

۱۸ سال مذاکره بی حاصل

آیا هند بازیگر نقش آمریکایی خط لوله صلح است؟

حمید رضا طهماسبی بور

خط لوله صلح اگر به سرانجام برسد، قرار است گاز ایران را به هند و پاکستان برساند. طرح ابتدایی خط لوله صلح، به سال ۱۹۷۹ بازمی‌گردد، اما زمان شروع بحث صادرات گاز ایران به هند در اوایل دهه ۹۰ آغاز شد و از سوی دیگر با کشف ذخایر عظیم پارس جنوبی در زمهره ۱۹۸۸ موضوع صادرات گاز، از طریق احداث خط لوله به اقصی نقاط جهان، از سوی ایران به عنوان یک هدف مطرح شد. تا تفاهات خط لوله صلح دچار مزیت‌های جدیدی شود. طرح خط لوله انتقال گاز صادراتی ایران به هند و پاکستان در سال ۱۹۹۰ مطرح شد، اما گفتگوها بر سر این طرح که «خط لوله صلح» نام گرفته از ۱۰ سال پیش آغاز شد. طول خط لوله ایران به هند ۲۷۰۰ کیلومتر است و قرار است گاز صادراتی ایران را از مسیر پاکستان به هند منتقل کند. پیش‌بینی شده است در صورت توافق نهایی ۱۱۰۰ کیلومتر از این خط لوله در ایران، ۱۰۰۰ کیلومتر در پاکستان و ۶۰۰ کیلومتر در هند احداث شود تا با تکمیل این طرح، روزانه ۱۵۰ میلیون متر مکعب گاز ایران به هند و پاکستان صادر شود و ۹۰ میلیون متر مکعب آن به هند برود و ۶۰ میلیون متر مکعب آن در پاکستان مصرف شود. هزینه اجرای این طرح در برآوردهای اولیه چهار و نیم میلیارد دلار اعلام شده بود اما اکنون کارشناسان هزینه طرح را حدود ۷ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار برآورد می‌کنند و حتی بتازگی این رقم را حدود ۹ میلیارد دلار می‌دانند.

توافق اصلی برای احداث خط لوله انتقال گاز ایران به هند از طریق خاک پاکستان در سال ۱۹۹۲ به دست آمد، اما سبب تنش سیاسی بین هند و پاکستان برای چند سال به طور جدی دنبال نشد، تا این که در سال ۲۰۰۲، با آغاز روند بهبود روابط دو کشور این طرح دوباره مورد بررسی قرار گرفت.

گفتن از تاریخچه این طرح که به روایتی سابقه‌ای ۲۹ ساله دارد، به میزان سال‌های عمرش با وقایع سیاسی و اقتصادی و اجتماعی ۳ کشور مطرح در این بحث دچار تحول شده و هر روز اتفاق جدیدی را به ثبت رسانده است.

در این میان مهم‌ترین موضوع و نقطه اشتراک تمام بحث‌ها در این سال‌ها، ابراز تمایل پاکستان و هند برای خرید گاز طبیعی ایران و خواست جدی ایران برای فروش گاز خود است و همواره برگزاری جلسات سه جانبه و تفاهم بر موضوعات جزئی این طرح نقطه انفصال این طرح نام گرفته است.

ان سال ۵ و این سال ۱۹

در اولین اقدام مورث سال ۱۹۸۹ میلادی که علی شمس‌اردکانی و دکتر آرکی پاجواری پیشنهاد انتقال گاز ایران به هند را تهیه می‌کردند، شاید هیچ کارشناسی احتمال نمی‌داد تفاهات پیش از اجرای این طرح که مقرر بود ۵ ساله به اتمام برسد، تا این حد طولانی و سریالی ادامه یابد و بعد از گذشت ۱۹ سال هنوز در حال مذاکره باقی بماند.

از آن سال‌ها تاکنون بارها این مذاکرات به مراحل نهایی رسیده است، ولی هر بار به دلیل اختلاف پاکستان و هند و تنش‌های ایجاد

شده بین این دو کشور بر سر مسایل صنعتی و بازاری اضرائی قرار داد به تعویق افتاد. این تعویق در شرایطی ایجاد شد که دو کشور طرف معامله با ایران در زمره برجست‌ترین کشورهای جهان هستند و نیاز آنها به گاز طبیعی به عنوان یک منبع سوهدند انرژی بسیار زیاد است.

