المدير العام التنفيذي لشركة مصافي عدن فتحي سالم في حوار صريح مع« 14 اكتوبر »:

بعض الملاحظات و التوصيات تأتي من جهات ليست لهـا صلة بصناعة النفط ومفاعيل السوق المحلية و الخارجية

تعتبر شركة مصافي عدن من أعرق وأقدم مصافي النفط في المنطقة منذ تأسيسها أواسط الخمسينات من القرن الماضي.. وقد لعبت هذه الشركة ولا زالت تلعب دوراً بارزاً في دعم الاقتصاد الوطني، حيث تعد واحدة من أهم المرتفعات الاقتصادية في اليمن.. وواحدةً من قلاع الصناعة النفطية في المنطقة.

وتحظى شركة مصافي عدن بسمعة جيدة في الأوساط النفطية الإقليمية والعالمية بسبب التزامها بالمعايير للتجارة النفطية، وهو ما دفع الشركة إلى التخطيط لتطوير وتحديث أساليب تكرير النفط وإنتاج المشتقات النفطية والمواد البتروكيماوية لأغراض التسويق الداخلي والتصدير الخارجي.

في هذا اللقاء الذي أجريناه مع الأخ / فتحي سالم المدير العام التنفيذي للشركة حرصنا على أن نضع القارئ في صورة أوضاع الشركة في ضوء الحملة الإعلامية التي تعرضت لها الشركة من قبل بعض الصحف المحلية في الآونة الأخيرة حيث أطلع القراء على ما يُطرح ضد الشركة في هذه .. لكنهم لم يطلعوا على ردود الشـركة وإيضاحاتها التي لم نجد مع الأسف طريقها للنشر في الصحف التي تناولت شـركة مصافي عدن بالإساءة والتشويه، الأمر الذي يقدّم صورة سلبية لحرية الصحافة في بلادناحيث يفهمها البعض بأنّها حرية الإساءة والتشهير والابتزاز والامتناع عن نشر الردود التي تـقدم الوجه الآخر للصورة.

اجرى الحـوار / مديـر التحرير

› ماهي حكاية بيع الخام التي وردت في تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة فرع عدن و كذلك تحدث عنها بعض أعضاء مجلس النواب في جلسات مناقشة الحساب الختامي للحكومة لعامي 2005م و 2006م؟

‹‹ أولاً دعنا نشرح للأخوة القرَّاء الأعزاء وكل من يهمه الأمر، المعادلة التي يباع بها البترول الخام في العالم واليمن. فهناك أسعار معلنة يومياً على شاشات العالم كله لجميع أنواع الخامات بمسمياتها ومناطق البيع. إذن سعر الخام يتحدد يومياً حسب ظروف دولية خارجية. وكل نوع من الخامات له سعر معلن يومياً حسب مواصفاته وعائده في عملية التكرير و حسب مسميات المناطق التي تُشكل أسواق له ((برنت، دبي، سنغافوره، وست تكساس..... الخ)). كما أنَّ بعض الخامات تتميز عن غيرها ((من ناحية المواصفات والإنتاجية)) فتكون مرغوبة وعليها طلب أعلى من المشترين. وبعض الخامات مواصفاتها متدنية ((كبريت أعلى، أملاح، مشتقات خفيفة أقل.......الخ)) فلا يكون عليها إقبال وتنافس من قبل المشترين أو المكررين حول العالم. وهنا ينشأ ما يُعرف بالبريميم ((علاوة البيع)) وهي تكون في الحالة الأولى موجبة أي زيادة في سعر البرميل المعلن. وفي الحالة الثانية سالبة أي خصم في سعر البرميل المعلن يومياً ويُربط السعر بيوم الشحن ((مثلاً)). ولمزيد من الإيضاح لدينا نوعين من البترول الخام في اليمن هما خام مأرب للحالة الأولى والذي يباع دائماً بعلاوة موجبة تتراوح بين نصف دولار أمريكي ودولار ونصف للبرميل أحياناً تدفع فوق السعر المعلن. وخام المسيلة للحالة الثانية يباع بعلاوة سالبة دائماً خصم من السعر المعلن دولياً يتراوح بين دولار إلى دولارين ونصف في البرميل أي خصم من السعر الدولي المعلن للبرميل. وللعلم كل المناقصات والمفاوضات وعمل اللجنة الوزارية لبيع الخام ينحصر في البريميم ((تحسين العلاوة)) لصالح الدولة. والمصفاة لديها مخصص من خام المسيلة خمسة عشر ألف برميل يومياً. تقوم إدارة الخام بوزارة النفط ((تتبع اللجنة الوزارية لتسويق الخام)) ببيعها نيابة عن المصفاة ولصالحها شهرياً ((شحنة واحدة)) لأن هذه الكمية يصعب نقلها وتكريرها لعدم وجود جدوى إقتصادية. وكذلك تستفيد منها المصفاة في توفير سيولة نقدية سريعة لسد جزء من التزامات المصفاة الشهرية تجاه الشركات الأجنبية التي نشتري منها بما يكمل احتياج السوق المحلية من مادتي الديزل والمازوت. وهي الكميات التي لا يمكن أن تتوفر من المصفاة حتى لو كررت بكل طاقة إنتاجها اليومية.

