بسمه تعالی

شبکه کانون های تفکر ایران (Iran Think Thanks Network) با نام اختصاری ایتان (ITAN) در سال ۱۳۷۹ به منظور تقویت زیرساخت فکری- فرهنگی توسعه فناوری در کشور، ایجاد بستر مناسب آشنایی و تبادل نظر تحلیل‌گران فناوری کشور، انعکاس نظرات و انتقادات تحلیل‌گران به مسئولان، ایجاد زمینه مشارکت کانون‌های تفکر در تدوین سیاست‌های اقتصادی، صنعتی و فناورانه و تقویت ارتباط تحلیل‌گران فناوری کشور با هنرمندان و رسانه‌ها با هدف انعکاس مناسب مطالب به افکار عمومی تاسیس شد.

در اینجا مصاحبه ای که با گروه انرژی ایتان صورت گرفته، منعکس شده است.

سوالات عدیده‌ای در خصوص بنزین داشتیم، می‌خواستیم ببینیم که شما به چه نتیجه‌ای رسیداید؟ آیا در جریان نظرات جاهای مختلف هستید یا خیر؟ نظر خودتان چیست؟

ایتان قبل از عید یادداشتی برای این موضوع داد ،عنوان یادداشت، "بنزین پتروشیمی‌ها رابطه‌اش با آلودگی هوای کلان شهرهای کشور چیست؟" بود.

شرکت پتروشیمی یک نظر دارد، شرکت پالایش و پخش هم یک نظر، در مجلس هم آقای میرکاظمی با واردات مخالف بودند. آقای زنگنه هم قبل از عید با واردات مخالف بودند و بعد از عید نظرشان را تغییر دادند که علت را نمی دانیم. بحث تحریم هم هست یعنی واردات ما در تحریم از چه کشورهایی است؟ آن کشورهایی که ما از آنها بنزین وارد می‌کنیم، کیفیت بنزین‌شان در مقایسه با ایران چگونه است؟ در ضمن بحث واردات نیاز به بودجه دارد و اجازه مجلس را هم لازم دارد. بحث واردات از سوی دیگر باید از لحاظ اقتصادی بودن و سالم بودن مورد ارزیابی قرار گیرد، به خصوص در شرایط الان که پالایشگاه‌های ما هنوز تکمیل نشده‌اند، مرحله دوم هدفمندی رایانه‌ها شروع شده است و همچنین احتمالا با افزایش مصرف هم مواجه خواهیم شد، شرایط تحریم هم هنوز پابرجاست. چه مقدار بودجه برای واردات پیشنهاد شده است؟ آیا در آینده مجبور به واردات خواهیم شد؟ بحث محیط زیست هم مطرح است، گفته می‌شود بنزین پتروشیمی بنزن زیادی دارد و بنزین پالایشگاه گوگردش بالاست، درست است؟ کدام بنزین برای محیط زیست خطرناک‌تر است؟ گروه شما که در این مدت روی این موضوع کار کرده است، به چه نتیجه‌ای رسیده است؟

یک نکته این است که بنزین از پالایشگاه‌ها به پتروشیمی‌ها سوق داده نشد، تنها پتروشیمی‌ها اضافه شدند تا ظرفیت را بالا ببرند. در کل دنیا روند تولید بنزین در پالایشگاه‌ها انجام می‌شود.

الان آماری که در سطح کشور هست، حدود میلیون لیتر بنزین مصرفی‌مان هست. نزدیک به ۶۰ میلیون آن توسط پالایشگاه‌ها تولید می‌شود، ۶ میلیون را پتروشیمی‌ها می‌دهند و حدود سه و نیم میلیون لیتر هم وارد می‌شود.

داستان از اینجا شروع می‌شود که قرار است واردات بنزین را حدود ۷-۸ میلیون اضافه کنند تا کل واردات به حدود ۱۰-۱۱ میلیون لیتر برسد، در حال حاضر گویا مصوبه‌ای برای ۱۰ میلیون لیتر هم گرفته شده است. البته روش هایی پیش روی وزارت نفت برای حل مشکل بودجه وجود دارد، مجلس هم ماکزیمم کاری که برای بودجه مطرح می‌کند، سوال در سطح علنی مجلس است.

