

چالش‌های پالایش در ایران



گروه نفت

گفت‌وگو با مهندس محمد آقایی

■ آقای مهندس بسیار ممنون که با وجود مشغله فراوان، وقت خود را به خوانندگان نشریه چشم‌انداز ایران ارزانی داشتید. شما با پیشینه مبارزاتی قبل و بعد از انقلاب، از مدیران ارشد بخش پالایش و بخش نفت نیز هستید. در شرکت ملی حفاری و شرکت نفت فلات قاره ایران، مدیریت مناطق نفت خیز جنوب و شرکت پتروشیمی شیراز مشغول به خدمت بوده‌اید. کار شما چند بعد دارد، از یک سو با مردم به‌عنوان مصرف‌کننده سروکار دارید و از سویی در مورد قیمت این فرآورده‌ها با مجلس همکاری می‌کنید. در وجه دیگر نیز با صنایع خودروسازی و تولیدات آنها روبه‌رو هستید؛ همان‌جا که رشد بی‌رویه مصرف و مسئله بهینه‌سازی سوخت مطرح است. با وجود کوله‌باری از تجربه‌های آموزنده که در مسئولیت‌پذیری‌ها گردآورده‌اید، علاقه‌مندیم پاسخ‌های جنابعالی را که بیانگر دیدگاه‌های کارشناسی شماست، به آگاهی خوانندگان گرامی نشریه چشم‌انداز ایران برسانیم.

۱- اصولاً سیاست شرکت پالایش بخش چیست؟

۲- لطفاً تاریخچه‌ای از روند تغییر خط‌مشی اداره پالایشگاه‌ها از وضعیت متمرکز به حالت غیرمتمرکز و تأثیرات این تحول را بیان بفرمایید.

۳- طرح توسعه پالایشگاه‌ها در چه وضعیتی است؟

۴- با توجه به سیاست خصوصی‌سازی در برنامه سوم توسعه و موافقت شورای نگهبان با مشارکت بیش از هشتاد درصد سرمایه خارجی در ساخت پالایشگاه، استقبال سرمایه‌گذاران خصوصی و خارجی چگونه بوده است؟ آیا اکنون پالایشگاهی با سرمایه خارجی در دست ساخت است یا خیر؟

۵- سیاست شرکت پالایش و بخش در امر بهینه‌سازی مصرف سوخت و جایگزینی حامل‌های انرژی مانند گاز به جای نفت سفید و یا CNG به جای بنزین چیست و تا چه حدی در اجرای آن موفق بوده‌اید؟

۶- آیا درست است که می‌توان با استفاده از میعانات گازی حاصل از پارس جنوبی و ایجاد پالایشگاهی برای آن، کمبود بنزین را جبران نمود و در آینده نیز از واردات بنزین بی‌نیاز شد؟

۷- سرانجام طرح پایایی سه‌جانبه نفت خزر (سوپا) و ایجاد پالایشگاه نکا برای فرآورش نفت آسیایی میانه به کجا رسیده است؟

□ بسم الله الرحمن الرحيم - شما لطف کردید مطالبی را مطرح نمودید که خیلی علاقه‌مندم در خصوص آنها بحث‌های جدی صورت گیرد و چالش‌های موجود شفاف‌تر شود. منتها نکاتی که اشاره شد مجموعه بسیار گسترده و انبوهی از مطالب و پرسش‌هاست که من سعی می‌کنم در هر بخش با رعایت اختصار، محتوای لازم را مطرح نمایم. ان شاء الله مفید فایده قرار گیرد.

از ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی، شرکت ملی نفت ایران عهده‌دار فعالیت‌های بالادستی و پایین‌دستی صنعت نفت بود، لیکن طی ده - دوازده سال بعد از انقلاب با توجه به نیازی که به توسعه و گسترش وجود داشت، لازم آمد تا تقسیم کاری در درون شرکت ملی نفت به‌وجود آید. به همین سبب در اواخر سال ۱۳۷۰ و اوایل ۱۳۷۱ شرکت معظمی با نام شرکت ملی پالایش و بخش با هدف تفکیک فعالیت‌های بالادستی از پایین‌دستی تأسیس گردید.

فعالیت‌های بالادستی که دربرگیرنده تولید نفت خام و گاز، تفکیک گاز از نفت خام، حفاری - که شامل حفاری‌های توسعه‌ای، اکتشافی، توصیفی و همچنین فعالیت‌های اکتشافی اعم از خشکی و دریا می‌باشد - به همراه برنامه‌های توسعه‌ای آنها در حیطه وظایف شرکت ملی نفت ایران قرار گرفت. بخش پایین‌دستی شامل انتقال نفت خام به پالایشگاه‌ها و پالایش آن، انتقال فرآورده‌های تولیدی به مخازن اصلی کشور، اداره تلمبه‌خانه‌ها و خطوط لوله، مناطق

سال ۱۳۷۶ با اخذ

مصوبه و اجازه

مجلس محترم

شورای اسلامی نظام

متمرکزی که در چهار

شرکت اصلی وزارت

نفت یعنی شرکت‌های

نفت، گاز، پتروشیمی

و پالایش بخش

وجود داشت به نظام

غیرمتمرکز تبدیل

شد

در گذشته تهیه و تدارک کالا در امور پالایش به صورت متمرکز انجام می گرفت، ولی اکنون شرکتها مطابق آیین نامه معاملات شرکت ملی نفت ایران و در چارچوب ضوابط آن رأساً نسبت به تأمین نیازهای خود اقدام می نمایند و خود نیز نسبت به صحت و دقت معاملات پاسخگو هستند، لذا سرعت عمل پروژهها به نحو چشمگیری افزایش یافته و در این رابطه اگر بخواهیم قضاوت منصفانه ای داشته باشیم، یک ارتقای جدی و نسبی وجود دارد و هیئت مدیره شرکت های تابعه نیز به خوبی از اختیارات خود استفاده می نماید

عملیاتی بخش به همراه فعالیت های سرمایه گذاری و توسعه ای آنها در محدوده وظایف شرکت ملی پالایش بخش قرار گرفت.

تمامی فعالیت ها تا سال ۱۳۷۶ در این شکل سازمانی ادامه داشت. در این سال با اخذ مصوبه و اجازه مجلس محترم شورای اسلامی نظام متمرکزی که در چهار شرکت اصلی وزارت نفت یعنی شرکت های نفت، گاز، پتروشیمی و پالایش بخش وجود داشت به نظام غیرمتمرکز تبدیل شد.

بر اساس این تحول هریک از شرکت های اصلی در نهایت به شرکت های مادر تخصصی یعنی شرکت های سیاست گذار، برنامه ریز، هماهنگ و کنترل کننده، سرمایه گذار و جاذب سرمایه و مسئول توسعه تبدیل شدند و تمام کارهای اجرایی در قالب نظام غیرمتمرکز به شرکت های زیرمجموعه محول گردید. به عنوان نمونه در شرکت پالایش و پخش، تمام پالایشگاه ها که قبلاً به حالت امور اداره می شدند و هویت حقوقی مستقلی نداشتند به تدریج تبدیل به ۹ شرکت پالایش شدند و اقدامات توسعه ای نیز در قالب شرکت ملی مهندسی ساختمان، نفت ایران سامان یافت. فعالیت های بازرگانی به خصوص در ارتباط با صادرات فرآورده های ویژه نیز در شرکت بازرگانی متمرکز گردید. عملیات انتقال نفت خام و فرآورده ها در شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران و فعالیت توزیع فرآورده ها کلاً در شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی سامان داده شد.

