

دعوت وزیر نفت از جهاد دانشگاهی برای ورود به ساخت دکل دریایی

ورود دانشگاه به صنعت نفت

جهاد دانشگاهی در سالیان گذشته و همچنین در جریان بازدید وزیر نفت از نمایشگاه دستاوردها و توانمندی‌های جهاد دانشگاهی در دی ماه ۱۴۰۰ چندین تفاهنامه و قرارداد همکاری با وزارت نفت امضا کرده و اکنون بیش از هر زمانی، صنعت نفت امیدوار است که با ظرفیت دانشگاه‌ها و نیازی که به دانش روز بویژه در حوزه شرکت‌های دانش‌بنیان دارد، به تحول اساسی دست پیدا کند. در همین حال دانشگاه‌ها نیز علاقه‌مند هستند که وارد مباحث فنی و صنعتی شوند.

در این راستا، وزیر نفت دیداری با رئیس جهاد دانشگاهی داشت و در نشست مشترک با رئیس جهاد دانشگاهی، وزیر نفت این نهاد را در اولویت تأمین تجهیزات صنعت نفت از جمله دکل‌های دریایی خواند.

به گزارش ایرنا، جواد اوچی به گزارش‌های ارائه شده از توانمندی‌های جهاد دانشگاهی اشاره کرد و گفت: کسی حق خرید خارجی تجهیزات را که در داخل توان تأمین آن هست، ندارد و جهاد دانشگاهی در اولویت تأمین تجهیزات داخلی است. وی ادامه داد: باوجود آشنایی کامل جهاد دانشگاهی با مباحث دانش‌بنیان در حوزه نفت و گاز، آماده‌ایم هر جا که این نهاد علمی می‌تواند نیازهای صنعت نفت را بویژه در زمینه‌هایی که واردات می‌شود، بر آورده کند از آن حمایت کنیم.

وزیر نفت درباره مشکل کشور در زمینه دکل‌های دریایی درخواست ورود جهاد دانشگاهی برای تأمین این دکل‌ها را داد و گفت: با ورود جهاد دانشگاهی به این حوزه امیدواریم اولین دکل دریایی در کشور ساخته شود و وزارت نفت برای آغاز این کار همه‌جانبه حمایت می‌کند.

اوچی همچنین از مسئولان جهاد دانشگاهی خواست تا پیشنهادهای جدید دانش‌بنیان خود را در زمینه‌های مورد نیاز صنعت نفت به این وزارتخانه اعلام کنند.

رئیس جهاد دانشگاهی نیز با استقبال از حمایت وزیر نفت از توانمندی‌های جهاد دانشگاهی گفت: تلاش ما این است که در این نهاد با انجام کار خوب این حمایت‌ها جبران شود. حمید رضا طیبی ادامه داد: در کشور هر جا موفق بوده‌ایم، مدیران این ریسک معقول را در حمایت از تولید داخل انجام داده‌اند و ما نیز در جهاد دانشگاهی تلاش کرده‌ایم به ریسک آنها با کار خوب پاسخ دهیم.

وی درباره پیشنهاد وزیر نفت به جهاد دانشگاهی در حوزه طراحی و ساخت دکل‌های دریایی گفت: در این زمینه آمادگی لازم در جهاد دانشگاهی وجود دارد و آماده هستیم با شکل‌گیری یک همکاری منسجم در این حوزه ورود کنیم.

توانمندی‌های جهاد دانشگاهی در زمینه‌های آرزیداد برداشت و پمپ‌های درون‌چاهی نفت (ESP) مطالب دیگری بود که طیبی بیان کرد.

رئیس جهاد دانشگاهی در پایان، مشکل تأمین منابع مالی و تحریم‌ها را از موانعی نام برد که پروژه‌های تولید داخل را طولانی‌تر می‌کند.

صرفه‌جویی بیش از ۲۵ میلیون مترمکعبی با اجرای طرح تعرفه‌گذاری پلکانی گاز

پلکانی کردن قیمت گاز پارسال سبب صرفه‌جویی روزانه ۲۵ میلیون مترمکعبی گاز در کشور شد.

