

## مزیت‌های سرمایه‌گذاری خارجی در ایران

برگزاری دومین کنفرانس بین‌المللی فرصت‌های تجارت  
و سرمایه‌گذاری پساتحریم  
در ایران با حضور هیات مالزیایی



رونمایی از حقوق شهروندی؛

۸

گامی به جلو در همه عرصه‌ها

برخی آمار و ارقام مهم

۵۵

در لایحه بودجه سال ۹۶

بار دیگر بودجه عمرانی

۵۰

صرف کسری بودجه پنهان می‌شود



مهندس محمدرضا انصاری:

روش  
صنعتی  
ساخت

۲۰



مهندس فرخ جمالی:

حمایت از بخش خصوصی  
تنها راه مقابله با اقتصاد  
ناسالم است

۲۰



مهندس عبدالمجید سجادی نائینی:

قوانین و مقررات  
خوب در عمل  
اجرا نمی‌شود

۲۶



مهندس محمد علی پوشیرازی:

آموزش اجرائی  
در سیستم کارفرمایی  
ضعیف است

۱۷

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

شورای سیاست‌گذاری:

- مهندس منوچهر ملکینی فرد (رئیس هیأت مدیره)
- مهندس بهمن دادمان (دبیر)
- مهندس جواد خوانساری (نایب‌رئیس هیأت مدیره و مدیرمسئول)
- مهندس سالار علیاری (خزانه‌دار)
- دکتر ایرج گلابتونچی (عضو هیأت مدیره)

رئیس کمیسیون انتشارات:

- مهندس علی ورزنده

سر دبیر:

- مهندس محمود مصطفی‌زاده

کمیسیون انتشارات و تحریریه:

- مهندس علی ورزنده (رئیس کمیسیون انتشارات)
- مهندس کاظم سماک (رئیس کمیسیون اقتصاد)
- مهندس عبدالمجید سجادی (رئیس کمیسیون روابط عمومی)
- مهندس سیامک مسعودی (کمیسیون قوانین و مقررات)
- مهندس محمود مصطفی‌زاده (سر دبیر)
- مهندس محمد غنی‌زاده (مدیر اجرایی)
- مهندس علاءالدین سادات باریکانی
- مهندس پرهام سیدین

همکاران این شماره:

- مهندس محمدعلی پورشیرازی
- مهندس فرخ جمالی
- مهندس محمدرضا حاجی‌علیخانی
- دکتر علی نیکویی
- مهندس محمد حقانی

حروفچینی، امور بازرگانی و اشتراک: فریبا پور آقا  
 خبرنگار: آرزو نوری  
 عکس و صفحه‌آرایی: داود خانی  
 امور آگهی‌ها: شقایق خواجه‌نصیری

لیتوگرافی و چاپ: پیمان نواندیش (۸۸۸۲۸۷۳۴)

تهران، خیابان طالقانی، بین میدان فلسطین و خیابان ولیعصر،  
 خیابان شهید برادران مظفر (صبای جنوبی)، شماره ۸۶،  
 ک.پ: ۱۴۱۶۹۶۶۹۱  
 تلفن: ۶۶۴۴۲۶۱ - ۶۶۴۰۲۰۲۷ - فکس: ۶۶۴۴۰۸۴  
 پست الکترونیکی: payam.abadgaran@acco.ir  
 نشانی الکترونیکی: www.acco.ir

۸	- سرمقاله - رونمایی از حقوق شهروندی؛ گامی به جلو در همه عرصه‌ها
	- دومین کنفرانس بین‌المللی فرصت‌های تجارت و
۱۰	سرمایه‌گذاری پساتحریم در ایران با حضور هیأت مالزیایی
۱۷	- گفت و گو با آقای مهندس پورشیرازی بازرگانی سندیکا
۲۰	- روش صنعتی ساخت
۲۴	- اخبار صنعت احداث
۲۶	- گفت و گو با آقای مهندس سجادی نائینی عضو هیأت مدیره سندیکا
۳۰	- گفت و گو با آقای مهندس جمالی عضو هیأت مدیره سندیکا
۳۴	- برخی دلایل نیاز به سدسازی در ایران
۴۲	- گام بلند آقای وزیر
۵۰	- نگاهی به بودجه سال ۹۶
۵۲	- سرمایه‌گذاران اتمام ساختمان‌های نیمه‌کاره را شتاب دادند
۵۵	- بار دیگر بودجه عمرانی صرف کسری بودجه پنهان می‌شود
۵۶	- آشنایی بیشتر با فعالیتهای اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
۵۷	- مکاتبات
۶۰	- انتظارات نظام کشاورزی و توسعه متوازن روستایی از صنعت احداث
۶۳	- نخستین نمایشگاه بین‌المللی راه‌سازی، راهداری
۶۴	- آلودگی خاک؛ معضل تازه تهران



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

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

# رونمایی از حقوق شهروندی؛ گامی به جلو در همه عرصه‌ها

سرمقاله

در آخرین روزهای پاییز امسال دولت از منشوری رونمایی کرد، که براساس آن تمام حقوق شهروندی ایرانیان در آن احصاء شده و به عنوان گفتمان دولت در دستور کار قرار خواهد گرفت. در این منشور که رئیس جمهوری به نمایندگی از همه اجزای دولت، بیانیه آنرا قرائت کرد، حقوق شهروندان و به عبارت دیگر وظیفه حاکمیت در قبال اعضای جامعه با زبان روشن و صریح بیان شد. نخبگان، عموم مردم و فعالان جامعه در قالب نمایندگان، تشکل‌ها و نهاد های صنفی از این اقدام دولت استقبال کردند، چرا که حرکت دولت به سمت شناسایی وظایف خود در قالب تبیین حقوق شهروندی و آغازگری گفت و گوی مکتوب و مستند بین مردم و دولتمردان واجد اهمیت و ارزش های نمادینی است که اگر نتواند همه انتظارات را برآورده کند، مسیر تحقق آن را هموار ساخته است. مقوله «شهروندی» برگرفته از پدیده و مفهوم شهر است. «شهروند» در وجه اول، بیانگر فردی است که از خصلت شهرنشینی برخوردار هست. اما به مرور دامنه این مفهوم گسترده شده و با توسعه اقتصادی جوامع و همچنین توسعه اجتماعی و سیاسی آنها، رابطه مردم و حکومت - به معنای حاکمیت - به سطحی ارتقا پیدا کرده که منافع آنها مشترک و درهم تنیده شد. یعنی شهروندان جامعه از سوی حکومت، دارای حقوقی شدند که در حقیقت ترسیم‌کننده تکالیف و وظایف حکومت است و مطابق آن، حکومت نیز دارای

حقوقی شد که در بطن خود تعیین‌کننده مسئولیت های شهروندان است. در چنین رابطه‌ای اعضای جامعه، صرفاً جمعیت یا توده‌ای نیستند که به خاطر یک رویداد یا منفعت یا حتی جبر جغرافیایی گردهم آمده‌اند، بلکه شهروندانی‌اند که در یک تدریج اجتماعی و تاریخی صاحب منزلت و هویت و صاحب جایگاه شده‌اند. یعنی حقوق و مسئولیت شهروندان با تکالیف و مسئولیت‌های حکومت چنان درهم می‌آمیزد که تامین هر کدام منوط و موجب تامین دیگری می‌شود. هر چه میزان به هم وابستگی عمیق تر شود، جامعه قدم‌های بیشتری به سمت و سوی توسعه در همه ابعاد برخوردار داشت. به عنوان مثال امروز وظایف نیروی انتظامی در مبارزه با ناامنی و شرارت‌ها و سایر آسیب‌های اجتماعی، چنان روشن و بدیهی است که تغییرات مدام دولت‌ها خللی در این رسالت نیروی قهریه - به نمایندگی از دولت یا حاکمیت - ایجاد نمی‌کند و با وقوع هر کدام از رویدادهای ناامنی از قبیل قتل، نزاع‌های خشونت‌آمیز و .... قوه قهریه یا قضائی بدون درخواست شهروندان به آن ماجرا ورود می‌کنند. اما همانطور که براساس دسته‌بندی‌های بنیادی، نیازهای انسان دارای مراحل است و از نیاز اولیه بقاء تا نیازهای متعالی روحی و معنوی را دربر می‌گیرد، حقوق شهروندی نیز از سلسله مراتب برخوردار است. در برخی جوامع حقوق شهروندی حداکثر به تامین نیازهای اولیه آنان مانند حیات و امنیت

اطلاق می‌شود و به هر میزانی که جوامع، مدارج توسعه را پیموده باشند، طیف‌های دیگری مانند خوراک و پوشاک و تحصیل، کار، تشکیل خانواده و .... را دربر می‌گیرد. در شرایط امروزی، مقوله شهروندی دیگر یک برداشت اولیه و ساده به معنای شهرنشینی نیست که دولت موظف باشد صرفاً امنیت و حیات آنها را تضمین کند، بلکه امروزه ابعاد تازه‌ای بر مفهوم شهروندی افزوده شده که کیفیت زندگی، حیات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و در یک جمله هویت مدنی شهروندان را دربر می‌گیرد. در این تعریف حکومت‌ها نه تنها در برابر حق حیات شهروندان و تامین الزامات آن مسئولیت دارند، بلکه موظفند براساس آموزه‌ها و ارزش‌های جامعه مذکور، کیفیت مطلوب حیات اقتصادی، فرهنگی و .... را تامین کنند. با این مقدمه می‌توان به اهمیت اقدام دولت و علت استقبال شبکه‌ای از نهادهای غیردولتی و مدنی پی برد. واقعیت آن است که در مکتوبات حقوقی ایران، عنصر شهروند جایگاه متعالی و مطلوبی دارد، همه قوانین اساسی و موضوعی کشور و سایر مقررات برگرفته از آن و همچنین آموزه‌های دینی و اخلاقی جامعه به عنوان اسناد بالادستی، تعریف منصفانه و انسانی از حقوق اعضای جامعه و مسئولیت‌های حاکمیت دارند؛ به گونه‌ای که آنچه در منشور حقوق شهروندی رونمایی شده گامی فراتر از تشریح و تبیین این اسناد و به عبارت بهتر فراتر از گردآوری و بازخوانی اسناد موجود نیست.

اما مسئله اینجاست که در خیلی از مواقع جایگاه این حقوق در همان اسناد باقی مانده و در عمل مورد توجه قرار نگرفته‌اند. اکنون یک دولت به صورت مکتوب با مردم به سخن نشست است و می‌خواهد که حقوق آنها را، هم برای خود و دستگاه عریض و طویلش و هم برای مردم بازخوانی کند. اکنون که دولت تصمیم می‌گیرد مسئولیت‌ها و وظایفش را در قبال شهروندان از گاو صندوق دیوانسالاری به عرصه عمومی و قضاوت بکشاند، باید آن را یک حرکت خردمندانه تلقی کرد. اگر به متن این منشور بنگریم می‌بینیم که بر اساس اصول مختلف قانون اساسی در همه بخش‌ها و زیربخش‌ها دولت خود را موظف به تامین ساخت‌ها و زیرساخت‌های حیات مطلوب شهروندان ایرانی می‌داند، چه بسا اگر این حرکت زودتر آغاز شده بود و در عمل مورد توجه بیشتری قرار می‌گرفت امروز ما نیازمند خوانش مجدد مسئولیت‌های حکومت در قبال شهروندان نبودیم. اگر به بند به بند این منشور و همین طور تعاریف اهالی دانش اجتماعی و سیاسی از حقوق شهروندی توجه کنیم، مشخص می‌شود که «حقوق شهروندی» اشاره به زندگی روزمره، فعالیت‌های فردی و کسب و کار افراد و سایر فعالیت‌های اجتماعی دارد و به مجموعه گسترده‌ای از فعالیت‌های فردی و اجتماعی در فراسوی انحصار مرزهای جغرافیایی اطلاق می‌شود. مشارکت اقتصادی، خدمات عمومی، فعالیت‌های مدنی و دیگر فعالیت‌های اجتماعی که در بهبود وضعیت زندگی همه شهروندان موثر است، در این زمره قرار دارند و حکومت‌ها باید بستر تحقق آن را به عنوان یک تکلیف حقوقی و قانونی فراهم سازند. در این معنا شهرنشینی و سایر الزامات مترتب بر آن یعنی حقوق شهروندی متأثر از هویت مکانی و منحصر به یک دولت نیست بلکه متضمن حق حیات شهروندان در چارچوب هویتی است. چرا که مفهوم شهر بازتاب دهنده حاکمیت و دولت، یعنی زیستن در سایه حاکمیت برآمده از هویت اخلاقی، فرهنگی و..... است. امروزه حقوق شهروندی مشمول همه و تک‌تک اعضای جامعه می‌شود؛ حتی آن کوچ‌نشینی که هیچگاه ظاهر شهر را ندیده یا آن روستائینی که معاش خود را مستقل از دولت تامین می‌کنند،

صاحب این حقوق هستند.

اما این حقوق چیست؟ چگونه است که قریب به ۴ دهه پس از انقلاب اسلامی دولت خواهان رونمایی از آن شده و برخی نیز چنان موضع می‌گیرند که گویا دولت، صندوقچه اسرار گشوده است. بر اساس منشور، حقوق شهروندی هیچ نکته تازه‌ای ندارد جز آنکه، آنچه همه خوبان (قوانین اساسی و موضوعه) دارند این منشور یکجا دارد. حال آنکه هیچ کدام از این خوبان قرارداد یا مصوبه جدیدی نیستند و دولت هیچگونه تکلیف جدیدی را متوجه حاکمیت نساخته است. بنابراین آنچه این منشور را مهم جلوه می‌دهد فاصله بین هنجارهای حاکم بر حیات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و..... با قوانینی است که برای ارتقای کیفیت زندگی مردم از پیش مصوب شده و این مصوبات نیز در سایه مشی دموکراسی (مجلس شورای اسلامی) و محصول مشروعیت شرعی (نظارت شورای نگهبان به عنوان پاسبان قانون اساسی و مسائل فقهی) حاصل شده است. با این همه اگر امروز به برخی از وظایف و تکالیف دولت - نماینده حاکمیت - بنگریم با وضعیتی مواجه هستیم که به مرور عرصه بر شهروند به عنوان یک فعال اقتصادی، فعالی مدنی، فعال فرهنگی و..... تنگ شده است. دستگاه‌های دولتی با افزودن بر اختیارات و کاستن از مسئولیت‌ها و وظایف خود از اصل رسالت

آنچه این منشور را مهم جلوه می‌دهد فاصله بین هنجارهای حاکم بر حیات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و..... با قوانینی است که برای ارتقای کیفیت زندگی مردم از پیش مصوب شده و این مصوبات نیز در سایه مشی دموکراسی (مجلس شورای اسلامی) و محصول مشروعیت شرعی (نظارت شورای نگهبان به عنوان پاسبان قانون اساسی و مسائل فقهی) حاصل شده است

خویش دور گشته‌اند. به عنوان مثال در منشور حقوق شهروندی که برگرفته از قانون اساسی کشورمان است در حوزه اقتصادی اهداف تعریف شده‌ای وجود دارد که راهگشای فعالیت اقتصادی، پیشه و کسب و کارها است اما در واقعیت اصل رقابت آزاد، شفافیت اقتصادی، نبود رانت و انحصار، شایسته‌سالاری، تناسب درآمد و هزینه و..... بر اساس شاخص‌ها که جزو حقوق شهروندان در این عرصه محسوب می‌شود، از نمایه‌های قابل قبولی برخوردار نیست. اکنون دولت می‌گوید آماده است که با بخش‌های مرتبط جامعه در هر حوزه‌ای وارد گفت‌وگو شده و موانع موجود را از پیش بردارد؛ اینکه این ادعا چه مقدار امکان عملی دارد و به کجا خواهد کشید یا الزامات موفقیت آن چیست؟ مسئله دیگری است. چرا که اولین شرط شناسایی حقوق شهروندی، باور به این است که شهروندان دارای حقوقی هستند که سلب آن تابع شرایط قانونی و پیش‌بینی شده‌ای است که به سادگی امکان‌پذیر نیست. اگر دولت آماده پذیرش حقوق شهروندی باشد در واقع شرط اصلی برای تعیین مسئولیت‌ها و وظایف خود را تامین کرده است. به نظر می‌رسد اکنون می‌توان درباره حق تشکیل‌گرایی، حق برابری فرصت‌های اقتصادی، حق مبارزه با انحصار، حق اطلاعات آزاد و صدها حق دیگر سخن گفت و آن را از دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی مطالبه کرد. هر چه این «حق» برای شهروندان محترم شناخته شود، به معنای آن است که حکومت زمینه رشد و تعالی شهروندان را در همه ابعاد مادی و معنوی مهیا ساخته به گونه‌ای که اگر فردی از اعضای جامعه برای فعالیت اقتصادی و..... با موانعی که برخلاف حق شهروندی است، مواجه شود امکان تامین خواسته خود را دارد و حاکمیت منفعت خود را نه در منافع بخشی از جامعه - به اصطلاح خودی‌ها - که در منفعت عموم شهروندان می‌داند. آنچه در آخرین روزهای پاییز امسال از سوی دولت رونمایی شد، بیدار باشی برای همگان به خصوص دستگاه‌های اجرایی و دیوانسالاری است که حقوق شهروندان را در غبار مصلحت‌ها یا برداشت‌های نادرست از قوانین گم کرده یا به فراموشی سپرده‌اند.





دکتر جهانگیر یداللهی:

اقتصاد ایران از نظر رشد و برگشت سرمایه نوید دهنده است

## مزیت‌ها و مشوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی در ایران

در دومین کنفرانس بین‌المللی فرصت‌های تجارت و سرمایه‌گذاری پساتحریم  
در ایران با حضور هیات مالزیایی تشریح شد



پیام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

در کشور مالزی، تصویر بسیار خوبی از ظرفیت‌ها و فرصت‌های کارآفرینانه در ایران در محافل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی آن کشور به وجود آمده و این امر در ایجاد زمینه‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذاران مالزیایی و چینی و حتی سنگاپوری بسیار اثرگذار بوده است. برگزاری این کنفرانس بین‌المللی در سازمان توسعه سرمایه‌گذاری مالزی (مایدا) مورد توجه سیاست‌گذاران و سرمایه‌گذاران کوالالامپور قرار گرفته است و این امر اثر مثبتی را در چشم‌انداز روابط ایران و مالزی ایجاد کرده و آثار مثبت این حرکت در ارتباط بین‌المللی، به ویژه در منطقه آسیای جنوب شرقی پدیدار شده است. در این حرکت هدفمند، نقش «دیپلماسی دانشگاهی» و جایگاه دانش به عنوان «سیاست‌گذاری در فراسوی مرزها»، بسیار پررنگ‌تر از همیشه دیده شده و به نظر می‌رسد برگزاری این کنفرانس توسط سازمان سرمایه‌گذاری ایران و سفارت ایران در مالزی و دانشکده کارآفرینی دانشگاه

میزبانی کانون عالی انجمن‌های صنفی کارفرمایی و همکاری سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران برگزار شد. از جمله مدعوین برجسته این گردهمایی، آقای داتو غزالی از کارآفرینان برجسته کشور مالزی، سرکار خانم جلیله بابا مدیر اتاق بین‌المللی بازرگانی و صنعت مالزی، خانم داتوک میثائیل، رئیس موسسه کسب و کارهای کوچک و متوسط مالزی، آقای هنس سیم، دبیر کل شورای تجاری ایران-آسه آن و خانم زینب خلیفه مدیر دانشکده مدیریت دانشگاه یو.تی.ام. بود.

این گرهمایی پس از پخش آیاتی از کلام الله مجید و سرودهای ملی دو کشور ایران و مالزی رسماً آغاز شد.

در ابتدای این مراسم آقای دکتر زالی، رئیس دانشکده کارآفرینی با عرض خیر مقدم به مهمانان از برگزاری موفقیت‌آمیز کنفرانس پیشین در کشور مالزی یاد کرد و گفت: با برگزاری موفقیت‌آمیز کنفرانس مذکور

در راستای برگزاری موفقیت‌آمیز اولین کنفرانس فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران پساتحریم در مردادماه سال جاری هیاتی متشکل از ۵۰ نفر از سرمایه‌گذاران، کارآفرینان و فعالان اقتصادی مالزی همراه با مسئولان دولتی و مدیران بانکی کشور مالزی به منظور شرکت در «دومین کنفرانس بین‌المللی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران پساتحریم» راهی ایران شدند. اعضای این هیأت در طول یک هفته اقامت در تهران، علاوه بر حضور در کنفرانس از چندین نمایشگاه تجاری و تکنولوژیک بازدید کردند و علاوه بر کارفرمایان بخش خصوصی، با اعضای اتاق‌های بازرگانی تهران و اصفهان نیز دیدار داشتند و روز جمعه مصادف با ۳دیماه به مالزی برگشتند.

یکشنبه ۲۸ آذرماه اولین روز این کنفرانس در سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران به همت دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران و با مشارکت سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران و به



تهران، با در نظر گرفتن اهداف بلندمدت در مسیر سازندگی و توسعه کارآفرینی در ایران، نقش تاثیرگذار خود را داشته است و حضور رئیس جمهور محترم ایران در کشور مالزی، آقای مصطفی محمد، وزیر صنعت و تجارت خارجی مالزی و آقای سکری ابوبکر، مشاور توسعه سرمایه‌گذاری مالزی در ایران زمینه مساعدتری را جهت برگزاری این گردهمایی بوجود آورد.

### مهندس عطاردیان:

#### ایران یک بازار قوی و نوظهور است

در ادامه آقای مهندس عطاردیان، نایب رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارفرمایی ایران ضمن تشکر از دو طرف مشارکت‌کنندگان ایرانی و مالزیایی، این مشارکت را نوآورانه دانست و نتیجه این گردهمایی را مثبت پیش‌بینی کرد. وی عنوان کرد در ماه ژوئیه سال میلادی جاری، من با سفری به کشور زیبای مالزی، در یک کنفرانس بین‌المللی با عنوان فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران پس‌برجام شرکت کردم. کنفرانسی که نتیجه یک مشارکت نوآورانه میان ایران و مالزی بود. در آنجا من به عنوان عضوی از سیاست‌گذاران آن رویداد، از وقت و مساعدت سخاوتمندانه برگزارکنندگان و مسئولان ایرانی و مالزیایی در فراهم آوردن آن فرصت ارزنده تشکر کردم و حال در اینجا، در تهران ضمن تشکر از هر دو طرف، این فرصت ارزنده را مغتنم می‌شمارم و با امیدواری آرزو می‌کنم که همه ما بتوانیم نتیجه و دستاورد این گردهمایی را مثبت و ثمربخش ارزیابی کنیم. امروز با خوشحالی از اینکه میزبان هیات تجاری بازرگانی مالزی در تهران هستیم، به موضوع اصلی می‌پردازم، یعنی برقراری و بسط همکاری مشترک تجاری و بازرگانی میان دو طرف ایران و مالزی. وی در ادامه تصویری کلی از وضعیت ایران ارائه داد و افزود: ایران واقع در جنوب غرب آسیا، از یک موقعیت جغرافیایی بسیار عالی، محصور میان آسیا و اروپا، در جوار بازارهای رو به رشد خلیج فارس، و در نزدیکی قسمت اعظم آسیا برای تجارت با آن منطقه، برخوردار است. به علاوه از یک موقعیت استراتژیک در خلیج فارس



و تنگه هرمز، که هر دو آب راه‌های حیاتی حمل و نقل بین‌المللی نفت خام است بهره‌مند می‌باشد. در اصل، ایران به دلیل واقع شدن در میان آسیا-اروپا و مجاورتش با تنگه حیاتی هرمز، همواره از اهمیت استراتژیک جغرافیایی برخوردار بوده است. ایران کشوری با تاریخ کهن، فرهنگی غنی با سنت‌ها و توازن مناسب، و یقیناً تاریخی با سابقه در تجارت جهانی است. مهندس عطاردیان درباره اقتصاد و فرصت‌ها در ایران نیز عنوان کرد: در حال حاضر، ایران دارای دومین ذخائر بزرگ گاز، و چهارمین ذخائر بزرگ نفت در جهان است و علاقمندی خود به افزایش تولید نفت تا سقف یک میلیون بشکه در روز را در سال ۲۰۱۶ را اعلام کرده است. ورود مجدد

ایران به بازارهای جهانی نفت همانند گذشته بر میزان بهای جهانی نفت اثرگذار بوده است. اقتصاد کشور اساساً متکی بر بخش‌های نفت و گاز است هر چند که کشور نگاه جدی به ایجاد تنوع اقتصادی خود دارد. ایران همچنین دارای بخش‌های قابل توجه کشاورزی، صنعتی و خدمات است. فرصت‌های ارزشمند سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی و نیز در بسیاری از صنایع، از جمله کشاورزی، مواد غذایی، ساختمان، نفت و گاز، تورسم، بانکداری و فرآورده‌های دارویی و مواد آرایشی وجود دارد. به علاوه برای ارائه‌کنندگان خدمات نیز پتانسیل بسیاری فراهم است. ایران دارای فرصت‌های فراوان و حقیقی برای سرمایه‌گذاری‌های بزرگ است و با بازار وسیع خود آماده برای بازگشت به اقتصاد جهانی می‌باشد.

وی افزود: تردیدی نیست که ایران دارای پتانسیل‌های بسیار است. کشوری که با داشتن ۱۱ درصد ذخائر اثبات شده نفت در جهان، ۱۵ درصد ذخائر اثبات شده گاز در جهان، ۱۱ مجتمع بزرگ پتروشیمی، ۳ کارخانه عظیم فولاد، یک بازار بزرگ ۸۰ میلیونی به خود مباحثات می‌کند. ایران کشوری پرجمعیت، غنی به لحاظ منابع طبیعی، و مستعد و متمایل به پیشرفت در تکنولوژی و تحولات بین‌المللی است. ایران دارای ظرفیت‌های فراوان است. ولی اقتصاد آن، به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، سوء مدیریت و البته عدم سرمایه‌گذاری متحمل صدمات بسیار شده است. ولی حالا این روند در حال تغییر می‌باشد.

#### مهندس عطاردیان: طی یک تحول

مثبت سیاسی، در ۱۴ ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵ میلادی، ایران و کشورهای گروه ۱+۵ (چین، فرانسه، روسیه، انگلیس، آمریکا، و آلمان) در مورد «برنامه جامع اقدام مشترک» موسوم به برجام توافق نمودند. با این توافق ایران توانست بارفع موثر قسمت اعظم تحریم‌های بین‌المللی که از سال ۲۰۰۶ میلادی وضع شده بود، به اقتصاد جهانی بازگردد.





برنامه‌ریزی‌هایی به عمل آمده است تا حداقل بتواند پاسخگوی افزایش قابل انتظار گردشگران، پس از ورود ایران به جریان بین‌المللی باشد.

۴- راه‌آهن: از سال ۲۰۱۵، ایران دارای یک شبکه اصلی خطوط راه آهن به طول ۱۰,۲۲۳ کیلومتر شده است که مرکز این شبکه در تهران مستقر است. مسیر این خطوط از پایتخت، به شمال غربی به مرز ترکیه و آذربایجان، شمال شرقی به دریای خزر بندر ترکمن، و شرق به مشهد و سرخس به مرز ترکمنستان می‌رسد. کشور در نظر دارد شبکه مذکور را تا سال ۲۰۲۵ میلادی به ۲۵,۰۰۰ کیلومتر گسترش دهد که کارهای ساختمانی بسیاری برنامه‌ریزی شده و برخی از آنها در جریان است.

۵- راهسازی: در حال حاضر حدود ۲۴۰۰۰ کیلومتر آزاد راه، بزرگراه، راه فرعی و راه روستایی در ایران وجود دارد که در حال بهره برداری است. ولی تا سال ۲۰۲۵ برای ساخت حدود ۲۵۰۰ کیلومتر آزاد راه و حدود ۳۰۰۰ کیلومتر راههای دیگر برنامه‌ریزی شده است که برای آن دولت اقدام به جذب سرمایه‌گذار کرده است. ضمناً در حوزه‌های دیگر نیز تعداد ۴۰۰۰ طرح نیمه تمام وجود دارد که به علت تحریم‌هایی که به ایران تحمیل شده‌اند ناتمام مانده‌اند و همگی آماده سرمایه‌گذاری با شیوه‌های مختلف می‌باشند.

۶- بورس سهام: موضوع خصوصی‌سازی در اولویت برنامه کشوری است. دولت در تدارک خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی است. انتظار می‌رود این برنامه به تقویت حجم معاملات بازار بورس ایران کمک کند. ظرفیت‌های بزرگی برای سرمایه‌گذاری خارجی وجود دارد. اوراق بهادار فهرست شده در بازار بورس تهران می‌تواند به خوبی یک هدف مناسب سرمایه‌گذاری در این بازار نوظهور باشد.

۷- گردشگری: گردشگری نیز یک زمینه قابل توجه است. تعداد گردشگران خارجی مرتباً در حال فزونی است و دولت در تلاش بسیار است تا این بخش را از حمایت‌های بیشتر برخوردار نماید. بخش‌های مختلف گردشگری بسیار نیازمند ارائه خدمات است.

اخیر با گروه ۱+۵ احیاء کنند. هم اینک سرمایه‌گذاران و کمپانی‌های بزرگ تجاری خارجی، ایران را یک بازار قوی و نوظهور در نظر می‌گیرند.

وی با طرح این سؤال که چه فرصت‌هایی برای تجارت و بازرگانی خارجی در ایران وجود دارد؟ عنوان کرد: ایران دارای پتانسیل بالا در بسیاری از بخش‌ها است و ظرفیت این بخش‌ها هم، همانند خود بازار ایران، در حال گسترش است. بخش‌های کلیدی ایران که قابلیت جلب کمپانی‌های خارجی را دارند به این شرح می‌باشند:

۱- نفت و گاز: ایران به لحاظ دارا بودن ذخائر نفتی مقام چهارم را در جهان دارد. بر اساس "ارزبایی آماری بریتیش پترولیوم از انرژی جهانی" در سال ۲۰۱۵، ایران دارای ذخائر نفتی معادل ۱۵۸ میلیارد بشکه، برابر با بیش از ۱۵۰ سال تولید، با میزان استخراج سال ۲۰۱۴ می‌باشد. همچنین به لحاظ منابع گاز، ایران مقام دوم را در ذخائر گاز دارد ولی البته کشور تنها سهم اندکی از بازارهای صادرات بین‌المللی را به خود اختصاص داده است. موضوع صادرات گاز به اروپا مدتی است در اولویت‌های برنامه کشوری است، زیرا صادرات گاز امتیازی برای ایران خواهد بود تا این کشور بستر لازم را برای رونق اقتصادی‌اش همچنین گسترش روابط سیاسی خود با دیگر کشورها فراهم سازد.

۲- پتروشیمی: پس از نفت و گاز، پتروشیمی دومین بخش بزرگ صنعتی کشور است.

۳- فرودگاه‌ها و زیرساخت‌های آن: زیر ساخت هوایی ما نیازمند سرمایه‌گذاری است. در حال حاضر ۵۴ فرودگاه که شامل ۸ فرودگاه بین‌المللی است در کشور فعال است. برای افزایش تعداد این فرودگاه‌ها

مهندس عطاردیان تصریح کرد: طی یک تحول مثبت سیاسی، در ۱۴ ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵ میلادی، ایران و کشورهای گروه (۵+۱) چین، فرانسه، روسیه، انگلیس، آمریکا، و آلمان) در مورد «برنامه جامع اقدام مشترک» موسوم به برجام توافق نمودند. با این توافق ایران توانست با رفع موثر قسمت اعظم تحریم‌های بین‌المللی که از سال ۲۰۰۶ میلادی وضع شده بود، به اقتصاد جهانی بازگردد. پس از قرارداد تاریخی ایران و گروه ۵+۱ در ژنو در تاریخ ۲۴ نوامبر سال ۲۰۱۵ میلادی، مقامات و هیات‌های بزرگ تجاری از کشورهای سوئیس، هلند، فرانسه، آلمان، ایتالیا، کره جنوبی، چین، و بسیاری دیگر کشورها به ایران سرازیر شدند تا بستر لازم برای بهره‌گیری از فرصت تجاری با ایران را فراهم کنند. در ماه ژانویه سال جاری میلادی، یک هیات عظیم تجاری از اروپا، متشکل از بیش از ۱۰۰ سرمایه‌گذار بزرگ جهانی، از ایران دیدار کردند و با شرکت در یک کنفرانس مشترک ایران و فرانسه در تهران با بزرگان بخش خصوصی کشور ملاقات نمودند. مدیران بزرگترین کمپانی‌های فرانسه، از جمله غول‌های نفتی، توتال، تله اورنج، شرکت جی.دی.اف. سوئز، ماشین‌سازان رنو و پژو، و همچنین شرکت مهندسی آلتوم تنها بخشی از هیات اروپایی بازدیدکننده از تهران بودند. همچنین یک هیات ایتالیایی، متشکل از "گنفراسیون کارفرمایان ایتالیا" در تهران با من و بزرگان صنعت ساختمان ایران دیدار داشتند که نتایج مطلوبی دربر داشت. تمامی آنها و دیگر هیات‌های بزرگ خارجی تلاش بر آن دارند تا با یافتن زمینه‌های مناسب، روابط تجاری و اقتصادی میان ایران و اروپا را متعاقب توافق حاصله

وی خاطرنشان کرد: زمینه‌های قابل ملاحظه دیگری برای سرمایه‌گذاری خارجی در کشور وجود دارد از جمله: تکنولوژی اطلاعاتی (IT)، که IT یقیناً بخشی با بیشترین ظرفیت رشد، در چند سال آتی است. به علاوه، با یک جمعیت کارآمد و جوان با استعداد، حوزه‌های ارتباطات از راه دور و فناوری پیشرفته با ارتباط دوباره ایران با اقتصاد جهانی می‌تواند از گسترش بیشتری بهره‌مند گردد. صنعت خدمات زمینه قابل توجه دیگر است. وقتی صحبت از صنعت خدمات می‌کنیم منظور تنها خدمات کلاسیک مثل مشاوران، حقوقدانان، مشاوران مالیاتی، طراحان، آژانس‌های کاریابی، متخصصان کامپیوتر و غیره نیست بلکه همچنین صنعت خدمات وابسته به حوزه‌های نفت و گاز هم هست. امروزه، شرکت‌های خارجی حرفه‌ای زمینه‌های بسیار گسترده‌ای در زمینه خدمات در ایران خواهند یافت. شرکت‌های فعال در بخش حمل و نقل نیز فرصت‌های بسیاری در ایران دارند و در خواهند یافت که در این زمینه منافع ملموس کوتاه‌مدت و میان‌مدت، به خصوص برای شرکت‌های فعال در بخش‌های هواپیمایی تجاری و خودروسازی و صنایع قطعات وابسته آنها وجود دارد. به دلیل سرمایه انسانی و نیروی کار تحصیل کرده و ماهر، بسیاری از کارخانه‌های خودروسازی جهان حتی در مورد موضوع تبدیل ایران به قطب تولید خودرو برای بازارهای خاورمیانه و آفریقا نیز مذاکره کرده‌اند. بخش‌های علوم زیست و تکنولوژی و ارتباطات از راه دور هم در ایران در حال رشد هستند. صنعت تولید داروی داخلی خود ایران می‌تواند مواد خام دارویی که قبلاً برای تقویت بخش پزشکی و دارویی‌اش غیرقابل حصول بود، خریداری یا تولید نماید.

مهندس عطاردیان افزود: بسیاری بخش‌های قابل ملاحظه دیگر برای سرمایه‌گذاری خارجی در ایران وجود دارد از جمله: بخش‌های اعتباری و بانکداری، بیمه، کشتیرانی و کشتی‌سازی، تجهیزات الکتریکی، سیمان و مصالح ساختمانی، ذوب فلز، وسایل خانگی، نساجی، فرش و گلیم، مینیاتور، سرامیک و فرآورده‌های

غذایی، که هر یک به نوبه خود فرصت مناسبی برای همکاری‌های تجاری فراهم می‌آورد.

وی در پایان با ابراز امیدواری برای موفقیت حاضران در اقدام برای تقویت روابط و همکاری دو جانبه میان ایران و مالزی، تاکید کرد: ایران بسیار علاقمند به گسترش روابط تجاری بازرگانی خود با دیگر کشورها است. با توجه به فضای زنده و پرنرژی ایجاد شده در کشور پس از برجام، بدیهی است که هر دو طرف می‌توانند نقش بسیار سازنده‌ای در تسهیل روابط کاری و شتاب بخشی به همکاری میان طرفین ایفاء نمایند. در این راستا، موفقیت هیات مالزیایی را در برنامه‌های پیش‌رو خواهیم و امیدوارم که با شرکای تجاری مالزی همکاری‌های موفق دوجانبه داشته باشیم.

#### دکتر احمد جمالی:

### سابقه ۶۰ ساله پذیرش سرمایه‌گذار خارجی داریم

دکتر احمد جمالی مدیرکل سرمایه‌گذاری سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران نیز درباره سیاست‌های ایران در مورد حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی سخن گفت.

وی عنوان کرد: سیاست جمهوری اسلامی ایران برای حمایت از سرمایه‌گذاران خارجی روشن است و حمایت و تشویق همه سرمایه‌گذاران خارجی برای ایجاد اشتغال و

#### دکتر احمد جمالی:

در چهارچوب قانون محدودیتی برای سرمایه‌گذاران از حیث نوع سرمایه‌گذاری وجود ندارد. اگر سرمایه‌گذار اقدام به اخذ مجوز سرمایه‌گذاری می‌کند می‌تواند از مشوق‌ها و تسهیلات ویژه سرمایه‌گذاران خارجی بهره‌مند شود. ریسک‌های سیاسی و غیرتجاری آنها اعم از ریسک انتقال، جبران خسارت ملی شدن، سلب مالکیت و مصادره و ریسک نقض قرارداد و ریسک‌های عنوان شده در قرارداد هم تحت پوشش قرار می‌گیرد.

توسعه و کمک به آبادانی و ارتقای کیفیت محصولات داخلی را شامل می‌شود که به ایجاد اعتلاف بین سرمایه‌های خارجی و داخلی می‌انجامد. در جهت این سیاست و پس از برجام شرکت‌ها و هیات‌های مختلفی از شرکت‌های مختلف وارد ایران شده‌اند که ۱۱/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی در بخش‌های مختلف تصویب شده است. سازمان متولی سرمایه‌گذاری سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های فنی و اقتصادی است که Mida معادل آن در مالزی به شمار می‌آید.

وی با اشاره به تصویب قانونی در مجلس در سال ۲۰۰۲ که حمایت از قانون «حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی» "FIPPA" را مورد توجه قرار داده بود، عنوان کرد: در چهارچوب قانون محدودیتی برای سرمایه‌گذاران از حیث نوع سرمایه‌گذاری وجود ندارد. اگر سرمایه‌گذار اقدام به اخذ مجوز سرمایه‌گذاری می‌کند می‌تواند از مشوق‌ها و تسهیلات ویژه سرمایه‌گذاران خارجی بهره‌مند شود. ریسک‌های سیاسی و غیرتجاری آنها اعم از ریسک انتقال، جبران خسارت ملی شدن، سلب مالکیت و مصادره و ریسک نقض قرارداد و ریسک‌های عنوان شده در قرارداد هم تحت پوشش قرار می‌گیرد.

