

بسمه تعالی

مصاحبه ای با آقای مهندس شاهرخ خسروانی در دفتر ایشان در تاریخ ۹۳/۲/۲۵ ساعت ۱۰ صبح برگزار شد. ایشان معاون مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و مدیرعامل سابق شرکت پالایش نفت آناهیتا و ... هستند.

شرکت پالایش و پخش: اول خودتان رو معرفی بفرمایید؟

ما: ما از هسته ی علمی بسیج دانشجویی امیرکبیر مزاحمتان می شویم، می خواستیم درباره بنزین جهت ارتقاء اطلاعات دانشجویها یک سری جلساتی داشته باشیم. یکی از جاهایی که فکر میکردیم بتواند کمکمان کند ارگان شما بود. که تماس گرفتیم شما را معرفی کردند.

می خواستیم یک سری اطلاعاتی به ما کلا تو حوزه ی بنزین و پالایشگاه های کشور بدهید. ممنون می شویم.

می خواستیم اگه میشه در مورد پالایشگاه های کشورمان و وضعیتشان و اینکه در حقیقت پالایشگاه های ما الان چه شرایطی دارند از شما اطلاعاتی بگیریم.

شرکت پالایش و پخش: وضعیت عمومی شان منظورتان است؟

ما: بله

شرکت پالایش و پخش: ما در حقیقت در حال حاضر ۹ تا پالایشگاه فعال در کشور داریم که این ۹ تا پالایشگاه بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی ۷ تاشون به صورت کامل واگذار به بخش خصوصی شدند. خب می دانید که طبق اصل ۴۴ دولت می تواند در سقف ۲۰٪ مالکیت هر واحد صنعتی را داشته باشد، منتها بر اساس سیاست هایی که اتخاذ شد به این صورت عمل شد که از ۹ تا پالایشگاه بر اساس سرمایه گذاری که شده بود ۷ تا پالایشگاه کلا به بخش خصوص منتقل شد و دو تا در حاکمیت و تملک دولت باقی مانده یعنی به این ترتیب بحث ۲۰٪ اصل ۴۴ قانون اساسی در آن اعمال شده است. در حال حاضر ما ظرفیت پالایشگاه مان یک چیزی حدود ۱ میلیون و ۸۰۰ هزار بشکه در روز است که از این ۱۸۰۰۰۰۰ بشکه فرآورده های نفتی مورد نیاز کشور تامین می شود...بنزین، نفت سفید، گازوئیل؛ سوخت جت، انواع حلال ها، گاز مایع، نفت کوره و مواردی که خود شما بهتر می دانید.

به هر جهت مدیریت پالایش و پخش به عنوان متولی تامین منابع سوختی مورد نیاز کشور در بخش مایعات، با عملیاتی کردن این پالایشگاه ها، نیاز کشور به سوخت مایع را تامین می کند. بالتبع در کنار این ممکن است که بر اساس کمبود تولید و یا زیادبود تولید ما بعضا در طول سال بعضی از فرآورده های نفتی را صادرات هم داشته باشیم یا واردات داشته باشیم. متولی اصلی ۵ فرآورده اصلی یعنی نفت سفید، نفت گاز، نفت کوره، گاز مایع و بنزین، کلا پالایشگاه ها چه خصوصی چه دولتی این ها را تحویل وزارت نفت می دهند و وزارت نفت برای توزیع و مصرفش مدیریت می کند. ولی در کنار این هم یک سری فرآورده هایی اصطلاحا ویژه داریم مثل قیر، پایه ی روغن، و بعضی حلال ها که آن ها را بخش خصوصی و شرکت های واگذار شده به بخش خصوصی تحت نظارت مدیریت پالایش و پخش خودشان اقدام به عرضه در بورس و ... می کنند. این ها وضعیت فعلی ۹ تا پالایشگاه است.

در رابطه با پروژه ها، در کنار ۹ تا پالایشگاهی که ما در کشور موجود داریم یک تعداد پروژه های توسعه ای هم در کشور داریم هم برای افزایش کمی و هم برای افزایش کیفی. که مهم ترین پروژه های کمی که الان در کشور در حال اجراست پروژه ی میعانات گازی ستاره خلیج فارس بندرعباس است که یک پالایشگاه ۳۶۰۰۰۰ بشکه ای میعانات گازی است که خوراکش نفت خام نیست. یعنی میعانات گازی عسلویه را ما توسط خط لوله انتقال دادیم به بندر عباس و پروژه الان دارای پیشرفت کلی بیش از ۷۰٪ است و بر اساس برنامه ریزی هایی که شده ان شالله از نیمه دوم سال ۹۶ مرحله به مرحله به سرویس عملیاتی می آید. پروژه ستاره خلیج فارس که در حقیقت دو تا فرآورده اصلی اش یکی بنزین ۳۶ میلیون لیتر در روز و یکی هم نفت گاز حدود ۱۳،۵ تا ۱۴ میلیون لیتر، گازوئیل تولید خواهد کرد که مجموعه این ها ان شالله وقتی به بهره برداری برسد نه تنها ما را از واردات بنزین (چون می دانید الان ما یک مقدار کمبود بنزین در کشور داریم) خود کفا خواهد کرد بلکه ما تبدیل به صادر کننده بنزین در منطقه هم خواهیم شد .