وعليه فإن خصم العلاوة يحصل عليه المشتري لخام المسيلة كجزء من السعر وكذلك تحصل الدولة عليه كعلاوة فوق السعر لخام مأرب. وقد أورد تقرير الجهاز أن المصفاة تتحصل على خصم على خام المسيلة وسعر خاص وتبيع الخام للشركات الأجنبية وتتنازل عن الخصم لها وهذا غير صحيح إطلاقاً، وإلاّ كان من حق المشترين لخام مأرب ((يباع لنا شحنات عند الصيانة الدورية)). أيضاً أن يطالبوا المصفاة بإسترجاع العلاوة التي تضاف على كل برميل لخام مأرب. فالعلاوة سواء كانت خصم أو زيادة هي في الأخير فوق السعر المعلن تمثل سعر البيع الحقيقي.

ويمكن العودة لإدارة تسويق النفط الخام للإطلاع على محاضر اللجنة الوزارية لأن الحديث بهذه الصيغة دون الإستفسار يسبب آثار ضارة بالمصفاة كون المصفاة تعتبر من المصافي الرائدة في المنطقة ولها تاريخ و سمعة.

› هل عادة تناقش تقارير الجهاز كمسودة مع إدارة المصفاة قبل رفعها بصورتها النهائية؟

‹ الحق يقال. نعم نناقش وعادة نصل إلى تقرير نهائي وصياغة مشتركة. وهذا الأسلوب متبّع. و لكن هذا المرة لم يناقش مع إدارة المصفاة. ويبدو أن كل التقرير عن العام 2005م لم يناقش مع المصفاة لسوء فهم نشأ بين الجانبين عند تغيير طاقم المراقبة والموظفين المخصصين للكشف على حسابات عام 2004 و2005م. ونتوقع أن يكون تقرير عام 2006م بنفس المستوى.

› ربما هناك أسباب أخرى لديهم؟

‹ أنا أفترض دائماً حسن النية واعتقد بأن الطاقم أو ذلك الموظف كان جديداً على العمل. ولهذا قلت في بداية الإجابة أن الموظف الجديد ((فنقول ربما التحق بداية عام 2005م للعمل مع فريق الجهاز المناط به العمل في المصفاة)). وللعلم الجهاز لديه فريق دائم بالمصفاة ((يصل عددهم إلى ثمانية أفراد)). وهؤلاء مع مرور الوقت يكتسبون خبرات ومهارات جيدة في فهم طبيعة عمل المصفاة وصناعة التكرير. وكانوا دائماً ينتجون تقارير جيدة تعكس الواقع بعد مناقشتها مع قيادة المصفاة، ولكن عندما يتم استبدال وتغيير الطاقم بطاقم آخر. ويبدأ ظهور التباين في فهم الأمور المحاسبية ناهيك عن أمور من صميم أعمال المصفاة وصناعة التكرير وتحتاج إلى وقت لفهمها واستيعابها وتطوير القدرة على التعامل معها. وهي للحقيقة مواضيع معقدة في صناعة التكرير خاصة ما يخص الشراء والبيع وكذلك النقل والتكرير والاحتساب لعائد التكرير وكيفية التعامل مع مواضيع من ذلك القبيل و هي عمليات ليست سهلة وغاية في التعقيد.

> **مصفاة عدن تمثل الحد الأدنى لكي تحتفظ الدولة بدور في صناعة النفط وخاصة في جانب التكرير و توفير مواد للسوق بأسعار بحسب ما تراها الدولة مناسبة،بالاضافة الى تأمين حاجة البلاد للمشتقات بسهولة وليس أقلها عند نشوء الأزمات الدولية**

› ولكن هناك ملاحظات أخرى جديرة بالرد عليها.. لنقل سداد غرامات التأخير للشركات الأجنبية وعدم المعاملة لهم بالمثل؟! حيث ورد أن التزامات الشركات الأجنبية تجاه المصفاة هو ثلاثة وعشرين مليار ريالاً للمصفاة لدى الغير ((شركات أجنبية))..ثمانية وثلاثين مليار ونصف المليار ناتج عن البيع والشراء للمشتقات النفطية؟

‹ الحقيقة هذا الطرح غير صحيح إطلاقاً. فنحن فعلاً نشتري من شركات أجنبية والرقم هنا صحيح وندفع لهم فوائد تأخير عن المبالغ غير المسددة عن فترة التأخير هذا صحيح. ولكن ديون المصفاة على الغير ((شركات أجنبية)) ثمانية وثلاثين مليار غير صحيح إطلاقاً، لأن معظم هذا الدين هو على شركة النفط اليمنية وهي ليست شركة أجنبية وهي أيضاً لا تدفع للمصفاة غرامات تأخير على المبالغ غير المسددة التي تتأخر لديها.

