

مدیرعامل شرکت ملی نفت در گفت‌وگو با «ایران» خبر داد

آغاز فرایند جمع‌آوری گازهای فلر مسجدسلیمان بعد از ۴۲ سال

مزایده فروش گازهای فلر میدان نفتی مسجدسلیمان برگزار و برندگان آن مشخص شده‌اند و بزودی قرارداد اجرای این طرح به امضای رسد

گروه اقتصادی / براساس آمارهای مؤسسات بین‌المللی مانند آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۲۰۲۰، روسیه، عراق، امریکا، ایران، الجزایر، ونزوئلا و نیجریه ۷ کشور رکورددار مشعل سوزی هستند. بانک جهانی در این باره می‌نویسد که این ۷ کشور برای نهمین سال متوالی از زمان آغاز نخستین رصد ماهواره‌ای – در سال ۲۰۱۲- در ابتدای لیست مانده‌اند. مسأله این است که این ۷ کشور هر سال ۴۰ درصد از نفت جهان را تولید می‌کنند، اما عامل دو سوم (۶۵ درصد) مشعل سوزی در جهان هستند.

مشعل سوزی (فلرینگ) ، سوختن گاز طبیعی در فرایند استخراج نفت است که از نگاه بانک جهانی به دلایلی مانند محدودیت‌های اقتصادی و بازار و فقدان مقررات و اراده سیاسی لازم روی می‌دهد. این مسأله باعث انتشار آلاینده‌هایی نظیر دی اکسید کربن و متان در جو زمین می‌شود. انتشار متان از مشعل سوزی، تأثیر قابل توجهی در گرمایش زمین دارد. متان ۸۰ برابر قدرتمندتر از دی اکسید کربن است و به همین خاطر پایان مشعل سوزی در کشورهای نفتی از نگاه جامعه جهانی بسیار مهم است. در حال حاضر تقریباً ۸۰ دولت یا شرکت نفتی متعهد به صفر کردن مشعل سوزی در یک دهه آینده‌اند. روندی که اکنون در ایران نیز دنبال می‌شود و امید است که سال‌های آتی پرورده این بحث بسته شود.

در یک سال اخیر نیز اقدامات متنوعی در این زمینه انجام شد. از جمله اینکه با شرکت پالایش گاز پیدبلند خلیج فارس قراردادی به ارزش ۱/۱ میلیارد دلار امضا شد. این قرارداد شامل ۲۷ طرح برای جمع‌آوری ۶۰۰ میلیون فوت مکعب در روز گاز است که در نتیجه آن سالانه حدود ۱/۵ میلیون تن CO2+ (تکیبی

از مشعل سوزی) را به بیرون می‌راند.

در حالی که در سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ خود را از دست می‌دهند و ۱۵ تا ۲۰ نفر از افراد در این نقاط مجروح می‌شوند. این در حالی است که بر اساس قانون مسئولیت حمل و نقل و ایمنی ترافیک جاده‌ها برعهده دولت است. با اینکه دولت‌ها به رفع نقاط حادثه خیز در جاده‌ها با هدف افزایش ایمنی حمل و نقل مکلف شده‌اند اما دولت قبل این تکلیف را اجرا نکرده است.

