

اعتبارات معوق و پروژه‌های نیمه کاره

آهسته نرانید! کارگران مشغول کار نیستند

برنامه‌ریزی‌های مقطعی در کشور، پروژه‌های عمرانی زیادی را کلید زده، اما فقدان منابع مالی لازم برای پرداخت به پیمانکاران، اجرای آنها را متوقف کرده است.

هر چند سال یک بار، عملکرد پروژه‌های عمرانی خود را با اهداف تعیین شده تطابق دهد تا بتواند از انحرافات احتمالی آن جلوگیری کند.

علاوه بر فقدان منابع مالی مناسب که دست دولت و پیمانکاران را برای "سر وقت" تمام کردن پروژه‌ها بسته است، نبود تکنولوژی پیشرفته و متناسب با حجم پروژه‌ها، از دیگر دلایل طولانی شدن زمان پروژه‌های عمرانی به حساب می‌آید. به این موارد باید پروژه‌های نیمه تمام را هم بی‌افزاییم که به دلیل شروع به کار متوالی و ناتوانی دولت در تخصیص منابع مالی لازم، عمدتاً نیمه‌کاره رها شده‌اند. شدت این امر بدان حد است که از سال ۸۴ مجلس دولت را موظف به پیگیری و اتمام پروژه‌های نیمه کاره کرده است.

در حال حاضر، معروف‌ترین پروژه عمرانی نیمه کاره و بلا تکلیف کشور، آزاد راه تهران-شمال است؛ آزاد راهی که عملیات ساخت آن از سال ۷۵ آغاز شده، ولی بعد از گذشت بیش از ۱۳ سال و بر اساس گزارشات رسمی، تنها ۴/۶ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. در گزارشی که نیمه دوم سال ۸۸ منتشر شد، این طور عنوان گشته است که در سال ۷۵ تا ۷۶ (زمان شروع عملیات اجرایی طرح)، پیش‌بینی می‌شد عملیات اجرایی طرح با صرف هزینه‌ای در حدود ۱۵۰ میلیارد ریال و اختصاص ۶۲ میلیون متر مکعب زمین به طرف مشارکت (وزارت راه و ترابری)، این طرح پس از ۷ سال - یعنی در سال ۸۲ - به اتمام برسد. لیکن زمان اجرا تاکنون بیش از ۱۳ سال و آخرین اعتبار ۵ هزار و ۱۰۶ میلیارد ریال به علاوه ۳۵/۲ میلیون متر مربع (سه‌م ۵۰ درصدی وزارت راه و ترابری) افزایش یافته است. مسلماً به ازای هر سال تأخیر در اتمام این پروژه و سایر طرح‌های عمرانی، به اعتبارات مورد نیاز و هزینه‌های تکمیل آنها نیز افزوده می‌گردد که همین امر، خود تأخیرات دیگری را در اجرایی شدن طرح‌های مذکور به دنبال خواهد داشت.

در این بین و به دلیل سرانه نامناسب منابع مالی برای پروژه‌های نیمه جان عمرانی کشور، برخی از کارشناسان معتقدند بهتر است دولت برای جلوگیری از فشار هزینه‌های عمرانی، از احداث پروژه‌های جدید خودداری کند و در عوض، منابع را به سمت پروژه‌های نیمه کاره هدایت کند تا اثر اجتماعی مثبت آن شامل حال مردم شود. همچنین از آنجا که شروع برخی پروژه‌های جدید ضروری‌اند، با برنامه‌ریزی منطبق بر اصول اقتصادی و اجرایی، نحوه تخصیص منابع و چگونگی اجرای آنها با توجه به بُعد زمان هم باید در نظر گرفته شود. ■

باقی می‌ماند و همین امر منجر به طلبکاری پیمانکاران از دولت می‌شود. زمانی که بدهی دولت به شرکت‌های پیمانکار افزایش می‌یابد، ادامه فعالیت شرکت‌ها از نظر اقتصادی با مشکل مواجه می‌شود. این مشکل در نهایت به حدی می‌رسد که شرکت‌ها توان مالی ادامه فعالیت را از دست می‌دهند و در نتیجه یا پروژه به طور کل متوقف

می‌شود و یا با چندین سال تأخیر مواجه می‌گردد. بر این اساس ضروری است تا اعتبارات هر وزارتخانه متناسب با هزینه‌های آن برنامه ریزی شوند. همچنین باید پروژه‌های عمرانی، حتماً بر اساس اعتبارات تعریف شوند، چرا که این اقدام منجر به اتمام پروژه‌ها در زمان مقرر خود خواهد شد.

