گزارش

آیین گرامیداشت روز ملی خلیج فارس برگزار شد

آیین گرامیداشت روز ملی خلیج فارس دهم اردیبهشت‌ماه در تالار قلم سازمان اسناد و کتابخانه ملی برگزار شد. در این مراسم که با حضور گسترده مسئولان سیاسی و فرهنگی، استادان دانشگاه، فعالان سیاسی و رسانه‌ای و جمعی از علاقه‌مندان به ایران برگزار شد، فاطمه مهاجرانی سخنگوی دولت، غلامرضا امیرخانی رئیس سازمان اسناد و کتابخانه ملی، اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور در دولت‌های یازدهم و دوازدهم، علی عبدالعلی‌زاده نماینده ویژه رئیس‌جمهور در اقتصاد دریامحور، غلامرضا ظریفیان، بهمن صالحی‌جاوید، حسین علایی، امیر آریازند، علی‌اصغر پورعزت، مجید تفرشی پژوهشگر حوزه خلیج فارس و علی شمس‌اردکانی دیپلمات پیشین وزارت امور خارجه حضور داشتند.

تاجرنیا: همایش برای ترسیم افق‌های تازه خلیج‌فارس برگزار شده است

در ابتدای این مراسم، علی تاجرنیا رئیس هیئت‌مدیره باشگاه استقلال و دبیر اجرائی آیین ملی روز خلیج فارس، ضمن خیر مقدم به حاضران، بیانیه آغازین همایش را قرائت کرد. در بخشی از این بیانیه آمده است: «این همایش تلاشی برای ترسیم افق‌هایی تازه برای آینده خلیج فارس است. ما مصمم هستیم دستاوردهای شهیدان در دفاع بزرگ میهنی اخیر را حفظ کنیم و رؤیایی را که شاید ۱۵ نسل از ایرانیان در سر داشته‌اند، به سرانجام برسانیم». در ادامه این بیانیه تأکید شده است که هدف برگزارکنندگان ایجاد بستری برای هم‌اندیشی درباره آینده خلیج‌فارس است تا فارغ از اختلاف دیدگاه‌ها و گرایش‌های سیاسی، همه در کنار یکدیگر و به نام ایران درباره آینده این منطقه گفت‌وگو کنند. در بخش دیگری از بیانیه نیز آمده است: «اکنون بر تک‌تک ایرانیان وطن‌دوست واجب است مسیری را که شهیدان با خون خود گشودند، ادامه دهند تا پس از پنج قرن ناآرامی ناشی از حضور بیگانگان، خلیج فارس بار دیگر به دریای صلح، دوستی و رونق برای ساکنان اصلی خود تبدیل شود».

پیام رئیس‌جمهور به مناسبت روز ملی خلیج فارس

در ادامه مراسم، پیام مسعود پزشکیان رئیس‌جمهور به مناسبت روز ملی خلیج‌فارس توسط فاطمه مهاجرانی سخنگوی دولت قرائت شد. در بخشی از این پیام آمده است: «خلیج‌فارس عرصه تحمیل اراده‌های خارجی نیست. تنگه هرمز نماد حاکمیت ملی و نقش ایران در امنیت منطقه است و هرگونه تلاش برای محاصره دریایی ایران محکوم به شکست خواهد بود. ایران پاسدار امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز است».

جهانگیری: تنگه هرمز پیوند خلیج فارس با اقتصاد جهانی است

اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور در دولت‌های یازدهم و دوازدهم، در سخنانی با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی و امنیتی خلیج فارس گفت روزانه حدود ۲۰ درصد نفت خام و ۲۵ درصد گاز طبیعی مایع جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند. او افزود: «انرژی موتور اصلی اقتصاد جهانی است و بدون آن اقتصاد عملا متوقف می‌شود. خلیج فارس یکی از کانون‌های اصلی انرژی در جهان است و تنگه هرمز نیز از مهم‌ترین گذرگاه‌های آن به شمار می‌آید». او همچنین با اشاره به عملکرد نیروهای مسلح در جنگ اخیر اظهار کرد: «جنگی ظالمانه و غیرقانونی از سوی دو قدرت هسته‌ای جهان بر ایران تحمیل شد، اما آمریکا و متحدانش در این جنگ تحلیل دقیقی از توان نظامی، روحیه ایستادگی و ساختار تصمیم‌گیری نظام نداشتند».