حوادث و سوانح حمل و نقل جزو اولین دلایل مرگ و میر قابل پیشگیری در ایران به شمار می رود، ازاین رو ضروری است ارتقای ایمنی به عنوان یکی از اولویت های اصلی بخش حمل و نقل و سلامت مطرح شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی به بررسی عملکرد اجرای سیاست‌های حوزه افزایش ایمنی راه‌ها در دولت قبل پرداخته است. در این گزارش آمده است که به دلیل چندبعدی بودن مسائل حوزه ایمنی حمل و نقل و نقش آفرینی دستگاه‌های متعدد در آن، برنامه‌ریزی و اخذ تصمیمات کارآمد و مؤثر در این حوزه به مدیریت یکپارچه و منسجم نیاز دارد که به طور اصولی، در نهاد راهبر ایمنی راه در هر کشور تحقق می‌یابد. در نظر گرفتن یک «مدیریت ایمنی راه» به عنوان یکی از رکن اقدامات حوزه ایمنی راه‌ها نیز ناظر به فرابخشی بودن مسائل حوزه ایمنی حمل و نقل است. ۳۰۰ هزار نقطه حادثه خیز در کشور وجود دارد که سه هزار و ۲۰۰ عدد از این نقاط مربوط به وزارت راه است، اما تاکنون فقط ۵۰۰ نقطه حادثه خیز اصلاح شده است. در حال حاضر ۲۲۱ هزار کیلومتر راه داریم که ۳۵ هزار کیلومتر راه شریانی و اصلی است.

عملکرد حمل و نقل نشان می‌دهد ۵۱۵ میلیون تن سال گذشته جابه‌جایی بار در جاده‌ها اتفاق افتاد که نسبت به سال قبل از آن ۸ درصد رشد داشت. از ابتدای دولت سیزدهم تاکنون در بخش ترانزیت، ترانزیت جاده‌ای افزایش ۱۰۰ درصدی داشته است، همچنین ۶۰ میلیون تن کالای اساسی نیز با ناوگان جاده‌ای جابه‌جا شد. سال گذشته ۱۲۰ میلیون مسافر با ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای جابه‌جا شده‌اند. این در حالی است که فرسودگی ناوگان خصوصاً ناوگان باری را هم داریم. با توجه به این میزان جابه‌جایی، توجه به ایمنی حمل و نقل حائز اهمیت است.

به نظر می‌رسد مهمترین علت در عدم اجرای قانون و ارتقای ایمنی حمل و نقل، نبود هماهنگی و نبود مدیریت منسجم و یکپارچه است.براساس این گزارش با این حال، نهاد راهبر ایمنی حمل و نقل در ایران یعنی «کمیسیون ایمنی راه‌های کشور» به دلیل عدم دسترسی به اطلاعات دقیق و کامل حوادث و سوانح حمل و نقل، عملاً امکان اخذ تصمیمات جامع و قابل اتکا و برنامه ریزی کارآمد و مؤثر را از دست داده است چرا که تنها با داشتن اطلاعات دقیق و کامل از حوادث و سوانح حمل و نقل است که امکان دستیابی به تحلیل‌های جامع و صحیح از مسائل چندبعدی این حوزه فراهم می‌شود. از سوی دیگر، ارزیابی صحیح میزان اثرگذاری اقدامات و مداخلات هر یک از دستگاه‌های مسئول (از جمله شناسایی و اصلاح نقاط حادثه خیز، ارتقای استاندارد تجهیزات و ناوگان حمل و نقل، برآورد تعداد و مکان بهینه برای نصب دوربین های کنترل سرعت، بهبود و تسریع در خدمات امدادی و ارتقای رفتار ترافیکی) و همچنین تعیین اولویت های زمانی

نفتخیز جنوب منتشر شده است. هدف

اجرای این طرح، رعایت ملاحظات زیست محیطی، ایجاد ارزش افزوده از گازهای مشعل و تأمین پایدار خوراک

شرکت‌های پتروشیمی است. به عبارتی، این کار علاوه بر بهبود وضع محیط زیست و کاهش آلاینده‌ها، زمینه‌ای برای مصرف گاز همراه در صنایع بویژه پتروشیمی را فراهم خواهد کرد و از این طریق ارزش افزوده به همراه خواهد داشت. آن طور که در برنامه‌ها دیده شده، مابقی گازهای مشعل نیز تا پایان دولت سیزدهم جمع‌آوری می‌شود و به این ترتیب کل گازهای همراه با نفت ایران تعیین تکلیف خواهد شد. همچنین برگزاری این فرآخوان مزایده فروش گازهای مشعل سکوی سلمان به میزان حدود ۱۰۰ میلیون فوت مکعب در روز توسط شرکت نفت فلات قاره ایران نیز در دست اقدام و پیگیری است.

