



در میزگردی با حضور فعالان مدنی و صنفی مطرح شد

دولت دوراندیش جامعه مدنی و بخش خصوصی را همراه خود می‌داند



مهندس مصطفی زاده :
هرجا که جامعه مدنی
شکل یافته
دموکراسی قدرت گرفته است



دکتر جامساز:
شکل‌گیری جامعه مدنی در
جوامع از یک قاعده یکسان
تبعیت نمی‌کند



مهندس سعیدآبادی :
جامعه صنفی ما
هنوز جوان بوده
و به بلوغ نرسیده است



مهندس محمد درویش:
در ایران ۸۹۱ انجمن
در ارتباط با محیط زیست
فعال هستند



دکتر سلطانی:
سابقه تشکلهای صنفی ما
به تشکلهایی
مانند سندیکا برمی‌گردد

فهرست مطالب

۴۳	رابطه دلار با ارزش پول ملی - یادداشت	۱۰	تشکل‌های مدنی؛ تامین‌کننده منافع مردم و دولت - سرمقاله
۴۴	۷ دلیل «ماریو بارگاس یوسا» برای کتاب‌خوانی - پاگرد	۱۲	جامعه مدنی و بخش خصوصی به هم نزدیک شوند - میزگرد
۴۶	برگزاری کارگاه آموزشی راهبری مشارکت عمومی و خصوصی - آموزش	۲۰	مصاحبه با نائب رئیس اتاق ایران - مصاحبه
۴۷	همایش توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی - همایش	۲۴	مدیریت ریسک یا مدیریت بحران در حوزه ماشین‌آلات - مقاله
۵۰	چشمه‌های پولشویی - یادداشت	۲۹	چالش‌های ابرپروژه‌ها - مقاله
۵۱	بازخوانی حادثه پلاسکو در اولین سالگرد - مقاله	۳۵	حذف یکی از منابع درآمد نظام مهندسی استان‌ها - خبر
۵۴	بررسی حضور نیروهای نظامی در عرصه پیمانکاری - مقاله	۳۶	دولت و بخش خصوصی از فرصت‌های پیش رو استفاده کنند - خبر
۵۶	منافع تولیدکنندگان تحت‌الشعاع منافع غیرمولدهاست - مقاله	۳۸	رونمایی از گسل «نظام مهندسی ساختمان» - گزارش تحلیلی
۵۸	صنعت ساختمان پیش‌ران اقتصاد نیست - گزارش	۴۰	جزئیات تخلف در نظام مهندسی - خبر
۶۰	۵ راه حل برای خشکسالی - مقاله	۴۲	استمرار چالش بیکاری در سال ۹۷ - یادداشت
۶۲	سهم ایران از تجارت جهانی - خبر		

نوشته‌های نویسندگان، لزوماً 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

تشکل‌های مدنی؛ تامین کننده منافع مردم و دولت

سرمقاله



پیام آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

حوادث اخیر مانند اعتراض‌های خودجوش کارگران نسبت به تاخیر در دریافت حقوق و دستمزدشان و همچنین بروز برخی نارضایتی‌های پراکنده در نقاط مختلف کشور بار دیگر مسئله‌ای به نام جایگاه و نهادهای غیردولتی و تشکل‌های صنفی و حرفه‌ای را یادآوری می‌کند. این اعتراضات ظاهراً دلایل حرفه‌ای، شغلی و یا اقتصادی دارند اما به دلیل حضور کمرنگ تشکل‌های مدنی در هدایت آنها وارد مسیر رادیکال می‌شوند. اینکه نارضایتی‌ها با سرعتی بیش از انتظار به مرزهای قانون و احتمال عبور از آن می‌رسد، مسئله‌ای است که نیاز به تامل جدی دارد تا هم منافع نیروهایی که خواهان منافع مشروع اقتصادی و مطالبات حرفه‌ای و شغلی خود هستند، تامین شود و هم اینکه چارچوب‌ها و هنجارهای قانونی آسیب نبینند. این دست از اتفاقات بیانگر آن است که تامین منافع و ترمیم مشکلات موجود این اقشار در چرخه بوروکراسی به مرور زمان با موانع و دست اندازیهایی مواجه شده است. این موانع بعضاً محصول رشد فساد و گستردگی بی‌مبالاتی در ساختاری است که باید در خدمت شکوفایی، رونق توسعه و رشد اقتصادی کشور و مردم باشد اما به مرور دچار انقباض در تصمیم‌گیری و

انسداد در فهم نیازها و الزامات رشد و توسعه جامعه شده است. این اتفاق باعث شده اقشار پایین دست جامعه در تامین معاش و رفع و رجوع نیازهای مادی و حرفه‌ای خود با تنگناهایی مواجه شوند و نیروهای مولد در پیشبرد فعالیت‌های حرفه‌ای و تولیدات خود دچار یک روند فرسایشی شوند. گرچه هدف نظام بوروکراسی اعم از همه نهادها و قوای اداره کننده و نظارتی و

اگر به اهمیت کارکردهای نهادهای مدنی واقف باشیم یا آن را از نظر دور نگه نداریم به این درک می‌رسیم که چنین نهادهایی در نتیجه ایجاد فرایند تعامل و گفت و گو میان حکومت و نهادهای واسطه مستقل شکل می‌گیرند و در شرایطی رشد می‌کنند که وجود و گسترش آنها تهدیدی برای مشروعیت و اقتدار حکومت تلقی نشود



قضایی کشور آن است که منابع و امکانات ملی را در خدمت توسعه، عدالت عمومی و رفاه حداکثری به کار گیرد و تبعیض و فساد را از بن برکند اما واقعیت این است که در این مأموریت و هدف خود به حد کافی موفق نبوده است. برای موفقیت در این عرصه مکانیسم متعارفی وجود دارد که شماری از کارگزاران نظام بوروکراسی نسبت به آن شناخت لازم و یا در مواردی به آن اعتقاد ندارند. به عنوان مثال یکی از الزامات تخصیص منابع بهینه، توسعه عدالت و کاهش شکاف‌های اقتصادی آن است که ضمن کاهش حجم دولت، امکان فعالیت‌های بیشتری برای عموم مردم و بخش خصوصی فراهم شود. اما برعکس این رویکرد، حجم دولت همواره در حال توسعه بوده است. رشد دولت معنایی جز آن ندارد که منابع محدود کشور بیش از گذشته در خدمت تامین نیازهای روزمره و هزینه‌ای قرار می‌گیرد و فضا برای فعالیت‌های اقتصادی و ... مردمی تنگ تر شود. وقتی عده دولت پرشمار و و سفره اش پرخرج باشد از انجام مأموریت‌های کلان و ذاتی خودش محروم می‌شود.

سالیان درازی است که کارنامه نهادهای غیردولتی در همه جوامع نشان می‌دهد آنها

با هزینه کمتر و بهره‌روی بیشتر در قیاس با بخش دولتی عمل می‌کنند. حتی توسعه نهادهای غیردولتی در جوامع توسعه یافته چنان شتاب گرفته که آنها بخش‌هایی از مأموریت‌های دولت‌ها و نهادهای حاکمیتی را برعهده گرفته‌اند و بدون آنکه در مأموریت نهادهای حاکمیتی خللی ایجاد کنند، در شناسایی و انتقال ضرورت‌ها و نیازهای جامعه به ساختارهای تصمیم‌گیری نقش بهتری ایفا کرده‌اند. انواع و اقسام نهادهایی چون تشکلهای صنفی و حرفه‌ای، انجمن‌ها علمی و تخصصی، سازمان‌های مردم‌نهاد (سمن)، خیریه‌ها و تشکلهای سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصاد و ... همگی از مخرج مشترک غیر دولتی برخوردارند و در کنار هم جامعه مدنی را تشکیل می‌دهند و به این اعتبار می‌توان همه آنها را نهادهای مدنی برشمرد. تعاونی‌های روستایی و شهری، اتحادیه‌های صنفی، باشگاه‌های ورزشی، اجتماعات محلی و انجمن‌های حرفه‌ای (مانند انجمن اولیا و مربیان) و ... اجزای دیگری از این محیط مدنی به شمار می‌آیند. در ایران نهادهای مدنی همزاد عصر پس از مشروطیت هستند و پیش از آن اگر فعالیت‌هایی بوده، بسیار محدود بوده و از رسمیت برخوردار نبوده‌اند. نگاهی به تاریخچه این نهادها نشان می‌دهد که آنها تلاطم و فراز و نشیب زیادی به خود دیده‌اند.

اگر به اهمیت کارکردهای نهادهای مدنی واقف باشیم یا آن را از نظر دور نگه نداریم به این درک می‌رسیم که چنین نهادهایی در نتیجه ایجاد فرایند تعامل و گفت و گو میان حکومت و نهادهای واسطه مستقل شکل می‌گیرند و در شرایطی رشد می‌کنند که وجود و گسترش آنها تهدیدی برای مشروعیت و اقتدار حکومت تلقی نشود. این نهادها می‌توانند با انتخاب نماینده‌ای از درون خود، به صورت غیرمستقیم با دولت در ارتباط باشند که این خود می‌تواند به وجود آورنده یک سرمایه اجتماعی باشد که مسیر تامین نیازها و ترمیم مشکلات را میسر می‌کند. زمانی که نهادهای واسطه و تسهیل کننده وجود نداشته باشند، شدت نارضایتی‌ها بر رفتار معترضان اثر تصاعدی خواهد گذاشت. به عنوان مثال در مسئله اعتراضات دی ماه،

نهادهای مدنی در شهرهای کوچک چندان بستر فعالیت ندارند و از اینرو نتوانستند به موقع هشدارهای لازم بدهند.

طبق یک تقسیم بندی، سازمانهای مردم نهاد به دو گروه رسمی و غیررسمی تفکیک می‌شوند. سازمان رسمی در مراجع قانونی به ثبت می‌رسد، دارای شناسنامه و اساسنامه مدون است و فعالیت آن قانونی است. در بیشتر تعاریف از سازمانهای مردم نهاد به عنوان سازمانهای رسمی یاد می‌شود. سازمان مردم نهاد به مثابه مجموعه‌ای از افراد حقیقی است که برای دستیابی به اهداف مشترک تلاشهای خود را هماهنگ می‌کنند و از یک شخصیت حقوقی برخوردارند. بنابراین، سازمان مردم نهاد توسط دولت تأسیس نمی‌شود، بلکه به ابتکار اشخاص حقیقی و حقوقی خصوصی بنا می‌گردد؛ از دولت مستقل است؛ دارای اهداف عمومی است؛ و در چارچوب حقوق داخلی کشورها فعالیت می‌کند.

با این تعریف و تبیین از نهادهای غیردولتی باید گفت دهه ۲۰ شمسی دوران ظهور و رشد این نهادها بوده که در همه دوران بعد از آن ما شاهد گشایش‌ها و یا بن بست‌هایی در فعالیت‌های این نهادها بوده‌ایم. اکنون که در هفتاد سالگی فعالیت برخی از نهادهای قدیمی از جمله سندیکای شرکت‌های ساختمانی قرار داریم، می‌توانیم به مرور تجارب و نقش این نهادها در کاهش تنش‌های کاری، حرفه‌ای، تولیدی و افزایش ثبات و پایداری تصمیم‌گیری و ساختارهای رسمی را یادآوری کنیم و برای این نکته تأکید کنیم از آنجایی که نهادهای جامعه مدنی در توسعه یک جامعه نقش بسیار مهم و اساسی دارند، دموکراسی و توسعه بدون جامعه

مدنی شدنی نیست.

در تعریف مأموریت‌ها و وظایف نهادهای مدنی این امر بدیهی وجود دارد که آنچه را که نهادهای مدنی انجام می‌دهند، کاری نیست که حکومت بتواند آن را انجام دهد. چنانچه حکومت، چنین وظایفی را بخواهد رأساً انجام دهد، به معنای آن است که می‌خواهد همه فضاها را در اختیار بگیرد. نهادهای مدنی می‌توانند مانع فاصله گرفتن دولت از مردم و مردم از دولت شوند و نگذارند که میان این دو جدایی بیفتد. اگر نهادهای مدنی مانند تشکلهای گروهی بتوانند منافع خود را از طریق گفت و گو در ساختار حاکمیت پیش ببرند و حاکمیت نیز با درک جایگاه آنها تلاش کند که عرصه فعالیت آنها از بستری امن، پایدار و تاثیرگذار برخوردار باشد، بخشی از بار و مسئولیت دولت کاهش پیدا می‌کند. اگر چنین نشود برسنگینی مسئولیت‌های دولت و دشواری اداره جامعه افزوده می‌شود. استقبال مسئولان مختلف از حق اعتراض و دادخواهی مردم در ماههای اخیر در قالب تشکلهای اجتماعی و اجتماعات گام رو به جلویی است. اما به نظر می‌رسد این استقبال زمانی موثر خواهد افتد که از دامنه مقررات و حجم دولت به نفع تقویت حضور نهادهای مدنی و بخش خصوصی کاسته شود. به عنوان یکی از قدیمی‌ترین تشکلهای صنفی لازم است یادآوری کنیم که نقش و جایگاه نهادهای مدنی در اداره بهتر جامعه را باید در عمل جدی گرفت و با همان جدیت راهکارهای سودمند و اثر بخش را دنبال کرد تا بخشی از فعالیت‌های غیر ضرور دولت به بخش مدنی واگذار شود و آنها بتوانند موقعیت خود را ارتقا دهند.





میزگردی با حضور دکتر پدram سلطانی، دکتر جامساز، مهندس درویش، مهندس سعیدآبادی و مهندس مصطفی زاده

دولت دوراندیش جامعه مدنی و بخش خصوصی را همراه خود می داند

شدند. خوشبختانه سندیکا به عنوان یک نهاد قدیمی و سرپا در بخش های مختلف مرتبط به کسب و کار اعضای خود نقش مهمی ایفا کرده است. در آستانه برگزاری جشن هفتاد سالگی سندیکا، ما سعی داریم برای برگزاری آن هدفگذاری کنیم. هدف سندیکا این است که نقش نهادهای صنفی را در اقتصاد کشور تبیین و نقشه راهی برای بالا بردن نقش این نهادها در اقتصاد و کسب و کار کشور ترسیم کند و از دولت به مفهوم STATE بخواهد در عرصه اقتصاد نقش بیشتری به آنها بدهد تا در نهایت تعادل کافی بین سیاستگذاری دولت، و محیط کسب و کار برقرار شود.

مصطفی زاده سردبیر ماهنامه پیام آبادگران حاضر بودند و ابعاد مختلف این مسئله را واکاوی کردند.

سابقه تشکلهای صنفی ما به تشکلهایی مانند سندیکا برمی گردد

در ابتدای این میزگرد مهندس بیژن سعیدآبادی نائب رئیس هیات مدیره سندیکا نیز عنوان کرد: امسال هفتادمین سالگرد تاسیس یکی از اولین سازمانهای مردم نهاد ایران است. سندیکا حدود سال ۱۳۲۵ - ۱۳۲۶ تاسیس شد و با فراز و نشیب های زیادی مخصوصاً در سالهای بعد از انقلاب روبرو شد که همکاران ما با سعی و تلاش زیاد موفق به حفظ و نگهداری آن

سندیکای شرکت های ساختمانی ایران یکی از اولین تشکلهای حرفه ای است که حدود ۷۰ سال از تاسیس آن می گذرد. ماهنامه پیام آبادگران برای پاسداشت سال ها تلاش این تشکل صنفی و بررسی وضعیت سایر تشکلهای صنفی و بطور کلی نهادهای مدنی در میزگردی به بررسی مسئولیت ها و وظایف این نهادها و تشکلهای و شرایط کنونی آنها پرداخته است. در این میزگرد دکتر پدram سلطانی نائب رئیس اتاق ایران، مهندس بیژن سعیدآبادی نائب رئیس هیات مدیره سندیکا، دکتر محمود جامساز اقتصاددان، مهندس محمد درویش فعال محیط زیست، مهندس محمود

در ادامه دکتر پدram سلطانی نائب رئیس اتاق بازرگانی عنوان کردند: در ابتدا باید میان نهادهای تشکلی مرتبط با کسب و کار و نهادهای غیرانتفاعی جامعه مدنی تمایز قائل شویم. در تعریف کلاسیک NGOها به سازمانهای غیرانتفاعی اطلاق می شود که در ارتباط با جامعه مدنی هستند و تشکلهای اقتصادی یا BMOها (Business Member oriented Organizations) تشکلهایی هستند که زیرمجموعه جامعه کسب و کار هستند. لذا در تعاریف همکاری های بین بخشی در کشورها معمولا از سه ضلع دولت به معنای عام، جامعه مدنی و بخش خصوصی نام برده می شود. در ادبیات سازمان ملل هم این مثلث به رسمیت شناخته می شود و تقسیم کار، تعریف وظایف و مأموریت طبق آن صورت می گیرد. فرق بین سازمانهای مردم نهاد و تشکلهای بخش خصوصی در این است که تشکلهای بخش خصوصی عموما با دریافت وجوه و منابع از سوی اعضا به عنوان حق عضویت اداره می شوند و در مقابل به آنها خدمات ارائه می دهند یا در مسیر منافع آنها حرکت می کنند. اما در سازمانهای مردم نهاد، منابع تامین وجوه هواداران و مجموعه ای از همراهان هستند و سازمان در راستای هدف یا متناسب با دغدغه های گروهی که سازمان را تشکیل داده اند و از آن حمایت می کنند حرکت می کند و این امر الزاما در منافع افراد عضو آن انعکاس ندارد. مثلا NGOهای زیست محیطی که منافع افراد را دنبال نمی کنند و محیط زیست را مدنظر دارند، یا فعالان حوزه کودکان کار و ... پس لازم است بین این دو تمایز قائل شویم. وی با بیان اینکه در تاریخچه تشکیل سازمانهای غیرانتفاعی عموما آنها در ابتدا خواستگاه واحدی داشته اند، افزود: شاید این تمایز در جریان رشد و تحول آنها اتفاق افتاد. شاید در دنیا تمایز بیشتر از زمانی اتفاق افتاد که اتاقهای بازرگانی شکل گرفتند، به عنوان نهادهای که در دنیا تکثیر شد و با همین عنوان در کشورها تاسیس و توسعه یافت. در حال حاضر در دنیا بین ۲۵-۳۵ هزار اتاق با کارکردهای مختلف تشکیل شده است.

طبیعتا در همین مسیر تشکلهای تخصصی یا صنفی نیز شکل گرفته اند. اتاق بازرگانی منافع عام بازرگانان و صنعتگران را پوشش می داد. تشکلات صنفی و تخصصی منافع صنفی بخشهای مختلف را پوشش می دادند مثل سندیکای شرکت های ساختمانی که حوزه عمران را نمایندگی می کرد. در واقع اتاقها در مقیاس تشکیل شده بودند و تشکلهای در SCOPE تشکیل شده اند یعنی حوزه صنفی مشخص و تخصصی.

پدram سلطانی خاطرنشان کرد: ارتباط تشکلهای مختلف با اتاقها مدلهای مختلفی دارد. در ایران تشکلهای کارفرمایی زیر چتر اتاق هستند و در تعامل با آن طی یک سلسله مراتب هستند، در بعضی کشورها اتاقهای بازرگانی به صورت یک سازمان غیرانتفاعی شبیه NGOها تشکیل می شود و جامعیت ندارند مثل آمریکا که در بعضی شهرها ۳-۴ اتاق همزمان کار می کنند و آنجا سطح اتاقها و BMOها همطراز است و در تعامل رودررو با هم هستند.

وی با بیان اینکه شناسنامه تشکلی اتاق بازرگانی در دنیا مدرن تر است، افزود: در ۱۵۰۹ در ماری اولین اتاق شکل گرفته و بعد در اروپای قرن ۱۷ تعداد زیادی اتاق شکل گرفت. در انگلیس و آمریکا در قرن ۱۹ اتاقها

نائب رئیس اتاق ایران:

در ایران سابقه تشکلهای صنفی ما به تشکلهایی مانند سندیکا برمی گردد. ما کمتر تشکل صنفی داریم که تاریخ تاسیس آن به قبل از ۱۳۲۰ برگشته باشد. عموما تشکلهای قدیمی ما عمری در حد ۶۰ یا ۷۰ سال دارند. البته به جز برخی از تشکلهای که در استانها یا شهرستانها تشکیل می شد و ساختار آن بیشتر شبیه اتاق بود تا تشکل صنفی.



شکل گرفتند. در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ در سایر نقاط از جمله ایران مجلس وکلای تجار متناظرا با اتاق به وجود آمد که عملا اولین نسل اتاق بود که به موجب چند قانون در سالهای ۱۳۰۵، ۱۳۱۱، و ۱۳۴۸ تغییر نام و وظیفه داد و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ادغام و تشکیل شدند. به غیر از اتاقها در دنیا تشکلهای صنفی دیگری هم وجود دارند که تاریخچه مدون جهانی ندارند. البته منابعی نداشته ایم که بینیم ریشه واحد و ارتباط معینی بین توسعه تشکلی در کشورهایی که از الگوی هم استفاده کرده اند وجود داشته یا نه، شاید این امر در تشکلهای کارگری قابل لمس تر باشد تا اتحادیه های کارفرمایی.

نائب رئیس اتاق ایران تصریح کرد: در ایران سابقه تشکلهای صنفی ما به تشکلهایی مانند سندیکا برمی گردد. ما کمتر تشکل صنفی داریم که تاریخ تاسیس آن به قبل از ۱۳۲۰ برگشته باشد. عموما تشکلهای قدیمی ما عمری در حد ۶۰ یا ۷۰ سال دارند. البته به جز برخی از تشکلهای که در استانها یا شهرستانها تشکیل می شد و ساختار آن بیشتر شبیه اتاق بود تا تشکل صنفی.

در ادامه آقای وزینی مجری میزگرد گفت: علاوه بر اینکه باید اصطلاح مشترکی از روی تسامح برای نهادهای مدنی و اقتصادی در نظر بگیریم تا بتوانیم به این مسئله بپردازیم که این سازمانها و نهادها چه مشکلات و مسائل مشترکی در برابر حاکمیت دارند، باید بینیم نهادهای مدنی و اقتصادی ما در چه وضعیتی هستند و پیامی که از طرف نهادهای حاکمیتی دریافت می کنند چقدر برای فعالیت آنها امیدبخش است.

جامعه مدنی حامی مردم

در مقابل دولت است

دکتر محمود جام ساز اقتصاددان و تحلیل گر مسائل اقتصادی در پاسخ عنوان کرد: با توجه به اینکه ۷۰ سال از عمر سندیکا می گذرد باید دید تأثیر این سندیکا و تشکلهای مشابه چگونه بوده است؟ برای پاسخ باید به جامعه مدنی اشاره کرد که تمام این مفاهیم با آن مرتبط است. افلاطون و ارسطو و سقراط جامعه مدنی را همطراز دولت می دانستند



و می‌گفتند اگر مشکلات و معضلاتی بین مردم پیش آمد باید از طریق گفتگو و تعامل اجتماعی و بر اساس دیالکتیک و مناظره‌هایی که حقیقت را شفاف می‌سازد حل شود. در حقیقت ریشه جامعه مدنی به دولت متصل بود. به مرور زمان این فرضیه‌ها همانند فرضیه مدینه فاضله که تحقق آن ممکن نبود توسط اندیشمندان و متفکرین پسین مورد انتقاد و واکاوی قرار گرفت.

میرزا ملکم خان ناظم‌الدوله حکومت را سازمانی مستقل از ملت و منشاء امر و نهی در جامعه می‌داند بدین ترتیب حکومت را منشاء حق و تکلیف معرفی می‌کند و وظایف حکومت را در سه حوزه حفظ نظم، حفظ حقوق جانی و حفظ حقوق مالی افراد خلاصه می‌کند. پس از جنگ جهانی دوم و با تأسیس سازمان ملل متحد در ۱۹۴۵ و تدوین قوانین دموکراتیک که حق انتخاب مردم در تعیین سرنوشتشان به رسمیت شناخته شد اکثر کشورهای غربی به تبعیت از آموزه‌های سازمان ملل متحد حاکمان و رژیم سیاسی خود را بر مبنای حق انتخاب آزاد انتخاب نمودند و احزاب که نمونه‌ای از سازمان‌های مردم‌نهاد با اهداف سیاسی هستند نقش اساسی را در این فرایند ایفا کردند. هرچه احزاب قوی‌تر شوند و به قدرتی همسان قدرت حاکمه دست یابند آنگاه می‌توان گفت دموکراسی یعنی همان حکومت مردم بر مردم محقق می‌گردد. به تدریج بسیاری از کشورها چه رژیم‌های سلطنتی و چه مشروطه که حاکمیتشان در راستای اعمال مصوبات سازمان ملل متحد و سازمان حقوق بشر و سایر سازمان‌های مردم‌نهاد بین‌المللی قرار داشت به عنوان پیشگامان رژیم‌های دموکراتیک در جهان به سرعت در مسیر ترقی و تعالی و توسعه قرار گرفتند و سازمان‌های مردم‌نهاد چه در حوزه‌های سیاسی به شکل احزاب و چه غیرسیاسی نظیر نهادهای خودجوش مردمی محلی، ناحیه‌ای، شهری یا کشوری شکل یافت. اهمیت نهادهای مدنی به حدی است که می‌توان آنان را بستر ساز دموکراسی نامید زیرا زمینه ایفای نقش حکومت‌های دموکراتیک را فراهم می‌آورند.

وی افزود: بنا به گزارش سازمان ملل متحد ده‌ها هزار سازمان مردم‌نهاد بین‌المللی و میلیون‌ها سازمان مردم‌نهاد کشوری در جهان فعالند که تأثیر عملکرد آنان در سیاست‌های داخلی و بین‌المللی نه تنها مثبت بلکه در بسیاری از موارد نقش تعیین‌کننده داشته است. به طوری که کوفی عنان دبیرکل اسبق سازمان ملل، وجود سازمان‌های غیردولتی را برای تحقق توسعه پایدار ضروری دانست و قرن ۲۱ را عصر سازمان‌های غیردولتی مردم‌نهاد نامید البته نباید از این نکته غافل بود که فرایند جهانی‌سازی در قرن بیستم نیز موجب اهمیت یافتن سازمان‌های مردم‌نهاد شد. همانطور که عرض کردم نهادهای مدنی بستر ساز دموکراسی هستند و زمینه ایفای نقش حکومت‌های دموکراتیک را فراهم می‌آورند جامعه مدنی جامعه‌ای است که زندگی مدنی مردم را حفظ می‌کند.

البته شکل‌گیری جامعه مدنی در جوامع و رژیم‌های سیاسی مختلف از یک قاعده نوشته شده یکسان تبعیت نمی‌کند در برخی از کشورها تشکیل جامعه مدنی تنها با اهداف محلی، صنفی، آموزشی، کارگری، کارفرمایی، امداد رسانی، خیریه، حمایت از بیماران خاص، ایتام، سالمندان، معتادین و امثالهم آنهم تحت شرایط و مقررات حاکم

دکتر جامساز:

شکل‌گیری جامعه مدنی در جوامع و رژیم‌های سیاسی مختلف از یک قاعده نوشته شده یکسان تبعیت نمی‌کند در برخی از کشورها تشکیل جامعه مدنی تنها با اهداف محلی، صنفی، آموزشی، کارگری، کارفرمایی، امداد رسانی، خیریه، حمایت از بیماران خاص، ایتام، سالمندان، معتادین و امثالهم آنهم تحت شرایط و مقررات حاکم امکان‌پذیر است که هیچگونه تداخلی در امور سیاسی نداشته باشد.



امکان‌پذیر است که هیچگونه تداخلی در امور سیاسی نداشته باشد. البته احزاب هم سازمان‌ها و یا نهادهای مردم‌نهادند که با اهداف سیاسی تشکیل می‌شوند. اما این اهداف در حکومت‌های غیردموکراتیک که حتی با برگزاری انتخابات ژست حکومت دموکراتیک را می‌گیرند باید در چارچوب سیاست‌های کلی حاکمیت عمل کنند. در کشور ما سازمان‌های مردم‌نهاد (سمن‌ها) به خصوص سمن جوانان توجه خاص شده تا روحیه مسئولیت‌پذیری و همگرایی با ارزش‌های حاکم بر نظام اسلامی را در یک فرایند عملی در جوانان به وجود آورند این در حالی است که تلقی و فهم بسیاری از احاد جامعه از ارزش‌های حاکم بر نظام اسلامی متفاوت است و لذا بسیاری از سازمان‌های مردم‌نهاد نظیر خیریه‌ها، امداد رسانیان، حمایت از زندانیان، بیماران خاص، معتادان، سازمان‌های هنری و ادبی، اتحادیه‌های کارگری و کارفرمایی و امثالهم تلاش دارند در فرایند دستیابی به اهدافشان وارد قلمرو سیاست نشده و خود را درگیر با قدرت‌های آمره نسازند.

لذا سمن‌ها در ایران بر اساس سه اصل داوطلبانه غیرانتفاعی و غیرسیاسی تشکیل می‌شوند و بودجه آنان از طریق حق عضویت اعضا و کمک از سازمان‌های دولتی و غیر دولتی و یا حتی از سازمان‌های بین‌المللی با رعایت مقررات مربوطه کمک‌های مردمی یا منافع حاصل از فعالیت‌های اقتصادی از محل منابع فوق به نفع سازمان تأمین می‌شود اما پرسش اینجاست که آیا هیچ جامعه مدنی می‌تواند بر سیاست‌گذاری‌های کلی تأثیر گذارد؟ زندگی احاد جامعه مستقیم یا غیرمستقیم تحت اراده‌های آمره سیاسی و تصمیمات آنان در زمینه‌های داخلی و دیپلماسی خارجی قرارداد. در این راستا رابرت دی بنتام می‌گوید حتی وجود سازمان‌های غیرسیاسی برای دموکراسی در جامعه مدنی حیاتی هستند باین خاطر که پایگاه اجتماعی اطمینان و ارزش‌های بیشتر را ایجاد می‌کنند که به حوزه سیاسی منتقل می‌شود و به اتحاد جامعه و درک وابستگی جامعه و حقوق در جامعه کمک می‌کنند.

به همین جهت مفهوم جامعه مدنی به شدت با مفهوم دموکراسی پیوند دارد.

در این بخش مجری میزگرد با اشاره به تشکلهایی که از دل جامعه مدنی برخاستند، لزوم آسیب شناسی این تشکلهای را یادآوری کردند که مهندس مصطفی زاده در پاسخ گفت: NGOها زیربنای دموکراسی هستند. در هر جامعه ای که جامعه مدنی شکل یافته و قوی شده، دموکراسی نیز قدرت گرفته است. ریشه های این تشکلهای و سازمانها به غرب برمی گردد مخصوصا بعد از اینکه سندیکای کارگری به وجود آمد و کارفرمایان نیز برای دفاع از حقوق خود تشکلهای سندیکاهای کارفرمایی به وجود آوردند. در سایر موارد از جمله مسائل اجتماعی و فرهنگی و محیط زیستی و ... سازمانهای مردم نهادی شکل گرفت که به نظر من می توان آنها را به NGOهایی مانند NGOهای کارفرمایی که در نهایت به اتاق بازرگانی به عنوان پارلمان بخش خصوصی متصل هستند، NGOهای مدافع حق و حقوق حرفه مانند انجمن مهندسان و فارغ التحصیلان که منافع عام را در نظر دارند، NGOهای سیاسی که احزاب را در قالب آن می توان تعریف کرد و مبارزه برای گرفتن قدرت هدف اصلی آنها است، و ... تقسیم کرد.

وی افزود: برای پرهیز از اطاله کلام بهتر است روی NGOهای کارفرمایی تمرکز کنیم، و به این نکته بپردازیم که آنها چگونه باید حرف خود را به گوش دولت و حاکمیت برسانند و نتیجه بگیرند، ما در ۲۰ سال گذشته حرف زیاد زده ایم اما علیرغم تلاش تشکلهای و اتاق نتیجه چندانی نگرفته ایم. باید ببینیم چگونه می توانیم خواسته ها را پیش ببریم که از بن بست نجات یابیم. متاسفانه در بن بست کنونی، با اینکه آیین نامه قانون کسب و کار چند سال است ابلاغ شده ولی به نتیجه نرسیده است، دادگاههای صنفی محقق نشده اند، در مورد اوراق مشارکت هر بار که پرداخت می شود ۲۰-۳۰ درصد از حقوق واقعی ما از بین می رود و ... که از اتاق انتظار می رود در این موارد و موارد دیگر به داد تشکلهای برسد.

در ادامه **مهندس سعیدآبادی** عنوان کرد: جامعه صنفی ما هنوز جوان است و به بلوغ نرسیده است. اتاق در ابتدا بیشتر بازرگانان را تحت حمایت خود داشته که بعدا صنعت و معدن و کشاورزی هم به این جرگه افزوده شده است که مویید جوان بودن تشکلهای صنفی ماست. هنوز هم اتاق عملا نتوانسته همه حوزه های محیط کسب و کاربخش خصوصی را در درون خود جا دهد و ارتباط اینها را با هم و با خود به نحو مناسبی تبیین و جامعه تحت پوشش را توجیه کند. برای مثال چند وقت قبل اتاق سندی راهبردی را درباره سازماندهی تشکلهای در ارتباط با ترسیم نقش خود و نهاد های تحت پوشش منتشر کرد که در آن صحبتی از فدراسیونها نبود، ما بسیار جوان هستیم و باید خیلی کار کنیم، ضمن اینکه کندی در کار هم دیده می شود. بخشی از کندی برمی گردد به اینکه دولت متصدی همه امور است، این در حالی است که اعضای ما در شرایط متلاطم روز از ما انتظار پاسخگویی دارند که ما در تعامل با چنین دولت کندی توان پاسخگویی نداریم. بنابراین در تعامل با دولت و در کش و قوس های مختلف سعی در حل برخی مسائل داریم. در این شرایط موقعیت اتاق که در سالهای اخیر نقش خوبی ایفا کرده باید با کمک تشکلهای درشناسانی عوامل مخمل بهبود محیط کسب و کار و تلاش در رفع آن عوامل پررنگ تر شود، اتاق باید امر متشکل کردن تشکلهای را تسریع کند

مهندس سعیدآبادی:

جامعه صنفی ما هنوز جوان است و به بلوغ نرسیده است. اتاق در ابتدا بیشتر بازرگانان را تحت حمایت خود داشته که بعدا صنعت و معدن و کشاورزی هم به این جرگه افزوده شده است که مویید جوان بودن تشکلهای صنفی ماست.

تا در کنش ها و واکنش های فی مابین با تشکلهای صنفی از یکطرف و از طرف دیگر با نهادهای حاکمیتی، نتایج مورد انتظار در بهبود محیط کسب و کار از طریق تسریع روند افزایش نقش بخش خصوصی در اقتصاد ملی، بصورت موثرتر و بهره ورتر حاصل شود.

حرکت رو به جلو بخش خصوصی را احساس می کنیم

دکتر سلطانی در پاسخ به سوالی درباره اینکه اتاق چه جایگاهی دارد و تشکلهای کجا ایستاده اند و دولت چه رویکردی دارد عنوان کرد: من به شخصه در دورانی که در اتاق حضور داشتم، حرکت رو به جلو بخش خصوصی را احساس می کنم. وضعیت امروز با ۱۰-۲۰ سال قبل از نظر تکثر کمی رشد قابل ملاحظه ای داشته، به طوری که تعداد تشکلهای صنفی و بخش خصوصی ما در ۱۰ سال ۴ برابر شده است. از نظر کیفی هم تعداد اعضای تشکلهای افزایش یافته یعنی نگاه بنگاه های بخش خصوصی به اهمیت تشکلهای گرایشی بهبود یافته و مشارکت بیشتر شده است. حرفه ای گری در مدیریت تشکلی بیشتر شده است. ما در بخش خصوصی و جامعه مدنی در مدیریت تشکلهای حرفه ای گری نداشتیم اما حالا رو به رشد هستیم. ما مدیر حرفه ای برای NGOها و BMOها نداریم. منظورم از مدیر حرفه ای افرادی که در جایگاه مدیریت کسب و کار هستند نیست، منظورم در رکن اجرایی BMO و NGO بوده که فرصت و توجه کافی برای تربیت مدیر حرفه ای نداشتیم و تلاشی برای یاد گرفتن آموزه های مرتبط با اداره سازمان غیرانتفاعی هم نداشته ایم. اداره سازمان های غیرانتفاعی با اداره بنگاه اقتصادی فرق دارد.

وی افزود: برای اداره بنگاه در دانشگاه رشته مرتبط را داشته ایم اما در دانشگاه هم توجهی به اداره سازمانهای غیرانتفاعی نشده است. این در حالی است که در بعضی دانشگاههای دنیا MBA و MBAویژه سازمان های غیرانتفاعی سالهاست که راه افتاده که MBA، BA و یا MA آن بسته به دانشگاه وجود دارد. اگر این دانش را در کشور داشته



باشیم و حرفه‌ای‌گری را به وجود آوریم تشکل وارد فعالیت هدفمند خواهد شد. در حال حاضر NGOها و BMOها از رئیسی به رئیس دیگر و از مدیریتی به مدیریت دیگر در نوسان هستند. البته هر چه عمر NGOها بیشتر شود نوسان کمتر خواهد شد، چون دانش نهفته سازمانی به وجود می‌آید و نوسان کنترل می‌شود. ما در اتاق در این دوره پیگیری کردیم که با مشارکت دانشگاه‌های خارجی MBA سازمانهای غیرانتفاعی را به ایران بیاوریم و فرصت آموزش را برای مدیران تشکلهای و جامعه مدنی فراهم کنیم که آن را فراگیرند.

وی در ادامه به جوان بودن سابقه تشکل‌ها در ایران اشاره کرد و گفت: در کشور ما تشکل‌ها اعم از تخصصی، اقتصادی، مدنی و احزاب همگی جوان هستند به جز استثنائاتی که بعد از انقلاب مشروطه حرکت کردند و نزع یافتند. طبیعی است بلوغ تشکلی و جامعه مدنی ما از کشورهای پیش‌تاز در این حوزه کمتر است و به همین دلیل باور و فهم دولت هم در این زمینه قابل توجه نیست، چرا که بلوغ تشکلی به درک، تساهل و رواداری دولت نیاز دارد. اصولاً تشکلهای به این دلیل تشکیل شده‌اند که دولتها در مسیر حکمرانی خطاهایی دارند یا اگر پایش نشوند دچار خطاهایی می‌شوند. چه کسی باید در این زمینه پایش‌گر باشد؟ اگر دولت بخواهد در هر ۳ رکن خود پایش‌گر باشد کافی به مقصود نیست. شاید منافع بخش خصوصی همراستا با دولت نباشد، پس لازم است کارکرد سازمان یافتگی در بخش خصوصی و نهادهای مدنی برای ایفای نقش دیده‌بانی دولت شکل بگیرد. البته جلوتر که آمدیم می‌بینیم سازمانهای مردم نهاد و تشکلهای بخش خصوصی در اداره کشور هم نقش پیدا کردند. یعنی هر چه دولت از تصدی‌گری خارج شود به معنی حضور بخش خصوصی به جای آن و در مسائل اجتماعی، NGOها است. مفهوم کالای عمومی در دنیا مرتباً تغییر می‌یابد و کمتر توسط دولت تولید شود، زمانی که دولت متمرکز نبود تولید کالای عمومی توسط جامعه بود که با تعریف دولت و

تمامیت‌خواهی آن در کشورهای مختلف باعث شد دولتها در این مسیر راه افراط در پیش بگیرند ولی خیلی زود این شیوه شکست خورد و بسیاری نظامهای حکومتی عقب‌گرد کردند و واگذاری مجدد کارها به بخش خصوصی و جامعه مدنی در دستور کار قرار گرفت.

سلطانی تاکید کرد: ما اکنون در شرایطی قرار داریم که یک بار این مسیر را از نو آغاز کرده‌ایم. از زمان انقلاب با ملی شدن صنایع و کوچک شدن شدید بخش خصوصی و جامعه مدنی ما مسیر را مجدداً آغاز کرده‌ایم و می‌توانیم بگوییم از عمر تجربه ما ۳۹ سال می‌گذرد چون همه تجارب قبلی به نوعی بلااستفاده ماند یا مردود شناخته شد. باز دولت در این مسیر به این نتیجه رسید که باید این کار انجام شود ولی روشهای انتخاب شده درست نبود. به عنوان مثال یکی از تغییراتی که اتفاقاً از سوی بخش خصوصی نیز نقد شد، عدم توجه به خصوصی سازی بود، چرا که عملاً این اتفاق نیفتاد و دولت از شکلی به شکل دیگر تبدیل شد و کاهشی در تصدی‌گری دیده نشد. در حوزه جامعه مدنی نیز چنین است.

