



## میزگرد سیاست‌های صنعت نفت در ساخت و توسعه صنعت پالایشی

پالایشی را به دنبال خواهد داشت و به طبع بررسی فنی و اقتصادی طرح‌های در حال اجرا را تغییر می‌دهد، میزگردی با حضور آقایان نعمت‌زاده - مشاور وزیر نفت و مدیرعامل اسبق شرکت ملی پالایش و پخش - آقای - مشاور مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی و مدیرعامل اسبق شرکت پالایش و پخش - بهشتی - کارشناس ارشد مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی - خسروی زاده و حسن تاش - اعضای هیأت مدیره انجمن اقتصاد انرژی ایران - تشکیل دادیم تا به بررسی هر چه بیشتر سیاست‌های اخیر صنعت نفت در حوزه پالایش بپردازیم.

در ابتدای میزگرد حسن تاش گفت: برنامه توسعه پالایشگاه‌های موجود و ساخت پالایشگاه‌های جدید در چند سال گذشته با بحث‌هایی همراه بوده و این سؤال مطرح است که برنامه ساخت و توسعه پالایشگاه‌ها تا چه حد تحت تأثیر فشارهای ناشی از کمبود بنزین انجام شده و یا اجرای این طرح‌ها چه میزان در راستای برنامه‌های بلندمدت کشور بوده است؟

از سال ۱۳۸۰ به این سو، رشد مصرف بنزین در کشور به شدت افزایش یافته و باک‌های خودروها و موتورسیکلت‌ها در خیابان‌ها تمامی بنزین تولیدی پالایشگاه‌های کشور را بلعیده‌اند. در نتیجه دولت برای رفع کسری تولید داخل، نیاز کشور را با واردات تأمین کرده و کمتر ساخت پالایشگاه‌های جدید برای رفع نیاز به بنزین در دستور کار وزارت نفت قرار داشته است. این در حالی است که طی این سال‌ها برخی از کارشناسان و مسئولان نیز از زیان‌ده بودن صنعت پالایشی کشور خبر می‌دادند و از تأمین ارزان‌تر بنزین و فرآورده‌های نفتی از بازارهای بین‌المللی دفاع می‌کردند. اما اکنون ۳ سالی است که افزایش قیمت نفت خام و به طبع رشد سود پالایشی، رویه وزارت نفت را تغییر داده و توسعه و اصلاح فرآیند پالایشگاه‌های موجود و ساخت چند مجتمع پالایشگاهی جدید را در برنامه اجرایی خود گنجانده است. براین اساس با شروع دوباره کاهش قیمت‌های نفت خام در سطح بین‌المللی در سال اخیر که کاهش سود

صورت خام و یا فرآورده نفتی و یا محصولات پتروشیمی مطرح است. براساس تجربه من به صورت کلان، اگر ما نفت خام را تبدیل به فرآورده کنیم و آن را در داخل و خارج عرضه کنیم، درآمد بیشتری خواهیم داشت که شامل دو بخش درآمد ملی و درآمد بنگاهی است. درآمد ملی صنعت پالایش، دانش مطالعات اولیه و پایه، مطالعات مهندسی، پیمانکاری، ساخت داخل، راه اندازی و راهبری است که در اقتصاد ملی درآمد سرشاری را نصیب کشور می کند و بدون آن در هیچ کدام از این زمینه ها رشد نمی کنیم و تنها بایک خط لوله، نفت خام را صادر کرده ایم. درآمد ملی هم برای کشور مستمر و ادامه دار است و حتی با شرایط برابری هزینه و درآمد کلی به دلیل وزن بالای درآمد ملی، سرمایه گذاری را منطقی می کند. از لحاظ درآمد بنگاهی نیز پالایشگاه ها در کشورهای مختلف، در حال فعالیت و درآمدزا هستند و سود خود را بین سهامداران تقسیم می کنند. پس به صورت ملی و بنگاهی پالایش، صنعتی اقتصادی است. البته چون یک کار زیربنایی است نمی توان سود یک صنعت مصرفی و خاص با بازگشت سرمایه بالا و یا بخش خدماتی را از این بخش انتظار داشت، اما به هر حال سودده است.

بنابراین اگر در دوران مناسب همچون الان که قیمت ها (مصالح، پیمانکاری و ساخت) پایین است، سرمایه گذاری کنیم و وقتی که فرآورده به بازار عرضه می شود در مسیر رشد قیمت ها باشیم، می توانیم از بازگشت سرمایه مناسبی استفاده کنیم و عمده سرمایه گذاری انجام شده را طی دوره ۴-۵ سال قیمت های بالا، برگشت دهیم و وام های دریافتی را پرداخت کنیم. بنابراین از لحاظ اصولی ساخت پالایشگاه امری صحیح



و منطقی است ولی آن که با چه نوع تکنولوژی، خوراک و یا ظرفیتی پالایشگاه ساخته شود، بحث دیگری است و برای سرمایه گذاری به طور مجزا باید بررسی و امکان سنجی اقتصادی شود. البته براساس مطالعات ما اگر پالایشگاه ها را با بخش پتروشیمی مرتبط و هماهنگ کنیم، پروژه اقتصادی تر خواهد بود و طی ده سال گذشته برنامه ریزی همه پالایشگاه ها به صورت مرتبط با بخش پتروشیمی انجام شده، چرا که منطقی است که با

سؤال دیگر، در خصوص نوع ترکیب نفت پالایشی انتخابی است که با توجه به روند سنگین شدن نفت خام تولیدی (توسعه میادین نفت سنگین) و تولید میعانات گازی در کشور، برای انجام طرح ها چه مطالعاتی صورت گرفته است؟ همچنین هدف از ساخت و توسعه پالایشگاه ها، صادرات فرآورده یا تأمین نیاز داخلی است؟ از طرفی روند مصرف انرژی در کشور بسیار بی رویه است و تجربه های مشابه نشان می دهد که در بیشتر موارد که در تنگنا نبوده ایم، روند مصرف بی رویه را ادامه داده ایم، حال با افزایش تولید این امکان وجود دارد که مصرف بی رویه بنزین و گازوئیل در کشور ادامه داشته باشد، حال برای رفع این معضل چه راه کارهایی دیده شده و آیا با هزینه ها و سرمایه گذاری هایی که در کشور صورت می گیرد، نمی توان فرصت هایی با هزینه کمتر برای کاهش مصرف ایجاد کرد و به روند ناخواسته بی بند و بار مصرف با ساخت پالایشگاه های جدید دامن نزد؟ به عنوان سؤال آخر، هم اکنون با بحران اخیر به وجود آمده در سطح دنیا قیمت بنزین در خلیج فارس پایین تر از نفت خام است، مطالعات هم نشان می دهد که بحران گازوئیل در آینده در دنیا حادث تر از بنزین خواهد بود، حال این مسایل تا چه حد در برنامه ها دیده شده است؟

در ادامه **نعمت زاده** گفت: پالایشگاه نفت یک سرمایه گذاری بلندمدت و زیربنایی است و نمی توان با توجه به شرایط یک یا دو سال و تغییرات قیمت نفت خام و سود پالایشی



در مورد آن قضاوت کرد و حتماً باید در یک بازه درازمدت آن را دید. تجربه ما در صنعت پالایش هم نشان می دهد، به علت عدم سرمایه گذاری و رشد مصرف و عدم توازن

