

مسعود پزشکیان؛ رئیس‌جمهور در نشست با فعالان فرهنگی و اجتماعی استان آذربایجان غربی گفت: «حل مسائل اجتماعی با تکیه به فقط یک کارشناس امکان‌پذیر نیست، باید با هم تعامل و همکاری کنیم تا جلوی ایجاد عوارض اجتماعی را بگیریم. چرا هنگامی که خواستند قیمت بنزین را بالا ببرند، شاهدی وجود آمد؟ در اینکه باید نرخ بنزین افزایش می‌یافت، شکی نیست، حتی آب هم به این قیمت نیست، اما آیا مداخله و افزایش قیمت به این سادگی است؟»

او ادامه داد: «باید هزاران متغیر را ببینیم. برای آن برنامه داشته باشیم و چاره‌اندیشی کنیم. انجام بسیاری از مداخلات بدیهی است اما به این سادگی نیست که شب تصمیم بگیرم و صبح اجرا کنم. هر کس هم که اعتراض کرد قبول نکنیم.»

رئیس‌جمهور در اظهارات جدید خود، افزایش قیمت بنزین را لازم‌الاجرا دانست؛ اما به درستی شرایط تحقق آن را فراهم ندانست. اما چرا شرایط برای تغییر قیمت بنزین و دیگر حامل‌های انرژی فراهم نیست؟

ابهامات درباره یک تغییر

افزایش قیمت بنزین‌س و دیگر حامل‌های انرژی به یک راهبرد و استراتژی مشخص نیاز دارد. دولت باید بداند که با چه هدفی می‌خواهد قیمت بنزین را افزایش بدهد. آیا صرفاً برای کسب درآمد و جبران کسری بودجه است یا اهداف دیگری را هم دنبال می‌کند. این افزایش

قیمت با پرداخت یارانه یا بدون سیاست‌های جبرانی است؟ آیا تولید هم سهمی از یارانه خواهد داشت؟ قیمت تمام شده کالاهای ایرانی، حداقل قابل رقابت در منطقه خواهد بود؟ آیا با افزایش قیمت بنزین، مصرف و آلودگی هوا و ترافیک کاهش خواهد یافت؟ تیبات اجتماعی آنچه خواهد بود؟ و دهها سؤال دیگر.

دو تجربه مثبت و منفی در افزایش قیمت بنزین وجود دارد. اولی در دیماه سال ۱۳۸۸ رخ داد که دولت وقت با برگزاری جلسات با کارشناسان، استادان دانشگاه، صاحب نظران و دیگر نخبگان و شنیدن نظرات و به‌کارگیری بیشتر آنها، طرح را با موفقیت اجرا کرد.

دولت وقت با واریز یارانه به‌صورت غیرقابل برداشت در آبان و آذرماه همان سال، طرح افزایش قیمت انرژی و نان را با کمترین مشکل اجرا کرد. مردم در اواخر دی‌ماه، توانستند یارانه ۴۵ هزار و ۵۰۰ تومانی خود را دریافت کنند و با آن پول قیوض آب و برق و تلفن را پرداخت کردند و میلیعی هم برایشان باقی ماند.

تجربه دوم در آبان ۱۳۹۸ رخ داد که دولت وقت با وجود هشدار وزیر اطلاعات درباره فوراً نبودن شرایط، یکباره اقدام به افزایش قیمت بنزین کرد که بهانه بروز یک فتنه شد. این در حالی است که تجربه سال ۱۳۹۸ وجود داشت اما انگیزه‌های ضد امنیت کشور در دولت وقت، غلاطمیر ایجاد فتنه در آن زمان، زمینه به‌روزرسانی قیمت بنزین را تا امروز از بین برده است.

تجربه نشان داده که افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح میزان مصرف سوخت خودرها،

صرفاً به افزایش تورم منجر می‌شود و در کاهش مصرف، آلودگی هوا و ترافیک مؤثر نخواهد بود. اگر مانند آبان ۱۳۹۸ اجرا نشود هم موجب صرف چند برابر درآمد حاصله برای جبران تیعات اجتماعی آن می‌شود.

