نگاه

۱۲ سؤال بسیار مهم در واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی

صنعت خودرو یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی هر کشـور است که علاوه بر اشـتغال‌زایی گسترده، نقش کلیدی در رشد و توسعه صنعتی ایفا می‌کند. ایران‌خودرو به عنوان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان خاورمیانه، سال‌هاست که به جای سـودآوری و پیشرفت با زیان‌های سـنگین و بحران‌های مالی دست و پنجه نرم می‌کند. مدیریت دولتی این شـرکت نه‌تنها نتوانسته آن را از این وضعیت نجـات دهد، بلکه هر سـال بر عمق بحران‌ها افزوده اسـت. در چنین شـرایطی، حاکمیت کشـور به این نتیجه رسـیده اسـت که واگذاری ایران‌خـودرو به بخش خصوصی تنها راه نجات این شرکت است. اما در مقابل، برخی افراد و گروه‌ها با این تغییر مخالفت می‌کنند و به جای ارائه راه‌حل، تنها به حفظ وضعیت موجود اصرار دارند. این مخالفت‌ها در حالی است که بخش خصوصی با تجربه و توانمندی‌های خـود می‌تواند ایران‌خودرو را از بحران خارج کند و آن را به سـمت سـودآوری و پیشرفت هدایت نماید. در ادامه چند پرسش مهم را مورد بررسی قرار داده‌ایم.

۱- چرا حاکمیت به این نتیجه رسیده که ایران‌خودرو باید به بخش خصوصی واگذار شود؟

حاکمیت کشور پس از سـال‌ها مدیریت دولتی ناکارآمد در ایران‌خودرو، به این نتیجه رسیده است که غول جاده مخصوص باید به بخش خصوصی واگذار شود. بخش دولتی به دلیل سـاختار هزینه‌زا و ناکارآمد، نتوانسته این شرکت را به سمت سودآوری هدایت کند. در مقابل، بخش خصوصی با هدف سودآوری و تنوع‌بخشی به تولید، می‌تواند ایران‌خودرو را از وضعیت فعلی نجات دهد. رهبر انقلاب نیز در دیدار با فعالان بخش خصوصی تأکید کردند که پیشرفت کشور در گرو میدان‌دادن به بخش خصوصی است و تنها راه پیشبرد کشور استفاده از ظرفیت‌های این بخش است.

۲- زیان سـالانه و زیان انباشـته ایران‌خودرو چقدر اسـت و چرا هر سال بیشتر می‌شود؟

ایران‌خودرو در سـال ۱۴۰۲ با زیان انباشـته تلفیقـی ۱۲۲,۸۳۹ میلیارد تومانی مواجه شـده است. این رقم در مقایسه با سال ۱۴۰۱ که ۷۳,۹۰۷ میلیارد تومان بود، افزایش چشمگیری داشته است. زیان انباشته غیرتلفیقی ایران‌خودرو در سال ۱۴۰۲ به ۱۱۰,۳۶۱ میلیارد تومان رسیده است. این ارقام نشان‌دهنده عمق بحران مالی در صنعت خودروسـازی ایران اسـت. زیان خالص تلفیقی ایران‌خودرو در سال ۱۴۰۲ به ۲۹,۰۴۸ میلیارد تومان رسـیده، در حالی که زیان خالص غیرتلفیقی آن ۳۶,۴۵۴ میلیارد تومان بوده است. این روند زیان‌دهی سالانه ادامه دارد و نشان می‌دهد که مدیریت دولتی نتوانسته است این شرکت را از بحران مالی خارج کند.

۳- صحبت‌های مقام معظم رهبری در نمایشـگاه پیشـگامان پیشرفت چه پیامی برای ایران‌خودرو دارد؟

رهبر معظم انقلاب در دیدار با فعالان بخش خصوصی در نمایشگاه پیشگامان پیشرفت، بر لزوم حمایت از بخش خصوصی و رفع موانع پیش‌روی آن تأکید کردند. ایشـان اشاره کردند که دولت باید به بخش خصوصی میدان دهد و موانع را از سر راه آن بردارد. این سخنان نشان می‌دهد که حاکمیت به دنبال تغییر رویه و واگذاری مدیریت شرکت‌های بزرگ مانند ایران‌خودرو به بخش خصوصی است. آیا وقت آن نرسیده که این توصیه‌ها عملی شود؟