بنابراین مجموعه کارهای اجرایی در درون شرکت ملی پالایش و پخش به صورت غیرمتمرکز در قالب چهارده شرکت شکل گرفت، از این رو تمامی فعالیت های اجرایی پروژهها، عملیات تولید و انتقال و توزیع، مدیریت نیروی انسانی، نقل و انتقالات پرسنلی و آموزش... در ارتباط با سیاست هایی که نهایتاً از ناحیه وزارت نفت اعلام می شود به عهده شرکت های تابعه قرار دارد. همچنین بحث های مدیریتی مانند مدیریت انرژی، بهره وری، مشارکت، کیفیت و استاندارد، صرفه جویی انرژی به خصوص در حوزه پالایشی به شرکت های یادشده محول گردیده است. پروژه های توسعه ای در مقیاس بزرگ توسط شرکت ملی مهندسی ساختمان، در قالب بودجه و منابع خود و موافقتنامه هایی که با سازمان مدیریت و برنامه ریزی امضا می نماید، اجرا می گردد. یادآور می شوم که قانون حاکم بر این شرکت ها قانون تجارت بوده و اساسنامه آنها بر اساس قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران می باشد.

این تحول اساسی سبب شکوفایی در نحوه مدیریت و تصمیم گیری گردید، به طوری که حاصل آن افزایش بهره وری و بازدهی، ارتقای نظام محیط زیست و بالارفتن توان مدیریت صرفه جویی در پالایشگاه شده است.

در گذشته تهیه و تدارک کالا در امور پالایش به صورت متمرکز انجام می گرفت، ولی اکنون شرکت ها مطابق آیین نامه معاملات شرکت ملی نفت ایران و در چارچوب ضوابط آن رأساً نسبت به تأمین نیازهای خود اقدام می نمایند و خود نیز نسبت به صحت و دقت معاملات پاسخگو هستند، لذا سرعت عمل پروژهها به نحو چشمگیری افزایش یافته و در این رابطه اگر بخواهیم قضاوت منصفانه ای داشته باشیم، یک ارتقای جدی و نسبی وجود دارد و هیئت مدیره شرکت های تابعه نیز به خوبی از اختیارات خود استفاده می نماید.

مطالبی که مطرح نمودید عمدتاً مربوط به نحوه شکل گیری و ساماندهی شرکت های مادر و تابعه آنها و تأثیرات مثبت مدیریتی و بهره وری بود. در ارتباط با محاسبات مالی و نحوه حسابداری و در واقع صورتحساب سودوزیان چگونه عمل می شود؟ واحد پالایشگاه به عنوان یک شرکت، نفت خامی را که قیمت ندارد دریافت می کند و محصول خود را به قیمت غیرواقعی به فروش می رساند. با این وضعیت ارزیابی سودوزیان این شرکت ها چگونه امکان پذیر است؟

این گونه نیست که نفت خام ورودی قیمت نداشته باشد. در حال حاضر هر بشکه نفت خام به طور معمول حدود هفت و نیم دلار محاسبه می شود. در مورد محصولات و چهار فرآورده اصلی آن قیمت گذاری شده اند و چنانچه پالایشگاه الگوی طراحی تولید را به طور صحیح رعایت نماید، بالاترین بهره بنگاهداری را دریافت می دارد و چنانچه از الگوی طراحی عدول نماید به زیان آن تمام می شود، زیرا الگوی طراحی پالایشگاه باید درصد مشخصی بنزین، نفت سفید یا نفت گاز و نفت کوره تولید نماید و با توجه به قیمت های تعیین شده، فرضاً اگر نفت کوره را دو ریال بخریم، بنزین را ده برابر می خریم، پس در صورت کاهش تولید در بنزین به دلایل فنی یا مدیریتی یا... از درآمد پالایشگاه کاسته می شود و به طور طبیعی هر نوع انحراف معیاری تأثیرات منفی خود را نمایان می سازد. از سوی دیگر، بیشترین تلاش صورت می گیرد تا تولید مطابق برنامه انجام شود، زیرا با افزایش درآمد، پاداش و کارانه تولید که بسته به نقش مدیران و کارکنان بین آنان تقسیم می گردد؛ افزایش خواهد یافت. این روش یک نوع مدیریت مالی است که اکنون اعمال

مهم‌ترین هدف ما در اصلاح طراحی پالایشگاه‌ها مبتنی بر این رهیافت است که بیشترین احجام تولید را در فرآورده‌های گران‌تر و سبک‌تر مثل بنزین یا نفت گاز داشته باشیم و کمترین تولید را در فرآورده‌های سنگین مثل نفت کوره و این موضوع را با تعصب خاصی در اصلاح الگوی طراحی مدنظر داریم

ما اکنون دارای
۱۴۰۰۰ کیلومتر خط
لوله و نزدیک به
۱۵۰ مرکز پمپاژ در
کشور هستیم و
حدود ۲۵ خط لوله
جدید برای انتقال
نفت خام و فرآورده
در دوران پس از
پیروزی انقلاب
اسلامی طراحی و
اجرا گردیده است

می‌شود و سبب گردیده تا پالایشگاه‌ها همواره با یکدیگر برای ایجاد کارنامه بهتر و در نتیجه درآمد و کارانه بیشتر رقابت نمایند. هر سال در بحث ایمنی و بهره‌وری و بازدهی تولید مقایسه‌ها انجام می‌شود.

■ بولتن‌هایی هم دارید که این مقایسه‌ها را نشان دهد؟

□ بله، هر سال آمار منتشر می‌شود. سال گذشته پالایشگاه اصفهان برتر شد. برای ارزیابی و ممیزی حدود ۱۸ معیار جدی وجود دارد که واحد برتر با توجه به این معیارها مشخص می‌شود. مثلاً هر سه ماه یک بار بهترین پالایشگاه از نظر ایمنی در شورای عالی ایمنی انتخاب و مورد تشویق قرار می‌گیرد. در گذشته این میزان رقابت وجود نداشت، ولی اکنون هم در مسائل مالی و هم کارانه و کیفیت و مقایسه پیشرفت پروژه‌ها حالت رقابتی شدیدی به وجود آمده است. یکی از کارهای مهمی که صورت گرفته و شاید باورکردنی نباشد و جزو اقداماتی است که به علت سختی آن هیچ کس فکر نمی‌کرد که به این سرعت اتفاق بیفتد این است که اکنون همه پالایشگاه‌ها دارای استاندارد ISO2000 هستند یا قریب به اتفاق آنها دارای استاندارد زیست محیط ISO14001 می‌باشند و یا غالباً استاندارد OSAS 18001 (که استاندارد مربوط به کیفیت و ایمنی است) کسب نموده‌اند.

همه این موفقیت‌ها ظرف دو-سه سال گذشته به دست آمده است، به طوری که علاوه بر پالایشگاه‌ها مناطق خطوط لوله و مخبرات و مناطق پخش نیز یکی یکی این استانداردها را دریافت می‌کنند. اکنون واحدهای یادشده دارای استاندارد ISO می‌باشند و کل سیستم با استاندارد ISO اداره می‌شود، ولی پیش از این که این واحدها به صورت شرکت درآیند، ما قدرت مانور لازم را برای اجرای این فعالیت‌ها نداشتیم.

