



خبرنامه سازمان | دی ماه
نظام مهندسی ساختمان | ۱۳۹۹

- ساروز زلزله بم درگفتگو با رئیس سازمان نظام مهندسی
- روایت مهندس خرم از روزی که شهر بم نابود شد
- گزارش «اخبار مهندس» از دستورکارهای ۹ جلسه اخیر شورای مرکزی؛
- متفاوت ترین جلسه شورای مرکزی در نیمه دوم سال
- یادداشتی از مهندس جنتی پور، عضو شورای مرکزی
- دغدغه بزرگ حال حاضر مهندسان ناظر و طراح
- گفتگو با دکتر موسوی، عضو شورای مرکزی
- به مناسبت روز جهانی معلولان؛ مغفول مانده
- روز پژوهش در گفتگو با دکتر کیافر، عضو شورای مرکزی
- جایگاه پژوهش در حوزه مسکن و شهرسازی باید متحول شود
- نظام مهندسی و بهینه سازی مصرف سوخت به توافقی مهم دست یافتند؛
- بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان های کشور

- مهندس مومنی مقدم از توافق اولیه نظام مهندسی و کمیته امداد خبر داد؛
- ارائه خدمات مهندسی رایگان برای مددجویان کمیته امداد
- پرونده ویژه اخبار مهندس در پاسداشت روز حمل و نقل
- ضابطه مند شدن هرگونه ساخت و ساز از دیدگاه ترافیک
- در دومین دوره شورای منطقه ای روسای سازمان استانی با رئیس نظام مهندسی چه گذشت؟
- ارائه گزارش عملکرد از پیگیری مطالبات استانی
- توافق نظام مهندسی با شرکت عمران شهرهای جدید درباره اقدام ملی مسکن
- خبر خوش مالیاتی برای مهندسان ساختمان
- برگزاری مسابقه یادواره سردار شهید قاسم سلیمانی در نظام مهندسی کرمان
- توافق جایکا ژاپن با نظام مهندسی ایران
- دستاوردهای سفر استانی رئیس سازمان نظام مهندسی به قم

یادگاری نظام مهندسی برای مهندسان

گفتگو با مهندس حاجعلی فرد، مدیرعامل صندوق مشترک نظام مهندسی استان‌ها
نشست های مهم مهندس خرم با معاون وزیر کشور، شهردار تهران و رئیس سازمان تامین اجتماعی
بزرگترین ساختمان مهندسی، فناوری و صنعت ساختمان کشور در شهرک غرب تهران احداث می شود



با آثار و گفتگوهای اختصاصی از: مهندس احمد خرم، دکتر مهدی جمالی نژاد، مهندس بهمن مومنی مقدم، دکتر طاهره نصر، مهندس حسن حاجعلی فرد، مهندس مهرداد تقی زاده، مهندس شهرام آدم نژاد، مهندس حامد مانی فر، مهندس کامران جنتی پور، دکتر مهران کوهی کمالی، دکتر فرشید رضاحقیقی، دکتر طاهر کیافر، دکتر سید مسعود موسوی و دکتر محمدرضا جواهری تفتی

با «اخبار مهندس» همراه باشید

در سراسر کشور، از همه اعضای محترم و صاحب نظران عزیز استعفا دارد، با ارزیابی و بیان نقطه نظرات و طرح ها و دیدگاه های ارزشمند خود، با همفکری و همدلی ما را در بهبود کیفیت و ارتقای خدمات یاری کنند.

از همکاری و مشارکت مسئولان و دلسوزانه همه شما بزرگواران صمیمانه قدردانی و تشکر می نمایم.

گوناگون فراهم کند. در همین حال، براساس آخرین تصمیم گیری های شورای مرکزی، کمیسیون ها و گروه های تخصصی سازمان نظام مهندسی ساختمان - شامل گروه های تخصصی برق، ترافیک، شهرسازی، عمران، معماری، مکانیک، نقشه برداری و کمیسیون های آموزش، پژوهش، آزمون، انتشارات - انرژی، استاندارد مصالح و محیط زیست - بانک، بیمه، بازرسی فنی و مالیات

خبرنامه «اخبار مهندس» در تلاش است با نگاهی جامع، شفاف و تحلیلی از عملکرد سازمان نظام مهندسی ساختمان درباره خدمات و اقدامات در سراسر کشور، بستری مبتنی بر تعاملی سازنده، نوین و هدفمند برای آگاهی بخشی به جامعه مهندسی کشور و ارتقای جایگاه سازمان در عرصه های

کمیله سرامی
مدیر
روابط عمومی
سازمان

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان گفت: با اجرای مباحث ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان مصارف انرژی را کاهش می‌دهیم. به گزارش روابط عمومی سازمان، مراسم امضای تفاهم نامه همکاری به منظور بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان های کشور بین شرکت بهینه سازی مصرف سوخت و سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور با حضور مهندس احمد خرم رئیس سازمان، دکتر علی مبینی دهکردی مشاور وزیر نفت و مدیر عامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت و مهندس هاشمی مدیر بهینه سازی انرژی در بخش ساختمان و مهندس طاهری اصل رئیس کمیسیون انرژی شورای مرکزی و کارشناسان سازمان نظام مهندسی در محل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت برگزار شد. مهندس احمد خرم در این مراسم ضمن اشاره به نقش مبحث ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان در صرفه جویی انرژی اظهار داشت: ما ستاد اجرایی مبحث ۲۲ مقررات ملی ساختمان را در سازمان نظام مهندسی فعال کردیم که یکی از محورهای آن، مراقبت و نگهداری از ساختمان ها است، همچنین تعیین تکلیف برای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان (صرفه جویی در مصرف انرژی) از برنامه های جاری این ستاد است که از این پس ما با اولویت این موارد را پیگیری خواهیم کرد. وی خاطر نشان کرد: نداشتن مدیر بهره برداری مطلع و مطلع نبودن نیروی انسانی فنی برای نگهداری و تعمیرات ساختمان ها باعث شده است هزینه های ساختمان در مصارف مختلف مانند آب، برق و گاز افزایش یابد که می توانیم با ورود جدی و با اولویت دادن به انگیزه های صرفه جویی و سرمایه گذاری در راستای مصرف بهینه انرژی گام های موثری در این جهت برداریم.

اولویت نخست سازمان نظام مهندسی

مهندس خرم اظهار امیدواری کرد با امضای این تفاهم نامه قدم نخست برای این اقدام موثر رقم بخورد. وی همچنین از همکاری های مجادنه شرکت بهینه سازی مصرف سوخت تشکر کرد و اظهار داشت: با امضای این تفاهم نامه، اجرای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان در راستای کاهش مصرف انرژی در ساختمان ها اولویت نخست سازمان نظام مهندسی خواهد بود. علی مبینی دهکردی مدیرعامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت نیز در این مراسم با اشاره به اینکه در زمینه توجه به بهینه سازی مصرف انرژی در بنگاه ها و سازمان های اقتصادی، کارخانجات و سیستم های حمل و نقل و... دچار یک غفلت استراتژیک ملی هستیم، اظهار داشت: در سال های گذشته میزان مصرف انرژی در کشور افزایش یافته و سبب گسترش فقر در جامعه شده است، اما خوشبختانه هم اکنون زیر ساخت های کشور از خطوط انتقال فرآورده از مبادی تولید، تا مبادی مصرف گسترده شده و تمرکز بر مبحث بهینه سازی مصرف انرژی، پالایش و فرآوری فراهم شده است.

الگوی مناسب برای سایر ارگان ها

علی مبینی دهکردی اظهار امیدواری کرد این تفاهم نامه می تواند شرایط را برای گسترش همکاری میان شرکت بهینه سازی و سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور فراهم آورد و الگوی مناسبی برای سایر ارگان ها در بخش های صنعت، کشاورزی و حمل و نقل ارائه کند. مدیرعامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت گفت: ما باید با خلق منابع از اتلاف انرژی در راستای توسعه کشور قدم برداریم که این مهم با اجرای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان، ارزیابی میزان مصرف انرژی در بخش ساختمان و مسکن و اجرای استانداردهای مصرف انرژی در ساختمان ها امکان پذیر می شود. وی در ادامه به ضرورت همکاری شهرداری ها با سازمان نظام مهندسی و شرکت بهینه سازی مصرف سوخت برای اجرای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان اشاره کرد و گفت: شهرداری های می توانند با خلق منابع مالی از محل جلوگیری از اتلاف انرژی در ساختمانها، برای توسعه شهری و رفاه شهروندان هزینه کنند و در این راستا بر اجرای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان اهتمام ورزند. مدیرعامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت اظهار امیدواری کرد امضای این تفاهم نامه و اجرایی شدن آن بتواند با کاهش تلفات انرژی در ساختمان های کشور گامی موثر در رسیدن به ظرفیت بازار بهینه سازی انرژی بردارد. علی مبینی دهکردی خاطر نشان کرد: براساس مصوبه شورای عالی انرژی و دولت جمهوری اسلامی ایران که تصریح کرده است طی ده سال آینده شاخص شدت مصرف انرژی به یک دوم وضع کنونی کاهش یابد، تشکیل بازار بهینه سازی انرژی با ظرفیتی معادل ۳.۵ میلیون معادل بشکه نفت خام در روز می تواند آغاز فرایندی موثر در این راستا باشد.

بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان های کشور

۱۲ مرتبط با طرح های تعویض پنجره دوجداره، بخاری هرمیتیک و... در ساختمان های موجود مطابق مبحث ۱۷، ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان»، «همکاری در ایجاد واحدهای انرژی در خصوص ممیزی انرژی و انجام فعالیت های کارشناسی اندازه گیری و صحت گذاری در سازمان های نظام مهندسی ساختمان استان ها و ارائه گزارشات تایید شده ممیزی انرژی و اندازه گیری و صحت گذاری به طرفین تفاهم نامه»، «بستر سازی جهت آموزش اعضای سازمان در خصوص مفاهیم مدلسازی و شبیه سازی انرژی و تعیین رده انرژی ساختمان های جدیدالاحداث به منظور درج رده در شناسنامه فنی و ملکی ساختمان و ارائه گزارش از اقدام انجام یافته به طرفین تفاهم نامه»، «همکاری جهت تدوین راهکارهای الزام سازندگان ساختمان ها به رعایت کامل مبحث ۱۹ مقررات ساختمان و تهیه شیوه نامه جهت استفاده از رویکرد جریمه ساختمان های فاقد رده EC و تشویق ساختمان های با رده انرژی EC + و EC ++» و «همکاری جهت تهیه و تدوین شیوه نامه نحوه بررسی اجرای مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان توسط ناظران و بازسان عضو سازمان قبل از صدور مجوز انشعاب گاز» است.

کارگروه مشترک

به منظور تحقق اهداف و مصادیق در چارچوب این تفاهم نامه، طرفین ظرف دو هفته پس از امضاء، نمایندگان تام الاختیار خود را برای تشکیل کارگروه مشترک متشکل از نمایندگان طرفین کتاب معرفی می کنند.

این تفاهم نامه هیچگونه تعهد مالی و حقوقی برای

در راستای ماده ۱۲ قانون «رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور»، و آیین نامه اجرایی آن و مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان، تفاهم نامه همکاری بین سازمان نظام مهندسی ساختمان و شرکت بهینه سازی مصرف سوخت با محوریت بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان های کشور منعقد شد.

همکاری طرفین این تفاهم نامه در زمینه طرح های بهینه سازی مصرف انرژی، بهره گیری از انرژی های تجدیدپذیر، کاهش اوج مصرف انرژی در مقاطع بحرانی و چگونگی کنترل و تحقق اهداف ضوابط و قوانین و مقررات مربوط به اصلاح الگوی مصرف انرژی در ساختمان به ویژه مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان و طرح های ماده ۱۲ قانون «رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» بر اساس مصوبات شورای اقتصاد خواهد بود.

در همین حال، مدت تفاهم نامه از تاریخ امضاء و تبادل آن، سه سال شمسی است که با توافق طرفین قابل تمدید است.

اهداف تفاهم نامه

از اهداف این تفاهم نامه، «همکاری در خصوص الزامات مبحث ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان نظر به درج رعایت الزام مقررات ملی ساختمان در پروانه های ساختمانی مطابق بند الف ماده ۶۰ قانون برنامه ششم توسعه کشور و همچنین ماده ۱۸ قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی و آیین نامه های اجرایی مرتبط»، «همکاری طرفین در رابطه با اندازه گیری و صحت گذاری طرح های تشویقی مبتنی بر ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و اصلاح نظام مالی کشور به منظور اصلاح الگوی مصرف

انرژی در ساختمان براساس مبحث ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان»، «همکاری در خصوص برنامه مدیریت سبز با تاکید بر بهینه سازی مصرف انرژی» و «همکاری در تدوین و ایجاد رویه صلاحیت ممیزی انرژی و ارائه گواهینامه انرژی ساختمان و راهکارهای بهینه سازی در پوسته ساختمان، سیستم های گرمایشی و سرمایشی و هوشمند سازی ساختمان» است.

«همکاری در زمینه تبلیغ - ترویج و فرهنگ سازی و برگزاری آزمون و دوره های آموزشی بویژه اندازه گیری و صحت گذاری، کنفرانس ها، سمینارهای تخصصی و نمایشگاه های مرتبط به منظور ارتقای دانش همگانی و تخصصی»، «همکاری در شناسایی، انتخاب، بومی سازی و اجرا فناوری های

نوین بهینه سازی مصرف انرژی و استفاده از انرژی های تجدید پذیر با حرکت به سمت پیاده سازی مدیریت سبز و ساختمان هوشمند»، «همکاری در بهره گیری از داده های انرژی، تحلیل اطلاعات و تجربیات پروژه های اجرا شده در بخش ساختمان جهت دستیابی به برنامه های اجرایی مطلوب به منظور ارائه راهکارهای مؤثر در تدوین و بازنگری استانداردهای مصرف انرژی و ساختمان سبز با استفاده از تجارب جهانی»، «همکاری در زمینه شناسنامه فنی و ملکی ساختمان با تاکید بر رده بندی ساختمان ها در چارچوب مبحث ۱۹ و با تشویق دستیابی ساختمان ها به رده های انرژی EC + و EC ++»، «همکاری جهت تهیه و تدوین برنامه و محتوای فرهنگ سازی و تبلیغی، به منظور ترویج رعایت کامل مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان متناسب با جامعه های هدف مهندسی، سازندگان و بهره برداران ساختمان» و «همکاری در راه اندازی مراکز، آکادمی، کارگاه و یا آزمایشگاه های مرتبط با بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان با همکاری مجامع داخلی و بین المللی» از دیگر اهداف این تفاهم نامه خواهد بود.

