

وزاران نقشبندی گروه اقتصادی

دو جنگ ۱۲ روزه و رمضان در یک سال گذشته، آزمونی جدی برای تاب‌آوری زیرساخت‌های انرژی کشور بود. بخشی از تأسیسات تولید، انتقال و ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی هدف حمله قرار گرفت و آسیب دید، بنابراین تأمین سوخت کشور نیز با محدودیت‌هایی در حوزه تولید و واردات مواجه شد. در این میان، محاصره و محدودیت‌های اعمال‌شده بر مسیرهای واردات نیز با هدف ایجاد اختلال در تأمین سوخت کشور، بویژه از طریق محدود کردن امکان واردات بنزین انجام گرفت. پیش از این نیز مقام‌های آمریکایی بر تأثیرگذاری این محدودیت‌ها بر بازار سوخت ایران تأکید کرده بودند و وزیر خزانه‌داری آمریکا در اظهاراتی از احتمال بروز کمبود بنزین در ایران سخن گفته بود. با این حال، شبکه تأمین و توزیع سوخت توانست به فعالیت خود ادامه دهد و کشور در طول این دوره، برخلاف برخی پیش‌بینی‌ها و شرایط تجربه‌شده در شماری از کشورها، با هیچ اختلال جدی در عرضه سوخت مواجه نشد.

این تاب‌آوری در شرایطی رقم خورد که صنعت پالایش و پخش پیش از آغاز این موضوع نیز با چالش‌هایی از جمله رشد مستمر مصرف فرآورده‌های نفتی، سطح پایین برخی ذخایر سوخت و وابستگی

در یک سال گذشته، برخلاف بسیاری از پیش‌بینی‌ها، کشور با اختلال جدی در تأمین سوخت مواجه نشد. با توجه به تجربه دو جنگ و احتمال ایجاد شوک ناگهانی در مصرف پالاسیپ به تأسیسات، چه اقداماتی برای تقویت ذخایر سوخت انجام شد تا در آن شرایط، تأمین کشور دچار اختلال نشود؟

ما از ابتدای استقرار دولت جدید با چالش تأمین سوخت مواجه بودیم. در زمستان ۱۴۰۲، به دلیل پایین بودن سوخت تقریباً از سال ۱۴۰۱ به واردکننده سوخت تبدیل شده بود و بخشی از بنزین و گازوئیل مورد نیاز کشور از خارج تأمین می‌شد. از طرف دیگر، در حوزه مصرف نیز با رشد سالانه حدود ۶ تا ۷ درصدی مصرف فرآورده‌های نفتی مواجه بودیم.

همچنین در حوزه ذخایر، بخشی از ذخایر سوختی که به‌عنوان پشتوانه تأمین پایدار سوخت کشور عمل می‌کنند، در شرایط مناسبی قرار نداشتند و در همان ابتدای استقرار دولت با سطح پایینی از ذخایر سوخت، چه در نیروگاه‌ها و چه در انبارهای شرکت ملی پخش، مواجه بودیم. در همان روزهای اول دولت، این شرایط خود را نشان داد؛ به‌طوری‌که در زمستان ۱۴۰۲، به دلیل پایین بودن سطح ذخایر نیروگاه‌های کشور، با قطع‌ی برق مواجه شدیم. بنابراین از ابتدا با مجموعه‌ای از چالش‌ها در حوزه تولید، ذخیره‌سازی و مصرف سوخت روبه‌رو بودیم. در کنار این شرایط، کشور با دو جنگ احتمالی و درگیری منطقه‌ای نیز مواجه شد.

در جریان این دو جنگ، تأسیسات مختلفی در بخش‌های تولید، انتقال و توزیع مورد هدف قرار گرفتند. بنابراین لازم بود برای استمرار تأمین سوخت، هم پیش از وقوع این بحران‌ها و هم در زمان مواجهه با آنها، اقدامات لازم انجام شود. سیاست ما برای تأمین پایدار سوخت کشور بر چند رکن اصلی استوار بود. یکی از مهم‌ترین آنها در بخش تولید بود. تلاش کردیم تولید را به‌صورت پایدار به حداکثر برسانیم. در این زمینه، هم با بهره‌برداری از طرح‌های جدید و هم با انجام به‌موقع تعمیرات اساسی، افزایش ضربه آمادگی تأسیسات پالایشی، رفع گلوه‌های موجود و افزایش خوراک پالایشگاه‌ها، توانستیم میزان تولید را افزایش دهیم.

