

مسائل مبتلابه پیمانکاران در حوزه مالیات مطرح شد

۳۰

۴۱۳

Syndicate Of Iran Construction Companies Monthly Magazine

No.413 Azar 1402 (Nov. 2023)

سال ۴۱ | آذر ماه ۱۴۰۳ | شماره ۴۱۳ دوره جدید ۱۸۳ | قیمت: ۱۰۰۰۰۰۰ ریال

در میزگرد های تخصصی کمیسیون انتشارات بررسی شد

سرمایه گذاری بخش خصوصی

در زیرساخت های کشور؛

چالشها و راهکارها

۸



انتشار جلد پنجم مجموعه پرسش و پاسخ با موضوع

شرایط عمومی پیمان

(بخش دوم)

جلد ۵

شرایط عمومی پیمان

(بخش دوم)

مجموعه پرسش و پاسخ در ارتباط با امور پیمانکاری



هر سوال با پاسخ کارشناسی و رسمی سازمان برنامه همراه بوده و شما می‌توانید با در اختیار داشتن تصاویر آن پاسخ، نسبت به استناد در دعوی نیز اقدامات لازم را بعمل آورید. امکان مطالعه فهرست این جلد و اطمینان از موضوع ابهام مورد نظر درج شده در

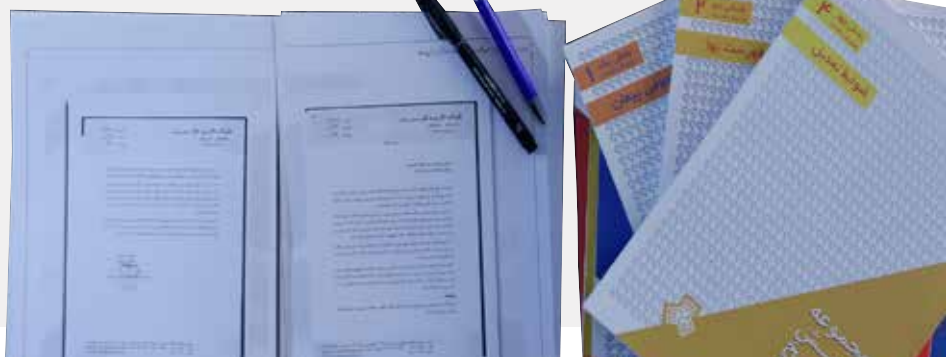
هر جلد از این مجموعه برای تمامی فعالین حوزه صنعت احداث در وبسایت رسمی سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران (ACCO.IR) و همچنین سفارش و تهیه آن یا از طریق سایت یا با شماره‌های ۶۶۴۴۲۶۱ و ۶۶۴۰۲۰۳۷ داخلی ۱۰۰، ۱۴۰، ۱۴۲ میسر است.

پس از سالها حضور فعال صنفی و به پشتوانه هزاران نفر/ساعت تجربه مهندسی و فعالیت عمرانی اعضا در کشور، سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران با توجه به مشکلات پیش روی شرکت‌ها بر آن شد تا با تدوین مجموعه‌ای کاربردی از ابهامات و مشکلات پیمانکاران در حوزه‌های مختلف که توسط سندیکا و با مکاتبات رسمی با سازمان برنامه و بودجه و نظام فنی و اجرایی حل و فصل شده است، سعی در رفع مشکلات مشابه و افزایش دانش فنی پیمانکاران در امور قراردادی و فنی باشد.

این مجموعه در جلد‌های مختلف منتشر می‌گردد که در هر جلد به موضوعی خاص با فهرستی تخصصی تنظیم شده است. پرسش اولیه، بررسی کارشناسی و پاسخ نهایی از سوی سازمان برنامه و بودجه و یا ارگانهای مرجع مرتبط با موضوع در اختیار متخصصین گرامی قرار دارد.

این مجموعه موضوعی با نام "مجموعه پرسش و پاسخ در ارتباط با امور پیمانکاری" همچون جعبه ابزاری برای شرکت‌های مهندسی پیمانکاری است و به مدیران و مهندسان امکان مطالعه دانش تجربی قوانین و مقررات را بدون حضور در مجامع صنفی تخصصی فراهم می‌نماید. قبل از آنکه گرفتار مشکلات گردید با مطالعه تجربیات رخ داده توسط پیمانکاران دیگر خود را از بروز مشکلات ایمن‌نماید و در صورتی که دچار مشکل گشته اید با مطالعه آن از مسیر صحیح نسبت به حل آن اقدام نمایید. این یک پیشنهاد صنفی تخصصی است که سالها تجربه شده است.

جلد پنجم این مجموعه با موضوع "شرایط عمومی پیمان (بخش دوم)" تهیه و تدوین شده است و شامل مهمترین ابهامات و سوالات شرکت‌های پیمانکاری با موضوع "مواد شرایط عمومی پیمان" می‌باشد که توسط سندیکا در طی سالها فعالیت و ارتباط با سازمان برنامه و بودجه کشور جمع‌گشته است.





سامانه نرم افزاری
تتھاب تدگار
(تحت وب)

مشاور سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور
در سامانه ملی فهرست بها و تعدیل

- + مدیریت و کنترل پروژه / سبد پروژهها
- + داشبورد مدیریتی
- + گردش کار تهیه، ارسال و رسیدگی
- + الکترونیکی به صورت وضعیتها

SHAHABTADKAR
Construction Software Web Application



شرکت مهندسی
تدگار مهندسی مشاور

تدگار، مداوم ابتکار

تهران - خیابان کارگر شمالی - بالاتر از بزرگراه جلال آل احمد - خیابان هفتم - پلاک ۳۳ - واحد ۸
تلفکس: ۸۸۳۳۰۳۷۲ - ۸۸۳۳۰۳۷۶ - ۸۸۰۲۱۵۰۱ - ۸۸۰۴۱۴۶۰
www.TADKAR.com | Email: info@tadkar.com

قابل توجه شرکت‌های عمرانی

برگزاری مراسم در سالن سندیکا



سالن
همایش
سندیکا



سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران آمادگی دارد

میزبان مجالس، مجامع و ... شرکت‌ها در محل سالن همایش و لابی سندیکا باشد

info@acco.ir | www.acco.ir

تهران: خیابان طالقانی خیابان شهید برادران مظفر (صبا جنوبی) پلاک ۸۶
تلفن: ۱۹۵-۶۶۴۶۰۱۹۵ ۶۶۴۶۴۲۶۱ (ده‌خط) نمابر: ۰۸۴-۶۶۴۶۴۰۸۴



ارگان رسمی سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران

PAYAMEBADGARAN

سال ۴۱ | آذرماه ۱۴۰۲ | شماره ۴۱۳ دوره جدید ۱۸۳

Syndicate Of Iran Construction Companies
Monthly Magazine

- حروفچینی، امور بازرگانی و اشتراک: فریبا 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: جواد خوانساری
- شورای سیاست‌گذاری:
- منوچهر ملکینانی فرد (نماینده هیأت مدیره)
- جواد خوانساری (مدیرمسئول)
- بهمن دادمان (رئیس هیأت مدیره)
- ایرج گلابتونچی (دبیر سندیکا)
- سالار علیاری (خزانه‌دار سندیکا)
- محمود مصطفی‌زاده (سردبیر)
- رئیس کمیسیون انتشارات: منوچهر ملکینانی فرد
- سردبیر: محمود مصطفی‌زاده
- کمیسیون انتشارات و تحریریه:
- منوچهر ملکینانی فرد
- محمود مصطفی‌زاده
- محمدعلی پور شیرازی
- مجتبی ضرابی

ایرج گلابتونچی
مریم خوانساری

فهرست مطالب

موانع سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور
/ سومین میزگرد

۲۰

قدر عاشقان وطن را بدانیم
/ سرمقاله

۴

الزامات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور
/ چهارمین میزگرد

۲۶

با نهاد تعامل در مسیر تعامل
/ نکته

۶

مسائل مبتلابه پیمانکاران در حوزه مالیات مطرح شد
نشست در سندیکا

۳۰

مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با دولت
در ساخت زیربنای کشور / دیدگاه

۷

دستورالعمل‌های بازرسی، نگهداری و تعمیر پل‌ها تصویب شد
خبر

۳۹

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور؛
چالشها و راهکارها / اولین میزگرد

۸

موافقت مجمع تشخیص با اختصاص قیر نیم‌بها
به پروژه‌های عمرانی / خبر

۴۰

نقاط قوت و ضعف سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در
زیرساخت‌های کشور / دومین میزگرد

۱۵

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

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

تهران، خیابان طالقانی، بین میدان فلسطین و خیابان ولیعصر، خیابان شهید برادران مظفر (صبای جنوبی)،
شماره ۸۶، ک.پ: ۱۴۱۶۹۶۴۶۹۱ | تلفن: ۶۶۴۶۴۲۶۱۶۶۹۷۱۳۹۹
فکس: ۶۶۴۶۴۰۸۴ | پست الکترونیکی:
payamabadgaran.ir@gmail.com
نشانی الکترونیکی: www.acco.ir
www.payamabadgaran.ir



قدر عاشقان وطن را بدانیم

سرمقاله

در گوش و خیال یک سازنده دائماً طنین انداز است:

ما عاشقیم و خوشتر از این کار، کار نیست یعنی به کارهای دیگر اعتبار نیست مرحوم سردار قاسمی در دورانی که فرمانده قرارگاه خاتم الانبیاء بودند در یک جلسه افطاری در محل سندیکا اظهار داشتند:

تصوّر این بود که در پیمانکاری و سازندگی پول و درآمد خوبی است، در حالی که آن قدر روش‌های راحت‌تری برای کسب درآمد وجود دارد که اصلاً به لحاظ زحمت و دشواری با پیمانکاری قابل قیاس نیستند، بنده باید بگویم در پیمانکاری پول نیست آنچه هست فقط عشق است و بس! و این عشق است که موجب استمرار کار می‌گردد. خدا ایشان را رحمت کند، توجه داشته باشیم مسلماً دشواری‌های بخش خصوصی خیلی بیشتر از قرارگاه خاتم در اجرای سازندگی است، معذک به دلیل صداقت و ارج نهادن به سازندگان مطلب فوق را به عنوان تجربه خویش اظهار داشتند تا جامعه سپاسگزار سازندگان باشد و به آنها ارج بگذارند.

باید توجه داشت که یک راهساز یا تونل‌ساز

سودمند بدون توجه به دشواری‌هایی که در ذات سازندگی وجود دارد بهترین ثمره فرهنگی را به صورت عملی در برابر دیدگان نیروی انسانی قرار می‌دهد، توجه داشته باشیم تأکید احترام به فعالیت و تلاش با قدرت و قاطعیت زایدالوصفی در قرآن کریم آمده که «لَیْسَ لِلْإِنْسَانِ إِلَّا مَا سَعَى» اصولاً برای انسان چیزی جز نتیجه تلاشش متصوّر نیست!

از طرفی سازندگی در ذات خود عشق به میهن و سرزمین مادری را به صورت فزاینده‌ای در انسان متبلور می‌سازد. باغبانی که زمین بایری را به باغی دلگشا و مفید مبدل می‌سازد، بیش از هر کس دیگری نسبت به آنچه غرس کرده است علاقه و تعصب دارد، مهم نیست که سند آن باغ به نام اوست یا خیر، زحمتی که در آن کشیده است موجب عشق و علاقه وافر به آن زمین آباد شده می‌گردد.

دقیقاً همین عشق و علاقه در ساختن و عمران و آبادانی کشور در دل سازندگان نسبت به میهن خویش زیانه می‌کشد تا بدانجا که جای جای وطن برایشان خاطره انگیز و فراموش نشدنی می‌گردد.

قابل توجه: عموم خوانندگان و هموطنان عزیز بخصوص دستگامهای اجرایی، سازمان امور مالیاتی، سازمان تأمین اجتماعی و سایر امور مرتبط با سازندگی ایران عزیز.

سازندگی و ساخت زیربنای کشور کار مقدس و با ارزشی است که موجبات گسترش تمدن صنعتی جوامع و ارتقاء رفاه عمومی شده و بسترساز طی مسیر توسعه هر کشوری می‌گردد که با حفظ محیط زیست و توجه کافی به آن، توسعه پایدار را موجب می‌گردد. گرچه توسعه با سلسله مراتب توسعه فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و بالاخره اقتصادی حاصل می‌شود، سازندگی و ساخت زیربنای کشور اعم از شهرسازی‌ها، ساختمان‌های گوناگون، راه، تونل، بندرسازی، سدسازی و عمران و آبادی در مفهوم گسترده و جامع آن خود زمینه‌ساز و بسترساز آموزش و توسعه فرهنگی نیروی انسانی و به تبع آن توسعه اجتماعی و سیاسی و زمینه‌ساز توسعه اقتصادی که محصول و میوه توسعه است می‌گردد.

احترام به فرهنگ کار آن هم کار مفید و



و سدساز و غیره زمانی مبادرت به اجرای پروژه می نماید که راه و سد و تونلی وجود ندارد و با زندگی در چادرها و کمپ های موقت و ایجاد حداقل های زندگی مبادرت به اجرای طرح می نماید.

مهار طبیعت و تسلط بر آن برای اجرای پروژه ها با همه گونه مخاطرات و تحمل همه شرایط دشوار جز با نیروی عشق و ایمان به سازندگی وطن از عهده انسان خارج است. دقیقاً می توان گفت الگوبرداری از زندگی این عزیزان و تشریح و تبیین آن بهترین راه اشاعه فرهنگ متعالی کار در جامعه است. به همین دلیل خاطر مهندسان، مدیران، متخصصان که عمر خود را صرف سازندگی وطن نموده اند خاطراتی شیرین و قابل تعمق و سرمشق ساز است.

اکنون سوال اینجاست که آیا قدر این سازندگان و آبادگران را می دانند و کرامت انسانی آنها رعایت می شود؟ متأسفانه در شرایط امروز جامعه جواب منفی است.

اگر در یک جمله کوتاه قرار شود وضعیت گفته شود، باید بگوییم:

نحوه رفتار با این گروه از عشاق وطن این است که هر کس در این مسیر فعالیت می نماید، مجرم است و عدم توجه به درخواست ها و نظرات آنها و نادیده گرفتن حقوقشان یک ارزش تلقی می گردد.

۱- در دستگامهای اجرایی طرف قرارداد با سازندگان از افرادی که حقوق این آبادگران را به درستی رعایت نمی نمایند بازخواستی نمی شود، لذا فرهنگ غالب، بی توجهی به حق و حقوق سازندگان و آبادگران است، اعتبار طرح ها به موقع تامین نمی شود و تطویل پیمانها و زیانهای ناشی از آن یک امر معمول تلقی می گردد. پرداخت انواع اوراق که به هیچ وجه با تورم و کاهش پول ملی همخوانی ندارند، روز به روز اوضاع اقتصادی پیمانکاران طرف قرارداد را بدتر و بدتر می نماید و پیمانکاران با اجرای هر پروژه ای از قدرت اقتصادی و مالی شان کاسته می شود تا بدانجا که به هیچ وجه

امکان نوسازی ماشین آلات و ابزار و وسایل کارشان میسر نمی گردد.

۲- سازمان امور مالیاتی کشور بخصوص در بخش بدنه سازمان، ممیزین و سر ممیزان، کرامت انسانی و جایگاه این سازندگان را رعایت نمی کنند، رفتارشان با قوانین مالیاتی نیز سازگار نیست و چشم خود را بر واقعیات می بندند و عملاً موجبات دلسردی سازندگان را در ادامه فعالیت خود فراهم آورده و می آورند.

آنها فکر می کنند که این روش یعنی به هر طریقی سازندگان را بدهکار کنند خدمت به کشور است در حالی که خدمت واقعی حفظ حیات این شرکتها و نیروهای سازنده است که ما را از حضور و وجود شرکتها

خارجی بی نیاز نموده اند و بس! در بخش مالیات بر ارزش افزوده که باید توسط کارفرما به پیمانکار پرداخت شود تا پیمانکار پس از کسر مبالغ پرداختی توسط خود، مازاد را به سازمان امور مالیاتی پرداخت نماید و علیرغم متن صریح قانون که اگر کارفرما آن را پرداخت نکند، پیامدهای بعدی متوجه او است نه پیمانکار، برای پیمانکار جریمه و اجرائیه صادر می شود و عملاً متن قانون را قبول

در دستگامهای اجرایی طرف

قرارداد با سازندگان از افرادی که

حقوق این آبادگران را به درستی

رعایت نمی نمایند بازخواستی

نمی شود، لذا فرهنگ غالب،

بی توجهی به حق و حقوق

سازندگان و آبادگران است،

اعتبار طرح ها به موقع تامین

نمی شود و تطویل پیمانها و

زیانهای ناشی از آن یک امر

معمول تلقی می گردد.

ندارند! جالب است که مدیران ارشد و وزیر محترم با حُسن نیت برخورد می کنند لیکن بدنه از فرهنگ رفتاری دیگری استفاده می کند و بازخواستی از ایشان وجود ندارد!! در همین شماره می خوانید که یکی از شرکت های سرمایه گذار در ساختن اتوبانها، عامل اصلی خودداری از استمرار کار خویش را رفتار غیرقانونی بدنه سازمان مالیاتی کشور مطرح می نماید!

۳- سازمان تامین اجتماعی، سازمانی که شرکت های شاغل در این حوزه عملاً شرکای اجتماعی سازمان می باشند و ثمره فعالیت آنها یعنی درآمد برای صندوق سازمان و ایجاد اشتغال مؤلد و جلوگیری از تحمیل بیمه بیکاری بر صندوق مذکور است. شعب این سازمان نیز کرامت انسانی و لازم این شرکای خود را رعایت نکرده و با زیر پا گذاشتن قوانین و ضوابط مربوطه رفتار مناسبی نشان نمی دهند و در هیاتهای حل اختلاف نیز با بدترین شکل ممکن و بی توجهی کامل با این شرکت های سازنده رفتار می شود. در این سازمان نیز مدیران طراز اول سازمان با حُسن نیت برخورد می کنند لیکن شعبات سازمان هستند با شرکتها رفتاری نامناسب حتی غیرقانونی معمول می دارند. به نظر می رسد در انتخاب مدیران شعب باید دقت بسیار زیادی معمول گردد و از تسلط آنها به موازین قانونی و اعتقاد به اجرای آنها اطمینان حاصل گردد. مدیران سازمان لازم است کار فرهنگی مستمری را در تشریح قوانین و اجرای آنها توسط شعب در محل این شعبه ها انجام دهند.

در خاتمه باید از طرف بخش خصوصی شاغل در آبادگری ایران عزیز که معروف است به لکوموتیو ایجاد اشتغال مؤلد به سازمانهای ذریبط گفت: عزیزان بیابید، دست در دست هم دهیم به مهر، میهن خویش را کنیم آباد با امید به اجابت این درخواست .

منوچهر ملکبانی



با نهاد تعامل در مسیر تعامل

دکتر ایرج گلابتونچی - دبیر سندیکای شرکت های ساختمانی ایران

۳- کمیته تسهیل و گسترش کسب و کار در حوزه احداث و مشاوران، پیمانکاران و سازندگان.

۴- کمیته رفع موانع سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی.

۵- کمیته صدور خدمات فنی و مهندسی. فردای روز برگزاری جلسه نهاد تعامل تونیت دکتر منظور به شرح زیر در فضای مجازی مورد توجه فعالین حوزه صنعت احداث قرار می‌گرفت:

«گفتگوی صمیمانه و تشریک‌مسابی با شورای هماهنگی تشکل‌های مهندسی، صنفی و حرفه‌ای کشور (نهاد تعامل):

- مشکلات و انتظارات تشکل‌های مهندسی، صنفی و حرفه‌ای،

- توسعه مشارکت عمومی - خصوصی،

- ساماندهی طرح‌های نیمه‌تمام،

- ساخت مسکن به صورت صنعتی،

- مسائل و مشکلات نظام فنی - اجرایی کشور».

اکنون جلسات این کمیته‌ها با حضور نمایندگان شورا و مسئولین سازمان برنامه و بودجه به صورت مرتب در حال انجام است و در این جلسات مسایل و مشکلات تا آنجا که ممکن است به بحث گذاشته می‌شود.

ریاست چهار کمیته اول با نمایندگان سازمان برنامه و بودجه و دبیری این چهار کمیته با نمایندگان شورا و ریاست کمیته پنجم با نماینده شورا و دبیری آن مشترکاً با نمایندگان شورا و سازمان برنامه و بودجه است.

در شماره‌های آتی گزارشی از این جلسات و دستاوردهای حاصله تقدیم خوانندگان ماهانه پیام آبادگران خواهد شد. مجدداً باید تاکید کرد سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران به عنوان قدیمی‌ترین تشکل مهندسی و صنفی کشور تنها راه‌هایی از مشکلات فعلی اقتصاد کشور، به صورت کلان و حفظ و ماندگاری شرکت‌های بخش خصوصی به صورت خاص را هم‌اندیشی و توجه به نظرات فعالین بخش خصوصی به‌ویژه در مورد صنعت احداث، نظرات فعالین شورای هماهنگی تشکل‌های مهندسی و این سندیکا می‌داند و امیدوار است جلسات نهاد تعامل و این کمیته‌ها به صورت مرتب برگزار شده و در این جلسات، نتایج مطلوبی حاصل آید.



از همه ظرفیت‌ها به‌ویژه استفاده از ظرفیت بالای بخش خصوصی که همواره مورد تاکید مقام رهبری و مسئولین عالی‌رتبه دولت بوده است، نسخه شفاف‌بخش اقتصاد کشور می‌باشد.

بی‌شک از ابتدای دولت سیزدهم تا قبل از زمان حضور رئیس فعلی سازمان برنامه و بودجه و به بیان بهتر انسدادی در این مسیر حاصل شد اما رئیس جدید سازمان برنامه و بودجه جناب آقای دکتر منظور از زمان حضورشان در سازمان برنامه و بودجه نشان داده‌اند که نظر و هدفشان توجه و تعامل و حرکت آنهم با شتاب مطلوب در این مسیر است. این توجه را باید ارج نهاد، به آن احترام گذاشت و در جهت تحقق چنین هدفی گام برداشت.

در اولین اقدامات از زمان ریاست ایشان برای سازمان، برگزاری جلسات نهاد تعامل مجدد احیا و با برگزاری جلسه نهاد تعامل در تاریخ ۱۴۰۲/۷/۴ و بیاناتی که پس از استماع نظرات نمایندگان شورا و مسئولین سازمان برنامه در آن جلسه داشتند، دستورات سازنده‌ای برای هم‌اندیشی و تبادل نظر بهتر در رفع مشکلات ارایه نمودند. از جمله می‌توان به دستور و اقدام به تشکیل ۵ کمیته هم‌اندیشی با عناوین زیر بین نمایندگان شورا و مسئولین نظام فنی و اجرایی و دیگر مسئولین سازمان برنامه و بودجه، اشاره نمود.

این کمیته‌ها عبارتند از:

- ۱- کمیته نظام فنی و اجرایی یکپارچه.
- ۲- کمیته صنعتی سازی ساخت مسکن.

مذاکره و گفتگو برای بیان مسایل و مشکلات و البته ارایه راهکارهای سازنده و موثر برآمده از هم‌اندیشی و تعامل همیشه مثبت و مورد تاکید بوده و هست. این هم‌اندیشی و تعامل، وقتی موثر است که بتوان بدون واسطه و مستقیم، نمایندگان از بخش خصوصی با مسئولین عالی‌رتبه دولت و حاکمیت به گفتگو و تبادل نظر بپردازند. مسایل را آنهم از سوی فعالین صنف به درستی بیان نمایند. راهکارهای پیشنهادی را ارایه دهند، نظرات را بشنوند و قطعاً در ورای چنین تعاملی به دست‌آوردهای مهم برای حل مسایل برسند.

شورای هماهنگی تشکل‌های مهندسی صنفی و حرفه‌ای کشور که برآمده از هم‌اندیشی و هماهنگی در بیان مسایل و پیگیری حل این مسایل است با خرد جمعی بزرگان صنف از هم‌افزایی ۱۸ تشکل بزرگ مهندسی کشور بر مبنای یک تفاهم‌نامه مشترک با سازمان برنامه و بودجه کشور، در بیست سال پیش تشکیل شد و از آن زمان تا کنون این شورا عهده‌دار این وظیفه خطیر و ملی است. شورای هماهنگی و سازمان برنامه بودجه کشور قدیمی‌ترین مسیر گفتگوی بخش خصوصی با دولت را در قالب نهاد تعامل به واقعیت رسانیده‌اند.

منتخبین این شورا در یک مسیر سازنده بین دولت و بخش خصوصی در صنعت احداث و انرژی کشور، در جلساتی با ریاست معاون محترم رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه، مسایل و مشکلات مرتبط با امور صنفی را مطرح و با هم‌اندیشی و تبادل نظر به تعامل در حل و رفع مسایل اهتمام می‌ورزند. توفیقات حاصله را اعلام می‌کنند و برنامه‌های بعدی برای پیگیری مسایل را در دستور کار خود تا جلسه بعدی نهاد تعامل قرار می‌دهند. در زمان تشکیل نهاد تعامل مقرر شده بود که جلسه نهاد تعامل به صورت مرتب برگزار گردد اما بعضاً برگزاری جلسات این نهاد در طول سنوات گذشته وقفه‌هایی را تجربه کرده است. اما تکرار مجدد این جمله که تنها مسیر رسیدن به حل مسایل و مشکلات کشور بی‌تردید مسیر تعامل و هم‌اندیشی، آنهم بین نمایندگان بخش خصوصی و دولت است، همواره ضروری و لازم بوده و هست. استفاده



مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با دولت در ساخت زیربنای کشور



سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور همانند بسیاری نقاط جهان در کشور عزیزمان ایران نیز سالهاست که مطرح بوده است و از آنجا که گسترش فعالیت در اجرای زیرساختها در هر کشوری از مهمترین عوامل در گسترش تمدن مدنی و صنعتی جوامع و موتور محرکه در ایجاد اشتغال فزاینده و یکی از عوامل موثر در بسترسازی‌های مطمئن و ضروری در مسیر توسعه هر کشوری است که قطعاً با حفظ محیط زیست قابل تقدیر و ستایش است و عملاً نوعی سرمایه‌گذاری برای نسل حاضر و نسلهای آینده محسوب می‌شود.

نکته بسیار قابل توجه در ساخت زیربنای کشور مطالعات بسیار دقیق و همه جانبه قبل از ورود به مرحله اجرا می‌باشد، مثلاً در مورد احداث یک سد عدم مطالعات جامع در مورد جنس زمین در اعماق، می‌تواند فاجعه آفرین باشد، مطالعه در سیر تاریخی محل و توجه کامل در لحاظ نمودن نقش همه عوامل و نیروهای مخرب در محاسبات و رعایت دقیق مسائل فنی و استانداردهای لازم در اجرا از ضروریات پایداری یک سازه در ساخت زیربنای کشور می‌باشد.

در بخش سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی با دولت در طرحهای زیربنایی علاوه بر رعایت موارد فوق‌الذکر که برای ماندگاری و پایداری سازه‌ها ضرورت تام دارد، مانند هر مشارکتی لازم است دولت‌ها رفتارشان مبتنی بر رعایت عدالت و انصاف و احترام همه جانبه به شریک خود از بخش خصوصی یعنی شخصیت‌های حقیقی و حقوقی باشد که در این امر خیر و مقدس‌گام نهاده‌اند و بدانند که رفتار جذاب و منصفانه آنها می‌تواند به استمرار این مشارکت‌ها منجر شود.

توجه داشته باشیم در کشوری که به سپرده مردم در بانکها سودهایی در حد ۲۵٪ پرداخت می‌شود، یعنی بدون تحمّل شداید و سختی‌هایی که در ساخت زیربنایها و بخش اجرا وجود دارد چنین سودهایی دست‌یافتنی است، باید ارج نهاد به روحیه ایثار و از خود گذشتگی و عشق به وطن که این گروه از سازندگان با صرف‌داری و توان‌وارده خود سختی‌ها را به خاطر ارتقاء کشور و مردم بجان می‌خرند و هرگز در حد سود سپرده نیز متمتع نمی‌شوند لیکن واقعاً اعتقاد دارند که:

ما زنده به آنیم که آرام نگیریم موجیم که آسودگی ما عدم ماست

با این مقدمه که از دل برآمد تا شاید بر دلها نشیند، لازم است اضافه‌نماید که مطلع شدیم سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، و شورای هماهنگی تشکلهای مهندسی و صنفی و حرفه‌ای کشور تشکیل کمیته‌های مشترکی داده‌اند تا یک تعامل پُرثمر بین بخش خصوصی شاغل در حوزه سازندگی و سازمان مدیریت برقرار شود و از جمله کمیته‌ها، کمیته سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی با دولت است، لذا در جهت توفیق هر چه بیشتر این کمیته بر آن شدیم که با دعوت از پیشگامان سرمایه‌گذاری از بخش

خصوصی در حوزه احداث بزرگراهها دعوت کنیم تا تجربیات و چالشهای خود را مطرح نمایند تا راهکارهای لازم برای رونق هر چه بیشتر این نوع مشارکت‌های سودمند برای کشور میسر و مهیا گردد.

