یادداشت

## معماری نهادی وزوال حکمرانی

ادامه از صفحه اول

کسانی که در دوره‌های بازتر شکل گرفته بودند و برخورداری از تجربه میدانی، جهان‌شناسی و شناخت حرفه‌ای از نظام اداره‌کرد کشور را با خود حمل می‌کردند، امروز حضور کم‌رنگ‌تری در رده‌های تصمیم‌ساز دارند. اگرچه نظام دولت‌داری ایران در سال‌های اخیر کم‌وبیش دچار نوعی اماتوریسم تکرارشونده بوده است، اما این روند در ابتدای انقلاب‌ها به‌ظاهر امری اجتناب‌ناپذیر به حساب می‌آید اما بعد از چهار دهه وقتی یک پزشک که تا دیروز در یک شهرستانی مشغول درمان بوده است، یکباره و بدون داشتن هیچ‌گونه تجربه سیاسی ملی در مسند یک سیاست‌مدار در جایگاه معاونت رئیس‌جمهور می‌نشیند و حتی در نشست‌های سازمان ملل بدون تسلط به ادبیات سیاست بین‌الملل و حتی زبان محاوره انگلیسی شرکت می‌کند، عمق دولت غیرحرفه‌ای را روشن می‌کند. این جابه‌جایی نسلی و تجربی، همان چیزی است که ایوانز آن را «خالی‌شدن دولت از سرمایه انسانی حرفه‌ای» می‌نامد. از میانه دهه ۱۳۸۰ به بعد، این روند در پست‌ها و جایگاه‌های فنی و کارشناسی نیز تسریع یافت و به کاهش تدریجی «اکسپرتیز» در بدنه دولت منجر شد. به‌تدریج از وزن مدیران و کارشناسانی که مسیر حرفه‌ای خود را از طریق تجربه میدانی، آموزش رسمی معتبر و تعامل با استانداردهای جهانی طی کرده بودند، یعنی خبرگان دانشی و اجرائی کاسته شد و گروهی از نیروهای جدید وارد ساختار دولتی شدند که گرچه از نظر مدارک ظاهری واجد شرایط بودند، اما از آموزش مناسب برخوردار نبودند و فرصت کافی برای طی مسیر طبیعی حرفه‌ای، تجربه سازمانی و تولید اثر ملموس در حوزه تخصصی خود نداشتند. گسترش شتاب‌زده مراکز آموزشی و تضعیف برخی استانداردهای علمی، این روند تولید نخبگان کاغذی را تسریع کرده است. نتیجه، کاهش آرام اما محسوس ظرفیت تحلیل و تصمیم‌سازی در بخش‌هایی از بوروکراسی و کاهش توان حل مسئله در دستگاه‌های دولتی بوده است. در چنین فضایی، حتی انتصاب‌های کلیدی در سطوح عالی فنی دولت نیز دچار تغییر معنا می‌شوند. برای نمونه، هنگامی که در جایگاهی مانند مدیریت ساختار و تشکیلات نهاد ریاست‌جمهوری -که در نظریه‌های حکمرانی به‌عنوان «قلب هماهنگ‌سازی نهاد» شناخته می‌شود- اگر به جای استفاده از صاحب‌نظران برجسته حوزه مدیریت دولتی، از نیروهای کم‌تجربه که در ابتدای تجربه اداری دولتی هستند، بهره گرفته شود، پیامد آن فراتر از یک انتخاب سازمانی است. چنین انتصابی سیگنال مهمی به کل دولت می‌فرستد: سطح معیارهای حرفه‌ای در گزینش‌ها تنزل یافته است. این پیام به‌تدریج در دیگر دستگاه‌ها بازتولید می‌شود و الگوی انتخاب مدیران را در سراسر دولت تحت تأثیر قرار می‌دهد. نتیجه این فرایند، همان چرخه‌ای است که فوکویاما آن را «کاهش تدریجی کیفیت بوروکراسی» می‌نامد. هانتینگتون این وضعیت را شکافی میان «افزایش توقعات اجتماعی» و «کاهش توان نهادی» می‌داند؛ شکافی که انباشت نارضایتی در جامعه و فشار مضاعف بر نهادهای تصمیم‌گیر را به دنبال دارد. گیدنز نیز در قالب «مدرنیته فشرده» نشان می‌دهد که سرعت تغییرات اجتماعی بسیار بالاتر از ظرفیت نهادی برای پاسخ‌گویی شده است. اگر این مسیر ادامه یابد، کشور با چرخه‌ای پیش‌بینی‌پذیر روبه‌رو می‌شود: کاهش کیفیت سیاست‌گذاری، فرسایش سرمایه انسانی در دولت، و وابستگی فزاینده به الگوهای گذشته. این همان روندی است که اسکاچپل آن را «انجماد نهادی» می‌نامد. تجربه جهانی اما نشان می‌دهد که بازسازی ظرفیت نهادی حتی در محیط‌های محدود، ناممکن نیست. بازگشت تدریجی به معیارهای حرفه‌ای در انتصاب‌ها، تقویت سازوکارهای یادگیری سازمانی و استفاده از نیروهای خبره در جایگاه‌های کلیدی می‌تواند چرخه‌های فرسایشی را متوقف کند. هیچ دولتی بدون سرمایه انسانی توانمند و سازوکارهای تصمیم‌گیری یادگیرنده راهی به سوی آینده پایدار نخواهد داشت؛ نقطه‌ای که تقریبا همه نظریه‌پردازان بزرگ بر آن توافق دارند.