به هر حال این مذاکرات یا به عبارت دقیق‌تر تلاش‌ها برای حل اختلافات بر سر مسائل مرتبط با خط لوله صلح ادامه پیدا کرد و همگان انتظار داشتند در سال ۲۰۰۷ میلادی این قرارداد نهایی شود، در این سال ایران و پاکستان سهم زیادی از

مسائل صنعتی را حل شده قلمداد می‌کردند؛ به همین سبب بارها آمادگی اضرائی خود را برای آغاز احداث این خط لوله اعلام کردند. هر چند به نظر می‌رسد این روزها توافق هسته‌ای هند و آمریکا خط لوله صلح را تحت تاثیر قراردادده باشد، اما مقامات هندی با وجود بی‌میلی مشهود خود، تاکید دارند توافق هسته‌ای هند و آمریکا پروژه چند میلیارد دلاری خط لوله گاز ایران را تحت تاثیر قرار نخواهد داد. این درحالی است که مشکلات دیگری از قبیل عدم توافق هند و پاکستان بر سر حق ترانزیت خط لوله صلح و ترس هند از امنیت خط لوله صلح در بلوچستان پاکستان چالش‌های جدی این روزهای خط لوله صلح هستند، هرچند که اقدامات اعتمادسازی که در سال‌های اخیر بین دو کشور پاکستان و هند صورت گرفته و با سرعت خیره‌کننده‌ای روابط دو کشور را بهبود بخشیده، چشم‌انداز صادرات گاز ایران به شبه قاره هند را بسیار روشن کرده است.

رتبه دوم گاز ایران و رشد ۲ برابری تقاضای هند

ایران با درصد ۱۶ ذخایر گاز کل جهان، بعد از روسیه، در رتبه دوم ایستاده است و بحث صادرات گاز در حالی برای ایران بسیار مهم جلوه می‌کند که در بخش تولید گاز، ایران با میزان تولید

کشور انگلیس (یعنی حدود ۵۳ درصد تولید جهانی) هم رده است و میزان ذخایر گازی حدود ۱۷ برابر کانادا و ۶ برابر نروژ را در اختیار دارد. با این وجود ذخایر سرشار گاز ایران می‌تواند نیازهای گازی هند و پاکستان را در ۲۵ سال آینده تامین کند اما هنوز هند در حالی به فکر امتیاز گیری از ایران در خط لوله صلح است که نیازهای انرژی هند و پاکستان طی ۱۵ سال گذشته سالانه به طور متوسط ۶ تا ۸۷ درصد رشد داشته است. تحلیلگران انرژی تقاضای جاری انرژی هند را برابر با ۳۱۰ میلیون تن نفت ارزیابی می‌کنند که در ۱۰ سال آینده دو برابر خواهد شد.

نیاز شدید هند و پاکستان به گاز ایران

هند روزانه به ۱۵۰ میلیون متر مکعب گاز نیاز دارد و عرضه جاری گاز در این کشور ۵۰ درصد کمتر از تقاضای آن است و انتظار می‌رود ظرف ۱۰ سال آینده به ۴ برابر افزایش یابد و از سوی دیگر واردات گاز از کشورهای عربی ۱۵ درصد گران‌تر و از ترکمنستان، برای هند ۲۰ درصد گران‌تر از مسیر ایران تمام خواهد شد و از نظر امنیتی نیز راحت‌ترین منبع تامین گاز برای پاکستان و هند ایران است.

در عین حال میزان مصرف داخلی گاز پاکستان درسال ۱۹۸۹ حدود ۱۰۶ میلیارد متر مکعب بوده است که در سال ۲۰۰۰ به حدود ۱۷/۸ میلیارد متر مکعب افزایش یافت. از طرفی این کشور در سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۵۰ میلیون مترمکعب کمبود گاز خواهد داشت که در سال ۲۰۲۵ به ۱۰۰ میلیون افزایش خواهد یافت. در شرایط جاری اجرای این خط لوله باعث صرفه جویی سالانه ۲ میلیارد دلار برای هند و ۴۰۰ تا ۶۰۰ میلیون دلار درآمد ترانزیت برای پاکستان خواهد شد.