دکتر جمالی عنوان کرد: برای شروع فعالیت هیچ نوع محدودیتی از حیث ایجاد کسب و کار به طور مستقل در ایران وجود ندارد و سرمایه‌گذاران می‌توانند به تاسیس شرکت و حفظ مالکیت آن و تملک زمین اقدام کنند و اموال منقول و غیرمنقول داشته باشند. از منظر انتقال منافع هم مانعی وجود ندارد و می‌توانند سرمایه خود را به طور نقد و غیرنقد (در قالب ماشین و تجهیزات، مواد اولیه، دانش فنی و....) به کشور وارد کرده، به کار گیرند و بعد از اتمام کار اصل و منافع سرمایه را منتقل کنند.

وی با اشاره به فرایند ۲-۳ هفته‌ای صدور مجوز سرمایه‌گذاری تاکید کرد: ایران دارای سابقه ۶۰ ساله پذیرش سرمایه‌گذار خارجی است و همین امر دانش لازم را به ما داده که در کمترین زمان مقدمات سرمایه‌گذاری را تدارک ببینیم. بعد از صدور مجوز هم ویزای ۳ ساله برای سرمایه‌گذاران، مدیران، کارکنان







باشند. وی در ادامه به افزایش ملاقات‌های سیاسی و تجاری بین اعضای هیأت دولت ایران و مالزی اشاره کرد و گفت: مناسبات ما در سال ۲۰۰۶ حدود ۱ میلیارد دلار بوده که بعد از تحریم کاهش یافت. از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۵ صادرات مالزی به ایران افزایش داشت، اما صادرات ایران به دلیل تقلیل در صادرات نفت کمتر شده بود که در سال جاری تأکید فراوان بر تقویت روابط تجاری ایران و مالزی شده است.

در بخش دوم این گردهمایی پنل تخصصی سرمایه‌گذاری در ایران به ریاست خانم فرجی و با حضور دکتر احمد جمالی، داتو غزالی (کارآفرین مالزیایی)، خانم ویرا جلیله بابا (رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی)، دکتر جهانگیر یدالهی (عضو هیأت علمی دانشکده کارآفرینی) و آقای عبدالرحیمی (مدیر برنامه‌ریزی، بودجه و سرمایه‌گذاری مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی ایران) برگزار شد.

دکتر یدالهی در این پانل به فرصت‌های کسب و کار در ایران پرداخت و گفت: ایران بازار ۸۰ میلیونی برای سرمایه‌گذاران است و نزدیک بودن به بازار ۴۰۰ میلیونی کشورهای همسایه این بازار را وسعت می‌بخشد. علاوه بر این نمی‌توان امکانات مناطق آزاد، معافیت‌های دولتی و گمرکی، ارزش منابع طبیعی موجود (۲۷ تریلیون دلار)، استراتژی و تنوع اقتصادی، تنوع بازار، و... را نادیده گرفت.

وی با اشاره به حوزه‌های قابل سرمایه‌گذاری از قبیل راه‌های حمل و نقل و... تأکید کرد: اقتصاد ایران در حال حاضر از نظر رشد و برگشت سرمایه نویددهنده است. بازار خوبی از لحاظ جغرافیایی دارد و برای شرکت‌های شرق آسیا که قصد نفوذ در

است. وی در ادامه بر توسعه روابط صنایع کوچک میان ایران و مالزی، راه اندازی اتاق Mach Making در ایران و مالزی و ایجاد زمینه‌های مشترک همکاری در حوزه های ICT، لجستیک، صنعت شبیه‌سازی و... تأکید کرد.

در پایان مراسم افتتاحیه این هم‌اندیشی، راجا نوشیروان زین‌العابدین سفیر مالزی در ایران ضمن تشکر از دانشکده کارآفرینی برای برگزاری این نشست بین‌المللی، از شرایط و میزان صادرات و واردات مالزی و ایران یاد کرد و گفت: در ایران پتانسل زیادی برای کار وجود دارد و کارآفرینان مالزیایی می‌بایست محصولات اصلی ایران را شناسایی کرده و با چینی‌ها در حوزه قیمت، رقابت کنند. در دوران پسا برجام شرایط ایران برای فعالیت‌های اقتصادی بسیار مساعد بوده و سرمایه‌گذاران مالزیایی باید در ایران سرمایه‌گذاری و گردش مالی نسبی داشته

و خانواده آنها صادر می‌شود. سرمایه‌گذاران برای حل مشکلات مختلف خود می‌توانند به مرکز خدمات سرمایه‌گذاری خارجی مراجعه کنند. خدمات ارائه شده این مرکز و همکاران ما در اداره کل اقتصاد و دارایی ۳۱ استان کشور برای سرمایه‌گذاران خارجی رایگان است. برای سرمایه‌گذاران خارجی که در حال مطالعه بازار ایران برای انتخاب پروژه‌ها هستند نیز فهرستی از حوزه‌های مختلف سرمایه‌گذاری تهیه شده است که همکاران ما در اختیار متقاضیان قرار می‌دهند.

در ادامه آقای محمدرضا قاهری بدر، مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی تهران عنوان کرد: سالی که به انتهای آن نزدیک می‌شویم به فرمان مقام رهبری سال اقتصاد مقاومتی (اقدام و عمل) نام گرفته است، و یکی از اهداف اقتصاد مقاومتی توسعه صنایع کوچک و متوسط است. در واقع درون‌زایی و برون‌گرایی (تعامل با خارج) متوجه توسعه صنایع کوچک است. در ورود به WTO مزیت‌های نسبی اقتصادی مورد توجه است و کشور پهناور ایران زمینه‌های فراوانی از مزیت اقتصادی را در حوزه زمین‌شناسی، تنوع زیستی، دسترسی به راه‌ها، و... دارد. در این زمینه ۲۸ شهرک صنعتی دولتی و ۸ شهرک صنعتی خصوصی وجود دارد و ۱۲ هزار صنعت در این شهرک‌ها خدمات‌رسانی می‌شوند. دوران پساتحریم فرصتی را برای ارتقاء و به‌روزرسانی این صنایع فراهم کرده است که امیدواریم با همکاری همسایگان آسیایی خود از این فرصت استفاده کنیم. عقب‌ماندگی تکنولوژیکی کشور ما فرصت خوبی برای مشارکت در انتقال تکنولوژی

محمدرضا قاهری بدر، مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی تهران: سالی که به انتهای آن نزدیک می‌شویم به فرمان مقام رهبری سال اقتصاد مقاومتی (اقدام و عمل) نام گرفته است، و یکی از اهداف اقتصاد مقاومتی توسعه صنایع کوچک و متوسط است. در واقع درون‌زایی و برون‌گرایی (تعامل با خارج) متوجه توسعه صنایع کوچک است

خاورمیانه را دارند نقطه خوبی است.

## امیدواریم شرکای تجاری ما در این مناطق باشید

محمدرضا عبدالرحیمی مدیر برنامه ریزی، بودجه و سرمایه‌گذاری مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی ایران نیز به ویژگی‌های مناطق آزاد و سرمایه‌گذاری در این مناطق پرداخت و گفت: طبق گزارش مکنزی درباره اقتصاد ایران، برای کسانی که در پی تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری هستند، ۱ تریلیون فرصت در سال ارزیابی شده است. در این باره می‌توان مثل سایر کشورهای توسعه یافته از مناطق آزاد به عنوان مکانیسمی برای توسعه استفاده کرد. البته ۲۳ سال قبل قانون آن توسط دولت تصویب و مقرر شد مناطق آزاد با هدف توسعه اقتصادی و اتصال و ارتباط مشترک با منطقه و اقتصاد جهان ایجاد شود تا اقتصاد ما را با اقتصاد سایر جهان ادغام کند و تسریع‌کننده توسعه و سرمایه‌گذاری خارجی باشد. اینک نیز در حال تدوین و توسعه مناطق آزاد به عنوان یکی از سیاست‌های لازم برای تحقق چشم انداز توسعه صادرات، فناوری و سرمایه‌گذاری هستیم.

وی افزود: برای این منظور مزایا و امتیازهای زیادی در نظر گرفته شده است، که شامل معافیت مالیاتی شرکتی ۲۰ ساله، حذف ارزش افزوده، حذف گمرک، رفع محدودیتهای سرمایه‌گذاری، وجود قواعد منعطف برای سرمایه‌گذاری، لازم نبودن ویزا برای ورود، وجود مقررات استخدامی مستقل، داشتن مقررات بانکی مخصوص، اعمال نشدن قانون کار، نبود محدودیت برای ثبت شرکت، امکان مالکیت زمین برای اتباع خارجی، تفاوت نداشتن شخص حقیقی و حقوقی جهت فعالیت در این مناطق و ... است.

وی در پایان ۷ منطقه آزاد تجاری را برشمرد و به تشریح ویژگی‌ها و مزایای منطقه آزاد تجاری اروند، منطقه آزاد تجاری جزیره کیش، منطقه آزاد تجاری چابهار، منطقه آزاد تجاری قشم، منطقه آزاد تجاری ارس، منطقه آزاد تجاری ماکو و منطقه آزاد تجاری انزلی پرداخت.

آقای عبدالرحیمی در پایان گفت: پوشش حمایتی برای سرمایه‌گذار خارجی براساس تصویب شورای عالی مناطق آزاد وجود دارد. ریسک سرمایه‌گذاری پایینی در این مناطق وجود دارد از این روی امیدواریم شرکای تجاری ما در این مناطق باشید.

در ادامه پانل دکتر داتو غزالی، کارآفرین برجسته مالزیایی با اشاره به اینکه ۲۵ درصد از واژگان موجود در زبان مالزیایی از پارسیان منبعت شده است، به اشتراکات فرهنگی موجود اشاره کرد و گفت: ایران می‌تواند مرکزی برای ارتباط ما با اروپا و آسیا باشد و تعامل سازنده‌ای بین این دو کشور شکل بگیرد. برای این منظور باید رویکرد خوبی داشت و به سیاستها و بررسی‌های فرهنگی توجه کرد. جهان کسب و کار یک رویکرد همه جانبه، جرات و ابتکار نیاز دارد. ما باید با بررسی فرصت‌های موجود در بازار ایران و برآورد هزینه‌ها، استراتژی مناسبی ارائه دهیم، در این استراتژی جنبه‌های فرهنگی و توسعه انسانی هم باید مد نظر قرار گیرد.

خانم ویرا جلیله بابا رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی نیز بر ضرورت بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در مالزی تاکید کرد و گفت: از سال ۱۹۷۰ به بعد که شرکت‌های آمریکایی در پیانگ مستقر شدند و شرکت‌هایی مانند موتورولا ایجاد شد، با کمک سرمایه‌گذاران خارجی و

انم ویرا جلیله بابا رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی نیز بر ضرورت بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در مالزی تاکید کرد و گفت: از سال ۱۹۷۰ به بعد که شرکت‌های آمریکایی در پیانگ مستقر شدند و شرکت‌هایی مانند موتورولا ایجاد شد، با کمک سرمایه‌گذاران خارجی و فعالان داخلی شرکت‌های چند ملیتی شکل گرفت.

فعالان داخلی شرکت‌های چند ملیتی شکل گرفت. شرکت‌های مالزی کارهای زیادی انجام داده‌اند و تجربه آنها به نوعی سرمایه آنها است و اکنون باید به ایران به عنوان پتانسیلی برای توسعه تجارت در منطقه و ارتباط با سایر کشورها نگاه کنند. ایران هم می‌تواند به مالزی به عنوان سکوی پرتاب نگاه کند و تجارت خود را با کشورهای مثل چین و هند توسعه دهد. مالزی در همکاری‌های منطقه‌ای فعالیت می‌کند و سرمایه‌گذار عمده‌ای در کشورهایی چون سنگاپور است و می‌تواند از ایران نیز برای توسعه همکاری استفاده کند.

وی افزود: مالزی ارتقای سرمایه‌گذاری خارجی را از دهه ۹۰ شروع کرد و اکنون در این زمینه موفق گردیده است. در مالزی ۱۰۰ درصد سرمایه‌گذاری در تولید و تملک آزاد است. واردات معاف از مالیات است و شما می‌توانید کالاهایی که در مالزی تولید نمی‌شود وارد کنید. صنعتی شدن در مالزی با الکترونیک شروع شد و امروز هم برق برای ما اهمیت دارد. شرکت‌های زیادی در زمینه تجهیزات پزشکی در مالزی فعال هستند. مالزی می‌تواند میزبان شرکت‌هایی باشد که می‌خواهند از مالزی برای رفتن به کشورهای دیگر استفاده کنند.

پس از سخنرانی اعضای پانل حاضران سؤالات خود را مطرح کردند که سوال اصلی درباره وجود مرکزی برای مراجعه سرمایه‌گذاران و کارآفرینان اقتصادی دو کشور و ارتقای مناسبات اقتصادی دو طرفه بود، که خانم فرجی در این باره عنوان کرد: ما در طبقه دوم سازمان سرمایه‌گذاری مرکز One stop shop برای ارائه خدمات به سرمایه‌گذاران خارجی داریم. ما سعی داریم سیستم صدور مجوزهای سرمایه‌گذاری را آنلاین کنیم و در ۲۰ کشور دفاتر منطقه‌ای سازمان سرمایه‌گذاری را برپا کنیم. البته سفارتخانه‌های ما هم در این زمینه فعال هستند.

خانم فرجی در تأیید سخنان اعضای پانل عنوان کرد: مشوق‌های سرمایه‌گذاری در ایران قابل مقایسه با سایر کشورهای منطقه نیست و در برنامه ششم توسعه موارد جدیدی برای تشویق سرمایه‌گذاران دیده شده است.



خارجی را دارد و با همکاری مشترک می‌توانیم این هدف را تعقیب کنیم و از نتایج آن نه تنها شرکت‌های ایرانی بلکه شرکت‌های مالزیایی هم بهره‌مند شوند. روز دوشنبه این هیأت در دانشکده کارآفرینی حضور یافتند و با هیأت ریسه و اعضای هیأت علمی دانشکده دیدار و گفتگو کردند. سفیر مالزی در ایران ضمن بازدید از محیط دانشکده و دستاوردهای دانش‌بنیان دانشجویان دانشکده از زحمات دست‌اندرکاران دانشکده کارآفرینی در برگزاری این گردهمایی بزرگ تشکر کرد و دستاوردهای دانشکده را مطلوب دانست. لازم به ذکر است در راستای هدف بین‌المللی سازی دانشگاه و در حاشیه برگزاری این گردهمایی بین‌المللی سه تفاهم‌نامه (MOU) همکاری آموزشی-پژوهشی بین دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران و دانشکده اقتصاد و کسب و کار دانشگاه UTM مالزی، دانشگاه سلطان زین‌العابدین مالزی و شورای کسب و کار ایران-آسه آن امضا شد. این تفاهم‌نامه‌ها با هدف تبادل اعضای هیأت علمی در زمینه فعالیت‌های تحقیقاتی و آموزشی، مشاکت در توسعه برنامه‌های درسی، برگزاری دوره‌های مشترک فوق‌لیسانس و دکترا، ایجاد فرصت‌های مطالعاتی، برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه مدت در حوزه کارآفرینی، برگزاری سمینار، کنفرانس و کارگاه‌های آموزشی و دیگر فعالیت‌های علمی و تحقیقاتی مورد درخواست طرفین منعقد شد.

خارجی و ارتقای همکاری‌های اقتصادی مشترک بین دو کشور گفتگو کردند. پدram سلطانی نایب‌رئیس اتاق ایران با اشاره به سابقه خانم جلیله بابا در خصوص جذب سرمایه‌گذاری خارجی به مالزی گفت: امیدواریم که در آینده بتوانیم در سمیناری با حضور سازمان‌ها، کارشناسان و اعضای اتاق ایران از تجربیات شما و فعالیت‌هایی که منجر به جذب سرمایه‌گذاران خارجی و توسعه اقتصادی مالزی در بخش‌های مختلف اقتصاد شده است، استفاده کنیم" نایب‌رئیس اتاق ایران به نقش سازمان جذب سرمایه‌گذاری خارجی در ایران اشاره کرد و افزود: برای باورم که طی ۱۰ سال اخیر در جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای بخش‌های مختلف اقتصادی موفق نبوده‌ایم و منابع اعتباری و مالی تنها در حوزه نفت و گاز سرمایه‌گذاری شد. دیگر حوزه‌های اقتصاد در مقایسه با حجم سرمایه‌گذاری‌ها در نفت و گاز مغفول مانده است.

ویرا جلیله بابا رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی هدف از حضور خود و هیأت اقتصادی همراه در اتاق ایران را دیدار با فعالان بخش خصوصی ایران و احیای روابط اقتصادی خاطر نشان کرد و گفت: «شرکت‌های مختلفی در زمینه‌های نفت و گاز، فناوری‌های نوین، ماشین‌آلات، مواد غذایی حلال و تجهیزات الکترونیکی آماده همکاری با هم‌تایان ایرانی هستند. جلیله بابا سفرش به ایران را فرصتی برای بررسی زمینه‌های مستعد همکاری دانست و افزود: با وجود منابع غنی و نیروی متخصص، ایران توان جذب سرمایه‌گذار

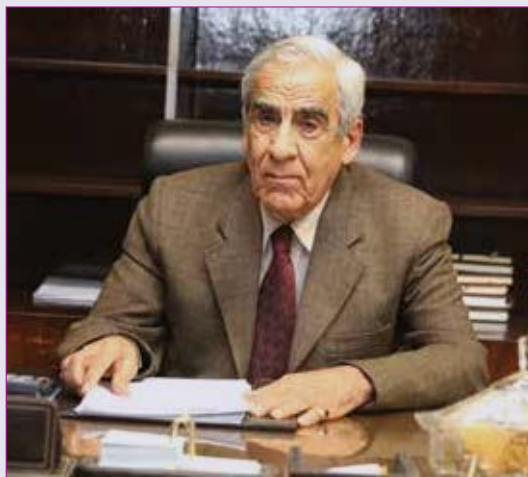
پس از پایان پانل، چند شرکت ایرانی و مدیران آن از جمله دکتر مظاهری رئیس شرکت کیسون، مهندس طیب‌زاده، مهندس علیرضا ناصر معدلی، و آقای ایرج یوسفی از بانک کشاورزی معرفی شدند. مهندس آیت‌اللهی به عنوان نماینده شرکت پرلیت تاکید کرد بهتر است تا آماده شدن امکان انتقال پول در بانکها، بررسی‌ها و مقدمات لازم برای ارزیابی پروژه‌ها و عقد قراردادها انجام شود تا بیش از این فرصتها از دست نروند. آقای ایرج یوسفی مدیر امور مشتریان بانک کشاورزی نیز با اعلام آمادگی بانک کشاورزی جهت تبادلات بین بانکی با بانک‌های کشور مالزی، آمادگی این بانک را برای گفتگو با نماینده بانک‌های مالزی در هیأت همراه مالزی اعلام کرد.

پس از مراسم معارفه، مذاکرات تجاری دوجانبه میان سرمایه‌گذاران مالزیایی و شرکت‌های ایرانی آغاز شد و روابط تجاری اثربخشی میان دو طرف مذاکره‌کننده شکل گرفت.

### در روز دوم همایش مطرح شد: طی ۱۰ سال اخیر در جذب سرمایه‌گذاری خارجی موفق نبوده‌ایم

این هیأت تجاری روز دوشنبه ۲۹ آذر ماه در اتاق بازرگانی ایران حضور یافتند و نایب رئیس اتاق ایران و رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی طی دیداری در خصوص راهکارهای توسعه روابط اقتصادی و تبادل اطلاعات اقتصادی گفت‌وگو کردند. پدram سلطانی نایب‌رئیس اتاق ایران و جلیله بابا رئیس اتاق بازرگانی و صنایع مالزی پیرامون انتقال تجربیات مالزی برای جذب سرمایه‌گذاران





## آموزش اجرائی در سیستم کارفرمائی ضعیف است

مهندس پورشیرازی در گفت و گو با «پیام آبادگران» عنوان کرد

بسیاری از کسانی که با سندیکا ارتباط دارند مهندس محمدعلی پورشیرازی را می‌شناسند، مردی که متولد ۱۳۱۷ است و حضورش دلگرمی و اطمینان دیگران را به همراه دارد. وی در حال حاضر مدیرعامل شرکت چالدران، عضو هیات‌مدیره و بازرس سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران است. برای آگاهی از فرازونشیب سال‌ها همراهی با قدیمی‌ترین تشکل مهندسی کشور به گفت و گو با این چهره‌آشنای صنعت احداث نشستیم که مشروح آن به شرح ذیل است:

ضمن تشکر از فرصتی که در اختیار نشریه آبادگران گذاشتید، اگر موافقت این گفت و گو را با مروری بر پیشینه شرکت تان آغاز کنیم و پس از آن به این نکته بپردازیم که چگونه تجربه و تخصص تان را برای هدایت امور این شرکت به کار گرفته اید؟  
شرکت چالدران در سال ۱۳۴۶ به ثبت

رسیده و فعالیت خود را در رشته راهسازی، ساختمان سازی و سدسازی شروع کرده و پروژه‌های زیادی در طرح‌های عمرانی این رشته‌ها انجام داده است. ضمن اینکه اینجانب قبل از فعالیت در چالدران مدتی در وزارت راه آن زمان مسئولیتی داشته‌ام.

شرکت‌های پیمانکاری زیربنائی نیمه‌قدیمی و قدیمی و حتی جدیدتر اکثراً با تجربه هستند لذا رفع موانع و مشکلات آنها می‌تواند برای کل جامعه منشاء اثر باشد- شرکت چالدران هم جزئی از این فعالان می‌باشد- البته فعلاً پیشرفت و توسعه به معنی اعم برای این صنف متوقف شده است. اما یکی از معضلات این صنف از خود دوستان و همکاران نیز نشأت می‌گیرد که در مناقصات و ارتباطات کاملاً مشهود می‌باشد.

برای نمونه همین اتوبان تهران- شمال که در آغاز به نام اتوبان ۱۰۲ کیلومتر «کن به نور» شناخته می‌شد را بنده در سال ۱۳۵۶ بررسی و تصویب نمودم که درباره این اتوبان بعد از انقلاب و در یک نشست خاص و بی‌مطالعه تصمیم گرفته شد و آن را از نیمه راه تا انتهای قطعه، از شهرستان نور به طرف چالوس انتقال دادند که خود بحث مفصل و خاصی دارد، و هنوز درگیر اجرای آن هستند. این بحث البته جدای از مجری طرح است که در حال حاضر بهانه تأخیر شده است. و اما، بحث تجربه و تخصص را مطرح فرمودید که متأسفانه از یک زمان به بعد تجربه و تخصص توسط سیستم کشور مغفول مانده و موارد دیگری وارد عرصه کار گردیده است. باید توجه نمود که به کار بردن تجربه و تخصص فقط به معنای حضور در یک مؤسسه و به طور اسمی نیست، بلکه همراهی فعالیت، اجرا، و نظریه‌پردازی است که ما را به استفاده از تجربه و تخصص می‌رساند.





## شما به عنوان فردی که در بخش خصوصی و پیمانکاری فعالیت دارید چه برداشتی از موانع پیش رو در عرصه اجرایی و عمرانی دارید؟ این موانع و دشواری ها در میان شرکت های بزرگ، متوسط و کوچک چه تفاوت هایی دارند؟

در اکثر نقاط توسعه یافته جهان، بخش خصوصی مفهومی نیست که جنبه عام داشته باشد و تمام گروه ها از بازاری تا تولیدی را در بر بگیرد. در ایران به دلایل بسیار خاص سعی کردند تمام صنوف، از گلفروش گرفته تا کارخانه دار و پیمانکار، از بزاز گرفته تا رزاز و... را در این جمله خلاصه کنند، لذا در بررسی قوانین می بینیم حرف مختلف که از جنبه های گوناگون با یکدیگر تفاوت دارند زیر چتر یک مفهوم جمع می شوند، و به آنها بی توجهی نمی شود. آخرین مورد عدم توجه را باید در تصویب قانون ارزش افزوده مشاهده نمود که در مورد مسائل مالیات به رشته گروه ها توجه نشده که برای همه صنوف و از جمله صنفاً ما بسیار مشکل آفرین شده که متعاقباً درباره آن بحث خواهیم کرد. جهت اثبات این ادعا به نمونه ای اشاره می کنم، فروشنده جنس را می فروشد و وجه آن را بلافاصله می گیرد اما پیمانکار سازنده که امروز کار انجام داده و کارکرد را رد کرده، یکسال بعد صورت کارکرد را وصول می نماید. آیا این دو صنفاً را باید با یک نگاه دید و درباره آنها اقدام کرد؟ اینجاست که عدم آگاهی مصوبین را باید در نظر داشت که در اکثر موارد دیگر نیز نمونه هایی دارد که سراغ اولی نمی رویم ولی دومی را که کارکرده جریمه وحشتناکی می نمایم که ناچار است پرداخت کند در صورتی که کارفرما که دولتی است بدهکار است.

از سؤال اصلی منحرف نشویم. دشواری های بخش پیمانکاری از دو سو بایستی مدنظر قرار گیرد، هم موانع داخلی از خود پیمانکاران نسبت به هم و هم عدم توجه طرف مقابل که کارفرمای دولتی و سیستم می باشد که به این سازندگان زیربنایی کشور عالملاً و عامداً از یک زمانی بی توجهی شده و می شود که دلایل خاص سیاسی دارد. در حالی که یکی از عوامل اصلی توسعه هر کشوری در جهان در دست گروه سازندگان زیربنایی است که تماماً بخش خصوصی واقعی می باشند نه به

صورت ظاهری و خصولتی؟ مضاف بر اینکه به طور کلی ضریب اصلی ایجاد شغل و فعال شدن گروه تولیدی را نیز گروه سازندگان موجب می گردند چون بالغ بر ۱۵۳ حرفه را فعال می کند، چرا که اگر جهت خاک برداری ساده بییل لازم باشد دسته بییل نیز لازم است. در این باره موضوع ارتباط ها بسیار مفصل و به هم پیوسته است. پیمانکار برای اینکه داربست بزند، لوله لازم دارد، پیچ و مهره می خواهد، تخته زیرپایی می خواهد لذا فعالان بقیه حرفه ها نیز وارد میدان کار می شوند.

به تفاوت مشکلات شرکت های بزرگ و کوچک اشاره کردید، دشواری در شرکت های بزرگ و کوچک پیمانکاران زیربنایی در مجموع فرقی نمی کند چرا که شرکتی که ۱۰۰ میلیارد کار دارد با توجه به امکانات آن و شرکتی که ۵ میلیارد قرارداد دارد با توجه به امکانات و منابع آن از مشکلات سهم می برند، و هرکدام با وضعیت موجود خود سنجیده می شوند به همین دلیل شرکت های پیمانکار بزرگ و کوچک در وضع فعلی به یک میزان صدمه می بینند مثلاً از عدم پرداخت ها، عدم توجه به رفع مشکلات آنها اعم از مالیات، تامین اجتماعی، نیازهای پروژه ها که اگر واکاوی شود از هر دو یک ضریب به دست می آید که مهمترین حاصل آن عدم توسعه کشور و همچنین عدم رشد و بزرگ شدن شرکت ها در این چند سال اخیر بوده است. این شرکت ها مدت ها است که پیشرفت نداشتند بلکه پسرفت هم داشته اند و تعداد زیادی از بنگاه های اقتصادی از جمله کارخانه های شهرهای صنعتی قزوین و اراک به تعطیل نسبی کشانده شده اند. شرکت ها و بنگاه های دیگر هم که سرپا هستند با سیلی صورت خود را سرخ کرده اند، البته تعداد انگشت شماری هم شرکت داریم که وابستگی خاص دارند و از شرایط صدمه ندیده اند.

## رفع کدام دسته از مشکلات مربوط به رونق بخش خصوصی، می تواند شما و شرکتتان را در موفقیت بیشتر یاری برساند؟

شرکت های پیمانکاری زیربنایی نیمه قدیمی و قدیمی و حتی جدیدتر اکثراً با تجربه هستند لذا رفع موانع و مشکلات آنها می تواند برای

کل جامعه منشاء اثر باشد- شرکت چالدران هم جزئی از این فعالان می باشد- البته فعلاً پیشرفت و توسعه به معنی اعم برای این صنف متوقف شده است. اما یکی از معضلات این صنف از خود دوستان و همکاران نیز نشأت می گیرد که در مناقصات و ارتباطات کاملاً مشهود می باشد. این معضلات را می توان طی مقاله های فراوانی بیان نمود که مثلاً فلان همکار می داند که اگر در مناقصه با تخفیف قیمت دهد با مشکلات زیادی مواجه خواهد شد لیکن برای برخی مسائل این اقدام را انجام می دهد، و متأسفانه سیستم هم به آن علاقمند است. ما در مناقصات فارغ از واقعیت اجرائی قیمت می دهیم که حتی موجب انحراف فکری کارفرما نیز می گردد که خود بحث مفصل و درون صنفی است و انجمن ها و سندیکاها باید بسیار دقیق و دلسوزانه وارد این مقوله شوند و مشابه اتحادیه های صنفی بازاری که در این موارد بسیار قاطع عمل می کنند عکس العمل نشان دهند، چنانچه در موقع اعلام مالیات بر ارزش افزوده گروه پلافریشان کاملاً قاطع و همبسته در سطح کشور عمل کردند و در جریان هستید که هنوز ادامه دارد.

## تجربه شما چه می گوید؟ آیا اصلی ترین مسائل تان مربوط به مشکلات داخلی مثل کمبود سرمایه و تجربه، ضعف نیروی انسانی و تخصص، ضعف مدیریت و... می شود یا عوامل بیرونی مثل رکود، تحریم ها، کمبود نقدینگی و گردش مالی در کشور، مقررات و قوانین دست و پاگیر، کارفرمایان قانون گریز، نبود رقابت واقعی و... مسئله اصلی هستند؟

عنوان فرمودید با توجه به تجربه گذشته مشکلات چیست که اگر بخواهیم وسیع و عمیق به موضوع بنگریم پرداختن به آن گفتگوی بسیار مفصل و زمانبری می طلبد اما می توان در یک جمله بیان کرد که سیاست سیستم در جهت ایجاد مشکلات برای بخش خصوصی تولیدی و سازندگان است که در مورد تولیدی ها یکی از موضوعات اصلی رونق بی حد قاچاق می باشد که از بحث ما خارج است اما در صنف سازندگان زیربنایی چند مورد اصلی است که موجب بروز این

مسائل شده است:

۱- تجربه و آموزش اجرائی (مفهوم مدرک مورد بحث نیست) در سیستم کارفرمایی بسیار ضعیف است و همین عدم تجربه مشکل آفرین شده است. اگر هم فرد تجربه‌داری در سیستم کارفرمایی وجود دارد امکان فعالیت و یا اظهار نظر نخواهد داشت. در این مورد می‌توان مثال‌های زیادی از دستگاه‌های کارفرمایی مختلف ذکر نمود.

۲- درگروه سازندگان کمبود سرمایه مسئله ساز است. اگر گردش مالی مانند گذشته توسط کارفرما و وابستگان او منظم باشد به دلیل مدیریتی که پیمانکاران دارند مشکل ایجاد نمی‌شود. البته ضعف نیروی انسانی بسیار وسیع شده و سیستم عالم‌آ و عامداً به تحویل کاغذ بسنده کرده است. خداوند رحمت کند مرحوم آقای مهندس حامی را که وقتی سیستم آموزشی ترمی نبود دانشجویان را موظف کرده بود به کارگاهها بروند و آموزش اجرائی ببینند. تا به قول بزرگان آموزشی دانشجویان اصل اجرا را ببینند و بدون ترس سؤال کند و یاد بگیرد.

۳- البته موارد دیگر مشکلات مانند قوانین یکسونگرانه، بسیار زیاد و واقعی و بازدارنده می‌باشند که همه را باهم می‌توان در یک جمله «تفکر سیستم در کشور» خلاصه کرد. البته خود صنوف مختلف سازندگان هم در این مقوله چنانکه قبلاً مختصر گفتیم بی‌تقصیر نیستند.

### آیا در فعالیت خود با رقابت‌های ناسالم و هزینه‌های ناشی از قاعده مند نبودن فعالیت‌های عمرانی مواجه هستید؟ آیا رقبای رانت دار مثل شرکت‌های خصوصی فعالیت شما و رقبیان بخش خصوصی را دچار مضیقه کرده‌اند؟

رقابت به طور سالم و واقعی و فارغ از وابستگی‌های پنهان و... بسیار سازنده و کار ساز است همانگونه که ورزش در زمانی که رقابت سالم است موجب ترقی و مدال‌آوری می‌شود و در تمام گروهها وجود رقابت سالم دور از بعضی روشهای زیرمیزانه بسیار مطلوب است. علاوه بر اینکه با وضع فعلی سازندگی در جهت منافع مردم و همگان نیست و خیلی از پروژه‌ها به دلائل خاص اجرا می‌شود البته این مورد در تمام زمانها بوده است لکن غلیظ و رقیق آن مد نظر است

و می‌توان به طوری ذکر نمود، در رسانه‌ها هم بارها ذکر شده که خیلی از سدها در آن مکان به دلایلی نباید ساخته می‌شد که شد. چرا؟ چون مورد نظر اشتغال و یا صرف هزینه‌ها در جهت خاص بوده است.

### به نظر شما گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی که در سالهای اخیر به صورت نهادی در آمده است چه دستاوردی داشته، آیا کمکی به بهبود اوضاع داشته است؟

گفتگوی دولت با بخش خصوصی هیچ وقت به معنی واقعی و بدون حواشی انجام نگرفته است. توجه داشته باشیم که متأسفانه ما هم اکثر خصوصیتی‌ها را با خصوصی‌ها اشتباه می‌گیریم. به عنوان مثال در شروع تهیه قانون مالیات در کمیسیون مربوطه، بخش خصوصی در قالب چند حرفه حضور کاملاً فعال و سازنده داشت. طبق آمار قانون سال ۶۶-۷۶ و حتی ۷۹/۱۰/۸۰ در این مورد بخش خصوصی بسیار سازنده کار کرد، حتی در مجلس شورای اسلامی و سطح بالاتر آن حضور داشت و فعالیت می‌کرد و اظهار نظر می‌نمود. به عنوان مثال در قانون سال ۸۰ در مورد ماده ۱۳۱ بخش خصوصی بحثی کرد که در جهت سازندگی بود ولی از لحاظ دارائی خوشایند نبود. بعد از بیان استدلال‌ها رئیس محترم کمیسیون اقتصاد از معاونت محترم وزارت دارائی سؤال فرمودند چه نظری دارید که آن معاونت که مردی با سابقه و دارای تجربه بودند بسیار ساده و قاطع فرمودند: «نظری ندارم، موافق هستم». در آن دوران اینطور برخورد و اقدام می‌شد.

در حالی که اکنون قانونی بسیار مهم فقط ترجمه شد و بدون مطالعه اجتماعی و صنفی مورد تأیید قرار گرفت، حتی در ترجمه اسم آن قانون را درست متوجه نشدند و به عنوان شاهکار محرمانه تمام عملیات انجام شد و در ۸۷/۷/۲۰ پیش نویس شد و در ۸۷/۸/۱ مصوب و بدون داشتن آئین نامه اجرائی گردید در صورتی که باید قبول کرد این قانون، قانونی بسیار خوب و لازم است که از فرانسه ترجمه شده است. اما آنجا جزو قوانین پردرآمد و بدون عارضه اجتماعی بوده و هست ولی در اینجا به عنوان قانون غیرقابل قبول مطرح می‌شود چون درست

مطالعه و اجرائی نگردیده است. از این بحث‌ها فراوان است که تماماً موجب ایجاد بیکاری و بی‌انگیزگی به خصوص برای جوانان و تحصیل‌کردگان بدون تجربه مدرک‌دار شده و می‌شود.

### آیا امید دارید که شرایط موجود به سمت شرایط مطلوب تغییر وضعیت دهد؟ اگر امیدوارید الزامات این تغییر چیست؟

بشر به امید زنده است و اگر امید را از فرد یا گروه و یا مجموعه‌ای بگیرد دیگر چیزی برای نفس کشیدن و حرف زدن و فعالیت کردن او نمی‌ماند و این بحث چون بسیار پیچیده و مهم و کمی هم سیاسی است امید داریم در جهت بهینه حرکت کند نه فقط در جهت بیان و تبلیغ. متأسفانه به نظر می‌رسد دورنما بسیار مه‌آلود است و برای آفتابی شدن آن باید ابرهای ابهام و تردید را از صورت آسمان پس زد.

### شما به عنوان عضو سندیکای شرکت‌های ساختمانی چه نگاهی به فعالیت این نهاد دارید؟ توقعاتتان چیست، آیا ظرفیت‌هایی وجود دارد که بتوان آن‌ها را برای موفقیت بیشتر سندیکا فعال ساخت؟

سندیکای شرکت‌های ساختمانی قدیمی ترین تشکل ایران است. وقتی این سندیکا تشکیل گردید نه قانون کاری وجود داشت و نه کارگری. بعداً با کمک و نظریه سندیکا پیشنهاد تهیه قانون کار به دولت وقت داده شد. البته زمان خاصی بود که تازه جنگ جهانی دوم تمام شده بود و به خاطر دارم در دوره‌هایی سندیکا در اکثر محافل تصمیم‌گیری حضور فعال و منطقی داشت اما در حال حاضر سیستم مانع این حضور است که باید سندیکا در این باره تلاش کند و همانطور که در سال‌های اخیر خیلی تلاش شده و نظرات خوبی به مکان‌های مختلف ارائه گردیده، به حضور پرنرنگ خود ادامه دهد.

دلیل ممانعت‌ها به بحث‌های قبلی برمی‌گردد ولی امید داریم خداوند یاری فرماید، خود اعضا هم کمک کنند - کمک جمعی نه فردی- که بتوانیم سیستم را آگاه و سازندگی واقعی را وادار به اجرا نماییم. آمین یا رب العالمین.



## روش صنعتی ساخت

مهندس محمدرضا انصاری، عضو شورای عالی سندیکا، رئیس هیات مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی مهندسی و بنیانگذار شرکت کیسون و نائب رئیس اتاق بازرگانی

محصول این تحقیقات است قابل ارائه به دنیا است. روش قالب تونلی یک روش ساخت صنعتی است که حدود ۵۰ سال پیش توسط فرانسوی‌ها ابداع شد ولی امروز در این روش شرکت‌های ترک از همه پیشروتر هستند. زیرا حدود ۴۰ سال است که روی این روش کار کردند و آن را بهبود دادند. برای نمونه شرکت «توکی» ترکیه حدود ۵۰۰ هزار واحد مسکونی را با این روش ساخته است. در ادامه به معیارهای سه‌گانه‌ای اشاره می‌کنم که می‌توان بر اساس آنها فهمید که روشی صنعتی هست یا خیر. این معیارها در واقع همان‌هایی است که رشد صنعت در تاریخ بشر با آن سنجیده می‌شود. در طول تاریخ بشر، رشد صنعت و فناوری سه مفهوم کلی را در برداشته است:

### ۱- بهره‌وری منابع

در گذشته با نیروی دست و بسیار با زحمت وسیله‌ای را می‌ساختند و امروز در عصر اطلاعات کارخانجات کالایی را تولید انبوه می‌کنند. این همان بهره‌وری منابع است. به این معنی که همواره صنعت در راستایی است که بهره‌وری منابع و از همه مهم‌تر بهره‌وری کار انسان را افزایش دهد.