عرضه و تقاضا، قیمت فرآورده های پالایشی افزایش داشته و سود پالایش را بالاتر برده، البته همچون دیگر صنایع در این صنعت هم با افزایش عرضه، قیمت ها تغییر می کند. بنابراین کاهش فعلی قیمت بنزین و یا نفت خام نمی تواند عامل تصمیم گیری باشد. نکته دیگر آن که ما منابع سرشار نفت و گاز داریم که استفاده منطقی از این منابع مورد تأیید همه است، بالاخص زمانی که از لحاظ مالی به آن نیاز داریم. حال مصرف، فروش و صادرات آن به

مصرف باید مرتب پالایشگاه بسازیم. در سال ۶۸، زمانی که مصوبه طراحی و احداث پالایشگاه بندرعباس صادر شد، علت احداث پالایشگاه دوباره بحث مهمی بود



که اگر براساس رفع موازنه منفی طرح ریزی می شد، توجیه پذیر نبود و مسایل قبلی را دوباره زنده می کرد و بدین لحاظ از نظر اقتصادی لازم بود تا پالایشگاه در محلی ساخته شود که محور اصلی را از انگیزه رفع موازنه منفی به توجیه فنی و اقتصادی تبدیل کند. یکی از دلایل انتخاب منطقه بندرعباس نیز همین امر بود که بعداً حتی این پالایشگاه را پالایشگاه صادراتی عنوان کردند. اما با این وجود در طراحی، لیسانسی انتخاب کردند که ۳۳ درصد فرآورده آن نفت کوره بود، چرا که اگر لیسانس های بالاتر انتخاب می شد سرمایه گذاری بیشتری را می طلبید. این مسأله سود حاصل از پالایش را خیلی کم و هزینه و درآمد را نزدیک به هم کرد، اما باز طرح در زمان شروع طراحی و ساخت نسبتاً توجیه فنی و اقتصادی داشت. با پیش بینی رشد ۳ درصد مصرف بنزین و فرآورده ها در داخل در برنامه اول و دوم و تأکید بر این رشد در تبصره ۱۹ قانون برنامه دوم، فرآورده های این پالایشگاه باز هم صادراتی محسوب می شد. بنابراین در این زنجیره، کشور تا آن زمان هر دو نوع پالایشگاه چه با توجیه رفع موازنه منفی تولید و مصرف و چه با توجیه فنی و اقتصادی را تجربه کرده بود.

اما رشد ۳ درصد مصرف سالیانه پیش بینی شده برای بنزین داخل در برنامه دوم تا سال پایانی برنامه به ۵/۴ درصد رسید و در سال های اول برنامه سوم سالیانه به ۸ درصد و در سال آخر برنامه به ۱۲/۳ درصد رسید که باعث مصرف بالای بنزین در داخل شد. این شرایط نشان داد که در پروژه هایی که حتی با توجیه فنی و اقتصادی نیز عمل می کنیم، باید موازنه مدیریت تقاضا و مصرف را هم لحاظ کرد. چرا که فقط مدیریت عرضه و براساس تقاضای مدیریت نشده در جامعه و با قیمت های یارانه ای انجام می شود که توجیه فنی و اقتصادی احداث پالایشگاه را خدشه دار می کند. به دلیل احکام قانون در برنامه سوم که صرفاً ساخت پالایشگاه توسط بخش خصوصی لحاظ شده بود برای احداث ۱۸ پالایشگاه

تغییر و افت قیمت یک محصول پتروشیمی، قیمت محصول دیگر افزایش پیدا کند و این حالت پتانسیل اقتصادی طرح را بالا می برد و پالایشگاه نیز دیگر تنها از فروش مستقیم بنزین و گازوئیل سود نمی برد. به همین دلیل بارها این امر را به دوستان تأکید کردم که البته کمتر موفق بودم، چون ذهنیت قبلی پالایش و پخش رفع کمبود بنزین در کشور بود. ولی موفق شدیم که با نگاه بنگاه داری، اقتصاد پروژه را در اولویت قرار دهیم و بر روی ترکیب سرمایه گذاری برای بالاترین نرخ بازگشت سرمایه کار کنیم تا فرآورده با بالاترین سود انتخاب شود. روند جهانی نیز نشان می دهد که نفت گاز بیشترین تقاضا را در آینده خواهد داشت، چرا که راندمان موتورهای گازوئیلی حتی تا ۳۰ درصد بیشتر از موتورهای بنزینی است. خودروسازان در سال گذشته در اروپا، حداقل ۵۰ درصد خودروهای سبک را از نوع دیزلی تولید کرده اند و این سهم در فرانسه به ۶۵ درصد رسیده است. در کشور هم مصوباتی تهیه و در تبصره ۱۳ تصویب شد که ممنوعیت تردد خودروهای سبک دیزلی برداشته شود و جلسات متعددی هم با خودروسازان و وزارت صنایع داشتیم و از آن ها خواستیم که این حرکت در ایران هم شروع شود و حتی در کوتاه مدت نفت-گاز با استاندارد Euro-4 وارد شود. براین اساس شرکت پخش برنامه ریزی کرده تا در برخی از جایگاه ها، نفت گاز مرغوب عرضه کند. در بسیاری از جایگاه ها که قبلاً نفت سفید عرضه می شد، اکنون امکانات این بخش بدون استفاده مانده و تنها با اضافه کردن چند تلمبه می توانیم این بخش را به عرضه نفت گاز مرغوب اختصاص دهیم. در جایگاه های جدید نیز توصیه کرده ایم تا در برنامه، عرضه گازوئیل مرغوب دیده شود.

در تکمیل بحث **آقای** ادامه داد: ساخت پالایشگاه و اصلاحات مستمر پالایشگاه ها را باید به صورت یک جریان راهبردی، پویا و درازمدت، همراه با مطالعه و اجرا برای زمینه سازی ایجاد ارزش افزوده بیشتر نگاه کرد و پاسخ کوتاه مدت و مقطعی و موردی به آن، با ابعاد ناهماهنگ اقتصادی، اجتماعی و سیاسی از منظر بنگاه با اشکال مواجه می شود. برای مثال در سال ۱۳۶۴ با بحث هایی که در خصوص احداث پالایشگاه هفتم (اراک) در هیأت مدیره شرکت ملی نفت مطرح شد، مسایل تأمین مالی طرح مشکل ساز بود و بیشتر از چهار سال طول کشید. انگیزه اصلی برای انجام طرح صرفاً رفع موازنه منفی تولید و مصرف داخلی بدون حساسیت روی قیمت ها بود. اما برخی عقیده داشتند که اگر انگیزه طرح رفع موازنه منفی باشد با این رشد

