

## بازآفرینی فناوریانه صنعت پالایش نفت ایران، ارائه راهکارهای فناوریانه برای رقابت‌پذیری

رضا بندریان<sup>۱</sup>

### چکیده

پالایشگاه‌های نفت ایران از نظر رقابت‌پذیری به شدت در تنگنا قرار دارند و گزینه اصلی برای رفع آن بازآفرینی فناوریانه است. اولین گام در این راه، تعیین نیازمندی‌های فناوریانه است. در گذشته محور اصلاحات صنعت پالایش، افزایش تولید بنزین بود؛ در حالی که تولید بنزین کشور در آینده‌ای نزدیک به دو برابر مصرف خواهد رسید. در این مقاله، با در نظر گرفتن تحولات فناوریانه در صنعت انرژی، راهکارهایی برای بازآفرینی صنعت پالایش ایران پیشنهاد شده است. دو محور اصلی بازآفرینی صنعت پالایش نفت ایران عبارت‌اند از: ۱. کاهش ته‌ماند تولیدی پالایشگاه‌ها و تبدیل آن‌ها به محصولات میان‌تقطیر؛ ۲. کاهش سطح گوگرد ته‌ماند تولیدی پالایشگاه‌ها؛ در نتیجه فناوری‌های هزینه‌اثربخش ارتقای ته‌ماند (هیدروکراکینگ بستر دوغابی) به همراه ککینگ تأخیری، گزینه اصلی برای بازآفرینی صنعت پالایش خواهند بود. با توجه به در دسترس نبودن فناوری‌های هیدروکراکینگ بستر دوغابی، می‌توان این راهکار را با ترکیب دو فناوری ککینگ تأخیری و فناوری هیدروکراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) موجود در پالایشگاه‌های نفت ایران اجرا کرد؛ بنابراین استفاده هم‌زمان از دو فناوری ککینگ تأخیری و هیدروکراکینگ بستر ثابت، ترکیبی مناسب است که قابلیت اجرا برای ارتقای ته‌ماند را دارد.

واژگان کلیدی: بازآفرینی صنعت پالایش نفت، رقابت‌پذیری فناوریانه، راه‌حل فناوریانه

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۷/۰۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۱/۱۷

### مقدمه

صنعت پالایش نفت به‌منزله یک کسب‌وکار، برای زنده و پایدار ماندن، باید متوسط حاشیه سود<sup>۲</sup> آن در بلندمدت، علاوه بر پوشش هزینه‌های عملیاتی، منابع مالی لازم برای سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز را، با هدف نوسازی و بازآفرینی خود، فراهم کند (Fuentes and Mur, 2016). بررسی‌ها نشان می‌دهد حاشیه سود انواع پالایشگاه‌های ساده،

۱. استادیار گروه توسعه کسب‌وکار، دپارتمان مدیریت فناوری، پژوهشگاه صنعت نفت؛ Bandarianr@ripi.ir

۲. منظور از حاشیه سود، در اینجا، حاشیه سود پالایش (Refining Margin) یا همان حاشیه پالایش است. «حاشیه سود پالایش» تفاوت قیمت خوراک پالایشگاه با ارزش سبد محصولات آن و همچنین ابزاری برای ارزیابی وضعیت سوددهی پالایشگاه‌ها در جهان است. این شاخص همان «سود ناخالص» در هر بشکه نفت خوراک است و بنابراین شامل هزینه‌های سرمایه‌گذاری و عملیاتی و... نمی‌شود.

فناوری و پیکربندی انواع فرایندهای پالایشی است. در صنعت پالایش، به فناوری از دو جنبه توجه می‌شود:

۱. قدرت انعطاف‌پذیری در برابر مصرف نفت خام خوراک متنوع؛
۲. ارتقای قابلیت تطبیق با الگوهای تولید فرآورده، متناسب با تحول‌های فصلی مصرف انواع فرآورده‌ها.

درواقع هرچه فناوری پیچیده‌تر و دربرگیرنده فرایندهای تبدیلی و تصفیه‌ای بیشتر از ظرفیت‌های تقطیری باشد، به انعطاف‌پذیری پالایشگاه در مصرف خوراک و استفاده از نفت خام‌های سنگین منجر می‌شود. از سوی دیگر، پالایشگاه با تحولات فصلی امکان تغییر الگوی تولید خود را خواهد داشت و با شدت رقابت در بازار، به‌ویژه در تأمین نفت خام‌های سبک و شیرین، امکان تعدیل و انعطاف لازم را دارا خواهد بود. برعکس، هرچه فناوری پالایشگاه‌ها ساده‌تر باشد، این قابلیت انعطاف، از هر دو سوی ورودی (خوراک) و خروجی (محصول) کمتر و در نتیجه ضریب بهره‌برداری<sup>۳</sup> پالایشگاه کمتر و شرایط اقتصادی پالایشگاه نیز دشوارتر خواهد بود (Fuentes and Mur, 2016).

علت اصلی پایین بودن حاشیه سود پالایش در صنعت پالایش ایران، پایین بودن سطح فناوری این صنعت در کشور است. از این رو، ارتقای رقابت‌پذیری فناورانه این واحدها اولین گام برای رشد اقتصادی و سودآورکردن آن‌هاست.<sup>۴</sup>

افزایش کارایی صنایع پالایشگاهی عاملی مؤثر در افزایش تولید از راه ارتقای فناوری‌های پالایشی است که قابلیت دسترسی دارند. به این منظور، بازآفرینی پالایشگاه‌ها، خلق قابلیت پالایش انواع نفت خام، از جمله نفت فوق‌سنگین و شکست مولکولی ته‌ماند سنگین و تبدیل آن به فرآورده‌های سبک می‌تواند بستر بهره‌برداری بیشتر از صنایع پالایشگاهی را فراهم کند (موسوی و میرجلیلی، ۱۳۹۳). با وجود محدودیت‌های صنعت پالایش (مانند محدودیت مالی و عملیاتی)، تصمیم‌گیری درباره بازآفرینی پالایشگاه‌های موجود، با هدف رقابت‌پذیرکردن آن‌ها و همچنین تصمیم‌گیری درباره احداث پالایشگاه‌های جدید، با توان رقابت بین‌المللی، به بررسی‌های جامع در مورد فناوری‌های استفاده‌شده از فرآورده‌های نفتی در چارچوب نیازهای بازار داخلی و بین‌المللی نیازمند است. به نظر می‌رسد اولین گام برای رقابت‌پذیرکردن پالایشگاه‌های کشور، تعیین نیازمندی‌های فناورانه برای نوسازی و بازآفرینی صنعت پالایش کشور است.

۳. یکی از علل رقابت‌ناپذیری صنعت پالایش در سطح جهانی، ضریب بهره‌برداری ۸۵ درصد از ظرفیت موجود آن‌هاست که این بحث در صنعت پالایش ایران موضوعیت ندارد؛ چراکه اکثر پالایشگاه‌های نفت ایران با ظرفیت عملی فراتر از ظرفیت اسمی فعالیت دارند.

۴. به‌جز سه پالایشگاه نفت شیراز، لوان و کرمانشاه، که ظرفیت کمتر از ۶۰ هزار بشکه در روز را دارند، و اولین گام ارتقای ظرفیت آن‌ها به دامنه اقتصادی ظرفیت پالایشگاه، در حدود ۱۵۰ هزار (دست‌کم ۱۰۰ هزار) بشکه در روز است.

در دامنه قیمت‌های منطقی نفت (میانگین ۶۰ دلار برای هر بشکه)، اغلب منفی و برای پالایشگاه‌های پیچیده، به‌طور متوسط (بسته به پیچیدگی‌شان) بین ۱/۵ تا ۸ دلار، به‌ازای هر بشکه و برای پالایشگاه‌های بسیار پیچیده نیز به‌طور متوسط در حدود ۱۵ دلار، به‌ازای هر بشکه است. براین اساس، پالایشگاه‌های ساده در اغلب اوقات زیان‌ده‌اند (خادم صمیمی و همکاران، ۱۳۹۲؛ Cross et al., 2013; IHS Markit, 2019).

در حال حاضر، پالایشگاه‌هایی که میزان درخور توجهی نفت کوره تولید می‌کنند و برای ارتقای ته‌ماند نفت به محصولات با ارزش‌تر (میان‌تقطیر) مشکلی ندارند با دو گزینه دشوار روبه‌روی‌اند:

۱) سرمایه‌گذاری در راه‌حل‌های فناورانه اثبات‌شده در مقیاس تجاری و قابل‌اعتماد برای تبدیل نفت کوره با گوگرد بالا به محصولات مایع با ارزش‌تر، از جمله گازوئیل یورو ۵، به‌منظور بهبود قابل‌توجه حاشیه سود پالایشگاه؛

۲) تهدید به تعطیل شدن پالایشگاه؛ زیرا ادامه‌دادن به عملیات کاملاً غیراقتصادی است (مدنیان و همکاران، ۱۳۹۶؛ Fuentes and Mur, 2016).

در وضعیت فعلی، پالایشگاه‌های ایران در رده ساده طبقه‌بندی می‌شوند؛ چراکه سهم نفت کوره در این پالایشگاه‌ها، بیش از میانگین جهانی و به‌مراتب بیش از کشورهای توسعه‌یافته است. نفت کوره تولیدشده در پالایشگاه‌های کشور، حدود دو برابر میانگین جهانی است.<sup>۱</sup> پالایشگاه‌های ایران از نظر حاشیه سود به‌شدت در تنگنا قرار دارند و اغلب غیرسودآور و بعضاً هم ضررده‌اند.<sup>۲</sup> براین اساس و با توجه به زیان‌ده بودن پالایشگاه‌های کشور، هیچ انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در صنعت زیان‌ده با حاشیه سود بسیار اندک وجود ندارد (موسوی و میرجلیلی، ۱۳۹۳).

براساس ماده ۵۹ قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی، تولید نفت کوره در پالایشگاه‌های ایران تا سال ۱۴۰۴ باید از ۲۸ درصد به زیر ۱۰ درصد برسد و کل محصولات، با استاندارد حداقل یورو ۴ مطابق شود. بنابراین، اصلاح فرایند و ارتقای پالایشگاه‌های نفت کشور، از جمله آبادان، اصفهان، تبریز، تهران و بندرعباس برای کاهش تولید نفت کوره به ۱۰ درصد و تطابق محصولات پالایشگاه‌ها با یورو ۴ الزامی قانونی است (قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی، ۱۳۸۹).

