

آواری که بر سر یک شهر ریخت

واکای حادثه متروپل از زوایای مختلف
داستان شهری که آباد بود



از دریچه ی سایت اتاق بازرگانی خرمشهر به
دنیای نوین اقتصادی منطقه وارد شوید

khccima.ir



مهم ترین موضوعات اقتصادی کشور

اخبار منطقه، اخبار اتاق خرمشهر

رویدادهای آموزشی

لینک های مفید

بخشنامه ها

آئین نامه ها

نکات مفید اقتصادی

گالری تصاویر و ویدئوهای تخصصی

اتاق خرمشهر، دریچه ای به جهان امروز

سال دوم - شماره هفتم - تیر ۱۴۰۱

صاحب امتیاز: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
خرمشهر

مدیر مسئول: هانی فیصلی

سردبیر: کامران مالکیان

مدیر فنی و اجرایی: کمال هلالی مطلق

گروه نویسندگان این شماره: نجلا درخشانی،
عباس مدحجی، کمال هلالی مطلق،
دکتر محمدرضا محمدیان، فرید قدیری

طراحی و گرافیک: کمال هلالی مطلق

*مطالب درج شده در این نشریه نظرات نویسندگان بدون هیچ دخل و
تصرفی میباشد و فصلنامه بیان مسئولیتی در قبال آن ندارد*

برای درج آگهی در فصلنامه بیان با شماره

۰۹۲۱۷۷۸۹۵۴۹ تماس حاصل فرمائید

آدرس سایت: Khccima.ir

شماره های تماس: ۰۶۱-۵۳۵۳۴۰۸۰-۸۲

شماره فکس: ۰۶۱-۵۳۵۳۴۰۷۹

پست الکترونیک: info@khccima.ir

آیدی صفحات اجتماعی: @khccima , @khccima_official

روپل
خرمشهر
ایران

پیام تسلیت مدیر مسئول ۴

سرنخ پازل متروپل ۷

متروپل از زوایه ای دیگر ۱۰

تاثیر متروپل بر اقتصاد اروند ۳۱

نگاه به حادثه متروپل از
دید مرمت شهری ۵۵

نگاه حقوقی به حادثه
متروپل و عواقب قانونی آن ۱۹

پیام رئیس اتاق ۲۷

سه حلقه ی توسعه خرمشهر ۲۸

خرمشهر؛ بندری که از
نو باید شناخت ۳۱

گردشگری خرمشهر، پیش
و پس از جنگ تحمیلی ۴۳

اولویت دولت؛ توسعه روابط
اقتصادی با کشورهای همسایه ۳۷

بسترسازی، مهمترین
عامل توسعه اقتصادی ۳۸

مطرح کردن معضلات
اقتصادی اروند با وزیر اقتصاد ۴۰

دام مالیاتی اداره دارایی
برای بازرگانان ۴۱

معرفی مرکز داوری
باید برجسته تر شود ۴۳

همراهی اتاق خرمشهر با
نیروهای امدادی متروپل ۴۵

پیام تسلیت حادثه متروپل

هانی فیصلی / رئیس اتاق خرمشهر و مدیر مسئول فصلنامه بیان

حادثه دلخراش و غمناک ریزش ساختمان متروپل در آبادان که باعث جان باختن تعدادی از همشهریانمان شد، سبب تألم و تأثر شدید اینجانب و فعالان اقتصادی خرمشهر گردید.

اینجانب ضمن ابراز همدردی با خانواده‌های داغ‌دیده، از درگاه خداوند متعال برای جان باختگان این حادثه رحمت واسعه و برای مجروحان شفای عاجل و برای بازماندگان، صبر و جزای خیر الهی مسألت دارم.

همچنین این مصیبت را به مردم شریف شهرستان های خرمشهر و آبادان تسلیت عرض می‌نمایم ، تمام خرمشهر در این بار این غم سترگ شریک همشهریان آبادانی خویش است زیرا که خرمشهر و آبادان هیچگاه از یکدیگر جدا نبوده و نخواهند شد و غم آبادان؛ غم خرمشهر نیز خواهد بود.

ساختمان ۱۰ طبقه تجاری و اداری متروپل در خیابان امیری آبادان، ظهر امروز فرو ریخت و 43 شهروند آبادانی و مشهری

در این حادثه کشته و تعداد زیادی نیز مصدوم شدند.





آواری که بر سر یک شهر ریخت

واکاوی حادثه متروپل از زوایای مختلف



سرنخ پازل «متروپل»

یادداشت فرید قدیری / دنیای اقتصاد

سطحی‌نگری گروهی از ناظران پرونده «ریزش برج متروپل» درباره این فاجعه، تاکنون به ارائه دو آدرس غلط درباره علل و عوامل این حادثه تلخ منجر شده است بدون آنکه «روابط خارج از چارچوب اصولی و قانونی چهار فرد حقیقی و حقوقی» فقط برای یک‌بار هم که شده، زیر ذره‌بین قرار بگیرد.

هنوز تیم تحقیق و تفحص از «متروپل» کار خود را به شکل کامل شروع نکرده چون عملیات امداد و نجات توأم با آواربرداری همچنان ادامه دارد اما در همین دو هفته‌ای که از این فاجعه ملی می‌گذرد، اظهارنظرها از سمت طیف مسوولان سابق و فعلی و برخی افراد دیگر، خطر «انحراف در رسیدگی به پرونده» و از آن مهم‌تر، تبعات «گاراتتی سازوکار خلاف‌سازی در بازار ساختمان‌سازی» را به شکل محسوس افزایش داده است.

نخستین آدرس انحرافی؛ شهرداری مسوولیت ندارد

شایع‌ترین تحلیلی که طی روزهای گذشته درباره «ریزش متروپل» مطرح شده و متأسفانه سر زبان‌ها افتاده، «مسوولیت صفر شهرداری‌ها و تعهد تمام و کمال مهندس‌ناظر» است. تولیدکنندگان این تحلیل معتقدند، «شهرداری»‌ها طبق قانون مسوولیتی برای «کنترل و نظارت بر عملیات ساختمانی از بابت رعایت اصول ایمنی و قواعد فنی» ندارند و همه بار مسوولیت نظارتی و کنترلی، برعهده «مهندس‌ناظر» است؛ تحلیلی که احتمال خیلی زیاد ناشی از «کج‌فهمی نسبت به دو قانون مرتبط با ساختمان و ساخت‌وساز» بوده و کاملاً «گمراه‌کننده» است. البته این سناریو - کج‌فهمی - حالت خوش‌بینانه است و حالت دیگر، «تلاش برای معافیت شهرداری‌ها از کنترل ساختمان‌های در حال ساخت با هدف تضمین مسیر خلاف‌سازی و دریافت هزینه‌های نجومی رسمی و غیررسمی برای تخلف (همان جرمه‌های ساختمانی و صدور گواهی عدم خلاف)» است.

ساعت ۱۲ ظهر روز دوم خرداد؛ روزی سیاه و پر ماتم را به قلب زخم خورده خرمشهری و آبادانی‌ها هبه کرد. آواری که با نام رمز متروپل بر سر آبادان و شهروندان آبادانی و خرمشهری ریخت. داغی که به سادگی آرام نخواهد گرفت. اما بررسی دلایل وقوع و تاثیرات مختلف این حادثه بر این دو شهرستان عاملی مهم بود تا بخش مهمی از این شماره را به این رویداد اختصاص دهیم.

پرونده «متروپل» به خاطر فرآیند طولانی عملیات نجات و آواربرداری هنوز وارد فاز «تحقیق و شناسایی عوامل و بانیان این فاجعه ملی» نشده اما تاکنون دو آدرس غلط درباره علت ریزش برج آبادان داده شده است. به نقل از «دنیای اقتصاد» و به استناد دو قانون مادر در حوزه ساخت‌وساز، «ساخت تا سقوط» در ۶ مرحله اتفاق افتاده است. همه متهمان این پرونده، لیست شده‌اند.

پازل ساخت «متروپل»‌ها	
مؤلفه	شرح مؤلفه
چهار ضلع اصلی ساختمان‌سازی‌ها در کشور	وزارت راه و شهرسازی، شهرداری، مالک و سازنده (مجری)، مهندس‌ناظر
دو قانونی که رابطه این چهار ضلع را تعیین کرده است (تکالیف هر کدام از اضلاع)	- قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان - قانون شهرداری‌ها
تکلیف وزارت راه و شهرسازی	طبق مفاد ۳۳ و ۳۵ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ۱- طراحی و تدوین اصول و قواعد فنی و مقررات ملی ساخت و ساز ۲- نظارت عالی بر همه اضلاع ساخت و ساز از بابت تحقق همان اصول و قواعد طبق ماده ۲۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ۱- نظارت مستمر بر پروژه برای کنترل انطباق ساخت و ساز با اصول و قواعد فنی و مقررات ملی ۲- گزارش به شهرداری درباره تخلف و عیوب سازنده از اصول و قواعد
تکلیف مالک و مجری ساختمان	طبق مفاد ۱۸ و ۳۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ۱- پروژه ساختمانی باید نزد یک شرکت بیمه، از بابت تضمین کیفیت، «بیمه» شود. ۲- هر ساختمان از شروع ساخت باید دارای «متأسنامه فنی» باشد و نسخه آن تحویل خریدار و بهره‌بردار شود.
تکلیف شهرداری	طبق ماده ۲۷ آیین‌نامه ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و همچنین ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها، ۱- همه ساختمان‌ها باید با «پروانه ساختمانی» شروع به ساخت شود و یا دریافت گزارش «اشکال در ساخت» از سوی مهندس ناظر، باید در اسرع وقت نسبت به «توقف پروژه» برای اصلاح وضعیت اقدام کند. ۲- مأموران شهرداری مکلفند در مورد ساختمان‌ها نظارت و در موارد تخلف ساختمانی، به موقع از کار جلوگیری کنند.
آیا به این تکالیف (فرآیندها) عمل می‌شود؟	دومینوی عدم اجرای یک یا بعضی یا همه این تکالیف باعث شده ساختمان‌های ساخته شده، با حجم قابل توجهی از اشکالات ریز و درشت پیدا و بنهان، «اسباب سلب آرامش و آسایش ساکنان و بهره‌برداران» شود و در مواردی مثل «متروپل»، انحرافات و تخلفات از قواعد اصولی و فنی، به سقوط منجر شود.



آدرس غلط دوم؛ شراکت باعث سقوط شد

دومین آدرس غلط که درباره «متروپل» منتشر شده به «رابطه شهرداری با عوامل برج» مربوط است. ظاهراً شهرداری شریک ذی‌نفعان «ساختمان سقوط کرده» بوده است به این معنا که مطابق رویه «پروژه‌های مشارکتی ساختمانی در شهر تهران با نقش اولی شهرداری»، در آبادان نیز این برج، محل شراکت شهرداری و مالک بوده است. اما آیا «خلاف‌سازی و کنارگذاشتن اصول فنی در ساخت‌وساز، فقط به پروژه‌های مشارکتی با شهرداری‌ها محدود است؟» جواب، کاملاً منفی است. اینکه، شهرداری‌ها در پروژه‌های مشارکتی، احتمالاً «نگاه حمایتی بیشتر به مالک دارند»، در جای خود قابل پیگیری است و البته اینکه، «شهرداری‌ها به عنوان حافظ ایمنی و امنیت شهروندان و از آن مهم‌تر، در مقام مدافع حقوق شهروندان، نباید با ساختمان‌سازها که به خاطر منافع ساختمانی‌شان، همواره دنبال گرفتن امتیازهای اضافی ضدحقوق شهروندی هستند، شریک شوند» نیز به نوبه خود یک ایراد و خطای بزرگ در سازوکار مدیریت شهرها است که به خاطر «تعارض منافع» آشکار در فعالیت شهرداری‌ها (پشتیبان حقوق شهروندان از یک سو و شراکت با برهم‌زنندگان امنیت و آسایش شهروندان از سوی دیگر) باید یک‌بار برای همیشه توسط دو وزارتخانه کشور و راه و شهرسازی به عنوان نهادهای بالاسر شهرداری‌ها، تعیین تکلیف شود. شهرداری‌ها در ابرپروژه‌های ساختمانی به‌ویژه «مال»ها (مراکز تجاری چندمنظوره شبیه متروپل)، از محل «عوارض سنگین مربوط به جواز ساختمانی»، با مالک شریک می‌شوند؛ زمین و هزینه ساخت از مالک، جواز و یکسری امتیازهای طلایی و سودساز از شهرداری. در پایتخت، هم‌اکنون «هزینه جواز ساخت یک مال» بعضاً تا ۱۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود؛ رقمی که حدود ۵۰ برابر «عوارض ساخت یک ساختمان مسکونی معمولی» است. بنابراین طبیعی است که شهرداری‌ها با «انگیزه ویژه»، مالکان زمین‌های مستعد «مال‌سازی» را تحت نظر دارند تا در اسرع وقت، شرایط ساخت و شراکت ساختمانی با آنها را فراهم کنند. اما صورت مساله در سقوط متروپل، این نیست، چرا که ابعاد پرونده خیلی بیشتر از عوارض شراکت است که زودتر از آن موضوع، باید درباره‌اش تصمیم‌گیری شود. به این ترتیب هر دو آدرس، کلید اصلی حل پازل «متروپل» نیست و نمی‌تواند به شناسایی ریشه «ساختمان‌سازی‌های سست و مستعد ریزش یا ساختمان‌های فاقد ایمنی و ضدآسایش بهره‌برداران» منجر شود. «برج متروپل» چه بسا مستقل از این دو پارامتر، فرآیند «ساخت تا سقوط» را طی کرد. شاید این دو، محرک یا عامل تشدید «انحراف ساختمانی» پروژه بودند اما ریشه فاجعه آبادان «دومینوی ۶ مرحله‌ای» است که نقش مجموعه‌ای از افراد حقیقی و حقوقی در این حرکت باید توسط تیم تحقیق و تفحص پرونده بررسی شود.

دومینوی سقوط «متروپل»

قانون «نظام مهندسی و کنترل ساختمان» و همچنین «قانون شهرداری‌ها»، دو نقشه راه لازم‌الاجرا برای چهارضلعی ساختمان‌سازی‌ها در کشور است. این دو قانون، همه چارچوب‌های فنی، اصولی و خطوط قرمز در ساخت‌وساز را هم برای عوامل «دولت» و «شهرداری»ها به عنوان نهادهای حاکمیتی مسوول کنترل و نظارت بر ساخت‌وساز و هم برای «مالکان و سرمایه‌گذاران ساختمانی» و هم برای «مهندسان ساختمانی» تعیین کرده است.

این دو قانون، در مجموع، ۶ وظیفه جداگانه به ترتیب اهمیت برای وزارت راه و شهرسازی، شهرداری، مجری و مالک ساختمان و همچنین مهندس‌ناظر تعیین کرده است که به نظر می‌رسد این عدم اجرای یک یا جمعی از آنها، «ستون کج» پروژه‌های ساختمانی در شهرها را شکل داده است.

وزارت راه و شهرسازی، مطابق ماده ۳۵ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، مسوول نظارت عالی بر اجرای اصول، ضوابط و مقررات ملی ساختمان است و در عین حال طبق ماده ۳۳ همین قانون، باید اصول و قواعد فنی و مقررات ملی ساخت‌وساز را تدوین کند.

پس، هر نوع «بی‌احتیاطی، غفلت، کوتاهی یا انحراف از مقررات و قواعد ساختمانی» که توسط هر شخص حقیقی و حقوقی در پروژه‌های ساختمانی از جمله متروپل، پلاسکو و... صورت بگیرد، ریشه در اقدامات و عملکرد صورت گرفته یا نگرفته ناظر عالی و رگولاتور اصلی بازار ساخت‌وساز دارد.

به این ترتیب نخستین سوال تیم تحقیق «متروپل» باید از مسوول اجرای این دو ماده قانونی (شخصیت حقوقی) مطرح شود مبنی بر اینکه «آیا نظارت عالی بر روند اجرای مسوولیت‌های عوامل ساخت» وجود داشته است یا خیر؟ چطور می‌شود، شهرداری‌ها بعضاً گزارش‌های دوره‌ای مهندسان ناظر در پروژه‌های ساختمانی مشکل‌دار را با انواع تفاسیر از قانون شهرداری‌ها، به جای پیگیری عملیاتی، بایگانی می‌کنند و نهاد عالی نظارت بر ساختمان‌سازی‌ها در کشور، نسبت به این نارسایی در رابطه شهرداری با مهندس‌ناظر، اقدامی در جهت «اصلاح قانون با هدف پایان دادن به تفاسیر متفاوت» یا اقدامی برای «مسوولیت‌پذیر کردن شهرداری‌ها مطابق متن صریح ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها» انجام نداده است؟ یا اگر اقدامی صورت گرفته، چرا بی‌تفاوتی به اظهارهای مهندسان ناظر تا جایی پیش می‌رود که در نهایت در نقطه‌ای از کشور، برج شاخص یک شهر سقوط می‌کند؟ (در روزهای گذشته گفته

شد «متروپل» در ابتدای کار، فاقد پروانه ساختمانی بوده است و بعداً جواز برای آن صادر شد، در روزهای ابتدای سقوط نیز اعلام شد برج پایان کار نداشته و بهره‌برداری از آن آغاز شده بود. اگر این گفته‌ها صحت داشته باشد، سوال اول که پاسخگوی آن باید نهاد عالی نظارت بر کل

مسئولیت‌های چهار ضلع بازار ساختمان‌سازی باشد، اهمیت مضاعف پیدا می‌کند؛ ساختمان‌سازی بدون جواز ساخت، با کدام مجوز قانونی، هم در تهران و هم در سایر شهرها، رواج پیدا کرده است؟ آن هم اغلب ابرساختمان‌های متعلق به افراد حقیقی یا حقوقی خاص).

