

# سه‌م ۴۹ در صدی شستادر تأمین بنزین کشور

مصرف بنزین کشور همچنان رو به افزایش است و در کنار محدودیت‌های تولید، اهمیت پالایشگاه ستاره خلیج فارس به‌عنوان محور اصلی تأمین سوخت بیش از گذشته آشکار شده است



بد نیست این نکته را نیز به خاطر داشته باشیم که در روزهای تعطیل تابستان میزان مصرف روزانه در موارد متعدد از ۱۵۰ میلیون لیتر نیز می‌گذرد یا به طور مثال در ۲۳ خرداد ۱۴۰۴، همزمان با تنش‌های امنیتی، رکورد مصرف روزانه با ۲۰۰ میلیون لیتر شکسته شد. این نکته به معنای آن است که افزایش تولید بدون مدیریت مصرف را شاید نتوان راهکار اصلی رفع این مشکل دانست.

حدود ۸۰ درصد مصرف سوخت کشور به بنزین وابسته است که این به‌خاطر نبود برنامه‌ریزی جامع انرژی است. این وابستگی به مصرف بی‌رویه و افزایش آلودگی هوا، به‌ویژه در شهرها، منجر شده است. همچنین، فرسودگی ۵۰درصد ناوگان حمل‌ونقل و ۹۰درصد موتورسیکلت‌ها باعث مصرف بیش از حد سوخت و آلودگی محیط زیست شده است.

کارشناسان می‌گویند تحقق اهداف تولید بنزین با چند چالش اساسی روبه‌رو است که می‌توان به افزایش مصرف داخلی، فرسودگی تجهیزات پالایشگاهی، کمبود سرمایه‌گذاری و منابع مالی، فاصله استانداردهای سوخت و مدیریت تقاضا و بهینه‌سازی مصرف اشاره کرد. همچنین بخشی از زیرساخت‌های پالایشی کشور قدمتی بیش از ۴۰ سال دارد و نیازمند نوسازی است، ضمن اینکه اجرای طرح‌های توسعه‌ای و کیفی‌سازی بدون تأمین اعتبارات پایدار با کندی پیش می‌رود.

کارشناسان تأکید می‌کنند که مدیریت تقاضا و سیاست‌گذاری دقیق سوخت در کنار توسعه زیرساخت‌ها، پیش‌شرط‌های اصلی تأمین پایدار انرژی در کشور محسوب می‌شوند.

### سه‌م ۴۹ درصدی شستا

پالایشگاه ستاره خلیج فارس که از آن به‌عنوان بزرگترین پالایشگاه میعانات گازی جهان یاد می‌شود، این روزها تولید روزانه خود را به ۴۲.۶ میلیون لیتر افزایش داده و

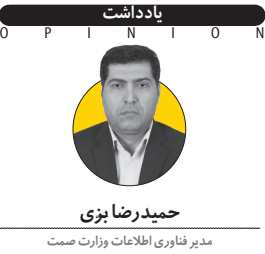
مصرف بنزین کشور، گویی سال به سال و ماه به ماه رکوردی تازه می‌زند و در کنار ناترازی‌های متعددی که جامعه و اقتصاد کشور با آنها مواجه شده ناترازی سوخت و بنزین نیز به سطحی جدی رسیده است. بر همین اساس هم در سالیان گذشته به طوز دائم شایعانی درباره افزایش قیمت بنزین منتشر شده و هر بار نیز توسط دولت‌ها تکذیب شده است. با این حال، در نهایت این روزها شاهد اعمال نرخ سوم برای بنزین هستیم تا بدین ترتیب بخشی از مصرف کشور از طریق واردات تأمین شود.

