خبرها

بخش خصوصی در خط آهن خرمشهر – عراق

هفته نامه برنامه: هیات وزیران با مشارکت بخش خصوصی و سیستم بانکی در احداث خط آهن خرمشهر – مرز عراق موافقت کرد. هیات وزیران بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و به استناد قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور تصویب کرد: وزارت راه و ترابری مجاز است نسبت به احداث و بهره‌برداری از راه‌آهن خرمشهر – مرز عراق با طرف سرمایه‌گذار، مطابق ضوابط و آیین‌نامه اجرایی قانون یاد شده، قرارداد مشارکت منعقد و جزئیات قرارداد یاد شده را به هیات وزیران ارائه کند. وزارت راه و ترابری می‌تواند از محل مانده تخصیص اعتبارات ردیف مشارکت بخش خصوصی در احداث خطوط جدید راه‌آهن که طرح یادشده در آن مندرج است، نسبت به اجرایی کردن پروژه اقدام کند. پس از عقد قرارداد مشارکت اعتبارات هزینه شده جزء آورده دولت محسوب خواهد شد.

خودروهای عمومی در اولویت گازسوز شدن

گازسوز شدن خودروهای عمومی در اولویت سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت قرار گرفت. براین اساس باید سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت دوگانه‌سوز کردن خودروهای عمومی شامل تاکسی، راهی، آژانس و خودروهای دولتی را در اولویت تبدیل قرار دهد و تا زمانی که تقاضا برای تبدیل این‌گونه خودروها باشد، از تبدیل خودروهای شخصی خودداری کند.

تامین اعتبار مترو شیراز، تبریز و اصفهان

تخصیص بودجه مربوط به احداث قطار شهری در شهرهای اصفهان، شیراز و تبریز از محل اعتبارات قانون بودجه سال ۱۳۸۵ انجام شد. وفق این مصوبه مبلغ ۷۳۰ میلیارد ریال اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل ردیف ۵۰۳۸۲۵ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور با عنوان «اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی و ساماندهی حمل و نقل درون شهری» در اختیار دستگاه‌های اجرایی مربوط قرار می‌گیرد تا پس از مبادله موافقتنامه و برابر قوانین و مقررات مربوط هزینه شود. به این ترتیب ۲۳ میلیارد تومان برای متروی اصفهان، ۲۵ میلیارد تومان برای شیراز و ۲۵ میلیارد تومان برای مترو تبریز اختصاص می‌یابد.

نوسازی ناوگان اتوبوس شهری

با تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور، اعتبار خرید اتوبوس درون شهری و یارانه سود تسهیلات بانکی نوسازی خودروهای فرسوده به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور پرداخت می‌شود. براین اساس اعتبار خرید ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس درون شهری معادل ۲۰۰ میلیارد تومان و یارانه سود تسهیلات بانکی نوسازی خودروهای فرسوده معادل ۱۰۰ میلیارد تومان در اختیار سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور قرار گرفت.

ایران از لحاظ ریسک سرمایه‌گذاری در جهان نود و ششم شد

مهر: واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست ایران را از لحاظ ریسک کلی سرمایه‌گذاری در میان بیش از ۱۰۰ کشور جهان در رتبه ۹۶ و در میان ۱۳ کشور خاورمیانه‌ای در رتبه آخر قرار داد. به گزارش ماه آگوست اکونومیست، درجه ریسک ایران در سال ۲۰۰۶ برابر با D و شاخص ریسک آن ۶۷ (۱۰۰= بالاترین ریسک) اعلام شده است و ایران در جایگاه ۹۶ جهان جای گرفته است. براساس این گزارش، در میان سایر کشورهای خاورمیانه امارات با شاخص ۲۸ و درجه ریسک B در رتبه نخست قرار دارد و جایگاه ۲۷ جهان را نیز تصاحب کرده است. پس از امارات نیز اسرائیل با شاخص ۳۱، عمان با شاخص ۳۰، اردن با ۳۴، بحرین با ۳۵، قطر با ۳۷، کویت با ۴۱، مصر با ۴۶، عربستان با ۴۸، لبنان با ۴۹، یمن با ۵۸ و الجزایر با شاخص ۵۸ به ترتیب در دیگر رتبه‌های خاورمیانه جای گرفته‌اند. در سطح جهان، دانمارک با شاخص ۸ در جایگاه نخست قرار گرفته است و سوئیس، سوئد، سنگاپور، اتریش، نروژ، ایرلند، فرانسه، هنگ کنگ و بلژیک در رده‌های بعدی قرار دارند. کشورهای کنگو، نیجریه، اریتره، ترکمنستان، ازبکستان، و زیمبابوه نیز پایین‌تر از ایران و در رده‌های ۹۷ تا ۱۰۲ جهان جای گرفته‌اند. اکونومیست برای محاسبه شاخص ریسک سرمایه‌گذاری هر کشور از ۱۰ ریسک امنیتی، ثبات سیاسی، اثرگذاری دولت، قوانین و مقررات، اقتصاد کلان، تجارت خارجی، سیاست مالیاتی، بازار کار، مالی و ریسک زیرساختاری استفاده می‌کند.