به گزارش شانا، دولت سیزدهم با تنظیم بهینه تعرفه‌ها مدیریت مصرف انرژی را قیل از مواجهه با بحران در دستور کار قرار داد. این در حالی است که کارشناسان پیش از این از کمبود و قطعی گاز در مواجهه با فصل زمستان خبر می‌دادند، اما درنهایت گام رو به جلوی دولت در اصلاح تعرفه گاز بعد از سال‌ها، موجب جلوگیری از ایجاد شرایط بحران در کشور شد و بخش قابل‌توجهی (معادل یک گاز پارس جنوبی برابر ۲۵ میلیون مترمکعب) از نارتاز گاز را جبران کرد، در حالی که برای تولید هر ۵۰ میلیون مترمکعب گاز در ایران سرمایه‌گذاری حدود ۶ میلیارد دلاری لازم است و در عمل با اجرای این طرح به ارزش ۳ میلیارد دلار ذخیره‌سازی شده که از دیگر نتایج اقدام موفق وزارت نفت برای اجرای طرح تعرفه‌گذاری پلکانی بوده است.

پاداش ۲ برابری و بیشتر برای مشترکان کم‌مصرف و خوش‌مصرف

براساس سیاست‌های تشویق محور دولت سیزدهم در صورتی که مشترکان برق بتوانند در ماه‌های گرم مصارف خود را نسبت به دوره‌های مشابه سال قبل کاهش دهند، به ازای هر کیلووات ساعت کاهش مصرف، مشمول دریافت پاداش شده و در قبض خود به نرخ خرید تضمینی برق و نه بهای یارانه‌ای تعرفه، بستانکار خواهند شد.

به گزارش وزارت نیرو، وزیر نیرو در هفته گذشته در نشست با مدیران تخصصی صنعت برق به تشریح برنامه‌ها و اولویت‌های مدیریت مصرف برق تابستان برای همه بخش‌ها پرداخت و خاطر‌نشان کرد: «همه کسانی که در این دوره اقدام به صرفه‌جویی کنند به‌صورت مؤثر و با نرخ خرید تضمینی برق تشویق خواهند شد.»

«علی‌اکبر محرمیان» با اشاره به اینکه این موضوع بخشنامه شده است، گفت: «در این رویکرد مشترکان برق نه‌تنها مشمول پرداخت هزینه‌های اضافی نمی‌شوند، بلکه از شرکت‌های توزیع بستانکار نیز خواهند شد.»

در این خصوص رویکرد آیین‌نامه‌های مربوطه دولت عمدتاً معطوف به ایجاد انگیزه برای مدیریت و مصرف بهینه برق بوده، به گونه‌ای که همه مصارف برقی مشترکان از سوی متخصصان حوزه انرژی ارزیابی و به‌عنوان الگوی مصرف هر بخش، مبنای ارزیابی نحوه و میزان مصرف مشترکان قرار گرفته است. بدین ترتیب چنان که مشترکان برق بتوانند در ماه‌های گرم مصارف‌شان را نسبت به دوره‌های مشابه سال قبل کاهش دهند، به ازای هر کیلووات ساعت کاهش مصرف، مشمول دریافت پاداش شده و در قبوض خود به نرخ خرید تضمینی برق و نه بهای یارانه‌ای تعرفه، بستانکار خواهند شد. براساس آیین‌نامه دولت چنان‌که این صرفه‌جویی در زمان اوج مصرف برق صورت گیرد، پاداش پیش‌بینی شده تا دو برابر نیز قابل افزایش خواهد بود.

- دوشنبه ۲۹ فروردین ۱۴۰۱**
- سال بیست و هشتم**
- شماره ۷۸۸۹**

فرخند یوسفزی، روزنامه نگار پاکستانی در گزارشی تحلیلی برای روزنامه ایران درباره چینش جدید اقتصاد جهانی می نویسد

ایران در قلب برنامه اقتصادی جدید چین!

