

خبر

اصلاح قانون کار از دستور کار مجلس خارج شد

● فارس: نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس از خروج لایحه اصلاح قانون کار از دستور کار این کمیسیون در مجلس خبر داد و گفت: این لایحه پس از دریافت نظرات کارگروه سه‌جانبه ملی دوباره بررسی خواهد شد. علی رستمیان، نماینده سلسله و دلفان در مجلس شورای اسلامی، درباره آخرین وضعیت بررسی اصلاح قانون کار در مجلس، گفت: این لایحه فعلا از دستور کار کمیسیون خارج شده است. وی افزود: برای بررسی مجدد نیازمند دریافت نظرات کارشناسی کمیته سه‌جانبه ملی کارگران، کارفرمایان و دولت هستیم. نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس، تأکید کرد: در همین زمینه مقرر شد تا دولت نظرات این کمیته را جمع‌آوری کند و بعد از جمع‌بندی نظرات سه‌جانبه و ارائه آن به مجلس، مجدداً لایحه اصلاح قانون کار در دستور کار قرار می‌گیرد. رستمیان گفت: در این زمینه ضرب‌الاجلی تعیین نشده؛ اما پیش‌بینی می‌شود که در مدت یک ماه تا ۴۰ روز آینده نظرات همه طیف‌ها دریافت و به مجلس ارائه شود.

معاون سابق سازمان هواپیمایی:

ترامپ قراردادهای فعلی خرید هواپیما را تهدید نمی‌کند

● ایسنا: معاون سابق سازمان هواپیمایی معتقد است در شرایط فعلی و با توجه به توافقی‌هایی که میان ایران و نهادهای اقتصادی بین‌المللی به وجود آمده، تغییر در رهبران سیاسی ایالات متحده آمریکا نمی‌تواند تأثیری جدی در اجرائی‌شدن توافقی‌ها داشته باشد. علیرضا منطری اعلام کرد: در صورتی‌که امکان آن وجود داشته باشد که توافقی‌های ماه‌های گذشته به موقع اجرائی شوند، به نظر نمی‌رسد دولت ایالات متحده بتواند سنگ‌اندازی جدی‌ای در این مسیر داشته باشد. وی با اشاره به ارکان بین‌المللی برجام تشریح کرد: این توافق به‌عنوان یک قرارداد دوجانبه منعقد نشده و کشورها عضو شورای امنیت آن را تأیید کرده‌اند؛ از این‌رو به نظر نمی‌رسد آمریکا توان آن را داشته باشد که به طور یک‌جانبه در مقابل آن بایستد. در چارچوب این توافق ایران حق خرید هواپیماهای مسافری جدید را به دست آورده و در همین مسیر نیز حرکت می‌کند. معاون سابق سازمان هواپیمایی با اشاره به مذاکرات طولانی مدت ایران با شرکت‌های هواپیماساز در هفته‌های گذشته، اظهار کرد: ما تلاش کردیم که با پیگیری نهایی این مذاکرات به یک قرارداد نهایی برسیم، در صورتی‌که این قراردادها تا مراحل پایانی خود پیش رفته باشند، با توجه به مجوزی که خزانه‌داری آمریکا ارائه کرده، امکان دورزن آن وجود ندارد؛ زیرا طرف برهم‌کنش قرارداد باید جریمه‌هایی سنگین پرداخت کند؛ ازاین‌رو شاید توافقی‌های فعلی در معرض خطر جدی نباشد. منطری درباره امکان تداوم مذاکرات و خرید هواپیماهای جدید نیز گفت: این موضوع می‌تواند قدری با ابهام و نگرانی روبه‌رو شود؛ زیرا احتمال دارد دولت آمریکا قصد کند با افزایش فشار امکان تأمین مالی یا صدور مجوز را از بین ببرد. البته با توجه به اینکه ایران به تمام مسئولیت‌های خود عمل کرده، این امر برای آنها نیز دشوار خواهد بود؛ اما قطعاً باید این نگرانی را نداشته باشیم و از هم‌اکنون فکری به حال آن نکنیم.