تقریباً ۴ درصد خوراک پالایشگاه‌ها را در دوره استقرار دولت نسبت به مدت مشابه قبل افزایش دادیم و در کنار آن، ۴ درصد افزایش پیدا کرد. بنابراین اولین اقدام اساسی ما، افزایش و پایداری سوخت تولید بود.

در کنار این اقدامات، طرح‌های

متعددی نیز به بهره‌برداری رسید. تقریباً چهار طرح کبی‌سازی به ارزش ۸۷۵ میلیون دلار در پالایشگاه‌ها به بهره‌برداری رسید که مجموع این اقدامات علاوه بر افزایش تولید، حمله ارتقای کیفیت فرآورده‌های تولیدی نیز کمک می‌کند.

در کنار افزایش تولید، با توجه به رشد سالانه مصرف فرآورده‌ها، مدیریت مصرف چه جایگاهی در سیاست تأمین پایدار سوخت داشت و آیا توانستید روند رشد مصرف را تغییر دهید؟

در کنار افزایش تولید، در حوزه مصرف نیز باید اقداماتی انجام می‌دادیم تا بتوانیم تأمین پایدار سوخت را تضمین کنیم. همان‌طور که اشاره کردم، مصرف بنزین سالانه حدود ۶ درصد افزایش داشت و در مورد نفت‌گاز نیز با رشد مصرف مواجه بودیم. با اقداماتی که در حوزه مدیریت مصرف انجام شد، توانستیم این روند را تغییر دهیم. در زمینه نفت‌گاز، رشد مصرف کشور در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳، در شرایطی که طبق روند طبیعی باید حدود ۶ درصد مثبت می‌بود، به منفی ۴ درصد رسید. یعنی نسبت به روند طبیعی، توانستیم حدود ۸ درصد کاهش در مصرف نفت‌گاز ایجاد کنیم. در حوزه بنزین نیز با اجرای سیاست‌های مختلف، رشد مصرف را تقریباً به یک درصد رساندیم؛ یعنی در شرایطی که رشد سالانه مصرف بنزین حدود ۶ درصد بود، توانستیم آن را به حدود یک درصد کاهش دهیم.

البته عوامل مختلفی در این موضوع مؤثر بود، اما بخش مهمی از این نتیجه به پشتیبانی اقدامات مدیریت مصرف مربوط می‌شد.

در کنار کاهش مصرف و افزایش تولید، برای اینکه بتوانیم مواجهه مناسبی با تکان‌های مصرفی، از جمله ذخیره‌سازی سوخت کشور را به سطح مطلوب و متناسبی رساندیم. هدف این بود که اگر تأسیسات مورد حمله قرار گرفتند یا به هر دلیل شوک مصرفی در زمان جنگ ایجاد شد، بتوانیم تأمین سوخت کشور را به‌صورت پایدار ادامه دهیم. بنابراین دو اقدام اصلی بیش از همه به ما در تأمین پایدار سوخت کمک کرد، اول، افزایش و پایداری سوخت تولید و دوم، مدیریت مصرف. در کنار این دو، تقویت ذخایر سوخت نیز باعث شد ظرفیت مناسبی برای مواجهه با تکان‌ها و شرایط خاص داشته باشیم.

در جریان حملات، بخشی از انبارهای نفت، تأسیسات انتقال و برخی واحدهای پالایشی آسیب دیدند. در حال حاضر



