

روزنه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل: ۲۷۰۰میلیارد تومان از مطالبات مهندسان مشاور راه و راه آهن



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور گفت: مبلغ ۲۷۰۰ میلیارد تومان از مطالبات مهندسان مشاور در سال ۱۴۰۴ پرداخت شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، هوشنگ بازوند معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در نشست هم اندیشی فراننه صادق با جامعه مهندسان مشاور در حوزه راه و راه آهن گفت: شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با ۱۴۵ شرکت مهندسی مشاور در ۲۰۰۰ پروژه طرف قرارداد است و ۱۰ هزار پرسنل به صورت مستقیم در این پروژه ها شاغل هستند. وی افزود: در جنگ های ۱۲ روزه، ۴۳ روزه و جنگ اخیر، نمایندگان شرکت های مهندسی مشاور پروژه های آسیب دیده در محل حاضر بودند که نمونه بارز آن را می توان در زمان حادثه برای پل B۱ مشاهده کرد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور به پرداخت ۲۷۰۰ میلیارد تومان از مجموع مطالبات مهندسان مشاور در سال ۱۴۰۴ با دستور وزیر راه و شهرسازی اشاره کرد و گفت: همچنین با پیگیری وزیر راه و شهرسازی از رییس سازمان برنامه و بودجه برای تامین ۲۰۰۰ میلیارد تومان دیگر بابت پرداخت مطالبات آنان به صورت نقدی مطرح شد که تا کنون ۳۶۱ میلیارد تومان پرداخت شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی از تشکیل کمیته ای با حضور ۲ معاون شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل و ۳ نماینده جامعه مهندسان مشاور راه و راه آهن خبر داد و گفت: امید است در قالب این کمیته تخصصی مشکلات و موانع موجود احسا و تدابیر و راهکارهای مناسب اندیشیده شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل تصریح کرد: دستمزد پایین مهندسان متخصص شرکت های مهندسی مشاور نسبت به سایر کشورها منجر به مهاجرت یا اشتغال در حرفه دیگری شده است، که انتظار می رود نسبت به ترمیم آن توجه داشت. در مقابل انتظار می رود با توجه به شرایط کشور، پروژه های زیربنایی کشور طوری طراحی شود که هزینه های تمام شده اجرای آن ارزان تر باشد و سرعت کار پیمانکاران افزایش یابد.

در ادامه این نشست تعدادی از اعضای جامعه مهندسان مشاور در حوزه راه و راه آهن به بیان مشکلات خود در زمینه های پرداخت اوراق مرابحه عام دولت، بیمه، مالیات، صدور خدمات فنی - مهندسی، حق الزحمه ها و مطالبات پرداختند و آمادگی خود را برای مشارکت داوطلبانه در بازسازی پروژه های آسیب دیده در جنگ را اعلام کردند.

باشما هستیم

باتحلیل های اقتصادسرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۲۱-۰

همراه: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-۰

بیمه دریایی در شرایط تنش و جنگ

تلاقی ژئوپلیتیک، حقوق بین الملل و اقتصاد تجارت جهانی

گروه حمل و نقل و نقل - ساناز سدید، نیلوفر کریمی، زینا سنجری - حقوق تجارت بین الملل

و به طور خاص حقوق دریایی، از دیرباز بر پایه توازن میان پیش بینی پذیری اقتصادی و ناامنی های محیطی استوار بوده است. در این میان، صنعت بیمه دریایی نقشی کلیدی در بقای زنجیره تامین جهانی ایفا می کند. با این حال، وقوع جنگ ها و تنش های ژئوپلیتیک همواره به عنوان متغیری آشوب ساز، ثبات قراردادهای تجاری را تهدید کرده است. از آنجا که خطرات جنگی به دلیل ماهیت فاجعه بار و غیرقابل محاسبه خود از پوشش های استاندارد بیمه ای مستثنا هستند، بررسی ابعاد حقوقی پوشش های ویژه جنگ، قلمرو شمول آن ها، حقوق طرفین قرارداد در شرایط بحرانی (مانند اعمال بندهای فسخ و تعلیق) و تأثیر پذیری این صنعت از تنش های منطقه ای، از اهمیت راهبردی برای فعالان حوزه حمل و نقل و تجارت بین الملل برخوردار است. نوشتار حاضر تلاش دارد ابعاد گوناگون این مسئله را از منظر حقوقی و صنفی مورد واکاوی قرار دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، ساناز سدید (مسئول کمیته حقوقی و پژوهشی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران) نیلوفر کریمی (عضو کمیته حقوقی و پژوهشی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران) و زینا سنجری (عضو کمیته حقوقی و پژوهشی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران) در نوشتاری مشترک به ترابرن آورده اند:

بیمه دریایی از نخستین نهادهای حقوق تجارت بین الملل است که با هدف توزیع ریسک های ناشی از حمل و نقل دریایی شکل گرفت. از همان آغاز، حقوق بیمه دریایی با مسئله ای بنیادین مواجه بود: چگونه می توان خطراتی را که ماهیتاً غیرقابل پیش بینی و وابسته به تحولات سیاسی هستند در قالب یک قرارداد خصوصی مدیریت کرد؟ «جنگ» دقیقاً در همین نقطه قرار می گیرد.

برخلاف خطرات متعارف دریانوردی نظیر طوفان، به گل نشستن یا تصادم کشتی ها که قابل برآورد آماری اند، خطر جنگ تابع منطق سیاسی و امنیتی نظام بین الملل است و به همین دلیل همواره چالشی ساختاری برای نظام بیمه دریایی محسوب شده است.

به همین دلیل، در ساختار سنتی بیمه های دریایی، خطرات جنگی اصولاً از پوشش های استاندارد خارج شده اند. بیمه نامه های متعارف حمل و نقل دریایی - چه در قالب شرایط مؤسسه بیمه گران لندن و چه در بسیاری از نظام های حقوقی ملی - به طور معمول خسارات ناشی از جنگ، اقدامات خصمانه دولت ها، شورش یا مصادره نظامی را

استثنا می کنند. این رویکرد در واقع بازتاب یک واقعیت اقتصادی در صنعت بیمه است: ریسک جنگ از نظر بیمه گری «ریسک فاجعه آمیز» (catastrophic risk) محسوب می شود؛ ریسکی که وقوع آن می تواند به طور همزمان خسارات گسترده ای بر ناوگان ها، محموله ها و زیرساخت های بندری وارد کند و تعادل مالی بیمه گر را بر هم زند. از همین رو، پوشش این خطرات معمولاً در قالب بیمه ای مستقل تحت عنوان War Risk Insurance ارائه می شود.

با این حال، تفکیک نظری میان «خطرات دریایی» و «خطرات جنگی» در عمل همیشه روشن نیست. یکی از پیچیده ترین مسائل در حقوق بیمه دریایی، تعیین رابطه سببیت میان حادثه و وضعیت جنگی است. برای مثال، اگر کشتی ای در منطقه ای دچار انفجار شود که هم احتمال عملیات نظامی در آن وجود دارد و هم خطر مین های قدیمی دریایی، تشخیص اینکه خسارت ناشی از جنگ بوده یا از خطرات عادی دریانوردی، مسئله ای صرفاً فنی نیست، بلکه یک تفسیر حقوقی از مفاهیم بیمه نامه است. به همین دلیل، بخش قابل توجهی از دعاوی بیمه دریایی در داوری های بین المللی دقیقاً حول تفسیر مفاهیمی مانند «اقدام خصمانه»، «توقیف دولتی» یا «عملیات جنگی» شکل می گیرد.

تحولات اخیر در محیط امنیتی جهان نشان می دهد که چالش اصلی بیمه جنگ دریایی صرفاً مسئله تفسیر قرارداد نیست، بلکه تغییر ماهیت خود جنگ است. درگیری های دریایی معاصر دیگر صرفاً میان دولت ها رخ نمی دهد؛ بازیگران غیردولتی، حملات نامتقارن، عملیات سایبری علیه زیرساخت های دریایی و تهدیدات پراکنده علیه خطوط کشتیرانی، مرز سنتی میان جنگ و ناامنی دریایی را تا حد زیادی مخلوش کرده اند. در چنین شرایطی، پرسش مهم این است که آیا چارچوب های کلاسیک بیمه جنگ - که عمدتاً برای جنگ های متعارف میان دولت ها طراحی شده اند - همچنان قادر به پوشش واقعیت های امنیتی جدید هستند یا خیر.