سال ۸۹ بعد از چند سال رجز خوانی، آمریکا در تیر ماه ورود بنزین را به ایران ممنوع کرد و ایران را تحریم کرد. این شوک واردات بنزین ما را از حدود ۲۰ لیتر در روز، در عرض ۲-۳ ماه به حدود یک میلیون لیتر در روز رساند. این گپ را با استفاده از ظرفیت واحدهای پتروشیمی پر کردند. واردات بنزین عمدتاً برای افزایش عدد اوکتان انجام می‌شد؛ یعنی عمدتاً مواد اوکتان افزا بودند، در سطح کشور ۴ مجتمع پتروشیمی آروماتیکی داریم که آنها یک ماده اوکتان افزا به نام reformer که یک محصول میانی است، تولید می‌کردند. در این شرایط جمع‌بندی شد که این پتروشیمی‌ها ظرفیت محصول نهایی پتروشیمی‌شان را یک مقدار کم کنند و از این reformer که یک محصول میانی است، استفاده شود.

منظورتان این است که در آن زمان هم واردات بنزین صورت نمی‌گرفت و مواد اوکتان افزا وارد می‌شد؟

بنزینی که چه برای واردات و چه برای پتروشیمی‌ها مطرح است، عملاً اوکتان افزا هستند. در برخی مواقع نیز می‌تواند بنزین سوپر وارداتی باشد. اصطلاح عام آن همان بنزین است. آن زمان که به ما بنزین می‌فروختند و واردات داشتیم، در واقع بنزین وارداتی برای، افزایش عدد اوکتان بنزین داخلی‌مان بود. آن دو سه ماه که به ما بنزین نفروختند رد شد و تحریم شکست خورد، ولی همچنان باقی ماند. از این سمت دولت از این ظرفیت استفاده کرد، البته به مقدار کم، به شکلی که هم از لحاظ محیط‌زیستی مشکل‌زا نباشد و هم به منفعت پتروشیمی ضربه نزند. از طرف دیگر یک سری طرح‌های افزایش ظرفیت پالایشگاهی افتتاح شد مثل فاز دوم

پالایشگاه اراک و این‌روند در این چند سال باعث شد؛ واردات بنزین ما در سال ۹۱ به زیر ۲ میلیون در روز برسد.

از همان اول هم بحث‌های محیط‌زیستی مطرح بود ولی دولت تکذیب می‌کرد و از آن سمت هم کسی به غیر از افراد خاص، مثل خانم ابتکار پیگیر موضوع نبود.

این روند با آمدن دولت جدید یک مقدار عوض شد. دولت جدید ریسک تکیه‌ی کشور به واردات بنزین را خیلی جدی نگرفت و از آن سمت هم خانم ابتکار رئیس سازمان محیط‌زیست شد و یکی از مهم‌ترین اولویت‌هایش را قطع تولید این بنزین گذاشت، نتیجه‌اش این شد که پارسال واردات بیشتر شد و یک مقدار بنزین تولید شد، از آن سمت هم وزارت نفت و سازمان محیط‌زیست توافق کردند که تولید بنزین متوقف شود و واردات که زیر دو میلیون لیتر در روز بود به سه و نیم لیتر در پارسال و به حدود ده میلیون لیتر در امسال برسد.

واردات بنزین از چه کشورهایی صورت می‌گیرد؟

قبل از تحریم‌ها اکثراً از امارات بود، هم‌اکنون از امارات و تا حدی هند است. هند و امارات معمولا واسطه فروش بنزین از اروپا به ایران می شوند. الان قضیه تحاتور هم مطرح است.

نکته‌ای که درباره وزارت نفت وجود داشت، این بود که چه وزارت نفت دولت سابق و چه وزارت نفت فعلی تا اوایل اسفندماه پارسال این موضوع را رد می‌کردند تا اینکه آقای زنگنه بحث آلایندگی بنزین پتروشیمی را تایید کرد. حتی بعضی از مدیران وزارت نفت بعد از صحبت‌های آقای زنگنه این موضوع را رد کردند. دیدگاه‌ها در حال‌حاضر به این صورت است که شرکت ملی پتروشیمی و پتروشیمی‌های خصوصی تولید کننده‌ی این بنزین‌ها از کیفیت و همچنین آلایندگی پایین آن دفاع می‌کنند. وزارت نفت و شرکت پالایش و پخش دنبال افزایش واردات بوده و می‌گویند کیفیت بنزین پایین است.

مثلاً برای این گفته که بنزین پتروشیمی، ۱۰ درصد بنزن دارد، اسنادی هم وجود دارد؟

نکته‌ای که وجود داشت این است که، موضع سازمان محیط زیست توسط وزارت نفت تایید شد. شواهد این گفته

که بنزن بنزین بالاست، چیست؟ ما هر چه پیگیری کردیم از سمت سازمان محیط زیست و وزارت نفت هیچ

سندی وجود نداشته است، صرفاً شرکت پالایش و پخش یک سری رقم را در بیانیه هفته پیش خود اعلام کند.