یکی از مهم‌ترین عواملی که در حاشیه سود پالایشی و رقابت‌پذیری صنعت پالایش نقش تعیین‌کننده‌ای دارد، سطح

۱. نکته مهم آنکه نفت کوره (به‌ویژه با گوگرد بالایی که در نفت کوره تولیدی ایران وجود دارد) با قیمتی بسیار کمتر (در حدود ۳۰ درصد کمتر) از نفت خام به فروش می‌رسد.

۲. حاشیه سود پالایشگاه‌های نفت کشور، اگر تخفیف ۵ درصد نفت خام خوراک نباشد، منفی است؛ البته خوراک نیز با هزینه دولت، حمل و به پالایشگاه‌ها تحویل داده می‌شود.

به منظور بررسی راهکارهای فراهم کننده رقابت پذیری فناوریانه در صناعت پالایش، نخست لازم است مفهوم عینی رقابت پذیری در صناعت پالایش تبیین شود. در ادامه به تبیین مفهوم عینی رقابت پذیری در صناعت پالایش پرداخته می شود.

بر اساس شواهد موجود و تبیین مفهوم رقابت پذیری در صناعت پالایش، مفهوم عینی رقابت پذیری در صناعت پالایش عبارت است از اینکه پالایشگاه، صرف نظر از خوراک آن، بتواند ۸۵ درصد از فرآورده های تولیدی خود را در دامنه محصولات میان تقطیر<sup>۲</sup> (بنزین، گازوئیل و سوخت جت) قرار دهد؛ یعنی صرف نظر از سایر عوامل (نوع خوراک ورودی، مقیاس و ظرفیت پالایشگاه، محل استقرار، دسترسی به خوراک و بازار مصرف، میزان پیچیدگی و...)، ۸۵ درصد از محصولات خروجی خود را در حوزه سه محصول بنزین، گازوئیل و سوخت جت قرار دهد که فوق کم گوگرد<sup>۳</sup> باشند و بنزین و گازوئیلشان استاندارد پورو ۵ داشته باشند (Shore, 2014).

## ۲. تحلیل وضعیت رقابت پذیری صناعت پالایش نفت ایران

در جدول ۱، الگوی پالایشی ایران در سال ۱۳۹۰ با برخی از کشورهای جهان مقایسه شده است. بر اساس یافته های جدول ۱، سهم تولید نفت کوره در پالایشگاه های ایران، بیش از دو برابر مقدار مشابه جهانی و برابر ۲۸/۲ درصد است؛ بنابراین می توان نتیجه گرفت که عملکرد پالایشگاه های ایران، از نظر تولید فرآورده های با ارزش افزوده بالا، ضعیف است.

این در حالی است که با توجه به تفاوت ارزش این فرآورده ها، اصلاح الگوی پالایشی کشور و افزایش سهم تولید فرآورده های سبک تأثیر درخور توجهی در رقابت پذیری پالایشگاه های کشور خواهد داشت. بررسی ها نشان می دهد که در صورت تطابق الگوی پالایشی کشور، حداقل با الگوی پالایشی جهان، انتظار می رود ارزش افزوده پالایشگاه های کشور دو برابر شود.

مقایسه کمی الگوی پالایشگاهی ایران با جهان (و نه کشورهای پیشرفته)، بدون در نظر گرفتن تفاوت کیفی محصولاتشان، نشان می دهد که ایران در تولید فرآورده های سبکی مانند گازوئیل، فاصله زیادی با الگوی جهانی ندارد، اما سهم فرآورده هایی مانند بنزین در سبد فرآورده های نفتی پالایشگاه های ایران (۱۷/۳ درصد)، از الگوی جهانی (۲۳ درصد) کمتر است. ضمن اینکه تولید بنزین در کشورهای پیشرفته ای مانند آمریکا و کانادا به ترتیب ۴۰/۷۲ و ۳۰/۷۵ درصد از کل تولیدات پالایشگاهی این کشورها را به خود اختصاص داده است (موسوی و میر جلیلی، ۱۳۹۳).

## ۱. رقابت پذیری صناعت پالایش ایران

تداوم در کسب و کار با رقابت پذیری بنگاه حاصل می شود. منظور از رقابت پذیری<sup>۱</sup> وضعیتی است که بنگاه را قادر می سازد بیشتر از رقبا ارزش اقتصادی خلق کند و در نتیجه در بازارهای داخلی یا بین المللی عملکردی بالاتر از سطح متوسط رقبا داشته باشد. رقابت پذیری مفهومی چندبعدی است مشتمل بر توانمندی ها، استفاده کارا از عوامل تولید و منابع طبیعی و افزایش بهره وری (بندریان، ۱۳۹۸ الف).

با توجه به اینکه فناوری به عنصری محوری، به منظور کسب مزیت رقابتی برای پالایشگاه های نفت تبدیل شده است (به ویژه برای پالایشگاه هایی که در بازار جهانی رقابت می کنند و خواستار بهبود مداوم فرایند و محصولاتشان اند)، محور رقابت پذیری در صناعت پالایش، رقابت پذیری فناوریانه است. رقابت پذیری فناوریانه دو جنبه را در بر می گیرد:

۱) رقابت پذیری در حوزه فناوری: ظرفیت و توانایی بنگاه برای حفظ یا تقویت سهم فناوری سودآور خود؛

۲) رقابت پذیری با منشأ فناوری: ظرفیت و توانایی بنگاه برای حفظ و تقویت سوددهی خود از راه فناوری (بندریان، ۱۳۹۸ ب).

کدام نوع از رقابت پذیری فناوریانه در صناعت پالایش ایران، با توجه به شرایط موجود، دست یافتنی است؟

پژوهش و فناوری، به منزله راهبردی برای توسعه فناوری در صناعت پالایش ایران، پتانسیل چندانی ندارد؛ زیرا پژوهش و خلق فناوری های جدید نیازمند سرمایه های مالی و انسانی است و اگر بنگاهی در این زمینه ها منافع کافی نداشته باشد، موفقیتی در حوزه پژوهش و فناوری و حصول به دستاوردهای فناوریانه کسب نخواهد کرد. بنگاهی که بخواهد در این حوزه موفق باشد، علاوه بر منابع مالی و انسانی، باید محیط مناسب (یا همان نهادها و فرهنگ لازم برای نوآوری) را نیز در اختیار داشته باشد.

بر اساس ارزیابی وضعیت توان پژوهش و فناوری در صناعت پالایش ایران، گفتنی است که هدف از رقابت پذیری فناوریانه در این صناعت، رقابت پذیری با منشأ فناوری است؛ چراکه رقابت پذیری در حوزه فناوری، نیازمند توانمندی های پژوهش و فناوری و توجه ویژه به خلق دانش و فناوری، به منزله منشأ اصلی مزیت رقابتی، است. در شرایط موجود، صناعت پالایش ایران چنین وضعیتی ندارد و در کوتاه مدت فقط رقابت پذیری فناوریانه در این صناعت از راه رقابت پذیری با منشأ فناوری قابلیت اجرا و پیگیری دارد (همان جا).

۱. رقابت پذیری در سطوح بنگاه، بخش (یا صناعت) و ملی بررسی می شود. این پژوهش بر مفهوم رقابت پذیری در بنگاه متمرکز شده است و آن را در سطح بنگاهی بررسی می کند.

2. Middle Distillate

3. Ultra Low Sulphur

جدول ۱: مقایسه الگوی پالایشی ایران و برخی کشورهای جهان در سال ۱۳۹۰ (واحد: درصد) (موسوی و میرحلیلی، ۱۳۹۳)

شرح	گازوئیل	نفت کوره	بنزین	نفت سفید	سایر*
الگوی پالایشی ایران	۳۴/۷	۲۸/۲	۱۷/۳	۵/۴۶	۱۴/۳۴
الگوی پالایشی جهان	۳۲/۲۱	۱۳/۶۹	۲۳	۱/۹۵	۲۹/۱۵
آمریکا	۲۶/۱۷	۴/۲۴۴	۴۰/۷۲	۰/۱	۲۸/۷۶
کانادا	۳۰/۹۶	۶/۷۴	۳۰/۷۵	۰/۶۱	۳۰/۹۴
ژاپن	۲۸/۰۴	۱۱/۸۸	۲۴/۱۴	۸/۹۸	۲۶/۹۶
عربستان سعودی	۳۳/۰۴	۲۶/۰۲	۱۷/۱۳	۴/۹۸	۱۸/۸۳

\* شامل گاز مایع، اتان، سوخت جت، انواع حلال‌ها، روغن، پارافین، نفتا و... است.

فوق‌سنگین تشکیل خواهند داد. بازآفرینی پالایشگاه‌های موجود، باید براساس نگاه به بازار و ارزش محصولات پالایشی باشد تا این پالایشگاه‌ها به‌گونه‌ای پیکره‌بندی شوند که حداکثر ارزش افزوده حاصل شود.

## ۲-۱. راه‌حل فناوریانه پیشنهادی مطرح برای ارتقای رقابت‌پذیری صنعت پالایش ایران

کمبود تولید محصولات میان‌تقطیر در پالایشگاه‌های کشور و وجود مازاد نفت کوره در کشور، نشان می‌دهد که ظرفیت تأسیسات ارتقای ته‌ماند در پالایشگاه‌های کشور پایین است. این موضوع در سال‌های گذشته (دهه ۱۳۸۰)، به‌ویژه با وجود مازاد نفت کوره و کمبود بنزین در کشور، تأمل‌برانگیز بوده؛ چراکه با ساخت تأسیسات مناسب و متناسب برای ارتقای ته‌ماند پالایشگاه‌ها، می‌توان بنزین لازم کشور را از منابع داخلی تأمین کرد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که نرخ رشد مصرف بنزین در کشور با نرخ رشد اقتصادی کشور هماهنگ است و با رشد اقتصادی کشور، مصرف بنزین افزایش خواهد یافت؛ بنابراین نوسازی پالایشگاه‌های کشور به‌منظور تولید بنزین و گازوئیل، بیشتر از راه ارتقای ته‌ماند سنگین پالایشگاه‌ها ضروری است. نوسازی پالایشگاه‌های کشور باید بر مبنای چهار محور ذیل باشد (خادم صمیمی و همکاران، ۱۳۹۲؛ مدنیان و همکاران، ۱۳۹۶):

۱. توسعه تأسیسات ارتقای ته‌ماند سنگین پالایشگاه‌ها؛
  ۲. نوسازی پالایشگاه‌های موجود برای پالایش نفت خام سنگین و ترش؛
  ۳. اصلاحات لازم برای تولید بنزین و گازوئیل مطابق استانداردهای یورو ۴ و ۵؛
  ۴. تقویت حاشیه سود پالایش به‌منظور توسعه پایدار پالایشگاه‌ها.
- با سختگیرانه‌تر شدن مقررات در صنعت پالایش در آینده نزدیک، همراه با روند روبه‌رشد تقاضای محصولات، ترکیب‌های متنوعی از فناوری‌های ارتقای ته‌ماند را باید ارزیابی کرد. بر این اساس، فناوری

در حال حاضر ظرفیت پالایشگاه‌های نفت کشور در حدود ۱/۸ میلیون بشکه در روز است و با این ظرفیت پالایش، ایران مقام یازدهم را، از نظر ظرفیت عملی پالایش، در دنیا دارد. در حوزه تولید بنزین، با اصلاحاتی که در پالایشگاه اراک انجام شده، رتبه ایران در دنیا نهم است. همچنین ایران در تولید گازوئیل مقام سیزدهم و در تولید نفت مقام سوم را دارد که بسیار نامطلوب است (BP Company, 2019).

