



شناسه	رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۴/۰۲/۱۳
عنوان موضوع	موانع و مشکلات حوزه مهندسی و مشاوران در نظام فنی و اجرایی پیرامون اصلاح فهرست بهای تجمیعی راه و تبعیض های فی مابین فهرست بهای راه و ابنیه		
مرجع طرح موضوع	کمیسیون فنی مهندسی و مشاوره ای و عمران اتاق بازرگانی، دبیرخانه های شرق کشور - انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های ساختمانی و تاسیساتی خراسان رضوی - انجمن شرکت های مهندسی مشاور خراسان رضوی		
شرح موضوع	کمیسیون خدمات فنی، مهندسی، مشاوره ای و عمران اتاق بازرگانی خراسان رضوی در نامه شماره ۱۴۰۳/۲۹۳۱/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۸ مشکلات شرکت های مهندسان مشاور و پیمانکاران در حوزه نظام فنی و اجرایی را به دبیرخانه ارسال نمود. در اجرای عملیات عمرانی، دستیابی به مشخصات فنی به طور دقیق و کامل دور از انتظار است. به همین دلیل است که نشریه ۷۷۳ به منظور ارتقای کیفیت و کنترل برای ارزیابی و پذیرش طرح ها و پروژه ها طراحی شده است. نشریه ۷۷۳ بر اساس استانداردها و مراجع بین المللی می باشد که در آخرین دستورالعمل ها بدون تغییر اصول آن نسبت به مرجع اصلی، تنها در مواردی که انتخاب محدودیت توسط کاربران مجاز بود، مطابق با شرایط کشور و قوانین مربوطه اصلاح شده است. نشریه ۷۷۳ در رابطه با کیفیت آسفالت، عملیات خاکی و ... استاندارد ها را ارائه نموده است. در فهرست بهای تجمیعی ابنیه، خسارت تأخیر بر اساس مترمربع محاسبه می شود، اما در فهرست بهای تجمیعی راه، این محاسبه به صورت طولی انجام شده و سقف آن را نیز ۲.۵ درصد رقم اولیه قرارداد تعیین کرده اند. با توجه به طولانی بودن اجرای پروژه ها، این میزان خسارت پاسخگوی هزینه های ناشی از تورم نیست. همچنین میزان خسارت تأخیر در پروژه های ساختمانی و راه سازی بسیار متفاوت است و اگر سقف ۲.۵ درصد حذف شود، هزینه های پرداختی به پیمانکاران به حدی بالا می رود که دولت توان پرداخت آن را نخواهد داشت. بعلاوه نامحدود بودن و نداشتن سقف این خسارت غیرقابل قبول است. در بحث های ساختمانی، اعداد به دست آمده در حوزه ساختمان سازی به طور قابل توجهی با اعداد پروژه های راه سازی تفاوت خواهد داشت. لذا لازم است سقفی مشخص در نظر گرفته شود چرا که در غیر این صورت، اعداد به دست آمده به حدی خواهد بود که قابل اعلام نیستند. همچنین زمانی که پیشرفت اجرایی پروژه ای به ۹۰ درصد می رسد، به صلاح پیمانکار و کارفرما نیست که آن را متوقف کنند و سقف ۲.۵ درصدی خسارت، مبلغ پایینی برای ۱۰ درصد باقی مانده پروژه است و دولت نیز باید آن را پرداخت کند. از طرفی خسارت تأخیر در تادیه ناچیز (سقف ۲/۵ درصد قرارداد) به هیچ عنوان انگیزه کافی در دستگاه اجرائی جهت پرداخت به موقع مطالبات پیمانکار و یا رفع مشکلات تملکی ایجاد نمی نماید و لذا ضریب F در عمل نتیجه معکوس داشته است.		