داشت. در عمل با شدت در برابر این فرایند مخالفت و مقاومت شد چرا که اگر بر اساس موازنه منفی عمل می کردیم، این جریان تمام سیستم را می خورد و هر دو سال یکبار باید یک پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه ای می ساختیم. در نتیجه این جمع بندی تأکید شد که این راه مناسب نیست و انعکاس آن دقیقاً در برنامه سوم و چهارم آمد. البته در برنامه چهارم، جهت گیری وزارت نفت تثبیت یک الگوی توسعه ای صنعت پالایش تا ۲/۷ میلیون بشکه در روز بود که با جهت گیری احداث پالایشگاه های میعانات گازی و دو پالایشگاه نفت سنگین و اصلاحات پالایشگاه های موجود به دست می آمد. اما مطرح شد که تنها در صورتی این کار منطقی است که علاوه بر انجام آن ها بر اساس توجیه فنی و اقتصادی در جنبه دوم که همانا مدیریت تقاضا و مصرف بود به شدت وارد عمل شویم. کمیسیون تلفیق هم بسترهای قانونی را در ماده ۴ قانون آورد و موازنه را به گونه ای مطرح کرد که پس از مدت کوتاهی یارانه ها را حذف کنیم. مجلس هم در قوانین بودجه سال های ۸۳ و ۸۴ برای جهت دهی به ظرفیت پالایشی ۲/۷ میلیون بشکه در روز، مصوباتی را صادر کرد. در لایحه برنامه سوم مقرر شده بود تا قیمت ها، سالانه ۲۵ درصد افزایش پیدا کند تا به قیمت واقعی برسد که بعداً در مجلس پنجم رشد ۲۵ درصد قیمت به ۱۰ درصد رسید و در همین حد ۱۰ درصد سالیانه در طول برنامه تصویب شد که بدین لحاظ کنترلی بر مصرف نمی توانست صورت گیرد. در برنامه چهارم نیز قانون تثبیت نرخ های فرآورده ها تصویب شد که عمده گرفتاری هایی که طی سال های ۸۲-۸۷ و تاکنون داشته ایم، به دلیل همین جریان است. البته در کل یک اندیشه را نباید از ذهن دور کرد که وقتی این منابع زیرزمینی هیدروکربوری را به عنوان دارایی به سطح زمین می آوریم، باید هدف ایجاد ارزش افزوده بیشتر باشد و هیچ منطقی نمی تواند این امر را رد کند که این ارزش افزوده ایجاد کردن با نگه داشتن نفت خام و یا صرفاً فروش نفت خام به دست نمی آید و تبدیل نفت خام به فرآورده های با ارزش افزوده بالاتر امری منطقی است. بنابراین باید در نهایت، فرآورده بدون یارانه در درازمدت مدنظر باشد که در برنامه سوم زمان رسیدن به توزیع فرآورده های بدون اختصاص یارانه ۴ سال (سالانه ۲۵ درصد) و در لایحه برنامه چهارم ۷۵ سال پس از ارائه لایحه مشخص شده بود. البته تنها راه حل مدیریت تقاضا و مصرف، تنها اصلاح قیمت نیست. اما مهم این است که اگر اندیشه مدیریت

توسط وزارت نفت موافقت نامه صادر گردید و محل و مسائل آن ها دیده شد و حتی مطالعات اولیه طرح ها توسط بخش خصوصی آغاز شد ولی چون مدیریت عرضه آن هم یارانه ای اعمال می شد، این طرح ها عملی نگردید. اکنون نیز همین امر در گاز، نفت سفید، گازوئیل و LPG وجود دارد و از محلی به مشکل می خوریم که حتی اگر به آن فکر کرده باشیم، کاری برای ساماندهی آن نکرده ایم. در اقتصاد اگر یک پروژه را با سود کم و توجیه اقتصادی و برای بعضاً رفع موازنه منفی سامان دهیم به شرط آن که مدیریت تولید و عرضه از یک طرف و مدیریت تقاضا و مصرف از طرف دیگر آن با هماهنگی، دو روی یک سکه باشند، پذیرفتنی است. اما در کشور ما روی دوم سکه رها شده است.

از طرفی توقع کل نظام اقتصادی به تأمین فرآورده ها به جز برق، توقع از وزارت نفت است. اما وزارت نفت فقط و فقط قدرت تصمیم گیری لازم برای سرمایه گذاری های توسعه ای و تولیدی و نهایتاً بارور کردن، مدیریت بخشیدن و فعال کردن مدیریت عرضه ناشی از افزایش توان تولید را دارد و بخش بیرونی مدیریت تقاضا و مصرف به وزارت نفت ارتباطی ندارد و نگاه به آن نگاه فرابخشی است. بنابراین به دلیل رها بودن بخش دوم ما گرفتار یک سیکل در هم شده ایم که دو روی سکه به هم چسبندگی نداشته و ندارد. در سال ۱۳۷۷ مطالعه ای بر اساس نگاه ۱۰ ساله توسط پالایش و پخش انجام شد تا مشخص شود که بر اساس موازنه منفی و با وجود رشد مصرف بی رویه، چگونه می توان مصرف بنزین را کنترل کرد. وقتی محاسبات بر اساس بنزین بدون یارانه محاسبه می شد، نتایج دوباره همچون پالایشگاه بندرعباس بود که گرچه می توانست توجیه اقتصادی هم داشته باشد اما حداکثر، دایره سود محدودی





کسب و کار آزاد و رقابتی توجه کند. ولی اگر حالت یارانه‌ای دیده شود و عنوان گردد که دولت یارانه آن را می‌دهد، این اقتصاد رقابتی و آزاد و مطابق سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ دیگر نیست و اقتصاد حمایتی است و شرکت، کارگزار دولت می‌شود. اما در یک نظام بنگاه‌داری اقتصادی درازمدت زمانی که در کنار مدیریت سرمایه‌گذاری و تولید و عرضه آن اندیشه مدیریت تقاضا و عرضه نیز سامان پیدا کرد، رغبت بخش خصوصی نیز بیشتر می‌شود و سرمایه‌گذاری برای ساخت و اصلاحات پالایشگاهی در کشور ادامه می‌یابد. ضمن این که باید به ظرفیت موجود مرتب اضافه شود که هر دو آن‌ها در کانال مدیریت تقاضا و مصرف مطرح می‌شود. در مدیریت و اداره صحیح اقتصاد می‌توان منافع ملی و بنگاهی را با هم دید. در نگاه به این جریان باید نگاه توأمان ملی و بنگاهی با هم باشد. چرا که چند صباح دیگر ممکن است کلیه پالایشگاه‌ها خصوصی شود و نگاه، نگاه بنگاهی شود. بنابراین منافع ملی و منافع بنگاه‌ها در تعامل پویا باید هم سنخ هم باشند. در ژاپن برای نمونه سازمان می‌تی (MITI) تمام بخش‌های خصوصی را در جهت تقویت اندیشه بنگاه‌داری حمایت می‌کند، اما این اندیشه بنگاه‌داری اقتصادی به دلیل حمایت‌های ویژه ملی که بر اساس قانون مندی از آن می‌شود در قالب قانون با منافع ملی هم سنخ شده است.

در تکمیل و نتیجه‌گیری بحث **حسن تاش** افزود: بنابراین پالایشگاه‌سازی می‌تواند با اهداف اقتصادی صورت گیرد اما از دید ملی آنچه که همه زنجیره را به هم می‌ریزد، افزایش مصرف است. پالایشگاه بندرعباس که با هدف صادراتی ساخته شد، رشد مصرف بالا آن را به سمت مصرف داخل تغییر داد، که از دید مصرف داخلی به دلیل دور بودن از بازار، مکان‌یابی صحیحی نداشت و

تقاضا و مصرف بر اساس رفع موازنه منفی و تحت پوشش منافع ملی و بنگاهی و برای توسعه کشور به کار می‌رود و پالایشگاه‌سازی با این عنوان انجام می‌شود، نباید به هیچ وجه و در هیچ شرایطی صورت مسأله که مدیریت مصرف و تقاضا است و روی دوم سکه تولید و عرضه بوده و امری فرابخشی است، پاک و فراموش شود. در غیر این صورت تمام پتانسیلی که در درآمد و منافع ملی و توسعه زیربنایها از به سطح زمین آوردن این دارایی و بالاتر بردن ارزش افزوده پیش‌بینی می‌شود از بین خواهد رفت.