در جدول ۲، اطلاعات پالایشگاه‌های نفت ایران ارائه شده است. بر این اساس، عمده پالایشگاه‌های نفت ایران بر مبنای سیستم (با اسکیم) هیدروکراکینگ<sup>۱</sup> تأسیس شده‌اند و ضریب پیچیدگی اغلب آن‌ها، براساس ارزیابی‌های به عمل آمده، کمتر از ۷ است (کاظمی، ۱۳۹۴).

براساس جدول ۲، عمده پالایشگاه‌های نفت ایران (به جز اراک و بندرعباس) عمری بالای ۳۰ سال دارند و پیکره‌بندی آن‌ها، بیشتر برای تولید نفت خام سبک است که با توجه به روند موجود در صنعت نفت، نیازمند بازآفرینی است؛ زیرا در حوزه تولید نفت سبک هم، با تولید مداوم، به تدریج محتوای گوگرد، ازت، فلزات، نمک‌ها و آسفالتین آن‌ها افزایش می‌یابد. بنابراین، در آینده نزدیک اکثر خوراک‌های پالایشگاهی را نفت خام سنگین و

۱. هیدروکراکینگ (هیدروکراک): برش‌های سنگین را در حضور گاز هیدروژن و روی بستر کاتالیستی به برش‌های سبک‌تر تبدیل می‌کند. پنج پالایشگاه از نه پالایشگاه نفت ایران بر پایه هیدروکراکینگ بستر ثابت هستند و پالایشگاه آبادان نیز بر پایه هیدروکراکینگ بستر سیال (FCC) است و یک واحد کراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) نیز در دست احداث دارد. پالایشگاه اراک نیز بر پایه هیدروکراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) و هیدروکراکینگ بستر سیال ته‌ماند (RFCC) است. البته پالایشگاه‌های نفت تهران و اصفهان در برنامه توسعه خود، احداث واحد هیدروکراکینگ بستر سیال (FCC) و پالایشگاه بندرعباس احداث یک واحد دیگر هیدروکراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) و ککینگ تأخیری را در دستور کار خود قرار داده‌اند.

۲. پالایشگاه اصفهان به‌رغم اینکه مشابه پالایشگاه تهران است، اما عدد نلسون بالاتری دارد و نفت کوره کمتری تولید می‌کند که علت آن دارا بودن واحدهای تولید حلال‌های ویژه (نولون، فورفورال، متیل اتیل کتون (KEM)) است. همچنین علت تولید نفت کوره کمتر پالایشگاه اصفهان این است که سینی‌های برج تقطیر این پالایشگاه از نوع برج تقطیر پُر شده (Packed-bed) است.

جدول ۲: اطلاعات فنی و سیستم پالایشگاه‌های نفت ایران و خوراک آن‌ها (کازمی، ۱۳۹۴)

مجموع	تبریز	اصفهان <sup>۱</sup>	اراک	کرمانشاه	تهران	لاوان	شیراز	بندرعباس	آبادان	سال تأسیس
-	۱۹۷۸	۱۹۷۹	۱۹۹۳	۱۹۷۱	۱۹۶۹	۱۹۷۶	۱۹۷۳	۱۹۹۷	۱۹۱۲	-
۱۸۴۹	۱۱۳	۳۷۵	۲۵۰	۲۱	۲۵۰	۶۰	۶۰	۳۳۰	۳۹۰	ظرفیت (هزار بشکه در روز)
-	کراکینگ بستر ثابت	کراکینگ بستر ثابت	کراکینگ و کراکینگ بستر سیال ته‌ماند (RFCC)	هیدرو اسکیمینگ	کراکینگ بستر ثابت	هیدرو اسکیمینگ	کراکینگ بستر ثابت	کراکینگ بستر ثابت	کراکینگ بستر سیال (FCC) و کراکینگ بستر ثابت*	سیستم (اسکیم)
-	ایزوماکس: ۱۷	آیزوماکس: ۴۴ (۲ واحد ۲۲ هزار بشکه‌ای)	ایزوماکس: ۲۵ کراکینگ بستر سیال ته‌ماند: ۹۴	-	ایزوماکس: ۳۲ (۲ واحد ۱۶ هزار بشکه‌ای)	-	ایزوماکس: ۷	ایزوماکس: ۲۸	کت کراکر: ۶۹ (۲ واحد و ۲۴ هزار ۴۵ بشکه‌ای)	ظرفیت سیستم کراکینگ (هزار بشکه در روز)
-	۳۲/۲۴	۳۳	۳۱/۴۲	۳۷/۴۸	۳۲/۱۷	۳۳/۹۶	۲۸/۵۰	۳۰/۲۱	۲۵/۷۸	API
-	۱/۶۰	۱/۱	۱/۷۱	۱/۴۷	۱/۸۴	۱/۲۳	۱/۳۰	۱/۹۰	۱/۵۲	خوراک گوگرد
-	۶/۲۵	۹۵/۶	۳۸/۹	۰۴/۴	۴/۶	۷۲/۵	۴۷/۵	۹۷/۳	۶۴/۳	ضریب پیچیدگی

\* پالایشگاه آبادان درحال احداث یک واحد کراکینگ بستر ثابت (ایزوماکس) است.

براساس ارزیابی‌های صورت‌گرفته، راهکار فناوریانه‌ای که ویژگی‌های مطرح‌شده فوق را داشته باشد و با هدف پاسخ‌گویی به تقاضای بازار باشد شامل فناوری‌های ذیل است:

الف) به‌کارگیری فناوری RDS<sup>۴</sup> با RFCC<sup>۵</sup> برای ارتقای ته‌ماند سنگین پالایشگاه‌ها: این بهترین راه‌حل فناوریانه مطرح‌شده برای بیشتر پالایشگاه‌های ایران از منظر دست‌اندرکاران است. RDS در ترکیب با RFCC به مؤثرترین روش بنزین و پروپیلن با کاهش ته‌ماند نفت تولید می‌کند؛<sup>۶</sup>

ارتقای ته‌ماند باید به‌صورت تجاری اثبات‌شده و مطمئن باشد (بر مبنای یک دوره راه‌اندازی که در آن تمامی اجزا فعال شوند)؛<sup>۲</sup>

(۱) تولید بارزشرترین محصول (گازوئیل) را به حداکثر برساند؛ درحالی‌که توانمندی پاسخ‌گویی به تقاضای محصولات فرعی را برای افق آینده حفظ می‌کند؛

(۲) برای مواجهه با خوراک (نفت خام) دشوارتر انعطاف‌پذیر باشد؛ (۳) برای پاسخ‌گوبودن به مشخصات سخت‌گیرانه آینده، با محیط زیست سازگار باشد؛

(۴) به‌اندازه کافی پیچیدگی داشته باشد؛ به‌گونه‌ای که پالایشگاه سودآور باقی بماند؛ حتی هنگامی که حاشیه سود در دوره‌های طولانی پایین باقی می‌ماند (براساس روند فعلی فقط چنین پالایشگاه‌هایی در آینده باقی خواهند ماند)؛

(۵) در حالت ایدئال، باید بخشی از یک پلت‌فرم تبدیل<sup>۳</sup> شامل فناوری‌های مکمل باشد (خادم صمیمی و همکاران، ۱۳۹۲؛ مدنیان و همکاران، ۱۳۹۶):

#### 4. Residue Desulphurisation

#### 5. Residue Fluid Catalytic Cracking

۶. فناوری RDS فرایند بستر ثابت است که بسترهای متعددی از کاتالیست‌ها برای حذف فلزات، نیتروژن و گوگرد از ته‌ماند نفت در حضور هیدروژن دارد. هرچند طی این فرایند از میزان گوگرد کاسته می‌شود، اما هدف اصلی کاهش گوگرد نیست. این فرایند معمولاً برای تولید نفت کوره کم‌گوگرد یا برای تولید جریان خوراک مناسب، که برای کراکینگ در یک واحد RFCC است، استفاده می‌شود. فناوری RDS تا به حال به‌شکل گسترده‌ای برای ارتقای ته‌ماند، به‌ویژه در شرق آسیا، استفاده شده است. این تنها فناوری‌ای است که می‌تواند نفت کوره با کمتر از ۵/۰ درصد وزنی گوگرد تولید کند، اما رایج‌ترین استفاده RDS، واحد تغذیه‌کننده واحد RFCC برای تولید بنزین است. راه‌حل فناوریانه RDS زمانی مناسب است که قیمت بالاتری برای نفت کوره بسیار کم‌گوگرد و تقاضای نسبتاً بالایی برای بنزین و یا بازاری افزایشی برای تولید پروپیلن از روش RFCC وجود داشته باشد. اگر هدف به‌حداکثر رساندن گازوئیل باشد، این پیکربندی بهینه نیست؛ زیرا به تولید مقادیر بیش‌ازحد نفت کوره کم‌گوگرد یا بنزین یا مقدار درخور توجهی از هر دو، با فداکردن گازوئیل منجر می‌شود.

#### 1. Scheme

2. On-stream factor: That proportion of the time, during which a complete plant is in operation that any individual item of the plant is working.

#### 3. Conversion

از گازوئیل، به علت توسعه و رواج خودروهای سبک بنزین‌سوز در کشور بوده است.