فهرست بهای تجمیعی راه و باند به عنوان یک ابزار مدیریتی مهم در پروژه‌های راهسازی تعریف می‌شود که هزینه‌های اجرای یک فعالیت مشخص را به صورت کلی و یکجا ارائه می‌دهد. این فهرست به جای محاسبه هزینه‌های هر مرحله به صورت جداگانه (مانند خاکبرداری، بتن‌ریزی و آسفالت)، مبلغ واحدی را برای کل فعالیت در نظر می‌گیرد. به عنوان مثال به جای آنکه هزینه‌های جداگانه‌ای مانند هزینه حفاری، هزینه بتن‌ریزی و هزینه آرماتوربندی را برای ساخت یک تونل اعلام کنیم، هزینه کل اجرای تونل را به صورت قیمت به ازای هر متر طول بیان می‌کنیم. در واقع، با تقسیم قیمت نهایی حاصل از فهرست بهای پایه، پیمانکار مبلغ خود را به صورت متر طول تمام شده یا واحد کلی دریافت می‌کند. بنابراین موضوع در پنجاه و هشتمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو که بصورت مشترک با دبیرخانه های شرقی برگزار گردید بررسی شد.	
در فهرست بهای تجمیعی راه، برای میزان کارکرد پیمانکار، ضریبی در نظر گرفته شده که در صورت عدم تحقق میزان مشخص شده، مبلغی از پرداختی او کسر می‌شود. این مسئله بنیه مالی پیمانکاران را ضعیف کرده و روند اجرای پروژه را طولانی تر می‌کند. اعمال این ضریب، شرایطی را ایجاد می‌کند که در نهایت باعث فسخ قراردادها می‌شود که این موضوع به زیان هم پیمانکار و هم دولت خواهد بود. این مساله نکاتی نیز دارد: ۱- رفع تبعیض های فی مابین فهرست بهای تجمیعی راه و فهرست بهای سرجمع ابنیه فهرست بهای تجمیعی راه با فهرست بهای سرجمع ابنیه از منظر شکل قراردادی عملکرد مشابهی دارند. لیکن تفاوت و تبعیض های قابل توجه در ابلاغ یا بخشنامه های صادره باعث بروز مشکلاتی قابل توجه در حوزه پروژه های راهسازی گردیده است در حالیکه پیمانکاران حوزه راهسازی همچون پیمانکاران حوزه ابنیه در اجرای پروژه های عمرانی کشور، سهیم هستند و تبعیض هایی به شرح زیر هیچگونه وجهات قانونی و شرعی ندارد. (بند ۹ اصل سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران "رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام هزینه های مادی و معنوی از وظایف دولت جمهوری اسلامی ایران است") ۲- تبعیض در محدودیت سقف ۲/۵ درصد برای خسارت ناشی از تاخیر در پرداخت در فهرست بهای تجمیع راه و سرجمع برای جبران خسارت ناشی از تاخیر در پرداخت، دستورالعمل هایی ابلاغ گردیده است. لیکن سقف خسارت مذکور را در هر دو فهرست به ۲/۵ درصد مبلغ اولیه قرارداد محدود نموده اند. لیکن در فهرست سرجمع چنانچه پیشرفت ریالی قرارداد بیش از ۹۰ درصد باشد و یا قرارداد اعمال ماده ۴۸ گردیده باشد، سقف مذکور برداشته می شود. اما سقف ۲/۵ درصد در فهرست تجمیع راه تحت هر شرایطی باقیست و این مسئله باعث زیان هنگفت شرکت های راهسازی گردیده و بسیاری از شرکتهای فعال در این حوزه (علی الخصوص حوزه راه روستائی) را به ورطه نابودی کشانده است.	ایرادات و مشکلات مطروحه



لازم به ذکر است براساس مصوبه داخلی فهرست راه و شهرسازی در سال ۹۸ مبنی بر انتقال کلیه قراردادهای راه روستائی از حوزه راه و شهرسازی به حوزه راهداری و حمل و نقل جاده ای علاوه بر اینکه تاکنون وضعیت قراردادی این پیمانکاران در بسیاری از استانها (از جمله خراسان رضوی) در هاله ای از ابهام بوده و مطالبات قراردادی آنها پرداخت نگردیده است (چه مواردی که پروژه اتمام یافته و چه مواردی که ماده ۴۸ گردیده است)، بلکه با توجه به سقف محدودیت ۲/۵ درصد، عملاً خسارت تاخیر در پرداخت بسیار ناچیز است و متأسفانه سرمایه شرکتهای مذکور در تورم بیش از ۱۵۰۰ درصدی ۵ سال، گذشته، بی ارزش گردیده و از بین رفته است.

۳- تبعیض در نرخ تاخیر در پرداخت سالیانه

در فهرست سرجمع نرخ محاسبه تاخیر در پرداخت براساس نرخ تورم اعلام شده توسط بانک مرکزی (و یا شاخص های قوه قضائیه) صورت می پذیرد لیکن در فهرست تجمیعی راه نرخ ۱۵٪ سالیانه قید گردیده است. نرخ تورم در سالهای اخیر بطور متوسط بیش از ۴۰ درصد بوده و این موضوع نیز باعث ایراد خسارت قابل توجهی به پیمانکاران حوزه راهسازی گردیده است.

