود محصولات ایرانی رقابت پذیر نیست یعنی در یکی از این محورها یا مجموع آنها ضعف دارد. البته این فقط در مورد محصولات نیست بلکه خدمات را هم شامل می‌شود. مثلاً سیستم بانکی ما سیستم عقب مانده و نا کارآمدی است مخصوصاً در مقایسه با صنعت خودرو که درجه‌ای از رقابت پذیری را می‌توان در آن دید. کافی است نظام بانکی ما در معرض نسیم ملایمی از رقابت واقعی جهانی قرار گیرد تا میزان «رقابت نا پذیری» آن مشخص و بر ملا گردد.

وی تصریح کرد: روشن است که شاخص «رقابت پذیری» هر کشور به طور مستقیم و غیرمستقیم در رقابت پذیری بنگاه‌ها و شرکت‌های آن کشور از جمله ایران اثرگذار است. مشکل اقتصاد ما در همه سطوح رقابت پذیر نبودن آن است. رقابت پذیری بنگاه‌ها و محصولات چالش جدی بنگاه‌ها و شرکت‌های ایرانی است. در صورت بهبود و افزایش رقابت پذیری بنگاه‌ها و محصولات ساخت ایران شک و تردیدی نیست. اما پرسش این است که چگونه این کار باید صورت بگیرد؟

وی با بیان اینکه شرکت‌ها از جمله شرکت‌های صنعت احداث، باید در هر سه این محورها کار کنند و محصولات خود را رقابت پذیر کنند، تصریح کرد: یک شیوه شناخته شده برای حصول اطمینان از تحقق موضوعات مهم

مجمع جهانی اقتصاد برای اندازه گیری میزان رقابت پذیری کشورها ۱۲ شاخص از جمله نهادها، زیر ساخت‌ها، ثبات اقتصاد کلان، نظام بهداشت و آموزش مقدماتی، نظام تحصیلات و آموزش عالی، کارآمدی بازار کالا، کفایت و پیشرفتگی بازار کار، کفایت و پیشرفتگی بازار مالی، آمادگی تکنولوژیکی، اندازه بازار، کفایت و پیشرفتگی کسب و کار و نوآوری را معیار قرار داده است. بر اساس آخرین گزارش نتایج رتبه بندی شاخص «رقابت پذیری» در سطح جهان در سال ۲۰۱۶ ایران رتبه ۷۶ در میان ۱۳۸ کشور، را به خود اختصاص داده است. در این رتبه بندی سوئیس، سنگاپور، آمریکا، هلند و آلمان رتبه‌های اول را دارند. لازم به تاکید است که این سنجش و ارزیابی «رقابت پذیری بازار و ساختار بازار کشورهای مختلف» را نشان می‌دهد و نه رقابت پذیری بنگاه‌های اقتصادی و شرکت‌های کشورها را.

وی عنوان کرد: سنجش و ارزیابی «رقابت پذیری» در سطح بنگاه‌ها نیز مهم است. اینکه در سطح بنگاه‌ها، نهاد معتبر جهانی و با شاخص‌های مشخص و تعریف شده برای سنجش و ارزیابی رقابت پذیری بنگاه‌ها و شرکت‌ها، وجود دارد یا خیر، بنده از آن اطلاع ندارم. در داخل کشور گام‌های اولیه برداشته شده و در سال ۹۴ مرکز توسعه رقابت پذیری کسب و کار ایران بر اساس مصوبه شورای سیاست‌گذاری جشنواره ملی بهره‌وری تاسیس شده است. شاخص و معیارهای «رقابت پذیری» و نظام سنجش و ارزیابی بنگاه‌های کشور بر اساس آن، موضوع جدید و تازه در کشور ما است. اینکه در سطح کشور و جامعه مدیران و صاحبان کسب و کار درک، برداشت و تعریف یکسانی از «رقابت پذیری» وجود دارد، چندان مشخص و روشن نیست. به نظر می‌رسد وقتی از رقابت پذیری بنگاه‌ها و شرکت‌ها صحبت و بحث می‌شود، بیشتر رقابت پذیری محصولات آنها مورد نظر و توجه است. روشن است که محصولات، حاصل و نتیجه «رقابت پذیری» و قابلیت‌های رقابتی بنگاه‌ها و شرکت‌هاست. به عبارت دیگر رقابت پذیری محصولات، حاصل و نتیجه ترکیب مجموعه‌ای پیچیده از عوامل، کارکردها، فرایندها و نظام‌های مدیریتی است. از نظام‌های مدیریت راهبردی تا ساختار سازمانی، از مدیریت عملیاتی تا سبک محصولات، از نظام‌های کیفیت تا مدیریت

جهانی، در این خصوص می‌توان چیزهای زیادی آموخت.

وی درباره نهادینه کردن مدیریت و مراقبت از رقابت پذیری در شرکت‌های بزرگ و معتبر خودروسازی جهان گفت: اینکه رقابت پذیری در شرکت‌های معتبر و صاحب‌نام در جهان از جمله در صنعت خودرو، چگونه صورت می‌گیرد، نیاز به تحقیق و بررسی همه جانبه دارد که خود یک پروژه مستقل است. اما به عنوان مقدمه طرح موضوع، می‌توان به شرح و طرح مختصر مدیریت و مراقبت نظامند از رقابت پذیری در گروه و شرکت‌های بزرگ خودروسازی اکتفا کرد.

وی درباره جایگاه سازمانی مدیریت رقابت پذیری در تویوتا نیز گفت: گروه و شرکت خودروسازی تویوتا، بیش از پنج دهه است از لحاظ شاخص‌های کلیدی عملکرد سودآوری، کیفیت، نوآوری، سهم بازار و... در رتبه اول و بهترین صنعت خودرو جهان قرار دارد. در گزارش سالانه با عنوان Sustainable Management Report ۲۰۱۶ تویوتا و در بخش مدیریت و حاکمیت شرکتی آن و در ترکیب هیات‌مدیره، یکی از اعضا آن آقای Didier Leroy با عنوان رئیس رقابت یا رقابت پذیری Chief Competitive Officer مشخص و تعیین شده و فعالیت دارد. اینکه در شرکت تویوتا در بالاترین سطح و پست سازمانی و عضو هیات‌مدیره آن مسئولیت سازمانی رسمی مدیریت و رئیس رقابت و رقابت پذیری را به عهده دارد، نشان‌دهنده اهمیت و نقش حیاتی این کارکرد در مدیریت شرکت و گروه خودروسازی تویوتا است. نکته مهم و جالب این است که ظاهراً این پست و مدیریت ارشد در شرکت تویوتا سابقه چندانی ندارد و در سال ۲۰۱۶ برای اولین بار با این عنوان به مرحله اجرا گذاشته شده است.

آقای ارون تاج درباره جایگاه سازمانی رقابت پذیری در رنو نیز تصریح کرد: گروه و شرکت خودروسازی رنو در سال‌های اخیر موفقیت‌های قابل توجهی در سطح جهان داشته است. شرکت رنو هم در حوزه تولید خودرو و هم در حوزه واردات انواع خودروها در کشور ما روند رشد قابل توجهی داشته است. دلایل و عوامل این موفقیت، به تحلیل و بررسی‌های دقیق تر و عمیق تر نیاز

دارد. طبق مندرجات یکی از اسناد پایه‌ای شرکت رنو با عنوان REGISTRATION DOCUMENT که مربوط به سال ۲۰۱۵ است و در سال ۲۰۱۶ منتشر شده است، در بخش ساختار مدیریت و حاکمیت شرکتی رنو، در بالاترین سطح ساختار سازمانی زیر نظر مستقیم مدیرعامل و با عنوان رئیس رقابت پذیری تعیین و فعالیت می‌کند. کارکردها و وظایف عمده رئیس و مدیریت رقابت پذیری در شرکت رنو عبارت است از: «حصول اطمینان از اینکه سید محصولات جذاب توسعه و تولید شود، تولیدات با رقابت پذیری بیشتر، با هزینه بهینه، کیفیت بهتر و سودآوری ارائه شود».

ایشان درباره جایگاه سازمانی رقابت پذیری در شرکت نیسان نیز تاکید کرد: در لیست مدیران ارشد شرکت نیسان نیز یک رئیس رقابت پذیری Chief Competitive Officer ذکر شده است.

آقای ارون تاج در جمع بندی خود از مباحث مطرح شده عنوان کرد: برای شناخت و درک بهتر از جزئیات وظایف و کارکردهای رئیس رقابت پذیری در شرکت‌های تویوتا، رنو و نیسان و سایر شرکت‌های معتبر جهان، نیاز به تحقیق و بررسی و جمع‌آوری اطلاعات بیشتر است. اما در همین حد از طرح موضوع، نفس تعیین و مشخص کردن مدیریت برای رقابت پذیری در بالاترین سطح سازمانی حداقل سه شرکت بزرگ و معتبر خودروسازی تویوتا، رنو و نیسان، نشان‌دهنده این است که در این شرکت‌ها، برای تحقق اهداف رقابت پذیری، در ساختار رسمی سازمانی و مدیریتی، جایگاه و پست سازمانی مدیریت ارشد، مشخص و تعیین شده است.

وی افزود: ضروری است تاکید گردد که پست و جایگاه مدیریت ارشد برای رقابت پذیری در شرکت‌های فوق، الزاماً به معنای آن نیست که واحد سازمانی مشخص با کارکنان و سلسله مراتب سازمانی برای این کارکرد ایجاد شده و فعالیت دارد، بلکه ماموریت و کارکرد مدیر و رئیس رقابت پذیری همراستا ساختن، هماهنگ تر شدن، و هم‌افزایش منابع، فرایندها، کارکردها و فعالیت‌های بخش‌های مختلف سازمانی از جمله تحقیق و توسعه، خرید و تامین، بازاریابی و فروش،

و تولید برای حفظ و بهبود رقابت پذیری در شرکت‌های مذکور است.