تحریم‌های گسترده و در کنار آن، شیوع کویدسورنا و کاهش سفرها موجب شده بود در سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱ به خودکفایی در تولید بنزین دست یابیم، اما از سویی، مصرف روزافزون و بی‌رویه و از سوی دیگر، قاچاق افسارگسیخته سوخت موجب شد بار دیگر نیاز به واردات در این حوزه شدت گیرد. مصرف بنزین در کشور طی پنج سال اخیر به‌طور میانگین سالانه ۷ تا ۶ درصد رشد داشته و در برخی روزها به بیش از ۱۵۰ میلیون لیتر رسیده است، اما در زمینه تولید، آمار شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی نشان می‌دهد تولید بنزین از ۹۸ میلیون لیتر در پنج‌ماهه نخست ۱۴۰۳ به حدود ۱۰۵ میلیون لیتر در آبان همان سال رسیده است . طی یک سال گذشته نیز میانگین تولید روزانه بنزین کشور از شهریور ۱۴۰۳ تا تیر ۱۴۰۴ به ۱۰۳ میلیون لیتر رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵ میلیون لیتر افزایش داشته است. در برنامه هفتم توسعه، تولید روزانه ۱۲۹ میلیون لیتر بنزین، ۱۳۰ میلیون لیتر نفت گاز و ۴۹ میلیون لیتر نفت کوره هدف گذاری شده است. این برنامه همچنین بر ارتقای کیفیت فراورده‌ها، کاهش تولید نفت کوره و افزایش سهم سوخت‌های پاک تأکید دارد.

### شکسته شدن مداوم رکورد مصرف

البته حتی در صورت تحقق ۱۰۰ درصدی این هدف

## اقتصاد



حمیدرضا عزی

مدیر فناوری اطلاعات وزارت صمت

## رؤیای پنجره واحد تجارت فرامرزی

کوتاه‌سازی مسیر تجارت، اگرچه سال‌ها در ادبیات سیاست‌گذاری تکرار شده، امروز به‌ضرورتی بدل شده که وزن واقعی آن در سرعت مبادلات، هزینه نهایی کالا و قدرت رقابتی اقتصاد کشور آشکار است. هر مرحله زائد در تشریفات تجاری، نه یک نقص اداری، بلکه یک گره در زنجیره ارزش است که بر دوش تولید و بازرگانی سنگینی می‌کند. از همین رو، وزارت صمت یکپارچه‌سازی سامانه جامع تجارت و اتصال عملیاتی گمرکات سراسر کشور را در دستور کار قرار داده تا مسیر واردات و صادرات به جای عبور از ایستگاه‌های موازی و متداخل، بر محور یک درگاه واحد سامان گیرد. هدف روشن است: حذف فرایندهای تکراری، کاهش مواجهه با دستگاه‌های متعدد و ایجاد مسیری که بازرگان در آن تنها یک‌بار اطلاعات خود را ثبت و پاسخ همه مراحل را از همان پنجره دریافت کند.

چالش دیرینه تجارت خارجی ایران در پیچیدگی ساختار نهفته است؛ ساختاری که در آن وزارتخانه‌ها، بانک مرکزی، گمرک، نهادهای حمل‌ونقل، انبارها و ده‌ها سازمان دیگر هریک بخشی از مسیر را در اختیار دارند. برای برخی مجوزها باید از بیش از پانزده نهاد استعلام گرفت؛ وضعیتی که حتی برای فعال‌ترین بازرگانان نیز خستگی‌آور، زمان‌بر و خطاپذیر است.

رویکرد کنونی وزارت صمت نه‌بر افزایش نقش خود، بلکه بر ایجاد بستر مشترکی استوار است که همه دستگاه‌ها در آن هماهنگ و پاسخگو باشند. این نگاه تازه، تجارت را نه عرصه رقابت اداری، بلکه سازوکار مشترک ملی تلقی می‌کند که بدون جریان آزاد اطلاعات، کارایی آن به‌طور طبیعی فرومی‌ریزد. سامانه جامع تجارت با یازده زیرسامانه از تجارت خارجی تا رهگیری کالا، مسیر بازرگان را شفاف و بی‌ابهام کرده است. هدف آن، ساده‌سازی فرایندها و جلوگیری از بن‌بست اداری است. برخط شدن صدور مجوزها که جایگزین مکاتبات کاغذی شده، زمان عملیات را کاهش داده، خطا را کم کرده و شفافیت را به‌طور چشمگیری افزایش داده است.

