



پانته رحیمی
مدیرکل گروه اقتصاد

درحالی‌که کشور طی دو‌تا‌سه‌سال اخیر با‌ناترازی جدی در مصرف‌بزنین روبه‌روست و سالانه حدود ۵۰ تا۵ میلیارد دلار صرف واردات این فرآورده می‌شود. یکی از ظرفیت‌هایی که می‌توانست در کاهش این ناترازی نقش مؤثری ایفا کند، توجه‌به استفاده از سوخت سی‌ان‌جی بود؛ مسیری که دولت‌های‌نهم ودهم هم‌زمان با‌اصلاحات قیمتی‌بزنین و اجرای نظام سهمیه‌بندی، با جدیت دنبال‌شدو نتایج مثبتی نیز به همراه داشت، اما در دولت روحانی و پس از آن، این مسیر تاحدودی کنار گذاشته شد، به‌طوری‌که توسعه صنعت سی‌ان‌جی از اوایل دهه ۸۰ آغاز شد و تا سال ۱۳۹۰ به شکل قابل قبولی پیش رفت. در این مدت، تعداد جایگاه‌های سی‌ان‌جی از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۱ بیش از ۲۸ برابر شد. اما پس از آن، علاوه بر کاهش تولید خودروهای دوگانه‌سوز و خروج این موضوع از اولویت دولت، روند توسعه سی‌ان‌جی نیز تاحدودی متوقف شد. آمارها نیز نشان می‌دهد از سال ۱۳۹۱ تاکنون تنها حدود ۳۵۰ جایگاه جدید احداث شده است. همه این‌ها در حالی است که امروز کشور با واردات روزانه ۱۰ تا ۱۱ میلیون لیتر بزنین مواجه است. کاهش توجه به این بخش تا جایی پیش رفته که اکنون جایگاهداران با راه‌اندازی کارزار،ی، خواستار حمایت فوری دولت از صنعت سی‌ان‌جی شده‌اند. نگاهی به این کارزار نشان می‌دهد بیش از ۵۰۰ نفر از فعالان صنعت CNG با امضای آن، خواستار رسیدگی فوری دولت به مشکلات این حوزه شده‌اند. جایگاهداران متذکر شده‌اند که ادامه این وضعیت منجر به تعطیلی گسترده جایگاه‌ها خواهد شد. این کارزار خواستار اصلاح نرخ‌ها و اتخاذ تصمیم‌های عملی از سوی دولت است. وحید سراروند، مدیر هیئت داور ی و حل اختلاف انجمن CNG در گفت‌وگو با «فرهیختگان» گفت در حال حاضر بیش از ۱۰۰ جایگاه CNG به‌دلیل ناتوانی در تأمین هزینه‌های جاری تعطیل شده‌اند.

از اوج در دولت احمدی‌نژاد تا سقوط در دولت روحانی

آمارهای منتشرشده از تعداد جایگاه‌های CNG در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد این عدد از ۷۲ جایگاه در مسال ۸۲ به دو هزار و ۳۶۰ جایگاه در سال ۱۴۰۳ رسیده است. به طور کلی این میزان در دهه ۸۰ وند صعودی شش‌پدی را تجربه کرده، به‌طوری‌که در سال ۸۴ به ۱۲۸ جایگاه، در سال ۸۵ به ۱۹۱ جایگاه، در سال ۸۶ به ۴۱۳ جایگاه، سال ۸۷ به ۸۲۵ جایگاه، در سال ۸۸ به یک هزار و ۲۰۹ جایگاه و در سال ۸۹ به هزار و ۶۵۹ رسیده است. دهه ۹۰ نیز با بیش از ۱۸۰۰ جایگاه آغاز شد و با افزایش اندک و طی کردن سیری نسبتاً با ثبات در سال ۹۹ به دو هزار و ۱۳۱ جایگاه رسید. این میزان تا سال ۱۴۰۳ به بیش از دو هزار و ۱۷۰ هزار جایگاه نرسید، اما نهایتاً در سال ۱۴۰۳ عدد دو هزار و ۳۶۰ هزار جایگاه رایبه ثبت‌رساند. آمارها نشان می‌دهد درحالی‌که در دولت احمدی‌نژاد تعداد جایگاه‌های سی‌ان‌جی تا ۱۳۹۱ بیش از ۲۸ برابر شده، اما این تعداد در دولت روحانی فقط ۱۳۰ جایگاه اضافه‌شده و در سه‌سال اخیر نیز ۲۲۰ جایگاه دیگر به این تعداد اضافه شده است.