وضعیت فعالیت مدنی

در ایران نسبتاً قابل قبول است

در ادامه **مهندس محمد درویش** فعال

مهندس محمد درویش:

اگر بخواهیم کشور را با کشورهای منطقه مقایسه کنیم وضعیت فعالیت مدنی در ایران نسبتاً قابل قبول است دولت ترکیه که مدرن‌ترین دولت منطقه است ۷۰ انجمن محیط زیستی دارد، در حالی که در ایران ۸۹۱ انجمن در ارتباط با محیط زیست فعال هستند. اما با توجه به استانداردها و با توجه به سابقه تاریخی ما- از انقلاب مشروطه تا انقلاب اسلامی- انتظارات بیش از این است.



محیط زیست در پاسخ به این سوال که شرایط سازمانهای مدنی در ایران و کارنامه عملکرد آنها چگونه است عنوان کرد: اگر بخواهیم کشور را با کشورهای منطقه مقایسه کنیم وضعیت فعالیت مدنی در ایران نسبتاً قابل قبول است. دولت ترکیه که مدرن‌ترین دولت منطقه است ۷۰ انجمن محیط زیستی دارد، در حالی که در ایران ۸۹۱ انجمن در ارتباط با محیط زیست فعال هستند. اما با توجه به استانداردها و با توجه به سابقه تاریخی ما- از انقلاب مشروطه تا انقلاب اسلامی- انتظارات بیش از این است.

وی افزود: عموماً در حوزه محیط زیست که مرتبط با فعالیت من است تجربه نشان داده NGOها زمانی موفق عمل کرده‌اند که مردم را در دغدغه‌ها و مسائل مربوط به محیط زیست شریک کرده‌اند. موفقیت این روند را در مورد احیای تالاب اقماری نقده به وضوح می‌توان دید. تالاب کانی‌برازان هم یکی از موارد موفق مدیریت تالاب‌ها در ایران است. در این منطقه مردم محلی با اختصاص بخشی از حقایق کشاورزی خود به تالاب موجب زنده ماندن آن شده‌اند و در حال حاضر آن را خون رگهای خود می‌دانند. این اتفاق با فرهنگ‌سازی، بالابردن همراهی مردم و کم کردن تعارض در ذهن آنها عملی شده است.

مهندس درویش در پاسخ به این سوال

که با توجه به شاخص‌های موجود آیا نگاه دولت به نهادهای مردم نهاد و تشکلهای واقع‌گرایانه هست یا نه، عنوان کرد: در مورد شاخص‌ها نیز این مسئله بازمی‌گردد به اینکه تا چه اندازه در عمل به فعالیت مدنی، پاسخگویی و در معرض دید مردم قرار گرفتن اعتقاد داریم، تا چه اندازه دموکراسی نهادینه شده است و از رزستهای دموکراسی فارغ شده‌ایم. در واقع این امر بستگی به مدیران و مسئولانی که روی کار می‌آیند دارد. در همین زمینه ما منشور فعالیت‌های مدنی در حوزه محیط زیست را تهیه کردیم که یکی از مفاد آن تاکید روی استقلال مالی NGOها است که آنها را از



وابستگی و قائم به فرد بودن رها می‌کند چرا که عضوگیری و گرفتن حق عضویت را یکی از راههای ایجاد بدنه اجتماعی برای NGOها می‌داند. البته این منشور قابل تعمیم و استفاده در مورد سایر فعالیتهای مدنی نیز هست. وی در پایان تأکید کرد: مهمترین موانع بازدارنده افزایش نرخ مشارکت در فعالیتهای داوطلبانه، مقررات دست و پاگیر، دیوانسالاری فرساینده، نگاه‌های امنیتی و فقر سواد مدنی در عموم مردم است.

مهندس مصطفی زاده در ادامه سخنان آقای درویش عنوان کرد: در قراردادهای عمرانی بحثی به نام HSE داریم که در آن E به معنی محیط زیست است. ما در حال حاضر با سازمان مدیریت در حال بحث هستیم که هزینه مربوط به ملاحظات محیط زیستی به چه نحوی در قراردادها لحاظ شود. شاید یکی از بحث‌هایی که اتاق می‌تواند در آن ورود کند بحث محیط زیست و سلامت در قراردادهای عمومی است.

دکتر جام‌ساز نیز در مورد شاخص‌هایی که توجه دولت به سازمانهای مدنی و تشکیلات را نشان می‌دهد عنوان کرد: با رشد توده‌ها جلوی فعالیت NGOها و تشکلهای صنفی گرفته شد اما از سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۶ فضا بازتر شد که در همین زمان هم سندیکاها توانستند آزادانه‌تر فعالیت کنند در همان زمان بود که سندیکای شرکتهای ساختمانی ایران

به ثبت رسید. سالها بعد مسائل فراصنفی شد و سازمان‌های مردم‌نهاد با اهداف سیاسی شکل گرفتند و گسترش یافتند و اعتصابات متعددی توسط اتحادیه‌های کارگری نسبت به مطالبات و دستمزدها و وضعیت کارخانه‌ها و کارگاه‌ها و بیمه و غیره با کمک سازمان‌های مردم‌نهاد با گرایش‌های سیاسی به وقوع پیوست که در نهایت راه را برای شروع شدن صنعت نفت هم در ۲۹ اسفند ۱۳۲۹ فراهم آورد. جام‌ساز افزود: امین‌الضرب اولین اتاق تجارت را در تهران راه‌اندازی کرد البته اتاق تجارت در تبریز به عنوان شهری پیشرو که اولین خدمات برق‌رسانی، اولین شهربانی، اولین شهرداری و غیره در آن تأسیس شده بود تشکیل شد. قبل از انقلاب همزمان با رشد صنایع و گروه‌های صنعتی بزرگ کارگرا نیز قدرت گرفته و شاه در مورد سهمیم کردن کارگران در سود کارخانجات اقداماتی کرد. بخش مدنی جامعه هم به تدریج قدرت می‌گرفت سازمان‌های تجاری و صنعتی مردم‌نهاد و اتحادیه‌ها هم که بخشی از جامعه مدنی بودند به سرعت رشد کردند. در اتاق بازرگانی هم تجار خوشنام و باتجربه روی کار آمدند در همین دوره مشارکتهای سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و تولیدی داخلی و خارجی‌ها تحت عنوان جوینت‌ونچر در بخش خصوصی شکل گرفت و توسعه یافت. شرکای خارجی اکثراً از کشورهای آلمان، انگلیس، فرانسه و ایتالیا بودند که در زمینه‌های تولیدی و

تأسیس بانک‌های مختلط سرمایه‌گذاری کردند که البته اتاق بازرگانی نقش موثری در این فرایند ایفا نمود اما با وقوع انقلاب اسلامی همه چیز متوقف شد با تصویب قانون حفاظت و توسعه صنایع ایران ده‌ها گروه صنعتی بزرگ و همچنین بانک‌های کشوری حتی صنایع کوچک متعلق به سرمایه‌داران مرتبط با رژیم پهلوی مصادره شدند و مدیران جوان و بی‌تجربه به صرف انقلابی بودن توسط سازمان گسترش صنایع به اداره نهادهای عظیم مصادره شده منصوب شدند که سرآغاز اضمحلال این واحدهای صنعتی اکثر ۳۰ تا ۵۰ ساله بود. اتاق بازرگانی هم از این قاعده مستثنا نبود. دیگر اثری از تجار با سابقه و باتجربه و کاردان نبود و به جای آنان تجار جدیدی که اغلب شاگرد و کارمند تجار قدیمی بودند در معیت افرادی که صرف تعهد مذهبی و انقلابی از سوی دولت منصوب شدند به اداره امور اتاق بازرگانی پرداختند. اتاق بازرگانی فی‌الواقع دولتی شد.

وی در پایان تأکید کرد زمانی عرصه اجتماعی کشورهای جهان برای مشارکت مردمی تلاش کردند چرا که دولت‌ها و جوامع بزرگ شده بودند، نیازها بیشتر شده بود و دولت‌ها متوجه شدند نمی‌توانند به همه نیازها پاسخ دهند و باید کارها را به بخش خصوصی واگذار کنند. زمان دولت همه کاره دانا گذاشته بود. آقای میلتن فریدمن اقتصاددان برنده جایزه



نوبل و بنیانگذار مکتب شیکاگو به عنوان مشاور خانم تاجر در انگلیس و آقای ریگان در آمریکا خصوصی سازی را در فرایند علمی به قلمرو اجرا درآورد که نتایج آن ثمربخش بود. مشارکت های مردمی به شدت رشد کرد بسیاری از کالاهای عمومی که توسط دولت تولید می شد از طریق مشارکت با بخش خصوصی و با استقلال کامل بخش خصوصی تولید شد. نیروگاه های بزرگ، پالایشگاه های پتروشیمی حتی متروی لندن به بخش خصوصی واگذار شد. به موازات رشد بخش خصوصی نهادهای مدنی در زمینه های صنعتی تولیدی کشاورزی غیرانتفاعی هریک با اهدافی مرتبط با حوزه

فعالیت های خود توسعه یافتند اتاق های بازرگانی حوزه فعالیت خود را در خارج از مرزهای گسترش دادند و در ارتباط با سایر اتاق ها و نهادهای تجاری دیگر کشورها بر روابط تجاری خود افزودند که به رشد تراز تجاری مثبت و تولید ناخالص داخلی آنان انجامید. گسترش روابط بازرگانی بین المللی بر مناسبات سیاسی نیز اثر متقابلی داشت بدین معنی که دیپلماسی سیاسی که یکی از وظایف و اهدافش ایجاد بسترهای تجاری و معاملاتی و مبادلاتی دولتی و بانکی به منظور ارتقای تجارت خارجی بود بر رشد اقتصادی و توسعه آن کشورها اثر داشت و روابط مثبت و مطلوب تجاری دوجانبه، منطقه ای و بین المللی نیز اسباب نزدیک شدن مواضع سیاسی کشورها را فراهم آورد.

وی افزود: در کشور ما تاریخ تشکیل اولین اتاق بازرگانی متجاوز از یک قرن است لذا نمی توان گفت که تشکل جوانی است اتفاقاً در دوره پهلوی فعالیت بسیار گسترده ای هم در منطقه و هم در سطح بین المللی با توجه به امکانات و مقتضیات روز وجود داشت. رژیم هم حامی اتاق بازرگانی بود زیرا هر دو یک هدف را تعقیب می کردند و آنهم تولید و توسعه تجارت بود. ایران با برخورداری از درآمدهای آسان رس نفتی در دستیابی به توسعه پایدار عجل بود بدون آنکه زیرساخت های مناسب توسعه ایجاد شود قصد داشت به قرائت شاه به تمدن بزرگ

برسد اما در پس مسیر توسعه شتابان همواره نخاله ها و ناهمواری هایی بر جای می ماند که اگر زیرساخت های مناسب و مطلوب تأسیس شده باشند به زودی هموار می شوند. در غیر این صورت این نخاله ها و ناهمواری ها که در شکل تورم، فقر، نقدینگی فساد و شکاف طبقاتی ظاهر می شوند، اساس توسعه را متزلزل می سازند. یکی از دلایل ظهور انقلاب همین عدم تناسب توسعه شتابان با زیرساخت های فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی بود.

بنگاهها باید مسئولیت بیشتری قبول کنند و ریسک پذیرتر شوند

مهندس سعیدآبادی نائب رئیس هیات مدیره نیز خاطرنشان کرد: ما به عنوان پیمانکار عملاً کارمند دولت بودیم و ریسک پذیر نشده ایم. اما در شرایط کنونی بنگاهها باید مسئولیت بیشتری قبول کنند و ریسک پذیرتر شوند در حالی که هنوز با توجه به ضرورت ایجاد فرآیندهای جدید در ساختارهای موجود خود که نیازمند صرف زمان و سرمایه گذاری و تجدید ساختار است از یکطرف و از طرف دیگر نقش پررنگ تصدی گری دولت و حوزه تقنینی موجود که برای فعالیتهای مستقل تر بخش خصوصی نامناسب و ناپایدار است، برای پذیرش ریسکهای جدید، محتاطانه عمل می کنند. در شرایط حاضریکی از محدودیت

های اساسی، تامین مالی مورد نیاز برای اجرای طرح هاست، برای تامین مالی و عهده دار شدن اجرای کارهای عمرانی و زیربنایی کشور توسط بخش خصوصی، تشکلهای صنفی و بنگاههای مرتبط، باید با کمک اتاق به گفتگو با بورس و بانکها و سایر نهاد های تامین مالی بپردازند.

دکتر سلطانی در پاسخ به چند نکته ذکر شده در سخنان حاضران میزگرد عنوان کردند: طرحی که مهندس سعیدآبادی از آن یاد کردند سال گذشته با عنوان «نقشه تقسیم کار فراگیر بخش خصوصی» ارائه شد و هدف از آن تجدید سازماندهی در اتاق و مجموعه بود تا منجر به شفافیت در امور و وظایف گردد. در حال حاضر وظیفه اتاق و تشکل ها مبهم است و بسیاری از منابع ما در دوباره کاری ها به هدر می رود. ما فکر کردیم شیوه درست این است که اتاق بازرگانی متکفل حوزه عمومی کسب و کار مانند مشکلات مشترک همه بنگاهها و اصناف باشد که سطح این مسائل عموماً سطح بالای حاکمیتی است. اتاق های استانی هم مسئول رسیدگی به مسائل معطوف به استان خود هستند و تشکلهای هم مسئولیت مشخص در حوزه تخصصی خود دارند. به عبارت دیگر اتاقها و تشکلهای در حوزه جغرافیایی و تخصصی خودشان عملاً جایگزین اتاق ایران شدند و اتاق ایران فقط در موارد ضروری و با درخواست تشکل ها مسئله ای را دنبال می کند و گرنه فرض بر این است که تشکلهای مسائل خود را رأساً دنبال خواهند کرد. برای آشنایی با تعریف جدید نیاز به تمرین فراوان است چرا که موارد متعددی دیده شده که بسیاری تشکلهای به محض پیش آمدن مشکل آن را به اتاق منعکس می کنند و این سوال ایجاد می شود که پس تشکل برای چه به وجود آمده است؟ متأسفانه این نحوه عمل در کشور ما فرهنگ شده و همیشه انتظار داریم دیگری کار ما را انجام دهد. متأسفانه از دیرباز با وابستگی اقتصاد به نفت، شهروندان انتظار داشتند دولت همه کارها را انجام دهد و دولت از این مسئله بدش

مهندس مصطفی زاده :

NGO ها زیربنای دموکراسی هستند. در هر جامعه ای که جامعه مدنی شکل یافته و قوی شده، دموکراسی نیز قدرت گرفته است. ریشه های این تشکلهای و سازمانها به غرب برمی گردد مخصوصاً بعد از اینکه سندیکای کارگری به وجود آمد و کارفرمایان نیز برای دفاع از حقوق خود تشکلهای و سندیکاهای کارفرمایی به وجود آوردند.



نیامد چون می‌توانست بزرگ و بزرگتر شود. متاسفانه ما در کار تشکلی هم همین گونه فکر کرده‌ایم در حالی که اگر مسیر اصلاح شود ما در حرکت به سوی دموکراسی هم موفق خواهیم بود.

وی تصریح کرد: دولتهای قبل و بعد از انقلاب، در برهه‌هایی به بخش خصوصی سوء ظن داشته‌اند که به مرور تلطیف شد اما هنوز تبدیل به حسن ظن نشده است که به واگذاری تصدی‌گری‌ها بیانجامد. در تعامل و ارائه راهکار هم همین گونه است، نظرات بخش خصوصی به سختی و با صرف زمان زیاد به کرسی می‌نشیند. البته حوزه صنعت ساختمان این توفیق را داشته که در هیأت رئیسه نهاد بخش خصوصی حضور یابد، چه در دوره مرحوم ادب چه اکنون با وجود مهندس انصاری، و توانسته در جریان تغییرات اتاق موفق‌تر عمل کند. حاصل این حضور این است که بحث طرح‌های نیمه تمام دولتی با جدیت دنبال شده و امید است در فرایندی بروکراتیک دنبال شده و به جای خوبی برسد، به طوری که فرصت مناسبی برای بهره‌برداری و منتفع شدن بخش ساختمان باشد. در کنار این امر و در راستای بهبود فضای کسب و کار اتاق وارد بحث متحدالشکل کردن قراردادهای بانکی شده است تا بتواند منافع وام گیرنده را به عنوان نماینده بانک خصوصی با بانکها در تعادل و وضعیتی منصفانه حفظ کند. در مورد بحث‌هایی مانند قراردادهای تیپ با دولت و HSE و ... هم مشروط بر رعایت سلسله مراتب ذکر شده، این موارد هم قابل تحقق است.

وی گفت: موضوع دیگر این است که بخشهای مختلف صنفی فکر می‌کنند اتاق همه مسائل و مشکلات مشترک آنها را می‌داند در حالی که تا منعکس نشوند این امر مقدور نیست. من معتقدم مسیر طی شده توسط جامعه مدنی و بخش خصوصی مسیری دشوار و صعب بوده که باید ادامه یابد و چاره‌ای جز ادامه این مسیر نیست. برای ادامه دادن این مسیر هم باید اضلاع جامعه مدنی و بخش خصوصی به هم نزدیک‌تر شوند. الان در شرایطی

هستیم که تهدیدهای مختلف متوجه ما هستند و مسئولان هم به آن اذعان دارند. این تهدیدها برای جامعه مدنی و بخش خصوصی فرصت مناسبی است که سهم خود را در حکمرانی مطالبه کنند و افزایش دهند. این امر به نفع دولت هم هست، منتهی در دولت هم مانند جامعه مدنی و بخش خصوصی حرفه‌ای‌گری لازم برای مدیریت این مسئله وجود ندارد. ما به دولت آموزش دیده نیاز داریم تا درک به‌روزی از کارکرد بخش خصوصی به وجود آید، البته این درک به طور پراکنده وجود دارد ولی به طور منتشر نه، که لازم است ما با کمک هم این مفاهیم را به دولت انتقال دهیم.

مهندس سعیدآبادی نیز عنوان کرد: تغییر سیاست‌ها و فرآیندهای دولت و بخش خصوصی لازم است. این تغییر در بخش خصوصی حداقل ۵-۶ سال و در دولت حدود ۷-۸ سال طول می‌کشد. دولت با اینکه دیگر پولدار نیست حاضریه و واگذاری تصدی‌گری‌ها نیست، از طرفی بخش خصوصی هم آماده پذیرش مسئولیت‌ها نیست و همین امر خلاءیی به وجود آورده که باید به آنها فکر کرد، که دکتر سلطانی تصریح کرد: وضعیت ما حاصل همین خلاء است، متاسفانه وقتی ما برای تهدیدها آماده نباشیم خلاء پیش می‌آید. متاسفانه یک شبه هم نمی‌توان جایگزین مناسبی برای دولت بی‌پول نفتی گذاشت.

دکتر جام‌ساز نیز عنوان کرد: در کنار این دولت بی‌پول نفتی یک بخش فراحاکمیتی پولدار وجود دارد. نظام اقتصادی ما مجموعه قوانینی است که از بالا به پایین دیکته می‌شود و به سبب نفس‌دستوری بودن آن فاقد ظرفیت اصلاح‌پذیری است. وقتی دولت درباره مشارکت عمومی - خصوصی حرف می‌زند در واقع به راه حل موقت که منجر به رضایت بخشی ناپایدار می‌شود می‌اندیشد در حالی که برای حل واقعی مشکلات باید جامعه مدنی قوی در عرصه اجتماعی داشته باشیم که قدرت آن برابر با قدرت حاکمیت باشد. دموکراسی هم در بستر جامعه مدنی

پیشرفته شکل می‌گیرد. صنعت احداث برای توسعه تلاش زیادی کرده است.

اما به قول هرناندو دسوتو اینها نمای ظاهری توسعه هستند اما اگر بخواهید ببینید کشوری واقعا توسعه یافته است یا نه باید از دبستانها شروع کنید ببینید کودکان را پرسشگر و خلاق، صبور و آینده‌نگر، با قدرت تعامل و گفتگو و مسئولیت‌پذیر تربیت می‌کنند یا نه. اما باید در مورد خلا مورد اشاره متذکر شد که در کشور ما معمولا قدرت اقتصادی از قدرت سیاسی ناشی شده بنابراین موقتی و ناامن است ضمن آنکه دولت نقش ضعیفی در قدرت اقتصادی کشور ایفا می‌کند زیرا اسما و ظاهرا اقتصاد ما دولتی نیست، فی الواقع یک مجموعه اقتصادی و فرادولتی رانتهی نفتی ایدئولوژیک است که تصمیم‌سازی‌ها و اراده‌های قدرتهای فرادولتی بر ساختار دولت سایه افکنده و حرف آخر را می‌زند به همین جهت گفتگو و تعامل سازمانهای مردم نهاد با دولتها اغلب نتیجه‌ای در بر ندارد که علت را باید در ساختار قدرت سیاسی جستجو. کرد که ساختار اقتصادی فرادولتی را بر اقتصاد کشور حاکم نموده که نه تنها دولت بر آن نظارتی ندارد بلکه عملا بر سیاستگذاری های دولتی سیطره داشته و مصالح و منافع خود را بر منافع ملی مقدم می‌دارند.

در پایان این میزگرد دکتر سلطانی خاطرنشان کرد: در این مسیر تغییر تفکر دولت لازم است و تاریخ نشان داده همواره تغییر تفکر دولت در اثر اجبار بوده است. در حال حاضر اجبار بی‌پولی، دولت را به تغییر واداشته و فرصت خوبی برای جامعه مدنی و بخش خصوصی است که اگر با حرفه‌ای‌گری و انضباط در اجرا همراه شود سوء ظن دولت را برطرف خواهد کرد. نقطه عزیمت خوبی برای بخش خصوصی و جامعه مدنی به وجود آمده که سهم خود را در حکمرانی ببینند. به نظر می‌رسد دولت در شرایطی قرار گرفته که سرمایه اجتماعی آن تا حدی ریزش کرده است، و برای بازیابی آن می‌تواند روی همکاری با جامعه مدنی و بخش خصوصی حساب کند، به واقع دولت دوراندیش دولتی است که بخش خصوصی و جامعه مدنی را در ریسک‌های خود همراه کند.



مهندس محمدرضا انصاری، نایب رئیس اتاق ایران عنوان کرد:

حراست از سرمایه ملی با حفظ کیفیت پروژه‌ها



پیام آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

علی رغم کوشش ایثارگرانه هیات مدیره وقت، سندیکا نتوانست تأثیر چشم‌گیری در سرنوشت شرکت‌ها، روند اقتصاد شرکت‌ها و اقتصاد کل کشور داشته باشد. اگرچه به مرور زمان و به تدریج که پایه‌های نهادهای اجتماعی محکم شد و هر کس جای خود را پیدا کرد سندیکا هم جایگاه خود را بازیافت و استحکام بیشتری پیدا کرد.

من از زمانی که شرکت کیسون نوپا بود تا زمانی که این شرکت گسترش یافت، با سندیکا ارتباط داشته‌ام و سعی کرده‌ام به عنوان وظیفه خود آنچه در توان دارم برای تقویت سندیکا که به آن باور دارم انجام دهم، البته هر کسی که در موقعیت هیات مدیره سندیکا قرار می‌گیرد این کار را با روحیه خدمت به حرفه و در نتیجه خدمت به اقتصاد کل کشور و توسعه آن انجام می‌دهد. من فکر می‌کنم

در آن دوران چگونه بود؟

زمانی که بسیار جوان بودم، و شرکت کیسون هم تازه پا بود، سندیکا در نظر ما و همچنین در عرصه اقتصاد کشور دارای ابهت و جایگاه ویژه‌ای بود و اگر شرکت‌های جوان را به عضویت می‌پذیرفت، به خوبی از آن‌ها حمایت می‌کرد. البته تصور ما درست بود و در آن شرایط یک تشکل صنفی به عنوان نهادی مدنی جایگاه قدرتمندی داشت و حضور، اقدامات و پشتیبانی‌های آن تعیین‌کننده بود.

بعد از انقلاب همه چیز به هم ریخت چون طبیعت انقلاب همین است که شیرازه آنچه قبلاً تثبیت شده به هم بریزد و نهادی نوین را جایگزین کند. این اتفاق در نوع نگاه جامعه و کشور به نهادهای مدنی از قبیل سندیکا هم تأثیر داشت و سال‌های اول بعد از انقلاب

آقای مهندس محمدرضا انصاری متولد ۱۳۲۲، کارشناس ارشد عمران دانشگاه تهران و رئیس هیات مدیره شرکت کیسون است. وی که ریاست هیات مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران را بر عهده دارد، تاکنون هشت بار به عنوان صادرکننده نمونه کشور انتخاب شده و در سال ۲۰۱۴ مقام ۹۹ پیمانکاری بین‌المللی جهان را کسب کرده است. در آستانه ۷۰ سالگی سندیکا، با این مهندس توانمند که در سال‌های اخیر به عنوان نائب رئیس، زبان‌گوی صنعت احداث در اتاق بازرگانی ایران بوده به گفتگو نشستیم که نظر شما را به خواندن مشروح آن جلب می‌نماییم.

از آشنایی خود با سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران بگویید. شرایط پیمانکاری

امروز با جوان گرایی که در هیأت مدیره اتفاق می افتد، قابلیت تطبیق سندیکا و اقدامات آن با جریانات اجتماعی به جهت گشایش هرچه بیشتر دروازه های توسعه کشور، نمود پیدا کرده است.

آقای مهندس مستحضر هستید که دی ماه، سالگرد فوت آقای رفسنجانی است. لطفا تصویر واضح تری از دوران بعد از انقلاب، به ویژه دوران سازندگی و فعالیت های ایشان ارائه دهید.

ایشان در تاریخ سازندگی بعد از انقلاب جایگاه ویژه ای دارد. زیرا بعد از دوران مخرب جنگ، زمانی که پست ریاست جمهوری را در اختیار گرفتند، به عنوان اولین کار پرچم سازندگی را بلند کردند. کشوری که همه توانش متوجه جنگ بود، حتی کارخانه های آن نیز برای جنگ تولید می کردند و مردم آن تنها متوجه دفاع از مرز و بوم بودند، بعد از جنگ احتیاج به تغییر اساسی داشت تا این انرژی و توان عظیم متوجه سازندگی و تحول اقتصادی شود. ایشان هم با توجهی که به سازندگی داشت، این نیاز را تشخیص داد. با بلند کردن پرچم سازندگی طرح های متعددی در کشور مطرح شد که در برخی موارد بیشتر از توان جذب کشور بود اما توانست در سراسر کشور تحرکی ایجاد کند تا شرکت های پیمانکاری کشور که به دلیل دوران جنگ، کمبود بودجه و توجه انحصاری به جنگ، دچار خمودگی شده بودند، دوباره نفس بکشند و از جا بلند شوند.

در نتیجه آن دوران را باید برای شرکت هادوران انتقال از خمودگی به سازندگی دانست. اینکه دولتمردان ما که پیش از آن وظیفه خود را کمک به جبهه می دانستند، بعد از این اتفاق، مهم ترین وظیفه خود را سازندگی دانستند، یک تحول فکری در پی داشت.

ما ایرانی ها متوجه شدیم اقتصاد بسیار مهم است و زمانی می توانیم در دنیا سر بلند باشیم که توسعه اقتصادی داشته باشیم وگرنه شعارهای ما در باتلاق فقر فرو می رود. این تحول فکری تغییر بزرگی بود. متوجه شدیم که باید به لحاظ اقتصادی زیر پای مان

محکم باشد و مردم در رفاه بیشتری باشند تا دنیا ما را قبول کند و بشناسد. از همان زمان بود که دوباره شان و شخصیت ایرانی را در جهان مطرح کردیم و شرکت های ما از همان روزها صادرات خدمات فنی و مهندسی را شروع کردند. البته این مسئله تا سال ۱۳۷۳ نیز تا حدی مسکوت بود چون دولتمردان و شرکت هاتمام وقت و انرژی خود را صرف سازندگی در داخل کشور می کردند.

در دوره سازندگی یا دوره تحول از خمودگی به سازندگی، نیروهایی پرورش یافتند که اوج بلوغ آن هادر ۱۳۷۳ خود را نشان داد. مردم از کشور بیرون رفتند و توانایی خود را خارج از مرزهای این کشور عرضه کردند. این روند تا سال ۱۳۹۰ رشد خوبی داشت و در آن سال ۴/۳ میلیارد دلار پروژه بیرون از کشور اجرا شد اما متاسفانه بعدها اتفاقاتی افتاد که سازندگان دچار مشکلاتی شدند.

از آقای رفسنجانی انتقاد می شود که در زمان ایشان پای بخش خصوصی به اقتصاد باز شد، سوال اینجاست که چرا با وجود تفکر پیشگامی که داشت فقط از بخش خصوصی برای سازندگی استفاده نکرد؟ به نظر من این حرکت در عصر خودش

متاسفانه با اینکه امروز ۲۰ درصد مجموع ظرفیت سازندگی کشور در دست دولت و ۸۰ درصد آن در اختیار بخش خصوصی است، ما وارونه عمل می کنیم و ۸۰ درصد اختیار اقتصادی را در دست دولت قرار می دهیم و انتظار داریم پیشرفت کنیم. اینگونه می شود که ۸۰ درصد اقتصاد کشور و اقتدار آن درگیر نفت و مالیاتی می شود که به زور از بخش خصوصی ناتوان می گیرند، در نتیجه پروژه ضعیف کردن بخش خصوصی همچنان جریان می یابد و در نهایت این عقب ماندگی و حرکت وارونه، گرفتاری درست خواهد کرد.

گامی به جلو و متری بوده برای این که با باور عمومی و نگاه دولتی و سوسیالیستی حاکم همخوان بوده است. در آن زمان اگر کسی قصد سازندگی داشت باید از همان بستر استفاده می کرد چرا که این بستر در باور مردم ریشه داشت. هنوز هم وقتی یک مدیر موفق می شود و سازمانی موفق را شکل می دهد ولو اینکه همه عمر و زندگی خود را صرف آن کرده باشد، در نظر مردم و حتی دولتمردان اینگونه تلقی می شود که از امکانات ملی سوءاستفاده کرده است. چنانچه بعد از انقلاب، همه سازندگان کشور زالو صفت خوانده شدند.

پس در آن شرایط امکان استفاده از امکانات کشور و سازندگی مخصوصا برای بخش خصوصی فراهم نبود و استفاده از پتانسیل شرکت های خصوصی فکری متری به شمار می آمد. اما امروزه دیگر به آن شیوه عمل کردن، عقب ماندگی است. نهادهایی مثل فراب و مپنا در آن دوران ایجاد شد. حضور مپنا که شرکتی دولتی بود باعث شد هزینه های برق ما به نصف کاهش یابد. اما ادامه کار دولتی به نوعی محروم کردن اقتصاد از ظرفیت های عظیم کشور است. تاکید برخی دولتمردان برای فربه کردن دولت، عقب ماندگی است.

متاسفانه با اینکه امروز ۲۰ درصد مجموع ظرفیت سازندگی کشور در دست دولت و ۸۰ درصد آن در اختیار بخش خصوصی است، ما وارونه عمل می کنیم و ۸۰ درصد اختیار اقتصادی را در دست دولت قرار می دهیم و انتظار داریم پیشرفت کنیم. اینگونه می شود که ۸۰ درصد اقتصاد کشور و اقتدار آن درگیر نفت و مالیاتی می شود که به زور از بخش خصوصی ناتوان می گیرند، در نتیجه پروژه ضعیف کردن بخش خصوصی همچنان جریان می یابد و در نهایت این عقب ماندگی و حرکت وارونه، گرفتاری درست خواهد کرد.

شرایط پیمانکاری را در سال های اخیر چگونه می بینید.

این شرکت هادر سال های اخیر آسیب زیادی دیده اند. زیرا اقتصاد ما اقتصاد نفتی است



و دولت هابه خصوص بعد از انقلاب به درآمد حاصل از نفت تکیه کرده اند و ادامه حیات شرکت های پیمانکاری که اغلب هم اعضای سندیکا هستند به ارتزاق از کانال دولت، به عنوان کارفرمای منحصر به فرد کشور، خلاصه شده است. پیامد این جریان این است که به طور غیرمستقیم زندگی پیمانکاران به درآمد و سیاست های دولت و درآمد حاصل از نفت وصل می شود. با این حساب در شرایطی که دولت کمبود بودجه دارد و قیمت نفت کاهش می یابد پیمانکاران محل اصلی تعدیه خود را از دست می دهند و خیل عظیم کارکنان شاغل در حوزه پیمانکاری در معرض بیکاری قرار می گیرند، و زندگی میلیون ها خانواده دچار مشکلات اساسی می شود.

راه برون رفت از این بحران چیست؟

راه برون رفت از بحران حضور فعال بخش خصوصی در سرمایه گذاری و تولید طرح ها است. امروز مقوله ای در کشور به نام طرح های نیمه تمام مطرح است که مبلغ آن حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد می شود. قبلاً قرار بوده از محل بودجه های تملک دارایی یعنی طرح های عمرانی اجرا شود ولی به سبب کمبود بودجه دولت در ۱۰ سال گذشته و تا به امروز، این طرح هابه ثمر نرسیده است و در نتیجه آثار خود را در بیکاری پیمانکاران و مسائل عدیده ای که بر آن ها تحمیل شده نشان داده است. به اجرا درآوردن این طرح ها جز با مراجعه به توانمندی و ظرفیت بخش خصوصی غیرممکن است و این یک فرصت تاریخی است.

چرا با وجود اینکه حدود سه سال از بحث واگذاری طرح های نیمه تمام به بخش خصوصی می گذرد، هنوز واگذاری این طرح ها میسر نشده است.

واگذاری طرح هابه دو دلیل عملی نشده است یکی دولتمردان که به کارفرما بودن عادت کرده اند و دیگری پیمانکاران که آن هانیز به پیمانکار بودن عادت کرده اند.

نفوذ این عادت های ۴۰ ساله موجب شده هیچ کدام از طرفین به این پدیده جدید آشنا نباشند. دولت برای واگذاری این طرح هابه بخش خصوصی و بخش خصوصی برای به عهده گرفتن این طرح ها آمادگی ذهنی و مادی لازم را ندارند. این ممانعت به سبب عادت ذکر شده ذهنی است و به سبب ناتوانی پیمانکاران در تامین مالی، مادی است. ما سعی کرده ایم در قانون و مصوبات شورای اقتصاد، این مسئله را تا حدود زیادی حل کنیم و امکان تامین مالی را با شیوه هایی که در آن بتوان از ۱۳۰۰ میلیارد تومان نقدینگی جامعه استفاده کرد، فراهم کنیم. اگرچه عادت هنوز باقی است و دولتمردان و پیمانکاران ما این نگاه نو را نمی شناسند. در نتیجه این پروسه به آرامی پیش می رود ولی با این حال دیر یا زود اتفاق خواهد افتاد.

آیا ساز و کار واگذاری این طرح ها فراهم شده است؟

ساز و کار آن به لحاظ بستر قانونی فراهم شده است اما لقمه آماده ای که پیمانکاران در دهان خود بگذارند نیست. پیمانکاران باید مسائل آن را حل کنند و این امر پیگیری مستمر و انرژی تازه ای می خواهد.

به نظر جناب عالی که نائب رئیس اتاق

قدرت سندیکا را در اتاق به دو گونه می توان دید. اول اینکه شرکت های عضو به سندیکا بها دهند و دیگر اینکه خود سندیکا به عنوان یک عضو موثر در اتاق عمل کند. نمایندگان گذشته سندیکا عملکرد خوبی در اتاق داشتند و اکنون سندیکا یکی از ۱۸۶ تشکل نیست، بلکه یک تشکل پررنگ و موثر است. در شرایط موجود هم که از حرفه مهندسی کشور افرادی در بالاترین سطوح اتاق حضور

دارند



بازرگانی ایران هستید، حضور فعالان سندیکا در اتاق تا چه اندازه می تواند راهگشای مشکلات فعالان بخش احداث باشد؟

همان طور که سندیکا مجمع اهل حرفه است و ماموریت دارد همه را با کلامی قدرتمند یک جا جمع کند و برای اعتلای حرفه عمل کند، اتاق هم نمایندگی کل فعالان اقتصادی را بر عهده دارد. بنابراین سندیکا باید با اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی در تماس باشد تا ایده ها، مطالبات و پیشنهادات خود را برای توسعه در حرفه و کشور مطرح کند. به طور قانونی اتاق این جایگاه را دارد که به عنوان مجمع کل فعالان اقتصادی مطرح باشد بنابراین باید رابطه صمیمانه ای بین سندیکا که از تشکل های بسیار بزرگ و موفق کشور است، و اتاق بازرگانی ایجاد شود. از میان ۱۸۶ تشکلی که در اتاق بازرگانی عضو هستند یکی از تشکل های شاخص و موثر سندیکا است، بی شک همه تشکل ها وزن برابر ندارند و سندیکا به لحاظ رتبه کیفی و حضور در اقتصاد کشور جایگاه ویژه ای دارد.

برای حضور قدرتمند شرکت های عضو سندیکا در اتاق چه توصیه ای دارید.

قدرت سندیکا را در اتاق به دو گونه می توان دید. اول اینکه شرکت های عضو به سندیکا بها دهند و دیگر اینکه خود سندیکا به عنوان یک عضو موثر در اتاق عمل کند. نمایندگان گذشته سندیکا عملکرد خوبی در اتاق داشتند و اکنون سندیکا یکی از ۱۸۶ تشکل نیست، بلکه یک تشکل پررنگ و موثر است. در شرایط موجود هم که از حرفه مهندسی کشور افرادی در بالاترین سطوح اتاق حضور دارند، سندیکا می تواند ایده های سازنده خود را در جهت توسعه کشور و حمایت از سازندگان از طریق ما منتقل کند. ولی به نظر من در این میان یک مسئله نباید نادیده گرفته شود و آن شورای هماهنگی تشکل های مهندسی - حرفه ای کشور است که مشتمل بر ۱۸ تشکل حاضر در صنعت احداث، یعنی جمع مشاوران، پیمانکاران و سازندگان است



و مجمع این ۱۸ عضو می‌تواند فوق العاده موثر عمل کند و حضور پررنگ تری در اتاق بازرگانی داشته باشد.

آیا شورای هماهنگی با ساختار و عنوان فعلی خود می‌تواند در اتاق حاضر باشد؟ یا باید در قالب فدراسیون و کنفدراسیون عمل کند؟

بر اساس قانون، اتاق بازرگانی باید در تشکیل، حمایت و راهنمایی تشکل‌ها حاضر باشد. در رابطه با این موضوع قانون بهبود کسب و کار صراحت دارد. طبیعتاً تشکل‌ها وزن یکسانی ندارد و اتاق در حال حاضر در حال رتبه بندی و ارزش گذاری متناسب آن‌هاست، در نتیجه تشکل‌های موثر می‌توانند این امید را داشته باشند که به تناسب حضور خود در اقتصاد کشور در اتاق دیده شوند. از این مسیر شورای هماهنگی که مشتمل بر ۱۸ تشکل است و سهمی بیش از ۱۱ درصد اشتغال زایی کشور و ۱۱ درصد تولید ناخالص ملی را دارد می‌تواند جایگاه بسیار تعیین کننده ای در مسیر تصمیمات و اقدامات اتاق داشته باشد.

اتاق به دنبال شکل و لفظ نیست. واژه فدراسیون می‌تواند برای یک فدراسیون تعریف شود بدون آنکه فدراسیون مزبور مجمع قدرتمندی از تشکل‌ها باشد. این رتبه بندی است که به تشکل‌ها وزن می‌دهد. امروز رتبه بندی برای اولین بار در کشور انجام می‌شود و من هم درگیر همین کار هستم. این رتبه بندی هم متکی بر دو عامل خواهد بود؛ حضور تشکل‌ها در اشتغال و تولید ناخالص کشور و نیز شیوه مدیریت و حصول کیفیت تشکل، بنابراین صرف نظر از اینکه یک تشکل فدراسیون، کنفدراسیون، اتحادیه یا ... باشد بر اساس این دو معیار سنجیده می‌شود و جای خود را پیدا می‌کند. این تحول می‌تواند سرآغاز اتفاقات جدیدی برای سندیکا و بالاتر از آن، شورای هماهنگی باشد که سندیکا از ۱۴ سال قبل تاکنون عضو تعیین کننده، فعال و از پایه گذاران آن بوده است.

جناب آقای مهندس انصاری بحث این

روزها زلزله کرمانشاه، تخریب گسترده در مسکن مهر و مسئولیت پذیری مهندسان است. در این باره نظر جنابعالی چیست؟
ما از مسکن مهر یک درس را برای بار هزارم می‌گیریم که درس تازه ای نیست. حفظ کیفیت هر پروژه ای که اجرا می‌شود حراست از سرمایه ملی است. بی توجهی به کیفیت هدر دادن سرمایه ملی است. تکلیف چگونگی حراست از این سرمایه ملی، سال‌هاست که در دنیا روشن شده است. طراحی و نظارت درست و تعهد پیمانکار به حصول کیفیت، از اصول این حراست است و اگر این موارد رعایت نشوند فاجعه ای مانند فاجعه کرمانشاه روی می‌دهد.

