خبر

زنگنه امتیازات نفتی هند را لغو کرد

● **مهر:** وزیر نفت ایران در نخستین اقدام خود سه امتیاز نفت و گاز سرمایه‌گذاران هندی در صنعت نفت را لغو کرد. وزیر نفت ایران و سفیر هند در دهلی‌نو چند هفته قبل مذاکراتی در تهران در سه‌محور اصلی نحوه دریافت منابع مالی حاصل از صادرات نفت، مشارکت کنسرسیوم هندی در طرح توسعه میدان گازی فرزاد B و چگونگی مشارکت سرمایه‌گذاران هندی در طرح‌های پتروشیمی ایران داشتند. از این رو، وزیر نفت در اولین اقدام امتیاز تخفیف گازی به سرمایه‌گذاران هندی برای ساخت مجتمع‌های جدید پتروشیمی در بندر چابهار را لغو کرده است. مطابق با توافقی که سرمایه‌گذاران هندی با وزارت نفت در دولت دهم منعقد کرده بودند، مقرر شده بود دولت ۸۴ سنت تخفیف به ازای در هرمیلیون بی.تی.یو گاز طبیعی در ازای سرمایه‌گذاری هند برای احداث یک واحد اوره در عسلویه یا چابهار ارایه کند که زنگنه این امتیاز را به حالت تعلیق درآورده است.

مخالفت با امضای قرارداد مشارکت در تولید

وزیر نفت ایران همچنین در دومین اقدام خود مخالفت رسمی وزارت نفت با مشارکت یک کنسرسیوم هندی در طرح توسعه میدان گازی فرزاد B را اعلام کرده و به وزارت انرژی هند اعلام کرده است که «نمی‌تواند نه دولت و نه مجلس را برای پذیرش این قرارداد متقاعد کند.» براساس قراردادهای مشارکت در تولید، شرکت سرمایه‌گذار سهمی از تولید یا درآمد حاصل از آن را برمی‌دارد، اما در قراردادهای خدماتی فقط ۱۵درصد سرمایه‌گذاری برای توسعه میدان به شرکت سرمایه‌گذاری می‌رسد. به گزارش مهر، پس از ۱۳سال وقت‌کشی شرکت دولتی نفت و گاز هند (ONGC) برای تصمیم‌گیری توسعه میدان نفتی بینالود، شرکت ملی نفت ایران اسفندماه سال گذشته از اجرای یک برنامه جدید برای توسعه این میدان دریایی در خلیج‌فارس توسط متخصصان داخلی خبر داده است.

با وجود این، زیرکچیان‌زاده مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره، اردیبهشت سال‌جاری با بیان اینکه شرکت‌های هندی طرف مذاکره هم برای توسعه این میدان فراساحلی پیشنهادهای جدیدی را به ایران ارایه کرده که در حال بررسی است، گفت: در نهایت امسال تکلیف توسعه بخش‌های باقیمانده بلوک بینالود مشخص خواهد شد. بلوک فارسی حوزه‌ای هیدروکربنی در خلیج‌فارس شامل میدان نفتی بینالود و میدان گازی فرزاد B است که پس از کشف ذخایر هیدروکربنی در این منطقه، قرارداد توسعه این میدان با کنسرسیومی متشکل از سه شرکت دولتی هند در سال ۲۰۰۲ میلادی امضا شد. با وجود گذشت نزدیک به ۱۳سال از امضای این قرارداد، هنوز قرارداد نهایی برای توسعه این میدان نفت و گاز با کنسرسیوم شرکت‌های هندی امضا نشده است. با این وجود مسوولان وزارت نفت با تاکید بر علاقه‌مندی شرکت‌های هندی برای حضور در این پروژه پنج‌میلیارددلاری، تاکید کرده بودند: در حال حاضر مذاکرات فنی، مالی و قراردادی با این شرکت‌ها در مراحل پایانی قرار دارد ضمن آنکه تاکنون مجوزهای دولتی لازم برای آغاز عملیات اجرایی میدان گازی فرزاد B در ایران صادر شده است. در حال حاضر میدان فارسی با در اختیارداشتن ۵۰۸میلیارد مترمکعب گاز طبیعی و ۲۱۲میلیون بشکه میعانات گازی حدود ۲۵درصد بیش از تولید گاز بزرگ‌ترین شرکت هند در جنوب این کشور است. براساس برنامه جامع توسعه تعریف‌شده، در فاز نخست امکان استخراج روزانه ۱/۱میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی از این میدان گازی با حفر هفت حلقه چاه دریایی وجود دارد.