تعیین تکلیف سپرده‌گذاران خرد ثامن الحجج

● ایسنا: یک عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، جزئیات جلسه این کمیسیون را با رئیس‌کل بانک مرکزی تشریح کرد و گفت: براساس آنچه در جلسه مطرح شد، تا ۳۰۰ میلیون تومان سپرده‌های سپرده‌گذاران جز، تعیین‌تکلیف شده است. حجت‌الاسلام والمسلمین سیدناصر موسوی‌لارگانی با بیان این مطلب، اظهار کرد: در جلسه کمیسیون اقتصادی، رئیس‌کل بانک مرکزی گزارشی را در رابطه با عملکرد بانک مرکزی ارائه داد، همچنین دبیرکل بانک مرکزی نیز به ارائه توضیحاتی در رابطه با تعاونی مالی اعتباری ثامن‌الحجج پرداخت. وی افزود: بررسی یک‌سری طرح‌ها و لوایح در رابطه با بانک و بانکداری اسلامی، از دیگر موضوعات مطرح در این جلسه بود. نماینده مردم فلورجان در مجلس ادامه داد: در آئونی تعاونی ثامن‌الحجج، در گزارش مطرح‌شده، اعلام کردند از حدود سال ۹۲ و ۹۳، پیگیری این مسئله هستم و این تعاونی غیرمجاز بوده و گزارشی هم در این زمینه به قوه قضائیه ارائه شده است. این نماینده مجلس اظهار کرد: این سؤال پیش آمد که چرا این تعاونی زمانی که یک شعبه داشته و شروع به کار کرده، آن هم غیرقانونی، بانک مرکزی جلوی آن را نگرفته؛ درحالی‌که در تمام تابلوهای که بر سطح کشور نصب کرده، عبارت تحت نظارت بانک مرکزی را هم قید کرده است. این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس افزود: چرا زمانی‌که از این لفظ استفاده کرده، بانک مرکزی شگایتی نکرده یا اطلاعیه‌ای نداده که این تعاونی غیرقانونی است. موسوی‌لارگانی در ادامه اظهار کرد: در جلسه، مطرح شد که پیگیری این موضوع هستند و تا ۳۰۰ میلیون تومان سپرده‌های سپرده‌گذاران جز، تعیین‌تکلیف شده و نزدیک به ۱۷هزار نفر باقی مانده‌اند که هنوز تعیین‌تکلیف نشده‌اند و از نظر رایلی نیز سه‌هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان هنوز تعیین‌تکلیف نشده است.



محمد ابراهیمی کارشناس صنایع پایین‌دستی نفت

در خبرها آمده بود تعدادی از نمایندگان مجلس به یک‌فوریت طرحی رای موافق دادند که در صورت تصویب نهایی آن، دولت ملزم به حفظ کارت سوخت هوشمند خودرو می‌شود. به نظر می‌رسد برخی از این نمایندگان موافق، پیش از این در اصلاحیه لایحه بودجه ۹۵ با حذف کارت سوخت در مجلس موافقت کرده بودند. همین مسئله به‌خوبی گواه آن است که سیاست‌های اقتصادی کشور به‌ویژه در حوزه‌های مرتبط با تأمین و قیمت‌گذاری سوخت، در دهه‌های اخیر به‌دلیل وقوع و ظهور عوامل متعدد نظیر جنگ و تورم بالا، همواره بر روش‌های کنترلی استوار بوده است. به‌طوری‌که هرگاه اختلالی در تأمین سوخت و به‌ویژه سوخت مایع اتفاقی می‌افتاد، دولت‌ها با ورود به بازار اقام به ایجاد تعادل می‌کردند.