مصادیق همکاری

از مصادیق این همکاری «تربیت ممیزین انرژی و کارشناسان اندازه گیری و صحت گذاری (M&V) در بین اعضای سازمان»، «بهره گیری از خدمات بازرسی و کارشناسی، کارشناسان اندازه گیری و صحت گذاری سازمان در ساختمان های جدیدالاحداث مطابق مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان و رده EC + و EC ++ و ارائه گزارش ماهیانه از روند اجرایی شدن و تاثیر اجرای مبحث ۱۹ بر میزان مصرف انرژی»، «استفاده از خدمات ممیزین انرژی و کارشناسان اندازه گیری و صحت گذاری سازمان در راستای ماده

از اهداف تفاهم نامه، همکاری در خصوص الزامات مبحث ۱۹ و ۲۲ مقررات ملی ساختمان در پروانه های ساختمانی مطابق بند الف ماده ۶۰ قانون برنامه ششم توسعه کشور است.

طرفین ایجاد نخواهد کرد، ضمن اینکه اجرای هر یک از مفاد این تفاهم نامه پس از اخذ مجوزهای قانونی، در قالب انعقاد قراردادهای اجرایی در چارچوب قوانین و مقررات حاکم بر طرفین علی الخصوص قوانین حاکم بر شرکت ملی نفت ایران خواهد بود.

حفظ محرمانگی

طرفین تفاهم نامه موظفند تمامی اهمیاتی خود را به منظور حفظ محرمانگی اطلاعات اکتسابی از طرف دیگری تهیه شده بابت همکاری در خلال مدت تفاهم نامه یا پس از انقضای آن به کار ببرند و هم چنین موظفند تمامی تلاش خود را جهت جلوگیری از افشای اطلاعات مذکور برای اشخاصی به غیر از اشخاص مجاز معرفی شده از جانب طرفین به عمل آورند. این تعهد بعد از انقضای مدت این تفاهم نامه نیز ادامه خواهد داشت. در همین حال، هر یک از طرفین تفاهم نامه می تواند اتمام اعتبار این تفاهم نامه را با اعلام قبلی یک ماهه به طرف دیگر به صورت کتبی اعلام نماید. پس از مذاکره مجدد، مفاد این تفاهم نامه با توافق کتبی طرفین قابل تعدیل یا اصلاح است. در صورت بروز هرگونه اختلاف یا ادعای مرتبط با ناشی از این تفاهم نامه، طرفین تمام تلاش خود را برای حل و فصل فوری چنین اختلافاتی از طریق مذاکره مستقیم به کار خواهند بست. در صورت عدم توافق، هر یک از طرفین، می تواند مطابق ماده نه این تفاهم نامه اتمام اعتبار را اعلام نماید.

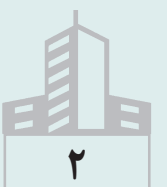
این تفاهم نامه در سیزده ماده، دو نسخه واحد تنظیم و به امضای مهندس احمد خرم، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان و دکتر علی مبینی دهکردی، مدیرعامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت، رسید و تبادل شد.



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساختمان

دوره
۱۳۹۹

شماره
سومین



گفتگو با مهندس حسن حاجعلی فرد، مدیرعامل صندوق مشترک نظام مهندسی استان‌ها

یادگاری نظام مهندسی برای مهندسان

است، ولی شخصیت حقوقی مستقل شناسه ملی می‌خواهد. الان ما شناسه ملی نداریم. در نظامنامه اردبیل نوشته شخصیت حقوقی مستقل، ولی واقعا شخصیت حقوقی مستقل ندارد. اگر من شخصیت حقوقی مستقل داشتم، باید شناسه ملی، کد مالیاتی و خیلی شاخص‌هایی را می‌داشتم که هنوز ندارم.

دوم اینکه نظام‌ها قابلیت توسعه را از صندوق گرفته است. به نظر من، صندوق حتی نمی‌تواند یک خدمات رفاهی برای اعضا بدهد. مکانیزم‌های متعددی در کشور برای کسب و کار وجود دارد ولی در نظام نامه‌ای که برای صندوق نوشته شده، هیچ کدام به رسمیت شناخته نشده است.

وقتی مکانیزم کسب درآمد شناخته نشده است، چطور می‌شود کسب درآمد کرد؟ و باز ما، چون شخصیت حقوقی نداریم، نمی‌توانیم مجوزهای لازم را اخذ کنیم. به عنوان مثال، اگر من بخواهم از بورس مجوز کارگزاری بگیرم، نمی‌توانم. از بانک مرکزی بخواهم درخواست وام و اعتبار کنم، باید مجوز اعتباری داشته باشم. چون باید شخصیت حقوقی مستقل با آن مشخصه‌هایی که عرض کردم، داشته باشم. بنابراین، امکان اخذ مجوزهای لازم از مراکز مربوطه را نداریم.

طی این ۱۴ سال صندوق نه مجوز از بورس، نه بانک مرکزی، نه وزارت کار و... گرفته است. این‌ها جاهایی هستند که مجوز می‌دهند فقط ۱۵-۱۶ طرح را مشخص کردند که هیچکدام هم به نتیجه نرسیده است؛ پس ما باید شرکت را تبدیل به یک شرکت انتفاعی بکنیم، غیرانتفاعی هم می‌شود، ولی ضرورتی ندارد. هیچ جای قانون هم نگفته صندوق غیرانتفاعی است. از نظر من، ما باید صندوق را تبدیل به یک شرکت هلدینگ سهامی عام نماییم و بعد شرکت‌های زیرمجموعه درست کنیم. این مجموعه می‌تواند یک مجموعه خوب و قوی شود و می‌تواند وارد فعالیت‌های اقتصادی شود.

■ **پس به نظر می‌رسد ما نیاز به تغییر قانون داریم و نظامنامه‌ها را باید عوض کنیم؟**
نه، نیازی به تغییر قانون نداریم. ما قصد داریم صندوق را تبدیل به یک شرکت تعاونی سهامی عام با عضویت سازمان نظام مهندسی کشور به علاوه ۳۱ سازمان استانی کنیم. اگر موفق به این کار شویم، آن وقت صندوق تبدیل به یک شرکت با شخصیت حقوقی می‌شود.

مشکل ما در این مسیر، شناسه ملی استان‌هاست که تاکنون تعدادی از آن‌ها انجام شده و دنبال بقیه هستیم تا آن‌ها هم انجام شود. امیدوارم این‌ها زودتر به اتمام برسد تا ما بتوانیم شرکت مورد نظر را راه اندازی کنیم. آن وقت سازمان مرکزی و استان‌ها جمعا ۳۲ سهامدار صندوق می‌شوند.

اخیرا قانون شکل جدیدی تحت عنوان شرکت تعاونی سهامی عام مصوب کرده که ما اسناد آن را گرفتیم. قصد داریم صندوق را تبدیل به یک شرکت سهامی عام کنیم. اگر این کار انجام شود، فعالیت‌های صندوق آغاز می‌شود و ما می‌توانیم شاخه‌های فعالیتی راه بیندازیم.

ما در حال حاضر بر دو شاخه فعالیت‌های خود تمرکز داریم. یکی از این شاخه‌ها، سامانه الکترونیکی سازمان است که انشاءالله بتوانیم تا آن موقع شرکت مربوطه را تاسیس کنیم. شاخه



شرکت تاسیس و با شرکت‌های زیرمجموعه و خودش فعالیت اقتصادی کند. این طوری یک کار ماندگار خواهد شد و اگر ما بتوانیم یک روزی صندوق را تبدیل به یک هلدینگ و برایش شاخه فعالیت تعریف و براساس این شاخه فعالیت‌ها، شرکت‌های متعدد درست کنیم، آن وقت این صندوق می‌تواند فعالیت‌های خوبی را شروع کند.

با تعدادی از اساتید دانشگاه‌ها شروع کردیم یک سری شاخه فعالیت را تعریف کنیم. اگر می‌گویم این کارها انجام نشده است، به خاطر این نیست که بگوییم آن‌ها انجام ندادند. در واقع به هیچ وجه دنبال این نیستیم و دنبال مقصر هم نیستیم.

منظورم این است که این کارها باید انجام می‌شده و جزء ضرورت‌ها و بایسته‌های کار بوده که در این ۱۴ سال باید انجام می‌شده، ولی خوب انجام نشده است. به دلایلی که گفتم، البته یکی از دلایل، همین ساختار صندوق بوده است. ساختار صندوق آن توان لازم را به مدیر صندوق نمی‌داده است تا بتواند فعالیت توسعه‌گرانه کند.

حالا ما این شاخه فعالیت‌ها را طی یک تحقیقاتی، مشخص می‌کنیم و بعد مصوبه آن را باید از سازمان بگیریم تا نقشه راه صندوق را در چهار، پنج و شش محور روشن کنیم و براساس این محورها، برنامه تدوین کنیم و براساس برنامه، بودجه سالانه بنویسیم و سپس شرکت‌های لازم را تشکیل بدهیم و با شروع به کار این شرکت‌ها، صندوق توسعه پیدا می‌کند.

قبل از این کارها باید صندوق را به یک شرکت هلدینگ تبدیل کنیم، چون در حال حاضر صندوق براساس نظامنامه‌اش اجازه تشکیل شرکت را ندارد. خودش که شرکت نیست و نمی‌تواند شرکت هم درست کند، پس چطور می‌تواند کار کند؟ بر همین اساس، یکی از مشکلات صندوق عدم وجود شخصیت حقوقی مستقل است. در اجلاس اردبیل گفته شده صندوق دارای شخصیت حقوقی مستقل

«منتظر تحول در صندوق مشترک باشید.» این جمله را مهندس خرم، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان در ابتدای تیرماه امسال در مراسم معارفه مهندس حسن حاجعلی فرد، مدیرعامل جدید صندوق مشترک نظام مهندسی استان‌ها گفته است. حال بیش از ۶ ماه از این سخنان گذشته و خبرنگار پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان نظام مهندسی ساختمان به سراغ مهندس حاجعلی فرد رفته و گفتگویی با او داشته است.

■ **جناب مهندس حاجعلی فرد، بیش از ۶ ماه از انتصاب جنابعالی در این سمت می‌گذرد. با توجه به سخنرانی ریاست سازمان نظام مهندسی ساختمان در مراسم معارفه شما مبنی بر اینکه منتظر تحول در صندوق مشترک باشید، نگاه خیلی از سازمان استان‌ها به فعالیت و اقدامات شما دوخته شده است. لطفاً از اقدامات و برنامه‌هایتان بگویید؟**

قبل از اینکه وارد بحث اقدامات و برنامه‌های صندوق بشویم، به نظر من ابتدا باید یک نگاهی به خود صندوق کنیم و ببینیم صندوق ماهیتش چه هست و تا حالا چه کرده و اگر نتوانسته خواسته‌های سازمان و آنچه که قانون برایش تعیین کرده را انجام بدهد، دلیلش چه بوده است؟

شما می‌دانید سازمان نظام مهندسی از سال ۷۴ به این شکل فعلی تاسیس شده و بعد از ده سال از شکل گیری سازمان در تاریخ ۲۳ مردادماه سال ۱۳۸۴، شورای مرکزی تصویب کرد که از هیات عمومی اجزای بگیرند که به مدت دو سال به طور آزمایشی صندوق مشترک را شکل بدهند و این منجر شد در تاریخ یکم دی ماه سال ۱۳۸۴ اولین نظام نامه صندوق مشترک سازمان نظام مهندسی استان‌ها نوشته شود و صندوق براساس آن شکل گرفت و عملاً شروع به کار این صندوق از ابتدای سال ۸۵ بوده و حالا ۱۴ سال سابقه کار دارد.

در طی این سال‌ها چند نظامنامه برای صندوق - در سال‌های ۸۴، ۹۲ و ۹۴ (آخری هیات عمومی اجلاس اردبیل در تیرماه سال ۹۴) - نوشته شده است. تحولاتی که در این نظام نامه‌ها انجام شده، هیچکدام وافی به مقصود آن نبوده است که صندوق بتواند به هدفش برسد. قانون گذار در ماده ۳۷ نظام مهندسی فقط یک وظیفه به عهده صندوق گذاشته و آن این است که وقتی می‌گوید سازمان نظام مهندسی منبع درآمدی‌اش از کجا بیاید؟ می‌گوید ۱- از حق عضویت ۲- کمک‌های صندوق نظام مهندسی. تنها اشاره‌ای که در قانون شده، همین است؛ یعنی باید صندوق براساس یک زیرساختی و بر روی پایه‌هایی شکل بگیرد که بتواند این کمک را انجام بدهد و بتواند یک منبع درآمدی برای سازمان باشد.

در طول این ۱۴ سال مسیر همیشه عکس بوده، یعنی صندوق همواره پول از سازمان‌ها گرفته و خرج کرده است، ضمن اینکه عموماً این هزینه‌ها خرج حقوق دستمزد و ماموریت‌ها شده و کاری با این پول‌ها نشده است.

