

یادداشت

وقتی سیاست‌ها مسیر صنعت خودرو را می‌بندند

قطاری با بخار ولی چرخ‌های در گل

ایلپا پیرولی: صنعت خودروسازی ایران، مثل خیابانی خیس در باران پاییزی است؛ خطوط تولید پرسروصد، بوی آهن و روغن و امید می‌دهند، اما هر چقدر گاز می‌دهی، چرخ‌ها در گل گیر کرده‌اند. هفت ماه نخست سال ۱۴۰۴، سه خودروساز بزرگ -ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو- ۴۸۵هزارو ۵۷۷ دستگاه خودرو تولید کردند؛ این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۲ درصد کاهش یافته است. ایران‌خودرو با ۳۱۹هزارو ۲۴۱ دستگاه تنها جزیره‌ای کوچک از پیشرفت است، اما سایپا و پارس‌خودرو با سقوط‌های ۳۶ و ۳۷ درصدی درگیر توانایی نامرئی هستند. تیراژ بالا، اما نه با کیفیت. پژو، دنا، تارا، هایما و رانا؛ اعداد تولید را می‌بینی و فکر می‌کنی همه چیز روبه‌راه است، اما وقتی به خطوط تولید نگاه می‌کنی، می‌بینی موتورهای امید در قفل سیاست گیر کرده‌اند. امیرحسین جلالی، کارشناس خودرو، می‌گوید: «تیراژ بالا تنها عدد است. کیفیت و نوآوری هنوز در جدول سیاست‌ها جایگاهی ندارند. تصمیمات خلق‌الساعه و تعدد مراکز تصمیم‌گیری مانع حرکت واقعی صنعت شده‌اند».

تصمیمات‌خلق‌الساعه

یکی از دردهای مزمن صنعت خودرو، تصمیماتی است که از آسمان می‌بارد. امروز هست و فردا نیست. بخش‌نامه‌ای می‌آید و فردا لغو می‌شود. حمایت‌های دولتی یکی هست، فردا نیست. مدیر کارخانه می‌بیند که همه برنامه‌ها در هواس‌ت. سرمایه‌گذار و قطعه‌ساز داخلی هم هیچ نقشه راه روشنی ندارند. همه چیز روی خط یک طبل نازک و لرزان صد می‌کنند. در یکی از سالن‌های ایران‌خودرو، صدای پرس‌کاری و چرخ‌دنده‌ها با هم ترکیب می‌شود؛ کارگران عرق می‌کنند و مهندس‌ها با ورق و نمودار تلاش می‌کنند تا برنامه تولید همان روز را پیش ببرند. اما هر لحظه امکان دارد یک بخش‌نامه جدید، یک تغییر سیاست یا فشار دستوری مسیر کار را عوض کند. پروژه‌های تحقیق و توسعه نیمه‌کاره می‌مانند و خودروهای نوآورانه خاک می‌خورند.

تعدد مراکز تصمیم‌گیری

خودروساز میان چندین مرکز تصمیم‌گیری موازی گیر کرده است: وزارت صمت، شورای رقابت، سازمان حمایت، بانک مرکزی و کمیسیون‌ها. هرکدام سیاستی جداگانه دارند. تضادهای آشکار است و خودروساز در میان این هیاهو تنهاست. مهندسی که کنار خط تولید ایستاده است، می‌گوید: امروز برنامه داریم سدل جدید را مونتاژ کنیم، اما هنوز جواب نامه سازمان حمایت نیامده؛ فردا ممکن است دستور توقف بیاید. انکار همیشه در انتظار تکلیف‌ش.

این تعدد مراکز باعث طولانی‌شدن فرایندها، افزایش هزینه‌ها و کاهش توان تصمیم‌گیری بلندمدت می‌شود. خطوط تولید دیگر فقط ماشین تولید نمی‌کنند؛ آنها تلاش می‌کنند در مسیر سیاست‌ها زنده بمانند. هر تصمیمی که از بالادست صادر می‌شود، ممکن است امروز کارساز باشد و فردا سد راه شود.

نود پاسخ‌گویی و تعارض منافع

بزرگ‌ترین مانع، نبود پاسخ‌گویی و تعارض منافع در سازمان‌های دولتی است. تصمیم‌گیرنده بیشتر به منافع کوتاه‌مدت یا سیاسی خود فکر می‌کند تا توسعه صنعت. نتیجه؟ سیاست‌هایی که به‌ظاهر در حمایت از تولید هستند، در عمل باعث افزایش هزینه، کاهش کیفیت و توقف نوآوری می‌شوند. خودروساز تنها می‌ماند و مجبور است سیم بقا و پیشرفت یکی را انتخاب کند. این تعارض منافع گاهی به شکل فشار بر قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت واردات قطعات و حمایت‌گزینشی از خودروسازان مشاهده می‌شود. جلالی دراین‌باره می‌گوید: گاهی سیاست‌ها به‌ظاهر به نفع صنعت هستند، اما در عمل خودروساز را در چنبره‌ای می‌اندازند که توان حرکت ندارد.