عبدالعلی‌زاده: جنگ اخیر اهمیت راهبردی خلیج فارس را آشکار کرد

علی عبدالعلی‌زاده نماینده ویژه رئیس‌جمهور در اقتصاد دریامحور نیز در ادامه این مراسم با تأکید بر اهمیت راهبردی خلیج فارس گفت: «جنگ تحمیلی سوم که هم‌اکنون در جریان آن هستیم، بخشی از این گنج پنهان را به ما نشان داد». او با اشاره به نقش انرژی در تحولات جهانی افزود: «این جنگ، جنگ انرژی برای جهان است. سهم بالای خلیج فارس از انرژی دنیا می‌تواند به ایران این امکان را بدهد که در اقتصاد جهانی نقش سیاست‌گذار و هدایت‌کننده ایفا کند و از ظرفیت‌های اقتصادی جهان در جهت منافع ملی بهره ببرد». عبدالعلی‌زاده همچنین تأکید کرد که آینده اقتصادی ایران نیازمند گسترش روابط راهبردی اقتصادی، اجتماعی و سیاسی با کشورهای منطقه، به‌ویژه همسایگان است.

ظریفیان: خلیج‌فارس بازوی دریایی تمدن ایران بوده است

غلامرضا ظریفیان پژوهشگر تاریخ و معاون وزیر علوم در دولت اصلاحات نیز در این مراسم با اشاره به مستندات تاریخی درباره خلیج فارس گفت: «در اواخر دوران باستان، خلیج فارس به بازوی دریایی تمدن ایران تبدیل شده بود». او با اشاره به نقش این منطقه در اقتصاد جهانی افزود: «خلیج فارس از یک کریدور تجاری به قلب انرژی جهان تبدیل شده است». ظریفیان همچنین درباره نام تاریخی این منطقه گفت: «در طول پنج هزار سال گذشته نام این منطقه تغییر نکرده است و مورخان و جغرافی‌دانان بسیاری از جمله هرودوت و استرابون از آن با عنوان دریای پارس یا خلیج فارس یاد کرده‌اند. در دهه‌های اخیر تلاش‌هایی برای تغییر این نام صورت گرفته، اما به دلیل اسناد تاریخی فراوان این تلاش‌ها به نتیجه نرسیده است».

علایی: ۲۷ ناو هواپیمابر ثابت در خلیج‌فارس داریم

حسین علایی از فرماندهان پیشین نظامی کشور نیز با اشاره به نقش مردم ساکن جزایر خلیج ارس گفت: «۲۷ ناو هواپیمابر ثابت و قدرتمند در خلیج‌فارس داریم که همان مردم ساکن جزایر هستند و باغیرت از ایران و خلیج‌فارس دفاع می‌کنند». او همچنین اظهار داشت که در جریان جنگ ۴۰روزه اخیر، ناوگان جنگی آمریکا از خلیج فارس خارج شده و در حال حاضر ناو جنگی آمریکا در این منطقه حضور ندارد. علایی در ادامه با انتقاد از برخی مواضع دونالد ترامپ گفت: «هدف قراردادن ناو آموزشی دنا در آب‌های اقیانوس هند که میهمان هندی‌ها بود، چه افتخار نظامی برای آمریکا محسوب می‌شود؟».

امیرخانی: همبستگی ملی عامل پایداری ایران است

غلامرضا امیرخانی رئیس سازمان اسناد و کتابخانه ملی نیز در سخنانی به نقش همبستگی ملی در پایداری ایران اشاره کرد و گفت: «قدرت‌های بزرگ بارها بر ایجاد شکاف‌های قومی و زبانی در ایران حساب کرده‌اند، اما در مواجهه با تهدید خارجی، ایرانیان از هر قوم و قبیله‌ای در کنار یکدیگر ایستاده‌اند». او افزود: «از گزارش‌های جاسوسی بریتانیا در قرن نوزدهم تا تحولات معاصر، همواره تلاش‌هایی برای دامن‌زدن به شکاف‌های داخلی صورت گرفته، اما همبستگی ملی یکی از مهم‌ترین عوامل تاب‌آوری ایران بوده است».

برگزاری نشست علمی درباره حکمرانی آینده خلیج فارس

در بخش دیگری از این مراسم، نشست علمی با موضوع «حکمرانی آینده خلیج فارس و تنگه هرمز» برگزار شد. در این نشست، علی شمس‌اردکانی، مجید تفرشی و علی‌اصغر پورعزت به ارائه دیدگاه‌های تخصصی و علمی خود درباره مسائل راهبردی این منطقه پرداختند. مدیریت این پنل علمی را داود دشتبانی بر عهده داشت.