با بهبود وضعیت اقتصادی کشور و بروز نشانه‌های گشایش در شرایط عمومی (که بخش درخور ملاحظه آن ناشی از تعامل با دنیای خارج و حاکم‌شدن عقلانیت و دیدگاه‌های به‌روزتر بود)، تیم اقتصادی دولت حسن روحانی را مصمم بر برداشتن گام اول به‌سوی آزادسازی قیمت بنزین کرد.

ایین گام که شاید تک‌نرخ‌شدن بنزین را بتوان طلیعه‌ای از آن در حوزه انرژی دانست، در سال ۱۳۹۴

در حالی عملی شد که میانگین قیمت فوب خلیج فارس بنزین در پایان سال ۱۳۹۳ به رقمی در حدود هزارو صد تومان رسیده بود و کارشناسان متفق‌القول از هدف‌گذاری دولت برای آزادسازی تدریجی قیمت بنزین سخن گفتند.

آزمون فروش بنزین به یک نرخ (آن‌هم نرخی نزدیک به قیمت فوب این فرآورده نفتی) دولت را بر آن داشت تا مطالعات اولیه برای برداشتن گام‌های بعدی را آغاز کند.

دراین‌راستا پیشنهادهای متفاوتی ارائه شد اما دراین‌میان پیشنهاد تحویل امور مربوط به حمل و توزیع بنزین به نشان‌های تجاری معتبر (برندها)، بیش از سایرین در وزارت نفت مورد استقبال قرار گرفت. منظور از این پیشنهاد که همانا انتزاع بخشی از «هزینه‌ها» و «وظایف» دولت برای توزیع بنزین بود قبلاً در قالبی محدودتر و به شکلی دیگر در قانون بودجه سال ۱۳۹۲ از سوی مجلس شورای اسلامی مصوب شده بود، ولی به دلایل متعدد اجرائی نشد.

دولت یازدهم که زمان کمی تا پایان دوره اول تصدی‌گری‌اش باقی مانده است و در سال آینده انتخابات سرنوشت‌سازی را پیش‌روی خود می‌بیند، احتمالاً برنامه‌هایی برای برداشتن سایر گام‌ها در راه آزادسازی قیمت بنزین در دوره بعدی (در صورت پیروزی در انتخابات سال ۱۳۹۶) طراحی کرده است. برای پیشبرد این گام، دولت ناگزیر است نظام حق‌العمل‌کاری را در عرضه بنزین اجرا کند. با برداشتن این گام عملاً مسئولیت پرداخت هزینه‌های حمل‌ونقل بنزین و نیز هزینه‌هایی که به مجاری عرضه سوخت

اقتصاد

آزادسازی قیمت بنزین، راهکارها و موانع

تحت عنوان کارمزد فروش پرداخت می‌شد، از عهده دولت خارج شده و ماخذ این هزینه‌ها تغییر می‌کند. به عبارتی دیگر، مجاری عرضه سوخت (که در گام بعدی که به استناد ماده (۳۷) قانون تجارت عنوان «حق‌العمل‌کار» خواهد داشت)، به نام خود ولی به حساب آمر (دولت) فرآورده نفتی را به مصرف‌کنندگان فروخته و در مقابل حق‌العمل دریافت می‌کنند. موضوعی که دراین‌میان برای دولت حائز اهمیت بسیار است، همانا «تحمیل‌نکردن بار مالی درخور توجه بر مصرف‌کنندگان است».

بنابراین در ابتدا باید نرخ «کارمزد پرداختی به جایگاه‌ها بابت هر لیتر فروش بنزین» و سپس «قیمت‌تمام‌شده انتقال آن» محاسبه شود و بعد از آن درباره «چگونگی اخذ این مبالغ از مصرف‌کنندگان» طراحی‌های لازم به عمل آید. گرچه محاسبه نرخ متوسط کارمزد پرداختی با توجه به تنوع جایگاه‌های عرضه سوخت از لحاظ درجه‌بندی و امتیاز جایگاه‌ها و نیز استخراج قیمت‌تمام‌شده حمل‌ونقل هر لیتر بنزین دشوارتر از آن است که به‌سادگی بتوان از آن گذشت، ولی این مهم نگرانی اصلی دولت نیست.