۴- تبعیض در محاسبه تاخیرات مجاز ناشی از تاخیر در پرداخت

مطابق با بخشنامه فهرست سرجمع در صورت تاخیر در پرداخت، علاوه بر خسارت پرداخت ۵۰ درصد مدت محاسباتی براساس بخشنامه ۵۰۹۰ نیز جز تاخیرات مجاز لحاظ می گردد، در صورتی که در فهرست تجمیعی راه، تاخیراتی بابت تاخیر در پرداخت مجاز نمی گردد.

۵- بررسی محاسن و معایب ضریب کاهشی F در فهرست بهای تجمیعی راه

ضریب کاهشی F با هدف اعمال فشار و ایجاد انگیزه در پیمانکار جهت اجرای دقیق پروژه مطابق برنامه زمانبندی در بخشنامه فهرست تجمیعی راه منظور گردیده است. لیکن با توجه به مشکلات اعتباری و معارض های موجود در پروژه های راهسازی، عملاً ضریب مذکور نه تنها باعث افزایش سرعت پروژه و انطباق با برنامه زمانبندی نگردیده است، بلکه اعمال آن باعث کاهش چشمگیر بنیه مالی پیمانکار و به تبع آن کاهش سرعت پروژه از یک طرف و لزوم اصلاحات مکرر و با فاصله زمانی کوتاه در برنامه زمانبندی و افزایش بروکراسی قراردادی گردیده است. بطوریکه بخش قابل توجهی از توان فنی پیمانکار و مشاور صرف اصلاحات مکرر برنامه زمانبندی (به علت تاخیرات ناشی از عدم تزریق به موقع منابع مالی به پروژه و همچنین مشکلات ناشی از معارض اراضی تملیکی در پروژه) می گردد تا بتوان مقدار واقعی عدد F را اعمال نمود.

نظرات اعضا حاضر در جلسه کارشناسی در پنجاه و هشتمین نشست دبیرخانه شورا:

علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، اظهار داشت: برخی از این دستورالعمل ها دارای تناقض یا ابهام بوده و متناسب با شرایط امروز کشور نیستند، بنابراین نیاز به اصلاح دارند.

جمع بندی جلسه
کارگروه تخصصی
(کارشناسی) به تاریخ
۱۴۰۳/۱۲/۲۱



لبافی موارد قابل بررسی را شامل اصلاح فهرست بهای تجمیعی راه و رفع تبعیض‌های موجود میان فهرست بهای راه و ابنیه، مشکلات مرتبط با تصویب‌نامه‌های هیأت وزیران، تقاضای بازنگری در نشریه ۷۷۳ (مربوط به جرایم آسفالت)، برداشت‌های سلیقه‌ای از استانداردها، تشخیص صلاحیت مشاوران و پیمانکاران و عدم رعایت ضوابط سازمان برنامه و بودجه توسط شرکت گاز دانست.

وی تاکید کرد: سازمان برنامه و بودجه نیز به این نتیجه رسیده که این بخشنامه‌ها نیاز به بازنگری دارند و امیدواریم پیشنهادهای منطقه شرق کشور در اصلاحات مدنظر قرار گیرد.

رضایی، نایب‌رئیس انجمن شرکت‌های ساختمانی و تأسیساتی خراسان رضوی، اظهار داشت: در فهرست بهای تجمیعی ابنیه، خسارت تأخیر بر اساس مترمربع محاسبه می‌شود، اما در فهرست بهای تجمیعی راه، این محاسبه به صورت طولی انجام شده و سقف آن را نیز ۲.۵ درصد رقم اولیه قرارداد تعیین کرده‌اند. با توجه به طولانی بودن اجرای پروژه‌ها، این میزان خسارت پاسخگوی هزینه‌های ناشی از تورم نیست.

لبافی در این زمینه پیشنهاد داد که در بخشنامه فهرست بهای تجمیعی راه، همچون فهرست بهای تجمیعی ابنیه، محدودیت سقف ریالی ۲.۵ درصد در مواردی که پیشرفت ریالی قرارداد بیش از ۹۰ درصد بوده یا ماده ۴۸ اعمال شده، حذف شود. این پیشنهاد با اتفاق نظر تشکلهای مربوطه و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان همراه بود.