ما: مگر سالهای قبل در تولید بنزین خودکفا نشده بودیم؟

شرکت پالایش و پخش: نه نه، ما هیچ وقت در تولید بنزین خودکفا نشده بودیم. به هر جهت ما میزان مصرف بنزین مان همین امروز حدود ۶۸ میلیون لیتر در روز است. متوسط سال را می گویم که در ایام تعطیلات ممکن است بالا برود یا بعضی فصل های سال پایین بیاید. ولی متوسط مصرف مان در حال حاضر در پایان سال ۹۲ حدود ۶۸ میلیون لیتر در روز بوده و از این ۶۸ میلیون لیتری که ما داشتیم یک چیزی حدود ۵۶-۵۷ میلیون لیتر تولید می شده که حدود ۱۰ تا آن خارج از مجموعه پالایشگاهی کشور تامین می شده که دو بخش بوده

یک بخش مربوط به دریافت اوکتان افزا یا ریفورمید از بعضی از واحدهای پتروشیمی داخل کشور و یک بخش هم مربوط به وارداتی که داشتیم. ما با ترکیب این سه، نیاز کشور را برطرف می کردیم. البته با توجه به سرمایه گذاری هایی که در سالهای قبل شده، کم کم واحدها به بهره برداری می رسد. در حال حاضر ما میزان تولید پالایشگاه های کشور حدود ۶۰ تا ۶۱ میلیون لیتر در روز است. منتها بر اساس سیاست های اتخاذی بنا شده که ما اوکتان افزا از پتروشیمی ها دریافت نکنیم و تا بهره برداری از آن پروژه های توسعه مثل همین ستاره خلیج فارس، کمبودی را که داریم، اقدام به واردات بنزین طبق استاندارد یورو ۴ بکنیم. یعنی ما در بحث بنزین هیچ وقت خودکفا نبودیم همیشه وارد کننده بودیم البته طرح های توسعه ای در حال اجرا است که مرحله به مرحله ان شالله خودکفا می شویم.

ما : چرا از پتروشیمی نباید اوکتان افزا گرفت؟

شرکت پالایش و پخش: اولاً که پتروشیمی ها رسالت و فلسفه طراحی شان تولید فرآورده های پتروشیمی بود. اصلاً برای آنها تولید بنزین در دستور کارشان نیست. طراحی واحدهایشان برای چیز دیگری است. یعنی بنا بوده که فرآورده پتروشیمی تولید کنند. در یک برهه ای از زمان تصمیم اتخاذ شد (بالاخره شرایط رو هم ما می دانیم بحث شرایط بین المللی و محدودیت هایی که بوده) تصمیم بر این شده که یک بخشی از نیاز کشور را ما از طریق پتروشیمی ها تامین کنیم. یعنی در حقیقت خط تولیدشان را عوض کردند. با تغییر خط تولید، فرآورده های مشابه آن "پلت فورمیت" های تولیدی پالایشگاه ها داشتند که در آن برهه از زمان سیاست های اتخاذی تامین بخشی از نیاز کشور توسط پتروشیمی ها بود.

حتی در همان زمان هایی هم که ما یک بخشی از "پلت فورمیت" (ریفورمیت یا اوکتان افزا) را از پتروشیمی ها تامین می کردیم، مازادش ما به التفاوتش را باز وارد می کردیم.

ما: کیفیت تولید بنزین پالایشگاهی را شما چطور ارزیابی می کنید؟

ما: با توجه به اینکه آمریکا هر روز تحریم هایش را علیه ما شدیدتر می کند ، ما نگران هستیم که مثلاً الان سیاست بر این است که واردات داشته باشیم حالا چند روز دیگر ما که از آمریکا خبر نداریم از سیاست هایی که در مورد ما داره مارو محدود کنه که نتونیم وارد کنیم بعد میخوایم چی کار کنیم.

شرکت پالایش و پخش: ببینید من می گویم به شما. حرف حرف درستی است. یعنی اگر ما فرض کنیم بعد از ۲۲ جولای این مذاکرات ۱+۵ به نتیجه نمی رسد و آمریکا و اتحادیه اروپا بخواد کاملاً تحریم هایش را

افزایش بدهد که نه تنها این ۸۰۰۰۰۰ بشکه ای را که صادر نمی کردیم، نتوانیم صادر بکنیم بلکه هیچ گونه وارداتی هم نداشته باشیم. ته خط قضیه این است دیگر. می خواهیم ببینیم چه اتفاقی می افتد...

من می خواهم بگویم که هیچ اتفاقی نمی افتد... حالا به بحث کیفیت بنزین که سوال کرده بودید می رسم که اصلا داستان چیست...

