یادداشت

ارزیابی فرمول قیمت‌گذاری گاز طبیعی برای واحدهای تولید LNG

قادر شادی‌وند . کارشناس انرژی

● وزیر نفت در مهرماه سال جاری با صدور ابلاغیه‌ای، نرخ جدید گاز طبیعی برای واحدهای کوچک مقیاس مایع‌سازی گاز طبیعی و واحدهای فشرده‌سازی گاز طبیعی با هدف صادرات را اعلام کرد. این بخش‌نامه که جایگزین بخش‌نامه پیشین مورخ شهریور سال ۱۳۹۵ است، مورد انتقاد برخی کارشناسان قرار گرفته است. در این نوشتار به منظور شفاف‌سازی بیشتر، ارزیابی مختصری از این فرمول قیمت‌گذاری ارائه خواهد شد.بخش‌نامه جدید ابلاغی از سوی وزیر نفت نسبت به بخش‌نامه پیشین با برخی اصلاحات مواجه است. در مهم‌ترین تغییر، در تعیین قیمت خوراک گاز طبیعی، متوسط ماهانه هزینه حمل LNG از خاورمیانه به شرق آسیا در شرایط قیمتی متفاوت LNG لحاظ شده است به‌طوری‌که در شرایطی که قیمت محصول LNG کمتر از ۱۲ دلار بر هر میلیون BTU ($/MBTU) باشد، متوسط هزینه حمل هر تن محصول از قیمت نهایی کسر می‌شود و در شرایطی که قیمت محصول موردنظر بالاتر از ۱۲ دلار بر هر میلیون BTU باشد تنها ۵۰ درصد هزینه حمل از قیمت نهایی کسر خواهد شد.اصلاح دیگری که در فرمول جدید نسبت به روش پیشین تعیین قیمت خوراک گاز صورت پذیرفته است، تغییر کف قیمت از شش درصد قیمت هر بشکه نفت خام برنت به قیمت خوراک مجتمع‌های پتروشیمی داخلی است. بنابر اطلاعات فوق چند نکته قابل ذکر است:نخست آنکه با توجه به افزایش تولید از منابع نامتعارف گاز طبیعی در آمریکا، قیمت این حامل انرژی در بازارهای جهانی کاهش یافته است به‌طوری‌که قیمت LNG در بازار شمال شرق آسیا که در سال ۲۰۱۲ تا ۱۶.۵ دلار بر هر میلیون BTU افزایش یافته بود، در سال ۲۰۱۶ به‌طور متوسط به حدود هفت دلار بر هر میلیون BTU (یعنی حدود ۲۴ سنت/مترمکعب) کاهش یافت. قیمت گاز طبیعی در آمریکا نیز از حدود ۹ دلار بر هر میلیون BTU در سال ۲۰۰۸ به ۲.۵ دلار بر هر میلیون BTU در سال ۲۰۱۶ کاهش یافته است. بنابراین شرایط بازار گاز در یک دهه گذشته به میزان زیادی دچار تغییر شده است و مقایسه قیمت‌های فعلی گاز طبیعی با یک قرارداد بلندمدت صادرات گاز که در دو دهه گذشته منعقد شده است، نظیر صادرات به ترکیه چندان منطقی به نظر نمی‌رسد. کمااینکه طرف ترک در سال‌های گذشته به دنبال تغییرات گسترده در بازار جهانی گاز بارها از گرانی نرخ گاز دریافتی از ایران گله‌مند شده است.موضوع قابل بحث دیگر آنکه، با لحاظ‌کردن قیمت هفت دلار بر هر میلیون BTU برای LNG در منطقه شمال شرق آسیا و هزینه حمل ۰.