

گفت و گوی اختصاصی «عصر رسانه» با کارآفرینان برتر عرصه سازندگی

مهندس محمدحسین تهرانی،مدیر پروژه فاز اول خطوط نفتی بندر شهید بهشتی چابهار:

تربیت نیروی انسانی؛ سرمایه ای که بعد از پایان پروژه باقی می ماند

یکی از چالش های جدی ما ،افزایش قابل توجه قیمت ها در طول دوره اجرا بوده است .



مشخص از همین پروژه اشاره کنم. در ابتدای اجرای پروژه، بتن مورد نیاز را با قیمت حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار تومان به ازای هر مترمکعب تأمین می کردیم. امروز همین بتن به حدود ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان به ازای هر مترمکعب رسیده است. این افزایش قیمت نشان می دهد که هزینه های واقعی اجرای پروژه در طول زمان چه تغییر قابل توجهی داشته است. طبیعتاً تعدیل هایی که در چارچوب شاخص های رسمی اعلام می شوند، الزامی نمی توانند چنین افزایش هزینه ای را به صورت کامل پوشش دهند. در این پروژه به دلیل اینکه بخش عمده فعالیت ما مربوط به عملیات پایپینگ و ساخت اسکلت فلزی بود، حجم بتن مورد نیاز به اندازه ای نبود که ایجاد یک پیچنگ اختصاصی در محل پروژه از نظر اقتصادی توجیه داشته باشد. ضمن اینکه در تجهیزات پیش بینی شده در قرارداد نیز ایجاد پیچنگ اختصاصی برای پروژه لحاظ نشده بود. به همین دلیل، بتن مورد نیاز را از ظرفیت پیچنگ های موجود در مجموعه اداره بنادر تأمین می کردیم. این روش با توجه به حجم مصرف پروژه، برای ما منطقی تر و اقتصادی تر بود و امکان تأمین نیاز پروژه را نیز فراهم می کرد.

چابهار و هزینه های پنهان لجستیک

در کنار افزایش قیمت متريال، شرایط جغرافیایی منطقه نیز هزینه های خاص خود را به پروژه تحمیل می کند. وقتی پروژه ای در فاصله زیادی از مراکز صنعتی قرار دارد، صرفاً قیمت خرید یک تجهیز یا قطعه ملاک نیست؛ هزینه انتقال، زمان حمل، سوخت، تعمیرات، اعزام نیروی متخصص و حتی خواب ماشین آلات نیز باید در نظر گرفته شود. مادر چابهار با این شرایط به صورت روزمره مواجه بودیم. برای مثال، اگر یک قطعه تخصصی از یک ماشین آلات صنعتی در محل پروژه نیاز به تعمیر داشته باشد و امکان انجام تعمیر در چابهار وجود نداشته باشد، ناچاریم آن را به یک مرکز صنعتی دیگر ارسال کنیم. این یعنی علاوه بر هزینه تعمیر، باید هزینه حمل و زمان توقف تجهیز را نیز تحمل کنیم. این موضوع برای پروژه ای که برنامه زمان بندی مشخص دارد، اهمیت زیادی پیدا می کند. هر ساعت یا روزی که یک تجهیز اصلی از مدار خارج باشد، تجهیزات را بدون مشکل جدی ادامه دهیم. این موضوع نشان می دهد که از مراکز صنعتی کشور، فقط یک مسئله جغرافیایی نیست؛ بلکه مستقیماً با اقتصاد و زمان اجرای پروژه ارتباط دارد.

تأمین سوخت؛ چالشی که با هماهنگی مدیریت شد

در زمینه تأمین سوخت، خوشبختانه در طول اجرای پروژه مشکل جدی و مستمری نداشتیم. در ابتدای پروژه، فرآیند دریافت مجوزها و انجام هماهنگی های لازم تقریباً حدود دو ماه زمان می برد و طبیعتاً در این مرحله شرکت ها با مقداری دشواری مواجه هستند. اما پس از طی شدن مراحل اولیه و دریافت مجوز های لازم، سوخت مورد نیاز به صورت ماهیانه در اختیار پروژه قرار گرفت و از این بابت توانستیم روند فعالیت ماشین آلات و تجهیزات را بدون مشکل جدی ادامه دهیم. این موضوع نشان می دهد که اگر فرآیندهای اداری و هماهنگی های بین دستگاهی در ابتدای پروژه با سرعت بیشتری انجام شود، می توان بخشی از زمان و هزینه های تحمیلی به پروژه های مناطق دور دست را کاهش داد.

کاهش تعداد نیروها؛ نتیجه طبیعی ورود به مرحله پایانی پروژه

در خصوص کاهش تعداد نیروهای پروژه نیز باید تأکید کنم که این موضوع ارتباط مستقیمی با ورود پروژه به مرحله پایانی دارد و نباید آن را صرفاً ناشی از شرایط خاص ایجاد شده در کشور یا وقف های مقطعی دانست. وقتی پروژه ای به پیشرفت حدود ۹۴ درصد می رسد، بخش عمده فعالیت های اجرایی سنگین و عملیات اصلی انجام شده است. در نتیجه، طبیعی است که تعداد نیروهای مورد نیاز نیز به تدریج کاهش پیدا کند. ما نیز اکنون در همین شرایط قرار داریم و تعداد نیروهای مستقیم حاضر در پروژه به حدود ۴۵ نفر رسیده است. در واقع، در اوج اجرای پروژه حدود ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم در گیر کار بودند و امروز با توجه به اینکه در مرحله نهایی هستیم، بخش عمده آن نیروها پس از پایان مأموریت خود از پروژه خارج شده اند. این کاهش نیرو را باید در چارچوب چرخه طبیعی اجرای پروژه های عمرانی و صنعتی تحلیل کرد. برای ما مهم این است که در طول دوره ای که پروژه نیازمند نیروی انسانی بود، ظرفیت اشتغال قابل توجهی ایجاد کردیم و حدود نیمی از نیروهای فعال در پروژه را از میان نیروهای بومی استان انتخاب کردیم. اکنون نیز با نزدیک شدن به بهره برداری، تمرکز اصلی ما بر تکمیل دقیق عملیات باقی مانده و آماده سازی پروژه برای تحویل و بهره برداری است.

تربیت نیروی انسانی؛ سرمایه ای که بعد از پايان پروژه باقی می ماند

یکی از رویکردهای مادر مجموعه کیسون این است که نیروی انسانی را صرفاً برای یک پروژه جذب نکنیم، بلکه تا حد امکان از ظرفیت هر منطقه برای تربیت نیروهای متخصص استفاده کنیم. البته این موضوع به شرایط هر منطقه بستگی دارد. در مناطقی که نیروی متخصص و باتجربه به اندازه کافی وجود داشته باشد، اولویت ما این است که نیروهای مورد

سیستان و بلوچستان نیز استفاده کنیم. ساختار پروژه به دو بخش اصلی تقسیم می شد؛ بخشی از فرآیند تأمین و ساخت قطعات و تجهیزات در خارج از استان انجام می گرفت و بخش دیگری از فعالیت ها، شامل نصب و عملیات اجرایی، در محل پروژه در چابهار دنبال می شد. در بخش ساخت، بخشی از لوله ها و قطعات فلزی مورد نیاز پروژه در کارخانه هایی در استان هایی مانند تهران و اصفهان تولید می شد و سپس برای نصب و اجرای نهایی به چابهار منتقل می شد. در مقابل، در بخش عملیات اجرایی داخل سایت، تلاش کردیم از ظرفیت نیروهای منطقه استفاده کنیم و تقریباً ۵۰ درصد نیروهایی که در طول اجرای پروژه با ما همکاری داشتند، از نیروهای بومی استان بودند.

استفاده از ظرفیت نیروهای بومی، بخشی از مسئولیت ما در پروژه

از نگاه من، اجرای یک پروژه بزرگ زیرساختی در منطقه ای مانند چابهار فقط به ساخت یک خط لوله یا اجرای یک سازه محدود نمی شود. وقتی یک پروژه وارد یک منطقه می شود، باید بخشی از ظرفیت اقتصادی و انسانی همان منطقه را نیز فعال کند. به همین دلیل، تا جایی که تخصص و شرایط اجرایی اجازه می داد، تلاش کردیم از نیروهای بومی استفاده کنیم. این موضوع هم برای پروژه مزیت داشت و هم باعث می شد بخشی از جامعه محلی در اجرای یک طرح مهم زیرساختی مشارکت داشته باشد. البته طبیعی است که در پروژه های تخصصی، بخشی از نیروها باید از نقاط دیگر کشور تأمین شوند؛ به خصوص در حوزه هایی که نیازمند مهارت های فنی و تجربه مشخص هستند. با این حال، در بخش قابل توجهی از فعالیت های اجرایی، نیروی بومی استان در کنار نیروهای متخصص ما حضور داشت و این ترکیب توانست روند اجرای پروژه را به خوبی پیش ببرد.

فاصله از مراکز صنعتی؛ یکی از چالش های اصلی چابهار

واقعیت این است که اجرای پروژه در چابهار از نظر لجستیکی با شرایط بسیاری از نقاط صنعتی کشور متفاوت است. چابهار در جنوب شرقی ترین نقطه کشور قرار گرفته و فاصله زیادی با مراکز اصلی صنعتی مانند تهران، اصفهان و شیراز دارد. دسترسی به منطقه نیز عمدتاً از مسیرهایی انجام می شود که از سمت بندرعباس و استان کرمان به چابهار می رسند. همین فاصله جغرافیایی باعث می شود تأمین برخی متريال، تجهیزات، ماشین آلات و قطعات مورد نیاز پروژه، نسبت به پروژه هایی که در نزدیکی مراکز صنعتی کشور قرار دارند، زمان برتر و پرهزینه تر باشد. ما در طول اجرای پروژه این موضوع را به شکل مستقیم تجربه کردیم. وقتی یک قطعه یا تجهیز صنعتی در محل دچار مشکل می شود و امکان تعمیر آن در چابهار وجود ندارد، گاهی مجبور هستیم تجهیز را برای تعمیر یا تأمین قطعه به شهرهایی مانند اصفهان یا شیراز ارسال کنیم. این فرآیند علاوه بر هزینه حمل و نقل، زمان قابل توجهی را نیز از پروژه می گیرد. از طرف دیگر، چابهار هنوز از نظر زیرساخت صنعتی با مراکز صنعتی بزرگ کشور فاصله دارد و همین موضوع باعث می شود تعمیر و نگهداری ماشین آلات و تجهیزات صنعتی در محل پروژه با محدودیت هایی همراه باشد. این هزینه ها و زمان های از دست رفته، در بسیاری از موارد به سادگی در محاسبات اولیه پروژه دیده نمی شود، اما در اجرا کاملاً خود را نشان می دهد.