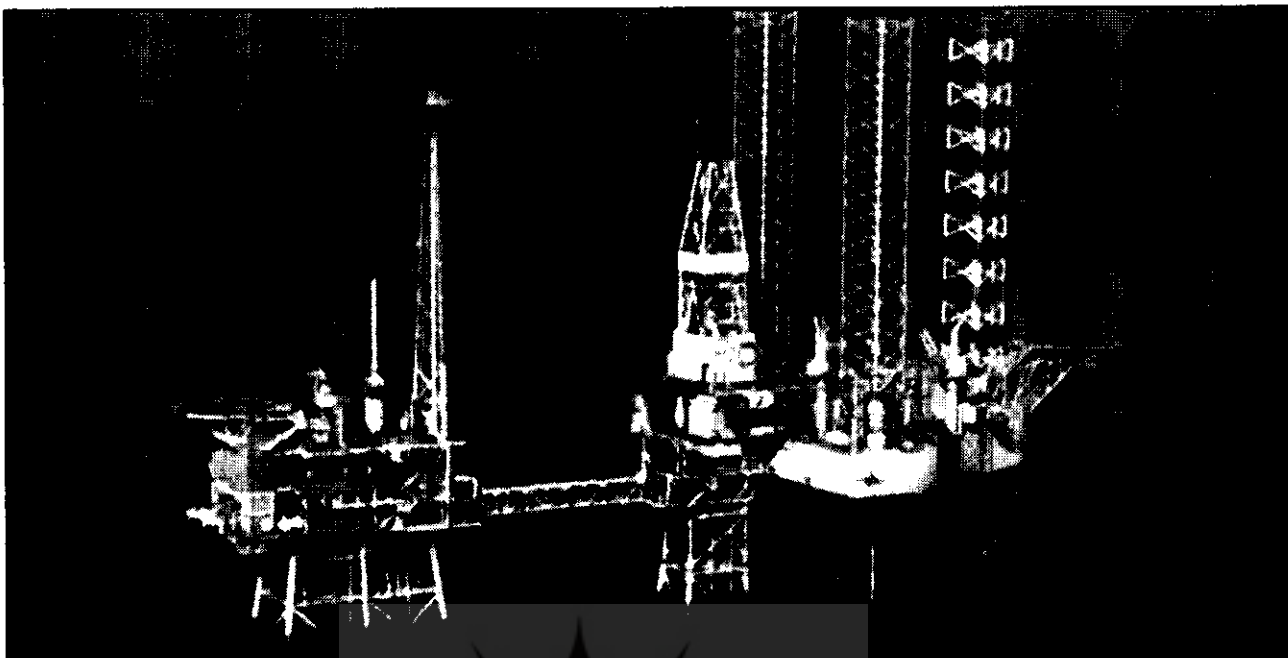
فراز دیگری که می‌خواهم بدان پردازم به روند افزایش ظرفیت تولید از ابتدای انقلاب تا زمان حاضر است. تولیدات روزانه ما در سال ۱۳۵۷ برای چند فرآورده اصلی بدین گونه بود: بنزین حدود ۱۴/۵ میلیون لیتر، گازوئیل حدود ۲۵ میلیون لیتر، نفت سفید حدود ۱۶ میلیون لیتر و LPG در حد ۳/۵ میلیون لیتر، ولی اکنون وضعیت کاملاً متفاوت است، به طوری که تولید بنزین حدود ۳۹ میلیون لیتر و نفت گاز نزدیک به ۷۵ میلیون لیتر و نفت سفید ۲۵ میلیون لیتر و LPG ۸/۵ میلیون لیتر می‌باشد. مقایسه نسبت‌ها نشان می‌دهد که میزان تولیدات حدود دوبرابر و در بعضی موارد مثل گازوئیل به سه برابر افزایش پیدا کرده است.

■ ولی تعداد پالایشگاه‌ها به این نسبت افزایش نیافته است.

□ درست است. همان طور که می‌دانید دو پالایشگاه اراک و بندرعباس محصول عزم موجود در برنامه اول و دوم توسعه برای ساخت پالایشگاه در کشور هستند. پالایشگاه اراک در اوایل برنامه دوم و پالایشگاه بندرعباس در سال‌های اول برنامه سوم اتمام و وارد مدار تولید شدند، البته فاز اول پالایشگاه بندرعباس در سال ۱۳۷۶ و فازهای تکمیلی‌اش در سال‌های ۱۳۷۸ تا ۱۳۷۹ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این از نظر برنامه‌ساخت پالایشگاه‌های جدید بود اما کار مهم‌تری که اتفاق افتاد فعالیت بسیار گسترده در خصوص اجرای طرح‌های توسعه‌ای به منظور افزایش ظرفیت پالایشگاه‌های هفت‌گانه موجود یعنی آبادان، تبریز، کرمانشاه، شیراز، لاوان، تهران و اصفهان بود. در دوران جنگ این پالایشگاه‌ها مرتب بمباران می‌شدند و ضربه می‌دیدند و تمام تلاش ما در آن مقطع معطوف به بازسازی و نگهداری آنها بود. پس از پایان جنگ به تدریج طرح‌های توسعه اجرا گردید به گونه‌ای که بیشترین سهم در افزایش ظرفیت تولید، مربوط به همین طرح‌های توسعه‌ای است، زیرا سهم دو پالایشگاه اراک و بندرعباس از افزایش ظرفیت، حدوداً چهارصدهزار بشکه بوده و مابقی مربوط به توسعه ظرفیت در هفت پالایشگاه موجود است.

از مباحث مهمی که همزمان با افزایش ظرفیت در پالایشگاه‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد بررسی مولفه‌های تأثیرگذار بر طراحی توسعه است. یکی از این مولفه‌ها پاسخگویی به مصرف داخلی بر مبنای بررسی الگو و روند مصرف و تغییرات آتی این روند می‌باشد. این امر باعث می‌گردد که نه تنها در کشور ما، بلکه در کشورهای دیگر هم الگوی مصرف داخلی تا حدود زیادی چگونگی طراحی پالایشگاه را دیکته نماید و زمانی که الگوی مصرف عوض می‌شود، در واقع طراحی دیگری بر اساس الگوی جدید باید صورت پذیرد. البته در سال‌های اخیر اساس و معیار اصلی طراحی‌ها یا اصلاح طراحی‌ها به طور کامل بر مبنای توجیحات فنی-اقتصادی می‌باشد.

همان گونه که می‌دانید، طراحی بیشتر پالایشگاه‌های کشور، پیش از پیروزی انقلاب و حتی پیش از دهه پنجاه شکل گرفته است. پس از انقلاب نیز دلایل آن نوع طراحی ضرورت خود را همچنان حفظ کرده بود. سوخت اصلی بسیاری از صنایع بزرگ مانند کارخانجات قند و سیمان و نیروگاه‌ها و اصناف همچون نانوائی‌ها و کوره‌پزخانه‌ها نفت کوره بود. بار مصارف حرارتی کشور عمدتاً بر دوش نفت سفید بود و نفت گاز نیز سهم تعیین‌کننده‌ای در مصارف



**برخلاف آنچه در
ابتدا به نظر می آید
که رعایت مسائل
زیست محیطی شاید
در بعضی از
عرصه ها با توجیحات
فنی - اقتصادی لازم
همراه نباشد ، با
مطالعات و
ارزیابی هایی که
انجام داده ایم معتقدم
توسعه کیفی
پالایشگاه ها با
رعایت استانداردهای
زیست محیطی کاملاً
اقتصادی است**

حمل و نقل و حرارتی داشته و دارد. در هر صورت کشور به شدت نیازمند نفت گاز و نفت سفید بوده و هست، به طوری که در سال ۱۳۶۷ از مجموع حدود ۱۱ میلیارد لیتر فرآورده های وارداتی ۶/۵ میلیارد لیتر آن به نفت گاز و ۳/۵ میلیارد به نفت سفید و مابقی هم به بنزین اختصاص داشت. لذا نسبت فرآورده های تولیدی برای پالایشگاه ها براساس ماهیت نیاز و الگوی مصرفی که ذکر آن رفت به صورت زیر پیش بینی شده بود: ۱۶-۱۵ درصد تولید سهم بنزین، ۴۰ تا ۴۵ درصد سهم نفت سفید و نفت گاز- زیرا این دو فرآورده در فرآیند تولید قابل تبدیل به یکدیگرند - و سهم نفت کوره حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد. البته باید توجه داشت که موقعیت جغرافیایی پالایشگاه نیز در تغییر این سهم بندی تا اندازه ای موثر است. مثلاً در پالایشگاه آبادان که نخستین واحدهایش ۹۳-۹۲ سال پیش ساخته شده از ابتدا تولید نفت کوره در آن اهمیت بسیاری داشته است. به گونه ای که حدود ۴۵-۴۳٪ سهم تولید مربوط به این فرآورده است و حتی در بعضی از سال های پیش از انقلاب، زمانی که تولید پالایشگاه ۶۰۰ هزار بشکه در روز بود، ۶۰ تا ۶۵٪ آن به نفت کوره اختصاص داشت. این وضعیت ناشی از موقعیت جغرافیایی پالایشگاه است که کنار ساحل قرار دارد و از آنجا صادرات نفت کوره به سهولت انجام می گیرد.