حذف یارانه؛ در برابر افزایش قیمت بنزین
بنابراین، فراهم بودن شرایط اجتماعی و معیشتی، اولین شرط اجرای تغییر قیمت بنزین و دیگر حامل‌های انرژی است که محقق به نظر نمی‌رسد. ضمن اینکه به تلاش مجدانه نیاز دارد که در دولت فعلی، حتی انگیزه کار رئیس‌جمهور پیشنهاد ساعت کاری ۹ تا ۱۳ را داده است.

اجرای طرح‌های بزرگ به نیروهای کاری و با کیفیت نیاز دارد. همچنین انگیزه‌های زاویه دار و خواهان برپا کردن فتنه در کشور، همواره در دولت‌های مدعی اصلاحات وجود داشته و دارد و جلوسوی هرگونه اصلاحات قیمتی را می‌گیرد.

همچنین اقدام دولت در حذف یارانه بخشی از طبقه متوسط و حتی ضعیف به نام دهک ۸ تا ۱۰ که به دلیل عدم وجود پنجره واحد اطلاعات دقیق و عدم اتصال سامانه‌ها به یکدیگر رخ داده، موجب عدم همراهی یا مقابله این بخش از جامعه با هر گونه اصلاح قیمتی بنزین یا هر حامل انرژی دیگر خواهد شد.

البته درست یا غلط، همه مردم ایران در دهک‌های مختلف، نسبت به یارانه حساسیت

دارند و آن را حق خود می‌دانند؛ حتی اگر ۳۰۰ هزار تومان، برایشان رقمی ناچیز باشد. هوشمندانه‌تر است که دولت یارانه را به همه بدهد و عدالت را از طریق اداره مالیات دنبال کند.
بنابراین و با استناد به دلایل فوق‌الذکر، اغلب کسانی که به افزایش قیمت حامل‌های انرژی در برابر پرداخت یارانه اعتقاد دارند؛ می‌گویند که این امر، در دولت فعلی با اما و اگرها و ریسک بسیار بالا مواجه می‌شود و به

دولتی پرتلاش، کارآمد، پيشرفت طلب و بدون نیروهای با انگیزه برپایی فتنه نیاز دارد.
افزایش قیمت بنزین‌س و دیگر حامل‌های انرژی به یک راهبرد و استراتژی مشخص و همچنین دولت اهل کار با تدبیر و عدالت نیاز دارد که از نظر اغلب کارشناسان (موافق) و مخالف افزایش قیمت بنزین) هیچ‌کدام در شرایط فعلی محقق نیست.

یک مسئله مهم در تعین حامل‌های انرژی

یک مسئله مهم در تعیین قیمت بنزین و دیگر حامل‌های انرژی، تاثیر آن در قیمت

یک مسئله مهم در تعیین قیمت بنزین و دیگر حامل‌های انرژی، تاثیر آن در قیمت تمام شده همه کالاها و خدمات تولیدی ایران است. برخی مثل وزیر نیرو معتقدند با صادرات حامل‌های انرژی مثل برق درآمد بیشتری نصیب کشور می‌شود اما افراد کلان‌نگر و آینده‌نگر معتقدند این نگاه شاید در کوتاه مدت منفعتی داشته باشد اما در بلندمدت به زیان کشور است. آنها می‌گویند: تولید انواع کالا با انرژی ارزان و صادرات آن، منفعت بلندمدت اقتصادی و حتی سیاسی و امنیتی برای کشور ایجاد می‌کند.



قاسم رحمانی

اما و اگرهای اصلاح قیمت حامل‌های انرژی

تمام شده همه کالاها و خدمات تولیدی ایران است. برخی مثل وزیر نیرو معتقدند با صادرات حامل‌های انرژی مثل برق، درآمد بیشتری نصیب کشور می‌شود اما افراد کلان‌نگر و آینده‌نگر، معتقدند این نگاه شاید در کوتاه مدت منفعتی داشته باشد اما در بلندمدت به زیان کشور است. آنها می‌گویند: تولید انواع کالا با انرژی ارزان و صادرات آن، منفعت بلندمدت اقتصادی و حتی سیاسی و امنیتی برای کشور ایجاد می‌کند.