■ اقداماتی که برای کاهش فلر سوزی انجام شد

در یک سال اخیر بهره‌برداری از

واحدهای جمع‌آوری گازهای مشعل در میادین پارسی کلاستر، مارون (۶) // مارون (۳) منصوری مجموعاً با ظرفیت جمع‌آوری ۴۲ میلیون فوت مکعب در روز، یکی از اقدامات در جهت کاهش مشعل سوزی گاز بود.

در همین حال، با افتتاح پالایش گاز پیدبلند خلیج فارس(۲) با ظرفیت ۳۰۴ میلیون تن در سال محصولات گازی (شامل اتان، پروپان، بوتان و میعانات گازی)، گازهای همراه نفت از سه استان خوزستان، بوشهر و کهگیلویه و بویراحمد جمع‌آوری شد که تأثیر قابل توجهی بر کاهش گازهای مشعل داشته است. کل ظرفیت فرآورش این پالایشگاه ۵۷ میلیون مترمکعب در روز است که بخشی از آن از محل گاز خام پارس جنوبی تأمین می‌شود.

در همین حال، هشت فقره قرارداد طرح جمع‌آوری گازهای مشعل (۳۰ درصد پیشرفت)، چشمه خوش (۴۰ درصد پیشرفت) و منطقه غرب کارون مجموعاً با ظرفیت جمع‌آوری ۱۴۳ میلیون فوت مکعب در روز را در برنامه دارد.



آن نیز نقش مهمی در کاهش انتشار گازهای آلاینده و بهره‌گیری از این سوخت مهم دارد.

در همین حال تفاهنامه‌های همکاری مابین شرکت ملی نفت ایران و هشت هلدینگ پتروشیمی به ارزش حدود ۲۰۵ میلیارد دلار با هدف سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی و تأمین خوراک در سال‌های آتی (مطالعه توسعه مخازن گازی و نفتی کشور، جمع‌آوری گازهای همراه و استحصال اتان از پالایشگاه‌های پارس جنوبی) نیز امضا شده است.

■ برنامه‌ها تا خاموشی مشعل‌ها

دولت سیزدهم به دنبال بستن پرونده فلرها و مشعل سوزی گاز است و در این راستا اجرای واحدهای جمع‌آوری گازهای مشعل در میادین نفت شهر/سومار، سروستان/اسعدت آباد (۳۰ درصد پیشرفت)، چشمه خوش (۴۰ درصد پیشرفت) و منطقه غرب کارون مجموعاً با ظرفیت جمع‌آوری ۱۴۳ میلیون فوت مکعب در روز را در برنامه دارد.

■ پنجشنبه ۳ شهریور ۱۴۰۱

■ حال بیست و هشتم

■ شماره ۷۹۸۸

انرژی

اقتصادی

تأکید وزیر نفت بر عملیاتی شدن توافق‌های ایران و روسیه

وزیر نفت گفت: در دولت سیزدهم مذاکرات بین هیأت‌های ایرانی و روسی ادامه دارد و موافقتنامه‌ها و تفاهنامه‌هایی به امضا رسیده که امیدواریم هر چه سریع‌تر عملیاتی شود. به گزارش ایرنا، جواد اوجی وزیر نفت کشورمان دیروز با ایگور لویتین، دستیار ارشد رئیس‌جمهور روسیه در تهران دیدار کرد. اوجی در ابتدای جلسه با خیرمقدم به هیأت روسی و سفیر روسیه در تهران، افزود: در این مدت هم چند سفر به روسیه داشتم و هم هیأت روسی به تهران آمدند و موافقتنامه‌ها و تفاهنامه‌هایی به امضا رسیده که امیدواریم هر چه سریع‌تر عملیاتی شود.

