

پیام آبادگران

ارگان رسمی سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران
PAYAM-E-ABADGARAN

Syndicate Of Iran Construction Companies Monthly Magazine

مهندس مهدی درودیانی:

شرایط عمومی
پیمان‌نامه‌ها
یک طرفه است

مهندس محمد عطاردیان:

روزگار
سندیکا
پس از انقلاب

سال ۳۳ | آبان‌ماه ۱۳۹۶ | شماره ۳۶۰ دوره جدید | ۱۳۰ | قیمت ۲۰۰۰۰ ریال | No. 360, Aban 1396 (November . 2017) ۳۶۰

زلزله غرب

عبرت‌ها و انتظارات تازه

تخریب متفاوت زلزله بر بناهای
سرپل ذهاب و اسلام آباد غرب

زلزله بودجه ده ساله
کرمانشاه را بلعید





قدردانی

هیأت مدیره محترم سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران

از ابراز لطفی که در ضایعه فوت والده مرحومه اینجانب فرمودید
سپاسگزارم و پیام التیام بخش آن جنابان را ارج می گذارم. از خداوند
متعال سلامتی و توفیقات روزافزون برایتان آرزومندم.

علیرضا ناصر معدلی

تسلیت

جناب آقای دکتر ایرج کلابتونچی

دیر محترم سندیکای شرکت های ساختمانی ایران - مدیر عامل محترم شرکت استراتوس
مصیبت وارده را به شما و خانواده محترم تسلیت عرض نموده، برای آن
مرحومه از درگاه خداوند متعال مغفرت، برای شما و سایر بازماندگان
صبر جمیل خواهانیم

اعضای هیأت مدیره سندیکای شرکت های ساختمانی ایران

• صاحبان آثار:

مهندس مهدی درودیانی - مهندس محمد عطار دیان
دکتر محمود سریع القلم - دکتر محمود جامساز
مهندس محمدرضا حبیب‌زاده

• حرفه‌چینی، امور بازرگانی و اشتراک: فریا پورآقا

• خبرنگار: آرزو نوری

• عکس و صفحه‌آرایی: داود خانی

• مسئول تبلیغات و آگهی: سید مهدی برقی

• لیتوگرافی و چاپ: پیمان نواندیش (۸۸۸۲۸۷۳۴)

• صاحب امتیاز: سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران
• مدیرمسئول: مهندس جواد خوانساری

• شورای سیاست‌گذاری:

مهندس منوچهر ملکبانی فرد (نماینده هیأت مدیره)

مهندس جواد خوانساری (مدیرمسئول)

مهندس بهمن دادمان (رئیس هیأت مدیره)

دکتر ایرج گلابتونچی (دبیر سندیکا)

مهندس محمود مصطفی‌زاده (سردبیر)

• رئیس کمیسیون انتشارات: مهندس علی ورزنده

• سردبیر: مهندس محمود مصطفی‌زاده

• 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

فهرست مطالب

مصائب پروژه‌های غلط در شهرسازی	۴۳	زلزله غرب؛ عبرت‌ها و انتظارات تازه	۱۰
چرا احساس بی‌ثباتی می‌کنیم؟	۴۴	تخریب متفاوت زلزله بر بناهای سرپل ذهاب و اسلام آباد غرب	۱۲
طرح پیشگام؛ سالانه ۵۵ هزار واحد مسکونی را نوسازی می‌کند	۴۶	زلزله بودجه ۱۰ساله کرمانشاه را بلعید	۱۶
اخبار صنعت ساختمان	۵۰	سندیکا در آستانه ۷۰ سالگی	۱۸
مراسم روز جهانی شهرها	۵۲	دیدار با رئیس هیأت مدیره بانک پاسارگاد	۲۲
بگذاریم رود در دشت بدود و ...	۵۵	بانک ماشین‌آلات، تمرکز در مدیریت نگهداری	۲۵
همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری بانک، بورس و بیمه	۵۶	گفتگو با مهندس محمد عطار دیان - روزگار سندیکا پس از انقلاب	۳۰
۱۱ قنات ایرانی در فهرست جهانی	۵۹	گزارش از همایش لجستیک	۳۳
مکاتبات‌سندیکا	۶۰	دود کسری پنهان بودجه به چشم عمران کشور می‌رود	۳۸
		گفتگو با مهندس درودیانی - شرایط عمومی پیمان نامه‌ها یک طرفه است	۴۰

تهران، خیابان طالقانی، بین میدان فلسطین و خیابان ولیعصر، خیابان شهید برادران مظفر (صبا جنوبی)، شماره ۸۶، ک.پ: ۱۴۱۶۹۶۴۶۹۱ | تلفن: ۶۶۴۶۴۲۶۱ - ۶۶۴۰۲۰۳۷ - ۶۶۴۰۲۰۳۷
فکس: ۶۶۴۶۴۰۸۴ | پست الکترونیکی: payamabadgaran@yahoo.com
نشانی الکترونیکی: www.acco.ir



نوشته‌های نویسندگان، لزوماً 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

زلزله غرب؛ عبرتها و انتظارات تازه

سرمقاله



پیام آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

زلزله ۲۲ آبان ماه در استان کرمانشاه ضمن آنکه همه هموطنان را سوگوار و متاثر کرد اما در نگاه تحلیلی می‌توان دو اثر کوتاه مدت و بلندمدت را در آن مشاهده کرد. در وهله اول خانه و کاشانه دهها هزار نفر از ساکنان شهری و روستایی این مناطق ویران شد اما موج برخاسته از پردازش دامنه خسارات و علت یابی آن، بنیان طرح ساخت واحدهای مسکونی ارزان قیمت را دگرگون کرد. این زلزله مانند خیلی از رویدادهای تلخ، هر چند به ساکنان این مناطق خسارات مالی و انسانی فراوانی وارد کرد، اما در بلندمدت می‌تواند منشا ترمیم برخی از کاستی‌ها و اشتباهات گذشته گردد. البته این عارضه نیز مانند موارد مشابه دیگر از کمندهای رقابت‌های سیاسی در امان نماند و در همان ساعات اولیه شاهد بودیم که جدال‌هایی درباره علت تعداد کشته‌ها و ریزش واحدهای مسکونی و خدماتی صورت گرفت. چنانکه بارها از سوی کارشناسان ذکر شده، اصل اولیه و بدیهی مدیریت بحران در بلایایی مانند زلزله بر ایجاد آرامش و ارائه هشدارهای ایمنی و امدادی استوار است، اما متأسفانه، حاشیه‌هایی ساخته شد که منفعتی برای مردم مناطق زلزله زده و سایر نقاط دیگر نداشت.

اکنون با کناررفتن هیجان اولیه و ضرورت پرهیز از نگاه سیاسی، می‌توان و باید به بررسی علمی و کارشناسی این ویرانی‌ها و

خسارات مردم پرداخت و اهداف مشروع، مقبول و آینده‌نگرانه را دنبال کرد. سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران به عنوان نهادی صنفی و تخصصی معتقد است برای بررسی این موضوع از دو مسئله نباید غفلت کرد؛

اول اینکه آنچه رخ داده گرچه مایه تاسف و تائراست اما علم و تجربه بشری در سایر نقاط دیگر دنیا ثابت کرده که هر چند علت لرزش و غرش زمین یک پدیده طبیعی است لیکن علت خسارات و تلفات آن و یا حداقل شدت و وسعت آن محصول مقررات انسانی، تکنولوژی و صنعت است. بنابراین در قدم اول باید از این منظر به تجزیه تحلیل آثار زلزله کرمانشاه پرداخت و به این سوال پاسخ داد که سهم تجارب و عبرت‌های زلزله بم، رودبار، بویین زهرا، طیس و... در کنترل خسارات مالی و جانی کجاست. ناگفته پیداست که این نکته اهمیت ویژه‌ای دارد چرا که گاهی اوقات آسیب‌شناسی وقایع و رویدادها دچار آفتی به نام استخراج یا استنتاج نتیجه مورد نظر مسئولان مربوطه دچار می‌شود. به این معنی که ارزیابی حوادث به سمت نتیجه مورد انتظار یا خوشایند مسئولان، سوگیری دارد. اکنون واقعیت تلخ زلزله کرمانشاه در مقابل دیدگانمان قرار دارد. آنچه رخ داده امکان بازگشت ندارد. اما می‌توان از این زلزله درس‌ها و عبرت‌هایی گرفت که در پیشگیری از تلفات زلزله‌های بعدی اثری مثبت و حداکثری داشته باشد. تلفات و خسارات فراتر از نرم‌های جهانی نشان می‌دهد که

ما در برابر زلزله‌های شدید هنوز آسیب پذیر هستیم و اگر همین وضعیت ادامه داشته باشد، آسیب پذیر خواهیم ماند. برای این اساس معتقدیم مسئولان مربوطه باید با مستندسازی دقیق به تجزیه و تحلیل وسعت تخریب و دلایل آن بپردازند. همین طور ضرورت دارد با ارائه مستندات قوی عملکرد سازندگان به تفکیک مورد بررسی قرار گیرد چرا که بررسی‌های اولیه حاکی از آن است که واحدهای برخی از سازندگان معتبر که به استانداردهای فنی و مسئولیت‌های اجتماعی پایبندی بیشتری داشته‌اند، چه در پروژه مسکن مهر و چه خارج از آن مقاومت منطقی و قابل قبول در مقابل لرزش‌های زمین نشان داده‌اند. البته برخی از پیمانکاران از جمله اکثریت قریب به اتفاق شرکت‌های عضو این سندیکا درخواست و دعوت برای مشارکت در ساخت پروژه‌های مسکن مهر را به دلیل آنکه خارج از اصول نظام فنی اجرایی و پروتکل‌های سازمان مدیریت بود، اساساً نپذیرفتند.

آنچه در این مجال می‌توان گفت این است که ویرانی‌های مربوط به طرح مسکن مهر و حواشی سیاسی آن نباید به اصل مسئله خدشه وارد کند و آن این است که مسکن مهر اگر در تکانه‌های ناگهانی زمین آسیب دید به علت و دلایلی بر می‌گردد که از سوی کارشناسان و جامعه مهندسی مورد شناسایی و هشدار واقع شده بود، اما مسئول و متولی اصلی پروژه که دولت بود، بدان توجه نکرد. سازندگان و ناظران مسکن



مسکن بهتر و مقاوم تری ساخت. از دیدگاه ما به عنوان یک سندیکای تخصصی و صنفی، باید دو گام مهم در این زمینه برداشت. اول آن که رعایت پروتکل‌های نظام فنی و اجرایی در همه سازه‌ها جزئی از حقوق شهروندی تلقی شود و سازمان مدیریت و برنامه ریزی راه هر گونه توجیه برای ساخت سازه‌های خارج از نظام فنی و اجرایی از سوی برخی سازمان‌ها به خصوص شهرداری‌ها و سایر بنیادها را مسدود کند. گام دوم آن است که درباره نقش سازمان نظام مهندسی در حوزه ساختمانی تجدید نظر صورت گیرد. چرا که تجربه نشان می‌دهد نظارت از سوی این سازمان نه تنها مطلوب نبوده بلکه مسئولیت‌آور نیز نبوده است. بنابراین اعتقاد داریم همه مراحل ساخت و نظارت در اختیار شرکت‌های مهندسی مشاور و سازندگان دارای رتبه از سازمان مدیریت و برنامه ریزی باشد و همین‌طور کلیه تولید کنندگان مصالح از جمله بتن و فولاد گواهی مسئولیت در قبال تولیدات خود ارائه کنند. برای رسیدن به آینده بهتر چاره‌ای نیست جز آنکه الزامات آن را بشناسیم و در عمل به آن وفادار باشیم. اگر از این تجربه تلخ چه در طرح مسکن مهر و چه در قالب‌های دیگر که از قضا در همین زلزله آنها نیز دچار آسیب شده‌اند، عبرت‌های تازه نگیریم، از تجربه زلزله غرب کشور هیچ بهره‌ای نبرده‌ایم. جایی که صدها نفر کشته و هزاران نفر مصدوم، دهها هزار نفر بی خانمان شدند و به همین شمار واحدهای مسکونی فرو ریخت.

در این قصور شراکت دارند، اما دولت به عنوان سیاستگذار و تعیین کننده شرایط، سهم بیشتری در آن دارد. همانطور که در حادثه پلاسکو یک کمیته علمی و بی طرف توانست به جمع بندی درباره قصورها و مسئولیت‌های نهادهای مختلف بپردازد در اینجا هم چنین انتظاری وجود دارد تا ضمن بررسی‌های دقیق و مستند، دیدگاه روشنی درباره وضعیت دهها هزار واحد مسکونی مهر و صدها هزار ساکن آن و همین‌طور پروژه‌های مشابه ساخت مسکن را ارائه کند. اگر لازم است واحدهای مسکونی در مناطق خاصی مقاوم سازی شوند این رویکرد در دستور کار قرار گیرد یا اگر لازم است شیوه‌های اجرایی استانداردهای نظارتی بازنگری شود، برای این منظور با کمک نهادها و سازمان‌های تخصصی، طرح‌های کارشناسی تدوین و تنظیم شود. به هر حال باید از این تجربه گامی به سوی آینده بهتر برداشت و با شناسایی و ترمیم نقاط ضعف،

علم و تجربه بشری در سایر نقاط دیگر دنیا ثابت کرده که هر چند علت لرزش و غرش زمین یک پدیده طبیعی است اما علت خسارات و تلفات آن و یا حداقل شدت و وسعت آن محصول مقررات انسانی، تکنولوژی و صنعت است. به عبارت دیگر اگر بشر نمی‌تواند مانع زلزله شود اما می‌توان خسارات و تلفات آن را به حداقل برساند

مهر و غیرمهر به میزان سهل انگاری یا سایر توجیه‌های غیر منطقی در قبال این حجم از خسارات و تلفات مسئولیت حقوقی و قانونی دارند. بنابراین هر چند همه سازندگان باید در برابر عملکرد خود پاسخگو باشند اما علت این حادثه تلخ را صرفاً نباید در عملکرد سازندگان جستجو کرد. مسئله اصلی فوق‌الذکر به سیاست‌های دولت برمی‌گردد. در این معنا مهم نیست که ما از کدامین دوره دولت سخن بگوییم. چرا که از نظر حقوقی دولت‌ها در اقدامات خلف خویش مسئولیت مدنی و حقوقی دارند. بر این اساس ارجاع پیامدهای این زلزله به دولت گذشته مصونیت از پاسخگویی و سلب مسئولیت به همراه ندارد و مشکل اصلی را برطرف نمی‌کند.

دوم اینکه ارزیابی‌های مربوط به علت خسارات و تلفات مالی و انسانی باید هدفمند و آینده نگر باشد. طبیعی است که کارشناسان و عموم مردم انتظار دارند نتیجه این بررسی‌ها باید در بهبود شرایط ساخت و ساز مسکونی موثر واقع شود. راه تحقق این مطالبه مردم آن است که امکان بازنگری در برخی قوانین و مقررات یکسویه و اجباری هموار شود. قوانینی که به دولت اجازه می‌دهد یک پروژه بسیار بزرگ را بدون توجیه‌های فنی، اجتماعی و انسانی، آمایش سرزمینی، فناوری و... با قدرت و فشار پیش ببرد باید مورد بازنگری واقع شود. همین‌طور برای جلوگیری از تکرار این حوادث باید از ساده سازی مطلب و ارجاع به رقابت‌های سیاسی اجتناب و آثار منفی واقعیت‌هایی نظیر قیمت‌تحمیلی پروژه‌های ساختمانی و عمرانی و موارد مشابه را تجزیه و تحلیل کرد. سندیکا معتقد است یکی از دلایل اصلی کاهش مقاومت واحدهای ساختمانی متعلق به مسکن مهر به استراتژی دولت وقت برمی‌گردد که کمیت و تبلیغات سیاسی آن را در اولویت قرار داد نه تامین مسکن کیفی و ایمن برای خانوارهای محروم.

فعالان صنعت ساختمان می‌دانند که پروژه‌های مسکن مهر با سیاست‌های شتاب زده و خارج از نظام فنی و اجرایی کشور ساخته شده‌اند با این وصف می‌توان ادعا کرد گرچه هم دولت و هم سازندگان



تخریب متفاوت زلزله بر بناهای سرپل ذهاب و اسلام آباد غرب

گزارش: مهندس شعبان یوسفیان
عضو هیأت‌مدیره سندیکا شرکتهای ساختمانی ایران



ساختار غیرمهندسی.

دسته سوم: ساختمان‌های مسکن مهر. در شهر سرپل ذهاب اولین ساختمانی که مورد بازدید قرار گرفت، ساختمان بیمارستان شهدای این شهر بود که در دسته‌بندی فوق، جزء دسته اول قرار می‌گیرد.

بررسی‌های میدانی ما نشان می‌داد که حدود ده درصد بناهای واقع در گروه اول در شهر سرپل ذهاب دچار خسارات جدی شده‌اند که متأسفانه بیمارستان فوق یکی از آنها می‌باشد که هم از لحاظ بنایی و هم از نظر سازه‌ای دچار خسارت گردید.

بر اساس اطلاعاتی که به دست آوردیم اسکلت بتنی این بنای یک طبقه که شامل دو یال جداگانه است در سال ۱۳۷۰ به

آوارگی مردم و سکونت آنها در چادرهای نامناسب پلاستیکی در حاشیه پیاده‌روها و بلوار وسط خیابان بود که بسیار تائرانگیز بود.

صرف نظر از مسائل آثار مخرب انسانی و اجتماعی زلزله، به دلیل اهمیت موضوع بررسی دقیق و مستند میزان ویرانی‌های ساختمان‌ها و بناها در زلزله کرمانشاه و با توجه به تاثیر متفاوت زلزله بر میزان تخریب بناها، آنها را می‌توان در سه گروه ذیل دسته‌بندی کرد.

دسته اول: ساختمان‌های عمومی از قبیل اداری و مسکونی که براساس طراحی و اجرای مهندسی بنا شده است.

دسته دوم: ساختمان‌های مسکونی خشت و گلی و یا با اسکلت بنایی و یا دارای

پیرو ماموریت هیأت‌مدیره محترم سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران، اینجانب در تاریخ ششم آذر به اتفاق مهندس قاسم عابدیان (یکی از کارشناسان شرکت عمران آذرستان) عازم مناطق زلزله زده استان کرمانشاه شدم. و بر اساس هماهنگی به عمل آمده به همراه مهندس کاظمی مدیرعامل محترم شرکت نودشه از فرودگاه کرمانشاه عازم شهر سرپل ذهاب شدیم.

در طول مسیر از کرمانشاه تا سرپل ذهاب به فاصله ۱۵۰ کیلومتر به جز شهر اسلام‌آباد غرب که به شرح آن خواهیم پرداخت خسارات قابل توجهی مشاهده نشد.

در شهر سرپل ذهاب اولین مسئله‌ای که جلب توجه می‌کرد چهره زلزله‌زده شهر و



تصویر ۴: ساختمان‌های مسکونی بدون آسیب در مجاورت بیمارستان شهیدا - سرپل ذهاب



تصویر ۳: شکستگی ستون در محل اتصال به تیر در بیمارستان شهیدا - سرپل ذهاب



تصویر ۲: گسیختگی اتصال پی وستون در بیمارستان شهیدا - سرپل ذهاب



تصویر ۱: گسیختگی اتصال ستون و تیر در بیمارستان شهیدا - سرپل ذهاب

دسته دوم: ساختمان‌های تخریب شده در سرپل ذهاب بنایی از نوع خشت و گلی و یا ساختمان‌های با دیوار آجری باربر و یا ساختمان‌هایی با سازه غیرمهندسی بوده است که در محله فقیرنشین به نام منطقه فولادی در مجاورت مسکن مهر ساخته شده بودند که قریب به اتفاق این بناها یا تخریب کامل شده و یا خسارات جدی دیده‌اند که در زمان حضور ما نیروهای امداد با وسایل مکانیکی در حال آواربرداری و انتقال نخاله‌ها به منطقه دیگر بودند. به نظر می‌رسد اکثریت تلفات زلزله در سرپل ذهاب از ساکنان این ساختمان‌ها می‌باشند. (تصویر ۶-)

دسته سوم: ساختمان‌های مسکن مهر می‌باشد که شرایط خاص خود را داشته و نحوه بررسی آن مستقل از دودسته قبلی می‌باشد چرا که می‌توان گفت کلیه ساختمان‌های مسکن مهر سرپل ذهاب دچار آسیب شده، در صورتیکه نود درصد ساختمان‌های مسکونی، تجاری و اداری این شهر بدون آسیب باقیمانده‌اند، لذا می‌توان نتیجه گرفت که شرایط ساخت و ساز مسکن مهر مناسب نبوده و بدون رعایت مشخصات فنی و آیین‌نامه‌های اجرایی ساخته شده‌اند که ذیلاً به آن می‌پردازم.

بعضی از ساختمان‌های مسکن مهر در سرپل ذهاب به طور کامل واژگون گردیده و تمام ساختمان‌های مسکن مهر آسیب جدی

ساختمان‌های شخصی ساز منطقه که دچار خسارت شده‌اند، حاکی از آن است که صرف نظر از اشکالات طراحی که دسترسی به آنها برای اینجانب میسر نبود، عدم رعایت نکات فنی و مهندسی در اجرای بناها کاملاً مشهود می‌باشد و دور از تصور نمی‌باشد که مجریان آنها معماران تجربی باشند چرا که آزمایش تست مقاومت بتن ستون‌ها و تیرهای واژگون شده به روش چکش اشमित در محل، مقاومت ۱۳ تا ۱۵ مگاپاسکال را ثبت نموده است که چنانچه ضریب خطا چکش اشमित را به آن اعمال نماییم مقاومت ۱۱۰ تا ۱۲۰ کیلوگرم بر سانتیمتر مربع را می‌توان نتیجه‌گیری نمود. ضمن اینکه کسری خاموت‌ها در محل‌های تمرکز تنش برشی و یا لاغری مقاطع نیز قابل رویت می‌باشد.

لازم ذکر است آقای دکتر شکرچی زاده رئیس مرکز تحقیقات مسکن نیز به همراه گروهی در حال بررسی وضعیت بیمارستان شهیدای سرپل ذهاب بودند. (تصویر ۵-)



تصویر ۵: تعدادی از ساختمان‌های شخصی ساز در سرپل ذهاب

اتمام رسیده و پس از گذشت چند سال به تازگی یکی از یال‌های آن تکمیل و مورد بهره‌برداری قرار گرفته بود.

با نگاهی اجمالی به خرابی‌های ساختمان مذکور مطابق تصاویر زیر متوجه گسیختگی سازه در محل گره‌های ستون و پی با ستون و تیر شدیم که نتیجه آن فروریختن دیوارها و نازک‌کاری و نیز جابجایی تیر در محل اتصال می‌باشد که می‌تواند نتیجه اشکالات اجرایی کار باشد، چرا که ساختمان‌های مسکونی زیادی در اطراف همین بیمارستان وجود دارند که بسیار معمولی ساخته شده‌اند ولی کاملاً سالم و بدون خسارت باقی مانده‌اند. (تصاویر یک تا ۴)

دیگر ساختمان‌های تخریب شده در سرپل ذهاب که در تقسیم‌بندی فوق جزء این دسته قرار دارند، بناهای شخصی ساز در سطح شهر می‌باشد که تعداد معدودی از آنها دچار خسارات کلی شده‌اند. بررسی‌های میدانی انجام شده روی

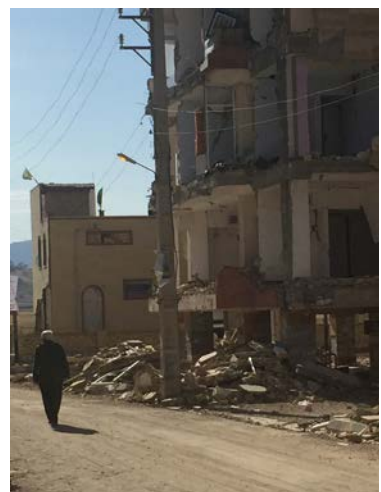
میان قاب‌ها و نگهدارنده‌های غیرسازه‌ای می‌باشد. ضمن اینکه مقاطع سازه‌ای ساختمان‌های مسکن مهر نیز در حداقل طراحی شده است که در شرایطی اگر اجرای کار با اندکی تساهل توأم باشد پایداری بنا به خطر خواهد افتاد. (تصویر-۷)

اسلام آباد غرب

روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۹۶/۹/۷ با هماهنگی آقای مهندس اکبری و مساعدت آقای مهندس بخشی‌پور رئیس انجمن شرکت‌های ساختمانی کرمانشاه برای بازدید از دومین شهر خسارت دیده زلزله کرمانشاه به اسلام‌آباد غرب که در ۶۵ کیلومتری کرمانشاه و حدود ۱۰۰ کیلومتری مرکز زلزله قرار دارد، رفتیم.

خسارت زلزله در این شهر حداقل ممکن بوده و زندگی به صورت عادی جاری است. در این شهر نه از چادرنشینی خبری است نه آواربرداری، تعداد ساختمان‌های خسارت دیده در این شهر از تعداد انگشتان دست کمتر بود.

جای تاسف اینجاست که یکی از چند بلوک ساختمان‌های خسارت دیده در شهر اسلام‌آباد غرب، بیمارستان امام خمینی این شهر می‌باشد که به نظر می‌رسد این بنا اشکالات طراحی و اجرایی را توأم دارد. اشکال اجرایی این بیمارستان مربوط می‌شود به ترک‌های روی ستون بتنی که از فاصله حدود ۱۰ متری قابل رویت است، چرا که به دلیل پلمپ شدن ساختمان توسط مقامات قضایی امکان نزدیک شدن بیش از این میسر نبوده، و اشکال طراحی آن نیز مربوط به اجرای دیوارهای پیرامونی



تصویر ۶: تعدادی از ساختمان‌های منطقه فولادی سرپل ذهاب

دیده‌اند. قابل ذکر است با توجه به آسیب ندیدن غالب بناهای این شهر، می‌توان گفت نیروی تخریبی موثر زلزله آنچنان شدید نبوده است. چنانچه با این فرض ساختمان‌های مسکن مهر را مورد بررسی قرار دهیم متوجه خواهیم شد که بقیه ساختمان‌های مسکن مهر که موقتاً سر پا مانده‌اند در زلزله بعدی به کلی ویران خواهند شد. آسیب‌های جدی در مسکن مهر، غالباً مربوطه به ریزش دیوارها می‌باشد که مشخصاً ناشی از عدم رعایت مقررات ملی و آیین‌نامه‌های اجرایی به خصوص عدم اجرای



تصویر ۷: تعدادی از ساختمان‌های مسکن مهر شهید شیرودی سرپل ذهاب

تصویر-۸: تعدادی از عکس‌های بیمارستان امام خمینی اسلام آباد غرب



ساختمان در خارج از محدوده سازه‌ای بدون اجرای میان قاب‌ها و وادارهای غیرسازه‌ای می‌باشد. این دیوارها به دلیل فاصله حداکثری نسبت به مرکز سختی بنا از جذب انرژی زیاد هنگام زلزله برخوردار بوده و به دلیل ماهیت مصالح دارای مقاومت پایین و قابل تخریب می‌باشد. (تصویر-۸ و ۹)

جمع‌بندی

نتیجه به دست آمده از بررسی‌های زلزله کرمانشاه را می‌توان به شرح زیر خلاصه نمود:

- ۱- تمامی ساختمان‌هایی که خسارات کلی دیده‌اند از نوع اسکلت بتنی بوده است.
- ۲- تمامی دیوارهای فروریخته بدون میان قاب بوده است.
- ۳- تقریباً تمامی ساختمان‌های مسکن مهر دچار آسیب شده‌اند.

جای تاسف است که ساختمان‌های مسکن مهر اسلام آباد غرب که در فاصله ۱۰۰ کیلومتری مرکز زلزله قرار دارد و تعداد ساختمان‌های غیرمسکن مهر خسارت دیده در این شهر از تعداد انگشتان دست کمتر است، بیشترین خسارت را متحمل شده است که دلایل آن در بخش قبل بیان گردید.



تصویر-۱۰: تعدادی از ساختمان‌های مسکن مهر اسلام آباد غرب



تصویر-۹: اسکلت بتنی شخص ساز اسلام آباد غرب



نگاهی به خسارات زمین لرزه به تفکیک بخش های مختلف

زلزله بودجه ۱۰ ساله کرمانشاه را بلعید

حاکمی از آن است که در مجموع خسارت واحدهای مسکونی، تجاری و خدماتی ۲ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است.

آسیب بالا به مشاغل بیکارترین استان کشور

در حالی که کرمانشاه به عنوان رکورددار بیکاری در کشور مطرح است، زلزله در بخش های تولیدی خسارت بسیار سنگینی وارد کرده است. بنا به اعلام سازمان صنعت، معدن و تجارت کرمانشاه زلزله به هفت هزار واحد صنفی و اشتغالزای استان آسیب رسانده است که خسارت وارد شده به این بخش را حداقل یک هزار میلیارد تومان برآورد می کنند. در بخش گردشگری هم خسارت قابل توجه بوده است. بنا به اعلام اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری کرمانشاه، میزان آسیب وارد شده به هتل های قصر شیرین بسیار سنگین بوده و میزان خسارت به این بخش ۷،۵ میلیارد تومان ارزیابی شده است. میزان خسارت به سایر بخش های زیرساختی گردشگری هم ۴ میلیارد تومان برآورد شده و آثار تاریخی ۱،۵ میلیارد تومان خسارت دیده اند. در این زلزله همچنین ۹ اثر تاریخی بین ۱۵ تا ۲۰ درصد

ورقم های در نظر گرفته شده به گفته مدیران بخش های مختلف، ارقام کمینه یا حداقلی است. می توان گفت هزینه سنگینی که زلزله کرمانشاه به ایران تحمیل کرده است، در واقع توسعه یک استان را بیشتر از یک دهه عقب می اندازد. استانی که پیش از این هم به عنوان یک استان مرزی محروم مطرح بوده و بودجه آن در ردیف های انتهایی بودجه های استانی قرار داشته است.

زیان سنگین املاک مسکونی و تجاری

زلزله، ۳۱ هزار خانه مسکونی استان کرمانشاه را اعم از روستایی و شهری ویران کرد. از این میان، آمارهای وزارت راه و شهرسازی و استانداری کرمانشاه حاکی از آن است که حدود ۱۵ هزار مسکن به صورت تقریباً صددرصدی ویران شده و ۱۵ هزار خانه دیگر بین ۲۰ تا ۷۰ درصد خسارت دیده اند. آن گونه که کارشناسان ارزیابی خسارت بنیاد مسکن کرمانشاه می گویند، تخمین میزان دقیق خسارت بسیار دشوار و زمان بر است، زیرا به میزان آسیب دیدگی خانه ها، متراز و... بستگی دارد، اما برآوردهای اولیه

بر اساس اعلام مرکز لرزه نگاری ایران، زلزله ۷،۳ ریشتری در کرمانشاه و در ساعت ۲۱ و ۴۸ دقیقه یکشنبه شب ۲۲ آبان ماه در عمق ۱۱ کیلومتری زمین روی داد. مرکز این زمین لرزه منطقه ازگله استان کرمانشاه بود. آخرین آمار از تلفات زلزله به ۵۲۱ کشته و بیش از ۷۸۱۷ مجروح اشاره دارد. این زلزله علاوه بر آنکه موجب مرگ تعداد زیادی از هموطنانمان شده از منظر خسارات اقتصادی نیز در شمار زلزله های بزرگ ایران قرار می گیرد.

زلزله کرمانشاه بر اساس برآوردهای اولیه بیش از ۵ هزار میلیارد تومان به اقتصاد ایران خسارت وارد کرده است، که این رقم از بودجه ده ساله استان کرمانشاه بیشتر است. بر اساس اعلام استانداری کرمانشاه هفت شهر و بیشتر از ۷۷،۵ درصد از روستاهای کرمانشاه یعنی چیزی حدود یک هزار و ۹۴۰ روستا در زلزله ویران شده اند. بودجه سالانه استان کرمانشاه حدود ۵۰۰ میلیارد تومان است و به این ترتیب، زلزله تقریباً تمام بودجه ۱۱ سال این استان را به یکباره بلعیده است. این موضوع در حالی رخ می دهد که آمارها و برآوردهای اعلام شده از خسارت زلزله، برآورد اولیه است



پیام آبادگران
آبان ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

تخریب شده است که از این میان سه اثر «ابودجان» دالاهو، «مسجد عبدالله بن عمر» و «کاروانسرای قصرشیرین» بیشترین آسیب را دیده‌اند. در بخش کشاورزی میزان خسارت وارد شده ۸۰۰ میلیارد تومان ارزیابی شده است. براساس گزارش اولیه دفتر مدیریت بحران وزارت کشاورزی ۴۰ درصد تأسیسات، ساختمان‌ها، اماکن دامی، انبار علوفه، صنایع تبدیلی و تکمیلی و تأسیسات پرورش ماهی آسیب دیده و ۳۰ درصد جمعیت دامی استان تلف شده است.

بیمارستان‌های نوساز تخریب شد

در زلزله کرمانشاه چهار واحد ستادی بهداشت، ۴۲ مرکز خدمات جامع سلامت و ۲۰۲ خانه بهداشت آسیب دیده است. در بخش درمان هم بیمارستان‌های نوساز سرپل ذهاب، بیمارستان اسلام‌آباد غرب، بیمارستان در حال احداث ثلاث باباجانی و بیمارستان قصرشیرین آسیب جدی دیده‌اند. براساس برآوردی که دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه انجام داده است، بازسازی واحدهای بهداشتی و درمانی ۱۶۰ میلیارد تومان هزینه دارد.

