

نگاه

معمای اهلیت‌سنجی دولت در واگذاری مدیریت خودروسازها به بخش خصوصی؟

دو ماه اول سال «جهش تولید یا مشارکت مردم» که از سوی مقام معظم رهبری تعیین شده است، در انتظار اهلیت‌سنجی در واگذاری مدیریت خودروسازها به بخش خصوصی گذشت. علاوه بر آن، چند سال است که مدیریت دولتی خودروسازی‌های بزرگ کشور زبان انباشته روی دست می‌گذارد و در این سال‌ها موضوع اهلیت به پررنگی این روزها در محافل شنیده نمی‌شود. سؤال اصلی این است که چه کسی اهلیت را می‌سجد و شاخص اهلیت چیست؟ عباس علی‌آبادی، وزیر صمت، اخیراً تصریح کرد: خصوصی‌سازی در برنامه‌های جدی ما قرار دارد، اما باید اهلیت‌سنجی صورت بگیرد؛ این‌گونه نباشد که خصوصی‌سازی به نااهل انجام شود و سپس پشیمان شویم. در این‌باره ذکر چند نکته ضروری است:

۱- موضع وزیر صمت شایان تقدیر و نشانه حساسیت او درباره صنایع مادر و دلسوزی برای سرمایه‌های کشوری است که در طول چند دهه به دست برخی نااهلان، کومه‌ای از صنایع و زبان‌ها را انباشته کرد. اما چند سؤال در این میان همچنان مهم می‌ماند؛ اساسا اهلیت شامل چه مؤلفه‌ها یا چه صفات و خصوصیات در خودروسازی و در واگذاری سهام آن در بورس است؟ این اهلیت را به زبان اقتصادی بخش خصوصی و قواعد بورسی تعریف کنیم تا فردا «پشیمان نشویم».

۲- سؤال دوم این است که بعد از مشخص شدن شاخص‌های اهلیت، چه کسانی اهلیت دارند که اهلیت سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان را تعیین کنند؟ آیا طرف اهلیت‌سنج می‌داند مدل حکمرانی در صنعت خودرو چیست، رقابتی است یا دولتی؟ اگر قبول داریم که خودروسازی کار بخش خصوصی است، چرا واگذار نمی‌شود؟

۳- چرا در آستانه ماه سوم سال «جهش تولید یا مشارکت مردم»، فکری برای اهلیت‌سنجی در راستای تحقق شعار سال و شکست طلسم تولید مطلوب برداشته نمی‌شود؟ کی قرار است این معما حل شود تا رابگرد نظام مثل توپ وسط میدان اهلیت‌سنجی آقایان، پاس‌کاری نشود؟



۴- برخی ناظران بر این باورند که تا آبان ۱۴۰۱ زبان انباشته به اضافه سود اذ دست‌رفته شرکت‌های خودروساز، ۲۴۰ هزار میلیارد تومان و ۳۰ درصد آن ضرر مستقیم دولت بوده است. اکنون اما اوضاع خیلی وخیم‌تر است؛ به‌خصوص اینکه خودروسازان دولتی نتوانسته‌اند در سال ۱۴۰۲ وعده‌های تولیدی را محقق کنند، چه آنکه ساختار دولتی ادا‌رکودن خودروسازها علت عدم تحقق وعده‌هاست، حتی اگر مدیرعامل شرکت بنز آلمان را هم بیاورند،

در این ساختار دولتی توان تولید خودرو را نخواهد داشت.

۵- برخی ادعا می‌کنند که قطع‌سازان نمی‌توانند خودروسازی‌ها را سروسامان بدهند؛ هرچند اگر به ساختار خودروسازان موفق خارجی مراجعه شود، می‌توان به‌وضوح دید که خودروسازان موفق دنیا، قطعه می‌سازند و قطعه‌سازان، خودرو.

در همین ایران هم اگر به سوابق مراجعه شود، قابل ملاحظه است که برای مثال، موفقیت‌های متخصصان ایرانی مشخصا در کروز و به‌خصوص در تولید قطعه حساسی مانند ایربگ (کیسه هوا) و تجربه موفق پژو ۲۰۶ و ادامه تولید آن بعد از خروج فرانسوی‌ها نام‌وهایی از این توانمندی در قطعه‌سازان ایرانی است.