طبیعی است با تغییر الگوی مصرف و تغییر تقاضا، اصلاحات لازم در طراحی متناسب با شرایط جدید صورت گیرد تا توجیه فنی - اقتصادی تولید همچنان برقرار بماند، و گرنه پالایشگاه باید از رده خارج شود، چنانچه در هشت ساله اخیر در بسیاری از نقاط دنیا چنین اتفاقی افتاده است. مثلاً در کانادا در ایالت ادمنتون که منطقه نفتی آن کشور است پالایشگاهی با ظرفیت ۸۰ هزار بشکه که الگوی طراحی آن مربوط به ۳۰ سال پیش است وجود دارد و مقامات آنجا برای این که از رده خارج نشود در سه سال اخیر با سرمایه گذاری هایی تلاش نموده اند تا همزمان با تغییر الگوی طراحی ظرفیت تولید آن را به دو برابر افزایش دهند و آنها نیز مجبورند به دلیل تغییر در الگوی مصرف، نسبت برش های تولید در پالایشگاه را متناسب شرایط جدید تغییر دهند. در کشورهای شرقی نیز همین پدیده مشاهده می شود. مثلاً در هند تعدادی از پالایشگاه ها که تحت پوشش شرکت نفت دولتی هند (I.O.C) هستند با سرمایه گذاری هایی که طی دو-سه سال اخیر در آنها شده نسبت به تغییر الگوی طراحی و افزایش ظرفیت تولید آنها اقدام شده است.

ما نیز طی سه سال اخیر تلاش نموده ایم تا الگوی تولید را مطابق شرایط روزمان تغییر دهیم. مهم ترین هدف ما در اصلاح طراحی پالایشگاه ها مبتنی بر این رهیافت است که بیشترین احجام تولید را در فرآورده های گران تر و سبک تر مثل بنزین یا نفت گاز داشته باشیم و کمترین تولید را در فرآورده های سنگین مثل نفت کوره و این موضوع را با تعصب خاصی در اصلاح الگوی طراحی مدنظر داریم، زیرا با اصلاح وضع موجود و افزایش در تولید فرآورده های گران تر و سبک تر ضمن این که توجیه فنی - اقتصادی پالایشگاه بهبود می یابد، حجم تولیدی هم بالاتر رفته و قابلیت صادرات

فرآورده‌های با ارزش افزوده بیشتر نظیر نفت سفید و گاز افزایش می‌یابد.

■ برای دوبرابر سازی ظرفیت پالایش، مجموعاً چه میزان سرمایه گذاری شده است؟

□ باید توجه داشت که وقتی از دوبرابر شدن ظرفیت پالایش صحبت می‌کنیم، این امر صرفاً به افزایش در پالایشگاه محدود نمی‌گردد، بلکه متناسب با آن تلمبه‌خانه‌ها و خطوط لوله برای انتقال نفت خام به پالایشگاه‌ها و متعاقباً انتقال فرآورده‌ها به مراکز اصلی ذخیره سازی و مصرف، همچنین تلمبه‌خانه‌های بین راهی آنها نیز باید افزوده شوند. ما اکنون دارای ۱۴۰۰۰ کیلومتر خط لوله و نزدیک به ۱۵۰ مرکز پمپاژ در کشور هستیم و حدود ۲۵ خط لوله جدید برای انتقال نفت خام و فرآورده در دوران پس از پیروزی انقلاب اسلامی طراحی و اجرا گردیده است.

مجموعه سرمایه گذاری طی ۲۵ سال که در ساخت دو پالایشگاه بندرعباس و آراک و افزایش ظرفیت و اصلاح پالایشگاه‌ها موجود و مجموعه زیرساخت‌های مربوط به خطوط لوله و تلمبه‌خانه و مخازن جدید و... جذب شده است، حدود ۱۰ میلیارد دلار بوده است.

■ همان طور که فرمودید در الگوی طراحی پالایشگاه، فاکتورهایی در نظر گرفته می‌شود که در مقاطع مختلف اولویت آنها تغییر می‌یابد. مثلاً موقعی فاکتورهای زیست محیطی مطرح است و اما این است که زمانی با تغییر الگوی مصرف مواجهیم. اما پیش از بررسی این فاکتورها آیا نیازمند تدوین یک سیاست انرژی در سطح کلان نمی‌باشیم تا با توجه به استراتژی انرژی به ارزیابی فاکتورهای تاثیرگذار در الگوی طراحی پالایشگاه بپردازیم؟

□ اتفاقاً اکنون می‌خواهم نکاتی را درباره روند مصرف و آثار آتی آن برایتان تشریح کنم و امیدوارم در قالب این بحث پاسخ مورد نظر شما نیز داده شود. در اوایل پیروزی انقلاب کل مصرف روزانه بنزین معادل ۱۴ میلیون لیتر و میزان تولید نیز در همین حد بود و در مورد بقیه فرآورده‌ها مانند نفت سفید و نفت گاز همین تعادل نسبی در تولید و مصرف وجود داشت. تعداد ماشین‌ها کم بود، جمعیت هم به نسبت اکنون کمتر بود. حاصل تحولاتی که در این ۲۵ سال رخ داده. با فرازونشیب‌هایی که در مصرف بوده. این شده است که امسال مصرف روزانه بنزین حدود ۵۶ میلیون لیتر بوده است. سال آینده (۱۳۸۳) اگر همین روند ادامه یابد بین ۶۱ تا ۶۲ میلیون لیتر در روز مصرف بنزین خواهیم داشت. مصارف نفت سفید و نفت گاز به ترتیب ۲۲ تا ۲۳ میلیون لیتر و ۷۳ تا ۷۵ میلیون لیتر می‌باشد. حال با توجه به آمار تولید که خدمتان عرض کردم، مشخص می‌شود که در برخی از فرآورده‌ها نیازمند واردات هستیم و در بعضی دیگر امکان صادرات وجود دارد.

از سوی دیگر ما با این واقعیت روبرو هستیم که از نظر کیفیت تولیدات و رعایت الزامات زیست محیطی باید همواره به روز باشیم. ما به شدت اصرار داریم که در طرح‌های گسترش و توسعه پالایشگاه‌ها بهترین موقعیت زیست محیطی را به وجود آوریم، لذا بخشی از سرمایه گذاری‌های توسعه‌ای هم اینک صرف کیفی سازی تولید و رعایت الزامات زیست محیطی می‌گردد.

برخلاف آنچه در ابتدا به نظر می‌آید که رعایت مسائل زیست محیطی شاید در بعضی از عرصه‌ها با توجهات فنی-اقتصادی لازم همراه نباشد، با مطالعات و ارزیابی‌هایی که انجام داده‌ایم معتقدم توسعه کیفی پالایشگاه‌ها با رعایت استانداردهای زیست محیطی کاملاً اقتصادی است.

به طور کلی اهداف ما در مراحل توسعه‌ای رعایت دقیق این موارد می‌باشد:

- ۱- تغییر نسبت اجزای تولیدات متناسب با تغییر الگوی مصرف.
- ۲- تولید بالاترین میزان فرآورده‌های کیفی تر، سبک تر و گران تر.
- ۳- کاهش هر چه بیشتر در فرآورده‌های سنگین تر و ارزان تر.
- ۴- رعایت حداکثر الزامات زیست محیطی به گونه‌ای سازگار با استاندارد ۲۰۰۵ اروپا.
- ۵- نهایتاً افزایش کمی تولیدات به منظور مقابله با روند رو به گسترش واردات برخی از فرآورده‌ها همانند بنزین. پیش بینی ما این است که در صورت تداوم روند نرخ رشد، مصرف کنونی میزان مصرف روزانه بنزین در سال ۱۳۸۸ به حدود ۹۵ میلیون لیتر خواهد رسید. طبیعی است که در آن شرایط ما نمی‌توانیم روزانه ۵۰ میلیون لیتر واردات داشته باشیم، زیرا نه بنادر و نه شبکه حمل و نقل کشش این حجم از واردات را ندارند، از این رو ضروری است که با تغییر الگوی مصرف در پالایشگاه‌ها نیز تغییرات لازم باید صورت گیرد و تولید بنزین و نفت گاز هدف اول و سپس نفت سفید و در آخر نفت کوره قرار گیرد.