فروش گاز ایران به قیمت جهانی

ایسنا: دکتر محمود احمدی نژاد در گفت‌وگوی تفصیلی با روزنامه هندی «هندو» در خصوص موضوعات مختلف روز ابراز نظر کرد که مسئله احداث خط لوله صلح برای انتقال گاز از ایران به پاکستان و هند و صادرات ال‌ان‌جی یکی از آنها بوده است. به دلیل اهمیت اظهارات رئیس جمهور کشورمان در بخش انرژی، مسائل مربوط به این بخش را عیناً نقل قول می‌کنیم:

■ سال گذشته که هند در آژانس علیه ایران رای داد، احساس ما حداقل در مطبوعات این بود که مناسبات دو کشور به سمت منفی شدن گام بر می‌دارد و در خصوص پروژه صدور LNG از ایران به هند – همان طور که اطلاع دارید – ما درصدد بودیم که پنج میلیون تن LNG از ایران وارد کنیم. جنابعالی زمانی که به شانگهای رفتید، با وزیر نفت هند ملاقاتی داشتید. حضرتعالی در آن دیدار گفتید زمانی که به ایران برگشتم، با همکاران در مجلس تماس خواهم گرفت و وضعیت قرارداد را جویا خواهم شد و به شما اطلاع خواهم داد. در این خصوص اگر به بنده بفرمایید که وضعیت فعلی به چه نحوی است، استفاده خواهم کرد. همچنین وضعیت فعلی روابط فیمابین دو کشور

روابط ایران و هند روابطی تاریخی است. مشترکات فراوان فرهنگی و تمدنی این دو ملت را به هم گره زده‌اند. ادبیات، هنر، سنت‌های اجتماعی، دانشمندان و تمایلات مردم ما بسیار شبیه به هم است. به علاوه در منطقه هم ما علایق و منافع مشترک فراوانی داریم و دیدگاه‌ها و مواضع مشترک. روابط ما ریشه در تاریخ دارد. البته ما از موضع دولت هند ناراحت شدیم، یعنی انتظار نداشتیم، اما این در روابط ما تاثیر تعیین‌کننده ندارد. نگاه ما در روابط نگاهی به آینده‌های درخشان است. مردم ما وقتی در کنار مردم هند هستند، خیلی راحت‌اند، براساس نزدیکی و برادری و این روابط ما روابطی نیست که با یک اقدام اشتباه دچار مشکلات جدی بشود. آقای نخست وزیر هم که با من صحبت کردند، بر همین مسئله تاکید کردند. فکر می‌کنیم روابط ما آن قدر مهم هست که اگر یک طرف هم در موضعی اشتباه کند، خودش اصلاح خواهد کرد. بنابراین ما نگران آن نیستیم. گرچه انتظار نداشتیم؛ آن قرارداد LNG هم ارتباطی با آن مسئله ندارد. واقعاً یک اختلاف و تفسیر حقوقی بین شرکت نفت ماست با طرفین. اتفاقاً می‌خواهم که همکاری‌ها را گسترش بدهیم. می‌بینید در قرارداد خط انتقال گاز، من خودم شخصاً این کارها را دنبال می‌کنم. این مورد را هم به همکاران گفته‌ام که به مجلس منعکس کنند و پاسخ مجلس را بگیرند. فکر می‌کنم تا پایان تابستان جواب را از مجلس بگیریم.

■ جنابعالی به خط لوله اشاره کردید. واضح است که مردم ایران، پاکستان و هند مشتاقانه منتظر ساخته شدن این خط لوله هستند. با توجه به این اشتیاق آیا حضرتعالی حاضر هستید که قدری انعطاف بیشتری از خود در خصوص قیمت نشان بدهید؟

ما مردم هند و پاکستان را خیلی دوست داریم. ما مردم هند و پاکستان را مثل مردم خودمان می‌دانیم. واقعاً علاقه‌مندیم که این خط لوله احداث بشود، در حالی که الان پیشنهادهایی از اروپا با قیمت‌های خیلی بالا هست، اما علاقه‌مندیم که این خط بین ما و پاکستان و هند احداث بشود و می‌خواهیم خط لوله برادری و صلح باشد و علاقه‌مندیم انعطاف داشته باشیم. اما بالاخره ما شرکت نفت داریم، شخصیت حقوقی دارد و باید گاز را در دنیا بفروشد و با نگاه اقتصادی تامین کند. این خط لوله یک خط لوله گاز مطمئن خواهد بود. البته قیمت‌های آن نمی‌تواند از قیمت‌های جهانی خیلی فاصله داشته باشد. من فکر می‌کنم می‌توانیم به توافق برسیم. من فرصتی به کارشناسان این سه کشور دادم که به تفاهم برسند.