قطعاً بیان چالشها حتی گله‌ها و عدم رضایت‌ها فقط با هدف اطلاع مقامات محترم در نقاط تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی برای رفع آنها و ایجاد محیطی امن همراه جذابیت بیشتر برای توسعه هر چه بیشتر مشارکت بخش خصوصی با دولت است و امید است که عزیزان نیز با همین نگاه و نیت به مصاحبه‌های انجام شده طی چهار میزگردی که به استحضار می‌رسد توجه نمایند و مقامات محترم مسئول نهایت تلاش را در رفع مشکلات و ایجاد بستر مناسب برای استمرار و رونق مشارکت بخش خصوصی و دولت انجام دهند و بخصوص دستگاههای اجرایی ذی‌ربط به نیروهای شاغل در بدنه این دستگاهها آموزش‌های لازم را بدهند تا حداکثر همکاری و همگامی را با این مشارکتها انجام دهند زیرا تأمین منافع واقعی ملی از طریق استمرار و رونق این فعالیت‌ها میسر است نه تحمیل شرایطی که به توقف فعالیت‌ها منجر گردد.

دست در دست هم دهیم به مهر

میهن خویش را کنیم آباد

کمیسیون انتشارات: منوچهر ملکبانی



در اولین میزگرد تخصصی کمیسیون انتشارات بررسی شد

چالشها و راهکارهای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساختهای کشور

میزگرد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور، روز شنبه ۶ آبان با حضور مهندس بهمن دادمان، مهندس منوچهر ملکینانی‌فرد، مهندس جعفر سبوخی، و مهندس آزاده عمرانی برگزار شد.

در آغاز این نشست مهندس منوچهر ملکینانی‌فرد نائب رئیس هیات مدیره سندیکا و رئیس کمیسیون انتشارات، ضمن خیرمقدم به حاضران عنوان کرد: در میان مباحث مطرح شده در نشریه پیام آبادگران به عنوان ارگان رسمی سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران، موضوع «سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساختهای کشور» از مباحثی است که سالها مورد توجه و بحث قرار گرفته اما کمتر به جنبه اجرا و عینیت یافتن آن پرداخته شده است. با توجه به اهمیت موضوع به ویژه در شرایط کنونی کشور تصمیم گرفتیم طی میزگردی به این موضوع بپردازیم و با استفاده از خرد جمعی به راهکارهایی برسیم. برای ورود به بحث، طرح این سوال راهگشا خواهد بود که چه پیش‌نیازهایی برای ورود بخش خصوصی به حوزه سرمایه‌گذاری وجود دارد، و چالشها و راهکارها برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساختهای کشور کدامند؟

اجرائی کشیده شد. وی افزود: مبنای این بحث استفاده از سرمایه موجود در بخش خصوصی بود اما طرح این بحث آفاتی را به همراه داشت از جمله این که دولت می‌پنداشت مخاطب این دعوت برای سرمایه‌گذاری پیمانکاران هستند چرا که طی مدت کار و سازندگی خود این قدرت و بنیه مالی را به دست آورده‌اند که مشارکت بیشتری نشان دهند و حالا وقت سرمایه‌گذاری است. آنها در این باره دو پیش‌فرض را نادیده گرفتند؛ اول اینکه هر فردی مالک سرمایه خود است و به دنبال سرمایه‌گذاری در شرایط ایمن و قابل بازگشت است. دوم اینکه باید دید آیا سودی که گمان می‌کردند در کار پیمانکاری وجود دارد، محقق شده است و پیمانکاران توانایی لازم برای سرمایه‌گذاری را به دست



مهندس دادمان:

شرط ورود بخش خصوصی به

سرمایه‌گذاری در زیرساختهای

کشور را تغییر رویکردهای

دولت به سمت توسعه و

فراهم کردن بسترهای آن

دانست.

در ادامه مهندس بهمن دادمان رئیس هیات مدیره سندیکا شرط ورود بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در زیرساختهای کشور را تغییر رویکردهای دولت به سمت توسعه و فراهم کردن بسترهای آن دانست. وی عنوان کرد: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور موضوع گفتگو در قوانین سنواتی و دائمی بوده و یک زمانی هم جزو شعارهای مسئولان اجرائی کشور بوده است. اما طرح موضوع سرمایه‌گذاری، با توجه به نقاط ضعف و قوت آن و در چهارچوب تهدیدها و فرصتها مغفول مانده است. اصولاً سرمایه‌گذاری در زیرساختها جزو تکالیف حکومتی است اما مشارکت بخش خصوصی در این حوزه از حوالی سال ۱۳۶۵ با مشارکت در ساخت آزادراهها رقم خورد و به سایر دستگاههای



آورده‌اند؟

دادمان افزود: مشکلات دولت در تامین بودجه عمرانی در کنار کسری بودجه عمومی، دولت را به سمت تامین بودجه از سایر منابع سوق داد و برای این منظور در تلاش برای یافتن یک مخاطب برآمد. در دورانی که ثبات اقتصادی بیشتری وجود داشت مشارکت بخش خصوصی در ساخت طرح‌های آزادراهی این تصور را پررنگ کرد که پیمانکاران می‌توانند در عرصه سرمایه‌گذاری وارد شوند. با این وجود در همان دوران یاد شده، کارفرما برخورد دستوری خود را حفظ کرد و کوشید هزینه‌های مازاد خود را بر سر سرمایه‌گذار انباشته کند. از طرفی خود را ملزم به تضمین بازگشت سرمایه نمی‌دید و سرمایه‌گذار را از بابت ریسکهای آینده پوشش نمی‌داد از جمله در زمینه قیمت‌گذاری محصول یا خدمات تولیدی این سرمایه‌گذاری، یا حفظ و حراست سرمایه‌گذاری از دخالت سایر دستگاهها مثل قوه قضائیه که در مواردی حکم به خلع ید پروژه سرمایه‌گذاری داد.

رئیس هیات مدیره سندیکا افزود: به نظر می‌رسد دولت اعتقاد قلبی به موضوع سرمایه‌گذاری نداشت و گنجاندن بندهای «ف» و «ق» و... که به نام بندهای تبصره‌ای بودجه سالیانه و به عنوان سرمایه‌گذاری آمد، در عمل راهکاری برای دور زدن افرادی از دستگاه اجرایی بود که برای سرمایه‌گذاری به سازمان برنامه و بودجه فشار می‌آوردند و احواله آنها به همین بندها بود. آنچه در این میان اهمیت داشت نگاه و برخورد ذی‌نفعان به سرمایه‌گذاری بود که با واقعیت قضیه و مبانی سرمایه‌گذاری تطابق نداشت.

خانم مهندس آزاده عمرانی، عضو هیات مدیره سندیکا نیز در این میزگرد حاضر بود و عنوان کرد: در گذشته بحث سرمایه‌گذاری یک راهکار و یک انتخاب بود، اما امروز به امری اجتناب‌ناپذیر تبدیل شده است. با وضعیت فعلی بودجه عمرانی، کاهش چشمگیر تعداد مناقصات و عدم امکان رقابت منصفانه برای بخش خصوصی، چاره‌ای جز پرداختن به بحث



سرمایه‌گذاری نداریم.

وی گفت: اگرچه ممکن است کم‌تعداد بودن تجربه‌های موفق در این حوزه باعث رویکردی احتیاط‌آمیز در طرح این موضوع شود اما می‌توانیم با استناد به مثال‌های موفق، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را در دو محور قوانین و توانمندی شرکت‌های بخش خصوصی بررسی کنیم. در زمینه قوانین لازم است به جای صحبت از پیمانکار و کارفرما، از سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر صحبت شود و اینکه چگونه قوانین موجود مشکلاتی در تضامین برگشت سرمایه ایجاد می‌کند. از طرف دیگر نیز طرح این سوال ضروری است که آیا شرکت‌های ما توانمندی لازم را برای ایفای نقش سرمایه‌گذار دارند؟

وی افزود: توانایی مالی و ساختار کنونی شرکت‌های پیمانکاری نشان می‌دهد شرکت‌های ما آمادگی ورود به این بحث را



مهندس عمرانی:

در گذشته بحث سرمایه‌گذاری یک راهکار و یک انتخاب بود، اما امروز به امری اجتناب‌ناپذیر تبدیل شده است.

ندارند. برای نمونه دو مفهوم «مدیریت مالی» و «امور مالی» در شرکت‌های ما تفکیک نشده‌اند و بنیانهای لازم برای مدیریت مالی در شرکتها وجود ندارد. چون تمرکز اصلی همیشه بر تخصص‌های مرتبط با ساخت بوده است.

در مشارکت عمومی-خصوصی، حل اختلاف اهمیت زیادی دارد

در ادامه مهندس جعفر سبوحی عضو دیگر هیات مدیره سندیکا عنوان کرد:

از سالهای قبل که بحث تحریمهای ظالمانه و کاهش فروش نفت و به طبع آن محدودیت بودجه ای دولت مطرح شد، مدیران صنعت احداث دریافتند که باید از سیستم کاری سه عاملی و دریافت کارکرد با تخصیص‌های بودجه‌ای متکی به پول نفت به سمت توسعه‌گری و سرمایه‌گذاری بروند. در این میان بحث مشارکت عمومی-خصوصی نیز به عنوان پدیده‌ای جدید البته در کشور ما مطرح شد در صورتی که در خارج از کشور از سالهای دور رواج داشته و دارد و سرمایه‌گذاران و سرمایه‌پذیران به لزوم ایجاد تغییر در ساختارهای خود آگاهی یافتند. برای مثال شرکت‌های پیمانکاری علی‌رغم داشتن دارایی‌های بزرگ و قابل ملاحظه سرمایه‌ثبتی اندکی دارند به عنوان مثال شرکتی با دارایی بالغ بر ۵۰۰ میلیارد تومان دارای سرمایه‌ثبتی ۱۰ میلیارد تومان هست لذا متوجه شدند برای جذب منابع مالی از بازار سرمایه نیاز به تجدید ارزیابی و افزایش سرمایه‌ثبتی دارند. برای این تجدید ساختارها هم تشکیل نهادهای مالی و حقوقی قوی در شرکتها ضروری است.

وی افزود: واقعیت این است که بخش خصوصی توانایی و چابکی لازم برای تشکیل سریع نهادهای لازم را دارد اما

طرف مقابل ما به ویژه سرمایه پذیر بخش زیرساختی که دولت است در این باره مقاومت دارد و نمی‌خواهد از سیستم ارجاع کار سه عاملی که به نوعی سیستم ارباب-رعیتی است خارج شود ضمن این که دانش و اعتقاد لازم برای این تغییرات را به ویژه در بدنه خود ندارد. بخش دولتی قائل به تفاوت‌های سیستم سه عاملی با روش مشارکت عمومی-خصوصی نیست.

وی گفت: در کشورهای پیشرفته مشارکت عمومی-خصوصی از سال‌های دور مورد توجه قرار گرفته و با رفع موانع آن مدل موفق‌تری ارائه شده است. سازمان برنامه و بودجه در مرداد ماه سال ۱۴۰۱ نشریه‌ای منتشر کرده که نسخه ۲۰۲۰ قانون مشارکت عمومی-خصوصی سازمان ملل است و کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل آن را تدوین کرده است. در این قانون انواع مشارکت عمومی-خصوصی، ساختارهای تامین مالی، وام دهندگان، شرکت‌های بیمه، کارشناسان و مشاوران مستقل، نحوه ارجاع قرارداد، نحوه مذاکره مستقیم برای گرفتن قرارداد، نحوه خاتمه و فسخ قرارداد، نحوه حل اختلافات و... را تشریح کرده است.

وی گفت: در میان نهادهای ذکر شده لازم برای مشارکت عمومی-خصوصی، نهاد حل اختلاف اهمیت زیادی دارد. وقتی قرار است مشارکت عمومی و خصوصی شکل گیرد به علت عدم آشنایی کافی طرفین نقاط ضعفی دارند و لازم است نهادهای قدرتمندی وجود داشته باشد که مسائل پیش‌بینی نشده را به سرعت حل و فصل کنند چون سرمایه نمی‌تواند منتظر بماند.

وی تاکید کرد: واقعیت این است که پیمانکاران سالیان سال است به عنوان سرمایه‌گذار ایفای نقش می‌کنند. ما پیمانکاران همیشه در بهترین حالت یک سوم کارکرد خود را طلبکار می‌مانیم و هیچ وقت بابت این طلب که با سالها تاخیر پرداخت می‌شود سودی نمی‌گیریم. در سالهای اخیر با توجه به پرداخت اسناد و اوراق به پیمانکاران در اکثر پروژه‌ها، پرداخت حفظ قدرت خرید اوراق نیز جبران نرخ تنزیل را نمی‌کند همه پیمانکاران در کارهای زیر ساختی حداقل توانایی سرمایه‌گذاری حدود ۲۵ درصدی را دارند

چون ماشین‌آلات و ابزار دارند که می‌توانند بهره‌مالکانه آن را در پروژه‌ها سرمایه‌گذاری کنند. بنابراین باید به دنبال راهکاری برای تامین سرمایه ۶۵ درصد باقی مانده باشیم.

به دلیل خواب سرمایه در طرحهای

عمرانی ثبات در قوانین اهمیت دارد

مهندس منوچهر ملکینانی فرد نیز عنوان کرد: سرمایه کبوتری ترسو است که تا احساس امنیت نکند فرود نمی‌آید. برای ایجاد این امنیت است که باید بدانیم سرمایه‌گذار به چه چیزهایی نیاز دارد. اولین این الزامات وجود قوانین جامع و کاملی است که با مشارکت فعال بخش خصوصی تهیه و تدوین شده باشد. مسئله بعدی ثبات در قوانین است که اهمیت آن از خود قانون بیشتر است چون خواب سرمایه در طرح‌های عمرانی بسیار زیاد است. موضوع بعدی حاکم بودن قانون در کل جامعه است تا کسی به خود حق ندهد با عناوینی مانند اقتدار یا اعمال سلیقه ورای قانون حرکت کند.

وی افزود: برای تامین امنیت سرمایه‌گذاری، وجود بیمه و گارانتی نیز لازم است. داشتن متولی و مدافع بخش خصوصی در سطوح بالای حاکمیتی نیز حائز اهمیت است تا این متولی انعکاس‌دهنده مشکلات و مسائل بخش خصوصی به مقامات اجرایی باشد.



مهندس منوچهر ملکینانی فرد:

سرمایه کبوتری ترسو است

که تا احساس امنیت نکند

فرود نمی‌آید. برای ایجاد این

امنیت است که باید بدانیم

سرمایه‌گذار به چه چیزهایی

نیاز دارد

در این باره ما پیشنهاد تشکیل یک معاونت بخش خصوصی در زیرمجموعه ریاست جمهوری را ارائه دادیم و حتی داوطلب شدیم که هزینه‌های مربوط به آن را پرداخت کنیم اما این پیشنهاد با استقبال لازم مواجه نشد. از ما سوال شد که چرا سازمان برنامه و بودجه را متولی خود نمی‌دانیم که پاسخ دادیم: «این سازمان با وجود حسن نیتی که دارد، زیرمجموعه دولت است و با تفکر و رویکردی دولتی نمی‌تواند متولی بخش خصوصی باشد.»

نائب رئیس سندیکا افزود: از الزامات دیگر برای شکل‌گیری الگوی سرمایه‌گذار-سرمایه‌پذیر، وجود یک نهاد برای حل اختلاف این دو طرف است. در مورد مرجع حل اختلاف نیز بی‌طرفی اهمیت دارد.

وی گفت: مسئله دیگر نهادهای مالی هستند که در کشور ما به شکل بانکها تعریف شده بود. در کشور ما بانکها به شکل صندوق عمل می‌کنند. ظرف یکسال گذشته بانکها سود را از ۱۸ درصد به ۲۵ درصد رسانده‌اند. یک سری صندوق سرمایه‌گذاری هم پشت سر این بانکها قرار گرفته‌اند. بانکی که ۲۵ درصد سود می‌دهد در خوشبینانه‌ترین حالت وام ۲۷-۲۸ درصدی به سرمایه‌گذار می‌دهد، ضمن اینکه با توجه به خواب سرمایه در کارهای عمرانی امکان استفاده از سیستم بانکی وجود ندارد. در کنار مسئله مربوط به نهادهای مالی، تورم ۴۰ درصدی و کاهش ارزش پول ملی تمایل برای سرمایه‌گذاری را از بین برده است.

در ادامه این نشست مهندس بهمن دادمان عنوان کرد: برای ایجاد فضای سرمایه‌گذاری یک سری ارکان اصلی وجود دارد از جمله ایجاد اعتماد برای سرمایه‌گذار، به این معنا که سرمایه‌گذار باید از بقای سرمایه و بازگشت اصل و سود سرمایه خود مطمئن باشد تا به دنبال تجهیز منابع مالی برود. این اعتماد در سایه تضامین عینی و ملموسی هست که سرمایه‌گذار را در قبال یک سری ریسک‌های مشخص یا نامشخص پوشش می‌دهد. برای جلب اعتماد سرمایه‌گذار یک سری موارد بنیادی مانند ثبات اقتصادی، حمایت قانونی حاکمیت، انسجام حاکمیت در حمایت از سرمایه، بخشی رفتار نکردن قوا و... ضروری است.



در دنیای واقعی ما به ازای طلب واقعی پیمانکار با آنچه از اوراق حاصل می‌شود به شکل کم شدن از سرمایه پیمانکار خود را نشان می‌دهد. با این روند پیمانکار روز به روز ضعیف‌تر می‌شود در حالی که دولت از او می‌خواهد وارد میدان سرمایه‌گذاری شود. متاسفانه مولفه‌های موجود نشان می‌دهد رویکرد دولت در راستای تقویت و توسعه سازمانهای بخش خصوصی نیست. در ادامه آقای ملکینانی فرد عنوان کرد: شرایط کنونی پیمانکاران را تضعیف می‌کند تا حدی که نمی‌توانند ناوگان خود را اصلاح و تقویت کنند، در مقابل از آنها انتظار می‌رود که به عنوان سرمایه‌گذار ایفای نقش کنند.

هیچ بانکی حاضر نیست پروژه را به عنوان تضمین قبول کند

مهندس سبوحی نیز در ادامه سخنان قبلی خود عنوان کرد: به نظر می‌رسد موضوع سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هم‌زمان مورد توجه دولت و بخش خصوصی قرار گرفته است. تشکیل کمیته رفع موانع سرمایه‌گذاری و دعوت از نمایندگان بخش خصوصی برای حضور در این کمیته نشان از جدیت سازمان برنامه و بودجه در این باره دارد.

وی گفت: در هر حال باید ببینیم چرا به دنبال پاسخ‌هایی نمی‌رویم که سالهاست در کشورهای دیگر به چنین سوالاتی داده شده است. چرا مسئولان حاضر نمی‌شوند در چهارچوب قوانین فیدیک با پیمانکاران کار کنند. در حالی که شرایط عمومی پیمان با وجود اصلاحاتی که داشته در مواردی ایرادهای بیشتری نسبت به نسخه قبلی دارد.

وی با اشاره به چند پروژه ناموفق در زمینه مشارکت عمومی-خصوصی عنوان کرد:

سرمایه‌گذاری را در سیستم تقویت کنیم. تصور بر این است که پیمانکاران در نقش سرمایه‌گذار ظاهر شوند اما برای این کار اول باید پیمانکاران تقویت شوند تا بتوانند تبدیل به بازوی اجرایی و حمایتی دولت گردند. متاسفانه به جای تقویت پیمانکاران به دنبال تضییع حق پیمانکار هستند مثلاً به جای پول نقد، اسنادی به پیمانکار داده می‌شود که در زمان سررسید، نرخ بازگشتی مغایر با همه قوانین موجود و دستگاهاهی مرتبط دارد. بانکها صحبت از سود ۲۵ درصد می‌کنند اما برای اسناد خزانه سود ۷، ۱۵ و ۲۰ درصدی قائل می‌شوند.

دادمان در پایان این بخش عنوان کرد: اقتصاد یک مفهوم واقعی است و با «من می‌گویم» و «تو می‌گویی» ارتباط ندارد. پول بی‌رحم است و در عین حال نمی‌تواند هیچ ناملایمتی را تحمل کند. وقتی در زمینه اوراق از اعمال قدرت استفاده می‌شود



مهندس سبوحی:

بانکها موظف هستند پروژه را به عنوان تضمین قبول کنند ولی علیرغم قانون هیچ بانکی حاضر نیست پروژه را به عنوان تضمین قبول کند.

متاسفانه در مواردی دیده شده با وجود مشارکت قوه مجریه با بخش خصوصی، قوه مقننه قانونی تصویب می‌کند که ناقض این مشارکت است یا قوه قضائیه حکمی می‌دهد که بازگشت سرمایه را دشوار می‌کند.

وی افزود: از ارکان مهم برای جذب سرمایه، ایجاد جذابیت سرمایه‌گذاری در مورد نرخ بازدهی یا مشوق‌های دیگر است. یکی دیگر از ارکان سرمایه‌گذاری توجه به توان مصرف‌کننده است. در این زمینه وجود امنیت، اقتصاد روان و توان مصرف‌کننده برای خرید اهمیت دارد.

دادمان تصریح کرد: مکانیزم‌های تشویقی-ترجیحی نیز جزو مفاهیم خوب هستند ولی در عمل با کم لطفی روبرو شده، به ابتدال کشیده می‌شوند. برای نمونه صندوق توسعه حمل و نقل کشور که قرار بود سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل را پوشش دهد، با این که می‌توانست مولفه‌ای برای توسعه و حفظ بنیانهای حمل و نقل باشد عملاً بی‌اثر ماند. این قانون که تبدیل به آیین‌نامه اجرایی هم شده، قرار بود منافع ناشی از منابع تعریف شده دولت از جمله اراضی شهری و زیرساختهای حمل و نقل کشور را در صندوق وارد کند تا پشتوانه صندوق برای بیمه سرمایه‌گذاری‌ها و مشارکت در آنها باشد اما هیچ کدام از سازمانهای مربوط از جمله سازمان زمین و مسکن، راهداری و ... علاقه‌ای برای تخصیص یک درصد از درآمدهای خود به این صندوق نشان ندادند.

وی گفت: از الزامات دیگر برای جذب سرمایه، انسجام در قوانین، تغییر نگرش حاکمیت و در کنار آن فرهنگ‌سازی برای مقبولیت سرمایه‌گذاری است. برای این که بتوانیم سرمایه‌گذار را به سرمایه‌گذاری تشویق کنیم باید بتوانیم قابلیت



من مکتوبات مربوط به این تجربه را برای آقای مهندس حلاج در مرکز پژوهش‌های مجلس و مهندس اشتری که با کمسیون عمران مجلس جهت اصلاح قانون مشارکت عمومی - خصوصی همکاری داشتند ارسال کردم، مدیران شرکت شالوده نیز تجربیات و مشکلات خود را در زمینه آزادراه خرم آباد - پل زال ارسال نمودند تا در اصلاح قانون مدنظر قرار گیرد.

وی گفت: در قانون مشارکت عمومی - خصوصی صحبت از ایجاد شرکت - پروژه است ولی این شرکت - پروژه برای جذب سرمایه از بازار سرمایه فاقد صورتهای مالی است لذا در جذب منابع مالی دچار مشکل می‌شود. در همان قانون عنوان شده بانکها موظف هستند پروژه را به عنوان تضمین قبول کنند ولی علیرغم قانون هیچ بانکی حاضر نیست پروژه را به عنوان تضمین قبول کند. به عبارتی قانون آنقدر جامع نیست که بتواند سایر دستگاهها را برای رسیدن به اهداف موجود همسو کند.

مهندس ملکبانی فرد عنوان کرد: معاونت محترم فنی سازمان برنامه و بودجه در زمان تهیه شرایط عمومی پیمان جدید روی استفاده از فیدیک تاکید داشت. اما در همان دوران، برخی همکاران از سایر انجمنها استدلال کردند که فیدیک نواقصی دارد و ما می‌توانیم بهتر از آن را تهیه کنیم. آنها عنوان کردند بهتر است شرایط عمومی پیمانی منطبق بر شرایط کشور تدوین شود که متاسفانه علیرغم سه سال صرف وقت چنین امری محقق نشد و نتیجه کار به هیچ وجه مورد قبول بخش خصوصی و این سندیکا قرار نگرفت. متاسفانه عدم هماهنگی بخش خصوصی در مورد مسائل اساسی همواره خسران ساز است.

خانم مهندس عمرانی در بخش دیگری از این نشست تصریح کرد: سرمایه باید اعتماد کند. نبود قوانین و مقررات مناسب که در جهت جذب سرمایه باشد، آسیب‌هایی به همراه داشته است که لازم است برای رفع آن مطالبه‌گر باشیم. موضوع دیگر برای ایجاد اعتماد برمی‌گردد به جنس خود پروژه و مجری پروژه، بخصوص جایی که بحث امکان‌سنجی پیش می‌آید. واقعیت این است که تاکنون در پروژه‌های ما امکان‌سنجی بر

مبنای پارامترهای اقتصادی صورت نگرفته است و همین امر باعث شده است پروژه در همان قدم اول برای سرمایه‌گذار جذابیت نداشته باشد. باید تعریف پروژه از لحاظ امکان‌سنجی اصلاح شود و برخی مشکلاتی که در این مورد وجود دارد از طریق اصولی برطرف گردد.

وی گفت: اگر قرار است بخشی از پروژه توسط دولت تامین مالی شود، در نظر گرفتن تاخیرات پرداخت و ... در امکان‌سنجی آن ضرورت دارد، چرا که ممکن است همین نحوه تامین مالی پروژه را از دایره امکان خارج کند. به عنوان نمونه اگر دولت ببیند در بحث امکان‌سنجی، وجود اسناد خزانه پروژه را از دایره شمول سرمایه‌گذاری خارج می‌کند، یک سری قوانین جدید یا ظرفیت جدید ایجاد می‌کند. در هر حال باید دانش روز را به کار گیریم و به امکان‌سنجی بهای بیشتری بدهیم. شاید تاکنون از دید بازار سرمایه به بازدهی و امکان‌سنجی پروژه‌ها توجه نکرده‌ایم و در نتیجه پروژه‌هایی وارد حلقه سرمایه‌گذاری شده‌اند که اصولاً نباید انتخاب می‌شدند.

وی افزود: در وهله دوم باید روی ساختاردهی و بالابردن ظرفیت و کم کردن اشتباهات شرکت‌های خودمان کار کنیم. به هر حال نهادسازی و فرهنگ‌سازی برای هر دو طرف سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر ضروری است.

مهندس سیوخی نیز در این بخش از نشست عنوان کرد: جذابیت سرمایه‌گذاری اهمیت دارد. در مدل مشارکت عمومی - خصوصی طرف مقابل یعنی سرمایه‌پذیر، مدل مالی بیش از ۲۰ درصد را نمی‌پذیرد در شرایطی که نهاد‌های تامین سرمایه و بورس نرخ بازده مورد نیاز (IRR) را حدود ۳۸ درصد می‌داند، بانکها هم حاضر به ورود به پروسه سرمایه‌گذاری حتی با توثیق وثیقه‌های معتبر سرمایه‌گذار در پروژه‌های مشارکت عمومی - خصوصی نمی‌شوند و دریافت منابع بلند مدت را به تامین از بازار سرمایه ارجاع می‌دهند با چنین شرایطی جذابیت سرمایه‌گذاری از بین می‌رود.