معاون وزیر نفت از پشت‌پرده تأمین بنزین در روزهای پراشتاب جنگ ۴۰ روزه می‌گوید

تأمین سوخت در خط مقدم جنگ

گفت‌وگو

بخشی از نیاز کشور به واردات مواجه بود. در چنین شرایطی، افزایش و پایداری سوخت تولید، مدیریت مصرف، تقویت ذخایر و طراحی سناریوهای جایگزین برای مواجهه با این چالش، در دستور کار قرار گرفت. به گفته معاون وزیر نفت در جریان حملات، حدود یک میلیارد دلار خسارت به تأسیسات پالایشی، ذخیره‌سازی و انتقال وارد شد و بخشی از ظرفیت‌های ذخیره‌سازی و انتقال سوخت آسیب دید. با این حال، فرآیند بازسازی و بازگردانی تأسیسات از اولین روزهای پس از حملات آغاز شد و بخش عمده ظرفیت‌های آسیب‌دیده به مدار بازگشت. محمدصادق عطیمی‌فر، معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در گفت‌وگو با «ایران» با تشریح اقدامات انجام‌شده برای حفظ پایداری تأمین سوخت در این شرایط خاص، تأکید کرد که با وجود آسیب به تأسیسات تولید، انتقال و ذخیره‌سازی و محدودیت‌های ایجاد‌شده در واردات، برنامه‌ریزی‌های پیشین، افزایش تولید، مدیریت مصرف و تقویت ذخایر موجب شد تأمین سوخت کشور بدون اختلال جدی ادامه یابد. عطیمی‌فر همچنین با اشاره به برنامه‌های ماه‌های پیش رو گفت: «برآورد شرکت ملی پالایش و پخش این است که با همراهی مردم و اجرای برخی سیاست‌های مدیریت مصرف، امکان ادامه تأمین پایدار سوخت تا پایان سال وجود دارد.» مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

روند بازسازی این تأسیسات در چه مرحله‌ای قرار دارد و برآورد اولیه خسارت‌ها و منابع مورد نیاز برای بازسازی چقدر است؟

طبق برآورد اولیه‌ای که توسط همکاران من انجام شد، در مجموع حدود یک میلیارد دلار خسارت به تأسیسات پالایشی، ذخیره‌سازی و انتقال وارد شد. یکی از مهم‌ترین موارد، حمله به انبارهای نفت در استان‌های تهران و البرز بود.

در این انبار‌ها در مجموع حدود ۹۷ مخزن داشتیم که ۵۲ مخزن در جریان حملات موشکی دشمن آمریکایی صهیونیستی منهدم شد. این مخزن در مجموع یک میلیون لیتر ظرفیت ذخیره‌سازی داشتند. البته تأکید می‌کنم که این عدد مربوط به ظرفیت ذخیره‌سازی است و به معنای میزان موجودی فرآورده در زمان حمله نیست. در بخش انتقال سوخت نیز تأسیسات مستقر در ری، شامل تلمبه‌خانه‌هایی که وظیفه انتقال فرآورده‌ها از نیمه جنوبی کشور به سمت نوار شمالی را بر عهده داشتند، به‌طور کامل تخریب شدند. در جریان این حمله تقریباً ۲۵ الکتروموتور از بین رفت و مخزن تغادلی، منفولد و سایر تجهیزات مستقر در این مجموعه نیز آسیب دیدند. هدف دشمنان از این حمله، ایجاد اختلال در توزیع سوخت در استان‌های تهران و البرز و همچنین در تمام نوار شمالی کشور بود. بنابراین، این حمله صرفاً تهران و البرز را هدف قرار نمی‌داد، بلکه بخش گسترده‌ای از نوار شمالی کشور، از خراسان‌ها گرفته تا آذربایجان‌ها، می‌توانست از تبعات این حمله متأثر شود.

در پارس جنوبی، حدود ۳۳۰ هزار بشکه در روز از تولید معیانات گازی از دست رفت؛ این در حالی است که حدود ۶۰ درصد بنزین کشور به معیانات گازی این شرایط و حفظ تولید، مدیریت پارس جنوبی وابسته است. مدیریت سوخت، کار بسیار پیچیده‌ای بود. جزئیات اقداماتی که در این مدت انجام شد، به دلیل شرایط جنگی و ملاحظات موجود، در زمان مناسب تشریح خواهد شد. با این حال، تاب‌آوری بالایی که کشور در زمان جنگ ایجاد شد، بتوانیم سوخت سوخت کشور را به‌صورت پایدار ادامه دهیم. بنابراین دو اقدام اصلی بیش از همه به ما در تأمین پایدار سوخت کمک کرد، اول، افزایش و پایداری سوخت تولید و دوم، مدیریت مصرف. در کنار این دو، تقویت ذخایر سوخت نیز باعث شد ظرفیت مناسبی برای مواجهه با تکان‌ها و شرایط خاص داشته باشیم.