سیر افول مصرف روزانه CNG

آمار میزان مصرف روزانه CNG در بخش حمل‌ونقل کشور نشان می‌دهد مصرف این سوخت که در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ در اوج بود سال‌به‌سال روبه‌افول رفته است. اوایل دهه ۸۰ و به طور دقیق تر سال ۸۳، درست در روزهایی که استفاده از CNG تازه داشت به‌مدجد مصرف سوخت در حمل‌ونقل تبدیل می‌شد، چیزی در حدود ۰٫۴ میلیون متر مکعب در هروز مصرف می‌شد، این عدد در سال بعد ۱۰۰ درصد افزایش یافت و به ۰٫۸ میلیون متر مکعب رسید. روند صعودی مصرف CNG تا جایی ادامه یافت که در سال ۹۹ بیش از ۱۵ میلیون متر مکعب مصرف در هر روز به ثبت می‌رسید. این سیر صعودی تا سال ۹۱ ادامه یافت، به‌طوری‌که شاهد ثبت عدد ۱۹ میلیون متر مکعب در هر روز بودیم. نهایتاً این روند تا روزهای انتهایی سال ۹۹ با افزایش اندک به ۲۲ میلیون متر مکعب در هر روز رسید. اوضاع در سال ۱۴۰۰ هم خوب بود، به‌طوری‌که شاهد افزایش مصرف تا ۲۳٫۵ میلیون متر مکعب مصرف به ازای هر روز بودیم؛ اما همه چیز دقیقاً این همین روزها شروع شد. مصرف سوخت از سال ۱۴۰۱ تغییر جهت داده‌بود و حالا به‌جای افزایش، کاهش پیدا می‌کرد. در عرض یک‌سال روزانه حدود ۱٫۷ میلیون متر مکعب معادل منفی ۷٫۲ درصد کاهش مصرف داشتیم. سال ۱۴۰۳ نیز این روند ادامه یافت و با کاهش ۱۲ درصدی مصرف، به اوایل دهه ۹۰ با مصرف ۱۹ میلیون متر مکعب مصرف در هر روز بازگشتیم. این روزها اما در بهار ۱۴۰۴، روزها بیش از ۱۶ میلیون متر مکعب سوخت CNG مصرف‌نمی‌شود و از اوج مصرف ۲۳٫۵ میلیون متر مکعبی در سال ۱۴۰۰، به کمترین حد مصرف در یک دهه اخیر رسیده‌ایم. این مقدار مصرف در حالی است که ظرفیت توزیع این صنعت روزانه ۵۰ میلیون متر مکعب است. یعنی عملاً فقط ۳۲ درصد از ظرفیت این صنعت در حال استفاده است.

استانی که فقط ۲ جایگاه CNG دارد

بررسی داده‌های مربوط به تعداد جایگاه‌های سی‌ان‌جی تا پایان سال ۱۴۰۲ حاکی است جایگاه‌های CNG به‌طور متمرکز در آذربایجان شرقی و خراسان رضوی در محدود ۱۶۰ جایگاه، در تهران ۱۵۸ جایگاه و در اصفهان حدود ۱۴۸ جایگاه وجود دارد. همچنین در آذربایجان غربی، فارس و مازندران به ترتیب ۱۳۱، ۱۳۶ و ۱۲۲ جایگاه تعبیه‌شده است. گیلان و خوزستان حوالی ۹۰ جایگاه، کرمانشاه و کرمان حدود ۷۰ جایگاه و

مدیر مسئول:

■ محمد امین ایمانجانی
■ **قائم‌مقام مدیرمسئول:**
■ مسعود فروغی

سر دبیر:

■ محمد ذکری‌زاده

تلفن و فکس:

■ ۰۲۱)۶۲۹۹۹۴۹۵

کد پستی:

■ ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

■ چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

■ خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
■ روی‌روی ساختمان بورس
■ ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

داده‌های رسمی نشان می‌دهد فقط ۳۲ درصد از ۵۰ میلیون مترمکعب ظرفیت توزیع CNG استفاده می‌شود

سقوط آزاد صنعت CNG

اردبیل و مرکزی حدود ۶۰ جایگاه دارند. کردستان، البرز، گلستان و قزوین نیز بین ۵۱ تا ۵۹ جایگاه ثبت‌کرده‌اند. شهرهای لرستان، همدان، یزد، قم، چهارمحال‌وختیاری و سمنان نیز از ۴۱ تا ۴۹ جایگاه دارند. زنجان با ۳۹ جایگاه، بوشهر ۳۴ جایگاه، خراسان شمالی و کهگیلویه‌وی بویر احمد ۲۹ جایگاه، خراسان جنوبی ۲۵ جایگاه، ایلام ۲۴، هرمزگان و سیستان و بلوچستان دو جایگاه دارند.

۴٫۴ میلیارد دلار صرفه‌جویی با توسعه سی‌ان‌جی در ایران

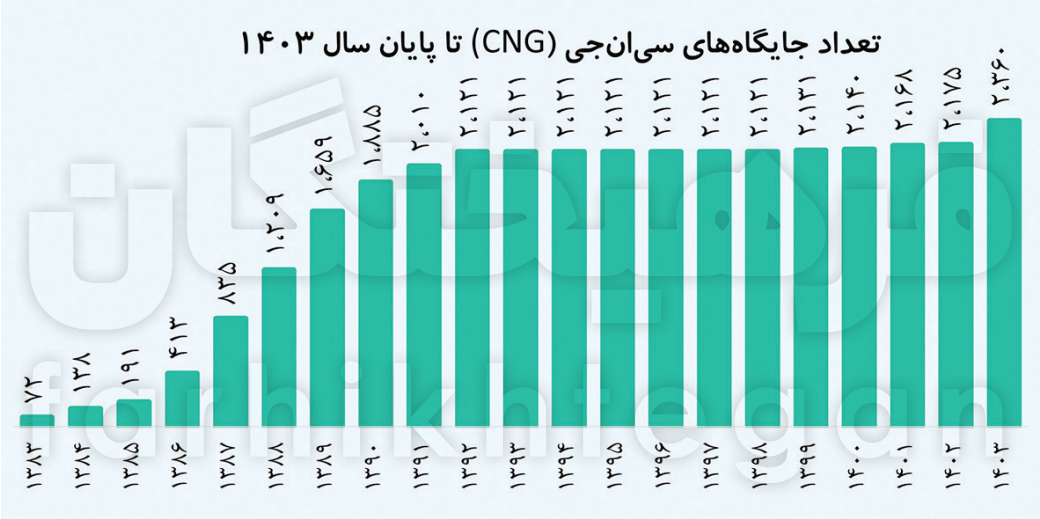
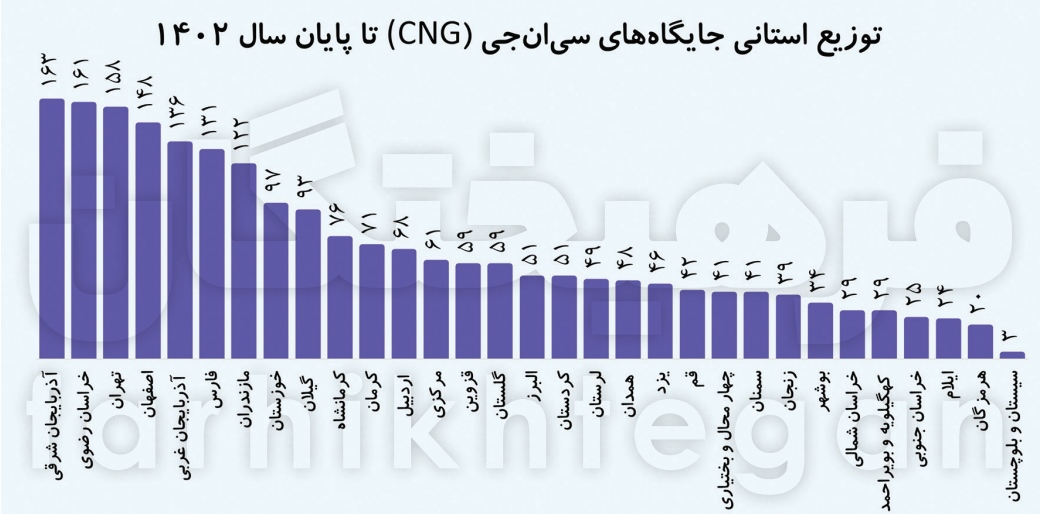
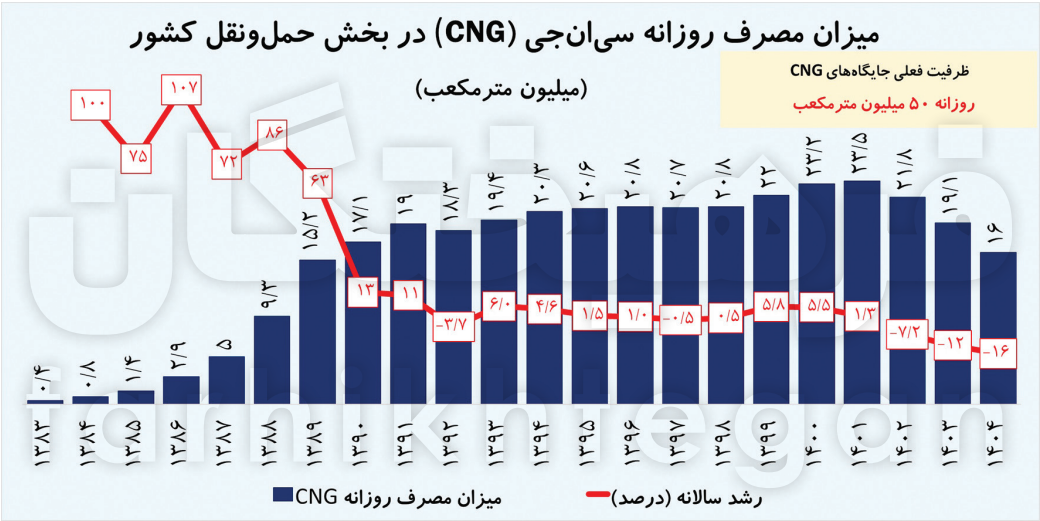