قرائت قطع‌نامه پایانی به سه زبان

در پایان آیین، قطع‌نامه پایانی مراسم توسط امیر آریازند به سه زبان فارسی، انگلیسی و عربی قرائت شد. در بخشی از این قطع‌نامه آمده است: «حق طبیعی نیروهای مسلح ایران است که در طول جنگ، خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان را کنترل کنند». در ادامه این بیانیه تأکید شده است: «امروز جهان باید انتخاب کند؛ یا در برابر اقدامات دو رژیم یاغی بایستد یا اجازه دهد قانون جنگل بر جهان حاکم شود. ایران برای هر دو وضعیت آماده است».

گزارش «شرق» از درخواست انجمن خودروسازان برای کاهش هزینه‌های تولید در شرایط جنگی

تولید خودرو منهای استاندارد؟

شـرق: انجمن خودروسازان ایران در نامه‌ای خطاب به سازمان استاندارد درخواست کرده است که برای کاهش هزینه‌های تولید خودرو در شرایط جنگ، از برخی استانداردهای خودرو و رویه‌های نظارتی تا زمان عادی شدن شرایط چشم بپوشد و در نسخه‌ای از این نامه که به دست «شرق» رسیده است، انجمن خودروسازان فهرستی از استانداردهای خودروهای سواری و تجاری نظیر تست تصادف یا رویه‌های ارزیابی کیفیت خودرو یا تست‌های تطابق مانند ترمزگیری خودرو و استحکام کابین را ردیف کرده و از سازمان استاندارد خواسته است که با این استانداردها تاپایداری شرایط به‌صورت عدم الزام، تعلیق موقت یا کاهشی برخورد کند.

تولید خودرو در سراشیبی

آمارهای تولید حاکی از آن است که سال ۱۴۰۴ برای خودروسازان مانند بسیاری از صنایع کشور سال چندان مساعدی نبوده است.

آمار تولید خودرو در سال ۱۴۰۴ حاکی از آن است که تولید خودرو در سال گذشته سقوط حدود ۲۰ درصدی داشته است. سالی که نیمی از آن به درگیری‌های ارزی، قیمت‌گذاری و تعرفه سپری شد و باقی آن نیز با رکود و جنگ ادامه داشت. براساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت تولید خودرو با افت قابل توجه به یک میلیون و ۵۸ هزار و ۶۸۲ دستگاه رسیده که در مقایسه با تولید بیش از ۱.۳ میلیون دستگاهی در سال ۱۴۰۳ نشان‌دهنده کاهش ۱۹.۴ درصدی کل تولید است. در بخش خودروهای سواری هم با تولید ۹۳۶ هزار و ۹۲۵ دستگاه خودرو افت ۱۶.۸ درصدی تولید خودرو رخ داده است. احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان، درباره وضعیت خودروسازان در شرایط پس از جنگ ۴۰روزه به یک رسانه خبری گفته است که «در حال حاضر خودروسازان از موجودی قابل‌توجهی برخوردار هستند. خوشبختانه مجتمع فولاد مبارکه ذخایر کافی در اختیار دارد و در زمینه تأمین نیازهای خطوط تولید ایران‌خودرو و سایپا برای حدود سه ماه آینده مشکل خاصی وجود نخواهد داشت و طبیعی است که به دلیل احساس کمبود در ماه‌های تابستان و پاییز امسال قیمت خودرو در بازار روند افزایشی داشته باشد. علاوه بر این، جلسات متعددی برای تأمین منابع جایگزین از بازارهای داخلی و خارجی در حال برگزاری است تا هیچ‌گونه خللی در روند تولید خودروسازان ایجاد نشود». در عین حال او تأکید کرده است که «با توجه به افزایش چشمگیر هزینه‌های تولید، شرکت‌ها ناگزیر به تعدیل معقول و نه بی‌رویه قیمت‌ها هستند. ما بارها از شورای رقابت درخواست کرده‌ایم که با توجه به رشد هزینه‌هایی نظیر دستمزد که در سال جاری نزدیک به ۶۰ درصد افزایش یافته است و با افزایش هزینه‌های ناشی از جنگ و تحریم اجازه اصلاح متناسب قیمت‌ها را صادر کند و اگر مجوز افزایش منطقی قیمت‌ها داده نشود، شرکت‌های خودروساز با بحران شدید مالی مواجه شده و حتی در خطر تعطیلی قرار می‌گیرند؛ پیامد قطعی چنین اتفاقی، جهش مهارگسیخته قیمت خودرو در بازار آزاد خواهد بود». با این حال خودروسازان حالا در نامه‌ای خطاب به دولت خواسته‌اند که به دلیل شرایط جنگی و با هدف کاهش هزینه خودروسازان روی بعضی استانداردهای خودرو چشم ببندند؛ استانداردهایی که البته تا الان هم به شدت مورد انتقاد مصرف‌کنندگان، نمایندگان مجلس و حتی مقامات رده‌بالای کشوری بوده‌اند.

