

کارشناسان پاسخ می دهند:

رکود در صنعت سی.ان.جی؟!؟



دانش نفت: صف جایگاه های سی.ان.جی طولانی و طولانی تر می شود. تیراژ خودورهای گاز سوز در حال کاهش است. جایگاه داری توجیه اقتصادی ندارد. جایگاه ها ورشکسته و تعطیل می شوند. ایران مجبور است روزانه ۲۰ میلیون لیتر بنزین بیشتر عرضه کند. ایران وارد کننده بنزین می شود؛ این پایان داستان بی توجهی به صنعت سی.ان.جی است.

سی.ان.جی در گذشته نه چندان دور، زمانی که واردات بنزین به کشور تحریم شد نقش نجات دهنده کشور گرفت البته هنوز هم دارای چنین نقشی است اما فراموش شدن مشکلات صنعت سی.ان.جی توسط دولتی ها و مجلسی ها زنگ های خطر را به صدا درآورده است. هم اکنون تولید روزانه بنزین کشور حدود ۶۰ میلیون لیتر است اما متوسط مصرف روزانه بنزین کشور در سال جاری به ۶۷ میلیون لیتر در روز رسیده است. اگر سیاست های قیمتی و سهمیه ای دولت در این زمینه نادیده گرفته شود، یکی از علتهای افزایش مصرف بنزین بی توجهی به سوخت های جایگزین به ویژه سی.ان.جی است. بر اساس آمار شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران روزانه معادل ۱۸ تا ۲۰ میلیون لیتر سی.ان.جی در کشور مصرف می شود که اگر نبود باید این حجم از مصرف سوخت از طریق واحدهای پتروشیمی و یا از واردات تامین می شد. بر همین اساس خیرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) در نشست با حسین هاشمی - مدیر صنایع خودرویی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت و اردشیر دادرس - رئیس انجمن صنفی جایگاه داران سی.ان.جی - مشکلات و چالش های این صنعت را بررسی کرد است.

سی.ان.جی متولی دلسوزی خواهد اگر نرخ کارمزد اصلاح نشود چه؟
دادرس: اگر کارمزد جایگاه داران اصلاح نشود، جایگاه های سی.ان.جی ورشکسته و تعطیل می شود.

هاشمی: مشکل صنعت سی.ان.جی قیمت گذاری نیست بلکه باید چشم انداز بلندمدت صنعت سی.ان.جی در کشور تدوین شود؛ در ۱۰ سال گذشته شاهد سیاست های شناور در صنعت سی.ان.جی بودیم. البته سعی شد که در ۶۵ سال گذشته مشکلاتی که به صنعت سی.ان.جی کشور وارد است این است که متولی واحد ندارد. در یک برهه ای شرکت بهینه سازی مصرف سوخت متولی بود و بعد از آن شرکت گاز خودرو و اخیراً هم شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی متولی آن شده است که برخی مدیران این شرکت می گویند که ما فقط می خواهیم ۲۵۰۰ جایگاه را بسازیم و کاری به سی.ان.جی نداریم.

نکته دیگر کم لطفی برخی از مدیران نسبت به سی.ان.جی است؛ به طوری که قبل از هدفمندی یارانه ها به ما نامه می زدند که جایگاه های سی.ان.جی را جمع کنید؛ چرا که هزینه حمل گاز از عسولویه تا تهران بیش از ۶۰ تومان می شود در حالی که گاز به قیمت ۴۰ تومان فروخته می شد. اما بعد از اجرای این قانون کفه ترازو برگشت. وقتی قیمت سی.ان.جی ۳۰۰ تومان شد، هزینه حمل گاز پوشش داده شد و دولت از قبل این موضوع به درآمد خالص ۱۸۰ تومان بابت هر متر مکعب گاز رسید. بنابراین در شرایط فعلی هیچ سوختی اقتصادی تر از سی.ان.جی برای کشور نیست. چرا که برای آن هیچ یارانه ای پرداخت نمی شود و از طرفی موجب صرفه جویی ۲۰ میلیون لیتری بنزین در روز شده است که اگر سی.ان.جی نبود باید همین مقدار بنزین را وارد می کردیم. شاید اگر هدف از توسعه سی.ان.جی مشخص شود، قیمت گذاری هم طبق یک منطق مشخص صورت گیرد.