محکم‌ترین مدارس، مدارس ساخت خیران

از ۷۵۸ مدرسه واقع در محدوده زلزله ۸۱ مدرسه به صورت کامل تخریب شده است که از این میان ۵۳ مدرسه در نواحی روستایی واقع شده است؛ به عبارتی حدود ۶۵٫۵ درصد از مدارس تخریب شده در زلزله در مناطق روستایی قرار دارند. در مجموع زلزله حدود ۴۳۰ کلاس درس را تخریب کرده است که برآوردهای اولیه اداره کل نوسازی مدارس کرمانشاه از میزان خسارات وارد شده به این بخش ۱۲۰ میلیارد تومان است. جالب است بدانید بیشتر مدارس تخریب شده در زلزله مدارس دولتی ساز بوده‌اند. کیوان کاشفی، عضو هیأت مدیره اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران می‌گوید که مدارس ساخته شده توسط خیران مدرسه‌ساز با بهترین کیفیت ساخته شده و کمترین آسیب ممکن را داشته‌اند.

کمربل‌ها شکست

در بخش زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خانه‌های سازمانی هم خسارات برآورد شده

توسط اداره کل راه و شهرسازی کرمانشاه ۱۸۰ میلیارد تومان بوده است. بنا به اعلام این منبع ۳۵۰ پل و ابنیه فنی در زلزله کرمانشاه بین ۱۰ تا ۸۰ درصد آسیب دیده است که آسیب در بخش پل‌ها بخش اعظم خسارت در این بخش است و به تنهایی ۱۶۰ میلیارد تومان میزان خسارت به پل‌ها برآورد شده است. به جز این ۶۵۰ کیلومتر راه بین ۱۰ تا ۶۰ درصد آسیب دیده است. ۲۱ راه‌دارخانه بین ۲۵ تا صد درصد آسیب دیده است و منازل سازمانی بین ۲۰ تا ۷۰ درصد خسارت دیده‌اند.

خسارت به شبکه‌های آب، برق و گاز

اداره آب و فاضلاب کرمانشاه، اداره برق و گاز این استان، جزییات خسارات وارده را اعلام کردند. تأسیسات آب و فاضلاب مناطق زلزله‌زده کرمانشاه در برآورد اولیه حدود ۲۳۰ میلیارد تومان خسارت دیده است. بنا به گزارش‌های موجود در این بخش از مجموع هفت سدی که در منطقه زلزله قرار داشته‌اند، هیچ سدی آسیب جدی ندیده است. به تأسیسات قابل رویت مانند تصفیه‌خانه‌ها ۵۰ میلیارد تومان خسارت وارد شده است و تجهیزات غیر قابل رویت مانند خطوط انتقال آب ۱۰۵ میلیارد تومان خسارت دیده‌اند.

به جز این ۲۵ کیلومتر از خطوط انتقال آب استان از مدار بهره‌برداری خارج شده است. در بخش آب روستایی هم ۶۵۲ کیلومتر خط انتقال و شبکه توزیع تخریب شده است، ۸۳ مخزن، ۴۱ ایستگاه پمپاژ و ۱۲ حلقه چاه آسیب دیده است. زیان وارده به تأسیسات برق را بیشتر از ۵۱ میلیارد تومان برآورد کرده‌اند. تنها

در بخش خطوط انتقال برق ۲۰ میلیارد تومان و در شبکه‌های توزیع برق ۲۲ میلیارد تومان خسارت وارد شده است.

در بخش تأسیسات گازرسانی بیشترین آسیب به علمک‌های گاز رسیده است. ۱۶ هزار مشترک گاز در منطقه زلزله‌زده قرار دارند که ۴ هزار مشترک در مناطقی با تخریب بالا زندگی می‌کنند. هزینه راه‌اندازی هر علمک گاز حدود ۲۳۰ هزار تومان است و به این ترتیب تأسیسات گازرسانی حداقل حدود سه میلیارد و ۶۰۰ هزار تومان خسارت دیده است.

زیان مرگ‌ومیر انسانی حداقل ۴۷۴ میلیارد تومان

از خسارت‌های مادی که بگذریم، خسارت جانی به افراد هم بر اقتصاد و تولید ناخالص ملی تأثیر دارد. براساس گزارش سازمان جهانی کار مرگ‌ومیر هر فرد معادل یک میلیارد تومان به اقتصاد هر کشور آسیب می‌زند. گزارش‌های منتشر شده درباره آمار مرگ‌ومیر در زلزله کرمانشاه متناقض است و تعداد آن از آمار رسمی ۵۲۱ تا آمار غیر رسمی بالای هزار نفر متغیر است.

آمارهای غیر رسمی به دفن افراد به‌ویژه روستاییان بدون مجوزهای قانونی اشاره می‌کند و تعداد مرگ‌ومیر را بیشتر از رقم اعلام شده می‌داند. به این ترتیب حداقل خسارت مرگ نیروی انسانی در زلزله کرمانشاه ۴۷۴ میلیارد تومان است. ضمن این‌که خسارت جراحی افراد برای اقتصاد کشور وابسته به میزان آسیب‌شان متفاوت است که برآورد دقیقی در این باره وجود ندارد. / خبر آنلاین





سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران
Iranian Syndicate of
Construction Companies



Since: 1947
۱۳۲۶

هفتادمین سالگرد تاسیس سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران

سندیکا در آستانه ۷۰ سالگی

مروری بر سرگذشت ادوار مختلف هیأت‌مدیره سندیکا



پیام‌آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

ساختمانی بر اساس ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران به «انجمن شرکت‌های ساختمانی» تغییر نام داد و با گام‌هایی محکم‌تر همراه با کاروان توسعه و پیشرفت کشور به پیش رفت. اما مجدداً در سال ۱۳۹۲ نام «سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران» را باز یافت. چشم‌انداز سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران ایفای نقشی مؤثر در حمایت از اعضا و مشارکت در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری برای توسعه پایدار عنوان شده و در مأموریت

که در سال ۱۳۲۶ یعنی ۷۰ سال قبل به طور رسمی ثبت گردید، در طول ۷۰ سال حتی یک روز هم از فعالیت باز نایستاده است. این تشکل مانند هر سازمان صنفی و اجتماعی دیگر فراز و نشیب‌هایی داشته ولی هیچگاه در حمایت از آبادانی و سازندگی کشور کوتاهی نکرده است. اینک در آستانه برگزاری جشن هفتاد سالگی سندیکا، نگاهی داریم به تاریخچه پراز فراز و نشیب آن.

تاریخچه

در بهمن ماه ۱۳۷۲ سندیکای شرکت‌های

تشکلی که امروز به نام سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران شناخته می‌شود با بیش از ۷۰ سال قدمت، کهنسال‌ترین تشکل صنفی کشور است. ثبت رسمی این تشکل با نام سندیکای شرکت‌های ساختمانی که به نوعی تولد اسمی آن بوده است با نامه شماره ۲۷۸۵۱ ثبت کل اسناد و املاک، ۱۱ اسفند ۱۳۲۶ انجام شده و اگر در پی واقعیت تشکیل عملی آن باشیم باید سالیانی به عقب برگردیم، که هنوز قانون کار در ایران وجود نداشت. به هر حال سندیکای شرکت‌های ساختمانی



شده است که هر انقلابی در پی برافکندن نظم پیشین و استوار کردن نظم نوینی است و همین تغییر و تحول می‌تواند زمینه‌ساز این وضعیت باشد. ضمن اینکه شرایط بحرانی در دوران جنگ نیز به این وضع دامن می‌زند.

در سال ۱۳۶۷ جنگ به پایان رسید و آبادانی کشور در اولویت قرار گرفت، با همین رویکرد بود که تعداد زیادی شرکت پیمانکاری به امید کار در فضای جدید به وجود آمد.

۳- دوران سازندگی

دوران سازندگی در ۱۲ مرداد ۱۳۶۸ آغاز شد و پایان فعالیت آن ۱۲ مرداد ۱۳۷۶ بود. اجرای اولین برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی بعد از انقلاب در این دولت انجام گرفت. سیاست باز اقتصادی و وضع قوانین ضد انحصار از جمله اقدامات مؤثر این دوران بود.

در سال ۱۳۶۸ هیات مدیره **دوره پانزدهم سندیکا با ریاست** مهندس شمس‌الدین نهاروندی روی کار بود. در این دوره که تا سال ۱۳۷۳ طول کشید مهندس عطاردیان و مهندس حسن مولوی تبریزی نائب رئیس و مهندس خوانساری دبیر سندیکا بودند و با توجه به گزارشی که در ماهنامه پیام آبادگران از دیدار اعضای هیات مدیره تشکیل‌ها با مهندس زنجانی معاون رئیس جمهوری درج شده، عمده مشکلات پیمانکاران عمرانی در آغاز این دوره طولانی شدن پروژه‌ها در اثر کمبودهای ناشی از جنگ و از دست رفتن منابع در نتیجه آن، جوابگو نبودن نظام فنی و اجرایی موجود، عدم حضور نمایندگان بخش خصوصی در کنار مقامات دولتی، منطبق نبودن شرایط عمومی پیمان با وضعیت کنونی کار و... بوده است.

مهندس خوانساری به عنوان نماینده سندیکا در همین سال و در گفتگو با روزنامه کیهان از شرایط بخش خصوصی و شرکت‌های

دوره انقلاب اسلامی در ایران بود. دورانی که در اثر انقلاب و تبعات اجتناب‌ناپذیر آن، نگاهی منفی نسبت به پیمانکاران کشور در جامعه غالب شد و به بسته شدن در سندیکا منجر شد که با کوشش هیات مدیره موقت که در سال ۱۳۵۷ تشکیل شده بود سندیکا بازگشایی شد. و با مرور زمان فعالیت سازنده شرکت‌های عمرانی به تعدیل نگاه افراد جامعه نسبت به سازندگان کشور انجامید تا پیمانکاران را نه به عنوان ثروتمندان بی‌درد که به عنوان کارآفرینان و سازندگان ببینند.

۲- بعد از انقلاب تا آغاز دوره سازندگی

بعد از انقلاب **هیات مدیره دوازدهم سندیکا (۱۳۵۹-۱۳۶۱)** روی کار آمد که رئیس آن مهندس شمس‌الدین نهاروندی بود و آقایان نظام‌الدین رضوی و مهندس احمد وکیلی نائب رئیس سندیکا بودند. دبیر سندیکا نیز مهندس محمدباقر محمدی بود. در این دوران بود که عراق به ایران حمله کرد و جنگی نابرابر را رقم زد که شرایط کار برای پیمانکاران کشور سخت‌تر کرد. سال‌هایی که به با کمبود منابع و دشواری کار در مناطق جنگی همراه بود.

در دوره سیزدهم (۱۳۶۱-۱۳۶۵) مهندس جواد خوانساری و مهندس محمد عطاردیان به عنوان نائب رئیس سندیکا انتخاب شدند. و تا **دوره چهاردهم (۱۳۶۵-۱۳۶۸)** همین گروه سندیکا را اداره می‌کردند.

در مصاحبه‌ای که ۷ تیرماه ۱۳۶۵ روزنامه ابرار با اعضای هیات مدیره سندیکا انجام داده است این افراد عمده مشکل شرکت‌های پیمانکاری را بلااجرا ماندن یا نیمه‌کاره رها شدن پروژه‌ها به دلیل کمبود بودجه و بیکاری خیل عظیمی از مهندسان ذکر کرده‌اند. در پایان مصاحبه و در پاسخ به این سوال که دلیل پیدایش این وضع چیست پاسخ داده

یا رسالت سندیکای شرکت‌های ساختمانی تاکید شده است: «سندیکای شرکت‌های ساختمانی، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین تشکلهای صنفی کارفرمایی کشور، با اتکا به اعتقاد راسخ صنف به امر آبادانی و سازندگی، ماموریت خود را دفاع از منافع صنفی اعضا، و تعالی جایگاه سندیکا و شرکت‌های عضو در سطح ملی و فراملی با جلب اعتماد و رضایت ذی‌نفعان و توسعه کمی و کیفی اعضا و ارائه خدمات مناسب به آنان می‌داند.»

سندیکا طی این سال‌ها ۲۳ هیات مدیره مختلف داشته است و دورانهای مختلفی را از سر گذرانده که با اولویت قرار دادن شرایط کلان اقتصادی در دوره‌های مختلف، می‌توان از تشکیل دولت‌ها و رویکرد آنها برای تقسیم‌بندی بهره جست.

۱- از بدو پیدایش تا دوره انقلاب

سندیکا توسط شرکت شهاب خسروانی و شرکا، شرکت سهامی آباد، شرکت سهامی بتن لار، شرکت سهامی راهساز، شرکت نسبی شایگان و آقازاده، شرکت مثلث، شرکت سهامی کندوان، شرکت سهامی لئون ملکی، شرکت سهامی پرژام، شرکت سهامی فن، شرکت نسبی ساختمان‌های کشوری، شرکت سهامی ری جنوب، شرکت نسبی اصغر پناهی و شریک، و شرکت اکراکارامیان تاسیس شد.

در اولین دوره هیات مدیره تا دوره پنجم دکتر احمد هومن مدیرعامل و مهندس اصغر پناهی خزانه‌دار بودند. مهندس حسین شقاقی، مهندس احمد ابتهاج و آقای هادی مصدق و ابوالحسن دبیا نیز عضو هیات مدیره بودند. **از سال ۱۳۴۳ تا ۱۳۴۵ دوره ششم هیات مدیره** با ریاست مهندس عبدالمجید اعلم و دبیری مهندس کاظم جفرودی بر سر کار آمدند. مهندس حاجی اصغرزاده اردوبادی و مهندس علی معین نیز نائب رئیس بودند. **دوره هفتم (۱۳۴۵-۱۳۴۹)**، **هشتم (۱۳۴۷-۱۳۴۹)**، **نهم (۱۳۴۹-۱۳۵۲)** و **دهم هیات مدیره سندیکا (۱۳۵۲-۱۳۵۵)** نیز با همین ترکیب مدیریتی به کار خود ادامه داد.

در دوره یازدهم (۱۳۵۵-۱۳۵۸) نیز رئیس هیات مدیره و دبیر سندیکا همان افراد دوره‌های قبل بودند. این دوره مصادف با

آن گلایه کرد. وی از خلع ید گسترده بیش از ۷۰۰ شرکت عمرانی که در اثر شرایط محاصره اقتصادی و کمبودهای ناشی از جنگ نتوانسته بودند پروژه‌ها را به پیش ببرند خبر داده و اظهار امیدواری کرده بود برای تغییر این شرایط تدبیری اندیشیده شود. حتی در برنامه و خط مشی آینده مربوط به تیرماه سال ۱۳۶۸ تدابیری برای رفع مشکلات پیمانکاری کشور پیشنهاد شده بود. در این برنامه به کمیسیونهای موجود در سندیکا و وظایف آنها هم اشاره شده بود که شامل کمیسیون آمار و اطلاعات، فنی و نظارت، امور حقوقی و مالیاتی و قوانین، حل اختلاف و روابط عمومی، بازسازی و رفاه و تعاون، تبلیغات و نشریات، بانکها اقتصادی و مالی، عضویت، کامپیوتر و خدمات، امور بین‌المللی و کمیسیون پیگیری بود.

به هر حال در پاسخ به گلایه‌ها و شرح ارائه شده توسط مدیران سندیکا و دیگر تشکل‌ها از شرایط شرکت‌های عضو، در ۱۲ دی ماه ۱۳۶۸ آقای رفسنجانی در دیدار با هیات مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران، هیات مدیره سندیکای شرکت‌های ساختمانی و تاسیساتی و جامعه مهندسان مشاور از آنها خواست بیشترین کوشش و ظرفیت خود را برای بازسازی کشور به کار گیرند. در این دوران توجه واقعی به این سندیکا و شرکت‌های آن به عنوان ظرفیت اصلی سازندگی شد.

در دوره شانزدهم هیأت مدیره (۱۳۷۳-۱۳۷۶)

نیز مهندس بهاء‌الدین ادب به عنوان رئیس و مهندس خوانساری به عنوان دبیر، سکان اداره سندیکا را در دست داشتند. نیز تنها نائب رئیس هیات مدیره مهندس سعیدهورآذر بود.

۴- دوره اصلاحات

۱۲ مرداد ۱۳۷۶ تا ۱۲ مرداد ۱۳۸۴ را دوران اصلاحات می‌دانند. این دوره مصادف با تشکیل هیات مدیره‌های دوره هفدهم و هجدهم سندیکا بود. **هیأت مدیره دوره هفدهم سندیکا (۱۳۷۶-۱۳۷۹)** با ریاست مهندس بهاء‌الدین ادب و نائب رئیسی مهندس عطاردیان تشکیل شد. مهندس منوچهر ملکپانی فرد نیز دبیر سندیکا بود.



جلسات سندیکا با حضور مقامات دولتی - دکتر دانش جعفری



حضور دکتر مهدی قالیبافیان به همراه مهندس علی اکبر معین فر



حضور مهندس حاجی اصغرزاده در یکی از مجامع عمومی





هیأت مدیره دوره هجدهم

سندیکا (۱۳۷۹-۱۳۸۳) با ریاست مهندس بهاءالدین ادب و نائب رئیسی مهندس منوچهر ملکپانی فرد تشکیل شد و مهندس محمد عطاردیان نیز دبیر سندیکا بود.

در مهرماه سال ۱۳۸۲ سندیکا همایش ۵۶ سال سازندگی را برگزار کرد تا نگاهی به کارنامه خود بیاندازد و تازه نفس تراز قبل فعالیت خود را ادامه دهد.

در دوران اصلاحات انجمن‌ها و تشکل‌ها جایگاه معتبرتری یافتند و فضا برای فعالیت‌های صنفی و مدنی باز شد. دولت نیز تعامل بیشتر با بخش خصوصی را در دستور کار خود قرار داد. چنانچه در ۶ شهریور ۱۳۸۲ شورای هماهنگی تشکل‌های صنفی و مهندسی کشور با حضور تمام تشکل‌های صنعت احداث تشکیل شد و در شهریور ماه سال ۱۳۸۳ نیز تفاهم‌نامه تعامل بین شورای هماهنگی تشکل‌های مهندسی صنفی حرفه‌ای کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی امضا شد که مسئولان و پیشکسوتان سندیکا در شکل‌گیری آن تأثیر به‌سزایی داشتند.

۵- دوران ریاست جمهوری آقای احمدی نژاد

ریاست جمهوری محمود احمدی نژاد در ۱۲ مرداد ۱۳۸۴ آغاز شد. او در پی انتخابات ریاست جمهوری ایران، طی سالهای ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲ برای بار دوم به ریاست جمهوری رسید. در آغاز این دوران، **هیأت مدیره دوره نوزدهم سندیکا (۱۳۸۳-۱۳۸۶)** روی کار بود. ریاست آن برعهده مهندس ادب و نائب رئیسی آن را مهندس فرامرز مفتخر بر عهده داشت. دبیر سندیکا نیز مهندس خوانساری بود.

از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۹ نیز دوره بیستم

هیأت مدیره سندیکا با ریاست مهندس ملکپانی فرد و نائب رئیسی مهندس علی آزاد روی کار آمد و مهندس محمد عطاردیان به عنوان دبیر سندیکا فعالیت کرد.

از سال ۱۳۸۹ تا سال ۱۳۹۲ نیز دوره

بیست و یکم هیأت مدیره سندیکا اداره امور این تشکل قدیمی را بر عهده داشت. مهندس ملکپانی فرد رئیس، مهندس جواد خوانساری نائب رئیس و مهندس محمد عطاردیان به عنوان دبیر سندیکا فعالیت می‌کردند.

به عنوان رئیس هیأت مدیره، مهندس بیژن سعیدآبادی به عنوان نائب رئیس هیأت مدیره، دکتر ایرج گلابتونچی به عنوان دبیر، مهندس سالارعلیاری به عنوان خزانه دار و مهندس علی ورزنده به عنوان منشی انتخاب شدند و اعضای هیأت مدیره شامل آقایان مهندس منوچهر ملکپانی فرد، مهندس جواد خوانساری، مهندس محمد عطاردیان، مهندس محمود مصطفی زاده، دکتر علیرضا مقدس زاده، مهندس عباس وفایی، مهندس عبدالمجید سجادی نائینی، مهندس توحید زورچنگ، مهندس مجید شیخ بهائی و مهندس شعبان یوسفیان هستند.

در سال‌های اخیر سندیکا فعالیت‌های خود را از طریق کمیسیون‌های هشتگانه خود یعنی کمیسیون فنی، قوانین و مقررات، حقوقی، عضویت، انتشارات، تحقیق و توسعه، اقتصاد و ماشین‌آلات دنبال می‌کند و سعی در تعامل بیشتر با نهادهای دولتی برای آماده‌سازی بستری مناسب جهت فعالیت شرکت‌های خود دارد، شرکت‌هایی که مدت‌های مدید با رکود، تورم و... دست به گریبان بودند. در این راستا سندیکا مباحثی مانند برطرف کردن ایراد اوراقی که دولت برای تسویه بدهی خود ارائه می‌دهد و ترسیم شکل ورود این بخش به عنوان سرمایه‌گذار به پروژه‌ها را -در پی درخواست دولت- دنبال می‌کند.

روند رو به رشد مشکلات پیمانکاران را در دوره دولت نهم و دهم می‌توان بیش از سایر دوره‌ها دید به طوری که در سال‌های پایانی این دوره فضای یاس و ناامیدی بر صنعت احداث حاکم شده بود. ناگفته پیداست که سندیکا در طی تمام این سال‌ها دست از کوشش خود برای بهبود وضعیت حرفه‌ای اعضای خود برنداشت. سال‌هایی که با اتفاقاتی مانند فساد و ناکارآمدی اداری، جرائم اقتصادی، بیکاری، تورم، معوقات بانکی، رشد نقدینگی، قدرت گرفتن شرکت‌های خصولتی، هدفمندی یارانه‌ها و اوج گرفتن تحریم‌ها همراه بود. دولت‌های نهم و دهم علیرغم درآمد بالای نفتی هر روز بیش از روز قبل به پیمانکاران، بانک‌ها، شهرداری‌ها و سازمان‌های بیمه دولتی بدهکار شد.

۶- دوران دولت تدبیر و امید

از سال ۱۳۹۲ دولت تدبیر و امید با حمایت بخش خصوصی روی کار آمد. در همین سال **دوره بیست و دوم هیأت مدیره سندیکا (۱۳۹۲-۱۳۹۵)** فعالیت خود را آغاز کردند. در این دوره که ریاست آن را مهندس ملکپانی فرد بر عهده داشتند، مهندس جواد خوانساری به عنوان نائب رئیس و مهندس بهمن دادمان به عنوان دبیر سندیکا انتخاب شدند.

در انتخابات دوره بیست و سوم هیأت مدیره سندیکا (۱۳۹۵-۱۳۹۸) مهندس بهمن دادمان



دکتر قاسمی رئیس هیات مدیره بانک پاسارگاد در دیدار با جمعی از اعضای هیات مدیره سندیکا پیشنهاد داد

سرمایه گذاری در پروژه‌های بزرگ با تشکیل کنسرسیوم

بانک پاسارگاد آماده همکاری با شرکت‌های پیمانکاری در پروژه‌های بزرگ است



پیام آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

دکتر مجید قاسمی مدیرعامل بانک پاسارگاد نیز عنوان کرد: بی‌شک توسعه کشور ما به پشتوانه شرکت‌های بخش خصوصی مقدور است. وی با اشاره به سابقه فعالیت خود در بخش هواپیمایی کشور و وزارت نیرو عنوان کرد: با توجه به اینکه برخی کارها در دوره‌ای توجیه اقتصادی ندارد اما بعداً توجیه اقتصادی می‌یابد، در وزارت نیرو به عنوان قائم مقام وزیر به آقای زنگنه گفتم مطالعه کنیم و بینیم ساخت داخل را چقدر می‌توانیم ارتقا بخشیم و اگر محصولی را در درون کشور تولید کنیم چقدر صرفه جویی می‌کنیم، علاوه بر این به نظر ما چیزی ساخت داخل بود که بتوان آن را مدیریت کرد که فراب و مینا بر این اساس ساخته شد.

وی افزود: در مورد سد کارون ۳ در سال ۱۳۶۹ هم که بلافاصله به مناقصه رفت و کنسرسیومی از شرکت‌های خارجی (برزیلی

می‌گیرد. مهندس بیژن سعیدآبادی نائب رئیس هیات مدیره سندیکا در ابتدای این دیدار عنوان کرد: بعد از مشکلات مربوط به تامین مالی توسط دولت، ما در سندیکای شرکت‌های ساختمانی سعی می‌کنیم راه‌هایی پیدا کنیم که تلویحا برای اعضای ما استقلال ایجاد شود، بدون اتکا به منابع دولتی بتوانند پروژه اجرا کنند. دنبال راه‌حلی هستیم که پیمانکاران مسئولیت بیشتری را در قبال پروژه بپذیرند و بعد از پدیدآوری یا توجیه پذیر کردن آن، در پی سرمایه‌گذار و بهره‌برداری از آن باشند. به نظر ما با این روش بخش خصوصی فعال خواهد شد. سوال ما از شما که جزو پیشکسوتان حرفه ما هستید این است که آیا بانک می‌تواند ما را در این مسیر همراهی کند.

در ادامه تلاش‌های سندیکا برای جبران ضعف دولت در تامین پروژه‌های عمرانی، جمعی از اعضای هیات مدیره سندیکا در نیمه شهریورماه به دیدار دکتر مجید قاسمی مدیرعامل بانک پاسارگاد رفتند تا از طریق هم‌اندیشی مدیران مالی و بانکی متخصص و پرسابقه راه‌حل‌های موجود برای حمایت از پیمانکاران و فعالان عمرانی را به بحث و گفت و گو بگذارند. مجید قاسمی از دانش‌آموختگان رشته اقتصاد و مدیرعامل بانک پاسارگاد است.

وی چهارمین رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۶۵ تا ۱۳۶۸ بوده است. پیش‌تر نیز مدیریت عاملی بانک ملی را تجربه کرده و اکنون معاون پژوهش‌های اقتصادی مرکز تحقیقات مجمع تشخیص مصلحت نظام می‌باشد. گزارش ذیل محورهای مهم بحث و بررسی در این نشست را دربر

و سوئدی) برنده شدند، که قرار بود برای ۳ هزار مگاوات ساخته شود. کنسرسیوم با یک میلیارد و ۶۸۰ میلیون دلار برنده مناقصه شدند و فاینانس این کار برای ما ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار درآمد. من به آقای زنگنه گفتم باید به جای فاینانس برویم سراغ ساخت داخلی که ایشان گفت با این کار ۲۰ سال ساخت سد طول می کشد، نهایتاً قرار شد من شرکت های ساختمانی را در این باره دعوت کنم، که دعوت انجام شد و درباره اهمیت ساخت داخلی صحبت کردم و یکی از همکاران شما پرسید چگونه حرف های شما را که در دولت چپ مهندس موسوی حضور داشتید باور کنیم که عنوان کردم اقتصاد جای بحث درباره مباحث چپ و راستی نیست و کلمه اقتصاد از کلمه قصد به معنای میانه روی آمده است. در هر حال با فرض چپ بودن من هم اولویت قرار دادن شرکت های داخلی فکر مترقی است. در نتیجه در دوران ما ۷۶ سد در حال ساخت ایجاد شد و نمونه آن سد رجایی بود که زیباترین سد دنیا است و رکوردهای زیادی را در صنعت ساختمان شکست. به هر حال من بسیار مایلیم با شما ارتباط نزدیکی داشته باشیم.

وی افزود: با آقای زنگنه جلسه ای درباره پروژه های نفت داشتیم و دنبال منابع حامی برای این پروژه ها بودند که در این جلسه بانک هایی هم حاضر بودند. من یادداشتی به آقای زنگنه دادم و نکته ای را یادآوری کردم که چرا مانند دوران وزارت نیرو به ظرفیت شرکت های داخلی فکر نمی کنید که می توانند در طول اجرا، بخشی از هزینه ها را تامین یا از بانک ها درخواست تامین مالی نمایند. درخواست من از شما پیمانکاران نیز این است که در مورد این پروژه ها وارد میدان شوید و ریسک را بشکنید. البته می دانم این کار سخت است و ممکن است سرعت تصمیم گیری و روند عملکرد شما با سرعت پاسخگویی و روند عملکرد برخی بانک ها متفاوت باشد. اگر شما بتوانید راجع به پروژه های بزرگ با هم کنسرسیومی تعریف کنید، بسیار خوب خواهد بود. چنانچه ما در حال ساخت دو واحد پتروشیمی هستیم و خودمان هم

سرمایه گذار هستیم.

وی افزود: یکی از مشکلات بانک ها این است که نمی توانند نظارت کنند و تسهیلات می دهند ولی در برخی موارد نابجا هزینه می شود که به ضرر خود پیمانکاران هم هست و هزینه پروژه سنگین می شود. در برخی کشورها مانند آلمان، بانک که فاینانس را برعهده دارد با دو عضو و ۲ درصد سهم در پروژه شرکت دارد تا بتواند نظارت کند و کار به درستی اجرا شود.

مهندس بیژن سعیدآبادی با توجه به سخنان دکتر قاسمی تصریح کرد: متأسفانه طرف حساب ما دولت است که به تعهدات خود عمل نکرده است و با این اتفاق چرخه فعالیت را معیوب کرده است. همیشه دولت پروژه ای داده و ما کار کرده ایم اما رویه عوض شده است و باید چاره ای اندیشید و دنبال راه دیگری بود. به لحاظ منافع ملی ما به عنوان سندیکا وظیفه داریم این راه را برویم که ظرفیت شرکت های ما از بین نرود. دکتر قاسمی عنوان کرد: شما برای تامین مالی یک فاینانس مستقیم لازم دارید که صورت وضعیت ها را به یک جایی برسانید.



یکی از مشکلات بانک ها این است که نمی توانند نظارت کنند و تسهیلات می دهند ولی در برخی موارد نابجا هزینه می شود که به ضرر خود پیمانکاران هم هست و هزینه پروژه سنگین می شود. در برخی کشورها مانند آلمان، بانک که فاینانس را برعهده دارد با دو عضو و ۲ درصد سهم در پروژه شرکت دارد تا بتواند نظارت کند و کار به درستی اجرا شود.

اما این پروژه ها فرق دارد. در پروژه های مورد بحث ما یک سال درآمد هزینه ها را جبران می کند. در پروژه های PC سهیم شدن در درآمد هم مدنظر است که قبلاً این پروژه ها Production Sharing بودند.

در ادامه این گفتگو مهندس علی ورزنده عضو هیات مدیره سندیکا سوال کرد همکاری ما به عنوان مجموعه ای از شرکت های توانمند و شما به عنوان سرمایه گذار چگونه می تواند باشد؟ که دکتر قاسمی پاسخ دادند: اگر ما لیستی از توانمندی شما را داشته باشیم یا می توانیم به همکاران خود توصیه کنیم از توانمندی شرکت های شما استفاده کنند، یا اینکه می توانید ما را کار کنید. یک سری پروژه ها هستند که می توانید بروید دنبال آن و اگر به شکل EPCF بود لازم نیست احتیاط کنید و بیابید نزد ما تا بسته F را با همکاری هم تعریف کنیم. یک سری پروژه ها هم هستند که وارد شده و ضمانت نامه داده اید و در حال حاضر کار می کنید که اگر به مشکل برمی خوردید که می توانیم برای تامین سرمایه در گردش به صورت موقت به شما کمک بکنیم. اگر خود شما هم به عنوان سرمایه گذار در یک پروژه وارد شدید و پروژه Feasible بود ما به شما کمک می کنیم و سعی می کنیم خودمان را در بسته سرمایه گذاری شما تعریف کنیم. البته اینها کلیات است و باید پروژه به پروژه تعریف شود.

وی افزود: اگر ببینیم پروژه به نوعی است که نیاز ارزی دارید سعی می کنیم برنامه جذب سپرده های ارزی تشکیل دهیم. در BOT هم شما سرمایه گذارید و بعد از ساخت خارج می شوید که در این مورد هم ما می توانیم به شما کمک کنیم و همه این موارد باید تعریف شوند. اگر شما هم موافق هستید و پیشنهادات دیگری هم دارید این بحث ها را جلسه دیگری ادامه دهیم.

مهندس مسعودی عضو دیگر هیات مدیره بایان اینکه ظاهر شما مکان سنجی (Feasibility) پروژه را چک می کنید که نشان می دهد پروژه های مورد نظر شما بزرگ هستند،



مراجعه فعال و جدی نداشته‌اید؟

مهندس سعیدآبادی نیز عنوان کرد: متأسفانه ما نسبت به تحولات بازار کسب و کار تاخیر داریم چرا که به سیستم قدیمی عادت کرده‌ایم که باید تجدید نظر کنیم.

در پاسخ به مهندس سعیدآبادی **دکتر قاسمی** عنوان کرد: بین بد و بدتر هم می‌توان به سراغ بانکی که دردسر کمتری دارد، رفت. بانک پاسارگاد یک بانک تجاری نیست بلکه نگاه توسعه‌گرا دارد. کشور ما پراز استعداد است و باید از آن استفاده کرد.

دکتر قاسمی هم عنوان کرد: ما سعی می‌کنیم تا جایی که امکان دارد شرایط را گونه‌ای پیش ببریم که شما فکر نکنید از طرف ما تحت فشار هستید. به نظر من هیچ مسئله‌ای نیست که در مهندسی مالی برای آن نتوان راهی یافت و اگر نتوانیم موضوعی را صددرصد حل کنیم درصد بزرگی از آن را می‌توانیم حل کنیم.

در پایان این دیدار **آقای کامران اختیار عضو هیات مدیره بانک پاسارگاد** نیز که در حوزه اعتبارات و تأمین فعالیت دارد، عنوان کرد: یکی از مزیت‌های بانک ما نسبت به سایر بانک‌ها، سرمایه انسانی آن است که همه ضابطه‌مند هستند. از نظر تکریم مشتریان نیز این بانک جایگاه بالایی دارد. سرعت عمل این بانک می‌تواند برای شرکت‌های عضو سندیکا جذاب باشد. ضمن اینکه ما ظرفیت بالایی داریم و در تمام بخش‌ها می‌توانیم وارد شویم.

