

# فرهنگستان

<span></span>
یکشنبه ۲۸ مرداد ۱۴۰۳
شماره ۴۲۱۱
<div><div><div><span><span>ف</span></span><div><div>ف</div></div></div><div><div>ا</div><div>ر</div></div><div><div>ف</div><div>ا</div></div><div><div>ر</div><div>ف</div></div></div></div>

FARHIKHTEGANDAILY.COM

بررسی وضعیت حضور در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی و تامین سوخت داخل

# ردپای نفتی ایران از کارائیب تا مسکو

سیداحسان حسینی خبرنگار

کابینه دولت مسعود پزشکیان درحالی در هفته جاری مستقر می‌شود که در سه سال گذشته برخی ابتکارات جدید در صنعت نفت باعث شد فشار تحریم‌های نفتی از روی ایران برداشته شود و صادرات نفت به مرز ۱٫۶ میلیون بشکه درروزافزایش یابد.یکی ازاین ابتکارات،حضورایران درپالایشگاه‌های فراسرزیمینی بوده؛ به این معنا که مهندسان ایرانی با تکیه بر توانمندی خود اقدام به بازسازی پالایشگاه کشورهای مختلف کرده وبعد از احیای ظرفیت، نفت ایران را به مقصد آن واحد پالایشی صادر کرده‌اند. ایده سهامداری در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی، علاوه‌بر کمک به حل مشکل صادرات نفت در شرایط تحریم، می‌تواند به تامین سوخت تولیدی برای رفع ناترازی انرژی در کشور نیز کمک کند؛ موضوعی که هم‌اکنون در حامل انرژی بئزین و گازوئیل گریبانگیر کشورشده و سال گذشته ۴ میلیارد دلار ارزبری دربی داشت. در این راستا برای بررسی آخرین وضعیت حضور ایران در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی و واکاوی شرایط صنعت پالایشی و تامین سوخت در داخل کشور با جلیل سالاری،مدیرعامل شرکت ملی پالایش وپخش فرآورده‌های نفتی به‌گفت‌وگو نشستیم.ایم. مشروح مصاحبه را در ادامه می‌خوانید.

■ **تجربه نخستین پالایشگاه فراسرزیمینی ایران درونزوئلا**
**یکی از ابتکارات جدید دولت سیزدهم، حضور در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی و صادرات نفت خام ایران به آن مقاصد بود. درباره این موضوع توضیح دهید. چه کارهایی انجام شد؟**

یکی از سیاست‌های دولت سیزدهم در حوزه دیپلماسی انرژی این بود که برای صادرات نفت ایران، تنوع بازار ایجاد کنیم. یعنی ما بتوانیم با حضور در پالایشگاه خارجی، تعمیرات، بازسازی و احیای ظرفیت آنها، نفت ایران را به مقصد آن کشور به‌صورت مستمر صادر کنیم و این کار را با تکیه بر توان فنی مهندسان ایرانی برای تعمیرات اساسی انجام دهیم. بدین ترتیب در سفرهایی که رئیس‌جمهور شهید و وزیر محترم نفت به کشورهای مختلف داشتند، همواره یکی از دغدغه‌های اصلی، معرفی توان فنی و مهندسی ایران به آن کشورها،شناخت ظرفیت آنهاودر نهایت تعریف همکاری مشترک به خصوص در حوزه بازسازی پالایشگاه‌ها بود. ابتدا برای حضور در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی،بر کشورهای حوزه کارائیب متمرکز شدیم ونخستین پروژورا در ونزوئلا آغاز کردیم. ویژگی مشترک ایران ونزوئلا این بود که هر دو کشور و شرکت‌های نفت آنهاتحریم بودند، اما مشکل اساسی مربوط به تفاوت در زبان و استانداردهای فنی بود. در پروژه بازسازی پالایشگاه‌های ونزوئلاگامی اوقات اصلا اسناد و مدارکی برای واحدهای پالایشی آنها وجود نداشت و ما مجبور بودیم مهندسی معکوس کنیم. مساله بعدی مسافت طولانی بین دو کشور بود که یک کالا بخواهد از ایران به ونزوئلا منتقل شود، ضمن اینکه بعد از انجام بررسی‌ها در ونزوئلا نیز شرکت‌های مدیران شرکت نفت ونزوئلا نیز به ایران بیایند و از نزدیک با توانمندی ایرانی‌ها در صنعت پالایشی آشنا شوند.