در پالایش و پخش وقتی من نامه ای که فرستاده بودید را دیدم گفتم حتما این دوستان می آیند به خاطر اینکه یکی از رسالت هایی که بچه های دانشجو دارند جدای از کتاب و درس، شفاف سازی قضیه است که شما به عنوان عناصر صاحب دانش فنی کسانی هستید که باید بتوانید شرایط حاکم را در کشور تبیین کنید. از نظر سیاسی صحبت نمیکنم، از نظر رشته ای که دارید درس میخوانید صحبت می کنم. به خاطر همین خیلی استقبال کردم. این روش کارم است. حالا بعضی اطلاعاتم به شما بدهم بد نیست. من اینجا که الان خدمت دوستان هستم در چارت پالایشگاهی کشور مدیر عامل بودم. آخرین پستی که داشتم مدیرعامل پالایشگاه تهران بودم. مدیرعامل پالایشگاه شیراز بودم. پالایشگاه آنجا روی پروژه اناهیتا هم بودم. روی پروژه ستاره خلیج فارس هم بودم. الانم با توجه به شرایطی که است در ستاد پالایش و پخش هستم. واقعیت اعتقادم این است که یکی از مشکلاتی که تو جامعه ما هست این هستش که ما اطلاع رسانی شفاف و خارج از هرگونه اهداف... (سیاسی نمی خواهم اسمش را بگذارم) غیر از اهداف خاص معمولاً اطلاع رسانی نمی کنیم. وقتی می خواهیم اطلاع رسانی کنیم و یک مشکلی را بیان کنیم بلافاصله از آن یک برداشت می شود که این به فلان مساله وابسته است یا به همان مساله وابسته است. هیچ وقت نمی آییم به کارشناسی بکنیم بگویم واقعا این بنزینی که داریم تولید می کنیم مضراتش چیست؟ چه اثراتی روی جامعه ما دارد می گذارد؟ آیا واقعا من و شما که داریم این هوا را تنفس می کنیم انصافا بینی و بین الله مسائلش این هجمه ای است که بلند شده؟ یا نه اصلا هیچ مشکلی نیست یا به چیز دیگه بین این دو تاست؟

و اما واقعیت امر این است که همه ما چه دولت قبل ..من اعتقادم این است.. هر کسی که می آید وظیفه اش است در این مملکت به آن چیزی که گذشتگان انجام دادند یک قدم مثبت اضافه کند، بدون اینکه ما اهل فضای چالشی و یک سری مسائل و اینها هستیم. من می گویم آدم سیاسی نیستم. آدم کاملا تکنوکراتم. اینجا هم که نشستم کار کاملا فنی می کنم.

برگردیم به بحث خودتان. من خواهشی که از شما دارم آن چیزی رو که برداشت کردید سعی کنید درست تبیین کنید و اطلاع رسانی بکنید شفاف. بدون اینکه یکسری مسائل دیگر را دخالت بدهید. شما دارید در یک

رشته فنی درس می خوانید رسالتان این است که آن چیزی رو که درست و صحیح است به اطلاع عموم برسانید.

ما: وضعیت بنزین پالایشگاهی کشور چطور است؟

شرکت پالایش و پخش: ببینید ما ۹ تا پالایشگاهی که در کشور داریم ...

ما: قبل از این بحث، جواب یکی از دوستان درباره تحریم را هم بدهید.

شرکت پالایش و پخش: من می گویم یک راهکار خیلی ساده تر وجود دارد. شما در زمان جنگ همه تان بچه بودید یا اصلا نبودید... در آن زمان چه اتفاقی افتاد؟ ما از همه طرف در تحریم بودیم واردات هم نبود. جدای از بحث سازندگی جدای از اینکه خودمان در داخل تولید کردیم، جدای از اینکه خودمان رفتیم نیازهای داخلی مان رو ساختیم ولی واقعیت این است که بعضی چیزها تا بخواهیم خودمان به صورت کامل خودکفا بشویم در داخل، زمان می برد. مفهوم خودکفایی را هم الزاما این نیست که ما صفر یا صد یک چیزی رو در کشور بسازیم، هیچ جای دنیا هم این اتفاق نمی افتد. خودکفایی مفهوم و جایگاه خودش را دارد. اما در دوره جنگ وقتی که ما تحت این تحریم ها بودیم ، هیچ تولیدی نداشتیم، خود بنده وقتی در پالایشگاه تبریز کار می کردم ، پالایشگاه تبریز ۱۸ مرتبه بمباران شد. داشت نفت می ریخت از لوله بیرون، آتیش هنوز داشت می سوخت، بچه ها داشتن جوشکاری میکردند تا لوله را در یرویس بگذاریم و واحد را عملیاتی کنیم. این بحث نیاز آن زمان بود. در آن زمان ما سیستم کوپنی داشتیم. مصرف بنزین مان در حد ۳۰ لیتر کوپن داشتیم. همین دو سه سال گذشته ما به جای اینکه بیایم بریم بنزین در پتروشیمی بسازیم پلت فرمیت بسازیم که از نظر من کار غلطی است نباید این اتفاق می افتاد، دلایلش هم به خاطر همین مسائل زیست محیطی. ولی ما می توانستیم کار راحت تری انجام بدهیم. همین موقع می توانستیم بیایم بگوییم که مردم محدودیت داریم. مصرف را بیاورید پایین. چرا ما باید ۶۰ لیتر بنزین در باک مان بریزیم؟ خب ۴۰ لیتر توزیع می کردیم.

