

مجری: روابط عمومی انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش نفت
 تحریریه: حسین هرمزی، حسام‌الدین قاموس مقدم، محمدحسن
 نجمی، علی قورچیان، منیرسادات سیدرضا، نرگس رسولی،
 شکوفه حبیب‌زاده، نادیا صبوری، زهرا طهرانی، سارا مالکی
 طراح و گرافیک: محمد گودرزی

صنعت پالایش نفت

نشریه انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش نفت

مدیرمسئول: ناصر عاشوری

شورای سیاست‌گذاری: ناصر عاشوری، هادی رنجبر، الهه حمیدی کیا

سردبیر: الهه حمیدی کیا



Oil Refining Industry Employers Association

نشریه صنعت پالایش نفت • سال سوم • شماره ۱۴ • آذر ۹۸



فهرست

www.orica.ir

www.orica.ir

۲ از تصمیم سران قوا در مورد افزایش قیمت بنزین حمایت می‌کنم
 ۴ می‌فهمم در شرایط تحریم هرگونه فشار برای مردم بسیار سخت است
 ۶ چالش نفت کوره
 ۷ پایان نفت کوره
 ۸ بازار فجیره داغ می‌شود
 ۱۰ آیا دنیا آماده مقررات IMO شده است؟
 ۱۲ چالش جهانی تجارت
 ۱۴ وقت‌کشی با طعم نفت کوره
 ۱۸ اینکوترمز ۲۰۲۰: تغییرات عمده
 ۱۹ ساعت صفر بنزین
 ۲۰ جولان بنزین ۳ هزار تومانی
 ۲۳ آیا مجلس در جریان افزایش قیمت بنزین بوده است؟
 ۲۴ افزایش قیمت بنزین و تأثیر آن بر زندگی اقشار آسیب‌پذیر
 ۲۶ ساعت صفر و گامی برای عدالت اجتماعی
 ۲۸ عادلانه‌سازی یارانه بنزین
 ۳۰ برنامه‌ریزی منابع سازمانی (ERP)
 ۳۲ بنزین تولیدی پالایشگاه اصفهان یورو ۵ است
 ۳۴ اخبار پالایش
 ۴۵ پالایشگاه‌ها و مسوولیت‌های اجتماعی
 ۴۶ آرامش بعد از آرامکو
 ۴۸ امتیازات خاص یک میدان
 ۵۱ جزییاتی درباره عرضه سهام ۶ پالایشگاه در نیمه دوم سال ۹۸
 ۵۳ فصل شکار



Please Scan Me





رهبر انقلاب:

از تصمیم سران قوا در مورد افزایش قیمت بنزین حمایت می‌کنم

را درست نمی‌کند جز اینکه علاوه بر هر مشکلی که هست، ناامنی را هم اضافه می‌کند. ناامنی بزرگ‌ترین مصیبت برای هر کشوری است. برای هر جامعه‌ای است، این‌ها قصدشان این است. شما ملاحظه کنید در این دو روز تقریباً یعنی دو شب و یک روزی که از این قضایا گذشته همه مراکز شرارت دنیا علیه ما این کارها را تشویق کردند، از خانواده‌ی منحوس خبیث خاندان پهلوی تا مجموعه خبیث و جنایتکار منافقین، این‌ها دارند مرتباً در فضای مجازی و در جاهای دیگر دارند تشویق می‌کنند ترغیب می‌کنند که این شرارت‌ها انجام بگیرد. من عرض این است هیچ کس به این اشرار کمک نکند، هیچ انسان عاقل و شایسته‌ای که به کشور خودش علاقه‌مند است، به زندگی راحت خودش علاقه‌مند است، به اینها نباید کمک بکند؛ این‌ها اشرارند، این کارها کار مردم معمولی نیست.

مسئولین هم البته دقت کنند، مواظبت کنند، هر چه ممکن است از مشکلات این کار کم کنند. حالا من دیروز دیدم در تلویزیون که بعضی از مسئولین محترم آمدند گفتند که ما مراقبیم که این افزایش

ندارم، گفتم هم به آقایان؛ گفتم من چون نظرات کارشناس‌ها هم در این قضیه بنزین مختلف است، بعضی‌ها آن را لازم و واجب می‌دانند بعضی‌ها مضر می‌دانند، بنابراین من هم که صاحب‌نظر نیستم در این قضایا؛ گفتم من صاحب‌نظر نیستم لکن اگر سران سه قوه تصمیم بگیرند من حمایت می‌کنم. من این را گفتم، حمایت هم می‌کنم. سران قوایند، نشستند با پشتوانه کارشناسی یک تصمیمی برای کشور گرفتند، باید عمل بشود به آن تصمیم؛ این یک نکته.

نکته دوم اینکه خوب بله، یقیناً بعضی از مردم از این تصمیم یا نگران می‌شوند یا ناراحت می‌شوند یا به ضررشان است یا خیال می‌کنند به ضررشان است به هر تقدیر ناراضی می‌شوند، لکن آتش زدن به فلان بانک این کار مردم نیست، این کار اشرار است؛ کار اشرار است، این را باید توجه داشت. در یک چنین حوادثی معمولاً اشرار، کینه‌ورزان، انسان‌های ناباب وارد میدان می‌شوند، گاهی بعضی از جوان‌ها هم از روی هیجان با اینها همراهی می‌کنند و این جور مفاسد را به بار می‌آوردند. این مفاسد هیچ مشکلی

رهبر معظم انقلاب ضمن حمایت از تصمیم سران قوا در مورد افزایش قیمت بنزین، تاکید کردند که این افزایش قیمت نباید موجب افزایش قیمت اجناس و کالاها شود. حضرت آیت الله خامنه‌ای صبح روز یکشنبه ۲۶ آبان ماه در درس خارج فقه درباره طرح مدیریت مصرف سوخت مطالبی را بیان کردند که مشروح آن به این شرح است:

بسم الله الرحمن الرحيم

و الحمد لله رب العالمين و الصلاة والسلام على سيدنا محمد و آله الطاهرين و لعنة الله على اعدائهم اجمعين

قبل از اینکه بحث را شروع بکنیم، من عرض بکنم که در این یکی دو روز خوب یک حوادثی به دنبال مصوبه سران کشور، سران قوا اتفاق افتاد؛ دیروز، دیشب، پریشب، در برخی از شهرهای کشور، و متأسفانه مشکلاتی هم درست شد، تعدادی جان باختند و مراکزی تخریب شد، از این کارها هم شد در این یکی دو روزه. چند نکته را باید توجه داشت؛ اولاً وقتی یک چیزی مصوبه سران کشور هست، آدم باید با چشم خوشبینی به او نگاه کند، بنده در این قضیه سررشته ندارم یعنی تخصص این کار را

قیمت موجب افزایش قیمت اجناس و کالاها نشود؛
خب بله این مهم است، چون الان گرانی هست،
بنا باشد باز اضافه بشود گرانی خب این برای مردم
خیلی مشکلات درست می کند، باید مراقبت کنند.
این مراقبت‌ها را اینها بکنند، مسئولین حفظ امنیت
کشور هم به وظایفشان عمل کنند، مردم عزیز ما
هم که خوشبختانه در قضایای گوناگون این کشور
بصیرت خودشان راه آگاهی خودشان را نشان دادند
بدانند که این حوادث تلخ از ناحیه کیست و چگونه
است، این آتش زدن و خراب کردن و ویران کردن
و دعوا کردن و ناامنی ایجاد کردن مال چه کسی
است، این را بفهمند توجه کنند که می فهمند هم
مردم ملتفتند و از اینها فاصله بگیرند. این آن توصیه
ما است، مسئولین کشور هم به وظایفشان به طور
جدی عمل کنند.

← کلید حل مشکلات اقتصادی کشور در گرو رونق تولید است

حضرت آیت الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار مسئولان نظام، مهمانان شرکت کننده در کنفرانس وحدت اسلامی، سفیران کشورهای اسلامی و جمعی از قشرهای مختلف مردم، نیز علت مصائب امروز دنیای اسلام به‌ویژه وضع تأسف‌بار فلسطین را ضعف اتحاد اسلامی دانستند و با تأکید بر اینکه محو اسرائیل به معنای محو رژیم جعلی صهیونیستی و حاکم شدن دولت منتخب صاحبان اصلی فلسطین اعم از مسلمان، مسیحی و یهودی است، خاطرنشان کردند: دشمنان اسلام و در رأس آنها آمریکا، با اصل اسلام و همه کشورهای اسلامی مخالفند و سلاح اصلی آنها در منطقه ما «نفوذ در مراکز حساس و تصمیم‌گیر»، «ایجاد تفرقه در ملت‌ها»، و «القاء تسلیم مقابل آمریکا به عنوان راه حل مشکلات» است که نسخه علاج در مقابل این نقشه‌ها، روشننگری و ایستادگی در راه حق است.

حضرت آیت الله خامنه‌ای در این دیدار با تبریک خجسته میلاد با سعادت نبی مکرم اسلام (ص) و حضرت امام جعفر صادق (ع)، پیامبر بزرگوار اسلام را «قرآن مجسم»، «برترین و با عظمت‌ترین مخلوق پروردگار» و «نور و وسیله حیات و روشنایی جوامع انسانی» خواندند و گفتند: بشریت به تدریج این حقایق را درک خواهد کرد و امیدواریم شاهد روزی باشیم که در ایام ولادت این وجود مقدس، دنیای اسلام متبسم باشد و غم و اندوه بر لبان آن ننشسته باشد.

رهبر انقلاب اسلامی با اشاره به نامگذاری ۱۲ تا ۱۷ ربیع‌الاول به‌عنوان هفته وحدت در جمهوری اسلامی، وحدت را نه یک حرکت سیاسی و تاکتیکی بلکه «اعتقاد و ایمان قلبی به لزوم اتحاد امت اسلامی» دانستند و افزودند: این اعتقاد ریشه‌دار،

حتی قبل از تشکیل جمهوری اسلامی نیز طرفداران مهمی از جمله مرجع بزرگ کل عالم شیعه، آیت‌الله بروجردی داشت.

ایشان با برشمردن مراتب وحدت، پایین‌ترین مرتبه و اولین قدم در اتحاد دنیای اسلام را «پرهیز جوامع، دولت‌ها، اقوام و مذاهب اسلامی از تعرض و ضربه زدن به یکدیگر» و «اتحاد در مقابل دشمن مشترک» خواندند و گفتند: در مراتب بالاتر، کشورهای اسلامی باید با یکدیگر در علم، ثروت، امنیت و قدرت سیاسی در جهت دستیابی به تمدن نوین اسلامی هم‌افزایی و تلاش کنند که جمهوری اسلامی نیز همین نقطه یعنی رسیدن به تمدن نوین اسلامی را هدف نهایی خود قرار داده است.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای مصائب موجود در دنیای اسلام از جمله قضیه فلسطین و جنگهای خونین در یمن، غرب آسیا و شمال آفریقا را ناشی از پایبند نبودن به اصل پرهیز از معارضه و اتحاد در مقابل دشمن مشترک دانستند و خاطرنشان کردند: امروز بزرگترین مصیبت دنیای اسلام، قضیه فلسطین است که ملتی را از خانه و وطن خود آواره کردند.

رهبر انقلاب اسلامی با اشاره به مواضع روشن امام بزرگوار از آغاز نهضت اسلامی در اعلام خطر علیه نفوذ، دخالت و ظلم صهیونیسم، موضع جمهوری اسلامی ایران در قضیه فلسطین را موضعی قطعی و اصولی خواندند و گفتند: از ابتدای انقلاب اسلامی تا به امروز همچنان بر این موضع باقی هستیم، یعنی بدون ملاحظه و رودربایستی به فلسطین و فلسطینی‌ها کمک کرده و خواهیم کرد و این کار را وظیفه همه دنیای اسلام می‌دانیم.

ایشان با اشاره به تلاش دشمنان برای تحریف معنای تأکیدات مکرر امام راحل و مسئولان نظام اسلامی در خصوص «محو اسرائیل» گفتند: ما طرفدار فلسطین و استقلال و نجات آن هستیم و محو اسرائیل به معنای محو مردم یهودی نیست، چرا که ما با آنها هیچ کاری نداریم همچنان که در کشور ما نیز جمعی از یهودیان در کمال امنیت زندگی می‌کنند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای، محو اسرائیل را به معنای نابودی حکومت و رژیم تحمیلی صهیونیستی خواندند و تأکید کردند: مردم فلسطین چه مسلمان چه مسیحی و چه یهودی که صاحبان اصلی آن سرزمین هستند باید بتوانند خودشان دولت خود را انتخاب، و بیگانه‌ها و ارادل و اوباشی مانند نتانیاهو را بیرون و کشورشان را اداره کنند که البته این اتفاق خواهد افتاد.

رهبر انقلاب اسلامی در ادامه، دشمنی آمریکا، رژیم صهیونیستی و دشمنان وحدت اسلامی را متوجه همه کشورهای اسلامی دانستند و افزودند: ماهیت اسلام، نفی ظلم و استکبار و سلطه است، بنابراین

آنها با اصل اسلام و همه کشورهای اسلامی مخالفند و این تصور که دشمنی آنها فقط با جمهوری اسلامی است، صحیح نیست.

ایشان با اشاره به تعابیر توهین‌آمیز آمریکایی‌ها درباره سعودی گفتند: اینکه آنها صریحاً می‌گویند سعودی‌ها غیر از پول چیز دیگری ندارند یعنی باید برویم و آنها را غارت کنیم که این دشمنی آشکار با یک کشور و ملت است و طرفه‌ای آن‌ها باید بفهمند که در مقابل چنین توهین‌هایی با غیرت عربی و شرف اسلامی چه وظیفه‌ای دارند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای حضور آمریکا در منطقه را موجب ایجاد شر، فساد، ناامنی و تشکیل گروههایی از قبیل داعش دانستند و با تأکید بر لزوم آشنا شدن ملت‌های مسلمان با چهره واقعی و نفاق‌آلود آمریکا افزودند: امروز سلاح اصلی آمریکا در منطقه ما «نفوذ در مراکز حساس و تصمیم‌گیر»، «ایجاد تفرقه و تزلزل در عزم ملت‌ها»، «ایجاد بی‌اعتمادی میان ملت‌ها و دولت‌ها»، «دستکاری در محاسبات تصمیم‌گیران و وانمود کردن این مطلب است که حلال مشکلات، رفتن زیر پرچم آمریکا و تسلیم شدن» است که این سلاح از سلاح نظامی و سخت نیز خطرناک‌تر است.

رهبر انقلاب اسلامی راه مواجهه با دشمنان را عمل به فرمان پروردگار یعنی ایستادگی در راه حق خواندند و افزودند: البته این ایستادگی سختی‌هایی نیز خواهد داشت اما تحمل این سختی‌ها عمل صالح است و نزد خداوند اجر خواهد داشت، ضمن اینکه تسلیم دشمن شدن، سختی‌های بیشتری دارد و خداوند کسانی را که تن به ظلم دهند، مجازات خواهد کرد.

ایشان در بخش پایانی سخنانشان، هر سخن، حرکت و اقدام در دنیای اسلام در جهت «استقلال سیاسی، فرهنگی و اقتصادی ملت‌های مسلمان»، «وحدت و اقتدار امت اسلامی»، «کمک به مردم و مستضعفان»، «تبلیغ حقایق و مقابله با موهومات» و «ترویج علم و تحقیقات از جمله انرژی هسته‌ای» را حسنه و عمل صالح دانستند و گفتند: انرژی صلح‌آمیز هسته‌ای نیاز ملت‌ها است اما انحصارطلبان غربی به دنبال آن هستند که این انرژی را در انحصار خود نگه دارند و در مقابل شرف و استقلال ملت‌ها، آن را قطره قطره به آنها بدهند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای افزودند: غربی‌ها می‌دانند ما از لحاظ بنیایی و اعتقادی به دنبال سلاح هسته‌ای نیستیم، بنابراین علت مخالفت آنها با حرکت هسته‌ای جمهوری اسلامی، بازداشتن ایران از دانش، صنعت و توانایی هسته‌ای است.

رهبر انقلاب اسلامی وظیفه روشننگران و علمای دنیای اسلام را بسیار مهم دانستند و تأکید کردند: با قدرت از حق دفاع کنید و از دشمن نترسید و بدانید دنیای اسلام به فضل الهی در آینده نه چندان دور، تحقق آرزوهای درخشان خود را خواهد دید.



رئیس جمهوری در واکنش به اجرای طرح اصلاح قیمت بنزین:

می فهمم در شرایط تحریم هر گونه فشار برای مردم بسیار سخت است

بنزین بین ۵۵۰۰ تا ۶ هزار تومان است. بنزینی که برای همه مردم و اموالی که برای کل ملت ایران است، به جای اینکه به قیمت واقعی اش که ۵۵۰۰ تا ۶۰۰۰ تومان است ۱۵۰۰ تومان می فروشیم، یعنی از جیب مردم پرداخت می کنیم به آنهایی که دارند بنزین مصرف می کنند». او ادامه داد: «ناچار بودیم یک نوع تعادلی به وجود آوریم ضمن اینکه به خاطر ارزان بودن بنزین در داخل و سایر حامل ها می بینیم که قاچاق بسیار شدیدی به سمت کشورهای اطراف ما انجام می شود و در واقع سود اصلی ارزان بودن بنزین برای قاچاقچی ها بود. می فهمم که در شرایط تحریم و فشاری که روی مردم است، هر گونه فشار ولو کم، برای مردم بسیار سخت و مشکل است».

رئیس جمهوری توضیح داد: «در محاسبات به اینجا رسیدیم که ۶۰ میلیون نفر از جامعه ما، نیازشان از آن ۲۲ الی ۲۳ میلیون بیشتر است و لازم است به ۶۰ میلیون نفر که حدود ۱۸ میلیون خانوار می شود، ماهانه کمک کنیم. یک نفره ۵۵ هزار تومان و وقتی خانوار ۵ نفره می شود ۲۰۵ هزار تومان به خانواده ها

می شود یک مالیات متعادلی از مردم دریافت کرد».

رئیس جمهوری نکته بعدی را تلاش دولت برای افزایش تولید بنزین عنوان کرد و گفت: «مصرف بنزین در سال گذشته و امسال رو به تزاید بود، یعنی در سال ۹۸ به طور متوسط ۹۷ دهم درصد، مصرف بنزین رشد پیدا کرده است؛ چیزی حدود ۱۰ درصد و اگر این روند بخواهد ادامه پیدا کند و سال آینده همین روند باشد، با توجه به اینکه امسال مصرف بنزین ما روزانه ۹۷ میلیون لیتر در روز بوده است، با اضافه شدن این رقم امسال و سال آینده، باید در سال ۱۴۰۰ دوباره واردکننده بنزین باشیم».

سود اصلی ارزان بودن بنزین برای قاچاقچی ها بود روحانی همچنین نکته بعدی را «بی عدالتی در پرداخت یارانه» مطرح کرد و توضیح داد: «اگر بنزین لیتری هزار تومان فروخته می شد، یا الان لیتری یک هزار و ۵۰۰ تومان فروخته می شود، با قیمت واقعی اش متفاوت است. کاری ندارم در کشورهای دیگر چه مقدار است، کاری ندارم به این موضوع که کشورهای منطقه وضع شان چطور است، قیمت

رئیس جمهوری در اولین جلسه هیات دولت پس از افزایش نرخ بنزین و سهمیه بندی آن، از طرح اجرا شده دفاع کرد. روحانی همچنین درباره حوادث رخ داده در سطح کشور و طرح حمایت معیشتی سخنانی را مطرح کرد.

روحانی «اساس و هدف دولت در طرح حمایت معیشتی» را «کمک به خانوارهای متوسط و کم درآمد» توصیف کرد و گفت: «برای این کار ۳ راه بیشتر نداریم. یا باید مالیات مردم را افزایش دهیم و از محل آن پرداختی را انجام دهیم، یا باید نفت بیشتری صادر کنیم و از پول نفت برای این امور استفاده کنیم یا باید از یارانهها مقداری بکاهیم و آن مقداری که حاصل می شود، در اختیار خود مردم قرار بگیرد.» روحانی افزود: «مردم ما آگاه هستند که فروش نفت ما با محدودیت هایی مواجه است اگر هم مواجه نبود، پول نفت برای این گونه مصارف خیلی مناسب نیست. مالیات را هم نمی توان زیاد افزایش داد. شرایط اقتصادی جامعه شرایطی است که

به طور متوسط در ماه کمکی می‌شود. به این نتیجه رسیدیم که موضوع بنزین در حدی است که یک قوه قادر به تصمیم‌گیری نیست و همه قوا باید همفکری کنند و با هم این تصمیم را بگیرند. لازم بود همه ارکان نظام، همفکر و سهیم باشند و به یک اتفاق نظری برسیم». او افزود: «در جلسات متعددی با حضور سران سه قوه در شورای عالی هماهنگی اقتصادی بحث کردیم و در سه نوبت به مصوبه رسیدیم و تدوین کردیم و خدمت مقام معظم رهبری فرستادیم دو نرخی و سهمیه‌ای کردن، کار بسیار سخت و سنگینی است و ممکن است کنارش سوءاستفاده‌هایی بشود و لذا همیشه طرفدار تک نرخی بودیم و الان هم هستیم». رییس‌جمهوری با بیان اینکه «در جلسات متعدد بحث بود که آیا بخشی از پول بنزین را به خزانه برگردانیم و بخشی یا همه آن را به مردم بدهیم»، توضیح داد: «از اول نظرم این بود، در جلسات هم بحث کردیم و مصر هم بودم که تمام این پول باید به مردم برگردانده شود.

سازمان برنامه و بودجه باید به طور منظم، برای مردم توضیح دهد که ماهانه چقدر درآمد داریم کل این درآمد باید به مردم پرداخت شود، بدون اینکه یک ریال به خزانه برگردد. محاسبات فعلی نشان می‌دهد که در ماه می توانیم از ۵۵ هزار تومان برای یک خانواده تک نفره تا ۲۰۵ هزار برای خانواده که به تناوب اعلام شده، پرداخت می‌کنیم و این کار را خواهیم کرد». حسن روحانی همچنین با بیان اینکه «امروز نگرانی در میان مردم وجود دارد، اینکه این پولی که به مردم داده شود، یک ماه الی ۳ ماه داده می‌شود و بعد پشیمان می‌شوند؟» به این نگرانی پاسخ داد و گفت: «اطمینان می‌دهم به عنوان امین و منتخب مردم در این طرح هیچ پولی نخواهد بود جز آنکه به مردم داده خواهد شد». همچنین رییس‌جمهوری به نگرانی دیگر مردم یعنی افزایش قیمت اجناس دیگر تحت تأثیر قیمت حامل‌های انرژی نیز اشاره کرد و گفت: «ما دو مرتبه بنزین را گران کردیم. در هر دو نوبت که نوبت آخر آن ۹۴ بود و الان ۴ سال گذشته است، در این سال به قیمت بنزین دست زدیم. مردم اگر نگرانی دارند دستگاه‌های موظف یعنی تعزیرات، اتحادیه‌ها، بازار، وزارت صمت و بخش بازرگانی همه باید نظارت دقیق کنند تا کسی از این امر سوءاستفاده نکند».

روسای سه قوه به صورت دست‌خطی روی مصوبه نوشتیم و تأکید و امضا کردیم روحانی به اعتراضات مردم نیز اشاره کرد و گفت: «شاهد آن هستیم که برخی به خیابان آمدند و اعتراض کردند. اصل اینکه یک طرحی دولت اجرا می‌کند و مورد قبول همه مردم نباشد به نظر من طبیعی است. ممکن است عده‌ای مخالف باشند

و حق دارند نظر مخالف‌شان را بگویند. اما کاری که دولت انجام داده طبق قانون است. قانون هدمندی یارانه‌ها و همچنین قانون برنامه ۵ ساله، دولت را مکلف به اصلاح در قیمت حامل‌های انرژی می‌کند تا زمانی که نزدیک به قیمتی برسیم که در بازار خلیج فارس و فوب خلیج فارس است». او در مورد نکات خصوصی مطرح شده در جلسه با مقام معظم رهبری در این رابطه نیز توضیح داد: «فرمودند «در این مساله شما باید بحث کنید، کارشناس‌ها را بخواهید و اگر طرحی را سران سه قوه امضا و تأیید کنند من حمایت خواهم کرد»، همان نکاتی که بیان فرمودند و ما این کار را کردیم و حتی علاوه بر اینکه در جلسه شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا به اتفاق آرا تصویب کرده بودیم، من برای تأکید مجدد سه قوه، هر سه نفر به صورت دست‌خطی روی مصوبه نوشتیم و تأکید، تأیید و امضا کردیم.

بنابراین مصوبه، مصوبه سران سه قوه، شورای هماهنگی اقتصادی و به یک طرح ملی مربوط می‌شود. به دولت یا تنها به مجلس مربوط نمی‌شود، بلکه به همه ارکان نظام مربوط می‌شود». او تأکید کرد: «اگر کاری می‌کنیم مشروعیت کار ما این است که به نمایندگی از مردم کار انجام می‌دهیم و هیچ‌وقت از سخن و نقد و اعتراض مردم نه تنها ناراحت و نگران نمی‌شویم، بلکه وظیفه داریم گوش دهیم. اعتراض با اغتشاش جدا از هم است. اعتراض حق همه مردم است و می‌تواند اعتراض کنند. حتی نسبت به دولت بیانی هم اگر داشته باشند تند هم باشد، ما با جان می‌خریم هر چه فرمودند روی چشم ما، اما نباید اجازه ناامنی در جامعه بدهیم».

← خودرو در اختیار من است که استفاده کنم

نه اینکه راه بندان درست کنم
رییس‌جمهوری ادامه داد: «خودرو در اختیار من

است که استفاده کنم نه اینکه راه بندان درست کنم. اگر راه بندان درست کردم خوشبختانه آنقدر سیستم مانیتور و دوربین داریم که خودرو، پلاک آن و راننده مشخص می‌شود و من از قوه قضاییه خواهش می‌کنم که در این زمینه طبق قانون عمل کند. یعنی کسی که در زندگی مردم اخلال و ناامنی و راه بندان ایجاد کرده، و اینکه یک فردی بخواهد از این اعتراض به حق مردم سوء استفاده کند و با سلاح سرد، قهقه، سلاح سرد حتی وسط بیاید به بانک، مرکز پلیس و صدا و سیما حمله کند، این غیرقابل تحمل در کشور خواهد بود. به هیچ عنوان دولت اجازه اغتشاش و ناامنی به هیچ کس نخواهد داد اما اعتراض حق همه مردم است می‌تواند اعتراض، صحبت و نقد کنند. خوشبختانه طبق آمار این سه روزه، آن‌هایی که اغتشاش کردند عددشان بسیار کم است. حالا در این اعتراض، ممکن است عده‌ای آمدند و فرمودند که این کار خوب و یا بد است، هر چند خوب بوده، اما آن‌هایی که دنبال اغتشاش بودند تخریب اموال عمومی، آتش زدن، حمله کردن بودند، عددشان بسیار کم است. وزارت اطلاعات، نیروی انتظامی، سپاه پاسداران، بسیج و همه نیروهای مسلح و نیروی امنیتی که از همه آنها تشکر می‌کنم با همه توان تلاش کردند سردسته آدم‌هایی که دنبال تخریب اموال عمومی بودند را شناسایی کنند، برخی را دستگیر کردند و برخی دیگر را دستگیر خواهند کرد و طبق قانون باید با آنها رفتار شود». روحانی افزود: «می‌فهمم اجرای این گونه طرح‌ها در شرایط فشار اقتصادی بسیار سخت است و متوجه هستم معمولاً دولت‌ها در این شرایط به این کارها دست نمی‌زنند و احتیاط می‌کنند اما ما در این شرایط فشار جهانی باید اصلاح ساختار اقتصادی را هم حساب شده، عاقلانه و با مشورت و تأمین نظر مردم انجام بدهیم».



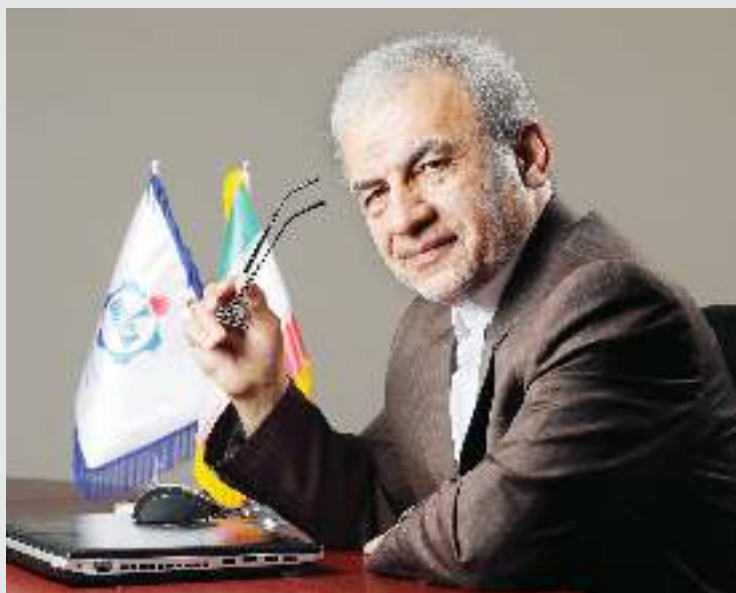
چالش نفت کوره

فنی برای اصلاح فرایند تولید و کاهش مقدار نفت کوره در پالایشگاههای کشور انجام شده و در برخی از شرکت‌ها پروژه‌های افزایش کیفیت فرآورده‌ها به تنهایی یا همراه با افزایش کمیت تولید فرآورده‌های نفتی طراحی و اجرا شده و بعضاً نیز به بهره برداری رسیده‌اند. گرچه قبل از این، بررسی‌های کارشناسی فراوانی برای رویارویی با چالش نفت کوره از اول سال ۲۰۲۰ انجام شده ولیکن چشم انداز روشنی برای برون رفت از این چالش مشاهده نمی‌شود و لازم است گام‌های هماهنگ توسط بخش خصوصی و دولتی برداشته شود و پس از تکمیل بررسی‌های فنی و تخصصی، تصمیمات مناسب اتخاذ و به مرحله اجرا درآید.

مناسب‌ترین روش برای کاهش تولید نفت کوره، اصلاح فرایند تولید پالایشگاهها و احداث واحدهای پایین دستی پالایش و استحصال فرآورده‌های با ارزش افزوده بیشتر از نفت کوره است. طرح‌های کاهش تولید نفت عمدتاً سرمایه بر بوده و مدت زمان طراحی، خرید و ساخت تجهیزات، نصب دستگاه‌ها و بهره‌برداری معمولاً در حدود دو سال برآورد می‌شود. این زمان با شرایط موجود و مشکلات تأمین سرمایه و سایر مشکلات اجرایی افزایش می‌یابد ولیکن به طور قطع یکی از راهکارهای اصولی و بلندمدت به شمار می‌رود.

بررسی زمینه‌های مصرف نفت کوره در داخل کشور، تغییرات فرآیندی تولیدات پالایشگاه‌ها و شناسایی راهکارهای کاهش گوگرد نفت کوره تا حد مجاز از مواردی هستند که می‌بایست در کوتاه‌مدت مورد توجه قرار گیرد و با به کارگیری دانش متخصصان داخلی و استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود، روش‌های مناسب انتخاب و با همکاری بخش دولتی و خصوصی مورد عمل قرار گیرد و هم‌زمان سایر راهکارهای بلندمدت نیز شناسایی و با اهتمام ویژه دنبال شود.

ناصر عاشوری؛ دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش نفت



مصارف کشاورزی و سایر مصرف‌کنندگان در دستور کار بخش دولتی و خصوص قرار گرفت و به نحو مطلوب اجرا شد.

این فرایند موجب کاهش مصرف نفت کوره در داخل کشور شده به طوری که هم اکنون مصرف نفت کوره در داخل کشور نزدیک به صفر است. لذا در حال حاضر بخش عمده‌ای از محصولات نفت کوره تولیدی به خارج از کشور منتقل می‌شود و بخشی نیز به صورت بانکرینگ به مصرف سوخت شناورها می‌رسد و کاهش صادرات و بانکرینگ همراه با کاهش قیمت نفت کوره مشکلات عدیده‌ای را فراهم می‌آورد.

علی‌الاصول ماهیت نفت کوره که متشکل از هیدروکربورهای سنگین است و نوع نفت خام و روش‌های پالایش آن به گونه‌ای است که نفت کوره دارای ارزش افزوده کمتری نسبت به سایر فرآورده‌های نفتی است، حتی در برخی موارد با ارزش افزوده منفی همراه بوده است. بنابراین در طراحی پالایشگاه‌های جدید با به کارگیری فناوری‌های پیشرفته سعی بر این است که مقدار تولید نفت کوره به حداقل ممکن کاهش یابد. در سال‌های اخیر مطالعات و پژوهش‌های

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مصرف نفت کوره کوره با گوگرد بیش از 500 PPM را به عنوان سوخت کشتی‌ها از اول ژانویه ۲۰۲۰ (۱۱ دی ماه ۱۳۹۸) ممنوع اعلام کرده است. در صورت اجرایی شدن این دستورالعمل فروش نفت کوره تولیدی پالایشگاه‌ها با چالش مواجه خواهد شد.

نفت کوره یکی از محصولات اصلی پالایشگاه‌های کشور است و متناسب با نوع طراحی و پیچیدگی هر پالایشگاه، بخش عمده‌ای از تولیدات را به خود اختصاص می‌دهد. میزان تولید این محصول در هر پالایشگاه ۲۰ الی ۲۵ درصد است و عدم امکان فروش آن و در نتیجه انباشت محصول در مخازن منجر به کاهش تصفیه نفت خام و کاهش تولید فرآورده‌های استراتژیک مانند بنزین و نفت‌گاز خواهد شد.

در دو دهه اخیر با توجه به منابع عظیم ذخایر گازی کشور و مقرون به صرفه بودن جایگزینی سوخت‌های مایع با گاز طبیعی، استفاده از گاز طبیعی در داخل کشور در نیروگاه‌های تولید برق، تلمبه‌خانه‌ها، دستگاه‌های گرمایش و سرمایش،

پایان نفت کوره

وقتی سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد از ژانویه ۲۰۲۰ دیگر هیچ کشتی اجازه ندارد با نفت کوره با گوگرد بیش از ۰.۵ درصد در آب‌های بین‌المللی تردد کند، برخی کشورها تلاش کردند خود را با مقررات جدید هماهنگ کنند، اما برخی دیگر از جمله ایران، کماکان راه خود را پیمود و زیرساخت‌هایی خود را برای سوزاندن مازوت‌های با گوگرد بالا و تصفیه آنها، هماهنگ نکرد.

دو راهکار تنظیم پالایشگاه‌ها برای کاهش گوگرد نفت کوره و هماهنگ‌سازی استفاده نیروگاه‌ها از مازوت مازاد تولیدی به‌عنوان سوخت، هر دو پروسه‌ای طولانی‌مدت حداقل چهارساله است که ایران با نادیده‌گیری، در مقابل آنها سکوت کرد.

حالا با نزدیکی قریب‌الوقوع اعمال این مقررات، نگاه‌ها به تمدید آن تا ۲۰۲۵ معطوف شده است. حال یکی از پالایشگاه‌ها اقدام به تولید سوخت کشتی کرده که البته به علت محدودیت و گران بودن پروسه تولید آن، استفاده از آن چندان در اولویت نیست و عمدتاً کشتی‌ها خرید سوخت کشتی از فجیره را در برنامه‌های خود گنجانده‌اند.





با اتمام مهلت قانونی IMO برای تردد کشتی‌ها با سوخت با گوگرد بالا؛

بازار فجیره داغ می‌شود

تنها یک پالایشگاه در ایران قرار است که با تغییر فرآیند، از تأسیسات مربوط به تولید بنزین، راهی برای تولید سوخت کشتی بیابد. پالایشگاه شازند اراک چندی است که با روش سولفورزدایی از نفت کوره که البته تاحدودی تلاش برای تجاری‌سازی آن هم صورت گرفته، مقرر است بخشی از نیاز داخل را برای ضرب‌العجل مقرراتی IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی) تأمین کند. با این حال به دلیل ارزش افزوده پایین این اقدام برای پالایشگاه‌ها، تمایل چندانی برای آماده‌سازی دیگر پالایشگاه به‌منظور ایجاد فرآیند سولفورزدایی وجود ندارد و اکنون احتمالاً باید چشم‌انتظار آن باشیم که کشتی‌ها با فرض آنکه مهلت IMO تمدید نشود، بازار فجیره را برای خرید نفت کوره با گوگرد پایین داغ کنند؛ در این میان هم البته کشتی‌ها و نفتکش‌های ایرانی که نام آنها در لیست تحریم‌ها آمده سرشان بی‌کلاه می‌ماند. قیمت‌های سنگین خرید این نفت کوره خاص که باید زیر ۵۰ درصد گوگرد داشته باشد، قطعاً هزینه مالکان کشتی، صاحبان کالا و در نهایت نرخ تمام‌شده کالا را برای مصرف‌کنندگان افزایش خواهد داد.

یک کشتی با تلاش متعارف نتوانست سوخت کم‌سولفور تأمین کند می‌تواند از سوخت با سولفور بالا استفاده کند. این سخن البته امیدوار اندکی را در بین صاحبان کشتی ایجاد کرده بود، هرچند برخیز زمزمه‌های جهانی نیز احتمال تمدید فرصت تا ۲۰۲۵ را می‌دهد، اما هیچ قطعیتی برای تمدید مهلت یا فرجه برای تردد کشتی‌ها با سوخت با سولفور بالا وجود ندارد.

یگانه پالایشگاه تولیدکننده سوخت

کشتی در ایران

در این ارتباط حمید حسینی، سخنگوی

در حالی است که کارشناسان در گفت‌وگو با «صنعت پالایش نفت» اقداماتی از این دست را در مقیاس آزمایشگاهی یا پیلوت عنوان می‌کنند و تجاری‌سازی آن را به دلیل قیمت‌گزاف آن، به‌منظور تولید انبوه زیر سؤال می‌برند.

با نزدیک‌شدن به اتمام مهلت قانونی IMO، پیش‌تر بیژن زنگنه، وزیر نفت ایران گفته است: «بخشی از سوخت کم‌سولفور در پالایشگاه‌های کشور تولید می‌شود، بخشی نیز از بازار تهیه می‌شود. اگر کشتی‌ها نتوانستند سوخت کم‌سولفور خود را تأمین کنند IMO یک ماده‌ای در نظر گرفته که چنانچه

این شرایط بفرنج که تب و تاب در صنعت کشتیرانی جهانی به راه انداخته، برخی در داخل را به سودای آن انداخته که تبلیغاتی برای خود جفت‌وجور کنند. تشکیل جلسه‌ای دیرهنگام در دولت برای مساعدت بخش خصوصی در تولید سوخت کشتی سبب شده تا برخی از شرکت‌های دانش‌بنیان مدعی شوند که به همراه شرکت ملی نفت ایران و پژوهشگاه صنعت نفت و به کمک روش ODS توانسته‌اند به دانش فنی سولفورزدایی دست پیدا کنند که نمونه‌های تولیدی و تست‌های فنی در موتورهای کشتی موفق بوده و خواستار تولید انبوه آن شده‌اند. این



شکوفه حبیب‌زاده

روزنامه‌نگار

اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی در گفت‌وگو با «صنعت پالایش نفت» می‌گوید: کشتی‌های ایرانی، سالانه به دو میلیون تن نفت کوره نیاز دارند. از دیگر سو، سالانه ۱۵ میلیون تن نفت کوره از مبدأ ایران نیز به بازارهای منطقه و عمدتاً جهت بانکرینگ در فجیره صادر می‌شود که اگر میزان سولفور این نفت کوره کاهش نیابد، دچار مشکل می‌شویم.

سخت‌نگوی اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی تصریح می‌کند: اگر نخواهیم از این نفت کوره برای کشتیرانی استفاده کنیم، باید بازار دیگری برای آن پیدا کنیم. ره حل بعدی آن است که نفت کوره را با گازوئیل با سولفور کم مخلوط کنیم تا میزان سولفور کاهش یابد که این هم اقتصادی نیست.

او با بیان اینکه تأمین نیاز داخل به عهده پالایشگاه‌های کشور گذاشته شده، می‌گوید: در حال حاضر تغییراتی در پالایشگاه شازند اراک داده شده تا بتواند ظرف ۲ تا ۳ ماه آینده سوخت با سولفور کم تولید کند و از طرف دیگر دنبال طرح‌هایی هستند که پروژه را به بخش خصوصی واگذار کنند و خود کشتی‌ها نیز می‌توانند تأسیساتی نصب کنند (اسکرابر) که میزان سولفور را کم کنند.