ایران ارزان ترین سی.ان.جی را دارد! بر چه اساس قیمت سی.ان.جی در مرحله اول هدفمندی یارانه ها تعیین شد؟ آیا استاندارد خاصی مد نظر بود؟
هاشمی: تعیین قیمت سی.ان.جی بر اساس ۶۰ درصد قیمت بنزین یک مصوبه داخلی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور بود. از سوی دیگر با توجه به افزایش قیمت ارز نمی توان نرخ سی.ان.جی را بر اساس استانداردها محاسبه کرد. البته قیمت بنزین در کشورهای ایران که خودرو گاز سوز دارند بسیار بالا است و طبیعی است که فاصله قیمت گاز آنها با بنزین زیاد می شود؛ چرا که دولتهای آنها از بنزین مالیات می گیرند ولی به دلیل پاک بودن سوخت سی.ان.جی مالیات از آن گرفته نمی شود از سوی دیگر قیمت جهانی سی.ان.جی در جهان بسیار پایین است. در واقع چون قیمت بنزین در ایران به دلیل پرداخت یارانه ها پایین است به نظر می آید که قیمت سی.ان.جی بسیار بالاست. اگر قیمت سی.ان.جی را با قیمت دلار آزاد کنونی حساب کنیم ارزان ترین سی.ان.جی جهان را داریم. ضمن این که تاکنون هم نشنیده ایم که قیمت سی.ان.جی را بر اساس قیمت بنزین محاسبه کنند.

قیمت سی.ان.جی بیشتر از ۳۰۰ تومان نشود
مناسب ترین قیمت برای سی.ان.جی در مرحله دوم هدفمندی یارانه ها چیست؟
هاشمی: در کشور های مختلف قیمت سی.ان.جی نسبت به قیمت سایر حاملهای سوخت ارزان تر است. البته در کشور ما به دلیل در دسترس بودن گاز طبیعی باید ابتدا قیمت بنزین با یک شیب مناسب برای مدیریت عرضه و تقاضا و توان ارائه خدمات واقعی شود. بر این اساس قیمت فعلی سی.ان.جی با توجه به بسیار از شاخصها منطقی است. البته در برخی مصوبات معیار قیمت سی.ان.جی ۶۰ درصد نرخ بنزین محاسبه می شود. دادرس: قیمت سی.ان.جی در مرحله دوم هدفمندی یارانه ها نباید بیشتر از ۳۰۰ تومان برای هر متر مکعب افزایش یابد. اصولاً قیمت گذاری در دنیا شاخص و استانداردهای مشخصی و مختلف دارد که به هم مرتبط است. سی.ان.جی در دنیا ۲۵ تا ۳۵ درصد قیمت بنزین است. این در حالی است که در ایران نسبت قیمت سی.ان.جی به بنزین ۶۵ تا ۶۰ درصد است. این نسبت یک شبه اعلام شد و تجربه ۲۸ ماه گذشته این را ثابت می کند که اشتباه است. از سوی دیگر اگر در کشوری ذخایر گازی کم و دسترسی به بنزین بالا باشد و برعکس نسبت تناسب قیمت ها تغییر می کند. بر این اساس با توجه به فراوانی ذخایر گازی کشور نسبت به تولید بنزین باید قیمت این سوخت ارزان محاسبه شود تا با داشتن دومین ذخایر گازی جهان حمل و نقل عمومی توسعه یابد.

با توجه به اینکه در حال حاضر کمبود جایگاه سی.ان.جی در کشور وجود دارد آیا کاهش قیمت سی.ان.جی نسبت به بنزین موجب افزایش زمان انتظار در صف جایگاه های سی.ان.جی نمی شود؟
دادرس: این دو موضوع به هم ربطی ندارند. پایین بودن کارمزد جایگاه ها و عدم تشویق به سرمایه گذاری باعث شده که جایگاه های سی.ان.جی توسعه پیدا نکنند.

مسوولان به وقت مردم هم توجه کنند. همچنین رکود در صنعت سی.ان.جی به سایر صنایع هم لطمه خواهد زد؛ مثل بحران در کره جنوبی که به دلیل کمبود جایگاه سوخت تولید خودرو در این کشور را متوقف و صنعت خودروسازی این کشور را زمین گیر کرد.

