

یادداشت

ساخت پالایشگاه
دوای درد ناترازی بنزینعلی اصغرزرگر
کارشناس انرژی

کشورمان در حوزه انرژی طی سال‌های اخیر دچار چالش جدی شده است به طوری که عدم سرمایه‌گذاری در این بخش برای توسعه زیرساخت‌های آن سبب شده کشورمان از صادرکننده انرژی به واردکننده تبدیل شود. یکی از اصلی‌ترین فراورده‌های نفتی که با احداث پالایشگاه ستاره خلیج فارس کشورمان توانست در آن به خودکفایی و صادرات برسد، بنزین بود. با این حال دیری نپایید که در این زمینه نیز کشورمان با توجه به چالش‌های موجود به وجود آمده به واردکننده بنزین تبدیل شد.

طی سال‌های گذشته میزان مصرف بنزین حدود ۸۰ میلیون لیتر در روز بود این در حالی است که این میزان در سال جاری در برخی روزها حتی به ۱۲۰ میلیون لیتر نیز رسیده است.

به طوری که گزارش‌های اخیر شرکت ملی پالایش و پخش نشان می‌دهد که در ابتدای سال جاری مصرف روزانه بنزین به ۱۱۲ میلیون لیتر رسید که افزایشی ۴۰ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد، این در حالی است که ظرفیت اسمی تولید بنزین در پالایشگاه‌های کشورمان حدود ۱۱۰ میلیون لیتر در روز است.

این ناترازی بنزین طبیعتاً باید برای کشوری با جمعیت بالا همچون هند اتفاق می‌افتاد نه کشوری همانند ایران که سرشار از منابع نفتی و گازی است. ایران حتی می‌توانست با احتیاط پالایشگاه‌های منطقه شود و همه هواپیماهای کشورهای اطراف پایبند در ایران سوخت‌گیری کنند اما شاهد آن هستیم که این هواپیماها در دوی و ابوظبی سوخت‌گیری کرده و همه درآمد‌های ارزی از طریق این امر نصیب امراتی‌ها می‌شود.

طبیعتاً این افزایش مصرف بنزین در کشورمان دلایل زیادی دارد به طوری که از طرفی سال‌هاست با مشکل حمل و نقل عمومی و کیفیت ضعیف خودروهای تولید داخل روبه‌رو هستیم و از طرف دیگر روند اسقاط خودروهای فرسوده به کنده پیش می‌رود. با این حال پرواضح است که با توجه به نیاز مصرفی بنزین به دلیل افزایش جمعیت و تعداد خودروها هر ساله باید دولت‌ها تلاش زیادی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های خود از جمله ساخت پالایشگاه در کشور برای تولید بنزین انجام دهند.

این در حالی است که طی سال‌های اخیر توجه چندانی به این امر نشده و بعد از پالایشگاه ستاره خلیج فارس نتوانستیم آنچه‌مانند باید و شاید فکری برای افزایش تولید بنزین در کشور کنیم. بنابراین باید گفت کشورمان راهی جز افزایش و گسترش پالایشگاه‌های تولید بنزین ندارد و چون این امر فرایندی کاملاً زمانبر است باید طی سال‌های آینده نیز همچنان مقادیر زیادی ارز برای واردات بنزین اختصاص دهیم.

طی سال‌های گذشته قرار بود وزارت نفت میزان تولید بنزین در پالایشگاه تبریز را دو برابر کند و روزانه ۲۰۰ هزار بشکه‌ای که نفت وارد آن می‌شد به ۴۰۰ هزار بشکه برسد.

با این کار علاوه بر تأمین بنزین داخل حتی می‌توانستیم به کشور ترکیه بنزین صادر کنیم از طرف دیگر ظرفیت پالایشگاه‌ها آبادان، شیراز، اصفهان و مشهد نیز باید افزایش پیدا کند تا ناترازی بنزین رفع شود.

