فى مجال النقل والتوزيع

رؤية بين الأسباب والنتائج تطور صناعة البترول المصرية فى مجال النقل والتوزيع *

تحدثنا فى البابين السابقين عن تطور صناعة البترول المصرية فى مجال الاستكشاف والإنتاج ، مجال التكرير والتصنيع ، ونعرض هنا مرحلة أخرى من مراحل هذه الصناعة وهى مرحلة النقل والتوزيع .

ويعتبر نشاط النقل والتوزيع من أهم عناصر صناعة البترول حيث أنه يمثل واجهة هذه الصناعة فى مواجهة القاعدة العريضة من المستهلكين وكبار العملاء .

لقد تطورت وسائل نقل وتوزيع الخام والمنتجات لتواكب التطور الكبير ، الذى حدث فى مجالى الإنتاج والتكرير ، وكذلك لتواكب التطور الذى حدث فى مجال الاستهلاك ، فبعد أن كان الكيروسين هو أهم المنتجات المستخدمة كوقود فى البلاد ، تعددت أنواع الوقود الأخرى وانتشرت المستودعات اللازمة لتخزين المنتجات البترولية فى طول البلاد وعرضها تخدمها شبكة ضخمة من وسائل النقل المختلفة تشمل السكة الحديد واللوارى والصنادل النهرية والناقلات الساحلية وأخيرًا خطوط الأنابيب .

* بقلم المؤلف – نشر بجريدة الأهرام فى ١٠/١/١٩٩٥ .

تطور نشاط التوزيع :

بدأ نشاط توزيع المنتجات البترولية فى مصر من خلال شركة شل التى أنشئت فى عام ١٩١١ ، ثم تلا ذلك دخول شركات كالتكس وموبيل وإسو ، ثم أنشأت الحكومة شركة الجمعية التعاونية للبترول فى عام ١٩٣٤ وذلك كشركة وطنية لمنافسة شركات التوزيع الأجنبية ، وفى عام ١٩٦٤ تم تمصير شركة شل لتصبح الشركة الوطنية الثانية فى مجال التوزيع تحت اسم شركة مصر للبترول .

استثمارات وطنية وعربية :

وانطلاقًا من سياسة قطاع البترول فى تشجيع الاستثمارات الوطنية والعربية للدخول فى مجال النقل والتوزيع ، فقد أنشئت عامى ١٩٩٢ ، ١٩٩٣ شركتا بترولوب مصر السعودية ، وتام أويل مصر الليبية لإقامة محطات لتموين وخدمة السيارات .

هذا ويبلغ عدد محطات التموين والخدمة بمختلف أنحاء الجمهورية حوالى ١٥٥٠ محطة ٧٥ ٪ منها يحمل اسم الشركتين الوطنيتين ، الجمعية ، ومصر ، والباقى يحمل أسماء فروع الشركات الأجنبية العاملة فى مصر ، ويمثل القطاع الخاص (وكلاء ومتعهدين) الركيزة الأساسية فى إدارة هذه المحطات بنسبة تصل إلى ٩٨٪ .

ومن أهم مظاهر التطور الأخرى فى نشاط التوزيع هو التطور الذى حدث فى مجال نقل وتوزيع الغاز السائل - البوتاجاز - حيث كانت الجمعية التعاونية للبترول هى المسئولة عن هذا النشاط منذ أواخر الخمسينات ، ويتزايد الاعتماد على البوتاجاز كوقود منزلى فى مختلف أنحاء البلاد .

فقد تم إنشاء شركة الغازات البترولية (بتروجاس) فى عام ١٩٧٨ ، وهى شركة مملوكة للدولة لتقوم بهذه المسئولية الكبيرة ، لتتفرغ الجمعية التعاونية للبترول لمجالات التوزيع الأخرى .

وقد قامت شركة بتروجاس بجهود ضخمة فى سبيل زيادة طاقات تعبئة البوتاجاز سواء بالتوسع الرأسى فى المواقع القائمة ، أو بالتوسع الأفقى بإنشاء مراكز تعبئة جديدة ، وتمتلك الشركة حاليًا سبعة مصانع لتعبئة البوتاجاز فى مختلف مناطق الجمهورية بطاقة إنتاجية تقدر بحوالى ٣٠ ألف أسطوانة/ساعة ، كما قامت أيضًا بإقامة وحدات تعبئة محلية ومتنقلة بالمحافظات المختلفة والمناطق النائية تبلغ طاقتها

حوالى ٥٠٠٠ أسطوانة / ساعة بالإضافة إلى إنشاء مراكز لتوزيع البوتاجاز موزعة جغرافيًا بما يتفق واحتياجات كل محافظة ، ويبلغ عدد هذه المراكز حاليًا حوالى ٨٠٠ مركزًا منها ٧٣٤ مركزًا يدار بمعرفة القطاع الخاص بنسبة ٩٢٪ ولا تدخر هذه الشركة جهدًا فى سبيل توفير هذه السلعة الحيوية ، وتوصيلها للمستهلكين بأقل جهد وفى أسرع وقت ممكن .