منطق اقتصادی

ایجاب می‌نماید که

گاز را جایگزین کنیم

و همه سعی و تلاش

خود را در فراگیری

مصرف گاز در کشور

متمرکز سازیم و از

این طریق استفاده از

فرآورده‌های پرارزش

را در مصارف حرارتی

به حداقل برسانیم تا

جایی که در ۱۵ سال

آینده عمده مصارف

بنزین و نفت گاز

صرفاً برای

حمل و نقل باشد نه

مصارف دیگر

بنابراین همان گونه

که بندر امام قطب

پتروشیمی و پارس

جنوبی قطب گازی

کشور است، منطقه

عمومی بندرعباس و

قشم، قطب بزرگ

پالایش آینده خواهد

بود

باید توجه داشت که ارزیابی و سنجش مصارف آتی باید در پرتو توجه به توسعه پایدار انجام گیرد و از ویژگی‌های مهم توسعه پایدار، رعایت الزامات زیست‌محیطی و تولید بر مبنای توجیه‌فنی - اقتصادی لازم و از همه مهم‌تر وجود ارتباط منطقی و سازگار بین تمام حامل‌های انرژی در سطح کلان می‌باشد. ایجاد این ارتباط و پیوند از طریق برنامه‌ریزی‌های مربوط به مدیریت انرژی و یا مدیریت اقتصاد مولفه‌های انرژی که بحث بسیار پیچیده و حساسی است امکان‌پذیر می‌گردد و ما با توجه به تجربه‌ای که در این خصوص طی چهار - پنج سال گذشته کسب کرده ایم، امیدواریم بتوانیم مدیریت اقتصاد مولفه‌های انرژی را در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای سامان دهیم.

■ آیا تجربیات مورد اشاره، تجربه مدیریتی درون ایران بود یا این تجربیات جهانی هم کمک کرد؟

□ درون ایران بوده است. البته مسائل اساسی‌اش به اقتصاد تولید، توزیع و مصرف گاز در کشور مربوط می‌گردد. اصولاً کشورهایی که گاز دارند، مخصوصاً منابع بزرگی از گاز، یکی از وظایف مهم‌شان این است که حداکثر استفاده از این انرژی را در جایگزینی با دیگر حامل‌های انرژی در مصارف داخلی بنمایند. در کشور ما نیز به دلیل وجود منابع عظیم گاز، در بسیاری از عرصه‌ها مزیت نسبی، استفاده از گاز است. یک مثال در ارتباط با بحث جایگزینی گاز در تفهیم مطلب، راهگشا خواهد بود.

مهم‌ترین عرصه‌ای که در داخل کشور نفت کوره و نفت گاز مصرف می‌شد شامل نیروگاه‌ها، کارخانجات و صنایع بزرگ و مصارف خانگی در شهرهای بزرگ بوده و عمده مصرف نفت سفید هم در شهرک‌ها، اطراف شهرهای بزرگ، روستاها و شهرهای کوچک که فاقد گاز و یا شهرهای بزرگ و نیمه‌بزرگی که گاز به تمام شهر نرفته می‌باشد. درآمد صادراتی نفت سفید یا نفت گاز به‌ازای هر لیتر حدود ۲۰ تا ۲۵ سنت است، در صورتی که درآمد حاصل از صادرات گاز با ارزش حرارتی معادل حدود ۴ سنت می‌باشد. منطق اقتصادی ایجاب می‌نماید که گاز را جایگزین کنیم و همه سعی و تلاش خود را در فراگیری مصرف گاز در کشور متمرکز سازیم و از این طریق استفاده از فرآورده‌های پرازش را در مصارف حرارتی به حداقل برسانیم تا جایی که در ۱۵ سال آینده عمده مصارف بنزین و نفت گاز صرفاً برای حمل و نقل باشد نه مصارف دیگر. در راستای این سیاست مهم‌ترین تحول صورت گرفته تغییر سوخت نیروگاه‌ها از نفت گاز و کوره به گاز می‌باشد. در زمینه مصارف حرارتی خانگی نیز با فعالیت‌های گازرسانی به شهرها این جایگزینی به سرعت در حال انجام است.

علاوه بر اقدامات صورت گرفته در محورهای جایگزین و افزایش تولید نفت گاز و سفید در پالایشگاه‌ها محور سوم اعمال سیاست کنترل مصرف در فرآورده‌های با ارزش نفت گاز و سفید از طریق توزیع دفترچه می‌باشد. با توزیع این دفترچه‌ها امنیتی برای مصرف‌کننده به‌وجود آمده که در سردسید معین نفت به‌وسیله شرکت پخش به او تحویل داده خواهد شد. مردم هم اعتماد نمودند و دیگر نفت را انبار نمی‌کنند، در واقع این دفترچه‌ها انبارشان است. از این طریق - که حدود ۵ سال است در تمام شهرها اجرا می‌شود - عملاً نوعی مدیریت مصرف به‌وجود آمده که جلوی بعضی پرت‌ها را نیز گرفته است. اقدام هماهنگ و هم‌زمان در سه محور افزایش تولید، جایگزینی و مدیریت مصرف سبب شده است تا درآمدهای صادراتی سال ۱۳۷۶ از فرآورده‌ها که عمدتاً نیز نفت کوره بود از یک میلیارد دلار به ۲/۷ میلیارد دلار در سال‌های ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ افزایش یابد. متأسفانه رشد مصرف‌زدگی اخیر چنان است که به سرعت در حال از بین بردن اثرات مثبت جایگزینی می‌باشد، به‌طوری که امسال (۱۳۸۲) قادر به صادرات بیشتر از ۱۵ میلیون تن از سه فرآورده نفت گاز، نفت سفید و کوره نخواهیم بود و درآمد به‌دست آمده به ۲/۵ میلیارد دلار هم نخواهد رسید، در حالی که سال ۱۳۷۸ صادرات این سه فرآورده به وزن تقریبی ۲۲ میلیون تن، درآمدی معادل ۲/۷ میلیارد دلار نصیب کشور نمود. یعنی امسال ۷ میلیون تن کاهش صادرات داریم و صرفاً به دلیل افزایش قیمت صادراتی فرآورده‌های یادشده درآمد ارزی کاهش چشمگیر نیافته است. علی‌رغم اثرات منفی حاصل از رشد بی‌رویه مصرف، نتایج مثبت جایگزینی گاز سبب گردید تا موضوع مدیریت اقتصاد مولفه‌های انرژی جایگاه بسیار مهمی در ذهنیت ما و مسائل مربوط به الگوی توسعه و اصلاح پالایشگاه‌ها و به‌روزرسانی Upgrading و نهایتاً کیفی‌سازی آنها باز نماید. از حدود سه سال پیش گام‌های بسیار بزرگی آغاز شده است. نخستین گام در به‌روزرسانی طراحی‌ها، الزام مهندسی مشاور ایرانی به استفاده از شرکت‌های خارجی صاحب تکنولوژی در قالب مشارکت (Joint Venture) بود. اکنون غالب مهندسی مشاور ایرانی معتبر که در طراحی توسعه‌ای پالایشگاه‌ها مشغول به فعالیت‌اند، دست‌کم با یک شرکت معتبر و مشهور خارجی مرتبط و شریک‌اند، به‌گونه‌ای که بعضی از مهندسی مشاور ایرانی برای طراحی یک پالایشگاه با سه - چهار شرکت خارجی همکاری می‌نمایند.