صندوق در طول این مدت هنوز درآمدی حاصل نکرده و حتی در اجلاس اردبیل بحث سهام را مطرح کردند، یعنی سازمان استان‌ها

را سهامدار کنند. یک مجمع عمومی به ارکان صندوق اضافه شد و متعاقب آن، فقط ۱۶ استان آمدند و پول‌هایی را در اختیار صندوق قرار دادند و صندوق هم این پول‌ها را در صندوقی نزد بانک شهر نگه داشت و سودهای آن را به همراه پول‌هایی که از سازمان می‌گرفت، هزینه می‌کرد، یعنی در طول این مدت علاوه بر اینکه صندوق هیچ درآمدی ایجاد نکرده بلکه هیچ حرکت مالی از طرف صندوق به سوی سازمان شکل نگرفته است.

اما چرا؟ علتش این نبوده که اقدامی صورت نگرفته است. اتفاقاً من سوابق را که نگاه می‌کردم، می‌دیدم مدیران وقت تلاش زیادی داشتند تا بتوانند کار درآمدزا ایجاد کنند. به نظر من علت‌های زیادی داشته، ولی عمده علت اینکه صندوق هیچوقت نتوانسته کار درآمدزایی انجام بدهد، ماهیت صندوق یعنی چگونگی شکل گیری بوده است.

شما اگر به همه این نظام نامه‌های صندوق مراجعه کنید، می‌بینید امکان اینکه صندوق بتواند کار اقتصادی بکند، وجود ندارد. این قدرت و این اختیار به صندوق داده نشده است که صندوق فعالیت اقتصادی شروع کند. البته دنبال کارهای پراکنده بودند؛ یک‌روز دنبال واردات ماشین از کیش بودند. ماشین از کیش بیاورند و بفروشند تا سود کسب کنند. یک‌روز دنبال شهرک سازی مسکونی بودند که اسامی شهرک‌هایشان هست. یک‌روز دنبال شهرک سازی تجاری بودند. یک‌روز دنبال باغ ویلا سمت مشهد بودند. یک‌روز دنبال توسعه امکانات رفاهی بودند و یک‌روز دنبال ایجاد سیستم‌های الکترونیکی، ولی هیچکدام از این‌ها را نتوانست انجام بدهد، چون صندوق ساختار شرکتی را بر مبنای قانون تجارت نداشت.

به نظر من، صندوق باید به یک شرکت هلدینگ تبدیل شود. معنی شرکت هلدینگ این است که یک شرکت مادری باشد که برای خودش شاخه فعالیت‌هایی را تعریف نماید و در قالب هر یک از شاخه فعالیت‌هایش، یک

صندوق مشترک سازمان نظام مهندسی ساختمان استان‌ها باید به یک شرکت هلدینگ تبدیل شود، یعنی یک شرکت مادری با پیش‌بینی شاخه فعالیت‌هایی باشد که در قالب هر یک از شاخه فعالیت‌هایش، یک شرکت تاسیس و با شرکت‌های زیرمجموعه فعالیت اقتصادی کند. اینگونه یک کار ماندگار خواهد شد.

66



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساختمان

دی ماه
۱۳۹۹

سومین
شماره





خبرنامه سازمان نظام مهندسی ساختمان

دی ماه
۱۳۹۹

سومین
شماره



بعدی ما هم پروژه شهرک غرب است، بعد شرکت شهرک‌های مهندسی، شرکت خدمات رفاهی و امثالهم را دنبال خواهیم کرد.

یکی از کارهایی که ما شروع کردیم، پروژه شهرک غرب است که من در جلسات شورای مرکزی و بقیه جلسات خیلی توضیح دادم که این پروژه یک اثر ماندگار خواهد شد.

در سازمان نظام مهندسی ساختمان در آینده انشالله اگر این پروژه شکل بگیرد، می‌تواند راهنمای عملی برای ساخت و سازها در کشور باشد. یکی از وظایف سازمان نظام مهندسی، نظارت و کنترل بر ساخت و ساز ساختمان‌هاست. از کارهایی که سازمان می‌تواند انجام بدهد، این است که خودش هم یک مجموعه بسازد و تمام مقررات ملی ساختمان را که مورد کنترل و نظارت قرار می‌دهد، در آنجا پیاده سازی کند از قبیل هوشمند سازی، ساختمان سبز و امثالهم. در واقع، تمام مقررات ملی ساختمان را آنجا به نمایش بگذارد و آن پروژه به یک نمایشگاه مهندسی فناوری ساختمان برای کشور تبدیل شود.

در حال حاضر این پروژه را در شهرک غرب شروع کردیم و خوشبختانه تا حالا از نظر ساختار و شکل دادن و جریان کار خوب جلو رفتیم، ولی به دلایل مشکلات مالی هنوز وارد کارهای عملی نشده‌ایم. امیدواریم به زودی این مشکلات مالی برطرف بشود تا بتوانیم وارد عملیات اجرایی بشویم.

البته مشکلات مالی آنجا توسط خود ما باید حل بشود. ما خودمان باید دنبال منابع سرمایه‌ای بگردیم و برای همین کار طرح‌هایی را تهیه کردیم که اگر انشالله توسط سازمان تصویب بشود، ما براساس آن، کار را دنبال خواهیم کرد.

دومین طرحی که دنبال می‌کنیم، سامانه الکترونیکی است. سامانه الکترونیکی سازمان در واقع آن‌خلافی بوده که در طول سال‌های گذشته در خود سازمان هم وجود داشته است، به این معنی که سازمان نمی‌بایست سازمان‌های استان‌ها را رها می‌کرده تا هر کدام برود برای خودش یک سیستم الکترونیک ایجاد کند. الان برای بعضی از کارها مثل طرح ارجاع ما نزدیک ۷-۸ سیستم در کشور اجرا می‌شود. چرا باید این طوری بشود؟ همه این‌ها سازمان نظام مهندسی کشورند.

به نظر من، نباید سازمان اجازه می‌داد و سازمان باید خیلی زودتر از این، اقدام می‌کرد و یک سیستم الکترونیکی یک پارچه در سطح کشور ایجاد و بعد براساس آن سیستم یکپارچه عمل می‌کرد.

ما این کار را حدود ۵ ماه پیش شروع کردیم. یک سری کارها قبلا انجام می‌شده، آن‌ها را بررسی کردیم و دیدیم آن‌ها وافی به مقصود نبودند. آدمیم یک مناقصه گذاشتیم. در آن مناقصه برنده مشخص شد و الان داریم قرارداد را منعقد کردیم. این سامانه هنوز رونمایی نشده و الان بخشی از سامانه را سعی می‌کنم رونمایی کنم.

براساس این سامانه، آنچه که ما انجام می‌دهیم، یک دیتابیس جامع درست می‌کنیم که در این دیتابیس، اعضای نظام مهندسی ساختمان وجود دارد. البته تلاش‌های زیادی در این زمینه شده است. استان‌ها دیتابیس‌های زیادی دارند. اخیرا دو فعالیت هم در سازمان نظام مهندسی شده، یکی توسط آقای مهندس جی افرام با یک شرکت آذربایجان شرقی و یکی هم توسط یک موسسه‌ای که اینجا کار می‌کرده است. در واقع دو دیتابیس شروع شده. یک بخش از این دیتابیس، اعضا و دیگری مالکین هستند که به نظر من، وقتی مالکی پروانه اخذ می‌کند و وارد فرآیند ساخت می‌شود، عضوی از

سازمان نظام مهندسی می‌شود. اینکه ما دوتا سه سال با او کار داریم تا اینکه بتواند پایان کار و شناسنامه فنی ملکی ساختمان را بگیرد.

دیتابیس دیگر، سازمان‌هایی است که ما با آن‌ها سر و کار داریم. ما با خیلی از سازمان‌ها تبادل اطلاعات داریم مثل ثبت احوال، ثبت اسناد، وزارت علوم، تامین اجتماعی و مهمترین آنها، شهرداری‌ها هستند. تبادل اطلاعات بین ما و شهرداری‌ها مرتب باید در جریان باشد. این‌ها را ما باید سعی کنیم به صورت الکترونیکی انجام بدهیم.

در حال حاضر رپورت‌ها را دستی می‌برند به دفاتر خدمات الکترونیکی تحویل می‌دهند و ثبت می‌کنند که ما می‌توانیم به صورت الکترونیکی انجام بدهیم.

براساس این بانک اطلاعاتی، همه سیستم‌هایمان مثل سیستم صدور پروانه، یکپارچه خواهند شد و ما بالغ بر ۳۰ سیستم را بر روی این بانک اطلاعاتی سوار خواهیم کرد؛ اعم از صدور و تمدید پروانه، ارتقای پروانه، مسائل بیمه، دوره‌های آموزشی، مشاوره به اعضا و مالکین، خدمات رفاهی باشگاه اعضا، انوماسیون اداری که در خود سازمان باید باشد.

انوماسیونی که ما در حال حاضر داریم، تا

ملکی است. اگر ما یک گواهینامه فنی ساختمان بدهیم، شرایط ساختمان‌ها با هم قابل مقایسه می‌شود. یعنی، با ارائه گواهی این ساختمان‌ها، کیفیت ساختمان‌ها قابل مشاهده می‌شود.

تا آنجا که من اطلاع دارم، آن گواهی فنی ساختمان که بعضا صادر می‌شود، هیچ ارتباطی با آن فرآیند ساخت یک یا دوساله ساختمان ندارد، یعنی این اطلاعات مرتبط و به روی هم انباشته نمی‌شود. اطلاعات نسبت به هم قطع و به صورت سنتی انجام می‌شود. اگر ما بتوانیم نقشه‌ها، گزارشات اداری و تمام اطلاعات فرآیند ساخت و ساز را الکترونیکی بکنیم، آخر سر یک چک لیست می‌گذاریم و خیال‌مان راحت است که این چک لیست، پایه و اساس تمام این اطلاعات را دارد؛ وگرنه باید برویم و ساختمان ساخته شده را دوباره بازرسی فنی کنیم تا بتوانیم گواهی فنی صادر کنیم. دلیلی ندارد وقتی من در طی دوسال فرآیند ساخت مرحله به مرحله اطلاعات را جمع‌آوری می‌کنم، در انتها باید بتوانم این گواهی فنی را صادر کنم.

تهیه و تدوین این فرآیند را هیچکدام از استان‌ها نمی‌توانند انجام بدهند جز سازمان مرکزی؟

نه اتفاقا، همه فرآیندهایشان را ما می‌خواهیم

ما قصد داریم صندوق مشترک را تبدیل به یک شرکت تعاونی سهامی عام با عضویت سازمان نظام مهندسی کشور به علاوه ۳۱ سازمان استانی کنیم. اگر موفق به این کار شویم، آن وقت صندوق تبدیل به یک شرکت با شخصیت حقوقی می‌شود.

استانی باشد و گواهی فنی را همان سازمان استان صادر کند، ولی سیستم انجام می‌دهد و یک نسخه به مرکز می‌آید، یعنی بلافاصله که گواهی نامه فنی که صادر شد، یک نسخه آن می‌آید اینجا.

ماژول بعدی، ماژول گزارش سازی است. الان اگر رئیس سازمان بخواهد گزارش تهیه کند و IT پرسد که از اول سال تاکنون چه تعداد پروانه صادر شده و چه تعداد برای آنها ناظر تعیین شده است، معلوم نیست که این آمار چه زمانی به دست رئیس سازمان می‌رسد، ولی وقتی این‌ها سیستماتیک بشود، سیستم می‌گوید تاکنون به عنوان مثال ۱۰۰ مورد بوده و امروز شده ۱۰۱ مورد، فردا ۱۰۲ مورد، پس فردا ۱۰۳ مورد. در این وضعیت رئیس سازمان هر لحظه آخرین اطلاعات را از سیستمش دارد که چه تعداد پروانه صادر شده؟ چه متراتژی تا حالا کار شده؟ چقدر اشتغالزایی شده است؟ و امثالهم؛ همه این‌ها را می‌تواند استخراج کند.

اخیرا من رفتم آمار پروانه‌های ساختمانی را از مرکز آمار (چون قبلا اونجا بودم و می‌دانستم این اطلاعات آنجا جمع و جور می‌کنند)، گرفتم. آمار پروانه‌های صادره از سال ۶۹ تا ۹۸ را گرفتم. مثلا در سال ۶۹ کل پروانه‌های صادر شده کشور غیر از تهران ۱۰۳ هزار و ۵۱ پروانه بوده است. در سال ۹۸ در تهران ۹۰۳ پروانه و در کل کشور تعداد ۱۵۰ هزار و ۵۵۸ پروانه صادر شده است.

من اگر سیستم داشتم، دیگر نیازی نبود مراجعه کنم به مرکز آمار و اگر سیستم داشتم با توجه به اینکه ۹ ماه از سال گذشته من با این آمار ۹ ماهه می‌توانستم تصمیم درست‌تری بگیرم، ولی ندارم و باید صبر کنم سال تمام و آمار جمع بشود تا بتوانم تصمیم درستی بگیرم، ولی اگر سیستم داشته باشم، در خود سازمان می‌توانم این آمار را به روز از سیستم بگیریم و این می‌تواند قدرت انتقال اطلاعات و مفاهیم سازمان نظام مهندسی از رئیس و مدیران سازمان به

مقامات بالاتر را چندین برابر کند. نه تنها آمار پروانه‌ها بلکه متراتژی‌های آنها را هم می‌توانیم روز بدهیم و ما در این بحث گزارشات می‌توانیم انواع گزارشات را استخراج کنیم.

ببینید الان شما می‌خواهید آمار از استان‌ها بگیرید. اگر روابط عمومی آماری نیاز داشته باشد و شما بعد از درخواست، خوب پیگیری کنید و استان‌ها هم خوب همکاری کنند؛ حداقل یک ماه طول می‌کشد تا این آمار به دست شما برسد در صورتی که اگر اطلاعات یکپارچه و الکترونیکی باشد، آن وقت یک داشبورد به شما داده می‌شود و شما با زدن یک دکمه، به لحظه می‌توانید آمار مورد نیازتان را از سیستم بگیرید.