سرمایه‌گذاری محدود و کمبود فناوری

سرمایه برای تحقیق و توسعه محدود است. تحریم‌ها، نوسانات ارزی و بدهی‌ها دست به دست داده‌اند تا هیچ پروژه بلندمدتی شکل نگیرد. خطوط تولید بیشتر به مونتاژ مدل‌های قدیمی محدود شده‌اند، نوآوری مثل درختی خشک در کارخانه رشد نمی‌کند. تجربه نشان می‌دهد حتی سرمایه‌گذاری کوچک در بخش تحقیق و توسعه می‌تواند جهش کیفیت و نوآوری ایجاد کند، اما در محیطی که سیاست‌ها ثابت نیستند، هر سرمایه‌گذاری ریسک بزرگی است. کارگران می‌گویند وقتی مواد اولیه به‌موقع نمی‌رسد، حتی طرح‌های نوآورانه هم به تأخیر می‌افتند و انگیزه تیم طراحی کم می‌شود.

قیمت‌گذاری دستوری

قیمت‌گذاری دستوری زنجیری دیگر بر پای صنعت است. وقتی کارخانه نمی‌تواند سود معقولی ببرد، انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در نوآوری وجود ندارد. خودروساز مجبور است فقط تولید کند تا بقا یابد، نه اینکه پیشرفت کند. یک مدیر اجرایی می‌گوید: ما مجبوریم خودرو را با قیمت مشخص بفروشیم؛ هزینه‌ها روزبه‌روز بالاتر می‌رود، اما قیمت تغییر نمی‌کند. هرگونه برنامه توسعه‌ای با تأخیر می‌افتد.

زنجیره تأمین و قطعه

زنجیره تأمین نیز همچنان نقطه ضعف است. تحریم‌ها و محدودیت فناوری، زنجیره تأمین را شکننده کرده‌اند. قطعه‌ساز داخلی محدود است و خودروسازان بیشتر به مونتاژ قطعات ساده محدود می‌شوند. کیفیت پایین و بازده محدود، پیامد طبیعی این وضعیت است. در هفت ماه نخست سال ۱۴۰۴، پارس‌خودرو با تولید ۳۱۹هزارو ۲۳۲ دستگاه خودرو، کاهش ۳۷ درصدی را تجربه کرد و پروژه‌های نوآورانه مانند نسخه مونتاژی کراس اوور چانگان CS۲۵ پلاس هنوز قطره‌ای کوچک در دریاست.

چشم‌انداز

نتیجه این همه فشار و سردرگمی، صنعتی است میان دو وضعیت: تولید خورتوجه، اما کیفیت و نوآوری محدود. کارخانه‌ها برصدا هستند، اما خوش‌شان آرام است. کارگران و مهندسان هر روز تلاش می‌کنند، اما حس پیشرفت و جهش واقعی در هوا نیست. سرمایه‌های انسانی و مالی کشور به شکل بهینه استفاده نمی‌شوند. خطوط تولید مثل شهرهای شلوغ بدون مسیر مشخص‌اند؛ همه حرکت می‌کنند، اما به جایی نمی‌رسند.چشم‌انداز روشن تنها وقتی ظاهر می‌شود که تصمیمات خلق‌الساعه کاهش یابد، مراکز تصمیم‌گیری همسو شوند و سازمان‌ها پاسخ‌گو شوند. وقتی این اصلاحات رخ دهد، خودروسازان می‌توانند روی سرمایه‌گذاری بلندمدت، تحقیق و توسعه و طراحی محصول نوآورانه تمرکز کنند. خطوط تولید دیگر فقط مونتاژ نمی‌کنند؛ آنها خواهند ساخت، آزمایش خواهند کرد و فناوری جدید را به خدمت خواهند گرفت. می‌توان خطوط تولید را تصور کرد؛ صدا، حرکت، و آهن و روغن. اما اگر سیاست‌ها دستکاری نشود، این حرکت فقط شبیه دویدن در جاس‌ت. صنعت خودرو ایران ظرفیت دارد، مهندس با کارگر با انگیزه دارد، اما زمانی جهش واقعی رخ می‌دهد که سیاست‌گذار، تصمیم‌ساز و مدیر کارخانه با هم همسو شوند، منابع واقعی برای نوآوری فراهم شود و تعارض منافع و نبود پاسخ‌گویی کنار برود. این همان نقطه امیدی است که می‌تواند خودروهای ایرانی را از ماشین‌های مونتاژی به محصولات باکیفیت و نوآورانه تبدیل کند.