افزایش هزینه ها؛ فاصله میان واقعیت پروژه و تعدیل های رسمی

یکی دیگر از چالش های جدی ما در این پروژه، افزایش قابل توجه قیمت ها در طول دوره اجرا بوده است. شرایط اقتصادی، محدودیت های ناشی از تحریم ها، افزایش هزینه های تولید و حمل و نقل و همچنین اتفاقات و شرایط خاصی که در کشور ایجاد شد، همگی بر هزینه واقعی اجرای پروژه اثر گذاشتند. در چنین شرایطی، بحث تعدیل اهمیت زیادی پیدا می کند. اما واقعیت این است که تعدیل های ابلاغی در بسیاری از مواقع نمی توانند به طور کامل افزایش واقعی هزینه های پیمانکار را پوشش دهند. به خصوص در فعالیت هایی که سهم تأمین متريال در آنها بالاست، فاصله میان قیمت واقعی خرید و شاخص های تعدیل می تواند قابل توجه باشد. برطوله اعلام نشده است. تجربه ما در سال های گذشته نشان داده که در بسیاری از موارد، تعدیل های ابلاغی با افزایش واقعی هزینه ها فاصله دارند و نمی توانند تمام فشار ناشی از افزایش قیمت را جبران کنند. البته میزان این اختلاف به نوع فعالیت بستگی دارد. در بخش هایی که عمده هزینه مربوط به تأمین متريال است، این اختلاف معمولاً بیشتر خودش را نشان می دهد و ممکن است حتی در برخی موارد حدود ۱۵ درصد نیز میان شاخص های تعدیل و هزینه واقعی ایجاد شود. در چنین شرایطی، طبیعی است که بخشی از افزایش هزینه عمار بر دوش پیمانکار باقی بماند.

نمونه ای روشن از افزایش هزینه؛ بتن از ۱.۸ تا ۶.۲ میلیون تومان

برای اینکه ابعاد این افزایش هزینه ملموس تر باشد، می توانم به یک نمونه

زیرساختی آن تحویل شود. از طرف دیگر، قرار گرفتن پروژه در محدوده بندری و در مجاورت فعالیت های مرتبط با حمل و نقل دریایی، شرایط اجرایی خاصی را ایجاد می کند. بنابراین هماهنگی مستمر میان عوامل پروژه و مجموعه های مرتبط با بندر، یکی از بخش های مهم کار ما بوده است. تجربه ای که از پروژه های قبلی در اختیار داشتیم، در این زمینه کمک قابل توجهی به ما کرد.

رسیدن پروژه به مرز تکمیل

پروژه خطوط نفتی در اسفندماه ۱۴۰۲ ابلاغ شد و پس از تجهیز کارگاه و آغاز عملیات اجرایی، مراحل مختلف کار را پشت سر گذاشتیم. روند پیشرفت پروژه به گونه ای بود که تا اسفندماه سال گذشته به حدود ۹۳ درصد پیشرفت فیزیکی رسیده بودیم. البته در ادامه، شرایط خاصی که در کشور ایجاد شد و وقفه ای که در روند فعالیت های اجرایی به وجود آمد، باعث شد برنامه پروژه با برخی محدودیت ها مواجه شود. با این حال، پس از فراهم شدن شرایط، مجدداً عملیات اجرایی را با جدیت از سر گرفتیم و خوشبختانه امروز پروژه به حدود ۹۴ درصد پیشرفت فیزیکی رسیده است. در حال حاضر بخش عمده عملیات اصلی انجام شده و در مرحله نهایی قرار داریم. بر اساس برنامه ای که برای ادامه کار در نظر گرفته ایم، امیدواریم حداکثر طی یک ماه و نیم آینده بتوانیم پروژه را به طور کامل به پایان برسانیم و آماده بهره برداری کنیم. برای من و مجموعه کیسون، رسیدن یک پروژه به این مرحله صرفاً به معنای عبور از یک درصد پیشرفت نیست. در پروژه های زیرساختی، بخش پایانی کار اهمیت بسیار زیادی دارد؛ چرا که در این مرحله باید جزئیات فنی، تکمیل عملیات، کنترل های نهایی و آماده سازی برای بهره برداری با دقت انجام شود. بنابراین تلاش ما این است که در مدت باقی مانده نیز همان حساسیتی را که از ابتدای پروژه داشته ایم، حفظ کنیم.

سرمایه گذاری ۸۰۰ میلیارد تومانی برای یک زیرساخت راهبردی

از نظر مالی نیز این پروژه یکی از طرح های قابل توجه در حوزه زیرساخت های نفتی بندر به شمار می رود. تا امروز حدود ۶۵۰ میلیارد تومان از اعتبارات پروژه هزینه شده و اعتبار کل پروژه حدود ۸۰۰ میلیارد تومان است. طبیعتاً اجرای چنین پروژه ای در شرایط اقتصادی و اجرایی امروز، نیازمند مدیریت دقیق منابع، کنترل هزینه ها و برنامه ریزی مستحجم است. ما تلاش کردیم منابع اختصاص یافته به پروژه را در مسیر اجرای واقعی و تکمیل زیرساخت ها به کار بگیریم و در عین حال، کیفیت فنی کار را به عنوان یک اصل اساسی حفظ کنیم. آنچه برای ما اهمیت دارد این است که این اعتبار در نهایت تبدیل به یک زیرساخت ماندگار برای بندر شهید بهشتی شود؛ زیرساختی که بتواند در سال های آینده نیز پاسخگوی نیازهای توسعه ای بندر باشد و زمینه را برای افزایش ظرفیت جابه جایی و صادرات و واردات محصولات نفتی فراهم کند.

یک ماه و نیم تا بهره برداری

امروز با رسیدن پروژه به پیشرفت ۹۴ درصدی، عملاً در آخرین مرحله مسیر قرار داریم. برآورد ما این است که طی حدود یک ماه و نیم آینده عملیات پروژه تکمیل شود و بتوانیم آن را برای بهره برداری آماده کنیم. برای من، حضور در چنین پروژه ای در ادامه تجربه ای که از سال ۱۳۹۴ در پروژه های مختلف جنوب کشور به دست آورده ام، فرصت مهمی برای به کارگیری دانش و تجربه ای است که طی این سال ها در مجموعه کیسون شکل گرفته است. از عسویه و پروژه های پتروشیمی گرفته تا مخازن ذخیره جاسک و پروژه های بندری چابهار، هر پروژه بخشی از تجربه اجرایی امروز ما را ساخته است. اکنون در بندر شهید بهشتی چابهار، هدف ما این است که این تجربه را در قالب یک زیرساخت عملیاتی و قابل اتکا به نتیجه برسانیم. امیدوارم با تکمیل عملیات در بازه زمانی پیش بینی شده، فاز نخست خطوط نفتی بندر شهید بهشتی وارد مرحله بهره برداری شود و بتواند نقش خود را در توسعه ظرفیت های نفتی و بندری چابهار به خوبی ایفا کند.

اشتغال زایی مستقیم؛ حضور ۲۵۰ نیروی انسانی در اوج اجرای پروژه

یکی از موضوعاتی که برای ما در اجرای پروژه خطوط نفتی بندر شهید بهشتی اهمیت ویژه ای داشت، استفاده از ظرفیت نیروی انسانی منطقه و ایجاد فرصت اشتغال برای نیروهای بومی بود. طبیعتاً تعداد نیروهای پروژه متناسب با مرحله اجرایی آن تغییر می کند و اکنون که پروژه در مراحل پایانی قرار گرفته، تعداد نیروهای حاضر در کارگاه به حدود ۴۵ نفر کاهش پیدا کرده است. اما اگر بخواهم وضعیت اشتغال زایی پروژه را در دوره اوج فعالیت تشریح کنم، در یک عملیات اجرایی، حدود ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم در این پروژه مشغول به کار بودند. این تعداد شامل نیروهایی بود که در بخش های مختلف اجرایی، نصب، ساخت، پشتیبانی و فعالیت های مرتبط با پروژه حضور داشتند. برای ما صرفاً تعداد نیروها اهمیت نداشت، بلکه تلاش کردیم تا حد امکان از ظرفیت انسانی استان

کیسون؛ بیش از پنج دهه تجربه در اجرای پروژه های بزرگ من با درود و احترام، فعالیت خود در مجموعه کیسون را از سال ۱۳۹۴ آغاز کرده ام و در طول این سال ها عمدتاً در پروژه های جنوب کشور حضور داشته ام. شرکت کیسون نیز از مردادماه سال ۱۳۵۴ فعالیت خود را آغاز کرده و امروز با بیش از پنج دهه تجربه، یکی از مجموعه های با سابقه و شناخته شده کشور در حوزه اجرای پروژه های عمرانی و زیرساختی به شمار می رود. در حال حاضر مدیریت مجموعه بر عهده مهندس سعید کار است و بنیان گذار شرکت نیز جناب آقای مهندس محمد رضا انصاری بوده اند. آنچه برای من اهمیت دارد، این است که سابقه طولانی کیسون صرفاً یک عدد یا عنوان نیست؛ بلکه پشتوانه ای از تجربه اجرایی، نیروی انسانی متخصص و حضور مستمر در پروژه های بزرگ و راهبردی کشور است. همین تجربه به ما کمک کرده است که در پروژه های مختلف، به ویژه پروژه های صنعتی و زیرساختی، با شناخت دقیق تری از الزامات فنی و اجرایی وارد شویم. من از سال ۱۳۹۴ در پروژه های مختلف جنوب کشور با مجموعه کیسون همکاری داشته ام و در این مدت، تجربه حضور در پروژه هایی مانند پروژه پتروشیمی بوشهر، واحد اولفین پتروشیمی، مخازن سبز و همچنین مخازن ذخیره جاسک را داشته ام. هر یک از این پروژه ها از نظر شرایط اجرایی، الزامات فنی و محیط کار، تجربه متفاوتی برای ما ایجاد کرده اند و مجموعه این تجربیات امروز در پروژه های بندری و نفتی چابهار نیز به کار گرفته شده است.

حضور کیسون در چابهار؛ از مخازن قیر تا خطوط نفتی

در چابهار، پروژه های متعددی را در دستور کار داشته ایم و پروژه فعلی خطوط نفتی، دومین پروژه ما در این منطقه محسوب می شود. نخستین پروژه ای که در این بندر اجرا کردیم، مربوط به مخازن قیر جهت بود؛ پروژه ای که با هدف ایجاد زیرساخت های لازم برای ذخیره و صادرات قیر در منطقه انجام شد. عملیات اجرایی آن پروژه در سال ۱۴۰۱ آغاز شد و بهره برداری از آن نیز در مهر ماه سال ۱۴۰۲ انجام گرفت. تجربه ای که از اجرای آن پروژه در بندر شهید بهشتی چابهار به دست آوردیم، شناخت بسیار خوبی از شرایط منطقه، ظرفیت های بندر، الزامات اجرایی و نحوه هماهنگی میان عوامل مختلف در اختیار ما قرار داد. این تجربه برای ورود به پروژه خطوط نفتی بسیار ارزشمند بود و باعث شد با شناخت دقیق تری از محیط پروژه، عملیات اجرایی فاز جدید را آغاز کنیم. پروژه خطوط نفتی بندر شهید بهشتی نیز در اسفندماه سال ۱۴۰۲ به ما ابلاغ شد و از همان ابتدا تلاش کردیم عملیات اجرایی را با برنامه ریزی دقیق و استفاده از ظرفیت نیروهای متخصص مجموعه پی ببریم. امروز که در محل پروژه حضور داریم، میزان پیشرفت فیزیکی آن به حدود ۹۴ درصد رسیده و عملاً در مراحل پایانی اجرای پروژه قرار داریم.