چین به عنوان ابر اقتصاد جهان، برای ایجاد اقتصاد نوین از مسیر دریاها، نیازمند همکاری با ایران است. این یک واقعیت است، باید از این فرصت ها استفاده کرد



چین شرقی، اقیانوس آرام و دریای عرب، نقش اصلی را ایفا می‌کنند. از آنجا که چین به عنوان یک ابرقدرت حضور کامل خود را در تمام بخش‌های اصلی در سراسر جهان تضمین کرده است، رهبران آن اهمیت مفهوم نسبتاً جدید «اقتصاد آبی» را می‌دانند و تصمیم گرفته‌اند در اینجا نیز نقشی پیشرو داشته باشند. به گفته «لئو شوگووانگ»، استاد دانشگاه اقیانوس در چینگانگ-و، چین، «اقتصاد اقیانوسی چین به عنوان محرک نوآوری در نظر گرفته می‌شود که می‌تواند هدف تبدیل شدن به یک قدرت دریایی را محقق سازد و با تقویت موقعیت چین به عنوان یک کشور قدرتمند، به رؤیای چین کمک کند؛ دولتی که در سطح بین‌المللی مورد احترام است.»

«اقتصاد آبی» یک مفهوم در حال ظهور جهانی برای اداره اقیانوس‌هاست که به دنبال بهره‌برداری از پتانسیل اقتصادی به روش‌های سازگار با محیط زیست



است. اما ایران به عنوان یکی از دارندگان منابع عظیم هیدروکربوری از جمله نفت و گاز که به آب‌های آزاد دسترسی دارد، چگونه می‌تواند خود را در این برنامه تعریف کند و در گنجای این برنامه ایستاده است؟ ارتباط برنامه همکاری‌های ۲۵ ساله ایران و چین با این برنامه «اقتصاد آبی» یا همان China’s blue economy چیست و چطور می‌توان از آن بهره برد؟ فرخند یوسفزی، روزنامه‌نگار مقیم اسلام‌آباد پاکستان و سردبیر وبسایت خبری پرس ریورث در این باره برای روزنامه ایران می‌نویسد:

بر اساس گزارش سازمان ملل متحد، انتظار می‌رود جمعیت جهان در ۳۰ سال آینده ۲ میلیارد نفر افزایش یابد و از ۷.۷ میلیارد نفر در حال حاضر به ۹.۷ میلیارد نفر در سال ۲۰۵۰ برسد. با این افزایش جمعیت، کشورها برای رفع نیازهای سر به فلک کشیده انسان به منابع جدیدی از فضای محدود موجود نیاز خواهند داشت و این منبع نمی‌تواند چیزی جز دریا باشد، چراکه ۷۰ درصد جهان ما توسط آن پوشیده شده است.

این اقیانوس‌ها به طور همزمان منبع غذا، ماهیگیری، توسعه اقتصادی و انرژی (منابع نفت و گاز) هستند. اقیانوس‌ها بیش از نیمی از اکسیژن را برای مصرف انسان تولید می‌کنند، گازهای گلخانه‌ای مضر برای سلامت انسان و محیط زیست را جذب می‌کنند و آب و هوای جهانی را مانند مناطق ساحلی تنظیم می‌کنند، صخره‌های مرجانی سالم و اکوسیستم‌های دیگر تالاب‌ها از جوامع در برابر طوفان‌ها و حوادث سیل محافظت می‌کنند.

دریاها به مقابله با توزیع ناهموار تشعشعات خورشیدی که به سطح زمین می‌رسد، کمک می‌کند و به عنوان بستر خطوط کشتیرانی برای تجارت دریایی عمل می‌کند. بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود. دریاها و بنادر آنها منابع مهم تجارت جهانی و زنجیره تأمین و ابزار اصلی دسترسی به بازارهای جهانی برای همه کشورها هستند. بنابراین، آینده در اقتصاد دریاها، یعنی «اقتصاد آبی» نهفته است.