پیشنهاد روسیه برای تمدید مهلت

حسینی ادامه می‌دهد: علاوه بر موارد مذکور، کشورهای دنیا مثل روسیه پیشنهاد کرده‌اند که اجرای این کنوانسیون چند سال عقب بیفتد چون همه کشورهای منطقه از جمله عربستان، امارات و عمان و بحرین نیز همین مشکل را دارند و شاید تنها هند و قطر در این زمینه کمتر مشکل دارند.

او به مورد دیگری که در سطح جهانی در مورد آن مذاکراتی در جریان است اشاره کرده و می‌گوید: ممکن است راه‌حل میانه‌ای هم پیدا شود. برخی می‌گویند فعلاً میزان سولفور تا ۱.۵ درصد کاهش یابد و در مرحله بعد به ۰.۵ درصد برسد.

به گفته او، تمام تلاش ایران آن است که حداکثر ذخیره‌سازی برای کشتی‌ها و هواپیماها انجام شود. حسینی ادامه می‌دهد: قیمت خرید سوخت با سولفور کم در داخل کشور مقرون به‌صرفه‌تر است؛ با این حال کشتی‌هایی که در لیست تحریم قرار ندارند می‌توانند سوخت مورد نیاز خود را از بازار فجیره تأمین کنند، اما قطعاً باید هزینه‌های گزافی را برای آن بپردازند.

تولید نفت کوره خاص برای کشتی‌های ایرانی

با این حال براساس خبرهایی که از سوی برخی دست‌اندرکاران به گوش می‌رسد، راه‌حلی هم برای بخشی از این نفت کوره در نظر گرفته شده است. شهاب‌الدین متاجی، کارشناس حوزه نفت

و گاز و عضو هیئت مدیره پالایشگاه ستاره خلیج فارس نیز در گفت‌وگو با «صنعت پالایش نفت» با بیان اینکه اکنون حدود ۴۰۰ هزار بشکه در روز تولید نفت کوره داریم که باید آنها را صادر کنیم، می‌گوید: ایران طبق برنامه‌هایی که در پیش گرفته و با روش اکسیداسیون که در حال توسعه است، گوگرد نفت کوره‌ای که برای سوخت کشتی‌های ایرانی به کار گرفته می‌شود را کاهش داده است، اما بخشی که فراتر از این نیاز است، باید صادر شود و برای کاهش گوگرد آن هنوز برنامه‌ریزی نشده است.

متاجی می‌افزاید: با روش‌های معمول در جهان (سیستم‌های تحت فشار، استفاده از هیدروژن و کاتالیست) که بسیار سرمایه‌بر هم هست، چهار سال طول می‌کشد تا پالایشگاه‌های خود را برای کاهش گوگرد مازوت، ارتقا دهیم. ایران در حال حاضر با روش اکسیداسیون در حال کاهش گوگرد مازوت است که هزینه کمتری دارد، اما فقط از آنها می‌توان برای مصرف کشتی‌های ایرانی استفاده کرد و مسائل زیست‌محیطی هم در آن در نظر گرفته شده است. او در ادامه تصریح می‌کند: در حال حاضر نمی‌توان چندان مدعی شد که در داخل سوخت کشتی تولید می‌کنیم، اما موادی داریم که به درد این کار می‌خورند. گوگرد سوخت کشتی باید زیر ۰.۵ درصد باشد که احتیاج به فرآیند خاصی دارد که نمونه‌ای از این کار را در پالایشگاه شازند اراک انجام می‌دهیم.

ارزش افزوده تولید سوخت کشتی در ایران پایین است

با این حال متاجی می‌گوید در حال حاضر از این فرآیند برای تولید بنزین استفاده می‌شود و می‌افزاید: ارزش افزوده تولید سوخت کشتی از پالایشگاه، نسبت به ارزش افزوده تولید بنزین بسیار پایین‌تر است، اما اکنون از روی ناچاری این تولید در پالایشگاه اراک انجام می‌گیرد. عضو هیئت مدیره پالایشگاه ستاره خلیج فارس با بیان اینکه سولفورزدایی از نفت کوره،

سرمایه‌گذاری بالایی را در پالایشگاه‌ها می‌طلبد، تصریح می‌کند: اگر بخواهیم در پالایشگاه‌های دیگر هم سوخت کشتی تولید کنیم، باید فرآیند آن را ایجاد کنیم که بسیار هزینه‌بر و همچنین کم‌بازده است.

این کارشناس با اشاره به اصطکاک ایجاد شده می‌گوید: به علت عدم برنامه‌ریزی درست برای ایجاد فرآیندهای تولید نفت کوره با گوگرد پایین در داخل کشور، هنوز زیرساخت‌ها برای این اقدام در پالایشگاه‌های کشور وجود ندارد، در حالی که برای تغییر فرآیندها در پالایشگاه‌ها، تقریباً چهار سال مورد نیاز است.

رد ادعاهای تولید سوخت کشتی در پالایشگاه‌های دیگر

او با رد ادعاهایی درباره تولید سوخت کشتی با همکاری برخی از شرکت‌های دانش‌بنیان بخش خصوصی که اخیراً بری تبلیغات از آن بهره می‌برند، می‌گوید: جلسهای دیر هنگام با معاون اول رئیس‌جمهور برای کمک گرفتن از بخش خصوصی در زمینه تولید سوخت کشتی و سولفورزدایی از نفت کوره برگزار شد. راه حلی که در جهان در این زمینه یافت شده، همان سولفورزدایی از نفت کوره است که تجاری‌سازی نیز شده که نمونه آن را اکنون در پالایشگاه اراک انجام می‌دهیم، اما باقی واحدها در مقیاس آزمایشگاهی با پایلوت نسبت به سولفورزدایی اقدام می‌کنند و هنوز به مراحل صنعتی نرسیده‌اند که بخواهیم به تجاری‌سازی آن نیز امید داشته باشیم. به گفته او همچنین چنین اقدامی کار پالایشگاه‌های کوچک‌مقیاس (MINI REFINERY) هم نیست. متاجی با بیان اینکه نه تنها در ایران، بلکه در جهان، روش‌های دیگر هنوز تجاری نشده‌اند، می‌افزاید: شاید بهترین روش همین روش سولفورزدایی است؛ مگر آنکه کلاً نفت خام کم‌گوگرد را مورد استفاده قرار دهیم.





در آستانه فرارسیدن ضرب الاجل سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد سوخت کشتی‌ها:

آیا دنیا آماده مقررات IMO شده است؟

حساب می‌آیند دوام بیاورد تصوری دشوار است. شاید به همین خاطر هم باشد که فعالان محیط زیست و تغییر اقلیم بیش از هر چیزی بر همین موضوع دست گذاشتند و این حوزه را شروعی برای اتخاذ قوانین سخت و سخت انتخاب کردند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی یا IMO در وبسایتش در توجیه اینکه چرا مقرراتی که طبق آن از ژانویه ۲۰۲۰ کشتی‌ها حق نخواهد داشت از سوخت با سولفور بالای ۰.۵ درصد استفاده کنند می‌نویسد: «سولفور دی‌اکسید وقتی با آب یا هوا مخلوط بشود سولفور اسید تولید می‌کند که ماده تشکیل‌دهنده باران اسیدی است. باران اسیدی می‌تواند موجب جنگل‌زدایی بشود.»

از ژانویه ۲۰۲۰ به این اولتیماتوم تن می‌دهند؟ ایران در چه وضعیتی است و در نهایت اگر طبق برخی شنیده‌ها اجرایی شدن این قوانین به سال ۲۰۲۵ موکول شود، چه تغییری در صنعت پالایشی ایران را باید منتظر بود.

ابرای تهیه این مطلب گزارشی از وودمکنزی، گزارشی از وبسایت سازمان بین‌المللی دریانوردی و اظهارات وحید شیخی دبیر کمیته قیر اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی مورد استفاده قرار گرفته است. در دنیا هر سال به‌طور متوسط ۱۰ میلیارد تن کالا با کشتی جا به جا می‌شود، حتی تصور اینکه جهان امروز بتواند چند ساعت بدون حرکت و پهلوگیری و سر و صدای منحصر به فرد کشتی‌هایی که عظیم‌تر ماشین‌های ساخته دست بشر به

جدول رنگارنگ تناوبی مندلیف که در کتاب‌های شیمی دبیرستان همه ما جا خوش کرده بود را به یاد بیاورید، حالا عصری که در گروه ششم و دوره سوم این جدول قرار دارد را پیدا کنید: «S»، «سولفور» یا همان «گوگرد» خودمان این روزها به یکی از چالش‌های دنیای پالایشگاهی و دنیای کشتیرانی تبدیل شده است. چرا؟ طبق چیزی که در سال ۲۰۰۵ در سازمان بین‌المللی دریانوردی موسوم به IMO مقرر شد، از ژانویه سال ۲۰۲۰ که چیز زیادی به آن باقی نمانده هر کشتی‌ای که برای منبع انرژی خود از سوخت با سولفور بالای ۰.۵ درصد استفاده کرده باشد حق تردد نخواهد داشت. در این گزارش به چند سؤال جواب می‌دهیم، اساساً چرا این مقررات وضع شد؟ آیا همه کشورها

وود مکنزی پارسال همین وقت‌ها در گزارشی جامع به این دو سؤال جواب داد. گزارش این نهاد با پاسخ به پرسش دوم شروع می‌شد. درحالی‌که در ایران بیشتر صحبت‌ها متمرکز بر این است که تنها راهکار برای مواجهه با این

مقررات اجرا بشود؛ در واقع همین حالا مدت‌هاست در جاهایی مثل دریای شمال، کشتی‌ها سوخت با سولفور کمتر از ۰.۵ درصد مصرف می‌کنند. اما آیا دنیا آماده مواجهه با این مسئله هست و به‌طور کلی چه راهکارهایی برای آن دارد؟

فارغ از اینکه قبول داشته باشیم این مقررات صرفاً با نیت‌های پاک برای حفظ محیط زیست وضع شدند یا صاحبان منافع در این میان نیز در جا افتادن آن دست داشته‌اند، روی کاغذ قرار است تا چند وقت دیگر این قانون و



نادی صبوری
روزنامه‌نگار

ضرب‌الاجل تولید سوخت با سولفور کم است، گزارش وودمکنزی نشان می‌دهد یکی از راهکارهایی که اتفاقاً می‌تواند بسیار جالب توجه باشد نصب تجهیزاتی رو کشتی‌هاست که عملاً باعث می‌شود آن‌ها همچنان بتوانند سوخت سولفور بالا را هم مصرف کنند. اما یک نکته که پیش از هر چیز توجه را در گزارش این گروه مشاوره انرژی جلب می‌کند این است که آن‌ها ضرب‌الاجل IMO را بیش از هر چیز چالشی برای صنعت کشتیرانی و مالکان کشتی‌ها توصیف کرده و می‌نویسند که آن‌ها هستند که باید انتخاب کنند چه راهکاری را استفاده خواهند کرد: سویچ کردن به سوخت‌هایی با سولفور کمتر مثل ULSFO و MGO، یا نصب دستگاه‌های scrubber یا تنظیف که سولفور منتشر شده از بانکرها را حذف می‌کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد این راهکار چندان هم کم‌طرفدار نیست. آرگوس مدیا ماه مارس امسال نوشت که طبق داده‌های منتشر شده از یک کمپانی آمریکایی تعداد ۳۵۰۰ کشتی تا ژانویه ۲۰۲۰ به تجهیزات اسکرابر مجهز خواهند شد و میزان تقاضا برای این تجهیزات رو به افزایش است. آژانس بین‌المللی انرژی هم اعلام کرده است که تا سال ۲۰۲۴ تعداد ۵۲۰۰ کشتی به این تجهیزات مجهز خواهند شد.

این وضعیت مهم مختص ایران نیست، چندی پیش وب سایت مارین تایم بولتین که در زمینه حمل و نقل دریایی بسیار معتبر است در گزارشی به وضعیت مواجه شدن کشور تایلند به این موضوع پرداخته و نوشت که در حالی که بعضی آماده‌سازی‌ها در این کشور برای مواجهه با این مسئله در نظر گرفته شده باز نمی‌توان با قطعیت گفت که این کشور قرار است چطور با موضوع روبرو شود، شاید چون هنوز دقیقاً جریمه‌ها و مسائلی از این قبیل مشخص نشده و اغلب کشورها به جز معدود کشورهایی که طرفدار پر و پا قرص و دو آتیشه‌ی مقررات آی ام او هستند، سیاست «بینیم چطور می‌شود» را دنبال می‌کنند.

مارین تایم بولتین در مقاله‌ای که به قلم یک کارشناس زنده تایلندی نگاشته شده می‌نویسد که ضرب‌الاجل IMO اولین وضع مقررات در دنیا است که همه مردم را تحت تأثیر قرار می‌دهد و به نوعی به این خاطر که ۹۵ درصد تجارت جهانی دنیا با کشتی انجام می‌شود، هزینه همه چیز را بالا می‌برد.

✚ ضرب‌الاجل IMO پروپاگانداست؟

این مقاله اساساً اهمیت ضرب‌الاجل IMO را زیر سوال برده و با پروپاگاندا خواندن اظهار نظرها در مورد تغییرات اقلیم عنوان می‌کند که کشورهای جنوب شرقی آسیا باید در مقابل این مقررات بایستند و از ملت‌هایشان محافظت کنند که عملیاتی شدن این قوانین هزینه زندگی‌شان را بالا می‌برد.

حالا فارغ از اینکه حقیقت چیست در ایران طی دو سال اخیر از چند گروه صحبت‌های مختلفی در مورد نزدیک شدن به ضرب‌الاجل IMO شنیده می‌شد، یکی از فعال‌ترین آن‌ها صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی بودند، آن‌ها بیش از هر چیز بر این موضوع مانور می‌دهند که با توجه به اینکه مخازن پالایشگاه‌ها ظرفیت انبار مازوتی که در صورت عملیاتی شدن ضرب‌الاجل مازاد خواهد شد را ندارند، راهکار بهینه در اختیار قرار دادن سوخت سولفور بالا در قالب و کیوم باتوم است.

✚ سکون پالایشگاه‌ها

وحید شیخی، رئیس کمیسیون قیر اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی در گفت‌وگو با «صنعت پالایش نفت» می‌گوید که طبق آخرین جلساتی که از سمت این واحد با وزارت نفت برگزار

شده قرار بر این بوده است که در صورت اجرایی شدن ضرب‌الاجل IMO با همکاری پالایشگاه‌ها عرضه و کیوم باتوم با اصلاح قیمت آن منظم می‌شود تا در تولید قیر استفاده شود. او البته عنوان می‌کند که اخیراً تغییری در فرآیندهای پالایشگاه‌ها که نشان از چنین اتفاقی بدهد دیده نشده است.

در جمع‌بندی این گزارش باید به این موضوع اشاره کرد که به نظر می‌رسد میان فضایی که حول و حوش فرا رسیدن ددلاین سازمان بین‌المللی دریانوردی برای استفاده از سوخت کم‌سولفور در ایران ایجاد شده با فضایی که بر نوشته‌ها و اظهارات مستند و متقن بین‌المللی حاکم است تفاوت قابل توجهی وجود دارد؛ یکی از تفاوت‌هایی که در اظهارات منتشر شده در ایران در خصوص ضرب‌الاجل IMO با آنچه حتی در گزارش نهادهایی چون وودمکنزی است دیده می‌شود این است که مشخص نیست چرا اما گروه‌های احتمالاً ذی‌نفع از اجرایی شدن این موضوع در ایران، هیچ دریچه‌ای برای به تعویق افتادن یا سست پیش رفتن ضرب‌الاجل سازمان بین‌المللی دریانوردی نمی‌بینند در حالی که مثلاً وودمکنزی به وضوح در گزارشی که سال گذشته نوشته پیش‌بینی می‌کند به خاطر آماده نبودن ظرفیت‌های جهانی پالایشگاه‌ها در تولید سوخت‌های جایگزین، عملیاتی شدن این مقررات با ابهام پیش برود.

وودمکنزی می‌نویسد اجرایی شدن این مقررات می‌تواند هزینه‌های سوخت کشتی‌ها در دنیا را به ۶۰ میلیارد دلار برساند که مشخص نیست برای آن آمادگی وجود دارد یا نه. تفاوت دوم این است که در ایران تنها تمرکز بر یکی از راهکار شده که تولید سوخت کم‌سولفور است در حالی که استفاده از تجهیزات اسکرابر نیز طبق شواهد به عنوان راهکار موازی در دنیا در حال اتخاذ است.

تفاوت دیگر این است که در حالی که بسیاری گروه‌ها به ویژه گروه‌هایی که به دنبال تبدیل قیر از و کیوم باتوم هستند تاکید دارند که ایران نتوانسته راهکاری برای تولید سوخت کم‌سولفور پیدا کند، بررسی‌های ابتدایی نشان می‌دهد ایران به هیچ وجه تنها کشوری نیست که هنوز مشخص نیست قرار است چطور با مقررات سوخت سولفور زیر ۰.۵ درصد برای کشتی‌ها مواجه شود، به یک دلیل واضح که آن هم این است که عملاً بخش مهمی از دنیا هنوز نمی‌داند موضوع قرار است دقیقاً از چه قرار باشد و سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار است با درخواست‌های به تعویق افتادن که کشورهای مختلفی از جمله عربستان تاکنون آن را مطرح کردند چطور کنار بیاید.

از طرف دیگر حتی این هم مشخص نیست که در صورتی که IMO تعویق را قبول نکند آیا کشورهایی که خواهان آن بودند تن به اجرایی شدن این مقررات خواهند داد یا بعضی از آن‌ها به قول میخائیل وویتنکو نویسنده مقاله مذکور در متن در مورد سیاست تایلند در قبال مقررات سولفورزدایی، بین تن دادن به سیاست‌هایی که او «تحمیلی» می‌خواند و ایستادن کنار مردم کشورشان، دومی را انتخاب می‌کنند. به هر حال باید ایستاد و دید که چه پیش خواهد آمد.



**وحید شیخی: در صورت
اجرایی شدن ضرب‌الاجل
IMO با همکاری
پالایشگاه‌ها عرضه و کیوم
باتوم با اصلاح قیمت آن
منظم می‌شود تا در تولید
قیر استفاده شود**

به شمارش معکوس برای ممنوعیت استفاده از مازوت در کشتی‌ها نزدیک می‌شویم

چالش جهانی تجارت

شده است و به گفته کارشناسان این اتفاق برای تمام جهان یکسان است و تأثیر مضاعفی برای ایران نخواهد داشت و تحریم‌های نمی‌تواند چالش ایران را در این زمینه عمیق‌تر کند. اما به هر حال با توجه به اینکه اجرای این قانون از ابتدای سال ۲۰۲۰ در حالی تجارت جهانی را دچار چالش می‌کند که به‌طور قطع باید راهکارهایی برای آن اندیشید تا بلندمدت و با اثرات سو همراه نباشد.

که همه زنجیره تأمین کالا را در برمی‌گیرد از تولیدکننده و تاجر و حمل‌کننده کالا تا مصرف‌کننده نهایی. از سوی دیگر سوخت کشتی در ایران فقط در تعداد معدودی پالایشگاه انجام می‌شود که هم هزینه تصفیه آن بالاست و هم اینکه حجم محدودی دارد، بنابراین این موضوع نیز چالشی به چالش اصلی می‌افزاید. این نگرانی‌ها در حالی مطرح می‌شود که شرایط نسبت به قبلاً بهتر و تدابیری در این باره اندیشیده

کتر از دو ماه آینده قانون ۲۰۲۰ اجرا خواهد شد و با هدف حفظ محیط‌زیست و جلوگیری از آلودگی بیشتر آن، قرار است از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی، کشتی‌ها دیگر از سوخت مازوت یا همان نفت کوره استفاده نکنند و به سمت سوخت‌های کم سولفور (Low sulfur) بروند. اتفاقی که نگرانی‌های بسیاری را از مدت‌ها پیش به دنبال داشته و دارد چراکه به‌طور قطع هزینه‌ها دچار تغییراتی خواهد شد



زهرا طهرانی
روزنامه‌نگار

موضوع دیگر این است که تولید سوخت کشتی‌ها در کشور محدود است و برای تصفیه آن هزینه‌ها به شدت بالا می‌رود که در این خصوص نیز غنچی معتقد است: درباره این موضوع که تولید نفت کوره در پالایشگاه‌های داخلی گران است هیچ‌کسی سند و مدرک علمی ارائه نداده است که پالایشگاه‌ها باید در این باره اظهار نظر کنند؛ اما آن چیزی که ما می‌دانیم این است که چنین موضوعی وجود ندارد و نه تنها گران نیست بلکه ممکن است از قیمت سوخت کشتی در دنیا هم کمتر باشد. مدیرعامل شرکت حمل‌فله کشتیرانی جمهوری

دریایی مطرح‌شده، غیرعادی است و به نظر می‌رسد دلالت و واسطه‌ها نقش زیادی در آن دارند. او گفت: کنوانسیون ۲۰۲۰ نهاد جهانی است و اگر هم ممنوعیت استفاده از مازوت در کشتی‌ها ایجاد هزینه داشته باشد برای تمام دنیا هزینه‌بر خواهد بود چراکه با هدف حفاظت از محیط‌زیست در سطح آب‌های جهانی مطرح‌شده که قطعاً ما هم نمی‌توانیم از آن دوری کنیم. این مورد هم مانند تصمیم‌هایی که در کنوانسیون‌های دیگر دنیا اخذ می‌شد عادی می‌شود و کشورها بعد از مدتی خودشان را با آن تطبیق می‌دهند.

1 تولید سوخت کشتی در ایران گران نیست

این ممنوعیت به‌طور قطع تبعاتی به همراه خواهد داشت که به گران‌تر شدن هزینه حمل و در نهایت کالاهایی که به دست مصرف‌کننده می‌رسد منجر خواهد شد. این فرضیه‌ای است که بسیاری بر آن تأکید دارند و نگران افزایش هزینه سوخت کشتی‌ها و به دنبال آن هزینه تردد کشتی‌ها و کالاهای هستند، اما علی‌اکبر غنچی، معاون توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این باره معتقد است: بخشی از اضطرابی که در میان تجار و فعالان حمل‌ونقل

اسلامی ایران ادامه داد: اما نکته‌ای که وجود دارد این است که ایران با تحریم بین‌المللی مواجه است و در نتیجه حتی اگر ارزش تمام شده عددی در این بخش هم بالاتر باشد، بسیار ارزشمندتر از این است که وابسته به بیرون باشیم و ارزبری کنیم. این اقدام کنونی کشور ستودنی است چراکه ارزبری را به حداقل خواهند رساند و طبیعتاً تأثیر خود را حوزه حمل‌ونقل دریایی خواهد گذاشت.

غنجی با اشاره به اینکه این ممنوعیت از سال ۲۰۲۰ ممکن است کرایه‌های حمل را به شدت بالا ببرد، گفت: آماری بگیریم که چند درصد بار کشور توسط شرکت‌های داخلی حمل می‌شود؟ در پاسخ باید گفت بخش عمده‌ای توسط شرکت‌های بین‌المللی حمل خواهد شد. در حوزه فله که بیش از ۸۰ درصد توسط ناوگان خارجی است؛ بنابراین این موضوع و ایجاد نگرانی را فضا سازی ژورنالیستی از سوی کسانی که از این فضای تشویش و نگرانی سوءاستفاده می‌کنند می‌دانم.

2 تبعات کوتاه‌مدت

به باور مدیرعامل شرکت حمل فله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید اجازه داد زمان بگذرد و همین‌طور که تا سه ماه پیش می‌گفتند در ایران امکان تولید سوخت کم سولفور وجود ندارد اما حالا پالایشگاه‌ها قبول کردند تولید شود، این موضوع هم حل خواهد شد. مدتی بعد هم خرد جمعی و تفاهمی که میان متخصصان این صنف وجود دارد حتماً به این سمت هدایت می‌شود که برنامه‌ها به نحو احسن عملیاتی شود تا در بنادر کشور مشکلی از بابت تأمین سوخت نداشته باشیم. این امیدی است که از چند ماه پیش صفر بود اما حالا به بالای نود درصد رسیده است.

او تأکید کرد: امیدواریم با خرد جمعی و کمک همه دستگاه‌ها صد در صد ناوگانی که به بنادر ایران وارد می‌شود چه خارجی و چه داخلی با کمترین مشکل مواجه شوند؛ چراکه بنادر هم برای خدمات‌دهی کشتی‌هایی که به ایران می‌آیند نیاز به سوخت کم سولفور دارند. در نهایت اینکه اگر موضوع ممنوعیت استفاده از مازوت تبعاتی هم داشته باشد کوتاه‌مدت و با درصد کمی خواهد بود.

غنجی گفت: با توجه به اینکه کشور نفتی هستیم و همه مسئولان نظام و سازمان‌های کشور نیز به این موضوع واقف هستند و با حساسیت ویژه به آن نگاه می‌کنند، به نظر می‌رسد این حساسیت باعث می‌شود که اثر سویی بر اقتصاد حمل‌ونقل کشور نگذارد و با چشم‌اندازی که پیش‌روست این چنین خواهد شد.

به گفته مدیرعامل شرکت حمل فله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، کشور ما یک کشور ایدئولوژیک است که بیش از ۴۰ سال با دنیای

بیرونی دست‌وپنجه نرم کرد اما امروز به توان بالای قدرت نظامی رسیده است و کشور هسته‌ای محسوب می‌شود. به هر حال کشور برای هر کدام از موفقیت‌ها هزینه کرده است و به جایگاهی رسیده که جزو مؤلفه‌های قدرت جهانی مطرح است. بنابراین اصلاً نباید منتظر باشیم که بیرونی‌ها ما را برای کارهایمان تشویق کنند و به ما دلگرمی بدهند چراکه همیشه با ایجاد وسوسه‌های خاص و نگرانی‌هایی باعث تشویش شده‌اند اما ما باید به ایرانی بودن خودمان خیلی احترام بگذاریم.

3 تحریم نقشی ندارد

از سوی دیگر، برخی معتقدند که شرایط ایران به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، درباره ممنوعیت استفاده از مازوت یا همان نفت کوره در کشتی‌ها نسبت به دیگر کشورهای دنیا خاص‌تر است و امکان دارد شرایط سخت‌تری پیش‌رویش قرار بگیرد اما کارشناسان، این ارتباط را بی‌معنا می‌دانند و بر جهانی بودن این اتفاق تأکید دارند و می‌گویند شرایط ایران هیچ تفاوتی با دیگر کشورهای دنیا پیدا نخواهد کرد.



در همین باره مسعود دانشمند، کارشناس کهنه‌کار حوزه حمل‌ونقل دریایی می‌گوید: مگر چند درصد از کالاهای ما با کشتی‌های ایرانی جایجا می‌شوند؟ این میزان بسیار کم است چراکه عمده فعالیت‌ها با خطوط بین‌المللی است.

نگفته‌اند کشتی‌هایی که به مقصد ایران می‌آیند سوخت گران‌تری خواهند داشت؛ بنابراین نباید چنین نگرانی‌هایی وجود داشته باشد. تحریم بر این موضوع تأثیر ندارد بلکه بر بخش‌هایی مانند بیمه و هزینه بالای کشتی‌هایی که به ایران می‌آیند (چون به دلیل تحریم‌ها تعداد کمتری از کشتی‌ها به بنادر ایران می‌آیند) اثرگذار است و جای نگرانی دارد.

او در گفت‌وگو با «صنعت پالایش نفت» ادامه داد: دو سوخته بودن کشتی‌ها، سال‌های سال است که اجرا می‌شود به این معنا که وقتی در محدوده بنادر قرار می‌گیرند از گازوئیل استفاده می‌کنند و زمانی که از محدوده بنادر خارج می‌شوند و در آب‌های بین‌المللی قرار می‌گیرند مصرف مازوت خواهند داشت. در حال حاضر نیز به دلیل مسائل

زیست‌محیطی مصوب شده است که از ابتدای سال ۲۰۲۰ فقط گازوئیل در سوخت کشتی‌ها استفاده و مازوت به‌عنوان سوخت در دریاها ممنوع شود.

دانشمند در واکنش به اینکه سوخت داخلی گران تمام می‌شود، گفت: این موضوع خیلی با تولید داخلی ما ارتباطی پیدا نمی‌کند چراکه کشتی‌ها در مسیری که تردد می‌کنند سوخت هم می‌خرند. کشتی‌هایی که در حوزه خلیج فارس تردد دارند عمدتاً سوخت خود را از فجیره می‌خرند و ما در موضوع بانکرینگ و فروش سوخت کشتی‌ها خیلی موفق نبودیم. به‌عنوان نمونه یک کشتی که قرار است ۳ ماه در آب باشد و به برزیل برود و برگردد نمی‌تواند سوخت را در انبارهای خود بگذارد چون اقتصادی نیست و از حجم بار حمل شده آن‌ها نیز می‌کاهد.

4 افزایش ۱۰ درصدی بر کرایه حمل

موضوع مهم بعدی تأثیر این اتفاق بر هزینه تمام‌شده کالا و گران رسیدن به دست مصرف‌کننده نهایی یعنی مردم است که دانشمند در پاسخ به این موضوع می‌گوید: تأثیر ممنوعیت استفاده از مازوت در سوخت کشتی‌ها بر تجارت جهانی خواهد بود نه صرفاً ایران. اگر این اتفاق صرفاً برای مقاصد ایران بود باید نگران می‌شدیم که در تجارت ایران و بر کالای ایرانی تأثیر خواهد گذاشت اما این گونه نیست و همه کشورها مشمول این افزایش قیمت سوخت خواهند شد.

وی با تأکید بر اینکه بنابراین تجارت جهانی دچار گرانی ناخواسته ناشی از افزایش سوخت کشتی‌ها می‌شود، گفت: به نظر می‌رسد افزایش نرخ سوخت شاید حدود کمتر از ۱۰ درصد در هزینه کرایه حمل اثر خواهد داشت اما هزینه تمام‌شده کالا به حجم و اینکه چقدر مشمول حمل‌ونقل شود و موضوعات دیگر بستگی دارد.

اگر تصور کنیم که مثلاً حدود ۲۰ درصد قیمت تمام‌شده کالاها (که عدد خیلی بالایی است) مشمول حمل‌ونقل شود، این اتفاق در حد ۲ درصد اثرگذاری خواهد داشت که عدد خیلی بالایی نیست اما به هر حال برای تجارت جهانی عدد قابل توجهی خواهد بود.

به گفته او، با توجه به اینکه دنیا به این سمت می‌رود که از سقوط حجم تجارت جهانی بکاهد چون درآمد کشورها کاهش یافته است، به نظر می‌رسد که متخصصان باید فکری برای جایگزینی مازوت داشته باشند یعنی مازوت را به شکلی تصفیه کنند که آثار سوء زیست محیطی را از بین ببرند. در غیر این صورت مازوت را قرار است چه کنند؟ برخی کالاها الزماً تولید می‌شود مانند مازوت که در پالایش نفت خام برای تولید بنزین به دست می‌آید و در واقع به هیچ‌عنوان کسی نفت را برای تولید مازوت پالایش نمی‌کند.

به شمارش معکوس برای ممنوعیت استفاده از مازوت در کشتی‌ها نزدیک می‌شویم

وقت‌کشی با طعم نفت کوره

کردیم. ناصری در گفت‌وگوی اختصاصی با «صنعت پالایش نفت» به راهکارهای پیش روی ایران برای پایبند ماندن به این قانون بین‌المللی اشاره می‌کند. او در عین حال از چالش‌های اجرای این قانون برای ایران نیز می‌گوید: از جمله افزوده شدن به ذخایر مازاد نفت کوره کشور. در ادامه مشروح این گفت‌وگو، اثرات یک قانون بین‌المللی بر صنعت کشتی‌رانی ایران و دیگر چالش‌های آن را می‌خوانید.

مشغول آماده‌سازی خود برای اجرای این قانون حامی محیط‌زیست بوده‌اند، اما آنچنان که از ظواهر امر پیداست در ایران اقدامی در راستای اجرای این قانون انجام نشده است. برای روشن‌تر شدن شرایطی که با اجرای قانون تازه از ابتدای ژانویه سال آینده میلادی برای صنعت کشتی‌رانی و همچنین پالایشگاهی ایران رقم خواهد خورد؛ با ایمان ناصری، مدیر بخش خاورمیانه موسسه مشورتنی نفت و گاز FGE گفت‌وگو

کمتراز دوماه به اجرای قانونی باقی مانده است که کشتی‌های سراسر دنیا را مکلف به استفاده از سوخت سنگین با سولفور نیم درصد می‌کند. این تصمیم از سال ۲۰۱۶ در سازمان بین‌المللی کشتی‌رانی اتخاذ و به شرکت‌های کشتی‌رانی و بنادر کشورهای مختلف دنیا ابلاغ شده است. با تأکید IMO بر لازم‌الاجرا بودن این قانون از ابتدای ۲۰۲۰ در طول سه سال گذشته شرکت‌های کشتی‌رانی و پالایشگاه‌ها



سارامالکی

روزنامه‌نگار

و شاید مشمول جریمه‌هایی شود که بعداً مشخص می‌شود. در این میان چیزی که مهم است، این است که IMO می‌گوید از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰، باید این مقررات اجرا شود.

در این میان فرضاً اگر ایران بخواهد از عسلویه یک محموله میعانات گازی ببرد به بندرعباس، این دست خود ایران است و اینکه نظارت‌های IMO در این بنادر چگونه خواهد بود؛ بحث دیگری است. اما موضوع اصلی سفرهای اقیانوسی و بین‌قاره‌ای است که مشکل تقاضای نفت کوره کم‌سولفور را برای کشتی‌های ایرانی به وجود می‌آورد.

است که کشتی‌ها به محدوده آنها وارد می‌شوند. بنابراین اگر کشتی‌های ایرانی می‌خواهند وارد بنادر سایر کشورها شوند، چه به منظور تخلیه بار چه به منظور بارگیری، باید تابع قوانین باشند. در عین حال بنداری هم که کشتی‌ها به آن وارد می‌شوند وظیفه نظارت را برعهده دارند. البته باید بگویم هنوز مشخص نیست که چه جریمه‌هایی بر کشتی‌های متخلف اعمال خواهد شد. اعلام این موضوع را گذاشته‌اند برای بعد از سه ماهه اول ۲۰۲۰ یعنی در ماه مارس. بنابراین کشتی‌هایی که در این مدت زمان سه ماهه تخلفی انجام بدهند، تخلفشان ثبت می‌شود.

قانون جدید IMO (سازمان بین‌المللی کشتی‌رانی) مبنی بر استفاده از سوخت کم‌سولفور از ابتدای ۲۰۲۰ لازم‌الاجراست. آیا کشتی‌های ایرانی قادر به پایبندی به این قانون خواهند بود؟ در واقع هدف از طرح این سؤال این است که بدانیم در ایران چه زیرساخت‌هایی برای کاهش گوگرد سوخت کشتی‌ها از ۳/۵ درصد به ۰/۵ درصد به وجود آمده است؟
بله کشتی‌های ایرانی باید مانند سایر کشتی‌های دنیا به این قانون پایبند باشند. ضمانت اجرایی این قانون نیز با سازمان بنادر و کشتی‌رانی هر کشوری

آیا ایران برای رفع این مشکل اقدامی انجام داده است؟

تغییراتی که ایران باید انجام می‌دهد تغییراتی نیستند که حالا و در مدت‌زمان حدوداً دو ماهه‌ای که به اجرای قانون باقی مانده، اتفاق بیفتد. ما حداقل در یک یا دو سال گذشته شاهد آغاز این تغییرات هم از سوی شرکت‌های کشتی‌رانی مختلف دنیا و هم صنعت پالایشی دنیا بوده‌ایم. در این زمینه برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌هایی شده و طرف‌های درگیر مشغول اجرای این برنامه‌ها و آماده‌سازی شرایط بوده‌اند. ایران اما نه در زمینه صنعت کشتی‌رانی و نه در زمینه پالایشگاه‌ها هیچ اقدامی انجام نداده است. بنابراین بسیار بعید است در فرصت باقی مانده تا ژانویه ۲۰۲۰، شاهد تغییری در صنعت کشتی‌رانی یا پالایشگاهی ایران باشیم.



در صورتی که ایران نتواند

قادر به صادرات مازاد

نفت کوره باشد، دو راه

در پیش رو دارد. نخست

اینکه این مازاد را ذخیره

کند. با توجه به حجم

مازادی که به ۲۵۰ هزار

پشکه در روز می‌رسد، هر

پنج روز یک میلیون پشکه

نفت کوره به ذخایر این

محصول اضافه خواهد

شد

ایران اگر قصد انجام این کار را داشت، بیش از یک سال زمان داشت تا تمام این کشتی‌ها را به اسکرابر مجهز کند اما شاهد هیچ اقدامی در این زمینه نبودیم. بنابراین تنها گزینه باقی مانده واردات نفت کوره کم‌گوگرد است. اما یک گزینه دیگر نیز وجود دارد که گران‌تر است و آن این است که کشتی‌ها به جای نفت کوره، گازوئیل کم‌گوگرد بسوزانند که با قوانین IMO نیز مطابقت دارد. خوب با توجه به اینکه ایران در حال حاضر گازوئیل مازاد دارد، می‌تواند این جایگزینی را انجام دهد. میزان نفت کوره مورد نیاز کشتی‌های ایرانی با توجه به سفرهایی که الان انجام می‌دهند و به علت اعمال تحریم‌ها نسبت به قبل بسیار کمتر شده، چیزی بین ۲۰ تا ۴۰ هزار بشکه در روز است.

ایران به راحتی می‌تواند این میزان نفت کوره مورد نیاز را با گازوئیل تولید داخل جایگزین کند تا به مقررات بین‌المللی کشتی‌رانی که از ابتدای سال آینده آغاز می‌شود، پایبند باشد اما توجه به این نکته ضروری است که این مقدار گازوئیل در حال حاضر و حتی با وجود تحریم‌ها، از سوی ایران صادر می‌شود و به این معنا است که در صورت استفاده گازوئیل برای کشتی‌ها، صادرات این فرآورده تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

در هر صورت به نظر می‌رسد ایران با توجه به تحریم‌ها، برای خرید سوخت استاندارد کشتی‌ها از خارج از کشور مشکل خواهد داشت. یکی از مواردی که بعد از موج اول تحریم‌های آمریکا اضافه شد این بود که تمام تأمین‌کننده‌های نفت کوره سوخت کشتی، در صورت ارائه سوخت به کشتی‌های ایرانی یا کشتی‌هایی که به طریقی با ایران در ارتباط هستند اگر به کشتی‌هایی که با ایران در ارتباط هستند، مورد تحریم قرار گیرند. بنابراین حتی اگر یک کشتی خارجی هم بیايد از ایران محموله‌ای را بارگیری کند، نمی‌تواند برای خود نفت کوره خریداری کند. در چنین شرایطی کار برای کشتی‌های ایرانی بسیار دشوارتر خواهد بود. بنابراین هم تأمین نفت کوره کم‌سولفور از خارج بسیار دشوار خواهد بود و هم اگر این اتفاق رخ دهد، بحث مربوط به پرداخت آن بسیار دشوار خواهد بود.

آیا در داخل ایران توان فنی انجام نصب اسکرابر

بر روی کشتی‌ها وجود دارد؟

این اقدام از لحاظ فنی دانش پیچیده و جدیدی ندارد و دانش بومی و شرکت‌های ایرانی می‌توانند اسکرابر تولید کنند اما نمی‌دانم در اسکله‌هایی که کشتی‌ها تعمیر و نگهداری می‌شوند امکان ورود ابرنفتکش‌ها برای انجام عملیات نصب اسکرابر وجود دارد یا خیر. به هر حال حتی اجرای این گزینه از سوی شرکت‌های ایرانی نیز با چالش‌های خاص خود که همان هزینه و زمان است، روبه‌روست.

فکر می‌کنید با اجرای قانون جدید کشتی‌رانی

بازار با مازاد نفت کوره مواجه شود؟ در این

صورت ایران به عنوان یکی از صادرکنندگان این فرآورده

نفتی که به ویژه در دوران تحریم وابستگی زیادی به

درآمدهای حاصل از آن دارد؛ قادر به ادامه صادرات در

با این اوصاف با اجرایی شدن این قانون از تاریخ مصوب؛

شاهد چه تغییری در صنعت کشتیرانی ایران خواهیم بود؟

آیا صنعت کشتیرانی ایران قادر به تأمین سوخت کم‌سولفور از داخل کشور خواهد بود یا مجبور به واردات آن می‌شود؟ با توجه به تحریم‌های فعلی فکر می‌کنید گزینه واردات تاچه میزان عملیاتی خواهد بود؟

در این رابطه تنها آپشن‌هایی که برای ایران وجود دارد این است که یا سوخت کم‌گوگرد از خارج شود یا کشتی‌ها سیستمی را روی دودکش‌هایشان نصب کنند که دود را از سولفور تصفیه می‌کند. به این روش اسکرابر می‌گویند که صنعتی شناخته شده در دنیا است و در نیروگاه‌ها و سایر صنایع استفاده بالایی دارد. در صنعت کشتی‌رانی هم سابقه استفاده دارد.