۶ دلار بر هر میلیون BTU (منبع: نشریه پلاتس، نوامبر ۲۰۱۶)، قیمت گاز خوراک واحدهای LNG کوچک‌مقیاس براساس فرمول جدید ابلاغی معادل ۲.۹ دلار بر هر میلیون BTU خواهد بود که بالاتر از کف قیمت مشخص‌شده یعنی متوسط قیمت خوراک پتروشیمی‌های داخلی در سال ۱۳۹۵ است. متوسط قیمت خوراک گاز مجتمع‌های پتروشیمی داخلی در سال ۱۳۹۵ ۲.۶۶ دلار بر هر میلیون BTU (حدود معادل۹.۴ سنت/ مترمکعب) بوده است. در عین حال در شرایطی که قیمت LNG به بالاتر از ۱۲ دلار بر هر میلیون BTU افزایش یابد، قیمت خوراک واحدهای تولید گاز مایع به میزان قابل‌توجهی افزایش خواهد یافت. بنابراین در شرایط کاهش قیمت LNG رفتار فرمول منطقی و در شرایط افزایش قیمت نیز در راستای منافع کشور است.در فرمول پیشین که کف قیمت به بهای هر بشکه نفت برنت وابسته بود، امکان کاهش قیمت خوراک گاز با تحولات جهانی بازار نفت افزایش می‌یافت. بنابراین با اصلاح کف قیمت به قیمت خوراک واحدهای پتروشیمی داخلی به نوعی در راستای محافظت از کاهش بیش از حد نرخ خوراک گاز در شرایط کاهش قیمت نفت اقدام شده است زیرا قیمت خوراک مجتمع‌های پتروشیمی از ترکیبی از نرخ‌های فروش داخل، صادرات، واردات و نرخ بازارهای مشخص تعیین می‌شود که در سال گذشته همواره بالاتر از میانگین قیمت منطقه خاورمیانه بوده است.در پایان خاطرنشان می‌شود منطقه خاورمیانه به دلیل دسترسی به منابع گازی توسعه‌یافته از جمله کم‌هزینه‌ترین مناطق تولید LNG در جهان است و ایران به عنوان بزرگ‌ترین دارنده منابع گازی جهان امکان ایفای نقش در بازارهای فرامنطقه‌ای را از طریق توسعه تکنولوژی مایع‌سازی گاز طبیعی دارد. قرارداد صادرات گاز طبیعی از طریق LNG ضمن آنکه امکان بهره‌مندی از تکنولوژی مزبور را در کشور فراهم می‌کند، منافع دیگری نیز به همراه دارد. بازار LNG چسبندگی شرایط صادرات از طریق خط لوله را نداشته و از انعطاف قابل توجهی برخوردار است. براساس پیش‌بینی‌ها در حال حاضر حدود ۲۵ درصد از تجارت LNG جهان از طریق قراردادهای کوتاه‌مدت به فروش می‌رسد و این میزان بعد از سال ۲۰۲۰ به بیش از ۴۳ درصد افزایش خواهد یافت. بنابراین این روش صادرات به عنوان ابزاری انتخابی در اختیار ایران خواهد بود تا ضمن پوشش‌دادن به تقاضای فصلی گاز طبیعی خود و استفاده از مازاد عرضه در فصول گرم، در کوتاه‌مدت نیز تا زمان تکمیل خطوط لوله صادرات گاز به کشورهای هدف از مزایای آن بهره‌مند شود. در این میان مقایسه قیمت خوراک مشخص‌شده برای واحدهای تولید LNG با متوسط قیمت‌های منطقه‌ای گاز، معیاری منطقی‌تر نسبت به قیمت گاز در قراردادهای بلندمدت صادرات گاز خواهد بود.