در دو سال گذشته بجای اینکه بنزین در پتروشیمی بسازیم که به نظرم کار غلطی است از لحاظ زیست محیطی، بهتر بود از مردم خواسته می شد مصرفشان را پایین تر بیاورند.

به جای ۶۰ لیتر، ۴۰ لیتر توزیع کنیم. آن وقت دیگر احتیاجی به پلت فرمیت نبود که الان محل چالش بشود تا یک عده دفاع کنند و یک عده اعتراض...

ما اشتباه می کنیم... در همه دولت ها سعی می شود نیازهای مردم را کامل برطرف کنند..به نظرم کار درستی نیست... ما باید برای مردم تبیین کنیم که مصرف ما بسیار غیر عادیست... شاخص مصرف انرژی ۷ برابر ژاپن...۴ برابر دنیا، مصرف شاخص انرژی در ایران ۳ برابر عربستان است...با اینکه عربستان مخزن نفت و گاز دارد. در زمستان گذشته به خاطر سرما مجبور شدیم گاز نیروگاه را قطع کنیم و به جای آن نفت کوره بدهیم... چون کسی تبیین نمی کند فرهنگ استفاده درست از انرژی را بین مردم.. از ۵۰۰ میلیون لیتر گاز ۴۰۰ میلیون از بخاری بوده است که اگر فقط ۵٪ کمتر می شد مشکلات ما برطرف می شد. بزرگترین مشکل مصرف ماست ..

ما: درسته که در اقتصاد مقاومتی کمتر مصرف کردن هم گنجانده شده ولی نقش پالایشگاه چیست؟

شرکت پالایش و پخش: ما نه پالایشگاه داریم که از سالیان گذشته برای بالابردن کیفیت محصول برنامه ریزی شده و یک سرمایه گذاری ۱۵ میلیاردی قرار بود اختصاص پیدا کند که کامل محقق نشده است پس نمی شود کامل انتظار داشت ... ولی در بعضی جاها مثلاً پالایشگاه امام خمینی شازند ارتقا کامل صورت گرفته است برای همین از آذر ماه ما اقدام کردیم برای منفک کردن بنزین امام خمینی که ۲۲٪ نیاز بنزین مردم را فراهم می کرد. ما می خواستیم شهرهایی که در معرض آلودگی بیشتری هستند از این بنزین استفاده کنند مثل تهران ، اراک و...

در پالایشگاه تهران بخش زیادی از ارتقا کیفیت انجام شده است... امتزاج بنزین نسبت به پارسال بسیار بهتر است اما هنوز یورو ۴ نیست. شازند کاملاً یورو ۴... ولی مال تهران نزدیک یورو ۴ است.

در بنزینی که تولید می کنیم ۴ عامل آلاینده وجود دارد: بنزن (طبق استاندارد یورو ۴) حدکثر ۱ درصد، آروماتیک حدکثر ۳۵ درصد، اولفین حدکثر ۱۸ درصد، گوگرد حدکثر 50ppm. گوگرد بیشتر مشکل عملی برای ماشین ایجاد می کند و مشکل محیط زیستی ندارد.

در پالایشگاه تبریز واحد بنزن اکسترکشن به بهره برداری رسیده است و از نظر بنزن مشکلی ندارد. اگر پروژه ستاره ی خلیج فارس به بهره برداری برسد، ما صادر کننده بنزین یورو ۴ خواهیم شد. ارتقای کیفی محصولات در پالایشگاه بندرعباس در حال انجام است و تا پایان سال به بهره برداری می رسد.

در کل طرح های توسعه در پالایشگاه ها در حال انجام است. در کنار این، وقتی طرح های توسعه ای تکمیل شود، کل ایران تحت پوشش بنزین یورو ۴ خواهد بود.

وزارت نفت وظیفه ی تولید سوخت استاندارد جهانی را دارد و باید این کار را انجام دهد و زنجیره را ببندد. وزارت صنایع رسالت دارد که ماشین هایی براساس استاندارد روز دنیا بسازد.