و ما در آینده سطح بیشتری از مشکلات را خواهیم داشت.

وی با بیان اینکه در آمریکا و ژاپن همه بانک‌ها بنگاه‌داری می‌کنند گفت: اینکه بانک‌ها بنگاه‌داری نکنند حرفی نادرستی است. در ژاپن سیستم "کی روتسو" وجود دارد و هر بانکی داخل یک هولدینگ تعریف شده است،

مهندس مسعودی با بیان اینکه ضمانت‌نامه‌ها ما را متأثر می‌کند و حاشیه سود ما هم در پروژه‌ها با وجود اوراق کم شده، پرسید: آیا امکان دارد ۵ درصد سپرده نقدی و نصف کارمزد بگیرید که پیمانکاران ترغیب شوند، در پاسخ به این سوال کامران اختیار عضو هیات مدیره بانک پاسارگاد با اشاره به انعطاف‌پذیری بانک عنوان کرد اگر شما مشتری خوبی باشید بانک به شما کمک خواهد کرد.

در بخش دیگری از این جلسه دکتر قاسمی عنوان کرد یکی از نکات تعجب‌آور برای من این بوده که علیرغم اینکه ما در را به روی همه باز گذاشته‌ایم چرا شما تاکنون به بانک پاسارگاد

پرسید این پروژه‌ها در چه طیفی قرار می‌گیرد؟ که آقای کامران اختیار عضو هیات مدیره بانک پاسارگاد پاسخ داد: شما فهرستی از صورت‌های مالی خود را به ما بدهید تا برآوردی از ظرفیت شما داشته باشیم. بعد پروژه‌های خود را معرفی کنید تا براساس آن تعریف کنیم.

دکتر قاسمی نیز گفت: نمی‌توان درباره بزرگی پروژه‌ها نظر داد ممکن است به لحاظ زیست محیطی پروژه‌ای تعریف شود و برای ما مهم باشد و نمی‌توانیم به آن نه بگوییم. دکتر قاسمی افزود: اما ترجیح اصولی ما این است که پروژه‌ها زیر ۱۲۰ میلیون دلار نباشد و ما قابلیت کنترل و بازرسی داشته باشیم.

مهندس عطاردیان عضو پیشکسوت هیات مدیره نیز درباره اوراق پرسید که دکتر قاسمی توصیه کرد پیمانکاران از طریق اوراق مشارکت خود را فاینانس نکنند. وی گفت: دولت‌ها برای ما محترم هستند ولی در شرایط فعلی نمی‌توان اوراق مشارکت را به عنوان تضمین قبول کرد مخصوصاً به خاطر تجربیات تلخی که همه درباره آن داریم. این یکی از بحث‌های جدی است، اگر شما پروژه‌ای را به عنوان سرمایه‌گذار بگیرید ما می‌توانیم برای شما فاینانس کنیم یا اوراق مشارکت صادر کنیم که پروژه باید Feasible باشد اما در آن مورد هم اوراق ممکن است مشکل‌زا باشد مگر اینکه قابلیت نقد شدن اوراق بالا باشد. ترجیح ما این است که از منابع ارزان دیگر برای شما تأمین منابع کنیم. درباره اوراق متأسفانه دولت در دور ناصحیحی از این بابت افتاده

مهندس قاسمی:

اگر ببینیم پروژه به نوعی است که نیاز ارزی دارید سعی می‌کنیم برنامه جذب سپرده‌های ارزی تشکیل دهیم. در BOT هم شما سرمایه‌گذارید و بعد از ساخت خارج می‌شوید که در این مورد هم ما می‌توانیم به شما کمک کنیم و همه این موارد باید تعریف شوند





بانک ماشین آلات، تمرکز در مدیریت نگهداری

از ناوگان ماشین آلات شرکت و ارائه ساعت ماشین به پروژه‌ها

مهندس محمدرضا حبیبزاده

بوده است نه دلخواه. لذا نمی‌توانیم شرایط را آن‌طور که باید باشد مهیا کنیم بنابراین به سرعت به یک دور باطل خواهیم غلطید، نارسایی‌هایی بوجود می‌آوریم که به معطل ماندن منابع می‌انجامد و معطل ماندن منابع هم قیمت تمام شده را افزایش می‌دهد که اگر این نارسائی‌ها در حوزه‌ی ماشین‌آلات یک پروژه راه‌سازی بوجود آید، زیان سنگینی به پروژه وارد خواهد آمد.

در شرایطی که شرکت‌ها برای بقای خود، در صورت شانس حضور، با قیمت‌هایی که خود قادر به دفاع از آن نیستند به مناقصات می‌روند، برای اینکه پروژه‌ها با حداقل انحراف از برنامه به سرانجام برسند راهی و چاره‌ای نیست جز آنکه به نحوه عمل امروز که اغلب حاصل از میراث دوران به اصطلاح رونق گذشته است که هر روشی جواب می‌داد، تردید کنیم و برای بهینه نمودن تمام ساز و کارها متعهدانه کمره‌مت ببندیم و طرحی نو دراندازیم. طرحی که در آن نه تنها برگرفته از دانش روز و تجربیات گذشته، به «کار درست را درست انجام دادن» بها داده شود بلکه از اقتصادی بودن فعالیتها در کل و اجزاء مجموعه هم همواره اطمینان حاصل نماییم.

نارسایی‌های ناشی از عدم بررسی‌های لازم و به تبع آن تأمین، تجهیز و بسترسازی نادرست، بکارگیری افراد ناآزموده و ناکارآمد، فراهم نمودن تجهیزات و ابزار کار متناسب با کار، بی‌توجهی به ضرورت انجام فعالیت‌های نگهداری بر اساس روش‌های مدون و مصوب، نپرداختن به ضعف‌های مشهود در دستیابی به مصالح و لوازم و قطعات مصرفی و یدکی در زمان نیاز و با کیفیت خوب و بهره‌نگرفتن از ساز و کارهای ثبت، گردش و تجزیه و تحلیل کارشناسانه اطلاعات به منظور بهبود مستمر، بها ندادن به استفاده از کتب فنی، مشاوران فنی و خبرگان و تجربیات و درس‌های گذشته، و از همه مهمتر فقدان ساز و کارهای کنترل مدیریتی و اقدامات اصلاحی که حداقل در حوزه‌ی ماشین‌آلات منبعث از ناآگاهی نسبت به ماهیت ماشین‌آلات است باعث خواهد شد ماشین‌ها بکار گرفته شود که:

- کارایی لازم را نداشته باشد.
- تناسبی با کار مورد نظر نداشته باشد.
- شرایط کارش به درستی مهیا نشده باشد.
- اپراتور و سرویسکار و تعمیرکار مناسبی

روی موضوعی کار کنند و ارزشی افزوده ایجاد نمایند، درآمدی ایجاد نمایند که هزینه‌ها را جبران کرده ضمناً از هزینه‌ها بیشتر باشد. اگر پروژه‌ها به دفتر برآورد و آنالیز بها مجهز باشند باید هر فعالیتی را آنالیز کرده و هزینه آن را مشخص نمایند و آن را با درآمد ناشی از همان فعالیت مقایسه نمایند. اگر مشخص شد که درآمد حاصل، از هزینه به میزان مورد نظر بیشتر است، مسخره خواهد بود اگر اجازه دهیم که معطلی‌هایی در کار ایجاد گردد تا درآمد کاهش یافته و دو قیمت با هم برابر شوند، اما اگر درآمد کمتر از هزینه بود نه تنها هیچ معطلی نباید رخ دهد که باید حداقل منابع پراندامان تری را بکار بگیریم. بنابراین در هر دو حالت پذیرفتن معطلی ناشی از خرابی ماشین در حین کار قابل قبول نیست چون هزینه را افزایش می‌دهد که در این صورت یا زیان بیشتر می‌شود و یا سود کاهش پیدامی‌کند.

پس در استفاده از منابع تا جایی مجاز به پذیرش منابع دردسرساز هستیم که در مقایسه، هزینه با درآمد حاصل سر به سر شود. با شرایطی که ماشین‌آلات در اغلب پروژه‌ها دارند رسیدن به این امر بسیار سخت است چرا که قیمت برنده در مناقصه عددی رقابتی

تأمین، توزیع و بهره‌برداری بهینه، نگهداری صحیح و اصولی، تعویضات و تعمیرات به موقع و بکارگیری دانش برگرفته از گردش اطلاعات، بررسی‌ها و تجزیه و تحلیل‌های کارشناسی، تعاملات و چالش‌های حوزه ماشین‌آلات، که تضمین کننده بهبود مستمر در زمینه استفاده از منبع ماشین‌آلاتی در پروژه‌هاست، می‌طلبد که مدیریتی متمرکز و یکپارچه در تمام طول عمر شرکت‌ها بر ناوگان ماشین‌آلاتی آنها اعمال شود.

مدیران پروژه برای انجام طبق برنامه پروژه تحت مسئولیت خود چه می‌خواهند؟ می‌خواهند که منابع مورد نیازشان بدون ایجاد هیچ دردسری انتظارات آنها را برآورده نماید. آنها ماشینی بی‌دردسر می‌خواهند، کار آنها تعمیر و نگهداری ماشین نیست، به همین دلیل به این عرصه وارد نمی‌شوند، ماهیت ماشین را نمی‌شناسند و به نقاط ضعف سیستم‌هایی هم که برای مدیریت ماشین‌آلات‌شان برقرار می‌کنند نمی‌پردازند. آنها انتظار دارند که کارها طبق برنامه اجرا شده و به سرانجام برسند، پس منابع مورد نیاز برای انجام کار نباید کار را معطل نمایند. آنها وظیفه دارند که منابع بدون عیب و نقص را بکار گیرند.

نداشته باشد.

● ابزار و تجهیزات مناسبی برای رفع اشکالاتش تدارک نشده باشد.

● کتب فنی برای رجوع و رعایت دستورالعملها در دسترس قرار نگرفته باشد.

● نظم و روش مشخصی برای انجام به موقع فعالیت‌های نگهداری و تعمیر پیشگیرانه در خصوص آن تدوین نگردیده باشد.

● تجهیزات و نیروی انسانی مورد نیاز برای اقدامات پیشگیرانه برای آن وجود نداشته باشد.

● روغن، فیلتر، لوازم و قطعات مصرفی و یدکی و سوخت مناسب در زمان نیازش فراهم نشود.

همچنین باعث می‌شود که:

● شرایط خوبی برای استفاده از تجربیات

● چگونگی تأمین و واگذاری ماشین به پروژه‌ها.

● کوتاه بودن زمان اجرای یک پروژه نسبت به عمر ماشین‌آلات.

● ابزار بودن ماشین و عدم وجود حس مالکانه بر ماشین‌آلات در پروژه.

● تنگناهای مالی و احتمال وجود مشکلات نقدینگی و عدم توجه به اهمیت بودجه‌بندی برای هزینه‌ها در پروژه.

● استقلال نسبی پروژه و بیشتر بودن وزن اختیارات مدیر پروژه نسبت به الزامات سازمان مرکزی.

● میل به کاهش هزینه‌ها بدون توجه به تأثیر آن بر درآمد.

● درست عمل نکردن واحد برنامه‌ریزی و کنترل در پروژه.

● وجود موانع برای بکارگیری افراد باتجربه و دانش مربوطه.

● کم توجهی به نظرات کارشناسان و مشاوران فنی و خبره‌ی حوزه ماشین‌آلات.

● اعمال قدرت مدیران اجرایی بر بخش‌های تخصصی.

● نادیده گرفتن قانونمندی‌های ناشی از عکس‌العمل ماشین‌آلات در چارچوب رفتار مدیریتی اعمال شده.

● جدی نبودن آموزش مستمر در پروژه‌ها.

● ناراضی‌تی و تأثیر آن در عملکرد و رفتار مستخدمین نسبت به ابزار، تجهیزات و ماشین‌آلات..

● دستیابی آسان به ماشین‌آلات اضافی.

● مستهلک بودن ماشین‌آلات اختصاص داده شده به پروژه و خریدهای نامناسب در طول پروژه بدون کارشناسی.

● عدم توجه به ضرورت بکارگیری متخصصین ماشین‌آلاتی در واحدهای ذیربط مثل انبار و تدارکات.

● بی توجهی به بسترسازی برای اقدامات پیشگیرانه.

● انتظار غیرواقعی از مسئولین ماشین‌آلاتی.

● تلقی ضعیف بودن واحد نگهداری و تغییرات بی درپی در مدیریت آن.

● تصمیم‌گیری در حوزه ماشین‌آلات توسط مدیران غیرماشین‌آلاتی.

همانطور که ملاحظه می‌شود پارامترهای متعددی وجود دارد که کنترل و مهار کردن هر یک از آنها برای مدیران پروژه کار ساده‌ای

برشمرده شده که به توقفات پی در پی ماشین‌آلات در پروژه می‌انجامد به افزایش زمان عملیات و هدر رفتن سایر منابع و نهایتاً به طولانی تر شدن زمان پروژه منجر خواهد شد. به راحتی می‌توان گفت بی توجهی به ایجاد این شرایط نه تنها ده‌ها برابر هزینه جاری ماشین‌آلات به پروژه زیان وارد می‌کند بلکه سرمایه ماشین‌آلاتی شرکت هم دچار استهلاک زودرس شده و عمر بهره‌برداری از آن به شدت کوتاه خواهد شد.

به ندرت پیش آمده است که در پروژه‌ای به دلیل آگاهی مدیر پروژه از ماشین و عدم وجود مشکلات مالی به خصوص نقدینگی شرایط نسبتاً قابل قبول در تمام طول پروژه فراهم شده باشد. چنانچه این موارد نادر را استثنا



کنیم قاعده همان است که قریب به اتفاق پروژه‌ها متأثر از چنین نارسایی‌هایی هستند. ضعف و شدت این نارسایی‌ها اما به مواردی بر می‌گردد که عمدتاً متأثر از شرایط، عادات، رفتارها و دیدگاه‌های مدیران ارشد تصمیم‌گیر و تأثیرگذار در حوزه‌ی ماشین‌آلات شرکت و پروژه است، این موارد را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

● روش‌های واگذاری اجرای پروژه‌ها به مدیران پروژه.

● سلیقه‌ای بودن اجرای پروژه‌ها توسط مدیران پروژه.

● چگونگی تأثیر سیستم مرکزی بر پروژه‌ها.

● جابجایی مدیران پروژه در طول یک پروژه.

مکتوب و نامکتوب دیگران ایجاد نشده باشد. ● ساز و کاری هم برای شناخت ضعف‌ها و رفع آنها و اصلاح سیستم شکل نگرفته باشد. پر پیدا است که هر ترکیبی از این نارسایی‌ها سبب بالا رفتن هزینه عملیات (ضمن افزایش هزینه‌ی نگهداری و تعمیر ماشین‌آلات) خواهد شد حال آنکه باید پیگیر بهینه نمودن هزینه‌ها می‌بودیم.

گفته می‌شود که برای ایجاد شرایطی که این نارسایی‌ها بروز نکند باید هزینه زیادی صرف شود، به عبارتی هزینه‌های جاری ماشین‌آلات است که به پروژه‌ها لطمه می‌زند. در صورتی که کاهش راندمان عملیات ناشی از نارسایی‌های



نیست. بخصوص اینکه بعضاً نیز قادر به تأثیرگذاری بر آن نیستند چون در محدوده اختیارات آنان قرار نمی‌گیرد.

در برآورد اولیه (قیمت محاسبه شده تحت تأثیر ضرائب مربوطه که به برنده شدن ما انجامیده) قیمت ساعت ماشین را با توجه به راندمان مکانیکی چه گذاشتیم، باید همان را به ماشین اختصاص دهیم و به بهینه کردن سایر موارد بپردازیم که در آنالیز بهای واحد فعالیت دخیل بوده‌اند. بخش ماشینش را واگذار کنیم به یک واحد تخصصی که خروجی ماشینش برای ما همان باشد که در برآورد گذاشتیم و برنده شدیم. ریسک‌های ماشین را به واحد تخصصی ماشین منتقل کنیم؛ ریسک‌هایی که به معطل ماندن این منبع و بالا بردن قیمت تمام شده می‌انجامد.

واضح است که تنها راه؛ گرفتن ماشین - ساعت از ارگانی است که می‌تواند ریسک‌ها را مدیریت نماید. چه ارگانی می‌تواند این ریسک‌ها را مدیریت کند؟ واحدی که این ریسک‌ها را می‌شناسد، تخصصی‌تر کار می‌کند و نارسایی‌های برشمرده شده و بسترسازهای تشدید کننده آنها را به مرور زمان رفع کرده باشد. نیاز نباشد که هر چرخه را دوباره و از نو اختراع کند، دانش محور باشد و فقط دغدغه ماشین داشته باشد و فکر و ذکرش ارائه ماشین آماده بکار و قابل اطمینان به پروژه باشد. در چگونگی انجام فعالیتها و کاربری ماشین نقش داشته باشد. بهترین اپراتور را روی ماشین گذاشته باشد، بهترین سوخت را مصرف نماید و روغن و فیلتر و قطعات یدکی مناسب مصرف کند و افراد آزموده‌ای برای نگهداری و تعمیر ماشین داشته باشد.

این ارگان باید مسئول تأمین ماشین‌آلات پروژه‌ها و نگهداری و بهره‌برداری درست از آنها باشد، بطوری که فعالیت‌ها حداقل در زمینه‌ی استفاده از منبع ماشین‌آلاتی معطل نمانند. بهترین گزینه‌ای که تاکنون از این ارگان سراغ داریم واحدی با مدیریتی متمرکز بر کل ماشین‌آلات است. این واحد تخصصی باید مسئول باشد که کلیه ماشین‌آلات مورد نیاز پروژه‌ها را تأمین و مورد بهره‌برداری قرار دهد. عمرش با اتمام هر پروژه تمام نمی‌شود. فرصت دارد که به بهترین‌ها دست یابد. تجربه کند و از تجربیاتش بهره بگیرد. این مجموعه این امکان را دارد تا به تحقیق و توسعه در

حوزه ماشین‌آلات بپردازد و از دستاوردهایش استفاده نماید. این واحد می‌تواند منابع مورد نیازش را بهتر مدیریت نماید و پرت کارش را به حداقل برساند. به عبارتی واحدی است که بستر بهینه نمودن هزینه‌ها را در خود پرورده است.

رابطه مالی این واحد تخصصی اما نباید با پروژه‌ها مستقیم باشد بلکه باید در چارچوب یک کار کارشناسی شده میزان خدمات ارائه شده به پروژه‌ها را صورت وضعیت نموده و به سیستم مرکزی ارائه نماید و از طریق سیستم مرکزی تأمین مالی گردد. اگر چه منبع آن همان درآمد پروژه‌هاست که توسط سیستم مرکزی مدیریت و اختصاص داده می‌شود.

روش‌های کارشناسی شده تشویقی هم در این واحد تخصصی می‌تواند با توجه به تأثیر مثبتش در پروژه‌ها مطرح باشد.

این واحد باید درونی و تا حدودی مستقل باشد تا نتیجه عملکردش قابل بررسی گردد. روابط این واحد با پروژه نباید بر اساس اجاره ماشین در چارچوب روابط بازار باشد چرا که اگر از بازار ماشین را اجاره کنیم باید ماهانه ۲۵۰ الی ۳۰۰ ساعت اجاره پرداخت کنیم. حال آنکه ممکن است کارگاه شرایط پر کردن ۲۵۰ تا ۳۰۰ ساعت کار را برای این ماشین نداشته باشد. به عبارتی اگر ماشین کمتر کار کند پروژه ناچار است برای زمان‌هایی که ماشین کار نکرده و ارزشی نیفزوده هم پرداخت کند که معقول نیست و پروژه دچار مشکل می‌گردد. (به همین دلیل شرکت‌ها حدود ۷۰ الی ۸۰ درصد ماشین مورد نیاز را مالک هستند و فقط ۱۵ الی ۳۰ درصد ماشین‌آلات مورد نیاز را اجاره می‌کنند.) ممکن است گفته شود که در این صورت واحد تخصصی زیان خواهد دید که در جواب باید گفت حتی اگر این واحد زیان ببیند، زیانش در مقایسه با زمانی که پروژه و به تبع آن شرکت از ناتوانی انجام پروژه خواهد دید که اعتبار شرکت زیر سؤال می‌رود و بازار را از دست می‌دهد، بسیار بسیار کم‌تر است.

مزایای ایجاد یک واحد متمرکز تخصصی و نیمه مستقل در حوزه ماشین‌آلات بسیار زیاد است شاید بتوان مهم‌ترین آنها را به شرح زیر خلاصه نمود:

● دغدغه حوزه ماشین‌آلات از دوش مدیران پروژه‌ها برداشته می‌شود و آنها را آزاد می‌کند که به سایر موارد حوزه مدیریتی خود با دقت و

حوصله بیشتری بپردازند.

● به دلیل طول عمر این واحد که نسبتاً زیاد است، با استفاده از دانش و تجربه‌ی ارزشمند بدست آمده، می‌تواند هوشیارتر عمل نماید. به عبارتی معطلی‌های ناشی از نارسایی‌های پیش‌گفته را نخواهد داشت.

● ناوگان ماشین‌آلاتی شرکت متناسب با فعالیت‌ها خواهد شد.

● با توجه به یکپارچگی مدیریتی، توزیع ماشین در پروژه‌ها به نحو بهتری صورت خواهد گرفت و پرت حضور ماشین در پروژه‌ها به حداقل خواهد رسید.

● در زمینه تدارکات می‌توان به مصالح و لوازم و قطعات مصرفی و یدکی با کیفیت بهتر و قیمت مناسب‌تر دست یافت.

● به مرور زمان نیروی انسانی کارآموده‌تر و مجرب‌تری که پرورده خود واحد است کارها را انجام خواهد داد.

● تجهیزات و امکانات مناسب‌تری بکارگرفته خواهد شد.

● امکانات ایجاد شرایط پیاپی‌سازی ساز و کارهای نگهداری پیشگیرانه فراهم خواهد شد.

● آموزش، نهادینه شده و تحقیق و توسعه امکانپذیر خواهد شد.

● از ایجاد مراکز متعدد تصمیم‌گیری در حوزه ماشین‌آلات که بعضاً به دلیل دیدگاه‌های متضاد موجب طولانی شدن فرآیند تصمیم‌گیری می‌شود جلوگیری می‌گردد.

● به دلیل یکپارچگی مدیریتی و تمرکز اطلاعات امکان ایجاد بانک‌های متعدد اطلاعاتی و انتقال تجربیات که در همه اجزای واحد در سیستم‌های مرکزی و پروژه‌ای قابل دسترسی باشد فراهم شده و کل واحد دانش محورتر عمل خواهد کرد.

بدیهی است در صورت وجود چنین واحدی خطاها و دوباره‌کاری‌ها حذف خواهد شد. پرت‌ها به حداقل خواهد رسید، راندمان‌ها افزایش خواهد یافت، از امکانات بهتری بهره گرفته خواهد شد و تجربیات به سرعت در درون واحد به گردش درخواهد آمد و در نهایت بستر بروز آنچه که به توقف ماشین‌آلات در حین کار می‌انجامد آگاهانه برچیده خواهد شد. بنابراین نه تنها ماشین در پروژه‌ها عامل معطل ماندن فعالیتها و بالا رفتن قیمت تمام شده نخواهد شد که با فرصتی که عوامل اجرایی بدلیل حذف این دغدغه خواهند یافت به سایر





موارد پروژه بهتر توجه نموده، امید به حذف انحراف از برنامه و یا حداقل کاهش چشمگیر آن واقعیتی قابل دسترس خواهد شد.

اهم ویژگی‌های این ارگان تخصصی و نیمه مستقل عبارت است از:

- ۱- محل سازمانی این واحد در ستاد مرکزی شرکت است
- ۲- کارگاهی در مرکز (تعمیرگاه مرکزی) که مجهز به محوطه‌ای متناسب با تعداد ماشین‌آلات، محل‌های بارگیری و باراندازی ماشین، تعمیرگاه و انبار و دفتر فنی باشد خواهد داشت.
- ۳- دفتر فنی این واحد در مرکز دارای کارشناسان خبره و متخصصینی که به صورت دوره‌ای و یا بر حسب نیاز برای ممیزی به کارگاهها اعزام می‌شوند خواهد بود.
- ۴- انبار مرکزی این واحد باید پتانسیل تامین کلیه لوازم، مصالح و قطعات مصرفی و یدکی واحدهای زیر مجموعه در پروژه‌ها را دارا باشد.
- ۵- خرید ملزومات مصرفی مانند روغن و فیلتر به صورت متمرکز زیر نظر این واحد انجام گرفته و در پروژه‌ها توزیع می‌گردد.
- ۶- تعمیرگاه این واحد در مرکز باید نیروهای متخصص، ابزار و تجهیزات و فضای لازم برای تعمیرات اساسی و اورهال نمودن ماشین‌آلات را داشته باشد.
- ۷- امکانات و تجهیزات مورد نیاز برای آنالیز روغن که از ضروریات نگهداری پیشگیرانه است می‌تواند در این کارگاه متمرکز شود.
- ۸- این واحد مرکزی باید مجهز به تیم‌های تخصصی برای اعزام به واحدهای زیر مجموعه در پروژه‌ها به منظور انجام تعمیرات اساسی ماشین‌آلات باشد.
- ۹- تجهیز واحدهای زیر مجموعه در پروژه‌ها از هر نظر توسط این سازمان صورت می‌گیرد.
- ۱۰- تامین سوخت، تجهیز ایستگاه‌های ذخیره و سیستم‌های سوخت رسانی در پروژه‌ها باید به تایید این سازمان برسد.
- ۱۱- اجازه استفاده از امکانات محلی همچون نیروی انسانی و تامین‌کنندگان و خدمات‌دهندگان در حوزه ماشین‌آلات توسط این واحد به واحدهای زیر مجموعه داده می‌شود
- ۱۲- سازوکارهای ثبت و گردش اطلاعات، انتخاب ابزار و تجهیزات و امکانات ارتباطی حوزه ماشین‌آلات در پروژه‌ها توسط این سازمان مشخص و پیاده‌سازی می‌شود.

۱۳- این واحد در هر پروژه امکاناتی شامل نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و شرایطی را ایجاد خواهد کرد که در همراهی و هماهنگی با واحد مرکزی قادر باشد کلیه ماشین‌آلات مورد نیاز کارگاه اعم از سبک، نیمه سنگین و سنگین را تامین نموده، مورد بهره‌برداری قرار داده و نگهداری و تعمیر نماید بطوری که کارگاه بتواند طبق برنامه تنظیمی ارائه شده به این واحد ساعت ماشین مورد نیاز خود را در شرایط آماده بکار و قابل اطمینان داشته باشد. مسئولیت تاخیر فعالیت‌های پروژه به دلیل عدم آماده بودن ساعت ماشین طبق برنامه ارائه شده بر عهده این واحد است.

۱۴- پروژه‌ها نه تنها می‌توانند تجهیزات ثابت تولیدی مورد نیاز را از این سازمان با شرایطی که در مورد ماشین‌آلات مطرح شد بخواهند که امکان گرفتن نتیجه کار از این دستگاه‌ها را که بهره‌برداری توسط همین واحد صورت گیرد را هم خواهند داشت. که در این حالت سازمان باید خود را برای این منظور تجهیز نماید.

۱۵- این واحد نباید هیچگونه رابطه مالی با پروژه داشته باشد چرا که به دلیل افت و خیزهای مالی پروژه‌ها، لنگ خواهد شد و نخواهد توانست به وظایف خود عمل کند

۱۶- تامین مالی این سازمان باید توسط ستاد مرکزی و در ارتباط با خدمات ارائه شده به پروژه‌ها باشد. ارزیابی خدمات ارائه شده اما نیازمند کاری کارشناسی است ناشی از ساعت ماشین ارائه شده و روان شدن کار پروژه به دلیل حذف نارسایی‌های تأثیرگذار بر بالا رفتن هزینه‌های فعالیت‌های ماشین‌بر.

یکی از آفت‌هایی که تأثیری بشدت مخرب بر حوزه‌ی ماشین‌آلات یک پروژه و یا یک شرکت دارد مسئله نقدینگی است. نباید فراموش کرد که ماشین‌آدم نیست که نبود پول را بنوعی تحمل کند، ماشین باید سوخت تمیز داشته باشد تا درست کار کند و مکانیزم‌های سوخت رسانی آن بدلیل کثیفی و آلوده بودن سوخت خراب نشود. ماشین روغن و فیلتر و قطعات مصرفی مناسب لازم دارد که باید در زمان مطرح شده در برنامه نگهداری پیشگیرانه تعویض شوند.

لوازم و قطعات و یا مکانیزم‌هایی از ماشین بدلیل استهلاک تدریجی ممکن است به آستانه خرابی برسند، باید طبق برنامه نگهداری پیشگیرانه و با هماهنگی‌های لازم

قبل از توقف ماشین به آنها پرداخت. ماشین نیازمند افرادی است همچون راننده، سرویسکار و مکانیک که باید دغدغه‌های مربوط به مشکلات ناشی از عدم پرداخت به موقع حقوق را نداشته باشند. یعنی بتوانند عاری از هر فکر و خیالی بر کاری که انجام می‌دهند تمرکز کنند.

برای همه اینها پول لازم است. نبود پول و نداشتن نقدینگی لازم باعث خواهد شد که همین واحد تخصصی و متمرکز و نیمه مستقل هم نتواند به درستی کار نماید. به همین دلیل به این واحد باید بودجه‌ای متناسب با مخارجش اختصاص داده شود و توجه داشته باشیم که روند تزریق پول به این واحد خدشه‌دار نشود. این واحد از نظر نقدینگی به هیچ عنوان نباید برای انجام وظایف پروژه‌ای خود وابسته به پروژه باشد چرا که در آن صورت به دلیل نارسایی‌های معمول پروژه مسئولیتش لوٹ خواهد شد.

این واحد باید آنگونه از طرف ستاد مرکزی حمایت شود که نارضایتی در پروژه‌ها که ناشی از عدم ارائه ساعت ماشین آماده به کار و قابل اطمینان باشد، بوجود نیاید.

در صورتیکه به این مهم دست نیاید باید توسط ستاد مرکزی و کارشناسان خبره مورد بررسی قرار گرفته و رفع علت شود. سیستم مرکزی از این نظر باید همواره این واحد را زیر ذره بین مدیران با صلاحیت قرار دهد.

همانطور که قبلاً گفته شد این واحد می‌تواند با مشوق‌هایی که متأثر از موفقیت پروژه باشند نیز تشویق گردد.

چنانچه لازم باشد باید سیستم مرکزی به این واحد به منظور پایدار بودن سوبسیدی منطقی و کارشناسی شده بپردازد و اجازه ندهد که پروژه به دلیل فقدان این واحد حیاتی با زبانی که می‌تواند ده‌ها برابر سوبسید احتمالی پرداخت شده باشد، روبرو گردد.

کادر مدیریتی این واحد تخصصی با اختیاری که به مرور و به موازات موفقیت پروژه‌ها کسب می‌نمایند خواهد توانست به تدریج بر سیاست‌گذاری‌های کلان شرکت در حوزه ماشین‌آلات با توجه به سه پارامتر پراهمیت زیر تأثیر گذاشته و آیت‌های بستر ساز نارسایی‌ها را تا حذف کامل آنها بمرور کاهش دهد:

۱- سه شخصیت بودن ماشین در شرکت‌ها (سرمایه از دیدگاه سهامداران - دارایی از دیدگاه

شرکت و ابزار کار از دیدگاه مدیران پروژه.

۲- کلان بودن سرمایه ماشین‌آلاتی شرکت‌ها.
۳- نقش بسیار مؤثر ماشین‌آلات در پروژه‌ها.
این تأثیرگذاری باید مسیری به شرح زیر را طی نماید:

۱- سوق دادن پروژه‌ها به سمت برون‌سپاری فعالیت‌های ماشین‌بر.

۲- سوق دادن شرکت به سمت تشکیل زیر مجموعه‌های تک‌فعالیتی و واگذاری ماشین‌آلات به آنها که نقش خدمات‌دهنده بیرونی را برای پروژه‌ها ایفا نمایند.

۳- بهینه و حداقل نمودن ناوگان ماشین‌آلاتی شرکت.

چنانچه شرکت‌ها چنین واحدی را تاسیس ننمایند و یا سازوکاری با ویژگی‌های شمرده شده نداشته باشند به احتمال زیاد در حوزه ماشین‌آلات روندی به شرح زیر خواهند داشت.

در پروژه‌ها:

بدلیل وجود نارسایی‌های پیش‌گفته شده توقف در حین کار ماشین‌آلات در پروژه‌ها زیاد خواهد شد و کارها به تاخیر خواهند افتاد. چاره کار اضافه کردن ماشین‌آلات است که پس از مدتی آنها هم به سرنوشت ماشین‌آلات قبلی دچار خواهند شد. سپس تعداد ماشین‌آلات اجاره‌ای بیشتر می‌شود و بعد کم‌کم فعالیت‌ها برون‌سپاری می‌گردد.

ماشین‌آلات شرکتی متوقف موجود در پروژه‌ها رها می‌شوند و از آنجا که قرار نیست از آنها به دلیل وجود ماشین‌آلات اجاره‌ای و یا برون‌سپاری فعالیت‌ها استفاده کنیم، ضمن اینکه برای تعمیرگاه به انبار قطعات یدکی ماشین‌آلات در حال کار تبدیل می‌شوند، مدیریت دیگر بدانها توجهی نخواهد داشت و به فراموشی سپرده می‌شوند، حتی اگر برای برخی تعمیرات به تعمیرگاه‌های خارج از کارگاه ارسال شده باشند.