نکته بعدی در گزارش گیری، مربوط به مالکین است. همه مالکین، سازمان نظام مهندسی را از زاویه اینکه فقط یک پولی می‌گیرد تا گزارش بدهد، می‌بینند. از نظر آن‌ها، سازمان کاری نمی‌کند و اعتمادی نسبت به سازمان ندارند و خیلی بدبین‌اند، ولی اگر سیستمی داشته باشیم که شما به مالکین هم اطلاعات بدهید. یکی شناسنامه ملک مالک هزینه‌اش را می‌دهد و گواهینامه فنی ملک‌ش را می‌گیرد و این برایش یک امتیاز است. کسی که خوب کار می‌کند، امتیاز خوب و برای کسی که خوب کار نمی‌کند، امتیاز بد می‌گیرد. در این وضعیت قیمت گذاری ساختمان هم منطقی‌تر می‌شود، یعنی معیاری برای قیمت ساختمان‌ها براساس و بر مبنای اطلاعات مندرج در شناسنامه و ارزش فنی می‌شود.

بنابراین در ماژول گزارش گیری، گزارشات متعدد برای مدیران در سطوح مختلف مرکز و روسای استان‌ها و امثالهم ارائه می‌کند به طوری که با استفاده از این آمار در جلسات با وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها، ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها و امثالهم می‌توانند امورات‌شان را پیش ببرند. ما باید معاونت مسکن وزارت راه و شهرسازی یعنی آقای دکتر محمودزاده را تغذیه آماری اطلاعاتی کنیم. وقتی سیستم راه بیفتد، یک داشبورد هم برای آقای محمود زاده تخصیص می‌دهیم تا ایشان هم بتوانند از آمار و اطلاعات سیستم، بهره‌مندی بگیرند.

ماژول دیگر، ماژول نشریات و اطلاع رسانی است که روابط عمومی می‌تواند توسط آن نشریات متعدد الکترونیکی را تولید و منتشر کند. ما در این سامانه به دنبال این هدف هستیم که این دیتابیس مرتب در حال افزایش و به هنگام شدن باشد. به عنوان مثال، در سال جاری ۱۰۰ هزار پروانه صادر شده و هر پروانه‌ای فرض کنیم پنج مالک داشته باشد که این می‌شود ۵۰۰ هزار مالک و ۵۵۰ هزار اعضا داریم، یعنی بیش از یک میلیون رکورد و سال بعد ۱۰۰ هزار پروانه که داریم، یک ۵۰۰ هزار تایی به این دیتابیس اضافه می‌شود. به عبارت دیگر بعد از ۷-۸ سال تبدیل به غول اطلاعاتی می‌شود که دیتابیس از فعالان اقتصادی را در خود جا داده و خود این دیتابیس، ارزش بسیار زیادی دارد که دیتابیس هست که مرتب در حال افزایش و به هنگام شدن است.

قریب بر ۳۰ سیستم بر این سامانه سوار خواهد شد و این سیستم به شکل این طراحی شده است. طوری که این امکان هم هست برای مثال شمالی یک تفاهم‌نامه با شرکت گاز منعقد می‌کنید، یک سیستم برای گاز طراحی و بر روی آن اضافه می‌کنید و همین طوری می‌شود سیستم‌ها توسعه پیدا کند؛ مثل ابرهای مختلف که بیابند از یک دیتابیس اطلاعات بگیرند.

آیا نظام پاسخگویی را در این سامانه دیده‌اید؟

نظام پاسخگویی مثل بقیه سیستم‌ها

توسط روابط عمومی نوشته و بر این سامانه سوار می شود. ما در واقع، پایه فعالیت‌های الکترونیکی سازمان را آماده می‌کنیم و سازمان و مدیریت‌های مرتبط، سیستم‌هایشان را بر این سامانه سوار می‌کنند. شما می‌توانید سیستم نظام پیشنهادت، نظام پاسگویی و یا هر سیستمی را که ابزار کارتان است، بنویسید و بیاورید و روی سامانه سوار کنید.

■ خدمات رفاهی رو چطور؟

خدمات رفاهی، روش خودش را دارد. سازمان‌هایی که ما با آن‌ها سر و کار داریم، یکی از کارهایی که انشالله انجام خواهد شد، این است که دیتابیس‌های ما، دیتابیس‌هایی باشد که بتوانیم روی آن قسم بخوریم، یعنی دیتابیس‌های راستی آزمایی شده باشند. برای این کار باید اطلاعاتمان را با سازمان‌هایی که با آن‌ها سروکار داریم، تبادل کنیم.

اول - ثبت احوال: اطلاعات مان را با ثبت احوال تبادل می‌کنیم به منظور اطمینان از دیتا اینترنتی و ورود اطلاعات دقیق افراد. ما این لینک را با ثبت احوال برقرار می‌کنیم که تمام ۵۵۰ هزار اعضا و همه مالکین اطلاعات شان به ثبت احوال ارسال و چک بشود و اگر خطایی دارد، خطا اصلاح شود و این اصلاح، خیلی مهمی است.

■ چند ساله ما بایک آسیب و یک پدیده‌ای مواجه ایم، مهندس‌هایی که به رحمت خدا رفته‌اند و مهرشان پیش خانواده‌هایشان است و می‌آیند مهر می‌زنند.

بله، می‌خواستیم اشاره کنیم، ما وقتی اطلاعات را به ثبت احوال می‌فرستیم، ثبت احوال می‌گوید این اطلاعات درست است، ولی این آقا فوت شده یا از کشور خارج شده و یا شناسنامه شان سال هاست باطل شده و بلافاصله این‌ها را از سیستم حذف می‌کند و دیگر به این فرد، کار تخصیص پیدا نمی‌کند، گزارش‌های بی‌خود نمی‌دهد و جلوی سوءاستفاده‌ها گرفته می‌شود.

دوم - وزارت آموزش عالی و سازمان فنی حرفه‌ای: اینجا چرا؟ اینجا خطای عمد خیلی زیاد است. در اطلاعات هویتی خطای عمد خیلی کم است، ولی در اطلاعات تحصیلی، خطای عمد خیلی زیاد است. وقایع‌اش را هم دیده ایم تا سطوح وزیر هم جعل مدرک تحصیلی کشیده شده است. خیلی فرق می‌کند که من یک فوق دیپلم در نظام مهندسی باشم یا یک فوق لیسانس. خوب مدرک فوق لیسانس من را چطوری می‌خواهید چک بکنید؟ حالا وقتی وزارت علوم و آموزش عالی یک بانک اطلاعاتی مدارک صحیح دارند، من این مدارک تحصیلی را به آنجا می‌فرستم تا آنها چک کنند و برای ما برگردانند و وقتی برگشت، تمام مدارک فاقد اعتبار را کنار می‌گذارم. حالا ممکن است این فاقد اعتبار به دلیل جعل یا امثالهم باشد. به هر دلیل که باشد، باید کنار گذاشته بشود، بنابراین باز یک تصفیه در بانک اطلاعاتی سازمان انجام می‌شود.

سوم - ثبت اسناد و املاک: در مدارک کاداستری خیلی جعل کم شده است ولی باز وجود دارد. من اطلاعات مالکین و اطلاعات اسنادی را به ثبت اسناد و املاک می‌فرستم و ثبت اسناد چک می‌کند و نتیجه را به من برمی‌گرداند و بعد ما اصلاحش می‌کنیم و موارد ناقصی را به مالک برمی‌گردانیم که برود رفع نقص کند و یا اینکه اقدامات لازم را برایش انجام می‌دهیم.

چهارم - اداره پست: ارسال مراسلات برخی از مدارک مالکین توسط پست انجام می‌شود. من آدرس مالک را از کجا گیر بیاورم. من اگر با پست که اطلاعات قوی از آدرس مالکین دارد،

ارتباط برقرار کنم، اطلاعات مالکین، اعضا و امثالهم می‌فرستم و آخرین آدرس آن‌ها را از اداره پست می‌گیرم.

پنجم - مخاربرات: اداره مخاربات الان یک سیستم دارد به نام شاهکار که آخرین شماره تلفن هر کدام از ما در آن است. خوب اگر یک کسی به من اطلاعات موبایلش را ناقص، اشتباه و یا عمدا غلط داد، من اطلاعاتش را می‌فرستم شاهکار و آخرین شماره موبایل او را می‌گیرم. برای احراز هویت، آخرین شماره یکی از بهترین راه‌هاست.

ششم - تامین اجتماعی: برای استعلام‌های بیمه.

هفتم - با شهرداری‌ها: شهرداری‌ها وضعیت‌شان فرق می‌کند، چون ما همه شهرداریمان، الکترونیکی نیستند و معمولا شهرداری شهرهای بزرگ، الکترونیکی شدند. شهرهای کوچک داریم که هنوز سیستم‌شان دستی است. حالا برای آنها باید راهکارهای خودش را پیدا کنیم.

ما با بخش‌های زیادی از شهرداری‌ها می‌توانیم تبادل الکترونیکی کنیم که بسترش الان در شهرداری‌ها به دلیل وجود این دفاتر خدمات الکترونیکی شهر فراهم نیست.

آن تسریع در فرآیند صدور پروانه پایان کار خواهد بود؟

بله، به طور عجیبی در سرعت عملیات تاثیر خواهد داشت. در جمع بندی به این نتیجه می‌رسیم که روان شدن و تسریع در فرآیند عملیات، مردم را در سرمایه‌گذاری در بخش مسکن تشویق خواهد کرد.

من فقط آخرین نکته‌ام، همون طرحی است که گفتم آن نقشه راهی است که انشالله طرح تحقیقاتی اش در آمد، به عنوان محور فعالیت‌های صندوق به تصویب مراجع مربوطه صندوق خواهیم رساند.

■ لطفا بفرمایید کدام برنامه‌ها جزو اولویت نخست و کدام برنامه‌ها جزو اولویت‌های دوم و سوم صندوق مشترک قرار دارد. البته در صحبت‌هایتان اشاره کردید ولی می‌خواستم دقیق‌تر بدانم، با اقداماتی که آغاز کردید، تا چه زمانی باید منتظر تحول در صندوق باشیم؟

طرح‌ها را که توضیح دادم. در شش ماهه دوم سال آینده خروجی‌های سامانه یکی یکی بیرون می‌آید و ظرف مدت کوتاهی همه خروجی‌ها مشخص خواهد شد.

در مورد ساخت پروژه شهرک غرب باید عرض کنم این پروژه، پروژه‌های طولانی مدت

به نظر من، سازمان الان با دو بن بست اساسی مواجه شده که مهم‌تر از همه، بن بست اطلاعاتی و دوم بن بست مالی است. بن بست مالی نه به معنای اینکه پول ندارد، نه، پول دارد، ولی پولی که شما نتوانید در فرآیند کار از آن استفاده کنید، معنا ندارد.

است و با اهدافی که آقای مهندس خرم گذاشتند که اهداف خیلی بلندی است؛ یک پروژه‌ای است که خوش بینانه اش پنج ساله و متوسط ده سال طول می‌کشد.

در مورد محورهای کاری صندوق مشترک هم ما ظرف یک تا دو ماه آینده طرح به اتمام می‌رسد و ارائه می‌دهیم. در ارتباط با ثبت شرکت ظرف ماه آینده انشالله بتوانیم به ثبت برسانیم و بعد از آن دست‌مان برای فعالیت‌ها باز می‌شود.

■ جناب مهندس حاجعلی فرد برای سال‌های دوم و سوم فعالیت در صندوق مشترک چه برنامه‌هایی در دستور کار دارید؟

ما اگر موفق شویم انشالله این صندوق را به صورت یک شرکت تعاونی سهامی عام به ثبت برسانیم، همان‌طور که عرض کردم، به سمت هلدینگ شدن خواهیم رفت. با این کار، ساختار تشکیلاتی مناسب‌تر می‌شود ولی در کنارش، فعالیت‌هایی می‌شود کرد که بتوانیم مثلا شرکتی تشکیل دهیم که کارهای اعتباری انجام بدهد.

خوب، برای تشکیل یک شرکت کارگزاری خیلی ساده است. فقط کافی است برویم برای آن شرکت یک مجوز از بانک مرکزی و بورس بگیریم و یک فرآیند اعتباری راه بیندازیم. زمان هم نمی‌خواهد، چون ساخت و بنا و امثالهم ندارد. خیلی سریع می‌توانیم یک شرکت اعتباری راه بیندازیم و بعد شروع به فعالیت کردن کنیم. زود هم به نتیجه می‌رسد. اینها کاری است که الان نمی‌توانیم انجام بدهیم. اگر من می‌توانستم این کار را انجام بدهم، تا حالا شرکت کارگزاری راه افتاده بود و کلی هم کار کرده بود، ولی من الان نمی‌توانم آن را تاسیس کنم.

■ جناب مهندس، حال اگر بخواهید به عملکرد گذشته صندوق مشترک نمره بدهید، چه نمره‌ای می‌دهید؟

گذشته‌ها را که من بلد نیستم نمره بدهم. من

اصلا نمی‌توانم نمره بدهم. آقای مطهری حرف خوبی می‌زند. می‌گوید هر کسی را باید ببرید تو ظرف زمان خودش. من برای اینکه بتوانم خوب نمره بدهم، باید بروم مثلا ظرف زمان آقای مهندس ترکان و در مورد مدیر صندوق آن زمان نمره بدهم ولی چون نمی‌توانم بروم تو ظرف آن زمان، پس بنابراین نمی‌توانم نمره بدهم، اما برای خودم از بیست، نمره دورا می‌دهم.

■ در پایان اگر نکته‌ای باقی مانده، بفرمایید؟

امیدوارم این کارها را بتوانیم انجام بدهیم. اینکه من هیچ وقت تمایل به مصاحبه ندارم، به این دلیل است که می‌خواهم یک کاری را به انجام برسانم و بعد بگذارم روی زمین بگویم این کار انجام شده است. اینکه بنشینیم در مورد آینده صحبت کنیم و بگوییم می‌خواهیم این کار را بکنیم، من خودم نمی‌پسندم و تا حالا در کارهایم این طوری پیش نرفتم. حالا شما اصرار داشتید، یک بخشی از موارد را عرض کردم.