ولی این پایان کار نیست و کشورمان با توجه به افزایش مصرف بنزین باید راهکارهای دیگری از جمله سرمایه‌گذاری برای ساخت پالایشگاه را در دستور کار خود قرار دهد.

یکی دیگر از برنامه‌ها باید کنترل قاچاق سوخت در کشورمان باشد به طوری که این مشکل سال‌هاست کشورمان را دچار ناترازی و مخاطرات فراوان کرده است.

از طرف دیگر بحث دوگانه سوز کردن خودروها و اسقاط خودروهای فرسوده که می‌تواند تا حد بسیار زیادی مصرف سوخت را در کشورمان کاهش دهد باید با شتاب بیشتری توسط

مسئولین امر دنبال شود چون برآوردها حاکی از آن است که این امر اگر توسعه یابد نه تنها مشکل ناترازی حل می‌شود بلکه می‌توانیم مقادیر زیادی بنزین نیز صادر کنیم.



۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری؛ راهکار خودکفایی در تولید بنزین

ترمز ناترازی بنزین

افزایش یافت.

تولید بنزین در کشور

یکی از بهترین اقدام‌های وزارت نفت این بود که طی سال‌های گذشته از پالایشگاه ستاره خلیج فارس رونمایی کرد و در آن زمان کشورمان در زمینه بنزین بی‌نیاز از واردات شد. به طوری که بد نیست بدانیم این پالایشگاه هم‌اکنون بزرگ‌ترین تولیدکننده بنزین در جهان بوده که توسط مهندسان، کارگران و متخصصان ایرانی ساخته و به بهره‌برداری رسیده است.

اهمیت ساخت این پالایشگاه از آنجایی مشخص می‌شود که هم‌اکنون توانسته حدود ۴۰ درصد بنزین مورد نیاز کشورمان را تأمین کند.

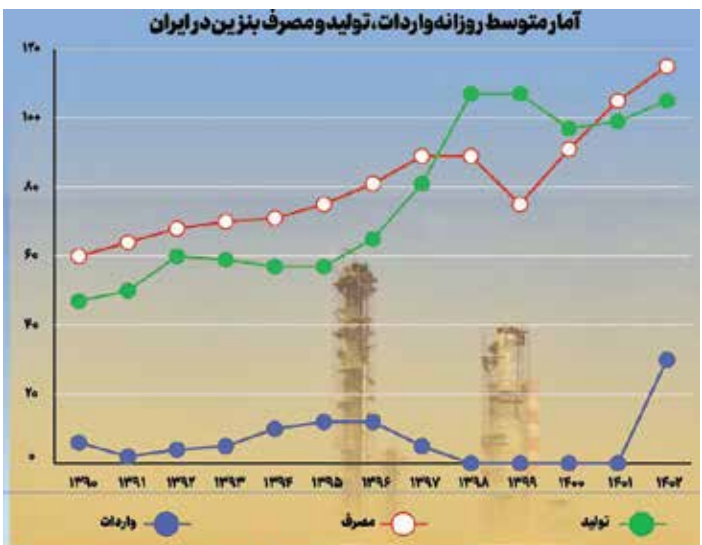
در همین خصوص گزارش‌ها حاکی از آن است که با توجه به شعار این پالایشگاه مبنی بر عدم خام‌فروشی محصولات، ظرفیت بنزین‌سازی در پالایشگاه خود را از ۳۳ میلیون لیتر در روز به ۴۴ میلیون لیتر (۳۰ درصد) افزایش داده است. وزارت نفت اعلام کرد که تولید بنزین کشور در ابتدای سال ۱۴۰۲، روزانه ۱۰۴ میلیون لیتر بود که این عدد با تلاش این وزارتخانه با رشد ۷ درصدی به روزانه ۱۱۲ میلیون لیتر در پایان سال ۱۴۰۲ رسید، همچنین در ابتدای سال جاری نیز میزان تولید بنزین در کشورمان همین ۱۱۲ میلیون لیتر در روز بود.