«شرق» از جدی‌شدن راه‌اندازی دالان ترامپ و تبعات آن برای ایران و راهکارهای مواجهه با این رخداد گزارش می‌دهد

دالان آمریکایی قفقاز

مهمام سلیمان بیگی؛ با لغو محدودیت مرزی آذربایجان با ارمنستان و رسیدن اولین محموله تجاری قزاقستان به ارمنستان از طریق باکو، در یک رخداد تاریخی بالاخره صلحی که ترامپ حرفش را می‌زد آشکار شد. موضوع‌گیری‌های اخیر نخست‌وزیر ارمنستان هم تأیید می‌کند که قفقاز جنوبی به‌عنوان دروازه‌ای که اروپا، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم متصل می‌کند و کلید دسترسی به شبکه‌های تجارت بین‌المللی، زیرساخت‌های انرژی و خطوط امنیتی است. حالا دیگر به سهولت برای ۴۹هزار شاید هم ۹۹ سال رسماً در دستان آمریکااست. در همین شرایط و در پی اعلام لغو محدودیت‌های ترانزیتی میان آذربایجان و ارمنستان، کارشناسان آخرین ریسمان نجات ایران را احیای مسیر تاریخی جلفا-نخجوان-ایروان-باکو معرفی می‌کنند. به اعتقاد آنان، احیای این مسیر به ایران این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به پروژه‌های سنگین و پرهزینه‌ای مانند راه‌آهن رشت-آستارا، به‌صورت تمام‌ریلی و پیوسته به روسیه و اروپا متصل شود. اتفاقی که می‌تواند معادلات حمل‌ونقل و نفوذ و مناسبات سیاسی کشور را با قدری متحول کند؛ هرچند به‌ثمررساندنش با حضور این چنین پررنگ آمریکا و ناتو در این منطقه دور از ذهن به نظر می‌رسد.

شرط پردر سر آتش‌بس جنگ ارمنستان و آذربایجان

یکی از مفاد قرارداد آتش‌بس سال ۲۰۲۰ که آذربایجان نهایتاً موفق شد به ارمنستان تحمیل کند، الزام تأمین دسترسی‌اتصال زمینی بین آذربایجان و نخجوان با به تعبیر باکو همان کریدور زنگزور بود؛ کریدوری که آن زمان طرفین توافقانی درباره چگونگی عملیاتی‌کردنش نداشتند. با این حال رجب‌طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه و الهام علی‌اف، رئیس‌دولت جمهوری آذربایجان، دوشادوش هم برای پیشبرد طرح بلندپروازانه ایجاد دالان تورانی از طریق کریدور زنگزور- لاجین به‌شدت در تلاش بودند. نهایتاً برای اجرای این طرح پای غرب به منطقه باز شد و بعد از مذاکرات و توافقات‌های محرمانه دیپلمات‌های آمریکایی با مقامات باکو و ایروان قرار شد احداث و نظارت بر این کریدور استراتژیک برای صد سال به آمریکا سپرده شود. این‌گونه بود که یک‌شنبه زنگزور تبدیل شد به دالان ترامپ.

این دالان یک جاده یا اتوبان معمولی نیست، بلکه عملاً بخش بزرگی از کشور ارمنستان به مساحت قریب به ۲۶۰ کیلومتر مربع (دالانی به طول ۴۳ کیلومتر و عرض شش کیلومتر) را دربر می‌گیرد و حالا برای ۹۹ سال به آمریکا اجاره داده شده که این مساحت قابل توجه را در اختیار داشته باشد؛ برخی این قرارداد را حتی یادآور قرارداد استعماری قرن ۱۹ بین بریتانیا و چین برای اجاره ۹۹ ساله هنگ‌کنگ به این کشور می‌دانند.