■ **صادرات بیش از ۲٫۳ میلیون تجهیزات ایرانی به کاراکاس**
**در نهایت بین پالایشگاه‌های ونزوئلا شش تعمیرات و بازسازی کدام پروژه را آغاز کردید؟ چون ونزوئلا۶ پالایشگاه در داخل کشورش دارد که همه آنها نیز با کمتر از نصف ظرفیت خود در حال کار هستند.**

ما زه‌همه پالایشگاه‌های ونزوئلا یک بازدید کلی کردیم و برای آغاز عملیات، پالایشگاه ۱۲۰ هزار بشکه‌ای به نام ال پالیتو، را انتخاب کردیم. الحمدلله آن پروژه که قرارداد آن اواسط سال ۱۳۹۱ امضا شد، در مراحل پایانی قرار دارد و همه تجهیزات مورد نیاز این واحد با ساخت داخل تامین و ارسال شده است.

■ **چه تعداد تجهیزات برای بازسازی پالایشگاه ال پالیتو ارسال کردید؟**
بیش از ۲۶ میلیون قلم کالای ایرانی صادر شده و ارسال تجهیزات در محموله‌های ۲۵ و ۸۰ و ۳۵ تنی انجام شد. نکته این بود که این محموله‌ها شامل قطعات کوچک شامل پیچ و مهره تا قطعات بزرگ و استراتژیک مثل کاتالیست‌ها بود، زیرا واقعا این پالایشگاه خارجی مستهلک شده بود و هزار و یک نقص در آن وجود داشت.

■ **باصدور خدمات فنی و مهندسی، ظرفیت عملیاتی این پالایشگاه از چند به چند رسید؟**
این پالایشگاه تقریباً با ظرفیت ۶۰ هزار بشکه در روز کار می‌کرد ولی عملاً طراحی آن براساس ظرفیت ۱۴۰ هزار بشکه در روز بود. با حضور در این پروژه توانستیم عملاً ظرفیت پالایشگاه ال پالیتو را در گام اول به روزانه ۱۰۰ هزار بشکه و در گام بعدی به ۱۴۰ هزار بشکه برسانیم و در این سطح تثبیت کنیم. البته در دولت سیزدهم ما کارمان را به ونزوئلا و پالایشگاه ال پالیتو محدود نکردیم و به‌صورت مداوم در سفر کشورهای بازدید کرده و از تعداد و ارقام مربوط به پروژه بازسازی را تعیین کرده‌اند. تخصصی متفاوت، یعنی برق، ابزار دقیق، مکانیک، فرآیند و… به کشورهای مدنظر برای بازدید و ارزیابی ارسال می‌شدند.

■ **فرصت ۸۰ هزار بشکه‌ای برای صادرات نفت به حمص سوریه**
**بعد از پالایشگاه ال پالیتو دیگر چه طرحی روی میز است؟**

در پروژه‌های بعدی محوریت کار را به پالایشگاه آبادان دادیم و این شرکت اکنون به‌دنبال اجرای طرح بازسازی پالایشگاه حمص سوریه است. تیم پژوهشی آبادان از این پالایشگاه بازدید کرده و اعداد و ارقام مربوط به پروژه بازسازی را تعیین کرده‌اند. اخیراً هم نمایشگاهی در سوریه برگزار شد که در آن توافقاتی بین پالایشگاه آبادان و پالایشگاه حمص برای بازسازی این پالایشگاه در سوریه انجام شد.

■ **ظرفیت پالایشگاه حمص چقدر است و می‌توان چه میزان افزایش داد؟**
الآن این پالایشگاه با ظرفیت روزانه ۶۰ هزار بشکه نفت خام کار می‌کند که می‌تواند تا ۱۲۰ هزار بشکه افزایش یابد. مطالعات فنی برای بازسازی پالایشگاه حمص تکمیل شده، یعنی قیمت‌ها و تجهیزات مورد نیاز نهایی شده است. الان فقط بحث درباره شیوه اجرایی مانده که در حال انجام مذاکرات است.