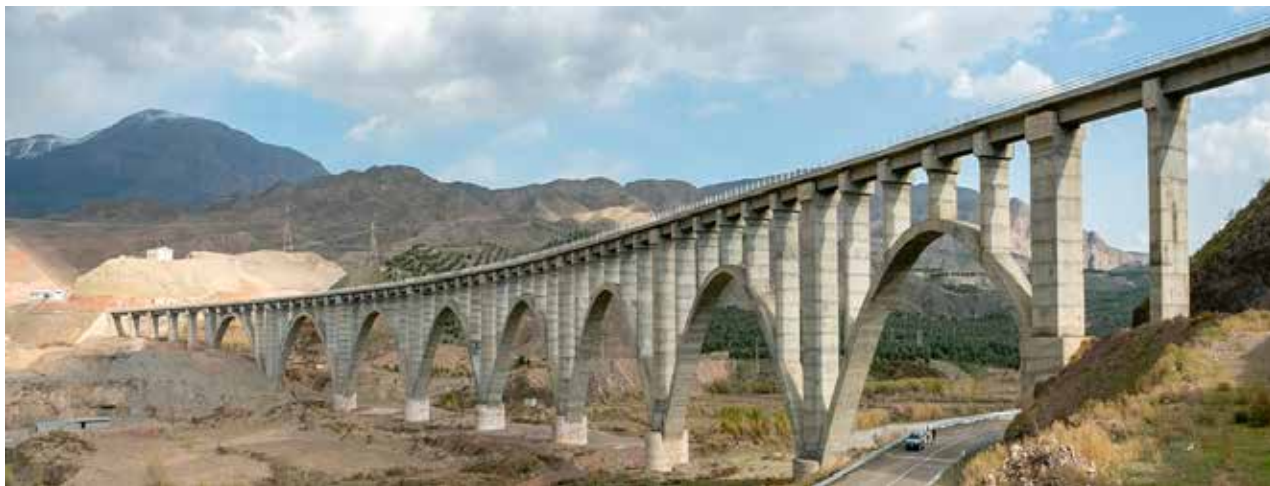
مهندس بهمن دادمان نیز عنوان کرد: چنانچه گفتم اعتمادسازی اهمیت بسیاری دارد. پس از توجه به اعتمادسازی باید به سیاست‌های کلان اقتصادی توجه

کنیم. کشور به دلیل بحران‌های بزرگی که در موضوع بی‌ثباتی، افزایش هزینه جاری، کسری بودجه، تحریم‌ها و ... دارد نسبت به مسئله توسعه کم‌علاقه یا بی‌علاقه شده است و به همین دلیل تمامی مفاهیمی که ذیل عنوان توسعه مطرح می‌شود ارج و قربی در حد حرف دارند و جذابیتی برای این که قضیه را پی‌بگیریم ندارند. برای همین ارکان دولت با این موضوع منفعلانه برخورد می‌کنند. در این وضع بهتر است اتخاذ یک رویکرد توسعه‌ای را از دولت طلب کنیم و ذیل این بحث موضوعات امکان‌سنجی و جذابیت سرمایه‌گذاری را مطرح کنیم.

وی افزود: اصولاً برخی طرحها حاکمیتی هستند یعنی انجام آنها برای دولت‌ها الزامی است و عملاً توجیه اقتصادی ندارند. اولین قدم ما و دولت، تفکیک این طرحها از طرح‌های دارای مدل مالی مقبول است. وقتی یک طرح، مدل مالی داشته باشد قدم بعدی تعیین سهم سرمایه‌گذار است. در این باره باید امکان‌سنجی و توافق شود. اصلاح قوانین و ایجاد شفافیت در این مرحله ضروری است. بحث بعدی تجهیز منابع مالی است. اصولاً اینگونه نیست که سرمایه‌گذار پولی در حساب خود داشته باشد بلکه اصلی‌ترین دارایی سرمایه‌گذار قابلیت تجهیز منابع از راههای مختلف است.

دادمان افزود: در یک رویکرد توسعه‌ای اولین گام، تامین زیرساخت‌ها است و همه مسائل دیگر ذیل این عنوان تعریف می‌شوند نه این که هر کسی تعریفی ارائه دهد و چیزی را محور توسعه بداند. به عبارتی از همان گام اول، همه مسائل باید در چهارچوب توسعه و موضوعات مربوط به آن مدنظر قرار گیرد از جمله نرخ ارز، نرخ بهره، روابط خارجی، شرایط عمومی پیمان و ...، واقعیت این است که نمی‌توان از پیمانکاری که با شرایط عمومی پیمان کار کرده انتظار داشت بیرون از مرزها با قوانین فیدیک کار کند و ارزآوری داشته باشد به عبارتی نمی‌توان به پیمانکاران آموزشی داد که بیرون از کشور موضوعیتی نداشته باشد.

وی افزود: بانکها مبنای خود را روی اعطای تسهیلات تکلیفی و اعطای تسهیلات تجاری کوتاه مدت و بنگاه‌داری گذاشته‌اند. در این میان استفاده از رانتهای اطلاعاتی نیز



از پتانسیل موجود آنها برای جذب سرمایه سود ببریم.

مهندس ملکبانی فرد در بخش پایانی این نشست عنوان کرد: برای پیمودن مسیر توسعه توجه به زیرساختها اهمیت فراوانی دارد. اجرای زیرساختها توسط سازمانهای مهندسی اتفاق می افتد اما در نهایت امر این دولت است که وظیفه دارد بسترهای لازم را برای فعالیت عمرانی فراهم کند.

مهندس سبوحی نیز عنوان کرد: اقتصاد مثل رودخانه است که مسیر خود را می رود. در سال ۱۴۰۱ کارفرما حدود ۱۸ درصد سود بابت مطالبات معوقه می داد، اما طبق جداول منتشره بورس، نرخ برگشت سرمایه برای خریداران که قبل از سررسید اقدام می نمودند تا زمان سررسید اسناد خزانه حدود ۲۵ درصد می باشد.

مهندس دادمان نیز عنوان کرد: بحث تجهیز منابع باید به طور دقیق موشکافی شود. برای این کار پای متخصصان به میان می آید. همچنین بلازم است شرایط حال حاضر بازار سرمایه و سیستم بانکی را بدانیم. آشنایی با تجارب سایر کشورهای موفق در مسئله تجهیز نیز بسیار مهم است تا بتوانیم در قیاس با آن به دنبال نقطه قوت و ضعف سیستم موجود تامین سرمایه در کشور برویم. برای نمونه از ویژگی های مثبت اقتصاد ایران، وجود بدهی بسیار ناچیز خارجی در مقابل بدهی داخلی بسیار است که می تواند زمینه را برای استفاده از منابع خارجی فراهم کند. بانک های توسعه ای، منابع قابل توجهی را برای توسعه زیرساختها در کشورهای مختلف اختصاص می دهند به عبارتی توسعه زیرساختها می تواند با تجهیز منابع از این نهادها سامان یابد.

مسئله توسعه و اتخاذ رویکردهایی مخالف با روند توسعه در فردای نزدیک بر دامنه مشکلات خواهد افزود. در زمینه صنعت احداث نیز قرار دادن مفهوم توسعه در درجه دوم اهمیت، باعث تحلیل نیروی انسانی شرکتها و سرمایه اجتماعی آنها خواهد شد و در نهایت انجام پروژه بعدی را دشوارتر خواهد کرد.

وی در ادامه گفت: در زمینه تجهیز منابع مالی، ۳۰ درصد یاد شده به عنوان آورده پیمانکار برای همه ما پیمانکاران عددی آشناست. اما ورود به میدان سرمایه گذاری به پشتوانه ماشین آلات و امکانات شرکتها در درآمدت به نفع ما نخواهد بود. برای این کار باید از نقدینگی لازم برای فعالیت شرکتها و ارتقا و بهبود آنها چشم پوشی کنیم که توان عملیاتی ما را پایین می آورد. در شرکتهای پیمانکاری ساختار، دانش و تجربه موجود مختص اجرای پروژه های عمرانی است و مدیران این شرکتها مدیران مالی نیستند. ضمن این که تمرکز شرکت برای سرمایه گذاری، توانمندی شرکتها را در سایر حوزه ها کاهش می دهد. این حرفها به معنی مخالفت من با سرمایه گذاری نیست، اما تاکید من روی آگاهانه بودن سرمایه گذاری است به نحوی که پروژه جاری و پروژه های آتی شرکت را با مشکل روبرو نکند. نباید جوهره شرکت فدای سرمایه گذاری شود.

وی تاکید کرد: توان و تخصص فنی شرکتها است که آنها را توانمند می کند و برای دیگران جذابیت لازم را ایجاد می کند تا در پروژه هایی که شرکتها اجرا می کند، سرمایه گذاری کنند. توانمندی شرکت پیمانکاری در گرو داشتن نقدینگی است. باید بیش از این که پیمانکاران را به چشم سرمایه گذار ببینیم،

رایج شده است. در چنین شرایطی چگونه می توان از بانکها انتظار داشت فعالیت و رویکرد آنها کارآمد و در راستای تجهیز منابع مالی برای توسعه باشد. متأسفانه با وجود آگاهی از ناکارآمدی سیستم بانکی و لزوم اصلاح آن در عمل هیچ اقدام اصلاحی صورت نمی گیرد.

دادمان گفت: کارآمدی سیستم بانکی و بازار سرمایه ذیل عنوان توسعه ممکن است اما در حال حاضر تعریف هایی بر مبنای سفته بازی، دلالتی و کسب درآمد آن هم با نرخ بی حد و حساب مدنظر است. در این میان جایی برای سازندگان با نرخ بازده پایین وجود ندارد.

وی تصریح کرد: سیستم بانکی و بازار سرمایه قابلیتی برای پشتیبانی طرحهای عمرانی با نرخ بازده متداول ندارند. حاکمیت و سیاست های کلان اقتصادی هم در این راستا تدبیری نیندیشیده اند. مسائل جاری تا حدی از مفهوم توسعه جدا شده اند که حتی امکان ورود سرمایه به بدنه این اقتصاد به حداقل رسیده است. البته بسیاری از مفاهیم خوب و قوانین مناسب وجود دارد که در شرایط کنونی قابلیت اجرایی ندارند. توانمندی شرکت پیمانکاری در گرو داشتن نقدینگی است

خانم مهندس عمرانی نیز در این بخش از نشست عنوان کرد: متأسفانه کم علاقی به بحث توسعه فقط در سطح مدیریت کلان کشور وجود ندارد. بخش خصوصی هم به دلیل تعدد مشکلات موجود و درگیری برای رفع موانع نمی تواند به بحث توسعه بپردازد. البته در این میان نباید از تاثیر افکار عمومی و مطالبه گری جامعه نیز غافل بود. مردم جامعه باید بدانند نپرداختن به

وی گفت: وقتی صحبت از توسعه می‌شود برقراری روابط سیاسی-اقتصادی با سایر کشورهای دنیا اهمیت می‌یابد چرا که حداقلی از این روابط برای استفاده از منابع موجود لازم است. متأسفانه سالهای سال است موفق به حل مسئله FATF نشده‌ایم و الزامات آن را نپذیرفته‌ایم. با اینکه مسئله FATF وجهه سیاسی هم نداشته به دلیل نپذیرفتن آن با نظام مالی و بیمه‌ای دنیا رابطه‌ای نداریم.

وی با اشاره به پتانسیلی که ایرانیان خارج از کشور برای سرمایه‌گذاری در ایران دارند عنوان کرد: اگر رویکرد غالب در کشور توسعه‌گرایی باشد ما سازندگان هم راه خود را در جریان ناشی از آن پیدا می‌کنیم، حتی می‌توانیم با ارتقای توانمندی‌های خود بیرون از مرزها کار کنیم و با درآمد ناشی از آن سرمایه‌گذاری کنیم. متأسفانه در کشور ما رویکردها توسعه‌گرا نیست، برای نمونه در کمیته ماده ۱۹ که پیمانکاران برای دفاع از پروژه برون مرزی خود می‌روند یک شرکت بازخواست شده بود که چرا در فلان پروژه با الجزایری‌ها گران حساب کرده‌اید، به عبارتی کمیته ۱۹ در نقش کمیته مناقصات الجزایر ظاهر شده بود!

وی افزود: ما باید از سازمان برنامه و بودجه اتخاذ یک رویکرد توسعه‌ای را طلب کنیم. اگر سازمان به دلایل مختلف نمی‌خواهد وارد فضای توسعه‌ای شود، دلیلی ندارد فعالیت پیمانکاران را محدود کند. اگر دولت و سازمانهای مرتبط با آن نمی‌تواند پروژه تعریف کند حداقل می‌تواند راه را باز کند و از پیمانکاران حمایت کند تا صادرات خدمات فنی و مهندسی رونق بگیرد.

دادمان افزود: برای بقای سازمانهای نیمه‌جان مهندسی، دولت باید تزییقات را از روی پیمانکاران بردارد نه اینکه طی مسیر را دشوارتر کند. متأسفانه سنگ‌اندازی‌ها در مسیر سازندگی کم نیست. برای نمونه در یک مورد که کارفرما به جای اوراق می-خواست به شکل نقدی با پیمانکار تسویه حساب کند یکی از مسئولان سازمان برنامه تلاش می‌کرد بخشنامه‌ای صادر کند که طبق آن فردی که به جای اوراق پول نقد

گرفته ملزم به برگرداندن اضافه آن باشد. اسم این کار را حفظ بیت‌المال می‌گذارند در حالی که حفظ سازمانهای مهندسی هم جزو همین بیت‌المال هستند و حراست از آنها بسیار ضروری است.

وی گفت: باید از سازمان برنامه و بودجه بخواهیم تزییقات را بردارد و بگذارد شرکتها توانمند شوند و با توانایی به دست آمده، ریسک‌پذیری خود را بالا ببرند. از دل این بحث است که سرمایه‌گذاری بیرون می‌آید و گرنه این که شرایط را روز به روز سخت‌تر کنند و در مقابل از ما بخواهند سرمایه‌گذاری کنیم بی‌فایده است. برای روشن شدن این بحث عوارض آزادراهی مثال روشنی است که نمی‌گذارند بیش از ۱۰ درصد اضافه شود در شرایطی که تورم بیش از ۴۰ درصد اعلام شده است. یا در مورد تصفیه‌خانه‌ها که ما را تشویق به فعالیت می‌کنند اما در زمان تسویه اسنادی ارائه می‌دهند که بعد از یک سال و نیم پیگیری با تنزیل پرداخت شود.

دادمان در پایان گفت: با وجود تزییقات موجود در پیمانکاری و سرمایه‌گذاری صحبت از انجام پروژه‌های زیرساختی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بسیار دور از ذهن است.

مهندس سبوحی نیز تأکید کرد: در کمیته رفع موانع سرمایه‌گذاری آقای مهندس خاشع عنوان کرد که در اکثر مواقع اجرای قانون‌های موجود که ناقص هم هستند مغفول می‌ماند. سرمایه‌پذیر بخش دولتی به مدل مالی که سرمایه‌گذار برای بازگشت سرمایه خود ارائه داده بی‌توجه است برای مثال وزیر محترم راه اعلام می‌نماید از فلان تاریخ تا فلان تاریخ نیازی به دریافت عوارض از خودروهایی عبوری در بزرگراه‌ها نیست که کاملاً برگشت سرمایه و سود سرمایه‌گذاری را دچار مشکل جدی می‌نماید. در یک کلام می‌توان گفت: تصمیمات این چنینی جذابیت سرمایه‌گذاری را برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی غیر وابسته از بین می‌برد.

مهندس ملکینانی فرد نیز عنوان کرد: در متون مذهبی در زمینه حق الناس تأکید فراوانی شده است. توجه به حق الناس نیز

به اندازه بیت‌المال اهمیت دارد. دولت باید همانگونه که حافظ بیت‌المال است حافظ حق الناس نیز باشد.

مهندس عمرانی نیز در بخش پایانی سخنان خود گفت: به نظر می‌رسد ما باید در این راه از متخصصان سرمایه‌گذاری و مدیریت مالی استفاده کنیم تا روش‌های نوین و امکان‌پذیر را به کار بگیریم و راهکارهای متفاوت را پذیرا باشیم. خیلی وقتها ما نظرات مشاوران و متخصصان را می‌گیریم، ولی بر مبنای ذهنیت خود یا چارچوب‌های قبلی عمل می‌کنیم. باید بپذیریم این یک نحوه جدید اجرای پروژه است و یک سری راهکارها و ابزارهای جدید را لازم دارد. همچنین باید نگاه فراگیری داشته باشیم و سایر تشکلهای را با خودمان همراه کنیم، برای مثال شرکت‌های مشاور نیز باید به اندازه پیمانکاران به بحث‌های سرمایه‌گذاری اشراف داشته باشند تا در زمان تعریف پروژه موارد لازم را لحاظ کنند. در عین حال همزمان برای اصلاح و ایجاد قوانین لازم، تجدید ساختار و ظرفیت‌سازی سازمانهای پیمانکاری اقدام کنیم.

وی افزود: لازم است برای پیگیری مطالبات خود اولویت بندی کنیم و پیش از همه به دنبال درخواست‌هایی برویم که عملی‌تر هستند. برای نمونه فعلاً در زمینه نرخ بازگشت سرمایه نمی‌توان کاری کرد، چون تابع نرخ سود بانکی است. هفته گذشته روزنامه جهان صنعت عنوان کرد نرخ بهره بانکی در واقع ۳۱ درصد است. وقتی بانک به شما با ۳۱ درصد وام می‌دهد، بازار سرمایه نمی‌تواند زیر ۳۷-۲۸ درصد تامین سرمایه کند. پس فعلاً باید تمرکز را روی پروژه‌هایی بگذاریم که پاسخ‌گوی این بازگشت سرمایه باشند.

مهندس ملکینانی فرد در پایان این نشست عنوان کرد: باید تشکیل این میزگردها را با حضور بانکها و نگاههای تامین سرمایه ادامه دهیم و از آنها بی‌رسیم آیا حاضر هستند در ساخت زیربنای کشور مشارکت کنند، همچنین امکان یا عدم امکان و ابعاد تخصصی مسئله سرمایه‌گذاری را از نگاه آنها نیز بررسی کنیم.



نقاط قوت و ضعف

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور

دومین میزگرد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور، روز چهارشنبه ۱۰ آبان با حضور مهندس قباد چوبدار رئیس هیات مدیره گروه بین‌المللی آبادراهان پارس، مهندس منوچهر ملکینانی فرد نائب رئیس هیات مدیره سندیکا و رئیس کمیسیون انتشارات، و مهندس بیژن سعیدآبادی عضو هیات مدیره سندیکا و رئیس کمیسیون اقتصاد برگزار شد.



راهگشا خواهد بود. امروز در دومین میزگرد سرمایه‌گذاری میزبان شما هستیم تا به این مسئله بپردازیم که نقاط قوت و ضعف سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های عمرانی چیست؟ و آیا امکان ساماندهی این کار وجود دارد یا باید از آن صرفنظر کرد؟ استدعا دارم در این زمینه تجربیات و نظرات و باید و نبایدها را عنوان کنید.

درباره اقتصاد به طور جدی فکر کنیم

مهندس قباد چوبدار رئیس هیات مدیره گروه بین‌المللی آبادراهان پارس ضمن تشکر از برگزاری این میزگرد و توجه به این موضوع بسیار مهم و ملی گفتند: هر وقت در حضور فعالان صنعت ساخت و مسئولان و مقامهای ارشد و حتی در حضور مقام معظم رهبری صحبت کرده‌ایم، فارغ از ادبیات به کار رفته، شنوندگان متوجه

و دنبال نماییم. وی افزود: در دنیا سرمایه راکبوتری ترسو می‌دانند که در جای ایمن می‌نشیند. برای نشستن این کبوتر مواردی مانند حاکمیت قانون، وجود قوانین جامع و ثبات در قوانین ضروری است. ورود بخش خصوصی به این حوزه می‌تواند تمرین مناسبی باشد تا این بخش در آینده پرچمدار توسعه پایدار باشد. از طرفی عدم ورود بخش خصوصی به این موضوع که ناشی از تنگناهای موجود است عملاً توسعه کشور را به تاخیر خواهد انداخت. یکی از تنگناهای موجود در این زمینه قیمت‌گذاری یک طرفه محصول و احترام نگذاشتن به نظر و محاسبه پیمانکار است که می‌تواند ویرانگر باشد. وی با مخاطب قرار دادن مهندس چوبدار عنوان کرد: با توجه به تجربه‌های جنابعالی در زمینه سرمایه‌گذاری و مشارکتهای عمومی-خصوصی، دیدگاه شما بسیار

مهندس منوچهر ملکینانی فرد، نائب رئیس هیات مدیره سندیکا در آغاز این نشست عنوان کرد: موضوع این میزگرد سرمایه‌گذاری جامعه سازندگان و پیمانکاران کشور در طرح‌های زیربنایی است. در سازمان برنامه و بودجه هم کمیته‌ای با همین سرفصل تشکیل شده تا در اینبازه با شورای هماهنگی تعامل شود. هفته گذشته نیز کمیسیون انتشارات سندیکا، اولین میزگرد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور را در راستای هدفگذاری سندیکا انجام داد تا زمینه گفتگو و بسترسازی لازم برای سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی پروژه‌های عمرانی به عنوان وظیفه ملی و صنفی فراهم شود. مسلماً لازم است ابتدا با استفاده از تجربه همکارانی که قبلاً این مسیر را طی کرده‌اند به چالش‌های پی‌بریم و راهکارهای ایجاد تسهیلات لازم برای طی این مسیر را مطرح

شده‌اند که ما دلسوز این مملکت و سرباز آن هستیم. امروز یک فرمول ساده در کشور وجود دارد بخصوص در قشر تحصیل کرده و فنی و آن اینکه هر کسی به اندازه یک بلیط، بضاعت رفتن از کشور را دارد به فکر رفتن می‌افتد اما ما در کشور مانده‌ایم و عاشق کشور هستیم. ما هنوز به بهبود شرایط امید داریم و می‌خواهیم کاری انجام دهیم. بنابراین اولین کاری که علاقمندان به مملکت باید انجام دهند پرهیز از خودسانسوری است چرا که طرف مقابل ما یعنی مسئولان و دولتمردان بعد از این همه سال هوش و تجربه لازم را برای تشخیص گفتمان دلسوزانه ما دارند.

وی افزود: زمان آن رسیده است که به فهم و درکی از شرایط خود و دنیا برسیم و بپذیریم با وجود چند دهه تاخیر باید درباره اقتصاد به طور جدی فکر کنیم. اقتصاد را علم بدانیم و متوجه باشیم که هر علمی به عالم نیاز دارد نه طیفی از نظاره‌گران یا جماعتی که فکر می‌کنند باید اظهار نظر یا اعمال نظر کنند. برای مثال از پیدایش بشر تا کنون، محاسبه مساحت مثلث فرمول ثابتی داشته است. اگرچه گاهی این محاسبه به طور دستی انجام شده و گاهی با ابزارهای پیشرفته اما فرمول آن ثابت مانده است. بنابراین لازم است تصمیم‌گیران ما به این نتیجه برسند که اقتصاد علم است و بررسی و سامان دادن مولفه‌های آن بدون حضور عالمان این بخش عملی نیست. همانطوری که عالمان اقتصاد نمی‌توانند در حوزه علوم دینی وارد شوند و تفسیر ارائه دهد، عالمان علوم دینی هم نمی‌توانند تصویر درستی از اقتصاد ارائه دهند.

مهندس چوبدار گفت: آنچه که در زمینه الزامات سرمایه‌گذاری ضروری است تضمین داشتن ما برای گفتن و پذیرش طرف مقابل است. در کشور ما قانون وجود دارد و آنچه کمتر دیده می‌شود ثبات در قانون است. بنده در خدمت جناب آقای مهندس دادمان و در زمان تدوین قانون مشارکت عمومی-خصوصی در جلسات سازمان برنامه شرکت می‌کردیم که حاصل جلسه فوق تدوین یک قانون خوب بود. این قانون در مجلس اصلاحاتی داشت، افراد بسیاری هم روی این قانون کار کردند. آخرین اعتراض شورای نگهبان به قانون فوق نیز

یکساله بودن آن بود که در نهایت آن را جزو قوانین دائمی و لازم الاجرا مصوب کردند. نمی‌توان گفت این قانون هیچ اشکالی ندارد اما می‌توان گفت طبق مقتضیات کشور و با تجربیات فعالان اقتصادی برای رفع بداخلاقی و محدود بی‌اخلاقی‌های موجود در فضای مشارکت تدوین شده است. در این قانون تاکید شده است که دولت به حریم‌ها احترام بگذارد تا مصداق‌های بی‌اخلاقی در فضای کسب و کار از بین برود. با وجود این بداخلاقی‌ها، دخالت‌ها، اعمال سیاست‌های مختلف و بی‌ثباتی در قوانین، فعالیت در فضای صنعت احداث و سایر صنایع را دشوار نموده است.

وی با اشاره به تجربه خود در زمینه ساخت آزادراه عنوان کرد: اولین سوالی که باید به آن پاسخ داد این است که چرا باید در آزادراه‌ها سرمایه‌گذاری کنیم؟ ما در سالهای ۱۳۸۴-۱۳۸۶ حدود ۲۷ هزار فوتی در اثر تصادفات جاده‌ای داشته‌ایم. تا سالهای ۱۳۹۱-۱۳۹۲ به دلیل زیرساخت‌های قبلی که برای جذب سرمایه‌گذار ایجاد شده بود تعدادی شرکت، همچنین سرمایه‌گذاران و دارندگان منابع داخلی شروع به آزادراه‌سازی کردند. در این سالها حدود ۲ هزار کیلومتر آزادراه ساخته شد و علیرغم دو برابر شدن تعداد ماشین‌ها آمار تصادفات منجر به فوت به ۱۶ هزار نفر کاهش یافت یعنی سالی حدود ۱۱ هزار



مهندس چوبدار:

علیرغم تصریح قانون بر این که

اصل و سود هر سرمایه‌گذاری تا

بازگشت کامل آن معاف از مالیات

است شروع به مطالبه مالیات

کردند. در نهایت از سال ۱۳۹۲

و ۱۳۹۳ نهضت آزادراه‌سازی با

رکود مواجه شد و امروزه تقریباً

آزادراه‌سازی فعالی وجود ندارد.

نفر فوتی کم شد و ۲۰۰ هزار مجروح کاهش یافت و به تبع آن مشکلات اجتماعی ناشی از دست رفتن این افراد که اکثراً سرپرست خانوار بودند پایین آمد.

وی تصریح کرد: در این دوره تامین مالی ۴۰ تا ۷۰ درصد پروژه توسط بخش‌های خصوصی غیردولتی از جمله خصوصی‌ها، بانکها و بخش خصوصی انجام شد. البته بیشتر سرمایه‌گذاری در این مقطع توسط بخش خصوصی از جمله شرکتهای شالوده، دنارلساز، سیمین سپاهان، آبادراهان، و توسعه راهها صورت گرفت. این روند ادامه داشت تا اینکه از سال ۱۳۹۱-۱۳۹۲ وزارت امور اقتصاد و دارایی شروع به مطالبه مالیات بر سود سرمایه‌گذاری از این سرمایه‌گذاران کرد. بداخلاقی وزارت اقتصاد علیرغم وجود قانون صریح در بخش آزادراهها، رفع موانع تولید و ماده ۱۳۸ روی داد و علیرغم تصریح قانون بر این که اصل و سود هر سرمایه‌گذاری تا بازگشت کامل آن معاف از مالیات است شروع به مطالبه مالیات کردند. این مطالبه اول به شکل شفاهی، بعدا به شکل کتبی و در نهایت به شکل اجرایی و ایدائی بود. در نهایت از سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ نهضت آزادراه‌سازی با رکود مواجه شد و امروزه تقریباً آزادراه‌سازی فعالی وجود ندارد.

در واکنش به این سخنان مهندس ملکینانی فرد عنوان کرد: مسئولان اقداماتی انجام می‌دهند که به زعم آنها در راستای بهبود اقتصاد کشور است در حالی که با اقدام خود ادامه فعالیت‌های تولیدی و سازندگی را ناممکن می‌کنند و نمی‌دانند چه خسارتی به فعالان اقتصادی و اقتصاد کشور وارد می‌کنند.