برخی ایراد تعیین قیمت پایین سوخت را افزایش «قاچاق» یا سوءاستفاده‌های دیگر همچون تولید رمزارز غیرقانونی می‌دانند. این در حالی است که منابع انرژی تماماً در اختیار دولت است و تولیدکنندگان و خریداران بزرگ سوخت، برق و دیگر حامل‌های انرژی برای قوه مجریه آشنا هستند و می‌تواند با آنها مقابله کند. به گفته رئیس‌مجلس، «قاچاق سوخت به‌صورت سازماندهی انجام می‌شود» بنابراین، افراد و جریان‌های ذی‌نفع در قاچاق، مردم عادی نیستند.

تجربه چین نشان داد که با استراتژی مشخص و با استفاده از مزیت نسبی حتی در بخش‌های دانش بنیان، توانست اقتصاد شرق آسیا و سپس جنوب جهانی را در دست بگیرد. مزیت چین، نیروی کار ارزان بود و همچنین دولت اهل کار با تدبیر و عدالت بود. توجّه داشته باشیم که چین هم با انواع تحریم‌ها، کارشکنی‌ها و تهدیدات از سوی غرب و همپیمانان مواجه بود و هست اما در بیشتر حوزه‌های اقتصادی بر زاین و کره جنوبی به عنوان دو اقتصاد برتر شرق آسیا که از مدل‌های غربی استفاده می‌کنند غلبه کرده است.

نگاه راهبردی به شرق

لازمه توسعه ایران در عصر «ماشه»



همکاری با چین، به عنوان بزرگ‌ترین واردکننده انرژی جهان و یک قدرت اقتصادی که خود در گیر یک جنگ تجاری با ایالات متحده است، ایجاد گسترده‌تری دارد. فراتر از خرید نفت ایران که یک شریان حیاتی برای درآمد‌های ارزی کشور است، تعمیق روابط ذیل «برنامه همکاری‌های ۲۵ ساله» می‌تواند به سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در حوزه‌های نفت، گاز، پتروشیمی، حمل‌ونقل و فناوری منجر شود. این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها به نوسازی صنایع فرسوده ایران کمک می‌کند بلکه با گره زدن منافع اقتصادی چین به ثبات و توسعه ایران، یک لایه امنیتی استراتژیک نیز ایجاد می‌نماید.

گذار به مشارکت عمیق صنعتی و فناوریانه

نکته کلیدی در این میان، گذار از یک رابطه صرفاً تجاری (فروش نفت و خرید کالا) به یک مشارکت عمیق صنعتی و فناوریانه است. ایجاد شرکت‌های مشترک در حوزه تولید خودرو، لوازم خانگی، تجهیزات پزشکی و فناوری اطلاعات، می‌تواند ضمن تأمین نیازهای داخلی، ایران را به پایگاهی برای تولید

اقتصادی

سوخت، برق و دیگر حامل‌های انرژی برای قوه مجریه آشنا هستند و می‌تواند با آنها مقابله کند. به گفته رئیس‌مجلس، «قاچاق سوخت به‌صورت سازماندهی انجام می‌شود؛ بنابراین، افراد و جریان‌های ذی‌نفع در قاچاق، مردم عادی نیستند.

غلامحسین محسنی اژه‌ای؛ رئیس قوه قضائیه با بیان اینکه پرونده‌های مهمی در زمینه منشا قاچاق سوخت تشکیل داده‌ایم که فریاد برخی را بلند خواهد کرد اما اعتنا



نخواهیم کرد، اضافه کرد: «کسی که از فرودگاه به دریا خط لوله قاچاق سوخت می‌کشد که آدم معمولی نیست. با قاچاقچیانی (مانند کسی که از فرودگاه به دریا خط لوله قاچاق سوخت کشیده است) برخورد کنیم سر و صداها بلند می‌شود.»

