



شماره

۹۲

اسفند ماه ۱۴۰۱

مهندس سید ابوالقاسم شریفی
مدیرعامل شرکت صنایع
پتروشیمی دنا

گاز ارزان قیمت ایران، هزینه‌ی کمتری
برای تولید متانول دارد که این امر یک
مزیت رقابتی برای
تولید سوخت کم
سولفور و جایگزین
سوخت‌های آلاینده
برای شناورهاست



بایندر

- نیاز سالانه ۱.۵ میلیون تنی شناورهای ایرانی
به سوخت کم سولفور
- مطالعه موردی قانون سوخت کم سولفور سازمان
بین المللی دریانوردی
- از کتابفروشی و خبرنگاری تا نمایندگی کشتیرانی
همایش توجیهی سامانه مودیان مالیاتی و صدور
صورتحساب الکترونیکی برگزار شد
- فیلم‌نامه‌ی «دریادار بایندر» برنده جایزه
جشنواره فیلم مقاومت شد
- متانول، سوخت دریایی آینده

چالش سوخت کم سولفور شناورها



فهرست

- چالش سوخت کم سولفور ۳
- نیاز سالانه ۱.۵ میلیون تنی شناورهای ایرانی به سوخت کم سولفور ۵
- نبود سوخت کم سولفور مانع پهلوگیری شناورها در بنادر بزرگ است ۶
- مشکل در تامین سوخت کم سولفور برای کشتی ها ۷
- تحویل سومین محموله سوخت کم سولفور در بندر سلخ ۸
- رایزنی سازمان بنادر برای اصلاح قیمت سوخت کم سولفور ۸
- ضرورت تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی ۹
- تور آموزشی انجمن کشتیرانی در بندر شهید رجایی برگزار شد ۱۰
- پیام تسلیت دبیرکل انجمن کشتیرانی به مدیرمسئول روزنامه اقتصاد سرآمد ۱۰
- همایش توجیهی سامانه مودیان مالیاتی و صدور صورتحساب الکترونیکی برگزار شد ۱۱
- پیام تسلیت دبیرکل انجمن کشتیرانی به مناسبت درگذشت نماینده جمهوری اسلامی ایران در IMO ۱۲
- اعضاء جدید انجمن در بهمن ماه ۱۴۰۱ ۱۲
- استفاده کشتی های چینی از سوخت کم سولفور ۱۳
- ترمینال سوخت دریایی در عمان راه اندازی شد ۱۴
- کاهش فروش سوخت کم سولفور در بندر سنگاپور ۱۴
- نگرانی های توزیع سوخت آلوده در بنادر هلند و بلژیک ۱۵
- چالش تامین سوخت کم سولفور شناورها در رسانه ها ۱۶
- مسعود پل مه: افزایش هزینه های حمل و نقل دریایی در نتیجه تحریم ها و مشکلات ۱۸
- متانول، سوخت دریایی آینده ۲۲
- چالش ها و موانع لجستیک در ایران (بخش ششم) ۲۶
- انجمن کشتیرانی از شخصیت حقوقی تا مردمی ۲۹
- نگاهی به آثار عبدالرحمان شلیلیان کارگردان سینما و فیلم نامه «دریادار بایندر» ۳۱
- مطالعه موردی قانون سوخت کم سولفور سازمان بین المللی دریانوردی ۳۳
- از کتابفروشی و خبرنگاری تا نمایندگی کشتیرانی ۴۰



چالش سوخت کم سولفور

کشتیرانی و دست اندرکاران آن کمک خواهد کرد تا بتوانند این قانون را به طور مؤثر و موفقیت آمیز به اجرا درآورند. در سایت IMO جزئیات این دستورالعمل به طور کامل تشریح شده است.

بدون شک شرکت‌های کشتیرانی کوچک که از سرمایه کمتری برخوردارند، با چالش‌های بیشتری در این مسیر روبه‌رو خواهند شد، شاید آن‌ها مجبور به خارج کردن برخی از شناورهای خود از گردونه بازار شوند. باید توجه نمود که ارائه توصیه‌های خاص به شرکت‌های کشتیرانی کوچک در حیطه وظایف IMO نیست، این سازمان یک نهاد قانون‌گذار است. راه حل‌های مطابقت با قانون سوخت ۲۰۲۰ یک تصمیم تجاری است که قطعاً باید از سوی

محیطی و سلامتی قابل توجهی را برای جهان به همراه خواهد داشت. در همین خصوص شبکه اطلاع‌رسانی مانا مصاحبه‌ای اختصاصی را با دکتر ادموند هوگس رئیس بخش آلودگی هوا و کارآمدی انرژی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) انجام داده است. در ماه فوریه سال جاری میلادی، نشست کمیته فرعی جلوگیری و واکنش به آلودگی (PPR) سازمان جهانی دریانوردی برگزار شد و در پایان آن، بر روی پیش‌نویس دستورالعمل‌های اجرای پایدار محدودیت سولفور ۰٫۵ درصد تحت ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل، توافق به عمل آمد. این دستورالعمل به همراه دستورالعمل‌های مربوطه دیگر، یک بسته جامع از ابزارهای جدید و به روز است که به صنعت

◀ سازمان جهانی دریانوردی (IMO) برای کاهش انتشار اکسیدهای سولفور (SOx) از کشتی‌ها در سال ۲۰۰۵ میلادی ضمیمه ششم کنوانسیون بین‌المللی مارپل (جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها) را به اجرا در آورد. پس از آن، محدودیت‌ها نسبت به محتوا اکسیدهای سولفور به تدریج تشدید پیدا کرد.

بر اساس قانون ۲۰۲۰، از یکم ماه ژانویه سال ۲۰۲۰ سقف محتوی سولفور در سوخت دریایی که از سوی کشتی‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، ۰٫۵ درصد یا کمتر از ۰٫۵ درصد است. اجرای این قانون به طور چشمگیری میزان انتشار اکسیدهای سولفور از کشتی‌ها را کاهش خواهد داد و منافع زیست

سوخت کم سولفور است. در واقع ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت تولید سوخت کم سولفور، نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین مجدد به همراه انتقال فناوری و تجهیزات است که در شرایط و محدودیت‌های فعلی، دستیابی به آن زمان بر است. پیش‌بینی‌ها تاکنون حکایت از آن دارد که گزینه سوخت کم سولفور پایین، انتخاب بخش اعظمی از مالکان خواهد بود. با این وجود اخیراً اخباری مبنی بر افزایش تمایل مالکان و خطوط کشتیرانی به نصب اسکرابرها نیز به گوش می‌رسد. نکته قابل توجه اینکه فرصت زیادی باقی نمانده و مالکان باید کمی شتاب به خرج دهند.

خاص هیات وزیران به مرحله اجرا درآمده است. آنگونه که مطلع شدیم این پروژه در ۵ کیلومتری بندر صیادی سلخ واقع در جزیره قشم و با موقعیت مناسب و فاصله ۵ مایلی با خلیج فارس احداث شده و به صورت ویژه برای سوخت‌رسانی به شناورهای ناوگان در نظر گرفته شده است.

