

با مهندس محمد هادی عاصمی، مدیر بخش دریایی فازهای ۱۷ و ۱۸ پارس جنوبی

نیاز به حمایت همه جانبه برای توسعه میدان پارس جنوبی



استفاده و بهره برداری حداکثری از میدان مشترک، یکی از اولویت‌های اصلی وزارت نفت جمهوری اسلامی ایران است. به همین دلیل است که پس از راه‌اندازی فازهای ۹ و ۱۰، از آن به عنوان تجلی اراده ملی ایرانیان و نماد تحریم شکنی یاد شده است. میدان گازی پارس جنوبی یکی از بزرگ‌ترین منابع گازی جهان است که بر روی خط مرزی ایران و قطر در خلیج فارس قرار دارد و یکی از اصلی‌ترین منابع انرژی کشور به شمار می‌رود. وسعت ۹۷۰۰ کیلومتر مربعی این میدان آن را به بزرگ‌ترین میدان گازی دنیا تبدیل کرده که ۳۷۰۰ کیلومتر مربع آن به ایران تعلق دارد. به دلیل این اهمیت، هم‌اکنون برنامه‌ریزی‌های کارشناسانه‌ای به منظور توسعه ۲۸ فاز برای تولید روزانه ۸۷۰ میلیون مترمکعب گاز از این میدان صورت گرفته است. در این راستا، فازهای ۱۷ و ۱۸ از طرف شرکت ملی نفت ایران و با مجری‌گری شرکت نفت و گاز پارس به کنسرسیومی متشکل از شرکت‌های مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران، اویک و سازمان گسترش و نوسازی ایران (نیدرو) واگذار شد. لیدر این کنسرسیوم شرکت نیدرو است و بخش دریایی را شرکت تأسیسات دریایی به تنهایی برعهده دارد. با توجه به مشکلات و اتفاقاتی که تاکنون برای بخش دریایی این دو فاز افتاده، به سراغ مدیر بخش دریایی فازهای ۱۷ و ۱۸ رفتیم تا از زبان محمد هادی عاصمی شرح حال بخش دریایی این دو فاز را بشنویم. گفتگوی اقتصاد انرژی با وی را در ادامه می‌خوانید.

هما کبیری

سرمایه‌گذاری مربوط به این پروژه مهم و استراتژیک چقدر است و از چه منابعی تأمین شده است؟

مبلغ کل پروژه ۲ میلیارد دلار است که ۴۳۰ میلیون دلار آن برای انجام بخش‌های دریایی شامل ساخت و نصب چهار پایه‌ها و عرشه‌ها و خط لوله‌ای که سکو را به خشکی وصل می‌کند، سهم شرکت تأسیسات دریایی است. قرارداد سال ۸۵ به شرکت ما واگذار شد و بنا بود همانند فازهای ۹ و ۱۰ و توسط بانک SG فرانسه فاینانس شود که به خاطر تحریم‌ها از پذیرش فاینانس سر باز زدند و شرکت ملی نفت

ایران مجبور شد از منابع نقدی خودش و تسهیلات بانکی و حساب ذخیره ارزی برای اجرای این پروژه استفاده کند. همین مسئله عدم وجود فاینانس و شرایط دیگر سیاسی باعث ایجاد یک تأخیر طولانی در اجرای این پروژه شد.

زمان پیش‌بینی شده برای اجرای پروژه چقدر بود و تأخیرها چقدر کار آن را دچار اختلال کرد؟

انجام پروژه ۵۲ ماهه پیش‌بینی شده بود اما پروژه‌هایی که در این سطح هستند، با توجه به برخی مشکلات کارفرما در تأمین نقدینگی و سخت‌گیری بعضی کشورهای در صدور تجهیزات مورد نیاز پروژه به ایران معمولاً با مشکل مواجه می‌شوند. گرچه تحریم‌ها خیلی در تأمین

مجبور شدیم تیم مهندسی مشاور را که یک کنسرسیوم داخلی و خارجی بودند، خلع ید کنیم و با شرکت Worley Parsons که دفتر کارش در مالزی است برای انجام مهندسی ۴ سکو قرارداد ببندیم. این اتفاق و تغییر شرح کار یک تأخیر ۷-۸ ماهه در انجام پروژه ایجاد کرد.