اگر چه برون‌سپاری فعالیت‌ها امری است صحیح و معقول، اما تنگنای مالی سبب می‌شود که خدمات‌دهندگان تمایلی به دوام حضورشان نشان ندهند و پس از یک دوره‌ی کوتاه همکاری خود را با پروژه قطع نمایند. واگذاری ماشین‌آلات شرکتی موجود که در گوشه‌ای از کارگاه خاک می‌خورند و در حال تبدیل شدن به آهن قراضه هستند، در صورتیکه مورد پسند خدمات‌دهندگان قرار گیرند شاید دوره حضور آنها را در پروژه طولانی‌تر

نمایند.

در شرکت:

تعیین تکلیف ماشین‌آلات از کار افتاده در پروژه‌های رو به اتمام و تمام شده به دلیل نداشتن متولی مشخص برای شرکت تبدیل به معضل بزرگی می‌شود که در برخی موارد هزینه‌هایی بیش از قیمت‌شان برای جابجایی و رساندن به محلی مناسب به منظور اصلاح و یا فروش می‌طلبند.

ماشین‌آلاتی هم که به هر دلیل در پروژه‌ها فعال نیستند در انبارها و مکان‌های مختلفی بدون متولی می‌مانند، به آنها رسیدگی مناسبی نمی‌شود، رفته‌رفته مستهلک می‌شوند، بطوریکه وقتی به پروژه‌ای ارسال می‌شوند یا آماده بکار نیستند و یا قابل اطمینان که در هر حالت پس از مدتی کوتاه به خیل ماشین‌آلات کم‌مصرف و یا بی‌مصرف پروژه‌ها می‌پیوندند.

اما به جرات می‌توان گفت که تمامی اشکال مدیریت‌های ستادی ماشین‌آلات که با الگوی پیشنهادی فاصله داشته باشند دیر یا زود با مشکلات گفته شده روبرو خواهند شد، البته به استثنای شرکت‌هایی که تعداد ماشین‌آلات آنها هنوز کم و قابل مدیریت توسط یک فرد یا واحدی در ستاد باشد که عمدتاً نقش یک واحد ستادی پشتیبان و احتمالاً دارای اتوریته را برای واحدهای پروژه‌ای ایفا می‌کنند.

واحدهای ستادی در قالب‌های دیگر هم شکل گرفته‌اند مثل یک واحد نظارتی با ممیزی‌های دوره‌ای که نتیجه کارشان ارائه گزارش به مدیران ارشد بوده است، اما از آنجا که در این اشکال مدیریتی ستادی، سازوکاری برای اقداماتی که در الگوی پیشنهادی مطرح شد لزوماً شکل نمی‌گیرد عملاً دراز مدت نتیجه‌ای جز سردرگمی مدیران ارشد



معضل بزرگ دیگر که شرکت‌ها در صورت عدم وجود یک واحد متمرکز بعنوان متولی ماشین‌آلات با آن روبرو خواهند شد، جمع‌آوری کردن اسناد و مدارک این ماشین‌آلات است به خصوص در زمان فروش و نقل و انتقالات و با مسائل مربوط به بیمه آنها، ضمن اینکه ممکن است برخی از دستگاه‌ها وثیقه بانک‌ها باشند و یا به نام افرادی باشند که دسترسی به آنها بسیار دشوار است.

و در کل می‌توان گفت:

اگر چه تصور اینکه شرکت‌ها در سیستم ستادی خود حداقل فردی را که متولی ماشین‌آلات باشد هم نداشته باشند دور از واقعیت است

و عاجز ماندن شرکت از حل مشکلات حوزه ماشین‌آلات ندارد.

در چنین شرایطی پروژه‌ای اگر به پایان برسد هزینه‌ای بیشتر از درآمدش صرف کرده و شرکت نیز بخشی از سرمایه ماشین‌آلاتی خود را از دست داده است، ادامه این روند مشخص است که مدنظر هیچ‌بنگاه اقتصادی از جمله شرکت‌های اجراکننده پروژه‌های عمرانی نیست بنابراین باید در بکارگیری کلیه منابع، از جمله ماشین‌آلات و مدیریت بر آنها در شرکت‌ها و پروژه‌های در دست اجرای آنها تجدید نظر کنیم حتی اگر الگوی ارائه شده که حاصل سال‌ها تجربه در حوزه ماشین‌آلات شرکت کیسون است را نپسندیم.



مهندس محمد عطاردیان در گفتگو با ماهنامه پیام آبادگران تشریح کرد

روزگار سندیکا پس از انقلاب



پیام آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

افراد مهندس اعلم رئیس هیات مدیره و آقای مهندس جفرودی دبیرسندیکا بودند که هر دوی آنها در سمت استادی دانشکده فنی دانشگاه تهران در حال تدریس بودند، که بنده هنوز از اینکه شاگرد آنها بوده‌ام، شادمان هستم.

متأسفانه در کشور ما بی‌برنامگی در مقاطع مختلف دیده شده، حتی در آن دوران هم پیمانکاران مجبور بودند دست به سینه جلوی کارفرمایان بایستند. وضع مالی دولت در سال‌هایی که من آغاز به کار کردم مساعد نبود به حدی که دولت برای ساخت اتوبان تهران - کرج پول نداشت و سفته شش ماهه به پیمانکاران می‌داد.

البته عموم پیمانکاران آن دوره، پول خود را از طریق پیمانکاری به دست نیاورده بودند و اغلب افراد ثروتمندی بودند، از همین رو برای حل مشکلات موجود بانک کار را

به اشکال مختلف ادامه یافته است. در آستانه برگزاری جشن ۷۰ سالگی سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران، گفت و گوی کوتاهی با این پیشکسوت صنعت احداث داریم تا از سرگذشت سندیکا بگویید.

جناب آقای مهندس عطاردیان، از چگونگی پیوستن خود به سندیکا و حال و هوای آن روزهای سندیکا بگویید.

اول آبان ۱۳۴۲ شرکت ساختمانی خود را تاسیس کردم که بعد از ۶ ماه این شرکت به ثبت رسید. بلافاصله بعد از ثبت، درخواست عضویت در سندیکا را دادم که با این درخواست موافقت شد و از آن تاریخ تاکنون شرکت عطاردیان (توفان سابق) عضو سندیکا است. آن موقع مدیران سندیکا تعدادی از افراد تحصیل کرده و زحمت‌کش و شریف کشور بودند. از بین این

مهندس محمد عطاردیان دانش‌آموخته مهندسی راه و ساختمان در مقطع کارشناسی ارشد از دانشکده فنی دانشگاه تهران (فارغ‌التحصیل سال ۱۳۳۸) است و تاکنون در سمت‌های مختلفی از جمله عضو هیات مدیره و دبیر سندیکا، دبیر شورای عالی سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران، عضو شورای عالی انجمن شرکت‌های راه‌سازی ایران، عضو هیات مؤسس و نائب رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارفرمایی ایران و رئیس هیات مدیره شرکت تضامنی عطاردیان و همکاران فعالیت داشته است.

مهندس عطاردیان به عنوان با سابقه‌ترین دبیر سندیکا در فراز و نشیب‌های زیادی با این تشکل صنفی همراهی کرده است. این همراهی از سال ۱۳۴۳ آغاز شده و تاکنون که نیمه دوم سال ۱۳۹۶ است

به وجود آوردند که سفته‌ها را خرد می‌کرد و بانک به آنها پول می‌داد تا قادر به ادامه کار باشند. امروزه در مکانی که بانک کار وجود داشت سازمان بورس جایگزین شده است چرا که بعد از انقلاب این بانک را از ما گرفتند. پول سهام ما را هم هر یک تومان دو ریال به ما دادند که آن هم به این شکل بود که پول را به حساب بستانکاری ما گذاشتند و کارمزد ضمانت‌نامه یا بهره‌های تسهیلات را از این پول برمی‌داشتند تا تمام شد.

در سال‌های منتهی به انقلاب اسلامی و سال‌های ابتدایی انقلاب، شرایط پیمانکاران چگونه بود؟

در سال‌های ۱۳۵۳ به بعد به علت تاسیس اوپک و گران‌تر شدن قیمت نفت وضع مالی دولت ایران خوب شده بود به طوری که حکومت دست و پای خود را گم کرده و نمی‌دانست این پول‌ها را چگونه خرج کند. در اپک قیمت نفت بالا رفته بود و سهم ایران بیشتر شده بود، کار با کنسرسیوم هم به پایان رسیده بود.

البته درست یک سال قبل از انقلاب، با وجود شرایط انقلابی وضعیت پرداختها بد شد. با وقوع انقلاب کارگاه‌ها تعطیل شدند. سندیکا هم دچار بحران شد. هیات مدیره آن دوران انسان‌های فرهیخته‌ای بودند، در واقع کسانی بودند که تا آن تاریخ هر چه در ایران دیده می‌شد به دست آنها ساخته شده بود و اگر آثار آنها پاک می‌شد از ایران جز برهوتی به جا نمی‌ماند.

۲۰ اسفند ۱۳۵۷ هیات مدیره اعلام انتخابات مجدد کردند. عده‌ای از جوانان جمع شدند و عنوان کردند که هیات مدیره موجود طاغوتی هستند و باید عوض شوند. مهندس جفرودی در حال صحبت بود که جو متشنج شد، از سپاه پاسداران آمدند و همه هیات مدیره را بازداشت کردند.

بدین ترتیب سندیکا بی‌سر و سامان شد و ما ناچار شدیم هیات مدیره موقت و شش ماهه‌ای را طی انتخابات تشکیل دهیم. در همان زمان مهندس خوانساری و مهندس ادب مرا هم کاندیدا کردند. مهندس

نهادندی رئیس هیات مدیره شد و دکتر نصرالله زیرک‌زاده به عنوان دبیرانتخاب شد اما عنوان کرد حاضر نیست جای مهندس جفرودی را بگیرد و به شرطی می‌پذیرد دبیر باشد که من به عنوان جانشین وی انجام کارها را بر عهده بگیرم. وی به احترام مهندس جفرودی در اتاق دبیر را هم بست. در همان شرایط گروهی آمدند و عنوان کردند باید به عنوان نماینده طبقه مستضعف در هیات مدیره حاضر باشند که گفتیم شما هم بیایید تا جو آرام شود. البته دو روز بعد در ساختمان را لاک و مهر کردند و ساختمان مصادره شد.

به نظرمی‌رسد سندیکا هم به عنوان یک تشکل فنی و حرفه‌ای تحت تأثیر شرایط انقلابی موجود در کشور قرار گرفته بود. چگونه آرامش به سندیکا بازگشت و هیات مدیره سندیکا توانست روال عادی کارهای خود را از سر گیرد؟

در وضعیتی که کارگاه‌ها نیز تعطیل شده بودند، ما برای پیگیری مسئله مصادره سندیکا پیش‌وزرا می‌رفتیم. در آن زمان

در دوران آقای رفسنجانی بود که اقتصاد دولتی رشد کرد، سازندگی نیز آغاز شد. در این دوران بود که به دلیل نیاز به بکارگیری ماشین‌آلات و تجهیزات به جا مانده از جنگ، شرکت‌های دولتی وارد عرصه سازندگی شدند البته شرکت‌های بخش خصوصی نیز که به دلیل پشت سر گذاشتن شرایط جنگی تا حدی ضعیف شده بودند در کنار شرکت‌های دولتی کار می‌کردند

آقای مهندس بازرگان نخست وزیر شده بود، مهندس کتیرایی وزیر آبادانی و مسکن، مهندس طاهری قزوینی وزیر راه و مهندس معین فر مسئول سازمان برنامه و بودند. سه نفر اخیر قبلاً شرکت مشاوره‌ای داشتند و در پروژه کارگاه چغندر قند اهواز مشاوره پروژه‌ای را به عهده داشتند که من در آن کارگاه مجری کارها بودم. لذا مرا می‌شناختند. اما شرایط به حدی متشنج بود که وقتی بنده به همراه هیات مدیره در سازمان برنامه به آقای معین فر مراجعه کردیم ایشان نیز با نگاه غالب آن روزها با ما سخن گفت، در واقع در آن بازه زمانی از پیمانکاران به عنوان استثمارگران یاد می‌شد. با این حال، من و تعدادی از اعضای هیات مدیره با دولتمردان صحبت کردیم و قرار شد کمیسیون مشترکی با سندیکا راه‌اندازی شود که بازگشایی کارگاه‌ها را پیگیری کند.

در آن دوران بود که مدیران بسیاری از شرکت‌ها از جمله شرکت نوید، آرمه، و تسلا از ایران رفتند. شرکت تسلا شرکتی بود که ساخت استادیوم ۱۰۰ هزار نفری آزادی را شروع کرده بود. به هر حال یک ماه بعد با تلاش هیات مدیره بویژه آقای مهندس خوانساری در سندیکا باز شد اگرچه در این مدت هم ما جلسات هیات مدیره را در شرکت‌های مختلف برگزار می‌کردیم و شاهد بازگشتن امور به حالت عادی بودیم. دولت هم کم و بیش پرداخت‌های مربوط به خود را انجام می‌داد.

جنگ چه شرایطی را برای سازندگان کشور رقم زد و سندیکا در این دوران چه اقداماتی انجام داد؟

جنگ محدودیت‌های مربوط به خود را داشت و باعث تعطیلی بسیاری از پروژه‌ها و بلا تکلیفی پیمانکاران شد. البته این مشکلات بیشتر مربوط به مناطق جنگی بود.

در این دوران آقای دکتر نصرالله زیرک‌زاده کار در سندیکا را ادامه نداد و آقای مهندس محمدی دبیر شدند. من نیز در کنار





بافق انجام یکی از قطعات برعهده دولتی‌ها بود که آنقدر کیفیت کار پایین بود که کار را از آنها گرفتند.

در دوران آقای خاتمی فضا برای سندیکاها و تشکل‌های حرفه‌ای و نهادهای مدنی بهتر شد و من در سال ۱۳۷۴ موفق شدم بنیانگذاری کانون عالی انجمن‌های صنفی کارفرمایی ایران را کلید بزنم و با کمک بعضی از مدیران انجمن‌های صنفی در سال ۱۳۷۸ به ثبت برسانم. در این دوران فضا برای کار پیمانکاری هم بهتر شده بود و رعایت اصل سه جانبه‌گرایی به توسعه فضای کسب و کار انجامید.

در دوران ریاست جمهوری آقای احمدی نژاد نفت گران شده بود ولی بودجه عمرانی را محدود کرده بودند. به خصوص از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ محدودیت‌ها بسیار زیاد شده بود. در واقع اوراقی که این روزها به پیمانکاران داده می‌شود به دنبال بدهی همان روزها است. در آن دوران سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی هم منحل شده بود با این وجود ما با چنگ و دندان نهاد تعامل را حفظ کردیم و نگذاشتیم به هم بخورد.

آیا وجود و حضور دولت تدبیر و امید می‌تواند نقطه عطفی برای بازگشت شرکت‌های بخش خصوصی به جایگاه واقعی خود باشد؟

شرکت‌های دولتی در سال‌های اخیر قدرتمند شده‌اند و ریشه دوانده‌اند و شرکت‌های بخش خصوصی به دلیل تنگ شدن فضای کار تحلیل رفته‌اند. بازگرداندن بخش خصوصی به جایگاه واقعی خود عزم و اراده جدی دولت و توانمند شدن شرکت‌های خصوصی را می‌طلبد. در این مسیر ما به عنوان فعالان این حرفه با آغاز تلاش خود در جهت ایجاد هلدینگ سرمایه‌گذاری، قدم‌های لازم را برداشته‌ایم اما اینکه دولت چقدر در این باره جدی است و تا چه حدی برای انجام آن با موانع مختلف روبرو است امری است که گذشت زمان نشان خواهد داد.

سازندگی شدند البته شرکت‌های بخش خصوصی نیز که به دلیل پشت سر گذاشتن شرایط جنگی تا حدی ضعیف شده بودند در کنار شرکت‌های دولتی کار می‌کردند. در برنامه اول توسعه، تاکید روی راه‌اندازی بخش خصوصی بود اما در عمل این اتفاق نیفتاد و واگذاری کارهای بزرگ به شرکت‌های دولتی کلید خورد. روندی که در سال‌های بعد و برنامه‌های آتی توسعه و ادامه یافت و رشد پیدا کرد. این شرکت‌ها کار را با کیفیت نامناسبی انجام می‌دادند برای نمونه در همان راه آهن بندرعباس-

مهندس خوانساری به عنوان نایب رئیس سندیکا انتخاب شدم. ما همچنان به کار خود ادامه دادیم هر چند نخست وزیر دوران جنگ یعنی آقای موسوی هم حاضر نشد با ما جلسه‌ای بگذارد. البته موفق شدیم با معاون نخست وزیر دیداری داشته باشیم و طی این جلسه گلایه کردیم که برای خارجی‌ها هر امتیازی قائل می‌شوند ولی برای شرکت‌های ایرانی این کار را نمی‌کنند که ایشان استدلالی که آوردند این بود که «ما نمی‌خواهیم در ایران طاغوتی و مستکبر داشته باشیم و شما اگر پولدار شوید مستکبر می‌شوید. بنابراین بهتر است شما در همین حالت بمانید و بیشتر جلو نروید اما اگر خارجی‌ها در ایران پولدار و مستکبر شوند آنرا برای خودشان از ایران خارج می‌کنند!» با این وجود پیمانکاران از کار بازماندند و در سال ۱۳۶۰ راه آهن بافق- بندرعباس را شروع کردند. بندر شهید رجایی هم در این سال‌ها شروع شد.

آقای مهندس عطاردیان به عنوان فردی با تجربه و پیشکسوت در حرفه پیمانکاری، تاثیر دوران سازندگی، دوران اصلاحات و دوران ریاست جمهوری آقای احمدی نژاد را در صنعت احداث و فعالیت سندیکا چگونه می‌بینید؟

در دوران آقای رفسنجانی بود که اقتصاد دولتی رشد کرد، سازندگی نیز آغاز شد. در این دوران بود که به دلیل نیاز به بکارگیری ماشین‌آلات و تجهیزات به جا مانده از جنگ، شرکت‌های دولتی وارد عرصه

شرکت‌های دولتی در سال‌های اخیر قدرتمند شده‌اند و ریشه دوانده‌اند و شرکت‌های بخش خصوصی به دلیل تنگ شدن فضای کار تحلیل رفته‌اند. بازگرداندن بخش خصوصی به جایگاه واقعی خود عزم و اراده جدی دولت و توانمند شدن شرکت‌های خصوصی را می‌طلبد

بررسی فرآیندها و بازنگری زنجیره تامین و شناسایی حلقه‌های ضعیف آن است.

آخوندی گفت: نخستین اقدامی که در این زمینه انجام داده‌ایم در بخش آی‌تی و فناوری اطلاعات است. به نظر من در روزگار مدرن، حمل و نقلی که هوشمند نباشد امکان رقابت ندارد. این موضوع در همه شقوق حمل و نقل قابل لحاظ است. به همین دلیل میزان سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی در هوشمندسازی زیرساخت‌های حمل و نقل قابل توجه است به عنوان نمونه در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هزار میلیارد تومان در بخش هوشمندسازی حمل و نقل سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، همچنین باید تمام فرآیندهای بنادر، راه‌آهن و صنعت هوانوردی ما هوشمند شود.

وی با تأکید بر اینکه در صنعت حمل و نقل باید در هر لحظه امکان ردیابی بار یا مسافر یا کانتینر وجود داشته باشد، اظهار داشت: هنوز نمی‌توانیم ادعا کنیم که امکان رقابت با بهترین‌های دنیا را داریم.

آخوندی در بخش دیگری از اظهارات خود به موضوع دسترسی آزاد به اطلاعات اشاره و در بیان اقدامات وزارت راه و شهرسازی در این زمینه تصریح کرد: در صنعت لجستیک جدید که مختصات آن مبتنی بر اطلاعات لحظه‌ای است و این اطلاعات باید در اختیار افراد قرار گیرد، اصل دسترسی آزاد به اطلاعات مهمترین اقدام است. یک ماه و نیم قبل بخشنامه‌ای به مدیران وزارتخانه صادر کردم و آنها را ملزم به ارائه اطلاعات مورد نیاز شهروندان کردم که در صورتی که اطلاعات محرمانه نباشد باید در اختیار همه قرار گیرد. به عنوان نمونه در استارت‌آپ‌ها ماده اولیه صرفاً اطلاعات است و کسب و کار بر پایه اطلاعات شکل می‌گیرد.

آخوندی با تأکید بر اینکه وزارت راه و شهرسازی از شکل‌گیری کسب و کارهای نوپا حمایت می‌کند، گفت: شاید این حرف من سبب شود برخی فعالان حمل و نقل قدیمی استقبال نکنند که من از کسب و کارهای نوپا حمایت کنم اما اگر می‌خواهیم ترانزیت در کشور رشد کند، این هدف بستگی به اجرای عملی اصل دسترسی آزاد به اطلاعات و حمایت از فناوری‌های نوین دارد.

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از



در همایش لجستیک مطرح شد

مزیت‌های رقابتی در لجستیک حمل و نقل مغفول مانده است

رقابتی باشیم.

وی با بیان اینکه مزیت‌های نسبی از آنجایی که خدادادی هستند اغواگراییانه و رقت آمیز به حساب می‌آیند، گفت: این مزیت‌ها سبب می‌شوند از اینکه تلاش کنیم که بتوانیم موقعیت خود را در جهان بیابیم، بازمانیم بنابراین باید بیش از مزیت‌های نسبی به مزیت‌های رقابتی توجه کنیم؛ در نتیجه همه شاکله‌های ذهنی ما باید تغییر کند.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در کنار زیرساخت‌های سخت‌افزاری حمل و نقل مانند جاده، ریل یا فرودگاه باید به دنبال زیرساخت‌های نرم‌افزاری این صنعت مانند اصلاح قوانین دست و پاگیر، حاکمیت قانون، آموزش و داشتن توانایی کارکرد در سطح جهانی را نیز ایجاد کنیم که در حال حاضر این مسائل در ایران همچنان در مراحل ابتدایی قرار دارد.

وی با اشاره به اهمیت حمایت از استارت‌آپ‌ها و تکنولوژی نوین افزود: معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در یک سال گذشته با همین هدف ایجاد شده و مهمترین وظیفه این معاونت تمرکز بر بازنگری در قوانین،

اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران روزهای ۱۴ و ۱۵ آبان در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد. این همایش با محورهای کاربردهای حمل و نقل و تجربیات لجستیکی، لجستیک تجاری و ترانزیت، لجستیک و صنایع مختلف، اقتصاد حمل و نقل و توانمندسازی لجستیک و حمل و نقل و با حضور وزیر راه و شهرسازی و شماری از کارشناسان و صاحب نظران به بررسی موضوعات مرتبط با لجستیک در ایران پرداخت.

عباس آخوندی در همایش لجستیک با بیان اینکه هر وقت راجع به حمل و نقل در ایران صحبت می‌شود، افراد بلافاصله بحث موقعیت ژئوپلیتیکی و مزیت‌های نسبی ایران را مطرح می‌کنند، گفت: اگر چه این مزایا همچون قرارگرفتن ایران در چهارراه شمال جنوب یا داشتن سواحل خلیج فارس و دریای خزر یا موقعیت‌هایی همچون نزدیکی به دریای مدیترانه، کشورهای آسیای میانه، اروپا و دسترسی سریع به چین به عنوان مرکز اصلی تولید بار دنیا را در اختیار دارد اما در صنعت حمل و نقل باید دنبال ایجاد مزیت‌های



سخنان خود بحث «اقتصاد مقیاس» را مطرح و اظهار داشت: وقتی می‌خواهیم باری را از قاره‌ای به قاره دیگر از دالان ایران عبور دهیم، نیاز به بنگاه‌هایی داریم که بتوانند در مقیاس جهانی فعالیت کنند، اما این بنگاه‌ها نمی‌توانند دولتی باشند و باید بخش خصوصی چنین بنگاه‌هایی راه‌اندازی کند. وی افزود: ممکن است به صورت دولتی مدیران گزارشاتی از ایجاد زیرساخت‌ها ارائه دهند اما نکته مهم خوانش فعالان اقتصادی از مجموعه این اقدامات است که تحت عنوان LPI (شاخص حمل و نقل) شناخته می‌شود و فعالان اقتصادی این شاخص را از مجموعه اقدامات زیرساختی و نرم‌افزاری بخش حمل و نقل ارائه می‌دهند.

آخوندی تصریح کرد: به همین منظور در بخش زنجیره تامین (لجستیک) وزارت راه و شهرسازی با همکاری فعالان اقتصادی تلاش دارد مشکلات آنها در این زنجیره را بررسی و تنگناها را برطرف کند. اگر شاخص LPI را رشد ندهیم سرمایه‌گذاری‌های کلان ما در زیرساخت‌ها با بهره‌وری پایین روبرو خواهد بود.

وی با انتقاد از صدا و سیما در خصوص مطالبه تعیین نرخ گونه‌های حمل و نقل گفت: در حال حاضر صدا و سیما هنوز هم اصلی‌ترین بحثی را که تعقیب می‌کند، این است که قیمت‌گذاری به چه شکل است و فشار قیمت‌گذاری دولتی بر روی کالا و خدمات را دنبال می‌کند اما آیا با فضای قیمت‌گذاری دولتی می‌توان رقابت ایجاد کرد؟ این اصلی‌ترین مشکلی است که با آن دست به گریبان هستیم.

وی با اشاره به برنامه‌های پنجم و ششم توسعه افزود: آزادسازی قیمت‌ها در این برنامه‌ها آمده و وزارت راه و شهرسازی نیز در دو بخش ریلی و هوایی این کار را انجام داده است اما هنوز این موضوع مورد اجماع ملی نیست. مردم همواره از مقامات دولتی انتظار قیمت‌گذاری دارند که با اصل خصوصی‌سازی مغایرت بنیادین دارد.

وزیر راه با تأکید بر اینکه بخش خصوصی نیز خود باید از دولت عدم مداخله را مطالبه کند، گفت: نتیجه همین مداخله این است که ایران به عنوان ارزان‌ترین کشور جهان در زمینه

قیمت سوخت شناخته می‌شود که به عنوان یک مانع جدی در توسعه ترانزیت عمل کرده است. وی مفهوم نظام سوبسیدی را دخالت دولت در بازار دانست و گفت: در بازاری که دولت در آن دخالت کند امکان رقابت بخش خصوصی وجود ندارد. ما کمتر در جلسات گفتگوی دولت و بخش خصوصی می‌بینیم که این بخش از دولتی‌ها چنین مطالبه‌ای را داشته باشد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ورود اولین محموله گندم هند به افغانستان از طریق بندر چابهار تصریح کرد: امکان گسترده‌ای در سواحل مکران و چابهار ایجاد کرده‌ایم که امیدواریم به زودی این بندر فعال شود اما بندر چابهار تنها یک دروازه است، آنچه مهم است زنجیره‌تامینی است که در دنباله آن وجود دارد. آخوندی همچنین از آماده شدن ۱۱ هزار هکتار زمین در بندر امام خمینی (ره) برای فعالیت لجستیکی خبر داد و افزود: در بندر شهید رجایی نیز ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی اولیه پر شده و ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار دوم در حال واگذاری است. وی با اشاره به وجود ۱۴ هزار هکتار زمین در فرودگاه امام (ره) که می‌تواند یک کسب و کار سبز و منطبق بر نرم‌افزار را در نزدیکی تهران فراهم کند، خاطر نشان کرد: وجود ۱۵۰۰ هکتار منطقه آزاد و ۲ هزار و ۵۰۰ هکتار منطقه ویژه اقتصادی در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) امکان فعالیت و سرمایه‌گذاری را مهیا کرده است. همچنین از اعلام آمادگی بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در فرودگاه امام (ره) استقبال کرده و ترمینال ایرانشهر این فرودگاه که در حال حاضر در دست اجراست، آماده مشارکت بخش خصوصی است.

گفتنی است عباس آخوندی در حاشیه این نشست در جمع خبرنگاران با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی در کنار سرمایه‌گذاری در زیرساخت، دو تحول در زمینه آی. تی و ایجاد فضای رقابتی را نیز در دست اقدام دارد، گفت: در نظر داریم با استفاده از فناوری اطلاعات، کلیه دانش‌های مورد نیاز حمل و نقل و اطلاعات لحظه‌ای را به فعالان این بخش منتقل کنیم. وی ادامه داد: همچنین یکی دیگر از برنامه‌های ما ایجاد شبکه فعالان حمل و نقل ایران و جهان است که لازمه

این کار توسعه ترانزیت و حمل و نقل کشور، شکل‌گیری چنین شبکه‌ای در فضای رقابتی است. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بخش خصوصی کمتر باید انتظار دریافت کمک‌های مادی از دولت داشته باشد، گفت: از طرف دیگر نیز دولت باید بخش خصوصی را آزاد بگذارد. معتقدم هر جایی که دولت در قیمت‌ها دستکاری کند، شاید به ظاهر ارزان تمام شود ولی در واقع، گران بوده است؛ چون به کاهش بهره‌وری منجر شده و فعالان واقعی و قیمت سوبسیدی به دست می‌آورند نه از افزایش بهره‌وری.

بخش خصوصی آماده سرمایه‌گذاری در بندر رجایی و فرودگاه امام است



مسعود خوانساری نیز در همایش لجستیک با اشاره به مشکلات و ضعف‌های ایران در بخش حمل و نقل گفت: امروزه همه ما شاهدیم که ترکیه به عنوان هاب هوایی منطقه تبدیل شده و نه تنها بسیاری از پایتخت‌های کشورهای مختلف بلکه به دیگر شهرهای آن نیز پرواز دارد. دبی و قطر نیز در حال تبدیل شدن به چنین جایگاهی هستند. این در حالی است که فرودگاه امام خمینی (ره) از نظر ارتفاع نسبت به سطح دریا بهترین جایگاه را برای تبدیل شدن به هاب هوایی منطقه را دارد.

خوانساری افزود: ایران از لحاظ موقعیت بنادر نیز می‌تواند به عنوان هاب دریایی تبدیل شود چرا که با هفت کشور محصور در خشکی با جمعیتی بالغ بر ۴۰۰ میلیون نفر همسایگی دارد اما بسیاری از کالاهای به بنادر جنوبی خلیج فارس رفته و سپس از آنجا به ایران و دیگر کشورهای منطقه منتقل می‌شود.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی تهران با اشاره به نقش موثر تحریم‌ها

در وارد آمدن فشار اقتصادی به کشور ادامه داد: در حال حاضر در بنادر جنوبی خلیج فارس بیش از ۵۰ تا ۶۰ میلیارد دلار در دست توسعه بنادر، سرمایه‌گذاری شده است. اما سرمایه‌گذاری در بنادر ایران کمتر از یک میلیارد دلار است که نشان می‌دهد باید تلاش کنیم سرمایه‌های خارجی را هم در بخش ساخت بنادر و هم در بخش کشتیرانی جذب کنیم تا در یک دوره درازمدت سهم بیشتری از جایگاهی کالا در بنادر داشته باشیم.

وی با اشاره به سرمایه‌گذاری خوبی که در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده است تأکید کرد: این شرکت بخش زیادی از حمل و نقل دریایی کشور را انجام می‌دهد اما اگر در بنادر بتوانیم سرمایه‌گذاری بیشتری داشته باشیم می‌توانیم لاینهای بزرگتری را به ایران بیاوریم. نایب رئیس اتاق ایران با بیان اینکه در حوزه هوایی بیشترین ضربه را از تحریم‌ها خوردیم تصریح کرد: امیداریم با اقدامات ۲ سال اخیر، بخشی از کمبودهای ناوگان هوایی را جبران کنیم اما از نظر فرودگاه‌ها نیازمند توسعه هستیم به خصوص سرمایه‌گذاری در فرودگاه امام از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. وی در خصوص حمل و نقل جاده‌ای اظهار داشت: بخش جاده عمده حمل و نقل کشور را برعهده دارد و ۹۰ درصد آن در دست بخش خصوصی است اما مهمترین مشکل این بخش موضوع کمبود پیمایش بار جاده‌ای است. خوانساری افزود: در حال حاضر متوسط پیمایش کامیون در جاده ۷۰ هزار کیلومتر در سال است که یک سوم پیمایش عمومی دنیا است. به همین دلیل قیمت تن-کیلومتر در ایران بالاست و بر روی همه بخش‌های اقتصادی، خدماتی و صنعتی تأثیر منفی دارد.

به گفته رئیس اتاق تهران علیرغم اینکه حمل و نقل جاده‌ای در دست بخش خصوصی است اما در این بخش رقابت وجود ندارد و شرکت‌های حمل و نقل کالا به دنبال خرید و توسعه ناوگان جاده‌ای هستند.

وی با انتقاد از ثابت ماندن رشد حمل و نقل در کشور در رقم ۷ درصد در طول سال‌های گذشته گفت: یکی دیگر از مشکلات این بخش علاوه بر کم بودن درصد رشد آن خارج شدن سود حاصل از این بخش و ورود آن به دیگر

بخش‌هاست. در حال حاضر سودی که از حمل و نقل به دست می‌آید در خود این صنعت سرمایه‌گذاری نمی‌شود و به سایر بخش‌های اقتصادی منتقل می‌شود.

نایب رئیس اتاق ایران با بیان اینکه حمل و نقل موتور محرکه اقتصاد است ادامه داد: با توجه به مشکلاتی که دولت دارد، بودجه دولتی نمی‌تواند برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل استفاده شود و در این خصوص باید از سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی استفاده کنیم.

وی تأکید کرد: بخش خصوصی آمادگی دارد با ایجاد کنسرسیوم با کشورهای خارجی در حوزه حمل و نقل دریایی در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) و همچنین در حوزه حمل و نقل هوایی در بخش فرودگاه امام خمینی سرمایه‌گذاری کند. حتی در این دوره که فشارهای خارجی وجود دارد که خارجی‌ها به ایران نیایند بخش خصوصی می‌تواند سرمایه‌های خارجی را جذب کند.