ارون تاج افزود: الگوی تعیین پست سازمانی رسمی برای متولی رقابت پذیری در ساختار سازمانی رسمی و مدیریت ارشد شرکت‌های تویوتا، رنو و نیسان می‌تواند در بنگاه‌های ایرانی از جمله صنعت خودرو، صنعت احداث ایران و سایر صنایع، ملاک عمل قرار گیرد. این امر نیاز به تحلیل و بررسی و بحث و گفتگو در سطح مدیران و صاحب‌نظران مدیریت در کشور دارد. اما هدف اصلی امروز ما، جلب توجه مدیریت ارشد بنگاه‌ها و شرکت‌های ایرانی، به موضوع اهمیت و ضرورت مدیریت و مراقبت از رقابت پذیری سازمانی و محصولات و یادگیری و انتقال دانش و تجربیات مدیریت شرکت‌های بزرگ و موفق جهانی است. قابل ذکر است حتی در موضوعات فراهشی و چند وجهی نظیر بهره‌وری و مدیریت هزینه نیز برای مدیریت بهتر و تحقق اهداف، در برخی از شرکت‌ها و سازمان‌ها، واحدهای سازمانی رسمی، تعریف و تعیین گردیده است. در نهایت پرسش این است که برای بهبود و تحقق اهداف رقابت پذیری شرکت‌های ایرانی و محصولات آنها، آیا نیاز به متولی، مسئول و مدیریت مشخص و تعریف شده در ساختار سازمانی در سطح مدیریت ارشد شرکت‌ها هست یا خیر؟

وی در پایان عنوان کرد: ما باید رقابت پذیر باشیم. شما به عنوان اعضای صنعت احداث باید به افزایش رقابت پذیری شرکت‌های خود در سه محور هزینه، کارکرد و کیفیت فکر کنید. پیشنهاد می‌شود طی یک نظرسنجی از اعضای خود، ۱۰ مشکل اصلی و الویت‌دار از نظر آنها را دریافت و بررسی و تحلیل نمایید. قابل پیش‌بینی است که آنها احتمالاً عموماً مشکلات بیرونی را برمی‌شمارند و به ضعف‌های درون سازمانی از جمله ضعف در رقابت پذیری اشاره نمی‌کنند. برای تقویت و توانمندسازی نظام مدیریتی شرکت‌های عضو سندیکا، می‌توان نظام لین (LEAN) را در یک کارگاه آموزشی و با مشارکت داوطلبانه اعضای سندیکا، معرفی کرد. این نظام در صنایع مختلف آزموده شده و کارآمدی خود را نشان داده است. آقای ماساکی ایماهی در کتاب گمبا کایزن عنوان می‌کند در شرکت‌های



صنعتی ژاپنی و غربی ۴ برابر فضای اضافه، دو برابر نیروی انسانی و ۱۰ برابر مدت زمان کار اضافه تر استفاده می‌شود. باید دید در کشور ما ساخت یک کیلومتر جاده یا محصول کارخانه... چقدر طول می‌کشد؟ به نظر من ارقام ذکر شده آقای ایمائی در ایران حداقل دو برابر بیشتر می‌شود. اگر بپذیریم چنین واقعیتی ممکن است در شرکت‌های صنعت احداث و ساختمان نیز وجود دارد برای برطرف کردن آن و استفاده کارآمد از منابع انسانی، و سایر منابع و زمان چه باید کرد؟ وی در پایان پیشنهاد داد با توجه به رکود موجود در بخش ساختمان و صنعت احداث، سندیکا دست به ابتکار عمل زده، خود یک پروژه بزرگ در سطح ملی و یا حداقل استانی را از صفر تا صد تعریف کند یا تامین مالی و اجرای پروژه‌ای که دولت تعریف کرده و امکان تامین و اجرای آن را ندارد، برعهده بگیرد و به عبارتی کارفرما، مجری و بهره‌بردار یک پروژه بزرگ شود.

پس از پایان سخنان آقای ارون تاج، مهندس مصطفی زاده عنوان کرد: رقابت پذیری جایی اتفاق می‌افتد که بخش خصوصی حاضر باشد و بداند اگر کیفیت را بالا نبرد و کارکرد نداشته باشد از چرخه رقابت حذف می‌شود اما در جایی که دولت حضور صد درصد دارد آیا رقابت پذیری معنا دارد؟ وی افزود: مشکل ما در ایران این است که بخش دولتی و خصولتی رقابت پذیری را از صنعت ما گرفته است. تا ۲۰ سال قبل مناقصاتی برگزار می‌شد و کسی که برنده می‌شد کار را تحویل می‌گرفت. در واقع رقابت پذیری وجود داشت و سازمان‌ها مجبور بودند خود را رقابت پذیر کنند. اما از زمانی که شرکت‌های دولتی و خصولتی وارد میدان شدند ما عملاً رقابت نمی‌کنیم و برای گرفتن کار ناچار به خودزنی می‌شویم. امروزه تخفیفاتی که شرکت‌ها می‌دهند رقابتی نیست و تنها برای به دست آوردن کار است. متأسفانه شرکت‌های خصولتی کار را با قیمت بیشتر و کیفیت پایین تر ارائه می‌دهند. به نظر می‌رسد در این باره نمی‌توان کاری کرد اما سعی ما برای این است که به همکاران خود بگوییم خودزنی نکنند. وی افزود: گاهی وقت‌ها برگزاری مناقصه

فقط برای کشف قیمت و تحویل کار با قیمت مشخص شده به شرکت‌های خصولتی است. ما نمی‌گوییم اشکالات مدیریتی نداریم و تلاش می‌کنیم آن را کم کنیم. در عین حال مشکل ما رعایت اصول رقابت پذیری بین خودمان نیست، و همیشه سعی کرده ایم شرافتمندانه در مناقصات شرکت کنیم. درد ما این است که روند امور در جهت تضعیف بخش خصوصی حرکت کرده است.

آقای ارون تاج در پاسخ عنوان کرد: خودزنی در این مورد به معنای حداقل سود یا نبود سود است. ابزارهایی در دنیا وجود دارد برای کم کردن زبان. یک سری پارادایم و الگوی ذهنی هم وجود دارد که باید اصلاح شود. برشمردن موانع و چالش‌ها و این برداشت و تفکر که اصول رقابت پذیری یا مدیریت آن، با

مختلف مدیریتی برای الگوبرداری وجود دارد اما تمام این مدل‌ها را تولید کننده‌های صنعتی مانند بوش و کی.ال.ام نوشته‌اند. اختلاف نظر ما با تمام مشاوران مدیریتی عدم تطابق نظرات تئوریک آنها با ادبیات صنعت احداث است. البته اشراف به این تفاوت ادبیات باعث شده کمیسیون تحقیق و توسعه درصدد طراحی دیپلماسی باشد که این ادبیات را قابل ترجمه کند و مشکل را حل نماید.

وی افزود: شاید به خاطر همین امر است که در جویز بین المللی رقبای کمتری از صنعت احداث دیده می‌شود. در مدل تعالی سازمانی که سازمان گسترش متولی آن است ایران خودرو و سایپا را در مراتب بالا می‌بینید در حالی که مشتری از آنها راضی



شرایط ما امکان تحقق ندارد، خود می‌تواند مانع اصلی ذهنی باشد. دکتر علی‌رضا مقدس زاده نیز به عنوان نماینده کمیسیون تحقیق و توسعه در واکنش به سخنان آقای ارون تاج تصریح کرد: ما با این مفاهیم ناآشنا نیستیم اما بعضی وقتها تضاد افکار در حوزه مشاور و مدیریتی به وجود می‌آید. ما به عنوان مدیر با یک سری مسائل دست به گریبانیم که شما به عنوان مشاور در سطح تئوری با آن مواجه هستید. بی شک دیدگاه ما باید تغییر یابد و به فضای بیرون صنعت احداث و فضاهای تلفیق گرا معطوف شود و ما نباید پیمانکار صرف باشیم، ظاهراً برای رسیدن به این خواسته مدل‌های

نیست و همین مسئله نشان می‌دهد مشکل ساختاری در مدل‌های ما وجود دارد. در هر حال ما در کمیسیون تحقیق و توسعه سعی کرده ایم این فضا و مدل‌ها را برای خودمان بازتعریف کنیم و امیدواریم در این باره از همکاری شما هم بهره‌مند باشیم. مهندس علاءالدین سادات باریکانی نیز عنوان کرد: مشکل ما این است که برآیند سیستم‌ها و نوع دیدگاه مدیران دولتی ما در جهت تضعیف بخش خصوصی است در حالی که در کشورهای توسعه یافته سیاست‌ها اگر در جهت تقویت نباشد در جهت تضعیف این بخش‌ها هم نیست. با توجه به وجود چنین نیروی مقاومی باید مدل یا الگوی مناسب و

کارآمدی طراحی شود.

ارون تاج عنوان کرد: دولت به صراحت از سختی و دشواری چالش‌ها و مشکلات و ضعف خود در حل مشکلات کلان صحبت می‌کند و اینجا است که بخش خصوصی از جمله شرکت‌های صنعت احداث می‌توانند با توانمندی‌های آشکار و پنهان خود پا پیش بگذارند و شرایط را بازتعریف مجدد کنند. پیشنهاد بنده برای برگزاری کارگاه آموزش لین (LEAN) از این جنس است که می‌تواند موجب تقویت و توانمندتر شدن بخش خصوصی شود.