وی ادامه داد: پیرو جلسات مهم رؤسای‌جمهور دو کشور در تهران، مسکو و عشق‌آباد تصمیماتی گرفته شد که توسط وزرای مربوطه باید عملیاتی شود. رئیس کمیسیون مشترک ایران و روسیه از طرف ایرانی با بیان اینکه جلسات خوبی با الکساندر نوآک رئیس این کمیسیون مشترک داشتیم، گفت: ایران و روسیه ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های خوبی در حوزه انرژی، حمل و نقل، صنعت و تجارت دارند و می‌خواهیم این تصمیمات عملیاتی شود.

آبرسانی به ۷۶۸ روستا و ۶۹ شهر در ایام هفته دولت

معاونت مهندسی و توسعه شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور اعلام کرد: همزمان با هفته دولت و سالروز شهادت شهیدان رجایی و باهنر، آبرسانی به ۷۶۸ روستا، ۶۹ طرح آبرسانی شهری و ۱۴ طرح فاضلاب در سراسر کشور مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

به گزارش کشور مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. طرح‌ها و پروژه‌های قابل بهره‌برداری در بخش آبرسانی شهری شامل تأمین آب شرب بهداشتی پایدار در قالب ۶۹ طرح آبرسانی شهری از طریق حفر و تجهیز ۹۹ حلقه، احداث ۶۰ باب مخزن ذخیره (مجموعاً به ظرفیت ۲۲۶ هزار مترمکعب)، اجرای ۴۶۰ کیلومتر خطوط انتقال، ۳۶ باب ایستگاه پمپاژ و ساخت ۵ واحد تصفیه‌خانه به ظرفیت ۲ هزار و ۲۵۰ لیتر بر ثانیه صورت می‌گیرد. مجموع اعتبار هزینه شده از منابع دولتی و بخش خصوصی در طرح‌های مذکور ۸۳ هزار میلیارد ریال است. همچنین در بخش آبرسانی روستایی با اعتباری معادل ۱۲ هزار و ۴۵۰ میلیارد ریال، تعداد ۷۶۸ روستا با جمعیت تحت پوشش ۸۱۳ هزار نفر از نعمت آب آشامیدنی سالم بهره‌مند شدند.

در بخش فاضلاب شهری و روستایی نیز جمع‌آوری و دفع بهداشتی فاضلاب برای جمعیتی بالغ بر ۵۱۷ هزار نفر در قالب ۱۴ پروژه با اعتبار معادل ۱۹ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال از منابع دولتی و بخش خصوصی انجام شده که عملیات آن شامل احداث ۹ واحد تصفیه‌خانه فاضلاب مجموعاً به ظرفیت ۷۰ هزار مترمکعب در شبانه‌روز، اجرای ۵۱ کیلومتر خط انتقال و ۵۰۶ کیلومتر شبکه فاضلاب در سطح کشور است.

خط انتقال و ۵۰۶ کیلومتر شبکه فاضلاب در سطح کشور است.

نام‌نویسی از متقاضیان نهضت ملی مسکن هم‌زمان با هفته دولت

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی گفت: نام‌نویسی دوباره متقاضیان نهضت ملی مسکن هم‌زمان با هفته دولت آغاز می‌شود. محمود محمودزاده گفت: برای ۷۵۰ هزار واحد نهضت ملی در ۳۱ استان و ۴۰۰ شهر ثبت‌نام جدید انجام می‌شود.

مشارکت روس‌ها در ساخت راه‌آهن رشت-آستارا

مدیر اداره کل ساخت و توسعه راه‌آهن منطقه ۲ کشور گفت: تهارت نفت و فاینانس (تأمین مالی) خارجی از منابع تأمین اعتبارات احداث خط راه‌آهن رشت - آستارا است.

محمد منجمی افزود: تأمین اعتبار مورد نیاز برای اجرای خط راه‌آهن رشت - آستارا، منابع دراختیار بانک مرکزی، تهارت نفت و فاینانس خارجی خواهد بود.