چین در خط مقدم این «اقتصاد آبی» قرار دارد و نه تنها تجارت دریایی را در سراسر جهان ترویج می‌کند، بلکه منطقه را از طریق بنادر، کشتی‌ها، کاننیترها و سرمایه‌گذاری در اقتصاد آبی سایر کشورها به هم متصل و در نتیجه «اقتصاد آبی» منطقه را تقویت می‌کند.

چرا چین محرک «اقتصاد آبی» است؟

دو دلیل اصلی برای جذب چین به «اقتصاد آبی» وجود دارد: یک عامل درونی و دیگری بیرونی است. چین با خط ساحلی ۳۲ هزار کیلومتری بیش از ۷ هزار و ۳۰۰ جزیره ویژه این کشور دارای ۳ میلیون کیلومتر منطقه ویژه اقتصادی در ارتباط با آب‌های دریایی و ۱.۶ میلیارد مترمکعب گاز و ۲۴ میلیارد تن ذخایر نفتی در مناطق انحصاری اقتصادی خود است. چین از لحاظ تاریخی شدت به تجارت دریایی متکی بوده و گفته می‌شود که بدون آن قادر به حفظ رشد اقتصاد خود نیست.

وقتی از خارج بررسی شود، واقعیت این است که ۸۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا انجام می‌شود. دریای چین جنوبی، دریای

جهانی قرار دارد و یک بندر بزرگ دریایی در

چین است. این بندر با ۱۳۰ کشور و بیش از ۴۵۰ بندر تجارت دارد.

بندر عظیم دیگر، بندر تیانجین Tianjin است که به کشتی‌های بیش از ۶۰۰ بندر در ۱۸۰ کشور جهان خدمات‌رسانی می‌کند. این بندر به بیش از ۱۰۰ خط کشتیرانی مختلف خدمات ارائه می‌دهد، در حالی که ۶۰ خط نیز به تیانجین سرویس دارند. و بندر دالیان Dalian به ۶۸ مسیر اصلی کاننتیری بین‌المللی خدمات می‌دهد، در حالی که بندر شیامین Xiamen هر ماه به حدود ۵۰۰ کشتی از پیش از ۵۰ کشور خدمات ارائه می‌دهد و دارای ۷۰ خط دریایی است که از بنادر برتر اروپا، آمریکا و آفریقا عبور می‌کنند.

علاوه بر این، چین در حال افزایش همکاری‌های دریایی با چندین کشور اقیانوس هند است. دو بندر، بندر هامبانتوتا Hambantota و تریمنال کلمبو Colombo در سریلانکا مستقر شد. بندر هامبانتوتا برای ۹۹ سال تحت اجاره و کنترل چین است. به طور مشابه، چین دو بندر در میانمار ساخته است که یکی از آنها اکنون نفت و گاز را از طریق یک خط لوله از میانمار به مرزهای چین حمل می‌کند. بنابراین، در میانمار، آنها نه تنها بنادری دارند، بلکه خطوط لوله نفت و گاز را نیز ساخته‌اند که عملکردی دارند.

چین همچنین بندر چینگانگ در بنگلادش، بندر خلیفه در امارات، بندر صخنا در مصر، بندر داروین در استرالیا و بندر سودان در سودان را ساخته است. در حالی که دارالاسلام در تانزانیا، بندر چند منظوره دوراله در جیبوتی، بنادر لامو و مومباسا در کنیا در حال ساخت هستند. علاوه بر این، چین در حال سرمایه‌گذاری در توسعه و بهره‌برداری از بنادر تجاری در سرتاسر جهان است، نه تنها در آسیا و آفریقا، بلکه در مناطق دوردست اروپا و آمریکا. بنابراین، نقاط مختلف جهان را به هم متصل می‌کند و «اقتصاد آبی» را تقویت می‌کند.