موضوعی که

تصویب شده و

طراحی‌اش در حال

انجام است ساخت

پالایشگاهی در ۳ فاز

و هر فاز ۱۲۰ هزار

بشکه، جمعاً ۳۶۰

هزار بشکه با خوراک

میعانات گازی پارس

جنوبی است. به دلیل

استفاده از میعانات

گازی حدود ۵۵-۵۶%

محصول خروجی

بنزین خواهد بود

در حال حاضر روزانه

۱۲۰ هزار بشکه نفت

آسیای میانه در دو

پالایشگاه تهران و

تبریز مورد پالایش

قرار می‌گیرد که

ظرفیت نهایی انتقال

و پالایش ۳۷۰ هزار

بشکه خواهد بود

خوشبختانه مطالعات و طراحی‌های لازم جهت پاسخگویی به نیازهای جدید در الگوی مصرف کشور توسط مهندسين مشاور انجام شده و طی چند ماه گذشته تصمیمات بسیار مهمی در ارتباط با برنامه چهارم توسعه بر مبنای مطالعات اتخاذ گردیده است. همان طور که می‌دانید، جهت گیری در برنامه اول و دوم توسعه در خصوص ساخت پالایشگاه‌ها معطوف به استفاده از منابع داخلی دولت بود. یعنی پالایشگاه اراک و بندرعباس که محصول این دوران است، به وسیله سرمایه‌گذاری و پشتیبانی مالی دولت ساخته شد، اما در برنامه سوم توسعه جهت گیری کاملاً برعکس شد و مینا را بر این گذاشتند تا پالایشگاه‌ها با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ساخته شود و این موضوع در ماده ۱۲۲ قانون برنامه سوم انعکاس یافت که در آن اجازه سرمایه‌گذاری در چارچوب قانون حمایت و جلب سرمایه خارجی با استفاده از بیشترین توان ساخت داخل به بخش خصوصی داده شده است. در بودجه سال ۱۳۸۲ هم بر اساس ماده ۱۲۲ قانون برنامه تبصره‌ای گنجانده شد که اجازه سرمایه‌گذاری به روش فاینانس (Finance) را در ساخت پالایشگاه داده است. وزارت نفت در طول سه سال اول برنامه سوم حدود ۱۶ موافقت اصولی برای ساخت پالایشگاه توسط بخش خصوصی صادر نمود. در لایحه بودجه ۱۳۸۳ هم تبصره متناظری برای تشویق گنجانده شد که در آن خرید و فروش نفت خام و فرآورده‌ها را به قیمت بین‌المللی مجاز دانسته است، یعنی بخش خصوصی می‌تواند نفت خام را به قیمت بین‌المللی از شرکت ملی نفت بخرد و فرآورده‌اش را به دولت بفروشد یا صادر نماید، بر این اساس در وزارت نفت ابلاغیه‌ای را نیز آقای وزیر صادر کردند، این شرایط همانند آن است که بخش خصوصی برود و در ابوظبی پالایشگاه بسازد.

اما علی‌رغم صدور حدود ۱۶ موافقت اصولی و با شرایط و تسهیلاتی که توصیف شد، هیچ اقدام جدی و عملی صورت نگرفت. به هر ترتیب به دلیل عدم موفقیت بخش خصوصی در این زمینه، شرکت پالایش و پخش، خود وارد قضایای مربوط به سرمایه‌گذاری شد و در برنامه چهارم برای امور توسعه‌ای پالایشگاه‌ها و خطوط لوله، تلمبه‌خانه و ... ۱۲/۵ میلیارد دلار پیش‌بینی نموده است که نزدیک ۷/۸ میلیارد دلار آن فاینانس خودگردان و حدود ۵۰۰ میلیون دلار برای فاز ۲ Cross Plus که مربوط به انتقال نفت آسیای میانه است و مابقی آن تا سقف ۱۲/۵ میلیارد دلار از منابع داخلی است. این سرمایه‌گذاری‌ها تا پایان برنامه چهارم بالغ بر ۶۰۰ هزار بشکه بد ظرفیت پالایش کشور می‌افزاید که یکی از عرصه‌های مهم آن استناده از میعانات گازی عسلویه در میدان گازی پارس جنوبی است.

موضوعی که تصویب شده و طراحی‌اش در حال انجام است ساخت پالایشگاهی در ۳ فاز و هر فاز ۱۲۰ هزار بشکه، جمعاً ۳۶۰ هزار بشکه با خوراک میعانات گازی پارس جنوبی است. به دلیل استفاده از میعانات گازی حدود ۵۶-۵۵٪ محصول خروجی بنزین خواهد بود. روش کار نیز بدین گونه است که ما میعانات گازی را به قیمت بین‌المللی از شرکت ملی نفت می‌خریم و آن را توسط خط لوله از عسلویه به پالایشگاهی که در بندرعباس ساخته می‌شود منتقل می‌نماییم. علاوه بر این پالایشگاه ۳۶۰ هزار بشکه‌ای، در توسعه فاز یک پالایشگاه بندرعباس که در حال اقدام است، ظرفیت فعلی پالایشگاه از ۲۳۰ هزار بشکه به ۳۲۰ هزار بشکه خواهد رسید و در مرحله

بعد دو ردیف هر یک تا صد و شصت هزار بشکه مجموعاً ۳۲۰ هزار بشکه دیگر به ظرفیت این پالایشگاه افزوده می‌شود. البته انتخاب نهایی محل در جنوب تحت بررسی است. به عبارتی در صورت این افزایش در بندرعباس مجموع ظرفیت پالایشگاه بندرعباس به ۴۰ هزار بشکه خواهد رسید. بنابراین همان گونه که بندر امام قطب پتروشیمی و پارس جنوبی قطب گازی کشور است، منطقه عمومی بندرعباس و قشم، قطب بزرگ پالایش آینده خواهد بود.

■ پس بدین ترتیب ساخت پالایشگاه جدید در عسلویه منتفی است؟

□ بله، ابتدا بحث بر این بود که پالایشگاه در عسلویه ساخته شود، ولی برآوردهای اقتصادی نشان داد که بندرعباس مناسب‌تر است، زیرا در صورت ساخت پالایشگاه در عسلویه برای انتقال فرآورده‌ها باید خطوط لوله جدیدی در داخل کشور کشیده می‌شد. به عبارتی اقتصاد انتقال به ما نشان داد که موقعیت بندرعباس مناسب‌تر می‌باشد.

اقدام مهم دیگر افزایش ۱۰۰ هزار بشکه‌ای در ظرفیت پالایشگاه اراک و تعویض کل الگوی تولیدی در این پالایشگاه و پالایشگاه اصفهان است. در ضمن فاز یک توسعه پالایشگاه آبادان نیز در دست اقدام است و ان شاء الله در پایان برنامه چهارم به اهداف استراتژیک مورد نظرمان که در فراز گذشته بدان اشاره نمودم خواهیم رسید و حتماً این اتفاق باید بیفتد، زیرا اگر برنامه توسعه به موقع انجام نشود توجیه فنی - اقتصادی‌اش مسئله‌دار می‌گردد.

■ آقای مهندس، با افتتاح فاز ۲ و ۳ پارس جنوبی واردات بنزین چه میزان کاهش می‌یابد؟ و برای ساخت پالایشگاه میعانات گازی در بندرعباس چه مدت زمان پیش‌بینی شده است؟

□ در واقع برای ساخت و توسعه دو پالایشگاه جدید در بندرعباس و یک ردیف در اراک و افزایش کیفیت در پالایشگاه‌های اصفهان، تهران، تبریز، کرمانشاه و لاوان و همچنین توسعه پالایشگاه آبادان مجموعاً حدود ۶ سال زمان پیش‌بینی شده است و مقارن پایان برنامه چهارم یعنی اواخر ۸۸ و اوایل ۸۹ خواهد شد. به لحاظ تأثیر گذاری پارس جنوبی و اقدامات توسعه‌ای مورد نظر وضعیت تولیدی در پایان برنامه چهارم بدین گونه می‌باشد: تولید بنزین ۹۰ تا ۹۵ میلیون لیتر در روز خواهد بود که نزدیک به میزان مصرف داخلی است. در مورد نفت سفید حدود ۱۷-۱۸ میلیون لیتر اضافه تولید روزانه است که به همراه ۱۰-۱۵ میلیون لیتر نفت گاز مازاد به خارج صادر می‌گردد.