به طور خاص در مورد در مسکن مهر، نظارت کیفی تقریباً وجود نداشت یعنی پیمانکارها به سلیقه خود اجرا می‌کردند. در نتیجه ما روی احساس مسئولیت و تعهد آن‌ها تکیه کرده بودیم که کار اشتباهی است. وقتی کاری با وسعت ۲ میلیون مسکن مطرح می‌شود نظارت در طراحی و اجرا اهمیت پیدا می‌کند. این درس جدیدی نیست و همیشه قرار بر این بوده که ما کیفیت را رعایت کنیم. ولی وقتی فضا باز می‌شود، کسانی که سوء استفاده می‌کنند و ممکن است نام برخی از آن‌ها هم پیمانکار باشد فرصت می‌یابند. نظارت باید سخت گیرانه باشد و سخت گیری برای پیمانکار هم زمانی میسر است که ما از اینکه به حداقل قیمت کارها را واگذار کنیم،

صرف نظر کنیم. ما پیمانکار را اسیر فشارهای اقتصادی می‌کنیم و از او انتظار کیفیت هم داریم. در حالی که او با این شرایط اصلاً قادر به تامین کیفیت مورد نظر ما نخواهد بود. واگذاری طرح‌ها با قیمت پایین به خصوص در شرایط رقابت سنگین کار غلطی است. از طرف دیگر هیچ مدیری هم جرات نمی‌کند به پایین ترین قیمت کار را واگذار نکند چون دستگاه نظارتی برکنارش می‌کند. مدیر از ترس دستگاه نظارتی به پایین ترین قیمت کار را واگذار می‌کند و این یعنی هدر دادن کیفیت و سرمایه ملی و این تسلسل باطل مرتباً تکرار می‌شود.

با تشکر از فرصتی که در اختیار ما قرار دادید، به عنوان آخرین سوال، در شرایط فعلی برای اعضای سندیکا چه توصیه ای دارید؟

هر چقدر که اعضای یک تشکل با هم منسجم‌تر و متحدتر باشند و تصمیمات هیأت مدیره این نهادها بانفوذتر و موثرتر در درون حرفه عمل کند، صدای آن نهاد بلندتر خواهد بود و امکان حل مسائل بیشتر خواهد شد. طبیعتاً هیأت مدیره را اعضا انتخاب می‌کنند و بعد از این انتخاب باید به آن‌ها اختیار داده شود تا تصمیمات عمومی حرفه را بگیرند و این تصمیمات را به چشم یک الزام نگاه کنند. اگر روند کارها با همین انسجام و وحدت پیش رود، همه طرف‌ها برنده هستند.



پیش می‌آید؟ چون قبلاً به موارد و مسائل راه رسیدن به هدف یا کم پرداختیم و یا درست نپرداختیم و پستی و بلندی‌ها و پیچ و خم‌های راه را آنطور که باید ندیدیم و پیش‌بینی‌های لازم را برای عبور حتی سخت اما بدون مشکل نکردیم.

ریسک‌های مسیر را شناسایی نکردیم تا با تمهیداتی که به عمل می‌آوریم (مدیریت) چیزهایی را که بدون آن تمهیدات مشکل می‌نامیم، مثل مسیر قبلی به راه بدون مشکل تبدیل کنیم که به راحتی قابل عبور باشد.

البته تن دادن به مدیریت بحران به جای مدیریت ریسک هم یک روش است. روشی که عامیانه‌اش این می‌شود که کار را با حداقل اطلاعات شروع می‌کنیم، اگر با مشکلی روبرو شدیم فکر می‌کنیم و مشکل را حل می‌کنیم و امیدواریم که به مشکل بر نخوریم و بقیه‌اش را به شانس و اقبال می‌سپاریم و آرزو می‌کنیم که مشکلی پیش نیاید و بدقبال نباشیم.

فرض کنیم می‌خواهیم مسیری هر چند کوتاه را که احتمال وجود موانعی که راهمان را سد کند، در میانه راه هست و ما نمی‌دانیم، را در مدتی معین طی کنیم و در زمان مشخصی به انتهای راه برسیم چون در انتهای راه چیزی را باید از کسی بگیریم که اگر به موقع نرسیم او می‌رود و تمام تلاش ما بی‌فایده می‌شود. قطعاً آنجا که مانعی نیست به راحتی عبور می‌کنیم و وقتی به مانع رسیدیم متوقف می‌شویم و فکر می‌کنیم که چه تمهیداتی بعمل آوریم که بتوانیم از این مانع عبور کنیم. چون تجربه داریم به یاد مثلاً نردبان می‌افتیم، آنرا تهیه می‌کنیم و یا می‌سازیم و از مانع عبور می‌کنیم و به راه خود ادامه می‌دهیم.

ملاحظه می‌شود که وقتی به مانع رسیدیم مجبور به توقف می‌شویم و چون با بررسی متوجه می‌شویم که وسیله گذشتن از این مانع نردبان است (در اغلب اوقات این مسئله روشن نیست و باید وقت زیادی صرف کنیم تا بفهمیم که از هر مانعی چگونه باید گذشت) دنبال نردبان خواهیم بود. این توقف و زمان تلف شده برای یافتن راه عبور از مانع و در این مثال یافتن نردبان و یا ساختن آن (اگر امکانات اجازه دهد، البته برای جور کردن امکانات هم باید وقتی را سپری کنیم)

محمدرضا حبیب زاده
رئیس ماشین‌آلات شرکت کیسون

مدیریت ریسک یا مدیریت بحران در حوزه ماشین‌آلات



هم تکراری هستند و هم رکوردهای زیادی از آنها وجود دارد و همچنان برای ما تا آنجا ناشناخته‌اند که وقتی وقوع می‌یابند به بحران تبدیل می‌شوند و مدیریت‌ها هم غافلگیر شده، یعنی غفلت شده و علیرغم اینکه بارها و بارها وقوع یافته‌اند آنگونه مورد بررسی و مطالعه قرار نگرفتند و اقدامی هم صورت نگرفته تا حداقل کمی از وزن بحرانی شدن آنها کم کنیم.

وظیفه‌ای به عهده می‌گیریم و کاری را شروع می‌کنیم، در مسیر کار مشکلی پیش می‌آید که از قبل چیزی در مورد آن نمی‌دانستیم، باید به آن پردازیم و تمهیداتی بچنینیم و مشکل را به هر نحو که شده حل و رفع کنیم تا آنچه را که می‌بایستی انجام دهیم و به هدفی برسیم حتماً انجام دهیم و مطمئن شویم که قطعاً به هدف می‌رسیم. رفع این مشکلات نیز همان مدیریت بحران است اما در اندازه‌ای بسیار کوچکتر.

چرا در مسیر کاری که شروع کردیم مشکلی

آتش سوزی ساختمان پلاسکو، زلزله اخیر و حتی بحران‌های اجتماعی باعث شدند تا همه بار دیگر با مدیریت بحران آشنا شویم. وقایعی که یا پیش‌بینی نشده بودند و یا پیش‌بینی شدند اما مورد بررسی و مطالعه دقیق قرار نگرفتند یا بررسی هم شدند اما اقدامات و تمهیداتی برای رفع علت‌های ریشه‌ای بروز آنها بعمل نیامد، به عبارتی به عنوان ریسک مدیریت نشدند که به بحران تبدیل نشوند.

با مسئله‌ای پیش‌بینی نشده (تکراری نبوده و رکوردی از آن وجود ندارد) در زندگی عادی، محیط کار و یا در جامعه روبرو می‌شویم که وقوع یافته و برای ما مشکل ایجاد کرده است یا تبعاتی دارد که می‌تواند خسارتی را تحمیل نماید، باید به آن پردازیم که مشکل پیش آمده را برطرف نماییم و یا خسارت‌ها را کاهش دهیم، این تمهیدات و اقدامات همان مدیریت بحران است (گو اینکه متأسفانه شاهد موارد بسیاری هستیم که



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

وقتی است که باید تلف کنیم تا از این مانع رد شویم.

این شرایط را مقایسه کنیم با شرایطی که ما می‌دانیم در میانه راه موانعی هست که باید از آن عبور کنیم. پس وقتی راه می‌افتیم وسایلی هم با خود می‌بریم. وقتی به مانعی رسیدیم البته کار سخت‌تر می‌شود ولی با کمک در این مثال نردبان از آن می‌گذریم و به راه خود ادامه می‌دهیم ضمن اینکه سختی کار که وقت و انرژی بیشتری نیاز داشت دیگر تلف شده نیست و قبلاً پیش‌بینی شده و در برنامه گنجانده شده است.

اما اگر ندانیم که موانعی هست و مانعی باشد، وقت تلف شده و انرژی بیشتر مصرف شده ایجاب می‌کند که بقیه مسیر را تندتر حرکت کنیم و انرژی بیشتری هم صرف کنیم که سروقت تنظیم شده به مقصد برسیم، اگر نتوانیم که سریع‌تر حرکت کنیم قطعاً تأخیر خواهیم داشت که این تأخیر می‌تواند باعث ما باشد نسبت به رقیبی که می‌دانسته دیواری هست.

اینکه قبل از هر اقدامی که می‌خواهیم انجام دهیم خوب فکر کنیم و بعد دست به اقدام بزنیم کلام عامیانه‌ای است از بررسی و مطالعه دقیق مسیری که باید طی کنیم. بررسی و مطالعه دقیق هم نیازمند اطلاعات است پس برای هر اقدامی ابتدا باید اطلاعات مربوطه جمع‌آوری گردد، برای مثال گفته شده باید قبل از راه افتادن این اطلاعات را جمع‌آوری کنیم.

• راه چگونه است و چه موانعی می‌تواند در مسیر باشد.

• در کدام منطقه قرار دارد و شرایط طبیعی آن منطقه چیست.

• در منطقه مطرح شده راه‌ها چگونه‌اند چه مشکلاتی می‌تواند در چنین راه‌هایی باشد.

• نقشه راه‌های آن منطقه در صورت موجود بودن چه می‌گوید.

• آیا تا کنون کسی از این راه گذشته است اگر جواب مثبت است او را به عنوان بلد در اختیار یا حداقل از او کمک و یا اطلاعات بگیریم.

• کسی در مورد راه‌های مشابه اطلاعاتی دارد از آنها هم مشورت بگیریم.

• در مورد این راه یا راه‌های مشابه مستندی وجود دارد آن را مطالعه کنیم.

• معمولاً راه‌های با کیفیت مطرح شده چه مسائل و مشکلاتی دارند.

• برای عبور از این راه‌ها احتمال روبرو شدن با چه موانعی هست و چه امکاناتی مورد نیاز است.

• در چنین راه‌هایی با چه سرعتی می‌توان عبور کرد. چقدر زمان برای طی کامل مسیر لازم است.

• با توجه به اطلاعات بدست آمده و امکانات مورد نیاز آیا طی این مسیر ریسک‌های دیگری دارد این ریسک‌ها چه‌ها هستند.

• مدیریت این ریسک‌ها چه تمهیداتی را می‌طلبد و احتمال عبور نامطمئن از این راه با توجه به مطالعات انجام شده چه مقدار است که اگر قابل اغماض نیست مطالعات

تخمینی هم برای آن زده نشده بود می‌شود یک مسئله جدید که ما پیش‌قراول این تجربه هستیم و برای افرادی که در آینده از این راه عبور می‌کنند می‌شویم یک تجربه به خصوص اگر آن را مستند کرده و در دسترس همگان قرار دهیم. اگر چه ما مدیریت بحران کردیم اما آیندگان با توجه به تکراری بودن این بحران باید آن را مدیریت ریسک نمایند. حال اگر فردی از این راه عبور کند و با مشکلاتی روبرو شود که قبلاً پیش آمده و تجربه‌ای و مستندی در این مورد وجود داشته اما او ندیده مسئله دیگری مطرح می‌شود که معنی آن یا عدم امکان دسترسی به اطلاعات است یا عدم بررسی درست. متأسفانه در زندگی روزمره و کارهای در



را تشدید کنیم.

خلاصه تا آنجا که امکان دارد و دانش و تجربه به ما اجازه می‌دهد کنجکاوی و بررسی و مطالعه می‌کنیم و برای آنچه هم که می‌تواند هنوز نا شناخته باشد جایی می‌گذاریم و حرکت را آغاز می‌کنیم. اگر به مانعی پیش‌بینی نشده برخوردیم که موفق خواهیم بود و نشان از این خواهد داشت که قبلاً خوب مطالعه کردیم و بعد اقدام و اگر با تمام بررسی‌ها و مطالعات با مانعی روبرو شدیم، اگر در چارچوب احتمالات تخمینی قبلی بوده و ما تمهیداتی اگر چه ناکافی برای آن چیده بودیم که با کمی صرف وقت و سختی بیشتر مسئله حل خواهد شد، اما اگر در چارچوب احتمالات ما قرار نداشته باشد و

دست اقدام و وظایفی که باید انجام دهیم علیرغم وجود سیستم‌های اطلاعاتی موجود با مسائلی مواجه‌ایم که صدها و بلکه هزارها بار تکرار شده‌اند اما بدلیل مستند نشدن و یا دور از دسترس بودن اطلاعات آن و یا توجه و کنجکاوی نکردن، افراد جدید هم در همان کارها و وظایف باز به همان مشکلات و مسائل برخورد می‌کنند و متأسفانه هیچ تمهیداتی هم به دلیل ناآگاهی از تجارب قبلی در نظر نمی‌گیرند و به ناچار برای هزارمین بار مدیریت بحران می‌کنند نه مدیریت ریسک.

ریسک مسئله‌ای احتمالی اما شناخته شده است و نیازمند مدیریت. قطعاً منابع بیشتری برای مدیریت ریسک‌ها نیاز است



اما پیش‌بینی شده هستند و با مدیریت آنها، ائتلاف منابعی صورت نمی‌گیرد. اما ندیدن ریسک‌ها و بعد مدیریت بحران ناشی از عدم مطالعه‌ی دقیق قبل از اقدام، نه تنها به ائتلاف منابع می‌انجامد که امکان دارد ما را با ناتوانی در انجام وظایفی که به عهده داریم روبرو نماید و چه بسا عدم دستیابی به هدف و شکست.

مثال‌های مختلفی می‌توان در این زمینه زد. بهترین مثال همان زلزله است. در کشورهایی که احتمال وقوع آنرا در قالب یک ریسک شناسایی کرده و به آن می‌پردازند و تمهیدات لازم را برای عادی و بی‌خطر کردن آن به عمل می‌آورند (مثل کشور زلزله‌خیز ژاپن) در زمان وقوع هزینه زیادی ندارند و ائتلاف منابع به خصوص نیروی انسانی هم یا ندارند یا بسیار ناچیز دارند، اگرچه هزینه‌های سرمایه‌گذاری‌های اولیه و جاری بیشتری برای فعالیت‌هایی که می‌تواند احتمال هدر دادن منابع را در زمان وقوع کم و یا حذف نماید خواهند داشت. اما در کشورهایی که به طور جدی به آن نمی‌پردازند هر بار که اتفاق می‌افتد بالاچار متحمل هزینه بسیار گزافی خواهند شد و منابع بسیاری هم از بین می‌رود و تلف می‌شود، البته تبعاتی هم دارد که در دراز مدت برای جامعه بسیار زیانبار خواهد بود، آنها مدیریت ریسک می‌کنند و اینها مدیریت بحران.

اگر گریزی به حوزه ماشین‌آلات بزنیم، خواهیم دید که فرهنگ غالب جامعه در این حوزه هم همان مدیریت بحران است. به هر سمتی که نگاه می‌کنیم تعمیرگاه می‌بینیم، یعنی اگر ماشین شما خراب شد به ما مراجعه کنید اما جایی نداریم که ماهیت حضورش این باشد که برای اینکه ماشینت خراب نشود به ما مراجعه نمایید.

اصولاً همه افرادی که در این حوزه تربیت می‌شوند با این رویکرد آموزش می‌بینند که توانایی رفع خرابی‌ها را پیدا کنند نه جلوگیری از خراب شدن را. بازار پر است از قطعه فروش و ابزار تعمیر فروش. مکانیک خوب آن است که ماشین خراب را درست تعمیر کند. مدیر ماشین‌آلات خوب آن است که ساز و کاری را ایجاد کند که وقتی ماشین خراب شد به سرعت رفع خرابی شود. اگر بحث سرویس و نگهداری‌ای هم باشد تعویض روغن موتور و

بعضاً فیلتر روغن موتور مطرح است که آنها در محدوده تعمیرات و جزو وظائف تعمیرگاه به حساب می‌آید و از ویژگی‌ها و مفاهیم مربوط به جلوگیری از خرابی تهی است. کمتر مدیری را می‌توان سراغ کرد که اسیر این فرهنگ غالب نباشد و خرابی را یک اصل پذیرفته شده نداند. به نظر می‌رسد در این فرهنگ غالب، ایجاد شرایط بدون مشکل (شناسایی ریسک‌ها و مدیریت آنها) جزو وظایف مدیر نیست (این وظیفه را عامل ثالثی از عالم غیب باید انجام دهد) و وظیفه ما فقط سپری کردن حال است و مدیریت بحران‌ها که احتمالاً آنها هم از عالم غیب نازل می‌شوند).

در این فرهنگ غالب مدیریت بحران چیزی است پذیرفته شده و عادی و جا افتاده و انگار که باید در همه امور همین‌گونه مدیریت کرد، مدیریت ریسک اما چیزی است عجیب و غریب و غیرعادی که پرداختن به آن دردسر است و زحمتی که نیازش روشن نیست، هزینه دارد و حوصله می‌خواهد و مطالعه و تحقیق و بررسی و در نهایت هر چیز به ظاهر سختی که می‌تواند بهانه‌ای باشد برای نپرداختن به آن.

یاد نگرفتیم چون از ابتدا یادمان ندادند که برای هر اقدامی و هر فعالیتی و هر تراکنشی سه چیز جدایی‌ناپذیر باید مد نظرمان

اگر گریزی به حوزه ماشین‌آلات بزنیم، خواهیم دید که فرهنگ غالب جامعه در این حوزه هم همان مدیریت بحران است. به هر سمتی که نگاه می‌کنیم تعمیرگاه می‌بینیم، یعنی اگر ماشین شما خراب شد به ما مراجعه کنید اما جایی نداریم که ماهیت حضورش این باشد که برای اینکه ماشینت خراب نشود به ما مراجعه نمایید.



باشد، اقداماتی که قبل از عمل باید انجام دهیم، عمل و اقداماتی که بعد از عمل باید انجام گیرد. عمل روشن بوده است و واضح اما اقدامات قبل از عمل به فکر کردن تعبیر شده و از آنجا که فکر کردن هم طیفی از فکر نکردن تا بسیار زیاد فکر کردن وسعت دارد اینگونه آموختیم که فکر کردن زیاد یعنی همان مطالعات و بررسی‌ها و تجزیه تحلیل‌ها و نفهمیدیم و یاد نگرفتیم که فکر کردن به خودی خود، چه کم و چه زیاد ما را به جایی نمی‌رساند. اقدامات بعد از عمل را هم که عمدتاً مستند سازی اقدامات است (برای اینکه بدانیم چه مرحله‌ای را طی کردیم و اگر به نتیجه دلخواه نرسیدیم کجا را باید اصلاح کنیم و اینکه اگر تکرار تجربیات است رکورد دیگری باشد و اینکه اگر برای اولین بار است تجربه‌ای شود برای خودمان و دیگران) کاری اضافه می‌دانیم و پرداختن به آن را تلف کردن وقت.

به این درک نرسیدیم و این موضوع در فرهنگمان نهادینه نشده است که پرداختن به هر موضوعی حتی اگر دانش و تجربه ذهنی قبلی وجود داشته باشد باز هم نیازمند جمع‌آوری اطلاعات و بررسی دقیق و تجزیه تحلیل کردن آن، حتی الامکان در کنار و با کمک مشاوران آشنا به موضوع، و البته با کمک مکانیزمی به نام فکر است، که اگر این مرحله طی شده باشد قاعدتاً ریسک‌ها شناسایی شده و ما میتوانیم با تمهیداتی که بعمل می‌آوریم آنها را مدیریت نماییم. به این نیز بها ندادیم که مستندسازی اقدامات انجام گرفته و حداقل مروری بر آنها ما را از خطاهای صورت گرفته در پروسه کار، آگاه می‌کند و بررسی علت خطاها باعث حذف و یا کاهش خطاهای آینده می‌شود، به عبارتی بررسی سوابق و نتایج بدست آمده و دقت در روندها و تکرارها که به کشف اصول پنهان مستتر در رفتارها می‌انجامد باعث خواهد شد که اغلب بحران‌های آینده را به ریسک‌های شناخته شده قابل مدیریت تبدیل کنیم.

از طرفی دیگر واقعیت‌ها نشان از آن دارند که مه و خورشید و فلک در کارند تا ما بر این باور بمانیم که خرابی یک واقعیت است و این کالای گران قیمت (ماشین) هم چون کار می‌کند باید مدام خراب شود و ما هم

باید بدون طرح سوالی تا جایی که امکان دارد آن را تعمیر کنیم و اگر دیگر تعمیر نشد یکی دیگر بخریم، تا بازار مصرف این کالا و قطعات و لوازم گران قیمت آن همچنان گرم بماند که کمپانی‌های تولید کننده نانی بکف آرند و البته به غفلت هم نمی‌خورند بلکه برای تداوم این فرهنگ غلط در بازار مصرف تولیداتشان هزینه می‌کنند تا این باور همواره باوری غالب باشد، باوری که در آن فقط عمل ارزش دارد و مطالعه قبل از عمل و بررسی بعد از عمل را وقت تلف کردن می‌دانند.

متأسفانه همنشینی این دو واقعیت موجود (کم‌آگاهی‌های ناشی از روش‌های آموزشی و تبلیغات تولیدکنندگان) بالاخص در زمینه ماشین‌آلات منجر به این شده است که بدون اینکه تلاشی کنیم که بفهمیم خرابی‌ها از کجا سرچشمه می‌گیرند غافلگیرانه با آنها روبرو می‌شویم. اقدامات پیشگیرانه که از وقوع و یا حداقل تکرار خرابی‌ها جلوگیری به عمل آورده و بستر شکل‌گیری آنها را اصلاح می‌کند (مدیریت ریسک) به عمل نمی‌آوریم، به افزایش هزینه‌های عملیات، ناشی از خرابی‌ها و توقف ماشین‌آلات، توجهی نداریم، محدودیت زمانی هم باعث می‌شود تا با صرف هزینه‌های گزاف نسبت به خرید و تعویض قطعات خراب، مکانیزم‌ها و حتی خرید ماشین‌های دیگر (مدیریت بحران) اقدام کنیم. به خودمان هم آفرین می‌گوییم که مشکل را حل کردیم و از آنجا که برای اندازه‌گیری همه جانبه مدیریت ریسک و بحران و مقایسه این دو با یکدیگر خط‌کشی وجود ندارد کسی هم ما را زیر سوال نمی‌برد تا در مدیریت خود تجدیدنظری کنیم و بتوانیم با تغییر رفتار از مدیریت بحران به مدیریت ریسک هم‌تراز پیشرفته‌ترها شویم. چگونه ریسک‌های انجام یک پروژه از زاویه ماشین‌آلات و تجهیزات را مدیریت کنیم

چنانچه از یک پروژه عمرانی در حال اجرا دیدن کنیم چیزهایی را که خواهیم دید عبارتند از:

- ۱- انسان‌ها
- ۲- ماشین‌آلات
- ۳- تجهیزات
- ۴- مواد و مصالح
- ۵- سازه‌ها
- ۶- محل‌های استقرار و اسکان

۷- تجهیزات ارتباطی

به این مجموعه عوامل قابل مشاهده که به کار گرفته می‌شوند تا پروژه‌ای به سامان برسد یک عامل غیرقابل مشاهده به نام اطلاعات که به چرایی، چگونگی و هدف به کارگیری آنها، ضمن استقرار یک نظام هماهنگ و هم‌افزا، پاسخ دهد هم باید اضافه نمود. همانگونه که ملاحظه می‌شود ماشین‌آلات و تجهیزات به جهت اینکه دارای اجزای مصرفی و مکانیزم‌های اصطکاکی و اپراتور برای هدایتشان و عمدتاً در حال تردد هستند می‌توانند به چند دلیل در پروسه‌های انجام فعالیت‌های تعریف شده، طبق برنامه خدشه وارد نمایند:

۱- به دلیل فرارسیدن زمان تعویض و یا تجدید مصالح و لوازم مصرفی آنها و عدم

تجهیزات را در چارچوب سازمانی تخصصی به کار گمارده و خود را نسبت به پشتیبانی از آن متعهد بدانند، این سازمان باید:

- ۱- ماشین‌آلات و تجهیزات و مکانیزم‌ها و چگونگی راهبری آنها را به خوبی بشناسد.
- ۲- نیازهای آنها را برای هر دوره کار بداند و قبلاً تدارک دیده و پای کار مهیا کرده باشد.
- ۳- به دلایل کاهش راندمان در هر ماشین و تجهیزاتی اشراف داشته و پتانسیل رفع علت‌ها را دارا باشد.
- ۴- بتواند شرایطی را ایجاد نماید که خرابی اتفاق نیفتد و اگر علیرغم وجود چنین شرایطی خرابی اتفاق افتاد قادر باشد به سرعت آنرا رفع نماید.
- ۵- در زمان توقف ماشین‌آلات و تجهیزات آنجا که فعالیت‌ها لطامات جبران‌ناپذیری



وجود این اقلام در پای کار که باعث توقفشان شود.

۲- به دلیل برخی مشکلات فنی با راندمانی کمتر از آنچه که انتظار می‌رفت کار کنند.

۳- خراب شوند و اصلاً کار نکنند.

۴- با توجه به اینکه کار آنها به انسان‌ها وابسته است، نارضایتی باعث کاهش راندمان و یا خرابکاری منجر به توقف شده باشد.

۵- حادثه منجر به توقف شده باشد.

برای اینکه این ریسک‌ها مدیریت شوند به طوری که زمینه بروز پیدا نکنند و اگر حادث شدند تأثیری بر روند فعالیت‌ها نگذارند پروژه نیازمند ساز و کاری است که مدیری مناسب و افرادی شایسته در حوزه ماشین‌آلات و

می‌بینند ماشین و یا تجهیز جایگزین داشته باشد.

۶- به شرایط ایمن کار ماشین‌آلات و تجهیزات اشراف کامل داشته و قبلاً این بستر را در محیط کار ماشین‌آلات و تجهیزات فراهم کرده باشد.

۷- بتواند روابط و مناسبات بدون دغدغه درونی و با سایر واحدهای مرتبط بدون اصطکاک داشته باشد. در تعامل با جامعه حرفه‌ای خود بوده و به مدیریت‌های بالاسری پاسخگو باشد.

ویژگی‌های برشمرده شده می‌طلبند که مدیریت پروژه در انتخاب افراد کلیدی و نیز ایجاد زمینه و چیدمان تمهیدات لازم برای فعالیت روان و بدون تنش این واحد، به



آنچه که ضرورت است باور داشته و پتانسیل انجام آن را به خصوص از نظر نقدینگی مورد نیاز این واحد همواره در طول پروژه داشته باشد.

در حوزه فعالیت مدیران سیویل و ساختمان که گرایشی غالب در پروژه‌های عمرانی است این سازوکار با ویژگی‌های مطرح شده ساز و کاری است نسبتاً بیگانه. مدیران اجرایی پروژه در مقام مدیران دارای اتوریته به آن دستور می‌دهند و انتظار دارند که دستورات آنها بدون چون و چرا اجرا شود علیرغم اینکه با زیر و بم‌ها و ظرافت‌های این حوزه آشنایی کافی داشته باشند.

این ناآشنایی به مرور رابطه‌ای را باعث می‌شود که در اینجا و آنجای کار و به کرات اسباب دردسرهایی می‌شود که قربانی آن

چون پروژه‌ها موقتند به علاوه اینکه بخشی از چرخه حیات یا حضور ماشین در شرکت، در پروژه سپری می‌شود مسلم است که نباید این ساز و کار وابسته به پروژه باشد، بلکه باید آنطور چیده شده باشد که وابسته به شرکت که عمری طولانی دارد بوده و ماشین‌آلات شرکت را هدف قرار دهد، مستقل از اینکه ماشین‌آلات و تجهیزات کجا قرار دارند. البته آنجا که پروژه‌ای مطرح می‌شود باید چتر حضورش را در هماهنگی با پروژه هم بگستراند.

مسئله اینجاست که در چه رابطه‌ای وارد پروژه شود که شخصیت تخصصی خودش را حفظ نموده بتواند همواره به وظایفش آن طور که دانشش حکم می‌کند بپردازد.

به نظر می‌رسد چنانچه پروژه از نتیجه کار



همین ساز و کاری است که باید باشد که با حضورش اسباب عدم حضورش مهیا می‌شود. به جرأت می‌توان گفت که همین تضاد و ناکارآمدی‌های ناشی از حضور ناقص آن باعث شده که شرکت‌ها این سازوکار حیاتی پروژه‌های عمرانی را به راه‌ها و روش‌های متعدد و متنوعی در رابطه با جایگاه، چگونگی ارتباط و حضور در پروژه‌ها بیازمایند و تجربه کنند.

اگر چه هر شکلی از این وجود و رابطه و حضور ممکن است در مقطعی و در زمانی جواب داده باشد اما تا آنجا که تجربه نشان داده است موفقیت‌ها موقتی بوده و در اغلب اوقات دستاوردها با همه زحماتی که صرفشان شده با پایان یافتن هر پروژه به فراموشی سپرده شدند.

ماشین بهره بگیرد و ماشین و سازوکارهای جنبی آن را به حوزه تخصصی واحد ماشین‌آلات شرکت (یا مرکزی) واگذار نماید همان باشد که دنبالش می‌گردیم که در این صورت تمامی ریسک‌های فعالیت‌ها ناشی از حوزه ماشین‌آلات پروژه را به واحدی که می‌تواند این ریسک‌ها را مدیریت نماید یا به عبارتی وظیفه دارد که مدیریت نماید سپردیم.

شرکت باید بانک ماشین‌آلاتی داشته باشد که مدیریتی تخصصی و کارآمد برای نگهداری و بهره‌برداری بر آن بگمارد. پروژه‌ها می‌توانند نیاز خود را به صورت دریافت ساعت ماشین از این واحد تخصصی برطرف نمایند و در شرایطی که شرکت اجازه دهد تامین‌کننده ماشین‌آلات و تجهیزات برای مصرف‌کنندگان

بیرون از شرکت نیز باشد.

در هر حال این واحد باید توسط شرکت حمایت و پشتیبانی گردد تا قادر باشد که وظایف تخصصی حوزه ماشین‌آلات و تجهیزات پروژه‌ها را به خوبی انجام دهد و با افت و خیزهای به خصوص مالی پروژه دچار آن چیزی که باعث ناتوانی در ارائه ساعت ماشین به پروژه‌ها شود نگردد، و در سایر موارد که ماشین‌آلات خارج از پروژه‌ها هستند نیز هم نگهداری فنی شوند و هم برای ایجاد کار برای آنها تلاشی صورت گیرد به طوری که این کالای سرمایه‌ای شرکت حتی الامکان ارزش افزوده‌ای ایجاد نماید یا احتمالاً تبدیل به کالای دیگری شود که افت ارزشی را به شرکت تحمیل ننماید.

چنانچه ماشین‌آلات و تجهیزات که از دید سهام‌داران سرمایه و از دید شرکت دارایی و از دید پروژه ابزار کار است در چارچوب چنین مدیریت متمرکز و تخصصی و نسبتاً مستقل اداره شوند این مدیریت می‌تواند ریسک‌های مربوط به هر سه وجه این مثلث مدعی ماشین‌آلات و تجهیزات را در کنار هم ببیند و با مدیریت آنها نسبت به هر سه بخش پاسخگو باشد، در غیر این صورت حتی اگر همه ریسک‌های پروژه از زاویه ماشین‌آلات شناسایی شده و مدیریت هم شوند (فرضی تقریباً محال) فقط در زمانی که ماشین در پروژه قرار دارد، آن هم در شرایط اوج فعالیت‌های پروژه، می‌توان انتظار داشت که مدیریتی نسبتاً معقول، با توجه به نیاز شدید پروژه به ماشین‌آلات و همسو شدن مدیر پروژه با مدیر ماشین‌آلات، بر آنها اعمال می‌گردد و متأسفانه با کاهش فعالیت‌ها به خصوص در انتهای کار همه رشته‌ها پنبه می‌شود و ماشین‌آلات رها می‌شوند. که در این صورت اگر شرکت‌ها شرایطی داشته باشند که با اتمام یک پروژه بلافاصله پروژه دیگری را شروع نمایند که ماشین‌آلات به پروژه جدید منتقل شوند شاید ماشین‌آلات کمتر صدمه ببینند، اما اگر این شرایط مهیا نباشد و آن مدیریت مرکزی هم نباشد، متأسفانه باید گفت که ناوگان ماشین‌آلاتی شرکت‌ها آنگونه تخریب می‌شود که دیگر حتی به عنوان ابزار کار پروژه‌های بعدی هم نمی‌توان روی آنها حساب کرد.



چالش‌های ابرپروژه‌ها

محمد رضا حاجی علیخانی

کارشناس ارشد مدیریت پروژه

توجه به تفاوت قیمت‌های منابع در کشور میزبان پروژه (مانند قیمت سوخت و انرژی، مصالح، دستمزد نیروی کار و غیره) مبلغ متفاوتی خواهد داشت. به عنوان مثال تفاوت قیمت برخی منابع در ایران و آمریکا در جدول ۱ نشان داد شده است. لذا برای معادل سازی برآورد پروژه در کشورهای مختلف می‌توان از مفهوم برابری قدرت خرید استفاده نمود. به عنوان مثال طبق آمار سایت بانک جهانی، در سال ۲۰۱۶ ارزش هر دلار آمریکا براساس برابری قدرت خرید معادل ۸۲۰۰ ریال بوده است [۴]. اگر برای سال ۲۰۱۸ هر دلار را براساس برابری قدرت خرید تقریباً ۱۰۰۰ تومان فرض کنیم، در ایران می‌توان پروژه‌های بالای هزار میلیارد تومان را به شرط داشتن برخی شرایط دیگر، در رده ابرپروژه‌ها منظور نمود. (جدول ۱)

ابریروژه‌ها به جز مسئله هزینه و زمان زیاد ساخت، عموماً دارای ویژگی‌های دیگری نیز می‌باشند:

- مورد توجه جامعه و افکار عمومی هستند، برخی مایه مباحثات و برخی فاجعه بوده و در مجموع یک پدیده فرهنگی هستند.
- به دلیل تنوع فعالیت‌ها و دارا بودن نوآوری و فناوری‌های جدید، با پیچیدگی‌های فنی و انسانی و فناورانه مواجه هستند و معمولاً تجربه قبلی در مورد آنها وجود ندارد.

اجرای آنها زیاد (عموماً بیش از یک دهه) بوده و مدت بهره‌برداری از آنها نیز بسیار طولانی است. البته برآورد یک میلیارد دلار برای مبلغ ابرپروژه‌ها با توجه به قیمت‌های منابع در هر کشور متفاوت است. یک پروژه یک میلیارد دلاری در آمریکا، اگر در اروپای شرقی، آسیا، آفریقا یا ایران اجرا شود، با

در شماره ۳۵۹ (مهرماه ۱۳۹۶)، ابرپروژه‌ها و ویژگی‌های آن‌ها معرفی شد. در این نوشتار تلاش شده چالش‌های پیش‌روی ابرپروژه‌ها، علل بروز این چالش‌ها و راهکارهای مطرح شده برای کاهش مشکلات آن‌ها بررسی شود.

مقدمه

ابریروژه‌ها چیزی بیش از فقط یک پروژه بزرگ هستند، آنها تأثیرات مهمی بر جامعه اطراف، محیط زیست و سرمایه عمومی دارند [۱] که تغییرات بزرگی در جغرافیای کشورها و زندگی مردم ایجاد می‌کند. برخی از این ابرپروژه‌ها نقطه عطف یک کشور بوده و شکوفایی بزرگ به بار می‌آورند، ولی برخی نیز فجایع فراموش نشدنی هستند [۲]. ابرپروژه‌ها آسان شروع می‌شوند و توقف آنها سخت و پرهزینه است و ویتنام سیاست و مدیریت نامیده می‌شوند [۳]. براساس نظرات صاحب‌نظران، ابرپروژه‌ها در اندازه فیزیکی عظیم بوده، و هزینه بیش از یک میلیارد دلار به عنوان حداقل هزینه ساخت آن‌ها یک معیار پذیرفته شده است. مدت زمان

منبع	واحد	بهای واحد در آمریکا (به دلار)	بهای واحد در ایران (به دلار)	نسبت قیمت در ایران به قیمت در آمریکا
دستمزد حداقل نیروی کار	ساعتی	۷,۵	۱,۵	۵
گازویل	لیتر	۰,۷۵	۰,۰۱	۷,۵
برق صنعتی	کیلووات ساعت	۰,۰۷	۰,۰۲	۳,۵
سیمان	تن	۱۱۰	۳۵	۳,۱
بتن سازه‌ای	مترمکعب	۱۵۰	۳۰	۵
هزینه ساخت ساختمان معمولی مسکونی	مترمربع	۲۰۰۰	۴۰۰	۵

(جدول ۱)

- معمولاً با ریسک‌های فراوان و شناخته شده زیادی روبرو هستند.
- دارای اهداف گوناگون فنی، مالی، توسعه‌ای و اجتماعی بعضاً متضاد هستند.
- عموماً دارای چند مالک، ارکان مستقیم متعدد و ذی‌نفعان غیرمستقیم مؤثر (جوامع محلی، افکار عمومی، رسانه‌ها، هواداران محیط زیست، سیاستمداران و مقامات محلی و...) هستند که بعضاً انتظارات و منافع متضاد دارند.
- اغلب چندسازمانه مدیریت شده و نیاز به هماهنگی زیادی بین ارکان خود دارند.
- معمولاً اثرات بزرگ سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی بر محیط و جامعه خود دارند.
- اغلب عملکرد ضعیفی به لحاظ زمان، هزینه، کیفیت، منافع اقتصادی و زیست محیطی دارند.
- عموماً افزایش زیادی در خصوص هزینه و زمان اجرا نسبت به برآوردهای اولیه دارند.
- مدیریت آنها نیاز به پشتیبانی و لجستیک در مقیاس بزرگ، سرمایه‌گذاری و کنترل‌های زیاد دارد.

شکست ابرپروژه‌ها

ابرپروژه‌ها علی‌رغم اهمیت زیادی که دارند، مشکلات کلیدی نیز دارند. یک

ابرپروژه ممکن است از نظر فنی یک موفقیت محسوب شود ولی از نظر مالی شکست بخورد و حامیان و سرمایه‌گذاران آن زیان‌های بزرگی متحمل شده یا حتی ورشکسته شوند، و حتی فاجعه‌ای برای کشور میزبان و حامیان آن باشند. یا یک ابرپروژه ممکن است در زمان و با بودجه مقرر اجرا شود ولی ملاحظات اجتماعی، زیست محیطی یا توسعه‌ای را برآورده نکند، زیرا در طراحی آن لحاظ نشده است [۵]. پیچیدگی و عدم قطعیت‌های ذاتی پروژه‌های بزرگ، چالش‌های جدیدی فراتر از مقررات، قوانین و روش‌های موجود به وجود می‌آورند [۶]. ابرپروژه‌ها آن قدر عظیم و بااهمیت هستند که افزایش هزینه، کاهش منافع و افزایش ریسک‌های آنها می‌تواند کل یک سازمان را دچار مشکل نماید، و حتی سلامت یک شهر یا ملت نیز می‌تواند تحت تأثیر شکست یک ابرپروژه قرار گیرد. مثلاً پروژه تونل اروپا (تونل زیردریای مانش) که بین فرانسه و بریتانیا ساخته شده و توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری و اجرا شده است، به دلیل ۸۰٪ افزایش هزینه و ۷۵٪ کاهش درآمد، عملاً زیان‌ده شد و حدود ۱۸ میلیارد دلار به اقتصاد بریتانیا ضرر زد؛ یک گزارش اقتصادی و مالی بعداً عنوان کرد که بهتر بود تونل اروپا هرگز ساخته نمی‌شد [۳]. مثال دیگر، برگزاری

المپیک ۲۰۰۴ آتن بود که یکی از عوامل بحران اقتصادی ۲۰۱۱ یونان شناخته می‌شود. افزایش زیاد هزینه‌ها و وام‌های زیاد متعاقب آن، موجب کاهش رتبه اعتباری کشور و تضعیف اقتصاد یونان قبل از بحران مالی سال ۲۰۰۸ جهان، و تشدید بحران مذکور برای آن کشور شد که هنوز نیز نتوانسته از آن خلاصی یابد [۳]. مثال دیگر، پروژه شریان/تونل مرکزی در بوستون (موسوم به Big Dig) است که به دلیل افزایش زیاد زمان و هزینه، به عنوان نماد انحراف در ابرپروژه‌های آمریکا شناخته می‌شود و علت آن این بود که سازمان کارفرما و پیمانکار احساس واقعی برای فوریت تکمیل پروژه یا کنترل هزینه‌های آن نداشتند [۱]. البته گاهی نیز یک پروژه در آغاز شکست خورده محسوب می‌شود (مخصوصاً توسط افکار عمومی)، ولی اگر نیازهای واقعی و اجتماعی را برآورده کند، اعاده حیثیت می‌شود [۵] مانند اپرای سیدنی که به دلیل افزایش پانزده برابری هزینه، انتقادهای زیادی در استرالیا برانگیخت و حتی باعث شد معمار و سازنده آن از دنیای حرفه‌ای کناره‌گیری کند، ولی امروزه از افتخارات استرالیا محسوب می‌شود. هزینه آن به قیمت امروز حدود یک میلیارد دلار بوده است.

