



FORSAT

INTERNATIONAL JUDICIAL AND INTERNATIONAL LAW INSTITUTE

فرآورده های نفتی و حمل ریلی

سهم ریل از حمل و نقل فرآورده های نفتی، ناچیز، درموردی خطرناک و تحلیل آن تا حدودی پیچیده است. بخشی از این پیچیدگی، ناشی از تعریفی است که از فرآورده های نفتی ارائه می دهیم. گستره ی این محصولات بسیار متنوع است: نفت خام، گاز، سوخت مایع، میعانات گازی، محصولات پتروشیمی و بنزین، همگی در این محدوده قرار می گیرند. روش حمل نیز متنوع است: جاده، دریا، ریل و خطوط لوله از این بازار سهم دارند. به این روش ها می توان سوآپ را نیز اضافه کرد. براساس هدفگذاری سال ۱۴۰۴، می بایست ۳۰٪ فرآورده ها، از طریق جاده و ریل جا به جا شوند. هم اکنون سهم بازار حمل و نقل جاده ای ۴۰٪ و حمل ریلی، در حدود ۵٪ است. بنابراین و در نگاه نخست، دلیلی برای افزایش سهم بخش ریلی و برنامه ریزی در این زمینه مشاهده نمی شود؛ به ویژه که افزایش سهم ریل، در بهترین حالت، به کاهش سهم حمل جاده ای می انجامد و عدد مجموع، تغییری نخواهد کرد. به دیگر سخن، ابتدائاً، به نظر می رسد، سیاست درست تر، افزایش سهم انتقال از طریق خطوط لوله است. به نظر می رسد حجم انتقال فرآورده ها از طریق خطوط لوله افزایش خواهد یافت؛ اما این افزایش لزوماً به تغییر میزان سهم بازار منجر نمی شود. برنامه های دولت برای افزایش ظرفیت خطوط لوله از دو متغیر اصلی تبعیت می کند: نخست تکمیل رینگ خطوط لوله، به گونه ای که اختلال واردات گاز به کمبود منجر نگردد، این امر به ویژه با وقوع اختلافات میان ایران و ترکمنستان بر سر قیمت گاز و نحوه ی پرداخت آن که در اثر تحریم های بین المللی با مشکل مواجه شد به یک بحران بدل گردید. ترکمنستان صادرات گاز خود را به ایران متوقف کرد و مناطق شمال شرقی ایران در تامین گاز با مشکل مواجه شد؛ هم از این رو تلاش هایی صورت گرفت تا دوردست ترین مناطق ایران نیز به خطوطی متصل باشند که ریشه در چاه های جنوب دارند. متغیر موثر دیگر بر توسعه ی خطوط لوله، تامین خوراک است. راه اندازی خط انتقال، مستلزم عبور و جریان سیال است؛ بنابراین تا زمانی که پروژه های استخراج در بالادست و پالایش در پایین دست به سرانجام نرسیده باشند، احداث خطوط جدید نیز توجیهی نخواهد داشت؛ عکس این گزاره نیز صادق است؛ افزایش میزان تولید، رابطه ای مستقیم با توسعه ی خطوط انتقال دارد. با تمام این ها و در تحلیل سهم پنجاه درصدی خطوط لوله در برابر سهم چهل و پنج درصدی جاده و راه آهن، توجه به تنوع بیشتر محصولاتی ضروری است که امکان انتقال آن ها از طریق خطوط لوله وجود ندارد.