## فیلترینگ بالسویه، عدل فی‌الرعیه!

ادامه از صفحه اول

این عبارت بیش از آنکه یک حکم فقهی یا حقوقی باشد، یک حکم روان‌شناختی است. انسان‌ها بیش از آنکه از «کمبود» رنج ببرند، از «تبعیض» رنج می‌برند. وقتی همه اعضای یک جامعه در فقر یا سختی باشند، کسی احساس بی‌عدالتی مضاعف نمی‌کند؛ اما اگر عده‌ای در رفاه باشند و عده‌ای دیگر تحت فشار، احساس ظلم بیدار می‌شود. این مفهوم در ادبیات عرب معادل دیگری نیز دارد: «البَلیّةُ اذا عَمَّتْ طابَتْ»؛ بلا و مصیبت وقتی همگانی باشد، خوش و گوارا می‌شود. این مَثل معمولا در موقعیت‌های انتقادی یا طنز تلخ به کار می‌رود. هنگامی که جامعه رو به افول است و مدیرانی ضعیف میدان‌دار شده‌اند، روزنه‌ای از گره‌گشایی و عدالت وجود ندارد ولی همه به یک اندازه آسیب می‌بینند، مردم دلخوش به وضع موجود می‌شوند. در این وضعیت، افراد برای دلداری‌دادن به یکدیگر می‌گویند: «ناراحت نباش، ظلم بالسویه عدل است!». حکایت سیم‌کارت سفید نیز چنین است؛ عده‌ای از خواص از آن بهره‌مند هستند و مردم بی‌بهره. به‌خصوص عده‌ای که با خاکساری، مردم را ولی‌نعمت خود می‌دانند. همان‌ها که تلاش می‌کنند طوری فیلتر کنند که هیچ‌جوره باز نشود. آقای پزشکیان اگرچه سیم‌کارت‌های سفید در زمان شما توزیع نشده‌اند اما اکنون که از آن به سیم‌کارت‌گیت یاد می‌شود، وظیفه شماست که تناقض پیش‌آمده را حل کنید. اگر فیلترینگ ظلم، بلا یا مرگ است، خطر آن را دفع کنید و بگذارید مردم نفس بکشند. اگر شهد است و نوش و نعمت، به مردم، همان ولی‌نعمتان‌تان که شما را به این جایگاه رسانده‌اند نیز ارزانی دارید. چه بهتر که شما پا پیش بگذارید و از خود شروع کنید. سیم‌کارت سفیدتان را پس دهید تا با مصائب و مشکلات مردمان عادی آشنا شوید. از فیلترشکن استفاده کنید و مبلغی را ماهانه به آن اختصاص دهید. البته ممکن است اطرافیان به شما بگویند استفاده از فیلترشکن خطرناک است؛ که خطرناک هم است، اما اخلاقی نیست که مردمت در خطر باشند و تو در امان. از اخلاق هم که بگذریم، از نظر فنی، ویروسی که جامعه ۹۰میلیونی را آلوده می‌کند، به صاحبان سیم‌کارت‌های سفید نیز سرایت می‌کند. آقای رئیس‌جمهور، نگذارید مجلس‌نشینان که حالا مشخص شده از سیم‌کارت سفید استفاده می‌کنند، با یک فرار رو به جلو، به سنگ‌اندازی در ابزارهای رفع تحریم و فیلتر بپردازند. شما با وعده فریبنده رفع فیلترینگ به میدان آمده‌اید و بارها تکرار کرده‌اید که اگر دروغ گفتم مرا کنار بگذارید؛ اگر اراده یا توان رفع فیلترینگ را به تنهایی ندارید، دست‌کم این وضعیت را بر تمام منصب‌داران ارزانی دارید تا بدانند که مردم چه می‌کشند. در نهج‌البلاغه حتما درس‌ها دراین‌باره آمده است. آن را خوانده‌اید؟