در کنار کاهش مصرف و افزایش تولید، برای اینکه بتوانیم مواجهه مناسبی با تکان‌های مصرفی، از جمله ذخیره‌سازی سوخت کشور را به سطح مطلوب و متناسبی رساندیم. هدف این بود که اگر تأسیسات مورد حمله قرار گرفتند یا به هر دلیل شوک مصرفی در زمان جنگ ایجاد شد، بتوانیم تأمین سوخت کشور را به‌صورت پایدار ادامه دهیم. بنابراین دو اقدام اصلی بیش از همه به ما در تأمین پایدار سوخت کمک کرد، اول، افزایش و پایداری سوخت تولید و دوم، مدیریت مصرف. در کنار این دو، تقویت ذخایر سوخت نیز باعث شد ظرفیت مناسبی برای مواجهه با تکان‌ها و شرایط خاص داشته باشیم.

در کنار این اقدامات، طرح‌های متعددی نیز به بهره‌برداری رسید. تقریباً چهار طرح کبی‌سازی به ارزش ۸۷۵ میلیون دلار در پالایشگاه‌ها به بهره‌برداری رسید که مجموع این اقدامات علاوه بر افزایش تولید، حمله ارتقای کیفیت فرآورده‌های تولیدی نیز کمک می‌کند.

تا بریتانیا که در آن هم سهمیه‌بندی انجام شده و هم گزارش‌هایی از سرقت سوخت از جایگاه‌ها و حتی باک خودروها وجود داشته است. در اغلب کشورهای دنیا نیز بیش از ۱۰۰ کشور افزایش نرخ سوخت را تجربه کرده‌اند.

از طرف دیگر، ما در حوزه مدیریت مصرف نیز محدودیت‌هایی داریم و نمی‌توان هر سیاستی را در این زمینه اعمال کرد. دلیل اصلی این موضوع آن است که حاکمیت تأکید دارد که باید تا حد ممکن از وارد کردن فشار به مردم جلوگیری شود.

بنابراین، ما با محدودیت‌های زیادی در اعمال سیاست‌های مختلف برای تأمین پایدار سوخت مواجه بودیم، اما با وجود همه این شرایط، تلاش همکاران و همچنین برنامه‌ریزی‌هایی که از قبل انجام شده بود، به ما کمک کرد تا شرایط را مدیریت کنیم. یکی از اقدامات مهم، سناریونگاری‌هایی بود که از قبل انجام گرفته بود و براساس آن، برنامه‌ریزی‌های لازم و سناریوهای جایگزین برای شرایط مختلف طراحی شده بود. این موضوع باعث شد در زمان مواجهه با بحران، آمادگی بیشتری برای واکنش و مدیریت شرایط داشته باشیم. برآورد ما این است که اگر همراهی مردم عزیز را داشته باشیم و بتوانیم در برخی موارد سیاست‌هایی را در حوزه مدیریت مصرف اعمال کنیم، امکان ادامه تأمین پایدار سوخت وجود خواهد داشت و می‌توانیم این روند را تا پایان سال ادامه دهیم.

اشاره کردید که پیش از وقوع دو جنگ، کشور با ناترازی سوخت مواجه بود. دولت چهاردهم برای کنترل این روند و کاهش ناترازی سوخت چه اقداماتی انجام داد و این اقدامات چه نتایجی به همراه داشت؟

در حوزه رشد مصرف، توانستیم روند افزایشی مصرف را متوقف کنیم و در برخی بخش‌ها حتی رشد مصرف را منفی کنیم. در حوزه نفت‌گاز نیز مجموعه‌ای از اقدامات انجام شد که یکی از مهم‌ترین آنها اصلاح نظام تخصیص سوخت بود. در این زمینه، با تدوین الگوهای مصرف برای برخی بخش‌ها و اصلاح نظام تخصیص سوخت، بخشی از کاهش مصرف محقق شد. در کنار آن، اقداماتی نیز بر پایه تحلیل داده و برای شناسایی الگوهای مصرف در بخش‌های مختلف انجام گرفت. از جمله با شناسایی انحرافات در بخش حمل و نقل و همچنین شناسایی منشأهای قاچاق، توانستیم این موارد را مدیریت و کاهش دهیم.