اما در ادامه **نعمت زاده** نظر دیگری را مطرح کرد و گفت: با جنبه مدیریت مصرف موافق نیستم. شرکت پالایش و پخش به عنوان یک بنگاه دار مگر نباید به دنبال مصرف بیشتر باشد و باید در این قالب تبلیغ کند تا مردم بنزین بیشتر مصرف کنند. زمانی شما دولت هستید و زمانی تنها یک شرکت دولتی که تنها سهام آن متعلق به دولت است. ما باید هم چون هر بنگاه دار دیگر به دنبال احداث پالایشگاه و فروش بیشتر باشیم. در قانون جدید، مانع خام را به قیمت بین‌المللی می‌خریم و فرآورده را نیز به قیمت بین‌المللی می‌فروشیم و یارانه را دولت می‌دهد و نه بنگاه.

در تکمیل بحث **آقای** افزود: در بحث بنگاه‌داری اقتصادی، یک بنگاه تولیدی بر اساس ارزش افزوده حرکت می‌کند و حتی اگر در داخل نیز امکان فروش نداشته باشد در خارج فرآورده‌های خود را می‌فروشد. امر منطقی و پذیرفتنی است که کل تولید نفت خام کشور را تبدیل به فرآورده کرده و در داخل بدون یارانه و در خارج به قیمت بین‌المللی عرضه کنیم. اما وقتی به عنوان بنگاه نگاه می‌کنیم دیگر نباید به پتروشیمی و پالایشگاه برای نفت خام و یا خوراک در قالب تخفیف کمک شود. وقتی گفته می‌شود که

شرکت یک شرکت دولتی و به عنوان اجزای حکومت هست و خود را در خدمت منافع ملی می‌بیند، آنگاه یارانه‌ها معنای خاص دارد و دادن یارانه مشکل اقتصادی ما است. آخرین بررسی‌ها و مطالعات اصلاح پالایشگاه‌های کشور نیز تا قبل از سال ۱۳۸۲ انجام و طراحی و شروع فعالیت اجرایی آن از سال ۱۳۸۲ آغاز شده بود. در خصوص بنزین و گازوئیل و دیگر فرآورده‌ها، روند طراحی به گونه‌ای بود که ظرفیت پالایشی کشور به ۲/۷ میلیون بشکه در روز تا سال ۸۸-۸۹ می‌رسید. بنابراین در این مقوله باید نگرانی اصلی در مدیریت تقاضا و مصرف باشد و در نگاه بنگاه‌داری اقتصادی، دولت باید به اقتصاد



روبه توسعه اتفّاق افتاده که آن‌ها را همگی متکّی به دیزل کرده است، در عین حال که کشورهای روبه توسعه مقید به مسایل زیست محیطی نیز نیستند. بنابراین گازوئیل هم در بخش



حمل و نقل و هم گرمایی در هر دو گروه کشورهای صنعتی و در حال توسعه رشد مصرف خواهد داشت و بازارهای مناسبی خلق خواهد شد. اما از لحاظ زمانی ما زمانی درگیر بخش صادرات می شویم که بسیاری از بازارها اشباع شده و خیلی از پروژه‌ها قبل از ما وارد بازار شده‌اند و تنها برخی از بازارها هنوز دارای موازنه منفی است و احتمالاً با کسری مواجه‌اند. در خصوص بنزین یکی از بازارهای با موازنه منفی، بازار آمریکا است که در آن هم از لحاظ کیفیت برای ورود مشکل داریم. بازارهای دیگر، بازار آسیا، بازار جنوب شرق آسیا و به طور خاص بازار چین است که براساس برنامه‌هایی که اعلام کرده‌اند، چین تا ۲۰۱۵ خود صادرکننده بنزین می‌شود. هند نیز که به عنوان قطب تخصصی صادرات فرآورده، پالایشگاه‌های بزرگی ساخته است. بنابراین اولاً باید مطمئن شویم که قدرت رقابتی در بازار خواهیم داشت و اگر قصد ورود به بازار را داریم به چه نحوی وارد شویم تا منافع ما حداکثر گردد. چرا که در صادرات سیستم باید حداکثر راندمان را داشته باشد تا قدرت رقابت قیمتی داشته باشیم. حرکت به سمت بخش خصوصی در این حوزه قدم بسیار مهمی است که در شرایط فعلی ما با حالت بهینه آن فاصله زیادی داریم. همچنین ساختار تولید و مصرف کشور نیز باید با هم مطابقت داشته باشد. برای ورود به بازارهای صادراتی یک ساختار و فضای جدیدی باید تعریف شود که برای آن ایجاد تعامل بیشتر شرکت‌ها ضروری است. برای مثال می‌توان با عربستان و امارات به صورت یک هلدینگ سرمایه‌گذاری و توسعه پالایشگاهی عمل کرد و بازار را تقسیم کرد تا در بازارهای مختلف در دنیا منافع تقسیم شود که البته عملیاتی شدن آن مقوله مجزایی است. در غیر این صورت اگر ما بخواهیم وارد بازارهای صادراتی شویم، پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که در آینده در بسیاری از قطب‌هایی که اکنون بازار بارونق هستند، ظرفیت مازاد ایجاد می‌شود و این مانع بزرگی برای سودآوری خواهد بود. اکنون نیز این ظرفیت مازاد است که صنعت پالایش را در طولانی مدت به خصوص در

اقتصاد طرح به هم می‌ریخت. این اتفاق می‌تواند در احداث پالایشگاه بعدی نیز تکرار شود، چرا که این پالایشگاه‌ها هم برای صادرات موقعیت مناسبی دارند اما برای بازار داخلی (در صورت نیاز) مکان صحیحی ندارند.

همچنین مشکل دیگر، نبود سازمانی چون می‌تی است. شرکت پالایش و پخش اگر به عنوان یک بنگاه با نگاه حداکثر ارزش افزوده نگاه کند تا زمانی که فرآیند پالایش سودده باشد، ادامه می‌دهد و مدیریت مصرف هم وظیفه بخش دیگری است که آن بخش را مدیریت نماید. یکی از مشکلات کشورهای غربی در دهه ۷۰ با هدف گذاری کاهش مصرف انرژی همین بود، که چه سازمانی وظیفه پیاده‌سازی این امر را دارد. چرا که بنگاه‌ها انگیزه داشتند تا مصرف را بیش از پیش بالا ببرند و لازم بود تا سازمانی دیگر وظیفه مدیریت مصرف را برعهده بگیرد. در کشور ما هم جایگاهی که به طور شفاف به این امر پردازد وجود ندارد.

**بهشتی** در ادامه افزود: نگاه من قدری متفاوت است و در ابتدا از دید کتابخانه‌ای و بازار جهانی با این قضیه برخورد می‌کنم. ما اصولاً برای هر هدف سرمایه‌گذاری از لحاظ استراتژیک دو نگاه داریم. یا نگاه ما در پروژه‌های سرمایه‌گذاری، اعمال سیاست جایگزین کردن به جای واردات و یا توسعه صادرات است. اگر نگاه جایگزینی با واردات باشد، مسایل امنیتی، مدیریت بهره‌برداری، بهره‌وری پالایشگاه و بحث موازنه عرضه و تقاضا محصول در افق زمانی که مدیریت، پروژه را به انجام می‌رساند مطرح می‌شود و تعریف پروژه کاملاً با پروژه با قصد صادرات متفاوت است. در این شرایط ما در جایگزینی با واردات با توجه به پارامترهای گفته شده وارد نمی‌شویم. ضمن آن که اگر دید بنگاه‌داری داشته باشیم، باید سیستم را با کارایی کامل نگاه و اداره کنیم و اگر با منطق بنگاه‌داری دولتی نگاه کنیم منافع بنگاه باید همراه با منافع استراتژیک ملی باشد و بدانیم منطق و اصولی که شرکت را به عنوان یک شرکت دولتی تعریف کرده، به طبع محدودیت‌هایی را در فعالیت اعمال می‌کند، هر چند که محدودیت باید توسط دولت تعیین شود.