مهندس چوبدار نیز گفت: از دیگر مصداق‌های بداخلاقی در حوزه سرمایه‌گذاری، دخالت دولت در تعیین نرخ دستوری در مورد محصول است که با غیرواقعی اعلام کردن و تاخیر همراه است. مسئله سوم دستورات منجر به اختلال در روند بازگشت سرمایه از جمله حذف دریافت عوارض به مناسبت‌های مختلف است. ما در پروژه‌ای به نام آزادراه کربلا از ساوه به همدان سرمایه‌گذاری کردیم که در توجیه طرح گفته شده بود زائران کربلا میلیونی هستند و می‌توان با عوارض



دریافتی از آنها ساخت همین آزادراه را تا کربلا هم ادامه داد. اما وزیر محترم راه دستور دادند از آزادراههای کشور در ایام اربعین عوارض نگیرند. من خدمت ایشان رسیدم و عنوان کردم برای رفتن به کربلا کسی از تهران به مشهد یا از تهران به چالوس نمی‌رود و مجبور هستند از همین آزادراه استفاده کنند که قرار بوده سرمایه ساخت آن از طریق دریافت عوارض به سرمایه‌گذار بازگردد. به ایشان عرض کردم شما حدود ۱۰۰ میلیارد تومان بار مالی برای سرمایه‌گذاران آزادراه دارد. ایشان توجهی به مسئله نکردند و ما ناچار به شکایت شدیم. دلیل شکایت ما بی‌توجهی و بدعهدی وزیر بود که دقیقاً بر خلاف توجیه اقتصادی و مالی پروژه در ابتدای کار، دستورات را صادر می‌کردند.

وی گفت: مسئله بعدی دخالت نیروهای غیرمرتبط بود که این مورد طی گفتگو و تعامل با قوه قضائیه حل شد. نتیجه این بدرفتاری‌ها این بود که امروزه آزادراه‌سازی توسط بخش خصوصی استقبال نمی‌شود. در نهایت تولیدی در این حوزه انجام نمی‌شود که وزارت دارایی به دنبال کسب مالیات از آن باشد. آمار ۱۶ هزار فوتی سال ۱۳۹۱-۱۳۹۲ مجدداً به ۲۱ هزار نفر رسیده است. این آمار رو به تزاید است چون علیرغم علاقمندی به مسافرت‌های شخصی و گسترش نیازمندی‌های حمل و نقل، اولاً ماشین‌ها فرسوده هستند، ثانیاً جاده‌ها نیز تعریض نشده‌اند و فرسوده‌تر شده‌اند در حالی که همین پروژه آزادراه تهران-شمال تنها تا ۵ سال ظرفیت دارد و در پایان این ۵ سال باید تعریض شود.

ملکیانی فرد گفت: به عنوان حمایت از تولید هر وسیله‌ای به عنوان ماشین وارد بازار می‌شود. در حالی که کشورهای پیشرفته به استحکام، بهره‌وری و کم مصرف بودن خودروها توجه دارند. شخصاً فکر می‌کنم در کنار کیفیت جاده‌ها باید به موضوع کیفیت خودروها هم توجه شود.

مهندس قباد چوبدار عنوان کرد: بخشها و سازمانهای ذیربط درباره نقش عوامل مختلف در بروز حوادث جاده‌ای اختلاف نظر دارند. در این باره عدم نگهداری و تعمیر جاده‌های قبلی و کیفیت کنونی جاده‌ها مسئله‌ساز است. قیر گران و اعتبارات عمرانی کم از دلایل این مسئله

است. می‌توان در راههایی که ۱۰۰ کیلومتر آنسوتر از تهران هستند این فاجعه را دید. جاده‌هایی که خود ما ساخته‌ایم رها شده است. علاوه بر جاده‌ها، کیفیت علائم و تابلوها، همچنین وجود نقاط حادثه خیز موثر است. به این موارد کیفیت پایین سواری‌ها و ماشین‌آلات سنگین حمل و نقل را اضافه کنید. ماشین‌آلات سنگین ما سنی متوسط ۲۵ ساله دارند که تصادف هر کدام از آنها می‌تواند پدیده تصادفات زنجیره‌ای را به وجود آورد.

وی گفت: وضعیت واحدهای تولیدی از صنعت احداث بدتر است، و به دلیل متنوع‌تر بودن آسیب‌پذیرتر است. ما در آزادراه سازی با وزارت راه و وزارت اقتصاد و وزارت کار طرف هستیم که تا حدودی روشهای تعامل با آنها را پیدا کرده‌ایم و فعلاً بیشترین مشکل را با وزارت اقتصاد داریم، البته این مشکلات بیشتر از این که به وزیر یا رئیس سازمان امور مالیاتی مربوط باشد با بدنه سازمان در ارتباط است. طی دو صورت جلسه آخر با وزیر راه و اقتصاد، آزادراه‌سازی مصداق بند ۳ قانون مشارکتهای ۱۳۶۴ و معاف از مالیات است اما ممیزها آن را قبول نمی‌کنند. اشکال در این است که ما در کشوری زندگی می‌کنیم که مسئولان رده بالا از اعتقاد به بخش خصوصی و توسعه آن سخن می‌گویند اما در بدنه سازمانهای دولتی مقاومت وجود دارد.

وی عنوان کرد: سرمایه‌گذاری در آزادراهها اشتغال ارزان و زود هنگام را به همراه دارد و اثرات خوبی در اقتصاد، تمدن، امنیت و دسترسی و... دارد. اگر بنیانها و قوانین سرمایه‌گذاری در آزادراهها اصلاح شود و به سایر حوزه‌های موثر و پیشگراول توسعه تسری یابد توسعه محقق خواهد شد. نیازی نیست برای اصلاح یک رفتار همه عوامل را همزمان با هم اصلاح کنیم. اگر یک اشکال کلیدی اصلاح شود بسیاری مسائل حل خواهد شد. برای نمونه ایجاد ثبات در قوانین می‌تواند تا حد زیادی از دامنه مشکلات کم کند. همچنان که صفت اخلاقی راستگویی می‌تواند سایر صفات اخلاقی پسندیده را به همراه بیاورد.

مهندس چوبدار تاکید کرد: البته به نظر من اراده‌ای برای فهم لزوم سرمایه‌گذاری یا احترام به بخش خصوصی وجود ندارد.

در این باره مصداق بارزی وجود دارد. وقتی با مسئولان دولتی صحبت می‌کنیم از ما توقع سرمایه‌گذاری دارند در حالی که ما سرمایه‌گذار نیستیم و بین بد و بدتر به دنبال راهی برای بقا می‌گردیم. ماشین‌آلاتی که آنها به چشم سرمایه می‌بینند ابزار کار ما است نه سرمایه. وقتی ما از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حرف می‌زنیم منظورمان سرمایه‌گذاری محدود و در حد حفظ حیات برای بنگاههای پیمانکاری است.

وی گفت: در پروژه تبریز-بازرگان شرکت برگیدز قراردادی نوشته بود و نرخ را در قرارداد خود تثبیت کرده بود. فردای روزی که پیش‌نویس قرارداد امضا شد آقای دکتر جهانگیری فرمودند دلار را روی ۴۲۰۰ تومان تثبیت خواهد کرد که برگیدز بلافاصله نامه‌ای نوشت و از پروژه انصراف داد. با شرکت ما تماس گرفتند که کار را بر عهده بگیریم. ما برای این که کار روی زمین نماند قبول کردیم اما امروز به دلایل عنوان شده متوقف هستیم. اگر برگیدز پای قرارداد بود شکایت می‌کرد و از آنها تضامین معتبر دولتی می‌گرفت در حالی که به سرمایه‌گذار داخلی تضامین نمی‌دهند.

چوبدار با اشاره به وجود بی‌احترامی نسبت به سرمایه‌گذاران داخلی عنوان کرد: ما ۴ آزادراه را با پول حاصل از صدور خدمات فنی و مهندسی در کشورهای مختلف و منابع داخلی و اخذ تسهیلات از بانکها و موسسات مالی ساخته‌ایم اما امروز همان سرمایه‌پذیر، آزادراههای ما را به عنوان تضامین قبول ندارد. کارت پرسنلی یک فرد را برای تضامین قبول می‌کنند اما من سرمایه‌گذار را قبول ندارند. بنده که ۴ آزادراه ساختم دو سال و نیم است برای اختلاف حساب با یک بانک داخلی ممنوع-الخروج هستم چرا که بانک مرکزی اعتبار ما را به عنوان سرمایه‌گذار قبول ندارد. اینها اشکالات ساختاری است و هدف از ذکر آنها روشن شدن موضوع است.

وی گفت: متأسفانه مسئولان رده بالای دولت توجه نمی‌کنند سرمایه‌گذاری، سرمایه‌پذیری و سرمایه‌داری در دنیا از قوانین و ضوابطی برخوردار است و باید از طریق علمای آن اقدام شود. گاهی وقتها مرا برای سرمایه‌گذاری دعوت می‌کنند و انتظار دارند مبلغ کلانی را از جیب در بیاورم و سرمایه‌گذاری کنم. برای من جای تعجب



است که چرا آنها فکر می‌کنند من این مبلغ پول دارم یا همین امروز می‌توانم چنین پولی را تهیه کنم. مگر این کشور قابلیت چنین تامین سرمایه‌ای را دارد؟ متأسفانه مسئولان با این که بضاعت ما را می‌دانند به دلیل کمبود منابع و فشار ناشی از آن نمی‌خواهند این واقعیت را بپذیرند.

رئیس هیات مدیره شرکت آبادراهان پارس گفت: کاری که سندیکا برای بحث در زمینه موضوع سرمایه‌گذاری یا سایر موارد شروع کرده بسیار ارزشمند و در تداوم خدمات ملی آن قابل تقدیر است و اگر بتواند به اصلاح یک مسئله منجر شود راهگشا خواهد بود. نتیجه حداقلی این گفتگوها ارائه تصویر روشنی از شرایط موجود است. برای مثال وقتی از پروژه‌های معاف از مالیات درخواست مالیات می‌شود شرکتها و ادار می‌شوند راههایی برای حفظ بنگاه خود از آسیبها بیابند که یکی از آنها کنار رفتن از آزادراه سازی است.

در واکنش به این سخنان، مهندس ملکینانی فرد عنوان کرد: با مقامات بالا که حرف می‌زنید به نظر می‌رسد سراپا حسن نیت هستند اما پرسنل و شعب آنها قوانین و کرامت انسانی را رعایت نمی‌کنند و در نتیجه شرکای اجتماعی و مشتریان خود را با مشکلات و حواشی زیادی روبرو می‌کنند. تامین اجتماعی به شرکتها نامه می‌نویسد، آن هم نامه‌ای سرتا پا غلط و غیر قانونی، از طرفی دستور می‌دهد که شعب از پذیرش جواب نامه‌ها خودداری کنند به عبارتی جاده یک طرفه‌ای بین بخش خصوصی و سازمانهای دولتی ذی‌ربط ایجاد شده است. از طرفی با موجود جامعیت قانون در بند پایانی آن عنوان شده «نظر ممیز مهم است» که همین جمله کل قانون را زیر سوال برده است.

مهندس چوبدار نیز تصریح کرد: من در شورای گفتگو، مصادیقی از بدرفتاری ممیزان را عنوان کردم. حکم دیوان عدالت اداری را هم در مورد ابطال رای هیات رسیدگی آنها داشتم. وزیر محترم دستور رسیدگی داد، اما امروز که بیش از یک سال از آن روز گذشته نه تنها کاری انجام نشده بلکه بخشش‌های آن روز مشمول شرکت نشده است. یعنی تقسط‌هایی که قرار بود به دلیل سرمایه‌گذاری شامل حال من شود

صورت نگرفته است. صحبت از تکريم ارباب رجوع می‌شود ولی ارباب رجوع را در اتاق هم راه نمی‌دهند. متأسفانه تخریب بخش خصوصی به حدی است که این گمان را ایجاد می‌کند که اقدامات تخریبی حساب شده هستند.

مهندس سعیدآبادی عضو هیات مدیره سندیکا نیز در این نشست حاضر بود و عنوان کرد: صحبت‌های مهندس چوبدار در زمینه سرمایه‌گذاری و مشارکت با دولت و موانعی بود که تدریجاً در این حوزه ایجاد شده است. در این شرایط لازم است دولت را برای اتخاذ شیوه‌های درست متقاعد کرد. اما عملکرد دولت مجموعه‌ای از تناقضات است که رفع این تناقضات با گفتگو دشوار است. نشانه این تناقض همراهی مسئولان رده بالا با بخش خصوصی از یک طرف و اقدامات محدودکننده بدنه دولت از سوی دیگر است که به نوعی شکل راهبرد پیدا کرده است. در دل همین راهبرد است که برخی بد اخلاقی‌ها، بی‌ثباتی‌ها و نادیده گرفتن قانون دیده می‌شود. بنده به مشارکت عمومی - خصوصی و نگاهی که در زمان تدوین آن وجود داشته نقد دارم چرا که ایرادات گذشته را با خود دارد. یا همین قانون مولدسازی که به یک سری



مهندس سعیدآبادی :

شرایط امروز کشور با گذشته

فرق دارد. تمام ملزومات

لازم برای سرمایه‌گذاری به

شدت تضعیف شده‌اند.

ریسک سرمایه‌گذاری بالا

رفته است اما هنوز راههایی

برای مدیریت آن وجود دارد

افراد اجازه تصمیم‌گیری درباره اموال دولتی را می‌دهد و آنها را درباره این تصمیم‌گیری مصون از پیگیری قضایی می‌داند.

وی گفت: علاوه بر مسئله اقدامات دولت، مسئله بعدی نحوه حضور بخش خصوصی است. ورود بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری الزاماتی را در درون این بخش می‌طلبد. به نظر می‌رسد تکثر در این بخش می‌تواند قدرت آن را برای هم صدایی و مطالبه از دولت کم می‌کند. ضمن این که قدرت نهادسازی آن را پایین می‌آورد. ما باید ضمن پیگیری مسائلی که مهندس چوبدار عنوان کردند روی بحث یکپارچه‌سازی بخش خصوصی کار کنیم. بخش خصوصی ضمن اینکه می‌تواند برای رفع موانع و ایجاد بستر سرمایه‌گذاری با همفکری دولت اقداماتی انجام دهد، در کنار آن می‌تواند اجرای بخش خصوصی را در یک خانه جمع کند و از پتانسیل‌های خود بهره‌بردارد. این اتحاد در برابر همه دولت ضروری است. اگر ما خودمان را تقویت نکنیم نمی‌توانیم وزن کافی برای گفتگو و تعامل با دولت داشته باشیم.

سعیدآبادی تاکید کرد: شرایط امروز کشور با گذشته فرق دارد. حتی این شرایط نسبت به ۴ سال قبل نیز تغییرات زیادی کرده است. تمام ملزومات لازم برای سرمایه‌گذاری به شدت تضعیف شده‌اند. ریسک سرمایه‌گذاری بالا رفته است اما هنوز راههایی برای مدیریت آن وجود دارد از جمله توزیع ریسک. در واقع مشارکت برای توزیع ریسک شکل گرفته اما برای اجرایی شدن همین مشارکت نیاز به نهاد و بستر مناسب است.

آقای ملکینانی فرد نیز عنوان کرد: بخش خصوصی با وجود تکثر و تفاوت در تخصص، همیشه حول منافع صنفی و ملی هم‌صدا بوده است. من مقدار کمی از مشکلات موجود را مربوط به بخش خصوصی می‌دانم. متأسفانه در کشور ما عدم حاکمیت قانون به وجود آمده و اقتدار به نوعی حرکت در ورای قانون تعریف شده است. اگر مسئولان ما اقتدار را در مجرای قانون تعریف کنند بسیاری از مشکلات اقتصادی و در ذیل آن مشکلات صنعت احداث حل خواهد شد. برای نمونه در صورت اجرای همین قانون اقتصاد

مقاومتی که مقام معظم رهبری روی آن تاکید دارند، اقتصادی درون‌زا و برون‌گرا شکل خواهد گرفت که بسیاری از مسائل را مرتفع خواهد کرد.

مهندس چوبدار نیز عنوان کرد: برای گفتگو و حل مسائل مربوط به سرمایه‌گذاری باید موثرترین و متاثرترین آن حاضر باشند. افرادی که آنها را موثر می‌دانیم مسئولان سه قوه، دستگاهها و ادارات تاثیرگذار هستند از جمله وزیر اقتصاد و رئیس بانک مرکزی چرا که قوانین حمایتی از بازار سرمایه برای سوق دادن سرمایه به بخش خصوصی متاثر از سیاستهای بانک مرکزی تدوین می‌شود. امروزه تکلیفی برای تخصیص به پروژه‌های زیرساختی در کشور وجود ندارد در حالی که برای موارد مختلف وام‌های تشویقی در نظر گرفته شده است. من منتقد سیاستهای کلان نیستم اما وقتی منابع به اندازه کافی وجود ندارد باید با دقت بیشتری از آنها استفاده شود. برای مثال مسئله‌ای مانند کولبری را می‌توان با سرمایه‌گذاری در نوار مرزی و ایجاد اشتغال ناشی از این سرمایه‌گذاری حل کرد. از موثرترین دیگر این بحث که باید طرف گفتگو قرار گیرد رئیس سازمان امور مالیاتی است که بسیاری از مشکلات پیمانکاران در ارتباط با آن سازمان گزارش شده است.

وی گفت: متأسفانه نگاه غالب این است که وقتی صحبت از سرمایه‌گذاری می‌شود یعنی فرد سرمایه‌گذار چمدانهای پول با خودش بیاورد در حالی که سرمایه جایی است و سرمایه‌گذار جای دیگر و آنچه این دورا به هم می‌رساند موضوع «تامین مالی» است، همانطور که طرح و ایده جایی است و مجری طرح جای دیگر. از طرفی در کشور ما تفکری برای شکل دادن مشارکت واقعی وجود ندارد و فعالان بخش خصوصی در نتیجه تنگناهای موجود از عرصه کار کنار کشیده‌اند. دولت باید برای سامان دادن به فضای سرمایه‌گذار- سرمایه‌پذیر تصمیم بگیرد. در ادامه با دعوت از فعالان و سرمایه‌گذاران بالقوه که دلسوزان این کشور هستند و نقش دادن به موسسات مالی، اراده خود را برای سامان دادن به این فضا نشان دهد. سرمایه‌گذاران بالقوه کسانی هستند که از نظر معیشت نیازی به کار کردن ندارند اما برای این که جوانان

مهاجرت نکنند و در صورت مهاجرت بستر را برای بازگشت خود فراهم بینند اعلام آمادگی کرده‌اند.

وی افزود: پس از سامان دادن به سیستم‌های مالی و به میدان آوردن بانکها و بازارهای سرمایه است که دولت می‌تواند بخش خصوصی را فراخواند. به میدان آوردن بخش خصوصی بسیار آسان است چرا که فعالان این بخش علاقمند به توسعه و پیشرفت کشور هستند. بیش از هر چیز لازم است دولت این علاقمندی و تجربه را راج نهد و از آن برای توسعه کشور سود ببرد.

مهندس ملکینی فرد نیز عنوان کرد: لازم است تزییقات و مشکلات بانکها و شرکت‌های سرمایه‌گذاری را در نظر بگیریم و برای آگاهی از این مسائل با اقتصاددانها و مسئولان نهادهای مالی صحبت کنیم. در گفتگو با این افراد و نهادها است که می‌توانیم راهکارهای جذب سرمایه را برای صنعت احداث بررسی کنیم به ویژه این که در صنعت ما، خواب سرمایه بالا است و نرخ سود موجود هزینه پروژه را بالا می‌برد. در قدم بعدی ضروری است دیداری با میزبان و سر میزبان مالیاتی و مسئولان شعب تامین اجتماعی برای شفاف‌سازی قوانین و روندهای اجرایی آنها و برطرف کردن سوء تفاهم‌های موجود برگزار کنیم.

مهندس چوبدار نیز گفت: در شرایط کنونی کشور لازم است با اقتصاددانهایی وارد گفتگو و تبادل نظر شویم که علاوه بر آگاهی از ادبیات رایج اقتصادی در جهان، از شرایط کنونی کشور آگاه باشند. بهتر است اقتصاددانهای جوانی که به راههای تامین سرمایه اشراف دارند و به قول معروف دستی بر آتش دارند طرف گفتگوی ما قرار گیرند. اقتصاددانی که پروژه نیمه تمام را نفهمد قادر نیست درباره مشارکت عمومی- خصوصی یا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مدل‌های مطلوبی ارائه دهد.

در بخش پایانی این نشست مهندس ملکینی فرد عنوان کرد: پس از انتخابات و قبل از تشکیل کابینه، ریاست محترم جمهور از سندیکا خواستند لیستی از وزیران مورد نظر خود را ارائه دهد. سندیکا عنوان کرد نمی‌تواند لیستی از وزرا ارائه دهد اما می‌تواند مشخصات ایده‌آل وزیران

مرتبط با صنعت احداث را اعلام کند. اولین خصوصیت مدنظر سندیکا توسعه محور بودن وزیر بود. یکی از موارد مهم در ادبیات توسعه پایدار توجه به امور مادی است که می‌تواند در کنار معنویات اهمیت داشته باشد. چنانچه امام علی (ع) نیز فرموده‌اند: وقتی کار می‌کنی چنان کار کن که تا ابد زنده‌ای، و وقتی به نماز و استغفار می‌ایستی چنان پندار که عزرائیل ایستاده تا قبض روح کند! یعنی زهد و تقوی این نیست که به کار و سازندگی و رفع نیاز جامعه بی‌اعتنا باشی بلکه این تلاش در اصل فلسفه خلقت و انتظار از تو است.

مهندس چوبدار نیز در پایان این نشست تاکید کرد: امام علی (ع) برای آبادانی محیط زندگی خود می‌کوشید. ایشان باغداری و حفر چاه می‌کرد. در نامه حضرت علی (ع) به مالک اشتر توصیه‌هایی شده است که یکی از این توصیه‌ها در مورد بازرگانان است. ایشان عنوان کرده بازرگانان کسانی هستند که مسیرهای طولانی را طی می‌کنند و در این راهها از میان کمین‌ها و دزدان کاروانها و چپاولگران عبور می‌کنند، بنابراین وقتی در حوزه شما اقامت دارند آنها را به حضور بپذیرید و مشکلات آنها را ببینید. قبل از بازرگانان در زمینه پیشه‌وران توصیه می‌کنند که پیشه‌وران ابزار و اوراق مردم را تامین می‌کنند و باید به آنها توجه کرد و آنها را در اولویت گذاشت. اگر همین توصیه‌ها را در سال ۱۴۰۲ مدنظر قرار دهیم نسخه خوبی برای برخورد مسئولان با فعالان اقتصادی است.

در پایان این میزگرد مهندس ملکینی فرد از جناب آقای مهندس چوبدار و جناب آقای مهندس سعیدآبادی برای حضورشان در این جلسه تشکر کردند و اضافه نمودند: سندیکا تلاش خواهد کرد تا این نقطه نظرهای بسیار مفید و دلسوزانه و راهگشا را به اطلاع مقامات محترم تصمیم‌گیرنده کشور برساند تا مسیر حضور بخش خصوصی صمیمی و دلسوز را در ساخت زینبناهای ایران عزیز هموارتر نماید و رجاء واثق دارد که اقدام در جهت رفع موانع و اجرای اقتصادی مقاومتی، یعنی مشارکت آحاد مردم و متخصصین در آبادسازی ایران، برای سندیکا یک رسالت بزرگ است.

در سومین میزگرد تخصصی کمیسیون انتشارات بررسی شد

موانع سرمایه گذاری

بخش خصوصی در زیرساختهای کشور



سومین میزگرد سرمایه گذاری بخش خصوصی در زیرساختهای کشور، روز چهارشنبه ۱۷ آبان با حضور مهندس محمد ابوطالبی مدیرعامل شرکت دناهرساز، مهندس جمشید شیخ اکبری مدیرعامل شرکت ناودیس راه، و مهندس منوچهر ملکپانی فرد نائب رئیس هیات مدیره سندیکا و رئیس کمیسیون انتشارات برگزار شد.



پیام آبادگران
آذر ۱۴۰۲
شماره ۴۱۳

صندوق سازمان پول واریز می شود و هم بیمه بیکاری کاهش می یابد. متأسفانه هرگز به این مسائل توجه نمی شود و بدترین نوع رفتار در شعب سازمان با پیمانکارانی صورت می گیرد که جزو شرکای اجتماعی سازمان هستند. سازمان صحبت از کار فرهنگی می کند در حالی که بیشترین کار فرهنگی را باید در شعب خود که تریبون بیرونی این سازمان است انجام دهند.

وی تصریح کرد: درباره مسائل و مشکلاتی که سازمان امور مالیاتی کشور برای پیمانکاران ایجاد کرده است به نقل قولی از آقای مهندس چوبدار بسنده می کنم، ایشان که ۴ اتوبان ساخته یکی از دلایل کنار کشیدن از ساخت آزادراهها را مسائل و مشکلاتی عنوان کرده که سازمان مالیاتی به وجود آورده است.

مهندس محمد ابوطالبی مدیرعامل

می دانم عنوان کنم سرمایه گذاری نیاز به بسترسازی دارد. شرایط امن سرمایه گذاری از طریق قانونمندی، وجود قوانین جامع، پایبندی به قوانین، و ثبات در قوانین مقدور خواهد بود. متأسفانه تاریخ نشان داده است در کشور ما اقتدار را حرکت در ورای قانون تعبیر کرده اند در حالی که اقتدار واقعی، اعمال مدیریت در چهارچوب قانون است.

متأسفانه امروزه شرایطی در جامعه حاکم است که سازندگان را مجرم می دانند مگر این که خلاف آن ثابت شود در حالی که سازندگان جایگاه بالایی در فرایند توسعه و پیشرفت دارند که سازمانهای ذیربط از جمله امور مالیاتی و سازمان تامین اجتماعی باید این جایگاه را ارج نهند. سازمان تامین اجتماعی باید توجه کند که وقتی پیمانکاران کار می کنند هم به

مهندس منوچهر ملکپانی فرد، نائب رئیس هیات مدیره سندیکا در آغاز این نشست عنوان کرد: کمیته ای توسط سازمان برنامه و بودجه با موضوع سرمایه گذاری بخش خصوصی در زیرساختها تشکیل شده است. با توجه به کمبود منابع طرحهای عمرانی، دولت تنها راه فعال کردن پروژه ها را سرمایه گذاری بخش خصوصی می داند. البته ما می دانیم که جامعه پیمانکاری، جامعه پولداری نیست و پیمانکاران اجرا کننده هستند. اما برای این که کمیته سازمان برنامه و بودجه با مسئله سرمایه گذاری و جزئیات عملی آن آشنا شود از افرادی چون شما بزرگواران دعوت کردیم تا موضوع سرمایه گذاری بخش خصوصی در زیرساختها را با پرداختن به چالشها و راهکارهای آن روشن کنیم. وی افزود: برای ورود به بحث لازم

شرکت دناره‌ساز ضمن تشکر از مسئولان سندیکا که در طرح و پیگیری مشکلات صنعت احداث پیشگام بوده‌اند، عنوان کرد: بنده حدود ۴۵ سال است در بخش پیمانکاری کشور کار می‌کنم و طی ۲۳ سال ۱۲ تا ۱۰ پروژه برون مرزی را انجام داده‌ام. در حال حاضر هم رئیس هیات مدیره شرکت احداث آزادراه ساوه-همدان هستم که سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری آن بر عهده ما است. شرکت دناره‌ساز بر اساس قانون مشارکت ساخت آزادراهها (مصوب سال ۱۳۶۶) سرمایه‌گذار اصلی این آزادراه است. شرکت احداث ۵۰ درصد از سهم آزادراه و وزارت راه ۵۰ درصد دیگر را دارد. وی افزود: از گذشته تا کنون در بخش ساخت و ساز کشور، دولت به عنوان کارفرما عمل کرده و یک سری شرکت‌های مهندسی به عنوان طراح و سازنده بوده‌اند. طی ۳۰-۴۰ سال گذشته و به تدریج در دنیا فرمول عوض شده و دولتها در زیرساختها سرمایه‌گذاری نمی‌کنند و بهره‌برداری و نگهداری را بر عهده دارند. اغلب کشورهای دنیا امکان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را فراهم کرده‌اند تا این بخش خودش بسازد و سرمایه‌اش را از همان محل مستهلک کند. بر اساس همان فرمول در سال ۱۳۶۶ قانون احداث زیرساختهای حمل و نقل کشور با آزادراهها شروع شد. قبل از انقلاب کمتر از ۱۰۰ کیلومتر آزادراه در کشور وجود داشت اما در حال حاضر و با همین قانون حدود ۲۸۰۰ کیلومتر آزادراه در دست بهره‌برداری است و حدود ۵ تا ۶ هزار کیلومتر آزادراه نیز در دست احداث است که در بهره‌برداری و ساخت با معضلاتی روبرو شده‌اند.