ایران به روپیه نفتی هندی‌ها نه گفت

گزارش ایندین اکسپرس حاکی از آن است که این عضو نفتی کابینه دولت تدبیر و امید همچنین در سومین اقدام خود مخالفت رسمی تهران نسبت به تهاتر کل منابع مالی نفت خام صادراتی ایران با روپیه را اعلام و تاکید کرده است: ایران نمی‌تواند کل طلب نفتی خود از هند را صرفا با روپیه دریافت کند. این در حالی است که ژوییه سال‌جاری میلادی (تیرماه ۱۳۹۲)، تهران - دهلی به توافقی به منظور دریافت کل طلب نفتی ایران با ارز روپیه به توافق رسیده بودند. در این بین، ام ویراپا مویلی، وزیر نفت هند به نخست‌وزیر این کشور آسیایی اطمینان داده است که واردات ۱۱میلیون‌تن نفت از ایران در سال‌جاری باعث صرفه‌جویی ارزی ۸/۴میلیارددلاری این کشور خواهد شد.

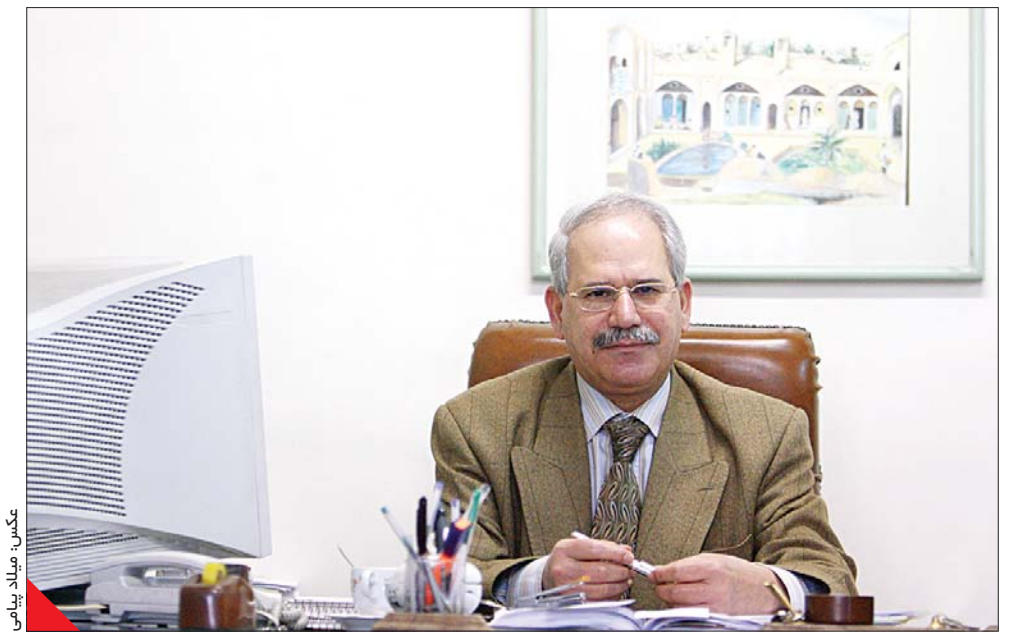
آمارها حاکی از آن است که ایران از زمان روی‌کارآمدن دولت جدید دریافت تمام طلب نفتی خود به روپیه را متوقف کرده و به سیستم قبلی دریافت ۴۵درصد طلب خود به روپیه بازگشته است. پیش از این، ایران پول حاصل از فروش نفت به هند را از طریق هالک بانک ترکیه به ایران دریافت می‌کرد که با تحریم این بانک ترک توسط آمریکا، این تراکنش مالی به حالت تعلیق درآمد. در حال حاضر ایران به‌طور متوسط روزانه حدود ۲۵۰هزار بشکه نفت عمدتا نفت سنگین به پالایشگاه‌های هندی صادر می‌کند به‌طوری‌که این کشور پس از چین دومین مشتری بزرگ نفت ایران است.

بازی جدید پاکستان در خط لوله

● **ایلنا:** دولت پاکستان از ایران خواست که نرخ بهره وام ۵۰۰میلیون‌دلاری به این کشور برای احداث بخش پاکستانی خط لوله آی- پی را کاهش دهد. به گزارش ایلنا، یک مقام بلندپایه دولت پاکستان گفت: نرخ بهره پیشنهادشده از سوی ایران بالاتر از نرخ تجاری رایج است. تغییر دولت در هر دو کشور ایران و پاکستان باعث تاخیر در حل مشکلات پروژه گازی آی‌پی شده است. وی گفت: به‌رغم گذشت صدروز از تصدی دولت جدید پاکستان، اسلام‌آباد نتوانسته به‌طور قاطعانه درباره این پروژه تصمیم بگیرد. شاهد خاقان عباسی، وزیر نفت پاکستان فهرستی از تصمیم‌های عمده اتخاذ شده از سوی دولت قبلی پاکستان در پنج سال گذشته را به دست آورده ولی هنوز درباره یک اقدام شفاف از سوی خود تصمیم نگرفته است.