اتصال گمرکات به سامانه جامع تجارت اکنون به مرحله‌ای رسیده که می‌توان آن را گامی عملی در تحقق رؤیای دیرینه «پنجره واحد» دانست. گمرک غرب تهران و شهریار به این شبکه پیوسته‌اند و سایر گمرکات نیز در مسیر الحاق قرار دارند. نتیجه این اتصال روشن است: حذف ورودهای تکراری اطلاعات، ثبت خودکار داده‌ها، تطبیق اطلاعات میان نهادها و انجام تشریفات از یک بستر مشترک. این یکپارچگی نه تنها ترخیص را تسریع می‌کند، بلکه امکان رصد دقیق تخلفات و تصمیم‌گیری مبتنی بر داده را فراهم می‌سازد.

آیند تجارت دیجیتال به ایستایی تن نمی‌دهد. سامانه‌ها اگر به‌روز نشوند، به جای تسهیل، مانع خواهند شد. ادامه مسیر نیازمند همکاری نزدیک دستگاه‌ها و تبادل بی‌وقفه اطلاعات است. با تکمیل این زنجیره، سامانه جامع تجارت می‌تواند به نخستین درگاه واحد واقعی کشور بدل شود؛ درگاهی که تجارت ایران را از تنگنای بوروکراسی بیرون می‌برد و به سوی نظمی کارآمد، شفاف و شایسته اقتصاد ملی هدایت می‌کند.

### مهناز مهرداد

روزنامه نگار

## پالایشگاه ستاره

## خلیج فارس که از آن به عنوان بزرگترین پالایشگاه میعانات گازی جهان یاد می‌شود با ظرفیت تولید ۴۲ میلیون لیتر در روز، بیش از ۴۰ درصد تولید بنزین کشور را در اختیار دارد

جمهوریخواه سنا که یکی از طرفداران اصلی تحریم ایران بود، در سال ۲۰۱۰ استدلال کرد که قرنطینه بنزین درمورد ایران می‌تواند چنان آثار وخیمی بر ایران داشته باشد که او را متقاعد کند برنامه هسته‌ای اش را کنار بگذارد.»

نفیو تأکید می‌کند که در ژوئیه ۲۰۱۰ این تحریم تبدیل به قانون شد اما چه اتفاقی افتاد؟! ایران به جای آنکه بلافاصله امتیاز بدهد، پالایشگاه‌های خود را بازطراحی کرد تا نیاز بنزین داخلی را تأمین کند. نفیو با ادعان به اینکه «ایران توانست از این فشار عبور کند»، اشاره می‌کند: «واردات بنزین ایران به صورت میانگین سالانه از ۱۳۲ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۰۹ به ۳۹ هزار و ۶۰۰ بشکه در سال ۲۰۱۰ رسید.»

### بورسی شدن ستاره خلیج فارس

تأکید کارشناسان بر این است که عرضه اولیه سهام این پالایشگاه در بورس و حضور در بازار سرمایه منجر به افزایش ارزش بازار زیرمجموعه‌ها و قیمت سهام شستا خواهد شد. برخی پیش‌بینی‌های صورت گرفته حاکی از آن است که ارزش بازار تاپیکو (هلدینگ نفت، گاز و پتروشیمی شستا) پس از عرضه اولیه این پالایشگاه حداقل دو برابر شود.

سال گذشته مدیرعامل وقت شستا اخباری مبنی بر ورود این شرکت به بورس مطرح و خاطرنشان کرد: «با عرضه اولیه ۱۰ درصدی سهام این شرکت یکی از بزرگترین دارایی‌ها وارد بازار سرمایه می‌شود. اثر عرضه اولیه پالایشگاه ستاره خلیج فارس بر ارزش بازار و قیمت سهام شستایی که اقدامات مهم در سال جاری پذیرش پالایشگاه ستاره خلیج فارس در بورس بود. با عرضه اولیه ۱۰ درصدی سهام این شرکت یکی از بزرگترین دارایی‌ها وارد بازار سرمایه می‌شود.»