■ **بازسازی پالایشگاه کاردون، در تیررس مهندسان ایرانی**
**در ونزوئلا قصد ندارید برای بازسازی سایر پالایشگاه‌های این کشور اقدام کنید؟ مثلاً پالایشگاه بارگوانا با ظرفیت ۹۵۵ هزار بشکه شامل ۳ واحد پالایشی است و سومین پالایشگاه بزرگ دنیا است. خرگزاروی ریز نیز اخیراً از حضور ایران در پالایشگاه کاردون، یکی از این ۳ واحد پالایشی خبر داد.**

هم‌اکنون شرکت‌های ایرانی در ونزوئلا در حال اجرای پروژه‌های مختلفی هستند که از جمله آن بازسازی یک پتروشیمی اوره و آمونیاکی است. برنامه ما این بود که با انجام یک پروژه پالایشی در ونزوئلا ایجاد دسترس‌ها و زیرساخت‌ها، در پروژه‌های بعدی پای بخش خصوصی را به این حوزه باز کنیم. درباره پالایشگاه کاردون با ظرفیت ۳۱۰ هزار بشکه نیز ما کارهای مطالعاتی را انجام داده‌ایم و نقاط آسیب‌پذیر این واحد و تجهیزاتی که باید تامین شود، مشخص شده‌اند و در مرحله مذاکرات برای اجرای عملیات بازسازی هستیم. البته آن در ونزوئلا همچنان فضای انتخاباتی حاکم است و در ایران هم در سال جاری فضای سیاسی کشور دستخوش تغییرات شد که با ایجاد ثبات سیاسی در هر دو کشور، این پروژه نیز می‌تواند اجرایی شود.

بررسی وضعیت حضور در پالایشگاه‌های فراسرزیمینی و تامین سوخت داخل

# ردپای نفتی ایران از کارائیب تا مسکو

سیداحسان حسینی خبرنگار

اصلی در استانداردها نبودن خودروهای داخلی است. ما هم‌اکنون روزانه حدود ۱۱۸ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کنیم. در عمر کوتاه دولت سیزدهم، حدود سه میلیون کارت سوخت جدید صادر شد، یعنی حدود سه میلیون خودروی جدید و البته پرمصرف به ناگهان کشور اضافه شده است. از طرفی اسقاط خودروها نیز تقریباً متوقف مانده است، یعنی خودروی پرمصرف وارد ناگهان می‌شود و خودروی فرسوده و پرمصرف‌تر نیز همچنان باقی می‌ماند. ما این روند سالانه ۱۱۲ الی ۱۱۳ میلیون لیتر به مصرف روزانه بنزین کشور اضافه می‌شود که امکان تامین آن از افزایش تولید داخل نیست. حتی اگر سالانه پنج میلیارد دلار سرمایه‌گذاری و پالایشگاه احداث کنیم باز هم عقب هستیم البته چنین سرمایه‌ای نیز وجود ندارد.

■ **خودروهایی غیراستاندارد مانع ارزآوری ۱۰ میلیارد دلاری مصرف بنزین در خودروهایی ایرانی و استاندارد دنیا چقدر است؟**
در ایران خودروهایی هستند که در هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۵ لیتر بنزین مصرف می‌کنند و میانگین روی عدد ۱۲ لیتر است درحالی‌که در دنیا خودروهایی تولید می‌شوند که در هر ۱۰۰ کیلومتر چهار لیتر بنزین مصرف می‌کنند. اصلاً فرض بگیریم استاندارد برای ایران ۸ لیتر باشد باز هم اختلاف مصرف از وضعیت استاندارد قابل ملاحظه است و ما می‌توانیم یک سوم از مصرف فعلی را با بهینه‌سازی در صنعت خودروسازی کاهش دهیم و حتی سالانه ۱۰ میلیارد دلار ارزآوری از صادرات بنزین داشته باشیم.