مهندس علی ورزنده نیز عنوان کرد: درباره تعریف پروژه مستقل، در کمیسیون اقتصاد و قوانین سندیکا نحوه چگونگی استقلال شرکت‌های ما از دولت بررسی می‌شود از جمله در تعامل و گفتگو با فرابورس و دولت. بدین ترتیب می‌توان گفت پیشنهاد شما در

اول: نظام تولید و کسب و کار انبوه (mass) دوم: نظام تولید و کسب کار لین (lean) منشا، پدید آورنده و مبتکر هر دوی این نظام‌های دوران ساز و انقلابی صنعت خودرو بوده است. تحول اول، خلق و پدید آوردن نظام تولید انبوه در شرکت فورد آمریکا، در دهه ۱۹۱۰ بود. در اثر این تحول خودرو از یک کالای لوکس و گران قیمت مورد استفاده ثروتمندان به یک کالای عمومی مورد استفاده طبقه متوسط روبه گسترش و بخش وسیعی از مردم، تبدیل شد. تحول دوم، خلق و پدید آوردن نظام تولید ناب (lean) در شرکت تویوتا ژاپن در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ بود.

شرکت تویوتا از لحاظ بسیاری از شاخص‌های اصلی عملکرد (سودآوری، کیفیت، نوآوری، تنوع محصول، مدت زمان پدید آوردن محصول جدید، سرانه تولید و فروش و ...)



حال بررسی است.

وی افزود: واقعیت این است که شاید دولت نخواهد بخش خصوصی یا شرکت‌ها توانمند شوند و حضور موثر داشته باشند اما این ما هستیم که باید دنبال ابزاری برای بقای خود و توانمند کردن خود باشیم. با تصور برطرف شدن موانع موجود در اقتصاد و برقراری رقابت راستین، باید از لحاظ مدیریتی خود را تقویت کنیم. شاید آینده از آن ما باشد.

توضیحات:

۱- نظام لین (LEAN): در قرن بیستم دو تغییر و تحول بنیادی و دوران ساز در نظام تولید و کسب و کار بنگاه‌های اقتصادی رخ داد

Story of Lean Production

این کتاب حاصل یک پروژه تحقیقاتی، بررسی و تحلیل مقایسه‌ای چند ساله از صنعت خودرو و شرکت‌های خودرو ساز غربی (امریکا و اروپا) با صنعت خودرو و شرکت‌های خودرو ساز ژاپنی و بخصوص شرکت تویوتا، توسط یک تیم بزرگ از کارشناسان و صاحب نظران مدیریت از دانشگاه «ام آی تی» به رهبری و مدیریت جیم وومک، دانیل جونز و دانیل روس بود که در سال ۱۹۹۰ منتشر گردید. به اعتقاد بسیاری صاحب نظران، انتشار کتاب فوق آغاز یک انقلاب مدیریتی و پیدایش و تکامل یک نظام جدید مدیریت ابتدا در آمریکا و سپس در سراسر جهان بود. دو صاحب نظر فوق در ادامه کار در سال ۱۹۹۶ کتاب جدیدی با عنوان «Lean Thinking» را منتشر کردند. در این کتاب اصول و مبانی نظام Lean با استفاده از تجربیات و مشاهدات نویسندگان فوق به شکل کامل تر و غنی تر فرمول بندی و ارائه گردید که خوشبختانه دو کتاب فوق با کمی تاخیر در نیمه دوم دهه ۱۳۷۰ در ایران ترجمه و منتشر گردید.

جیم وومک و دانیل جونز به همراه تعدادی از صاحب نظران و مدیران علاقمند، برای ترویج و گسترش نظام لین، در اواخر دهه ۹۰ اقدام به تاسیس موسسه Lean Enterprise Institute (LEI) کردند.

شاید به جرات بتوان گفت که طی مدت ۴۰ سال اخیر بخش اعظم حوزه مدیریت هم در سطح تئوری و منابع یادگیری و هم در حوزه اجرا و عملیات، را نظام Lean تشکیل داده است.

۲- آقای ماساکی ایمائی:

ماساکی ایمائی، با نوشتن و انتشار کتاب «کایزن» در دهه ۱۹۸۰، در دنیای مدیریت معرف شد و در ادامه نیز کتاب «گمبا کایزن» را در تکمیل نظرات خود منتشر ساخت. این دو کتاب - که هر دو به فارسی ترجمه شده است - اصول و مبانی نظام مدیریت کیفیت و بهره‌وری بر مبنای عقل سلیم و تجربیات مدیریت ژاپنی را، ارائه می‌کند. آقای ایمائی موسس و رئیس موسسه مشاور کایزن است که در سراسر جهان فعالیت دارد.

در دهه اخیر در رتبه اول صنعت خودرو و با فاصله قابل توجه از سایر خودروسازان جهان، قرار گرفته و پیش رفته است در دهه ۱۹۸۰ و به دنبال نفوذ، گسترش و افزایش سهم بازار محصولات و شرکت‌های ژاپنی در بازار آمریکا و سراسر جهان و بخصوص خودروهای شرکت خودروسازی تویوتا موتورز، یک نهضت و موج عظیم بررسی و شناخت دلایل و عوامل این موفقیت توسط صاحب نظران، مدیریت شرکت‌ها، دانشگاه‌ها و مدارس مدیریت در آمریکا آغاز گردید. نقطه عطف نتایج این موج و نهضت، تدوین و انتشار کتابی بود با عنوان:

The Machine That Change the World: The



در نهمین کنفرانس ملی بتن و پانزدهمین همایش روز بتن عنوان شد:

لزوم استفاده از بتن در بلندمرتبه‌ها



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

وی در این پیام گفت: بناهای شهری از جمله بناهایی به شمار می‌آیند که همواره در منظر شهروندان بوده و به عنوان شناسنامه و نماینده شهر معرفی می‌شوند. تغییرات ظاهری در این بناها به طور آنی ملاحظه گردیده و در عین حال ضروری است تا در طی زمان‌های نسبتاً طولانی وضعیت ظاهری خود را از لحاظ مقاومت در برابر بارهای متعارف و غیرمتعارف شامل سازه و نیز بخش‌های نما حفظ نمایند.

وی ادامه داد: در این میان سازه‌های بتنی کلیه شرایط لازم را دارا بوده و با توجه به دوام آن و نیاز محدود به نگهداری از نظر اقتصادی نسبت به سازه‌های فولادی مقرون به صرفه می‌باشند. آتش‌سوزی‌های اخیر در شهرهای بزرگ و شلوغ و با امکان حرکتی کند نظیر تهران، مشهد و... موبد این است که امداد رسانی موثر به سازه‌های بتنی امکان‌پذیرتر از سایر سازه‌ها می‌باشد. دکتر خالو در بخش دیگری از سخنان خود با تأکید بر ضرورت معرفی سازه‌های بتنی به عنوان گزینه برتر در بناهای شهری در کشور، ابراز امیدواری نمود که همایش امسال بتواند توجه دست‌اندرکاران صنعت ساخت

گرفت که در ۶ نشست تخصصی در روز اول کنفرانس ارائه خواهند شد.

دکتر تدین رئیس هیات‌مدیره انجمن بتن ایران و رئیس هیات‌مدیره انجمن بتن ایران در بخش دیگری از این مراسم با اشاره به این موضوع که این کنفرانس برای ذائقه سختگیر دانشجویان و دست‌اندرکاران صنعت بتن پیش‌بینی شده است، خطاب به ارائه‌کنندگان مقالات گفت: توصیه من برای کسانی که در صدد ارائه مقاله برای سال‌های آتی در این کنفرانس هستند این است که از مقالات مروری خودداری نمایند و مقالات و کار مستقل تحقیقی خودشان را انجام و ارائه دهند. متأسفانه در بدنه علمی کشور و همچنین این همایش‌ها شاهد کمی‌برداری در ارائه مقالات هستیم که باید با این سنت‌های بد مقابله کرد.

دیگر سخنران آیین افتتاح نهمین کنفرانس ملی بتن دکتر خالو استاد دانشگاه صنعتی شریف و رئیس انجمن علمی بتن ایران بود که با زدن مهر تایید بر سخنان دکتر تدین و تأکید بر لزوم تهیه مقالات مستقل و مبتنی بر کار تحقیقی از سوی ارائه‌دهندگان مقالات، پیام خود را ارائه نمود.

نهمین کنفرانس ملی بتن و پانزدهمین همایش روز بتن صبح روزهای ۱۵ و ۱۶ مهرماه با حضور فعالان صنعت بتن کشور، اساتید، دانشجویان و اعضای انجمن علمی بتن ایران در محل مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی برگزار شد. برگزاری کارگاه‌های تخصصی و برپایی نمایشگاه جانبی با حضور فعالان عرصه بتن در کنفرانس و همایش بتن از برنامه‌های اصلی بود.

در آیین افتتاح نهمین کنفرانس ملی بتن و پانزدهمین همایش روز بتن - و بزرگداشت استاد حامی - که با موضوع ضرورت ساخت سازه‌های بتنی در بناهای شهری برگزار شد، مهندس کلهری دبیر این همایش، در خصوص روند انجام و اجرای نهمین دوره این کنفرانس گزارش اجمالی را در اختیار حاضران قرار داد. وی با اشاره به دریافت ۱۴۸ مقاله توسط دبیرخانه این کنفرانس گفت: از میان این مقالات پس از انجام داوری توسط اساتید و کمیته برگزاری، ۳۹ مقاله برای ارائه و چاپ و ۶۰ مقاله صرفاً برای چاپ مورد پذیرش هیات داوران قرار

و ساز شهری را در بکارگیری بتن در بناهای متعارف و نیز بناهای خاص به خود جلب نماید.