چرخش ارمنستان به سمت آمریکا

ارمنستانی‌ها البته همیشه در پاسخ به نگرانی‌های امنیتی ایران اصرار داشته‌اند که هرگز حق حاکمیت سرزمین‌شان را به آذربایجان واگذار نمی‌کنند اما نهایتاً میدان را به آمریکا سپردند. ارمنستان فاقد منابع طبیعی انرژی و درآمدهای این‌چنینی است و در اصل درآمد خاصی جز آب‌باریکه صنعت توریسم و تولیدات کشاورزی ندارد. ضمن اینکه ارمنستان سال‌ها فاقد متحد استراتژیک در نظام بین‌الملل بوده است. درحالی‌که قریب و آذربایجان از حمایت تمام‌عیار ترکیه و اتحادیه‌کشورهای ترک‌زبان آسیای مرکزی برخوردار بوده و هست. ترکیه که یکی از قوی‌ترین ارتش‌های ناتو را در اختیار دارد، در جریان جنگ ۲۰۲۰ علاوه بر دادن پیکادهای بیروقدار و تکنولوژی پیشرفته نظامی، زمینه‌ای فراهم کرد تا شبه‌نظامیان تکفیری سوری از طریق خاک این کشور به جمهوری آذربایجان ترانزیت شوند و در جبهه جنگ علیه ارمنستان بجنگند. در مقابل ارمنستان تنها چشم آمیدش به حمایت روسیه بود که پوتین هم با بی‌اعتنایی نسبت به سرزنش‌ات ارمنستان عملاً آنها را نامید کرد. روسیه بارها نشان داده است که متحد قابل اتکایی در مواقع بحرانی نیست. ارمنستانی‌ها به‌خوبی می‌دانستند توسعه‌طلبی علی‌اف فقط محدود به تصرف قریب‌های باقی نخواهد ماند و ایین جنگ امواج دیگری نیز در آینده در پی خواهد داشت و احتمال ازدست‌دادن کل استان جنوبی سیونیک دور از ذهن نخواهد بود. در چنین شرایطی توسل به نیروی سومی که بتواند محور آذربایجان-ترکیه را بالانس کند و ناچی ارمنستان باشد، تنها راه گریز برای این کشور به حساب می‌آمد. البته فقط همین هم نبود، آمریکا وعده سرمایه‌گذاری کلانی را به ارمنستان داده و حتی در گام اول برندان هنرهن، رئیس دفتر اروپا و اوراسیای وزارت امور خارجه آمریکا در سفر به ایروان اطلاع داد که آمریکا قصد دارد در چارچوب پروژه موسوم به مسیر ترامپ، ۱۴۵ میلیون دلار کمک به ارمنستان ارائه دهد و توضیح داد که این اولین بخش از تأمین مالی است که به اجرای پروژه «مسیر ترامپ برای صلح و رفاه بین‌المللی» و توافقات‌های مرتبط به‌دست‌آمده در هشتم آگوست، از طریق حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه‌های تجارت، زیرساخت‌ها، زنجیره‌های تأمین مواد معدنی حیاتی و امنیت فرامرزی اختصاص دارد.