امادر تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری پالایشی به منظور و به قصد صادرات در افق ۱۰-۲۰ سال آینده در برخی از بازارها همچون بازار آمریکا، بنزین اولین فرآورده مورد تقاضا است. اما در مجموع کل فرآورده‌ها، سوخت غالب گازوئیل خواهد بود، چون خیلی از کشورها و از جمله کشورهای اروپایی به سمت ماشین‌های دیزلی رفته و یک جابجایی صنعتی بین کشورهای صنعتی و کشورهای

توجیه اقتصادی، نیازمند احداث پالایشگاه برای تأمین همه نیازهای خود هستیم و برنامه ریزی‌ها باید براساس ظرفیت داخلی و تولید باشد. در سال ۱۹۶۷ از یک پالایشگاه در آمریکا



دیدن می‌کردم که به صورت مجتمع پتروشیمی پالایشگاهی بود و با این کار هزینه‌های حمل‌فرآورده را حذف کرده بودند و در صورتی که یکی مجتمع سودهی کمتری داشت، دیگری با سود بیشتر سود کل مجموعه را ثابت نگه می‌داشت. از طرفی در کشور تبدیل کل نفت خام تولیدی کشور به مواد پتروشیمی به دلیل حجم سرمایه‌گذاری لازم، نمی‌تواند منطقی باشد و حتی اگر شرایط بهتر و امکانات تأمین فرآورده از بازار جهانی را داشته باشیم، می‌توان بخشی از نیاز داخلی را از آن محل تأمین کنیم. از طرفی ما دو منبع گازی دنیا را داریم و صنعت GTL اکنون در دنیا یک صنعت پیشرفته است که به ازای هر ۱۱ فوت مکعب گاز ورودی، ۶ فوت فرآورده با کیفیت دیزل و بنزین عالی و مابقی آب تولید می‌کند که با حجم منابع گازی کشور می‌تواند گزینه مناسبی باشد.

در تکمیل بحث، **نعمت زاده** ادامه داد: اولاً در خصوص فعالیت شرکت پالایش و پخش در قالب بنگاهی، با وجود آن‌که این شرکت در سال‌های گذشته تشکیل شده بود، اما به صورت دریافت کارمزد فعالیت می‌کرد که این نمی‌تواند بنگاه‌داری باشد. به همین دلیل برای فعالیت شرکت براساس توجیه فنی و اقتصادی، در قانون بودجه سال ۸۶ ذکر شد که شرکت ملی پالایش و پخش چه خصوصی و چه دولتی به صورت بنگاه اداره شود و نفت خام را به قیمت بین‌المللی خریداری و فرآورده را به قیمت بین‌المللی بفروشد. چرا که اصولاً ما اعتقاد داریم، پالایشگاه‌سازی یک امر انتفاعی و فرعی است و نباید از بودجه عمومی خرج این امر شود تا این صنعت مستقل شود. این امر سبب می‌شود تا اگر توسعه آن توجیه ندارد در آن سرمایه‌گذاری نشود. اما به اعتقاد من توسعه صنعت پالایش توجیه فنی و اقتصادی دارد که بانک‌های داخلی و خارجی با پذیرش رایانه تسهیلات، آن را تأیید کرده‌اند. در بخش پالایش سهامداران باید ۳۰ درصد سرمایه را داشته و ۷۰ درصد دیگر را وام بگیرند، که اکنون برای طرح‌هایی فعال همین سیستم انجام شده است که نشان از سود بودن این صنعت است.

ایالات متحده غیر سودآور کرده است.

**خسروی زاده** گفت: با توجه به تجربه عملیاتی من در بخش پالایشگاهی در جواب این سؤال که چرا دیگران می‌توانند پالایشگاه‌های اقتصادی داشته باشند و ما نمی‌توانیم، باید بگویم، این امر مرتبط با مسایل فرهنگی کشور است. خیلی از کارها را دیگران به خوبی انجام می‌دهند و مادر انجام آن‌ها بازمانده‌ایم. این مسأله امروز و فردای ما هم نیست و ریشه‌های فرهنگی دارد و حداقل عمر یک یا دو نسل زمان لازم است تا این مشکل رفع شود، بنابراین اگر امروز هم شروع کنیم مدت‌ها طول می‌کشد تا بتوانیم این مسأله را حل کنیم. معمولاً پالایشگاه‌ها با برنامه ۳۳۰ روز کار در سال برنامه ریزی می‌شوند و یک تعمیرات سالانه دارند. از طرفی در مدت فعال بودن، پالایشگاه به دلیل مشکلات عملیاتی با ۱۰ درصد ظرفیت در مدار نیست و حداکثر ۹۰-۹۲ درصد، بیشتر از ظرفیت اسمی استفاده نمی‌شود. از طرفی پالایشگاه هزینه‌های سرمایه‌ای، استهلاک و جابجایی، انتقال نفت خام و پالایش را دارد. در عرف دنیا یک پالایشگاه را بعد از ۱۰ ساله مستهلک می‌کنند. چرا که در این بازه زمانی، تکنولوژی‌های جدیدی وارد بازار می‌شوند و از لحاظ اقتصادی پالایشگاه‌های قدیمی جوابگو نیستند و باید طی ۱۰ سال با یک بهره ۱۰ درصدی پالایشگاه مستهلک شود. در نتیجه، پالایشگاه ساختن به منظور صادرات برای ما مقرون به صرفه نیست و تنها در شرایطی که بیش از پیش‌بینی مصرف پالایشگاه بسازیم و قبل از رسیدن مصرف داخلی به ظرفیت پالایشی، صادرات داشته باشیم، سودآور است. ما با وجود داشتن مزیت‌هایی چون نزدیکی نفت خام و نیروی کار ارزان، باز هم راندمان بسیار پایین تری نسبت به دیگر کشورها داریم. در دوره‌ای ما برای فروش نفت خام در پالایشگاه‌های دیگر کشورها سرمایه‌گذاری می‌کردیم، پالایشگاه نقرس یکی از این پالایشگاه‌ها بود که نفت خام آن را ما تأمین می‌کردیم و بخشی از فرآورده‌های آن را می‌خریدیم. اما هندوستان در زمینه بازاریابی فرآورده‌ها یک سابقه طولانی دارد که کشور ما این تجربه را ندارد و تا این کار را شروع کنیم و یاد بگیریم قدری دیر شده است و نمی‌توانیم با دیگر کشورها رقابت کنیم. البته هیچ کشوری در شرایط فعلی کشورمان، تأمین سوخت داخلی خود را منوط به خارج نمی‌کند و کشورهای کمتر توسعه یافته با ساخت پالایشگاه و خرید نفت خام، خود تأمین‌کننده نیازهای داخلی هستند. البته آمریکا و اروپا پالایشگاه‌سازی را متوقف کرده‌اند و امکانات لازم را دارند تا از بازار موجود نیازهای خود را تأمین کنند. بنابراین با توجه به مسایل ملی در شرایط فعلی، با توجیه و یا بدون

تخفیف خرید خوراک، صنایع پتروشیمی می توانند فرآورده های خود را به قیمت بین المللی بفروشند.