با بهره‌برداری از سه فاز پالایشگاه میعانات گازی خلیج فارس (با ظرفیت ۳۶۰ هزار بشکه در روز و توان تولید ۳۶ میلیون لیتر بنزین در روز) و همچنین با توجه به اینکه احداث فاز چهارم پالایشگاه میعانات گازی خلیج فارس<sup>۴</sup> (با ظرفیت ۱۲۰ هزار بشکه در روز و توان تولید ۱۲ میلیون لیتر بنزین در روز) در دستور کار قرار دارد، در مجموع این پالایشگاه می‌تواند ۴۸ میلیون لیتر بنزین در روز (بیش از ۵۰ درصد مصرف فعلی بنزین کشور) تولید کند، که با راه‌اندازی کامل این طرح، تولید بنزین در کشور به ۱/۵ برابر نیاز فعلی کشور خواهد رسید و باید چاره‌ای برای مصرف بنزین مازاد کشور یافت که یک راه‌حل صادرات آن است. از آنجاکه بازارهای مصرف جهانی، به‌ویژه منطقه، به سمت مصرف گازوئیل پیش رفته‌اند، باید تصمیم‌های اتخاذ شده برای نوسازی و توسعه پالایشگاه‌های نفت کشور با هوشمندی کامل بازنگری شود؛ زیرا یافتن بازار صادراتی برای بنزین مازاد کشور به چالش جدی تبدیل خواهد شد. به عبارت دیگر، اگر فاز چهارم پالایشگاه میعانات گازی خلیج فارس به بهره‌برداری کامل برسد، بیش از نیمی از نیاز بنزین کشور را پالایشگاه ستاره خلیج فارس با محصولات مرغوب (یورو ۴ و ۵) تأمین خواهد کرد. آن‌گاه دیگر برنامه‌های اصلاح و توسعه پالایشگاه‌های نفت، با هدف افزایش تولید بنزین، مفهومی نخواهد داشت و با توجه به الگوی غالب گازوئیل‌گرایی در بازار مصرف جهانی، باید هدف برنامه‌های توسعه و اصلاح، پیکره‌بندی این پالایشگاه‌ها به منظور تولید حداکثری گازوئیل باشد.

نکته شایان توجه این است که میعانات گازی مسیر پالایشی کوتاه‌تری را به نسبت نفت خام طی می‌کنند و هزینه سرمایه‌گذاری در پالایشگاه میعانات گازی بسیار کمتر از پالایشگاه نفت خام است. میعانات گازی به راحتی به بنزین، گازوئیل و سوخت جت تبدیل می‌شوند که همگی جزو فرآورده‌های میان‌تقطیر (محور رقابت‌پذیری صنعت پالایش) هستند (همتی و همکاران، ۱۳۹۴).

با در نظر گرفتن موارد فوق و اینکه پیش‌بینی می‌شود ظرف چند سال آینده، ظرفیت تولید میعانات گازی در کشور به بیش از ۸۵۰ هزار بشکه در روز افزایش یابد، یکی از گزینه‌های پیش‌رو برای بازآفرینی صنعت پالایش کشور، احداث پالایشگاه‌های میعانات گازی، به منظور پالایش میعانات تولید شده داخلی و تأمین فرآورده‌های لازم برای کشور است؛ چراکه:

الف) عمده محصولات پالایشگاه میعانات گازی فرآورده‌های میان‌تقطیر است؛

۴. با احداث فاز چهارم پالایشگاه میعانات گازی خلیج فارس، احداث پالایشگاه میعانات گازی پارس پتروفلد (با ظرفیت ۱۲۰ هزار بشکه در روز و توان تولید ۱۲ میلیون لیتر بنزین در روز) در شیراز از دستور کار خارج خواهد شد.

ب) برای تولید بنزین و گازوئیل، مطابق استانداردهای یورو ۴ و ۵، که گوگرد آن در دامنه ۱۰-۵۰ ppm درصد وزنی قرار دارد، فناوری Ultra Deep HDS پیشنهاد می‌شود.

این راهکار فناورانه پیشنهادی، با افزایش تولید محصولات با ارزش افزوده بالاتر و کاهش تولید محصولات با ارزش افزوده پایین، به ارتقای حاشیه سود پالایشگاه‌های کشور نیز منجر می‌شود. در پالایشگاه اراک، طرح به‌روزرسانی و ارتقا بر مبنای الگوی فناورانه فوق با موفقیت اجرا شد و توانست ضریب پیچیدگی پالایشگاه را از چهار به نزدیک ده برساند و به افزایش ۱/۵ برابری ظرفیت عملی پالایشگاه و افزایش ۳/۵ برابری تولید بنزین، مطابق با استاندارد یورو ۴، و همچنین کاهش ۶۰ درصدی تولید نفت کوره منجر شد. در حال حاضر، تنها پالایشگاه اصلاح شده، که سودآوری شایان توجهی دارد، پالایشگاه اراک است (مدنیان و همکاران، ۱۳۹۶؛ کاظمی، ۱۳۹۴).

بر این اساس، به منظور دستیابی به حاشیه سود دخور توجه در پالایشگاه‌های نفت کشور، لازم است طرح‌های بازآفرینی آن‌ها با شدت و بر مبنای الگوی مناسب اجرا شود، اما آیا این الگوی فناورانه برای بازآفرینی پالایشگاه‌های کشور در شرایط موجود مناسب است؟

## ۲-۲. چالش راه‌حل فناورانه RDS با RFCC برای ارتقای رقابت‌پذیری صنعت پالایش ایران

از دیدگاه فنی، فناوری RFCC مصرف کاتالیست بالایی دارد، میزان تولید دی‌اکسیدکربن آن بالاست و چالش زیست‌محیطی دارد. همچنین فناوری RDS هزینه عملیاتی بالایی دارد. به جز دیدگاه فنی، از دیدگاه بازار نیز این راه‌حل فناورانه با چالش جدی مواجه است که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

هر چند احداث پالایشگاه‌های اولیه در کشور، به علت اقتصاد کشاورزی محور ایران و همچنین ساختار نفت‌سوز بودن وسایل گرمایشی، بیشتر بر مبنای تولید گازوئیل و نفت سفید بوده است<sup>۱</sup>، اما از دهه ۱۳۶۰ رویکرد احداث پالایشگاه‌های نفت جدید در ایران مبتنی بر تولید حداکثری بنزین (بنزین یورو ۴ و ۵) بوده است و برنامه‌های توسعه و بهبود پالایشگاه‌های نفت موجود نیز بر مبنای افزایش تولید بنزین (پالایشگاه بنزین محور)<sup>۲</sup> پیش رفته است. این در حالی است که رویکرد غالب در توسعه و احداث پالایشگاه‌های نفت در جهان، رویکرد گازوئیل‌گرا (پالایشگاه گازوئیل محور)<sup>۳</sup> است. علت این امر حجم مصرف بالاتر بنزین

۱. به سبب نیاز کشور به گازوئیل و نفت سفید در گذشته، عمده پالایشگاه‌های قدیمی کشور با هدف تولید فرآورده‌های نفت سفید، گازوئیل و سوخت جت بر اساس اسکیم هیدروکراکینگ بستر ثابت (واحد آیزوماکس) طراحی شده‌اند.

2. Gasoline Oriented Refinery

3. Diesel Oriented Refinery

یافت. هدف این فناوریها اغلب کاهش مصرف سوخت خودرو است. این عامل نیز باعث افزایش مازاد بنزین و گازوئیل در کشور خواهد شد.

از سوی دیگر، بخش دیگری از گازوئیل و نفت کوره کشور برای سوخت نیروگاهها استفاده میشود که با جایگزینی گاز طبیعی به جای نفت کوره و گازوئیل در نیروگاههای کشور (گازرسانی به نیروگاههای کشور)، این بخش از تقاضا نیز به شدت کاهش یافته است.

همچنین بعد از توسعه شبکه گاز طبیعی و گازرسانی به مناطق مختلف کشور، مصرف نفت سفید (از سال ۱۳۷۵) و گاز مایع (LPG) (از سال ۱۳۹۰) در کشور به شدت کاهش یافته است. عمده نفت سفید از راه مخلوط کردن با نفت کوره به فروش می رسد و به رغم اینکه با این اقدام کیفیت نفت کوره ارتقا می یابد، قیمت آن افزایش پیدا نمی کند. عمده گاز مایع نیز برای خوراک واحدهای پتروشیمی (واحدهای مصرف کننده پروپان و بوتان)، به منظور تولید پروپیلن و سایر محصولات پتروشیمی، استفاده و مازاد آن صادر می شود که در صورت نیاز به تولید پروپیلن بیشتر در کشور، می توان با ساخت تأسیسات لازم از آن بهره برداری کرد.

در مجموع روند حاکم، بر لزوم اجرای طرح های ارتقای کیفیت پالایشگاه های کشور به منظور کاهش تولید نفت کوره تأکید می کنند؛ زیرا هم میزان مصرف داخلی نفت کوره کاهش یافته است و هم با توجه به وضع قوانین جدید سازمان جهانی دریانوردی (IMO) برای سوخت کشتی ها، میزان مصرف خارجی آن کاهش خواهد یافت؛ مگر اینکه بتوان گوگرد آن را به زیر ۵ درصد رساند که رسیدن به این استاندارد برای بسیاری از پالایشگاه های نفت پیشتر در جهان در بازه زمانی مطروحه (2020) غیرمحمتمل است و در مقطعی، مصرف گازوئیل را به جای نفت کوره، برای سوخت کشتی ها افزایش خواهد داد (Kalinenko and Stezhko, 2019).

در مجموع بازار مصرف نفت کوره ایران به شدت محدود خواهد شد؛ زیرا از مصارف داخلی آن تاحدودی کاسته خواهد شد. همچنین بازار جهانی آن به شرایط خاصی نیازمند است که فراهم کردن آن دور از احتمال است. از سوی دیگر، بازار مصرف بنزین و گازوئیل در داخل کشور تاحدی کاهش خواهد یافت؛ در حالی که تولید آن به بیش از دو برابر مصرف، در حال افزایش است. در این شرایط، هرگونه بازآفرینی فناوریانه پالایشگاه های

(ب) هزینه تولید فرآورده های لازم از پالایش نفت کمتر است؛ (ج) در این پالایشگاه هیچ گونه محصولات ته ماند سنگین (از جمله نفت کوره) تولید نمی شود.

این در حالی است که برای احداث پالایشگاه میعانات گازی سیراف<sup>۱</sup> (با قابلیت تولید ۴۸ میلیون لیتر نفتا در روز)<sup>۲</sup> برنامه ریزی ها و اقدامات اولیه صورت گرفته است، اما اقدامات اجرایی آن به علت های متعدد تاکنون توفیق چندانی نداشته است.<sup>۳</sup>

بخش حمل و نقل با مصرف به ترتیب بیش از ۸۰ و ۶۰ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل در روز، بزرگترین بخش مصرف کننده نفت در داخل کشور تلقی می شود. بخش وسیعی از این مصرف در حال جایگزینی با گاز طبیعی فشرده (CNG) است؛ هر چند که نبود مدیریت یکپارچه سبب سوخت در کشور بروز چالش هایی را در این بخش در پی داشته است.