مزیت ایران اما در حوزه انرژی است. ایران و ترکیه در منطقه غرب آسیا و شمال آفریقا، دو قدرت تولیدی برتر هستند اما در حال حاضر بیشتر بازار منطقه در اختیار ترکیه است. دلیل اصلی این مسئله نه تحریم که قیمت تمام شده پایین‌تر کالاهای ترکیه‌ای و البته رایج‌تر ریزه کاری‌هایی چون بسته‌بندی، بازاریابی و وجود بخش خصوصی واقعی (نه مدیران تولیدکننده و تاجرنام) در بخش‌های کوچک و نیمه بزرگ اقتصاد است.

ایران با بهره‌گیری از تجربه چین و با استفاده هوشمندانه از مزیت خود (انرژی ارزان) حتی با وجود تحریم، می‌تواند بر اقتصاد غربی‌تر ترکیه غلبه کند و بازار منطقه را در اختیار بگیرد. انرژی ارزان حتی قیمت تمام شده کالاها و خدمات حوزه دانش بنیان کشور را در مقایسه با کالاها و خدمات مشابه ترکیه و عربستان و... غلبه می‌دهد.

البته تجربه تعیین قیمت انرژی با هدف رقابت‌پذیری تولید در کشور وجود دارد؛ به عنوان مثال برای رقابت‌پذیر بودن کالاهای پتروشیمی، نرخ خوراک تعیین شده است. برخی کارشناسان اعتقاد دارند قیمت حامل‌های انرژی باید به‌گونه‌ای تعیین شود که انواع کالاهای ایرانی بتوانند بازارهای منطقه را به‌دست بیاورند.

راهکارهای غلبه بر سوءاستفاده‌ها

برخی ایراد تعیین قیمت پایین سوخت را افزایش «قاچاق» یا سوءاستفاده‌های دیگر همچون تولید رمزارز غیرقانونی می‌دانند. این در حالی است که منابع انرژی تماماً در اختیار دولت است و تولیدکنندگان و خریداران بزرگ

این امر نیازمند سرمایه‌گذاری فوری در توسعه بنادر جنوبی مانند چابهار و بندرعباس، نوسازی شبکه ریلی و جاده‌ای کشور و دیجیتالی کردن فرآیندهای گمرکی برای تسهیل عبور کالا است، مشارکت با شرکت‌های روسی و چینی در توسعه این زیرساخت‌ها می‌تواند سرعت اجرای پروژه‌ها را افزایش داده و منافع کشورهای بیشتری را با امنیت و کارآمدی این مسیرها گره بزند.

زمانی که ایران به مسیر انرژی‌تر، سریع‌تر و امن‌تر برای تجارت بین شرق و غرب تبدیل شود هرگونه تلاش برای منزوی کردن آن با مخالفت بازیگران اقتصادی بزرگی روبه‌رو خواهد شد که منافعتشان در گرو ثبات این مسیرهاست.

رنگ یک‌پارباشی برای اقتصاد کشور

برای تحقق این چشم‌انداز، ایران نیازمند اتخاذ راهکارهای جزئی‌نگر و قابل اجراست. در حوزه انرژی، باید از خام‌فروشی فراتر رفته و به سمت سرمایه‌گذاری مشترک با چین و روسیه در ساخت پالایشگاه‌ها و مجتمع‌های پتروشیمی در داخل و خارج از کشور حرکت کرد. این امر ضمن ایجاد ارزش افزوده، بازار فروش محصولات ایران را نیز تضمین می‌کند. در حوزه کشاورزی، ضمن اولویت قرار دادن خودکفایی در تولید محصولات اساسی، با توجه به نیازهای عظیم بازارهای روسیه و چین، می‌توان با استفاده از کشاورزی قراردادی و سرمایه‌گذاری در لجستیک صادراتی، به یکی از تأمین‌کنندگان اصلی محصولات باغی و شیلاد در منطقه تبدیل شد.