مرحله دوم دومینوی سقوط را باید در کارنامه کاری مهندس ناظر رصد و جست‌وجو کرد.

مهندسان ناظر طبق ماده ۲۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی، باید بر مراحل مختلف ساخت، نظارت مستمر داشته باشند و عملیات ساخت را با قواعد و اصول فنی و مقررات ملی ساختمان انطباق دهند به طوری که در صورت عدم انطباق، گزارش «دستور توقف ساخت برای اصلاح وضعیت» را به شهرداری‌ها ارائه کنند. این اصول و قواعد فنی و مقررات ملی ساخت، ضامن ایمنی و آسایش و آرامش بهره‌برداران ساختمان‌ها است.

در برخی پروژه‌های ساختمانی، عملیات نظارت بر ساخت به شکل مستمر صورت نمی‌گیرد و در عین حال، نظارت صرفاً به تکمیل گزارش‌های مکتوب غیربازدارنده انحرافات فنی محدود می‌شود. البته طبق همین ماده قانونی تعیین‌کننده وظایف مهندسان ناظر، این ضلع نظارتی، بعد از شناسایی «انحراف ساختمانی در پروژه»، صرفاً باید گزارش اخطار را به شهرداری ارائه کند تا شهرداری‌ها طبق قانون، نسبت به توقف کار پروژه و اصلاح فرآیند ساختمانی اقدام کنند. اما بعضاً، مقاومت‌هایی از سمت سازنده‌ها برای ورود موثر مهندسان به کار صورت می‌گیرد.

اما در اینکه، «نظارت، مستمر صورت می‌گیرد و خاصیت بازدارندگی نظارت مهندس، تا چه حد در پروژه‌ها دیده می‌شود (اگر بازدارندگی وجود داشته باشد، نباید طبقات اضافه‌ای در یک برج به وجود بیاید تا بعد از آن، ضعف مقاومت در سازه دیده شود و سپس، گزارش نظارتی به شهرداری داده شود)،» موضوعی است که باز نهاد عالی نظارت بر کار ساختمانی، باید بررسی کند.

به نظر می‌رسد، «مهم‌ترین عنصر در معادله نظارت مهندسان ساختمانی» که همان دستمزد مهندسان است، به خاطر «تعیین دستوری» و سطح بسیار پایین آن در مقایسه با کارگر ساده ساختمانی، عاملی برای نابسامانی در این مسیر شده است. دستمزد دستوری، «بازار فعالیت و خدمات مهندسان» را از حالت رقابت خارج کرده است و اشکالاتی را از جمله سرخوردگی گروهی از مهندسان، به وجود آورده است. رابطه مهندس ناظر با سازمان بالاسری خود و

ساخت همگرا و پیروپل

مراحل پنجم و ششم از این دومینو به حوزه مسوولیت شهرداری‌ها مربوط است.

شهرداری‌ها طبق ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها و همچنین ماده ۲۷ آیین‌نامه ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان باید اولاً «برای هر پروژه ساختمانی پروانه ساختمانی صادر کنند» و همچنین باید «به محض دریافت گزارش خلاف‌سازی توسط مهندس ناظر»، عملیات ساخت را متوقف کنند. یک مسوولیت مهم دیگر - برخلاف آدرس غلط مطرح در «متروپل» - هم دارند و آن «نظارت بر عملیات ساخت» است.

در حالی که برخی کارشناسان می‌گویند، شهرداری هیچ مسوولیتی از بابت کنترل و نظارت بر ساخت‌وساز از بابت انطباق عملیات ساختمانی با اصول و قواعد فنی و مقررات ملی ندارد، تبصره ۷ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها به صراحت از مسوولیت کنترلی و نظارتی شهرداری‌ها سخن می‌گوید.

با این حال، در بین مدیران شهری در مناطق مختلف کشور این‌طور جا افتاده که «مسوولیت نظارت بر ساخت‌وساز برعهده مهندس ناظر» است و تا زمانی که «گزارش مهندس ناظر» درباره انحراف ساختمانی تولید نشود، مالک و سازنده می‌توانند به عملیات ساختمانی ادامه دهند. البته در برخی شهرها از جمله تهران، معمولاً شهرداری‌ها نسبت به «خلاف‌هایی که جنبه پول‌سازی برای بودجه اداره شهر» را دارد، با حساسیت فوق‌العاده بالا، پروژه‌ها را رصد می‌کنند اما اغلب این پایش‌ها بعد از «خلاف ساختمانی» (مثلاً ساخت طبقه اضافه)، منجر به برخورد با سازنده می‌شود تا احتمالاً «امکان دریافت عوارض ساختمانی مازاد تراکم یا سایر جرایم پولی» فراهم بیاید.

این مراحل از دومینوی «ساخت تا سقوط یک ساختمان»، می‌تواند در شناسایی مقصران به شکل پرسش‌هایی از اضلاع اصلی پروژه ساختمانی «متروپل»، به کار گرفته شود تا ضمن کشف واقعیت آنچه منجر به ریزش برج آبادان شد، سرانجام، «پایان کار این دومینو» نیز از طریق تنظیم روابط مخدوش و ناکارآمد بین چهار ضلع اصلی ساختمان‌سازی‌ها صادر شود.

همچنین رابطه‌ای که بین مهندس ناظر با شهرداری‌ها طبق قانون تعریف شده، در این نابسامانی تأثیرگذار است.

مرحله سوم این دومینو به سازنده ساختمان مربوط می‌شود.

طبق ماده ۱۸ آیین‌نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ساخت یک ساختمان باید توسط «مجری ساختمان» یعنی فردی که گواهی صلاحیت ساخت از وزارت راه و شهرسازی را دارد، صورت بگیرد به طوری که مجری باید کیفیت ساخت را «بیمه» کند.

این بیمه خود باعث می‌شود خیلی از انحرافات و خلاف‌های ساختمانی از سوی شرکت‌های بیمه‌گذار شناسایی و جلوی ارتکاب آنها گرفته شود. اما در حال حاضر احداث هیچ ساختمانی در کشور «بیمه» نیست. مرحله چهارم دومینوی «ساخت تا سقوط» به «خلأ شناسنامه فنی ساختمان» برمی‌گردد.

طبق ماده ۳۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی ساختمان، سازنده (همان مجری) باید با هماهنگی مهندس ناظر، «یک شناسنامه فنی» برای ساختمان در حال احداث تهیه کند. در شناسنامه فنی ساختمان، کلیه مراحل ساخت به همراه ریز مصالح ساختمانی به کار رفته و حسن اجرای اصول و مقررات ملی ساخت، قید می‌شود به طوری که «هویت ساختمان به شکل مکتوب» در شناسنامه فنی درج می‌شود و شهرداری‌ها باید یک نسخه از این شناسنامه را در کنار پایان کار به مالکان و بهره‌برداران تحویل دهند.

شناسنامه فنی ساختمان، در حال حاضر، «عنصر غایب» عملیات ساختمانی است به طوری که همین «عدم صدور»، مرحله‌ای از «شارژ خلاف‌سازی» در بازار ساخت‌وساز شده است. «شناسنامه فنی»، مثل سند محضری مالکیت عمل می‌کند به این معنا که «همه چیز درباره کارنامه مهندس ناظر، سازنده و شرایط احداث بخش‌های پنهان ساختمان»، در شناسنامه، مرئی می‌شود و امکان پیگیری تخلفات احتمالی برای بهره‌برداران و خریداران ساختمان را بعد از فروش ملک، «تضمین و محقق» می‌کند. در نتیجه، تخلفات به شدت کاهش پیدا خواهد کرد و اضلاع اصلی این بازار نسبت به رفع نقص از کار خود و اجرای قوانین و مقررات فنی و ملی ساختمان، متعهد خواهند شد.

متروپل از زاویه ای دیگر

عباس مدحجی

فعال رسانه ای

دو روز دیگر قصه ی تکراری ما جنوبیها آغاز میشود. همه میروند شهر و دیار خودشون، ما میمانیم و آوار بدبختی. سالی یک بار هم سالگردی گرفته میشود و نهایتا چند کوچه و خیابان میشوند بنام قربانیان متروپل آبادان. چند مستندساز و فیلمساز هم بدبختی های ما را سوژه میکند برای فرش قرمز. میگویید نه؟ به سوم خرداد و جنگ و ماجرای خرمشهر تا چهلمین سالگرد فتحش فکر کنید... روایت متروپل هم تمام میشود و دست آخر مادر جلیلیان ها میماند با چند قاب عکس و همسران کارگران مینوشهری میمانند با یک مستمری و فرزندان یتیم، والدین بچه های کافه مری هم میمانند و فیلمهای عقد و عروسیشان و عموی میترا با کفش میترا و خانواده های دانش آموزان با آخرین کارنامه هاشان و تمام... این همه آدم زیر بار فشار روانی این روزها له شدند: خبرنگاران، امدادگران، آتش نشانان، نظامیان، داوطلبان مردمی، متخصصان و نیروهای فنی و... چه کسانی که پای گوشی هایشان اشک ریختند و چه دلهایی که مجاله شدند. چطور میشود این همه بار منفی را التیام بخشید؟ یادمان نمیروود که امیری شادترین خیابان آبادان بود. همه را باید یک دوره مشاوره درمانی کنند. روایتهای خبرنگاران مستقل و پابه کار توانست آب پاکی را روی دست همه کسانی بریزد که گمان میکردند میتوانند با تغییر در دبتاها جای پای خودشان را کمرنگ یا پاک کنند. اگر این روایتها نبود، مطمئنا بخش زیادی از داستان را عوض میکردند. اعتماد مردم نشوان داد کدام روایتها را باور میکنند. درباره اعتراضها هم اگرچه فضای امنیتی اجازه نمیدهد شفاف گفته شوند اما نه روایت خارج نشینان بی غرض بود و نه روایت خیلی از داخلی ها بدون سانسور. همه مردم بودند و ناراحتی از فساد خوزستان را در عزاداری متروپل متبلور کردند. اعتراض در عزاداری نشان داد خیلی از تریبون بدستان اصلا نمیدانند درد مردم چیست. ما اینجا نوشتیم و گفتیم تا بعدها نتوانند داستان را تغییر دهند. با اینکه بدخلقی نیروهای محافظ، مدیریت درهم و برهم، ازکار افتادن گوشی در دمای بالای چهل درجه، قطع گاه و بیگاه اینترنت و کنار گذاشتن کل کار و زندگی و چسبیدن به روایتگری اصل ماجرا را تحمل کردیم اما اینکه توانسته باشیم حتی یک

روایت را از دروغ نجات داده باشیم کافی ست. بعد از این کار دستگاه قضا شروع میشود. پیدا کردن تک تک مقصران ، اثبات جرمشان و مجازاتشان بدون اغماض و پارتی بازی و کاملاً شفاف حداقل کاری ست که میتوانند انجام دهند. بعد از آن دولت و مجلس باید دنبال قوانین و ضمانتهای بیشتری باشند که هم چنین نیروهای ناکارآمد و بعضاً فاسد سرکار نیابند و هم هرکس آمد نتواند راحت دست به چنین اقداماتی بزند. آنهایی هم که تا الان جزو پروسه تخلفات عبدالباقی یا پروژه های مشابهش بوده اند با خود بیندیشند، آیا یک واحد مسکونی یا کارت هدیه یا گوشی موبایل یا هرچیز دیگری ارزش این را داشت که آه چندین مقتول و هزاران آدم پشتشان باشد؟

گیریم که از چنگ قانون هم گریختند، بالاخره یک روزی تقاص پس خواهند داد که دنیا دار مکافات است. بعد از این ده روز وقتی بی صبری مادرن و پیکرهای تکه تکه شده عزیزانشان را دیدیم، وقتی مرگ هزاران آرزو و امید و برنامه و آینده تنها در چند ثانیه را دیدیم فهمیدیم پدر و مادرهایمان چه در جنگی که هشت سال طول کشید، کشیدند. خیلی است که بچه ی آدم برود بستنی فروشی و بخاطر طمع افرادی دیگر دیگه، جنازه اش برگردد.

اگر قبلاً وقتی می آمدید جنوب فقط به گردش خیابان امیری و لب شط بسنده میکردید و حوصله کوچه های پرتَرکیش و جنگزده را نداشتید، اکنون همان امیری هم مجسمه غمِ کل جنوبی ها شده که فریاد بزند ما جنوبی ها همه جامان درد میکند، درمانم تمامی ندارد. از شلمچه تا جزیره مینو تا امیری تا رکس تا متروپل





به آسمان می سپارم

ای داغ بر دل مانده...

تاثیر حادثه متروپل بر اقتصاد اروند

کمال هلالی مطلق

کارشناس اقتصادی

این خود نیز عاملی بر کاهش تردد در این نقطه مهم شهر و به تبع آن کاهش میزان فروش و درآمدزایی کاسبان و صاحبان مشاغل در شهر آبادان شده است.

از سوئی دیگر، فضای عدم اطمینان از ساختمان های تجاری موجود که بعضاً توسط هلدینگ احداث کننده متروپل ساخته شده، سبب کاهش ضمنی قیمت های برخی از واحدهای اداری و تجاری شده، جایی که شاید، تمام سرمایه و دارائی فردی، هزینه ی خرید یکی از این واحدها شده باشد و این افت قیمت ضرر نامحسوس و مخفی را بر ایشان تحمیل کند.

خرید و سرمایه گذاری تعداد زیادی از صاحبان کسب و کار در ساختمان فروریخته نیز بحث دیگری است که به صورتی دیگر، شهروندان را با شوک اقتصادی مواجه نموده است. شاید بازگشت اصل سرمایه به عنوان خسارت، آن هم در شرایط تورمی حاکم بر کشور، دردی از این کاسبان را دوا نخواهد کرد.

علاوه بر نگاهی که بر ضررهای اقتصادی وارد شده بر صاحبان کسب و کار کرده ایم، نباید از زوایای دیگر این حادثه غافل شویم.

رویکرد منفی بر سرمایه گذاری و ساخت و ساز، آن هم در شهرهایی که به واسطه جنگ و فضای محرومیت هایی ناشی از آن، (که به آبادی کامل نرسیده اند)، ضربه ای مهلک و غیر قابل جبران را به بار خواهد آورد. نکته ای که نباید با امعان نظر به سادگی از کنار آن عبور کرد.

نیاز به جذب سرمایه گذار و توسعه عمران در شهرهای آبادان و خرمشهر به خودی خود، یکی از ضروریات مورد نیاز این دو شهر بود، ولی ایجاد فضای نا امن و بار روانی مضر، به دلیل خطا و طمع یک جریان اداری - سرمایه گذاری، نباید دید کلی به ورود سرمایه گذاران را دچار خلل کرده و فضای امید جهت توسعه عمران شهری را از این منطقه بر باید.

ساختمان متروپل آبادان، دوم خرداد امسال فرو ریخت و ۴۳ نفر جان خود را از دست دادند با این حال آگهی فروش واحدهای اداری و تجاری متروپل هنوز روی سایت هلدینگ عبدالباقی وجود دارد. علاوه بر جان های عزیزی که از دست رفت، حالا دیگر هیچ کدام از آن صدها واحد تجاری و ده ها واحد اداری متروپل با متراژ بین هشت تا ۸۰ مترمربع قابل استفاده نیستند، چون ساختمان باید به طور کامل تخریب شود. مردم از این به بعد غم متروپل را کنار فاجعه سینما رکس به خاطر می آورند، اما زندگی در آبادان همچنان ادامه خواهد داشت.

برای کسی که آبادان را می شناسد، روشن است که منطقه امیری (محل ساختمان متروپل)، قلب تپنده ی اقتصاد شهروندان و منبع رزق و روزی و کسب درآمد طیف وسیعی از ساکنان شهرهای آبادان و خرمشهر است. حال تصور کنید که حادثه ای به عمق فاجعه ی متروپل در این منطقه روی داده، علاوه بر داغ وارد شده بر قلب مردم، معیشت بسیاری از شهروندان نیز تحت تاثیر قرار گرفت.

واحدهای تجاری و اداری اطراف ساختمان متروپل در طول عملیات آوار برداری و حتی تخریب، ناچار به تعطیلی شده اند. از سوی دیگر بسیاری از واحدهای تجاری کالاهای مصرفی با ضرر هنگفتی ناشی از فساد و از بین رفتن کالاهای خویش مواجه گشته و به قولی سرمایه اصلی خویش را از دست دادند.

از سوی دیگر فضای ناامیدی، حزن و رعب مردم از این حادثه، تردد شهروندان در این منطقه را علیرغم گذشت مدت نسبتاً طولانی از وقوع

آن، همچنان با خلل مواجه کرده است. تعداد سساختمان های تجاری و اداری ساخته شده در آبادان توسط هلدینگ عبدالباقی به خودی خود بار روانی بر مردم ایجاد کرده، تا جایی که بسیاری از شهروندان از تردد در مجاورت این ساختمان ها که عمدتاً نیز از ساختمان های اصلی تجاری شهر می باشند پرهیز میکنند.

” به طور کلی، حادثه متروپل، علاوه بر یک تراژدی ماندگار، تاثیرات موثر اقتصادی نیز بر پیکره ی خرمشهر و آبادان جایی نهاد. ”



تحت تاثیر قرار خواهد داد (هر چند تاثیرات بلند مدت آن قابل چشم پوشی نیست). اتفاقی که برای جبران خسارات آن و همچنین پرهیز از ضرررسانی به کاسبان آبادان، باید با تدبیری مناسب خنثی گردد.