تحلیل جایگاه راه آهن در حمل فرآورده های نفتی، به صورت مستقل و بدون توجه به سیاست های دولت در خصوص خطوط لوله امکان پذیر نیست. با شروع بهره برداری از میدان پارس جنوبی، ظرفیت تولید گاز همواره در حال افزایش بوده است؛ و مصرف با سرعتی بیشتر. بنابراین، ایجاد توازن میان تولید و مصرف همواره دغدغه ای است که زمستان های وزارت نفت را به بهار می رساند. کودکان گریان وزارت نفت عبارتند از: مصرف خانگی، نیروگاه ها و صادرات. دولت، همواره، تامین مصرف خانگی یا شهری را به نیروگاه ها و صادرات ترجیح داده است؛ اما قطع و یا افت فشار گاز صادراتی ایران به ترکیه و درخواست این کشور برای پرداخت بیست میلیارد دلار غرامت توسط ایران – که البته خوشبختانه به نتیجه نرسید- زنگ خطری را به صدا درآورد که تامین سوخت برای نیروگاه ها را به سمت و سوی اولویت سوم سوق داد. هم از این جهت بود که نقش حمل و نقل ریلی در حمل سوخت، اهمیت بیشتری یافت بی آن که لزوما سهم آن بیشتر شود. از دهه ی ۱۳۸۰، حمل ریلی، به عنوان راهکاری برای تامین سوخت مایع نیروگاه ها در دستور کار قرار گرفت. سوخت نیروگاه ها، از طریق خطوط لوله تامین می شود؛ اما در فصل سرما با افزایش مصرف خانگی و شهری، استفاده از سوخت مایع به عنوان روش جایگزین در نیروگاه ها مورد استفاده قرار می گیرد. این میان راه آهن، نقش مهمی برعهده دارد. در این سال ها که شمع حمل ریلی سوخت به هزار کیلومتر رسیده است، کماکان نیروگاه ها، مهمترین مشتریان حمل ریلی باقی مانده اند.

هرچند، سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی فرآورده های نفتی در حدود ۵٪ است و عملا پس از خطوط لوله، حمل زمینی و حتی حمل دریایی، جایگاه چهارم را به خود اختصاص می دهد، اما پایین بودن این سهم، دست کم در تامین سوخت مایع مورد نیاز نیروگاه ها، یعنی هدفی که به عنوان کارکرد اصلی از آن انتظار می رود، نگران کننده نیست. جایگاه ریل، در این چارچوب، براساس دو محدودیت تعریف می شود: نخست آن که حمل ریلی سوخت مایع، به عنوان جایگزین تامین سوخت از طریق خطوط لوله، کارکردی فصلی است و به روزهای سرد سال محدود می شود؛ از سوی دیگر، جا به جایی ریلی در فواصل کمتر از چهارصد کیلومتر، فاقد توجیه اقتصادی است؛ حال اگر جایگاه حمل ریلی را به فواصل بیش از چهارصد کیلومتر محدود کنیم، سهم راه آهن به بیست و یک درصد می رسد. تحلیل این آمار و ارقام، حتی، تا حدودی نگران کننده است؛ بخش قابل توجهی از این سهم بیست و یک درصدی در کمتر از یک نیمه ی سال محقق می شود؛ این امر به خوبی نشان می دهد که تامین سوخت برای نیروگاه ها می تواند به یک بحران بدل گردد. همین امر، گوشه ای از معضل کلان تری را در سیاست های انرژی هویدا می کند؛ عدم اطمینان از تامین سوخت و نرخ دولتی برق، اشتیاق به سرمایه گذاری در این صنعت را کاهش می دهد؛ حال آن که نیروگاه ها و انتقال برق از طریق شبکه ی سراسری و حتی به قصد صادرات، با تحقق ارزش افزوده ی دو چندان، بسیار توجیه پذیرتر از احداث خطوط لوله و حمل و نقل سوخت از طریق جاده، راه آهن و دریاست.