درخواست خودروسازان از سازمان استاندارد

انجمن خودروسازان ایران به امضای احمد نعمت‌بخش نامه‌ای خطاب به سازمان استاندارد نوشته و درخواست کرده است که برای کاهش هزینه خودروسازان بخشی از استانداردهای تولید خودرو به‌صورت موقت تعلیق شود. بر اساس این نامه که خطاب به علی عبدی، مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد فلزی سازمان استاندارد نوشته شده، انجمن خودروسازان به نامه شماره ۷۸۲ تاریخ ۲۶ فروردین ۱۴۰۵ استناد کرده و خواسته است که «با توجه به شرایط ویژه کشور و تبعات ناشی از وضعیت جنگی که موجب کاهش تیراژ تولید خودروها و افزایش هزینه‌ها صورت گرفته، ضرورت اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از تعدیل نیروی انسانی در شرکت‌ها اجتناب‌ناپذیر است. لذا کمیته استاندارد این انجمن با بررسی‌های صورت‌گرفته پیشنهادات پیوست را در دو گروه سواری و دیزلی به صورت عدم الزام برخی از استانداردها تا زمان پایداری و عادی‌شدن شرایط در TA-COP و مساعدت در کاهش یا تعلیق رویه‌ها تا زمان پایداری و مساعدت‌شدن شرایط تقدیم می‌نماید. خواهشمند است جهت تداوم تولید و جلوگیری از تعطیلی واحدهای خودروسازی موافقت کنید». انجمن خودروسازان ایران در ادامه این نامه که به بخش‌های دیگری از دولت و از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت رونوشت شده، پیشنهاد داده است که برخی استانداردها تا عادی‌شدن شرایط کشور مشمول شرایط عدم الزام شود؛ به عنوان مثال تست تصادف یکی از این موارد است که در پیشنهادات انجمن خودروسازان خواسته شده که در خودروهای سواری تست‌های برخورد از روبه‌رو، برخورد جانبی و برخورد عقب با شماره استانداردهای INSO23055 ، INSO 23054 و INSO10941 به دلیل هزینه‌های بالا و مطابق عرف بین‌المللی هر سال انجام نشده و به صورت یک سال در میان انجام شود. همچنین این انجمن خواستار حذف تست مصرف سوخت و تست آلایندگی سامانه‌های تهویه مطبوع شده و دلایل آن را نبود سوخت مناسب و محدودیت تجهیزات آزمون دانسته است. در جدول دیگری انجمن خودروسازان ایران، شماری از استانداردهای خودروهای سواری را فهرست کرده و خواستار کاهش یا تعلیق رویه‌های آزمون استاندارد تا عادی‌شدن شرایط شده است؛ به عنوان مثال انجمن خودروسازان خواستار کاهش تعداد دوره‌های ارزیابی از خطوط تولید شده و دلیل آن را «مشکلات تردد به سایت‌ها و هزینه بالای ارزیابی» قید کرده است! همچنین این انجمن خواستار تعلیق برخی رویه‌های گمرکی در رابطه با پروسه تأییدیه قطعات خودروهای مونتاژی شده است. این نامه شامل فهرستی از استانداردهای دیگر موسوم به استانداردهای تطابق تولید COP برای خودروهای تجاری است که انجمن خودروسازان پیشنهاد کرده که دولت تا عادی‌شدن شرایط قید الزامی‌بودن آن را بزند. در واقع تست‌های این استاندارد شامل مجموع بازرسی‌ها و نظارت‌های تصادفی است که نشان می‌دهد محصولات تولید انبوه با نمونه اولیه که قبلا گواهی تأیید نوع را گرفته، تطابق دارد. خودروسازان در این فهرست از دولت خواسته‌اند که تست‌های تطابق تولید ترمزگیری خودرو، استحکام کابین، حفاظ جانبی، حمل کالای خطرناک و تکیه‌گاه کمربند ایمنی، همچنین مصرف سوخت و رفتار احتراق و امکان دفع سوخت فعلا تا پایداری شرایط، مشمول عدم الزام شود. یکی از دلایلی که انجمن خودروسازان برای چشم‌پوشی از این استانداردها آورده، محدودیت مراکز آزمون و در نتیجه صف طولانی خودروسازان برای شرکت در این تست‌هاست و دلیل دیگری که برای تست استحکام کابین ذکر شده، بار مالی این تست است که قید شده بار مالی ناشی از تخریب قطعات برای هر مدل خودرو بین ۱۰۸ میلیون تا ۵.