فاز نخست خطوط نفتی؛ زیرساختی برای توسعه صادرات و واردات

پروژه ای که در حال حاضر در دست اجرا داریم، در واقع فاز نخست خطوط نفتی بندر شهید بهشتی چابهار است. هدف اصلی این پروژه، آماده سازی زیرساخت های مورد نیاز برای انتقال و جابه جایی محصولات نفتی از محدوده پشتیبان بندر به سمت اسکله نفتی است. البته این پروژه را نباید صرفاً به عنوان اجرای چند خط لوله در نظر گرفت. آنچه برای ما اهمیت دارد، ایجاد یک زیرساخت قابل اتکا برای فعالیت های نفتی بندر است؛ زیرساختی که در آینده نیز امکان توسعه و اضافه شدن خطوط جدید به آن وجود خواهد داشت. بنابراین، فاز نخست را می توان یکی از بخش های مهم در مسیر تکمیل زیرساخت های نفتی بندر شهید بهشتی دانست. در این فاز، مجموع خطوط اجرا شده در مسیر مورد نظر حدود سه کیلومتر است که به صورت رفت و برگشت به سمت اسکله امتداد پیدا می کند. این خطوط برای انتقال و جابه جایی چند نوع محصول طراحی و اجرا شده اند و هر کدام متناسب با نوع محصول و فرآیند عملیاتی، مشخصات فنی خاص خود را دارند. یکی از بخش های این پروژه، اجرای خطوط لوله ۱۶ اینچ برای صادرات محصولات نفتی است. در کنار آن، یک خط ۱۲ اینچ نیز برای انتقال روغن اسفالت در نظر گرفته شده است. علاوه بر خطوط صادراتی، دو خط مجزا نیز برای واردات بنزین و گازوئیل به بندر چابهار اجرا شده که از نظر نقش و کارکرد، اهمیت ویژه ای برای توسعه فعالیت های بندری و نفتی منطقه دارد.

اتصال اسکله به زیرساخت های انتقال فرآورده

در بخش واردات، یکی از اهداف اصلی پروژه این است که امکان انتقال مستقیم بنزین و گازوئیل از محل اسکله و کشتی به زیرساخت های مورد نظر در بندر فراهم شود. این موضوع از منظر توسعه ظرفیت های بندر شهید بهشتی و افزایش توان عملیاتی آن اهمیت زیادی دارد. طبیعتاً اجرای خطوط نفتی در چنین مقیاسی نیازمند رعایت مجموعه ای از الزامات فنی، ایمنی و اجرایی است. ما در طول اجرای پروژه تلاش کرده ایم تمامی این الزامات را در کنار برنامه زمان بندی پروژه دنبال کنیم و کیفیت اجرا را فدای سرعت نکنیم. برای ما مهم است که پروژه در نهایت نه فقط در زمان مقرر، بلکه با کیفیتی متناسب با اهمیت



نیاز پروژه را از همان منطقه تأمین کنیم، اما اگر در منطقه‌ای نیروی متخصص مورد نیاز وجود نداشته باشد، معمولاً از یکی از پروژه‌های دیگر مجموعه، نیروهای باتجربه را به عنوان مسئول یا سرپرست به پروژه جدید اعزام می‌کنیم. در کنار این نیروهای باتجربه، نیروهای بومی را جذب می‌کنیم تا در حین کار آموزش ببینند و به تدریج توانایی انجام فعالیت‌های تخصصی را به دست بیاورند. ما در همین پروژه خطوط نفتی چابهار نیز این رویکرد را به صورت عملی دنبال کردیم. در طول اجرای پروژه، حدود چهار نفر نیروی بومی را به عنوان کمک‌نقشه‌بردار جذب کردیم. این افراد در محل پروژه آموزش دیدند و در جریان اجرای واقعی عملیات نقشه‌برداری، تجربه و مهارت لازم را به دست آوردند. این برای ما اتفاق مهمی است، چون معتقدم آموزش واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که فرد در کنار نیروهای باتجربه و در محیط واقعی پروژه فعالیت کند. امروز این نیروها تجربه‌ای دارند که پیش از ورود به پروژه نداشتند و می‌توانند در پروژه‌های بعدی نیز مورد استفاده قرار بگیرند.

❖ **نیروهای بومی دفتر فنی؛ تجربه‌ای که به منطقه برمی‌گردد**
در بخش دفتر فنی نیز همین سیاست را دنبال کردیم. دو نفر از نیروهای بومی استان را که در همین منطقه تحصیل کرده بودند اما سابقه کاری قابل توجهی نداشتند، جذب کردیم و در طول اجرای پروژه فرصت دادیم تا در یک پروژه واقعی صنعتی و زیرساختی تجربه کسب کنند. این افراد در طول پروژه با مسائل واقعی دفتر فنی، فرآیندهای اجرایی، مستندسازی و هماهنگی‌های فنی آشنا شدند و امروز به نیروهایی تبدیل شده‌اند که می‌توانند در پروژه‌های بعدی نقش مؤثری داشته باشند. از نظر من، این یکی از دستاوردهای مهم پروژه است که شاید در درصد پیشرفت فیزیکی یا صورت‌وضعیت‌ها دیده نشود، اما اثر آن در منطقه باقی می‌ماند. اگر در آینده پروژه دیگری در چابهار یا سایر نقاط استان اجرا شود، بخشی از نیروی انسانی مورد نیاز آن پروژه‌ها از همین افرادی خواهد بود که در پروژه‌های قبلی تجربه کسب کرده‌اند. ما عملاً علاوه بر اجرای یک زیرساخت، بخشی از زیرساخت انسانی مورد نیاز منطقه را نیز تقویت کرده‌ایم.

❖ **نقدی‌نگی؛ موتور محرک اجرای پروژه**
در کنار مسائل فنی و اجرایی، یکی از موضوعاتی که مستقیماً بر سرعت اجرای پروژه تأثیر می‌گذارد، تأمین به‌موقع منابع مالی و پرداخت صورت‌وضعیت‌هاست. در سال گذشته، روند پرداخت صورت‌وضعیت‌های ما به گونه‌ای بود که معمولاً سه تا چهار روز پس از تأیید نهایی، مطالبات پرداخت می‌شد و همین موضوع کمک می‌کرد گردش نقدی‌نگی پروژه مناسب باشد. اما در سال جاری، این فاصله زمانی بیشتر شده و پرداخت‌ها گاهی با تأخیری حدود دو تا سه هفته نسبت به روند گذشته انجام می‌شود. خوشبختانه تا این مقطع پرداخت‌هایی انجام شده و روند مالی پروژه در جریان است، اما طبیعتاً هر چه فاصله میان تأیید صورت‌وضعیت و پرداخت آن بیشتر شود، فشار بیشتری به نقدی‌نگی پیمانکار وارد خواهد شد. برای ما نقدی‌نگی واقعا موتور محرک پروژه است. وقتی منابع مالی به‌موقع در اختیار پروژه قرار می‌گیرد، پیمانکاری می‌تواند مواد اولیه و تجهیزات را سریع‌تر تأمین کند، مطالبات نیروها و تأمین کنندگان را پرداخت کند و ماشین‌الات و فعالیت‌های اجرایی را بدون وقفه ادامه دهد. بنابراین پرداخت به‌موقع مطالبات پیمانکار را نباید صرفاً یک موضوع حسابداری یا مالی دانست؛ این موضوع مستقیماً با سرعت اجرای پروژه و زمان بهره‌برداری از یک طرح زیرساختی ارتباط دارد.

❖ **درخواست من از دولت؛ انتخاب پیمانکار بر اساس توان واقعی**
اگر بخواهم به عنوان یک پیمانکار که سال‌ها در پروژه‌های مختلف کشور فعالیت کرده، یک درخواست مشخص از دولت، نمایندگان محترم مجلس و کمیسیون‌های تخصصی داشته باشم، این است که در نحوه انتخاب پیمانکاران پروژه‌های بزرگ، بیش از گذشته به سابقه واقعی، توان اجرایی و حسن انجام کار شرکت‌ها توجه شود. پروژه خطوط نفتی بندر شهید بهشتی صرفاً یک پروژه عمرانی معمولی نیست. این پروژه با صادرات و واردات محصولات نفتی ارتباط دارد و هر چه سریع‌تر به بهره‌برداری برسد، می‌تواند منافع اقتصادی قابل توجهی برای منطقه چابهار، استان سیستان و بلوچستان و در نهایت کشور ایجاد کند. برای اجرای چنین پروژه‌هایی، به نظر من باید از ظرفیت شرکت‌هایی استفاده شود که توان فنی، مالی، مدیریتی و اجرایی لازم را دارند و می‌توانند پروژه را از ابتدا تا انتها مدیریت کنند.

❖ **مناقصه ارزان‌تر، همیشه به معنای پروژه اقتصادی‌تر نیست**
یکی از مسائلی که به اعتقاد من نیازمند بازنگری جدی است، موضوع انتخاب پیمانکار صرفاً بر اساس پایین‌ترین قیمت پیشنهادی است. ما در عمل با مواردی مواجه شده‌ایم که شرکت‌هایی با گزیده‌های پایین‌تر، پروژه را با قیمت بسیار پایین‌تر از برآورد واقعی دریافت کرده‌اند، اما پس از شروع کار نتوانسته‌اند پروژه را با همان ظرفیت و کیفیت مورد انتظار ادامه دهند. در نتیجه پروژه ممکن است پس از رسیدن به پیشرفت‌های بسیار پایین،

متوقف شود یا پیمانکار از ادامه کار بازماند. در چنین شرایطی، پروژه دوباره باید وارد فرآیند مناقصه شود و زمان و هزینه‌ای که در مرحله اول صرف شده، عملاً بخشی از بین می‌رود. در نهایت نیز ممکن است اجرای پروژه برای دولت و کارفرما چند برابر هزینه اولیه داشته باشد. بنابراین اگر بخواهیم از منظر منافع عمومی نگاه کنیم، پایین‌ترین قیمت پیشنهادی لزوماً ارزان‌ترین گزینه برای کشور نیست. ممکن است یک پیمانکار در مرحله اول قیمت پایین‌تری ارائه کند، اما اگر نتواند پروژه را به پایان برساند، هزینه نهایی برای کارفرما و مردم بسیار بیشتر خواهد شد.

❖ **سابقه اجرای موفق باید در تصمیم‌گیری‌ها وزن بیشتری داشته باشد**

من معتقدم همان‌طور که در بسیاری از حوزه‌ها سابقه و عملکرد گذشته اهمیت دارد، در پروژه‌های زیرساختی نیز باید عملکرد واقعی پیمانکاران یکی از معیارهای اصلی تصمیم‌گیری باشد. ما در پروژه‌های قبلی خود نمونه‌هایی داریم که می‌توانند عملکرد شرکت را نشان دهند. یکی از نمونه‌های آن، پروژه پالایشگاه خروش است که مراحل مختلف آن با موفقیت انجام شده و صادرات محصول نیز در چندین مرحله صورت گرفته است. این موضوع برای ما صرفاً یک رزومه نیست؛ نشان می‌دهد که وقتی یک پروژه را تحویل می‌گیریم، تلاش می‌کنیم آن را با نظم، دیسیپلین کاری، نیروی انسانی، تجهیزات و سوابق حسن انجام کار نیز وزن برسانیم. امروز نیز در چابهار، در کنار مجموعه‌هایی که در همین منطقه فعالیت می‌کنند، مشغول اجرای پروژه هستتیم و این استمرار حضور در پروژه‌های بزرگ، حاصل سال‌ها تجربه و عملکرد اجرایی است.

