



میزگرد کارشناسی

تغییر نگرش راهبردی در توسعه آزادراه‌های کشور

تنظیم گزارش: کمیته انتشارات

مهندشمأور

میزگرد تغییر نگرش راهبردی در توسعه آزادراه‌های کشور با حضور مهندس جلال بهرامی، عضو هیأت مدیره شرکت ساخت و توسعه حمل و نقل زیربنایی کشور و معاون آزادراه‌های شرکت ساخت، مهندس سید محمود علمایی، مدیر شورای فنی و مدیر کل دفتر مشارکت و جذب سرمایه شرکت ساخت، مهندس چوبدار، مدیر عامل شرکت آبادراهان پارس و عضو هیأت مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی و از پیشکسوتان سرمایه‌گذاری آزادراهی و راهسازی کشور، مهندس فندرسکی، نماینده گروه حمل و نقل و ترافیک در شورای مدیریت جامعه مهندسان مشاور ایران و مهندس مقیمی، نماینده علی البعل گروه راه و راه آهن در شورای مدیریت در محل جامعه برگزار گردید.

محتوای مطالب مطرح شده در این میزگرد خواندنی که از سوی "دکتر آل رسول"، نایب رئیس جامعه اداره شد، به گونه‌ای است که علاوه بر این که می‌تواند مورد استفاده اعضاً گروه راهسازی قرار گیرد، پتانسیل‌های خوبی برای استفاده از شیوه عمل و الگوبرداری برای دیگر رسته‌های مهندسی و کارفرمایی نیز دارد.

گفتنی است در پایان میزگرد مقرر شد این فضای گفت و گو برای تبیین جزئیات و استخراج راهبردهای عملی، در جمع وسیع تری در جامعه با حضور دست اندکاران پروژه‌های آزادراهی کشور تکرار و پیگیری شود. متن کامل این میزگرد را با هم می‌خوانیم.

یک الگو شد. این موضوع مهمی است که یک جاهایی انسان برای کشورش اینطور کار بکند تا دل سیاست‌گذاران قرص شود که حداقل کسی هست که بگوییم کاری دارد انجام می‌شود.

در ارتباط با موضوع مشارکت باید عرض کنم که سیاست‌های کلان دولت جمهوری اسلامی ایران، در قالب چندین آیین‌نامه ارائه شده است، از جمله آیین‌نامه قانون اجرای مشارکت، آیین‌نامه تبصره ۱۹ و بحث قانون الحق و استفاده از ماده ۵۶ برای این موضوع به نظر من دامنه استفاده ما از این آیین‌نامه‌ها می‌تواند بنا به سلایق مجری، متفاوت باشد. در چارچوب همان قوانین و مقررات و دستورالعمل‌ها که در سطح شرکت ساخت جاری است، در حقیقت سپردن اجرای کار به سرمایه‌گذار چه در قالب سیاست‌های اجرایی و چه در زمینه سرمایه‌گذاری، به معنای واگذاری مدیریت کار به سرمایه‌گذار نیز هست و اعتماد به این سیستم وجود دارد. اما مشکلی که گاهی در سیستم سرمایه‌گذاری بروز می‌کند این است که هنوز با تفکر پیمانکاری وارد بحث‌های سرمایه‌گذاری می‌شویم؛ یعنی شیوه تفکر سرمایه‌گذاران و طرف سرمایه‌پذیر، هنوز هم همان سیستم تفکر کارفرمایی است. گاهی اوقات بعضی از این دولت می‌آیند در جلسه می‌نشینند و به ما می‌گویند "کارفرمای محترم"! و ما ناچاریم به آنها یادآوری کنیم که ما در این زمینه کارفرمای نیستیم، ما سرمایه‌پذیر هستیم و قرار است شما بیایید شریک ما شوید. بنابراین اولین مرحله ایجاد تفکر "پذیرفتن شریک در سیستم دولتی" است. یعنی ما باید بپذیریم که طرف ما هم حق دارد که یک سری سیاست‌هایی برای نحوه هزینه کرد، با توجه به میزان سرمایه‌ای که می‌گذارد، داشته باشد. البته این موضوع قبل‌اهم بوده و از این به بعد هم با سیاست‌هایی که مهندس بهرامی و سیستم وزارت‌خانه و دکتر خادمی در این زمینه اعمال می‌کنند، مصر هستند که این امر انجام شود.

به اعتقاد من، مطلب اول واگذاری اخذ امتیازات در چارچوب مقررات و قوانین برای بهبود کار به طرف سرمایه‌گذار است. مطلب بعدی ایجاد محیط امن برای سرمایه‌گذاری است، همه می‌دانیم که تا امنیت در عرصه سرمایه‌گذاری وجود نداشته باشد، هیچ کسی وارد عرصه سرمایه‌گذاری نمی‌شود. این دو مطلب مباحثی هستند که به حدود اختیارات ما برمی‌گردند. مطلب بعدی که تا حدی به بخش‌های بالادستی برمی‌گردد، این است که بتوانیم آیین‌نامه‌ها و حتی قوانین را بهبود دهیم. ما باید در حد مقدور اتمان به سمت بهبود قوانین برویم. البته من با جلسات عرض کنم که ما در حقیقت خیلی سیاست‌گذار محاسب نمی‌شویم، بلکه در واقع ما سرمایه‌پذیر در چارچوب سیاست‌های کلی هستیم، اما می‌توانیم در حد امکان برای سیاست‌گذاران در چارچوب اصلاح قوانین و مقررات و بهبود بحث مشارکت عمومی- خصوصی تصمیم‌سازی کنیم. دیروز در وزارت‌خانه در ارتباط با تبصره ۱۹، بحثی داشتیم. همه دولت می‌دانند این تبصره مدل کوچکی از بحث‌های مشارکتی است

در ابتدای میزگرد، دکتر آل رسول، نایب رئیس جامعه مهندسان مشاور ایران پس از خوشامدگویی به میهمانان، هدف از برگزاری این میزگرد را، طرح جنبه‌های تخصصی و ابعاد علمی نگرش راهبردی در توسعه آزادراه‌های کشور دانست و گفت:

"حدود ۲ - ۳ ماه پیش در دیدار گروه راه و راه آهن با وزیر راه و شهرسازی، مباحث مختلفی از جمله در حوزه راهبردی مطرح شد و پس از آن نشست، پیگیری‌هایی نیز انجام گرفت. ایشان، دیدگاه‌های خاصی در حوزه‌های مرتبط داشتند، از جمله از ما خواستند که در حوزه مسائل راهبردی، عملکرد مؤثرتری داشته باشیم. ما این مسئله را با کمیته انتشارات که فصلنامه جامعه را از سال ۷۷ به طور منظم منتشر می‌کند و یکی از موفق‌ترین ارکان جامعه است، مطرح کردیم و کمیته پیشنهاد برگزاری این میزگرد را داد. در ضمن کمیته انتشارات از ما خواست با تهیه چند مقاله محوری، موضوع تغییر نگرش راهبردی در توسعه آزادراه کشور را به عنوان یک رسالت مطرح و مورد بررسی قرار دهیم. در این زمینه من ۴ محور کلی به نظرم رسید که عبارت بودند از:

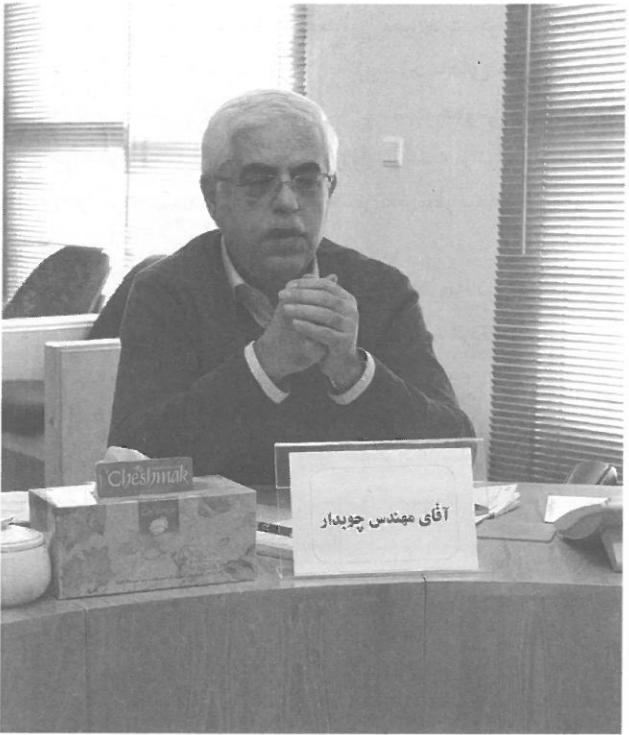
- ۱- بحث پیرامون مسیر سیاست‌های راهبردی آزادراه‌های کشور
- ۲- بررسی سوابق موفق و شکست‌های شیوه آزادراهی
- ۳- نقش آزادراه‌ها به صورت خاص در توسعه کشور و توسعه زیرساخت‌ها و توسعه اقتصادی

۴- کنکاش درباره تجربه به کارگیری روش مشارکت عمومی- خصوصی در آزادراه‌ها.

از آنجا که موضوع استفاده از شیوه مشارکت عمومی- خصوصی در کشور در حوزه آزادراهی از همه حوزه‌ها به نوعی جدی‌تر بوده است، از شما دست اندکاران این موضوع برای شرکت در این میزگرد دعوت کردیم تا در مورد این مباحث با هم‌دیگر صحبت کنیم. از دولت خواهش می‌کنم بحث را شروع و نقطه نظرات شان را بیان کنند.

مهندشمأور

چند روز پیش یکی از سرمایه‌گذاران آمده بودند من و می‌گفت: "من نمی‌توانم" و با این که دو سال و نیم از قراردادش باقی مانده بود، اصل‌اکار را شروع نکرده بود و می‌گفت: "این پروژه در توان من نیست". من در جواب او خاطره‌ای را برایش تعریف کردم. خاطرم هست و وقتی خیلی جوان بودم حدود سال‌های ۷۷-۷۶، در آن زمان مهندس چوبدار کارش را در فیروزآباد جم شروع کرده بود. ایشان یک خصوصیت داشت که من هیچ موقع از زبان ایشان نشیندم که بگوید من نمی‌توانم. یک بار به ایشان گفتم: "برایم جالب است که چرا با این که اینقدر به شرکت شما فشار وارد می‌شود، شما چیزی نمی‌گویید؟" و ایشان پاسخ داد: "من نمی‌توانم نه بگویم. وظیفه من الان این است که بگویم چشم!" و به هر ترتیبی شده کار را انجام دهم". نمی‌دانم مهندس چوبدار خاطرشان هست یا نه. این پاسخ خیلی برای من جالب بود و برای من



کرد که شما را در نهایت از مسیر صحیح خارج می‌کند.