این دو گزینه در حال حاضر در اختیار صنعت کشتی‌رانی ایران است. البته نصب اسکرابر هم زمان می‌برد و هم هزینه. هزینه انجام این کار به سبب کشتی بستگی دارد و از حدود ۲ تا ۳ میلیون دلار آغاز می‌شود و به ۱۰ میلیون دلار نیز برای هر اسکرابر می‌رسد. باید توجه کرد که برخی کشتی‌ها یک دودکش ندارند و طبعاً به تعداد دودکش‌ها نیاز به اسکرابر دارند. بنابراین با توجه به اینکه ایران در دنیا دارای بیشترین تعداد ابرتاکر برای نفت است (بیش از صد کشتی سبب بزرگ و متوسط)، به معنای این است که برای نصب اسکرابر شاید به چند صد میلیون دلار سرمایه و همچنین زمانی طولانی براینسبت این تکنولوژی نیاز دارد. شرایط نصب نیز به این گونه است که در یاردهایی انجام می‌شود که شرایط پذیرش ابرنفتکش‌ها را دارند.





کرد که در بازار همواره رقابت وجود دارد و این قیمت است که نسبت عرضه و تقاضا را تعیین می‌کند. در چنین بازاری ایران می‌تواند با استفاده از اهرم قیمتی، نفت کوره خود را بفروشد اما به هر حال کار سخت خواهد شد زیرا خریداران در بازار سال آینده کمتر خواهند شد.

اگر ایران با معضل صادرات نفت کوره مواجه شود؛ چه راهکارهایی برای ذخیره‌سازی یا مصرف آن در داخل کشور وجود دارد؟ و این راهکارها چه هزینه‌های اقتصادی در بخش ذخیره‌سازی و چه هزینه‌های زیست‌محیطی در بخش مصرف داخلی دارد؟ در صورتی که ایران نتواند قادر به صادرات مازاد نفت کوره باشد، دو راه در پیش رو دارد. نخست اینکه این مازاد را ذخیره کند. با توجه به حجم مازادی که به ۲۵۰ هزار بشکه در روز می‌رسد، هر پنج روز یک میلیون بشکه نفت کوره به ذخایر این محصول اضافه خواهد شد. این میزان در ماه به شش میلیون بشکه می‌رسد و حجم مخازن ذخیره‌سازی این امکان را به ایران نمی‌دهد که همه این مازاد را ذخیره‌سازی کند، اما به هر حال بخشی از این مازاد به مخازن خواهد رفت. گزینه دوم بحث به مصرف رساندن نفت کوره مازاد در داخل کشور است. در این زمینه نیروگاه‌ها می‌توانند

سطوح پیش از اجرای این قانون خواهد بود؟



بله یکی از اتفاقاتی که با اجرای قانون جدید انتظار رخ دادن آن می‌رود این است که به مازاد نفت کوره ایران که الان صادر می‌شود، اضافه می‌شود. سال گذشته ایران چیزی حدود ۲۵۰ هزار بشکه در روز نفت کوره صادر کرده است و حالا نیز با وجود تحریم‌ها مشغول صادرات است. بنابراین آن ۲۰ تا ۴۰ هزار بشکه در روز که در کشتی‌ها مصرف می‌شود، در صورت پایبندی به مقررات به مازاد نفت کوره ایران اضافه می‌شود. در حال حاضر برآوردها این است که ایران به‌طور میانگین، با وجود تحریم‌ها چیزی در حدود ۲۰۰ تا ۲۲۰ هزار بشکه در روز نفت کوره صادر می‌کند که می‌توان گفت تقریباً تمام این میزان به امارات و فجیره می‌رود تا بازار سوخت کشتی را در آنجا تأمین کند. بنابراین قسمت عمده نفت کوره مازاد صادراتی ایران، خوراک سوخت کشتی‌ها بوده و حالا اگر ایران بخواهد گازوئیل را جایگزین سوخت کشتی‌های خود کند، با مازاد نفت کوره‌ای بیش از ۲۵۰ هزار بشکه‌ای مواجه خواهد بود. این در حالی است که بازار نفت کوره‌ای که برای سوخت کشتی استفاده می‌شده، بعد از اجرای قانون جدید کوچک‌تر می‌شود. در حال حاضر سائیز بازار نفت کوره برای سوخت کشتی‌ها، حدود ۳،۵ میلیون بشکه در روز است که پیش‌بینی می‌شود به حدود یک میلیون بشکه یا کمتر برسد. این به این معناست که صادرات فعلی نفت کوره ایران، یک چهارم نفت کوره مورد نیاز دنیا برای سوخت کشتی‌ها را تشکیل می‌دهد. بنابراین صادرات نفت کوره ایران بسیار دشوارتر خواهد بود. در عین حال باید به این نکته توجه



یکی از مواردی که بعد از موج اول تحریم‌های آمریکا اضافه شد این بود که تمام تأمین‌کننده‌های نفت کوره سوخت کشتی، در صورت ارائه سوخت به کشتی‌های ایرانی یا کشتی‌هایی که به طریقی با ایران در ارتباط هستند، اگر به کشتی‌هایی که با ایران در ارتباط هستند، مورد تحریم قرار گیرند

خواهد بود. برای مقابله با این چالش نیز باید تولید گاز کاهش پیدا کند زیرا ایران بازاری اضافه بر ترکیه و عراق برای صادرات مازاد گاز تولیدی خود ندارد.

زمزمه‌هایی از درخواست شرکت‌های کشتی‌رانی IMO
مبنی بر تأخیر در اجرای این قانون تا زمان آماده شدن زیرساخت‌ها مطرح است. این شرکت‌ها عرضه سوخت استاندارد و دسترسی‌شان به آن را متناسب نمی‌دانند. با توجه به چنین چالش‌هایی فکر می‌کنید سازمان بین‌المللی دریانوردی تا چه میزان به این درخواست‌ها توجه کند؟

من فکر می‌کنم اجرای این قانون حتمی خواهد بود و IMO نیز خیلی پیش‌تر از اینها اعلام کرده بود که این قانون از ابتدای ۲۰۲۰ عملی خواهد شد. به این ترتیب با وجود اینکه درخواست‌ها برای به تعویق افتادن این قانون همیشه وجود داشته، به نظر می‌رسد IMO اهمیتی به آنها نداده است. به همین علت است که در دنیا پالایشگاه‌ها از حدود دو سال قبل و برخی حتی زودتر، خود را برای این تغییرات آماده کرده‌اند. IMO از سال ۲۰۱۶ اجرای قانون جدید را اعلام کرد و از همان زمان برنامه‌ریزی‌ها و هزینه‌ها آغاز شد. به این ترتیب واحد گوگردزایی نفت کوره به پالایشگاه‌هایی که این روند را آغاز کرده‌اند، اضافه شده است. در حال حاضر در ایران واحدهای گوگردزایی برای سوخت‌هایی مثل بنزین، گازوئیل، نفتا و سوخت‌های هواپیما وجود دارد اما هیچکدام از این پالایشگاه‌ها به واحدهای گوگردزایی برای نفت کوره مجهز نیستند. اضافه کردن این واحد به پالایشگاه‌ها نیز هزینه‌ای چند صد میلیون دلاری خواهد داشت و اصلاً گزینه‌ای نیست که در حال حاضر برای ایران قابل اجرا باشد. اما در دنیا بسیاری از پالایشگاه‌ها این تغییرات را ایجاد کرده‌اند و هر روز یک پالایشگاه جدید اعلام می‌کند قادر به تولید نفت کوره کم‌سولفور برای سوخت کشتی‌ها است.

بلازم الاجرا شدن این قانون چه تغییری در وضعیت تولید پالایشگاه‌ها برای تأمین سوخت پاک مورد نیاز کشتی‌ها ایجاد خواهد شد؟ و این تغییرات چه اثری بر قیمت جهانی نفت خواهند داشت؟

اجرای این قانون بر نفت دو اثر دارد. نخست اینکه بالانس تقاضا از نفت کوره به سمت گازوئیل می‌رود زیرا گزینه استفاده از گازوئیل به جای نفت کوره کم‌سولفور به غیر از ایران برای بسیاری کشورها و شرکت‌ها نیز مطرح است. گازوئیل دریایی، سوخت ویژه‌ای است که با افزایش تقاضا برای آن، تقاضا برای نفت خام نیز از سوی پالایشگاه‌ها افزایش پیدا خواهد کرد و این به تقویت قیمت نفت خام کمک خواهد کرد به ویژه باعث بیشتر شدن اختلاف قیمت نفت شیرین و ترش (به علت سطح گوگرد آنها) خواهد شد. بنابراین نفت‌های خام‌ترش که گوگرد بالاتری دارند باید تخفیف بخورند تا پالایشگران آنها را بهتر خریداری کنند. نفت‌های خامی که در ایران و سایر کشورهای خاورمیانه تولید می‌شوند نیز اکثراً ترش هستند.

در مقابل نفت خامی که در آمریکا، اروپا، آفریقا یا بخش‌هایی از آسیا تولید می‌شود به علت شیرین بودن، ارزش افزوده بیشتری پیدا می‌کنند. بنابراین اتفاقی که می‌افتد این است که همه نفت‌های خاورمیانه و نفت‌های ترش دیگری که در دنیا از جمله روسیه تولید می‌شوند ارزان‌تر قیمت‌گذاری می‌شوند و نفت‌های شیرین با اقبال بیشتری همراه خواهند شد.



در دنیا پالایشگاه‌ها از حدود دو سال قبل و برخی حتی زودتر، خود را برای این تغییرات آماده کرده‌اند. IMO از سال ۲۰۱۶ اجرای قانون جدید را اعلام کرد و از همان زمان برنامه‌ریزی‌ها و هزینه‌ها آغاز شد. به این ترتیب واحد گوگردزایی نفت کوره به پالایشگاه‌هایی که این روند را آغاز کرده‌اند، اضافه شده است



خوراک خود را به نفت کوره تغییر دهند. به نظر من ایران راهی جز این کار ندارد، اما این اقدام حتماً برای کشور هزینه زیست‌محیطی دارد. اما به هر حال همانطور که آقای زنگنه اعلام کرده‌اند، الان ما در شرایطی بدتر از شرایط جنگ هستیم و این شرایط شاید توجیه‌کننده این موضوع باشد که احتمالاً کشور مجبور به تحمل هزینه‌های زیست‌محیطی است تا اولاً از معضل مازاد نفت کوره و هزینه‌های ذخیره‌سازی آن خلاص شود و دوماً پالایشگاه‌ها اجازه تداوم فعالیت داشته باشند، زیرا قطع تولید نفت کوره در پالایشگاه‌ها به معنای قطع تولید سایر فرآورده‌های اساسی همچون بنزین است.

اما با سوییچ کردن نیروگاه‌ها از گاز به نفت کوره؛ با توجه به محدودیت‌های صادرات گازی که ایران دارد به نظر می‌رسد در بخش گاز نیز با مشکلاتی مواجه خواهیم شد.

طبیعتاً چنانچه خوراک مصرفی نیروگاه‌ها از گاز به نفت کوره تغییر پیدا کند، شاهد افت تقاضای گاز خواهیم بود که این اتفاق نیز چالش‌های خاص خود را دارد، زیرا به معنای افزایش مازاد گاز طبیعی

اینکوترمز ۲۰۲۰: تغییرات عمده

+ دو اینکوترمز مبتنی بر DDP

همانند FCA، DDP (Delivered Duty Paid) نیز صرف نظر از محل تحویل کالا، به دلیل اینکه عوارض گمرکی در کشور واردکننده/صادرکننده پرداخت می‌شود برخی مشکلات را پدید می‌آورد. به همین دلیل، کمیته پیش‌نویس در نظر دارد دو اینکوترمز را بر اساس DDP ایجاد کند:

• DTP (Delivered at Terminal Paid): زمانی که کالا به یک ترمینال (بندر، فرودگاه، مرکز حمل و نقل و غیره) در کشور خریدار تحویل داده می‌شود و فروشنده پرداخت عوارض گمرکی را بر عهده دارد.

• DPP (Delivered at Terminal Paid): زمانی که کالا در هر مکانی غیر از ترمینال حمل‌ونقل (به عنوان مثال، در آدرس خریدار) تحویل داده می‌شود و فروشنده پرداخت عوارض گمرکی را بر عهده می‌گیرد.

علاوه بر حذف و ایجاد برخی از اینکوترمزها، کمیته پیش‌نویس در حال تجزیه و تحلیل موضوعات دیگری است که در نسخه جدید اینکوترمز ۲۰۲۰ درج می‌شود. از جمله آن‌ها:

• امنیت حمل‌ونقل.
• مقررات مربوط به بیمه حمل‌ونقل.
• رابطه بین اینکوترمز و قرارداد فروش بین‌المللی.

طی چند ماه آینده، این کمیته به صورت دوره‌ای جلسه تشکیل می‌دهد تا به مباحث فوق و سایر مواردی که در نهایت در اینکوترمز ۲۰۲۰ گنجانده خواهد شد بپردازد. امید می‌رود نسخه اینکوترمز ۲۰۲۰ که از اول ژانویه سال ۲۰۲۰ وارد بازار خواهد شد برای تسهیل بازرگانی بین‌المللی میان صادرکنندگان و واردکنندگان، متناسب با تغییراتی که در یک دهه گذشته رخ داده است، خدمت‌رسانی کند.

اینکوترمز جدید ۲۰۲۰ از اول ژانویه سال ۲۰۲۰ وارد عمل خواهد شد و این نسخه تهیه شده توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی شامل برخی از تغییرات مرتبط با نسخه‌های قبلی قوانین اینکوترمز است.

مترجم: پیروز سیفی کارشناس ارشد نظارت بر ساخت قطعات و تجهیزات برقی و الکترونیکی شرکت پالایش نفت اصفهان

+ تقسیم FCA به دو اینکوترمز

FCA پرمصرف‌ترین اینکوترمز است (حدود ۴۰٪ از عملیات تجارت بین‌المللی با این اینکوترمز انجام می‌شود) از آنجایی بسیار متنوع است و امکان تحویل کالا در مکان‌های مختلف (آدرس فروشنده، ترمینال حمل و نقل زمینی، بندر، فرودگاه و غیره) را فراهم می‌کند که بیشتر اوقات، در کشور فروشنده است. کمیته در حال فکر کردن درباره امکان ایجاد دو اینکوترمز FCA است. یکی برای تحویل زمینی و دیگری مخصوص تحویل دریایی.

+ FOB و CIF برای حمل کانتینری

اصلاحاتی در نسخه اینکوترمز ۲۰۱۰ انجام شد که وقتی کالا در کانتینر حمل نمی‌شود، نباید از اینکوترمز FOB و CIF استفاده شود. ولیکن همتایان آنها FCA و CIP نه توسط اکثر قریب به اتفاق شرکت‌های صادرکننده و واردکننده و نه توسط نمایندگی‌های درگیر در تجارت بین‌المللی (حمل و نقل کالا، اپراتورهای تدارکات، بانک‌ها و غیره) به کار برده نمی‌شوند. این به دلیل این واقعیت است که FOB و CIF اینکوترمزهای بسیار قدیمی هستند (FOB قبلاً در اواخر قرن هجدهم در انگلیس مورد استفاده قرار می‌گرفته است) و اتاق بازرگانی بین‌المللی هیچ تلاشی برای انتقال مناسب این تغییر نکرده است و این امر با توجه به اینکه تقریباً ۸۰٪ تجارت جهانی توسط کانتینر انجام می‌شود بسیار مهم است. در نسخه اینکوترمز ۲۰۲۰ امکان‌پذیر خواهد بود که FOB و CIF مجدداً برای حمل کانتینر مورد استفاده قرار گیرند، همانطور که در اینکوترمز ۲۰۰۰ و نسخه‌های قبلی نیز وجود داشت.

+ ایجاد یک اینکوترمز جدید: CNI

اینکوترمز جدیدی با نام CNI (قیمت و بیمه) تعریف می‌شود و شکاف بین FCA و CFR/CIF را پوشش می‌دهد. برخلاف FCA، شامل هزینه‌های بیمه بین‌المللی به حساب فروشنده/صادرکننده است و متضاد CFR/CIF شامل حمل و نقل نمی‌شوند. همانند سایر اینکوترمزهای گروه "C"، این اینکوترمز جدید می‌تواند یک "اینکوترمز مقدم" باشد، یعنی ریسک حمل‌ونقل از بندر بارگیری، از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود.

اینکوترمز جدید ۲۰۲۰ توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در دست نگارش است، همانگونه که به عنوان بدنه‌ای از سال ۱۹۳۰ منتشر می‌شود. در دهه‌های گذشته، یک ویرایش از قوانین اینکوترمز همزمان با اولین سال هر دهه ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰ تهیه شده است که نسخه ۲۰۱۰ آخرین ویرایش است و در حال حاضر در حال اجراست. اینکوترمز ۲۰۲۰ توسط کمیته خبرگان (گروه تهیه‌کننده) نگارش می‌شود که برای اولین بار نمایندگان چین و استرالیا را نیز شامل می‌شود، اگرچه بیشتر اعضا اروپایی هستند. این کمیته به صورت دوره‌ای برای بحث در مورد موضوعات مختلفی که توسط ۱۵۰ عضو (عمدتاً اتاق بازرگانی) اتاق بازرگانی بین‌المللی مطرح می‌شوند، تشکیل می‌شود. پیش‌بینی می‌شود اینکوترمز جدید در سه ماهه آخر سال ۲۰۱۹ همزمان با صدمین سالگرد اتاق بازرگانی بین‌المللی رونمایی شود و از اول ژانویه سال ۲۰۲۰ وارد بازار شود.

برخی از موضوعات جدید و تغییراتی که ارزیابی می‌شوند در نسخه جدید اینکوترمز ۲۰۲۰ وجود داشته باشند عبارتند از:

+ حذف اینکوترمز FAS

(Free Alongside Ship) FAS اینکوترمیست که بسیار کم مورد استفاده قرار می‌گیرد و در حقیقت به اینکوترمز FAC (Free Carrier Alongside) که هنگام تحویل کالا در بندر مقصد در کشور صادرکننده کالا استفاده می‌شود، کمی نمی‌کند. با استفاده از اینکوترمز FCA هم، صادرکننده می‌تواند همانند FAS کالا را در بارانداز تحویل دهد، زیرا بارانداز بخشی از ترمینال دریایی است.

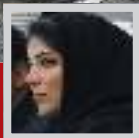
از سوی دیگر اگر از FAS استفاده شود و تأخیر در ورود کشتی وجود داشته باشد، کالا برای چند روز در بارانداز در اختیار خریدار قرار می‌گیرد و برعکس اگر کشتی زودتر برسد کالا برای حمل در اختیار نیست.

در واقع، FAS فقط برای صادرات برخی کالاها (مواد معدنی و غلات) مورد استفاده قرار می‌گیرد و با در نظر گرفتن این موضوع، کمیته تهیه پیش‌نویس، سهولت ایجاد یک اینکوترمز خاص برای این نوع محصولات را در دست ارزیابی دارد.

ساعت صفر بنزین

بامداد جمعه ۲۴ آبان ماه بنزین سهمیه‌بندی و گران شد





ترگس رسولی
روزنامه‌نگار

صعود بنزین؛

جولان بنزین ۳ هزار تومانی

شب از سوی این شرکت اعلام شد تا پرونده بنزین هزار تومانی بسته شده و پرونده جدیدی برای بنزین باز شود. موضوع جذابی که هیچ گاه مخاطب خود را از دست نمی‌دهد، تغییری که نه تنها بر این محصول تأثیر دارد بلکه می‌تواند طیف وسیعی از محصولات و خدمات شهری را دستخوش تغییر کند.

۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌بندی به قیمت ۱۵۰۰ تومان و آزاد با قیمت ۳ هزار تومان در جایگاه‌های سوخت عرضه خواهد شد. خبری که شاید پیش از این نیز از محافل غیررسمی شنیده شده بود و به جهت بار منفی انتشار خبرش تکذیب و حتی یکی از مدیران این شرکت را نیز به مواخذه کشانده بود و حالا نیمه

خبر کوتاه‌اما پر از حاشیه بود. شب از نیمه گذشته بود که به یکباره شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی رسماً اعلام کرد که از این ساعت یعنی ساعت صفر بامداد روز جمعه ۲۴ آبان ماه بنزین به صورت سهمیه‌بندی و آزاد و البته با قیمت جدید در دسترس مصرف‌کنندگان قرار می‌گیرد. از این پس ماهانه

نوع اعلام این خبر، همزمانی اش با اعلام آلودگی هوا در کلان شهرهای کشور و تعطیلی مدارس و هشدارهای متعدد برای رد شدن مرز هشدار آلودگی هوا تنها مسکنی بود که برخی از کسانی که مدافع گرانی بنزین هستند در مواجهه با این خبر ابراز کردند. با این حال جو روانی حاصل از افزایش قیمت خدمات حمل و نقل، افزایش قیمت ناخواسته تمام اقلام خوراکی و غیر خوراکی به جهت افزایش هزینه‌های حمل و... موجب شد تا این بار هم همانند سال‌های گذشته و هر زمانی که بحث افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی مطرح شده بود این تصمیم با واکنش‌های منفی مواجه شود.

البته ناگفته پیداست که اگر کمی به سال‌های گذشته و روال تصمیم‌گیری برای منطقی شدن قیمت فرآورده‌های نفتی بنگریم، خواهیم دید که در مقاطعی دولت‌های بعد از انقلاب سعی در منطقی کردن قیمت‌ها با شیب ملایمی که نه آن چنان تورم زا بود و نه فشار زیادی را متوجه سبد خانوار می‌کرد؛ انجام شده بود.

روالی که موجب شد تا سال‌های انتهایی دولت هشتم قیمت حامل‌های انرژی طبق برنامه‌های منظم هر ساله به میزان مشخصی افزایش یابد تا در یک پروسه بلند مدت به فوب خلیج فارس که مورد نظر همیشگی مسولان است برسد اما در سال انتهایی دولت هشتم به یکباره مدافعان طرح تثبیت قیمت‌ها با مخالفت با افزایش قیمت حامل‌های انرژی موجب شدند تا این روال بر هم خورده و قیمت‌ها تثبیت شود.

تصمیمی که موجب شد تا وزارتخانه‌های خدمات‌ده همچون وزارت نیرو که وابسته به ارائه خدمات و درآمد از محل خدمات خود بود با بدهی‌های انباشته زیادی مواجه شده و طرح‌های عمرانی آنها بر زمین بماند.

اگرچه تصمیم‌گیران این طرح در آن زمان هم‌اکنون از موافقان افزایش قیمت حامل‌های انرژی شده‌اند اما توانستند هم جلوی افزایش منطقی قیمت حامل‌های انرژی در یک پروسه بلند مدت را بگیرند و هم تورم ناشی از افزایش یکباره قیمت‌ها در سال‌های اخیر را به مردم تحمیل کنند.

طبق اطلاعیه شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران این تصمیم که مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران سه قوه، را دارد؛ قیمت بنزین معمولی سهمیه‌ای هر لیتر ۱۵۰۰ تومان و قیمت بنزین معمولی غیرسهمیه‌ای به ازای هر لیتر ۳ هزار تومان خواهد بود، همچنین قیمت بنزین سوپر هر لیتر ۳۵۰۰ تومان تعیین شده است. سهمیه‌ای که از آبان ماه در کارت‌های سوخت لحاظ خواهد شد و هر سهمیه ۶ ماه قابل



بررسی و مرور درآمد

و هزینه در کشورهای

مختلف و ایران نشان

می‌دهد که متوسط

مصرف داخلی بنزین در

سال ۱۳۹۵ معادل ۷۳.۴

میلیون لیتر در روز بوده که

نسبت به سال قبل ۵.۲

درصد رشد داشته و این

در حالی است که متوسط

مصرف داخلی بنزین در

سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ به

ترتیب ۷۷.۴ و ۸۸.۴

میلیون لیتر در روز بوده

که نسبت به سال‌های

قبل ۷.۹ و ۱۴.۲ درصد

افزایش داشته است

استفاده است.

البته سران سه قوه در مورد مسافربرهای اینترنتی هم مشروط به حفظ قیمت‌های قبلی و عدم افزایش قیمت سهمیه ویژه در نظر گرفته‌اند و برای تأمین سوخت خودروهای مسافربر خطی و بین شهری، آژانس‌های مسافربری، آموزشگاه‌های رانندگی تمهیدات لازم اتخاذ شده است که اعلام خواهد شد.

این اطلاعیه البته برای خودروهای دولتی سخت‌گیرانه‌تر عمل کرده و آورده است: «به خودروهای همه دستگاه‌های اجرایی دولتی موضوع ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری سهمیه بنزین تعلق نمی‌گیرد و این خودروها باید با قیمت هر لیتر ۳ هزار تومان بنزین دریافت کنند.

با این روال اگر باز هم کمی به عقب برگردیم و نیم‌نگاهی به آنچه بر سر تصمیم به منطقی کردن قیمت بنزین یا به صورت کلی حامل‌های انرژی گذشته است نشان می‌دهد که اگر چه موافقان این تصمیم بسیار زیاد است و حتی تجربه سهمیه‌بندی موجب کاهش چشمگیر قاچاق بنزین در ایران شده است اما هنوز هم جو روانی از افزایش قیمت این حامل انرژی موجب شده تا برخی از موافقان هم به اجبار در لیست مخالفان قرار گیرند تا این تصمیم منجر به فشار مضاعف بر خانوارهای ایرانی نشود. حال آنکه طبق اعلامیه‌های قابل استناد جهانی ایران بعد از ونزوئلا، ارزان‌ترین بنزین جهان را در اختیار شهروندان خود قرار می‌دهد. توزیعی که به واسطه در اختیار داشتن منابع عظیم نفت و گاز اجرایی شده است، گو این که در طی سال‌ها و دهه‌های گذشته همواره شعار دولت بر این امر استوار بوده که ذخائر زیرزمینی تنها متعلق به این نسل نیست و باید برای نسل‌های بعد نیز نگاه داشت.

حال آنکه بنزینی که در ایران با هیاهوی بسیار در دو رنج قیمتی هزار تومان و ۱۳۰۰ تومان عرضه می‌شود و بنا به آنچه فوب خلیج فارس گفته می‌شود در حال حاضر ایران ارزان‌ترین بنزین در منطقه را عرضه می‌کند. بنابراین بعد از تصمیم دولت مبنی بر عدم الزام به استفاده از کارت‌های سوخت مجدداً آمار قاچاق سوخت رو به فزونی گذاشت؛ قاچاقی که برخی به دلیل عنوان شدن شکست طرح کارت سوخت حاضر نیستند آمار جدید آن را اعلام کنند.

جلوگیری از قاچاق سوخت یکی از موفق‌ترین اهداف توزیع کارت‌های سوخت بود که با بی‌خاصیت شدن این کارت‌ها در سال‌های گذشته مجدداً به یک معضل بزرگ مبدل شد.

بررسی‌ها از برنامه‌های مختلف دولت‌ها از ابتدای انقلاب تاکنون نشان می‌دهد، همواره قرار بوده است که در یک پروسه منظم قیمت بنزین و حامل‌های دیگر انرژی به قیمت معقول خود برسند تا تفاوت قیمتی در ایران و کشورهای همسایه به نرم مناسبی برسد اما با وجود اجرای برنامه‌های مختلف، از سال ۹۳ تاکنون (پیش از ۲۴ آبان ماه) تقریباً قیمت بنزین بدون تغییر خاصی باقی مانده بود و مخالفت‌های مختلف مجلسی‌ها برای افزایش قیمت که می‌تواند معیشت و اقتصاد خانوار را هدف قرار دهد موجب شده تا به صراحت عنوان شود که هیچ یک از برنامه‌های



دولتی برای منطقی شدن قیمت بنزین در ایران به هدف خود نرسیده است. این در حالی است که نگاه‌های کارشناسی منطقی شدن قیمت‌ها را یکی از راهکارهای کنترل مصرف بنزین و جلوگیری از هدرروی سرمایه‌های کشور می‌دانند.

همین اصرار بر عدم افزایش یا همان منطقی شدن قیمت انرژی موجب شده تا دولت همواره بخش زیادی از درآمد خود را به عنوان یارانه برای سوخت در نظر بگیرد. ادله‌ای که بسیاری از کارشناسان با تکیه بر آن خواهان اجرای سریع منطقی شدن قیمت حامل‌های سوخت هستند و معتقدند که دولت با پرداخت یارانه سوخت خیانت بزرگی در حق نسل آینده می‌کند، طبق آمارهای مستدل، ۱۵ درصد یارانه‌ای که در دنیا و در حوزه انرژی پرداخت می‌شود، متعلق به ایران است.

یعنی دولت ۱۰ درصد درآمد ناخالص داخلی را به یارانه اختصاص می‌دهد و ۵۰ درصد یارانه انرژی به سه دهک ثروتمند جامعه اختصاص می‌یابد، این در حالی است که کم‌تر از سه درصد هزینه این دهک‌ها، به سوخت مربوط است.

همین روال حتی نشان می‌دهد که در طی سال‌های گذشته با وجود همه تلاش‌ها میزان مصرف بنزین کاهش نیافته است. بررسی و مرور درآمد و هزینه در کشورهای مختلف و ایران نشان می‌دهد که متوسط مصرف داخلی بنزین در سال ۱۳۹۵ معادل ۷۳.۴ میلیون لیتر در روز بوده که نسبت به سال قبل ۵.۲ درصد رشد داشته و این در حالی است که متوسط مصرف داخلی بنزین در سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ به ترتیب ۷۷.۴ و ۸۸.۴ میلیون لیتر در روز بوده که نسبت به سال‌های قبل ۷.۹ و ۱۴.۲ درصد افزایش داشته است. در نتیجه به نظر می‌رسد که پایین بودن قیمت نسبی بنزین منجر به افزایش مصرف آن شده است.

مقایسه قیمت بنزین در کشورهای مختلف، نسبت به درآمد سرانه نشان می‌دهد که قدرت خرید مردم برای بنزین چقدر است؛ هر چند در برخی کشورها مردم قیمت بالایی برای خرید بنزین پرداخت می‌کنند اما در عوض این قیمت با توجه به درآمد سرانه‌شان رقم معقولی به نظر می‌آید و در نتیجه قیمت صرف نمی‌تواند ملاک مناسبی برای ارزیابی یا گرانی بنزین در نظر گرفته شود.

باید توجه داشت که درآمد سرانه گرچه می‌تواند نشانگر میزان ثروت یک کشور نسبت به دیگران باشد، اما نمی‌تواند تصویر دقیقی از وضعیت اقتصادی کشورها نسبت به سایرین ارائه دهد.

اگر درآمد سرانه ایران برابر با ۴۰۰۰ دلار باشد و درآمد سرانه آلمان ۶۵۰۰ دلار، نمی‌توان براین اساس تعیین کرد که کدام یک از کشورها

وضعیت اقتصادی بهتری دارند؛ چراکه هزینه‌های جاری در دو کشور بسیار متفاوت است.

با این حال آمار مربوط به درآمد سرانه در ایران نسبت به کشورهای همسایه که قیمت بنزین آن‌ها با ایران مقایسه شده، حاکی از آن است که در ترکیه قیمت بنزین ۱۳۰ هزار دلار را ۱۱ هزار و ۳۰۰ تومان در نظر بگیریم، ۱۳ هزار و ۸۹۹ تومان (۱.۲۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۱۲ هزار و ۶۵۶ تومان (۱.۱۲ دلار) است.

یعنی براساس بررسی‌ها، گران‌ترین بنزین در میان کشورهای اطراف ایران، در ترکیه و ارمنستان به فروش می‌رسد. نرخ هر لیتر بنزین در ترکیه برابر با یک دلار و ۲۳ سنت و در ارمنستان برابر با یک دلار و ۱۸ سنت است. یعنی در ارمنستان قیمت بنزین ۱۳ هزار و ۳۳۴ تومان و قیمت گازوئیل ۱۲ هزار و ۳۱۷ تومان (۱.۰۹ دلار) برآورد شده است.

بررسی‌های مختلف در زمان‌های مختلف با توجه به نوسانات قیمت دلار نشان می‌دهد که قیمت بنزین در ایران حداقل فاصله‌ای ۴۸۰۰ تومانی با ارزان‌ترین کشور همسایه دارد و ترکمنستان ارزان‌ترین بنزین پس از ایران را در میان همسایگان عرضه می‌کند. قیمت بنزین در این کشور ۴۸۵۹ تومان (۰.۴۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۴۴۰۷ تومان (۰.۳۹ دلار) است.

سومین بنزین گران در میان همسایگان اطراف در افغانستان به فروش می‌رسد. نرخ هر لیتر بنزین در این کشور به ۷۵ سنت می‌رسد و قیمت گازوئیل ۸۰۲۳ تومان (۰.۷۱ دلار) است. قیمت بنزین در عراق، ۷۱۱۹ تومان (۰.۶۳ دلار) و قیمت گازوئیل ۷۹۱۰ تومان (۰.۷ دلار) برآورد شده است.

اما در پاکستان، دیگر کشور همسایه‌های ایران، قیمت بنزین ۷۹۱۰ تومان (۰.۷ دلار) و قیمت گازوئیل ۷۲۳۲ تومان (۰.۸ دلار) برآورد شده است. همچنین در آذربایجان قیمت بنزین ۵۳۱۱ تومان (۰.۴۷ دلار) و قیمت گازوئیل ۳۹۵۵ تومان (۰.۳۵ دلار) اعلام شده است.

حال اگر این ارقام را با میزان درآمد سرانه همین کشورها مقایسه کنیم نیز به آمار جالبی برخورد خواهیم خورد. گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد که درآمد سرانه ترکیه در سال ۲۰۱۷ برابر ۲۷ هزار ۵۲۰ دلار، ترکمنستان ۱۷ هزار ۲۸۰ دلار، آذربایجان ۱۶ هزار ۷۷۰ دلار و در پاکستان ۵۵۴۰ دلار اعلام شده است. اما درآمد سرانه در کشوری مانند عراق، ۱۷ هزار و ۲۲۰ دلار و در افغانستان، ۱۹ هزار و ۴۰۰ ارمنستان ۱۰ هزار و ۱۰ دلار و ایران ۲۱ هزار ۵۰ دلار بوده است این آمار باز هم بر منطقی کردن قیمت حامل‌های انرژی برای کاهش یارانه‌ای که دولت به این بخش پرداخت می‌کند، تاکید می‌کند. به هر روی به نظر می‌رسد تغییر قیمت حامل‌های انرژی یکی از برنامه‌های محتوم دولت‌هاست که باید برای کنترل مصرف؛ جلوگیری از هدر رفت درآمد دولت در قالب یارانه انرژی، امکان پیوستن به جرگه صادرکنندگان بنزین و ... باید تن به اجرای منطقی شدن قیمت سوخت دهیم. شرایطی که به نظر می‌رسد تصمیم‌های یک شبه در مورد این فرآورده نفتی را محتوم می‌کند.



اگر کمی به سال‌های گذشته و روال تصمیم‌گیری برای منطقی شدن قیمت فرآورده‌های نفتی بنگریم، خواهیم دید که در مقاطعی دولت‌های بعد از انقلاب سعی در منطقی کردن قیمت‌ها با شیب ملایمی که نه آن چنان تورم‌زا بود و نه فشار زیادی را متوجه سبد خانوار می‌کرد، انجام شده بود



آیا مجلس در جریان افزایش قیمت بنزین بوده است؟

قرار می‌گیرد و اغلب سیاستمداران ترجیح می‌دهند تا همه از آن‌ها راضی بوده و مورد تعریف و تمجید قرار گیرند. اما واقعیت این است که با چنین وضعیتی نمی‌شود مسیر رشد و توسعه را پیمود. مسئولان باید شهادت اصلاحات ساختاری را داشته باشند.

میرزایی در ادامه با اشاره به وضعیت اقتصادی نامساعد کشور و کاهش درآمدهای دولت، بیان کرد: ما با کاهش شدید قدرت خرید مردم مواجه هستیم و امروز از لحاظ اقتصادی بیشترین فشار بر روی قشر آسیب پذیر جامعه است. نظام با اعمال این سیاست به دنبال حمایت از اقشار کم درآمد جامعه است.

وی در ادامه در پاسخ به این پرسش که آیا مجلس اجازه تغییر در قیمت حامل‌های انرژی را در احکام برنامه ششم توسعه به دولت داده بود، بیان کرد: بله. بنده از برخی نمایندگان جناح مخالف تعجب می‌کنم. نمایندگان این جناح بارها به دولت فشار آوردند که چرا یارانه افراد برخوردار قطع نمی‌شود و اقشار آسیب پذیر مورد حمایت قرار نمی‌گیرند. عده‌ای می‌گویند امروز زمان اجرای این طرح نبود بنده می‌رسم پس کی زمان این تغییرات است؟ آیا این صحیح است که هر روز شاهد کاهش قدرت خرید مردم بوده و بدون ارائه هیچ طرحی دست بر روی دست گذاشته و صرفاً حرف بزنیم.

وی در ادامه در پاسخ به این پرسش که آیا راهکار دیگری برای بهبود وضعیت اقتصادی وجود نداشت، بیان کرد: از نظر بنده در شرایط کنونی این می‌تواند یک تصمیم کارشناسی باشد به شرطی که درآمد حاصل از آن صرف حمایت از اقشار آسیب پذیر شود. از نظر بنده اگر دوستان دیگر نیز نظر یا پیشنهادی دارند باید در مجلس یا دولت مطرح کنند. سیاسی کاری راه به جایی نمی‌برد.

میرزایی خاطر نشان کرد: آقای لاریجانی توضیح دادند که این تصمیم سران نظام بوده و به تأیید مقامات عالی کشور نیز رسیده است. بنده پیشنهاد می‌کنم که عده‌ای به دنبال بهره‌برداری سیاسی نباشند چراکه سیاسی کردن مسائل کارشناسی، ما را صرفاً به عقب برمی‌گرداند و در نهایت هزینه آن را مردم باید بپردازند.

وی با بیان اینکه با توجه به بازخوردهای این موضوع در جامعه، اجرایی شدن آن در شرایط کنونی جای بحث دارد، افزود: بنده پیشنهاد می‌کنم که سیاسی کاری‌ها را کنار گذاشته و با مسائل عقلانی برخورد کنیم. اگر عده‌ای راه‌حلی برای تأمین منابع دولت برای پرداخت حقوق کارکنان و اداره کردن کشور در شرایط کنونی دارند، ارائه دهند چرا که دولت برای اجرای حداقل بخشی از مطالبات مردم نیاز به منابع دارد که باید از محلی تأمین شود.



روز سه‌شنبه (۲۱ آبان) نیز اعلام کردند که سران قوا در زمینه بنزین به جمع‌بندی رسیده‌اند و تصمیماتی در این زمینه اتخاذ خواهند کرد. ایشان تأکید کرد که هدف، توجه به طبقات آسیب پذیر و اختصاص مبالغی به این قشر از درآمد حاصل از اصلاح قیمت بنزین است. قرار است درآمد حاصل صرف حمایت و کمک به اقشار آسیب پذیر شود. نمایندگان در جریان تغییر در قیمت حامل‌های انرژی بودند و صرفاً از زمان اجرای این طرح خبر نداشتند. وی در ادامه با اشاره به ناآرامی‌های ایجاد شده به دنبال اتخاذ این تصمیم، بیان کرد: این ناآرامی‌ها طبیعی به نظر نمی‌رسد. بنده شاهد بودم که در اتوبان صیاد شیرازی چند نفر جلوی خودروها را گرفته و مانع حرکت آنان شده بودند و به نظر می‌رسد عده‌ای عمادانه جلوی مردم را گرفته‌اند.

این عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در ادامه تأکید کرد: آنچه که مهم است توجه به نظرات کارشناسی است. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی یکی از مراکز مطالعاتی کشور است که براساس مطالعات انجام شده تاکنون چندبار پیشنهاد تغییر و اصلاح قیمت حامل‌های انرژی را مطرح کرده است. تعداد زیادی از کارشناسان نظرشان بر این بوده که وضعیت کنونی مناسب نبوده و باعث هدر رفت منابع می‌شود.

وی در ادامه تأکید کرد: متأسفانه در کشور ما نظرات کارشناسی کم‌تر مبنای تصمیم‌گیری سیاستمداران



علی فورچیان
روزنامه‌نگار

در حالی که بخشی از اعتراضات به موضوع افزایش قیمت بنزین از ناحیه برخی نمایندگان صورت گرفت، جلال میرزایی عضو کمیسیون انرژی مجلس می‌گوید که علی لاریجانی رییس مجلس دوبار در جلسه غیرعلنی نمایندگان را در جریان این موضوع گذاشته و نمایندگان صرفاً از زمان اجرای این طرح خبر نداشتند.

او همچنین از مخالفان افزایش قیمت بنزین خواست سیاسی کاری‌ها را کنار گذاشته و با مسائل عقلانی برخورد کنند و اگر راه‌حلی برای تأمین منابع دولت، پرداخت حقوق کارکنان و اداره کردن کشور دارند، ارائه دهند.