۴- چرا شـرکت کروز با وجود ۳۰ درصد سـهام ایران‌خودرو، ۱۶ سال است ضرر می‌بیند؟

شرکت کروز که ۳۰ درصد سهام ایران‌خودرو را در اختیار دارد، ۱۶ سال است که به دلیل مدیریت دولتی این شرکت، متحمل ضررهای سنگین شده است. در حالی که ۴۰ سـال مدیریت دولتی نتوانسـته ایران‌خودرو را از زیان‌دهی خارج کند، حالا نوبت بخش خصوصی است تا با مدیریت کارآمد، این شرکت را نجات دهد. آیا ادامه مدیریت دولتی منطقی است؟

۵- چـرا برخی با وجود زیان‌دهی مسـتمر ایران‌خـودرو، همچنان مخالف واگذاری هستند؟

برخی افراد تنها به دنبال حفظ منافع شخصی خود هستند و با هر تغییر مثبتی مخالفت می‌کنند. این افراد با وجود زیان‌دهی مستمر ایران‌خودرو، همچنان به دنبال حفظ وضعیت موجود هسـتند و از هرگونه اصلاحـات جلوگیری می‌کنند. آیا این مخالفت‌ها به نفع کشور است یا تنها به نفع عده‌ای خاص؟

۶- آیا بخش خصوصی می‌تواند رانت را کاهش دهد؟

بخش خصوصی برخلاف بخش دولتی، رانت ندارد. رانت از دل سـاختارهای دولتی بیرون می‌آید و بخش خصوصی با هدف سودآوری و رقابت، به دنبال بهبود عملکرد و کاهش هزینه‌هاسـت. آیـا واگذاری ایران‌خـودرو به بخش خصوصی می‌تواند به کاهش رانت‌خواری کمک کند؟

۷- آیا ناترازی مالی، ایران‌خودرو را به ورشکستگی می‌کشاند؟

ناترازی مالی در ایران‌خودرو به حدی رسـیده است که ادامه این روند می‌تواند به ورشکستگی کامل این شرکت منجر شود. این وضعیت مشابه بحران‌های ناترازی در بخش‌هایی مانند آب و برق است که منجر به قطع خدمات به مشترکان شد. اگر این روند در ایران‌خودرو ادامه یابد، تعطیلی این شرکت اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. آیا وقت آن نرسیده که برای نجات ایران‌خودرو اقدام کنیم؟

۸- چه کسی باید پاسخ‌گوی زیان‌های سنگین ایران‌خودرو باشد؟

سـؤال اصلی این اسـت که چه کسـی باید پاسـخ‌گوی زیان‌های سـنگین ایران‌خودرو باشد؟ مدیران دولتی که سـال‌ها این شرکت را اداره کرده‌اند، مقصر اصلی این وضعیت هستند. آنها نتوانسته‌اند با مدیریت صحیح، ایران‌خودرو را از بحران خارج کنند.

۹- آیا نمونه‌های موفق خارجی می‌توانند الگوی ایران‌خودرو باشند؟

در بسـیاری از کشورها، مدیریت صنایع و تولیدی‌ها در دست بخش خصوصی اسـت و این شرکت‌ها به سودآوری رسیده‌اند. برای مثال، شرکت‌های خودروسازی در کشورهایی مانند ژاپن و کره جنوبی با مدیریت خصوصی، به موفقیت‌های بزرگی دست یافته‌اند. آیا ایران‌خودرو نمی‌تواند از این نمونه‌ها الگو بگیرد؟

۱۰- چرا ایران‌خودرو همچنان یک تافته جدابافته است؟

ایران‌خودرو سال‌هاسـت که بـه عنوان یک تافته جدابافته عمل کرده اسـت. خودرو تولید می‌کند اما ضرر می‌دهد. این وضعیت نشان می‌دهد که مدیریت دولتی نتوانسته است این شـرکت را به سمت سودآوری هدایت کند. آیا وقت آن نرسیده که این رویه تغییر کند؟