طبق آنچه گفته شد، به طور کلی، حادثه متروپل، علاوه بر یک تراژدی ماندگار، تاثیرات موثر اقتصادی نیز بر پیکره ی خرمشهر و آبادان جای نهاد. اما لازم است که هم راستا با تخریب بقایای ساختمان متروپل، تدبیری برای از بین رفتن بقایای آثار مخرب اقتصادی این حادثه نیز اندیشیده شود، تدبیری فراتر از اعطای تسهیلات و ...

لازم است که همان طور که در جریان آوار برداری، شاهد حماسه و ایثار نیروهای امدادی و شهروندان در کنار یکدیگر بودیم، این بار نیز با همان همت و پشتکار و با دیدی جهادی و حمایتی، سعی در برداشتن آوار اقتصادی این حادثه از سطح شهر و منطقه آزاد اروند برآمده، و با دیدی وسیع در برنامه های کوتاه مدت و بلند مدت، ترتیبی جهت عدم اثرگذاری مخرب این حادثه، بیش از آنچه تا کنون رخ داده، اندیشیده شود.

آوار برداری از بقایای اقتصادی حادثه متروپل، چیزی کمتر از ، حماسه مردم و نیروهای امدادی در زمان برداشت آوار ساختمان متروپل از پیکر و روح شهروندان نخواهد بود.

لازم است با تمام توان فضای حمایتی از سرمایه گذاری و توسعه عمران توسط بخش خصوصی انجام و این بار در چهارچوب قوانین و با تسهیلات و امتیازات قانونی و غیر مضر، سعی در جذب و همراهی هر چه بیشتر سرمایه گذاران نمود. تا با بهره از توان سرمایه گذاران فضای منطقه آزاد اروند، بیش از این از سمت و سوی توسعه یافتگی و عمران فاصله نگیرد.

نگاهی دیگر که لازم است به داستان غم انگیز ساختمان متروپل داشته باشیم، تاثیر صنعت گردشگری آبادان از این حادثه است.

خیابان امیری و بازارهای دور و اطراف آن، با تلفیقی از بافت مدرن و کلاسیک خویش، توزیع کالاهای ملوانی و بیش از این دو عامل، با نشاط و فضای مفرحی که توسط صاحبان کسب و کار برای مشتریان و عابران از این گذر، ایجاد میکرد، به مرور و به خودی خود، به جاذبه ای گردشگری و توریستی برای شهروندان و مسافران وارد شده به منطقه آزاد اروند تبدیل شده بود.

فضای شاد و مفرحی که روزگاری هر گردشگر را ترغیب به حضور در آبادان و خیابان امیری میکرد، اکنون با حادثه متروپل، جای خود را به فضایی غم آلود، پر تنش و پر استرس داده، بی شک این عامل در کنار ویرانی به جا مانده از متروپل و اضطراب ساختمان های مشابه در این منطقه (اعلام شده از سوی مقامات رسمی آبادان) میل به سفر به آبادان را

نگاهی به حادثه فروریختن متروپل از

دید مرمت شهری

نجلا درخشانی

کارشناس ارشد مرمت شهری

متروپل فروریخت.

خبر به این کوتاهی بود اما درد و زخمی به وسعت کل ایران در دل خود داشت. ساختمان شماره ۲ متروپل شهر آبادان که در تقاطع خیابان امیری و خیابان سیزدهم (کوچه برق) شهر آبادان قرار داشت، در تاریخ دوم خرداد ۱۴۰۱ ش. فرو ریخت و ریزش آن منجر به از میان رفتن شمار زیادی از کارگران، افراد حاضر در ساختمان و همچنین شهروندان حاضر در محدوده ساختمان گردید.



بیشتر انتقادهایی که در این یک ماه در رسانه‌ها و میان کارشناسان مطرح شده اشاره به ضعف سازه‌ای و ساختاری بنا، عدم رعایت اصول فنی و مهندسی و فساد اداری، داشته است. اما اگر قدری به عقب‌تر برگردیم و سابقه تاریخی و بافت محله‌ی امیری را بررسی کرده و کمترین شناختی از آن داشته باشیم باید اولین خطا را جانمایی این آسمان‌خراش در بافت ریزدانه و تاریخی امیری دانست. بافتی که قدیمیترین محله‌ی شهر صنعتی آبادان بوده و تعدد تک‌دانه‌های تاریخی و ارزشمند ثبت شده و ثبت نشده در آن، گواهی در تایید این موضوع می‌باشد. بافتی که در نقشه‌های قدیمی‌ای که توسط شرکت نفت ایران و انگلیس ترسیم شده و در آرشیو BP (British Petroleum) می‌باشد، با نام روستای آبادان یا شهر آبادان (Abadan town/Abadan village) معرفی شده است. دلیل آن هم فرم و منظر بافت بوده که سیمایی سنتی، یک‌دست و ساده داشته است.

در زمانی نه چندان دور بجای این دو برج، سینمایی وجود داشته به نام متروپل که در سال ۱۳۲۸ ه.ش. ساخته شده و داری پانصد مترمربع زیربنا و ۷۰۰ نفر گنجایش بوده است اما در زمان جنگ تحمیلی بخش اعظمی از آن تخریب شده و بعداز جنگ بصورت متروکه باقی ماند. قبل از احداث برجهای متروپل مدتی این فضا به‌عنوان پارکینگ شهرداری استفاده می‌شد و هر کدام از قدیمی‌های شهر از کنارش رد می‌شدند آهی می‌کشیدند و به‌یاد بهترین خاطراتشان که در این سینما سپری کرده بودند.

می‌افتادند. مکان خاطره‌ای مهم و تاثیرگذار که بجای بازسازی و احیا با همان کاربری تبدیل شد به دو آسمان‌خراش بی‌هویت و ناهمگون با بافت پیرامونش.

حیات بافت‌های سنتی به: انسجام و یکپارچگی کالبدی، عملکردی، بصری، هندسی، فضایی و حفاظت از ارزش‌ها وابسته است و معیار انسجام بافت تداوم حضور انسان و خاطرات وی و تقویت حس تعلق خاطر افراد ساکن در آن بافت می‌باشد. لذا با حذف هر یک از آثار، مکان‌خاطره‌ها و ارزش‌ها، حیات بافت به مخاطره افتاده و خدشه‌دار می‌شود. «ارزشهای معماری می‌بایست محافظت شوند چه آنگاه که صحبت از بناهای مفرد به میانه است و چه آن گاه که هسته‌های کامل شهری مورد نظر است. این ارزشها آنگاه که بیان به زبان حال فرهنگ پیشین بوده و یا علاقه‌مندی همگانی را پاسخ می‌گویند می‌بایست مورد مراقبت قرار گیرند». (کنگره بین‌المللی معماری مدرن اتن ۱۹۳۳م).

بافت محله‌ی امیری به لحاظ جنبه‌های کالبدی، کارکردی و معنوی آن اهمیتی دوچندان در حوزه حفاظت و مرمت دارد و نیازمند حساسیت بیشتری بوده اما کمتر توجهی به این امر مهم در توسعه‌ی درون‌زای بافت شده است.

«برجها و آپارتمانهای بلندمرتبه یکی از عناصر مهم در بافت شهری به‌شمار می‌روند و توزیع آنها در سطح شهر، به دقت مورد تجزیه و تحلیل فضایی شهرسازان قرار می‌گیرد. در بلندمرتبه‌سازی، ضوابط و استانداردهای دقیق بین ارتفاع و فضای باز مدنظر قرار می‌گیرد. این ضوابط، ارتباطی جدایی‌ناپذیر با فضاهای باز شهری دارند» (کتاب سبز شهرداری جلد ۲) که در همهی شهرها این ضوابط و استانداردها در طرح تفصیلی ذکر شده و شهرداریها موظف به اعمال آنها هستند.

در طرح تفصیلی آبادان کاربری پیشنهادی برای این مکان شامل چند نوع اعم از: فرهنگی - هنری، پارکینگ و تأسیسات شهری بوده است و حالا چرا مجوز ساخت این مجتمع چند کاربرده با تعدادی کاربری متفاوت پیشنهاد شده جای سوال و تعجب دارد! اما مسأله‌ی مهم جانمایی و طراحی یک معماری میان‌افزا بدون نیازسنجی، بدون توجه به هویت، تاریخ، نوع دانه‌بندی بافت پیرامون و درصد اشغال زمین آن می‌باشد.

در معماری‌های میان‌افزا باید اصالت، هویت و ارزش‌های بافت در برگیرنده و میزان یکپارچگی محیط پیرامون با طرح و ساختار جدید مورد ارزیابی قرار گیرد.

«مفهوم توسعه‌ی میان‌افزا از آنجاکه ابعاد مختلفی را در برمی‌گیرد و در مقیاسهای گسترده‌ای به کار می‌رود به لحاظ تئوریک نیز متأثر از طیفهای مختلف نظریات و تکنیکها است؛ اما به‌طور کلی میتوان به سه جنبش عمده که موجب بحث توسعه‌ی میان‌افزا بوده است؛ اشاره کرد: توسعه‌ی پایدار، نوشهرگرایی و رشد هوشمند. این نوع توسعه در مقیاسهای مختلفی صورت می‌پذیرد و از یک قطعه تا سطح



سطح کل شهر را در برمیگیرد. توسعه‌ی میانافزا ساده‌ترین تعبیر از توسعه‌ی درونزا است، که با تاکید بر زمین‌های خالی و رها شده‌ی درون شهری، سعی دارد توسعه را بر روی این اراضی مجدداً اتخاذ کند.» (حاتمی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۴)

بر اساس منشور آتن ۱۹۳۳ م. ساختارهای جدید و مورد قبول در بستر تاریخی، آنهایی هستند که با احترام به بناهای اطراف، توجه به حجم، رنگ و نمای بناهای پیرامون، با کالبدی خنثی یا فاقد جاذبه و با توجه به فرم سیما و منظر شهری ساخته شده‌اند.

برای ایجاد یک معماری میان‌افزا قبل از هرچیزی بررسی بافت و نوع دسترسی‌ها و توجه به اصول و ضوابط مدیریت بحران می‌باشد، که متأسفانه طراحی و جانمایی این بنا کاملاً مغایر با اصول و ضوابط تعیین شده در زمان بحران است. برخی از این اصول و ضوابط که در میحث ۲۱ مقررات ملی ساختمان صراحتاً بدانها اشاره شده، عبارتند از: - به منظور کاهش خطر ریزش آوار در مسیر امدادسانی، پهنای مسیرهای دسترسی به ساختمان (معبر) میبایستی حداقل برابر ۱/۳ ارتفاع ساختمان باشد. (بند ۲-۱-۲)

- در ساختمانهای بیش از ۶ طبقه، فرم ساختمان بایستی به صورتی باشد که در صورت آسیب دیدن، آوار آن باعث مسدود شدن دسترسی به ساختمان نگردد. (بند ۱-۱-۳-۲)

شکل (فرم) کلی ساختمانهای مجاور خیابان اصلی شهر بایستی به گونه‌ای طراحی شود که در صورت تخریب سبب مسدود شدن معبر اصلی نگردد. (بند ۲-۱-۳-۲)

برجهای متروپل در کنار خیابان ۱۲ متری امیرکبیر و کوچه شش متری برق (فرعی سیزدهم) احداث شده‌اند که برج شماره‌ی یک شامل هفت طبقه می‌باشد و برج شماره دو شامل ده طبقه مثبت و یک طبقه منفی بوده است. با نگاهی گذرا به این دو برج میتوان فهمید که هیچکدام از اصول و ضوابط مطرح شده‌ی بالا در طراحی و جانمایی آنها لحاظ نشده است و پس از حادثه‌ی رخ داده و تخریب بخشی از برج شماره دو متروپل که ارتفاعی بیش از سی متر داشت و در مجاورت کوچه‌ی شش متری کم عرضی قرار گرفته بود، به دلیل مسدود شدن کامل کوچه و نبود راه دسترسی به بخش‌های انتهایی برج، به ناچار می‌بایست چهار منزل مسکونی را تخریب کنند تا بتوانند هم امداد رسانی را سریعتر انجام دهند هم به آواربرداری سرعت ببخشند و بتوانند محبوس شدگان احتمالی و اجساد فوت شدگان را از زیر انبوهی از آوار خارج نمایند.

بنابراین اگر جانمایی این معماری میان‌افزا بدرستی و براساس اصول و ضوابط انجام شده بود تا این اندازه دخالت در بافت و تخریب بخش زیادی از آن لازم نبود.

«ساختوسازهای جدید باید روح زمان حاضر را القاء و بیان کنند، ولی در عین حال طراح آنها باید زمینه‌ی تاریخی

که در متن آن قرار گرفته اند را مورد توجه قرار دهد. راه‌حل‌ها و مسایل مربوط به طراحی این گونه بناها، بر اساس ارزشها و سنتهای فرهنگی خاص منطقه تاریخی مورد نظر، نوع وضعیت ساختارهای موجود، میزان همگونی با محل و غیره متفاوت خواهد بود». (فیلدن و یوکیلتو، ۱۹۹۸م)

این مساله مهم و نحوه‌ی طراحی و ایجاد یک ساختمان جدید در بستر تاریخی و طراحی یک معماری میان‌افزا در منشورها و بیانیه‌ها و کنفرانسهای بین‌المللی زیادی مطرح و راه‌کارها و ضوابطی داده شده اما متاسفانه در اکثر موارد مشابه در ایران توجهی به هیچ‌کدامیک از این رهنمودها نمی‌شود و همواره شاهد عواقب نابهنجار و گاه‌جا جبران‌ناپذیر آن بوده‌ایم.

رهنمودهای بین‌المللی برای طراحی میان‌افزا در بافت‌های تاریخی

اولین کنگره بین‌المللی معماران و کاردانان فنی یادمان‌های تاریخی - منشور آتن ۱۹۳۱م:

- حفظ خصوصیت منطقی شهری و چشماندازهای زیبا
- عدم استفاده از سبکهای گذشته
- لحاظ کردن بنایی خنثی و فاقد جاذبه‌های خاص، به‌طوری که بر حجم، رنگ و فرم بناهای اطراف غلبه نکند
- کنگره ونیز ۱۹۶۴م:
- ساختارهای جدید نباید روابط موجود در بافت (حجم و رنگ) را دگرگون کنند. تعادل اجزا و رابطه آن با محیط اطراف جزء اصول پیشنهادی است.
- کنگره رم، ۱۹۷۲م:
- از اصالت و استخوانبندی بافت حفاظت شده و به ارتباط حجم و رنگ محیط اطراف آسیبی وارد نشود.
- منشور میراث معماری اروپا، ۱۹۷۵م:
- استفاده از معماری مدرن، مشروط بر رعایت بافت، تناسبها، صورتها، اندازه‌ها و مقیاسهای موجود.
- قطعه‌نامه‌ی کنگره‌ی آمستردام ۱۹۷۵م:
- تدوین قوانین و مقررات مربوط به حجم (ارتفاع بناها، ضابطه‌های سطح اشغال زمین)، مکانیابی بناها، به شکلی هماهنگ
- برخورداری معماری معاصر از بالاترین کیفیت موجود
- رهنمودهایی برای محوطه‌های میراث فرهنگی اجلاس مشترک ایکروم و ایکوموس ۱۹۸۳م:
- هماهنگ با ریتم شهری و الگوی مورفولوژیکی بافت
- تعادل جرم بنای جدید در بافت
- منشور گردشگری فرهنگی، ۱۹۹۹م:
- وجوه زیبایی، اجتماعی، فرهنگی، طبیعی و زیست‌محیطی باید مدنظر قرار داده شوند. استفاده از مصالح، مواد و سبک بومی در ساختارهای جدید ارجح است.
- منشور نیوزلند، ۲۰۱۰م:
- بنای معماری جدید در فرم یا بافت اصیل اولیه (بافت تاریخی) نقش تکمیل‌کنندگی دارد؛ بنابراین باید از تضادهای نامناسب یا ناسازگاری در فرم، مقیاس، توده، رنگ و مصالح پرهیز شود.

و ...

یکی از مهمترین دلایل و عوامل تشتت و ناهمگونی در طراحی میان‌افزای برجهای متروپل عدم وجود کارشناس بافت تاریخی در شهرداری‌های آبادان و عدم آگاهی واحد شهرسازی این ارگان از اصول و ضوابط طراحی در بافتهای تاریخی می‌باشد. نقص و کمبودی که در بدنه اکثر شهرداری‌ها وجود دارد و همواره زخم‌های جبران‌ناپذیری را به بافتهای تاریخی و سلامت شهروندان وارد نموده است.

در رابطه با حادثه برجهای متروپل هم اگر از ابتدا و در گام نخست این پروژه بررسی و کارشناسی دقیقی بر موضوع بافت محله‌ی امیری و راهکارهای طراحی میان‌افزا، در شهرداری آبادان صورت پذیرفته بود، قطعاً الان نیاز به این مورد نبود که در پی مقصر برای ضعف سازه‌ای باشند.

حاتمینژاد، حسین، زرغامفر، مسلم، خادمی، امیرحسین و میرسیدی، محمد. (۱۳۹۴)، سیاستهای فضایی در برنامه‌ریزی شهری، انتشارات پاپی. حبیبی، محسن و مقصدی، ملیحه. (۱۳۹۴)، مرمت شهری؛ تعاریف، نظریه‌ها، تجارب، منشورها و قطعه‌نامه‌های جهانی، روشها و اقدامات شهری، انتشارات دانشگاه تهران.

زنگنه شهرکی، سعید و همتی‌زاده، سمانه. (۱۳۹۴)، حرکت به سوی رشد هوشمند شهری؛ اصول و سیاستها، انتشارات آزاد کتاب. فلامکی، محمدمنصور. (۱۳۸۶)، باززنده‌سازی بناها و شهرهای تاریخی. انتشارات دانشگاه تهران.