استراتژی سیاست خارجی ترامپ به ثمر نشست

چند روز پیش نیز در یک همایش بین‌المللی در ایروان، نیکول پاشینیان، نخست‌وزیر ارمنستان ایجاد تازه‌ای از مسیر ترامپ را شرح داد. پاشینیان در سخنرانی خود توضیحات مفصلی در مورد نحوه اجرای مسیر ترامپ داد که نشان می‌دهد هشتادارای تحلیل‌گرانی درباره ترانپ برای امنیت ملی ایران کاملاً منطبق بر واقعیت است و مسیر ترامپ از نظر ماهوی تفاوتی با کریدور زنگزور ندارد. اگرچه پاشینیان مدعی شد همکاری با آمریکا برای ایجاد مسیر ترامپ در نزدیکی مرزهای ایران هیچ ماهیت اقتصادی ندارد، اما از صحبت‌های او برمی‌آمد آنچه در عمل رخ می‌دهد اجاره و واگذاری زمین به طرف آمریکایی برای ایجاد تأسیسات زیربنایی مسیر ترامپ است، چراکه پاشینیان با اشاره به مدت ۴۹ ساله واگذاری محل به آمریکا، درمورد سازوکار مدیریت پروژه گفت: «نهاد قانونی ساخت‌وساز در ارمنستان فرض می‌کند که سرمایه‌گذار زمین را برای اهداف ساخت‌وساز و سودآوری ایجاد می‌کند، اما زمین همیشه متعلق به جمهوری ارمنستان است و پس از انقضای حق ساخت‌وساز، ملک به مالکیت جمهوری ارمنستان درمی‌آید». این اظهارات در واقع مؤید واگذاری و اجاره زمین توسط ارمنستان به طرف آمریکایی برای مدتی طولانی است. این یعنی هیچ تضمینی وجود ندارد که آمریکا بر حسب سابقه رفتاری گذشته‌اش در کشورهای همسایه ایران، برای استفاده از این فرصت و تبدیل آن به یک تهدید امنیتی ضد ایران تلاش خواهد کرد. آمریکا به بهانه حفاظت از شرکت‌های خود و تأمین امنیت آنها بپراحتی می‌تواند از شرکت‌های امنیتی خصوصی کمک بگیرد و نظامی را در مرز مستقر کند. ایران در حالی عملاً شاهد همسایه‌شدن ناتو و آمریکا با خود خواهد بود که به نظر می‌رسد هیچ شانس‌ی برای مشارکت در این طرح‌ها و نقش‌آفرینی در ایجاد زیرساخت‌های مسیر ترامپ نخواهد داشت. ایران به علت مخالفت آمریکا مانند آنچه بعد از جنگ ۲۰۲۰ قریب‌هاغ با فشار علی‌اف رخ داد، از این فرایند جدید هم حذف شده و فعلاً برای حضور شرکت‌های ترکیه، امارات و برخی کشورهای اروپایی هموار می‌شود که ممکن است برخی از آنها و به‌خصوص شرکت‌های اماراتی، جاده‌صاف‌کن حضور اسرائیل در مسیر ترامپ شوند. گذشته از این، کشور ما امتیاز ژئوپلیتیکی خود برای ترانزیت در این منطقه را که می‌توانست منافع اقتصادی کلان و پیوندهای سیاسی عمیقی در پی بیاورد، از دست داد. مخاطرات نمی‌توانست از این بالاتر باشد؛ قفقاز جنوبی دروازه‌ای است که اروپا، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم متصل می‌کند. قدرت جهانی که این کریدور استراتژیک را کنترل می‌کند، دسترسی به دارایی‌های کلیدی قفقاز، از جمله شبکه‌های تجارت بین‌المللی، زیرساخت‌های انرژی و خطوط امنیتی را دیکته می‌کند. ترامپ این واقعیت ژئوپلیتیکی را درک کرد و برای استفاده از آن به عنوان یک استراتژی سیاست خارجی، میانجیگری را در پیش گرفت. او می‌داند TRIPP چیزی بیش از یک زیرساخت است. این یک شاهراه ژئوپلیتیکی است که شرکای طرفدار غرب را به هم متصل می‌کند و به ایالات متحده نفوذ بلندمدت در منطقه‌ای می‌دهد که مدت‌هاست تحت سلطه روسیه و ایران بوده است. اثبات موفقیت او نیز لغو محدودیت‌های مرزی آذربایجان با ارمنستان و رسیدن اولین محموله تجاری کند قزاقستان به ارمنستان از طریق آذربایجان در روزهای گذشته بود.

احیای راه‌آهن جلفا؛ آخرین شانس ایران

علی ضیایی، رئیس اندیشکده حمل‌ونقل ایران، در گفت‌وگو با «شرق» در این باره می‌گوید: «مسیری که قرار است باز شود، فقط یک نکته‌اش برای ما اهمیت دارد و اینکه ترامپ می‌خواهد مسیر بکشد یا نه، یا سرمایه‌گذاری می‌شود یا نه، در وهله اول چندان مسئله ما نیست؛ اما جهت برای ما مهم است و باید موضوع‌گیری ایران را تعیین

«شرق» از جدی‌شدن راه‌اندازی دالان ترامپ و تبعات آن برای ایران و راهکارهای مواجهه با این رخداد گزارش می‌دهد