### مدیران تاکسی‌های آنلاین در یک نشست خبری از چالش‌های طرح جدید سازمان تأمین اجتماعی برای رانندگان گفتند

# چالش بیمه اجباری رانندگان آنلاین

**شرق:** بیمه رانندگان تاکسی‌های آنلاین موجی از نگرانی‌ها را برای جمعیت بزرگی از رانندگان ایجاد کرده است. گفته می‌شود چیزی حدود پنج تا شش میلیون راننده آنلاین در ایران فعالیت می‌کنند که بخش درخورتوجهی از آنها بازنشستگان و افراد چندشغله هستند. سازمان تأمین اجتماعی اخیرا پیشنهادی را به مجلس ارائه کرده است که بر مبنای آن، رانندگان تاکسی‌های آنلاین مشمول بیمه اجباری شوند. سازمان تأمین اجتماعی این طرح را در راستای حمایت بیمه‌ای از رانندگان می‌داند. از آن سو، بازنشستگان نگران هستند که با برقراری بیمه اجباری، مستمری آنها قطع شود و افراد چندشغله دیگر نتوانند با الزام تاکسی‌های آنلاین به بیمه‌کردن رانندگان، شغل دوم خود را ادامه دهند. از سوی دیگر، تاکسی‌های آنلاین می‌گویند این وضعیت می‌تواند تکرار شرایط بیمه کارگران ساختمانی باشد که سازمان تأمین اجتماعی از کارفرما مبالغی را برای بیمه‌کردن کارگران ساختمانی دریافت کرده، اما به بهانه‌های مختلف از بیمه تمامی کارگران ساختمانی سر باز زده است.

آنها همچنین تأکید می‌کنند هیچ تضمین قانونی وجود ندارد که در صورت بیمه مجدد بازنشستگان، مستمری آنان قطع نشود و در طرح جدید اصولا اگر راننده‌ای تن به بیمه اجباری ندهد، دیگر نمی‌تواند در تاکسی‌های آنلاین کار کند. صبح شنبه هشتم آذر، در اتاق اصناف ایران نشستی با عنوان «حق بیمه اجباری؛ چالشی بزرگ در مسیر اقتصاد دیجیتال» با حضور نمایندگانی از اتاق اصناف ایران، اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی، انجمن تجارت الکترونیک تهران، مدیرعاملان و معاونان حقوقی اسنپ و تپسی برگزار شد که البته نمایندگان سازمان تأمین اجتماعی در این نشست شرکت نکردند. براساس طرح پیشنهادی تأمین اجتماعی که اکنون در کمیسیون مشترک عمران و اجتماعی مجلس در حال بررسی است، همه رانندگان پلتفرم‌ها بدون در نظر گرفتن میزان فعالیت، نوع همکاری یا وضعیت اشتغال مشمول بیمه اجباری خواهند شد. در این طرح، دو تا شش درصد به کرایه هر سفر اضافه می‌شود تا این مبلغ به صورت مستقیم و برخط به حساب تأمین اجتماعی واریز شود. این مبلغ نیمی از حق بیمه را در بر می‌گیرد و رانندگان نیز فارغ از اینکه به بیمه نیاز دارند یا خیر، موظف به پرداخت ۱۳.۵ درصد از درآمد مقطوع خود به تأمین اجتماعی هستند.