تطور نشاط النقل بالأنابيب :

بدأ هذا النشاط فى أوائل الخمسينات حيث كان يتم نقل المنتجات البترولية من منطقة السويس إلى منطقة مسطرد ، وكانت خطوط الأنابيب الموجودة فى ذلك الوقت لا تتجاوز أطوالها ٢٠٠ كيلو متر ، ومع تطور نشاط التكرير ، كان لابد أن يواكبه تطور آخر فى مجال النقل لإمكان استيعاب الإنتاج المتزايد من معامل التكرير إلى مراكز الاستهلاك ، وقد أنشئت لهذا الغرض فى عام ١٩٦٢ شركة أنابيب البترول - وهى شركة مملوكة للدولة بالكامل - وتعتبر هذه الشركة إحدى الدعامات الأساسية فى قطاع البترول من خلال شبكة الخطوط الضخمة الممتدة فى باطن الأرض ، والتى تضم الشبكة القومية للغازات التى تربط حقول إنتاج الغازات بمواقع الاستهلاك .

وتمثل هذه الشبكة الشرايين التى تضخ الطاقة اللازمة لتحريك مختلف الأنشطة الصناعية والتجارية والمنزلية ، وتتكون هذه الشبكة الضخمة حاليًا من حوالى ٣٢٠٠ كيلو متر لنقل الخام والمنتجات البترولية ، ٢٦٠٠ كيلو متر لنقل الغازات (الشبكة القومية للغاز) بالإضافة إلى حوالى ٩٥٠٠ كيلو متر تم مدها لتوصيل الغاز إلى المنازل (٦١٦ ألف وحدة سكنية) .

ومن أهم مظاهر التطور فى مجال النقل بالأنابيب داخل الجمهورية إنشاء خط الأنابيب الممتد من السويس إلى البحر الأبيض المتوسط (العين السخنة / سيدى كرير) ، وهو ما يطلق عليه خط سوميد والذى أنشئ لخدمة نقل البترول الخام عبر الأراضى المصرية ، من خلال التعامل أساسًا مع الناقلات العملاقة ، التى تتراوح حمولتها ما بين ٣٠٠ ألف إلى ٥٠٠ ألف طن ساكن ، وهى الناقلات التى تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح لنقل خامات الخليج العربى إلى أوروبا وأمريكا الشمالية ، وهو بذلك يعمل جنبًا إلى جنب مع قناة السويس فى استيعاب أكبر قدر ممكن من خامات الخليج العربى المتجهة شمالاً ، والتى تبلغ حوالى ٥ ملايين برميل يوميًا ينقل منها عبر كل من الخط والقناة كميات قدرها ١,٦ مليون برميل يوميًا ، ومليون

برميل يوميًا على التوالى ، والباقى ينقل عبر رأس الرجاء الصالح .

وقد أنشئ هذا الخط بمشاركة عربية بنسبة ٥٠٪ من دول السعودية والإمارات والكويت وقطر ، بينما تمتلك مصر نسبة الـ ٥٠ ٪ الأخرى وقد بدأ تشغيل المرحلة الأولى بطاقة قدرها ٤٠ مليون طن سنويًا فى عام ١٩٧٧ ، وارتفعت إلى ٨٠ مليون طن سنويًا فى عام ١٩٧٨ ، وقد تم مؤخرًا تنفيذ المرحلة الثالثة من هذا المشروع العملاق لزيادة الطاقة إلى ١٢٠ مليون طن سنويًا .

وقد استطاع هذا الخط أن يتجاوز مرحلة اعتباره وسيلة لنقل الخام فقط إلى تقديم منفذ ثابت ، وآمن لتسويق كافة خامات الخليج ، التى أصبح لها الآن عملاء دائمون يشترون الخام فوب سيدى كرير ، وهو ما دعا السعودية وإيران إلى الإعلان عن أسعار بيع خاماتها من هذا الميناء ، وبدأت النشرات البترولية المتخصصة فى نشر أسعار خامات الخليج العربى فوب سيدى كرير ، وما كان ذلك ليتحقق لولا مكانة مصر واستقرارها السياسى والأمنى وجهود العاملين من أبناء قطاع البترول .

ويعتبر خط سوميد من المشروعات المصرية العربية المشتركة الناجحة ، ويمثل نموذجًا فريدًا يحتذى للعلاقات العربية القائمة على أسس سليمة فى مجال التعاون الاقتصادى ، وتحصل مصر على جزء كبير من عائدات هذا الخط ، تتمثل فى حصة الجانب الوطنى بنسبة ٥٠٪ يضاف إليها ما تحصل عليه الحكومة المصرية فى صورة إتاوة مرور عبر الأراضى المصرية بالإضافة إلى الضرائب المصرية على صافى أرباح الشركة .

وليس أدل على نجاح هذا المشروع من الوجهة الاقتصادية أنه تم استرداد كامل تكلفته – ٥٠٠ مليون دولار – فى خلال أربع سنوات ، كما أظهرت الدراسات إمكانية استرداد تكلفة المرحلة الثالثة لاستكمال طاقة الخط إلى ١٢٠ مليون طن سنويًا فى غضون عامين .

■ ■ ■