البته ناگفته نماند که در کنار این مهم، الزامات بین‌المللی ۲۰۲۰ سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در خصوص سوخت کم سولفور نیم درصد به مانعی برای راه‌اندازی کامل این پروژه بدل شده است که علت این امر نیز فقدان زیر ساخت‌های لازم برای تولید انبوه

مالکان اتخاذ شود. اما پیشنهاد ما به صورت کلی این است که شرکت‌ها و مالکان کشتی شرایط خود را به دقت بررسی کنند و تلاش خود را در جهت انتخاب بهترین گزینه معطوف سازند، چرا که الزامی در انتخاب راه حل برای مالکان وجود ندارد.

البته زمزمه‌هایی در خصوص تولید سوخت کم سولفور در همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان و استقرار فناوری تولید سوخت کم سولفور در کشور نیز شنیده می‌شود. در این باره بنا به گفته محسن فاخری، مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره قشم پروژه سوخت‌رسانی (بانکرینگ) بندر سلخ قشم، با صدور تصویب‌نامه



نیاز سالانه ۱.۵ میلیون تنی شناورهای ایرانی به سوخت کم سولفور

◀ دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به نیاز سالانه ۱ تا ۱,۵ میلیون تنی شناورهای ایرانی به سوخت کم سولفور، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی و اتحادیه مالکان کشتی ایران با جدیت پیگیر تامین سوخت کم سولفور از طریق دولت و مجلس شورای اسلامی هستند.

یحیی ضیایی مهرجردی در مورد اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی متردد در بنادر کشور، اظهار داشت: سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) کنوانسیون را مصوب کرد که بر اساس آن از سال ۲۰۲۰ میلادی استفاده از سوخت کم سولفور برای شناورهای اقیانوس پیما که به بنادر بزرگ دنیا تردد می کنند، الزام آور شد.

وی ادامه داد: این کنوانسیون از سال ۲۰۲۱ میلادی اجرایی و قرار شد بنادر دنیا شناورهایی را که از سوخت کم سولفور استفاده نمی کنند پذیرش نکرده و در عین حال از شرایط لازم برای تامین سوخت کم سولفور برای شناورهایی که به این بنادر تردد می کنند، برخوردار باشند.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به اینکه پیگیری های بسیاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی

و اتحادیه مالکان کشتی ایران در راستای تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و حتی شناورهای خارجی متردد در بنادر ایران مدنظر قرار گرفته است، عنوان کرد: پیگیری های مختلف از طریق دولت، کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، معاون اول رییس جمهور و وزات نفت صورت گرفته است.

ضیایی مهرجردی با اشاره به اینکه تا سال ۱۳۹۹ هیچ گونه اقدامی از سوی وزارت نفت در راستای تامین سوخت کم سولفور صورت نگرفته بود، بیان کرد: خوشبختانه در این راستا چشم انداز امیدوار کننده ای وجود دارد اما متأسفانه روند کند است و با نقطه مطلوب فاصله داریم. وی ادامه داد: شناورهای ایرانی سالانه نیازمند ۱ تا ۱,۵ میلیون تن سوخت کم سولفور هستند و علاوه بر این باید نیاز شناورهای خارجی نیز به این عدد اضافه کرد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به مشکلات شناورهای ایرانی به منظور تامین سوخت کم سولفور از طریق یکی از پالایشگاه های داخلی کشور، گفت: در رابطه با نقل و انتقال سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی از پالایشگاه ذی ربط به بنادر نیز مشکلاتی وجود دارد که این مسائل باید از سوی متولیان امر برطرف شود.

ضیایی مهرجردی با تاکید بر اینکه مشکلات مختلف به وزارت نفت از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و اتحادیه مالکان کشتی ایران منتقل شده است، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی و اتحادیه مالکان کشتی با جدیت و شدت پیگیر مقوله تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی هستند.

وی ادامه داد: تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی موجب خواهد شد هزینه حمل و نقل کاهش یابد و به طور حتم می تواند وضعیت حمل و نقل دریایی کشور را بهبود بخشد.



نبود سوخت کم سولفور مانع پهلوگیری شناورها در بنادر بزرگ است

پالایشگاه فعلی که به تولید سوخت کم سولفور مبادرت می‌کند تا نوار ساحلی جنوب کشور موجب شده هزینه نهایی حمل‌ونقل کالا افزایش و مزیت رقابتی برای صاحبان کالا کاهش یابد، عنوان کرد: باید بتوانیم در مناطق جنوبی کشور که امکان تولید سوخت کم سولفور فراهم است و از پالایشگاه برخوردار هستیم نسبت به تولید این نوع سوخت اقدام کنیم.

حسینی با تأکید بر اینکه باید سوخت کم‌سولفور با کم‌ترین هزینه به شناورها برسد، اظهار داشت: اگر بتوانیم سوخت کم سولفور تولید کنیم علاوه بر تأمین نیاز داخلی می‌توانیم در زمینه درآمدزایی در بازارهای بین‌المللی و حوزه بانکرینگ گام برداریم و به شناورهای متردد در منطقه خدمت‌رسانی کنیم.

وی با اشاره به اینکه امروزه تأمین سوخت کم‌سولفور برای تردد شناورها امری ضروری است، گفت: اگر قصد داریم سهم خود در حمل‌ونقل دریایی دنیا را حفظ و امکان پهلوگیری شناورهای ایرانی را در بنادر بزرگ دنیا فراهم کنیم باید بتوانیم مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی حرکت کرده و سوخت کم سولفور تولید کنیم.

به گفته این عضو اتاق بازرگانی؛ نبود سوخت کم سولفور مانع پهلوگیری شناورها در بنادر می‌شود و با تحمیل دموارژ، هزینه حمل‌ونقل دریایی را افزایش می‌دهد.

حسینی افزود: کشور ما از بزرگترین تولیدکنندگان نفتی جهان است و خوشبختانه از فناوری‌های بسیار خوبی برخوردار هستیم و میتوانیم سوخت کم سولفور تولید کنیم؛ مقوله تولید سوخت کم سولفور موضوع پیچیده‌ای نیست و به طور حتم با هماهنگی و تدبیر می‌توانیم این نیاز ضروری و فوری حمل‌ونقل دریایی را تأمین کنیم.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با اشاره به اینکه تأمین سوخت کم‌سولفور از ضروریات حفظ جایگاه ایران در حمل‌ونقل دریایی دنیا است، گفت: تولید سوخت کم‌سولفور در مناطق جنوب کشور، هزینه حمل‌ونقل دریایی را کاهش می‌دهد.

سیدعلی حسینی، درباره اهمیت و ضرورت تأمین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی متردد در بنادر کشور، اظهار داشت: اگر بخواهیم جایگاه حمل‌ونقل دریایی خود را در سطح بین‌المللی حفظ کنیم باید تابع مصوبات و کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) باشیم و به بهترین شکل در این مسیر حرکت کنیم.