در ابتدای نشست، صادق سازگاری، مدیر امور حقوقی اتاق اصناف ایران، گفت اجباری‌سازی بیمه خویش‌فرما می‌تواند کسب‌وکارهای آنلاین و همچنین مشاغل سنتی را با الزامات جدید و خارج از ساختار قانونی‌شان مواجه کند.

محمد خلج، مدیرعامل اسنپ نیز گفت: «ما صددرصد پیگیر اجرائی‌شدن بیمه رانندگان هستیم و در سال‌های گذشته خودمان پیشنهاد دادیم مدلی طراحی شود که رانندگان بتوانند به صورت داوطلبانه و با سازوکارهای متناسب با ماهیت فعالیت‌شان تحت پوشش بیمه قرار بگیرند. این پیشنهاد را رسمی، مکتوب و مبتنی بر داده‌های عملیاتی مطرح کردیم. بنابراین مسئله امروز اختلاف بر سر اصل بیمه‌کردن نیست؛ نگرانی ما از نحوه اجراست. بازخورد مستقیم رانندگان نیز نشان می‌دهد نگرانی‌هایی درباره بیمه اجباری و تغییرات احتمالی وجود دارد؛ ازجمله تماس‌های بی‌شماری از سوی رانندگان برای حذف حساب کاربری داشتیم».

مدیرعامل اسنپ افزود: «اجرای اجباری بیمه برای همه، بدون توجه به استقلال شغلی و ساعات فعالیت رانندگان، هزینه‌ها را افزایش می‌دهد، فشار عملیاتی و مالی را روی رانندگان و مسافران بیشتر می‌کند و در نهایت کیفیت خدمات را کاهش می‌دهد. رانندگان بخش کلیدی اکوسیستم ما هستند و هر تصمیمی درباره بیمه باید منافع و شرایط آنها را لحاظ کند. در حال حاضر، تقریبا نیمی از درآمد پلتفرم‌ها به شکل مشوق‌ها و حمایت‌های عملی به رانندگان بازمی‌گردد و علاوه بر آن، از طریق باشگاه رانندگان خدمات خودرویی، رفاهی، درمانی، آموزشی و تفریحی نیز ارائه می‌شود. بارها در جلسات خود با تأمین اجتماعی اعلام کرده‌ایم که خواهان پرداخت داوطلبانه حق بیمه رانندگان از محل همین مشوق‌ها هستیم، اما به جای شنیدن راهکارهای عملیاتی ما، طرحی جدید ارائه کردند که بدون تفکیک رانندگان فاقد بیمه، همه رانندگان را مشمول و منابع مالی را به شکلی غیرهدفمند و اضافی صرف می‌کند. این موضوع نشان‌دهنده ناکارآمدی برخی سازوکارهای بیمه‌ای است؛ حتی بازنشستگانی که بیش از ۳۰ سال حق بیمه پرداخت کرده‌اند، در روزهای اخیر خدمات بیمه تکمیلی خود را از دست داده‌اند. بیمه‌ای که سازمان به رانندگان وعده می‌دهد، بیشتر شبیه یک سراب است».

در ادامه نشست، مصطفی سیدحسینی، مدیرعامل تپسی گفت: «مسئله اینجاست که بدون توجه به واقعیت‌های بازار، همه رانندگان یکسان دیده شده‌اند؛ درحالی‌که کسی که بیمه دارد یا بازنشسته است، نیازی به کارگاه دوم ندارد. قانون بالادستی هم هیچ اجبار مشخصی تعیین نکرده و منطقی‌ترین راه این است که فقط رانندگانی که فاقد بیمه هستند تحت پوشش قرار گیرند».