خوانساری در بخش دیگری از اظهارات خود در خصوص مشکلات حمل و نقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: اگر بتوانیم در بخش جاده، راننده‌ها را به شرکت‌های حمل و نقل کالا متصل کنیم، تا میزان پیمایش آنها افزایش یابد، قیمت تمام شده کالا کاهش خواهد یافت. در حال حاضر قیمت یک دستگاه اتوبوس با کامیون نوبت‌تقریباً برابر است اما اتوبوس سالانه ۲۲۰ هزار کیلومتر پیمایش دارد اما یک دستگاه کامیون در سال به طور متوسط ۷۰ هزار کیلومتر پیمایش دارد که سبب شده قیمت تمام شده حمل و نقل

بخش خصوصی کمتر باید انتظار دریافت کمک‌های مادی از دولت داشته باشد از طرف دیگر نیز دولت باید بخش خصوصی را آزاد بگذارد. معتقدم هر جایی که دولت در قیمت‌ها دستکاری کند، شاید به ظاهر ارزان تمام شود ولی در واقع، گران بوده است

بالاتر رفته و نتوانیم با کامیون‌های کشورهای همسایه از جمله ترکیه و حتی افغانستان رقابت کنیم.

۵ گام وزارت راه برای بهبود وضعیت لجستیک

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در اولین همایش بین‌المللی لجستیک به تشریح اقدامات وزارت راه و شهرسازی در راستای بهبود وضعیت لجستیک در ۵ گام پرداخت و گفت: در حال حاضر آیین‌نامه مربوط به مراکز لجستیک در حال بازنگری است و امیدواریم به تصویب برسد.

مهرداد تقی‌زاده معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در اولین همایش بین‌المللی لجستیک که در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد، با اشاره به اقدامات انجام شده در راستای بهبود وضعیت لجستیک اظهار داشت: پس از تشکیل معاونت حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی بلافاصله کارگروه لجستیک با حضور بخش دولتی و خصوصی و انجمن لجستیک تشکیل و جلسات آن هر دو ماه یکبار برگزار شد.

وی افزود: در گام دوم شمای کلی از ترانزیت کشور و منطقه ترسیم و ابهامات شناسایی شد و طرح تهیه شده در حضور وزیر راه و شهرسازی و معاونان و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه شد تا همه دست‌اندرکاران متوجه شوند باید برای بهبود شرایط دست به دست هم دهند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اقدامات بعدی بیان داشت: پس از ارائه طرح مکان‌یابی مراکز لجستیکی آغاز شد که امروز شاهد پیشرفت‌هایی در این زمینه هستیم.

تقی‌زاده خاطرنشان کرد: در گام آخر مشوق‌های سرمایه‌گذاری تهیه شد که پس از تایید وزیر راه و شهرسازی اعلام می‌شود.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ۶۶ مشکل در حوزه ترانزیت کالا فهرست شد گفت: مشکلات مربوط به دولت و بخش خصوصی و قوانین و مقررات شناسایی شد و سپس به رفع آنها اقدام گردید.

وی یادآور شد: خوشبختانه بخشی از این مشکلات برطرف شده است و می‌توانیم مسیر را ادامه دهیم و در حال حاضر آیین‌نامه مربوط به مراکز لجستیک در حال بازنگری



است و امیدواریم به تصویب برسد. معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه گفت: مکان یابی مراکز لجستیکی از طریق مدل ریاضی در حال بررسی است.

تقی زاده با اشاره به انتخاب مدیر برای هر یک از کریدورهای عبوری از ایران تصریح کرد: برای هر یک از کریدورها باید یک مدیر کریدور انتخاب شود که اولین مدیرکل برای کریدور شمال- جنوب انتخاب شد و به زودی مدیرکل های کریدورهای ترکیه- ایران- قطر و جاده ابریشم نیز انتخاب خواهند شد.

رئیس شورای سیاست گذاری این همایش در پایان به پتانسیل های موجود در شورای عالی هماهنگی ترابری اشاره کرد و گفت: دست اندرکاران حوزه حمل و نقل و لجستیک باید در نظر داشته باشند که ظرفیت مطرح

و موازنات بین المللی و استراتژیک بودن دسترسی این کشور از طریق ایران- وجود زیرساخت های پایه ای لجستیکی اعم از ریل و جاده و بنادر و سایر عوامل ویژگی های جمهوری اسلامی ایران در عرصه لجستیک محسوب می شود. رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران افزود: اهمیت لجستیک از جایی نشات می گیرد که علاوه بر تامین نیازهای کشور نقش مهمی در برقراری تجارت جهانی بین کشورها ایفا می کند. به گفته وی طبق برآوردهای مستند ۹۰ درصد زمان گردش کالا در فرایندهای لجستیکی انجام می شود. این چرخه نشانگر نقش بسیار مهم لجستیک و به خصوص رقابت پذیری خدمات لجستیکی است. پل مه بیان داشت: ترانزیت در واقع تنها



شدن مشکلات در شورای عالی هماهنگی ترابری وجود دارد.

ارتقاء ۱۶ پله ای ایران در رتبه بندی لجستیک

مسعود پل مه در همایش بین المللی حمل و نقل و لجستیک ایران که در مرکز همایش های بین المللی صدا و سیما در تهران برگزار شد اظهار داشت: موقعیت سوق الجیشی ایران در منطقه خاورمیانه به لحاظ قابلیت تبدیل به هاب لجستیکی به منظور برقراری ارتباط تجاری بین آسیا- بخشی از آفریقا با اروپا- ارتباط زمینی و دریایی با ۱۵ کشور و الزام موصلاتی ۱۲ کشور محصور در خشکی متکی به دسترسی سرزمینی از ایران- وابستگی اقتصادی کشورهای CIS و حوزه قفقاز به آب های آزاد از طریق خاک ایران- توجه به نقش سیاسی و اقتصادی روسیه در معادلات

یکی از مهمترین مصادیق وابسته به مسائل پیش گفته است و ناگفته پیداست که جایگاه جغرافیای سیاسی ایران در تحقق و تداوم ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای هم جوار چگونه خواهد بود و چه منافع پویا و کارآمد از لحاظ درآمدزایی، اشتغال زایی و از لحاظ عدم وابستگی به دنبال خواهد داشت.

دبیر همایش حمل و نقل لجستیک خاطر نشان کرد: لجستیک می تواند به عنوان یک صنعت مستقل اشتغال زا و درآمدزا مطرح باشد که علاوه بر تامین نیاز بنگاه های داخلی قادر به ارائه خدمات زنجیره ای برای طیف گسترده ای در منطقه و جهان خواهد بود.

پل مه با بیان اینکه ایران جزو معدود کشورهایی است که بالقوه یک کشور تجاری- لجستیکی محسوب می شود تصریح کرد: ایران در زمینه لجستیک با ۱۶ پله ارتقا به رتبه

۹۶ دست یافته است اما به لحاظ عملکرد لجستیکی فاصله بسیاری با چشم انداز ایران دارد. بانک جهانی کشورها را از نظر شاخص عملکرد ترانزیتی به گروه هایی به شرح کشورهای برتر لجستیکی و کشورهای دارای لجستیک منسجم و کشورهای دارای عملکرد نسبی و کشورهای ضعیف طبقه بندی می کند. وی افزود: بر اساس آخرین گزارش بانک جهانی ایران جزو کشورهایی با عملکرد نسبی دسته بندی می شود که این گروه شامل کشورهایی با درآمد متوسط و پایین هستند که محدودیت های لجستیکی در بعد قوانین مواجه هستند. این در حالی است که کشورهای رقیب ایران در منطقه نظیر کشور امارات در رتبه ۱۳ و قطر در رتبه ۳۰ در گروه کشورهای قوی قرار دارند و ترکیه با رتبه ۳۴ در گروه کشورهای لجستیک منسجم قرار دارد.

رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران خاطر نشان کرد: بر اساس نتایج زیرشاخص های شاخص عملکرد علی رغم وجود پتانسیل ها بهترین رتبه لجستیکی در این زیرشاخص ها رتبه ۷۲ در زیرساخت های لجستیکی است و پایین ترین مربوط به تحویل به موقع کالا رتبه ۱۱۶- توانایی در تعقیب کالا در رتبه ۱۱۱ و کارایی در فرایندهای ترخیص رتبه ۱۱۰ است.

وی ادامه داد: طبق برآوردهای مستند و میدانی سهم حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا در ایران ۱۲ درصد است در حالی که میانگین جهانی ۶ درصد است. شاخص های بخش لجستیکی مدرن شامل زیرساخت ها فقط نیست بلکه مهم چگونگی مهم نبودن این زیرساخت ها و شرایط ایجاد ارزش افزوده برای مشتریان است.

پل مه با اشاره به اقدامات انجام شده از سوی رقبا ایران خاطر نشان کرد: ایجاد انواع هاب های لجستیکی مانند بنادر خشک و مراکز لجستیک با هدف ایجاد یکپارچگی در زیرساخت های حمل و نقل و بهره گیری از اقتصاد مقیاس در شیوه های کم هزینه تر مانند حمل و نقل ریلی، ارائه انواع خدمات ارزش افزوده در زمینه مونتاز سبک، ارائه خدمات لجستیکی تخصصی، ایجاد شرکت های لجستیکی در قالب طرف های سوم و چهارم، توجه ویژه به حمل و نقل کانتینری و حمل



معاون وزیر راه و شهرسازی:

مطالبات مهندسان مشاور شهرساز پرداخت می شود

این مقام مسئول با اشاره به این مطلب که هم‌اکنون نیازمند تدوین سیاست‌های نوین در حوزه شهرسازی هستیم، گفت: سال‌هاست که از توسعه پایدار و بازآفرینی صحبت می‌کنیم ولی در عمل نقشه راهی برای تحقق این دو موضوع کلان تدوین نکرده‌ایم. وی ضمن اظهار خرسندی از تشکیل اتاق فکر رشته شهرسازی به منظور رفع موانع و چالش‌های این رشته مهم، گفت: انتظار دارم که از این جلسه سه فعالیت کلیدی را که شامل تشکیل نهادها و تشکلهای صنفی و تشکلهای و نهادهای ناظر، آموزش، اطلاع‌رسانی و ترویج

محمد سعید ایزدی معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این مطلب که مهندسان مشاور شهرساز، سرمایه‌های شهرسازی کشور محسوب می‌شوند و باید از پتانسیل‌های فراوان این گروه در جهت بهبود وضعیت موجود کمک گرفت، گفت: با موافقت وزیر راه و شهرسازی، به زودی مطالبات مهندسان مشاور شهرساز پرداخت می‌شود.

محمدسعید ایزدی در نخستین گردهمایی با اعضای شهرسازی شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان، گفت: متأسفانه به رغم اهمیتی که رشته شهرسازی و شهرسازان



دانش شهرسازی و در نهایت تهیه ابزارهای لازم برای ایجاد گفتمان واحد است دنبال کنیم. ایزدی همچنین یادآور شد: چندی پیش، وزیر محترم راه و شهرسازی اعلام کردند که مطالبات مهندسان مشاور شهرساز به زودی پرداخت می‌شود که این خبر می‌تواند نوید خوبی برای این قشر باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه در این دوره از دولت، وزارت راه و شهرسازی با شهرداری‌ها و از جمله شهرداری پایتخت به گفتمان واحدی دست یافته است که می‌تواند برای رفع برخی چالش‌های شهرسازی در شهرهای کشور مفید باشد، گفت: امیدوارم با اعتمادی که در حال حاضر بین مسئولان و شهرسازی ایجاد شده است بتوانیم اقدامات کارآمدی را به سرانجام برسانیم. / پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی - ۹ آبان

برای کشور دارند این مهم در سال‌های اخیر مغفول مانده است. بدین معنا که آنقدر سطح و نقش شهرسازی تنزل کرده است که در مباحث کلیدی شاهد عدم حضور نیروهای متخصص شهرساز در بسیاری از اقدامات هستیم. معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این مطلب که باید جایگاه شهرسازی به جایگاه اصلی خود برگردانده شود، به اهمیت این رشته در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ اشاره کرد و افزود: در دوره وزارت سراج‌الدین کازرونی شاهد نقش قابل تامل شهرسازان در تصمیم‌گیری‌ها، طراحی، اجرا و نظارت بودیم که نشان‌دهنده اهمیتی بود که برای شهرسازی در آن زمان قائل بودند. ایزدی ادامه داد: شهرسازی مفهوم کلانی است که اهمیت به آن می‌تواند به بهبود وضعیت موجود شهرها که در حال حاضر مورد انتقاد بسیاری از صاحب‌نظران است، بینجامد.

و نقل چند وجهی، به کارگیری سیستم‌های ردیابی و رهگیری کالا جزو این اقدامات است. دبیر این همایش تصریح کرد: در صورت غفلت دیری نمی‌پاید که کشورهایی که از سوی ما جدی گرفته نمی‌شوند از ما پیشی خواهند گرفت.

نقش شهر فرودگاهی توسعه لجستیک حمل و نقل

فتاحی سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) نیز مذاکره با مشاوران خارجی در حوزه حمل و نقل هوایی را یکی از رویکردهای اصلی این شهر فرودگاهی در مسیر جهانی شدن و رسیدن به اهداف بین‌المللی اعلام کرد و گفت: ما از این طریق توانستیم تاکنون بخش زیادی از عملیات اجرایی این شهر فرودگاهی را انجام داده و تا چند ماه آینده شاهد بهره‌برداری از آنها باشیم.

کوروش فتاحی سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی طی سخنرانی در همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران با تاکید بر اهمیت و نقش چشمگیر شرکت شهر فرودگاهی در حوزه لجستیک و حمل و نقل بیان کرد: بدون شک این شهر فرودگاهی براساس منطق‌های موجود در بخش رشد اقتصادی و حمل و نقل و لجستیک در کشور تشکیل شد. فرودگاه امام خمینی در ۳۵ کیلومتری کلانشهر تهران ساخته و با هدف رونق و فعالیت‌های هوانوردی کشور شروع به کار کرد، اما از آنجایی که محور تفکر وزارت راه و شهرسازی در دولت یازدهم فراتر از فعالیت‌های هوانوردی بود به حوزه عملیاتی جدیدتری در صنعت حمل و نقل هوایی ورود پیدا کردیم.

فتاحی با بیان اینکه ایجاد ارتباطات گسترده جهت کاهش هزینه‌های عملیاتی بخش حمل و نقل هوایی هدف اصلی ما از ایجاد شهر فرودگاهی امام خمینی بود گفت: در این راه تلاش کردیم تا امکانات گوناگونی را برای مشتریان این حوزه فراهم کنیم. در حقیقت وجود تحریم‌های علیه ایران باعث شد تا علاوه بر سایر شرکت‌های خارجی نیز از فرصت‌های مطلوب موجود در این شهر فرودگاهی غافل بمانند، چرا که شرایطی در این منطقه فراهم بود که بدون شک شرکت‌های خارجی در عدم استفاده از آن بیشتر از ما متضرر شدند.



محمود جامساز اقتصاددان در گفت و گو با آرمان

دود کسری پنهان بودجه به چشم عمران کشور می رود



پیام آبادگران
آبان ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

این بودجه‌ها هیچ‌گاه قادر نشدند در مرحله اجرا به درستی اهداف کمی و کیفی خود را به نتیجه مطلوب برسانند. کسر بودجه‌های سالانه دلیل این امر است. عدم انتظام مالی بودجه خود یکی از دلایل عدم اجرای بهینه بودجه‌های سالانه بوده و هست.

چرا نحوه تدوین بودجه‌های سالانه همواره مورد انتقاد کارشناسان اقتصادی و مالی بوده است؟

زیرا هزینه‌های دولت که هر روز فربه‌تر و بزرگ‌تر می‌شود، طی سال‌ها از افزایش حجم چشمگیری برخوردار بوده و درآمدهای بودجه نیز که از محل درآمد حاصل از فروش ثروت‌های ملی از جمله نفت و گاز و همچنین مالیات‌تأمین می‌شده، به صورت غیرواقعی لحاظ می‌شده تا بودجه به صورت متوازن تقدیم مجلس شود، اما همواره

در زمان آقای احمدی‌نژاد تغییر ماهیت داد و به معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری تبدیل شد تا در راستای تحقق اهداف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی دولت آقای احمدی‌نژاد، بودجه را تدوین کند. قاعدتاً بودجه‌های سالانه باید نمایانگر مقطع یک‌ساله از برنامه‌های پنج‌ساله توسعه اقتصادی کشور باشد که قرار است در نهایت اهداف سند چشم‌انداز را تا سال ۱۴۰۰ خورشیدی که تحقق رشد اقتصادی دو رقمی و افزایش سطح زندگی و رفاه و عدالت اقتصادی و اجتماعی و بهبود همه متغیرهای کلان اقتصادی و احراز جایگاه نخست رادر سطح منطقه در همه حوزه‌های اجتماعی، اقتصادی، آموزشی و بهداشتی در هدف دارد، برآورده سازد، اما متأسفانه به علت حاکمیت اقتصاد دولتی نفتی که همواره رانت را در درون خود می‌پروراند،

سوسن یحیی‌پور: لایحه بودجه سال ۹۷ یک روز زودتر، یعنی ۱۴ آذر، به مجلس ارسال می‌شود. به گفته رئیس سازمان برنامه و بودجه شیوه بودجه‌ریزی برای سال آتی تغییر کرده و تمرکززدایی بودجه دستگاه‌ها و عملیاتی شدن آن از جمله ویژگی‌های بودجه ۹۷ بیان شده است. محمود جامساز، اقتصاددان، می‌گوید: «عدم انتظام مالی بودجه خود یکی از دلایل عدم اجرای بهینه بودجه‌های سالانه بوده و هست.»

چرا بودجه‌های سالانه هیچ‌گاه در مرحله اجرا به اهداف پیش‌بینی شده خود دست نیافتند؟ بودجه سند دخل و خرج یک‌ساله کشور است. سازمان برنامه و بودجه که طی سال‌ها به امر تدوین بودجه می‌پرداخت و طی زمان کارشناسان و متخصصان بودجه و برنامه‌نویسی در آن به کار مشغول بودند،

کسری بودجه‌های پنهان از چشم تیزبین و کارشناسی کارشناسان مخفی نمانده و آنها کسری بودجه‌های سالانه را پیش‌بینی می‌کردند. متاسفانه ابزارهای نظارتی مجلس از جمله دیوان محاسبات عمومی به‌ویژه در مورد بررسی عملکرد بودجه کوتاهی کرده و گزارش واقعی عملکرد بودجه‌های سالانه در محاق قرار گرفته است. در اصل ۵۵ قانون اساسی به صراحت ذکر شده است که دیوان محاسبات باید به کلیه حساب‌های وزارتخانه‌ها، موسسات، شرکت‌های دولتی و سایر دستگاه‌هایی که به‌نحوه از انحاء بودجه کل کشور استفاده می‌کنند، به ترتیبی که قانون مقرر می‌دارد، رسیدگی و حسابرسی کند که هیچ هزینه‌ای از اعتبارات مصوب تجاوز نکرده و هروجهی در محل خود به مصرف برسد. همچنین تصریح شده است که دیوان محاسبات گزارش تفریغ بودجه را هر سال به انضمام نظرات خود به مجلس تسلیم کند و این گزارش باید در دسترس عموم قرار گیرد، اما ما هیچ‌گاه شاهد چنین فرایندی نبودیم. شفافیت بودجه یکی از اصول مهم حکومتداری است، زیرا منابع درآمدی که منابع ملی هستند، باید در راستای حفظ صلاح و منافع عامه مردم از طریق دستگاه دیوانسالاری دولت به مصرف برسد.

تخصیص بودجه در سال آینده بر اساس عملکرد و اهدافی است که در نظر گرفته می‌شود. ویژگی‌های بودجه عملیاتی چیست؟

بودجه عملیاتی که کارشناسان همواره به آن توجه کرده‌اند و تدوین آن را خواستار بوده‌اند، به‌صورتی است که کوچک‌ترین واحد هر وزارتخانه یا هر نهاد دولت از بخش‌ها و شهرها تا استان‌ها باید کلیه هزینه‌های سالانه خود را بر مبنای قیمت تمام‌شده به درستی و با واقع‌بینی برآورد و در ادارات کل بودجه و برنامه استان‌ها تجمیع کنند. به‌طور مثال وزارت آموزش و پرورش، بودجه مورد درخواست خود را از تجمیع تمام هزینه‌های تمام‌شده واحدهای آموزشی از هر کلاس درس تا ادارات، ادارات کل در استان‌ها و در نهایت وزارت آموزش و پرورش تجمیع کند. هر وزارتخانه به همین صورت لازم است کلیه هزینه‌های تمام‌شده خدماتی و

تولیدی خود را براساس موازن حسابداری و قانونی برآورد و به سازمان برنامه و بودجه ارائه کند تا مورد بررسی کارشناسان خبره و متخصص قرار گیرد و بر همین روال درآمد واقعی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها و واحدهای تابعه برآورد شود و آنگاه این گزارش‌ها در سازمان برنامه و بودجه مورد بررسی‌های کارشناسانه قرار گرفته و امر تخصیص منابع با توجه به نیاز استان‌ها صورت می‌گیرد و سپس به هیات دولت برای بررسی و تصویب ارائه می‌شود. چنان‌که درآمدها کفاف هزینه‌های بودجه را ندهد، لازم است دولت از طریق وزارتخانه‌ها و واحدهای زیرمجموعه خود نسبت به کاهش هزینه‌ها به‌نحوه که موجب توقف برخی از امور مهم نشود، اقدام کند و کسری بودجه را در همان ابتدای تدوین بودجه آشکار سازد، نه آنکه درآمدهای واهی در بودجه تقویم شود تا هزینه‌ها را پوشش دهد و بودجه را به‌ظاهر متوازن گرداند. شیوه بودجه‌نویسی تاکنون



همواره بودجه‌های مصرفی دولت بخش عظیمی از بودجه‌های عمرانی را بلعیده است، طوری که هزاران طرح عمرانی نیمه‌تمام بر جای مانده که توجیه اقتصادی خود را از دست داده‌اند. اگر گفته شده که در بودجه ۹۷ تا اول آبان سال آینده حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان به بودجه‌های عمرانی اختصاص خواهد یافت، گرچه این میزان رقم قابل توجهی باتوجه به نیازهای شدید زیرساختی در کشور نیست، اما اختصاص همین مقدار هم باتوجه به چشم‌انداز اقتصادی سال آینده از نظر تامین درآمدها و تضعیف تجارت خارجی به سبب وضع تحریم‌های جدید جای بسی تردید است. لازم است دولت باتوجه به نیازهای شدید اقتصادی اقشار جامعه و بهبود فضای کسب‌وکار در راستای تقویت بخش خصوصی واقعی نسبت به کوچک‌سازی خود اقدام کند تا هزینه‌های اضافی حذف شود و درآمدها بتواند بسیاری از نیازهای واقعی اقتصاد را در راستای توسعه و رشد و بهبود سطح زندگی و معیشت مردم تامین کند.

به شیوه عملیاتی نبوده است، ضمن آنکه آنچه به‌عنوان درآمد به ردیف‌های مختلف هزینه‌ای اختصاص داده شده، به‌کرات دیده شده است که در محل خود هزینه نشده و در نتیجه دولت کسری خود را از بانک مرکزی تامین کرده که اسباب افزایش تورم و کاهش قدرت خرید جامعه را فراهم ساخته است. در حال حاضر که متاسفانه وضعیت اقتصادی کشور با توجه به سوءمدیریت‌های پیوسته و اقتصادی و مالی بین‌المللی مساعد نیست، دولت وظیفه بسیار سنگینی در تنظیمات دخل و خرج یک‌ساله کشور برعهده دارد و نظارت‌های شدیدی هم از طرف دولت و هم از طریق مجلس لازم است تا بتوانیم از اتلاف منابع جلوگیری کرده و منابع محدود را به‌طور بهینه بین نیازهای واقعی اقتصاد تخصیص دهیم.

تا اول آبان بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های عمرانی تخصیص بودجه صورت گرفته است. به نظر شما این رقم قابل ملاحظه است؟

همواره بودجه‌های مصرفی دولت بخش عظیمی از بودجه‌های عمرانی را بلعیده است، طوری که هزاران طرح عمرانی نیمه‌تمام بر جای مانده که توجیه اقتصادی خود را از دست داده‌اند. اگر گفته شده که در بودجه ۹۷ تا اول آبان سال آینده حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان به بودجه‌های عمرانی اختصاص خواهد یافت، گرچه این میزان رقم قابل توجهی باتوجه به نیازهای شدید زیرساختی در کشور نیست، اما اختصاص همین مقدار هم باتوجه به چشم‌انداز اقتصادی سال آینده از نظر تامین درآمدها و تضعیف تجارت خارجی به سبب وضع تحریم‌های جدید جای بسی تردید است. لازم است دولت باتوجه به نیازهای شدید اقتصادی اقشار جامعه و بهبود فضای کسب‌وکار در راستای تقویت بخش خصوصی واقعی نسبت به کوچک‌سازی خود اقدام کند تا هزینه‌های اضافی حذف شود و درآمدها بتواند بسیاری از نیازهای واقعی اقتصاد را در راستای توسعه و رشد و بهبود سطح زندگی و معیشت مردم تامین کند.

منبع: آرمان





مدیرعامل شرکت شوسه عنوان کرد:

شرایط عمومی پیمان نامه‌ها یک طرفه است

مهندس جفرودی رفتیم و عنوان کردم با وجود اینکه ما تحصیل کرده هستیم و فعالیتی بیشتر از سایر اصناف داریم، چرا صنف ما گرفتار است و در این باره چه باید کرد؟

جواب استاد این بود که ناچاریم از راه‌های دیگری مانند کلیم (Claim) پول در آوریم، در حالی که بزرگانی چون ایشان باید در رویارویی با سازمان برنامه سعی در اصلاح قوانین می‌کردند و روش جدیدی در این باره جا می‌انداختند تا امروز ما گرفتار چنین وضعیتی نمی‌شدیم. در نتیجه شرایط عمومی پیمان به خوبی شکل نگرفت و مشکلات امروز به وجود آمد. تا حدی که حق و حقوق پیمانکار را نمی‌دهند یا در نهایت با عنوان کمک بخشی از آن را پرداخت می‌کنند. همه مشکلات ما از شرایط عمومی پیمان نارسا است.

آیا پیمانکاران در تدوین شرایط عمومی دست داشتند؟

پیمانکاری به معنای واقعی از سالهای ۱۳۴۰ شروع شد و قبل از آن نه پروژه به آن صورت بود و نه خسارتی به آن شکل و کارهای مهم دست خارجی‌ها بود. از سالهای ۱۳۴۰ پیمانکاری راه افتاد و شرایط

کنید کار کند و اگر کار نکند با تهدید و ارباب و ضبط ضمانت نامه مواجه شود.

اما چرا شرایط عمومی پیمان ما تا این حد ضعیف است؟ در دنیا فیدیک وجود دارد و وقتی ۵۶ روز صورت وضعیت پیمانکار پرداخت نشود وی اجازه دارد یکطرفه قرارداد را فسخ کند و همه خسارت خود را بگیرد. اما اینجا دیده می‌شود دو سال است که پول پیمانکار را نداده‌اند و او مجبور است برود و التماس کند و پارتی بترشد که بتواند مبلغ بخور و نمیری بگیرد. به هر حال من تمام ضعف این شرایط عمومی پیمان را در گذشتگان می‌بینم. قبل از انقلاب مخصوصاً بعد از سال‌های ۱۳۴۰ بزرگانی که در راس سندیکا بودند روابط خوبی با دولتمردان داشتند و می‌توانستند در عادلانه‌تر شدن شرایط عمومی پیمان تاثیرگذار باشند اما از این امکان استفاده مطلوبی نکردند.

حدود سال ۱۳۵۳ بود که جناب مهندس نهاروندی در شرکت خود گرفتاری پیدا کرد و این گرفتاری با همکاری سایر پیمانکاران مرتفع شد. سایر پیمانکاران هم مشکل داشتند. آنها ۱/۸ درصد بابت بیمه پول می‌گرفتند و برای گرفتن مفاصحا حساب می‌رفتند و ۲/۷ درصد می‌پرداختند. از همین بابت، یک روز بنده خدمت جناب

مهندس مهدی درودپانی متولد ۱۳۱۶ محله سنگلج تهران است که با دریافت مدرک فوق لیسانس مهندسی ساختمان از دانشگاه فنی آخن آلمان وارد عرصه پیمانکاری شد و از سال ۱۳۵۱ تاکنون مدیرعامل و رئیس هیات مدیره شرکت شوسه است. در آستانه ۷۰ سالگی سندیکا با مدیرعامل این شرکت قدیمی که طی این سالیان طولانی همپا و همگام با سندیکا به تلاش خود ادامه داده است مصاحبه‌ای انجام داده‌ایم که نظر خوانندگان محترم ماهنامه را به خواندن آن جلب می‌نماییم.

آقای مهندس درودپانی، ضمن تشکر از فرصتی که برای گردانندگان ماهنامه پیام آبادگران فراهم ساختید، از آشنایی خود با سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران و عملکرد آن طی آن سال‌ها بگویید.

چندی قبل و طی صحبت با یکی از همکاران، از سندیکای قبل از انقلاب گلایه کردم. اصولاً شرایط عمومی پیمان ما یک شرایط یک طرفه است و آنجایی که مربوط به حق پیمانکار است اصلاً شفافیت ندارد و آنجایی که مربوط به کارفرما است شفافیت دارد و گرنه هیچ کجای دنیا شما نمی‌توانید بگویید پول کسی را نمی‌دهید و او را مجبور

عمومی پیمان به جای فیدیک در کشور بومی شد و به عنوان اصلاح مواردی مانند Claim را حذف و از دل آن بیرون آوردند. در نتیجه شرایط عمومی پیمان یکطرفه شد. در سال ۱۳۳۵ که من به دانشکده فنی رفتم، هزار نفر از طریق کنکور شرکت می کردند و دویست نفر به دانشکده فنی می رفتند، حال ببینید فارغ التحصیلان سالهای قبل چقدر کمتر بودند. به عبارتی می توان گفت طبقه تحصیل کرده کوچک بود و همه همدیگر را می شناختند. این تعداد همه با هم رفیق بودند و اگر سعی می کردند می توانستند چیزهایی که در مورد آن حق داشتند از جمله شرایط عمومی پیمان را جا بیاندازند مخصوصاً مرحوم جناب آقای مهندس اعلم که به دولتمردان نزدیک بود.

شرایط پیمانکاری را در دوره های گوناگون چگونه می بینید

ابوالقاسم خوانساری که شرکت شوسه را بنا کرده جزو معماران دوره رضاشاه بوده است. اگرنگاهی به آن دوره بیاندازیم متوجه می شویم، با اینکه رضاشاه سواد نداشت اما در مدت کوتاهی درکشورنظم خوبی برقرار کرد و اگر جنگ بین الملل دوم واقع نمی شد بیست سال بعد ایران از لحاظ توسعه مانند آلمان می شد. اگر بناهای آن دوره را نگاه کنید از بناهای کنونی بهتر است. البته گفته می شود بناهای آن دوره توسط خارجی ها ساخته شده اند اما به نظر من مدیریت آن دوره نقش اصلی را داشته است و توانسته از وجود خارجی ها استفاده بهینه کند. به نظر من مدیریت و دیدگاه بزرگ و وطن پرستی مهم تر از پول و امکانات است، اگر خیابان پهلوی (ولی عصر) دوره رضاشاه را با خیابان جردن (نلسون ماندلا) دوره محمد رضا شاه مقایسه کنید متوجه این مسئله می شوید.

سالهای ۱۳۴۴ تا ۱۳۵۰ پول آن چنانی وجود نداشت ولی امید بود و کار در اولویت قرار داشت. از ۱۳۵۱ تا ۱۳۵۳ اندکی نظم به هم خورد و ۱۳۵۳ با ورود درآمدهای ارزی زیاد فساد در کشور حاکم شد. وگرنه دوره جناب آقای مهندس شالچیان حتی یک ریال هم در وزارت حساب و کتاب داشت. با وجود درآمد کم، مسائل حل می شد و جایی

برای Claim و ... باقی نمی ماند. کارها روال روشنی داشت و نیاز به مکاتبات اضافی نبود. با ورود فساد از هم گسیختگی به وجود آمد و آدم ها از وضعیت تعادل خارج شدند. در نهایت انقلاب شد که به نظر من شخص شاه در وقوع انقلاب تاثیر زیادی داشت.

به قول دکتر مجتهدی، شاه فردی کم سواد و دهن بین بود و به قول آقای اسدالله اعلم او از کشمکش های دربار خسته شده بود. اما سوال این بود که چنین فردی که قادر به اداره خانواده خود نبود چگونه می توانست کشور را اداره کند. در آن زمان پیمانکارانی که اغلب قراردادهای بزرگ داشتند فرار کردند و عده ای دیگر که

پل مرزی میلک (پریان مشترک) سیستان و بلوچستان

محدودیت ها و مشکلات پیمانکاران به کار ادامه دادند. به یاد دارم در زمان اجرای یکی از پروژه ها با بیکنی کهنه از بهبهان به تهران آمدم و به دلیل آنکه برای جلوگیری از بمباران چراغ ها خاموش بودند مسیر را گم کردم. در آن زمان مناطق محرومی وجود داشتند که بی غیرت ترین افراد را تکان می داد و به کار و امی داشت چه برسد به پیمانکارانی که همواره دل در گرو مهر وطن داشته اند.

ما شاهد این بودیم که بچه های یک روستا برای رفتن به مدرسه ده مجاور با پای برهنه از آب می گذشتند. این صحنه ها به ما انگیزه بیشتری برای کار کردن می داد.