مدیر اداره کل ساخت و توسعه راه‌آهن منطقه ۲ کشور گفت: با احداث خط راه‌آهن رشت - آستارا ظرفیت جابه‌جایی سالانه حدود ۷ میلیون تن بار ترانزیت و بیش از ۹۰۰ هزار نفر مسافر بدون احتساب سفر گردشگران خارجی خواهد بود.

منجمی گفت: با ساخت و بهره‌برداری از این طرح مدت زمان انتقال بار از بندر فلاندا تا بندر جنوبی کشور بیش از ۲۰ روز کاهش می‌یابد. مدیر اداره کل ساخت و توسعه راه‌آهن منطقه دو کشور افزود: عملیات زیرسازی ۱۰ کیلومتر ابتدایی این مسیر ۱۶۰ کیلومتری از مبدأ ایستگاه رشت انجام شده و آماده ریل‌گذاری است که تاکنون پیشرفت فیزیکی ۵ درصد بوده است.

منجمی با بیان اینکه اجرای عملیات زیرسازی ۱۱۰۵ کیلومتری پایانی از آستارا را قرارگاه خاتم‌الانبیا آغاز کرده است، گفت: بخش‌های زیرسازی و روسازی و علائم الکتریکی ایستگاه‌ها و ارتباطات فیبرنوری مسیر نیز برعهده این قرارگاه است.

مدیر اداره کل ساخت و توسعه راه‌آهن منطقه ۲ کشور افزود: هزینه عملیات اجرایی با قیمت ثابت سال ۱۴۰۱ از میزان صد و هشتاد هزار میلیارد ریال و با احتساب هزینه تملک اراضی حدود ۲۰۰ هزار میلیارد ریال است و پیش‌بینی می‌شود اجرای این طرح بین ۳۶ تا ۴۸ ماه باشد.

منجمی درباره مشکلات زیست‌محیطی در مسیر احداث خط راه‌آهن و محدوده جنگل گیسوم گفت: با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور، ۶۳ کیلومتر خط انتقال برق از هوایی به زمینی و احداث زیرگذر حیات‌وحش و همچنین قرار گرفتن ۲۵ درصد مسیر روی پل‌های خاص از تصمیمات اجرای این طرح است.

پیگیری مشکلات طرح پرداخت عوارض الکترونیکی آزادراه‌ها

مدیرکل بهره‌برداری از آزادراه‌ها گفت: در تلاشیم پرداخت عوارض در تمامی آزادراه‌ها به‌صورت الکترونیکی اجرا شود.

عباس بیات‌سرمدی گفت: پرداخت عوارض الکترونیکی حدود ۷۰ درصد است که با رفع برخی موانع امیدواریم تا پایان سال همه شبکه را به سیستم اخذ عوارض الکترونیکی تبدیل کنیم.

عباس بیات‌سرمدی با بیان اینکه مقدمات اولیه طرح اخذ عوارض الکترونیکی آزادراه‌ها در سال ۱۳۹۰ آغاز و از نوروز ۱۳۹۸ اجرایی شد، گفت: با اساس قانون تا خرداد ۱۴۰۱ همه آزادراه‌ها باید به شبکه اخذ عوارض الکترونیکی متصل می‌شدند اما برخی موانع در این زمینه رفع نشده است. بیات‌سرمدی با اشاره به چند انضباطی بودن طرح افزود: هماهنگی بین این شرکت‌ها کمی با تأخیر انجام می‌شود.

مدیرکل بهره‌برداری از آزادراه‌ها گفت: اگر ریت وصول (نرخ پایین‌باید در استهلاک سرمایه و نگهداری آزادراه‌ها تأثیرگذار است و این یکی از نگرانی‌های شرکت‌های آزادراهی است که تلاش شده در حوزه قانون و ضمانت اجرایی این نگرانی رفع شود.