توتونچی نماینده سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در نظام فنی و اجرایی کشور
نیز در سخنرانی خود محورهایی از جمله بازنگری آیین‌نامه بتن ایران، مقررات نظام فنی و اجرایی، مبحث نهم مقررات ملی و سامانه تهیه ضوابط ساخت و ساز کشور را ارائه و به تشریح آنها پرداخت. وی بازنگری آیین‌نامه بتن ایران را یک اقدام مهم دانست و اجرای بازنگری آیین‌نامه بتن در فاز دوم را که توسط ۱۹ کارگروه در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی انجام می‌گردد را حائز اهمیت بسیار عنوان نمود. توتونچی ابراز امیدواری نمود که در آینده شرایطی فراهم گردد تا تمامی ضوابط بتن از سوی انجمن بتن انجام پذیرد و نظام فنی و اجرایی بیشتر از آنکه نقش اجرایی داشته باشد در مقام حامی عمل نماید.

دکتر سعید بختیاری معاون تحقیقات و فناوری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی آخرین سخنران مراسم افتتاحیه نهمین کنفرانس ملی بتن و پانزدهمین همایش روز بتن، سخنرانی خود با موضوع رفتار بتن در برابر آتش را در اختیار حاضران در این مراسم قرار داد. دکتر بختیاری با اشاره به اهمیت بحث ایمنی در برابر آتش گفت: در کشورهای پیشرفته که تاریخچه طولانی در زمینه کدهای ساختمانی دارند، کدهای آتش‌سوزی همواره مدنظر بوده است. هرچه شهرها و کشورها توسعه می‌یابد ریسک حریق بیشتر از قبل می‌شود و در کنار مباحث دیگر مثل زلزله و... اهمیت بسیاری را داراست. دکتر بختیاری در بخش دیگر از سخنان خود محورهایی از جمله نگاهی به رویکردهای بین‌المللی، الزامات اساسی برای محصولات ساختمانی طبق مصوبات اتحادیه اروپا، طبقه‌بندی عملکرد محصولات ساختمانی از نظر واکنش در برابر آتش، رفتار حریق برخی مصالح رایج در ایران، مقررات آتش برای مصالح نازک‌کاری، مقررات آتش برای مصالح نمای خارجی و الزامی بودن و اخذ گواهی آتش برای مصالح را تشریح نمود. در پایان سخنرانی دکتر بختیاری، لوح تقدیر

سخنران کلیدی به ایشان اهدا شد.

لژوم استفاده از بتن در بلندمرتبه‌ها

پانزدهمین همایش روز بتن ۱۶ مهرماه برگزار شد و رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در افتتاحیه آن عنوان کرد: باید شرایطی در کشور فراهم شود تا استفاده از بتن در ساخت و سازها به ویژه در ساختمان‌های بلندمرتبه بیشتر از قبل صورت گیرد.

محمد شکرچی زاده در افتتاح پانزدهمین همایش روز بتن گفت: براساس آمار و ارقام موجود، از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۵ و به موازات رشد سه برابری جمعیت جهان، تولید فولاد ۱۰ برابر ولی سیمان ۳۴ برابر شده است که نشان می‌دهد در جهان گام‌های مهمی در حوزه بتن و سیمان برداشته شده است. همچنین برآورد مصرف مصالح ساختمانی از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۵ نشان می‌دهد که فولاد در مقایسه با سیمان و بتن سهم کمتری را به خود اختصاص داده که خود تفاوت معناداری است. نکته جالب در این آمار این است که سیمان بیشترین مصالحی است که از مواد استخراجی زمین ساخته می‌شود که نشان‌دهنده جایگاه بسیار مهم صنعت بتن در دنیا است.

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با اشاره به نگاه ویژه وزیر راه و شهرسازی به مقوله سیمان و بتن و بهره‌گیری بیشتر از سازه‌های بتنی، به تشریح وضعیت کشور در استفاده از بتن و فرآورده‌های آن پرداخت و افزود: بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهد که استفاده از سازه‌های اسکلتی به کل واحدهای ساخته شده در طول سال‌ها افزایش داشته است و به همین صورت نسبت سازه‌های بتنی به سازه‌های اسکلت فلزی نیز روند رو به رشد داشته ولی همچنان با کمبودهایی مواجه بوده و نیاز به سرعت بیشتری دارد.

وی تصریح کرد: ما در عرصه سازه‌های فولادی در سال‌های اخیر از بعد نرم‌افزاری و سخت‌افزاری به نتایج خوبی رسیدیم و اگر صحبت از بتن می‌کنیم به معنای زیرسوال بردن توان مهندسان در حوزه سازه‌های فولادی نیست بلکه باید با جهت‌دهی مناسب شرایطی فراهم گردد تا در جای خود مورد استفاده قرار گیرد.

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

در بخش دیگری از سخنرانی خود در پانزدهمین همایش روز بتن، به مزایای بلامنزاع بتن اشاره داشت و گفت: مزیت‌های بسیار بتن، سبب می‌شود تا استفاده بیشتر از آن به عنوان یکی از اولویت‌های امروز کشور در حوزه‌های مختلف مدنظر قرار گیرد.

وی استفاده از بتن به منظور پاسخگویی به نیازهای سازه‌ای، دوام و معماری، مقاومت در برابر آتش، دسترسی به سنگدانه‌های مناسب، مصرف انرژی کمتر و به تبع آن کاهش گازهای گلخانه‌ای را از برجسته‌ترین مزایای بتن برشمرد و افزود: ظرفیت‌های ایجاد شده در کشور برای تولید سیمان در سال‌های اخیر روند رو به رشد داشته است تا جایی که حتی ما با مازاد تولید سیمان نیز مواجه بوده‌ایم. همچنین در حال حاضر امکان دسترسی به فناوری پیشرفته بتن در کشور با توجه به وجود زیرساخت‌های نرم افزاری و سخت‌افزاری مناسب وجود دارد و فرصت بسیار خوبی است تا با همکاری انجمن بتن و سایر دست‌اندرکاران به توسعه این صنعت در کشور بپردازیم.

شکرچی زاده با تاکید بر ضرورت استفاده از بتن پرمقاومت در ساختمان‌های بلندمرتبه در کشور گفت: ساختمان‌های بلندمرتبه در کشور بیشتر برپایه اسکلت فولادی بنا شده است که باید با اصلاح این روند، شرایط را برای احداث ساختمان‌های بلندمرتبه بتنی فراهم سازیم. همانگونه که در دنیا نیز ساختمان‌های بلندمرتبه از جمله برج دبی و پتروناس کوالالامپور و سایر موارد مشابه بر پایه اسکلت بتنی بنا شده است.

وی افزود: با توجه به اینکه تکنولوژی تولید و بهره‌مندی از بتن با کیفیت روز دنیا در کشور وجود دارد باید به ویژه از این ظرفیت برای ساختمان‌های بلندمرتبه بهره بگیریم.

وی ساخت برج میلاد، سردر دانشگاه تهران، سد کارون ۴، روسازی بتنی در فرودگاه مهرآباد، روسازی بتنی در بزرگراه اصفهان - شیراز، تیرهای پیش‌ساخته در بندر امام و... را از جمله اقدامات و طرح‌های موفق بتنی در کشور نام برد. رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با تاکید دوباره بر بهره‌مندی از مزایای بتن در کشور، حرکت در این مسیر را خالی از چالش ندانست و گفت: در کنار تمامی مزایای عنوان شده یکی



از چالش‌های ما در کشور مبحث طراحی بود که سبب شد تا عدم انسجام بین مبنای طراحی و آیین‌نامه‌های ملی بتن در کشور را شاهد باشیم. خوشبختانه در دولت یازدهم، بازنگری و تدوین مقررات ملی و آیین‌نامه بتن به مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی واگذار شده است که با بازنگری و انتشار آنها تا پایان سال جاری، شاهد رفع مشکلات یاد شده در این حوزه خواهیم بود.

شکرچی زاده ناهماهنگی بین استانداردها در مقوله سیمان، مصالح سنگی و بتن را از دیگر چالش‌های پیش روی صنعت بتن در کشور عنوان کرد و حضور پررنگ‌تر و استراتژیک وزارت راه و شهرسازی در این حوزه را خواستار شد. همچنین کم کردن فاصله میان دانش و اجرا و انجام دقیق وظایف توسط نهادهای نظارتی از دیگر مواردی بود که از سوی شکرچی زاده در این بخش مورد اشاره قرار گرفت.

مبحث محیط زیست دیگر محور مهمی بود که در بخش دیگری از سخنرانی رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی مورد تاکید قرار گرفت. وی با اشاره به توجه ناکافی به مبانی محیط زیست و توسعه پایدار در صنعت سیمان و بتن گفت: تولید هر تن بتن و سیمان به صورت متوسط ۸۵۰ کیلوگرم CO₂ تولید می‌کند. برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP) در سال ۱۹۹۹ طرح سیمان پایدار را آغاز کرد که مشخصاً کشورهای هند و برزیل اولین مطالعات و تهیه نقشه راه را آغاز کردند که ضروری است تا ما هم در کشور نقشه راه سیمان را تهیه کنیم.

شکرچی زاده با اشاره به معاهدات پیمان تغییر اقلیم ۲۰۱۵ سازمان ملل متحد در پاریس افزود: کشورهای عضو این پیمان متعهد شده‌اند تا سال ۲۰۳۰، ۵/۱ درصد کاهشی گراد دمای زمین را نسبت به سطح آن قبل از صنعتی شدن کاهش دهند. همچنین کشورها متعهد شده‌اند تا گازهای گلخانه‌ای ناشی از تولید سیمان را ۲۵ درصد کاهش دهند که برای ما نیز بسیار قابل توجه است. با توجه به مفاد این پیمان راهکار توسعه استفاده از سیمان‌های آهکی رسی کلسینه‌شده توسط محققان پیشنهاد گردیده است.