وی گفت: وقتی دولتها در تامین منابع مالی پروژه‌های عمرانی مشکل پیدا می‌کنند برای سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی مراجعه می‌کنند. در حال حاضر و با توجه به کمبود اعتبارات عمرانی، دو راه پیش روی ماست که یکی از آنها سرمایه‌گذاری و دیگری صدور خدمات فنی و مهندسی است. در موضوع سرمایه‌گذاری نیز با توجه به

شرایط فعلی و تحریمها، سرمایه‌گذاری خارجی ممکن نیست اما می‌توان درباره شرایط سرمایه‌گذاری داخلی گفتگو کرد. در مورد صدور خدمات فنی و مهندسی هم طی ۲۰ سال گذشته، به علت تحریمها شرایط نامساعد شده است. البته در مقطعی که امکان صدور خدمات فنی و مهندسی مهیا بود، صادرات به نزدیک ۵ میلیارد دلار در سال رسید اما دوباره کاهش یافت. قوانین و مقررات داخلی و خودتحریمی هم به این امر دامن زد و آن را به زیر ۱ میلیارد دلار رساند.

وی گفت: این روزها در مورد سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی در پروژه‌های زیرساختی داخل کشور صحبت می‌شود. شما فرمودید به هر حال پیمانکار، پیمانکار است و سرمایه‌گذار نیست. در همه جای دنیا هم همین است و سرمایه‌گذاری از منابعی تامین می‌شود که خود آن منابع مجری نیستند. از طرفی اجراکننده و پیمانکار دسترسی به منابع دارد و طی قراردادی از آن سرمایه استفاده کرده، با دانش فنی خود، زیرساختی می‌سازد که از محل عواید آن اصل سرمایه‌گذاری و سود تامین کننده مالی مستهلک می‌شود. اما در بخش سرمایه‌گذاری همیشه قوانین و مقررات به نوعی است



مهندس ابوطالبی:

دولت از پیمانکاران می‌خواهد علاوه بر کار و دانش خود، سرمایه هم بیاورند اما پیمانکاران شرایط را برای این کار مساعد نمی‌بینند

که سرمایه‌گذاری دچار خدشه نشود و ریسک آن بالا نرود به عبارتی ریسکها شناخته شده و قابل کنترل است. همانطور که فرمودید امروزه یک سری قوانین وجود دارد اما ناگهان قانونی تصویب می‌شود و سرمایه‌گذاری را با مخاطره مواجه می‌کند، در واقع قوانین جدید را به پروژه‌های قبلی اعمال می‌کنند که خلاف قانون است. از طرفی شرایط سیاسی کشور به نوعی است که تورم لجام گسیخته به خصوص در ۵ سال گذشته به وجود آمده و امکان هر فعالیت اقتصادی را بخصوص در فعالیتهای بلند مدت و میان مدت با ریسک بالا مواجه کرده است و فقط در کوتاه مدت می‌توان فعالیت کرد که به نوعی دلالی است.

وی گفت: وقتی ما به اینجا برسیم تولید کالا و خدمات متوقف می‌شود و اولین موردی که با مشکل مواجه می‌شود سرمایه‌گذاری است به عبارتی اولین سنگ را که می‌زنند گنجشکها از درخت می‌پزند. دولت از پیمانکاران می‌خواهد علاوه بر کار و دانش خود، سرمایه هم بیاورند اما پیمانکاران شرایط را برای این کار مساعد نمی‌بینند. البته افرادی مثل ما به نوعی در سرمایه‌گذاری درگیر شده‌ایم و حالا باید تدبیری بیندیشیم که هم خود را از این شرایط نجات دهیم، هم تعهد زیرساختی خود را برای کشور انجام دهیم و هم کمک حال دولت باشیم. به همین منظور از مسئولان می‌خواهیم قوانین موجود را اجرا کنند. ما قانون جدیدی نمی‌خواهیم چون ممکن است در فرایند تدوین و تصویب، مواردی را در قانون بگذارند که کارایی و ماهیت آن را از بین ببرد.

وی گفت: جامعه پیمانکاری با ۱۸ تشکل موجود، شورای هماهنگی را تشکیل داده است تا در قالب نهاد تعامل با سازمان برنامه و بودجه که مسئول نظام فنی و اجرایی کشور و تصمیم‌گیرنده حوزه زیرساختها و سرمایه‌گذاری است گفتگو کند از جمله در زمینه مشکلات سرمایه‌گذاری. اما این شورا دو سال قبل با آقای میرکاظمی جلسه‌ای داشت

که خروجی آن صفر بود چون همان چیزهایی که ایشان از ما می‌خواست از جمله سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را پیگیری نکرد. جلسه بعدی حدود یک ماه پیش با حضور آقای دکتر منظور رئیس جدید سازمان برنامه و بودجه برگزار شد. با توجه به اینکه من دیگر در شورای هماهنگی نیستم، از همکاران خواستم مایوس نشوند و به گفتگو ادامه دهند به ویژه این که آقای دکتر منظور برخورد منطقی و توسعه‌ای دارد که این رویکرد را با تشکیل کمیته‌های ۵ گانه برای حل مشکلات و چالش‌های امور اجرایی زیرساختی نشان داده است.

وی افزود: البته لازم است صنعت احداث درباره این کمیته‌ها هم با دقت نظر برخورد کند. ممکن است حضور در این جلسات و گفتگوهای مداوم در نهایت به نتیجه نرسد و اقدام عاجل را به تعویق بیاندازد. این تذکر را می‌دهم چون شاهد بودم برای گفتگوهای قبلی در زمینه سرمایه‌گذاری، صدور خدمات فنی و مهندسی، و نظام فنی و اجرایی چنین اتفاقی افتاده چون مسئولان نمی‌خواهند کسی به حیطة اقتدار و قدرت آنها نفوذ کند.

ابوطالبی در زمینه مشکلات سرمایه‌گذاری افزود: در هیچ کجای دنیا کسی حاضر نیست سرمایه خود را بیاورد و شاهد از بین رفتن آن باشد. آن قسمت از بخش خصوصی که مستقل از دولت کار می‌کند اختیار سرمایه خود را دارد و هر وقت شرایط را مساعد ندید کار را متوقف می‌کند اما در مورد بخش خصوصی که با دولت کار می‌کند و آزادراهی می‌سازد که به ۵۰ درصد رسیده، اگر کار را متوقف کند پولش را بین می‌رود و ناچار است با تمام قدرت ادامه دهد. ضمن این که سرمایه‌گذار بخش خصوصی فکر می‌کند استفاده کننده این سرمایه‌گذاری در بخش زیرساختها مردم هستند.

ابوطالبی تصریح کرد: در شرایطی که وظیفه ساخت، نگهداری و بهره‌برداری با دولت بوده و این مسئولیت را بر

عهده ما گذاشته تا سطح سرویس مناسبی را به بهره‌بردار بدهیم، آقای وزیر اعلام می‌کند به خاطر اربعین ۱۵ روز نیمه شهریور، تمام آزادراههای کشور عوارض نگیرید و با این کار حدود ۲۰۰-۳۰۰ میلیارد تومان به آزادراهها ضرر وارد می‌کنند. با این که قرار بوده دولت در تعیین نرخ عوارض دخالت نکند و سرمایه‌گذار نرخ این عوارض را بر اساس جداول موجود در قرارداد تنظیم کند. اما دولت ۴ سال از افزایش عوارض جلوگیری می‌کند و می‌گوید تورم ایجاد می‌شود. در این ۴ سال تورم از ۴۰٪ تا ۵۰٪ عبور کرده ولی دولت جلوی ۳۰-۴۰ درصد افزایش نرخ عوارض را که طبق قرارداد مجاز بوده گرفته است. از طرفی هزینه بهره‌برداری و نگهداری بین ۳ تا ۱۰ برابر و دستمزدها نزدیک ۳ برابر شده است. بنابراین سرمایه‌گذاری که ۱۰ درصد عوارض را خرج بهره‌برداری می‌کرد، با عدم افزایش عوارض ناچار است ۳۰ درصد عوارض را خرج بهره‌برداری کند. ما همه این موارد را با عدد و رقم و دلایل کافی به طرف مشارکت (دولت) ارائه کرده‌ایم اما انگار با دیوار صحبت می‌کنیم.

مهندس جمشید شیخ اکبری مدیرعامل شرکت ناودیس راه نیز



مهندس شیخ اکبری:

اصلاح نرخ سود سرمایه‌گذاری

در پروژه‌های زیر ساخت

با مصوبات موجود دولت

می‌تواند تا ۳۳٪ اصلاح شود که

می‌تواند در تأمین مالی و ورود

بانک‌ها کمک شایانی نماید.

عنوان کرد: ما شرکت ناودیس‌راه را در سال ۱۳۶۱ تأسیس کردیم و اولین قراردادمان را با اداره کل استان هرمزگان برای «بهسازی و آسفالت ۶۰ کیلومتر راه میناب- سندرک» به مبلغ ۲۰ میلیون تومان منعقد نمودیم و جمعاً با مبلغ کل، صورت‌وضعیت قرارداد و متمم ۳۰ میلیون تومان به بهره‌برداری رسید. در طول اجرای پروژه ۸ میلیون تومان تسهیلات بانکی با سفته مدیران دریافت داشتیم، ضمانت‌نامه و تسهیلات بانکی با ۵٪ نقد و ۹۵٪ سفته مدیران انجام می‌شد. ولی به تدریج رویکرد بانک‌ها و دولت‌ها به بخش خصوصی عوض شد و امروز با تورم ۳۰،۰۰۰ برابری نسبت به آن روزها، عدم همکاری بانک‌ها در ارائه تسهیلات بانکی برای تأمین نقدینگی، عدم همکاری دولت‌ها در پرداخت به موقع صورت‌وضعیت‌ها، اعلام شاخص‌های تعدیل ناعادلانه، تورم لجام گسیخته، مشکلات اخذ مالیات و بیمه، و ناوگان ماشین‌آلات فرسوده با عمر بیش از ۲۰ سال مواجه هستیم.

وی گفت: امروز راه‌سازی چه به صورت قراردادهای پیمانکاری و چه در قالب قراردادهای سرمایه‌گذاری دیگر یک بیزنس و حرفه سودآور و منطقی نیست بلکه یک عشق است. مدیران این شرکت‌ها با امید اصلاح امور و رفع موانع تأمین مالی و قراردادی با تحمل همه مشکلات برای حفظ بقا تلاش می‌کنند.

شیخ اکبری خاطرنشان شد: در پروژه‌های پیمانکاری از پیش‌پرداخت خبری نیست و صورت‌وضعیت‌های ماهانه با تأخیر، یک یا دو بار در سال و با اسناد خزانه و با ریزش ۲۰-۳۰ درصدی پرداخت می‌گردد و در پروژه‌های سرمایه‌گذاری هم به آورده بخش خصوصی براساس جدولی که توسط آقای مهندس خاشع در کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار ارائه شد با کسر ۲۵٪ مالیات تعلق می‌گیرد، در سال ۱۴۰۱ پس از کسر ۲۵ درصد مالیات،





مشمول ۱۹/۵ درصد سود سرمایه‌گذاری می‌شود.

وی افزود: با شاخص تورم ۴۶/۵ درصدی سرمایه‌گذاری قابل توجیه نیست و دیگر هیچکس انگیزه‌ای برای ورود به مشارکت در ساخت آزادراه‌ها ندارد و با این نرخ سود امکان تأمین مالی از بانک‌ها با ۲۵٪ و با بازار سرمایه با (۳۶٪) سود، مقدور نمی‌باشد. دولت برای سهم مشارکت خودش اعتبار ندارد، بانک‌ها هم رغبتی برای ورود به سرمایه‌گذاری ندارند.

مهندس شیخ اکبری تصریح کرد: در سال ۱۴۰۰، در سفر استانی ریاست جمهور برای «احداث آزادراه قم- سلفچگان- راهجرد» مورد پیمان شرکت ما با مدل مالی ۳۰ درصد دولت از ماده ۵۶ (بانک مسکن) و ۳۰ درصد بانک ملی و ۴۰ درصد بخش خصوصی جزء مصوبات سفر استانی ابلاغ گردید. متأسفانه پس از گذشت نزدیک به دو سال بانک ملی ورود نکرده و ماده ۵۶ بانک مسکن هم تا به امروز محقق نشده است در صورتی که مصوبه سفر استانی رییس جمهور در سال ۱۴۰۰ تحقق می‌یافت امروز ما شاهد به بهره‌برداری رسیدن فاز اول به طول ۳۲ کیلومتر آزادراه ۶ خطه مدرن با روسازی بتنی بودیم. درحالی‌که امروز از ۲۵ شرکت خصوصی مشارکت کننده در ساخت آزادراه‌ها فقط یک یا دو شرکت

آن هم خیلی محدود فعال هستند و عملاً همه پروژه‌ها متوقف شده‌اند.

مهندس ابوطالبی خاطرنشان کرد: طبق تبصره ۵۶ قانون بودجه، بانک باید وارد مشارکت می‌شد اما امتناع کرده است. علاوه بر این که مصوبه صریح سفر استانی بوده است.

مهندس شیخ اکبری تأکید کرد: موانع سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها یکی دو تا نیستند. به اعتقاد من مانع اصلی اجرایی در پروژه‌ها خود دولت‌ها هستند به قول مهندس ابوطالبی ما امروز نیاز به قانون جدید نداریم اگر مصوبات موجود دولت‌ها اجرایی شود بخش عمده مشکلات ما بر طرف می‌شود، متأسفانه علی‌رغم حُسن نیت رهبری، رییس جمهور مصوبات در لایه‌های پایین دولت بلا اقدام می‌ماند. به طوری‌که از طرف قوه قضایی حکم عدم ترک فعل برای وزرا صادر می‌گردد.

وی افزود: قوانین موجود و قانون مولدسازی‌های مصوب اخیر و خیلی تصمیمات دیگر می‌تواند سرمایه لازم برای به اجرا درآوردن پروژه‌ها را فراهم نماید. اصلاح نرخ سود سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیر ساخت با مصوبات موجود دولت می‌تواند تا ۳۳٪ اصلاح شود که می‌تواند در تأمین مالی و ورود بانک‌ها کمک شایانی نماید. همچنین استفاده از عوارض به روز شده آزادراه‌های دولتی

و مستهلک شده سرمایه‌گذاران قبلی می‌تواند در تأمین مالی نقش قابل توجهی در احداث آزادراه‌های جدید ایفا نماید.

وی در ادامه گفت: ساخت آزادراه‌ها یکی از استراتژیک‌ترین سرمایه‌گذاری‌هایی است که دولت را به یک درآمد ماندگار می‌رساند برای نمونه کل سرمایه‌گذاری انجام شده در پروژه آزادراه اصفهان- شیراز که اخیراً به بهره‌برداری رسید در عرض ۵ سال دوره بهره‌برداری فقط از محل صرفه‌جویی در سوخت برمی‌گردد. این آمار در مورد همه آزادراه‌ها نیز صادق است.

مهندس شیخ اکبری تصریح کرد: من اعتقاد دارم اگر کمیته مشترک رفع موانع سرمایه‌گذاری که در جلسه نهاد تعامل با رییس سازمان برنامه و بودجه تشکیل گردید بتواند موانع سرمایه‌گذاری را برطرف نماید بخش خصوصی می‌تواند بدون نیاز به آورده دولت پروژه‌های زیرساخت را با جذب سرمایه از بازار سرمایه، بانک‌ها و مولدسازی تأمین و تحول بزرگی در ساخت زیرساخت‌ها و آبادانی کشور ایفا نماید. ما پیشنهاد کردیم در صورتی‌که عواید آزادراه تهران- قم از محل عوارض بروز شده به پروژه احداث آزادراه قم- سلفچگان- راهجرد تخصیص یابد، ما آماده‌ایم بدون نیاز به آورده سهم دولت و بانک ملی پروژه

را به بهره‌برداری برسانیم. متأسفانه علی‌رغم موافقت و دستور صریح وزیر راه و معاون اجرایی رییس جمهور اقدام جدی صورت نگرفته است. درحالی‌که از ۴۰ سال پیش با همین مدل مالی بیش از صدها کیلومتر آزادراه توسط بخش خصوصی قابل اجرا بود. (تو خود حدیث مفصل بخوان از این مجمل).

مهندس شیخ اکبری در ادامه گفت: یاد پیشنهاد آقای دکتر جویدار در جلسه‌ای در «آزادراه تهران - شمال» افتادم، ایشان فرمودند این قدر دنبال پول خارجی و شرکت‌های چینی، کره‌ای و خارجی نباشیم ما شرکت‌های ایرانی سازنده آزادراه‌ها آماده‌ایم در صورتی‌که یکی از پالایشگاه‌های پتروشیمی به «شرکت احداث آزادراه تهران - شمال» اختصاص یابد از محل فروش سهام آن در بورس تأمین مالی مورد نیاز احداث ۵۰ کیلومتر منطقه ۳ آزادراه تهران - شمال را فراهم و در عرض سه سال به بهره‌برداری برسانیم.

مهندس ابوطالبی نیز عنوان کرد: آقای مهندس شیخ اکبری زمانی وارد این حوزه شدند که ما مدت‌ها در آن فعال بودیم و اگر می‌پرسیدند می‌گفتیم وارد نشوند. با فرض اینکه همه پول لازم برای ساخت آزادراه روی میز است، باز هم توصیه می‌کردم این کار را نکنند چون روش غلط است. زمانی که من آزادراه ساختم هزینه آزادراه، کیلومتری ۲ میلیارد تومان تمام می‌شد. من ۱۰۰ کیلومتر آزادراه ساوه-همدان را ساختم که جمع هزینه آن ۲۴۰ میلیارد تومان شد. الان با ۲۴۰ میلیارد تومان شاید بتوان ۳۰ کیلومتر آزادراه ساخت. حالا من می‌خواهم این ۲۴۰ میلیارد تومان را که نصف آن مال من است با بهره بانکی آن، با عوارض مستهلک کنم. شاید این استهلاک در نهایت انجام شود اما معضل اصلی این است که همه عوارض دریافتی من خرج خود آزادراه می‌شود، به عبارتی هزینه ساخت پایین بوده اما هزینه‌های نگهداری بسیار بالا است.

وی افزود: وقتی می‌خواهید ظرف ۲۰ تا ۲۵ سال نگهداری و بهره‌برداری کنید، ناچارید

چیزی هم روی عوارض دریافتی بگذارید تا از عهده این نگهداری و بهره‌برداری برآید. برای ما که آزادراه‌ها را با قیمت پایین ساختیم این مشکلات وجود دارد حالا شما که با ۱۰ هزار میلیارد تومان آزادراه می‌سازید چگونه می‌خواهید سرمایه خود را مستهلک کنید. اگر از هر اتوموبیل ۱۰۰ هزار تومان هم بگیرید سرمایه مورد بحث مستهلک نمی‌شود. ضمن اینکه روز به روز ارزش پول پایین می‌آید و هزینه نگهداری بالا می‌رود. همین کمربند غدیر که قرارگاه ساخته بعد از دو سال نیاز به روکش دارد.

به هر حال نگهداری آزادراه هزینه دارد. ابوطالبی افزود: در آزادراه زنجان - تبریز، بانک ملی نگهداری آزادراه را به اداره کل واگذار کرده و گفته به جای من نگهداری کن، در حالی که اداره راه با ۱۵ درصد حتی نمی‌تواند برف‌روبی کند چه برسد به لکه‌گیری، خط‌کشی و نگهداری. برای همین است که راه‌داری رغبتی به سرمایه‌گذاری نشان نمی‌دهد. باید برای استهلاک سرمایه این نوع زیرساختها اعم از این که حالا ساخته می‌شود یا در گذشته باید ارزیابی انجام شود. ارزش راهی که من با ۲۴۰ میلیارد تومان ساخته‌ام در حال حاضر و با فهرست سازمان برنامه و بودجه ۱۰ هزار میلیارد تومان است. حالا چگونه است که سرمایه‌گذار ارزش سرمایه‌اش همان ۱۰۰ میلیارد تومان باشد و وزارت راه ۹۹۰۰ میلیارد تومان، این چه شراکتی است؟

وی در ادامه گفت: به همین منظور سازمان برنامه ۳ سال پیش بخشنامه‌ای صادر کرده که طبق آن سرمایه‌گذاری در زیرساختها که بدون تعدیل بوده، با توجه به تورم و بالا رفتن نرخ ارز نیاز به ارزیابی و مدل مالی جدید دارد تا اگر واگرا است و مستهلک نمی‌شود، برای آن چاره‌اندیشی شود. چنانچه می‌بینید ما قوانین لازم را داریم و باید پیگیر اجرایی شدن آنها باشیم. در ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید عنوان شده هر کسی سرمایه‌گذاری کرد و باعث صرفه‌جویی در مصرف سوخت شد، همان میزان صرفه‌جویی را با قیمت فوب خلیج فارس دریافت می‌کند تا سرمایه‌گذاری

را مستهلک کند. اگر همین یک قلم را درباره آزادراه‌ها پیاده می‌کردند ۲ هزار کیلومتر آزادراه دیگر ساخته می‌شد. برای نمونه آزادراه اهواز-بندرامام در ۱۰۰ کیلومتر ۶۵ کیلومتر راه را نزدیک کرده است. آزادراه خرم‌آباد-پل زال ۶۰ کیلومتر راه را نزدیک کرده است. بنده در ۱۰۰ کیلومتر آزادراه ۳۰ کیلومتر راه را نزدیک کرده‌ام. آزادراه اصفهان-شیراز ۱۳۰ کیلومتر راه را نزدیک کرده است. اگر این ارقام را در ترافیک سالیانه ضرب کنند معلوم می‌شود صرفه‌جویی سوخت چقدر بوده است، حالا فوب خلیج فارس هم ندادند ایرادی ندارد و می‌توانند همین ۳ تومان خودمان را بدهند.

وی گفت: متأسفانه احترام به قوانین فراموش شده است. از همان ابتدای قراردادهایی که دولت با بخش خصوصی می‌بندد احترام نگذاشتن به مفاد قرارداد را شروع می‌کند اما کافی است پیمانکار یک مورد را اجرا نکند تا با وی برخورد شود. در همین قرارداد قانون تبصره ۵ ضمیمه است که طبق آن اگر شما عوارضی را که گرفتید تا ۸۵ درصد جداول را محقق نکرد دولت تا سقف ۸۵ درصد را تأمین می‌کند تا فقط ۱۵ درصد ریسک متوجه سرمایه‌گذار باشد. اما تا امروز یک ریال در این زمینه به آزادراه‌ها داده نشده است.

ابوطالبی افزود: مقام محترم معاون دادستان کشور درباره این که چرا علیرغم قانون، آزادراه‌ها ETC نشده جلسه‌ای با ما گذاشت و در طی جلسه متوجه شدند ما در این باره تقصیری نداریم، و در نهایت نامه‌هایی در زمینه ترک فعل به ۴ وزیر نوشتند. ایشان در مورد سایر موارد هم نامه‌هایی نوشتند که یکی از آنها درباره ارزیابی مجدد دارایی‌ها بود. طبق قانون، شرکتها باید دارایی خود را ارزیابی مجدد کنند. چرا باید یک شرکت به خاطر تسهیلات بانکی بدهکار باشد اما از این طرف ارزش دارایی‌اش کمتر محاسبه شود. دارایی سرمایه‌گذار در شرکت احداث، ۵۰ درصد آزادراه است که باید با نرخ خود سازمان برنامه محاسبه شود.



وی گفت: بنابراین دادستان محترم متوجه شده ما در چه شرایطی هستیم و پی‌گیر ماجرا شده‌اند. در مورد رفع موانع تولید قانون وجود دارد. درباره تبصره ۵ قانون وجود دارد. درباره تبصره ۳ (برای مالیات) قانون وجود دارد که به آنها بی‌توجهی می‌شود. معاون محترم دادستان از وزیر درباره ارائه گزارش در زمینه معافیت مالیاتی برای سرمایه‌گذاران در احداث آزادراهها مطابق مفاد اصلاحیه ماده ۵۰ آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور مصوبه هیات وزیران (ماده ۱۳۸ مکرر) پرسیده است. در اصل ۱۳۸ مکرر قانون اساسی مصوب شده کسانی که در مشارکت برای زیرساختها تامین مالی می‌کنند به میزان سود سپرده بین بانکی از مالیات معاف هستند. این در حالی است که سازمان مالیاتی تلاش دارد از بهره بانکی ما مالیات بگیرند چرا که سرمایه‌گذار در تولید آزادراه را تولیدی نمی‌دانند. بنابراین ما فعلا نیازی به قانون جدید نداریم. اگر همین قانونهایی که هست را اجرا کنند مقداری از مشکلات حل خواهد شد.

وی گفت: بانک آزادراهی را که ۱۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد به عنوان وثیقه قبول نمی‌کند اما آپارتمان ۵۰ متری را به عنوان وثیقه قبول می‌کند. در حال حاضر یک روکش مجدد همان آزادراهی که زمانی به ۲۰۰ تومان میلیارد تومان ساخته شده حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. سرمایه‌گذار طبق سهمی که در قرارداد مشارکت نوشته شده و بر مبنای جداول موجود سهمی از این هزینه را پرداخت می‌کند حالا باید دولت بقیه این هزینه را بر مبنای سهم خود پرداخت کند. اما در بحث بین سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر آنچه از بین می‌رود زیرساخت مملکت است. کسانی هم که متضرر می‌شوند سرمایه‌گذاران و مردم هستند. البته متضرر اصلی مردم هستند که استفاده کننده آزادراهند. تعداد فوتی‌های حوادث جاده‌ای در سال ۱۳۸۵ حدود ۲۸ هزار نفر بود که در سال ۱۳۹۸-۱۳۹۹ به دلیل توسعه

آزادراهها به ۱۶ هزار نفر کاهش یافت. این آمار از سال ۱۴۰۰ سیر صعودی گرفته و به ۲۱ هزار نفر رسیده که نشان می‌دهد سطح سرویس آزادراهها و راهها پایین افتاده است. بالاخره باید کسی فکری برای این وضعیت کند. ما برای دولت عدد و ارقام و دلایل کافی را به همراه پیشنهادها لازم ارائه دادیم اما گوش شنوایی نبود. در نهایت از دولت می‌خواهیم درباره امکان یا عدم امکان خود برای حل مسائل سرمایه‌گذاری دست به شفاف‌سازی بزنند تا سرمایه‌گذاران بدون اطلاع از مخاطرات واقعی وارد این مقوله نمی‌شوند.

آقای ابوطالبی در پایان عنوان کرد: قوانینی در سایر حوزه‌ها نیز وجود دارد که اجرا نمی‌شود. سازمان تامین اجتماعی در رابطه با پرداخت حقوق بازنشسته‌ها مشکل دارد اما از طریق وزارت کار شرایطی فراهم شده که متاسفانه افراد زودتر از موعد مقرر بازنشسته می‌شوند یعنی با تعبیر غلط از قانون کار سخت و زیان‌آور همه افراد شاغل در شرکتهای راهسازی مشمول قانون سخت و زیان‌آور می‌شوند که نشان از نگاه بسیار مخرب به قانون دارد.

مهندس ملکپانی فرد در واکنش به سخنان مهندس ابوطالبی گفت:



**شرایط امن سرمایه‌گذاری
از طریق قانونمندی، وجود
قوانین جامع، پایبندی به
قوانین، و ثبات در قوانین
مقدور خواهد بود.**

متاسفانه سازمان تامین اجتماعی و اداره مالیات خواسته یا ناخواسته به عامل رکود و بیکاری در این کشور تبدیل شده‌اند. راننده بابکت دنبال شمول قانون سخت و زیان‌آور شده است در حالی که بابکت مثل دوچرخه در برابر تریلی است. خود آقای محمدی معاون بیمه‌ای سازمان می‌گفت افرادی هستند که با ۳۸ سال سن برای سخت و زیان‌آور اقدام می‌کنند و تازه بعد از بازنشستگی به فکر ازدواج می‌افتند. پرداخت بیمه در طرحهای عمرانی باید ۵ درصد از محل طرح باشد و ۱/۶ دهم از پیمانکار بگیرند اما تامین اجتماعی همه آن را از پیمانکار طلب می‌کند.

مهندس شیخ اکبری در بخش پایانی این نشست عنوان کرد: عمده موانع موجود برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساختهای کشور که قانون آن هم موجود است عبارتند از:

۱- اصلاح نرخ سود آورده سرمایه‌گذاری مطابق سود بلند مدت بانک‌ها به علاوه ۱۰٪ و بدون مالیات.