۵ میلیارد تومان است و هزینه نتایج آزمون هر مدل خودرو بالغ بر ۷۰۰ میلیون تومان است. دلیل دیگری که خودروسازان برای عدم الزام استانداردهای پیشنهادی خود آورده‌اند «ابهام در معیارهای شرکت‌های بازرسی» و «سوزاندن قطعات» در نمونه مورد آزمون است! احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران، در واکنش به پیگیری «شرق» حاضر به پاسخ‌گویی دقیق نمی‌شود و با گفتن اینکه خواسته‌ها و دلایل انجمن در نامه دقیق ذکر شده است، رسانه و خبرنگاران پیگیر این ماجرا را وابستگان شرکت‌های بازرسی خطاب می‌کند! این درخواست در شرایطی مطرح شده است که بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو، به «شرق» می‌گوید که «تست‌های استاندارد خودرو در ایران «حداقل»‌های استاندارد خودرو را تأمین می‌کند؛ آن هم برای خودروهایی که در حال حاضر در بازار جهان منسوخ شده‌اند و از استانداردهای دو، سه دهه و حتی چهار دهه قبل جهان پیروی می‌کنند. ضمن اینکه مدل پایه اغلب خودروهای تولید ایران پراید است که مربوط به اوایل دهه ۸۰ میلادی است و در آن زمان بسیاری از استانداردها از جمله استانداردهای محیط‌زیستی رایج نبوده است. بنابراین اینکه بخواهیم کف و حداقل‌های استاندارد نادیده گرفته شود، درخواستی از اساس غلط و تضییع مسلم حقوق مصرف‌کننده است. گذشته از این، باید به این نکته توجه کرد که حذف این استانداردها به بهانه جنگ و شرایط حساس کنونی تبدیل به رویه و عادت خودروسازان می‌شود و برگرداندن شرایط به قبل به این سادگی ممکن نیست». این کارشناس صنعت خودرو یادآوری می‌کند که صنعت خودروسازی ایران در سال‌های گذشته با بهانه‌های مشابه و انحصار بازار وضعیتی ایجاد کرده است که نه‌تنها قادر نیست با خودروسازان هم‌قدمت خود مانند خودروسازان کره‌ای و چینی رقابت کند که توان رقابت با خودروسازان نوظهوری مانند خودروسازان ترکیه‌ای را ندارد و «دولت باید به تبعات این پیشنهاد خطرناک خودروسازان توجه جدی داشته باشد چراکه بنا نیست به بهانه کاهش هزینه تولید خودروساز، جان مردم هزینه شود و تعداد کشته‌شدگان تصادفات از تعداد کشته‌شدگان جنگ بالاتر برود!». صدرایی پیشنهاد می‌کند که خودروسازان برای کاهش هزینه‌های خود راه‌های متعددی پیش‌رو دارند و حتما نیاز نیست برای کاهش هزینه‌های خود از تست‌های حداقلی استاندارد چشم‌پوشی کنند؛ به عنوان مثال خودروسازان جهان در شرایط بحران به جای تنوع در سبد محصولات، تنها روی تعداد اندکی از مدل‌ها تمرکز می‌کنند که کیفیت بالاتر، اقبال بازار و سایر فاکتورهای مطالعاتی را در اختیار دارند و تیراژ تولید این خودروها را افزایش می‌دهند که در نتیجه آن هزینه تولید کاهش پیدا کرده و خودرو با قیمت مناسب‌تری به دست مصرف‌کننده می‌رسد. این در حالی است که اگر خودروساز بخواهد استاندارد خودرو را نازل کند، مصرف‌کننده به بازار خودروهای دست‌دوم قبل از جنگ روی می‌آورد که کیفیت بالاتری دارد. این تجربه قبلا در بازار ایران آزمایش شده و شکست خورده است؛ به‌عنوان مثال در دوره‌ای مردم معتقد بودند که موتور خودروهای ۲۰۶ قبل از تحریم، فرانسوی است یا قطعات پیکان‌های قدیمی انگلیسی است و در مقاطعی، قیمت مدل‌های دست‌دوم این خودروها از قیمت خودروی نو بیشتر شد.