۶- سؤال کلیدی دیگر اینجاست که اگر قطعه‌ساز اهلیت نداشت، چرا ۳۰ درصد سهام را به آن فروختند؟ چرا بعد از فروش سهام، دنبال توجیه اهلیت هستند؟

۷- چه کسانی واقعا توانایی دارند یک شرکت با زیان دهی ۲۰۰ همتی را بر عهده بگیرند و زیان‌دهی را جبران کنند؟ یک طرف بیرونی که اطلاعات دقیقی درباره وضعیت خودروسازها می‌ندارد یا قطعه‌سازی که متخصص است، سهامدار عمده است، در جریان همه مسائل و چالش‌های خودروسازی است و خودروساز اهلیت‌سنجی‌شده به دست آقایان ۷۰۰ هزار میلیارد تومان به او بدهکار است؛ قطعه‌ساز است اما بخش عمده‌ای از این زیان انباشته را متحمل می‌شود؟

۸- با احترام باید گفت زیان انباشته ۲۰۰ همتی و ورش‌کنسگی خودروسازان دولتی، خود معرول دخالت دولت و مدیریت با ضل و ساختار دولتی بوده است و بعد از زمان در روز تنها افزایش ضرر و زیان از جیب مردم را اضافه کرده و پایانی بر این خسارت نخواهد داشت؛ مگر با تصمیم‌گیری در کوتاه‌ترین زمان ممکن که جلوی ضرر را هر زمان که بگیردی فایده است، آن هم برای مردم.

۹- در پایان بازخوانی تاکید مقام معظم رهبری روز ۱۵ فروردین ۱۴۰۳ می‌تواند در این موضوع راهگشا باشد؛ «مسئله مشارکت مردم را در شعار سال قرار دادم، برای اینکه بیشتر به امکانات مشارکت مردم توجه شود که مردم در مسائل اقتصاد به معنای واقعی کلمه بیابند به عرصه. مردم یعنی توان مردم؛ توان مالی، توان فکری و ذهنی، توان ابتکاری؛ ابتکارات مردم وارد میدان شود. ما سود می‌بریم، یک تصویر وجود دارد که اگر چنانچه مردم وارد عرصه اقتصاد شوند، مدیریت‌ها را به مردم بدهیم، این دست دولت را می‌بندد، دست مسئولین دولتی را می‌بندد؛ این فکر درست نیست، وظایف باید تقسیم شود.»

ششرق: همه‌گیری اخیر کووید-۱۹، جنگ در اوکراین،

درگیری در غزه، بازاریابی صفنبدی‌های ژئوپلیتیکی، ظهور هوش مصنوعی و پیامدهای مخرب رویدادهای شدید آب‌وهوایی مرتبط با تغییرات اقلیمی، همگی بر «اقتصاد جهانی» و «نظام جهانی انرژی» تأثیر گذاشته است. به گزارش مرکز مطالعات استراتژیک کارآفرینی به نظر می‌رسد که به یک پروژه عمیق برای نگارش سناریوهای جدید تا سال ۲۰۵۰ نیاز است تا بتوان این مسیر پرچالش را پیش‌بینی کرد و با خطرات احتمالی آن در این‌ا نگاه شد. از این‌رو «شورای جهانی انرژی» در حال

ارائه دیدگاه‌هایی درباره چگونگی تغییر آینده پیش‌بینی‌شده است. این سند نگاهی اجمالی به بنیان‌هایی دارد که ممکن است مبتنی بر آن، دیدگاه‌هایی در راستای تحقق فرصت‌های مهم تا سال ۲۰۵۰ براساس آنها ساخته شود.