### ۲- افزایش سرعت

پیش ساخته‌کردن. این تنها یک انحراف است از مفهوم صنعتی‌کردن ساخت. مقتضیات کشورهای در حال توسعه به دلیل آنکه هنوز به سطحی از رشدیافتگی عمومی صنعتی مانند کشورهای پیشرفته نرسیده‌اند، در این باب متفاوت است. به همین دلیل است که ادعا می‌کنم آنچه

در صنعتی‌سازی، به دلیل طراحی و ساخت انبوه و همچنین در معرض دید بودن روش ساخت که در کارخانه اتفاق می‌افتد، کیفیت نیز می‌تواند تحت کنترل و خطای انسانی کمتر باشد. خطاها قابل محاسبه و پیشگیری هستند و می‌توان ریسک‌های احتمالی را در جهت حصول کیفیت کاهش داد.

مهندس محمدرضا انصاری نائب رئیس اتاق بازرگانی ایران در کنفرانس ملی مصالح و سازه‌های نوین که ۶ آبان در دانشکده عمران و محیط زیست دانشگاه امیرکبیر برگزار شد، سخنرانی داشتند که به دلیل اهمیت مسائل مطرح شده مشروح آن در ماهنامه پیام آبادگران درج می‌گردد.

موضوع جلسه امروز که ساخت صنعتی یا صنعتی‌کردن ساختمان است، بحث دیرینه‌ای است. روش صنعتی ساخت یا صنعتی‌سازی مفهومی است که شاید بتوان ادعا کرد اولین باری است که در ایران تدوین و تعریف می‌شود. می‌توان گفت که آنچه که در این جلسه مطرح خواهد شد و آنچه در کتابچه مبحث ۱۱ آمده است، قابل ارائه در دنیا است. اگر تا امروز بسیاری از مباحث از خارج می‌آمد و ترجمه و تحقیق بود می‌توان گفت این مبحث می‌تواند از طرف ایران به دنیا هدیه شود. حدود ۲ سال است که ما به طور فشرده و به اتفاق دوستان روی این موضوع کار می‌کنیم ولی سابقه خود ما در این مسئله حدود ۴۰ سال است که محصول آن امروز در دست ماست.

اگر از کسی پرسید صنعتی‌سازی به چه معناست، پاسخ می‌دهند یعنی







به این معنی که وقتی جسمی یا کالایی توسط دست انسان تولید شود چقدر زمان می برد و امروزه کارخانه ها چگونه و با چه سرعتی کالاها را تولید می کنند.

۳- بهبود کیفیت

این موضوع را می توان در طول تکامل صنعت دید.

این سه مفهوم می تواند معیارهایی اصلی و قاطع برای سنجش صنعتی بودن کار در نظر شود. البته در جزئیات به این موضوع خواهیم پرداخت که چگونه از این معیارها برای تشخیص صنعتی یا سنتی بودن کار استفاده کرد. کاری که ما انجام می دهیم را نمی توان به طور کامل سنتی حساب کرد زیرا ما از سنت فاصله گرفته ایم. ما هم مانند کشورهای صنعتی که به تدریج از سنت فاصله گرفتند، در حال طی کردن همان مسیر هستیم. ولی به طور مثال هنوز در انتهای برخی از پروژه هایی که اجرا می شود، مقادیری نخاله اضافه می آید. این بدان معناست که در جایی، نقراتی در حال بریدن و قطع کردن و خرد کردن مصالح هستند. این نشان از عقب ماندگی و صنعتی نبودن کار است ولی در روش های صنعتی چنین نیست. یکی از نشانه های صنعتی بودن این است که در انتهای پروژه مصالح اضافه نداشته باشیم.

### بهبود کیفیت در صنعتی کردن ساختمان چگونه به دست می آید؟

در صنعتی سازی، به دلیل طراحی و ساخت انبوه و همچنین در معرض دید بودن روش ساخت که در کارخانه اتفاق می افتد، کیفیت نیز می تواند تحت کنترل و خطای انسانی کمتر باشد. خطاها قابل محاسبه و پیشگیری هستند و می توان ریسک های احتمالی را در جهت حصول کیفیت کاهش داد. لذا در صورتی که صنعتی سازی کنید، می توانید کیفیت بهتری به دست بیاورید؛ زیرا یک وجه کیفیت، حراست از سرمایه ملی و حراست از سرمایه گذار است. اگر کیفیت بهتری داشته باشید، عمر بهره برداری افزایش می یابد و هزینه های نگهداری نیز کاهش پیدا می کند. لذا کیفیت از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و این

موضوع در پروسه تحول از سنتی به صنعتی حاصل خواهد شد.

بحث ما از اینجا حرف های تازه ای دارد که قابل ارائه به جهان خواهد بود. وقتی می گویند صنعتی سازی چیست، ذهن به سمت انبوه سازی متبادر می شود. پروژه های بزرگی که روش های خاصی هم برای ساخت آن ها وجود دارد. در دنیا حدود ۱۷ یا ۱۸ روش برای انبوه سازی صنعتی چنین پروژه هایی وجود دارد. در کشور ما حدود ۱۰ درصد ساخت و سازی که در حوزه مسکن انجام می شود، انبوه سازی است و بیش از ۹۰ درصد آن انبوه سازی محسوب نمی شود، مانند ساخت و سازهای شهری که پروژه های ۱۰ یا ۲۰ واحدی، برج یا حتی تک واحدی است. این موارد نمی تواند بستر صنعتی سازی را فراهم کند، زیرا انبوه سازی نیست. لذا باید به این حوزه ۹۰ درصدی توجه زیادی داشته باشیم. اگر اعتقاد داریم که با صنعتی سازی، اقتصاد مسکن در کشور حدود ۳۰ درصد بهبود پیدا خواهد کرد، لازم است که این حوزه ۹۰ درصدی را هم در نظر داشته باشیم. ۲۷ درصد صرفه جویی در همین حوزه اتفاق می افتد، در همان ساخت و سازهای غیرانبوه. بسیاری از کارشناسان و متخصصان از این موضوع غافل هستند. وقتی صحبت از صنعتی سازی می شود ذهنشان به سمت انبوه سازی و روش هایی مانند تونل، تیلت آپ، میز پرنده و سیستم هایی که امروزه

در دنیا متداول است، متبادر می شود در حالی که تنها ۱۰ درصد ساخت و سازها در این حوزه است. به همین دلیل است که می گوئیم تحقیقات و کارهایی که ما انجام دادیم قابل ارائه به دنیا است. ناگفته نماند که چندین کشور دیگر نیز مانند مالزی و اتیوپی هم روی این موضوع کار کرده اند. اتیوپی حتی چندین سال از ما جلوتر است و برای مثال روی استاندارد مدولار کار کرده است. آن ها مسیر انتقال از سنت به صنعت را طراحی کرده اند و ضرورت توجه به ۹۰ درصد ساخت و ساز غیرانبوه را درک کرده اند. البته نسبت به ما کار ضعیف تری انجام داده اند. در مالزی هم این کار به همین صورت و تا حدی کامل تر انجام شده است. اما کاری که ما انجام داده ایم برای آن ها جالب تر است چون کامل تر است.

### حالا تفاوت کجاست؟

به دلیل تعدد روش هایی که در انبوه سازی مورد استفاده قرار می گیرد، امکان طراحی و اجرا به روش های خاص نیز وجود دارد. در کشور ما نیز عده ای به این روش ها آشنا هستند. روش های متعددی مانند قالب یکپارچه، تونل و روش های دیگر که در انبوه سازی کم و بیش اجرا شده است و البته به نظر من بیش از ۳ درصد از کل ساخت و ساز کشور نیست. در حوزه غیر انبوه سازی یا در حوزه





ساخت‌وساز شهری که لزوماً آتقدر تکرار وجود ندارد که بتوان روش برای آن طراحی کرد، یک الزام پایه وجود دارد که به آن خیلی کم توجه شده است و آن استاندارد بودن قطعات و مدولار بودن آن است. همه ما می‌دانیم که علت اصلی موفقیت کشورهایمانند آمریکا، کانادا و چین، که البته امروز روی دست همه زده است، مدولار بودن قطعات است. برای مثال مدول در ورودی ساختمان بر اساس استاندارد ۱۰ سانتی‌متر تعریف می‌شود که با این فرض درها به ترتیب با عرض ۷۰، ۸۰، ۹۰، ۱۰۰ الی ۱۵۰ سانتی‌متر تولید می‌شوند. این نکته ساده مبنای استاندارد بودن و مدولار بودن است. سپس کارخانه مربوطه با جرأت شروع به تولید در می‌کند چون می‌داند دری با عرض ۱۱۵ سانتی‌متر مصرف نخواهد شد. بنابراین با استاندارد کردن و مدولار کردن می‌توان پایه ایجاد کارخانه را گذاشت.

در آمریکا در مدت زمان سه ماه، ساختمان قابل سکونت ساخته و تحویل می‌شود. باید رمز موفقیت این کار را بیابیم. البته آنها به سبب رشد صنعتی ۲۰۰ ساله غرب و رشد همه جانبه‌شان جلوتر از ما هستند. ولی ما که به لحاظ رشد صنعتی در آن سطح نیستیم الزامات دیگری داریم تا به آنجا برسیم. ابتدایی‌ترین قدم این است که بتوانیم این مطلب را جا بیاندازیم. امکان این که حکم کنیم را نداریم، زیرا نمی‌شود چیزی را به جامعه تحمیل کرد، ولی می‌شود مسیر را تعریف کرد و برای آن مشوق گذاشت. ما در مبحث ۱۱ مقررات ملی ساختمان این جهت را تعریف کرده‌ایم و پیشنهاد مشوق‌هایی را نیز داده‌ایم تا مردم به این جهت متمایل شوند. در آن صورت جامعه به سبب اقتصاد و منافع سرمایه‌گذارانش خود به خود جریان را دنبال خواهد کرد. کارخانه تاسیس می‌کند و دست اندرکاران ساخت با محصولات کارخانه آشنا می‌شوند و در کتابچه کارخانه هم چگونگی مونتاژ کاملاً توضیح داده شده است. این جریان در چین، با توجه به روحیه چینی‌ها، شاهکار خلق کرده است. آنجا حتی ساختمان‌های مرتفع در در مدت زمان بسیار کوتاه با همین سازوکار می‌سازند.

افزایش تقاضا نتیجه‌ی استاندارد و مدولار کردن است. برای مثال وقتی ۵ نوع استاندارد وجود داشته باشد، همه مجبور هستند یکی از این ۵ نوع را مصرف کنند و این موجب توسعه کارخانه خواهد شد. در نتیجه در ساخت‌وساز غیرانبوه نیز می‌توان بهره‌وری منابع، افزایش سرعت و بهبود کیفیت داشته باشید.

از موانع دیگر صنعتی‌سازی درک مفهوم آن در جامعه است. زمانی که صحبت از صنعتی‌سازی می‌شود حتی تصمیم‌گیرنده‌های وزارت راه و شهرسازی و وزارت مسکن سابق هم ذهنشان به سمت آن ۱۰ درصد انبوه‌سازی می‌رود که این خود مانع بزرگی است. لازمه رشد و پیشرفت این مفهوم در جامعه این است که ابتدا درک کنیم ۹۰ درصد هم ساخت‌وساز غیرانبوه داریم که باید به آن توجه جدی کنیم.

مسئله دیگر عدم وجود زیرساخت‌های صنعتی لازم است. کشورهای پیشرفته در سطحی از پیشرفت قرار دارند که این مفهوم در آن‌ها اصلاً مطرح نیست. این در حالی است که ما با آن سطح فاصله زیادی داریم و باید سعی کنیم که به آن برسیم. حدود ۳۰ سال است که من در سخنرانی‌هایم این مطلب را تکرار می‌کنم. البته ما حرکتیمان را از مسیر مبحث ۱۱ آغاز کردیم و فکر می‌کنم زمانی که به نتیجه برسد به یک کتابچه راهنما برای وزرات راه و شهرسازی و تصمیم‌گیرندگان و همین‌طور کل جامعه

برای مثال پروژه مسکن مهر که تعداد آن هم کم نبود، فرصت خیلی خوبی برای استفاده از صنعتی‌سازی بود که متأسفانه این اتفاق نیفتاد و تنها درصد ناچیزی از آن صنعتی شد. اگر در آن زمان این کتابچه وجود داشت، می‌شد که از آن استفاده کرد تا آن انبوه‌سازی به سمت صنعتی‌سازی برود.

خواهد شد. پس از آن هم به سراغ دولت و مجلس خواهیم رفت و سعی‌مان بر این است که تصویب قوانین تشویق را از این مسیر بی‌گیری کنیم. به نحوی که در مدت کوتاهی حدود ۱۰ سال بتوانیم راه ۲۰۰ ساله آن‌ها را طی کنیم.

انبوه‌سازی یعنی همان ۱۰ درصد ساخت‌وساز کشور که قبلاً راجع به آن صحبت کردیم. در این بخش به دلیل تعددی که وجود دارد، دست شما باز است که روش‌های مناسب را انتخاب کنید.

### حال سوال این است که در چه شرایطی می‌توانیم از این نعمت صنعتی‌سازی استفاده کنیم؟

برای مثال پروژه مسکن مهر که تعداد آن هم کم نبود، فرصت خیلی خوبی برای استفاده از صنعتی‌سازی بود که متأسفانه این اتفاق نیفتاد و تنها درصد ناچیزی از آن صنعتی شد. اگر در آن زمان این کتابچه وجود داشت، می‌شد که از آن استفاده کرد تا آن انبوه‌سازی به سمت صنعتی‌سازی برود.

موضوع بسیار مهمی وجود دارد که افرادی که با پروژه‌های بزرگ آشنا هستند یا ممکن است امروز یا فردا در این پروژه‌ها دخیل باشند، باید بدانند: یکی اینکه پروژه باید DESIGN-BUILD باشد، یعنی طرح و ساخت باید همزمان باشد. در پروژه‌ای که می‌خواهید صنعتی‌سازی کنید، نمی‌شود یک مشاور آن را طراحی کند و یک پیمانکار که صنعتی‌سازی می‌داند آن را اجرا کند. طرح و اجرا باید مدیریت واحدی داشته باشند و در ارتباط با هم اتفاق بیافتند. این نکته بسیار مهمی است و بدون رعایت آن نمی‌توانید صنعتی‌سازی کنید. ابزاری که برای این کار احتیاج دارید نیز (Total Quality Management) TQM است. باید TQM داشته باشید. یعنی از طراحی تا پایان اجرا، از خرید تا انبار، همه و همه مجموعه‌ای از یک مدیریت واحد باشند. اگر بهترین روش دنیا را هم داشته باشید بدون این ابزار نتیجه نمی‌گیرید. این را به خصوص برای جوانان می‌گویم که در آینده با پروژه‌های زیادی سروکار خواهند داشت. خیلی پیش آمده است که ما یک روش خوب و موفق





دنیا را اینجا اجرا می‌کنیم و با شکست مواجه می‌شود. به دلیل اینکه این قوانین پیاده نمی‌شود.

مواردی چون اعمال مدیریت کیفیت جامع یا TQM، تحقیق و توسعه، و مدیریت دانش الزامی هستند. اگر تحقیق و توسعه، و مدیریت دانش و مهندسی ارزش وجود نداشته باشد، پروژه انجام خواهد شد ولی تکاملی اتفاق نخواهد افتاد. شرکت باید تحقیق و توسعه داشته باشد تا بتواند همپای دنیا حرکت کند. همچنین اگر مهندسی ارزش داشته باشید پیروان می‌توانید بهترین اقتصاد را کسب کنید.

مهندسی ارزش از سال ۱۹۵۰ به بعد توسط نیروهای مسلح آمریکا به وجود آمد. آن‌ها طرح‌هایی را که طراحی شده بود بازبینی کردند و با حفظ کیفیت از لحاظ اقتصادی آن‌ها را بهبود دادند. امروزه Value Engineering برای همه آشنا است.

این‌ها را بیشتر برای جوانان می‌گویم که میراث این کار تحویل آن‌ها خواهد شد. بهترین راه برای تحقق مهندسی ارزش و بهبود کیفیت و اقتصاد پروژه، داشتن DESIGN & BUILD و EPC است. به این معنی که تیم اجرا و تدارکات را کنار تیم طراحی قرار دهید که طراح بتواند از

اطلاعات آن‌ها تغذیه و با نظر آن‌ها کار کند. در آن صورت است که از دل پروژه ارزش تولید می‌شود. ما حدود ۲۰ سال است که این سیستم را در کیسون پیاده کرده‌ایم. حتی AFC روی نقشه‌ها در صورت تایید اجرا و تدارکات، قابل اجرا محسوب می‌شد.

با این کار شما اقتصادی‌ترین طرح را خواهید داشت که REVISION هم نمی‌خورد. گاهی پروژه‌ها تا ۱۰ بار بازبینی می‌شوند. زیرا تازه زمانی که طرح‌ها برای اجرا می‌روند اشکالاتشان مشخص می‌شود و تجربه نشان داده است که در این پروسه زمان بسیار زیادی تلف خواهد شد طوری که گاهی پروژه‌ها تا دو برابر زمان تعیین شده، طبیعتاً با هزینه خیلی بیشتر، به انجام خواهند رسید.

موضوع ایمنی، بهداشت و محیط زیست یا HSE یک وظیفه اجتماعی است که باید رعایت شود و ضمناً در کار شما را شاخص‌تر و عوارض را کمتر می‌کند. اگر آموزش و کنترل مجموعاً اتفاق بیافتد شما در مسیر رشد و توسعه قرار می‌گیرید. تعدادی از مواردی که توضیح دادم الزامی است و بدون در نظر گرفتن آن‌ها پروژه‌ای قابل اجرا نیست مانند DESIGN & BUILD و بعضی دیگر مسیر تکاملی آینده‌ی شما را تعریف می‌کند.

عادت یکی دیگر از موانع کار است. تغییر عادت‌ها در زندگی یکی از مشکل‌ترین کارهاست. در مورد کار ما هم به همین شکل است. زیرا مردم عادت کرده‌اند که با روش‌های مشخصی کار کنند و بسازند. برایشان سخت است روش‌هایشان را عوض کنند. این مصیبتی است که در مسکن مهر هم اتفاق افتاد که موجب آن شد که حدود دو الی سه هزار واحد مسکونی با شیوه‌های بسیار عقب‌افتاده‌ای ساخته شود. ما باید سعی کنیم که این مانع را نیز از بین ببریم.

یکی دیگر از موانعی که وجود دارد تعجیل است. سرعت حاصل کاهش خطاست. تعجیل مانند ویروس است که باعث بروز خطا می‌شود. باید همگی روی این موضوع کار کنیم. در دنیای امروز سرعت پیشرفت زیاد است. به سبب آن که دنیا ترتیبی می‌دهد که کمترین خطا اتفاق بیافتد. در زندگی هم همین گونه است. ما عجله می‌کنیم و پیرو آن خطا می‌کنیم و برای رفع آن خطا دو برابر زمان هدر می‌رود. به عجله کردن عادت کرده‌ایم. عجله کردن اول کار در جامعه تبدیل به ارزشی شده که دقیقاً اثر وارونه دارد. ما یکی از رازهای پیشرفت امروز را نادیده می‌گیریم. در دنیا هر آنچه با پیشرفت سریع اتفاق افتاده به دلیل

شود. جهتی است به سمت صنعتی کردن ساختمان در کشور.

اولین بار که ایزو وارد ایران شد، در آن مفهوم continual improvement مطرح شده بود، یعنی در ابتدا بهبود رخ می‌دهد (بهبود اجتماع، بهبود سازمان، بهبود فنی و تکنولوژیک و...) بعد در ادامه آن بهبود را نهادینه می‌کنید و جا می‌اندازید، عادت می‌کنید و بعد بهبود بعدی را می‌دهید. اگر قرار باشد قبل از نهادینه شدن تغییری که ایجاد کردید، تغییر بعدی را به وجود بیاورید، موجب سردرگمی مصرف‌کننده خواهد شد. حرکت شما باید پلکانی باشد. در غرب این پلکان‌ها بسیار به هم نزدیک شده است. مثلاً اگر تصمیم می‌گیرند که چیزی را در فروشگاه‌ها مکانیزه کنند و آن را در دسترس فروشنده‌ها و مشتری‌ها قرار می‌دهند تا کار کنند و آشنا شوند سپس تغییر بعدی را اعمال می‌کنند. اگر بنا بر این باشد که هر روز یک تغییر جدید ایجاد شود مصرف‌کننده‌ها گیج خواهند شد. در روش صنعتی کردن ساختمان نیز دقیقاً این موضوع مطرح است و ما هم در مبحث ۱۱ آن را در نظر گرفتیم.

در کتابچه هم این موضوع رعایت شده است. اینکه ما از ابتدا زیاد سخت‌گیری نکنیم و توقع نداشته باشیم که الزامات موجب آن شود که از فردا در جامعه یک جهش بزرگی اتفاق بیافتد و از فردا صنعتی شود. ما روش بهبود گام به گام را در مبحث ۱۱ مد نظر قرار دادیم. ما به زودی مجموع کاری که ارائه شده را به تصویب شورای تدوین مقررات ملی ساختمان خواهیم رساند و امیدواریم تا تابستان سال آینده این کتابچه منتشر شود. شما دوستان هم می‌توانید با سامانه و پایگاه اینترنتی دبیرخانه مبحث ۱۱ در ارتباط باشید و سوالات و پیشنهادات خودتان را مطرح کنید.

شده است که بخشی از آن از صنعتی کردن به دست می‌آید.

در غرب مفهومی وجود دارد به نام WIN-WIN یا برد-برد. خیلی مفهوم ارزشمندی است. به این معنی که اگر شما دو طرف معامله یا مشارکتی هستید باید به مفهوم برد-برد فکر کنید. یعنی هر دو طرف باید به برد یکدیگر فکر کنند. این مفهوم حتی در زندگی زناشویی هم باید وجود داشته باشد.

ما حدود ۲۰ سال است که یک برد سومی هم به این عبارت اضافه کرده‌ایم که البته مفهوم آن در غرب هم وجود دارد، ولی نه به این شکل. در رابطه‌ی برد-برد-برد، سوم متعلق به جامعه و نسل آینده است. یعنی پیمانکار و کارفرما حق ندارند با هم شریک شوند و سر دولت را کلاه بگذارند و نسل آینده را نادیده بگیرند و چیزی بسازند که محیط زیست را خراب کند. این مفهوم در بحث ما اینگونه تعبیر می‌شود که برد اول و دوم مربوط به مالک و سازنده و برد سوم متعلق به مصرف‌کننده، جامعه و نسل‌های آینده است. اگر شما در جهت صنعتی‌سازی حرکت می‌کنید و هدف شما بهبود اقتصاد است، نباید به هیچ قیمتی میراث نسل آینده را تخریب کنید. پایه این حرکت الزام صفر یا صد نیست. بلکه جهتی است که حتماً باید با مشوق‌ها تعریف

مسئله دیگر سنتی بودن فهرست بهای سازمان برنامه است که در آن اصلاً موضوع صنعتی‌سازی مطرح نیست. ولی کاری که ما داریم انجام می‌دهیم موجب ساخت بستری برای دیده شدن آن نیز خواهد شد. تا کنون با مباحث چندگانه مقررات ملی ساختمان و کتابچه‌های سر و کار داشته‌اید. موضوعاتی مانند بتن، اسکلت فلزی و... در آن مد نظر قرار داده شده است.

کم کردن خطا بوده است. یعنی دقت‌های قبل از شروع عمل و کنترل آن بیشتر بوده است. ترجمه‌ی این در کار ما، داشتن نظام کنترل پروژه است. در کنترل پروژه موانع را می‌بینید و از پیش راجع به آن فکر می‌کنید و آن‌ها را مرتفع می‌کنید و زمانی که شروع کردید به دوییدن دیگر نمی‌ایستید.

در کیسون هم خیلی پیش آمده که در پروژه‌ای خواستند سرعت را تحمیل کنند ولی در شرایطی که می‌توانستیم و امکانش را داشتیم اکثراً زیر بار نرفتیم ولی جایی که زیر بار رفتیم گرفتار شدیم. مصداق این مسئله در کار ما داشتن کنترل پروژه است. باید با فکر و تدبیر موانع را شناسایی کنید. حتماً این کار را انجام دهید. اگر کارفرما شدید و خواستید پروژه‌ای را ۲ ساله انجام دهید، برای شروع کردن عجله نداشته باشید. ۶ ماه صرف طراحی کار کنید، کنترل پروژه و برنامه زمان بندی داشته باشید، تامین منابع کنید و بعد کار را شروع کنید.

مسئله دیگر سنتی بودن فهرست بهای سازمان برنامه است که در آن اصلاً موضوع صنعتی‌سازی مطرح نیست. ولی کاری که ما داریم انجام می‌دهیم موجب ساخت بستری برای دیده شدن آن نیز خواهد شد. تا کنون با مباحث چندگانه مقررات ملی ساختمان و کتابچه‌های سر و کار داشته‌اید. موضوعاتی مانند بتن، اسکلت فلزی و... در آن مد نظر قرار داده شده است. در آن مباحث، مقررات به صورت الزام مطرح شده است. اگر شما آن الزامات را رعایت نکنید تا پای تخریب هم باید بروید. در این مبحث موضوع هدایت جامعه به سمت صنعتی‌سازی است. لذا ماهیت آن کیفی است و لزوماً رد یا قبول کردن نیست. بلکه باید معیارهایی بدهید که ساخت و ساز به سمت صنعتی شدن هدایت شود. همان طور که قبلاً گفته شد حدود ۳۰ درصد در اقتصاد کل ساخت و ساز کشور بهبود ایجاد می‌کند. با توجه به اینکه حجم بزرگی از اقتصاد کل کشور در مسکن است این ۳۰ درصد اثر تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد و بهره‌وری دارد. می‌دانید که در تمام تحلیل‌های برنامه ۵ ساله، بهره‌وری عنصر بزرگی از رشد بوده است. امسال هم در برنامه ششم ۲/۶ درصد برای بهره‌وری در نظر گرفته





## شرکت کیسون به عنوان دارنده مدال افتخار صادرات، مشاور وزیر صنعت شد

ممتاز انتخاب شوند، مدال افتخار صادرات دریافت خواهند کرد. بر همین اساس از سال گذشته تا کنون ۵ بنگاه تولیدی و صادراتی کشور موفق به دریافت مدال افتخار صادرات شده‌اند؛ مرتضی سلطانی رییس هیأت مدیره شرکت زرما کارون و محمدرضا انصاری رییس هیأت مدیره شرکت کیسون سال گذشته و غلامحسین سلیمانی رییس هیأت مدیره شرکت فرآورده‌های لبنی کاله، یونس ژائله سعدآباد رییس هیأت مدیره شرکت شیرین عسل و عبدالرضا یعقوب زاده رییس هیأت مدیره شرکت پویندگان راه سعادت در سال جاری موفق به دریافت مدال افتخار صادرات شدند.

دولت است، لذا از آنجا که جنابعالی پس از سالیان متمادی سخت‌کوشی و مجاهدت در توسعه صادرات غیرنفتی کشور مفتخر به دریافت «مدال افتخار صادرات» شده‌اید، به موجب این حکم به عنوان «مشاور اینجانب در توسعه صادرات غیرنفتی» منصوب می‌شوید. رجاء واثق دارد تا در این برهه حساس با همت و همیاری جنابعالی بتوانیم در مدیریت توسعه صادرات غیرنفتی کشور گام‌های اثربخش و مهمی برداریم.

به گزارش روابط عمومی سازمان توسعه تجارت، صادرکنندگانی که ۵ دوره موفق به دریافت تندیس صادرکننده نمونه شوند و پس از آن ۳ دوره نیز به عنوان صادرکننده

شرکت کیسون به همراه ۴ صادرکننده دیگر مشاور وزیر صنعت، معدن و تجارت کشور شد؛ محمدرضا نعمت‌زاده در حکمی دارندگان مدال افتخار صادرات را به عنوان مشاور خود در توسعه صادرات غیرنفتی منصوب کرد. به گزارش روابط عمومی سازمان توسعه تجارت در این حکم خطاب به روسای هیأت مدیره شرکت‌های زرما کارون، کیسون، کاله، شیرین عسل و پویندگان راه سعادت آمده است: توسعه صادرات غیرنفتی عامل مهم توسعه اقتصادی و ارتقای جایگاه کشور در سطح بین‌المللی به شمار می‌رود که نیازمند تلاش، از خودگذشتگی، مدیریت هوشمند و همدلی بیش از پیش بخش خصوصی و

### مدیر ساخت و توسعه راه‌های اداره کل راه استان تهران خبر داد

## پرداخت طلب ۱۵۰ میلیارد تومانی پیمانکاران در قالب اسناد خزانه

راه‌های اصلی پروژه داریم. کاوه گفت: در جاده قدیم تهران. قم اجرای روکش محور و تعویض آن در قالب دو قطعه و با اعتبار ۳۰ میلیارد تومان از یک ماه آینده آغاز می‌شود که در این پروژه بتن غلطکی خواهیم داشت.

وی اجرای روکش آسفالت چند ضخامت را گامی در جهت اقتصاد مقاومتی دانست و افزود: امسال فاز دوم کمربندی دماوند مجدداً به مناقصه می‌رود. کاوه افزود: تعریض محور فیروزکوه. سمنان با اعتبار ۱۵ میلیارد تومان به مناقصه رفته است و تا ماه آینده پیمانکاران آن مشخص می‌شود. کاوه با بیان اینکه در استان تهران ۲۰ پروژه نیمه متوقف راهسازی از سال‌های گذشته داشتیم، گفت: امسال مجدداً این پروژه‌ها آغاز شده است. وی بیان کرد: کل طلب پیمانکاران از اداره کل راه و شهرسازی استان تهران ۱۵۰ میلیارد تومان است که ۵۰ میلیارد تومان آن دو ماه پیش در قالب اسناد خزانه اسلامی پرداخت شد و ۱۰۰ میلیارد تومان آن هم در قالب همین اسناد تا پایان امسال پرداخت می‌شود.

متصل می‌شود و دسترسی‌های محلی به شهرهای این محدوده تا فرودگاه امام را پوشش می‌دهد. کاوه به اجرای کمربندی دماوند اشاره کرد و گفت: این پروژه از سال گذشته آغاز شد، ترافیک شدیدی در محدوده گیلوند داشتیم که با تکمیل این پروژه عملاً ترافیک گیلوند حذف می‌شود و اتصال دماوند به فیروزکوه و هراز و دسترسی به محور هراز تسهیل می‌شود.

مدیر ساخت و توسعه راه‌های اداره کل راه استان تهران گفت: همچنین تقاطع غیرهمسطح شهر قدس در حال اجرا است. ترافیک شهریار. قدس سنگین است که با اجرای این تقاطع ترافیک کاهش می‌یابد. تلاش می‌کنیم تا پایان امسال بخشی از این تقاطع افتتاح شود.

کاوه با بیان اینکه نهضت روکش آسفالت از سال گذشته آغاز شده است، گفت: ۸۰ درصد راه‌های استان تهران از نظر روکش آسفالت تکمیل هستند. مدیر ساخت و توسعه راه‌های اداره کل راه استان تهران گفت: ۱۰ میلیارد تومان در حوزه راه‌های روستایی و ۱۲ میلیارد تومان در حوزه

مدیر ساخت و توسعه راه‌های اداره کل راه استان تهران گفت: پیمانکاران راهسازی ۱۵۰ میلیارد تومان از این اداره کل طلب داشتند که ۵۰ میلیارد تومان آن پرداخت شد و ۱۰۰ میلیارد تومان دیگر نیز تا پایان سال در قالب اسناد خزانه اسلامی پرداخت می‌شود.

شهداد کاوه در نشست خبری حاشیه نمایشگاه راهسازی، راهداری، حمل و نقل و صنایع وابسته اظهار داشت: در حوزه راهسازی استان تهران ۵۰۰ میلیارد تومان پروژه داریم و با این رقم هزار میلیارد تومان پروژه را راهبری می‌کنیم، زیرا در پروژه‌ها هزینه‌های ارزیابی را در نظر نگرفته‌ایم. وی با بیان اینکه بیش از ۲۰ پروژه راهسازی در استان تهران در حال انجام است، گفت: اجرای کمربندی پاکدشت به مبلغ ۲۲۰ میلیارد تومان در حال انجام است که عملیات اجرایی آن مجدداً از سال گذشته آغاز شد. این پروژه سال ۸۶ آغاز شده بود اما متوقف بود.

وی به اجرای کمربندی اسلام‌شهر اشاره کرد و گفت: بدین ترتیب کمربندی آزادگان در طول ۳۰ کیلومتر به فرودگاه امام





## قوانین و مقررات خوب در عمل اجرا نمی شود

گفت و گو با مهندس عبدالمجید سجادی نائینی عضو هیات مدیره سندیکا:



پیام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

است. اولین پروژه این شرکت پروژه احداث راه آهن شوشتر در سال ۱۳۶۰ و در زمان جنگ تحمیلی بود که با موفقیت به اتمام رسید. همچنین پروژه های احداث کارخانه لوله سازی توسعه نیشکر در اهواز، پروژه فاز اول نیروگاه شازند اراک، کارخانه ماشین های الکتریکی سنگین جوبین در استان خراسان، کارخانه صنایع گوشت اردبیل، احداث ساختمان ها و باشگاه های ورزشی در تهران، پروژه جهانی فیفا که قرارداد آن در کشور سوئیس منعقد گردید و ده ها پروژه دیگر که توسط این شرکت به اتمام رسیده و جای بسی افتخار است که اکثر کارفرمایان رضایت خود از عملکرد این شرکت را در قالب ارسال و اعطای تشویق نامه هایی ابراز نموده اند. واقعیت این است که شرکت «رامکله» هرگز خود را طرف قرارداد کارفرما ندانسته بلکه خود را بازوی اجرایی کارفرما می داند و به همین دلیل در حال حاضر نهایت دوستی و همکاری را با کارفرمایان سابق خود دارد. بازخورد مثبت از طرف کارفرمایان و رضایت

سابقه فعالیت حرفه ای تان آغاز کنیم .  
بفرمایید که چگونه تجربه و تخصص تان  
را برای موفقیت در عرصه عمرانی به کار  
گرفتید؟  
شرکت «رامکله» تا کنون مجری پروژه های  
عمرانی زیادی در سطح مملکت بوده

انجام مناقصه ها به روش صحیح  
و قانونی، انتخاب برنده مناقصه با  
توجه به بهترین و مناسب ترین  
قیمت ارائه شده، رفع مشکلات  
اخذ ضمانت نامه از بانک ها  
و مهمتر از همه صلاحیت دار  
بودن مجری پروژه منتخب از  
طرف کارفرما که می بایست تبحر  
کافی در مورد اجرای پروژه و  
کارهای پیمانکاری داشته باشد،  
می تواند راهگشا باشند.



مهندس عبدالمجید سجادی نائینی متولد سال ۱۳۲۵ نائین است. وی تحصیلات دبستان و دبیرستان را در سال ۱۳۴۴ در تهران به اتمام رسانده و پس از آن دانشکده فنی دانشگاه تبریز پذیرفته شد و در سال ۱۳۵۰ در رشته راه و ساختمان در مقطع فوق لیسانس فارغ التحصیل شد. وی در آغاز فعالیت های حرفه ای و عمرانی خود، شرکت ساختمانی «دمه» را تاسیس و پروژه های عمرانی زیادی را در استان گیلان به سرانجام رساند، مهندس سجادی در سال ۱۳۶۰ شرکت ساختمانی «رامکله» را تاسیس کرد و به مدت ۳۵ سال مدیرعامل آن بود. ایشان دوره های متعددی عضو هیات مدیره سندیکا بوده و خدمات شایسته ای را در جهت اعتلای این تشکل حرفه ای ارائه داده، از همین رو ماهنامه پیام آبادگران به مصاحبه با ایشان پرداخته که مشروح آن به شرح زیر است.

اگر موافقت این گفت و گو را با مروری بر



آنها از کیفیت و روند کار شرکت، نتیجه تجربه و تخصص مدیران و پرسنل این شرکت است که با همدلی و همکاری هم توانسته‌اند شرکت خود را به عنوان یک بنگاه اقتصادی توسعه‌گرا و کارآفرین به مسیر مطلوب هدایت کنند.

### جناب عالی به عنوان متخصصی که سال‌ها در حوزه عمرانی فعالیت کرده و شرکتی را تاسیس و صاحب نام و اعتبار کرده‌اید، در مسیر فعالیت خود با چه موانع و دشواری‌هایی مواجه شده‌اید؟

بهبتر بود سؤال می‌فرمودید چه موانعی در پیش رو ندارید زیرا مشکلات کارهای اجرایی و پیمانکاری و سنگ‌هایی که جلوی پای پیمانکاران انداخته شده به حدی زیاد و بزرگ است که به جرأت می‌توان گفت هیچ‌گونه افق روشنی برای پیمانکاری و کارهای اجرایی در حال حاضر وجود ندارد. اولین کار هر پیمانکار برای شرکت در مناقصه گرفتن ضمانت‌نامه است که در این باره از طرف بانک‌ها آن چنان موانعی ایجاد شده که حدی برای آن متصور نیست، و باید از بانک‌ها پرسید مگر یک پیمانکار عمرانی چند منزل مسکونی دارد که بتواند برای هر پروژه یکی از آنها را در رهن بانک قرار دهد، آن هم پس از مدت مدیدی دوندگی و انتظار برای کار کارشناسی و غیره.... مشکل قیمت‌های پایین ارائه شده توسط برخی شرکت‌ها و قبولی قیمت آنها توسط

کارفرما و مناقصه‌گذار هم وجود دارد که متأسفانه با وجود تمام کوشش‌هایی که در نظام فنی و اجرایی برای شفافیت قوانین و مقررات صورت گرفته و به تصویب قانون معاملات و آیین‌نامه‌های تضمین و دامنه قیمت متناسب و..... انجامیده، توسط اکثر کارفرمایان مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد. در یک کلام باید گفت قانون و مقررات خوبی وجود دارند ولی کیست که آنها را اجرا کند. چند سال است که دامنه قیمت متناسب را داریم ولی تاکنون چه تعداد از کارفرمایان آن را اجرا کرده‌اند؟ سال‌های سال است که می‌گوییم پایین‌ترین قیمت الزاماً بهترین قیمت نیست ولی اکثر نمایندگان مالی و ذی‌حسابی زیر بار این قضیه نمی‌روند و برخی پیمانکاران هم به دلایل مختلف و شاید از روی استیصال و برای نجات خود از بدهی پیمان‌های گذشته، تن به این کار می‌دهند که به نوعی خودزنی است. البته سیاهه‌ای از مشکلات دیگر هم وجود دارد که می‌توان به این لیست اضافه کرد. ۱- عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران که امروزه بزرگترین بلائی جان پیمانکاران گشته که یا پیمانکار را بازنشسته و یا از دست طلبکاران فراری کرده است. ۲- عدم هماهنگی تورم قیمت‌ها با شاخص‌های اعلام شده توسط سازمان برنامه و بودجه ۳- تغییر و افزایش روزانه قیمت مصالح که پیمانکار را زمین‌گیر و ناتوان ساخته است

۴- عدم امکان پرداخت کارکردهای پیمانکاران و در نتیجه خاتمه پیمان اکثر پروژه‌ها که به جرأت می‌توان گفت حدود ده‌ها هزار پروژه در سطح مملکت نیمه کاره رها شده که ناشی از عدم توان دولت در پرداخت هزینه‌های اجرایی آن می‌باشد و به دلیل عدم تصمیم عاجل در مورد این پروژه‌ها توسط دولت متأسفانه این پروژه‌ها هر روز بیشتر از روز قبل دچار صدمه و آسیب می‌شوند.