در همین زمینه امیرحسن کاکایی، دیگر کارشناس خودرو، گریزی به وضعیت خودروسازان زده و به «شرق» می‌گوید «خودروسازان در سال ۱۴۰۴ وضعیتی بد را پشت سر گذاشتند؛ از این منظر که خودروسازان نه‌تنها با کمبود قطعات و ارز برای واردات دست‌وپنجه نرم کردند، بلکه با محدودیت‌های دست‌وپاگیری مانند تحریم یا چالش نقل و انتقال پول و اف‌ای‌تی‌اف و اسنپ‌بک و... درگیر شدند. به جز این خودروسازان در شرایط فعلی دو جنگ را به فاصله کوتاه‌مدت پشت سر گذاشته‌اند که در آن جنگ آسیب‌هایی به صنعت فولاد و پتروشیمی وارد شد که بخشی از مواد اولیه خودروسازان را تأمین می‌کردند». این کارشناس در ادامه با اشاره به شماری از ایرادهای نظارتی و استاندارد خودرو در ایران توضیح می‌دهد: «من بشخصه با حذف یا تعلیق استانداردهای مرتبط با ایمنی خودرو مخالف هستم اما تأکید می‌کنم که روش‌های نظارت بر اجرای استانداردهای خودرو باید اصلاح شود و من تصور می‌کنم انجمن خودروسازان ایران به دنبال اصلاح رویه‌های نظارتی است. گذشته از این شماری از استانداردهای خودرو در ایران غیرضروری است. به‌عنوان مثال در پروسه مونتاژ خودرو، قطعات و تکه‌های منفصل خودرو که استاندارد آن تحت نظارت کشور مبدأ مانند چین بررسی و تأیید شده است، در ایران دوباره تست می‌شود که این موضوع ضمن اینکه غیرضروری است، هزینه سنگینی روی دست خودروساز می‌گذارد، چراکه خودروساز واردات را به تعداد محدود انجام داده است». کاکایی همچنین توضیح می‌دهد: «در مواردی هم استانداردهای مازادی مشابه استانداردهای اروپا وجود دارد که در ایران چندان معنادار نیست. به‌عنوان مثال در کامیونت‌ها سنسورهایی تعبیه می‌شود که هشدار دهد راننده بین خطوط رانندگی می‌کند یا استاندارد یورو ۵ که در ایران زیرساخت اجرای آن وجود ندارد و... که این دسته از استانداردها می‌تواند در ایران حذف شود». این کارشناس خودرو تأکید دارد که خواسته خودروسازان اصلاح چنین رویه‌هایی است و حذف یا تعلیق استانداردهای مربوط به ایمنی سرنشینان خودرو به‌هیچ‌عنوان پذیرفتنی نیست.

یادداشت

درحاشیه ناپیدایی

ادامه از صفحه اول

شاید برای همین است که آن سخن کهن هنوز هم بیراه نیست: «حدیث از مطرب و می گو و راز دهر کمتر جو/ که کس نگشود و نگشاید به حکمت این معما را». اما این، نه دعوت به چشم‌پوشی، که هشداری است به وسوسه تحلیل بیش از حد؛ آنجا که گمان می‌کنیم با افزودن داده و مدل، می‌توانیم بر همه‌چیز مسلط شویم، حال آنکه خود مسئله، مدام در حال تغییر است. خطا، نه در ندانستن که گاه در بیش از حد دانستن دیرهنگام است. برنامه‌ریزی‌ای که زمانی نقشه‌ای نسبتا روشن برای آینده بود، اکنون بیشتر به چارچوبی موقت می‌ماند؛ چارچوبی که باید مدام بازنویسی شود. در چنین فضایی، اصرار بر قطعیت می‌تواند به هزینه‌ای پنهان بدل شود و انعطاف، به سرمایه‌ای نامرئی که بقا را ممکن می‌کند. در حوزه منابع از انرژی تا سرمایه این ناپایداری چهره عریان‌تری دارد. جایی که توازن‌ها نه بر اساس ظرفیت‌ها، که بر پایه محدودیت‌ها تعریف می‌شوند و دسترسی، گاه مهم‌تر از دارایی می‌شود. بنگاهی که به منابع دسترسی پایدار ندارد، حتی اگر از نظر دارایی غنی باشد، در عمل با محدودیت تصمیم روبه‌روست. اینجاست که تصمیم‌گیری، از محاسبه صرف فاصله می‌گیرد و به هنر زمان‌بندی و تطبیق بدل می‌شود. با این حال، این ناپیدایی فقط تهدید نیست. در دل همین ابهام، امکانی نیز نهفته است: برای بازاندیشی در مدل‌های کسب‌وکار، برای کاستن از وابستگی‌های پرریسک و برای یافتن مسیرهایی که در دوران ثبات کمتر به چشم می‌آمدند. مه، افق را می‌پوشاند اما گاهی آنچه را که همیشه بوده و دیده نمی‌شده، آشکار می‌کند. سازمان‌ها، اگر بخواهند در این بستر دوام آورند، ناگزیرند از سختی ساختار بکاهند و بر چابکی بیفزایند؛ به جای تمرکز مطلق، به توزیع سنجیده ظرفیت‌ها روی آورند و به‌جای اتکای کامل بر پیش‌بینی، توان واکنش را در خود تقویت کنند. چراکه بسیاری از مزیت‌ها دیگر در «دانستن بیشتر» نیست، در «دیرتر غافلگیرشدن» است. در چنین جهانی، راهبری نه در داشتن پاسخ‌های قطعی، که در طرح پرسش‌های به‌موقع است؛ نه در پیش‌بینی دقیق آینده، که در آمادگی برای آینده‌های محتمل. آنان که نشانه‌ها را زودتر می‌بینند، هزینه کمتری می‌پردازند؛ و آنان که می‌آموزند، کمتر از حرکت بازمی‌مانند. و سرانجام، کسب‌وکار در این روزگار بیش از هر زمان به هنری شبیه شده است: حرکت در میان نادانسته‌ها، بی‌آنکه از تصمیم باز بمانیم؛ سرمایه‌گذاری در دل ابهام، بی‌آنکه به تردید فلج‌کننده تن دهیم. گاهی پیش‌رفتن، فقط به این معناست که از حرکت نایستیم حتی اگر مسیر، هر لحظه اندکی تغییر کند. اینجا، راه نه در حذف عدم قطعیت، که در زیستن آگاهانه با آن است؛ و آنان که این زیستن را نمی‌آموزند، ناگهان از صحنه حذف نمی‌شوند، آرام‌آرام از اثر می‌افتند.