› كيف ذلك؟

‹ حسب العقود عندما تشتري المصفاة من شركات أجنبية فإن عليها التسديد بعد ثلاثين يوماً لقيمة ما تشتريه من مواد قد تصل في الشهر الواحد إلى مائة مليون دولار. وتبيع شركة مصافي عدن حسب إتفاقية الترتيبات المحاسبية لشركة النفط وعليها أن تسدد بعد خمسة وأربعين يوماً حيث أنه وفي معظم الأحيان تسدد شركة النفط بعد مرور الشهر بأسبوعين وأكثر الأمر الذي يجعل الشركات البائعة تطالب بفوائد تأخير وفق الأنظمة البنكية المعمول بها وتقوم المصفاة بالتسديد.

› ولكن المبلغ عن الفوائد يبدو كبير؟! إثنين مليار ريال؟!

‹ نعم يبدو كبيرا، لأنه لا يخص العام 2005م فقط بل هو متراكم عن سنوات سابقة حيث كانت المصفاة تعلق تلك المبالغ عن المطالبين بها. ولكن بدأنا التسديد بعد تهديد الشركات بعدم التعامل معنا. و هذا حقهم لأنهم دفعوه للبنوك. ومن ناحية البيع للشركات الأجنبية فإن المصفاة تخصم قيمة ما تبيعه لهم مباشرة من حسابهم لديها بعد تاريخ الإستحقاق (ثلاثين يوما) للمشتقات و(خمسة عشرة يوما) للخام. وهنا يظهر لك أن المصفاة ليست لديها ديون على الشركات الأجنبية إطلاقاً. وإنما هناك ديون صغيرة ((عشرة ألف دولار)) على شركات أجنبية ملاحية عن رسوم خدمات السفن في ميناء الزيت وهذا مثال على حجم الإلتزامات على شركات أجنبية. أما الرقم كرقم مطلق اثنين مليار ريالاً. أعود وأؤكد بأن تراكم عن سنوات سابقة.

› ما دخل وزارة المالية هنا؟

‹ وزارة المالية هي طرف أساسي في الترتيبات المحاسبية بين المصفاة وشركة النفط حيث أن الخام يرجع العائد من بيعه إلى وزارة المالية. كما أن وزارة المالية هي التي تربط وتحدد أسعار بيع المشتقات للمواطن وهي بالتالي تدفع الدعم ((الفارق بين أسعار البيع المفروضة والتكلفة)) لشركة النفط اليمنية.

› لماذا لا تدفعه لشركة مصافي عدن؟

‹ لأنّ شركة مصافي عدن تشتري الخام بالأسعار الدولية المعلنة. وتبيع لشركة النفط اليمنية بالأسعار الدولية المعلنة ولهذا فإن المالية تكون طرف ثالث في التسويات الشهرية التي تتم بين أسعار الخام والمشتقات.

› ورد في التقارير مخصص الخام وأسعار خاصة لشركة المصفاة. فما هي الميزات التي تتحصلون عليها من الدولة في عملية الشراء؟!

‹ أولاً المصفاة لا تتلقى أي نوع من أنواع الدعم المادي. فالمصفاة تشتري الخام بالسعر الدولي المعلن برميل الخام زائد علاوة ((بريميم)) قد يصل إلى دولار ونصف للبرميل. وأحياناً يتم البيع لها بأكثر ممّا يباع للشركات الأجنبية مقارنة بحجم البيع للكمية في الشهر. وأعني هنا عندما يكون لديك خمسمائة ألف برميل خام فإن أي مشتري يمكن أن يدفع بريميم ((علاوة كبيرة)) وعندما يكون لديك ثلاثة مليون برميل فإن البائع بالضرورة يجب أن يراعى المشتري وتكون العلاوة أقل لأن كمية المعروض تفرض أسعار أقل. ولكن في معظم الحالات ((في خام مأرب)) كان يفرض على شركة مصافي عدن السعر المعلن من قبل اللجنة الوزارية والشركات الأجنبية والمحدد لها دون أن يكون هناك أي دعم أو تسهيل للمصفاة.

› لنرجع إلى تقرير الجهاز الذي أورد بأن المصفاة نفذت عدداً من عمليات الشراء للأصول الثابتة بالمخالفة لقانون المناقصات سقفاً شراء وحدات رفع ((مواطير)) بمبلغ 502,002/88 ريالاً حوالي ثلاثة مليون دولار؟!

‹ أولاً : أود أن أوضح بأن هذا العمل الذي تمَ بهذا المبلغ يُعد انجاز تفتخر فيه المصفاة وهو بكل المقاييس لا يمكن أن يستوعبه من له إلمام في فحص دفاتر المحاسبة من الناحية الرقمية وإسقاطها حسب قانون المشتريات أو قانون جهاز الرقابة. فالشراء لم يكن (لمواطير) بل كان شراء لوحة تحكم كهربائية لإبدال اللوحة التي كانت موجودة في المصفاة منذ الخمسينات وهي غرفة تحكم كبيرة كهربائية للسيطرة على التوزيع للكهرباء لعدد اثنين وعشرين مضخة تعمل أربعة وعشرين ساعة باليوم في ضخ المشتقات المختلفة إلى ميناء الزيت.