مدیرعامل تپسی هشدار داد که اجرای نادقیق این طرح می‌تواند باعث خروج بخشی از ناوگان و کاهش فعالیت رانندگان در پلتفرم شود. این موضوع بازار حمل‌ونقل شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و موجب افزایش سفرهای خارج از پلتفرم می‌شود که استانداردهای ایمنی و نظارتی کافی ندارند و می‌توانند امنیت مسافران را به خطر بیندازند.

مهدی شمسایی، معاون حقوقی اسنپ، با اشاره به سیاست‌های کلی تأمین اجتماعی و بند «چ» ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم گفت: «قانون‌گذار در ابتدا بیمه رانندگان را اختیاری و مبتنی بر حمایت تعریف کرده بود، اما طرحی که برای سال ۱۴۰۴ ارائه شده این مدل را به سازوکار اجباری تبدیل می‌کند؛ تغییری که هم با هدف اولیه قانون در تعارض است و هم می‌تواند پیامدهای اقتصادی و اجتماعی درخور توجهی برای رانندگان و کل بازار به همراه داشته باشد. رانندگان ذیل قانون نظام صنفی فعالیت می‌کنند و باید از حق بیمه خویش‌فرما بهره‌مند باشند. تفسیر فعلی تأمین اجتماعی از قوانین با مستندات حقوقی ازجمله آرای دیوان عدالت اداری و ماده ۲۸ برنامه هفتم همخوانی ندارد».

او افزود: «شیوه فعلی اجرای طرح بیمه اجباری، در صورت اتکا به درآمدهای مقطوع و داده‌های ناقص، عملا می‌تواند به افزایش هزینه سفر، کاهش فعالیت رانندگان و بازگشت بازار به سمت سفرهای آفلاین و فاقد استانداردهای ایمنی منجر شود. تجربه بیمه کارگران ساختمانی نشان می‌دهد که سال‌ها منابع بیمه‌ای جمع‌آوری شده اما پوشش واقعی ارائه نشده است؛ خطر آن وجود دارد که همین الگوی ناکارآمد برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی نیز تکرار شود».

نگین انصاری، معاون حقوقی تپسی، نیز گفت: «تعیین حکم اختیاری برای بیمه رانندگان در قانون برنامه هفتم با توجه به ماهیت فعالیت این گروه و تبعات احتمالی اجباری‌شدن آن در مجلس به تصویب رسید. قانون برنامه قانونی است که برای پنج سال تدوین و تصویب می‌شود تا یک افق بلندمدت برای سیاست‌های کشور ترسیم کند. تغییر این حکم، تنها یک سال پس از تصویب قانون، نشان‌دهنده عدم ثبات قوانین کشور و غیرقابل پیش‌بینی‌بودن تغییرات آن است؛ وضعیتی که می‌تواند اعتماد فعالان بازار و تمامی ذی‌نفعان‌شان را تحت تأثیر قرار دهد. پیش‌بینی‌پذیری قوانین و ثبات آن یکی از مقدمات اساسی توسعه اقتصادی است و بی‌ثباتی در این زمینه پیامدهای اقتصادی و اجتماعی شایان توجهی برای رانندگان و کل بازار به همراه دارد».

رضا الفت‌نسب، رئیس اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی، در این نشست گفت: «مداخلات سنگین و اجبارهای ساختاری بدون بررسی اثرات جانبی آن می‌تواند اشتغال پلتفرمی، مقیاس‌پذیری کسب‌وکارها و حتی ثبات خدمات دیجیتال را مختل کند».

مریم نجفی، دبیر انجمن تجارت الکترونیک تهران، با اشاره به این نکته که اقتصاد دیجیتال بر پایه اعتماد، ثبات و قواعد روشن رشد می‌کند، گفت: «وقتی سیاست‌ها بدون گفت‌وگو با نهادهای تخصصی و صنفی تغییر می‌کنند، ریسک سرمایه‌گذاری بالا می‌رود و جریان ورود سرمایه کاهش می‌یابد. در شرایطی که پیش‌بینی‌پذیری برای کسب‌وکارها روزبه‌روز کمتر می‌شود، نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم به ثبات و پایداری در کیفیت خدمات دیجیتال لطمه‌ای وارد نشود».