دولت، شهرداری ها وظیفه دارند زیرساخت های حمل و نقل عمومی را اصلاح کند. مردم وظیفه دارند که مصرفشان را بهینه کنند. این چهار حلقه وقتی به هم تنیده شد، می توان گفت که هوای شهر من تمیز است. عرض شد که طبق استاندارد یورو ۴ ماکزیمم مقدار بنزن یک درصد است اما این استاندارد خود به خود به وجود نیامده است و پیش فرض آن این است که بنزین به شرطی استاندارد است که در ماشین استاندارد مصرف بشود که مصرفش در ۱۰۰ کیلو متر بین ۵ تا ۵,۵ لیتر است، وقتی ماشین ما ۱۰ لیتر مصرف می کند یعنی شما آمدی بنزن را با ۲ درصد در بازار مصرف می کنی، یعنی آن حلقه درست کار نمی کند.

پتروشیمی ها وظیفه شان تولید محصول پتروشیمی است نه اکتان افزا.

بحثی که در مورد اکتان افزایی و پتروشیمی می گوئیم و می گوئیم که نباید تولید کنند، در پتروشیمی های کشور که در واقع سه پتروشیمی وجود دارد که این اکتان افزا را در یک برهه از زمان ساختند. یکی پتروشیمی بوعلی، دیگری پتروشیمی برزویه و یکی هم پتروشیمی بندر امام.

ما اعتقاد داریم که دریافت ریفرمیت از پتروشیمی ها غلط است و باید برگردد روی وظیفه ی اصلی خودش که تولید محصولات پتروشیمی است و برای آن هم طراحی شده است.

محصولات پتروشیمی را باید بسازد و صادر کند و یا اگر بازار داخل دارد آن را داخل بازار داخلی بفرستد تا در آنجا مصرف شود.

همچنین اعتقاد داریم که ریفرمیتی که دارد ریفرمیت درستی نیست چون برای مثال میزان بنزن اش بین ۶ تا ۱۰ درصد است و میزان آروماتیکش بین ۶۰ تا ۷۰ درصد.

پتروشیمی برزویه هم دقیقاً همین شرایط را داشت که از چند ماه گذشته طرحی را پیاده کرده اند برای کاهش درصد بنزن در برزویه و میزان بنزن در برزویه به ۲ درصد رسید ولی طبق اطلاعاتی که همکاران پتروشیمی می گفتند که می خواهند با فرایند های دیگر این را به حدود ۱,۵ درصد کاهش دهند.

من در اساس با این مخالفم، من می گویم مگر در اساس وظیفه ی شما ساخت این فرآورده ی پتروشیمی نیست پس چرا چیز دیگری تولید می کنی؟

من می گویم بیا برای همین که طراحی شده ای سرمایه گذاری کن و همین را تولید کن، همین محصولی که صادرات هم دارد.

قبل از این که بیایند خط تولیدش را عوض کنند برای تولید اکتان افزا وظیفه اش تولید فرآورده های پتروشیمی بوده است

ما می خواهیم کل کشور را مرحله به مرحله زیر پوشش بنزین یورو ۴ ببریم ، با همان پیش فرض هایی که گفتم که بنزین یورو ۴ به تنهایی جواب نمی دهد.

ما: در خبر گذاری ها خواندیم که یک محموله ی بنزین از چین وارد شده که شما فرموده بودید که اکتان افزا بوده است ؟

شرکت پالایش و پخش: آن چیزی که تحت عنوان بنزین چینی تسنیم یا فارس داده بود بحث MMT ، یعنی اکتان افزایی است به نام MMT ، که صرفا پالایشگاه شیراز وارد کرده بوده است . در مورد این MMT در یک برهه ای مجوز داده شد که وارد کنند منتهی شرایط واردات آن بسیار سخت گیرانه بود و گفتند که باید استاندارد فلان اروپا را داشته باشد و سطح مصرفش مقدار مشخصی باشد که اگر این شرایط را داشته باشند می توانند وارد کنند، وقتی وارد شد (پروسه مربوط به دو سال قبل است و ربطی به چند ماه اخیر ندارد) در آذر ماه وقتی این را رسانه ای کردند، گفتند بنزین چینی وارد کرده اند ما خواندیم دیدیم که اطلاعاتش این است بلافاصله دستور دادیم پالایشگاه شیراز که آن محموله ای که وارد کرده بود حتی یک قطره اش را هم مصرف نکند، به خاطر این که MMT هم منگنز داخلش وجود دارد ، گفتیم مصرف هر گونه اکتان افزایی که داخلش پایه ی فلزی استفاده شده است (فلز سنگین) به هیچ عنوان داخل بنزین کشور نباید استفاده شود ، به همین دلیل جلوی آن را گرفتند و اصلا مصرف نشد.

ما این مصاحبه را کردیم و از آقای وزیر سوال شد که آقا شما بنزین چینی هم وارد می کنید ، ایشون فرمودند که ما از هر جایی که کیفیت بنزین رعایت شود وارد می کنیم ، بعد رسانه ای کردند که خسروانی گفته است وارد نمی کنیم و آقای وزیر گفته وارد میکنیم ، به نظر من این شیطنت رسانه ای است....

الان بنزینی که وارد می کنیم یورو ۴ است. از طرف آقای وزیر به امور بین الملل دستور داده شده که بنزینی که وارد می کنید یورو ۴ باشد.