۵- وجود کارفرمایان ناوارد در برخی از پروژه‌ها که صدمات این کارفرمایان چه از نظر تنگ نظری و چه از نظر عدم رعایت حقوق پیمانکاران و عدم پرداخت حقوق حقه آنها مشکلات زیادی را برای پیمانکاران فراهم نموده است.

۶- عدم وجود مرجعی که بتوان به راحتی به آن دسترسی پیدا کرد و راه‌حلی برای مشکلات پیمانکاران را مطالبه نمود.

۷- ورود شرکت‌های دولتی با توان بالا به کارهای پیمانکاری و عدم امکان رقابت با آنها یا بهتر است بگویم مقدور نبودن رقابت سالم با آنها، زیرا با کارفرمایی که عنوان می‌نماید پرداخت به پیمانکار دولتی جا به جا کردن پول از این جیب به آن جیب است چگونه می‌توان رقابت نمود. مضاف بر اینکه برخی شرکت‌های دولتی اجرای پروژه‌ها را بدون تشریفات مناقصه در اختیار می‌گیرند.

و ده‌ها مشکل دیگر که مسلماً در حوصله وقت و صفحات مجله شما نمی‌گنجد.





## رفع کدام دسته از مشکلات مربوط به رونق بخش خصوصی، می‌تواند شما و شرکت‌تان را در موفقیت بیشتر یاری برساند؟

انجام مناقصه‌ها به روش صحیح و قانونی، انتخاب برنده مناقصه با توجه به بهترین و مناسب‌ترین قیمت ارائه شده، رفع مشکلات اخذ ضمانت‌نامه از بانک‌ها و مهم‌تر از همه صلاحیت‌دار بودن مجری پروژه منتخب از طرف کارفرما که می‌بایست تبحر کافی در مورد اجرای پروژه و کارهای پیمانکاری داشته باشد، می‌تواند راهگشا باشند. اعتبار مالی پروژه نیز باید تامین شود و کارفرما قادر به پرداخت به موقع صورت‌وضعیت پیمانکار باشد.

البته مواردی که عنوان شد گوشه‌هایی است از مشکلاتی که در راس اجرای پروژه‌ها و پیمانکاری وجود دارد. یکی از مسائلی که می‌بایست روی آن تامل زیادی نمود وجود کارفرمایان بی‌صلاحیت و ناوارد است که ضربه وارده از ناشی‌گری و عدم اطلاع آنها از اجرای پروژه‌ها بسیار شدیدتر می‌باشد زیرا مجری و کارفرمایی که اشراف به ساخت و ساز و اجرای پروژه نداشته باشد نه تنها کمکی در جهت پیشبرد پروژه نخواهد داشت بلکه همواره مانعی در جهت اجرای پروژه خواهد بود. ریزبینی‌های دقیق، تنگ نظری، عدم وقوف به مسائل و قوانین پیمانکاری و اجرایی و ده‌ها مورد دیگر نیز موجباتی را فراهم کرده که نه تنها به پیمانکار بلکه به پروژه و سرمایه‌های

ملی کشور صدمات جبران‌ناپذیری را وارد می‌کند.

## تجربه شما چه می‌گوید؟ آیا اصلی‌ترین مسائل‌تان مربوط به مشکلات داخلی مثل کمبود سرمایه و تجربه، ضعف نیروی انسانی و تخصص، ضعف مدیریت و... می‌شود یا عوامل بیرونی مثل رکود، تحریم‌ها، کمبود نقدینگی و گردش مالی در کشور، مقررات و قوانین دست و پاگیر، کارفرمایان قانون‌گریز، نبود رقابت واقعی و... مسئله اصلی هستند؟

سؤال بسیار مهمی پرسیدید. به نظر من هر دو مورد درست است و در حال حاضر هر دو مورد از مشکلات اصلی در کارهای پیمانکاری در سطح مملکت است. پیمانکاری که جان خود را در دست گرفته و در اقصی نقاط ایران به آبادی و آبادانی مشغول است و یک روز در این نقطه و فردا در نقطه‌ای دیگر کار می‌کند، چگونه می‌تواند راساً سرمایه لازم را برای شروع و اتمام پروژه فراهم کند؟ بی‌شک اگر پیش‌پرداخت پروژه نباشد پیمانکار قادر به انجام کار نخواهد بود.

عدم وجود نیروی انسانی متخصص نیز یکی از بلایایی است که امروزه در سطح مملکت گریبان‌گیر اکثر پروژه‌ها شده است. به عنوان مثال زمانی که ما تحصیل می‌کردیم استادان بسیار دانشمند و کاردانی در دانشگاه تدریس می‌نمودند و همزمان آزمایشگاه‌هایی در اختیار دانشجویان بود و ما

به عنوان دانشجو می‌توانستیم اکثر دروسی را که مطالعه می‌کردیم به طور عملی انجام دهیم ولی متأسفانه امروزه - به قول یکی از دوستان - شاهدیم که برخی دانشگاه‌ها در شهری دانشکده پزشکی دارند که در آن هیچ بیمارستان تخصصی و فوق تخصصی وجود ندارد. البته من منکر دانش و سواد جوانان فارغ‌التحصیل نیستم لیکن در شرایط فعلی تعداد زیادی از این فارغ‌التحصیلان سواد و تخصص لازم برای اجرای پروژه‌ها را ندارند که این خود مسئله‌ساز است.

مسئله رکود در سطح مملکت، کمبود نقدینگی، مقررات و قوانین دست و پاگیر، عدم وجود قوانین برای اجرای سریع و صحیح پروژه‌ها، یا دور زدن قوانین توسط کارفرمایان و یا عمل نکردن به قوانین نیز از مشکلات عدیده پیمانکاران می‌باشد. تمام این مشکلات و ده‌ها مشکل دیگر که نام برده شد حلقه‌ای از زنجیری می‌باشند که کار پیمانکاران را دشوار و دشوارتر می‌کند. مسلماً هر کدام از مشکلات یاد شده به خودی خود مشکلی اصلی است که عرصه را بر پیمانکاران تنگ می‌کند و مانع آبادی و آبادانی این مملکت می‌شود.

## آیا در فعالیت خود با رقابت‌های ناسالم و هزینه‌های ناشی از قاعده‌مند نبودن فعالیت‌های عمرانی مواجه هستید؟ آیا رقبای رانت‌دار مثل شرکت‌های خصوصی فعالیت شما و رقبایان بخش خصوصی را



پیمانکار: شرکت رامکله

پروژه GOAL





### دچار مضيقه کرده‌اند؟

شاید من در فعالیتهای خودم با رقابت‌های ناسالم و هزینه‌های ناشی از آن مواجه نبوده‌ام زیرا متأسفانه به دلیل شرایط بد پیمانکاری و اشکالات زیادی از قبیل عدم تامین مالی، عدم پرداخت صورت وضعیت‌ها، مشکلات مالیاتی، مسائل بیمه و ده‌ها مشکل دیگر که با آن مواجه هستیم و در صحبت‌های قبلی به آن اشاره کردم، در سال‌های اخیر در هیچ مناقصه‌ای شرکت نکردم ولی گزارشات و اخباری که از دیگر پیمانکاران دارم کاملاً واضح است که نبود قانون در مناقصات و یا شاید عمل نکردن صحیح به آن، برچیده شدن سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی طی چندین سال گذشته، ورود افراد غیرحرفه‌ای و به خصوص ورود ارگان‌های خاص و غیرخصوصی به حوزه سازندگی، ریشه‌ای شدن فساد به نحو چشمگیر و وجود رقبای رانت‌دار دست به دست هم داده‌اند تا بخش خصوصی و پیمانکاری را دچار مضيقه کنند.

امکان پذیر نیست مگر آن که کارهای ساخت و ساز در کشور از هر نظر به بخش خصوصی واگذار گردد چون تجربه ثابت کرده که بخش دولتی و ارگان‌های دولتی نخواهند توانست بهره‌وری زیادی را در جهت اجرای پروژه‌ها داشته باشند البته ممکن است فعالیت آنها از لحاظ مادی سودآور باشد اما در جهت ساخت و ساز و پیشرفت واقعی مملکت نخواهند بود. نمونه بارز آن آلمان شرقی و غربی است که در این باره آنکه متکی به بخش خصوصی بود مملکت را ده‌ها برابر آن دیگری که کارها را توسط سیستم دولتی

انجام می‌داد به پیشرفت رساند. و در اینجا باید بگویم اگر بخواهیم مملکت را بسازیم و آباد کنیم باید راه را برای سازندگان کشور که همانا پیمانکاران هستند هموار نموده و آنان را جهت آبادانی مملکت کمک نماییم.

**شما به عنوان عضو سندیکای شرکت‌های ساختمانی چه نگاهی به فعالیت این نهاد دارید؟ توقعتان چیست، آیا ظرفیت‌هایی وجود دارد که بتوان آنها را برای موفقیت بیشتر سندیکا فعال ساخت؟**

به نظر من کلیه اعضای هیات مدیره سندیکا و یا اعضای شرکت‌هایی که در سندیکا و در کمیته‌های آن مشغول انجام وظیفه هستند افرادی عاشق و علاقمند به کارهای عمرانی و صنفی می‌باشند که به دور از هرگونه منافع و فقط به خاطر کمک به عمران و آبادانی مملکت، وقت خود را صرف نموده و در جهت هموار نمودن راه پیمانکاران جهت اجرای پروژه‌های عمرانی در مملکت می‌باشند. سندیکا نیز در جمیع جهات تلاش کرده و تلاش خواهد کرد تا در حد توان خود مسیر توسعه و آبادانی کشور را هموار کند لیکن مسلم است که قوانین دست و پاگیر و یا عدم پایبندی به قوانین درست توسط بسیاری از دست‌اندرکاران مملکت موجب گشته که سندیکا با مشکلات زیادی روبرو شود. امروزه سندیکا با کمک و همفکری اعضای محترم خود می‌تواند موفقیت‌های بیشتری در جهت هموار نمودن راه پیمانکاران داشته باشد.

**به نظر شما گفتگوی دولت و بخش خصوصی که در سال‌های اخیر به صورت نهادی در آمده است چه دستاوردی داشته، آیا کمکی به بهبود اوضاع داشته است؟**

مسئله اگر دولت در یک طرف میز گفتگو بنشیند و خود را هم‌تراز بخش خصوصی که طرف دیگر میز نشسته بداند و نخواهد ایده، اهداف و حرف خود را به بخش خصوصی تحمیل کند شرایط ایده‌آلی ایجاد می‌شود و مسلماً انجام این مسئله به نفع کارفرما هم خواهد بود ولی برخوردهایی که با پیمانکاران می‌شود نمایاگر این مسئله است که رویکرد بخشی از دولت، تحمیل عقاید و نظرات خود به بخش خصوصی است.

**آیا امید دارید که شرایط موجود به سمت شرایط مطلوب تغییر وضعیت دهد؟ اگر امیدوارید الزامات این تغییر چیست؟**

انسان همیشه باید امیدوار باشد حتی اگر نقاط روشنی در پیش رو نبیند، اگر روزی شرایط ساخت و ساز و سازندگی در این مملکت سهل و مطلوب گردد مسلماً پیشرفت قابل ملاحظه‌ای در کلیه شئون مملکت ایجاد خواهد گردید و این

یکی از مسائلی که می‌بایست روی آن تأمل زیادی نمود وجود کارفرمایان بی‌صلاحیت و ناوارد است که ضربه وارده از ناشی‌گری و عدم اطلاع آنها از اجرای پروژه‌ها بسیار شدیدتر می‌باشد زیرا مجری و کارفرمایی که اشراف به ساخت و ساز و اجرای پروژه نداشته باشد نه تنها کمکی در جهت پیشبرد پروژه نخواهد داشت بلکه همواره مانعی در جهت اجرای پروژه خواهد بود. ریزینی‌های دقیق، تنگ نظری، عدم وقوف به مسائل و قوانین پیمانکاری و اجرایی و ده‌ها مورد دیگر نیز موجباتی را فراهم کرده که نه تنها به پیمانکار بلکه به پروژه و سرمایه‌های ملی کشور صدمات جبران‌ناپذیری را وارد می‌کند.







## حمایت از بخش خصوصی تنها راه مقابله با اقتصاد ناسالم است

مهندس فرخ جمالی عضو هیات مدیره سندیکا مطرح کرد



پیام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

می‌شود و کسی به خاطر نمی‌آورد مدیران و کارکنان شرکت‌ها با چه شرایط و امکانات محدودی آن پروژه را به سرانجام رسانده‌اند و انجام دادن آن کار در آن دوره چه میزان از توانمندی، صبر و حوصله را نیاز داشته است.

**شما به عنوان متخصصی که در بخش خصوصی و پیمانکاری فعالیت دارید چه برداشتی از موانع پیش رو در عرصه اجرایی و عمرانی دارید؟ این موانع و دشواری‌ها در میان شرکت‌های بزرگ، متوسط و کوچک چه تفاوت‌هایی دارند؟**

اولین مانع در پیشرفت فعالیت عمرانی شرکت‌ها نبود نقدینگی در دست دولت و عدم تخصیص اعتبار برای پروژه‌های عمرانی و همچنین عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران از سوی دولت است که به پیمانکاران برای کارهای صورت گرفته پول نمی‌دهند و اکثر پیمانکاران برای دریافت مطالبات خود از ارگانهای دولتی با مشکل مواجه هستند. دومین مانع، رقابت نابرابر شرکت‌های دولتی و شبه دولتی با شرکت‌های خصوصی در مناقصات می‌باشد. شرکت‌های شبه دولتی و دولتی عملاً ضمانت‌نامه و مالیات نمی‌دهند و با دادن قیمت‌های پایین رقیب را از میدان

**و برشمردن تعدادی از پروژه‌های آن آغاز کنیم؟**

شرکت پارس یکم در سال ۱۳۶۵ تاسیس شد و هم اکنون در عرصه ساخت و سازهای مسکونی، تجاری و اداری، پروژه‌های متعدد صنعتی و نیمه صنعتی، نیروگاهی، اداری، تجاری، درمانی، فرهنگی، ورزشی، سردخانه، کارخانجات، آبیاری و زه‌کشی و ... فعال است.

پارس یکم پروژه‌های زیادی را انجام داده، اما از شاخص‌ترین پروژه‌های این شرکت می‌توان به پروژه کنترل پنل قطار شهری اصفهان (ساختمان ۷ هزار متری)، محوطه پست‌های انرژی دیپوی کاوه در پروژه قطار شهری اصفهان، پروژه مرکز تربیت معلم ساری (۳۵ هزار متر مربع)، مرکز تحقیقات سد سنگر استان گیلان، ساختمان مرکزی و اداری مخابرات شهرستان خمam، پروژه اداری- درمانی تامین اجتماعی آبیک، پروژه خوابگاه دانشگاه دریایی صنعت نفت محمدآباد و ... اشاره کرد.

البته لازم است تاکید کنم که اشاره به نام چند پروژه نمی‌تواند برای معرفی یک شرکت کافی باشد. متأسفانه در اغلب موارد برای معرفی شرکت‌ها فقط نامی از پروژه‌ها برده

مهندس فرخ جمالی در سال ۱۳۲۵ در شهرستان رشت به دنیا آمد. شهریور ماه سال ۱۳۴۹ در رشته مهندسی راه و ساختمان از دانشگاه علم و صنعت فارغ‌التحصیل شد، و با طی دوره‌های مختلف تکمیلی مدیریت در داخل و خارج کشور از سال ۱۳۵۰ وارد عرصه کارهای عمرانی شد.

مهندس جمالی در سال ۱۳۶۵ شرکت ساختمانی و صنعتی پارس یکم را تاسیس کرد، و هم اکنون در جایگاه مدیرعامل، سکان اداره این شرکت را در دست دارد. ایشان در کنار فعالیت در پروژه‌های مختلف عمرانی و ساخت و ساز در نقاط مختلف کشور در ۴۵ سال گذشته، به مدت سه دوره عضو هیات مدیره سندیکا، و یک دوره نیز رئیس کمیسیون قوانین و مقررات آن بوده و در حال حاضر نیز نایب رئیس شرکت تضمین شرکت‌های ساختمانی ایران است. ماهنامه پیام آبادگران مصاحبه‌ای با مهندس جمالی انجام داده که شما را به خواندن مشروح آن دعوت می‌کنیم.

**ضمن تشکر از فرصتی که در اختیار نشریه آبادگران گذاشتید، اگر موافقت این گفتگو را با معرفی خود و مروری بر پیشینه شرکت‌تان**

خارج کرده و سپس با چند برابر قیمت اولیه، کار را به اتمام می‌رسانند. سومین مانع، عدم همکاری وزارت دارائی و امور مالیاتی (به خصوص در مورد مالیات بر ارزش افزوده) و سازمان‌های تامین اجتماعی، و قانون کار و شرایط عمومی پیمان یکسویه فعلی می‌باشد که در تمام موارد شرکت‌های بزرگ، متوسط و کوچک به اندازه خود با این مسائل درگیر می‌باشند.

**تجربه شما چه می‌گوید؟ آیا اصلی‌ترین مسائل تان مربوط به مشکلات داخلی مثل کمبود سرمایه و تجربه، ضعف نیروی انسانی و تخصص، ضعف مدیریت و ... می‌شود یا عوامل بیرونی مثل رکود، تحریم‌ها، کمبود نقدینگی و گردش مالی در کشور، مقررات و قوانین دست و پاگیر، کارفرمایان قانون‌گریز، نبود رقابت واقعی و ... مسئله اصلی هستند؟**

در شرایط فعلی مشکلات داخلی کشور تاثیر بیشتری دارند. عدم رعایت قوانین توسط مدیران اجرایی کارفرما و نداشتن تجربه کافی و لازم از سوی کارفرما از جمله این مشکلات است که هدایت کار را برای آنها دشوار می‌کند و به سردرگمی پیمانکار مربوطه می‌انجامد. ضعف در سیستم تصمیم‌گیری به موقع و اصولی نیز باعث ایجاد تورم، عدم کارایی نهادها، کمبود نقدینگی و ... می‌شود که به شرایط نامساعد ناشی از سال‌ها تحریم دامن می‌زند.

## آیا در فعالیت خود با رقابت‌های ناسالم و هزینه‌های ناشی از قاعده‌مند نبودن فعالیت‌های عمرانی مواجه هستید؟ آیا رقبای رانت‌دار مثل شرکت‌های خصولتی فعالیت شما و رقبیان بخش خصوصی را دچار مضیقه کرده‌اند؟

عدم رعایت اخلاق حرفه‌ای در ارگان‌های مختلف مربوط به امور پیمانکاری که تبدیل به اپیدمی شده است به فلج شدن اقتصاد این بخش که جزو صنایع مادر بوده، منجر شده است. دست‌رقبایی که از سرمایه خود هزینه نمی‌کنند و از منابع بی‌پایانی برخوردارند باعث شده امثال ما به عنوان

اولین مانع در پیشرفت فعالیت عمرانی شرکت‌ها نبود نقدینگی در دست دولت و عدم تخصیص اعتبار برای پروژه‌های عمرانی و همچنین عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران از سوی دولت است که به پیمانکاران برای کارهای صورت گرفته پول نمی‌دهند و اکثر پیمانکاران برای دریافت مطالبات خود از ارگانهای دولتی با مشکل مواجه هستند.

کننده اصلی کار فلج شویم. در دوره رکود موجود، تاکید دولت بر حفظ ساختار اقتصاد دولتی و انحصارگر، به نهادهای مرتبط دولت هم تسری یافته و با این روند شرکت‌های دولتی انجام کارها را برعهده گرفته‌اند و عملاً بخش خصوصی فعال از بین رفته، در حالی که بخش خصوصی است که اشتغال‌آفرینی و کارآفرینی واقعی را برعهده دارد. در بخش خصوصی متخصصان توانمندی هستند که قادرند هر پروژه‌ای را به سرانجام برسانند ولی جایگاه این بخش و متخصصان آن در اقتصاد فعلی کشور روز به روز به حاشیه رانده می‌شود. واقعیت این است که هر چقدر هم این بخش توانمند باشد اگر از انجام پروژه‌های زبده بی‌بهره بماند قادر به عرض اندام نیست و به مرور حذف خواهد شد. در این باره بخش خصوصی سعی دارد با برخورد منطقی و مباحثات این مسئله را حل کند اما در واقع: «به عمل کار برآید به سخندانی نیست»

**پس شما معتقدید که مهندسان ما توان انجام تمام کارهای مربوط به مهندسی را دارند و نیازی به متخصصان خارجی نداریم؟**

بله. من اعتقاد دارم در کشور ما هر کاری انجام می‌شود باید به دست ایرانی و توسط مهندسان توانمند و متعهد همین سرزمین انجام شود. اگر ایرانی را آزاد بگذارند در هر زمینه‌ای فعال‌تر از مردمان کشورهای دیگر

قطار شهری اصفهان ( محوطه‌سازی و تونل تاسیساتی - ساختمانهای انرژی و ساختمان ۷ طبقه مترو اصفهان )

پیمانکار: شرکت پارس یکم





قوانين هم ضروري است. پيمانكار بايد آشنا به قوانين باشد تا كارآمد عمل كند. واقعيت اين است كه در بخش دولتي ريسك هاي موجود در بخش خصوصي وجود ندارد بنابراين شركت هاي بخش خصوصي به عنوان موسسه هاي انتفاعي ناچارند تمام امور را مورد توجه قرار دهند چرا كه اگر بي گدار به آب بزنند از هستي ساقط مي شوند.

### از حمايت دولت از بخش خصوصي سخن گفتيد، شايد براي بسياري از مردم سوال باشد كه وقتي شركت هاي دولتي قادر به اجراي كار هستند چه لزومي به حمايت دولت از بخش خصوصي وجود دارد؟

موضوع صحبت من مسائل بخش خصوصي نيست، موضوع صحبت مسائل موجود در اقتصاد فعلي كشور است و تجربه جهاني نشان داده براي رفع معضلات و رويارويي با اقتصاد ناسالم، تنها راه موجود حمايت از بخش خصوصي و فعال كردن آن است. بعد از اتمام جنگ جهاني دوم و طي بازه زماني بين سال ۱۹۴۶ تا ۱۹۶۰ كشور آلمان كه به ويرانه اي تبديل شده بود توانست رتبه اول اقتصاد جهان را به دست آورد. طي كردن اين مسير فقط با بها دادن به بخش خصوصي و مديريت صحيح دولتي مقدور شد. اگر بخش خصوصي فعال شود و قدرت يابد مي تواند زمينه ساز اقتصاد سالم، و توسعه باشد. با دلالي نمي توان توسعه پيدا كرد چرا كه پول دلالي فقط به جيب دلالي مي رود اما با توليد است كه تمام چرخ هاي اقتصاد به گردش در مي آيد و كليد اين توليد در دست بخش خصوصي است. با سپردن كارها به دست بخش خصوصي و توجه به بازار سالم رقابتي، كل اقتصاد به باروري و سلامت مي رسد و در پي آن برخي ناهنجاري ها كه امروزه شاهد آن هستيم مرتفع خواهد شد.

در شرايط فعلي براي بازگشت بخش خصوصي به جايگاه مناسب آن به ايجاد فضاي شفاف و نظارت بر سلامت اقتصادي نياز است كه رقابت عادلانه را با تاكيد روي توانمندی بخش خصوصي رونق دهد. آنگاه فعاليت بخش خصوصي به بازتوليد فضاي رقابتي و شفاف و بازآفريني اقتصاد سالم مي انجامد.

سيستم اقتصادي ناکارآمد شده و همين مسئله دولت را دچار سرگرداني کرده و از توجه جدی به بخش خصوصي بازداشته است. به نظر مي رسد تمام شعارهاي حمايتي براي به تاخير انداختن حل مسئله و نادیده گرفتن مسئله هستند. در اين شرايط نابسامان بانكها هم به بنگاه داري روي آورده اند و به وخيم تر شدن اوضاع منجر شده اند.

اصلاح قانون كار، اصلاح قوانين مالياتي، پايين بودن به موازين اخلاق حرفه اي و اخلاق عمومي نيز مي تواند براي شركت ها كارساز باشد. در اين باره علاوه بر اصلاح قوانين، نظارت بر اجراي آن هم ضروري است مثلاً نظارت بر عملکرد صحيح بيمه ها، بانكها، مميزان مالياتي، و... را بايد به طور جدی دنبال كرد.

علاوه بر تمام اين موارد آشنايي پيمانكاران با

است، همانگونه كه جوانان ايراني شايستگي خود را در المپيادهاي مختلف علمي و تكنولوژيكي به منصفه ظهور رسانده اند. در اكثر كشورهاي اروپايي قشر دانشگاهي و استادان دانشگاه، ايراني هستند و كارهايي سطح بالا و تخصصي بر عهده آنان است. چرا راه دور برويم؟ تحريم با وجود همه معاييب خود اين مزيت را داشت كه به همه نشان داد ايراني ها چقدر استعداد دارند، و تا چه حد مي توانند خودكفا باشند.

### رفع کدام دسته از مشكلات مربوط به رونق بخش خصوصي، مي تواند شما و شركتتان را در موفقيت بيشتري ياري برساند؟

اگر زعمای قوم ما به استعداد و پتانسيل نيروي انساني کشور بها دهند و آنها را مديريت کنند گره بسياري از مشكلات باز خواهد شد. علاوه بر اين، اگر دولت بودجه لازم را براي سازندگي تخصيص دهد - كه در سالهاي گذشته اين كار را نكرده - بستر فعاليت مهيا مي شود. متاسفانه عدم انجام كارهاي عمراني در سالهاي گذشته باعث شد حالت انفعالي در محيط كار و جامعه به وجود آيد و اكثر شركت ها دچار ركود شوند. کوتاه كردن دست واسطه ها، جلوگیری از رقابت ناسالم و تثبيت قيمت ها نيز از مواردی هستند كه به نفس كشيدن اقتصاد كمك خواهد كرد. متاسفانه قيمت مصالح از اول انقلاب تا كنون حدود ۳۰۰ برابر شده است. براي وارد شدن در جريان منجر به توسعه، حمايت دولتمردان از بخش خصوصي بايد از شكل صحبت بيرون بيابد و شكل عملي به خود بگيرد. متاسفانه در طي سال هاي اخير

سنديكارها مي توان مادر تشكليات صنفی دانست كه وجود آن براي اعضاي اين سنديكها وساير تشكليات مثمرتر بوده است. هيات مديره اين سنديكها افرازي ذي صلاح، نخبه و دلسوز هستند كه دلشان براي ايران مي تپد و به خاطر همين علاقه به وطن، همواره مي كوشند افرازي كارساز باشند.







به نظر شما گفتگوی دولت و بخش خصوصی که در سال‌های اخیر به صورت نهادی در آمده است چه دستاوردی داشته، آیا کمکی به بهبود اوضاع داشته است؟

متأسفانه از این گفتگو تا کنون نتیجه قابل توجهی حاصل نشده است ولی نمی‌توان به طور کلی این گفتگو را نفی کرد. به خاطر عرق ملی ما و تغییر رویکرد کلی در اقتصاد جهان، این گفتگو در نهایت به نتیجه خواهد رسید. در واقع برای قدم گذاشتن در راه توسعه چاره‌ای جز تعامل دولت به عنوان زمامدار سیاسی و بخش خصوصی به عنوان ساکناندار اقتصادی وجود ندارد.

به بخش خصوصی صحبت شد اما همین کار نیز به درستی عملیاتی نگردید. از شرایط نامطلوب اقتصادی گفتید و الزامات تغییر آن که زیادند و طی کردن آنها راه دشواری را می‌طلبند. در این شرایط آنها چرا و چگونه به فعالیت خود ادامه داده‌اید؟

ما با جان و دل شرکت خود را حفظ کرده‌ایم و در شرایط بحرانی و غیر بحرانی دست از آن نشستیم. پیمانکاری، شغلی سخت و دشوار است با این وجود ساخت و ساز یک عشق است و کسی که در این مسیر قدم می‌گذارد نمی‌تواند به سادگی از آن منفک شود. اما در کنار این عشق، مسائل عاطفی و جانبی نیز وجود دارد که از فرهنگ ما ناشی می‌شود. به عنوان مثال چگونه

آیا امید دارید که شرایط موجود به سمت شرایط مطلوب تغییر وضعیت دهد؟ اگر امیدوارید الزامات این تغییر چیست؟

دولتی بودن اقتصاد ایران، امیدواری را در فعالان بخش خصوصی را کم‌رنگ کرده است. شاید در آینده تحولی ایجاد شود و دولتمردان کشور با عنایت به بخش خصوصی و فراهم کردن الزامات حرکت چرخ اقتصادی به ویژه در پروژه‌های عمرانی که به ایجاد اشتغال، بالا رفتن بهره‌وری و ثبات اقتصادی می‌انجامد، بردارنده این امیدواری بیافزایند.

شرکت‌های وابسته به دولت و تعدد این شرکت‌ها به نقطه ضعف اقتصاد ایران تبدیل شده‌اند، و برخلاف اصل اقتصاد که روی چابک شدن و کوچک شدن دولت تاکید دارد به بزرگ شدن بدنه دولت و افزایش هزینه‌های گزاف و غیرواقعی ناشی از آن انجامیده است. در حالی که بخش خصوصی با در نظر گرفتن منافع خود سعی می‌کند با هزینه کمتری پروژه‌ها را به ثمر برساند، و سود این صرفه‌جویی در جیب بخش خصوصی، دولت و ملت می‌رود. یکی از الزامات امیدواری بخش خصوصی حذف این شرکت‌ها است، شرکت‌هایی که نه تنها نفعی برای دولت و مردم نداشته‌اند بلکه اقتصاد را با عدم شفافیت، تورم و نابسامانی روبرو کرده‌اند. در دوره‌ای برای گریز از این اقتصاد هزینه‌ها را از واگذاری شرکت‌های مذکور

می‌توان به کارمندی که سالیان سال در کنار شما کار کرده و معیشت خانواده‌اش را از این طریق تامین کرده، خبر داد که از این پس بیکار است و باید دنبال کار دیگری باشد. پیمانکاران برای خود و دیگران کارآفرینی می‌کنند و این خصوصیت است که آنها را از دیگر صنوف جدا می‌کند.

**شما به عنوان عضو سندیکای شرکت‌های ساختمانی چه نگاهی به فعالیت این نهاد دارید؟ توقعاتان چیست، آیا ظرفیت‌هایی وجود دارد که بتوان آن‌ها را برای موفقیت بیشتر سندیکا فعال ساخت؟**

سندیکا را می‌توان مادر تشکل‌های صنفی دانست که وجود آن برای اعضای این سندیکا و سایر تشکل‌ها مثرتر بوده است. هیات مدیره این سندیکا افرادی ذی صلاح، نخبه و دلسوز هستند که دلشان برای ایران می‌تپد و به خاطر همین علاقه به وطن، همواره می‌کوشند افرادی کارساز باشند. در آستانه انتخابات سندیکا هستیم، به همین دلیل لازم می‌دانم از همه مدیران شرکت‌های عضو و دلسوزان حرفه دعوت کنم در انتخابات هیات مدیره جدید از طریق رای دادن یا کاندیدا شدن شرکت کنند. توصیه من به این عزیزان این است که جوان‌گرایی را ملاک تصمیم‌گیری خود قرار دهند تا جوانان با شور و نشاط خود، مقدمات تحول و بهتر شدن امور را فراهم کنند. فکر می‌کنم زمان آن رسیده که جا را برای جوانان خالی کنیم تا آنها وارد میدان شوند.

در شرایط فعلی برای بازگشت بخش خصوصی به جایگاه مناسب آن به ایجاد فضای شفاف و نظارت بر سلامت اقتصادی نیاز است که رقابت عادلانه را با تاکید روی توانمندی بخش خصوصی رونق دهد. آنگاه فعالیت بخش خصوصی به بازتولید فضای رقابتی و شفاف و بازآفرینی اقتصاد سالم می‌انجامد.







## برخی دلایل نیاز به سدسازی در ایران

مهندس محمدرضا حاجی علیخانی / کارشناس ارشد مدیریت پروژه / معاون فنی و برنامه‌ریزی، شرکت جهان کوثر (مهندسی سد و تونل)



پیام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

در کنار رودخانه‌ها ایجاد شده بود. ولی از آنجایی که در این مناطق جریان رودخانه در ماه‌هایی از سال، زیاد (و یا سیلابی) و در ماه‌های تابستان کم و ناکافی بود، لذا ایجاد سد از همان ابتدای شهرنشینی مورد توجه بشر قرار گرفت. از مهمترین دلایل ساخت سدها از آغاز تا پیش از اختراع برق را می‌توان ذخیره آب، کنترل سیلاب و تنظیم و انحراف آب نامید، که در مناطق نیمه خشک جهان (مانند خاورمیانه و شمال آفریقا) هنوز از مهمترین اهداف سدسازی است.

در ایران از یک سو وضعیت خاص اقلیمی موجب عدم پراکندگی یکنواخت بارش در طول سال و همچنین در پهنه کشور شده است و از سوی دیگر شیب تند کوه‌های زاگرس و شمال البرز باعث تخلیه سریع بارشها و خروج عمده بارشهای کشور به سمت دریا می‌شود. اکثر مناطق جمعیتی

مدیریت بهینه مصرف نیست، لیکن اطلاعات مراجع معتبر نشان می‌دهد در بسیاری از کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه علی‌رغم دارا بودن آب شیرین تجدیدپذیر بیش از ایران، تعداد سدهایی بیش از ایران بیشتر داشته و ذخایر سرانه سدهای آنها نیز بسیار بیشتر از ایران است. در این نوشتار نگاهی به دلایل نیاز به سدسازی در کشور و اینکه تا کجا باید سدسازی ادامه یابد، انداخته شده است.

### ۱- مقدمه

پس از ساخت شهرها، سدها را می‌توان جزو اولین سازه‌های بزرگ ساخت بشر برای کنترل و تسلط بر طبیعت در نظر گرفت. اولین شهرهای جهان در خاورمیانه (مصر، بین‌النهرین، یمن، ایران و...) به منظور دسترسی دائم به آب آشامیدنی و کشاورزی،

در سالهای اخیر واکنش‌های منفی در افکار عمومی نسبت به سدسازی مشاهده شده که عموماً تنها معایب سدها را بدون توجه به لزوم وجود آنها بیان نموده‌اند. البته ذینفعان اصلی طرحهای سدسازی در واقع مردم نسل کنونی و نسل‌های آتی هستند و آشنایی جامعه با مزایا و اثرات جنبی سدسازی و لزوم احداث سدها اهمیت به‌سزایی در پشتیبانی جامعه از یک طرح دارد. لیکن باید توجه داشت که به دلیل شرایط اقلیمی ایران و عدم دسترسی به رودخانه‌های دائمی در اکثر مناطق کشور، سدسازی یکی از اجزای اصلی زنجیره تامین آب کشور است، کما اینکه برخی از قدیمی‌ترین سدهای جهان در این مرز و بوم ساخته شده است. بدیهی است که سدسازی نافی سایر اقدامات مانند جلوگیری از هدرروی، افزایش بازده مصرف آب کشاورزی، صرفه‌جویی و در یک کلام

کشورهای دنیا در کنار رودهای پرآب یا دریا ساخته شده ولی در ایران به دلیل وضعیت جغرافیایی و سیاسی، عمده مناطق جمعیتی و زمینهای کشاورزی (به جز نقاطی معدود چون خوزستان و سیستان) دسترسی به رودهای دائمی و پرآب ندارند (مانند تهران، مشهد، تبریز، شیراز، اراک و...)، لذا ذخیره آبهای فصلی مهم می‌نماید.

اما مانند هر فعالیت عمرانی دیگر، سدها نیز بر محیط اطراف از جمله محیط زیست، اجتماع، حتی فرهنگ و سیاست تاثیرگذار است که این تاثیرات می‌تواند مثبت یا منفی باشد. در سالهای اخیر واکنشهای منفی زیادی در فضای افکار عمومی کشور نسبت به سدسازی ایجاد شده است که عمدتاً از طرف حامیان محیط زیست و فعالان اجتماعی بوده است و عموماً تنها معایب سدها را بیان نموده‌اند، بدون توجه به این‌که اگر سدها نبود چه وضعیتی داشتیم و به ذهن چنین متبادر می‌کند که دست‌اندرکاران سدسازی در کشور از دولتمردان و کارشناسان وزارت نیرو تا مشاوران و پیمانکاران همگی در جهت

زیان کشور مشغول به کار هستند.

## ۲- لزوم مدیریت و اقتناع جامعه به عنوان ذینفعان پروژه‌های سدسازی

نفس ورود فعالان اجتماعی به عنوان نمایندگان ذینفعان اصلی پروژه‌های سدسازی را باید امر مبارکی تلقی نمود. در سالهای اخیر نیز مدیریت ذینفعان به بخش مهمی در مدیریت پروژه‌ها در جهان تبدیل شده، به طوری که راهنمای دانش مدیریت پروژه (PMBOK) در ویرایش ۲۰۱۳ خود یک حوزه مجزا برای مدیریت ذینفعان اضافه نمود که نشان از اهمیت این بخش دارد و شناسایی ذینفعان، تاثیر آنها، و مدیریت و کنترل آنها را از عوامل موفقیت پروژه‌ها برشمرده است [۱]. سایر آیین‌نامه‌های مدیریت پروژه مانند پرنس ۲، مدیریت طرح و مدیریت سبک نیز بخش مهمی را به مدیریت ذینفعان اختصاص داده‌اند. معیارهای متضاد ذینفعان گوناگون و بعضاً رقیب در پروژه (مثلاً کارفرما، مردم محلی، سرمایه‌گذار، پیمانکار و سازمانهای غیردولتی، و...)،

از چالشهای تعریف موفقیت پروژه شمرده شده است [۲]. صاحب‌نظرانی در حوزه دانش مدیریت پروژه چون کرزنر نیز ارتباط ضعیف بین پروژه و ذینفعان، دخالت ندادن ذینفعان نهایی در خلال پروژه، پشتیبانی کم یا ناچیز ذینفعان، الزامات و نیازهای غیر روشن ذینفعان، و دخالت انفعالی ذینفع بهره‌بردار پس از تحویل پروژه را از عوامل شکست پروژه‌ها برمی‌شمردند [۳].