بلکه «نحوه اخذ این مبالغ از مصرف‌کنندگان» و «واکنش‌ها»، نگرانی مهم دولت را تشکیل می‌دهند، چراکه در سال ۱۳۹۲ نیز مطابق بند (۱۹) تبصره (۳) قانون بودجه، به دولت این اجازه داده شده بود نرخ خدمات توزیع فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی فشرده را معادل قسمتی از ارزش فرآورده تعیین و اعمال کند. اما همین چگونگی اخذ هزینه‌ها و… مانعی در راه

 	 	 	 	 	

صنعت بیمه و چالش‌ها

نرخ‌شکنی، علت یا معلول

سلیمان حمزوی

نسبت شدیدتری بر آن حاکم بوده به نحوی که در برخی مواقع نرخ‌های ارائه‌شده غیراقتصادی و فاقد هرگونه توجیه فنی است.

بررسی دلایل بروز نرخ‌شکنی‌ها

به‌طورکلی پاییندینودن به اصول فنی و ضوابط تعیین حق بیمه در وضعیت فعلی صنعت بیمه را باید به‌عنوان یکی از پیامدهای طرح تحول صنعت بیمه و د بستر اهداف تعیین‌شده آن بررسی کرد. هفت سال پس از اجرای طرح یادشده آنچه هم‌اکنون به دست آمده، مدل ناقصی از سند چشم‌انداز است که در بررسی میزان تحقق اهداف دهگانه آن مشخصا در مواردی از جمله دستیابی به ضریب نفوذ بیمه بالاتر از متوسط جهانی، مقام اول در صنعت بیمه خاورمیانه، شمال آفریقا و آسیای میانه، تنوع و نبود تمرکز در ساختار و رعایت اخلاق حرفه‌ای، اختلاف نسبتاً زیادی با وضعیت مورد نظر داشته و هرچند تا موعّد تعیین‌شده در سند چشم‌انداز (سال ۱۴۰۴ شمسی) مدت زیادی باقی مانده، اما پیشرفت چندانی در جهت تحقق اهداف تعیین‌شده نداشت‌ه است. به نظر می‌رسد در تدوین طرح یادشده و بازنگری‌های صورت‌گرفته بر آن، توجه کافی به زمینه‌های بنیادین لازم برای تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده وجود نداشته و آزادسازی تعرفه‌ها در کنار عواملی از جمله نبود زیرساخت ارتباطی، نیروی انسانی غیرمتخصص، اختصاص بی‌رویه مجوز فعالیت به شرکت‌های بیمه جدید و محدودیت‌های نهاد ناظر باعث نرخ‌شکنی و ناسامانی بازار بیمه شده است. عواملی‌که سیاست‌گذاران صنعت بیمه کشور در سال‌های گذشته در حالت خوشبینانه با دست‌کم‌گرفتن آنها و در حالت بدبینانه بدون درنظرگرفتن آنها اجتناب‌ناپذیر است که توجه‌نکردن به آن باعث ایجاد مشکلاتی در صنعت بیمه کشور خواهد شد.

 	
نخستین و عمده‌ترین پیامد حذف تعرفه از بازار بیمه کشور، افزایش بیش‌ازپیش رقابت شرکت‌های بیمه و به‌دنبال آن کاهش نرخ بیمه‌نامه‌ها بود. این موضوع به‌وضوح در بررسی‌های آماری خود را نشان داده و اگرچه از یک طرف باعث کاهش حق بیمه تولیدی شده است، اما از طرف دیگر باعث تشویق بیمه‌گذاران به خرید بیمه‌نامه‌شده و افزایش تعداد بیمه‌نامه‌های صادره رشد حق بیمه تولیدی کل را در پی داشته است.	
 	