رییس کمیسیون حمل‌ونقل «اتاق ایران» خبر داد

سهم ۷۵درصدی کشتی‌های خارجی در حمل واردات ایران



عکس: میلاد پیامی

شرق: تحریم سازمان کشتیرانی ایران لغو شد. این خبر بیست‌وپنجم شهریور بر خروجی خبرگزاری‌های ایران قرار گرفت. همزمان با انتشار این خبر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که به‌وجد آمده بود، از سرعت‌دهی به ترخیص کالاهای اساسی طی نیمه دوم سال‌جاری به‌ویژه با لغو تحریم‌های یک‌طرفه علیه شرکت‌های کشتیرانی ایرانی از سوی اتحادیه اروپا خبر داد. لغو تحریم کشتیرانی ایران، اگرچه یک اتفاق مثبت ملی است، اما به‌دلیل ظرفیت کم این سازمان در واردکردن کالا به کشور، مشکلات حمل‌ونقل کالاها همچنان به‌قوت خود باقی خواهد بود، ضمن اینکه شرکت «تایدواتر»، تنها شرکت خدماتی بنادر جنوبی مورد تحریم قرار گرفته و همین موضوع روند حمل‌ونقل کالا را با مشکل مواجه کرده است. لغو تحریم کشتیرانی ایران و مشکلاتی از این دست موضوع گفت‌وگوی «شرق» با مسعود دانشمند، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران قرار گرفت. جزییات بیشتر این گفت‌وگو در ادامه می‌آید:

لغو تحریم کشتیرانی ایران، یکی از مهم‌ترین اخبار این هفته بود. این اتفاق در صورتی که قطعی شود، چه اثرات مثبتی برای اقتصاد ایران به‌ویژه در بخش واردات کالا دارد؟

با برداشتن این تحریم، کالا از اروپا به‌صورت مستقیم وارد ایران می‌شوند و این، مهم‌ترین اثر لغو تحریم کشتیرانی بر اقتصاد ایران است.

در زمان تحریم، آنگونه که گفته می‌شود کالا با طی دو مسیر وارد ایران می‌شود. در صورتی که جزییات بیشتری از این موضوع می‌دانید، بگویید؟

کالا ابتدا وارد بندر سه کشور، ترکیه، امارات (دوبی) و گرجستان می‌شود و از آنجا به سمت بنادر ایران می‌آید. البته روند حمل کالا به کشور با کشتی‌های کوچک‌تری انجام می‌شود که این موضوع بسیار وقت‌گیر و هزینه‌بر است.

کالا فقط از این سه کشور وارد می‌شود یا کشور دیگری هم برای انتقال کالا به ایران وجود دارد؟

قسمت اعظم کالاها از بنادر این سه کشور وارد می‌شد اما اخیرا عمان هم به جمع این سه کشور پیوسته بود به‌طوری که بخش کمی از کالاها از بنادر این کشور به سمت ایران می‌آمد.

این نحوه واردات کالا به کشور قطعا هزینه‌بر است. برآوردی از هزینه‌های اضافی در این بخش دارید؟

در واقع چون واردات کالا به ایران طی دو مرحله انجام می‌شود، هزینه‌هایی بر تجار تحمیل می‌کند. برآورد ما این است که به ازای هر تن کالا، ۴۰ تا صددلار هزینه بر اقتصاد ایران تحمیل می‌شود.

تفاوت قیمت بین ۴۰ تا صددلار برای چیست؟

این شکاف بستگی به این دارد که کالا از بندر کدام کشور راهی ایران شود. چهار کشوری که پیش‌تر نام بردم، هزینه خاص خود را دارند که گاهی تا صددلار به ازای هر تن افزایش می‌یابد.

حالا اگر لغو تحریم کشتیرانی قطعی شود، قیمت کالاها در داخل هم کاهش می‌یابد. کاهش قیمت از این محل را چقدر ارزیابی می‌کنید؟

به نظر من این کاهش به‌طور کلی حدود ۱۰درصد خواهد بود.

لغو تحریم در تنظیم بازار داخل اثرگذار خواهد بود؟ منظورم این است که کمبودهای گاه و بیگاه برخی کالا که به گرانی آنها منجر می‌شود، نیز رفع می‌شود یا اینکه همچنان شاهد کمبودهایی از این دست خواهیم بود؟

این موضع چندان به تنظیم بازارها و حل مشکل کمبود آنها ربطی ندارد زیرا مشکلی که در حال حاضر وجود دارد، کمبود دلار در کشور است. بانک مرکزی به این دلیل که قادر به استفاده از ذخایر ارزی کشور از محل فروش نفت نیست و حتی قادر نیست این ذخایر را به کشور منتقل کند، نظم تامین کالا در کشور به‌هم می‌ریزد و به همین دلیل است که گهگاهی شاهد کمبود برخی از کالاها در بازار هستیم. در صورتی که تحریم شبکه بانکی ایران برداشته شود، این مشکل مرتفع خواهد شد.