جلال میرزایی در گفت‌وگوی اختصاصی با «صنعت پالایش نفت» در پاسخ به این سؤال که آیا نمایندگان مجلس در جریان افزایش قیمت بنزین و سهمیه‌بندی آن بودند، بیان کرد: آقای لاریجانی دوبار در جلسه غیرعلنی نمایندگان را در جریان مسائل مربوط به بنزین قرار داده بودند و در جلسه غیرعلنی

در گفت‌وگو با دو عضو کمیسیون انرژی مجلس بررسی شد:

افزایش قیمت بنزین و تأثیر آن بر زندگی اقشار آسیب‌پذیر

موافقت ضمنی با این اقدام دولت و تطابق با اختیارات قانونی تاکید دارد که باید افزایش نرخ بنزین با در نظر گرفتن ملاحظاتی اجتماعی و وضعیت اقشار آسیب‌پذیر باشد. متن گفت‌وگوی اختصاصی «صنعت پالایش نفت» با اسدالله قره‌خانی و علی‌ادیانی دو نماینده اصولگرای عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی را در زیر می‌خوانید:

درآمد مردم را هم در نظر می‌گرفت.

طبق اطلاعیه دولت افزایش قیمت بنزین مصوبه و تصمیم شورای هماهنگی سران قوا است آیا شما از جزئیات این تصمیم اطلاعی دارید؟

طبق شنیده‌های ما نظریاتی در جلسه سران قوا مطرح شده بود همچون اینکه پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی باعث افزایش میزان مصرف سوخت، قاچاق و هدر رفت سرمایه ملی می‌شود و این روند با عدالت‌سازگاری ندارد که یارانه سوخت به بخش خاصی از جامعه داده شود چون افراد با داشتن چند ماشین از یارانه بیشتری استفاده می‌کنند البته این موضوع شامل یارانه آب، برق و گاز هم می‌شود. نظر ما این است که اگر قرار بر اجرایی شدن عدالت باشد باید این کار مدیریت شده انجام شود و بیشتر توجه به افراد پایین جامعه با سطح درآمد کم باشد. از طرف دیگر سؤال اساسی ما این است آیا دولت برنامه‌ای برای هزینه کرد درآمد حاصل از افزایش قیمت بنزین برای اشتغال آفرینی، افزایش حقوق و جلوگیری از تورم دارد یا اینکه می‌خواهد آن را برای مصارف دیگری هزینه کند؟ دولت باید تمام این موارد را در قالب لایحه‌ای به مجلس ارائه می‌کرد و در صورت تصویب آن اجرایی می‌کرد.

قبل از اعلام رسمی افزایش قیمت بنزین در توجیه این کار مقایسه‌هایی بین قیمت سوخت در ایران با کشورهای همسایه مثل ترکیه بدون در نظر گرفتن درآمد سرانه و وضعیت حمل و نقل عمومی این کشورها می‌شد، آیا شما اساساً این نوع مقایسه‌ها را درست و ملاکی برای افزایش قیمت می‌دانید؟

اساساً این نوع مقایسه درست نیست؛ مثلاً درباره ترکیه خدمات ارائه شده در این کشور قابل مقایسه با ایران نیست مضاف بر اینکه در ترکیه سرویس‌های حمل و نقل عمومی ارزان قیمت و با فراوانی بالا و متفاوت از یکدیگر وجود دارد که افراد می‌توانند به راحتی برای تردد استفاده کنند.

برنامه و بودجه کشور صدرصد منابع حاصل از اصلاح قیمت بنزین به صورت حمایت معیشتی به ۱۸ میلیون خانوار مدنظر با ۶۰ میلیون جمعیت اختصاص می‌یابد اما قره‌خانی عضو کمیسیون انرژی مجلس معتقد است نتیجه گران شدن نرخ بنزین، افزایش تورم و کوچک شدن سفره‌های مردم خواهد بود. ادیانی عضو دیگر کمیسیون انرژی مجلس هم علی‌رغم

برای افزایش قیمت بنزین قرار نداد که باعث انتقادات و اعتراضات تعدادی از نمایندگان شد چون افزایش قیمت بنزین مستقیماً بر وضعیت معیشت و اقتصاد و تورم اثر خواهد گذاشت، نباید تنها یک طرف معادله را دید و به طرف دیگرش توجه نکرد.

آیا از این توضیحات شما می‌توان این‌گونه استنباط کرد که در شرایط فعلی افزایش قیمت بنزین را به صلاح نمی‌دانستید؟

حرف ما این است که دولت باید با افزایش قیمت بنزین، حقوق کارمندان، بازنشستگان و کارگران و قیمت محصولات کشاورزی را افزایش می‌داد رویکردی که غیر از آن توجیه پذیر و قابل قبول نیست. از آن جا که در شرایطی فعلی به سبب کاهش ارزش پول ملی در بافتی حقوق بگیران ثابت، نیروهای خدماتی و تولیدکنندگان محصولات کشاورزی به صورت طبیعی کاهش پیدا کرده آیا دولت می‌خواهد با افزایش قیمت بنزین تورم دیگری را به مردم تحمیل کند؟ قطعاً نتیجه این کار چیزی جز سخت‌تر شدن زندگی مردم نخواهد بود. انتظار می‌رفت دولت قبل از گرفتن هر تصمیمی درباره تغییر قیمت بنزین قسمت دیگر معادله یعنی

افزایش ناگهانی قیمت بنزین آن هم بدون اعلام قبلی و بدون اطلاع نمایندگان مجلس شورای اسلامی واکنش‌های عمدتاً منفی را به دنبال داشت با این بیم که نکند سفره‌های مردم کوچک‌تر و خالی‌تر از قبل شود. هر چند همزمان با اعلام سهمیه‌بندی و افزایش سه برابری قیمت بنزین آزاد در اولین ساعات بامداد ۲۴ آبان بنا به گفته نوبخت رییس سازمان



منیر سادات سیدرضا روزنامه‌نگار

قره‌خانی: قیمت پایین بنزین تنها امتیاز مردم ما نسبت به کشورهای دیگر است

بعد از مخالفت مجلس با هرگونه افزایش قیمت حامل‌های انرژی در بودجه ۹۸، از ابتدای سال جاری و به خصوص با تشدید تحریم‌ها گمانه‌زنی‌های بسیاری درباره تغییر قیمت بنزین مطرح شد تا اینکه یک مرتبه علاوه بر سهمیه‌بندی، نرخ بنزین آزاد سه برابر شد؛ آیا مجلس اطلاعی از این شرایط داشت؟ سناریوهای مختلفی درباره تغییر قیمت بنزین تعریف می‌کردند که نمونه آن در جریان بررسی لوایح بودجه ۹۷ و ۹۸ از ناحیه برخی نمایندگان مجلس و دولت در تبصره ۱۸ بود که در نهایت با تصویب نشدن این سناریوها در مجلس افزایش قیمت بنزین و یا سهمیه‌بندی در آن زمان رخ نداد. بعد از آن نیز دولت، مجلس را در جریان تصمیم



آیا مجلس اطلاعاتی از برنامه دولت برای افزایش قیمت بنزین داشت؟



تغییر قیمت حامل‌های انرژی از اختیارات قانونی دولت طبق برنامه ششم و قوانین عادی است اما باید دولت این موضوع را در قالب بودجه‌های سنواتی یا لایحه‌ای مجزا به مجلس برای تصویب ارائه می‌کرد.

ما به دولت در بودجه سنواتی مجوز حذف یارانه نقدی سه دهک بالا را دادیم و به دنبال آن هم باید دولت نسبت به افزایش قیمت حامل‌های انرژی اقدام می‌کرد، البته منوط به آن که درآمد حاصله متوجه قشر آسیب پذیر شود به عبارت دیگر با توجه به شرایط فعلی کشور باید در کفه کار مردمی را دید که در آمدشان پایین و نسبت به امرار معاش یومیه و روزانه‌شان با مشکل مواجه هستند.

قبل از سهمیه بندی و افزایش قیمت بنزین شاهد یکسری توجه‌ها و مقایسه‌ها بین قیمت بنزین کشورمان با سایر کشورهای منطقه بودیم، آیا شما این نوع مقایسه را درست می‌دانید؟



این نوع مقایسه‌ها کارشناسی نیست چون باید درآمدها به نسبت هزینه‌ها سنجیده شود البته بیان این حرف‌ها هم بد نیست ولی در کل نباید همه چیز تک بعدی دیده شود.

یکی دیگر از توجیهات دولت در افزایش قیمت بنزین مقابله با قاچاق آن و به طور کلی حامل‌های انرژی است، چقدر این توجیه قابل قبول است؟



قاچاق بنزین در کشور ما بین ۱۰ تا ۱۵ درصد است و حجم عمده قاچاق مربوط به گازوئیل است. راهکار مقابله با قاچاق سوخت هم اصلاح قیمت حامل‌های انرژی آن هم در قالب لایحه بودجه ۹۹ است، اصلاح قیمتی که باید با رعایت حال اقشار آسیب پذیر و ملاحظات اجتماعی صورت گیرد.

در نهایت در آن می‌مانیم، مصادیق این موضوع را می‌توان در برخی مصوبات مجلس و مصوبات دولت دید که انگار با دستان خودمان دستان‌مان را می‌بندیم.

بازترین این تصمیمات مربوط به نحوه پرداخت یارانه است؛ یارانه یعنی امری که باعث کمک و یاری رساندن می‌شود، کمک و یاری زمانی موضوعیت دارد که طرف نیاز داشته باشد پس پرداخت یارانه به قشر ثروتمند و مرفه از هیچ منطقی برخوردار نیست. البته در قانون هدفمند سازی یارانه‌ها چنین چیزی تعریف نشده بود؛ طبق قانون باید درآمد حاصل از اجرای قانون هدفمندی در قالب یارانه در سه بخش تخصیص می‌افتد، ۵۰ درصد درآمد از حاصل از فروش حامل‌های انرژی متوجه قشر آسیب پذیر به دو طریق نقدی و غیرنقدی می‌شد که فقط پرداخت نقدی صورت گرفت و این انحراف اول بود همچنین به جای ۵۰ درصد، ۱۰۰ درصد درآمد در قالب یارانه نقدی پرداخت شد و انحراف دوم رخ داد و در نهایت یارانه به جای قشر آسیب پذیر به کل مردم ایران داده شد و انحراف سوم از قانون را رقم زد. در این وضعیت نه داد مجلس درآمد و نه دولت‌های متخلف از این قانون احساس شرم کردند.

قرار بود ۳۰ درصد از درآمدهای اجرای قانون هدفمندی برای تقویت واحدهای اقتصادی و تولیدی که به دلیل افزایش قیمت حامل‌های آسیب دیده‌اند، اختصاص داده شود که این کار جز در موارد بسیار قلیل و نادر اتفاق نیفتاد.

در نهایت هم ۲۰ درصد در اختیار دولت برای تنظیم و رعایت تعادل و بالانس اختصاص می‌یابد. این‌ها نشان می‌دهد که از ابتدا قانون هدفمندی یارانه‌ها و از جمله آن اصلاح قیمت حامل‌های انرژی به درستی اجرا نشد و در این راه هم مجلس سکوت کرد و بعضاً در مواردی اصلاحات غیر کارشناسی و غلطی انجام داد.

حقوق ثابت کارکنان ترکیه و به طور کلی درآمد سرانه این کشور قابل مقایسه با ایران نیست پس اگر قرار به مقایسه قیمت حامل‌ها انرژی باشد باید تفاوت درآمدها و وضعیت حمل و نقل عمومی هم سنجیده شود.

پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی به خصوص بنزین تنها امتیازی است که مردم ما نسبت به سایر کشورها دارند. در این جا نمی‌خواهم درباره درستی و یا نادرستی این موضوع صحبت کنم اما وقتی نمی‌توانیم حقوق را اضافه کرده و کارهای دیگر انجام دهیم پس مردم را از همین امکان محروم نکنیم.

تا زمانی که اقتصاد و درآمدها را اصلاح نکنیم هیچ کسی نمی‌تواند ضمانت کند با افزایش قیمت بنزین و گازوئیل تورم زیاد نمی‌شود؛ باز هم تاکید می‌کنم قرار است هزینه افزایش دوباره تورم را چه کسی بدهد، طبیعتاً این هزینه بر دوش مردم است و باز هم سفره‌ها کوچک‌تر و تنگ‌تر و مردم فقیرتر می‌شوند.

شما در حالی با افزایش قیمت حامل‌های انرژی به خصوص بنزین در شرایط فعلی



مخالفتید که دولت پیش از این به موضوع ارزان بودن قیمت سوخت به عنوان عاملی برای قاچاق تاکید داشت و تکالیف قانونی را ملاک عمل قرار می‌دهد؛ آیا این توجیه ملاکی برای گران کردن نرخ بنزین است؟

ایهام ما این است که دولت می‌خواهد درآمدهای حاصل از مابه‌التفاوت افزایش قیمت حامل‌های انرژی را چگونه مصرف کند؟ آیا می‌خواهد درآمد بزرگ حاصل شده با افزایش قیمت بنزین را صرف پرداخت بدهی‌های انباشته شده به بانک مرکزی، سازمان‌های بانزینستگي و بیمه‌کاران بدهد یا اینکه می‌خواهد آن را صرف بهبود وضعیت افراد آسیب پذیر، حقوق بگیران پایین و ماهیانه کمتر از ۵ میلیون تومان کند؟ ما از این وضعیت اطلاعاتی نداریم.

باید شرایط مطمئنی باشد که این درآمدها به طور اتوماتیک وارد مجاری و مسیرهای از قبل تعریف شده و نه خزانه رود چون در غیر این صورت مجدداً صرف تخصیص‌هایی همچون پرداخت حقوق، اوراق مشارکت و یا سایر اولویت‌های دولت خواهد شد.

ادیانی: باید در افزایش قیمت بنزین توجه ویژه‌ای به اقشار آسیب پذیر شود

انتقادات بسیاری به دولت با افزایش یک باره و بدون اطلاع قبلی قیمت بنزین



مطرح است آیا شما با این اقدام دولت موافق هستید؟

در این کشور گاهی تصمیماتی گرفته می‌شود که



تحلیلی درباره تأثیر تغییر وضعیت بنزین در تحقق عدالت

ساعت صفر و گامی برای عدالت اجتماعی



رهبری درباره اعتراضات هم تأکید کردند تخریب مراکزی نظیر بانکها، کار اشرار است نه مردم و معمولاً در چنین حوادثی اشرار، کینه‌ورزان و انسان‌های ناباب وارد میدان می‌شوند و گاهی بعضی جوان‌ها هم از روی هیجان با اینها همراهی می‌کنند.

بعد از این موضع‌گیری، جلسه مجلس ابتدا به صورت غیرعلنی برگزار شد، شمشانی دبیر شورای عالی امنیت ملی برای بررسی موضوع به مجلس رفت و رئیس مجلس هم بر ضرورت جلوگیری از افزایش قیمت سایر کالاها به بهانه افزایش قیمت بنزین تأکید کرد و گفت نیاز است فضای آرامی فراهم شود. در ادامه، سخنگوی فراکسیون امید گفت دو طرح این فراکسیون درباره لغو افزایش تدریجی قیمت بنزین و تکنرخی شدن آن به دلیل تأکیدات رهبری از دستور کار خارج شد و این فراکسیون خواستار حضور رؤسای قوا در مجلس برای همفکری جهت اجرای این طرح و رفع نواقص آن شده‌اند.

همانطور که پیش‌تر اشاره شد، برخی نمایندگان گفته‌اند مجلس مخالف افزایش قیمت بنزین بوده است. البته صحبت درباره اینکه افزایش ندادن قیمت تا امروز تصمیم درستی بوده یا خیر، موضوعی است که باید جداگانه به آن پرداخت ولی بحث دولت بر سر این است که این تصمیم، اولاً تصمیم نظام بوده نه دولت، ثانیاً تصمیمی غیرقانونی یا فراقانونی نبوده است.

در کنار اعتراضات و مخالفت‌ها، برخی تلاش کرده‌اند فارغ از فضای احساسی و پرفشار این روزها به بحث کارشناسی درباره موضوع بپردازند. در همین رابطه، سعید لیلاز - کارشناس

اقتصادی - می‌گوید: سهمیه‌بندی بنزین گام بلندی برای عدالت اجتماعی است و مخالفت کسانی که قبلاً به کلیات سهمیه‌بندی رأی داده‌اند، نهایت بی‌انصافی است. این گفت‌وگو را

در زیر می‌خوانید:

ساعت صفر بیست‌وچهارم آبان ۱۳۹۸ بدون شک یکی از زمان‌های به‌یادماندنی در تاریخ ایران خواهد بود؛ لحظه‌ای که رسماً طرح سهمیه‌بندی دوباره بنزین و افزایش قیمت آن اعلام و با حواشی زیادی همراه شد. با وجود اینکه همان زمان محمدباقر نوبخت رئیس سازمان برنامه و بودجه از طرح حمایت معیشتی تازه دولت و توزیع منابع مالی حاصل از افزایش قیمت بنزین به حساب‌های مردم خبر داد، اما خبر افزایش قیمت بنزین و نوع اعلام یکباره آن همه چیز را تحت‌الشعاع قرار داد و اعتراضاتی گسترده را در بسیاری از شهرها رقم زد.

در کنار اینها، بسیاری از نمایندگان مجلس به این تصمیم اعتراض کردند؛ تصمیمی که در جلسه شورای هماهنگی اقتصادی سران سه قوه به تصویب رسیده بود و نمایندگان مخالف به رئیس مجلس اعتراض می‌کردند که چرا پای چنین مصوبه‌ای را امضا کرده است. هرچند این نمایندگان معتقدند نظر کلی مجلس، مخالفت با افزایش قیمت بنزین بوده اما واقعیت این است که دولت از شش سال قبل می‌توانست قانوناً بهای بنزین و حامل‌های انرژی را افزایش دهد.

فراکسیون امید و برخی دیگر از نمایندگان تصمیم گرفتند طرحی دوفوریتی برای لغو این مصوبه را در مجلس مطرح کنند و به تصویب برسانند. صبح یکشنبه (۲۶ آبان) در حالی که قرار بود جلسه‌ای احتمالاً جنجالی در ساختمان هرمی بهارستان برگزار شود، مقام معظم رهبری در سخنانی درباره این تصمیم و تبعات آن موضع‌گیری کردند و در نتیجه، مسیر ماجرا تغییر کرد.

ایشان اظهار کردند: من صاحب‌نظر نیستم لکن اگر سران سه قوه تصمیم بگیرند من حمایت می‌کنم. مسئولین هم البته دقت کنند، هرچه ممکن است از مشکلات این کار کم کنند؛ چون الان گرانی هست؛ بنا باشد باز اضافه بشود، برای مردم خیلی مشکلات درست می‌کند.

سرانجام بعد از دو سال طرح سهمیه‌بندی بنزین کلید خورد. طرحی که اگر چه دولت اعلام کننده آن است، اما سران سه قوه نه تنها بر اجرای آن اتفاق نظر داشته‌اند که آن را در شرایط کنونی ضروری دانسته‌اند. البته هم‌زمانی افزایش قیمت سوخت با اعلام طرح یارانه ۱۸ میلیون خانوار بی‌دلیل نبوده و تدبیر دولت به معنای توجه به اقشار کم‌درآمد جامعه است.

هر چند افزایش بنزین تا حدودی جو عمومی جامعه را از آرامش خارج کرد، اما تحلیلگران اجرای این طرح را با توجه به شرایط نامناسب اقتصادی ضروری می‌دانند. در همین رابطه سعید لیلایز کارشناس مسائل اقتصادی ضمن تأیید طرح فوق آن را به نفع کشور دانسته و می‌گوید: «زردیک به دو سال است که اصلاح قیمت بنزین به دولت ارائه شده است. اکنون خوشحال هستم که این گام به نتیجه رسیده هر چند این طرح هنوز ناقص است. یقین دارم طرح فوق گام بزرگی در جهت عدالت اجتماعی در ایران است و بیش از هر طرح دیگری می‌تواند سبب بهبود وضعیت اقتصادی در بلندمدت شود.

خود را از سوخت به صورت مستقیم دریافت کنند. پس این موضوع می‌تواند گام بسیار مهمی برای اقتصاد کشور محسوب و سبب کاهش شکاف طبقاتی شود.

*** به نظر جنابعالی ممکن است از اعتراضات سوءاستفاده شود؟ چه کسانی از این اوضاع سود خواهند برد؟**

هیچ کس با اعتراضات مردمی مخالف نیست، این حق مردم است که با این طرح مخالفت یا موافقت کنند، اما اگر رسانه‌ها به خصوص رسانه ملی می‌خواهد این اخبار را پوشش دهد باید حداقل تا دو هفته به دولت فرصت بدهد قوی را که به مردم داده است و می‌خواهد یارانه نقدی دوسوم مردم را افزایش دهد، عملی کند. اکنون زمان مناسبی برای اعتراض نیست. ثروت ملی یعنی - نفت - در ایران به عاملی در جهت آلودگی هوا و تخریب محیط زیست تبدیل شده است. حتی اگر ما این ثروت را در چاه بریزیم، بهتر از آن است که به اولین دلیل شیوع سرطان مردم تبدیل شود! حالا دولت می‌خواهد در کاهش امراضی که به وسیله آلودگی هوا به مردم منتقل می‌شود هم گام مثبتی بردارد. باید از او حمایت کرد.

*** اعتراضات برخی نمایندگان و بزرگان دینی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

به نظر من اگر برخی نمایندگان مجلس بخواهند به این طرح اعتراض کنند، نهایت بی‌انصافی و بی‌مسئولیتی است. چرا که آنها هم در قوانین مختلف، این طرح را قبول کرده‌اند و هم می‌دانند که اقتصاد کشور چاره‌ای به غیر از اجرای این طرح ندارد. اصلاح قیمت سوخت ممکن بود که در دو سال پیش به عنوان یک طرح محسوب می‌شد، اما اکنون جز اجبار چیز دیگری نیست. به هر حال دولت با این کار به همه اقشار کشور قدرت انتخاب خواهد داد با پول سوختی که سهم‌شان خواهد شد چه کاری را انجام دهند. با این طرح به جای اینکه به اقشار بالای جامعه توجه شود به همه مردم توجه خواهد شد. این موضوعی است که اگر برای مراجع تقلید هم دقیقاً بازگو شود به آن توجه خواهند داشت. این طرح می‌تواند برای همه مردم به خصوص افراد کم‌درآمد مفید باشد.

منبع: اعتماد



وقتی ما به مردم بنزین می‌دهیم این امکان را به آنها می‌دهیم که خودرو دارند، می‌دهیم که از آن استفاده کنند، اما هنگامی که پول بنزین را به مردم می‌دهیم در واقع دو امکان را به مردم می‌دهیم: یکی اینکه می‌توانند برای رانندگی بنزین داشته باشند و دیگر اینکه می‌توانند حق انتخاب داشته باشند.

*** اعتراضات پراکنده را چگونه می‌بینید؟**

به نظر من گرفتاری و چالش‌های مردم در جای دیگری است و صرفاً در مورد این طرح نیست. اینکه اگر شما مقدار مصرف طبقات بالای جامعه در حوزه سوخت را به شهرستان‌های محروم بدهید، خوب است و اعتراض مردم به دلیل این است که یک جریانی را به صورت سمبل بهانه کرده‌اند و از این موضوع می‌خواهند باقی معضلات و مشکلات را پیش بکشند. اما نمی‌دانند که این نتیجه فساد است که بیش از ۱۵ سال است گریبان کشور ما را گرفته و رها نمی‌کند و به انواع تبعیض‌ها واکنش نشان می‌دهد، در غیر این صورت وقتی یارانه بنزین دهک اول جامعه ۲۳ برابر دهک دهم جامعه است - با توجه به این شکاف - می‌توانیم بگوییم که طرح سهمیه‌بندی بنزین، بازگرداندن این مبلغ به افراد کم‌درآمد است. در سال ۸۹ وقتی موج اول پرداخت یارانه واقعی کردن قیمت بنزین پیش کشیده شد ما شاهد تحول جدید در بهبود وضعیت اقتصادی بودیم و اکنون من معتقدم این طرح می‌تواند به بهبود وضعیت بعد از مدت کوتاهی بینجامد. معتقدم غیر از اینکه این وضعیت گام مثبت و رو به جلو است، اوضاع اجتماعی جامعه بهتر می‌شود و سبب بالا رفتن قدرت خرید افراد کم‌درآمد می‌شود. اکنون ما با بحران فرودستانی روبه‌رو هستیم که حتی برای خرید نان با مشکل مواجه‌اند و این همه دلایل ناکارآمدی‌هایی است که می‌تواند با طرح جدید دولت در مورد بنزین بهبود پیدا کند.

*** اضافه کردن یارانه ۱۸ میلیون خانوار تاجه اندازه می‌تواند تبعات منفی افزایش قیمت بنزین را کم کند؟**

نکته جالب توجه همین است که ۱۸ میلیون خانوار می‌توانند درآمدهای این طرح بهره‌مند شوند. این موضوع می‌تواند نقطه امید در طرح مورد نظر باشد. وقتی ما به مردم بنزین می‌دهیم این امکان را به آنها می‌دهیم که خودرو دارند، می‌دهیم که از آن استفاده کنند، اما هنگامی که پول بنزین را به مردم می‌دهیم در واقع دو امکان را به مردم می‌دهیم: یکی اینکه می‌توانند برای رانندگی بنزین داشته باشند و دیگر اینکه می‌توانند حق انتخاب داشته باشند. فرض کنید یک خانواده چهار نفره که در ماه ۲۰۰ هزار تومان از یارانه استفاده می‌کند از ماه آینده می‌تواند حدود ۲۰۰ لیتر بنزین داشته و حتی اگر یک خودرو هم داشته باشد با توجه به ۶۰ لیتر سهمیه ماهانه این خانوار در ماه ۲۶۰ لیتر بنزین خواهد داشت. آن‌هایی هم که ماشین ندارند برای اولین بار می‌توانند یارانه



یادداشت سخنگوی دولت درباره مصوبه جنجالی سران قوا:

عادلانہ سازی یارانہ بنزین



و دهک‌های بالای درآمدی تمام می‌شود. اما این همه ماجرا نبود، سمت دیگر این حدیث مفصل و پیچیده هم دو استدلال و دو نگرانی کلیدی بود: اولین نگرانی این بود که با افزایش قیمت بنزین، معیشت مردم خصوصاً آنهایی که با ماشین کار می‌کنند یا خانوارهای کوچکی که یک ماشین دارند و در شهرهای بزرگ به‌سختی ممکن است زندگی کنند به خطر می‌افتاد.

من بارها و بارها نگرانی رئیس‌جمهوری را از ضربه خوردن معیشت اقشار ضعیف که ممکن است خانوارهایی کوچک و یک ماشین داشته باشند و آن ماشین راه ارتزاق آنها باشد به چشم خود دیدم. نگرانی دوم تبعات و اثرات تورمی ناشی از افزایش قیمت بنزین بود. به این پازل چندوجهی یک مسئله دیگر را هم باید اضافه کرد. در دو سال گذشته پس از بدعهدی رئیس‌جمهوری قلدرد آمریکا، شوک‌های متعدد و سهمگینی به معیشت مردم وارد شد. رئیس‌جمهوری همواره دل‌نگران اثرات این شوک‌ها بر زندگی طبقات ضعیف جامعه بودند و بارها و بارها با پیگیری‌های جدی بر ایجاد منبعی برای کمک

و حامل‌های انرژی در کشور هشدار داده و بارها و بارها خواستار واقعی‌سازی قیمت حامل‌های انرژی و بنزین شده‌اند. اما دولت در چند سال گذشته در حال بررسی طرح‌های مختلف مطرح‌شده در این حوزه بود و به دلایلی که در ادامه خواهیم گفت با پیچیدگی‌های متعددی برخورد کرد. اما بالاخره با بررسی جمیع جوانب و شرایط کشور، دولت پس از سال‌ها بررسی کارشناسی به این نتیجه رسید که بهترین راهکار، سهمیه‌بندی بنزین برای هر خودرو و افزایش قیمت بنزین غیرسهمیه‌ای به ۳ هزار تومان است. این تصمیم بسیار سخت بود.

همه با اقتصاددانان همراه‌اند که بنزین ارزان موجب مصرف بیش از حد، قاچاق گسترده، از بین رفتن منابع کشور، کاهش منابع بودجه و در نتیجه کسری بودجه شده و این یارانه نه تنها اثرات جانبی مثبت (مثل یارانه آموزش یا یارانه شیر مدارس) ندارد، بلکه اثرات جانبی منفی (همانند افزایش آلودگی، کاهش بهره‌وری و...) دارد. همچنین غالب افراد متخصص هم‌نظر بودند که بنزین ارزان نه تنها به عدالت توزیعی نمی‌انجامد که به نفع ثروتمندان

رئیس‌جمهوری دستور داد که کلیه منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین باید صرفاً برای معیشت طبقات محروم هزینه شود و تحت هیچ شرایطی اجازه افزایش قیمت بنزین و خرج منابع آن برای کسری بودجه را نمی‌دهد.» این بخشی از یادداشتی است که سخنگوی دولت و وزیر وزیر سابق کار، تعاون و رفاه اجتماعی به‌تازگی به رشته تحریر درآورده است.

علی ربیعی - سخنگوی دولت - در یادداشتی درباره طرح سهمیه‌بندی و اصلاح قیمت بنزین نوشته است: «اصلاح قیمت بنزین بالاخره پس از چند سال بحث و بررسی در دولت، پنجشنبه شب کلید خورد. من ترجیح می‌دهم اسم این سیاست دولت را عادلانه‌سازی یارانه بنزین بنامم، زیرا قرار نیست از حجم یارانه پرداختی بنزین به مردم حتی یک ریال کم شود. صرفاً قرار است بخشی از یارانه بنزین که تا به حال تابع مصرف هر فرد بود، حالا به شکل مستقیم داده شود. اقتصاددانان دهه‌هاست نسبت به ناعادلانه بودن، غیربهبوده بودن و هزینه‌زا بودن یارانه پنهان بنزین

نقدی و کالایی به مردم تأکید می‌کردند. اما محدودیت‌های بودجه‌ای اجازه چنین کمک‌هایی را نمی‌داد.

بارها نگرانی و تأکید رئیس‌جمهوری را در این موضوع دیدم که می‌گفتند باید برای معیشت مردمی که از شوک ارزی آسیب دیده‌اند منابعی را فراهم کنیم، اما وزرای محترم نیز به‌درستی پاسخ می‌دادند که همین الان هم با کسری مواجهیم و هیچ راهی جز هدفمند ساختن یارانه‌های پنهان انرژی نداریم و دوباره همه پیچیدگی‌های قبلی که اشاره کردم در ذهن تصمیم‌سازان مرور می‌شد.

در نهایت کارشناسان دولت با بررسی‌های کارشناسی به این راه‌حل رسیدند، اما رئیس‌جمهوری قانع نشدند. ایشان دستور دادند که کلیه منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین باید صرفاً برای معیشت طبقات محروم خرج شود و تحت هیچ شرایطی اجازه افزایش قیمت بنزین و خرج منابع آن برای کسری بودجه را نمی‌دهند. برخی با این موضوع موافق نبودند و معتقد بودند منبع دیگری برای جبران کسری بودجه نداریم، اما رئیس‌جمهوری هم مصر بودند که معیشت مردم اولویت اول است و ابتدا باید این شوک‌های وارد شده به مردم را جبران کرد. به همین جهت پس از جلسات بسیار، دولت قانع شد منابع حاصل از افزایش قیمت بنزین صرفاً به طرح حمایت از خانوارها اختصاص یابد.

البته رئیس‌جمهوری مشکلات پرداخت یارانه نقدی به همه را می‌دانستند. بنابراین وزرا مکلف شدند تا طرحی را برای پرداخت یارانه به دهک‌های میانی و پایین جامعه پیدا کنند. پس از مشورت‌های گوناگون و شنیدن بحث‌های کارشناسی مختلف و بررسی ابعاد گوناگون طرح‌های جایگزین در نهایت طرح پرداخت سهمیه به هر خودرو همراه با بسته مشخص و دقیقی شامل سهمیه برای حمل‌ونقل عمومی (چه تاکسیرانی و چه تاکسی‌های اینترنتی و چه انواع وانت) و پرداخت به ۱۸ میلیون خانوار ایرانی که شامل حدوداً بیش از ۷ دهک از خانوارهای کشور یعنی ۷۰ درصد مردم می‌شود به‌عنوان راهکار سیاستی از سوی دولت انتخاب شد.

تا اینجا سعی کردم به‌عنوان یکی از اعضای دولت که در جریان کلیه بحث‌ها و بررسی‌ها و طرح‌های گوناگون برای افزایش قیمت بنزین در چند سال گذشته بودم، روایتی صحیح و منصفانه از تصمیم‌گیری در این خصوص بدهم. در ادامه سعی خواهم کرد از نگاه خودم در دفاع از طرح دولت برای افزایش قیمت بنزین نکاتی را ذکر کنم:

۱ فارغ از اینکه مصرف بنزین در ایران به‌شدت بالاست، مصرف بنزین در کشور ما به شکلی اساسی دچار انحراف است. به‌صورتی که بر اساس داده‌های هزینه - درآمد خانوار، بالاترین دهک درآمدی بیش از ۱۱ برابر ضعیف‌ترین دهک درآمدی از یارانه بنزین استفاده می‌کند. در حالی که فلسفه پرداخت یارانه این است که از ثروتمندان گرفته شود و به فقرا داده شود. در حامل‌های انرژی از جمله بنزین این موضوع معکوس است. یعنی یارانه کوری به همه پرداخت می‌شود، اما طبیعی است که خانواده‌های ثروتمندتر که ماشین‌های بیشتری دارند به نسبت خانوارهای ضعیف‌تر که یا یک ماشین دارند یا اصلاً ماشین ندارند بیشتر از این یارانه استفاده می‌کنند. بنابراین هرچه بتوانیم بخشی از این یارانه را از این حالت خارج کرده و به‌صورت مستقیم به مردم کمک کنیم به عادلانه‌تر شدن آن کمک خواهد کرد. به نظر بنده دولت با این تصمیم گامی در این جهت برداشت.

۲ در بنزین عملاً دولت در حال پرداخت یارانه به ازای مصرف بیشتر است، به‌طوری که مطابق بررسی‌های جهانی بیشترین میزان سرانه بنزین در جهان با توجه به سطح توسعه‌یافتگی

در ایران اتفاق می‌افتد. یعنی دولت مجبور شده قیمت بنزین را سرکوب کند تا بتواند این یارانه را به همه به‌صورت یکسان بدهد، اما این شیوه از پرداخت یارانه که به هم زدن مکانیسم قیمت‌ها انجام می‌شود به‌شدت ناکاراست و ناکارایی هم ایجاد می‌کند. اولین ناکارایی که در اثر این روش ایجاد می‌شود مصرف بالاتر و غیربهبوده است. مصرف بیشتر بنزین به معنای از بین بردن منابع کشور و مصرف کمتر کالاهای دیگر است که می‌توانند برای سلامتی مردم، برای آموزش کودکان و برای بهداشت مفید باشند.

۳ بررسی‌های متعدد کارشناسی نشان می‌دهد که با احتساب سهم در نظر گرفته‌شده برای خودروهای عمومی در این طرح، عملاً حدود ۷۰ درصد از کل بنزین مصرفی روزانه با قیمت سهمیه‌ای (۱۵۰۰ تومان) و تنها ۳۰ درصد از آن با قیمت ۳۰۰۰ تومانی مصرف خواهد شد. از این رو بخش عمده بنزین به‌صورت سهمیه‌ای اعطا خواهد شد و مردم نباید نگرانی از ابعاد تورمی این افزایش داشته باشند.

از سوی دیگر اقتصاددانان با روش‌های علمی نشان داده‌اند که افزایش قیمت بنزین در سنوات گذشته در ایران و در کشورهای مختلف جهان حتی بدون تدبیر برای در نظر گرفتن این تمهیدات یا اثر تورمی نداشته یا اثر تورمی آن ناچیز بوده است، بنابراین نگرانی از اثرات تورمی این طرح چندان صحیح نیست. البته کسری بودجه‌ای که هم‌اکنون داریم می‌تواند به افزایش تورم منجر شود، اما افزایش قیمت بنزین خصوصاً با این ترتیبات و تمهیدات، تورمی ایجاد نخواهد کرد، یا تورم ناشی از آن بسیار اندک خواهد بود. هرچند ما در ماه‌ها و سال آتی تورم ناشی از کسری بودجه را خواهیم داشت.

۴ مصرف بیشتر کالای مضر برای محیط‌زیست همانند بنزین به معنای آلودگی بیشتر چه در هوا، چه در آب و چه در خاک کشور است. استفاده غیرضروری از خودروها همچنین سبب افزایش حجم ترافیک‌ها شده که خود عوارض بسیار دیگری دارد، بنابراین برداشتن گام‌هایی برای کانتیلیزه کردن یارانه بنزین و دادن آن به شکل مستقیم به مردم حرکتی مفید و مؤثر در جهت بهبود محیط‌زیست و آلودگی هواست.

۵ شکاف قیمتی ایجادشده میان قیمت بنزین در ایران و کشورهای منطقه سبب قاچاق گسترده سوخت به خارج از کشور شده است. آمارهای مختلفی از میزان قاچاق وجود دارد که هیچ‌کدام به‌صورت کامل قابل‌اتکا نیست، اما منطق اقتصادی نشان می‌دهد حجم قاچاق بسیار گسترده باشد.

سرکوب قیمت بنزین به شکل سابق سبب می‌شود منابع ملی کشور به کشورهای همسایه سرازیر شود و مردم کشور کمترین نفع و باندهای قاچاق بیشترین منافع را کسب کنند.

افزایش قیمت بنزین قطعاً حرکت در مسیر به صفر رساندن قاچاق بنزین، ایجاد بستر برای حرکت به سمت صادرات بنزین و کسب درآمد ارزی برای کشور است.»



فارغ از اینکه مصرف بنزین در ایران به‌شدت بالاست، مصرف بنزین در کشور ما به شکلی اساسی دچار انحراف است. به‌صورتی که بر اساس داده‌های هزینه - درآمد خانوار، بالاترین دهک درآمدی بیش از ۱۱ برابر ضعیف‌ترین دهک درآمدی از یارانه بنزین استفاده می‌کند.

برنامه‌ریزی منابع سازمانی (ERP)



دسترسی سریع به آمار و اطلاعات موثق و قابل اعتماد و تجزیه و تحلیل آنها به طور مستمر و ایجاد بستر مناسب برای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری‌های سازمان در ابعاد کاربردی و راهبردی (STRATEGIC) است.

افزایش چشمگیر اطلاعات ورودی و خروجی سازمان‌ها و لزوم پردازش سریع آنها در سال‌های اخیر استفاده از نرم‌افزارهای رایانه‌ای را اجتناب ناپذیر کرده و کلیه شرکت‌ها از جمله پالایشگاه‌های کشور برای امور جاری خود از راهکار استفاده از نرم‌افزارهای موجود در بازار و یا طراحی و تدوین نرم‌افزارهای ویژه بهره گرفته‌اند. در نتیجه در هر پالایشگاه نرم‌افزارهای متعدد به صورت جزیره‌ای مشغول به کار هستند که علاوه بر اینکه ارتباط مناسب و مستقیم با یکدیگر ندارند اطلاعات و گزارش‌های خروجی آنها در همه پالایشگاه‌ها

ناصر تنگستانی؛ مدیر مالی و اداری انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش نفت



به دنبال تصویب قانون اصل ۴۴ قانون اساسی، پالایشگاه‌های کشور نیز در فهرست واگذاری به بخش خصوصی قرار گرفتند. در فاصله سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۱ سهام هفت پالایشگاه از نه پالایشگاه موجود به بخش خصوصی واگذار شد و متعاقباً مدیریت آنها از بخش دولتی منتزع و به بخش خصوصی محول شد. از آنجا که کلیه شرکت‌های وابسته به وزارت نفت از سیستم‌های متمرکز رایانه شرکت ملی نفت ایران استفاده می‌کردند، شرکت‌های واگذار شده به بخش خصوصی نیز کامکان با پرداخت هزینه‌های مربوطه به عنوان سرویس گیرنده نرم‌افزارهای شرکت ملی نفت ایران باقیمانده‌اند.

لزوم چابک‌سازی سازمان‌ها و به روزرسانی نرم‌افزارهای مورد استفاده در پالایشگاه‌ها از طرفی و الزام به جداسازی و استقلال از سیستم‌های نرم‌افزاری شرکت نفت از طرف دیگر، مدیریت پالایشگاه‌ها را بر آن داشت تا ایجاد و استقرار سیستم‌های یکپارچه نرم‌افزاری را در دستور کار خود قرار دهند و به منظور استفاده بهینه از امکانات و ظرفیت‌های موجود و صرفه جویی در هزینه و زمان، مسئولیت پیگیری و هماهنگی به منظور انتخاب نرم‌افزار مناسب به عهده انجمن صنفی صنعت پالایش نفت واگذار شد و موضوع در جلسات متعدد هیئت مدیره (متشکل از مدیران عامل پالایشگاه‌ها) به طور جدی و مستمر واکاوی و مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفته و مصوبات متعددی در این زمینه صادر شده است.