ما: آقای حسینی مدیر کنترل کیفیت هوای تهران یک تحقیقی

شرکت پالایش و پخش: بله ایشان یک تحقیقی انجام داده اند که نتایج آن مربوط به سه سال قبل است ...

برای هر فراورده ای یک سری نتیجه باید ارایه شود این ها همه تست می شوند و وقتی محموله می خواهد از پالایشگاه برود پخش یا از پخش بیاید توزیع شود داخل کشور یا از کشتی بیاید پایین ، یک سری فاکتورهایی به عنوان نقطه ی کلیدی تعریف می کنند.

نقطه ی کلیدی که برای مجوز ترخیص بنزین است عدد اکتان آن است.

در یک گزارشی که داده بودند از سه مخزن در پخش بندر عباس نمونه گرفتند و به پالایشگاه بندر عباس (آزمایشگاه پالایشگاه بندر عباس یکی از آزمایشگاه های معتمد وزارت نفت ، کشور و محیط زیست است) گفتند که نمونه بگیر و فقط هم ما دنبال عدد اکتان آن هستیم.

چون اندازه گیری بنزن یک فرآیند طولانی مدت است و آروماتیک هم دستگاه G.C می خواهد گفتند زمان بر است و گفتند فقط عدد اکتان را می خواهیم و دنبال این نبودند که full test result بگیرند.

این از در آزمایشگاه آمده بیرون و سندی شده برای این که این آقایان این را تست نمی کنند و از همان نامه هم دور عدد اکتان ۹۴,۵ را خط کشیده بودند و نوشته بودند که عدد اکتان باید حداقل ۹۵ باشد و این ها بنزین با اکتان ۹۴,۵ وارد کرده اند....

و این را معیاری کردند برای این که بنزین وارداتی نامرغوب است. من به خبر نگار گفتم برو یک بار دیگر جدول را ببین ، در جدول بالای اکتان همان ستونی که حداقل مقدار است ، یک عدد دو ریز گذاشته شده است ، عدد دو ریز در تبصره ها یعنی عدد اکتان بین ۹۱ تا ۹۵ قابل قبول است.

ما : گفته می شود که بنزین پتروشیمی عدد اکتانش کمتر از واردات یا حتی پالایشگاه ها است ولی هیچ سندی ارایه نمی دهند و همچنین در گزارشی که شرکت پالایش و پخش داده بود مبنی بر آلوده بودن بنزین جایگاه های سوخت ، حالا طبق گفته ی شما ریفورمیت وارد پالایشگاه می شود ، از کجا معلوم که این میزان بنزن ناشی از پالایشگاه نباشد؟

شرکت پالایش و پخش: نه. نه. اشتباه کرده بودند. پتروشیمی بندر امام (تاکید روی پتروشیمی بندر امام) ، همین هفته ی گذشته که اصرار داشتند که ما یک محموله ای را آوردند که دریافت نکردیم اکتان بنزن آن ۸۹ بود ، در صورتی که این ها باید ۹۵ تحویل ما بدهند.

چرا دوستان پتروشیمی (نه شرکت پتروشیمی NPC) اصرار می کنند چیزی را تولید کنند که وظیفه شان نیست؟

معاون وزیر گفته یک زمانی پالایشگاه نیاز داشتیم ساختیم و الان که اعلام عدم نیاز کردیم ، دیگر نمی سازیم... این مجموعه بیرون از وزارت نفت است و به وزارت نفت ارتباطی ندارد.

ما: این که ما خودمان آن را بسازیم بهتر نیست؟ با توجه به بحث خود کفایی و این که توی تحریم هستیم؟

شرکت پالایش و پخش: وزارت نفت وظیفه دارد برای خود کفایی طرح های توسعه و ارتقای کیفیت هم تعریف کرده و زنجیره اش در پالایش و پخش کامل شود و خود کفا شود.

پتروشیمی باید محصول خودش را بسازد که مملکت به آن نیاز دارد ، آقای پتروشیمی وقتی محصول پتروشیمی را نمی سازد یا باید آن را وارد کند یا ما در کشور با کمبود آن روبرو هستیم. اگر کمبود هم نداریم آن را باید صادر کرد.

ما: یعنی الان محصولات پتروشیمی باعث آلودگی هواست؟

شرکت پالایش و پخش: نه ، اکتان افزایشی که تولید می کند درصد بنزنش بالاست ، آروماتیکش خیلی بالاست، در بعضی از پتروشیمی ها با اقدامات انجام شده بنزن را پایین آورده اند اما آروماتیک هنوز خیلی بالاست.