مشکلات ابرپروژه‌ها

مشکلات مختلف ابرپروژه‌ها را می‌توان به صورت زیر دسته‌بندی نمود:

- **افزایش هزینه:** حدود ۹۰٪ ابرپروژه‌ها دچار افزایش هزینه می‌شوند [۷] و این افزایش هزینه در بسیاری از موارد بیش از ۵۰٪ است [۸].

پیچیدگی‌های فناوری و سازمانی و سایر عدم قطعیت‌های محیط سیاسی و اقتصادی، اغلب موجب سردرگمی بین طرف‌های درگیر پروژه شده و باعث افزایش هزینه می‌گردد [۹]. مرو (Morrow) در کتاب خود با عنوان ابرپروژه‌های صنعتی، ۳۱۸ ابرپروژه جهانی را بررسی نمود که بیش از یک میلیارد دلار هزینه داشته‌اند (به قیمت ۲۰۱۰). او نتیجه‌گیری نمود که از بین این ابرپروژه‌ها، ۶۵٪ به اهداف کسب و کار خود نرسیدند (در برخی

ردیف	نام ابرپروژه	کشور	هزینه نهایی به برآورد اولیه
۱	کانال سوئز	مصر	۲۰ برابر
۲	مجلس اسکاتلند	اسکاتلند	۱۷ برابر
۳	اپرای سیدنی	استرالیا	۱۵ برابر
۴	المپیک تابستانی مونترال	کانادا	۱۴ برابر
۵	ساخت هواپیمای کونکورد	فرانسه-بریتانیا	۱۲ برابر
۶	خط آهن تروی و گرینفیلد	آمریکا	۱۰ برابر
۷	سامانه هوشمند موشکی اکسکالیبور	آمریکا-سوئد	۷٫۵ برابر
۸	پروژه ثبت سلاح گرم کانادا	کانادا	۶٫۹ برابر
۹	المپیک زمستانی دریاچه پلاسید	آمریکا	۶٫۶ برابر
۱۰	نظام تراکنش مراقبت‌های پزشکی	آمریکا	۶٫۶ برابر
۱۱	ادارات مرکزی بانک نروژ	نروژ	۵٫۴ برابر
۱۲	تونل فورکا	سوئیس	۴ برابر

جدول ۲

بخش‌های صنعتی این شکست بیش از ۷۵٪ بود). بیشتر پروژه‌های شکست خورده زیان‌ده بودند (ولی نه همه). برخی از آن‌ها به دلیل خوش‌شانسی در افزایش قیمت محصولات یا سایر اتفاقات پیش‌بینی نشده، درآمدزا بودند [۳]. فلیبجرگ (۲۰۱۴) هزینه نهایی به برآورد اولیه در ۳۳ ابرپروژه دنیا که ظرف ۷۰ سال گذشته ساخته شده‌اند را ارائه نموده است [۳]. همان‌طور که مشاهده می‌گردد، هزینه نهایی این ابرپروژه‌ها تا ۲۰ برابر برآورد اولیه نیز بوده است. برخی از آنها در جدول ۲ نام برده شده است. (جدول ۲) ایران نیز از این مشکل مستثنا نیست. یکی از اولین ابرپروژه‌های تاریخ معاصر ایران، راه‌آهن بندر امام خمینی (بندر شاهپور) به بندر ترکمن (بندر گز) (۱۳۰۶-۱۳۱۷) است. برآورد هزینه اولیه طرح مطابق اظهارات دکتر مصدق (در نطق مخالفت خود با ساخت راه‌آهن سراسری در اسفند ۱۳۰۵ در مجلس شورای ملی)، حدود ۸۰ میلیون تومان بوده است. نهایتاً کل منابع تامین هزینه طرح حدود ۲۵۰ میلیون تومان شد که ۵۶٪ از محل درآمد انحصار قند و شکر و ۱۵٪ از محل وام از بانک‌های ملی و کشاورزی، ۱۷٪ از محل بودجه کشور و ۱۲٪ از اعتبار ارزی اندوخته کشور تامین شد [۱۰]. یعنی نسبت هزینه نهایی به برآورد اولیه آن حدود سه برابر بوده است. با فرض متوسط قیمت هر دلار در آن دوره حدود ۱۴ ریال، هزینه پروژه حدود ۱۸۰ میلیون دلار بوده و هر دلار آن زمان نیز حدود ۱۹ دلار امروز قدرت خرید داشته است، لذا هزینه کل پروژه به قیمت سال ۲۰۱۷ بیش از ۳ میلیارد دلار بوده است. تاخیر زیاد: ابرپروژه‌ها عموماً دچار تاخیرات زیاد هستند. تاخیر باعث افزایش هزینه و کاهش منفعت می‌گردد، لذا یک راه‌جلوگیری از افزایش هزینه، کاهش تاخیر اجراست. در مورد پروژه‌های تامین مالی از راه استقراض، این وضعیت به دلیل هزینه بهره وام تاثیر بسیار بدتری دارد. البته ابرپروژه‌هایی هم هستند که در زمان مقرر یا با بودجه مقرر انجام شده‌اند مانند موزه گوگنهایم در بیلباو اسپانیا، قطار سریع پاریس-لیون، راه‌آهن

سبک بندر لندن [۳].

• **کاهش منافع و شکست مالی:** در بیش از ۵۰٪ موارد، ابرپروژه‌ها دچار تغییر در تعریف و شرایط می‌شوند و کاهش منافع بیش از ۵۰٪ نیز عادی است. این امر در حالی است که مطالعات هزینه، زمان، منافع، تاثیرات زیست محیطی و اجتماعی، هسته اصلی مطالعات ابرپروژه‌ها را تشکیل می‌دهند، بنابراین این مطالعات خیلی هم قابل اطمینان نیستند. ریسک پروژه‌های فناوری اطلاعات بیشتر است و تنها در ایالات متحده ائتلاف پروژه‌های فناوری اطلاعات سالانه ۵۵ میلیارد دلار است [۳]. گزارش مؤسسه مکینزی نشان می‌دهد که ۶۴٪ از پروژه‌های انجام شده با کمک مالی سایر کشورها و مؤسسات، شکست می‌خورند. یک گزارش نیز نشان داده که در سال ۲۰۱۰، حدود ۴۰٪

• **ساختار سازمانی شبکه‌ای متمایز:** ساختار ابرپروژه‌های جهانی، ترکیبی از سلسله مراتب سنتی با شرکت‌ها و بازارهای دخیل در پروژه است و بیشتر کار از طریق قراردادهایی بین تامین‌کنندگان و زنجیره‌های تامین انجام می‌گردد که ارتباطات به هم وابسته دارند و الگوهای گوناگون را در قالب یک واحد مدیریتی مشترک و موقت به هم متصل می‌کند [۱۴].

• **پراکندگی جغرافیایی و مشکلات ارتباطی:** به دلیل آن‌که شرکت‌ها و افراد از کشورها و مناطق مختلف و نواحی زمانی متفاوت هستند، روابط مشارکت و قراردادی برای ایجاد ارتباط بین آنها، خود چالشی بزرگ است [۱۴].

• **چالش‌های حاکمیتی:** ریسک‌های اقتصادی و سیاسی ناشی از این پیچیدگی‌های



پروژه‌های بانک جهانی شکست خورده‌اند [۱۱].

• **عدم پذیرش اجتماعی:** عملکرد ضعیف ابرپروژه‌ها بر پذیرش اجتماعی، تطابق آنها با مقررات و فرصت‌های کسب و کار آتی تاثیر می‌گذارد [۱۲]. گاهی نیز کنش‌گران محلی به دلایلی چون صدمه به محیط زیست و یا حتی زیبایی یک منطقه بکر، به مخالفت با پروژه برمی‌خیزند، مانند مخالفت با عبور خط آهن سریع لندن-بیرمنگام از منطقه با زیبایی طبیعی برجسته (بکر) چیلترنز (Chilterns) و کشاندن مخالفت‌ها به سطح ملی نیز بکشند [۱۳].

مدیریتی نشان داده که صرفاً نمی‌توان آنها را با روش‌های قراردادی مدیریت نمود. برای مقابله با ریسک‌های آتی، وکلا در قراردادهای ابرپروژه‌ها، بندهای ادعاهای تصادفی (محتمل) را لحاظ می‌کنند که قراردادهای حجیم و سنگین نموده و مذاکره و مدیریت آنها را سخت و پرهزینه می‌نماید. بنابراین ابرپروژه‌ها به ناچار با ادعاهای بزرگ، فرایندهای داوری و قضایی روبرو می‌شوند که می‌تواند دهه‌ها به طول انجامد. پروژه کنونی تعریض کانال پاناما مثال خوبی برای این امر است [۱۵]. در فوریه ۲۰۱۴ اختلاف ۱٫۶ میلیارد دلاری بین کنسرسیوم تعریض کننده کانال

پاناما و کارفرما (مجری تعریض کانال پاناما) بر سر هزینه‌های اضافی ناشی از مشکلات پروژه، موجب توقف کار شد. پس از چند هفته مشاجره افکار عمومی، سرمایه‌گذاران پذیرفتند مبلغ هنگفتی بابت این مشکلات بپردازند [۱۶].

• **چالشهای نهادی (Institutional):** بازیگران ابرپروژه‌ها از زمینه‌های نهادی مختلفی (مانند ملیت، سازمان، فرهنگ و...) آمده‌اند [۱۷]. سازمان‌ها و افراد، باورهای مختلفی داشته، تحت هنجارهای گوناگون کار می‌کنند، شخصیت‌های متفاوتی از خود بروز می‌دهند، و علایق مختلفی را دنبال می‌کنند [۱۴]. بازیگران مختلف بسته به تخصص، ملیت و خاستگاه فرهنگی، نقش‌هایی در پروژه دارند و این مسئله چالش‌هایی برای مدیریت و هماهنگی آنها ایجاد می‌کند. از سوی دیگر جامعه‌شناسان تاکید می‌کنند که تمام بازیگران، بر سیستم اجتماعی و افرادی که فعال هستند تاثیر گذاشته و از آنها تاثیر می‌پذیرند. در ابرپروژه‌های جهانی، جابفتادن بازیگران در محیط محلی اطراف پروژه (روابط، سطح فعل و انفعال، هماهنگی یا مذاکره بین تازه واردان و سایر افراد و سازمان‌های محلی درگیر با پروژه) بسیار مهم است.

از سوی دیگر ابرپروژه‌ها در طول عمر خود از چند مرحله گذر می‌کنند، که شامل مرحله شکل‌گیری (پیش‌برد) پروژه، طراحی و ساخت و راه‌اندازی، بهره‌برداری و نگهداری، بازسازی، تخریب و بازیافت ابرپروژه است. ابرپروژه‌های جهانی عمر طولانی دارند که اغلب بیش از عمر شرکتها و تقریباً همیشه بیش از دوره قدرت احزاب سیاسی یا قانون‌گذاران است و در هر مرحله چالش‌های نهادی آن گوناگون است. در مرحله شکل‌گیری پروژه، باید خواسته‌های تمام ذینفعان که بعضی مخالف پروژه هستند و بعضاً نیز متناقض است، برآورده گردد. در مرحله ساخت، ابرپروژه‌ها به دلیل بزرگی موجب جهش در اقتصاد محلی یا منطقه‌ای و کمبود کارگر ماهر، مصالح، ماشین آلات و تجهیزات عمرانی و متعاقباً افزایش قیمت‌ها می‌گردند. اغلب نیز باعث

افزایش ترافیک، آلودگی صوتی، هوا و آبهای جاری و زیرزمینی، و ورود تعداد زیادی کارگر می‌شوند. کمپ‌های کارگری نیز خود موجب مصرف الکل، مواد مخدر، فحشا و سایر آسیب‌های اجتماعی در جوامعی می‌گردد که قبل از اجرای پروژه دارای آرامش بودند. تعیین قیمت محصول و افزایش آن در مرحله بهره‌برداری نیز می‌تواند موجب نارضایتی مردم محلی شود. در پایان عمر پروژه نیز معمولاً ذینفعان اصلی مخالف برچیدن آن هستند [۱۵]. همواره در هماهنگی بین بازیگران پروژه که از محیط‌های نهادی مختلف هستند، چالش‌های مدیریتی وجود دارد. [۵].

عوامل بروز مشکلات ابرپروژه‌ها

پژوهش‌های مختلف، عوامل گوناگونی را برای بروز مشکلات ابرپروژه‌ها ذکر کرده‌اند که از جمله اهم آنها موارد زیر را می‌توان نام برد:

• **تعریف ناکافی پروژه در آغاز:** عدم تعریف کافی پروژه و ابهام در شرح آن، ضعف کیفیت ارقام قابل تحویل و تغییر در خواست مشتری، موجب تفاوت تعریف اولیه پروژه با پروژه تحویلی و عدم تطابق فرضیات و برآوردها با واقعیت‌های اجرایی می‌گردد [۱۸].

• **برآوردهای اشتباه و دست پایین:** گزارشاتی درباره تفاوت دستاوردهای تخمینی و واقعی ابرپروژه‌ها در خصوص اثرات توسعه منطقه‌ای، محیطی و اجتماعی ارائه شده است [۱۹]. برخی از افزایش هزینه‌های ابرپروژه‌ها ناشی از برآوردها و پیش‌بینی‌های بیش از حد خوش‌بینانه است [۷].

• **توجیه غیرواقعی و عدم انتخاب بهترین گزینه:** حامیان و برنامه‌ریزان پروژه‌ها باور دارند که پروژه‌هایشان به نفع جامعه است و هزینه و منافع را طوری نشان می‌دهند که پروژه ساخته شود. لذا پروژه بدون توجیه مالی و اقتصادی آغاز می‌شود، که منجر به هدر رفتن پول مالیات دهندگان می‌گردد، ولی اگر اطلاعات درست باشد، خیلی پروژه‌ها آغاز نخواهند شد. به جز ایرادات اقتصادی و اخلاقی و حقوقی که به امر اطلاع رسانی اشتباه وارد است، خیلی پروژه‌های خوب با

منافع زیاد برای انجام وجود دارند که به دلیل اطلاع رسانی اشتباه، از دور رقابت حذف می‌شوند. در بسیاری نظام‌های دموکراتیک این کار تبعات قانونی دارد زیرا به دولت و مجلس هم عمداً اطلاعات اشتباه داده خواهد شد [۳]. در مطالعات امکان‌سنجی و طراحی ابرپروژه‌ها، اغلب عمداً هزینه‌های آن‌ها کم، و منافع آن‌ها دست بالا برآورد می‌شود، ولی فشارهای درونی و بیرونی برای پاسخ‌گویی بیشتر پروژه‌ها به لحاظ اجتماعی و زیست محیطی در حال افزایش است [۹]. فلیبجرگ و همکاران (۲۰۰۲) در یک بررسی آماری از افزایش هزینه‌ها در ۲۵۸ پروژه زیرساختی راه و ترابری در سراسر دنیا، نتیجه‌گیری کردند که برآورد هزینه اولیه برای تصمیم‌گیری در خصوص ساخت ابرپروژه‌ها به میزان زیاد، سیستماتیک و عمدی گمراه کننده بودند [۲۰]. براساس گزارش کمیسیون اروپا در ۱۹۹۳، کندی ذاتی در فرایند برنامه‌ریزی و ارزیابی پروژه‌های زیرساختی بزرگ، مانعی در اجرای آنهاست و این موانع اگر موجب توقف آنها نشود حداقل باعث افزایش هزینه می‌شود [۲۱].

خیلی مهم است که پس از شروع اجرا، سازمان و مدیریت پروژه تنظیم شده و عملیاتی شوند تا ریسک تاخیر به حداقل برسد، زیرا امکان دارد تامین‌کنندگان مالی (مالیات دهندگان یا بخش خصوصی) درقبال افزایش هزینه واکنش نشان دهند و ادامه پروژه به خطر افتد [۲۲].

• **عدم توجه کافی به مسایل نهادی و تفاوت‌های نهادی بازیگران پروژه:** پروژه‌های زیرساختی ساخته می‌شوند تا سال‌های زیادی باقی بمانند. این پروژه‌ها عمیقاً در محیط محلی جاگیر شده و باید مورد پذیرش محلی قرار گیرند تا درآمد طولانی مدت آنها تضمین شود، در حالی که عمر محصولات سایر صنایع مانند رایانه، پوشاک و غیره کوتاه مدت است و با گذشت زمان و کسب سلیقه مشتری قابل اصلاح و تطبیق هستند [۲۳].

شکست پروژه‌ها بیشتر به دلیل برخورد نامناسب با عوامل بیرونی، تحلیل‌های سطحی، مشکلات محیط اجتماعی و نهادی

میزبان پروژه یا درک کم از پویایی پیچیده مشارکت‌ها است؛ کنترل پیمانکاران یا انجام درست برآوردها نقش کمتری در شکست آن‌ها بازی می‌کند [۵]. بازیگران پروژه‌های بزرگ معمولاً از کشورها و فرهنگ‌های مختلف هستند که می‌خواهند در یک محیط ناشناخته کار کنند. شرکت‌هایی که در کشورهایی به جز کشور خود کار می‌کنند، با مقررات و سیستم‌های سیاسی متفاوت، هنجارها و سنت‌های گوناگون، و تفاوت‌هایی در ارزش‌ها و باورها روبرو می‌شوند که تفاوت‌های نهادی نامیده می‌شود. عدم آگاهی از شرایط محیط نهادی پروژه می‌تواند موجب سوء تفاهم و تعارض شده و ریسک‌ها و هزینه‌های کار در محیط خارج را افزایش دهد، لذا شرکتی که به یک پروژه بین‌المللی ورود می‌کند، با شکاف دانشی روبرو می‌شود، که عبارت است از تفاوت بین دانش نهادی لازم برای کار در یک پروژه بین‌المللی و دانشی که آن شرکت دارد [۲۳].

• **عدم کارایی روش‌های سنتی مدیریت و تحویل پروژه:** پروژه‌های بزرگ مهندسی با روش‌های کنونی برنامه‌ریزی قابل مدیریت و برنامه‌ریزی نیستند. شکست‌های مدیریتی و افزایش هزینه از ۳۰٪ تا ۷۰٪ در پروژه‌های مختلف مشاهده شده که به دلایلی چون تورم، شرایط نامناسب قراردادی، پیشرفت فناوری، تغییر تعریف پروژه و برآورد دست پایین اتفاق می‌افتد [۵]. چون پروژه‌های بزرگ با مسائل سیاسی درگیر می‌شود، روش‌های مدیریت عقلایی در آنها دچار شکست می‌شوند [۵].

• **عدم پاسخ‌گویی کارفرماهای دولتی:** ابرپروژه‌ها معمولاً (نه همیشه) دارای کارفرمایان دولتی هستند. یک بررسی در سال ۱۹۹۹ درباره پروژه‌های بزرگ عمرانی اجرا شده توسط وزارت انرژی آمریکا نشان داد که این پروژه‌ها نسبت به پروژه‌های مشابه سایر سازمان‌های فدرال یا بخش خصوصی دچار حدود ۵۰٪ افزایش در زمان اجرا و هزینه صرف شده بودند. این کاستی در مدیریت پروژه احتمالاً ناشی از فرهنگ سازمانی است که پاسخ‌گویی و اختیارات کافی را در بر ندارد

و کسی نهایتاً مسئول افزایش هزینه یا زمان نیست [۲۴].

• **برنامه‌ریزی نامناسب:** یک گزارش بررسی بانک جهانی از هزار پروژه نشان می‌دهد پروژه‌هایی که از مراحل آغاز تا پایان خوب برنامه‌ریزی شده بود، ۸۰٪ موفق بوده و پروژه‌هایی که بدون برنامه‌ریزی کافی از مرحله آغاز تا پایان انجام شدند، تنها ۳۵٪ موفق بودند [۲۴].

• **تأثیر منفی عدم قطعیت‌ها و ریسک‌ها:** مدیریت پروژه‌های بزرگ یک فعالیت ریسک‌پذیر است، زیرا منابع صرف شده بسیار زیاد و غیرقابل برگشت هستند. در واقع ریسک‌های ابرپروژه‌ها، ذاتی هستند [۸]. شرکت‌های خارجی که در این پروژه‌ها فعالیت می‌کنند، باید در محیط‌های ناشناخته، با مقررات، هنجارها و باورهای فرهنگی متفاوت فعالیت کنند که می‌تواند موجب افزایش ریسک برای شرکت مذکور گردد [۲۳]. زمان

سیاسی [۲۶] یا تقسیم ریسک‌ها به سیاسی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری، قانونی و قراردادی، درآمد، مالی و حوادث غیرمترقبه (فورس ماژور) [۱].

• **اطلاعات ناکافی از تامین‌کنندگان:** در زمان طراحی و مهندسی پروژه، اطلاعات کافی از تامین‌کنندگان وجود ندارد یا اطلاعات دیر واصل می‌گردد و همین امر موجب تاخیرات در اجرا یا افزایش هزینه می‌گردد [۱۸].

• **استفاده فناوریه‌های جدید آزموده نشده:** ابرپروژه‌ها معمولاً با فناوری‌های جدید همراه هستند. سطح فناوری جدید بر زمان مورد نیاز برای آغاز کار و ریسک شکست در بهره‌برداری تأثیر دارد و با افزایش سطح نو بودن فناوری، این زمان و ریسک نیز افزایش می‌یابد [۲۷].

• **مشکلات تدارکات:** تدارکات ابرپروژه‌های پیچیده الزاماً با روش‌های سنتی قابل انجام نیست [۲۸].



• **مشکلات نوع قرارداد:** میزان موفقیت و شکست (افزایش زمان و هزینه و کیفیت محصول پروژه) در انواع مختلف قراردادها متفاوت است [۲۷]. لذا نوع قراردادها نیز احتمالاً می‌تواند عاملی برای افزایش یا کاهش مشکلات ابرپروژه‌ها باشد.

• **تله‌های مدیریتی:** تله‌های مدیریتی بر تصمیم‌گیری مدیران تأثیر می‌گذارد که رهایی از آنها می‌تواند باعث موفقیت این پروژه‌ها گردد. ایکا (۲۰۱۲) برای شکست پروژه‌های

زیادی از موقع آغاز ایده شروع یک پروژه بزرگ تا زمان تصویب و آغاز عملیات ساخت آن به طول می‌انجامد، بنابراین مدیران در طول زمان ممکن است تغییر یابند. ریسک‌هایی که می‌تواند موجب توقف پروژه شوند، عبارت است از لغو پروژه، زیان مالی و از بین رفتن مشاغل [۲۵].

دسته‌بندی‌های مختلفی برای ریسک ابرپروژه‌ها ارائه شده، مانند ریسک هزینه، ریسک تقاضا، ریسک بازار مالی و ریسک

توسعه‌ای بین‌المللی در آفریقا چهار تله مدیریتی را شناسایی نموده است که هر پروژه در یک یا بیشتر این تله‌ها گرفتار می‌شود [۱۱]. شامل تله یک روش برای همه پروژه‌ها با هر اندازه، تله نتیجه محور بودن، تله کمبود قابلیت مدیریت پروژه‌ها، و تله فرهنگی (کمبود تعهد محلی، تفاوت مفهوم عقلانیت بین آفریقا و اروپا)

جلوگیری از شکست ابرپروژه‌ها

به دلیل اثرات شکست ابرپروژه‌ها بر اعتبار سازمانها و کشورها و همچنین تشدید مشکلات اقتصادی کشورها، برخی از کشورهای صنعتی راهکارهایی برای کنترل متمرکز ابرپروژه‌ها اندیشیده‌اند. کشورهای مختلف به دلیل آمار زیاد شکست ابرپروژه‌ها (افزایش زمان و هزینه نسبت به برآوردهای اولیه)، تلاش‌هایی برای مدیریت و کنترل پروژه‌های بزرگ خود نموده‌اند، که مثال‌های

آن در ادامه ذکر شده است [۳]:

- بریتانیا در سال ۲۰۱۱ با مشارکت هیات وزیران و وزارت خزانه‌داری، یک سازمان برای مدیریت ابرپروژه‌ها ایجاد نمود که مستقیماً از نخست‌وزیر دستور می‌گرفت و اختیار کنترل و مدیریت ابرپروژه‌ها را دارد. وزارت خزانه‌داری همه وزارتخانه‌ها را ملزم کرده که رویه‌هایی برای ابرپروژه‌ها توسعه داده و اجرا کنند که مانع تعصب خوشبینانه شود. این سازمان برای اولین بار در جهان در سال ۲۰۱۲ با همکاری دانشگاه آکسفورد یک فرهنگستان رهبری پروژه‌های بزرگ تاسیس نمود تا در بریتانیا مدیران پروژه برای مسئولیت پروژه‌های بزرگ دولتی تربیت نماید [۳].
- در سال ۲۰۱۲ مجلس ایالتی ویکتوریای استرالیا پژوهشی برای یافتن راه‌های اجرای موفقیت‌آمیز پروژه‌های زیرساختی انجام داد.
- در سال ۲۰۰۴ کمیته پروژه‌های زیرساختی مجلس هلند اطلاعات زیادی از افکار

عمومی‌گردآوری کرد تا روش‌هایی برای جلوگیری از اطلاع رسانی اشتباه درباره پروژه‌های زیرساختی بزرگ به مجلس، افکار عمومی و رسانه‌ها بیابد [۳].

- در دانشگاه استنفورد آمریکا، یک گروه پژوهشی ایجاد شده که با همکاری محققان در رشته‌های مختلف از جمله جامعه‌شناسی، چالش‌های پروژه‌های جهانی (چندملیتی) را مطالعه می‌کند که به مسایل نهادی مانند کفایت ساختارها و نهادهای بازیگران پروژه برای اجرای آن، آشنایی و توجه به تفاوت مقررات، فرهنگ و هنجارهای بازیگران گوناگون ابرپروژه‌ها توجه ویژه دارند.
- جا دارد در ایران نیز پژوهش‌هایی در خصوص عملکرد ابرپروژه‌های انجام شده، در دست اجرا و مشکلات آن‌ها انجام پذیرد، تا از تکرار اشتباهات قبلی در پروژه‌های آتی جلوگیری گردد.

فهرست منابع و مآخذ



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

1. Little, R.G., The emerging role of public-private partnerships in megaproject delivery. Public Works Management and Policy, 2011. 16(3): p. 240-249.
2. Zidane, Y.J.-T., A. Johansenb, and A. Ekambaramb, Megaprojects - Challenges And Lessons Learned. Procedia. Social And Behavioral Sciences, 2013. 74: p. 349-357.
3. Flyvbjerg, B., What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. Project Management Journal, 2014. 45(2): p. 6-19.
4. World Bank, PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$). webpage, Worldbank.
5. Miller, R. and D.R. Lessard, The Strategic Management of Large Engineering Projects. 2000: Massachusetts Institute of Technology.
6. Chi, C.S.F. and A.N. Javernick□Will, Institutional effects on project arrangement: high□speed rail projects in China and Taiwan. Construction Management and Economics, 2011. 29(6): p. 595-611.
7. Flyvbjerg, B., Policy and Planning for Large-Infrastructure Projects: Problems, Causes, Cures. Environment and Planning B: Planning and Design 2007. 34: p. 578-597.
8. World Bank, The Little Green Data Book. 2010, World Bank: Washington, D.C.
9. Flyvbjerg, B., N. Bruzelius, and W. Rothengatter, Megaprojects and risks: an anatomy of ambition. 2003: Cambridge University Press.
10. مکلای، م.، تاریخ جامع راه‌آهن. ۱۳۷۷، تهران: روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران
11. Ika, L.A., Project Management for Development in Africa: Why Projects Are Failing and What Can Be Done About It. Project Management Journal, 2012. 43(4): p. 27-41.

12. Eweje, J., R. Turner, and R. Müller, Maximizing strategic value from megaprojects: The influence of information-feed on decision-making by the project manager. International Journal of Project Management, 2012.
13. Rozema, J.G., et al., Respatialization and local protest strategy formation: Investigating high-speed rail megaproject development in the UK. Geoforum, 2015. 59(2015): p. 98-108.
14. Scott, W.R., The institutional environment of global project organizations. Engineering Project Organization Journal, 2012. 2(1-2): p. 27-35.
15. Levitt, R.E. and W.R. Scott, Institutional Challenges and Solutions for Global Megaprojects, in The Oxford Handbook of Megaprojects, B. Flyvbjerg, Editor. 2016, Oxford University Press.
16. Van Marrewijk, A. and K. Smits, Cultural practices of governance in the Panama Canal Expansion Megaproject. International Journal of Project Management, 2015.
17. Kuusisto, J., Essays on managing cultural impacts in multinational projects 2012, Aalto University School of Business: Finland.
18. Jergeas, G., Analysis of the Front-□End Loading of Alberta Mega Oil Sands Projects. Project Management Journal, 2008. 39(4): p. 95-104.
19. Flyvbjerg, B., M. Garbuio, and D. Lovallo, Delusion and deception in large infrastructure projects: Two models for explaining and preventing executive disaster. California management review, 2009. 51(2): p. 170-193.
20. Flyvbjerg, B., M. Skamris Holm, and S. Buhl, Underestimating Costs in Public Works Projects, Error or Lie? Journal of the American Planning Association, 2002. 68(3): p. 279-275.

21. Commission of the European Union, Growth, Competitiveness, Employment.; The challenges and ways forward into the 21st century. 1993, Commission of the European Union Brussels.
22. Flyvbjerg, B., M. Skamris Holm, and S. Buhl, What Causes Cost Overrun in Transport Infrastructure Projects? Transport Reviews, 2004. 24(1): p. 3-18.
23. Javernick-Will, A.N. and W.R. Scott, Who Needs to Know What? Institutional Knowledge and Global Projects. Journal of Construction Engineering and Management, 2010. 136(5): p. 546-557.
24. National Research Council, Improving Project Management in the Department of Energy. 1999, National Research Council Washington, DC. .
25. Shapira, Z. and D.J. Berndt, Managing Grand-Scale Construction Projects, A risk-taking Perspective. Research in Organizational Behavior, 1997. 19: p. 303-360.
26. Bruzelius, N., B. Flyvbjerg, and W. Rothengatter, Big decisions, big risks, improving accountability in mega projects. Transport Policy, 2002. 9(2): p. 143-154.
27. Merrow, E.W., Industrial Megaprojects: Concepts, Strategies and Practices for Success 1st ed. ed. 2011, USA: John Wiley & Sons.
28. Caldwell, N.D., J.K. Roehrich, and A.C. Davies, Procuring complex performance in construction: London Heathrow Terminal 5 and a Private Finance Initiative hospital. Journal of Purchasing and Supply Management, 2009. 15(3): p. 178-186.

وزیر راه و شهرسازی دستور داد از ۱۰ بهمن ماه ۵ درصدی که بابت حق نظارت بر ساخت و ساز از مالکان اخذ و به حساب سازمان نظام مهندسی ساختمان واریز می‌شد، حذف شود.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی عباس آخوندی در نامه‌ای به مدیران کل راه و شهرسازی استان‌های سراسر کشور و سرپرست اداره کل مسکن و شهرسازی استان سمنان، دستور لغو کسر پنج درصد مبلغ حق نظارت واریزی صاحب کار به حساب سازمان نظام مهندسی ساختمان استان را از ۱۰ بهمن ماه سال جاری صادر کرد.

متن نامه وزیر راه و شهرسازی به مدیران کل راه و شهرسازی استان‌های سراسر کشور به شرح زیر است:

بر اساس اختیارات مصرح در ماده ۴۰ آیین نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب ۱۳۸۳/۴/۱۷ هیات محترم وزیران (ابلاغی ۱۳۸۵/۴/۲۸ ه مورخ ۱۳۸۳/۴/۲۲) بدینوسیله قسمت اول بند ۱۶ ۳ پیوست میحث دوم مقررات ملی ساختمان (نظامات اداری) مبنی بر کسر پنج درصد مبلغ حق نظارت واریزی صاحب کار به حساب سازمان استان، از ابتدای ۱۳۹۶/۱۱ ملغی می‌گردد.

لازم است مراتب توسط سازمان‌های استان‌ها در بودجه سالانه ملحوظ و عدم اخذ این مبلغ به دقت رعایت و ملاک عمل قرار گیرد.

یک نماینده مجلس خبر داد:

موافقت کمیسیون عمران با

بخشنامه ۵ درصدی آخوندی

رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: در کمیسیون تلفیق بودجه ۹۷ مصوب شد تا مطالبات پیمانکاران از دولت با بدهی‌های آنها به بانک‌ها تهاثر شود. محمدرضا رضایی کوچی در حاشیه بازدید از شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در جمع خبرنگاران درباره بخشنامه اخیر وزیر راه و شهرسازی و حذف کسر ۵ درصد از دستمزد مهندسان از سوی سازمان نظام مهندسی ساختمان گفت: این مبالغی که از مهندسان کسر شد باید در راستای خدمات به مهندسان مانند آموزش و فراهم کردن زمینه صادرات خدمات فنی مهندسی هزینه می‌شد.

حذف یکی از منابع درآمد نظام مهندسی استان‌ها

وی افزود: اینکه بخواهیم پولی از مهندسان کسر و آن را صرف حقوق کارمندان کنیم، کمیسیون عمران با این موضوع چندان موافق نیست.

رئیس کمیسیون عمران مجلس در خصوص پرسشی درباره نداشتن مبنای قانونی برای اعمال جدید کسر ۵ درصد از حق نظارت مهندسان اظهار داشت: تاکنون در این خصوص اختلاف نظر وجود داشت به همین دلیل در بحث اصلاح قانون نظام مهندسی یکی از موادی که اصلاح و شفاف می‌شود، همین موضوع کسر درآمد مهندسان به عنوان حق النظاره و همچنین نحوه هزینه کردن این درآمد است. رضایی کوچی تصریح کرد: کمیسیون عمران با بخشنامه اخیر وزیر راه و شهرسازی موافق بوده و مایل نیست تا این ۵ درصد از مهندسان کسر شود و امیدواریم بخشنامه وزیر راه و شهرسازی از دهم بهمن ماه جاری اعمال شود. وی در خصوص اصلاح قانون نظام مهندسی در کمیسیون عمران مجلس یادآور شد: قبلاً لایحه‌ای به این منظور به مجلس ارسال شده بود و ما یک ماه به دولت فرصت دادیم تا پیش نویس این لایحه را اصلاح کند ولی این پیش نویس قابل اجرا نیست به همین دلیل پس از اتمام بررسی لایحه بودجه در مجلس شورای اسلامی، کمیسیون عمران رأساً به این موضوع ورود کرده و طرحی که در نظر دارد را بررسی خواهد کرد که تا پیش از پایان سال جاری این مسئله اجرایی می‌شود. رضایی کوچی در خصوص تبدیل شرکت آزمایشگاه مکانیک خاک به سازمان توسعه کیفیت پروژه‌های

عمرانی، تأکید کرد: در حال حاضر پروژه‌های عمرانی از کیفیت خوبی برخوردار نیستند و ساختمان‌های ما نسبت به عمر مفید سازه‌های دیگر کشورها طول عمر پائینی دارند حتی ساختمان‌های جدیدی هم که ساخته می‌شود در مدت زمان کوتاهی فرسوده می‌شوند. این موضوع به عوامل متعددی از جمله نداشتن کارگر ماهر، نبود آموزش برای مهندسان ساختمان‌ها، کیفیت پائین مصالح و نبود دستگاه حاکمیتی برای نظارت بر کیفیت ساخت و سازها در کشور است. به همین دلیل نیاز داریم تا سازمانی ایجاد شود که بر کیفیت ساخت و سازها در کشور نظارت کند. وی خاطرنشان کرد: در حال حاضر وزارت راه و شهرسازی ۱۵ هزار میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکار است و طبیعی است وقتی سه هزار میلیارد تومان از بودجه این وزارتخانه کاسته می‌شود شرایط برای اجرای پروژه‌های عمرانی سخت خواهد شد. از سویی دیگر ۵۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه عمرانی نیمه‌تمام در کشور داریم. رضایی کوچی تصریح کرد: به همین دلیل دولت را مکلف کردیم تا سامانه‌ای طراحی کند که در آن به صورت شفاف نوع پروژه‌ها و میزان پیشرفت آنها را اعلام کند ولی این کار انجام نشده است به همین دلیل در بودجه ۹۷ تأکید شده تا چنین سامانه‌ای راه‌اندازی شود. نماینده مردم چهارم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: از دیگر اقداماتی که در راستای کمک به وزارت راه و شهرسازی در کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۹۷ به تصویب رسید، پرداخت بدهی پیمانکاران است چون اعتقاد ما این است که پیمانکار تا زمانی که طلبش داده نشود امکان ادامه اقدامات اجرایی خود را ندارد. به همین دلیل در کمیسیون تلفیق تصویب شد تا طلب پیمانکاران از دولت را با بدهی پیمانکاران به بانک‌ها تهاثر کنیم و امیدوارم در بودجه ۹۷ به تصویب برسد. رئیس کمیسیون عمران مجلس در پایان خاطرنشان کرد: در سال جاری ۳۰ هزار میلیارد تومان اوراق دولتی سررسید می‌شود که مربوط به سال‌های قبل است. بیش‌بینی کرده‌ایم که ۶۰ هزار میلیارد تومان بودجه عمرانی سال آینده باشد که نزدیک به ۸۰ درصد آن اوراق اسناد خزانه اسلامی و اوراق مشارکت است.

مهر- ۲ بهمن





اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری در بازدید از روند ساخت آزادراه همت - کرج خواستار شد

دولت و بخش خصوصی از فرصت‌های پیش رو استفاده کنند



پیام آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

دولت و بخش خصوصی بتوانند از فرصت‌های پیش رو استفاده کنند و منابع خارجی نیز یک تحول جدی در طرح‌های عمرانی کشور به وجود آورند. وی در ادامه به آزادراه تهران-شمال اشاره کرد و گفت: این آزادراه یکی از مهمترین پروژه‌های دولت است که البته آنقدر طولانی شده که بدل به یکی از داستان‌های دنباله‌دار برای مردم شده است.

جهانگیری تصریح کرد: در سال‌های اخیر اقدامات خوبی انجام شد و بنده نیز ۳ تا ۴ مرتبه از روند احداث آزادراه تهران-شمال بازدید داشته‌ام و به احتمال زیاد تا پایان سال جاری یکبار دیگر از این پروژه بازدید خواهم کرد. وی با بیان اینکه قرار بوده فاز اول این پروژه امسال به بهره‌برداری برسد، گفت: به نظر می‌رسد تاخیری در انجام و تکمیل این فاز به وجود آمده که البته وزیر راه و شهرسازی اعلام کرده که عملیات اجرایی آزادراه تهران-شمال از سرعت بالایی برخوردار است.

وی محدودیت‌های بودجه‌ای را به عنوان مهمترین محدودیت دولت در توان اجرایی اعلام کرد و گفت: باید برای تامین منابع مالی ابتکارات جدیدی انجام گیرد، زیرا به نظر می‌رسد با توجه به محدودیت‌های بودجه طرح‌های مهم کشور قدری طولانی شوند.

جهانگیری افزود: امیدوارم منابع لازم را برای تکمیل طرح‌های بزرگراهی اطراف تهران تامین کنیم تا دیگر این طرح‌ها از برنامه زمانبندی عقب نمانند. وی ضمن تقدیر از همت و تلاش پیمانکاران و بخش خصوصی در ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور گفت: خوشبختانه بخش خصوصی در حوزه آزادراه‌های کشور به خوبی فعال است، اما بخشی از منابع که از سوی دولت تامین می‌شود، به ویژه طرح‌های مهم کشور از قبیل طرح‌های ریلی و صنعتی باید از منابع خارجی تامین گردد.

معاون اول رئیس جمهوری ابراز کرد: امیدوارم

صبح روز ۳۰ دی‌ماه اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، خیراله خادمی معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه حمل و نقل زیربنای کشور به همراه دست‌اندرکاران این پروژه از آزادراه همت-کرج بازدید کردند.

معاون اول رئیس جمهوری در جریان بازدید از روند احداث آزادراه همت-کرج گفت: امیدوارم منابع لازم را برای تکمیل طرح‌های بزرگراهی اطراف تهران تامین کنیم تا دیگر این طرح‌ها از برنامه زمانبندی عقب نمانند.

اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس جمهوری در حاشیه بازدید از روند احداث آزادراه همت - کرج و تکمیل نقاط باقیمانده در جمع خبرنگاران اظهار کرد: اتصال و ادامه آزادراه همت به کرج جزء پروژه‌های مهمی تلقی می‌شود که با تکمیل آن مشکل ترافیک سنگینی که کاربران جاده کرج متحمل می‌شوند را برطرف می‌کند.

تکمیل ۶ ماهه آزادراه همت - کرج

در صورت تامین ۱۴۰ میلیارد تومان اعتبار

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه برای تکمیل آزادراه همت - کرج ۱۴۰ میلیارد تومان بابت اجرا و تملک اراضی نیاز داریم گفت: این آزادراه با ۸۲ درصد پیشرفت فیزیکی تا ۶ ماه آینده به بهره‌برداری خواهد رسید.

خیرالله خادمی در جریان بازدید معاون اول ریاست جمهوری و وزیر راه و شهرسازی از عملیات تکمیل آزادراه همت - کرج در جمع خبرنگاران اظهار داشت: این آزادراه از محورهای مهم کشور است که ترافیک تهران به کرج و همچنین پایتخت به غرب کشور و استان‌های شمالی را کاهش می‌دهد.

وی افزود: این آزادراه به طول ۱۴۰۶ کیلومتر با ۸۲۰۲ پیشرفت فیزیکی دارای سه قطعه است که پیشرفت فیزیکی قطعه اول آن ۹۵ درصد، قطعه دوم ۹۲ درصد و قطعه سوم ۶۴ درصد است. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به تلاقی مناطق مسکونی با پروژه مذکور تصریح کرد: باید ۷۲ واحد مسکونی همراه با اراضی مردم به علاوه پاورهای برق خریداری شود که در حال حاضر هزینه تامین موارد مورد نیاز ۳۰ میلیارد تومان برآورد شده است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل خاطر نشان کرد: مبلغ ۱۵ میلیارد تومان در هفته گذشته برای این پروژه به شرکت تخصیص یافت که در صورت تکمیل خرید اراضی و املاک مسکونی این پروژه طی ۵ یا ۶ ماه آینده آماده تحویل می‌شود.

خادمی یادآور شد: آزاد راه همت - کرج از انتهای منطقه ۲۲ تهران آغاز و در شمال کرج به ابتدای جاده چالوس متصل خواهد شد و به کاهش ترافیک ابتدای این جاده کمک خواهد کرد.

وی در خصوص تعیین نرخ عوارض آزادراهی بیان داشت: هزینه ساخت هر کیلومتر آزادراه در دشت ۱۰ میلیارد تومان برای تپه ماهور ۱۵ میلیارد تومان و در کوهستان ۲۰ میلیارد تومان است و بر این اساس سرمایه‌گذاری در محورهای آزادراهی دارای ترافیک مناسب بین ۱۵ تا ۲۰ سال می‌تواند مستهلک شود که در برخی از آزادراه‌ها این میزان برای بازگشت سرمایه ۳۰ سال به طول می‌انجامد. خادمی خاطر نشان کرد: حدود ۲۰ درصد

درآمد سالانه آزادراه‌ها از محل اخذ عوارض برای بخش نگهداری و ۸۰ درصد باقی مانده نیز برای بازگشت سرمایه در نظر گرفته می‌شود که تاکنون ۳۰۰ میلیارد تومان برای تملک اراضی و احداث آزادراه همت - کرج هزینه شده و جهت تکمیل آن نیز ۱۴۰ میلیارد تومان دیگر مورد نیاز است.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: در حال حاضر حدود ۲۴۰۰ کیلومتر شبکه آزادراهی در حال بهره‌برداری وجود دارد و هزار و ۱۳۰ کیلومتر در دست اجرا و ۲ هزار و ۴۰۷ کیلومتر نیز در دست مطالعه قرار دارد.

وی افزود: برای اجرای پروژه‌های مدنظر ۶ هزار میلیارد تومان هزینه شده که میزان فیزیکی پروژه‌های در دست اجرا نیز به ۵۵ درصد می‌رسد. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل با اشاره به هزینه ساخت آزادراه تهران شمال نیز گفت: این آزاد راه تاکنون ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه داشته است. خادمی با بیان اینکه از ساخت ۲۳۷ کیلومتر آزادراه در سال جاری ۵۴ کیلومتر آن تاکنون به بهره‌برداری رسیده است گفت: تامین اوراق مشارکت برای اجرای پروژه‌های آزادراهی یکی از مشکلات ما بوده و در دو سال گذشته نزدیک به ۳ هزار میلیارد تومان برای تمامی پروژه‌های آزادراهی اختصاص یافته است. وی در خصوص تامین مالی پروژه‌های آزادراهی کشور گفت: ۶ هزار میلیارد تومان برای اجرای پروژه‌های آزادراهی هزینه شده که ۲۵۰۰ میلیارد تومان آن برای آزادراه تهران - شمال و ۳۵۰۰ میلیارد تومان دیگر برای بقیه آزادراه‌ها هزینه شده که ۳۰۰۰ میلیارد تومان از محل اوراق مشارکت تزریق شده و مابقی از ساینز منابع بوده است و امیدواریم در سال‌های ۹۶ و ۹۷ در بخش آزادراهی رکورد

مناسبی ثبت شود.

وی خاطر نشان کرد: به ما اعلام شده که برای سال جاری تا سقف اعتباری پروژه، اوراق مشارکت اختصاص می‌یابد که این مسئله باعث پدید آمدن مشکلاتی در تامین اعتبار می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: پیشنهاد ما پرداخت یک هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به شرکت ساخت و توسعه بود. زیرا معتقدیم با این تخصیص پروژه‌های دو سال آینده در بخش آزادراهی سرعت خواهد گرفت. خادمی در ادامه از افتتاح قطعه اول آزادراه کنارگذر جنوبی تهران حدفاصل چرمشهر تا جاده قم در سال جاری خبر داد و گفت: طبق هدف‌گذاری، ساخت این آزادراه در سال ۹۸ به اتمام می‌رسد. خادمی در پایان یادآور شد: تفاهم‌نامه احداث آزادراه چرمشهر به بومهن منعقد شده است. لازم به ذکر است آزادراه همت - کرج یکی از راه‌های منتهی به پایتخت محسوب می‌شود و از این‌رو اهمیت بالایی برخوردار است. این آزادراه تکمیل‌کننده کریدور بین‌المللی شرق به غرب کشور است که با بهره‌برداری کامل از آن علاوه بر کاهش زمان سفر و افزایش ایمنی شاهد کاهش بار ترافیکی درون شهری کرج با اتصال محور جدید به محور چالوس، کلاک و تسهیل دسترسی اهالی شمال کرج به استان‌های شمالی و تهران خواهیم بود. لازم به ذکر است این پروژه به طول حدود ۱۵ کیلومتر از انتهای منطقه ۲۲ شهرداری تهران آغاز و با عبور از منطقه گرمدره و کلاک کرج در محدوده منطقه حصار به جاده چالوس متصل می‌شود. آزادراه همت - کرج در ۳ قطعه انجام می‌شود که قطعه اول آن به طول ۵ کیلومتر که زیر بار ترافیک قرار دارد و قطعات دوم و سوم در دست احداث است.





رونمایی از گسل «نظام مهندسی ساختمان»



پیام آبادگران
بهمن ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

سال ۱۳۷۴ عنوان شد سازمان‌ها می‌توانند درصدی از کارهایی که به مهندسان واگذار می‌کنند از آنها دریافت کنند. در زمانی که کل اعضای سازمان‌های استان‌های متوسط در حد چند صد نفر بود و حق عضویت‌ها برای هزینه‌های سازمان‌ها کفایت نمی‌کرد از این نکته با موافقت مجامع (که در آن زمان با حضور بالای ۸۰ درصد اعضا با دعوت اول تشکیل می‌شد) بین ۲ تا ۶ درصد درآمد اعضا به سازمان‌ها کمک می‌شد.

اما به تدریج منابع سازمان‌ها افزایش یافت و قدرت گرفتند. لذا دیگر نیاز چندانی به کارمزد ۵ درصد ندارند؛ زیرا بنا به گفته کارشناسان، سازمان نظام مهندسی از طریق تعلق سود به مانده سپرده حق نظارت مهندسان که معمولا دیر به آنها پرداخت می‌شود سرمایه‌های بزرگی را جمع کرده‌اند.

همین یک سال پیش بود که خبر رسید سپرده ۴۰ میلیارد تومانی سازمان نظام مهندسی استان تهران در یکی از بانک‌ها وثیقه دریافت

عدالت رای آن به نفع نظام مهندسی خواهد بود.

بی‌نصیب ماندن اکثر مهندسان از کار

به اذعان مهندسان با توجه به عدم تناسب بین نیروهای نظام مهندسی و تقاضا برای ساخت و ساز غالب ۵۰۰ هزار عضو سازمان نظام مهندسی از ارجاع کار بی‌نصیب هستند. بنابراین تعداد قابل ملاحظه‌ای از این افراد تصمیم اخیر وزیر راه و شهرسازی را می‌پسندند؛ شاید علت اصلی بخشنامه اخیر وزیر را هم باید در این موضوع جست‌وجو کرد که آخوندی می‌خواهد بدنه این سازمان را برای تصویب آیین‌نامه با خود همراه کند. در واقع عباس آخوندی راهنمای چپ زده تا به راست بپیچید! با این وجود حرف وزیر چندان هم غیر اصولی نیست.

بعد از تشکیل سازمان نظام مهندسی در

بخشنامه اخیر وزیر راه و شهرسازی مبنی بر این‌که سازمان نظام مهندسی دیگر نباید پنج درصد دستمزد مهندسان را بردارد، به باور برخی افراد، دست گذاشتن روی گسلی است که در نتیجه نارضایتی اعضای نظام مهندسی از هیات‌مدیره‌ها ایجاد شده اما نمی‌تواند برگ برنده عباس آخوندی در پیشبرد آیین‌نامه کنترل ساختمان باشد.

از روز سه‌شنبه ۲۶ دی که وزیر راه و شهرسازی طی بخشنامه‌ای اعلام کرد سازمان نظام مهندسی حق دریافت پنج درصد از دستمزد مهندسان را ندارد، زمزمه‌هایی مبنی بر این‌که احتمالا عباس آخوندی قصد دارد از این طریق به نظام مهندسی برای همراهی در تصویب «آیین‌نامه کنترل ساختمان» فشار بیاورد مطرح شد. برخی اعضای نظام مهندسی می‌گویند تخلفات مهم‌تری در این سازمان وجود دارد که آخوندی بهتر بود بر روی آنها دست می‌گذاشت؛ نه این‌که ماده‌ای قانونی را ملغی کند که احتمالا در دیوان

تسهیلات برای یک شرکت خصوصی قرار گرفته است. در سایر شهرستان‌ها نیز بنا به ادعای اعضای نظام مهندسی، هیأت مدیره‌ها با پول حق نظارت اعضا کارهای تجاری انجام می‌دهند.

یک عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران می‌گوید به نظر من بیش از ۸۰ درصد اعضا با بخشنامه اخیر وزیر راه و شهرسازی موافق هستند، چون با توجه به این که به آنها کار نمی‌رسد به نوعی قصد دارند از هیأت مدیره‌ها انتقام بگیرند.

هیأت مدیره‌ها ممکن است استثنائاً در جاهایی خوب عمل کرده باشند، اما اکثریت اعضا از آنها دلخور هستند. به خصوص از ابتدای دهه ۹۰ اتفاقات عجیب و غریبی افتاده که باعث انشقاق بدنه نظام مهندسی با هیأت مدیره‌ها شده است و وزیر راه و شهرسازی هم هوشمندانه بر روی این گسل دست گذاشت. احتمالاً حکم وزیر در دیوان عدالت اداری ملغی می‌شود.

احمد رضا سرحدی ادامه داد: همه موافقت‌ها و مخالفت‌ها با بخشنامه اخیر وزیر با یک انگیزه نیست کسانی که موافقت می‌گویند که در نظام مهندسی بخور بخور است پس بهتر است این پنج درصد را نخورند، ولی مخالفان که عده آنها کمتر است عنوان می‌کنند دریافت پنج درصد در قانون نظام مهندسی ذکر شده و بلامانع است، بنابراین اگر به دیوان عدالت اداری برود قطعاً حکم آقای آخوندی شکسته خواهد شد.

وی تأکید کرد: آقای آخوندی اگر واقعاً می‌خواهد با فساد در سازمان نظام مهندسی مبارزه کند باید جلوی اقدامات غیرقانونی این سازمان در بلوکه کردن دستمزد اعضا را بگیرد.

بلوکه شدن هزاران میلیارد تومان از پول اعضا در بانک‌های خاص

این عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران مدعی شد: هزاران میلیارد تومان از حق نظارت مهندسان در حساب‌های بعضی بانک‌های خاص به نفع هیأت مدیره سازمان نظام مهندسی بلوکه شده که البته علت اصلی آن بخشنامه غلط فسادزایی است که خود وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کرده است.

بنده مطلع هستم که سود کوتاه مدت پرداختی از طرف بعضی بانک‌ها به سپرده‌های

سازمان نظام مهندسی ۲۲ درصد است و سود بلندمدت آن تا ۲۷ درصد می‌رسد، درآمدی که بسیار بیش از پنج درصدی است که آقای آخوندی می‌خواهد جلوی آن را بگیرد.

سرحدی در عین حال دریافت پنج درصد را حق قانونی سازمان نظام مهندسی دانست و گفت: ماده ۳۷ عنوان می‌کند که سازمان نظام مهندسی می‌تواند درآمد‌های خود را از چند طریق تأمین کند که یکی از آنها دریافت درصدی از حق نظارت کارهایی است که به مهندسان ارجاع می‌دهد. این که چرا پنج درصد شده هم به این علت است که وزارت راه و شهرسازی در آیین‌نامه ماده ۳۳ عنوان کرده نظارت را سازمان‌های نظام مهندسی ارجاع دهند.

وی همچنین ارجاع حق نظارت به شهرداری‌ها که قرار است در «آیین‌نامه کنترل ساختمان» گنجانده شود را اشتباهی فاحش دانست و افزود: شهرداری در قانون‌گریزی و تخلف شهره خاص و عام است حالا چه طور می‌خواهند کنترل ساختمان را هم به این ارگان واگذار کنند.

شهرداری از خدا می‌خواهد که چنین اتفاقی بیفتد چرا که دیگر مهندس ناظری وجود نخواهد داشت که نسبت به ایمنی ساختمان‌ها حساسیت نشان دهد مالکان هم که دلشان می‌خواهد کسی بالای سرشان باشد تا کمتر به آنها گیر بدهد. دود این فرآیند به چشم مردمی می‌رود که از این پس باید شاهد افت بیش از پیش کیفیت ساختمان‌ها باشند.

یک کارشناس: مجامع سازمان نظام مهندسی و جاهت قانونی ندارد

بازرس کانون انبوه‌سازان اما با ابلاغیه وزیر راه و شهرسازی کاملاً موافق است. سید مجید نیک نژاد با اشاره به صحبت فرج‌الله رجبی رییس سازمان نظام مهندسی که پنج درصد دستمزد اعضا را تصمیم مجامع سازمان نظام مهندسی عنوان می‌کند گفت: جناب مهندس رجبی و مهندس ترکان از کدام مجمع صحبت می‌فرمایند. سازمان‌هایی که چندین یا چند ده هزار عضو دارند و مجامع‌شان با یکی دو اعضا تشکیل می‌شود (آن هم اعضایی که هنوز اکثرشان پروانه اشتغال حرفه‌ای ندارند) چه و جاهت قانونی دارد که جنابان دستور

آقای وزیر را زیر سوال می‌برند؟ نیک نژاد تأکید کرد: اگر دکتر آخوندی با درایت قصد خشکاندن ریشه‌های فساد به وجود آمده در اثر تجمیع صدها میلیارد تومان در بعضی سازمان‌ها را دارند بدانند که از پشتیبانی پیشکسوتان سازمان‌های نظام مهندسی برخوردارند و در صورت نیاز، نمایندگان آنها در هر مجمع یا نظرسنجی واقعی، وزیر را تا آخر راهی که در پیش گرفته پشتیبانی و حمایت می‌کنند.

ماجرای چیست؟

آیین‌نامه کنترل ساختمان به روزهای نهایی رسیده و منتظر تأیید مجلس شورای اسلامی است، اما هنوز بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان نظام مهندسی بر سر آیین‌نامه مناقشه در جریان است. وزارتخانه معتقد است کنترل ساختمان باید از سازمان نظام مهندسی به شهرداری محول شود و نظام مهندسی مخالف این موضوع است. از سوی دیگر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی روز سه شنبه ۲۷ دی ماه بخشنامه‌ای صادر کرد که طی آن سازمان‌های نظام مهندسی از ۱۰ بهمن ماه حق دریافت پنج درصد از دستمزد مهندسان را ندارند.

فردای آن روز یعنی ۲۸ دی ماه فرج‌الله رجبی رییس سازمان نظام مهندسی در همایش ملی نگهداری از ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق گفت: دو اتفاق برای سازمان نظام مهندسی افتاده یکی این که توجه وزارت راه و شهرسازی به مسائل سطح پایین معطوف شده است و دیگر این که نظام مهندسی اعتماد به نفس خود را از دست داده و به همین لحاظ از ظرفیت‌های قانونی آن استفاده نمی‌شود.

آخوندی هم روز شنبه ۳۰ دی ماه در حاشیه یک همایش درباره بخشنامه اخیر خود با بیان اینکه دستور لغو کسر پنج درصد از حق الزحمه مهندسان ناظر توسط سازمان نظام مهندسی اولین گام برای مبارزه جدی با امضا فروشی است گفت: یک زمانی معاون وقت وزیر مسکن و شهرسازی تصمیمی گرفته، اما باید بدانیم که این تصمیم مبنای قانونی درستی نداشته بنابراین تصمیم گرفتیم پاسخ خواسته مهندسان و مردم را بدهیم که این می‌تواند اولین گام برای اصلاحات در نظام مهندسی و کنترل ساختمان باشد. - ایسنا - بهمن ۹۶



آیین نامه جدید کنترل ساختمان توانست از کمیسیون زیربنایی هیأت دولت تأییدیه بگیرد و به صحن هیأت دولت بیاید. پس از بررسی اولیه در هیأت دولت، مقرر شد در جلسات بعدی در خصوص آن رأی گیری شود. عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی و رئیس کمیسیون زیربنایی دولت نیز از نگاه مثبت اعضای دولت به این آیین نامه و احتمال رأی آوردن آن در حاشیه نشست هیأت دولت در هفته گذشته در جمع خبرنگاران خبر داده بود. این آیین نامه با هدف رفع برخی گلوگاه های موجود در قانون نظام مهندسی ساختمان به نگارش درآمده است ضمن اینکه لایحه اصلاحیه خود قانون نیز همچنان در کمیسیون عمران مجلس مفتوح است و با توجه به اینکه پروسه ورود لایحه به صحن علنی مجلس برای تصویب ممکن است زمان بر بوده و حتی به عمر مجلس دهم قد ندهد، وزارت راه و شهرسازی دولت دوازدهم به عنوان متولی بخش ساخت و ساز تصمیم به رفع ابهامات موجود در قانون گرفته تا فاصله زمانی اصلاح قانون نظام مهندسی ساختمان به یک آسیب برای بخش ساخت و ساز تبدیل نشود. گفتنی است مهم ترین ایراد وزارت راه و شهرسازی به قانون نظام مهندسی ساختمان و آیین نامه فعلی کنترل ساختمان، وجود تضاد منافع در پروسه نظام توزیع کار و پروژه میان مهندسان است که اعضای هیأت مدیره نظام مهندسی می توانند هم تصمیم گیرنده برای توزیع پروژه های ساخت و ساز باشند و هم جزء کسانی که می توانند این پروژه ها را دریافت کنند. بنابراین بیشتر پروژه های ساختمانی بزرگ مقیاس را می توانند اعضای هیأت مدیره میان خود توزیع کنند. راه حل وزارت راه و شهرسازی در آیین نامه جدید کنترل ساختمان، امکان انتخاب مجری ذیصلاح و مهندس ناظر پروژه های ساختمانی از سوی مالک و سرمایه گذار است که با واکنش های مختلفی از سوی مهندسان و مدیران سازمان نظام مهندسی مواجه شده است. یکی از اعضای هیأت مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران از تخلقات گسترده در این مجموعه اعم از امضافروشی، ارتباطات خاص با سرمایه گذاران کلان و... پرده برداشت.

جزئیات تخلف در نظام مهندسی

انتقاد عضو هیأت مدیره نظام مهندسی ساختمان از نبود نظارت بر این سازمان

حمره شکیب در گفت و گو با خبرگزاری مهر درباره روند اداره و اجرایی سازمان های نظام مهندسی ساختمان استان ها اظهار کرد: سازمان نظام مهندسی ساختمان بزرگترین نهاد غیردولتی کشور است که بیش از ۴۰۰ هزار عضو در سازمان های استانی دارد. از میان استانها، تهران با ۱۲۰ هزار عضو بزرگترین سازمان استانی است که به فعالیت های مهندسی در صنعت ساختمان در کلیه مراحل ساخت و ساز از طراحی تا اجرا و نظارت و حتی وظیفه مراقبت و نگهداری در زمان بهره برداری نیز می پردازد.

هم قانون نظام مهندسی ساختمان ضعف دارد هم آیین نامه فعلی

وی با بیان اینکه سازمان های نظام مهندسی ساختمان استان های کشور از سال ۷۴ در کنار شهرداری ها، سرمایه گذاران، حاکمیت و دولت به یکی از ارکان مؤثر در چرخه ساخت و ساز تبدیل شده اند، افزود: از آنجایی که ۹۰ درصد پهنه جغرافیایی ایران زلزله خیز است، ایجاب می کند تمام عوامل مؤثر در چرخه ساخت و ساز از جمله سازمان های نظام مهندسی ساختمان استان ها در این چرخه حضور فعال، درست و با

نگاه به حفظ سرمایه های ملی داشته باشند. اما در حال حاضر عموم مردم و عوامل دخیل در ساخت و ساز معتقدند که خروجی این چرخه و از جمله سازمان نظام مهندسی ساختمان قابل قبول نیست. یکی از علل آن می تواند ضعف قانون نظام مهندسی ساختمان و آیین نامه اجرایی مربوطه (آیین نامه کنترل ساختمان) باشد. عضو هیأت مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران ادامه داد: اما همه مشکلات صرفا به ضعف در قانون نظام مهندسی و آیین نامه کنترل ساختمان برنمی گردد؛ آنچه مهم است این است که از همین قانون موجود هم تبعیت نمی شود.

سازمان نظام مهندسی به یک اتحادیه صنفي تنزل یافته است

وی با اشاره به قانون نظام مهندسی ساختمان مبنی بر انتخاب اعضای هیأت مدیره استانی در انتخاباتی با حضور مهندسان عضو این سازمان در هر استان، هر سه سال یک بار تصریح کرد: اتفاقی که می افتد این است که مشارکت اعضای نظام مهندسی در انتخابات کمتر از ۱۰ درصد است. در نتیجه عموم اشخاصی که به عنوان عضو هیأت مدیره انتخاب می شوند، سازمان را با نگاه صنفی اداره می کنند نه حرفه مند؛ به این معنا که در نگاه صنفی، صرفا منافع اشخاص و به ویژه اشخاص حقوقی دیده می شود و مانند اتحادیه های اصناف مختلف، صرفا به دنبال منافع حقوقی صنف مهندسان می باشند اما در نگاه حرفه مندی به سازمان، آنچه اهمیت دارد، منافع مردم و بهره برداران از ساختمان است که طبیعی است، این نگاه در بلندمدت منافع ملی و از جمله اشخاص حقیقی و حقوقی سازمان را دربرخواهد داشت. آن چیزی که واضح است در حال حاضر سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران متأسفانه در عمل به یک اتحادیه صنفی تبدیل شده است و عملا به منافع ملی توجهی نمی شود و تمرکز خود را به توزیع کار و آن هم به صورت ناعادلانه معطوف نموده است.

به گفته شکیب، سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران در حال حاضر به یک سری افراد خاص محدود شده و عملا برای همه اعضای آن نیست. شرایط حاکم بر سازمان نظام مهندسی ساختمان استان

تهران مناسب نیست و نیاز به یک اصلاح درون سازمانی جدی دارد تا بتواند به وظایف سنگین حرفه‌ای و ملی خود بپردازد.

وی با اشاره به تلاش‌های وزارت راه و شهرسازی برای تصویب آیین‌نامه جدید کنترل ساختمان در هیأت دولت و ایجاد تغییرات جدید در آن، خاطرنشان کرد: قانون نظام مهندسی ساختمان، سرمایه‌گذار یا مالک را مکلف به داشتن مجری ذیصلاح و مهندس ناظر کرده است اما در حال حاضر بیشتر سرمایه‌گذاران تمام تلاش خود را می‌کنند تا مجری را حذف کنند و ناظر هم حداقل زمان در کارگاه حضور داشته باشد.

انتخاب مهندس ناظر

از سوی مالک شائبه‌زاست

شکیب ادامه داد: انتخاب مجری ذیصلاح از سوی سرمایه‌گذار یا مالک اقدام درستی است و همه کارشناسان اتفاق نظر دارند که باید این اتفاق رخ دهد؛ اما در خصوص انتخاب مهندس ناظر از سوی مالک پروژه ساختمانی، این ابهام وجود دارد که آیا کسی که از سوی مالک انتخاب شده، می‌تواند وظیفه نظارتی خود را بدون هیچ شائبه‌ای انجام دهد؟ هرچند که در اصلحیه آیین‌نامه کنترل ساختمان، موضوعی تحت عنوان «بازرسی» از سوی شهرداری‌ها افزوده شده که باز هم در این مورد که آیا این نهاد می‌تواند وظیفه‌ای به این بزرگی را انجام دهد یا خیر، شبهاتی وجود دارد.

اجرای قانون تهیه شناسنامه فنی

ساختمان فراموش شده است

وی تأکید کرد: به نظر من این اقدامات هم چندان اثرگذار نیست و تغییر آیین‌نامه کنترل ساختمان به این ترتیب نمی‌تواند مؤثر باشد؛ ایراد اساسی جای دیگری است.

وی گفت: در سال ۸۲ زمانی که عضو شورای شهر بودم، کمیته‌ای با نام ایمنی ساختمان و مقاومت سازی ذیل کمیسیون عمران شورای شهر تهران ایجاد شد؛ یکی از کارهای این کمیته، کمک به اجرایی شدن قانون تهیه شناسنامه فنی ساختمان‌ها بود که قانون‌گذار به عهده نظام مهندسی گذاشته بود؛ در پی تلاش این کمیته، نهایتاً تفاهم‌نامه چهارجانبه‌ای میان شهردای تهران، شورای شهر، وزارت مسکن و شهرسازی وقت و نظام

مهندسی ساختمان کشور در سال ۸۶ به امضا رسید. در شناسنامه فنی می‌بایست تمام فرآیند ساخت و ساز از ابتدا (طراحی) تا انتها (زمان بهره‌برداری) ذکر و کنترل شود. اما این تفاهم‌نامه عملاً اتفاق نیفتاد در حالی که قرار بود این شناسنامه فنی به تدریج در طول چند سال برای همه ساختمان‌ها حتی واحدهای کوچک متراژ عملیاتی شود. عضو سابق شورای شهر تهران ادامه داد: بنابراین حتی اگر قانون نظام مهندسی و آیین‌نامه کنترل ساختمان هم تغییر کند، تا زمانی که به آن عمل نشود، اتفاقی نمی‌افتد و خروجی مورد نظر قانونگذار محقق نخواهد شد.

توزیع پروژه میان مهندسان

ناعادلانه است

وی درباره انتقاداتی که به نظام توزیع کار در سازمان نظام مهندسی از سوی مهندسان اعضای سازمان تهران وارد می‌شود، گفت: در حال حاضر توزیع مناسب کار میان اعضای نظام مهندسی وجود ندارد و شناخته شده‌ها و آنهایی که در جریان ورود کار به سازمان قرار دارند سهم بیشتری می‌برند و آنهایی هم که ارتباطات خاصی ندارند، کار میان آنها به درستی توزیع نمی‌شود که باید این ارتباطات ویژه درون سازمانی اصلاح شود. شکیب گفت: این اصلاح زمانی اتفاق می‌افتد که خود اعضا بخواهند و حضور فعال در انتخابات داشته و نسبت به اتفاقاتی که می‌گذرد حساس باشند. از یک طرف چگونگی توزیع کار است و از طرف دیگر آبرو و اعتبار حرفه‌ای مهندسان دلسوز و متعهد است که اجازه ندهند سازمان‌شان به دست تعداد محدودی شرکت اداره شود. مجامع‌شان را آنها اداره و بودجه و ترازشان را نیز آنها تصویب کنند و عملاً مهندسان خودشان را کنار بکشند.

کشف یک تخلف گروهی جدید و

بی‌اعتنایی دستگاه‌های نظارتی

شکیب با بیان اینکه متأسفانه هم در شورای انتظامی نظام مهندسی و هم در دستگاه قضایی، رسیدگی به پرونده‌های تخلفات ساخت و ساز سال‌ها به طول می‌انجامد، تأکید کرد: در سیستم جاری تخلف مقرون به صرفه است. وی گفت: برای مثال در انتخابات سال سوم هیأت رئیسه نظام مهندسی ساختمان

استان تهران تخلف آشکاری صورت گرفته است که ۹ تن از هیأت مدیره و بازرسان پیگیر این تخلف هستند اما بعد از گذشت بیش از ۴۰ روز، پرونده شاید ملاحظه هم نشده باشد و اگر به همین صورت پیش برود شاید عمر این دوره هیأت مدیره به پایان برسد اما بررسی در خصوص شکایت انتظامی و دستگاه‌های ناظر سازمان انجام نشود.

تخلف ۴۰ میلیارد تومانی هیأت مدیره

دوره قبل، همچنان بی‌نتیجه

عضو هیأت مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران گفت: همچنین تخلف ۴۰ میلیارد تومانی در هیأت مدیره دوره ششم نظام مهندسی ساختمان استان تهران رخ داده بود که در ابتدای تشکیل هیأت مدیره دوره هفتم کشف شد، از همان زمان پرونده در شورای انتظامی نظام مهندسی و دستگاه قضایی به جریان افتاد. وی توضیح داد: در این پرونده مبلغ ۴۰ میلیارد تومان از دارایی‌های نقدی سازمان به عنوان وثیقه یک شرکت خصوصی برای دریافت تسهیلات از یک بانک خصوصی سپرده‌گذاری شده بود که از همان زمان اعضای نظام مهندسی ساختمان بی‌صبرانه منتظر بازگشت دارایی‌شان به سازمان خود هستند اما هنوز تکلیف این پول مشخص نیست.

امضافروشی وجود دارد

وی درباره امضافروشی اظهار داشت: من این موضوع را کتمان نمی‌کنم و این افراد همان کسانی هستند که اعتبار را از جامعه مهندسی گرفته‌اند و باعث از دست دادن حیثیت اعضای فرهیخته نظام مهندسی ساختمان کشور می‌شوند. امضافروشان تعداد معدودی از جامعه مهندسی هستند، اما باید اذعان کنم که عمده همین افراد با ساختار موجود نظام مهندسی ارتباطات ویژه‌ای دارند. اصلاً مگر از ۱۲۰ هزار مهندس عضو نظام مهندسی تهران چند نفرشان کار و پروژه دارند؟ بسیاری از آنها به خاطر اینکه فضای موجود را نمی‌پسندند، با این سازمان قهر کرده‌اند. در حال حاضر شرایط به گونه‌ای است که باید اصلاحات درون سازمانی جدی شکل بگیرد و دستگاه‌های نظارتی و انتظامی سازمان ورود جدی کنند.

۵۲۶- دی - مهر



یکی از شاخص‌های اقتصاد کلان که بیانگر توسعه اقتصادی است تولید ناخالص داخلی است، از عوامل مهم تولید میزان سرمایه‌گذاری اعم از داخلی و خارجی، مدیریت، تکنولوژی و نیروی کار است لذا با افزایش تولید ناخالص داخلی اشتغال ایجاد می‌شود البته ممکن است افزایش تولید ناخالص داخلی اتفاق بیفتد اما در هیچ یک از عوامل پیش گفته تغییری حاصل نشود یعنی نه سرمایه‌گذاری و نه نیروی انسانی جدیدی به کار گرفته شود در این حالت حتما بهره‌وری عوامل تولید افزایش یافته زیرا بخش مهمی از رشد تولید ناخالص داخلی معطوف به بهره‌وری است اما علی‌الاصول برای ایجاد اشتغال باید تولید کرد، از تلفیق سرمایه‌گذاری‌های جدید یا تقویت سرمایه‌گذاری موجود وارد کردن تکنولوژی‌های مدرن و مدیریت دانایی محور و استخدام نیروی انسانی تولید افزایش می‌یابد. پس اشتغال رابطه مستقیم با تولید کالاها و خدمات دارد. اقتصاد کشور ما سرشار از منابع و مواهب اقلیمی طبیعی و نیروی انسانی جوان ماهر و تحصیلکرده است که با راهبری یک مدیریت علمی دانایی محور و برنامه‌ریزی استراتژیک ظرفیت‌های پنهان، آشکار می‌شوند و قابلیت جذب نیروی فعال و آماده به کار فراهم می‌شود.

حال پرسش این است که کشور ثروتمندی نظیر ایران با موقعیت ژئواکونومی و اکولوژی برتر نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه قادر نبوده که شرایطی را فراهم سازد که بیکاری علاوه بر سایر معضلات چالش عمده دولت - ملت نباشد؟ ۴ تا ۵ میلیون نفر بیکار و نرخ بیکاری ۱۲ درصدی زیننده کشوری مانند ایران با برخورداری از همه ابزار توسعه اقتصادی نیست.

به راستی علت چیست؟ اگر فقدان سرمایه‌گذاری است که ما در سال‌های طلایی افزایش قیمت نفت میلیارد‌ها دلار سرمایه کسب کردیم که اگر بخشی از آن براساس اصول و موازین علم اقتصاد و در راستای توسعه زیرساخت‌ها و توسعه اقتصادی کشور اختصاص می‌یافت در حال حاضر نه از بیکاری بلکه از بسیاری از مصائب ناشی از عملکرد یک اقتصاد بیمار در رنج نبودیم متأسفانه آن سال‌های طلایی از دست رفت



استمرار چالش بیکاری در سال ۹۷

دکتر محمود جامساز- اقتصاددان

و یک دولت نفتی پولدار به یک دولت نفتی بدون پول تبدیل شده که برای رشد تولید ناگزیر به جذب سرمایه‌های خارجی است زیرا اختلاس‌ها و فساد مالی و پولی و بانکی در دیوانسالاری و ایادی وابسته و رانتی آنچنان بر سیستم پولی کشور اثر گذاشته که با وجود ۵ برابر شدن حجم نقدینگی از زمان روی کار آمدن دولت یازدهم تاکنون، بانک‌ها از موجودی و منابع تسهیلاتی برای سرمایه‌گذاری‌های مولد تهی شده‌اند. چنانچه عزم جدی دولت بر مشارکت مردمی در توسعه اقتصاد کشور قرار گرفته باشد بخش خصوصی ضعیف بدون کمک

مسئله بیکاری که از مهمترین چالش‌های حکومت است با رمل و اسطرلاب قابل حل نیست اندیشه استراتژیک توسعه اقتصادی لازم است تا به قلمرو عمل وارد شود تحقق این اندیشه استراتژیک معطوف به بهبود وضعیت دیپلماسی سیاسی کشور و دیپلماسی اقتصادی کشور است



تسهیلاتی بانکی قادر به مشارکت نخواهد بود ضمن اینکه جذب سرمایه‌های مستقیم خارجی FDI در شرایط دیپلماسی نامطلوب با کشورهای صاحب سرمایه امکان‌پذیر نیست و شرایط جویند و نچر با بخش خصوصی هم به دلیل عدم اطمینان سرمایه‌گذاران خارجی حتی با تضمین دولتی امکان وقوع نمی‌یابد. متأسفانه لایحه بودجه ۹۷ هم از لحاظ منابع و مصارف و اهداف از تضادهای درونی بسیاری برخوردار است در حالی که از بودجه عمرانی حدود ۱۳ درصد کاسته شده، بر بودجه بسیاری از نهادهای فرادولتی که در بودجه دارای ردیف‌اند افزوده شده که جز افزایش هزینه‌های دولت هیچ وجه تولیدی در آنها نمی‌توان یافت در حالی که کشور از کمبود کلاس‌های دبستانی در نقاط محروم کشور رنج می‌برد و آموزش‌های ابتدایی که باید در ساختمان‌های مطمئن و مجهز استقرار یابد که در آن جوانان از ابتدا با سیستم آموزشی پیشرفته خلق، صبور، پرسشگر، نظم‌پذیر، ریسک‌پذیر و اهل گفتگو و تعامل و برخورد از روحیه مشارکت جمعی و همکاری گروهی، تقویت بینش اجتماعی آموزش ببینند و پرورش یابند. بودجه دانشگاه‌ها را که بسیاری از ظرفیت‌های خالی نیز دارند افزایش داده‌ایم یعنی توزیع و تخصیص منابع از یک تفکر و اندیشه توسعه‌گرا و بلندمدت تبعیت نمی‌کند و تفکر حاکم آن است که هرچه تعداد دانشگاه‌ها بیشتر باشد کشور بیشتر در راه توسعه گام برداشته متأسفانه تعداد دانشگاه‌های کشور که از ۲۰۰۰ واحد بیشتر است با تعداد دانشگاه‌های کشور هند با یک میلیارد جمعیت برابری می‌کند.

نتیجه این می‌شود که بیشترین درصد بیکاری در کشور متعلق به دانش‌آموختگان دانشگاهی است که میلیون‌ها تومان هزینه کرده تا فارغ‌التحصیل شوند اما شغلی نیست که آنها را جذب کند و لذا بیشترین مشاغل که ارتباطی و نیازی با تحصیلات دانشگاهی ندارند روی می‌آورند تاکسیرانی شغل شریفی است اما آیا تاکسیرانان شخصی مسافرکشی نیازی به تحصیلات عالی دارند؟ بسیاری از دانش‌آموختگان دانشگاهی به شغل دست‌فروشی یا تحویل بسته یا غذا و دارو و غیره به درب منزل مشتریان آن کالاها روی

آورده‌اند.

آیا تحویل کالا با موتور نیاز به مدرک مهندسی عمران دارد؟ دردآور و اسفناک است که یک مهندس عمران پروانه خود را برای یکسال به ۳ تا ۶ میلیون تومان اجاره دهد و برای تأمین زندگی مشاغل سطح پایین را انتخاب کند. علی‌احمال مسئله بیکاری که از مهمترین چالش‌های حکومت است با رمل و اسطرلاب قابل حل نیست اندیشه استراتژیک توسعه اقتصادی لازم است تابه قلمرو عمل وارد شود تحقق این اندیشه استراتژیک معطوف به بهبود وضعیت دیپلماسی سیاسی کشور و دیپلماسی اقتصادی کشور است.

فقط از طریق بهبود روابط دیپلماتیک با کشورهای خارجی در سطح منطقه و جهان می‌توان بر عوارض و تأثیرات مخرب تحریم‌های قبل و پس از برجام غالب شد و در حوزه داخلی نیز از طریق تخصیص بهینه منابع در بودجه و کوچک کردن دولت و صرفه‌جویی و سوق دادن منابع به سمت شرکت‌های کوچک و متوسط مولد و مبارزه بی‌امان با فساد اداری و بانکی متأثر از تغییر اندیشه مسئولان و نگاه آنان به بخش خصوصی به عنوان بخش واقعی اقتصاد است که می‌تواند موتور محرکه توسعه را به حرکت و تغییر اقتصاد دولتی به ساختار اقتصاد آزاد رقابتی را محقق سازد و این امر در کوتاه مدت امکان‌پذیر نیست.

متأسفانه مسئولین همواره برنامه‌های کوتاه‌مدت را به بلندمدت ترجیح می‌دهند چون به دنبال منافع آنی و یا ایجاد رضایت‌بخشی در میان جامعه هستند که علم و تجربه همواره ثابت کرده که این رضایت بخشی‌ها موقتی و ناپایدارند و مشکلات فرارو را بیش از معضلات کنونی منعکس می‌کنند، با این وصف ایجاد ۸۴۰ هزار شغل در بودجه پیش‌بینی شده اما سخنگوی دولت خبر از ایجاد یک میلیون و ۳۳ هزار شغل می‌دهد که منابع آن در بودجه پیش‌بینی نشده است به ویژه آنکه پرداخت یارانه‌ها و افزایش بهای بنزین و گازوئیل هم مورد تأیید مجلس قرار نگرفته که بخشی از درآمد پیش‌بینی شده در لایحه بودجه را کاهش خواهد داد. بدین ترتیب به نظر می‌رسد که معضل بیکاری در سال ۹۷ هم به عنوان یک چالش بزرگ فراروی دولت دوازدهم باقی خواهد ماند.