■ اکنون به دلیل رشد بی‌رویه مصرف، صادرات ۲/۷ میلیارد دلار به ۲/۵ میلیارد دلار کاهش یافته است. آیا ضرورت تشکیل شورایی مصرف و یا سازمان‌ها و نهادهای همسان که در سطح کلان عهده‌دار مدیریت مصرف باشد، احساس نمی‌شود؟ دیگر این که سهم عمده مصرف ۵۶ میلیون لیتر بنزین روزانه فعلی و یا پیش‌بینی ۹۵ میلیون لیتر در آینده، به چه بخش اختصاص دارد؟

□ بنزین فقط برای حمل و نقل عمومی است و جای دیگری مصرف ندارد. پیشتر اشاره نمودم که هدف ما این است که طی پانزده سال آینده میزان مصرف فرآورده‌هایی چون گازوئیل و نفت سفید را برای مصرف حرارتی به وسیله جایگزینی گاز به حداقل ممکن برسانیم. البته باید توجه داشت که نه

در دنیا و نه در داخل کشور، در هیچ کجا امکان جایگزینی گاز به صورت گسترده در مصارف حمل و نقل وجود ندارد، گرچه ما کوشش‌های جدی را برای استفاده از CNG به جای بنزین آغاز نموده‌ایم و پیش‌بینی ما این است که سازمان بهینه‌سازی تا پایان برنامه چهارم بتواند ۱/۴ میلیون دستگاه از ماشین‌های بنزین‌سوز جدید و یا با دوگانه‌سوز کردن ماشین‌های موجود (Dual-Fuel) به سوخت CNG تبدیل نماید که از این طریق حدود ۱۳ میلیون لیتر بنزین صرفه‌جویی می‌شود. موفقیت بسیار بزرگی خواهد بود، اما همان‌گونه که یادآور شدیم، یک حد ایده‌آل مطرح است و نمی‌تواند به‌طور گسترده در مصارف حمل و نقل جایگزینی انجام داد. البته هم‌اکنون از ۷۳ تا ۷۵ میلیون لیتر گازوئیل مصرف روزانه، حدود ۵۸٪ آن مربوط به مصارف حمل و نقل است که شامل اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها و کامیون می‌باشد.

■ برآورد میزان قاچاق فرآورده‌های نفتی از داخل به خارج کشور چقدر می‌باشد؟

□ پیش‌بینی ما در مورد قاچاق بنزین روزانه چیزی حدود ۶۰۰ هزار تا یک میلیون لیتر و در مورد گازوئیل یک تا ۳ میلیون لیتر است. این آمار مربوط به امسال است.

در مورد مسائل مربوط به مدیریت مصرف همان‌طور که اشاره فرمودید، بخش کوچکی از آن مربوط به ماست و بخش عمده آن به حوزه نفت ربط پیدا نمی‌کند. یعنی اگر ما برنامه‌ریزی یا اقداماتی می‌کنیم، انتظار داریم در مقابل، بقیه سازمان‌ها با همین نگاه جهت‌گیری خودشان را سامان دهند. شما در بحث مدیریت انرژی به لزوم تشکیل شورای انرژی اشاره کردید. این بحث ۱۰-۵ سال است که مطرح است. نیم‌نگاهی هم در برنامه سوم ذیل بحث تجمیع انرژی و مدیریت تجمیع انرژی و امثال ذلک به آن شده است. ما بدون این که شورای انرژی خیلی فعال باشد، با هماهنگی‌های مدیریتی بین وزارتخانه‌ها در حال فعالیت هستیم و به‌عنوان نمونه می‌توان به حرکت سنگینی که در جایگزینی با گاز در حال انجام است اشاره نمود. جایگزین نمودن گاز یکی از مدیریت‌های موفق تجمیع انرژی بین نفت و وزارت نیرو بود که با همدلی و همراهی وزارت نیرو و فعالیت وزارت نفت صورت گرفت. در این رابطه دو طرف یک نوع تعاون و مدیریت اجرایی واحدی را با همدلی انجام دادند، درست نتیجه‌ای که اگر فرض کنید به صورت شورای تجمیع انرژی هم بود همین نتیجه حاصل می‌شد. خوشبختانه اثر خودش را داشت.

امیدوارم در کشور به فرازی برسیم که دائماً نه تنها روی بحث جایگزینی گاز، بلکه راجع به بقیه مولفه‌های انرژی هم بتوانیم چنین نظام مدیریت واحدی را برقرار سازیم. در خصوص قضیه بنزین هم خیلی از جاهای دیگر در بیرون صنعت نفت باید همکاری و همراهی نشان دهند تا بتوانیم ان شاء الله به نتایج مطلوب برسیم. به‌عنوان نمونه یکی از یاری‌رسان‌های ما همین نکته‌ای بود که شما راجع به خودروها اشاره کردید. اصلاً ما بنزین تولید می‌کنیم تا در خودروها مصرف شود. اگر این خودرو خوب طراحی و ساخته نشود، چه فایده‌ای دارد؟

در سال ۱۳۷۹ هیئت وزیران مصوبه‌ای گذراند که تا پایان سال مذکور در تهران و تا آخر سال ۱۳۸۰ در کل کشور بنزین توزیعی باید بدون سرب باشد.

بند دیگر مصوبه این بود که از ابتدای سال ۱۳۸۱ هم تمام ماشین‌هایی که به بازار می‌آیند باید دارای استاندارد ECR ۸۳ که یک استاندارد طراحی خودرو با سوخت بنزین بدون سرب است باشند.

در راستای اجرای این مصوبه، ما حرکت بی‌نظیری را به فضل پروردگار در کشور سامان دادیم و این که یکباره اعلام شد از ۱۵ اسفند ۱۳۸۰ در کل کشور بنزین بدون سرب توزیع می‌شود؛ و این حاصل کار توان‌فرسای همکاران بود. توجه شود که در کشوری مثل ایتالیا حذف سرب ۱۰ سال طول کشید و در عربستان هم ۵ سال. این موضوع هم مربوط به سال‌های اخیر است. یعنی تقریباً هم‌زمان با ما آنها هم دست به کار شدند. چرا در این کشورها اینقدر زمان طولانی شد؟ به‌خاطر این که کار، کار بسیار سختی است، ولی در کشور با مشقت و زجر بسیار این اتفاق بزرگ در اندک زمان صورت گرفت و علت آن بود که ما دو هدف عمده را از حذف سرب از بنزین دنبال می‌نمودیم. اول این که زمین‌های فراهم شود تا طراحی ماشین‌ها عوض گردد و بعد امکان نصب کاتالیتیک کنورتور در خروجی اگزوز به‌وجود آید، زیرا چنانچه سرب به‌عنوان آلاینده در گازهای خروجی از ماشین وجود داشته باشد، سبب مسمومیت و تخریب کاتالیتیک می‌گردد. در واقع هزینه‌ای که صرف کاتالیتیک شده از بین می‌رود. بنابراین با حذف سرب از بنزین این امکان فراهم شده است تا با نصب کاتالیتیک کنورتور در خروجی اگزوز بتوان بقیه آلاینده‌ها را نیز حذف نمود.

ما برای تأمین دو هدف فوق با جدیت و به‌موقع مصوبه هیئت دولت را به نحو احسن در زمان بندی خود و حتی پانزده روز زودتر از آن اجرا کردیم، ولی اکنون شاهدید که طراحی خودروها برای بنزین بدون سرب با چه زمان بندی و فاصله‌های طولانی در حال انجام است. هنوز در کشور پیکانی تولید می‌شود که اگر خوشبینانه صحبت کنیم - مصرف بنزین آن صدی چهارده لیتر است و اگر با وسواس بحث کنیم می‌گویند صدی هفده و هجده لیتر. در سیستم مدیریت ترافیک و پارکینگ در شهرهای بزرگ چقدر سوخت به هدر می‌رود تا مردم بتوانند مسئله پارک ماشین خود را حل کنند.

اگر ارزیابی درستی صورت گیرد، حدود هجده سازمان هستند که باید کارها و اقداماتی را سامان دهند که صرفه‌جویی در مصرف بنزین به‌وجود آید و وزارت نفت یک عضو از مجموعه گسترده فوق است. این نکات اهمیت مسائل مربوط به مدیریت مصرف و مدیریت انرژی را به‌وضوح نمایان می‌سازد و متأسفانه هنوز سامان سراسری نیافته است. اما در عرصه‌هایی که عزمش به‌وجود آمده با توفیق همراه بوده است.