بنیان‌های جدید: صخره‌ها و رودخانه‌ها: ناسامانی‌ها و تنش‌های سال‌های اخیر اساسا تحقق یک دنیای «جهانی‌شده» و «مشارکتی» را برای آینده پیش‌بینی‌پذیر منتفی کرده است. این ادعا به معنی آن است که در همه چشم‌اندازها باید جهانی «از هم سیکخته‌تر» را فرض کرد. روس مطالب زیر، از تمثیل «صخره‌ها» و «رودخانه‌ها» استفاده و دو حالت کلیدی مختلف همکاری را بررسی می‌کند که می‌تواند وضعیت کنونی را از گسست پیش‌رو بیرون بیاورد و پیامدهای مطلوب‌تری برای آینده به همراه آورد. «صخره» تعبیری است برای تشریح «تابیلی» از شیوه‌های جدید همکاری در درون یا بین نهادهای شناخته‌شده» که بر منابع مالی، طبیعی، نظامی یا انسانی استوار هستند و بسیاری از آنها «مبتنی بر پلنفرم» تعریف می‌شوند و در مقیاس‌های گوناگون فعالیت می‌کنند. روشی که ممکن است بر حاکمیت ملی یا در یک شرکت یا شرکت‌های واحد در یک صنعت، یا در داخل یک کشور، یک منطقه یا «حلقه‌های» شهرهای بین‌المللی» که بهترین تجربه را به اشتراک می‌گذارند، متمرکز شود. جهان «صخره‌ها» نقش همکاری خودخواسته در جوامع، مناطق و ملت‌ها را برجسته می‌کند و بر نقش طراحی منافع بازیگران خاص (محلی و کوتاه‌مدت) در جامعه تأکید می‌کند: «انتخاب‌های نهادی» آگاهانه که بر درک نسبتا محدودی از خود متمرکز می‌شوند. از سوی دیگر، «رودخانه» تعبیری است برای تشریح دنیایی از «حالت‌های جدید صف‌آرایی» که اغلب برای اقتصادهای دیجیتال نوین، مناسب در نظر گرفته می‌شوند. این موارد را می‌توان به سرعت در مجموع، مقیاس‌بندی کرد تا به تأثیر تحول‌آفرین در سطح یک نظام، دست پیدا کرد.

مقایسه ایده‌ها: آینده ممکن است شامل ترکیبی از هر دو این ایده‌ها یا ایده‌های دیگر باشد. مدل‌سازی اکتشافی «مؤسسه پژوهشی و مشاوره انداتا» ارزیابی چشم‌اندازهای مختلف در حوزه جهانی انرژی را تأیید می‌کند که پیشرفت در کربن‌دایی هنوز بسیار کند است و برای جلوگیری از شکست در رسیدن به آرمان‌های توافق پاریس باید کارهای بیشتری انجام شود. این درک همچنین به طور فرآیندهای در تحولات دنیای واقعی در طول سال‌های آینده اشتکار می‌شود و نامیدی به پویایی‌های اجتماعی و سیاسی در تمام سناریوهای آینده برمی‌گردد و برخی از جزئیات آنها را تغییر می‌دهد و ازاین‌رو برخی از مفروضات اساسی برای کمی‌سازی را متحول می‌کند اما می‌توان درس‌های مهمی از مدل‌سازی اکتشافی گرفت، یکی از این درس‌ها «توجه به اهمیت دستاوردها در بهره‌وری انرژی» است که شاید به‌طور کلی، مورد توجه قرار نگرفته و به‌درستی درک نشده است. روند نزولی معیار جهانی «انرژی به تولید ناخالص داخلی»، ناشی از این واقعیت‌است که رشد اقتصادی زیادی در اقتصادهایی که قبلا صنعتی شده‌اند، ایجاد خواهد شد؛ جایی که رشد تولید ناخالص داخلی عمدتا در بخش‌های خدماتی کم‌مصرف محقق شده است اما تمرکز بر بهره‌وری انرژی در سطح عمیق‌تری نسبت به تولید ناخالص داخلی کلی لازم است، در عوض، مسیر «انرژی به برسانه» که طول زمان، مهم است، به‌ویژه در اقتصادهایی که از پرتنژتی‌ترین مراحل توسعه خود عبور می‌کنند. علاوه بر محصولات کارآمدتر (لاپ‌ها، موتورهای خودرو و…)، بهره‌وری انرژی فعالیت‌های انسانی نیز حائز اهمیت است. فعالیت‌های انسانی کارآمدتر، به وسیله عوامل ساختاری مانند فشرده‌بودن توسعه‌های شهری و ادغام انرژی، گرما، زباله، آب و سیستم‌های حمل‌ونقل هدایت می‌شود. همان‌طور که مدل‌سازی اولیه نشان می‌دهد، بهره‌وری در مدل «رودخانه‌ها» بهتر از مدل «صخره‌ها» است، اما در مقایسه با آرمان‌های توافق پاریس، کماکان ناکافی است.