لغو تحریم در وقت نیز صرفه‌جویی می‌کند. در حال حاضر چقدر زمان صرف واردات کالا به کشور می‌شود؟

تا پیش از اعمال تحریم علیه کشتیرانی ایران، کالا از اروپا طی سه هفته وارد کشور می‌شد اما از زمانی که این سازمان تحریم شد، مدت زمان ورود کالا به کشور گاه تا سه‌ماه به طول می‌انجامد.

این موضوع چه اثری بر کار تجار ایرانی دارد؟

طولانی شدن مدت زمان ورود کالا به کشور موجب خواب سرمایه و دیر رسیدن کالا به کشور می‌شود که به تبع این موضوع نگرانی‌هایی در میان تجار به‌وجود می‌آید.

قبل از اینکه نام کشتیرانی در فهرست تحریم اتحادیه اروپا قرار گیرد، شرکت تایدواتر توسط آمریکا تحریم شد. این موضوع چه تاثیری بر روند واردات کالا می‌گذارد. می‌خواهم بدانم با وجود لغو تحریم کشتیرانی اگر تحریم تایدواتر ادامه پیدا کند، مشکلی در واردات کالا خواهیم داشت یا نه؟

این موضوع از دو جنبه قابل بررسی است. اول اینکه، بر اساس گفته مدیرعامل کشتیرانی ایران، این سازمان قادر است هفته‌ای ۱۳هزار کانتینر را به بنادر جنوبی کشور حمل کند. یعنی کشتیرانی در سال می‌تواند ۶۵۰هزار کانتینر را به بنادر جنوبی بیاورد در حالی که سالانه دومیلیون‌و۸۰۰ کانتینر وارد این بنادر می‌شود. بنابراین تنها ۲۵درصد کانتینرها از طریق سازمان کشتیرانی و شرکت‌های وابسته به آن و ۷۵درصد باقی‌مانده توسط خارجی‌ها وارد کشور می‌شوند. جنبه دوم این ماجرا شرکت تایدواتر است. این شرکت توسط آمریکا تحریم شده و تحریم آن به قوت خود باقی است. تایدواتر یک شرکت خدماتی است که در زمینه واردات کالا فعالیت می‌کند. در صورتی که هر شرکت خارجی با این شرکت وارد فعالیت شود مورد تحریم آمریکا قرار می‌گیرد. از این‌رو هیچ شرکت خارجی‌ای حاضر به همکاری با این شرکت نیست. تا این لحظه جایگزینی هم برای این شرکت معرفی نشده تا مشکلات ناشی از تحریم این شرکت مرتفع شود.

منظور شما این است که کشتیرانی ایران تنها با این شرکت که تحریم هم شده، همکاری می‌کند؟

بله، همین‌طور است و فعالیت انحصاری «تایدواتر» در این زمینه حمل‌ونقل کالا به ایران را دچار مشکل کرده است.

راهکار شما برای حل این مشکل چیست؟

سازمان کشتیرانی باید انحصار این شرکت را بشکند.

چگونه؟

با معرفی کردن شرکت یا شرکت‌های جایگزین برای تایدواتر همه مشکلات حل می‌شود.

با توجه به عملکرد انحصاری «تایدواتر» آیا شرکتی وجود دارد که این وظیفه را برعهده گیرد؟

بله، وجود دارد. اما برای اطمینان خاطر کشتیرانی می‌تواند از چندین شرکت برای جایگزینی «تایدواتر» استفاده کند.

و این شرکت‌ها قطعا باید خصوصی باشند؟

درست است. در صورتی که شرکت دولتی وارد این عرصه شود، امکان تحریم آن مانند گذشته وجود دارد.