در دولت جدید نیز با تأکید بر قوانین برنامه هفتم توسعه بحث واگذاری بنگاه‌های اقتصادی در دستور کار قرار گرفته و به یکی از اولویت‌های کاری شستا تبدیل شده است. با این وجود، همواره مسیر واگذاری‌ها با دشواری‌های خاص خود همراه بوده است. بر همین اساس در نشست خبری ماه قبل مدیرعامل شستا بحث ورود ستاره خلیج فارس به بورس از سوی رسانه‌ها مورد تأکید و پرسش قرار گرفت. محمدرضا سعیدی، مدیرعامل شستا در این باره اظهار کرد: «در حال حاضر گفت‌وگوهای میان ما و وزارت نفت در خصوص «پالایشگاه ستاره خلیج فارس» در جریان است. همان گونه که اعلام شده بازده عملکرد این مجموعه تاکنون رضایت‌بخش نبوده است. علت این امر نیز روشن است؛ در پالایشگاه ستاره خلیج فارس، خرید بنزین توسط وزارت نفت انجام می‌شود و فروش خوراک نیز در اختیار همان وزارتخانه است.»

او با تأکید بر نقش رگولاتور ادامه داد: «تنظیم‌گری (رگولاتوری) این موضوع با وزارت نفت است و مدیریت مجموعه نیز تحت نظر آن وزارتخانه قرار دارد. در نتیجه، سودی که انتظار داشتیم از این سرمایه‌گذاری حاصل شود، تحقق نیافته است.»

سعیدی افزود: «با این حال، ما به‌صورت جدی پیگیر موضوع هستیم و این روند را با هدف دستیابی به نتیجه مطلوب ادامه می‌دهیم. لازم است تشریفات و مسائل مربوط میان ما، وزارت نفت و سازمان بورس به عنوان عنصر سوم، حل‌وفصل شود تا آن‌شاءالله مسیر همکاری شفاف و مؤثر طی گردد.»

محمد سجاد سیاهکارزاده، معاون مالی و سرمایه انسانی شستا نیز به تازگی در گفتگویی با رسانه‌ها درباره شرکت پالایشگاه ستاره خلیج فارس خاطرنشان کرد: «شستا سهامدار ۴۹ درصدی این مجموعه عظیم است، اما تصمیم‌گیری نهایی در مورد راهبردها و سیاست‌های مالی بر عهده وزارت نفت قرار دارد. با این حال، شستابه عنوان سهامدار عمده، موضوعات مرتبط با قیمت‌گذاری بنزین، تأمین خوراک و تصمیمات مدیریتی را با جدیت پیگیری می‌کند.»

معاون مالی و سرمایه انسانی شستا افزود: «بخشی از مشکلات پالایشگاه ناشی از تداخل نقش سهامدار، رگولاتور و سیاست‌گذار در وزارت نفت است؛ چرا که این وزارتخانه هم مالک بخشی از سهام است و هم مجری سیاست‌های کلان بازار انرژی. این وضعیت گاه موجب کندی در تصمیم‌گیری‌های کلیدی می‌شود.» سیاهکارزاده همچنین اظهار کرد: «ستاره خلیج فارس مجموعه‌ای قابل افتخار است که سهم قابل توجهی در تأمین بنزین کشور دارد، اما برای رفع مشکلات مالی و ارتقای بهره‌وری، نیازمند تقویت روند خصوصی‌سازی واقعی است تا ساختار تصمیم‌گیری از حالت دولتی خارج شود.»