این در حالی است که این وزارتخانه گفته به طور متوسط در سال گذشته به صورت روزانه ۱۱۷ میلیون لیتر بنزین در کشور توزیع کرده که این امر به معنای ناترازی ۵ میلیون لیتری بنزین در روز است. البته جلیل‌سالاری، معاون وزیر نفت می‌گوید تا پایان سال ۱۴۰۵، روزانه ۳۰ میلیون لیتر به ظرفیت تولید بنزین کشور می‌رسد. البته وی گفته این افزایش ۳۰ میلیون لیتری منوط به اجرای طرح‌های کیفی‌سازی در پالایشگاه‌های گانه و راه‌اندازی پالایشگاه مهر خلیج فارس و آدیش است.

وی افزود: به صورت میانگین روزانه در سال ۱۴۰۲، ۱۱۷ میلیون لیتر بنزین در کشور توزیع شده است.

ناترازی بنزین و واردات آن

گزارش‌های وزارت نفت حاکی از آن است که در سال ۱۴۰۲، بیش از ۵ میلیارد و ۴۷۸ میلیون لیتر فراورده‌های نفتی وارد کشور شده که ارزشی معادل ۴ میلیارد دلار داشته است. همچنین هزینه‌های وارداتی که به ۲۲۵ هزار میلیارد تومان می‌رسند، تقریباً برابر با ۱۰ ماه یارانه نقدی پرداختی به ۸۵ میلیون ایرانی است. به طوری که گفته



لیتر به تولید بنزین روزانه افزوده خواهد شد. از سوی دیگر به نظر می‌رسد با راه‌اندازی طرح تولید بنزین در پالایشگاه شیراز نیز شاهد آن باشیم که یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن بنزین بیرو تولیدات کشور افزوده شود.

در این خصوص جلیل‌سالاری، معاون وزیر نفت می‌افزاید: طرح کیفی‌سازی پالایشگاه نفت تهران نیز در حال اجراست که با بهره‌برداری از بخشی از این طرح تا پایان اسامال، میزان بنزین تولیدی در این پالایشگاه روزانه ۶ میلیون لیتر به ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر رسیده و علاوه بر آن کیفیت بنزین تولیدی به استاندارد یورو ۵ و اروپا خواهد رسید.

قاجاق بنزین

با وجود آن که طی سال‌های گذشته اقدامات زیادی برای مقابله با قاجاق سوخت انجام گرفت اما گزارش‌ها از مناطق مرزی نشان می‌دهد که فرایند قاجاق سوخت همچنان در حال انجام است. با این حال وزارت نفت طی سال‌های گذشته اقداماتی از جمله اجرای طرح کدینگ کارت‌های

بنزین به نگر



برش

در حال حاضر بحث بارانه انرژی به یکی از اصلی‌ترین مباحث مسئولان عالی‌رتبه کشوری تبدیل شده است به طوری که گفته می‌شود باید تغییرات اساسی در این امر صورت گیرد چون در حال حاضر مصرف‌کنندگان انرژی حجم شدت کمی را نسبت به متوسط‌های جهانی برای مصرف انرژی خصوصاً بنزین پرداخت می‌کنند.

در همین خصوص مجید جلیلی، رئیس گروه پژوهش فناوری مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی اظهار کرد: در کشور ما به طور متوسط پیمایش یک خودرو در طول سال حدود ۱۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر است که هزینه مصرف بنزین آن بر اساس قیمت فوب خلیج فارس، در سال ۶۰ میلیون تومان می‌شود. از این رقم ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان آن توسط مصرف‌کننده پرداخت می‌شود و بقیه هزینه را دولت در قالب یارانه پرداخت می‌کند. به طوری که بد نیست به این نکته اشاره کرد که هر لیتر بنزین فوب خلیج فارس با عدد اکتان ۹۲ اکنون حدود ۶۵ سنت قیمت دارد که با دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، ۱۸ هزار و ۵۰۰ تومان و با دلار ۲۷ هزار تومانی، ۲۴ هزار تومان در هر لیتر قیمت می‌خورد. اگر ایران روزانه ۳۰ میلیون لیتر بنزین وارد کند و در این مسیر به دلیل تحریم‌ها نیز متحمل هیچ هزینه اضافی نشود و حتی هزینه حمل و نقل را نیز در نظر بگیریم، روزانه ۱۹.۵ میلیون دلار صرف واردات بنزین خواهد شد.