ثانيا: عجزت المصفاة أن تجد مقاولاً أجنبياً لتنفيذ العمل. وفي الأخير تم شراء الأجهزة المطلوبة من مصنع بريطاني وقام مهندسوا محطة الكهرباء بالمصفاة بتنفيذه تحت إشراف ثلاثة مهندسين بريطانيين من الشركة المصنعة. استمر العمل لمدة ثلاثة أشهر وهو بكل المقاييس عمل رائع ويستحق المهندسين الشكر عليه.

› ولكن الإعتراض عليه لماذا لا ينزل في مناقصة؟!

‹ أولاً هذا عمل متخصص لشركة تصنع المعدات والأدوات الكهربائية. وفي اليمن لا توجد مثل هذه الشركات. ثانياً القيمة بسيطة لأي مقاول أجنبي. فالمليونين دولار أو ثلاثة مليون دولار ليس بالعمل الذي يمكن أن يجذب شركات عالمية كبرى. إننا أحياناً نستدعي عشر شركات لأعمال أكبر من هذا (من ناحية القيمة). ولا نلاقي استجابة من الشركات لأنها مشغولة أو لديها مشاريع في بلدان أخرى بعشرات الملايين من الدولارات إن لم يكن بمئات الملايين من الدولارات.

> **المصفاة في بداية الوحدة كانت تغطي حاجة السوق من جميع المشتقات و لا تستورد من الخارج إلا عند الصيانة السنوية أو العمرة الدورية و لكن مع تطور أنماط الإستهلاك و نمو استهلاك الديزل بوتيرة عالية صار من الضروري استكمال الكميات من السوق الخارجية و هذا يستنزف العملات الأجنبية للبنك المركزي الذي يقدمها لنا مشكوراً مقابل الريال .**

› ولكن هناك أيضا ملاحظة بجانب الأولى هي عدم التقيُّد بالقوانين واللوائح النافذة وعدم ترشيد الإنفاق مثال ذلك شراء سيارات للشركة بالأمر بالمباشر بقيمة 119,818,905 ريالاً.

‹ الواقع ليس المبلغ كله شراء سيارات للإستعمال الشخصي إنما المصفاة بدأت عملية إحلال سيارات للعمل ومعدات نقل ثقيلة تجاوزت الفترة المحددة لها وصارت مكلفة من ناحية التشغيل وقطع الغيار المستهلكة بكثرة إما شراء السيارات فإن اللجنة الفنية عندما تحدد المطلوب ((مثلا سيارة تويوتا)) ديزل غمارة .

فإن الموضوع هنا لا يحتاج إلى مناقصة إنما أمر مباشر وإما الترشيد فعندما يكون الشراء للسيارة أو الناقلة أو المعدة الثقيلة مرتبط بالإنتاج فإن فكرة الترشيد تنتفي وقد قال تعالى في محكم كتابه ((لن تنالوا البر حتى تنفقوا)) وكما ترى فإن وجود معدات للعملية الإنتاجية لا يدخل تحت مضمون ترشيد الإنفاق. لانها ليست سيارات شخصية فقط ونحن نستغرب ذلك ووجود مثل هذه الملاحظات وغيرها كثير.

› هل يوجد غيرها؟

‹ نعم. ورد في تقرير آخر بأن المصفاة اشترت مواد قرطاسية في عام 2004م بأربعمائة وأربعة وتسعين مليون ريالاً بينما الحقيقة أن هذا المبلغ هو لتحديث شبكة المعلوماتية ((ادخال الحاسوب)) في بعض عمليات المصفاة منها المخازن والحسابات...... الخ وهو مشروع مقر من لجنة المناقصات في صنعاء بسبعمائة مليون ريال. علماً بأن الموافقة عليه استغرقت حوالي عام ونصف العام ومشروع بهذا الحجم أو هذه التكلفة كان يجب أن لا يستغرق أكثر من أسبوع ليحصل على جميع الموافقات.

› ولكن هناك أيضاً ملاحظة عند تنفيذ عدد من المشروعات في ظل وجود قصور في الدراسات و تنفيذها خارج إطار الموازنة منها تشبيك المصفاة والمنفذ بالمخالفة لقانون المزايدات والمناقصات .