دکتر آل رسول

سه شنبه دو هفته پیش، در همایشی که در جامعه برگزار شد، در خدمت ۳ نفر از اساتید اقتصاد بودیم که البته قرار است محتوای این همایش در همین شماره فصلنامه نیز درج شود. یکی از مهم‌ترین صحبت‌هایی که از سوی آنها مطرح شد در مورد وضعیت سیستم شبکه بانکی کشور بود. تحلیل آنها این بود که بانک‌ها دارند پول دست به دست ای اصطلاحاً "این کلاه، آن کلاه" می‌کنند و هزینه سیستم شان فارغ از اینکه نرخ سود بانکی چند درصد است، چیزی بالغ بر دست کم ۲۵-۲۴ درصد برآورد می‌شود. در این فضای سرمایه‌گذاری و با محدودیت‌های قانونی که وجود دارد، آیا برای مثال این ضریب ۱۵ درصد به اضافه ۴ یا ۳ درصد اضافه‌تر از سود سیستم شبکه بانکی، که خود ماهیتش زیر سوال است، جذابیتی برای سرمایه‌گذار ایجاد می‌کند؟ یا اصولاً ساز و کاری وجود دارد که این فضای تبدیل به یک فضای قابل قبول شود یا خیر؟

مهندس چوبدار

باشد تا بتوانند آن مابه التفاوت را یک جوری از محل کارکردن جبران کنند. این کاملاً بدیهی است و فرمول خیلی بیچیده‌ای ندارد. شما نه در بورس می‌توانید موقع تأمین منابع داشته باشید نه در انتشار اوراق. حتی آزادراه‌های موجود هم از محل منافشان نمی‌توانند اوراق منفعت دارند. در کشور ما نباید موقع داشت کسی که پول دارد باید در پروژه‌های راهسازی سرمایه‌گذاری کند، چون پولدارها می‌دانند پولشان را کجا بگذارند، در بانک می‌گذارند، بازارهای بسیار جذاب‌تر و زودبازده‌تر، کم خطرتر و کم ریسک‌تر هم در کشور وجود داردو اما فرض کنید که بحث ما در مورد سرمایه است، بحث پول نیست. سرمایه‌دارها یا سرمایه‌گذارها اگر قرار باشد که بیانند اشکالات و موانعی که بر سر راهشان برای توسعه آزادراه‌ها وجود دارند را لیست کنند، آن وقت دلایل شکست سیاست‌های توسعه آزادراهی مشخص می‌شوند. اولین مشکل همین عدم تناسب سودهایی است که امروز در کشور به صورت رسمی و تضمین شده پرداخت می‌شود که قابل مقایسه با آن سودی که دستگاه سرمایه‌پذیر برای سرمایه‌گذاری قائل است، نیست. خوب این عدم تناسب باعث می‌شود که هیچ سرمایه‌گذاری به صورت صرف و فقط سرمایه‌گذار حتى اگر تحريم‌ها اعمال نشود، میل به مشارکت نداشته باشد. منشاء سرمایه‌گذاری باید بازارهای مالی باشند یا بانک‌ها یا مؤسسات مالی که آنها این تناسب را نمی‌توانند در این فرضیات به درستی برقرار کنند. بنابراین سرمایه‌گذاران ما قادراند باید ترکیبی از سود کارهای ابزاری شان را به علاوه آن سودی که از آورده نقدی باید نصیبیشان شود، دریافت کنند. این خودش یک محدودیتی برای توسعه آزادراه‌ها به وجود می‌آورد. به نظر می‌رسد باید کار توسط کسانی انجام شود که الزاماً خودشان پیمانکار هم باشند یا تعریف پیمانکاری را داشته باشند یا اینکه در قالب مجموعه‌ای باشند که بخشی از آن پیمانکاری داشته است. اگر فرض کنیم که حدود ۳۰۰ هزار فقره تصادف جرحي



در زمینه بزرگراهی و راه آهن، و البته فارغ از بحث آزادراه. موضوع بدین صورت است که دولت مبلغی را به عنوان آورده عرضه می‌کند. برای مثال، در یکی از طرح‌های بزرگراهی، آورده دولت تا ۱۰۰۰ میلیارد تومان است و در نظر دارد احداث آن را به یک سرمایه‌گذار واگذار کند تا او از منافع آن راه بهره‌برداری کند. در عمل ما چندین بار برای پیدا کردن سرمایه‌گذار فراخوان ارائه دادیم، اما هیچ کسی نیامد؛ حتی اعلام کردیم ما در مراحل اجرای کار تا ۶۵۰ میلیارد تومان از بزرگراه غرب کشور را به عنوان آورده برای پیمانکار می‌گذاریم مابقی را سرمایه‌گذار بیاورد. پس از پیگیری دیدیم اصل‌هیچ بسته تشویقی برای این کار وجود ندارد. یعنی با این که تنها یک منبع مالی ۲ هزار میلیارد هم برای انجام این کار لازم است، حتی اگر دولت تا ۶۵۰ میلیارد هم سرمایه‌گذاری کند، باز هم شدنی نیست. حالا شما فرض کنید که ما بتوانیم این تبصره ۱۹ را با قانون مشارکت ادغام کنیم و از هر دوی آنها بپره بگیریم، یعنی از توان تبصره ۱۹ بیاوریم و در بحث قانون مشارکت از آن استفاده کنیم و از آن منابع مالی که به غیر از منابع مالی عمومی در اختیار داریم هم برای سرمایه‌گذاری منابع مالی تبصره ۱۹ استفاده کنیم. پذیرفته این است که بتوانیم برای استفاده بهتر از قوانین و تسهیل در این امور، تصمیم‌سازی کنیم؛ این از آن کارهایی است که ما می‌توانیم ببریم برای سیستم‌های بالادستی و به پیشبرد کار کمک کنیم.

تعیین پروژه برای سرمایه‌گذاری

مطلوب بعدی تعیین پروژه برای سرمایه‌گذاری است. این روزها باید شده که در هر جا وارد می‌شویم، می‌گویند "سرمایه‌گذار بگیرید"، در مجلس، در سازمان برنامه، در شرکت ساخت و ... همه می‌گویند سرمایه‌گذار بگیرید. در حالی که در تعریف یک پروژه قابل سرمایه‌گذاری مباحث مهم و تعیین کننده‌ای مطرح است. از بحث F.S تا بحث امنیتی. امنیت یک پروژه قطعاً نقش تعیین کننده‌ای در روند سرمایه‌گذاری دارد. شما هیچ موقع نمی‌توانید بیایید برای مثال برای یک پروژه که نزدیک مرزهایی که امنیت ندارند واقع شده بپیدا کردن سرمایه‌گذار کار بسیار دشواری است. دولت یک جاهایی وظیفه دارد راساً عمل کند. علیرغم اینکه شاید پروژه خیلی خوبی هم باشد، اما این گونه عوامل قطعی به یقین به سرمایه‌گذاری در آن پروژه را دچار مشکلاتی خواهد که شاید از خود سرمایه‌گذاری مهم‌تر باشد. خوب در یک بازه زمانی،

انتخاب صحیح سرمایه‌گذار

موضوع مهم بعدی انتخاب صحیح سرمایه‌گذار است، یعنی انتخابی که شاید از خود سرمایه‌گذاری مهم‌تر باشد. خوب در یک بازه زمانی،



ضرورت فرهنگ‌سازی مشارکت

مطلوب مهم بعدی فرهنگ‌سازی در زمینه مشارکت در سطح کشور است. ما همان طور که برای مدارس غیرانتفاعی فرهنگ‌سازی کردیم، باید برای توسعه آزادراه‌ها از طریق مشارکت عمومی - خصوصی هم فرهنگ‌سازی کنیم. البته این موضوع کاملاً با بخشی از مطالبی که مهندس چوبدار در مورد ایجاد تسهیلات ارائه کردند، متفاوت است. من هم دوست دارم که بتوانیم در دولت درصد سود سرمایه‌گذاری را بالا ببریم تا بتوانیم سرمایه‌گذار بیشتری جذب کنیم، اما این تکلیف بتوانیم قوانین را برای رسیدن به این هدف اصلاح کنیم، سرمایه‌گذاران مشکلی است و بعید می‌دانم دولت این کار را بکند؛ ولی می‌توانیم برای مثال از شرکت نفت یا صنایع دیگر که از توسعه آزادراهی منتفع می‌شوند بخواهیم و آنها را موظف کنیم که این هزینه را بدهند. فکر می‌کنم هفته گذشته ریس جمهور یک بخشنامه اجرایی به همه دستگاه‌ها صادر کرد که اگر اجرایی شود، بخشنامه بسیار خوبی است. در بند ۱ این بخشنامه آمده که اجرای پروژه‌ها به صورت میان دستگاهی انجام شود، یعنی برای مثال فرض کنید سازمان بنادر می‌خواهد بندر جدیدی بسازد، خوب اگر این بندر راه نداشته باشد یا راه آهن نداشته باشد، از دولت و مردم ضرر بیشتری می‌برند یا کارخانه‌های شما که می‌خواهید ۱۲۰ کیلومتر سنگ معدن را از خاف بیاورید بندرعباس و صادر کنید؟ برای احداث راه یا راه آهن سرمایه‌گذاری کنند. این را می‌توان یک بسته تشویقی برای سرمایه‌گذار بخش خصوصی دانست. در این صورت خواسته‌ای دارید، موظف هستید در این زمینه سرمایه‌گذاری کنید؛ اگر مردم که هم اکنون دارند از راه اصلی استفاده می‌کنند، شما اگر چینین علاقه‌مندید این انتفاع نصب تان شود، باید برای رسیدن به آن سرمایه‌گذاری کنید. در این صورت هم مردم منتفع می‌شوند و هم شرکت ایمیدرو درآمد هایش اضافه می‌شود. در این زمینه ما باید دنبال منافع جمعی باشیم و طوری عمل کنیم که همه سرمایه‌گذاران منتفع شوند.

پیمانکاری و کارفرمایی از سرمایه‌گذاری و سرمایه‌پذیری، این نیست که ماهیت شرکت عوض شود. منظورم این است که روند بلوغ باید در آنها ایجاد شود و باید از ابزارهای لازم حتماً استفاده شود. همه می‌دانیم که در سال‌های اخیر و سال‌های پیش رو، کشور از نظر متابع مالی وضع مناسبی نداشته است. در این اوضاع ما راه داریم؛ یکی این که به پیمانکاران قبلی بگوییم بروید ماشین‌آلات خودتان بفروشید و پول آن را در بانک بگذارید، راه دوم این که اگر کسی می‌خواهد باید کار کند، به او بگوییم که مسیرهای کار کردن می‌تواند متفاوت باشد. پس اصلاً این موضوع به معنای این نیست که طرف سرمایه‌گذار حتماً پیمانکار نباشد.