دکتر فامیلی دبیر پانزدهمین همایش روز بتن و عضو هیات مدیره انجمن بتن ایران، در آیین افتتاح این همایش با گرامیداشت یاد

استاد حامی، تغییر وضعیت نابسامان بتن در کشور به وضعیت مطلوب را مهمترین هدف انجمن بتن ایران از آغاز تاسیس تاکنون برشمرد و گفت: در ۱۷ ساله که از آغاز فعالیت این انجمن گذشته است، پیشرفت‌های برجسته‌ای در زمینه بتن رخ داده است. اجباری شدن کلیه استانداردهای مربوط به مصالح ساخت بتن و همچنین دستورالعمل‌های آزمایش و اجرای بتن، تجدید نظر در آیین‌نامه بتن ایران و مبحث ۹ مقررات ملی تمامی اقدامات و اتفاقات بسیار خوبی است که صورت گرفته و زمینه افزایش کیفیت بتن و توسعه آن را فراهم ساخته است. در همین رابطه مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی نیز اقدام به بازنگری آیین‌نامه بتن ایران نموده است که با انتشار این آیین‌نامه شاهد توسعه کمی و کیفی بیشتر در حوزه بتن خواهیم بود.

دبیر پانزدهمین همایش روز بتن ادامه داد: بحث عمده در این تجدید نظر طراحی بر اساس دوام است. مبحث دوام یکی از مشکلات اساسی ما در بسیاری از نقاط کشور است که امیدواریم با انتشار آیین‌نامه جدید بتوانیم بهره بیشتری از بتن ببریم. دکتر فامیلی برگزاری کنفرانس ملی بتن در کنار همایش روز بتن را فرصت مغتنمی برای ارتقای سطح علمی و طرح مسائل پژوهشی و تحقیقاتی حوزه بتن دانست و ارائه مقالات با کیفیت در این دوره از کنفرانس را از نکات حائز اهمیت برشمرد.

دکتر تدین رئیس نهمین کنفرانس بتن ایران و رئیس هیات مدیره انجمن بتن ایران نیز در بخش دیگری از همایش روز بتن بزرگترین سرمایه انجمن بتن ایران را جلب اعتماد جامعه بتنی کشور عنوان کرد و از برگزارکنندگان و حامیان آن تقدیر نمود. رئیس نهمین کنفرانس بتن ایران، با تسری دادن محور امر به معروف و نهی از منکر در حوزه



پژوهش، تحقیق و تولید علم، تمامی آیین‌نامه‌ها و ضوابطی را که منتشر می‌گردد شامل امر به معروف و نهی از منکر دانست.

وی افزود: یک بخش دیگر کار ما این است که به ساختمان‌های بتنی توجه بیشتری داشته باشیم و مانند بسیاری از کشورها از ساخت ساختمان‌های فولادی پرهیز کنیم. در ایران بنا به دلایل مختلف اجرای ساختمان‌های فولادی ارجحیت دارد که باید این رویکرد را اصلاح و به سمت احداث ساختمان‌های بتنی حرکت کنیم. دکتر تدین ادامه داد: امر به معروف دیگر ما این است که در استفاده از بتن سعی کنیم تا کمترین کلینکر تولید شده و سیمان پرتلند خالص استفاده کنیم و با استفاده از موارد جایگزین، از مقدار مصرف سیمان در بتن بکاهیم. دکتر تدین برگزاری کارگاه‌های تخصصی، معرفی طرح‌های برتر بتنی و مسابقات اعضای حقوقی و مسابقات دانشجویی را از بخش‌های مهم این دوره عنوان نمود که می‌توانند نقش مهمی را در پیشرفت کیفیت اجرا و ارتقای دانش عمومی بتن در کشور ایفا نمایند.

سخنران دیگر این مراسم **دکتر روانشاد نیا عضو هیات مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران** بود که در سخنان خود با اشاره به اهمیت بتن در حوزه ساخت و سازهای شهری گفت: با توجه به ملاحظات اقتصادی و نیز ایمنی در برابر آتش لازم است تا سهم بتن در ساخت و سازهای شهری افزایش یابد. وی همچنین اقدامات انجام شده توسط نظام مهندسی ساختمان استان تهران را برای ارتقاء کیفی سازه‌های بتنی تشریح نمود.

دکتر رضانیانپور استاد دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی امیرکبیر سخنرانی خود را در خصوص بتن‌های توانمند و انواع آن و لزوم توجه و استفاده از این نوع بتن‌ها در صنعت ساخت و ساز و بخصوص پل‌ها ارائه نمود. وی در بخش دیگری از سخنرانی به مبحث سیمان‌های ژئوپلیمری و گسترش کاربرد آن در آینده نزدیک پرداخت و مزایای استفاده از آن را در صنعت بتن تشریح نمود. استاد دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی امیرکبیر در سخنان خود اشاره نمود که در آینده استفاده از سیمان‌های کلینکری در دنیا محدود خواهد شد و انواع سیمان‌های آمیخته جای آنها را خواهد گرفت.

دیگر هم نمی‌توانند منافع ایران را در برجام از بین ببرند.

آلبرت بغزیان، اقتصاددان در این باره به «ایران» می‌گوید: «شاید در ابتدا کشورها توافق اقتصادی را از جنبه سیاسی مهم می‌دانستند ولی الان نشان داده شده است که مسائل درهم تنیده اقتصادی جهان، روی اولویت‌های سیاسی نیز اثرات جدی دارد. ایران بهترین کشور در منطقه برای ترانزیت کالا است. همچنین امنیت ایران در منطقه پراز آشوب خاورمیانه، چیزی نیست که فعالان اقتصادی جهان بتوانند به سادگی از آن چشم ببوشند. به این اعتبار سخن روحانی درباره اینکه ترامپ نمی‌تواند منافع برجامی ایران را تهدید کند، حتی بیش از آنکه سیاسی باشد، اقتصادی است.»

منافع اقتصادی اروپایی‌ها

به برجام گره خورده است

محمود جام‌ساز، اقتصاددانی دیگر نیز وجوه اقتصادی را در اهمیت برجام از اصلی‌ترین مؤلفه‌ها می‌داند و به روزنامه ایران می‌گوید: «برجام یک برنامه جامع اقدام مشترک است که بین کشورهای مهم اروپایی یعنی کشورهای شورای امنیت به علاوه آلمان و ایران توافق آن صورت گرفته، امضا شده و به عنوان پروتکل بین‌المللی شناخته می‌شود. ترامپ از ابتدای شروع کار تبلیغات انتخاباتی، یک شعار اصلی‌اش این بود که برجام بدترین توافق است. طبیعی است وقتی هم که به قدرت رسید، به دنبال همین کار باشد. اما در اینجا ملاحظاتی اقتصادی وجود دارد که کار را حداقل برای طرف‌های اروپایی پیچیده می‌کند.»

او ادامه می‌دهد: «اروپایی‌ها با توجه به خدمت تاریخی که در اجرای توافقنامه‌ها داشتند، همچنین چین و روسیه که به ما نزدیک هستند، به هیچ وجه نمی‌خواهند زیر بار نقض برجام روند؛ چرا که هر طرفی بخواهد از این توافق عدول کند، اعتبار جهانی‌اش را از دست داده است. این طور نیست که توافقنامه‌های جهانی جنبه تشریفاتی داشته باشد و کشورها بتوانند به راحتی از زیر بار آن خارج شوند. در حال حاضر در صحنه جهانی، کشورها با همین توافق‌ها



«ایران» در گفت‌وگو با کارشناسان از پیامدهای اقتصادی نقض برجام گزارش می‌دهد

منافع برگشت ناپذیر برجام برای ایران و اروپا

داشته باشد و در این مسیر، وفاداری و اعتماد متقابل مهمترین اصلی است که باید به آن پایبند باشیم.» وفاداری و اعتماد متقابل، کلید واژه صحبت‌های او و دیگر فعالان اقتصادی بود؛ کلیدواژه‌ای که نشان می‌دهد منافع اروپایی‌ها نیز به ایران پیوند خورده است و با وجود تهدیدهای امریکا آنها می‌خواهند ارتباط اقتصادی‌شان را با ایران بیشتر و بیشتر کنند. مذاکره‌کنندگان اقتصادی ایران و اروپا، درست در روزهایی روبه‌روی هم بر سر یک میز نشستند که دونالد ترامپ، تازه کار دنیای سیاست، هر روز علم جدیدی علیه برجام بلند می‌کرد. البته که تنها چند ساعت بعد از تهدید او به خروج از برجام در کنفرانس سازمان ملل، خط اعتباری یک میلیارد یورویی با اتریش و ۵۰۰ میلیون یورویی با دانمارک راه افتاده بود. در مقابل تمام این اتفاقات، حسن روحانی، رئیس‌جمهوری ایران گفته است: ۱۰ ترامپ

ریحانه یاسینی: یک هفته پیش فعالان اقتصادی ایران برای مذاکره رو در روی اقتصادی به قلب اروپا رفتند، به زوریخ، شهری که پایتخت مالی سوئیس به حساب می‌آید. آنها در کنفرانس دو روزه‌ای درباره مسائل مختلف اقتصاد ایران و به خصوص مشکلات بانکی گفت‌وگو و برای اصلاح تصویر اقتصاد ایران تلاش کردند. هلگا اشمید، معاون مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا نیز در این نشست حضور داشت. اما در میان صحبت‌های تمام سخنرانان این همایش، فان زایتیر، مدیر سرویس‌های مالی شرکت KPMG نکته‌ای صریح را بیان کرد و از حس مثبت اروپایی‌ها به ایران خبر داد: ما برای مدت زیادی در ایران و در مورد بانک‌های ایرانی گفت‌وگو کرده‌ایم. هنوز تحریم‌های بانکی از جانب امریکا باقی مانده‌اند. به همین دلیل برای همکاران اروپایی ما، کار کردن با ایران ممکن است مشکلاتی



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

قضاوت می‌شوند، آنها قضاوت می‌شوند که قابل اعتماد هستند یا نه، و همین است که بر اقتصاد آنها هم اثر منفی دارد. فعالان اقتصادی نمی‌توانند به کشورهای که یک روز توافقی می‌کنند و روز بعد به بهانه‌های واهی از زیر بار این توافق خارج می‌شوند، اعتماد کنند. آمریکا و کشورهای اروپایی، با هم زدن این توافق، اعتمادپذیری اقتصاد خودشان را زیر سؤال می‌برند.»