البته مجموعه‌ای از اقدامات دیگر نیز از سوی دستگاه‌های متولی در بخش مصرف و همچنین دستگاه‌های امنیتی و انتظامی انجام شد که همه این اقدامات در کنار یکدیگر کمک کرد تا بتوانیم مصرف نفت‌گاز را کنترل کنیم. نتیجه این اقدامات این بود که کشور در سال ۱۴۰۴، پس از سال‌ها واردات نفت‌گاز، واردات آن را متوقف کرد. ما فقط در سال ۱۴۰۳ حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار نفت‌گاز وارد کرده بودیم، در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۴ تقریباً به صفر رسید. امسال نیز تاکنون در سال ۱۴۰۵ واردات گازوئیل نداشته‌ایم.

این موضوع در تأمین سوخت نیروگاه‌ها نیز اهمیت داشت. در سال ۱۴۰۴، هیچ با وجود توقف واردات نفت‌گاز، هیچ مشکلی در تأمین سوخت نیروگاه‌ها نداشتیم. امسال نیز ذخایر نفت‌گاز نیروگاهی و ذخایر شرکت ملی پخش در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

برای مدیریت مصرف بنزین و کاهش واردات، چه تمهیداتی در حوزه سهمیه‌بندی، سوخت‌های جایگزین و نوسازی ناوگان انجام شد؟

در حوزه بنزین نیز مجموعه‌ای از اقدامات انجام شد. یکی از این اقدامات، اصلاح سهمیه‌های تخصیصی و متناسب‌سازی سهمیه اختصاص یافته با خودروها بود. در کنار آن، برای جنگ سنگین و در ابعاد جهانی مواجهه، تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز نیز دوباره احیا شد.

در همین زمینه، میزان تبدیل خودروها نیز در همین زمینه، میزان تبدیل خودروها

به‌صورت کارخانه‌ای و کارگاهی، با تعویض مخازن فرسوده CNG، حدود ۴۶ درصد نسبت به دولت سیزدهم افزایش پیدا کرد.

اقدام دیگر، متنوع‌سازی سبد سوخت از طریق توسعه زیرساخت برقی‌سازی بود. در این زمینه، فرآیند ایجاد ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در جایگاه‌های سوخت آغاز شد.

تاکنون برای حدود ۲۳۲ جایگاه مجوز صادر شده و در حدود ۳۰ جایگاه نیز تجهیزا ت شارژ خودروهای برقی نصب شده است. این اقدام می‌تواند کمک قابل توجهی به توسعه برقی‌سازی و کاهش وابستگی به بنزین داشته باشد. در حوزه توسعه LPG نیز فرآیند صدور مجوز برای احداث جایگاه‌های LPG در حال انجام است.

اقدام مهم دیگر، پس از اصلاح نظام سهمیه‌بندی و متنوع‌سازی سبد سوخت، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل بود. علت اصلی رشد مصرف سوخت در کشور، ناوگان فرسوده است و در حال حاضر بالغ بر ۵۲ درصد ناوگان خودرویی کشور فرسوده است. بنابراین مجموعه‌ای از طرح‌ها را برای نوسازی ناوگان تعریف کرده‌ایم. این طرح‌ها شامل برقی‌سازی ناوگان موتورسبکت‌های فرسوده، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و همچنین توسعه ناوگان هیبریدی است که فرآیند نهایی کردن قراردادهای آن در حال انجام است.

در این زمینه با همکاری سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، فرآیند پذیرش اوراق صرفه‌جویی فرآورده‌های نفتی در بورس برای تأمین مالی این طرح‌ها نیز انجام شده و در حال پیشرفت است.

در زمینه اصلاحات قیمتی نیز با توجه به ملاحظات معیشتی، دولت نرخ بنزین سهمیه‌ای را ثابت نگه داشت، اما برای آن بخش از مصرف که بالاتر از الگوی متعارف مصرف است، نرخ سوم اعمال شد. هدف اصلی از این سیاست، درآمذایی نیست، بلکه این است که مردم به سمت استفاده از سوخت‌های جایگزین یا حمل‌ونقل عمومی سوق داده شوند.