بعید به نظر می‌رسد شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی به عنوان بزرگترین ذی‌نفع حمل‌ریلی سوخت، از وضع موجود ناراضی باشد. بخشی از این امر، ناشی از عادت است. شرکت ملی پخش، به صورت سنتی، حمل‌زمینی را ترجیح می‌دهد. در سال ۱۳۹۴، سهم نفت کش‌های جاده پیما از این بازار ۸۸ میلیارد لیتر، سهم کشتی‌ها، ۸ میلیارد لیتر و سهم راه آهن، ۴ میلیارد لیتر بوده است. در عین حال، حمل و نقل، بخش قابل توجهی از هزینه‌های این شرکت را شامل می‌شود؛ حمل و نقل به تنهایی ۳۵٪ از هزینه‌های این شرکت را شکل می‌دهد؛ بنابراین افزایش سهم حمل و نقل ریلی در فواصل بیش از چهارصد کیلومتر می‌تواند، در کاهش هزینه‌های شرکت ملی پخش موثر باشد. چنین انگیزه‌ای برای تغییر جایگاه حمل و نقل ریلی کافی نیست. مجموع واگن‌های مخزن‌دار در کشور در حدود ۳۵۰۰ واگن است که از این میان ۳۰۰۰ واگن به صورت عملیاتی مورد استفاده قرار می‌گیرند. عمر این مخازن اکنون در حدود ۲۵ سال است؛ از سوی دیگر به دلیل ماهیت سیال سوخت، امکان استفاده از تمام ظرفیت مخازن، دست‌کم با توجه به عمر و وضعیت فعلی آن‌ها، ممکن نیست. این، یعنی، نیاز به یک سرمایه‌گذاری گسترده در خرید و نوسازی واگن‌های مخزن‌دار. بعید به نظر می‌رسد دولت در این زمینه تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری داشته باشد و باز هم بعید به نظر می‌رسد بخش خصوصی نیز حاضر باشد برای تنها یک مشتری، یعنی شرکت ملی پخش فرآورده‌ها نفتی، و آن هم تنها در یک نیمه‌ی سال، بر سر چنین کسب و کاری قمار کند. شاید از همین جهت است که ایده‌ی «مرکز مطالعات ریل نفت خاورمیانه» از زمان طرح آن در سال ۱۳۹۰ بر روی کاغذ جا خوش کرده است.

آیا ضرورتی دارد که نقش ریل را در فرآورده‌های نفتی به همان نقش سنتی و دولتی حمل سوخت مایع برای نیروگاه‌ها در فواصل بیش از ۴۰۰ کیلومتر محدود کنیم؟ آیا راه آهن نمی‌تواند بخشی از سهم جاده‌ای را در سایر محصولات از جمله محصولات پتروشیمی و یا قیر به خود اختصاص دهد؟ فعلاً، نقش راه آهن همین قدر محدود است و امکان افزایش آن وجود ندارد. حتی با وجود آن که هزینه‌ی حمل‌ریلی یک - دهم هزینه‌ی حمل جاده‌ای است. چرا؟ به همان دلیلی که هر بار تصمیم می‌گیریم که با قطار از یزد به تهران بیایم، پشیمان می‌شوم. رسیدن به ایستگاه راه آهن در تهران یک طرف و رسیدن به مقصد نهایی یک طرف دیگر. پایانه‌های ریلی ما ارتباط موثری با حمل جاده‌ای و دریایی ندارند. فرآورده‌های نفتی نیز بازاری بسیار متنوع از محصولات و حجم مبادلات را تشکیل می‌دهند؛ در این بازار محصولاتی از قیر گرفته تا محصولات گران‌قیمت پتروشیمی از خریدهای کلان تا خرده‌فروشی به مصرف‌کننده‌ی نهایی در جریان است؛ زمان نیز عاملی موثر است تا معامله‌ای ساده سودآور و یا منجر به زیانی هنگفت شود. حمل‌ریلی، شاید در بخشی از این مسیر، ارزان و سریع باشد؛ اما پیوندی استوار با دیگر روش‌های حمل‌برقرار نمی‌کند. راه آهن، هنوز نمی‌تواند ارتباط موثری را میان تولیدکننده و مصرف‌کننده‌ی نهایی برقرار کند.