سی‌ان‌جی (گاز طبیعی فشرده) به‌عنوان یک سوخت ملی و پاک در ایران شناخته می‌شود. براساس آمارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، مصرف روزانه سی‌ان‌جی در خودروها در سال ۱۴۰۳ به حدود ۱٫۱۹ میلیون متر مکعب رسیده بوده که این میزان به گفته وحید سراروند، مدیر هیئت داور ی و حل اختلاف انجمن CNG کشور در حال حاضر این مقدار طی سال جاری ۱۶ میلیون متر مکعب بوده، این درحالی است که ظرفیت توزیع CNG در کشور روزانه ۵۰ میلیون متر مکعب است. اگرچه این رقم نسبت به سال‌های گذشته روندی نزولی را نشان می‌دهد هر متر مکعب سی‌ان‌جی می‌تواند جایگزین یک لیتر بزنین شود. با فرض مصرف روزانه ۲۰ میلیون متر مکعب سی‌ان‌جی و در نظر گرفتن اختلاف قیمت آن با بزنین و گازوئیل، این صنعت سالانه حدود ۴۰۴ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی برای کشور به ارمغان می‌آورد. توسعه صنعت سی‌ان‌جی از دولت نهم و دهم آغاز شد و مصرف این سوخت پاک تا ۰٫۴ میلیون متر مکعب در سال ۱۳۸۴ به حدود ۱۹ میلیون متر مکعب در سال ۱۳۹۱ افزایش یافت. از آن زمان تاکنون مصرف سی‌ان‌جی در سطح ناایی باقی مانده است.