■ **هزینه تمام‌شده هر لیتر بنزین؛ بیش از ۱۰ هزار تومان**
**درباره قیمت‌گذاری بنزین از شما سوالی داشتیم. به نظر شما قیمت فعلی ارز است یا گران؟ آیا هزینه تمام‌شده تامین هر لیتر بنزین حاصل می‌شود؟**
بنده از دیدگاه اقتصاد صنعت پالایشی خدمت شما عرض می‌کنم که با قیمت فعلی بنزین، حتی هزینه حمل آن نیز تامین نمی‌شود. اگر شما ارزش نفت را صفر در نظر بگیرید، هزینه تامین هر لیتر بنزین از ابتدای تولید نفت تا تحویل بنزین در جایگاه سوخت، بین ۱۰ الی ۱۲ هزار تومان است که با قیمت فعلی ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی بسیار اختلاف دارد.

قیمت بنزین نیز همانند سایر حامل‌های انرژی به‌صورت غیرواقعی پایین است. به‌طورکلی وقتی شما قیمت انرژی را به‌صورت دستوری پایین نگه می‌دارید، جایگاه آن کالا در در نظام عرضه و تقاضا از حالت استاندارد خارج می‌کنید. این‌گونه می‌شود که تقاضا به سمت مثلاً خودروهایی شخصی به جای حمل‌ونقل عمومی می‌رود یا مردم بخاری‌های ارزان‌و کم‌بازده را خریداری می‌کنند و بخاری‌های پربازده تقاضایی ندارد و این‌گونه بهینه‌سازی در کشور نابود می‌شود.

■ **قاچاق گازوئیل روزانه ۱۰ میلیون لیتر است**
**وضعیت قاچاق سوخت در کشور چگونه است؟**
مهاجرت کارت‌های سوخت به شهرهای مرزی، به‌خوبی نشان می‌دهد که ما باید یه قاچاق بنزین مواجه هستیم. مثلاً اخیراً موردی یافت شد که صاحب کارت سوخت در تهران حضور داشته ولی کارت سوخت او در شهر میناب هرمزگان مورد استفاده قرار می‌گیرد. از این دست موارد بسیار وجود دارد و پدیده کارت فروشی موضوع واضحی است. پس یک نوع از قاچاق به‌صورت انتقال مستقیم بنزین است. نوع دیگری از قاچاق به این صورت است که بنزین را با سایر مشتقات نفتی مخلوط می‌کنند و نوعی سوخت بی‌کیفیت تولید کرده‌وه کشورهای مختلف صادر می‌کنند. بعضاً در اخبار دیده‌اید که مثلاً بنزین صادراتی ایران از افغانستان یا پاکستان برگشت خورده است. درحالی‌که اصلاً آن محموله بنزین تولیدی پالایشگاه‌های اصلی ایران نیست بلکه برخی مشتقات نفتی است که در مینی‌ریفاینری‌ها یا پالایشگاه کوچک‌مقیاس تولید شده و با بنزین استاندارد به‌صورت قاچاقی مخلوط شده یا حتی مخلوط هم شده و به‌عنوان سوخت صادر می‌شود.

■ **برگرد شما از میزان قاچاق بنزین و گازوئیل چقدر است؟**
قاچاق بنزین از ایران رقم زیادی نیست. این قاچاق انجام می‌شود اما قابل ملاحظه نیست اما قاچاق گازوئیل روزانه ۱۰ میلیون لیتر برآورد می‌شود که حدود ۱۰ درصد از تولید گازوئیل کشور است.

■ **آیا بنزین پتروشیمی آلاینده است؟**
مصرف فعلی بنزین از تولید متعارف پالایشگاه‌ها بیشتر است و به احتمال زیاد در دولت سیزدهم از ظرفیت پتروشیمی‌ها نیز در تولید بنزین استفاده شده است. آیا در استفاده از ریفرمیت پتروشیمی‌ها در تولید بنزین استاندارد‌های زیست‌محیطی رعایت شده است؟ چون گفته می‌شود اگر بنزین تولیدی از محصولات پتروشیمی باشد آلایندهی بالایی دارد و حتی سرطان‌زا است.