به رغم تلاطم های گذشته در توسعه زنجیره عرضه گاز طبیعی فشرده، در حال حاضر برای توسعه آن در کشور، برنامه ریزی های جدی ای شده است و بنزین و گازوئیل در حال جایگزین شدن با گاز طبیعی فشرده هستند؛ با این کار، مصرف بنزین و گازوئیل در کشور کاهش خواهد یافت؛ بنابراین بخشی از تقاضای آتی بنزین و گازوئیل را گاز طبیعی فشرده تأمین خواهد کرد. بخش دیگری از تقاضای بنزین و گازوئیل با استفاده از فناوری کاهش خواهد

۱. بزرگترین پالایشگاه میعانات گازی جهان

۲. طرح پالایشگاه میعانات گازی سیراف با ظرفیت ۴۸۰ هزار بشکه در روز در قالب هشت پالایشگاه میعانات گازی مستقل، هریک به ظرفیت ۶۰ هزار بشکه است. مجموع تولید سالانه پالایشگاه های هشت گانه سیراف عبارت است از ۰/۵ میلیون تن گاز مایع تصفیه شده، ۴/۵ میلیون تن نفتای سبک تصفیه شده، ۷ میلیون تن نفتای سنگین تصفیه شده، ۳/۶ میلیون تن سوخت جت و ۴ میلیون تن گازوئیل (مطابق با استاندارد یورو ۵).

جدول ۳: محصولات پالایشگاه میعانات گازی سیراف

نام فرآورده	ظرفیت تولید (بشکه در روز)
گاز مایع	۱۵۲۹۶
نفتا	۲۸۸۵۵۲
کروسین	۸۱۸۸۸
گازوئیل	۸۶۶۸۰

۳. پالایشگاه میعانات گازی سیراف، با ظرفیت ۴۸۰ هزار بشکه در روز در حال حاضر، در قالب هشت پالایشگاه میعانات گازی مستقل، هریک به ظرفیت ۶۰ هزار بشکه، طراحی شده است که با توجه به دامنه ظرفیت اقتصادی در صنعت پالایش، به بازبینی طرح کلی از نظر مازول های ظرفیت و حداقل تبدیل شدن به چهار پالایشگاه ۱۲۰ هزار بشکه ای نیازمند است. از نظر محصولات نیز تولید نفتا، به منزله خوراک برای صنعت پتروشیمی (به علت رقابت پذیری بالاتر پتروشیمی های خوراک گاز (اتان) با پتروشیمی های خوراک مایع (نفتا) در صنعت جهانی پتروشیمی) چندان جذابیت اقتصادی ندارد و پیشنهاد می شود به جای کل یا بخشی از نفتای تولیدی، بنزین تولید شود؛ چراکه قیمت بنزین در بازار از نفتا بالاتر است. همچنین مباحثی درباره کمبود خوراک میعانات گازی برای این پالایشگاه مطرح است که به بازبینی ظرفیت پالایشگاه نیازمند است.

۴. معمولاً قیمت نفت کوره ۳۰ درصد پایین تر از نفت خام است.

۵. براین اساس یکی از روش های افزایش حاشیه سود پالایشگاه های ایران تبدیل نفت سفید به حلال های صنعتی ۴۰۱ و ۴۰۲ و... یا خوراک واحدهای LAB (Linear Alkyl Benzene) در پتروشیمی هاست.

۶. با توجه به اینکه یکی از محورهای سوخت خودروها در کشور هند LPG است، بازار صادراتی مناسب و نزدیک برای گاز مایع مازاد ایران وجود دارد.

ذخیره‌سازی انرژی»، به برطرف‌شدن چالش‌های خودروهای برقی کمک می‌کند.

هرچند بر مبنای پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته، نفت و فرآورده‌های آن همچنان تا سال ۲۰۴۰ سهم بزرگی (بیش از ۷۰ درصد) از سوخت وسایل نقلیه را به خود اختصاص می‌دهند، اما روند تکامل سریع و خارج از انتظار تحولات فناوریانه مرتبط با خودروهای برقی و انرژی‌های تجدیدپذیر، به احتمال زیاد این پیش‌بینی‌ها را ابطال خواهد کرد. در هر صورت، تحقق تحولات فناوریانه در عرصه خودروهای برقی، هرچند طبق برآوردهای فعلی زمان زیادی نیاز دارد، اما اگر تحقق یابد، صنعت پالایش را با چالش جدی در حوزه بازار مصرف مواجه خواهد کرد؛ چراکه در حال حاضر بنزین و گازوئیل نزدیک به ۶۰ درصد از فرآورده‌های پالایش نفت را تشکیل می‌دهند و یافتن بازار مصرف جایگزین برای آن‌ها خارج از تصور است؛ بنابراین حداقل انتظار از تحقق تحولات فناوریانه در حوزه خودروهای برقی تغییرات گسترده در ساختار بازار فرآورده‌های نفتی است.

اما در هر صورت بازار مصرف فرآورده‌های نفتی برای پتروشیمی همچنان باقی خواهد ماند؛ بنابراین تمرکز جامع و راهبردی بر توسعه صنعت پتروشیمی و سرمایه‌گذاری، برای بالابردن توانمندی‌های لازم به منظور حصول به صنعت پتروشیمی رقابت‌پذیر، الزامی راهبردی برای بازآفرینی صنعت پالایش نفت خواهد بود. این نگاه جامع باید دربرگیرنده توسعه کاربردهای جدید محصولات پتروشیمی در حوزه‌های گوناگون و متنوع، از جمله ساختمان‌سازی (آجرهای پلاستیکی و سازه‌های پلاستیکی) و خودروسازی (بدنه و موتور پلاستیکی) باشد تا زنجیره‌های لازم برای این کاربردها را از فرآورده‌های مرتبط در صنعت پالایش نفت تکمیل کند.

### ۳. گازوئیل‌گرایی الگوی غالب مصرف جهانی و سرمایه‌گذاری‌های پالایشی

مسئله‌گرایی غالب بازارهای جهانی، اعم از اقتصادهای نوظهور و روبه‌توسعه و اقتصادهای توسعه‌یافته، به سمت مصرف بیشتر گازوئیل، چالشی جدی در عرصه بازارهای جهانی فرآورده تلقی می‌شود؛<sup>۲</sup> بنابراین توجه به این موضوع از الزامات پروژه‌های نوسازی و بازآفرینی فناوریانه صنعت پالایش کشور است و ارزیابی سازگاری یا ناسازگاری پروژه‌ها با این رویکرد را ایجاد می‌کند. در سراسر جهان، از جمله بازارهای نوظهور مانند چین، هند و خاورمیانه، تقاضای محصول از بنزین به گازوئیل جابه‌جا شده است. توسعه موتورهای پیل سوختی، جایگزینی اتانول در بنزین و پیشرفت در فناوری موتور خودروهای سبک، فقط چند مورد از علت‌هایی است که فزونی تقاضای گازوئیل به نسبت بنزین را

موجود باید برای محصولات لازم در بازارهای جهانی صورت پذیرد تا امکان صادرات آن‌ها میسر باشد.

به این منظور، علاوه بر نوع فرآورده، مسئله کیفیت فرآورده‌ها و برآورده‌سازی الزامات زیست‌محیطی و کاهش درخور ملاحظه محتوای گوگرد سوخت‌ها و فراگیرشدن مصوبات مربوط به آن‌ها در بازارهای گوناگون چالش دیگری قلمداد می‌شود که ضرورت پذیرش، مبادرت و تطبیق بخشی دیگر از پروژه‌های بازآفرینی صنعت پالایش را، با در نظر گرفتن این موارد، اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

با هدف ارتقای رقابت‌پذیری صنعت پالایش، بسیاری از پالایشگاه‌های نفت کشور باید علاوه بر به‌روزشدن به منظور سازگاری با الزامات زیست‌محیطی، بر کاهش مصرف آب و بهینه‌سازی مصرف انرژی برای کاهش هزینه‌های تولید متمرکز شوند. البته این سه موضوع، از دیدگاه رقابت‌پذیری در مرحله دوم و بعد از اصلاح نسبت تولید فرآورده‌های پالایشگاه‌های ایران مطرح می‌شود (Lakhal et al., 2007).

همچنین در سطح کلان و در بلندمدت، از مهم‌ترین تحولات فناوریانه‌ای که می‌تواند برای صنعت پالایش نفت چالش جدی قلمداد بشود، فناوری خودروهای برقی است که با برطرف‌شدن چالش‌های فناوریانه آن‌ها، به علت مزیت‌های فوق‌العاده‌ای که دارند،<sup>۱</sup> به شدت رواج خواهند یافت و جایگزین خودروهای بنزین‌سوز و گازوئیل‌سوز خواهند شد. مهم‌ترین چالش‌های خودروی‌های برقی، وزن بالای سیستم ذخیره‌سازی انرژی (باتری)، حداکثر مسافتی که می‌تواند طی کرد با هر بار شارژ باتری و مدت زمان هر بار شارژ سیستم ذخیره‌سازی (باتری) است که بر اساس آخرین پیشرفت‌های فناوریانه و نمونه‌سازی از خودروهای برقی، وضعیت متغیرهای فوق به شرح ذیل است:

- ۱) زمان شارژ سیستم ذخیره‌سازی انرژی (باتری) تسریع شده و از ده ساعت به حداکثر سه ساعت کاهش یافته است؛
- ۲) حداکثر مسافتی که با هر بار شارژ سیستم ذخیره انرژی می‌تواند طی کند در حدود ۵۰۰ کیلومتر است؛
- ۳) وزن سیستم ذخیره‌سازی انرژی به حدود ۳۰۰ کیلوگرم کاهش یافته است (Teece, 2019).

نوآوری‌ها در عرصه سلول‌های خورشیدی باعث شده‌اند طول عمر مفید و بازده سلول‌های خورشیدی افزایش یابد و در نتیجه امکان تولید ارزان‌تر برق در این روش فراهم شود. از این رو یکی از راهکارهای مطرح برای تأمین انرژی خودروهای برقی، بهره‌گیری از سلول‌های خورشیدی هزینه‌اثر بخش است. تحقق این امر با دو بعد «افزایش حداکثر مسافتی که با هر بار شارژ سیستم ذخیره انرژی می‌تواند طی کند» و «کاهش وزن سیستم

۲. انرژی‌ای که گازوئیل - در واحد لیترا - تولید می‌کند، از بنزین بیشتر و سطح کنترل آلاینده‌های آن از بنزین کمتر است.