مطالعات و بررسی‌های انجام شده توسط هیئت مدیره انجمن حاکی از این است که در سازمان‌های پیچیده امروزی، رشد و بالندگی سازمان‌ها در گرو



ERP مناسب با فعالیت پالایشگاه‌ها است. مهم اقدامات کارگروه تخصصی در سال ۱۳۹۸ به شرح زیر است:

- بررسی نرم افزارهای ERP موجود و مورد استفاده در صنایع نفت و صنایع مشابه
- بررسی امکان انطباق توانایی‌های نرم افزار با نیازهای پالایشگاه‌ها
- بررسی توانایی یکپارچه‌سازی نرم افزارهای موجود
- بررسی توانایی دریافت و انتقال اطلاعات نرم افزارهای در حال استفاده از شرکت ملی نفت ایران
- بررسی توانایی ارائه و استمرار خدمات پشتیبانی مطلوب
- بررسی توانایی ارائه ماژول‌های تخصصی از قبیل مدیریت تولید، قیمت تمام شده و
- بررسی توانایی ارائه داشبوردهای مدیریتی
- بررسی نوع تکنولوژی نرم افزارها و امکان استفاده از تکنولوژی روزآمد و قابل دسترس کارگروه تخصصی با هماهنگی انجمن از شرکت‌هایی که سابقه و یا توانایی تهیه و ارائه نرم افزار ERP را دارند دعوت کرد تا نرم افزار خود را در حضور مدیران و کارشناسان مالی، IT و منابع انسانی پالایشگاه‌ها ارائه دهند.
- تاکسون جلسات متعددی با این شرکت‌ها تشکیل شده و محصولات آنها مورد ارزیابی قرار گرفته است. پس از پایان بررسی‌ها، گزارش نهایی تهیه و به هیئت مدیره انجمن ارجاع و بر اساس تصمیمات هیئت مدیره اقدامات بعدی برنامه‌ریزی خواهد شد.

عامل، هیئت مدیره، سهامداران و سایر ذی‌نفعان درون و برون سازمان است. یک برنامه ERP باید توانایی جمع‌آوری داده‌ها به ترتیب از مهمترین واحد تولید داده یعنی واحدهای تولیدی پالایشگاه و سپس مخازن و انبارها، ورود و خروج مواد اولیه و فرآورده‌های نفتی، تعمیرات و پشتیبانی، منابع انسانی و سایر داده‌های مرتبط و قابل اهمیت و پردازش آنها در ماژول‌های اختصاصی و نمایش تاثیرات مالی هر کدام از فعالیت‌ها به طور برخط (ONLINE) داشته باشد. بطور اجمال مزایای بهره‌گیری از برنامه ERP به شرح زیر است:

- کنترل مستمر فعالیت و تولید واحدهای پالایشی
- ایجاد بستر مناسب برای تولید فرآورده‌های ویژه متناسب با نیاز بازار
- افزایش درآمدهای شرکت
- کاهش هزینه‌های نگهداری فرآورده‌های تولید شده در مخازن
- کاهش هزینه‌های ناشی از توقف عملیات تولید
- کاهش هزینه‌های تبادل اطلاعات بین واحدهای شرکت
- کاهش خطای ارتباط ضعیف بین واحدها
- کاهش هزینه‌های تولید
- افزایش رضایتمندی مشتریان
- رشد و بالندگی مجموعه سازمان

یکی از اقدامات مهم و تاثیرگذار هیئت مدیره انجمن، انتخاب کارگروه تخصصی به منظور بررسی نرم افزارهای موجود و تهیه گزارش کارشناسی و ارائه به هیئت مدیره به منظور انتخاب یک برنامه

یکسان نیست و فاقد یکپارچگی لازم برای اتخاذ تصمیم‌های درون سازمانی و تصمیمات برون سازمانی هستند و از همه مهم‌تر این نرم افزارها ارتباط سیستماتیک، برنامه‌ریزی شده، مستمر و قابل اتکا با بخش مالی ندارند و تبدیل اطلاعات هر بخش به گزارش‌های مالی قابل استفاده برای مدیریت کلان شرکت (مدیر عامل، هیئت مدیره، مجمع عمومی و سهامداران) مستلزم صرف وقت زیاد و همواره با قدری عدم اطمینان مواجه است. امروز در بسیاری از سازمان‌های پیشرفته از جمله بسیاری از شرکت‌های نفتی برای برون رفت از مشکلات نرم افزارهای جزیره‌ای، راهکار «برنامه‌ریزی منابع سازمانی» که اختصاراً (ERP) (ENTERPRISE RESOURCES PLANNING) نامیده می‌شود، به عنوان مناسب‌ترین راهکار انتخاب و به مرحله اجرا درآمده است. برنامه ERP شامل طیف وسیعی از فعالیت‌های سازمان می‌شود که هدف آنها گردآوری تمام داده‌ها و فرآیندها به صورت مستمر و قابل اتکا در یک سیستم واحد و در نهایت بهبود عملکرد سازمان است. ERP سامانه یکپارچه‌ای است که دارای اجزای متعدد با اهداف و محدوده مشخص و معین است که همگی در راستای دستیابی به اهداف برنامه‌ریزی شده برای این سامانه یکپارچه فعالیت می‌کنند. برنامه ERP شامل مجموعه‌ای از نرم افزارها و سخت افزارهای مختلف برای جمع‌آوری سریع و بدون خطای اطلاعات و تجزیه و تحلیل آنها در کمترین زمان ممکن و ارائه گزارش‌های متنوع و متعدد و قابل استفاده در تمام سطوح سازمان اعم از کارکنان، کارشناسان، مدیران میانی، مدیران ارشد، مدیر



بنزین تولیدی پالایشگاه اصفهان یورو ۵ است

از اردیبهشت سال گذشته، کل بنزین تولیدی پالایشگاه اصفهان که حدود ۱۱ میلیون لیتر است از سطح کیفی EURO-۴ به سطح کیفی EURO-۵ که یکی از بالاترین سطوح کیفی جهانی است ارتقاء پیدا کرده است.

تقطیر شماره ۳ نیز روزانه ۱۲۰ هزار بشکه است. هدف از راهاندازی این واحد، بهبود عملکرد شرکت پالایش نفت اصفهان بوده و ظرفیت پالایشی افزایش نخواهد داشت، با راهاندازی این واحد، ظرفیت کلی پالایشگاه از ۳۷۵ هزار به روزانه ۳۶۰ هزار بشکه قابل کاهش است.

با راهاندازی واحد تقطیر شماره ۳ واحدهای کاهش گر انرژی موجود از مدار عملیاتی نفت خام خارج شده و در مدار عملیاتی اصلی قرار گرفتند. این تغییرات موجب کاهش میزان تولید نفت کوره و به جای آن، افزایش محصولات با ارزش مانند بنزین، نفت سفید، سوخت هواپیما و گازوئیل شده است. با این وجود در صورت نیاز کشور به تولید بنزین بیشتر، می توان از ظرفیت پالایشی پالایشگاه در دو واحد جانبی غلظت شکن استفاده کرد و خوراک شرکت را حدود ۶۰ تا ۷۰ هزار بشکه در روز افزایش داد. طراحی و تأمین بخش عمده تجهیزات این واحد که توسط سازندگان توانمند داخلی و تحت نظارت شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران صورت پذیرفته است و در حال حاضر این واحد راهاندازی و به مرحله بهره برداری رسیده است.

در راستای مصرف بهینه آب

خط انتقال، ایستگاه پمپاژ و تصفیه خانه پساب شهری در شرکت پالایش نفت اصفهان احداث شد. برای نخستین بار در ایران پروژه ملی زیست محیطی تصفیه و استفاده صنعتی از فاضلاب شهری در شرکت پالایش نفت اصفهان با رویکرد کاهش مصرف منابع (آب شرب) با ظرفیت ۷۵۰ متر مکعب در ساعت راه اندازی شد.

این شرکت در جهت صیانت از منابع ملی و با توجه به بحران آب در استان اصفهان، به منظور مصرف بهینه از این مایه حیات، استفاده از پساب شهری را برای تولید آب صنعتی مورد نیاز، طراحی و اجرا کرده است.

بر اساس برنامه ریزی ها، انتقال و تصفیه پساب شاهین شهر با همکاری دو شرکت توانمند داخلی در سه مرحله ساخت ایستگاه پمپاژ پساب در محل تصفیه خانه، احداث خط انتقال پساب به پالایشگاه و ساخت تصفیه خانه در محل این شرکت انجام گرفت. این پروژه ظرفیت تصفیه ۷۵۰ متر مکعب بر ساعت پساب شهری را دارد، این پروژه ظرف مدت ۲۴ ماه

واحدهای تقطیر و گاز مایع شماره ۳ پالایشگاه اصفهان راه اندازی اولیه شد

با هدف افزایش ضریب اطمینان فرآیند و بهبود کیفیت فرآورده های نفتی، واحد تقطیر و گاز مایع شماره ۳ شرکت پالایش نفت اصفهان به بهره برداری آزمایشی رسید و در آستانه بهره برداری رسمی است. ظرفیت کلی شرکت پالایش نفت اصفهان، به طور متوسط ۳۷۵ هزار بشکه در روز است که با راهاندازی واحد تقطیر شماره ۳، این ظرفیت در ۳ واحد تقطیر توزیع شده و در نتیجه موجب کاهش بار ترافیکی خوراک در آنها شده است. با این روند نه تنها زمان عمر کارکرد تجهیزات بیشتر می شود، بلکه کاهش هزینه های عملیاتی و تعمیراتی را در پی دارد. در طول سالیان گذشته بر اساس ضرورت و نیاز کشور، تغییراتی در سیستم های عملیاتی این شرکت ایجاد شده بود، به طوری که تا قبل از راهاندازی واحد تقطیر ۳، خوراک نفت خام پالایشگاه، وارد دو واحد تقطیر با ظرفیت اسمی ۱۰۰ هزار بشکه ای می شد و این امر منجر به افزایش ترافیک خوراک و محصولات داخل برج های جداکننده می شد. خوشبختانه با راهاندازی واحد تقطیر شماره ۳، علاوه بر توزیع یکنواخت خوراک در واحدهای عملیاتی، ضریب ایمنی بالاتر رفته و با توجه به جدید بودن تجهیزات این واحد، کیفیت محصولات تولیدی نیز افزایش چشمگیر یافته است. به عبارت دیگر با راهاندازی این واحد، ظرفیت هر کدام از واحدهای تقطیر ۱ و ۲، به ۱۲۰ هزار بشکه در روز کاهش یافت و همچنین ظرفیت واحد

بخش خودکفایی: ۸۰ درصد تجهیزات پالایشگاه اصفهان بومی شده است

در راستای مقابله با انحصار طلبی و تحریم زدایی دشمنان ایران اسلامی، در ۱۸ سال گذشته این شرکت به دست توانمند کارشناسان خود توانسته است تجهیزات مهم و ارزشمندی را به صورت بومی درآورد و امید است در سال های آتی تمام تجهیزات پالایشگاه اصفهان در داخل تولید شود تا ضمن کاهش مصارف ارزی، وابستگی به خارج از کشور را به صفر برساند.

۹۰ درصد آب مصرفی شرکت پالایش نفت اصفهان باز یافت می شود

با استفاده از راه های بازیابی آب مصرفی این واحد صنعتی، توانسته ایم ۹۰ درصد آب را به چرخه استفاده مجدد بازگردانیم. در حالی که ۱۰ درصد مابقی پساب نیز در استخرهای تبخیر نگهداری می شود، پساب های فاضلاب بهداشتی با سیستم UV گندزدایی می شود و در آبیاری درختان و فضای سبز مورد استفاده قرار می گیرد.

قرارداد احداث واحد RHU پالایشگاه اصفهان امضا شد

قرارداد احداث واحد RHU به ارزش حدود ۵۰۰ میلیون یورو، بین پالایشگاه اصفهان و شرکت ایرانی نارگان امضا شد.



و صرف هزینه‌ای بالغ بر ۱۰۰ میلیارد تومان در محل شرکت پالایش نفت اصفهان اجرایی شده، بر اساس اعلام واحد مهندسی پالایشگاه، مشکل اساسی بر سر راه محقق شدن اهداف این طرح و طرح‌های مشابه در کشور، تغییر مشخصات پساب تحویلی است که انتظار می‌رود استاندارد آن توسط اداره کل استاندارد و سازمان محیط زیست ابلاغ شود و فروشندگان پساب نیز موظف به رعایت آن شوند. گفتنی است در گذشته پساب مذکور برای مصارف غیر مجاز استفاده می‌شد به طور حتم اجرای این طرح، ارزش بسیار عظیمی در بخش زیست محیطی محسوب می‌شود.

راه‌اندازی سامانه پیشرفته هیدروکام روی تجهیزات حیاتی شرکت پالایش نفت اصفهان

راه‌اندازی سامانه هیدروکام نه تنها حاشیه اطمینان بهره‌برداری از کمپرسورهای بنزین سازی را افزایش داده، بلکه به کاهش گازهای آلاینده‌ای نظیر CO₂ نیز کمک کرده است. با توجه به تحریم‌های موجود در زمان راه‌اندازی واحد بنزین سازی به دلیل عدم حضور پیمانکار خارجی، کمپرسورهای رفت و برگشتی توربینی، بدون سیستم هیدروکام راه‌اندازی شد. با این اتفاق بارگذاری کمپرسورها فقط محدود به دو نقطه ۵۰ و ۱۰۰ درصد بود و در عمل هیچ کنترل ظرفیتی وجود نداشت، بنابراین بخار زیادی مصرف می‌شد و همچنین گاز اضافه فشرده شده که به آن نیازی نبود به ورودی کمپرسور برگشت داده می‌شد.

به منظور جلوگیری از اتلاف انرژی، کاهش بار کمپرسورها و کاهش استهلاک کمپرسورها، قراردادی بین شرکت پالایش نفت اصفهان و شرکت کارافن وابسته به هواپما سازی ایران (هسا) منعقد شد و خوشبختانه با تلاش و همت متخصصین داخلی سیستم بارگذاری کمپرسورها (هیدروکام) به بهره‌برداری رسید، به طوری که در کنار داشتن توانایی برای کنترل مستمر ظرفیت از صفر تا ۱۰۰ درصد، در مصرف بخار و نیز گاز تولیدی صرفه‌جویی شد. البته ایرادها و مشکلات زیادی در سیستم نصب شده خارجی وجود داشت که کارشناسان داخلی با مهندسی معکوس در دو قسمت نرم افزار و سخت افزار، توانستند با کمترین هزینه این پروژه را به سرانجام برسانند. با این موفقیت چشمگیر بار دیگر ثابت کردیم که با یاری خداوند متعال و درایت مسئولین و همت کارشناسان داخلی، خواستن توانستن است و ایران و ایرانی بدون نیاز به هیچ متخصص خارجی توانایی انجام غیر ممکن‌ها را دارد. گفتنی است در صنعت نفت برخی تجهیزات به دلیل تأثیری که در فرایند تولید دارند در بالاترین رده حساسیت یعنی تجهیزات حیاتی قرار می‌گیرند.

بنابراین انتظار می‌رود این تجهیزات، کارکردی با قابلیت اطمینان بالا داشته باشند. یکی از راه‌های رسیدن به این هدف، استفاده از سامانه‌هایی است که به بهره‌برداری ایمن و مطمئن از تجهیز کمک کند.

اجرای پروژه خط انتقال ۲۳۰ کیلوولت و پست فشار قوی ۲۳۰/۳۳ کیلوولت

اختصاصی شرکت پالایش نفت اصفهان

شرکت پالایش نفت اصفهان به منظور تأمین برق واحدهای عملیاتی پالایشگاه به صورت پیوسته و پایدار با قابلیت اطمینان بالا و ایمن از شبکه برق سراسری، اقدام به خرید MW60 دیماند از شرکت برق منطقه‌ای اصفهان کرده است. اجرای این طرح در قالب دو پروژه، خط انتقال ۲۳۰ کیلوولت هوایی دومداره از نیروگاه شهید محمد منتظری به پالایشگاه اصفهان با طول تقریبی ۵/۵ کیلومتر و پست فشار قوی ۲۳۰/۳۳ کیلوولت اجرا شده است.

مزایای طرح: تأمین کمبود برق مورد نیاز واحدهای عملیاتی پالایشگاه، بالا بردن قابلیت اطمینان، پایداری و ایمنی شبکه برق پالایشگاه، کاهش آب مصرفی پالایشگاه و صرفه‌جویی در مصرف انرژی از مزایای این طرح به شمار می‌رود. هزینه اجرای خط انتقال ۶۰ میلیارد ریال و هزینه اجرای پست ۲۰۰ میلیارد ریال و ۲/۶ میلیون یورو بوده است. گفتنی است از ابتدای سال جاری، خط انتقال و پست، برق دار شده و به مرحله بهره‌برداری رسیده است.

احداث سکوها یارگیری فرآورده‌های سبک در شرکت پالایش نفت اصفهان

شرکت پالایش نفت اصفهان به منظور بارگیری فرآورده‌های ویژه خود، اقدام به ساخت ۱۸ سکوی بارگیری کرده که تاکنون دو سکوی بارگیری فرآورده‌های سبک به بهره‌برداری رسیده است.

پیشرفت این پروژه ۹۵ درصد است. سکوها که با هدف بارگیری محصولات هم‌چون لوب کات، آیزورسیسایکل، انواع حلال‌ها، و کیوم باتوم (ته‌مانده برخ‌خلأ) طراحی و ساخته شده، در زمینی به مساحت ۱/۵ هکتار و با هزینه‌ای بالغ بر ۴۰ میلیارد تومان احداث شده است. این سکوها به صورت دو ناله در ۹ ردیف در نظر گرفته شده، ۳ سکوی بارگیری وظیفه ارائه فرآورده‌های سبک (همچون انواع حلال‌ها) و ۶ سکوی وظیفه بارگیری فرآورده‌های سنگین (همچون کیوم باتوم، لوب کات و آیزورسیسایکل) را برعهده دارد. پایان نهایی پروژه فصل پاییز خواهد بود در نظر داریم با تلاش بیشتر و بهره‌گیری از تیم تخصصی موجود، این زمان را کاهش داده و در زمان پیش از تاریخ پیش بینی شده کار را به اتمام برسانیم.

ایجاد خطوط انتقال برق، سیستم آتش‌نشانی، مخابرات، فیبر نوری و سیستم دیتا از سطح پالایشگاه به سمت سکوها (شامل زیر ساخت حفاری برای عبور

کابل تا محل سکوها و ...) از فعالیت‌های جانبی این پروژه محسوب می‌شود که اکنون خطوط انتقال مرتبط با واحدهای سوخت در حال نصب است. اتاق کنترل، اتاق دیزل، نیروگاه برق اضطراری سیستم آتش‌نشانی با تعبیه ۶ مانیتور در جهت اطفای حریق احتمالی، دوش‌های آتش‌نشانی به صورت آب و فوم و ...، تجهیزات دوربین مداربسته به منظور کنترل محوطه، بازوی سیستم پیچینگ برای اپراتور و بستن اضطراری واحد نیز طراحی شده است.

استفاده موفق از لجنهای واحد باز یافت پالایشگاه اصفهان در کارخانه سیمان اردستان

طرح تحقیق و بررسی نحوه استفاده از لجنهای واحد باز یافت پالایشگاه اصفهان در کارخانه سیمان اردستان و اجرای طرح در مقیاس پایلوت تحت نظارت اداره کل سازمان حفاظت از محیط زیست، به معرفی گری دانشگاه پیام نور اصفهان و کارفرمایی شرکت پالایش نفت اصفهان عملیاتی شد.

در مقیاس پایلوت و سایر مستندات و صورتجلسات، استفاده از این روش برای امحای این نوع خاک آلوده به مواد نفتی کاملاً بی‌خطر و به دور از آسیب‌های محیط‌زیستی اعلام شده است، به طوری که می‌توان این روش را به‌عنوان راهکاری بسیار مؤثر و مطلوب در استفاده از این نوع پسماندها و موارد مشابه (با انجام پایلوت مشابه فعالیت پژوهشی اخیر) قلمداد کرد. پالایشگاه اصفهان به عنوان یکی از اصلی‌ترین پالایشگاه‌های کشور با مشکل تجمع لجن‌های با محتوای نفتی بالا مواجه بود، بنابراین پروژه مذکور با هدف بررسی کاربرد لجن‌های نفتی در فرایند تولید سیمان در جهت کاهش آلاینده‌های محیط زیست تعریف شد. در مسیر انجام پروژه ابتدا روش استفاده از لجن‌های نفتی در تولید سیمان به منظور حذف آلودگی‌های زیست محیطی مطالعه شد و موانع و مشکلات احتمالی فرآیند مورد بررسی قرار گرفت. سپس با توجه به شرایط پالایشگاه اصفهان و آنالیز دقیق لجن از لحاظ ترکیب شیمیایی، درصد آب، درصد oil و محتوای حرارتی لجن با نمونه‌برداری‌های مکرر، تست‌های فیزیکی و شیمیایی استاندارد آزمایشگاه سیمان اردستان بر روی لجن صورت گرفته و فرمولاسیون اختلاط تعیین شد.

در این طرح و با نظارت کامل اداره حفاظت از محیط زیست، کلیه آنالیزهای مربوط به محتوای oil، حضور و میزان ترکیبات آروماتیک و نیز حضور و میزان فلزات سنگین توسط آزمایشگاه معتمد محیط زیست انجام شد و سپس با در نظر گرفتن استانداردهای مربوط به تولید سیمان این لجن‌های نفتی در تولید سیمان در کارخانه سیمان اردستان فرموله شد. در نهایت تأثیرات افزودن لجن‌ها بر کیفیت سیمان تولید شده بررسی شد. نتایج این پروژه قابل تعمیم به سایر پالایشگاه‌ها خواهد بود.

ستاره خلیج فارس، ستاره موفقیت صنعت کشور است



استاندار هرمزگان ستاره خلیج فارس را ستاره موفقیت صنعت کشور خواند و افزود: پمپاژ برخی اطلاعات نادرست در جامعه سبب نگرانی افکار عمومی شده بود اما ارائه آمار اشتغال بومیان از سوی این شرکت وضعیت را برای همگان روشن کرد.

«فریدون همتی» در سالن جلسات استانداری هرمزگان و در نشستی که با حضور نمایندگان مجلس شورای اسلامی و جمعی از مدیران کل و مدیران صنایع بزرگ استان برگزار شد، گفت: ستاره خلیج فارس، ستاره موفقیت صنعت کشور است و این موضوع را من بارها خدمت آقای رئیس‌جمهور و رئیس محترم قوه قضاییه عرض کرده‌ام. وی ادامه داد: خارجی‌ها وقتی بندرعباس و پالایشگاه ستاره خلیج فارس را ترک کردند در این خیال بودند که این پروژه به یک مشت آهن پاره تبدیل خواهد شد و به عنوان نماد تحریم به موضوعی تاریخ و موزه تبدیل می‌شود، اما در این راه شکست خوردند. استاندار هرمزگان تصریح کرد: مهندسان و کارگران ایرانی چه به لحاظ طراحی، چه به لحاظ تأمین منابع و چه در اجرا شاهکاری را خلق کردند که در تاریخ ماندگار شد. وی با بیان این که این پالایشگاه با هزینه بسیار پایین و در زمان کوتاه به بهره‌برداری رسید، اظهار داشت: ستاره خلیج فارس مانند پهلادی که از دشمن سرنگون کردیم باور نکردنی بود و نباید فراموش کرد که این شاهکار در زمان تحریم‌های ظالمانه محقق شده است.

همتی تأکید کرد: با این حال در بحث جذب نیروها نیز باید دقت شود، باید موضوعات را درست اطلاع‌رسانی کنیم تا پریشان‌خاطری در بین مردم ایجاد نشود. وی ادامه داد: پمپاژ برخی اطلاعات نادرست در جامعه سبب نگرانی افکار عمومی شده

به استان، ساماندهی کارگران معترض این پالایشگاه بود که به یاری خداوند این موضوع نیز با آمدن آقای دادور حل شد و امروز شرایط بسیار مطلوبی را شاهدیم.

همتی گفت: از کسانانی که امروز به بهانه بدهی مالیاتی حساب‌های شرکت نفت ستاره خلیج فارس را بلوکه کرده‌اند و سبب جلوگیری از صادرات بنزین از این پالایشگاه شده‌اند، شکایت خواهیم کرد و تا آخرین مرحله برای حل این موضوع تلاش می‌کنیم چرا که ستاره خلیج فارس یکی از حیاتی‌ترین مجموعه‌های صنعتی کشور است و مورد حمایت ما قرار دارد.

اما ارائه آمار اشتغال بومیان از سوی این شرکت وضعیت را برای همگان روشن کرد، ۶۵ درصد آمار خوبی است اما امیدواریم در آینده ارتقا یابد. استاندار هرمزگان افزود: آمار ۶۵ درصدی از جذب نیروهای بومی در پالایشگاه ستاره خلیج فارس باید به گوش همه مردم برسد تا نگرانی‌ها در این باره رفع شود. وی گفت: یکی از وظایف من آرامش بخشیدن به افکار عمومی است و ما در مواقعی که با برخی بداخلاقی‌ها مواجهیم باید واقعیت را به گوش مردم برسانیم تا آرام شوند و فکر نکنند حقی از آنان ضایع شده است. وی بیان داشت: یکی از بحران‌ها در بدو ورود من

فروش بیش از ۱۵ هزار تن نفتای سنگین ستاره خلیج فارس

در اتفاقی بی‌سابقه بیش از ۱۵ هزار تن نفتای سنگین پالایشگاه ستاره خلیج فارس در بورس انرژی به فروش رسید. بیش از ۱۵ هزار تن نفتای سنگین پالایشگاه ستاره خلیج فارس در بورس انرژی به فروش رسید.

محمدعلی ددور مدیرعامل شرکت نفت ستاره خلیج فارس این رویداد را اتفاقی بی‌نظیر در بورس کشور عنوان کرد و افزود: این حجم از محصولات میانی در رینگ بین‌المللی با استقبال چشمگیر مشتریان و بسیار بالاتر از نرخ نشریه معتبر پلتس، معامله شد. وی افزود: در روند معاملات امروز بالغ بر پنجاه سفارش خرید با حجم تقاضای بیش از ۸۰ هزار تن، خواستار نفتای سنگین پالایشگاه ستاره خلیج فارس بودند، از این رو در یکی از بی‌نظیرترین عرضه‌های تاریخ بورس، ۱۵ هزار تن فرآورده عرضه شده به سرعت به فروش رفت. دادور در پایان گفت: امیدواریم با روندی که در پیش گرفته‌ایم بتوانیم به افق‌های صادراتی بیشتری دست یابیم و با جلوگیری از خام‌فروشی شاهد ارتقا ارزش افزوده محصولات باشیم.



صادرات ۱۰۰ میلیون دلاری پالایشگاه ستاره خلیج فارس



مدیرعامل شرکت نفت ستاره خلیج فارس از صادرات ۱۰۰ میلیون دلاری این پالایشگاه در هفت ماهه نخست سال جاری خبر داد و گفت: صادرات و جلوگیری از خام‌فروشی ترفندی برای عملی کردن منویات مقام معظم رهبری است.

«محمدعلی دادور» ضمن خداقوت به تمام جهادگرانی که با تلاش در سنگر اقتصاد به دنبال ارزآوری برای کشور و بهبود شرایط اقتصادی و رفاهی مردم هستند، گفت: شرکت نفت ستاره خلیج فارس به عنوان اصلی‌ترین تأمین‌کننده سید سوخت کشور نقش اساسی در توازن انرژی منطقه ایفا می‌کند و با تلاش شبانه‌روزی همه مدیران و کارگران و مهندسان توانسته در کنار توجه به تولید و صادرات محصولات، ایجاد اشتغال پایدار در استان هرمزگان را نیز مد نظر قرار دهد.

وی افزود: یکی از دستاوردهای افتتاح فاز سوم پالایشگاه ستاره خلیج فارس که در سال ۱۳۹۷ محقق شد، تبدیل ایران از واردکننده بنزین به صادرکننده بالقوه این کالای استراتژیک بود و خوشبختانه با آغاز اجرای طرح بهینه‌سازی ظرفیت و رفع موانع تولید سه فاز موجود در سال جاری، کشور برای نخستین بار در تاریخ صنعت نفت تبدیل به صادرکننده بنزین شد.

دادور در تشریح این طرح بیان داشت: با تصویب فاز چهارم پالایشگاه به نام «طرح بهینه‌سازی ظرفیت و رفع موانع تولید سه فاز موجود» شاهد افزایش روزانه ۱۸۰ هزار بشکه‌ای پالایش خوراک از ۳۶۰ به ۵۴۰ هزار بشکه معیانات گازی در سه فاز اولیه خواهیم بود و این مساله علاوه بر جلوگیری از خام‌فروشی معیانات گازی و افزایش تولید فرآورده‌ها، پشتوانه ارزشمندی برای تأمین خوراک پتروشیمی‌های کشور نیز به حساب می‌آید و می‌تواند سبب گشایش افق‌های صادراتی بیشتری شود.

وی جلوگیری از خام‌فروشی را ترفندی برای عملی کردن منویات مقام معظم رهبری دانست و گفت: در

تحریم‌ها، روند صادرات فرآورده‌های پالایشگاه ستاره خلیج فارس نه تنها کاهش نیافت که در هفت ماهه نخست امسال نیز شاهد بیش از ۲۵۰ هزار متریک-تن با ارزش بیش از ۱۰۰ میلیون دلار صادرات بودیم.

وی در تشریح مقاصد صادراتی این پالایشگاه گفت: کشورهای آذربایجان، افغانستان و پاکستان به صورت زمینی و کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت ترم-تحویل دریایی مقاصد صادراتی ما هستند و جالب است بدانید ۸۰ درصد فروش محصولات از طریق عرضه در رینگ بین‌المللی صورت می‌پذیرد که سبب حفظ قیمت، شفافیت فروش و افزایش تعداد خریداران شده است.

دادور در پایان گفت: امید است در ماه‌های آتی با برنامه ریزی و شناسایی بازار مصرف و تمرکز بر مقاصد جدید صادراتی، شاهد افزایش صادرات فرآورده‌ها باشیم و بیش از پیش همچون ستاره‌های بازارهای صادراتی بدرخشیم.

پی صادرات فرآورده‌ها، ارزش افزوده بیشتری ایجاد خواهد شد که موجب ارزآوری بیشتر و بهبود شرایط اقتصادی کشور می‌شود.

دادور اظهار داشت: مرداد ماه امسال نخستین عرضه بنزین ستاره خلیج فارس در رینگ بین‌المللی توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی انجام شد و چنین رویدادی این موضوع را ثابت کرد که می‌توان ارزش افزوده‌های بالاتر از پیش‌بینی‌های نشریات معتبر این حوزه برای بنزین صادراتی کسب کرد.

وی به تشریح عملکرد صادراتی این پالایشگاه در سال گذشته پرداخت و گفت: شرکت نفت ستاره خلیج فارس در سال ۱۳۹۷ سهم ویژه‌ای را در صادرات فرآورده‌های نفتی داشت و بیش از ۳۰۰ میلیون دلار صادرات فرآورده از این پالایشگاه انجام شد.

مدیرعامل شرکت نفت ستاره خلیج فارس اضافه کرد: در سال ۱۳۹۸ نیز علی‌رغم افزایش فشار

ستاره خلیج فارس روابط عمومی برتر کشور شد

نرگس صداقت، مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس به عنوان مدیر برتر کشور در حوزه ارتباطات فرهنگی انتخاب شد. در بخش پایانی شانزدهمین دوره سمپوزیم بین‌المللی روابط عمومی‌های ایران که با حضور میهمانان خارجی، اساتید دانشگاهی و مدیران و کارشناسان برتر روابط عمومی‌های کشور برگزار شد، نرگس صداقت، مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس به عنوان مدیر روابط عمومی برتر کشور در حوزه ارتباطات فرهنگی انتخاب شد.



مجمع عمومی فوق العاده صاحبان سهام شرکت پالایش نفت اصفهان (سهامی عام) برگزار شد



افزایش سرمایه پالایشگاه اصفهان از ۲۰ هزار میلیارد ریال به ۵۱ هزار میلیارد ریال

در ابتدای این جلسه، مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان گزارشی از وضعیت شرکت و گزارش توجیهی هیات مدیره در مورد افزایش سرمایه ارائه کرد و گفت: مأموریت اصلی شرکت پالایش نفت اصفهان تولید و فرآورش فرآورده‌های نفتی براساس تعهدات شرکت برای طرف‌های ذی نفع است.

مرتضی ابراهیمی دست یابی به توسعه پایدار با اشتیاق به محیط زیست و ایفای مسئولیت‌های اجتماعی، حفظ و تداوم تأمین خوراک و تولید محصولات فعلی را از جمله استراتژی‌های مهم شرکت عنوان کرد و گفت: راهاندازی واحد تقطیر و گاز مایع ۳ نیز از اقداماتی است که در جهت استراتژی‌های شرکت انجام شده است.

وی در خصوص کلیت افزایش سرمایه شرکت اظهار داشت: پیشنهاد اولیه هیات مدیره افزایش سرمایه از ۲۰ هزار میلیارد ریال به ۶۴ هزار میلیارد ریال بود که از محل سود انباشته حدود ۱۶ هزار میلیارد ریال و از محل اندوخته طرح‌های توسعه ۲۸ هزار میلیارد ریال براساس پیشنهاد هیات مدیره شرکت در نظر گرفته شده بود، اما آنچه در بورس مطرح شد افزایش سرمایه از ۲۰/۰۰۰ میلیارد ریال به ۵۱ هزار میلیارد ریال بود که ۲۸/۰۰۰ میلیارد ریال از محل اندوخته طرح‌های توسعه و حدود ۳ هزار میلیارد ریال از محل سود انباشته است.

اجرای پروژه‌ها در راستای الزام به بهبود و ارتقای کیفیت فرآورده‌ها

مدیرعامل پالایشگاه اصفهان اشاره‌ای هم به

تاریخچه این شرکت داشت و گفت: شرکت پالایش نفت اصفهان در سال ۱۳۵۲ توسط یک شرکت آمریکایی-آلمانی طراحی و مهندسی شد، اما بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و خروج شرکت‌های خارجی، خوشبختانه آغاز عملیات تولید این پالایشگاه به دست نیروهای متخصص داخلی صورت گرفت.

ابراهیمی ادامه داد: با روندی که پالایشگاه اصفهان داشت و الزام به بهبود و ارتقای کیفیت و رعایت مسائل زیست محیطی یک سری فرآورده‌ها، پروژه‌هایی در این راستا تعریف شد.

وی احداث و راه اندازی واحد بنزین سازی را یکی از پروژه‌های شرکت پالایش نفت اصفهان عنوان و تصریح کرد: با توجه به الزامات محیط زیست، می‌بایست بنزین پالایشگاه از حالت معمولی به یورو تبدیل می‌شد و بر همین اساس در سال ۹۴ واحد بنزین سازی پالایشگاه اصفهان راه‌اندازی شد.

ابراهیمی همچنین به راه‌اندازی واحد تقطیر و گاز مایع ۳ در تیرماه ۹۸ اشاره کرد و گفت: امیدواریم راه‌اندازی واحد تصفیه گازوئیل نیز مانند واحد بنزین سازی در راستای بهبود کیفیت محصولات تولیدی این پالایشگاه باشد.

بهره برداری از واحد تصفیه گازوئیل پالایشگاه اصفهان تا پایان سال ۹۹

مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان وعده داد واحد تصفیه گازوئیل پالایشگاه اصفهان در نیمه تا پایان سال آینده به بهره‌برداری برسد و گفت: نیمه اول سال ۹۹ شروع به راه‌اندازی این واحد خواهیم کرد و تا نیمه دوم سال به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.

وی همچنین اشاره‌ای هم به میزان سرمایه و

ترکیب سهامداران این شرکت داشت و گفت: در سال ۷۷ میزان سرمایه شرکت ۱۰۰ میلیون ریال بود، که طی سال‌های گذشته و با افزایش سرمایه به مبلغ ۲۰/۰۰۰ میلیارد ریال رسیده است و در حال حاضر هم درخواست افزایش آن به مبلغ ۵۱/۰۰۰ میلیارد ریال را داریم.

ابراهیمی هدف از افزایش سرمایه را تشریح کرد: جبران مخارج سرمایه‌ای انجام شده در مجموعه طرح‌های بهبود فرآیند و بهینه سازی، اصلاح ساختار مالی ناشی از مخارج سرمایه‌ای انجام شده طی سال‌های گذشته، جلوگیری از خروج نقدینگی در جهت تأمین مالی پروژه‌های در دست تکمیل و سرمایه در گردش.

وی با یادآوری اینکه در سال ۹۴، مبلغ ۲۲/۰۰۰ میلیارد ریال دارایی داشتیم، در حالی که این میزان هم اکنون به ۶۷/۰۰۰ میلیارد ریال رسیده و اختلاف آن ۴۵/۰۰۰ میلیارد ریال است، افزود: این مبلغ را در پروژه‌ها سرمایه‌گذاری کرده‌ایم و باعث شده به افزایش سرمایه فکر کنیم.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان در ادامه به پروژه‌های تعریف شده در این شرکت همچون، احداث واحد تقطیر و گاز مایع سوم، احداث دو بویلر و تصفیه خانه مربوطه، ساخت فلر، ساخت بسته‌های روغن گیر، ایجاد سیستم تصفیه پساب و ... اشاره و عنوان کرد: اجرای پروژه‌های زیست محیطی مزایایی برای شرکت دارد که از جمله می‌توان حفظ جایگاه شرکت، دسترسی به بازارهای بین‌المللی، حذف گوگرد، رعایت استانداردها و تقلیل عوارض آلودگی و ... را برشمرد.

وی در ادامه یادآوری شد: راه‌اندازی مجتمع بنزین

سازی یکی از پروژه‌هایی است که انجام داده‌ایم و سوددهی بابت بنزین‌سازی در سال ۹۵، حدود ۲/۰۰۰ میلیارد ریال بوده است. در سال ۹۶، ۴/۰۰۰ میلیارد ریال و سال ۹۷، ۹/۰۰۰ میلیارد ریال بوده است، که البته بستگی به تأثیر نرخ ارز و شرایط اقتصادی داشته است.

سود ۸ هزار میلیارد ریالی از راه‌اندازی واحد تقطیر و گاز مایع سوم

وی همچنین با اشاره به بهره‌برداری از واحد تقطیر و گاز مایع سوم که تیرماه امسال به بهره‌برداری رسید، گفت: این واحد ظرفیت تولید ۱۲۰ هزار بشکه در روز را دارد و در حال حاضر با ظرفیت ۱۳۵ هزار بشکه در روز کار می‌کند.

وی افزایش ایمنی پالایشگاه، افزایش کیفی و کمی واحد نفت سفید و تولید بخش قابل ملاحظه‌ای از خوراک بنزین‌سازی را از اهداف بهره‌برداری از این واحد برشمرد.

ابراهیمی ادامه داد: پیش‌بینی سود این واحد در سال ۹۸ حدود ۸/۰۰۰ میلیارد ریال برآورد شده و ما امیدواریم به این عدد برسیم البته با توجه به تسعیر نرخ ارز شاید این عدد تحت‌الشعاع قرار گیرد.

مدیرعامل پالایشگاه اصفهان به پروژه‌های زیست محیطی نیز اشاره‌ای کرد و گفت: از جمله این پروژه‌ها ایجاد پمپاژ و سیستم پساب تصفیه خانه پساب آب شاهین شهر است که در صنعت استفاده می‌کنیم.

راه‌اندازی واحد تصفیه گازوئیل در سال ۹۹ وی راه‌اندازی واحد تصفیه گازوئیل را از پروژه‌های در دست اقدام برشمرد و افزود: این پروژه برای پالایشگاه اصفهان تقریباً الزام‌آور است و همچنین واحد RHU که حتماً باید انجام شود.

وی با بیان اینکه با راه‌اندازی واحد تصفیه گازوئیل ۱۰۰ هزار بشکه گازوئیل در روز تصفیه می‌شود، اعلام کرد: امیدواریم در سال ۹۹ این پروژه نیز به صورت کامل راه‌اندازی شود و علاوه بر تولید سوخت پاک مطابق با استاندارد یورو، از انتشار ۳۰۰ تن گوگرد در روز جلوگیری شود.