❖ **ضرورت بازنگری در قوانین مناقضات**
من درخواست خود را مشخصاً متوجه دولت و نمایندگان محترم مجلس، به‌ویژه کمیسیون عمران، می‌دانم. به نظر من لازم است سازوکار انتخاب پیمانکار در پروژه‌های مهم بازنگری شود؛ به نحوی که صرفاً پایین‌ترین قیمت ملاک نباشد و توان واقعی شرکت، سابقه اجرای پروژه‌های مشابه، ظرفیت مالی، نیروی انسانی، تجهیزات و سوابق حسن انجام کار نیز وزن مشخص و مؤثری در ارزیابی داشته باشد. البته می‌دانم که بسیاری از مدیران و کارفرمایان نیز این مشکلات را می‌بینند و نسبت به آنها بی‌اطلاع نیستند. مسئله این است که در بسیاری از موارد، قوانین و چارچوب‌هایی که از گذشته تعیین شده، اختیار زیادی برای تصمیم‌گیری بر مبنای عملکرد واقعی پیمانکار باقی نمی‌گذارند. نتیجه این می‌شود که گاهی یک شرکت با قیمت پایین وارد پروژه می‌شود، بخشی از کار را انجام می‌دهد، مثلاً به پیشرفت هفت، هشت یا ده درصد می‌رسد، اما بعد امکان ادامه کار را از دست می‌دهد. پروژه متوقف می‌شود و دوباره باید برای انتخاب پیمانکار جدید اقدام شود. در چنین شرایطی، علاوه بر اتلاف زمان، هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم متعددی نیز به کشور تحمیل می‌شود. از طرف دیگر، فرصت توسعه منطقه و بهره‌برداری اقتصادی از پروژه نیز به تأخیر می‌افتد. به همین دلایل معتقدم باید نگاه دولت به شرکت‌های توانمند و دارای سابقه موفق تغییر کند. شرکت‌هایی که توانایی اجرای پروژه‌های بزرگ را دارند و سابقه آنها نشان می‌دهد که پروژه را در زمان مقرر و با کیفیت مناسب به پایان می‌رسانند، باید در فرآیند انتخاب پیمانکار امتیاز واقعی و متناسب با عملکردشان برخوردار باشند.

❖ **هدف نهایی؛ جلوگیری از دوباره‌کاری و کاهش هزینه کشور**
اگر پروژه‌ای با انتخاب درست پیمانکار، از ابتدا تا انتها با برنامه و کیفیت مناسب اجرا شود، در نهایت هم کارفرما منتفع می‌شود، هم پیمانکار و مهم‌تر از همه، مردم و اقتصاد منطقه. ما امروز در چابهار در مرحله‌ای قرار داریم که بخش عمده پروژه اجرا شده و با تکمیل آن، زیرساختی برای جابه‌جایی و انتقال محصولات نفتی در بندر شهید بهشتی آماده بهره‌برداری خواهد شد. بنابراین برای ما بسیار مهم است که پروژه‌های مشابه نیز با همین نگاه، یعنی انتخاب پیمانکار توانمند و تأمین به‌موقع منابع، به سرعت وارد مرحله اجرا و بهره‌برداری شوند. من معتقدم اگر دولت بتواند در کنار فرآیندهای مناقصه، پرداخت به‌موقع مطالبات و تأمین مالی پروژه‌ها را نیز تقویت کند، شرکت‌های توانمند داخلی ظرفیت بسیار بالایی برای اجرای پروژه‌های بزرگ کشور دارند.

❖ **تأمین اجتماعی؛ فرآیندی مشخص که باید متناسب با پروژه اجرا شود**

در خصوص سازمان تأمین اجتماعی نیز طبیعتاً قوانین و چارچوب‌های مشخصی وجود دارد و ما نیز خودمان را موظف به رعایت این قوانین می‌دانیم. پرداخت حق بیمه نیروها به صورت ماهیانه انجام می‌شود و این موضوع بخشی از هزینه‌های جاری پروژه است که در برنامه مالی و قیمت‌گذاری پروژه نیز پیش‌بینی می‌شود. در پایان پروژه نیز فرآیند مربوط به مفاصاحساب تأمین اجتماعی بر اساس ضوابط و فرمول‌های مربوط انجام خواهد شد. بنابراین در این بخش، موضوع اصلی برای ما رعایت مقررات و انجام تعهدات در چارچوب قانونی است. آنچه اهمیت دارد این است که تمامی این هزینه‌ها و تعهدات از ابتدا در ساختار مالی پروژه دیده

شوند تا در ادامه مسیر، فشار غیرمنتظره‌ای به روند اجرایی وارد نشود. در مجموع، ما تلاش کرده‌ایم در این پروژه هم‌زمان سه موضوع را حفظ کنیم: اجرای فنی و باکیفیت پروژه، استفاده از ظرفیت نیروی انسانی منطقه و پایبندی به تعهدات قانونی و حرفه‌ای. معتقدم اگر همین نگاه در سطح کلان نیز در پروژه‌های زیرساختی کشور دنبال شود، می‌توان با اتلاف کمتر منابع، پروژه‌ها را سریع‌تر به مرحله بهره‌برداری رساند.

❖ **فشار تعهدات مالی در دوره اجرای پروژه**
در کنار تمام چالش‌هایی که در اجرای پروژه‌های زیرساختی وجود دارد، موضوع تعهدات مالی شرکت‌ها نیز مسئله‌ای است که باید با نگاه واقع‌بینانه‌تری مورد توجه قرار بگیرد. پیمانکار در طول اجرای پروژه باید هزینه‌های متعددی را به صورت مستمر پرداخت کند؛ از حقوق و بیمه نیروها گرفته تا هزینه تأمین تجهیزات، خرید متر یال، حمل‌ونقل، ماشین‌الات و سایر هزینه‌های جاری. این در حالی است که در بسیاری از پروژه‌ها، فاصله زمانی میان انجام کار، تأیید صورت‌وضعیت و دریافت مطالبات می‌تواند قابل توجه باشد. در چنین شرایطی، پیمانکار عملاً باید هزینه‌های اجرای پروژه را از منابع خود تأمین کند و هم‌زمان تعهدات قانونی خود را نیز در موعد مقرر بپردازد. در پروژه‌های مختلفی که در منطقه اجرا شده‌اند نیز این مسئله وجود داشته و شرکت‌های معتبر و باسابقه با همین چالش مواجه بوده‌اند. وقتی اعتبار پروژه با تأخیر تخصیص پیدا می‌کند یا پرداخت مطالبات پیمانکار زمان‌بر می‌شود، شرکت باید همچنان هزینه‌های جاری خود را پرداخت کند، در حالی که ورودی نقدی‌نگی متناسب با خروجی‌های مالی وجود ندارد.

❖ **وقتی ورودی با خروجی هماهنگ نیست**
یکی از مشکلات اصلی همین عدم تعادل میان ورودی و خروجی منابع مالی است. پیمانکار از یک طرف باید پروژه را متوقف نکند و هزینه‌های اجرای کار را بپردازد و از طرف دیگر، تعهدات خود در قبال سازمان تأمین اجتماعی، امور مالیاتی و سایر دستگاه‌های قانونی را نیز انجام دهد. این تعهدات قابل چشم‌پوشی نیستند و مانیز به عنوان یک شرکت مسئول، خودمان را ملزم به رعایت قوانین می‌دانیم. اما وقتی پرداخت صورت‌وضعیت‌ها با تأخیر مواجه می‌شود، طبیعی است که فشار مضاعفی بر نقدی‌نگی شرکت وارد شود. به همین دلیل معتقدم در سیاست‌گذاری‌های مالی پروژه‌های عمرانی، باید زمان‌بندی پرداخت مطالبات پیمانکار نیز در کنار زمان‌بندی اجرای پروژه مورد توجه قرار گیرد. نمی‌توان از پیمانکار انتظار داشت پروژه را با سرعت و کیفیت بالا اجرا کند، اما منابع مالی مورد نیاز او با فاصله زمانی طولانی پرداخت شود و هم‌زمان همه تعهدات مالی و قانونی نیز بدون هیچ انتظافی در موعد مقرر انجام شود.

❖ **تأمین اجتماعی؛ سازوکاری مشخص اما نیازمند هماهنگی با جریان مالی پروژه**
در خصوص سازمان تأمین اجتماعی، چارچوب قانونی مشخص است و شرکت‌ها نیز از ابتدا می‌دانند که باید حق بیمه نیروهای خود را پرداخت کنند. ما نیز در طول اجرای پروژه این تعهد را انجام داده‌ایم و پرداخت‌های مربوط به بیمه نیروها به صورت ماهیانه در برنامه مالی شرکت قرار دارد. از طرف دیگر، در پایان پروژه نیز فرآیند مفاصاحساب تأمین اجتماعی انجام می‌شود و بخشی از کسورات قانونی که از صورت‌وضعیت‌های پیمانکار نزد کارفرما باقی می‌ماند، برای همین موضوع در نظر گرفته شده است. به طور معمول، پنج درصد از صورت‌وضعیت‌ها بابت مفاصاحساب تأمین اجتماعی در نظر گرفته می‌شود و پس از پایان پروژه و انجام فرآیندهای قانونی، این مبالغ مطابق مقررات تعیین تکلیف و آزاد می‌شوند. بنابراین در این بخش، اصل موضوع برای ما روشن است و شرکت از ابتدای پروژه می‌داند که چه تعهداتی دارد. مسئله اصلی زمانی ایجاد می‌شود که هم‌زمان با تأخیر در دریافت مطالبات، فشار پرداخت‌های جاری و قانونی نیز ادامه داشته باشد.

❖ **مالیات؛ تغییر زمان‌بندی پرداخت و افزایش فشار بر شرکت‌ها**
در حوزه مالیات، شرایطی طی سال‌های اخیر تغییراتی داشته است. در گذشته، مالیات پیمانکاران به شکل سالیانه محاسبه و تعیین تکلیف می‌شد و شرکت‌ها فرصت بیشتری برای مدیریت منابع مالی و سامان دادن به تعهدات خود داشتند. اما از سال گذشته، در برخی موارد فشار این پرداخت‌های مالیاتی به صورت دوره‌ای و در بازه‌های کوتاه‌تر افزایش پیدا کرده است. در نتیجه، شرکت پیمانکاری که ممکن است در یک مقطع زمانی با تأخیر در دریافت مطالبات خود مواجه باشد، باید در همان زمان کوتاه تعهدات مالیاتی خود را نیز پرداخت کند. اگر این پرداخت در موعد مقرر انجام نشود، ممکن است محدودیت‌های جدی برای حساب‌های شرکت ایجاد شود و حتی در برخی موارد حساب‌ها مسدود شوند. این مسئله برای شرکت‌های پیمانکاری که بخش عمده فعالیتشان بر پایه گردش نقدی‌نگی و پرداخت‌های مستمر است، می‌تواند مشکلات زیادی ایجاد کند. ما نیز به عنوان یک مجموعه فعال در پروژه‌های مختلف، گاهی با چنین شرایطی مواجه شده‌ایم. این موضوع لزوماً به معنای عدم

تأمیل یا عدم توانایی شرکت برای پرداخت مالیات نیست؛ مسئله این است که جریان نقدی‌نگی پیمانکار با زمان‌بندی تعهدات مالیاتی همیشه همخوانی ندارد.