قدیری، بهرام. (۱۳۸۵)، ساختارهای جدید در محیطهای تاریخی، انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی. فیلدن، برنارد و یوکا یوکیلتو. (۱۹۹۸)، راهنمای مدیریت برای محوطه‌های میراث جهانی، ترجمه‌ی: پیروز حناچی، ۱۳۸۶، انتشارات دانشگاه تهران. مجلس ۲۱ مقررات ملی ساختمان چاپ ۱۳۹۱ و ۱۳۹۵.

نگاهی حقوقی به حادثه متروپل آبادان و مسئولیت قانونی عوامل دخیل در آن

دکتر محمد رضا محمدیان

مدرس و پژوهشگر حقوق مهندسی

ما انسانها نیاز به قانون داریم تا میل به خودسری پیدا نکنیم. رشد و پیشرفت و اداره جامعه جزء در سایه قوانین و مقررات و وضع محدودیت ها میسر نیست. قانونمندی را به هیچ قیمت نباید از دست داد. اگر بند قانونمندی پاره شد آشفتگی ظهور می کند و همه چیز بر هم می ریزد. قانون باید فصل الخطاب همگان در اداره جامعه باشد، رعایت قانون یک اصل است.

قانون در حوزه ساخت و سازهای شهری

در حالی که تهیه و تصویب قانونمند طرح های شهرسازی در کشور از میانه دهه چهل آغاز می شود. نخستین قانون شهرداری ها با عنوان بلدیة در سال ۱۲۸۶ خورشیدی تصویب رسید، در سال های ۱۳۰۹، ۱۳۲۰، ۱۳۲۸، ۱۳۳۱، نو و در هر دوره قوانین دیگری جایگزین آن شد. سرانجام در تیرماه ۱۳۳۴، قانونی به صورت آزمایشی به تصویب کمیسیون مشترک مجلسین سابق رسید و در سال ۱۳۴۵ تبصره ها و موادی با عنوان الحاقیه به آن افزوده شد. در سال های ۱۳۵۲ تا ۱۳۵۵ و ۱۳۵۸ تغییراتی بصورت اصلاح یا افزایش تبصره ها و وپس از ۱۳۵۸ هم نسخ اصلاح های دیگری در آن ایجاد شد. از مجموع ۹۵ ماده، فقط حدود ۳ ماده (۵۵ تا ۵۷) با اختیار و وظایف شهرداری مرتبط است. وظایف عمده در ۲۶ بند از ماده ۵۵ فهرست شده و از میان این ۲۶ بند هم، بند ۱۷ و ۲۵ با مسائل شهرسازی و بند ۲۴ با تصریح بر صدور پروانه برای کلیه ساختمان هایی که در شهر می شود با اختیار نظارت بر ساخت و سازها ارتباط دارد. از مجموع قانون ۱۳۳۴، فقط ۳ بند به طور صریح و شفاف با شهرسازی و ساخت و ساز سروکار دارد، آشکار است که این قانون عام و مبنایی در امور شهرداری ها، با توجه به قدمت و سنوات تصویب آن و از طرفی گسترش حوزه ساخت و ساز در سطح کشور، فاقد کارآمدی لازم است و نیازمند بازنگری و تدوین و تصویب دوباره می باشد.

برج شماره دو متروپل در ۲ خرداد ۱۴۰۱، پیش از آنکه به بهره برداری کامل برسد، بر اثر شکست سازه های فروریخت این سازه در محلی احداث شد که در زمان سابق سینمایی به نام متروپل وجود داشت. برج شماره یک متروپل یک برج تجاری، پزشکی و اداری در ۹ طبقه با بیش از ۶۰۰۰ مترمربع زیربنا در خیابان امیری آبادان واقع است. برج شماره دو قرار بود در ۱۱ طبقه (بدون احتساب طبقه منفی یک و بام) با زیربنا ۴۵۰۰۰ مترمربع با سه بر ۵۰ متری در خیابان امیری و ۲۷ متر بر در خیابان سعدی و ۱۰۰ متر بر در فرعی ۱۳، به عنوان یک مجموعه تجاری، تفریحی، فرهنگی و پارکینگ طبقاتی ساخته شود. پژوهشکده مهندسی سازه پژوهشگاه بین المللی زلزله شناسی و مهندسی زلزله، سه دلیل اصلی فروریختن این مجتمع را عدم توجه به رعایت سیستم های مهندسی، عدم توجه سازندگان به هشدارهای مهندسان ناظر و بی توجهی شهرداری آبادان اعلام نموده است در این حادثه دلخراش تعداد ۴۳ نفر جان باخته اند.

وقتی شاهد چنین صحنه های هولناکی

هستیم، این سؤال در ذهن خطور پیدا می کند که برآستی مگر در حوزه ساخت و ساز کشور قوانین نداریم؟



مهندسی ساختمان استان، مقررات ملی ساختمان در آنها رعایت نشده باشد، تا زمان رفع نقص، پایان کار صادر نخواهند نمود.

ماده ۳۰ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان نیز تاکید می‌کند: «وزارت راه و شهرسازی بعنوان ناظر عالی در زمینه ساخت و ساز، بر عملکرد سازمان‌های عهده‌دار کنترل و اجرا در زمینه رعایت دقیق مقررات ملی ساختمان و ضوابط شهرسازی نظارت می‌کند و در صورت مشاهده هر گونه تخلف، موارد را به مراجع صدور پروانه ساختمان و سازمان نظام مهندسی ساختمان استان اعلام کرده و تا رفع تخلف، موضوع را از مراجع قانونی و در صورت لزوم مراجع قضایی پیگیری می‌کند.»

عوامل دخیل و مسئول

پس با توجه به منابع حقوقی و قانونی موجود برای رسیدگی قضایی دقیق به پرونده متروپل آبدان علاوه بر مالک و سازنده و مجموعه هلدینگ عبدالباقی باید مسئولیت‌های گروه طراح نقشه، پیمانکار مجری، مهندس معمار، مهندس ناظر و نهادهای شهرداری (به استناد تبصره ۷ ماده ۱۰۰ و بند ۱۴ ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها)، سازمان آتش نشانی، کمیسیون ماده صد، اداره گاز، اداره برق، شرکت آب و فاضلاب، اداره کار، اداره بهداشت، اداره کل راه و شهرسازی استان، وزارت راه و شهرسازی و بطور خاص معاونت مسکن و ساختمان و دفتر مقررات ملی ساختمان (بدلیل داشتن مسئولیت نظارت عالی بر ساخت و سازهای کشور موضوع ماده ۳۵ قانون)، سازمان نظام مهندسی ساختمان (در اجرای بند ۵ ماده ۱۵ قانون و بند های ذیل ماده ۷۳ آئین نامه اجرائی)، شرکت مشاور و شرکت آسانسور به عنوان اشخاص دخیل در ساخت مجتمع و مسئولیت دیگر نهادهای استانداری فرمانداری (وزارت کشور)، شورای اسلامی شهر و دیگر دستگاه‌های ناظر در شهر آبدان به عنوان دستگاه‌های نظارت در ترک فعل مورد بررسی قرار گیرد تا با شفافیت و بطور عادلانه و علنی مقصرین و مسببین شناسایی و محاکمه شوند.

مالک ساختمان

در حال حاضر طبق بند الف ماده ۱۳ قانون آیین دادرسی کیفری، تعقیب عبدالباقی به دلیل فوت، موقوف می‌شود و مسئولیت کیفری او عملاً منتفی است اما فوت مانع از مسئولیت مدنی نیست و بر این اساس اگر در روزند رسیدگی، ایراد خسارت به سبب عمل او ثابت شود، دیه قربانیان و سایر خسارات وارده به نسبت مسئولیتی که دادگاه تعیین خواهد کرد، از اموال وی پرداخت خواهد شد.

از طرفی در صورت اقدام مجرمانه هلدینگ تحت مدیریت او، مسئولیت کیفری ممکن است متوجه هلدینگ هم بشود. طبق ماده ۱۴۳ قانون مجازات اسلامی، در مسؤلیت کیفری

قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مصوب سال ۱۳۷۴ در قالب ۶ فصل و ۴۲ ماده مصوب شد و آیین نامه اجرایی آن به صورت ۱۰ فصل در قالب ۱۲۴ ماده به تفصیل، مسائل متعددی را مورد تأکید قرار داده است. از جمله بند ۹ ذیل ماده ۲ این قانون تصریح دارد:

الزام به رعایت مقررات ملی ساختمان، ضوابط و مقررات شهرسازی و مفاد طرح‌های جامع و تفصیلی و هادی از سوی تمام دستگاه‌های دولتی، شهرداری‌ها، سازندگان، مهندسين، بهره‌برداران و تمام اشخاص حقیقی و حقوقی مرتبط با بخش ساختمان به عنوان اصل حاکم بر کلیه روابط و فعالیت‌های آن‌ها و فراهم ساختن زمینه همکاری کامل میان وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری‌ها و تشکل‌های مهندسی و حرفه‌ای و صنوف ساختمان.

پس از این قانون و آیین نامه اجرایی آن مباحث مقررات ملی ساختمان که مجموعه‌ای از ضوابط اجرایی و حقوقی لازم در طراحی، فنی، نظارت و اجرای عملیات ساختمانی اعم از تخریب، توسعه بنا، نوسازی، تغییر کاربری و بهره برداری از ساختمان، تعمیر و مرمت اساسی است

مبحث دوم مقررات ملی ساختمان تحت عنوان نظامات اداری مربوط آیین نامه ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان می‌باشد که به پیشنهاد وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی در تیرماه ۱۳۸۳ به تصویب هیات وزیران در آمد و لازم‌الاجرا شد.

بر اساس ماده ۳ این آئین نامه: مقررات ملی ساختمان دارای اصول مشترک و یکسان لازم‌الاجرا در سراسر کشور است و بر هرگونه عملیات ساختمانی نظیر تخریب، احداث بنا، تغییر در کاربری بنای موجود، توسعه بنا، تعمیر اساسی و تقویت بنا حاکم می‌باشد.

پس چرا و به چه دلیل دستگاه‌های اجرایی و بطور خاص این امر در شهرداری‌ها مورد توجه قرار نمی‌گیرد؟

وفق ماده ۲۲ همین آئین نامه: ناظران مکلفند بر عملیات اجرایی ساختمانی که تحت نظارت آنها احداث می‌گردد از لحاظ انطباق ساختمان با مشخصات مندرج در پروانه و نقشه‌ها و محاسبات فنی ضمیمه آن نظارت کرده و در پایان کار مطابقت عملیات اجرایی ساختمان را با مدارک فوق، گواهی نمایند.

و بر اساس ماده ۲۷ برای شهرداری‌ها تعیین تکلیف شده است که: شهرداری‌ها و سایر مراجع صدور پروانه ساختمان موظفند با اعلام کتبی وزارت مسکن و شهرسازی یا سازمان نظام مهندسی ساختمان استان یا ناظران، در خصوص وقوع تخلف ساختمانی، در اسرع وقت با اطلاع ناظر، دستور اصلاح را صادر نمایند و تا زمان رفع تخلف از ادامه کار جلوگیری نمایند.

و در ماده ۲۸ بصراحت و بصورت شفاف بیان گردیده است که: شهرداری‌ها و سایر مراجع صدور پروانه ساختمان برای ساختمان‌هایی که طبق تشخیص ناظران و تایید سازمان نظام

همانطور که در فراز ابتدایی ماده ۱۱ قانون مسئولیت های مدنی مقنن با ذکر نام از کارمندان دولت و سپرداری ها و موسسات وابسته به آنها مسئولیت هرگونه بی احتیاطی را برعهده شخص کارمند گذاشته است بنابراین ترک فعل این دودستگاه در این حادثه کاملاً مشهود است.

همچنین براساس ماده ۱ قانون مسئولیت های مدنی وقاعده فقهی «لاضرر و لا ضرر فی الاسلام». و قاعده اتلاف «من أتلف مال الغير فهو له ضامن» و مطابق با ماده ۳۲۸ قانون مدنی هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آنست و باید مثل یا قیمت آنرا بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آنرا ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است. مطابق با ماده ۳۳۱ قانون مدنی هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آنرا بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید.

در اتلاف فعل یا ترک فعل شخص مستقیماً و بدون واسطه موجب تلف مال میگردد، در حالیکه در تسبیب فعل یا ترک فعل شخص با واسطه امری موجب تلف مال میشود. در موضوع حادثه متروپل آبادان مفاد مواد قانونی مذکور و قواعد فقهی ذکر شده برای اثبات ترک فعل زیانبار وتادیه خسارات ناشی از آن، توسط عوامل دخیل قابلیت استنادی دارد.

سازمان نظام مهندسی ساختمان طبق ماده ۲۹ آیین نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی، این سازمان در زمینه رعایت مقررات ملی ساختمان و حسن اجرای عملیات ساختمانی دارای این وظایف است:

- الف - نظارت بر حسن انجام خدمات مهندسی که توسط اعضای آن سازمان ارائه می شود و انجام کنترل های لازم بصورت کامل یا موردی برای انجام وظایف قانونی سازمان.
- ب - تعقیب اعضای متخلف از طریق شورای انتظامی و مراجع قانونی ذی صلاح.
- پ - تنظیم روابط بین شاغلان حرفه مهندسی ساختمان و کارفرمایان به طرق مختلف از جمله ارائه پیشنهاد برای تعیین حداقل شرح خدمات مهندسی، تعیین تعهدات متعارف مهندسی و اخلاقی در قبول مسئولیت های کار و تهیه و تنظیم قراردادهای یکسان مورد عمل.
- ت - ارجاع مناسب کارها به افراد صلاحیت دار حرفه ای و جلوگیری از مداخله اشخاص فاقد صلاحیت حرفه ای در امور ساخت و ساز و اعلان آن به مراجع قضایی صلاحیت دار و نیروی انتظامی و تعقیب قضایی تا رفع تخلف.

مهندس ناظر

الف) شرح تبصره ۷ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری ها به مسئولیت مهندس ناظر اشاره ای کرده و گفته مهندسان ناظر ساختمانی مکلفند نسبت به عملیات اجرایی ساختمانی که به مسئولیت

اشخاص حقوقی نیز مانع مسئولیت اشخاص حقیقی مرتکب جرم نیست.

وزارت راه و شهرسازی

در این بین یکی از بالاترین مسئولیت ها متوجه وزارت راه و شهرسازی است؛ چنانکه ماده ۳۵ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان مقرر می دارد: مسئولیت نظارت عالی به اجرای ضوابط و مقررات شهرسازی و مقررات ملی ساختمان در طراحی و اجرای تمامی ساختمان ها و طرح های شهرسازی و عمرانی شهری که اجرای ضوابط و مقررات مزبور در مورد آنها الزامی است، بر عهده وزارت راه و شهرسازی خواهد بود.

طبق این قانون، اگر وزارت راه و شهرسازی به تخلفی برخورد کند، با ذکر دلایل و مستندات باید دستور اصلاح یا جلوگیری از ادامه کار را به مهندس مسئول نظارت و مرجع صدور پروانه ساختمانی ذیربط ابلاغ کند و تا رفع تخلف، موضوع قابل پیگیری است. در اجرای این وظیفه کلیه مراجع ذیربط نیز موظف به همکاری هستند.

حال باید دید که آیا وزارت راه و شهرسازی در مورد ساختمان متروپل به وظیفه قانونی خود عمل کرده است یا خیر.

از سوی دیگر ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون نظام مهندسی، یک وظیفه عام را برای همه افراد جامعه پیش بینی کرده است: «کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی و سازمان ها و دستگاه های دولتی و غیردولتی می توانند در هر موردی که با تخلف مواجه شده یا احتمال تخلف از ضوابط و مقررات شهرسازی و مقررات ملی ساختمان می دهند، شکایت یا اطلاعات خود را به وزارت مسکن و شهرسازی در تهران و سازمان مسکن و شهرسازی در استان ارسال یا تسلیم کنند.» این مقرر نشان می دهد که هر کدام از ما نیز در قبال اعلام چنین تخلفاتی مسئولیت داریم.

وظیفه دیگر وزارت راه و شهرسازی در این زمینه، ناشی از ماده ۳۷ آیین نامه اجرایی مذکور است که باید ساختمان ها را رأساً به صورت کنترل نمونه ای، سرزده و موردی یا پس از دریافت شکایت مورد رسیدگی و بازرسی قرار دهد و در صورت احراز تخلف دستور اصلاح یا جلوگیری از ادامه کار را به شهرداری ها و مراجع صدور پروانه ساختمانی و مهندس مسئول نظارت ذی ربط ابلاغ کند.

باتوجه به متن صریح و شفاف قانون گذار در ماده ۱۱ قانون مسئولیت های مدنی که تصریح دارد:

کارمندان دولت و شهرداری ها و موسسات وابسته به آنها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسئول جبران خسارت وارد میباشند.

بنابراین مدیران وزارت راه و شهرسازی وبدلیل عدم توجه به وظایف قانونی خود مرتکب ترک فعل زیانبار گردیده وبایستی شخصاً نسبت به اولیای دم پاسخگو باشند .



د) همچنین طبق ماده ۲۳ باید گزارش پایان هر یک از مراحل اصلی کار خود را به مرجع صدور پروانه ساختمان ارائه کنند که مراحل اصلی کار عبارتند از پی‌سازی، اجرای اسکلت، سفت‌کاری، نازک‌کاری و پایان کار.

هر گاه ناظران در حین اجرا با تخلفی برخورد کنند باید مورد را به مرجع صدور پروانه ساختمان و سازمان نظام مهندسی ساختمان استان یا دفاتر نمایندگی آن اعلام کنند.