صخره‌ها: در مدل «صخره‌ها»، امیدهای جهانی و وعده‌های ملی مرتبط با توافق‌نامه آب‌وهوایی پاریس با فشارهای شدید برای «امنیت انرژی»، «رقابت صنعتی» و دیگر جنبه‌های منافع ملی یک – یک «قیله‌گرایی جدید» – تهدید می‌شود. در بسیاری از نقاط جهان، برنامه‌های حذف تدریجی سوخت‌های فسیلی تعدیل شده یا به تعویق افتاده است و اهداف «سند مشارکت معین ملی» به‌سختی برآورده می‌شوند. یارانه‌های انرژی، مستقیم‌ترین راه برای برآوردکردن خواسته‌های پوپولیستی فرآینده قدرتمند در جهانی است که مدیران به جای توفاق یا پذیرش مسئولیت‌های بین‌المللی، بر «قدرت ملی» تأکید دارند. به نظر می‌رسد ایده

چشم‌انداز شورای جهانی انرژی از پایان روزگار سوخت‌های فسیلی و تحولاتی که جغرافیای ژئوپلیتیکی آینده را می‌سازد

انرژی‌های نو؛ برنده جهان فردا



نیروگاه خورشیدی

«موفقیت کل جهان» در دستیابی به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متعلق به زمان بسیار دور و ساده‌تری بوده است!

ژئوپلیتیک: در مدل «صخره‌ها»، کشورها با ایجاد «اتحاد» با دوستان سیاسی خود، در راستای تحقق امنیت و اتحاد با شرکای منطقه‌ای برای تجارت به مقابله با فروپاشی نظم جهانی پس از جنگ سرد برمی‌خیزند. گاهی اوقات، کشوری مانند استرالیا، با واگرای بین بلوک‌های امنیتی و بلوک‌های تجاری، چالش‌هایی را ایجاد می‌کند و تعدادی از کشورهای خارج از دو بلوک بزرگ (ایالات متحده-اروپا-خاورمیانه / چین-روسیه-ایران) فرصت‌هایی برای حرکت از یک بلوک به بلوک دیگر به دست می‌آورند.

رشد اقتصادی: رشد اقتصادی به‌طور پیوسته، هرچند آهسته ادامه می‌یابد، اما درون‌سپاری و دوست‌سپاری در زنجیره‌های تأمین به این معنی است که در این وضعیت، اقتصادهای کمتری می‌توانند به «صرفه مقیاس» برسند؛ وضعیتی که در گذشته به رهایی فقرا از فقر کمک کرده بود. چین، آسیای مرکزی و خاورمیانه سطوح نسبتا بالایی از رشد بهره‌وری را در مقایسه با اروپا (که در ایجاد تعادل بین امنیت انرژی و پایداری محیط زیست با مشکلاتی مواجه است)، تجربه می‌کنند.

در این جهان رو به گسست، مزایای صرفه مقیاس، استانداردسازی جهانی، انتشار فناوری و کارایی ناشی از تجارت بین‌منطقه‌ای به‌طور درخور توجهی کاهش می‌یابد. گاهی اوقات، زمانی که شرایط با هم در هم می‌آمیزد، به‌کارگیری رویکردهای جدید منجر به رشد انفجاری در سطح محلی می‌شود؛ اما این موفقیت‌ها نادر هستند. در اواخر دهه ۲۰۳۰، تلاقی افزایش سطح بدهی ملی، تورم سرسختانه و تضعیف ارزشا، اقتصاد جهانی را تحت فشار قرار خواهد داد. بخش‌های تولیدی، به‌ویژه آنهایی که به‌سختی می‌توان دامنه گسترش‌شان را محدود کرد، برای گذار سبز در نظر گرفته می‌شوند، اما به دلیل اعتماد نکردن سرمایه‌گذاران به بخش خصوصی و محدودیت‌های درآمدی در بخش دولتی، خود را در رکود خواهد دید.