❖ **در خواست من؛ هماهنگی میان پرداخت مطالبات و تعهدات قانونی**

در خواست من از مسئولان این است که در کنار الزام پیمانکاران به انجام تعهدات قانونی، شرایط واقعی گردش مالی پروژه‌ها نیز در نظر گرفته شود. پیمانکار وقتی صورت‌وضعیت خود را انجام می‌دهد، کارفرما آن را بررسی و تأیید می‌کند و سپس فرآیند پرداخت انجام می‌شود. اگر این فرآیند به هر دلیل دو یا سه هفته یا حتی بیشتر طول بکشد، اما تعهدات مالیاتی و بیمه‌ای پیمانکار بدون توجه به این فاصله زمانی همچنان در موعد ثابت مطالبه شود، فشار زیادی بر شرکت وارد خواهد شد. به نظر من می‌توان با ایجاد هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌های مرتبط، به‌ویژه در پروژه‌های دولتی و زیرساختی، بخشی از این مشکلات را مدیریت کرد. هدف ما فرار از پرداخت مالیات یا بیمه نیست؛ اتفاقاً یک شرکت حرفه‌ای و باسابقه باید به تمام تعهدات قانونی خود پایبند باشد. در خواست ما این است که زمان‌بندی این تعهدات با واقعیت جریان نقدی‌نگی پروژه نیز تناسب داشته باشد.

❖ **پروژه‌های زیرساختی، سرمایه‌ای برای آینده منطقه**
من اعتقاد دارم پروژه‌هایی مانند خطوط نفتی بندر شهید بهشتی چابهار، صرفاً پروژه یک شرکت یا یک پیمانکار نیستند. این طرح‌ها بخشی از زیرساخت توسعه اقتصادی منطقه و کشور محسوب می‌شوند. وقتی یک پروژه با هدف افزایش ظرفیت صادرات یا واردات محصولات نفتی اجرا می‌شود، بهره‌برداری از آن می‌تواند آثار اقتصادی خود را در سطح منطقه و حتی کشور نشان دهد. بنابراین هر روزی که اجرای چنین پروژه‌ای به دلیل مشکلات مالی، اداری یا تأمین اعتبار به تأخیر بیفتد، در واقع بهره‌برداری از یک ظرفیت اقتصادی نیز به تعویق افتاده است. به همین دلیل امیدوارم مسئولان در تصمیم‌گیری‌های خود، مجموعه مسائل پروژه را در کنار یک‌دیگر ببینند؛ از تأمین اعتبار و پرداخت به‌موقع صورت‌وضعیت‌ها گرفته تا موضوع تعدیل قیمت‌ها، هزینه‌های لجستیکی، شرایط خاص مناطق دور از مراکز صنعتی و تعهدات مالیاتی و بیمه‌ای پیمانکار.

❖ **صدای پروژه‌ها باید به گوش تصمیم‌گیران برسد**
به نظر من یکی از نقاط مثبت چنین گزارش‌هایی این است که مشکلاتی که در سطح پروژه اتفاق می‌افتد، از محیط کار گاه خارج شده و به گوش مدیران و تصمیم‌گیران می‌رسد. ما امروز در چابهار هستیم و پیش از این نیز در شهرها و مناطق مختلف کشور پروژه اجرا کرده‌ایم. بسیاری از مشکلاتی که در این پروژه‌ها به می‌کنیم، مشکلاتی هستند که ممکن است در زمان تدوین قوانین یا تصمیم‌گیری‌های کلان، به شکل کامل دیده نشوند. وقتی این مسائل از زبان پیمانکار و از دل پروژه بیان شود، امکان اینکه برای آنها راهکار عملی پیدا شود، بیشتر خواهد بود. هدف ما نیز از بیان این مسائل، صرفاً طرح گدایه نیست؛ بلکه انتظار داریم این موضوعات بررسی شوند و اگر نیاز به اصلاح فرآیند یا مقرراتی وجود دارد، برای آن راهکار پیدا شود.

❖ **کلام آخر؛ پروژه را باید با نگاه توسعه‌ای دید**
اگر بخواهم در پایان یک جمع‌بندی داشته باشم، معتقدم کشور برای توسعه زیرساخت‌های خود به پیمانکاران توانمند و شرکت‌هایی نیاز دارد که بتوانند پروژه‌ها را از مرحله شروع تا بهره‌برداری مدیریت کنند. در مقابل، این شرکت‌ها نیز برای اینکه بتوانند با کیفیت و سرعت مناسب کار کنند، به یک محیط پائبات از نظر مالی، قراردادی و اجرایی نیاز دارند. تأمین به‌موقع اعتبار، پرداخت منظم مطالبات، تعدیل متناسب با واقعیت هزینه‌ها و هماهنگی دستگاه‌های مختلف، عواملی هستند که مستقیماً بر سرنوشت پروژه اثر می‌گذارند. ما در کیسون تلاش کرده‌ایم در تمام پروژه‌هایی که بر عهده داشته‌ایم، تعهد خودمان را نسبت به کارفرما، پروژه و منطقه حفظ کنیم. در چابهار نیز همین رویکرد را دنبال کرده‌ایم و امیدواریم فاز نخست خطوط نفتی بندر شهید بهشتی در بازه زمانی پیش‌بینی شده تکمیل و وارد مرحله بهره‌برداری شود. در نهایت، از مسئولان و مدیرانی که مسیر اجرای این پروژه‌ها همکاری می‌کنند تشکر می‌کنم و امیدوارم انعکاس تجربه‌ها و چالش‌های واقعی پروژه‌ها بتواند به تصمیم‌گیری بهتر و اصلاح برخی فرآیندها کمک کند. به اعتقاد من، اگر این مسائل شنیده شود و برای آنها راهکار عملی پیدا شود، نتیجه آن فقط رضایت یک پیمانکار یا یک شرکت نخواهد بود؛ بلکه در نهایت مردم منطقه، اقتصاد استان و منافع ملی از آن بهره‌مند خواهند شد. در خاتمه وظیفه می‌دانم از تمامی مسئولان کشوری و استانی که دغدغه خدمت به مردم عزیزمان را دارند قدردانی ویژه‌ای داشته باشم و همچنین تشکر صمیمانه‌ای دارم از همکاران شریف و پرتلاش خود در این شرکت که متعهدانه ما را در اجرای پروژه‌ها یاری می‌نمایند .

همتی: نباید اجازه دهیم شوک‌ها به تورم پایدار تبدیل شوند

همگرایی ریسک‌ها علیه ثبات اقتصادی

رئیس کل بانک مرکزی در اجلاس روسای کل بانک‌های مرکزی کشورهای اسلامی ضمن تشریح راهبرد جدید پولی و ارتباطی بانک مرکزی تصریح کرد: انضباط پولی و تکنیک انتظارات، خط مقدم مهار تورم است. به گزارش خبرگزاری مهر به نقل از بانک مرکزی، عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی در اجلاس روسای کل بانک‌های مرکزی کشورهای اسلامی با ایراد سخنرانی تحت عنوان «فراتر از بیابانی: بازنگری در شیوه اطلاع‌رسانی بانک‌های مرکزی در عصر عدم قطعیت»، به تبیین رویکرد جامع سیاست گذار پولی در مواجهه با تکانه‌های برون‌زا، ناترازی‌ها و مدیریت ادراک و انتظارات تورمی پرداخت.

همتی با اشاره به ماهیت پیچیده و چندلایه عدم قطعیت‌های حاکم بر اقتصاد ایران، ریشه بخش عمده‌ای از این نوسانات را ناشی از فشارهای خارجی، تحریم‌ها و ریسک‌های ژئوپلیتیکی دانست که با تکانه‌های تراز پرداخت‌ها و ریسک‌های بودجه‌ای تراقی پیدا کرده‌اندوی با تأکید بر اینکه فشارهای خارجی عمده‌انه بر تحریرک «تورم ادراک‌شده» و تبدیل فشارهای اقتصادی به نا رضایتی تمرکز دارند، تصریح کرد: بانک مرکزی نمی‌تواند و نباید در قبال نحوه انتقال شوک‌های خارجی به اقتصاد داخلی رویکردی منفعلانه داشته باشد؛ وظیفه‌مانه حذف ناممکن عدم قطعیت، بلکه پذیرش مسئولیت حفظ ثبات پولی و مالی در مواجهه با آن است.

رئیس کل بانک مرکزی «انضباط پولی» را نخستین خط دفاعی در مدیریت نوسانات اعلام کردو افزود: مهار موتورهای تورمزرا،نداموام عمل محدودیت‌های کمی بر رشد ترازنامه بانک‌ها و جلوگیری از پولی‌سازی کسری بودجه دولت، ضامن جلوگیری از پایدار شدن تورم ناشی از شوک‌های اولیه است. همتی تخصیص هدفمندارزی را دیگر بر نامه بانک مرکزی برای مدیریت نوسانات برشمرد و گفت: اولویت‌بخشی ارزی به کالاهای اساسی نه با هدف دفاع از یک نرخ اسمی غیرواقعی، بلکه بمنظور جلوگیری از شوک‌های ناگهانی و هموارسازی اثر انتقال نرخ ارز به سفره خاناور و مهار تورم ادراک‌شده دنبال می‌شود.

رئیس هیات عالی بانک مرکزی با اشاره به اجرای بسته‌سیاستی ترکیبی، گفت: نرخ بهره سیاستی به‌عنوان قطب‌نمای موضع پولی باقی می‌ماند، اما با مدیریت نقدینگی، کنترل ترازنامه‌ای و هدایت اعتبارات به سمت بخش‌های مولد و اشتغال‌آفرین تکمیل خواهد شد.

همتی با تأکید بر اینکه در شرایط بحران و فشارهای امنیتی –اقتصادی «سکوت سیاستی گزینهای خنثی نیست»، در تشریح الزامات راهبرد ارتباطی نوین بانک مرکزی گفت: جلوگیری از خلاء اطلاعانی اولین راهبرد در این حوزه است. تأخیر در ارتباط شفاف، فضا را برای شایعات و روایت‌های رقیب‌بازی می‌کند؛ از این رو،توالی، زمان‌بندی ودقت پیام‌ها در اولویت قرار دارد. وی ارتباط چندلایه با ذی‌نفعان را دومین الزام راهبرد ارتباطی نوین بانک مرکزی دانست و گفت: اطلاع‌رسانی بانک مرکزی بایستی متناسب با مخاطب تنظیم‌شود به گونه‌ای که سیگنال‌های فنی ودقیق برای بازارهای مالی، پیش‌بینی‌پذیری برای فعالان اقتصادی و بنگاه‌ها، و پیام‌های ساده ومعنیر برای خانوارها در خصوص قدرت خرید و تورم ارسال شود.