در جمع‌بندی مطالب باید بگوییم که اولاً باید راهسازی انجام شود؛ ما همان طور که صنایع معدنی داریم، و صنعت خودرو داریم، باید بتوانیم صنعت راهسازی هم داشته باشیم. این که چگونه می‌توانیم راهسازی را به صورت صنعت معرفی کنیم، پرسشی است که پاسخ آن در بخشی از سخنان مهندس چوبدار داده شد و آن این که نشان دهیم همان طور که بخش‌های مختلفی در کشور از احداث زیرساخت‌های آزادراهی منتفع می‌شوند، آن سرمایه‌گذار هم باید متفاوت شود. منظورم این است که اگر صنعت بیمه از توسعه آزادراه‌ها انتفاع می‌برد، این انتفاع باید به سرمایه‌گذار هم منتقل شود. صنعت بیمه نمی‌تواند خودش را جدا کند و به شکل جزیره‌ای جدا عمل کند. صنعت نفت ما نمی‌تواند از این سوخت و کاهش مصرف آن، قانون وضع شده، اما باید این صنایع بخشی از انتفاع‌شان را به سرمایه‌گذار بخش خصوصی بدهند. اما متأسفانه هنوز این امور در اختیار دستگاه دیگری است. شک ندارم که اگر انتفاع حاصل از توسعه سامانه آزادراهی را خود سرمایه‌گذار ببرد و بتوانیم قوانین را برای رسیدن به این هدف اصلاح کنیم، سرمایه‌گذاران بیشتری پیدا می‌شوند. اگر این صنعت به صورت جمعی تعریف شود، مشکلات برطرف می‌شود؛ اما وقتی هر بخش به صورت جزیره عمل می‌کند، وقتی صنعت بیمه تنها منافع خودش را می‌بیند، نفت و بخش معدن فقط منافع خودشان را در نظر می‌گیرند، اوضاع سامان نمی‌باید یک مثال می‌زنم؛ چندی پیش شرکت "ایمیدرو" پیشنهاد کرد که راهی بین خافت‌های هرات بسازیم. این طرح در سیستم ما آمد، سوال من از ایمیدرو این بود که اگر این راه از محور اصلی به بزرگراه تبدیل نشود، از دولت و مردم ضرر بیشتری می‌برند یا کارخانه‌های شما که می‌خواهید ۱۲۰ کیلومتر سنگ معدن را از خاف بیاورید بندرعباس و صادر کنید؟ مردم که هم اکنون دارند از راه اصلی استفاده می‌کنند؛ اگر خواسته‌ای دارید، موظف هستید در این زمینه سرمایه‌گذاری کنید؛ اگر خواسته‌ای دارید، نصب تان شود، باید برای رسیدن به آن سرمایه‌گذاری کنید. در این صورت هم دارد و انتفاع هم می‌برد، حداقل می‌تواند ترافیک را تضمین کند، بسیار به سرمایه‌گذاری مشتاق می‌شود. ما در ایجاد این گونه بسته‌های تشویقی ضعیف عمل کرده‌ایم. ما باید به این باور برسیم که کسب "سود" بسیار مهم و انگیزاند است و تا سود سرمایه‌گذار

یک تجربه ناموفق اما تابوشکن

از جمله کسب و کارهایی که با روش ppp در کشور تجربه شده و با این که تجربه خیلی موفق نبوده، اما توانسته این ریسک و تابو را بشکنده، کاربرد این روش در زمینه احداث آزادراه‌های است. در مقام مقایسه می‌توان گفت که از جمله موفق‌ترین بخش‌های سرمایه‌پذیری در کشور، بخش آزادراه‌های است که بخش خصوصی هم در آن درگیر شده ولی بازخورد مناسبی نداشته است. در به وجود آمدن این بازخورد بد، الزاماً سرمایه‌پذیر را نمی‌توان مقصر دانست. شاید الزامات دیگری باعث شکست سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها شده و امکان تکرار آن را از بین برده باشد. برای مثال فرض کنید سرمایه‌گذاری تمامی بنیه و بضاعت مالی و سرمایه‌اش را تبدیل به یک آزادراه کرده و این آزادراه حالا شده قفلی بر پای این سرمایه‌گذار یا توسعه دهنده. او دیگر نمی‌تواند آزادراهی را که ساخته به منابع دیگر تبدیل کند و بروز آزادراه دیگری بسازد. او اینجا محکوم شده به اینکه بنشیند بالای سر این آزادراه و عوارض بگیرد تا بدھی اش را بدهد. امکان این که این سرمایه‌گذار بتواند این کار را تکرار کند، به علت فقدان زیرساخت‌های مالی وجود ندارد.

دکتر آل رسول

در این بخش مایلمن نظر مهندس علمایی را درباره سوابق موفق و ناموفق به کارگیری روش ppp در زمینه احداث آزادراه‌ها در کشور به صورت موردنی و با جزئیات بدانم. البته حتماً نظر مهندس فندرسکی را نیز از منظر ترافیکی در مورد شبکه آزادراهی و کریدورهای اصلی ای که مهندس چوبدار به آنها اشاره کردند، جویا خواهیم شد. مهندس چوبدار به چالش‌هایی اشاره کردند که این روش به ویژه در مورد مباحث تأمین مالی با آن رو به روست. همچنین درباره بخشی از سرمایه‌گذاران گفتند که وقتی می‌ایند طرف شرکت ساخت در حوزه آزادراهی، باید از شاید جذب گردشگر خارجی میسر نباشد، اما گردشگر داخلی که داریم، اگر بتوانیم ارتباطات را معنی دار تعریف کنیم، شبکه را هدفمند تعریف کنیم و آن را توسعه بدھیم، کار بسیار با اهمیتی انجام داده‌ایم. علاوه بر مطالب گفته شده، در حال حاضر در همه کشورها رایج شده که شهرهای کهنه و قدیمی را می‌گذارند و حاشیه آنها را توسعه می‌دهند و با توسعه آزادراه‌ها اینها را به هم وصل می‌کنند تا عبور و مرور آسان شود. هزینه‌های غیرقابل جبرانی که معمولاً در اثر وجود بافت‌های فرسوده و قدیمی به جوامع تحمیل می‌شود، با این کار قابل کنترل است. یکی دیگر از اعمال این سیاست افزایش اشتغال است چون ضریب ایجاد شغل نسبت به بقیه کسب و کارها بیشتر است، یعنی ما به ازای هر کیلومتر آزادراه با عرض ۲۴ متر نسبت به ساختمان با همان مساحت، ۱/۳ برابر ایجاد اشتغال می‌کنیم، و این در ظاهر شاید خیلی نشان داده نمی‌شود. این عده‌ها را انجمن شرکت‌های راهسازی استخراج کرده است.

مهندس علمایی

باشد این نکته را توضیح دهم که منظور من از تمیز دادن مناسبات

در کشور در سال رخ بددهد و ۱۰ درصد این تصادفات جرحي منجر به فوت افراد شود، چه خسارت بزرگی به زیرساخت‌های مالی عمومی کشور وارد می‌شود؟ برای مثال در زمینه بهداشت عمومی چقدر اتلاف منابع خواهیم داشت؟ این تنها یکی از فواید توسعه آزادراه‌های است. اگر به ازای هر نفر فوتی، ۲ میلیارد تoman خسارت از نظر بیمه و هزینه‌های زمان، مصرف سوخت، پدافند غیرعامل و ... هزینه شود، بینند چه رقم سرسام آوری در کشور ما در این زمینه اتلاف می‌شود.

کریدورهای ترانزیت

دکتر بهمنی پیش از اینکه وزیر شوند ادعایشان این بود که ما می‌توانیم از محل ترانزیت در سال حدود ۲۸ میلیارد دلار درآمد داشته باشیم. درآمدی که در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب کشور حاصل می‌شود و حدود ۳۰ درصد از این مبلغ را می‌توان از ترانزیت زمینی کسب کرد. این امکان بالقوه مدیون محل جغرافیایی کشور ماست. معلوم است وقتی شما از مرز بازگان تا بندرعباس کریدور شمال-جنوب تنان آمده نباشد، هزینه‌های ترانزیت را ۲ تا ۳ برابر بلکه ۴ برابر باید به مؤسسات حمل و نقل بدھید و بدتر از این آنها یکی که باید کالایشان و محصولشان را از طریق ایران به اروپا انتقال دهند یا بخشی از اروپا یا حداقل کشورهای آسیای میانه که ارتباطی با آب ندارد، ترجیح می‌دهند دور بزنند و بروند از طریق دریا، مثلاً از دریای مدیترانه کالایشان را عبور دهند. این یک ثروت خدادادی است مانند معادن طلا یا نفت و...، ولی ما از آن استفاده نمی‌کنیم. حالا ما در اینجا در مورد آزادراه صحبت می‌کنیم، برای بقیه زیرساخت‌های حمل و نقل هم باید این را منظور کرد. علاوه بر اینها در کشوری مثل ایران توسعه شبکه آزادراهی می‌تواند در صنعت گردشگری، هم جذب گردشگر خارجی و هم گردشگر داخلی مؤثر باشد. حالا امروز می‌گوییم به خاطر تحریم‌ها شاید جذب گردشگر خارجی میسر نباشد، اما گردشگر داخلی که داریم، اگر بتوانیم ارتباطات را معنی دار تعریف کنیم، شبکه را هدفمند تعریف کنیم و آن را توسعه بدھیم، کار بسیار با اهمیتی انجام داده‌ایم. علاوه بر مطالب گفته شده، در حال حاضر در همه کشورها رایج شده که شهرهای کهنه و قدیمی را می‌گذارند و حاشیه آنها را توسعه می‌دهند و با توسعه آزادراه‌ها اینها را به هم وصل می‌کنند تا عبور و مرور آسان شود. هزینه‌های غیرقابل جبرانی که معمولاً در اثر وجود بافت‌های فرسوده و قدیمی به جوامع تحمیل می‌شود، با این کار قابل کنترل است. یکی دیگر از اعمال این سیاست افزایش اشتغال است چون ضریب ایجاد شغل نسبت به بقیه کسب و کارها بیشتر است، یعنی ما به ازای هر کیلومتر آزادراه با عرض ۲۴ متر نسبت به ساختمان با همان مساحت، ۱/۳ برابر ایجاد اشتغال می‌کنیم، و این در ظاهر شاید خیلی نشان داده نمی‌شود. این عده‌ها را انجمن شرکت‌های راهسازی استخراج کرده است.