۱۱- چرا مدیران دولتی در تصمیم‌گیری ناتوان هستند؟

مدیران دولتی تنها مجری قوانینی هسـتند که دیگران نوشـته‌اند. آنها توانایی تصمیم‌گیری مستقل و اجرای اصلاحات لازم را ندارند. این ناتوانی باعث شده است که انرژی لازم به جای صرف تولید و کار، صرف بوروکراسی و فرایندهای اداری شود. آیا این ناتوانی دلیل اصلی زیان‌دهی ایران‌خودرو نیست؟

۱۲- آیا شرکت کروز می‌تواند الگوی موفقی برای بخش خصوصی باشد؟

شرکت کروز سالانه بیش از ۶۰ میلیون قطعه تولید می‌کند و بیش از چهارهزار نوع قطعه مختلف را به بازار عرضه می‌کند. این شـرکت با اشتغال‌زایی گسترده و ارائه خدمات با کیفیت، نشـان داده اسـت که بخش خصوصی می‌تواند حتی در شـرایط تحریمی نیز موفق باشد. آیا این موفقیت‌ها نشان نمی‌دهد که بخش خصوصی می‌تواند ایران‌خودرو را نجات دهد؟ در پایان نیز به این نکته باید اشاره کـرد که واگذاری ایران‌خودرو به بخش خصوصی نه تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه یک الزام اجتماعی اسـت. ادامه مدیریت دولتی این شرکت تنها به افزایش زیان‌ها و نهایتاً ورشکسـتگی آن منجر خواهد شـد. بخش خصوصی با تجربه و توانمندی‌های خود می‌تواند ایران‌خودرو را از این وضعیت نجات دهد و آن را به سمت سودآوری و پیشـرفت هدایت کند. آیا وقت آن نرسیده که این تغییر مهم را عملی کنیم؟

عکس: حسن شیروانی، میزان

تحریم‌ها و ناترازی انرژی

چالش چندوجهی در دیپلماسی انرژی

محمد بهرامی
نایب‌رئیس کمیسیون انرژی مجلس

چالش ناترازی انرژی در ایران، همچنان یکی از مشکلات اصلی و پرهزینه کشور است. این بحران نه‌تنها در سال‌های اخیر بلکه از دهه‌های گذشته، ریشه‌های عمیق خود را در سیاست‌گذاری‌های نادرست و عدم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها دارد. این ناترازی، امروز نه‌تنها به وزارت نفت، بلکه به تمامی وزارتخانه‌ها و دسـتگاه‌های اجرایی مرتبط با تولید و اسـتفاده از انرژی و سوخت مربوط می‌شـود. در این مقاله، با استفاده از آمارها و اطلاعات موجود، به بررسـی ابعاد مختلف ناترازی انرژی در ایران، دلایل اصلی آن و نقش هریک از وزارتخانه‌ها در بروز این بحران پرداخته خواهد شد.

ناترازی انرژی در ایران: وضعیت گذشته و امروز

ناترازی گاز در ایران در سـال ۱۴۰۲، طبق گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس، حدود ۲۶۰ میلیون مترمکعب در روز بوده اسـت. این میزان ناترازی در اوج مصرف، ناشی از تولید گاز پایین‌تر از نیاز واقعی کشور و افزایش مصرف در فصل‌های پیک است. در حالی که تولید گاز در سال ۱۴۰۱ حدود ۸۴۰ میلیون مترمکعب در روز بوده، در سال ۱۴۰۳ پیش‌بینی می‌شود که این ناترازی به ۳۵۰ میلیون مترمکعب در روز برسد. این در حالی است که تولید روزانه گاز به ۷۵۳ میلیون مترمکعب کاهش یافته است. ناترازی برق نیز در سال ۱۴۰۱ به ۱۳ هزار مگاوات رسید و در سال ۱۴۰۲، ناترازی برق به ۱۲ هزار مگاوات رسید که منجر به قطعی‌های مکرر برق شـد. پیش‌بینی می‌شـود که ناترازی برق تا انتهای سال ۱۴۰۳ حدود ۵ درصد افزایش یابد. ناترازی بنزین نیز در سال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ با تولید روزانه بنزین در حدود ۱۱۰ تا ۱۱۵ میلیون لیتر و مصرف روزانه بین ۱۱۵ تا ۱۳۰ میلیون لیتر مواجه شد. در این وضعیت، کشور با ناترازی روزانه ۱۰ تا ۱۵ میلیون لیتر بنزین روبه‌رو بود که برای جبران این کمبود از طریق واردات اقدام شد و هزینه‌ای در حدود ۲ تا ۳ میلیارد دلار سالانه برای کشور به همراه داشت.