در حوزه فناوری، همکاری با شرکت‌های چینی در توسعه زیرساخت‌های اقتصاد دیجیتالی و انتقال دانش فنی در حوزه‌هایی مانند هوش مصنوعی و بیوتکنولوژی، می‌تواند جهشی در توان تولیدی کشور ایجاد کند. موفقیت در این مسیرها مستلزم یک دیپلماسی اقتصادی هوشمند، اصلاحات ساختاری در داخل برای بهبود فضای کسب‌وکار و تربیت نیروی انسانی متخصصی است که بتواند در این معادلات جدید جهانی نقش آفرینی کند.

در نهایت، بازگشت احتمالی تحریم‌های فصل هفتم، با تمام سختی‌ها، می‌تواند به مثابه یک رنگ لجستیک و ترانزیت در قلب اوراسیا فراهم می‌آورد. کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTO) که هند را از طریق ایران به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند و ابتکار کمربند و راه (BRI) چین، دو ابرپروژه‌ای هستند که ایران در نقطه تلاقی آن‌ها قرار گرفته است. فعال‌سازی کامل این کریدورها می‌تواند درآمد‌های ارزی پایداری را برای کشور ایجاد کرد و به وابستگی اقتصاد به درآمدهای نفتی را کاهش دهد.

خبرگزاری تسنیم

صفحه ۸

سه‌شنبه ۶ آبان ۱۴۰۴

۶ جمادی‌الاول ۱۴۴۷ - شماره ۲۳۹۹۰

فرصت پایان وابستگی فناورانه در میادین مشترک نفت و گاز

در دهه اخیر و به‌ویژه پس از تشدید تحریم‌های نفتی و مالی غرب، توسعه میادین مشترک نفت و گاز ایران به یکی از کلیدی‌ترین چالش‌های راهبردی کشور تبدیل شده است. ایران با بیش از ۲۸ میدان مشترک با همسایگان خود – از پارس جنوبی در جنوب تا آزادگان در غرب و فرزاد در شرق خلیج فارس – با مسئله‌ای حیاتی مواجه است. اینکه چگونه بدون حضور شرکت‌های غربی، سهم مشروع خود را از این منابع حفظ و حتی افزایش دهد؟

تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که عقب‌ماندگی در برداشت از این میادین، نه به‌دلیل نبود ذخایر یا نیروی انسانی متخصص، بلکه بیشتر به‌واسطه محدودیت در دسترسی به فناوری‌های حساس، تجهیزات حفاری پیشرفته و سامانه‌های کنترل دیجیتال بوده است.

از سوی دیگر، تحولات ژئوپلیتیک جهانی – از بحران انرژی اروپا تا شکل‌گیری بلوک‌های اقتصادی جدید مانند بریکس و سازمان همکاری شانگهای – فرصت تازه‌ای را برای تهران فراهم کرده تا سیاست خود را از «انتظار برای لغو تحریم‌ها» به «فعال‌سازی همکاری غیرغربی و تقویت زنجیره بومی» تغییر دهد. در این مسیر، راهبرد کلان ایران بر سه محور استوار شده است: همکاری فناورانه با شرکای غیرغربی، جایگزینی واردات حساس با توان داخلی و استقلال مالی از سازوکارهای دلاری غرب.

همکاری ایران با شرکای غیرغربی چند مزیت مهم راهبردی دارد. نخست اینکه این همکاری‌ها در برابر فشار تحریم‌ها مقاوم است زیرا تبادل‌ات مالی از مسیرهای غیردلاری و تهاتری انجام می‌شود و تحت کنترل نهادهای غربی نیست. برای مثال، در قراردادهای چین، مبادلات بسا «یوان-ریال» یا با تهاتر تجهیزات در برابر نفت انجام می‌شود.

موقعیت فعلی میادین مشترک

بر اساس داده‌های رسمی وزارت نفت تا پایان سال ۱۴۰۳، ایران دارای ۱۵ میدان نفتی و ۱۳ میدان گازی مشترک است. در حوزه نفتی، مهم‌ترین میادین‌ها شامل آزادگان، آبداروان، یاران، دهلران، و آذر هستند که با عراق مشترک‌اند. در حوزه گاز نیز پارس جنوبی، فرزاد A و B، ارش و سلمان از اهمیت بالایی برخوردار است.