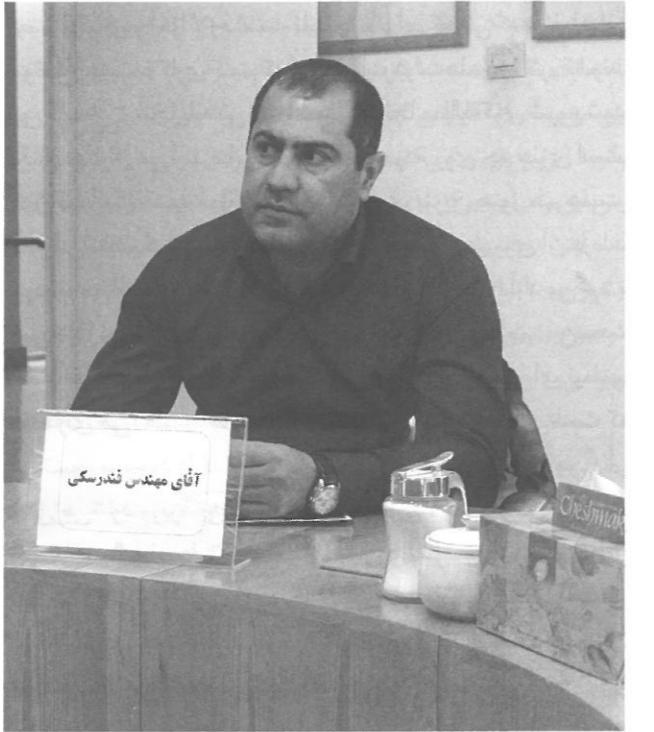
گام در این راه است و نمی‌توان این دو را از هم جدا کرد. در مورد تمرکز پژوهش‌های آزادراهی در غرب کشور، نظر شما درست است. اتفاقاً مهندس بهرامی اولین روزی که آمدند، مرا در اتاق شان خواستند و پرسیدند: "چرا در بخش شرقی کشور هیچ کاری نشده؟ چرا اینجا خالی است؟ اصلاً یک خط آزادراه هم در آنجا نداریم. این نشان می‌دهد ما تنها با تعداد محدودی سرمایه‌گذار کار کرده‌ایم و دوست داریم تنها با مهندس چوبیدار و امثال‌هم قرارداد مشارکت امضا کنیم". همان طور که گفتم انتخاب پژوه و انتخاب سرمایه‌گذار مرحله بسیار مهمی است و نقش مهندس مشاور هم در این میان بسیار پرنگ است. من خیلی خوشحال هستم که جنابعالی از مهندسان مشاور هستید و به عنوان یک مهندس مشاور، اخلاق حرفه‌ای را رعایت می‌کنید. به نظر من شما مهندسان مشاور اصلی‌ترین وظیفه‌تان رعایت اخلاق حرفه‌ای است. من چند بار این را عرض کرده‌ام که در سالنامه جامعه از ۳ صفحه اول، یک صفحه و نیم در مورد اخلاق حرفه‌ای مطلب نوشته شده است و این نشان‌دهنده اهمیتی است که مهندسان مشاور برای اخلاق حرفه‌ای قائل‌اند.

اوج اخلاق حرفه‌ای

به نظرم رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای برای همه ما لازم است. شاید یکی از اصلی‌ترین مباحث در زمینه اخلاق حرفه‌ای این است که یک روز از من کارفرما که در پشت صندلی تخصصی نشسته‌ام بخواهد که اول گواهی نامه‌ام را نشان دهد، یعنی اول بگویند شمای کارفرما، رتبه‌ات چند است؟ یک، دو یا سه؟ درست شبیه مهندسان مشاور و پیمانکاران که رتبه‌بندی می‌شوند، کارفرماها هم باید رتبه‌بندی شوند. این آرزوی ما در دوران کاری مان است که چنین چیزی واقعاً جاری شود. ولی بحث دوم من این است که دولستان مشاور ما باید در این زمینه، اصول اخلاق حرفه‌ای‌شان را رعایت کنند. اگر مهندسان مشاور این اصول را رعایت کنند، به نظر می‌رسد بخش مهمی از این نگرانی‌ها برطرف خواهد شد. مهندس مشاور شخصیت امینی برای کارفرماست، مخصوصاً با این رویکرد جدید که قرار است سرمایه‌گذار اینقدر امین باشد برای سرمایه‌پذیر، با این رویکرد جدید که مهندس بهرامی دارند ترسیم می‌کنند اینقدر سرمایه‌گذار را امین می‌دانیم که مهندسان مشاور همکار سرمایه‌گذار را هم به عنوان امین سرمایه‌پذیر پذیرفته‌ایم.

مهندس فندرسکی

یک نکته در مورد سخنان شما بپرسم. شما زمانی را صرف می‌کنید و با پیمانکار قرار دادمی‌بندید، مهندس مشاور در کنار شما بعد از یک سال به این نتیجه می‌رسد که نمی‌شود و به عنوان مشاور امین شما می‌گوید این محور توجیه سرمایه‌گذاری ندارد. آن وقت با توجه به بوروکراسی حاکم، چه تصمیمی می‌گیرید؟ آیا اصلاً یک سرمایه‌گذار دیگر می‌گیرید و می‌خواهد با او قرارداد بندید؟



پیمانکار همسو نباشد، مشکل پیش می‌آید. به این ترتیب که پیمانکار اولین فشار را به مشاور می‌آورد، برای مثال می‌گوید این اعداد را بیشتر از نتایج واقعی اعلام کن. در این صورت اگر اعدادی که ما ارائه می‌کنیم اعداد واقعی نباشند، شما هر روشی را به کار بگیرید نمی‌توانید توجیه اقتصادی و سرمایه‌گذاری درستی از درون آن استخراج کنید و در این صورت مطمئن باشید که به مشکلات زیادی برخورد خواهد کرد. پیشنهاد من این است که در تمامی محورهایی که تصمیم دارید بسته‌ها را به سرمایه‌گذاران و پیمانکاران ارائه کنید، ابتدا مطالعات جامعی انجام شود و نتایج آن بیرون بیاید و در اختیار شما قرار گیرد. در حال حاضر شما دارید در بسیاری از مناطق که اکثر آنها در غرب کشور است و جنوب و سمت شرق یا توجیه ندارد یا مسایل دیگری هست، مطالعه می‌گوید ما می‌خواهیم این محورها را مطالعه کنیم، اما هنوز ابعاد مطالعه و بسته سرمایه‌گذاری مشخص نشده است. متأسفانه مدت‌هast که در کشور ما به دلیل نداشتن بودجه کافی برای یک پژوه، منافع ملی به خطر می‌افتد. همگی ما می‌دانیم که سال‌هاست صنعت احداث از کسری بودجه آسیب دیده و باید سازو کارهای جدید اندیشیده شود. اما نکته اینجاست وقتي شما مهندسان مشاور را می‌گذارید کنار یک سرمایه‌گذار یا یک پیمانکار، جایگاه واقعی مهندس مشاور دچار خدشه می‌شود. در این مورد توضیح می‌دهم: وقتی من به عنوان مهندس مشاور مستقیماً طرف قرارداد انجام مطالعات توجیه سرمایه‌گذاری هستم، اگر با اعداد و ارقام به این نتیجه برسم که این احداث این محور مهندس مشاور مدت زیادی همراه پیمانکار بروند و مطالعات را انجام دهد، وقتی به این نتیجه برسند که آن پژوه توجیه سرمایه‌گذاری ندارد، پیمانکار خودش را می‌کشد کنار، و پژوه بلا تکلیف می‌ماند.

مهندنس علمایی
انتخاب پژوه و انتخاب سرمایه‌گذار مناسب برای پژوه نخستین

این بسته‌ها باید با دستگاه‌هایی که از توسعه آزادراه‌ها منتفع می‌شوند وارد مذاکره شد و قانون شان کرد که با قبول بخشی از هزینه‌های سرمایه‌گذاری، می‌توانند آسانتر به اهداف خودشان برسند. اگر دولت را این بخت خودرو، در معدن و جاهای دیگر هزینه کنیم، بیاوریم در صنعت راه‌سازی هزینه کنیم، به اهداف توسعه نزدیک تر خواهیم شد. من فکر کنم این موضوع را بشود انجام داد و اصلاً با منافع پیمانکاری هم تداخلی ندارد چون پایه کار راه‌سازی با پیمانکاری است. بدیهی است اگر شناخت صحیح از نحوه احداث راه وجود نداشته باشد، هیچ معدن و ... می‌شود را مورد تمرکز قرار دهیم و این بخش‌ها را وارد میدان کنیم.

من در جلسه‌ای که با معاون مهندسی سازمان بنادر داشتم همین مطلب را عنوان کردم و اتفاقاً از این موضوع بسیار هم استقبال شد.

هم اکنون ۳ بندر بزرگ کشور و حدود ۲۰ بندر کوچک می‌توانند از احداث آزادراه کناره خلیج فارس منتفع شوند. این پژوه قطعاً باید از طریق مشارکت عمومی - خصوصی انجام شود. در همین شهرستان دیلم، وسط بیابان وقتی وارد بهرگان می‌شویم، انگار وارد یک شهر اروپایی شده‌ایم، سینما دارد، استخر دارد، فرودگاه دارد، وسط بیابان. من یک بار به آنها گفتم این چه فایده‌ای دارد؟ آنها پاسخ دادند: اگر این زیرساخت را انجام دهید، اینجا می‌تواند ارزش بیشتری برای شما داشته باشد. این دستگاه قطعاً موظف است این زیرساخت را ایجاد کند با توجه به اینکه دستگاه متمولی است، سرمایه‌گذار چند می‌تواند پررنگ‌تر باشد.

مهندنس فندرسکی

یکی از مشکلاتی که از دیدگاه مهندسی مشاور وجود دارد این است که وقتی بحث سرمایه‌گذار مطرح می‌شود ما مهندسان مشاور همیشه کنار پیمانکاران قرار می‌گیریم. برای مثال، شما لیستی می‌دهید و سود مورد انتظار را می‌توان با افزایش زمان بهره‌برداری تأمین کرد. این است که من این حرف را کاملاً قبول دارم که سرمایه‌گذار یک پژوه می‌آید و آنقدر گرفتار می‌شود که پژوه بعدی را اصلاً علاقه‌مند نیست شروع کند. باید به سراغ رفع این عیوب برویم و بینیم چرا این نقایص وجود دارند؟

مورد دیگر محدودیت‌های زمانی است که برای بهره‌برداری تعیین می‌شود. به نظر من، ما روی زمان می‌توانیم مانور بهتری بدھیم یعنی سود مورد انتظار را می‌توان با افزایش زمان بهره‌برداری تأمین کرد. این از اختیارات ماست. ما می‌توانیم این مدل سرمایه‌گذاری را به گونه‌ای طراحی کنیم که در دستگاه‌های دولتی بهویژه شرکت ساخت، اگر نمی‌توانیم سود ۱۵ درصد را تبدیل به ۳۰ درصد کنیم، اما روی زمان می‌توانیم مانور دهیم و از این راه بسته تشویقی برای سرمایه‌گذار ایجاد کنیم. این‌ها که دست به دست هم‌دیگر بدھد می‌توانیم به نتیجه مطلوب‌تری در این زمینه برسیم و سرمایه‌گذارها را برای پژوه‌های بعدی ترغیب کنیم. باید روزی برسد که سرمایه‌گذاران ما در آرامش پژوه را به نیمه نرسانده، برای پژوه بعدی آماده شوند. سرمایه‌گذاران تعدادشان محدود است. در حال حاضر تعداد پژوه‌های از اداره تمام شده زیاد نیست. برای مثال مهندس چوبدار ۳ آزادراه و مهندس هاشم‌زاده نیز ۲ آزادراه تولید کرده‌اند.

منفعت‌های موازی

به عنوان جمع‌بندی مطالب باید بگوییم که یکی از بهترین شیوه‌های رونق دادن به پژوه‌های آزادراهی از راه مشارکت عمومی - خصوصی، ایجاد بسته‌های تشویقی جذاب برای سرمایه‌گذاران است. برای ایجاد

مهندس علمایی

فکر کنم به حرف من دقت نشد، قرار شد که مهندس مشاور همکار سرمایه‌گذار از ابتدا امین سرمایه‌پذیر هم باشد. ما دیگر قرار نیست مشاور داشته باشیم.