۱. مزیت خودروهای برقی شامل بازده بالاتر و اتلاف انرژی کمتر، پیچیدگی پایین و تجهیزات لازم کمتر در موتور خودرو، نداشتن آلودگی زیست‌محیطی و... است.



۳) نیاز به محصولات و فرایندهای سازگارتر با محیط زیست. طی قرن گذشته، صناعت پالایش از نظر فناوری تکامل یافته تر شده است و در توسعه فرایندهای جدید به توانمندی‌هایی رسیده است. این روند ادامه خواهد داشت و تا سال ۲۰۵۰، پالایشگاه‌ها از نظر فناوری پیشرفته‌تر و محصولاتشان نیز با محیط زیست سازگارتر خواهد شد. چهار ویژگی مهم محیط کسب و کار صناعت پالایش که از قرن ۲۱ تاکنون برجسته بوده‌اند عبارت‌اند از:

۱) افزایش تقاضا برای محصولات می مانند بنزین، گازوئیل و کاهش تقاضا برای نفت کوره؛

۲) اطمینان‌نداشتن از مشخصه‌های خوراک، به ویژه به علت تغییرات کیفیت نفت خام، روابط سیاسی میان کشورها و همچنین ظهور ذخایر خوراک جایگزین مانند قیر<sup>۲</sup> حاصل از قطران،<sup>۳</sup> گاز طبیعی و زغال سنگ؛

۳) قوانین جدید زیست‌محیطی، شامل قوانین سخت‌تر در مواردی مانند بنزین و گازوئیل و میزان گوگرد فرآورده‌ها؛

۴) ادامه روند توسعه فناوری‌ها از جمله کاتالیست‌ها و فرایندها (Fuentes and Mur, 2016; Speight, 2010; Gugel, 2019).

فناوری‌های پالایش نفت در قرن ۲۱ نوآورانه‌تر شده است. این روند به سبب افزایش ذخایر نفت سنگین با کیفیت پایین و روند فزاینده تقاضا برای سوخت‌های پاک و بسیار پای<sup>۴</sup> خودروها و مواد خام پتروشیمی، خلق شده است. طی سه دهه اخیر، صناعت پالایش با چالش تغییرات در وضعیت خوراک و محصولات مواجه شده است. به منظور رویارویی با تغییرات نفت خام و خوراک، فناوری‌های پالایش چاره‌ای جز تغییر ندارند. این تغییرات باعث می‌شوند روش‌های مرسوم پالایش خوراک سنگین، که بیشتر از فناوری‌های کک‌سازی استفاده می‌کنند، به فرایندهای نوآورانه‌تر (شامل مدیریت هیدروژن)، که سوخت مایع لازم را از خوراک تولید می‌کنند و انتشار آلاینده‌ها را در محدوده مجاز قوانین محیط زیستی قرار می‌دهند، تبدیل شوند.

در آینده‌ای نزدیک، صناعت پالایش با کمک توسعه فناوری‌ها و کاتالیست‌ها منعطف‌تر از پیش خواهد شد. اصلی‌ترین پیشرفت‌های فناوری در حوزه‌های بهبود کیفیت نفت، تولید سوخت حمل و نقل پاک‌تر، یکپارچه‌سازی بازارها و صنایع پالایشی و پتروشیمی است.

طی ۲۰ تا ۳۰ سال آینده، فشار اصلی توسعه طرح پالایشگاهی نخست بر اصلاح فرایند با استفاده از نوآوری‌های جدیدی خواهد بود که بر روی جریان فرایند اعمال می‌شود. صناعت بیشتر درگیر

تبیین می‌کند (Arora et al., 2011; Topco, 2015).

تغییرات بلندپروازانه مشخصات نفت کوره سوخت کشتی، که سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ایجاد کرده، کاهش تقاضا برای نفت کوره با گوگرد بالا در سال ۲۰۲۰ را تسریع می‌کند.<sup>۱</sup> مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی تقاضا برای گازوئیل را غیرمستقیم افزایش خواهد داد؛ چراکه پالایشگاه‌ها مجبورند ترکیب مقدار بیشتری گازوئیل کم‌گوگرد را برای رسیدن به حد مجاز گوگرد نفت کوره ترکیب کنند. براساس پیش‌بینی‌ها تقاضای جهانی گازوئیل، در سال ۲۰۳۰، حدود ۷۰ درصد بیشتر از سال ۲۰۰۵ خواهد بود و سهم گازوئیل از کل فرآورده‌های نفتی به ۳۲/۱ درصد خواهد رسید. براساس پیش‌بینی ایک، انتظار می‌رود تقاضای جهانی برای گازوئیل تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ میلیون بشکه در روز برسد، که محرک اصلی آن افزایش سهم خودروهای سبک گازوئیلی در اروپا و کشورهای در حال توسعه است (BP Company, 2019; ۱۳۹۲).

براساس شواهد موجود بر مبنای بازآفرینی‌های فناوریانه در جهان، تا پایان سال ۲۰۱۵، عمده ظرفیت‌های تبدیلی صناعت پالایش به منظور تولید گازوئیل بوده است. این موضوع ناشی از رشد تقاضای گازوئیل عمدتاً در مناطقی است که الگوهای مصرف فرآورده‌های نفتی اغلب گازوئیل‌گرا بوده‌اند یا انگیزه آن‌ها توسعه ظرفیت‌های تولید گازوئیل برای صادرات بوده است. ملاحظات فوق حاکی از آن است که توسعه ظرفیت‌های پالایشی در جهان، بر محور توسعه ظرفیت‌های تولید گازوئیل استوار بوده است؛ هرچند با توجه به استراتژی‌های متفاوتی که پالایشگران هر منطقه اتخاذ می‌کنند، گرایش آن‌ها به تولید بنزین یا گازوئیل متفاوت خواهد بود (Topco, 2015).

#### ۴. وضعیت آینده فناوری در صناعت پالایش

فناوری پالایش در قرن گذشته به منظور پاسخ‌گویی به نیازهای زیر ظهور و تکامل یافته است:

- ۱) افزایش تقاضای بنزین، گازوئیل و نفت سفید؛
- ۲) افزایش تقاضای مواد شیمیایی که مواد پایه البسه و دیگر محصولات‌اند؛

۱. پالایشگاه‌های نفت، در سطح جهان، به‌طور پیوسته با چالش‌های متعددی همچون سخت‌گیری فزاینده قوانین زیست‌محیطی مواجه‌اند. از اصلی‌ترین آن‌ها در سال ۲۰۲۰، تغییرات پیشنهادی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در مورد محدودیت میزان گوگرد نفت کوره سوخت کشتی است که در سراسر جهان، از حد فعلی ۳/۵ درصد به ۰/۵ درصد و در مناطق تحت کنترل آلاینده‌های گازه‌ای گلخانه‌ای، از ۱ درصد به ۰/۱ درصد تغییر خواهد کرد. همچنین تقاضای جهانی برای نفت کوره ته‌ماند با گوگرد بالا (HSFO)، از سال ۱۹۹۵ به‌طور پیوسته با شیب ۳۵ درصد کاهش یافته است. هر دو این تغییرات در توانایی پالایشگران در فروش حجم زیاد نفت کوره با گوگرد بالای خود، با قیمتی که سودآوری پالایشگاه را حفظ کند تأثیرات شایان توجهی خواهند داشت.

2. Bitumen

3. Tar

4. Ultra-Clean

از دارندگان ذخایر نفتی است، توسعه هدفمند صنعت پالایش نفت در ایران می‌تواند موجب افزایش ارزش افزایی و جلوگیری از خام‌فروشی نفت و توسعه صنایع پایین‌دستی شود.

پایش چالش‌های صنعت و نیازهای فناورانه صنعت پالایش نفت، با بررسی داده‌های مربوط به عرضه و تقاضای فرآورده‌های پالایشگاهی در داخل و در دنیا تا سال ۲۰۲۵، نشان می‌دهد که صنعت پالایش در دنیا به سمت تولید بیشتر فرآورده گازوئیل و کاهش تولید نفت کوره پیش خواهد رفت. ترجمه و تفسیر فناورانه این موضوع، نشان می‌دهد که فناوری‌های هیدروکراکینگ برای تولید گازوئیل و همچنین فناوری‌های کک‌سازی تأخیری برای کاهش تولید نفت کوره از اولویت‌های فناورانه این صنعت است. اما این در شرایطی است که سطح تجزیه و تحلیل فقط صنعت پالایش نفت باشد. در ایران موضوع گاز طبیعی فشرده برای سوخت خودروها، تولید میعانات گازی و احداث پالایشگاه‌های میعانات گازی، تولید پروپیلن از پروپان موجود در گاز طبیعی، جایگزین شدن گاز طبیعی به جای نفت سفید و گاز مایع در مصارف خانگی و وجود مازاد نفت سفید و گاز مایع در کشور و... نیز مواردی هستند که تصمیم‌گیری در این مورد را تحت تأثیر قرار می‌دهند. در سطح جهانی مواردی همچون گازوئیل‌گرایی، توسعه فناوری خودروهای برقی، توسعه فناوری سلول‌های خورشیدی را نیز باید در نظر گرفت؛ در نتیجه بر مبنای فضای ترسیم‌شده از کسب‌وکار صنعت پالایش، نحوه بازآفرینی صنعت پالایش ایران در سطح صنعت انرژی - فراتر از صنعت پالایش و صنعت نفت (شامل نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی) - باید برنامه‌ریزی شود. همچنین در عرصه جهانی، افق زمانی صنعت پالایش متمایل به یک بازه زمانی دو تا پنج سال است و صنعت پالایش بر مبنای آینده نزدیک پیش می‌رود؛<sup>۹</sup> زیرا اگر بازه زمانی فراتر از پنج سال در نظر گرفته شود، پیش‌بینی بازار بسیار دشوار می‌شود.

براین اساس، دو محور اصلی بازآفرینی صنعت پالایش نفت ایران شامل «کاهش ته‌ماند تولیدی پالایشگاه‌ها و تبدیل آن‌ها به محصولات میان‌تقطیر» و «کاهش سطح گوگرد ته‌ماند تولیدی پالایشگاه‌ها» هستند که با توجه به ماهیت، ابعاد و نیازمندی‌ها، تحقق آن‌ها در بازه زمانی میان‌مدت امکان‌پذیر است.