در آن ارقامی هم که اعلام کرده است؛ ما یک سری اشکال وارد می‌دانیم.

در بحث واردات، بنزن موجود در بنزین وارداتی را اندازگیری می‌کنند؟

از اول اینکه چرا بحث بنزین آنقدر پر رنگ شد، به خاطر این بود که گفتند در آلودگی هوای کلان شهرها اثر زیادی دارد. نکته دیگر این است که تنها جایی که کیفیت بنزین کلان شهرها را چک کرده است، شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری بود که آن هم بنزین جایگاه‌های سوخت را تست کرده بود. در حالی که بنزین پتروشیمی با بنزین جایگاه‌های سوخت ترکیب می‌شود و سپس در جایگاه‌ها قرار می‌گیرد ولی جوی که ایجاد شد این بود که چون بنزین جایگاه سوخت تهران بد است پس بنزین پتروشیمی کیفیتش پایین است. نکته دیگر این است که بنزین پتروشیمی که در عسلویه و ماهشهر تولید می‌شود، اصلا سمت تهران و ... نمی‌آید.

بحث دیگر اینکه بنزین جایگاه سوخت را حتی اگه بگوییم بنزن حدود ۲,۵ دارد، پس چرا در محیط‌زیست می‌گویند بنزن آن ۶تا۱۰است؟؟؟

ضمن اینکه بدانیم همیشه بنزن بنزین پالایشگاه از پتروشیمی بیشتر است. وقتی مجموع ۲,۵ شود، یعنی بنزن پتروشیمی به یورو۴ نزدیک است!!!

اصلاً با بحث بنزین کلان شهرها پروژه کلید خورد، بحث این بود که کلاً این بنزین سرطان‌زاست و بنزن بالایی دارد، در حالی که در همین آماری که گرفتند در مورد سرطان‌زایی و عدد بنزن بنزین هم جای شک و تردید وجود دارد.

در این بیانیه هفته پیش که شرکت پالایش و پخش داده است، آمارهایی وجود دارد. در این آمار هم آمده که بنزن بنزین وارداتی 1.9 است، در حالی که بنزینی که یورو۴ باشد و توسط پالایشگاه اراک هم تولید می‌شود، بنزنش حدود 0.5 است. در داخل همین بیانیه شرط مجاز دانستن تولید پتروشیمی را ارائه بنزین یورو ۴ در جایگاه سوخت دانسته‌اند، در حالی که کیفیت بنزین وارداتی به یورو ۴ نمی‌رسد. یعنی با وجود پالایشگاه‌های قدیمی مثل کرمانشاه که تولید بنزینش کیفیت ندارد و بنزن آن بالاست، مخلوط حاصل با بنزین پتروشیمی دارای بنزنی تا حد زیر صفر باشد. بنزن یورو۴ زیر یک است.

الان بحث گوگرد را در سطح پالایشگاهی مهم نمی‌دانیم؟

الان پالایشگاه اراک که خدا رو شکر راه افتاده، هم گوگرد و هم بنزنش خیلی پایین است. به تازگی پالایشگاه تهران و اصفهان و تبریز هم کیفیت را ارتقا دادند، اما برخی هنوز هم مشکل دارند. الان علی الحساب قضیه سر بنزین پتروشیمی‌هاست که یک مقدار از سختی کار برای ایتان این است زیرا آن سمت افرادی قرار دارند که به راحتی تمام آمارها زیر دستشان است، اما به‌دست‌آوردن آمار دقیق برای ما کار بسیار سختی است و به خاطر امنیتی بودن قضیه پتروشیمی هم وقتی صرف نمی‌کند.

یعنی وزارت پالایش و پخش آمارها را دارد؟

آمارها را دارد. اما خروجی مبنی بر اینکه بنزین پتروشیمی‌ها واقعاً آلوده است، نیست. باید چهار شرکت و سازمان معتبر مثل سازمان محیط زیست، شرکت پخش و پالایش و وزارت نفت و بازرسی این‌ها همه باید آنالیزی مورد تایید همه بدهند.

چرا خود پتروشیمی اقدامی برای آنالیز بنزین تولیدی‌اش و ارائه گزارش مقدار بنزن آن نمی‌کند؟

پتروشیمی‌ها بنزین را تست می‌کنند و کیفیت تولیدشان هم به تایید اداره کل نظارت بر صادرات و واردات فراورده‌های نفتی میرسد و همچنین اخبارش به وزیر نفت میرسد؛ ولی این که بخواهند خود پتروشیمی‌ها در تقابل با دولت در بیان و اطلاع‌رسانی شفاف‌سازی کنند، برای آنها هزینه‌بر است. پس وارد دعواهای رسانه‌ای نمی‌شوند.