ظرفیت ۱۸۴میلیون تنی تخلیه و بارگیری بنادر

تلاش‌های اتحادیه اروپا برای اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه جمهوری اسلامی ایران با مانعی جدید مواجه شد. دادگاه اروپا روز دوشنبه با صدور حکمی تحریم شرکت کشتیرانی ایران و ۱۷ شرکت دیگر مثل شرکت کشتیرانی بوشهر، شرکت کشتیرانی حافظ دریا، شرکت کشتیرانی ایران و مصر، شرکت ایران وست‌شیپ، شرکت کشتیرانی خزر و شرکت کشتیرانی سفیران پیام دریا را لغو کرد. صدور این حکم دادگاه اروپا در حالی است که مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده که تا دو ماه دیگر اعتراض بر این رای، مجاز خواهد بود و اگر تا آن زمان اعتراضی نسبت به آن صورت نگیرد، این رای لازم‌الاجراست. محمدحسین داجمر رییس هیات‌مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در یک نشست خبری، این تصمیم دادگاه را «موفقیت بزرگ» خواند و اضافه کرد که این امر «بیش از پیش بر حقانیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بی‌اساس‌بودن اتهامات وارده صحه گذاشت.» این تحریم‌ها در ژوییه و اکتبر ۲۰۱۰ و مارس ۲۰۱۲ علیه این شرکت‌ها اعمال شده بود. داجمر همچنین گفت: «در ادامه اعتراض‌های دیگری که به تحریم‌های ایران شده است امکان ابطال سایر تحریم‌ها نیز وجود دارد. این اقدام نخستین گام است و انشاءالله در ادامه اعتراض‌هایی که به تحریم‌های ایران شده است، امکان ابطال سایر تحریم‌ها نیز وجود دارد.» کشورهای غربی از جمله اتحادیه اروپا بخش‌های مختلف اقتصاد ایران را هدف تحریم‌ها قرار داده‌اند؛ از جمله بخش بانکی، نفتی و گازی و کشتیرانی که از مهم‌ترین قسمت‌های تحریم شده محسوب می‌شوند. اکنون دادگاه عمومی اروپا که مقر آن در لوکزامبورگ قرار دارد اعلام کرد مدارک برای اثبات نیاز به تحریم شرکت کشتیرانی ایران و ۱۷ شرکت دیگر کافی نیست. سخنگوی بخش دیپلماتیک اتحادیه اروپا در واکنش به این تصمیم به «رویترز» گفت اتحادیه این رای دادگاه را بررسی خواهد کرد و پاسخ مقتضی خواهد داد: «ما به‌خوبی از نتایج این تصمیم دادگاه آگاهیم و اقدامات لازم هم اکنون در دست اجراست.» مدیر عامل شرکت کشتیرانی ایران می‌گوید: «تا چند روز آینده شاکی که اتحادیه اروپاست اجازه اعتراض به حکم و درخواست تجدید نظر را دارد ولی با توجه به هزینه‌های بالایی که برای وکیل و سایر موارد وجود دارد ممکن است اعتراضی علیه این حکم ارایه نشود ولی اگر شد نیز امیدواریم در دادگاه تجدید نظر نیز رای به نفع ایران باشد.» در ایران مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی گفت: با لغو تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی در اتحادیه اروپا، حمل مستقیم کالا توسط کشتیرانی به بنادر کشور افزایش می‌یابد. عطاءالله صدر با بیان اینکه لغو این تحریم فرصت مناسبی را ایجاد می‌کند، اظهار کرد: این موضوع فرصت مجددی برای فعالیت بهتر کشتیرانی کشورمان در عرصه‌های مختلف فراهم می‌کند و موفقیت‌های حمل‌ونقل دریایی بیش از پیش خواهد شد.

وی گفت: در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر ۱۸۴میلیون‌تن است که سال گذشته حدود ۱۳۹میلیون‌تن از این ظرفیت استفاده شد، به این معنا که هنوز ظرفیت خالی در بنادر داریم. دادگاه اروپا همچنین حکم خود در مورد درخواست تجدید نظر شرکت سرمایه‌گذاری بانک ملی، بانک کارگشایی و پنج‌شرکت دیگر ایرانی را صادر کرد. بر اساس این حکم، تقاضای تجدیدنظر این بانک‌ها رد شده است.

نگاهی به توسعه میادین نفت و گاز در سال‌های اخیر

کارنامه ناکام نفتی احمدی‌نژاد

رضا غیبی

ساکنان جدید «پاستور» دنبال راهی برای جبران کاستی‌ها در مناطق نفت‌خیز و به‌خصوص در حوزه گازی مشترک در خلیج‌فارس هستند. هشت‌سال، دوران طلایی درآمدهای نفتی؛ درآمدی که به احتساب میعانات گازی ۸۰۰میلیارددلار را نیز می‌گیرد. صنعت نفت، اما آنچنان که باید از این درآمدها بهره نبرد و میراث وزیر کهنه‌کار نفت چیزی نیست، جز انبوهی از پروژه‌های نیمه‌کاره که اغلب در اختیار نهادهای غیراقتصادی یا پیمانکاران کوتاه‌قد آسیایی هستند؛ پروژه‌هایی که خارجی یا داخلی‌بودن پیمانکار برای آنها فرقی ندارد و در سال‌های اخیر از نبود دانش و تکنولوژی روز جهان رنج برده‌اند و به عرصه‌ای برای آزمون و خطا تبدیل شده‌اند. شاید به‌جرات بتوان گفت، صنعت نفت ایران دیگر رمقی ندارد، چرا که نگاه سال‌های اخیر به درآمدهای نفتی صرفا مصرفی بود و با خروج تدبیر از مدیریت کلان این حوزه، آهنگ توسعه میادین نفت و گاز کشور به‌شدت کند شد. در این میان تحریم‌ها نیز پوششی برای توجیه کاستی‌ها و کم‌کاری‌های مدیران نفتی شد. به‌هرحال، دولت یازدهم با همه مشکلات و گرفتاری‌ها اداره امور را به دست گرفته است و مردم هم چشم‌به‌راه ارایه گزارش از وضعیت شاهرگ اقتصاد ایران هستند. بی‌شک گزارش‌نفتی بیژن نامدار زنگنه به مردم یکی از سخت‌ترین گزارش‌ها برای دولت دهم و یازدهم خواهد بود؛ سخت برای دولت دهم به‌دلیل درآمدی بالغ بر ۸۰۰میلیارددلار و عملکردی نه‌چندان قابل دفاع و سختی مضاعف برای دولت یازدهم به دلیل شرایط حساس اقتصاد و سیاست در داخل و عرصه‌های بین‌المللی.