در بحث دیگر، که صدور نزدیک به ۳۰ مورد موافقت اصولی برای ساخت پالایشگاه و عدم استقبال نهایی بخش خصوصی مطرح شد، در صنایع پتروشیمی ما برای ورود بخش خصوصی، اعتمادسازی کردیم و پیشنهاد تأمین مطمئن خوراک، سهم شدن در احداث مجتمع و رفع مشکلات اداری را به آن ها دادیم و اکنون با گذشت چند سال به دلیل کوچک تر بودن واحدها تا سرمایه گذاری ۱۰۰ درصد بخش خصوصی در پتروشیمی پیش رفته ایم. همین روند را نیز ما در پالایشگاه ها به کار گرفتیم و اکنون در همه پالایشگاه های جدید سهم بخش پالایش و پخش زیر ۵۰ درصد است و سرمایه گذاری از شرکت های سرمایه گذاری داخلی و افراد حقیقی را جذب کرده ایم. در پالایشگاه آناهیتا شرکت پالایش و پخش ۴۵ درصد و صندوق بازنشستگی کل کشور ۲۵ درصد سهم دارند. در پالایشگاه بندرعباس نیز ۳۵ درصد سهام با خروج شریک خارجی به شستا واگذار شده است. طرح های توسعه ای را هم به صورت شرکت مستقل تعریف کردیم تا جدا از بحث خصوصی سازی و مجتمع های قدیمی بتوانیم سرمایه گذار جذب کنیم که پالایشگاه فارس، شهریار و خوزستان از این نوع است. اکنون نیز یک هیأت اروپایی در حال مذاکره برای خرید ۱۵ درصد سهام پالایشگاه ستاره خلیج فارس است که سرمایه گذاری طولانی مدت و حداقل با خواب سرمایه ۳-۴ سال است.

در خصوص GTL نیز زمانی که در پتروشیمی بودم مسئولیت پیگیری GTL را بر عهده داشتم و با شل مطالعه فنی و اقتصادی انجام شد که در فاز بعدی مطالعه پایه نیز جوابگو بود، اما عملاً با قیمت هایی که بعداً از سوی وزارت نفت برای گاز خوراک اعلام شد، طرح از توجیه اقتصاد برخوردار نشد. با ساسول هم مطالعه دیگری را شروع کردیم که تا نهایی شدن طرح، هیأت مدیره نفت سه بار قیمت گاز خوراک را تغییر داد و مصوبه نهایی نیز صادر نشد و کار ناقص ماند. در دولت جدید دوباره بحث کار بر روی GTL به پالایش و پخش، ابلاغ شد که به دلیل توجیه پذیر نبودن از دستور کار خارج شد. البته ساسول در قطر یک واحد ۳۰ هزار بشکه در روز GTL احداث کرد که اکنون فعال است. اما شل در قطر موفق نبود و قطری ها شرایط فروش گاز خود را تغییر دادند. الان هم با قیمت های پایین نفت خام

در بحث صادرات فرآورده نیز قطعاً یک واحد تولیدی به دنبال سود بیشتر است. اما در بازار کوچک حجم سرمایه گذاری و تولید پایین می آید و صرفه اقتصادی ندارد. در نتیجه باید وارد بازارهای خارجی شویم و حتی همچون مالزی تا ۹۰ درصد به صادرات بیندیشیم. اما برای کشور ما با مصرف بالا، حجم صادرات به مراتب کمتر خواهد بود. برای بنگاه دار هم به دلیل هزینه کمتر تبلیغات، انتقال و مزیت های رقابتی در مقابل رقبای خارجی، بازار داخلی شرایط ایده آل تری است، اما باز اکتفا به بازار داخلی به تنهایی کافی نیست. ما برای داشتن بازار مطمئن باید به فکر گستردگی بازار باشیم و آگاهانه وارد این بخش شویم. چرا که بازارهای جهانی به ما یاد می دهند که چگونه رقابت کنیم و مزیت ها را تقویت و ضعف ها را بر طرف کنیم.

البته من با مطالبی که برای ورود به بازار بین المللی عنوان شد، چندان موافق نیستم. در ورود به بازارهای بین المللی و رقابت یا باید تسلیم شویم و بگوییم که ما نه فرهنگ، نه مدیریت صحیح و نه راندمان بالا داریم و یا این که برای اصلاح خود هر چه زودتر شروع کنیم. بحث های مامدیریتی و توانمندی در برنامه ریزی است. اکنون در کشور صنایع و کارخانه های فعال در عرصه بین المللی را داریم که با راندمان بالای ۹۰ درصد محصولات خود را به اروپا صادر می کند و مورد اعتماد طرف های خارجی هستند. برخی از صنایع پتروشیمی ما هم با وجود مدیریت دولتی با بیش از ۱۰۰ درصد ظرفیت اسمی کار می کند و محصولات خود را هم در داخل و هم به خارج عرضه می کند. در سال های قبل دولت ۳۰ درصد قیمت خوراک یارانه به صنایع پتروشیمی می داد و به طبع فروش فرآورده نیز تحت قیمت های تعیین شده بود. اما اکنون با تغییر قانون و حذف





بشکه در کنار آن احداث می‌کنند و همه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود. اما نکته جالب آن‌ها نه تکنولوژی که مشابه آن را در ایران داشتیم بلکه توجه به این امر بود که آن‌ها با پیش‌بینی که از وضع بازار انجام داده و شناسایی منطقه‌ای که از لحاظ بازار صادراتی داشتند و از طرفی ظرفیت داخلی را هم پیش‌بینی کرده بودند، هیچ نگرانی برای ادامه سرمایه‌گذاری نداشتند. مشابه همین جمله را در ادمونتون کانادا در بازدید از یک پالایشگاه گفتند که همه این امور را در نظر گرفته‌اند و با هزینه حمل و نقل تا بندر ونکوور و با قوانین داخلی و قیمت رقابتی و صادراتی با تأکید به صادرات و تأمین مصرف داخلی کار مدیریت بنگاه‌داری را اقتصادی سامان داده‌اند.

اما در مصرف داخلی نگرانی من پابرجا است. چرا که ما دو جنبه بنگاه‌داری اقتصادی و نگاه دولتی را با هم مخلوط کرده‌ایم و نقش دولت و بنگاه خلط شده است. نفت خام در هیچ کجای دنیا مصرف مستقیم نمی‌شود و باید چه به شکل دولتی و یا خصوصی آن را تبدیل به فرآورده کرد که فرآیندی می‌تواند و ضروری است که سودده باشد و می‌توان همان‌طور که برای نفت خام بازاریابی می‌کنیم در پالایش نیز با بهترین تکنولوژی و بالاترین لیسانس و پیش‌بینی درست از بازار بین‌المللی و سهم داخلی کشور ارزیابی دقیقی داشته باشیم. اما اکنون این بخش در کشور ما فراموش شده و نگرانی بزرگ ما است. البته در بنگاه‌داری مفاهیم خاصی مطرح است. زمانی که یک بنگاه تحت حمایت است و ۱۰ درصد در قیمت نفت خام خوراک آن تخفیف می‌دهیم، دیگر در هیچ کجا به این فرآیند بنگاه‌داری گفته نمی‌شود و این نوعی حق‌العمل کاری است که در آن به اصول بنگاه‌داری عمل نمی‌شود. البته این حرکت، زمینه

توجیه اقتصادی پروژه‌های GTL کامل تغییر کرده است. شل در پروژه GTL قطر انتظار سرمایه‌گذاری ۲۵ هزار دلار برای هر بشکه داشت که این مبلغ الان به ۴۵ هزار دلار رسیده است و برخی از مقامات قطری سقف سرمایه‌گذاری را نزدیک ۶۰ هزار دلار برای هر بشکه عنوان می‌کردند که دلیل اصلی آن بالا رفتن قیمت‌های پیمانکاری بود. بنابراین با شرایط فعلی پیشنهاد می‌کنم که GTL را دنبال نکنیم، چرا که با قیمت‌های بالای گاز اعلامی وزارت نفت، پروژه اقتصادی نیست.