قاچاق سوخت: یک بحران پنهان در ناترازی انرژی

یکی از جنبه‌های مهم ناترازی سوخت در ایران، مسئله قاچاق بنزین و گازوئیل است. طبق اظهارات مدیر اتحادیه سوخت‌های جایگزین و خدمات وابسته، روزانه حدود ۱۰ میلیون لیتر بنزین و هشت میلیون لیتر گازوئیل از کشـور قاچاق می‌شود که سالانه زیانی معادل شـش میلیارد دلار به اقتصاد کشور وارد می‌کند. این حجم قاچاق نه‌تنها فشـار مضاعفی بر منابع سـوخت وارد می‌کند، بلکه نشان‌دهنده عدم نظارت و همکاری دقیق میان دسـتگاه‌های مسـئول است. وزارت کشـور و دیگر نهادهای نظارتی باید به‌طور جدی‌تری در این زمینه اقدام کنند، چراکه قاچاق سوخت به نوعی هدررفت منابع ملی است که باید از آن جلوگیری شود.

وزارت نفت: چالش‌های توسعه و نیاز به تحولات زیرساختی

وزارت نفت، به‌عنوان نهاد مرتبط با تأمین سـوخت، در حل بحران ناترازی انرژی نقشـی حیاتی ایفا می‌کند. با وجود این، باید توجه داشت که عدم سرمایه‌گذاری در میادین نفتی و گازی پیش از دوره کنونی وزارت نفت، یکی از عوامل اصلی بروز ناترازی گاز اسـت. توسـعه میادین نفتی و گازی فرایندی زمان‌بر است که نتیجه آن سال‌ها بعد از آغاز عملیات توسعه به دست می‌آید. حتی اگر امروز سرمایه‌گذاری‌هایی در این زمینه صورت گیرد، نتیجه آن حداقل پس از چهار تا پنج سال نمایان خواهد شد.

وزارت نیرو: چالش‌های زیرساختی و راه‌حل‌های بهینه‌سازی

وزارت نیرو به‌عنوان متولی تولید و توزیع برق کشـور، باید نقش اساسـی خود را در کاهش ناترازی برق ایفا کند. میانگین تلفات شبکه توزیع برق در دنیا حدود پنج درصد است و طبق گزارش‌های موجود، تلفات شبکه توزیع برق در کشور حدود ۱۱ درصد است که می‌تواند با بهینه‌سازی و اصلاحات زیرساختی به‌طور قابل‌توجهی کاهش یابد. به‌طور مثال، اگر تلفات شـبکه به نصف کاهش یابد، این معادل تولید چندین نیروگاه جدید خواهد بـود. همچنین، راندمان پایین نیروگاه‌ها یکی دیگر از عوامل اصلی ناترازی برق است. در ایران، راندمان نیروگاه‌ها به طور میانگین ۳۷ درصد است که در مقایسه با استاندارد جهانی بسیار پایین اسـت. این موضوع باعث می‌شود به میزان زیادی انرژی تلف شود. علاوه بر این، انرژی‌های تجدیدپذیر سـهم کمی در تولید برق کشـور دارند و ظرفیت تولید برق تجدیدپذیر در ایران به ۱۲۴ هزار مگاوات می‌رسد، اما تنها ۱.۲ درصد از این ظرفیت مورد استفاده قرار می‌گیرد. با افزایش سهم انرژی‌های تجدیدپذیر به پنج درصد، می‌توان ۲۸ درصد از ناترازی برق را جبران کرد.