ادعاهای درباره آلاینده بودن بنزین تولیدی از محصولات پتروشیمی قابل‌توسط نهادهای رسمی کشور از جمله کمیسیون اصل ۷۵ مجلس رد شده و آزمایشات متعددی نیز این موضوع را ثابت کرده است. اما اگر بخواهم به زبان ساده توضیح بدهم، ما مجاری آلوده‌ایست که اگر بخواهید تجزیه پتروشیمی را تکمیل کنید ابتدا باید یک سری واحدهای پالایشی احداث کنید، حال بعضی از پتروشیمی‌ها این واحدها را در داخل خود پتروشیمی احداث کرده‌اند. الان ما پتروشیمی داریم که خوراک آن میعانات گازی است. از طرفی میعانات گازی خوراک پالایشگاه‌هاست پس حتماً در آن پتروشیمی واحدهای مشابه پالایشگاه وجود دارد. در واقع آن واحدی که ریفرمیت پتروشیمی را تولید می‌کند مشابه همان واحدی است که ریفرمیت را



در پالایشگاه‌ها تولید می‌کند و در تولید بنزین استفاده می‌شود. همه استانداردها نیز در تولید ریفرمیت هم در پتروشیمی هم در پالایشگاه رعایت می‌شود. طرح موضوع بنزین پتروشیمی‌هایک موضوع صرفاً سیاسی بود و بدون پشتوانه فنی و کارشناسی در فضای رسانه‌ای مطرح شد.

■ **ایده اعطای بنزین به هر کد ملی قابلیت اجرا ندارد**
**اما به یک موضوع چالش‌برانگیز و آن هم موضوع قیمت‌گذاری بنزین است. نظر شما درباره تعیین قیمت بنزین در بازار انرژی چیست؟ یعنی یک بازاری تشکیل شود مردم بنزین را به یک‌دیگر بفروشند و قیمت نیز با عرضه و تقاضا کشف شود؛ مشابه طرح کیش در ابتدای دولت سیزدهم.**

این ایده که بنزین را به جای خودرو به هر شخص یا کد ملی بدهیم شاید از منظر عدالت، ایده‌بهبتری نسبت به وضعیت فعلی باشد اما از منظر اجرایی با مشکلاتی برمی‌خوریم که وضعیت را آشفته می‌کند. مهم‌ترین ایراد به طرح کیش یا طرح‌هایی مشابه آن، این است که شما نمی‌توانید بنزین را همانند سایر کالاها در نظر بگیرید. تامین بنزین یک موضوع صرفاً اقتصادی نیست، بلکه مسائل امنیتی و اجتماعی جدی را در برمی‌گیرد. مثلاً یک سوال درباره اجرای این طرح، این است که اگر بنزین را فردی یا گروهی خریداری کردند و خواستند آن را صادر کنند حالا باید چه کرد؟ اگر خانواده بخواهد بنزین را به جای مصرف ذخیره کند، آن موقع تکلیف چیست؟ اصلاً کجا می‌خواهد ذخیره کند؟ فرض کنید در شرایطی فردی وارد جایگاه شود و بنزینی برای فروش موجود نباشد، آن زمان باید چه کنیم؟ نمی‌توانیم بگوییم بنزین نداریم، این طوره کشور به هم می‌ریزد و در نهایت عدالت هم برقرار نمی‌شود. اصلاً مبنای ذخیره‌سازی بنزین در جایگاه‌ها چگونه می‌شود؟

نکته بعدی اینکه در بازار انرژی شکل گرفته قیمت بنزین قرار است روی چه عددی تعیین شود؟ قرار است قیمت بنزین آزادسازی شود؟ یا تبعات اجتماعی ناشی از آن می‌خواهم چه کنیم؟ درست است که سازوکار بازار را شکل دادیم و افرادی که خودرو ندارند از این موضوع منتفع می‌شوند، اما با مردم معترض می‌خواهیم چه کنیم؟ طرح کیش به‌گونه‌ای طراحی شد که ما هم به افراد و هم به خودروها سهمیه بنزین اعطا کردیم و این موضوع مصرف بنزین را افزایش داد. ضمن اینکه مباحث نرم‌افزاری در این طرح نیز چالش‌هایی در پی داشت. همچنین در حوزه قیمت بنزین هم سقف قیمت گذاشته شده بود و اصلاً بازاری شکل نگرفته بود. در تجربه هدمندی یارانه‌ها دولت اصلاح قیمت را انجام می‌داد و یارانه تولیدی را به مردم اعطا می‌کرد اما در مدل بازار انرژی ما خود حامل انرژی را در اختیار مردم قرار می‌دهیم که مدل رفتاری آن نیازمند آموزش است که معلوم نیست قابلیت اجرا داشته باشد.