مدیریت دوراهی انرژی: آمریکا لاتین که انگیزه تجاری قدرتمندی برای تن دادن به تغییرات اساسی ندارد، تمرکز خود را بین صادرات هیدرواکسپورت (آب‌محور) و صادرات کالای تقسیم می‌کند. ملت‌ها به کشورهای درون‌قاره و همچنین به سوی متحدان سیاسی خارجی، بیشتر روی می‌آورند. ونزوئلا و برزیل که دارای ذخایر نفت و گاز و همچنین منابع سوخت زیستی و انرژی آبی هستند، از منابع سوخت فسیلی خود برای خدمت به قدرت‌های ناظهور آسیا، مازای و اندونزی استفاده خواهند کرد. همچنین آفریقا که فاقد توان سرمایه‌گذاری و قدرت حکمرانی کافی برای هر چیز دیگری است، راه خود را به سمت دسترسی بیشتر به زغال سنگ و گاز طبیعی منحرف می‌کند. در همین حال خاورمیانه و شمال آفریقا همکاری خود را با بریکس در جست‌وجوی بازارهای جدید برای سوخت‌های فسیلی تعویق می‌بخشند. برخلاف این چالش‌ها، توجه به پیشرفت‌هایی که قبلا ایجاد شده‌اند، پیشرفت به سمت پایداری زیست‌محیطی در برخی مناطق ثابت است و راه‌حل‌های پایدار به‌تدریج، مقرون به صرفه‌تر می‌شوند. اما سرعت پیشرفت برای رسیدن به هدف نشست پاریس بسیار کند است. در اروپا با وجود موارد پراکنده، مقاومت پوپولیستی در برابر اقدامات خاص، یک دستور کار سیاستی سبز در حال اجرا است. خاورمیانه یک مسیر گذار عمل‌گرایانه مبتنی بر «فناوری جذب کربن» را دنبال می‌کند، درحالی‌که ایالات متحده با مجموعه‌ای از راه‌حل‌های پایدار، از جمله به‌کارگیری رژیم‌های تعدیل‌کننده تولید کربن در راستای متعادل‌کردن افزایش تولید گازهای گلخانه‌ای، تأسیسات جدید خورشیدی و بادی، مشوق‌های مالیاتی برای حمایت از خودروهای الکتریکی و افزایش پیشرفت‌های هسته‌ای مداول را مورد آزمایش قرار می‌دهد. درحالی‌که تعدادی از کشورهای توسعه‌یافته متعهد به تغییرات سریع در ساختار انرژی خود شده‌اند، بسیاری دیگر در درجه اول به «دستورکار امنیتی جدید» متأثر از آن و اینکه «چه کسی» هزینه‌های اضافی این گذار را پرداخت خواهد کرد، توجه نشان داده‌اند. چین که رهبری گروه کشورهای بریکس را بر عهده دارد، با یک چارچوب جاه‌طلبانه انرژی جایگزین در سرآسیای آسیای جنوبی و مرکزی و آفریقا پیش می‌رود و خود را به عنوان یک «موازنه‌گر» در برابر سیاست‌های انرژی غرب قرار می‌دهد. با وجود گذار سریع به انرژی‌های تجدیدپذیر توسط صنایع سبک و خانوارها، تلاش‌های منسجم جهانی که زمانی برای رسیدگی به تغییرات اقلیمی امیدوار بود، هرگز توسعه نیافت. کشورها به‌طور فزاینده‌ای به سمت یک دسته‌بندی جدید با عنوان «بلوک‌های انرژی» عقب‌نشینی می‌کنند و منافع ملی و امنیت

انرژی» را بر «همکاری جهانی» ترجیح می‌دهند. تمرکز بر «سیاست‌های درون‌نگر» در پاسخ به محدودیت‌های اقتصادی و سیاسی، به اتکالی شدید به منابع انرژی سنتی برای تحمل بار صنعت و مجموعه‌ای از سیاست‌های انرژی منجر می‌شود. رویدادهای مخرب مرتبط با تغییرات آب‌وهوایی به‌طور فزاینده‌ای باعث واکنش شدید پوپولیست‌ها علیه مقاماتی می‌شود که گمان می‌رود موضوع تغییرات آب‌وهوایی را نادیده گرفته‌اند. این واکنش‌های مرتبط اغلب به مداخلات ناگهانی و ناآگاهانه سیاستی منجر می‌شود که همه آنها نمی‌توانند مؤثر عمل کنند. مجموعه‌ای از این سیاست‌ها، به شکلی موزاییکی، آشکالی از پیشرفت و رکود ایجاد می‌کند، درحالی‌که برخی از کشورها با انرژی پاک پیش می‌روند و برخی دیگر به‌راحتی، هنوز به انتشار کربن مشغول هستند. انتقال انرژی به اندازه اکوسیستم‌های آن متنوع است؛ امری که

بازتاب‌دهنده دنیایی است که در آن «وحدت جهانی» در سیاست انرژی، جای خود را به «عمل‌گرایی ملی» داده است.