چرا با توجه به تأکيدات مقام‌های پایه یک کشور به توسعه پارس جنوبی همچنان با مشکل نقدینگی مواجه هستید؟

باید به این نکته توجه کرد که شرکت نفت هم منابع محدودی دارد. ضمن این که پروژه‌های زیادی را طراحی و تعریف کرده و باید به آن‌ها سرویس دهد. مخصوصاً این که با کاهش قیمت نفت، خیلی از منابع نقدینگی اش را هم از دست می‌دهد و مجبور می‌شود در میان پروژه‌ها، طبق اولویت بندی پیش رود. با توجه به تأکیدها و استراتژیک بودن حوزه گازی پارس جنوبی و مشترک بودن آن با قطر، قاعدتاً از پروژه‌های اولویت دار شرکت ملی نفت است که بایستی نقدینگی مناسبی را هم برای آن در نظر بگیرند. امیدواریم تأمین نقدینگی انجام این پروژه و پروژه‌های مشابه چه از حساب ذخیره ارزی و یا منابع نقدی شرکت نفت و یا دیگر منابع مالی به خوبی تأمین شود تا پروژه‌ها با تأخیر مواجه نشوند.

با توجه به این که لوله‌های خریداری شده برای این فازها به پروژه خط لوله سیری عسلویه اختصاص داده شد، پیشرفت بخش‌های مختلف کار چگونه است؟

لوله‌های ۳۲ اینچی خریداری شده برای پروژه بنا به دستور شرکت نفت به پروژه فوری و مهم «خط لوله سیری-عسلویه» منتقل شد و قرار شد که کارفرما لوله‌ها را مجدداً تأمین و در اختیار ما برای انجام عملیات لوله‌گذاری بگذارد، پیشرفت پروژه با احتساب خرید و تأمین لوله‌ها و نیز عملیات پوشش اندود بتنی حدود ۵۵٪ بود که البته با واگذاری لوله‌ها به پروژه دیگری، این درصد پیشرفت کاهش یافت.

در بخش سکوها نیز ساخت جکت‌ها به اتمام رسیده و منتظر آمدن شناور نصاب جهت نصب جکت‌ها در دریا هستیم و عملیات خرید متریال و تجهیزات عرشه‌ها نیز شروع شده و امیدواریم که در پائیز امسال کار ساخت عرشه‌ها شروع شود.

چند درصد از کالاهای مورد استفاده در این پروژه ایرانی هستند و برای تأمین کالاهای خارجی با چه مشکلاتی مواجه شدید؟

در مجموع برآورد ما این است که ۳۰ درصد کالاها را از داخل و ۷۰ درصد را از خارج تأمین کنیم. ضمن این که مهم‌ترین مشکل داخلی

کالا تأثیری نداشته است، اما حداقل باعث می‌شود که نتوانیم به تعهدات ۵۲ ماهه مان عمل کنیم. مورد بعدی زمان مورد نیاز برای انجام مهندسی پروژه است؛ پیشنهادی که ما به شرکت ملی نفت و کارفرمایان دادیم این بود که مانند قطر از یک مهندسی واحد استفاده کنیم. چون گاز، زمین، مخزن، خشکی، پیمانکار، کارفرما و آنالیز شیمیایی گازها تقریباً یکی است و پیشنهاد ما این بود که نیازی نباشد از صفر مهندسی مجدد کنیم چون این کار حداقل یک سال و نیم زمان نیاز دارد. اگر مهندسی را از فازهای انجام شده مانند ۱۰ تا ۱۰ استفاده می‌کردیم، پروژه حداقل ۷۵ و به زعم ما ۲ سال زودتر به بهره‌برداری می‌رسید. اما به هر دلیل کارفرما از این پیشنهاد ما استقبال نکرد و ما مجبور شدیم برای پروژه‌ای که تا به حال حداقل ۱۰ بار انجام شده، دوباره کار مهندسی انجام دهیم. شاید یکی از دلایل پیشرفت قطر در میدان مشترک و برداشت بیشتر آن به همین انجام دادن مهندسی در یک بار برمی‌گردد. اما باز هم جادارد که در اینجایک بار دیگر از کارفرما بخواهیم که روی این پیشنهاد برای فازهای دیگر تجدیدنظر کند و امیدواریم برای فازهایی که مناقصات آن‌ها در حال انجام است، جامه عمل بپوشد.