جایگاه ایران در استراتژی «اقتصاد آبی» چین کجاست؟

با توجه به نقشه ژئوپلیتیک جهانی بحث‌برانگیز امروز، روابط نوپای چین و ایران یک اتحاد کامل به نظر می‌رسد. چین برای تقویت رشد اقتصادی خود نیاز به خرید نفت و گاز دارد و ایران برای حفظ اقتصاد در حال رشد خود به درآمد احتیاج دارد. به

http://irannewspaper.ir

editorial@irannewspaper.ir

فرخند یوسفزی، روزنامه نگار پاکستانی در گزارشی جدید اقتصاد جهانی می نویسد

ایران در قلب برنامه اقتصادی جدید چین!

چین به عنوان ابر اقتصاد جهان، برای ایجاد اقتصاد نوین از مسیر دریاها، نیازمند همکاری با ایران است. این یک واقعیت است، باید از این فرصت ها استفاده کرد



۲۰۱۶، اولین سال اجرای این پروژه بزرگ، چین ۲۰ میلیارد دلار برای ساخت بنادر و پایانه‌های دریایی در راستای این خط دریایی هزینه کرد. این امر چشم‌انداز تجارت عظیمی را بین آسیا و اروپا ایجاد می‌کند که به افزایش رونق اقتصادی و فرصت‌های شغلی منجر می‌شود.

علاوه بر این، چین اکنون در حال کار برای توسعه یک مسیر دریایی اصلی یعنی «جاده ابریشم یخی» در اقیانوس منجمد شمالی است. این مسیرهای دریایی برای توسعه «اقتصاد آبی» حیاتی هستند.

چالش‌های «اقتصاد آبی»

با این حال، همان‌طور که «اقتصاد آبی» به عنوان ابزاری برای تعیین کمیت سود اقتصادی صنایع و منابع اقیانوس ظاهر می‌شود، تعریف واقعی آن مبهم باقی می‌ماند. از لحاظ نظری، بانک جهانی منابع نیاز خود این واژه را تعریف می‌کند «اقتصاد آبی» را به عنوان «استفاده پایدار از منابع اقیانوس برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت و مشاغل و سلامت اکوسیستم اقیانوسی» تعریف می‌کند. اما در عمل، چالش‌های زیادی وجود دارد و توافق کاملی در مورد تعریف آن وجود ندارد. تعدادی از کارشناسان «اقتصاد آبی» می‌گویند هر کشوری بر اساس نیاز خود این واژه را تعریف می‌کند و توجه چندانی به حفاظت از محیط زیست دریایی و منافع اقتصادی ندارد. در این زمینه، چالش‌هایی برای چین وجود دارد که باید به شیوه‌ای مثبت مورد توجه قرار گیرد.

صنعت کشتی‌سازی

چین یکی از بزرگ‌ترین صنایع کشتی‌سازی را دارد. این کشور بیش از ۳ هزار کشتی در ناوگان خود دارد، اما در این بخش نیز صادرکننده پیشرو است. طبق گزارش انجمن ملی صنعت کشتی‌سازی چین، کشتی‌سازان این کشور تاکنون در سال ۲۰۲۱ سفارش ۲۸.۰۹۶ میلیون dwt (وزن تناژ) دریافت کرده‌اند. آنها حدود ۲۳.۰۱۸ میلیون dwt را برای کشتیرانی داخلی و بین‌المللی تحویل داده‌اند که بیش از ۴۷ درصد از کل کشتی‌های تحویل شده در سال ۲۰۲۱ بود. سفارش‌ها در نیمه اول سال ۲۰۲۱ از میزان ۲۱۰ هزار dwt فراتر رفتند. مجموع تمام سفارش‌های اجرا شده در حال حاضر ۸۰.۹۶ میلیون dwt است. هیچ کس نمی‌تواند نقش کشتی‌ها را در اقتصاد آبی منطقه انکار کند و می‌بینیم که در این زمینه چین نقش شایسته‌ای ایفا می‌کند.

ابتکار جاده ابریشم دریایی

ابتکار جاده ابریشم دریایی چین نقش مهمی در تقویت «اقتصاد آبی» منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای دارد. این مسیر دریایی ایجاد شده در دریای چین جنوبی، اقیانوس هند و مدیترانه شرقی آسیا را به اروپا متصل می‌کند. در سال

را به پیش از تحریم‌ها برگردانیم.»