وی ادامه داد: یکی از مهم‌ترین مواردی که باید به آن توجه داشت مقوله سوخت کم‌سولفور است تا شناورهای مربوطه برای رسیدن به مقصد دچار چالش نشوند چرا که بنادر استاندارد و بزرگ دنیا مانع از پذیرش و پهلوگیری شناورهایی می‌شوند که از این نوع سوخت استفاده نمی‌کنند.

رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با تأکید بر اینکه فاصله





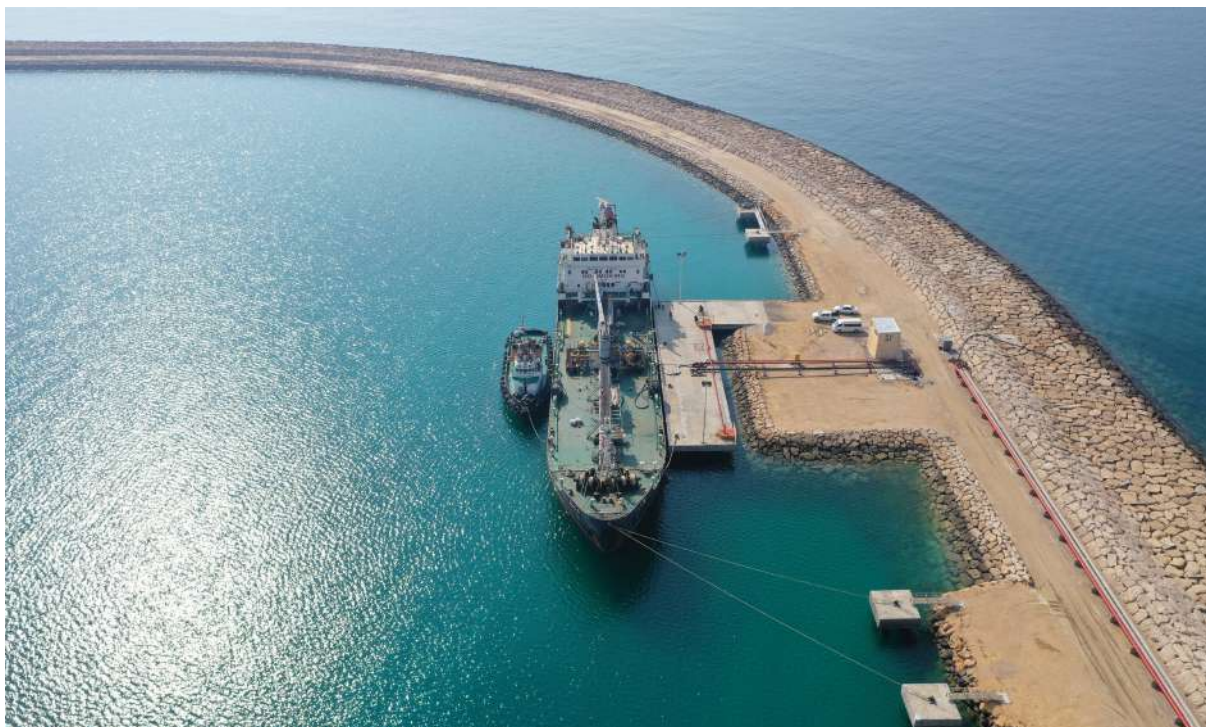
مشکل در تامین سوخت کم سولفور برای کشتی‌ها

بیشتری به دست مالکان شناور می‌رسد. وی خاطرنشان ساخت: اگر توجه کافی نسبت به این موضوع وجود نداشته باشد که سوخت در سواحل تولید و عرضه شود به مرور کشتی‌هایی که از سوخت کم سولفور تولید ایران باید استفاده کنند، کاهش یافته و در نتیجه آن سهم انتقال کالا با ناوگان ایرانی در عرصه حمل و نقل دریایی بین‌المللی کاهش می‌یابد.

پل مه بیان داشت: تعداد کشتی‌هایی که در کشور که بر اساس استفاده از این نوع سوخت ساخته شده باشد، بسیار اندک است. هرچند برای آن دسته از کشتی‌هایی که سال ساخت قدیمی‌تر و یا از موتور فاقد این مزیت بهره می‌برند امکانی بوجود آمده که با نصب تجهیزاتی می‌توانند از این سوخت استفاده کنند که عمده کشتی‌های موجود از این نوع سیستم افزوده شده، بهره می‌گیرند.

◀ دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفتگو با خبرنگار دنیای اقتصاد گفت: کشتیرانی تابع کنواسیون‌های مختلفی بوده و در زمره فعالیت‌هایی است که تمامی آن باید در یک چارچوب نظام مند که از طرف سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اعلام و اعمال می‌شود، صورت گیرد. یکی از این موضوعات، استفاده از سوخت کم سولفور برای کشتی‌ها است.

مسعود پل مه با اعلام این مطلب افزود: تردد کشتی‌های ما در بنادر اصلی بین‌المللی، مستلزم استفاده از سوخت کم سولفور است. میزان اندکی از این نوع سوخت در کشور در پالایشگاه شازند تولید و این میزان تا حدودی توانسته حمایت مالی و فنی در حوزه کشتیرانی را به وجود آورد. این سوخت در اراک تولید و از آنجا باید به بنادر جنوبی کشور منتقل شود، این موضوع هزینه حمل و نرخ تمام شده سوخت را افزایش داده در نتیجه این سوخت، با مبلغ



تحويل سومين محموله سوخت کم سولفور در بندر سلخ

نظارت بر این گروه کشتیرانی در شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی (شستا) صورت گرفت. گفتنی است، سوخت کم سولفور بارگیری شده از سوی این شناور تحويل ناوگان ملی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می شود.

◀ سومین محموله سوخت کم سولفور در بندر سوخت رسانی سلخ قشم تحويل یک شناور سوخت رسان شد.

این عملیات تحت نظارت مستقیم رئیس هیئت مدیره گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و با حضور مدیر



رایزنی سازمان بنادر برای اصلاح قیمت سوخت کم سولفور

محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این نشست با اشاره به عدم رقابت پذیری قیمت سوخت کم سولفور و نقش آفرینی صنعت بانکرینگ کشور در منطقه، ابراز امیدواری کرد که با رایزنی ها و مکاتبات صورت گرفته با وزارت نفت، کشور بتواند هر چه سریع تر شاهد نتیجه عملیاتی در حوزه تولید سوخت کم سولفور و رونق صنعت بانکرینگ باشد.

◀ علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست شورای هماهنگی مدیران ارشد ارگان های دریایی با اشاره به قیمت بالا و غیررقابتی بودن سوخت کم سولفور، از رایزنی برای اصلاح قیمت این نوع سوخت خبر داد و بر ضرورت استفاده از ناوگان داخلی کشور، از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی، برای صادرات و واردات کالاهای تجاری تاکید کرد.