به هر حال، امیدوارم این کارها که گفتیم، انجام دهیم و بتوانیم یک گام مثبتی برداریم و سازمان را از بن بست اطلاعاتی و مالی که وجود دارد، خارج کنیم.

به نظر من، سازمان الان با دو بن بست اساسی مواجه شده که مهم‌تر از همه، بن بست اطلاعاتی و دوم بن بست مالی است. بن بست مالی نه به معنای اینکه پول ندارد، نه، پول دارد، ولی پولی که شما نتوانید در فرآیند کار از آن استفاده کنید، معنا ندارد.

ما همش می‌گوییم فلان استان فلان میلیارد تومان پول دارد که دارد، این چه فایده‌ای دارد؟ پول زمانی فایده دارد که تبدیل به سرمایه شود، چون فرآیند تبدیل پول به سرمایه، یک فرآیند طولانی است. وقتی پولی نتواند تبدیل به سرمایه شود، هیچ خاصیتی ندارد.

پول را یا در متکا می‌گذارند و یا در بانک. پول وقتی وارد فرآیند تولید و سرمایه‌گذاری شود، اشتغال ایجاد می‌کند. این، در حالی است که شما وقتی پول را در بانک می‌گذارید، هیچ کدام از این‌ها انجام نمی‌شود، اشتغال ایجاد نمی‌کند و فقط حساب بانکی بالا می‌رود.

برهمن اساس، ما باید این دو بن بست را از بین ببریم. درباره بن بست اطلاعاتی همین بس که به عنوان مثال، من الان که اینجا نشستم باید بدانم مهندس من در علی گودرز، چه ساختارهایی و با چه مشخصاتی و در کدام نقطه جغرافیایی کار برایش ایجاد شده است. اگر این کار بشود، می‌توانیم بگوییم سازمان از بن بست اطلاعاتی و بن بست مالی خارج شده‌اند.

خدا کند ما بتوانیم این کارها را انجام دهیم و سازمان را از بن بست مالی و اطلاعاتی خارج کنیم. به نظر من، این بن بست، بن بست است که سازمان در سال‌های گذشته با آن دست و پنجه نرم کرده و هیچ موقعی هم نتوانسته این مشکلات را برطرف کند، یعنی نتوانسته‌اند پول‌هایشان را تبدیل به سرمایه‌های اقتصادی کنند و منابع اطلاعاتی‌شان را به‌روز نمایند.

من امیدوارم رئیس سازمان، اعضای شورای مرکزی و روسای سازمان استان‌ها در این موضوع به ما کمک کنند. کمک کنند تا بتوانیم این کار را سریع‌تر انجام دهیم. من همه برنامه ریزی‌هایمان انجام دادم که این کار سریع‌تر پیش برود. البته اگر حمایت نکنند، قطعاً این کار به نتیجه نخواهد رسید. بنده در انتهای مصاحبه از شما می‌خواهم پیغام مرا به تک تک اعضای شورای مرکزی، روسای استان‌ها، هیات عمومی‌ها، اعضای هیات مدیره‌ها و رئیس سازمان برسانید که این‌ها نیاز به یک حمایت همه جانبه، چه پشتیبانی دستورالعملی و چه دادن مجوزهای لازم و حمایت‌های مالی دارد تا بتوانیم این کارها را انجام بدهیم.



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساخت‌مان

دی ماه
۱۳۹۹

سومین
شماره



پیگیری مطالبات مهندسان در گفتگو با دکتر مهدی جمالی نژاد، معاون وزیر کشور تقویت جنبه‌های حمایت حقوقی و قانونی از نظام مهندسی با اصلاح قانون

مطلوب در حوزه‌های مختلف به شهروندان ایجاد شده است، لذا تلاش و هماهنگی این دو نهاد برای تامین مالی پروژه‌ها، ارتقاء فرهنگ شهروندی، توسعه زیرساختها، مدیریت کاربری‌ها، نظارت بر ساخت و ساز مراکز پرجمعیت و ... می‌تواند اقدامی مؤثر تلقی شود.

■ **شورای عالی ترافیک برای حل معضل آلودگی چه برنامه‌هایی در دستور کار دارد؟**

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و اعضای آن از جمله وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه کشور، سازمان حفاظت محیط زیست کشور، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیروی انتظامی و شهرداری‌ها، سعی دارد تا ضمن تهیه و جمع‌آوری اطلاعات لازم برای بخش حمل و نقل و ترافیک در سطح ملی شامل طرح‌ها، لوابح، مصوبات و آیین‌نامه‌های مربوطه، هماهنگی‌های لازم بین حوزه‌های مختلف حمل و نقل و ترافیک را انجام داده و برحسب اجرای آنها به صورت کلان نظارت کند.

عملکرد و اقدامات شاخص:

ارائه لوابح مهم و اساسی در حوزه مدیریت شهری:

- قانون ساماندهی مدیریت پسماند عادی با اولویت مشارکت بخش خصوصی
- لایحه در آمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پس از ۳۷ سال
- لایحه اصلاح و الحاق موادی به ماده واحده قانون تأسیس دهیاری‌های خودکفا در روستاهای کشور
- لایحه اصلاح قانون اداری و استخدامی کارکنان شهرداری‌های سراسر کشور
- لایحه قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی و انتخابات شهرداران
- تهیه و اصلاح لایحه مدیریت شهری بر اساس بررسی تطبیقی با طرح مطرحه در مجلس با عنوان «قانون جامع مدیریت شهری»
- لایحه مدیریت یکپارچه ایمنی شهر و روستا
- لایحه اصلاح ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها (لایحه بسیار مهم در حوزه ساخت و ساز)

■ **برای حمایت از بخش‌هایی مثل نظام مهندسی هم برنامه‌ای در دستور کار دارید؛ در واقع به منظور توانمندسازی چه خواهید کرد؟**

بخشی از حمایت‌هایی که باید از نظام مهندسی به عنوان یک تشکل حرفه‌ای و صنفی انجام شود، در حوزه پشتیبانی‌های حقوقی است که این مهم از طریق اصلاح قوانین و مصوبات صورت می‌گیرد. در این خصوص اصلاح ماده صد قانون شهرداری به این حمایت‌ها می‌پردازد. همچنین طرح اصلاح قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان که در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار دارد، می‌تواند جنبه‌های حمایت حقوقی و قانونی از نظام مهندسی را تقویت کند.

■ **در حال حاضر چرا صدور پایان کار توسط شهرداری بدون در نظر گرفتن صدور شناسنامه فنی و ملکی صورت می‌گیرد؟**

مرجع صادرکننده شناسنامه فنی و ملکی ساختمان سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان در استان‌ها هستند. این سازمان‌ها وظیفه دارند تا به درخواست مجریان پروژه‌های



پروکتل‌های بهداشتی در زمینه بهداشت فردی مبادرت کنند.

■ **آیا استفاده از متخصصان امر یا همفکر و هم رای شدن نهادهایی چون شهرداری و شورای شهر می‌تواند کمک‌کننده باشد؟**

حل مشکل ترافیک نیاز به همدلی و همکاری میان بخشی دارد. هم فکری و هم افزایی کلیه عوامل دست اندرکار حوزه مدیریت ترافیک شهری، امری ضروری است. باید از تک طرفیت‌ها در این حوزه استفاده کرد و حل مشکلات حوزه حمل و نقل نیاز به یک کار تیمی دارد و منوط به بکارگیری استراتژی‌های همه جانبه و با همراهی کارشناسان رشته‌های تخصصی مانند روانپزشکان، حقوق دانان، مهندسان راه و شهرسازی و متخصصین نیروی راهنمایی و رانندگی خواهد بود و پشتوانه جمیع این اقدامات مبتنی بر برنامه ریزی و مدیریت واحد، مشروط به تأمین منابع مالی پیاده سازی و اجرا تا دستیابی به اهداف حوزه ترافیک یعنی ایجاد رفاه و آسایش در شهروندان، است.

همچنین نظر به اینکه شورای شهر از پشتوانه مردمی برخوردار بوده و شهرداری نیز یک نهاد عمومی غیردولتی که با هدف ارائه خدمات

ترافیک بگویید و اینکه چطور می‌توان راهکاری عملی برای حل این معضل پیدا کرد؟

در شرایط حاضر، یعنی اختلاط دو معضل ترافیک و شیوع بیماری مهلک کرونا؛ پیاده سازی هر اقدام برنامه محور ترافیکی صرفاً با عامل حمل و نقل عمومی میسر است که در شرایط فعلی، تضمین موفقیت آن برنامه، با شاخص ضمانت سلامت شهروندان، مواجه است که یافتن حد اعتدال به مفهوم کاهش حجم تردد و افزایش سلامت مردم، تنها با اقدامات توأم حوزه فرهنگ ترافیک و فرهنگ بهداشتی در چارچوب دو اقدام محوری شامل رعایت پروتکل‌های مصوب ستاد ملی مبارزه با بیماری کرونا در حوزه حمل و نقل عمومی و توزیع حجم تردد در ساعات از ایام بوده که این مهم منوط به پذیرش جامعه کسب و کار و فرهنگ اشتغال است.

با توجه به ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی به سبب کاهش تقاضای مسافر، ضمانت مدیریت سامانه‌های حمل و نقل درون شهری به رعایت پروتکل‌های بهداشتی، امری دست یافتنی است؛ اگر عموم مردم نیز در استفاده از ناوگان موجود، نسبت به رعایت

به مناسب روز حمل و نقل گفتگوی متفاوتی با دکتر مهدی جمالی نژاد معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و رئیس شورای عالی ترافیک کشور داشتیم. گفتگو با شهردار پیشین شهرهای اصفهان و یزد در فضایی صمیمانه و صریح انجام شد. حال گفتگوی خبرنگار ما با او را بخوانید:

■ **جناب دکتر جمالی نژاد، به مناسبت روز حمل و نقل بفرمائید چرا نسخه‌های حوزه ترافیک از جمله طرح‌هایی مثل طرح کاهش آلودگی هوا یا طرح زوج و فرد خودروها تا به امروز نتوانسته به حل معضل ترافیک کمک کند؟**

امروزه ترافیک در بسیاری از کلان شهرهای کشور به بزرگترین معضل شهر نشینی تبدیل شده است. در آسیب شناسی معضل ترافیک که منشا خیلی از مشکلات امروز شهرها محسوب می‌شود، به مواردی بر می‌خوریم که نشان می‌دهد ریشه‌های حل ترافیک بسیار عمیق و گسترده است.

در بررسی ریشه‌های افزایش حجم رفت و آمد مردم و وسائط نقلیه شان در شهرها به این نتیجه می‌رسیم که رفت و آمدها در شهرها اکثراً برای مراجعه به دفاتر، بانک‌ها، مدارس و دانشگاهها، ادارات گوناگون، مراکز خرید و ... صورت می‌گیرد که این مراجعات باعث حجم فزاینده ترافیک در خیابان‌های اصلی و مرکزی شهرها می‌شود. در این راه بن بست گونه معضل ترافیک توجه به سه موضوع حائز اهمیت است؛ برآیند این اقدامات به صورت جامع، هماهنگ و متداوم منتج به رفع معضل ترافیک می‌شود.

موضوع اول ارائه خدمات الکترونیک و توسعه آن در کلان شهرهاست تا با این مهم بخشی از سفرهای روزانه شهروندان حذف شود. خدمات الکترونیک می‌تواند در ابعاد گوناگون زندگی یک شهروند ساکن شهرهای بزرگ نقش ایفا می‌کند و به این ترتیب دیگر نیازی به حرکت فیزیکی شهروندان برای دسترسی به خدمات دولتی و نهادهای خصوصی نیست. به عبارت دیگر، ادارات دیجیتال جایگزین ادارات فیزیکی می‌شوند و از تردد خودروها کاسته خواهد شد.

موضوع دوم، بهبود فرهنگ ترافیک و گسترش فرهنگ استفاده از حمل و نقل همگانی و پاکروها در یک جامعه می‌تواند نقش به‌سزایی در چگونگی عملکرد سیستم کلی حمل و نقل شهر داشته باشد. موضوع سوم و نهایی نیز انجام مجموعه اقدامات در قالب مهندسی ترافیک شامل توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی، افزایش تعداد ناوگان، ساخت و توسعه راه‌های استاندارد، مدیریت پارکینگ‌های حاشیه‌ای، اجرای همه ابعاد طرح جامع حمل و نقل شهری، تقاطع‌های مناسب، چراغ قرمزهای منطقی، سیستم‌های هوشمند راهبری، توزیع مناسب تردد در معابر و سایر اقداماتی که می‌توانند منجر به افزایش آرامش رانندگان و کاهش رانندگی‌های پرخطر شود.

■ **باتوجه به بحث داغ آلودگی هوا در روزهای اخیر، لطفاً از چالش‌ها و راهکارهای رفع معضل**

طرح اصلاح قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان که در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار دارد، می‌تواند جنبه‌های حمایت حقوقی و قانونی از نظام مهندسی را تقویت کند.

متأسفانه ساختمان سازی که هم اکنون در شهرهای کشور اتفاق می‌افتد، با ساختمان سازی که منطبق با اصول فنی و مقررات ملی ساختمان باشد فاصله زیادی دارد



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساختمان

دوره
۱۳۹۹

شماره
۶





ارتقای نقش مهندسين ترافیک
در تهیه طرح‌های شهری مدنظر قرار گیرد؛

الزامات قانونی و لزوم پر رنگ شدن نقش مهندسی ترافیک در نظام مهندسی



برخی استان‌ها از قبیل مازندران، خراسان رضوی و قزوین با هماهنگی‌های صورت‌گرفته از خدمات مهندسين ترافیک در موضوعات عرضه سنجی و تغییر کاربری ساختمان‌ها استفاده می‌شود. علاوه بر این، می‌توان از تصویب «راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» در شورای عالی شهرسازی و معماری، «طرح جامع مدیریت شهری و روستایی» در مجلس شورای اسلامی و پیشنهاد ارائه همزمان «طرح‌های جامع شهری و مطالعات ترافیک» نام برد.

