

مصاحبه با ژان-لویی شیلانسی، رئیس
مؤسسه معاملات نفت فرانسه (UFIP):

اگر قیمت‌ها برای طولانی مدت در سطوح کنونی باقی بمانند!

مترجم: جواد سپهری

منبع: مجله نفت و گاز عربی (Arabian Oil and Gas Journal)



سال‌هاست بحث‌هایی در مورد نقطه اوج تولید نفت مطرح می‌شود و در حال حاضر مفهوم نقطه اوج تقاضا شکل گرفته است. به نظر شما آیا این مفهوم در سطح جهانی و در سطح کشورهای OECD موضوعیت دارد؟ این مفهوم کمی فریبده است؛ اول به خاطر آن که تا ابتدای سال ۲۰۰۸ فکر می‌کردیم تقاضای جهانی نفت به رشد خود ادامه دهد. در آن زمان این عقیده وجود داشت که محدودیت منابع نفت خام، باعث محدود شدن سقف تقاضا به سطح ۹۵ تا ۱۰۰ میلیون بشکه در روز خواهد شد.

در متن بحران مالی و اقتصادی جهانی، مفهوم نقطه اوج تقاضا بسیار مورد توجه است. در مورد کشورهای توسعه یافته، به نظرم ما به این نقطه اوج رسیده‌ایم. به طور مثال در فرانسه تقاضا برای نفت خام در ۱۵ سال اخیر تغییر چندانی نداشته و حتی با آغاز دهه اخیر، به نظر می‌رسد، این تقاضا رو به کاهش گذاشته است. از طرف دیگر، در مورد اقتصاد نوظهور، این موضوع صدق نمی‌کند. کاهش قابل ملاحظه تقاضای نفت خام این کشورها به خاطر بحران اقتصادی جهانی بوده است و به نظر می‌رسد بارونق دوباره فعالیت‌های

معرفی: ژان-لویی شیلانسی در ۱۸ ژوئن ۲۰۰۸ به سمت ریاست مؤسسه معاملات نفت فرانسه برگزیده شد. پیش از آن و از سال ۲۰۰۱، او در پست مدیرکلی این مؤسسه فعالیت می‌کرد. در پست ریاست مؤسسه، او همچنین سخنگوی سازمانی است که در آن نزدیک به ۳۰ شرکت عضو هستند. این مؤسسه، تمامی فعالیت‌های صنعت نفت فرانسه را نمایندگی می‌کند و بیانگر دیدگاه‌های اعضای صنعتی و حرفه‌ای خود است.

شیلانسی فارغ‌التحصیل مدرسه عالی معدن است و از سال ۲۰۰۴ عضو شورای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی فرانسه بوده است. سپتامبر گذشته او به عنوان نایب رئیس و خزانه‌دار کنفدراسیون کارفرمایان فرانسه (Medef) انتخاب گردید.

متن پیش رو، مصاحبه‌ای است با ژان-لویی شیلانسی رئیس مؤسسه معاملات نفت فرانسه (UFIP) که روز چهارم فوریه در دفتر اصلی UFIP در پاریس صورت گرفته است.

به نظر شما این امر عملی خواهد بود؟

من از این موضوع مطمئن نیستم. اما طبعاً امیدوارم این اتفاق روی دهد. در گذشته نیز شاهد نزول مصرف سوخت برای چند ماه بوده‌ایم که پس از آن شروع به افزایش کرده است. اما این موضوع برای زمان حاضر صدق نمی‌کند. مصرف سوخت در سال ۲۰۰۸ به میزان ۲/۸ درصد کاهش یافت. اما در هفت ماه آخر سال گذشته باز هم شاهد کاهش ۴/۵ درصدی بودیم. مطالعه‌ای که شما نیز به آن اشاره کردید نشان داد که ۴۰ درصد رانندگان از اتومبیلشان کمتر استفاده می‌کنند و ۸۰ درصد آن‌ها نیز فکر می‌کنند که این امر محدودیتی برای آن‌ها ایجاد نمی‌کند که این موضوع جدیدی است.