به‌هرحال، گزارش عملکرد هشت‌سال گذشته هرچه که باشد، آمارها نشان می‌دهد باوجود کاهش درآمدهای نفتی و رکود فعالیت‌های اقتصادی کشور در سال‌های اخیر، درآمد نفتی در سال‌های ۸۴ تا ۹۱ به بیش از ۵۷۸میلیارددلار رسیده است و به گفته یکی از اعضای کمیسیون انرژی مجلس، این رقم با احتساب درآمد حاصل از میعانات گازی به بیش از ۸۰۰میلیارددلار می‌رسد. بر این اساس، با وجود کسب این میزان درآمد نفتی در دولت نهم و دهم، بسیاری از پروژه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای در صنعت نفت روند چندان مطلوبی برای تحقق هدف‌گذاری‌ها را نداشتند؛ اتفاقی که ماه‌های پایانی دولت دهم بهره‌برداری از ۲۰ پروژه عظیم افزایش تولید نفت و گاز به‌ویژه توسعه میادین مشترک در قالب طرح‌های مهر ماندگار را منتفی کرد تا تاخیر در راه‌اندازی توسعه این طرح‌ها برنامه افزایش تولید روزانه ۲۰۰هزاربشکه‌ای نفت و بیش از ۳۰۰میلیون مترمکعبی گاز را مختل کند.

توسعه ۳۵ماهه پارس‌جنوبی که مسعود میرکاظمی در قامت وزیر نفت وعده کرده بود نیز با وجود بیشترین حجم درآمد نفتی راه به جایی نبرد و در حالی که قطر در رقابت با ایران برداشت خود از ذخایر گازی این میدان مشترک را به چند برابر ایران رسانده است و حرف اول را در بازار «ال‌ان‌جی» جهان می‌زند، در ایران توقف شش‌طرح ساخت کارخانه‌های تولید LNG در فازهای پارس‌جنوبی، گلشن، فردوس، پارش مالی و قشم لبخند قطری‌ها را پررنگ‌تر کرد. این توسعه‌نیافتگی و بی‌برنامگی در حالی اتفاق افتاده است که رشد ۲۵میلیون‌مترمکعبی تقاضا در ماه‌های پیش‌رو تراز تولید و مصرف گاز در زمستان را منفی خواهد کرد چرا که در سال‌جاری نزدیک به یک‌میلیون مشترک جدید به فهرست استفاده‌کنندگان گاز طبیعی افزوده شده است.

