

یادداشت

نگرش دانش‌بنیانی: از ایده تا عمل

مرتضی شیری*

● در مدیریت مدرن محور اصلی بهره‌وری است و در آن به صورت اخص به درآمدهای حاصل از منابع زیرزمینی هرگز به‌عنوان سود نگریسته نمی‌شود. ازاین‌رو با تکیه بر دانش منابع دیگر درآمدی ششوده شده که فواید بی‌شماری اعم از: بهره‌وری بالا، پایداری، حفظ محیط زیست، شایسته‌سالاری و... را دارد و در این نوع مدیریت اصطلاح دانش‌بنیان یکی از گزاره‌های کلیدی است. شاید برای شما هم جای سؤال باشد که چرا در برخی از ممالک از جمله ایران، این‌گونه مدیریت‌ها تا به حال جایگاهی پیدا نکرده‌اند و صرفا در حد ایده متوقف شده‌اند. نویسنده دلایل خاص خود را دارد ولی ممکن است علاوه بر موارد ذکرشده در این مقوله، عواملی دیگر نیز وجود داشته باشند:

۱. سخت و طاقت‌ناپذیر بودن مدیریت دانش‌بنیان، چنانچه می‌دانید ساده‌ترین راه مدیریت یک جامعه استخراج نفت و تأمین منابع لازم برای انجام امورات روزمره است. در غیر این صورت شما به مدیران شایسته، باهوش و قابل اطمینانی نیاز دارید که نیازهای جامعه و در واقع تهدیدها را به فرصت تبدیل کنند. بعد از شکل‌گیری این روند، به دانش و پایگاه اصلی آن یعنی دانشگاه و به مجری آن یعنی دانشمند نیاز پیدا خواهیم کرد. متأسفانه تا به حال به دلیل متنوع‌شدن دولت‌های متوالی از درآمد سرشار، کم‌هزینه و کم‌درسر نفت و سخت و طاقت‌فرسایبودن مسیرهای کسب درآمد دیگر، دانشگاه‌ها نیز در بی‌تکلیفی به سر می‌برند.

۲. در یک مدیریت دانش‌بنیان، واقعی‌بودن شرایط زندگی موج می‌زند که با اجرای دقیق آن هرکس براساس توانمندی‌های خود برخوردار خواهد شد و تعارفات جای خود را به توانمندی خواهد داد. در این شرایط احتمال ایجاد نارضایتی عمومی برای برهه‌ای از زمان که به یارانه‌های دولتی یا بهتر بگوییم به مُسکن‌ها عادت کرده‌اند، افزایش خواهد یافت. این ترس هم‌راستا با نامستقری مدیران به‌عنوان یک عامل بازدارنده جدی فراراه مدیران واقع شده که نه‌تنها به فکر اصلاح منابع نباشند که گاهی خود را در یک سیاه‌چاله غظیم بیندازند. در این راستا توجه شما را به مثالی جلب می‌کنم: هم‌اکنونگی بین ارزش پول ملی با دیگر ارزش‌های بین‌المللی تأثیر فراوانی بر چرخه اقتصادی و نوع اقتصاد اعم از مصرفی یا تولیدی دارد. یکی از کشورهای معروف با اقتصادی شدیداً رویه‌رشد شبیه چین برای اینکه صادرات خود را به‌صرفه‌تر و واردات را ضعیف‌تر کند، همراه با دیگر سیاست‌های مکمل، ارزش پول ملی خود را در پایین‌ترین سطح نگه داشته به‌طوری‌که باعث دلخوری کشور‌های تأثیرگذار دیگر شده است. حال در این بنا بر قول اقتصاددانان ریال تقریباً بیش از دو برابر ارزش واقعی آن در قبال ارزش‌های رایج در بازار کنونی معامله می‌شود. یعنی نرخ واقعی دلار بیش از هشت هزار تومان است. اما دولت برای جلب رضایت زودگذر توده مردم حاضر به حداقل برابری ارزش آن نیست و در واقع به اندازه درآمد ارزی خود یارانه می‌پردازد. جلب اینکه این نوع یارانه ویژه که کمتر دیده می‌شود، مصرف‌گرایی را افزایش داده و درحالی‌که تولیدات داخل ضعیف یا قطع شده است، فقط و فقط واردات را تقویت می‌کند. از طرف دیگر منابع زیرزمینی محدود است و ادامه این روند دولت‌ها را روزبه‌روز ضعیف‌تر و شکننده‌تر کرده است و چه‌بسا آنها را به ورشکستگی منتهی‌دست می‌دهد. همچنین فراموش نشود این نوع یارانه‌ها توزیع کاملاً ناعادلانه‌ای از ثروت یک جامعه است چون کسانی که بیشترین وسعت مالی را دارند، بیشترین انتفاع را خواهند داشت. در ضمن با قطعیت می‌توان گفت همین نوع یارانه ضد تولید است که باعث شده تولید در ایران به‌صرفه نباشد وگرنه استانداردهای هزینه‌ای نیروی کار در ایران به‌گونه‌ای نیست که به‌صرفه‌نبودن تولید را بر دوش نیروی انسانی اندازد. سالیان متمادی است شعار وایستگی‌ناداشتن به نفت را سر می‌دهیم ولی در عمل این‌گونه نشده است و در واقعیت با هدردادن منابع، موقعیت‌های نابی را از دست می‌دهیم. سیاست‌زدگی، اقتضای نبود عداای واحد و پایداری، عدم ثبات مدیران و از طرف دیگر پاسخ‌گوییوندن و قانون‌گریزی آنها باعث شده جریان مافات روزبه‌روز سخت‌تر شود.

۳. وجود خرده‌های عمیق بی‌نام‌و‌نشان که محل رشد میکروب‌های فساد است و بسیاری را که دارای ارتباطات خاص و نه الزاماً دانش و خلاقیت بالا هستند، یک‌شبه به‌پای ضد سال تلاش با کیفیت را می‌دهد و چه‌بسا این‌گونه افراد با نفوذ‌های وسیع سیستم‌های فوق‌العاده جاسد را ایجاد می‌کنند که با هرگونه تغییر سازنده به شدت مقابله کرده و با شبهه‌افکنی فضا را تار و در نهایت سیستم را سرطانی و غیرقابل علاج می‌کنند.

با این اشاره پرواضح است عبور از نفت شجاع‌ت، دلسوزی، میهن‌دوستی، توانمندی و عشق و علاقه به تداوم بقای نظام می‌خواهد و تنها راه علاج آن قدم‌نهادهن به کوچه دانش‌بنیان است و تعلل در آن موجب افزایش بیش از پیش فضای غبارآلود ناامیدی می‌شود که از بلعیدن تمام آسمال و آرزوهای مردم است. کسانی که به فکر مدیریت دانش‌بنیان هستند به این جمله ایمان دارند که: «بشر محکوم به یک زندگی باکیفیت است و تنها انسان‌های توانمند و معتقد هستند که ما را به خوشبختی رهنمون و مابقی فقط از سیستم ارتزاق می‌کنند و به آن نمی‌افزایند. در خانه اگر کس است، یک حرف بس است.

«عنوان پژوهشی و فناوری داشته‌اند نگاه ازهر ا

مدیر عامل شهر فرودگاهی امام خمینی از مدیرانی می‌گوید که جرئت تصمیم‌گیری را از دست داده‌اند

آن‌طور که مطلع شدیم، برای سرمایه‌گذاری در شهر فرودگاهی موانعی ایجاد شده که سبب شده است، هنوز این پروژه با گذشت ۳۰ سال، جای زیادی برای کار داشته باشد. آخرین مشکلی که دراین‌زمینه داشتید، چوه بوده و چطور قرار است جلوی این اتفاق گرفته شود؟

به نظر بنده، کسی در داخل کشور مخالف توسعه نیست؛ اگرچه ممکن است در خارج از کشور، به‌ویژه همسایگان ما از توسعه ما ناراحت شوند و حتی کارهایی انجام دهند که این اتفاق نیفتد. طبیعی است؛ چون ظرفیتی که ما ایجاد می‌کنیم، می‌تواند بازار آنها را به‌هم بریزد. ممکن است در داخل کسانی با روش‌های ما مخالف باشند؛ اما با توسعه مخالف نیستند. دلیل اصلی اینکه سرمایه‌گذاری خارجی به اینجا نیامده، این است که تا‌به‌حال نگاه ما به فرودگاه، نگاه اقتصادی و تجاری نبوده. نگاه ما به فرودگاه این بوده که دولت پولی را برای تعداد اندکی افراد لوکس که می‌خواهند به خارج سفر کنند، هزینه می‌کند. باید این نگاه را عوض کنیم. مثلاً می‌گوییم از این فرودگاه، هم کسی‌که می‌خواهد به اروپا برود استفاده می‌کند و هم کسی که به نجف می‌رود. این‌طور نیست که عده‌ای خاص از آن استفاده کنند. ما نگاهمان تجاری است. ما فرودگاه را به عنوان جایی می‌بینیم که می‌تواند برایمان درآمد کسب کند. فرودگاه می‌تواند مانند منابع تجدیدپذیر باشد و هیچ‌گاه تمام نشود و همیشه بتوانیم از آن محل درآمد داشته باشیم. باید ره مسافر را به عنوان کسی دید که چطور می‌توان از او درآمدزایی کرد. باید نگاهمان را تجاری کنیم نه به عنوان خدمات یا مسئولیتی که به گردن دولت است؛ به موضوع نگاه کنیم بنابراین من که مسئول فرودگاه هستم، دنبال این هستم که چطور سرمایه جذب کنم تا هم من سود بیشتری کسب کنم و هم توسعه بیشتری اتفاق بیفتد. پس اولین کار بعد از تغییر نگاه، این است که قوانین و مقرراتی را که متوجه این سرمایه‌گذاری است، عوض کنیم. در هند درباره یک ترمینال، دور یک میز تصمیم می‌گیرند؛ مثلاً ۱۰ نفر هستند که هرکس مبلغی را ماهانه پیشنهاد می‌کند و هرکس که مبلغ بیشتری را پیشنهاد دهد، ترمینال را به او تحویل می‌دهند.

با پاسخ‌ر نامی‌دهید؟ الان چرا مزایده یا مناقصه‌ها به تعویق افتاده یا برگزار نمی‌شود؟

چون شرکت دولتی تابع یک سری قوانین و مقررات است که هیچ‌کدام از این امکانات را به شما نمی‌دهد. چون دولتی هستیم نمی‌توانیم به‌سادگی مزایده برگزار کنیم؛ اگر چنین کنیم، گروه‌های مختلف نظارتی هستند که مانع ایجاد می‌کنند.

مثلاً چه می‌کنند؟

ما از شرکتي برای مطالعات دعوت کردیم. گفتند به فرض در حوزه خلیج‌فارس بالاترین مقام بگویید قراردادی بسته شود، چنین می‌شود؛ اما اگر بخواهم اینجا قراردادی ببندم، باید مناقصه برگزار کنم که یک سال طول می‌کشد. باید چند نفر را با هم مقایسه کنم. بحث داخلی و خارجی را بسنجم، افرادی را از سازمان‌های مختلف در جلسات دعوت کنم که شاهد باشند چه می‌کنیم؛ آخر هم که می‌خواهم تصمیم بگیرم، «ان قلت»‌ها و ترس‌هایی ایجاد می‌شود که نکند این تصمیم فردا به جایی دیگر بربخورد. مدیر جرئت تصمیم‌گیری‌اش را از دست داده. الان هرکس در کشور در کار اجرائی است، می‌تواند در مظان اتهام باشد. قبول دارم در کشور اشکالاتی بیش از حد معمول است. آتش‌سوزی ساختمان پلاسکو که ممکن است خیلی از مدیران را متهم کند؛ اما واقعاً اگر این‌طور نگاه کنیم، دیگر هیچ مدیری تصمیم نمی‌گیرد؛ چون ممکن است محل سؤال باشد. اصولاً توسعه با مجموعه‌های این‌شکلی سازگار نیست. هیچ‌وقت توسعه با گروه انجام نشده و یک نفر مسئول توسعه است.

شما خیلی کلی صحبت می‌کنید. لطفاً به صورت مصداقی بگویید کجا به مشکل برخوردیده‌اید؟

الان برای انتخاب مشاور، ۹ ماه طول کشید که این کار را انجام دهم. درحالی‌که ۱۰ سال قبل شما به عنوان مجری می‌گفتید فلان مشاور را قبول دارم و قرارداد می‌بستید.

یعنی فرضاً ۱۰ سال قبل آتهایی که اکنون مشکل ایجاد می‌کنند این قدرت را نداشتند؟

ایسن صحبت‌های شما یعنی درحال حاضر گروه‌های خاص موانعی ایجاد می‌کنند؟ خیر، سیستم این‌طور شده. مثلاً سازمان بازرسی و دیوان محاسبات، سازمان‌های نظارتی هستند. اینجا قبلاً هم بودند؛ اما کاری که الان انجام می‌دهند، با ۱۰ سال قبل خیلی تفاوت کرده است.

چون در کشور اتفاقاتی مانند اختلاس افتاده که فکر می‌کنند سرمایه‌گذاری خارجی در یک طرح توسعه‌ای باعث آن بوده است. اصلاً ربطی ندارد. محل اختلاس جای دیگری است. همه می‌دانند اختلاس سه‌هزارمیلیاردی از طریق یک مجری توسعه فرودگاه اتفاق نیفتاده است. روش‌های همه اینجا مشابه بوده؛ همه اختلاس‌ها در تعامل با بانک رخ داده است؛ اما به خاطر آن قضیه، برای مدیران توسعه محدودیت ایجاد کرده‌اند.

البته نظارت متفاوت است.

یکی از اهداف این بود که اینجا جایی باشد که هر دانش‌جویی پس از فارغ‌التحصیلی، مایل به کارکردن در اینجا باشد. خیلی برایم مهم بود. براین اساس تیمی متشکل از پنج نفر تشکیل دادم که دو نفر آن از آمریکا آمده بودند و سه نفرشان فارغ‌التحصیلان دانشگاه تهران، ششید بهشتی و جای دیگری بود و پنج نفر به زبان انگلیسی مسلط بودند. اکنون بعد از شش ماه،

اقتصاد

تماس‌های مکرر برای ابقای «یک فرد»



شکوفه حبیب‌زاده: می‌گوید نگاه به فرودگاه در کشور نگاهي لوکس است و بسیاری از مسئولان باور ندارند می‌توان از آن استفاده تجاری کرد. حالا دو تلاش است این نگاه را تغییر دهد. محمود نویدی، مدیرعامل شهر فرودگاهی امام خمینی، در گفت‌وگوی خود با «شرق»، در مقابل پرسشی که درباره حضور برخی موانع سر راه سرمایه‌گذاری در این فرودگاه از او پرسیده می‌شود، نمی‌خواهد مستقیم حرف بزند. به تلویح سخن می‌گوید. می‌گوید نگاه سیستمی‌ای که در آنجا وجود دارد، تصمیم‌گیری را برای او که مدیرعامل این فرودگاه است، سخت کرده. یک جا در مقابل اصرار بر نام‌بردن از کسانی که مشکل ایجاد می‌کنند، می‌گوید: «نمی‌خواهم اسم ببرم. بگویم چون سازمان بازرسی نظارت می‌کند، کار من گیر است؟ ما با سازمان بازرسی مشکلی نداریم. سیستم ماست که من را با سازمان بازرسی درگیر کرده. سیستم من است که من را بی اعتبار و مدیر را یک آدم بی‌کراه و دست‌سوم کرده است». به اعتقاد او بعد از اتفاقات چند سال اخیر و اختلاس‌ها و دزدی‌های انجام‌شده، مدیر جرئت تصمیم‌گیری‌اش را از دست داده. الان هرکس در کشور در کار اجرائی است، می‌تواند در مظان اتهام باشد. نویدی منکر سفارش‌ها و پیغام و پسغام‌ها نمی‌شود اما آفت اصلی را ناهمخوان بودن سیستم ما با توسعه می‌داند و می‌گوید هرچند در بخش‌های مختلف زیرمجموعه‌اش به خاطر همین مسائل به مشکلاتی برخورد، اما قبل از همه اینجا این سیستم است که دست مدیران را بسته است. او مایل نیست مشکلاتش را با مجلس در میان بگذارد. می‌گوید: «به آنها نگفته‌ایم و منتظریم ا وقت» آن برسد». فعلاً در این دو سال صبر کرده و حتی سر مجرای پارکینگ فرودگاه که یکی از افراد آن را در اختیار گرفته بود و به سختی آن را پس گرفتند، هم می‌گوید: «سال گذشته تصمیم داشتیم بخشی از پارکینگ را به مزایده بگذاریم که نتوانستیم» و وقتی علت را از او جویا می‌شوم، می‌گوید: «در مجرای پارکینگ آن قدر به ما فشار آوردند که به همان نفر قبلی واگذار کردیم... دیدیم اگر بخواهیم وارد این پروسه شویم ممکن است دردرس زیادی برایمان ایجاد شود و مجبور شدیم عبور کنیم». حاصل این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

پارکینگ را بگیرم؟ خیر. **پس فرقی هست. قطعاً این فرد، فردی عادی نیست.** اینجا کار می‌کند، به آنها از هر نظر سخت گرفته است. نمی‌خواهم بگویم فقط نهاد و ارگان چون نظارت می‌کنند و چون منافعهشان به خطر می‌افتد، دچار چنین مشکلاتی می‌شویم، بلکه سیستم ما با سیستم توسعه همخوانی ندارد.

مثالی برای شما می‌زنم. درحال حاضر وزارت راه بحث پدافند هوایی را به مشکل کاملاً شفاف مطرح کرده که ما سهم نمی‌دهیم، این پول مال ماست، قائم‌مقام با ما صحبت می‌کند و می‌گوید این پول را نمی‌دهیم. به‌طور مشخص چه گروه و بخش‌هایی مانع انجام مزایده‌ها شده‌اند و قراردادهای داخلی یا خارجی را تعطیل می‌کنند؟

برای قراردادهای خارجی در کشورمان تضامینی را به مورد قبول نداشت‌اند. نداریم. یعنی هنوز در کشورمان این تضمین وجود ندارد که بتوانیم به فردی خارجی بدهیم. چون آن‌قدر موانع قانونی داریم که این اتفاق نمی‌افتد.

این پاسخ پرسش مشخص من نیست.

نمی‌خواهم اسم ببرم. بگویم چون سازمان بازرسی نظارت می‌کند، کار من گیر است؟ ما با سازمان بازرسی مشکلی نداریم. سیستم ماست که مرا با سازمان بازرسی درگیر کرده. سیستم من است که من را بی‌اعتبار کرده و مدیر را یک آدم بی‌کراه و دست‌سوم کرده است.

بحث نظارت را کنار بگذاریم. یک‌سری بحثشان نظارت نیست و صرفاً به خاطر منافع و حضورشان در اقتصاد است که مشکل ایجاد می‌کنند. واقعیت این است که هنوز با آنها خیلی طرف نپوشیده‌ایم.

یعنی هیچ مزایده‌ای نبوده که در آنها مشکل ایجاد کنند؟ خیر واقعاً نبوده. این‌طور نبوده که کسی بخواهد

برنده شود؛ کسی بیاید و بگوید من بهتر از آنها هستم. ممکن است پیش بیاید اما تا‌به‌حال این‌طور نشده. قطار سریع‌السیر را که قرار است از تهران به اصفهان برود و از زیر ترمینال ما می‌گذرد، سیاه انجام می‌دهد. پیمانکار ما هم نیست، پیمانکار وزارت راه است.

مشکلی که درباره پارکینگ داشتید، چه بود؟

پارکینگ داستان مفصلی دارد. پارکینگی داشتیم که پیمانکاران مختلف از آن بهره‌برداری می‌کردند. یک روز به این فکر کردیم این پارکینگ که همه از آن ناراضی هستند، چقدر درآمد دارد که ما از آن آقا پول می‌گیریم. گفتیم می‌خواهیم برای این پارکینگ شناسایی درآمد کنیم که در ماه مشخص شود چقدر درآمد دارد و بعد اصلاحاتش را انجام دهیم که مسافران ناراحت نباشند و کار را مکاتیزه کنیم. از روزی که تصمیم به تحویل‌گرفتن پارکینگ از پیمانکار گرفتیم تا روزی که آن را تحویل گرفتیم، تقریباً سه ماه طول کشید. در این سه ماه خیلی با ما تماس گرفتند که این کار را نکنید.

چرا؟

نمی‌دانم؛ شاید دوستان یا شرکایشان بودند. ربطی به نهاد خاصی نداشت. آدمی بود که اینجا درآمدی داشت...

من که فردی معمولی هستم، می‌توانم این

مدیر عامل شهر فرودگاهی امام خمینی از مدیرانی می‌گوید که جرئت تصمیم‌گیری را از دست داده‌اند

تماس‌های مکرر برای ابقای «یک فرد»

آن را تحویل دهد.

نهاد یا گروه دیگری جز بنیاد مستضعفان برای حضور در شهر فرودگاهی امام، طالب سرمایه‌گذاری هستند؟

پیمانکار مترو سپاه است که البته پیمانکار ما هم نیست.

چه نهادهای دیگری هستند؟ نهادهایی که داریم، سازمان بازرسی و دیوان محاسبات مستقر هستند و کار نرمالشان را انجام می‌دهند.

منظورم فعالیت نظارتی نیست. برای سرمایه‌گذاری در بخش توسعه چه نهادهایی حاضر هستند؟

الان انبارهای عمومی متعلق به صندوق بازنشستگی و زیرمجموعه شرکت آتیه صباست. همین‌طور بنیاد هستند.

بنیاد شهید در کجاست؟

هم در ترمینال و هم بخشی در بیرون ترمینال مغازه دارد. ما همیشه مشکل رفتار را با نهادهای عمومی داریم چون سخت و سنگین هستند و از بیرون سایورت می‌شوند. اما این‌طور نیست که همه کار‌های ما را مختل کنند. با بخش خصوصی راحت‌تر می‌توان برخورد کرد تا بخش‌های عمومی.

بنیاد شهید کدام ترمینال و کجا را در اختیار دارد؟ در ترمینال‌هایی که فری‌شاپ‌ها را در دست دارند که بعد از گیت است و به صورت ماهانه اجاره پرداخت می‌کند.

چقدر اجاره پرداخت می‌کند؟ باید از بازرگانی پرسیم. اجاره مترمربعی می‌دهد. متری حدود ۹۰۰، ۸۰۰ هزار تومان.

آیا ورودی از جانب مجلس داشته‌ایم یا خیر.

بله، در پشتیبانی خیلی خوب بوده‌اند. ممکن است یک نفر نزد نماینده مجلس برود و به خاطر گرفتاری توصیه کند که با ما تماس بگیرند. ولی واقعاً مجلس به‌ویژه امسال خیلی خوب از ما پشتیبانی کردند، اما هیچ مانعی از سوی نمایندگان مجلس نداشتیم.

آیا نمایندگان راهکاری برای جلوگیری از ممانعت گروه‌های دیگر برای توسعه فرودگاه ارائه داده‌اند؟

ما هیچ‌وقت مطرح نکرده‌ایم اما اگر برخی از قوانین برای ورود سرمایه‌گذار خارجی اصلاح و صندوق ضمانت هم تصویب و اجرا شود، بزرگ‌ترین امتیازی

است که می‌توانیم به بخش خصوصی خرد دهیم و از منابهش در شهر فرودگاه استفاده کنیم. چرا کسانی خیلی قدر هستند؟ چون بخش خصوصی ما کوچک است و نمی‌توانیم افراد کوچک را با هم جمع کنیم. اگر کوچک‌ها را با هم جمع کنیم، منابع زیادی جمع خواهد شد. حالا آنها می‌توانند به دنبال کار بزرگی مثل نفت و گاز بروند اما در فرودگاه خیلی می‌توانیم از ظرفیت داخلی استفاده کنیم.

اگر به مجلس این مشکل را بگویید، می‌توانند همکاری کنند. حتما می‌توانند.

خب چرا نگفتید؟

بالاخره هر چیزی وقتی دارد.

وقتش چه زمانی است؟

وقتی یک مانع خیلی سخت بود، از همه کمک می‌گیریم.

یعنی هنوز به جای سخت نرسیده‌اید؟

در دو سال گذشته خیلی آذیت شدم ولی این موانع

آن‌طور نیست که به مجلس متوسل شویم. بخشی همین روند کاری بوده، تغییراتی که داشتم‌ایم. آقا عزیز که فرمانده سپاه است تا آقای عبداللهی که در قراقره است، همه از دوستان من هستند. تعامل خیلی مهم است. وقتی از گیت رد می‌شوم، انتظار ندارم پلیس من را ندد بگیرد. کارتم را می‌ندازم و آنها هم با من محترمانه برخورد می‌کنند. وقتی از گیت سپاه رد می‌شوم، می‌گویم باید وظیفه‌شان را انجام دهند. بعضی وقت‌ها توقعاتمان را با هم قاتی می‌کنیم و به همین خاطر گیر می‌کنیم.

و سؤال آخر که البته کمی دور از موضوع اصلی است: همه ایرانی‌های مطرح در فرودگاه‌های بزرگ جهان، فرودگاه اختصاصی دارند. مثلاً ایران‌یر در فرودگاه امام باید فرودگاه اختصاصی داشته باشد. آیا تفاهم‌نامه‌ای داشته‌اید که یک جای خاص برای ایران‌یر اصلی کشور در فرودگاه امام داشته باشد؟

زمانی که فرودگاه امام در حال راه‌اندازی بود، ایران‌یر خیلی سرمایه‌گذاری کرد که البته شاید هم دستوری بوده. الان بخش زیادی از چیزهایی که در فرودگاه داریم، با ایران‌یر توسعه پیدا کرده؛ مثل کارگو، کترینگ و... ایران‌یرهای بزرگ‌تر، امکانات بیشتری از ما استفاده می‌کنند. معمولاً ایران‌یرها به نسبت درخواستی که دارند، از ما حمایت و دفتر دریافت می‌کنند. بعضی‌هایشان مثل ایران‌یر بدحساب هستند و بعضی خوش‌حساب مثل ایران‌یرهای خارجی.

منظورم فرودگاه اصلی است که بخش مشخصی برای ایران‌یر داشته باشند.

فعلاً این امکان را نداریم. اکنون ترمینال سه در فرودگاه اصلی امارات متحده عربی مربوط به هواپیمایی امارات است. ایران‌یر باید خودش سرمایه‌گذاری کند. یکی از یکج‌هایی که در حال آماده‌سازی هستیم، بخش توسعه است. این آمادگی را داریم که بخشی از توسعه را به ایران‌یر بسپاریم که خودش توسعه دهد و اختصاصی استفاده کند.

در طرح فعلی نیست؟

خیر ولی در طرح پنج‌ساله‌مان هست.

ادامه از صفحه ۵

میان‌ت از انرژی اولویت اصلی

سیاست‌های دولت و ابزاری که در راستای تحقق این سیاست‌ها به کار گرفته می‌شود، مصرف گاز و انتخاب نوع سوخت را مستقیم و غیرمستقیم- عمدی یا سهوی- تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. مثلاً سیاست‌های زیست‌محیطی و انرژی ممکن است از طریق وضع مالیات پذیرفتنی یا سوبسید برای مصرف‌کنندگان و توسعه زیرساخت‌ها، تشویق به مصرف بیشتر گاز کند. از طرفی ممکن است با استفاده از ارتقای تکنولوژی‌های جایگزین مانند انرژی‌های تجدیدپذیر و سوخت هسته‌ای، تقاضای گاز طبیعی را محدود شود.

انتخاب سیاست‌های انرژی در آینده در بسیاری از کشورها با عدم قطعیت بالایی احاطه شده است. بزرگ‌ترین ابهامی را که در نوع خود مهم است می‌توان قوت و نوع تصمیم در برابر تغییرات آب‌وهوایی در درازمدت دانست. برابند این تصمیم به شکل تشویق‌های اقتصادی، ایجاد ظرفیت تولید، حمایت اجباری در گسترش تکنولوژی‌های نوین که انتشار کربن کمتر را در پی دارد، پدیدار خواهد شد. قوانین پیشگیرانه که از آلودگی زیست‌محیطی می‌کاهد، به‌ویژه در کشورهای کمترتوسعه‌یافته که می‌توانند با اثرات زیست‌محیطی و استفاده مغرط از انرژی به خوبی کنار بیایند، می‌تواند نقش حیاتی در سیم گاز در سید انرژی داشته است. به مجموع، گاز طبیعی از سیاست‌های سختگیرانه زیست‌محیطی مخصوصاً در جایی که مبحث آلودگی هوا باشد، به درستی فهمیده شده است.

ارزش ذاتی گاز طبیعی بر هیچ‌کسی پوشیده نیست؛ به طوری که صاحب‌نظران مقوله انرژی، قرن حاضر را قرن گاز نامیده‌اند و به نظر عصر طلایی نفت به سر آمده است. امروزه گاز طبیعی به عنوان پاک‌ترین سوخت فسیلی، جایگاه خود را در سید انرژی مصرفی خانواده‌ها، صنایع و تجارت داخلی و خارجی پیدا و نقش اثرگذار خود را در کشور به‌طوریکه برخی از کشورهایی که تقاضای افزون بر تولید داخلی گاز طبیعی دارند، با تکیه بر این صنعت و سرمایه‌گذاری در این قوه‌تولسته‌اند در یک قرن انرژی مصرفی جهان را به خوبی مدیریت کنند.

کشوری مانند جمهوری اسلامی ایران که بنا بر صلاحدید دولت‌مردان و در راستای توضیحات ذکرشده در بالا سیاست وابستگی بیش از ۶۵درصد به گاز طبیعی را تا امروز انتخاب کرده است، از قاعده شکاف بین عرضه و تقاضای گاز طبیعی مستثنا نبوده است. به طوری که تقاضای داخلی گاز طبیعی همگام با عرضه این کالای استراتژیک، فوق‌العاده اقتصادی و سیاسی پیش رفته و در مواردی مسئولان و مردم نجیب این مرز و بوم را به زحمت انداخته است. در راستای پشتیبانی از شبکه‌های گسترده خطوط گازرسانی و سرمای طاقت‌فرسای سال ۱۳۸۶ شرکتی به نام شرکت ذخیره‌سازی گاز طبیعی تأسیس شد. این شرکت در یک دهه فعالیت از عمر باریکت خویش توانسته است دو پروژه عظیم ذخیره‌سازی گاز طبیعی را با شتاب وصف‌ناپذیری در شمال شرق و فلات مرکزی ایران عملیاتی کند. فعالیت این شرکت در مقیاس بین‌المللی و پروژه‌های انجام‌شده از عملکرد درخشان و خیلی خوبی برخوردار است.

موضوعی که مناسبت دارد این روزها به آن پرداخته شود، موضوعی با محوریت منافع ملی است. مسئله واردات گاز آن هم به مقدار ناچیز از کشور همسایه مشکلاتی را باز برای هم‌وطنان عزیز رقم زد. موضوعی که می‌تواند با برنامه‌ریزی دقیق وزارت نفت علاوه بر بی‌نیازی از واردات گاز از کشورهای همسایه در این فصل و عدم تعطیلی نیرزگاه‌ها و پتروشیمی‌ها یا تغییر سوخت از گاز طبیعی به مازوت، آلودگی زیست‌محیطی را به همراه نداشته باشد. فارغ از بازتاب خارجی موضوع قطعی گاز از سبوی شرق کشور (در استان گلستان و به فاصله ۳۰کیلومتری از مرز با کشور همسایه) است و نقش بی‌بدیلی در عرصه مدیریت انرژی کشور ایفا می‌کند. با وجود گذشت یک دهه از تأسیس شرکت ذخیره‌سازی گاز طبیعی گزارشات دریافتی از متولیان اداره امور انرژی کشور و رسانه حکایت از آن دارد که این روزها کم‌حساب عمومی شرکت ذخیره‌سازی گاز طبیعی‌خوش نیست و نفس‌هایش به شماره افتاده و هر آن سایه انحلال و اغم‌ام را در برابر خود به نظاره ایستاده است. مرور و بررسی تاریخچه و مذاکرات پرنشیب‌وفراز میبحث ذخیره‌سازی گاز طبیعی در کشور از سال ۱۳۶۹ تا امروز بیانگر این مهم است که شتاب‌دهی به پروژه‌های این صنعت در کشور ایران از زمان تأسیس شرکت آغاز شده و نیازمند حمایت مسئولان دولت، مجلس و همدلی دستگاه‌های اجرائی است. شکی نیست که انحلال یا ادغام این شرکت زمینه‌ساز و هدایتگر این صنعت به خواب زمستانی خواهد شد.