نوبت دوم

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی
شماره ۰۸/س م/۱۴۰۵

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران
(سهامی خاص)

مربوط به خرید۳ قلم کنترل ولو ۶ الی ۱۲ اینچ کلاس ۳۰۰ الی ۱۵۰۰ - درخواست شماره ۰۳۰۰۷۹۹

شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه خرید۳ قلم کنترل ولو ۶ الی ۱۲ اینچ کلاس ۳۰۰ الی ۱۵۰۰ به شماره (۲۰۰۵۰۹۲۶۶۰۰۰۰۳۸) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه تاریخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۲ الی ۱۴۰۵/۰۲/۱۳ می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد. حداقل امتیاز ارزیابی کیفی ۵۵ امتیاز می باشد.
شرکت ها و موسسات دانش بنیان در مناقصات و عرضه کالاهای دانش بنیان ساخت داخل دستگاه های اجرایی حائز اولویت می باشند.

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی تاریخ : ۱۴۰۵/۰۲/۲۳
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی تاریخ : ۱۴۰۵/۰۳/۰۷
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار : آدرس : گچساران - فلکه الله - شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران - تلفن : ۳۲۲۲۴۴۱۲ - ۳۱۹۲۱۸۲۶ - ۰۷۴
مرکز تماس سامانه ستاد : ۴۱۹۳۴-۰۲۱
دفتر ثبت نام سامانه ستاد : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸
شناسه : ۲۱۶۱۹۲۷
۷۲۶

نوبت دوم

آگهی مناقصه(عمومی)

شرکت ملی گاز ایران
شرکت گاز استان خراسان رضوی
(سهامی خاص)

شماره فراخوان مناقصه در سامانه ستاد :۲۰۰۵۰۹۲۴۰۹۰۰۰۰۰۴ (کد فراخوان : ۳۱۵۸۲۴۷۳)