در خصوص مدیریت تقاضا نیز باید در کشور در سطح ملی تصمیم‌گیری شود. راه حل اول، عرضه فرآورده‌ها با قیمت تمام شده و واقعی است که به اعتقاد شخصی من حتی تا سطح قیمت‌های واقعی نمی‌توان چندان در تقاضا تأثیری گذاشت. راه حل دوم، روش‌های قهری و سهمیه‌بندی است که در کوتاه‌مدت یک روش خوب است. اما متأسفانه با سهمیه ۱۲۰ لیتر در ماه برای خودروهایی شخصی فایده‌چندانی ندارد. ما به دولت سهمیه ۸۰ لیتری را پیشنهاد دادیم و معتقد بودیم که برای ۷۰ درصد مردم ۸۰ لیتر کافی است و بقیه نیز بسته به نیاز خود می‌توانند بنزین آزاد بگیرند که پذیرفته نشد. اما مجلس برای سال آینده در نظر دارند تا کل واردات بر مبنای قیمت تمام شده عرضه شود و دولت برای بنزین وارداتی یارانه پرداخت نکند.

در ادامه بحث آقای گفت: هم‌زمان با برخی از برنامه‌های اصلاحات پالایشگاهی که در برنامه سوم دیده شد و سه پالایشگاه جدید که در برنامه سوم اضافه شد، بازدید از پالایشگاه ریلینس هندوستان داشتم. دوره سال‌های ۷۵-۸۵ دوران رکود ساخت پالایشگاه‌های جدید در بیشتر نقاط دنیا به دلیل سود کم پالایشگاهی

بود. این پالایشگاه در سال ۱۳۸۱، ۴۵۰ هزار بشکه در روز ظرفیت پالایشی داشت و برای این حجم ۶۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده بودند. فرآورده‌های خروجی آن نیز شامل ۲۰ درصد بنزین، عمده آن میان تقطیرها، ۸ درصد نفتا و مابقی نفت کوره و کک بود. در جلسه‌ای که با مدیرعامل پالایشگاه داشتیم، علت سرمایه‌گذاری آن‌ها طی سال‌های ۱۳۷۴-۱۳۸۰ که همراه با رکود قیمت‌های نفت خام و سود ضعیف در صنعت پالایش بود را در میان گذاشتیم. مدیرعامل پالایشگاه عنوان کرد که طی دو سال آینده ظرفیت پالایشگاه را به ۶۷۰ هزار بشکه در روز خواهند رساند و بعد از آن نیز یک واحد مشابه با ظرفیت ۶۷۰ هزار



که اگر ما آن‌ها را انجام دهیم، مشکل کمبود بنزین داخل را حل می‌کنیم. همچنین با وجودی که ما اکنون در داخل کشور کارخانجات نمونه‌ای را داریم، اما اکثریت کارخانجات و صنایع ما راندمان پایینی را دارند و مسایل اصلی ما این است. بنگاه‌داری زمانی مطرح است که بنگاه مستقل باشد، از دولت یارانه نگیرد و سود و زیان آن با خودش باشد. این مشکلات رفع شدنی است اما زمان بسیار طولانی نیاز دارد.

در ادامه بحث **بهشتی** افزود: در واقع بنگاهی که وارد بازار جهانی شده و رقابت می‌کند از قبل باید خصوصی شده و با هزینه خودش وارد بازار



شود و در این اصل تردیدی نیست. اما به نظر شما تا چه حد این امر در داخل مستمر و جدی خواهد بود. از نظر مقیاس اقتصادی نیز مقیاس‌های کوچک در پالایش سودده نیست و باید مقیاس به حد متعادل و کارا برسد تا اقتصادی شود. اما به خاطر داشته باشیم که مدیریت‌های بزرگ در کشور ما هم عملی نیست و ما نباید چشم خود را بر واقعیت‌ها ببندیم. در تمام جاهایی که مدیریت بزرگ بوده در کشور مسأله داشته‌ایم و به جای آن که تجربه آمریکا که نه سیاست ساخت و توسعه بلکه تعدیل هزینه با تقسیم کار و تعدیل بازار است را به کار ببندیم، مدیریت‌های بزرگ را هدف قرار داده‌ایم. آن‌ها پالایشگاه‌ها را ادغام و یا موازنه منطقه‌ای کرده‌اند و در حجم سرمایه‌گذاری برای تولید بنزین بسیار محدود، با تعدیل هزینه باعث بهبود کارایی شده‌اند. بنابراین یک مسأله وجود قابلیت‌ها است که امکان رقابت را داریم یا نه و بحث دیگر شرایط محیطی حاکم بر صنعت کشور است. این روند ظرفیت‌سازی که در دنیا در حال انجام است (هند، خاورمیانه و چین) صنعت را به سمت مازاد ظرفیت سوق می‌دهد و علت زیان‌ده بودن صنعت پالایش در آمریکا طی چند سال اخیر نیز همین پدیده بوده است. البته در شرایط ظرفیت مازاد، قدرت در قیمت‌گذاری و نقش مؤثر در بازار به عنوان عامل قیمت‌گذاری باعث خواهد شده تا این کشورها سود ببرند. اما با ظرفیت مازاد در کل دنیا و با در نظر گرفتن قابلیت‌های ما، رقابت مشکل است. در اقدامات مکمل باید فضایی تعریف شود که به سطح منفعت بیشتری برسیم و پیشنهاد می‌دهم که در یک شرکت بین‌المللی با دیگر کشورهای منطقه به خصوص عربستان یک همکاری مشترک داشته باشیم و در بازارها حضور مشترک پیدا کنیم تا احتمال تضمین سرمایه بیشتری داشته باشیم و در تولید و

سرمایه‌گذاری داخلی را می‌تواند فراهم کند اما یارانه دو طرفه توجیه فنی و اقتصادی ندارد و در نگاه بلندمدت باید منافع ملی و بنگاه‌داری کامل دیده شود. ضمن این که امکان ندارد بتوان تنها با قیمت، منافع ملی را حفظ کرد. وقتی قیمت را واقعی کنیم اما حمل و نقل عمومی مناسبی نداشته باشیم و دیگر راه کارها را نبینیم، ۱۰ درصد مصرف بنزین هم کم نمی‌شود. الان در آلمان با ۶۰ میلیون خودرو و ۹۰ میلیون لیتر در روز مصرف بنزین دارند ولی ما با ۸ میلیون خودرو نزدیک ۷۵ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کنیم. چرا که آنجا سرمایه‌گذاری که برای بخش حمل و نقل عمومی کرده‌اند، جوابگو است. در کشور ما به جای آن که مسایل نرم‌افزاری حل شود، سخت‌افزاری حل می‌کنیم اما در مدل علمی توسعه، سخت‌افزار در خدمت نرم‌افزار است و اگر وجوه مختلف را در خدمت توسعه نداشته باشیم همه امکانات بر باد می‌رود.