به هر حال بهره‌برداران اصلی طرحهای سدسازی در واقع جامعه و نسل‌های کنونی و آتی کشور هستند و آشنایی جامعه با مزایا و معایب سدسازی و آشنایی با درک نقطه تعادل مزایا و معایب یک پروژه سدسازی و لزوم آن و این‌که اگر آن سد نبود چه بر سر جامعه محلی می‌آمد، اهمیت به سزایی در پشتیبانی از یک طرح دارد. بدیهی است اگر معایب یک طرح بیشتر از مزایای آن باشد، جامعه می‌تواند با آن مخالفت نماید. در هر صورت روشن‌گری افکار عمومی بسیار مهم است و جای خالی آن در اقدامات متولیان این پروژه‌ها احساس می‌گردد.



سد سنگریزه ای - خاکی مروک - بین درود و بروجرد

پیمانکار: شرکت جهان کوثر

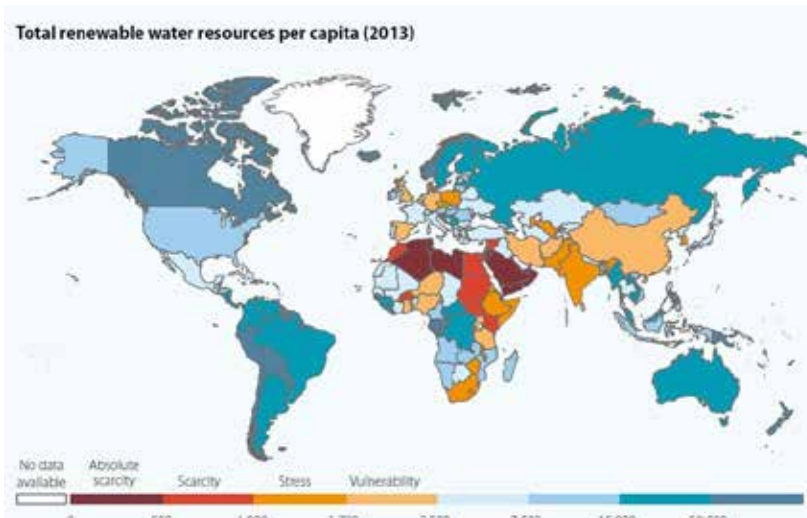


زیست محیطی نیز موجب شده این کشورها در ساخت سدهای باقی مانده احتمالی تردید به خرج دهند. اما کشورهای آمریکای جنوبی، آفریقایی و آسیایی که بسیاری سرانه آب شیرین تجدیدپذیرشان (آب شیرین تجدیدپذیر سالانه به ازای جمعیت) کم می باشد، نیاز به تامین آب برای شرب و کشاورزی و بعضاً تامین برق برای جمعیت رو به رشد خود دارند، و لذا هنوز به سدسازی توجه ویژه ای دارند.

## ۵- کشورهای دارای بیشترین

### سرانه مخزن سدها

کشورهای دارای بیشترین تعداد سدهای جهان (موجود، در حال ساخت و یا در دست طراحی) براساس تعداد سدهای بزرگ ثبت شده در کمیته جهانی سدهای بزرگ (ICOLD)، در جدول ۲ نمایش داده شده است [۵]. نکته جالب توجه این است که براساس آمار بانک جهانی در سال ۲۰۱۴، در اکثر این کشورها، سرانه آب شیرین تجدیدپذیر (جریان آب رودخانه های داخلی به علاوه آبهای زیرزمینی ناشی از بارندگی) بیش از ایران است (مترمکعب بر نفر) [۷]. ظرفیت کلی مخازن سدهای این کشورها و ظرفیت مخازن سدها به ازای هر نفر جمعیت (مترمکعب بر نفر) نیز براساس آمار سازمان خواروبار جهانی (فائو) در سال ۲۰۱۰ در جدول ۲ مقایسه شده است [۸]. جدول ۲ نشان می دهد که بیشترین ظرفیت مخازن سدهای جهان به ترتیب متعلق به کانادا، آمریکا، برزیل و چین است که اتفاقاً وضعیت سرانه آب شیرین تجدیدپذیر سالانه آنها به مراتب بهتر از ایران است. سایر کشورهای جدول بالا نیز (به جز هند، چین، آفریقای جنوبی و کره جنوبی)، از نظر نسبت مخزن به جمعیت هم در رتبه بالاتری



شکل ۱- سرانه آب شیرین تجدیدپذیر کشورهای دنیا در سال ۲۰۱۳

تنش است (شکل ۱-).

شایان توجه است که برخلاف تصور عموم، برخی کشورهای اروپایی نیز کمبود آب شیرین دارند (یعنی سرانه آب آنها برابر یا کمتر از ایران است)، مانند هلند، دانمارک، بلژیک، چک، آلمان و لهستان (جدول ۱) [۷]، و برخی مانند هلند و دانمارک و بلژیک کمبود شدید آب دارند، با این حال با تدابیری از جمله گران کردن قیمت آب توانسته اند کمبود آب را مدیریت نمایند. (جدول ۱-)

سایر کشورهای اروپایی به دلیل پراکندگی مناسب بارشها و رودخانه ها و همچنین در اختیار داشتن سرانه آب شیرین بیش از ۳۰۰۰ مترمکعب در سال و همچنین نبود ارتفاعات کوهستانی، نیاز و یا امکان چندانی برای ساخت سد ندارند. کشورهایی چون فرانسه، سوئیس، برزیل، کانادا و روسیه نیز به دلیل داشتن آب فراوان عمدتاً برای تولید برق به سدسازی روی آورده اند. کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی تقریباً در عمده ساختگاه های مناسب سدسازی خود اقدام به ساخت سد نموده و دیگر ساختگاه های زیادی برای سدسازی ندارند. ملاحظات

## ۳- وضعیت سدسازی در جهان

تا پایان سال ۲۰۱۵ حدود ۵۸ هزار سد بزرگ (Large Dams) (سدهایی که دارای ارتفاع بیش از ۱۵ متر ارتفاع یا بیش از یک میلیون مترمکعب ذخیره مخزن هستند [۴]) در کمیته بین المللی سدهای بزرگ (ICOLD) به ثبت رسیده اند، که بخش بزرگی از آنها دارای بیش از یک کاربری هستند (مثلاً کنترل سیلاب، آبیاری، تولید برق و ...). بیشتر سدهای جهان به منظور آبیاری و ایجاد منبع آبی مناسب برای کشاورزی و توسعه مناطق روستایی (۲۰ هزار مورد)، تولید برق (۱۰ هزار مورد)، کنترل سیلاب، تامین آب و غیره ساخته شده اند. سدها به منظور ایجاد مناطق گردشگری، کشتیرانی و پرورش ماهی نیز استفاده می شود [۵].

## ۴- آب شیرین تجدید پذیر کشورها

براساس گزارش سال ۲۰۱۵ بخش آب سازمان ملل متحد [۶]، سرانه آب شیرین تجدیدپذیر دنیا در سال ۲۰۱۳ در شکل ۱ نمایش داده شده که نشان می دهد ایران با سرانه حدود ۱۷۰۰ مترمکعب، از نظر آب شیرین در آستانه

جدول ۱- سرانه آب شیرین تجدیدپذیر برخی کشورهای اروپایی و ایران (در سال ۲۰۱۳)

کشور	هلند	دانمارک	بلژیک	چک	آلمان	لهستان	ایران	انگلستان	اسپانیا
سرانه آب تجدید شونده (مترمکعب به ازای هر نفر در سال)	۶۵۲	۱۰۶۳	۱۰۶۸	۱۲۴۹	۱۳۲۱	۱۴۱۰	۱۶۴۴	۲۲۴۴	۲۳۹۳







شکل ۲ - حوضه‌های آبریز اصلی (سمت چپ) و آبریز فرعی (سمت راست) ایران

مخازن سدهای آن کشور حدود ۷۲۵ میلیارد مترمکعب است (۱۵ برابر ایران) و سرانه ظرفیت مخازن سدهای این کشور (به ازای هرنفر جمعیت) حدود ۲۳۰۰ مترمکعب برنفر است (حدود ۴ برابر ایران).

براساس گزارش کمیته جهانی سدهای بزرگ در سال ۲۰۰۰، کشورهای هند، چین، ترکیه، کره جنوبی، ژاپن و ایران با داشتن بیشترین تعداد سدهای در دست ساخت، پیشرو در ساخت سد در جهان بوده‌اند [۹].

۶- آمار سدهای در حال بهره‌برداری، در دست ساخت و یا مطالعه کشور

ایران برحسب خروجی رودخانه‌های خود به مقاصد مختلف، دارای ۶ حوضه اصلی آبریز در دو گروه است (به جز رودخانه‌های مرزی که آب آنها به کشورهای همسایه می‌ریزد) [۴] که هر کدام این حوضه‌ها نیز به حوضه‌های فرعی تقسیم می‌شوند (شکل ۲):

- حوضه رودهایی که آبریز آنها در صورت عدم مهار، به دریا می‌ریزد، شامل آبریز دریای مازندران و آبریز خلیج فارس و دریای عمان
- حوضه رودهایی که آبریز آنها در داخل کشور است و در صورت عدم مهار، آب آنها در داخل

نفر در ۵۷۰ (سد) و یونان (۱۱۰۰ مترمکعب برنفر در ۱۶۴ سد). در صورتی که رتبه کشورها را به لحاظ سرانه حجم مخزن سدها (حجم مخزن سد به ازای هرنفر جمعیت) نگاه کنیم، رتبه ایران بیش از ۵۰ در جهان است (آمار سال ۲۰۱۵) و بسیاری از کشورهای دارای سرانه آب شیرین دنیا بیشتر از ایران قاعدتاً نباید چنین به ساخت سد نیاز داشته باشند، در حالی که باز هم حجم مخازن بیشتری برای ذخیره سازی دارند. به عنوان مثال با توجه به اطلاعات ارائه شده، کشور آمریکا سرانه آب شیرین حدود ۸۸۰۰ مترمکعب برنفر دارد (بیش از ۵ برابر ایران)، ولی ظرفیت

از ایران قرار دارند (علیرغم داشتن سرانه آب شیرین بیشتر)، ولی در عین حال سدهای بسیار بیشتری از ایران ساخته‌اند. البته تعداد سدهای ایران بیشتر از تعداد جدول بالا است ولی تعداد بالا صرفاً سدهایی از ایران است که تا آن تاریخ در کمیته جهانی سدهای بزرگ ثبت شده است (ساخته شده یا در دست ساخت یا در دست طراحی). لازم به ذکر است کشورهای دیگری نیز هستند که نسبت مخزن به جمعیت آنها بالا است ولی تعداد سدهای آنها کمتر است و لذا در جدول بالا ارائه نشده است، مانند کشورهای عراق (۴۶۰۰ مترمکعب برنفر در ۳۰ سد)، استرالیا (۳۴۰۰ مترمکعب بر

جدول ۲ - کشورهای دارای بیشترین تعداد سدها، مقایسه ظرفیت مخازن و سرانه آب شیرین تجدیدپذیر آنها (۲۰۱۰)

ردیف	کشور	تعداد سدها	ظرفیت مخازن سدها (میلیارد مترمکعب)	نسبت مخازن سدها به جمعیت (مترمکعب برنفر)	سرانه آب شیرین تجدید پذیر (مترمکعب به ازای نفر)
۱	چین	۲۳۸۴۲	بیش از ۶۰۰	بیش از ۵۰۰	۲۰۶۲
۲	آمریکا	۹۲۶۵	۷۲۵	۲,۳۰۰	۸۸۳۸
۳	هند	۵۱۰۲	۲۲۰	۲۰۰	۱۱۱۶
۴	ژاپن	۳۱۰۸			۳۳۸۲
۵	برزیل (عمدتاً برای تولید برق)	۱۳۹۲	۷۰۰	۳,۵۰۰	۲۷۴۷۰
۶	کره جنوبی	۱۳۰۶	۱۴	۵۵۰	۲۶۷۷
۷	کانادا (عمدتاً برای تولید برق)	۱۱۷۰	۸۴۱	۲۴,۰۰۰	۸۰۱۸۳
۸	آفریقای جنوبی	۱۱۱۴	۳۱	۶۰۰	۸۳۰
۹	اسپانیا	۱۰۸۲	۵۴	۱۱۵۰	۲۳۹۳
۱۰	ترکیه	۹۷۲	۱۵۷	۲۱۰۰ (آمار ۲۰۱۲)	۲۹۹۰
۱۱	ایران	۸۰۲	۴۸	۶۰۰	۱۶۴۴





کشور مانده و به تالابها و دریاچه‌ها ریخته، یا تبخیر شده یا به سفره‌های زیرزمینی وارد می‌گردد، شامل آبریز فلات مرکزی، حوضه سرخس، هامون و دریاچه ارومیه (شکل ۲) برطبق اطلاعات سایت شرکت مادر تخصصی مدیریت منابع آب ایران به جز رودخانه‌های مرزی، در ۶ حوضه آبریز اصلی ایران تعداد ۶۱۱ سد در دست بهره‌برداری، ۱۴۶ سد در حال ساخت و ۵۲۰ سد نیز در مرحله مطالعات وجود دارد (جدول ۳) [۴].

#### ۷- دلایل نیاز به سدسازی در کشور

با توجه به رشد جمعیت و نیازهای مردم چه برای آب شرب، صنعت و یا کشاورزی جهت تامین خوراک آنها، نیاز به ذخیره‌سازی آب در زمانهای پربابی برای مصرف آب در زمان لازم (کم‌آبی) می‌باشد و در اکثر کشورهای دنیا سدسازی روش اصلی تامین آب برای کشاورزی، صنعت و مصرف خانگی است. به عنوان مثال تنها ایالت کالیفرنیا در آمریکا با آب و هوای نیمه خشک و مشابه ایران، بیش از ۱۸۰ سد بزرگ و کوچک از ظرفیت ۱۰ میلیون مترمکعب تا ۵/۵ میلیارد مترمکعب دارد که ظرفیت کلی مخازن این سدها بیش از ۵۰ میلیارد مترمکعب است (معادل ظرفیت کنونی تمام سدهای ایران). به جز این سدها، سد هورور با ذخیره ۳۵ میلیارد مترمکعب (به اندازه حدود ۷۰ درصد ظرفیت کنونی تمام سدهای ایران) که در سال ۱۹۳۸ بر روی رودخانه کلرادو در جنوب شرقی شهر لاس‌وگاس در مرز بین ایالت‌های نوادا و آریزونا ساخته شده بخشی از ذخیره آب خود را روانه کالیفرنیا نموده است. این سدها از عوامل اصلی توسعه و حیات جنوب شرق آمریکا خصوصاً ایالت ثروتمند کالیفرنیا است. قدیمی‌ترین سدهای کالیفرنیا در ۱۸۷۰ و جدیدترین آنها در سال ۲۰۰۳ (سد اولیونهاین به ارتفاع ۹۴ متر و ظرفیت ۳۱ میلیون مترمکعب) و سال ۲۰۱۲ ساخته شده است (سد لاس‌واگوئروس به ارتفاع ۷۰ متر و ذخیره ۲۰۰ میلیون مترمکعب). این سدها در کنار مدیریت یکپارچه و بهینه

منابع آب موجب شدند که کالیفرنیا دوره خشکسالی کنونی را که از سال ۲۰۱۱ آغاز شده و یک از بدترین دوره‌های خشکسالی از سال ۱۹۰۰ است را پشت سر بگذارد (یعنی حدود ۵ سال خشکسالی مداوم را تحمل نموده است) [۱۰].

البته با عنایت به کمبود آب در کشور (نسبت به متوسط جهانی) باید توجه ویژه به افزایش بهره‌وری در استفاده‌های بالا از آب و اعمال حاکمیت قوی آب در کشور انجام پذیرد، ولی به هر صورت این اقدامات به دلایل زیر نافی نیاز به سدسازی در کشور نیست.

#### ۷-۱- عدم تناسب توزیع جمعیت و

##### حوضه‌های آبریز

جدول ۴، حجم مخازن سدهای کشور (به جز رودخانه‌های مرزی) را به تفکیک حوضه آبریز برطبق اطلاعات سایت شرکت مادر تخصصی مدیریت منابع آب ایران، نشان می‌دهد [۴].

مشاهده می‌گردد حجم مخازن موجود، در حال ساخت یا مطالعه مربوط به دریای مازندران (۱۹٪) و خلیج فارس و دریای عمان (۶۹٪) جمعاً حدود ۸۸٪ حوضه‌های آبریز کشور را پوشش می‌دهند که این حوضه‌ها حدود ۹۲٪ سدهای جدید در دست ساخت و ۹۴٪ سدهای در دست مطالعه را شامل می‌شود. به عبارت دیگر در صورت عدم ساخت سدهای جدید، آبهای حوضه آبریز آنها (بیش از ۹۲٪ آبهای مهار نشده کشور) به دریا ریخته و از دسترس کشور خارج می‌گردد. سدهای سایر حوضه‌های داخلی کشور که متهم اصلی خشک نمودن تالابها از جمله دریاچه ارومیه و همچنین کاهش سطح آبهای زیرزمینی فرض شده‌اند، کمتر از ۱۲ درصد آبریز کلی کشور و کمتر از ۸ درصد سدهای جدید (در دست ساخت یا مطالعه) را شامل می‌شود. لذا مخالفت با ساخت سدهای جدید در دست ساخت و در دست مطالعه که عمده‌تاً در حوضه دریای مازندران، خلیج فارس و دریای عمان قرار دارند، عملاً نه تنها کمکی به حفظ تالابهای کشور و

آبهای زیرزمینی نمی‌نماید، بلکه تنها باعث از دست دادن حجم عظیم آبی می‌شود که در حال حاضر به دریا می‌ریزد. این امر در حالی است که طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰، حدود ۴۰ درصد جمعیت کشور در حوضه آبریز فلات مرکزی زندگی می‌کنند [۱۱] (شامل استانهای تهران، البرز، قم، زنجان، قزوین، اصفهان، یزد، کرمان، بخشی از فارس و خراسان رضوی و...) که تنها به ۶٪ آبریز کشور دسترسی دارند و این امر خود اهمیت ذخیره‌سازی و انتقال آب از حوضه‌های پرآب و کم جمعیت (مانند خلیج فارس و دریای عمان) به این حوضه و با الزام جابجایی جمعیت به حوضه‌های پرآب را نمودار می‌سازد. در صورت عدم مهار و انتقال آب حوضه خلیج فارس و دریای عمان به فلات مرکزی شاید در کنار صرفه‌جویی، بازچرخانی آب و سایر روشهای پرهزینه، تنها راه ممکن دیگر انتقال جمعیت میلیونی از حوضه فلات مرکزی به سایر حوضه‌ها باشد. از سوی دیگر نیاز به بهره‌برداری معادن بسیار در حوضه فلات مرکزی در استانهای یزد و کرمان، نیاز به شیرین‌سازی و انتقال آب از دریای عمان به این مناطق برای توسعه و بهره‌برداری از این منابع طبیعی را مشخص می‌نماید.

#### ۷-۲- توزیع غیریکنواخت مکانی

##### بارش در کشور

از نظر بارندگی ایران در زمره مناطق خشک و نیمه‌خشک جهان به‌شمار می‌آید و تقسیم‌بندی اقلیمی کشور نشان‌دهنده این است که حدود ۸۵ درصد از مساحت کشور در طبقه‌بندی مناطق نیمه‌خشک تا فراخشک قرار دارد. میانگین بارندگی سالانه بخش وسیعی از کشور کمتر از ۱۰۰ میلیمتر و متوسط آن برای سراسر کشور حدود ۲۵۰ میلیمتر برآورد شده است [۱۲]. (البته طبق گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۲ این مقدار به حدود ۲۰۱ میلیمتر کاهش یافته است) [۱۳]. بارندگی از ۲۰۰۰ میلیمتر در حاشیه غربی دریای مازندران تا کمتر از ۱۰۰ میلیمتر در

جدول ۴ - حجم مخازن سدهای موجود، در دست ساخت و مطالعه حوضه‌های ۶ گانه آبریز کشور

شرح حوضه‌ها	مطالعاتی		اجرایی		بهره برداری		مجموع	
	حجم (میلیون مترمکعب)	درصد از کل	حجم (میلیون مترمکعب)	درصد از کل	حجم (میلیون مترمکعب)	درصد از کل	حجم (میلیون مترمکعب)	درصد از کل
خلیج فارس و دریای عمان	۳۶,۶۶۹	٪۷۳	۱۸,۸۱۴	٪۷۷	۲۹,۶۹۰	٪۶۱	۸۵,۱۷۳	٪۶۹
دریای مازندران	۱۰,۶۲۷	٪۲۱	۳,۶۶۱	٪۱۵	۸,۵۹۴	٪۱۸	۲۲,۸۸۲	٪۱۹
فلات مرکزی	۱,۶۴۷	٪۳	۷۷۸	٪۳	۵,۳۱۸	٪۱۱	۷,۷۴۳	٪۶
ارومیه	۵۹۵	٪۱,۲	۱,۲۳۲	٪۵	۱,۷۶۳	٪۴	۳,۵۹۰	٪۳
هامون	۴۰۷	٪۰,۸	۲۱	٪۰,۱	۱,۶۶۳	٪۳	۲,۰۹۱	٪۲
سرخس	۳۳۷	٪۰,۷	۸۳	٪۰,۳	۱,۳۹۴	٪۳	۱,۸۱۴	٪۱
مجموع	۵۰,۲۸۲	٪۱۰۰	۲۴,۵۸۹	٪۱۰۰	۴۸,۴۲۲	٪۱۰۰	۱۲۳,۲۹۳	٪۱۰۰

نواحی خشک مرکزی و جنوبی و ۲۵ میلیمتر در کویر لوت متغیر است که نشان دهنده وضعیت منابع آبی ایران می‌باشد. ضمناً این بارش در سطح کشور توزیع یکسانی ندارد و بخش وسیعی از مناطق کشور بارش کمتر از ۲۰۰ میلیمتر دارد (شکل ۳) [۱۲].

### ۷-۳- عدم توزیع یکنواخت بارش در طول سال

طبق آمار بخش تغییرات آب و هوایی بانک جهانی برای متوسط بارش ایران در سالهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲، حدود ۷۰ درصد بارشهای ایران در پاییز و زمستان (از مهر تا اسفند) رخ می‌دهد (شکل ۴) [۱۳] که نیاز کشاورزی کمتر است و در عوض در فصول کشت (بهار و تابستان) کمبود آب وجود دارد و به همین دلیل نیاز به ذخیره سازی آب در فصول پربارش برای فصول کم بارش وجود دارد.

البته برخی مناطق کشور از این الگو پیروی نمی‌کند مانند حاشیه دریای مازندران. (شکل ۴)

### ۷-۴- نیاز به آب شرب در بسیاری از نقاط کم آب کشور

بنا به آمار سایت شرکت مدیریت منابع آب ایران، از کل مخازن سدهای در دست بهره‌برداری، اجرا و مطالعه کشور، حدود ۸۷ درصد به تامین آب کشاورزی، حدود ۱۱ درصد به تامین آب شرب (خانگی) و ۲ درصد به تامین آب صنعت اختصاص داده شده و خواهد شد [۴].

بعضاً در افکار عمومی مطرح می‌گردد که با توجه به سهم بالای مصرف آب کشاورزی، باید بجای سدسازی و یا حتی اجبار جامعه به صرفه جویی در مصرف آب خانگی، بازده کشاورزی را بالا برد. اگرچه این کار به جای

جدول ۳ - تعداد سدهای کشور به تفکیک ارتفاع سد در مراحل مختلف

ارتفاع سد	مطالعاتی	اجرایی	بهره برداری	مجموع
کمتر از ۱۵ متر	۱۶	۵	۲۰۹	۲۳۰
بین ۱۵ تا ۳۰ متر	۱۲۳	۱۷	۲۴۵	۳۸۵
بین ۳۰ تا ۷۰ متر	۲۲۲	۷۴	۱۰۷	۴۰۳
بین ۷۰ تا ۱۰۰ متر	۳۲	۲۸	۲۳	۸۳
بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر	۱۹	۱۳	۱۹	۵۱
بیش از ۱۵۰ متر	۱۲	۸	۸	۲۸
مجموع	۵۲۰	۱۴۶	۶۱۱	۱۲۷۷

خود لازم است ولی باید توجه شود که نسبت‌های بالا، متوسط کشور است و این نسبت در حوضه‌های مختلف آبریز متفاوت است. مثلاً در حوضه فلات مرکزی و حوضه سرخس به دلیل واقع شدن شهرهای بزرگی چون تهران، اصفهان، شیراز، مشهد و بسیاری شهرهای کوچکتر، بیش از ۳۰ درصد از ظرفیت مخازن برای تامین آب شرب (خانگی) استفاده شده و خواهد شد. به عنوان نمونه سهم آب شرب از مخازن سدهای موجود و آبی در استان تهران حدود ۴۰ درصد، در استان البرز بیش از ۵۰ درصد و در استان یزد به بیش از ۶۰ درصد می‌رسد. لذا با توجه به مشکلات تامین آب در شهرها، صرفه جویی در آب کشاورزی در مناطق پرآب مانند زاگرس، خوزستان و حاشیه دریای مازندران، کمکی به تامین آب شرب تهران، اصفهان، مشهد و سایر شهرهای حوضه فلات مرکزی نمی‌کند، (مگر آن که انتقال آب بین حوضه‌ها انجام شود) و صرفه‌جویی شهروندان و ساخت سدها برای بهره‌گیری از آب موجود بسیار مهم است.

از سوی دیگر جمعیت کشور در ۱۰۰ سال قبل حدود ۱۰ میلیون نفر بوده که اکنون ۸ برابر شده و نیاز آب در زندگی شهرنشینی نیز نسبت به روزگار گذشته بسیار بیشتر شده است. لذا تامین آب کنونی شهرها تنها با روشهای قدیمی مثلاً تکیه

کشور	سهم تولید برقایی کشور
پاراگوئه - آلبانی - نیپال - موزامبیک - زامبیا - کنگو - اتیوپی - تاجیکستان	بیش از ۹۸ درصد
نروژ - قرقیزستان	۹۲ تا ۹۸ درصد
برزیل - کلمبیا - سودان	۷۵ تا ۸۰ درصد
اتریش - کره جنوبی - کانادا - سوئیس	۵۵ تا ۶۰ درصد
ترکیه - پاکستان	۲۵ تا ۳۰

مگاوات است. کل ظرفیت موجود برقایی ایران حدود ۱۱ هزار مگاوات بوده و ۷ هزار مگاوات نیز در دست ساخت است که در قیاس با تولید برقایی دنیا ناچیز است.

### ۸- جمع بندی

● واکنشهای منفی که در افکار عمومی نسبت به سدسازی مشاهده شده، عموماً تنها معایب سدها را بدون توجه به لزوم سدها آنها بیان نموده‌اند. از ورود فعالان اجتماعی به عنوان نمایندگان ذینفعان اصلی پروژه‌های سدسازی باید استقبال نمود ولی باید مدیریت جامعه به عنوان ذینفعان اصلی پروژه‌های سدسازی مورد توجه بیشتر قرار گیرد.

● بسیاری کشورها وضعیت سرانه آب شیرین تجدیدپذیر سالانه آنها به مراتب بهتر از ایران است و مشکل کمبود آب شیرین ندارند، ولی تعداد سد و حجم مخازن سد بیشتری از ایران ساخته‌اند.

● بسیاری کشورهای پیشرفته و درحال توسعه (علی‌رغم داشتن سرانه آب شیرین بیشتر)، سدهای بسیار بیشتری از ایران ساخته‌اند که موجب شده نسبت مخزن به جمعیت بسیار بیشتری از ایران (۶۰۰ مترمکعب بر نفر) داشته باشند.

● حدود ۹۲ تا ۹۵ درصد سدهای جدید (در دست ساخت یا مطالعه) مربوط به حوضه دریای مازندران، خلیج فارس و دریای عمان است که در صورت عدم ساخت سدهای جدید، آبهای حوضه آبریز آنها (بیش از ۹۰ درصد آبهای مهار نشده کشور) به دریا ریخته و از دسترس کشور خارج می‌گردد. سدهای حوضه‌های داخلی کشور که متهم به خشک نمودن تالابها از جمله دریاچه ارومیه و همچنین کاهش سطح آبهای زیرزمینی در حوضه‌های داخلی شده‌اند، کمتر از ۱۲ درصد آبریز کلی کشور و کمتر از ۸ درصد سدهای جدید (در دست ساخت یا مطالعه) را شامل می‌شود. بدیهی است در صورت صرفه‌جویی و بهبود مصرف آب می‌توان در خصوص سدهای این حوضه بازبینی نمود.

مناطق پایین دست وارد می‌آمد.

### ۷-۶- تولید انرژی پاک برقایی

سدها در بسیاری از نقاط جهان برای تولید انرژی پاک (بدون کربن) استفاده می‌گردد. سهم تولید برق از نیروگاههای برقایی نسبت به کل تولید برق، در برخی از کشورهایی که بیشترین استفاده از نیروگاه برقایی در دنیا را دارند، در جدول ۵ ارائه شده است (آمار ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲): [۱۴].

در ایران با توجه به محدودیت منابع آبی و وجود منابع فسیلی، تنها حدود ۱۰ درصد از نیروگاههای برق نصب شده کشور برقایی است، که آنها نیز تنها ۵ درصد از برق کشور را (عمدتاً در زمانهای اوج مصرف) تولید می‌کند. به دلیل شرایط خاص شیب تند جداره‌ها و شیب رودخانه در رودهای کارون، دز و کرخه، امکان افزایش نیروگاه‌های برقایی بدون ذخیره زیاد آب وجود دارد (سدهای جریان‌ی). نیروگاه‌های برقایی بزرگ ایران شامل سد کرخه، کارون ۳ و ۴، مسجد سلیمان و گتوند هستند که ظرفیت تولید آنها از ۳۰۰ تا ۳۰۰۰

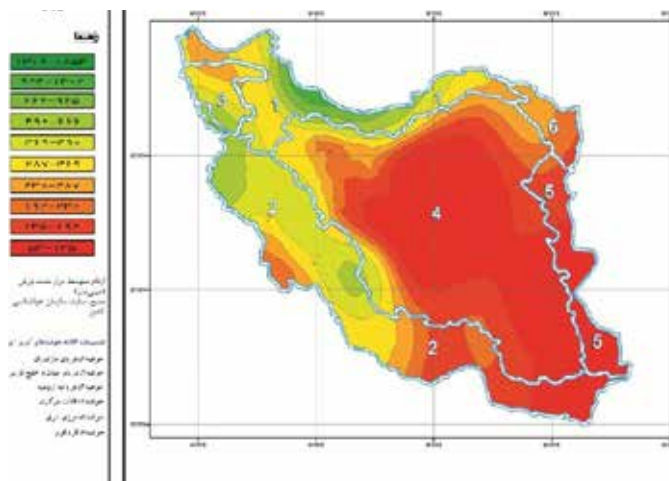
برقانات‌هایی که آب ۱۰ میلیون نفر و آن هم با استانداردهای مصرفی ۱۰۰ سال قبل زندگی می‌کرده‌اند، مقدور نیست.

### ۷-۵- حفاظت از مناطق جمعیتی

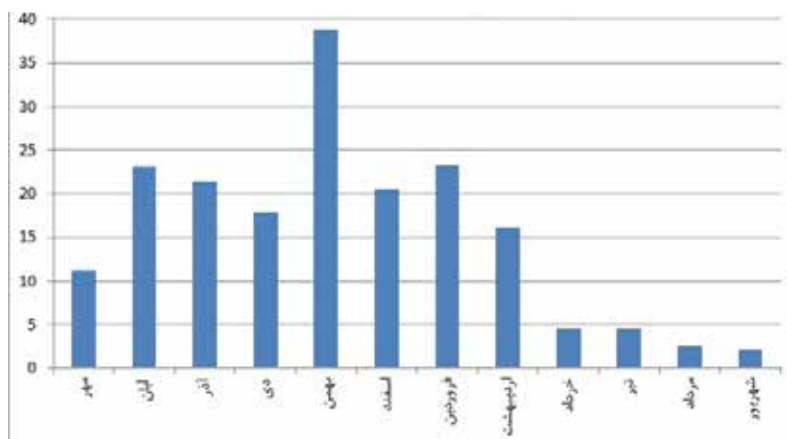
#### در مقابل سیل

رودخانه‌ها خصوصاً در مناطق کم بارشی مانند ایران عموماً دارای الگوی جریان متغیر در ماههای مختلف و سالهای مختلف هستند و در برخی سالها سیلابهای شدیدی در آنها به وقوع می‌پیوندد که بسیار فراتر از توان رودخانه است و برخی از این سیلابها که بسیار شدید است، با روشهایی چون آبخیزداری قابل کنترل نیستند و هیچ روشی تاکنون به جز ساخت سد برای کنترل آنها یافت نشده است. نمونه این سیلابهای شدید در بهار ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ در بسیاری نقاط کشور از جمله حوزه خلیج فارس و دریای عمان و به‌طور اخص در حوزه زاگرس و خوزستان مشاهده شد که حتی سدهای موجود توان کنترل سیلاب‌ها را نداشته و در صورت نبود سدهای موجود، خرابی و خسارتهای بسیار بیشتری به

شکل ۳ - نقشه پراکنندگی بارش در ایران



نمودار-۴  
بارندگی ماهانه ایران  
(متوسط سالهای  
۲۰۱۰  
تا ۲۰۱۲)  
به میلیمتر



نداشته و در صورت نبود سدهای موجود، خرابی و خسارتهای بسیار بیشتری به مناطق پایین دست وارد می‌آمد.

- کل ظرفیت موجود برقابی ایران در قیاس با تولید برقابی دنیا ناچیز است و به دلیل شرایط خاص رودهای کارون، دز و کرخه، امکان افزایش نیروگاه‌های برقابی جریان‌ی بدون ذخیره زیاد آب وجود دارد.

- ۷۰ درصد بارش‌های ایران در پاییز و زمستان است که نیاز کشاورزی کم‌تر است و لزوم ذخیره‌سازی آب در فصول پربارش را نشان می‌دهد.

- در صورت بروز سیلاب‌های شدید هرچند سال یکبار (مشابه بهار ۱۳۹۵) از جمله در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، حتی سدهای موجود توان کنترل سیلاب‌ها را

- ۳۵ تا ۴۰ درصد جمعیت کشور در حوزه آبریز فلات مرکزی زندگی می‌کنند که تنها به ۶ درصد آبریز کشور دسترسی دارند و یا باید انتقال آب از حوزه‌های پرآب و کم جمعیت (مانند خلیج فارس و دریای عمان) به این حوزه‌ها انجام شود، یا آنکه جمعیت به حوزه‌های پرآب جابجا شود و با صرفه جویی جدی در پیش گیرند.

#### منابع:

- بانک جهانی - [7]
- <http://data.worldbank.org/indicator>
- سایت سازمان خوار و بار جهانی - [8]
- <http://www.fao.org/nr/water/aquastat/data/query/results.html>
- [9] Dams and Development, 2000. The Report of the World Commission On Dams, London.
- [10] <http://www.nbcnews.com/business/business-news/california-drought-worst-over-century-analysis-shows-n393376>
- [11] مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱. گزیده نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰، تهران
- [12] نگاهی بروضعیت منابع و مصارف آب در جهان و ایران، ۱۳۹۴، دانشگاه صنعتی شریف و ستاد احیای دریاچه ارومیه
- بخش تغییرات آب و هوایی بانک جهانی [13]
- <http://sdwebx.worldbank.org/climateportal>
- [14] <http://www.indexmundi.com/facts/indicators/EG.ELC.HYRO.ZS/rankings>
- [1] PMI, 2013. Project Management Body of knowledge, Project Management Institute, USA
- [2] Hussein B., Ahmad S., Zidane Y., 2015. Problems Associated With Defining Project Success. / Procedia Computer Science 64 (2015) 940 - 947
- [3] Kerzner, Harold, 2014. Project Recovery, Case Studies and Techniques for Overcoming Project Failure, International Institute of Learning, New York, John Wiley & Sons
- [4] شرکت مادر تخصصی مدیریت منابع آب ایران - <http://daminfo.wrm.ir>
- کمیته جهانی سدهای بزرگ - [5]
- [http://www.icold-cigb.org/GB/World\\_register/general\\_synthesis.asp](http://www.icold-cigb.org/GB/World_register/general_synthesis.asp)
- [6] UNESCO's contribution to The United Nations World Water Development Report, 2015, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 7, place de Fontenoy, 75352 Paris 07 SP, France





## گشایش در آزادراه تهران - شمال گام بلند آقای وزیر

آرزو نوری

و امسال به ۳۲ درصد رسیده است. البته این پیشرفت در قطعه یک آزادراه، به عنوان قطعه بیشتاز ۷۱/۸ درصد است.

علی اکبر ناطق نوری به عنوان مسئول گروه بازرسی دفتر مقام معظم رهبری پیشرفت فیزیکی آزادراه تهران - شمال، همخوانی این آمار و گزارشها را با پیشرفت فیزیکی پروژه در ابتدای آبان ماه سال جاری تأیید کرد. وی در بازدید از این پروژه عنوان کرد این پروژه طی سه سال گذشته و با آغاز به کار دولت یازدهم، پیشرفت مناسبی داشته است. (۴ آبان ۱۳۹۴، مهر)

علی آزاد دبیرانجمن شرکت‌های راه‌سازی نیز در آخرین اظهار نظر خود درباره عملکرد وزارت راه و شهرسازی درباره آزادراه تهران - شمال عنوان کرد: خوشبختانه با پیگیری‌های صورت گرفته و علی‌رغم تمام مشکلات و دغدغه‌های اقتصادی که وجود داشت، وزارت راه و شهرسازی در این باره اقداماتی جدی را به کار بست. پیگیری

راه ۱۲۱ کیلومتر است. ۱۴۵ تونل به طول ۸۸ کیلومتر در باند رفت و برگشت آن و ۹۷ پل نیز به طول ۱۳ کیلومتر در مسیر رفت و برگشت آن وجود دارد. جاده، شیب ۶ درصدی دارد و در اکثر نقاط دو خطه است ساخت آزادراه در قالب ۴ قطعه پیش‌بینی شده که مانند قطعات یک پازل بزرگ هستند و تکمیل هر کدام از آنها، پروژه را یک گام به سرانجام آن نزدیک می‌کند.

بعد از سالها روی زمین ماندن کار، طی سالهای اخیر زمزمه فعال شدن پروژه به گوش رسید تا جایی که بسیاری از متخصصان و سازندگان که از اتمام آن دلسرد بودند در صدد بررسی راست و دروغ این زمزمه‌ها برآمدند. آمارها نشان می‌دهد پیشرفت فیزیکی این آزادراه که طی ۲۰ سال گذشته هر سال ۲ درصد بود، اکنون به پیشرفت ماهانه ۳.۳ تا ۳.۴ درصد رسیده است، به عبارتی پیشرفت کل پروژه در سال ۹۴ به ۱۸ درصد

در طی سالیان گذشته، آزاد راه تهران - شمال لقب بزرگترین کار نیمه‌تمام دولتها را گرفت. تا اینکه بعد از سالها بلا تکلیفی، با اراده دولت تدبیر و امید و نگاه توسعه‌گرایانه دکتر آخوندی، این آزادراه به نماد اراده دولت و توانمندی بخش خصوصی تبدیل شد تا خبر از به سرانجام رسیدن این آزادراه خسته و گشایش در اقتصاد کشور دهد. به دلیل اهمیت این پروژه ملی، آشنایی با فراز و نشیب آن برای فعالان عرصه سازندگی بی‌ثمر نیست.