فاز نخست بندر شهید بهشتی دروازه ملل، هفته آینده با حضور رئیس‌جمهوری افتتاح می‌شود

دیپلماسی آب، قطعه گمشده پازل موافقت‌نامه چابهار

وزارت امور خارجه، الحاق موضوع حقابه ایران از هیرمند و هریرود و الزام افغانستان و هند بر رعایت قوانین بین‌المللی و کنوانسیون‌های بین‌المللی آب را پیگیری کند

شکوفه حبیب‌زاده: فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار ذیل موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند (موافقت‌نامه چابهار) آن‌قدر برای ایران و دو کشور همسایه اهمیت دارد که فقط ۱۲روز پس از تصویب آن در مجلس شورای اسلامی با ۱۶۳ رأی موافق، یک رأی مخالف و دو رأی ممتنع از مجموع ۲۰۰ نماینده حاضر در جلسه، قرار است هفته آتی از سوی حسن روحانی، رئیس‌جمهوری، با حضور بسیاری از مقامات عالی‌رتبه داخلی و بین‌المللی افتتاح شود. این توافق‌نامه که مشتمل بر یک مقدمه و ۱۵ماده است، در ماده سه بر اهدافی نظیر ایجاد دالان حمل‌ونقل قابل اعتماد به‌منظور حمل‌ونقل و گذر روان کالا و مسافر از طریق بندر چابهار بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند تاکید می‌کند. چابهار که از دیرباز به‌واسطه قابلیت ارتباطی خود در منطقه به‌عنوان «دروازه ملل» شناخته می‌شود و چشم بسیاری از کشورهای قَدر برای همکاری در آغاز فعالیت، به‌دنبال آن بود، به سبب قابلیت بالای خود در زمان جنگ تحمیلی توانست بسیاری از مواد مورد نیاز کشور را تأمین کند بدون آنکه حتی مورد یک حمله هوایی قرار گیرد. موقعیت استراتژیک این منطقه، چنان است که افغانستان، از چابهار به‌عنوان بهترین فرصت برای رهایی از وابستگی به پاکستان یاد می‌کند.

کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان

عبدالله، رئیس هیئت اجرایی کشور افغانستان، چندی پیش (۲۴ آبان ۹۶)، اعلام کرد با راه‌اندازی کامل بندر چابهار، وابستگی این کشور به پاکستان در ترانزیت کالا از هند به این کشور از بین خواهد رفت. بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان ایران و در جنوب شرقی این کشور قرار دارد. این بندر از منطقه خلیج فارس خارج است و ازاین‌رو دسترسی به آن برای کشورهایی مانند هند بسیار آسان‌تر از دسترسی به بنادر خلیج فارس است. رئیس هیئت اجرائی افغانستان در این راستا گفته است: «درحال‌حاضر بخش زیادی از کالاهای صادراتی کشور هند به افغانستان از طریق کشور پاکستان و از مسیر بندر کراچی انجام می‌شود. ازاین‌رو دو کشور سال‌هاست که برای یافتن مسیر جایگزین قابل اطمینان و کاهش وابستگی به کشور پاکستان در حال بررسی مسیرهای موجود هستند. مسیر بندر چابهار می‌تواند یک مسیر مناسب برای این مهم باشد و وابستگی افغانستان به پاکستان را به‌کلی از بین ببرد».موافقت‌نامه موسوم به چابهار در حالی در سوم خرداد ۱۳۹۵ با حضور رؤسای جمهور ایران، افغانستان و نخست‌وزیر هند در تهران امضا شد که ایران نتوانست به‌خوبی از فرصت در اختیار قرار داده شده به افغانستان در مقابل ایجاد تعهد برای این کشور به‌منظور افزایش حقابه ایران، استفاده کند. این نکته البته گویا فقط از سوی ایران این‌چنین مغفول مانده، زیرا درست پس از امضای این قرارداد، اشرف غنی (رئیس‌جمهور افغانستان) و مودی (نخست‌وزیر هند) مستقیما از تهران به کابل سفر کردند و سد سلما را که با هزینه تقریبی ۳۰۰ میلیون دلاری هند ساخته شده است، در بالادست ایران و روی رودخانه هریرود افتتاح کردند.