ضرورت تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی

پل مه تاکید کرد: نباید اجازه دهیم هزینه تمام شده سوخت کم سولفور افزایش یابد، این مسئله باعث می شود سوخت با قیمت بالاتر به مالکان کشتی برسد و همین مسئله موجب شود قدرت رقابت کاهش یابد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به ضرورت توجه ویژه به تامین سوخت کم سولفور از نظر کمی و کیفی، اظهار داشت: مقوله قیمت سوخت، میزان سوخت و مکان تحویل سوخت از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و باید چالش های تامین سوخت کم سولفور مدنظر قرار گرفته و برطرف شود.

وی افزود: نباید صرف نگاه کشور و متولیان امر به تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای تحت پرچم ایران باشد بلکه باید به بازار خارجی و شناورهای خارجی نیز توجه داشته باشیم و مقوله بانکرینگ را نیز مدنظر قرار دهیم. پل مه با بیان داشت: در صورت صرف اختصاص یک پالایشگاه جهت تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی این مسئله توجیه اقتصادی نخواهد داشت.

وی با بیان اینکه تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی یک مسئله بسیار مهم است، خاطرنشان کرد: در صورتی که نتوانیم به موارد مختلف حوزه حمل و نقل دریایی توجه داشته باشیم و به مسائلی از جمله سوخت کم سولفور توجه کنیم به طور حتم نخواهیم توانست در معادلات منطقه ای ایفای نقش کنیم.

منبع: خبرگزاری ایسنا
خبرنگار: فائزه طاهری

◀ دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن تشریح چالش های تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای بین المللی داخلی و خارجی، گفت: اگر به الزامات حمل و نقل دریایی توجه نداشته باشیم و به مقوله مهمی همچون سوخت کم سولفور توجه نکنیم، از معادلات اقتصادی منطقه ای و جهانی عقب خواهیم ماند.

مسعود پل مه در گفت و گو با ایسنا، درباره اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی متزدد در بنادر کشور، اظهار کرد: مقوله سوخت کم سولفور برای استفاده شناورهای بین المللی با توجه به رویکرد سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و اطلاعیه های صادر شده باید از ۱۵ سال قبل در مجموعه نفتی کشور مدنظر قرار می گرفت.

پل مه اظهار داشت: با توجه به تعداد ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و میزان سوخت مورد نیاز، پروژه تامین سوخت کم سولفور در داخل کشور توسط یک پالایشگاه کلید خورد و مساعدت های لازم در این راستا از سوی وزارت نفت صورت گرفت.

وی با اشاره به چالش نحوه انتقال سوخت کم سولفور به نواحی ساحلی و بندری کشور، بیان کرد: در حال حاضر شاهد فعالیت ضد رقابتی در زمینه تامین سوخت کم سولفور هستیم، زیرا در ابتدا نفت مورد نیاز باید از جنوب کشور به منطقه مرکزی انتقال پیدا کند و پس از آن در پالایشگاه تبدیل به سوخت کم سولفور و مجدداً به نواحی جنوب منتقل شود.



تور آموزشی انجمن کشتیرانی در بندر شهید رجایی برگزار شد

◀ اولین گروه از فارغ التحصیلان مرکز آموزش مدیریت دریایی و بندری انجمن کشتیرانی ایران با همکاری و مساعدت مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان هرمزگان جناب آقای عباس نژاد و همکاران اداره عملیات دریایی و با حمایت مادی و معنوی شرکت سینا و همکاری مدیرعامل آن شرکت جناب آقای دکتر طراح زادگان، در کارگاه و تور آموزشی عملیات کانتینری و بندری شرکت کردند.

این گروه مشتمل بر ۲۹ دانش پژوه و با حضور دبیرکل محترم انجمن آقای دکتر پل مه، مدیر مرکز آموزش خانم مهندس بن فیری، آقای مهندس ابوعلی استاد مرکز آموزش انجمن کشتیرانی ایران، آقای ایرج فقیری رئیس ناحیه جنوب شرق شرکت سینا و جمعی از مسئولین ناحیه در بندر شهید رجایی بندرعباس حضور پیدا کردند.

در این کارگاه آموزشی آشنایی دانش پژوهان و تطابق علوم مکسوبه با عملیات اجرائی کانتینری و بندری همزمان با ارائه خدمات به کشتی اقیانوس پیمای شب گون صورت

پذیرفت. همچنین بازدید از ترمینال دو کانتینری، روند تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری، آشنایی با تجهیزات استراتژیک بندری، بازدید از خطوط یخچالی و مرکز کنترل ترمینال کانتینری، بازدید از عملیات پهلودهی و جداسازی کشتی ها و خدمات ترافیک دریایی در مجتمع بندری شهید رجایی و آشنایی با انواع شناورهای خدماتی شامل یدک کش ها، لایروب ها، جستجو و نجات و علائم کمک ناوبری بخشی از بازدیدهای بعمل آمده بود.

لازم به ذکر است فارغ التحصیلان حاضر در کارگروه، در آینده نزدیک با عناوین مدیریتی تصدی شرکتهای کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی را بر عهده خواهند گرفت.

خبر اندوه وارده به شما، ما را در غصه جانگداز فرو برد. غم بی پایانمان از این واقعه دردناک قابل وصف نیست. این مصیبت را به شما و خانواده محترمتان تسلیت عرض می نمایم و از درگاه خداوند متعال برای آن مرحومه رحمت و مغفرت واسعة و آمرزش الهی خواستاریم و برای جنابعالی و خانواده ارجمند صبر و شکیبایی مسئلت می نمایم.

با تجدید احترام

مسعود پل مه- دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

پیام تسلیت دبیرکل انجمن کشتیرانی به مدیر مسئول روزنامه اقتصاد سرآمد

پس از ضایعه درگذشت یکی از بستگان نزدیک آقای فیروز اسماعیلی نژاد، مدیر مسئول روزنامه اقتصاد سرآمد، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیام تسلیتی به این منظور صادر کرد که در شماره سه شنبه ۲۵ بهمن ماه روزنامه اقتصاد سرآمد منتشر گردید.

جناب آقای فیروز اسماعیلی نژاد
مدیر مسئول محترم روزنامه اقتصاد
سرآمد



عرض تسلیت

جناب آقای فیروز اسماعیلی نژاد
مدیر مسئول محترم روزنامه اقتصاد سرآمد
خبر اندوه وارده به شما، ما را نیز در غصه جانگداز فرو برد. غم بی پایانمان از این واقعه
دردناک قابل وصف نیست. این مصیبت را به شما و خانواده محترمتان تسلیت عرض
می نمایم و از درگاه خداوند متعال برای آن مرحومه رحمت و مغفرت واسعة و آمرزش
الهی خواستاریم و برای جنابعالی و خانواده ارجمند صبر و شکیبایی مسئلت می نمایم.
با تجدید احترام
مسعود پل مه- دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

همایش توجیهی سامانه مودیان مالیاتی و صدور صورتحساب الکترونیکی برگزار شد

درباره مزایای شناسه خدمات تاکید کرد: حسن این شناسه این است که برای یکسری از خدمات موجود در کشتیرانی وحدت رویه ایجاد می کند. به عنوان مثال در یک شرکت کشتیرانی به صدور ترخیصیه و قبض انبار به اختصار (D/O) می گویند که برخی آن را تفکیک کرده و به عنوان درآمد ترخیصیه و بعد درآمد قبض انبار تعریف می کنند و برخی هم این موارد را مشترک در نظر می گیرند و همانطور که گفتم برخی نیز به عنوان D/O ثبت می نمایند.