■ روی قیمت بنزین هم که هر سال بحث‌های زیادی می‌شود.

□ البته یکی از کارهای مهمی که دولت انجام داد این که در لایحه چهارم، جهت گیری‌ای را تعقیب نمود تا در مورد برخی از فرآورده‌ها مثل بنزین، نفت سفید و نفت گاز شکل یارانه‌ای تخصیص برداشته شود.

■ خوب است که در فراز پایانی به تاریخچه و سرنوشت موضوع انتقال نفت آسیای میانه و به اصطلاح جابه‌جایی سه‌جانبه نفت (سوپا) بپردازیم.

□ حدود چهار سال پیش ما متوجه این قضیه شدیم که کار بزرگی را در ارتباط با کشورهای آسیای میانه باید انجام دهیم که هم برای آنها صرفه

اقتصادی داشته باشد و ما هم به عنوان همسایه بتوانیم روابط نزدیکتری را در کمک‌رسانی به آنها برقرار کنیم. در ضمن با استفاده از مزیت نسبی موجود، بهره‌مندی اقتصادی لازم برای کشور کسب گردد. آن طرح بزرگ انتقال نفت کشورهای آسیای میانه و فراورش آن در پالایشگاه‌های تهران و تبریز می‌باشد.

■ طرح اولتان ایجاد پالایشگاه در نکا نبود؟

□ چرا، در سال ۱۳۷۵ مصوبه‌ای صادر شد که این پالایشگاه در نکا ساخته شود. متنها چون در قانون برنامه سوم بنا بر این بود که این کار از طریق بخش خصوصی صورت گیرد، متأسفانه با عدم اقبال بخش خصوصی روبه‌رو شد. بنابراین در نهایت تصمیم گرفته شد خط لوله‌ای برای انتقال نفت به پالایشگاه‌های موجود بسازیم و این پروژه عملاً چند قسمت دارد که خدمتان عرض می‌کنم.

انتقال نفت از دریای خزر به تهران علاوه بر خط لوله‌ای به طول ۳۲۰ کیلومتر و ۴ تلمبه‌خانه و یک ایستگاه فشارشکن نیازمند فعالیت‌های متنوع و تدارک تجهیزات و تأسیسات گوناگون می‌باشد، از جمله:

ایجاد اسکله پهلوگیری در خزر، ساخت مخازن ذخیره نفت ورودی در ساحل، احداث خط لوله، ایجاد ایستگاه‌های تلمبه‌خانه در نکا و در مسیر و فشارشکن، ایجاد مخازن جدید در ری به منظور مخلوط‌سازی نفت انتقال یافته از جنوب با نفت شمال، تنظیم پالایشگاه‌های تهران و تبریز بر مبنای خواص و مشخصه‌های نفت شمال. لازم به یادآوری است که نفت کشورهای آسیای میانه دارای درجه مرکابتان بالا بوده و نقطه ریزش (Pour Point) آن با نقطه ریزش نفت خام ایران متفاوت می‌باشد.

خوشبختانه علی‌رغم گستردگی و تنوع اقدامات لازم، از اواخر سال ۱۳۷۸ مراحل طراحی آغاز و سپس مرحله به مرحله عملیات اجرایی آن شروع گردید.

مرحله نخست ساخت خط لوله‌ای به طول ۴۱ کیلومتر از نکا تا ساری که با موفقیت انجام شد. با استفاده از این خط و معکوس‌سازی جهت جریان در خطوط لوله ۸ و ۱۶ اینچی که فرآورده‌های پالایشگاه تهران را به صفحات شمالی کشور انتقال می‌دهد، عملاً از اواخر سال ۱۳۷۹ روزانه تقریباً ۵۰ هزار بشکه نفت به تهران انتقال می‌یابد.

مرحله دوم ساخت خط لوله‌ای به طول ۱۴۰ کیلومتر بین ساری تا نمرود (نزدیک ورسک) و تلمبه‌خانه‌های مرتبط بود. الحمدلله با اجرای این خط ظرفیت انتقال نفت خام به ۱۲۰ هزار بشکه در روز افزایش یافت. این خط لوله و نصب چهار تلمبه‌خانه در مسیر آن به دلیل عبور از کوه البرز یکی از سخت‌ترین پروژه‌ها بود که اجرا شد به اضافه این که اسکله و تأسیسات نکا هم جزو این مرحله بود که خوشبختانه با تلاش دست‌اندرکاران این فاز نیز با موفقیت به اتمام رسید.

قطعه سوم هم خط لوله‌ای از نمرود تا تهران بود که در مرحله آزمایش است و در هفته اخیر مورد بهره‌برداری قرار گرفت. در حال حاضر ما دارای خط لوله‌ای به طول ۳۳۰ کیلومتر به همراه تلمبه‌خانه‌ها و فشارشکن و اسکله و مخازن ورودی لازم هستیم که همه این تأسیسات و تجهیزات در حالت عملیاتی قرار دارند.

در مورد تنظیمات و اصلاحات لازم در پالایشگاه‌ها پس از طرحی و تهیه کالا و تجهیزات لازم و تعیین پیمانکار مربوطه با Shut down که در پالایشگاه‌های تهران و تبریز داده شد، اصلاح طراحی صورت گرفت. تغییراتی که انجام شد شامل نصب آل پی جی مراکس، دی سالتر، اصلاح کوره‌ها و انجام تغییراتی در برج‌های تقطیر اتمسفریک و تقطیر خلأ بود. این تغییرات در دو ردیف پالایشگاه تهران حدود ۶۰ روز و در پالایشگاه تبریز ۳۵ روز به طول انجامید.

در حال حاضر روزانه ۱۲۰ هزار بشکه نفت آسیای میانه در دو پالایشگاه تهران و تبریز مورد پالایش قرار می‌گیرد که ظرفیت نهایی انتقال و پالایش ۳۷۰ هزار بشکه خواهد بود. مرحله دوم فعالیت در پالایشگاه‌های مذکور آماده‌سازی آنها برای پالایش چنین ظرفیتی است.

■ آیا برای تأمین نفت خام از آسیای میانه قراردادهای بلندمدتی بسته شده است؟

□ در مورد فاز یک، قراردادهای بلندمدت بسته شده است و در فاز دوم که مناقصه آن در حال برگزاری است قید گردیده پیمانکار موظف به تأمین نفت خام از طریق انعقاد قرارداد بلندمدت می‌باشد.

■ آیا امکان دارد زیر فشار امریکا کشورهای آسیای میانه از انعقاد قرارداد بلندمدت تأمین نفت پرهیز نمایند؟

□ پیش‌بینی ما این است که منطق اقتصادی ایجاب می‌نماید کشورهای آسیای میانه برای تأمین منافع اقتصادی خود - در نهایت - این راه را که کوتاهترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر ممکن است برگزینند. به لحاظ صرفه اقتصادی برای کشور لازم است اشاره کنم که در حال حاضر انتقال ۱۲۰ هزار بشکه در روز درآمد سالانه‌ای معادل ۶۰ تا ۷۰ میلیون دلار ایجاد نموده است که عملاً طی دو سال، تأمین مالی انجام شده برای طرح یادشده از قبل درآمد فوق‌بازپرداخت می‌گردد.

■ فاینانس خارجی بود یا داخلی؟

□ چینی‌ها بودند. البته در مرحله اول اجرای طرح، حدود ۱۲۰ پیمانکار فعال بودند که همه آنها به‌جز یکی ایرانی بودند. تمام مراحل خط لوله، تلمبه‌خانه، تأسیسات اسکله و خطوط برق توسط پیمانکاران ایرانی به انجام رسید. طراحی‌ها هم به وسیله تعدادی از مشاورین داخلی و خارجی انجام شد. مناقصه مرحله دوم هم در حال برگزاری است.

■ از پاسخ‌های دقیق و علمی شما سپاسگزاریم و امیدواریم باز هم در فرصتی نه چندان دور، این بحث را به گونه‌ای دامنه‌دارتر و به جهت کشف راهکارهای تازه‌تر، پی‌بگیریم.