دالان آمریکایی قفقاز

کند، این است که بعد از حدود ۳۰ یا ۴۰ سال، مبادی و مسیرهای حمل‌ونقل بین این دو کشور قرار است به روی یکدیگر باز شود. اگر این اتفاق قرار است بیفتد، راه‌آهن جلفای ما باید فعال شود. ما سابقاً راه‌آهن جلفا داشتیم؛ مسیری که از مرز جلفا وارد شوروی سابق می‌شد و به تمام کشورهای تشکیل‌دهنده شوروی سابق، اروپا، چین و دیگر نقاط متصل‌مان می‌کرد. آن موقع مسیر چین هم فکر می‌کنم وصل بود. بعد از جنگ اول قره‌باغ، این مسیر بسته شد. بخشی از مسیر وارد نخجوان می‌شود؛ سپس وارد ارمنستان و دوباره وارد آذربایجان. این دو کشور مسیرهای حمل‌ونقل‌شان را روی یکدیگر بستند و این مسیر به سمت روسیه کور شد. حالا هم هر منفعتی که ما در این منطقه از نظر لجستیکی، ترانزیتی و کریدوری تعریف می‌کنیم، باید حول یازشدن راه‌آهن به سمت روسیه باشد». او تأکید می‌کند که در حال حاضر، ایران -دستگاه دیپلماسی و همه دستگاه‌های مرتبط- باید تمام پتانسیل خود را صرف این کند که این خط آهن باز شود؛ یعنی این بتواند کالاهایش را از طریق نخجوان، ارمنستان و آذربایجان به روسیه برساند. به باور او اگر قرار است این مسیرهای حمل‌ونقل بین این دو کشور باز شود، منفعت اصلی ما دقیقاً این نقطه است. ضیایی معتقد است اگر چه ارمنستان در حال فاصله‌گرفتن از روسیه و ورود به پازل آمریکاست، حتی آذربایجان هم تمایلاتی برای نزدیک‌شدن به ناتو دارد، اما نفوذ روسیه در این منطقه سال‌ها بسیار زیاد بوده است و حالا این‌طور نیست که یکبار، در یک شب همه‌چیز عوض شود. او می‌گوید: «چندان به موضوع‌گیری‌های مقامات جمهوری آذربایجان توجه نکنید؛ در بطن کار و میدان، نفوذ روسیه هنوز وجود دارد. ما هم باید روی همین موضوع حساب باز کنیم و متماً همکاری مشترک با روس‌ها تعریف کنیم. هم فکر می‌کنم خود روس‌ها هم علاقه‌مند باشند، حتی اخبار نه‌چندان دقیقی هم درباره این تمایل شنیده‌ام. به هر حال شرایط فعلی قطعا مورد تأیید روس‌ها نیست. موضوع‌گیری‌هایشان را هم کرده‌اند. یک با دو روز بعد از توافقی که با حضور ترامپ انجام شد، روسیه یکی از تأسیسات آذربایجان در اوکراین را هدف قرار داد». از نگاه این کارشناس روسیه دیگر قادر نیست کل بازی در منطقه را به هم بزند اما هنوز می‌توان منفعت مشترکی با آنها تعریف کرد.



محمدجواد شاهجویی، دیگر کارشناس حمل‌ونقل نیز در گفت‌وگو با «شرق» وضعیت منطقه قفقاز جنوبی را این‌طور توضیح می‌دهد: «پیش از آنکه بحث توافق صلح مطرح شود، آن مسیر و منطقه در وضعیت‌ای تعادل ناپایدار قرار داشت اما ما می‌دیدیم که انگیزه‌هایی برای فعال‌شدن آن را نداشت که بتواند در برابر آن سو ارمنستان قدرت آن را نداشت که بتواند در برابر آن مقاومت جدی کند. بازنگری کشورهایی مانند روسیه و ایران نیز در این حوزه چندان مؤثر نبود. به‌ویژه روسیه که خیلی دل‌ور دارد فضای تعامل شد و به نظر من ورود بسیار مؤثری هم نداشت؛ به دلیل اینکه خود درگیر جبهه شرق، چه به‌واسطه مسائل داخلی و چه جنگ با اوکراین بود. بنابراین به نظر من شکل‌گیری مسیر ترامپ، لاجرم رخ می‌دهد اما مهم این است که بدانیم در چنین شرایطی و با وقوع این اتفاق، خطوط قرمز ما چیست؛ یعنی چه بهربرداریهایی می‌توانیم از این وضعیت داشته باشیم. این خطوط بارها با مسیرهای رسانه‌ای و دیپلماتیک اعلام شده است؛ ما موافق نیستیم که هیچ‌گونه نیروی آمریکایی در منطقه حضور عملیاتی داشته باشد یا اینکه پایگاه نظامی‌ای نزدیک مرزهای ایران ایجاد شود. این خط قرمز امتی است که جمهوری اسلامی تعریف و بارها بارها در سطوح رسانه‌ای و غیررسانه‌ای اعلام کرده است. همچنین اگر قرار باشد این مسیر فعال شود، بخشی از منافع کشور ما نیز در آن نهفته است». او همچنین معتقد است که از منظر شمال-جنوب می‌توانیم هنوز هم نگاه مثبتی داشته باشیم؛ یعنی می‌توانیم کمک‌پاردردشن مسیر شرق-غرب را با تقویت مسیر شمال-جنوب جبران کنیم و اجازه بدهیم ایران آنچه می‌خواهد از شرق عبور کند، از مسیر ما نیز عبور داشته باشد. او ادامه می‌دهد: «ضمن اینکه این موضوع صرفاً به معنای تحت‌الشعاع قرارگرفتن کامل مسیر جنوبی با مسیر ایران نیست؛ این مسیر همچنان فعال خواهد ماند. زیرا در ۲۰ سال گذشته که جنگ آذربایجان وجود داشت، تمام کالاهای سرزمینی بین نخجوان و جمهوری آذربایجان از مسیر ما عبور می‌کرد و اکنون هم می‌توانیم این موضوع را ادامه دهیم. بنابراین، به نظر من می‌توان نگاه دوسویه داشت و همه طرف‌ها می‌توانند سود ببرند؛ هم ارمنستان سود می‌برد، هم مسیر شرق-غرب در آذربایجان فعال می‌شود و هم ما می‌توانیم از مسیر شمال-جنوب بهره ببریم. این مسیر در ارمنستان قدمتی دارد و قابل بازسازی و فعال‌سازی است و به‌طور مستقیم آن را به خاک نخجوان، ارمنستان و روسیه متصل می‌کند». شاهجویی می‌گوید: «من با این خیال می‌توانست که ارمنستان را در دامن خود نگه دارد» که گزینه موافق نیستم. جهان امروز، جهانی نیست که بتوانیم چنین رویکردی را مطرح کنیم. کشورها بر اساس منافع‌شان تصمیم می‌گیرند، بر اساس منافع‌شان ارتباط برقرار می‌کنند و بر اساس همان منافع هم پیش می‌روند. هر کشوری می‌تواند با طرف‌های مختلف ارتباط بگیرد و منافع خودش را تأمین کند. اینکه ارمنستان تمام مدت تلاش کرده با ایران ارتباط جدی بگیرد، درست است. ایران هم چراغ سبز نشان داد. حتی حجم بارهای عبوری افزایش یافت. ارمنستان در شرایطی قرار داشت که از مسیر ترکیه و آذربایجان تحت فشار بود و ایران کمک کرد بخشی از بارها از مسیر ما جابه‌جا شود. علاوه بر این، همین حالا هم خود مسیر شمال-جنوب-چه زمینی و چه ریلی و چه در صورت فعال‌شدن مسیر ترانزیتی- فرصت‌های جدی برای ارمنستان ایجاد می‌کند. بنابراین، به نظر من این‌گونه نیست که چون آمریکایی‌ها در این مسیر سرمایه‌گذاری می‌کنند، ارمنستان فقط روی این موضوع متمرکز شود و ارتباط با ایران را نادیده بگیرد. احتمالاً نگاه ارمنستان گسترده‌تر خواهد بود و به چند گزینه هم‌زمان فکر می‌کند».