وی ادامه داد: همچنین می توان به هزینه های عملیات بندری اشاره کرد که بعضی ها THC ثبت می کنند و برخی نیز هزینه پایانه و ترمینال آنرا در نظر می گیرند و عناوین مختلف دیگری که یک خدمت چندین اسم دارد که برای ممیزان مالیاتی گمراه کننده است و بحث برانگیز می شود. اسماعیلی خاطرنشان ساخت: این وحدت رویه که قرار شد در شناسه گرفتن خدمات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران انجام شود، گام بزرگی در بهبود هرچه بهتر پرونده های مالیاتی ما است.

نایب رئیس کمیته بیمه مالیات و تامین اجتماعی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: همچنین مشخص شد که قرار بین پرداخت های افراد و صورتحساب هایی که از طریق پایانه بانک مرکزی صادر می شود این ارتباط برقرار شود و مزیت آن این است که دیگر تراکنش های بانکی مشکوک در سیستم مالیاتی از بین می رود و راحت تر می توانیم دفاع کنیم.

وی در پایان گفت: از دیگر موضوعات این همایش کارپوشه بود که چه وظایفی درخصوص آن داریم و درنهایت از یکی از شرکت های معتمد و آشنا به سیستم پایانه فروشنده هم دعوت شده بود که درباره یکسری از مسائل تاریخ و فرایندهای اجرای قوانین توضیحاتی به اعضای حاضر در این همایش توضیحاتی ارائه نماید.

همایش توجیهی سامانه مودیان مالیاتی و صدور صورتحساب الکترونیکی با حضور مدیران عامل، روسای هیات مدیره و مدیران مالی شرکت های عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.

بر اساس این گزارش، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نظر به اهمیت موضوع مالیاتی و مدت زمان محدود برای اجرای تکالیف قانونی و ضرورت اطلاع از مکانیزم اجرایی سامانه و همچنین فرصت ها و چالش های مرتبط اقدام به برگزاری همایش توجیهی سامانه مودیان مالیاتی و صدور صورتحساب الکترونیکی کرد.

نایب رئیس کمیته بیمه مالیات و تامین اجتماعی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفتگو با روابط عمومی انجمن گفت: هدف از برگزاری این همایش آشنایی مدیران ارشد مجموعه های کشتیرانی و خدمات وابسته با نحوه رویکرد سازمان امور مالیاتی از ابتدای سال ۱۴۰۲ است که از جمله آن بررسی و تشریح قانون پایانه های فروشگاه و پرسش و پاسخ حاضرین درهمایش بود.

مهرداد اسماعیلی افزود: درنهایت این نتیجه حاصل شد که باید یکسری فرایندهای یکسان سازی در سازوکارهای مالی شرکت های عضو انجمن بایستی انجام شود که نیازمند زمان بندی و اجرا در سال ۱۴۰۲ است.

وی اظهار داشت: فرایند صدور صورتحساب، تعریف شرکت های معتمد، نحوه اخذ حافظه مالیاتی و نحوه ایجاد شماره یکتا برای هر صورتحساب، مزایا و تسهیلات طرح، ضمانت های اجرایی و جرایم آن برای اعضای شرکت های حاضر در این همایش بازگو و توضیح داده شد. اسماعیلی بیان نمود: همچنین درخصوص وحدت رویه (با دریافت اخذ شناسه کالا و خدمات) مقرر شد انجمن آن را به عنوان یک شکل صنفی بر عهده بگیرد و گرفتن اخذ کالا و شناسه خدمات کشتیرانی را آغاز نماید.

عضو جامعه حسابداران خبره ایران





پیام تسلیت دبیرکل انجمن کشتیرانی به مناسبت درگذشت نماینده جمهوری اسلامی ایران در IMO

این فقدان غم انگیز و تاسف بار را به حضرتعالی و همه همکاران ارجمند سازمان بنادر و دریانوردی و نیز جامعه دریایی ایران بویژه بانوان تسلیت عرض می نمایم. کوشش و سعی مداوم، صبر، تجربه و کارآمدی آن مرحومه در امور بین المللی دریانوردی و توجه به منافع و مصالح جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین المللی از خصیصه های بارز و شاخص آن بانوی تازه درگذشته بود. از درگاه حضرت باریتعالی برای آن مرحومه آمرزش، رحمت و مغفرت واسعه و برای خانواده معزا، کلیه بستگان و همکاران گرامی صبر و شکیبایی مسئلت دارم.

با تجدید احترام

مسعود پل مه - دبیرکل

◀ در پی درگذشت ناگهانی سرکار خانم ماندانا منصوریان، نماینده جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیام تسلیتی خطاب به معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، آقای دکتر علی اکبر صفایی صادر کرد.

شرح پیام عرض تسلیت دکتر مسعود پل مه به مناسبت درگذشت خانم منصوریان به شرح زیر است:

جناب آقای دکتر علی اکبر صفایی

معاون محترم وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
با سلام؛

احتراما دریافت خبر درگذشت سرکارخانم دکتر ماندانا منصوریان، نماینده جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) موجب تأثر و اندوه فراوان شد.

مرادی، حسین پورموسی کنفی، محمد زارعی شجاعی، علیرضا بهنامی نسب و فرداد فیروزپور هستند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار، علاقمندان می توانند برای مشاهده آخرین لیست شرکت های عضو و اطلاعات شرکت های نامبرده و راه های ارتباطی با آنها به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاء مراجعه نمایند.

اعضاء جدید انجمن در بهمن ماه ۱۴۰۱

◀ در بهمن ماه گذشته پنج شرکت جدید در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عضو شدند.

نام مدیرعامل	نام شرکت	ردیف
مجیدرضا نریمان مرادی	پشتیبان اقیانوس آبی	۱
حسین پورموسی کنفی	باران دریای آریا	۲
محمد زارعی شجاعی	هویار ترابر	۳
علی رضا بهنامی نسب	صبا دریا	۴
فرداد فیروزپور	پترو آسیا فراساحل متین	۵

اسامی شرکت های مذکور عبارتند از: پشتیبان اقیانوس آبی، باران دریای آریا، هویار ترابر، صبا دریا و پترو آسیا فراساحل متین که به ترتیب مدیران محترم عامل آن، آقایان: مجیدرضا نریمان



استفاده کشتی های چینی از سوخت کم سولفور

به سوخت LNG در دست ساخت دارد که قرار است در سال ۲۰۲۴ کشتی ها را تحویل گیرد.

همچنین علی‌رغم اینکه چین دارای خطوط کشتیرانی کانتینری متعدد است، اما فقط یکی از خطوط کشتیرانی کانتینری این کشور در لیست ۱۰ خط کشتیرانی جهانی قرار دارند که از اسکرابر استفاده می‌کنند. این موضوع بیانگر آن است که این کشور در بخش سوخت کشتی‌ها از سوخت‌های کم کربن به ویژه گاز ال ان جی استفاده و یا سوخت کم سولفور استفاده می‌کند؛ در حالی که دو خط کشتیرانی کره جنوبی در لیست ۱۰ شرکت استفاده کننده اسکرابر قرار دارند.