ابراهیمی با بیان اینکه هم‌اکنون حدود ۲۰ درصد از گازوئیل پالایشگاه اصفهان یورو ۴ و ۸۰ درصد گازوئیل معمولی است، تصریح کرد: با راه‌اندازی این واحد، تمام تولیدات پالایشگاه اصفهان تبدیل به یورو می‌شود، در عین حال که می‌توانیم گوگرد تولیدی را بفروشیم تا سودی عاید پالایشگاه شود.

وی خاطر نشان کرد: راه‌اندازی واحد RHU نیز قرار بود از سوی یک شرکت کره‌ای به نام دایلم اجرا شود که به خاطر تحریم‌ها این شرکت انصراف داد و الان با پیمانکار ایرانی قرارداد بسته‌ایم و تا ظرف دو سه سال آینده شاهد بهره‌برداری و تصفیه نفت کوره تولید پالایشگاه خواهیم بود.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان در بخش

پایانی سخنانش تأکید کرد که با اجرای پروژه‌ها و تحقق اهداف تعریف شده این شرکت می‌تواند به چشم‌انداز خود دست یابد و در افق ۱۴۰۰ سرآمد شرکت تولید فرآورده‌های نفتی در کشور باشد.

گزارش بازرسی قانونی درباره گزارش توجیهی هیات مدیره در خصوص افزایش سرمایه

در ادامه این جلسه گزارش بازرسی قانونی درباره گزارش توجیهی هیات مدیره در خصوص افزایش سرمایه به مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام شرکت پالایش نفت اصفهان قرائت شد.

۱- گزارش توجیهی مرداد ماه ۱۳۹۸ هیات مدیره شرکت پالایش نفت اصفهان (سهامی عام) به آن مجمع، مبنی بر لزوم افزایش سرمایه شرکت از مبلغ ۲۰/۰۰۰ میلیارد ریال به مبلغ ۶۴/۰۰۰ میلیارد ریال، مشتمل بر صورت سود و زیان و سایر اطلاعات مالی فرضی که پیوست است، طبق استاندارد حسابرسی "رسیدگی به اطلاعات مالی آتی" مورد رسیدگی این مؤسسه قرار گرفته است. مسئولیت گزارش توجیهی مزبور و مفروضات مبنای تهیه آن با هیات مدیره شرکت است.

۲- گزارش مزبور در اجرای تبصره ۲ ماده ۱۶۱ اصلاحیه قانون تجارت و با هدف توجیه افزایش سرمایه از محل سود انباشته و اندوخته طرح‌های توسعه‌ای از منظور اصلاح ساختار مالی و جبران مخارج سرمایه‌ای انجام شده در مجموعه طرح‌های بهبود فرآیند و بهینه‌سازی پالایشگاه و جلوگیری از خروج نقدینگی ناشی از تقسیم سود انباشته و اندوخته طرح‌های بهبود فرآیند بوده است. این گزارش توجیهی براساس مفروضاتی مشتمل بر مفروضات ذهنی درباره رویدادهای آتی و اقدامات مدیریت تهیه شده است که انتظار نمی‌رود لزوماً به وقوع بپیوندد. در نتیجه، به استفاده کنندگان توجه داده می‌شود که این گزارش توجیهی ممکن است برای هدف‌هایی جز هدف توصیف شده در بالا مناسب نباشد.

۳- به شرح مفروضات مندرج در گزارش توجیهی، به دلیل نحوه تعیین نرخ خرید نفت خام و نرخ فروش فرآورده‌های تولیدی بر مبنای نرخ‌های جهانی آنها در راستای مصوبات قانونی و آئین‌نامه‌های اجرایی مربوطه و ارتباط مستقیم این نرخ‌ها با یکدیگر و با توجه به قابل پیش‌بینی نبودن بلندمدت و با فرض تحقق آن بخش از طرح‌های زیست محیطی که موجب عدم اعمال قاعده کیفی‌سازی در نرخ ۵ فرآورده اصلی شرکت و سوخت هوایی می‌شود، درآمدهای عملیاتی و بهای تمام شده آن برای سال‌های ۱۴۰۰ به بعد در هر دو حالت افزایش سرمایه و عدم افزایش سرمایه ثابت فرض شده و حاشیه سود برای این سال‌ها بر مبنای اقلام واقعی سال‌های اخیر به میزان ۱۰٪ در نظر گرفته شده است.

۴- براساس رسیدگی به شواهد پشتوانه مفروضات و با فرض تحقق مفروضات و سایر مبنای پیش‌بینی شده در گزارش توجیهی به شرح بند (۳) فوق، این مؤسسه به مواردی برخورد نکرده است که متقاعد شود مفروضات مزبور، مبنایی معقول برای تهیه گزارش توجیهی فراهم نمی‌کند. به علاوه، به نظر این مؤسسه، گزارش توجیهی یادشده، براساس مفروضات به گونه‌ای مناسب تهیه و طبق استانداردهای حسابداری ارائه شده است.

۵- حتی اگر رویدادهای پیش‌بینی شده طبق مفروضات ذهنی توصیف شده در بالا رخ دهد، نتایج واقعی احتمالاً متفاوت از پیش‌بینی‌ها خواهد بود، زیرا رویدادهای پیش‌بینی شده اغلب به گونه‌ای مورد انتظار رخ نمی‌دهد و تفاوت‌های حاصل می‌تواند با اهمیت باشد.

۶- افزایش سرمایه یاد شده باید با رعایت مبنای پیش‌بینی شده در اصلاحیه قانون تجارت و قانون بازار اوراق بهادار و پس از دریافت مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار انجام پذیرد.

تصویب افزایش سرمایه شرکت از ۲۰ هزار میلیارد ریال به ۵۱ هزار میلیارد ریال

شایان ذکر است، بخش پایانی جلسه به پرسش و پاسخ سهامداران اختصاص داشت که در این جلسه برخی از سهامداران سوالاتی را مطرح کرده و نظرات و پیشنهادات خود را ارائه کردند. در پایان نیز باتوجه به موافقت سهامداران، تصمیمات مجمع به شرح زیر مصوب شد:

❖ افزایش سرمایه شرکت از مبلغ ۲۰ میلیارد ریال به مبلغ ۵۱ میلیارد ریال (معادل ۱۵۵ درصد) از محل سود انباشته و اندوخته طرح‌های بهبود و بهینه‌سازی فرآیند و از طریق صدور سهام جدید مورد تصویب قرار گرفت. (۳۰۰ میلیارد ریال از محل سود انباشته و ۲۸ میلیارد ریال از محل اندوخته طرح‌های توسعه‌ای)

❖ مقرر شد پس از تحقق افزایش سرمایه با رعایت مفاد قانون تجارت و قانون بازار اوراق بهادار، نسبت به اصلاح ماده ۵ اساسنامه شرکت به شرح زیر و ثبت آن در اداره ثبت شرکت‌ها اقدام شود.

❖ مجمع مقرر کرد پاره سهم‌های ایجادی در افزایش سرمایه مصوب به شرح بند ۱ فوق را تجمیع و توسط هیات مدیره از طریق شرکت بورس اوراق بهادار واگذار و بهای فروش سهام پس از کسر هزینه‌های مربوطه به حساب سهامداران ذیربط منظور شود.

❖ سرمایه شرکت مبلغ ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۵۱ ر (پنجاه و یک هزار میلیارد ریال) است که به ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۵۱ سهم عادی ۰۰۰ ر ۱ ریالی با نام تقسیم شده و به طور کامل پرداخت شده است.

تعمیرات اساسی مجتمع بنزین سازی شرکت پالایش نفت اصفهان



به منظور تعمیرات اساسی، انجام عملیات قطع خوراک سه واحد CCR و NHT و ISOMERZATION مجتمع بنزین سازی شرکت پالایش نفت اصفهان، از روز پنج شنبه ۹ آبان ماه آغاز و در تاریخ ۱۲ آبان ماه، به اداره نگهداری و تعمیرات این شرکت تحویل داده شد.

مدیر نگهداری و تعمیرات شرکت پالایش نفت اصفهان با بیان اینکه برای نخستین بار است که مجتمع بنزین سازی پالایشگاه به طور کامل تعمیرات اساسی می شود، به اهمیت خاص این دوره از تعمیرات اساسی اشاره کرد و اظهار داشت: ارتفاع تجهیزات، گستردگی و تنوع تجهیزات، حساسیت عملیاتی واحد و محدودیت فضای کاری در بخش حمل و نقل تجهیزات، کار را ویژه تر از تعمیرات اساسی دیگر واحدهای عملیاتی کرده است.

علیرضا قزوینی زاده افزود: براساس پیش بینی ها، تعمیرات اساسی این واحدها، ۲۲ شبانه روز طول خواهد کشید، اما سعی ما بر این است که با استفاده از تمام امکانات نیروی انسانی و تجهیزات، این مدت زمان را کاهش دهیم. وی با اشاره به اینکه انجام این تعمیرات توسط ۱۵۰۰ نفر از کارکنان پالایشگاه و نیروهای پیمانکاری مجرب انجام می شود، اظهار داشت: شرکت پالایش نفت اصفهان ۱۸ واحد عملیاتی دارد که تعمیرات اساسی هر یک از این واحدها، براساس برنامه زمان بندی، به صورت جداگانه و یا همزمان انجام می شود. گفتنی است مجتمع بنزین سازی شرکت پالایش

بنزین مورد نیاز کشور را تأمین می کند.

تاکید بر همکاری بیشتر شرکت های خطوط لوله و مخابرات و پالایشگاه اصفهان

مدیر شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران - منطقه اصفهان، با مدیر عامل شرکت پالایش نفت اصفهان دیدار و گفت و گو کرد. در این نشست مدیریت دو شرکت ضمن ابراز رضایت از همکاری شایسته دو سویه با توجه به موقعیت استراتژیک واحدهای صنعتی، در خصوص فعالیت های مشترک بحث و تبادل نظر کردند.

نفت اصفهان در بهمن ماه سال ۱۳۹۴ با حضور معاون رئیس جمهور به بهره برداری رسید؛ این در حالی بود که دشمن با تحریم ها سعی داشت تلاش شبانه روزی متخصصان کشور عزیزمان ایران را خدشه دار کند. ساخت شرکت پالایش نفت اصفهان پیش از انقلاب آغاز و پس از انقلاب راه اندازی شد. ظرفیت اولیه این پالایشگاه ۲۰۰ هزار بشکه در روز است که سال های پس از جنگ ظرفیت آن افزایش یافت و حتی به ۳۸۵ هزار بشکه در روز نیز رسید. هم اکنون ظرفیت تثبیت شده پالایشگاه اصفهان روزانه ۳۷۵ هزار بشکه نفت خام است و حدود ۲۲ درصد از

ارتقای سلامت کارکنان شرکت های نفتی منطقه اصفهان بیش از پیش مورد توجه قرار می گیرد



با حضور مدیران HSE و منابع انسانی شرکت های صنعت نفت مستقر در اصفهان و رئیس بهداشت و درمان صنعت نفت اصفهان و همکاران ایشان، به میزبانی شرکت پالایش نفت اصفهان جلسه ای در راستای بهبود شاخص های سلامت کارکنان برگزار شد. در این نشست که با محوریت بررسی اقدامات اختصاصی حوزه سلامت کار و HSE تشکیل شده بود، اجرای برنامه هایی مشترک با بهداشت درمان (سلامت خانواده درمان مستقیم و غیرمستقیم و بیمارستانی)، مدیران عامل و مدیریت HSE شرکت های صنعتی پیشنهاد شد. الزام تشکیل جلسات کمیته سلامت شرکت های صنعتی و طرح موضوعات مشترک، طراحی براساس شرایط منطقه و بومی سازی اجرای برنامه ها، با استفاده از خرد جمعی و مشارکت کارشناسان منابع انسانی و HSE شرکت های صنعت نفت و تیم سلامت کار و خانواده و... از مصوبات این نشست بود.

مدیر کل حفاظت محیط زیست استان اصفهان از شرکت پالایش نفت اصفهان بازدید کرد



ایرج حشمتی مدیر کل حفاظت محیط زیست استان، از پروژه‌های زیست محیطی خط انتقال، ایستگاه پمپاژ و تصفیه خانه پساب شهری و واحد گرانش سازی گوگرد تولیدی شرکت پالایش نفت اصفهان، بازدید کرد.

در این بازدید که به منظور اطلاع یافتن از روند اجرای پروژه‌های زیست محیطی این شرکت انجام شد، نشست با حضور مدیرعامل و مدیران پالایشگاه نیز برگزار شد.

مدیر عامل شرکت پالایش نفت اصفهان با اشاره به سیاست‌های وزارت نفت مبنی بر الزام تولید محصولات براساس استانداردهای روز دنیا، گفت: با وجود تمام مشکلات پیش‌رو و تحریم‌های دشمن خوشبختانه توانسته‌ایم پروژه‌های مهمی را به سرانجامی نیک برسانیم. به طوری که در حال حاضر تمامی ۱۱ میلیون لیتر بنزین تولیدی شرکت در حد استاندارد بین‌المللی یورو ۴ و ۵ است.

مرتضی ابراهیمی همچنین طرح جامع زیست محیطی شرکت را که موجب ارتقای کمی و کیفی محصولات پالایشگاه می‌شود، تشریح کرد و اظهار داشت: در حال حاضر پالایشگاه اصفهان، روزانه به طور متوسط ۳۷۵ هزار بشکه نفت خام، دریافت کرده و پس از فرآورش محصولاتی همچون بنزین، گازوئیل، نفت سفید، گاز مایع و نفت کوره تولید می‌کند که

را اجرا و به اتمام برسانیم. مدیر کل حفاظت از محیط زیست استان نیز با تاکید بر اجرای الزامات زیست محیطی تصریح کرد: ارتباط سازمان‌های بزرگ استان باید با سازمان حفاظت محیط زیست، مستمر و مؤثر باشد.

با انجام طرح جامع، محصولات ارزشمند این شرکت همچون گازوئیل و بنزین تولیدی از لحاظ میزان و کیفیت در حد استانداردهای روز دنیا می‌شود. وی اظهار امیدواری کرد که با حمایت سازمان حفاظت محیط زیست، بتوانیم طرح‌های مهم زیست محیطی

رویکرد شرکت پالایش نفت اصفهان به ساخت داخل، صرفه جویی ارزی به همراه داشته است

سعید احترامیان افزود: در شش ماه نخست سال جاری، اقلام ساخته شده ۱۹۸ قلم به تعداد ۸۲۱ ر ۲۶ قطعه بوده که هزینه ساخت آنها ۳۵۵ ر ۵۷۲ ر ۹۲۲ ر ۳۲ ریال بوده است. این در حالی است که اگر می‌خواستیم از خارج از کشور آنها را وارد کنیم می‌بایست افزون بر ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۱۹۷ ریال هزینه می‌کردیم.

گفتنی است با وجود محدودیت‌های بین‌المللی ناشی از تحریم، این شرکت با محور قرار دادن فرمایشات مقام معظم رهبری در خصوص سال "رونق تولید"، ساخت داخل تجهیزات مورد نیاز خود را با شتاب فزاینده‌ای در دستور کار قرار داده است. در این مسیر با تلاش متخصصان داخلی و بهره‌مندی از توانمندی‌های شرکت‌های داخلی به روش مهندسی معکوس، قطعات و تجهیزات اقلام بسیار مهمی از جمله قطعات ماشین آلات دوار (کمپرسور، توربین، پمپ، میکسر و...) کولرهای هوایی، مبدل‌های حرارتی، برج‌ها و ظروف تحت فشار، لوازم کوره‌ها، کنترل ولو و... که پیش از این با خرید خارجی تأمین می‌شد، ساخته شده است.



بنابر اظهار رئیس پشتیبانی ساخت داخل شرکت پالایش نفت اصفهان در کنار صرفه‌جویی اقتصادی بالغ بر ۰۰۰ ر ۰۰۰ ر ۱۶۴ ریال، شاهد تداوم چرخه تولید شرکت و کاهش خروج ارز از کشور نیز بوده‌ایم.

آمار اقلام ساخته شده در جهت تداوم بومی‌سازی، هزینه انجام شده و میزان صرفه‌جویی به عمل آمده در شش ماه نخست سال جاری، نوید بخش تلاش بی‌وقفه برای استفاده از توانمندی‌های ساخت داخل کشور و همچنین جایگزینی اقلام خارجی بوده و

دیدار رئیس بهداشت و درمان صنعت نفت اصفهان با مدیر عامل شرکت پالایش نفت اصفهان



مرتضی ابراهیمی مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان نیز از تلاش‌های بی‌وقفه دکتر امامی و کلیه پرسنل بهداشت و درمان در امر خدمت‌رسانی به خانواده نفت و مراجعین تقدیر و تشکر کرده و بر همکاری دوسویه تاکید کرد.

رئیس بهداشت و درمان و رئیس ستاد طب صنعتی و بهداشت صنعت نفت اصفهان در دفتر مدیرعامل شرکت پالایش نفت اصفهان حضور یافته و با مدیرعامل و برخی مدیران این شرکت دیدار و گفت‌وگو کردند.

در این دیدار رئیس بهداشت و درمان صنعت نفت اصفهان گفت: بهداشت و درمان صنعت نفت یکی از مهمترین شرکت‌های زیرمجموعه وزارت نفت است که خدمات بهداشتی و درمانی در حجمی بسیار گسترده به کارکنان این صنعت ارائه می‌کند و مسوولیت تأمین سلامت کارکنان صنعت بزرگ و مهم نفت در کشور را برعهده دارد.

امامی افزود: مهم‌ترین سیاست ما تاکید در بحث سلامت کارکنان است که درمان‌نگر نباشیم و به دنبال پیشگیری باشیم و امیدوارم همه متخصصان و دست‌اندرکاران بهداشت و درمان کشور صنعت نفت استان در گام اول به دنبال پیشگیری باشند؛ چرا که پیشگیری هزینه‌ها را کاهش داده و سلامت کل جامعه را تأمین می‌کند. امامی همچنین گزارشی از خدمات مرکز به کارکنان پالایشگاه اصفهان ارائه کرد درخصوص نحوه افزایش همکاری پالایشگاه با بهداشت و درمان صنعت نفت در قالب قراردادهای دوطرفه پیشنهادی داد.

بازدید دانشجویان مهندسی شیمی از شرکت پالایش نفت اصفهان

در راستای ایجاد تعامل هرچه بیشتر بین دانشگاه و صنعت، ۵۰ نفر از دانشجویان رشته مهندسی شیمی و شیمی کاربردی دانشگاه پیام نور اصفهان از شرکت پالایش نفت اصفهان بازدید کردند. این گروه پس از ادای احترام به ساحت شهدای هشت سال دفاع مقدس شرکت پالایش نفت اصفهان و شهدای بی‌نشان، از ماکت روم پالایشگاه بازدید کردند و با فعالیتهای بخش‌های مختلف شرکت آشنا شدند. همچنین میهمانان با بازدید از واحدهای پالایشگاه اصفهان، تلاش همکاران صنعت نفت در واحد عظیم صنعتی شرکت پالایش نفت اصفهان را از نزدیک مشاهده کردند.



گزارش تعمیرات اساسی شرکت پالایش نفت تهران



برای بهینه‌سازی فرآیند، تعویض بانند کولر هوایی ۱۹۰، تعویض ۱۵ متر از مسیر ۳۰ اینچ خط انتقال ۱۸۱ به کوره ۱۸۱ به علت خوردگی و تعویض حدود ۷۰ تا ۸۰ متر مسیر فلر واحد مراکس را می‌توان از مهمترین اقدامات این تعمیرات اساسی برشمرد.

همچنین تبدیل پلاگ ۱۰۳ کوره به ایربنت، تعویض تیوپ کوره ۱۵۱ و ۱۸۱، تعویض پچینگ‌های پد یک برج ۱۵۱ و پد ۲ برج ۱۰۲، تعویض ایستگاه فرعی B-۲ به ۲-۰۰ از دیگر فرایندهای تعمیرات اساسی این دوره بود.

تعمیرات اساسی تقطیر در اتمسفریک، خلاء، تهیه روغن، گاز مایع، مراکس شمالی پالایشگاه شمالی و بخشی از پالایشگاه جنوبی شرکت پالایش نفت تهران طبق برنامه زمانبندی اجرایی شد. تعمیرات اساسی شرکت پالایش نفت تهران با تاکید بر سه رکن "ایمنی"، "کیفیت" و "سرعت" با بهره‌گیری از توان حداکثری شرکت طبق برنامه زمانبندی اجرا شد. مدت زمان لازم برای انجام این دوره از تعمیرات اساسی ۳۱ روز کاری تعیین شد که از شنبه ۲۰ مهرماه آغاز شده و تا ۲۲ آبان ادامه داشت.

در این دوره از تعمیرات اساسی با ایجاد کارگروه ساخت و استفاده از توانمندی شرکت‌های داخلی، اکثر قطعات و تجهیزات مورد نیاز از صنایع داخل و کارگاه قطعه‌سازی شرکت تأمین شد و مشکلی برای تأمین قطعات یدکی وجود نداشت.

۱۱۵۰ نفر روز در این تعمیرات اساسی همکاری داشتند که از این تعداد ۷۵۰ نفر پیمانکار تا پایان این دوره جذب شده‌اند. مدت زمان در نظر گرفته شده برای تعمیرات اساسی ۲۵ روز بود، اما به دلیل نصب سرامیک روی کوره ۱۵۱، یک هفته این مدت زمان افزایش یافت.

تعمیرات اساسی در واحد مادر یا همان تقطیر صورت گرفت که خوراک اصلی دیگر واحدها را تأمین می‌کند، از این‌رو برای پالایشگاه شمالی total shut down (خاموش کردن کل) در نظر گرفته شد. تعویض رفرتوری دیواره کوره ۲H-۱۵۱ از حالت سیمان به حالت سرامیک فایبر جهت کاهش اتلاف حرارتی، گاز مصرفی، افزایش بازده کوره، نصب پمپ‌های جدید 2P-155 و فن هوایی 2E-193 و 2E-314

تجلیل از ایثارگران و برترین‌های ایمنی در شرکت پالایش نفت بندرعباس



در مراسمی به مناسبت هفته ایمنی و آتش نشانی از واحدها و نفرات برتر شرکت پالایش نفت بندرعباس در حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) تجلیل شد.

در این مراسم همچنین به مناسبت هفته دفاع مقدس، از جمعی از ایثارگران و رزمندگان دوران دفاع مقدس در شرکت پالایش نفت بندرعباس نیز قدردانی شد. بر اساس این گزارش در راستای ترویج فرهنگ ایمنی و همچنین تجلیل از برگزیدگان حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست، واحدهای عملیات بهره‌برداری ۰۲ (بنزین سازی)، ۰۴ (تصفیه نفت سفید و گازوئیل) و واحد نگهداری و تعمیرات تهویه به عنوان واحدهای برتر HSE معرفی شدند. در بین شرکت‌های پیمانکاری نیز شرکت تکاب صنعت مهر به عنوان شرکت برتر HSE معرفی شد.

در این مراسم به مناسبت هفته دفاع مقدس و هفتم مهر ماه روز ایمنی و آتش نشانی از جمعی از ایثارگران و رزمندگان دوران دفاع مقدس شاغل در پالایشگاه نفت بندرعباس و همچنین از جمعی از کارکنان که بر اساس رعایت شاخص‌های ایمنی در کار به عنوان نفرات برتر HSE معرفی شده بودند، با اهداء لوح از آنان قدردانی شد. مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس در این مراسم ضمن گرامی‌داشت هفته دفاع مقدس با اشاره به رشادت‌ها، ایثارگری و مقاومت ملت ایران در دوران جنگ تحمیلی گفت: در طول هشت سال دفاع مقدس، ملت ایران با درایت، وحدت، انسجام و دلاورمردی نقشه استکبار جهانی را شکست دادند. مهندس نامور افزود: از دستاوردهای مهم دوران دفاع مقدس شکل‌گیری تفکر و فرهنگ بسیجی است و ثمره این فرهنگ، دستیابی به رمز ما می‌توانیم و رشد و شکوفایی در بسیاری از بخش‌های مهم کشور به ویژه صنعت و توسعه دانش است.

وی بیان داشت: امروز با همان تفکر بسیجی و با اتکا به نیروهای داخلی و دستیابی به سطوح بالای علم، دانش و تجربه توانسته‌ایم پیچیده‌ترین پروژه‌های نفتی را طراحی و اجرا کنیم و به بهره‌برداری برسانیم. مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس با اشاره به تحریم‌های ناعادلانه گفت: در این شرایط باید از صنایع داخلی حمایت شود و این حمایت موجب تقویت صنایع، ایجاد دانش فنی، ایجاد اشتغال، جلوگیری از خروج ارز از کشور و قطع وابستگی می‌شود. مهندس نامور با اشاره به اقدامات مؤثر شرکت پالایش نفت بندرعباس در راستای حمایت از صنایع و تولیدکنندگان داخلی افزود: این شرکت بالغ بر ۶ هزار قلم از اجناس و قطعات یدکی مورد نیاز خود را برای نخستین بار طراحی و اجرا کرده و با اعتماد به صنایع داخلی آن را به تولید رسانده است. مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس همچنین

برنامه‌هایی است که در راستای افزایش ضریب ایمنی در شرکت پالایش نفت بندرعباس اجرا شده است. وی تصریح کرد: پایش هفتگی مدیران از یکی از واحدهای پالایشگاه، از نقاط قوت پالایشگاه نفت بندرعباس در ارزیابی HSE.MS شرکت ملی پالایش و پخش است که به منظور جلوگیری از حادثه و شناسایی نقاط قابل بهبود در شرکت پالایش نفت بندرعباس اجرایی شد.

رئیس ایمنی شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: پایش عوامل زیسان‌آور کار همچون عوامل فیزیکی، شیمیایی و ارگونومی، اجرای منظم معاینات کارکنان و همچنین کنترل فرایندها در راستای جلوگیری از ایجاد آلاینده‌گی و حفظ و صیانت از محیط زیست از جمله اقدامات در بخش بهداشت صنعتی است.

مدیر توسعه نیروی انسانی شرکت پالایش نفت بندرعباس نیز در این نشست و در جمع کارکنان این شرکت با تبریک هفته دفاع مقدس گفت: خدمت، ایثارگری، اخلاص و از خود گذشتگی، از فرهنگ دفاع مقدس است و همین فرهنگ، سرمایه‌های انسانی این شرکت را به نهادی با توان، درایت و تیزهوش تبدیل کرده است.

آقای ابوالقاسمی افزود: در راستای حفظ گنجینه‌های عظیم دفاع مقدس همایش تجلیل از رزمندگان هشت سال دفاع مقدس هر سال در شرکت پالایش نفت بندرعباس برگزار می‌شود و امسال چهاردهمین دوره از این همایش در این شرکت برگزار می‌شود. وی تأکید کرد: امروز همه بسیجیان و کارکنان شرکت پالایش نفت بندرعباس به عنوان یکی از تأمین‌کنندگان سوخت مورد نیاز کشور، با اعتقاد راسخ خود را موظف به حمایت از نظام اسلامی تحت رهبری ولایت فقیه می‌دانند و این نشان از جاری بودن روحیه و تفکر بسیجی است.

با تبریک هفتم مهر روز ملی ایمنی و آتش نشانی گفت: در محیطی مانند پالایشگاه همه کارکنان به ویژه در واحدهای عملیاتی باید به مقوله رعایت استانداردهای فنی و به موازات آن رعایت مسائل ایمنی و پیشگیری از حوادث را در دستور کار خود قرار دهند.

مهندس نامور با بیان این مطلب که الزام داریم که استانداردها، اصول و مقررات ایمنی، بهداشت و محیط زیست را رعایت کنیم، گفت: هدف از ایجاد و اجرای دستورالعمل و مقررات ایمنی در درجه اول حفظ جان انسان‌ها و نیروی انسانی به عنوان ارزشمندترین سرمایه است و پس از آن حفظ تاسیسات به عنوان سرمایه ملی که بخش عمده‌ای از نیاز کشور را تأمین می‌کند. وی افزود: جلوگیری از بروز هرگونه حادثه و اجرای اقدامات پیشگیرانه در پالایشگاه ضروری است و در این راستا یکی از اقدامات مناسب در پالایشگاه نفت بندرعباس تدوین دستورالعمل واکنش در شرایط اضطراری است که در این پالایشگاه اجرا و عملیاتی شده است و بر اساس آن دستورالعمل مانورهای بسیاری در داخل و خارج از پالایشگاه به صورت مشترک با صنایع همجوار اجرا شده است.

رئیس ایمنی شرکت پالایش نفت بندرعباس نیز در این مراسم گفت: در ارزیابی و انتخاب واحدهای برتر معیارهای ایمنی، آموزش، بهداشت، محیط زیست، مدیریت بحران و پدافند غیرعامل، ضریب تعمیرات اساسی، ضریب پیچیدگی واحد و ضریب فعالیت‌های پروژه‌ای در نظر گرفته می‌شود.

مهندس نمازی در بخش دیگر سخنان خود به برخی اقدامات شرکت پالایش نفت بندرعباس در حوزه HSE اشاره کرد و افزود: آنالیز ایمنی شغلی، مهندسی برگشت پذیری در صنایع فرآیندی، ارزیابی ریسک در تمامی بخش‌های پالایشگاه به منظور مدیریت ریسک و ایمنی مبتنی بر رفتار از جمله

بهره‌برداری از سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی پالایشگاه نفت بندرعباس

اهدافی همچون هماهنگی و نظارت کامل بر تردد افراد، بازرسی تردد کنندگان با حفظ شئون و تکریم کارکنان و ارباب رجوع، ایجاد نظم و یکپارچگی در پارکینگ جدید و ساماندهی تردها و ثبت حضور کارکنان پالایشگاه میسر شد.

رئیس حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: صیانت و حمایت از کارکنان، گسترش سطح تاسیسات، ارتقای سطح حفاظت از تاسیسات و بهره‌گیری از امکانات حفاظت الکترونیک، اطلاع‌رسانی به موقع، حفاظت، پیشگیری، مقابله و سالم‌سازی محیط از وظایف تعریف شده حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس است.

بهرامی با اشاره به وسعت حوزه مراقبتی حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس افزود: پالایشگاه بندرعباس دارای ۷۰۰ هکتار وسعت و همچنین اسکله فولاد، تاسیسات آبگیر دریا در فاصله ۶ کیلومتری از پالایشگاه و خطوط لوله‌های انتقال نفت از ساحل تا پالایشگاه، خطوط انتقال فرآورده‌های نفتی و علاوه بر آن شهرک مرورید به وسعت ۴۰۰ هکتار است که وظیفه حراست از آنان به صورت شبانه‌روزی بر عهده نیروهای پرتلاش حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس است.

پالایشگاه نفت بندرعباس در کرانه شمالی آب‌های خلیج فارس و مجاورت شهر بندرعباس قرار دارد و مدرن‌ترین و تنها پالایشگاه تصفیه نفت خام سنگین در ایران و خاورمیانه است و در حال حاضر ۱۸ درصد پالایش نفت خام و میعانات گازی و به تبع آن محصولات مورد نیاز کشور را تولید می‌کند.



به فناوری RFID، سامانه ثبت اثر انگشت، گیت X-RAY و سامانه‌های فلزیاب نفرو (GAT WAY) و دستی استفاده شده است و همچنین برای تکریم ارباب رجوع و میهمانان پالایشگاه نیز فضایی در حدود ۳۰۰ متر مربع در نظر گرفته شده است.

رئیس حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: در این طرح برای کنترل تردد خودروها و رانندگان در پالایشگاه، از سامانه پلاک‌خوان به همراه کارت‌خوان برد بلند استفاده شده است که خودرو با استفاده از سامانه پلاک‌خوان و رانندگان و سرنشینان با استفاده از کارت‌های برد بلند شناسایی می‌شوند که علاوه بر دروازه اصلی در دروازه فروش فرآورده‌های ویژه و تاسیسات آبگیر دریای شرکت پالایش نفت بندرعباس نیز نصب شده است.

بهرامی تصریح کرد: با اجرای سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی، فضای تردد پالایشگاه به صورت کامل تحت مراقبت‌های حراستی قرار گرفت و

سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی شرکت پالایش نفت بندرعباس با هدف افزایش ضریب ایمنی از نظر امنیتی و ترافیکی به بهره‌برداری رسید.

این طرح با حضور رئیس حراست شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی کشور، مدیرکل توسعه سیستم‌های حفاظت الکترونیک سازمان حراست صنعت نفت، رئیس حراست کل استان هرمزگان و مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس افتتاح و به بهره‌برداری رسید.

رئیس حراست شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی شامل ساخت دروازه ورودی اصلی پالایشگاه، سامانه الکترونیکی کنترل تردد خودرو با نصب دوربین‌های پلاک‌خوان در سطح پالایشگاه، تاسیسات آبگیر دریا و شهرک مرورید و همچنین ساخت راه بندهای خودرویی است.

بهرامی افزود: به منظور اشراف کامل بر تردد مراجعان، خودروها، جابجایی کالا و تجمیع اداره‌های اصلی حراست، دروازه جدید پالایشگاه نفت بندرعباس در فضایی به وسعت ۸ هزار متر مربع ساخته شد که در این بخش فضای پارکینگ خودرو و همچنین ۸۰۰ مترمربع ساختمان شامل سالن کارت زنی، اتاق‌های نگهبانی، صدور کارت، کنترل اموال و فضایی جهت مراجعان و تکریم ارباب رجوع در نظر گرفته شد.

وی با اشاره به هوشمندسازی ورودی‌های اصلی پالایشگاه بیان داشت: به منظور کنترل تردد در دروازه اصلی از گیت ورود و خروج کارکنان مجهز

جاده شهدای پالایشگاه تبریز در ضلع شرقی پالایشگاه به طول حدود ۲۰۰۰ متر و عرض ۴ متر افتتاح شد

فرماندار شهرستان تبریز در مراسم افتتاح جاده شهدای پالایشگاه تبریز گفت: چند نوع سرمایه اقتصادی، اجتماعی و انسانی وجود دارد که سرمایه‌های انسانی، بزرگ‌ترین سرمایه کشور ما است. بهروز مهدوی ادامه داد: سرمایه‌های انسانی در دوران دفاع مقدس جانانه از اسلام و نظام دفاع کردند و اجازه ندادند حتی یک و جب از خاک ایران در تصرف دشمن باقی بماند. وی با اشاره به این که پالایشگاه تبریز ۳۱ شهید تقدیم انقلاب کرده است، اظهار کرد: کارکنان این شرکت سرمایه عظیم انسانی برای شهر تبریز هستند که در یک واحد استراتژیک برای اعتلای مبین اسلامی فعالیت می‌کنند. مهدوی گفت: شرکت پالایش نفت تبریز در راستای حفاظت از محیط زیست فعالیت‌های بسیار خوبی انجام داده و برای داشتن منطقه‌ای پاک و بدون آلاینده نیز، اقدامات بسیار مهمی از سوی این شرکت انجام گرفته که ضروری است اطلاع‌رسانی شود. وی اضافه کرد: طرح کاشت دو هزار اصل نهال در حاشیه جنوبی پالایشگاه تبریز و همجوار با منطقه کجوار اقدام بسیار مثبتی در کاهش آلاینده‌ها و طراوت هوای منطقه است که بخشی از اقدامات زیست محیطی این شرکت برای داشتن هوای پاک در منطقه است. فرماندار شهرستان تبریز گفت: ارتقای کیفیت بنزین و نفت‌گاز به استاندارد یورو ۵ در شرکت پالایش نفت تبریز از جمله دیگر اقدامات مهم این پالایشگاه در راستای حفاظت از محیط زیست است.



جاده شهدای پالایشگاه تبریز در ضلع شرقی پالایشگاه به طول حدود دو هزار متر و عرض چهار متر و با صرف هزینه‌ای معادل یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال جهت دسترسی جوامع محلی همجوار پالایشگاه در راستای مسئولیت‌های اجتماعی احداث و با حضور فرماندار شهرستان تبریز به بهره‌برداری رسید.

مدیر عامل شرکت پالایش نفت بندرعباس: امنیت لازمه تولید مستمر است

در ابتدای سال آینده آغاز شود.

در ادامه این برنامه رئیس حراست شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی باتشکر از مدیر عامل و کارکنان حراست پالایشگاه نفت بندرعباس در راه اندازی و دقت اجرای کار در طرح سامانه جامع کنترل تردد پالایشگاه بندرعباس گفت: با پیگیری‌های انجام شده، این سامانه مجهز به بروزترین فناوری‌های حفاظتی و امنیتی است.

فراهانی افزود: صنعت پالایشگاهی در دنیا از اهمیت بالایی برخوردار است و در کشور ما نیز صنعت نفت و پالایش به عنوان تأمین کننده انرژی کشور جایگاه ویژه‌ای دارد و به همین دلیل حفظ، حراست و صیانت از آن بسیار مهم است. وی با اشاره به تکلیف حراست در حفظ امنیت تصریح کرد: اجرای برنامه‌ها و فعالیت‌های حفاظتی و امنیتی با حفظ شئون و کرامت و احترام کارکنان، صرفاً در راستای صیانت و حفاظت از مجموعه خود کارکنان است.

سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی شرکت پالایش نفت بندرعباس با هدف افزایش ضریب ایمنی از نظر امنیتی و ترافیکی، با حضور رئیس حراست شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی کشور، مدیرکل توسعه سیستم‌های حفاظت الکترونیک سازمان حراست صنعت نفت، رئیس حراست کل استان هرمزگان و مدیرعامل و جمعی از روسای شرکت پالایش نفت بندرعباس افتتاح و به بهره‌برداری رسید.



از حداکثر بازدهی تولید را به صورت مستمر حفظ کنیم. وی با اشاره به اقداماتی که تا پیش از این در راستای بهبود سامانه‌های امنیتی در پالایشگاه نفت بندرعباس اجرا شده بود، افزود: در این مدت با شناسایی نقاط ضعف اقدامات مقتضی و مناسبی به ویژه به منظور ارتقای سامانه‌های حفاظت الکترونیک در این شرکت اجرا شده بود که روزرسانی دوربین‌ها با قابلیت دید در شب، افزایش تعداد دوربین‌ها و ارتقای اتاق کنترل از جمله آن بود.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس تصریح کرد: به منظور افزایش ضریب نفوذناپذیری برنامه جامعی برای ارتقای امنیت محیط پیرامونی پالایشگاه نفت بندرعباس نیز در دست اجراست که مجوزها و هماهنگی‌های لازم در رابطه با آن با حراست شرکت ملی پالایش و پخش انجام شده است و تلاش می‌شود با پیگیری بخش‌های حراست و مهندسی، اجرای آن

مدیر عامل شرکت پالایش نفت بندرعباس در مراسم افتتاح و بهره‌برداری از سامانه جامع کنترل تردد و بازرسی این شرکت گفت: لازمه تولید مستمر داشتن امنیت پایدار است.

مهندس نامور افزود: در زمان راه‌اندازی و بهره‌برداری از پالایشگاه مسائل امنیتی با شدتی که امروز مورد توجه قرار گرفته است، اصولاً در طراحی اولیه پالایشگاه لحاظ نشده بود.

وی بیان داشت: با توجه به نیاز و ضرورت‌های امروز و درجه اهمیت و حیاتی بودن تأسیسات و به منظور افزایش ضریب حفاظتی، طرح بازنگری در دروازه ورودی و کنترل تردها در سطح پالایشگاه مورد بازنگری قرار گرفت و طرح جامع کنترل تردد و بازرسی با استفاده از بروزترین تجهیزات کنترلی اجرا شد.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت بندرعباس گفت: اجرای طرح جامع پس از ارزیابی گزینه‌های متعدد از نظر حراستی، HSE و فنی در دو فاز برنامه ریزی شد که فاز اول شامل احداث زیرساخت‌های فیزیکی در بخش‌های ساختمانی و تأسیسات برقی و مکانیکی و فاز دوم شامل خرید و نصب سیستم‌های کنترل تردد الکترونیکی هوشمند بود.

مهندس نامور گفت: با تلاش‌های نیروهای حراست و دقت و عکس‌العمل‌های لازم تاکنون هیچ‌گونه مورد خاص امنیتی در پالایشگاه نداشته‌ایم و توانسته‌ایم بدون هیچ‌گونه تنش و با بهترین کیفیت و بهره‌گیری

حضور پالایشگاه تبریز با دو طرح فناورانه در نمایشگاه رینوتکس



ایجاد ارزش افزوده برای محصول آیزویسایکل تولیدی شده است.

وی خاطر نشان کرد: شرکت پالایش نفت تبریز علاوه بر اینکه توانایی‌ها و طرح‌های فناورانه خود را در این نمایشگاه عرضه کرده است، اقلام مورد نیاز پالایشگاه تبریز را در راستای خودکفایی، حمایت از کالای ایرانی و تقویت تولید ملی ارائه کرده است و از سازندگان داخلی دعوت کرد ضمن بازدید از نمایشگاه با نیازمندی‌های صنایع آشنا شده و اهتمام خود را برای رفع آن مبذول کنند.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت تبریز گفت: این پالایشگاه در هفتمین نمایشگاه نوآوری و فناوری ریع رشیدی (رینوتکس) با دو طرح ابتکاری و فناورانه تولید روغن پایه گروه ۲ و تغییر کاربری واحد تبدیل کاتالیستی به واحد ایزومریزاسیون نفتی سبک شرکت کرده است.