می‌شود ناترازی موجود در تولید و مصرف بنزین کشورمان سبب شده در سال گذشته ۳ میلیارد دلار ارزی در واردات بنزین صورت گیرد.

با این حال به نظر می‌رسد کشورمان طی سال‌های اخیر نیز نتواند تغییر محسوسی در میزان تولید بنزین به وجود بیاورد به طوری که گفته می‌شود هم‌اکنون تحت هیچ شرایطی نمی‌توان از شرکت‌ها و پالایشگاه‌های کشورمان انتظار افزایش تولید بنزین داشت. هر چند که نمی‌توان منکر این مسأله شد که وزارت نفت برای این مهم پروژه‌هایی را برای افزایش کیفیت محصولات پالایشگاه‌ها در دستور کار قرار داده که بسیاری از آنها به ورطه اجرا نیز رسیده است. با این حال پرواضح است دلایل ناترازی پالایشگاه‌های جدید در کشورمان برمی‌گردد، سپس قیمت اندک بنزین در ایران نسبت به کشورهای همسایه و در پایان می‌توان به عدم استانداردسازی و مدیریت مصرف بنزین اشاره کرد.

عدم ساخت پالایشگاه‌های جدید در کشور

کارشناسان حوزه انرژی معتقدند کشورمان طی سال‌های گذشته باید تعداد بیشتری پالایشگاه برای جلوگیری از ناترازی بنزین در کشورمان احداث می‌کرد اما چون فرایند ساخت پالایشگاه زمانبر است، سالانه مقادیر زیادی واردات بنزین طی سال‌های آینده صورت می‌گیرد که با توجه به ارزی‌گسترده این فراورده نفتی، کشورمان با مشکلات مالی زیادی مواجه خواهد شد.

بدون شک یکی از اصلی‌ترین دلایل این عدم ساخت پالایشگاه به این امر برمی‌گردد که اعتقادی به ساخت این پالایشگاه‌ها طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰ وجود نداشت و مسئولان ساخت پالایشگاه را کاملاً غیراقتصادی می‌دانستند. این در حالی است که به عنوان نمونه چینی‌ها که یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان انرژی در جهان هستند، طی بازای ۴ ساله در سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ سرمایه‌گذاری بیش از ۵۸ میلیارد دلاری را برای ساخت پالایشگاه انجام داده‌اند. همچنین گفته شده که چشم‌پاندی‌ها قصد دارند به حجم سرمایه‌گذاری خود در ساخت پالایشگاه ادامه دهند.

اما بد نیست بدانیم اگر دولت چهاردهم بخواهد یک پالایشگاه به مانند پالایشگاه اصفهان (با ظرفیت ۱۲.۵ میلیون لیتر در روز) بسازد باید طی ۵ سال و با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیاردی آن را به بهره‌برداری برساند تا کشورمان به خودکفایی در تولید بنزین و رفع ناترازی این فراورده نفتی برسد.

بنزین تولیدی پتروپالایشگاه اصفهان از کیفیت و استاندارد بالایی برخوردار است و عمدتاً در تهران و کلانشهرها مصرف می‌شود.

هر چند زمان ساخت پالایشگاه طولانی است اما به این نکته نیز باید اشاره کرد در شرایطی که کشورمان با تورم، کسری بودجه و تحریم‌های شدید پولی و بانکی برای تأمین ارز مورد نیاز خود روبه‌روست، نباید سالانه ۸ تا ۳ میلیارد دلار برای واردات بنزین