الان ما داریم یورو ۴ وارد می‌کنیم؟

حداکثر بنزن یورو ۴ یک درصد و حداقل اکتان آن ۹۵و حداکثر گوگرد ۵۰ پی‌پی‌ام و آروماتیک ۳۵درصد است.آماری که شرکت پخش و پالایش هفته پیش اعلام کرد این بود که عمده بنزین وارداتی ما اکتان ۹۵، بنزن ۱,۹ و آروماتیک ۳۹درصد دارد. خیلی شفاف یعنی اینکه بخش اعظم بنزین وارداتی ما یورو ۴ نیست.

آن دو آماری هم که در رسانه‌ها منتشر شد را آقای سالاری رئیس سابق شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی دادند که مقدار بنزن آن ۳ و۶ درصد بیان شد که خیلی محل بحث است.

در ضمن، با ایجاد این فضای رسانه ای، اگر در اثر مسائلی بعدها مجبور به راه‌اندازی مجدد بنزین پتروشیمی شویم باید به مردم بگوییم ما مجدداً بنزین آلاینده را داریم تولید می‌کنیم؟

بزرگترین تولید کننده بنزین پتروشیمی کشور، پتروشیمی نوری است که حدود ۷۰ درصد بنزین پتروشیمی‌ها آنجا تولید می‌شود. این پتروشیمی در عسلویه است. ما به عسلویه و به پتروشیمی نوری رفتیم و ۴ نمونه گرفتیم که عدد اکتان آنها بین ۹۷,۵ و ۱۰۲,۴ بود و مقدار بنزن آن بین ۱,۵۸ تا ۱,۷۱ بود،یعنی؛ درست است که کیفیت به یورو ۴ نمیرسد، اما بنزن آن از بنزین وارداتی کمتر است. این برای اسفند و فروردین است. در اطلاعیه پالایش آمده که در اکثر روزهای بهمن ماه اکتان آن ۹۳بوده ولی هیچ سندی ارائه ندادند.

پتروشیمی‌ها، تستهایشان را هر چند وقت یک‌بار انجام داده و گزارش می‌دهند؟

هر باری که پتروشیمی بخواهد محصول خود را به پالایشگاه آبادان و بندرعباس بفرستد، در بندرعباس و ماهشهر که میخواهند به کشتی بدهند کیفیت آن باید بررسی شود و تایید شود تا مجوز حمل بیابد. اینکه کشتی هر چند وقت می آید به درخواست مصرف بستگی دارد. اما آنها برای خودشان هر روز آنالیز می‌گیرند و این چهار تا نمونه با مهر وزارت نفت در ایتان موجود است.

سازمان محیط‌زیست که این اسناد آلایندگی را بدهد. این که حداقل یک آزمایشگاهی باشد مورد وثوق پالایش و پخش. هم سازمان محیط‌زیست و هم مثلاً سازمان بازرسی، این دو تا که تقریباً ازحیث نظر دادن، یکی بودند.

یک سازمان بازرسی و یا پژوهش‌های مجلس باشد که داستان حل شود.

بدین معنی که الان بنزینی که وارد می‌شود را بررسی کنند. یعنی راهکار این است که این چهار مرکز حضور پیدا کنند و آنالیزهای دقیقی از هر دو بنزینی که وارد می‌شود، بگیرند و با هم مقایسه کنند، بعد خروجی کار، خود مجلس یا به کمک مجلس، سالن بازرسی دولت را مجاب کنند که اول آن بنزینی که می‌خواهد وارد کند را کاملاً مشخص کند، حتی اگر می گوید که یورو ۵ هست، این را تضمین بدهد و بعد اقدام کند.

آقای جاسبی چرا شرکت نمی‌کنید و این به نظرم قابلیت رسانه‌ای شدنش خیلی بیشتر از بیانیه است.

گفتید بنزین پتروشیمی اصلاً وارد کلان شهر نشده است ولی بحث آلودگی کلان شهر مطرح است؟

بله. کلان شهرهای مرکزی کشور مثل تهران، اراک و ... ، این بنزین اصلاً نرفته است. بنزین هر جایی که تولید می‌شود معمولاً در استان‌های اطرافش مصرف می‌شود.

یعنی در همان جنوب مصرف می‌شود؟

این هم باز حرف ما نیست، حرف پالایش و پخش است، حرف پتروشیمی است و منطقی هم به نظر می‌رسد.

