

داراب صفری

رئیس سازمان نظام کاردانی ساختمان کشور

براساس گزارش‌های منتشر شده از جلسه رای اعتماد وزیر پیشنهادی رییس‌جمهور در حوزه راه و ساختمان، آقای مهندس اسلامی، کار خود را با سه هدف اساسی توسعه زیر ساخت‌ها در حوزه حمل و نقل، رفع مشکلات صنعت ساختمان، به ویژه مسکن مهر و لزوم هماهنگی بیشتر با دستگاه‌ها و نهادهای دخیل و متولی در این امر آغاز کردند. از این رو، به نظر می‌رسد که سه رکن اعلامی از سوی وزیر محترم راه و شهرسازی، شاه بیت مشکلات اصلی کشور در حوزه راه و شهرسازی در شرایط فعلی باشد.

اما به نظر می‌رسد، متولی جدید وزارت راه و شهرسازی مشکلات عدیده‌ای را در پیش رو داشته باشد، چرا که رکود موجود کشور، زمینه سرمایه‌گذاری دولت در پروژه‌های حمل و نقل و عمرانی را تا حد چشمگیری کاهش داده و نیاز فعلی کشور به ساخت ۴.۵ میلیون واحد مسکونی، همتی والا و برنامه‌ای مدون و اجرایی را مطالبه می‌کند.

از طرفی نمی‌توان این واقعیت را نادیده گرفت که بخشی از ناوگان حمل نقل شهری چه در حوزه خطوط ریلی و راه‌های شهری و بین شهری و چه در بخش صنایع هوایی دچار فرسودگی شده‌اند و همین امر موجبات اتلاف وقت و هزینه و تلفات جانی و مالی جاده‌ای و هوایی را دوچندان کرده است.

از طرفی توقف روند ساخت و ساز در کشور و معطلی اجرای طرح مسکن مهر، به عنوان بزرگترین پروژه ساختمانی دولتی و ملی کشور، موجبات تشدید قیمت ملک، افزایش بیکاری فعالان این صنعت و نارضایتی طبقات متوسط و پایین جامعه را به دنبال داشته است.

اما مهم‌ترین محور اعلامی از سوی جناب اسلامی که فرازی قابل توجه از برنامه‌های ایشان است، لزوم تعامل و همراهی تمامی دستگاه‌های ذیربط به منظور خروج صنعت ساختمان از رکود و مشکلات عدیده موجود است.

چرا که با لحاظ تجربیات ۴۰ سال گذشته جمهوری اسلامی در حوزه صنعت حمل و نقل و ساختمان کشور، می‌توان به این واقعیت اذعان داشت که مهم‌ترین مشکل این حوزه به عنوان یکی از صنایع اساسی و پایه کشور، عدم هماهنگی دستگاه‌های اجرایی، قانونگذاری و شبکه پولی و بانکی کشور به منظور برون رفت از مشکلات بوده است. به عنوان مثال، در مسیر اجرا و جانمایی مسکن مهر، شاهد نابسامانی‌ها و سومدیریت‌های بسیاری در زمینه همکاری وزارت راه و شهرسازی با سازمان منابع طبیعی، محیط زیست، وزارت نیرو و بانک مرکزی برای تخصیص به موقع تسهیلات مسکن مهر بودیم، مشکلاتی که علاوه بر تقویت زمینه حاشیه نشینی در شهرهای بزرگ، موجبات تعرض به اراضی ملی و لطمات جبران ناپذیر به محیط زیست، افزایش طولی توسعه شهرها و تحمیل هزینه‌های بسیار برای ایجاد زیر ساخت‌های مورد نیاز را برای شبکه‌های نیرورسانی در کشور فراهم کرد. علاوه بر این موارد، عدم هماهنگی لازم در تخصیص به موقع اعتبارات مالی و بانکی، موجب افزایش طول مدت غیر معقول و غیر منطقی اجرای پروژه‌ها شد و تورم تحمیل شده بر کالاهای ساختمانی در طی این مدت، مشکلات زیادی را برای پیمانکاران و متقاضیان مسکن مهر به وجود آورد و همین معضل باعث کاسته شدن از کیفیت این پروژه ملی و نارضایتی متقاضیان آن شد.

بنابراین براساس موارد فوق الذکر، مشکلات پیش روی وزارت راه و شهرسازی در شرایط فعلی را می توان به دو حوزه مجزا، ولی مرتبط در خصوص مشکلات برون ساختاری مبنی بر تعامل با دیگر دستگاه های اجرایی و نهادهای قانونگذاری و سیستم بانکی کشور از یکسو و ساماندهی و هماهنگی بین فعالان حوزه ساخت و ساز از سوی دیگر تقسیم بندی کرد. از این رو، از منظر درون ساختاری و در حوزه عملکرد حوزه تخصصی وزارت راه و شهرسازی نیز می توان به مشکلات موجود در زمینه عدم ارتباط مناسب و تعامل ناهمگون و تعریف نشده متولیان امر ساخت و ساز، به ویژه سازمان نظام مهندسی، سازمان نظام قراردانی ساختمان، انبوه سازان و نیروهای کیفی و تخصصی نظیر استادکاران و کارگران ماهر اشاره کرد. چرا که در طی سال ها و دهه های گذشته، هرم ساختاری و منطقی صنعت ساختمان در قالب ارتباطات پیوسته و منطقی مهندسان مشاور با مهندسان، کاردان های فنی ساختمان و

استادکاران و کارگران ماهر، دچار ناهمگونی فزاینده ای شده و در برخی موارد روند سیاست گذاری در حوزه صنعت ساختمان، موجب وارونگی این هرم شده است. از همین رو، شاهد رشد ۸ برابری تعداد مهندسين در برابر جمعیت کاردان های فنی ساختمان به عنوان بازوان توانمند پروژه های اجرایی و ساختمانی هستیم و جا دارد تا مدیریت جدید وزارت راه و شهر سازی، برنامه های مدون و کارآمدی را در راستای برون رفت از این مشکلات، در دستور کار قرار دهند. در پایان امیدوارم اسلامی، وزیر راه و شهرسازی و تیم همراه ایشان، با توجه به شناخت دقیق و مناسبی که از مشکلات و معضلات صنعت ساختمان دارند، در مسیر پیش روی خود توفیقات روز افزونی داشته باشند.