زنجیرهٔ مشکلات حوزه CNG

فعالان حوزه CNG می‌گویند مشکلات حوزهٔ CNG به‌صورت زنجیره‌ای و به‌هم‌پیوسته بروز کرده‌اند: از کارمزد غریز واقعی و ناکافی که با نرخ تورم و هزینه‌های واقعی هماهنگ نیست تا پرداخت‌های بسیار در هنگام شرکت ملی‌گاز که جایگاهداران را تا سه ماه معطل در یافت سهم باچیز خود می‌کند. این تأخیرها باعث ناتوانی در پرداخت حقوق پرسنل، اجاره‌ها و قبوض شده و در کنار افزایش شدید هزینه‌ها از جمله برق، بیمه، مالیات، حقوق پرسنل و خدمات بازرسی، فشار مالی سنگینی بر جایگاه‌ها وارد کرده است. قطع مکرر برق جایگاه‌ها به دلیل بدهی‌های برق یا ضعف زیرساخت‌ها که برای دستگاه‌های کمپرسور حیاتی است، موجب توقف فعالیت‌ها و کاهش مشتریان شده و برخی جایگاه‌ها ماهانه چند روز از سرویس خارج می‌شوند. همچنین، عدم تبلیغ و حمایت کافی از سوخت پاک و استراتژیک CNG منجر به کاهش شدید تقاضای مردمی شده است.

کارمزد CNG: از درخواست ۱۱۰ درصدی تا بالا‌برخ ۴۰ درصدی

وحید سراروند، مدیر هیئت داور ی و حل اختلاف انجمن CNG کشور، در گفت‌وگو با «فرهیختگان» با اشاره به بحران‌های پیش‌روی جایگاهداران CNG در کشور، از بی‌توجهی دولت به مطالبات این بخش انتقاد کرد و خواستار بازگشت به سیاست‌های حمایتی مؤثر شد. وی گفت: «در سال ۱۴۰۳، یکی از اصلی‌ترین مطالبات فعالان صنعت CNG، تعیین عادلانه کارمزد جایگاه‌های عرضهٔ سوخت بود. سازمان حمایت



مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در ابتدا پیشنهاد افزایش ۱۱۰ درصدی کارمزد را مطرح کرد.» این پیشنهاد پس از بررسی در کارگروهی متشکل از سازمان برنامه‌بودجه، معاونت برنامه‌ریزی و وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، به ۷۰ درصد کاهش یافت و به دولت پیشنهاد شد. اما دولت در مهرماه، رقم نهایی را تنها ۴۰ درصد اعلام کرد؛ تصمیمی که با اعتراض گسترده فعالان این حوزه روبه‌رو شد.

۱۶۰ میلیارد دلار صرفه‌جویی با ۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری

وی تکمیل کرد: «در ۲۲ سال گذشته، به‌طور متوسط روزانه ۲۰ میلیون متر مکعب گاز CNG در کشور مصرف‌شده که معادل ۱۶۰ میلیارد متر مکعب در کل این مدت است. اگر برای هر متر مکعب تنها یک دلار صرفه‌جویی در نظر بگیریم، این پروژه تا به امروز حدود ۱۶۰ میلیارد دلار صرفه‌جویی با سود برای دولت به همراه داشته است، درحالی‌که کل سرمایه‌گذاری انجام‌شده در این حوزه تنها حدود ۳ میلیارد دلار بوده است؛ یعنی بازگشت سرمایه‌ای ۵۰ برابری. این تناقض نشان می‌دهد چرا چنین پروژه مهمی باید رها شده و زیرساخت‌های آن به‌تدریج نابود شود. عدم پرداخت به‌موقع مطالبات و قطع مکرر برق، مشکلاتی جدی را برای جایگاهداران ایجاد کرده که به بحران مالی و کاهش بهره‌وری این بخش دامن زده است.»