### فولاد مبارکه الگوی توسعه ملی

# صنعت فولاد؛ توانمندی‌ها، چالش‌ها و نقش هوش مصنوعی در آینده‌ای پایدار

صنعت فولاد ایران در سال‌های اخیر به‌عنوان یکی از ارکان استراتژیک اقتصاد غیرنفتی کشور مطرح شده که با وجود تحریم‌ها و محدودیت‌های داخلی و خارجی توانسته حجم بالایی از تولید با ارزش افزوده بالا و صادرات قابل توجهی را ثبت کند، به نحوی که جایگاهی نزدیک به نُهمین تولیدکننده بزرگ فولاد جهان را هم به دست آورده است، در این میان گروه فولاد مبارکه را می‌توان یکی از ارکان موفقیت یادشده دانست، ولی در کنار موفقیت‌ها، چالش‌های مهمی از جمله محدودیت‌های تأمین انرژی و نیاز به به‌کارگیری فناوری‌های نوین ازجمله هوش مصنوعی، پیش‌روی صنعت قرار دارد. یادداشت پیش‌روی شما به بررسی وضعیت فعلی، فرصت‌ها و تهدیدها و نقش فناوری‌های پیشرفته در تحول صنعت فولاد ایران می‌پردازد.

**رشد تولید و صادرات؛ دستاوردهای قابل توجه در شرایط دشوار**

براساس گزارش انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران (ISPA)، در سال مالی منتهی به مارس ۲۰۲۴، تولید فولاد خام کشور به ۲۹.۳۳۴ میلیون تن رسید که رشدی ۵.۸ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد. هم‌زمان صادرات محصولات فولادی ایران به حدود ۷.۸ میلیارد دلار بالغ شد که سهم قابل‌توجهی از صادرات غیرنفتی کشور را تشکیل می‌دهد. این رشد در شرایطی تحقق یافته است که کشور با تحریم‌ها و محدودیت‌های انرژی دست‌وپنجه نرم می‌کند. توانمندی صنعت فولاد ایران در تأمین نیاز داخلی صنایع مختلف ازجمله ساخت‌وساز، خودروسازی و صنایع معدنی، نشان‌دهنده اهمیت راهبردی این بخش در توسعه اقتصادی است. تولید سالانه بیش از ۲۹ میلیون تن فولاد خام، ضمن کاهش وابستگی به واردات، موجب تقویت زنجیره تأمین داخلی و اشتغال‌زایی در بخش‌های مختلف شده است. سهم بالای فولاد مبارکه در این تولید و تلاش برای خلق ارزش افزوده بالاتر به واسطه تولید محصولات فولادی همچون انواع ورق‌های خودرو و فولاد زنگ‌نزن، نشان می‌دهد صنایع داخلی ظرفیت رشد بالایی دارند، رشدی که البته در خلأ محقق نمی‌شود و بدون رفع چالش‌های اصلی با مخاطراتی در آینده مواجه خواهد بود.

**چالش‌های تأمین انرژی و تأثیر آن بر تولید**

یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی صنعت فولاد ایران، محدودیت‌های تأمین انرژی به‌ویژه برق و گاز است. در سال ۱۴۰۳، گزارش شده است که به دلیل کمبود انرژی، حدود دو میلیون تن تولید نیمه‌تمام با ارزشی نزدیک به یک میلیارد دلار از دست رفته است. این مسئله زنگ هشداری برای ثبات تولید و ظرفیت صادرات این صنعت به شمار می‌آید و ضرورت دارد که راهکارهای پایدار برای مدیریت مصرف انرژی و تأمین پایدار آن در اولویت قرار گیرد. در همین زمینه باید متذکر شد اگرچه شرکت‌هایی مانند فولاد مبارکه به ساخت نیروگاه‌های گازی سیکل ترکیبی با راندمان بالا یا ساخت مزارع خورشیدی بزرگ‌مقیاس روی آورده‌اند اما تا زمانی که ناترازی انرژی در کشور رفع نشود آنها بیشتر از اینکه خود تأمین باشند، پوشش‌دهندگان کمبود شبکه سراسری خواهند بود و به نوعی بار دولت‌ها را بر دوش می‌کشند.