### آزادراه در یک نما

آزاد راه تهران - شمال یا همان تهران - چالوس بخشی از «آزادراه سراسری شمال - جنوب» است که قرار بود کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی بین دریای خزر با خلیج فارس باشد و شهر تهران را به شهرهای غربی استان مازندران متصل کند. طبق طرح، این آزاد

طرح آزادراه تهران شمال که پس از حدود ۴۰ سال یکبار دیگر توانسته مسیر دقیق خود را بشناسد و طبق برنامه‌ریزی‌ها قطعاتی از آن به زوی افتتاح خواهد شد اقدام مثبت بزرگی بود که در طول این سال‌ها اجرایی شده است (ایسنا، ۳۰ آذر). به اذعان آقای میرشفیع، معاون ساخت آزادراه‌های کشور نیز عملکردی که در این پروژه در طول این دو سال گذشته داشتیم معادل عملکرد ۲۰ سال گذشته است. (مهر، ۲۹ آذر)

در حال حاضر در این پروژه ۳۰۸۸ نفر مشغول به کار هستند، تعداد ماشین‌آلات ۹۲۳ دستگاه و تعداد قالب موجود ۳۰ دستگاه است. و پیش‌بینی می‌شود با تکمیل آزادراه سالانه ۶۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی در سوخت انجام شود و ظرفیت تردد ماشین‌ها از ۱۲ هزار دستگاه به ۳۰ هزار دستگاه برسد. اما این پروژه از کجا آغاز شد و چگونه در طی همه سال به سرانجام نرسید، این سوالی است که برای پاسخ دادن به آن بهترین کار بررسی تاریخیچه این راه ناتمام است.

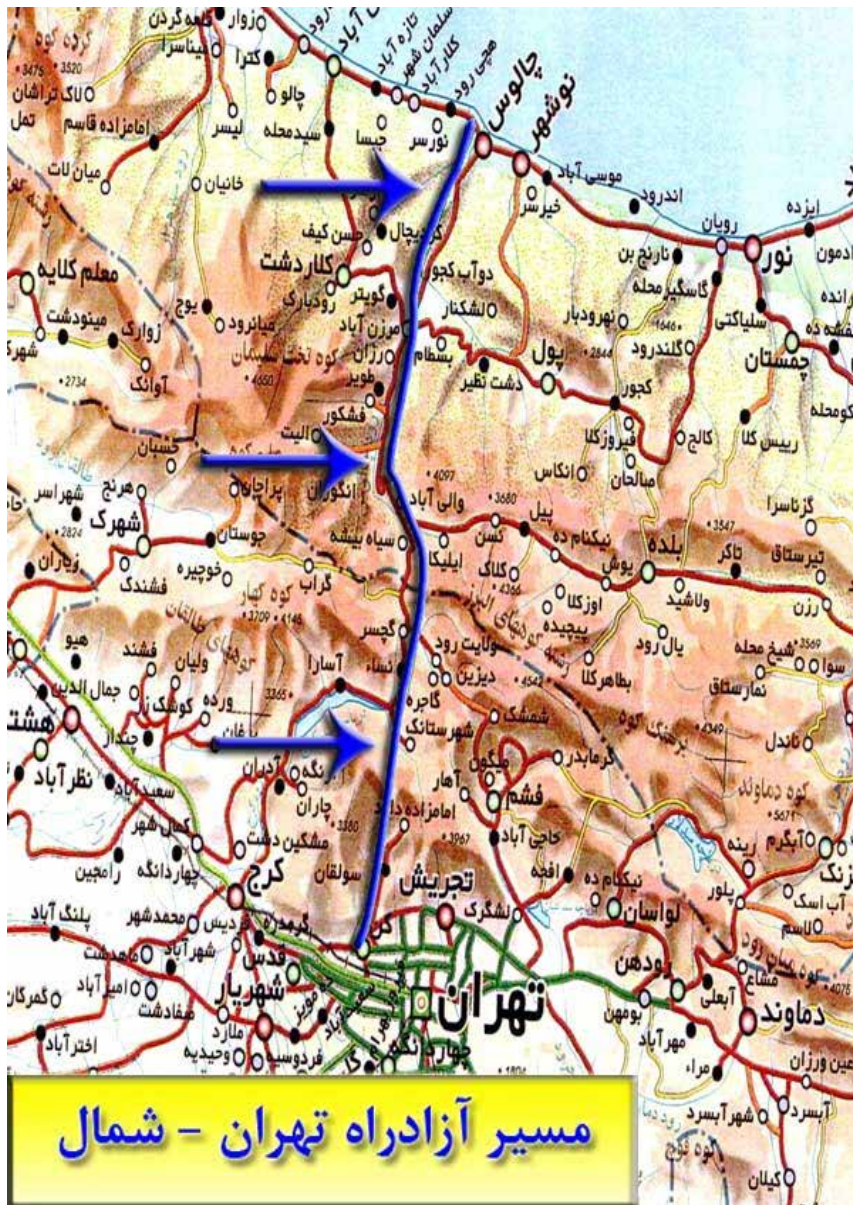
### تاریخیچه

در سال ۱۳۵۳ کلید اولیه طرح آزادراه تهران - شمال زده شد و مطالعات ساخت آن برای نخستین بار با وعده‌ای ۵ ساله برای ساخت آن، در سال ۱۳۵۶ به تصویب رسید. هزینه این طرح طبق نظر فرانسوی‌هایی که داوطلب اجرای آن بودند تا پایان زمان ۱۰ ساله پس از بهره‌برداری آن، حدود ۷۵ میلیارد تومان برآورد شد، اگرچه تا کنون که سال ۱۳۹۵ است این طرح به سرانجام نرسیده و هزینه لازم برای اتمام آن روز به روز بیشتر شده است.

اما سرگذشت این آزادراه چه بود؟

مهندس محمدعلی پورشیرازی، بازرسی سنديکا در این باره نمای کلی و کوتاهی ارائه می‌دهد: «در آغاز به نام اتوبان ۱۰۲ کیلومتر (کن به نور) شناخته می‌شد در سال ۱۳۵۶ بررسی و تصویب شد که درباره این اتوبان بعد از انقلاب و در یک نشست خاص و بی‌مطالعه تصمیم گرفته شد و آن را از نیمه راه تا انتهای قطعه، از شهرستان نور به طرف چالوس انتقال دادند که خود بحث مفصل و خاصی دارد»

اکبر ترکان وزیر راه دولت دوم سازندگی نیز



## مسیر آزادراه تهران - شمال

سرگذشت این آزادراه را تعریف کرده که نقل آن برای بررسی شرایط کنونی آزادراه بی‌فایده نیست: «طراحی این آزادراه پیش از انقلاب توسط یک مهندس مشاور فرانسوی انجام شد و هنگامی که من در وزارت راه بودم (۱۳۷۲-۱۳۷۶)، قرار شد این طراحی به روز شود. در آن زمان صحبت بر سر این بود که بهترین مسیر آزادراه تهران - شمال کجاست؟ آیا همین مسیر تهران چالوس بهتر است یا مسیرهای دیگری مانند تهران - نور نیز می‌تواند جزو گزینه‌ها باشد. مهندس مشاور انتخاب شد تا مطالعات هر دو محور را به انجام برساند و به ما گزارش دهد. این مقایسه به انجام رسید و در نهایت به این نتیجه رسیدیم که عملیات احداث بزرگراه تهران - چالوس را آغاز کنیم. در ابتدا یکی از

سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به نام «گلزار» که در ساخت و ساز پروژه شهرک اکباتان نیز نقش داشت برای اجرای این پروژه اعلام آمادگی کرد. توافقات بر این محور بود که او ساخت این آزادراه را بر عهده بگیرد و دولت نیز در مقابل به او زمین واگذار کند و عوارض نیز کمتر تعیین شود. اما در میانه کار، آقای گلزار ایران را ترک کرد و رفت. به هر حال در فضای حاکم در آن سال‌ها، نگاه به سرمایه‌گذار بخش خصوصی به گونه‌ای بود که او را نگران کرد. در روایات ایرانی‌ها نوعی سرمایه‌ستیزی وجود داشت که بخشی از آن از فضای انقلابی سرچشمه می‌گرفت. پس از گلزار، گزینه دیگری مطرح شد: ۱۰ پیمانکار بزرگ کشور کنسرسیومی تشکیل دادند و برای ساخت این آزادراه اعلام آمادگی کردند.





من به گونه‌ای بر سر دو راهی قرار گرفتیم که پروژه را به این ۱۰ پیمانکار واگذار کنیم یا به بنیاد مستضعفان که متقاضی سرمایه‌گذاری در این پروژه بود. البته اعتراف می‌کنم که ای کاش پروژه را به این پیمانکاران واگذار می‌کردم. شاید این یک تصمیم‌گیری تاریخی اشتباه بود که اتفاق افتاد. بهتر بود آن را به آن ۱۰ پیمانکار که صاحب نام بودند واگذار می‌کردم. اما آن را به بنیاد سپردم» (هفته‌نامه تجارت‌فردا، ۱۴ دی‌ماه ۱۳۹۲)

گواه اعلام آمادگی پیمانکاران ایرانی برای اجرای آزادراه تهران - شمال اظهار نظر دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی است که در فروردین ۱۳۹۳ اعلام کرد: ۱۵ سال پیش حدود ۱۰ شرکت سازنده پیشنهاد ساخت آزادراه تهران - شمال را با قیمت ۱۲۳ میلیارد تومان به دولت دادند، اما متاسفانه این پیشنهاد از سوی شورای عالی فنی رد شد (خبرگزاری تسنیم).

به هر حال اولین قرارداد پروژه آزادراه تهران - شمال در سال ۱۳۷۵ بین وزارت راه و بنیاد مستضعفان بسته شد. این قرارداد مشارکت با بنیاد مستضعفان با اعتباری به میزان ۲۵۰ میلیارد تومان و سهم شراکت وزارت راه و شهرسازی به مبلغ ۱۵ میلیارد تومان به صورت مقطوع جهت تملک اراضی به وسیله دولت و بقیه تعهدات و هزینه‌های تکمیل و بهره‌برداری توسط بنیاد منعقد شد. و قرار شد طی ۵ سال این پروژه به بهره‌برداری برسد.

اما در طی سالهای متوالی که انجام کار به تعویق افتاد، ترکان از کرده خود پشیمان شد، همانگونه که بعدها در مصاحبه‌ای به این نکته اشاره کرد: «من در پیشگاه الهی استغفار می‌کنم که این پروژه مهم را به بنیاد مستضعفان واگذار کردم. از خدا طلب مغفرت می‌کنم» (روزنامه همشهری، ۲۶ مهر ۱۳۹۰)

ادامه ماجرا به نقل از احمد خرم اینگونه است که «در سال‌های ۱۳۶۹ و ۱۳۷۰ مقرر شد پروژه با سرمایه خود بنیاد مستضعفان تامین اعتبار شود و سپس با ارائه زمین و عوارض اقدام به ساخت شود. اما طی آن سال‌ها نه تنها اعتباری از سوی بنیاد برای اجرای پروژه در نظر گرفته نشد بلکه به مدت ۱۵ سال اجرای پروژه آنقدر کش و قوس پیدا کرد که هزینه‌های اجرای آن افزایش

یافت. بنیاد به این نتیجه رسیده بود که با خرید باغ در اطراف دماوند و تبدیل آن به زمین مسکونی بازده سود بیشتری می‌تواند به دست بیاورد و در نتیجه پروژه را کاملاً رها کرد» (امید ایرانیان، ۶ تیر ۱۳۹۵)

با روی کار آمدن دولت سازندگی و نگاه مثبتی که هاشمی رفسنجانی به این پروژه داشت، مجدداً در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۷۵ اجرای پروژه توسط دولت آغاز شد با این همه به دلیل تعلل بنیاد در تخصیص بودجه در مجموع پروژه تنها ۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشت. اما این تعلل چه دلیلی داشت؟ در سال ۱۳۸۰ دلیل تعلل در آغاز کار محدودیت در واگذاری زمین‌ها اعلام شد چنانچه بعدها حسین کنعانی مقدم رئیس سابق هیات مدیره آزادراه تهران - شمال درباره اینکه چرا بنیاد نتوانست اراضی واگذار شده را برای تامین منابع مورد استفاده قرار دهد عنوان کرد: «بخشی از زمین‌هایی که واگذار شد از اراضی ملی یا تحت تصرف بود و معارض داشت. بخشی هم قابلیت تبدیل به منابع مالی نداشت به این دلیل که باید آزادراه ساخته می‌شد تا دسترسی به این زمین‌ها ایجاد می‌شد. بخشی از اراضی نیز مجوزهای لازم را نداشت. به این دلایل شاید نزدیک به ۱۰ سال پس از انعقاد قرارداد در زمان آقای هاشمی، به این نتیجه رسیدند که این منابع جوابگوی این پروژه نیست. (تجارت‌فردا، ۳۱ فروردین ۱۳۹۲)

در سال ۱۳۸۱ مصطفی میری مدیرعامل

پیگیری طرح آزادراه تهران شمال که پس از حدود ۴۰ سال یکبار دیگر توانسته مسیر دقیق خود را بشناسد و طبق برنامه‌ریزی‌ها قطعاتی از آن به زوی افتتاح خواهد شد اقدام مثبت بزرگی بود که در طول این سال‌ها اجرایی شده است عملکردی که در این پروژه در طول این دو سال گذشته داشتیم معادل عملکرد ۲۰ سال گذشته است



آزاد راه تهران - شمال طولانی شدن مدت زمان ساخت آزادراه را تنها به علت محدود بودن منابع دانست و افزود: «فاز اول پروژه به دلایل مالی به چینی‌ها واگذار شد. این قراردادها به صورت فاینانس منعقد شده و به صورتی است که منابع را آن هم تنها با ۱۰ درصد نیروی انسانی مورد نیاز به داخل کشور می‌آورد. اگر منابع مالی در اختیار داشتیم هیچ دلیلی نبود که به سوی نیروهای خارجی برویم و این در حالی است که صندوق ذخیره ارزی به اندازه کافی منابع در اختیار دارد»

با اتمام کار دولت سازندگی و در مرداد سال ۱۳۷۶ دولت اصلاحات با توجهی ویژه احداث آزادراه تهران - شمال را جزو طرح‌های اولویت‌دار این دولت نامید. بهمن ۱۳۸۱ سهم دولت و بنیاد در اجرای آزادراه مساوی شد و احمد خرم که وزیر راه و ترابری آن دوران بود اعلام کرد برای احداث این آزادراه، طرح جدیدی ارائه شده، این قرارداد، اجرای طرح آزادراه را میسر می‌سازد؛ لذا دولت و بنیاد به صورت مساوی سرمایه‌گذاری خواهند کرد و بعد از بهره‌برداری از آن، سرمایه‌گذاری انجام شده برگردانده می‌شود (ایرنا، ۴ بهمن ۱۳۸۱)

در سال ۱۳۸۳ متممی برای قرارداد قبلی نوشته شد تا با توجه به محدودیت در واگذاری زمین‌ها تغییراتی در قرارداد اعمال شود که مهندس خرم به این رویدادها پرداخته است: «قرارداد اوایل سال ۱۳۸۳ امضا شد و رئیس بنیاد قول داد ظرف مدت چهار سال ضمن گرفتن فاینانس خارجی برای سهم خود و سهم دولت این پروژه را به بهره‌برداری برساند. ضمن اینکه در این قرارداد آمده بود باید ظرف ۶ ماه کل پروژه در قطعات یک، دو، سه و چهار فعال شود، در غیر این صورت کل قرارداد کنسل شود. در ابتدای کار احداث آزادراه تهران - شمال سازمان حفاظت محیط‌زیست در اجرای آن و تعیین مسیر ایراداتی را به این شرکت وارد و با ادامه پروژه مخالفت کرد، که این مخالفت‌ها منجر به تغییر کاربری نقشه شد. اما در آن زمان به دلیل اینکه محیط زیست اطلاعی از تغییر نقشه نداشت محیط بانان به بولدزرها و کارگرانی که در آن منطقه فعال بودند تیراندازی کردند. مجدداً قرار شد پروژه در سال ۱۳۸۴ در صورتی که بنیاد شروع





خوبی نداشته باشد خلع ید شود اما با وجود اینکه بنیاد اقدام مناسبی انجام نداد، پروژه خلع ید به سرانجام نرسید»

در دولت آقای خاتمی به دنبال استیضاح احمد خرم از سوی مجلس و عدم رای اعتماد به صادق بناب، احداث آزادراه تهران- شمال متوقف شد. در دوران محمد رحمتی تنها ۷/۵ میلیارد تومان اعتبار برای احداث این آزادراه در نظر گرفته شده بود که مبلغ بسیار کمی بود.

در سال ۱۳۸۴ محمد رحمتی وزیر راه و ترابری رحمتی برای تسریع در احداث آزاد راه بنیاد مستضعفان را تحت فشار قرار داد و فروزنده، رییس بنیاد مستضعفان با پذیرش شروط رحمتی، دستور پیش پرداخت ۲۰ درصد از فاینانس آزاد راه تهران- شمال را صادر کرد. یعنی بنیاد پذیرفت که حدود ۴۴ میلیون دلار از ۲۲۰ میلیون دلار فاینانس این آزادراه را متقبل شود. بر همین اساس، هیاتی برای امضای قرارداد فاینانس این آزاد راه به چین اعزام شدند و قرارداد را به امضای طرفین رساندند. با امضای قرارداد فاینانس آزادراه تهران- شمال، پیش بینی شد که کار احداث این آزاد راه در سال ۱۳۸۹ به اتمام

برسد.

با این همه در انجام پروژه گشایشی نشد چنانچه در سال ۱۳۸۶ رحمتی اعلام کرد: «شرکت چینی حداکثر تا دو ماه فرصت دارد تا نسبت به تجهیز کارگاه خود در منطقه اقدام کند و در غیر اینصورت وزارت راه تضمین طرف چینی را از بانک عامل دریافت کرده و پس از ضبط آن پیمانکار دیگری انتخاب خواهد کرد. از چینی ها انتظار می رود که تحرک بیشتری داشته باشند و باعث پیدایش این تصور نشوند که تحت تاثیر قطعنامه ها و یا سایر شرایط بین المللی قصد کوتاهی در اجرای کار را دارند البته در سایر پروژه ها مدیریت با دولت و اجرا با پیمانکار است که در این مورد استثنا مدیریت و اجرا توسط شرکت سرمایه گذار انجام می شود».

رحمتی درباره عدم واگذاری این پروژه به بخش خصوصی نیز عنوان کرد: «نظر دولت این است که بدون وارد آوردن دغدغه به بخش خصوصی و با در نظر داشتن سهم ۵۰ درصدی بنیاد، مدیریت پروژه را به این نهاد واگذار کند». وی مهمترین دلیل استفاده نکردن از پیمانکاران داخلی را کم بودن اعتبارات وزارت راه و بی میلی بانکها به

مشارکت در پروژه های راهسازی به واسطه دیربازده بودن این قبیل پروژه ها دانست. خبرگزاری فارس- ۱۴ اردیبهشت ۱۳۸۶  
در این دوره همزمان با سپردن ضمانت نامه بانکی توسط چینی ها به بانک عامل، مبلغ ۳۵ میلیارد تومان توسط وزارت راه به این شرکت پرداخت شد و اعلام شد بودجه این آزادراه در حال حاضر کمتر از ۸۰ میلیارد تومان است. اما با تعلل چینی ها پیشرفتی در پروژه دیده نشد چرا که ظاهراً چینی ها از مبلغ این قرارداد راضی نبودند.

در دولت دهم، حمید بهبهانی - وزیر راه و ترابری - در اولین روز کاری خود در مرداد ۱۳۸۷ با تاکید بر اینکه عملیات ساخت این پروژه متوقف نشده و در حال انجام است، تصریح کرد: «حفر تونل ها و ساخت پل های پروژه آزادراه تهران - شمال را به عنوان دو اولویت کاری از چینی ها درخواست کردم که اگر چینی ها قهر کردند عملیات سخت پروژه انجام شده باشد؛ چرا که در راهسازی مشکلی نداریم و ساخت راه را خودمان هم می توانیم انجام دهیم. به علت رفتاری هایی که بیرون از کشور برای ما به وجود آورده اند آوردن اعتبار به داخل کشور

مشکلاتی دارد اما چینی‌ها علیرغم اینکه پول ندارند کارشان را شروع کرده‌اند». قرار بر این بود سرمایه‌گذاری ساخت قطعه ۱ آزادراه به طور مساوی توسط چینی‌ها و فرانسوی‌ها صورت بگیرد اما فرانسوی‌ها به دلایلی از مشارکت در این پروژه انصراف دادند و معلوم شد نگرانی وزیر بی‌مورد نبوده است و وی که سعی می‌کرد با بازدیدهای سرزده روند پیشرفت کار را پیگیری کند پیش‌بینی دقیقی از اتفاقات پیش رو داشته است. از سال ۱۳۸۸ فرانسوی‌ها از این پروژه کنار رفتند و پیمانکار چینی در پروژه باقی ماند.

۱۶ مردادماه ۱۳۹۰ به پیشنهاد محمود احمدی‌نژاد، علی نیکزاد (وزیر سابق راه و شهرسازی) به عنوان نماینده ویژه رئیس‌جمهور در آزادراه تهران - شمال منصوب شد. وی بعداً وزیر شد و اوایل سال ۱۳۹۲ با استناد به مصوبه شورای اقتصاد عنوان کرد: قطعات ۲ و ۳ آزادراه از بنیاد پس گرفته شد و براساس مصوبه شورای اقتصاد، به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا واگذار شد. این اظهارنظرها در عمل مسکوت ماند و وزیر جای خود را به وزیر راه جدید داد.

در مهرماه سال ۱۳۹۰ اکبرترکان وزیر اسبق راه و ترابری گفته بود پروژه آزاد راه تهران - شمال را باید از بنیاد مستضعفان بگیریم، چون تا زمانی که دست این بنیاد باشد، ساخته نخواهد شد و پروژه‌های دیگر هم همین‌گونه است. (همشهری اقتصاد).

شهریور ۱۳۹۲ نیز وقتی دکتر آخوندی وزیر راه جدید، به همراه عیسی کلانتری وزیر اسبق کشاورزی از پروژه آزادراه تهران - شمال بازدید می‌کردند، کلانتری عنوان کرد: «وقتش شده وزارت راه بنیاد را طلاق بدهد. سال ۱۳۸۳ آقای خاتمی دستور بررسی روند اجرایی آزادراه تهران - شمال را داده بود. در آن جلسه که وزیر وقت راه و ترابری نیز حضور داشت. آقای فروزنده از بنیاد با تاکید بر اینکه پروژه مذکور باید تعیین تکلیف شود، وگرنه تا ۳۰ سال آینده ادامه خواهد یافت گفته بود، می‌دانم بنیاد مستضعفان توان تکمیل این پروژه را ندارد بنابراین از وزارت راه می‌خواهیم که با ما تفاهم کرده تا از این پروژه بیرون برویم.» که در واکنش به این اظهارنظر نماینده بنیاد عنوان کرد اگر ۸۰۰ میلیارد ما را که تا کنون صرف پروژه کرده‌ایم به ما بدهید

کنار می‌رویم.

با وجود اینکه بسیاری از متخصصان و صاحب‌نظران به دفعات بنیاد را دلیل نیمه تمام ماندن پروژه تهران - شمال دانسته بودند وزیر راه جدید در اولین نشست خبری خود در ۲۶ آذرماه ۱۳۹۲ به تمام ابهامات درباره پیمانکار آزادراه تهران - شمال پایان داد و اعلام کرد قرارگاه خاتم اصلاً قراردادی در آزادراه تهران - شمال ندارد. عباس آخوندی با بیان اینکه مصوبه حضور قرارگاه خاتم در آزادراه تهران - شمال لغو شده است، گفت: بنیاد در آزادراه قرارداد دارد، و دولت به دنبال تجدید نظر در قراردادهای قبلی است. با روحیه‌ای که همه از دکتر آخوندی سراغ داشتند این تصمیم و واکنش وی نشان از این داشت که وی راه حل آزادراه تهران - شمال را تغییر نمی‌داند و بیشتر به فکر اصلاحات است. با این همه در مصاحبه ای که در فروردین ۹۳ انجام شد، عنوان کرد «آزادراه تهران - شمال از اولویت‌های کاری وزارت راه و شهرسازی خارج شد»، که بلافاصله ۲۰ تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی طی نامه‌ای و با اشاره به این بیانات خطاب به رئیس‌جمهور خواستار توجه ویژه دولت به آزادراه تهران - شمال شدند. در پی این نامه دکتر آخوندی نیز در اردیبهشت ۱۳۹۳ طی نامه‌ای برقراردادن طرح تهران - شمال در اولویت اشاره کرد. در دولت‌های قبلی هم سخن از در اولویت قرار دادن آزادراه تهران شمال بود اما گویا

در دولت‌های قبلی هم سخن از در اولویت قرار دادن آزادراه تهران شمال بود اما گویا «اولویت» برای دکتر آخوندی به معنای واقعی کلمه این مسئولیت و همزمانی آن با مسئولیت‌های دیگر خود به عنوان وزیر تازه نفس آگاه بود، سعی کرده بود برداشتن این گام را برای بخش‌های دیگر مسیر بگذارد اما متوجه شد این گام بلند، اولین گامی است که باید بردارد.

«اولویت» برای دکتر آخوندی به معنای واقعی کلمه معنا داشت، وی که از بار سنگین این مسئولیت و همزمانی آن با مسئولیت‌های دیگر خود به عنوان وزیر تازه نفس آگاه بود، سعی کرده بود برداشتن این گام را برای بخش‌های دیگر مسیر بگذارد اما متوجه شد این گام بلند، اولین گامی است که باید بردارد.

مردادماه همان سال دکتر آخوندی در حاشیه مراسم معارفه به عنوان وزیر راه و شهرسازی بر ساخت آزادراه تهران - شمال تا پایان عمر دولت تدبیر و امید تاکید کرد. سپس در ۱۱ اسفند ۱۳۹۳ عنوان کرد بحث آزادراه تهران - شمال را مورد بررسی جمعی قرار داده‌ایم و در این باره با رییس بنیاد مستضعفان نیز مذاکراتی داشته‌ایم. در این مذاکرات از بنیاد مستضعفان خواسته‌ایم تا برنامه‌ای برای تسریع روند اجرایی پروژه ارائه کنند و بگویند در قالب این برنامه آزادراه چگونه ساخته می‌شود و در غیر این صورت دولت برنامه‌ریزی دیگری را برای ساخت این پروژه اتخاذ کند (تسنیم - حاشیه ششمین کنفرانس توسعه نظام تامین مالی)

پس از فراز و نشیب‌هایی که ذکر آن رفت، سال ۱۳۹۵ از راه رسید و اولین گشایش‌ها در آزادراه تهران - شمال دیده شد. دوباره بارقه امید روشن شد و اسحاق جهانگیری گفت این طرح نباید به عنوان طرحی به سبیل ناکارآمدی و بی‌عرضگی دولت‌ها تبدیل شود (تبر ۹۵ - مصاحبه با روزنامه نوآوران)

وی در بازدید از پروژه آزادراه تهران - شمال خواستار آماده شدن قطعه اول این آزادراه برای نوروز سال ۱۳۹۶ شد و وزیر راه به این خواسته جواب مثبت داد. در هر حال در دولت جدید، بقیه کار را در اختیار پیمانکاران ایرانی و توان فنی کشور قرار دادند. البته پل شماره ۶ در منطقه نخست آزادراه تهران - شمال که جزو تعهدات پیشین بود در دست چینی‌ها ماند.

این روزها ۱۳۵ جبهه کاری فعال در پروژه وجود دارد که خبر از تکاپو و جنب و جوش در آزادراه و فعالیت شبانه‌روزی متخصصان دارد، اما همچنان صحبت از مشکلاتی در تامین مالی پروژه است.

با وجود اعلام آمادگی قرارگاه برای تأمین مالی بخشی از پروژه در مناقصه‌ای که برای





واگذاری قطعه دوم انجام شد نامی از قرارگاه دیده نمی‌شد، قرارگاه، شرکت نکردن در مناقصه را به علت خیرنداشتن از فراخوان مناقصه اعلام کرد، در حالی که شرق در گزارشی با نام «اختلاف قرارگاه خاتم با وزارت راه در آزاد راه تهران - شمال» به نقل از مقامی مسئول اعلام کرد قرارگاه با مناقصه مخالف بود و برای توافق درباره پروژه روش مذاکره را ترجیح می‌داد.

### قطعات سرنوشت ساز و سرنوشت آنها

#### ۱- قطعه یک آزادراه تهران - شمال

قطعه یک آزادراه تهران - شمال ۳۲ کیلومتر است و با ساخت آن ۶۰ کیلومتر از طول مسیر کاسته می‌شود. این قطعه از تقاطع بزرگراه آزادگان و بزرگراه شهید همت شروع می‌شود و با عبور از مناطق کن، سولقان و امامزاده عقیل و تونل تالون (۴ هزار و ۸۰۰ متری) و دره لانیز به سه راهی شهرستانک می‌رسد.

مهم‌ترین قسمت این قطعه که احداث آن سالها به تعویق افتاد احداث تونل تالون به طول ۴۸۵ کیلومتر بوده که حفاری آن توسط چینی‌ها (شرکت STA) صورت گرفت. اما بعدا شرکت چینی به دلیل تاخیرات زیاد پروژه و به علت مسائل مالی از ادامه فعالیت منع شد و تنها قطعات مهم شامل تکمیل عملیات لاینینگ بخشی از تونل

تالون و احداث پل شاریو ۲۱۰ متری در دست این شرکت چینی باقی ماند و ادامه عملیات به شرکت‌های ایرانی شامل پورنام، ارسا ساختمان، دی، ناودیس راه، آبادراهان پارس و اوویل واگذار گردید.

اوایل آبان ماه امسال نیز مهران اعتمادی، درباره وضعیت قرارداد با پیمانکار چینی در قطعه یک آزادراه تهران - شمال اعلام کرد چینی‌ها تا به امروز نزدیک به ۹۰ درصد قرارداد را اجرایی کرده‌اند و تا پایان سال قرارداد با چینی‌ها به اتمام می‌رسد و همزمان با افتتاح قطعه یک، چینی‌ها هم از این پروژه خارج می‌شوند. (پایگاه وزارت و شهرسازی)

در تیرماه سال جاری نیز وزیر راه درباره بودجه لازم برای اتمام این قطعه عنوان کرد: حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه که روزانه معادل حدود ۴ میلیارد تومان می‌شود نیاز داریم تا منطقه نخست این پروژه به اتمام برسد. ۲۹ شهریور سال جاری خیرالله خادمی، معاون ساخت و توسعه راه‌ها و بزرگراه‌ها هم خبر داد برای تکمیل قطعه اول آزادراه تهران - شمال امسال ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار به این قطعه اختصاص می‌یابد.

ظاهرا این قطعه به خوبی تامین مالی شد چرا که در گزارش پیشرفت پروژه مربوط به مهرماه امسال نیز علی نوزاد مدیرعامل وقت شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای

حمل و نقل متوسط پیشرفت فیزیکی قطعه یک آزادراه تهران - شمال را ماهانه ۳,۳ درصد اعلام کرد که تا کنون به ۶۵ درصد پیشرفت رسیده است. (ایرنا- مهر ۹۵)

در آخرین گزارش وضعیت تکمیل منطقه یک آزادراه تهران - شمال که توسط مهران اعتمادی ارائه شد وی با اشاره به پیشرفت فیزیکی ۷۷ درصدی منطقه یک آزادراه تهران - شمال گفت: تنها ۱۲۰۰ متر از حفاری تونل ۶۵۰۰ متری البرز باقی مانده است و بخش شمالی آن نیز فعال شده است. در حال حاضر حتی علی‌رغم سرمای شدید هوا طی روزهای اخیر با فعالیت کارکنان، حتی در شب هنگام هم حدود ۸۵ درصد منطقه یک فعال است. (خبرگزاری مهر، ۱۰ دی)

#### ۲- قطعه دوم آزادراه تهران - شمال

قسمت دوم آزادراه به طول تقریبی ۲۵ کیلومتر حد فاصل دو آب شهرستانک - پل زنگوله است؛ و تونل‌های بلند البرز هر یک به طول ۶۴۵۰ متر به عنوان بزرگترین تونل‌های جاده‌ای کشور در این منطقه قرار می‌گیرند. قرار است با ساخت این قطعه ۵ کیلومتر از راه کوتاه شود.

از سال ۱۳۸۲ تا پایان سال ۱۳۸۹ تنها به حفر تونل اکتشافی (سرویس) در قسمت میانی دو تونل اصلی رفت و برگشت با مقطع کوچک،





فاز ۲ آزادراه تهران - شمال، ۶ کیلومتر از تونل البرز که (مهمترین تونل این آزادراه است) ساخته شده است و احداث تونل موازی آن هم در حال بررسی است. (خبرگزاری مهر، ۲۹ آذر) گفته می‌شود قطعه دوم آزادراه تهران - شمال تا سال ۱۳۹۸ به پایان می‌رسد.

### ۳- قطعه سوم آزادراه تهران - شمال

قطعه سوم آزادراه، حد فاصل پل زنگوله - سه‌راهی دشت نظیرو مرزن آباد به طول تقریبی ۴۶ کیلومتر است. مسیر دارای دو خط قطعه رفت و دو خط برگشت است و در قسمت‌های فرزا، یک خط کندرو به مسیر اضافه می‌شود.

در مرداد ماه سال قبل مهران اعتمادی مدیرعامل شرکت آزادراه تهران - شمال از انجام مناقصه بین‌المللی برای انتخاب مشاور قطعه ۳ این آزادراه خبر داد و گفت: «مطالعات قطعه سه این آزادراه در چند مرحله توسط شرکت‌های مختلف انجام شده بود و با توجه به پیچیدگی‌های فنی و اجرایی این قطعه طی ۴ تا ۶ ماه آینده فراخوان بین‌المللی انجام می‌شود تا این قطعه نیز مانند تونل البرز یا به صورت EPCF

است باز شده است. پکت ج یا همان قیمت اوایل ماه آینده باز می‌شود و پیمانکاران برنده مناقصه هم اواسط آبان ماه معرفی خواهند شد. در این مناقصه پیمانکاران خارجی هم حضور دارند اما به طور قطع اولویت با شرکت‌های ایرانی است. قیمت فاینانس ریالی است. تا جایی که اطلاع دارم شرکتی به نمایندگی از قرارگاه خاتم الانبیا در این مناقصه شرکت نکرده است. فرمول این واگذاری به این صورت است که ۲۰ درصد از هزینه‌ها به صورت نقد تامین می‌شود و ۵۰ درصد ملک و ۳۰ درصد هم اوراق خواهد بود. (پایگاه وزارت و شهرسازی)

در همین زمینه اواخر آذرماه حسین میرشفیعی معاون ساخت آزادراه‌های شرکت ساخت در نشست خبری نخستین نمایشگاه «راهسازی، راهداری و صنایع وابسته» عنوان کرد در حال حاضر چهار پیمانکار پایه یک داخلی که در مناقصه فاز ۲ آزادراه تهران - شمال برنده شده بودند، اجرای کار را برعهده گرفته‌اند و براساس برنامه، تعداد تونل‌های فاز ۲ هم کاهش یافته است که این موضوع صرفه‌جویی در هزینه و همچنین زمان بهره‌برداری از پروژه را به همراه دارد. در

بسنده شده بود. در خرداد ۱۳۹۵ دکتر محمد سعیدی کیا رئیس بنیاد مستضعفان عنوان کرد: عملیات احداث تونل ۶ هزار و ۴۰۰ متری البرز در منطقه دو آزادراه تهران - شمال در حال انجام است که یکسال پس از افتتاح منطقه یک، باند شرقی این تونل افتتاح می‌شود.

در تیرماه سال جاری هم مهران اعتمادی عنوان کرده بود: در عملیات احداث منطقه دو با تغییر مسیر، میزان اعتبار لازم از ۱۲۰۰ میلیارد تومان به ۹۰۰ میلیارد تومان تقلیل یافته است و نیازی به سرمایه‌گذار خارجی نیست. این در حالی بود که همان زمان قاسم احمدی دبیر مجمع نمایندگان مازندران تصریح کرد: قطعه دو نیز با پیش‌نویس قرارداد به مبلغ یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورو به شرکت دوو کره جنوبی سپرده شد و قرار است تا سال ۱۳۹۹ تحویل داده شود.

در هر حال اوایل آبان ماه مهران اعتمادی اعلام کرد: قطعه ۲ به ۴ منطقه تقسیم شده است که برای واگذاری این ۴ منطقه مناقصه برگزار شده است که پکت الف و ب پیمانکاران که ارزیابی فنی شرکت کنندگان

(طرح، اجرا و سرمایه گذاری) یا به صورت اجرا و سرمایه‌گذاری ساخته شود. در مطالعات قبلی ۱۲۰۰ میلیارد تومان برای ساخت قطعه ۳ آزادراه تهران - شمال برآورد شده بود که الان این رقم قابل استناد نیست و منتظر نتیجه مطالعات هستیم». وی در خرداد ماه سال جاری نیز از پیش قرارداد این شرکت با شرکت دوو کره جنوبی خبر داد و گفت: تامین مالی منطقه سه آزادراه تهران شمال با فاینانس ۱.۳ میلیارد یورو انجام می‌شود. طبق اظهار نظر سعید محمدزاده مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در آبان ماه سال جاری، منطقه ۳ آزادراه تهران - شمال هم پیشرفتی نداشته است اما بر اساس برنامه، قرار است تا اردادیهشت ۱۴۰۱ به اتمام برسد.

در همین زمینه اواخر آذرماه امسال حسین میرشفیع معاون ساخت آزادراه‌های شرکت ساخت درباره سرنوشت این قطعه عنوان کرد: در قطعه سوم با توجه به پیشنهادهایی که سرمایه‌گذاران خارجی داشته‌اند به دنبال این هستیم که با سیستم EOT کار اجرایی بر روی این قطعه به زودی و پس از انجام مطالعات نهایی آغاز شود (خبرگزاری مهر، ۲۹ آذر)

#### ۴- قطعه چهار آزادراه تهران - شمال

قطعه چهار آزادراه تهران - شمال حفاصل سه‌راهی دشت نظیر مرزن آباد - چالوس به طول حدود ۲۰ کیلومتر است و ۵ تونل در آن وجود دارد. مسیر دارای دو خط رفت و دو خط برگشت است و در قسمت‌های فراز، یک خط کندرو به مسیر اضافه می‌شود. اجرای این قطعه از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و ۲۱ فروردین ۱۳۹۲ در دولت دهم با وجود اینکه پیشرفت فیزیکی آن کامل نشده بود به بهره‌برداری رسید و سپس به تدریج تکمیل شد. برای احداث این قطعه از آزادراه حدود ۲۱۳ میلیارد تومان هزینه شده است.