اسماعیلی، کارشناس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی خراسان رضوی، گفت: در خصوص اصلاح و همسان‌سازی فهرست بهای تجمیعی راه با فهرست بهای تجمیعی ابنیه، پیش‌نویس بخشنامه جدیدی در حال تدوین است که در صورت ابلاغ، بسیاری از این مشکلات برطرف خواهد شد.

علی لطیفی، مدیر نظام فنی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان خراسان جنوبی، نیز اظهار داشت: میزان خسارت تأخیر در پروژه‌های ساختمانی و راه‌سازی بسیار متفاوت است و اگر سقف ۲.۵ درصد حذف شود، هزینه‌های پرداختی به پیمانکاران به حدی بالا می‌رود که دولت توان پرداخت آن را نخواهد داشت.

وی بر لزوم تعیین سقفی برای خسارت تأخیر در پرداخت‌ها تأکید کرد. او بیان داشت که نامحدود بودن این خسارت غیرقابل قبول است. در بحث‌های ساختمانی، اگر سقف خسارت برداشته شود، اعداد به دست آمده در حوزه ساختمان‌سازی به طور قابل توجهی با اعداد پروژه‌های راه‌سازی تفاوت خواهد داشت. لذا لازم است سقفی مشخص در نظر گرفته شود، نه اینکه آن را حذف کنیم؛ چرا که در غیر این صورت، اعداد به دست آمده به حدی خواهد بود که قابل اعلام نیستند.

داوری، نماینده انجمن پیمانکاران خراسان شمالی گفت: پروژه‌های تجمیعی مشکلات خاص خود را دارند و اگر سقف ۲.۵ درصد لحاظ شود، پرداخت خسارت ناچیز خواهد بود. در چنین شرایطی، نپرداختن خسارت بهتر از پرداخت آن به این شکل است لذا نظر انجمن پیمانکاران خراسان شمالی این است که سقف برداشته شود. اگر دستگاه اجرایی بودجه کافی برای گذاشتن پیمان ندارد، از همان ابتدا پیمان گذاشته نشود چون پروژه تجمیع مشکلات خودش را دارد و باید



پروژه را به سمت فهرست بهایی ببرد و از روش تجمیعی استفاده نکند. ولی اگر بنا باشد این سقف وجود داشته باشد که عدد بسیار کمی است نسبت به مقدار قرارداد زمانیکه محاسبه می شود ما از تورم بسیار جلوتر هستیم .

غیب دوست، رئیس انجمن مهندسان مشاور خراسان رضوی نیز، با اشاره به ضرورت پرداخت خسارت تأخیر برای جلوگیری از توقف پروژه ها گفت: زمانی که پیشرفت اجرایی پروژه های به ۹۰ درصد می رسد، به صلاح پیمانکار و کارفرما نیست که آن را متوقف کنند. سقف ۲.۵ درصدی خسارت، مبلغ پایینی برای ۱۰ درصد باقی مانده پروژه است و دولت نیز باید آن را پرداخت کند.

لبافی با اشاره به تفاوت های موجود در بخشنامه ها افزود: در فهرست بهای تجمیعی راه، نرخ محاسبه خسارت تأخیر بر اساس نرخ تورم بانک مرکزی تعیین شده است، اما در فهرست بهای تجمیعی ابنیه، نرخ سالانه ۱۵ درصد لحاظ شده است. پیشنهاد ما این است که محاسبه نرخ سالانه خسارت تأخیر، به جای ۱۵ درصد ثابت، بر اساس ضرایب تورمی بانک مرکزی یا شاخص های قوه قضاییه انجام شود.

رضایی، نایب رئیس انجمن شرکت های ساختمانی و تأسیساتی خراسان رضوی، در ادامه درباره بند دیگری از این بخشنامه گفت: در فهرست بهای تجمیعی راه، برای میزان کارکرد پیمانکار، ضریبی در نظر گرفته شده که در صورت عدم تحقق میزان مشخص شده، مبلغی از پرداختی او کسر می شود. این مسئله بنیه مالی پیمانکاران را ضعیف کرده و روند اجرای پروژه را طولانی تر می کند.