توافق‌نامه چابهار فرصت از دست رفته دیپلماسی آب شرق ایران

به گفته کارشناسان، سد سلما که به سد دوستی هند و افغانستان تغییر نام داده شد، در بالادست رودخانه هریرود و در بالادست سد دوستی ایران و ترکمنستان ساخته شده که از زمان شروع آب‌گیری آن مشکلاتی بسیار جدی برای تأمین آب شمال شرق کشور به‌ویژه شهر مشهد ایجاد شده است. بدون شک، آب‌گیری و افتتاح این سد اثرات نامطلوب بسیاری، هم از منظر امنیت آبی و هم محیط زیستی در شرق کشور ایجاد خواهد کرد. طبق قوانین و حقوق بین‌المللی آب، کشور ایران و به‌ویژه شهر مشهد دارای حقابه از رودخانه هریرود است. علاوه بر سد سلما، دولت افغانستان از سال ۲۰۱۳ ساخت سد «پاشدان» در یکی از سرشاخه‌های رودخانه هریرود و در بالادست شهر هرات را آغاز کرده است. افغانستان یکی از کشورهای پرآب منطقه است که تمام رودخانه‌های اصلی آن از این کشور خارج می‌شود و بیش از ۹۰ درصد از آب‌های سطحی این کشور با کشورهای همسایه پایین‌دست آن مشترک است. بین همسایگان افغانستان، این کشور فقط با ایران و آن هم بر سر رودخانه هیرمند قرارداد بین‌المللی آبی دارد، ازاین‌رو متأسفانه هیچ قرارداد و معاهده‌ای بر سر بهره‌برداری از رودخانه هریرود بین افغانستان و دو کشور همسایه پایین‌دست - ایران و ترکمنستان- وجود ندارد و افغانستان نیز در عمل مایل به مذاکره بر سر بهره‌برداری از این رودخانه نیست. ایران و ترکمنستان همواره به ساخت این سدها به‌دلیل اثرات سوء بر پایین‌دست اعتراض داشته‌اند و همیشه خواهان حقابه طبیعی خود از آن بوده‌اند. از سوی دیگر، کشور هند نیز برای دستیابی به منافع سیاسی و اقتصادی خود و به‌ویژه مقابله با پاکستان، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در افغانستان به‌ویژه در حوزه سدسازی در این کشور انجام داده است، ازاین‌رو تحلیل امنیت آبی شرق کشور که بخش عمده آن به افغانستان وابسته است، مسئله پیچیده‌ای است که نیازمند «دیپلماسی آبی» قوی در این زمینه است.

با توجه به مشکلات جدی کشور در حوزه آب در شرق کشور به‌ویژه منطقه سیستان و خراسان، سیاست‌هایی مانند «راه» در برابر «آب» یا «تسهیل دسترسی به بندرها» و «تجارت اقتصادی» در برابر «آب» از راهکارها و گزینه‌های پیش‌روی کشور در عرصه دیپلماسی آب برای حل مشکلات آبی شرق کشور است. امید است مدیران و سیاست‌گذاران کشور از این فرصت همکاری که دو کشور هند و افغانستان به‌شدت به آن وابسته‌اند، بیشترین بهره را برای دسترسی و بهره‌وری پایدار از منابع مشترک آب طبق قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی آب ببرند.

سود بالای تجاری هندوستان از چابهار

هرچند انعقاد این قرارداد و به‌تبع آن، افتتاح فاز نخست بندر شهید بهشتی، ایران را تبدیل به قطب ترانزیت منطقه خواهد کرد، اما به نظر می‌رسد این موقعیت چنان برای هند و افغانستان دارای اهمیت بود که حتی در شرایطی‌که در قراردادهای BOT کشور فاینانسور (در اینجا هند ۱۵۰میلیارد دلار فاینانس در اختیار ایران قرار می‌دهد) می‌تواند ۱۵درصد تسهیلات را از کشور خود تأمین کند، هندوستان از این امتیاز خود درمی‌گذرد. این در حالی است که از سوی مقامات ایران، از این به‌ظاهر امتیازگیری در قرارداد با هندی‌ها برای توسعه بندر شهید بهشتی، به‌عنوان یکی از بهترین مدل‌های قرارداد خارجی در کشور یاد می‌شود. به گفته مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی سیستان‌وبلوچستان، در این قرارداد، محل تأمین تجهیزات را ایران مشخص می‌کند، اما در دیگر قراردادهای BOT آن کشور می‌تواند ۱۵درصد تسهیلات را از کشور خود تأمین کند.