■ **چرا طرح دوگانه‌سوزی خودروها شکست خورد؟**
**یکی از ایده‌های کنترل مصرف بنزین، تنوع‌بخشی در سبد سوخت است که می‌توان با توسعه CNG انجام داد. در سال ۹۸ مصوبه‌ای برای دوگانه‌سوزی یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودروی عمومی به تصویب رسید. میزان پیشرفت این مصوبه چقدر است؟ و چرا باکندی مواجه شده است؟**

زمانی تفاوت قیمت CNG و بنزین، قابل توجه بود و مشاهده کردید که در دولت نهم و دهم صنعت CNG در کشور شکوفا شد و توسعه یافت. ما در آن دوران حتی برای توسعه ناگان عمومی به‌صورت دوگانه‌سوز اقدام کردیم. این موضوع باعث شد که ظرفیتی به میزان ۳۵ میلیون متر مکعب در روز برای مصرف گاز CNG ایجاد شود. امروز نیز باید موضوع تولید کارخانه‌ای خودروی دوگانه‌سوز اجرایی شود و صرفاً به‌تبدیل کارجو، کسبند نکنیم. اما متأسفانه خودروسازان با این ایده همراهی نمی‌کنند زیرا یک هزینه بازار برای آنها در CNG سوز کردن خودروها ایجاد می‌شود و برای همین تکالیف قانونی را انجام نمی‌دهند. از طرفی دوگانه‌سوزی خودروها ذیل ماده ۱۲ قانون رفوع واقع تولید تعریف می‌شود که اگر خودرویی دوگانه‌سوز شود مصرف بنزین را کاهش می‌دهد و ما به‌ازای بنزینی صرفه‌جویی شده، باید ارزش ریالی آن به‌سرمایه‌گذار CNG بازگردد تا تامین نقدینگی پروژه انجام شود. اما سازمان برنامه این مبلغ را بر نمی‌گرداند و این موضوع باعث شد فقط حدود ۲۰۰ هزار دستگاه در این طرح دوگانه‌سوز شوند.

■ **اختلاف قیمت گازوئیل داخلی با منطقه؛ لیتری ۵۱ هزار تومان!**
**باتوجه به کمبودت به‌عنوان سوال آخر، تولید و مصرف گازوئیل در بخش حمل‌ونقل چقدر است؟**

ما حدود ۱۱۲ میلیون لیتر در روز تولید گازوئیل داریم و مصرف مادر بخش حمل‌ونقل حدود ۶۳ میلیون لیتر و مابقی در صنایع و نیروگاه‌ها مصرف می‌شود و وضعیت گازوئیل را به نقطه تراز می‌رساند. البته باید طرحی اجرایی شود که در نیروگاه‌ها براساس راندمان، سهمیه سوخت بدهیم. در حوزه حمل‌ونقل ناگان سنگین نیز ما از ابتدای این ماه طرحی را اجرایی کردیم که براساس آن، سهمیه گازوئیل براساس پیمایش داده‌شود و خودروهای باری بر مبنای بارنامه خود صرفاً می‌توانند از جایگاه‌های سوخت در مسیر حمل برای سوخت‌گیری استفاده کنند. پیش‌بینی ما این است که با اجرای این طرح می‌توان روزانه پنج میلیون لیتر از قاچاق گازوئیل کم کرد. اخیراً سفارت ایران در افغانستان نامه زده بود که برای تامین گازوئیل مورد نیاز خود به‌ازای هر لیتر ۵۱ هزار و ۵۰۰ تومان هزینه می‌کند. قیمت گازوئیل در ایران لیتری ۳۰۰ تومان است. خوب شما به این شکاف قیمتی نگاه کنید. قطعاً انحراف در مصرف گازوئیل رخ می‌دهد و در هر بخش مصرف‌کننده‌ای نیز این انحراف گازوئیل وجود دارد.