وزارت صنعت و معدن: حلقه مفقوده در بهینه‌سازی مصرف سوخت

یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد ناترازی بنزین در ایران، مصرف بالای سـوخت در خودروهای داخلی اسـت. طبق آمارهای موجود، خودروهای ایرانی به‌طور متوسـط دو لیتر بیشـتر از اسـتانداردهای جهانی بنزین مصرف می‌کنند. این مصرف بالای سـوخت به‌ویژه در شرایطی که مصرف بنزین در فصول اوج مصرف به ۱۳۰ میلیون لیتر در روز می‌رسد، فشـار زیادی بر تولید بنزین وارد می‌کند. علاوه بر این، این میزان مصرف بیش از حد بنزین باعث افزایش آلودگی هوا و تشـدید بحران‌های زیست‌محیطی شده که خود یکی از پیامدهای منفی ناترازی سـوخت اسـت. بنابراین، حل مشکل ناترازی بنزین نیازمند اصلاحات جدی در صنعت خودروسـازی و کاهش مصرف سـوخت در این بخش است. وزارت صنعت و معدن به‌عنوان نهاد مسئول در نظارت و تنظیم صنعت خودروسـازی، نقش اساسی در حل مشکل ناترازی بنزین ایفا می‌کند. این وزارتخانه باید از طریق بهبود استانداردهای تولید خودرو و ارتقای تکنولوژی خودروها، مصرف سوخت را کاهش دهد. بر اسـاس مطالعات، اصلاحات در فناوری موتور خودروها می‌تواند به کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی مصرف سوخت منجر شود. علاوه بر این، واردات خودروهای هیبریدی می‌تواند به کاهش فشـار بر تولید بنزین و جلوگیری از ناترازی سوخت کمک کند. وزارت صنعت و معدن باید با اتمام حجت با صنایع خودروسازی و اجبار به رعایت استانداردهای مصرف سوخت در تولید خودروهای داخلی، نقش خـود را در کاهش ناترازی بنزین و کاهـش آلودگی هوا ایفا کند. این اقدامات نه‌تنها باعث کاهش مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل خواهد شد، بلکه به بهبود شرایط زیست‌محیطی و کاهش هزینه‌های اقتصادی ناشی از مصرف بی‌رویه بنزین نیز کمک خواهد کرد.

وزارت جهاد کشاورزی: مدیریت مصرف انرژی در کشاورزی پایدار

وزارت جهاد کشاورزی نقش بسیار مهمی در تأمین امنیت غذایی کشور و توسعه پایدار بخش کشـاورزی ایفا می‌کند. این وزارتخانه بـا توجه به حجم بالای مصرف انرژی در بخش کشاورزی، سهم قابل توجهی در ناترازی انرژی دارد. بخش کشاورزی به‌ویـژه در زمینه‌های آبیاری، کشـاورزی صنعتی و دامداری، مصـرف بالای انرژی دارد. به‌طور مثال، پمپ‌های آبیاری و دسـتگاه‌های تولید خوراک دام در این بخش به‌شدت به مصرف سوخت‌های فسیلی وابسته هستند. به همین دلیل، وزارت جهاد کشـاورزی باید در راسـتای کاهش مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری در این بخش گام‌های اساسـی بردارد. یکی از اقداماتی که وزارت جهاد کشـاورزی می‌تواند برای کاهش فشـار به منابع انرژی انجام دهد، توسـعه کشاورزی پایدار و بهره‌وری بهینه از منابع آب و انرژی اسـت. اسـتفاده از فناوری‌های نوین مانند آبیاری تحت فشار و کشاورزی هوشمند، می‌تواند به کاهش مصرف انرژی در این بخش کمک کند. همچنین، وزارت جهاد کشـاورزی می‌تواند با ترویج کشـت‌های متناسب با شرایط اقلیمی و انتقال دانش فنی به کشـاورزان، مصرف انرژی را در این بخش کاهش دهد و در نتیجه، به رفع ناترازی گاز و برق کمک کند. در نهایت، وزارت جهاد کشـاورزی باید با همکاری سایر وزارتخانه‌ها، از جمله وزارت نیرو و وزارت صنعت و معدن، در توسعه فناوری‌های انرژی تجدیدپذیر برای بخش کشاورزی مشارکت کند. استفاده از انرژی خورشیدی برای تأمین انرژی مورد نیاز سیسـتم‌های آبیاری و دیگر بخش‌های کشـاورزی می‌تواند راه‌حلی مؤثر برای کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و کاهش ناترازی انرژی باشد. در این راستا، ایجاد زیرساخت‌های مناسب و حمایت از کشاورزان در استفاده از این فناوری‌ها از اولویت‌های وزارت جهاد کشاورزی خواهد بود.