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی (یکپارچه) به شماره ۴۰۴/۲۳ خدمات اداری و عمومی در ستاد و مناطق عملیاتی و مجتمع شهید تندگویان ایلام شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۹۱۸۶۳۰۰۰۰۳۸

۸. **محل و مدت اجرای خدمات:** مناطق عملیاتی شرکت بهره‌برداری نفت و گاز غرب واقع در استان‌های کرمانشاه و ایلام به مدت ۱۲ ماه شمسی
۹. **پیش پرداخت:** به میزان پانزده درصد نسبت به پیشنهادهای پیمانکار برنده در مقابل ارائه تضمین معبر مطابق با بند ب ماده ۶ این‌نامه تضمین در معاملات دولتی
۱۰. مدارک و مستندات الزامی جهت ورود به فرایند ارزیابی دولتی (در صورت عدم بارگذاری هر یک از مدارک ذیل مناقشه‌گر از فرایند ارزیابی کیفی کنار گذاشته می‌شود).
۱-۱۰ بارگذاری گواهی تعیین صلاحیت معنبر و مرتبط با موضوع مناقشه از وزارت، کار و رفاه اجتماعی (حداقل ۴)
۲-۱۰ گواهی مدارک حقوقی شرکت شامل: کد اقتصادی، شناسه ملی، اسامه‌نامه، آگهی تأسیس و آگهی معنبر آخرین تغییرات هیأت مدیره
۳-۱۰ بارگذاری صورت‌های مالی حسابرسی شده معنبر همراه با گزارش حسابرس مستقل و حسابرس شرکت کرمانشاه و ایلام به مدت ۱۲ ماه شمسی
۴-۱۰ بارگذاری فرم اعلام ارزیابی کیفی تکمیل شده و مدارک و مستندات مربوطه
تذکر ۱: در صورتی‌که مدارک مذکور از طریق سامانه‌های مربوطه قابل استعلام باشند، مورد قبول قرار خواهد گرفت.
تذکر ۲: کلیه خدمات‌نماهیان مابده از بانک‌های پاسارگاد و سپه مورد قبول قرار نخواهند گرفت.
۱۱. اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گذار:
آدرس: کرمانشاه- میدان نفت- بلوار زن - پلاک ۴۲ - کدپستی ۶۷۱۴۶۲۷۴۵ - دبیرخانه کمیسیون مناقصات
مرکز تلفن ۰۸۳۳۳۱۱۰۰۰ (دبیرخانه کمیسیون مناقصات (داخلی ۲۵۱۵)
اطلاعات تماس سازمان ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:
مرکز تماس: ۰۲۱-۴۸۹۶۹۷۳۷ (دفتر ثبت نام:۰۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۲۶۸۰
شناسه آگهی: ۲۰۵۶۷۴۰
نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۹/۱۵
نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۹/۱۸