کارشکنی‌های آمریکا

در چنین شرایطی و در حالی که طی روزهای گذشته قرارداد فروش تجهیزات اتمی آمریکا با هند به امضا رسیده است، بیش از پیش این گمانه مطرح می‌شود که هند در قبال کارشکنی‌های خود در خط لوله صلح تمعدا رویکرد تاختیری را در پیش گرفته بود. چرا که در گذشته نیز نخست وزیر هند با تاکید بر نیاز هند به انرژی و رشد انفجاری مصرف گاز در این کشور گفته بود: برای پاسخ به این نیاز هند، همزمان به بررسی دو امکان روی آورده‌ایم: خط لوله ایران و خط لوله پیشنهادی دیگری که جمهوری ترکمنستان را از طریق افغانستان و پاکستان به هند وصل می‌کند، اما سیاستمداران هند درباره امنیت خط لوله ایران ابراز نگرانی کرده‌اند.

وی افزوده بود: علاوه بر این، نگرانی کاخ سفید آمریکا از برنامه هسته‌ای ایران و عدم تمایل واشنگتن به سرمایه‌گذاری عظیم دیگر کشورها در ایران نیز علت دیگر دشواری کار است. این درحالی است که آمریکا رک و راست به هند و پاکستان اعلام داشته است، نمی‌خواهد خط لوله ایران ساخته شود. در یکی از جلسات، هند دلیل عدم حضور خود را در مذاکرات با پاکستان در خصوص هزینه انتقال گاز از پاکستان به هند ذکر کرد و در مرحله دیگر در مورد قیمت این منبع انرژی اعتراض کرد تا در نهایت، عدم حضور این کشور در جلسات سه جانبه بسیاری از تحلیلگران بازار انرژی را به این فکر فرورید که

تعامل هند در امضای قرارداد خط لوله صلح شاید برنامه ریزی شده باشد. با این حال سفر اخیر وزیر امور خارجه هند به کشورهای پاکستان و ازبکستان دربارۀ خط لوله صلح تا حدودی می‌تواند میراثکنده برخی اتهامات از این کشور باشد.

هند بازیگر نقش آمریکایی؟

پیشتر برخی از تحلیلگران بر این باور بودند که هند از امضای قرارداد تا حل شدن اختلافات غرب با ایران سر باز می‌زند. بنابراین درخواست‌ها یا دعوت‌های مکرر از نمایندگان بخش انرژی هند برای حضور در جلسات مرتبط با خط لوله صلح نتیجه‌ای در پی نخواهد داشت.

در این رابطه چندی قبل خبرگزاری فرانسه به مصاحبه تلویزیونی کاندولیزا رایس وزیر امور خارجه آمریکا در سفرش به هند و نیز به موضع گیری شایده‌الحن اخیر معاون وزارت امور خارجه آمریکا در این باره اشاره می‌کند که از سوی آوردن چین و هند به کشوری که به گفته او سیاست‌های مخفی ثبات جهانی را دنبال می‌کنند، ابراز نگرانی کرده بود. با این حال هند با نرخ رشد درصدی در دهه گذشته خود مجبور است بیش از ۶۵ درصد از نفت مصرفی خود را وارد کند و از همین رو در یک محصصه گیر کرده است. از یک طرف نیازمند به منابع جدید انرژی است و از سوی دیگر نمی‌خواهد مناسبات نزدیکی با آمریکا را به خطر اندازد که این موضوع تناقض و گفته‌های متفاوت مقامات هندی را موجب شده است.

در یک جا وزیر نفت هند از مخاطرات خط لوله ایران و موانع تامین بودجه آن سخن به میان می‌آورد و در جای دیگر چند هفته بعد نخست‌وزیر هند چنان از این خط لوله سخن می‌گوید که گویی بزودی احداث خواهد شد.