پاسخ صنعت بیمه بین المللی به این وضعیت، افزایش حساسیت نسبت به مناطق ژئوپلیتیکی پر تنش و اعلام برخی مسیرهای دریایی به عنوان مناطق پرخطر بوده است. این اقدام عملاً نشان می دهد که بازار بیمه به نوعی «شخص امنیت ژئوپلیتیکی» تبدیل شده است؛ به بیان دیگر، افزایش حق بیمه های جنگی در یک منطقه اغلب پیش از آنکه نشانه وقوع جنگ باشد، بازتاب افزایش ادراک ریسک در نظام بین الملل است. از این منظر، بیمه دریایی تنها یک سازوکار

جبران خسارت نیست، بلکه ابزاری برای ترجمه ناامنی های سیاسی به هزینه های اقتصادی در تجارت جهانی محسوب می شود.

در حقوق بیمه، جنگ تنها به معنای درگیری نظامی کلاسیک میان دو کشور نیست. این مفهوم می تواند دامنه گسترده تری داشته باشد و مواردی مانند موارد زیر را نیز در برگیرد: جنگ داخلی - انقلاب، شورش و قیام، اغتشاش و بلوا، اقدامات خصمانه، توقیف، ضبط یا مصادره توسط نیروهای متخصص، خسارت ناشی از مین، اژدر، بمب یا ابزارهای جنگی. بنابراین، وقتی از «خطرات جنگی» در بیمه دریایی صحبت می شود، منظور فقط میدان نبرد نیست؛ بلکه مجموعه ای از خطرها و پیامدهای ناشی از درگیری و خصومت مسلحانه نیز مدنظر است.

در حقوق بیمه دریایی، جنگ به طور معمول جزو پوشش های اصلی نیست و در زمره استثنائات آن قرار می گیرد. بنابراین، بیمه گر تنها زمانی مسئول جبران خسارت های ناشی از جنگ خواهد بود که این خطر به طور صریح و با شرایط خاص در بیمه نامه پذیرفته شده باشد یا قراردادی مجزا در این خصوص بسته شده باشد. راه حل اصلی برای پوشش دادن این خطر، افزودن پوشش ویژه جنگ و پرداخت حق بیمه متناسب است. به این ترتیب، بیمه گذار می تواند دامنه حمایت بیمه ای خود را گسترش دهد و در برابر خسارات های ناشی از جنگ نیز از حمایت قراردادی برخوردار شود.

با این حال، در جنگ اخیر بین ایران و آمریکا بسیاری از شرکت های بیمه اقدام به لغو پوشش های بیمه جنگ نمودند. را برای پوشش تعیین کنند، مانند مناطق جغرافیایی خاص، نوع درگیری، یا محدودیت در ارزش محموله.

۱. بند افزایش ریسک (Increased Risk Clause) یا بند فسخ (Cancellation Clause) که در بسیاری از قراردادهای بیمه دریایی، به خصوص بیمه جنگ، بندهایی

وجود دارد که به بیمه گر اجازه می دهند در صورت افزایش قابل توجه ریسک (مثلاً با شروع یک جنگ گسترده یا در یک منطقه پرآشوب)، پوشش خود را لغو کند یا حق بیمه را به شدت افزایش دهد. این بندها اغلب با اطلاع قبلی (مثلاً ۷۲ ساعت) عمل می کنند.

این بندها برای محافظت از بیمه گر در برابر ریسک های غیرقابل پیش بینی و فاجعه بار طراحی شده اند. ۳. تفسیر و تعریف دقیق «جنگ» در قرارداد نیز مهم است. آیا منظور جنگ اعلام شده بین کشورهاست یا درگیری های مسلحانه غیردولتی، تروریسم، یا شورش نیز در این تعریف می گنجد؟ تفسیر این اصطلاحات می تواند در زمان ادعا (Claim) اختلاف برانگیز باشد.

۴. قوانین حاکم بر قرارداد بیمه (که معمولاً در خود قرارداد ذکر می شود) و همچنین کنوانسیون های بین المللی دریایی می توانند بر حقوق و تعهدات طرفین تأثیر بگذارند.