بیش از ۱۰۰ جایگاه CNG تعطیل شده است

سراروند ادامه داد: «این موضوع به‌شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی ارجاع شد. پس از کش‌وقوس‌های فراوان، در روز ۲۸ اسفند ۱۴۰۳ مجدداً به دولت برگشت. رئیس‌جمهور در آن زمان اعلام کرد در صورت ضرورت، بررسی مجدداً به سه‌سال بعد موکول می‌شود. اما با آغاز سال ۱۴۰۴، هیچ تصمیمی قطعی اعلام نشده و مطالبات سال گذشته نیز همچنان بلا تکلیف مانده است. در حال حاضر، بیش از ۱۰۰ جایگاه CNG به‌دلیل ناتوانی در تأمین هزینه‌های جاری تعطیل شده‌اند. این تعطیلی نه‌به‌دلیل کاهش تقاضا، بلکه ناشی از عدم صرفه اقتصادی و بی‌توجهی به وضعیت جایگاهداران است. هرچند CNG در گذشته نقش مهمی در تأمین سوخت خودروها ایفا می‌کرد، اما این صنعت با وجود زیرساخت‌های گسترده و آماده، اکنون در حال فرسایش است.»

۶۸ درصد ظرفیت CNG بلااستفاده مانده است

سراروند افزود: «اوایل دهه ۸۰ با تبلیغات دولت و حمایت‌های اولیه، توسعه جایگاه‌های CNG در اولویت قرار گرفت و مصرف روزانه به حدود ۲۴٫۵ میلیون متر مکعب رسید. اما از آن زمان به‌بعد، به‌دلیل نبود حمایت‌های پایدار، قیمت‌گذاری ناعادلانه و عدم جذابیت برای ذی‌نفعان، این روند نزولی شد. درحالی‌که هر متر مکعب گاز ۴۵۳ تومان قیمت دارد (تقریباً یک‌سوم قیمت بزنین)، کاهش ارزش پول ملی موجب شده صرفه اقتصادی آن برای مردم کاهش یابد و انگیزه استفاده نیز کمتر شود. ظرفیت توزیع روزانه CNG در کشور حدود ۴۰ تا ۵۰ میلیون متر مکعب است. درحالی‌که در حصال حاضر تنها ۱۶ میلیون متر مکعب (معادل ۳۲ درصد از کل ظرفیت) مصرف می‌شود. این در حالی است که واردات هر لیتر بزنین حدود ۵۰ هزار تومان برای کشور هزینه دارد. اگر از ظرفیت موجود CNG استفاده شود، بخش بزرگی از این هزینه قابل صرفه‌جویی خواهد بود.»

سود ۸۰۰ تومانی جایگاه‌داران از هر ۵۰ هزار تومان

وی همچنین گفت: «علی‌رغم صرفه‌جویی ارزی قابل توجه برای دولت، سهم جایگاهداران از این سود بسیار ناچیز است. از هر متر مکعب گاز، دولت حدود ۵۰ هزار تومان منتفع می‌شود اما تنها ۸۰۰ تومان به جایگاهدار می‌رسد که از این مبلغ نیز نهایتاً ۳۵۰ تومان عملاً قابل استفاده است و آن هم با مابه‌ا تأخیر پرداخت می‌شود. با وجود افزایش حقوق پرسنل، چندبرابر شدن هزینه‌های برق، تأمین اجتماعی و سایر مخارج جاری، جایگاهداران همچنان با کارمزدهای نامعلوم و مربوط به سه سال گذشته کار می‌کنند. این در حالی است که هنوز مطالبات مربوط به بهمن و اسفند ۱۴۰۳ در بسیاری از استان‌ها پرداخت نشده است.»