اگرچه عمق این حادثه آنقدر هولناک و فاجعه بار است و نیاز به بررسی کارشناسی دقیق و پیگیری و تحقیقات قضایی گسترده ای دارد. لکن امید است دستگاه قضایی کشور با اشخاصی که دارای قصور یا تقصیر بوده اند جهت استیفای حقوق مردم زیان دیده با تمام توان و اهتمام لازم از طریق مسؤولان ملی و استانی جزییات امور را پیگیری نموده و با اصدار آرای عادلانه منطبق بر قانون، مقصرین این حادثه دردناک را به سزای اعمال خود برساند. تا اولاً درس عبرتی برای اشخاص حقیقی و حقوقی مسئول درامر ساخت و ساز کشور گردیده و ثانیاً از تکرار حوادث مشابه جلوگیری شود. (الفباخبر)

آنها احداث می‌شود از لحاظ انطباق ساختمان با مشخصات مندرج در پروانه و نقشه‌ها و محاسبات فنی ضمیمه آن مستمرأ نظارت کرده و در پایان کار مطابقت ساختمان با پروانه و نقشه و محاسبات فنی را گواهی کنند. (درحالی که قصورمهندس ناظر کاملاً مشهود است)

ب) طبق آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، ناظر هر شخص حقیقی یا حقوقی دارای پروانه اشتغال به کار در یکی از رشته‌های موضوع قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان است که بر اجرای صحیح عملیات ساختمانی در حیطه صلاحیت مندرج در پروانه اشتغال خود نظارت می‌کند و عملیات اجرایی باید تحت نظارت او انجام پذیرد. (مهندس ناظر رعایت ظرفیت صلاحیت مندرج در پروانه را نداشته است)

ج) طبق ماده ۲۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی، ناظران مکلفند بر عملیات اجرایی ساختمانی که تحت نظارت آنها احداث می‌شود از لحاظ انطباق ساختمان با مشخصات مندرج در پروانه و نقشه‌ها و محاسبات فنی ضمیمه آن نظارت و در پایان کار مطابقت عملیات اجرایی ساختمان را با مدارک فوق، گواهی کنند.



متره پیل

سازمان آتش نشانی
آبادان

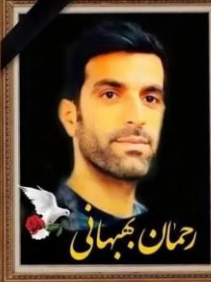
۱۱



محمد رضا ایزد رضایی



امین بحرانیان



رحمان بجهبانی



علی نیک پور



مصطفی باوند



مهدی اسماغیلی

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ



مهدی ابراهیمی مقدم



حاشم بحرانی پور



امیر بجهبانی



کارم ناصر مطور



طارق قیوم



منصور عیسی دانی



محمد رضا ایزد رضایی



امین بحرانیان



رحمان بجهبانی



فاخری زاده



منذر مطوری



امیر عشتوی زاده

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ



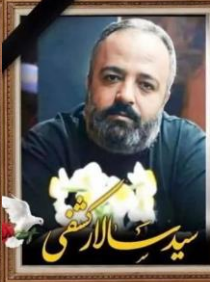
مهدی ابراهیمی مقدم



حاشم بحرانی پور



امیر بجهبانی



امیر الاهدی



مهدی قیصر نژادی



علیرضا دیرس



فوزی جلیلیان



حمیدرضا جلیلیان



عرفان جلیلیان



سجاد زاده



حسن سیدیادی



امین معصوم زاده

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ



حسن نصیری



دانیال خسروی



حسن سعیدی



امیر جلیلیان



حسن مطوری



منصور نقی پور



شهر خرمشهر

شهر دوم، همه مردم ایران

سوم خرداد، سالروز فتح خرمشهر

روز ملی مقاومت، ایثار و پیروزی

KHORRAM SHAHR

A Second Home Town

For All The Iranian People

داستان شهری که آباد بود

پیام تبریک سالروز آزادسازی خرمشهر

هانی فیصلی/ رئیس اتاق خرمشهر و مدیر مسئول فصلنامه بیان

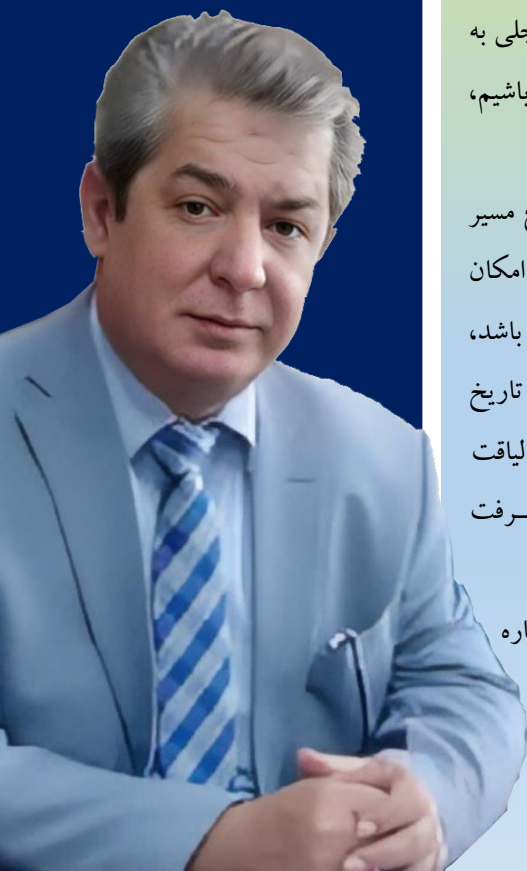
باز هم سوم خرداد شد؛ باز هم سالگردی دیگر از حماسه ای بی تکرار. کوچه های این شهر هنوز نوای رشادت های مردمانش، عطر ایثار شهیدانشان و بانگ مقاومت وطن پرستانش را به روی هر عابری میگستراند. حماسه هایی با دستانی خالی در برابر ارتش تا بن دندان مسلح بعث آغاز و در عملیاتی غرور آفرین و بی بدیل در تاریخ در سوم خرداد سال ۶۱ به اوج رسید.

حماسه خرمشهر قهرمان جاودانه گشت اما تکمیل نشد. هنوز روی کوچه های شهر را خاکستر جنگ و ویرانی باروت پوشانده است. حیف است نماد مقاومت یک کشور؛ همچنان درگیر زخم های دشمن باشد. حیف است روزهای طلایی خرمشهر، نگین خلیج فارس و ملجأ تجارت و گردشگری منطقه، تنها به خاطره ای از پیر پسران و کهن دختران این شهر تبدیل گردد. این خاک نه تنها لیاقت بازگشت به روزهای درخشان پیشین را دارد که در خویش قابلیت تبدیل به شهری خرم تر و پر بار تر را همچنان حفظ کرده است. همتی سترگ و عزمی راسخ لازم است.

اکنون در این روز مهم بد نیست همه، ابتدا مدیران و مسئولانی که دستی بر آتش دارند و پس از آن خرمشهری های همیشه در صحنه، عهدی ببندیم برای بازگشت شکوه و تجلی به تن زخمی خرمشهر قهرمان. این مهم ممکن است، کافی است برنامه ای داشته باشیم، کاربردی و عملیاتی در چهارچوب همت و غیرت ایران بزرگ.

کمتر شهری است که بنادر آبی و خشک فعال و کم نظیری داشته باشد، چهار نوع مسیر ترانزیتی را دل پیروانند، صنایعی عظیم و بزرگ را از دل تاریخ به یادگار داشته باشد، امکان کشاورزی در شاخه های مختلف را حفظ کرده و خاکی گیرا برای گردشگران داشته باشد، اما با توسعه و عمران فاصله پیدا کرده باشد. سوم خرداد امسال را با آرزوی شروع تاریخ بازگشت دوران شکوفایی و درخشش خرمشهر قهرمان سپری خواهیم کرد، زیرا که لیاقت خرمشهر و خرمشهری ها بیش از آن است که با حسرت به شهرهای در حال پیشرفت دیده انداخته و حسرت روزهایی را بخورد که خود حسرت دیگران بوده است.

ضمن تبریک و گرامیداشت سالروز حماسه های غرور آفرینی که منجر به آزادی پاره ی وطن، خرمشهر عزیز شد، آرزوی سعادت و آبادی و شادکامی فزون تر برای خرمشهر و ایران عزیز داریم.



خرمشهر

ایستاده در انتظار آب‌آبادی



سه حلقه توسعه خرمشهر

به این سوال می‌توان در سه سطح نظری، کلان و خرد و محلی پاسخ داد.

❖ عدم انجام مطالعه آمایشی

از بعد نظری، عدم انجام مطالعه آمایشی بی‌شک یکی از دلایل عقب ماندن خرمشهر پس از جنگ است. واقعیت آن است که وضعیت خرمشهر به‌عنوان یکی از شهرهای مهم استان خوزستان که در چند دهه قبل و با چشم‌اندازهای آمایشی همان زمان، به یک بندرگاه بزرگ تبدیل شد، در اثر جنگ ۸ ساله دگرگون شد. از این رو مطالعه آمایشی جدید برای این شهر از جمله نیازهای ضروری بوده و است که نادیده انگاشته شده و تا امروز صورت نگرفته است.

❖ فقدان استراتژی بازسازی

از سوی دیگر، این شهر مهم که جنگ آن را به ویرانه تبدیل کرد، نیازمند بازسازی ویژه بود؛ موضوعی که گرچه به آن توجه شد اما روند بازسازی خرمشهر نشان می‌دهد که این بازسازی، فاقد استراتژی مشخص و راهکارهای استراتژیک مربوط به آن بوده است. آنچنان که از خرمشهر بازسازی شده امروز پیدا است، بازسازی از دیدگاه

هستیم که خسارات جنگ مسبب اصلی آن بوده است. استمرار این مشکلات اما ناشی از چیست؛ مشکلاتی که با وجود رویکردها و برنامه‌های توسعه‌ای از جمله اعلام خرمشهر به‌عنوان منطقه آزاد، همچنان وجود دارد. مسائلی که مسوولان خوزستان و خرمشهر از جمله نمایندگان مجلس همواره بر آن تاکید داشته و می‌پرسند خرمشهری که آزاد شد، چرا دیگر آباد نشد؟

توجه به این نکته لازم است که خرمشهر، پیش از جنگ از جایگاهی که امروز شهرهای معروف منطقه برخوردارند، برخوردار بوده و امروز نه تنها به جایگاه مطلوب نرسیده که با همان شرایط قبل نیز فاصله دارد. در سال‌های پس از جنگ همواره مسوولان از ضرورت آباد شدن و بازسازی عمیق این شهر سخن گفته‌اند، اما سوال این است که چرا این شهر با وجود مزیت‌های متعددی که از گذشته تا به امروز دارد از جمله موقعیت جغرافیایی استراتژیک، بازارهای همجوار، جایگاه مشخص در تولید ملی، دسترسی به آب‌های آزاد و... با گذشت بیش از سه دهه از پایان جنگ، هنوز حتی از داشتن مولفه‌های حداقلی آبادانی محروم است؟

ماه گذشته همزمان با سالگرد آزادسازی خرمشهر، بسیاری از مسوولان در اظهارات و بیانیه‌هایی، این روز تاریخی ملی را گرمی داشتند. وجه اشتراک این اظهارات و بیانیه‌ها، مقاومت و ایستادگی است که به‌عنوان نسخه آزادسازی خرمشهر معرفی شده است؛ الگویی که به باور برخی، به‌عنوان یک فرهنگ، حتی در شرایط کنونی نیز می‌تواند مورد توجه قرار گرفته و ایران را در عرصه‌های مختلف از جمله جنگ اقتصادی به پیروزی برساند. از سوی دیگر برخی کارشناسان بر این باورند که الگوی استقامت در آزادی خرمشهر علاوه بر آنکه به‌عنوان یک فرهنگ باید در عرصه‌های کلان مورد توجه قرار گیرد، باید در عرصه خردتر، به پیشرفت این شهر نیز گره بخورد.

پژوهش‌های میدانی از این شهر نشان می‌دهد که بسیاری از تنگناهای امروز خرمشهر، همچنان استمرار تنگناهای حاصل از جنگ ۸ ساله عراق علیه ایران و به ویژه ۱۸ ماه اشغال این شهر است. گرچه توسعه خرمشهر یکی از برنامه‌های دولت‌ها طی سالیان پس از جنگ تحمیلی بوده ولی هنوز شاهد مشکلاتی



جنگ تحمیلی، این شهر فاقد مدیریت هماهنگ برای هدایت و نظارت بر دستگاه‌های اجرایی بوده که بازسازی و توسعه را بر عهده داشتند. در واقع ناکارآمدی مدیریت محلی خود مانعی بر سر بازسازی درست و توسعه شهر بوده است. بر این اساس به نظر می‌رسد مشکل کلیدی خرمشهر، نه تخصیص اعتبار مالی بلکه عدم تمرکز فکری مدیریتی است از سوی دیگر، آتش جنگ توسعه مهم‌ترین مزیت اقتصادی خرمشهر یعنی بندر این شهر را متوقف کرد و این موضوع در عمل به تجهیز و توسعه هرچه سریع‌تر بندرعباس انجامید و این بندر جانشین بندر خرمشهر به‌عنوان بندر اصلی وارداتی کشور شد. با وجود آغاز حیات مجدد بندر خرمشهر از سال ۱۳۷۲ و نیز با در نظر گرفتن بهره‌مندی آن از معافیت وارداتی ۲۰ درصدی، خرمشهر همچنان بندری فرعی قلمداد می‌شود. این در حالی است که خرمشهر

❖ نبود نظارت

همچنین بسنده کردن به تخصیص اعتبار، بدون استفاده از دو اهرم مهم مدیریتی و نظارتی برای پیشبرد کار بازسازی و تضمین عملیاتی، یکی دیگر از عواملی است که به استمرار تنگناها و مشکلات خرمشهر پس از جنگ منجر شده است. در مجموع خرمشهر به دلیل استمرار تصمیمات خرد، کوتاه‌مدت، روزمره و غیراستراتژیک، هنوز هم با مشکلات متعددی روبه‌رو است. البته آنچه گفته شد، همه موانع توسعه‌ای خرمشهر و همچنین همه علل و عوامل استمرار مشکلات در این شهر نیست؛ بلکه تنها عوامل کلان این موضوع است. در بررسی علل توفیق نیافتن بازسازی خرمشهر و توسعه آن، علاوه بر علل کلان موضوع، باید به عوامل خرد آن نیز توجه کرد.

❖ موانع خرد

در حوزه محلی نیز در سال‌های پس از

تصمیم‌گیری از یکسو و بازسازی صورت گرفته در این شهر از سوی دیگر، تنها بر ساخت و ساز فیزیکی استوار بوده است. به‌عبارتی دیگر، روند موجود بازسازی تنها به تعریف پروژه‌هایی محدود شده که هماهنگی منطقی با یکدیگر ندارند و برنامه توسعه‌ای با هدف احیای شهر را ارائه نمی‌دهند.

❖ ریسک‌ناپذیری دولت در عملیات زیربنایی

با این همه در بعد کلان، نمی‌توان اتخاذ سیاست احتیاط امنیتی از جانب تصمیم‌گیران کلان که به ریسک‌ناپذیری دولت در عملیات زیربنایی منجر شده را نادیده گرفت؛ معضلی که خود در ریسک‌ناپذیری بخش غیردولتی تأثیری بسزا داشته است. گرچه با تعریف خرمشهر به‌عنوان منطقه آزاد تا حدی این احتیاط برداشته شد اما پژوهشی که در میانه دهه ۸۰ انجام شد، بر این ملاحظه تأکید دارد.

شهید بهنام محمدی

پیش از آسیب‌های جنگی، به اعتبار داشتن بندر و حجم توان تخلیه کالاهای وارداتی، از جایگاه و موقعیت نسبی در اقتصاد ملی برخوردار بود و از مجاری اصلی اتصال اقتصاد داخلی به اقتصاد جهانی به حساب می‌آمد؛ اما امروز آن گونه که باید، آن توانمندی احیا نشده است.

همه این عوامل دست به دست هم داده‌اند تا خرمشهر ۳۷ سال پس از آزادی از چنگ رژیم بعث، هنوز با مشکل آب شرب بهداشتی و سیستم فاضلاب، بیکاری پر دامنه، مشکلات متعدد در حوزه کشاورزی و صنعت و... مواجه باشد. خرمشهر در استانی قرار دارد که براساس گزارش سازمان مدیریت خوزستان، نرخ بیکاری‌اش دو درصد بالاتر از میانگین نرخ بیکاری کشور است. پرواضح است که گرمی داشتن خرمشهر، نباید تنها به سوم خردادماه و بیان خاطرات روزهای جنگ محدود شود بلکه ضرورت دارد برای پاس‌داشت حماسه این شهر و مردمانش در دوران جنگ، علاوه بر بازسازی و رفع مشکلاتی که از زمان جنگ باقی مانده، زمینه ایفای نقش فعال در اقتصاد کشور برای خرمشهر فراهم شود. / دنیای اقتصاد

خرمشهر، بندری که از نو باید شناخت

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و در جنوب غربی جمهوری اسلامی ایران و در همسایگی جنوب شرقی کشور عراق (مرز زمینی شلمچه) در محل تلاقی رودخانه های اروندرود و کارون در استان خوزستان واقع شده که سابقه ای طولانی در امر تجارت دریایی داشته است. ساخت و بهره برداری از اسکله های ویژه پذیرش کشتی های اقیانوس پیما در بندر خرمشهر در سالهای آغازین ۱۳۰۰ شمسی شروع شده و در زمان جنگ جهانی دوم و پس از آن به اوج خود رسید، بطوری که در سالهای قبل از انقلاب اسلامی بندر خرمشهر با داشتن تعداد ۲۰ اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور بحساب می آمد و تنها در سال ۱۳۵۶ چهار میلیون تن کالای عمومی از طریق این بندر به کشور وارد شده است. بندری که امروز وسعتش ۲۳ کیلومتر مربع است و توسعه ترمینال و ساخت یک ترمینال استاندارد در اراضی به وسعت ۳۰ هکتار را در دستور کار دارد و از مهمترین بنادر کانتینری کشور خلیج فارس محسوب میشود.