بندر امام اکنون بین ۶ تا ۱۰ درصد بنزن و ۶۰ تا ۷۰ درصد آروماتیک دارد. شما می گوئید سند ارایه نمی دهید؟

شما به آقای پتروشیمی بندر امام بگوئید آخرین نتایجی که در رابطه با بنزین و آروماتیک بود به ما بدهید ببینید چه به شما می دهند؟

شما می گوئید پتروشیمی بنزین بسازد تا ما خود کفا شویم ، ما می گوئیم نه ، ما مشکل زیست محیطی داریم ، ما یک سری تغییرات توسعه ایجاد کردیم و یک سری مانده است ، باید آن زنجیره کامل شود ، ما سعی می کنیم بحث کامل شدن زنجیره را در حداقل زمان انجام دهیم.

ما می گوئیم ریفرمیتی که از بندر امام گرفتیم برای کشور ، در حال حاضر که احساس می کنیم که از خارج می توانیم وارد کنیم ، قیمت تمام شده اش بیش از قیمت وارداتی است یعنی رفتن درآمد از جیب دولت.

در یک بازه ی زمانی موقت تصمیم وزیر محترم است که براساس نظر کارشناسان تا کامل شدن زنجیره ی تولید بنزین کشور این واردات را انجام دهیم ، چون می دانیم مسائل زیست محیطی بسیار گسترده و وحشتناک است.

شما که این قدر دقیق تحقیق می کنید بروید یک کار تحقیقاتی انجام بدهید ، بروید بهشت زهرا دسترسی پیدا کنید ببینید متوسط سن متوفیان شهر تهران در سال های ۸۲ و ۸۳ و ۸۴ چه قدر بوده است و همچنین متوفیان سال های ۹۰ و ۹۱ و ۹۲ را هم در بیاورید. ببینید متوسط سن متوفیان دفن شده در بهشت زهرا ی تهران چه قدر است و با هم مقایسه کنید....

این ها همه اثرات آلودگی ناشی از بنزین است.

ما: یک سؤال اساسی که ما داریم این است که ما می خواهیم یک نگاه کلان و بلند مدت داشته باشیم ، اکثر این بحث هایی که مطرح کردید بیشتر مربوط به پتروشیمی ها بود ، ما می خواستیم ببینیم پالایشگاه ها چگونه ارتقاء می یابد؟

شرکت پالایش و پخش: همه ی بحثی که من کردم در همین مورد بود ، من گفتم زنجیره ی ارتقاء پالایشگاه شروع شده و دارد تکمیل می شود. ۱۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری شده ، از این پانزده تا، ده تای آن جذب شده و ۵ تای آن به خاطر مسائل بین المللی و تحریم نتوانسته ایم جذب کنیم.

بنده خودم روی پروژه ی ستاره ی خلیج فارس ، مسئول خرید پروژه بودم ، جنسی بوده است که من چهار تا کشور چرخانده ام تا وارد ایران کرده ام ، این نشانه ی تحریم است، جنسی هم بوده که در ایران نمی توانستیم تولید کنیم. مثل کمپرسور خاص ، ژنراتور خاص ، توربین خاص ...

حالا ان شاءالله وقتی پروژه به بهره برداری رسید می بینید چه عظمتی دارد....

جالب این جاست که شما یک موقع می گوید ۴ تا کشور چرخانده ایم مثلا از اروپا آمده آلمان ، از آلمان آمده هلند ، از هلند آمده لهستان ، از لهستان آمده ترکیه و از مرز بازرگان وارد کشور می شده است.

حال این حالت نرمال اش است....

بنده جنس را از کره ی جنوبی خریده ام ، آمده رفته قبرس و از قبرس رفته آلمان و از آلمان به صورت قاچاق وارد ایران شده است. خوب به نظر شما این هزینه اش چه قدر می شود؟

ما: بحث بنزین را که با یک سری از کارشناسان مطرح کردیم، می گفتند میزان مصرف بنزین در کشور ۸ میلیون لیتر است و مساله دیگر این که ریفرمیتی که پتروشیمی ها تولید می کنند اصلا به کلان شهر ها نمی رسد و در همان بندرعباس مصرف می شود و یک حرف دیگر این که آلودگی کلان شهر ها با توجه به این که ما این همه کارخانجات و صنایع آلاینده داریم را نمی توان همه را به بنزین ربط داد.

شرکت پالایش و پخش: میزان مصرف در تهران ۱۱ تا ۱۲ میلیون لیتر است و من چنین چیزی نگفتم که آلاینده کلان شهرها همگی از بنزین است...

پتروشیمی بندر امام ، برزویه و بوعلی هر سه در جنوب کشور هستند ، ما آنجا جایگاهی را درست کردیم که آنها می آیند با component های دیگر ترکیب می شوند و بنزین را تشکیل می دهند.

ما یک سری خطوط شبکه برای بنزین داریم:

مثلا:

بندر عباس-رفسنجان-کاشان

بندرعباس-رفسنجان-اصفهان

اهواز-شازند-ری

ری-تبریز-بازرگان

.....