تراز منفی گاز در زمستان و احتمال قطعی گاز تنها گوشه‌ای از میراث وزارت نفت قاسمی برای زنگنه است و برای رونمایی از تمام چالش‌ها باید گزارش‌های آتی از این صنعت را به انتظار نشست؛ گزارش‌هایی که نشان خواهد داد سیاست کلان در وزارت نفت نه‌تنها به شتاب و توسعه طرح‌های عظیم بالادستی نفت و گاز ایران منجر نشد بلکه بر اساس گزارش‌های رسمی مسوولان صنعت نفت، از مجموع ۲۵طرح عظیم مهر ماندگار در شرکت ملی نفت، ۲۰ طرحی که قرار بود تا پیش از انتخابات به بهره‌برداری برسد تا پایان سال هم در مدار بهره‌برداری و تولید قرار نخواهند گرفت. این در حالی است که بخش عمده این پروژه‌ها شامل طرح‌های توسعه میادین مشترک نفت و گاز ایران همچون لایه نفتی و فازهای گاز پارس‌جنوبی، فروزان، پایدار و پایدار غرب، هنگام و بعضی از میادین نفت مستقل همچون «خشت» و «رشادت» است. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد در صورتی که ۹ فاز جدید پارس‌جنوبی و طرح‌های نفتی در قالب پروژه‌های مهرماندگار دولت راه‌اندازی شده بود، حدود ۲۰۰تا ۲۵۰هزار بشکه نفت و بیش از ۳۰۰میلیون‌مترمکعب به ظرفیت تولید گاز ایران افزوده می‌شد. از مهم‌ترین پروژه‌هایی که تا پایان امسال در مدار بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد، باید به توسعه میادین مشترک فروزان، لایه مشترک نفتی پارس‌جنوبی، توسعه میدان رشادت، خشت، توسعه فازهای ۱۲، ۱۳، ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۲۲، ۲۳ و ۲۴ پارس‌جنوبی، حفاری چاه‌های جدید و نصب تلمبه‌های درونی چاهی در مناطق نفت‌خیز جنوب، توسعه میادین مشترک نفت پایدار و پایدار غرب اشاره کرد. بی‌تعارف بیراه نیست، اگر بگوییم بحران نفتی در کمین اقتصاد ایران نشسته است و کمی غفلت از سوی وزیر کهنه‌کار نفت می‌تواند چالش‌های ریز و درشت بسیاری را به‌دنبال داشته باشد. بحران زیر خاکستر در صنعت نفت در حالی است که در سند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه‌ای پنج‌ساله اهداف مشخص و الزام‌آور بسیاری تعیین شده است، ولی در این سال‌ها نه‌تنها این اهداف محقق نشد، بلکه بازگشت به ریل توسعه در این صنعت دشوارتر نیز شده است؛ توسعه‌ای که در دولت‌های هفتم و هشتم شتاب گرفته بود. برای همین بود که دولت اصلاحات در راستای جلوگیری از خام‌فروشی نفت و ایجاد ارزش افزوده بیشتر، اقدام به ایجاد ۳۹ طرح پتروشیمی با ۲۰میلیاردو۷۷۸میلیون‌دلار سرمایه‌گذاری و ایجاد ۴۰میلیون تن ظرفیت تولید محصولات پتروشیمی کرد. البته نباید فراموش کرد که ۷۱درصد از این میزان سرمایه‌گذاری از منابع خارجی تامین شد؛ اتفاقی که در سال‌های اخیر کمتر شاهد آن بودیم. بر این اساس، در دوره ۷۶ تا ۸۳ حدود ۷/۱۷ میلیارددلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و بخش تولید صنعت پتروشیمی شد که ۷۱درصد آن از تسهیلات خارجی و ۲۹درصد از منابع داخلی استفاده شده بود و در هشت سال، ۱۱ طرح بزرگ با ظرفیت سه‌هزاروه۱۲۸هزارتن در سال و سرمایه‌گذاری دوهزارو ۷۶میلیون‌دلار به بهره‌برداری رسید. اما در دولت هشتم روند سرمایه‌گذاری و توسعه شتاب گرفت و ۲۸طرح بزرگ و کوچک در حوزه پتروشیمی به‌مرحله اجرا رسید و در پایان دولت هشتم تمامی این طرح‌ها پیشرفت بیش از ۵۰درصدی داشتند. بر این اساس، آمار و اطلاعات توسعه صنعت نفت در دولت اصلاحات کم نبوده و دسترسی به آنها هم کار چندان سختی نیست؛ برای همین بسیاری از کارشناسان، گزارش عملکرد هشت‌سال گذشته را به انتظار نشسته‌اند تا کارنامه نفتی چهار دولت اخیر را بهتر بنویسند.

پس از تالار...