وزارت راه و شهرسازی: بحران ترافیک و منابع انرژی

وزارت راه و شهرسـازی نقش قابل‌توجهی در کاهش ناترازی انرژی از طریق بهبود زیرسـاخت‌های حمل‌ونقـل دارد. یکـی از اصلی‌ترین چالش‌ها در این زمینه، افزایش ترافیک و اسـتفاده از خودروهای شـخصی است که فشار زیادی به مصرف سـوخت و در نتیجه به ناترازی انرژی وارد می‌کند. طبق آمار، حدود ۶۰ درصد از مصرف بنزین کشـور در بخش حمل‌ونقل، به‌ویژه اسـتفاده از خودروهای شخصی، صرف می‌شـود. این مصرف بالای سـوخت، علاوه بر افزایش ناترازی بنزین، به آلودگی هوا و مشکلات زیست‌محیطی دامن می‌زند. وزارت راه و شهرسازی با توجه به مسئولیت خود در زمینه حمل‌ونقل، باید به توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی توجه ویژه داشته باشـد. توسعه حمل‌ونقل عمومی یکی از راهکارهای اساسـی برای کاهش مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل اسـت. در حالی که طبق گزارش‌ها، سـهم حمل‌ونقل عمومی در ایـران کمتر از ۳۰ درصد اسـت، این میزان در کشورهای پیشـرفته به بالای ۶۰ درصد می‌رسـد. وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با سـرمایه‌گذاری در توسعه متروها، قطارهای سریع‌السـیر و اتوبوس‌های برقی، استفاده از خودروهای شخصی را کاهش داده و مصرف سوخت را به‌طور قابل‌توجهی کاهش دهد. این اقدامات نه‌تنها به نفع محیط زیست خواهد بود، بلکه به کاهش ناترازی گاز و بنزین نیز کمک خواهد کرد. علاوه بر حمل‌ونقل عمومی، بهینه‌سـازی جاده‌هـا و کاهش مصرف انرژی در حمل‌ونقل جاده‌ای نیـز از وظایف وزارت راه و شهرسـازی اسـت. طبق آمار، ۴۰ درصد از مصرف سـوخت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای مربوط به خودروهای سـنگین و کامیون‌هاسـت. وزارت راه و شهرسـازی می‌تواند با اصلاح و بهینه‌سازی شبکه جاده‌ای، اسـتفاده از کامیون‌های برقی و حمل‌ونقل هوشـمند، مصرف سوخت در این بخش را کاهش دهد. این اقدامات می‌تواند علاوه بر کاهش ناترازی انرژی، به کاهش هزینه‌های اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی شهری نیز کمک کند.

وزارت امور خارجه: دیپلماسی انرژی و رفع موانع تحریمی

تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران تأثیرات گسـترده‌ای بر ناترازی انرژی در کشور داشته است. یکی از مشـکلات اصلی ناشی از تحریم‌ها، عدم امکان تأمین فناوری‌های پیشرفته و سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بخش‌های نفت و گاز است. تحریم‌ها مانع از دسترسی ایران به فناوری‌های نوین برای توسعه میادین نفتی و گازی شـده و به کاهش تولید گاز و نفت در کشـور منجر شـده اسـت. در نتیجه، ناترازی گاز و سوخت‌های فسیلی به‌ویژه در فصول پیک مصرف همچنان ادامه دارد که این بحران‌ها فشار بیشتری بر وزارت نفت وارد کرده است. علاوه بر این، تحریم‌ها به بخش تولید برق و انرژی‌های تجدیدپذیر نیز آسیب وارد کرده‌انـد، چراکه این بخش‌ها به فناوری‌های خارجی و سـرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی نیاز دارند. وزارت نیرو نتوانسته به‌طور مؤثر در کاهش تلفات شبکه توزیع برق و بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کند که این امر به تشدید ناترازی برق کمک کرده است.