مرداد ماه سال قبل ۱۳۹۴ مهران اعتمادی در نشست خبری با اشاره به اینکه ۴۰۰ هزار تن حجم بتن ریزی این قطعه و حدود ۱۰ میلیون مترمکعب خاک برداری آن بوده است عنوان کرد: این قطعه به صورت تکمیل نشده بنا به تشخیص مسئولان وقت به بهره‌برداری رسید، این قطعه بدون لایه آسفالت توپکا

که لایه اصلی آسفالت محسوب می‌شود، افتتاح شد. به همین دلیل پس از مدتی به دلیل بارندگی و گذر زمان بخشی از آزادراه آسیب دید. در این مدت برخی از ترانشه‌ها و قسمت‌هایی از آزادراه ریزش کرد که البته قابل پیش‌بینی نبود، بنابراین قطعه ۴ اوایل اسفند سال گذشته (۱۳۹۳) برای اجرای کارهای بازسازی مسدود شد و در ۷۹ مورد در نقاط گوناگون سه پیمانکار اصلی و سه پیمانکار فرعی اقدام به رفع نواقص کردند. در نهایت ۵۰ میلیارد تومان در این منطقه هزینه شد و روزانه هزار تن آسفالت و در مجموع ۶۰ هزار تن آسفالت و خاک‌ریزی در این قطعه صورت گرفت، عمده اقدامات قطعه ۴ آزادراه تهران - شمال در زمستان و لایه آسفالت توپکا از بهار امسال (۱۳۹۴) انجام شد. دو سیل امسال هیچ خسارتی به آزادراه وارد نکرد و عملیات بازسازی انجام شد، در نهایت قطعه ۴ آماده بهره‌برداری کامل قرار گرفت و هم اکنون مشکلی در این قطعه وجود ندارد و زیربار ترافیک است (خبرگزاری مهر - مرداد ۹۴).

#### جمع‌بندی در یک نگاه

به نظر می‌رسد در طول سالیان گذشته یکی از عوامل اصلی طولانی شدن اجرای پروژه آزادراه تهران - شمال ناتوانی برای تامین مالی و مدیریت منابع از طرف کارفرمایان و عدم استفاده از بخش خصوصی در این طرح بوده است. مشکلی که تا اوایل سال

موثرترین و بلندترین گام در بازگشت حیات دوباره به این طرح، دیدگاه توسعه‌گرایانه وزیر راه بود. تقسیم معمای بزرگ آزادراه، به پازل‌های کوچک و به بازی گرفتن همه نقش‌آفرینان بخش خصوصی در چیدن تک تک این پازلها که آزادراه خسته را به سرانجام خود نزدیک کرد

جاری نیز پابرجا بود چنانچه در خرداد ماه ۱۳۹۵ اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور با بیان اینکه توان تامین مالی در کشور وجود ندارد و سیستم بانکی نتوانسته برای تجهیز طرح‌های بزرگ اقدامی انجام دهد عنوان کرد: ۸ هزار میلیارد تومان برای اتمام این پروژه نیاز است، این در حالی است که در بودجه امسال ۲۰ میلیارد تومان برای این آزادراه تعیین شده که رقمی بسیار اندک است. وزیر راه نیز در تیرماه ۱۳۹۵ اعلام کرده بود برآورد ما این است که پروژه آزادراه تهران - شمال از امروز تا اتمام آن، به مبلغی حدود ۸ هزار میلیارد تومان سرمایه به قیمت‌های امروز؛ علاوه بر مبلغی که هزینه شده است نیاز دارد. طبق گفته وزیر راه ارزش کل پروژه آزادراه تهران - شمال ۹۳ هزار میلیارد تومان است (تیر ۱۳۹۵) و حجم سرمایه‌گذاری در این پروژه بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان است (۴ آبان ۹۵)

اما اتفاقات ماه‌های اخیر و پیشرفت ۳ درصدی دولت در پیشبرد این پروژه نشان داد با داشتن عزم و اراده جدی، مسئله تامین مالی آنقدرها هم مشکل‌آفرین نیست. اولین گام برای حل این مشکل با تصمیم جدی وزارت راه و شهرسازی و بنیاد، برای رفع سوء تفاهم‌ها و تفاهم بر سر این پروژه ملی برداشته شد. در قدم بعدی توجه به اعتبار اختصاص یافته به این طرح گرگشا بود چنانچه اعتبار این طرح که از ۱۰۰ میلیارد تومان (بعلاوه ۱۳۸ میلیون یورو بودجه ارزی) در سال ۱۳۹۳ به ۱۴ میلیارد تومان در سال ۱۳۹۴ تقلیل یافته بود، در سال جاری به ۱۷۸۰ میلیارد تومان ارتقا یافت. (تسنیم، ۲۶ تیر ۱۳۹۵).

گام بعدی که بعد از سالها خطا و آزمون در استفاده از پیمانکاران خارجی، با ورود پیمانکاران داخلی به عرصه ساخت و ساز این پروژه برداشته شد و راه را برای استفاده از سرمایه نهفته در بخش خصوصی به جای فاینانس خارجی باز کرد. و موثرترین و بلندترین گام در بازگشت حیات دوباره به این طرح، دیدگاه توسعه‌گرایانه وزیر راه بود. تقسیم معمای بزرگ آزادراه، به پازل‌های کوچک و به بازی گرفتن همه نقش‌آفرینان بخش خصوصی در چیدن تک تک این پازلها که آزادراه خسته را به سرانجام خود نزدیک کرد.



سازمان هواپیمایی کشوری نیز دولت در سال آینده، ۷۱۰ میلیارد تومان بودجه در نظر گرفته است. شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نیز در ردیف بودجه سال آینده، ۴۲۰۰ میلیارد تومان بودجه دریافت می‌کند. شرکت راه آهن نیز در این سال ۱۴۰۰ میلیارد تومان بودجه دریافت خواهد کرد. سازمان راهداری نیز ۱۰۰۰ میلیارد تومان دریافت خواهد کرد. سازمان مجری ساختمان‌ها و تاسیسات دولتی و عمومی نیز به عنوان یکی دیگر از دستگاه‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی ۴۸۰ میلیارد تومان بودجه می‌گیرد. شرکت عمران شهرهای جدید نیز ۱۱۰ میلیارد تومان بودجه دریافت خواهد کرد.

### بدهی به پیمانکاران

طبق لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، دولت به منظور توسعه بخش‌هایی از حمل و نقل و پرداخت بدهی‌های ثبت شده گذشته همچنان نسبت به انتشار اوراق مشارکت و اسناد خزانه اسلامی اقدام خواهد کرد. در بند الف تبصره ۵ لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ انتشار ۱۰ هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت و اوراق بهادار پیشنهاد شده که میان چند وزارتخانه و سازمان تقسیم خواهد شد. در بخش حمل و نقل به منظور توسعه وسایل نقلیه برقی، بخش مسکن و توسعه شهری بخشی از اوراق مشارکت ذکر شده در لایحه بودجه ۱۳۹۶ منتشر خواهد شد. همانطور که در بودجه سال گذشته نیز انتشار اسناد خزانه توانست بخش قابل توجهی از بدهی‌های سابق وزارت راه و شهرسازی به پیمانکاران را پرداخت کند، در سال آینده نیز انتشار این اسناد ادامه خواهد داشت. بر اساس لایحه بودجه سال آینده، انتشار ۷۵۰۰ میلیارد تومان اسناد خزانه پیشنهاد شده که در صورت تصویب مجلس به عنوان قانون مانند سال جاری عمل خواهد کرد. این اسناد به منظور تسویه بدهی‌های ثبت شده رسمی دولت منتشر می‌شود. وزارت راه و شهرسازی طبق آخرین برآورد حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکار است.



## برخی آمار و ارقام مهم در لایحه بودجه سال ۹۶

### کمیسیون انتشارات

پروژه‌های عمرانی اختصاص داده شده است.

### بودجه وزارت راه و شهرسازی

در لایحه بودجه سال ۹۶ کل کشور اعتبارات عمرانی (تملک دارایی‌های سرمایه‌ای) وزارت راه و شهرسازی ۸ هزار و ۶۳۸ میلیارد و ۷۵۴ میلیون تومان است که بین ۱۶ زیرمجموعه آن تقسیم می‌شود. بودجه وزارت راه و شهرسازی در مقایسه با بودجه امسال ۱۷ درصد افزایش یافته است. اعتبارات عمرانی این وزارتخانه در لایحه سال ۹۵ بالغ بر ۷ هزار و ۳۶۳ میلیارد و ۹۰۳ میلیون تومان بود. بر این اساس سازمان هواشناسی کشور طبق لایحه بودجه سال آینده ۷۸۰ میلیارد تومان منابع اعتباری دولتی دریافت می‌کند. مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی نیز در سال آینده ۷۹۰ میلیارد تومان بودجه دریافت می‌کند. برای

۱۴ آذر لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ توسط رئیس جمهور به مجلس ارائه شد. در این لایحه سقف منابع عمومی دولت در سال آینده بیش از ۲۵ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است و بودجه عمرانی نیز به مرز ۶۰ هزار میلیارد رسیده است. منابع عمومی بودجه سال ۹۶ مبلغ ۳۲۰ هزار میلیارد تومان است. منابع عمومی دولت در سال جاری ۲۹۴ هزار میلیارد تومان بود. رقمی که اکنون بارشد بیش از ۲۵ هزار میلیاردی در لایحه بودجه سال بعد همراه شده است. بودجه عمرانی ۶۰ هزار میلیارد تومان است و رکورد پیشنهاد منابع عمرانی در بودجه شکسته شده است. این در حالی است که برای سال جاری ۵۷ هزار میلیارد تومان برای پروژه‌های عمرانی پیش بینی شده بود و عملکرد نیمه اول سال بودجه از این حکایت دارد که حدود ۱۳ هزار میلیارد تومان در پایان شش ماهه سال جاری به





## جشن شب یلدا برای کودکان کار

را برای کودکان دعوت شده در این جشن فراهم کرد.

در این جشن آهنگ‌های کودکان به همراهی کودکان خوانده شد و مسابقه‌ای اجرا شد که کودکان حاضر در جمع لذت بسیاری از آن بردند و با اعطای هدیه‌های مخصوص شب یلدا به این کودکان مراسم پایان یافت.

در گزارش این جشن، انجمن حمایت از کودکان کار از همکاری و همراهی صمیمانه مجموعه سندیکای شرکت‌های ساختمانی که در بسیاری مواقع در کمک‌رسانی به کودکان کار تهرانی پیش قدم بوده‌اند، سپاسگزاری خود را اعلام کرد.

به مناسبت فرارسیدن زمستان و زنده داشت فرهنگ اصیل ایرانی یلدا، انجمن حمایت از کودکان کار بر آن شد با همکاری سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران، جشن شب یلدا را برای کودکان تحت پوشش خود برگزار نماید.

این جشن ۳۰ آذر ماه از ساعت ۱۱ تا ۱۳ در سالن اجتماعات سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران و با همکاری انجمن حمایت از کودکان کار با حضور ۳۵۰ نفر از کودکان برگزار گردید. همچنین برنامه موزیکال و مناسبتی با اجرای گروه هنری خاله خورشید، اجراکننده برنامه‌های کودک در شبکه‌های مختلف تلویزیونی، لحظات شاد و مفرحی

که در سال قبل رقمی بین ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ میلیارد تومان از این رقم به وسیله اسناد خزانه پرداخت شده است.

### حاشیه نشینان

دولت در لایحه بودجه ۱۳۹۶ بالغ بر ۳۱۵ میلیارد تومان برای ساماندهی حاشیه شهرها اختصاص داده است. علاوه بر ۲۲۰ میلیارد تومان که برای رفع معضل حاشیه نشینی در تمامی شهرها اختصاص یافته، ۷۵ میلیارد تومان برای مشهد و ۲۰ میلیارد تومان برای قم و شیراز اختصاص می‌یابد.

بودجه جاری شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری نیز ۱۱۱ میلیارد و ۱۵۲ میلیون تومان در نظر گرفته شده است. معاون وزیر راه و شهرسازی طی روزهای اخیر در این زمینه گفت: تلاش شده ردیف‌های قانونی برای ساماندهی بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی در نظر گرفته شود و سال ۱۳۹۵ اعتبارات دولتی این حوزه از ۳۵ میلیارد تومان به ۴۵۰ میلیارد تومان افزایش یافت.

### قیر

سقف منابع قیررایگان در لایحه بودجه سال آینده ۹ هزار میلیارد ریال کاهش یافته است. وزارت نفت طبق لایحه بودجه ۹۶ موظف است، مبلغ ۱۵ هزار میلیارد ریال قیررایگان در اختیار نهادهای متولی برای آسفالت راه روستایی قرار دهد، این رقم در بودجه سال جاری تا سقف ۲۴ هزار میلیارد ریال بود.

### طرح‌های زیربنایی

بر اساس ماده «ب» تبصره ۳ لایحه بودجه سال ۹۶ به دولت اجازه داده می‌شود که برای طرح‌های زیربنایی و توسعه‌ای با اولویت طرح‌های دانش‌بنیان، علوم و تحقیقات، کشاورزی، آب و خاک، زیست‌محیطی و فرهنگ و هنر، با رعایت سقف مقرر در بند (الف) این تبصره نسبت به اخذ یا تضمین تسهیلات مالی، بلاعوض یا اعتباری تا مبلغ ۵ میلیارد دلار از دولت‌ها، موسسات مالی خارجی و بین‌المللی اقدام نماید.

## اطلاعیه

مؤسسات بیمه‌های اجتماعی کشور خارجی ذریب‌ت تعیین و گواهی صادره به تأیید سفارت جمهوری اسلامی ایران در کشور خارجی برسد. در خصوص مهندسان و متخصصین ضروری است مدرک تحصیلی به تأیید وزارت علوم، تحقیقات و فناوری برسد.

مدیرکل تأمین اجتماعی اتباع اظهار داشت: متقاضیان باید درخواست خود را به همراه گواهی مورد نظر و تصویر مدرک تحصیلی از طریق واحد محل اشتغال فرد به شعب سازمان تأمین اجتماعی در سراسر کشور ارسال کنند.

متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر در این خصوص می‌توانند با مراجعه به سایت اداره کل اتباع به نشانی: [mss.tamin.ir](http://mss.tamin.ir) از جزئیات این بخشنامه، نرخ حق بیمه و مبلغ واریزی و چگونگی اجرای آن مطلع شوند.

سوابق بیمه‌ای پزشکان، مهندسان و متخصصان ایرانی در خارج از کشور به سوابق داخل کشور آنان اضافه می‌شود.

پزشکان، مهندسان و متخصصان ایرانی که دارای سابقه کار و پرداخت حق بیمه در خارج از کشور هستند، می‌توانند این سوابق را به سازمان تأمین اجتماعی منتقل کنند.

این افراد در صورتی که به ایران مراجعه کرده و در کارگاه‌ها و مؤسسات مشمول قانون تأمین اجتماعی مشغول به کار شوند، می‌توانند سوابق بیمه‌ای خارج از کشور خود را به سابقه تأمین اجتماعی اضافه کرده و از مزایای مربوط به سنوات بیمه‌پردازی استفاده کنند.

بر اساس بخشنامه ۶۲۳ فنی، در مورد هر پزشک یا مهندس یا افراد متخصص، مدت پرداخت حق بیمه باید با ذکر تاریخ شروع و پایان توسط



## سرمایه‌گذاران اتمام ساختمان‌های نیمه‌کاره را شتاب دادند

پروژه‌های معلق و ناتمام را به دو طبقه دیگر بازار ترجیح دادند و برای این منظور شتاب خروج منابع محبوس در بازار ساخت را به ۱/۷ برابر ابتدای سال ۹۴ رساندند.

اطلاعات بانک مرکزی در این باره نشان می‌دهد: حجم سرمایه‌های گرفتار در پروژه‌های ساختمانی نیمه‌کاره در یک سال ۹۴ رقمی معادل ۱۲/۱ درصد نسبت به سال ۹۳ کاهش پیدا کرد، در حالی که نرخ حبس‌زدایی سرمایه از این نوع پروژه‌ها در بهار ۹۴ برابر با ۷ درصد (نسبت به بهار قبل از آن) بوده است. فرآیند ذوب منابع منجمد در بازار ساخت و سازهای کشوری - پیشروی ساختمان‌های ناتمام در مسیر تکمیل - مشخص می‌کند: شتاب نقطه‌ای خروج سرمایه از پروژه‌های معلق (کارگاه‌های ساختمانی متروک)، در طول سال گذشته، به صورت ممتد رو به افزایش بوده و این اتفاق با شتاب تغییر حجم معاملات مسکن رابطه مستقیم داشته است.

سال گذشته در شهر تهران حجم معاملات خرید مسکن پس از افت نقطه‌ای ۲۱ درصدی در بهار (نسبت به بهار ۹۳)، در فصل تابستان به ایستگاه پایانی رکود دست‌کم دو ساله، نزدیک شد طوری که افت ۶ درصدی را

«تقویت حجم عرضه نوساز از کوتاه‌ترین مسیر» هستند و برای این منظور، تکمیل پروژه‌های قدیمی در حال احداث را به ساخت پروژه جدید که بهره‌برداری از آن حداقل ۱/۵ تا ۲ سال به طول می‌انجامد، ترجیح می‌دهند. پارسال ۵۴۸ هزار آپارتمان تازه‌ساز وارد بازار کشور شد.

### شتاب ۱۲/۱ درصدی در آزادسازی

#### سرمایه‌های گرفتار در پروژه‌های معلق

تحرك اولیه بازار معاملات خرید مسکن در تهران و سایر شهرها مطابق پیش‌بینی‌ها، به «یخ‌زدایی» در طبقه میانی و در عین حال استراتژیک بازار ساخت و ساز منجر شده و مطابق آمارها، ثبت رکورد «بیشترین خروج منابع از ساختمان‌های نیمه‌کاره با اراده بساز و بفروش‌ها» را در پی داشته است. گزارش «دنیای اقتصاد» از یک آمار رسمی درباره نوع فعالیت سرمایه‌گذاران ساختمانی کل کشور در سه طبقه بازار - ساخت و ساز جدید، ساختمان‌های نیمه‌کاره و ساختمان‌های در حال تکمیل - حاکی است: سازنده‌ها از اواخر سال گذشته تحت‌تاثیر فضای پایین دست ساخت و ساز (پایان محسوس رکود معاملاتی و شروع پیش‌رونق)، تمرکز بر تعیین تکلیف

سازنده‌ها در پی مشاهده پیش‌رونق معاملات مسکن از اواخر سال گذشته، «تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام» را شتاب دادند. آمارهای رسمی نشان می‌دهد تحت‌تاثیر بازگشت سرمایه‌گذاران ساختمانی به «کارگاه‌های رهاشده» و تمرکز روی «تکمیل» آنها به جای شروع «پروژه جدید»، حجم سرمایه‌های متوقف در ساخت‌وسازهای ناتمام در کل کشور، طی یک سال ۹۴ رقمی معادل ۱۲/۱ درصد نسبت به یک سال ۹۳ کاهش یافته است. این اتفاق که طی نیمه اول امسال نیز دست کم در تهران مطابق رفتار سازنده‌ها تداوم داشته است، از تحرك محسوس فعالان ساختمانی برای تدارک «افزایش عرضه مسکن در سال ۹۶» حکایت دارد.

به نوشته دنیای اقتصاد، دو سال پیش، با رشد تعداد ساختمان‌های نیمه‌کاره، حجم سرمایه‌های محبوس در این حوزه ۱۰/۵ درصد افزایش یافت؛ اما هم‌اکنون این ساختمان‌ها - حدود ۲۰۰ هزار واحد مسکونی - رو به کاهش است. عوامل ساخت و ساز با خوش‌بینی به آینده بازار ملک و همچنین مشاهده بهبود قدرت خرید مسکن ناشی از افزایش سقف تسهیلات، به دنبال



تجربه کرد. بازار معاملات ملک اما از نیمه دوم پارسال به سمت پیش رونق چرخید. در پاییز و زمستان سال گذشته، حجم معاملات خرید آپارتمان در تهران نه تنها رشد منفی به خود نگرفت که به ترتیب ۳ درصد و ۴ درصد نسبت به دو فصل مشابه سال قبل از آن نیز افزایش پیدا کرد. تحت تاثیر صعود پلکانی نرخ رشد معاملات از شیب منفی به شیب مثبت، در بازار ساخت و ساز نیز شتاب خروج سرمایه از پروژه های ناتمام، رو به افزایش گذاشته است.

در سال ۹۴، حجم سرمایه گذاری در طبقه میانی بازار ساخت و ساز، ابتدا در فصل بهار ۷ درصد نسبت به بهار قبل از آن کاهش پیدا کرد اما این تغییر نقطه ای در طول سال تشدید شد و به ترتیب باعث خروج ۹ درصدی سرمایه ها از ساختمان های نیمه کاره در نیمه اول، ۱۱ درصدی در ۹ ماه و سپس ۱۲/۱ درصدی در یک سال ۹۴ شد. در حال حاضر با استناد به آخرین آمار بانک مرکزی که مربوط به یک سال ۹۴ است، مشخص می شود شتاب تبدیل منابع سرمایه گذاران ساختمانی از پروژه های نیمه کاره به سمت تکمیل ساختمان های قابل فروش، رکورد ۷ ساله را ثبت کرده است. بررسی های «دنیای اقتصاد» نشان می دهد با شکل گیری رکود مسکن از اواسط سال ۹۲ و تعمیق آن در سال ۹۳، کناره گیری سرمایه گذاران از بازار ساخت و ساز باعث شد سرمایه ها در پروژه های متوقف و معلق شده، منجمد شود و حجم منابع معطل در این بازار افزایش پیدا کند. طی این دو سال -۹۲ و -۹۳- حجم سرمایه گذاری در ساختمان های نیمه کاره بیش از ۱۰ درصد افزایش پیدا کرد به طوری که در پایان سال ۹۳، رقمی معادل ۴۵ هزار میلیارد تومان سرمایه در این پروژه ها منجمد شد. اما با خروج سرمایه ها از بازار املاک نیمه کاره در طول سال ۹۴، کل رقم سرمایه معطل در ساختمان های ناتمام در کل کشور به ۳۹ هزار میلیارد تومان رسیده است.

کارنامه افت و خیز سرمایه گذاری های ساختمانی در سه طبقه بازار ساخت و ساز طی سال ۹۴ بیانگر آن است که سازنده ها، تکمیل ساختمان های ناتمام را به شروع کردن پروژه جدید ترجیح می دهند. این

موضوع که از روی آمار رسمی قابل تشخیص است، با مشاهدات میدانی ماه های اخیر نیز همخوانی دارد. در سال ۹۴، میزان سرمایه گذاری در پروژه های جدید ساختمانی ۱۷/۶ درصد افت کرد به این معنا که سازنده ها در ازای انصراف از شروع پروژه جدید، سرمایه های منجمد شده در پروژه های معلق را فعال کردند. بالاترین نرخ انجماد سرمایه در ساختمان های نیمه کاره در کل کشور، در سال ۹۱ به ثبت رسید. در آن سال، حجم سرمایه گذاری در پروژه های نیمه تمام ۴۹ درصد نسبت به سال ۹۰

افزایش پیدا کرد. سال ۹۱ به دلیل اوج گیری معاملات مسکن و رونق در این بازار، حجم سرمایه گذاری در هر سه طبقه بازار ساخت و ساز، با رشد مثبت مواجه شد اما در مرحله تکمیل، میزان رشد سرمایه گذاری به مرز ۲۰۰ درصد رسید. بساز و بفروش ها در اواخر سال ۹۱ و اوایل سال ۹۲ با این تصور که بازار معاملات مسکن کشش خرید از سمت متقاضیان را دارد، همه تمرکز خود را در فرآیند تکمیل ساختمان های در حال ساخت صرف کردند در حالی که جهش ۷۱ درصدی قیمت مسکن در تهران در بهار ۹۲ و رشد شدید قیمت ملک در سایر شهرها، قدرت خرید مسکن را از متقاضیان گرفت و باعث رکود معاملاتی و در نتیجه، رشد عرضه بی مشتری آپارتمان ناشی از تعجیل سازنده ها در تکمیل سریع ساختمان ها شد. سال ۹۱، تعداد واحدهای مسکونی تکمیل شده در بازار مسکن کشور رکورد بالاترین عرضه را ثبت کرد طوری که ۸۳۴ هزار واحد مسکونی در این سال به شکل آپارتمان تازه ساز- ناشی از سرمایه گذاری نجومی سازنده ها در حوزه تکمیل ساختمان ها- وارد بازار ملک شد.

کارشناسان بازار ملک بخشی از علت طولانی شدن رکود ساختمانی طی ۲/۵ سال منتهی به ابتدای سال ۹۵ را مازاد عرضه غیرقابل فروش (آپارتمان هایی که سازنده های آنها به امید فروش در دوره افزایش قیمت، تکمیل

سازنده ها از اواخر سال گذشته تحت تاثیر فضای پایین دست ساخت و ساز (پایان محسوس رکود معاملاتی و شروع پیش رونق)، تمرکز بر تعیین تکلیف پروژه های معلق و ناتمام را به دو طبقه دیگر بازار ترجیح دادند و برای این منظور شتاب خروج منابع محبوس در بازار ساخت را به ۱/۷ برابر ابتدای سال ۹۴ رساندند.





پیش‌بینی کرد روند عرضه نوسازها طی ماه‌های آینده و سال ۹۶، شدت بگیرد و میزان واحدهای تازه‌ساز تکمیل شده در پایان امسال و سال آینده، نسبت به نیم میلیون عرضه واحد مسکونی سال ۹۴، افزایش یابد.

در حال حاضر با احتساب آخرین آمار عرضه مسکن تازه‌ساز به بازار ملک که مربوط به پایان سال ۹۴ است، مشخص می‌شود: در کل کشور ۲۵ میلیون و ۳۸۳ هزار واحد مسکونی در مناطق شهری وجود دارد. موجودی بازار مسکن شهرهای کشور در سال ۹۰ مطابق سرشماری نفوس و مسکن، معادل ۲۲ میلیون و ۵۳۰ هزار واحد مسکونی برآورده شده بود. این میزان موجودی با احتساب خانه‌های خالی، محاسبه شده است. براساس این گزارش، با توجه به احتساب هزینه ساخت و ساز و به خصوص میزان سرمایه‌گذاری برای تکمیل ساختمان‌های نیمه‌کاره، برآورد می‌شود رقم ۳۹ هزار میلیارد تومان سرمایه معطل در ساختمان‌های نیمه‌کاره، یک بازار حدود ۲۰۰ هزار واحدی را تشکیل می‌دهد که در صورت تداوم خروج منابع از این طبقه از بازار ساخت و ساز، می‌توان پیش‌بینی کرد معادل این تعداد واحد مسکونی در میان مدت، حجم عرضه مسکن افزایش پیدا می‌کند. این در حالی است که فرآیند ساخت واحد مسکونی جدید از زمان شروع سرمایه‌گذاری تا تکمیل، حداقل ۱/۵ تا ۲ سال زمان نیاز دارد.

دو، سه سال اخیر، می‌توانست علامتی موثر برای اصلاح الگوی مساحتی ساخت و سازها تلقی شود اما رشد متراژ در ساخت و سازها نشان از کم‌توجهی به نیاز غالب تقاضا دارد که این موضوع می‌تواند درجه سختی فروش نوسازها را تشدید کند. در تهران متوسط مساحت آپارتمان‌های تازه‌ساز عرضه شده به بازار ملک در سال ۹۴ رقمی معادل ۱۴۰ مترمربع بوده است که ۳ درصد نسبت به سال ۹۳ افزایش متراژ داشته است. براساس این گزارش، میزان عرضه تازه‌سازها به بازار ملک در سال ۹۴ معادل ۲۴ درصد نسبت به سال ۹۳ کاهش پیدا کرد که علت این میزان افت، به رشد حجمی سرمایه‌های گرفتار در ساختمان‌های نیمه‌کاره در سال‌های ۹۲ و ۹۳ مربوط می‌شود. اما با ذوب سرمایه‌ها از این ساختمان‌ها در سال ۹۴، می‌توان

سال گذشته ۵۴۸ هزار واحد مسکونی تازه‌ساز به بازار ملک در کل کشور عرضه شد. سهم تهران از این حجم عرضه معادل ۱۱۵ هزار واحد مسکونی بوده است. واحدهای تازه‌ساز تزریق شده به بازار کشوری معاملات مسکن در سال ۹۴ به‌طور متوسط ۱۴۴ مترمربع مساحت داشته‌اند که برخلاف انتظار، ۶ درصد مساحت آپارتمان‌ها نسبت به سال ۹۳ افزایش پیدا کرده است. ضعف قدرت خرید مسکن به رغم افزایش سقف تسهیلات و همچنین گرایش متقاضیان به سمت آپارتمان‌های زیر ۱۰۰ مترمربع طی

کردند و طی دو سال اخیر حاضر به پایین آوردن قیمت آنها متناسب با تخلیه حباب مسکن نشدند) عنوان می‌کنند. با این حال، رشد دو رقمی حجم معاملات خرید مسکن در نیمه اول امسال به رغم نوسان غیرتورمی قیمت مسکن حکایت از فروش نوسازهای رسوب شده در بازار ملک دارد. این اتفاق با توجه به خروج سرمایه‌ها از ساختمان‌های نیمه‌کاره (رشد منفی سرمایه‌گذاری در این طبقه از بازار ساخت و ساز) مشخص می‌کند: بساز و بفروش‌ها متناسب با فروش ساختمان‌های قبلی و دریافت سیگنال مثبت مبنی بر پایان رکود معاملات مسکن، درصدد برآمده‌اند از فضای موجود بازار خرید و فروش آپارتمان، به نفع سرمایه‌گذاری زودبازده، استفاده کنند. سرمایه‌گذاری زود بازده در حوزه ساخت و ساز، از کانال تمرکز بر تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره، محقق خواهد شد.

#### آخرین آمار از موجودی نوسازها

سال گذشته ۵۴۸ هزار واحد مسکونی تازه‌ساز به بازار ملک در کل کشور عرضه شد. سهم تهران از این حجم عرضه معادل ۱۱۵ هزار واحد مسکونی بوده است. واحدهای تازه‌ساز تزریق شده به بازار کشوری معاملات مسکن در سال ۹۴ به‌طور متوسط ۱۴۴ مترمربع مساحت داشته‌اند که برخلاف انتظار، ۶ درصد مساحت آپارتمان‌ها نسبت به سال ۹۳ افزایش پیدا کرده است. ضعف قدرت خرید مسکن به رغم افزایش سقف تسهیلات و همچنین گرایش متقاضیان به سمت آپارتمان‌های زیر ۱۰۰ مترمربع طی





## بار دیگر بودجه عمرانی صرف کسری بودجه پنهان می شود

دکتر محمود جامساز - اقتصاد دان

جامساز همچنین اظهار کرد: درباره صادرات روزانه یک میلیون و ۲۴۰ هزار بشکه نفت در روز هم باید شیوه‌های دیپلماسی ایران درباره برجام با توجه به تحریم‌های داماتو مورد ارزیابی قرار گیرد. اگر شیوه‌های دیپلماسی نرم به کار رفته شود تا روابط با اروپا حفظ شود و به این دلیل که توافق برجام به امضای ۵+۱ رسیده است، اروپا در مقابل آمریکا قرار گیرد، ایران می‌تواند از این فرصت استفاده کرده و شرکای خارجی خود را نگه دارد و گرنه ایران اگر قبل از اقدام پنج کشور امضاءکننده در زمینه داماتو اقدام به نقض برجام کند مسلماً به صادرات نفت خود نخواهند رسید و در این صورت عملاً قیمت تعیین شده برای ارز در حدود ۳۳۰۰ تومان علت اصلی خود را از دست می‌دهد.

این استاد دانشگاه همچنین درباره وضعیت نرخ ارز توضیح داد: البته در نظر داشته باشید که کاهش ارزش ریال در برابر دلار با توجه به این که به نظر می‌رسد این بار نرخ دلار براساس تفاضل تورم ایران و آمریکا تعیین شده است می‌تواند منطقی باشد، اما به هرحال این نرخ قادر نخواهد بود که نرخ بازار آزاد را تعدیل کند مگر این که بانک مرکزی به اندازه کافی دلار در اختیار داشته باشد تا با مدیریت عرضه و تقاضای بازار بتوانند نرخ بازار آزاد را تعدیل کنند.

وی درباره بودجه عمرانی نیز اظهار کرد: اکنون بودجه عمرانی کشور در حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان تعیین شده متأسفانه باید بگوییم که نهایت خوش‌بینی در این خصوص رعایت شده است، زیرا معلوم نیست درآمدهایی که دولت برای بودجه خود در نظر گرفته مخصوصاً درآمدهای مالیات که حدود ۱۱۳ هزار تومان تعیین شده و همچنین درآمدهای نفت و... لزوماً محقق شود. از این نظر مسلماً منابع بودجه عمرانی در جهت مصارف دولت هزینه خواهند شد. این یک واقعیت است و تجارب تاریخی آن را ثابت می‌کند.

این اقتصاددان همچنین بیان کرد: در نظر بگیرید که اکنون حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی وجود دارد. در هر حال پروژه‌های عمرانی مربوط به مسائل زیربنایی کشور هستند و در صورت مناسب بودن مسیر توسعه اقتصادی کشور را مهیا کرده و از اهمیت بسیاری برخوردار است.

جامساز اضافه کرد: اکنون می‌بینیم که دولت از بخش خصوصی خواسته است که در بودجه‌های عمرانی ورود کند، ولی بخش خصوصی و پیمانکاران با توجه به بدهی ۹۶ هزار میلیارد تومانی دولت به پیمانکاران چنین علاقه‌ای ندارد و لذا مسئله پروژه‌های عمرانی در شرایط رکودی کشور یک موضوع لاینحل باقی مانده و طبق روال دولت‌ها که یک امر متعادل است بخش عمده‌ای از بودجه عمرانی که ۶۰ هزار میلیارد تومانی سال آینده نیز مصرف به هزینه‌های دولتی خواهد شد، زیرا این بودجه کسر بودجه پنهان در دل دارد که به مرور زمان روشن خواهد شد.

بازار آزاد دانست، زیرا عوامل متعددی رخ داد که منجر به افزایش نرخ ارز شد، مثل تغییراتی که در ریاست‌جمهوری آمریکا رخ داد و همچنین تحولات سیاست‌های منطقه‌ای بین‌المللی و تمدید تحریم‌های داماتو و ایسا که به معنی تمدید ایجاد محدودیت برای سرمایه‌گذار نفتی ایران تا سقف ۲۰ میلیون دلار است. جمع این موارد با یکدیگر اسباب افزایش قیمت دلار را فراهم کرده است.

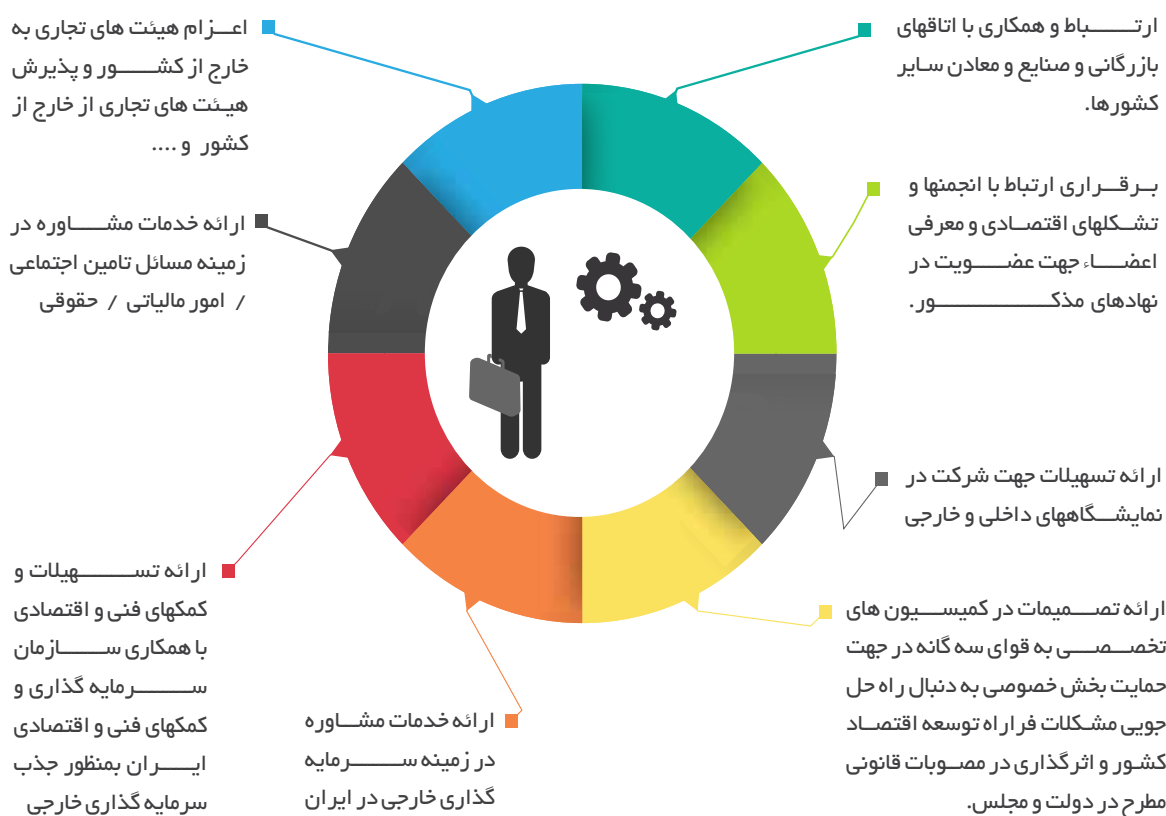
این اقتصاددان همچنین درباره وضعیت نفت در بودجه سال ۱۳۹۶ اظهار کرد: درست است که در هفته گذشته بر مبنای توافقات اوپک در زمینه فریز نفتی، ضمن آنکه ایران مجاز شد روزانه ۹۰ هزار بشکه به تولیدات ایران اضافه شود و از سوی دیگر قیمت نفت هم افزایش یافت، ولی معلوم نیست که سیاست‌های آمریکا در این خصوص درباره شیل اویل چگونه خواهد بود. گزارش‌ها حاکی از آن است که از ماه می تاکنون ۵۰ درصد به تعداد سکویهای نفتی آمریکا افزوده شده است که نشان می‌دهد آمریکا مایل به افزایش قیمت نفت نیست و ممکن است با تولیدات اضافه جلوی افزایش قیمت را بگیرد، لذا مسئله تعیین نرخ ارز در بودجه سال ۱۳۹۶ و رساندن آن به ۳۳۰۰ تومان که مسلماً با توجه به قیمت پیش‌بینی ۵۰ تا ۵۵ دلار و صادرات روزانه یک میلیون و ۲۴۰ هزار بشکه در روز تعیین شده است که درباره قیمت آن همان‌گونه که اشاره رفت ممکن است محقق نشود و قیمت نفت به زیر ۵۰ دلار سوق داده شود.