**تحول دیجیتال و نقش هوش مصنوعی در صنعت فولاد**

در عصری که فناوری‌های نوین به‌سرعت در حال تغییر صنایع مختلف هستند، بهره‌گیری از هوش مصنوعی می‌تواند به‌عنوان موتور محرکه تحول در صنعت فولاد ایران عمل کند. هوش مصنوعی قادر است فرایندهای تولید را بهینه کند، کیفیت محصولات را ارتقا دهد و مصرف انرژی را کاهش دهد. ازجمله کاربردهای هوش مصنوعی در این صنعت می‌توان به پیش‌بینی تقاضا، کنترل کیفی هوشمند، نگهداری پیشگیرانه تجهیزات و مدیریت بهینه زنجیره تأمین اشاره کرد. استفاده از سیستم‌های هوشمند تحلیل داده‌های بزرگ (Big Data) نیز امکان تصمیم‌گیری سریع‌تر و دقیق‌تر را فراهم می‌آورد و به بهبود مدیریت منابع و کاهش ضایعات کمک می‌کند. این فناوری‌ها می‌توانند به‌ویژه در شرایط تحریم و محدودیت‌های انرژی، نقش کلیدی در حفظ ثبات تولید و ارتقای کیفیت محصولات ایفا کنند.

**ضرورت سیاست‌گذاری و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین**

برای بهره‌مندی کامل از ظرفیت‌های هوش مصنوعی و فناوری‌های دیجیتال، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و سرمایه‌گذاری هدفمند هستیم. آموزش نیروی انسانی متخصص، توسعه زیرساخت‌های دیجیتال و همکاری نزدیک میان بخش دولتی و خصوصی، از ارکان اصلی تحقق این هدف است. سیاست‌گذاران باید با ایجاد بسترهای قانونی و حمایتی، فضای مناسبی برای توسعه فناوری‌های پیشرفته در صنعت فولاد فراهم کنند، در این میان الگوی فولاد مبارکه می‌تواند راه‌گشا باشد، چراکه در سال‌های اخیر این گروه توانست در پیوند با شهرک‌های علمی و تحقیقاتی کشور، افق‌های تازه‌ای در این مسیر بگشاید.

**چشم‌انداز آینده؛ صنعتی پایدار و رقابتی**

صنعت فولاد ایران با ظرفیت‌های تولیدی قابل توجه و تجربه موفق در صادرات، می‌تواند نقش کلیدی‌تری در اقتصاد کشور ایفا کند. اما برای حفظ و گسترش این جایگاه، باید به چالش‌های موجود پاسخ داده و فناوری‌های نوین را در فرایندهای تولید و مدیریت به کار گرفت. بهره‌گیری از هوش مصنوعی و دیجیتالی‌شدن صنایع، فرصت مناسبی برای افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت است که می‌تواند صنعت فولاد را در مسیر پایداری و رقابت‌پذیری جهانی قرار دهد.

به عبارت دیگر این صنعت با وجود فشارهای خارجی و محدودیت‌های داخلی، توانسته به رشد قابل توجهی در تولید و صادرات دست یابد و جایگاه مهمی در اقتصاد کشور پیدا کند. با این حال، چالش‌هایی مانند تأمین انرژی و نیاز به تحول دیجیتال، مسیر پیش‌رو را پیچیده کرده‌اند. هوش مصنوعی به‌عنوان ابزاری مؤثر، می‌تواند در بهبود فرایندها و افزایش بهره‌وری نقش بسزایی ایفا کند، اما تحقق این امر مستلزم سیاست‌گذاری دقیق، سرمایه‌گذاری و توسعه نیروی انسانی متخصص است. تنها با تکیه بر توانمندی‌ها و پذیرش فناوری‌های نوین، صنعت فولاد ایران قادر خواهد بود در بازارهای جهانی رقابتی باقی بماند و ارزآوری پایدار برای کشور فراهم آورد.