۲- حفظ ارزش آورده سرمایه‌گذاران (بخشنامه شماره ۹۹/۵۶۶۵۳۹ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۳ دستورالعمل نحوه جبران آثار ناشی از افزایش قیمت ارز در پیمان‌های ریالی فاقد تعدیل).

۳- تضمین برگشت آورده سرمایه‌گذاران از محل عوارض آزادراه‌ها و دولت.

۴- تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل یا صندوق تضمین آورده سرمایه‌گذاران در آزادراه‌ها.

۵- اصلاح قوانین و همکاری ادارت کل مالیات، بیمه، صنعت و معدن و منابع طبیعی و ...

در پایان این نشست مهندس ملکپانی فرد تاکید کرد: با گذر از فراز و نشیب‌های تامین مالی و اجرای پروژه، و درست وقتی به اتمام کار می‌رسید متوجه می‌شوید به دلیل کاهش سریع پول ملی در عمل کل ماجرا سراب بوده است. کافی است یک اتفاق سیاسی بیفتد تا دلار ۱۰۰ تومان شود. در این شرایط چگونه باید بخش خصوصی صدای خود را به نقاط تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی برساند.

در چهارمین میزگرد تخصصی کمیسیون انتشارات بررسی شد

الزامات سرمایه‌گذاری

بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور



چهارمین میزگرد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های کشور، روز دوشنبه ۶ آذر با حضور مهندس فرخ هاشم‌زاده فلاح، مهندس منصور چوبینه، مهندس ایرج علالدینی و مهندس محمود مصطفی‌زاده برگزار شد. ■ مهندس فرخ هاشم‌زاده متولد سال ۱۳۱۴ ارومیه و فارغ‌التحصیل سال ۱۳۳۸ از دانشکده فنی است. وی در حال حاضر مدیرعامل شرکت شالوده است و ریاست هیات مدیره شرکت احداث و نگهداری و بهره‌برداری آزاد راه ساوه-سلفچگان و ریاست هیات مدیره شرکت آزادراه خرم‌آباد-پل زال نیز بر عهده ایشان است. ■ مهندس منصور چوبینه متولد سال ۱۳۱۳ آباده و فارغ‌التحصیل سال ۱۳۴۰ از دانشگاه پلی‌تکنیک است. ایشان که متخصص طراحی راه می‌باشند، مدیریت شرکت آزادراه خرم‌آباد-پل زال را بر عهده دارد. ■ مهندس ایرج علالدینی متولد سال ۱۳۳۲ طالقان و فارغ‌التحصیل سال ۱۳۶۳ از دانشگاه علم و صنعت است. ایشان مدیرعامل شرکت احداث و نگهداری و بهره‌برداری آزاد راه ساوه-سلفچگان است. ■ مهندس مصطفی‌زاده عضو هیات مدیره سندیکای شرکتهای ساختمانی هستند که به عنوان سردبیر ماهنامه پیام آبادگران مدیریت این میزگرد را بر عهده داشتند.



پیام آبادگران
آذر ۱۴۰۲
شماره ۴۱۳

زمانی که شرکت شالوده را تاسیس نمودم در چند شرکت پیمانکاری مشغول به کار بودم، تعدادی کار را هم به شکل دست دوم انجام دادم که در آن دوران معمول بود. طی این فرایند تجربه لازم را برای اداره یک شرکت پیمانکاری کسب کردم و شرکت شالوده را در سال ۱۳۴۲ تاسیس نمودم که در حال حاضر بخشی از آبادانی و سازندگی در ایران عزیز را

دهه‌ای که آن را بهترین دوران تاریخی کشور می‌دانند. این دهه را دوران شکوفایی کشور می‌خوانند چرا که بعد از این همه سال، آثاری از اقدامات مثبت آن دوره در جای جای کشور دیده می‌شود. بسیار مایلم درباره تاسیس شرکت شالوده در آن دوران بدانم. مهندس هاشم‌زاده نیز عنوان کرد: از زمانی که از دانشکده فنی فارغ‌التحصیل شدم تا

در آغاز این نشست مهندس محمود مصطفی‌زاده عنوان کرد: طی چند میزگرد که به همت کمیسیون انتشارات سندیکا برگزار شد، با پیمانکاران بخش خصوصی که وارد حوزه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها شدند گفتگو کردیم تا بفهمیم چرا در مقطع کنونی استقبال از سرمایه‌گذاری کم شده است. وی افزود: شرکت شالوده دهه ۴۰ تاسیس شد،

بر عهده دارد.

مهندس مصطفی زاده عنوان کرد: شالوده اولین شرکت بخش خصوصی بود که با آزادراه ساوه-سلفچگان سرمایه‌گذاری در آزادراهها را آغاز کرد. بسیار مایلیم بدانیم در آن مقطع، شرکت شالوده با چه مدل اقتصادی وارد سرمایه‌گذاری شد؟ و آورده بخش خصوصی در این پروژه چقدر بود؟

ایرج علاالدینی، مدیرعامل شرکت آزاد راه ساوه-سلفچگان که در این نشست حاضر بود عنوان کرد: قرارداد مشارکت پروژه ساوه-سلفچگان در سال ۱۳۸۰ به نام شرکت آزاد راه ساوه-سلفچگان تنظیم شد و قرارداد اجرایی آن به نام شرکت شالوده و در همان سال آغاز شد. میزان برآورد کار بر اساس فهرست بهای آن دوره حدوداً ۲۰ میلیارد تومان بود که با کارهای اضافه شده در انتهای کار به ۲۳ میلیارد تومان - بدون تعدیل - رسید. این پروژه از اردیبهشت ۱۳۸۳ آماده بهره‌برداری شد البته قرارداد ما ۴۲ ماهه بود اما طی ۳۳ ماه به اتمام رسید و مشمول جایزه ۵ درصدی تسریع شد. در حال حاضر و طی ۲۰ سال گذشته این آزادراه در دست بهره‌برداری بوده و قرار است در سال ۱۴۰۵ تحویل وزارت راه شود. اگرچه ممکن است به دلایل مختلف، عدم استهلاک پیش بیاید. وی افزود: آزادراه ساوه-سلفچگان از کیلومتر ۵ ساوه شروع می‌شود و تا حدود کیلومتر ۷۰ ادامه دارد یعنی ۶۵ کیلومتر آزادراه چهارخطه است که تعداد زیادی پل‌های بزرگ، چند پل شمعی، و حدود ۳۳۰ پل بادخانه کمتر از ۱۰ متری دارد. دلیل تعدد پل در این آزادراه، کشاورزی بودن منطقه است که در ۳۳ کیلومتر ابتدایی مسیر دو فصل کشت و کار صورت می‌گیرد.

علاالدینی گفت: قرارداد پروژه ۲۵ سال از زمان شروع عملیات احداث است که ۴۲ ماه ساخت و ۲۱ و نیم سال بهره‌برداری را در برمی‌گیرد. نرخ سود پیش‌بینی شده در قرارداد ساوه-سلفچگان ۲۴ درصد ثابت بود. قرار بر این بود استهلاک اصل و سود سرمایه با دریافت عوارض اتفاق بیفتد اما با توجه به شرایط کشور و تورم موجود، ممکن است در سالهای انتهایی بهره‌برداری مشکلاتی پیش

بیاید. هزینه‌های اخذ عوارض و نگهداری از جمله خط‌کشی، لکه‌گیری، تعویض گاردریل و ... بیش از ۳۰ درصد درآمد ما را می‌بلعد. به عبارتی ۱۵ درصد تخصیص داده شده برای نگهداری پاسخگوی هزینه‌های موجود نیست. متأسفانه نرخ عوارض هم به صورت مستمر سالانه و بر طبق قرارداد افزوده نشده است. در زمان آغاز بهره‌برداری، نرخ عوارض برای خودروی سواری ۲۵۰ تومان بود، در همان زمان قیمت قیر کیلویی ۸ تومان بود اما امروز عوارض فقط ۳۰ برابر شده در حالی که قیمت قیر ۱۵۰۰ برابر شده است. به عبارتی عدم هماهنگی بین هزینه‌های در نظر گرفته شده برای نگهداری راه و هزینه‌های واقعی نگهداری دیده می‌شود.

مهندس مصطفی زاده عنوان کرد: به نظر می‌رسد تعیین دستوری نرخ عوارض است که مشکلات بازگشت سرمایه را در حوزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در آزادراهها دامن می‌زند، چرا که درصد افزایش نرخ عوارض با تورم موجود همخوانی ندارد. مهندس هاشم زاده عنوان کرد: البته بیشتر



مهندس مصطفی زاده :

به نظر می‌رسد مشکلات بازگشت

سرمایه را در حوزه سرمایه‌گذاری

بخش خصوصی در آزادراهها

دامن می‌زند

از این هم نمی‌توان از مردم عوارض گرفت چرا که استطاعت پرداخت آن را ندارند. با همین ملاحظه بود که چند سال پیش مقداری از عوارض تعیین شده دولت را کم کردیم تا تردد برقرار باشد. در حال حاضر بنزین ۱۵۰۰ یا ۳۰۰۰ هزار تومان است. اگر بنزین به قیمت بین‌المللی محاسبه می‌شد این مشکلات پیش نمی‌آمد. حالا که نمی‌توان قیمت بنزین را افزود باید تدبیری برای بازگشت سرمایه کرد. متأسفانه کسی توجه ندارد که راهی مثل خرم‌آباد - پل زال که در ۱۰۰ کیلومتر ۶۰ کیلومتر کوتاه شده است به صرفه جویی در مصرف بنزین هم کمک می‌کند.

مهندس مصطفی زاده عنوان کرد: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه ساوه-سلفچگان باعث ترغیب سایر شرکتها به سرمایه‌گذاری در آزادراهها گردید. شرکت شالوده نیز در پی سرمایه‌گذاری اول خود، وارد پروژه دیگری به نام خرم‌آباد- پل زال شد. در این باره نیز توضیحات لازم را ارائه دهید. مدل مالی پروژه خرم‌آباد- پل زال چه بود و امروزه چه شرایطی دارد؟

مهندس چوبینه مدیرعامل شرکت آزادراه خرم‌آباد- پل زال نیز عنوان کرد: از سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۲، مذاکرات مربوط به انعقاد قرارداد مشارکت انجام شد و در سال ۱۳۸۴ این مذاکرات به عقد قرارداد اجرایی منجر شد. شرکت آزادراه خرم‌آباد- پل زال برای ساخت، نگهداری و بهره‌برداری تاسیس شد و سرمایه‌گذاران در آن تجمع یافتند. کار اجرایی نیز بر عهده شرکت آزد راه خرم‌آباد - پل زال قرار گرفت. این مشارکت با مدل مالی ۵۰-۵۰ مورد تأیید هیات وزیران قرار گرفت.

وی گفت یکی از خصوصیات این راه نسبت به راههای دیگر این بود که قسمتی از راه از جمله تونل و پل‌های بزرگ، مطالعات کامل نبود و در حین کار با همکاری وزارت راه و مهندسان مشاور این مطالعات تکمیلی انجام شد. در انجام این کار سه عامل سرمایه‌گذار - سازنده، طراح و مشاور، و کارفرما با هم همکاری بسیار عالی داشتند. اگر این کار موفق شد در زمان ۵۰ ماه به



دو پروژه یاد شده از تجمیع سرمایه افراد حقیقی در قالب یک شرکت سرمایه‌گذاری استفاده کردیم، که انجام اقدامی مشابه با تورم موجود کنونی ممکن نیست. ضمناً این شرکت برای خرید تعداد زیادی کامیون توانست از امکانات لیزینگ استفاده نماید. مهندس مصطفی‌زاده عنوان کرد: این روزها پیمانکاران در مورد مالیات و تامین اجتماعی با مشکلاتی مواجه هستند. در دوران سرمایه‌گذاری شما، مسائل مربوط به مالیات و تامین اجتماعی چگونه بوده است؟

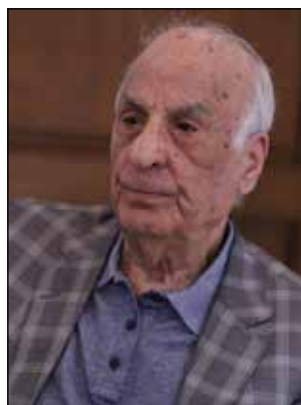
مهندس هاشم‌زاده گفت: سرمایه‌گذاری در آزادراهها از مالیات معاف است البته تا ۷-۸ سال پیش اداره دارایی معافیت مالیاتی آزادراه‌سازی را قبول نداشت تا اینکه وزارت راه توانست تبصره مربوط به آن را در هیات دولت به تصویب برساند، از آن زمان تاکنون اداره مالیات همکاری لازم را مبذول داشته است. اما در مورد شرکت مجری یا پیمانکار بنا به آنچه در قانون مقرر شده این شرکت باید مالیات کارکرد خود را پرداخت کند که در دوران ما مالیات پیمانکاران به طور اتوماتیک از صورت وضعیت کسر می‌شد. وی تصریح کرد: شرکت سرمایه‌گذاری نقش کارفرما را دارد و شرکت پیمانکاری که برای اجرای پروژه با آن همکاری می‌کند باید برای این کار اجرائی مالیات لازم را پرداخت نماید. در مورد سهم بیمه تامین اجتماعی هم، ۵ درصد بیمه از کارفرما (در اینجا سرمایه‌گذار و دولت) و ۱/۶ درصد آن از پیمانکار اخذ می‌شود.

مهندس مصطفی‌زاده در ادامه عنوان کرد: از سرمایه‌گذاری در آزادراهها و مسائل مربوط به آن سخن گفتیم. اما در این زمینه، موضوع بهره‌برداری و نگهداری از آزادراهها نیز اهمیت دارد. آیا عوارض عبور که از وسایل نقلیه گرفته می‌شود جوابگوی هزینه‌های بازگشت سرمایه و نگهداری از آزادراهها است؟

مهندس علاالدینی در پاسخ به این سوال تصریح کرد: طبق قرارداد موجود در آزادراه ساوه- سلفچگان، هزینه اخذ عوارض ۱۰ درصد و هزینه نگهداری ۱۵ درصد است. اما



خصوصی می‌شود، آنچه مدنظر است تجهیز منابع مالی از نهادهایی مانند بانک یا بازار سرمایه است، در پروژه‌های یاد شده تامین سرمایه از چه طریقی صورت گرفت؟ آیا از سیستم بانکی کمک گرفتید؟ مهندس هاشم‌زاده در پاسخ به این سوال گفت: شرکت ما حدود ۲ هزار کیلومتر راه ساخته که می‌تواند یک رکورد در بین راههای ساخته شده توسط یک شرکت ایرانی باشد. گرفتن اعتبار بانکی شرایط سختی دارد و این شرکت به جز یک مورد که مبلغی اعتبار بانکی دریافت نمود و نیز یک فقره اعتبار بانکی خارج از کشور برای خرید ماشین‌آلات و نیز در مورد تامین مالی



مهندس چوبینه:

مطالعات ما نشان داد، ۵۰ درصد آورده وزارت برای ساخت آزادراه در زمانی کمتر از ۱۰ سال مستهلک می‌شود.

اتمام برسد به دلیل همکاری و همدلی این سازمانها بوده است.

مهندس مصطفی‌زاده عنوان کرد: شما در اجرای دو پروژه که یکی از آنها پروژه بسیار برجسته‌ای بود موفق بودید اما سوال این است که چرا سرمایه‌گذاری را ادامه ندادید؟ مهندس هاشم‌زاده در پاسخ گفت: بسیاری افراد معتقد بودند پروژه آزادراه خرم‌آباد- پل زال انجام شدنی نیست. برخی از مسئولان سازمان برنامه هم همین اعتقاد را داشتند. یکی از دلایلی که باعث شد این پروژه با وجود شرایط دشواری که داشت به سرانجام برسد آماده بودن بسترهای لازم برای سرمایه‌گذاری و فعالیت بخش خصوصی بود. برای پاسخ به سوال شما لازم است شرایط امروز را با زمانی که ما اقدام به سرمایه‌گذاری کردیم مقایسه کنید.

مهندس چوبینه نیز عنوان کرد: در آن دوران تعداد زیادی از ماشین‌آلاتی را که لازم بود از طریق شرکت هیکو و از خارج خریداری شد. شرکت هیکو به شرکت حدود ۱۰ میلیون دلار اعتبار داد که با استفاده از آن ۱۰ دستگاه حفار تونل خریداری شد.

مهندس هاشم‌زاده تصریح کرد: شرایط کسب و کار در مقطع یاد شده اجازه سرمایه‌گذاری را می‌داد. اما امروز اگر هم بخواهیم کاری را آغاز کنیم امکان خرید و اجاره ماشین‌آلات فراهم نیست.

در ادامه مهندس مصطفی‌زاده عنوان کرد: وقتی صحبت از سرمایه‌گذاری بخش



از ابتدای راه‌اندازی آزادراه تاکون - سالهای اول کمتر و امروز بیشتر - این ۲۵ درصد در حد ۱/۵ برابر یعنی ۳۷ درصد شده است.

مهندس مصطفی زاده خطاب به مهندس هاشم‌زاده عنوان کرد: هدف اصلی سرمایه‌گذار کسب سود است در حالی که امروز درباره بازگشت اصل سرمایه هم تردید وجود دارد. آیا عوارض دریافتی، اصل سرمایه را در طول قرارداد برمی‌گرداند؟ به یاد دارم شما در زمینه روکش آسفالت ساوه سلفچگان فرموده بودید که برای انجام آن چندین برابر درآمدی که در دوران بهره‌برداری حاصل می‌شود لازم است.

مهندس هاشم‌زاده گفت: پاسخ این سوال به شرایط کشور برمی‌گردد. سرمایه‌ای که ما در آزادراه خرم‌آباد-پل زال گذاشتیم ۶۰۰ میلیارد تومان بود که با دلار ۱۰۰۰ تومانی آن پروژه ۱۰۰ برابر قیمت دارد اما تنها شریک ما در سرمایه‌گذاری یعنی دولت، به دلیل داشتن مالکیت از این افزایش قیمت منتفع می‌شود.

شاید در ظاهر و طبق قرارداد سرمایه‌ما برگردد اما سرمایه‌ما که می‌توانست بنا به نوع سرمایه‌گذاری و در طی این سالها با به پای تورم بالا برود، به دلیل تورم و نوع سرمایه‌گذاری بی‌ارزش شده است. از طرفی کارفرمای ما افزایش ثروت یافته چون تورم موجود بیش از هر چیزی در بالا بردن قیمت سازه‌ها و املاک تاثیرگذار بوده است.

مهندس چوبینه نیز عنوان کرد: اصولاً چنین سرمایه‌گذاری‌هایی ارزش افزوده ندارد. سرمایه بر نمی‌گردد بلکه از بین می‌رود و توانمندی ما را برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های دیگر از بین می‌برد.

وی گفت: سرمایه‌گذاری در مورد زمین و خانه می‌تواند نتایج تورم را کنترل کند. اما سرمایه‌گذاری در آزادراهها با توجه به این که مالکیت آن با دولت است، سرمایه طرف دیگر مشارکت یعنی بخش خصوصی را از بین می‌برد. امروز اگر دولت بخواهد همان راه را بسازد به چندین برابر پولی که برای این آزادراهها صرف شد نیاز دارد.



مهندس هاشم‌زاده:

شرایط کسب و کار در مقطع یاد شده اجازه سرمایه‌گذاری را می‌داد. اما امروز اگر هم بخواهیم کاری را آغاز کنیم امکان خرید و اجاره ماشین‌آلات فراهم نیست.

مهندس مصطفی زاده عنوان کرد: در یک مقطع شاهد استقبال گسترده‌ای از شرکتها از سرمایه‌گذاری بودیم که امروز این استقبال رو به افول است. کسانی که در زیربنای کشور سرمایه‌گذاری می‌کنند در مورد بازگشت



مهندس ایرج علاءالدینی:

۱۵ درصد تخصیص داده شده برای نگهداری پاسخگوی هزینه‌های موجود نیست. متأسفانه نرخ عوارض هم به صورت مستمر سالانه و بر طبق قرارداد افزوده نشده است.

سرمایه خود با مشکل مواجه می‌شوند. شرکتها دیگر رغبتی به سرمایه‌گذاری نشان نمی‌دهند چرا که در نگهداری پروژه‌های پیشین نیز به مشکل خورده‌اند. امروزه روکش کردن یک آزادراه بیش از اندازه سرمایه اولیه ساخت همان آزادراه پول نیاز دارد.

وی افزود: دولت باید شراکت برد-برد را برای توسعه آزادراهها پیشنهاد کند. این شراکت که طی آن یک طرف همیشه برنده است و طرف دیگر بازنده قابل قبول نیست. اگر قرار است دولت از بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری زیربناها استفاده کند باید راه و روش خود را عوض کند تا سرمایه‌گذار بداند قرار نیست از این سرمایه‌گذاری پشیمان شود.

مهندس مصطفی زاده تصریح کرد: با اخذ برخی تصمیمات و رویکردها، اشتباهات وحشتناکی صورت می‌گیرد که ما را به جای برگشت‌ناپذیری می‌رساند. حاصل سرمایه‌گذاری در آزادراهها کاهش تلفات جاده‌ای بود، که با بی‌توجهی به ساخت و نگهداری آزادراهها سیر صعودی یافته است. بخش بزرگی از راههای ما در حال از بین رفتن هستند.

مهندس چوبینه نیز عنوان کرد: اثرات راه در ایجاد تمدن، گسترش ارتباطات، توسعه فرهنگ، شکوفایی صنعت و ... بر کسی پوشیده نیست. با کوتاه شدن طول آزاد راه به مقدار ۶۰ کیلومتر، که علاوه بر تاثیر چشمگیر در افزودن سرعت حمل و نقل، به کاهش سوانح رانندگی، و صرفه‌جویی در مصرف سوخت منجر شده است.

وی تاکید کرد: مطالعات ما نشان داد، ۵۰ درصد آورده وزارت برای ساخت آزادراه در زمانی کمتر از ۱۰ سال مستهلک می‌شود.

مهندس هاشم‌زاده نیز در پایان عنوان کرد: قوانین موجود مربوط به ۳۰ سال قبل است. امروزه با توجه به شرایط موجود قوانین جدیدی لازم است. با قوانین و ضوابط موجود به سختی می‌توان به عنوان پیمانکار در مورد آغاز یک پروژه دیگر فکر کرد چه برسد به اینکه در نقش یک سرمایه‌گذار وارد عرصه شد.

دیدار هیات مدیره سندیکا با مسئولان امور مالیاتی تهران؛

مسائل مبتلابه پیمانکاران در حوزه مالیات مطرح شد



سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران روز یکشنبه ۲۸ آبان ماه، میزبان تعدادی از مسئولان امور مالیاتی تهران بود. در این نشست که با حضور آقای عادل بهرامی سرپرست دفتر هماهنگی امور مالیاتی شهر تهران و استان تهران، آقای محدث دیلمی، مدیر کل امور مالیاتی مرکز تهران، آقای رضا بیژنی معاون دفتر هماهنگی امور مالیاتی تهران و آقای عمران تقی زاده رئیس گروه مالیاتی دفتر هماهنگی، و اعضای هیات مدیره سندیکا برگزار شد، مسائل مبتلابه پیمانکاران در حوزه امور مالیاتی مطرح شد.

لاجرم در موارد متعددی از شهرستانهای کوچک، روستاها، کارگاههای دور افتاده و در موارد بسیاری از اشخاص حقیقی و یا فروشگاههای کوچک و... تهیه می شوند و همچنین دریافت با تاخیر و متفاوت درآمد، مباحثی متفاوت از سایر فعالان اقتصادی را در این حوزه رقم می زند که نیازمند نگاه متفاوت و برخورد متفاوت هم در قانون و بخشنامه ها و آئین نامه و هم در نحوه عمل

وی گفت: موضوعات مدنظر ما پیش از این طی نامه ای به مدیران سازمان امور مالیاتی ارائه شده بود تا با انعکاس آن به ریاست سازمان، زمینه تعامل در مورد مسائل مطرح شده فراهم گردد. دادمان در ادامه به بخش آغازین این نامه اشاره کرد و گفت: «مباحث مالیاتی شرکتهای پیمانکاری با توجه به ماهیت متفاوت عملکرد ایشان علی الخصوص در حوزه خرید از یک سو که

در آغاز این نشست مهندس بهمن دادمان رئیس هیات مدیره سندیکا ضمن خیر مقدم به مهمانان این جلسه را فرصتی برای طرح ایرادات و اشکالات برخی قوانین و ضوابط مالیاتی در زمینه حرفه پیمانکاری دانست. وی این اشکالات را باعث ایجاد محدودیت هایی در حرفه پیمانکاری خواند که تداوم آنها می تواند صنعت احداث را با مشکلات اساسی مواجه کند.

و تعبیر و تفسیر ممیزین محترم واحدهای رسیدگی و مالیاتی است.»

در ادامه این نشست مهندس سیامک مسعودی عضو هیات مدیره سندیکا و رئیس کمیسیون قوانین و مقررات با اشاره به مفاد نامه سندیکا به سازمان امور مالیاتی عنوان کرد: از قانون آزمایشی تا قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده ۱۳ سال طول کشید تا مسئولان قبول کنند پیمانکاری حرفه‌ای متفاوت است و چیزهایی که به این حرفه مترتب است با بقیه حرف فرق دارد. در نهایت پس از گفتگوهای فراوان، بندهایی در قانون مالیات بر ارزش افزوده در مورد پیمانکاران افزوده شد.

وی افزود: بسیاری از کارگاههای ما در شهرهای کوچک، روستاها، بیابانها و کوهها و... قرار دارد که شرایط موجود آنها رعایت همه مفاد آئین نامه را برای پیمانکاران دشوار می‌کند از جمله فراهم کردن تمام اسناد و مدارک مربوط به هزینه‌ها. برای نمونه یکی از کارگاه‌های ما در زانده پاکستان و وسط کوه است، آیا انتظار می‌رود که همه مستندات آن کامل باشد؟ نمی‌گوییم سازمان هر چه را که ما به عنوان هزینه اعلام می‌کنیم بپذیرد، ضمن اینکه بسیاری از هزینه‌های ما مستند است، اما ضروری است شرایط کار در چنین پروژه‌هایی را لحاظ کنید.

مسعودی گفت: اصلی‌ترین مشکل پیمانکاران در رسیدگی مالیاتی، هزینه‌هایی است که برخی ممیزین محترم با بهانه‌گیری و بدون دلیل موجه و به انحاء مختلف رد می‌کنند و اصطلاحاً فله‌ای برگشت هزینه می‌دهند. به عبارتی گروه رسیدگی در مورد برگشت هزینه موردی یا گروه‌های هزینه‌ای، با کمترین دلایل یا قرائن مختار هستند. در این باره سندیکای شرکتهای ساختمانی به عنوان قدیمی‌ترین تشکل مهندسی در ایران تقاضا دارد که با توجه به ماهیت عملکرد پیمانکاری، موارد و مستندات مشخصی که در پذیرش هزینه‌ها لازم است (و عملاً قابل انجام باشند) را اعلام نمایید تا همکاران محترم آن سازمان ضمن رعایت بخشنامه شماره ۵۱۷۶۰/۵۲۳۰/د۱۴۰۲ (آبان ۱۴۰۲) مختار و مجاز نباشند به صورت سلیقه‌ای و تفسیری

حکم به رد هزینه شرکتهای پیمانکاری بدهند. متأسفانه هیأت‌های حل اختلاف هم با یک رویه نانوخته صرفاً بخش کوچکی از حکم حوزه رسیدگی کننده اولیه را تجدید نظر می‌کنند اعم از اینکه تشخیص اولیه به ناحق صورت گرفته شده باشد یا به حق و از آن بدتر آن که گروه رسیدگی کننده به این موضوع واقف است و از آن به عنوان اهرمی برای فشار غیرمنطقی به پیمانکار در جهت اخذ هر چه بیشتر مالیات (حتی غیرعادلانه) استفاده می‌کند.