رابطه دلار با ارزش پول ملی

علی میرزاخانی - سردبیر دنیای اقتصاد

آیا نرخ دلار نشانگر ارزش پول ملی است؟ آیا می‌توان گفت که افزایش نرخ دلار باعث کاهش ارزش پول ملی می‌شود؟ یا اینکه کاهش ارزش پول ملی ریشه در جای دیگری دارد که اغلب ناگفته می‌ماند؟ پاسخ به این پرسش‌ها از آن جهت اهمیت دارد که «ارزش پول ملی» مسئله‌ای حیثیتی است و چنانچه تعریف غلطی از آن حاکم باشد، سیاست‌گذاری را به بیراهه خواهد برد. به زبان ساده می‌توان گفت که ارزش پول ملی یعنی قدرت خرید ریال. اگر قدرت خرید ریال در یک دوره زمانی مشخص ثابت بماند، می‌توان گفت که ارزش پول ملی ثابت مانده است و چنانچه قدرت خرید ریال کاهش یابد به مفهوم کاهش ارزش پول ملی یعنی ریال است. به عنوان مثال یک برش زمانی خاص از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۸۹ را در نظر بگیریم. آمارهای رسمی نشان می‌دهد که شاخص قیمت‌ها یعنی قیمت سبد مصرفی خانوارها در این دوره بیش از ۲ برابر شده است. مفهوم ساده این گزاره آن است که اگر ارزش یک سبد کالایی در سال ۸۴ معادل ۱۰۰ هزار تومان بود برای خرید همین سبد کالا در سال ۸۹ باید ۲۰۰ هزار تومان تخصیص داد. به عبارت دیگر، با ۱۰۰ هزار تومان پول در سال ۸۴ می‌شد سبدي از کالاها را خریداری کرد که با همان پول در سال ۸۹ فقط نصف آن سبد کالایی را می‌توان خرید. معنی همه این گزاره‌ها آن است که قدرت خرید

ریال در فاصله زمانی ۸۴ تا ۸۹ نصف شده است یا به بیانی دیگر، ارزش پول ملی (ریال) کاهش یافته و به نصف رسیده است. اما در سوی دیگر قضیه می‌توان به نرخ دلار در همین برش زمانی توجه کرد که تقریباً ثابت و حدود ۱۰۰۰ تومان بوده است. آیا دلار ۱۰۰۰ تومانی در آن دوره زمانی به مفهوم این است که ارزش پول ملی کاهش نیافته و ثابت بوده است؟ اگرچه خیلی‌ها تمایل دارند پاسخ مثبت به این پرسش بدهند، اما فقط با یک پیش‌فرض غلط می‌توان این پاسخ مثبت را تأیید کرد؛ اینکه ارزش پول ملی را معادل قدرت خرید ریال در خارج از ایران یا از کالاهای وارداتی بدانیم نه معادل قدرت خرید ریال در داخل ایران یا از کالاهای تولید داخل. این نامعادله باعث استحاله ریال از پول ملی به یک پول دوتابعیتی می‌شود که به رغم کاهش ارزش آن در داخل ایران، شاهد حفظ ارزش آن برای خرید در خارج یا از کالاهای خارجی خواهیم بود. با کمال تأسف باید گفت مفهوم مدنظر اکثر دولت‌ها از ارزش پول ملی نه حفظ قدرت خرید ریال در داخل و در برابر کالاهای داخلی بلکه حفظ قدرت خرید ریال در خارج از ایران و برای کالاهای وارداتی بوده است. این تعریف که سیاست‌گذاری متناسب با این مفهوم را به دنبال آورده عمدتاً به سود مصرف‌کنندگان کالای خارجی، قاچاقچیان، واردکنندگان و ایرانیان دوتابعیتی است که عمده مخارج‌شان با ارز خارجی است. متضرر اصلی پول دوتابعیتی هم تولیدکنندگان داخلی و همه ایرانیان مقیم داخل کشور است و قابل‌باور نیست که منافع این اکثریت عظیم در سیاست‌گذاری اقتصادی قربانی زیاده‌خواهی گروهی خاص بشود. راه حل چیست؟ شکی نیست که بهترین راه حل، مهار کامل تورم و حفظ ارزش پول در داخل کشور است. در این صورت به صورت اتوماتیک از ارزش ریال در برابر ارزهای خارجی نیز محافظت خواهد شد. اما چنانچه سیاست‌های تورمی همچنان در دستور کار باشد، باید سیاست واحدی را برای قدرت خرید ریال در داخل و خارج دنبال کرد تا پول ملی تبدیل به پول دوتابعیتی نشود؛ چراکه در این صورت همان‌طور که توضیح داده شد منافع عمومی و رونق تولید داخلی قربانی منافع ذی‌نفعانی محدود خواهد شد. سرمقاله روزنامه دنیای اقتصاد

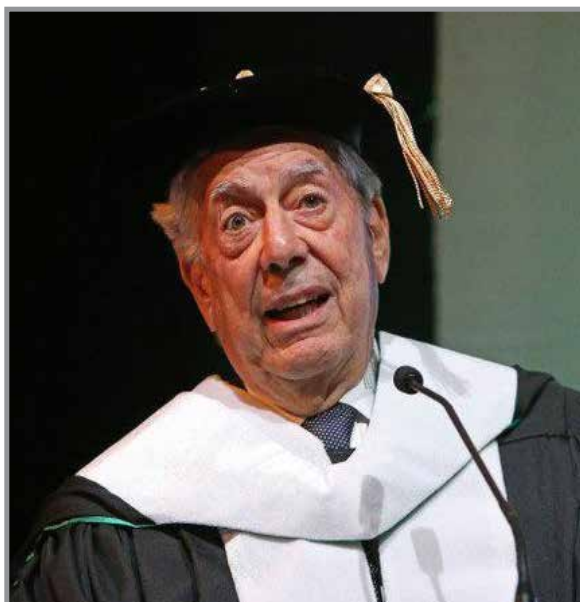


پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

۷ دلیل «ماریو بارگاس یوسا» برای کتاب خوانی

پاگرد

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



سرانجام رساندن یک رمان خوب وجود ندارد، اما ادبیات همیشه تاثیر خودش را روی خواننده می‌گذارد؛ این شاید به شکل یک حس رضایت‌مندی باشد و یا تغییر به سمت خوبی‌ها. هر حسی که باشد، زندگی آدم‌ها با مطالعه کتاب غنی می‌شود.

۲. ما با خواندن کتاب‌های خوب، در پنهانی‌ترین وجوه شخصیت انسانی‌مان به حس نزدیکی با یک فرهنگ می‌رسیم. خواندن، همان‌طور که غرایز، شور و احساسات، رفتارهای مان را تعریف می‌کنند،

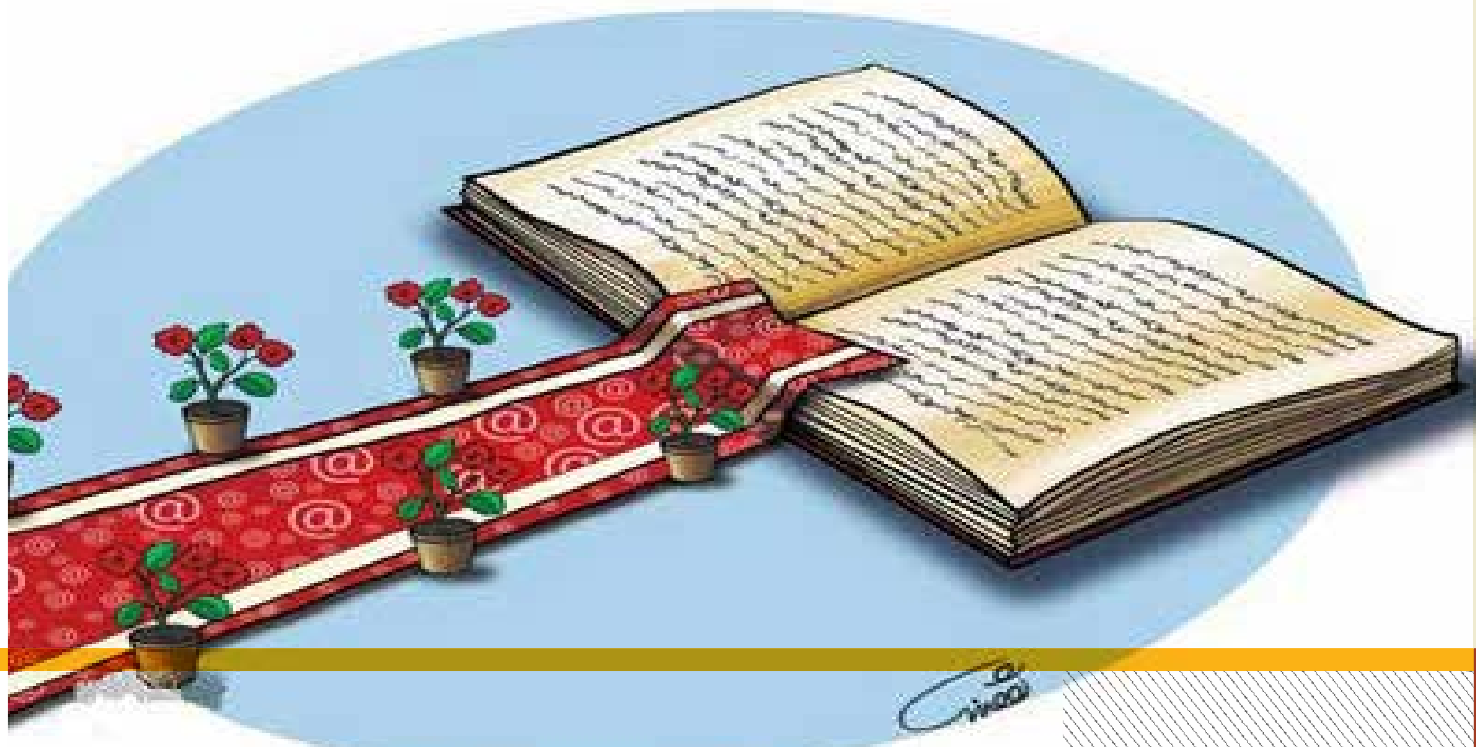
بلکه زندگی دیگری هم هست که توسط نویسندگان بزرگ خلق شده است. یوسا در سخنرانی اخیر خود در دانشگاه «دلا سالی» فیلیپین که به او مدرک دکترای افتخاری اعطا کرد، هفت دلیل زیر را برای کتاب خوانی ارائه کرد:

۱. کتاب‌های خوب، بلندپروازی انسان را تحریک می‌کنند. یادگیری سواد خواندن مهم‌ترین اتفاق زندگی من بود و حرفه داستان‌گویی من هم زاده همین مهارت است. هیچ دلیل مشهودی برای به

«ماریو بارگاس یوسا» برنده نوبل ادبیات ۲۰۱۰ و از مشهورترین نویسندگان آمریکای لاتین، در سخنرانی اخیر خود هفت دلیل برای لزوم مطالعه کتاب و داستان ارائه داده است. «اینکوائیرر» نوشت: «یوسا» نویسنده کتاب‌هایی چون «سوربز» و «گفت‌وگو در کاتدرال» کتاب خواندن را فرآیندی جادویی می‌داند که به او اجازه می‌دهد چندین بار زندگی کند. او در این باره گفته است: احساسات و درک من از زندگی و مردم، این تصور را برایم به وجود آورده که زندگی فقط این زندگی محدود با دیگرانسان‌ها نیست،



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳



علم بهتر است

یا ثروت؟

حکیمی در جمع مریدانش نشست بود
یکی از شاگردان از وی پرسید: استاد علم
بهتر است یا ثروت؟
حکیم بی درنگ شمشیری بیرون آورد و مانند
جومونگ شاگرد بخت برگشته را
به سه قسمت نامساوی تقسیم نمود و گفت:
سال هاست که دیگر هیچ احمقی بین دوراهی
علم و ثروت گیر نمی‌کند!!!

مریدان دیگر درحالی‌که انگشت حیرت به
دندان گرفته و لرزش تمام وجودشان را فرا
گرفته بود گفتند:

ای حکیم ما را دلیلی عیان ساز تا جان فدا
کنیم!!!

حکیم گفت: در جوانی مرا دوستی بود که باهم
به مکتب می‌رفتیم
دوستم ترک تحصیل کرد و من معلم مکتب
شدم

حالا او پورشه دارد، من پوشه!
او اوراق مشارکت دارد و من اوراق
امتحانی.....!!

او عینک آفتابی، من عینک ته استکانی.....!!!
او بیمه زندگانی، من بیمه خدمات
درمانی.....!!!

او سکه و ارز، من سخته و قرض.....!!!!
سخنان حکیم چون بدین جا رسید مریدان
نعره‌ای جانشوز زدند و راهی کلاسهای آموزش
اختلاس گشتند.....!!!!!!

باشد که شما را پندی آموخته و به درد حکیم
گرفتار نیایید.....!!!!



نبود آزادی در ابعاد مادی، روحی و فرهنگی،
زندگی افراد و کل جامعه را از هم می‌پاشاند.
من فکر می‌کنم کتاب‌های خوب امید به
تغییر زندگی و این را که جوامع روزی به تمام
این محدودیت‌ها غلبه می‌کنند و جوامعی
عادلان‌تر به وجود می‌آیند، ارتقا می‌بخشد.
جوامعی به وجود می‌آیند که به دنیا‌های
تخیلی ما نزدیک‌تر هستند. اشیاء واقعی از
درون کتاب‌های خوب سر برمی‌آورند و رنگ و
بوی واقعیت به خود می‌گیرند.

۷. مطالعه کتاب‌های خوب آدم‌های بهتری
از ما می‌سازد. ما باید فرزندانمان را قانع کنیم
که خواندن مسلماً لذتی خارق‌العاده است
اما در عین حال بهترین راه برای بهتر شدن.
مطالعه راهی است برای آمادگی بیشتر در
مواجهه با چالش‌هایی که در تمام طول عمر
ما حضور دارند.

«ماریو بارگاس یوسا» متولد ۱۹۳۶، از
مطرح‌ترین چهره‌های ادبیات آمریکای لاتین
به‌شمار می‌رود. او در پنج دهه گذشته، آثاری
مانند «سوربز»، «خانه سبز»، «گفت‌وگو در
کاتدرال» و «شهر سگ‌ها» را خلق کرده است.
این نویسنده در عرصه سیاست، نمایشنامه و
مقاله‌نویسی هم دست توانایی دارد و آثارش
در روزنامه‌های معتبر اسپانیولی‌زبان به چاپ
می‌رسد. شهرت «یوسا» با نخستین رمانش
- «زندگی سگی» - آغاز شد.

این داستان‌نویس پربویی در هفتم اکتبر سال
۲۰۱۰ برنده جایزه نوبل ادبیات شد. حدود ۲۰
سال نام او جزو کاندیداهای این جایزه بود. این
نخستین بار از سال ۱۹۸۲ بود که یک نویسنده
از آمریکای لاتین توانست برنده جایزه نوبل
ادبی شود. «یوسا» در سال ۱۹۹۴ به عنوان
عضو آکادمی اسپانیا برگزیده شد و در سال‌های
گذشته در بسیاری از دانشگاه‌های آمریکا،
آمریکای جنوبی و اروپا تدریس کرده است.

«بارگاس یوسا» توانست در سال ۱۹۹۵
جایزه «سروانتس»، مهم‌ترین جایزه ادبی
نویسندگان اسپانیولی‌زبان، را از آن خود کند
و همچنین در سال ۱۹۹۶ برنده جایزه صلح
آلمان شد.

منبع: ایسنا- ۹ آذر ۹۵

مطالعه روانشناسی ما را غنا می‌بخشد.

۳. ادبیات بهترین سلاح در مقابل تعصب
است. به نظر من کتاب‌های خوب، بهترین
دفاع در برابر عقاید تحریف‌شده مردم زبان‌ها،
باورها و رسوم مختلف است. با وجود تمام
این تفاوت‌ها، آن‌چه مشترکاً بین همه زنان و
مردان با پیشینه مختلف حکم می‌راند، از همه
چیز مهم‌تر است؛ چون همه ما انسانیم و همه
ما از سوی مشکلات و موانع مشابه به چالش
کشیده می‌شویم؛ مشکلاتی که باید برای زنده
ماندن و زندگی کردن بر آن‌ها غلبه کنیم.

۴. ادبیات دشمن طبیعی همه
دیکتاتوری‌هاست. ادبیات نارضایتی را در
جهان رشد می‌دهد و خواندن حس امید
و آرزوی داشتن جامعه‌ای بهتر را در درون
شهروندان به وجود می‌آورد؛ جایی که مردم
بتوانند رویاهای خود را آزادانه دنبال کنند.
وقتی یک نفر مطالعه می‌کند، رویکردی
انتقادی پیدا می‌کند تا واقعیت را به دنیای
کتاب‌ها نزدیک کند. ادبیات میل درونی برای
تغییر دادن و ایستادن مقابل سلطه را که
از گهواره تا گور سعی در کنترل ما دارد، بیدار
می‌کند.

کتاب خوب خواندن راهی برای مجهز شدن
در بحبوحه اعتقادات و روبه‌رو شدن با هرچه
نادرستی در جهانی است که در آن زندگی
می‌کنیم. راهی که از آن طریق بتوانیم در جهت
تغییر جهان بکوشیم و آن را به دنیای تخیلاتی
که با وجود کاستی‌ها و محدودیت‌های مان
خلق کرده‌ایم، نزدیک کنیم.

۵. مطالعه بهترین نوع سرگرمی است. حتی
وقتی کلمات با هم ترکیب می‌شوند، رنگ و
بویی جادویی به خود می‌گیرند و دریچه‌ای
می‌شوند برای زندگی کردن تجربیات دیگر...

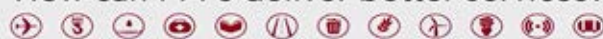
۶. خواندن شالوده تربیت کردن انسان‌های
آزاد است. در جوامع آزاد، مفهومی وجود دارد
مبنی بر این که مطالعه یک سرگرمی و لذت
است که می‌شود آن را از تجربه کلی زندگی افراد
حذف کرد. به نظر من این اشتباه بزرگی است؛

نیازمند ساخت ۵ هزار کیلومتر آزاد راه هستیم

معاون ساخت آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل گفت: نیازمند ساخت ۵ هزار کیلومتر آزادراه جدید هستیم در عین حال باید با اصلاح مدیریت هزینه تمام شده آزادراه پایین بیاید. به گزارش سید حسین میرشفیع با اعلام این خبر افزود: اگر بخواهیم سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت آزاد راه تداوم یابد باید امنیت سرمایه‌گذاری را با بازگشت سرمایه براساس گزارش درآمد هزینه در طول ۱۸ تا ۲۰ سال بهره‌برداری لحاظ کنیم. وی با اشاره به افزایش نیافتن نرخ عوارضی در سال ۹۶ و گله‌مندی سرمایه‌گذاران تصریح کرد: بعضی از آزادراه‌ها همچون تهران تا تبریز نیاز به بهسازی اساسی و سرمایه‌گذاری دارد و قطعاً تغییراتی در نرخ عوارضی خواهد شد. هزینه‌های آزادراه در حال حاضر از محل عوارضی و برخی تاسیسات جانبی تامین می‌شود و اگر قرار باشد فشار فقط به سرمایه‌گذاران وارد شود سرمایه‌ها از این حوزه خارج می‌شود پس نرخ‌ها باید متعادل باشد. این مقام مسئول از نیاز کشور به ساخت حدود ۵ هزار کیلومتر آزادراه جدید خبر داد و گفت: باید با اصلاح مدیریت هزینه تمام شده آزادراه پایین بیاید، منطق اقتصادی ساخت آزادراه‌ها با توجه به میزان ترافیک عبوری لحاظ و همچنین سهمی از محل صرفه‌جویی سوخت طبق قانون در سرمایه‌گذاری‌ها دیده شود تا هزینه‌ها فقط در نرخ عوارضی جبران نشود. میرشفیع درباره ورود دادستان قزوین به موضوع آزادراه قزوین - زنجان اظهار داشت: اختلاف قراردادی در خصوص دوران واگذاری بر اساس گزارش سازمان حسابرسی وجود داشت که در چند هفته اخیر در توافق وزیر راه با مدیرعامل بانک ملی مقرر شد سرمایه‌گذاری لازم برای بهسازی کل آزاد راه انجام شود. / منبع: مهر- ۱۳ بهمن

Public-Private Partnerships

How can PPPs deliver better services?



برگزاری کارگاه آموزشی راهبری مشارکت عمومی و خصوصی

و مجریان طرح‌ها، مدیران شرکت‌های پیمانکاری و موسسات توسعه ای، و مدیران شرکت‌های سرمایه‌گذاری و موسسات مالی بودند.

در این کارگاه دکتر بهنیا درباره «چرایی مشارکت عمومی و خصوصی الزامات و قوانین بالادستی»، مهندس کشفی درباره «معرفی قوانین بالادستی و دستورالعمل و بخشنامه‌های مربوط به BOT و چالشهای پیش روی آن»، دکتر خزانن درباره «بررسی نقش و جایگاه مهندسین مشاور در طرح‌های BOT فرصت‌ها و تهدیدها»، دکتر بهنیا درباره «روشهای تامین مالی و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشارکت عمومی و خصوصی»، دکتر جمالی درباره روش امکان افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساخت آزادراهها»، و به ایراد سخنرانی پرداختند. در بررسی مطالعات موردی (Case Studies) در رشته‌های سه گانه نیز بررسی یک پروژه بیع متقابل در رشته آب توسط خانم دکتر اسکندری، بررسی یک پروژه BOT در رشته نفت و گاز توسط مهندس نصیری، و بررسی یک پروژه BOT در آزاد راهها توسط مهندس خاشع ارائه شد.

جامعه مهندسان مشاور ایران به منظور آشنایی کارفرمایان، و پیمانکاران و مشاوران با مبانی فنی، حقوقی و اقتصادی قراردادهای واگذاری و مشارکت عمومی خصوصی کارگاه آموزشی یک روزه را چهارشنبه ۱۱ بهمن ماه با عنوان راهبری مشارکت عمومی و خصوصی Public, private, partnerships با رویکرد ترتیبات قراردادی BOO, BOT, ROT و بیع متقابل برگزار نمود.

در مورد این کارگاه عنوان شده بود: شرکت کنندگان در کارگاه با فراگیری ساختارها و ارکان یک قرارداد مشارکت عمومی و خصوصی، توانایی لازم برای راهبری یک پروژه مشارکت عمومی خصوصی PPP از مرحله آماده سازی و توسعه طرح تا زمان خاتمه و تحویل پروژه خواهند یافت. در نهایت، فراگیران بر مبنای استانداردهای بین المللی (UNIDO, World Bank) و مقررات ملی، شناخت کافی از پیچیدگی‌های قراردادی این روش و چالش‌های تامین مالی یک پروژه سرمایه‌گذاری در ایران را بدست خواهند آورد. مخاطبان دوره اعضای هیات مدیره و مدیران شرکت‌های مشاوره و مهندسی، مدیران ارشد سازمان‌های کارفرمایی



پیام آبادگران
بهمن ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳



وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد

اهتمامی که به توسعه جاده‌ای می‌شود در توسعه ریلی نیست

برنامه و بودجه درباره این آزادراه داشته‌ایم، اما هنوز موفق نشده‌ایم، درباره قطار تهران - کرج با سازمان برنامه جلسه‌ای داشته باشیم. وی افزود: تقاضا برای ۶ بانده کردن آزادراه تهران - کرج در سطح همه مدیران بالا است، درحالی‌که ۴ سال است، ما دنبال چهارخطه کردن ریل تهران و قم هستیم، اما نمایندگان مجلس به این موضوع هم توجه نمی‌کنند. آخوندی افزود: انعکاس این موضوع در بودجه دولت و آنچه از مجلس بیرون می‌آید، تقریباً هیچ است.

وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: در شهرسازی ریل پایه از سطح مدیرکل تا سطح وزیر، در اغلب بخش‌ها در سطح ۵ درصد هم همراهی وجود ندارد، اما ما هزاران بار این موضوع را تکرار می‌کنیم.

وی با تأکید بر اینکه در آغاز تحولی جدی هستیم، گفت: سیاست‌گذاری یعنی هزینه - منفعت؛ نمی‌توان گفت هم‌زمان به سرعت صدها هزار میلیارد تومان در توسعه جاده‌ای سرمایه‌گذاری کنیم و هم‌زمان هم شعار شهرسازی ریل پایه بدهیم.

آخوندی افزود: در شهرسازی ریل پایه دنبال آن هستیم که پیرامون ایستگاه‌های مترو و

کنیم. وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: در این حوزه اصلی‌ترین بحث ما نحوه اعمال سیاست است، اعمال یک سیاست اگر با تغییر نگرش همراه باشد از سخت‌ترین و پیچیده‌ترین کارها در کشور ما است، به محض تغییر نگرش همه وارد می‌شوند و در جهت اثبات خبط بودن تغییر نگرش ادله می‌آورند.

وی افزود: از روزی که به وزارت راه و شهرسازی آمدم، هر وقت که بحث جابه‌جایی بین حومه و تهران مطرح می‌شود، گفته‌ام که در کنار توسعه جاده‌ای باید به ریل توجه داشت، اما متأسفانه در هیچ سطحی موفق نشدم.

آخوندی اظهار داشت: امروز که درباره شهرسازی ریل پایه صحبت می‌کنم، از بازدید آزادراه همت تا کرج می‌آیم، ۴ سال با سازمان برنامه و بودجه بحث می‌کنیم که حداقل بودجه‌ای برابر بودجه این آزادراه بابت دو خط ریلی بین تهران تا کرج داشته باشیم، تا بتوانیم دسترسی ریلی کنونی را افزایش دهیم و با شبکه مترو یکپارچگی ریل و مترو ایجاد کنیم.

وزیر راه و شهرسازی گفت: مقامات ارشد ایران تاکنون بیش از ۱۰ بار از آزادراه همت تا کرج بازدید کرده‌اند و بیش از ۱۰ جلسه در سازمان

همایش توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و دستاوردها و راهکارهای تسریع در اجرای TOD روز ۳۰ دی در هتل المپیک تهران برگزار شد.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ما در ایران هنوز به دنبال نظام پرداخت یارانه و پرداخت نقدی برای کاهش فقر هستیم، گفت: توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و شهرسازی ریل پایه و توسعه قطارهای حومه‌ای از مصادیق کاهش فقر است.

عباس آخوندی در همایش توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD) اظهار داشت: زندگی مدرن در ایران با بحران مواجه شده است و در حوزه‌های فرهنگی، اجتماعی و سیاسی نیز با بحران مواجه هستیم.

وی ادامه داد: نیازمند بازخوانی، بازاندیشی و سیاست‌گذاری جدید هستیم و البته در این حوزه باید چیزی را از دست بدهیم، تا چیز بهتری به دست بیاوریم. آخوندی به حادثه پلاسکو اشاره کرد و گفت: پلاسکو نشان داد که به عنوان ساختمانی که نماد زندگی مدرن در ایران بود، بیش از ۵۰ سال دوام نیاورد و این نشانه آن است که با بحرانی جدی در دوران مدرن مواجه هستیم که البته فقط در ایران این بحران وجود ندارد، بلکه در افغانستان، عراق و سوریه و... نیز هست که زندگی مدرن را به جنگ و خشونت تبدیل کرده است.

وزیر راه و شهرسازی افزود: در حوزه‌های شهری، بحران قابلیت زندگی و قابلیت حرکت و جابه‌جایی داریم. خشونت و پرخاشگری امروز جامعه به خصوص در کلان‌شهرها به دلیل گرفتاری در ترافیک‌ها کاملاً مبرهن است.

وی از عملکرد برخی رسانه‌ها و خصوصاً رسانه ملی انتقاد کرد و گفت: زمانی که معاون حمل و نقل ما اعلام کرد که تجربه ۲۰ سال اخیر نشان داده است ساخت آزادراه‌های شهری ترافیک را حل نکرده است و موجب مشکل شده است، اغلب رسانه‌ها این گفته را به تمسخر گرفتند و صداوسیما نیز که به دنبال سوژه‌ای است تا تمسخر ایجاد کند، این موضوع را به سخره گرفت.

آخوندی تأکید کرد: اندیشمندان جهان به این موضوع رسیده‌اند که سیاست خودرو محور به بحران در کیفیت زندگی می‌انجامد و کار سختی نیست که این موضوع را کشف



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

راه آهن تمرکز اسکان و خدمات داشته باشیم و بقیه جاها شهرفروشی نباشد.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: تغییر نگرش نیازمند نظریه، اندیشه و برنامه دارد که منتج به محصول می شود و تغییر نگرش بدون رسانه امکان پذیر نیست. وی اظهار داشت: مدت هاست رسانه ملی ما کاری به مسائل زندگی مردم ندارد و چنین مواردی نظیر توسعه شهری بر مبنای ریل هیچ گاه در رسانه ملی مطرح نشده است و فقط به دنبال محکوم کردن موضوعات و انتخاب کارشناسانی هستند که در این حوزه دستی ندارند.

آخوندی ادامه داد: این تغییر نگرش ها نیازمند رسانه های بزرگ و گسترده است که امیدواریم در حوزه TOD و توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، رسانه اینترنتی در نظر گرفته شود، زیرا کار توسعه بدون همکاری جامعه امکان پذیر نیست و وزارت راه به تنهایی نمی تواند چنین کار بزرگی انجام دهد. وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی موجب کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت، افزایش سلامت شهروندان و مهم تر از همه کاهش فقر می شود. وی توضیح داد: در بسیاری از کشورها که اول شبکه ریلی ایجاد شده و سپس توسعه سکونتگاه ها انجام شده است، قانون فقر شکل نگرفته است، اما در ایران پیرامون همین تهران قانون های فقر به شدت گسترش یافته است.

آخوندی ادامه داد: توسعه ریلی، دسترسی ارزان، ایمن و برابر برای گروه های کم درآمد است. دسترسی به خدمات آموزشی، بهداشت، شغل و... متأسفانه مادر طرح های مبارزه با فقر، فقط توزیع پول و یارانه را مدنظر داریم و کسی فکر نمی کند توسعه حمل و نقل همگانی، راهکار کاهش فقر است.

وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: حمل و نقل همگانی ریلی بین مراکز شهرها و پیرامون موجب کاهش فقر می شود و این طبق تحقیقات دانشگاه ها وارد است.

وی همچنین به موضوع قطارهای حومه اشاره کرد و گفت: در برنامه ششم، موضوع راه اندازی قطارهای حومه ای مطرح شده است، اما در سال های ۹۷-۹۶ ردیف های اعتباری ندارد.

تصویب سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی

معاون وزیر راه و شهرسازی از تصویب و ابلاغ سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و تشکیل شورای عالی راهبردی توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل همگانی خبر داد.

مهرداد تقی زاده در سومین همایش شهرسازی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با اشاره به اینکه در اختتامیه همایش، سه شهر کاندیدای اجرای TOD خواهند شد از تصویب و ابلاغ سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و تشکیل شورای عالی راهبردی توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل همگانی خبر داد.

وی گفت: یک مفهومی که در کشور ما نسبت آن تلقی اشتباهی شده است مرتبط با بحث رشد است. همه فکر می کنیم رشد با افزایش همواره وضعیت مناسبی را نشان می دهد در حالی که باید در نظر داشته باشیم رشد دو جنبه دارد که یکی از آن ها تصادفی و دیگری هوشمندانه است. تقی زاده ادامه داد: یکی از عواملی که در رشد هوشمندانه تاثیر می گذارد بحث TOD است. در این توسعه به مرکزیت راه آهن، مترو، اتوبوس های دورن شهری کاربری های مختلف با تراکم بالا شکل می گیرد و نهایتاً هدفش آن است که خودرومحوری کاهش یابد.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مجوز ساخت برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می شود در

دکتر آخوندی :

توسعه ریلی، دسترسی ارزان، ایمن و برابر برای گروه های کم درآمد است. دسترسی به خدمات آموزشی، بهداشت، شغل و...؛ متأسفانه ما در طرح های مبارزه با فقر، فقط توزیع پول و یارانه را مدنظر داریم و کسی فکر نمی کند توسعه حمل و نقل همگانی، راهکار کاهش فقر است.

حقیقت به مردم این پیام را می دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استاندارد صادر می شود، موید این پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده بهینه ای خواهد شد.

وی مزایای افزایش تراکم در حوالی ایستگاه های حمل و نقل همگانی را رواج پیاده محوری، کاهش مسافت سفر، بهره گیری از اقتصاد مقیاس برای توجیه پذیر شدن حمل و نقل همگانی، کاهش استفاده مردم از خودرو و در نهایت کاهش ضریب مالکیت خودرو در بلندمدت عنوان کرد.

تقی زاده با اشاره به اینکه دو همایش شهرسازی ریل پایه در سال های گذشته انجام شد، گفت: نتایج برگزاری دو همایش، دو بیانیه و ۴۴ خروجی بود که از ۴۴ خروجی ۱۳ مورد آن انجام شده، ۱۲ مورد در حال انجام و ۱۹ مورد انجام نشده است.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: تلاش برای نهادینه کردن TOD استاندارد حداقل در ۱۰ نقطه کشور، لزوم توجه به سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی در کلیه سطوح طرح های توسعه و عمران از ملی و منطقه ای تا محلی، تقویت اعضای کارگروه حمل و نقل و شهرسازی و محتوای آن و تقویت سایت TOD و معرفی آن به نهادهای شهرسازی و حمل و نقل همگانی از دیگر اقدامات انجام شده است.

وی بیان کرد: در اختتامیه سومین همایش سه شهر به عنوان کاندیدای اجرای TOD معرفی خواهند شد. تقی زاده اثر کاربری های گوناگون بر استفاده از حمل و نقل همگانی را توضیح داد و گفت: توسعه مسکونی پیرامون مراکز تسهیلات حمل و نقل همگانی باعث کاهش ۱۰ درصدی استفاده از خودروهای شخصی، توسعه تجاری پیرامون مراکز تسهیلات حمل و نقل همگانی موجب کاهش ۱۵ درصدی استفاده از خودروهای شخصی خواهد شد. وی افزود: توسعه مسکونی در طول کریدور حمل و نقل همگانی موجب کاهش ۵ درصدی استفاده از خودروهای شخصی و در نهایت توسعه تجاری در طول کریدور حمل و نقل همگانی باعث کاهش ۷ درصدی استفاده از خودروهای شخصی خواهد شد.



شهرها باید عابر محور توسعه یابند؛ نه خودرو محور

معاون حمل و نقل شهرداری تهران گفت: مهمترین اشکال شهرسازی ما این است که خودرو محور است در حالی که باید هر چهار مود پیاده، دوچرخه، حمل و نقل عمومی و خودروی شخصی را با یکدیگر توسعه دهیم.

سید محسن پورسیدآقای در سومین همایش توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی گفت: باید تفکر خود را نسبت به TOD (توسعه بر مبنای حمل و نقل همگانی) عوض کنیم، اصلی ترین مشکل تهران در حال حاضر آلودگی هوا و ترافیک است که علت آن خودرو محور بودن شهرسازی ماست. این مشکل قبلا هم در همه دنیا بود و برای حل آن دنبال توسعه مترو رفتند به همین دلیل است که در دنیا صد سال از عمر مترو می گذرد اما ترافیک و آلودگی را نتوانستند با ساخت مترو حل کنند؛ تهران هم اینگونه است. زمانی که در تهران مترو نداشتیم، ترافیک کمتری وجود داشت.

وی با بیان اینکه امروز سهم خودروی سواری در شهر بسیار بیشتر از حمل و نقل عمومی است، ادامه داد: علت اصلی این بود که ما هر چقدر حمل و نقل عمومی را توسعه می دادیم می دیدیم که از سوی دیگر شهر را برای خودروها می سازیم، بنابراین هر چقدر هم بی آر تی و مترو را توسعه دهیم، از آنجایی که شهر خودرو محور است، تاثیری در ترافیک و آلودگی هوا ندارد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: TOD اساسا به همین منظور مطرح شد تا این موضوع را حل کند، چون با توسعه حمل و نقل عمومی، معضل ترافیک حل نشد؛ بنابراین توسعه شهر باید بر مبنای TOD باشد و همه چیز را به نفع عابران و به ضرر خودروها تغییر دهیم.

وی ادامه داد: باید انواع مودهای حمل و نقل را ایجاد کنیم که شامل پیاده- حمل و نقل عمومی- پیاده باشد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه سال آینده خطوط ۶ و ۷ به شبکه متروی تهران اضافه می شود، یادآور شد: برای توسعه TOD هفت مرحله اصلی باید پیموده شود. نخست اینکه در حوالی ایستگاه های اصلی مترو دو زون مرکزی و حومه ای به ترتیب با مساحت ۸۰۰ و ۲۵۰۰ متر مربعی ایجاد

می شود که به این ترتیب می توانیم در تهران ۲۷۰ زون تعریف کنیم.

پورسیدآقای ادامه داد: تراکم بالا باید در ۲۵۰ متری زون مرکزی ایجاد شود و در زون حومه نیز از میزان تراکم ها کاسته شود. همچنین اطراف ایستگاه مترو نباید صرفا تراکم تجاری ایجاد کرد بلکه مجموعه ای از تراکم های مسکونی، اداری و تجاری و همچنین اختلاطی از اقشار مختلف درآمدی لحاظ شود، یعنی هم مسکن اجتماعی و هم مسکن گرانقیمت در این زون داشته باشیم تا مردم مسائل خود را در آن حل کنند و با یکدیگر ارتباط نزدیک داشته باشند.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اصول دیگر توسعه TOD را یکپارچه بودن زون ها، متصل شدن آنها به یکدیگر و امکان انتقال پیاده از یک زون به زون مجاور دانست و ادامه داد: از دیگر اصول توسعه TOD، عابر محور بودن است نه خودرو محور، ضمن اینکه باید هر چهار مود حمل و نقل در شهر شامل پیاده، دوچرخه، حمل و نقل عمومی و حمل و نقل شخصی توسعه داده شود تا به هزینه استفاده از خودروی شخصی بیفزاییم. پورسیدآقای، اهمیت استفاده از دوچرخه و توسعه شهر را یادآور شد و گفت: مجموع این شاخص ها برای شهرسازی صد امتیاز است که اگر پارامترهای تعریف شده را برای تهران محاسبه کنیم، از صد امتیاز حداکثر ۳۰ امتیاز به دست می آورد، ولی شهرهای توسعه یافته تا ۸۰ امتیاز نیز کسب کرده اند.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اصول دیگر توسعه TOD را یکپارچه بودن زون ها، متصل شدن آنها به یکدیگر و امکان انتقال پیاده از یک زون به زون مجاور دانست و ادامه داد: از دیگر اصول توسعه TOD، عابر محور بودن است نه خودرو محور، ضمن اینکه باید هر چهار مود حمل و نقل در شهر شامل پیاده، دوچرخه، حمل و نقل عمومی و حمل و نقل شخصی توسعه داده شود تا به هزینه استفاده از خودروی شخصی بیفزاییم.

پرنده ظرفیت سکونت ۴۰۰ هزار نفر را داراست

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید گفت: در حالی که شهر جدید پرنده ظرفیت اسکان ۴۰۰ هزار نفر را دارد اما به دلیل سختی دسترسی به تهران حداکثر ۱۵۰ تا ۱۶۰ هزار نفر در آن ساکن هستند.

حبیب اله طاهرخانی در سومین همایش توسعه مبتنی بر حمل و نقل (TOD) گفت: حمل و نقل حومه ای عموما به تردد از اطراف کلانشهرها به شهر مادر تعریف می شود و شدت ارتباط میان کلانشهرها و حومه یکی از آیت های ارزش گذاری این مناطق است.