آگهی فراخوان ارزیابی کیفی مزایده
لایروبی و راهبری علائم کمک ناوبری

سازمان بنادر و دریانوردی
معاونت امور دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی مزایده اجاره شناورها به منظور تامین ایمنی آبراه (لایروبی و علائم کمک ناوبری) در بنادر در سه حوزه جنوب شرق، جنوب غرب و شمال را از طریق فراخوان عمومی برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه، از طریق دبیرخانه سازمان بنادر و دریانوردی انجام خواهد شد.

لذا از شرکت های متقاضی که تمایل به شرکت در مزایده فوق را دارند، تقاضا می‌گردد ضمن ارائه معرفی نامه کتبی برای دریافت اسناد ارزیابی کیفی، به آدرس تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان شهیدی، پلاک ۱، کد پستی ۱۵۱۸۶۶۳۱۱۱، دبیرخانه سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه فرمایند.

| مهلت دریافت | مهلت تسلیم اسناد | جلسه توضیح و تشریح اسناد | محل برگزاری جلسه توضیح و تشریح |
|---|---|---|---|
| از روز ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ الی ساعت ۱۵:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۸ | ساعت ۱۵:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۰۲ | ساعت ۱۰:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۵ | ساختمان مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی |

به منظور رفع ابهام و دریافت توضیحات تکمیلی، از متقاضیان درخواست می‌گردد پس از دریافت اسناد ارزیابی کیفی در جلسه توضیح و تشریح اسناد در تاریخ مسخص شده حضور بهم رسانند.

تلفن: ۸۴۹۳۳۱۲۶-۰۲۱، نمابر: ۸۴۹۳۲۱۹۰-۰۲۱ آدرس الکترونیکی: akrostami@pmo.ir

شناسه آگهی ۲۰۵۷۱۲۷ م الف ۳۲۰۴

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه)

شرکت بازرگانی گاز ایران

خرید ۲۱۰.۰۰۰ دستگاه کنتور دیافراگمی G6 – نوبت اول

شماره تقاضای ۰۴۳۰۰۰۱ شماره فراخوان در سامانه ستاد ۲۰۰۴۰۹۴۳۷۶۰۰۰۰۱۲

شرکت بازرگانی گاز ایران در نظر دارد مناقصه خرید کالای فوق الذکر را مطابق با مشخصات و شرایط مورد نظر (بارگزاری شده در سامانه ستاد)، از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR برگزار نماید.

بدیهی است با توجه به اینکه تمامی مراحل فرخوان برگزاری مناقصه از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) انجام خواهد پذیرفت، لذا کلیه مناقصه گران بایستی عضو سامانه مذکور بوده و همچنین کلیه مدارک بارگذاری شده (کیفی، فنی و بازرگانی) نیز، الزاماً بایستی دارای مهر و امضای الکترونیکی صاحبان امضای مجاز طبق آخرین تغییرات روزنامه رسمی باشند.

**مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ضمانت نامه شرکت در مناقصه):**
مطابق آیین نامه تضمین معاملات دولتی به مبلغ ۱۰۷.۴۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال

**محل، زمان و مهلت دریافت و تحویل اسناد:**
تاریخ و زمان دریافت، بارگذاری و بازگشایی کلیه پاکت های پیشنهادات مطابق زمانبندی مندرج در سامانه ستاد می باشد. (امکان دریافت اسناد مناقصه از تاریخ اعلان عمومی در سامانه ستاد و چاپ آگهی میسر می باشد)

**نام و نشانی مناقصه گزار:**
شرکت بازرگانی گاز ایران، تهران -خیابان شهید احمد قصیر، خیابان دوازدهم غربی (شهید مجید رمضان) پلاک ۶ تلفن ۸۷۱۱۷۷۷۳ کد پستی ۱۵۱۴۷۴۵۹۱۱

**تذکر بسیار مهم:**
الزام حضور در فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL) و ارائه گواهی عضویت مربوطه، شرط اصلی حضور در مناقصه، پذیرش اسناد و پیشنهاد مالی و خرید از شرکت برنده مناقصه می باشد.

شناسه آگهی ۲۰۵۸۷۰۹ روابط عمومی شرکت بازرگانی گاز ایران