از سوی دیگر، برای بخشی از جامعه که نیاز به بنزین باکیفیت دارند و همچنین خودروهای حساس، زیرساخت واردات و توزیع بنزین ویژه و سوپر وارداتی را نیز فراهم کردیم. این فرآیند اکنون در چند استان، توزیع بنزین ویژه یا سوپر وارداتی در حال انجام است.

به‌طور کلی، اینها مهم‌ترین اقداماتی بود که در سال اخیر در زمینه مدیریت مصرف انجام شد. مجموعه این اقدامات هم به کاهش واردات کمک کرد و هم موجب افزایش سطح ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی کشور شد. در مجموع، واردات فرآورده‌های نفتی در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳ حدود ۲۰۰ میلیون دلار کاهش پیدا کرد و این کاهش واردات نیز به افزایش سطح ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی کشور کمک کرد.

مهم‌ترین اولویت‌ها و برنامه‌های باقی‌مانده شرکت ملی پالایش و پخش تا پایان سال جاری چیست و قرار است چه اهدافی در این مدت محقق شود؟

ما از ابتدای استقرار دولت، متناسب با شرایط محیطی و چالش‌هایی که با آن مواجه بودیم، یک سند راهبردی تدوین کردیم که جهت‌گیری کلی مجموعه را تا پایان دولت مشخص می‌کرد.

طبیعتاً متفاوت برنامه‌های تدوین‌شده مجموعه‌ای باید متناسب با شرایط محیطی و اقتضات همان دوره انجام شود. نمی‌توان عملکرد صنعت پالایش سوخت، با بازسازی واحدها و تأسیسات آسیب‌دیده در جریان جنگ تحمیلی است. امیدواریم این تأسیسات نیز هرچه سریع‌تر بازسازی و به ظرفیت عملیاتی خود بازگردند.

آسیب و حمله قرار نداشت‌اند. ما متناسب با شرایطی که در آن قرار داشتیم و چالش‌هایی که کشور با آنها درگیر بود، سند راهبردی خود را در شش محور اصلی تدوین کردیم. محور اول، حفظ و افزایش تولید با تأکید بر کیفی‌سازی فرآورده‌های نفتی بود که بخشی از اقدامات انجام‌شده در این زمینه را توضیح دادم.

در ادامه، پالایشگاه آتش‌جنوبی آماده بهره‌برداری در کنگان است. همچنین برنامه ما این است که پالایشگاه مهر خلیج فارس نیز تا پایان امسال به بهره‌برداری برسد. بنابراین، دو پالایشگاه که بهره‌برداری از آنها به دلیل شرایط جنگی تا حدودی به تعویق افتاده بود، طبق برنامه تا پایان امسال به بهره‌برداری خواهند رسید.

در کنار این موارد، مجموعه‌ای از طرح‌های کیفی‌سازی نیز در پالایشگاه‌ها در حال اجراست که یکی از مهم‌ترین آنها طرح کیفی‌سازی بنزین پالایشگاه تهران است و برنامه‌ریزی شده تا پایان امسال به بهره‌برداری برسد.

محور دوم سند راهبردی ما، مدیریت مصرف و بهینه‌سازی مصرف انرژی است. در این بخش نیز مجموعه‌ای از اقدامات در حال پیگیری است و هدف ما این است که روند مصرف در تمامی فرآورده‌ها را نزولی کنیم. برای تحقق این هدف، مجموعه‌ای از اقدامات و راهکارها تدوین شده است.

البته موضوع مصرف، موضوعی نیست که وزارت نفت به‌تنهایی متولی آن باشد و تحقق اهداف این بخش مستلزم مشارکت همه دستگاه‌ها و بخش‌های مختلف است. وظیفه اصلی ما در این حوزه، تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی است. محور سوم، توسعه و تقویت زیرساخت‌هاست. در این بخش بنا داریم تا پایان امسال، هم بازگردانی زیرساخت‌های آسیب‌دیده و هم بهره‌برداری از تأسیساتی را که در حال توسعه بوده‌اند، از جمله خطوط لوله و انبارهای نفت دنبال کنیم.