سه کارمزد مورد نیاز برای بقا صنعت سی.ان.جی

راه حل برای خروج صنعت سی.ان.جی از رکود چیست؟

هاشمی: اولین برنامه تدوین سند چشم انداز این حوزه است. بخش دوم افزایش خدمات حوزه سی.ان.جی و افزایش جایگاهها است در بسیاری از کشورها شرایط ساخت جایگاه پیچیده نیست؛ به طور مثال در برخی کشورها در یک زمین کوچک با استفاده از جایگاه های کوچک مقیاس مشکل را حل کرده اند. اما با قرار دادن برخی از موارد به عنوان استاندارد مانند داشتن دو تا سه هزار متر زمین، اتاق استراحت، سرویس بهداشتی و مانیتورینگ مانع توسعه به جایگاه شده ایم. البته در حال حاضر تقاضا برای سی.ان.جی منطقی تر از قبل است ولی می توان با مشارکت دادن بخش خصوصی و کامل کردن چرخه بازرسی اداری از مزیت های این سوخت پاک برای مردم و کشور بهره بیشتری برد

دادرس: صنعت سی.ان.جی در عین شایستگی در حال انزوا و رو به نابودی است، در حالی که یکی از معدود صنایع درآمدزا برای دولت بوده است که با ۲۲۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری، معادل ۲۴ هزار میلیارد تومان یعنی بیش از ۱۰ برابر برای دولت سرمایه گذاری برگشتی داشته است. امید است پس از بررسی های قانونی سه کارمزد مورد نیاز بقا و توسعه صنعت سی.ان.جی که شامل کارمزد ویژه (برای بازسازی و نوسازی جایگاه ها)، کارمزد درجه بندی و کارمزد حق العمل کاری - با نرخ منطقی و اصولی دست کم ۸۰۰ ریال به ازای هر مترمکعب اعلام شود.

آیا اجرای نظام حق العمل کاری به جای کارمزد جایگاه های سوخت می تواند مشکل را برطرف کند؟
دادرس: در حالی که در حال گذر از انقلاب بنزین به انقلاب گازی هستیم باید قیمت گذاری سی.ان.جی با مصارف داخلی گاز، صادرات و قیمت سوخت مایع تناسب داشته باشد. همواره تاکید کردیم که برای تعیین قیمت سی.ان.جی از کارکنان خیره و بخش خصوصی دعوت کنند تا فرصت ها و تهدیدهای موضوع را بررسی کنند وقتی این کار صورت نمی گیرد و یک شبه قیمت ها اعلام می شود باید مدتها بگذرد تا اصلاحات صورت گیرد. ۷۰ سال پیش، جکسون انگلیسی نظام جایگاهداری را به گونه ای مستعمره خود کرد که فروش جایگاه ها مستقیم به حساب دولت واریز شود و جایگاه ها تنها نقش خدمات چپی را داشته باشند. در حال حاضر هم پول فروش سوخت به حساب دولت واریز می شود و بعد از دو تا چهارماه کارمزد جایگاه دار پرداخت می شود بعد از ۷۰ سال که دولت و مجلس برای تغییر این نظام مشکل دارند. البته حال که دولت به اجرای نظام حق العمل کاری به جای کارمزد راغب شده این طرح در مجلس رد شده است. با وجود این که کمیسیون انرژی بر اجرای نظام حق العمل کاری تایید کرده است اما کمیسیون تلفیق این طرح را کنار گذاشته است. هم اکنون به ازای هر چهار هزار و ۷۰۰ خودرو یک جایگاه وجود دارد، این در حالی است که این امار در جهان به ازای هر ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ خودرو یک جایگاه است. هم اکنون پنج هزار جایگاه سوخت در ایران وجود دارد که به حدود ۱۴ میلیون خودرو خدمات می دهد. از سوی دیگر طرف سه سال آینده تعداد خودروها به ۱۶ میلیون دستگاه خواهد رسید. آیا با پنج هزار جایگاه می توان سوخت این تعداد خودرو را تامین کرده. بحرانی که در نتیجه طول صف ها و زد و خورد ناشی از آن به وجود می آید بسیار مهم تر از نرخ گذاری است. باید