با عنایت به پررنگ شدن پیامدها و چالش‌های حمل و نقل شهری، ضروری است ارتقاء نقش مهندسين ترافیک به عنوان یکی از هفت رشته اصلی مهندسی ساختمان در تهیه طرح‌های شهری و مراحل دریافت پروانه ساختمان‌ها مدنظر قرار گیرد. حضور متخصصین حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی، تعامل و همراهی فرابخشی بسیار خوب با دیگر نهادهای مرتبط نظیر وزارت کشور و همچنین دید روشن و درک عمیق دست‌اندرکاران بخش‌های شهرسازی و ساختمان نسبت به معضلات گریبان‌گیر ناشی از عدم رعایت ملاحظات ترافیک و حمل و نقلی، فرصت مناسبی را برای سازمان نظام مهندسی ساختمان فراهم کرده تا به پیگیری موضوع از طرق مقتضی بپردازد. در پایان ضمن اعلام تصویب و ابلاغ نسخه جدید آیین‌نامه طراحی

مسائل ترافیکی همواره به عنوان یکی از اساسی‌ترین چالش‌های شهری به ویژه در کلانشهرها مطرح بوده است. بخشی از این مشکلات ناشی از

عدم رعایت الزامات ترافیکی و ابعاد حمل و نقلی در حوزه ساخت و سازهای شهری است به گونه‌ای که توسعه‌های بی‌رویه و ساخت و سازهای بدون مطالعه در سالیان اخیر لطمات سنگینی را بر پیکره شهرها وارد ساخته و منجر به افت کیفیت زندگی در جوامع شده است. احداث ساختمان‌های بلندمرتبه و بزرگ مقیاس، تغییرات کاربری‌ها و تراکم‌های سنگین نسبت به توان عملکردی شبکه پیرامونی، نظام ارتباطی ناصحیح و توسعه نامتوازن با شبکه معابر شهری و نتیجتاً ایجاد گره‌های ترافیکی، راه‌بندان‌ها، تخلفات، تصادفات شهری، اتلاف وقت و انرژی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و سلامت شهروندان تنها گوشه‌ای از آسیب‌های وارده است.

لذا بنابر ضرورت و اهمیت، تدوین ضوابط و مقررات مربوط به توسعه شهری و ساخت و سازها در مراحل مختلف اعم از طراحی، احداث، بهره‌برداری و... رعایت الزامات حمل و نقلی و ترافیکی به عنوان یک دغدغه جدی همواره مدنظر قرار گرفته است. در همین راستا، از ابتدای تصویب قانون نظام مهندسی، رشته مهندسی ترافیک نیز به عنوان یکی از رشته‌های اصلی معرفی شد.

از طرفی با تصویب «آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری» در مورخ هفتم آذرماه سال ۱۳۷۳، مبنایی برای اعلام و اعمال سیاست‌های حمل و نقلی صحیح، طراحی با کیفیت و منسجم و بستری برای نشر و انتقال تجربیات مهندسی ایجاد گشت. در متن مصوبه مذکور، ضمن الزام کلیه تهیه‌کنندگان طرح‌های توسعه و عمران شهری و طرح‌های ساختمانی به رعایت مفاد آیین‌نامه، وزارت مسکن و شهرسازی وقت، مسئول ارائه تسهیلات لازم برای اعطای گواهی صلاحیت طراحی راه‌های شهری به واجدین شرایط شد و مقرر گردید از تاریخ یکم دی ماه سال ۱۳۷۴ طرح‌های مرتبط به امضاء مهندس دارای پروانه اشتغال و صلاحیت لازم برسد.

از سوی دیگر، سهم قابل توجه مصرف سوخت ناشی از تقاضای بخش حمل و نقل و عوارض انکارناپذیر ترافیک خودرویی بر زیست‌پذیری شهرها موجب شد تا نمایندگان مجلس شورای اسلامی در ماده ۳۲ فصل هشتم قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی (مصوب ۱۳۸۹)، وزارت مسکن و شهرسازی را موظف به تهیه آیین‌نامه لازم برای استفاده از مهندسان ترافیک دارای پروانه اشتغال در امور طراحی و نظارت مربوط به ساخت و سازهای شهری نمایند. همچنین، بند آخر ماده ۴ مبحث دوم مقررات ملی ساختمان لزوم استفاده از تخصص مهندسان ترافیک و شهرساز توسط مراجع صدور پروانه را گوشزد نموده و نظارت عالی به اجرای آن مقررات طبق ماده ۳۵ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان به وزارت مسکن و شهرسازی سپرده شده است. در این راستا، در سال ۱۳۹۵ پیش‌نویس مبحث ۲۳ مقررات ملی ساختمان با عنوان الزامات ترافیکی ساختمان‌ها در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی تدوین و در اختیار عموم قرار گرفت و تلاش‌های قابل توجهی در این زمینه صورت پذیرفته است. در



ساختمان سازی باید به سمت اصلاح پیش روییم و امیدواریم با همکاری نظام مهندسی و وزارت راه و شهرسازی بتوانیم ایرادات موجود را برطرف کنیم.

آیا به طور کلی نیاز به اصلاحات ساختاری و تحول در فرایندها احساس می‌شود؛ سازمان شما چگونه در این خصوص اقدام خواهد کرد؟

متأسفانه ساختمان سازی که هم اکنون در شهرهای کشور اتفاق می‌افتد، با ساختمان سازی که منطبق با اصول فنی و مقررات ملی ساختمان باشد فاصله زیادی دارد و با وجود اینکه کیفیت ساخت و سازها در سال‌های گذشته تفاوت‌های زیادی کرده است، اما هنوز خلاءهایی وجود دارد که نمی‌توان گفت به صورت ۱۰۰ درصد همه فرآیندهای مهندسی طبق استانداردهای تعریف شده در ساختمان سازی پیش رفته است. یکی از مهمترین اموری که در این خصوص باید عملیاتی شود موضوع مجری ذیصلاح است که می‌تواند تحول اساسی در کیفیت ساخت و ساز ایجاد کند. همچنین موضوع بیمه کیفی ساختمان توسط شرکتهای ذیصلاح می‌تواند در اولویت امور قرار گیرد که نیازمند اصلاح قوانین و مقررات است.

همچنین برحسب ماده ۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، الزام فراگیری آموزش فنی حرفه‌ای برای اشتغال به کار توسط سازندگان ذیصلاح یکی دیگر از حلقه‌های مفقوده موضوع ساخت و سازهای کنونی است که یقیناً اجرای آن به ارتقاء کیفی ساخت و سازها کمک خواهد کرد.

آیا فهرستی از کارهای انجام نشده شهرداریها در بخش مسکن و ساختمان که به سازمان نظام مهندسی ساختمان مربوط می‌شود دارید؟

۱. اصلاح برخی از قوانین و مقررات به صورت همکاری مشترک (از جمله قانون نظام مهندسی و قانون پیش فروش ساختمان)
۲. همکاری مشترک در اجرای صحیح طرح رصد و پایش زنجیره فولاد (رصد تولید و توزیع و مصرف مصالح فولادی)
۳. اصلاح مبحث دوم مقررات ملی ساختمان (نظامات اداری) با رویکرد تقویت کیفی ساخت و ساز در کشور

ساختمانی برای صدور شناسنامه فنی و ملکی رسیدگی کرده و پس از ثبت مشخصات ملک مربوطه در شناسنامه‌های خامی که توسط وزارت مسکن و شهرسازی در اختیار آن‌ها قرار داده شده، آن را صادر کنند.

در حال حاضر صدور شناسنامه فنی و ملکی با ابهامات حقوقی و اجرایی مواجه است. به عنوان مثال، در سنوات گذشته به علت ابهام در خصوص مهندس مجری و شکایت به دیوان عدالت اداری تهیه شناسنامه فنی ملکی ساختمان به مشکل خورد و صدور این شناسنامه با توجه به رای دیوان عدالت اداری جزو الزامات صدور پروانه قرار نگرفت. یکی از استدلال‌های شعب دیوان عدالت اداری در این خصوص این بود که نمی‌توان مالک را ملزم کرد حتماً با یک مهندس کار اجرا شود.

در بحث شناسنامه فنی ملکی ساختمان رکن اصلی چه در شهرداری و چه در نظام مهندسی، مهندس مجری است که باید تعهد و اخلاق را سرلوحه کارش قرار دهد. در سال‌های گذشته در بسیاری از شهرها شناسنامه فنی ملکی صادر می‌شد، ولی آیا این شناسنامه همان چیزی است که قانون‌گذار تعریف کرده است.

در حال حاضر در شهر تهران و برخی از کلانشهرهای کشور با تعامل مثبت و سازنده فیما بین مجموعه مدیریت شهری و سازمان نظام مهندسی ساختمان برای رفع ابهامات اجرایی توافقات خوبی حاصل شده است. برای رفع مشکل مجری ساختمان، شهرداری‌ها به مهندس ناظران برای شروع عملیات ساختمان برگه شروع داده و از مالک می‌خواهند که مهندس مجری ساختمان را معرفی کند. در ادامه هم یک نفر از مهندسانی که پروانه اشتغال به کار از نظام مهندسی دارد معرفی شده و در نهایت شناسنامه فنی ملکی ساختمان توسط این مهندس مجری تهیه می‌شود.

اگر در زمان بهره‌برداری مشکلی برای ساختمان ایجاد شود که ناشی از مصالح غیر استاندارد باشد، یا در حین گودبرداری خسارتی به همسایگان وارد شود مهندس مجری باید پاسخگو باشد. این‌ها موارد مهمی است که در ارتقا کیفیت ساخت و ساز اهمیت دارد. در بحث



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساختمان

دی ماه
۱۳۹۹

سومین
شماره



گفتگو با دکتر فرشید رضا حقیقی، عضو شورای مرکزی

ضابطه مند شدن هر گونه ساخت و ساز از دیدگاه ترافیک

نقطه عطفی در به کارگیری علم مهندسان حمل و نقل و ترافیک در جهت کاهش مشکلات یاد شده باشد. در ادامه این بحث مقررات ملی و منجر به ایجاد تحول، توجه شود که بحث ارائه خدمت توسط مهندسان ترافیک و اصولاً ارائه خدمات دوطرفه است؛ یک طرف مهندسان ترافیک ارائه خدمت دارند و طرف دیگر به عنوان مطالبه خدمت (خواه کارفرما باشد یا مسئول شهری یا متولی ضوابط شهرسازی استانی).

اینکه «مقررات ملی ساختمان مبحث مهندسی ترافیک در ساختمان» به عنوان ملاک عمل موجود باشد و اصولاً ارائه خدمات مهندسی ترافیک در ساختمان (قبل/حین/بعد) براساس شرح خدمات انجام شود، محدوده وظایف و نحوه عمل را توسط مهندسان ترافیک در ساختمان (قبل/حین/بعد) مشخص می کند و از شخصی نگری و ارائه خدمات صرفاً فنوری و یا کتابخانه ای جلوگیری می کند، اما تحول اساسی در مبحث مطالبه گران خدمت است. آیا کارفرما نتایج مطالعات را می پذیرد؟ آیا مسئول شهری نتایج عارضه سنجی را در کفه اقتصاد شهری کوتاه مدت می سنجد یا اثرات مطالعات در عارضه های بلند مدت آن را می سنجد و می پذیرد؟ آیا متولی ضوابط شهرسازی استانی در تصمیم نهایی به نتایج مطالعات مبتنی بر مطالعات مهندسی ترافیک توجه می کند؟ مجموعه سؤالاتی است که در میزان تحول مورد سؤال نقش دارند.

اما آنچه مشخص است مطالبه ای عمومی در همه طرف های شهری از مهندسين، مسئولین شهری، استانی و مردم و خصوصاً وزارت راه و شهرسازی مبنی بر ضابطه مند شدن هر گونه ساخت و ساز از دیدگاه ترافیک و حمل و نقل شهری موثر در شهرسازی و نیز پس از ساخت شهر وجود داد که در نهایت منجر به نتایج و تحولات مثبت خواهد شد.

■ علاوه بر تاکید بر نقش مهندسان ترافیک در ساختمان، آیا اقدامات دیگری در زمینه های خدمات قابل ارائه توسط مهندسان ترافیک در جریان است؟

علاوه بر مبحث عارضه سنجی ترافیک و موارد مرتبط با ساختمان، زمینه دیگری از طرف مهندسان ترافیک و گروه تخصصی شورای مرکزی دوره هفتم و با حمایت مجدانه شورای مرکزی دوره هشتم و ریاست سازمان جناب آقای مهندس خرم و نیز حسب مطالبه سازان راهداری و حمل و نقل جاده ای در مورد «ایمنی دسترسی های اختصاصی» در حال نهایی سازی است که تحت عنوان «شیوه نامه اجرایی نحوه ارائه خدمات مهندسی ترافیک در احداث دسترسی های اختصاصی راه های بیرون شهری» جریان دارد و با حمایت سازمان راهداری و وزارت راه و شهرسازی در مبحث ایمنی حمل و نقل جاده ای و طراحی اصولی بسیار موثر خواهد بود. در بحث ایمنی نیز اتفاقاً در گروه تخصصی هفتم یک بحثی پیگیری و با پیشگامی نظام مهندسی تهران آغاز شد، با عنوان «ایمنی عملیات اجرا در کارگاه های ساختمانی از منظر ترافیکی» هم در محدوده درون کارگاه ها و هم در حوزه بلافاصل کارگاه که در حال نهایی سازی نحوه انجام و شرح خدمات مطالعه و بررسی می باشد.