شما بر روی دو روند تأکید کردید: اول افزایش در ذخایر اثبات شده نفت که حدوداً ۵۰ سال مصرف کنونی جهانی است و دوم اثر بحران مالی و اقتصادی جهان بر روی تقاضای نفت. ترکیب این دو روند چالش جدیدی را برای

تبادل عرضه و تقاضای جهانی نفت به وجود می‌آورد. بر اساس آمارهای آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) خطر کاهش منابع در سال‌های آینده، که این آژانس پیش از این به عنوان یک ریسک

جدی مطرح کرده بود، می‌تواند تا ۵ سال به تعویق بیفتد. نظر شما در این باره چیست؟

نزول شدید قیمت نفت نتیجه کاهش تقاضا و ورود ظرفیت‌های تولیدی جدید به بازار است که این افزایش ظرفیت، نتیجه مستقیم سرمایه‌گذاری‌هایی است که پس از سال ۲۰۰۵ صورت گرفته است. بنابراین ریسک کمبود منابع (عرضه) تا حدی برطرف شده است. به راحتی نمی‌توان گفت که تنش بر روی تعادل عرضه-تقاضا در چه زمانی ممکن است دوباره شکل بگیرد. این امر تا حد زیادی به بحران اقتصادی و احیاء پس از آن بستگی دارد. اگر تقاضای جهانی پس از سال ۲۰۱۰ یا ۲۰۱۱ با نرخ ۳۰۰ هزار بشکه در سال افزایش یابد می‌توان انتظار داشت که مسئله کمبود عرضه تا انتهای دهه آینده به تعویق افتد. از طرفی با ظرفیت مازاد تولید حدود ۵ میلیون بشکه در روز، کشورهای عضو اوپک هنوز با این مسأله فاصله دارند.

اقتصادی، این تقاضا شروع به افزایش کند. این کشورها هنوز نیاز قابل ملاحظه‌ای به نفت دارند؛ به ویژه برای حمل و نقل و تولید برق، که در کوتاه مدت و میان مدت جایگزینی اساسی برای آن ندارند. ترکیبی از تقاضای پایدار و یا در حال کاهش کشورهای OECD و مصرف رو به افزایش در سایر مناطق دنیا، در مجموع موجب افزایش آرام تقاضای جهانی خواهد شد. باید افزود که در حال حاضر با توجه به ابعاد بحران در ایالات متحده آمریکا و دولت جدید که خواهان برخورد قوی با مسائل انرژی و زیست‌محیطی است، پیش‌بینی میزان تقاضا برای این کشور به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت دنیا، مشکل است. تقاضای نفت خام آمریکا احتمالاً کاهش می‌یابد، اما در این میان مجهولات زیادی نهفته است.

بنابر آمارهای UFIP در اواخر دهه ۹۰ میلادی، تقاضای نفت به نزدیکی سطح ۸۹ میلیون تن در سال رسید و در سال ۲۰۰۸ به ۸۴/۵ میلیون تن کاهش یافت. در آینده چه روندی را برای آن پیش‌بینی می‌کنید؟

تقاضای نفت فرانسه به طور ساختاری در حال کاهش است. تحلیل چشم‌انداز فرآورده‌های اصلی، این نظریه را تأیید می‌کند. با توجه با گسترش سیستم‌های مرکزی گرمایش و استفاده از برق

به این منظور مصارف گرمایشی نفت کاهش یافته است. علاوه بر این میزان مصرف نفت کوره نیز در حال کاهش بوده و در سال گذشته به سطح ۲/۸ میلیون تن در سال رسیده است. در مورد روغن موتور نیز باید گفت که میزان تقاضا در سال ۲۰۰۸ کاهش داشته و عواملی که باعث این کاهش شده پایدار خواهد بود. اما مصرف سوخت جت افزایش یافته است. با این حال این امر نمی‌تواند نزول تقاضای سایر محصولات را جبران کند. به طور کلی، انتظار می‌رود در سال‌های پیش‌رو، مصرف فرآورده‌های نفتی فرانسه کاهش اندکی داشته باشد.

مصرف روغن موتور در فرانسه در سال ۲۰۰۸، به میزان ۲/۸ درصد کاهش یافت. مؤسسه شما نیز به تازگی مطالعه‌هایی در مورد رفتار اتومبیل‌سواران فرانسوی انجام داد که در آن ۸۲ درصد از مصاحبه‌شوندگان اعلام کردند که علیرغم کاهش قیمت سوخت در سال ۲۰۰۹ کمتر از اتومبیل استفاده می‌کنند.

مفهوم «نقطه اوج» تقاضا ممکن است به کشورهای عضو سازمان توسعه همکاری‌های اقتصادی OECD مرتبط باشد و نه کشورهای دارای اقتصاد نوظهور.

روند قیمت‌های نفت خام را در سال ۲۰۰۹ چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

به نظر می‌رسد که قیمت‌ها در سطوح پایین باقی بمانند. در بحبوحه بحران اقتصادی نمی‌توان انتظار افزایش زیادی برای قیمت‌ها در سال ۲۰۰۹ داشت. امسال با وجود مسائل ژئوپلیتیکی و شرایط آب و هوایی فوق‌العاده، با مازاد عرضه مواجه هستیم. هر چند اوپک به دنبال کاهش سطح تولید خود است، اما به نظر نمی‌رسد این امر تأثیر چندانی بر افزایش قیمت‌ها داشته باشد. بازار توجه خود را بر روی تقاضا و وضعیت اقتصادی متمرکز کرده است و شاخص‌های عرضه در شرایط موجود نقش کم‌رنگی دارند.

آیا امکان کاهش و یا سقوط قیمت در سال ۲۰۰۹ وجود دارد؟

این احتمال را نمی‌توان از نظر دور داشت؛ در آن حالت با یک سناریو فاجعه‌آمیز و رکود اقتصادی واقعی مواجه خواهیم بود. در آن شرایط قطعاً بهای نفت خام سقوط خواهد کرد.

اما من چنین سناریویی را در ذهن مجسم نمی‌کنم. شاهد بودیم که در چند هفته گذشته قیمت‌ها در حال نزدیک شدن به آستانه ۴۰ دلار در هر بشکه بودند. از دیدگاه معامله‌گران این سطح آستانه شرایط اقتصادی حاضر است.

در چرخه‌های صنعت نفت، سؤال مهمی که مطرح می‌شود این است که قیمت‌های پایین چه تأثیری بر روی سرمایه‌گذاری‌ها خواهند داشت؟ به ویژه آن که هزینه‌ها در سال‌های اخیر شدیداً افزایش یافته است. البته همه شرکت‌ها این دیدگاه را ندارند. با در نظر گرفتن قیمت‌ها بین ۴۰ تا ۵۰ دلار، شما این اثرات را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر فرض کنیم قیمت‌ها در این بازه پایدار بمانند اثر بسیار شدیدی بر روی سرمایه‌گذاری‌ها خواهد گذاشت. البته سرمایه‌گذاری‌ها یک شبه قطع نمی‌شوند ولی مطمئناً کاهش خواهند یافت. اگر در انتهای سال ۲۰۰۹ قیمت نفت نزدیک به سطح ۴۰ دلار باشد، شرکت‌های اندکی می‌توانند سطح سرمایه‌گذاری قبلی خود را حفظ کنند. بنابراین مدت زمان بحران نیز اثر مهمی خواهد داشت.

در صورت پایین ماندن قیمت‌ها برای یک مدت زمان مشخص، ما شاهد موجی از ادغام شرکت‌ها خواهیم بود.

بنابراین با میزان سرمایه‌ای که شرکت‌های بزرگ در دسترس دارند و کاهش شدید سرمایه‌گذاری در بازار، شرایط برای تغییر ساختار در این صنعت مهیا خواهد بود.

در مورد ایالات متحده به ویژه با ورود اوپاما به کاخ سفید، ابهامات زیادی وجود دارد. دولت جدید مسائل انرژی و زیست‌محیطی و به ویژه تغییرات آب و هوایی را به عنوان یکی از مهم‌ترین مسائل در نظر گرفته و به دنبال کاهش وابستگی آمریکا به نفت وارداتی، صرفه‌جویی در انرژی، توسعه انرژی‌های نو و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است. نظر شما در این مورد چیست؟

بدون تردید رفتار دولت آمریکا این گونه خواهد بود. اما از دیدگاه من این امر پیامدهای خاصی را برای صنعت پالایش فرانسه خواهد داشت. فرانسه و سایر کشورهای اروپایی، بنزین زیادی به بازار آمریکا صادر می‌کنند که فرانسه به تنهایی حدود یک سوم ۱۵ تا ۱۶ میلیون تن تولید سالانه بنزین خود را به آمریکا صادر می‌کند. اگر اقدامات دولت اوپاما منجر به کاهش قابل ملاحظه مصرف بنزین در آمریکا شود، اثر زیادی بر روی پالایشگاه‌های فرانسوی خواهد داشت که در آن صورت با مازاد تولید مواجه شده و حیات بلندمدت صنعت پالایش فرانسه تهدید خواهد شد. بنابراین ما به یک تغییر ساختار نیاز داریم.

با توجه به وابستگی فرانسه و اروپا به روسیه در مسأله گاز طبیعی، نفت خام و فرآورده‌های نفتی مخصوصاً گازوئیل از دیدگاه شما، آیا بحران گازی اخیر بین روسیه و اکراین، به کشورهای اروپایی برای آگاهی از خطرات احتمالی از جانب روسیه کمک کرده است؟

من هنوز بسیار متعجبم که چرا به مسأله وابستگی به روسیه توجه زیادی نمی‌شود. در مورد نفت خام و گازوئیل واقعاً نتوانسته‌ایم جایگزین پیدا کنیم. البته مسأله گاز کاملاً متفاوت است و باید در نظر داشت که روسیه برای کسب درآمدهای ارزی به صادرات نفت خام و فرآورده‌های پالایشی نیاز دارد. اما به هر حال شرایط نگران‌کننده است تا جایی که حتی کمیسیون اروپا نیز نگرانی‌های خود را پنهان نکرده است.

خطر «کاهش شدید تقاضا» به وضوح برطرف شده است. اما ممکن است شاهد ادغام شرکت‌ها باشیم.

در سایه این چالش‌ها، آیا تغییر ساختارها در صنعت پالایش نفت فرانسه چندان دور نخواهد بود؟

بله. این شرایط می‌تواند در سال‌های پیش رو رخ دهد. براساس مطالعه اخیر مؤسسه شما، شاخص رقابتی صنعت پالایش نفت فرانسه، ۳۳ درصد پایین‌تر از میانگین اروپای غربی است. این شاخص چگونه محاسبه شده است؟

یک شرکت متخصص در این زمینه (Solomon) مطالعاتی دوره‌ای و جامع برای درجه‌بندی پالایشگاه‌ها براساس بازده، ارزش افزوده تولیدی، هزینه‌ها و... انجام می‌دهد. شاخص رقابتی بودن که شما اشاره کردید حاشیه نقدی خالص ۳ استخراجی از این مطالعات است.

در گذشته، شما نگرانی خود را از غیرصنعتی شدن اروپا ابراز کرده بودید. به نظر می‌رسد مطالعه رقابتی بودن پالایشگاه‌ها و بسیاری از روندها که به آن اشاره نمودید، نیز به نوعی ناشی از این نگرانی است.

اروپا و فرانسه سیاست‌های واقعی برای نجات پایه‌های صنعت خود ندارند. شاهد این امر، ضعیف شدن تولید صنعتی و جابجایی تأسیسات تولیدی است. با وجود انکار از طرف همه مسؤولان، توجه چندانی به صنعت نمی‌شود.