در چنین شرایطی، وزارت امور خارجه می‌تواند نقشی حیاتی در کاهش این بحران ایفا کند. با برداشتن تحریم‌ها و بازگشـایی درهای اقتصاد ایران به سـمت بازارهای جهانی، می‌توان به سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بخش انرژی دسـت یافت و فناوری‌های نوین را برای توسعه میادین نفتی، گازی و نیروگاه‌ها وارد کشور کرد. این امر نه‌تنها به کاهش ناترازی انرژی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند بهره‌وری در تولید گاز و برق را بهبود ببخشـد و فشارها را از دوش وزارتخانه‌های نفت و نیرو بردارد؛ بنابراین، حل مشـکل ناترازی انرژی به تلاش‌هـای وزارت امور خارجه برای رفع تحریم‌ها و ایجاد تعاملات بین‌المللی نیز وابسته است.

ادامه در صفحه ۹

خبر

نفت در کف قیمت ۲ هفته‌ای ایستاد

قیمت نفت در معاملات روز سه‌شنبه بـازار جهانـی، در پـی انتشـار داده‌های ضعیف اقتصادی در چین و پیش‌بینی‌های گرم‌شـدن هوا در نقاط دیگر که دورنمای تقاضا را تیـره کرد، نزدیک بـه پایین‌ترین سطح دو هفته اخیر خود ایستاد.

به گزارش ایسـنا، بهای معاملات نفت برنـت با ۴۰ سـنت معـادل ۰.۵۴ درصد افزایـش، بـه ۷۷ دلار و ۵۰ سـنت در هر بشکه رسید. بهای معاملات وست‌تگزاس اینترمدیت آمریکا، با ۳۴ سنت معادل ۰.۴۶ درصد افزایش، به ۷۳ دلار و ۵۱ سـنت در هر بشکه رسید. نفت برنت روز دوشنبه، در پایین‌ترین قیمت خود از ۹ ژانویه و شاخص نفت آمریکا، در پایین‌تریـن قیمت خود از دوم ژانویه بسته شـد. چین که بزرگ‌ترین واردکننده نفت خام در جهان اسـت، روز دوشنبه، رشـد منفی غیرمنتظره فعالیت بخش تولیـد در ژانویه را گزارش کرد و به نگرانی‌ها نسـبت به رشد تقاضای جهانی برای نفت افزود. پیپ جون رونگ، تحلیلگر شـرکت آی‌جی دراین‌باره گفـت: احتیاط کلی در فضای ریسـک به‌همراه داده‌های ضعیـف شـاخص مدیران خریـد بخش تولید چین، بر دورنمای تقاضای این کشور برای نفت، سایه افکند و ممکن است رشد قیمت نفت را محدود کند.

همچنیـن انتظار مـی‌رود که تقاضای چین برای نفت خام تحت تأثیر جدیدترین تحریم‌های آمریکا بر تجارت نفت روسیه، قرار بگیرد. تحلیلگران شـرکت مشـاوره FGE پیش‌بینـی کردنـد پالایشـگاه‌ها در شـاندونگ چین، در کوتاه‌مدت، حداکثر تا یـک میلیون بشـکه در روز از نفت خامی را که دریافت می‌کردند، از دسـت بدهند، زیـرا گـروه بندر شـاندونگ، اجـازه ورود نفتکش‌های تحت تحریـم آمریکا را برای تخلیه محموله‌هایشان به بنادر تحت اداره خود نخواهد داد.

ایـن تحلیلگـران افزودنـد: خریداران چینی در جست‌وجوی منابع جایگزین نفت روسـیه هسـتند اما این منابع، هزینه‌های بالاتـری خواهند داشـت. منابـع آگاه به رویترز گفتند: چندین پالایشـگاه مسـتقل در چیـن، فعالیت خود را متوقف کرده‌اند، یـا قصد دارنـد این کار را بـرای دوره‌های تعمیر و نگهـداری نامحدود انجام دهند، زیرا سیاست‌های تعرفه‌ای و مالیاتی جدید چین، این پالایشـگاه‌ها را بیشتر در معرض زیان قرار داده اسـت. به گفته تحلیلگران FGE، هند که سـومین واردکننـده بزرگ نفت خام در جهان اسـت نیز با اختلالاتی در دریافت نفت روسـیه مواجه است، اما پالایشـگاه‌های هندی از دوره مهلتی که تا مارس برای اعمـال تحریم‌ها وجود دارد، برای خرید اسـتفاده می‌کننـد. در آمریکا، پیش‌بینی‌هـای آب‌وهوا برای دمای گرم‌تر از حـد معمول تا پایان هفته جاری، تقاضا برای سوخت گرمایشـی را پس از سرمای شدید که محرک صعود بهای گاز طبیعی و دیزل شده بود، کمتر خواهد کرد.