■ آخرین باری که من به ایران آمدم، سال ۱۹۸۴ بود، از آن سال تا امسال می‌بینم که کشور پیشرفت زیادی کرده است، اقتصاد ایران بسیار شکوفا شده، خلاصه کشور شما پیشرفت‌های بسیار زیادی داشته است؛ با وجود این ایران هنوز امکانات پالایش اندکی دارد و شما هنوز واردکننده بنزین هستید و همچنین فناوری مایع‌سازی گاز طبیعی یا LNG را هم هنوز در داخل کشور ندارید. کسی نمی‌گوید که ایران نباید فناوری اتمی داشته باشد، اما با توجه به نیازهای فوری ایران آیا فناوری اتمی اولویت دارد؟

ببینید، اینها مزاحم هم نیستند. متخصصانی که در آن زمینه کار کرده‌اند، کوتاهی کرده‌اند. ما الان تشویق‌شان کرده‌ایم که کار را زودتر انجام بدهند. این‌ها دو کار موازی‌اند و مزاحم هم نیستند. می‌توانیم بگوییم کشوری که امروز به انرژی نیاز دارد، در زمینه بهداشت کار نکند؟ یا روی آیرودینامیک، لیزر و پزشکی کار نکنیم؟ شاخه‌های علمی و فناوری متعدد است. در یک قسمت ممکن است پیشرفت بیشتری باشد و در قسمتی کم.

سمند نماد توسعه روابط صنعتی ایران و بلاروس است

ستاد خبری ایران‌خودرو: وزیر صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران در دیدار با همتای بلاروسی خود از پروژه سمند به عنوان سمبل توسعه همکاری های اقتصادی و صنعتی بین دو کشور یاد کرد.

دکتر علیرضا طهماسبی در دیدار با کورستسکی وزیر صنایع جمهوری بلاروس با بیان این مطلب گفت: راه‌اندازی سایت تولید سمند در جمهوری بلاروس گامی در جهت تحکیم روابط اقتصادی و سیاسی بین دو کشور است. وی با اشاره به این که سطح روابط اقتصادی بین دو کشور باید متناسب با روابط سیاسی گسترش یابد، اظهار داشت: ایران از همکاری‌های مشترک در زمینه تولید قطعات خودرو، تولید ون و کامیون‌های سبک و ماشین‌آلات راه‌سازی استقبال می‌کند. دکتر طهماسبی تاکید کرد: برنامه وزارت صنایع و معادن ساخت ۷ و یا ۸ کارخانه تولید سمند در پنج قاره جهان است. وی یادآور شد: برای کسب سهم مناسب از تجارت جهانی خودرو و توسعه بازارهای صادراتی قرار است خط تولید سمند در ونزوئلا برای پوشش بازار آمریکای جنوبی، در سوریه برای بازارهای عربی و خاورمیانه، در سنگال برای بازارهای آفریقای غربی، در چین برای بازارهای آسیای شرقی و در بلاروس برای بازارهای اروپای شرقی راه‌اندازی شود.

وزیر صنایع و معادن کشورمان از بلاروس به عنوان پایگاه تولید و صادرات محصولات ایرانی به ویژه خودرو برای کشورهای حوزه بالتیک و اروپای شرقی یاد کرد و اظهار داشت: سمند دروازه‌های جدیدی از توسعه همکارهای دو جانبه بین ایران و بلاروس را گشود. وی خاطر نشان ساخت: در صورت حمایت‌های لازم از سوی دولت جمهوری بلاروس، ظرفیت تولید سمند در این کشور از شش هزار دستگاه به ۶۰ هزار دستگاه در سال افزایش خواهد یافت. در ادامه این دیدار کورستسکی وزیر صنایع جمهوری بلاروس ضمن ابراز تمایل نسبت به گسترش روابط صنعتی و اقتصادی بین دو کشور گفت: پروژه تولید سمند برای دولت و ملت جمهوری بلاروس بسیار مهم و باارزش است. وی افزود: سایت تولید سمند در منطقه آزاد اقتصادی مینسک واقع شده است و از امتیازات و تسهیلات ویژه‌ای برخوردار است. کورستسکی تاکید کرد: در صورت احداث سالن‌های بدنه‌سازی و رنگ خودرو سمند در بلاروس، می‌توان از تسهیلات ویژه منطقه آزاد اقتصادی مینسک برخوردار شد. وزیر صنایع بلاروس گفت: برای این که خودرو سمند بتواند از این امتیازات و تسهیلات بهره‌مند شود باید به عنوان تولید داخلی این جمهوری محسوب شود؛ این امر نیاز به مصوبه هیات دولت بلاروس دارد که خوشبختانه هم‌اکنون مقدمات این کار فراهم شده است. وی با بیان اینکه هیچ مانعی از نظر سیاسی و اقتصادی برای بسط و گسترش روابط بین دو کشور وجود ندارد، گفت: امیدوارم سمند زمینه‌ساز توسعه همکاری‌های صنعتی بین بلاروس و ایران در جهان رقابتی امروز شود.