مجموعه این اقدامات ذکر شده اخیر در حد ۹۰ درصد پیشرفت دارد که قطعاً به حمایت ریاست سازمان جناب آقای مهندس خرم و آقای دکتر قناعت، عضو شورای مرکزی رشته ترافیک و همکاری اعضای گروه تخصصی هشتم (آقایان دکتر/مهندس شیران از اصفهان، زندی از قزوین، رضوی از تهران، مبصر از گیلان، ساجد از اردبیل، معتمدنیا از آذربایجان شرقی، شیرمحمدی از آذربایجان غربی، زوربخش از فارس، دوقی از تهران و معظمی از خراسان رضوی) پیگیری و به امید خدا در اولین فرصت نتایج به صورت شیوه نامه در اختیار اعضای شورای مرکزی به منظور بررسی و تصویب و ابلاغ نهایی توسط ریاست سازمان به استان ها برای اجرا قرار خواهد گرفت.



تقریباً در تمامی شهرهای کشور قابل یافت است و همگان درگیر آن هستند.

صرفاً جهت اطلاع و یاد آوری اینکه مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مدنظر در حالت اول و عارضه سنجی احداث ساختمان ها در حالت دوم بیش از ۶۰ سال است که در کشورهای دیگر دنیا در حال انجام توسط مهندسان ترافیک و حمل و نقل است و پایه مطالعات و بارگزاری جمعیتی و اقتصادی منطقه ای است.

■ چه اقداماتی در زمینه حمل و نقل و ترافیک در این سال ها انجام شده است؟

گروه تخصصی ترافیک شورای مرکزی از دور اول تا هفتم و گروه های تخصصی ترافیک استان ها و اعضای هیات مدیره مهندسان ترافیک در استان ها سال هاست که بر نقش مهندسان ترافیک در ساختمان (قبل/حین/بعد) اصرار دارند و به صورت جزیره ای این تلاشها، در استان های مختلف به نتایج بسیار خوبی منجر شده

آنچه مشخص است مطالبه ای عمومی در همه طرف های شهری از مهندسين، مسئولین شهری، استانی و مردم و خصوصاً وزارت راه و شهرسازی مبنی بر ضابطه مند شدن هر گونه ساخت و ساز از دیدگاه ترافیک و حمل و نقل شهری موثر در شهرسازی و نیز پس از ساخت شهر وجود داد که در نهایت منجر به نتایج و تحولات مثبت خواهد شد.

است که می توان به استان های مازندران، خراسان رضوی، اردبیل، اصفهان، قزوین و اخیراً مصوبه مهم و بسیار مفید شورای اسلامی شهر تهران اشاره کرد که همگی بر انجام «مطالعات عارضه سنجی ترافیکی/ اثرسنجی احداث بنا» صحت گذاشته و تأکید کرده اند.

در گامی دیگر، نتایج تلاش های گروه های تخصصی ادوار شورای مرکزی و خصوصاً دوره هفتم در قالب «مقررات ملی ساختمان- مهندسی ترافیک در ساختمان» در حال پیگیری و طرح و بررسی در دفتر تدوین مقررات ملی ساختمان است که می تواند به عنوان «ملاک عمل» واحد مقررات کشوری مناسب برای انجام مطالعات و نحوه انجام آن و رویه واحد در سطح کشور باشد که مورد حمایت مدیران شورای مرکزی دوره هفتم و خصوصاً دوره هشتم و مدیران دفتر مقررات ملی و معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی نیز قرار گرفته است.

بدینوسیله ضمن تشکر از حمایت های جناب آقای دکتر محمودزاده، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی و جناب آقای مهندس مانی فر، مدیر کل دفتر مقررات ملی ساختمان، امیدوارم تصویب و ابلاغ مقررات ملی به صورت «ملاک عمل» واحد در سراسر کشور بتواند

مقدار خواهد بود و این یک همکاری دو طرفه و تکراری تا رسیدن به تعادل مطلوب است. همانطور که در طراحی اولیه سازه، بار طراحی از بارگذاری حسب نوع کاربری ساختمان و زلزله و باد و امثالهم به دست می آید، در اینجا هم با توجه به ورودی های مدنظر شهرساز برای طراحی شهری، بار طراحی معیار و تقاطعات و مناطق بصورت جزء و کل محاسبه و ارائه می شود.

حالا اینجا دو مبحث کاربرد و زمینه مهندسی ترافیک به وجود می آید که در کشور تقریباً مغفول مانده است؛ اول آنکه تقریباً هیچ مطالعات ترافیکی مناسب و متناسبی در شهرهای کشور (به جز اندک شهرهای بزرگ و مراکز استان ها) به مفهوم مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک با توجه به شرایط اقتصادی- اجتماعی و کاربری زمین های پیشنهادی شهرساز تهیه نشده است تا بتواند ورودی مناسبی برای مهندسين شهرساز در طراحی های شهری باشد.

دوم آنکه هرگاه بحث تغییر کاربری مطرح می شود

به مناسبت ۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل، پایگاه اطلاع رسانی سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور گفتگوی اختصاصی با دکتر فرشید رضا حقیقی، عضو شورای مرکزی داشته است که حال با هم آن را می خوانیم:

■ ۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل بود. در ابتدا اگر پیامی دارید در این باره بفرمایید؟

رواقع روز ۲۶ آذرماه هر سال، یادآور صدور فرمان امام (ره) در سال ۱۳۶۲ در زمینه اعزام کامیون ها به بنادر جنوبی برای تخلیه کالاهای وارداتی از مبادی دریایی کشور است. گویا در سال ۱۳۷۶ به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و برای آگاه سازی هرچه بیشتر جامعه با نقش و جایگاه بخش حمل و نقل، این روز از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور به عنوان روز حمل و نقل شناخته شد، به همین مناسبت نیز هفته ۲۶ آذرماه تا یکم آذرماه به عنوان هفته حمل و نقل نامگذاری شده است. حقیقتاً به نظر شخص بنده، این روز حمل و نقل در اسم و ماهیت و آنچه که هر ساله دیده می شود، به «حمل و نقل» معطوف شده است، ولی از لحاظ ارتباط با صنف فعالین علمی و مهندسی حمل و نقل کمی بی ارتباط است و بی توجهی شده است؛ شاید نیازمند پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی مبنی بر اختصاص یک روز از این هفته به فعالین علمی و مهندسی حمل و نقل باشد تا به بحث های رشته حمل و نقل و مرتبطین آن شامل مهندسين برنامه ریزی حمل و نقل، مهندسين راه و ترابری، مهندسين ریل و راه آهن، مهندسين بنادر، مهندسين فرودگاه، مهندسين ایمنی و تصادفات، امثالهم پرداخته شود تا این روز و هفته صرفاً به روز/هفته راهداری و حمل و نقل جاده ای تقلیل نیابد.

مضافاً اینکه به دلیل آمار بالای تصادفات در ایران و روند مرگ و میر در کشور و تصادفات رانندگی اختصاص یک روز ملی ایمنی حمل و نقل جاده ای یا تصادفات نیز صرفاً به صورت نمادین از همه روزهای سال که باید ایمنی حمل و نقل (خصوصاً جاده ای) در اولویت باشد، مدنظر قرار گیرد.

مرتبط با این گفتگو، خلاصه اینکه روز ۲۶ آذر را خیلی متناسب با روز مهندسی حمل و نقل و صنف مهندسين ترافیک در نظام مهندسی ساختمان و فعالین علمی شامل اساتید و دانشجویان مرتبط نمی دانم.

■ نقش مهندسين ترافیک در ساختمان را به صورت خلاصه چطور بیان می کنید؟

در ساختار نظام مهندسی ساختمان، مهندسين ترافیک به عنوان یکی از هفت رشته مهندسين عضو نظام مهندسی ساختمان با توجه به تعداد کم و نوظهور بودن رشته در ایران به نسبت سایر رشته ها کمی از نظامات و مقررات رایج مرسوم در دیگر رشته های هفت گانه عقب مانده اند. این عقب ماندگی در تعداد مهندسين نتیجه اش را در عدم توجه به نقش مهندسين ترافیک در ساختمان در قبل، در حین و بعد نشان داده است که موجب مشکلاتی در شهرها شده است.

به زبان ساده، اگر ترافیک را معلول عوامل فعالیت های اجتماعی و تفاوت های کاربری زمین بدانیم، از یک سو به اجتماع و از سوی دیگر به شهرسازی و نحوه استفاده از زمین در شهرها برمی گردد. اگر یک یاد آوری ابتدایی به مقوله شهرسازی داشته باشیم، شهرساز براساس استقرار بنا و جمعیت و پیش بینی های اقتصادی و اجتماعی و البته سایر متغیرهای دیگر شهرسازی، شهر را می سازند و به اصطلاح به طراحی شهری می پردازند.

بار ترافیکی این پیشنهاد های طراحی شهری از خروجی مدل های مهندسين برنامه ریز حمل و نقل است که مشخص می کند بار طراحی هر خیابان (لینک) مدنظر شهرساز و هر گره (تقاطع) در نظر شهرساز به چه

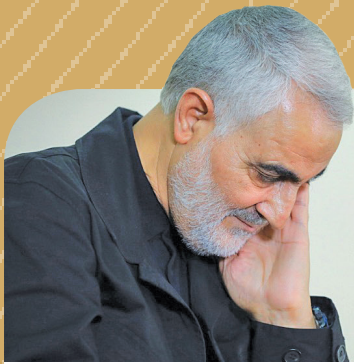


خبرنامه سازمان نظام مهندسی ساختمان

دی ماه ۱۳۹۹

سومین شماره





برگزاری مسابقه یادواره سردار شهید قاسم سلیمانی در کرمان

سازمان در استان برگزار و با استقبال خوب کارمندان روبرو شد. در پایان و پس از داوری آثار رسیده به روابط عمومی سازمان، به شش اثر برگزیده جوایز ارزنده ای اعطا شد.

سازمان نظام مهندسی ساختمان استان کرمان با برگزاری یک مسابقه، یاد سردار شهید قاسم سلیمانی را گرامی داشت. این مسابقه که «یک سال با سردار» نام داشت، حول محور وصیتنامه سردار، بین کارمندان

دفتری که با هدف نظارت و پایش عملکرد سازمان‌های نظام مهندسی راه اندازی شد؛

گزارش عملکرد ۶ ماهه دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها

• هماهنگی و برگزاری جلسات شوراهای منطقه‌ای رؤسای استان‌ها به ریاست آقای مهندس خرم و با دبیری دفتر نظارت بر عملکرد که تاکنون ۸ جلسه از آن برگزار شده است.

• احصاء ۱۰۶ مورد از مشکلات مطرح شده توسط استان و حذف موارد تکراری به ۶۲ مورد و استخراج ۲۰ مورد از مشکلات با اولویت اول از دیدگاه رؤسای استان‌ها و ارائه گزارش آن به ریاست سازمان

• پیگیری پاره‌ای از موارد ارجاعی مانند تفکیک درصد حق الزحمه‌های مهندسی در رشته‌های مختلف، تعارض منافع، اصلاح تعرفه سال ۹۹، بیمه مهندسان (بیمه تأمین اجتماعی)، پیگیری تشکیل کمیته موارد خاص مبحث ۲۲ مقررات ملی

• تهیه فرم‌های ۳۳ گانه جهت نظارت بر عملکرد استان‌ها با توجه به شرایط کرونایی به منظور بررسی مرحله اول عملکرد استان‌ها بصورت مجازی

• بررسی عملکرد ۱۰ استان که ۳ استان به صورت حضوری و ۷ استان به صورت مجازی که هم اکنون در مرحله اخذ اطلاعات درخواستی بر مبنای فرم‌های سه گانه است.

• بررسی شکایات‌های ارسالی به این دفتر و بررسی موارد حائز اهمیت و پیگیری از طریق رؤسای استانها، که در این زمینه اعلام رضایت بسیار خوبی از مراجعین داشته ایم.

از جمله اهداف تشکیل دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها، تلاش برای اجرای اهداف مندرج در قانون، برقراری نظارت مستمر به منظور حسن جریان امور، توصیه و راهنمایی به منظور نظام مند بودن، وحدت رویه و هماهنگی اقدامات و فعالیت‌ها، افزایش رضایت و اعتماد عمومی، شناسایی اقدامات ارزشمند استان‌ها و انتقال آن به سایر استان‌ها است.



استان‌ها و انتقال آن به سایر استان‌ها است. در این راستا، اقدامات زیر توسط این دفتر صورت پذیرفته است:

• برگزاری ۱۰ جلسه کمیته نظارت بر عملکرد
• تهیه و تدوین دستورالعمل تشکیل دفتر نظارت بر عملکرد سازمان نظام مهندسی استان‌ها

۶۶

دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها از اوایل تابستان فعالیت رسمی خود را براساس صدور حکمی از سوی رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور آغاز کرد.

این دفتر با هدف نظارت و پایش عملکرد سازمان‌های نظام مهندسی و در راستای اجرای بندهای «پ» و «ت» ماده ۱۱۶ آیین نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان تشکیل شده تا علاوه بر نظارت بر حسن جریان امور و حفظ حقوق، منافع، حیثیت، شئون حرفه‌ای و اموال سازمان، نسبت به ارائه نظارت، پیشنهادها و توصیه‌های لازم به نظام مهندسی استان‌ها اقدامات لازم را به عمل آورد.

در این راستا اولین قدم تهیه دستورالعمل تشکیل دفتر نظارت بود که با تشکیل کارگروهی متشکل از خبرگان نظام مهندسی و طی جلسات متعدد در تاریخ ۲۱ تیرماه امسال اتمام و در شهریورماه سال جاری توسط ریاست سازمان ابلاغ شد. این دستورالعمل حاوی اهداف، ساختار دفتر، وظایف و اختیارات کمیته نظارت و روش و فرآیند انجام کار توسط دفتر بوده که در ۵ ماده و ۲۵ بند برای اجرا ابلاغ شده است.