بنابراین، صرفاً اینکه «جنگ» در قرارداد ذکر شده باشد، تضمین کننده پوشش بدون قید و شرط نیست؛ بلکه باید به جزئیات بندهای مربوط به شرایط افزایش ریسک، استثنائات، و حق فسخ در خود قرارداد توجه ویژه ای شود. در نهایت، جنگ در حوزه بیمه دریایی را نمی توان صرفاً در قالب یک خطر بیمه ای معمول تحلیل کرد؛ بلکه این پدیده در نقطه تلاقی حقوق خصوصی، امنیت بین المللی و اقتصاد جهانی قرار دارد. ماهیت سیاسی و پیش بینی ناپذیر درگیری های نظامی سبب می شود که آثار آن به سرعت از عرصه امنیتی فراتر رفته و در ساختارهای اقتصادی و قراردادی تجارت دریایی منعکس شود. در چنین شرایطی، بیمه دریایی دیگر تنها ابزاری برای جبران خسارت پس از وقوع حادثه نیست، بلکه به نهادی تبدیل شده است که از طریق سازوکارهای ارزیابی و قیمت گذاری ریسک، نااطمینانی های ژئوپلیتیکی را در نظام تجارت جهانی بازتاب می دهد و تا حدی مدیریت می کند. از این رو، بررسی حقوقی بیمه خطرات جنگی در حمل و نقل دریایی صرفاً یک بحث تخصصی در قلمرو حقوق بیمه محسوب نمی شود، بلکه تحلیلی است از چگونگی پیوند میان قواعد حقوقی، تحولات امنیتی و پویایی های اقتصاد بین الملل در عرصه دریاها.

وزیر راه و شهرسازی در نشست با کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس:

توسعه کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب اولویت دولت است

واگذاری، هزینه های سنگینی به همراه دارد. وی با بیان اینکه بسیاری از مشکلات امروز، مشکلات انباشته سال های گذشته است، گفت: در یک سال گذشته وزارت راه و شهرسازی با چالش های متعددی روبه رو بوده، اما تلاش کرده ایم به جای پرداختن به عملکرد دولت های گذشته، بر حل مسائل موجود تمرکز کنیم. صادق با اشاره به پروژه های ممکن های حمایتی اظهار کرد: از حدود ۸۵۰ هزار واحدی که تحویل گرفته شد، کمتر از ۲۰۰ هزار واحد دارای پروانه ساختمانی بود و علاوه بر آن، مشکلاتی همچون کمبود منابع، تامین خدمات زیربنایی، تامین تسهیلات بانکی و تکمیل پروژه ها نیز وجود داشت که حل آنها نیازمند همکاری دستگاه های مختلف است. وی همچنین درباره پروژه راه آهن چابهار-زاهدان گفت: تکمیل این مسیر از نخستین مأموریت های محوله از سوی رئیس جمهوری بود و با وجود محدودیت منابع، عملیات اجرایی آن با جدیت دنبال شده است.

وزیر راه و شهرسازی ابراز امیدواری کرد: ریل گذاری این مسیر تا پایان تابستان تمام شود و اتصال ریلی چابهار-زاهدان در ماه های مهر یا آبان به بهره برداری برسد. وی با اشاره به اهمیت دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت از جمله قزاقستان، توقافات مهمی برای توسعه کریدورهای ترانزیتی حاصل شده و نشانه های افزایش انتقال بار از مسیر ایران کاملاً مشهود است.

وزیر راه و شهرسازی در پایان با اشاره به شرایط ویژه کشور، از نمایندگان مجلس خواست در تامین منابع مورد نیاز این وزارتخانه حمایت بیشتری داشته باشند.



همان گونه که دشمن، تاکنون نیز به این هدف دست نیافته است. وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنانش تاکید کرد: موضوع تامین ممکن موضوعی کلان است و در تامین آن چندین وزارتخانه نقش دارند. بنابراین نباید موضوع مسکن صرفاً به واگذاری زمین تقلیل داده شود. زیرا زمین آ ماده و رایگان وجود ندارد و آماده سازی هر قطعه زمین برای

مورد بحث در این نشست بود. به گفته وی، مقرر شد در نشست های بعدی، سیاست گذاری ها و برنامه های مرتبط با بازسازی، توسعه کریدورها و ارتقای زیرساخت های حمل و نقل با جزئیات بیشتری بررسی شود. وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: تمام تلاش ما این است که در حوزه حمل و نقل و مسکن، اجازه ندهیم اهداف دشمن در کاهش تاب آوری مردم ایران محقق شود،