سهمی حدود ۴۰ درصدی از تولید بنزین کشور دارد. این مجموعه در سال ۱۳۸۵ تأسیس شده و برای آن چهار فاز مجزا در نظر گرفته شده که سه فاز آن‌ها طی سال‌های گذشته به سرانجام رسیده است. در حال حاضر ۴۹ درصد سهام آن مربوط به نفت و گاز و پتروشیمی شستا، ۳۴.۵ درصد مربوط به مجموعه بازنشستگی نفت و ۱۷.۵ درصد مربوط به دولت است و طبق آنچه اعلام شده سالانه بیش از ۱۴ میلیارد دلار صرفه‌جویی برای کشور به همراه دارد.

البته در کنار ایفای مسئولیت ملی در تأمین پایدار بنزین و گازوئیل برای مصرف داخلی کشور، شرکت نفت ستاره خلیج فارس در حوزه صادرات نیز حضوری مؤثر و ساختارمند دارد. صادرات مستمر نفتا در گریدهای سبک، سنگین و میانی، نفت سفید، گاز مایع، بوتان، تهمانده برج تقطیر و گوگرد، این شرکت را به یکی از بازیگران کلیدی بازارهای منطقه‌ای و جهانی فراورده‌های پالایشی بدل کرده است.

بر اساس داده‌های رسمی معاملات انجام شده یک سال گذشته در رینگ بین‌الملل بورس انرژی ایران، شرکت نفت ستاره خلیج فارس با صادرات بیش از ۲٫۲ میلیون تن فراورده، سهمی معادل ۴۷٫۱ درصد از کل بازار صادراتی کشور را در بورس انرژی ایران به خود اختصاص داده است، در این میان، این شرکت موفق شده در سه محصول کلیدی صادراتی کشور یعنی نفتای سبک با سهم کل معاملات کشور، نفتای سفید با ۹۹٫۷ درصد و نفتای کامل با ۶۹٫۷درصد رتبه نخست بازار را به دست آورد.

درباره اهمیت و جایگاه این پالایشگاه شاید همین چند سطر از ریچارد نفیو، مسئول طراحی تحریم‌های ایران کافی باشد که در کتاب هنر تحریم‌ها می‌نویسد: «در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ خرد جمعی در واشینگتن ایجاب می‌کرد که اعمال تحریم‌ها بر واردات بنزین ایران و سایر محصولات نفتی و بنزینی می‌تواند دولت ایران را از پای درمی‌آورد. «مارک کرک» نماینده

### ستاره خلیج فارس و بازگشت به نقش صادراتی

تقویت سازوکارهای نظارتی و سامان‌دهی روند سرمایه‌گذاری تأکید می‌کند تا «چالش برانگیزترین» پروژه این هلدینگ، مسیر رشد پایدار را طی کند.

در جبهه عملیاتی، ستاره خلیج فارس طی سال‌های اخیر گام‌هایی جدی برای بهینه‌سازی ظرفیت برداشته است. با اجرای برنامه‌های رفع موانع تولید، خوراک پالایشگاه از ۳۶۰ هزار بشکه به ۴۵۰ هزار بشکه افزایش یافته؛ جهشی که امکان تولید پایدارتر بنزین و گاز مایع، توسعه تولید نفت گاز و تکمیل سبد فراورده‌های جانبی را فراهم کرده است. تنوع تولید در این پالایشگاه، از هیدروژن و گوگرد گرفته تا سوخت جت و سایر مشتقات، آن را به یکی از محورهای اصلی تأمین فراورده‌های راهبردی کشور تبدیل کرده است.

افزون بر این، حرکت به سمت کاهش آلایندگی و تطبیق با استانداردهای زیست‌محیطی نیز در دستور کار قرار گرفته است. احداث واحد تولید آمونیاک که با هدف کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای طراحی شده، مهم‌ترین طرح جدید این مجموعه است؛ طرحی که با کاهش اتلاف منابع، امکان بازیابی مواد و کنترل آلاینده‌ها را فراهم می‌کند و می‌تواند به‌عنوان الگویی ملی برای دیگر واحدهای پالایشی مطرح شود.