از ابتدای دولت تاکنون نزدیک به هزارکیلومتر خط لوله را به بهره‌برداری رسانده‌ایم. امسال نیز بنا داریم مجموعه دیگری از خطوط لوله را به بهره‌برداری برسانیم؛ از جمله خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی یزد که بهره‌برداری از آن در برنامه قرار دارد. در کنار آن، عملیات اجرایی خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی به فارس نیز امسال آغاز خواهد شد. در کنار محورهای تولید، مصرف و زیرساخت، سه محور دیگر نیز در سند راهبردی ما تعریف شده است: محور چهارم، توسعه سرمایه‌انسانی است. یکی از مهم‌ترین اقدامات ما در این بخش، تربیت نسل انسانی و مدیریتی توانمند تربیت کنیم. محور پنجم، توسعه فناوری و استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان است. در این زمینه، صندوق سرمایه‌گذاری خطرپذیر شرکتی یا CVC صنعت پالایش راه‌اندازی شده است. این مجموعه امسال راه‌اندازی شد و برنامه ما این است که تا پایان سال ساختار آن را تکمیل کنیم و برخی پروژه‌های فناورانه را از طریق این ظرفیت پیش ببریم. همچنین قراردادهای پژوهشی و تحقیقاتی با دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی نیز در همین چارچوب دنبال خواهد شد. افزایش سطح ذخایر سوخت سرزمینی و فرایش سوخت ذخایر سوخت است که در این زمینه نیز مجموعه‌ای از اقدامات در حال انجام است و تا پایان امسال مطابق برنامه‌های تدوین‌شده پیش خواهیم رفت.

البته در کنار محورها، یک کارویژه مهم دیگر نیز داریم و آن اجرای طرح بازسازی واحدها و تأسیسات آسیب‌دیده در جریان جنگ تحمیلی است. امیدواریم این تأسیسات نیز هرچه سریع‌تر بازسازی و به ظرفیت عملیاتی خود بازگردند.

برش

با توجه به اینکه بنزین سهمیه‌ای در حال حاضر با نرخ ۱۵۰۰ تومان به مصرف‌کننده عرضه می‌شود، هزینه تأمین هر لیتر بنزین برای دولت چقدر است و این هزینه به چه اساسی محاسبه می‌شود؟

هزینه تولید و تأمین هر لیتر بنزین، بسته به روش محاسبه متفاوت است. برای مثال، بنزینی که از محل واردات تأمین می‌شود، در حال حاضر ارزش هر لیتر آن با بنزین اکت است. اما در مورد بنزینی که از پالایشگاه‌های داخلی خریداری می‌شود، نحوه محاسبه متفاوت است. این بنزین در قالب فرآیند تقاطع خوراک و تصفیه محاسبه می‌شود و ارزش‌گذاری آن به این بستگی دارد که آیا ارزش نفت خام نیز در قیمت بنزین لحاظ شود یا خیر. در کنار ارزش نفت خام، هزینه‌های فرآورش و پالایش نفت خام، هزینه انتقال و همچنین کارمزد توزیع نیز از جمله آیتم‌هایی هستند که باید به ارزش نفت خام اضافه شوند. بنابراین، بسته به اینکه چه مؤلفه‌هایی در محاسبه لحاظ شود، قیمت تمام‌شده و ارزش بنزین متفاوت خواهد بود. با این حال، براساس آنچه در حال حاضر در صورت‌های مالی مجموعه پالایش و پخش برای هر لیتر بنزین در تیرماه امسال، با احتساب ارزش نفت خام و بر مبنای قانون الحاق، محاسبه می‌شود، رقم خرید هر لیتر بنزین از پالایشگاه بالغ بر ۸۰ هزار تومان است و این رقم در صورت‌های مالی نیز درج می‌شود. البته همان‌طور که اشاره کردم، رویکردهای مختلفی برای محاسبه هزینه و ارزش بنزین وجود دارد و در قیمت‌گذاری نیز مناقشات و اختلاف‌نظرهای کارشناسی وجود دارد.