غلامرضا باقری دیزج افزود: تغییر کاربری واحد تبدیل کاتالیستی به واحد ایزومریزاسیون نفتی سبک کار ابتکاری و فناورانه کارشناسان پالایشگاه تبریز با هدف تبدیل نفتی سبک به محصول ایزومریت است که ۱۰ میلیون یورو هزینه شده است. وی همچنین با اشاره به اجرای طرح بنزین‌سازی جدید، ادامه داد: هدف از اجرای این طرح افزایش و ارتقای کیفی بنزین تولیدی به استاندارد EU-IV به میزان یک میلیون لیتر در روز با ظرفیت ۲۰ هزار بشکه در روز است که ۲۶۵ میلیون یورو هزینه شده است. باقری دیزج یادآور شد: محصل اجرای این طرح بنزین‌سازی جدید و تغییر کاربری واحد تبدیل کاتالیستی به واحد ایزومریزاسیون نفتی سبک تولید بنزین یورو ۵ است. وی همچنین به اجرای طرح ابتکاری و فناورانه دیگر پالایشگاه تبریز اشاره کرد و گفت: با اجرای طرح فناورانه تولید روغن پایه گروه ۲ (گرید ۱۸۰N) که یک میلیون یورو هزینه شده میزان واردات روغن پایه گروه ۲ مصرفی واحد اختلاط و تولید روغن‌های روان‌ساز در راستای تکمیل زنجیره تأمین ۸۰ درصد کاهش یافته است.

مدیرعامل شرکت پالایش نفت تبریز ادامه داد: اجرای این طرح همچنین موجب



حضور شرکت پالایش نفت شیراز در سیزدهمین نمایشگاه بین المللی و تخصصی تجهیزات صنعت نفت، گاز و پتروشیمی به همراه نمایشگاه بهداشت و محیط زیست در صنعت نفت HSE

رونق تولید، حمایت از فعالان داخلی صنعت نفت به ویژه سازندگان کالاها و تجهیزات نفتی و شرکت‌های اکتشاف و تولید ایرانی و جذب سرمایه و انتقال فن آوری از مهم‌ترین رویکردهای این نمایشگاه بود. سیزدهمین نمایشگاه بین المللی و تخصصی تجهیزات صنعت نفت، گاز و پتروشیمی شیراز با حضور شرکت پالایش نفت شیراز و ۱۰۵ غرفه داخلی و چهار غرفه خارجی از چهار کشور جهان از سوم تا ششم مهرماه برگزار شد.

مهندسی دانشگاه شیراز برگزار شد. این نمایشگاه با هدف ارائه آخرین دستاوردهای صنایع مرتبط با این صنعت در محل نمایشگاه بین المللی شیراز در شهر گلستان برگزار شد. نمایشگاه بین المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی بزرگترین رویداد این حوزه در استان فارس به شمار می‌رود و برپایی این نمایشگاه فرصت مناسبی برای معرفی توانمندی‌ها، دستاوردها و ارتباط بین افراد در حوزه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی است.

آیین گشایش سیزدهمین نمایشگاه بین المللی و تخصصی تجهیزات صنعت نفت، گاز و پتروشیمی شیراز صبح روز چهارشنبه سوم مهر با حضور معاون هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منابع استانداری فارس، مدیر پشتیبانی ساخت و تأمین کالای شرکت ملی نفت ایران، مدیرعامل و مدیران شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی و جمعی دیگر از مدیران صنعت نفت استان فارس متخصصان حوزه نفت و گاز کشور و مهمانان خارجی در دانشکده

کرمانشاه؛ میزبان مدیران روابط عمومی‌های پالایشگاه‌های کشور

جلسه هماهنگی و هم‌اندیشی مدیران روابط عمومی شرکت‌های پالایشی کشور در شرکت پالایش نفت کرمانشاه برگزار شد.

محمدرضا امامی‌نیا مدیر روابط عمومی و امور بین الملل شرکت پالایش نفت کرمانشاه با اشاره به برگزاری جلسه هماهنگی و هم‌اندیشی مسئولین روابط عمومی شرکت‌های پالایش نفت کشور در این پالایشگاه، گفت: پیگیری در خصوص برگزاری یازدهمین نمایشگاه تخصصی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی در عسلویه، پیگیری در خصوص برگزاری شانزدهمین نمایشگاه بین المللی انرژی کیش، هماهنگی برگزاری برنامه‌های فرهنگی در پالایشگاه‌ها، هماهنگی و پیگیری دوره‌های آموزشی کاربردی، ارائه گزارش جلسه هماهنگی مسابقات سراسری قرآن و نهج البلاغه و ارائه پیشنهادات راهبردی و تصمیم‌گیری نهایی از جمله محورهای اصلی این جلسه بود. وی افزود: جلسه مذکور با حمایت و نگاه ویژه مدیریت ارشد شرکت پالایش نفت کرمانشاه برگزار و بر همکاری متقابل کلیه شرکت‌های پالایشی کشور در حوزه روابط عمومی‌ها تأکید شد.



پالایشگاه‌ها و مسوولیت‌های اجتماعی

شرکت نفت ستاره خلیج فارس

← آزادی زندانیان به جای تهیه گل و شیرینی

شرکت نفت ستاره خلیج فارس در اقدامی مبتکرانه هزینه‌های خرید گل و شیرینی در مناسبت‌های مختلف را صرف آزادی زندانیان جرائم غیر عمد می‌کند.

نرگس صداقت، مدیر روابط عمومی و امور بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس در تشریح این خبر بیان داشت: آزادی زندانیان جرائم غیر عمد علاوه بر این که اجر اخروی دارد می‌تواند به کاهش آسیب‌های اجتماعی بیانجامد و سلامت عمومی جامعه را ارتقا دهد. وی افزود: از این رو با تدبیر مدیر عامل محترم، شرکت نفت ستاره خلیج فارس از چندی پیش هزینه‌های خرید گل و شیرینی در مناسبت‌های مختلف از جمله فوت، انتصاب و دیگر مناسبت‌ها را صرف آزادی زندانیان جرائم غیر عمد می‌کند. صداقت تاکید کرد: عمل به مسوولیت‌های اجتماعی یکی از اولویت‌های شرکت نفت ستاره خلیج فارس است و مهندس دادور، مدیر عامل شرکت همواره بر این مسأله تاکید دارد که ذی نفعان اصلی شرکت مردم بومی منطقه، هرمزگان نشینان و مردم شریف ایران هستند. وی در پایان گفت: امیدواریم این اقدام بتواند به عنوان الگو در سطح جامعه ترویج شود و افراد و شرکت‌های حقیقی و حقوقی نیز به این حوزه ورود کنند.

شرکت پالایش نفت شیراز

← اختصاص ۳۵۰ میلیون ریال برای کمک به افراد کم بضاعت در

زمینه‌های آموزشی و فرهنگی

شرکت پالایش نفت شیراز در راستای انجام مسوولیت‌های اجتماعی خود در زمینه‌های مختلف آموزشی فرهنگی ورزشی توانبخشی حوادث غیر مترقبه و ... مساعدت لازم را با نهادهای سازمان‌ها و افراد ذی ربط داشته و در حد توان و مقدرات تلاش کرده همکاری و اقدام لازم را در زمینه ایفای نقش خود در حوزه مسوولیت‌های اجتماعی داشته باشد. در این راستا در سال ۹۸ تاکنون مبلغی بالغ بر ۳۵۰ میلیون ریال به سازمان‌های ذی‌ربط جهت کمک به افراد کم بضاعت در زمینه‌های آموزشی و فرهنگی اختصاص یافته است.

شرکت پالایش نفت تهران

← کمک‌های نقدی و غیرنقدی پالایشگاه تهران در راستای انجام

مسوولیت‌های اجتماعی

شرکت پالایش نفت تهران در راستای انجام مسوولیت‌های اجتماعی خود کمک‌های نقدی و غیر نقدی داشته که آخرین آمار و میزان اقلام کمک‌های ارسالی این شرکت به شرح زیر است:

- کمک به دانش‌آموزان باقرشهر مبلغ یک میلیارد ریال
- کمک به ستاد اربعین مبلغ ۱۵۰ میلیون ریال
- خرید سردخانه جهت استان ایلام مبلغ ۲۵۰ میلیون ریال
- خرید بابت ملزومات سیل زدگان مبلغ سه میلیارد ریال

شرکت پالایش نفت کرمانشاه

← پرداخت بیش از ۱۳ میلیارد ریال به سیل‌زدگان گلستان و لرستان

شرکت پالایش نفت کرمانشاه پیرو فرمایش و تاکید مقام معظم رهبری در خصوص بسیج کلیه دستگاه‌ها جهت امداد رسانی به سیل زدگان و همچنین در چارچوب مسوولیت‌های اجتماعی خود، اقدامات کمک رسانی و امدادی را در ساعت اولیه وقوع سیل در استان گلستان و استان لرستان آغاز و محموله‌های

کمکی خود را در مراحل مختلف زمانی به آن استان‌ها ارسال کرده است که مجموعاً بیش از ۱۳ میلیارد ریال بوده است. همچنین جهت کمک رسانی به موکب‌های اربعین مبلغ ۱۲ میلیارد ریال پرداخت شده است.

شرکت پالایش نفت اصفهان

← کمک به آزادی زندانیان جرائم غیر عمد استان اصفهان

شرکت پالایش نفت اصفهان نیز در راستای انجام مسوولیت‌های اجتماعی خود در هفت ماهه اول سال جاری بیش از ۷ میلیارد ریال برای کمک به طرح امنیت ایام نوروز، سیل زدگان و همچنین رزمایش مشترک سپاه و ناجا پرداخت کرده است.

پالایشگاه اصفهان همچنین ۱۴۹ میلیارد ریال برای خرید اقلام مورد نیاز سیل زدگان، مساعدت در خصوص آزادی زندانیان جرائم غیر عمد استان اصفهان، توسعه و ترویج آموزه‌های نهج البلاغه، کمک به صندوق حمایت از بخش توسعه کشاورزی استان اصفهان، کمک به ساخت و ساز مسکن در شهرستان سیل زده پلدختر، مساعدت مالی در خصوص هزینه‌های برگزاری نمایشگاه و رزمایش هفته دفاع مقدس، مساعدت در خصوص نمایشگاه و همایش ملی مهندسی ایمنی و مدیریت HSE و مساعدت به موکب صاحب الزمان اربعین اختصاص داده است.

شرکت پالایش نفت تبریز

← فعالیت خیریه و بشردوستانه پالایشگاه تبریز

شرکت پالایش نفت تبریز در راستای انجام مسوولیت‌های اجتماعی خود، همکاری در امور خیریه و بشردوستانه، توسعه برندینگ، حمایت از امور مذهبی، تعامل و همکاری دانشگاه و صنعت، همکاری در توسعه متوازن جامعه، توانمندسازی و مهارت‌آموزی به جوامع همجوار و خلق ارزش زیست محیطی اقداماتی را انجام داده است.

کمک نقدی به ستاد دیه استان آذربایجان شرقی جهت آزادی زندانیان جرائم غیر عمد استان، کمک به سیل زدگان، کمک به ستاد اربعین، عقد تفاهم‌نامه همکاری با دانشگاه تهران در خصوص طرح‌های پژوهشی، عقد تفاهم‌نامه همکاری با جمعیت هلال احمر و انعقاد قرارداد احداث واحد گوگرد سازی جدید در راستای کاهش آلاینده‌های زیست محیطی از جمله این اقدامات است.

شرکت پالایش نفت بندرعباس

← تعهد به جامعه در قالب مسوولیت‌های اجتماعی

شرکت پالایش نفت بندرعباس در راستای رسالت و مسوولیت‌های اجتماعی و رشد و توسعه جامعه پیرامون خود، از ابتدای سال ۹۸ تاکنون بالغ بر ۱۸۱ میلیارد ریال اعتبار اختصاص داده است.

این مبلغ به منظور توسعه زیرساخت‌های آموزشی، ورزشی، فرهنگی، راه‌های ارتباطی در استان هرمزگان و همچنین کمک‌های امدادی به هموطنان آسیب دیده از حوادث و بلایای طبیعی در کشور در نظر گرفته و تخصیص داده شده است. مجموع کمک‌های نقدی و غیرنقدی شرکت پالایش نفت بندرعباس به مناطق سیل زده کشور بالغ بر ۱۱ میلیارد ریال بود.

این شرکت همچنین در راستای مسوولیت‌های اجتماعی برون سازمانی خود و به منظور محرومیت زدایی از جوامع محلی و توانمند سازی جامعه پیرامونی اقدامات متعددی را در حوزه‌های مختلف انجام داده است.

تأثیر کوتاه مدتِ حوادثِ سایبیتی و آرامکو بر بازار نفت

آرامش بعد از آرامکو

نیروهای گشتی پایگاه منطقه دوم دریایی سپاه، یک کشتی خارجی حامل سوخت را توقیف کردند؛ شناوری که گفته شد متعلق به عراق است اما مقامات عراقی این مساله را تکذیب کردند. همه این اتفاقات و خبرهای آن، بازار نفت را با ریسک‌های جدی روبرو می‌کرد و ثبات را برای مدتی از این بازار گرفت؛ اما این پایان ماجرا نبود و دو اتفاق دیگر، و البته تاحدودی مهم‌تر، حوزه نفت را با تکانه‌هایی مواجه کرد.

اعلام شد که یک نفتکش انگلیسی در تنگه هرمز توقیف شده است. این خبر را سردار رمضان شریف - سخنگو و مسئول روابط عمومی کل سپاه - اعلام کرد و گفت که این نفتکش انگلیسی با بی‌توجهی به قوانین و مقررات دریایی در مسیر معکوس در حال ورود به تنگه هرمز و برخورد احتمالی با کشتی‌های دیگر بود که با درخواست سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، توسط نیروی دریایی سپاه توقیف شد. شامگاه چهارشنبه ۹ مرداد هم

در چند ماه گذشته، بویژه از تیرماه به بعد، چند حادثه در چند نقطه جهان رخ داد که با وجود شباهت‌ها و تفاوت‌های آن‌ها، همگی حول یک موضوع اشتراک داشتند: نفت. از تیرماه که یک نفتکش حامل دو میلیون بشکه نفت ایران در تنگه جبل الطارق توقیف شد، چند اتفاق دیگر هم افتاد که مستقیم و غیرمستقیم با حوزه نفت در ارتباط بود. ۱۵ روز بعد از توقیف نفتکش گریس ۱، یعنی همان نفتکشی که نفت ایران را حمل می‌کرد و توقیف شده بود،



حسین هرمزی
روزنامه‌نگار

خام برنت تقریباً ۲۰ درصد افزایش یافت. بازارهای دیگر نیز شاهد نگرانی‌های مربوط به عرضه نفت از جمله بنزین و نفت گرمایشی ایالات متحده و نیز بازار طلا بودند. در آمریکا، دونالد ترامپ اجازه انتشار ذخایر استراتژیک نفتی آمریکا برای کمک به تثبیت قیمت انرژی در ایالات متحده را صادر کرد؛ ذخایری حدود ۶۳۰ میلیون لیتر.

در هر حال، این شرایط چندان طول نکشید؛ عربستان با قدرت به بازار نفت برگشت، قیمت نفت هم آرام گرفت و آمریکا به تلافی نقش ادعایی ایران در این حمله، بانک مرکزی ایران را تحریم کرد. شسورای روابط خارجی آمریکا در تحلیل خود از این رویدادها، حمله به آرامکو را موجب رسیدن مزایایی به

اصلی یا لاقول اصلی‌ترین شریک جرم این حملات معرفی شد. با وجود اینکه برخی مقامات آمریکایی و اسرائیلی هم بر همین طبل می‌کوبیدند، هیچ‌گاه سمیه آن‌ها آنقدر پرزور نشد تا بتوانند این ادعا را رسماً اثبات کنند یا علیه ایران در مجامع بین‌المللی طرح شکایت کنند.

واکنش‌ها و تبعات حمله به آرامکو تنها به مواضع سیاسی ختم نمی‌شد. بلافاصله بعد از حمله به آرامکو، توان تولید نفت خام عربستان سعودی به نصف کاهش یافت. این وضعیت تا چند روز ادامه پیدا کرد و قیمت نفت تا مرز بشکه‌های ۱۰ دلار نیز بالا رفت. بازار نفت، یک روز بعد از حملات، در شرایطی شروع شد که قیمت‌های قرارداد آتی نفت

آرامکو، پیش و پس از حمله

چهاردهم سپتامبر ۲۰۱۹ (۲۳ شهریور) تأسیسات تولید نفت «آرامکو» سعودی در «بقیق» و «خریص» واقع در شرق عربستان سعودی، هدف حمله پهپادهای موشک‌انداز قرار گرفت. آرامکو یا همان شرکت ملی نفت عربستان سعودی، یکی از باارزش‌ترین شرکت‌های جهان محسوب می‌شود و اصلی‌ترین مجموعه نفتی عربستان است. جنبش انصارالله یمن مسئولیت این حمله را بر عهده گرفت و اعلام کرد که عملیات را با استفاده از چند پرند موشک‌انداز بدون سرنشین انجام داده است. خیلی زود واکنش‌های سیاسی به این موضوع بالا گرفت و ایران از سوی مقام‌های عربستان به عنوان متهم

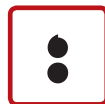
نفت، عاشقِ شصت!

روزنامه شروق در گزارشی با عنوان نگرانی بازار نفت از حوادث زنجیره‌ای در خاورمیانه، نوشت: اقتصاد نفتی ایران این روزها اگرچه تلاش می‌کند بدون وابستگی به نفت اداره شود؛ اما قطعاً از این تنش‌ها تأثیر می‌گیرد و البته بازار جهانی نفت هم از این مسائل بی‌نصیب نخواهد ماند. کارشناسان حوزه نفت بر این باورند که قطعاً هدف قرار گرفتن نفت کش ایرانی با دو موشک، بر بازارهای آبی نفت تأثیرگذار خواهد بود؛ اما در درازمدت این وضعیت عرضه و تقاضا است که قیمت نفت را تعیین می‌کند. وضعیت عرضه و تقاضا هم تابع تحولاتی است که در یک سال آینده رخ می‌دهد.

در این باره، محمدعلی خطیبی - نماینده پیشین ایران در اوپک - درباره تکرار حوادث زنجیره‌ای و ناام شدن خطوط کشتیرانی هشدار داده و تداوم این حوادث زنجیره‌ای را عاملی برای ایجاد نگرانی در بازار نفت اعلام می‌کند و می‌گوید: این اتفاق تأثیرات روانی بر بازار نفت دارد. اگرچه یک کشتی خیلی نمی‌تواند روی بازار نفت تأثیر بگذارد؛ اما یک جو روانی ایجاد می‌کند که در کوتاه‌مدت روی قیمت‌ها تأثیر می‌گذارد؛ اما این جو ماندنی نیست و مدت زیادی نمی‌تواند روی قیمت‌ها تأثیر بگذارد.

از سوی دیگر، روزنامه اعتماد نوشته است: چند ماهی است که بازار نفت با ریسک‌های مختلفی روبه‌رو می‌شود. حمله به آرامکو و اخیراً نیز مورد هدف قرار گرفتن نفتکش ایرانی از جمله این ریسک‌ها هستند. با وجود اینکه در حملات اخیر چندین میلیون بشکه نفت از بین رفت اما این حوادث تأثیر کوتاه‌مدت و کمی بر قیمت نفت داشت. این قبیل حوادث نشان می‌دهد که مخاطرات ژئوپولیتیکی تأثیر زیادی بر قیمت نفت نمی‌گذارند. شاید وقت آن رسیده که به این قضیه اذعان شود که نفت اهمیت خود را به عنوان کالای استراتژیک و سیاسی از دست داده و در واقع عوامل مؤثر بر قیمت، عرضه و تقاضاست. در واقع این حوادث که قبلاً روی بازار نفت تأثیر می‌گذاشت، دیگر تأثیری ندارد. به بیان دیگر، نباید به افزایش قیمتی که به واسطه این حوادث رخ می‌دهد، وابسته بود چراکه واقعی نیستند و سریع تخلیه می‌شوند.

برخی کارشناسان هم عامل دیگر را تغییر جایگاه نفت در بین کشورهای جهان و بازارهای جهانی می‌دانند؛ به این معنا که نفت دیگر کالای سیاسی محسوب نمی‌شود و قیمت نفت در برابر حوادث سیاسی و امنیتی تاحدود زیادی واکنش داده است. اما، آیا عدم تغییر مدت‌دار قیمت نفت در پی این حوادث را باید به معنای تثبیت بازار نفت دانست یا این، نوعی بی‌تفاوتی نگران‌کننده است؟ آیا واقعاً نفت از حالت یک کالای استراتژیک خارج شده و اگر اینطور است، این برای کشور نفت‌خیز و وابسته به نفتی همچون ایران، یک نشانه مثبت محسوب می‌شود یا منفی؟ ورود پاکستان به مناقشه ایران و عربستان و سفر عمران خان نخست‌وزیر پاکستان به تهران، می‌تواند تأثیر مثبتی رو رابطه دو کشور بگذارد و اگر چنین اتفاق مثبت سیاسی رخ دهد، اقتصاد هم از نتایج مثبت آن سود خواهد برد؟ کارشناسان سیاسی، اقتصادی و اقتصاد بین‌الملل، بویژه خبرگان حوزه نفت باید به این چند پرسش اساسی پاسخ دهند.



واکنش‌ها و تبعات حمله به آرامکو تنها به مواضع سیاسی ختم نمی‌شود. بلافاصله بعد از حمله به آرامکو، توان تولید نفت خام عربستان سعودی به نصف کاهش یافت. این وضعیت تا چند روز ادامه پیدا کرد و قیمت نفت تا مرز بشکه‌ای ۱۰ دلار نیز بالارفت.

ایران دانسته بود. در کنار برخوردهای خصمانه کشورهای مثل آمریکا و عربستان، شاید چنین تحلیل‌هایی که در آن روزها در سطح جهان مطرح بود، مقامات کشورهای متخاصم را به این نتیجه رسانده بود که ایران انگیزه لازم و کافی برای طرح‌ریزی یا کمک به چنین حمله‌ای را نداشته است؛ ادعایی که هیچگاه شفاف و مستدل نشد. حدود هفت هفته بعد از حمله به تاسیسات نفتی آرامکو، این شرکت دوازدهم آبان اعلام کرد که قرار است عرضه عمومی سهام خود در بورس داخلی این کشور را آغاز کند؛ اتفاقی که مدت‌ها بر سر آن بحث و جدل در جریان بود.

دوپچه‌وله آلمان در این باره نوشته بود که وارد شدن آرامکو به بازار بورس را بسیاری از رسانه‌ها به عنوان «بزرگ‌ترین رویداد تاریخ بورس» توصیف می‌کنند. این در حالی است که آرامکو از ۱۵۰۰ میلیارد دلار ارزش برآورد شده‌اش تنها یک تا دو درصد، چیزی حدود ۲۰ تا ۴۰ میلیارد دلار را به بازار بورس عرضه می‌کند. در این راستا، دستگاه نظارت عربستان سعودی ثبت‌نام سهام این غول نفتی در فهرست بورس سهام داخلی را تأیید کرد. پیش‌بینی می‌شود سهام اولیه آرامکو در اواسط ماه دسامبر (احتمالاً اواخر آذرماه) معامله شود. با این حال هنوز جدول زمانی مشخصی برای این مساله ارائه نشده است.

نخستین بار، خبر ورود آرامکو به بازار بورس در سال ۲۰۱۶ اعلام شده بود. یکی از موارد اختلافی که موجب عدم توفیق در اجرای این مساله شده بود، ارزش‌گذاری آرامکو بود. ولیعهد عربستان آن زمان انتظار داشت ارزش شرکت آرامکو دو هزار میلیارد دلار برآورد شود. اما محافل بانکی و تجاری ارزش آرامکو را حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زدند.

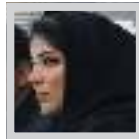
سایبیتی، ناکام در افزایش قیمت نفت

صبح جمعه (۱۹ مهر) نفتکش ایرانی «سایبیتی» متعلق به شرکت ملی نفتکش (NITC) در دو انفجار جداگانه در بخش بدنه، دچار آسیب شد. انفجارها در ساعت ۵: ۲۰ صبح در ۶۰ مایلی بندر جده عربستان سعودی رخ داده بود. کارشناسان شرکت ملی نفتکش ایران همان زمان احتمال دادند این انفجارها بر اثر اصابت موشک رخ داده و حمله تروریستی انجام شده باشد. انفجارها باعث شد دو مخزن اصلی نفت این کشتی آسیب ببیند و نفت آن به دریای سرخ بریزد.

عباس موسوی - سخنگوی وزارت امور خارجه ایران - در واکنش به این اتفاق، اظهار کرد: بررسی‌های انجام شده توسط شرکت ملی نفتکش ایران نشان می‌دهد که کشتی ایرانی از مکانی نزدیک به کریدور عبوری این نفت کش از شرق دریای سرخ، دو بار و به فاصله حدود نیم ساعت مورد هدف قرار گرفته و آسیب دیده است. در چند ماه گذشته برخی اقدامات تخریبی دیگر نیز علیه نفت‌کش‌های ایران در دریای سرخ انجام شده که بررسی‌ها در خصوص عوامل دخیل در این اقدامات در حال انجام است.

محمدجواد ظریف - وزیر امور خارجه - نیز گفت: بر اساس اطلاعات دریافتی، حمله به نفتکش ایرانی توسط یک یا چند دولت انجام شده است؛ البته بررسی‌ها در حال انجام است، اما تا زمانی که به نتایج متقن در این باره دست نیابیم، دولتی را متهم نخواهیم کرد.

این مساله، قیمت نفت را در بازارهای جهانی افزایش داد. با این حال، به نظر می‌رسد که بازارهای جهانی کسش بیشتری برای افزایش بهای نفت ندارد. کل افزایش قیمت نفت برنت طی هفته‌ای که حادثه نفتکش سایبیتی در آن رخ داد، سه و نیم درصد رشد را نشان داد. ادامه معاملات اما همین دلخوشی کوتاه‌مدت را هم گرفت؛ بشکه‌های نفت خیال‌نارنداز دیوار بلند ۶۰ دلاری عبور کردند.



نرگس رسولی
روزنامه‌نگار

امتیازات خاص یک میدان

نرگس رسولی - در روزهایی که بحث لغو تحریم‌های نفتی ایران یکی از الزامات اصلی مسولان مذاکره کننده ایرانی برای نشستن پای میز مذاکره است، ایرانیان برگ برنده دیگری را رو کردند و حسن روحانی رییس جمهور در جریان سفر استانی به یزد از کشف میدان جدید نفتی ایران خبر داد که می‌تواند قدرت مانور ایران در دنیا را تغییر دهد.

ایران هم اکنون نیز با دارا بودن ذخایر نفتی و گازی فراوان جزو رتبه‌داران دنیا در ذخائر انرژی است که دنیا بدون تردید نیاز فراوان به آن دارد و کشف هر میدان جدید بر میزان قدرت نمایی ایران در رفع این نیاز دنیا تأثیر قابل توجهی دارد. اخبار ارائه شده از این کشف جدید نشان می‌دهد که میدان جدید در منطقه خوزستان قرار دارد و بالغ بر ۲۲ میلیارد بشکه نفت در آن جای دارد. این میدان نفتی از لحاظ ذخایر، دومین میدان بزرگ نفتی است که طول چهل سال در ایران اکتشاف شده است.

یک ماه پیش و اواسط مهرماه بود که خبر کشف یک میدان گازی در جنوب استان فارس با حجم ۳۶۸ مترمکعب، (معادل ۲ میلیارد و ۲۷۷ میلیون بشکه نفت) گاز طبیعی توسط شرکت ملی نفت اعلام شد و حالا کشف جدید باز هم اعداد و ارقام بازی انرژی در دنیا را تغییر می‌دهد.

با توجه به این کشف جدید، ایران با ذخایر نفت و گاز کشف شده‌ای معادل ۱۷۰ درصد بیشتر از کل اکتشافات نفت و گاز دنیا در سال ۲۰۱۹، در صدر فهرست کشفیات این منابع قرار می‌گیرد. این میدان نفتی ظرفیت نفت قابل استحصال ایران را به میزان ۱۳ میلیارد و ۳۸ میلیون بشکه افزایش داده و آن را به رقم ۱۷۰ میلیارد بشکه خواهد رساند.

بر اساس اعلام بیژن نامدار زنگنه وزیر نفت «این میدان یکی از عظیم‌ترین میادین نفتی است که در تاریخ ایران کشف شده است» البته پیش از این در منطقه خوزستان میادین دیگری همچون منصور، سوسنگرد و ... کشف شده‌اند که باعث شده است تا خوزستان منطقه نفت خیز ایران لقب گیرد.

نام آوران ۲۲ میلیارد بشکه نفت

زنگنه در مورد جزئیات این کشف گفته است: «در فاصله بین این میادین نفتی در وسعتی به اندازه ۲۴۰۰ کیلومتر مربع و در عمق ۳۱۰۰ متری یک لایه نفت‌دار به اندازه ۸۰ متر کشف کردیم که به اندازه ۵۳ میلیارد بشکه حجم دارد و البته امکان گسترش این میدان به جنوب غربی و شرقی هم وجود دارد. اسم این مخزن را به پاس خدمات همه افرادی که در گوشه و کنار کشور به خدمت می‌پردازند، به‌ویژه کارکنان مدیریت اکتشاف که نام آوران گمنام صنعت نفت هستند و در شرایط سخت کاری کار می‌کنند، «نام آوران» گذاشته‌ایم. این نام آوران، همان گمنامان نام‌آور افتخار آفرین کشور هستند.»

البته بنا به گفته وی «فعالیت اکتشافی این میدان از سال ۹۵ و با پیشرفته‌ترین روش‌های اکتشافی و با سه حلقه چاه آغاز شده بود، حجم لایه قدیمی این میدان حدود ۳۱.۳ میلیارد بشکه بوده و حجم نفت جدید کشف شده حدود ۲۲ میلیارد بشکه است. ضریب بازیافت این لایه ۱۰ درصد است و حدود ۲.۲ میلیارد بشکه قابل استحصال است.»

در این میان در حالی که برخی در مورد استخراج نفت از این میدان، از عدم توانمندی شرکت‌های داخلی صحبت می‌کنند اما زنگنه گفته است: «برای توسعه این لایه ما فعلاً برنامه جداگانه‌ای نداریم و توسعه این میدان در قالب توسعه میادین جغیر و منصوری پیگیری می‌شود.»

ایران و ذخایرش

با توجه به اعداد و ارقام مطرح شده، میدان نفتی تازه کشف شده که ۵۳ میلیارد بشکه نفت گنجایش آن است، پس از میدان نفتی اهواز که ۶۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون نفت در خود جای داده است، در رده دوم بزرگ‌ترین میادین نفتی ایران قرار می‌گیرد، یعنی حجم آن کمی بیشتر از میدان نفتی گچساران است که ۵۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون بشکه نفت دارد. همچنین این میدان پنجمین میدان بزرگ نفتی جهان خواهد بود.

بر اساس گزارش سال ۲۰۱۸ آژانس بین‌المللی انرژی درباره حجم ذخایر نفت و گاز کشورها، ایران ۱۵۷ میلیارد بشکه نفت اثبات شده یا قابل برداشت در خود جای داده است. حجم ذخایر در جای نفت ایران حدود ۷۱۲ میلیارد بشکه است که با توجه به ضریب بازیافت متوسط مخازن نفتی که ۲۴.۶ درصد است، ۱۵۷ میلیارد بشکه نفت قابل استحصال در ایران وجود دارد. با احتساب کشف اخیر، ذخایر نفت در جای ایران ۷۶۵ میلیارد بشکه



در همان زمان با استناد به گزارش عملکرد شرکت ملی نفت ایران اعلام شد که ذخایر جدید نفت در سازند ایلام و سازند گورپی اکتشاف شده که حجم ذخایر و نوع نفت آن به زودی منتشر خواهد شد.

بعد از آن و در هفدهم مهرماه بود که خبر کشف میدان گازی ارم رسماً اعلام شد؛ البته مسوولان نفتی در همان زمان که خبر اکتشاف میدان گازی ارم را دادند، اعلام کرده بودند که به زودی خبر کشف یک میدان نفتی جدید را نیز خواهند داد. آن زمان روزنامه ایران از قول سید صالح هندی، مدیر اکتشاف شرکت ملی نفت ایران خبر از کشف یک میدان گازی و یک میدان نفتی داده و نوشته بود که دو میدان کشف شده مستقل هستند و با کشورهای هم‌جوار مخزن مشترکی ندارند.

بررسی اطلاعات و آمار اعلامی جدید نشان می‌دهد که با اعلام کشف میدان نفتی ۵۳ میلیارد بشکه‌ای در خوزستان، که ۱۳ میلیارد و ۳۸ میلیون بشکه از آن قابل استحصال است، میدان نفتی جدید به تنهایی به میزان ۱۷۰ درصد بیشتر از باقی اکتشافات نفت و گاز دنیا در سال ۲۰۱۹ به آمار اکتشافات این سال خواهد افزود.

بر اساس گزارش سایت تحلیلی «ریستاد انرژی»، از ابتدای سال ۲۰۱۹ تا نیمه مهرماه امسال، معادل ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون بشکه نفت، گاز طبیعی و نفت خام در جهان کشف شده بود. روسیه با کشف یک میلیارد و ۵۳۴ میلیون بشکه نفت و گاز بیشترین اکتشافات را داشته است. منطقه گویان با یک میلیارد و ۱۸۰ میلیون بشکه و قبرس با ۷۰۰ میلیون بشکه کشف نفت و گاز در جایگاه‌های بعدی قرار داشتند. کشف میادین بزرگ نفت و گاز متعادل در سال اخیر به ندرت در نقاط مختلف دنیا اتفاق افتاده است و اکثر این کشفیات در بستر دریا هستند. زیرا بیشتر اکتشافات در خشکی‌ها پیش از این انجام شده‌اند.

کشف میدان گازی ارم در رسانه‌های خارجی انعکاس پیدا نکرد و آمار مؤسسات مختلف با توجه به این اکتشاف به‌روزرسانی نشد، اما خبر اکتشاف بزرگ نفتی جدید در خوزستان که توسط حسن روحانی، رئیس‌جمهور اعلام شد، در رسانه‌های انگلیسی‌زبان بازتاب گسترده‌ای داشت.

رسانه‌های خارجی در خبرهای خود درج کردند که این کشف، کل ذخایر نفتی اثبات شده ایران را ۳۴ درصد یا حدود یک‌سوم افزایش خواهد داد. اما بررسی‌های روزنامه تعادل نشان داد که این خبرگزاری‌ها به اشتباه رقم ۵۳ میلیارد بشکه نفت را با رقم ۱۵۷ میلیارد بشکه نفت اثبات شده ایران مقایسه کرده‌اند و نه با رقم ۷۱۲ میلیارد بشکه نفت در جای ایران. این رسانه‌ها خبر را از قول رئیس‌جمهور ایران اعلام کردند و منتظر هستند که وزارت نفت ایران طی اطلاعیه‌ای جزئیات بیشتری از این اکتشاف را اعلام کند.

خواهد شد و نفت قابل استحصال آن ۱۳ میلیارد و ۳۸ میلیون بشکه افزایش می‌یابد. بدین ترتیب ذخایر قابل استحصال ایران به بیش از ۱۷۰ میلیارد بشکه خواهد رسید و فاصله آن با کشور کانادا، سومین دارنده ذخایر نفتی دنیا به حدود ۵ میلیارد بشکه نفت خواهد رسید. در حال حاضر کشورهای ونزوئلا با بیش از ۲۹۷ میلیارد بشکه، عربستان سعودی با بیش از ۲۶۸ میلیارد بشکه و کانادا با ۱۷۵ میلیارد بشکه ذخایر نفتی در رده‌های نخست تا سوم بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر نفتی جهان هستند و ایران در جایگاه چهارم قرار می‌گیرد.

بازتاب خارجی

همانطور که به نظر می‌رسید کشف میدان جدید در ایران مورد توجه رسانه‌های خارجی و قدرت‌های برتر دنیا قرار گرفت. در شرایطی که سرنوشت برجام و تحریم‌های ایران وارد فضای جدید شده است و ایران گام چهارم توسعه فعالیت‌های هسته‌ای خود را آغاز کرده و توقف آن را تنها بازگشت آمریکا به شرایط کامل برجام می‌داند، کشف این میدان قدرت بیشتری به ایران برای تأمین انرژی جهان داده است. هم‌اکنون ایران چهارمین دارنده ذخایر نفت و دومین دارنده ذخایر گاز جهان است. شاید به همین دلیل است که هم‌زمان با کشف این میدان، ایندپندنت انگلیس ضمن اشاره به کشف میادین نفتی عظیم در ایران نوشته است: «این میدان نفتی در شرایط سخت تحریمی و در حالی که تولید نفت ایران کم شده می‌تواند به لحاظ اقتصادی کمک بسیاری به ایران کند»

بی‌بی‌سی هم ضمن اشاره به سخنان رئیس‌جمهور ایران تأکید دارد که بعد از خروج ترامپ از برجام هم فروش نفت ایران به مشکل خورد و هم ایران همچنان محدودیت‌های هسته‌ای خود را حفظ کرد؛ اکنون اما ایران ذخایر نفتی خود را افزایش داده و هم‌زمان در حال کم کردن محدودیت‌های هسته‌ای خود است. شرایط تحریمی باعث خروج سرمایه‌ها از ایران و رکود ایران و همچنین بالا رفتن نرخ ارز شد. اما با تغییر شرایط اکنون ایران اوضاع ثابت و نسبتاً بهتری دارد.

آسوشیتدپرس هم با اشاره به تحریم‌های نفتی آمریکا علیه صنعت نفت ایران نوشت: این

کشفیات جدید

شرکت ملی نفت ایران در هفته دولت در گزارش عملکرد خود از کشف یک میدان جدید گازی در جنوب کشور خبر داده و اعلام کرده بود حفاری نخستین چاه اکتشافی آن در جنوب فارس به گاز رسیده است. گفته می‌شود این میدان یک تریلیون مترمکعب گاز در خود ذخیره دارد و در عمق حدود چهار هزار متری زمین کشف شده است. ذخایر گاز این میدان توانایی تأمین گاز ۱۶ سال استان تهران را دارد. براین اساس، آخرین گزارش تراز هیدروکربوری کشور متوسط مصرف سالانه گاز استان تهران (سال ۱۳۹۵) حدود ۲۳ میلیارد مترمکعب شامل مصارف گاز خانگی، تجاری، صنایع، نیروگاه‌ها و پالایشگاه نفت بوده که شانزده برابر شدن این مصرف معادل ۳۷۰ میلیارد مترمکعب است. بنابراین در صورتی که ضریب بازیافت این میدان جدید گازی ۳۰ درصد تعیین شود ذخیره گاز اثبات شده میدان بین یک تا ۱٫۲ تریلیون (۱۲۰۰ میلیارد) مترمکعب و ذخیره گاز قابل برداشت آن حدود ۳۷۰ تا ۴۰۰ میلیارد مترمکعب برآورد می‌شود.

در همان زمان در مورد میدان نفتی کشف شده هم خبر رسید که این میدان در شمال خوزستان کشف شده که بنا بر اطلاعات اولیه، با کشف این میدان جدید، حجم ذخایر اثبات شده نفت کشور تغییر خواهد کرد.



قرار نمی‌گیرد. به هر روی طبق برنامه‌های تدوین شده برای هر میدان نفتی یا گازی بعد از انجام لرزه نگاری عملیاتی است که به صورت مصنوعی لرزه‌هایی را در زمین ایجاد می‌کنند و این لرزه‌ها پس از برخورد با لایه‌های مختلف زمین بازخوردهایی را به سطح زمین بازمی‌گرداند که پس از مشخص شدن لایه‌های هیدروکربوری، کارشناسان با به دست آوردن میلیون‌ها داده خواهند توانست نقشه احتمالی مخزن را مشخص کنند و وجود نفت و گاز و بزرگی آن را تعیین کنند. معمولاً در مرحله اول نقشه لرزه نگاری به صورت دوبعدی ترسیم می‌شود و در صورت موفقیت‌آمیز بودن نقشه سه بعدی آن تهیه و تدوین می‌شود. هزینه نقشه ۳ بعدی بسیار بسیار بیشتر از نقشه ۲ بعدی است و به همین دلیل در مرحله اول نقشه به صورت ۲ بعدی تهیه می‌شود. نوع سومی از نقشه‌های لرزه نگاری نیز وجود دارد که به صورت چهار بعدی تهیه می‌شود که بعد چهارم "زمان" است. ولی در ایران فعلاً از نقشه‌های ۴ بعدی استفاده نمی‌شود.