وی افزود: با توجه به ماهیت پیمانکاری در شهرهای دور از دفتر مرکزی و گاه‌ها در مناطق دور افتاده لازم می‌شود تنخواه دارانی به نیابت از شرکت برخی هزینه‌های کارگاهی و محلی را انجام دهند. اما در برخی موارد ممیزین محترم گروه رسیدگی از پذیرش این هزینه‌ها به دلیل اینکه تراکنش مستقیماً از حساب شرکت انجام نشده و یا مبالغی بالاتر از مثلاً ۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال دارند خودداری نموده و رد هزینه می‌کنند که این امر برای پیمانکاران به هیچ وجه منصفانه و واقعی نیست. در این باره تقاضا داریم با شرایط لازم و به نحوی که قابل عمل باشد، تعریفی



مهندس دادمان:

این جلسه فرصتی برای طرح ایرادات و اشکالات برخی قوانین و ضوابط مالیاتی در حرفه پیمانکاری است که تداوم آنها می‌تواند صنعت احداث را با مشکل اساسی مواجه کند

برای تنخواه مدیران و کارکنان شرکتهای پیمانکاری ارائه شود تا با رعایت این تعریف و شرایط، پرداخت هزینه‌ها از این حسابها مجاز شمرده شود. همچنین ضروری به نظر می‌رسد که سقف مجاز برای پرداخت از محل تنخواه گردان به رقمی معقول و همخوان با ارقام تورمی هزینه‌ها در شرایط فعلی کشور افزایش یابد. ما نیز رعایت ضوابط مربوط به این نوع تنخواه را تضمین می‌کنیم.

وی در زمینه مالیات بر ارزش افزوده نیز گفت: علیرغم تصریح قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده که صراحتاً پیمانکاران را از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده «دریافت نشده از کارفرمایان» تا زمان دریافت مبرا و معاف نموده است، تاکنون در فرمت اظهارنامه ارزش افزوده ۳ ماهه، فضایی برای درج این گونه موارد پیش بینی نشده است، به عبارتی مطابق با قانون مزبور اصلاح فرمت نشده و پیمانکاران در نحوه درج اظهارنامه دچار سردرگمی هستند و انواع تصمیم و تعبیر برای درج این موارد «مالیات ارزش افزوده دریافت نشده» موجب شده که با واحد مالیاتی خود درگیر پرداخت و عدم پرداخت هستند. در این مورد درخواست داریم تا زمانی که ارسال اظهارنامه مالیات ارزش افزوده به روال سابق برقرار است حتماً فرم مزبور اصلاح و با قانون انطباق پیدا کند و ثانیاً چنانچه اکنون یا بعداً این وظیفه بر دوش سامانه مؤدیان مالیاتی قرار می‌گیرد حتماً تمهیدات لازم و پیش بینی منطقی برای ابراز و درج این گونه موارد اتخاذ شود تا به شفافیت بیشتر کمک نموده و شرکتهای را از سردرگمی خارج نماید و مالیاتی فراتر از قانون و انصاف اخذ نشود.

مهندس مسعودی در ادامه گفت: وقتی به هر علتی فروشنندگان خدمات و کالا به شرکتهای پیمانکار، از درج فروش خود در سامانه مؤدیان مالیاتی استتکاف می‌نمایند و در واقع آئینی برای تأیید در مقابل خریدار وجود ندارد، مغایرت این موارد با گزارش خرید و فروش فصلی پیمانکاران را دچار گرفتاری می‌کند. چنانچه مقرر است سامانه، جایگزین گزارش‌های خرید و فروش فصلی بشود، باید مشخص شود پیمانکاران این خریدهای خود را چگونه اظهار و ابراز نمایند

که با دفاتر و اسناد مالی آنها منطبق باشد؟ در این مورد تقاضا دارم هم به صورت موقت (فعلاً در مرحله گذار از روال سابق به روال جدید) و هم به صورت دائم تمهیدی مناسب اتخاذ شود تا گرفتاری آن به دوش شرکت‌هایی که اصولاً تخلف یا کتمان‌ی در این موارد ندارند، نباشد.

وی گفت: فروشندگانی مبادرت به فروش کالا و خدمات به پیمانکاران می‌نمایند و در زمان این فروش گواهی ثبت نام مؤدیان ارزش افزوده را دارند و در سامانه سازمان امور مالیاتی فعال و مجاز دیده می‌شوند اما بعدها به دلیل این که دچار تخلف موردی یا حتی تخلف سازمان یافته می‌شوند اصطلاحاً در «لیست سیاه» آن سازمان قرار می‌گیرند. در این گونه موارد ممیزین به استناد اینکه در حال حاضر این فروشندگان در «لیست سیاه» قرار دارند از پذیرش هزینه خرید شرکت در زمان موصوف خودداری می‌کنند که برخلاف هرگونه منطقی است. در این مورد خواهشمندیم تصریح بفرمایید آن چیزی که توسط خریدار (شرکت‌های پیمانکاری) در زمان معامله، باید کنترل شود دقیقاً چیست و تأکید بفرمایید در صورتی که این امر رعایت شده باشد، مشکلات بعدی فروشنده بر عهده خریدار نبوده و ممیزین مالیاتی نایبستی به این استناد، سند هزینه شرکتها را غیر قابل قبول محسوب نمایند.

در این بخش از سخنان مهندس مسعودی، مهندس توحید زورچنگ عضو دیگر هیات مدیره جهت روشن شدن بحث مثالی آورد و گفت: یکی از شرکت تابعه ما پاییز و زمستان سال ۱۴۰۰ معاملات ۱۰۴ میلیارد تومانی با یک شرکت داشته اما امروز در رسیدگی آن سال عنوان شده که شرکت مزبور صلاحیت نداشته است. ما متوجه شدیم ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۱ شرکت مذکور در لیست سیاه قرار گرفته است اما در زمان معامله این شرکت در لیست سیاه قرار نداشته است. فاکتور و مستندات کامل معامله نیز وجود دارد.

در ادامه مهندس مسعودی با اشاره به

تفاوت فراوانی و فراگیر بودن مشکلات یاد شده عنوان کرد: در مشارکت‌های مدنی که به تدریج در حال افزایش است و به نوعی راهگشای انجام پروژه‌های بزرگ ملی است، تا قبل از پیدایش سامانه براساس بند ۹ بخشنامه سازمان امور مالیاتی به شماره ۲۰۰/۹۷/۱۳۳ که در ۲۷ آذر ۱۳۹۷ ابلاغ شده بود، نحوه درج هزینه‌های شرکت‌های شریک را به نسبت سهام آنها تعیین تکلیف نموده بود، مبادرت به تنظیم سند هزینه و بر همان اساس تنظیم اظهارنامه مالیات بر ارزش افزوده و گزارش فصلی می‌نمودند. هر چند که بر همان اساس هم مشکل تطابق فروش ۱۰۰ درصدی از سوی فروشنده به نام رهبر یا مدیر مشارکت در قبال ابزار چند قسمتی خرید توسط شرکای سهامدار مشارکت وجود داشت ولی اکنون با توجه به فرم سامانه که صرفاً تأیید خرید توسط شرکت رهبر یا مدیر مشارکت امکان پذیر است، عملاً ثبت هزینه به نسبت سهام مشارکت برای شرکتها میسر نبوده و به طبع آن استفاده از اعتبار ارزش افزوده، ثبت هزینه ما به ازای درآمد شناسایی شده نیز میسر نمی‌باشد و به کلی نظم درآمد- هزینه شرکتها به هم ریخته خواهد



مهندس مسعودی:

اصلی‌ترین مشکل پیمانکاران در

رسیدگی مالیاتی، هزینه‌هایی است

که برخی ممیزین محترم با بهانه‌گیری

و بدون دلیل موجه و به انحاء

مختلف رد می‌کنند و اصطلاحاً فله‌ای

برگشت هزینه می‌دهند.

شد. در این باره سندیکا درخواست دارد در سامانه پیش‌بینی لازم و تمهیدات مقتضی برای تنظیم و ثبت درآمد و هزینه به نسبت سهام در مشارکت‌های مدنی اتخاذ شود. همچنین لازم است طی دستورالعملی نحوه عمل دقیقاً اعلام شود تا تکلیف همه شرکتها کاملاً مشخص باشد و ممیزین محترم هم مجبور به تفسیر سلیقه‌ای نگردند.

وی با اشاره به پیچیدگی بخشنامه‌های بخشودگی جرائم عنوان کرد: سازمان محترم مالیاتی بر اساس آخرین بخشنامه خود به شماره ۵۱۵۱۰/۵۱۰/د که ۳۰ مهر ۱۴۰۲ ابلاغ شده، اختیار بخشودگی جرائم و تقسیط را به مدیران کل مالیاتی تفویض نموده که این امر موجب شده علاوه بر رفتار سلیقه‌ای و حوزه‌ای، غالباً به حداقل بخشودگی و حداقل تقسیط و حداکثر بخش نقدی در فرآیند تقسیط منجر گردد. خواهشمندیم برای پیمانکاران مشمول این بخشنامه شرایط ثابتی در نظر گرفته شود، یا حداقلی از شرایط بخشودگی و تقسیط تعیین و اعلام گردد.

مسعودی تصریح کرد: گروه رسیدگی و ممیزان کل فکر می‌کنند هر طور شده باید پرونده‌ها را با ۲-۳ درصد مالیات ببندند. بعد از حذف موضوع علی‌الرأس با ضریب ۱۲ درصد برای پیمانکاران، اکنون مبنای کد یونیک "ایتا کد" ضریب ۱۴ درصد را برای فعالیت پیمانکاری پیش‌بینی نموده است. در حالی که سود پروژه‌های پیمانکاری به طور متوسط توسط سازمان برنامه در حدود ۸ درصد برآورد و پیش‌بینی شده که در شرایط رکود فعلی و رقابت شدید شرکتها، این رقم به حدود ۴ درصد نزول پیدا کرده است. تقاضا داریم در سامانه مؤدیان مالیاتی، نرخ ۸ درصد سود نسبت به درآمد را برای پیمانکاران لحاظ نمایند.

وی در ادامه با اشاره به عدم پذیرش هزینه‌ها در زمان فروش دارایی شرکتها عنوان کرد: در مواردی اتفاق افتاده که برخی پیمانکاران که در این سالها با رکود جدی کسب و کار مواجه شده و به دلیل نداشتن پروژه و طبعاً درآمد و هزینه عملیاتی،



مبادرت به فروش دارایی‌های خود نموده و از آن محل هزینه‌های بالاسری و ستادی و غیره خود را پوشش داده و پرداخت نموده‌اند. بعضاً در این موارد گروه رسیدگی، هزینه‌های بالاسری و ستادی را متناظر با درآمد فروش دارایی ندانسته و از قبول جمع درآمد و هزینه خودداری نموده و ضمن عدم پذیرش هزینه‌ها، همه درآمد ناشی از فروش را بدون کسر هزینه‌های شرکت مشمول سود نموده‌اند. در این مورد نیز خواهان توجه بیشتر سازمان امور مالیاتی هستیم.

وی در زمینه هزینه ذخیره بیمه قراردادها نیز گفت: سازمان محترم مالیاتی در پذیرش هزینه بیمه قرارداد در مقابل ذخیره، خودداری می‌نماید. در حالی که این نحوه عمل و ثبت و درج در اسناد هر سال براساس قوانین سازمان تأمین اجتماعی و علی‌الخصوص مفاد بخشنامه تنفیح و تلخیص سازمان تأمین اجتماعی تکلیف قانونی پیمانکاران صورت می‌گیرد و نمی‌توانند از آن عدول نمایند. درخواست ما از سازمان اتخاذ رویه‌ای است که طبق آن هزینه ذخیره بیمه قراردادها به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی محسوب گردد.

مهندس مسعودی با اشاره به طلب پیمانکاران از دولت و امکان تهاتر آن با بدهی عنوان کرد: تهاتر از طریق اسناد

خزانه تسویه به دلیل پیچیدگی‌های مربوط به آن روی نداد، اما سازمان تأمین اجتماعی سالهاست که اسناد خزانه اسلامی را (که در قبال کارکرد با شرایطی خاص به پیمانکاران طرح‌های عمرانی کشور پرداخت می‌شود) به میزان رسمی اوراق (با احتساب سود متعلقه) به عنوان حق بیمه کارکردهای پیمانکاری می‌پذیرد و از این بابت تسهیلی منطقی و منصفانه برای پیمانکاران ایجاد شده است. از سازمان امور مالیاتی هم درخواست داریم اسناد خزانه اسلامی را به عنوان مالیات عملکرد یا مالیات ارزش افزوده شرکتها پذیرفته و نحوه عمل را مشخص فرمایند. همچنین در خصوص تهاتر بدهی‌های دولت به پیمانکاران با بدهی پیمانکاران به سازمان امور مالیاتی (موضوع ماده واحد قانون بودجه سال ۱۴۰۲ و آئین‌نامه اجرائی آن به شماره ۱۲۶۳۱۴/ت ۶۱۵۷۹ مربوط به ۱۸ مهر ۱۴۰۲ از طریق اسناد خزانه تسویه، دستور همکاری و همراهی به واحدها و مدیران محترم سازمان امور مالیاتی در اجرای تهاتر صادر گردد.

وی گفت: موضوع بعدی واگذاری تکلیف کسر مالیات از مجموع درآمد اشخاص حقیقی به شرکت اصلی موضوع بند ۴ بخشنامه ۲۰۰/۱۴۰۲/۵ (مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۷) است، در حالیکه ممکن است فردی در چند

جا فعالیت داشته و مشمول مالیات گردند به شرح وظیفه برای شرکت اصلی و شرکت غیر اصلی امری پیچیده و غیرعملی است. خواهشمندیم این تکلیف از شرکتها سلب و تکلیف مشخص هر شرکت از این بابت روشن باشد و تجمیع درآمد و مالیات‌ستانی از مجموع درآمد با ساز و کار دیگری به عهده خود سازمان امور مالیاتی باشد.

وی افزود: مسئله بعدی مربوط به جامعه حسابداران رسمی است که به استناد قانونی نانوشته به عنوان رویه هر ساله مبالغ سنگینی به عنوان ضریب افزایش حق‌الزحمه برای مؤسسات حسابرسی عضو جامعه در نظر گرفته و عملاً ایشان را به طور هماهنگ مختار نموده که با این ضریب (که معمولاً با ضرایب تورمی و تعدیل که به پیمانکاران پرداخت می‌شود همخوانی ندارد) حق‌الزحمه خود را برای خدمت به پیمانکاران افزایش بدهند و همچنین در سالهای رشد درآمدی شرکتها، متناسباً این حق‌الزحمه را افزایش داده و در سالهای رکود درآمدی و کاهش درآمد از کاهش حق‌الزحمه خودداری می‌کنند. خواهشمندیم تمهیداتی اتخاذ فرمایید که وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان متولی امر، ضابطه‌ای برای تعیین حق‌الزحمه مؤسسات حسابرسی عضو

جامعه حسابداران رسمی براساس حجم کار و مبلغ درآمد سالیانه و غیره تنظیم و ابلاغ و لازم‌الاجرا نمایند.

رئیس کمیسیون قوانین و مقررات در بخش پایانی سخنان خود عنوان کرد: رسیدگی مجدد به پرونده‌های مالیاتی سالهای گذشته اعم از عملکرد و ارزش افزوده که بعضاً اسناد مالی آنها به سختی در دسترس هستند و مرتبطین با موضوع اعم از فروشندگان و خریداران و مسئولین مالی شرکتها غالباً حضور نداشته یا در دسترس نیستند و گاه‌به‌بیش از ۱۰ سال قبل هم برمی‌گردد گرفتاری‌های عدیده‌ای برای شرکتها ایجاد می‌نماید. خواهشمندیم برای رسیدگی به پرونده‌های مالیاتی سالهای قبل، حدودی معقول و عملی تعیین فرمایند.

رویکرد سازمان مالیاتی تعامل با فعالان اقتصادی است

در بخش دیگری از این نشست عادل بهرامی سرپرست دفتر هماهنگی امور مالیاتی تهران نیز عنوان کرد: در راستای رویکرد دکتر سبحانیان، رئیس کل سازمان امور مالیاتی جهت تعامل با فعالان اقتصادی و ارائه راهکارهایی به مودیان مالیاتی، از نامه سندیکا استقبال می‌کنیم.

وی گفت: آنچه در قانون پیش بینی شده، با اصلاح ماده ۹۷ و حذف روش علی‌الرس، معیار سازمان برای اخذ مالیات اسناد و مدارک متعارف توسط فعالان اقتصادی عنوان شده است. این اسناد باید مورد رسیدگی میزان قرار گیرد تا قادر به اظهار نظر باشند، در بحث رسیدگی اقناع ممیز توسط مودی اهمیت دارد. ممکن است در فرایند این رسیدگی‌ها اشتباه در برداشت یا اشتباه فنی روی دهد، در این مورد نظر سازمان در اجرای ماده ۲۳۸ حل و فصل پرونده در همین مرحله است. با اصلاح قانون فرصت بیشتری برای رسیدگی در نظر گرفته شده است و اجازه ورود مدیران کل با درخواست مودیان در پرونده‌ها داده شده است.

وی گفت: در بحث ۱۲ درصدی که اشاره شد، زمانی این ۱۲ درصد معیار نبود تا اینکه در



عادل بهرامی سرپرست دفتر هماهنگی امور مالیاتی تهران:

سازمان به دنبال اجرایی کردن اجرای سامانه مودیان است که سامانه‌ای بسیار متریقی است و بسیاری از مشکلات طرح شده را حل خواهد کرد.

زمان دکتر عرب مازار مناسب تشخیص داده شده بود. برگشت هزینه‌ها به طور سرفصلی مورد تأیید سازمان نیست و سازمان آن را توصیه نمی‌کند چنانچه همکاری هزینه‌ای را به طور کلی برگشت دهد این امر در مراحل رسیدگی پیگیری می‌شود. در مورد تنخواه نیز اقناع ممیز در زمینه اسناد و مدارک اهمیت دارد. توصیه ما به ممیزان در مورد کارگاه‌های دوردست عدم سخت‌گیری است.



محدث دیلمی،

مدیرکل امور مالیاتی مرکز تهران:

اگر به این سامانه توجه نشود در

آینده با بسیاری از جرایم غیرقابل

برگشت مواجه خواهیم شد.

در خصوص هیاتهای حل اختلاف، توصیه ما حل شدن پرونده در مرحله ۲۳۸ است که از مطول شدن پرونده و ایجاد هزینه‌های جانبی جلوگیری می‌کند، متأسفانه هیاتهای حل اختلاف ممکن است به دلیل تعدد اعتراضها و... فرصت رسیدگی کمی داشته باشند. در هر حال این هیاتها باید با شرایط پیش‌بینی شده در قانون تشکیل شده باشند و اگر هیاتی شرایط قانونی لازم را در زمان تشکیل نداشته باشد پیمانکاران باید ضمن اشاره به این مسئله در برگه ارائه شده، جلسه را ترک کنند.

وی افزود: در زمینه مالیات بر ارزش افزوده، توصیه من پیوست کردن تمام یا بخشهایی از نامه سندیکا و ارسال آن به دکتر سبحانیان است تا طبق دستور ایشان در اختیار مدیران ادارات مختلف قرار گیرد. موارد مطرح شده در نامه سندیکا را مخصوصاً در زمینه سامانه مودیان که در حال اجرایی شدن است می‌توان پیش‌بینی کرد. سازمان به دنبال اجرایی کردن اجرای سامانه مودیان است که سامانه‌ای بسیار متریقی است و بسیاری از مشکلات طرح شده را حل خواهد کرد.

وی گفت: کدفروشی از دغدغه‌های اصلی سازمان است. اینکه در زمان خرید مودی شرکتی معتبر بوده اما بعداً در لیست سیاه قرار گرفته، قابل طرح است و نباید ضرر و زیان این اتفاق متوجه مودی باشد. درباره بخشنامه جرائم نیز باید اذعان کنم این بخشنامه بیش از قبل به جزئیات پرداخته است. ممکن است ایراداتی داشته باشد اما قابل اصلاح است. ضمن این که مدیران می‌توانند با توجه به درخواست و شرایط مودی درصدها را تغییر دهند.

بهرامی خاطر نشان شد: در مورد اینتا‌کد نیز ما درخواست سندیکا را با مدیر سازمان مطرح خواهیم کرد. اینتا‌کد وحی منزل نیست و می‌توان با ارائه اسناد و مدارک سازمان را در اخذ تصمیم بهینه یاری داد. چنانچه در گذشته برای تعیین ضرایب از نظر تشکلهای استفاده می‌شد.

وی گفت: در مورد اسناد خزانه حق با شماست ولی این یک تصمیم جمعی است

که باید وزارت دارایی اخذ کند. در مجموع مباحث طرح شده در حوزه‌های مالیاتی، با توجه به رویکرد سازمان در تعامل با مودیان به سازمان منعکس خواهد شد و نتیجه آن به استحضار شما خواهد رسید.

وی تصریح کرد: سازمان تمام بخشنامه‌هایی که در آستانه صدور هستند یک هفته در پایگاه اینترنتی سازمان می‌گذارد تا مودیان درباره آن اظهار نظر کنند، با این ساز و کار بخشنامه‌ها قابل اصلاح هستند و تشکلهای می‌توانند از این فرصت برای انعکاس دیدگاه‌های خود استفاده کنند.

رضا بیژنی معاون دفتر هماهنگی امور مالیاتی تهران نیز با اشاره به مسائل و مشکلات مطرح شده عنوان کرد: بخشی از این مسائل مربوط به اجرای قوانین در ادارات کل است که در جلسه مدیران طرح خواهد شد. بخشی از مسائل مربوط به سازمان مالیاتی است که باید در قالب مکاتبات و جلسات حضوری به ریاست سازمان منعکس شود. بخشی از موارد نیز در اجرای ماده ۹۷ مربوط به ارائه اسناد و مدارک است. سازمان نمی‌تواند با عدم دریافت اسناد و مدارک از مودیان گامی به عقب بردارد اما می‌تواند شرایطی فراهم کند که طی گفتگو و تعامل به ساز و کاری مطلوب جهت نحوه ارائه اسناد و مدارک پیمانکاران به ویژه در کارگاه‌های دور افتاده رسید.

محدث دیلمی، مدیرکل امور مالیاتی مرکز تهران نیز با اشاره به اهمیت پایانه‌های فروشگاه‌ها و فراگیر بودن سامانه مودیان پیشنهاد برگزاری دوره آموزشی برای مسئولان مالی شرکت‌های پیمانکاری اعضای سندیکا را ارائه داد. وی عنوان کرد: اگر به این سامانه توجه نشود در آینده با بسیاری از جرایم غیرقابل برگشت مواجه خواهیم شد. همکاران ما نکات مهم مربوط به سامانه را به طور کاربردی به مدیران مالی شرکت‌ها ارائه خواهند داد. وی در زمینه بخشودگی جرایم نیز عنوان کرد: مدیرکل سازمان اختیاراتی در زمینه بخشودگی جرایم به مدیران واگذار کرده است. اداره

کل مرکز تهران که بیشتر از سایر ادارات با مشاغل در ارتباط است تلاش دارد از اختیارات و موازین قانونی موجود برای حل مسائل استفاده کند.

مهندس بهمن دادمان رئیس هیات مدیره سندیکا ضمن استقبال از برگزاری دوره‌های آموزشی، پیشنهاد تشکیل کمیته مشترکی برای بررسی مسائل و مشکلات مبتلابه پیمانکاران و اصلاح رویه‌ها را ارائه داد که آقای بیژنی، پیش شرط تشکیل این کمیته مشترک را برگزاری دوره‌های آموزشی برای مسئولان مالی شرکت‌ها، و احصای سرفصل‌های قابل گفتگو دانست.

در ادامه این نشست ایرج گلابتونچی دبیر سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران با اشاره به برکات تعامل فعالان اقتصادی با متولیان دولتی در حوزه‌های مختلف، عدم آشنایی مجریان امور مالیاتی با حرفه پیمانکاری و تعمیم قوانین سایر حوزه‌ها به پیمانکاری را مشکل اصلی سازندگان دانست. وی تاکید کرد: پیشنهاد اظهار نظر در مورد بخشنامه‌ها راهکار سهل و ممتنع‌ایی به نظر می‌رسد که تجربه نشان داده راهگشا نخواهد بود. به نظر می‌رسد یک نوع عدم آشنایی کافی با امور پیمانکاری در کل سیستم مالیاتی وجود دارد که باعث می‌شود قوانین سایر حوزه‌ها



دکتر گلابتونچی:

به نظر می‌رسد یک نوع عدم آشنایی کافی با امور پیمانکاری در کل سیستم مالیاتی وجود دارد که باعث می‌شود قوانین سایر حوزه‌ها را به پیمانکاران تعمیم دهند.

را به پیمانکاران تعمیم دهند. برای مثال پیمانکاران را زیرمجموعه بخش خدمات می‌دانند در حالی که این بخش ذیل عنوان خدمات تولیدی و تولیدکننده‌ها قرار می‌گیرد. فردی که شن و ماسه استخراج می‌کند تولیدی محسوب شده، اینتا که ۸ درصد می‌گیرد اما پیمانکاری که شن و ماسه را تبدیل به بتن می‌کند و با آن ساختمان می‌سازد جزو بخش خدمات محسوب شده، اینتا که ۱۴ درصد می‌گیرد.

وی افزود: پیشنهاد آموزش مسائل مالیاتی به مسئولان مالی شرکت‌ها را ارائه دادید، اهمیت این موضوع بر کسی پوشیده نیست و ما از آن استقبال می‌کنیم، اما قبل از ورود به این بحث باید توجه شود که بسیاری از شرایط حاکم در سازمان‌های ذی ربط، ظلم در حق پیمانکاران است. در شرایطی که دولت بودجه ندارد سازمان برنامه سود پیمانکاران را ۸ درصد ارزیابی می‌کند و ارزیابی بنده به عنوان دبیر سندیکای ساختمانی، از سود پیمانکاری ۴ درصد است، با این همه سازمان امور مالیاتی روش علی‌الرس را (با ۱۲ درصد) حذف کرده و حالا صحبت از ۱۴ درصد می‌کند.

وی تصریح کرد: صنعت احداث است که زیرساخت تولید می‌کند، به طور پیوسته اشتغال‌آفرینی می‌کند و برای پرداخت و اخذ مالیات بیش از هر حرفه‌ای در دسترس است اما فشار بر روی فعالان این حوزه روز به روز بیشتر می‌شود تا حدی که شاهد مهاجرت نیروی انسانی حاضر در این حوزه هستیم. با ادامه این روند و مهاجرت نیروی انسانی که برای آموزش آنها هزینه بسیاری شده، شاهد از بین رفتن شرکت‌های سازندگی خواهیم بود و زیرساخت‌ها به امان خدا رها خواهند شد. باید مانند سایر کشورهای دنیا به پیمانکاران کمک شود تا با صدور دانش خود ارزآوری کنند. کشور ترکیه برای عبور از بحران‌ها پیمانکاران خود را تشویق به ارزآوری می‌کند، اما پیمانکار ایرانی از بیم سوال و جواب اداره مالیات سراغ صادرات خدمات فنی و مهندسی نمی‌رود.



در حوزه مالیاتی مشخص خواهد شد و به تبع آن تغییرات لازم صورت خواهد گرفت. مهندس منوچهر ملکبانی فرد نائب رئیس هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: در طی سالیان سال نگاه از بالا به پایین سازمان مالیاتی در ذهن ما شکل گرفته است که تشکیل جلساتی از این دست می تواند به تعدیل آن کمک کند. ضمن خوش آمدگویی به شما بزرگواران باید عنوان کنم شما در جمع عشاق وطن هستید. سازندگی یعنی عشق به وطن.

اینکه سند یک باغ آباد به نام چه کسی باشد اهمیت ندارد، قلب باغبانی که بیابانی را آباد می کند بیش از دیگران برای آن باغ می طپد! پیمانکاران در جای جای مملکت کار می کنند و آن را آباد می کنند. یک راهساز وقتی راهی می سازد مسیر بسیار دشواری را طی می کند تا تمدن را به آن نقطه بکشاند. سازندگان خواه ناخواه عاشق این مملکت می شوند چون بیش از هر فرد ایرانی برای عمران و آبادی آن زحمت کشیده اند.

وی افزود: گرمترین خاطرات از ایام زندگی در میان خاطرات سازندگان قدیمی این کشور دیده می شود. یکی از همکاران بسیار قدیمی ما به نام مهندس آزاد در دوران جوانی نذر کرده بود که اگر در دانشکده فنی قبول شود ۱۰ سال در جایی کار کند که هیچ کس حاضر نیست آنجا کار کند و سر این نذرش مانده و به آن عمل کرده بود. وقتی برای اعتراض و گفتگو درباره قانونی که کل کارهای عمرانی را به بسیج می داد راهی جلسه ای با مسئولان بسیج بودیم، مهندس عطاردیان و مهندس آزاد از من پرسیدند چگونه طرح موضوع کنیم؟ بنده گفتم: آقای مهندس آزاد، خاطراتتان را بگویید! وقتی مهندس آزاد خاطرات خود را از دوران سازندگی گفت، اشک در چشمان طرف گفتگو که از مسئولان بسیج بود حلقه زد و عنوان نمود: ما هرگز نمی خواهیم جای شما را بگیریم!