مطالعات نشان می‌دهد اختلاف ایران با برخی همسایگان خود در نرخ برداشت از این میادین به‌ویژه در پارس جنوبی و آزادگان قابل توجه است. به عنوان مثال، قطر در برداشت روزانه از پارس جنوبی حدود دو برابر ایران گاز تولید می‌کند و عراق در بخش غرب کارون در برخی میدان‌ها از نظر حجم استخراج از ایران پیشی گرفته است. دلیل این شکاف، خروج فناوری‌ها و تأخیر در تکمیل طرح‌های توسعه‌ای پس از ۱۳۹۷ است.

تغییر الگوی همکاری خارجی

در چنین شرایطی، کشور نیازمند مدلی بود که علاوه‌بر تأمین سرمایه، انتقال فناوری و ارتقای توان داخلی را در دل خود داشته باشد. این هدف از سال ۱۳۹۸ در قالب سیاست جدیدی تحت عنوان «راهبرد توسعه غیرغربی» تدوین شد.

در حالی که تا اواسط دهه ۱۳۸۰ قراردادهای بیع متقابل محور توسعه میادین بود و شرکت‌های اروپایی مانند توتال و انی نقش محوری داشتند با خروج این شرکت‌ها و تشدید تحریم‌ها، وزارت نفت به سمت ساختار تازه‌ای از همکاری با کشورهای آسیایی حرکت کرد.

در توافق جامع همکاری‌های ۲۵ ساله ایران و چین که از سال ۱۴۰۲ وارد فاز اجرایی شد؛ حوزه نفت و انرژی جایگاهی استراتژیک دارد. برخلاف برداشت‌های نادرست رسانه‌ای، مدل همکاری دو کشور عمدتاً انتقال فناوری و ساخت تجهیزات در داخل ایران است و نه بهره‌برداری مستقیم توسط طرف چینی.

در پروژه‌های پارس جنوبی و آزادگان، شرکت‌های چینی در نقش تأمین‌کننده فناوری و آموزش‌دهنده مهندسان ایرانی فعالیت دارند. تأسیس «مؤسسه مشترک آموزش فناوری حفاری و ساخت تجهیزات سرچاهی» بین شرکت ملی نفت ایران و CNPC در سال ۱۴۰۲ نتیجه همین رویکرد است. در این مدل، مالکیت و مدیریت میادین به‌طور کامل در اختیار ایران است و دانش فنی به‌صورت بومی منتقل می‌شود. روسیه از دیگر شرکای بنیادین ایران در دوره جدید توسعه میادین است. در سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ چندین نامه‌فاهم میان گازپروم، زاروبژنفت و لوک‌اویل با شرکت ملی نفت ایران امضا شد که مجموع ارزش آنها حدود ۱۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. محور این همکاری‌ها توسعه میادین کیش، پارس شمالی، آبان، پیروزان و همکاری در زیرساخت‌های انتقال گاز است.



مزایای ژئواکونومیک همکاری‌های غیرغربی

همکاری ایران با شرکای غیرغربی چند مزیت مهم راهبردی دارد. نخست اینکه این همکاری‌ها در برابر فشار تحریم‌ها مقاوم است زیرا تبادل‌ات مالی از مسیرهای غیردلاری و تهاتری انجام می‌شود و تحت کنترل نهادهای غربی نیست. برای مثال، در قراردادهای چین، مبادلات با «یوان-ریال» یا با تهاتر تجهیزات در برابر نفت انجام می‌شود.

دوم اینکه کشورهای شرقی برخلاف شرکای غربی، محدودیت‌های سختگیرانه مالکیت معنوی را تحمیل نمی‌کنند. ایران در پروژه‌های اخیر نه‌تنها مصرف‌کننده فناوری بلکه میزبان تولید و توسعه فناوری شده است. این روند، شکل جدیدی از «انتقال فناوریانه بومی‌شونده» را ایجاد کرده که در بلندمدت استقلال صنعتی کشور را تضمین می‌کند.