رئیس کل بانک مرکزی ارائه «تاب‌واکنش» به‌جای وعده‌های صلب را سومین راهبرد برشمرد و افزود: تشریح سناریوهای مختلف و شفاف‌سازی نحوه پاسخ سیاست‌گذار به تغییر شرایط، جایگزین تعهد به مسیرهای خطی و غیرمنعطف شده است.

رئیس کل بانک مرکزی در پایان با اشاره به اینکه سیاست پولی به‌تنهایی قادر به لنگر‌سازی انتظارات نیست، خاطر نشان ساخت: تصمیمات مالی، سیاست‌های تجاری، قیمت‌گذاری‌های دستوری و تحولات ساختاری به‌طور مستقیم بر تورم و نرخ ارز اثر گذارند. شفاف‌ترین ارتباطات بانک مرکزی نیز با ارسال سیگنال‌های متناقض از سایر ارکان اقتصادی تضعیف می‌شود؛ آنچه پایداری ثبات را تضمین می‌کند، هماهنگی و انسجام کامل در مجموعه سیاست‌های کلان کشور است.

رئیس کل بانک مرکزی در پایان با اشاره به اینکه سیاست پولی به‌تنهایی قادر به لنگر‌سازی انتظارات نیست، خاطر نشان ساخت: تصمیمات مالی، سیاست‌های تجاری، قیمت‌گذاری‌های دستوری و تحولات ساختاری به‌طور مستقیم بر تورم و نرخ ارز اثر گذارند. شفاف‌ترین ارتباطات بانک مرکزی نیز با ارسال سیگنال‌های متناقض از سایر ارکان اقتصادی تضعیف می‌شود؛ آنچه پایداری ثبات را تضمین می‌کند، هماهنگی و انسجام کامل در مجموعه سیاست‌های کلان کشور است.

به گزارش ایسنا، مسعود پزشکیان دیروز در نشست با جمعی از بانزنستگان که دروزارت کار برگزار شد، با اشاره به جنایت‌های آمریکا ورژیم صهیونیستی علیه ملت ایران، تصریح کرد: متأسفانه کسانی مدعی حقوق بشر و انسانیت هستند که با بازار و تکنولوژی‌هایی که در اختیار دارند، کشور و مردم بی‌گناه و به‌ویژه رهبر ما را شهید می‌کنند. از طرفی برخی از ایرانیان خارج از کشور همسوبا دشمنان به دنبال تحریک مردم در داخل کشور هستند. خوب است انصاف و انسانیت داشته باشیم.

رئیس جمهوری وحدت و انسجام را رمز ایستادگی در برابر قلدری آمریکا دانست و گفت: چنانچه در کشور همدلی و هم‌افزایی وجود داشته باشد و بتوانیم وحدت و انسجام را حفظ کنیم، هیچ‌گاه در مقابل آمریکا سر خم نخواهیم کرد. واقعیت این است آن‌ها قلدری می‌کنند و با مشکلات و محدودیت‌هایی که ایجاد کرده‌اند، به دنبال فروپاشی اجتماعی هستند. آمریکا راه‌ا را بسته‌و به دنبال ایجاد اختلاف در کشور است. پزشکیان با اشاره به استفاده از تکنولوژی از نسوی آمریکا ورژیم صهیونیستی، یادآور شد: آنان دولت تروریست ایجاد کرده‌اند و هر کس را که دلشان می‌خواهد، ترور می‌کنند. در غزه نیز مردم بی‌گناه آن منطقه را تروریست می‌نامند، در حالی‌که آنان حتی آب و غذا ندارند. رئیس‌جمهوری در بخش دیگری با اشاره به مطالبات نمایندگان کانون‌های بان‌نشستگی، تصریح کرد: می‌توانیم با حضور نمایندگان شمار در جلسات تخصصی، مطالبات ومشکلات مطرح شده در جلسه راه‌دفند مدیریت کنیم و برای هر کدام راه‌حلی داشته باشیم. وظیفه‌ام می‌دانم در اسرع وقت این جلسات تخصصی در حوزه‌های معیشتی، بیمه، قوانین، معوقات، دارو و سلامت با کارگروه‌های مربوطه بان‌نشستگان برگزار و برای هر کدام راه‌حلی ارائه شود. وجود همکاری و هم‌افزایی در تمام حوزه‌ها ضرورت دارد و می‌توانیم کاری کنیم که زندگی آرامی داشته باشیم و بخشی از دغدغه‌های شما کاهش یابد.

پزشکیان با اشاره به ظرفیت محله‌محوری ومسجدمحوری، یادآور شد: بستنر برای حضور و استفاده از تجربه ومهارت شما بان‌نشستگان در استانداردها فرامهم می‌کنیم. اغلب این فعالیت‌هانیاز به بودجه ندارد، بلکه وجود زبان مشترک و همدلی، پیش‌نیاز بر طرف کردن برخی از مسائل است. رئیس‌جمهوری با اشاره به ضرورت پرهیز از نگاه تبعیض‌آمیز گفت: هر ایرانی که در این آب و خاک زندگی می‌کند، فارغ از قومیت، جنسیت، دین یا مذهب مورد احترام است و باید از امکانات کشور بهره‌مند شود. به همین دلیل است که می‌گویم با همکاری و رفاه، با همکاری و وفاق می‌توانیم روندین و اصلاح بهبود یهوخیم. پزشکیان درباره برخی از برنامه‌های حمایتی دولت اعلام کرد: رقم کالبرگ قطعاً افزایش خواهد یافت و حتماً در حوزه بهداشت و درمان بان‌نشستگان و معیشت، تصمیمات سازنده‌ای اتخاذ خواهد شد. از همین رو اکنون در حال تقویت روابط با سایر کشورهای همسایه هستیم.

بر اساس آخرین واریز یارانه نقدی (اول مردادماه) ۷۳

میلیون و ۴۳۷ هزار و ۷۱۲ نفر در قالب دهک‌های اول تا نهم یارانه گرفته‌اند که نشان می‌دهد امسال جمعیت یارانه‌بگیران کاهش نیافته است؛ با این حال در برخی ماه‌ها تغییراتی در دهک برخی خانوارها رخ می‌دهد که علت آن به‌روزرسانی اطلاعات در آمد، دارایی، تراکنش‌های بانکی خانوارها وسایر شاخص‌های مورد استفاده در پایگاه رفاه ایرانیان است.

به گزارش ایسنا، پس از آنکه دولت در راستای قانون بودجه ۱۴۰۴ مصوب مجلس ملزم به حذف یارانه دهک‌های پردرآمد شد، تا پایان سال گذشته حدود ۹ میلیون نفر از لیست یارانه‌بگیران سه دهک ۱۰ تا ۱۰ خارج شدند که جمعیت افراد مشمول یارانه تا اسفند سال گذشته به ۷۳.۴ میلیون نفر رسید. در حال حاضر نیز تقریباً همین تعداد افراد مشمول یارانه نقدی هستند. از ابتدای سال جاری تاکنون جمعیت افراد مشمول یارانه در دهک‌های اول تا سوم و همچنین چهارم تا نهم افزایش داشته است.

آمارهای منتشر شده از سوی سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها نشان می‌دهد در مردادماه ۱۴۰۵، تعداد افراد قرار گرفته در دهک‌های اول تا سوم به ۲۸ میلیون و ۲۱۳ هزار و ۱۴۳ نفر و جمعیت دهک‌های چهارم تا نهم به ۴۵ میلیون و ۲۲۴ هزار و ۵۶۹ نفر رسیده است؛ به این ترتیب در مجموع حدود ۷۳ میلیون و ۴۳۸ هزار نفر در این دو گروه مشمول دریافت یارانه نقدی بوده‌اند. بمقایسه این ارقام با ماه‌های قبل نشان می‌دهد جمعیت دهک‌های پایین در مردادماه افزایش محسوسی داشته است. در حالی که در دهک‌های چهارم تا نهم نیز روند افزایشی ادامه یافته است. اکنون طبق اعلام مرکز آمار، رقم فعلی جمعیت کشور ۸۷ میلیون و ۷۲ هزار و ۵۵۴ نفر برآورده شده است که ۷۳ میلیون ۴۳۷ هزار و ۷۱۲ نفر یارانه‌ی می‌گیرند و ۱۳ میلیون و ۶۲۵ هزار و ۸۴۲ نفر از لیست یارانه‌بگیران حذف هستند.

بر اساس آخرین آمار اعلام‌شده، در مردادماه امسال ۲۸ میلیون و ۲۱۳ هزار و ۱۴۳ نفر در دهک‌های اول تا سوم قرار داشته‌اند. این رقم در تیرماه ۲۸ میلیون و ۱۶۵ هزار و ۷۸۷ نفر بود. به این ترتیب، جمعیت سه دهک پایین درآمدی در فاصله تیر تا مرداد ۴۷ هزار و ۳۵۶ نفر افزایش یافته است. این در حالی است که در خردادماه، جمعیت دهک‌های اول تا سوم ۲۸ میلیون و ۱۶۸ هزار و ۹۱۹ نفر اعلام شده بود؛

عصر رسانه

جمعیت سه دهک پایین درآمدی ظرف چهارماه ۲۹۶ هزار نفر بیشتر شد

روند صعودی جمعیت فقیر



بنابر این تعداد افسران گروه در تیرماه حدود ۳۰۰۰ نفر کاهش یافت، اما در مردادماه مجدداً روند افزایشی پیدا کرد. در اردیبهشت نیز ۲۷ میلیون و ۹۱۷ هزار و ۲۶۹ نفر در سه دهک نخست قرار داشتند. در نتیجه، طی فاصله اردیبهشت تا مرداد، جمعیت این سه دهک حدود ۲۹۶ هزار نفر افزایش داشته است. در کنار جمعیت دهکی، آمار پرداخت یارانه نیز قابل توجه است. در مردادماه، یارانه نقدی مرحله ۱۸۶ برای ۱۰ میلیون و ۳۸۶ هزار و ۲۹۹ سرپرست خانوار در دهک‌های اول تا سوم واریز شد. بمقایسه این رقم با تیرماه نشان می‌دهد تعداد سرپرستان خانواری که یارانه این سه دهک را دریافت کرده‌اند، ۱۰ میلیون و ۳۶۷ هزار و ۸۹۸ نفر در تیرماه به ۱۰ میلیون و ۲۸۶ هزار و ۲۹۹ نفر در مردادماه رسیده است؛ یعنی ۱۸ هزار و ۴۰۱ سرپرست خانوار بیشتر یارانه هر فرد در این سه دهک همچنان ۴۰۰ هزار تومان بوده و سازمان هدفمندسازی در مردادماه حدود ۱۱۲ هزار و ۵۵۲ میلیارد ریال برای این گروه پرداخت کرده است. در گروه دهک‌های چهارم تا نهم نیز جمعیت مشمول یارانه در مردادماه افزایش یافته است. بر اساس آمار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی اعلام کرد، اطلاعاتی‌های مرتبط با پرداخت یارانه منتشر شده، جمعیت این گروه در مردادماه به ۴۵ میلیون و ۲۲۴ هزار و ۵۶۹ نفر رسیده است. این رقم در تیرماه ۴۵ میلیون و ۱۷۵ هزار و ۴۴۴ نفر بود؛ بنابراین طی یک ماه ۴۹ هزار و ۱۲۵ نفر به جمعیت این گروه اضافه شده است. در خردادماه نیز جمعیت دهک‌های چهارم تا نهم ۴۵ میلیون و ۱۷۵ هزار و