بندر خرمشهر در گذشته دروازه ی ۶۵٪ از کل واردات و صادرات کشور بود و آنقدر پررونق و غنی بود که زمانی که ارتش عراق بندر خرمشهر را اشغال کرد اولین جایی از خرمشهر که به اشغال عراق درآمد با انباشت غیرقابل باوری از غنایم روبرو شد. کالاها خودروها و مواد اولیه صنایع که در سوله های زیادی دپو شده بودند یا در آتش جنگ سوختند یا ارتش عراق آنها را سرقت کرد. ایران تنها توانست پنج شناور لایروب هلندی ش را که وظیفه ی لایروبی آبراهه اروندر را بر عهده داشتند پیش از تسلط عراق به بندر بوشهر و امام (ره) منتقل کند.

جنگ آنقدر بیرحمانه بر بندر خرمشهر یورش برده بود که شناورها و یدک کش ها و کشتی های پهلو گرفته هم فرصت نیافتند بگریزند.

"بندر" از دیرباز جایگاه ویژه ای در ادبیات، اقتصاد، تجارت و حتی گسترش بافت شهری در مناطقی داشته که در نزدیکی آن شکل گرفته اند. موقعیتی که گاهی خود بعنوان محور ایجاد یا توسعه ی شهری عمل کرده و باعث شکل گیری و تقویت تمدن شده است. اصولاً زندگی بندری یک سبک زندگی خاص و علی حده ای است که تمام المان های یک سیاق جداگانه از حیات آدمی را دارد با این تفاوت که وابسه به طبیعت هم هست.

یکی از پرآوازه ترین همزیستی های موفق سده ی اخیر ایران در این باب، "خرمشهر" و "بندرش" هستند که روی هم رفته با عنوان "بندرخرمشهر" بکار میرود. بندر خرمشهر میراث طلایی ترین دوران تجارت و اقتصاد جنوب غرب کشور است که امروز چون اژدهایی آرام و پس از سالها غرش دمام در جای خود آرمیده و شاید هم رو به احتضار است. مأمّن تجار و دریانوردان در روزهای دور امروز اما چنان برای ملوانان جذاب نیست.



نگارنده:
عباس مدحجی
فعال رسانه ای

تصاویر حد فاصل کانال دستکند عضدی تا بندر خرمشهر بعد از جنگ بخوبی گواه آن است که لاشه‌ی بیش از ۱۸۶ مغروقه بزرگ و کوچک، پُر و خالی، داخلی و خارجی با ملوان و بی ملوان چگونه جای جای مسیر آبی را مسدود و خطر آفرین کرده بودند. آسیبی که با گذشت بیش از چهل سازی از آزادسازی خرمشهر هنوز هم کاملاً دست از سر بندر برنداشت است. گرچه در حال حاضر کلیه زیرساخت‌های قبل از جنگ اعم از اسکله‌ها، انبارها و محوطه‌ها بازسازی شده است.

ساختمان اصلی و محوطه بندر خرمشهر در ابتدای جنگ و بحبوحه‌ی مقاومت چندین بار بین نیروهای عراقی و ایرانی دست بدست میشود و محل شهادت چند نفر از رزمندگان هم هنوز بر پشت بام ساختمان قدیم بندر مشخص است. ساختمانی که دوسال پیش در زمره‌ی آثار دفاع مقدس، ثبت ملی شد و قرار بود روزی تبدیل به موزه شود. اما همچنان استوار و تکیده محصور در فنس‌ها دقیقاً وسط بندر مانند ژنرالی پیر و فرتوت با درجه‌هایی نامریی ست که مشغول پاسبانی از مرز است.

گرچه ماجراهای رشادت بندر خرمشهر فقط در جنگ هست ساله خلاصه نمیشود و آرامگاه شهید بایندر و هم‌زمانش کمی آنسوتر از محوطه بندر حرفها برای گفتن دارد. شهید غلامعلی بایندر و هم‌زمش امیرنقدی از نیروی دریایی ارتش در شهریور سال ۱۳۲۰ وقتی فهمیدند ارتش انگلستان قصد نفوذ به خاک میهن را دارد به تنهایی در مقابل آنها مقاومت میکنند و در نهایت طبق وصیت خودشان مبنی بر تدفین در همانجایی که شهید میشوند، روبروی بندر کنونی به خاک سپرده میشوند. آرامگاهشان اگرچه مهجور اما چون نگینی بر تاریخ مقاومت و وطن پرستی خرمشهر میدرخشد.

بندر خرمشهر روزی جزو مهمترین بنادر خاورمیانه هم بود. روزهایی که عمق آبراهه اروند در بزرگترین جزر هم کمتر از شش متر نمیشد و میزبان هرکشتی با هر تناژ و آبخوری بود. سوله‌ها و انبار هایش از یک سو و اسکله‌ها و باراندازهایش از

سوی دیگر شلوغ و پُرکارگر و پرملوان بود. نه تنها کشتی‌های باری که مسافران دریایی هم از بندر خرمشهر ترنسفر میشدند. پایانه‌ای مسافری که هنوز هم بین کویت و ایران فعال است و هزار سلام و خداحافظی تا به امروز به خود دیده و میعاد گاه خیلی‌های دیگر است.

الان هم این بندر از تک و تا نیفتاده، صنایع کشتی‌سازی پیرامون بندر خرمشهر، صادرات عمده کلینکر، واردات پررونق چندسال پیش خودروهای خارجی پلاک اروند، پایانه مسافری فعال به کشورهای حوزه خلیج، اشتغال فعال حدود ۴هزار نفر، احداث و نصب چند اسکله‌ی گردشگری جدید، رونق و مدیریت گردشگری دریایی در ایام نوروز هر سال، مشارکت در پروژه‌های عمرانی عام المنفعه و این قبیل فعالیت‌ها نشان از نبض زنده‌ی بندر خرمشهر دارد. نبضی که میطلبد نگاهی جدی‌تر و از نو به آن داشت.

عدم لایروبی چندین ساله آبراهه‌های منتهی به بندر خرمشهر، چالش‌های اقتصادی کشور و افزایش نرخ ارز، تلاش عراق برای ساخت بندر بصره در نزدیکی بندر خرمشهر، اعمال نصفه و نیمه قوانین تجارت در منطقه آزاد اروند از جمله مهمترین موانع پیش روی فعالیت این موقعیت بزرگ و ریشه دار منطقه است. موقعیتی که اگر کمی همراهی و توجه بدان شود پتانسیل آن را دارد که همچون گذشته نقشی کلیدی در اقتصاد کشور بازی کند. مجهز بودن این بندر به خطوط ریلی، هوایی و زمینی درکنار راه‌های آبی طلایی ترین ویژگی آن است. قرار گرفتن در منطقه آزاد تجاری اروند و همجواری با پالایشگاه آبادان، صنایع فولاد خرمشهر و اهواز و مرز زمینی نزدیک با کشور عراق هم از دیگر نشانهای طلایی آن است.

فرهنگ بندری مردم خرمشهر که از دیرباز با آن دمخور بودند نیز ویژگی مهم دیگری ست که سالها در کوچه و خیابانش با دم گرفتن دختر بندری تو مال منی تا هوای گرم بندر توی





بازار خرمشهر دیدمت با ناشناسی ... نمود پیدا میکند.

ملوانانی که از سفرهای طولانی به خانه بازمیگشتند اکنون پیرمردانی شده اند که با لباس محلی هر روز عصر خیط خود را با شص روانه آب میکنند تا از روی تفنن و وقت گذرانی هم که شده چند ماهی تازه به خانه ببرند و اگر در راه هم صحبتشان شوی از تسلطشان به چند زبان زنده ی دنیا متعجب میشوی. بندر در خون مردم بندری ست.

اصولا مردمان بنادر در هر کجای جهان باشند خصوصیات مشترکی دارند. ساده زیستند و باهوش. صبورد و قانع. اصالت برایشان مهم است و مهمان نوازی در خونشان. حقیقتا دمخور شدن با دریا و آب ، آدم را از نو میسازد. بندر خرمشهر هم این روزها مثل همان ملوانان پیر و پیر تجربه است. کوهی از ظرفیت ها و توانایی ها پشت نام و نشان آرامش قرار گرفته که اگر نگاهی نو و دقیق به آن شود ، قطعا سری به سرفرازی مهمترین بنادر امروز کشور و منطقه خواهد داشت.



گردشگری فرمشهر: پیش و پس از جنگ تممیلی



حفظ کرد ولی اینبار نه بعنوان مقصدی تجاری - تفریحی بلکه بعنوان یکی از مناطقی که یادآور دفاع دلیرانه فرزندان ایران از وجب و جب خاک وطن بود. صرفنظر از ایام نوروز که خرمشهر میزبان گردشگرانی است که برای گذراندن ایام فراغت به این شهر سفر می‌کنند، سیل عظیم ایرانیانی که تحت عنوان کاروانهای راهیان نور جهت بازدید از آثار هشت سال دفاع مقدس در مقابل دشمن به این شهر روانه می‌شود. این شهر را به یکی از مقاصد اصلی گردشگران استان تبدیل کرده است.

به گزارش برخی صاحب‌نظران تعداد بازدیدکنندگان کاروانهای راهیان نور در سال قریب به ۵/۲ میلیون نفر است. بعضاً خارجیانی نیز در میان بازدیدکنندگان دیده می‌شوند که اینبار نه برای قدم زدن در بازارهای پر رونق خرمشهر (به نام‌های سیف و صفا) و معامله و تجارت، که اینبار برای بازدید از مظهر مقاومت یک ملت و دردانه ایران زمین به این شهر سفر می‌کنند.

قبل از جنگ حضور گردشگران داخلی و خارجی موجب رونق اقتصادی و اشتغال‌زایی مستمر بود ولی بعد از جنگ حضور گردشگران بدلیل عدم نقش‌آفرینی آنان در اقتصاد شهری فقط یک هدیه به خرمشهر پیش‌کش کرده‌اند: زباله.

گردشگری قبل از جنگ وجود بزرگترین بندر تجاری ایران (آنهم در زمانی که دبی روستایی کوچک بود) و استقرار بانک‌ها و شرکت‌های بزرگ تجاری، جریان سه رودخانه در شهر، طبیعت زیبای جزیره مینو و نخلستان‌های انبوه شلمچه که در زمان جنگ به کلی نابود شد، خرمشهر را به شهری تجاری - تفریحی تبدیل کرده بود.

خرمشهر مقصد کسانی بود که یا برای بازرگانی و معامله و استفاده از امکانات بندری جهت حمل کالاهای خود به این شهر سفر می‌کردند و یا برای تفریح بر روی کارون و اروند و بهمینشیر و یا استفاده از طبیعت زیبای شلمچه و یا جزیره مینو. البته در ایام نوروز خرمشهر یکی از مقاصد اصلی هموطنانی بود که خوزستان را بعنوان مقصد خود انتخاب می‌کردند.

گردشگری بعد از جنگ خرمشهر در آبان ماه سال ۱۳۵۹ به اشغال ارتش متجاوز عراق درآمد و در خردادماه سال ۱۳۶۱ از دشمن بازپس گرفته شد. پس از پایان جنگ خرمشهر نقش خود را بعنوان یکی از مقاصد گردشگری مهم استان خوزستان

آینه ی اتاق

اخبار و رویدادهای اتاق خرمشهر

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خرمشهر
KHORRAMSHAHR CHAMBER OF COMMERCE INDUSTRIES MINES
& AGRICULTURAL

اولویت دولت؛ توسعه ی روابط اقتصادی با کشورهای همسایه

تقویت ورود سرمایه و ارز به کشور به شمار آید.

ایشان ادامه داد: رفع موانع واردات کالا از شلمچه به خاک ایران ضروری است، بیش از دو سال است که کد وارداتی به گمرک شلمچه از سوی ایران تخصیص یافته اما تا کنون و به دلیل عدم هماهنگی و همکاری طرف عراقی این امتیاز فعال نشده است. راه اندازی این مسیر تجاری، می تواند گزینه ای مناسب برای کشور در دوره های اضطرار و فشار اقتصادی باشد.

فیصلی همچنین با تاکید بر اهمیت ترانزیت و حمل و نقل در توسعه ی روابط اقتصادی در جهان بیان کرد: ایجاد مسیر ترانزیتی به کشورهای کویت و سوریه از خاک عراق و از مبدا مرز بین المللی شلمچه، می تواند با توجه به سهولت و هزینه کمتر و کاهش احتمال حوادث زیان بار ترانزیتی؛ گزینه ی مناسب تری برای بازرگانان به شمار رفته و بستر توسعه ی صادرات کالای کشور به کشورهای همجوار دیگری را به بار آورد.

فیصلی تشکیل کارگروه ویژه رفع معضلات اقتصادی شهرستان خرمشهر را خواهان و اعلام کرد: نگاه به خرمشهر باید نگاهی ملی باشد تا بتوان گام های اساسی در راستای احیای اقتصاد این شهرستان و حتی تنها بازگشت به رونق پیش از جنگ تحمیلی برداشته شود.

نشست تخصصی تقویت روابط تجاری با کشور عراق در حضور معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه در اتاق بازرگانی خرمشهر برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی اتاق خرمشهر؛ بیان معضلات و موانع تجاری با کشور عراق به عنوان یکی از اصلی ترین شرکای تجاری ایران و همچنین بررسی راهکارهای رفع موانع آن، از اهداف اصلی این نشست بود.

رئیس اتاق بازرگانی خرمشهر ضمن بیان مطلب فوق بیان کرد: با توجه به مشترکات فراوان با کشور عراق، می توانستیم حجم تجارت با این کشور را بسیار بیش از مقدار فعلی برسانیم که لازمه ی حصول این مهم، دیپلماسی قدرتمند تر و رایزنی مستمر با مدیران تجاری عراق جهت تقویت زمینه ی تسهیل روند تجاری به خاک این کشور است.

هانی فیصلی در تبیین برخی از اقدامات لازم جهت تسهیل روند تجاری و سرمایه گذاری برای فعالان اقتصادی گفت: رایزنی با طرف عراقی جهت اعطای ویزای بلند مدت به بازرگانان، حذف مجدد ویزا جهت ورود به منطقه آزاد اروند و همچنین اعطای پروانه اشتغال و اقامت یک ساله و بلند مدت به سرمایه گذاران عراقی در منطقه آزاد اروند؛ می تواند گام هایی ارزشمند در تقویت دیپلماسی تجاری و

نشست تقویت روابط تجاری با کشور عراق با حضور معاون محترم دیپلماسی اقتصاد وزارت امور خارجه خرداد ماه ۱۴۰۱

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن، زری خرمشهر

مدیریت واحد مرزها؛ معضل اصلی صادرات

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه نیز در این نشست بیان کرد: بحران روسیه و اوکراین، فرصت و زمینه‌ی مناسبی جهت توسعه‌ی صادرات محصولات داخلی به کشورهای همجوار، آسیای قفاز و اروپای شرقی را فراهم آورد، نباید این فرصت را با بی‌برنامگی و همچنین ایجاد تصمیمات نادرست همچون وضع عوارض صادراتی از بین برد، هر چند که خوشبختانه و با همکاری مقامات دولتی معضل عوارض صادراتی رفع شد اما همه دیدیم که دو ماه ابتدائی سال و احتمال درآمدزائی و ارزآوری آن را با چالش رو برو کرده و دچار نوسان نمود. لذا باید پیش از هر تصمیمی جوانب مختلف اقتصادی آن به شکل کامل بررسی گردد تا از بروز تبعات منفی احتمالی آن تا حد امکان جلوگیری نمود.

دکتر صفری ضمن بیان این که اولویت‌های دولت توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه است بیان نمود: در سفرهای متعدد رئیس‌جمهور به کشورهای منطقه و به مرور زمان شاهد بهبود فضاهای دیپلماسی اقتصادی و تسریع روند تجاری میان ایران با کشورهای همسایه بوده ایم. در کنار روابط مناسب با کشورهای قطر و عمان، روابط اقتصادی با کشور امارات نیز در ارتباطات اخیر رئیس‌جمهور با امیر این کشور رو به بهبودی رفته و بررسی‌های اولیه جهت ایجاد مسیر ترانزیتی صادرات مجدد این کشور از طریق خاک ایران به کشورهای اروپا و آسیای قفاز در حال شکل گرفتن است.

ایشان افزود: افزایش ۴۵۳ درصدی صادرات به کشور تاجیکستان نمونه‌ای مناسبی در بهبود روند اقتصادی با کشورهای همسایه است، روندی که با سفر رئیس‌جمهور به دوشنبه آغاز شد و منجر به تقویت صادرات به کشورهای قزاقستان و ازبکستان نیز گردید. تقویت سوآپ انرژی نیز مهم‌ترین عایدی و خروجی دیدار با مقامات آذربایجان بوده که این دو امر بی‌شک تامین ارز کشور و تقویت بنیاد بنای اقتصادی را به بار خواهد آورد.