### خسروی زاده در تکمیل بحث گفت: سال ۷۷-۷۸ بود که آقای

فروزنده مدیر عامل بنیاد مستضعفان یک سرمایه‌گذار را برای احداث پالایشگاه با هدف مصرف داخلی و مابقی برای صادرات دعوت کرده بود ولی ما گفتیم که ما سه پالایشگاه میعانات گازی ۱۲۰ هزار بشکه‌ای در روز در حال ساخت داریم که ۴۵-۵۰ درصد تولید آن‌ها بنزین است. پالایشگاه‌های اصفهان و اراک را در حال اصلاح و به‌روزرسانی داریم، همچنین پالایشگاه نفت سنگین بندرعباس را در حال ساخت داریم و زمانی که پالایشگاه شما وارد مدار عملیاتی شود، کشور مقادیر متناهی بنزین مازاد برای صادرات دارد. در نتیجه سرمایه‌گذار را رد کردند. ولی از آن روز تاکنون برنامه‌های اصلاحات و به‌روزرسانی پالایشگاه‌ها تغییر نکرده و فقط عدد سرمایه‌گذاری‌ها تغییر کرده است و هنوز هم می‌گوییم

کشور بود. بدین معنی که وقتی از سال ۸۳ به بعد قیمت نفت خام افزایش یافت، متناسب با آن قیمت قیر و روغن موتور نیز در سطح منطقه‌ای افزایش پیدا کرد و حتی در سال ۸۵ قیمت منطقه‌ای قیر به ۳-۴ برابر قیمت سال ۱۳۸۳ رسید ولی به دلیل قانون تثبیت نرخ‌ها، قیمت مواد اولیه و قیر و روغن تولیدی کارخانجات روغن‌سازی و قیرسازی خصوصی در داخل افزایش نیافتند و با صادراتی که آن‌ها می‌کردند به یمن قانون تثبیت نرخ‌ها، سودهای سرشاری نصیب این بخش‌های خصوصی شد. اما اگر بخش خصوصی کل پالایشگاه اصفهان شامل قیر و روغن را تحویل می‌گرفت، از لحاظ سود پالایشی منطقی بود که ارزش افزوده بر روی روغن‌سازی، بالانس ارزش افزوده پالایشی را بالاتر می‌برد اما متناسب با افزایش زیاد ارزش افزوده قیرسازی و روغن‌سازی به صورت جداگانه نبود.

در ادامه نیز **نعمت‌زاده** افزود: از حدود ۷-۸ سال پیش دو پالایشگاه موافقت اصولی از وزارت نفت داشت که یکی در گلستان و دیگری در نکاء بود تا توسط بخش خصوصی ساخته شود. در خصوص خوراک نیز نفت خام مازادی در کشورهای حوزه دریای خزر وجود دارد که اگر سرمایه‌گذار بخواهد آن را به مسافت‌های دور برسد، هزینه بر خواهد بود و با ایجاد یک مصرف مازاد در نزدیکی آن می‌توان از مزیت خط لوله سوآپ استفاده کرد. در این طرح بررسی فنی و اقتصادی را خودمان انجام دادیم که توجیه‌پذیر بود و الان در مرحله مطالعه پایه، انتخاب و انتقال زمین به طرح هستیم تا با مشخص شدن بخش خصوصی علاقه‌مند، کار شروع شود. ما عادت کرده ایم که در خانواده شرکت نفت با یک مصوبه، خوراک تضمین شود. اما برای خوراک این پالایشگاه بالقوه خوراک وجود دارد و حداقل ۲ میلیون بشکه نفت در دریای خزر طی چند سال آینده باید خارج شود و با توجه به تأمین بخشی از خوراک پالایشگاه‌های تبریز و تهران از خط لوله سوآپ، پیش‌بینی می‌شود که حدود ۳۰۰ هزار بشکه خوراک تأمین است.

ما ایرانی‌ها فکر می‌کنیم که باید در دنیا هیچ کس سرمایه‌گذاری نکند تا هر وقت ما پول داشتیم سرمایه‌گذاری کنیم. اما در دنیا این گونه نیست. زمانی در عسلویه دو طرح پتروشیمی را مصوب و شروع کردیم و در مقابل سایبک عربستان دو طرح خود را با وجود مصمم بودن حذف کرد. اما حالا که ما جلو نمی‌رویم دوباره شروع کرده و این هم طبیعی است و هر کس سریعتر وارد بازار شود برنده است.

بهره‌برداری از ظرفیت‌ها نیز منطقی‌تر و اقتصادی‌تر عمل کنیم. **حسن‌ناش** در تکمیل بحث و رفع نکات مبهم گفت: اما چند سؤال مطرح است. اول آن که براساس برخی از مطالعاتی که در مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی و معاونت برنامه‌ریزی وزارت نفت انجام شده، پالایشگاه‌های قدیمی ما زیان‌ده بوده است. آیا با برنامه‌های اصلاحی در حال انجام، این مشکل برطرف خواهد شد؟ همچنین یکی از پالایشگاه‌های تعریف شده جدید، پالایشگاه نکاء (کاسپین) است که بیشتر بر مبنای نفت خام آسیای میانه طراحی شده است. آیا برای نفت خام خوراک آن حداقل تضمینی ۱۰ ساله از سوی آن کشورهای این ناحیه وجود دارد؟ سوّم این که، در برنامه سوّم توسعه بابت بخشی از بدهی‌های دولت به سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی، روغن‌سازی و قیرسازی‌های بعضی از پالایشگاه‌ها مجزا و به این بخش‌ها داده شد، حال با توجه به این که پالایشگاه‌های ما به صورت پکیج طراحی شده بود و ورودی و خروجی‌های متنوعی داشتند، به نظر شما این کار منطقی بود؟ و آیا بهتر نبود برای ایجاد محیط رقابتی در داخل کشور و بالا بردن بهره‌وری، یک پالایشگاه مشخص را به این بخش‌ها واگذار می‌کردند؟ انجام این کار چه مشکلاتی را برای کشور به وجود آورده است؟

در ادامه **آقای** گفت: در پاسخ به سؤالات مطرح شده، در مطالعه‌ای که بدین منظور انجام شد، مشخص شد حتی در سال ۸۲ که سود پالایشگاهی کم بود، پالایشگاهی همچون پالایشگاه آبادان با ۴۳ درصد نفت کوره تولیدی بر مبنای نفت خام با قیمت فروش در خارگ و فروش فرآورده براساس قیمت فروش در خلیج فارس و هزینه‌ها و نیروی انسانی ایرانی، اقتصادی بود. در نتیجه دیگر پالایشگاه‌ها نیز به طبع اقتصادی بودند. در خصوص واگذاری بخش‌هایی از پالایشگاه‌ها نیز با توجه به تأکید و مصوبه دولت و بحث خصوصی‌سازی، این کار انجام شد که با توجه به جهت‌گیری مصوبه و به خصوص قانون تثبیت نرخ‌ها، اگر این بخش‌ها به جای این بخش‌های روغن‌سازی و قیرسازی، کل پالایشگاهی همچون پالایشگاه اصفهان را تحویل می‌گرفتند سود کمتری از روغن‌سازی نصیب آن‌ها می‌شد. چرا که قانون تثبیت نرخ‌ها، ماده ۷۱ قانون تنظیم بخشی از تنظیم مقررات دولت را پوشانده بود. چرا که ماده ۷۱ مذکور قیمت فرآورده‌های ویژه تقطیر روغن و قیر را به سطح قیمت منطقه‌ای و بدون یارانه رسانده بود که تثبیت نرخ‌ها از سال ۱۳۸۳ این قیمت‌ها را در قیمت سال مذکور تثبیت کرد و این ضرری برای منافع مالی نظام اقتصادی