وی گفت: کلانشهر تهران بدون توجه به حومه آن که ۴۰ درصد جمعیت منطقه پایتخت را تشکیل می دهد و اصلی ترین سیستم حمل و نقل آن، حمل و نقل شخصی است، تردد ساکنان پیرامون به داخل پایتخت برای سیستم حمل و نقل تهران بار اضافه تولید می کند. معاون وزیر راه و شهرسازی با ذکر مثالی از توسعه کلانشهر و ارتباط آن با حومه با استفاده از حمل و نقل ریلی اظهار داشت:

نمونه موفق آن توکیو است که ۵۰ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۳۶ میلیون نفر در آن سکونت دارند که به معنی اسکان ۲۰ میلیون نفر بیشتر از تهران است. با این حال اتفاقی که در توکیو رخ داده، تقدم توسعه سیستم حمل و نقل ریلی میان حومه و مرکز است، برخلاف تهران که سیستم پایه حمل و نقل آن را جاده تشکیل می دهد. طاهرخانی ادامه داد: در حومه توکیو ۵۶ درصد حمل و نقل مسافر با استفاده از ریل و در داخل پایتخت ژاپن نیز ۹۰ درصد تردها ریلی است، بنابراین راهبندان شدید در توکیو دیده نمی شود، این در حالی است که در کل ژاپن ۳۰ درصد حمل و نقل مسافر ریلی بوده و راه آهن به قدری گسترده است که سایر وسایل نقلیه به خصوص اتوبوس را از دور خارج کرده است. به گفته مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید، شهر جدید پرنده در حال حاضر ظرفیت اسکان ۴۰۰ هزار نفر را داراست اما حداکثر ۱۵۰ تا ۱۶۰ هزار نفر در آن ساکن هستند چون مشکل اصلی این شهر دسترسی سخت ساکنان به تهران است، این در حالی است که در حومه توکیو ۱۵۰۰ کیلومتر ریل کشیده شده و در داخل شهر نیز ۳۶۹ کیلومتر مترو توسعه داده شده است.



درباره آثار و پیامدهای تحریم‌های اقتصادی کشورمان گفته‌ها و نوشته‌های بسیاری منتشر شده و زوایای گوناگون آن به تحلیل کشیده شده است. اما از یک اثر مهم و ویرانگر آن کمتر سخن به میان آمده است. قطع روابط بانکی ایران و جهان در نتیجه تحریم‌ها باعث شد که بخش بزرگی از اقتصاد کشور از جریان درست و شفاف خارج شود و به دامن اقتصاد سیاه و پولشویی بیفتد. تا زمانی که ارتباط بانک‌های ایران و جهان برقرار بود، عملیات تجارت بین‌المللی ما از این کانال‌ها انجام می‌شد. اما با قطع شدن این ارتباطات، در مدت زمان کوتاهی بخش بزرگی از عملیات ارزی کشور به صرافی‌ها، حساب‌های خارج از کشور، شرکت‌های صوری و شبکه‌های غیرقانونی نقل و انتقال پول منتقل شد. کار تا بدانجا پیش رفت که کشور مجبور شد برای وصول پول‌های نفت به امثال بابک زنجانی و رضا ضراب متوسل شود و مبالغ میلیاردی را با شمش طلا جابجا کند.

● امروز بخشی از و نه تمام، این مشکل رفع شده است اما هنوز سهم بزرگی از نقل و انتقالات ارزی و حوالجات از همان مسیرها انجام می‌شود. بگذارید بحث را بازتر کنم! بخش عظیمی از تبادلات مالی و ارزی کشور خارج از هردیدرس و نظارتی در حال انجام است و کاری هم برای آن نمی‌توان کرد، زیرا مادامی‌که روابط بانکی ما با دنیا به میزان کافی برقرار نگیرد، به زیر نظارت کشاندن آنها برابر است با توقف بخش بزرگی از معاملات بین‌المللی کشور. پس گذشته از همه مصائب ناشی از تحریم‌ها، کاری که این "کاغذ پاره‌ها" با اقتصاد ایران کرد، تبدیل پولشویی به رفتار روزمره و پذیرفته اقتصاد کشور بود. طنز تلخ اینکه "قانون مبارزه با پولشویی" در سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید، اما از همان روز تصویب عملاً قابلیت اجرا نداشت. از سوی دیگر ثروت ارزی عظیمی از کشور عملاً به دلیل عدم امکان ورود به داخل کشور در حساب‌های خارج از کشور نگهداری می‌شوند. اینگونه است که بانک



چشمه‌های پولشویی

دکتر پدرام سلطانی

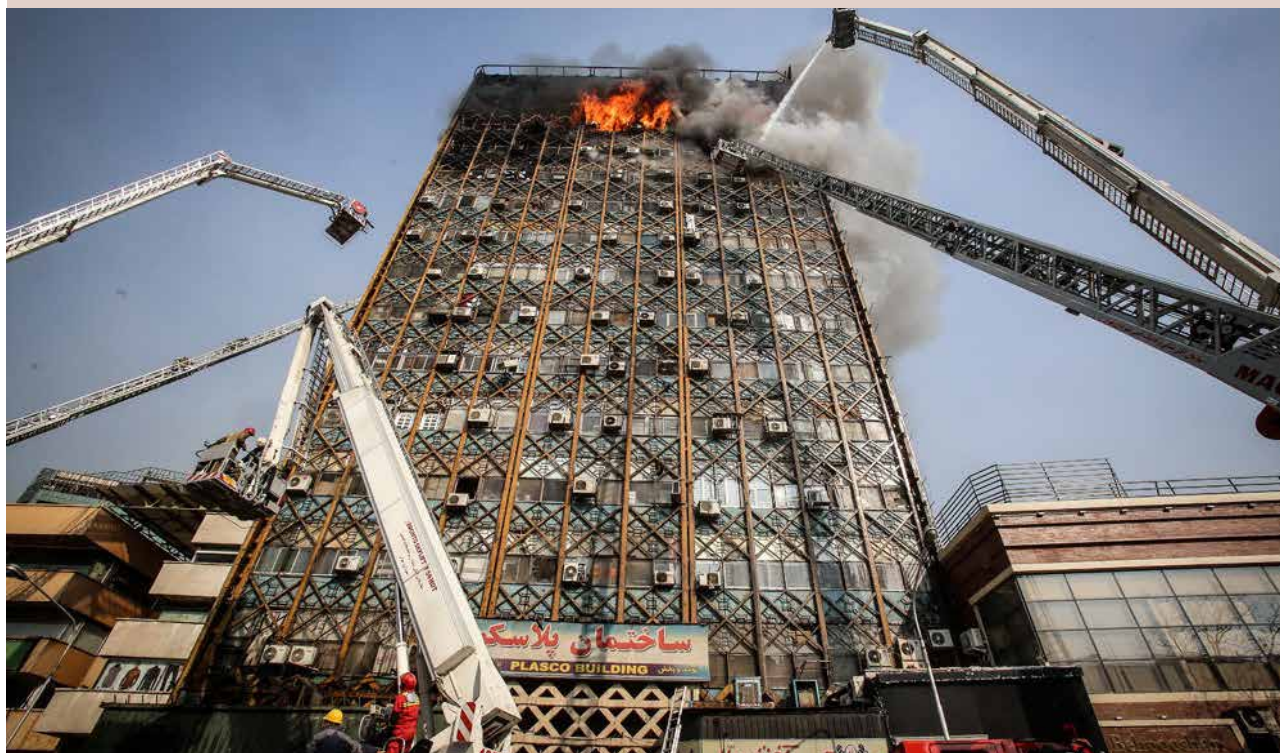
اعظم ارز و طلا در بازار سیاه و در چرخه پولشویی معامله می‌شوند. از لطومات کوچک آن اگر بخواهم بگویم، برآورد نادرست ارزش تولید ناخالص داخلی، محرومیت دولت از هزاران میلیارد تومان مالیات و حقوق گمرکی و غیرقابل نظارت و کنترل بودن بازار ارز و طلا در کشور است. نوشتن لطومات کوچک، اگرچه مواردی که نام بردم کوچک نبودند. اما من بر این باورم که اثر آنها، پیش سایر عوارض چنین وضعیتی کوچک است. پول کثیف راه خود را به همه جا باز می‌کند و همه چیز را می‌خرد. پول کثیف خارج از نظارت، موجب فسادهای میلیاردی در کشور می‌شود. فکر می‌کنید پول‌های فسادهای چندین صد و هزار میلیاردی چگونه از کشور خارج شدند؟ پول کثیف وارد سیاست می‌شود و بدون نظارت و گشاده‌دستانه در انتصابات و انتخابات قابل استفاده می‌شود. پول کثیف در جرائم سازمان یافته به مصرف می‌رسد و...

● کافی است سیر رشد و جهش فساد در کشور را با روند تحریم‌ها منطبق کنید تا دریابید که تحریم با اقتصاد، اجتماع، اخلاق و سیاست ما چه کرد. هرچه تحریم جلوتر رفت این ابعاد عقب و عقب‌تر نشستند. و امروز ما با شرایطی روبرو هستیم که اگر کل تحریم‌ها برداشته شوند و همه تبادلات تجاری و ارزی ما به مسیر متعارف خود بازگردند شاید سال‌ها طول بکشد که یک اقتصاد تا خرخره در پولشویی را بشود از این باتلاق بیرون کشید. در عجبم که مسئولین چرا در این خصوص سر در برف فرو برده‌اند! اگر نمی‌توانند به بازبایی ارتباطات بانکی ما با دنیا سرعت ببخشند، حداقل به حذف عوامل سبب‌ساز قاچاق سوخت، طلا، سنگ‌های قیمتی و سایر کالاهای قاچاق‌پذیر بپردازند. هم به درآمدهای خود از این راه کمک کنند و هم قدری افسار اسب دیوانه پولشویی را بکشند. نگرانم از آن روزی که این پول‌های کثیف آن کاری را که نباید، با سرنوشت کشور ما بکنند...

مرکزی با کوچکترین نسیمی سرما می‌خورد و توان مدیریت بازار ارز را از دست می‌دهد.

● داستان پولشویی به اینجا ختم نمی‌شود. سیاست‌های اقتصادی، تجاری و مالیاتی غلط، باعث خروج بخش بزرگ دیگری از تجارت کشور از گردونه شفافیت شده است. روزانه حجم زیادی سوخت یارانه‌ای از مرزهای آبی و خاکی کشور به خارج قاچاق می‌شود. یارانه هوس‌انگیز سوخت باعث سازمان یافتگی قاچاق سوخت شده است و بدیهی است که عواید حاصل از آن هم در مسیرهای پولشویی جابجا می‌شود. وضع تعرفه گمرکی و مالیات بر ارزش افزوده بالا بر کالاهایی مانند طلا، پلاتین و سنگ‌های قیمتی، که با ارزش و کم حجم و در نتیجه به راحتی قاچاق پذیرند، باعث شده است که واردات بیشتر این اقلام نیز به صورت قاچاق به کشور انجام شود. به این اقلام می‌توانید قاچاق چند میلیارد دلاری سایر کالاهای قاچاق‌پذیر با تعرفه بالا را نیز اضافه کنید.

● حالا تصور کنید اقتصادی که در آن بخش



در همایش نگهداری ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق صورت گرفت

بازخوانی حادثه پلاسکو در اولین سالگرد

همایش نگهداری ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق با نگاهی به حادثه پلاسکو توسط شورای مرکزی نظام مهندسی ساختمان و سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران و به مناسب نخستین سالگرد حادثه پلاسکو، در روز ۲۷ دی ماه سال جاری در هتل المپیک برگزار شد

ضرورت توجه به مبحث ۲۲ در صنعت ساختمان

مشاور رئیس جمهوری در امور نوسازی بافت‌های فرسوده و ناپایدار شهری با تأکید بر اهمیت مسئله نگهداری از ساختمان‌ها اظهارداشت: در حال حاضر که مجموعه زیادی از واحدهای مسکونی احداث شده است باید برای مدیریت در نگهداری از آن‌ها تدابیری اندیشیده شود، چرا که در صورت عدم تحقق این امر شاهد تکرار حوادث ساختمانی در کشور خواهیم بود.

اکبر ترکان مشاور رئیس جمهوری در امور نوسازی بافت‌های فرسوده و ناپایدار شهری طی سخنرانی در همایش ملی نگهداری از ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق با نگاهی به حادثه پلاسکو بیان کرد: حادثه

پلاسکو درس‌های زیادی برای ما به همراه داشت که توجه به امر نگهداری شاید یکی از مهمترین جنبه‌های آن به شمار رود.

وی در ادامه با بیان اینکه مبحث ۲۲ مقررات ملی ساختمان به طور کامل به امر نگهداری ساختمان‌ها پرداخته است گفت: در حال حاضر که مجموعه‌های مسکونی بسیاری در کشور ساخته شده که باید برای مدیریت در نگهداری آن‌ها تدابیری اندیشیده شود و با توجه به تجارب جهانی برخی از کشورها با ایجاد اداراتی مستقل برای کنترل ساختمان‌ها و همچنین ایجاد تیم‌های مجهز برای تعمیق و نگهداری از آن‌ها علاوه بر فراهم کردن زمینه‌های شغلی مناسب در روابط بین همسایگان نیز خللی وارد نمی‌کنند. امری که ما در مبحث ۲۲ به آن پرداخته‌ایم ولی هنوز شاهد اجرای آن نیستیم.

ترکان با تأکید بر اهمیت نقش نگهداری در صنعت ساختمان گفت: قطعا مسئله اصلی در حادثه پلاسکو طراحی سازه نبوده بلکه موضوع مهم نحوه نگهداری است چرا که این ساختمان در دوره نگهداری آنقدرها شده بود که هر کس اجازه انجام امور دلخواه را به

خود می‌داد. بررسی‌های انجام شده بر روی این ساختمان نشان می‌دهد که انبار مواد و مصالح آتش‌زا و همچنین سیم‌های برق برای روشن کردن هیترهای برقی در تمام طبقات ساختمان دیده می‌شده است. امری که در زمان آتش سوزی هیچ ظرفیتی قادر به خاموش کردن آن نبود.

این مقام مسئول در این راستا افزود: بدون شک اگر تمام اصول و قوانین لازم طراحی سازه رعایت شود ولی نگهداری خوبی از ساختمان انجام نپذیرد این گونه حادثه‌ها مجدداً تکرار خواهد شد و من از وزارت راه و شهرسازی و سازمان نظام مهندسی می‌خواهم تا جهت راه‌اندازی مبحث ۲۲ مقررات ملی ساختمان هر چه سریع‌تر اقدام کند.

ترکان همچنین در اشاره به مسئله اصلاح بافت‌های فرسوده و اهمیت آن در کشور بیان کرد: خوشبختانه وزارت راه و شهرسازی اقدامات بسیار گسترده‌ای را در این حوزه انجام داده است. این وزارتخانه با مطالعه بیش از ۵۰۰ محله در شهرهای مختلف برای آن‌ها طرح تهیه کرده و در برخی موارد نیز قرارداد اجرایی آن را به امضاء رسانده است.



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

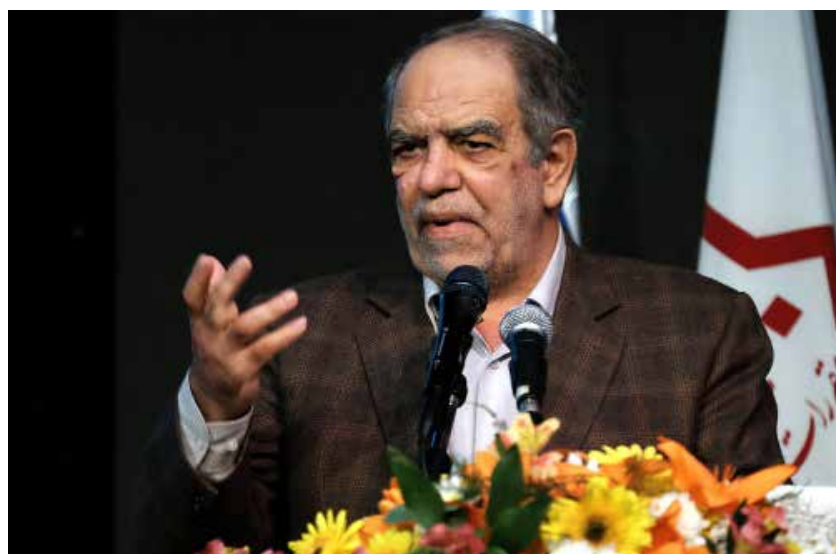
وی با اشاره به شناسایی و برنامه شهرداری نیز در حوزه اصلاح بافت‌های فرسوده در کشور بیان کرد: شاید تاکنون اقداماتی که در بافت‌های فرسوده انجام می‌گرفت در جهت اصلاح این مناطق نبود اما زمان فعلی شاهد آن هستیم که وزارت راه و شهرسازی ارتقاء کیفیت زندگی و رسیدن به محله‌ای خوب و با کیفیت را هدف پروژه‌های خود قرار داده است. که قطعاً کاری خوب و ارزشمند به شمار می‌رود.

مشاور رئیس جمهور در امور نوسازی بافت‌های فرسوده و ناپایدار شهری در خصوص زلزله اخیر کرمانشاه و خسارات

مقررات ملی در برابر زلزله امن است و تخریب نخواهد شد. به گفته وی مقاومت در برابر زلزله باید به عنوان یکی از شاخص‌های اصلی یک واحد ساختمانی در ذهن مردم جای بگیرد تا از این طریق شرایط موجود اصلاح شود.

افرادی که صلاحیت لازم را ندارند باید از ساخت و ساز حذف شوند

فرج‌الله رجبی رییس سازمان نظام مهندسی ساختمان در همایش ملی «نگهداری از ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق»، اظهار کرد: وقتی ساختمان پلاسکو در کمترین



سه ساعت به خاکستر تبدیل شد این هشدار را به ما داد که باید کاملاً حواسمان به بحث تعمیر و نگهداری جمع باشد. وی با انتقاد از این‌که حادثه پلاسکو به یک بحران ملی تبدیل شد، گفت: آتش‌سوزی در پلاسکو یک حادثه محلی بود، اما نوع برخورد ما باعث شد به یک بحران ملی تبدیل شود. وقتی به طور دائم دوربین را بر روی این ساختمان قرار می‌دهیم و پخش مستقیم می‌کنیم افکار عمومی را به این سمت معطوف می‌کنیم و به نوعی بحران عمومی ایجاد می‌کنیم.

رییس سازمان نظام مهندسی ساختمان در عین حال تصریح کرد: همه سوال‌های حادثه پلاسکو نمی‌توان بدون پاسخ گذاشت، بلکه باید در موضع مسئولیت‌پذیری به ماجرا نگاه کنیم و نباید هر کدام از ما مسئولیت را به گردن دیگری بیندازیم.

رجبی با بیان این‌که چرخه تولید ملی باید به چرخه تولید افراد ذیصلاح تغییر کند، گفت: افرادی که صلاحیت لازم را ندارند باید از ساخت و ساز حذف شوند در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت که حادثه‌ای رخ ندهد.

وی با اشاره به آیین‌نامه کنترل ساختمان، اظهار کرد: برای ورود مهندسان به عرصه‌های مختلف لازم است دریچه را باز کنیم. نمی‌توانیم صرفاً در چارچوب آیین‌نامه کنترل ساختمان از تبعات وقوع حوادث جلوگیری به عمل آوریم. رییس سازمان نظام مهندسی ساختمان مقررات ملی ساختمان را ناقص دانست و افزود: وقتی وضعیت نظام فنی و اجرایی کشور را با سازمان نظام مهندسی ساختمان مقایسه می‌کنیم در می‌یابیم نظام فنی و اجرایی کشور شرایط عمومی پیمان و قراردادهای همسان دارند، اما متأسفانه بعد از ۲۲ سال چنین موضوعی در نظام مهندسی وجود ندارد و دائماً درگیر مسائل حاشیه‌ای هستیم.

پلاسکو فرو نریخت بلکه به پا خاست

حامد مظاہریان معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی، در همایش ملی نگهداری از ساختمان‌ها و حفاظت در برابر حریق با نگاهی به حادثه پلاسکو اظهار داشت: از اینکه در این جلسه تمامی مسئولین درگیر در بحث ساختمان

ساختمانی ناشی از آن نیز بیان کرد: طبق گزارش تهیه شده از سوی شرکت‌های کنترل کیفیت در سرپل ذهاب هیچ ساختمانی در این زلزله خراب نشد مگر آنکه طبق مقررات ملی ساختمان احداث نشده بود.

وی همچنین افزود: در این راستا دو جزوه در اهمیت مصالح به کار گرفته در ساختمان و همچنین اتصالات و جوش پس از وقوع زلزله تهیه کردم که محتوایی آموزشی داشته و اهمیت این موارد را نشان می‌دهد. این مقام مسئول در ادامه سخنان خود با بیان اینکه می‌توانیم ادعا کنیم پس از سال ۷۴ که مقررات ملی ساختمان تهیه و تدوین شد خانه‌های ساخته شده تحت نظارت این مقررات در برابر زلزله‌های به وقوع پیوسته امن خواهد بود گفت: باید از ایجاد نگرانی‌های اضافی در بین مردم جلوگیری کنیم. آنها باید بدانند که خانه‌های تحت

مهندس ترکان:

قطعاً مسئله اصلی در حادثه پلاسکو طراحی سازه نبوده بلکه موضوع مهم نحوه نگهداری است چرا که این ساختمان در دوره نگهداری آنقدر رها شده بود که هر کس اجازه انجام امور دلخواه را به خود می‌داد. بررسی‌های انجام شده بر روی این ساختمان نشان می‌دهد که انبار مواد و مصالح آتش‌زا و همچنین سیم‌های برق برای روشن کردن هیترهای برقی در تمام طبقات ساختمان دیده می‌شده است.



را همزمان با سالروز حلاکته پلاسکو می بینم بسیار خشنودم. چرا که این وفاق می تواند نشانی از بهتر شدن شرایط موجود باشد. مظاهریان در این خصوص ادامه داد: یکسال گذشته زمانی که این حادثه تلخ رخ داد باورش برای تمام ما بسیار سخت بود چرا که ساختمانی کهن (۵۴ ساله) که نمادی از معماری و شهرسازی و مدیریت شهری زمان خود بود، در برابر چشمان ما فرو ریخت. ساختمانی که طبق گزارش های آن زمان یکی از نمادهای ایمنی و امنیت در کشور تلقی می شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در اشاره به گزارش نوشته شده در خصوص حادثه پلاسکو گفت: این گزارش اشاره می کند که پلاسکو فرو نریخت بلکه به پا خاست تا انسجام ساختار و جامعه مدنی ایران را به پرسش بگیرد. ریخته شدن پلاسکو سوال بزرگی برای ایرانیان بود که همچنان پاسخی برای آن داده نشده است، سوالی مبنی بر اینکه ما باید چکار می کردیم تا شاهد این اتفاق نباشیم؟

وی با بیان اینکه حادثه ساختمان پلاسکو مربوط به یک منطقه و محله بود، ولی اثرات ملی بر جای گذاشت، گفت: این حوادث تاکنون چندین بار تکرار شده، حوادثی که گاهی از آن ها درس گرفتیم و گاهی نه. به طور مثال جامعه مهندسين در زمان زلزله رودبار و منجیل به درستی از آن عبرت گرفت و موفق به تدوین قانون ۲۸۰۰ و مقررات ملی ساختمان شد حال اینکه این درس ها و عبرت ها تا چه حد صحیح و مناسب بوده قضاوتش با تاریخ است.

به گفته این مقام مسئول، در حادثه پلاسکو فداکاری های زیادی انجام شد و افرادی جان خود را از دست دادند اتفاق تلخی که با به کار گیری درایت و تدابیر لازم می توانستیم جلوی آن را بگیریم. در حقیقت فداکاری زمانی روی می دهد که عده ای مجبور به کشیدن جور بی فکری دیگران شوند.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی در ادامه سخنان خود، تدوین قوانین، تغییر رویه ها و ایجاد راهکارهای مناسب برای تسهیل زندگی مردم را عوامل سنجش کار حرفه ای مهندسان در کشور دانست و افزود: قطعاً پیمانهای که برای سنجش کار ما وجود دارد، از دو بخش

رضایت مردم از کار مهندسی و رضایت اعضای سازمان ها از کار آن ها تشکیل می شود. نتیجه این رضایت هاست که موفقیت ما را نشان می دهد، مسئله ای که بنده ارزیابی آن را در زمان فعلی بر عهده تک تک شما می گذارم. وی خاطرنشان کرد: در حوزه حوادث ساختمانی یک اصل بدیهی وجود دارد، اینکه اگر ساختمانی طبق مقررات ملی ساخته شود فرو نمی ریزد. اما مسئله این است که طبق گزارش رسمی وزارت راه و شهرسازی از زلزله اخیر کرمانشاه این مقررات در بین مجموعه های مسکونی موجود در منطقه رعایت نشده بود. امری که در صورت

از محصول صحت کارکردهای موجود را مشخص کند. مظاهریان ادامه داد: براساس این تعریف به این نتیجه می رسیم که وزارت راه و شهرسازی مسئولیت کنترل ساختمان را وظیفه خود نمی داند، اما در مقابل سازمان نظام مهندسی نه تنها این وظیفه را بر عهده خود می پندارد، بلکه به بیانی دیگر خواستار دادن این مسئولیت به سازمان در آیین نامه ها نیز است. مسئله ای که مسئولیت بسیار بزرگی به شمار رفته و می گوید اگر در ساختمانی حادثه ای رخ داد، مسئول آن ما هستیم پس به سراغ ما بیایید. وی در اشاره به آیین نامه جدید کنترل



انجام می توانست از کشته ها و خرابی های بسیاری جلوگیری کند. مظاهریان در این راستا افزود: بحثی که ما در دو سال گذشته در وزارت راه و شهرسازی به دنبال آن بودیم، کنترل ساختمان و جلوگیری از همین خرابی ها بود. در حقیقت داستان آیین نامه کنترل ساختمانی که وزارت راه و شهرسازی آن را تهیه و طی مشارکت گسترده ای به اصلاح آن پرداخت، یک درون مایه اساسی تحت عنوان کنترل ساختمان دارد مسئله ای که باید مسئول واقعی آن مشخص شود.

وی در ادامه تمام جوهره آیین نامه و اختلاف های پیرامونی آن را بر سر همین مسئله دانست و گفت: قطعاً پذیرش این مسئولیت کاری سخت و دشوار است با توجه به قوانین موجود، وزارت راه و شهرسازی موظف به نظارت عالیه در این بخش است. نظارتی که می تواند با بررسی ۲ تا ۵ درصد

ساختمان که از سوی وزارت راه و شهرسازی تهیه شده است، گفت: این آیین نامه طبق تجارب جهانی موجود ادعا می کند که دولت محلی یا به بیانی دیگر شهرداری و مراجع صدور پروانه ساختمانی مسئول کنترل ساختمان در کشور هستند چرا که این مراجع در صورت صدور پروانه باید بتوانند کاری که انجام می دهند را کنترل کنند. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وجود این اختلاف در آیین نامه کنترل ساختمان کشور در سنوات گذشته گفت: معاونت حقوقی ریاست جمهوری با برگزاری جلسه هیات عمومی با حضور ۱۶ حقوقدان به اتفاق آرای اعضای هیات اعلام کرد که طبق همین قوانین موجود مسئول کنترل ساختمان در کشور شهرداری ها هستند. مسئله ای که توسط ۱۶ حقوقدان با بهره گیری از قوانین سابق بررسی و اعلام شد و روشنی آن بر همگان آشکار است.



ورود نیروهای نظامی به عرصه فعالیت های پیمانکاری در سال های پس از پایان دفاع مقدس، همواره نظرات متفاوت فعالان اقتصادی و این حرفه را به دنبال داشته است. بخشی از اقتصاددانان و فعالان این حرفه، حضور ارگان های نظامی در فعالیت های عمرانی را در تناقض با منافع ملی دانسته و از طرفی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و ارتش جمهوری اسلامی ایران فعالیت های خود را مطابق با قانون اساسی و در جهت پیشبرد اهداف کشور می دانند.

در پی دستور اخیر مقام معظم رهبری، مبنی بر واگذاری بنگاه های اقتصادی سپاه و ارتش به بخش خصوصی، سردار اسماعیل کوثری، جانشین فرمانده قرارگاه ثارالله در گفتگو با اعتماد آنلاین بیان نمودند: "سپاه هیچگاه وارد کار اقتصادی نشده و بیشتر فعالیتش کار عمرانی بر اساس قانون اساسی بوده است. طبق قانون در زمان صلح، نیروهای مسلح باید به دولت کمک کنند، برای این اساس سپاه بعد از جنگ، کارهای عمرانی که شرکت های دیگر توانایی انجام آن را ندارند، انجام داده است."

همچنین ایشان اظهار داشتند: «مسئله اگر شرکت های خصوصی توانایی و توانمندی انجام فعالیت عمرانی را داشته باشند، آن پروژه به نیروهای مسلح داده نمی شود و تنها در صورتی که این توانمندی را نداشته باشند، سپاه ورود می کند. مثلاً پروژه های عمرانی مانند سد کرخه و اتوبان تهران - ساوه را سپاه به سرانجام رسانده است. خیلی از پروژه هایی که بعد از پذیرش قطعنامه پیش آمد را نیز سپاه انجام داد و به دولت آن زمان کمک کرد. در دولت های بعدی نیز به همین صورت بود، چرا که پروژه هایی که سپاه به آنها ورود می کند پروژه های عام المنفعه و برای عموم مردم است و به همین دلیل هم قانون به آنها اجازه می دهد.»

در این مقاله سعی ندارم آن بخش از گفته های ایشان مبنی بر اینکه سپاه هیچگاه وارد فعالیت های اقتصادی نشده و یا اینکه شرکت های خصوصی (که بسیاری از پروژه های بزرگ را در این کشور به سرانجام رسانده اند) را آن قدر ناتوان برشمرده که توانایی اجرای پروژه هایی چون سد کرخه



مهندس عباس وفایی

آیا نیروهای نظامی اجازه ورود به عرصه پیمانکاری را دارند

و آزادراه تهران - ساوه را دارا نمی باشند، بیردازم و قضاوت در این خصوص به خوانندگان محترم واگذار می نمایم.

هدف از این مقاله بررسی شرایط قانونی در این زمینه می باشد که آیا نیروهای نظامی، مطابق قانون اجازه ورود به عرصه پیمانکاری را دارا می باشند و یا خیر؟

خدمات نیروهای نظامی در جهت سازندگی ایران عزیزمان قابل اغماض نمی باشد. ولیکن همانگونه که مقام معظم رهبری به درستی تشخیص داده اند، در حال حاضر صلاح کشور در خروج نیروهای نظامی از زمینه فعالیت های اقتصادی و پیمانکاری و سپردن این امر به بخش خصوصی می باشد



آنجا که سردار کوثری و سایر عزیزان به قانون اشاره می نمایند، منظور اصل ۱۴۷ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران می باشد که متن اصل یاد شده چنین عنوان می دارد: "دولت باید در زمان صلح از افراد و تجهیزات فنی ارتش در کارهای امدادی، آموزشی، تولیدی و جهاد سازندگی با رعایت کامل موازین عدل اسلامی استفاده کند. در حدی که به آمادگی رزمی آسیبی وارد نیاید."

هرچند مطابق اصل ۹۸ قانون اساسی، تفسیر اصول قانون اساسی به عهده شورای محترم نگهبان واگذار گردیده است، ولی از آنجا که سردار کوثری و سایر عزیزان با عبارت «طبق قانون»، به این اصل از قانون اساسی اشاره دارند، بنده نیز تصمیم دارم تا برداشت های خود از این اصل را بیان نمایم تا شاید بدین وسیله، درگاهی به منظور ورود حقوق دانان گشوده و پس از روشن شدن زوایای این موضوع، راه پیگیری های بعدی هموار گردد.

به منظور واکاوی این اصل، مناسب می دانم فرازهای مورد تاکید را بنابر برداشت خود به شرح ذیل مورد بررسی قرار دهم:

۱. دولت باید در زمان صلح:

در این اصل صراحتاً به زمان صلح اشاره گردیده است. بنابراین تنها در حالت صلح شرایط اصل ۱۴۷ قانون اساسی تحقق می یابد و در زمان های غیر صلح، دولت مجاز به استفاده از نیروهای مسلح در زمینه های مورد اشاره اصل ۱۴۷ نمی باشد.

۲. از افراد و تجهیزات فنی ارتش:

در ماده ۷ قانون ارتش جمهوری اسلامی ایران که چندین سال پس از تصویب قانون اساسی، در ۷ مهرماه ۱۳۶۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید به شرح مأموریت و وظایف ارتش پرداخته است، در بند «د» ذیل این ماده عنوان شده:

"در اختیار قرار دادن افرادی که در استخدام ارتش هستند و تجهیزات فنی خود بنا به درخواست دولت در اجرای اصل ۱۴۷ قانون اساسی..."

با توجه به مورد یاد شده، مشخص می گردد، منظور از افراد و تجهیزات فنی ارتش، تنها

افراد و پرسنلی که در استخدام رسمی ارتش بوده و یا تجهیزات تحت مالکیت نیروهای نظامی می‌باشد.

۳. در کارهای امدادی، آموزشی، تولیدی و جهاد سازندگی با رعایت کامل موازین عدل اسلامی استفاده کند:

۳.۱. کارهای امدادی: امداد مصدر باب «افعال» به معنی یاری رساندن و به فریاد رسیدن است. و کارهای امدادی در اصطلاح به معنی یاری رساندن به آسیب‌دیدگان و یا نیازمندان می‌باشد.

۳.۲. کارهای آموزشی: کارهای آموزشی در اصطلاح متعارف دارای تعریف مشخص بوده و به معنای فعالیت در زمینه تدریس، آموختن، تعلیم و تربیت می‌باشد.

۳.۳. کارهای تولیدی: تولید در کلمه به معنای زایش و پدید آوردن و در عرف به معنای حاصل کردن چیزی از طریق زراعت یا صنعت می‌باشد.

۳.۴. کارهای جهاد سازندگی: جهاد سازندگی به معنی بذل جهد و کوشش در دفع محرومیت و ایجاد آبادانی می‌باشد. در اوایل انقلاب اسلامی با توجه به ضرورت انجام اقدامات وسیع و سریع در راستای محرومیت‌زدایی و افزایش تولیدات کشاورزی و توسعه و عمران روستاها، جهاد سازندگی به فرمان بنیانگذار انقلاب اسلامی تاسیس گردید. اصطلاح جهاد سازندگی از آن زمان به عنوان هرگونه فعالیت در جهت محرومیت‌زدایی مصطلح گردید. در سال ۱۳۷۹ و در پی رفع محرومیت از روستاها و عشایر، مأموریت این نهاد خاتمه یافت و وزارتخانه مربوطه با وزارت کشاورزی ادغام و به نام وزارت جهاد کشاورزی در راستای توسعه کشاورزی به فعالیت خود ادامه داد.

۴. در حدی که به آمادگی رزمی آسیبی وارد نیاید:

دولت تنها در شرایطی مجاز به استفاده از افراد و تجهیزات ارتش می‌باشد که به آمادگی رزمی و انسجام نیروهای مسلح آسیبی وارد نیاید.

حال که اصل ۱۴۷ قانون اساسی مورد بررسی قرار گرفت و زوایای مختلف این

اصل مشخص گردید، می‌توان امکان حضور و یا عدم حضور نیروهای مسلح در زمینه پیمانکاری را با توجه به ماهیت این اصل به شرح ذیل جمع‌بندی نمود:

● فعالیت‌هایی که از منظر این اصل به نیروهای مسلح اجازه ورود داده، تنها به فعالیت‌های امدادی، آموزشی، تولیدی و جهاد سازندگی محدود شده (که هریک به تفصیل شرح داده شد) و به هیچ عنوان به فعالیت‌های پیمانکاری که از نوع خدماتی می‌باشد اشاره‌ای نگردیده است.

● همانگونه که توضیح داده شد در متن این اصل آمده است که جهت ورود به فعالیت‌های یاد شده، نیروهای نظامی فقط مجاز به استفاده از نیروهای رسمی در استخدام خود و یا تجهیزات تحت مالکیت می‌باشند. لذا آنجا که فرمانده قرارگاه خاتم‌الانبیاء، در مصاحبه‌ای به این نکته اشاره می‌نماید که در حال حاضر بالغ بر ۱۷۰,۰۰۰ نفر پرسنل مشغول به فعالیت در قرارگاه خاتم می‌باشند و کمتر از ۲٪ این افراد نیروهای رسمی قرارگاه می‌باشند، به نوعی به نقض این اصل اشاره دارند.

● اشتغال‌زایی و فعالیت‌های اقتصادی وظیفه نهادهای نظامی نبوده و احتمالاً ورود ایشان در این عرصه مضراتی را برای کشور خواهد داشت. در مورد شرکت‌های ثبت شده زیرمجموعه سپاه پاسداران آمار و اطلاع دقیقی در دسترس نمی‌باشد. ولی براساس

فعالیت‌هایی که از منظر اصل ۱۴۷ قانون اساسی به نیروهای مسلح اجازه ورود داده، تنها به فعالیت‌های امدادی، آموزشی، تولیدی و جهاد سازندگی محدود شده (که هریک به تفصیل شرح داده شد) و به هیچ عنوان به فعالیت‌های پیمانکاری که از نوع خدماتی می‌باشد اشاره‌ای نگردیده است.

برخی اخبار، بیش از ۸۰۰ شرکت توسط این نهاد به ثبت رسیده که بیش از ۱۰,۷۰۰ قرارداد جاری با دولت دارند. واگذاری پروژه‌ها به شرکت‌های نظامی و خصولتی تضعیف بخش خصوصی را به دنبال خواهد داشت. پروژه‌های عظیم و فنی انجام گرفته توسط بخش خصوصی موید این نکته می‌باشد که نه تنها توان انجام پروژه‌هایی نظیر پروژه‌های انجام شده توسط سپاه را دارا می‌باشند، بلکه در صورت مشق در پروژه‌های داخلی توان فنی ایشان ارتقا یافته و موفق به صادرات خدمات فنی مهندسی و انجام پروژه‌های برون مرزی نیز خواهند گردید. این در حالی است که فعالیت نیروهای نظامی در پروژه‌های بین‌المللی امکان‌پذیر نمی‌باشد.

● بی‌شک حفظ تمامیت ارضی و امنیت هر کشور اولین اولویت خواهد بود که این مهم به نیروهای نظامی سپرده شده است. نیروهای نظامی بدین منظور تجهیز و توانمند می‌گردند تا در صورت هرگونه تعرض پاسخگوی تهاجمات باشند. لیکن در زمان صلح، این نیروها به صورت بالقوه در اختیار کشور بوده و چنین استنباط می‌گردد که این اصل در قانون اساسی گنجانده شده تا در زمان صلح، از این پتانسیل استفاده شده و در یکسری از فعالیت‌ها، از جمله امداد رسانی در حوادث غیرمترقبه‌ای چون سیل، زلزله، بارش شدید برف و ریزگردها برای یاری‌رسانی به آسیب‌دیدگان و نیازمندان بشتابند. اما در حوادث اخیر مشاهده گردید که به علت درگیری بیش از حد نیروهای نظامی در فعالیت‌های پیمانکاری، توانایی یاری رساندن به آسیب‌دیدگان از ایشان سلب گردیده است.

در پایان باید به این نکته اشاره داشت که خدمات نیروهای نظامی در جهت سازندگی ایران عزیزمان قابل اغماض نمی‌باشد. ولیکن همانگونه که مقام معظم رهبری به درستی تشخیص داده‌اند، در حال حاضر صلاح کشور در خروج نیروهای نظامی از زمینه فعالیت‌های اقتصادی و پیمانکاری و سپردن این امر به بخش خصوصی می‌باشد.



دکتر فرشاد مومنی، اقتصاددان:

منافع تولیدکنندگان تحت الشعاع منافع غیرمولدهاست

که بقای جامعه در اعتماد همکاری و تقسیم کار عقلایی است.

از سال ۱۳۶۸ تا امروز ساختار حکومت در ایران سوراخ دعا را گم کرده و نتیجه آن دامن زدن به حذف و ستیز و خشونت است. در حال حاضر بی سابقه ترین فشارها به عامه مردم و بخش تولیدی جامعه وارد شده است. تا زمانی که این روند ادامه داشته باشد راه حل جزئی و موضعی جواب نمی دهد.

از دوران مدیریت پس از جنگ نقطه عزیمت حکومت برای کسب درآمد به جای مالیات روی شوک درمانی مسلط شد. چرا که فکر می کرد از طریق شوک درمانی می توان جهش های بزرگ در درآمد ایجاد کرد و اگر پول و ارز بیشتری داشته باشیم بیشتر می توانیم خدمت کنیم.

در سال ۱۳۷۰ وقتی زمان سررسید بدهی های خارجی رسید قیمت ارز چندین برابر شد. خطا را بانک مرکزی کرده بود اما تنبیه را معطوف به تولیدکننده و واردکننده کردند. در آن زمان زور واردکنندگان بر تولیدکنندگان چربید و با آنها معامله ریالی دلارها را به قیمت زمان وام گیری حساب کردند و نتیجه این شد برای اولین بار طیفی از شریف ترین و پاکترین و خلاق ترین انسان های این مملکت زندانی شدند و واردکنندگان به تولیدکنندگان ترجیح داده شدند و این ماجرا تا امروز ادامه دارد. وقتی که طبل رسوایی و بحران آفرینی

در چارچوب پارادوکس دولت گفته می شود که دولت می خواهد منافع هیات حاکمه را حداکثر کند که برای این کار دو راه دارد یک راه این است که امنیت حقوق مالکیت را برقرار کند، هزینه مبادله را کاهش دهد، حمایت توسعه گرایانه از تولید داشته باشد، فضا را برای رونق گیری اقتصاد فراهم کند و فرایند حداکثرسازی منافع را از طریق مالیات بی دردسر دنبال کند.