اسماعیلی در تأیید این مسئله گفت: اعمال این ضریب، شرایطی را ایجاد می کند که در نهایت باعث فسخ قراردادها می شود که این موضوع به زیان هم پیمانکار و هم دولت خواهد بود. در مکاتباتی که با سازمان برنامه و بودجه داشتیم، درخواست اصلاح این بند از بخشنامه را ارائه داده ایم.

اعضای حاضر در این نشست با حذف این ضریب در فهرست بهای تجمیعی راه موافقت کردند و این پیشنهاد به تصویب دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی منطقه شرق و شمال شرق کشور رسید. در نهایت مقرر شد که این پیشنهادها برای بررسی و تصویب نهایی به سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال شود.

دستگاه های استانی دارای نماینده در جلسه:

استان خراسان رضوی : دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان رضوی، کمیسیون خدمات فنی، مهندسی، مشاوره ای و عمران اتاق بازرگانی خراسان رضوی، انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های ساختمانی و تأسیساتی خراسان رضوی، انجمن مهندسان مشاور خراسان رضوی، انجمن شرکت های تأسیساتی و تجهیزات خراسان رضوی.

استان خراسان شمالی: سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان شمالی، شرکت گاز خراسان شمالی، انجمن پیمانکاران عمرانی خراسان شمالی، دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان شمالی.



استان خراسان جنوبی: استانداری خراسان جنوبی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان جنوبی، اداره کل امور اقتصاد و دارائی خراسان جنوبی، شرکت گاز خراسان جنوبی، انجمن شرکت های مهندسين مشاور خراسان جنوبی، دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان جنوبی.

استان سیستان و بلوچستان: ریاست محترم اتاق بازرگانی سیستان و بلوچستان، انجمن پیمانکاران ساختمان سیستان و بلوچستان، دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی سیستان و بلوچستان.

استان گلستان: سازمان مدیریت و برنامه ریزی 'گلستان، شرکت گاز استان گلستان، انجمن مهندسان مشاور استان گلستان، دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی گلستان.

غائبین در جلسه: شرکت گاز خراسان رضوی.

جمع بندی مورد توافق اعضا:

۱- در بخشنامه تجمیع راه نیز (همچون فهرست سرجمع)، محدودیت سقف ریالی ۲/۵ درصد در مواردی که پیشرفت ریالی قرارداد بیش از ۹۰ درصد بوده و یا قرارداد اعمال ماده ۴۸ گردیده است، برداشته شود. ضمناً به جهت جلوگیری از تبعیض می بایست اصلاحیه فوق از تاریخ ابلاغ فهرست سرجمع (۱۳۹۶/۵/۴) برای فهرست های تجمیع راه نیز نافذ گردد.

۲- نسبت به اصلاح نرخ سالانه محاسبه خسارت تاخیر در پرداخت از ۱۵ درصد سالیانه با ضرائب تورمی بانک مرکزی یا شاخص های قوه قضائیه اقدام گردد.

۳- تاخیرات مجاز ناشی از تاخیر در پرداخت ها در فهرست بهای تجمیعی راه لحاظ شود.

۴- نسبت به حذف ضریب کاهشی F اقدام گردد.

به شورا پیشنهاد می شود:

۱- در بخشنامه تجمیع راه نیز (همچون فهرست سرجمع)، محدودیت سقف ریالی ۲/۵ درصد در مواردی که پیشرفت ریالی قرارداد بیش از ۹۰ درصد بوده و یا قرارداد اعمال ماده ۴۸ گردیده است، برداشته شود. ضمناً به جهت جلوگیری از تبعیض می بایست اصلاحیه فوق از تاریخ ابلاغ فهرست سرجمع (۱۳۹۶/۵/۴) برای فهرست های تجمیع راه نیز نافذ گردد.

۲- نسبت به اصلاح نرخ سالانه محاسبه خسارت تاخیر در پرداخت از ۱۵ درصد سالیانه با ضرائب تورمی بانک مرکزی یا شاخص های قوه قضائیه اقدام گردد.

۳- تاخیرات مجاز ناشی از تاخیر در پرداخت ها در فهرست بهای تجمیعی راه لحاظ شود.

پیشنهادهات



۴- نسبت به حذف ضریب کاهشی F اقدام گردد.	
۱- نامه شماره ۱۴۰۳/۲۹۳۱/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۸ کمیسیون فنی مهندسی و مشاوره ای و عمران اتاق بازرگانی استان ۲- صورتجلسه پنجاه و هشتمین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۱	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه