

یادداشت

لزوم بازنگری در ساختار صنعت حمل‌ونقل

حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۰ برابر ریلی گازوئیل

مصرف می‌کند

فاطمه امیراحمدی

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با بیان اینکه حمل‌ونقل در ایران نیاز به یک بازنگری اساسی دارد، گفت: تقریباً تمام روش‌های حمل‌ونقل در ایران، به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی، درگیر بهره‌وری پایین و ظرفیت‌های مغفول‌مانده است. طه‌حسین مدنی در گفت‌وگو با «شرق» عنوان کرد: کشور‌های توسعه‌یافته بخش زیادی از بارهای خود را به صورت ریلی جابه‌جا می‌کنند. حمل‌ونقل ریلی به دلیل ایمنی بیشتر، مصرف سوخت پایین‌تر و در نتیجه آلودگی کمتر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای، میان کشورهای پیشرو جایگاه ویژه‌ای دارد. او ادامه داد: ایران نیز با بیش از ۱۵ هزار کیلومتر راه‌هن در میان ۳۰ کشور نخست دارای خطوط ریلی قرار گرفته اما حمل‌ونقل ملی ما وضعیت چندان مساعدی ندارد و کمتر از ۱۰ درصد بارهای کشور به وسیله راه‌آهن جابه‌جا می‌شود؛ به همین دلیل بخش بزرگی از حمل‌ونقل کشور به جاده‌ها وابسته است. مدنی افزود: این درحالی است که برنامه‌های بالادستی و تکالیف قانونی تاکید ویژه‌ای بر لزوم افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی دارند. قانون برنامه ششم توسعه یکی از مهم‌ترین اسناد بالادستی است که در آن وظایف و چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی ترسیم شده بود. براساس این قانون، سهم راه‌آهن از حمل‌ونقل بار تا پایان برنامه ششم توسعه باید به ۳۰ درصد از کل بار کشور می‌رسید اما متأسفانه در پایان برنامه ششم این رقم از هشت درصد فراتر نرفت و بیش از ۹۰ درصد بار کشور از طریق جاده‌ها جابه‌جا می‌شود. این هدف‌گذاری در برنامه هفتم توسعه نیز تکرار شده و باید در پایان سال ۱۴۰۶ سهم حمل‌ونقل ریلی بار به ۳۰ درصد برسد. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند در ادامه به مزایای حمل‌ونقل ریلی اشاره و خاطر‌نشان کرد: اثرپذیری کمتر از تحریم به دلیل داخلی‌بودن بخش زیادی از صنعت ریلی، هزینه اجرای پایین‌تر و نیاز به بارانه پنهان کمتر در مقایسه با زیرساخت‌های جاده‌ای و عمر مفید بالاتر زیرساخت‌های ریلی، همچنین توان داخلی بالاتر برای تامین زیرساخت‌ها و ملزومات ریلی نسبت به تولید کامیون و کشنده‌های جاده‌ای و تجهیزات آن، از مزایای حمل‌ونقل ریلی است. مدنی خاطر‌نشان کرد: علاوه‌براینها، یکی از مهم‌ترین مزایای حمل‌ونقل ریلی، مصرف سوخت کمتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است. او ادامه داد: بررسی آمارهای شرکت راه‌آهن و مقایسه آن با داده‌های سازمان راهداری نشان می‌دهد که یک قطار با دو هزار تن بار، در هر کیلومتر هفت لیتر گازوئیل مصرف می‌کند که معادل ۳.۵ سی‌سی به‌ازای هر تن بار در هر کیلومتر است. اما این عدد برای یک کامیون ۱۸ چرخ با ۱۵ تن بار ۰.۵ لیتر است که معادل ۳۳.۳ سی‌سی به‌ازای هر تن در هر کیلومتر است. مدنی خاطر‌نشان کرد: این یعنی مصرف گازوئیل در حمل‌ونقل ریلی ۹.۵ برابر کمتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند در ادامه افزود: در صورت تحقق هدف برنامه هفتم و جابه‌جایی ۳۰ درصد بار کشور به وسیله راه‌آهن، شاهد کاهش ۱.۸ میلیارد لیتری مصرف گازوئیل خواهیم بود. این میزان گازوئیل به نرخ جهانی بیش از ۸۳ هزار میلیارد تومان درآمد نصیب کشور می‌کند یا نیاز کشور به واردات این میزان گازوئیل و ارزیزی آن را رفع خواهد کرد. مدنی درباره دلایل تحقق نیافتن اهداف و بهره‌مندی از ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی، به چالش‌های کلان و ملی این بخش اشاره کرد و گفت: اولویت ندادن عملی به بخش حمل‌ونقل و به طور خاص حوزه ریلی در بسیاری از دولت‌ها و مجالس در چند دهه گذشته، وجود سیاست‌های مالی به‌نفع حمل‌ونقل جاده‌ای مانند عرضه ارزان سوخت و اختصاص بارانه‌های آستکار و پنهان به جاده و بالا‌بودن سهم بودجه‌های عمرانی بخش جاده‌ای نسبت به بخش ریلی و در نتیجه، مطلوبیت بیشتر حمل جاده‌ای برای صاحب بار و مسافر و کاهش قدرت رقابت حمل‌ونقل ریلی برای جذب سرمایه و توسعه‌پذیری، از دلایل تحقق‌نیافتن اهداف در بخش ریلی است.

او درباره دیگر موانع توسعه ریلی و محقق‌نشدن اهداف اسناد بالادستی در این بخش افزود: ضعف‌های متعدد ساختار حکمرانی راه‌آهن‌کشور و چگونگی چینش نقش‌ها در آن، ضعف در تعامل سه‌گانه دولت، شرکت راه‌آهن و بخش غیردولتی، اجرای ناقص خصوصی‌سازی به صورت مداخله‌جویانه و وجود انحصار دولتی در فعالیت‌های مهم ریلی، نبود پشتیبانی و حمایت هوشمندانه از بخش غیردولتی، کیفیت پایین اجرای قوانین خصوصی‌سازی، نبود عزم جدی در سیاست‌های تعامل با بخش غیردولتی، عمق‌نداشتن نگاه دولتی، اجرائشدن مشارکت عمومی- خصوصی، مشارکت‌نداشتن بخش خصوصی در تعیین تعرفه‌ها، رسیدگی سوانح و نحوه جبران خسارت و شکل‌نگرفتن بخش خصوصی قوی، از موانع و چالش‌های کلان و ملی است.

گزارشی از فعالیت‌های قطر برای تبدیل‌شدن به مهره کلیدی بازار انرژی و تلاش معکوس ایران برای واردات گاز

پارس جنوبی، بازنده تحریم



خیز بلند قطر برای تکلیف‌زدی در بازار گاز جهان

میدان گازی پارس جنوبی که در قطر به آن میدان کنبد شمالی گفته می‌شود، بزرگ‌ترین میدان گازی جهان است که در سال ۱۹۷۱ میلادی کشف شد. ذخایر گازی اولیه این میدان ۵۱ تریلیون مترمکعب بود که ۱۴ تریلیون آن در آب‌های ایران و ۳۷ تریلیون مترمکعب در آب‌های قطر بود. ۷۰ درصد از ذخایر این میدان با تکیه بر فشار خود مخزن قابل برداشت است؛ رقمی معادل سه برابر کل ذخایر گازی آمریکا که هم‌اکنون بزرگ‌ترین تولیدکننده گاز در جهان است. قطر سالانه ۱۱۴ میلیارد مترمکعب گاز تولیدی از این میدان مشترک را با تبدیل به گاز مایع، ال‌ان‌جی، به بازارهای بین‌المللی و حدود ۲۰ میلیارد مترمکعب آن را از طریق خطوط لوله به امارات صادر می‌کند و بیش از ۳۶ میلیارد مترمکعب را نیز به مصرف داخلی می‌رساند. قطر همچنین از توسعه این میدان، سالانه ۱۱.۵ میلیون تن گازهای اتان، پروپان، بوتان و هلیوم تولید خواهد کرد. قطر هم‌اکنون با صادرات سالانه ۱۱ میلیون تن پروپان و بوتان، همچنین ۲.۶ میلیارد فوت مکعب هلیوم تولیدی از میدان مشترک یادشده بزرگ‌ترین صادرکننده این محصولات در جهان است. هم‌اکنون قطر، همپای استرالیا و آمریکا، بزرگ‌ترین صادرکننده گاز مایع در جهان است؛ اما در سال ۲۰۲۶ دوباره با اختلاف زیادی عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده ال‌ان‌جی جهان را از آن خود خواهد کرد.

کورس قطر: تحریم ایران

قطر همچنین با عقد قراردادهایی به ارزش ۲۹ میلیارد دلار با غول‌های نفتی جهان شامل شرکت توتال فرانسه، کونوکو فیلیپس و اکسان موبیل آمریکا، شل بریتانیا، انی ایتالیا و شرکت‌های سی‌ان‌پی‌سی و سایونپک چین توسعه این میدان را برای افزایش سالانه ۶۵ میلیارد مترمکعب تولید گاز و ۴۵۰ هزار بشکه میعانات گازی تا سال ۲۰۲۶ آغاز کرده است. حالا در نودوسومین گزارش از سلسله گزارش‌های پایش تحولات تجارت جهانی مرکز پژوهش‌های اتاق ایران به تلاش قطر برای تبدیل‌شدن به مهره‌ای کلیدی در بازار انرژی جهان پرداخته شده است. در این گزارش تاکید شده است هم‌زمان با دست‌وپیچे نرم کردن ایران با کمبود سرمایه خارجی ناشی از تحریم‌ها و در نتیجه توقف توسعه برداشت از منطقه گازی پارس، مذاکرات قطر با سه شرکت بزرگ کره‌ای به منظور ساخت ۲۰ کشتی حمل گاز طبیعی مایع با هدف افزایش تولید گاز از میدان مشترک با پارس جنوبی آغاز شده است. همچنین مذاکره قطر با آلمان درباره خرید دارایی‌های شرکت نفتی روسیه که پس از حمله روسیه به اوکراین از طریق دولت آلمان توقیف شده بود، نشان‌دهنده تلاش این کشور برای تبدیل‌شدن به مهره‌ای

کلیدی در بازار انرژی جهان است. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران که در سلسله گزارش‌های موسوم به «پایش تحولات تجارت جهانی» رویدادهای کلیدی در محیط ژئواکونومیک ایران را مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد، در جدیدترین گزارش خود به تلاش‌های قطر برای افزایش برداشت از میدان گازی پارس جنوبی یا کنبد شمالی پرداخته است. در این گزارش توضیح داده شده که شرکت «قطر انرژی» در حال مذاکره با سه شرکت بزرگ کره‌ای است تا ۲۰ کشتی حمل گاز طبیعی مایع ال‌ان‌جی را سفارش داده و تحویل بگیرد. مذاکرات فعلی با شرکت‌های هانوا اقیانوس، صنایع سنگین سامسونگ و مهندسی کشتی‌سازی دریایی کره در حال انجام است و انتظار می‌رود این قرارداد در آینده نزدیک نهایی شود. ارزش این قرارداد، بالغ بر ۶.۶ میلیارد دلار برآورد شده است.

براساس این گزارش این کشتی‌های حمل گاز طبیعی مایع، از نوع Q-Max، بزرگ‌ترین نوع کشتی‌های حمل گاز در جهان خواهند بود و هرکدام ظرفیت حمل ۲۷۱ هزار مترمکعب گاز طبیعی مایع را دارند. این درحالی است که ظرفیت کشتی‌های معمولی حمل گاز طبیعی مایع، ۱۷۴ هزار مترمکعب است. همچنین باید گفت این کشتی‌های جدید حمل ال‌ان‌جی که قادر به پهلوگیری در بیش از ۷۰ ایستگاه در سراسر جهان هستند، نقش‌ی کلیدی در برنامه توسعه ناوگان دریایی شرکت «قطر انرژی» ایفا می‌کنند. شرکت «قطر انرژی» طرح ساخت این کشتی‌های جدید را با هدف حمایت از پروژه‌های افزایش تولید از میداین شمالی قطر و همچنین پروژه گلدن‌پس، در ایالات متحده آمریکا اجرا می‌کند. علاوه‌براین ناوگان جدید دریایی به منظور به‌روزرسانی و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل ال‌ان‌جی در بلندمدت را پیگیری می‌کند. قابل توجه است که کشتی‌های ترابری گاز طبیعی مایع Q-Max، با توجه به ظرفیت بالای خود، منجر به کاهش چشمگیر هزینه‌های حمل‌ونقل خواهند شد. ناوگان فعلی شرکت قطر انرژی، شامل کشتی‌های Q-Max، Q-Flex و Q-Max و کشتی ترابری گاز طبیعی مایع معمولی است که به بازارهای ال‌ان‌جی در آسیای شرقی، شبه‌قاره هند، اروپا و مدیترانه خدمات می‌دهند.

ناوگان جدید، متناسب با پروژه توسعه میدان شمالی که بزرگ‌ترین پروژه ال‌ان‌جی درحال ساخت در جهان به شمار می‌رود، طراحی شده است که هدف آن افزایش ظرفیت تولید ال‌ان‌جی از ۷۷ میلیون تن در سال به ۱۱۰ میلیون تن تا سال ۲۰۲۶ است. این اتفاق درحالی رخ می‌دهد که به‌تازگی هیئتی از مقامات قطر به برلین سفر کردند و با دفتر صدراعظم آلمان درباره خرید دارایی‌های شرکت نفتی «روس‌نفت» مذاکراتی انجام داده‌اند. براساس گزارش منابع آگاه، موضع دولت آلمان

گزارشی از فعالیت‌های قطر برای تبدیل‌شدن به مهره کلیدی بازار انرژی و تلاش معکوس ایران برای واردات گاز

یادداشت

نفت همچنان اهرم فشار کشورهای خاورمیانه‌است؟

آیزاک سعیدیان

اقتصاددان

در سال‌های نه‌چندان دور، کشورهای تولیدکننده نفت در خاورمیانه سعی داشتند از نفت به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای سیاسی-اقتصادی بهره‌برداری کنند. برای مثال، در سال ۱۹۷۳ کشورهای عضو اوپک تصمیم به تحریم فروش نفت به ایالات متحده آمریکا با توجه به بالاگرفتن منازعات اعراب و اسرائیل گرفتند. باید یادآور شد نتایج این تصمیم کشورهای صادرکننده نفت برای اقتصاد آمریکا فاجعه بسیار تلخی رقم زد. به هر روی، باید پذیرفت تا هفت سال پیش هرگونه عامل تنش در منطقه خاورمیانه به صورت مستقیم می‌توانست بهای جهانی نفت را تحت تأثیر قرار دهد.

بررسی آمار و ارقام در روزگار فعلی اما نتایج بسیار متفاوتی رقم زده است. حمله روسیه به خاک اوکراین یکی از بزرگ‌ترین منازعات ۲۰ سال اخیر برای جهان محسوب می‌شود. در ابتدای جنگ روسیه-اوکراین، بهای جهانی نفت از ۱۰۰ دلار گذشت؛ اما طی ماه‌های بعدی بهای جهانی نفت تعدیل شد. ولی خاورمیانه در یک سال گذشته بیشترین تنش‌های ۳۵ساله اخیر را تجربه کرد.

باین‌حال در طول این زمان با توجه به شکل‌گیری بحران بسیار عمیق در خاورمیانه، به‌های جهانی نفت از رفتار هیجانی به دور ماند. اما چرا قیمت نفت از هیجانات به دور ماند؟ دلیل اصلی تعادل قیمت نفت، ورود آمریکا به بازار و عرضه نفت به جهان بود. به نوعی آمریکا با ورود به بازار نفت سعی کرد تا سهم مناسبی از بازار را در اختیار خود بگیرد. براساس آخرین آمار نیز، در ماه می، تولید نفت آمریکا به ۱۳.۰ میلیون بشکه در روز رسیده است که به معنای بیشتریاز تولید نفت آمریکا در این ماه بوده و ۴۶ درصد از عربستان سعودی بیشتر بوده است. قطعاً با عرضه نفت از سوی ایالات متحده آمریکا، نفت دیگر نمی‌تواند به عنوان اهرم فشار سیاسی-اقتصادی نقش داشته باشد.

فناوری؛مقاومت‌مدیران و استقبال شهروندان

امیرحسین جلیلی سهی

هر پدیده نوظهوری می‌تواند چالش‌های جدیدی خلق کند. تکنولوژی نیز از این قاعده مستثنا نیست. انقلاب دیجیتال چنان سریع اما خزه‌ند در دهه گذشته بر تمامی ابعاد زندگی ما تأثیر گذاشته که بعید است هیچ مصداق مشابهی را بتوان برای آن در طول تاریخ متصور شد. روزی نیست که انزری کارآمد و اثربخش ظهور نکند و یکباره تأثیری بسزا در کیفیت زندگی ما نگذارد. تاکسی‌های اینترنتی، فروشگاه‌های آنلاین، اپلیکیشن‌های کمک‌تصمیم‌گیر و ابزارهای مشابه که در همه اقشار و نسل‌ها هم طرفداران خود را پیدا کرده‌اند، از این دست هستند. اما در این بین یک حفره مهم به چشم می‌خورد: مقاومت ذهنی مدیران کسب‌وکارها در برابر ابزارهای کاربردی برای توسعه کسب‌وکار به طرز معناداری با استفاده آنان به‌ عنوان شهروندان از ابزارهای عمومی زندگی فاصله دارد. دلیل این امر این شاید بتوان در ترس و احتیاط تاریخی ایرانیان در برابر پدیده‌های نوظهور جست. اما با مطالعه بیش از ۲۰ مقاله با موضوع «مقاومت ذهنی در برابر تغییر»، به نکته بسیار شایان توجهی دست یافتم. تقریباً تمام پژوهش‌های جهان غرب با این موضوع، با فرض اولیه پیشتازی مدیران ارشد و مقاومت ذهنی نیروی کار در استفاده از فناوری و نوآوری در سازمان‌هاست. حال آنکه طبق مشاهده‌های نگارنده، این پیش‌فرض دقیقاً عکس چیزی است که در بازار ایران پدیدار شده است. آنچه در میدان به چشم می‌خورد، پیشتازی شهروندان در پذیرش استفاده از محصولات مدرن و مقاومت ذهنی مدیران ارشد در استفاده از آن ابزارهای در توسعه کسب‌وکار است. ظاهراً توسعه نامتوازن در تولید و مصرف اینجا نیز نمود پیدا کرده است.

از این‌رو، به نظر می‌رسد نیاز است یک پویش فراگیر ملی برای مدیران سراسر کشور در راستای فهم، ادراک و بذیرش ابزارهای نوظهور توسعه کسب‌وکار، نه به عنوان یک گزینه، بلکه به‌منابه یک الزام، انجام شود. پویشی که بتواند پیچیده‌ترین مکانیسم‌های دیجیتال را به زبان صنعت ترجمه کند و قابلیت‌های شگرف فناوری‌های مدرن را از میان مقالات دانشگاهی به سرزمین صنعت انتقال دهد.

چرا واردات خودرو، به‌زبان جامعه‌است؟

ارزایی‌ها از بازار و صنعت خودرو نشان می‌دهد که برخلاف ادعای مدیران و برنامه‌ریزان مبنی بر حضور بخش خصوصی در این صنعت و دگرگونی در ساختار مدیریتی آن، سیاست‌گذاری در صنعت خودرو همچنان همان رویه سابق را طی می‌کند؛ یعنی مدیریت دولتی و تصمیمات لحظه‌ای. همین مسئله اختصاص ارز به واردات خودرو از سوی وزارت صمت نمونه‌ای از این سیاست‌هایست. بررسی ایتبعان این موضوع نشان می‌دهد که باید تولید خودروی ملی را یک رؤیا تصور کرد.

بررسی آثار واردات خودرو در سال گذشته نشان می‌دهد که نتته‌ای این واردات منجر به کاهش التهایات در بازار خودرو نشده است، بلکه منجر به کاهش داخلی‌سازی و ایجاد مشکلاتی برای قطعه‌سازان و مونتاژکاران شده است؛ ازاین‌رو اعلام اختصاص ارز به واردات خودرو نیز این موضوع را تشدید کرده است. چندی پیش بود که محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، از اختصاص یک میلیارد دلار برای واردات خودرو در سال جاری خبر داد و گفت این یک سیاست مستمر است و تا پایان سال به آن ادامه خواهیم داد.

به گفته او، تخصصی ارز برای واردات خودرو در سال آینده نیز ادامه خواهد یافت. همچنین در ادامه این موضوع، عبدالناصر همتی، وزیر امور اقتصادی و دارایی، از آنگنجی که منابع ارزی خودرو با تدبیر رئیس جمهور گفته و اعلام کرده است اجازه انحصار در هیچ حوزه و صنعتی را نمی‌دهیم. همه صنایع باید با رقیب خارجی خود رقابت کنند.

آمارهای گمرک نشان می‌دهد که از سال گذشته تا‌به‌امروز نزدیک به ۲۰ هزار دستگاه خودروی سواری به ارزش حدود ۳۹۰ میلیون دلار وارد کشور شده است و تعداد دیگری نیز به‌زودی وارد کشور می‌شود. بررسی آثار واردات خودرو نشان می‌دهد که این امر نه‌تنها منجر به کاهش قیمت خودروهای داخلی نشده است، بلکه نگرانی را برای شرکت‌های مونتاژکار درباره تامین ارز ایجاد کرده است. از آنجایی که منابع ارزی کشور با محدودیت‌های بسیار روبه‌رو است، صنایع تولیدی مهم کشور به‌ویژه قطعه‌سازان و مونتاژکاران برای تامین ارز با مشکل روبه‌رو هستند و این سؤال ایجاد شده است که امکان تخصیص ارز یک میلیارد دلاری از چه منبعی تامین می‌شود؟ آیا از سهمیه ارز تخصیص‌یافته آنها کم خواهد شد یا بانک مرکزی از محل دیگری این ارز را تامین خواهد کرد؟

اختصاص ارز به واردات خودرو آن‌هم در شرایطی که قطعه‌سازان، خودروسازان و مونتاژکاران با مشکلات کمبود نقدینگی و ارزیزی دست‌وپیچه نرم می‌کنند، به خودی خود دغدغه‌هایی را برای فعالان این عرصه ایجاد کرده است. این تخصیص ارز باید درحالی انجام شود که منجر به کارکرد بالای صنعت در کشور، بهبود بازار خودرو و رشد تولیدات در کشور شود؛ نه اینکه منجر به کاهش داخلی‌سازی شود. یکی از نیازهای صنعت خودرو و افزایش میزان تولید و داخلی‌سازی، رسیدگی به وضعیت قطعه‌سازان به عنوان یکی از مهم‌ترین شاهرگ‌های صنایع خودرویی است. اکنون یکی از دلایل کاهش تولید خودرو به خاطر کمبود قطعات است که ناشی از کمبود نقدینگی و اختصاص ارز به این بخش است. اکنون مطالبات قطعه‌سازان از سوی خودروسازان تامین نشده و خودروسازان به دلیل مشکلات مالی و ارزی به به‌کاران بزرگ تبدیل شده‌اند که این امر باعث شده روز‌به‌روز صنعت خودروی کشور با بحران و افت تولید روبه‌رو شود.

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق استان اردبیل