نیاید هدف از توسعه سی.ان.جی درآمدزایی باشد
دادرس: مهم نیست که بنزین را ارزان تر یا گران تر عرضه می کنیم. در واقع وقتی ۲۵ درصد سید سوخت را به سی.ان.جی اختصاص می دهیم به نسبت سهم سی.ان.جی در سید سوخت، فراوانی ذخایر گاز و عرضه و تقاضا باید قیمت سی.ان.جی را مشخص کنیم. قیمت را عرضه و تقاضا مشخص می کند که اولین فرمول بازار آزاد است. بنابراین وقتی فراوانی گاز داریم نباید مصرف آن محدودیت ایجاد کنیم و اگر فراوانی امکانات کم است (جایگاه) باید آن را ایجاد کنیم. از سوی دیگر با توجه به اینکه سرمایه گذاری بالای در این بخش هم از طرف دولت و هم از طرف بخش خصوصی انجام شده است نباید بگذاریم که سی.ان.جی به سرنوشت ال.بی.جی دچار شود. نکته مهم دیگری که باید یادآوری شود علت ورود سوخت ال.بی.جی و سی.ان.جی به سید سوخت است. اولین اصل رفع آلودگی هوا بود. ایران جز کشورهای بود که با هدف زیست محیطی توسعه صنعت سی.ان.جی را آغاز کرد اما در حال حاضر فقط جنبه های اقتصادی آن را در نظر دارد. در واقع رویکرد به توسعه سی.ان.جی تغییر کرده است. هنگامی سی.ان.جی را به عنوان یک سوخت پاک برمی گزینید، نباید به دنبال درآمدزایی از آن باشید.

هاشمی: برخی از کارشناسان معتقدند که آلودگی سی.ان.جی بیش تر از بنزین است. البته بنده این موضوع را صد درصد قبول ندارم؛ چرا که سی.ان.جی برخلاف بنزین ترکیبات سرطان زا ندارد. البته CO (مونوکسید کربن) سی.ان.جی به دلیل احتراق داخلی خودرو بالاتر است. سی.ان.جی سوختی کاملاً طبیعی است اما بنزین با انجام عملیات شیمیایی و تزریق برخی مواد تبدیل به بنزین می شود. با وجود این که سی.ان.جی سوختی پاک محسوب می شود شهرداری تهران اتوبوس های گازسوز را که در سال های گذشته تبدیل شده بودند تا آلودگی هوای تهران را کاهش دهد دوباره به دیزل تبدیل کرد.

سی.ان.جی از بنزین یورو ۴ هم پاک تر است
دادرس: البته حتی اگر در مقایسه با بنزین استاندارد سی.ان.جی به مراتب پاک تر از آن است. این در حالی است که هم اکنون بنزین یورو ۴ در کشور تولید می شود که با استانداردهای جهانی فاصله دارد. حتی در صورت مقایسه با بنزین یورو ۴ و ۵ آلودگی سی.ان.جی کمتر است. سهم سی.ان.جی باید ۵۰ درصد در سید سوخت افزایش یابد

پس چرا حجم سی.ان.جی در سید سوخت به نسبت بنزین کمتر است؟
هاشمی: این سید سوخت زمانی تدوین شد که هدفمندی یارانه ها اجرا نشده بود و اثرات اقتصادی سی.ان.جی بر کسی مشخص نگردیده بود اما اکنون ۲۳ میلیارد دلار صرفه جویی ارزی صورت گرفته است و سالانه بالغ بر ۲ هزار میلیارد تومان درآمدزایی در صنعت سی.ان.جی صورت می گیرد. از سوی دیگر

سی.ان.جی سوختی پاک محسوب می شود شهرداری تهران اتوبوس های گازسوز را که در سال های گذشته تبدیل شده بودند تا آلودگی هوای تهران را کاهش دهد دوباره به دیزل تبدیل کرد.

سی.ان.جی از بنزین یورو ۴ هم پاک تر است
دادرس: البته حتی اگر در مقایسه با بنزین استاندارد سی.ان.جی به مراتب پاک تر از آن است. این در حالی است که هم اکنون بنزین یورو ۴ در کشور تولید می شود که با استانداردهای جهانی فاصله دارد. حتی در صورت مقایسه با بنزین یورو ۴ و ۵ آلودگی سی.ان.جی کمتر است. سهم سی.ان.جی باید ۵۰ درصد در سید سوخت افزایش یابد

