یادداشت

درس آموخته‌های گذشته چراغ راه سکاندار آتی وزارت نیرو

دانیال کامروا*

در سالیان دورتر، وزارت نیرو، چالش جدی را تجربه نکرده بود و معمولا وزرای پیشنهادی با رأی نسبتا بالایی از مجلس شورای اسلامی رأی‌اعتماد می‌گرفتند. این وزارتخانه اگرچه تاکنون به‌عنوان یک بخش توسعه‌ای تمام‌عیار شناخته شده است، اما جامعه فعلی دیگر مدیریتی که توسعه را به مفهوم سنتی آن ترجمه کند، برنمی‌تابد. گذشته به اقتضای شرایط خود، دوران شکوفایی سدسازی، ساخت کانال‌ها و تونل‌های عظیم انتقال آب بوده است، به همین افرادی که در آن برهه زمانی بر کرسی وزارت تکیه زده‌اند، عمدتا و به مقتضای زمان با نگرش توسعه زیرساخت‌های عمرانی کشور به فعالیت پرداخته‌اند. چرخ توسعه صنعت آب در این دوران به دست افرادی مانند زنگنه، بیطرف، فتاح و نامجو چرخیده است که همگی تا قبل از تصدی وزارت نیرو به‌عنوان یک مهندس حرفه‌ای با سابقه قابل‌توجه در شرکت‌های عمرانی بزرگ شناخته می‌شده‌اند. حاصل تمام تلاش‌های وزرای سابق نیرو، زیرساخت‌های مفید و مؤثری است که رونق نسبی اقتصاد کشور را در منطقه سبب شده‌اند.

در این میان البته نقاط ضعفی نیز وجود داشته است. هماهنگی ضعیف بین دستگاه‌های اجرائی، به‌خصوص در بخش کشاورزی که عمده‌ترین مصرف‌کننده آب در کشور محسوب می‌شود، تضاد برنامه‌ها و تا حدودی دوربودن فضای ذهنی وزرای سابق نیرو از ارتباط پیوسته و مستحکم آب با سایر عناصر و منابع از یک‌سو و از سوی دیگر تأثیری که تصمیم‌گیری‌های وزارت نیرو بر جامعه و حیات طبیعی کشور داشته است، منجر به شکل‌گیری سازمان‌های مردم‌نهادی شد که به صورت فعال در عرصه اجتماعی، به مخالفت با سیاست‌های گذشته وزارت نیرو می‌پردازند. تفکر حاکم بر این تشکل‌ها و گروه‌ها این است که ادامه فرایند توسعه به شیوه گذشته، آینده کشور را با بحران جدی محیط‌زیستی و اجتماعی مواجه می‌کند.

بنابراین با وجود مثبت و ضروری‌بودن بسیاری از اقدامات گذشته، امروز دیگر زمان آن رسیده است که مفهوم توسعه در وزارت نیرو اصلاح شود. مدیرانی که فضای فکری ایشان توسعه صِرف سازه‌ای است، دیگر توان حل چالش‌های کنونیِ کشور را نخواهند داشت. امروز سکان وزارت نیرو به فردی باتجربه اما با رویکردی نو و بدیع و متناسب با شرایط کنونی، نیاز دارد؛ کسی که نه در فضای شعارزده، بر گذشته خط بطلان کامل بکشد و نه آینده را بدون تجربه گذشته تصور کند. فردی که توسعه را با مفهوم پایداری معنا کرده و فضای ذهنی او با توسعه پایدار عجین باشد. شخصی که به دغدغه‌های اصلی مردم یعنی عدالت و حفظ و صیانت از منابع طبیعی و دارایی‌های فرهنگی احترام گذاشته و از آن طرف رشد اقتصادی به مفهومی که در توسعه پایدار معنا می‌شود را در تضاد با توسعه نبیند.

توسعه پایدار در سال ۱۹۸۷ به وسیله کمیسیون جهانی محیط زیست و توسعه، در گزارش برانتلند مطرح شد و درحال‌حاضر بیش از سه دهه از معرفی آن می‌گذرد. توسعه پایدار اگرچه در زمان معرفی خود یک ایده آرمانی بود، ولی امروز با معرفی مدیریت به‌هم‌پیوسته و اخیرا مفهوم هم‌بست، کاملا ممکن و دست‌یافتنی شده است. در مفهوم هم‌بست، ارتباط بین منابع و مصارف مختلف به صورت یک زنجیره به‌هم‌پیوسته در نظر گرفته می‌شود. سازمان ملل در معرفی این مفهوم تلاش زیادی کرده و به موفقیت‌هایی نیز دست یافته است. تأسیس انستیتوی مدیریت به‌هم‌پیوسته منابع محیط‌زیستی در دانشگاه سازمان ملل (۲۰۱۲) در کشور آلمان که اتفاقا به دست دکتر اردکانیان، یکی از استادان موفق کشورمان، رقم خورده است، ازجمله این اقدام‌هاست. دکتر اردکانیان ازجمله افرادی است که دغدغه معرفی و به‌کارگیری رویکرد مدیریت به‌هم‌پیوسته در چارچوب هم‌بست منابع و مصارف را دارد.

ایشان در آخرین دستاوردهای خود، هم‌بست آب، خاک و پسماند را در همایش مشترک وزارت آموزش و پژوهش آلمان و دانشگاه پان‌آفریقا (۲۰۱۶) معرفی کرد که می‌تواند راهکاری برای حفظ محیط زیست و مصرف بهینه و پایدار منابع کره زمین باشد. ایشان در سال‌های اخیر در زمینه نظریه‌های جدید توسعه، روش‌های پیاده‌سازی توسعه پایدار، تغییرات آب‌وهوایی، تصفیه و بازچرخانی آب در طبیعت، تولید زیست توده از فاضلاب و بسیاری روش‌های دیگر دوستدار محیط زیست، فعال و صاحب‌نظر بوده و در این زمینه‌ها تجربیات علمی و عملی متعددی دارد. اردکانیان درحال‌حاضر مهم‌ترین گزینه مطرح برای تصدی وزارت نیرو بوده و به نظر می‌رسد تنها گزینه‌ای است که با داشتن دانش و تجربیات ارزشمندی در عرصه مدیریت آب در سطح جهانی، می‌تواند دغدغه‌ها و مطالبات اکثریت جامعه را مرتفع کند. امید است که با دورماندن بخش آب از فضای افراط و تفریط و نگرش‌های تک‌بعدی، تجربیات ناموفق گذشته دوباره تکرار نشود و منصب وزارت نیرو به دست مدیرانی لایق و باتجربه، توأم با نگاه نو قرار گیرد تا شاهد پیشرفت واقعی کشور در فضای امید و اعتدال باشیم.

*کارشناس حوزه آب و نیرو

عسلی در گفت‌وگو با «شرق» از احتمال انتقال شرکت‌های بزرگ نفتی از جنوب به شمال در پی درگیری‌های منطقه خبر داد

کوچ سرمایه‌گذاران از خلیج فارس به خزر

شکوفه حبیب‌زاده: حدود یک هفته قبل، قرارداد میدان آذری- چراغ- گونشلی در جمهوری آذربایجان به مدت ۳۲ سال تمدید شد. این قرارداد که نوعی از قراردادهای مشارکت در تولید محسوب می‌شود، به گفته مهدی عسلی، کارشناس نفتی و مدیرکل سابق امور اوپک و روابط با مجامع انرژی وزارت نفت، در منطقه دریای خزر، بی‌سابقه است. او به «شرق» می‌گوید این رخداد را باید در قالب برنامه بلندمدت شرکت‌های بزرگ غربی در منطقه تحلیل کرد، زیرا آنها در پی ایجاد امنیت انرژی در بلندمدت برای خود هستند و برهمین‌اساس نیز باید در آینده در انتظار جابه‌جایی سرمایه‌گذاری‌ها از خلیج‌فارس به سوی دریای خزر بود. نگرانی از درگیری‌ها در منطقه خلیج‌فارس، به‌ویژه برای چین، سبب شده این کشور برای تکمیل کمربند انرژی خود، سهم خود را در دریای خزر افزایش دهد. روسیه نیز پس از روی‌کارآمدن پوتین، اقدام به خرید شرکت‌های نفتی و دولتی‌کردن آنها کرد تا نبض تولید نفت منطقه را در دست داشته باشد. در چنین شرایطی که روسیه و چین، برنامه‌های بلندمدتی برای خود در نظر گرفته‌اند، آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها نیز برای پس‌گرفتن سهم خود در این منطقه، دندان تیز کرده‌اند و سعی دارند با راه‌انداختن بازی با این دو رقیب قدرتمند خود، بازار را به چنگ گیرند. بنابراین تمدید این قرارداد را باید در چارچوب بزرگ‌تری تفسیر کرد. عسلی معتقد است در چنین وضعیتی، ایران نباید از سهم نفت مرغوب خود در منطقه چشم بپوشد. او عدم اعلام ظرفیت مخازن نفتی این منطقه از سوی ایران را اقدامی عجیب تعبیر می‌کند و معتقد است وزارت نفت با هیچ بهانه‌ای نمی‌تواند عدم‌النفعی که از نادیده‌گرفتن این منابع مرغوب حاصل می‌شود را توجیه کند.

حدود یک هفته قبل قرارداد میدان آذری- چراغ- گونشلی در جمهوری آذربایجان به مدت ۳۲ سال تمدید شد. تمدید این قرارداد با شش کشور قدرتمند جهانی در حوزه نفت و گاز، چه تأثیری در منطقه خواهد داشت؟

همان‌طور که می‌دانید، قراردادی که تمدید شد، یعنی قرارداد میدان آذری- چراغ- گونشلی، یک قرارداد مشارکت در تولید بود. پایان قرارداد سال ۲۰۲۴ تمام می‌شود، اما این قرارداد برای ۲۵ سال دیگر یعنی تا ۲۰۵۰ تمدید شد؛ موضوعی که درباره قراردادهای مشارکت در تولید این منطقه سابقه نداشته است. زمانی‌که این قرارداد در سال ۱۹۹۴ منعقد شد، جمهوری آذربایجان به‌تازگی مستقل شده و به لحاظ تخصصی و مالی ضعیف بود و نمی‌توانست چنین پروژه‌هایی را خود به اجرا درآورد. بنابراین سهم شرکت سوکار به‌عنوان شرکت ملی نفت جمهوری آذربایجان، آن زمان حدود ۱۱ درصد در نظر گرفته شد و اکنون با گذشت ۲۰ سال از آن زمان و برداشت نیمی از نفت این میدان، سهم شرکت سوکار در تمدید این قرارداد افزایش یافته و به ۲۵ درصد رسیده است. علت تمدید قرارداد را باید در قالب برنامه بلندمدت شرکت‌های بزرگ غربی در منطقه تحلیل کرد. در دو، سه سال گذشته تولید این میدان که سال‌های اول حدود ۸۰۰ هزار بشکه بود، کم شد و اکنون به ۵۸۰ رسیده است. این امر سبب شد رئیس‌جمهور آذربایجان با توجه به کم‌شدن تولید و قیمت، انتقاداتی را نسبت به اپراتور این کنسرسیوم یعنی بریتیش‌پترولیوم مطرح کند که همین مسئله، تمدید این قرارداد را به دنبال داشت. تمدید این قرارداد به افزایش بیش از دوبرابری سهم شرکت سوکار به ۲۵ درصد منجر شد و به‌این‌ترتیب، سهم باقی اعضای این کنسرسیوم کاهش یافت. هنوز هفت سال به پایان قرارداد باقی مانده بود، اما اگر اکنون نسبت به تمدید قرارداد اقدام نمی‌کردند، نمی‌توانستند جلوی کاهش تولید را در این میدان بگیرند. افزایش تولید در این میدان نیز نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتری بود، بنابراین مطمئن نبودند اگر اکنون شروع نکنند، آیا می‌توانند تولید را افزایش دهند، یا خیر. به‌هرحال این موقع مناسبی برای هر دو طرف بود. اولا برای بریتیش‌پترولیوم و شورون و اکسون‌موبیل که در منطقه بمانند، چون پروژه مهمی است و جای پای مهمی برای این شرکت‌ها در دریای خزر به شمار می‌رود. از طرفی چون این قرارداد تا سال ۲۰۵۰ تمدید شده، به نظر می‌رسد این شرکت‌ها به دنبال آن هستند که در تولید گاز نیز گام بردارند. تمدید این قرارداد، این فرصت را ایجاد می‌کند که این شرکت‌ها در جمهوری آذربایجان و کشورهای منطقه همچنان حضور داشته باشند و سرمایه‌گذاری بیشتری کنند. برای جمهوری آذربایجان هم مهم است چون اگر قیمت تا پایان قرارداد در حد ۵۰ دلار بماند، حدود ۱۸۰ میلیارد دلار به شرکت نفت سوکار و دولت آذربایجان خواهد رسید. با توجه به اینکه حجم سرمایه‌گذاری در این میدان، حدود ۴۰ میلیارد (جزئیات مربوط به حق امضای سه‌ونیم میلیارددلاری هنوز منتشر نشده است) سرمایه‌گذاری خواهند بود. این رقم، نرخ بالایی برای برگشت سرمایه است. روی‌هم‌رفته به نظر می‌رسد امضای این قرارداد، برای طرفین خوب بوده و از این جهت که موجب افزایش ظرفیت تولید و عرضه یک کشور غیراوپک را در بازار تغییر می‌دهد، باید کشورهایی مثل ایران دقت کنند که چه تغییری در عرضه و تقاضای منطقه و دنیا رخ می‌دهد.

تمدید این قرارداد، احتمال حضور شرکت‌های بین‌المللی نفت غربی در کشورهای همسایه جمهوری آذربایجان را فراهم می‌کند؟

بله، کشورهای بزرگی مثل آمریکا، اروپایی‌ها، روسیه و چین در همه‌جای دنیا دنبال دارایی‌های مربوط به نفت و انرژی هستند چون امنیت انرژی برای همه کشورها مهم است. در آمریکا و اروپا، بازارهای بزرگی وجود دارد و برای تأمین بازار مصرف در تمام دنیا دنبال پیداکردن منابع نفت و گاز مخصوصا در منطقه قفقاز و اطراف خزر به علت حضور روسیه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت و گاز، هستند. بعد از سقوط شوروی، غربی‌ها فرصت را مغتنم شمردند و سهم زیادی از شرکت‌های روسی را خریدند. بعد که دولت پوتین روی کار آمد با توجه به اینکه احساس کرد صنعت نفت و گاز به دست شرکت‌های غربی افتاده با روش‌های مختلف شروع به بازپس‌گیری سهام شرکت‌های نفت و گاز کرد و اکنون شرکت روسنفت که شرکت دولتی نفت روسیه است، به یکی از شرکت‌های بزرگ تولیدکننده نفت تبدیل شده که حدود پنج میلیون بشکه نفت تولید می‌کند و در آینده به ۵.۵ خواهد رسید. شرکت‌های دولتی روسیه خیلی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در ایران و جمهوری آذربایجان هستند. با توجه به قرارداد بلندمدتی که با چین دارند و می‌خواهند با هندوستان هم داشته باشند، این منطقه را منطقه نفوذ خودشان می‌دانند و حالا با تحریم‌های نفتی از یک سود و فعالیت‌های شرکت‌های غربی در این منطقه آنها چالش را احساس می‌کنند. با توجه به اینکه بریتیش‌پترولیوم با قزاقستان هم قراردادی بزرگ دارد، قدرت‌های انرژی روسیه و چین و شرکت‌های بین‌المللی، منطقه اطراف خزر را مهم می‌دانند و سعی می‌کنند جای پایی داشته باشند. چینی‌ها چند سال است که ابتکار به نام «جاده و کمربند» را اعلام کرده‌اند؛ درواقع کمربندی فرضی که از چین شروع شده و روسیه، قزاقستان، جمهوری آذربایجان، ایران و عربستان، ترکمنستان و قطر را دربر می‌گیرد. بخش انرژی این کمربند فرضی تجاری برای امنیت انرژی چین است. هر کشوری اکنون بخواهد با چین برای سرمایه‌گذاری مذاکره کند، به همین ابتکار جاده و کمربند ارجاع می‌دهند و می‌گویند حاضریم در این حوزه، در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کلان کنیم و هدفشان هم امنیت انرژی چین است که بتواند از راه‌هایی که (مانند مسیر خلیج‌فارس به دریای چین) انرژی از زیر کنترل ناوگان دریایی آمریکا رد نمی‌شود، امنیتشان را تأمین کنند. تقریبا همه پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد در ۱۵ سال آینده، اتکای چین به واردات نفت و گاز از خلیج‌فارس افزایش خواهد یافت و چینی‌ها دوست دارند از طریق کشورهای کمربند فرضی یک جاده-یک کمربند و از کشورهای کمربند فرضی مانند ترکمنستان، ایران و قزاقستان (از خشکی)، نفت و گاز بیشتری وارد کنند تا سهم سبد انرژی خودشان از خلیج‌فارس را کاهش دهند تا در صورت بروز درگیری، مبادا امنیت انرژی آنها خدشه‌دار شود.

این مسئله موجب اهمیت بیشتر دریای خزر برای چین خواهد شد؟

هم‌اکنون هم چین از ترکمنستان گاز وارد می‌کند و در آینده با قزاقستان هم برنامه‌های مفصلی برای خرید نفت از این کشور دارد. درواقع حوزه دریای خزر هم به‌تدریج از این جهت اهمیت پیدا می‌کند که مصرف‌کنندگان بزرگی مثل چین و احتمالا بعدا هندوستان و کشورهای دیگری مانند ژاپن که اکنون در کنسرسیوم آذری- چراغ- گونشلی سهم دارد، در منطقه حضور یابند تا حدی امنیت انرژی‌شان را تأمین کنند. حوزه دریای خزر از نظر قدرت‌های بزرگ مصرف‌کننده و تولیدکننده انرژی اهمیت دارد و این چارچوب هم قابل توجیه است که اعضای کنسرسیوم آذری- چراغ- گونشلی افزایش سرمایه‌گذاری دهند که بتوانند مدت بیشتری در اینجا حضور داشته باشند.

این امر سبب رقابت جدی بین شرکت‌هایی مانند بریتیش‌پترولیوم، شورون، اکسون‌موبیل و... با شرکت‌های چینی نخواهد شد؟

چینی‌ها برای تضمین امنیت انرژی‌شان کمربند فرضی را ایجاد کرده‌اند و به کشورهایی که داخل این کمربند هستند، می‌گویند حاضریم در چارچوب این کمربند با شما همکاری و سرمایه‌گذاری کنیم. در مقابل ما امنیت انرژی خواهیم داشت. احداث راه‌آهن از سوی چینی‌ها هم با همین هدف انجام گرفته است تا کالاهای چینی را از شانگهای به‌عنوان قلب چین، تا اروپا ببرد. از طرف دیگر کشوری مثل روسیه که خودش بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت و گاز به شمار می‌رود، در منطقه حضور دارد. در منطقه اطراف خزر صرفا یک قرارداد ساده منعقد نمی‌شود، بلکه باید آن را در چارچوب بزرگ‌تر بازی بلندمدت‌تری دید که بین شرکت‌های غربی و رقبایشان در چین و روسیه اتفاق می‌افتد.

چقدر احتمال دارد این شرکت‌ها بخواهند در دریای خزر با ایران وارد معامله شوند؟

متأسفانه ایران در دریای خزر سرمایه‌گذاری زیادی نکرده است. ایران اگر بخواهد واقعا نظر شرکت‌های خارجی مثل توتال، انی و شل و حتی بریتیش‌پترولیوم را جلب کند، باید در قراردادهایش تغییراتی ایجاد کند. چون طرف ایران در دریای خزر عمیق‌تر است و برای استخراج نفت حتی باید تا عمق ۸۰۰ تا هزار متر رفت، درحالی‌که در سمت روسیه و قزاقستان در عمق دریا خیلی کمتر می‌توان استخراج کرد. بنابراین قراردادهای مبتنی بر انجام خدماتی مانند IPC و بای‌بک، به اندازه کافی جذاب نیستند چون ریسک بالایی دارند. دریا نسبتا عمیق است. درحالی‌که عمق دریا در میدان آذری- چراغ- گونشلی کمتر از ۲۰۰ متر است. در سمت ایران عمق و هزینه بیشتر است؛ دولت باید فکری کند تا مدل قراردادها را ارتقا دهد. تفسیری که اکنون از قانون اساسی وجود دارد، آن است که ما نمی‌توانیم خارج از قراردادهای خدماتی، قراردادی با خارجی‌ها ببندیم و مشارکت در تولید مورد پذیرش نیست، درحالی‌که برخی می‌گویند می‌توان قانون اساسی را طوری تفسیر کرد که این نوع قراردادها هم داخل قانون اساسی توجیه داشته باشد. البته تفسیر آن را باید شورای نگهبان انجام دهد. به هر حال فعلا از دولتمردان می‌شنویم که نمی‌توانیم در قالب مشارکت در تولید کاری انجام دهیم، اما برخی می‌گویند می‌شود قرارداد را به‌گونه‌ای مطرح کرد که هم در چارچوب قانون اساسی باشد و هم به اندازه کافی جذابیت ایجاد کند تا شرکت‌ها با فناوری بالا بتوانند در سمت ایران سرمایه‌گذاری کنند. به نظرم تا زمانی‌که ریسک قرارداد به‌لحاظ قانونی و مقررات نافذ پایین نیاید، بعید است با وضعیت فعلی قیمت نفت این شرکت‌ها در ایران سرمایه‌گذاری کنند. از رئیس شرکت پترولیوم پرسیده بودند با این قیمت‌ها برای شما به‌صرفه است که در میدان آذری- چراغ- گونشلی سرمایه‌گذاری کنید، پاسخ داده بود در این میدان قیمت‌ها به اندازه کافی پایین است که حتی با ۵۰ دلار در ۴۰ سال آینده هم منفعت خواهیم کرد. با توجه به عمق زیاد دریا در سمت ایران و پیچیدگی‌های فنی تولید، ضرورت تشکیل کنسرسیوم‌های خارجی در اینجا احساس می‌شود. با توجه به اینکه فناوری شرکت ملی نفت ایران از جمهوری آذربایجان بالاتر است و ما تجربه و مهندسان بیشتری داریم و از نظر داخلی به لحاظ تکنیکی و فنی مشکلی نداریم، از این نظر امکان همکاری فراهم است. مشکل مانع اصلی احتمالا چارچوب‌های قانونی‌ای است که جلوی حضور شرکت‌های بزرگ نفتی دنیا در این پروژه‌ها را می‌گیرند.

وزارت نفت و شرکت ملی نفت باید در مورد میزان ذخایر نفت و گاز موجود در دریای خزر روشنگری کنند تا مشخص شود هزینه فرصتی که در این منطقه برای ایران وجود دارد چقدر است، اما وزارت نفت در این مورد سکوت می‌کند. می‌شود قدم‌هایی برداشت اما اینکه مسکوت می‌گذارند و می‌گویند کاری نمی‌شود کرد، به نظر خیلی عجیب می‌آید

آیا می‌توان عدم‌النفع عدم استخراج نفت در دریای خزر را محاسبه کرد؟

اگر برآورد اولیه‌ای از نفتی که در کف دریا در سمت ایران وجود دارد، داشته باشیم و ظرفیت احتمالی تولید روزانه را هم برآورد کنیم، می‌توان تخمینی از درآمدی که ایران در اینجا از عدم بهره‌برداری از منابع نفت و گاز خزر از دست می‌دهد، داشت. میدان آذری- چراغ- گونشلی درمجموع حدود هفت میلیارد بشکه نفت بوده که نیمی از آن را استخراج کرده‌اند و بقیه را هم در ۴۰ سال آینده با تکنولوژی پیشرفته‌تر استخراج خواهند کرد. احتمال دارد در همین حدود در طرف ایران باشد چون کم‌وبیش در یک منطقه هستند.

هیچ‌وقت برآورده نشده است؟

ندیده‌ام کسی در قسمت ایران برآورد کرده باشد چند میلیارد بشکه نفت درجا داریم، اما اگر فرض کنیم میزان نفت در جای ایران شبیه میدان آذری- چراغ- گونشلی یعنی حدود هفت میلیارد بشکه است، با قیمت‌های حدود ۵۰ دلار کنونی می‌توان دریافت عدم‌النفعی حدود ۳۵۰ میلیارد دلار خواهیم داشت، البته باید هزینه‌ها را از آن کسر کرد. به هر حال وسعت ایران بیشتر از جمهوری آذربایجان است و دریای عمیق‌تری دارد، همین به این معناست که احتمالا میزان نفت مرغوب ایران بیشتر خواهد بود. اولین قدم این است که شرکت ملی نفت ایران با شرکت‌های فنی دنیا برآورد و اعلام کند در طرف ایران چقدر نفت و گاز در دریای خزر است و با توجه به این میزان، قراردادهایی را طبق قانون تنظیم کند که برای خارجی‌ها هم جذاب باشد و آنها را راغب به سرمایه‌گذاری کند.

این توجیه مناسب است که چون در جنوب برداشت‌های بالایی داریم، خزر در اولویت دوم باشد؟ با توجه به اینکه آنجا هم میادین مشترک وجود دارد.

چون در جنوب قبلا سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، برداشت از آن آسان‌تر و هزینه‌های تولید پایین‌تر است. مثلا در خوزستان هزینه تولید نفت می‌تواند حدود هفت تا هشت دلار باشد یا در عسلویه گاز با توجه به اینکه همراه با آن میعانات گازی و نفت خیلی خوب و مرغوب داریم، ارزان است منتها در منطقه دریای خزر، هزینه‌ها بالاست و چارچوب قانونی هم اجازه نمی‌دهد قرارداد مشارکت در تولید منعقد کنیم. در خزر مطالعات انجام می‌شود، اما هنوز فناوری‌ای نداریم که بتوانیم با هزینه‌هایی که به‌صرفه باشد، ۸۰۰ متر زیر دریا نفت استخراج کنیم و چارچوب‌های قانونی ما هم اجازه نمی‌دهد برای شرکت‌های بین‌المللی جذابیت ایجاد شود که کنسرسیوم تشکیل دهند و نفت را استخراج کنند.

می‌توانیم با این زاویه نگاه، آن منابع را نادیده بگیریم وقتی در حال ازدست‌رفتن است؟

از دید یک کارشناس می‌توان گفت نه. ما باید دوره انتقال انرژی را جدی بگیریم، چه‌بسا بعد از ۱۵سال بگویند اصولا به نفت شما احتیاج نداریم. حال اگر هفت یا ۱۰ میلیارد بشکه در سواحل خزر نفت داشته‌ایم و مورد استفاده نباشد این ثروت از دست رفته است. فرصت بزرگی از دست می‌رود و اگر دولتمردان یا مجلسی‌ها کاری کنند که به دولت اجازه دهند و تفسیر تازه‌ای از قانون شود که دست دولت برای قراردادهای جدید و جذاب باز باشد تا شرکت‌های بزرگ با فناوری بالا در اینجا سرمایه‌گذاری کنند، به نفع ما است. برای چنین شرکت‌هایی چه فرقی می‌کند از آن طرف دریا نفت بگیرند یا از ایران، چون از جاهای عمیق‌تری هم نفت استخراج می‌کنند. بنابراین فناوری در دنیا وجود دارد و می‌ماند چارچوب‌های قانونی و پایین‌آوردن ریسک تولید. طبعا اگر فکری به این موارد نکنیم هر روز متضرر می‌شویم.

با توجه به اینکه سر IPC هم دلواپسان می‌گفتند با این کار کشورمان را می‌فروشیم، چقدر ممکن است با قرارداد مشارکت در تولید، مجددا اظهار دلواپسی کنند؟

طبیعتا در هر جای دنیا احزاب سیاسی سعی می‌کنند از دولت مستقر انتقاد کنند که اشکالی ندارد و حتی انتقاد مخالفان دولت به دولت کمک می‌کند با دقت بیشتری کارش را انجام دهد...

ادامه در صفحه ۱۸

عکس: امیر جدیدی، شرق

نگاه

فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت هوایی ایران

شهرام شریفی . کارشناس هوانوردی

بر اساس گزارش «چشم‌انداز بازار» که از سوی شرکت «بویینگ» منتشر شده، میزان تقاضا برای هواپیماهای جدید در خاورمیانه تا سال ۲۰۳۰ برابر با دو هزار و ۵۲۰ فروند خواهد بود. از سوی دیگر، بر اساس برآورد اتاق فکر اقتصادی «آکسفورد اکونومیکس»، مشارکت مستقیم سالانه صنعت هوانوردی در تولید ناخالص داخلی در ۲۰ سال آینده به میزان ۶.۳ درصد افزایش می‌یابد. این مسئله ایجاد ۲۹۴ هزار فرصت شغلی جدید را در خاورمیانه به‌همراه دارد. با توجه به مقدمه فوق و استناد به معاهده برنامه جامع اقدام مشترک (JCPOA) مابین ایران و قدرت‌های جهانی و خروج صنعت حمل‌ونقل هوایی تجاری و مسافری جمهوری اسلامی ایران از تحریم‌های بین‌المللی که سال‌ها روند توسعه آن را با چالش مواجه کرده بود، نقطه امیدی برای بازپس‌گیری سهم ایران در نقشه ترسیم‌شده آینده در حمل‌ونقل هوایی منطقه خاورمیانه ایجاد شده است. این هدف در اقدام اول بازپروری ساختار با تبیین مدل‌های اقتصادی و ایجاد بستر سیاسی مطلوب با کاهش ریسک سرمایه‌گذاری خارجی محقق خواهد شد که بازار حمل‌ونقل هوایی ایران بتواند روزهایی را متصور شود که در صنعت رقابت‌پذیری مانند حمل‌ونقل هوایی سهم خود را افزایش دهد. این بستر با اراده سیاسی فعلی، حاصل شده و می‌تواند دروازه ورود سرمایه‌گذاران خارجی به صنعت حمل‌ونقل ایران را بگشاید و فرصت‌های پنهان، اما درخشان را نمایان کند؛ فرصت‌هایی که در زنجیره تأمین حمل‌ونقل هوایی، در حلقه‌های عملیاتی، فنی، پشتیبانی، مارکتینگ و فروش و ... به‌شدت افزایش خواهد یافت. بنابراین در افق ۱۰ سال آینده حمل‌ونقل هوایی و رویکرد نوسازی ناوگان شرکت‌های هواپیمایی اصلی ایران و راه‌اندازی شرکت‌های درشرف‌تأسیس، پیش‌بینی می‌شود مجموع ناوگان هوایی این کشور به ۵۰۰ فروند هواپیمای تجاری مسافری برسد که این تعداد می‌تواند مجموع ساعات عملیاتی سالانه را به بیش از ۱.۵۰۰.۰۰۰ ساعت پرواز و ظرفیت جابه‌جایی مسافر را تا ۹۲ میلیون مسافر سالانه و نیز ظرفیت جابه‌جایی بار را بیش از دو میلیون تن در سال برساند. در چنین شرایطی ظرفیت مورد نیاز در بخش‌های مستقیم شرکت‌های هواپیمایی مانند کترینگ، عملیات فرودگاهی، رزرواسیون و فروش صندلی پرواز عرضه‌شده، آموزش‌های تخصصی عملیاتی، فنی، بازرگانی و ستادی، تعمیرات و نگهداری ناوگان هوایی و پشتیبانی‌های فنی بیش از سه‌برابر ظرفیت امروز خواهد شد. این پتانسیل در بخش‌های غیرمستقیم؛ مانند ارائه خدمات ناوبری و فرودگاهی همچون کنترل ترافیک هوایی، توسعه دستگاه‌های راداری و ناوبری، آموزش متخصصان ATC، مدیریت‌های فرودگاهی و ترمینال، ایمنی فرودگاهی، خدمات مسافر در فرودگاه‌ها و ... نیز شرایط مشابهی همچون بخش‌های مستقیم خواهد داشت. در جمع‌بندی نهایی پیش‌بینی می‌شود که صنعت حمل‌ونقل هوایی و فرودگاهی ایران در ۱۰ سال آینده نیازمند سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های عملیاتی تا بیش از هفت میلیارد دلار خواهد بود. پیش‌بینی‌ها نشان از آن دارد که متوسط گردش مالی سالانه در اصلی‌ترین حلقه‌های زنجیره تأمین سفرهای هوایی به شرح ذیل باشد.

- مهندسی و تعمیرات: ۲.۱۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- آموزش‌های دوره‌ای: ۶۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- هزینه‌های جاری مدیریت: ۵۲۵.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- خدمات فرودگاهی: ۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- کترینگ و سرگرمی‌ها: ۱.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- سوخت: ۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- متوسط درآمد مسافر سالانه: ۱۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- عوارض فرودگاهی مسافر: ۳۰۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار
- عوارض عملیات فرودگاهی (داخلی): ۱۶۰.۰۰۰.۰۰۰ دلار

شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران (منطقه چالوس)

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای فراخوان شماره ۱۵۰۱۶۵۶

شماره مجوز: ۱۳۹۶.۲۹۳۲

موضوع مناقصه	واگذاری امور عملیات انبار، خدمات و نگهداری در ستاد، نواحی و سوختگیری های هواپیمائی نوشهر و رامسر و مهمانسراهای شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه چالوس
محل انجام عملیات	شهرستان های چالوس، نوشهر، تنکابن، نور، محمودآباد، رامسر مطابق اسناد مناقصه
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه	انواع ضمانت نامه های ذکر شده در آئین نامه تضمین معاملات دولتی از قبیل ضمانت نامه بانکی معتبر با وجه نقد به مبلغ ۱/۱۰۴/۰۰۰/۰۰۰ (یک میلیارد و یکصد و چهار میلیون)ریال دارای اعتبار سه ماهه و یا واریز وجه نقد به حساب شماره ۴۱۲۰۰۱۶۱۰۰۰۰۷ بانک ملی مرکزی چالوس با کد شناسه ۲۰۵۰۰۰۰۰۰۲۸ و یا شماره حساب جاری جام ۹۲۰۰۰۱۶۱/۷۷ نزد بانک ملت مرکزی چالوس با کد شناسه ۲۰۵۰۰۰۰۰۰۲۸ و تحویل فیش به امور مالی منطقه و اخذ رسید وجه
برآورد کلی موضوع مناقصه	۲۲/۰۸۶/۸۴۱/۲۶۸ ریال
تاریخ توزیع اسناد مناقصه	از چاپ نوبت دوم تا ۹۶/۰۷/۱۶
تاریخ برگزاری جلسه توجیهی	۱۳۹۶/۰۷/۲۳ راس ساعت ۹:۳۰ صبح در چالوس بلوار امام رضا -ساختمان ستاد منطقه- طبقه سوم
آخرین مهلت تحویل اسناد و پیشنهاد قیمت	۱۳۹۶/۰۸/۰۱(ساعت ۱۶)
تاریخ بازگشائی پاکت‌ها	ساعت ۹:۳۰ صبح روز ۹۶/۰۸/۰۲(شرکت در جلسه برای مناقصه گران آزاد میباشد)
تاریخ اعتبار پیشنهادات	۳ ماه از زمان بازگشائی پاکت قیمت
شرایط اختصاصی	۱-اساس نامه ۲-آگهی آخرین تغییرات شرکت ۳-گواهی صلاحت انجام کار(دارای اعتبار) از اداره کار، تعاون و امور اجتماعی ۴-گواهی نامه تائید صلاحیت ایمنی پیمانکاران از اداره کار، تعاون و امور اجتماعی ۵- گواهی امضاء صاحبین امضاء مجاز
روش دریافت مناقصه	مراجعه به آدرس های ذیل: WWW.NIOPDC.IR http://CHALOOS. NIOPDC.IR دریافت اسناد مناقصه از سایت: http://IETS.MPORG.IR http://MONAGHESE.OLDPORTAL.NIOPDC.IR

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۱۱۵۹۷۵۵۳۴۰ تماس حاصل فرمائید.

روابط عمومی منطقه چالوس