در نهایت واقعیت این است که بین ظرفیت تولید و افزایش واقعی تولید تفاوت وجود دارد. اکنون آنچه در مجموعه صنعت نفت رفت روی داده، افزایش ظرفیت تولید نفت و رسیدن به سطح تولید قبل از تحریم‌ها و خروج آمریکا از برجام یعنی ۳.۸ میلیون بشکه در روز است، اما این به معنای تولید واقعی این میزان نفت در حال حاضر نیست.

حتی در خصوص افزایش بیشتر ظرفیت تولید نفت، چندی پیش مدیرعامل شرکت ملی نفت به «ایران» گفت: «نمای نهایی بالادست صنعت نفت در دولت سیزدهم این است که ظرفیت تولید نفت و گاز بیشتر شده است. این حتمی است و ما باید این کار را

تولید نفت، توان تولید را نشان می‌دهد و تولید نفت، میزانی است که از چاه‌ها به‌صورت روزانه برداشت می‌شود. این دو با یکدیگر فرق دارند. ضمن آنکه ایران توان تولید ۳.۸ میلیون بشکه در روز را مانند دوران پیش از تحریم دارد.» اوایل دولت سیزدهم، محسن خجسته مهر، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران از افت ظرفیت تولید نفت کشور خبر داده بود. اما اکنون اشاره می‌کند که با مجموعه اقدامات انجام شده، این ظرفیت احیا شده است. مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با حضور در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری گفت:

«با پیش از ۱۸۰۰ اقدام عملیاتی در چاه‌های نفتی و بیش از ۲۵۰۰ مربوط به تعمیرات اساسی توانستیم ظرف ۶ ماه ظرفیت تولید نفت کشور توجه به محرمانه بودن آمار صادرات نفت، نمی‌توان میزان دقیق و رسمی تولید نفت را اعلام کرد اما آنچه سیزدهم و رسیدن به ظرفیت تولید امروز تقاضای بیشتری برای نفت ایران ارائه شود، با توجه به ظرفیت موجود، ایران می‌تواند تولید نفت را افزایش دهد تا آن را صادر کند. در این رابطه، مرتضی پهلروزی فر، عضو هیات علمی مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی می‌گوید: «ایران با توجه به مجموعه اقداماتی که در زمینه چاه‌ها و تأسیسات نفتی انجام داده است، تولید خود را بازیابی کرده و اکنون ظرفیت تولید بیشتر نفت خام را دارد. اما مسأله اینجاست که تولید نفت لزوماً برابر با ظرفیت تولید نیست و نباید این دو را یکی دانست.» او ادامه می‌دهد: «ظرفیت

گروه اقتصادی / در هفته‌های اخیر،

اخباری در زمینه تولید نفت ایران با تأکید بر افزایش تولید در دولت سیزدهم و رسیدن به ظرفیت تولید پیش از تحریم‌ها (۱۳۹۷) منتشر شد. این مسأله با واکنش‌هایی همراه شد. برخی افزایش ظرفیت تولید را واقعی و برخی نیز آن را با حجم تولید نفت کشور اشتباه گرفتند و رقم اعلامی برای ظرفیت تولید را نادرست خواندند. در حال حاضر منابع ثانویه بازار نفت، تولید خام ایران را بیش از ۲.۵ میلیون بشکه در روز تخمین می‌زنند و مقامات وزارت نفت ایران نیز ظرفیت کنونی تولید نفت را ۳.۸ میلیون بشکه در روز عنوان می‌کنند. اما باید توجه داشت که ظرفیت تولید، یعنی توان و پتانسیل تولید الان برای ایران ۳.۸ میلیون بشکه در روز است. البته با



مزیت این امر آن است که به کشور ظرفیت تولید نفت ایران در پایان قدرتی در بازار رقابتی نفت خواهد داشت. بیشتر تولید نفت ایران در پایان قدرتی در بازار رقابتی نفت خواهد نداشته باشد، بیشتر خواهد شد. داد.