به حوزه مالیاتی بسیار وقت گیر هستند تا حدی که بسیاری از همکاران مالی ما هر روز به سازمان مراجعه و بدون نتیجه برمی گردند.

وی گفت: اساسا مالیات ابزار خوبی برای فعال کردن فضای اقتصاد است اما با توجه به پویایی مسائل اقتصادی، لازم است فرایند تصمیم گیری در این فضا نیز پویاتر باشد. امروزه ما در وضعیت جدیدی قرار گرفته ایم اما تلاش داریم با قوانینی که مربوط به وضعیت قبلی بوده عمل کنیم. توجه به مسئله آموزش بسیار خوب است اما باید دید چه رویکردی نسبت به آن وجود دارد. آیا این آموزش می تواند به تعامل بیشتر و کوتاه شدن فرایندها منجر شود؟ برای روشن شدن بحث می توان به عنوان یک مصداق از واگذاری بخشی از اختیارات مجلس شورای اسلامی برای قانونگذاری در حوزه مالیات به سازمان مالیاتی نام برد. فرایندی که طی آن یک قانون مالیاتی به مجلس برود و از آنجا بازگردد ما را در تطبیق قوانین مالیاتی با شرایط موجود عقب می اندازد.

آقای بیژنی عنوان کرد: سازمان مالیاتی به دنبال شفافیت است. فعالیت اقتصادی در بدنه اقتصادی روی می دهد و در ازای آن باید مالیات پرداخت شود. ما تلاش داریم در بستری شفاف مالیات بگیریم تا مودیان هم از این شفافیت بهره ببرند. جلسات آموزشی برای مدیران مالی شرکتها به این شفافیت کمک می کند، در طی آن جلسات نیز همه ابهامات موجود

وی گفت: بسیار ضروری است که اداره امور مالیاتی نگاه خود را به حرفه پیمانکاری تغییر دهد چرا شرایط موجود در این صنعت مجموعه ای از شرایط تولیدی و خدماتی است و ملاحظات خاصی را می طلبد، وگرنه اقداماتی مانند حذف علی الارس ۱۲ درصد و تبدیل آن به ۱۴ درصد، نه تنها بر اساس قاعده نیست بلکه بر دامنه مشکلات پیمانکاران می افزاید. امیدوارم جلسات بیشتری بین فعالان اقتصادی حوزه ساخت و ساز و مسئولان امور مالیاتی برگزار شود تا مسئولان از زاویه دید ما نیز نگاهی به مسائل حرفه پیمانکاری بیندازند و امکانی فراهم کنند که پیمانکاران با ادامه فعالیت سازندگی، راحت تر به تکالیف مالیاتی خود عمل کنند.

عادل بهرامی سرپرست دفتر هماهنگی امور مالیاتی تهران نیز در واکنش به سخنان دکتر گلابتونچی عنوان کرد: توصیه من تداوم تعامل با سازمان امور مالیاتی و ادارات آن است. ما از همه مشکلات شما آگاهی نداریم اما با استمرار این جلسات میزان این آگاهی بیشتر خواهد شد. از گذشته تصور بر این بوده که پیمانکاران جزو بخش خدمات هستند مگر این که مواردی مانند سرمایه گذاری و... مطرح شود که قابل بررسی است.

مهندس بیژن سعیدآبادی عضو هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: علاوه بر موضوعات مطرح شده و ابهامات مربوط به حرفه پیمانکاری، مشکلات مربوط





وی افزود: در همان دوران به آقای رستم قاسمی گفتیم که چرا وارد حوزه کار پیمانکاران بخش خصوصی شده‌اند. ایشان که انسان شریفی بود برای پاسخ به سوال ما، طی جلسه‌ای در سندیکا عنوان کردند: «ما فکر می‌کردیم در کار پیمانکاری پول است ولی مطلقاً در این کار پول نیست. آنچه باعث استمرار سازندگی می‌شود عشق است». این حرف را مسئول قرارگاه خاتم زد که مشکلات آن یک دهم مشکلات ما در مسائلی مانند گرفتن ضمانت‌نامه، ریسکهای موجود در کار و ... هم نیست. در همه جا هم به روی آنها باز است.

ملکیانی فرد افزود: پیمانکاران با دیدن مسائل موجود رنج می‌برند. خواندن مکاتبه دکتر سبحانیان و دکتر خامی که دو فرد برجسته ایران هستند باعث تاسف من بوده است. آقای خادمی تلاش می‌کند به سازمان مالیاتی بگوید سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساخت بزرگراهها به استناد قوانین موجود از نوع تولید است اما آقای سبحانیان استدلال می‌کند از جنس تولید نیست و از جنس خدمات است. با نگاهی به آخرین نامه‌های این بزرگوار متوجه می‌شویم در تاریخ ۱۸ تیر آقای سبحانیان خطاب به آقای خادمی نوشته این امر را قبول ندارد. ۲۸ مرداد آقای خادمی بر اساس قوانین موجود استدلال کرده سرمایه‌گذاری در زیرساختها جزو بخش تولید است.

وی گفت: وقتی یک فعالیت اقتصادی یا حرفه جزو بخش تولید باشد اداره امور مالیاتی حق ندارد از سرمایه‌گذاری و سودش تا زمان استهلاك مالیات بگیرد. آقای سبحانیان عنوان می‌کند سرمایه‌گذاری در زیرساختها تولید نیست و باید از روز اول مالیات پرداخت شود. با این نگاه از سودی که روز اول برای سرمایه‌گذاری و استهلاك آن پیش‌بینی کرده‌اند ۸ درصد کاسته می‌شود که امکان‌سنجی پروژه را از بین می‌برد. در آخرین نامه که ۱۵ مهر نوشته شده آقای

سبحانیان عنوان کرده سرمایه‌گذاری را به عنوان امری تولیدی قبول ندارد غافل از اینکه ضرایب قبول داشتن‌ها و نداشتن‌ها را آحاد مردم می‌دهند، به عبارتی راهها ساخته نمی‌شود. با ساخته نشدن راهها آمار کشته شدگان جاده‌ای که زمانی به برکت وجود آزادراهها از ۲۸ هزار کشته در سال به حدود ۱۶ هزار سال رسیده بود روند افزایشی می‌یابد.

وی گفت: برای ارائه تصویری واضح از مشکلات موجود در حوزه مالیاتی به نقل قولی از مهندس چوبدار بسنده می‌کنم. ایشان که ۴ بزرگراه ساخته است در میزگرد «سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در



مهندس ملکبانی فرد:
وقتی یک فعالیت اقتصادی یا حرفه
جزو بخش تولید باشد اداره امور
مالیاتی حق ندارد از سرمایه‌گذاری
و سودش تا زمان استهلاك مالیات
بگیرد. آقای سبحانیان عنوان
می‌کند سرمایه‌گذاری در زیرساختها
تولید نیست و باید از روز اول
مالیات پرداخت شود.

زیرساختهای کشور» عنوان می‌کند بیشتر به دلیل مشکلات مربوط به حوزه مالیات، علاقه‌ای به ادامه مشارکت در حوزه آزادراه‌سازی ندارد. به گفته ایشان قرار بوده در ساخت آزادراهها برای تعیین نرخ عوارض در هر سال به نظر سرمایه‌گذاران توجه شود، در حالیکه دولتمردان با بی‌توجهی کامل دستورات زیانبار صادر می‌نمایند مثلاً ناگهان دستور داده شد که ۱۵ روز اربعین در هیچ کجای کشور عوارض نگیرند و همین دستور خسارات بسیار زیادی ایجاد کرد.

ملکیانی فرد در پایان تصریح کرد: پیمانکاران دلسوخته این کشور هستند و استدعا دارند بین آنها و سایر حرف تفاوت قائل شوید.

مهندس محمدعلی پورشیرازی عضو دیگر هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: در گذشته تشکلهای جلسات مستمری با امور مالیاتی داشتند که امروز برگزار نمی‌شود. متأسفانه اطلاعات ممیزان مالیاتی از شرایط حرف مختلف بسیار کم شده است. واقعیت این است که با فعال شدن صنعت احداث حدود ۷۶ حرفه فعال می‌شوند، از این رو باید به صنف سازندگان حرمت گذاشت و وجود آنها را زیربنای توسعه دانست و نباید با ایجاد موانع مختلف از کار آنها جلوگیری کرد.

مهندس سالار علیاری، عضو دیگر هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: اگر بتوانیم در مقطع ماده ۲۳۸ توافق کنیم بسیار خوب است و منافع طرفین را محقق می‌کند اما اسباب این توافق از مسیر



رسیدگی شروع می‌شود یعنی زمانی که ممیز در حال رسیدگی است اگر به قوانین و ضوابط توجه کند اختلاف ممیز و مودی فاصله دار نمی‌شود. متأسفانه ممیزان هزینه‌هایی را رد کرده‌اند که اعداد و ارقام بسیار بالایی دارند. برای درآمد ۱۴۰-۱۵۰ میلیاردی در سال، حدود ۱۲ میلیارد تومان برگه تشخیص صادر شده است. یعنی این درآمد باید ۵۰ درصد سود داشته باشد که ۲۵ درصد آن ۱۲ میلیارد تومان شود. به نظر می‌رسد لازم است ممیزها هم برای رسیدگی آموزش ببینند.

آقای بهرامی در پاسخ مهندس علیاری عنوان کرد: پایه هر برگ تشخیص به اسناد و مدارک شما و اسناد پشتیبان برمی‌گردد. قبل از هر چیزی باید حسابداری شما تقویت شود. علاوه بر این چنانچه برای همکاران ما توضیح دهید یک مترمکعب ماسه چه میزان سیمان لازم دارد، قطعاً همکاران ما به مصرف مصالح شما توجه خواهد داشت. مدتهای مدیری ۲۳۸ در مرحله ممیزان کل تمام می‌شد ولی سازمان برای استفاده از پتانسیلهای موجود، معاونان و مدیران اداره کل را هم دخیل کرد تا پرونده زودتر قطعی شود. اگر همکار ما اشتباه کرده باشد امکان تصحیح آن در مرحله ۲۳۸ و ماده ۳۱ آیین نامه ۲۱۹ وجود دارد.

وی افزود: زمینه تعامل در سازمان وجود دارد. سازمان به دنبال دریافت مالیات حقه است و به قول مرحوم دکتر سمیعی مالیات حرام نمی‌خواهد. حتماً بحث آموزش همکاران هم مورد توجه است. ما در سطح ممیزان کل استان تهران، دوره‌های آموزش داشته‌ایم و اخیراً برای روسای گروه در زمینه

بخشنامه ۵۲۲ نیز دوره‌هایی برگزار کرده‌ایم تا اختلاف با مودیان کمتر شود.

مهندس جمشید شیخ اکبری عضو دیگر هیات مدیره نیز عنوان کرد: با وجود مشکلات موجود احتمالاً ما آخرین نسلی هستیم که راه می‌سازیم. روزی که آزادراه قزوین-زنجان-تبریز کار می‌شد ۱۴ شرکت بزرگ ایرانی فعال بودند اما امروز از میان آنها یک شرکت باقی مانده‌اند. آنهایی هم که امروز کار می‌کنند دلسوختگانی هستند که به دنبال دلشان آمده‌اند.

وی افزود: دلیل فرار سرمایه‌گذاری از آزادراه‌سازی مالیات است چرا که سازمان مالیاتی ۲۵ درصد از سود ۲۸ درصدی متصوره در آزادراه‌سازی را می‌خواهد. این در حالی است که امروز در بازار سرمایه سود موثر ۳۸ درصد است. با این حساب



مهندس شیخ اکبری:
دلیل فرار سرمایه‌گذاری از آزادراه‌سازی مالیات است چرا که سازمان مالیاتی ۲۵ درصد از سود ۲۸ درصدی متصوره در آزادراه‌سازی را می‌خواهد.

کسی دیگر پول خود را برای آزادراه‌سازی نمی‌آورد. جالب اینکه آزادراه‌سازی تنها از طریق صرفه‌جویی در سوخت طی ۵ سال برگشت سرمایه دارد. امروز حمایت تأمین اجتماعی و دارایی از آزادراه‌سازی لازم است تا با توسعه آزادراه‌سازی جریان مداوم اما منطقی از اخذ مالیات شکل بگیرد.

در بخش پایانی این نشست آقای بهرامی عنوان کرد: صنعت پیمانکاری باید به تعامل خود با دولت و مراکز تصمیم‌گیری ادامه دهد. با این تعامل می‌توان روی مسئله اینتاکد تأثیر گذاشت. ما متوجه اهمیت پروژه‌های زیرساختی هستیم. بسیاری از این پروژه‌ها قبل از انقلاب امکان ساخت آنها نبود. اگر هم ساخته می‌شد به دست خارجی‌ها اتفاق می‌افتاد. فارغ از مسائلی که با گفتگو حل خواهند شد، سازمان امور مالیاتی به دنبال مالیات حقه است. شما هم می‌توانید با ارائه مدارک درست و رفع و رجوع کردن موانع قانونی - با تأثیرگذاری در زمان قانونگذاری - جریان امور را تسهیل کنید.

در پایان این نشست مهندس دادمان در خصوص ارجاع نامه سندیکا به رئیس سازمان مالیاتی و ابلاغ نتایج آن ابراز امیدواری کرد. وی گفت: امیدوارم با بحث و گفتگو و آموزش، مسائل و مشکلات عمده استخراج شود تا به طور مشخص درخواست تشکیل کمیته مشترک را با دستور کار لازم دنبال کنیم. مالیاتی که شما دریافت می‌کنید اساس سرمایه‌گذاری در طرحهای تملک دارایی سرمایه‌ای است که پیمانکاران شاغل آن هستند بنابراین در زمینه مسائل مرتبط از هم دور نیستیم. هدف از ادامه این گفتگوها افزایش همراهی‌ها است که می‌تواند به آبادانی کشور بیانجامد. شعار ما تولید است و مبنای این تولید، توسعه زیرساختها است. اگر سیاستهای موجود تولید محور باشد به موضوع احداث زیرساختها به عنوان پیش‌نیاز توسعه توجه می‌کند، احداث همین زیرساختها نیاز به مشوق‌های مالیاتی و تسهیل قوانین و ضوابط دارد مخصوصاً در شرایطی که دولت به لحاظ محدودیت بودجه‌ای مشکلاتی در تأمین مالی پروژه‌ها دارد.

دستورالعمل‌های بازرسی، نگهداری و تعمیر پل‌ها تصویب شد

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی از تصویب دستورالعمل‌های بازرسی، نگهداری و تعمیر پل‌ها خبر داد.

به گزارش خبرگزاری مهر، شهрияر افندی زاده معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی، ضمن تشریح نتایج نشست ۱۴۷ شورایعالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل گفت: در راستای اولویت‌های دور جدید فعالیت شورایعالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل در خصوص بازننگری و به روز رسانی و تدوین دستورالعمل‌ها و آئین‌نامه‌ها به تناسب رویکردها و شیوه‌های نوین و فناوری‌های روز از جمله فناوری‌های هوشمند، دستورالعمل‌های بازرسی، نگهداری و تعمیر پل‌ها در نشست ۱۴۷ این شورا تصویب و مقرر شد پس از اجرای آزمایشی تا ابتدای خرداد ۱۴۰۳، لازم‌الاجرا شود.

وی افزود: با توجه به تأکید وزیر راه و شهرسازی در خصوص استفاده حداکثری از ظرفیت شوراها، کمیسیون‌ها و کارگروه‌های تخصصی با مسئولیت این وزارتخانه در راستای بهبود و توسعه حکمرانی حمل‌ونقل کشور، برگزاری منظم نشست‌های اصلی و جلسات کارشناسی و مشورتی این دستورکارهای مشخص در اولویت قرار دارد. دبیر شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل ادامه داد: بازننگری و به روز

رسانی آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های امور زیربنایی حمل‌ونقل و تدوین شیوه‌نامه‌های جدید با توجه به رویکردها و شیوه‌های نوین و فناوری‌های روز از جمله فناوری‌های هوشمند در دستور کار شورا قرار دارد و در این راستا با توجه به طیف وسیع و متنوع موضوعات، نقطه نظرات و پیشنهاد‌های کلیه صاحب نظران و فعالان دولتی و خصوصی و دانشگاهی حوزه‌های ذیربط در چارچوب تشکیل و فعالیت کارگروه‌های تخصصی دریافت، بررسی و به نحو مؤثری در فرآیندها استفاده خواهد شد. به گفته افندی زاده، در این خصوص، عناوین کارگروه‌های تخصصی در حوزه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی، زیرسازی و روسازی راه، ابنیه فنی، سیستم‌های هوشمند و نیز اقتصاد حمل‌ونقل و مسکن تعیین شده‌اند و به زودی شیوه‌نامه فعالیت آن‌ها پس از نهایی‌سازی به اعضا ابلاغ خواهد شد.

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی افزود: در این نشست همچنین دستورالعمل‌های بازرسی، نگهداری و تعمیر پل‌ها با هدف حفظ وضعیت مطلوب و بهبود عملکرد سازه‌ای پل‌ها، حفظ سرمایه‌های ملی و اطمینان از ایمنی کاربران و به منظور ارائه روش

یکسان و دقیق برای تحلیل آسیب‌های وارده به پل‌ها و اتخاذ رویکردهای بهسازی و نوسازی مناسب حمل‌ونقل، که با درخواست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و توسط مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی تهیه و تدوین شده، تصویب و مقرر شد تا ابتدای خرداد ۱۴۰۳ به صورت آزمایشی اجرا و پس از آن لازم‌الاجرا شود.

افندی زاده در پایان به دستور دیگر این نشست اشاره کرد و گفت: دستور کار سوم به بررسی گزارشی از اجرای شیوه‌نامه هماهنگی، پدیدآوری و تحلیل پروژه‌های ساخت ریلی اختصاص داشت. این شیوه‌نامه در نشست ۱۲۹ شورا در سال ۱۳۹۵ با هدف تعریف تعاملات و شفاف‌سازی در مناسبات دستگاه اجرایی و بهره‌بردار در طراحی، ساخت، تحویل و بهره‌برداری از خطوط جدید شبکه راه‌آهن مصوب شده، که با توجه به ضرورت‌ها و آینده‌نگری فعلی و حسب دیدگاه صاحب نظران، بازننگری آن با نگاهی ملی و فرابخشی در دستور کار شورا قرار گرفت و مقرر شد نتیجه در نشست‌های بعدی و از سوی کارگروه تخصصی مربوطه، جهت تصمیم‌گیری به این شورا ارائه شود.

۲۷ آذر



موافقت مجمع تشخیص با اختصاص قیر نیم‌بها به پروژه‌های عمرانی



مجمع تشخیص مصلحت نظام با بررسی مصوبه مجلس برای اصلاح قانون بودجه ۱۴۰۲، اختصاص قیر نیم‌بها به پروژه‌های عمرانی را تأیید کرد. در جلسه مجمع تشخیص مصلحت نظام محمد باقر ذوالقدر، دبیر مجمع با اعلام دستور جلسه در زمینه بررسی مصوبه مجلس شورای اسلامی در خصوص طرح اصلاح بند «ک» تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۲ کل کشور خواستار ارائه نظر اعضا در این زمینه شد. حجت الاسلام مجید انصاری در تذکر آیین‌نامه‌ای اظهار کرد: طبق آیین‌نامه مجمع تشخیص مصلحت نظام و نیز نظر تفسیری شورای نگهبان، مصوبات مجمع تشخیص مصلحت نظام درباره قوانین دائم تا ۱۰ سال و در خصوص قوانین زمان‌دار تا پایان زمان قانون قابل تغییر نیست. و از آنجا که این مصوبه به اصلاح بندی از قانون بودجه می‌پردازد که ۸ ماه پیش مجمع تشخیص مصلحت نظام در خصوص آن تصمیم گرفته است، نه مجلس و نه مجمع نمی‌توانند در این باره مصوبه‌ای داشته باشند.

آیت‌الله ام‌لی لاریجانی در واکنش به این تذکر گفت: اگر مصوبه مجلس عیناً همان مصوبه قبلی باشد که مجمع آن را تصویب کرده، تذکر وارد است و مجمع نمی‌تواند در خصوص آن تصمیمی بگیرد. ذوالقدر توضیح داد که متن مصوبه مجلس متن قبلی نیست و تغییر ماهوی کرده است، بنابراین این اصلاحیه قابل بررسی است.

در مصوبه اخیر مجلس برای بند «ک» تبصره (۱) آمده است: «در سال ۱۴۰۲ وزارت نفت مکلف است معادل مبلغ دویست هزار میلیارد (۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال نفت خام از محل منابع داخلی در اختیار شرکت ملی نفت ایران در اختیار پالایشگاه‌ها قرار داده و به میزان آن، به صورت ماهانه از ابتدای سال ۱۴۰۲ مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) با ۵۰ درصد قیمت بهابازار بورس در اختیار دستگاه‌های اجرایی موضوع این قانون تحویل دهد و در حساب‌های فی مابین خود و خزانه داری کل کشور اعمال و آن را از محل خوراک تحویلی تسویه نماید. وزارت نفت مکلف است ما به التفاوت آن را با تعدیل قیمت ماهانه خوراک پالایشگاه‌ها از طریق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی جبران و اعمال حساب نماید. در صورت کاهش قیمت قیر، مقدار قیر تحویلی به دستگاه‌های موضوع این بند افزایش می‌یابد...»

مجمع تشخیص مصلحت نظام پس از گزارش حجت الاسلام غلامرضا مصباحی مقدم، رئیس کمیسیون زیربنایی و تولیدی مجمع از بررسی‌ها و جمع‌بندی این کمیسیون، وارد شور شد. که وزیر راه و شهرسازی با ارائه توضیحاتی، تصویب این بند از قانون را ضروری دانست.

در ادامه موافقان و مخالفان مصوبه کمیسیون زیربنایی و تولیدی مجمع که مصوبه مجلس را در اختصاص قیر نیم‌بها به پروژه‌های عمرانی بدلیل عدم شفافیت در نحوه واگذاری و بروز زمینه‌های فساد در آن، به مصلحت ندانسته بود، به ارائه نظر پرداختند. سپس رای‌گیری به عمل آمد و اعضای مجمع، مصلحت مورد نظر مجلس در این مصوبه را تأیید نکردند.

در ادامه جلسه طبق آیین‌نامه داخلی مجمع تشخیص مصلحت نظام، اعضای مجمع پیشنهادهایی برای اصلاح مصوبه مجلس ارائه کردند و مجمع به شور درباره هر یک از پیشنهادها پرداخت. و در نهایت پیشنهاد محمدباقر ذوالقدر دبیر مجمع به شرح زیر به عنوان بند «ک» تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۲ مورد تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام قرار گرفت: «در سال ۱۴۰۲ وزارت نفت مکلف است معادل مبلغ دویست هزار میلیارد (۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال نفت خام از محل منابع داخلی در اختیار شرکت ملی نفت ایران را در اختیار پالایشگاه‌ها قرار داده و به میزان آن، به صورت ماهانه از ابتدای سال ۱۴۰۲ مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) با ۵۰ درصد قیمت بهابازار (بورس) در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دهد تا وزارت خانه مزبور آن را بر اساس گزارش اجرای برنامه مصوب هر دستگاه به صورت مرحله‌ای به دستگاه‌های اجرایی موضوع این بند تخصیص دهد. وزارت نفت مبلغ مذکور را در حساب‌های فی مابین خود و خزانه داری کل کشور اعمال و آن را از

محل خوراک تحویلی تسویه می‌نماید. وزارت نفت مکلف است ما به التفاوت آن را با تعدیل قیمت ماهانه خوراک پالایشگاه‌ها از طریق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی جبران و اعمال حساب نماید. در صورت کاهش قیمت قیر، مقدار قیر تحویلی به وزارت راه و شهرسازی افزایش می‌یابد. مهلت هزینه کرد اعتبار موضوع این بند تا پایان شهریور ماه ۱۴۰۳ می‌باشد.

به دستگاه‌های اجرایی اجازه داده می‌شود پس از ابلاغ این قانون رأساً نسبت به تأمین قیر مورد نیاز خود در سقف سهمیه تعیین شده از طریق شرکت‌های قیرساز اقدام و پس از تخصیص وزارت راه و شهرسازی با شرکت‌های قیرساز تسویه کنند.

وزارت‌خانه‌های نفت و راه و شهرسازی و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط موظفند حائل هر سه ماه یک بار، گزارش عملکرد خود را به صورت مکتوب به کمیسیون‌های برنامه و بودجه و محاسبات، عمران و انرژی مجلس شورای اسلامی، دیوان محاسبات و بازرسی کل کشور ارسال کنند.

کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات موظف است پس از رسیدگی گزارش، آن را به مجلس شورای اسلامی ارائه کند.

دیوان محاسبات کشور مکلف است بر حسن اجرای این بند نظارت و گزارش‌های نظارتی خود را در خصوص عمل به موقع دستگاه‌ها به‌ویژه مسئولان ذی‌ربط سازمان برنامه و بودجه کشور و وزارت‌خانه‌های اموراتصادی و دارایی، نفت و راه و شهرسازی به تعهدات‌شان به مجلس شورای اسلامی ارائه و متخلفین را برای پیگرد قضایی به قوه قضائیه معرفی کند.»

مصوبه مجمع برای اصلاح قانون و ابلاغ به دولت، از سوی رئیس مجمع تشخیص مصلحت، به رئیس مجلس شورای اسلامی ابلاغ می‌شود.





۲۴ الی ۸۵ تن تبرید



۳۰ الی ۴۳ تن تبرید



۱۵ الی ۲۰ تن تبرید



۲.۵ الی ۱۰ تن تبرید

صدای کم، عملکرد پایدار
و قابلیت اطمینان بالا

کنترل از راه دور، افزایش آسایش
و تسهیل سرویس و نگهداری



قطعات با بالاترین کیفیت
و بیشترین بازدهی

قابلیت اطمینان

ابعاد کوچک

کنترل هوشمند

دوستدار محیط زیست

ظاهر منحصر به فرد، اشغال فضای
کم، طراحی مازولار و نصب ساده

مبرد سازگار با محیط زیست،
کاهش آلاینده‌های زیست محیطی

- دارای سیستم عیب‌یابی هوشمند
- مجهز به حفاظت چندگانه برای افزایش قابلیت اطمینان
- قابلیت کنترل از راه دور هوشمند (در حال راه‌اندازی)
- عایق‌بندی کامل سطوح داخلی برای به حداقل رساندن صدای کارکرد
- پایش همزمان فشار و دمای مبرد خروجی از اواپراتور به منظور عملکرد
- بهینه شیر انبساط
- مبرد سازگار با محیط زیست R410A

- قابلیت ترکیب و نصب مازولار تا ۱۶ دستگاه (۱۳۶۰۰ تن تبرید)
- مجهز به کمپرسور اسکرال EVI به همراه اکونومایزر
- طیف وسیع عملکرد (۱۰ تا ۴۸ درجه سانتی‌گراد)
- طراحی خاص کندانسور با استفاده از لوله‌های ۱۶/۵ اینچ، به منظور حصول بیشترین تبادل حرارت
- مجهز به مبدل‌های صفحه‌ای با طراحی نامتقارن و بازدهی بالا
- دارای مدارهای کاملا مجزا برای استقلال عملکرد



بانکداری برای شرکت شما



بانک خاورمیانه
Middle East Bank



www.middleeastbank.ir
info@middleeastbank.ir

بانک خاورمیانه از طریق تعامل نزدیک با شرکتها و درک ساختار مالی و نیازهای منحصر به فرد آنها، مجموعه‌ای از راهکارهای متناسب مالی و خدمات بانکی را با حفظ محرمانگی و اثربخشی ارائه می‌دهد.

مهمترین مزایای کلیدی خدمات بانکداری شرکتی ما عبارتند از:

- ابزارهای متنوع تامین مالی کوتاه‌مدت، بلندمدت و کمک به ایفای تعهدات
- راهکارهای متنوع بانکداری آنلاین مانند اینترنت‌بانک شرکتی و بانکداری باز
- ارائه زیرساخت برای کسب‌وکارهای نوآور به منظور ترکیب خدمات بانکداری با محصولات و خدمات آنها

کارکنان مجرب بانک خاورمیانه با تعاملی پویا و سازنده، برای پشتیبانی از نیازهای شما همواره در دسترس هستند.