روابط عمومی شرکت بهره‌برداری نفت و گاز غرب

خبر

تغییرات بنیادین در خودرو حداقل ۱۰ سال زمان می‌خواهد

به گفته یک کارشناس صنعت خودرو، دستیابی به تحول اساسی در صنعت خودروسازی نیازمند حداقل یک دهه زمان است. در حالی که خودروسازان داخلی زنجیره تأمین آنها در شرایط زیان و بدهی به‌سر می‌برند، انتظار ارتقای فناوری، بهبود کیفیت محصولات و حرکت به سمت تکنولوژی‌های نوین در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست. به گزارش ایسنا، پژوهشگران، اخیراً با اظهار به خودروسازان، آنها را موظف کرده که در یک بازه زمانی مشخص، مصرف سوخت موتور خودروهای داخلی را به سطح قابل قبول و استاندارد جهانی کاهش دهند و تأکید کرد که دولت برای دستیابی به این هدف، آماده حمایت از واردات فناوری و دانش فنی جدید است، اما در مقابل، خودروسازان نیز باید از اتکا به موتورهای قدیمی و پرمصرف فاصله بگیرند. این‌اخطار در شرایطی مطرح شده که کشور با چالش‌هایی مانند مصرف بالای بنزین، آلودگی هوا، فرسودگی ناوگان و فاصله تکنولوژیک با استانداردهای جهانی روبه‌روست و اولتیماتوم اخیر رئیس‌جمهوری در واقع تلاشی برای وادارکردن خودروسازان به حرکت به سمت موتورهای کم‌مصرف‌تر و کاهش وابستگی فراینده به بارانه سنگین سوخت است. در این رابطه مسیح فرزانه، کارشناس صنعت خودرو، در گفت‌وگو با ایسنا، گفت: درباره کاهش مصرف موتور خودروهای داخلی باید گفت که با توجه به برداشت‌هایی که از سخنان ریاست‌جمهوری به‌عنوان ضرب‌الاجل یا اولتیماتوم برای خودروسازان مطرح می‌شود، لازم است به ابعاد دیگر ناترازی سوخت نیز توجه شود. طبق آماری که از سوی نهادهای مختلف اعلام شده است، حدود ۳۵ میلیون خودرو در حال تردد در کشور وجود دارد که گفته می‌شود نیمی از آنها فرسوده هستند و تعرفی که قانون‌گذاران برای خودروهای سواری فرسوده ارائه می‌کنند، شامل خودروهایی با میانگین سن ۲۰ سال است و این آمار مربوط به ناوگان بنزینی است که اگر ناوگان حمل‌ونقل عمومی یعنی بخش‌های دزدی، بنزینی و گازسوز را به آن اضافه کنیم، میانگین عمر فرسودگی حدوداً ۱۲ سال برآورد می‌شود.

میانگین مصرف جهانی ۷ تا ۶ لیتر

این کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: در این رابطه، تعریف خودروهای کم‌مصرف در جهان، به‌ویژه در اروپا، مصرف بنزین تا هفت لیتر در سیکل ۱۰۰ کیلومتر برای خودروهای بنزینی است؛ بنابراین ما از نظر میزان مصرف سوخت در سیکل ۱۰۰ کیلومتر و نیز از نظر سرنانه مصرف سوخت، فاصله قابل توجهی با استانداردهای جهانی داریم و رقم ۱۲۰ میلیون لیتر مصرف روزانه بنزین، عدد بسیار قابل ملاحظه‌ای است. این کارشناس صنعت خودرو در پایان خاطرنشان کرد: صنعت خودروسازی در جهان به‌گونه‌ای است که برای ایجاد تغییرات بنیادین یا «پارادایم‌شفت» و اصلاح رفتار، حتی در شرایط نبود مشکلات مدیریتی و نقدیگی، حداقل به یک دوره زمانی ۱۰ ساله نیاز دارد و با توجه به مجموعه این شرایط، به نظر می‌رسد دستیابی به اهداف مورد نظر در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نباشد.