مشکلات و تناقضات پروژه‌های EPC

حمیدرضا مهدوی

۱– اجرای پروژه‌های بزرگ به روش (Engineering, Procurement,Construction)

EPC مخصوصاً در سال‌های اخیر مورد توجه جدی کارفرمایان دولتی قرار گرفته است. اهداف اصلی استفاده از این روش عبارتند از:

۱– کوچک کردن دستگاه اداری و اجرایی کارفرما با واگذاری تمام کارهای پروژه به پیمانکار

۲– کاهش هزینه‌های پروژه با ایجاد رقابت بین پیمانکاران EPC

۳– کاهش زمان پروژه با همپوشانی مراحل E و P و C

۴– واگذاری مسئولیت کل پروژه به پیمانکار و در نتیجه استفاده کارفرما از نیروهای خود در تعداد بیشتری از پروژه‌ها

۵– مشخص شدن قیمت کل پروژه و بستن بودجه مربوطه قبل از اجرای آن

۶– مسدود کردن راه‌های ادعاهای مالی ناصحیح پیمانکاران اجرایی

اهداف فوق مهمترین دلایل و مزایای استفاده از روش EPC برای کارفرما است. بدیهی است کارفرمایان و پیمانکاران ایرانی هم‌اکنون با آزمودن روش EPC در چندین و چند پروژه بزرگ و کوچک، نیازمند هم‌فکری و نقد تجربیات گذشته برای اصلاح مشکلات این روش در ایران و در نتیجه تکامل آن هستند. کوتاهی در این امر و عدم درک متقابل کارفرما و پیمانکار و انداختن تقصیرات به گردن دیگری جز ضرر و تکرار اشتباهات گذشته ثمری نخواهد داشت. از این رو بسیار ضروری و پسندیده است که کارفرمایان و شرکت‌های بزرگ EPC در تعاملی سازنده انتظارات متقابل و مشکلات پیش روی خود را بازگو کنند. مطمئناً در چنین تعاملی بسیاری از نقاط کور و غیرشفاف که به هر دو طرف ضررهای جبران‌ناپذیری وارد می‌سازد روشن می‌شود به‌گونه‌ای که در پروژه‌های بعدی هر دو طرف و نیز کل کشور منتفع خواهند شد. در این نوشتار به‌طور اجمالی برخی از مهمترین مشکلات پیش روی این روش مخصوصاً از دیدگاه پیمانکار ایرانی پروژه‌های نفتی بررسی می‌شود. در این راستا گفتار را از مراحل ابتدایی شکل‌گیری یک پروژه EPC یعنی مناقصه آن شروع کرده و سپس به ویژگی‌های اجرایی پروژه خواهیم پرداخت.