پس از انجام این دو مرحله دو حالت ممکن است اتفاق بیافتد: یا عملیات اکتشاف با شکست مواجه می‌شود و تحقیقات نشان می‌دهد که در آن منطقه مخزن هیدروکربوری وجود ندارد و عملیات متوقف می‌شود و یا اینکه تحقیقات وجود مخزنی را نشان می‌دهد که در این صورت عملیات وارد فاز دوم می‌شود یعنی شروع به حفر چاه می‌کنند. سپس نوبت به حفاری می‌رسد، حفاری عملیات حفر چاه در خشکی یا دریا براساس یافته‌های اولیه به دست آمده برای رسیدن به مخزن نفت یا گاز است و میزان ارتفاع آن بستگی به داده‌های بدست آمده در مرحله لرزه نگاری دارد. این ارتفاع به صورت عادی بین ۱۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ متر است که در ایران عمق این چاه‌ها بین ۳ تا ۵ هزار متر است.

عملیات حفاری پرهزینه‌ترین بخش در عملیات اکتشاف یک مخزن نفتی است. هر چند هزینه این عملیات از منطقه‌ای به منطقه دیگر متفاوت خواهد بود ولی حفر هر چاه در حدود ۳ تا ۳۰ میلیون دلار آمریکا هزینه خواهد داشت. حفاری در دریا به مراتب پرهزینه‌تر است نسبت به حفاری در خشکی دارد. تا جایی که ممکن است هزینه حفر یک چاه دریایی تا ۵۰ میلیون دلار آمریکا نیز برسد یا شاید در آب‌های عمیق‌تر بیشتر از این.

پس از انجام این مرحله و اطمینان از وجود مخزن و تعیین بزرگی آن بایستی مشخص شود که این مخزن تجاری است یا خیر. در واقع منظور از این عملیات آنست که آیا بهره‌برداری از مخزن موجود به صرفه است یا خیر یا به زبان ساده‌تر بایستی درآمد حاصل از آن مخزن بیشتر از هزینه بهره‌برداری آن باشد. حال پس از این دو مرحله در صورتی که یافته‌ها نشان دهنده وجود یک مخزن هیدروکربوری با قابلیت تجاری شدن را نشان دهد طرح جامع توسعه تهیه شده و عملیات وارد مرحله سوم یعنی توسعه می‌رسد.

در این مرحله پس از تهیه طرح جامع توسعه عملیات گسترده برای رسیدن به بالاترین سطح تولید شروع می‌شود؛ مرحله‌ای که بسیار هزینه‌بر و زمان‌بر است اما می‌تواند جایگاه دارنده ذخایر انرژی را به طور قابل ملاحظه‌ای ارتقا دهد.

خبر روحانی بدان معنی است که ذخایر اثبات شده نفت خام ایران بیش از ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت. ایران هم اکنون حدود ۱۵۰ میلیارد بشکه ذخیره اثبات شده نفتی در اختیار دارد.

نیویورک تایمز اما ضمن اشاره به مختصات میدان نفتی جدید ایران در خوزستان، تاکید کرد که صرف کشف میدان نفتی دردی را از ایران دوا نمی‌کند و این کشور باید بتواند قدرت فروش این حجم از ذخایر نفتی را در شرایط پسا تحریم ممکن کند. نیویورک تایمز تاکید دارد که همین مساله نفت اکنون گره اصلی اینستکس است. ایران تاکید دارد که اروپا باید بتواند فروش نفت ایران را تضمین کند و اروپا هم اعلام کرده که قادر به انجام چنین کاری نیست.

پایگاه خبری عربی ۲۱ نیز چنین تیتیر زد: «ایران غافلگیر کرد... یک میدان نفتی گسترده در مرکز این کشور».

در همین حال واکنش مقام آمریکایی به کشف میدان جدید نفتی در ایران نیز قابل توجه است. رئیس اداره منابع انرژی در وزارت خارجه آمریکا میدان نفتی یافت شده در ایران را "بزرگ‌ترین سرمایه‌سردان" خواند. فرانک فانون، رئیس اداره منابع انرژی در وزارت خارجه آمریکا مدعی شد که میدان نفتی پیدا شده در خوزستان می‌تواند به «بزرگ‌ترین سرمایه‌سردان» تبدیل شود مگر آنکه ایران از «فعالیت‌های بی‌ثبات‌کننده» خود دست بکشد.

و حال سؤال اینجاست که این ذخایر جدید چه زمانی به بهره‌برداری خواهند رسید؟ موضوعی که در لابه‌لای اخبار منتشر شده در مورد کشف این میدان هم پاسخ داده شده و هم به خوبی مسکوت مانده است. وزیر نفت در جایی اعلام کرده است که فعلاً خبری از بهره‌برداری نیست و با توجه به عدم اشتراک این میدان با سایر کشورهای همسایه دلیلی برای تسریع در بهره‌برداری آن وجود ندارد که این امر با توجه به الزام و تلاش مسوولان نفتی در سالهای اخیر برای بهره‌برداری رساندن میادین مشترک کاملاً منطقی است. اما همانطور که بالاتر نیز اشاره شد برخی از کارشناسان نفتی داخلی و خارجی بهره‌برداری از این میدان را خارج از حیطه شرکت‌های داخلی می‌دانند و معتقدند که باید برای استخراج نفت از این میدان دست به دامن خارجی‌ها شد اما هنوز مشخص نیست تصمیم دولت برای این میدان جدید چیست.

ناگفته پیداست که روال اکتشافات تولید نفت پروسه طولانی دارد که از پیش از زمان اکتشاف میدان آغاز و تا به تولید رسیدن و فروش رسیدن ادامه می‌یابد؛ فرایندی که گاهی تا یک دهه نیز طول می‌کشد. گو این که بنا به گفته مدیران اکتشاف شرکت نفت میدان نام‌آوران از سال ۹۵ فعالیت‌های مرتبط با اکتشاف نهایی میدان آغاز شده بوده و تاکنون ادامه یافته است. چنانچه این روال با همین سرعت برای اکتشاف نهایی، روال نصب تجهیزات بهره‌برداری تا تولید و در نهایت فروش را در نظر بگیریم نمی‌توانیم زمان اندکی را برای به درآمد رسیدن این میدان اعلام کرد.

البته از ابتدای دولت یازدهم تا کنون عزم دولت بهره‌برداری از میادین مشترک بوده است تا میزان برداشت ایران همانند همسایگان به عددی معقول و مساوی برسد و این عزم نشان می‌دهد اگر همین رویه ادامه یابد به احتمال قوی فعلاً میدان نام‌آوران یا حتی ارم برای اکتشاف نهایی و بهره‌برداری به روی میز وزارت نفت و در نهایت شرکت ملی نفت



حفاری در دریا به مراتب هزینه‌بیشتری نسبت به حفاری در خشکی دارد. تا جایی که ممکن است هزینه حفاری چاه دریایی تا ۵۰ میلیون دلار آمریکا نیز برسد یا شاید در آب‌های عمیق‌تر بیشتر از این

جزییاتی درباره عرضه سهام ۶ پالایشگاه در نیمه دوم سال ۹۸

عرضه سهام شش شرکت پالایشگاهی بزرگ که مالکیت آن در اختیار دولت بوده و قرار است در نیمه دوم سال ۹۸ در بورس عرضه شود، از مهم‌ترین اتفاقات در بازار سرمایه ایران است که در سال رونق تولید، شگفتی ساز شده و

هر ماه، رکوردی جدید ثبت می‌کند. سهام ۶ پالایشگاه به نام: پالایشگاه تبریز، پالایشگاه لاوان، پالایشگاه تهران، پالایشگاه اصفهان، پالایشگاه بندرعباس و پالایشگاه شیراز به روش BOOK BUILDING یا صندوق ETF

عرضه خواهد شد و نقدینگی زیادی را طلب می‌کند. ارزش بازاری این ۶ پالایشگاه، بیش از ۸۰ هزار میلیارد تومان بوده و سهم دولت، قریب به ۱۳۰۰۰ میلیارد تومان است.

نیمه دوم سال ۹۸: نیمه شگفتی‌ساز

جذاب‌ترین اتفاقی که احتمالاً در نیمه دوم سال نود و هشت، شاهد آن باشیم، تداوم روند صعودی شاخص کل بورس ایران است که با تزریق نقدینگی فوق‌العاده‌ای، هر هفته رکورد جدید ثبت می‌کند. این که شاخص کل بورس ایران کانال ۳۰۰ هزار واحدی را فتح کرده است و شاهد خرید و فروش روزانه ۲ تا ۳ هزار میلیارد تومان سهام در بورس ایران هستیم، همه نوید روزهای طلایی در بازار سرمایه می‌دهد؛ البته برای صابران و افراد پرتحمل که نگاه بلند مدت به بازار دارند.

خیلی تعجب‌آور نیست که شاخص کل با تداوم حضور مردم در بازار و رشد نقدینگی و افزایش عرضه اولیه‌ها و صدور میلیون‌ها کد بورس برای تازه‌واردان، بتواند در نیمه اول نخستین دهه سده چهاردهم هجری شمسی (یعنی تا سال ۱۴۰۵)، بوسه‌ای بر کانال ۱ میلیون واحد بزند. این بدان معنا است که اکثریت سهام تا چند سال آینده، بیش از ۳۰۰ درصد افزایش قیمت را تجربه خواهند کرد.

آن هم در روزگاری که شاهد رکود در بازارهای موازی مثل ارز، سکه، طلا، خودرو، ملک و زمین هستیم. بنابراین اگر قصد حضور در بورس ایران و بهره‌مندی از سودهای شیرین، حداقل تا سال ۱۴۰۰ هجری شمسی دارید، تشکیل پرتفو از سهام گروه‌های پیشرو بازار را فراموش نکنید و نگاه خود را معطوف به نوسانات مقطعی کنید.

در نیمه دوم سال نود و هشت، بخشی از سهام شرکت شستا تأمین اجتماعی وارد بورس می‌شود. محمدعلی دهقان دهنوی که معاونت وزارت امور اقتصاد و دارایی را بر عهده دارد، هفته اول مهر ۹۸ اعلام کرد که به زودی سهام ۶ پالایشگاه بورسی متعلق به دولت، در بورس عرضه می‌شود.

۲ روش واگذاری ۶ پالایشگاه

واگذاری سهام دولت در این پالایشگاه‌ها در

بورس، یکی از بزرگ‌ترین واگذاری‌های پالایشگاهی در سال‌های اخیر است. روشی که برای این واگذاری در نظر گرفته شده است، بوک بیلدینگ یا از طریق صندوق است.

در روش بوک بیلدینگ، سهام این پالایشگاه‌ها به صورت عرضه اولیه خواهد بود و سهامداران می‌توانند در ثبت سفارش و شرکت در عرضه سهام این شش پالایشگاه، مشارکت کنند. روش دیگر آن است که سهام این ۶ پالایشگاه، تجمیع شده و در یک صندوق به نام ETF عرضه شود که از صندوق‌های قابل معامله در بورس به شمار می‌رود و می‌توان بلوک‌هایش را مثل دیگر صندوق‌ها در بورس، خرید و فروش کرد.

سهام این شش پالایشگاه بورسی به عموم واگذار می‌شود و روش عرضه اولیه‌ای، منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

در هر حال، عرضه سهام این شش پالایشگاه، قریب به ۵۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی زیاد دارد که می‌تواند حجم قابل ملاحظه‌ای از نقدینگی سرگردان را جذب و نقدینگی زیادی را از بازار بورس و فرابورس به سمت خرید سهام این شش پالایشگاه هدایت کند. احتمالاً تأثیر منفی روی شاخص کل احساس شود که به هر حال، مقطعی خواهد بود.

۱ درباره پالایشگاه لاوان

این پالایشگاه، در سال پنجاه و پنج



با نام مجتمع تقطیر لاوان و زیر پالایشگاه شیراز با ظرفیت بیست هزار بشکه‌ای کار خود را آغاز کرد. سهم دولت جمهوری اسلامی ایران در این پالایشگاه، بیست درصد بوده و پنجاه و یک درصد سهام به تأمین اجتماعی تعلق دارد. تأمین اجتماعی یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاران در بازار بورس از دارویی و سیمانی و قندی تا پتروپالایشی بوده و اکنون پالایشگاه نفت لاوان، بیش از سه هزار میلیارد تومان ارزش بازاری دارد. سهم دولت، حدود ششصد میلیارد است.

پالایش نفت لاوان با نماد شلاوان در بازار دوم فرابورس ایران قرار دارد؛ یک میلیارد و ۱۴۳ میلیون قطعه سهم داشته و EPS آن حدود ۳۸۹۹ ریال اعلام شده است. قیمت سهم در مهر ۹۸، ۴۳۴۴ تومان بوده و حجم مینا ندارد. سهام‌دار اصلی پالایش نفت لاوان، سازمان تأمین اجتماعی است که ۵۱ درصد سهام را در اختیار دارد و ۲۰ درصد، در اختیار پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی است.

پالایشگاه شیراز

از دیگر واگذاری‌های دولت در نیمه دوم سال نود و هشت محسوب می‌شود؛ با ظرفیت چهار هزار بشکه‌ای در سال پنجاه و دو به بهره‌برداری رسید و عمده محصولاتش، گاز مایع، بنزین معمولی، نفت جت، حلال‌ها و نفت کوره است. شرکت نفت و گاز پارسیان که به وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح وابسته است، پنجاه و چهار درصد سهام را در اختیار دارد. ارزش بازار پالایشگاه شیراز، بیش از ۳ هزار میلیارد تومان است. لذا، سهام شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی (نهاد دولتی) بیش از ۶۰۰ میلیارد تومان ارزش دارد.

پالایش نفت شیراز با نماد شسراز، در بازار دوم فرابورس قرار دارد؛ یک میلیارد و ۲۸ میلیون قطعه سهم بوده و حجم مینا ندارد. EPS شسراز در مهر ۹۸، ۷۳۰۶ و میزان P/E نیز ۶.۷۵ است. قیمت سهم

شراز در مهر ۹۸، ۴۹۳۲ تومان و از مهر ۹۷ تا مهر ۹۸، بیش از ۱۴۰ درصد رشد قیمتی را تجربه کرده است.

قیمت روز این پالایشگاه، حدود ۶۰۰۰ میلیارد تومان است. شرکت گروه گسترش نفت و گاز پارسیان، همان طور که در بالا گفته شد، ۵۵۵ میلیون قطعه سهم معادل پنجاه و پنج درصد سهم شراز را در اختیار دارد. پس از آن، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با ۲۰۶ میلیون قطعه سهم، ۲۰ درصد سهام را در اختیار داشته و سهامدار عمده است.

3 پالایشگاه نفت اصفهان

از دیگر واگذاری‌های بزرگ سال نود و هشت است. سال پنجاه و هشت کار خود را آغاز کرد و در سومین سال دولت تدبیر و امید، مجتمع بنزین سازی آن به بهره‌برداری رسید که تولید متوسط روزانه یازده میلیون لیتر بنزین پور و فایو از محصولات مهم این پالایشگاه است. تولید روزانه دو میلیون لیتر گازوئیل پور و ۴ و ۵ از دیگر محصولات این پالایشگاه محسوب می‌شود. در اواخر سال نود و هشت، واحد تصفیه گازوئیل این پالایشگاه به بهره‌برداری می‌رسد.

پالایشگاه نفت اصفهان با نماد شپنا، در بازار اول بورس ایران قرار دارد. ۲۰ میلیارد قطعه سهم بوده که ۱۷ درصد آن شناور است. EPS شپنا، ۳۱۱۰ ریال و P/E آن نیز ۴.۱۴ اعلام شده است. در ۱۴ مهر ۹۸، قیمت هر سهم شپنا، ۱۲۹۰ تومان بوده است. ۲۴ هزار میلیارد تومان، ارزش بازاری داشته و سهامدار اصلی آن، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران که ۱۵ درصد سهام را در اختیار دارد.

سهامداران اصلی این پالایشگاه که به زودی سهام دولت در آن واگذار می‌شود عبارتند از:

- شرکت آوای پردیس سلامت
- شرکت توسعه سرمایه رفاه
- شرکت پالایش نفت جی
- شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران
- صندوق بازنشتگی کشوری
- شرکت نفت سپاهان
- شرکت سرمایه‌گذاری اهداف

4 پالایشگاه نفت تهران

پالایشگاه نفت تهران در سال چهل و هشت به بهره‌برداری رسید. ظرفیت تولید دوپست و پنجاه هزار بشکه‌ای داشته و از محصولات عمده‌اش می‌توان به بنزین پایه، گاز مایع، نفت سفید، نفت کوره اشاره کرد. نفت خاک سبک آسماری، نفت خام مارون شادگان از جمله نفت‌هایی هستند که

6 پالایشگاه تبریز

پالایشگاه تبریز، در سال پنجاه و سه هجری شمسی طراحی شد و در بهمن پنجاه و شش به بهره‌برداری رسید. ظرفیت اسمی این شرکت هشتاد هزار بشکه در روز بود که با اجرای طرح‌های ازدیاد ظرفیت، این رقم به صد و ده هزار بشکه در روز افزایش یافته است. دومین پالایشگاه ایران، پالایشگاه نفت تبریز است. دیار اولین‌های ایران، یکی از مهم‌ترین پالایشگاه‌های نفت کشور را در اختیار دارد که بنزین EURO ۵ با اکتان نود و یک درصد تولید می‌کند. هم‌چنین سیصد هزار لیتر LPG و سه میلیون لیتر بنزین تولید کرده و ده درصد محصولاتش را انواع حلال‌ها تشکیل می‌دهد که بخشی از آن به کارخانجات قیرسازی منتقل می‌شود.

پالایش نفت تبریز با نماد شبریز، در بازار اول بورس ایران قرار دارد. ۳ میلیارد و ۸۸۴ میلیون قطعه سهم بوده و ۳۲۴ هزار سهم، حجم مینا دارد. ۸ درصد سهم، شناور است. قیمت هر سهم شبریز در ۱۴ مهر ۹۸، ۳۰۷۳ تومان است. قیمت روز پالایش نفت تبریز، بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.

شرکت گروه گسترش نفت و گاز پارسیان، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، شرکت سرمایه‌گذاری هامون سپاهان از جمله سهام‌داران اکثریت این سهم هستند.

برای شرکت در خرید عرضه سهام این شش شرکت پالایشگاهی، باید کد بورس داشته باشید. برای دریافت کد بورس به یکی از ۱۰۶ کارگزاری سراسر کشور مراجعه کرده و شناسنامه و کارت ملی هوشمند به همراه داشته باشید. هزینه: رایگان.

در سامانه سجام ثبت نام کرده و احراز هویت شوید. هزینه: ۱۰۰ هزار ریال است.

کد معاملات آنلاین بگیرید. مقداری سرمایه آزاد برای شرکت در عرضه اولیه در روزهای آینده آماده کنید.

پالایشگاه‌هایی که به زودی عرضه می‌شوند، واحدهای تولیدی ارزنده‌ای دارند که بازدهی خوبی در بلندمدت را در اختیار سهامداران صبور قرار می‌دهند. یادتان باشد که عرضه اولیه پتروشیمی پارس، ۲۵۰۰ تومان بود که پس از ۱۴ ماه به بیش از ۵۰۰۰ تومان رسید.

به نظر می‌رسد ارزش فعلی مجموع سهام این شش شرکت پالایشگاهی، بیش از ۱۲ هزار و هفتصد و پنجاه میلیارد تومان باشد که نیاز به نقدینگی زیاد دارد. احتمال می‌دهیم که یک میلیون سهامدار در این عرضه شرکت کرده و حداقل هر کد بایستی ۱۲ میلیون تومان نقدینگی در اختیار داشته باشد.

منبع: اقتصاد شهروند - ۱۴ آبان

از جنوب کشور به تهران منتقل شده و در این پالایشگاه تبدیل به فرآورده نفتی می‌شود.

بیست درصد سهام این شرکت متعلق به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی بوده و هفتاد درصد سهامش در اختیار سهام عدالت است.

سهم شتران، یکی از گران‌ترین سهام در تاریخ بورس ایران است. سهمی که به بیش از ۱۲۰ هزار تومان رسید و یکی از سهام شگفتی‌آفرین تاریخ بورس ایران پس از انقلاب، نامیده می‌شود. سهم «نرزی ۳» را «شتران» آبستن می‌دانند و تحلیلگران انتظار دارند که با شتران شماره ۲ مواجه خواهیم بود. شتران، در بازار دوم بورس قرار دارد و ۴۴ میلیارد قطعه سهم است. یک میلیون و ۷۶۶ هزار سهم، حجم مینای این سهم بوده و ۹ درصد آن نیز شناور است. قیمت هر سهم شتران، ۵۷۷ تومان در مهر نود و هشت بوده و EPS ۱۰۴۷ ریال و P/E آن نیز ۵.۵۱ است. شتران از سال ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸، حدود ۲۵۰ درصد افزایش سرمایه داده است.

5 پالایشگاه بندرعباس

این پالایشگاه، در دولت پنجم و ششم افتتاح شد و ظرفیت سیصد و پنجاه هزار بشکه در روز دارد و خوراکش، سیصد هزار بشکه نفت خام سنگین و سی هزار بشکه میعانات گازی استحصالی از منابع گازی سرخون و بیست هزار بشکه نفت خام سبک جزیره هنگام است.

بیش‌ترین سطح فرآورده‌های میان تقطیر را پالایشگاه بندرعباس تولید می‌کند. هجده درصد پالایش نفت خام داخل کشور و تولید فرآورده‌های نفتی مورد نیاز کشور، در پالایشگاه نفت بندرعباس است.

مهم‌ترین محصول پالایشگاه نفت بندرعباس، سوخت جت و نفت کوره است.

شبندر، نام نماد پالایش نفت بندرعباس است. از جمله سهامی که در دهه نود، سهامداری روی آن، سودهای شیرین چند هزار درصدی را نصیب سهامداران صبور کرد. شبندر، در بازار اول تابلوی فرعی بورس بوده و ۱۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون قطعه سهم است.

۶۱۸ هزار و ۹۲۷ سهم، حجم مینا داشته و ۱۰ درصد آن شناور است. قیمت هر سهم شبندر، ۱۵۸۰ تومان است. بانک رفاه کارگران، ۳۳ درصد کل سهام شبندر را در اختیار دارد. شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، ۲۰ درصد سهام و شرکت گروه گسترش نفت و گاز پارسیان، ۱۵ درصد سهام را در اختیار دارد. صندوق سرمایه‌گذاری گنجینه زرین شهر، ۲.۸۲ درصد سهام را در اختیار دارد.

ارزش روز این پالایشگاه، بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان است.

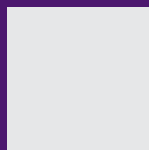


فصل شکار



حسام‌الدین قاموس مقدم
روزنامه‌نگار

روزها و ماه‌های گذشته، صدای بمب‌های خبری بزرگی از بلندگوی رسانه‌ها به گوش رسید؛ بمب‌هایی که خبر از فصل شکار می‌داد. در این ایام روح‌الله زم گرداننده کانال تلگرامی و سایت «آمدنیوز» دستگیر شد و ابوبکر بغدادی رهبر گروه تروریستی داعش نیز به هلاکت رسید. در ادامه، مهم‌ترین رویدادهای ایران و جهان از روزهای اول شهریور تا اواخر آبان ۹۸ را مرور می‌کنیم.



+ آغاز به کار دو وزیر جدید

صلاحیت دو وزیر پیشنهادی دولت در جلسه سه‌شنبه ۱۲ شهریور مجلس شورای اسلامی بررسی شد و به این ترتیب محسن حاجی‌میرزایی به عنوان وزیر آموزش و پرورش و علی‌اصغر مونسان نیز به عنوان وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی کار خود را آغاز کردند. مونسان، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری بود و پیش از آن هم در سمت مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش فعالیت می‌کرد. محسن حاجی‌میرزایی نیز پیش از وزارت، در سمت‌های دبیر هیأت دولت و مشاور وزیر آموزش و پرورش مشغول کار بود.

+ گام سوم کاهش تعهدات برجامی

در ادامه کاهش تعهدات برجامی توسط ایران به دلیلی بی‌اقدامی اروپا در عمل به تعهدات خود، حسن روحانی رئیس‌جمهوری در پایان نشست مشترک سران سه قوه که چهارشنبه ۱۳ شهریور برگزار شد، گام سوم کاهش تعهدات برجامی ایران را «انجام تحقیق و توسعه در حوزه هسته‌ای بدون هیچ‌گونه محدودیت» اعلام کرد.

+ حمله به آرامکو

۲۳ شهریور، انصارالله یمن تأسیسات نفتی آرامکو عربستان را با ۱۰ پهپاد هدف حمله قرار داد. دونالد ترامپ رئیس‌جمهوری آمریکا در واکنش به این رویداد گفت که برای حمله نظامی علیه مسببان این حملات آمادگی دارد. با وجود اعلام رسمی انصارالله یمن، وزیر خارجه آمریکا و اتحادیه عرب، ایران را به دست داشتن در این حملات متهم کردند. این رویداد، قیمت نفت را افزایش داد.

+ مرگ «عماد»

عماد صفی‌باری، پسر بیست‌ساله و هوادار کم‌سن‌وسال فوتبال که فرزند یکی از غرفه‌داران کنار ورزشگاه آزادی بود، ۲۵ شهریور دچار برق‌گرفتگی شد و جان سپرد. او قصد داشت بازی پرسپولیس - نفت آبادان را از نزدیک تماشا کند اما هنگام بازگشت، در برخورد صورتش با میله داربستی که به دکل برق متصل بود، دچار برق‌گرفتگی شد و جان سپرد. مقصران این حادثه بازداشت شدند.

+ داریی ۹۰

دیدار تیم‌های فوتبال استقلال و پرسپولیس در نیم‌فصل نخست لیگ برتر فوتبال ایران، روز

۳۱ شهریور برگزار شد که در پایان ۹۰ دقیقه با نتیجه یک بر صفر به سود پرسپولیس به پایان رسید.

+ سخنرانی روحانی در سازمان ملل

رئیس‌جمهوری اسلامی ایران عصر چهارشنبه ۳ مهر به وقت تهران در هفتاد و چهارمین مجمع عمومی سازمان ملل متحد سخنرانی کرد. حسن روحانی گفت: من به نمایندگی از



ملت و کشورم، اعلام می‌کنم که پاسخ ما به مذاکره تحت تحریم، «نه» است. ایران هرگز با دشمنی که می‌خواهد با سلاح فقر، فشار و تحریم ایران به تسلیم وادارد، مذاکره نخواهد کرد. او همچنین پیشنهادی را با عنوان «صلح هرمز» ارائه کرد که مورد استقبال بسیاری از کشورها قرار گرفت.

+ اعتراضات در عراق و لبنان

اعتراضات در عراق از روز سه‌شنبه ۹ مهر

آغاز شده و همچنان کم و بیش ادامه دارد. این تظاهرات در اعتراض به شرایط اقتصادی، وضعیت اشتغال و عدم مقابله درست با فساد برپا شده است. با تشدید این اعتراضات، عادل عبدالمهدی، نخست‌وزیر عراق، با درخواست از قانونگذاران برای حمایت از تغییرات در کابینه، تأکید کرد که دولت او مطالبات مشروع مردم را پیگیری می‌کند.

ساعاتی بعد، طبق خواسته او، کابینه این کشور در جلسه‌ای فوق‌العاده، بسته‌ای اولیه از تصمیمات «مهم» را صادر و منتشر کرد. بیشترین تأکید این مصوبات ۱۷ بندی، رفع نیازهای معیشتی و اقتصادی مردم عراق بود. در لبنان نیز اعتراضات به فساد، این کشور را صحنه درگیری کرد و نهایتاً منجر به استعفای سعد حریری نخست‌وزیر لبنان و پذیرش آن از سوی میشل عون رئیس‌جمهوری این کشور شد. ایران در این اعتراضات، بر لزوم توجه به مطالبات مردم تأکید کرد و از مردم این دو کشور نیز خواست که هوشیاری خود را در برابر موج‌سواران اعتراضات که اهداف دیگری را دنبال می‌کنند، حفظ کنند. این موضع، همسو با مواضع آیت‌الله سیستانی در عراق و سیدحسن نصرالله در لبنان بود.

+ رونمایی از الواح هخامنشی

۱۷۸۳ لوح تاریخی هخامنشی‌ها که بعد از ۸۰ سال از آمریکا به سرزمین مادری خود بازگشتند، چهارشنبه ۱۰ مهر رونمایی شدند. این الواح تاریخی که بخش کوچکی از آثار باقی‌مانده در مؤسسه شیکاگو آمریکاست، در انتهای سالن بخش ایران‌باستان در تالار هخامنشی موزه ملی ایران به نمایش درآمد.

+ ایدز در لردگان

چندی قبل خبرهایی مبنی بر اعتراض جمعی





از مردم روستای چنارمحمودی لردگان مبنی بر تقصیر یک بهورز در ابتلای آنان به ویروس HIV منتشر شد که وزیر بهداشت ۱۳ مهر در این باره گفت: در روستای چنارمحمودی از مدت‌ها قبل و از بیش از ۴۰ روز پیش، گزارشاتی از موارد آلودگی با ویروس HIV داشتیم که همکاران ما بسیار آرام و بی‌صدا و با حفظ حرمت مردم شریف آن منطقه، کارها را پیش می‌بردند. هنوز علت دقیق ابتلای ده‌ها نفر از مردم این منطقه به ایدز اعلام نشده است اما این رویداد، چند روزی لردگان را ملتهب کرد و این شهرستان صحنه اعتراضات مردمی شد. البته در این میان، برخی نیز قصد آشوب داشتند که بازداشت شدند و در میان بازداشتی‌ها چند تن از وابستگان به جریانات ضد انقلاب نیز حضور داشتند.

+ حمله ترکیه به شمال سوریه

حمله نظامی ترکیه به شمال سوریه با نام رمز عملیات «چشمه صلح» و تحت عنوان مقابله با تروریست‌های پ.ک.ک روز ۱۷ مهر آغاز شد. سه روز پیش از آن، دونالد ترامپ رئیس جمهوری آمریکا دستور داده بود که نیروهای نظامی آمریکایی که در شمال شرقی سوریه و برای حمایت از کردها حضور داشته‌اند، از این کشور خارج شوند؛ اقدامی که تحلیلگران، آن را چراغ سبز آمریکا برای حمله ترکیه به کردها دانستند. ایران در واکنش به این اتفاق، حمله نظامی را راه حل مناسب ندانست و آمادگی خود را برای میانجیگری میان کردها و ترکیه اعلام کرد. تعداد زیادی از کردها در این منطقه کشته شدند و درگیری‌ها به صورت پراکنده همچنان ادامه دارد.

+ حضور رسمی زنان ایرانی در استادیوم

دیدار تیم‌های ملی فوتبال ایران و کامبوج

در چارچوب رقابت‌های مقدماتی جام جهانی ۲۰۲۲ قطر، عصر پنجشنبه ۱۸ مهر در ورزشگاه آزادی تهران در حالی برگزار شد که زنان ایرانی در این ورزشگاه برای نخستین بار به صورت رسمی حضور یافتند و تیم ملی ایران را تشویق کردند. این رویداد، واکنش‌های زیادی را به همراه داشت و به‌ویژه با شکست کامبوج با نتیجه پرگل ۱۴ بر صفر، یک روز تاریخی را در فوتبال ایران به ثبت رساند.

+ حمله به نفتکش ایرانی

نفتکش ایرانی متعلق به شرکت ملی نفتکش (NITC) صبح جمعه ۱۹ مهر در دو انفجار جداگانه در بخش بدنه، دچار آسیب شد. انفجارها در ساعت ۵:۲۰ صبح در ۶۰ مایلی بندر جده عربستان سعودی رخ داد. کارشناسان شرکت ملی نفتکش ایران احتمال داده‌اند این انفجارها بر اثر اصابت موشک رخ داده و حمله تروریستی صورت گرفته باشد. هنوز علت دقیق این حادثه اعلام نشده است.



+ راهپیمایی اربعین

امسال نیز مانند سال‌های گذشته، راهپیمایی باشکوه اربعین با حضور میلیونی مردم عزادار از ایران و سایر نقاط جهان برگزار شد. آستان مقدس امام حسین علیه السلام اعلام کرد که تعداد زوار اربعین حسینی در امسال به بیش از ۱۵ میلیون نفر رسید. این رویداد عظیم معنوی بدون کوچکترین مشکلی و در امنیت کامل برگزار شد.

+ دستگیری «زم»

۲۲ مهر رسانه‌های ایران خبر از دستگیری روح‌الله زم گرداننده کال تلگرامی ضد انقلاب «آمدنیوز» توسط سازمان اطلاعات سپاه دادند. سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در اطلاعیه‌ای که در این باره منتشر کرد، بدون اشاره به زمان و مکان این بازداشت، اعلام کرد که زم را به داخل کشور هدایت و بازداشت کرده‌اند. پیش‌تر رئیس پلیس بین‌الملل نیروی انتظامی اعلام کرده بود که ایران، از طریق اینترنت به دنبال استرداد تعدادی از متهمان پرونده‌های اقتصادی و سیاسی، از جمله روح‌الله زم است. همزمان در کانال تلگرام آمدنیوز پیامی مبنی بر دستگیری زم با لوگوی سپاه پاسداران منتشر شد که نشان می‌داد سپاه کنترل کانال آمدنیوز را در اختیار گرفته است. چند ساعت پس از انتشار خبر دستگیری زم، ویدئویی کوتاه از اعتراف تلویزیونی او پخش شد. در این ویدئو، زم در اظهاراتی کوتاه و خلاصه‌شده از رفتارهای رسانه‌ای‌اش در سال‌های اخیر ابراز پشیمانی کرد و گفت که از نظام عذرخواهی می‌کند. پس از انتشار خبر دستگیری، بعضی مقامات از جمله رئیس قوه قضائیه، دبیر شورای عالی امنیت ملی و رئیس ستاد کل نیروهای مسلح با

انتشار بیانیه‌هایی به این موضوع واکنش نشان دادند و از سپاه قدردانی کردند.

➤ هلاکت «بغدادی»

بامداد ۵ آبان مصادف با ۲۷ اکتبر ۲۰۱۹، دونالد ترامپ در توئیتر خود نوشت: «هم‌اینک اتفاق مهمی رخ داد». ساعتی بعد، یکی از مقامات نظامی آمریکا خبر داد که «با کمک سازمان سیا مکان اختفای ابوبکر بغدادی رهبر گروه تروریستی داعش در ادلب سوریه را کشف کرده و نیروهای دلتای فرماندهی مشترک عملیات ویژه ایالات متحده آمریکا به آن محل حمله کرده‌اند. محل اختفای او در منطقه‌ای قرار داشت که در نفوذ نیروهای روسیه و ترکیه بود. این حمله با حضور ۸ بالگرد آمریکایی همراهی شده و در نهایت پس از محاصره البغدادی، او جلیقه انتحاری خود را منفجر کرده و کشته شده‌است.»

عصر همان روز دونالد ترامپ در یک کنفرانس خبری در کاخ سفید رسماً مرگ ابوبکر بغدادی را اعلام کرد. او در تشریح نحوه مرگ بغدادی گفت با حمله نیروهای آمریکایی به مخفیگاه بغدادی در باریشای سوریه، او همراه ۳ کودک به تونلی که زیر آن مخفیگاه قرار داشت گریخت و در انتهای آن تونل جلیقه انفجاری خود را منفجر کرد. او با اشاره به این که عملیات را به صورت مستقیم مشاهده می‌کرده، گفت: «بغدادی در پایان یک تونل، در حال گریه و زاری، مثل یک سنگ و یک بزدل مُرد». به گفته ترامپ جنازه بغدادی بر اثر انفجار کاملاً متلاشی شده اما آزمایش دی‌ان‌ای از بقایای جسد، هویت او را تأیید کرده‌است.

او تصریح کرد که هیچ نیروی آمریکایی در این عملیات کشته نشده و فقط یکی از سگ‌های تربیت‌شده آمریکایی که در عملیات شرکت داشته زخمی شده‌است. طی عملیات شماری از همراهان بغدادی کشته شدند و تعدادی از جمله ۱۱ کودک، خود را تسلیم نیروهای آمریکایی کردند.

این عملیات مدتی قبل شروع شده بود اما به دلیل تغییر محل اختفای بغدادی دو هفته به طول انجامید. در این عملیات نیروهای آمریکایی از حرم هوایی ترکیه استفاده کردند و از کمک اطلاعاتی کردهای سوریه بهره گرفتند. رهبران ارتش دموکراتیک سوریه در یک نشست خبری گفتند که محل اختفای بغدادی را اعضای این گروه شناسایی کرده بودند. آن‌ها حمله نظامی ترکیه به مناطق کردنشین را عامل تأخیر یک‌ماهه عملیات عنوان کردند که مارک اسپر، وزیر دفاع آمریکا این ادعا را رد کرد.

مصطفی بالی، سخنگوی اس‌دی‌اف گفت که مدتی قبل یکی از نیروهای آن‌ها در حلقه اطرافیان بغدادی نفوذ کرده و موفق شده نمونه خون و شورت او را به دست بیاورد که از آن‌ها برای آزمایش دی‌ان‌ای و تشخیص هویت استفاده شده‌است. به گفته یک مقام کرد، جاسوس آن‌ها حدود ۳ ماه پیش لباس زیر را دزدیده و نمونه خون هم حدود ۱ ماه قبل گرفته شده‌است.

روزنامه واشینگتن پست هم از وجود خبرچینی خبر داده که جزو محفل داخلی سران داعش بوده و حتی موقعیت اتاق‌های ساختمان محل اختفای بغدادی را در اختیار آمریکایی‌ها گذاشته بود. این فرد در جریان عملیات باریشای در محل حضور داشت و دو روز بعد به همراه خانواده‌اش از منطقه خارج شده‌است.

برخی نیز مدعی شدند باجنای بغدادی محل اختفای او را لو داده است.

یک روز پس از کشته شدن بغدادی یکی از مقامات پنتاگون به خبرگزاری فرانسه گفت که بقایای جسد او به دریا انداخته شده‌است. به گفته این شخص، بقایای جسد، مطابق با آداب و رسوم مسلمانان در دریا دفن شده است.

۹ آبان، کانال رسمی تلگرام گروه حکومت اسلامی، مرگ بغدادی را تأیید کرد. داعش در یک بیانیه صوتی ۷ دقیقه‌ای، ابو ابراهیم الهاشمی القریشی را به عنوان خلیفه جدیدشان معرفی کرد. آن‌ها همچنین مرگ ابوحسن مهاجر به همراه بغدادی را تأیید کردند و ابو حمزه القریشی را به عنوان سخنگوی جدید گروه معرفی کردند. در این بیانیه از طرفداران داعش خواسته شد با خلیفه جدید بیعت کنند!

➤ درگذشت اعظم طالقانی

اعظم طالقانی فرزند آیت‌الله طالقانی، فعال و مبارز سیاسی و نماینده دوره اول مجلس شورای اسلامی، بعد از طی یک دوره بیماری، به علت عارضه مغزی در بیمارستان تحت مراقبت بود که در نهایت شامگاه چهارشنبه ۸ آبان در سن ۷۶ سالگی درگذشت.

➤ گام چهارم کاهش تعهدات برجامی

رئیس‌جمهوری ۱۴ آبان اعلام کرد که از فردا (۱۵ آبان) تزریق گاز به ۱۰۴۴ سانتریفیوژ در فردو آغاز می‌شود. این اقدام، چهارمین گام ایران در راستای کاهش تعهدات برجامی بود.

زلزله در آذربایجان شرقی
بامداد جمعه ۱۷ آبان زلزله‌ای ۵٫۹ ریشتری، حوالی «ترک» از توابع آذربایجان شرقی را لرزاند. نزدیک‌ترین شهرها به کانون این زمین‌لرزه، سراب و ترکمانچای در آذربایجان شرقی بودند. در این حادثه تعدادی از هموطنان کشته و برخی نیز مصدوم شدند. مقام معظم رهبری، سران قوا و سایر مسئولان با انتشار پیام‌هایی ضمن تسلیت به بازماندگان قربانیان این حادثه بر لزوم تأمین فوری نیازهای زلزله‌زدگان و ساماندهی وضعیت آنان تأکید کردند.

➤ اعتراض‌ها به افزایش قیمت بنزین

در پی اعلام افزایش قیمت بنزین در شامگاه ۲۴ آبان ماه، برخی اعتراض‌ها به این اقدام شکل گرفت.

در برخی شهرهای ایران از جمله سیرجان، بهبهان، شیراز، اصفهان، تهران، تبریز، مریان، یزد، بوشهر، اهواز، خرمشهر، ماهشهر، کرج، اسلامشهر و شهریار اعتراضات به افزایش نرخ بنزین شدت بیشتری داشت و به خشونت کشیده شد.