آزادسازی قیمت ها، می تواند رقابت پذیری ریل را در برابر جاده افزایش دهد؛ اما نتوانست. حذف یارانه ها و رسیدن به قیمت های واقعی، زمانی می تواند به رقابت پذیری منجر شود که دستاوردهای آن در تنور تورم نسوزد. بنزین سیصد تومانی در برابر دلار هزار تومانی، سی سنت ارزش داشت؛ حال و پس از گذشت قریب به پنج سال از آن زمان و وقوع تورمی لجام گسیخته، بنزین هزار تومانی در برابر دلار سه هزار و پانصد تومانی، بیست و نه سنت می ارزد. آیا دولت حاضر است بار دیگر قیمت ها را آزاد کند؟ حتی فکرش را هم نکنید. بنابراین معضلات ناشی از اجرای شکسته بسته ی آزادسازی اقتصاد کماکان به قوت خود باقی است. قاچاق سوخت ادامه خواهد داشت؛ مصرف خودروها کاهش نمی یابد؛ خودروسازان برای مردم کرکری می خوانند؛ خدمات جدید، توجیه اقتصادی ندارند و ریل نیز نمی تواند با جاده رقابت کند؛ این الگوی عمومی درخصوص حمل فرآورده های نفتی نیز حاکم است. گویی جراح، عزم خود را جزم کرد و سینه را شکافت؛ هراس او را فرا گرفت و زخم را بخیه زد؛ «هنوز هم که هنوز است، درد دامنه دارد، هنوز هم که هنوز است.»

ریل، به کلی از بازار حمل بنزین نیز خارج است. سطح بالای تبخیر و قابلیت انفجار، به کسی جرات نمی دهد تا از ریل برای حمل بنزین استفاده کند. تولید عایق های Excess نیز با ناوگانی از ۳۰۰۰ واگن ۲۵ ساله به بستن کمر بند ایمنی پراید می ماند. واگن های لبریز از بنزین آنچنان کابوس مخوفی بود که دولت پیشین پس از توقف صادرات بنزین به ایران، ایده ی حمل ریلی بنزین از ترکیه کنار نهاد و به تولید ماده ای روی آورد که به بنزین پتروشیمی شهرت یافت. اینگونه بود که آلودگی به انفجار ترجیح داده شد. ریل، نمی تواند حساسی بر روی ترانزیت نیز باز کند. همسایگان ما یا خود تولیدکننده اند و یا مصرف کنندگانی که ترجیح می دهند نفت را در مقصد پالایش کنند و گاز را از خطوط لوله تحویل بگیرند.

تمام این ها نشان می دهد، وضعیت حمل ریلی فرآورده های نفتی، فعلا، همین است که هست؛ بی آن که در مجموع کسی از آن ناراضی باشد. شاید اگر فردا روزی زمستانی آن چنان سرد آمد که واگن های پیر و خسته از پس آن بر نیامدند و نیروگاه ها بی سوخت و خانه ها بی نور شدند، وزیر نفت مصاحبه ای کند و از نوسازی واگن های ریلی حمل سوخت سخن بگوید. آن روز اگر از خود پرسیدید ریل چه ارتباطی به نفت دارد باید بدانید این جا ایران است و بال زدن پروانه ای در آفریقا ممکن است به تغییر الگوی حمل و نقل ریلی منجر شود. این نظریه از لحاظ علمی ثابت شده است و ما نیز با پوست و گوشت و استخوان تجربه اش کرده ایم.

نویسنده : دکتر سید عرفان لاجوردی





موسسه حقوقی
و داوری بین المللی فرصت



+98 21 22 79 13 08
+98 21 26 47 18 37
+98 21 26 47 17 82



WWW.FORSATLAWFIRM.COM
INSTAGRAM.COM/FORSAT_MC
INFO@FORSATCO.IR



تهران، خیابان پاسداران، خیابان گلستان سوم،
نیش خیابان پایدارفرد، پلاک ۵۳ طبقه ۴ واحد ۱۷
UNIT 17, NO 53, PAYDARFARD ST, 3RD
GOLESTAN ST, PASDARAN AVE, TEHRAN,