همکاری: در حلقه‌های ارتباط مدل «صخره‌ها»، تلاش‌های مقدماتی حاکمیتی به‌طور دوره‌ای، از کسب‌وکارها و جامعه مدنی دعوت می‌شود تا در جهت تحقق اهداف مشترک، از جمله پیشرفت به سمت «کربن صفر» در راستای امنیت محلی یا مزیت اقتصادی، با یکدیگر همکاری کنند.

رودخانه‌ها: در مدل «رودخانه‌ها»، پیشرفت‌های دیجیتال و پویایی بازار، عرضه و تقاضای انرژی را تغییر می‌دهد. رشد اقتصادی به‌صورت مقطعی و ناپیوسته اما درعین‌حال چشمگیر حرکت می‌کند و شرکت‌هایی که به‌کارگیری فناوری‌های جدید و همسویی‌های زنجیره تأمین را پیش از افزایش تقاضا در دستور کار قرار می‌دهند، در این مسیر موفق‌تر خواهند بود. همان‌طور که نظام پیشین همکاری بین‌المللی تحت فشار قرار می‌گیرد، اشکال جدیدی از همکاری در سطوح مختلف ظاهر می‌شود:

۱. تعریف پروژه‌های حوزه پاینداری در زنجیره‌های ارزش مشترک، اشتراک‌گذاری بهترین تجربیات در میان گروه‌های مشترک، تشکیل «باشگاه‌های کربن‌زدایی» و سایر سازوکارهای مبتنی بر انگیزه و همچنین کارایی‌های جدید ناشی از نوآوری در حوزه فناوری.

۲. افزایش شفافیت دیجیتال به بازیگران مرتبط با حوزه انرژی اجازه می‌دهد تا به‌جای پاسخ‌گویی به فرمان‌های سیاستی صادرشده از بالا، انتخاب‌های راهبردی در حوزه‌های مطلوب خود را داشته باشند.

زمینه ژئوپلیتیکی مدل «رودخانه‌ها»، یکی از نقاط اصلی گسست در اجماع بین‌المللی است. با وجود این، درحالی‌که کشورها بر اساس منافع خود عمل می‌کنند، اما در ائتلاف‌های موردی و در سطوح گوناگون دیگر نیز گرد هم جمع می‌شوند. سیاست‌مداران برای حمایت از «سیاست‌های صنعتی سبز» با هدف «بهبود مزیت رقابتی داخلی» و «ایجاد مشاغل خوب» در مناطق فعالیت‌هایشان بهره می‌برند. رشد اقتصادی، پراکنده اما گامکان قابل‌توجه است و مزایای خوبی برای شرکت‌هایی خواهد داشت که در زمان مناسب بر توسعه فناوری‌های جدید و ایجاد همسویی در زنجیره‌های تأمین تغییر جهت داده و زیست کرده‌اند. این مزد این قمار بزرگ را زمانی خواهند گرفت که بخش‌های پیشین بازار و سیاست‌های حمایتی، به یک منسوی همپوشانی برسند، این همان نقطه‌ای است که به «رشد انحصاری تقاضا» منجر می‌شود. رویکرد «رودخانه‌ها»، یک دنیای دیجیتال بسیار نوآور، مخرب و مبتنی بر بازار است. با تضعیف زنجیره‌های تأمین جهانی، نوآوری‌ها در تجارت فردی و اکوسیستم‌های امنیتی توسعه می‌یابند، به‌ویژه جایی که نگرانی‌های سایبری مرتبط با امنیت، بیشتر در آن درگیر هستند. پیشرفت به سمت «پایداری زیست‌محیطی» در ابتدا نسبتا آهسته است - و سپس، با سرمایه‌گذاری بیشتر و تثبیت رویکردهای فناوریانه جایگزین در حوزه مقیاس، خوشه‌های مختلف زنجیره‌های تجاری، رو به جلو حرکت می‌کند. هوش مصنوعی در این اکوسیستم‌ها اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است و امکان استفاده کارآمدتر از زیرساخت‌ها از طریق روش‌های «همداری پیش‌بینی‌کننده» و پیش‌بینی دقیق‌تر در حوزه تولید انرژی‌های تجدیدپذیر از جمله باد و فناوری‌های فتوولتائیک (تبدیل نور خورشید به الکتریسیته) و همچنین رفتار کاربر فراهم می‌کند. رویکرد «رودخانه‌ها»، نتایج کلی همه تصمیماتی را نشان می‌دهد که به‌طور مستقل در یک جهت جریان دارند و از مردم تا سیاست‌گذاران، تلاش می‌کنند مسیر گذار از انرژی‌های فسیلی را به سمت سوخت‌های بدون انتشار کربن تغییر دهند.