بیمه تولیدی که ۴۵ درصد حق بیمه تولیدی به آن زمان سیستم حاکم بر بازار بیمه‌ای کشور، تعرفه‌ای بوده و شرکت‌های بیمه حق صدور بیمه‌نامه مغایر با تعرفه‌های تعیین‌شده را نداشتند؛ اما نرخ‌شکنی به هر نحو ممکن انجام می‌شد و بیمه مرکزی نیز به علت محدودیت‌های خود امکان رسیدگی به همه تخلفات را نداشت. در کشاکش درگیری‌های ناشی از رعایت‌نکردن اصول تعریف‌شده، طرح تحول صنعت بیمه و فرمان ۱۷اماده‌ای رئیس‌جمهور وقت مبتنی بر افزایش ضریب نفوذ بیمه، مشتری‌مداری، فضای رقابتی و تنوع در ارائه محصولات بیمه‌ای ابلاغ شد و راه را برای بیمه مرکزی جهت اجرای نظام غیرتعرفه‌ای و مبتنی بر رقابت هموار کرد. اگرچه برخی از فعالان صنعت بیمه در آن زمان نسبت به آزادسازی زود هنگام تعرفه‌های بیمه به‌عنوان بخشی از طرح مذکور هشدار دادند و اجرای آن را در نبود زیرساخت‌های لازم باعث آشفتگی بیش‌ازپیش صنعت بیمه می‌دانستند اما به هر طریق این طرح از اواسط سال ۱۳۸۸ به مرحله اجرا درآمد.

اجرای مصوبه آن سال بود. ابهام در چگونگی اخذ هزینه‌ها از مصرف‌کنندگان به این معنی بود که آیا هزینه‌های توزیع می‌بایست بر قیمت مصوب افزوده و از مصرف‌کننده اخذ شود؟ یا به عنوان بخشی از قیمت آن روزه‌ای بنزین لحاظ و دریافت شود؟

همین نقطه مبهم تبصره مذکور بود که امکان اجرای آن را محقق نکرد و دست آخر روند حرکت روبه‌جلو را در راستای پیاده‌سازی نظام حق‌العمل‌کاری متوقف کرد.

در واکاوی دلایل عدم بهره‌گیری از مصوبه سال ۱۳۹۲ آنچه بیشتر به چشم می‌آید، اجزای تشکیل‌دهنده قیمت هر لیتر بنزین است. براساس مصوبات قانونی، اجزای تشکیل‌دهنده قیمت فروش هر لیتر بنزین شامل قیمت مصوب، مالیات بر ارزش افزوده، عوارض بر ارزش افزوده، عوارض سهم توسعه، عوارض آلایندگی است و درآمد حاصله در هریک از این اجزا متعلق به ذی‌نفعان مصرح در قانون است. بنابراین هرگونه تغییر در آنها سهم ذی‌نفعان را متأثر کرده و تراز بودجه‌ای کشور را تغییر می‌دهد.

در چنین شرایطی آنچه سهل‌الوصول‌ترین راه برای دولت برای اجرای نظام حق‌العمل‌کاری (به عنوان گام دوم در مسیر آزادسازی قیمت بنزین) است؛ همانا اخذ هزینه‌های حمل و توزیع از مصرف‌کنندگان «مازاد بر» قیمت مصوب است؛ روشی که کمترین تبعات به‌لحاظ تأمین منابع در بخش‌های مرتبط را برای دولت دارد، اما اجرایش می‌تواند مهم‌ترین تصمیم دولت در ابعاد مختلف باشد.