آلبرت بغزیان، اقتصاددان نیز منافع اقتصادی اروپایی‌ها را در برجام از مؤلفه‌های اصلی برگشت‌ناپذیری این توافق می‌داند و چنین توضیح می‌دهد: «بعد از انقلاب کمترین معامله یا تجارت را با آمریکا و بیشترین آن را با اروپا و آسیا داشتیم. همچنین بر اثر تحریم‌ها آمریکا، اروپایی‌ها را تهدید کرد که در صورت برقراری رابطه تجاری با ایران، جریمه می‌شوند و آنها هم از ترس؛ قطع رابطه کرده بودند. اما وقتی بحث برجام پیش آمد، این شائبه مطرح شد که روابط ایران و آمریکا بهبود خواهد یافت و آمریکایی‌ها هم می‌توانند به بازار ایران دست پیدا کنند. طبیعی است که اگر چنین اتفاقی می‌افتاد، اروپایی‌ها، روس‌ها و چینی‌ها بازار ایران را از دست می‌دادند. بنابراین خوششان نمی‌آید که پای آمریکا به ایران باز شود.»

او ادامه می‌دهد: «اما بعد از برجام رابطه تجاری ما تغییری پیدا نکرد و اروپایی‌ها به صنعت نفت، خودرو و... راحت ورود کردند. چیزی نصیب آمریکا نشد و اروپایی‌ها هم خوشحال هستند. حالا اگر آمریکا بخواهد برجام را زیر پا بگذارد، باید اروپا را هم سمت خودش بکشانند. برجام یک سوپه از طرف آمریکا ممکن است نقض شود؛ ولی برای اروپا چنین نیست؛ آنها بازار ما را دوست دارند.»

«اهمیت اقتصادی ایران در منطقه خاورمیانه است و بازار بسیار خوبی برای اروپایی‌ها به حساب می‌آید؛ کشوری ثروتمند که با ذخایر نفت و گاز و ذخایر مواد معدنی در دنیا در سطح بالایی قرار دارد. ایران در سطح ژئوپلیتیک موقعیت خاصی در خاورمیانه دارد و بازار بسیار خوبی برای اروپایی‌هاست. بزرگ‌ترین خریداران نفت ایران هم چین و

هندوستان هستند. تمام کشورهایی که به نحوی منافعی در موقعیت اقتصادی ایران دارند، نمی‌خواهند که روابط اقتصادی شان دستخوش تلاطم‌های سیاسی آمریکا شود.» محمود جام‌ساز، چنین نگاهی به اهمیت منطقه‌ای اقتصاد ایران و تأثیر آن بر جهان دارد. آلبرت بغزیان نیز با نگاهی مشابه می‌گوید: «ایران در منطقه، جزو کشورهای است که واردات بالایی دارد، جمعیت چند میلیونی و نیروی کار متخصص و تحصیلکرده دارد. همین طور قضیه صلح‌آمیز بودن فعالیت‌های هسته‌ای ایران هم منطقه را امن می‌کند و از طریق ایران، راهی برای دسترسی به کشورهای دیگر منطقه هم ایجاد می‌شود. وجود امنیت اقتصادی برای شرکت‌هایی که در خاورمیانه فعالیت می‌کنند، هم به نفع این منطقه و هم به

دلار حرف اول را در دنیا می‌زند و کشورها نمی‌توانند با آن قطع رابطه کنند. با این حال سیاست‌های ترامپ غیرمعمول است و مطابق خواست آمریکایی‌ها نیست. همین است که اعتمادپذیری آمریکا را کم می‌کند اما باز هم این کشور یک گول بزرگ اقتصادی است.»

از نظر این اقتصاددان، فراهم کردن زمینه‌های داخلی برای ظرفیت‌های اقتصاد جهانی تنها راهی است که می‌تواند در این شرایط به کار بیاید. او توضیح می‌دهد: «در چنین شرایطی دولت باید سعی کند که خودش را بیشتر به کشورهای اروپایی نزدیک کند. اگر برجام از طرف آمریکا نقض شود، اروپایی‌ها به خاطر تمام منافع اقتصادی که گفته شد و منافع سیاسی، خودشان مدعی هستند و ایران می‌تواند از تعارضات بین اروپا



نفع جهان است. اروپایی‌ها حتماً منافع جدی اقتصادی دارند که پای میز مذاکره نشسته‌اند.»

البته جام‌ساز، ملاحظه‌ای نیز دارد و با تأکید به اهمیت اقتصادی آمریکا می‌گوید: «اما باید توجه داشته باشیم که اگر کار به جایی برسد که قرار شود اتحادیه اروپا بین ایران و آمریکا یکی را انتخاب کند یا حتی چین یکی را انتخاب کند، مسلماً آمریکا را انتخاب می‌کنند. منافع اقتصادی شان با آمریکا بیشتر است. آمریکا تولید ناخالص داخلی ۱۸ هزار میلیاردی دارد و می‌شود گفت حجم آن یک چهارم حجم اقتصاد جهانی است. هنوز

و آمریکا بهترین بهره‌بردار را کند.»

محمود جام‌ساز صحبت‌هایش را چنین به پایان می‌رساند: «در حال حاضر ما بیش از آنکه نگران نقض شدن برجام باشیم، نیازمند فراهم کردن زمینه‌ها برای سرمایه‌گذار خارجی هستیم و بعد از این زمینه‌ها می‌توانیم بگوییم که در جریان تجارت جهانی قرار گرفته‌ایم. جذب سرمایه‌گذاری و حضور در تجارت جهانی هم امکان‌پذیر نیست مگر اینکه از ثبات سیاسی و اقتصادی برخوردار شویم، ریسک‌ها در حداقل قرار بگیرد و شرکت‌های بزرگ با خیال راحت سرمایه‌گذاری کنند.»



آخوندی در هفدهمین همایش
سیاست‌های توسعه مسکن:

مسکن موتور محرک اقتصاد نیست

رشد داشته است. آخوندی اضافه کرد: پس درست است که این شهر پایتخت است و تصورات ذهنی‌ای که داریم این است که رشد جمعیت در تهران همانند دهه ۵۰، ۶۰ و ۷۰ است در حالی که این رشد جمعیت مراحل نهایی خود را طی می‌کند.

آخوندی با اشاره به اینکه آمارهای سال ۹۰ تا ۹۵ بسیار مهم است، چرا که برای هر نوع برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری می‌توان به آن اکتفا کرد، گفت: اساساً وقتی رشد جمعیت کاهش می‌یابد، نشان می‌دهد که جابجایی جمعیت، مسیر خود را طی کرده است، پس تأکید می‌کنم تحول جمعیتی در تهران مراحل نهایی خود را طی کرده است.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه برای برنامه‌ریزی در خصوص مسکن باید به یک اجماع برسیم، گفت: با توجه به نرخ رشد جمعیت، زمانی در یک دوره‌ای یک تولید انبوه مسکن در شهرهای جدید و یا پروژه‌های مثل پروژه اکباتان صورت گرفت، ولی اساساً اگر بخواهیم از اینگونه اقدامات در حال حاضر انجام دهیم، این ساخت و ساز غیرممکن است، چرا که بازاری برای آن نیست.

آخوندی با اشاره به اینکه این تصورات اشتباه باعث شده است تا اعتبارات از بخش مسکن فاصله‌های زیادی ایجاد کند و نتوانیم به اجماع برسیم، اظهار داشت: اصلی‌ترین بحث مسکن، اجماع است. آنچه برای بنده مهم است، داشتن تصویری از وضعیت سکونتگاه‌های ایران است، اما وقتی آمارها و اظهارنظرها انجام می‌شود و گفته می‌شود که روند مهاجرت با شتاب ادامه دارد، ما را به اشتباه می‌اندازد، چرا که فرایند و روند مهاجرت به شدت کند شده است.

وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: در حوزه جمعیت شهری به یک ثبات و یک تعادل جمعیتی نسبی رسیده‌ایم و این همان پیام اصلی است که اگر این را قبول کنیم، تمام ساختار سیاست‌گذاری تغییر می‌کند.