طرحی برای آینده: نظام انرژی جهانی که در رشد خود ادامه خواهد داد و زیربنای رشد اقتصاد جهانی با افزایش جمعیت و تقاضای مردم در سراسر جهان برای افزایش کیفیت زندگی مادی همراه است، اما در این مسیر، دگرگونی‌های اساسی نیز وجود خواهد داشت که متأثر از اختلالات در نظم بین‌المللی و رویدادهای ناپایدار اجتماعی-سیاسی کنونی است که در طول سال‌های آینده، بیشتر نیز خواهد شد. در این روند، لازم است به شرایط عدم قطعیت‌ها در مسیر پیش‌رو بیشتر اندیشید. رشد بالقوه مصرف انرژی و انتشار گازهای گلخانه‌ای، توسط سیاست‌های جدید و هم بر اساس منافع تجاری، تعدیل خواهد شد. «برقی‌شدن» بیشتر اقتصادها بسیار عمیق‌تر و با نسبت فزاینده‌ای از «تأمین انرژی از منابع تجدیدپذیر»، جایگزین خواهد شد. همچنین جایگزینی سوخت‌های فسیلی با سوخت‌های زیستی، مشقات هیدروژن و در نهایت، سوخت‌های مصنوعی افزایش می‌یابد و رشد جذب و حذف کربن از طریق ابزارهای طبیعی یا فناوریانه مدرن، سرعت خواهد گرفت. با ظهور انرژی‌های نو مانند انرژی خورشیدی، بادی، هیدروژن و سایر منابع تجدیدپذیر، دینامیک‌های ژئوپلیتیکی جهانی نو می‌تواند به کاهش وابستگی کشورها به منابع انرژی سنتی کمک کند و این مسئله می‌تواند تأثیر مستقیمی بر نقش آفرینی انرژی در حوزه اقتصاد جهانی داشته باشد. کشورهایی که به‌طور اصولی به انرژی‌های نو تمایل دارند، ممکن است از نظر ژئوپلیتیکی قوی‌تر و کمتر تحت تأثیر کشورهای تولیدکننده نفت یا گاز قرار گیرند که این خود، به شکل‌گیری صفنبدی‌های جدید هم در حوزه زنجیره‌های تأمین و هم در سایر ارکان حکمرانی جهانی منجر خواهد شد. علاوه بر این، با توجه به اینکه برخی از انرژی‌های نو، مانند خورشیدی و بادی، بیشتر در نواحی خاصی تولید می‌شوند، کشورها ممکن است به دنبال توسعه تجارت برای تأمین نیازهای انرژی خود باشند. این مسئله می‌تواند روابط بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد و به گسست‌های اقتصادی بیشتر دامن زند. اما آگاهانه‌ها، سیاستی منجر می‌شود که همه آنها در صورت توانایی استفاده بهینه از آنها، قدرت نسبی خود را در صحنه بین‌المللی افزایش دهند که این روند می‌تواند به تغییراتی در توازن قدرت‌های جهانی، ژئوپلیتیکی و صنعتی منجر شود.

منبع:

https://www.worldenergy.org/publications/entry/world-energy-scenario-foundations-2024

خبر

راه‌آهن رشت_ آستارا گرفتار بوروکراسی

وزیر راه و شهرسازی درباره قرارداد راه‌آهن رشت-آستارا با روسیه خبر داد: «عملیات تملک زمین در حال انجام است و توافق قرارداد اجرائی انجام شده است. البته باید توجه داشت بوروکراسی‌هایی هم در داخل ایران و هم در روسیه وجود دارد اما دو کشور در سطح کشور برای اجرای این پروژه کاملا مصمم هستیم و زمین‌های موردنیاز هم در حال تملک است.»