پیمانکار شرکت شوسه



خوشبین به اتفاقات بعدی بودند با امید به آمدن سیستم جدید به فعالیت خود ادامه دادند. در عید نوروز همان سال، خود من با توافق همکاران فقط ۳ روز کار را تعطیل کردم تا شرکت بتواند در ساخت مملکت سهم بیشتری داشته باشد. همین امر باعث شد بعد از انقلاب شرکت ما برای گرفتن مطالبات خود با مشکل مواجه نشود. برخی دیگر از پیمانکاران منتظر تثبیت اوضاع و روی دادن اصلاحاتی بودند و کار را متوقف کرده بودند که همین امر باعث شد تضعیف شوند.

در دوران جنگ تحمیلی پیمانکاران چه کردند؟ آیا شرایط برای ادامه کار مهیا بود؟
در دوران جنگ هم با وجود تمام

به یاد دارم وقتی راه بهبهان - دهدشت را می ساختیم و از شرایط دشوار کار و زندگی خسته بودم، در راه رفتن به محل پروژه یکی از معماران را دیدم که وقتی حالش را پرسیدم، گفت بعد از خدا به جان شما دعا می کنم چرا که معتقد بود حضور ما در آن منطقه نه تنها باعث ساخت و ساز می شود که توسعه و تحول در منطقه را به همراه دارد، و همین جملات روحیه مرا بازگرداند. بعدها من با نقل همین داستان برای آقای مهندس بهرامی، معاون وزیر به او گفتم که فکر نکنید ما برای شما کار می کنیم، ما برای مملکتمان کار می کنیم.

در سال های ۱۳۷۴-۱۳۷۶ پل پادوک را به طول ۲۲۵ متر ساختیم که با توجه به امکانات آن دوره، کار دشواری بود. در زمان ساخت



مسئولین سندیکا اینروزها تلاش زیادی می‌کنند و وقت بسیاری برای پیگیری امور پیمانکاران می‌گذارند اما موفقیت آنها تابعی از شرایط کلان اقتصادی و اجتماعی است. البته که بهتر است در هر جامعه‌ای اصناف مسئول به سرو سامان دادن به فعالان آن صنف باشند، اما این امر تنها با اراده دولت محقق خواهد شد و از تلاش بی‌نتیجه دلسردی و انزوا حاصل خواهد بود.

پیمانکار خوب از نظر شما چه پیمانکاری است؟

به نظر من اصل اول در پیمانکاری تعهد است. قبل از قبول هر کاری باید دید توان اجرایی آن وجود دارد یا نه. انسان خوب و پیمانکار خوب فردی است که در قبال کاری که بر عهده گرفته متعهد و مسئولیت پذیر باشد. اگرچه سیاست‌های اقتصادی غلط باعث اوج گرفتن افراد خطاکار می‌شود، لذا متعهد بودن در شرایط موجود بسیار سخت است. در شرایط کنونی پیشنهاد من این است که پیمانکاران تا حد ممکن از پذیرفتن کار بپرهیزند. هیچ فردی پیمانکار به دنیا نیامده و در صورتی که فعالیت او در این حرفه سبب صدمه زدن به خود و کارمنداناش شود بهترین کار این است که به طور موقتی هم که شده به فعالیت دیگری مشغول شوند و بعبارت دیگر:

چون بگردش نمی‌رسی واگرد

اصلاح کار پیمانکاری وابسته به اصلاح فضای کلی جامعه و کسب و کار است یعنی جای نفس کشیدن برای کار کردن وجود داشته باشد، که این فضا در آن دوران مهیاتر بود.

در دوران دولت نهم و دهم شرایط مطلوب نبود، و در حال حاضر هم شرایط بر همان منوال است. متأسفانه مشکل ما این است که صورت مسئله به درستی طرح نمی‌شود و از همین رو یافتن راه حل دشوارتر می‌شود. برای مثال اگر نگاهی به اوراقی که به پیمانکاران به جای طلب آنها داده می‌شود بیاندازید، متوجه می‌شوید این اوراق با ۲۰ درصد کاهش فروخته می‌شود در حالی که سازمان برنامه سود تخمین زده شده برای پیمانکاران در پروژه‌ها را حدود ۵ درصد اعلام کرده، با این حساب پیمانکاران ۱۵ درصد ضرر می‌کنند. به هر حال امیدوارم پیمانکاران که زحمت‌کش‌ترین قشر این اجتماع هستند از بحران حاضر جان سالم به در ببرند.

با تصویری که ارائه دادید، آیا امیدی برای بهبود شرایط اقتصادی و فعالان صنوف مختلف وجود دارد؟ در این شرایط سندیکا چه باید بکند؟

بعد از جنگ جهانی دوم، آلمان با خاک یکسان شد اما این کشور از نو احیا شد. متأسفانه ما سیاست اقتصادی واحدی نداریم و گرنه می‌توان از صفر هم آغاز کرد و به سمت توسعه رفت.

این پل بود کدخدای محل به ما گفت هر چه بخواهید به ما می‌دهد که این کار را انجام دهیم چون این پل منطقه سردسیری را به منطقه گرمسیری وصل می‌کرد و قبل از آن افراد درون سبدی می‌نشستند و با کابل از روی رودخانه رد می‌شدند.

در دوران سازندگی و اصلاحات و دولت‌های نهم و دهم چه اتفاقاتی افتاد؟ شرایط امروز برای کار در این حرفه چگونه است.

متأسفانه با وجود رویکرد مثبت به سازندگی در آن دوران آغازی برای ورود فساد به کشور بود. قبل از بودجه‌بندی کشور حساب و کتاب داشت اما در این دوران بودجه‌بندی از روال خارج شد و به مسئولین اجازه داده شد بدون تأمین بودجه کارهای عمرانی را شروع کنند. در این دوران بود که به آقای روغنی زنجانی تکلیف شد ۴۸ سد دیگر را شروع کند و وقتی ایشان گفتند در همین ۵۳ سد در حال اجراء مانده‌ایم، به راحتی کنار گذاشته شدند. البته در همین دوران شرکت‌های خصولتی شکل گرفتند که به نظر من وجود آنها به خودی خود اشکالی ندارد چون به هر حال کار است که باید انجام شود و آنها نیز اهل همین کشور هستند مشروط بر اینکه در رقابتی برابر و سالم و بدون تبعیض کارها توزیع شود. آقای خاتمی انسان اندیشمند و صالحی بود که نمی‌توان تفکرات خوب ایشان را نادیده گرفت.





پیروز حناچی؛ معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران

مصائب پروژه‌های غلط در شهرسازی

ساختمان‌های ساخته شده در شهر، محل تلاقی سه مؤلفه است. سرمایه‌گذاران و حتی سرمایه‌داران، منافع سیاست‌گذاران و سیاست‌مداران و حوزه اجتماعی و منافع شهروندان.

تصور کنید سه دایره با مساحت مساوی به شکل متناسب همدیگر را قطع کرده باشند، یک مثلث وسط ایجاد می‌شود. آن مثلث فضای ساخته شده در شهر است. هر فضای ساخته شده‌ای اعم از پروژه عمرانی به این سه حوزه مرتبط است. هر عارضه‌ای در شهر رخ دهد به این سه حوزه مرتبط است و باید به سه سوال متعادل و معقول جواب دهد. اگرچنین باشد جای نگرانی برای وجود آن ساختمان وجود نخواهد داشت.

اگر متعادل برخورد کنیم، معمولاً جایی که ساختمان‌ها به دست سرمایه‌داران ساخته شوند، آنجا سیاست‌گذاران با سرمایه‌گذاران همراه هستند و به دایره سوم جواب نمی‌دهند. پروژه‌های ناهنجار در شهر ناشی از

عدم رعایت تعادل در این سه حوزه است. هر فضایی ساخته می‌شود، یا هر طرحی که اجرا می‌شود اگر به این سه حوزه به طور متعادل پاسخ دهد، جای نگرانی نیست.

نقش سیاست‌گذاران در این میان مانند تعمیرکارانی است که باید ماشین روشنی را در حین حرکت تعمیر کنند. اجرای طرح‌های عمرانی چنین وضعیتی دارد. این طرح‌ها باید درست تعریف شوند، فرآیند طراحی‌شان را درست طی کنند، از حداکثر خرد جمعی و خرد تخصصی استفاده کنند، حرفه‌ای به شکل مناسبی بهره‌برداری شود. اگر این فرآیند به درستی طی شود، خروجی آن قابل قبول خواهد بود.

باید از خرد جمعی برای تعریف پروژه‌ها استفاده کنیم. با این منابع محدود ناچار هستیم به نحوی درست و با بهره‌برداری بالا از منابع استفاده کنیم. پس اجازه نداریم پروژه‌ای را غلط تعریف کنیم و پروژه‌هایی که تعریف می‌کنیم باید با حداکثر بهره‌وری به نتیجه برساییم.

حتماً باید تلاش شود، باتوجه به اینکه عمده پروژه‌ها در شهرها اجرا می‌شود، دو لایه خلاقیت و جذابیت را داشته باشد. اینکه چیزی که می‌سازیم زیبا نیز باشد، ارزش دیگری است که خلق می‌شود. به طور مثال پلی مانند پل طبیعت چگونه به روحیه شهر تاثیر می‌گذارد. پل طبیعت ناشی از تعریف درست پروژه، استفاده حداکثر از خلاقیت و جذابیت است. نتیجه یک مسابقه معماری است. روند اجرا درست طی شده و خروجی قابل قبولی ایجاد شده است.

بنا به گفته شهردار سابق تهران بازدیدکننده پل طبیعت ده برابر برج میلاد است؛ این یک طرح موفق هنری-شهری است. یک دهم هزینه شد، ۱۰ برابر بهره بدست آمد. تمام پروژه‌ها که در شهر اجرا می‌شوند می‌توانند از این جنس باشند. فقط لازم است این لایه هم به لایه تصمیم‌ها اضافه شود. بنابراین تلاش می‌کنیم با بالا بردن کیفیت حوزه مشاوران این مشکلات را هم حل کنیم.

۱۵ آبان - صما





پاگرد

پاگرد در راه‌پله‌ها، زمینه‌ساز فراغتی کوتاه برای انسان از فشار ناشی از بالا رفتن از پله‌ها است و این پاگرد در مجله.....
کمیسیون انتشارات

چرا احساس بی‌ثباتی می‌کنیم؟

دکتر محمود سریع‌القلم

عجاب‌آوری، علاقه فراوانی داریم در خانواده، در ادارات، در جامعه، همه جا تقریباً، امور را و افراد را کنترل کنیم. کنترل را بر روابط قاعده‌مند ترجیح می‌دهیم. چون کنترل را بر مدیریت اولویت می‌دهیم، به یک خصلت ضد توسعه مجهزیم: ابهام. بدون شفافیت در سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و قواعد نمی‌توان پیشرفت کرد چون شفافیت، اطمینان خاطر می‌آورد. به همان دلیل که با افراد دمدمی مزاج نمی‌توان، عمارت دوستی ساخت، در شرایط ابهام هم نمی‌توان برنامه‌ریزی کرد و آینده‌ای مطمئن بنا کرد. شهروند و کارآفرین آلمانی به ثبات اندیشه‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در مدیریت کشور، اطمینان ذهنی، روانی و عینی دارد و می‌تواند طراحی کند و به ثبات روندها در سال‌های آتی، اعتماد داشته باشد. ما به ابهام علاقه داریم چون می‌خواهیم کنترل کنیم. ابهام و کنترل کردن، نقش فرد را افزایش می‌دهد و سیستم‌سازی را مختل می‌کند. اکثر کشورها در حوزه‌های امنیتی قابل پیش‌بینی نیستند. اما در امور اقتصادی، مالی، مالیاتی، بانکی، شهری، اجتماعی، مدنی، فرهنگی و

سال تجربه تحول در کشور، نتوانسته‌ایم مهم‌ترین فرآورده مدرنیته که سیستم‌سازی در همه عرصه‌ها است را ایجاد کنیم. تقریباً حل هر مسئله‌ای تابع رأی، سلیقه، خواسته‌ها، منافع و حتی مزاج افراد است. این وضعیت به صورت طبیعی فراز و نشیب دارد. انسان‌ها همیشه حالات ثابتی ندارند و افکار و تمایلات روحی آنها ممکن است در شرایط مختلف متفاوت باشد و تحت الشعاع منافع آنی باشد. متکی بودن به افراد، بی‌ثباتی می‌آورد. در حالی که رویه‌ها و سیستم‌ها ثبات دارند و شهروندان می‌توانند خروجی آنها را پیش‌بینی کنند. از ۱۳۵۰ به بعد نه تنها به طرف سیستم نرفته‌ایم بلکه به صورت مقایسه‌ای با کشورهای هم‌تراز خود، غلظت نقش فرد در تصمیم‌گیری، تصمیم‌سازی و حکمرانی را به شدت افزایش داده‌ایم. امروز در جهان، سیستم‌ها، خطاها را تشخیص می‌دهند و نه افراد. بنابراین، بی‌ثبات هستیم چون با درصد بالا، تحت تأثیر قضاوت افراد هستیم نه سیستم‌ها.

۲- ابهام در سیاست‌گذاری‌ها. به طور

به نظر می‌رسد تحلیل و شناخت از وضع موجود جامعه ما بسیار اندک است. مدیران کار طبیعی خود را انجام می‌دهند. این کار عمدتاً Propaganda است. در چنین شرایطی، وظیفه کانونی روشنفکران، تفکیک تحلیل از Propaganda است. روی آوردن به نبض جامعه و Fact‌ها، بهترین روش علمی برای شناخت است. ۳ دلیل برای فهم وضع موجود جامعه قابل تصور است:

۱- کشور ما، کشور افراد است و نه سیستم‌ها. الفاظی مانند رویه، قاعده، قانون، آیین‌نامه و چارچوب در توسعه یافتگی کشورها مقدس هستند. اصولاً، سیستم‌ها هستند که توسعه را هدایت می‌کنند. اما در پیشبرد بسیاری از امور در جامعه ما، در نهایت باید رضایت افراد را جلب کنیم تا آنکه طبق مقررات و آیین‌نامه‌ها عمل کنیم. بی‌دلیل نیست در آلمان، ساعت پنج بعد از ظهر همه محل کار خود را ترک می‌کنند تا بروند و زندگی کنند. لزومی ندارد تا ۱۲ شب جلسه بگذارند. جلسات فراوان به معنای ناهماهنگی و معرف فقدان رویه و قاعده است. طی ۱۷۰

آموزشی بسیار شفاف هستند. این شفافیت، ثبات می‌آورد.

۲- تأثیر سیاست خارجی بر زندگی مردم. دوره روابط دولت‌ها تقریباً پایان یافته است؛ امروز عصر شبکه‌سازی است. شبکه‌سازی با شرکت‌ها، مؤسسات، مراکز تحقیقاتی و بنیادها. شبکه‌ها کارها را پیش می‌برند. اکثر دولت‌ها، ارتباط این شبکه‌ها را تسهیل می‌کنند. نگاه سنتی به روابط بین‌الملل و راضی کردن یا تقابل با دولت‌ها اندیشه‌ای است که به قرن گذشته تعلق دارد. سیاست خارجی یعنی شبکه‌سازی با جهان، یعنی روان کردن ارتباطات میان شبکه‌های تولیدی، علمی، نوآوری داخلی با هم‌قطاران بین‌المللی خود. آن‌هایی که تولید می‌کنند می‌خواهند بیاورند از هر فردی، از هر ملیتی، از هر قومی. توانایی مهم است و نه ملیت و

محل تولد. در جهان شبکه‌ها، مهارت مهم است و نه جغرافیا.

وقتی سیاست خارجی مبتنی بر رهیافت روابط بین‌الدول باشد، دچار فراز و نشیب می‌شود و به درگیری‌های لفظی و امنیتی منجر می‌شود. آلمانی‌ها اهمیت نمی‌دهند چه فردی و با چه روحیه‌ای در کاخ سفید است؛ آنها با هزاران شبکه تولیدی، علمی، آموزشی، فناوری و بازارها در جامعه آمریکا کار می‌کنند. این نوع رهیافت، ثبات می‌آورد، منافع مشترک تعریف می‌کند و از خصلت‌های منفی فردی مانند عصبانیت، مزاج، پیش‌داوری و سوء برداشت فاصله می‌گیرد. نگاه ما به سیاست خارجی متعلق به واقعیات امروز جهانی نیست و با فرض‌های قدیمی، مدیریت می‌شود. این نگاه بسیار فراز و نشیب دارد و به صورت ساختاری، شبکه‌ها را از هم جدا می‌کند و نتیجه آن

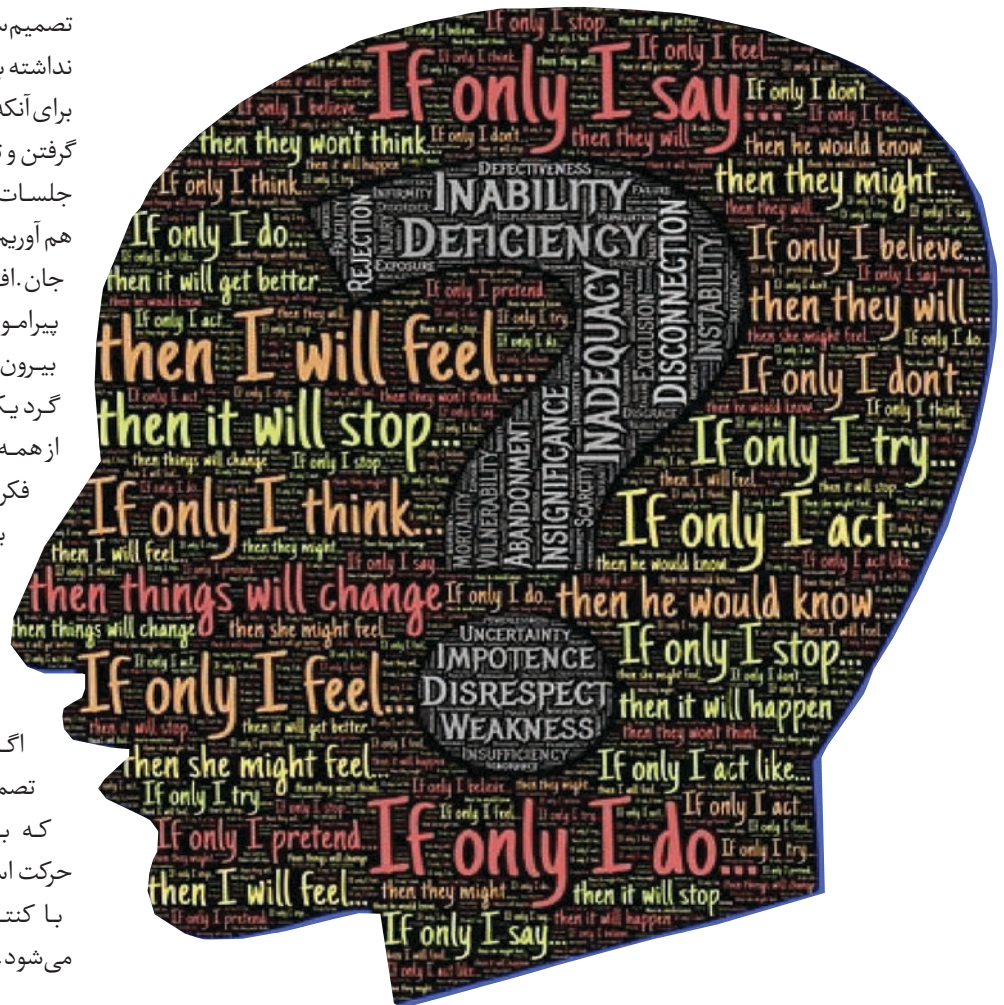
بی‌ثباتی و درگیری‌های مدت‌دار می‌شود. سیاست خارجی برای بهره‌برداری از امکانات بیرونی است. هند شاید بهترین و موفق‌ترین نمونه باشد. از شرق، چین، ژاپن، روسیه، دنیای عرب و جهان غرب استفاده می‌کند تا شاخص‌های زندگی و کار را در داخل بهبود بخشد. سیاست خارجی با ثبات به معنای ارتباط با شبکه‌های تولیدی، علمی و فن‌آوری است.

اصلی در روان‌شناسی سیاسی است به نام Groupthink. این مفهوم به این معناست: عده‌ای که مثل هم فکر می‌کنند، مثل هم برداشت می‌کنند و منافع مشترک دارند، وقتی تصمیم‌سازی می‌کنند خطاها و اشتباهات فراوانی را بدون آن که آگاه باشند مرتکب می‌شوند. خروجی گروه‌های منسجم، عموماً دچار آسیب است چون تمامی زوایای یک موضوع را نمی‌بینند، اطلاعات ناقص است و اعضای گروه برای حفظ انسجام آن گروه، یکدیگر را نقد نمی‌کنند. در فضاهای تصمیم‌سازی، اگر نظر متفاوت و مخالف وجود نداشته باشد، تصمیم‌سازی مختل است.

برای آنکه ثبات ایجاد کنیم باید در نوع تصمیم‌گرفتن و تصمیم‌سازی تجدید نظر کنیم و در جلسات، تکثیر برداشت‌ها و دیدگاه‌ها را گرد هم آوریم تا از همه زوایا، موضوعات را ببینیم. جان اف. کندی اینگونه تصمیم می‌گرفت: پیرامون یک موضوع، از درون دولت و از بیرون دولت، مخالف و موافق موضوع را گرد یک میز بزرگ جمع می‌کرد. خود دور از همه در گوشه‌ای می‌نشست و به جدل فکری این گروه گوش می‌کرد.

یادداشت برمی‌داشت. سوالات خود را می‌نوشت. در انتها، آنها را مطرح می‌کرد. سپس با شنیدن تمامی دیدگاه‌ها و پاسخ به سوالات خود، تصمیم می‌گرفت.

اگر از این روش و اینگونه روش‌ها برای تصمیم‌سازی بهره‌نبریم، از جهانی که با سرعت قابل توجهی در حال حرکت است عقب می‌مانیم. مدیریت توأم با کنترل و ابهام به فقر و انزوا منجر می‌شود. ۱۵٪ آبان - صما



مطرح شده بود، از اساس رد می‌کند؛ چرا که در محتوای این طرح علائمی از تاکید بر برج‌سازی وجود ندارد؛ هرچند در این طرح اشاره شده است در پهنه‌های فرسوده شهر تهران و نیز سایر شهرهای بزرگ متناسب با تراکم جمعیت و ظرفیت محلات، تراکم ساختمانی تعیین خواهد شد. طرح تامین مسکن شهر تهران با عنوان طرح پیشگام برای نوسازی ۵۵ هزار واحد مسکونی فرسوده در پایتخت با اولویت ۵ منطقه فرسوده شهر تهران (مناطق ۱۱، ۱۲، ۱۵، ۱۶ و ۱۷) در حالی در دومین جلسه متولی بخش مسکن با حضور رئیس جمهوری طی دو ماه گذشته با موضوع نحوه نفوذ موثر به بافت‌های فرسوده مورد موافقت قرار گرفت که با توافق ایجاد شده سرگردانی فعالان ساختمانی، متقاضیان مسکن و مالکان املاک فرسوده و همچنین وجود دو نگاه در دولت برای نحوه نوسازی بافت‌های فرسوده (مداخله گسترده در برابر نوسازی تدریجی) برطرف خواهد شد.

یافته‌های «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد قرار است برنامه عملیاتی (برنامه اقدام) این طرح که در قالب «الگوی نوسازی و بازآفرینی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری و تولید مسکن محلی در مقیاس بزرگ» تدوین شده است، به منظور اجرا ظرف ۱۰ روز آینده از سوی متولی نوسازی بافت‌های فرسوده در دولت به معاون اول رئیس جمهوری ارائه شود. بنا بر تاکید ویژه رئیس جمهوری با نهایی شدن برنامه عملیاتی طرح پیشگام طی ۱۰ روز آینده، متولی نوسازی بافت‌های فرسوده در دولت و سایر نهادهای مرتبط مأموریت دارند در کمترین زمان ممکن نسبت به شروع عملیات اجرایی این طرح اقدام کنند.

نوسازی بافت‌های فرسوده و هسته‌های میانی شهر تهران و سایر کلان‌شهرها و شهرهای کشور در حالی از ابتدای دولت یازدهم به‌عنوان اولویت دولت در سیاست‌گذاری بخش مسکن مورد توجه و تاکید قرار گرفت که متولی بخش مسکن طی چهار سال گذشته سیاست بازآفرینی شهری را در بافت‌های فرسوده پیگیری کرده است؛ اما از آنجاکه این سیاست طی چهار سال گذشته بیشتر بر جنبه‌های اجتماعی و فرهنگی و همچنین توجه به الزامات نوسازی بر پایه محله محوری و به‌طور کلی بازتعریف ساختارهای نوسازی



جزئیات طرح دولت و شهرداری برای نوساز بافت‌های فرسوده در تهران

طرح پیشگام؛ سالانه ۵۵ هزار واحد مسکونی را نوسازی می‌کند

همزمان با اجرا در تهران، تهیه شود. خط قرمز طرح پیشگام، «بازگشت ساکنان قدیمی به محله‌های نوسازی شده» است. برای این منظور، نیمی از نوسازها با «معاوضه مطلوب»، به مالکان اولیه واگذار می‌شود. بازیگر اصلی طرح، «توسعه‌گر»ها هستند.

استارت طرح مسکن «پیشگام»

جزئیات مربوط به طرح «تامین مسکن پیشگام در بافت فرسوده تهران» نشان می‌دهد با اجرای این طرح قرار است بیش از نیمی از ظرفیت فعلی ساخت و ساز سالانه در شهر تهران به هسته‌های میانی و فرسوده پایتخت هدایت شود؛ هم‌اکنون به‌طور متوسط سالانه کمتر از ۱۰۰ هزار واحد مسکونی جدید در شهر تهران احداث می‌شود که ظرفیت ۵۵ هزار واحدی ساخت مسکن در بافت‌های فرسوده در قالب طرح پیشگام بیش از نیمی از کل ساخت و سازهای سالانه فعلی در پایتخت را در برمی‌گیرد.

این در حالی است که جزئیات این طرح همچنین شایعه مربوط به «فرمان برج‌سازی در بافت‌های فرسوده» را که طی روزهای اخیر

طرح مشترک دولت و شهرداری تهران برای «تامین مسکن در بافت فرسوده»، نهایی شد. طرح مسکن «پیشگام»، به دنبال تاکید رئیس جمهوری برای تدوین «نقشه راه» نفوذ موثر به هسته فرسوده شهرها تهیه شده که با توافق صورت‌گرفته، فاز اول آن با همکاری کم سابقه دولت و شهرداری پایتخت به اجرا درمی‌آید.

مطابق جزئیات طرح «پیشگام»، ساخت ۵۵ هزار واحد مسکونی در بافت فرسوده تهران برای افق ۵ ساله، هدفگذاری شده است؛ به طوری که با شروع فاز اول، امکان تکرار این ظرفیت برای هر سال وجود دارد. ساخت و ساز در این طرح نوسازی با سه روش «محلی‌سازی»، «محله‌سازی مرحله‌ای» و «محله‌سازی جایگزین» انجام می‌شود. در روش اول، پروژه‌های ساختمانی «متعارف و کم‌واحد» با تجمیع حداکثر ۵ پلاک کلنگی و در روش دوم، عملیات نوسازی در مقیاس «بلوک شهری» استارت می‌خورد. روش سوم بر شهرک‌سازی با اهرم «زمین‌های ذخیره» استوار است. اجباری به برج‌سازی در بافت فرسوده مطابق این طرح وجود ندارد و مقرر شده الگوی تکثیر طرح در سایر شهرها



پیام‌آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

تمرکز داشته و ابعاد کمی نوسازی به لحاظ تعیین تیراژ معین و مدت زمان مشخص برای نوسازی واحدهای مسکونی به وضوح اعلام نشده بود، رئیس جمهوری به متولی بخش مسکن در دولت ماموریت داد ضمن رعایت ملاحظات سیاست بازآفرینی شهری، با تدوین یک برنامه عملیاتی، هدف گذاری کمی دولت برای نوسازی بافت های فرسوده شهری را نیز طراحی کند. در این طرح، مطابق با ماموریت تعریف شده برای متولی بخش مسکن، ظرفیت، تیراژ، زمان بندی، روش های اجرا و همچنین اولویت های ساخت و ساز در محلات و محدوده های هدف به تفکیک و به روشنی، مشخص شده است.

قرار است طرح پیشگام به عنوان طرح عملیاتی تامین مسکن در بافت های فرسوده شهر تهران ابتدا در پایتخت اجرا شده و همزمان مقدمات اجرای این طرح در سایر شهرها نیز طرح ریزی شود و تسری یابد. در این طرح تاکید شده است همزمان با اجرای طرح پیشگام در شهر تهران نهادسازی برای تکثیر طرح های مشابه در مناطق دیگر، به خصوص شهرهای بزرگ، طی یک سال آینده آغاز شود.

سکاندار نسل جدید نوسازی

یافته های «دنیای اقتصاد» نشان می دهد سکان اجرای طرح پیشگام، در اختیار «توسعه گرها» قرار می گیرد؛ در این طرح تاکید شده است که عاملیت توسعه گر در

بافت های فرسوده، رکن اساسی و پایدار برای «تحقق پذیری نوسازی بافت های فرسوده شهری» است. توسعه گرها نهادهایی هستند که علاوه بر در اختیار داشتن نقدینگی و سرمایه قابل قبول برای ورود به طرح های عمرانی نظیر ساخت و ساز در بافت های فرسوده، امکان تجهیز منابع و سرمایه های خرد را نیز دارند و همچنین از امکان استفاده از منابع بانکی در وضعیت موجود با شرایط فعلی نیز برخوردارند. به عنوان مثال، به دنبال دریافت یارانه نرخ سود برای تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی نوسازی در بافت های فرسوده نیستند و توان مالی و فنی کافی برای سرمایه گذاری و شروع فعالیت در بافت های فرسوده با کمک تسهیلات نوسازی غیروابسته به یارانه نرخ سود را دارند.

همچنین از امکان جلب مشارکت در بافت های فرسوده برای سرمایه گذاری در پروژه های مختلف برخوردارند. توسعه گر به عنوان نهاد واجد صلاحیت بخش خصوصی، حلقه واسط بین ۴ عنصر مهم در فرآیند نوسازی بافت های فرسوده یعنی مالکان املاک فرسوده (مردم)، دولت و شهرداری، بانک ها و بخش خصوصی سازنده (پیمانکار، انبوه ساز و واسطه های بازار) است. در قالب این طرح، بافت های فرسوده، ناکارآمد و ناپایدار شهری، به مثابه یک تهدید بزرگ برای کل کشور معرفی شده اند که هم به لحاظ خطرات احتمالی ناشی از وقوع زلزله در شهر تهران و همچنین بسیاری از شهرهای دیگر در معرض تهدید جدی قرار دارند و هم

به لحاظ بالا بودن نرخ آسیب های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی در آنها نیازمند رسیدگی و انجام اقدام فوری برای نوسازی هستند. این در حالی است که در این طرح همچنین تاکید شده است، نیاز اقتصاد کشور به ایجاد رونق در بخش مسکن یکی دیگر از الزامات قرار گرفتن نوسازی بافت های فرسوده در اولویت برنامه های دولت است؛ در شرایط فعلی ساختار ساخت مسکن قادر به پاسخگویی به این نیاز نیست؛ چرا که ساختارهای تقاضا در بازار مسکن تغییر کرده است و نوسازی بافت های فرسوده یکی از مهم ترین عوامل رونق بخش در بازار مسکن محسوب می شود. این در حالی است که نوسازی بافت های فرسوده به مثابه یک فرصت معرفی شده است که با بهره گیری از «الگوی توسعه ای» می توان از این اقدام به عنوان یکی از مهم ترین اقدامات تبدیل تهدیدهای نهفته در شهر به عنوان فرصت های قابل توجه اقتصادی، اجتماعی و توسعه ای بهره گیری کرد.

سه روش نوسازی در طرح پیشگام

مطابق برنامه ریزی های صورت گرفته در قالب طرح پیشگام، قرار است این طرح به روش «محل سازی»، «محل سازی مرحله ای» و «محل سازی جایگزین» اجرا شود؛ در این طرح اصل حاکم بر اجرای هر کدام از این سه روش یا ترکیبی از آنها در مناطق فرسوده شهر تهران، «امکان پذیری» عنوان شده است؛ به این معنا که بر حسب اینکه کدام یک از این سه



روش در هر محله بیش از دیگری امکان اجرای موفقیت‌آمیز دارد، مناسب‌ترین روش انتخاب و عملیات نوسازی با اتکا به آن انجام شود.

این درحالی است که در جزئیات مربوط به این طرح تاکید شده است که در روش اول یعنی روش «محلّی‌سازی» و «محله‌سازی مرحله‌ای» در بسیاری از محلات شهر تهران قابل اجرا است؛ ضمن اینکه ۲۰ درصد از کل طرح در قالب روش سوم یعنی «محله‌سازی جایگزین» قابل اجرا خواهد بود. در قالب روش اول (محلّی‌سازی)، ساخت سالانه ۳۵ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده شهر تهران هدف‌گذاری شده است؛ در روش محلّی‌سازی، نوسازی‌های خرد به معنای اجرای پروژه‌های محلّی متعارف و کم‌واحد تعریف شده است؛ هرچند ظرفیت هر پروژه در این روش محدود است، اما قرار است تعداد پروژه‌هایی که با استفاده از این روش در بافت‌های فرسوده اجرا می‌شود، در سطح وسیع توزیع شود. در روش محلّی‌سازی، جمعیت تا حداکثر ۵ پلاک تعریف شده است؛ به این معنا که برای اجرای هر پروژه زمین مورد نیاز باید ۲۰۰ تا ۳۰۰ مترمربع مساحت داشته باشد؛ این درحالی است که در قالب این روش پروژه‌های هدف‌گذاری شده، متعدد و پراکنده است.