گزینه بعدی این است که به این ملاحظه ها کاری نداشته باشد صرف نظر از هر چیزی، حداکثر منافع به آسانترین و فوری ترین شکل در دستور کار قرار گیرد. در گزینه اولی بزرگترین تکیه گاه دولت، مردم و تولیدکنندگان هستند. بقا، امنیت ملی و بالندگی کشور در تجربه های موفق دنیا به این دو گروه یعنی مردم و تولیدکنندگان متکی است.

گزینه دوم متحدان، دلالان و رباخواران و... هستند که ما به آنها غیرمولد می گوییم. هر وقت حکومتی گروه دوم را انتخاب کند چیزی به ذخیره موجودی جامعه اضافه نمی کند بلکه به شیوه هنجار یا ناهنجار آنچه موجود است را جابجا می کند که عمدا ناهنجار است و به بحران سازی می انجامد.

در گزینه دوم بحران کمپایی تشدید می شود وقتی در عرصه قدرت، ثروت، منزلت و اطلاعات کمپایی شدت می گیرد الگوی مسلط مناسبات اقتصادی اجتماعی الگوی مبتنی بر خشونت و ستیز می شود در حالی

ریشه های معرفتی همه بحران های کوچک و بزرگ در کشور بقای ساخت رانتی و عدم شفافیت و دستکاری واقعیت است. رویکرد اقتصاد سیاسی این حسن را دارد که غایت نگر است به جای اینکه فریب این ماجرای دستکاری واقعیت را بخوریم که برنده ها و بازنده های این ماجرا چه کسانی بودند می توانیم چیزهایی را متوجه شویم.

همه صاحب نظران و دوستان بر وجود یک پدیده و ارتباط آن با یک حوزه به صورت خاص از جمله اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و روانشناسی تاکید می کنند در حالی که تنزل دادن پدیده ای که با وجوه حیات جمعی ما گره خورده است ما را از واقعیات دور می کند. اگر اقتصاد کشور، وضعیت بهنجاری دارد به معنای آن است که وضعیت سیاسی اگر در وضعیت بدتری قرار ندارد در وضعیت بهتری هم نیست. در حقیقت همه زیرسیستم های یک کشور مثل آئینه هستند و در صورت مشکل در بخشی، مشکلات دیگری در سایر بخش ها وجود دارد.

برای فهم هر مسئله و ارائه راه حل، بررسی ها اگر از همان سطحی که مسئله ایجاد شده صورت گیرد نمی تواند راه گشا باشد. ما باید به مسئله از سطح بالاتری نگاه کنیم.

نیروی محرکه شکل گیری چنین جلساتی نماد و محصول انتخاب های سطح بالاتری بوده است که نظام تصمیم گیری و تخصیص منابع انجام داده است.

بازی شوک‌آلود به نرخ ارز زده شد روی ماجرای قیمت حامل‌های انرژی متمرکز شدند. منطق توجیهی که ارائه شد این بود که می‌خواهیم قیمت‌ها در ایران را به استاندارد بین‌المللی نزدیک کنیم در ماجرای بین‌المللی کردن استاندارد قیمت‌ها هر چیزی که فشار به تولیدکننده و عامه مردم وارد می‌کرد به سمت بین‌المللی و هم‌طراز شدن با اروپا و امریکای شمالی رفت. هزینه‌ها هم به این سمت رفت اما درآمدها به سمت بورکینافاسویی شدن حرکت کرد. اینها همان انتخاب‌های استراتژیک است.

وقتی به ماجرای ورشکستگی چند هزار موردی تولیدکنندگان نگاه می‌کنیم می‌بینیم که برای این بنگاه‌های ورشکست شده نه اراده‌ای برای حل مشکلات برانگیخته شد نه سران قوا اجلاس اضطراری چندگانه تشکیل دادند و نه حتی صدای آنها را شنیدند. با اینکه اتحادیه صنفی تولیدکنندگان در حینی که کمرشان داشت می‌شکست بارها با صدور بیانیه ملتمسانه خواستار توجه دولت شده بودند اما چون تولیدکنندگان در اولویت نبودند به دلیل بحران اشتغال خانوارها هم از اولویت خارج شدند.

اما در ماجرای سپرده‌گذاری‌ها با اینکه بانک مرکزی گفته بود این موسسات مطمئن نیستند مردم به طمع سود بی‌زحمت ربوی و فاسد تا زمانی که عایدات سطح بالا داشتند آن را با هیچ کسی تقسیم نکردند اما برای آنها جلسه اضطراری تشکیل شد که مشکلشان را حل کنند. دولت اسامی سپرده‌گذاران بالای ۵۰ میلیون را در این موسسه‌ها منتشر کند آن وقت متوجه می‌شویم که آنها چه کسانی را جلو انداختند که هزینه بدهند و چه کسانی در چه ابعادی ماهی‌های خود را صید کردند. ترجیع‌بند همه این مسائل نشان می‌دهد که منافع تولیدکنندگان و عامه مردم تحت‌الشعاع منافع غیرمولدهاست. در حالی که به طور متوسط روزانه یک میلیون شبکه نفت خام در قسمت تولید و انتقال و توزیع حامل‌های انرژی تلف می‌شود و در کنترل انحصاری انحصارگرا ناآرامد طرف عرضه قرار دارد در حالی که دستکاری قیمتی چوب را بر سرمصرف‌کننده که عامه مردم و تولیدکننده است، می‌زند. از سال ۱۳۹۱ کشور با بحران شدید کسری مالی روبرو است اگر دقت کنید

هزینه‌های دولت جدید با اینکه او از حوزه انتقاد به اقتصاد رانتی احمدی‌نژاد و نظام اقتصادی متورم کشور انتخاب شد اما هیچ وقت شاهد آن نبودیم که هزینه‌های لوکس و هزینه‌های زائد دولت کاهش پیدا کند. این هزینه‌ها از طریق مردم و تولیدکنندگان تامین می‌شود و نمودهای تکان‌دهنده‌ای در همین لایحه بودجه ۹۷ هم وجود دارد. دولت‌ها از سال ۶۸ تا به امروز از زیر بار تعهدات حاکمیتی خود شانه خالی می‌کنند و کسری بودجه را از بی‌اعتنایی به آموزش، بهداشت و سلامت و تغذیه مردم و زیرساخت‌های فیزیکی جبران می‌کنند اما به سمت قطع رانت‌ها و هزینه‌های بی‌مورد نمی‌روند.

در دنیا کشورهایی هستند بیش از ۱۰۰ سال از تولید انبوه عبور کردند و مسائل زیرساختی خود را انجام دادند. گزارش‌های بانک جهانی نشان می‌دهد ۱۰ سال است سهم هزینه‌های حاکمیتی به تولید ناخالص داخلی در کشورهای پیشرفته بیش از ۳ برابر ایران است. چوب این فرار از مسئولیت را عامه مردم می‌خورند.

از کل درآمد مالیاتی در چهار سال اول دولت یازدهم کسب و کارهای کوچک و متوسط دارای بار مالیاتی سنگینی بودند و ۳۱ برابر افزایش بار مالیاتی ثروت، ۲۵ برابر افزایش بار مالیاتی مستغلات و ۵ برابر افزایش بار مالیاتی برای عمده‌فروشان و خرده‌فروشان است.

پشت کردن به عامه مردم و تولیدکنندگان سه بحران اساسی را تولید می‌کند، اول بی‌عدالتی و نابرابری ناموجه شکننده را ایجاد کرده است به گونه‌ای که کارد به استخوان مردم رسیده و مردم صرفه‌جویی‌های خود را به سمت مواد لبنی و پروتئینی بردند و این فاجعه است. دومین مشکل بحران از کارکرد افتادگی ساختارهای قدرت و نظام حکمرانی و سومین مشکل بحران مشارکت در بازارهای سیاسی و اقتصادی است.

مالیات از صنعت در ایران بیش از ۶۰ درصد است و با این شرایط شاهد مشکلات در همه عرصه‌ها خواهیم بود. بر همین اساس ما در معرض بحران‌های بیشماری در حیات جمعی هستیم.

اگر بخواهیم به سمت راه حل حرکت کنیم در ۵ سال گذشته بیش از ۵۰ بار گفتم وقتی بحران سیستمی شده دست کاری‌های جزئی و رفوگرانه زمان و منابع را می‌بلعد و گستره مشکلات را افزایش می‌دهد. ما به بازنگری بنیادی نیاز داریم ساختار نهادی باید ۱۸۰ درجه تغییر پیدا کند. به جای رباخواران باید متحدان را در بین افراد فرودست و تولیدکنندگان انتخاب کرد.

پشت کردن به عامه مردم و تولیدکنندگان سه بحران اساسی را تولید می‌کند، اول بی‌عدالتی و نابرابری ناموجه شکننده را ایجاد کرده است به گونه‌ای که کارد به استخوان مردم رسیده و مردم صرفه‌جویی‌های خود را به سمت مواد لبنی و پروتئینی بردند و این فاجعه است. دومین مشکل بحران از کارکرد افتادگی ساختارهای قدرت و نظام حکمرانی و سومین مشکل بحران مشارکت در بازارهای سیاسی و اقتصادی است.

باید بگویم آنها که به اسم دلسوزی با سازمان‌یابی مردم در این بازارها مقابله می‌کنند دشمنان توسعه و امنیت ملی هستند. آنها که قدرمدارای نجیبانه مردم را با فقرندانند، شایستگی حکومت‌گری را ندارند. دولت باید به بلوغ فکری برسد که با تقدم شغل بر یارانه روبرو هستیم، سلفه‌پروری راه نجات کشور نیست. اگر هزینه مبادله غیرعادی را چاره‌سازی کنید مردم با عزت نفس در افزایش تولید مشارکت می‌کنند. جامعه دانشگاهی و رسانه‌ها باید برای خود مسئولیت تعریف کنند آنها که مناسبات رانتی دارند وقایع را دفرمه می‌کنند و ساختار قدرت و مردم را فریب می‌دهند ببینید اول شهریور ۹۶ چه کسی در کدام تریبون گفت آقای روحانی تو دیگر به رای‌گیری نیاز نداری هرچه فشار جدید ممکن است از طریق دستکاری قیمت انجام بده و ما تو را حمایت می‌کنیم؟ برخی راه حل مشکلات موجود را ثبات‌زدایی از اقتصاد و مشارکت‌زدایی از مردم می‌بینند که این اشتباه است.

ایلنا- ۵ بهمن



صنعت ساختمان پیشران اقتصاد نیست

نسبتاً مناسبی نیز برای آن از محل صندوق توسعه ملی در نظر گرفته‌اند.

ساختمان‌های خالی نتیجه ساخت و ساز بدون استراتژی

در دولت‌های نهم و دهم بخش زیادی از منابع مالی دولت و بانک‌ها وارد حوزه ساخت و ساز شد که به یکباره با حجم انبوهی از واحدهای مسکونی و غیرمسکونی بلااستفاده در دهه ۹۰ مواجه شدیم که به دلیل کمبود نقدینگی بانک‌ها که عامل آن نیز همین وام دادن‌های متعدد به سازندگان بود، امکان فروش آنها از طریق تسهیلات بانکی خرید مسکن به مردم وجود نداشت. زنجیره‌ای که از یک سو به حبس نقدینگی در خانه‌ها و مگامال‌های خالی منجر شد و از سوی دیگر بسیاری از فعالان خرد صنعت ساختمان را به ورطه بیکاری کشاند.

ارزش افزوده کوچ سرمایه‌ها به بخش ساختمان، موقتی است

محمدرضا ادیبی اقتصاددان در گفت و گو با خبرگزاری مهر در خصوص نقش کمزنگ بخش ساختمان در نماگرهای اقتصادی کلان کشور اظهار داشت: براساس نماگرهای اقتصادی منتشره از سوی بانک مرکزی در ۵ سال اخیر میزان ارزش افزوده بخش ساختمان نسبت به سایر بخش‌ها همواره روند نزولی داشته است که نشان می‌دهد سایه رکود همچنان

امسال نسبت به تابستان سال گذشته ۰.۲ (۲ دهم) درصد رشد نشان می‌دهد.

راه‌اندازی نهضت ساخت و ساز گسترده، اشتباه است

در حالی که بسیاری از برنامه‌ریزان اقتصادی و سیاست‌گذاران کلان اقتصاد کشور برآنند تا با راه‌اندازی مجدد بخش ساختمان در حوزه ساخت و ساز، به نوعی جریان اشتغال و همچنین واحدهای تولیدی کوچک و متوسط که عمدتاً تولیدکنندگان محصولات مرتبط با حوزه ساختمانی است را فعال کنند، بسیاری از کارشناسان براین باورند که راه‌اندازی مجدد ساخت و ساز با استفاده از منابع بانکی می‌تواند بازگشت اشتباه به اقدامات دولت‌های سابق در دهه ۸۰ باشد.

این در حالی است که وزیر راه و شهرسازی نیز براین عقیده است که مسکن و ساختمان نمی‌تواند دیگرمانند گذشته پیشران اقتصادی باشد. موضعی که سبب شده تا اصطکاکاتی میان وی و بخش‌های سیاست‌گذار دولت در حوزه پولی و مالی باشد چرا که آخوندی کاملاً با راه‌اندازی نهضت ساخت و ساز گسترده و اقداماتی شبیه مسکن مهر در دهه ۸۰ کاملاً مخالف است. این در حالی است که هم رئیس جمهور و هم تیم اقتصادی دولت به دنبال اجرای فرآیندی شبیه طرح مسکن ولی این بار در بافت‌های فرسوده هستند و منابع مالی

در حالی که بسیاری از برنامه‌ریزان اقتصادی کشور صنعت ساخت و ساز را لوکوموتیو اقتصادی می‌دانند اما نماگرها نشان می‌دهد بخش ساختمان دیگر توسعه‌دهنده اقتصاد ایران نیست. بانک مرکزی هفته گذشته نماگرهای اقتصادی کشور در ۳ ماهه‌های اول و دوم سال را منتشر کرد که براین اساس ارزش افزوده بخش ساختمان در اقتصاد کشور در سه ماهه اول سال جاری ۱۲.۱ هزار میلیارد تومان معادل ۳.۷ درصد از کل تولید ناخالص داخلی و در سه ماهه دوم نیز ۲۳.۵ هزار میلیارد تومان و معادل ۵.۸ درصد از کل جی دی پی را در بر می‌گیرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد میزان ارزش افزوده بخش ساختمان به اقتصاد کشور (از نظر رقم پولی) در سال جاری نسبت به سال گذشته افزایش داشته است به گونه‌ای که در مقایسه با ارزش افزوده بخش ساختمان در سال ۹۵، در سه ماهه نخست ۷۰۰ میلیارد تومان و در سه ماهه دوم امسال ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان نسبت به مدت مشابه سال قبل شاهد رشد نقدینگی بخش ساختمان بوده‌ایم. اما از نظر سهم درصد نقدینگی بخش ساختمان نسبت به کل تولید ناخالص داخلی، در سه ماهه نخست سال گذشته (۹۵) معادل ۴ درصد از جی دی پی بوده که در سال جاری به ۳.۷ درصد کاهش یافته است این موضوع نشان می‌دهد در بهار امسال بخش ساختمان نسبت به بهار پارسال کوچکتر شده بود اما این تناسب در تابستان

بر صنعت ساختمان گسترده‌تر شده است.

وی ادامه داد: منظور از ارزش افزوده بخش ساختمان نسبت به جی.دی. پی این است که منابع مالی سرازیر شده به این بخش چه قدر توانسته است به تولید ناخالص داخلی کمک کند. البته با توجه به اینکه صنعت ساختمان، از بخش‌های دیرپازده است و سرمایه‌گذاری در آن زمان می‌برد تا به نتیجه برسد، نباید انتظار داشت که سرمایه‌گذاری‌های جدید بتواند اثربزرگی در جی.دی. پی داشته باشد و اگر بخواهیم این بخش را رشد بدهیم، زمان می‌برد تا بتواند در تولید ناخالص داخلی سهم به سزایی داشته باشد. برخلاف بخش خدمات که در تمام دنیا یکی از مهمترین بخش‌های زودبازده برای ایجاد ارزش افزوده در تولید ناخالص داخلی کشورهاست.

صنعت ساختمان ظرفیتی

بیش از این ندارد

این مدرس اقتصاد دانشگاه در پاسخ به اینکه آیا صنعت ساختمان می‌تواند پیشران اقتصادی باشد یا خیر افزود: هم می‌توان پاسخ آری داد و هم پاسخ خیر؛ ساختمان از این جهت پیشران نیست که نمی‌تواند سهم ارزش افزوده آن در تولید ناخالص داخلی بیشتر از آنچه هست، باشد؛ بنابراین این بخش چندان نمی‌تواند از شرایط موجود بیشتر رشد کند چون ظرفیت ندارد. نمونه آن وجود تعداد زیاد خانه‌های خالی و همچنین واحدهای اداری و تجاری خالی نوساز است که اگرچه در ظاهر و بر حسب ارزش مالی و نقدی، ارقام بسیار بزرگی را شامل می‌شوند؛ اما از نظر ایجاد ارزش افزوده در تولید ناخالص داخلی به دلیل بازپذیر نبودن آنها و ناتوانی در تبدیل کردن این واحدهای مسکونی و همچنین واحدهای اداری و تجاری خالی مگامال‌های مختلف کشور به نقدینگی مؤثر و رشد‌دهنده، تقریباً بی‌تأثیر هستند.

به گفته این اقتصاددان، علت آن، پایین بودن قدرت خرید مردم برای تهیه واحد مسکونی است. از سوی دیگر خرید واحدهای تجاری و اداری نیز به صرافه نیست چون شرایط اقتصادی به گونه‌ای نیست که بتوان کسب و کار با شکل و شمایل سنتی راه‌اندازی کرد. بنابراین هرگونه سرمایه‌گذاری غیراصولی در ساختمان و بدون استراتژی توسعه، صرفاً هدر دادن منابع ملی است.

امکان نقدینه کردن ساخت و

سازهای سابق وجود ندارد

وی تصریح کرد: اما بخش ساختمان از یک نظر می‌تواند در کشور تأثیر موقتی داشته باشد و آن اینکه نفس ساخت و ساز و سرمایه‌گذاری در صنعت ساختمان به نوعی بخش‌های مختلف مانند صنایع تولیدی سیمان یا مصالح ساختمانی، بخش‌های خدماتی مانند کارگران، مهندسان و بسیاری از فعالان ساختمانی را درگیر کند که این اقدامات اگرچه در کوتاه‌مدت مثلاً یک یا دو سال تأثیرگذار هستند اما در بلندمدت به نابودی اقتصاد می‌انجامد چون تا زمانی که محصول فعالیت بخش ساخت و ساز نتواند وارد بازار شود و به نقدینگی در گردش که سبب ادامه روند تولیدی باشد، تبدیل نشود، به حبس سرمایه‌ها در این بخش می‌انجامد.

ادیبی تصریح کرد: بنابراین به طور کلی ساختمان دیگر نمی‌تواند پیشران اقتصادی باشد چون برای ایجاد ارزش افزوده در جی.دی. پی کشور از محدودیت بالایی برخوردار است. این در حالی است که بخش‌هایی مانند خدمات و صنایع ارتباطاتی و الکترونیکی در دنیا ارزش افزوده‌های بسیار هنگفتی برای تولید ناخالص داخلی کشورهای در پی دارند که گاه بعضاً به جایی می‌رسد که می‌تواند تا ۷۰ درصد جی.دی. پی کشورها را به دنبال داشته باشد. خبرگزاری مهر- بهمن ۹۶

احداث کانال استانبول؛

بلندپروازی جدید اردوغان

به گزارش یورونیوز رجب طیب اردوغان، رئیس جمهوری ترکیه در جریان نشست که ۱۰ اکتبر سال ۲۰۱۷ میلادی در بلغراد برگزار شد از عملی شدن یک وعده قدیمی مربوط به سال ۲۰۱۱ میلادی و آغاز ساخت و ساز کانالی موازی با تنگه بسفر خبر داد. این خبر بار دیگر در ۱۵ ژانویه در جریان نشست خبری احمد ارسلان، وزیر حمل و نقل این کشور تأیید شد. به این ترتیب «کانال استانبول» به طول ۴۵ کیلومتر برای اتصال دریای مرمره به دریای سیاه ساخته خواهد شد. بنا بر اسنادی که توسط وزیر محیط زیست منتشر شده است، عمق این کانال ۲۵ متر و عرض آن بین ۲۵۰ تا ۱۰۰۰ متر خواهد بود. هدف از ساخت این کانال در درجه اول، کاهش حجم رفت و آمد در تنگه بسفر است. تنگه بسفر یکی از شلوغ‌ترین مسیرهای تردد آبی در جهان به شمار می‌رود و تنها در سال ۲۰۱۶ میلادی این گذرگاه محل عبور نزدیک به ۴۲ هزار کشتی بوده است. شلوغی رفت و آمد در تنگه بسفر باعث شده تا قایق‌ها مجبور شوند ساعات طولانی انتظار را تحمل کنند و با مشکلات زیادی در نوبری مواجه شوند. پیچ و خم‌های موجود در تنگه بسفر نیز باعث شده است که تصادفات زیادی در این منطقه روی دهد.

احداث این کانال از لحاظ اقتصادی

نیز به نفع ترکیه است

در حالی که مسئله کنترل تنگه‌های بسفر و داردانل برای سال‌های طولانی موضوع اختلافات بین‌المللی بوده و گاه برای آزادی رفت و آمد کشتی‌های تجاری مشکلاتی را ایجاد کرده است، به نظر می‌رسد بهره‌برداری از «کانال استانبول» برای ترک‌ها مشکلات حقوقی کمتر و سود بیشتری به همراه خواهد داشت. ژان مارکو، استاد دانشگاه علوم سیاسی شهر گرونوبل فرانسه می‌گوید: «در حال حاضر کشتی‌هایی که از تنگه بسفر عبور می‌کنند تنها در صورتی موظف به پرداخت حق عبور خواهند بود که بخواهند مسیر تنگه را به کمک یک کاپیتان ترک طی کنند؛ البته استفاده از این امکانات نیز اجباری نیست. اما برخلاف رژیم حاکم بر بسفر، ترک‌ها می‌توانند از کشتی‌هایی که از کانال عبور می‌کنند، حق عبور دریافت کنند. این کانال به کشتی‌ها امکان می‌دهد تا مسیر میان دو دریا را سریع‌تر ببیمایند.» دولت ترکیه قصد دارد در اطراف کانال جدید یک پروژه شهرسازی را نیز به اجرا بگذارد. این پروژه شامل بخش‌هایی مانند ساخت شمار قابل توجهی اقامتگاه در کناره کانال نیز می‌شود. برخی از کشورها همچون قطر از علاقمندی خود برای سرمایه‌گذاری در این پروژه خبر داده‌اند. قرار است این پروژه که با بیش از ۱۰ میلیارد یورو هزینه به گران‌ترین پروژه در تاریخ این کشور تبدیل شده، در سال ۲۰۲۳ میلادی به پایان برسد. البته وزارت محیط زیست درباره پیامدهای فاجعه بار ساخت این کانال بر اکوسیستم محلی هشدار داده است. ۶ بهمن - پول نیوز



خشکیده است. تالاب‌های کشور نابود شده، کانون‌های گرد و غبار فعال شده و امان از ما بریده است، آب شرب و بهداشت مردم را دچار مشکل سلامتی می‌کنیم، هرسال بخشی از فعالیت‌های کشاورزی را تعطیل می‌کنیم و دولت را ملزم به پرداخت خسارت می‌کنیم و....

سرانجام یک چنین وضعیتی چه می‌شود؟ سلامتی مردم دچار مشکل جدی می‌شود، مهاجرت لجام گسیخته به شکل حاشیه‌نشینی در شهرها شدت می‌گیرد و اختلالات اجتماعی و روانی یک به یک پدیدار می‌شوند، و رفته رفته پرداخت خسارت از توان دولت خارج می‌شود و به علت به صرفه نبودن، سرانجام دولت از خیر تولیدات کشاورزی می‌گذرد و بحران معیشت و اشتغال پدیدار می‌گردد.

و اما متولیان امر در این مواقع چه کار می‌کنند؟ محتمل‌ترین روش این خواهد بود که وضعیت فعلی را غیرقابل پیش بینی و نادر قلمداد نمایند و البته بدشان نمی‌آید که نبود بارش‌ها، به گناهان مردم، توطئه غرب و استکبار، و یا پدیده‌های موهوم مرتبط گردد تا بدین وسیله شائبه‌ای بر برنامه ریزی و مدیریت غلط آنها وارد نشود.

دوم آنکه طی جلساتی تصمیمات مدیریتی خود را مقتدرانه صادر می‌کنند و بدون آنکه زحمت زیادی به خود و حوزه خود بدهند با کمک قوه قهریه امر به تعطیلی معیشت کشاورزان محروم می‌دهند تا حلقه عدم توانایی، علم و مدیریتشان با ظاهر مدیریتی قاطع کامل شود و البته ممکن است مدیرانی احساساتی نیز پیدا شوند که به جهت وضعیت پیش آمده احساساتشان جریحه دار شده و اشکی نیز جاری ساخته و همه را با خود وادار به گریه و زاری نمایند تا بدین وسیله، دل سوزی و استیصال خود را به نمایش گذاشته و عامه را تحت تاثیر قرار دهند.

همه مطالب فوق حکم مقدمه بحث اصلی را دارد که پس چه باید کرد و یا چه باید می‌کردیم و یا مسئولین ذیربط چه کاری باید انجام دهند؟ در جواب می‌توان نکات زیر را بیان کرد. اول آنکه وضعیت امسال را نباید فراموش کرد. منظورم این است که اگر سال آینده وضع بارش‌ها خوب بود پیگیری مسئله سال‌های خشکسالی نباید به بعد موکول گردد و



۵ راه حل برای خشکسالی

مهدی قمشی / استاد دانشکده آب دانشگاه شهید چمران اهواز

در این نوع برنامه ریزی غلط، باید به طور متوسط یک سال در میان (نصف سال‌های پیش‌رو) منتظر تعطیلی بخشی از موارد مصرف باشیم. مدیریت آب در مناطق خشک و نیمه خشک مثل کشور ما که سیکل هیدرولوژیکی آن نوسان بسیار و شدید دارد بر مبنای تجویز مصرف در حد متوسط آورد تاریخی، ما را به ناکجا آباد خواهد برد و سبب مشکلات اجتماعی و معیشتی و زیست محیطی فراوان خواهد شد.

نمونه بارز این برنامه ریزی غلط را ما اکنون در حوزه منابع آب کل کشور و خصوصاً کارون بزرگ به عینه در حال تجربه هستیم. با تاکید بر همین برنامه ریزی غلط و صرفاً بر مبنای متوسط آورد تاریخی رودخانه (که عددی اغواکننده است) انتقال آب بین حوزه‌ای را تجویز می‌کنیم، توسعه ناپایدار در بخش‌های مختلف مصرف مانند کشاورزی و صنعت را دامن می‌زنیم، و خلاصه بدون ملاحظه اجازه برداشت از منابع آب را صادر می‌کنیم.

نتیجه یک چنین برنامه ریزی غلطی همین می‌شود که امروز می‌بینیم، دریاچه ارومیه

خشکسالی پدیده‌ای است که کشور ما در گذشته به کرات تجربه کرده و امسال نیز به شکل بی سابقه‌ای در حال شکل‌گیری است. این نوع خشکسالی نه اولین آن است و نه آخرین آن. در سالهای دور گذشته نیز این خشکسالی‌ها به شکل‌های گوناگون رخ داده‌اند. خشکسالی‌ها، با بارش‌های کم نزولات در فصول مرطوب سال شروع می‌شوند و با کاهش آورد آب رودخانه‌ها و آب‌های زیرزمینی اثر خود را نشان می‌دهند. فرق اساسی خشکسالی امسال با خشکسالی‌های گذشته در این است که مقدار استفاده از آب‌های جاری و تحت‌الارضی بسیار متفاوت شده است.

در گذشته بهره‌کشی و استفاده از آب‌های شیرین بسیار کمتر از وضعیت حال بود لذا نمود و بروز بیرونی خشکسالی کمتر زندگی و معیشت مردم را تحت تاثیر قرار می‌داد اما اکنون وضعیت کاملاً متفاوت است زیرا تقریباً تمام آب‌های شیرین قابل استحصال مورد استفاده قرار گرفته و برنامه ریزی مصارف بر اساس آورد متوسط درازمدت بسته شده است.



پیام‌آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳

برنامه ریزی های خشکسالی نباید متوقف گردند. دوم آنکه برنامه ریزی برای مصارف آب در امور توسعه ای پایدار نباید بر مبنای متوسط آورد تاریخی توسعه یابد.

برای برنامه ریزی مطمئن توسعه، برای مصارف مختلف آب های شیرین جاری یا زیرزمینی باید ۶۰ تا ۷۰٪ آورد ملاک قرار گیرد و ۳۰٪ تا ۴۰٪ نوسان های هیدرولوژیکی سالیانه باید به عنوان عدم تحمل ریسک، در بستر طبیعی و حفظ محیط زیستابی مجاری باقی بمانند.

سومین نکته اینکه توسعه کشاورزی در کشور باید متناسب با شرایط آبی کشور تغییر نماید و از کشت های پرمصرف با توجه خودکفایی جلوگیری شود.

چهارمین نکته دست کشیدن از سیاست غلط انتقال بین حوضه ای است. متأسفانه دامن زدن به امکان انتقال بین حوضه ای آب در سال های اخیر سبب افزایش فشار به منابع آب در مناطق مقصد و مبدا انتقال شده است و می رود که سبب ایجاد ناآرامی در مناطق مختلف کشورمان شود.

در مناطق مقصد انتقال آب به امید انتقال آب جدید بر طبل مصرف بیشتر کوبیده شده و فشار بر منابع آب به امید جبران از طریق انتقال های بیشتر، وارد شده است.

در مناطق مبدا انتقال نیز وجود برنامه انتقال آب بین حوضه ای، دلیل وجود آب مازاد در حوضه فرض شده و مردم این مناطق خود را در استفاده بیشتر از این منبع ذی حق می دانند. لذا بر مصرف بیشتر از منابع آب اصرار ورزیده و عدم وجود آب بیشتر را دروغی برای پیگیری انتقال های بیشتر می پندارند و بدین ترتیب اصطلاحاً پارادوکسی شکل گرفته و کنترل مقادیر مصرف از چهارچوب منطقی آن خارج شده است و در نتیجه سهم زیست محیطی رودخانه در این بین فدا شده است.

به جد پیشنهاد می شود که سیاست انتقال بین حوضه ای به طور کلی برای مصارف غیر شرب تعطیل گردد تا بدینوسیله مردم و مسئولین مناطق مختلف مبداء و مقصد بدانند که باید با آب موجود حوضه خود در شرایط فعلی کنار آمده و برنامه ریزی منابع آب را به درستی تنظیم نمایند.

و اما پنجمین و مهمترین نکته اینکه راه کارهای فوق همه می توانند دراز مدت تلقی شوند اما اکنون در زمان واقعه چه کارهایی می توان

کرد که هم بحران خشکسالی را بتوان پشت سر گذاشت و هم لطمه ای به نیازهای مصارف مختلف مردم وارد نگردد.

برنامه مقابله با خشکسالی همکاری نزدیک مسئولین و مردم را می طلبد. یک برنامه موفق برای چیره شدن بر خشکسالی منوط به همکاری تنگاتنگ مردم با مسئولان است و عدم همکاری و هماهنگی، برنامه هارا با شکست مواجه خواهد کرد. نیاز اساسی ثانویه، آموزش و فرهنگ سازی است.

همه اجزاء درگیر مسئله آب از مدیران (شامل فرمانداران و بخشداران) گرفته و متقاضیان مصارف آب از مردم عادی گرفته تا کشاورزان و صنایع باید در مورد مصرف صحیح آب و روش های کاهش مصرف، آموزش های فوری ببینند.

کار بعدی این است که در همه بخش های جامعه مانند دولت و استان ها و شهرستان ها باید ستاد مدیریت خشکسالی تشکیل و هدایت و برنامه ریزی کاهش مصرف آب را به عهده گیرد.

در کشور ما در همه وجوه مصارف آب امکان صرفه جویی بدون لطمه جدی به اصل نیاز آب امکان پذیر است. لذا هدف اصلی باید تمرکز بر جلوگیری از مصرف مازاد باشد.

در بخش نیاز خانگی، باید فرهنگ سازی شود و به کمک رسانه ها، تلفات آب در مصارف خانگی که در حال حاضر بین ۲۰ تا ۴۰ درصد می باشد، به شدت کاهش یابد.

با جلوگیری از مصرف بی رویه آب لوله کشی خانگی، در امری مانند شستشوی اتومبیل، شستشوی محیط های عمومی و استحمام می توان به راحتی به کاهش ۲۰٪ در مصارف خانگی دست یافت.

شهرداری ها باید در آبیاری فضای سبز شهری رعایت صرفه جویی و کاهش آبیاری را مدنظر قرار دهند و از توسعه فضاهای سبز پرمصرف مانند چمن جلوگیری به عمل آورند و اگر بشود فضاهای فعلی چمن نیز با چمن مصنوعی و یا کشت های کم مصرف جایگزین گردند.

آب مصرفی صنایع می تواند به شدت کاهش یابد. در بیشتر قسمت های صنایع، آب به منظور خنک سازی پروسه تولید مورد استفاده قرار می گیرد.

لذا در صنایع، این نیاز می تواند با بازچرخانی

آب و یا با استفاده از آب های غیر متعارف و پساب ها برطرف گردد. با این شیوه مقدار آب مصرفی صنایع می تواند به شدت کاهش یابد. در بخش کشاورزی که بیشترین مقدار مصرف را بخود اختصاص می دهد مقدار مصرف می تواند به راحتی بین ۲۰٪ تا ۳۰٪ کاهش یابد بدون آنکه به مقدار تولید لطمه جدی وارد شود.

در این بخش اعمال مدیریت باید با جدیت پیگیری شود. از کشت گیاهان پرمصرف آب مانند برنج در مناطقی که محدودیت های آبی وجود دارد باید به شدت پرهیز نمود و کشت های جایگزین با تضمین خرید به کشاورزان معرفی شوند.

راندمان مصرف آب در سایر کشت ها نیز به شدت پایین است. لذا با اعمال ۲۰٪ کاهش تحویل آب به سایر کشت ها و یا استفاده از روش های کم آبیاری و الزام به افزایش راندمان بکارگیری آب در بخش کشاورزی و بهبود روش آبیاری، مطمئناً می توان بدون کاهش محصول، مقدار بهره وری آب در بخش کشاورزی را ارتقاء داد.

باید توجه داشت که این پیشنهادها ابتدا باید توسط شرکت های کشت و صنعت وابسته به نهادهای دولتی و شبه دولتی اجرا گردد و سپس کشاورزان خرده پا را تشویق به این کار نمود.

با پیگیری این راه حل ها مطمئن باشید هیچ نیازی معطل نخواهد ماند و هیچ کشاورزی مجبور به تعطیلی کار نخواهد شد.

در چنین شرایطی است که بهره وری آب بالا خواهد رفت و از نتیجه کار همه رضایت مند خواهند بود.

با این شیوه می توان با قهر آسمان کنار آمد. اما اگر این فرهنگ صحیح استفاده از آب را برای آینده نیز در پیش گیریم و با تحویل حجمی آب به کشاورزان مقدار مصرف را منطقی کنیم و استفاده بیش از حد از این منبع خدادادی را تجویز نکنیم و سیاست توسعه مصرف آب در مناطق خشک و بیابانی ایران را تعطیل کنیم. مطمئن باشید سهم مغفول مانده زیست محیطی نیز تامین خواهد شد و قهر آسمان معنی خود را از دست می دهد و آشتی ما با آسمان معنی و مفهوم بهتری می یابد و ثمره آشتی با آسمان، زندگی ما و آینده کشور را زیباتر می نماید.

است و نمایندگان مجلس، نمایندگان همه مردم ایران هستند و باید توسعه متوازن در کل کشور دیده شود.

شافعی با بیان اینکه دور باطل محرومیت در برخی نقاط کشور مرتب ادامه دارد گفت: منطقی نیست که در تهران نشسته و یک نسخه برای کل مناطق کشور بپیچیم.

وی با اشاره به اینکه در تهیه برنامه‌های منطقه‌ای باید دیوارستبر قدرت مرکزی را بشکنیم گفت: باید قدرت در استان‌ها توزیع شود.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران به ناپایداری سیاست‌های کشور اشاره کرد و افزود: با چنین روالی نمی‌توان انتظار داشت که در صادرات و بخش‌های دیگر توسعه پیدا کرد.

وی نامطمئن بودن را بزرگ‌ترین مشکل اقتصاد ما دانست و گفت: باید برای این محیط نااطمینانی فکری کرد و صادرکنندگان در این شرایط نابرابر روی پا ایستاده‌اند.

شافعی با بیان اینکه سهم ما از تجارت جهانی تنها ۰,۲۴ درصد است افزود: این در حالی است که ارزش هرتن صادرات ما ۳۴۲ دلار و ارزش هرتن وارت هزار و ۳۰۸ دلار است.

وی با اشاره به اینکه سهم صادرات مبتنی بر تولید با تکنولوژی بالا و کارهای دانش بنیان ما یک تایک و نیم درصد است، عنوان کرد: دیگر نمی‌توان با نادیده گرفتن این حجم ناکارآمدی و بحران‌های پیش رو بر اقدامات گذشته پافشاری کنیم.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران شفاف‌سازی و قبول واقعیت را لازمه خروج از وضع موجود عنوان کرد و گفت: برای حل پایدار و ریشه‌ای بحران‌های متعدد کشور باید واقعیت موجود در جامعه را بپذیریم زیرا با فرار از واقعیت نه تنها قادر به حل اساسی مشکلات نخواهیم بود که مشکلات همچنان باقی مانده و شرایط پیچیده‌تری می‌شود.

وی با بیان اینکه کشور ما با نیروی پرتوان و ظرفیت‌های موجود می‌تواند در صحنه رقابت‌های جهانی در حوزه صادرات عرض اندام بکند گفت: اما لازم است متفاوت از گذشته برای آینده کشور فکر کنیم. / تسنیم - ۶ بهمن



سهم ایران از تجارت جهانی؛ فقط ۰,۲۴ درصد

نقطه کنونی برمی‌گردیم.

شافعی با اشاره به اینکه برای دستیابی به توسعه پایدار باید به دنبال راه حل اساسی باشیم افزود: متأسفانه مشکلات صادراتی ما از ۱۰ سال قبل تاکنون تغییر چندانی نکرده و مسائلی که در ۱۰ سال قبل در روز ملی صادرات گفته می‌شد امروز هم مطرح می‌شود.

وی با بیان اینکه با ابزار کنونی نمی‌توان از قاچاق جلوگیری و یا آن را کنترل کنیم تصریح کرد: باید به معضل قاچاق در جامعه نگاه بنیادی داشته و ببینیم علت بالا رفتن قاچاق چیست.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران یکی از دلایل رواج قاچاق و عدم رونق تولید در جامعه را ریزش بخش زیادی از جامعه متوسط عنوان کرد و گفت: متأسفانه بخشی از قشر متوسط جامعه ما تجزیه شده و بخش زیاد آن به طبقه کاملاً فرودست رفته‌اند و به دلیل مشکلات زیاد اقتصادی توان خرید ندارند.

وی با اشاره به اینکه برنامه‌های توسعه‌ای همیشه تحت نفوذ صاحبان قدرت و احزاب بوده افزود: توسعه کشور نامتوازن و ناپایدار

غلامحسین شافعی در مراسم تجلیل از صادرکنندگان نمونه استان کرمان با اشاره به اینکه مسئله امروز ما توسعه پایدار در کشور است اظهار داشت: در کشور ما نگرش انحرافی به توسعه پایدار داریم، نرخ تسهیلات بانکی، یارانه‌های صادراتی، مالیات بر ارزش افزوده و مسائلی از این دست همه در راستای تحقق و ابزاری برای رسیدن به هدف اصلی ما در جامعه که همان توسعه پایدار است.

وی با بیان اینکه اگر به اشتباه ابزار را به عنوان هدف قرار دهیم به توسعه پایدار نخواهیم رسید عنوان کرد: متأسفانه هدف ما در رسیدن به توسعه پایدار ناپیدا است.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با بیان اینکه هدف توسعه و اینکه در چند سال آینده به نقطه‌ای باید برسیم مشخص نیست عنوان کرد: باید هدف توسعه را برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران کشور مشخص کنند.

وی با بیان اینکه مطمئناً با نصف شدن نرخ تسهیلات بانکی و تقلیل مالیات به توسعه پایدار نمی‌رسیم تصریح کرد: این روش‌ها راهکار موقتی بوده و چهار سال دیگر دوباره به



پیام آبادگران
بهمن‌ماه ۱۳۹۶
شماره ۳۶۳