> **المصفاة لا تتلقى أي نوع من أنواع الدعم المادي، وتشتري الخام بالسعر الدولي المعلن للبرميل زائداً علاوة «بريميم» التي قد تصل إلى دولار و نصف للبرميل. و أحياناً يتم البيع لها بأكثر مما يباع للشركات الأجنبية مقارنة بحجم البيع للكمية في الشهر**

‹ حسناً فقط لو كان المسؤول عن ذلك التقرير رجع إلى ادارة المصفاة لعرف عدة حقائق حول هذا الموضوع . أولاً المصفاة عملت بالأصل مناقصة لشراء شبوك مع القوائم . وكانت بضاعة نوعيتها جيدة والأفضل بين العروض المقدمة وعندما حصلت حادثة الباخرة ليمبورج ومع محاولة الدولة تشجيع عودة السفن وخطوط الملاحة الدولية فرضت عليها الشروط المدونة الدولية لسلامة الموانئ . وحتى يكون ميناء الزيت بالمصفاة آمن فقد فرضت علينا اللجنة الأمنية العليا سرعة تشبيك حرم الميناء وانحاء أخرى مؤدية إليها. وقد استحسنت نوعية الشبوك حول المصفاة فدفعنا هذا إلى الشراء بسرعة من نفس المصدر. كما شجعت اللجنة جهات أخرى بالشراء من نفس المصدر. وفي نفس الوقت كان لابد من التبديل للشبوك القديمة لتهالكها الكامل وأصبحت أماكن كثيرة غير آمنة وأصبح من الضروري التغيير و لمسافات كبيرة من المصفاة إلى ميناء الزيت.

› لماذا تظهر تجاوزات في بعض بنود الميزانية و ما سبب العجز في المخازن ؟.

‹ لنبدأ بالشق الأخير من السؤال لا يوجد عجز بالمخازن وانما عملية نقل المخازن من العمل اليدوي إلى النظام الآلي ((أوراكل)) حيث تم جرد خمسة وأربعين ألف مادة ((خصلة)) في نهاية ديسمبر 2005م وكان علينا أن ندخلها في وقت قياسي إلى البرنامج الجديد ولأنَّ للحسابات الختامية تاريخ محدد لتسليمه إلى الجهات الرسمية ونسبة لضيق الوقت اضطررنا إلى تعليقه و مع ذلك لم يتم تحميل المبلغ نتيجة النشاط إنما حيّز في حساب مالي ((معلق)) حتى تتم معالجته . أما الشق الأول من السؤال ما يخص التجاوزات في بعض البنود فإن ذلك يعود إلى الطريقة التي يتم الإتفاق فيها مع وزارة المالية ومدى قبولها للميزانية بالشكل الذي نقدمه . وبعض البنود يظهر فيها تجاوز لأننا نحاول تجنيب الشركة خسائر كبيرة .

مثالاً على ذلك ((المساعدات)) التي دائماً يتجاوز الصرف فيها لأننا نصرف مساعدات علاجية للخارج للعمال والموظفين بالمصفاة يستحقون بحسب لائحة العلاج بالخارج ومستشفى المصفاة وفي محاولة منا للتوفير و اختصار النفقات نصرف لهم مساعدات علاجية مقطوعة بدلاً من التطبيب الكامل الذي لا يمكن السيطرة عليه من الوصول لأى أرقام قد تكون أضعاف تلك المساعدات ((وهذا لسوء حظ الموظف المريض)) والعلاج هنا يُصنّف و يسجل ضمن بند المساعدات .

› حسناً كيف تفسر قول أحد النواب أن المصفاة لم تدفع سوى مائة وخمسين مليون ريال للدولة في ذلك العام .

‹ لقد أوضحت لذلك الأخ وغيره عدم صحة ذلك. فقد سددت المصفاة للدولة المبالغ الموضحة أدناه وتتمثل في ضرائب ومساهمات وجمارك:

العام	الارباح	
2003م	2،027،127،546	
2004م	2،355،384،196	
2005م	1،794،778،359	
2006م	3،102،148،252	
(يناير-أكتوبر)2007	3،768،453،207	
2008م	000،000،5،000	مربوط كربح بالموازنة

فأين هذه الأرقام من حديث أخ صديق بالمعارضة عندما ذكر في حديثه ذلك الرقم المتواضع الذي ربما تدفعه المصفاة في شهر واحد عن جمارك لمشترواتها. وللعلم كانت المصفاة في الماضي قبل الوحدة لا تدفع للدولة غير أربعمائة وخمسين ألف دينار في العام شاملة كل شيء أرباح + جمارك + ضرائب، أما الآن فإن المصفاة تدفع سنوياً وبإنتظام حصة الدولة من الأرباح بالإضافة إلى جمركة أي شيء أو بضاعة تدخل بإسم المصفاة وضرائب حسب التصنيف لها . أما إذا رجعت إلى أيام الإستعمار فكانت مكانتها أكبر كما ذكر الأستاذ الجليل عبدالقادر باجمال ذات مرة ومن على التلفزيون حيث قال ((كلنا يعرف كان عدن فيها الحاكم البريطاني يحكمها ويساعده فيها المدير التنفيذي للمصفاة)) كما ترى وجرّنا الحديث كأننا نتكلم عن تاريخ .