◀ مؤسسه آلفالاینر اعلام کرد در حال حاضر تعداد ۷۸۸ کشتی با ۶،۶۶۳،۶۷۰ TEU کانتینر متعلق به ۱۰ خط کشتیرانی جهان می‌باشند که در سراسر جهان فعالیت می‌کنند. این تعداد کشتی از بین ۶۵۲۹ کشتی کانتینری فعال با بیش از ۲۶ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU در سراسر جهان از دستگاه‌های اسکرابر برای کاهش کربن استفاده می‌کنند.

بر اساس این گزارش آمده است شرکت مرسک که در سال ۲۰۲۲ میلادی از درآمد خوبی برخوردار بود و سرمایه گذاری زیادی در بخش انرژی سبز انجام داده نسبت به خطوط MSC و ایورگرین، کشتی‌های کمتری مجهز به اسکرابر دارد و در حال حاضر ۱۹ کشتی دوگانه‌سوز مجهز



ترمینال سوخت دریایی در عمان راه اندازی شد

لنگرگاه تأمین می‌کند. وی با اشاره به اینکه بارجهای بسیار این ترمینال می‌تواند سوخت مورد نیاز کشتی‌ها را در سطح آب‌های منطقه تأمین کند، یادآور شد: سوخت‌های ارائه شده در این مرکز با استانداردهای جهانی کاملاً مطابقت می‌کند و عمان را به یک مرکز لجستیکی در صنعت کشتیرانی تبدیل خواهد کرد. به گفته وی ترمینال سوخت دریایی دقم قصد ندارد مرکز سوخت‌رسانی فجیره را به چالش بکشد، اما برای خدمت‌رسانی به تمامی کشتی‌هایی که در اطراف تردد می‌کنند، آمادگی دارد.

◀ ترمینال سوخت دریایی به منظور تأمین انواع سوخت کم‌سولفور کشتی‌ها طی مراسمی در بندر دقم عمان راه اندازی شد.

به گزارش ترید ویندز؛ راه‌اندازی این ترمینال عمان را به یک مرکز لجستیکی و کشتیرانی جهان تبدیل می‌کند؛ زیرا به گفته مسئولان این ترمینال قادر است ۲۰ تا ۳۰ درصد از سوخت مورد نیاز کشتی‌های عبوری و کشورهای همسایه را تأمین کند.

«هلال الخاروسی» مدیرعامل شرکت بازاریابی نفت عمان (OOMCO) در این مراسم طی سخنانی گفت: افتتاح پایانه سوخت نفتی در منطقه ویژه اقتصادی دقم بسته کاملی از سوخت‌های دریایی را برای کشتی‌ها در بندر و

۶.۲ درصد افزایش به ۱۳.۷ میلیون رسید. فروش سوخت کم سولفور نیز با ۸.۳ درصد کاهش به ۳۰ میلیون تن رسید.

در این میان ذخیره سازی و فروش سوخت زیستی در سنگاپور طی سال ۲۰۲۲ میلادی به ۱۴۰ هزار تن رسید که نسبت به سوخت LNG، رقم ۱۶ هزار تن بالاتر نشان می‌دهد.



کاهش فروش سوخت کم سولفور در بندر سنگاپور

◀ به گزارش خبرگزاری رویترز؛ در سال گذشته میلادی ۵۷۷.۷ میلیون تن کالا در بندر سنگاپور جابه‌جا شد که تناژ ناخالص (GT) کشتی‌های ورودی به ۲.۸۳ میلیارد تن رسید. در این سال تعداد ۳۷۶۶۲ تماس بندری از طریق کشتی‌ها برای رزرو انجام شد که نسبت به ۳۹۴۴۷ تماس‌های سال ۲۰۲۱ میلادی روند کاهشی دارد.

بر اساس این گزارش سهم سوخت کشتی در بندر سنگاپور از ۶۵.۸ درصد سال ۲۰۲۱ میلادی به ۶۲.۸ درصد سال ۲۰۲۲ میلادی رسید.

محاسبات رویترز نشان می‌دهد فروش نفت کوره با سولفور بالا در سال ۲۰۲۲ میلادی در بندر سنگاپور با



نگرانی های توزیع سوخت آلوده در بنادر هلند و بلژیک

درصدی هزینه های سوخت باعث شده تا آنان نسبت به ذخیره بیش از حد سوخت اقدام کنند بدون آنکه در نظر بگیرند این نوع سوخت ها با آلودگی هایی همراه بوده است.

تحقیقات دیگری نیز که در آنتورپ بلژیک انجام شده نشان می دهد که چند کشتی که از این بندر سوخت کم سولفور دریافت کرده اند سوختشان حاوی آلاینده های شیمیایی می باشد و از غلظت های غیر طبیعی بالا برخوردارند و در حال حاضر ماشین آلات کشتی هایی که از این نوع سوخت استفاده کرده اند با مشکلاتی مواجهند که فعالیت برای شناسایی این نوع آلاینده ها ادامه دارد. "Ansuman Ghosh" در ادامه می گوید: مشکلاتی که در این نوع سوخت ها مشاهده می شود شبیه آلاینده هایی است که در مخازن بانکرینگ سنگاپور اوایل سال جاری میلادی مشاهده شد که بخشی از سوخت ها حاوی هیدروکربن بوده و آسیب های مشابهی را به کشتی وارد کردند که خوشبختانه سازمان دریایی و بندری سنگاپور توانست با آزمایشات دقیق و تست های استاندارد منابع تامین کننده سوخت آلوده را شناسایی کنند که در نهایت از این طریق به ۲۰۰ کشتی آسیب وارد شد که خسارت آن حدود ۱۲۰ میلیون دلار برآورد شد.

◀ مدیران خطوط کشتیرانی و مالکان کشتی ها در پی اعلام وجود سوخت آلوده در مخازن بانکرینگ ۳ بندر عمده اروپا نگرانی عمیق خود را به جامعه جهانی و سازمان بین المللی دریانوردی اعلام کرده اند.

به گزارش خبرگزاری بلومبرگ؛ کلپ P&I انگلیس با بررسی نمونه هایی از میزان ذخیره سازی سوخت در آمستردام و روتردام هلند و آنتورپ بلژیک به عنوان بنادر اصلی اروپا هشدار داد وجود آلاینده ها سوخت مخازن در این بنادر را تهدید می کند که این کار یک نگرانی جدید برای فعالان جامعه دریایی ایجاد کرده است. بر اساس گزارش های دریافتی از کلپ P&I شرکت های آزمایش کننده وجود آلاینده هایی را در بنزین و سوخت کم سولفور کشتی ها در مخازنی که توسط بنادر روتردام و آمستردام احداث شده، مشاهده کرده اند.