با توجه به اینکه در میان‌مدت نیاز بازار به گازوئیل افزایش خواهد یافت،<sup>۱۰</sup> فناوری‌های هزینه‌آثر بخش ارتقای ته‌ماند گزینده‌های اصلی برای بازآفرینی صنعت پالایش خواهند بود که بر مبنای ارزیابی‌های

تبدیل عمیق‌تر مواد خام سنگین، داشتن ظرفیت بیشتر تصفیه هیدروژنی<sup>۱</sup> و هیدروکراکینگ<sup>۲</sup> خواهد بود و همچنین از فرایندهای کارا تر بهره خواهد برد (Kalinenko, 2019; Gugel, 2019).

پالایشگاه‌های با ضریب تبدیل بالا به سمت گازی کردن خوراک حرکت خواهند کرد تا سوخت‌های جایگزین را توسعه دهند و استفاده از تجهیزات را ارتقا بخشند. این نیز محتمل است که سنتز سوخت‌ها، از واکنش‌گرهای پایه‌ای ساده (مانند گاز سنتز)، افزایش داشته باشند و این آنجا اهمیت می‌یابد که سوخت‌های فوق‌پاک با استفاده از فرایندهای پالایش مرسوم غیراقتصادی تولید خواهند شد. واحدهای فیشر تراپش<sup>۳</sup> همراه با سیکل ترکیبی یکپارچه گازی‌سازی (IGCC)<sup>۴</sup> با پالایشگاه‌ها ترکیب می‌شوند یا در درون فرایند جای می‌گیرند.

تحولات پالایشگاهی در آینده به فرایندهای نفتی محدود نخواهند شد. فرایندهای آزموده‌شده و در حال بررسی در آینده تغییراتی خواهند کرد. واحدهای تقطیر همچنان مرکز پالایش نفت خواهند بود و بهبودهای کوتاه‌مدت از راه یکپارچه‌سازی استفاده از فناوری بازیابی حرارتی و یکپارچه‌سازی واحدهای تقطیر گوناگون اتفاق خواهد افتاد (برای مثال تقطیر اتمسفریک و تحت خلأ). در بلندمدت، تغییر اصلی یکپارچه‌سازی برج‌های تقطیر گوناگون در یک راکتور خواهد بود (مثلاً ستون تقطیر<sup>۵</sup>) و یا اینکه توسعه مسیرهای فرایندی جایگزین را، که به ترکیب بازیابی و تقطیر می‌انجامد، در بر می‌گیرد (مانند تقطیر واکنشی<sup>۶</sup>). فرایندهای جایگزین تقطیر، شامل فرایندهای غشایی و همچنین تمرکز انجمادی<sup>۷</sup> می‌شود.<sup>۸</sup> فرایند حرارتی نیز کارا تر و پرکاربردتر خواهد شد؛ در حالی که فرایندهای موجود تغییرات چندانی در شکل محفظه‌های راکتورها ایجاد نمی‌کنند، تغییرات اصلی در شاخصه‌های داخلی و کاتالیست‌های موجود در راکتورها خواهد بود. با اینکه به نظر می‌رسد نیاز است فرایندهای کک‌سازی، که هسته مرکزی پالایشگاه‌ها را تشکیل می‌دهند، با جریانی از نفت و قیر همراه شوند، اما از سایر گزینه‌های فرایندی استفاده خواهد شد.

## نتیجه‌گیری

صنعت پالایش نفت جهانی با تغییرات و چالش‌های مهمی در سال‌های آینده مواجه است. با توجه به اینکه کشور ایران یکی

1. Hydrotreating
2. Hydrocracking
3. Fischer-Tropsch
4. Integrated Gasification Combined Cycle
5. Dividing-Wall
6. Reactive Distillation
7. Freeze Concentration

۸. به‌صراحت نمی‌توان گفت که این نوع فرایندها جایگزین فرایندهای موجود در پالایشگاه‌های فعلی می‌شوند. اقتصادی بودن این فرایندها در مقیاس صنعتی هنوز تأیید نشده است و تابع عوامل زیادی است.

۹. به همین علت صنعت پالایش در پژوهش و فناوری خود کمتر بر تحقیق و بیشتر بر توسعه متمرکز شده است.

۱۰. با توجه به حرکت بازار به سمت خودروهای برقی و تکامل فناوری‌های مرتبط با خودروهای برقی، برای ورود به تولید گازوئیل شاید زمان گذشته باشد و بهتر است صنعت پالایش نفت ایران این مرحله (ورود به گازوئیل‌گرایی و تولید گازوئیل) را نادیده بگیرد و از آن عبور کند و مستقیماً به مرحله بعد آن (خودروهای برقی) برود. اما تا آن زمان در خوش‌بینانه‌ترین حالت دست‌کم ده سال وقت باقی است و در این مدت می‌توان گازوئیل‌گرایی را محور بازآفرینی صنعت پالایش در نظر گرفت.

شده‌اند و با توجه به افزایش بازار گازوئیل، راهکار عملی و کم‌هزینه برای باز آفرینی این پالایشگاه‌ها، به‌کارگیری واحدهای حذف آسفالتین با حلال (SDA)<sup>۴</sup> است. به‌کارگیری واحد حذف آسفالتین با حلال، علاوه بر اینکه ظرفیت واحدهای کراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) را حدود ۳۰ درصد افزایش می‌دهد، تولید نفت کوره در این فرایند را در حدود ۷۰ درصد کاهش خواهد داد. اما پیش شرط به‌کارگیری این راهکار آن است که محصول خروجی واحد حذف آسفالتین با حلال؛ نفت آسفالت زدوده (DAO) پس از ترکیب با خوراک واحد کراکینگ بستر ثابت (ISOMAX)، از نظر میزان گوگرد، فلز و CCR در دامنه قابل پذیرش برای فناوری کراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) باشد.

به‌کارگیری فناوری حذف آسفالتین با حلال برای باز آفرینی صناعت پالایش ایران چندین مزیت دارد. اولاً، هزینه سرمایه‌گذاری پائینی دارد و می‌تواند برای خوراک با ناخالصی بالا (فاز، گوگرد، CCR و غلظت نیتروژن) استفاده شود. ثانیاً، امکان طراحی و ساخت این واحد با تجهیزات داخلی وجود دارد. ثالثاً، واحد حذف آسفالتین با حلال به کاتالیست وارداتی نیاز ندارد و کاتالیست آن آلودگی زیست محیطی پائینی دارد. حلال مصرفی آن بازیابی می‌شود و تولید آسفالت به صفر می‌رسد. فقط باید موارد استفاده pitch تولید شده (۳۰ درصد خوراک) تعیین شود. در صورتی که راه‌حل مطمئن و سودآوری برای pitch تولید شده نباشد باید به‌کارگیری واحدهای حذف آسفالتین با حلال را کنار گذاشت و به راهکار کک‌سازی تأخیری اکتفا کرد.<sup>۵</sup>

همچنین با توجه به اینکه دو پالایشگاه اراک و آبادان بر مبنای سیستم (با اسکیم) کراکینگ بستر سیال ته‌ماند (RFCC) و کراکینگ بستر سیال (FCC) تأسیس شده‌اند، راهکار کم‌هزینه برای باز آفرینی آنها، تغییر تمرکز این پالایشگاه‌ها از تولید بنزین به تولید پروپیلن است؛ اما این راهکار منوط به وجود شرکت‌های پتروشیمی مصرف‌کننده پروپیلن در نزدیکی این پالایشگاه‌هاست؛ انتقال پروپیلن در مسافت‌های طولانی مشکلات خاصی دارد و با کامیون امکان پذیر نیست.

در شرایطی که حتی در پالایشگاه‌های دارای اسکیم FCC متمرکز بر تولید بنزین، جداسازی پروپیلن اقتصادی است، تغییر تمرکز این پالایشگاه‌ها، از تولید بنزین به تولید پروپیلن، راهکار اقتصادی پیشنهادی برای باز آفرینی آن‌هاست. واحدهای شکست کاتالیستی بستر سیال (FCC) اگر متمرکز بر پروپیلن

صورت گرفته از فناوری‌های موجود، فناوری‌های هیدروکراکینگ بستر دوغابی به همراه ککینگ تأخیری به‌منزله بهترین ترکیب برای ارتقای ته‌ماند مطرح است؛ چراکه علاوه بر تبدیل ته‌ماند به محصولات میان تقطیر با راندمان بالا و هزینه عملیاتی مناسب، به علت اجرای عملیات هیدروکراکینگ تحت فشار هیدروژن، هدف دوم را نیز هم‌زمان محقق می‌کند و میزان گوگرد ته‌ماند را در حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد کاهش می‌دهد. این واحدها در پردازش خوراک محدودیت‌های کمتری به نسبت سایر فناوری‌های جایگزین دارند؛ چراکه به ته‌ماندهای با کیفیت بالا و CCR و فلز پایین نیاز ندارند. همچنین این ترکیب علاوه بر تبدیل ته‌ماند به محصولات میان تقطیر با ارزش (همچون گازوئیل) به تولید کک نیز منجر می‌شود. منافع اقتصادی بالاتر ناشی از ترکیب هم‌زمان این دو فناوری، هزینه سرمایه‌گذاری اولیه بالاتر آن را جبران می‌کند (Sieli and Gupta, 2008).

ارتقای کیفیت<sup>۱</sup> ته‌ماند موضوعی داغ برای صناعت پالایش بوده، هست و در آینده نزدیک خواهد بود. اگر فناوری‌های هیدروکراکینگ بستر دوغابی تکامل یابند و بالغ شوند و پاسخ‌هایی برای پرسش‌های کلیدی درباره هزینه‌های واقعی سرمایه‌گذاری، دسترسی، پایداری عملیات، استفاده از pitch و راندمان در مقیاس صنعتی فراهم کنند، با ارائه بازده بالاتر به نسبت سایر فناوری‌های هیدروکراکینگ، بازار را تغییر خواهند داد.