ضعیف شدن پایه‌های صنعتی و در نتیجه آن از دست رفتن مشاغل، پیامدهای صنعتی و اجتماعی خطرناکی دارد و شرایط حاضر، نمونه بارز و متأسفانه تأسف انگیزی از آن است. اتفاقاتی که در صنعت پالایش فرانسه روی می‌دهد، نیز به همین دلیل است. با این وجود تأثیرات نسبت به بخش‌های صنعتی پایین‌دست، کمتر بوده است.

به نظر شما آیا بحران اخیر می‌توانست مسؤولان را نسبت به وضع فعلی آگاه کند و به سوی اقداماتی مانند راهکارهای نجات صنعت خودرو، متمایل سازد؟

در هر شرایطی می‌توان امیدوار بود که دولت در آینده خطرات غیرصنعتی شدن و پیامدهای آنرا جدی‌تر بگیرد. نیکولاس سارکوزی کاملاً نسبت به اهمیت صنعت و بکارگیری صنعت برای اقتصاد فرانسه و اروپا متقاعد شده است. در این میان چیزی که بیش از همه نیاز داریم یک سیاست واقعی برای بلندمدت است. ■

با توجه به تولید بیشتر از نیاز داخلی بنزین و کمبود گازوئیل و نظر شما که صنعت پالایش فرانسه، خود را با توسعه مصرف سوخت در داخل، منطبق نکرده و و این وضعیت در چند سال اخیر نیز مشخص شده، آیا پالایشگاه‌های فرانسه درست عمل می‌کنند؟

این سؤال اغلب مطرح می‌شود. اما نمی‌توان گفت که سرمایه‌گذاری صورت نگرفته است. مشکل اینجاست که مصرف گازوئیل در فرانسه تا سال ۲۰۰۷ در حال افزایش بود و میزان تولید داخلی، مانع از واردات نمی‌شد. در مورد بنزین تولید در حال کاهش است، اما این کاهش، با میزان کاهش در مصرف سوخت هماهنگ نبوده است. باید دانست که محدودیت‌های فیزیکی و مهم‌تر از آن اقتصادی در مورد امکان بالابردن سطح تولید گازوئیل در فرانسه وجود دارد.

محدودیت‌های فیزیکی به خاطر آن است که از یک حجم خاص از نفت خام، نمی‌توان بیش از حد معینی گازوئیل استخراج کرد. محدودیت‌های اقتصادی نیز ناشی از سنگین بودن سرمایه‌گذاری مورد نیاز از جمله ساخت هیدروکراکرها است که در همه پالایشگاه‌ها توجیه‌پذیر نیست. علی‌الخصوص آن‌که بیشتر آن‌ها، پالایشگاه‌هایی با اندازه متوسط هستند.

بیشتر سرمایه‌گذاری‌های

افزایش تولید گازوئیل در فرانسه در سال‌های اخیر، در پالایشگاه گانفرویل (مجری توتال با ظرفیت ۱۶/۴ میلیون تن در سال) و تأسیسات پورت-ژروم (مجری اکسون موبیل با ظرفیت ۱۷/۸ میلیون تن در سال) بوده که این دو، بزرگ‌ترین پالایشگاه‌های فرانسه هستند. (بر اساس آمارهای UFIP فرانسه دارای ظرفیت پالایش کلی ۹۸/۱ میلیون تن در سال است)

با توجه به گفته‌های شما به نظر می‌رسد که تغییرات در صنعت پالایش فرانسه اجتناب‌ناپذیر است؟

مسلماً. عدم توازن عرضه و تقاضای بنزین، کمبود تولید گازوئیل و اجرای قوانین زیست محیطی از مهم‌ترین نکات هستند. در مورد مسأله آخر باید گفت که با اقداماتی جهت بالا بردن سطوح محیط‌زیستی مخالفتی وجود ندارد. اما اجرای آن‌ها هزینه‌های قابل ملاحظه‌ای را در بر دارد.

* صنعت پالایش نفت فرانسه باید احیا شود.
* وابستگی اروپا به روسیه نگران‌کننده است.
* صنعت در اروپا مورد توجه قرار نمی‌گیرد.