همچنین در قالب این روش «اسکان موقت ساکنان» از سوی «توسعه‌گرها» در دستور کار

قرار دارد و ۵۰ درصد از واحدهای ساخته شده در هر پروژه در قالب «مشارکت در ساخت» یا «معاوضه» به مالکان بافت فرسوده واگذار می‌شود؛ این درحالی است که مابقی واحدها که در اختیار توسعه‌گر قرار خواهد گرفت به عنوان «ظرفیت بالقوه برای نوسازهای بعدی در قالب واحدهای مسکونی مناسب برای اسکان موقت ساکنان واحدهای فرسوده در سایر پروژه‌ها»، مورد استفاده قرار خواهد گرفت. به عبارت دیگر راهبرد اصلی نوسازی در قالب این روش، راهبرد «معاوضه» است؛ به این معنا که نیمی از واحدهای نوسازی شده به مالکان بافت‌های فرسوده (ساکنان قبلی واحدهای فرسوده) واگذار می‌شود، در این روش همچنین «اصلاح و بازآفرینی تدریجی بافت‌های فرسوده» محور و هدف اصلی نوسازی است.

روش دوم تعریف شده در طرح پیشگام برای اجرای طرح عملیاتی نوسازی در بافت‌های فرسوده طی ۵ سال پیش‌رو، روش «محله‌سازی مرحله‌ای» است؛ در این روش مقیاس هر پروژه نسبت به روش محلّی‌سازی بیشتر است؛ یعنی فرآیند جمعیت به صورت «بلوک شهری» صورت می‌گیرد که در قالب آن بیش از ۵ پلاک مسکونی برای ساخت هر بلوک جدید با یکدیگر جمعیت می‌شود. در روش محله‌سازی مرحله‌ای، راهبرد «بازتنظیم زمین» مورد تاکید قرار دارد؛ به عبارت دیگر

عملیات جمعیت‌بستگی مستقیم به گنجایش زمین و نوسازی در قالب پروژه‌های بلوک‌سازی دارد؛ در این روش همچنین بخشی از قطعات برای تامین سرانه‌های عمومی و بازو همچنین خدمات شهری اختصاص خواهد یافت.

در روش سوم (محله‌سازی جایگزین)، مقیاس پروژه‌ها از دو روش دیگر بزرگ‌تر است و نوسازی به شکل «شهرک‌سازی» انجام خواهد گرفت؛ راهبرد اصلی در اجرای این روش «ساخت محلات جدید در زمین‌های ذخیره در اختیار دولت در همسایگی محلات فرسوده و استقرار جمعیت محله فرسوده در محلات جدید» و سپس «استقرار ساکنان محله فرسوده بعدی در محله نوسازی شده قبلی» است؛ به این معنا که در این روش زمین‌های ذخیره موجود در شهر تهران که تحت مالکیت دولت و شهرداری قرار دارد به عنوان اهرم نوسازی در اختیار فرآیند نوسازی قرار خواهد گرفت. انبوه‌سازی مسکن در بافت‌های فرسوده نیز عمدتاً در قالب این روش مصداق پیدا می‌کند.

خط قرمز طرح پیشگام

در طرح تامین مسکن پیشگام در بافت‌های فرسوده شهر تهران، یک خط قرمز نیز برای دولت، شهرداری و سرمایه‌گذاران تعریف شده است؛ «حفظ ساکنان قدیمی در محله‌های نوسازی‌شده و جلوگیری از اخراج جمعیتی از محلات هدف نوسازی» مهمترین خط قرمز



۱۰ برند "بتن" غیراستاندارد اعلام شد

مدیرکل استاندارد تهران از توقیف تولید ۱۰ برند بتن غیراستاندارد در ماه گذشته، در استان تهران خبر داد و بر ادامه طرح نظارت بر واحدهای تولیدکننده بتن از سوی بازرسان استاندارد تاکید کرد.

بیات اظهار کرد: در جریان اجرای طرح بازرسی از واحدهای تولیدی بتن در استان تهران بازرسان استاندارد ۱۰ برند بتن غیراستاندارد را توقیف و تولیدکنندگان متخلف به دادگاه شکایت کردند.

طبق اعلام اداره کل استاندارد استان تهران، در این راستا بتن آماده از واحد تولیدی "محمد بابایی" در شهرستان ریاط کریم، به علت تولید بدون مجوز استاندارد و نیز فک پلمب غیرقانونی، بتن آماده با نام تجاری "دنیابتن" در واحد تولیدی در شهرستان ریاط کریم به علت تولید بدون مجوز استاندارد و جعل نشان استاندارد، بتن آماده با نام تجاری "خانه بتن نوین" در واحد تولیدی در محدوده انتهای اتوبان بابایی به علت تولید بدون مجوز استاندارد و جعل نشان استاندارد، بتن آماده در واحد تولیدی "طالب سروش" در محدوده سه راه آدران به علت تولید بدون مجوز استاندارد و جعل نشان استاندارد، بتن آماده از واحد تولیدی "دشت بهشت خلیج" در محدوده بزرگراه فتح به علت تولید بدون مجوز استاندارد، بتن آماده با نام تجاری "کوهستان صبا" در واحدی تولیدی در شهریار به علت تولید بدون مجوز استاندارد، بتن آماده با نام تجاری "پژوهش" در واحد تولیدی در محدوده بلوار پژوهش به علت تولید بدون مجوز استاندارد، بتن آماده از واحد تولیدی "محمد صراف" و "اصغریاحق" در محدوده سعیدآباد شهریار به علت تولید غیراستاندارد توقیف و متخلفان به دادگاه معرفی شدند. همچنین از دو تولیدکننده بتن آماده با نام تجاری "عمران بتن" در واحد تولیدی در احمدآباد مستوفی و بتن آماده با نام تجاری "آرسام بتن" در واحدی در جاده قدیم کرج به علت ممانعت از بازرسی به دادگاه شکایت شد.

صما-۱۳ آبان

بافت‌های فرسوده به ویژه در سومین روش نوسازی (محل‌سازی جایگزین) است. این در حالی است که در این طرح تاکید شده است در صورتی که متولی نوسازی تصمیم به اجرای این طرح در سایر شهرهای بزرگ بگیرد باید الزامات مربوط به نوسازی در هر کدام از مناطق و شهرها را مورد توجه قرار بدهد.

متولی بخش مسکن همچنین در توضیح طرح پیشگام، ضمن اشاره به وجود حداقل دو گلوگاه و مانع عمده در مسیر اجرای طرح مبنی بر مشکلات احتمالی مربوط به «اسکان موقت ساکنان» و همچنین «جلب مشارکت همه ساکنان بافت‌های فرسوده برای نوسازی در مراحل اولیه»، سه ضرورت مهم را به مجری نوسازی بافت‌های فرسوده گوشزد می‌کند. بر این اساس، «تعریف ضریب معاوضه مطلوب به نفع مردم»، «امکان کنترل و تنظیم تراکم مسکونی و تراکم جمعیتی (ساختاردهی تقاضا در راستای هدف)» و همچنین «فراهم شدن بسته‌های اقتصادی برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی»، ضرورت‌هایی مهمی است که در طرح پیشگام برای ورود به دوره جدید نوسازی در بافت‌های فرسوده مورد تاکید قرار گرفته است.

متولی بخش مسکن همچنین دو الزام مهم در ارتباط با اجرای این طرح را مطرح کرده است و در عین حال ۳ پیشنهاد مهم برای تحقق این الزامات عنوان می‌کند. «ایجاد ساختار فرماندهی و راهبری برای تکثیر و گسترش این الگو در کشور به منظور بالفعل کردن فرصت نوسازی بافت‌های فرسوده» اولین الزام مطرح شده در متن طرح پیشگام است؛ در قالب این موضوع پیشنهاد شده است «**قرارگاه جهاد نوسازی**» **ذیل ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی تشکیل و این قرارگاه با واحدها و توابع ستاد ملی بازاریابی پایدار شهری تلفیق شود.** دومین الزام تاکید بر «همراهی نظام بانکی برای اجرای برنامه‌های تامین مالی توسعه‌گران در بافت‌های فرسوده» است که برای تحقق این هدف پیشنهاد شده «دستورالعمل تامین مالی نهادهای توسعه‌گر» در شورای پول و اعتبار به تصویب برسد و همچنین «مصوبه ایجاد تحول برای توسعه سرمایه‌گذاری و بهسازی و نوسازی مسکن در بافت‌های ناکارآمد شهری» نیز اجرایی شود.

منبع: دنیای اقتصاد-۱۳ آبان

تعریف شده در این طرح است. به همین منظور علاوه بر تعریف مأموریت برای نهاد توسعه‌گر به منظور تامین واحدهای مسکونی مناسب برای اسکان موقت ساکنان در روش محلی‌سازی و محل‌سازی تدریجی، استقرار ساکنان محلات بعدی در واحدهای نوسازی شده محله قبلی هدف نوسازی، در روش سوم (محل‌سازی جایگزین) مورد تاکید قرار گرفته است.

به گزارش «دنیای اقتصاد»، بررسی جزئیات طرح پیشگام همچنین یک سوال اساسی را ایجاد می‌کند مبنی بر اینکه جایگاه وام نوسازی در این طرح و فرآیندهای جدید نوسازی چیست؟ یافته‌های «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد، تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی برای ساخت مسکن در بافت‌های فرسوده به ازای هر واحد، یکی از ابزارهای در اختیار توسعه‌گرها برای نوسازی است؛ با این تفاوت که از زمان تصویب پرداخت این تسهیلات برای نوسازی واحدهای فرسوده در سال ۹۳ تاکنون، این تسهیلات به دلیل آنچه عدم امکان استفاده از این تسهیلات به دلیل نیاز به تامین یارانه سود مطرح می‌شد فاقد کارایی بود؛ اما از آنجا که توسعه‌گرها برای استفاده از این تسهیلات نیازی به استفاده از یارانه سود وام بانکی ندارند، تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی ساخت مسکن در بافت‌های فرسوده که طی سه سال گذشته - از زمان تصویب تاکنون - فاقد کارایی بود اثر خود را نشان خواهد داد و قابل استفاده خواهد شد. بر مبنای برآوردهای صورت گرفته در طرح تامین مسکن پیشگام در بافت‌های فرسوده شهر تهران، کل هزینه اجرای طرح برای ۵ سال افق تعریف شده، ۹ هزار و ۶۲۲ میلیارد تومان است که به فراخور تعداد پروژه‌ها و پلاک‌هایی که قرار است نوسازی شوند به پروژه‌های تعریف شده تزیق خواهد شد.

ملاحظات نسخه جدید نوسازی

محتوای طرح پیشگام نشان می‌دهد متولی بخش مسکن برای اجرای نسخه جدید عملیات نوسازی در بافت‌های فرسوده دست‌کم سه عامل مهم در انتخاب جغرافیای هدف را مورد توجه قرار داده است؛ «روندهای جمعیتی»، «موضوع کمیابی زمین» و همچنین «امکان بازدهی‌های جانبی» سه ملاحظه دولت برای نوسازی

ساخت و ساز با فروش امضای مهندسان متوفی!

مهندسی جامعه مهندسی راد راستای منافع و سلیق شخصی خود نقض کنند.

نائب رییس انجمن انبوه سازان استان تهران با بیان اینکه برخی تصور می کنند فرهنگ سازی های لازم برای مقابله با پدیده امضافروشی صورت نگرفته است تاکید کرد: برخلاف این تصور، اتفاقا برای مقابله با این پدیده اقدامات فرهنگی زیادی صورت گرفته است که نمونه آن ترویج اخلاق حرفه ای طی این چند سال گذشته بوده است اما باید در نظر گرفت فقط ساماندهی فرآیند انجام خدمات مهندسی و نیز سیستماتیک کردن این حوزه و ایجاد ساختار منطقی است که سبب حذف معضلات مربوط به تخلفات ساخت و ساز می شود.

رهبان بیان اینکه سیستم ساخت و ساز باید به گونه ای طراحی شود که خود به خود مانع بروز تخلفات شود گفت: باید آیین نامه هایی تصویب شود که به موجب آن یک مرجع واحد، مسئول رسیدگی و پاسخگویی ساختار ارجاع، نظارت و کنترل ساختمان شود و مسئولیت ساخت و اجرا به عهده شخصیت صلاحیت داری واگذار شود و در صورت راه اندازی چنین مکانیزمی، خود به خود تخلفات مربوط به خدمات مهندسی به حداقل ممکن می رسد.

نائب رییس انجمن انبوه سازان استان تهران با تاکید بر اینکه تخلف امضافروشی گسترده است گفت: متاسفانه شاهد آن هستیم که افراد غیرمتخصص با راه اندازی شرکت های حقوقی و استفاده از ظرفیت های پروانه اشتغال مهندسان باعث شده اند که صوری کاری در خدمات مهندسی و امضافروشی به اوج خود در چند سال گذشته برسد.

ایستا-۶ آبان

نائب رییس انجمن انبوه سازان استان تهران با بیان اینکه تخلف امضافروشی شایع شده است گفت: بررسی ها نشان می دهد که حتی بعضا با فروش امضای مهندسان متوفی ساخت و ساز صورت می گیرد.

ایرج رهبر اظهار کرد: معضل امضافروشی به عنوان یکی از چالش های اصلی ساخت و ساز سال هاست که رواج دارد و نظام سهمیه بندی از جمله دلایل دامن زدن به این مشکل است.

وی افزود: البته نباید فراموش کرد که این تخلفات صنفی صرفا مربوط به جامعه مهندسی نیست بلکه در صنوف مختلف شاهد بروز چنین تخلفاتی هستیم. اما در قشر مهندسان با توجه به اینکه جزو اقشار تحصیل کرده محسوب می شوند بروز این نوع لغزش ها دور از انتظار است.

رهبان با یادآوری این موضوع که شایع بودن امر تخلف امضا فروشی قابل کتمان نیست در عین حال تاکید کرد: به جای انکار، می بایست به دنبال فرآیندهایی باشیم که به طور سیستماتیک از بروز چنین تخلفاتی در پروسه ساخت و ساز ممانعت کند. به عنوان مثال دیجیتالی شدن امضای مهندسان ناظر باعث ایجاد سازوکاری بازدارنده برای کاهش حجم پدیده امضاء فروشی است.

وی با تاکید بر اینکه اساسا معضلاتی نظیر مسائل نظارتی، چگونگی امر نظارت و انتخاب ناظر و همچنین حق الزحمه ناظران از جمله چالش های جدی و قدیمی صنعت ساختمان است گفت: وقتی شرایط ساخت و ساز به گونه ای باشد که افراد فاقد تخصص وارد صنعت ساختمان شوند در نتیجه این امر سازندگان سودجو قادر خواهند بود که مقررات ساختمان و خدمات

دومین کنفرانس ملی پژوهش های کاربردی در مهندسی عمران



دومین کنفرانس ملی پژوهش های کاربردی در مهندسی عمران (مهندسی سازه و مدیریت ساخت)، ۱۹ تا ۲۰ اسفند ۱۳۹۶ توسط دانشگاه صنعتی شریف در شهر تهران برگزار می شود. از تمامی مهندسین و دانشجویان علاقه مند به حوزه مهندسی عمران

دعوت می گردد جهت ارسال مقالات خود حداکثر تا ۳۰ دی با توجه به محورهای برگزاری دومین دوره کنفرانس اقدام نمایند.

از محورهای اصلی همایش بدین موارد می توان اشاره کرد:

۱. مهندسی سازه
۲. مهندسی زلزله
۳. مهندسی سازه های هیدرولیکی
۴. مهندسی و مدیریت ساخت

چهارمین کنفرانس ملی مدیریت ساخت و پروژه

چهارمین کنفرانس ملی مدیریت ساخت و پروژه، ۶ تا ۷ بهمن ۱۳۹۶ توسط موسسه آموزش عالی علاءالدوله سمنانی در شهر تهران برگزار می شود.

از تمامی مهندسین و دانشجویان علاقه مند به حوزه مهندسی عمران و معماری دعوت می گردد جهت ارسال مقالات خود حداکثر تا ۱ دی با توجه به محورهای برگزاری چهارمین دوره کنفرانس اقدام نمایند.

از محورهای اصلی همایش بدین موارد می توان اشاره کرد: مدیریت پروژه در صنعت ساخت

محیط زیست و توسعه پایدار

ایمنی و بهداشت

مدل سازی اطلاعات

ساختمان

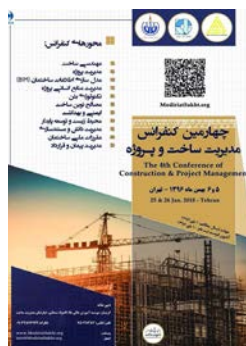
منابع انسانی در پروژه

مستندسازی و مدیریت

دانش

مدیریت بیمان و قرارداد

و ...



حوادث کار، صرفاً حادثه یا نبود نظارت و سوء مدیریت؟

کار) قرار داده شده است بازرسین کار به عنوان ضابطین قضایی وظیفه دارند بر اساس نص این قانون، آیین نامه‌ها و مقررات مربوطه اقداماتی را صورت دهند.

ممتاز نظارت بر اجرای مقررات ناظر بر شرایط کار به ویژه مقررات حمایتی مربوط به کارهای سخت و زیان آور و خطرناک، مدت کار، مزد و رفاه کارگران و اشتغال زنان و نوجوانان، آموزش مربوط به حفاظت فنی و راهنمایی کارگران، کارفرمایان و کلیه افرادی که در معرض صدمات و ضایعات ناشی از حوادث و خطرات ناشی از کار قرار دارند و بررسی حوادث ناشی از کار در کارگاه‌های مشمول قانون کار و اظهار نظر در خصوص علل وقوع آنها را از جمله این اقدامات برشمرد.

به گفته این کارشناس حوزه کار و تولید، نظارت و پیگیری نسبت به تشکیل کمیته‌های حفاظت فنی و بهداشت کار در کارگاه‌های مشمول قانون کار، ارایه راه‌های پیشگیری و اعلام نتیجه به مراجع ذیصلاح و بازرسی مستمر همراه با تذکرات، معایب، نواقص و در صورت لزوم تقاضای تعقیب متخلفان در مراجع صالح از دیگر اقداماتی است که بازرسان کار در موارد لزوم باید با جدیت دنبال کنند. صما- ۹ آبان

زحمتکش منجر شده است.

ممتاز افزود: متأسفانه تنها در یک فقره انفجار معدن زمستان بورت گلستان ۴۴ نفر از معدنچیان جان باختند و این تنها حادثه‌ای است که در رسانه‌ها منتشر می‌شود و سالانه صدها حادثه به صورت تک تک رخ می‌دهد که البته مرگ و میرهای این چنینی در کنار هزاران حادثه رانندگی و هدر رفت سرمایه‌های انسانی موضوع قابل گذشت و اغمازی نیست.

وی با تأکید بر لزوم اهتمام در پیشگیری موثر از بروز حوادث کار، از مدیران و بازرسان کار خواست تا در جهت فراهم کردن شرایط ایمن در کارگاه‌ها و اجبار کارفرمایان به رعایت اصول بهداشت کار اهتمام بیشتری به خرج دهند. کارشناس حوزه کار و تولید تأکید کرد: بازرسان کار در حدود وظایف قانونی حق دارند بدون اطلاع قبلی در هر موقع از شبانه روز به مؤسسات مشمول ماده ۸۵ قانون کار وارد شده و به بازرسی بپردازند و به صورت جدی موارد عدم رعایت ایمنی را به کارفرمایان گوشزد کرده و مانع انجام فعالیت‌های خطرناک و نایمن شوند.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه در ماده ۹۶ قانون کار ایران، مسئولیت ایمنی محیط کار و نظارت بر آن بر عهده وزارت کار (بازرسین

یک کارشناس حوزه کار می‌گوید: بازرسان کار حق دارند بدون اطلاع قبلی از کارگاه‌ها و موسسات مشمول ماده ۸۵ قانون کار بازرسی و تقاضای تعقیب متخلفان را ارائه دهند. وی از بازرسان کار خواست تا کارفرمایان را به فراهم کردن شرایط ایمن در کارگاه‌ها ملزم کنند.

زهراممتاز قمش‌های، اظهار کرد: به دنبال صنعتی شدن جوامع و تأسیس کارخانه‌ها، کارگاه‌ها و مجتمع‌های تولیدی، حوادث ناشی از کار، مرگ و میر و صدمات جسمی همواره در کمین نیروی کار بوده است. از این رو مباحث مربوط به ایمنی (HSE) بعد از انقلاب صنعتی به دلیل افزایش آمار مرگ کارگران و برای حفظ جان نیروی انسانی مطرح شد و کارفرمایان و صاحبان کارگاه‌های تولیدی را به اجرای مقررات بهداشت و ایمنی محیط کار موظف کرد.

وی ادامه داد: کشور ما هم از وقوع حوادث کار مستثنی نبوده است به نحوی که در یکسال گذشته حوادث بزرگی نظیر آتش‌سوزی ساختمان پلاسکو با ۲۰ نفر فوتی، معدن بورت گلستان با ۴۴ نفر فوتی، معدن راور کرمان با ۴ نفر، پالایشگاه شهری با ۷ نفر و دکل نفتی خوزستان با چهار نفر فوتی اتفاق افتاده و به مرگ تعداد زیادی از کارگران و مهندسان





دکتر نجفی شهردار تهران در مراسم روز جهانی شهرها مطرح کرد

نهادهای مردمی باید در سرنوشت شهر نقش داشته باشند



پیام آبادگران
آبان‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

سیمایی جهانی دارد. می‌توان گفت شهری شدن و جهانی شدن دو فرایندی است که سیمای جهان کنونی را به نحوی بارز و قاطع دگرگون ساخته است. مهاجرت، رشد حاشیه‌نشینی، نابرابری‌های اجتماعی و تروریسم و حتی رشد خشونت‌های شهری دیگر مشکلاتی محدود به برخی شهرها نیست بلکه خصوصیت مشترکی است که در شهرهای جهان دیده می‌شوند. شهر کشورهای در حال توسعه مشکلات ویژه‌ای در مقایسه با شهر در جوامع پیشرفته دارد که عموماً ناشی از رشد نامتوازن و سرعت بالای شهرنشینی و سرعت اندک تامین زیرساخت‌های متناسب برای این جمعیت رو به رشد دارد.

وی تأکید کرد: تهران، شهر ما نیز برکنار از چنین تغییراتی نیست. روندهایی که در طول چند دهه جامعه ایران را دستخوش تغییراتی شتابان و پر دامنه ساخته است، وجوه مختلف زندگی ما را از بعد فردی و خلق و خو و روان انسان ایرانی گرفته تا ساختارهای جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در

جمعیت اضافه خواهند شد. وی افزود: شواهد بسیاری از رویدادهای جهان، چهره‌ای شهری دارند، برخاسته از خصوصیات زندگی شهری‌اند و در مقیاسی گسترده زندگی انسان را دگرگون ساخته‌اند. شهرهای امروز ما بیش از پیش شهرهایی جهانی‌اند و ساکنان آن بیش از پیش به دیگر انسان‌های روی کره زمین پیوند خورده‌اند، به طوری که از کالاهایی که در شهرها تولید و مصرف می‌شود تا سنت‌ها و فرهنگ‌ها، انسان‌ها با هم پیوند پیدا کرده‌اند و در حالی که بر هویت متمایز خود پا می‌فشارند، دروازه‌های واقعی و مجازی شهر خود را به فرهنگ‌های انسانی دیگر هم گشوده نگاه می‌دارند.

نجفی ادامه داد: مشکلات شهرهای امروز تنها به قلمروهای مرزی آنها محدود نمی‌ماند. جمعیت‌هایی که در پی جنگ، تضادها و تنش‌های قومی، ناامنی‌ها و نابرابری‌های فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی از کشوری به کشورهای دیگر جابجا می‌شود، مقیاسی جهانی دارد. مشکلات شهرهای امروز هم

مراسم روز جهانی شهرها ۱۰ آبان ماه با حضور شهردار تهران و مدیران شهرداری، سفرا، رؤسای انجمن‌های دوستی شبکه شورای عالی با سایر کشورها، معاون آسیا و اقیانوسیه وزارت امور خارجه، نماینده سازمان ملل، اعضای شورای شهر تهران و تبریز در باغ کتاب برگزار شد. این برنامه با خوش آمدگویی دیپلماتیک معاون بین‌الملل مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران و نائب رئیس شبکه شورای عالی انجمن‌های دوستی ایران با سایر کشورها آغاز شد و میهمانان پس از بازدید از باغ کتاب با شهردار تهران دیدار کردند.

محمد علی نجفی در چهارمین سال برگزاری روز جهانی شهرها با بیان اینکه شواهد علمی نشان می‌دهند که جهان پرشتاب به سوی شهری شدن گام برمی‌دارد، گفت: اکنون بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند و این در حالی است که در ۳۰ سال آینده بیش از دو و نیم میلیارد نفر به این

برگرفته است. جامعه ایران طی چهار دهه از جامعه‌ای با جمعیت روستایی به جامعه‌ای با جمعیت شهری تبدیل شده است. تهران، مهم‌ترین شهر، کانون تپنده این تغییرات و دیگ در هم جوش فرهنگ‌های گوناگون و اصیل جامعه ایرانی برای رسیدن به فصل مشترکی از مفهوم ملیت است.

شهردار تهران در ادامه صحبت‌های خود گفت: می‌خواهم از این فرصتی که در اختیار من گذاشته شده است، استفاده کنم و چشم‌انداز و تلقی خود را از مسائل شهر تهران بیان کنم و از همه دعوت کنم تا مدیران شهری را برای شناخت بهتر شهر تهران و ساختن شهری زیست‌پذیرتر یاری کنند. تهران در عین زیبایی‌های منحصر بفرد و ظرفیت‌های ارزشمند خود با چالش‌های مهمی نیز مواجه است که من به دو مورد از آنها اشاره می‌کنم:

وی افزود: نابرابری اجتماعی مهم‌ترین چالشی است که پیش روی شهر تهران قرار دارد. نابرابری اجتماعی اثری گسیخته‌ساز دارد و انسجام اجتماعی را تهدید می‌کند. جلوه‌های این نابرابری را می‌توان در سطوح مختلف مشاهده کرد. یکی از اصلی‌ترین جلوه‌های نابرابری، جمعیت ساکن در بافت‌های نابسامان و سکونت‌گاه‌های غیررسمی است. جمعیتی که در حاشیه نظام‌های اقتصادی و اجتماعی قرار دارند، با ساز و کارهای مختلف طرد، از فرصت‌های زندگی کنار گذاشته می‌شوند، به خدمات مناسب شهری دسترسی محدودی دارند، و نیازهای آموزشی، بهداشتی و اشتغال آنان تامین نمی‌شود. تمرکز نابرابری اجتماعی در فضاهای شهری و تمرکز آسیب‌های اجتماعی، زندگی بخشی از جمعیت شهر تهران را تهدید می‌کند. از دید مردم فاصله طبقاتی بین فقرا و ثروتمندان در حال افزایش است و این می‌تواند بر کاهش حس تعلق اجتماعی آنان موثر باشد. در این فرایند زنان و کودکان و سالمندان بیش از گروه‌های دیگر در معرض آسیب قرار دارند. وظیفه مدیران شهری و متخصصان برنامه‌ریزی شهری است که در هر اقدام و برنامه خود به موضوع نابرابری حساس باشند. نابرابری علاوه بر آن که با آموزه‌های دینی ما مخالف است، انسجام اجتماعی را مورد تهدید قرار می‌دهد.

وی ادامه داد: دومین چالشی که شهر تهران در برابر آن قرار دارد، خطراتی است که زندگی ساکنان را تهدید می‌کند. آلودگی هوا به صورت تدریجی سلامت جسمی و روانی ساکنان را کاهش می‌دهد. در کنار آن، خطرات طبیعی مثل زلزله و حوادثی مثل آتش‌سوزی جان ساکنان شهر را تهدید می‌کند. برای اداره تهران، موضوع مهم مشارکت مردمی را محور برنامه‌ها و تلاش‌های خویش قرار داده‌ایم.

وی تاکید کرد: اولاً ساکنان شهر باید در تامین هزینه‌های شهر مشارکت داشته باشند. این کار مستلزم آن است که از یکسو، مدیریت و سازمان مدیریت شهری کارآمد و پاسخگو شود، بهره‌وری افزایش پیدا کند و مهم‌تر از همه با فساد شهری با جدیت و قاطعیت مقابله و شفافیت محقق شود. با وجود فساد اداری هیچ سیاستی به بار نخواهد نشست. مقابله با فساد هم تنها در اراده مدیران شهرداری نیست، بلکه اراده جمعی و فراگیر می‌خواهد و مشارکت همگان را می‌طلبد. فساد نابرابری هم را بیش از آنچه که هست تشدید می‌کند.

نجفی با تاکید بر اینکه کسانی که از شهر منافع بیشتری برده و می‌برند، باید سهم بیشتری پرداخت کنند افزود: خوشبختانه این گرایش و خواست عمومی در توافق نسبت به این‌گزاره بین گروه‌های مختلف وجود دارد. نظرسنجی‌های اخیر نشان می‌دهد که اکثریت مردم با شهرفروشی مخالفند و حاضرند سهم بیشتری در اداره شهر برعهده گیرند. هم‌چنین این گرایش عمومی وجود دارد که گروه‌های برخوردارتر، سهم بیشتری بر عهده گیرند. این فرصتی است که پیش روی مدیریت شهری قرار دارد و امیدوارم که بتوان از این فرصت برای سامان دادن به منابع مالی شهر استفاده کرد.

وی ادامه داد: علاوه بر آن باید به خاطر داشت که مشارکت تنها در تامین منابع مالی خلاصه نمی‌شود. مشارکت یعنی دخالت فرد برای تعیین سرنوشت شهر و دخالت او در تصمیم‌گیری‌هایی که به زندگی شهری او مربوط می‌شود. مردم در برابر سازمان‌های بزرگی مثل شهرداری که قدرت و منابع زیادی دارد و قادر است در امور مختلف زندگی آنان تصمیمات اساسی بگیرد، نباید احساس ناتوانی و ضعف کنند. وقتی مردم در مورد

پروژه‌ای که در محله آنان اجرا می‌شود و مثلاً رفت و آمد محله را مختل می‌سازد، نقشی ندارند، چگونه می‌توان انتظار داشت که نسبت به محله خود حساسیت داشته باشند و در امور آن مشارکت کنند؟ شهرداری بازیگر مهمی در حیات شهری است اما باید مجالی فراهم کنیم تا نهادهای مردمی و سازمان‌های داوطلبانه بتوانند در سرنوشت شهر نقش داشته باشند. حل مشکلات از توان یک سازمان خارج است. معضلاتی مثل کارتن‌خوابی، اعتیاد، فقر شهری، انواع آلودگی‌ها، ترافیک و مانند آن نیازمند مشارکت گسترده شهروندان در حیات شهری است.

وی تاکید کرد: می‌خواهم در این مجال محدود به فرصت‌هایی اشاره کنم که پیش روی شهر تهران قرار دارد. نخست، آمادگی و تمایل مردم برای مشارکت است. وجدان جمعی به سرنوشت شهر حساس شده است. این یک فرصت مهم است. ما امروز هم به شهر خود آگاه شده‌ایم، به بیماری‌هایش به تدریج آگاه می‌شویم و در عین حال، به شهر خود علاقه‌مندتر شده‌ایم. حس تعلق به شهر، توجه به تاریخ شهر و نگرانی نسبت به سرنوشت شهر در آگاهی جمعی ما پیرنگ‌تر و پیرنگ‌تر می‌شود. این حس است که شهر را به پیش خواهد برد و بر چالش‌های آن غلبه خواهد کرد.

شهردار تهران گفت: شهر تهران، تنوعی از فرهنگ‌های نقاط مختلف سرزمین ایران را در خود گردآورده است. سخنی دقیق است که تهران، ایرانی کوچک است زیرا همه گروه‌ها و فرهنگ‌های متنوع ایرانی در تهران حضور دارند. تنوع فرهنگی نه تنها تپندگی و شور زندگی را در شهر بر می‌انگیزد بلکه عاملی اقتصادی است که برای شهر فرصت‌های مختلف ایجاد می‌کند. در عین حال، شهر تهران بیشترین و ماهرترین نیروی تحصیل‌کرده را در خود جای داده است. بسیاری از این‌ها امید به بهتر شدن تهران را نوید می‌دهد. من امیدوارانه چشم به آینده تهرانی دوخته‌ام که در آن فرصت‌های زندگی عادلانه‌تر و محیط آن ایمن‌تر و فضای اجتماعی آن اخلاقی‌تر است.

وی افزود: در انتها علاقمندم به این نکته اشاره کنم که برنامه‌ها و طرح‌های مختلفی



برای توسعه تهران در دست بررسی و تنظیم است که می‌تواند جاذبه‌های فراوانی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی ایجاد کند. بنابراین ضمن اعلام آمادگی شهرداری تهران برای ایجاد تسهیلات در جذب سرمایه‌های خارجی انتظار دارم نمایندگان محترم کشورهای دوست در ایران، سرمایه‌گذاران کشور خود را برای مشارکت در اجرای این پروژه‌ها راهنمایی و تشویق نمایند.