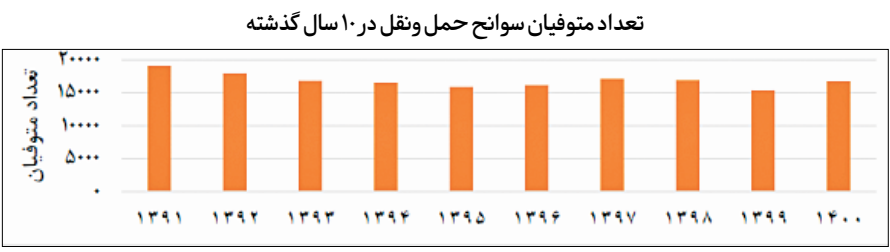
وی گفت: وصول شرکت‌ها مطالبات بموقع و یا عوارض آزادراهی یکی از مشکلاتی است که در سال گذشته‌های آزادراهی برای پیوستن به این طرح با آن روبه‌رو هستند.

لازم در دستگاه‌های ذیربط جهت عمل به این حکم مهم قانونی دارد.

اگرچه طی بررسی‌ها درخصوص

دلایل عدم همکاری دستگاه‌های ذیربط در تکمیل اطلاعات مورد نیاز سامانه، برخی از دستگاه‌ها دلایلی مانند مسائل فنی و نیاز به اعتبارات و تجهیزات را مطرح کردند، اما بر اساس این گزارش عدم رفع این مسائل قابل حل بعد از گذشت بیش از ۱۰ سال، این احتمال را تقویت می‌کند که علت اصلی عدم همکاری دستگاه‌های ذیربط را باید در مسائل ریشه‌ای تری مانند تعارض منافع جست‌وجو کرد. به بیان دقیق‌تر، تکمیل سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل و تحقق اهداف ذکر شده در قانون برای این سامانه (یعنی استفاده از آن در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه‌های ملی ایمنی) از یک سو موجب محدود شدن اختیارات برخی دستگاه‌ها در تعریف برنامه‌های عملیاتی خود در حوزه ایمنی راه‌ها و از سوی دیگر شفاف شدن میزان اثربخشی اقدامات و مداخلات دستگاه‌های مسئول در امر ایمنی حمل و نقل خواهد شد.

بر این اساس، تکمیل سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل و فراهم شدن داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز برای برنامه‌ریزی اصولی و مؤثر برای ارتقای ایمنی حمل و نقل و سوانح حمل و نقل کشور در قانون برنامه پنجم توسعه کشور سال ۱۳۸۹ تا راه‌اندازی زیرساخت‌های اولیه این سامانه در سال ۱۳۹۳ و تدوین شیوه‌نامه اجرایی آن در سال ۱۳۹۹ بیش از ۱۰ سال می‌گذرد، اما اهداف تعریف‌شده در قانون برای این سامانه هنوز محقق نشده است. عدم تصویب شیوه‌نامه اجرایی و تکمیل سامانه پس از گذشت نزدیک به یک دهه از اولین قانون مرتبط، نشان از عدم اهتمام



از بین اقدامات و مداخلات گوناگون دستگاه‌ها به منظور بهبود ایمنی حمل و نقل، وابسته به دسترسی به اطلاعات جامع و دقیق از حوادث و سوانح حمل و نقل کشور است. ضرورت و اهمیت راه‌اندازی چنین سامانه‌ای از دهه گذشته در قوانین کشور آورده شده است و قوانین متعدد نیز به صراحت بر راه‌اندازی سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل تأکید کرده است. با این حال، بنابر دلایلی پس از گذشت بیش از ۱۰ سال از ابلاغ اولین حکم قانونی

با توجه به توضیحات ارائه شده و به رغم وجود قوانین بالادست و سایر مصوبات و مستندات دولت، همچنان مشاهده می‌شود که در تکمیل و کارآمدسازی سامانه