› ما هي خلاصة النقاشات التي توصلت إليها لجنة المجلس حول تقرير الجهاز المركزي للرقابة عن الحسابات الختامية للمصفاة عن العام 2005م؟

‹لقد قامت لجنة مجلس النواب برفع جميع ملاحظات الجهاز والتي أجبنا عليها جميعاً وهناك ملف من أربعين صفحة تحتوي على ردود المصفاة، ولكن خلاصة الموضوع كله أربعة توصيات من المجلس كالتالي:

توصية (1):

إلزام المؤسسة العامة للنفط والغاز ومصافي عدن بعدم التصرف بالكميات المخصصة من النفط الخام للإستهلاك المحلي في غير الأغراض المخصصة لها.

وكان رد المصفاة كالتالي:

نود أن نورد هنا بأن هذه التوصية لم تأت من جهة لها صلة بصناعة التكرير كما أنها لم تأخذَ بعين الإعتبار الوضع المالي للجهات المتعاملة في السوق المحلية حيث أن المصفاة تكرر كل الخام المخصص للسوق المحلية والذي تقوم بشرائه بالعملة الصعبة وبالسعر الدولي الذي تحدده اللجنة الوزارية إضافة إلى هامش ((بريميوم)) قد يصل إلى 12 دولار للطن الخام. وهي فقط تبيع الكمية المخصصة لها من خام مسيلة بواقع خمسة عشر ألف برميل يومياً لصعوبة نقله وتكريره في المصفاة ويباع لها عبر إدارة تسويق النفط الخام بالمؤسسة اليمنية العامة للنفط والغاز تسدد القيمة بعد خمسة عشرة يوماً وهذا تدفق نقدي يساعد المصفاة في تسديد التزاماتها تجاه الغير شهرياً فيما يخص مشتروات الديزل للسوق المحلية تفوق إنتاج الطاقة القصوى للمصفاة بثلاث مرات. إذا أوقفت المصفاة استيراد الديزل فانها يجب أن تكرر من 250،000 إلى 300،000 برميل يومياً، وهـذا غير ممكن الآن. وكذلك تتصرف إدارة تسويق النفط الخام في جزء من خام مأرب بيعاً عند قيام المصفاة بالعمرة أو الصيانة الدورية، و هذا هو وضع بيع خام يخص المصفاة.

توصية (2)

تكليف كل من وزارة المالية والجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة وشركة مصافي عدن بتشكيل فريق عمل فني و متخصص لدراسة وتقييم المعايير المحاسبية المتبعة في المصافي وذلك بهدف مطابقتها بأحكام النظام المحاسبي الموّحد.

رد المصفاة

توافق المصفاة والجهات الأخرى المعنية وتلتزم بهذه التوصية وقد باشرت اللجنة المشكلة من (وزارة المالية، شركة مصافي عدن، الجهاز المركزي للرقابة و المحاسبة) أعمالها يوم الثلاثاء الموافق 2007/9/18م (نماذج محاضر العمل مرفقة) وما زالت اللجنة تواصل اجتماعاتها.

توصية (3)

إلزام شركة مصافي عدن بضرورة ترشيد الإنفاق غير المبرر وخاصة ما يتم صرفه كدعم لبعض الجهات الحكومية بما فيها الدعم لمكتب محافظ محافظ عدن.

رد المصفاة

المصفاة توافق على ذلك بدون تحفظ حيث كانت تصرف ذلك في أوجه النشاط الإجتماعي لمنطقة البريقة وعدن وهي مخصصة من نسبة الـ (3%) من الأرباح الواردة في قانون المؤسسات العامة.

توصية (4):

إلزام شركة مصافي عدن بضرورة تسوية جميع الفروقات الناشئة عند الإنتقال من النظام اليدوي إلى النظام الآلي (فروقات مخزون الجرد والديون المشكوك في تحصيلها وموافاة الجهاز بتقرير حول ذلك).

رد المصفاة:

تلتزم المصفاة بذلك وسوف تطبق إبتداءً من 2007/12/31م.

› هناك نظرية أو قول شائع بأن الدولة ليست بحاجة الى مثل هذه المؤسسة ويمكن أن تخصص.

‹لا نتفق مع ذلك القول فالمصفاة وخاصة مصفاة عدن تمثل الحد الأدنى للدولة للإحتفاظ بدور في صناعة النفط وخاصة في جانب التكرير وتوفير مواد للسوق بأسعار بحسب ما تراها الدولة مناسبة وكذلك تأمين حاجة البلاد للمشتقات بسهولة وليس أقلها عند نشوء الأزمات الدولية.

› إذن أنت لاتؤيد قيام مصافي للقطاع الخاص.