در این خصوص، ایالات متحده آمریکا تلاش می‌کند با تقویت و حمایت هند، این کشور را به سمتی هدایت کند که با نظر، استرالیا و دیگر صادرکنندگان حوزه خلیج فارس قرارداد صادرات گاز امضا کند چراکه آمریکا خود را به عنوان یکی از طرف‌های ذینفع آنی پروژه خط لوله صلح معرفی می‌کند. در آمریکا گروهی که مخالف امضای قرارداد خط لوله صلح هستند می‌گویند ساخت و احداث این خط لوله بر خلاف منافع آمریکا و هند خواهد بود و باعث کاهش ثبات در منطقه و افزایش نفوذ روسیه بر کشورهای منطقه خواهد شد.

تامین منافع ایران؛ مساله این است

اما در سوی دیگر این ماجرا و در داخل کشور نیز بحث خط لوله صلح چالشی جدی محسوب می‌شود که اظهارات جالبی را در مورد مسوولان گذشته و حال در این پروژه پدید آورده است.

محمدهادی نژادحسینیان، معاون سابق وزارت نفت که مسوول مذاکرات خط لوله صلح هم بوده است، چندی قبل با انعقاد از روند پیشرفت این قرارداد گفت: امضای این قرارداد برای نظام جمهوری اسلامی دستاوردی افتخار آمیز نیست و منافع ملی در این قرارداد بزرگ مورد نظر قرار نگرفته است.

وی اضافه کرده است که ایران بیشتر از ۳۰ درصد به هند و پاکستان تخفیف داده است. این درحالی است که با وجود افزایش بی سابقه قیمت نفت و گاز، قیمت گاز ایران در این قرارداد ۳۲ درصد از قیمت گاز صادراتی ایران به ترکیه که قرارداد آن ۱۱ سال پیش امضا شده، ارزان‌تر است. این در حالی است که رحیم مشائی، معاون رئیس‌جمهور در مصاحبه با یک روزنامه هندی گفت که قیمت گاز چندان مهم نیست.

معاون سابق امور بین‌الملل وزارت نفت درباره توافق ایران و هند بر سر مرز هند و پاکستان گفت: عنوان مکان تحویل گاز به هند گفت: تحویل مستقیم گاز به هند در مرز این کشور صلح آور بودن قرارداد خط لوله صلح را منتهی می‌کند.

نژادحسینیان درباره دعوی چندان مهم نبودن قیمت گاز در این قرارداد گفت: فرمول قیمت بخش اصلی هر قرارداد گاز است و از سه قرارداد اصلی صادرات گاز که بعد از انقباض منعقد شده قیمت قرارداد ترکیه که مناسب بوده به هند درآمده و قیمت دو قرارداد دیگر که مانند خط لوله صلح پایین است، متوقف مانده‌اند و کسی نتوانسته مشکل قیمت پایین آنها را حل کند. وی تاکید کرد: امضای قرارداد با فرمول قیمت توافق شده فعلی، این قرارداد را هم مانند دو قرارداد مشابه دیگر، بعد از امضا به پایگانی خواهد سپرد و هندی‌ها این مطلب را خوب می‌دانند و تجربه کرده‌اند.

این در حالی بود که اسفندیار رحیم مشائی، معاون رئیس‌جمهور ایران که بر خلاف اعلام وزیر نفت ایران به عنوان رئیس کمیته عالی در مورد طرح خط لوله گاز ایران - پاکستان - هند، با روزنامه هند و گفتگو کرده بود در پاسخ به صحت این سوال که «گفته می‌شود پس از مذاکرات بسیار زیاد، اکنون هند می‌تواند گاز را با قیمتی معادل ۵۶۸ دلار در هر میلیون بی‌تی یو (واحد گرمایی انگلیس) دریافت کند و این شامل هزینه‌های ترانزیت و انتقال گاز نیز می‌شود که باید به پاکستان پرداخت شده، گفت: قیمت‌ها



بزرگوار

چندان مهم نیستند و باید به زودی مساله آن حل شود و ما درباره آن اجماع خواهیم داشت. وی افزوده بود: از آنجا که صادرات گاز یک مساله بلندمدت است، باید همزمان با تحولات بازار مورد بازمینی قرار گیرد. مساله اصلی قیمت نیست، بلکه نهایی کردن پروژه خط لوله صلح است.