براسـاس گزارش رویترز، معامله‌گران روز دوشـنبه گفتند عربسـتان سـعودی ممکن اسـت قیمـت نفت خـام را برای خریداران آسـیایی در مـارس، به بالاترین میزان در بیش از یک سال گذشته افزایش دهد، زیرا شـاخص‌های قیمت بازار در پی افزایش تقاضا از سوی چین و هند به دلیل تحریم‌هـای جدید آمریکا و مختل‌شـدن عرضه روسیه، افزایش یافته است.

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی و مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (۳۹-۱۴۰۳)

وزارت نیرو
شرکت آب و فاضلاب استان کرمانشاه

شـرکت آب و فاضـلاب اسـتان کرمانشـاه درنظـر دارد پـروژه هـای آبرسـانی خـود را طبـق جـدول زیـر ازطریـق مناقصـه عمومـی و مناقصـه عمومـی همزمـان بـا ارزیابـی کیفـی توسـط اشـخاص حقیقـی و حقوقـی تعییـن صلاحیـت شـده بـه اجـرا بگـذارد. لـذا متقاضیـان مـی تواننـد بـرای اخـذ اسـناد مناقصـه از تاریـخ درج نوبـت دوم آگهـی بـه مـدت ۸ روز بـا شـماره مناقصـه هـای ذیـل بـه سـامانه سـتاد مراجعـه و یـا جهـت کسـب اطلاعـات بیشـتر بـه اسـتثنا روزهـای تعطیـل بـا شـماره تلفـن ۸۲۵۴۹۳۰-۰۸۳۳ تمـاس حاصـل نماینـد. درضمـن آگهـی مذکـور در سـایت ملـی مناقصـات کشـور و سـایت شـرکت آب و فاضـلاب اسـتان کرمانشـاه (www.abfaksh.ir) منعکـس مـی گـردد.

عنوان	مناقصه/ تجدید	موضوع عملیات	حجم عملیات	واحد	شهرستان	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	حداقل رتبه مورد نیاز	شماره مناقصه سامانه ستاد	محل تامین اعتبار
آبرسانی	تجدیدمناقصه(سود مدیریتی ۵٪) اسناد مالی حسابرسی شده	خدمات پشتیبانی و تامین خودرو مورد نیاز (سود مدیریتی)			سطح استان	۲۵۵,۲۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۸۷۱,۶۰۰,۰۰۰	شرکت های خدماتی یا موسسه اتومبیل کرایه دارای صلاحیت حمل و نقل اداره کار	۲۰۰۳۰۰۷۰۰۸۰۰۰۱۲۵	جاری
آبرسانی	مناقصه	اصلاح و بازسازی و توسعه خطوط انتقال و شبکه توزیع آب شرب روستاهای شهرستان سنقر و کلیایی			سنقر	۵۵,۷۲۲,۶۶۳,۰۴۲	۲,۷۷۸,۶۳۳,۱۵۲	رتبه ۵ آب	۲۰۰۳۰۰۷۰۰۸۰۰۰۱۲۶	طرح های عمرانی
آبرسانی	مناقصه (ارزیابی کیفی)	اصلاح و بازسازی ونگهداری و توسعه خطوط انتقال و شبکه توزیع آب شرب			اورامانات	۱۶۴,۰۴۴,۹۰۱,۴۲۷	۸,۲۰۲,۲۴۵,۰۷۱	رتبه ۵ آب	۲۰۰۳۰۰۷۰۰۸۰۰۰۱۲۷	طرح های عمرانی

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳,۱۱,۱۰

شرکت آب و فاضلاب استان کرمانشاه