شما می‌گویید که بیانیه‌ی پالایش و پخش می‌گوید که آلودگی را بیشتر کرده است، این بحث هم جزء بیانیه بوده است ؟

پالایش و پخش در بیانیه‌ی هفته قبل‌اش برای اولین‌بار گفتند که این بنزین آلایندگی‌اش بالاست و ما برای بحث‌های زیست‌محیطی می‌خواهیم تولید آن را قطع کنیم. اتفاقاً این کارهایی که این چند وقت کرده‌ایم باعث شده است که آلایندگی هوای کلان شهرها کم شود. ما چیزی که داریم این است که بنزین سمت این‌جا نیامده است که حالا آلایندگی کم شود یا زیاد؟

الان بنزینی که در این جا مطرح می‌شود بنزین وارداتی است؟

بنزینی که در تهران مصرف می‌شود اکثراً بنزین پالایشگاه اراک است؛ که بنزین یورو ۴ است و ما الان در ۹ پالایشگاهی که داریم بهترین بنزین و با کیفیت‌ترین بنزین مال پالایشگاه اراک است که یورو ۴ است، بقیه‌ی یورو ۲ و یورو ۳ هستند.

حرف ما این است که دولت ظرفیت دارد که وابستگی بنزین را کاهش دهد. حداقل تا زمانی که پالایشگاه‌های جدید تولید شوند شما از این ظرفیت استفاده کنید مگر اینکه اثبات کنید و اسنادی بیاورید که آلاینده هستند. بعد از سه ماه پیگیری ما هنوز سندی معتبر ندیدیم.

پیش بینی شما نسبت به آینده چیست؟

در فاز دوم هدفمندی احتمالاً امسال مصرف بنزین مثل پارسال خواهد بود ولی اگر فاز سوم شروع نشود، آن مصرف صعودی که در این یکی دو سال اخیر بود همچنان حفظ می‌شود. یک علت روند صعودی، اشتباهی است که دولت هدفمندی دارد و بنزین را دو نرخی می کند، اما نرخ دوم باید آنقدر بالا باشد که باعث کاهش مصرف انرژی گردد، یعنی تقریبا به نرخ آزاد،۲۰۰۰یا۲۵۰۰ .

برای کسانی که دو ماشین دارند و یا قصد اتلاف بنزین را دارند؛ که اکثراً از قشر مرفه هستند، هزار تومان با هفتصد چندان فرقی نمی‌کند.

تا چه وقت به بنزین پتروشیمی احتیاج است؟

بعد از طرح‌های پالایشگاهی فاز اول، پالایشگاه ستاره‌ی خلیج فارس که احتمال زیاد امسال هم نخواهد رسید؛ بعد طرح‌های پالایشگاه بندرعباس و تبریز. انشاالله اگر دولت این‌ها را تا آخر سال جمع کند با وجود مصرف ثابت نیازها، تولید آن به صفر می‌رسد.

کیفیت بنزین پتروشیمی بهتر از پالایشگاه است؟

کیفیت پالایشگاه اراک بهتر است ولی سایر نه .

احتمالش هست که واردات از هند هم تحریم شود؟

آمریکا هرجا که بخواهد یک حالت رسمی به خود می‌گیرد و قوانین بین المللی مطرح می‌کند و در جایی که نفعش نیست سخت‌گیری نمی‌کند و... . واردات نوعی ریسک است و ممکن است تحریم شویم.

حال اگر تولید بنزین در پتروشیمی قطع شود، چه محصولاتی دیگری تولید می‌شود؟

پتروشیمی نوری آروماتیک‌ساز و تولید اصلی این‌ها بنزن، پارازایلن و ارتازایلن است. آنها ظرفیت تولید این سه محصول اصلی را اندکی کم کردند و مقداری از محصول میانی‌اش را محصول نهایی کرد و به پالایش و پخش داد.

آن تولیدی که قبلاً داشته است در حد نیاز کشور بوده یا یه کالای اضافی و صادراتی بوده؟

این هم از آن نکاتی است که برخی می‌گویند ظرفیت تولید کم شد و ضربه زد و ... اما واقعیت این است که عمدتاً صادراتی بودند. به طور کلی این قضیه برای پتروشیمی‌ها که خصوصی‌اند، نه سود داشت و نه ضرر بلکه تا حدی به نفعشان بود. چون در دولت قبل پتروشیمی‌ها مجبور به تولید بنزین شدند ولی الان شاکی نیستند که چرا ما را مجبور کردید.

به‌عبارت دقیق‌تر تولوئن و زایلن صادراتی بوده و بنزن هم مقداری خوراک پتروشیمی پارس بوده و مقداری صادر می‌شده که باز هم خوراک مورد نیاز پتروشیمی پارس تامین شد.