‹ بالعكس أؤيد بقوة أن يقوم ليس القطاع الخاص فقط ببناء مصافي بل وندعو الشركات العالمية التي لها باع في هذا المجال ولكن بعد رفع الدعم عن المواد وتحرير السوق. وعلى الدولة عدم الدخول مع القطاع الخاص في أي ترتيبات خاصة مثل أن ترتبط معهم بالشراء وتحديد أسعار المشتقات قبل البناء. أو الالتزام لهم بتموينهم بالبترول الخام لمدة فترات طويلة. وطالما السوق المحلية مفتوحة وأسعارها عالمية فلا مانع من بناء أي عدد من المصافي في ضوء العرض والطلب وكذلك وجود سوق دولية لامتصاص الفائض من المشتقات. وهذا هو الحاصل في دول الجوار وغيرها من دول العالم فتح لهم الاستثمار أو المشاركة مع الدولة في مصافي جديدة ولم تسلم أو تتخلى تلك الدول عن ما بيدها من مصفاة أو مصافي أو تبيعها ولا توجد حالة واحدة ونرى أن قيام مصافي جديدة يمثل انتعاش اقتصادي ويؤمن فرص عمل كثيرة لقطاع واسع من شباب اليمن.

› ألا تخافون المنافسة؟

‹ لا.. فالمنافسة شيء جيد وضروري للتطوير وهذا ينطبق على جميع أوجه النشاط الاقتصادي والعكس صحيح الاحتكار يؤدي الى الجمود وغلاء المنتج وعدم تطويره.

> **› عندما يكون الشراء للسيارة أو الناقلة أو المعدة الثقيلة مرتبط بالإنتاج، تنتفي فكرة الترشيد وقد قال تعالى في محكم كتابه : ((لن تنالوا البر حتى تنفقوا))**

> **› معدات العملية الإنتاجية لاتدخل تحت مضمون ترشيد الإنفاق. لانها ليست سيارات شخصية.. و نحن نستغرب وجود مثل هذه الملاحظات و غيرها كثير في التقارير الرقابية !!**

› وماذا عن تطور مصافي عدن وكم تأخر في رأيكم؟؟

‹ التطوير للمصفاة صار ضرورة إن لم نقل واجب مقدس. حيث أن ذلك التطوير سوف يتيح للمصفاة الاستمرار وكذلك إنتاج بنزين خالي من الرصاص وكمية أعلى من الديزل. وكذلك بيع فائض البنزين عالي الجودة والمواد البتروكيماوية المنتجة في عملية التكسير واتاحتها للسوق الدولية وهي ذات عائد مالي عالي جداً. وقد تأخر كثيرا فإذا انت تتكلم عن التطوير قبل الوحدة فقد تأخر عشرين عاماً وإذا أنت تكلمت عن التطوير بعد الوحدة فقد تأخر حوالي عشر سنوات.

› نفهم أسباب تأخر تطوير المصفاة قبل الوحدة، ولكن من حقنا ومن حق القراء أن يسألوا لماذا تأخر بعد الوحدة؟

‹ كانت المصفاة معرضة للخصخصة وتحت دراسة أفضل الوسائل لذلك استأجرت اللجنة العليا للخصخصة شركة أجنبية استشارية للقيام بذلك

› ولماذا لم تخصص؟

‹الفضل في ذلك يعود لفخامة الأخ الرئيس القائد ((حفظه الله)) فقد كان يوماً في زيارة للمصفاة وعندما أحيط بما يجري وما تم من مراحل صرَّح أمام حشد من الموظفين بأنَّ هذه المصفاة ليست للبيع وليست للخصخصة. من يحب أن يبنى مصفاة يتفضل ويأخذ ترخيص والدولة مستعدة بإصدار بدل الترخيص الواحد خمس تراخيص لمن يأنس في نفسه المقدرة و الكفاءة في القيام بمثل هذه المشاريع.

› هل عنى ذلك شيئا بالنسبة للمصفاة ؟

‹ بالتاكيد كان هذا الموقف يعني الكثير بالنسبة للمصفاة والعاملين فيها. فإنه بالدرجة الأولى يعني أن يستمر عدد هائل من العمال والموظفين في أعمالهم وكسب أقوات أولادهم وكذلك الاستقرار النفسي لهم وعدم تشريدهم وكذلك يُفسر وقوف فخامة الرئيس مع منطقة البريقة وأهاليها الذين يكونون البحيرة التي ترفد المصفاة بالعمالة المطلوبة اضافة الى ان ذلك يعني بالنسبة لنا أن الأخ الرئيس القائد بنظرته الفذة للمستقبل أدرك أن نمو القطاع الخاص في هذا المجال يسير ببطء ولا يمكن أن تستجيب بسرعة الى النمو الهائل للعمالة اليمنية . وبهذه الخطوة الجريئة منع الفين وخمسمائة عامل وموظف وعوائلهم من الانضمام لطوابير العطالة كأنه قرأ في العام 1999م ما يدور الآن على الساحة من نتائج وجود عمالة قادرة على العمل والإنتاج ولظروف معينة تحرم من العمل . وفي حالة المصفاة كانت الحجة هي إدخال التكنولوجيا الجديدة وتخفيف الأعباء المالية على الدولة وهي كلها أسباب واهية .