۱۰۳ میلیارد ریال اعلام شده است. این رقم در تیرماه ۱۵ میلیون و ۶۵۵ هزار و ۸۵۹ سرپرست خانوار بود؛ بنابراین تعداد سرپرستان دریافت‌کننده یارانه در این گروه در فاصله یک ماه حدود ۱۵ هزار نفر افزایش داشته است. جمع دو گروه اصلی دریافت‌کننده یارانه در مردادماه نشان می‌دهد حدود ۷۳ میلیون و ۴۳۷ هزار و ۷۱۲ نفر در دهک‌های اول تا نهم قرار داشته‌اند. به بیان دیگر، در مردادماه حدود ۲۸.۲ میلیون نفر در سه دهک نخست و حدود ۴۵.۲ میلیون نفر در دهک‌های چهارم تا نهم قرار داشته‌اند. این ارقام نشان می‌دهد اگرچه سیاست حذف یارانه دهک‌های پردرآمد در سال‌های گذشته موجب خروج بخشی از جمعیت از فهرست دریافت‌کنندگان شده،

معاون وزیر راه: باید موانع پیش‌روی بخش خصوصی برطرف شود

عقب‌نشینی سرمایه‌گذاران از بازار مسکن

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به تأثیر جنگ‌های اخیر بر اقتصاد کشور و بخش مسکن، گفت: مسئله مسکن صرفاً به میزان عرضه مربوط نمی‌شود، بلکه کاهش توان اقتصادی خانوارها، دسترسی مردم به مسکن را دشوار تر کرده است. از سوی دیگر، تمایل به سرمایه‌گذاری در بخش مسکن کاهش یافته است، از صورتی‌که باید مشکلات بخش خصوصی را حل کنیم؛ چراکه نهایتاً ۲۰ درصد از عرضه مسکن دست دولت است و باید بخش خصوصی فعال شود.

به گزارش ایسنا، حبیب‌الله طاهرخانی دیروز (دوشنبه) در نشست خبری با اشاره به شرایط اقتصادی کشور در یک سال اخیر، اظهار کرد: کشور در این مدت با دو جنگ تحمیلی و ناخوارنامه مواجه بوده که اقتصاد کشور و به خصوص بخش مسکن و ساختمان و مسکن نیز از پیامدهای آن تأثیر نبوده است. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: طی سال ۱۴۰۳، در صدور پروانه‌های ساختمانی با روندی با شتاب مواجه بودیم و به‌ویژه در بخش پروانه‌های ساختمانی شهری رکورد ۱۱ ساله شکسته شد و تعداد پروانه‌ها به حدود ۵۲۳ هزار واحد مسکونی رسید. طاهرخانی گفت: در سال ۱۴۰۴، تحت تأثیر تحولات رخ داده در کشور گرایش به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف از جمله بخش مسکن و ساختمان و مسکن کاهش یافت. با وجود این، بر اساس آمار رسمی مرکز آمار ایران، به‌عنوان مرجع رسمی آمارهای اقتصادی، بخش ساختمان در سال گذشته رشد ۱.۴ درصدی را تجربه کرد.

وی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های نوساز کاهش یافته است، تصریح کرد: در مقابل در ساختمان‌های نیمه‌تمام، افزایش قابل توجهی با هدف عرضه واحدهای مسکونی رخ داد. این موضوع اتفاق مثبتی بود، زیرا با وجود رشد منفی اقتصاد کلان کشور و نامناسب بودن وضعیت برخی بخش‌های تولیدی بخش ساختمان توانست رشد مثبتی را تجربه کند. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با اشاره به تحولات بازار مصالح ساختمانی در ابتدای سال جاری، اظهار کرد: در ابتدای اسمال با افزایش قابل توجه قیمت بسیاری از ناهادهای ساختمانی مواجه شدیم و متوسط رشد قیمت این نهاده‌ها به بیش از ۱۰۰ درصد رسید. وی افزود: این افزایش قیمت زمینه‌ساز تحولات بعدی به‌ویژه رشد قیمت مسکن شده هرچند بخشی از این افزایش قیمت‌ها تعدیل شد اما اثر آن همچنان بر افزایش قیمت مسکن در کشور باقی مانده است. طاهرخانی در ادامه با تأکید بر اینکه مسئله مسکن در ایران فقط به موضوع عرضه مربوط نیست، گفت: افزایش غیر هدفمند عرضه مسکن لزوماً به حل مسئله مسکن منجر نمی‌شود. تجربه سال‌های گذشته به‌ویژه در اواخر دهه ۱۳۸۰ و اوایل دهه ۱۳۹۰ نشان داد که عرضه گسترده مسکن در سطح کشور اثر دامسترسی مطلوب‌تر شهروندان به مسکن را به دنبال نداشت. وی ادامه داد: نتیجه بخشی از این سیاست‌ها افزایش تعداد واحدهای خالی و عرضه واحدهایی بود که با متوسط توان اقتصادی خانوارها تناسب نداشتند؛ بنابراین، هر دولتی با هر دیدگاه و رویکردی باید تمرکز خود را بر مسائل اصلی بازار مسکن قرار دهد تا بتواند این بازار را مدیریت کند. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: یکی از مسائل اصلی حوزه مسکن دشواری‌ت رشد دسترسی مردم به مسکن به‌ویژه در بیش از یک‌دهه اخیر است. اصلی‌ترین دلایل این وضعیت نیز کاهش مستمر درآمد و بران اقتصادی خانوارها برای تأمین مسکن بوده است. طاهرخانی خاطر نشان کرد: این مسئله در کلان‌شهرها و به‌ویژه پایتخت حادتر است؛ زیرا سیاست‌های آزمایشی نیز نتوانست‌اند کار کرد خود را به‌خوبی ایفا کنند. همچنین افزایش مهاجرت، عمدتاً با هدف دسترسی به مشاغل خدماتی، نیاز و تقاضای مسکن را در تهران و دیگر کلان‌شهرها نیز افزایش داده است. وی در ادامه افزود: در نتیجه این عوامل، میان عرضه مسکن و توان دسترسی مردم به مسکن در کلان‌شهرها و پایتخت تشدید شده است. طاهرخانی با اشاره به دو مسئله اصلی بازار مسکن، یعنی دشوار شدن دسترسی مردم به مسکن و پدیده‌سکنی اظهار کرد: هر دولت، سیاست‌گذار و قانون‌گذار باید برنامه‌ها و اقدامات خود را در جهت کاهش این دو مسئله تنظیم کند. او افزود: موضوع مهم دیگری که در جامعه در حال وقوع است و در یک دهه آینده بر بازار مسکن تأثیر خواهد گذاشت، رشد خانواددهای کوچک است. گسترش این نوع خانوادها هم، هم‌زمان با تأثیر تحولات سبک زندگی و هم ناشی از تغییرات ساختار خانوارهاست. این روند، یکی از واقعیت‌هایی است که باید در برنامه‌ریزی‌های آینده حوزه مسکن مورد توجه قرار گیرد.

رئیس سازمان مدیریت صنعتی با تأکید بر نقش داده‌های رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران

در شناخت وضعیت اقتصادی کشور، گفت: صد مستمر عملکرد بنگاه‌ها و ارزیابی میزان تاب‌آوری آنها می‌تواند به سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در تصمیم‌گیری دقیق‌تر، کاهش ریسک و ترسیم مسیر توسعه منابع کمک کند. به گزارش ایسنا، قاسم خرمی -رئیس سازمان مدیریت صنعتی- در نشست رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران با اشاره به پیشینه و دیدار رتبه‌بندی گفت: رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران از سال ۱۳۷۷ آغاز شد و امروز ارزیابی‌ها با ۳۳ شاخص مختلف در حال انجام است. با توجه به پیچیدگی‌های روزافزون در صنایع و کسب‌وکارها، شاخص‌های جدیدی نیز برای سالی آینده در برنامه‌ریزی است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به مولفه‌های زیست‌محیطی، اشاره کرد- وی با رد برخی شایعات در خصوص هزینه‌های این رویداد تصریح کرد: بر خلاف برخی گفته‌ها، سازمان مدیریت صنعتی برای ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های برتر هیچ هزینه‌ای دریافت نمی‌کند. تنها بنگاه‌هایی که تمایل دارند از داده‌ها و تحلیل‌های سازمان برای خرید خدمات مشاوره و توسعه استفاده کنند، مکلف به پرداخت هزینه هستند که این موضوع نیز مسئله‌ای کلان‌دلوطلبانه و بر اساس تفاهم است. رئیس سازمان مدیریت صنعتی خاطر نشان کرد: دیدن‌ای صنایع کشور در اختیار سازمان مدیریت صنعتی است و این سازمان با تکیه بر بیش از ۵۰۰ ارزیاب و کارشناس، در تلاش است تا چشم‌اندازی

دقیق و روشن از آینده فعالیت‌های صنعتی و عملکرد بنگاه‌ها و سازمان‌ها ارائه دهد. خرمی

گفت: سال گذشته از منوی جدی برای ارزیابی تاب‌آوری صنایع و بنگاه‌های کشور بود و شرکت‌هایی که طی سال‌های گذشته با سازمان همکاری داشته‌اند، توانستند نقاط قوت و ضعف خود را شناسایی کنند و در شرایط دشوار یک سال اخیر، تاب‌آوری بیشتری در حفظ کسب‌وکار خود نشان دهند. وی ادامه داد: این رویداد شاخصی برای ارزیابی بنگاه‌هاست و بررسی‌های ما مشخص شد که شرکت‌هایی که در جنگ ۴۰ روزه تاب‌آوری بیشتری نسبت به «جنگ ۱۲ روزه» داشتند و در همین راستا، کمپین «دوایه می‌سازم وطن» نیز در سازمان مدیریت صنعتی برای حفظ تاب‌آوری بنگاه‌ها و سازمان‌ها راه‌اندازی شد. رئیس سازمان مدیریت صنعتی تصریح کرد: انتظار می‌رود سازمان‌ها و نهادهای دولتی نیز بیش از گذشته از آمورش مشاوره‌ای که به توسعه کسب‌وکارها کمک می‌کند، استفاده کنند. همچنین از سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان کشور تقاضای جدی داریم تا با ورود به این عرصه از داده‌ها و اطلاعاتی که به شکل رایگان در اختیار آن‌ها قرار می‌گیرد، برای سیاست‌گذاری در سطح کلان کشور بهره‌برند. خرمی افزود: رتبه‌بندی صرفاً کار برندیگ یا بنگاه‌ها نیست؛ در مرحله نخست، این رتبه‌بندی تصویر کلانی از اقتصاد کشور ارائه می‌دهد و امکان مقایسه شرکت‌های تراز داخلی با بنگاه‌های برتر دنیا را فراهم می‌کند. علاوه بر این، گزارش‌های مجرمانه‌ای برای مقامات و مسئولین دولتی ارسال می‌شود تا

جمعیت سه دهک پایین درآمدی ظرف چهارماه ۲۹۶ هزار نفر بیشتر شد

در سال جاری حذف قابل توجهی صورت نگرفته و همچنان بخش بزرگی از جمعیت کشور در یکی از دو گروه مشمول یارانه نقدی قرار دارد.