ناهمرانی دولت‌ها با صنعت CNG

او با اشاره به وضعیت نگران‌کننده تجهیزات جایگاه‌ها و نبود برنامه مشخص در حوزه خودروسازی گفت: «بسیاری از تجهیزات فرسوده‌اند و قطعی مکرر برق آسیب‌های زیادی به آن‌ها زده است. همچنین تولید خودروهای دوگانه‌سوز متوقف شده و وزارت صمت نیز برنامه‌ای برای واردات خودروهای جدید یا این سوخت ندارد. نتیجه این روند، هدررفت یک سرمایه ملی عظیم است که می‌توانست بخش قابل توجهی از ناترازی سوخت را جبران کند. دولت هر بار که بحث افزایش قیمت بزنین مطرح می‌شود، به‌طور موقت به CNG توجه می‌کند، اما پس از مدتی دوباره آن را به حاشیه می‌برد. ادامه این روند می‌تواند موجب نابودی کامل این صنعت شود. پیشنهاد فعالان حوزه CNG روشن است: افزایش واقعی و به‌موقع کارمزد جایگاه‌ها و تدوین برنامه‌ای جامع برای احیای جایگاه CNG در سبد انرژی کشور. در غیر این صورت، کشور ناگزیر خواهد بود به‌های سنگینی بابت بی‌توجهی امروز بپردازد. بسیاری از جایگاهداران دیگر توان ادامه فعالیت ندارند. هزینه‌ها سرسام‌آور شده اما درآمدها تقریباً ثابت مانده است. نه تنها امکان توسعه وجود ندارد، بلکه حتی نگهداری سازه‌های متعلق به این ایستگاه‌ها نیز با همکاران مایا جایگاه‌ها را تعطیل کرده‌اند یا با ضرر ادامه می‌دهند. این وضعیت دیگر قابل دوام نیست.»

۷۰ درصد تجهیزات صنعت نفت ایران وارداتی است!

شود. همچنین فعالان صنعت باید به جای خرید تجهیزات خارجی کیفیت پایین، به سرمایه‌گذاری در شرکت‌های داخلی اولویت دهند. این حمایت می‌تواند شامل تأمین مالی، ارائه تسهیلات و ایجاد بازار تضمین‌شده برای محصولات داخلی باشد. پیاده‌سازی این راهکارها، اگرچه با ریسک‌هایی همراه است، اما مزایای متعددی به دنبال خواهد داشت. استفاده از محصولات داخلی به جای کالاهای وارداتی، ارزش افزوده اقتصادی را افزایش می‌دهد و با ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار، به کاهش وابستگی و تقویت اقتصاد محلی کمک می‌کند. علاوه بر این، با به‌سود کیفیت محصولات داخلی، امکان صادرات آن‌ها به بازارهای جهانی فراهم می‌شود که به نوبه خود به ارزآوری و تقویت جایگاه اقتصادی ایران منجر خواهد شد. در بلندمدت، این رویکرد می‌تواند به رشد فناوری داخلی و کاهش وابستگی به کشورهای خارجی کمک کند، که در شرایط تحریم یک ضرورت استراتژیک است.

در نهایت، بومی‌سازی در صنعت نفت ایران نه تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه یک استراتژی حیاتی برای حفظ استقلال و تقویت توان ملی است. این فرایند نیازمند اعتماد به توان داخلی، پذیرش ریسک‌های محاسبت‌شده و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه است. تجربه کشورهای دیگر نشان داده که بومی‌سازی فناوری، اگرچه زمان‌بر است، اما در نهایت به خوداتکالی و رقابت‌پذیری در بازارهای جهانی منجر می‌شود. با ایجاد هماهنگی بین فعالان صنعت، حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و توسعه زیرساخت‌های بازرسی و استانداردسازی، ایران می‌تواند جایگاه خود را به‌عنوان یکی از پیشگامان صنعت نفت و گاز در جهان باز یابد. این مسیر، هرچند چالش‌برانگیز، آینده‌ای روشن برای اقتصاد و صنعت کشور رقم خواهد زد.