› هل هناك أعباء مالية تتحملها خزينة الدولة عن المصفاة ؟

‹لا أعتقد بأن هناك أعباء مالية تُحملها المصفاة للدولة بل ان المصفاة تدفع أرباح للدولة ((وهي من المؤسسات القليلة التي تفعل ذلك)) وكذلك عوائد جمركية ((وصلت في أحد الأعوام مليارين)) وكذلك ضرائب . بل أن المصفاة تبيع المشتقات للسوق المحلية بأقل من أسعار عام 1989م حيث أن المصفاة تتقاضى 18 دولار بريميم عن الطن وكنا نشتري المواد عام 1989م بـ 25 دولار للطن.

› ولكن يفهم من بعض الملاحظات والتقارير ان المصفاة صارت عامل استنزاف للعملة الصعبة، حيث تحولون شهرياً للخارج ما يصل إلى مائة و عشرين مليون دولار .. ماتعليقكم على ذلك ؟

‹ نعم قد يصل ما تطلبه المصفاة من البنك المركزي إلى ذلك الرقم ولكن هذا ليس لعيب في المصفاة بل لعيب في نمط استهلاك السوق المحلية.

› ماذا تعني؟

‹ أعني بأنَّ المصفاة في بداية الوحدة كانت تغطي حاجة السوق من جميع المشتقات ولا تستورد من الخارج إلا عند الصيانة السنوية أو العمرة الدورية ولكن مع تطور أنماط الإستهلاك ونمو استهلاك الديزل بوتيرة عالية ((كان أقل من سبعين ألف طن شهرياً بداية الوحدة . اليوم 250 ألف طن شهرياً والبنزين ((كان ثمانين ألف طن بداية الوحدة واليوم تسعين ألف طن شهرياً)) و هذه الكميات غير عقلانية صار من الضروري استكمال الكميات من السوق الخارجية وهذا يستنزف العملات الأجنبية للبنك المركزي الذي يقدمها لنا مشكوراً مقابل الريال .

› كم تنتج المصفاة ديزل شهرياً ؟

‹ حوالي ثمانين ألف طن .

› لماذا لا تكرر أكثر لتنتج ديزل أكثر و تغطي حاجة البلاد كلها من الديزل كما تفعل مع البنزين ؟

‹ لأنَّ الطاقة القصوى للتكرير بالمصفاة هي 120 ألف برميل يومياً. وهذا التكرير بمعدله النهائي لن يوفر كمية الديزل الذي يحتاجه السوق المحلي. و نظرياً وحسب أحسن الأحوال لإنتاج نسبة أكبر ((من مشتق الديزل))، فإنه لإنتاج 250ألف طن ديزل شهرياً فإننا نحتاج أن نكرر بين 250,000 برميل إلى 260,000 برميل يومياً أي بحدود من 7 مليون برميل إلى 8 مليون برميل شهرياً. وهو أمر غير ممكن الآن .

› كيف يساعد تطوير المصفاة على حل هذه المعضلة ؟

‹ إنَّ التطوير المنتظر سوف يتجه إلى إنتاج كميات أكبر من الديزل عند عملية التكسير وكذلك سوف يولد دخل أعلى للمصفاة من بيع البنزين عالي الجودة و الأهم هو انتاج كمية من المواد البتروكيماوية والتي أسعار الطن منها مرتين ونصف سعر طن البنزين أو الديزل وهذا يخلق دخلاً اضافياً من العملات الصعبة يقلل كثيراً الإعتماد على العملة الصعبة التي لدى البنك المركزي .

› إذن ما ذا تنتظرون ؟ لماذا لا تبدأون التطوير ؟

‹ ننتظر استكمال دراسة الجدوى التي تقوم بها شركة UOP وهي شركة استشارية عالمية متخصصة في هذا المجال وسوف تقدمها نهاية العام الحالي.

› و بعدها ماذا ؟

‹ بعد الدراسة ربما يستغرق الأمر ستة أشهر لإعداد وثائق مناقصة عالمية مفتوحة لجميع الشركات المتخصصة للمشاركة في تنفيذ هذا المشروع الرائع.

› هل أنت متفائل بالتنفيذ ؟

- أكـاد أكون متأكد لأنَّ هذه الخطوة صارت مصيرية و ربنا الموفق.

› بماذا تريدون ان تختتموا حديثنا معكم ؟

‹ أتمنى على هيئات تحرير الصحف عدم اطلاق الاحكام الجاهزة والمسبقة، مع مراعاة الرأي والرأي الاخر قولا وفعلا ، وتجسيد المبدأ القائل بأن الحقيقة لا يحتكرها أحد ، والحرص على عرض مختلف وجهات النظر حول القضايا التي تثيرها حتى لا تعود صحافتنا مرة أخرى الى العهود الشمولية التي كانت الصحافة فيها تقدم للقراء والمتلقين معلومات وآراء احادية الجانب من وجهة نظر واحدة فقط .