۲– مشکلات مرحله مناقصه و تاثیر آن بر روی پروژه

۲–۱) تخمین اولیه قیمت و تغییر آن در طول پروژه

به‌طور معمول در ایران پروژه EPC به‌صورت Lump-Sum قیمت‌گذاری می‌شود. در این راستا پیمانکار موظف است در مرحله مناقصه نسبت به برآورد قیمت پروژه و اعلام آن به کارفرما اقدام کند. اگر کل پروژه را با این قیمت اجرا کند؛ فرض کنیم یک پروژه متوسط EPC داریم. چنانچه مدت پروژه به‌علاوه مدت زمان ابلاغ کار به پیمانکار و نیز مراحل مناقصه را در مجموع پنج سال در نظر بگیریم و باتوجه به آنکه عمده خریدها و هزینه‌های پیمانکار پس از انجام مراحل مهندسی به‌طور متوسط از یک سال ونیم پس از ابلاغ پروژه شروع می‌شود می‌توان فرض کرد پیمانکار کل مبلغ پروژه را حدوداً سه سال بعد از برآورد قیمت خرج می‌کند. در اینجا یکی از اصلی‌ترین مشکلات پروژه EPC نمایان می‌شود. در حالی که برآورد پروژه مربوط به بیش از سه سال پیش بوده است، پیمانکار مجبور است با همان بودجه ولی با قیمت‌های روز خرید کند. روشن است که در این سه سال عوامل قابل پیش‌بینی یا غیرقابل پیش‌بینی باعث افزایش هزینه‌ها و گران‌تر شدن قیمت تجهیزات و نرخ دستمزدها و در نتیجه پیمانکار دچار کمبود مالی می‌شود. ممکن است گفته شود پیمانکار باید در قیمت اولیه خود این افزایش قیمت را پیش‌بینی می‌کرد لیکن به راستی بسیاری از آنها غیرقابل پیش‌بینی هستند. به‌عنوان مثال افزایش بی‌سابقه و غیرقابل پیش‌بینی قیمت جهانی نفت و فولاد در سال‌های اخیر باعث رشد سرسام‌آور قیمت تجهیزات نفتی شده به‌گونه‌ای که قیمت بعضی از تجهیزات به چند برابر قیمت قبلی رسیده است. مثال دیگری از این دست که مخصوصاً در کشور ما فراوان اتفاق می‌افتد و اصولاً قابل پیش‌بینی نیست ولی مستقیماً بر قیمت پروژه اثر گذارند عبارتند از افزایش قیمت مصالح ساختمانی به‌خصوص سیمان و آهن که قیمت کل پروژه را افزایش می‌دهند. همچنین چنانچه قرارداد پروژه براساس دلار بسته شده باشد از آنجا که عمده تجهیزات مورد نیاز از اروپا تامین می‌شود افزایش نرخ ارزهای اروپایی خصوصاً یورو نسبت به دلار باعث کاهش توان خرید پیمانکار می‌شود. از طرفی هر چند عاملی چون تورم نرمال از ابتدا قابل پیش‌بینی است لیکن برآورد نرخ واقعی آن اگر نگوییم غیرممکن لااقل بسیار مشکل است. به این نکته نیز باید توجه داشت که پیمانکار EPC که حیات و مماتش در گرفتن پروژه جدید است در مرحله مناقصه می‌خواهد قیمتش کمترین باشد و در این راستا درست یا نادرست چشم خود را بر روی این افزایش قیمت‌ها می‌بندد. در اینجا نقش مناقصه‌گزار (کارفرما) بسیار مهم است و ایشان باید بتواند نسبت به کنترل Break Down قیمت پیمانکار و نیز ضرایب در نظر گرفته شده (مانند ریسک ضریب دقت و ضریب تورم) اقدام کرده و به پیمانکارانی که این ضرایب را در نظر نگرفته‌اند تذکر دهد. در عمل این کار بسیار سخت بوده و مشکل‌ساز است چرا که در هر صورت کارفرما نمی‌تواند به پیمانکاری که قیمت پایینی داده است بگوید قیمت خود را بالا ببر! به نظر می‌رسد برای حل اساسی این مشکل باید برای قیمت EPC به فرمولی رسید که در آن افزایش قیمت‌های داخلی و خارجی و تغییر نرخ ارزها به‌طور منصفانه‌ای دیده شود. به عبارت دیگر قیمت پروژه باید در محدوده خاصی شناور بوده و ثابت نباشد.

۲–۲) رقابت شرکت‌های بزرگ و کوچک در مرحله مناقصه

در مناقصات EPC کارفرما باید با توجه به ابعاد و بزرگی پروژه از پیمانکارانی با همان بزرگی دعوت کند. بدیهی است هرچه پیمانکار بزرگتر باشد قابل اعتمادتر است و به همین دلیل کارفرما باید پروژه‌های بزرگ خود را به شرکت‌های بزرگ بسپارد. اما بسیار اتفاق افتاده است که پیمانکاران بزرگ مجبور بوده‌اند در مرحله مناقصه با پیمانکاران کوچک رقابت کنند. روشن است که هزینه‌های بالاسری این دو قابل قیاس نبوده و پیمانکار بزرگ مجبور می‌شود اصطلاحاً قیمت کف خود را بدهد تا بتواند برنده مناقصه شود. هرچند کارفرما با این روش توانسته است قیمت یک پیمانکار بزرگ را پایین آورد لیکن باید توجه داشت که در اجرای پروژه پیمانکار ناتوان شده و به دلیل کمبود نقدینگی ادامه کار با مشکل مواجه شده و در نتیجه کارفرما نیز متضرر می‌شود. بنابراین کارفرما باید از برگزاری مناقصه با حضور پیمانکاران بزرگ و کوچک به منظور ایجاد رقابت کاذب برای پایین آوردن قیمت پیمانکاران بزرگ جداً اجتناب کرده و نهایت تلاش خود را در خصوص هم‌سطح بودن پیمانکاران شرکت‌کننده در مناقصه به‌عمل آورد.