نکته قابل‌توجه آن است که رئیس اداره مطالعات و سیاست‌گذاری در دهلی‌نو به الجزیره گفته امضای سند بندر چابهار یک راه اقتصادی استراتژیک برای هند به شمار می‌رود تا این کشور بتواند صادراتش را از طریق هند به بازارهای افغانستان و کشورهای آسیای میانه انتقال دهد. این در حالی است که پیش از این به‌خاطر اختلافات بین هند و پاکستان، دهلی‌نو به بازارهای افغانستان و آسیای‌میانه دسترسی نداشت.

با وجود این مشکل، ماده ۱۲ این موافقت‌نامه به موضوع «الحاق» اشاره می‌کند. بنا بر این ماده: «۱. این موافقت‌نامه برای الحاق هر کشوری، مفتوح است. ۲. هر کشوری که قصد الحاق به این موافقت‌نامه را داشته باشد، کشور امین اسناد و دبیرخانه را از قصد خود برای الحاق به‌صورت کتبی آگاه خواهد کرد. ۳. الحاق کشور درخواست‌کننده منوط به موافقت تمامی طرف‌های موسس است». همچنین ماده ۱۳ این موافقت‌نامه جمهوری اسلامی ایران را امین اسناد و محل استقرار دبیرخانه دائمی این موافقت‌نامه می‌شناسد. برهمین‌اساس به نظر می‌رسد بهترین اقدامی که در این راستا پیش از عملیاتی‌شدن جدی این همکاری مطرح است، پیگیری جدی وزارت امور خارجه برای الحاق موضوع حقابه ایران از هریرود و الزام افغانستان و هند بر رعایت قوانین بین‌المللی برای دسترسی کشور پایین‌دست (ایران) به آب‌های مشترک خواهد بود.

۹۰ درصد حجم تجارت افغانستان از طریق بندر شهید بهشتی چابهار

امیرحسین اسماعیلی، مجری طرح توسعه بندر شهیدبهشتی چابهار، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: در مطالعات اولیه این پروژه، بناست پنج میلیون تن کالا در سال، بالغ بر ۹۰ درصد حجم تجارت افغانستان از طریق این بندر به این کشور منتقل شود. بنابراین حتی اگر این موافقت‌نامه امضا نمی‌شد، تجار افغانستانی علاقه‌مند بودند از این بندر استفاده کنند.

او با بیان اینکه بندر چابهار برای انتقال بار به افغانستان بسیار ایمن است، می‌گوید: تجار افغانستانی برخی کالاهای خود را از طریق بندر شهیدرجایی بندرعباس به افغانستان انتقال می‌دهند، درحالی‌که بندر شهیدبهشتی چابهار یک روز دریایی نزدیک‌تر از بندر شهیدرجایی است. با درنظرگرفتن اینکه انتقال بار از طریق کشتی‌های با ۱۲هزارو ۵۰۰ تی‌ای‌یو (TEU) کانتینر باشد، هزینه انتقال بار از طریق بندر چابهار در هر کشتی ۲۰۰ هزار دلار پایین‌تر است.بااین‌حال به گفته این کارشناس، می‌توان در الحاقیه‌ای به این موافقت‌نامه که موجب تقویت روابط سه کشور می‌شود، موضوع آب‌های مرزی را نیز مدنظر قرار داد که این مسئله فراتر از وظایف سازمان بنادر و در مقوله حاکمیتی است، اما بهتر بود در این توافق‌نامه به این موضوع توجه می‌شد. در جریان بازدید خبرنگاران از فاز یک بندر شهیدبهشتی چابهار، مجری طرح توسعه بندر شهیدبهشتی چابهار با بیان اینکه سرعت کار در طرح توسعه بندر شهیدبهشتی در دولت یازدهم به دوونیم برابر رسید، گفت: ۳۰ میلیون دلار تجهیزات در بندر شهیدبهشتی چابهار نصب شده است. امیرحسین اسماعیلی با بیان اینکه بندر شهیدبهشتی ظرفیت رقابت با بنادر داخلی را دارد، گفت: با توجه به اینکه بندر چابهار در توسعه محور شرق بسیار تاثیرگذار است، برای توسعه آن مناقصه‌ای برگزار شد و شرکت هلندی رویال هاسکنیک طرح مطالعاتی توسعه بندر شهیدبهشتی در چابهار را با مشارکت شرکت‌های ایرانی انجام داد. او با بیان اینکه سال ۸۶ مناقصه بین‌المللی توسعه بندر شهیدبهشتی برگزار شد، گفت: قرارگاه خاتم‌الانبیا پتانسیل توسعه این طرح را داشت و برنده این مناقصه شد و ۳۴۱ میلیون دلار اعتبار برای اجرای این پروژه تعیین شد.مجری طرح توسعه بندر شهیدبهشتی چابهار با بیان اینکه بندر شهیدبهشتی در حال حاضر قابلیت پهلوگیری کشتی‌های ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار تن را دارد، گفت: برای توسعه بندر شهیدبهشتی پنج فاز طراحی شده است که با مجموع این فازها ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شهیدبهشتی به ۸۵ میلیون تن می‌رسد.او با اشاره به اتصال این بندر به راه‌آهن اظهار کرد: ۲۰ تا ۳۰ درصد از باری که وارد بندر شهیدبهشتی می‌شود باید با حمل‌ونقل ریلی جابه‌جا شود. او ادامه داد: درحال‌حاضر پروژه راه‌آهن زاهدان - چابهار ۲۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است که با اتصال ریل به بندر بار از این طریق ترانزیت می‌شود.