 	 	 	 	 	

صنعت بیمه و چالش‌ها

نرخ‌شکنی، علت یا معلول

سلیمان حمزوی

بر این موضوع، بر فراهم‌کردن زمینه تبادل اطلاعات با دستگاه‌های مرتبط با بیمه نیز تأکید شده است. گفتنی است هم‌اکنون بیمه مرکزی در حال تکمیل سامانه متمرکز اطلاعات بیمه‌ای سنهاپ است؛ اما با درنظرگرفتن سامانه‌ها و بانک‌های اطلاعاتی مورد استفاده سازمان‌های مشابه از جمله بانک‌ها و بورس راه درازی در پیش دارد.

– تربیت نیروی انسانی متخصص و مسلط به دانش بیمه‌ای روز بین‌المللی موضوعی است که در صنعت بیمه توجه چندانی به آن نشده و در حضور مؤثر و فعال سازمان‌های نظام بیمه‌ای کشور نیز نتوانسته‌اند نیروی متخصص و آشنا به نیازهای صنعت بیمه کشور را آموزش دهند. عمده مدیران و کارشناسان مشغول در شرکت‌های بیمه خصوصی نیز از نیروهای مستعفی یا بازنشسته چهار شرکت بزرگ و قدیمی بازار بیمه محسوب می‌شوند بدون حاشیه و کارا به چه میزان بوده است، از نظر کمی نیز میزان حضور اعضا در مجامع در وضع مطلوب ارزیابی نمی‌شود.

ب(ذی‌نفعان خارجی:
۱-وزارت راه و شهرسازی:
با وجود تصریح ماده ۳ قانون مبنی بر غیرانتفاعی بودن سازمان‌ها، به دلیل موارد دیگری از قانون مانند تبصره ۹، ماده ۹، مواد ۱۳، ۳۸ و ۴۲ قانون نظام مهندسی، سازمان‌های استان تابع تصمیمات وزارت راه و شهرسازی بوده‌اند و انتخاب اعضای هیات‌مدیره و عملکرد آنها از دیدگاه‌ها و نظرات وزارت راه و شهرسازی متأثر بوده است، گرچه ضرورت ارتباط نزدیک و مستقیم سازمان‌ها با این وزارت انکار‌ناپذیر است و بدون شک نحوه تعامل و ارتباط سازمان با وزارت در موفقیت سازمان‌ها در دستیابی به اهداف و تحقق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده نقش اساسی و مهم خواهد داشت، اما باید مزر روشنی از وظایف و اختیارات سازمان‌ها بازتعریف شود تا ضمن استقلال سازمان در اجرای برنامه‌ها، نقش نظارتی و دولتی وزارت راه و شهرسازی نیز در نظر گرفته شود.

۲- شهرداری:

با توجه به وظایفی که طبق قانون نظام مهندسی و قانون شهرداری بر عهده شهرداری است، این نهاد به‌عنوان مرجع صدور پروانه‌های ساختمانی، علاوه بر درج ارائه‌دهندگان خدمات مهندسی (طراح-ناظر-مجری) در پروانه ساختمانی، عملیات ساختمانی را کنترل و بازرگشت به نظام تعرفه‌ای نه‌تنها کارگشا نیست، بلکه مشکلی به مشکلات فعلی بیمه مرکزی از بُعد نظارتی خواهد افزود.

نتیجه

با درنظرگرفتن همه موارد پیش‌گفته و با توجه به فضای اقتصادی متأثر از تحریم کشور و در کنار مشکلاتی مانند ضعف فرهنگ بیمه‌ای، به نظر می‌رسد باید موضوع نرخ‌شکنی شرکت‌های بیمه را در بستر اهداف تعیین‌شده در طرح تحول صنعت بیمه و بازنگری‌های انجام‌شده بر آن بررسی کرد و چنین استنباط می‌شود که تعیین نرخ تکلیفی یا بازگشت به نظام تعرفه‌ای نه‌تنها کارگشا نیست، بلکه مشکلی به مشکلات فعلی بیمه مرکزی از بُعد نظارتی خواهد افزود.