وی ادامه داد: جمعیت ۳ میلیون نفری تهران به یکباره به ۸ میلیون نفر رسید، اما نکته مهم این است که روند تحول جمعیت چگونه است؟ چرا که تهران جاذب‌ترین نقش جمعیت را دارد، به طوری که در اوج شهرفروشی در تهران از سال ۸۹ تا ۹۱، ۸۸۰ هزار پروانه ساختمانی صادر شده است که این بی‌سابقه‌ترین شهرفروشی بوده است، اما از سال ۹۰ تا ۹۵ جمعیت تهران تنها ۴۰۰ هزار نفر

هفدهمین سیاست‌های توسعه مسکن به همت معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی، ۱۸ و ۱۹ مهرماه با حضور مسئولان ارشد دولتی و همچنین بخش خصوصی در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و با تأکید روی ۶ محور برگزار شد. محورهای همایش سیاست‌های توسعه مسکن نیز شامل بافت‌های ناکارآمد شهری، تأمین مالی مسکن، مسکن اقشار کم‌درآمد، سیاست زمین، شهرسازی، اقتصاد شهر، بازار مسکن و اسکان بشر بود.

مسکن دیگر موتور محرک اقتصاد نیست

عباس آخوندی در هفدهمین همایش سیاست‌های توسعه مسکن در ایران با تأکید بر اینکه بنده در پی این نیستم که آمار و ارقام بدهم، بلکه در پی این هستم که در ایران مطالبی طرح شود که برای برنامه‌ریزی سیاست‌های مسکن به اجماع برسیم، گفت: تأکید من این است برای سیاست مسکن و برنامه‌ریزی در خصوص آن، به صورت ملی به یک درک واحد برسیم، باید پذیرفت که در ساختار سکونت شهری، تحولاتی رخ داده است، اما نظر می‌رسد که ما از این موضوع هنوز تصور واحدی در ایران نداریم.



پیام‌آبادگران
مهرماه ۱۳۹۶
شماره ۳۵۹

وی ادامه داد: ایجاد بازار با زور انجام نمی‌شود، پس اگر به صورت اجتماعی ببینیم، باید ببینیم دامنه تقاضا کجاست و مشکلی که در ایران وجود دارد این است که هنوز تصویری که از بخش مسکن در ذهن ما سیاست‌گذارهاست، تصورات دهه ۶۰ و ۷۰ است.

وی ادامه داد: آنچه که اصل بخش مسکن است، مسئله کیفیت است، چرا که در حال حاضر مسئله کیفیت سکونت و زندگی و اختلاف طبقاتی در پایین شهر و بالای شهر وجود دارد و قیمت در بالای شهر و پایین شهر برابر تفاوت دارد.

وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: وقتی اعلام می‌شود که در تهران ۵۰۰ هزار واحد مسکونی خالی از سکنه وجود دارد، مفهوم آن این است که یک اتفاقی رخ داده است و جامعه به دلیل نداشتن یک تصویر درست و بی‌توجه به این اتفاقات، این واحدهای مسکونی شکل گرفته است.

وی خاطرنشان کرد: به عنوان مثال وقتی گفته می‌شود در منطقه یک تهران ۳۵ هزار واحد مسکونی نوساز آماده عرضه بدون مشتری وجود دارد، مفهوم آن از جهت اقتصادی و شهرسازی چیست؟ پس همه این اتفاقات نشان می‌دهد که یک اتفاقاتی رخ داده است که اگر برای مسکن، سیاست‌گذاری می‌کنیم، باید به خوبی بفهمیم که این اتفاقات را چگونه مدیریت کنیم تا دوباره به بی‌راهه نرویم.

آخوندی تصریح کرد: سیاست‌گذاری و علامتگذاری غلط ما را به بیراهه می‌برد، چرا که بیشترین مداخلات دولت در بخش مسکن مربوط به سال ۸۴ تا ۹۲ است، به طوری که در همین دوره ۲ میلیون واحد مسکونی یعنی ۸ درصد موجودی مسکن ساخت و ساز صورت گرفت که در تاریخ ایران بی‌سابقه است.

وی اظهار داشت: مداخله عظیم دولت و بیشترین آمار شهرفروشی مربوط به همین دوره است.

آخوندی تأکید کرد: مگر در همین دوره یعنی از سال ۸۴ تا ۹۲ که اوج ساخت و ساز را داشتیم و باید قیمت مسکن به پایین‌ترین حد خود می‌رسید، قیمت زمین ۸۰۶ برابر یعنی ۷۶۰ درصد رشد داشته است، اما در دوره ۹۲ تا ۹۵ رشد قیمت زمین تنها ۰۲ درصد بود.

وی اظهار داشت: به طور مداوم اعلام می‌شود

که مسکن موتور محرکه اقتصاد است و برای رونق اقتصاد باید مسکن رونق پیدا کند، اما این اشتباه است، چرا که اگر تصور کنید که شما با یک تزریق پول و یک مداخله، مسکن و اقتصاد را راه بیندازید، همان اشتباه دوره ۸۴ تا ۹۲ را خواهد داشت و زندگی مردم مختل و بدتر خواهد شد.

آخوندی با اشاره به اینکه مدام اعلام می‌شود آیا نیاز به ساخت مسکن نیست، گفت: پاسخ من این است اگر می‌خواهیم مسکن احداث کنیم باید ساخت و سازی صورت گیرد که جایگزین مسکن بد شود تا فاصله فقیر و غنی و شمال شهر و جنوب شهر کاهش یابد، پس مهم این است که سیاست بعدی که طراحی می‌شود چگونه باشد.

وی ادامه داد: مطرح کردن بازآفرینی شهری در این راستاست که فردی که در وضعیت بد زندگی می‌کند بتواند تا حدودی به وضعیت

سیاست‌های توسعه مسکن نیز در ادامه این مراسم با تشریح سیاست‌های دولت دوازدهم گفت: عدم دخالت دولت در ساخت و ساز مسکن، گسترش بازار رهن، تأمین مسکن برای زوج‌های جوان و خانه اولی و توجه به بافت‌های فرسوده و حل مسئله حاشیه‌نشینی ۴ حوزه مورد توافق دولت و مجلس است.

وی با نام بردن از مهمترین سیاست‌های اتخاذ شده در دولت دوازدهم ادامه داد: همایش سیاست‌های توسعه مسکن فرصتی است که سیاست‌های بخش‌های مختلف حکومت و دولت را برای مسکن و اهتمام حکومت دولت را در امر مسکن تشریح می‌کند تا این سیاست‌ها در گروه‌های تخصصی شرکت کنندگان در همایش به بحث و نقد گذاشته شود. مظاهریان با تأکید بر این مطلب که سمینار در محیط‌های علمی و پژوهشی برنامه‌ریزی



می‌شود و به اجرا درمی‌آید گفت: در این سمینار ۵۹ نفر از متخصصان حوزه وقت گذاشتند و کمک کردند تا پذیرای نظرات گروه‌های مختلف در این همایش بشویم.

معاون مسکن و ساختمان افزود: بدیهی است که مسکن یکی از نیازهای اساسی بشر است و فراتر از آن از عوامل ثبات بخش زندگی به حساب می‌آید و باید به این نکته توجه کنیم که مسکن در ایران اهمیتش از سایر ملتها بیشتر است. در زبان فارسی کلمات خانه و خانواده وجود دارند که زاده پسوندی به معنای شالوده و زیربناست که این اهمیت مسکن و خانه را در محیط خانوادگی ایران به نمایش می‌گذارد و این رابطه اسمی را ما

بهتری برسد.

آخوندی با اشاره به اینکه با گرفتن جلوی سوداگری و بورس‌بازی زمین توانستیم جلوی رشد نجومی مسکن را بگیریم گفت: رشد سالانه ۲۰۵ درصد قیمت مسکن می‌تواند مناسب باشد و باز هم تأکید می‌کنم که ساختن مسکن در بیابان به ضرر مردم خواهد بود، پس ساختن مسکن در بافت فرسوده بسیار بهتر از ساخت مسکن در بیابان خواهد بود.

تاکید بر عدم دخالت دولت

در بازار ساخت و ساز مسکن

دکتر مظاهریان معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی و دبیر همایش



در زبان‌های دیگر نمی‌بینیم. به همین دلیل مسکن و حل مسئله مسکن در کشور وظیفه ما در دولت را افزایش می‌دهد.

وی تصریح کرد: باید بتوانیم در کنار نیاز اساسی تامین مسکن به موضوع افزایش کیفیت زندگی توجه کنیم.

وی سیاست‌های دولت را در ۳ محور تشریح کرد و گفت: اولین سیاست دولت برای تنظیم بازار مسکن این نکته است که دولت نباید شخصا وارد ساخت و ساز شود دومین سیاستی که دولت دنبال می‌کند گسترش بازار رهن است و ما در دولت معتقدیم باید تمامی تلاش خود را برای افزایش قدرت خرید خانوار انجام دهیم.

مظاهریان با اشاره به اینکه در حال حاضر موجودی مسکن بیش از تعداد خانوار است گفت: آمار سال ۹۵ نشان می‌دهد ۲۴ میلیون خانوار و ۲۷ میلیون خانه داریم اگر این تحول را در یک دوره ۴۰ ساله از اوایل انقلاب تا کنون در نظر بگیریم می‌بینیم که در اوایل انقلاب به ازای هر ۱۰۰ خانه ۱۲۷ خانوار وجود داشت در حالی که این آمار هم‌اکنون برعکس است.

این مقام مسئول ادامه داد: هم‌اکنون یک عدم تعادل بزرگی بین تعداد خانوارها و خانه‌ها دیده می‌شود. به این سبب که تعداد خانه‌ها فزونی گرفتند اما خانواده‌ها توان خرید ندارند زیرا برخی خانه‌ها با هدف سفته بازی و سوداگری ساخته شد که نیاز خانواده‌ها را برای تامین مسکن پاسخ نمی‌دهد.

وی تصریح کرد: یکی از اهداف دولت دوازدهم افزایش قدرت خرید خانوار است تا با قدرتمند کردن آن‌ها تعداد بیشتری صاحب خانه شوند.