۱. مناقصه گزار: شرکت گاز استان خراسان رضوی
موضوع: اگهی کشف و جمع آوری شبکه و انشعابات غیرمجاز در سطح شهرستان مشهد و طرقبه شاندیز
۲. شرایط اولیه متقاضیان:
الف- دارابودن حداقل پایه در رشته نفت و گاز از سازمان برنامه و بودجه
ب- دارابودن ظرفیت خالی ارجاع کار
د -ثبت نام در سایت www.setadiran.ir و دریافت گواهی امضای الکترونیکی
۳. مدت اعتبار پیشنهادها : از تاریخی که برای تسلیم آن در فراخوان ذکر شده تا مدت سه ماه می بایست معتبر باشد.
۴. مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار: -/۲،۰۸۷،۵۵۰،۰۰۰ ریال (دو میلیارد و هشتاد و هفت میلیون و پانصد و پنجاه هزار ریال) می باشد که می بایست بر اساس یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ و اصلاحات پس از آن تهیه گردد و حتما اصل آن قبل ازآخرین مهلت ارائه پیشنهاد قیمت به صورت دستی تحویل دفتر حراست شرکت گاز استان خراسان رضوی واقع درمشهد - بلوار خیام - نبش تقاطع ارشاد- طبقه همکف گردد.
تبصره: مطابق ماده ۲۵ آیین نامه اجرایی قانون حمایت از شرکتها و موسسات دانش بنیان و اصلاحات بعدی آن، شرکتها و موسسات دانش بنیان در صورت شمول ماده مذکور و دارای صلاحیت مورد نیاز، شامل تخفیف ۵۰ درصدی در مبلغ سپرده تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار می باشند.
۵. مهلت اعلام آمادگی و دریافت اسناد مناقصه: از تاریخ ۰۹/ ۱۴۰۵/۰۲ لغایت ۱۶ / ۱۴۰۵/۰۲
۶. آخرین مهلت بارگذاری اسناد و تسلیم پیشنهاد قیمت : ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۲۸ / ۱۴۰۵/۰۲
۷. پیشنهادهای واصله : در ساعت ۰۸:۳۰ مورخ ۲۹ / ۱۴۰۵/۰۲ در کمیسیون مربوطه باز و خوانده می شود و حضور پیشنهاد دهندگان و یا یک نفر نماینده مجاز آنها با همراه داشتن معرفی نامه ممهور به مهر شرکت در جلسه آزاد است.
۸. یادآور می گردد کلیه مراحل مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.
۹. رعایت قانون حداکثراستفاده ازتوان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی الزامی است وصرفاً موسسات و شرکتهای ایرانی ثبت شده در فهرست توانمندی های مندرج درسامانه توانیران مجاز می باشد.
شایان ذکر است دسترسی به متن این آگهی، در سایت WWW.nigc-khrz.ir امکان پذیربوده و در صورت نیاز به کسب اطلاعات بیشتر با تلفن: ۳۷۰۷۲۲۱۲-۰۵۱ تماس بگیرید.
شناسه : ۲۱۶۴۸۸۲
روابط عمومی شرکت گاز استان خراسان رضوی
۷۹۱

تجدید فراخوان ارزیابی کیفی
پروژه تعمیرات و مرمت ساختمان شعبه چالوس

بانک سپه در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی به شماره ۲۰۰۵۰۰۱۰۳۶۰۰۰۰۰۳ برای مناقصه عمومی یک مرحله ای پروژه خود با مشخصات ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.
۱ – موضوع مناقصه: تعمیرات و مرمت ساختمان شعبه چالوس
۲ – برآورد هزینه اجرای کار: ۳۰۴،۳۹۲،۵۷۰،۲۷۷ ریال بر اساس فهرست بهای پایه رشته های مرمت بناهای تاریخی، ابنیه و تأسیسات برقی و مکانیکی سال ۱۴۰۴ با احتساب ضرایب مربوط بعلاوه هزینه تجهیز و برچیدن کارگاه.
۳ – شرایط لازم پیمانکاران برای شرکت در ارزیابی کیفی:
● گواهینامه معتبر صلاحیت پیمانکاری حداقل پایه چهار در رشته های ساختمان و ابنیه، تأسیسات و تجهیزات و مرمت و احیای آثار فرهنگی و تاریخی به صورت توأمان از سازمان برنامه و بودجه کشور و ثبت شده در پایگاه اطلاع رسانی ساجار
● داشتن تعداد و ظرفیت آزاد برای ارجاع کار.
۴ – تاریخ انتشار، مهلت دریافت و ارسال اسناد ارزیابی کیفی:
● تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ستاد: ساعت ۸:۰۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۲
● مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی از سامانه: تا ساعت ۱۶:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۱
● آخرین مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: تا ساعت ۱۶:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۴
۵ – نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار:
تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - نبش کوچه ۳۳ -پلاک ۵۴ - طبقه پنجم.
پایگاه اینترنتی سازمان: www.banksepah.ir
تلفن: ۰۹۱۲۷۲۲۹۱۴۴ - ۰۲۱۳۵۹۱۱۴۵۳
م الف ۲۶۰ شناسه آگهی ۲۱۶۳۶۳۹ بانک سپه – اداره کل مهندسی ساختمان

سازمان آگهی‌های روزنامه شرق
۸۶۰۳۶۱۱۹