خبرهای خوش، بازارسهام را تکان داد

دورخیز برای قله ۶۱هزار

مهدیه انوشه

● جشن رفع بخشی از تحریم‌ها همچنان در تالار شیشه‌ای ادامه دارد و امید به حذف تدریجی همه تحریم‌ها باعث شده است تا روز گذشته حجم و ارزش معاملات بورس تهران با رشدی قابل‌توجه مواجه شود. در بازار آخرین روز کاری هفته شاخص کل با رشدی ۹۰۷ واحدی در آستانه ورود به کانال ۶۱هزار واحدی ایستاد. در نگاهی به روند معاملات دیروز ردپای لغو تحریم‌ها در اکثر نمادها قابل مشاهده بود. صف خرید نمادهای خدماتی، حمل‌ونقلی و همچنین بانک‌ها گواه این مدعاست. اما بازار روز چهارشنبه شاهد خبر خوش دیگری هم بود و آن ائتلاف دوجانبه دو خودروساز بزرگ کشور بود. به این ترتیب دیروز در جلسه همکاری ایران‌خودرو و سایپا مقرر شد تا در زمینه‌های مختلفی از جمله طراحی پلتفرم و تولید قطعات خودرو که از ضروریات تکامل خودروسازی ایران عنوان شده است، دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا در کنار رقابت در بازار داخلی، در سطح بین‌المللی ارتباطی دوستانه و رفاقتی جهت صدور برندهای خود در بازارهای جهانی داشته باشند. در نتیجه این اتفاق بود که سهام غول خودرویی کشور نیز در میان طولانی‌ترین صف‌های خرید قرار گرفت. در نهایت بورس تهران روز گذشته را نیز با رشد قابل‌توجه شاخص کل پشت‌سرگذاشت. وضعیت معاملات در روز پایانی هفته نشان داد که بازار سهام دوره جدیدی از صعود را تجربه خواهد کرد. در معاملات این روز بیشتر صنایع مورد توجه فعالان بازار بودند و به‌جز گروه سیمانی و برخی دارویی‌ها و پالایشگاه‌ها تقریبا تمامی صنایع با حجم معاملات قابل‌توجه همراه شدند. وضعیتی که به نظر می‌رسد به دلیل خروج سرمایه‌ها از بازار ارز و طلا حداقل به‌طور موقت شکل گرفته و در صورتی که قیمت جهانی طلا روند نزولی خود را ادامه دهد و کاهش قیمت ارز نیز ادامه یابد بازار سهام در دو، سه هفته آینده روزهای پررونقی را تجربه خواهد کرد. در فرابورس نیز شرکت‌های جوش و اکسیژن ایران، ماشین‌آلات صنعتی تراکتورسازی ایران، داروسازی تهران‌دارو، ورزیران و تولید تجهیزات سنگین هپکو در بازار پایه توافقی درج شدند. شاخص این بازار نیز در مدار مثبت این هفته را به پایان رساند. دیروز در بورس کالا نیز آتی سکه سررسید قراردادهای شهریورماه انجام می‌شود. بر اساس دستورالعمل اجرایی بورس کالا تمام مشتریان فروشنده و خریدار دارای موقعیت تعهدی باز موظف هستند تا بر اساس ضوابط برای تحویل سکه خود اقدام کنند. دیروز قراردادهای آتی سکه طلا به چهار سررسید می‌رسد و سکه شهریورماه از جمع این قراردادها خداحافظی می‌کند. بنا بر این گزارش دیروز قرارداد آتی مهرماه، آبان‌ماه، آذرماه و دی‌ماه معامله خواهند شد. این گزارش حاکی است قیمت تسویه‌شده سکه آتی تحویل مهرماه ۹۶۰هزار تومان، آبان‌ماه ۹۸۷هزارتومان، آذرماه یک‌میلیون‌و۴۷هزارتومان و دی‌ماه یک‌میلیون‌و۷۱هزارتومان به ثبت رسید. پیش از این و به‌مدت پنج‌روز معاملاتی، سررسیدهای معاملاتی با پنج‌قرارداد دنبال می‌شدند.

بازار . چهارشنبه ۲۷ شهریور

طلا و سکه	قیمت (تومان)	تغییر (تومان)
طرح جدید	۱۰۷۰۰۰۰	+۱۱۴۰۰۰
طرح قدیم	۱۰۵۰۰۰۰	+۹۵۰۰۰
نیم	۵۰۰۰۰۰	-۲۰۰۰۰
ربع	۳۱۰۰۰۰	۰
گرمی	۲۰۰۰۰۰	-۱۰۰۰۰
گرم ۱۸ عیار	۹۸۰۰۰	۰
اونس * (دلار)	۱۳۰۳/۸	-۱۰

* قیمت در ساعت ۱۸

ارز	قیمت (تومان)	تغییر (تومان)
دلار آمریکا	۳۰۸۰	+۲۰
یورو	۴۱۲۰	+۲۰
پوند	۴۹۰۰	۰
دلار کانادا	۳۱۰۰	۰
لیر ترکیه	۱۵۵۰	-۳۰
درهم	۸۵۰	-۵

عنوان شاخص	مقدار	تغییر (درصد)
کل	۶۰۹۶۴/۱	۱/۵۱
۳۰ شرکت بزرگ	۳۰۶۶/۲	۱/۴۷
آزاد شناور	۷۱۳۴۵/۲	۱/۶۴
بازار اول	۴۶۷۷۷/۲	۱/۴۲
بازار دوم	۱۰۹۲۸۷	۱/۷۲
صنعت	۵۱۳۴۲/۵	۱/۲۲

بریده اخبار

ایلنا: سلطانی، نایب‌رییس اتاق بازرگانی ایران: با توجه به اینکه ممنوعیت ورود کالاهای اولویت ۱۰ در یک تصمیم خلق‌الساعه و بدون پیش آگاهی بازرگانان و فعالان اقتصادی صورت گرفت، کالاهایی که از پیش خریداری شده بود پس از ورود در گمرکات رسوب کردند.

تسنیم: ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز اعلام کرد طی عملیاتی ۱۵۵هزارو۵۰۰ لیتر سوخت قاچاق در دو لنج در بندرعباس کشف شد.