تغییر وضعیت و مواضع طرفین

همچون گذشته این نوسانات و مشکلات که برخی از آنها مرور شد، در سال جاری نیز پدید آمد تا به صورت کلی برخی صورت مسائل پاک شود و مسائل جدید شکل بگیرد. ادامه مذاکرات خط لوله صلح که قرار بود در ایران انجام شود، با تغییر معاون وزیر نفت پاکستان به تاثیر افتاد تا درست در همین بجهت تغییرات ریاست جمهوری در پاکستان رخ دهد و موضوع به شکل مفصل‌تری تغییراتی را شاهد شود و همه چیز به آینده موکول شود.

توافقات بی‌نتیجه، خلف وعده هند

در حالی که نوزدی که از توافق دو کشور برای برگزاری دیداری سه جانبه در تهران تا نیمه تابستان خبر داده بود، اما برخی منابع خبری جهان، از هندوستان خبر می‌دهند که دولت هند سرگرم بررسی یک پروژه لوله گاز دیگری است که گاز را از ترکمنستان از طریق افغانستان و پاکستان به هند برساند. هند پیشنهاد کرده است مبلغ ۷ دلار برای هر یک میلیون واحد گرمایش در مرز ترکمنستان بپردازد. هزینه این گاز در مرز هند ۱۰ دلار خواهد بود. ولی ترکمنستان خواستار بهای گاز به مبلغ ۱۲ دلار در هر یک میلیون متر مکعب در مرز خود است.

تا این حد که شاهد بی‌توجهی هند به پروژه خط لوله صلح این خبر نیز بود که هند یک بار دیگر در نشست مشترک پروژه لوله گاز ایران - پاکستان - هند که با شرکت مقامات ایرانی و پاکستانی برای بحث در باره هزینه‌های مورد تجدید نظر و تعیین فرمول جدید قیمت‌ها در تهران برگزار شد، شرکت نکرد.

به گفته برخی مسوولان ایرانی، به نظر می‌رسد هیچ عجله‌ای از سوی هند وجود ندارد و هند همانند سال گذشته طی نشست‌های تهران برگزار شد، شرکت نکرد و از حضور خود در این نشست انصراف داد. این در حالی است که مقام‌های دولت هند پیش از این آمادگی خود را برای شرکت در نشست سه جانبه تهران برای بحث و تبادل نظر در خصوص خط لوله صلح اعلام کرده بودند.

مقام‌های هندی نیز اعلام کرده‌اند که در شرایطی که مذاکرات با ایران ادامه خواهد داد که مساله تعرفه ترانزیت و تعرفه حمل و نقل گاز ایران از طریق مرزهای پاکستان و همچنین امنیت خط لوله در مرزهای پاکستان حل و فصل شود.

تنها ایران و پاکستان

آنچه مسلم است این که فعلا حضور ایران و پاکستان در خط لوله صلح را می‌توان قطعی تلقی کرد و این ۲ کشور در صورت تأخیر هند در اجرای تعهداتش در قرارداد سه جانبه خط لوله گاز، می‌توانند این پروژه را بدون حضور هند نهایی کنند.

شاهد این مدعا شاید این اظهارات منوچهر، وزیر امور خارجه کشورمان باشد که گفت: اس خبری مشترک با همتای پاکستانی خود گفته بود: هند هر زمان بخواهد می‌تواند به این طرح ملحق شود.

چگونگی تامین منافع مردم و دولت در صنعت خودرو

حسین میرافضی

برخی وقتی فیلم سینمایی یا سریالی می‌بینند که در آن انسانی کشته می‌شود، گاهی می‌گیرند و تا ساعت‌ها پس از فیلم، غم در سینه دارند. وقتی هواپیمایی سقوط می‌کند و ۲۰۰ یا ۳۰۰ نفر کشته می‌شوند عزا اعلام می‌شود، اما چنانچه هر هفته اتوبوسی در جاده با کامیون برخورد کند و ۳۰ نفر کشته شود فقط خبری در رسانه‌ها اعلام می‌شود و پس! سالانه بیش از ۲۵۰ هزار نفر در جاده‌های ایران کشته و زخمی می‌شوند و جاده‌های ایران از میدان‌های جنگ بیشتر کشته و زخمی می‌گیرد و رسانه‌ها و مسوولین ختم به ابرو نمی‌آورند! راه چاره کاملا مشخص است، اما آن راه چاره به کندی تعجب‌آوری پیگیری می‌شود. راه چاره مشکل توسعه سریع شبکه ریلی پر سرعت است، اما در عمل شاهد توسعه مناسب این بخش نیستیم. در ۱۰ سال گذشته، چند کیلومتر شبکه ریلی پر سرعت احداث شد؟ ما می‌توانستیم در این مدت ۱۰ هزار کیلومتر شبکه ریلی پر سرعت احداث کنیم، اما نکردیم. کل شبکه ریلی ایران حدود ۸ هزار کیلومتر است که بخش عمده آن قدیمی، یک خطه و متعلق به پیش از انقلاب است!