در این گزارش آمده است نمونه هایی وجود دارد که نشان می دهد کشتی هایی که از سوخت کم سولفور این مخازن استفاده کرده اند با مشکلات زیادی مواجه شده اند به گونه ای که یک کشتی در حال حاضر در این بندر قادر به حرکت نیست و توسط یدک کش به یارد تعمیراتی هدایت شده است.

به گفته مسئولان بانکرینگ این دو بندر، افزایش ۶۰

چالش تامین سوخت کم سولفور شناورها در رسانه‌ها

شناورهای ایرانی و خارجی متزدد در بنادر کشور، رسانه های دیگری هم این مصاحبه را بازتاب دادند که در ادامه تصاویر آن را مشاهده می کنید.

پس از گفتگوی مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با خبرگزاری ایسنا درباره اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم‌سولفور برای



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن تشریح چالش‌های تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای بین‌المللی داخلی و خارجی، اعلام کرد که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست. همچنین باید به این نکته توجه داشت که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست. همچنین باید به این نکته توجه داشت که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست.



مسئولین این سازمان اعلام کردند که تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی باید به گونه‌ای باشد که هزینه‌های آن برای شناورهای ایرانی و خارجی به گونه‌ای باشد که بتواند در رقابت با شناورهای خارجی قرار گیرد. همچنین باید به این نکته توجه داشت که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست.



پس از این که در صورت صرف اختصاص یک پالایشگاه سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی یک مسئله بسیار مهم است، کارشناسان این سازمان اعلام کردند که تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی باید به گونه‌ای باشد که هزینه‌های آن برای شناورهای ایرانی و خارجی به گونه‌ای باشد که بتواند در رقابت با شناورهای خارجی قرار گیرد. همچنین باید به این نکته توجه داشت که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست.

برگزیده



توجه داشته باشیم و مقوله بالکرینگ را نیز مدنظر قرار دهیم. بل ما با بیان اینکه در صورت صرف اختصاص یک پالایشگاه جهت تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی این مسئله توجه اقتصادی نخواهد داشت و با بیان اینکه تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی یک مسئله بسیار مهم است، خاطر نشان کرد: در صورتی که توانیم به موارد مختلف حوزه حمل و نقل دریایی توجه داشته باشیم و به مسائلی از جمله سوخت کم‌سولفور توجه کنیم، به طور حتم نخواهیم توانست در معادلات متفق‌ای اغیای نقش کنیم.

دیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اعلام کرد چالش تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای داخلی و خارجی

سوخت کم‌سولفور به نواحی ساحلی و بندری کشور، بیان کرد: در حال حاضر شاهد فعالیت ضدر قاتی در زمینه تامین سوخت کم‌سولفور هستیم، زیرا در این وقت مورد نیاز باید از جنوب کشور به منطقه مرکزی انتقال پیدا کند و پس از آن در پالایشگاه تبدیل به سوخت کم‌سولفور و مجدداً به نواحی جنوب منتقل شود. نباید اجازه دهیم هزینه تمام‌شده سوخت کم‌سولفور افزایش یابد، این مسئله باعث می‌شود سوخت با قیمت بالاتری به مالکان کشتی برسد. همین مسئله موجب شود قدرت رقابت کاهش یابد. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به ضرورت توجه ویژه به تامین سوخت کم‌سولفور از نظر کمی و کیفی، اظهار داشت: مقوله قیمت سوخت، میزان سوخت و مکان تحویل سوخت از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و باید چالش‌های تامین سوخت کم‌سولفور مدنظر قرار گرفته و برطرف شود. نباید صرف نگاه کشور و متولیان امر به تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای تحت پرچم ایران باشد بلکه باید به بازار خارجی و شناورهای خارجی نیز

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن تشریح چالش‌های تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای بین‌المللی داخلی و خارجی، گفت: اگر به الزامات حمل و نقل دریایی توجه نداشته باشیم و به مقوله مهمی همچون سوخت کم‌سولفور توجه نکنیم، از معادلات اقتصادی متفق‌ای و جهانی عقب خواهیم ماند. به گزارش اقتصادسراسر، مسعود پل‌مه درباره اهمیت و ضرورت تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی، اظهار کرد: سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی یک مسئله بسیار مهم است، کارشناسان این سازمان اعلام کردند که تامین سوخت کم‌سولفور برای شناورهای ایرانی و خارجی باید به گونه‌ای باشد که هزینه‌های آن برای شناورهای ایرانی و خارجی به گونه‌ای باشد که بتواند در رقابت با شناورهای خارجی قرار گیرد. همچنین باید به این نکته توجه داشت که این سوخت علاوه بر این که قیمت بالاتری دارد و به علاوه نیازمند حمل‌ونقل هوایی سوخت کم‌سولفور است که هزینه‌های آن بسیار بالاست.



مسعود پل مه: افزایش هزینه‌های حمل و نقل دریایی در نتیجه تحریم‌ها و مشکلات

◀ دنیای اقتصاد رضا دهقان: کشور ما وابستگی شدیدی به دریا دارد و تنها راه نجات اقتصاد کشور توجه بیشتر به موضوع دریا است. دریا موهبتی که برای ایجاد ارتباط اقتصادی در اختیار گذاشته نیاز به عبور از هیچ مرزی، دریافت مجوز تردد و تبعیت از سیاست‌های کشورهای عبوری از آنها ندارد و یک آبراه آزادی است که به راحتی می‌توان تبادلات تجاری را از آن انجام داد. بخشی از اقتصاد دریا، کشتیرانی و فعالیت‌های مرتبط با صنعت بندر و دریا تلقی می‌شود. بیش از ۹۰ درصد کالاهایی که در دنیا تبادل می‌شود، اصطلاحاً، کالاهای دریا برد تلقی می‌شود. به مفهوم اینکه از طریق دریا نقل و

انتقال می‌یابد. این قاعده در اقتصاد و تجارت کشور نیز تطبیق دارد. در کنار آن، بخش قابل توجهی از کالاهای مصرفی که تحت عنوان سبد کالاهای اساسی در کشور نامگذاری شده، از طریق دریا به کشور وارد می‌شود. نظر به اهمیت موضوع حمل و نقل دریایی، گفت و گوی «دنیای اقتصاد» با مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را بخوانید.

عدم ورود بازیگران اصلی حمل و نقل دریایی در نتیجه تحریم‌ها
اولین تبعات تحریم‌ها در حمل و نقل دریایی و کشتیرانی، عدم ورود کشتی‌هایی است که سرویس‌های منظم دارند. به عبارتی بازیگران اصلی حمل و نقل دریایی همچنان از ورود کشتی‌های خود به ایران خودداری می‌کنند.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ایران با اعلام این مطلب در گفت‌وگو با دنیای اقتصاد گفت: زمانی که سرویس دهنده‌های اصلی، حاضر به خدمات دهی نباشند، شرکت‌های کوچک و فرعی

از راه‌های مختلف کالاها و محموله‌های کانتینری را باید به ایران منتقل کنند. در این روش به علت افزایش دفعات حمل به شیوه‌های کوچک، هزینه‌های بندری و دریایی نیز افزایش پیدا می‌کند.