مهندس بهرامی

ابتدا من از جامعه مهندسان مشاور خیلی تشکر می‌کنم که این میزگرد را برگزار کرده است و توقع دارم که خیلی جدی تر از این موضوع را دنبال کند و در حد یک مصاحبه و دو تا عکس و یک چاپ روزنامه‌ای نباشد. به نظر من این تکلیف ما صنف مهندسان است که این نوع فقط رأی می‌دهم آن هم به صلاح خودم. ولی این واقعیت است که در کشور ما وجود دارد. آقایی می‌شود وزیر، می‌گوید: "راه آهن؟ آن یکی می‌شود وزیر، می‌گوید: "صنعت هوایی"، یکی دیگر می‌گوید: "مسکن؟ جالب اینجاست که هر کدامشان هم موضوعی را اولویت اول قرار می‌دهند و موضوع‌های دیگر را کمنگ جلوه می‌دهند. به خاطر اینکه یکی را جا بیاندازند، دیگری آسیب می‌بینند و اصلًا کار خراب می‌شود. اگر من اشتباه می‌گویم شما به عنوان مهندسانی که هم وقت دارید، هم سواد کافی دارید، بفرمایید. به نظر می‌آید راه روسایی و جاده اصلی و بزرگراه‌هایی که ما در برنامه‌مان داریم نیاز به یک ستون فقرات دارند. توسعه بیشتر این موضوعات، مخصوصاً در فاز بزرگراهی، بجز این که بعداً برای ما در درسراز شود و ما را تضعیف کند، هیچ نتیجه دیگری ندارد. نمی‌گوییم الان ساخت اینها ابراد دارد، بلکه می‌گوییم توسعه بیشتر از این مشکل ایجاد می‌کند. به طور میانگین سالی ۷۰۰ کیلومتر بزرگراه می‌سازیم، آیا این بزرگراهی که ما داریم می‌سازیم تا ۸۰۰ کیلومتر بزرگراه می‌سازیم، بر اساس نگاهی منطقی ساخته می‌شود؟ ما جاده اصلی فعلی را به خاطر ترافیک زیاد به بزرگراه تبدیل کردیم. نه نگاه منطقی بر آن حاکم است نه نگاه بین‌المللی. خوب ما راه‌های اصلی و بزرگراه‌ها را توسعه دادیم. یک نفر که می‌خواهد از مرکز ایران برود شمال ایران باید بیاید تمام شهرهای سر مسیر را طی کند تا برسد. یک کسی که می‌خواهد از مرکز بیاید جنوب یا از شمال بیاید جنوب هم همین مشکل را دارد.

جاده‌های بدون توقف

شما دوستان خارج رفته‌اید، وقتی از مرکز یک شهری اراده می‌کنید بروید به سمت فرودگاه، می‌بینید ۶۰ کیلومتر پل بدون هیچ توقف و تقاطعی مرکز شهر را به فرودگاه می‌رساند. این فرمول در کشور باید حاکم باشد. اگر ما نتوانیم ارتباط بین داخل کشور خودمان را منطقه‌ای کنیم و کشور را نتوانیم به خارج از کشور وصل کنیم، هر چیزی که الان توسعه می‌دهیم برای ما بعداً دردرس می‌شود. وقتی شما بزرگراه می‌سازید، استاندارد بزرگراهی قابلیت این خدمت را ندارد، نه اینمنی اش اجازه می‌دهد، نه مشخصات فنی اش اجازه می‌دهد. شما فرض کنید می‌گذارید در دولت بعدی دوباره برنامه می‌نویسیم، اما دولت بعد از آن برنامه را می‌گذارد کنار. من نمی‌گویم آن که گذاشته کنار کار اشتیاهی کرده یا کار درستی کرده، می‌گوییم استمرار در بدنه دولت برای

آزاد است. هر کسی از هرجا می‌تواند وارد شود یا خارج شود. با شبی نامتعارف ۱۴ درصد، ۱۵ درصد و قوس نامتعارف ۲۰۰ متر، ۳۰۰ متر. این مسیر اصلاً قابلیتی که انتظار داریم را پیدا نمی‌کند. اگر یک نفر بگوید این را بهینه می‌کنیم، خوب بهینه کردن یعنی آزادراه ساختن. پس این را بپذیریم که ما نیاز داریم به جاده‌هایی که مناطق داخل کشور را از ابتدا به انتهای به هم وصل کند و کریدوری برای استفاده خارج از کشور هم باشد. حالا مبدأ توسعه کجاست؟ خیلی جالب است من این موضوع را که می‌گوییم در واقع به خودمان ایراد می‌گیرم، بنویسید بهرامی به خودش ایراد گرفته است! مبدأ توسعه، راه دریاست، مقصدش می‌شود شهری که آن کشور دارد. در حالی که ما گفته‌ایم مبدأ اینجاست یعنی باید از اینجا شروع کنیم به ساخت. شما اگر به کشورهایی که به آب‌های آزاد راه دارند نگاه کنید، می‌بینید توسعه‌شان از دریا شروع شده است. ما توسعه راه‌هایمان را از صحرا شروع کردیم! ما اگر نگاهی به آب داریم، به دریای خزر توجه می‌کنیم. اگر یک کمی بیشتر دقت کنیم، به خلیج فارس توجه می‌کنیم. در حالی که آب‌های آزادمان دریای عمان است. اصلًاً این چه کاری است که ما انجام می‌دهیم؟ می‌آییم صحرا را وصل می‌کنیم به دریای خزر؛ صحرا را وصل می‌کنیم به رشته کوه‌های زاگرس و البرز؛ اما از آن طرف آب‌های آزادی را داریم مثل دریای عمان که به اقیانوس وصل است و از مرز گواتر پاکستان تا تنگه هرمز ۷۰۰ کیلومتر ساحل داریم. ۷۰۰ کیلومتر ساحلی که همین الان جاده اصلی هم ندارد. من عرضم این است که منابع کمی در اختیار داریم. این منابع باید به داد مملکت برسد. باید زمینه توسعه را فراهم کنند. یعنی ما باید یک کریدوری داشته باشیم که بگوییم این بزرگراه را داریم می‌سازیم تا وصل شود به این آزادراه. ما داریم جاده اصلی را کاغذی و پفک ما سرمایه‌گذاری کنند. احداث آزادراه برای تأمین دستمال اقدام رفاهی است و کسی که می‌خواهد از این رفاه استفاده کند، باید هزینه‌اش را پرداخت کند. مردمی که به این حد رسیده‌اند که روزی ۱۲۰۰ میلیارد تومان افزایش نقدینگی شان در بانک‌ها دارد اتفاق می‌افتد، خودشان بروند سرمایه‌گذاری کنند و بعد از آن استفاده کنند. پول نفت برای این است که کشاورزی کشور را توسعه بدهند. برای این است که پشتونه صنعت باشد. برای این نیست که بیانید حقوق من و شما را بدهند، بعد فردا بگویند عوارض آزادراهی نگیرید و به جای آن از درآمد نفت، پوش را بدھید. این دیگر زیرساخت نیست، این لای رفاهی وظیفه‌اش ایجاد زیرساخت است. آزادراه یک پروژه زیرساختی نیست. آزادراه یک پروژه اقتصادی است. شما وقتی یک آزادراه را در منطقه توسعه نیافته احداث می‌کنید، آن منطقه توسعه پیدا می‌کند. اما جاده اصلی و بزرگراه چنین حکایتی ندارند. اگر بروید مطالعه کنید می‌بینید در کشورهای اروپایی یک فرودگاه بزرگ ساخته‌اند که دو باند فرودگاه هم در آن هست. ما باید نگاه آزادراهی مان این طوری باشد نه اینکه مثلاً مهندس چوبدار را بیاوریم بگوییم آقای مهندس اول اینکه در پروژه EPC همه کاره ما هستیم. دوم، با مشارکت صفر- صد، ما کارفرما هستیم. سوم، اینجا که ما می‌گوییم شما باید بروید. چهارم، شما فقط می‌توانید از محل اخذ عوارض، پول ساخت آزادراه را حل نمی‌کند.

حالا بینیم آیا دولت‌ها برای ساخت آزادراه‌ها پول دارند؟ دولت وظیفه‌اش ایجاد زیرساخت است. آزادراه یک پروژه زیرساختی نیست. آزادراه یک پروژه اقتصادی است. شما وقتی یک آزادراه را در منطقه توسعه نیافته احداث می‌کنید، آن منطقه توسعه پیدا می‌کند. اما جاده اصلی و بزرگراه چنین حکایتی ندارند. اگر بروید مطالعه کنید می‌بینید در کشورهای اروپایی یک فرودگاه بزرگ ساخته‌اند که دو باند فرودگاه هم در آن هست. ما باید نگاه آزادراهی مان این طوری باشد نه اینکه مثلاً مهندس چوبدار را بیاوریم بگوییم آقای مهندس اول اینکه در پروژه EPC همه کاره ما هستیم. دوم، با مشارکت صفر- صد، ما کارفرما هستیم. سوم، اینجا که ما می‌گوییم شما باید بروید. چهارم، شما فقط می‌توانید از محل اخذ عوارض، پول ساخت آزادراه را حل نمی‌کند.

بیاورید.

منافع آزادراه‌ها برای چه کسی؟

احداث یک آزادراه، با هر عددی که شما در ذهن تان هست و با هر F.S که می‌خواهید حساب کنید، منافعی برای دولت ایجاد می‌کند زیرا بین ۹۰ تا ۹۵ درصد منافع حاصل از ساخت آزادراه، به دولت تعلق می‌گیرد. دولت اگر در این زمینه کمکی کند و سوبسیدی بدهد، در نزدیک به ۲ سال، پوش برمی‌گردد. این آزادراه، اقتصاد منطقه‌ای که در آن ساخته شده را رونق می‌دهد. سازنده این آزادراه نه بهره‌های از آن سودی که دولت می‌برد، نصیبیش می‌شود و نه شکوفایی اقتصادی منطقه را به حسابش می‌نویسد. ما آمدیم روزی ۵ درصد درآمد پروژه حساب باز کردیم و به سازنده گذار بخواهد پمپ‌بنزین بسازد جلوی او درآمدش مال تو. اگر سرمایه‌گذار بخواهد پمپ‌بنزین بسازد جلوی را می‌گیریم. من در این مورد مثالی می‌زنم که قضیه روشن شود. زمانی که جاده چالوس احداث شد، هدف دولت، برقراری ارتباط بین روسیه و مرکز ایران از طریق دریای خزر بود. این یک تدبیر اقتصادی از سوی دولت بود. حالا فرض کنید این محور به شکل یک آزادراه ساخته می‌شود؛ در واقع زمانی که این محور احداث شد، کلاسش از آزادراه بالاتر بوده و منافعی که در ساخت این جاده حاصل شده، به بهبود وضعیت اقتصادی منطقه کمک کرده است. اگر در چنین پروژه‌ای، قسمتی از منافع به سرمایه‌گذار منتقل شود، آن موقع سرمایه‌گذار باید در منطقه‌ای دیگر سرمایه‌گذاری کند و الا دولت‌ها که نمی‌آیند باید تعهد بدهد تا درآمدی را که از محل عوارض درمی‌آورد، در توسعه آزادراه داریم. این منابع باید به داد مملکت برسد. باید زمینه توسعه را فراهم کنند. یعنی ما باید یک کریدوری داشته باشیم که بگوییم این بزرگراه را داریم می‌سازیم تا وصل شود به آزادراه، ولی شما الان کنید ما بنداش کاغذی و پفک ما سرمایه‌گذاری کنند. احداث آزادراه برای تأمین دستمال اقدام رفاهی است و کسی که می‌خواهد از این رفاه استفاده کند، باید هزینه‌اش را پرداخت کند. مردمی که به این حد رسیده‌اند که روزی ۱۲۰۰ میلیارد تومان افزایش نقدینگی شان در بانک‌ها دارد اتفاق می‌افتد، خودشان بروند سرمایه‌گذاری کنند و بعد از آن استفاده کنند. پول نفت برای این است که کشاورزی کشور را توسعه بدهند. برای این است که پشتونه صنعت باشد. برای این نیست که بیانید حقوق من و شما را بدهند، بعد فردا بگویند عوارض آزادراهی نگیرید و به جای آن از درآمد نفت، پوش را بدھید. این دیگر زیرساخت نیست، این لای رفاهی وظیفه‌اش ایجاد زیرساخت است. آزادراه یک پروژه زیرساختی نیست. آزادراه یک پروژه اقتصادی است. شما وقتی یک آزادراه را در منطقه توسعه نیافته احداث می‌کنید، آن منطقه توسعه پیدا می‌کند. اما جاده اصلی و بزرگراه چنین حکایتی ندارند. اگر بروید مطالعه کنید می‌بینید در کشورهای اروپایی یک فرودگاه بزرگ ساخته‌اند که دو باند فرودگاه هم در آن هست. ما باید نگاه آزادراهی مان این طوری باشد نه اینکه مثلاً مهندس چوبدار را بیاوریم بگوییم آقای مهندس اول اینکه در پروژه EPC همه کاره ما هستیم. دوم، با مشارکت صفر- صد، ما کارفرما هستیم. سوم، اینجا که ما می‌گوییم شما باید بروید. چهارم، شما فقط می‌توانید از محل اخذ عوارض، پول ساخت آزادراه را حل نمی‌کند.

احداث یک آزادراه، با هر عددی که شما در ذهن تان هست و با



مشکلی نداریم، این که اعتماد به نفس لازم در درون این تصمیم‌گیران به وجود بیاید، یکی از راه‌هاییش همان مطالبه‌گری و در میدان بودن تشکل‌هاست. وظیفه ذاتی تشکل‌ها این است و اصلاً برای همین ایجاد می‌شوند. در کنار این موارد، شکافتن موضوع و رسیدن به دیدگاه‌های جدید را نه در یک نشست، بلکه با برگزاری سلسله نشست‌هایی با شرکت صاحب‌نظران می‌توان مفید دانست. در نشست امروز یک سری از بحث‌ها خیلی سریع مطرح شدند که هر کدام از آن‌ها برای آن توسعه‌ای که شما دنبال می‌کنید، می‌تواند خوراک ماهها بررسی و بحث کارشناسانه باشد.

یکی از این راهکارها که می‌تواند بخش عمدای از مشکلات را رفع کند، موضوع "تجمیع عوارض آزادراه‌های دولتی" است. برای مثال اصلاح تصره ۵ و انجام تعهدات مندرج در این تصره ۵ که آن را باید بعداً توضیح بدھیم؛ یا ایجاد یک تبصره ۷ به عنوان متمم قانون مشارکت‌هادر مورد خلف وعده‌ای که وزارت اقتصاد در حصول مطالباتش می‌کند. "آزادراه‌ها معاف از مالیات هستند"، عقل، منطق و قانون این را می‌گویند اما الان دارند از آزادراه‌ها مالیات می‌گیرند. این را می‌شود خیلی بالاتر از آزادراه‌ها در کشور وجود دارد. ما معتقدیم با یک ساز و کار و ابتکار عمل و با همین بضاعت‌های موجود و استفاده از ثروت‌هایی که داریم، و نه الزاماً پول نقد، و نیز با استفاده از دارایی‌ها و سرمایه راکدان به همراه استفاده از امتیازها، موقعیت‌ها، فرصت‌ها و ابتکار عمل و به اصطلاح ایجاد فرمول‌های جدید و قبل از همه اینها "اصلاح نگاه‌ها"، می‌توانیم به نتایج خیلی خوبی دست پیدا کنیم. این تغییر نگاه در رفتار راهبردی بسیار اهمیت دارد. متأسفانه موضوعی که این روزها بسیار لطمه دیده است "عدم وجود اعتماد بین تصمیم‌گیران" است و گرنه واقعاً از نظر هوش، درایت، مدیریت، تبحر و تجربه، ما هیچ

با توجه به رویکرد جدیدی که مهندس بهرامی برای ایجاد فضای جدید در زمینه توسعه آزادراه‌ها دارند که من امیدوارم این فضا با درایته اعتماد به نفس و جایگاهی که ایشان به واسطه ارتباطات خوبشان دارند، تقویت شود؛ باید قبول کرد که همین طور که ایشان گفتند "مطالبه‌گری" عامل مهمی در بهبود شرایط در ایم زمینه است. مطالبه‌گری یعنی ایجاد یک "طلب"؛ ما تا این طلب را نشناشیم و آن را مطالبه نکنیم، کسی آن را به ما نخواهد داد و برایش ایجاد فضا نخواهد شد. علاوه بر این، مشخص کردن چگونگی تبیین این طلب و روش رسیدن به آن، مسأله بسیار مهمی است که باید در مورد آن بحث کرد، چون تنها "خواستن" مشکل را حل نمی‌کند. ما اعتقاد داریم و مطمئنیم که توسعه آزادراه‌ها نیازمند "بستر غیرمالی" است. امروزه در کشور هر چیزی که تنها وابسته به منابع مالی باشد، لزوماً کارساز نیست و نباید آن را پذیرفت و در موردش مطالبه ایجاد کرد. دلیلش هم این است که از یک طرف کشور پول ندارد، و از طرف دیگر اولویت‌های واچت‌تر از آزادراه‌ها و خیلی بالاتر از آزادراه‌ها در کشور وجود دارد. ما معتقدیم با من

آن، مسأله بسیار مهمی است که باید در مورد آن بحث کرد، چون تنها "خواستن" مشکل را حل نمی‌کند. ما اعتقاد داریم و مطمئنیم که توسعه آزادراه‌ها نیازمند "بستر غیرمالی" است. امروزه در کشور هر چیزی که تنها وابسته به منابع مالی باشد، لزوماً کارساز نیست و نباید آن را پذیرفت و در موردش مطالبه ایجاد کرد. دلیلش هم این است که از یک طرف کشور پول ندارد، و از طرف دیگر اولویت‌های واچت‌تر از آزادراه‌ها و خیلی بالاتر از آزادراه‌ها در کشور وجود دارد. ما معتقدیم با من

پیمانکار راهساز و نگهبانی بزرگراه
مثلاً فرض کنید آقای X دو آزادراه دارد. او اکنون در این کشور نگهبان این دو آزادراه است. فقط عوارض می‌گیرد کار دیگری نمی‌تواند بکند. با این کار دارد امار معاش می‌کند در حالی که این شخص

بنویسد یا F.S به علاوه ۱۰ درصد عوارض در آن لحظه شود تا اصلًا ۱۸ درصد این سود مشارکت برایش تعیین کننده نباشد. آن موقع سود دوران مشارکت معنی ندارد. ولی اینها چنین کاری انجام نمی‌دهند، بعد هم ۱۰ نفر می‌آیند از دستگاه‌های مختلف داخلی و نظارتی در مقابل این سرمایه‌گذار می‌ایستند.

من خود بچه کرمانشاه هستم، زمان دانشجویی که از تهران می‌رفتم به کرمانشاه حدود ۱۱ ساعت در راه بودم. الان من تمام قوانین راهنمایی رانندگی را رعایت می‌کنم، اما ۵/۵ ساعته به کرمانشاه می‌رسم، تازه با ۱۲۰ کیلومتر سرعت. آن موقع ما از سر ساوه تا غرق آباد ۵۰ کیلومتر راه را در یک ساعت و نیم طی می‌کردیم چون ۵۰ کیلومتر سبقت منع بود، اما حالا تردد بسیار سریع تر و آسان‌تر شده است.

آزادراه در خدمت اقتصاد کشور

با یک محاسبه ساده می‌توان نتیجه گرفت که میزان سودی که نصیب یک سرمایه‌گذار از طریق احداث آزادراه می‌شود در مقایسه با دیگر زمینه‌های سرمایه‌گذاری، ناچیز است و برای او، دریافت عوارض آزادراهی، جذابیتی ندارد. یعنی وقتی سازمان ملی زمین و مسکن بگوید اگر ۱۰۰ کیلومتر آزادراه اینجا بسازید به شما تغییر کاربری ۵۰۰ هکتاری یا ۱۰۰ هکتاری می‌دهم، می‌دانید چه اتفاقی می‌افتد؟ منتظرها با رویکردهای غلط و بدون تصمیم‌گیری‌های صحیح و بدون طرح جامع این اتفاق می‌افتد. همین طور خرد خود می‌بینید همه زمین‌ها را گرفته‌اند و نتیجه آن می‌شود جاده چالوس! الان ما شده‌ایم نگهبان واحدهای تجاری واقع در جاده چالوس و این ویلاهایی که در منطقه ساخته شده است. سازمان راهداری برای آنها خدمات ارائه می‌دهد، در حالی که آنها آمده‌اند و از اینجا استفاده کرده‌اند. اگر آن موقع برنامه‌ریزی می‌شود به حدی است که با هر نرخی که آزادراه ساخته شود، ۲ ساله سرمایه دولت را باز می‌گرداند. این که می‌گوییم با هر نرخی این حرف، حرف بدن پشتونهای نیست. یک عدد در پایان نامه‌هایشان این موضوع را مطالعه کرده‌اند و این نتیجه مطالعات آنهاست. حتی روی کریدور شمال به جنوب ایران هم مطالعه کرده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که بازگشت سرمایه دولت بیش از ۲ سال طول نمی‌کشد. این یک واقعیت است که احداث آزادراه در هر منطقه، باعث رونق اقتصادی می‌شود و سودآور است. آن کسی که سرمایه‌گذار این کار است در اقتصاد آن منطقه هم هیچ نفعی نخواهد داشت. شاید شما باور نکنید حدود ۲۰ سال بیش، یک آقایی که الان در ترکیه بساز و بفروش است به من