قیمت و کیفیت خودروهای مصرفی ما

روزانه ۶۵ میلیون لیتر بنزین در سیستم حمل و نقل جاده‌ای مصرف می‌شود. متوسط مصرف هر خودروی ایرانی در ۱۰۰ کیلومتر ۸ لیتر است. مهم‌ترین خودروهای تولید ایران عبارتند از سمند، پژو، پیکان، مزدا و پراید.

قیمت خودروهای تولید ایران نسبت به خودروهای مشابه خارجی حدود ۲ برابر است. خودروهای جدید که در اروپا تولید می‌شوند در هر ۱۰۰ کیلومتر کمتر از ۵ لیتر بنزین مصرف می‌کنند. قیمت این خودروهای پیشرفته نیز بسیار ارزان‌تر از خودروهای تولید ایران است.

استفاده از این خودروهای کم مصرف و ارزان‌تر موجب صرفه‌جویی ۳۰ درصدی در مصرف بنزین می‌شود. چنانچه ۳۰ درصد مصرف بنزین کم شود به معنی ۲۰ میلیون لیتر صرفه‌جویی در روز خواهد بود که در طول سال، برابر ۷۳۰۰ میلیون لیتر است. ارزش این میزان صرفه‌جویی بیش از ۷ هزار میلیارد تومان در سال است. آیا صنعت خودروی ایران با همه حمایت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها کلان که برای آن هزینه شده و می‌شود و هزینه سنگین معنوی که برای حاکمیت به علت عدم رضایت مردم ایجاد کرده می‌کند، سوددهی چندچینی دارد. کل سوددهی واقعی ناشی از تولید در ۲ شرکت خودروساز ایران در سال حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان است و اشتغال ۲ شرکت خودروساز ایران خودرو و سایپا حدود ۲۵ هزار نفر است. بنابراین طبق حساباتی که انجام شد این ۲ شرکت از بابت پر مصرف بودن خودروهایشان حدود ۶ هزار میلیارد تومان زیان مستقیم به کشور وارد می‌کنند (جدای از هزینه‌های سنگین آلودگی محیط زیست).

اما در خصوص اشتغال در قطعه‌سازی‌ها و تعمیرگاه‌ها نکته مهمی بیان می‌شود. عده‌ای به عمد این گونه جوسازی نموده و در افکار مردم و مسوولین جا انداخته‌اند که اگر ایران خودرو و سایپا نباشند، صنعت قطعه‌سازی خودرو نیز از کار خواهد افتاد یا تعمیرگاه‌ها تعطیل خواهند شد. هرگز چنین نیست. در حال حاضر با همه فشارهای شدید مالی که خودروسازان داخلی بر قطعه‌سازان وارد می‌کنند، سالانه بیش از ۲۰۰ میلیارد تومان قطعه برای شرکت‌های خارجی در ایران تولید می‌شود و چنانچه درصد کمی از حمایت‌هایی که از خودروسازان صورت می‌گیرد از قطعه‌سازان انجام شود، صادرات قطعه خودرو از ایران در کوتاه مدت به بیش از یک میلیارد دلار خواهد رسید. حمایت جدی و عالمانه از قطعه‌سازان از جای خودروسازان منافع سرشاری برای اقتصاد توسعه و نوآوری و خلاقیت در کشور خواهد داشت.