در نبود ابزار رقابتی، به کاهش نرخ برای کسب سهم حداقلی از بازار متوسل شده‌اند. به نظر می‌رسد افزایش غیرمنتظره شرکت‌های بیمه بدون پشتوانه فنی و عمدتاً وابسته به بیمه سرمایه‌سهم‌داران نه‌تنها کمکی به حل مشکلات موجود صنعت بیمه نکرد، بلکه مشکلات موجود را مضاعف کرده است.

– با وجود استفاده ۲۱ شرکت بیمه از یک نرم‌افزار مشخص، متأسفانه امکان تبادل اطلاعات بیمه‌گذاران، مقصران و زیان‌دیدگان پیونده‌های خسارتی و اعتبارسنجی بیمه‌گذاران بزرگ برای شرکت‌های بیمه فراهم نشده، این در حالی است که در سند چشم‌انداز تحول صنعت بیمه ضمن تأکید بر سند چشم‌انداز تحول صنعت بیمه ضمن تأکید بر

نگاه

سازمان نظام مهندسی ساختمان و مدیریت ذی‌نفعان

سیدعلی طالبانی

استاد دانشگاه و کارشناس ساختمان و مسکن

● با تصویب قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان در اسفند ۷۴ پیش‌بینی شد ارائه خدمات مهندسی در ساخت‌وسازهای شهری که در قالب نظام فنی و اجرایی قابل تعریف نبودند، نهادینه شود. طبق ساختار تعریف‌شده و مطابق با ماده سه این قانون، سازمان نظام مهندسی ساختمان در هر استان تأسیس شد و مطابق با ماده ۴ آن، خدمات صرفی، نظارت و اجرا در پروژه‌های ساختمانی طراحی‌شده باید به وسیله افراد واجد صلاحیت حرفه‌ای ارائه شود. از سوی دیگر مطابق ویرایش پنجم استاندارد مدیریت پروژه (PMBOK) ذی‌نفع عبارت است از «هر فرد یا گروهی که از پروژه تأثیر می‌پذیرد و می‌تواند بر آن تأثیر بگذارد.»

نکته به دلیل نوع، تعدد و حجم گسترده خدمات قابل‌ارائه از سوی مهندسان و سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان، تعریف دقیق و کامل ذی‌نفعان به‌سختی امکان‌پذیر است، اما در یک تقسیم‌بندی می‌توان ذی‌نفعان سازمان را به دو دسته داخلی و خارجی تقسیم‌بندی کرد. مهم‌ترین ذی‌نفعان داخلی عبارت‌اند از مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی در رشته‌های هفت‌گانه و مهم‌ترین ذی‌نفعان خارجی عبارت‌اند از: مالکان یا مقاضیان ساخت ساختمان، مرجع صدور پروانه‌های ساختمانی (شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته)، مرجع صدور پروانه‌های اشتغال به کار مهندسی و تهیه‌کننده دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های مرتبط با قانون (وزارت راه و شهرسازی) و سایر نهادهای ارائه‌دهنده خدمات شهری (ادارات گاز، آب، برق)

الف(ذی‌نفعان داخلی:

با مرور برخی شاخص‌ها، می‌توان میزان موفقیت سازمان‌ها در تعامل با ذی‌نفعان داخلی را ارزیابی کرد:

• میزان مشارکت اعضا در انتخابات اعضای هیات‌مدیره سازمان؛ با وجود برگزاری هر سه سال یک بار انتخابات در سازمان‌های نظام مهندسی، بررسی آمارها نشان می‌دهد که در بهترین شرایط، حداکثر پنج درصد اعضا در این انتخابات شرکت کرده‌اند.