باید از فضای شهری و فرهنگ‌ها محافظت کنیم
گری لوئیس نماینده سازمان ملل در ایران نیز گفت: باید از فضای شهری و فرهنگ‌ها محافظت کنیم و شهرها را در مقابل بلایای طبیعی مقاوم کنیم. وی گفت: من معتقدم با کیفیت نظام آموزشی در ایران و انبوه

روز جهانی شهرها با موضوعیت "حکم روایی خلاقانه، شهر آزاد"، اظهار کرد: در طول سال‌های کاری ام محور فضاهای میراث صنعتی برایم اهمیت بسیاری داشته است. پس از انقلاب صنعتی ساختمان‌های بسیاری دچار تحول شد و این فضاها با گذر زمان تبدیل به فضاهای ناامن شهری شدند که در ایران و کشورهای دیگر بهسازی این فضاها حائز اهمیت بسیار است. وی افزود: اولین خروج صنعت از شهرها موجب تغییر کارکرد ساختمان‌ها و موضوعات محیط زیستی بسیاری شد که این اتفاقات اجتناب‌ناپذیر بود و در پی این تغییرات بسیاری از شهرک‌های صنعتی در شهرهایی مثل تهران، اصفهان، تبریز، شیراز و... از شهر خارج شدند. معاون فنی و عمران شهرداری تهران با اشاره

متحیرانه کرد. به گفته وی کمیته بین‌المللی حفظ میراث صنعتی برای اولین بار در سال ۱۹۷۳ برگزار شد و ایران نیز در سال ۱۳۹۱ برای اولین بار به این کمیته پیوست تا با الگوهای جهانی و خلاقیت گامی در این زمینه برداشته شود. معاون فنی و عمران شهرداری تهران در خصوص دلایل ارزشمند و اهمیت حفاظت از میراث صنعتی، گفت: تداوم شخصیت لایه به لایه ساخته شده شهر و پایداری حس مکان، ارزش جهانی آثار و متعلق بودن آن سبک بین‌المللی، نمایش تاریخ فناوری و ارزش فنی و علمی کیفیت برنامه‌ریزی طراحی و معماری، خاطرات، آداب و رسوم و حتی آوازهایی که کارگران در حین ساختن این ساختمان‌ها می‌خواندند در دنیا ارزشمند است.

حناچی چند نمونه از میراث صنعتی بهسازی شده در دنیا را نام برد و افزود: «تیت مدرن» موزه ملی هنری مدرن بریتانیا است که با تغییر کاربری هم اکنون یکی از جاذبه‌های شهر لندن محسوب می‌شود. یک کارخانه کاغذسازی در باغات انگلیس امروز تبدیل به گلخانه‌ای بسیار موفق شده است.

وی با اشاره به اینکه در ایران به خصوص تهران هم می‌توانیم این تغییر کاربری‌ها را داشته باشیم، تصریح کرد: انقلاب صنعتی در ایران در دوره پهلوی اول صورت گرفت و بسیاری از شهرهای ما به دلیل این تغییرات صنعتی تبدیل به شهرهای بزرگی شدند.

معاون فنی و عمران شهرداری تهران با اشاره به اینکه تغییر کاربری‌ها در ایران هم مثل شهرهای دیگر دنیا با هوشیاری شهرداری‌ها انجام شد، عنوان کرد: یکی از کارهایی که در این زمینه انجام شد تغییر کاربری برخی از ایستگاه‌های راه‌آهن است، اما کارخانه دخانیات و کارخانه جات نساجی هنوز این فرصت را پیدا نکرده‌اند و برخی از سازه‌های دیگر نیز قبل از اینکه این فرصت را پیدا کنند، تخریب شدند.

حناچی ادامه داد: هم اکنون کارخانه چرم‌سازی تبریز بخشی از دانشگاه این شهر شده است اما ما ساختمان‌های بسیار دیگری نیز داریم که اگر مدیریت شهری دقت می‌کرد، آنها هم تبدیل به تصویرهای جهانی می‌شدند.



به اینکه توسعه در بخش خصوصی از دیگر تغییرات شهرها در دنیا است که در ایران آن را کمتر تجربه کردیم، تصریح کرد: در کشورهای دیگر توسعه در بخش خصوصی تأثیرات مثبت فراوانی داشت که آنها را به وفور دیدیم. کوچک شدن دولت‌ها و تمرکز بر دولت‌های محلی سومین تغییری است که در کشورهای دیگر بیشتر به چشم می‌خورد.

حناچی با اشاره به اینکه ساختمان‌هایی که تغییر کاربری دادند از جنس مگا پروژه‌ها هستند، تاکید کرد: فرهنگسرای بهمن روزی کشتارگاه تهران بود و شهرداری با ورود به این پروژه آن را تبدیل به پروژه‌ای

جوانان تحصیل کرده شما می‌توانید به سمت شهرهای مدرن‌تر حرکت کنید. نماینده سازمان ملل عنوان کرد: جوان‌ها اینجا جمع شده‌اند، این شهری است که شما به ارث خواهید برد بنابراین از خود پرسید چگونه آن را نگه می‌دارید. هر چه شرایط در جوامع ما بهتر شود، به همان نسبت در کیفیت زندگی تأثیر می‌گذارد.

ساختمان‌هایی که تغییر کاربری دادند از جنس مگا پروژه‌ها هستند
پروژه حناچی نیز در نشست علمی - تخصصی



ابوریحان بیرونی وقتی کتاب آثارالباقیه را می‌نوشت تصور هم نمی‌کرد که در آستانه قرن پانزدهم نگرش او را بر باد می‌دهیم.

ایرانیان باستان بر این باور بودند که آفرینش آب، دومین موجود کیهان ۵۵ روز به طول انجامیده است و ما اما آن را بر باد داده‌ایم تا دیو خشکسالی (اپوش) بر ایران بتازد و آنهیتا، مادر باران زانوی غم به بغل گیرد و سرگردان اساطیری باشد که فرار بود در وجود انسان مدرن زنده باشد.

حال آن که باید بیاموزیم چرخه هستی را قدر بدانیم و بگذاریم رود در دشت بدود و بجوشاند چشمه‌های ایران را... همان چرخه هستی که از ۴۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح جریان داشته و ما رسانده ایم به خاک و باد و این یعنی زایش کویر...

بچه‌ها عروسک را بر چوب سوار کرده و در کوزه‌ها بر زمین می‌کوبیدند و زنان دامان‌شان را پر می‌کردند از حبوبات و کوزه آب بر عروسک می‌ریختند و همه در پختن آش باران یک دل می‌شدند تا دل خست آسمان بترکد و اتفاقا برای صدق صاف اهالی دل آسمان به رحم می‌آمد و باران... باز باران...

باز باران آمد توی کتاب درسی تا حواس مان باشد که باید ریزعلی‌وار تصمیم بگیریم که باران مال ما باشد تا کودکانگی هامان فرصتی برای جست و خیز چابک داشته باشند.

تا چشم کاری کند کنار جاده برهوت است و اگر سبزی‌نگی هست نفس تنگ آخر چاه عمیقی است که رگ و بی سرزمین را می‌مکد برای چند کیلو خیار و یا هندوانه ای که رغبتی برای خوردنش نیست.

رغبت را باید در ترک دست‌های کشاورز زعفران کار جستجو کرد که می‌داند آب چه معنی دارد. یا می‌شود سر مادر چاه قنات ایستاد و وقت آبکال قنات پرسید: عمو آب چیست؟ و پاسخش آیه قرآن است که هر پدیده‌ای زنده به آب است.

هیچ قومی چنین فجیع به کشتن بر نخواست که ما به آب نشسته‌ایم و دریغ از جدی گرفتن زنگ خطرها و دریغ از حمایتی از آبخوان داری برای تزریق آب به لایه‌های

اینکه آب با لوله می‌آید تا کنار میز کار مدیران یعنی تنبلی و همایش‌ها به چند امضا و تقدیرنامه بسند می‌کند.

سرزمینی که با بحران آب عامل محرک جنگ جهانی سوم روبه‌روست چرا نباید به جای توجه به پسته و زعفران کاری خیار و هندوانه وارد کند و ما بیاموزیم شبیه آناناس تجملاتی به این میوه‌های پیش پا افتاده و ارزان نگاه نکنیم.

ابوریحان فکرش را هم نمی‌کرد که شاه لوله فاضلاب را می‌گذاریم بیخ گلوی باغات و می‌گوییم همین هست که هست بنوش و مردم به وقت جان گرفتن از سیب، مرض را در کبد جا می‌گذارند.

این که دریاچه ارومیه را بدون آب بنویسیم و بختگان و هیرمند و... طوفان نمک را برمی‌دارد برای زخم جگر و فاجعه زیست محیطی نگران مان می‌کند از الفبا نوشتن کودکان مان و رسیدن به شعر ما فرزندان ایرانی... ایرانی را تحویل بدهیم که با آنچه گرفتیم خشک‌تر و بی‌آب‌تر...

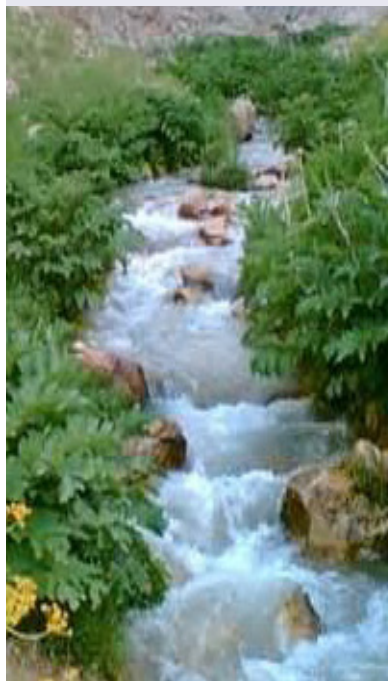
صدا و سیما و رسانه‌های جمعی و نظام تربیتی ما باید به سمت تغییر الگوی مصرف آب و میوه‌جات حرکت کنند تا با حرکت معکوس و کنترل بازار، تولید را هدفمند کنند و در این میان نقش پررنگ جهاد کشاورزی برای استفاده از روش‌های نوین آبیاری پرت و هدر رفت آب را به حداقل برسانند.

و برگزاری جشن‌ها و آیین‌های تمنای باران مثل شل و مل بارونکی، چمچه گلین، کمچلی زمه، شاشریفک، کتراگیشه، کترالگین، چغزچغو و... زمینه مشارکت عمومی در آیینی مهیا سازد که تمرکز را بر تلاش برای به دست آوردن آب می‌کند.

با حفظ منابع موجود و تلاش برای هم‌آهنگی دخل و خرج با توجه به بارش سالانه می‌بایست از روش‌های آبخوان داری و تزریق آب به سفره‌های زیرزمینی بهره برد. عصر ساخت سدسازی و انتقال حوزه آبریز رودخانه‌ها گذشته است چرا که در پایین دست فقر آب بیداد خواهد کرد از خطرات نشست زمین و گرد و خاک جلوگیری کرد.

عصر ایران؛ روح الله صالحی-۹ آبان

بگذاریم رود در دشت بدود و ...



آهکی و شنی دشت‌ها.

جهاد کشاورزی بدون برنامه در بلندی ساختمانش ایستاده و به خالی شدن سفره‌های زیرزمینی می‌گوید هیس زمین که فریاد نمی‌زند. اما می‌زند کافیسست سری به نشست‌های فاجعه بار زمین در کبودرآهنگ همدان سری بزیند و ببینید که کاشت سیب‌زمینی چه بلایی سردشت صدای کبوتران آورده است.



عمران شهرهای جدید در همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری با اشاره به اینکه هدف از ایجاد شهرهای جدید چیست و به چه منظوری ایجاد شده‌اند، اظهار داشت: بعد از پیروزی انقلاب جمعیت شهری و مهاجرت از روستاها گسترش یافت.

وی بایان اینکه جنگ تحمیلی موجب شد جمعیت از مناطق جنگ‌زده به سمت شهرها کشیده شوند، افزود: وزارت راه و شهرسازی برای ساماندهی و هدایت این جمعیت که از روستاها به شهرها مراجعت می‌کردند برنامه‌های ساماندهی این شهرها را انجام داد و در برنامه خود ایجاد شهرهای جدید را برنامه‌ریزی کرد.

میران ادامه داد: سرعت رشد جمعیت شهرنشینی در کشور باعث شد تا ایجاد شهرهای جدید بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.

عضو هیأت‌مدیره شرکت عمران شهرهای جدید با اشاره به اینکه شهرنشینی در سال ۱۳۳۵، سی درصد کل جمعیت کشور را پوشش می‌داد، افزود: این عدد در حال حاضر بالاتر از ۷۸ درصد است. یعنی سیر صعودی تبدیل جمعیت از روستا به شهرنشینی نشان می‌داد که باید یک برنامه‌ریزی قوی برای هدایت این جمعیت به سکونتگاه‌های جدید مورد توجه قرار گیرد.

وی اضافه کرد: در اواخر دهه ۶۰ وزارت راه برنامه‌ای ارائه داد و به تصویب رساند که بر اساس آن ایجاد مکان‌های جدید تحت نام شهرهای جدید تأسیس شد. بر اساس آن قرار شد ۱۸ شهر احداث شود که مکان‌یابی این ۱۸ شهر در ۱۱ استان مورد تصویب قرار گرفت.

میران خاطر نشان کرد: قرار بود ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر از جمعیت شهری در شهرهای جدید ساکن شوند که تاکنون ۸۰۰ هزار نفر ساکن شده‌اند. حال این موضوع مطرح است که وقتی صحبت از شهری می‌شود، هر چقدر سرمایه‌گذاران امکان سرمایه‌گذاری در این شهرها فراهم شود، کم است.

عضو هیأت‌مدیره شرکت عمران شهرهای جدید ادامه داد: برای اینکه بتوانیم



همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری بانک، بورس و بیمه

ایران و مالزی پنجشنبه ۱۱ آبان در مرکز همایش‌های بین‌المللی کیش برگزار شد. محمد ابراهیم انصاری لاری مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش در این همایش با اشاره به آمادگی برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی گفت: پس از امضای توافقنامه بین‌المللی برجام فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران بیشتر شد و روابط بین‌المللی توسعه یافت. وی افزود: تعدادی از سرمایه‌گذاران آلمان و ایتالیا برای سرمایه‌گذاری در کشورمان اقدام کرده‌اند. قرار بود آقای پوری حسینی رئیس سازمان خصوصی‌سازی در این همایش حضور یابد که لحظات آخر سفر وی به کیش لغو شد.

یک پنجم هدف اسکان

در شهرهای جدید محقق شده است

محمود میران عضو هیأت‌مدیره شرکت

همایش بورس، بانک، بیمه و خصوصی‌سازی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری با حضور ۷۰ فعال اقتصادی خارجی در کیش برگزار شد. ۲۷۰ شرکت‌کننده داخلی از بیمه، بورس، شرکت‌های فعال اقتصادی، بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری در این همایش حضور یافتند.

دو نمایشگاه بورس، بانک، بیمه و خصوصی‌سازی و نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری با حضور معاون پارلمانی رئیس‌جمهور افتتاح شد. این دو نمایشگاه تا ۱۱ آبان ادامه داشت.

در حاشیه این دو نمایشگاه، نشست‌های تخصصی با موضوع راه و شهرسازی و توانمندسازی سازمان گسترش و نوسازی چهارشنبه ۱۰ آبان، و نشست سرمایه‌گذاری در سواحل مکران، نشست سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری و نشست سرمایه‌گذاری



سرمایه‌گذاران را بیش از گذشته برای سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید ترغیب کنیم و جذب سرمایه انجام دهیم، تلاش شد تا وجه غالب سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید را به سمت مردم سوق دهیم.

وی افزود: پس باید بستر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عموم مردم گسترش یابد. میریان اضافه کرد: میزان سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید تا سال ۹۲ و جذب سرمایه‌گذاران برای شرکت در پروژه‌های شهرهای جدید رونق و جاذبه نداشت، به طوری که از سال ۹۲ تا ۹۶ میزان سرمایه‌گذاری‌ها شدت گرفت. این در حالی بود که در سال ۹۲ تنها ۲۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داشتیم.

عضو هیأت مدیره شرکت عمران شهرهای جدید تصریح کرد: میزان سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید در سال ۹۳ به ۴۸ میلیارد تومان رسید و در سال ۹۴ این عدد ۷۲۳ میلیارد تومان شد.

وی ادامه داد: قراردادهای منعقدشده در سال ۹۵ به ۵۰۳ میلیارد تومان افزایش یافت و در نیمه اول سال جاری با احتساب سرمایه‌گذاری‌هایی که تا پایان سال انجام خواهد شد، از مرز ۱۸۰۰ میلیارد تومان خواهد گذشت.

به گفته میریان پیش‌بینی می‌شود عقد قرارداد در پروژه‌های حمل‌ونقل، آماده‌سازی ریلی و زیرساخت‌های شهری تا پایان امسال به هزار میلیارد تومان برسد.

استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در شهرهای جدید به منظور توسعه ملی

حبیب‌اله طاهرخانی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید نیز در حاشیه بازدید از نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در جمع خبرنگاران گفت: حدود سه دهه از حیات شهرهای جدید در ایران به عنوان یکی از سیاست‌های هدف تأمین مسکن خصوصاً در اطراف کلان‌شهرها می‌گذرد، خوشبختانه تاکنون این سیاست با نقاط ضعف و قدرت گوناگون پیش‌رفته و حدود ۸۰۰ هزار نفر

جمعیت را به خود جذب کرده است. طاهرخانی در ادامه با تأکید بر اهمیت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در توسعه شهرهای جدید اضافه کرد: در حال حاضر با توجه به محدودیت اعتبارات بخش دولتی، استفاده از بخش خصوصی در حوزه زیرساخت کشور از جمله شهرهای جدید به شدت ضروری است، لذا شرکت عمران شهرهای جدید نیز در این راستا در نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری حضور پیدا کرده و تصمیم دارد تا نسبت به مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده و همچنین در ایجاد تنوع در روش‌های سرمایه‌گذاری به بحث و گفتگو بپردازد.

وی در این باره افزود: متأسفانه این مناطق تاکنون از طریق فروش شهرها توسعه پیدا

جدید داشته و تصمیم دارد تا با حرکت به سمت بخش جنوبی کشور و سواحل مکران از فرصت‌های موجود در این ناحیه استفاده کرده و جمعیت را به سمت این مناطق جذب کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه با بیان این نکته که نفس شهرهای جدید می‌تواند فراهم‌کننده زمینه کارآفرینی و توسعه فعالیت در آنها باشد گفت: در حال حاضر سیاست تراکم‌زدایی در کلانشهرها خصوصاً تهران را جهت ارتقای کیفیت زندگی در این کلان‌شهر دنبال کرده و تصمیم داریم تا فعالیت بزرگی که امکان اجرای آنها در کلانشهرها وجود ندارد را به شهرهای جدید منتقل کنیم.

این مقام مسئول در این راستا از معرفی پروژه احداث نمایشگاه دائمی فناوری‌ها و مصالح



می‌کردند که به تصور ما این روش به دلیل تکه‌تکه کردن شهر و ایجاد اختلال در نحوه مدیریت شهری مناسب نبوده و باید اشکال نوینی در سرمایه‌گذاری این مناطق به کار گرفته و در اختیار شهرهای جدید قرار بگیرد. مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در ادامه استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در شهرهای جدید خصوصاً نسل نوین شهرها به عنوان محرک ملی توسعه را رویکرد اصلی وزارت راه و شهرسازی در این حوزه اعلام کرد و افزود: شرکت عمران شهرهای جدید در این دوره نگاهی آمایشی به شهرهای

ساختمانی در شهر جدید پرنده خبر داد و گفت: شرکت عمران شهرهای جدید قصد دارد تا جهت ارتقای کیفیت زندگی در تهران و همچنین ایجاد فرصت‌های کارآفرینی و توسعه در شهرهای جدید از جمله شهر جدید پرنده دست به این اقدام زده و این رویکرد را دنبال می‌کند.

طاهرخانی در ادامه سخنان خود صرفه‌جویی در مصرف انرژی و آب را یکی دیگر از رویکردهای اصلی شرکت عمران شهرهای جدید در این دوره اعلام کرد و افزود: متأسفانه در حال حاضر مشکلات



وی همچنین در تشریح روش‌های نوین تأمین مالی پروژه‌های سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید بیان کرد: ایجاد مراکز محله در تمام شهرها خصوصاً در سایت مسکن مهر یکی از رویکردهای شرکت عمران با توجه به رکود بازار ساخت و سازهای مسکونی است که در دستور کار خود قرار داده‌ایم.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در ادامه سخنان خود عدم خدمات‌رسانی مناسب را اصلی‌ترین مشکل سایت‌های مسکن مهر در کشور دانست و افزود: قصد داریم تا در جهت برطرف کردن این مشکلات با بهره‌گیری از روش‌های نوین مالی از جمله مدیریت دارایی، مشارکت مدنی، صندوق‌های زمین و ساختمان و در نهایت استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی در این راه گام برداریم.

طاهرخانی همچنین از تمایل سرمایه‌گذاران خارجی اعم از ایتالیا، بلژیک، فرانسه و... برای مشارکت در شهرهای جدید خبر داد و افزود: مهم‌ترین مسئله ما در این حوزه ریسک تغییر نرخ ارز در کشور است که اگر در سطح کلان بررسی و حل شود قطعاً موج جدیدی از سرمایه‌گذاران برای حضور در این پروژه‌ها از سایر کشورها ایجاد خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه با بیان اینکه طبق سرشماری سال ۹۵ در حال حاضر ۳۰۰ هزار نفر در شهرهای جدید اطراف تهران زندگی می‌کنند گفت: در صورت حل مسائل مربوط به حوزه حمل‌ونقل و خدمات روبنایی قطعاً این عدد می‌تواند تا ۶۰۰ هزار نفر ارتقا یافته و باری را از دوش کلان‌شهر تهران برمی‌دارد.

نیز در حال پیگیری این امر خواهیم بود. طاهرخانی ادامه داد: توجه به نواحی جنوبی کشور نه تنها دارای اهمیت ژئوپولیتیکی برای کشور است بلکه فرصتی برای استفاده از منابع آبی موجود در این منطقه است که خوشبختانه جمهوری اسلامی ایران نیز در این مرحله همزمان با سایر کشورها در توسعه مکران اقدام کرده و به دنبال جذب سرمایه‌گذار در احداث شهرهای جدید در این منطقه است.

این مقام مسئول در ادامه سخنان خود حجم سرمایه‌گذاری شرکت عمران شهرهای جدید طی ۴ سال گذشته را حدود ۱۸۰۰ میلیارد تومان اعلام کرد و افزود: بیش‌بینی ما برای استقرار جمعیت در شهر جدید سیراف تا ۱۵۰ هزار نفر و برای تیس ۱۷۵ هزار نفر است که در مرحله اولیه مجوز استقرار ۵۰ هزار نفر را در این شهرها از شورای عالی شهرسازی و معماری گرفته‌ایم.

متعددی در بحث ائتلاف انرژی و هدررفت منابع آبی در حوزه شهری وجود دارد که شرکت عمران شهرهای جدید تصمیم دارد تا در این امر به عنوان پایلوت شناخته شده و با استفاده از تجارب بین‌المللی و داخلی و همچنین ظرفیت موجود در کشور در این حوزه فعالیت کند.

وی در اشاره به برنامه اجرایی و مطالعاتی نسل نوین شهرهای جدید در کشور اعلام کرد: هم‌اکنون برخی از این شهرها در مرحله مطالعه و مکان‌یابی بوده و تعدادی دیگر به تصویب شورای عالی شهرسازی معماری و شهرسازی رسیده و در مرحله تصویب طرح جامع و تفصیلی هستند.

به گفته این مقام مسئول عملیات اجرایی ۲ شهر سیراف در منطقه پارس جنوبی و تیس در چابهار نیز به زودی آغاز شده و شرکت عمران شهرهای جدید هم‌اکنون به دنبال تعیین یک مدل مالی مشخص برای آن‌هاست چرا که با توجه به مشکلات فراوان احداث شهرهای جدید در سنوات گذشته و رویکرد جدید وزارت راه و شهرسازی در این دوره عملیات اجرایی هیچ‌یک از شهرهای نسل نو بدون تعیین مدل تأمین مالی مشخص آغاز نخواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرهای جدید همچنین خبر داد: در حال حاضر ۳ کشور ایران، افغانستان و هند در توسعه بندر چابهار مشارکت کرده و قصد دارند تا این منطقه را به بندر مهمی در چابهار تبدیل کنند، در این راستا سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس در این منطقه به ساخت شهرهای بزرگ اقدام کرده و از این فرصت استفاده می‌کنند که ما

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید:
عدم خدمات‌رسانی مناسب را اصلی‌ترین مشکل سایت‌های مسکن مهر در کشور می‌باشد: قصد داریم تا در جهت برطرف کردن این مشکلات با بهره‌گیری از روش‌های نوین مالی از جمله مدیریت دارایی، مشارکت مدنی، صندوق‌های زمین و ساختمان و در نهایت استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی در این راه گام برداریم





۱۱ قنات ایرانی در فهرست جهانی

قنات قصبه گناباد ۳۲۰ متر مادرچاه دارد. ناصر خسرو هزار سال پیش درباره آن در کتابش مطالبی نوشته است.

معاون میراث فرهنگی کشور گفت: یکی از قنات‌های مهم ایران قنات قصبه گناباد است که عمیق‌ترین مادرچاه دنیا را دارد و از نظر تکنولوژی و ساختار جای شگفتی دارد.

محمدحسن طالبیان معاون میراث فرهنگی در نشست موزه‌های منطقه آسیا و اقیانوسیه شورای بین‌المللی موزه‌ها که از روز دهم تا دوازدهم آبان ماه در چابهار برگزار شد، به ارائه مقاله‌ای درباره ثبت جهانی قنات‌های ایرانی پرداخت و گفت: بسیاری از مناطقی که استقرارگاه‌های ما در آنجا وجود دارند به خاطر خلق سیستم سنتی است که توانسته تاکنون به کار خود ادامه دهد. در برخی از مناطق کویری ما نیمه چاه‌هایی داریم که در گذشته خلق شده‌اند. بیش از ۱۲۰ هزار قنات وجود دارد که اکنون ۳۷ هزار قنات آن فعال هستند. وی گفت: ما در کشور می‌بینیم که در دوره هخامنشی به ویژه در بوم جنوب خراسان و مناطق دیگر افراد مختلف درباره خلق قنات

در سرزمین ایران در دوره هخامنشی صحبت می‌کردند، به ویژه در مناطقی که چشمه‌ها وجود نداشته است.

وی گفت: در برخی از نقاط سیستم ایجاد این قنات‌ها ساده و در برخی نقاط دیگر پیچیده است.

وی گفت: بیشتر قنات‌های شهر بوم که در دوره‌های مختلفی ایجاد شده‌اند از گسل تغذیه می‌کنند و نوع قنات‌های آن گسلی است. زمانی که زلزله می‌آمده و گسل ایجاد می‌شده از همان جا قنات هم شکل گرفته، بنابراین حیات کنار ممت در این مناطق وجود داشته است.

طالبیان تصریح کرد: در دوره اشکانیان و ساسانیان به نظر می‌رسد که تعداد قنات‌ها را توسعه داده‌اند. در دوره دوم ایلخانی‌ها نیز تعداد زیادی قنات وقف شده است.

معاون میراث فرهنگی کشور بیان کرد: ما ۱۱ قنات را از بین ۳۷ هزار قنات انتخاب کردیم تا در فهرست میراث جهانی به عنوان قنات‌های ایرانی به ثبت برسانیم. هر کدام از آنها نماینده‌ای از قنات‌های دیگری هستند

که به دلایل مختلف جغرافیایی، معماری و... نماینده‌ای از آنها در این فهرست قرار گرفته است. برخی از قنات‌ها به دلیل شرایط جغرافیایی خاص هستند، قنات‌های کوهستانی پیچیده هستند و قنات‌های نیمه کوهستانی ساختار پیچیده‌ای ندارند. بعضی از آنها از رودخانه‌ها تغذیه می‌شوند. یکی از مهمترین قنات‌ها که از نظر تکنولوژی و ساختار بسیار مهم است، قنات قصبه گناباد است که عمیق‌ترین مادرچاه دنیا را دارد.

طالبیان افزود: قنات قصبه گناباد ۳۲۰ متر مادرچاه دارد. ناصر خسرو هزار سال پیش درباره آن در کتابش مطالبی نوشته است.

وی تصریح کرد: قنات‌ها شهرها را شکل داده‌اند. بخش‌هایی از آن لایروبی شده‌اند تا ۳۰ درصد به آب آن اضافه شود. حجم بسیاری از آب این قنات برای کشاورزی و سایر نیازهای مصرف استفاده می‌شود. قنات جوپار در کرمان نیز دارای مدیریت بسیار مهمی است که به همین دلیل آن را منحصر به فرد کرده است.

منبع: ۱۲ آبان - خبرگزاری مهر



«به نام خدا»

جناب آقای مهندس غلامحسین حمزه مصطفوی

ریاست محترم امور نظام فنی اجرایی - سازمان برنامه و بودجه

موضوع: بخشنامه شماره ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶ مورخ ۹۶/۵/۲۱

پس از سلام

بازگشت به ابلاغ بخشنامه شماره ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶ مورخ ۹۶/۵/۲۱ با موضوع کنترل مصالح ساختمانی در برابر آتش از نوع گروه اول که عنوان شده است رعایت مفاد این بخشنامه برای دستگاه‌های اجرایی، مشاوران و پیمانکاران از تاریخ ۱۳۹۶/۱۰/۱ الزامی است.

خواهشمند است دستور فرمایند اقدام لازم جهت انتشار فهرست مراجع تولید مصالح دارای تأییدیه سازمان ملی استاندارد ایران از مراجع ذیصلاح و یا گواهینامه‌های فنی طبقه‌بندی واکنش در برابر آتش را بعمل آورده و نسخه‌ای از آن را در اختیار این سندیکا قرار دهند.

با تقدیم احترام
ایرج ایلانچی
دبیر



باسمه تعالی



ریاست جمهوری
سازمان برنامه و بودجه کشور
رییس سازمان

بخشنامه به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران

شماره: ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶

تاریخ: ۱۳۹۶/۰۵/۲۱

موضوع: کنترل مصالح ساختمانی در برابر آتش

به استناد ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و مواد (۶) و (۷) آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی - مصوب سال ۱۳۵۲ و در چارچوب نظام فنی و اجرایی کشور (موضوع تصویب‌نامه شماره ۴۲۳۳۹/ت/۳۳۴۹۷-هـ مورخ ۱۳۸۵/۴/۲۰ هیأت محترم وزیران)، مصالح مورد استفاده در پروژه‌های ساختمانی باید با رعایت ضوابط و مقررات کنترل آتش بوده و دارای تأییدیه سازمان ملی استاندارد ایران و یا «گواهینامه‌های فنی طبقه‌بندی واکنش در برابر آتش» از مراجع ذیصلاح، باشند.

این بخشنامه از نوع گروه اول ابلاغ می‌شود. رعایت مفاد این بخشنامه برای دستگاه‌های اجرایی، مشاوران و پیمانکاران، از تاریخ ۱۳۹۶/۱۰/۱ الزامی است.

امور نظام فنی و اجرایی این سازمان، دریافت‌کننده نظرات و پیشنهادهای اصلاحی مربوط خواهد بود.

محمد باقر نوبخت

شماره نامه: ۱۴۶۸۶۰۱
تاریخ نامه: ۱۳۹۶/۰۸/۰۱
پوست: دارد



بسمه تعالی

سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران
موضوع: معرفی مراجع ذیصلاح در خصوص بخشنامه شماره ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶ مورخ ۹۶/۵/۲۱ این امور

با سلام و احترام؛

بازگشت به نامه شماره ۵۶۴۱۷-۹۶ مورخ ۹۶/۶/۱۹ آن سندیکا در خصوص معرفی مراجع ذیصلاح موضوع بخشنامه شماره ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶ مورخ ۹۶/۵/۲۱ این امور با عنوان "کنترل مصالح ساختمانی در برابر آتش"، بدین وسیله تصویر نامه شماره ۹۶-۸-۱۵۲۳۹ مورخ ۱۳۹۶/۷/۲۶ مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی جهت بهره برداری ایفاد می شود.

غلامحسین حمزه مصطفوی
رییس امور نظام فنی و اجرایی



پیام آبادگران
آبان ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۰

بسمه تعالی

جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



شماره: ۹۶-۸-۱۵۲۳۹ تاریخ: ۱۳۹۶/۷/۲۱ پوست:

رئیس

جناب آقای غلامحسین حمزه مصطفوی
رییس محترم امور نظام فنی و اجرایی

با سلام و احترام؛

بدینوسیله ضمن تشکر از تهیه و ابلاغ بخشنامه شماره ۹۶/۱۳۳۴۵۸۶ مورخ ۹۶/۵/۲۱ و نامه شماره ۱۳۹۸۲۴۶ مورخ ۹۶/۶/۲۵ در خصوص مرجع ذیصلاح برای صدور گواهینامه فنی، به استحضار می‌رساند مطابق با اساسنامه مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن سابق) و «آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۴ قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن» مصوبه شماره ۹۷۶۵۵/ت ۵۲۳۸۵ هـ مورخ ۱۳۹۵/۸/۱۰، تنها مرجع بررسی عملکرد مصالح ساختمانی و صدور گواهینامه فنی، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی مشخص شده است. همچنین طبق مباحث مقررات ملی ساختمان، مرجع بررسی عملکرد مصالح ساختمانی در برابر آتش و همچنین صدور گواهینامه‌های فنی مربوطه، مرکز معرفی شده است. شایان ذکر است طی نامه شماره ۲۵۶۹۵/۴۰۰ وزارت راه و شهرسازی، سازمان نظام مهندسی ساختمان موظف است تا استفاده از مصالح نمای قابل اشتعال در پروژه‌های ساختمانی و صدور پروانه و پایان کار راه، منوط به اخذ گواهینامه فنی از مرکز نماید. لذا با توجه به مستندات فوق کلیه سازمان‌ها، شرکت‌ها و خریداران باید با مراجعه به سایت اینترنتی مرکز به آدرس www.bhrc.ac.ir نسبت به انتخاب محصولات دارای گواهینامه فنی مربوطه اقدام نمایند.

محمد شکرچی زاده