طرف دیگر چنانچه دولت از قطعه‌سازان بزرگ حمایت نموده، تعرفه واردات قطعات خودروهای جدید را به کمتر از ۲۰ درصد برساند، آنها قادرند تا واردات قطعات جدیدترین خودروها، آنها را در ایران مونتاژ و بخش قابل توجهی از قطعات را نیز در داخل تولید کنند و خودروی کم مصرف و ارزان به مردم تحویل دهند. قطعه‌سازان ایرانی فقط برای خودروسازان قطعه نمی‌سازند، بخش قابل توجهی از قطعات تولیدی آنها در تعمیرگاه‌ها استفاده می‌شوند. تعمیرگاه‌ها نیز تا وقتی خودرو در کشور تردد می‌کند فعال خواهند بود، حال چه این خودروهای در حال تردد ایرانی باشند یا خارجی. بنابراین ارتباط دادن اشتغال تعمیرگاه‌ها به شرکت‌های خودرو ساز سوء استفاده از امتیاز اشتغال در آن بخش است. چنانچه خودروهای ارزان و پیشرفته خارجی با تعرفه کم وارد کشور شود مردم با هزینه کمتری قادر به خرید خودروی مناسب خواهند بود، پس احتمالا تعداد خودروهای کشور افزایش قابل توجه خواهد یافت و تعمیرگاه‌های زیادتری تا توجه به توزیع زیادتر خودروها ایجاد خواهند شد. با صرفه جویی ناشی از مصرف کمتر خودروهای پیشرفته می‌توان هر ساله ۳۰۰۰ کیلومتر شبکه ریلی پر سرعت در کشور راه‌اندازی کرد.

شاید بهتر باشد مجلس اسامیل آخرین فرصت را به خودروسازان بدهد. به این ترتیب که تصویب کند طی ۵ سال آینده در سال ۱۵ درصد از تعرفه واردات خودرو کم خواهد شد. چنانچه خودروسازان نمی‌توانند با این شرایط خود را تطبیق و ارتقاء دهند، مردم و اقتصاد ملی نمی‌توانند و حق ندارند جور آنها را بکنند و هزینه‌های هنگفت اضافه بپردازند.

ویژه نامه سرنخ از نگاه مسوولان نیروی انتظامی

سردار رونیان
رئیس پلیس راه کل کشور
رئیس پلیس راهمنامی و رانندگی کشور

سرهنگ احمدی
معاون مبارزه با جرم جنایی آگاهی تهران

سرهنگ کارآگاه نیروی
معاون مبارزه با جرم جنایی آگاهی تهران

تجربیات بی‌انواع اسلایر ایران

برنده کوچک خوشبختی

توزیع همزمان در ایران و سایر کشورها

ویژه نامه جواهرت و شکفتنی‌ها

دسترزنده‌ترین دستگاه‌های نظارت بر ترافیک

تلف: ۰۲۱-۸۸۵۳۰۸۶
پست: ۱۳۳۷۱۳۳۳

آگهی مناقصه

شماره ۸۷/۲ / ن / فاوا

یک شرکت بزرگ دولتی در نظر دارد:

مناقصه شماره ۱: ۲۰۰ اسله پایه نصب دوربین همراه با بولت و بازو.

مناقصه شماره ۲: ۲۰۰ دستگاه محل آنتونک به دیجیتال

مناقصه شماره ۳: ۲۰۰ دستگاه دوربین SpeedDome

عورد تمیاز خود را مطابق مشخصات فنی و بر اساس شرایط و طرح قرارداد از طریق مناقصه عمومی خریداری نماید. داوطلبان شرکت در مناقصه می‌بایست از تاریخ ۸۷/۹/۲۵ با در دست داشتن معرفی‌نامه در ساعات اداری به دبیرخانه مناقصات شرکت واقع در تهران - خیابان شهید مطهری، خیابان شهید سرفراز، ساختمان شماره ۳۰ مراجعه و پس از واریز مبلغ ۱۵۰۰۰۰ ریال **به آرای هر مناقصه به حساب ۵۱۱۱۲۴۴۶ نزد بانک تجارت شعبه دریای نوب،** با ارائه رسید بانکی اسناد هر یک از مناقصات را دریافت و با توجه کامل به مندرجات آنها، اسناد مزبور را مهر و امضا، تکمیل و به ضمیمه پیشنهاد خود حداکثر تا ساعت ۱۷ روز شنبه مورخ ۸۷/۹/۲۶ به نشانی فوق‌الذکر تسلیم و رسید دریافت نمایند. جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۵۳۰۸۶ تماس حاصل نمایند.