مظاهریان خاطر نشان کرد: دولت می‌داند که هیچ‌کسی برای خرید خانه همه پول نقد را ندارد به همین دلیل نظام تامین مالی در قالب تسهیلات شکل گرفته است تا دسترسی خانوارها به خانه افزایش یابد. گسترش بازار رهن در همه شقوق آن و معرفی ابزارهای نوین مالی از اقدامات دولت بود که در این باره موفقیت‌های فراوانی نیز در دولت یازدهم داشتیم.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی سیاست سوم دولت را توجه به زوج‌های جوان و خانه اولی‌ها عنوان کرد و گفت: در سیاست‌گذاری سعی دولت اولویت بخشیدن

به زوج‌های جوان و خانه اولی‌ها بوده و است زیرا این گروه خریدارهای واقعی هستند که هدف آن‌ها مسکن برای مسکن نه مسکن برای انتفاع است.

وی گفت: توجه به بافت‌های فرسوده و حاشیه‌نشینی در شهرها از جمله مباحث مهمی است که دولت تعقیب می‌کند و در حال حاضر اجماع کاملی در این حوزه شکل گرفته است. در حال حاضر دو محور توجه به بافت‌های فرسوده و حل مسئله حاشیه‌نشینی مورد وفاق دولت و مجلس است.

مظاهریان ادامه داد: اینکه برای اجرای سیاست‌های دولت در بخش مسکن نیاز به نهاد توسعه‌ای داریم از جمله مواردی بود که مورد توجه قرار دادیم. اقدامات بانک مسکن در ۴ ساله گذشته برای حرکت به سمت نهاد توسعه‌ای شدن نمونه‌ای از اقدامات دولت برای تامین مسکن است.

جزئیات محورهای ۶ گانه سیاست‌های توسعه مسکن به شرح زیر است:

محور اول - تامین مالی مسکن با هدف بررسی ابزارهای نوین مالی، بررسی نظام مالیاتی و یارانه‌های بخش مسکن که توسط مدیران ارشد بانک مسکن راهبری خواهد شد.
محور دوم - مسکن اقشار کم‌درآمد است

مظاهریان:

اولین سیاست دولت برای تنظیم بازار مسکن این نکته است که دولت نباید شخصا وارد ساخت و ساز شود دومین سیاستی که دولت دنبال می‌کند گسترش بازار رهن است و ما در دولت معتقدیم باید تمامی تلاش خود را برای افزایش قدرت خرید خانوار انجام دهیم.

یکی از اهداف دولت دوازدهم افزایش قدرت خرید خانوار است تا با قدرتمند کردن آن‌ها تعداد بیشتری صاحب خانه شوند.



که به مسکن اجتماعی، مسکن حمایتی و مسکن روستایی می‌پردازد. این بخش توسط مسئولان ارشد بنیاد مسکن انقلاب اسلامی مدیریت خواهد شد.

محور سوم - بافت‌های ناکارآمد شهری و سکونتگاه‌های غیررسمی است. در این محور مسائل توسعه‌گرها و ظرفیت‌بخشی خصوصی در بافت‌های ناکارآمد شهری، بازآفرینی شهری و محله محوری و همچنین مسائل اقتصادی و اجتماعی در بافت‌های نابسامان شهری، مورد بحث و تبادل نظر قرار خواهد گرفت. راهبری این بخش بر عهده مسئولان ارشد شرکت عمران و بهسازی شهری خواهد بود.

محور چهارم - سیاست زمین، شهرسازی و اقتصاد شهری است که در این محور سیاست‌گذاری، تخصیص و بهره‌برداری از منابع زمین، اقتصاد شهر و سیاست‌های شهری در معرض تبادل افکار قرار خواهد گرفت. در این بخش نیز مسئولان ارشد حوزه معاونت معماری و شهرسازی و سازمان ملی زمین و مسکن حضور خواهند یافت و به ارائه نقطه‌نظرات خود در این زمینه می‌پردازند.

محور پنجم - بازار مسکن است که به تحلیل و پیش‌بینی بازار مسکن (خانه‌های خالی، عرضه، تقاضا و نیاز)، شفافیت بازار مسکن (سامانه‌های اطلاعاتی)، مسائل اقتصادی (خرد و کلان) در بازار مسکن و نقش بنگاه‌های معاملات املاک می‌پردازد. در این بخش مسئولان حوزه معاونت مسکن و ساختمان و مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و اقتصاد مسکن حضور دارند.

محور ششم - این محور به مسائل مربوط به اسکان بشر می‌پردازد و استراتژی‌های توسعه اسکان بشر در ایران، راهکارهای اجرای کارآمد سند دستور کار شهری جدید (New Urban Agent) و انطباق آن با شرایط ایران، سیاست ملی شهری و سیاست‌های اسکان و سکونتگاه‌های غیررسمی را مورد بحث و تبادل نظر قرار خواهد داد. این پنل توسط صاحب‌نظران و اساتید دانشگاهی صاحب تجربه اداره می‌شود و نمایندگانی از دفتر اسکان بشر سازمان ملل در ایران نیز در آن حضور خواهند داشت.

در آستانه مطرح شدن بحث‌های مربوط به تدوین بودجه سال ۹۷، جامعه مهندسان مشاور طی نامه‌ای به دکتر نوبخت رئیس سازمان برنامه و بودجه از دغدغه خود درباره موج بیکاری، اخراج از کار، پاره وقت شدن، کاهش حقوق، تأخیر در دریافت حقوق و... سخن گفتند و خواستار توجه به خلاقیت در تعریف پروژه‌های جدید، در راستای حفظ شرکت‌های مهندس مشاور و متخصصان شدند که مشروح این نامه جهت استحضار خوانندگان گرامی ماهنامه درج می‌گردد.



Iran's Member Association
in the International Federation
of Consulting Engineers (FIDIC)



به نام خدا

شماره: ۹۶/۱۶۰-۳۹۱۶
تاریخ: ۱۳۹۶/۰۸/۱۴
پیوست: ندارد

جناب آقای دکتر نوبخت

معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور

با سلام و احترام، در سال جاری که به نام اقتصاد مقاومتی تولید و اشتغال نامگذاری شده، ابرجالش بیکاری در قالب افزایش تدریجی و نگران کننده تعداد بیکاران کشور به ویژه بیکاری نیروی کار متخصص و باسابقه و دارای تحصیلات عالی که در مهندس مشاور سازماندهی شده‌اند از جمله مشکلات نظام اقتصادی و اجتماعی کشور و غلبه بر آن مهم‌ترین دغدغه و راهبرد نظام برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی کشور در سال جاری و سال‌های دیگر اجرای برنامه ششم توسعه کشور است.

اتخاذ سیاست حفظ و تقویت کیفی فرصت‌های شغلی موجود - به ویژه در فعالیت‌های دانش بنیان - در قیاس با سیاست ایجاد فرصت‌های شغلی جدید رویکردی کم‌هزینه‌تر، در دسترس‌تر، اجرایی‌تر و مؤثرتر است.

در سال‌های اخیر موج اخراج از کار و بیکاری، نیمه‌وقت شدن، کاهش حقوق، تأخیر چند ماهه در دریافت حقوق ماهانه، ناهمنی شغلی و تهدید اخراج از کار زندگی حرفه‌ای و خانوادگی کارکنان شرکت‌های مهندسان مشاور را با خطر جدی مواجه کرده است. طبق اطلاعات موجود برای سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵:

- بیش از ۴۷ درصد از کارشناسان و متخصصان شاغل در شرکت‌های مهندسان مشاور کشور از کار بیکار شده‌اند.
- بیش از ۸۶ درصد از شرکت‌های مهندسان مشاور اقدام به تعدیل نیرو (اخراج یا نیمه‌وقت کردن تعدادی از کارشناسان خود) کرده‌اند.
- میانگین تأخیر حقوق و اضافه‌کاری این شرکت‌های دانش بنیان بیش از ۵ ماه است.
- حجم کار واگذار شده به این مهندسان مشاور بیش از ۷۰ درصد کاهش یافته است.

از این رو، با توجه به این که هم اکنون در آستانه بحث تدوین بودجه سال ۹۷ کشور می‌باشد پیشنهاد می‌شود که به موضوع خلاقیت در تعریف پروژه‌های جدید و مطالعه و تهیه پکیج‌های مطالعاتی اولویت داده شود.

با عنایت به این که هزینه مطالعات حدود سه درصد کل اعتبارات هر پروژه می‌باشد و نیاز به فرصت کافی جهت مراحل مختلف مطالعات می‌باشد، به همین رو در مقطع کنونی جهت حفظ شرکت‌های مهندسان مشاور و متخصصین آن‌ها نسبت به اهتمام به امر مطالعه پروژه‌ها و اختصاص بودجه کافی مبادرت شود تا هم متخصصین از نبوغ و استعداد آن‌ها بهره گرفته و هم آمار و ارقام قابل اتکاء جهت برنامه‌ریزان فراهم آید و در فرصتی که منابع مالی مناسب تأمین شد، پروژه‌ها به اجرا گذاشته شود.



با سپاس

رئیس شورای مدیریت
بهروز گتمیری

تهران - ولنجک - خیابان بیست و ششم - میدان البرز - نبش خیابان سلامی - شماره ۲۵ - کدپستی: ۱۹۸۲۷-۳۶۸۱۱ - تلفن: ۰۶۰-۶۲۵۹-۲۲۴۰ - فاکس: ۰۶۰-۶۲۵۸-۲۲۴۰

ISCE Building, Velenjak Ave., 26 th St., No. 25, Tehran 19847-46811 - Tel: (+98 21) 2240 6259 - 60 Fax: (+98 21) 2240 6258

e-mail: info@irsce.org www.irsce.org