راه‌ها و چاه‌ها

کارشناسان بر این باورند ناکارآمدی عوامل مؤثر بر ساخت و ساز موجب شده زمان اجرای پروژه‌های عمرانی در کشور به چند برابر استاندارد جهانی رسیده باشد. با طولانی شدن زمان اجرای پروژه‌ها، بسیاری از پیمانکاران با توجه به تورم موجود در کشور قادر به ادامه فعالیت خود با اعتبارات قبلی نخواهند بود و این امر به نوبه خود، هزینه پروژه‌های عمرانی را افزایش می‌دهد. البته در قراردادهای عمرانی، چنانچه طولانی شدن زمان ساخت، حاصل قصور پیمانکار نباشد، مشمول تعدیل قیمت می‌شود که این تعدیل قیمت‌ها هر سه ماه یکبار اعلام می‌شوند.

از سوی دیگر، طولانی شدن عمر پروژه‌های عمرانی، کاهش طول عمر مفید هر پروژه را به همراه می‌آورد و ساخت این پروژه‌ها را از توجیه اقتصادی خارج می‌کند. گفتنی است در میان وزارتخانه‌های دولت، بیشترین بدهی را به پیمانکاران وزارت نیرو به خود اختصاص داده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند برای آن که چنین مشکلاتی گریبان دولت و نهادهای دولتی را نگیرد، دولت باید به چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور به عنوان یک سند راهبردی بنگرد و



به درازا کشیدن زمان اجرای پروژه‌های عمرانی و عدم تحویل به موقع آنها، همواره از معضلات اساسی کشور ما است. بنا به گفته برخی کارشناسان، متوسط عمر این پروژه‌ها در کشور ۹ سال است که عدم پرداخت به موقع اعتبارات به پیمانکاران از عمده‌ترین دلایل تطویل این پروژه‌ها به حساب می‌آیند.

چندی پیش، احمد

مجیدی، معاون وزیر راه و ترابری، از بدهی یک هزار میلیارد تومانی وزارت راه و ترابری به پیمانکاران خبر داد و گفت: در حال حاضر، وزارت راه و ترابری به اعتبار ویژه‌ای برای اتمام پروژه‌های خود نیاز دارد.

وی با بیان این که برخی فشارها، پروژه‌هایی را به وزارت راه و ترابری تحمیل می‌کنند، اذعان داشت: این مسئله موجب افزایش روزافزون پروژه‌های نیمه تمام در وزارت راه و ترابری خواهد شد. در این خصوص، حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری، میزان بدهکاری این وزارتخانه را در استان‌ها در سال ۸۷ معادل یک تریلیون و ۳۰۰ میلیارد تومان و در تهران حدود ۷۰۰ میلیارد تومان ذکر کرد و گفت: این میزان بدهکاری، همیشه به همین میزان نخواهد ماند و به محض تخصیص بودجه از حجم آن کاسته خواهد شد. بهبهانی پیش از این هم گفته بود: مقایسه میزان بدهی وزارت راه به پیمانکاران در سال ۸۸ نسبت به سال پیش از آن، نشان از کاهش ۵۰ درصدی بدهی‌های این وزارتخانه دارد. به هر صورت، پیامد بدهی دولت به پیمانکاران، تطویل زمان و بی‌رغبتی بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بخش خواهد بود.

بهبهانی اگر چه امیدوار به تحقق برنامه‌های حوزه حمل و نقل است، اما بدهی‌های وزارت راه را هم متذکر شده و در این رابطه، وزارت راه و ترابری را یک وزارتخانه همیشه بدهکار می‌داند که این بدهکاری، به سبب وجود پیمانکاران در بخش‌های مختلف است.

از طرف دیگر، وقتی در بودجه هر سال، ردیف‌های جدید برای پروژه‌های جدید تعریف می‌شود، چون دولت منابع لازم را برای پرداخت به پروژه‌های مذکور در پایان سال ندارد، پروژه به صورت زخمی و نیمه‌کاره