ضمناً جزئیات مربوط به میزان سیرده و محل افتتاح پاکت‌ها و سایر موارد در اسناد مناقصه درج شده است و هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی

اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان در نظر دارد مناقصه مربوط به ارائه خدمات لایه، و نام و تامین خودروهای مورد نیاز بندر را به **لبناسا حمل هوایی** واجد شرایط واگذار نماید. لذا از متقاضیان دعوت می‌نماید جهت خرید اسناد و تحویل پاکت مناقصه برابر شرایط ذیل اقدام نمایند.

نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۵۰۰۰۰۰۰ ریال به‌اسامه یکسسال

صورت یک فقره ضمانت نامه معتبر بانکی با واریز نقدی به حساب ۲۱۹۴۴۳۳۳۳۳۳ نزد بانک صادرات شعبه بانکیست بندر امام خمینی (ره) کد شعبه ۳۸۸۱.

۲- شرایط آرای متقاضیان در پاکت ارزیابی: ۱- ارائه حداقل یک نمونه قرارداد مرتبط به مبلغ ۵۰۰۰۰۰۰۰ ریال به‌اسامه یکسسال

۳- ارائه گواهی حسن انجام کار از کارفرمای قبلی - ۴- مهلت خرید اسناد و تحویل پیشنهادات مهلت خرید اسناد تا پایان وقت اداری مورخ ۸۷/۹/۲۵

تحویل پیشنهادات تا پایان وقت اداری مورخ ۸۷/۹/۲۷ - ۵- محل خرید ضروری اسناد: خوزستان- مجتمع بندری امام خمینی (ره) ساختمان اداری مرکزی طبقه دوم امور حقوقی و قراردادها - ۵- مبلغ فرولی اسناد: ارائه رسید بانکی به مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال به حساب شعبه شماره ۲۱۷۴۴۴۴۴۴۴۴ نزد بانک ملی ایران شعبه بندر امام کد ۴۴۱۱ - ۶- هزینه انتشار دو نوبت آگهی سراسری و یک نوبت استانی به عهده برنده می‌باشد. - ۷- محل تحویل پیشنهادات مناقصه: دبیرخانه مرکزی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان

تماس:

اسمر تلفنی: ۰۲۱-۸۵۲۲۲۰۲۲۲
دبیرخانه امور قراردادها: ۰۲۱-۸۵۲۲۲۰۲۰۲

۱- محل و زمان بازگشایی پاکت: رأس ساعت ۹:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۸۷/۹/۲۸ در محل ساختمان مرکزی طبقه چهارم دفتر جاسات - ۹- برای کسب اطلاعات بیشتر فرود کنید به سایت: www.irsnet.ir و www.bik.ir (bets.mporg.ir)

روایه عمومی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان - بندر امام خمینی (ره)

آگهی تجدید مزایده عمومی

نوبت اول

شهرداری ورامین در نظر دارد دو دستگاه لودر (لودر) ولوو ۵۰۰، لودر کوماتسو ۱۱۰ خود را با قیمت کارشناسی کارشناس رسمی دادگستری از طریق مزایده عمومی به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط به فروش رساند. داوطلبان می‌توانند ظرف مدت ۱۵ روز پس از انتشار آخرین آگهی در روزنامه کثیرالانتشار در ساعات اداری بجز ایام تعطیل به واحد امور قراردادهای شهرداری و یا با سایت اینترنتی www.varaminmunicipality.com مراجعه و اسناد مزایده را دریافت و پیشنهادات خود را به دبیرخانه شهرداری ورامین تسلیم و رسید دریافت نمایند.

تلفن تماس: ۰۷-۲۴۴۴۵۲۵-۰۳۹۱ داخلی ۲۵)

۱- شهرداری در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۲- هزینه درج آگهی بعهده برنده یا بردگان مزایده خواهد بود.

۳- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مزایده موجود می‌باشد.

کارخانه شهردار ورامین