۲–۳) تخمین قیمت بدون داشتن اطلاعات مهندسی کافی

چنانچه کارفرما قبل از انجام طراحی پایه، مناقصه EPC را برگزار کند یکی از معضلات اساسی پروژه خود را به وضوح و خیلی زود نمایان می‌سازد. چرا که در این وضعیت اطلاعات مهندسی مورد نیاز از جمله مقادیر و مشخصات فنی کار مشخص نبوده یا بسیار تقریبی می‌باشند و در نتیجه قیمت برآورد شده می‌تواند بسیار با آنچه پس از طراحی پایه بدان می‌رسیم، فاصله داشته باشد. به‌عنوان نمونه در یکی از پروژه‌هایی که بدون طراحی پایه به مناقصه گذارده شده است به علت آنکه پیمانکاران مختلف به‌خاطر نداشتن اطلاعات کافی مفروضات گوناگونی را پایه برآورد خود قرار داده بودند قیمت‌های بسیار متفاوتی ارائه شد به‌گونه‌ای که تصمیم‌گیری برای کارفرما ناممکن شده و مجبور شد ابتدا طراحی پایه را انجام داده و سپس ادامه کار را به مناقصه بگذارند. بسیاری از کارفرمایان و مدیران بر این تصورند که پیمانکار می‌تواند با الهام از پروژه‌ها و تجربه‌های مشابه پیشین بدون طراحی پایه قیمت را با دقت کافی تخمین زده و ارائه دهد. لیکن این تصور نادرستی است که معمولاً مدیران ارشد با اکتفا به نام و شرح مختصری از پروژه بدان در می‌غلطند. مثلاً استحصال مایعات گازی (NGL Recovery) می‌تواند طیف وسیعی از محصولات را شامل باشد به‌گونه‌ای که محصولات یک پروژه NGL با پروژه NGL دیگر بسیار تفاوت داشته باشد. حتی تولید یک محصول مشابه با توجه به خوراک‌های مختلف می‌تواند تاسیسات کاملاً مختلفی را نیاز داشته باشد. از طرف دیگر اجرای یک پروژه خاص در نقاط مختلف کشور و در زمان‌های گوناگون قیمت‌های متفاوتی دارد. بنابراین بدون طراحی پایه برآورد قیمت و زمان اگر نگوییم ناممکن است لااقل بسیار مشکل و تقریبی خواهد بود و در نتیجه نه قیمت واقعی پروژه مشخص می‌شود و نه پیمانکاران قادر خواهند بود به رقابتی آگاهانه با یکدیگر اقدام کنند. برای رفع این مشکل ابتدا باید طراحی پایه انجام پذیرفته و سپس مناقصه برگزار شود.

۲–۴) به حداقل‌رسانی قیمت پروژه در مرحله مناقصه

متاسفانه دید رایج در بین کارفرمایان این‌گونه است که در مرحله مناقصه نرخ قرارداد را تا سر حد امکان تنزل دهند. در ظاهر نیز چنین به‌نظر می‌رسد که با این روش کارفرما منتفع می‌شود لیکن به دلایل ذیل با این روش، نه تنها پیمانکار که کارفرما نیز متضرر می‌شود:

الف– چنانچه قیمت پروژه پایین‌تر از حد اطمینان‌بخش برای پیمانکار و اصطلاحاً مرزی باشد، پیمانکار در مرحله مهندسی و خرید با وسواس و سخت‌گیری زیاد سعی در حداقل کردن هزینه‌ها داشته و در نتیجه زمان زیادی از دست می‌رود.

ب– چنان‌چه با پیشرفت پروژه پیمانکار متوجه شود که با نرخ قرارداد قادر به اتمام پروژه نیست پرداخت غرامت را به ادامه کار ترجیح داده و در نتیجه کار متوقف می‌شود.

پ– کارفرما که ضمن پایین آوردن غیرمنطقی قیمت، بودجه اختصاصی پروژه را در برابر سازمان‌های ذی‌ربط دولتی بسته است برای تامین اعتبار بیشتر و راه‌اندازی مجدد پروژه دچار مشکل شده و در نتیجه پروژه متوقف می‌ماند. در این صورت تنها راه فراروی کارفرما خلع ید از پیمانکار و برگزاری مناقصه مجدد است که تجربیات موجود گویای مشکلات موجود در این مسیر، بالا رفتن قابل ملاحظه نرخ نسبت به قرارداد قبلی و همچنین از دست رفتن زمانی طولانی جهت طی تشریفات مناقصه است که به هیچ عنوان مطلوب کارفرما و کشور نیست. بنابراین به حداقل‌رسانی قیمت در مرحله مناقصه اشتباهی است که بدان روش نه تنها منافع کارفرما حفظ نمی‌شود، بلکه پروژه را نیز دچار اختلال کرده و در معرض اضمحلال قرار می‌دهد. این موضوع مخصوصاً در مورد پروژه‌هایی که اتمام هرچه سریع‌تر آنها به دلایلی چون برداشت از مخازن مشترک با کشورهای همسایه یا جلوگیری از هدر رفتن Feed مهم است باید بیشتر مدنظر کارفرمایان باشد، چرا که صرفه‌جویی چند درصدی آنها در قیمت پروژه باعث هدر رفتن چند صد درصدی منابع ملی کشور می‌شود. از طرفی چنان‌چه پیمانکار ایرانی سود بیشتری در پروژه نصیبش شود، زمینه برای رشد و توسعه پیمانکاران که ابزار اصلی اجرای پروژه هستند، مهیا می‌شود که این موضوع در سطح کلان به نفع خود کارفرما و کشور تمام خواهد شد.

۳– مشکلات اجرایی در زمان کوتاه اجرای پروژه

یکی از مزایای پروژه‌های EPC کوتاه شدن زمان پروژه با همپوشانی زمان‌های مهندسی، خرید و اجرا است. در روش‌هایی که این سه فاز پروژه به صورت جداگانه انجام می‌گیرد، کار خرید تنها پس از انجام امور مهندسی و کار اجرا (ساختمان و نصب) پس از انجام مهندسی و خرید تجهیزات امکان‌پذیر است. در عمل با توجه به انتخاب پیمانکاران E و P و C از طریق مناقصه، بین این سه بخش اختلاف زمانی زیادی نیز به‌وجود می‌آید و در نهایت مدت زمان انجام پروژه طولانی می‌شود. لیکن در پروژه EPC که قبل از اتمام بخش مهندسی کار خرید و ساختمان و نصب آغاز می‌شود، صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان صورت می‌پذیرد. کوتاه بودن زمان اجرای پروژه‌های EPC مستلزم تدابیر زیاد و پیش‌بینی به موقع مسائل مختلف و انضباط کاری فوق‌العاده است. در غیر این صورت با گسستن زنجیره سلسله فعالیت‌هایی که هر یک پیش‌نیاز فعالیت بعدی بوده و در نتیجه باید در زمان خاصی انجام گیرند، نه تنها به صرفه‌جویی زمان نمی‌رسیم که پروژه به کلاف سردرگمی تبدیل می‌شود که جمع کردن آن زمان بسیار طولانی را می‌طلبد.

خبرها

ابلاغ استراتژی خودرو به سازمان گسترش

فارس: معاون برنامه‌ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن گفت: استراتژی صنعت خودرو که در قالب سند استراتژی توسعه صنعتی دیده شده برای اجرا به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران ابلاغ شده است. محمدحسن ثقفی در ارتباط با کتاب استراتژی توسعه صنعتی که در دولت قبل منتشر شده بود، گفت: سند قبلی استراتژی توسعه صنعتی ۱۴ صفحه بود که در اواخر تیرماه سال ۸۴ توسط دولت سابق ابلاغ شد و این سند در دولت جدید مورد اصلاح و بازنگری قرار گرفت و به یک سند ۳۲ صفحه‌ای تبدیل شد. وی افزود: آن کتاب مربوط به مطالعات استراتژی توسعه صنعتی بود که در نهایت در قالب یک سند ۱۴ صفحه‌ای منتشر شد. ثقفی افزود: برای اجرای سند استراتژی توسعه صنعتی احتیاجی به تصویب قانونی در مجلس و یا مصوبه‌ای در هیات دولت نیست، زیرا تدوین این سند طبق ماده یک قانون تمرکز امور صنعت و معدن به عهده وزارت صنایع و معادن گذاشته شده بود و ابلاغ این سند به معنای ارائه و اجرای یک قانون است. وی خاطرنشان کرد: سند استراتژی توسعه صنعتی به سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط نظیر وزارتخانه‌های نفت، نیرو، مخابرات، شرکت ملی صنایع پتروشیمی و... که دارای فعالیت‌های صنعتی و معدنی هستند ابلاغ خواهد شد و این ارگان‌ها موظف به اجرای این سند هستند. معاون برنامه‌ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن اضافه کرد: طبق ماده ۱۱ قانون تمرکز فعالیت‌های صنعتی و معدنی، تمام وزارتخانه‌ها، موسسات و سازمان‌هایی که در ارتباط با فعالیت‌های صنعتی و معدنی فعالیت می‌کنند باید در چارچوب سیاست‌هایی که وزارت صنایع و معادن اعلام می‌کند، عمل کنند.

تشکیل کمیته اصل ٤٤ در شرکت ملی گاز

فارس: مدیرعامل شرکت ملی گاز گفت: در شرکت ملی گاز نیز کمیته‌ای بنام «کمیته واگذاری بند «ج» اصل ۴۴» تشکیل شده و تاکنون چند جلسه نیز برگزار کرده‌اند. سیدرضا کسایی‌زاده درخصوص اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در شرکت ملی گاز گفت: اولویت شرکت ملی گاز در این زمینه، بررسی واگذاری شرکت‌های گاز استانی است که باید مطالعات زیادی در خصوص نحوه واگذاری آنها صورت گیرد. کسایی‌زاده تصریح کرد: نکته اصلی در این زمینه، بحث قیمت گاز است که در این اقدام، چگونه باید دیده شود و چگونه و با چه مکانیسمی، گاز به این شرکت‌ها فروخته شود و آن شرکت نیز چگونه این گاز را به مردم بفروشد. این مسائل باید مورد بررسی دقیق قرار گیرد. معاون وزیر نفت افزود: در وزارتخانه نیز ستادی تشکیل شده که باید اقدامات خود را با دولت هماهنگ نماید. این ستاد متشکل از دو نماینده از هر شرکت اصلی وزارت نفت است که زیر نظر معاون وزیر در امر برنامه‌ریزی فعالیت می‌کنند. وی یادآور شد: کار بسیار سنگینی در وزارتخانه و نیز شرکت ملی گاز در این خصوص باید انجام شود. شرکت ملی گاز بالغ بر ۳۰ شرکت استانی دارد که اکثراً قابل واگذاری هستند. اما این شرکت‌ها قبلاً در بورس قرار نداشتند و بعضاً حق‌العمل‌کاری فعالیت می‌کردند. از سوی دیگر باید وضعیت سودآوری آنها مشخص شود. اما نکته اصلی همان تعیین قیمت گاز مصرفی است.

پرداخت ۱/۵ میلیارد دلار وام به ایران

مهر: بنابر اعلام وزارت امور اقتصادی و دارایی به منظور اجرای ۲۰ پروژه عمرانی طی سه سال آینده ۱/۵ میلیارد دلار وام توسط بانک توسعه اسلامی به ایران پرداخت خواهد شد. به گزارش خبرنگار اقتصادی، در حال حاضر بنا به درخواست دستگاه‌های مختلف به منظور انجام برخی طرح‌های عمرانی بیش از ۲۰ پروژه در ایران در دست مطالعه و بررسی قرار دارد که عمده این طرح‌ها مربوط به بخش‌های آب، بهداشت، حمل‌ونقل، علوم، تکنولوژی، صنعت، نیرو و فاضلاب است. به منظور معرفی این پروژه‌ها به بانک توسعه اسلامی، ایران در حال انجام مطالعات اولیه و اخذ مجوزهای مطالعاتی مربوط به آنها است. طرح‌های ساخت سد کهیر، ساخت شبکه آبیاری تلوار، ساخت تجهیزات فاضلاب مربوط به استان قم، فاضلاب گرگان، ساخت سیلو در شرق تهران، ساخت جاده ویژه جنگل گلستان، ساخت راه‌آهن تبریز– میانه، ساخت سیکل ترکیبی نکا، پالایشگاه پلاسمای خون، فاضلاب تهران و نیروگاه شیروان از جمله ۲۰ پروژه‌ای است که طرح‌های آن در دست مطالعه قرار دارد. طبق این گزارش، کل تسهیلاتی که برای انجام این ۲۰ پروژه طی سال‌های ۷۶، ۷۷ و ۷۸ توسط بانک توسعه اسلامی به ایران پرداخت خواهد شد، ۱/۵ میلیارد دلار خواهد بود.

بررسی طرح ایجاد بانک اوپک

فارس: رئیس اداره امور اوپک و ارتباط با مجامع انرژی وزارت نفت گفت: طرح ایجاد بانک اوپک مجدداً در بین اعضا مطرح شده و در حال طی کردن روال طبیعی خود است. جواد یارجانی در خصوص تشکیل بانک اوپک اظهار داشت: این مسئله نظر برخی اعضا است و هنوز به آن مرحله نرسیده که روی آن مطالعه‌ای در اوپک صورت گیرد. در این خصوص علاقه‌مندی از طرف برخی کشورها از جمله ایران در خصوص مسائل دوجانبه ابراز شده است. یارجانی گفت: تشکیل چنین بانکی جزء طرح‌هایی است که قرار بود در اجلاس سران کشورهای عضو اوپک در کاراکاس ونزوئلا در سال ۲۰۰۰ مطرح شود. وی یادآور شد: اکنون این مسئله دوباره مطرح شده و باید سیر طبیعی خود را طی کند. اگر علاقه‌مندی کشورها به آن جلب شود می‌تواند در داخل اوپک شکل گیرد. اگر همه اعضا نیز موافق نباشند می‌تواند به شکل دیگری مطرح و اجرا شود.

توضیح

متن زیر توضیح دکتر سیدمحمد طبیبیان درباره بخشی از مطلب «تعدیل را بازنشسته کردند» است که در صفحه ۱۱ روز ۸۵/۵/۱۱ درج شده بود: در مصاحبه‌ای که در آن روزنامه وزین درج شد اینجانب به جای نام فرخی یزدی، میرزاده عشقی و محمد مسعود، فقط نام میرزاده عشقی را ذ