طلب قرارگاه خاتم‌الانبیا تصفیه شد

بهروز آقایی، مدیر کل سازمان بنادر و دریانوردی استان سیستان‌وبلوچستان با اشاره به ورود قرارگاه خاتم‌الانبیا به فاز یک بندر شهیدبهشتی در چابهار اظهار کرد: درحال‌حاضر هیچ بدهی‌ای به قرارگاه خاتم‌الانبیا نداریم و شاید در قسمت‌هایی به دلیل طولانی‌بودن قرارداد بین سازمان بنادر و قرارگاه، اسناد مالی در گردش وجود دارد اما هیچ صورت وضعیتی که پرداخت نکرده باشیم، نیست. تمام پرداخت‌ها به قرارگاه نقدی است و از اسناد خزانه استفاده نمی‌شود. او با اشاره به استقرار گمرک و تجهیزات گمرکی در بندر شهیدبهشتی اظهار کرد: تمام روند ورود و خروج کالا در بندر شهیدبهشتی و استان سیستان‌وبلوچستان از طریق گمرک ایران کنترل می‌شود و هیچ کالایی نیست که بدون نظارت گمرک از کشور خارج شود.

اولویت اپراتوری شهید بهشتی با هندی‌هاست

مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی سیستان‌وبلوچستان با بیان اینکه در پایان طرح توسعه بندر شهیدبهشتی، ظرفیت این بندر به ۸۵ میلیون تن می‌رسد، گفت: اولویت اپراتوری در این بندر با سرمایه‌گذاران هندی است، اما اگر هندی‌ها تمایل نداشته باشند که قبل از ورود تمام تجهیزات اپراتور بندر شهید بهشتی باشند در این صورت اپراتور دیگری انتخاب می‌شود. آقایی با اشاره به میزان واردات کالاهای اساسی در کشور گفت: از سال ۹۴ تا ۴۱،۹۶ میلیون تن کالای اساسی وارد کشور شده است هرچند که شاید سهم بندر چابهار در این واردات زیاد نباشد اما در شرایط بحران بندر چابهار که تنها بندر اقیانوسیه کشور محسوب می‌شود می‌تواند سوپاپ اطمینان همه بنادر کشورمان محسوب شود.آقایی با اشاره به قرارداد با هندی‌ها برای توسعه بندر شهید بهشتی گفت: قرارداد با هندی‌ها برای توسعه بندر شهید بهشتی یکی از بهترین مدل‌های قرارداد خارجی در کشور است. درحالی‌که میزان سرمایه‌گذاری هندی‌ها ۸۵میلیون دلار و فاینانس ۱۵۰میلیون دلاری است اما نکته بسیار مهم قرارداد، استفاده از فرصت جابه‌جایی بار بین سه کشور هند، افغانستان و روسیه است.