گفت که بیا برویم در شهر زاویه ۲۰۰ هکتار زمین بخریم. گفتم مگر آنچا قرار است چه اتفاقی بیافتد؟ گفت آنچا قرار است یک کمرنده رد شود. گفتم ما از کجا بدانیم از کنار زمین مارد می‌شود؟ گفت زمینی می‌خریم که از کنارش رد شود و خریدند؛ هم او خرید، هم چند نفر دیگر از بخش خصوصی، رفتند زمین‌های خیلی بزرگی خریدند و این کنارگذر جنوبی به زمین‌هایشان خورده است. خوب الان شما فکر کنید این کنارگذر جنوبی چه رونق اقتصادی‌ای در مسیر عبور خودش تولید می‌کند؟ خوب این کسی که سرمایه‌گذاری کرده باید در آنچا شریک باشد، اگر شریک هم نباشد، دست کم باید صاحب ۱۰ درصد این امتیاز باشد تا آن موقع وقتی F.S می‌نویسد، باید F.S می‌نویسد، باشد

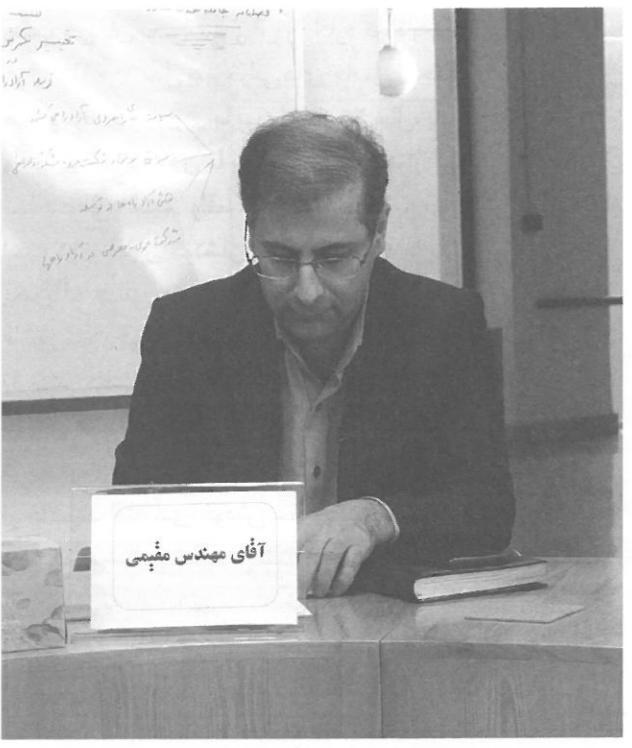
حال حاضر می‌تواند استفاده بیشتری بکند. باید به سرمایه‌گذار کمک کرد. بالاخره سرمایه‌گذار از آن منطقه خواهد رفت اما از خودش رونق اقتصادی منطقه را به جا می‌گذارد. در حالی که ما اجرازه نمی‌دهیم او هم از آن رونق اقتصادی که به وجود آورده، بهره‌ای برد و به سرمایه‌گذار می‌گوییم که شما فقط می‌توانی F.S را بر اساس نفع حاصل از اخذ عوارض بنویسی. مگر این آدمی که پول دارد است، عقل ندارد که بیاید اینجا سرمایه‌گذاری کند؟ چطوری است ما می‌رویم می‌گوییم پیمانکار ما یا مشاور ما باید رتبه‌بندی داشته باشد، ای کاش کارمندها هم رتبه‌بندی می‌شند. اینها مسائلی هستند که در کشور ما واقعیت دارند. مهندس چوبدار که سن شان از ما بیشتر است قطعاً بهتر می‌داند و قنی که آزادراه قم - کاشان و مخصوصاً کاشان - اصفهان ساخته شد، بیش از ۷۰ و چند درصد آن جاده بدون معارض احداث شده است، ولی اگر شما یک متر از آن جاده را بدون صاحب سند پیدا کردید، جایزه دارید.

احداث آزادراه، اقتصاد منطقه را راه می‌اندازد. ما الان در تزدیکی بندربابس شهر جدیدی به نام شهر جدید علوی داریم. اگر یک دستگاه تونل به آن وصل شود، دست کم ۶-۵ هزار میلیارد تoman از آن پول درمی‌آید چون قرار بود آزادراهی آنجا زده شود، شهر جدید علوی یک دفعه ده است. خوب اگر این آزادراه احداث شود، شهر جدید علوی یک دفعه ده هزار هکتار از زمین‌هایش ارزش پیدا می‌کند. چه اشکالی دارد به یک سرمایه‌گذار بگویند شما این آزادراه را احداث کن و عوارض حاصل از آن را ببر، در توسعه آزادراه بعدی اینقدر از ارزش افزوده را ما به شما می‌دهیم. جمع‌بندی کنم، سودی که از احداث آزادراه برای دولت حاصل می‌شود به حدی است که با هر نرخی که آزادراه ساخته شود، ۲ ساله سرمایه دولت را باز می‌گرداند. این که می‌گوییم با هر نرخی این حرف، حرف بدن پشتونهای نیست. یک عدد در پایان نامه‌هایشان این موضوع را مطالعه کرده‌اند و این نتیجه مطالعات آنهاست. حتی روی کریدور شمال به جنوب ایران هم مطالعه کرده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که بازگشت سرمایه دولت بیش از ۲ سال طول نمی‌کشد. این یک واقعیت است که احداث آزادراه در هر منطقه، باعث رونق اقتصادی می‌شود و سودآور است. آن کسی که سرمایه‌گذار این کار است در اقتصاد آن منطقه هم هیچ نفعی نخواهد داشت. شاید شما باور نکنید حدود ۲۰ سال بیش، یک آقایی که الان در ترکیه بساز و بفروش است به من

گفت که بیا برویم در شهر زاویه ۲۰۰ هکتار زمین بخریم. گفتم مگر آنچا قرار است چه اتفاقی بیافتد؟ گفت آنچا قرار است یک کمرنده رد شود. گفتم ما از کجا بدانیم از کنار زمین مارد می‌شود؟ گفت زمینی می‌خریم که از کنارش رد شود و خریدند؛ هم او خرید، هم چند نفر دیگر از بخش خصوصی، رفتند زمین‌های خیلی بزرگی خریدند و این کنارگذر جنوبی به زمین‌هایشان خورده است. خوب الان شما فکر کنید این کنارگذر جنوبی چه رونق اقتصادی‌ای در مسیر عبور خودش تولید می‌کند؟ خوب این کسی که سرمایه‌گذاری کرده باید در آنچا شریک باشد، اگر شریک هم نباشد، دست کم باید صاحب ۱۰ درصد این امتیاز باشد تا آن موقع وقتی F.S می‌نویسد، باشد

دکتر آل رسول

سخنان مهندس چوبدار درباره ریشه‌های تجربیات موفق و شکست خورده در زمینه آزادراهی ناقص ماند. می‌خواهم از ایشان خواهش کنم که بیشتر در این مورد توضیح دهنده. به نظر شما آیا وضعیت کنونی پژوهه‌های آزادراهی موردنی بحث می‌باشد و معمول همین سیاست‌هاست؟ یا بخش‌های دیگری هم در کسب موقوفیت یا شکست این پژوهه‌ها نقش دارند؟



مهندس علمایی

به نظر من هم متأسفانه این روند دارد به سمت منفی می‌رود.

مهندس بهرامی

با یک نگاه اجمالی می‌توان مشاهده کرد که ما پس از انقلاب ۲۲۰۰ کیلومتر آزادراه ساخته‌ایم و ۱۱۰۰ کیلومتر هم در دست ساخت داریم. با یک حساب سرانگشتی و ساده، بدون اینکه بخواهیم به قول شما اقدام ملی کنیم و این حرفا، می‌خواهیم یک کریدور شمال به جنوب تعريف کنیم و یک کریدور شرق به غرب که برای رسیدن به این هدف باید حدود ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه بسازیم. تردیدی ندارم که اگر با این هدف روند ادامه دهیم، به نتیجه مطلوب نمی‌رسیم و چیزی که پدران ما ندیدند، نوه و نتیجه ما هم نخواهند دید. حتی اگر دولت تمامی پولی را که دارد به ما بدهد، باز هم کفایت نمی‌کند. اما از آن طرف ما امکانات راکدی بسیار زیادی در کشور داریم. اعداد و ارقام این امکانات، اعداد و ارقام بسیار بزرگی هستند. ما کمتر از یک درصد جمعیت دنیا را داریم و به اعتراف منابع رسمی بین ۷ تا ۹ درصد ثروت دنیا در کشور ماست، به هر حال آن چیزی که مهم است این است که تجربه‌ای که در این تازه این ثروت بجز ثروت انسانی است و فقط ثروت‌های مادی و ذخایر ماست. ما به لحاظ معدن رتبه اول و متنوع‌ترین کشور معنی دنیا را داریم. به لحاظ حجم ذخایر معدنی، ما رتبه دوم را در دنیا داریم و تنها کشوری که بیش از ما ذخیره معدنی را در دنیا دارد، آمریکاست که چهار برابر ما مساحت دارد و گرچه اولین ذخیره معدنی دنیا را دارد اما به لحاظ تنوع، رتبه ما اول است. با تمام این اوصاف آیا کشوری که ۶ هزار یا ۹ هزار سال بیش از میلاد مسیح وجود داشته و این سرمایه روی سرمایه آمده، الان باید حال و روزش این باشد؟ ۴۰ سال که کشور

مهندس مقیمی
من می‌خواهم چند بحث را مطرح کنم: اول این که منشاء "نگاه جامع"، "طرح جامع" است. نکته‌ای که مهندس علمایی در زمینه نگاه جامع و منافع جمعی یادآور شدن، بسیار نکته درست و خوبی است. این که ما مشوق‌هایمان به صورت بسته‌های تشویقی باشند و به قول معروف تخم مرغ‌هایمان را در یک سبد نگذاریم نیز بحث خیلی مهمی است. همان گونه که استحضار دارید در روند سرمایه‌گذاری، برای مثال در بازار بورس، موفق‌ترین سرمایه‌گذاران، سرمایه‌گذارانی هستند که از سبد سهام استفاده می‌کنند، به عبارت دیگر، اگر بسته‌های نشویقی به جای شکل تک بعدی به گونه‌ای باشند که منافع مختلفی را برای سرمایه‌گذار ایجاد کنند، بستر بسیار خوبی فراهم خواهد شد. تجربه ما در پژوهه‌هایی که داشته‌ایم نشان می‌دهد که مثلاً در بحث اخذ مجوزها، یا بحث زمین، که مهندس بهرامی به آن اشاره کردن، خیلی جای مانور وجود دارد که می‌تواند تجربیات موفقی را رقم بزند. این موضوع در امنیت سرمایه‌گذاری و ایجاد مشوق‌ها با توجه به محدودیت‌هایی که داریم نیز خیلی مؤثر است. اما در کنار این موارد، حتماً یک طرح جامع لازم است. در بسیاری از موارد، به دلیل فشارهای مختلف، سرمایه‌گذاران در یک مسیر اصطلاحاً کانالیزه می‌شوند و با محدودیت‌هایی برخورد می‌کنند که خیلی نمی‌توان انتظار داشت سیاست‌های درست سرمایه‌گذاری در مورد آنها پیاده شود. البته طرح جامعی که من عرض می‌کنم باید فشرده و مفید باشد، کار را اینقدر بزرگ نگیریم که نتوانیم به نتیجه برسیم. اتفاقاً می‌خواستم همین را بگوییم این‌قدر این طرح جامع را بزرگ نبینیم که بعداً بترسیم و کار انجام نشود. در بسیاری از مواقع، سرمایه‌گذارانی می‌آیند که نه دیدگاه درستی نسبت به این موضوع دارند، نه توان کافی دارند و نه آن زیرساخت‌ها را به قدر کافی می‌شناسند. بعد هم کلی وقت صرف می‌شود و موافقت‌نامه امضا می‌شود، اما در نهایت هیچ اتفاقی نمی‌افتد. من فکر می‌کنم الان آفت سرمایه‌گذاری در بحث آزادراه‌ها این موضوع است. مواد دیگری هم هست که چون فرصت نیست به همین دو مورد بسته می‌کنم.