من نمی دانم بنزین پتروشیمی ها به تهران می رسیده یا نه ولی چیزی که می دانم این است که بنزین شازند پالایشگاه امام خمینی می آید تهران با بنزینی که از اصفهان می آمده با بنزینی که از پالایشگاه تهران می آمده ، با بنزینی که از خط لوله ی بندر عباس برای کمبود واردات همه با هم قاطی می شده است ، یک شاخه اش می رفته به سمت خراسان ، یک شاخه اش می رفته به سمت تهران و یک قسمتی هم به کرج می رفته است.

حالا ما آمدیم گفتیم ، آلودگی شهر تهران در نوک حمله ی قضیه است و بحران این جاست. بحران در اهواز و کرج و اراک است بعد اصفهان بعد تبریز و شیراز و مشهد، این ها به ترتیب اولویت دارند.

عقل سلیم می گوید اول کلان شهری که بدترین وضع را دارند و اراک و کرج.

البته اراک کلان شهر نیست ولی آلودگی وحشتناکی دارد.

من می خواهم به سوال شما برسم که چه کسی گفته آلودگی همه مربوط به بنزین است؟

ولی ناگفته نماند که بخشی از آلودگی هم مربوط به بنزین است

ما کاری که کردیم این بود که گفتیم پتروشیمی شازند مخازنش را جدا کن، به پخش اراک هم گفتیم که شما هم مخازن را جدا کن. پخش ری را هم گفتیم مخازنش را جدا کند ، که ۱۴ میلیون لیتر بنزین پالایشگاه امام خمینی در این مخازن بیاید و با هیچ چیز دیگر هم مخلوط نشود ، برای یک ماه ما این کار را کردیم و وقتی مخازن تمیز شد و مطمئن بودیم که با هیچ چیز دیگری مخلوط نمی شود آمدیم شروع کردیم در ری و کرج و تهران آن را توزیع کردیم....

یعنی یک پروژه ی سه میلیارد یورو آنجا انجام شده است ، خروجی آن را آمده اند با هم قاطی کرده اند و توزیع کرده اند ، هیچ اتفاق خاصی نیفتاده است ، تنها اتفاقی که افتاده این است که ما این ها را تفکیک کردیم ، بنزین پالایشگاه امام خمینی شازند را در سه شهر توزیع کردیم..

ممکن است که کار غلطی باشد ، من نمیخواهم بگویم آن زمان که این کار نشده بود خدایی ناکرده دلیلی داشته است...

من واقعا نمی دانم چه طور توزیع شده است ، واقعا نمی دانم ، واقعا نمی دانم.....

آیا شب عید شنیدید که واحد گازوئیل یورو ۴ و ۵ اراک به بهره برداری رسید؟

در مورد واحد گازوئیل اراک یک پروژه ی سه میلیارد دلاری در ۶-۷ سال گذشته انجام و به بهره برداری رسید.

حال یک گریز یک دقیقه ای هم به گازوئیل بنزین.

در مورد گازوئیل ما الان دو تا پالایشگاه داریم در کشور که یورو ۴ و یورو ۵ تولید می کنند. یعنی بهتر از یورو ۴ با فاصله ی کم از یورو ۵ تولید و توزیع می شود. این را هم بگویم که تفاوت یورو ۴ با یورو ۵ صرفا میزان گوگرد آن است که یورو ۴ میزان گوگرد اش ۱۰ppm و در مورد یورو ۵, ۵ppm است وگرنه بقیه ی مشخصات عین هم است. ما مجموعا حدود ۲۴ میلیون لیتر گازوئیل ۴ و ۵ داریم در کشور تولید و توزیع می کنیم.

برنامه ریزی هم کرده ایم که در حقیقت تا جایی که می شود شبکه ی توزیع گاز را در کشور گسترش دهیم ، با فازهای عسلویه که طبق هماهنگی ها و پیگیری هایی که خود آقای وزیر انجام دادند ، ما تا پایان سال ، ۴ تا فاز عسلویه را بیاوریم در سرویس ، انشاءالله ما مصرف گازوئیل مان خیلی پائین می آید و ما صادر کننده ی گازوئیل خواهیم شد، که این خودش اثر میگذارد روی کاهش اثر زیست محیطی ولی باز هم تکرار میکنم که ما باید مصرف مان را پائین بیاوریم.

من نمیخواهم بحث را به چالش بکشم ولی.....

واحد گازوئیل تریتر پالایشگاه شازند یک سال و نیم بوده که آماده بوده است ، یک کمپرسور اش مشکل پیدا می کند که خیلی تلاش می کنند که به نتیجه برسند ولی به نتیجه ای نمی رسند...

حال آنکه تیم مدیریتی جدید که انتخاب شد و رفت و کار را شروع کرد ، یک طرح آورد که بدون استفاده از کمپرسور ، با یک سری تمهیدات دیگر واحد را راه اندازی کردند و الان پالایشگاه شازند روزانه ۱۲ میلیون لیتر گازوئیل بین یورو ۴ تا یورو ۵ تولید و توزیع می کند که زحمت زیادی هم برای آن کشیده شده است.

ما: ممنون که ما را پذیرفتید و تشکر می کنیم از وقتی که در اختیار ما قرار دادید.