یک اقتصاددان می‌گوید درآمدی که دولت در بودجه سال ۱۳۹۶ برای خود پیش‌بینی کرده، لزوماً محقق نمی‌شود و لذا بار دیگر بخشی از بودجه عمرانی صرف تامین هزینه‌های جاری دولت خواهد شد.

محمود جامساز در گفت‌وگو با ایسنا، درباره بودجه سال ۱۳۹۶، اظهار کرد: نرخ دلار در بودجه سال آینده ۳۳۰۰ تومان تعیین شده و تعیین نرخ ۳۳۰۰ تومانی برای دلار به این مفهوم است که درآمدهای نفتی برای تبدیل به ریال، مصارف جاری دولت و واردات رسمی به نرخ فوق محاسبه می‌شود. به نظر من یکی از دلایل افزایش نرخ ارز در بودجه، تنگنای ارزی دولت است به همین سبب میزان صادرات نفت را دو میلیون و ۴۲۰ هزار بشکه در روز و به قیمت ۵۰ دلار پیش‌بینی کرده است و نتیجه آنکه درآمد ارزی کشور در بودجه سال ۱۳۹۶ معادل ۱۱۰ هزار میلیارد تومان ارزیابی شده است.

وی همچنین گفت: از سوی دیگر اکنون بحث تک‌نرخ شدن ارز مطرح است و بانک مرکزی هم اعتقاد دارد با افزایش نرخ مبادله‌ای می‌توان نرخ بازار آزاد را به این نرخ نزدیک کرد، اما به اعتبار تجارب تاریخی هرگاه نرخ مبادلاتی یا مبادله‌ای ارز افزایش می‌یابد، نرخ بازار آزاد فراتر از میزان افزایش نرخ ارز توسط بانک مرکزی اوج می‌گیرد. به نظر من به همین دلیل است که اکنون دلار آزاد به مرز ۴۰۰۰ تومان رسیده است، البته نمی‌توان تعیین نرخ ۳۳۰۰ تومانی ارز در بودجه ۱۳۹۵ را تنها علت افزایش دلار در

## عمده فعالیت های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی



در صورتی که کسب و کار شما برون مرزی است نیاز به کارت بازرگانی و در صورتی که فقط داخل کشور فعالیت می کنید با کارت عضویت اتاق بازرگانی تهران می توانید از تسهیلات اتاق در راستای رونق بخشیدن به کسب و کار خود بهره ببرید در ضمن با شرکت در انتخابات اتاق، نمایندگان منتخب خود را وارد اتاق نمایید.

۶۶۱۷۵۸۸۳ ☎️ ۱۰۶ داخلی ۶۶۴۶۴۲۶۱ ☎️

خیابان طالقانی . جنب سینما فلسطین . خیابان برادران مظفر . پلاک ۸۶ . سندیکای شرکت های ساختمانی ایران 📍

برای کسب اطلاعات بیشتر و نحوه عضویت و یا تمدید کارت بازرگانی و عضویت خود با ما تماس بگیرید:





مجمع آموزشی صنعت ساختمان

بهاء الدین ادب (ساینس)

تاریخ: ۹۵/۰۹/۲۰  
شماره: ۹۵/۴۲۸  
پیوست: دارد

به نام خدا

جناب آقای مهندس مصطفی زاده  
رئیس محترم هیأت مدیره مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهاء الدین ادب

موضوع: شناسایی، ارزیابی و مدیریت ریسک در صنعت بیمه

با سلام

در راستای اجرای مصوبات مجمع عمومی عادی سالانه ۱۳۹۵ و همچنین مصوبه جلسه مورخ ۹۵/۰۸/۲۳ هیأت مدیره محترم این مجتمع آموزشی درباره " ضرورت برنامه ریزی و اجرای دوره های متنوع آموزش مهارتی و حرفه ای در زمینه مدیریت ریسک در صنعت بیمه برای اعضای محترم سندیکای شرکت های ساختمانی ایران و سایر شرکت های مهندسی پیمانکاری فعال در صنعت احداث با همکاری شرکت کارگزاری بیمه پارس همگام" اقدامات زیر انجام شده اند:

در تاریخ ۹۵/۹/۱۶ طی جلسه ای با حضور جناب آقای قدیمی و اینجانب در محل شرکت پارس همگام، امکانات و روش های همکاری آموزشی در زمینه های یاد شده در بالا مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت. در نتیجه شرکت پارس همگام آمادگی خود را برای همکاری با این مجتمع آموزشی به منظور ارائه خدمات آموزشی متناسب با نیاز های شرکت های مهندسی پیمانکاری و با اتکا به دانش و تجربه طولانی مدیران و کارشناسان مرتبط با آن شرکت در امر بیمه و ریسک اعلام نمود. تصویر نامه آن شرکت به پیوست ملاحظه می فرمایند. بدین ترتیب پیش بینی شده است که در آینده نزدیک مجتمع آموزشی ادب با همکاری شرکت پارس همگام در " قالب همکاری بین این مجتمع و سندیکای شرکت های ساختمانی" نسبت به تهیه تقویم آموزشی مقدماتی و پیشرفته در زمینه شناسایی، ارزیابی و مدیریت ریسک هایی که فعالیت دست اندر کاران صنعت احداث را تهدید می نماید و همچنین انواع بیمه ها و مخصوصاً بیمه مسئولیت هایی که می توانند موجب انتقال ریسک ها به شرکت های بیمه شوند، تهیه و در اختیار اعضای سندیکا و سایر تشکل های صنعت احداث قرار گیرد.

با این امید که این مقوله نیز همانند شیوه نامه های آموزش جامع ایمنی پیمانکاران و مسئولان ایمنی گارگاه ها با حمایت اعضای محترم هیأت مدیره سندیکای شرکت های ساختمانی ایران، مورد بهره برداری اعضای محترم سندیکا و سایر فعالان صنعت احداث قرار گیرد. خواهشمند است در صورت صلاحدید، در جلسه هیأت مدیره محترم سندیکا مطرح فرمایند.

با احترام

رجب علی نیکویی  
مدیر عامل

گیرندگان رونوشت:

جناب آقای مهندس خوانساری، جهت استحضار  
جناب آقای مهندس غنی زاده، جهت استحضار

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، بین قاسمین و خیابان ولیعصر، خیابان شهید برادران مظفر (صیای جنوبی) شماره ۸۶، تلفن: ۶۶۷۵۱۰۸۵

کرج، مهرشهر، حسن آباد، خیابان شهید باقری، ایستگاه وبلا، تقاطع ناصری و شهید نعمتی

تلفن - فکس: ۰۲۶-۴۴۴۲۲۰۶۵، تلفن همراه: ۰۹۱۰۸۸۲۲۲۵۶

[info@adab-training-center.com](mailto:info@adab-training-center.com)



پیام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

Date. ۱۳۹۵/۹/۲۰ تاریخ  
Ref No. ۶۵۲۹۱۴ شماره  
Enclosure. پیوست



جناب آقای دکتر نیکویی

مدیر عامل محترم مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهاء الدین ادب

موضوع: "حمایت از صنعت احداث از طریق آشنایی با صنعت بیمه و مدیریت ریسک"

با سلام و احترام

همان گونه که استحضار دارند در سراسر جهان و از دیرباز فعالان اقتصادی در عرصه های گوناگون از جمله صنایع، خدمات، بازرگانی و دیگر زمینه ها با حوادث و خطرات گوناگون روبرو بوده و هستند، حوادثی که سرمایه و هستی آن ها را در معرض نابودی و تلف قرار داده و یا بار مسئولیت های سنگینی را به عهده آن ها قرار داده است.

تاریخ جهان نشان داده است که فعالان مذکور با شناخت خطرات و موانع و با اندیشه و تدبیر به راه حل هایی دسته یافته و مائع آثار زیانبار حوادث گردیده اند. یکی از راه حل های به دست آمده پدیده بسیار کارآمدی به نام "بیمه" می باشد، پدیده ای که از زمانی بسیار دور جای خود را در کنار فعالیت های بازرگانی و دریافتوری باز نموده و به سرعت با عرضه کارایی های خود در همه عرصه های فعالیت های بشری حاضر گردیده است، به نحوی که در حال حاضر هیچ فردی از جامعه در هیچ حرفه و فعالیتی خود را بی نیاز از آن نمی بیند.

بی تردید یکی از اولین لوازم استفاده از چنین پدیده ای که در حال حاضر نام صنعت را به خود گرفته است، کسب اطلاع در مورد آن و آموختن راه های استفاده از آن است. یقیناً "مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهاء الدین ادب" که رسالت آموزش و بازآموزی حرفه ای فعالان در صنعت احداث در رشته های گوناگون مورد نیاز، اعم از فنی ویا خدماتی را عهده دار گردیده است، می تواند مجری انجام چنین اقدامی گردد.

از طرفی "شرکت کارگزاری بیمه پارس همگام" نیز با توجه به تعلق آن به فعالان در صنعت احداث و با اتکا به دانش و تجربه طولانی مدیران و کارشناسان خود در امر بیمه، افتخار می نماید که در همکاری با آن موسسه عهده دار آموزش های لازم گردد. این آموزش ها می توانند در رابطه با مدیران شرکت های مهندسی پیمانکاری صنعت احداث، مسئولان پروژه ها و سایر گروه های ذیربط در سطوح آموزشی مقدماتی و پیشرفته و در زمینه شناسایی، ارزیابی و مدیریت ریسک هایی که فعالیت دست اندر کاران صنعت احداث را تهدید می نماید ارائه شوند. علاوه بر این، آگاهی از انواع

کدپستی: ۱۵۸۳۳۲۸۷۱۹

خیابان آیت ... طالقانی - بین خیابان فرصت و ایرانشهر - شماره ۱۸۳ - طبقه ۲ و ۳

تلفن: ۸۸۸۱۱۲۳۵ - ۸۸۸۱۱۲۳۶ - ۸۸۸۲۳۰۱ - ۸۸۸۲۳۲۲ - ۸۸۸۲۳۳۰ - ۸۸۸۲۶۵۲۰ - ۸۸۸۲۶۵۶۱

Email: info@parshamgam.com

www.parshamgam.com

فکس: ۳-۸۸۳۱۷۳۲



پیشام آبادگران  
آذر ۱۳۹۵  
شماره ۳۴۹

Date: ۱۳۹۵/۹/۲۰ تاریخ  
Ref No: ۶۵,۶۹۱۴ شماره  
Enclosure: پیوست



بیمه‌های اموال، اشخاص و مسئولیت‌هایی که می‌توانند موجب انتقال ریسک‌ها به شرکت‌های بیمه شوند، پایداری شرکت‌های مهندسی بیمه‌کاری و حمایت از منافع آنها را نیز در پی خواهند داشت.

با امید موفقیت آن جناب و توفیق "موسسه مجتمع آموزشی صنعت ساختمان بهاء الدین ادب" در انجام اهداف خود و در انتظار اعلام نظر مساعد آن جناب.

سپه‌للا ال‌حله مدیر عامل  
شرکت کارگزاری بیمه پارس همگام  
PARSHAMGAM CO

۲۶ آذر ۱۳۹۵  
فاکس شد

۱۵۸۳۳۸۷۱۹ کدپستی

Email: info@parshamgam.com

خیابان آیت... طالقانی - بین خیابان فرصت و ایرانشهر - شماره ۱۸۳ - طبقه ۲ و ۳

تلفن: ۸۸۸۱۱۲۳۵ - ۸۸۸۱۱۲۳۴ - ۸۸۸۲۳۰۱ - ۸۸۸۲۳۲۲ - ۸۸۸۲۳۸۰ - ۸۸۸۲۳۵۲ - ۸۸۸۲۳۶۱

www.parshamgam.com

فکس: ۸۸۳۲۱۷۳۲-۳





## انتظارات نظام کشاورزی و توسعه متوازن روستایی از صنعت احداث

دکتر علی نیکوئی - مدیرعامل مجتمع ادب

ظرفیت‌سازی و توانمندسازی واحدهای تولیدی از طریق ایجاد تشکیلات و سازمان توسعه انسانی. رسیدن به این مقصود، تعریف و قانونمند کردن اهداف و اقدامات متنوعی را می‌طلبد که بتوان بر مبنای آن و از طریق مدیریت آمایش سرزمین، برنامه‌ریزی‌های جامع راهبردی مدون و روش‌های اجرایی متناسب با شرایط اقلیمی، اجتماعی و فرهنگی، ضمن جلوگیری و یا کاهش مهاجرت‌های بی‌رویه، زمینه‌های توسعه پایدار اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و حفظ و پایداری منابع طبیعی پایه را فراهم نمود.

### برنامه‌ریزی یکپارچه

همانگونه که در مقاله "مدیریت زمین و توسعه فضای روستایی" در شماره ۳۴۷ مجله آبادگران اشاره شد، مقوله‌های مدیریت زمین و طرح توسعه روستایی به عنوان بخش مهم و گسترده صنعت احداث (عمران) کشور، ضرورت‌هایی هستند فرابخشی، فرارشته‌ای، فراگیر و یکپارچه که دستگاه‌های اجرایی متولی، اعم از بخش دولتی، عمومی، تشکل‌های صنفی حرفه‌ای و نهادهای مردمی با انسجام تشکیلاتی و مدیریتی هماهنگ و از طریق تعامل با افراد حقیقی و حقوقی فعال و ساکن در هر روستا با کمک مشارکت مردمی، اهداف توسعه

کشور را با چالش‌های پیچیده غیرقابل حل مواجه خواهد کرد. در این مقاله سعی خواهد شد که ضمن مروری بر برخی از مسائل و چالش‌های نظام بهره‌برداری کشاورزی از دیدگاه برنامه‌ریزی و مدیریت، رؤس ایده‌های جدید در قالب اهداف و استراتژی‌ها و در زمینه برنامه‌ریزی و سازماندهی ارائه گردد. عامل اصلی و رمز موفقیت در نظام‌های بهره‌برداری موفق عبارت است از

چنانچه برنامه جامع توسعه در هر منطقه و تاثیر آن بر توسعه کلی کشور مبتنی بر مدیریت و برنامه آمایش جامع سرزمین تعریف شده و مشخص نباشد، لاجرم تداوم تأثیرات مخرب جزیره‌نگری‌ها در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، کشور را با چالش‌های پیچیده غیرقابل حل مواجه خواهد کرد

توسعه کشاورزی به طور اخص و توسعه روستائی به طور اعم مستلزم تغییر حالت و جایگاه روستاییان از تولیدکننده صرف مواد غذایی به عناصری فعال و موثر در سیستم عرضه و تقاضا و ایجاد زمینه‌های لازم برای حضور در عرصه رقابت می‌باشد. این رقابت از جامعه روستایی شروع شده و به جامعه جهانی وصل می‌شود. بدین منظور باید نگرش یک بعدی به کشاورزی، نظام بهره‌برداری و روستا و روستایی به نگرش جامعیت مبدل شود. بدین ترتیب پرداختن به چالش‌ها و چاره‌ها، بدون اینکه نشأت گرفته از نگرش فرابخشی، برنامه‌ریزی جامع روستایی و تعریف و تعیین جایگاه روستا، منابع طبیعی پایه و واحدهای تولیدی روستایی در ساماندهی کلان فضایی کشور باشد، باز سرنوشت کشاورزی، روستا و توسعه روستایی منجر به ارائه همان تصمیم‌سازی‌های جزیره‌ای و متعاقب آن تصمیم‌گیری پیرامون طرح و برنامه‌های ناکارآمد خواهد شد که تا به حال بارها شاهد آن بوده‌ایم و تجربه شده است. به عبارت دیگر چنانچه برنامه جامع توسعه در هر منطقه و تاثیر آن بر توسعه کلی کشور مبتنی بر مدیریت و برنامه آمایش جامع سرزمین تعریف شده و مشخص نباشد، لاجرم تداوم تأثیرات مخرب جزیره‌نگری‌ها در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی،



روستا را محقق می‌سازند. بنابراین توسعه فضاهای روستایی صرفاً توسعه بخش کشاورزی، فعالیت‌های عمرانی در سطح روستا، تهیه طرح هادی، طراحی منظر، حفاظت محیط‌زیست، توسعه گردشگری و نظایر آن به تنهایی نیست، بلکه روش و سرفرآیندی است که همه بخش‌ها و رشته‌های مرتبط با هر روستا را در راستای طرح‌های توسعه کلان فضایی در قالب مدیریت یکپارچه و هماهنگ در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی شامل می‌شود.

در این صورت نگرش موردی و انتزاعی به نظام بهره‌برداری کشاورزی و فعالیت‌های عمرانی در روستا، نه تنها ضامن توسعه پایدار کشاورزی و توسعه پایدار روستایی نخواهد بود، بلکه ضرر و زیان‌های جبران‌ناپذیر مادی و معنوی را موجب خواهد شد. عدم موفقیت طرح‌های متنوع برای بهبود ساختار کشاورزی، مهاجرت‌های مستمر و بی‌رویه، تخلیه و تخریب روستاها و در نتیجه تخریب محیط‌زیست و میراث طبیعی و میراث تاریخی و از سوی دیگر خیل عظیم جوانان و فارغ‌التحصیلان بیکار، از جمله نتایج نگرش یک بعدی و جزیره‌ای به کشاورزی و روستا و سوءمدیریت و نقصان برنامه‌ریزی یکپارچه در بهره‌برداری از نعمت‌های متنوع و گسترده خدادادی می‌باشد.

روش آزمون و خطا و تغییر مکرر عنوان و ساختار سازمانی دستگاه‌های اجرایی در بخش‌های اقتصادی به ویژه در امور کشاورزی و عمران و توسعه روستایی و همچنین سرمایه‌گذاری‌های کلان و بدون برنامه‌ریزی‌های جامع، تأثیر پایدار در ظرفیت‌سازی در بخش کشاورزی و توسعه روستایی نداشته‌اند. بنابراین بایستی شیوه تفکر و نگرش به برنامه‌ریزی و روش اجرا و مدیریت متحول شود. به منظور تحقق این امر مهم باید زمینه‌های لازم برای زندگی سالم و مدیریت توسعه منابع انسانی در روستاها و همچنین حفظ و نگهداری عوامل طبیعی فراهم گردد.

توسعه سریع تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات، رقابت جهانی در سیستم عرضه و تقاضا و حفظ استقلال و افتخار ملی، ارائه راهکارهای سریع و منطقی و هدفمند بر اساس نتایج ارزیابی عملکردها و با استفاده از تجارب

علمی و مثبت جوامع جهانی را الزامی می‌سازد.

به منظور رفع و یا کاهش مشکلات و ضایعات مادی و معنوی در نظام بهره‌برداری کشاورزی، باید تمام امکانات به خدمت گرفته شوند. در این راستا بر اساس بررسی‌های تطبیقی، ضمن تعریف اهداف اصلی و استراتژی‌ها و با تأکید بر طرح‌ها و اقدامات یکپارچه در قالب طرح جامع آمایش سرزمین و در سلسله مراتب برنامه‌ریزی کلان ملی، اصول و اهداف مدیریت و روش‌های برنامه‌ریزی، یکپارچه و فراگیر به شرح زیر پیشنهاد می‌گردد:

نگرش موردی و انتزاعی  
به نظام بهره‌برداری  
کشاورزی و فعالیت‌های  
عمرانی در روستا، نه  
تنها ضامن توسعه پایدار  
کشاورزی و توسعه پایدار  
روستایی نخواهد بود،  
بلکه ضرر و زیان‌های  
جبران‌ناپذیر مادی و  
معنوی را موجب خواهد  
شد



## عوامل مؤثر در توسعه پایدار کشاورزی و

### مناطق روستایی

در این روش پیشنهادی، مباحث گوناگون از قبیل کشاورزی به طور اعم و بهبود شرایط کار و تولید در بخش کشاورزی، نوسازی روستا، گردشگری و حفظ محیط‌زیست و منابع طبیعی پایه، طراحی و نگهداری منظر، نگاه به توسعه فضایی مناطق روستایی از منظر سلسله مراتب برنامه‌ریزی کلان ملی و منطقه‌ای، رعایت مصالح و منافع همه بخش‌ها، ایجاد تعادل و هماهنگی بین بخشی و... به منظور ساماندهی، نگهداری و بهبود مستمر عملکرد روستا و مناطق روستایی در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به صورت هدفمند، یکپارچه و سیستماتیک مطرح خواهد شد.

بدین ترتیب اهداف این روش پیشنهادی برای توسعه روستایی در سه محور اساسی و مرتبط به شرح زیر تعریف می‌شوند.

۱- "بهبود الزامات و شرایط زندگی و کسب و کار از طریق اصلاح زیرساخت‌های روستایی و کشاورزی"

به منظور افزایش تولیدات کشاورزی و ارتقاء بهره‌وری، و در نهایت بهبود مستمر شرایط زندگی در خارج از مناطق شهری، اقدامات متعدد و متنوع، همه جانبه و فراگیر در سطح مرزعه و روستا با مشارکت دولت و ساکنان و ذی‌نفعان به صورت هماهنگ، برنامه‌ریزی و اجرا خواهد شد.



۲- "حفظ و نگهداری منابع طبیعی پایه" و اجرای طرح‌های مهندسی با نگرش فضایی از طریق "فعال نگهداشتن کشاورزی، دامداری و جنگلداری" و با توجه به ضوابط ضروری و منطقی و متعادل اقتصادی و اکولوژیکی.

بنابراین مزارع و مناطق روستایی با محک صرفاً کشاورزی- اقتصادی ارزش‌گذاری نمی‌شوند، بلکه با یک "نگرش جامع" اقتصادی و اکولوژیکی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، بدین ترتیب فعالیت‌های متنوع فراگیر عمرانی در قالب توسعه روستایی نه تنها موجب افزایش تولیدات کشاورزی می‌شوند، بلکه باعث حفظ منظر و منابع طبیعی (مانند: آب، خاک، هوا، پوشش گیاهی و حیات وحش) شده و امکانات استفاده از مزیت‌های مناطق روستایی را برای بهره‌برداری متنوع از فضای روستایی، از آن جمله اوقات فراغت و گردشگری را فراهم می‌سازد.

### ۳- "توسعه فضایی مناطق روستایی":

در مناطق روستایی و یا مناطقی که ساختار کشاورزی دارند (برای مثال: بعضی از شهرهای کوچک و یا حاشیه شهرهای بزرگ) عدم توجه و یا استفاده غیراصولی و مغایر با کاربری زمین، تکروری‌ها و دوره‌کارهای بخش‌های گوناگون اقتصادی و یا وظایف موازی دستگاه‌های اجرایی و نظایر آن، موجب عدم تحقق توسعه روستایی و

کشاورزی شده و در نتیجه بر فعالیت‌های کشاورزی و اکوسیستم‌ها، محیط‌زیست و شرایط زندگی روستائیان تأثیرات منفی خواهد داشت. بدین ترتیب جایگاه روستا و توسعه روستایی در مدیریت و برنامه‌ریزی جامع آمایش کلی و منطقه‌ای سرزمین باید تعریف شود. به عبارت دیگر توسعه فضای روستایی به ویژه با رویکرد توسعه متوازن شهر و روستا تکمیل‌کننده پازل‌های توسعه یکپارچه و پایدار کلان ملی می‌باشد. بدیهی است که محورهای یاد شده در بالا و سازمان، مدیریت و شیوه‌های اجرایی آنها

روش آزمون و خطا  
و تغییر مکرر عنوان  
و ساختار سازمانی  
دستگاه‌های اجرایی در  
بخش‌های اقتصادی به  
ویژه در امور کشاورزی  
و عمران و توسعه  
روستایی و همچنین  
سرمایه‌گذاری‌های کلان  
و بدون برنامه‌ریزی‌های  
جامع، تأثیر پایدار در  
ظرفیت‌سازی در بخش  
کشاورزی و توسعه  
روستایی نداشته‌اند



نیاز به مطالعات و بررسی‌های کارشناسی و اجرایی دارد. نگارنده امیدوار است در شماره‌های آتی مجله به تشریح محورهای سه‌گانه و ساختار و روش‌های اجرایی بپردازد.

شایان ذکر است که شاخه‌های صنعت احداث در هر سه محور مورد اشاره حضور فعال و مؤثر دارد. ضمناً در ابعاد طراحی، برنامه‌ریزی و اجرای محورهای سه‌گانه یاد شده ده‌ها رشته و تخصص به صورت یکپارچه و هماهنگ، مشارکت و حضور خواهند داشت که این خود موجب ایجاد اشتغال گسترده با رویکرد کار گروهی خواهد شد.

امیدواری دیگر این است که "سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران" به عنوان پیش‌تاز و پیش‌کسوت تشکل‌های صنفی حرفه‌ای صنعت احداث، در برابر جایگاه ارزشمند و ضروری روستا و فضای روستایی در مبحث مدیریت زمین و همچنین پیرامون ضرورت توسعه متوازن شهری و روستایی مانند مقولات دیگر با تشکیل کارگروه‌های کارشناسی تخصصی در قالب کمیته‌های کارشناسی و کمیسیون عمومی، در حوزه توسعه متوازن روستایی نیز به عنوان یکی از شاخه‌های تنومند صنعت احداث با ثمرهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایفای نقش نماید.

بدیهی است که از بازوی تحقیق و توسعه صنعت احداث، یعنی "موسسه تحقیق و توسعه صنعت احداث" نیز انتظار می‌رود که این مبحث مهم که در آن موضوعات بیشمار کاربردی بسیار ضروری و حیاتی نهفته است را در اولویت اقدامات خود قرار دهد.



در نخستین نمایشگاه بین‌المللی راه‌سازی، راهداری، حمل و نقل و صنایع وابسته مطرح شد

# دوران دولت سالاری به پایان رسیده است



نخستین نمایشگاه بین‌المللی راه‌سازی، راهداری، حمل و نقل و صنایع وابسته صبح روز ۲۸ آذر با حضور وزیر راه و شهرسازی و معاونان وی در محل مصلی تهران گشایش یافت. این نمایشگاه با حضور ۱۱۵ شرکت داخلی و خارجی همزمان با هفته حمل و نقل برگزار شد و مهم‌ترین اهداف آن توسعه صنعت راهداری و راه‌سازی و جذب حداکثری سرمایه‌گذاری در این بخش بود. در نخستین نمایشگاه بین‌المللی راه‌سازی، راهداری، حمل و نقل و صنایع وابسته که تا ۳۰ آذر ادامه داشت انواع ماشین‌آلات راه‌سازی، پل‌سازی، تونل‌سازی، امداد جاده‌ای، علائم راهنمایی و رانندگی و... در معرض دید عموم قرار گرفت.

عباس آخوندی در مراسم اختتامیه نخستین نمایشگاه راه‌سازی، راهداری، حمل و نقل و صنایع وابسته با تأکید بر تغییر نگرش در ساختار مدیریت دولتی عنوان کرد: دوران دولت سالاری به پایان رسیده است. بودجه کشور ۳۲۰ هزار میلیارد تومان است که تنها ۵۷ هزار میلیارد تومان آن به حوزه عمرانی اختصاص یافته است. در واقع می‌توان گفت سهم عمران کشور در بودجه کمتر از ۲۰ درصد است.

وی افزود: طی سالهای گذشته در بودجه کشور سهم هزینه‌های جاری نسبت به بودجه عمرانی افزایش چشمگیری داشته است و از ۷۰ درصد به ۹۰ درصد رسیده و در مقابل بودجه عمرانی از ۳۰ به ۱۰ درصد کاهش یافته است.

آخوندی گفت: با توجه به بودجه کم دولت در حوزه حمل و نقل، دیگر امکان داشتن حمل و نقل دولتی امکان پذیر نیست و حضور بخش خصوصی به شدت احساس می‌شود. البته دولت تلاش می‌کند شرایط را برای حضور بخش خصوصی خارجی و ایجاد رقابت در تجارت ایجاد

کند تا شرکت‌های حمل و نقل ایرانی سهمی از بازار جهانی بدست آورند.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه این سؤال را مطرح کرد که آیا ما باید نسبت به عمران و آبادانی کشور بی تفاوت باشیم؟ پاسخ به این سؤال این است که با بودجه دولتی نمی‌توان عمران و آبادانی مورد نظر را به دست آورد پس باید به دنبال تامین مالی پروژه‌های ساخت و ساز و عمرانی در کشور باشیم و به جای اتکا به بودجه دولتی بر کل اقتصاد ایران اتکا کنیم.

به گفته آخوندی با کاهش بودجه و اعتبارات عمرانی نمی‌توان برای توسعه و آبادانی کشور به بخش دولتی وابسته بود و باید از مشارکت بخش خصوصی هم به خوبی بهره‌گیری کرد.

وی افزود: وزارت راه و شهرسازی گام‌های مؤثری در جهت تغییر نگرش در ساختارهای مدیریتی برداشته است و علاوه بر بهره‌گیری از مشارکت بخش خصوصی در ساخت آزادراه‌ها برای توسعه و تکمیل بنادر هم از حضور این بخش استفاده کرده است. به عنوان نمونه در بندر چابهار ۴۳۰ میلیون دلار و ۱۵۰ میلیون دلار به صورت جداگانه از طرف بخش خصوصی داخلی و خارجی سرمایه‌گذاری انجام گرفته است. آخوندی تصریح کرد: وزارت راه و شهرسازی در نوسازی کامیون‌های فرسوده با عمر بالای ۳۵ سال ناوگان جاده‌ای و مسافری و همچنین ناوگان ریلی و هوایی اقدامات مناسبی را انجام داده است.

## هزینه نگهداری راهها در کشور یک سوم

### متوسط جهانی است

رئیس انجمن راه‌سازی کشور نیز در این مراسم گفت: هزینه نگهداری راهها در ایران یک سوم متوسط جهانی است.

علی آزاد افزود: در کشورهای پیشرفته ۳ درصد از

ارزش راهها و در سایر کشورها یک تا ۱.۵ درصد از ارزش راهها برای نگهداری اختصاص می‌یابد که این رقم در ایران از متوسط جهانی بسیار کمتر است. وی ادامه داد: بودجه عمرانی کشور در زمان تخصیص رقم بسیار چشمگیری است اما در طول سال منابع مالی اختصاص یافته به حوزه راهها بسیار کمتر از رقم اصلی است و حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد بودجه را شامل می‌شود. رئیس انجمن راه‌سازی اظهار داشت: در حال حاضر در کشور ۳۵ هزار کیلومتر راه اصلی، ۴۵ هزار کیلومتر راه فرعی، ۱۳۰ هزار کیلومتر راه روستایی، ۱۱ هزار کیلومتر راه آهن و ۷۰ هزار کیلومتر فرودگاه و... وجود دارد که هزینه نگهداری از آنها بسیار بالا است و کمک دولت را می‌طلبد.

## حذف مالیات بر ارزش افزوده

### در حمل و نقل کشور

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران هم طی سخنانی گفت: مالیات بر ارزش افزوده از تمام اجزای حمل و نقل باید حذف شود. یونس جاوید بیان کرد: بر اساس برنامه پنجم توسعه تنها به عناصر داخلی حوزه حمل و نقل توجه شده است و از پرداختن به دیگر مسائل تأثیرگذار بر این حوزه خودداری شده است.

به گفته وی علاوه بر مسائل داخلی حمل و نقل، حوزه‌هایی دیگری مانند امور گمرکی، ترانزیت، مالیات، بحث استاندارد کالا، امور مربوط به بانکداری، قراردادهای بین‌المللی، مسائل مربوط به حمل و نقل ترکیبی و... در کارکرد صنعت حمل و نقل کشور مؤثر هستند. جاوید گفت: با توجه به تأثیر مالیات بر ارزش افزوده در صنعت حمل و نقل و ایجاد موانعی در این صنعت پیشنهاد می‌شود که مالیات بر ارزش افزوده از تمام اجزای حمل و نقل کشور حذف شود.



## آلودگی خاک؛ معضل تازه تهران

اظهارات مهندس محمد حقانی رئیس کمیته محیط زیست شورای تهران

مرکز دفن زباله کهریزک طی دو سه سال اخیر، بهبود قابل ملاحظه‌ای یافته است.

حقانی با بیان این که اراضی کشاورزی جنوب تهران، زمینی به وسعت ۲ تا ۴ هزار هکتار که با نهر فیروزآباد آبیاری می‌شوند را به خود اختصاص داده اند، تصریح کرد: میزان بالای فلزات موجود در این نهر و آبیاری محصولات کشاورزی منطقه با این آب، باعث تجمع فلزات در محصولات کشاورزی اراضی جنوب و ورود آنها به زنجیره غذایی شهروندان می‌شوند.

وی با اشاره به این که میزان سرب موجود در این منطقه تا ۸ برابر و میزان نیکل موجود در این منطقه نیز تا ۴ برابر حد مجاز است، اظهار کرد: این مسئله به معنای آن است که میزان فلزات سنگین در خاک اراضی جنوب تهران که محصولات کشاورزی از آن برداشت می‌شود، ۴ تا ۸ برابر حد مجاز است.

رئیس کمیته محیط زیست شورای اسلامی شهر تهران در پایان با تأکید بر این که خاک، بستر حیات است و نباید فعالیت‌های زیست محیطی محدود به آلودگی هوا باشد، خاطرنشان کرد: موضوع آلودگی هوا، حداقل سالی یک بار در ایامی که در آن قرار داریم، مورد توجه قرار می‌گیرد اما متأسفانه آلودگی خاک، موضوعی است که حتی در روز جهانی خاک نیز به آن توجه نمی‌شود.

می‌کنند، بر جای می‌گذارند و این اثر در انسان‌ها به مراتب بیشتر است.

وی با اشاره به این که حداقل هفت منبع عمده در آلودگی خاک تهران نقش دارند، اظهار کرد: صنایع آلاینده کوچک و بزرگی که در اطراف تهران پراکنده شده‌اند، وجود شریان‌های فرسوده نفت و گازوییل و مخازن ذخیره آنها، جایگاه‌های عرضه سوخت که منابع فرسوده‌ای دارند، پالایشگاه یک و دو نفت تهران، مرکز دفن زباله کهریزک، اراضی کشاورزی جنوب تهران و ریزش باران‌های اسیدی، منابع هفت‌گانه آلودگی هوای تهران است.

حقانی عنوان کرد که پالایشگاه یک و ۲ نفت تهران، زمینی به وسعت ۴ تا ۵ هزار هکتار از خاک جنوب تهران را به مواد نفتی آلوده کرده و باعث خالی شدن محدوده‌ای وسیع از سکنه شده، این پالایشگاه نه تنها خاک، بلکه چاه‌های آب این منطقه را نیز آغشته به مواد نفتی و مشتقات آن کرده است.

وی با اشاره به این که مرکز دفن زباله کهریزک، خاک را تا عمق ۱۰۰ متری زمین آلوده کرده و زمینی به وسعت ۸۰۰ هکتار را به خود اختصاص داده، اظهار کرد: شدیدترین آلودگی خاک مربوط به این مرکز است، ضمن این که مرکز مذکور چاه‌های آب منطقه تا شعاع ۴ کیلومتری را نیز آلوده کرده و البته نباید ناگفته بماند که وضعیت

رئیس کمیته محیط زیست شورای اسلامی شهر تهران همزمان با ۱۴ آذر (روز جهانی خاک) گفت: در روزگاری نه چندان دور، تهران از آب و هوایی پاک و سالم و از خاکی بسیار حاصل خیز برخوردار بود اما امروز تهران، نه تنها از آب سالم و هوای پاک، بلکه از خاک حاصل خیز نیز محروم است.

مهندس محمد حقانی افزود: متأسفانه با توجه به تمرکز بر موضوعات آلودگی هوا و کمبود آب، موضوع بحران خاک در تهران مورد بی توجهی قرار گرفته و در واقع آلودگی خاک زیر سایه آلودگی آب و هوا مغفول واقع شده اما واقعیت این است که آلودگی خاک تهران، مسئله بسیار نگران کننده‌ای است.

وی با اشاره به این که وجود آلاینده‌های زیانبار همچون فلزات سنگین در محیط زیست به ویژه خاک از جمله آثار توسعه بی‌رویه شهرها و دخالت نابخردانه در طبیعت است، اظهار کرد: این موضوع باعث از بین رفتن خاک و همچنین کاهش کیفیت خاک موجود می‌شود و متأسفانه تهران نیز از این قاعده مستثنی نیست.

حقانی با بیان این که فلزات سنگین همچون سرب، نیکل و کروم وارد خاک و گیاهان شده و از آن طریق وارد زنجیره غذایی انسان و حیوانات می‌شوند، تصریح کرد: این آلاینده‌ها، آثار مخربی بر جاندارانی که در چنین مناطقی زندگی



**جناب آقای مهندس علاء الدین سادات باریگانی**  
**مدیرعامل محترم شرکت پارس تکنو، عضو گرانقدر کمیسیون انتشارات**  
 بانهایت تاسف و تاثر مصیب وارده را به شما و خانواده محترم تسلیت  
 عرض می‌نماییم. برای آن مرحوم آرامش ابدی و برای بازماندگان صبر و  
 شکیبایی خواستاریم.  
**هیات مدیره و بازرسان سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران**



موسسه  
**حساب و کتاب**

مشاوره مالی و مالیاتی  
 سندیکای شرکت‌های ساختمانی ایران

این موسسه آمادگی دارد تا با گروهی متخصص و باتجربه پیمانکاران محترم را با آخرین تغییرات قوانین و مقررات مالی و مالیاتی و رعایت آن آشنا نموده و در راستای پیشگیری از پرداخت مالیاتها و جرائم سنگین و ناعادلانه بصورت رایگان اقدام به ارائه مشاوره نماید.

- ✓ عضو انجمن حسابداری ایران (عضویت حقوقی و حقیقی)
- ✓ عضو انجمن حسابداران خبره ایران (عضویت حقیقی)
- ✓ عضو انجمن حسابرسان داخلی ایران (عضویت حقیقی)

- ۱- ارائه کلیه خدمات حسابداری صورتیهای مالی در جهت اطمینان بخشی، مناقصات، بانک‌ها (اخذ تسهیلات و ضمانت‌نامه) و ...
- ۲- ارائه کلیه خدمات حسابداری به شرکت‌ها بصورت پیمانی با بهره‌گیری از نیروهای حرفه‌ای در تمام سطوح
- ۳- نظارت بر واحد مالی شرکت‌ها بصورت پیمانی و ارائه راهکارهای مورد لزوم در جهت بهبود فرآیندهای مالی
- ۴- تنظیم لایحه دفاعیه و شرکت در کمیسیون‌های حل اختلاف مالیاتی
- ۵- انجام کلیه امور مربوط به اصلاح حسابهای سنواتی و رفع مغایرتها
- ۶- ارائه مشاوره مورد لزوم در ارتباط با قوانین و آخرین بخشنامه‌های مالیاتی و استانداردهای حسابداری
- ۷- مشاوره و راهنمایی در جهت خرید و ارتقاء نرم‌افزارهای مالی

مشاوره مالی و مالیاتی بصورت رایگان در محل سندیکا روزهای چهارشنبه از ساعت ۱۳ الی ۱۶- برای اطلاع بیشتر با تلفن ۰۲۱۶۶۴۶۴۶۴۱ داخلی ۱۰۸ تماس حاصل فرمائید.

web: [www.hesaboketab.com](http://www.hesaboketab.com)

شماره تماس موسسه: ۴-۸۸۲۴۸۸۵۳