از سوی دیگر، حضور فعال ایران در سازمان همکاری شانگهای و عضویت در بریکس بستر نهادی جدیدی برای همکاری منطقه‌ای در پروژه‌های انرژی فراهم کرده است. اکنون ایران می‌تواند پروژه‌های صنعتی مشترک با چین، روسیه، هند و اعضای خلیج‌فارس را بدون واسطه غرب دنبال کند.

راهبرد توسعه میادین مشترک با تکیه بر شرکای غیرغربی دیگر صرفاً یک گزینه‌اضطرابی نیست، بلکه به یک انتخاب استراتژیک برای استقلال انرژی تبدیل شده است. محور این راهبرد نه فقط جذب سرمایه خارجی، بلکه خلق دانش، ارتقای توان صنعتی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌هاست.

ایزراه‌های مالی و سرمایه‌گذاری جدید

با تغییر موازنه جهانی، ساختار مالی پروژه‌های انرژی نیز در ایران دگرگون شده و به جای تکیه بر فاینانس غربی، چهار مسیر جایگزین تعریف شده است:

۱) اوراق مشارکت پروژه‌ای در بورس انرژی که منابع مالی داخلی را جذب کرده و تضمین بازپرداخت از محل تولید همان میدان است. ۲) سرمایه‌گذاری تهاتری که مبادله خدمات مهندسی یا تجهیزات در برابر سهمی از تولید است. ۳) مشارکت دولتی-خصوصی داخلی (PPP) که برای استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان است. ۴) خط اعتباری شرقی که با پشتوانه صادرات نفت به چین و روسیه، بازپرداخت به‌صورت ارزی یا کالایی انجام می‌شود.

این الگوها عملاً نظام مالی انرژی ایران را از محور دلار کرده و به شکل‌گیری یک «زنجیره تأمین مستقل غیرغربی» کمک کرده‌اند. البته مسیر توسعه مستقل بدون دشواری نیست. ایران همچنان در برخی حوزه‌ها به فناوری خارجی نیاز دارد؛ خصوصاً در سامانه‌های دیجیتال تولید (Digital Oilfield) و حسگرهای الکترونیکی چاه‌ها که هنوز وابستگی به قطعات غربی دارد.

همچنین ضرورت شفافیت قراردادی، یکپارچگی داده‌های زمین‌شناسی و هماهنگی میان شرکت‌های دولتی و خصوصی از جمله چالش‌های مدیریتی باقی‌مانده است. با این حال، اصلاحات نهادی در شرکت ملی نفت و تصویب آیین‌نامه مشارکت‌های فناورانه در اواخر ۱۴۰۳ نشانه‌ای از حرکت به سمت ساختارهای نوین حکمرانی صنعت انرژی است. راهبرد توسعه میادین مشترک با تکیه بر شرکای غیرغربی دیگر صرفاً یک گزینه اضطرابی نیست بلکه به یک انتخاب استراتژیک برای استقلال انرژی تبدیل شده است. محور این راهبرد نه فقط جذب سرمایه خارجی، بلکه خلق دانش، ارتقای توان صنعتی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌هاست. در چشم‌انداز ۱۴۰۸، وزارت نفت هدف‌گذاری کرده است که سهم ایران از برداشت میادین مشترک با همسایگان حداقل به ۸۵ درصد ظرفیت طرف مقابل برسد. تحقق این هدف با ادامه سیاست‌های فعلی در جذب دانش فنی، بومی‌سازی تجهیزات و همکاری در قالب پیمان‌های شرقی ممکن است، البته در صورت حضور مدیرانی توانمند در دولتی پرکار و جهادی.

ایران امروز در مسیر گذار از «فصل وارداتی انرژی» به «اقتصاد فناوری‌محور انرژی» قرار گرفته است؛ مسیری که اگر با ثبات نهادی و شفافیت همراه شود نه‌تنها کشور را از تحریم مصون می‌کند بلکه جایگاه ایران را به عنوان بازیگر مستقل در نقشه ژئواقتصاد جهانی انرژی تثبیت خواهد کرد.

خبرگزاری مهر