معاون وزارت امور خارجه گفت: اولویت اول دولت در توسعه روابط اقتصادی، تقویت ترانزیت و حمل و نقل و پس از آن بهبود دیپلماسی انرژی است. ایجاد زمینه‌ی لازم در ترانزیت می‌تواند بستر تداوم صادرات و واردات و همچنین توسعه صدور خدمات مهندسی را فراهم آورده و بهبود دیپلماسی انرژی نیز میتواند شرایط توسعه اقتصادی کشور را فراهم آورد.

وی در این رابطه تصریح کرد: در دوران بحران روسیه و اوکراین، درخواست‌های متعددی از سوی کشور روسیه برای اقلام مصالح ساختمانی، قطعات خودرو، ماشین‌آلات، تجهیزات پزشکی و دارو با ارقام مناسب و بالا صورت گرفته که لازم است بخش خصوصی از این فرصت حداکثر استفاده را ببرد، اما لازمی حصول به این شرایط رفع معضل ترانزیتی و تامین واگن‌های حمل و نقل باربری است که این امر با توجه به ایجاد بستر ترانزیت کالاها از خاک کشورهای همسایه و رفع موانع قبلی آن، با برنامه ریزی مناسب قابل دستیابی خواهد بود.

صفری در بخش دیگری از صحبت‌های خویش ضمن اشاره به معضل مدیریت واحد در مرزهای تجاری کشور بیان نمود: مدیریت مرزها در کشور همچنان با مشکل مواجه است. علیرغم تلاش‌ها و مصوبات متعدد، همچنان یکدستی عملکرد و یکپارچگی دستگاه‌ها مشاهده نمی‌شود. شاید قریب به ۲۰ ارگان، در امر تجارت دخیل باشند که هر کدام به شکل مستقل و با چهارچوب سازمانی خویش در مرزها رفتار میکنند. این امر سبب تداخل وظایف و سردرگمی امور تجاری می‌شود. تلاش متعددی در زمینه‌ی رفع این معضل صورت گرفته، که با قول مساعد دولت، امید به رفع این مشکل بیش از پیش خواهد بود. قطعاً حصول به این هدف می‌تواند ۲۰ الی ۳۰ درصد از مشکلات فعلی را رفع نماید.

ایشان با اشاره به کشور عراق به عنوان یکی از دو شریک اصلی تجاری ایران گفت: سیاست جدید دولت عراق تقویت تولید، کاهش وابستگی به کالاهای خارجی و توسعه اشتغال است. برای جلوگیری از مضرات احتمالی این امر رایزنی‌هایی با کشور عراق جهت احداث راه‌اندازی صنایع با سرمایه، تکنولوژی، مدیریت و متریال ایرانی در خاک این کشور صورت گرفته تا از این طریق تضمینی در تداوم صادرات به این کشور به دست آید. البته که ضروری است برای این مهم راه‌اندازی و احداث مناطق آزاد مشترک در نقاط مرزی با این کشور نیز بررسی گردد. تجربه‌ای که به صورت موفق در مرز با ارمنستان در حال انجام است.

ایشان در پایان ابراز کرد: پیگیری مکرر رفع معضلات راه آهن شلمچه به بصره، رفع مشکلات استانداردها، رفع مشکل قرنطینه نباتی و پیگیری مانع قرنطینه‌های دامی، پیگیری امر لایروبی اروندرود و رفع معضلات موردی روادید بازرگانان از جمله اقدامات صورت گرفته در توسعه روابط تجاری با کشور عراق بوده است.

بستر سازی مهم ترین عامل توسعه روابط اقتصادی

معاون اقتصادی استانداری خوزستان ضمن تسلیت حادثه ی ساختمان متروپل به مردم شهرهای آبادان، خرمشهر و مینوشهر و همچنین خانواده های داغدار، ابراز امیدواری کرد با مدیریت صحیح شاهد حوادث مشابه در استان و کشور نباشیم.

دکتر فتوحی در زمینه توسعه روابط اقتصادی بیان کرد: توسعه ی زیرساختها و بستر سازی، مهم ترین عامل در توسعه ی روابط اقتصادی است. راه اندازی راه آهن شلمچه به بصره می تواند کمک شایانی در توسعه زیرساخت های ترانزیتی به منظور تقویت مراودات اقتصادی با عراق باشد که این مهم در کنار نگاه ویژه به توسعه ترانزیت دریایی از طریق بنادر خوزستان به کشور عراق، به دلیل تعطیلی بلند مدت مرزهای زمینی در ایام اربعین حسینی، می تواند گام های مهم و ارزشمندی در توسعه صادرات به این کشور همسایه به شمار آید. البته که برای حصول این اهداف تقویت و توسعه ی ناوگان دریائی با تجهیزات و شناورهای به روز ضروری است.

ایشان افزود: ایجاد بازارچه های تخصصی محصولات مختلفی چون محصولات کشاورزی و شیلات در مرزها با ایجاد امکانات مناسب چون سردخانه های لازم، می تواند علاوه بر کسب نظر بازرگانان فعال عراقی در تداوم حضور در زمینه ی تجارت با کشورمان، تبلیغات مناسبی نیز برای سایر بازرگانان این کشور در ایجاد انگیزه و رغبت در فعالیت تجاری با ایران عزیز به شمار آید.

معاون استاندار خوزستان تصریح کرد: جذب دانشجو از کشور عراق در دانشگاه های استان و همچنین ایجاد بستر مناسب جهت توسعه ی گردشگر سلامت در مراکز درمانی منطقه، گام هایی اساسی در جذب گردشگران خارجی و ارزآوری خواهد بود.

فتوحی در پایان تداخل تعطیلات کاری، عدم تطابق ساعات کاری دو کشور به ویژه در نیمه نخست سال و معضلات اطلاع رسانی در زمینه مصوبات و بخشنامه های عراق را از جمله مهم ترین مشکلات موجود در امور تجاری مرزهای مشترک خوزستان با کشور عراق برشمرد.



در ادامه این نشست بازرگانان و فعالان اقتصادی منطقه به بیان اصلی ترین مشکلات تجاری با کشور عراق در زمینه های فناوری، محصولات کشاورزی، خرما و فولاد پرداختند. همچنین سید مصطفی موسوی، نائب رئیس اتاق خرمشهر نیز با اشاره به استقرار ۱۵ کنسولگری در خرمشهر پیش از جنگ تحمیلی؛ خواستار استقرار دفتر وزارت امور خارجه در خرمشهر جهت تسریع روند تایید اسناد تجاری و ارسال آن به کشور عراق شد و نیز ایجاد بستر و زمینه ی اعزام گردشگران عراقی از طریق خطوط هوایی ایرانی به کشورهای ترکیه، سوریه و آذربایجان را مطالبه کرد.

گزارش تصویری از نشست با معاون محترم وزارت امور خارجه



اتاق بازرگانی خرمشهر؛ مشکلات تجاری اروند را در حضور وزیر اقتصاد و دارایی مطرح کرد

۲۵ درصد به ۳۵ درصد در ۵ سال آینده، افزایش نیرو و گارد گمرک در مرز شلمچه، افزایش سهمیه کالای ملوانی لوازم خانگی بزرگ (کولر، لباس شویی و یخچال) برای مرز نشینان و اجبار گمرک مبنی تشکیل کارگروه گمرکات فی مابین دو گمرک مرزی، شلمچه جهت هماهنگی نیروهای دو طرف مرز را مهم ترین ضروریات گمرکی در امور بازرگانی منطقه هستند.

ایشان ضمن اشاره به معافیت های مالیاتی قانونی و لزوم تاثیر پذیری بیشتر آن در جهت جذب سرمایه گذار، بیان کرد: اقداماتی همچون: بررسی بخشنامه صادره سازمان امور مالیاتی مبنی بر محاسبه مالیات واردات کالا سال ۱۴۰۰ بر اساس ارز ۱۴۰۱ و لزوم ابطال آن، حذف اخذ مالیات بر ارزش افزوده مضاعف از تولید کنندگان، بررسی مجدد اخذ مالیات بر تراکنش اصناف در دو منطقه آبادان و خرمشهر میتواند گام های مهم حمایتی از فعالان اقتصادی در زمینه های مالیاتی باشند.

نائب رئیس اتاق خرمشهر در پایان اجبار کردن کارخانه ها و کارگاه های که مجوز فعالیت و جوار تاسیس آنها از منطقه آزاد اروند و خوزستان صادر شده جهت تشکیل پرونده مالیاتی و پرداخت عوارض شهرداری و اخذ کارت بازرگانی در شهرستان محل اقامت و مربوطه را خواستار شد.

در پی سفر یک روزه وزیر اقتصاد و دارایی جمهوری اسلامی ایران به منطقه آزاد اروند، نشستی با موضوع بررسی معضلات اقتصادی و در حضور مسئولین دستگاه های دولتی منطقه و استان و همچنین فعالان اقتصادی اروند برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق خرمشهر، در این جلسه که به ریاست دکتر خاندوزی وزیر اقتصاد و با حضور نمایندگان مردم دو شهرستان آبادان و خرمشهر در مجلس، مدیر عامل منطقه آزاد اروند و جمعی از فعالان اقتصادی دو شهر آبادان و خرمشهر برگزار شد، مهم ترین موانع و چالش های فراروی اقتصاد منطقه به اطلاع وزیر رسانده شد.

نائب رئیس اتاق خرمشهر در این نشست ضمن اعلام مشکلات متعدد در حوزه های مختلف کسب و کار منطقه آزاد اروند، لزوم استقرار هر چی سریع تر گمرک در دروازه های ورودی و اجرایی شدن قوانین مناطق آزاد در این محدوده را ضروری دانست و گفت: در کنار این موارد، مدیریت یکپارچه منطقه آزاد اروند بر ادارات و دستگاه ها در منطقه و همچنین ایجاد قوانین و امتیازات گمرکی مشخص می تواند گام های مهمی در رونق سریع تر منطقه باشد.

موسوی تصریح کرد: افزایش تخفیف حقوق گمرکی از





دام مالیاتی اداره دارائی خرمشهر برای بازرگانان

شروع می شود که، در سال جاری وبه بهانه رد دفاتر بازرگانان آن هم بعد از دو سال، جرائم مالیاتی به صورت علی الرأس و با نرخ ارز روز (نرخ تسعیر ارز مصوب مجلس) محاسبه و جهت پرداخت به بازرگانان ابلاغ شده است. در حالی که اغلب تجارت صورت گرفته در آن سال ها بر اساس ارز ترجیحی صورت پذیرفته بود.

حال سوال این است، به چه دلیلی دفاتر بازرگانان پس از دو سال رد شده و با نرخ روز محاسبه شده است؟ چرا دیگر شهرستان های استان اقدام مشابهی در قبال بازرگانان انجام نداده اند؟ این امر تنها شائبه ی طراحی دام مالیاتی برای بازرگانان از سوی اداره دارائی شهرستان خرمشهر را تقویت می بخشد. شائبه ای که نیاز است که مدیران این اداره دولتی جهت تبیین و روشن ساختن اذهان عمومی و فعالان اقتصادی نسبت به پاسخ دهی به آن اقدام کنند. یا اقدامی جهت یکپارچه نمودن و انطباق عملکرد ادارات دارائی سایر شهرستان های خوزستان با خویش انجام دهند!!!!

در شهرستان خرمشهر، رد دفاتر حسابداری فعالان اقتصادی به بهانه های مختلف، ترفندی برای قرار دادن بازرگانان در تنگنا و اخذ جریمه های کذایی و کاذب از آنها شده است.

محاسبه و اخذ مالیات بر عملکرد فعالان اقتصادی در سالیان اخیر تبدیل به یکی از باورهای ساده و بدیهی برای بازرگانان شده، به گونه ای که به شرط عدالت در نحوه محاسبه و اخذ مالیات ها، همه ی فعالان اقتصادی این اصل را به عنوان یک باور اجتماعی پذیرفته اند.

اداره دارائی و مالیات شهرستان خرمشهر اما با اتخاذ روشی عجیب، اقدام به جریمه بازرگانان این شهرستان نسبت به عملکرد سال های ۹۸ و ۹۹ کرده است. بر کسی پوشیده نیست، تعیین جرائم مالیاتی طبق نص قانون (ماده ۴) به شرط عدم تطابق عملکرد با دفاتر حسابداری امکان پذیر است. ترفندی که اداره دارائی شهرستان خرمشهر بدون در نظر گرفتن عدالت، در مسیر بازرگانان و به شکل دام، پهن کرده است.

موضوع از این قرار است که اداره دارائی خرمشهر بازرگانان را مجاب به پرداخت ۴ درصد از ارزش کل فاکتورهای اعلامی در سال های ۹۹ و ۱۴۰۰ به عنوان مالیات علی الحساب کرده بود. همین نشان از ارائه دفاتر و اظهارنامه ها توسط این فعالان اقتصادی داشت. اما داستان از اینجا

این روند امسال در حالی در دستور کار قرار گرفته که قاطبه بازرگانان عضو اتاق خرمشهر، با آن مواجه و نسبت به آن معترض بوده اند. روندی که بر خلاف عرف معمول در شرایط تحریم و انتظار حمایت از فعالیت های تجاری، شوکی را بر کالبد تامین مواد اولیه و نیازهای ضروری و همچنین صادرات و ارزآوری وارد کرده است.



قابل ذکر است که اتاق خرمشهر در راستای پیگیری موضوع؛ مکاتباتی با وزارت اقتصاد و امور دارائی، دبیرخانه شورایی عالی مناطق آزاد کشور، سازمان منطقه آزاد اروند و نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی داشته است که در زیر تصویر این مکاتبات را مشاهده میکنید:

تاریخ: 1401/04/25-
شماره: 309-س:1401-
پیوست: ۷-تصویر-
اتوماسیون اداری

اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی خرمشهر

Khorramshahr Chamber Of Commerce Industries ,Mines & Agriculture



بسمه تعالی

جناب آقای دکتر خاندوزی
وزیر محترم اقتصاد و امور دارائی

موضوع: اعتراض به محاسبه مالیات و جرائم مربوط به عملکرد سال های ۹۹ و ۱۴۰۰ بازرگانان خرمشهر با ارز مصوب بودجه ۱۴۰۱ و طرح موضوع در کمیسیون اقتصاد مجلس
با سلام.

احتراماً همانگونه که مستحضر می باشید، ازوم حمایت از فعالان اقتصادی و بازرگانان در شرایط سخت تحریم به منظور تأمین مواد ضروری و کالاهای اساسی از یکسو و ایجاد تعادل در بازار ارز کشور از سوی دیگر، از سوی اقلیت مدیران و مسئولان کشور در سال های گذشته مورد تأکید قرار گرفته است. حمایتی که باید فضای امن فعالیت جاری را در شرایط انسداد و نا امنی اقتصادی بوجود آمده از سوی دشمنان نظام، برای بازرگانان، جهت تداوم حیات اقتصاد ایران اسلامی، بوجود آورد. از سوی دیگر نیز اتخاذ این سیاست ها می تواند بر کنترل تورم و تحمیل فشار قیمتی کمتر به قاطبه ی ملت شریف ایران را به بار آورد.

علیرغم موارد ذکر شده، متأسفانه در روزهای اخیر شاهد صدور بخشنامه ای به شماره ۱۴۰۹/۱۵۱۴/د مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۳۰ از سوی معاونت محترم سازمان امور مالیاتی کشور بوده ایم (پیوست شماره ۱)، که در بند آخر آن با اقتباس و برداشت شخصی از قانون سازمان های تابعه ی آن نهاد را بر محاسبه مالیات های سال ۹۹ و ۱۴۰۰ بر اساس نرخ مصوب بودجه سال جاری ملّفک نموده است. بخشنامه ای که با توجه به آنچه در ذیل ذکر میگردد، اساساً دچار نقض و اشکال است.

در ابتدای سال ۱۴۰۰، حسب مصوبه هیئت وزیران وقت و ابلاغ آن به گمرک ج ایران؛ "اخذ حقوق ورودی، عوارض و مالیات بر ارزش افزوده کالاهای وارداتی را تا زمان تصویب سود بازرگانی، بر اساس نرخ ارز رسمی (۴۲۰۰۰ ریال) مقرر شد (پیوست شماره ۲). ابلاغیه ای که علیرغم مخالفت مجلس شورای اسلامی برای اجرای آن برای تمامی کالاهای (پیوست شماره ۳)، با تأکید و درخواست مجدد دولت وقت، جهت تنظیم بازار و پیشگیری از تورم و گرانی به محضر مقام معظم رهبری ارسال شده (پیوست شماره ۴) که با تأکید معظم له بر حل این مسئله در جلسه سران سه قوا، نهایتاً منجر به تأیید تصمیم دولت در محاسبه نرخ ارز وارداتی بر اساس نرخ ارز رسمی شد (پیوست شماره ۵).

با این تفصیلات و با توجه به آنچه در بالا آمده و با استناد قوانین مختلفی، محضر شما را به چند نکته اساسی ذیل نیز معطوف میدارم:

۱- حسب متن صریح ماده ۱۵ ق مالیات بر ارزش افزوده، مأخذ محاسبه ارزش واردات کالا، بر اساس جمع ارزش گمرکی آن (قیمت خرید، هزینه حمل و نقل و حق بیمه) و حقوق ورودی (حقوق گمرکی و سود بازرگانی) مندرج در اوراق گمرکی است. حال آنکه اسناد گمرکی بازرگانان در سال ۱۳۹۹ با نرخ ارز رسمی کشور محاسبه شده و بر آن اساس، ۹ درصد ارزش افزوده و مبالغ علی الحساب مالیاتی از سوی گمرک ج ایران و سازمان دارائی و امور مالیاتی شهرستان از فعالان اقتصادی اخذ گردیده است. که این امر خود مبین بندیش نرخ ارز ثبت شده

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳
نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

تاریخ: 1401/04/25-
شماره: 309-س:1401-
پیوست: ۷-تصویر-
اتوماسیون اداری

اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی خرمشهر

Khorramshahr Chamber Of Commerce Industries ,Mines & Agriculture



در اسناد گمرکی از سوی مراجع یاد شده است.