عمده تأخیرها در اجرای پروژه فازهای ۱۷ و ۱۸ غیر از مشکل نقدینگی چه بوده است؟

تجهیز و ساماندهی تیم پروژه ۵۲ ماهه، خودش زمان بر است. چون تیم‌های مهندسی، پیمانکاران مختلف، تیم‌های خرید، تیم‌های ستادی و... همه باید تشکیل شود تا بتوانند پروژه را پیش ببرند. همانطور که ذکر شد بحث مهندسی پروژه کار زمان‌بر دیگری بود که با فشاری که کارفرما روی کار داشت، این کار مجدداً بر مبنای فازهای ۴ و ۵ پارس جنوبی مهندسی شد و برای

گرفتن مشاور خارجی کلی زمان صرف شد. بعد از انتخاب مشاور و ۶ ماه پس از انجام کار، کارفرما اعلام کرد که شرح کار تغییر کرده و ۲ سکویی که در قرارداد وجود دارد، باید به ۴ سکو تبدیل شود. چون این سکوها به دلایلی ظرفیت تولید پیش بینی شده اولیه را ندارد. بنابراین برای این که هم بخش خشکی و هم بخش دریایی توجه اقتصاددی داشته باشند، دو سکوی دیگر دقیقاً مطابق آن دو سکوی قرارداد ما طراحی کردند که باید در فاصله ۸ و ۲۰ کیلومتری این دو سکو قرار گیرند. بنابراین ظرفیت استخراج گاز در هر کدام از عرشه‌ها به جای هزار، به ۵۰۰ میلیون فوت مکعب تقلیل پیدا کرد و ما مجبور شدیم مجدداً مهندسی را از ابتدا انجام دهیم و این، تقریباً ۳ تا ۴ ماه وقته در کار مهندس مشاور ما ایجاد کرد. با اشکالاتی که در کار ایجاد شد،

با توجه به تأکیدها و استراتژیک بودن حوزه گازی پارس جنوبی و مشترک بودن آن با قطر، قاعدتاً پروژه فازهای پارس جنوبی از پروژه‌های اولویت‌دار شرکت ملی نفت است و نقدینگی خوبی را هم برای کارفرمایان در نظر گرفته است.

هم اکنون با توجه به مشکلات موجود، سرمایه گذاران خارجی چقدر تمایل دارند در پروژه‌های پارس جنوبی سرمایه گذاری کنند؟

فکر می‌کنم با توجه به فشارهای سیاسی و اعمال تحریم‌ها و افزایش ریسک سرمایه گذاری، تمایل آن‌ها نسبت به ۴-۵ سال گذشته برای ورود به ایران کمتر شده، اما پروژه فازهای ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۲ و بعد از این ۲۰ و ۲۱ به پیمانکاران ایرانی سپرده شده و کارفرمایان را پذیرفته که شرکت‌های ایرانی در صورت حمایت کارفرما، چیزی کمتر از شرکت‌های خارجی ندارند و در صورت تأمین نقدینگی مناسب و رعایت ضوابط کاری، با کیفیت بالاتری هم کارها را اجرا می‌کنند. چیزی که مهم است این است که به دلیل مشترک بودن این میدان نباید زمان را از دست داد. یکی از دلایلی که به کارفرما اصرار کردیم برای اجرای پروژه‌های مشترک پارس جنوبی از یک مهندسی واحد استفاده کنیم، همین بود. اگر به ما اجازه این کار را می‌دادند، الان به اندازه ۲ سال جلوتر بودیم و کل زمان اجرای پروژه از ۵ سال شاید به ۳ سال کاهش پیدا می‌کرد.

به عنوان حرف آخر اگر نکته‌ای باقی مانده بفرمایید...

در بخش اجرای پروژه فازهای ۱۷ و ۱۸ و پروژه‌های دیگری که به دست پیمانکاران ایرانی می‌دهند، شاید لازم باشد کارفرما با اعتماد بیشتری به پیمانکاران نگاه کند و در جهت حل مشکلات آن‌ها گام بردارد. انتظار ما از کارفرمایان این است که با توجه به سوابق پیمانکاران به آن‌ها اجازه استفاده از تمام ظرفیت فنی، اجرایی و مهندسی‌شان را بدهد تا کارها با سرعت بیشتری پیش بروند. ورود کارفرما به ریزترین جزئیات پروژه نه تنها کمکی به انجام و کیفیت پروژه نمی‌کند، بلکه بعضی وقت‌ها تأخیرهای زیادی را به پروژه تحمیل می‌نماید. اگر حتی یک روز هم بتوانیم سرعت پروژه را افزایش دهیم، چیزی جز نفع مملکت را در پی ندارد.