تغییر تعداد افراد قرار گرفته در دهک‌ها لزوماً به معنای تولد یا خروج واقعی افراد از جمعیت کشور نیست. دهک‌بندی بر اساس داده‌های اقتصادی خانوارها انجام می‌شود و با به‌روزرسانی اطلاعات در آمد، دارایی، تراکنش‌های بانکی و سایر شاخص‌های مورد استفاده در پایگاه رفاه ایرانیان، جایگاه برخی خانوارها می‌تواند تغییر کند. افزایش ۲۵۱ هزار و ۶۵۰ نفری جمعیت دهک‌های اول تا سوم در خردادماه نمونه‌ای از این جابه‌جایی است. در مقابل، در تیرماه جمعیت این سه دهک اندکی کاهش یافت و در مردادماه مجدداً افزایش پیدا کرد. بنابر این، افزایش یا کاهش ماهانه این ارقام را نباید صرفاً به افزایش یا کاهش فقر تعبیر کرد؛ بخشی از تغییراتی می‌تواند ناشی از به‌روزرسانی پایگاه اطلاعاتی و جابه‌جایی خانوارها میان دهک‌های درآمدی باشد. احمد میردبی -وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی- بارها بر این نکته تأکید کرده که منابع محدود دولت باید به سمت خانوارهای نیازمند هدایت شود. میردبی در توضیح سیاست دولت گفته که قرار نیست یارانه به شکل یکسان میان همه گروه‌های درآمدی توزیع شود و هدف، حمایت بیشتر از گروه‌های پایین درآمدی است. یکی از اصلاحاتی که در همین راستا صورت گرفت پرداخت کالابرگ یک میلیون تومانی غیر نقدی به ازای هر نفر به تمامی دهک‌های درآمدی با استفاده از منابع انتقال ارز ترجیحی از ابتدای زنجیره به شد. بر مبنای این برنامه قرار بود مبلغ کالابرگ بر اساس نرخ تورم افزایش یابد که هنوز این مسئله محقق نشده اما علی‌مذنه‌ای زاده، وزیر اقتصاد وعده داده که افزایش رقم کالابرگ در دولت در دست بررسی است. در ادامه مسیر، دولت به سمت استفاده و شاخص‌های دقیق‌تر درآمدی و دارایی حرکت کرده است. بر اساس آیین‌نامه جدید، شاخص‌هایی مانند درآمد خانوار، ارزش افزوده خانوار، ارزش شناسایی افراد در خودرو، مورد توجه قرار گرفته‌اند. خانوار نیز در شناسایی افراد در خودرو مورد توجه قرار گرفته‌اند. تغییر می‌تواند به معنای فاصله گرفتن ترجیحی از «دهک» به عنوان تنها معیار حذف یارانه باشد؛ چرا که ممکن است دو خانوار در یک دهک قرار داشته باشند اما از نظر دارایی، درآمد و توان مالی تفاوت قابل توجهی با یکدیگر داشته باشند.

سیاست قیمت‌ها را تکان می‌دهد، اقتصاد مسیرش را تعیین می‌کند

«فضای خاکستری» بازارها

تحلیलगزار بازارهای مالی با اشاره به اثرگذاری تحولات سیاسی و عوامل اقتصادی بر قیمت دلار توضیح داد: با توجه به رشد نقدینگی و احتمال افزایش حجم نقدینگی تا حدود ۲۵ هزار همت، نرخ سود بدون ریسک اوراق، خروج سرمایه و وضعیت صادرات کشور، می‌توان قیمت دلار را تا پایان سال در محدوده ۲۵۰ هزار تومان تصور کرد. به گزارش خبرگزاری خبرآنلاین، بازار ارز در روزهای آینده بیش از هر چیز تحت تأثیر تحولات سیاسی و مسیر مذاکرات قرار خواهد داشت. در چنین فتهایی، هر خبر درباره کاهش یا افزایش تنش می‌تواند انتظارات فعالان بازار را تغییر دهد و مسیر کوتاه‌مدت قیمت دلار را تحت تأثیر قرار دهد. اما عوامل اقتصادی همچنان در تعیین روند میان‌مدت و بلندمدت بازار نقش ایفا می‌کنند. سجاد ربوئیر، تحلیलगزار بازارهای مالی در گفت‌وگو با اقتصادآنلاین، احتمال شکل‌گیری یک تفاهم درباره تنگه هرمز را بررسی کرد و گفت که نتیجه این نشست می‌تواند در کوتاه‌مدت بر قیمت دلار اثر گذار باشد. ربوئیر ضمن اشاره به اختلاف مواضع ایران و آمریکا در موضوع تنگه هرمز افزود: از یک سو ایران برای بازگشایی تنگه هرمز شروطی را مطرح کرده و از سوی دیگر، مقام‌های آمریکایی مواضع متفاوتی درباره مذاکره با ایران بیان کرده‌اند. بنابر این، نمی‌توان نتیجه نشست عمان را در پیش قطعی مثبت دانست. ربوئیر درباره فاصله قیمت فعلی دلار با سطح برآورده‌شده بر اساس نقدینگی گفت: با توجه به نقدینگی موجود در اقتصاد ایران، قیمت دلار بر بازار آزاد در حال حاضر بالاتر از سطحی قرار گرفته است که فقط بر مبنای نقدینگی می‌توان برای آن برآورد کرد. وی در خصوص برآورد قیمت دلار بر اساس حجم نقدینگی توضیح داد: حجم نقدینگی کشور حدود ۲۰۰ هزار همت است و بر اساس محاسباتی که انجام شده، قیمت دلار با این سطح از نقدینگی باید در محدوده ۲۰۰ هزار تومان قرار داشته باشد؛ در حالی که نرخ دلار در بازار در محدوده ۲۲۲ هزار تومان قرار گرفته است. این کارشناس ارزش بازارهای مالی درباره دلایل فاصله قیمت دلار با سطح تعادلی افزود: بخشی از این فاصله ناشی از افزایش انتظارات تورمی و شوک‌های سیاسی است و نمی‌توان قیمت فعلی دلار را فقط با قیمت‌های پولی توضیح داد. ربوئیر رشد ارز قیمت دلار گفت: ۱۲ اتفاق مهم به بازار ارز شوک وارد کرده است؛ نخست، اعلام محدودیت در انجام معاملات مالی با ایران و دوم، اظهارات مقام‌های اقتصادی درباره محدودیت منابع ارزی و کاهش صادرات. این ۱۲ اتفاق نگرانی بازار درباره عرضه ارز را افزایش داد و باعث شد قیمت دلار از محدوده‌های قبلی فاصله بگیرد. انتشار نشست مسکن نیز در ادامه بخشی از این رشد را تعدیل کرد. ربوئیر در تشریح چشم‌انداز قیمت دلار تا پایان سال گفت: حتی در صورت حصول توافق یا تدوام شرایط فعلی، متغیرهای اقتصادی می‌توانند در نهایت قیمت دلار را به سمت سطوح بالاتر هدایت کنند. وی درباره عوامل اقتصادی اثر گذار بر قیمت دلار تا پایان سال توضیح داد: با توجه به رشد نقدینگی و احتمال افزایش حجم نقدینگی در حدود ۲۵ هزار همت، نرخ سود بدون ریسک اوراق، خروج سرمایه و وضعیت صادرات کشور، می‌توان قیمت دلار را تا پایان سال در محدوده ۲۵۰ هزار تومان تصور کرد. این تحلیलगزار بازارهای مالی، نحوه رسیدن دلار به محدوده ۲۵۰ هزار تومان را توضیح داد و افزود: در برآورد صعود دلار به سمتی حرکت مستقیم قیمت به سمت ۲۵۰ هزار تومان نیست و مسیر نرخ ارز همچنان می‌تواند تحت تأثیر شرایط سیاسی، شدت تنش‌ها و اخبار مذاکرات با نوسان همراه شود. ربوئیر درباره سناریوی ادامه وضعیت مثبت سیاسی گفت: اگر جنگ ادامه پیدا نکند و در عین حال یک توافق جدی و پایدار نیز شکل نگیرد، اقتصاد ایران وارد یک فضای خاکستری خواهد شد. وی درباره تأثیر فضای خاکستری سیاسی بر قیمت دلار ادامه داد: اگر فشار آمریکا به اندازه‌ای نباشد که صادرات واردات ایران را به شدت مختل کند، اما هم‌زمان گشایش جدی در روابط اقتصادی نیز اتفاق نیفتد، قیمت دلار میان‌مدت و بلندمدت خواهد داشت. وی در ادامه گفت: در بلندمدت و میان‌مدت، متغیرهای اقتصادی نقش تعیین‌کننده‌تری در مسیر قیمت دلار دارند و به همین دلیل پیش‌بینی روند بازار در این بازه‌های زمانی منطقی‌تر است. در کوتاه‌مدت، هر عامل سیاسی و خبری، حتی اتفاقی که از قبل قابل هور نباشد، می‌تواند قیمت دلار را تحت تأثیر قرار دهد.

رتبه‌بندی شرکت‌ها به کمک سیاست‌گذاران می‌آید

تاب‌آوری صنایع زیر ذره‌بین

تصویر دقیق‌تری از واقعیت‌های اقتصادی برای تصمیم‌گیری داشته باشند. سرمایه‌گذاران نیز با بررسی این داده‌های توانند عملکرد، تاب‌آوری و مدیریت ریسک خود را ارزیابی و نقشه راه دقیق‌تری ترسیم کنند. رئیس سازمان مدیریت صنعتی با تأکید بر هدف گذاری برای رقابت‌پذیر کردن صنایع کشور، درباره مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی گفت: مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و شرکت‌های داخلی به دلیل شرایط اخیر پیچیدگی‌های خاص خود را دارد. پیش از شدت گرفتن تحریم‌ها نیز، سرمایه‌گذاران خارجی به دلیل نبود داده‌های مشخص و سازمان‌یافته از وضعیت عملکرد شرکت‌ها، نمی‌توانستند به نتیجه مطلوبی در مشارکت با شرکت‌های ایرانی برسند و عدم شفافیت در عملکرد شرکت‌ها، میزان سودآوری و زنجیره ارزش آن‌ها، ریسک مشارکت برای سرمایه‌گذاران خارجی را افزایش می‌داد. خرمی با اشاره به قابلیت‌های این ارزیابی در تحلیل روندها گفت: رتبه‌بندی می‌تواند مشخص کند کدام بنگاه دارای ریسک هستند و کدام حوزه‌ها به سمت توسعه حرکت می‌کنند. در حالی که برخی معتقدند تحریم‌ها اثری بر کشور ندارد، ما در سازمان مدیریت صنعتی با درم شدن داشتن داده‌های مشخص از عملکرد واحدهای تولیدی، می‌توانیم تصویر جامعی از اقتصاد کشور ارائه دهیم. امروز خوشبختانه تاب‌آوری کشور حفظ شده و صنایع اهمیت ارزیابی عملکرد خود را درک کرده‌اند و آمیاد برای شرایط موجود با سربلندی به پایان برسد و شاهد رشد و توسعه روزافزون بنگاه‌های اقتصادی کشور باشیم.