پس چرا حجم سی.ان.جی در سید سوخت به نسبت بنزین کمتر است؟
هاشمی: این سید سوخت زمانی تدوین شد که هدفمندی یارانه ها اجرا نشده بود و اثرات اقتصادی سی.ان.جی بر کسی مشخص نگردیده بود اما اکنون ۲۳ میلیارد دلار صرفه جویی ارزی صورت گرفته است و سالانه بالغ بر ۲ هزار میلیارد تومان درآمدزایی در صنعت سی.ان.جی صورت می گیرد. از سوی دیگر

سی.ان.جی سوختی پاک محسوب می شود شهرداری تهران اتوبوس های گازسوز را که در سال های گذشته تبدیل شده بودند تا آلودگی هوای تهران را کاهش دهد دوباره به دیزل تبدیل کرد.

سی.ان.جی سوختی پاک محسوب می شود شهرداری تهران اتوبوس های گازسوز را که در سال های گذشته تبدیل شده بودند تا آلودگی هوای تهران را کاهش دهد دوباره به دیزل تبدیل کرد.



شرکت ملی گاز ایران
شرکت پالایش گاز پارسین
(سهامی خاص)

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه عمومی شماره ۹۲/۰۳

موضوع مناقصه: مناقصه تعمیرات اساسی سال ۹۲ پالایشگاه

تضمین شرکت در مناقصه: به مبلغ ۳۶/۵۰۰/۰۰۰ (سی و شش میلیون و پانصد هزار ریال) به صورت ضمانتنامه بانکی یا یک تضمین شده بانکی یا واریز مبلغ به شماره حساب ۱۰۵۰۷۰۴۳ بانک ملت (جام)، بنام شرکت پالایش گاز پارسین.

مدارک لازم:

الف) ارائه گواهینامه صلاحیت معتبر پیمانکاری با حداقل پایه ۵ یا تأییدیه صلاحیت اداره کار و امور اجتماعی الزامی است
ب) ارائه صورت های مالی حسابرسی شده منتهی به سال ۱۳۹۱ به همراه مستندات و مهور به مهر و امضای مراجع ذیصلاح الزامی است.
ج) گواهینامه ثبت نام مودیان مالیاتی
د) کد اقتصادی

توجه ۱: مناقصه گران می بایست با توجه به متن آگهی روزنامه، تجربه قابل مقایسه و حسن سابقه قابل مقایسه با موضوع مناقصه را ارائه نمایند در غیر اینصورت امتیازی به هیچ یک از معیارهای ارزیابی تعلق نمی گیرد.

محل، مهلت و نحوه دریافت اسناد: متقاضیان واجد شرایط می توانند از تاریخ انتشار آگهی نوبت اول تا زمان مهلت تسلیم پاکت اسناد ارزیابی کیفی، جهت اخذ فرم های استعلام ارزیابی کیفی مناقصه گران به امور پیمانهای شرکت پالایش گاز پارسین (استان فارس- شهرستان مهر- صندوق پستی ۱۱۵-۷۴۴۵۱) یا به نشانی اینترنتی WWW.NIGC.PARSIAN.IR مراجعه نمایند و پس از دریافت، فرم های مذکور را تنظیم و به ضمیمه اسناد و مدارک مورد نیاز و سایر اسناد و مدارکی که در صفحه اول فرم ارزیابی کیفی مناقصه گران اشاره شده، همراه با نامه اعلام آمادگی شرکت در مناقصه به آدرس فوق الذکر ارسال نمایند.

محل و مهلت تسلیم پاکت اسناد: مناقصه گران می بایست پاکت اسناد ارزیابی کیفی را حداکثر ظرف مدت دو هفته بعد از تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم به دبیرخانه امور پیمانها تسلیم و رسید دریافت نمایند. بدیهی است پس از مهلت مذکور، هیچگونه اسناد و مدارکی از متقاضیان پذیرفته نخواهد شد.

- هزینه درج آگهی به عهده مناقصه گر منتخب می باشد.
- کلیه مدارک می بایست به صورت منظم و گلاسه شده با پست سفارشی ارسال یا تحویل دبیرخانه امور پیمانها گردد.
مدت انجام خدمات مناقصه: ۱۲ ماه
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۴۸ و ۷۸۲۵۱۱۲۵۴۵ و تلفکس ۰۷۸۲۶۵۲۴۷۲۹ تماس حاصل نمایند.

روابط عمومی شرکت پالایش گاز پارسین