نکته دیگر این که کشور ما ۱۰۰ سال سابقه ورود به صنعت نفت را دارد و برای چنین کشوری خیلی خوب نیست که کالاهای مورد نیازش را از خارج وارد کند. قبول داریم که برخی از کالاها را به دلیل پیچیدگی و یا مقرون به صرفه نبودن نمی‌توان در داخل کشور تولید کرد، اما کارفرما می‌تواند با نگاه مثبت‌تر و مساعدتر، تهیه برخی از کالاها را به پیمانکاران ایرانی بسپارد.

از طرف دیگر، شرایط فعلی بهترین موقعیت برای پیمانکاران داخلی است که با افزایش توانمندی خود، بتوانند قابلیت‌های این صنعت را به نمایش بگذارند و ضمن حضور جدی در پروژه‌های داخلی، به انجام پروژه‌های خارج از کشور نیز توجه لازم را داشته باشند و این بدست نمی‌آید جز به تلاش و همت والای مدیران، مهندسین و کارشناسان ایرانی در مدیریت کلان پروژه‌های عظیم نفت و گاز.

ما وضعیت نقدینگی پروژه است که امیدواریم کارفرما با تمهیداتی که اندیشیده، بتواند نقدینگی مورد نیاز این پروژه را تأمین کند. بحث تحریم و عدم فروش کالاهای خاص و پیچیده و آلیاژهایی که کاربردهای دوگانه صنعتی و نظامی دارند، ما را با مشکل مواجه کرده، ولی به ازای هر مشکل مایک راه حل پیدا کردیم؛ کمترین که فازهای ۹ و ۱۰ نیز که با همه این مشکلات روبرو بودند، به خوبی و طبق برنامه زمان بندی شده به پایان رسید و تحویل کارفرما شد.

در اجرای این پروژه چقدر از توانایی متخصصان داخلی استفاده کردید؟

تقریباً ۴۰ درصد کار مهندسی را خودمان انجام دادیم و ۶۰ درصد را شرکت مهندسی مشاور خارجی. در بخش خرید ۳۰ درصد از منابع داخلی استفاده می‌کنیم و در ساخت، ۱۰۰ درصد پیمانکاران ما داخلی هستند. همچنین در بخش حمل و نصب چهارپایه‌ها و عرشه‌ها نیز ۱۰۰ درصد از توان داخلی و نیز تخصص مهندسان شرکت تأسیسات دریایی استفاده می‌کنیم.

شرکت تأسیسات دریایی همزمان برخی از پروژه‌ها را در پارس جنوبی انجام می‌دهد. این اجرای همزمان چه مزیتی برای شما داشته است؟

شرکت تأسیسات دریایی اکنون در پروژه‌های فازهای ۹، ۱۰، ۱۲، ۱۵ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۸ به طور همزمان مشغول فعالیت است و از آنجا که مشخصات پروژه‌ها تقریباً یکی است و هر کدام هم برنامه زمان بندی خود را دارند امکانات و توانائی‌های موجود در شرکت به نحوی بین این پروژه‌ها تقسیم می‌شود که از حداقل‌ها، بیشترین استفاده را ببریم و در طول انجام کارها هم از تجربیات یکدیگر استفاده می‌کنیم.

چقدر از مشکلات انجام پروژه‌های به وسعت بخش دریایی فازهای ۱۷ و ۱۸ پارس جنوبی مربوط به تأمین نقدینگی بوده است؟

اگر این پروژه فاینانس بود و یا وضعیت نقدی آن از طرف کارفرما مشخص بود، تقریباً می‌توان گفت در خریده‌ها مشکلی نداشتیم و می‌توانستیم بخش عمده‌ای از خریده‌ها را انجام دهیم. تاکنون طبق قرارداد اولیه با کارفرما که باید پروژه را ۵۲ ماهه تحویل می‌دادیم، باید ۶۰ درصد هم پیشرفت داشتیم که اکنون کمتر از ۲۰ درصد پیشرفت داریم و این تاخیر ۴۰ درصدی در انجام پروژه در درجه اول به وضعیت مالی کارفرما برمی‌گردد. مهم‌ترین مشکل مانده تأمین اعتبار است، و گرنه مابقی مشکلات قابل حل است و هر مشکلی را باید در ظرف زمانی و نحوه وقوع آن بررسی کرد. مثلاً کارفرما تمایلی به تأمین اعتباری اسنادی ندارد و وارد بحث LC نمی‌شود و تمایل دارد به صورت نقدی کار کند. چون این کار کم در دسترترین نحوه کار برای کارفرما است. اما در مقابل پردر دسترترین نوع کار برای پیمانکار است. چون پیمانکار هیچ تضمینی برای دریافت به موقع وجه از کارفرما ندارد.