او در این‌باره توضیح داد: باری که بین هند، افغانستان و روسیه جابه‌جا می‌شود ۱۶ میلیون تن است و با حضور هندی‌ها در پروژه توسعه بندر شهید بهشتی این بار از چابهار عبور می‌کند و به همین دلیل هندی‌ها را در توسعه بندر شهید بهشتی مشارکت دادیم. قرارداد با هندی‌ها ۱۰ساله است اما سهم درآمد ایران نسبت به هندی‌ها در حوزه ترانزیت، ترانشیت و صادرات بیشتر است.

آقایی تأکید کرد: این قرارداد با هندی‌ها BOT منعقد شده و همه تجهیزات بندر شهید بهشتی پس از پایان ۱۰ سال (پایان مدت قرارداد) تحت مالکیت جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

خبر

تقاضای عمومی برای مسکن امن افزایش یابد

● امیر صفری، رئیس پژوهشکده بیمه، با بیان اینکه مردم باید بر ریسک‌های ناشی از حوادث، واقف باشند، گفت؛ ریسک‌های فاجعه‌آمیز طبیعی و انسانی، از اهمیت بسیار بالایی برخوردارند و این موضوع چالش امروز جامعه ایران است. او که در یک نشست خبری صحبت می‌کرد، با بیان اینکه ایران یک کشور حادثه‌خیز به‌لحاظ حوادث طبیعی بوده و با حوادث انسانی مانند پلاسکو، پتروشیمی بوعلی، قطار سمنان و پالایشگاه تهران نیز مواجه شده است، توضیح داد؛ براین‌اساس ضرورت دارد به موضوع ریسک و مدیریت و کنترل آن پرداخته شود. صفری همچنین اضافه کرد؛ در ایران که کشوری حادثه‌خیز است، ریسک زلزله، سیل، توفان، حوادث جاده‌ای و سلامت همواره وجود دارد؛ بنابراین باید روش‌های پیشگیری نیز به مردم آموزش داده شود. به گفته او؛ باید تقاضای جامعه را برای مسکن باکیفیت و امن بالا برد و زیرساخت‌ها و سازه‌های لازم را فراهم کرد، البته دستگاه‌های اجرائی مختلفی، اعم از سازمان مدیریت بحران و پدافند غیرعامل در زمینه مدیریت ریسک نقش دارند، چراکه مدیریت ریسک در حوادثی با منشأ انسانی بسیار بااهمیت است؛ بنابراین اینکه راه‌ها و ساختمان‌های ایمن داشته باشیم و ساختمان‌ها، صنایع و بنگاه‌های بزرگ اقتصادی تحت پوشش بیمه باشند، بسیار حیاتی است. صفری تأکید کرد؛ برخورداری جامعه از سازه‌های ایمن و جاده‌های ایمن، از حقوق شهروندان است؛ بنابراین باید درک جامعه را از بروز ریسک بالا برد به شکلی که به اولویت جامعه تبدیل شود، زیرا در این صورت است که به مطالبه عمومی جامعه تبدیل می‌شود؛البته شرکت‌های بیمه نیز باید مدیریت ریسک را سرلوحه خود قرار دهند. او درباره لایحه تأسیس صندوق بیمه حوادث همگانی برای بیمه ساختمان‌ها توضیح داد؛ پژوهشکده بیمه، سازوکار فعالیت این صندوق را طراحی کرده تا به محض تصویب نهایی در مرجع ذی‌ربط اجرائی شود؛ در طراحی این صندوق از تجربه کشور ترکیه که صندوق مشابهی در این زمینه تأسیس کرده، بهره گرفته شده است و این پژوهشکده در تلاش است یک کارگاه تخصصی نیز در این حوزه با کارشناسان نیوزیلندی برگزار کند.او از برگزاری همایش بیمه و توسعه در سیزدهم آذرماه امسال خبر داد و گفت؛ از ۱۳۷ مقاله تخصصی به همایش بیمه و توسعه، ۱۵ مقاله در پنج نشست تخصصی ارائه می‌شود.