• حضور اعضا در مجامع عمومی سازمان؛ با وجود گسترش کمی اعضای سازمان‌ها (عضویت قریب به ۴۰۰ هزار مهندس در سازمان نظام مهندسی ساختمان استان‌های سراسر کشور) و حضور مؤثر و فعال سازمان‌های نظام مهندسی در عرصه ساخت‌وساز شهری در سال‌های اخیر، در هیچ‌کدام از مجامع سازمان حضور اعضا حتی به یک درصد جمعیت کل اعضای سازمان نمی‌رسد. فارغ از اینکه مجامع تاکنون به چه نحو برگزار شده و موفقیت سازمان‌ها در برگزاری مجامع عمومی بدون حاشیه و کارا به چه میزان بوده است، از نظر کمی نیز میزان حضور اعضا در مجامع در وضع مطلوب ارزیابی نمی‌شود.

ب(ذی‌نفعان خارجی:

۱-وزارت راه و شهرسازی:

با وجود تصریح ماده ۳ قانون مبنی بر غیرانتفاعی بودن سازمان‌ها، به دلیل موارد دیگری از قانون مانند تبصره ۹، ماده ۹، مواد ۱۳، ۳۸ و ۴۲ قانون نظام مهندسی، سازمان‌های استان تابع تصمیمات وزارت راه و شهرسازی بوده‌اند و انتخاب اعضای هیات‌مدیره و عملکرد آنها از دیدگاه‌ها و نظرات وزارت راه و شهرسازی متأثر بوده است، گرچه ضرورت ارتباط نزدیک و مستقیم سازمان‌ها با این وزارت انکار‌ناپذیر است و بدون شک نحوه تعامل و ارتباط سازمان با وزارت در موفقیت سازمان‌ها در دستیابی به اهداف و تحقق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده نقش اساسی و مهم خواهد داشت، اما باید مزر روشنی از وظایف و اختیارات سازمان‌ها بازتعریف شود تا ضمن استقلال سازمان در اجرای برنامه‌ها، نقش نظارتی و دولتی وزارت راه و شهرسازی نیز در نظر گرفته شود.

۲- شهرداری:

با توجه به وظایفی که طبق قانون نظام مهندسی و قانون شهرداری بر عهده شهرداری است، این نهاد به‌عنوان مرجع صدور پروانه‌های ساختمانی، علاوه بر درج ارائه‌دهندگان خدمات مهندسی (طراح-ناظر-مجری) در پروانه ساختمانی، عملیات ساختمانی را کنترل و بازرگشت به نظام تعرفه‌ای نه‌تنها کارگشا نیست، بلکه مشکلی به مشکلات فعلی بیمه مرکزی از بُعد نظارتی خواهد افزود.

در نبود ابزار رقابتی، به کاهش نرخ برای کسب سهم حداقلی از بازار متوسل شده‌اند. به نظر می‌رسد افزایش غیرمنتظره شرکت‌های بیمه بدون پشتوانه فنی و عمدتاً وابسته به بیمه سرمایه‌سهم‌داران نه‌تنها کمکی به حل مشکلات موجود صنعت بیمه نکرد، بلکه مشکلات موجود را مضاعف کرده است.

– با وجود استفاده ۲۱ شرکت بیمه از یک نرم‌افزار مشخص، متأسفانه امکان تبادل اطلاعات بیمه‌گذاران، مقصران و زیان‌دیدگان پیونده‌های خسارتی و اعتبارسنجی بیمه‌گذاران بزرگ برای شرکت‌های بیمه فراهم نشده، این در حالی است که در سند چشم‌انداز تحول صنعت بیمه ضمن تأکید بر سند چشم‌انداز تحول صنعت بیمه ضمن تأکید بر

در نبود ابزار رقابتی، به کاهش نرخ برای کسب سهم حداقلی از بازار متوسل شده‌اند. به نظر می‌رسد افزایش غیرمنتظره شرکت‌های بیمه بدون پشتوانه فنی و عمدتاً وابسته به بیمه سرمایه‌سهم‌داران نه‌تنها کمکی به حل مشکلات موجود صنعت بیمه نکرد، بلکه مشکلات موجود را مضاعف کرده است.