با توجه به اینکه در حوزه فناوری‌های هیدروکراکینگ بستر دوغابی، هنوز فناوری اثبات‌شده‌ای در مقیاس تجاری مطرح نیست، می‌توان راهکارهای جایگزینی همچون استفاده هم‌زمان دو فناوری ککینگ تأخیری و هیدروکراکینگ بستر ثابت (ISOMAX)، موجود در پالایشگاه نفت ایران را اجرا کرد؛ بنابراین استفاده هم‌زمان از دو فناوری ککینگ تأخیری و هیدروکراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) ترکیبی مناسب و اجرایشده برای ارتقای ته‌ماند است؛<sup>۲</sup> زیرا علاوه بر تبدیل ته‌ماند به محصولات میان تقطیر با ارزش (همچون گازوئیل)، به تولید کک نیز منجر می‌شود که بازار مصرف کافی برای آن در صنایع تولید فلزات (یا در برخی کشورها برای سوخت نیروگاه‌ها) وجود دارد. مهم‌ترین مزیت به‌کارگیری فناوری ککینگ تأخیری در باز آفرینی صناعت پالایش ایران این است که امکان طراحی و ساخت این واحد با فناوری و تجهیزات داخلی وجود دارد.<sup>۳</sup>

همچنین با توجه به اینکه عمده پالایشگاه‌های ایران بر مبنای سیستم (با اسکیم) کراکینگ بستر ثابت (ISOMAX) تأسیس

## 1. Upgrading

۲. احداث واحد آیزوماکس و همچنین ککینگ تأخیری با منطق گازوئیل‌گرایی هم‌راستا است.

۳. واحدهای هیدروکراکینگ بستر ثابت زمانی که خوراک ورودی سنگین است آسیب مکانیکی می‌بینند و عمر کاتالیست آن‌ها محدود می‌شود (شش ماه و کمتر)؛ در نتیجه حجم زیادی از کاتالیست استفاده می‌شود. همچنین تجهیزات واحد هیدروکراکینگ بستر ثابت (آیزوماکس) بسیار گران است.

## 4. Solvent Deasphalting

۵. با توجه به تولید ۴۰۰ هزار بشکه در روز نفت کوره در پالایشگاه‌های کشور و تجمیع آن‌ها در مخازن اسکله بندر مجیدیه (در نزدیکی ماهشهر) برای صادرات، راهکار ابتکاری در افق کوتاه‌مدت، احداث واحد گوگردزدایی (RCD) برای کاهش گوگرد آن، برای رسیدن به سطح مجاز استانداردهای جهانی، در حوالی این بندر است.

## 6. Scheme

- باشند، می‌توانند سرمایه‌گذاری با حاشیه سود بالا به‌شمار روند. این واحدها محدودیت‌هایی در پردازش خوراک دارند؛ زیرا به نفت خام یا ته‌مانده‌های با کیفیت بالا و CCR و فلز پایین نیاز دارند. البته تغییر وضعیت (سوئیچ کردن) واحد FCC برای تولید پروپیلن نیازمند بازطراحی واحد FCC بر مبنای تولید پروپیلن است. دمای بالاتر (حدود ۵۴۰ درجه)، فشار جزئی بیشتر و کاتالیست اسیدی‌تر تولید پروپیلن را افزایش می‌دهد.
- هم‌زمان با این اقدامات، تکمیل پالایشگاه‌های میعانات گازی برنامه‌ریزی شده کشور باید با سرعت در دستور کار قرار گیرد. راه‌اندازی پالایشگاه‌های میعانات گازی در کشور، علاوه بر مصرف کلیه میعانات گازی تولیدی در کشور و تأمین گازوئیل و بنزین با کیفیت و ارزان برای کشور، از تولید فرآورده‌های بدون تقاضا جلوگیری می‌کند و صنعت پالایش رقابت‌پذیر خواهد شد. به این منظور، اقدامات اصلاحی لازم در پالایشگاه سیراف - از نظر تضمین تأمین خوراک (یا در صورت نبود خوراک، کاهش ظرفیت اسمی) و ظرفیت طراحی (تبدیل شدن به چهار پالایشگاه ۱۲۰ هزار بشکه‌ای) و نوع محصولات (تولید بنزین به جای نفتا) - نیز باید صورت پذیرد.
- همچنین براساس پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته، در چند دهه آینده، در تأمین انرژی جهان گاز مقدار بیشینه را خواهد داشت و بعد از آن، انرژی‌های تجدیدپذیر قرار دارند. راه‌اندازی پالایشگاه‌های میعانات گازی در کشور با این فرض، که نوآوری در فناوری، عصر نفت را خیلی زودتر از اینکه نفت تمام شود پایان خواهد داد و احتمال اینکه مقادیر زیادی از نفت جهان به علت ورود انرژی‌های تجدیدپذیر و حمل‌ونقل برقی هرگز اکتشاف و تولید نشود، نیز هماهنگ است؛ زیرا براساس این فرض فناوری‌های تولید مواد پایه پتروشیمی گزینه اصلی برای بازآفرینی صنعت پالایش خواهد بود.
- منابع**
- بندریان، ر. (۱۳۹۸ الف). «مزیت رقابتی شرکت‌های فعال در حوزه بالادستی صنعت نفت؛ مدیریت راهبردی پژوهش و فناوری جهت حصول به شایستگی‌های فناورانه». ماهنامه اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۶۴، ص ۲۳-۳۰.
- بندریان، ر. (۱۳۹۸ ب). «تبیین ماهیت فعالیت‌های پژوهش و فناوری در شرکت‌های دارای رقابت‌پذیری در زمینه فناوری و رقابت‌پذیری با منشأ فناوری در حوزه بالادستی صنعت نفت». اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۶۵، ص ۲۹-۳۹.
- مدنیان، ر.، توسلی، ا.، به‌نژاد، ب. (۱۳۹۶). «بررسی و مقایسه تکنولوژی‌های نوین کاهش نفت کوره و ارتقاء آن به فرآورده‌های سبک و میانی تقطیر از منظر اقتصادی». کنفرانس بین‌المللی دستاوردهای نوین در علوم و تکنولوژی، تهران.
- خادم صمیمی، آ.، بریجانیان، ح.، کریمی، غ. و زارعی ابیانه، م. (۱۳۹۲). «انتخاب بهترین فرایندهای ارتقا، برای ته‌مانده‌های سنگین نفتی ایران». فصلنامه فرایند نو، سال هشتم، شماره ۴۱، ص ۸۱-۹۸.
- کاظمی، ع. (۱۳۹۴). «توسعه صنعت پالایش نفت خام ایران». کنگره راهبردی نفت و نیرو، تهران.
- قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی (۱۳۸۹). مجلس شورای اسلامی.
- موسوی، س. م. و میرجلیلی، ف. (۱۳۹۳). بررسی ضرورت پالایش نفت خام و تولید فرآورده‌های نفتی استراتژیک با رویکرد تکمیل زنجیره ارزش در صنایع پایبندستی و پتروشیمی (اقتصاد مقاومتی در صنایع نفت و پتروشیمی). مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- همتی، ح.، ابریشمی، ح.، وطنی، ع.، نوری، م.، همتی، ع. (۱۳۹۴). «ارزیابی اقتصادی ساخت پالایشگاه با خوراک میعانات گازی منطقه پارس جنوبی عسلویه». سومین کنفرانس بین‌المللی نفت، گاز و پتروشیمی، تهران.
- Arora, A, Mukherjee, U. K. and Global, C. L. (2011). "Refinery Configurations for Maximum Conversion to Middle Distillates". *Annual Meeting San Antonio, Texas*.
- BP Company. (2019). BP Statistical Review of World Energy 2019. <https://www.bp.com > bp > global > corporate > pdfs > energy-economics>
- Cross, P., Desrochers, P. and Shimizu, H. (2013). The Economics of Petroleum Refining; Understanding the business of processing crude oil into fuels and other value added products. The Canadian Fuels Association.
- Fuente, A. and Mur, A. (2016). "Investing in New Refining Technologies; Key Drivers of Successful Investments, World Petroleum Council". *Competitive refining technologies Forum*.
- Gugel, J. (2019). "Executive Viewpoint: Introducing the Refinery of the Future". *Hydrocarbon Processing*.
- IHS Markit. (2019). *Refinery Cost and Margin Analytics*.
- Kalinenko, E. and Stezhko, K. (2019). "Key trends and innovations in refining and petrochemicals industry". *Refining and Petrochemicals*. <https://www.refiningandpetrochemicalsme.com/petrochemicals/25562-key-trends-and-innovations-in-refining-and-petrochemicals-industry>
- Lakhal, S. Y., H'Mida, S. and Islam, M. R. (2007). "Green supply chain parameters for a Canadian

petroleum refinery company". *International journal of environmental technology and management*, 7(1-2), pp. 56-67.

Shore, J. (2014, July). "U.S. Refineries Competitive Positions". *EIA Energy Conference*. <https://www.eia.gov/conference/2014/pdf/presentations/shore.pdf>

Sieli, G. and Gupta, N. (2008). "Delayed coking and LC-Fining technology - a winning combination". *Digital Refining*. [www.digitalrefining.com/article/1000166](http://www.digitalrefining.com/article/1000166)

Speight, J. G. (2010). *The refinery of the future*. Imprint: William Andrew.

Teece, D. J. (2019). "China and the Reshaping of the Auto Industry: A Dynamic Capabilities Perspective". *Management and Organization Review*, 15(1), pp. 177-199.

Topco. (2015). Asia's Refiners Prepare for Switch to Diesel.: <http://topcoevents.com/topco/industry-news/industry-news/View.aspx?nid=5488>



## Technological Renewal of Iran's Oil Refining Industry, Providing Technological Strategies for Competitiveness

Reza Bandarian<sup>1</sup>

### Abstract

Iran's oil refineries have faced severe competitiveness challenges, and technical renewal is their main option. To this end, the first step is to determine the requirements of technology. While gasoline production in Iran will soon double the consumption, the main focus of refining industry reforms has been on increasing gasoline production. The paper offers solutions to regenerate Iran's refining industry in light of recent technological transformations in the energy industry. Thus, two main areas for the Iranian oil refining sector can be considered: (1) «mining the residues of refinery and their conversion into products of distillation,» and (2) «mining the sulfur level of refinery residue.» As a result, cost-effective upgrades technologies (slurry hydrocracking) and delayed coking will be key options for refining domestic oil refinery. Due to the unavailability of slurry-bed hydrocracking technologies, this solution can be implemented at the Iranian Oil Refineries by combining both delayed coking and fixed bed hydrocracking (ISOMAX) technologies. Consequently, the simultaneous use of delayed coking and fixed bed hydrocracking (ISOMAX) technologies is considered a suitable and applicable residue upgrading combination.

**Keywords:** Oil Refining Industry Renewal, Technological Competitiveness, Technological Solution

---

1. Department of Commercialization and Business Development, Technology Management Division, Research Institute of Petroleum Industry; bandarianr@ripi.ir