- ۲- بر اساس تبصره ۱ ماده ۲۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده؛ گمرک مکلف است عوارض و مالیات را بیش از تریخس کالا از بازرگانان اخذ ننماید، و طبق قانون به حساب سازمان امور مالیاتی واریز نماید. که با عنایت به تعریف مالیات بر ارزش افزوده در نص قانون؛ (میلیی است که از ارزش مورد معامله طرفین دریافت شده و به خزانه مالیاتی دولت واریز می گردد.) می توان ادعان داشت که ارزش ریالی گمرک مبنای محاسبه مالیات به شمار میرود. (پیوست شماره ۶)
- ۲- طبق بند ۶ آیین نامه شماره ۲۰۰۹۹/۵۲۲ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۲۷ ارزش منصفانه، مأخذ محاسبه ارزش واقعی کالا خواهد بود. که بر اساس این بند تعریف ارزش منصفانه که عبارت از اطلاعات مندرج در اسناد گمرکی است برابر خواهد بود با مبلغی که خریدار فروشنده مطلع و مایل در شرایط عادی، کالایی را بر آن اساس با یکدیگر مبادله میکنند. که این بند نیز به خودی خود تأکید بر رسمیت ارزش ثبت شده در اسناد گمرکی دارد.
- ۴- در بخشنامه مورد اعتراض، در خط آخر صفحه اول، روش محاسبات را طبق دستورالعمل ۱۳۹۹/۰۳/۰۱۷/د مورخ ۱۳۹۹/۹/۱۲ مبین نموده که این امر دال بر تعیین مبنای محاسباتی به صورت علی الراس است؛ که متأسفانه با توجه به ماده ۱۹۷ قانون اصلاحی مصوب سال ۱۳۹۴ چنین دستورالعملی خلاف قانون می باشد (محاسبه علی الراس و چاهت قانونی ندارد) (پیوست شماره ۷)

علیهذا و با ذکر موارد شده و همانگونه خاطر شریف حضرتعالی مستحضر می باشد بر اساس قانون ۴ مدنی و تاریخ دستورالعمل صادره در سال جاری، نمی توان بخشنامه را عطف به ما سبق نموده و اسناد گمرکی سال های ۱۳۹۹ را مشمول محاسبه ارز سال جاری نمود. از این رو و بنا به اعتراضات مکتوب و متعدد بازرگانان عضو این اتاق نسبت به روند جاری محاسبه ی مالیات و جرائم مالیاتی واردات کالا با نرخ مصوب سال ۱۴۰۱ از سوی اداره دارائی و امور مالیاتی شهرستان خرمشهر؛ استدعیست پیگیری مقتضی در زمینه ابطال بخشنامه شماره ۱۳۹۹/۰۳/۰۱۷/د صادره از سازمان امور مالیاتی کشور را صادر فرموده و ضمن اطمینان حسن نظر به بازرگانان در جهت تداوم فعالیت های تجاری و اقتصادی خویش، دستور فرمائید جهت بررسی، موضوع د کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طرح گردد.

پیشاپیش از حسن همکاری حضرتعالی مراتب تشکر خویش را اعلام میدارم.

با تشکر و احترام

هانی کهنسلی

رئیس

[Signature]

Postal code: 6419763154- Bayandor Blvd., Koutshykh, Khorramshahr- Iran

آدرس: خرمشهر، کوئشیح، بلوار پایندر - کد پستی: ۶۲۱۱۷۳۱۵۴

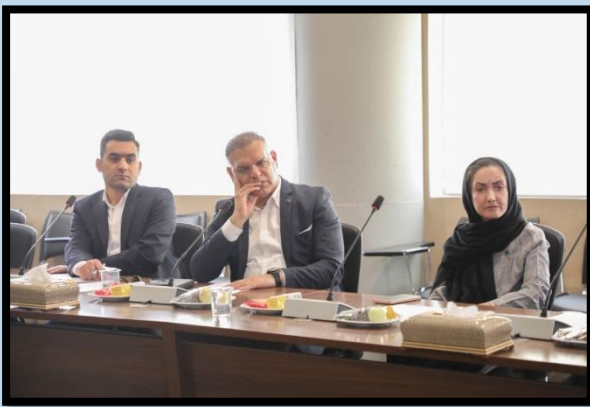
تلفن: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۸۰۰۸۳

نماین: ۰۰۹۸۶۱۵۲۳۲۲۰۷۹

آینه
اتاق
م

کاربرد مرکز داوری، باید برجسته تر از پیش معرفی شود

لزوم معرفی مراکز داوری به عنوان مرجع حکمیت این گونه دعاوی از سوی دستگاه قضا به جهت اعتبار احکام آن بر کسی پوشیده نیست.



اجتماع مسئولین مراکز داوری اتاق های سراسر کشور، ابتدای هفته جاری با حضور دکتر ابریشمی دبیر کل مرکز داوری اتاق ایران و نمایندگان مراکز داوری سراسر کشور به میزبانی اتاق شیراز برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق خرمشهر، کامران مالکیان؛ رئیس شعبه خرمشهر مرکز داوری اتاق ایران در تبیین این نشست عنوان کرد: اصلی ترین وظیفه مرکز داوری اتاق ایران به عنوان تنها نهاد رسمی داوری سازمانی در کشور، حل و فصل اختلافات حقوقی تجاری و بازرگانی اقتصادی از طریق داوری یا میانجی گری و سازش است. ارتباط با اتاق های بازرگانی سرتاسر جهان و ترویج داوری بین المللی و نیز گسترش آموزش نکات حقوقی و مزایای داوری از دیگر اهداف و وظایف مراکز داوری اتاق های بازرگانی است.



ایشان بیان کرد: در اجتماع رؤسای مراکز داوری اتاق های کشور نیز مهم ترین چالش ها و معضلات فراروی داوری تجاری و اقتصادی در شعب کشور به ویژه خرمشهر را مطرح و راهکارهایی جهت رفع آنها ارائه نمودیم که امیدواریم با اتخاذ تدابیری چون معرفی مزایای این مراکز و همچنین اهمیت آن در قراردادهای تجاری فعالان اقتصادی کمک شایانی به جلوگیری از ضرر و زیان به بازرگانان شود.

مالکیان ضمن انتقاد از ایجاد دادگاه های تجاری در برخی از استان ها بیان کرد: با وجود مراکز داوری اتاق بازرگانی نیازی به تشکیل شعب دادگاه های تجاری نیست زیرا که این مراکز به صورت تخصصی و با بهره از حکم های مجرب به صورت تخصصی دعاوی تجاری را بررسی میکنند. لزوم معرفی مراکز داوری به عنوان مرجع حکمیت این گونه دعاوی از سوی دستگاه قضا به جهت اعتبار احکام آن بر کسی پوشیده نیست.



آغاز همکاری اتاق بازرگانی خرمشهر با بانک پارسیان

خزانه دار، دبیر کل اتاق خرمشهر و مدیران بانک پارسیان خرمشهر در نشستی مشترک؛ راه های توسعه ارتباطات و همکاری متقابل را بررسی کردند.



به گزارش روابط عمومی اتاق خرمشهر؛ دبیر کل اتاق خرمشهر در تبیین این نشست بیان نمود؛ این نشست به منظور بررسی راهکارهای ارائه خدمات ویژه به اعضای اتاق خرمشهر و در راستای بهبود فضای خدمت رسانی به فعالان اقتصادی و بازرگانان خوزستانی برگزار گردید.

کامران مالکیان تشریح کرد: ارائه خدمات مربوط به امور تجاری ویژه ی اعضای اتاق خرمشهر از مهم ترین موضوعات مورد بررسی در این نشست بود، که تسهیل و سرعت بخشی در ارائه های حواله های ارزی، اعتبارات اسنادی داخلی خارجی و صدور انواع ضمانت نامه های داخلی و خارجی از جمله موارد مورد توافق دو طرف در این نشست بود.



ایشان افزود: افتتاح حساب جاری با دسته چک پویا برای اعضا و کارکنان اتاق خرمشهر، اعطای تسهیلات به دو روش رسوب حساب و اعتبار سنجی، افتتاح حساب های مدتدار ویژه و ... از موارد دیگر و مهم طرح شده میان طرفین این نشست بود.

مالکیان در پایان بیان کرد: بررسی تدوین، تنظیم و انعقاد تفاهم نامه مشترک میان دو طرف نیز در دستور برنامه های آتی اتاق بازرگانی خرمشهر و بانک پارسیان قرار گرفت که در صورت حصول تفاهم لازم به مرحله ی اجرا خواهد رسید.



برگزاری اولین نشست هیات نمایندگان اتاق بازرگانی خرمشهر در سال ۱۴۰۱



نخستین نشست هیات نمایندگان اتاق خرمشهر در سال ۱۴۰۱ برگزار شد.

در این نشست که با حضور اکثریت اعضای هیات نمایندگان برگزار گردید، گزارشی از عملکرد سال ۱۴۰۰ توسط هیئت رئیسه اتاق ارائه گردید و همچنین در ادامه چالش‌های پیش روی اتاق خرمشهر در سال جاری مورد بررسی قرار گرفته و اولویت‌های کاری سال جاری تعیین شد.



مصاحبه زنده تلویزیونی رئیس اتاق خرمشهر با برنامه بازتاب

رئیس اتاق بازرگانی خرمشهر ضمن حضور در برنامه زنده تلویزیونی بازتاب، از مهم‌ترین چالش‌ها و موانع اقتصادی پیش روی فعالان اقتصادی صحبت کرد. مشکلات صادرات از شلمچه، موانع تجاری بندر خرمشهر، و معضلات صنعتگران منطقه از جمله موارد مطرح شده در این برنامه از سوی هانی فیصلی بود. اما مهم‌ترین بخش این برنامه زنده تلویزیونی، چالش بوجود آمده از سوی رئیس اتاق خرمشهر با معاون سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد اروند بود که به دلیل عدم هماهنگی و همکاری کامل این معاونت با نمایندگان بخش خصوصی صورت پذیرفت. فیصلی خواهان همکاری برجسته‌تر و هماهنگی بیشتر و فزاینده‌تر از سوی این معاونت در جهت رونق اقتصادی منطقه و حمایت از فعالیت‌های بخش خصوصی شد.



همراهی اتاق بازرگانی خرمشهر با عوامل برداری حادثه متروپل

اتاق بازرگانی خرمشهر در پی حادثه دلخراش فروپاشی ساختمان متروپل در آبادان و به جهت همدردی با شهروندان داغدیده از یک سو و همراهی و تقدیر از نیروهای امدادی حاضر در محل حادثه از سوی دیگر؛ از ابتدای عملیات آواربرداری در کنار شهروندان و نیروهای امدادگر بود؛ در این راستا اقداماتی نظیر:

اهدای کفش و کلاه ایمنی

اهدای دستکش مخصوص و ماسک های ویژه نیروی امداد

تهیه و توزیع روزانه بسته های غذایی به مدت ۹ روز متوالی

تهیه و توزیع آب معدنی به مدت ۹ روز متوالی

تنها بخشی از همراهی اتاق در جهت التیام درد شهروندان و نیروهای امدادی بود.





اتاق بازرگانی خرمشهر در سال ۱۳۱۱ شمسی، به عنوان سومین اتاق کشور راه اندازی شد و از دیرباز به عنوان محل تلاقی تجار بزرگ داخلی و خارجی و همچنین هماهنگ کننده روابط بخش خصوصی بوده و می باشد. همجواری با بازارهای کشورهای همسایه مانند عراق و کویت و وجود ظرفیت های عظیم تجاری در مرز بین المللی شلمچه و بندر تجاری، خرمشهر را به عنوان قطب ارتباطات تجاری بین بازرگانان داخل و خارج معرفی نموده است. خرمشهر به واسطه بندر تجاری مدرن و راه های ترانزیتی متنوع، از دیر باز خاستگاه تجاری خلیج فارس بوده، از این رو بازرگانان بزرگ و شهیر کشور همواره جهت فعالیت تجاری به عضویت اتاق بازرگانی خرمشهر در می آمدند.

با وجود پتانسیل های بسیار مناسب در منطقه آزار ارونند و قابلیت های فراوان از همه سرمایه گذاران داخلی و خارجی جهت حضور در این منطقه و استفاده بهینه اقتصادی دعوت به عمل می آید.



اتاق بازرگانی به عنوان نماینده بخش خصوصی در شهری که برگ اول زرین بیعه و جنگ را به نام خود رقم زده قصد راه اندازی قطب صادرات از این شهرستان در نقطه صفر مرزی شلمچه دارد.



لغو کارت عضویت اتاق بازرگانی شما می توانید با مراجعه به سایت رسمی اتاق به آدرس **khccima.ir** به صورت اینترنتی برای عضویت اقدام کنید که برای ضروری است و سپس فایل به فایل باید کارها را تکمیل و مدارک را پیوست کنید.

توصیه می نمایم به جهت انجام هرچه سریعتر و دقیقتر اقدامات و فرآیند تهیه مدارک و صدور کارت عضویت در اتاق بازرگانی، ضمن تماس با واحد عضویت اتاق از تهارب کارشناسان خبره ما بهره مند شوید.



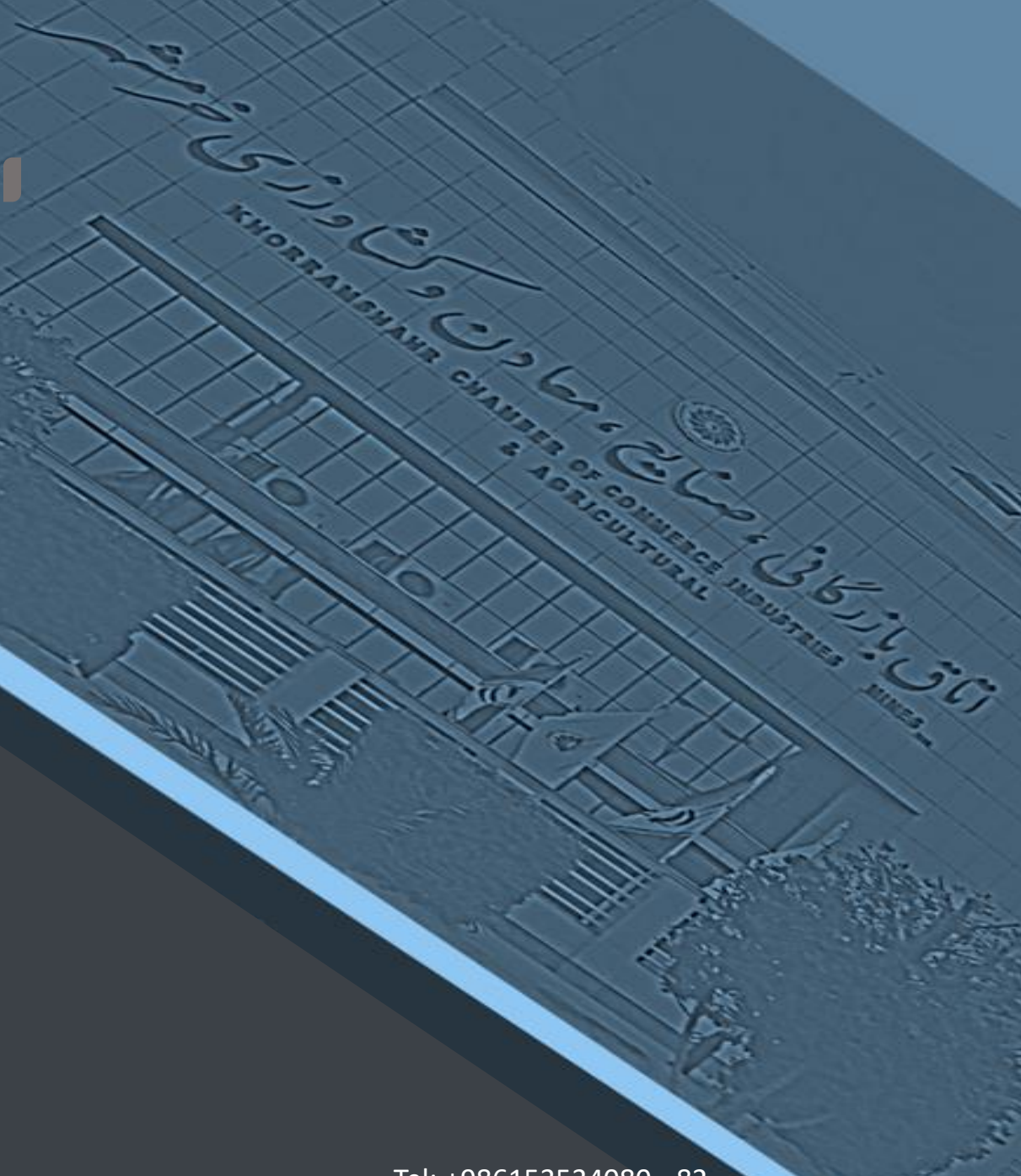
تلفن مستقیم 09167041090
کارشناسان عضویت 09168741060

Tel: +986153534080 - 82

Fax: +986153534079

Khorranshahr, Koutesheikh Alley ,
خرمشهر - کوشیخ - بلوار ساحلی

www.KHCCIMA.ir



Tel: +986153534080 - 82

Fax: +986153534079

Khorranshahr, Koutesheikh Alley ,
خرمشهر - کوتشیک - بلوار ساحلی باباصالح

کد پستی: ۶۴۱۹۷۶۳۱۵۴

Insta ID: @khccima_official , Social media ID: @khccima ,

Email: Info@khccima.ir