آن‌ها با استانداردهای جهانی است، به‌صنعت امکان می‌دهد تا کیفیت محصولات تولیدشده را بهبود بخشد. برای تجهیزاتی که دانش بازرسی آن‌ها در کشور وجود دارد، می‌توان با انجام بازرسی‌های دقیق، به استانداردهای قابل قبول دست یافت. اما برای تجهیزات پیشرفته‌تر که دانش بازرسی آن‌ها هنوز در ایران توسعه نیافته، نیاز به سرمایه‌گذاری و زمان بیشتری وجود دارد. این چالش نشان‌دهنده اهمیت سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و آموزش نیروی انسانی متخصص است. بر اساس آمارهای انجمن سازندگان تجهیزات صنعت نفت ایران، بیش از ۸۰۰ شرکت در زمینه تولید تجهیزات و کالاهای مورد نیاز این صنعت فعالیت دارند که از این تعداد، حدود ۵۰ شرکت در سطح استانداردهای جهانی و بیش از ۱۵۰ شرکت به‌صورت دانش‌بنیان عمل می‌کنند. این شرکت‌ها توانایی طراحی و ساخت بیش از ۱۴۰۰ قلم کالای استراتژیک را دارند. با این حال، از حدود ۱۲۰۰ قلم کالای مورد نیاز صنعت نفت و گاز، تنها ۳۰۰ تا ۳۰۰ قلم جزو اقلام بر مصرف هستند که ۶۰ درصد هزینه‌های طرح‌های این صنعت را تشکیل می‌دهند. نکته قابل توجه این است که درحالی‌که ۶۴ درصد دانش فنی ساخت تجهیزات در داخل کشور وجود دارد، تنها ۲۰ درصد از بازار تأمین تجهیزات در اختیار تولیدکنندگان داخلی است. این شکاف نشان‌دهنده وابستگی بیش از حد به واردات است که با توجه به تحریم‌ها، هزینه‌های سنگینی را به کشور تحمیل می‌کند.

برای بر کردن این شکاف، نیاز به یک اراده ملی و هماهنگی بین فعالان صنعت نفت وجود دارد. پیشنهاد می‌شود پرتوشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها و دیگر بخش‌های صنعت نفت با تشکیل کمیته‌های مشترک، نیازهای خود را در شرکت‌های داخلی مطرح کرده و از آن‌ها برای تولید تجهیزات مورد نیاز حمایت کنند. این همکاری می‌تواند به تولید محصولات با کیفیت بالا و متناسب با نیازهای صنعت منجر

نگهداری تجهیزات و فناوری‌های مورد نیاز صنعت با تکیه بر دانش و منابع داخلی است، می‌تواند به‌عنوان راهکاری مؤثر برای بروزفت از این چالش‌ها عمل کند. این رویکرد نه تنها وابستگی به خارج را کاهش می‌دهد، بلکه با تقویت اقتصاد داخلی، ایجاد اشتغال پایدار و افزایش ارزش افزوده، به توسعه پایدار کشور کمک می‌کند. شرکت‌های فعال در زمینه تولید تجهیزات صنعت نفت، در صورت دریافت حمایت‌های لازم، می‌توانند سودآوری بالایی داشته باشند. این شرکت‌ها با تولید محصولات با کیفیت، نه تنها نیازهای داخلی را تأمین می‌کنند، بلکه با صادرات این محصولات می‌توانند ارزآوری قابل توجهی برای کشور به ارمغان بیاورند و جایگاه ایران را در بازارهای جهانی تقویت کنند.

با این حال، دستیابی به خودکفایی در این صنعت با موانعی همراه است. بسیاری از تجهیزات پیشرفته صنعت نفت همچنان در انحصار کشورهای صاحب فناوری است و ایران به دلیل تحریم‌ها، به دانش تولید آن‌ها دسترسی ندارد. حتی در مواردی که تولید داخلی انجام می‌شود، کیفیت محصولات در مقایسه با استانداردهای جهانی پایین‌تر است. برای رفع این مشکل، حمایت هدفمند از شرکت‌های داخلی و دانش‌بنیان ضروری است. یکی از راهکارهای مؤثر، استفاده از مهندسی معکوس برای تحلیل و بازتولید تجهیزات وارداتی است. به‌جای استفاده مستقیم از این تجهیزات در صنعت، می‌توان آن‌ها را در اختیار شرکت‌های دانش‌بنیان قرار داد تا با بررسی دقیق، فناوری تولید آن‌ها بومی‌سازی شود. این فرایند، اگرچه زمان‌بر و نیازمند سرمایه‌گذاری است، اما می‌تواند به توسعه دانش فنی و کاهش وابستگی به خارج منجر شود.

علاوه بر این، توسعه دانش بازرسی و استانداردسازی، نقش کلیدی در تضمین کیفیت محصولات داخلی دارد. علم بازرسی که شامل ارزیابی تجهیزات و مقایسه