مهندس بهرامی
مایلیم یک جمله خدمت شما و مهندس چوبدار بگوییم و آن این که به هر حال آن چیزی که مهم است این است که تجربه‌ای که در این عرصه به دست آمده، تجربه خوبی نبوده و منجر به توسعه نشده است. حالا اگر بخواهیم با همین شیوه پیش برویم، فکر می‌کنید در ۱۰ سال آینده چقدر آزادراه می‌توانیم بسازیم؟

مهندس چوبدار
بی شک آزادراه‌های به درد بخوری ساخته نخواهد شد.

همین دولت تدبیر و امید الان ۶ سال است با دکتر جهانگیری داریم صحبت می‌کنیم، علیرغم صدور آن بخشنامه بسیار خوب، ولی وزارت امور اقتصادی مفاد آن را قبول نمی‌کند، از تجربه‌های ناموفق ماست. نمی‌دانم چه کسی باید وزارت امور اقتصادی را به این کار وادار کند؟ معاون اول رئیس جمهور با صراحة می‌گوید من این را قبول ندارم، وزیر امور اقتصادی و دارایی هم همین را می‌گوید، اما باز هم برخی افراد نمی‌پذیرند. وزیر می‌گوید برخی افراد نمی‌پذیرند و در حضور وزیر می‌گویند ما نمی‌پذیریم. هم وزیر قبلی هم وزیر فعلی! این بداخلاقی در حضور وزیر راه و شهرسازی، معاون وزیر بگوید من این را قبول ندارم. حتی پیمانکار و مهندس مشاور هم چنین برخورده در وزارت راه و شهرسازی ندارند. اینکه دوستان به لزوم رعایت اخلاق حرفه‌ای اشاره کردن، بسیار نکته درستی است اما در بعضی جاها رعایت می‌شود و در بعضی جاها رعایت نمی‌شود. اینها نمونه‌هایی از تجربیات شکست خورده ماست که الان هم وجود دارد. اینکه به جای آزادراه‌ها بزرگ‌راهناسازی به اینها پظاهر جهت‌گیری می‌شوند، این خودش از همان اشکالات است.

چرا بانک‌ها ادامه نمی‌دهند؟

یکی از تجربیات موفق در این زمینه، حضور بانک‌ها در عرصه توسعه آزادراه‌ها بود، اما اینکه الان حاضر نیست ادامه دهنده، شکستی است که باید آسیب‌شناسی شود. من فکر می‌کنم نشست‌های آسیب‌شناسی این موارد شکست و نیز ریشه‌یابی موارد موفق همگی باید به صورت هدفمند و با طبقه‌بندی موضوعات و با اولویت‌بندی آنها برگزار شود تا سیاست‌های مناسب در زمینه احداث آزادراه از درون این نشست‌ها بیرون آید. شاید لازم باشد جامعه مهندسان مشاور در هر شماره نشریه خود، بخشی را به بحث آزادراه‌ها اختصاص دهد. به نظر من احداث آزادراه‌ها باید خیلی ارجح تر از احداث راه آهن به شمار آید چون بستر آن فراهم است. کریدور هوایی که دیگر ربطی به سیاست‌های بین‌المللی و تحریم و این جور مسائل ندارد. حتی اگر نگاهی درون گرا به مسأله داشته باشیم، خود حمل و نقل ترکیبی، در درون کشور می‌تواند تحول زیادی به وجود آورد.

دکتر آل رسول

ما حتماً در جامعه مهندسان مشاور این موضوع را پیگیری می‌کنیم تا به امید خدا حق مطلب ادا شود به ویژه با راهنمایی شما، و کوشش خواهیم کرد تا اثرزی‌ها به این سمت جهت داده شوند که به عنوان یک تشکل، مطالبه‌گری را نهادینه کنیم و به نتایج لازم برسیم. تا اینجای بحث و برای جمع‌بندی، هر کدام از بزرگواران اگر نکته‌ای دارند، می‌شنویم.

می‌تواند توسعه دهنده باشد. یک تغییر کوچکی است که باید انجام شود. امروز وزارت راه این اراده را دارد و برای اینکه آن بستر فراهم شود این اراده لازم است ولی کفایت نمی‌کند. باید از بیرون هم مطالبه‌گری ایجاد شود. من پیشنهادم این است جامعه مهندسان مشاور که جایگاه مقبولي دارد و می‌تواند سردمار باشد، پیشراوی این حرکت بسیار کشیدن بقیه تشکل‌ها و بقیه تربیون‌ها، خودش بیاید و اینتابو را بشکند. می‌شود با یک سرمایه‌گذار در لایی یک هتل هم مذاکره کرد، لازم نیست این مذاکره فقط در دفتر مهندس بهرامی انجام شود. خوشبختانه اکنون در درون خانواده آزادراه‌ها این فرهنگ‌سازی دارد انجام می‌شود و در ادامه انشالله اصلاح قوانین و تغییر در نخ‌ها، که بسیار تأثیرگذار است و پایین بودن آن باعث شده که مذاکره با سرمایه‌گذاران و حتی مراحل ساخت قفل شود، جامه عمل پیوشد. الان اگر فراخوان برای احداث آزادراه به همین روش کنونی داده شود، با توجه به تجربیات تاخ دوره‌های قبل، دیگر کسی حتی برای وقت‌گذرانی هم حاضر نیست راجع به آزادراه‌ها مذاکره کند و این خیلی بد است.

پرتاب به آینده

آزادراه‌ها یکی از نیازهای توسعه جوامع در دنیا محسوب می‌شوند. در کشور ما به علت شرایط جغرافیایی که داریم توسعه آزادراه‌ها یکی از ضرورت‌های اصلی است، برای اینکه حمل و نقل ترکیبی را تضمین می‌کند. این مطلب خودش یک بحث مفصلی است که شامل پایانه‌ها و حمل و نقل‌های ترکیبی، ترانزیت و ... می‌شود. برای مثال از بندرعباس به بندر امیرآباد، از لادقیه به بندر انزلی، یا از چابهار به بندر انزلی که بخش عمده‌ای از آن انجام شده است. مثال بارز آن کریدور را در رقابت با چین ۲۰ سال جلو می‌اندازد؛ یعنی اگر این دو کشور در رقابت‌شان قرار است ۴۰ سال دیگر به هم برسند، هند با استفاده از این کریدور ۲۰ سال جلوتر به چین می‌رسد. بینندی چه تحولی در اقتصاد منطقه ایجاد می‌شود. ما شریک هند می‌شویم بالاخره ما عوارض می‌گیریم، حق ترانزیت می‌گیریم و برای اروپا هم می‌توانیم این نقش را بازی کنیم و به همین ترتیب می‌توانیم تحولی در ساختار زندگی افراد جامعه‌مان با احداث همین آزادراه ایجاد کنیم. اگر در این زمینه به درستی سرمایه‌گذاری شود، دیگر نیازی به درآمد حاصل از فروش نفت خواهیم داشت. بینندی خداوند چقدر به ما محبت داشته و ما به اینها توجه نمی‌کنیم. در این زمینه ما تجربیات موفق هم داشته‌ایم، اینکه شکله‌مان تکمیل نشده، یکی از تجربیات ناموفق ماست. همین که بازارهای پولی مان را نتوانستیم هدایت کنیم به ایجاد ساز و کارهای حمایتی از این بخش بسیار مهم و دارای ارزش افزوده، از شکست‌هایی ماست، این که قوانین ما در جهت حمایت از آزادراه‌سازی وجود دارد ولی اجرا نمی‌شود، از شکست‌هایی ماست. این که ما در

در یک زمان مشخصی و در یک پژوهه‌های مشخصی خارج شدن و این را واگذار کردند که این نقدینگی‌ها بیایند، بنشینند اینجا. اینها که نشستند دیگر اقتصاد کشور آرام شده و از آن به بعد تورمزا نبوده است، چون پول محل خودش را پیدا کرده است. ما چند وزارت‌خانه داریم که می‌توانند این کار را بکنند: یکی وزارت راه و شهرسازی است که در راه، راه آهن، فرودگاه، بنادر و بخش مسکن می‌تواند این کار را انجام دهد. دیگری وزارت نیرو است که در نیروگاه‌ها، سدها، پژوهه‌های آبی و... می‌تواند عمل کند، بعدی وزارت صمت است که همین کار را در بحث معدن، صنایع مختلف کشور و تجارت باید انجام دهد، آخری هم وزارت نفت است. من نفت را عمدتاً آخر گفتم چون معتقدم نفت همیشه برای ما در دسر درست کرده است.

دکتر آل رسول

از همه دوستان به خاطر حضورشان در این میزگرد، سپاسگزارم.

دست خودمان بوده است و آن را اداره کرده‌ایم. ۸ سال جنگ بوده، عیب ندارد، ۱۰ سال هم خرابی‌های حاصل از جنگ را ساخته‌ایم، آن هم دوباره عیب ندارد؛ اما پس از این ۲۰ سال، باید موقعیت کشور ما واقعاً اینجا باشد؟ الان ما باید دست کم ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه در این مملکت می‌داشیم. واقعاً اگر قرار است همین طور پیش برویم، بهتر است که نه آقایان خودشان را اذیت کنند، نه ما پشت میزها بنشینیم. یک بندۀ خدایی حلوا گرفت جلوی کسی و گفت: نذری است، یک قاشق حلوا بخور صد بار فاتحه بد، طرف جواب داد: نه می‌خورم حلوا را، نه می‌دهم فاتحه را! واقعاً با ادامه این روند کشور جمع نمی‌شود. ما الان در پله هفتم توسعه هستیم، پله هفتم توسعه یعنی اینکه باید در یک زمان مشخص و در یک حجم مشخص ریالی، دولت از قسمتی از حاکمیت اقتصادی خودش عقب بکشد تا این نقدینگی‌ها بیایند و بنشینند سر جایی که باید باشند. همه کشورها این طوری بوده‌اند، یعنی وقتی به پله هفتم رسیدند، نهایت افزایش نقدینگی برایشان اتفاق افتاده که این اصلاً غیرطبیعی نیست بلکه حسن است؛ منتها دولت‌ها