به گزارش ایلنا، مهرداد بذریاش در مراسم افتتاحیه یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، با بیان اینکه باید اقدامات توسعه‌ای در بخش زیرساخت‌ها در بخش ترانزیت و جابه‌جایی کالا با هدف صادرات و واردات نشان داده شود، گفت: هرچقدر بتوانیم کالا را از سمت جاده به ریل منتقل کنیم، ثمرات شایان این اقدام نصب کشور می‌شود. با تحقق این هدف، ایمنی جاده‌ها افزایش پیدا می‌کند و امروز یکی از مهم‌ترین هدف ما کاهش تصادفات جاده‌ای و جان‌باختگان است.

او ادامه داد: یکی از اقدامات اساسی جابه‌جایی کالا از سمت جاده به ریل است؛ چراکه بخش عمده تصادفات به دلیل خودروهای تجاری است. اما اجرای این اقدام نیاز به شفافیتی دارد، از جمله اینکه باید سرعت تردد از مسیر ریلی افزایش یابد و برای تحقق این موضوع، با توجه به منابع محدود، چاره‌ای جز ورود بخش خصوصی نداریم.

بذریاش افزود: در حوزه لوکوموتیو بخش بار، سیاست این است که این ناوگان به بخش خصوصی واگذار شود که البته لوکوموتیو بخش باری به بخش خصوصی سوده است. برای بخش خصوصی جذاب‌تر است و تا پایان امسال بخش از لوکوموتیو بخش باری به بخش خصوصی واگذار خواهد شد. اما در بخش مسافری از آنجایی که لوکوموتیو این بخش سوده نیست، جذابیت آن برای بخش خصوصی کمتر است و ما در بخش بلیت قطار نقطه وسط را در نظر گرفتیم تا هم شرکت‌ها ضرر نکنند و هم مردم که مشتری بخش هستند، فشاری را متحمل نشوند.

وزیر راه و شهرسازی درباره آخرین وضعیت انعقاد قرارداد اجرائی راه‌هن رشت-آستارا که قرار بود اوایل سال میلادی منعقد شود، تاکید کرد: این راستای اجرای راه‌آهن رشت-آستارا عملیات تملک زمین در حال انجام و توافق قرارداد اجرائی انجام شده است. البته باید توجه داشت بوروکراسی‌هایی هم در داخل ایران و هم در روسیه وجود دارد، اما دو کشور در سطح کشور برای اجرای این پروژه کاملا مصمم هستیم و زمین‌های موردنیاز هم در حال تملک است. او با بیان اینکه روس‌ها برای مسیر این راه‌آهن مطالعات ژئوتکنیک را در حال انجام دارند، گفت: گمانه برای مسیر در ۵۰ نقطه انجام شده است و روس‌ها نقاط دیگری را هم مطرح کرده‌اند.

بذریاش با اشاره به رشد ترانزیت جاده‌ای و ریلی توضیح داد: در سال گذشته ترانزیت جاده‌ای بیش از ۵۸ درصد رشد داشت و این مسیر رشد ترانزیت را با سرعت بیشتر در سال جاری پیش می‌بریم. در سفر اخیر استانی از مازندران اعلام شد که تخلیه و بارگیری کالا در بنادر امیرآباد و نوشهر بیش از ۴۵ درصد افزایش داشته است و هم‌زمان با توسعه ترانزیت باید زیرساخت‌های حمل‌ونقل هم توسعه پیدا کند. در سفر روسیه، وزیر راه‌آهن روسیه اعلام کرد زمان سرعت به بندرعباس کاهش درخور توجهی داشته است. او تاکید کرد: در بحث ترانزیت موضوع زمان سیر کالا بسیار مهم است که هنوز زمان سیر کالا از مسیر ایران زیاد است و باید کاهش پیدا کند. البته خوب خبر این است که هم زمان سیر کالا در کردیور شمال-جنوب تا یک سوم کاهش پیدا کرده و همین روند را در سال ۱۴۰۳ ادامه می‌دهیم. از دیگر اقدامات این استت که باید خطوط تک خطه، دوخطه شوند.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در تمام مذاکرات منطقه‌ای و در آس کمیسیون‌های مشترک، مشوق‌ها برای تردد کالا و ترانزیت مطرح است و نتیجه این اقدامات را در میزان رشد عبور کالا از مسیر ایران می‌بینیم.

^[1] پیام ایمنی در صورت برخورد وسایل نقلیه با عملکرد و رگولاتور گاز، سریعاً با شماره ۱۱۴ تماس حاصل نمایید

^[2] نشانه آگهی: ۱۷۱۸۸۸۰

^[3] نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۲/۰۳ تا دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۱۲