از جمله اهداف تشکیل این دفتر، تلاش در جهت اجرای اهداف مندرج در قانون، برقراری نظارت مستمر به منظور حسن جریان امور، توصیه و راهنمایی به منظور نظام مند بودن، وحدت رویه و هماهنگی اقدامات و فعالیت‌ها، افزایش رضایت و اعتماد عمومی، شناسایی اقدامات ارزشمند



دکتر محمد رضا جواهری تفتی رئیس دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها



خبرنامه سازمان نظام مهندسی ساختمان

دی ماه ۱۳۹۹

شماره سومین

بر لزوم بازنویسی قانون نظام مهندسی تاکید شد؛

دیدار معاون عمرانی وزیر کشور با مهندس خرم

هنجارها و مقابله با ناهنجاری‌های اجتماعی عنوان کرد. در ادامه این جلسه مشترک، دکتر جمالی نژاد معاون وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اظهار داشت: از لینک نظام مهندسی کشور و شهرداری‌ها برای پرداختن به کارهای مشترک استفاده خواهد شد. وی با تاکید بر استمرار و گسترش ارتباطات دو سازمان، همکاری در امر ارتقا و تسریع و دقت خدمات را مورد اشاره قرار داد. در همین حال، دکتر قربانی مدیرکل دفتر فنی وزارت کشور گفت: با توجه به رویکردهای جدید، یک آسیب شناسی جدی مورد انتظار است. وی بر لزوم بازنویسی قانون نظام مهندسی و همچنین توجه به بخش خصوصی تاکید کرد.

در دیدار مشترک دکتر جمالی نژاد، معاون عمرانی وزیر کشور و مدیرکل دفتر فنی وزارت کشور با مهندس خرم، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان بر توسعه همکاری‌های مشترک تاکید شد. در کارگروه مشترک سازمان‌های شهرداری‌ها و نظام مهندسی با فوریت به مسائل و مشکلات مشترک پرداخته می‌شود. مهندس خرم در این جلسه تاکید کرد: آمادگی داریم با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بر اساس یک برنامه ریزی مشخص، کارها را به بخش خصوصی واگذار کنیم. وی، مهمترین وظیفه سازمان شهرداری‌ها را ساماندهی اجرای مقررات، معیارها و استانداردها در امور زیربنایی و خدمات شهری و ایجاد

در جلسه شورای مدیران سازمان با رئیس سازمان نظام مهندسی تاکید شد؛

تشکیل کمیته ویژه برای افزایش راندمان سازمان نظام مهندسی

جلسه شورای مدیران سازمان نظام مهندسی ساختمان با حضور مهندس خرم، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان در محل سالن جلسات شورای مرکزی برگزار شد. مهندس خرم در این جلسه ریشه همکاری و هماهنگی و انسجام را در همدلی دانست و گفت: موتور حرکت به سمت توسعه، عشق است. بر همین اساس، باید عاشق سازمان و مردم باشیم. ضمن اینکه انسانها وقتی عاشقانه با همدیگر کار کنند، به یکدیگر گیر نمی‌دهند. وی با اشاره به اینکه راهکار حل اختلاف نظرها این است که نظر مخالف را تحمل کنیم، اظهار داشت: به دنبال منافع مادی و سیاسی در کار نباشیم. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان در پایان بر ضرورت تشکیل کمیته ویژه برای افزایش راندمان سازمان تاکید کرد و دستور داد ساختار سازمانی با فوریت طراحی و پیاده سازی شود.



در دومین دوره جلسات شورای منطقه‌ای رؤسای سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان استان‌ها بارنئیس نظام مهندسی چه گذشت؟

ارائه گزارش عملکرد از پیگیری مطالبات استانی



مهمترین موضوعات کاری سازمان را حل و فصل پاره‌ای از مشکلات استان‌ها مانند برگزاری مجامع عمومی، تعارض منافع، ارجاع نظارت و طرح اقدام ملی مسکن عنوان کرد. وی، فعال کردن صندوق مشترک استانها، عملیاتی کردن مبحث ۲۲ مقررات ملی ساختمان، نظارت بر عملکرد استانها، بیمه مهندسان و آموزش را از جمله محورهای راهبردی سازمان نظام مهندسی ساختمان اعلام و اظهار امیدواری کرد تا پایان هفته جاری طی جلسه‌ای که با دکتر محمودزاده، معاون امور مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی برگزار می‌شود، نزدیک به ۱۰ مورد از مسائل و مشکلات موجود استانها، حل و فصل شود.

در ادامه جلسه دکتر جواهری، رئیس دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها از آغاز دور دوم برگزاری جلسات شورای مرکزی و منطقه‌ای رؤسای خبر داد و گفت: برگزاری موقت آمیز دوره اول جلسات شورای منطقه‌ای رؤسا و شورای رؤسای نظام مهندسی کشور منجر به احصاء ۱۰۶ مورد از مشکلات و مسائل مورد نظر سازمان‌های نظام مهندسی استان‌ها شده است. وی اظهار داشت: از این تعداد پس از بررسی و تحلیل موارد با اهمیت، ۲۰ مورد در اولویت اول کاری سازمان قرار گرفته که بیش از ۱۰ مورد از آن‌ها توسط کارگروه‌ها و کارشناسان خبره منتخب از شورای مرکزی و سازمان به نتایج نهایی رسیده و توسط ریاست سازمان یا ابلاغ شده و یا در حال اقدام نهایی برای ابلاغ به استان‌ها

وی با اشاره به شعر حافظ که می‌گوید «بیا تا گل برفشانیم و می در ساغر اندازیم، فلک را سقف بشکافیم و طرحی نو در اندازیم»، اظهار داشت: موتور این طرح نو ایجاد کنیم، عشق به کار، میهن و تخصص است. مهندس خرم با طرح این پرسش که آیا تاکنون در ۲۴ سال گذشته استان خودتان را آسیب شناسی کرده‌اید؟ گفت: توصیه می‌کنم این کار را حتما صورت دهید. وی از دکتر جواهری، دبیر جلسه خواست تا این موضوع را حتما پیگیری کند. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان همچنین خاطرنشان کرد: متأسفانه بیش از ۵۰ درصد مهندسان بیکارند یا در شغل حرفه‌ای خود کار نمی‌کنند؛ به این دلیل که ما خوب عمل نکردیم و امروز من خودم را پاسخگو می‌دانم. مهندس خرم در ادامه ساختار سازمانی در نظام مهندسی را نیازمند مطالعه دانست و تأکید کرد: تهیه مقررات باید توسط سازمان نظام مهندسی انجام شود و دولت نباید این کار را انجام دهد، ضمن اینکه ما با یک لشکر ۵۵۰ هزار نفری آماده ایم کارها را انجام دهیم.

تشکیل ستاد مدیریت بحران در سازمان نظام مهندسی

وی از تشکیل ستاد مدیریت بحران در سازمان نظام مهندسی خبر داد و خاطر نشان کرد با پیگیری‌های انجام شده، سازمان نظام مهندسی ساختمان به زودی به عضویت رسمی ستاد مدیریت بحران کشور در خواهد آمد.

دومین دوره جلسات شورای منطقه‌ای رؤسای سازمان‌های نظام مهندسی به ریاست مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی آغاز شد. در نخستین جلسه با حضور مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان، رئیس دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها و تعدادی از مدیران سازمان و رؤسای استان‌های تهران، البرز، قم، قزوین، مازندران و اردبیل تشکیل شد.

در این جلسه رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان، گزارشی از اقدامات انجام شده برای رفع مشکلات استان‌ها را ارائه کرد.

هدف از برگزاری دومین دوره از جلسات شورای منطقه‌ای رؤسا

بر ادامه دکتر جواهری رئیس دفتر نظارت بر استان‌ها، هدف از برگزاری دومین دوره از جلسات شورای منطقه‌ای رؤسا را شناسایی اقدامات و فعالیت‌های ارزنده استان‌ها و اطلاع رسانی به سایر استان‌ها برای بهره برداری و الگوگیری از تجارب استان‌ها عنوان کرد. در این جلسه رؤسای استان‌های تهران، قم، قزوین و اردبیل، اقدام به ارائه گزارش عملکرد و فعالیت و اقدامات ویژه و ارزشمند استان خود پرداختند. آنان همچنین درباره مهمترین مشکلات استان‌ها از جمله تعداد کار در پروژه‌های کوچک و پروژه‌های شهرک‌های صنعتی، مطالعات ژئوتکنیک و هزینه‌های آن و تعارض منافع، نکاتی را مطرح کردند.

سلامت در ارائه خدمات مهندسی اولویت ماست

دومین دوره جلسات شورای منطقه‌ای رؤسای استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمان، خراسان جنوبی، خراسان شمالی، خراسان رضوی و گلستان به ریاست مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان و با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی به صورت مجازی و آنلاین برگزار شد.

در این جلسه ابتدا دکتر محمدرضا جواهری نفتی، دبیر جلسه ضمن ارائه گزارش کوتاهی از اقدامات دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها از اهداف برگزاری دومین دوره از جلسات شورای منطقه‌ای سخن گفت. در ادامه رؤسای استان‌ها با ارائه گزارشی از مهمترین اقدامات و دستاوردهای نظام مهندسی در استان‌ها، رئیس شورای مرکزی، مدیران سازمان و دیگر رؤسای استان‌ها را از اقدامات خود مطلع کردند.

در پایان جلسه مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان با ارائه گزارشی از اقدامات انجام شده، توصیه‌هایی لازم برای اجرای اهداف و مأموریت‌ها و خط مشی سازمان را ارائه کرد. وی با بیان اینکه سلامت در ارائه خدمات مهندسی و شفافیت در تمام ارکان سازمان جزء اولویت‌های کاری است، تأکید کرد: متأسفانه بعضاً چهره نامناسبی از نام مهندسی در ذهن جامعه نقش بسته است که باید ذهنیت را با اقدامات مؤثر و اطلاع رسانی‌های به جا برطرف کرد.

خبر خوش از توافق با سازمان امور مالیاتی

دومین دوره جلسات شورای منطقه‌ای رؤسای استان‌های آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، زنجان، کردستان، کرمانشاه و همدان به ریاست مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان و با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی به صورت مجازی و آنلاین برگزار شد. در این جلسه رؤسای استان‌ها با ارائه گزارشی از مهمترین اقدامات و دستاوردهای نظام مهندسی در استانها، رئیس شورای مرکزی، مدیران سازمان و دیگر رؤسای استان‌ها را از اقدامات خود مطلع کردند.

مهندس خرم در ابتدای جلسه با تبریک انتخاب هیات ریسه جدید استانها، ابراز امیدواری کرد که سال پایانی دوره هشتم سازمان را به خوبی پشت سر بگذاریم.



است. رئیس دفتر نظارت بر عملکرد استان‌ها همچنین توضیحاتی در خصوص فرآیند نظارت بر عملکرد استان‌ها در جلسه ارائه کرد.

مهمترین درخواست‌ها از ریاست سازمان

در ادامه جلسه رؤسای استان‌های همدان، خراسان شمالی، لرستان، البرز، قم، تهران، زنجان، مازندران، کرمانشاه و آذربایجان غربی صحبت‌های خود را پیرامون موضوعات و مسائل استان‌ها مطرح کردند که مهم‌ترین درخواست‌های آنان از ریاست سازمان و وزارت راه و شهرسازی، حل و فصل مشکلات تعارض منافع، برگزاری مجامع عمومی، ساختار سازمانی استان‌ها، اصلاح تعرفه سال ۹۹، مجوز فعالیت و اعطای صلاحیت طرح و ساخت بود.

مهندس خرم در پایان در خصوص تعیین تکلیف مهمترین مواردی که در دست اقدام سازمان و وزارت راه و شهرسازی است، گفت با هماهنگی مدیرکل دفتر توسعه مهندسی وزارتخانه، مقرر شد به برخی موضوعات از جمله «تعارض منافع»، «مجمع عمومی»، «ترازنامه و بوجه استانها»، «تعرفه ۱۴۰۰»، «شکست کار بین رشته ای»، «تصمیم‌گیری پیرامون تفاهم نامه با بنیاد مسکن»، «ماده ۲۷»، «اصلاح تفاهم نامه طرح اقدام ملی مسکن»، «ابلاغ آئین دادرسی»، «دخالت‌های شرکت شهرک‌های صنعتی و سازمان نظام مهندسی کشاورزی»، «تعیین تکلیف آزمون‌ها و آموزش» و «بحث و بررسی پیرامون تشکیل هیات عمومی» با اولویت پرداخته شود.

ایجاد و توسعه خانه مهندس در خور شأن مهندسان

در ادامه دومین دوره جلسات شورای منطقه‌ای رؤسای استان‌های

هدف از برگزاری دومین دوره از جلسات شورای منطقه‌ای رؤسا با ریاست سازمان، شناسایی اقدامات و فعالیت‌های ارزنده استان‌ها و اطلاع رسانی به سایر استان‌ها برای بهره برداری و الگوگیری از تجارب استان‌ها عنوان شده است

مهندس خرم در پایان با اشاره به دغدغه مالیاتی مهندسان، اظهار داشت: با پیگیری‌های انجام شده، توافقات خوبی با سازمان امور مالیاتی حاصل شده است و این سازمان در خصوص مالیات مهندسی، درصدی را که سازمان نظام مهندسی اعلام می‌کند، خواهد پذیرفت، همچنین با تعاملات دوطرف، مالیات سال ۹۸ شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی صفر شده است.

ارائه گزارش از پیگیری مطالبات استانی

جلسه شورای رؤسای نظام مهندسی استان‌ها به ریاست مهندس خرم رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی و به صورت حضوری و مجازی برگزار شد. مهندس خرم در این جلسه ضمن ارائه گزارشی از اقدامات انجام شده توسط سازمان نظام مهندسی ساختمان و شورای مرکزی،



خبرنامه
سازمان
نظام مهندسی
ساختمان

دی ماه
۱۳۹۹

شومین
شماره