وی افزود: اگر شرکتی که دارای سرویس منظم کشتیرانی است به طور مفروض از اروپا به ایران بیاید، یک هزینه محلی در مبدأ و مقصد و یک کرایه متعارف دریایی خواهد داشت. اما در حال حاضر این اتفاق نمی‌افتد، کالایی که مثلاً از هامبورگ بخواهد به ایران حمل شود باید حداقل در دو بندر ترانشیپی تخلیه (شش مورد هزینه تخلیه و بارگیری) و سه مورد عملیات حمل خواهد داشت که هر کدام نرخ تمام شده خود را دارد و چون مواجه با یک مقصد تحریمی هستند، کرایه حمل نیز بیش از نرخ متداول خواهد بود. پل مه، درباره تبعات این اتفاق گفت: در سال جاری ۳۰ درصد از شکایاتی که برای بررسی هزینه‌های تمام شده حمل به انجمن کشتیرانی وارد شده متوجه نرخ‌های حمل بوده است. به این صورت که نرخ بعد از توافق نهایی که شرکت کشتیرانی به عمل آورده و حتی بعد از تخلیه

پرداخت شود.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعلام این مطلب گفت: معمولاً چنین توفقاتی در لنگرگاه و بندرگاه، هزینه قابل توجهی را به صاحبان کالا اعم از دولتی مانند: وزارت جهاد کشاورزی، شرکت بازرگانی دولتی و ... وارد کرده و حتی گستره این امر به نهادهای دامی نیز تسری پیدا کرده و باعث افزایش قیمت می شود. در نتیجه زمانی که ارز اختصاص پیدا نمی کند هزینه های خرید کالاها، کرایه حمل و دموراژ به طبع آن، تسویه نمی شود و متاسفانه دموراژ حادث شده و اعداد و ارقام بسیار هنگفتی به هزینه خرید کالا اضافه می گردد. وی افزود: تغییر نرخ ارز نیمایی از مبلغ ۴۲۰۰ تومان به عدد ۲۸۵۰۰ تومان باعث می شود که نرخ تمام شده حمل به ویژه با پارامتر دموراژ، بسیار افزایش پیدا کند. کف دموراژی که به صورت متداول برای شناورهای ۴۰ هزار تن به بالا، حداقل ۲۵ هزار دلار در هر روز است که البته در قاعده متعارف به صورت ساعتی محاسبه میشود. در واقع برای ۲۴ ساعت، توقف یک کشتی که خارج از زمان توافقاتی که برای تخلیه وجود دارد باید حداقل در هر ساعت ۱۰۰۰ دلار حق توقف کشتی پرداخت شود.

پل مه، در ادامه گفت: به طور قطع نرخ تمام شده کالا تابع تمامی این مولفه ها و شامل بر: خرید کالا، کرایه حمل، دموراژ و هزینه های متداول در خرید و سود است. طبیعی است با افزایش نرخ تسعیر ارز، نرخ تمام شده نیز افزایش خواهد یافت.

وی درباره این مشکل در بخش کانتینری گفت: در این بخش، معمولاً مشکل توقف کشتی حاصل از تخصیص ارز را نداریم زیرا کشتی، بر اساس یک روال مشخصی به بندر ورود پیدا کرده و ضرورتی برای توقف

که تاب آوری و تحمل شرکت های کشتیرانی محدود است.

ما نگران هستیم چنانچه بانک مرکزی چاره اندیشی نکند و شکاف نرخ تسعیر فی مابین ارز بازار آزاد و ارز ETS همین باشد یا بیشتر شود، شرکت های کشتیرانی برای جبران خسارت، دست به افزایش هزینه های حمل زده و منجر به افزایش نرخ تبادل کالا شود یا به سمتی روند و گیرندگان کالا مجبور شده هزینه های حمل را تماماً در خارج از کشور پرداخت کنند، در این صورت ماندگاری کالاها افزایش خواهد یافت.

متاسفانه علیرغم پیگیری های عدیده ای که از بانک مرکزی برای تعیین تکلیف موضوع و ارائه راه حل داشته ایم تاکنون نتیجه ای عاید نگردیده است.

وی افزود: ظرف دو ماه گذشته یکی از شرکت های بزرگ کشتیرانی ایرانی، اطلاعیه ای صادر کرده بود مبنی بر اینکه گیرنده کالای ایرانی که کرایه را به صورت ریال پرداخت می کند باید کرایه را به علاوه ۱۰ درصد کارمزد پرداخت کند. انجمن کشتیرانی موضوع را بررسی و بر اساس مذاکرات، آن شرکت را مجاب کردیم تا این اعداد و ارقام افزوده را تعدیل کند.

افزایش نرخ تمام شده در نتیجه افزایش نرخ تسعیر ارز

افزایش نرخ ارز، تاثیر منفی بارزی از چند منظر بر ارزش تمام شده کالا می گذارد؛ ابتدا کالاهای اساسی با وجود اینکه سعی و تلاش بر تامین هر چه بهتر و با سهولت بیشتر برای آن در نظر گرفته شده، غالباً به علت مشکلات تحریمی که در عدم امکان انتقال ارز شکل گرفته، کشتی ها در لنگرگاه متوقف شده تا اسناد خرید دریافت شده و به تبع آن و در قدم پیش تر هزینه های خرید و حمل

کانتینر در بنادر کشور مواجهه با افزایش شده است. زمانی که انجمن در این موضوع ورود پیدا کرد، مشاهده شد در اسناد حمل، زمانی که پذیرش کالا برای حمل صورت گرفته این شرط گذاشته شده است که تا زمان دریافت ترخیصیه توسط صاحب کالا، در صورتی که هزینه حمل افزایش یابد، گیرنده کالا موظف به پرداخت آن است.

ضرر شرکتهای کشتیرانی در نتیجه مشکل انتقال پول

واقعیت این است که هزینه های شرکتهای کشتیرانی به صورت ارزی بوده و زمانی که کرایه حمل یا هزینه دموراژ را به صورت ریالی دریافت می کنند، در زمان تبدیل واحد پول، دچار کسر محاسبه میشوند.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعلام این مطلب گفت: به صورت معمول و از طریق بانک نمی توان تراکنش ارزی داشت و این اتفاق باید از طریق صرافی ها انجام شود، صرافی کارمزد خود و هزینه های صدور حواله را اخذ می کند. همچنین متاسفانه در ماه های اخیر شرایط به گونه ای شده که نرخ ارز به صورت لحظه ای تغییر پیدا می کند. زمانی که شرکت کشتیرانی یک نرخ معمول را دریافت می کند تا رسیدن به مرحله پرداخت و تسویه، با حداقل ۱۰ درصد نرخ افزوده مواجه می شود به عبارتی حداقل ۱۰ درصد از دریافتی شرکت کشتیرانی کاهش می یابد در نتیجه شرکت کشتیرانی مجبور می شود تا به شیوه های دیگری این خسارت را جبران کند. در هر صورت سعی شده بخاطر اینکه این اقدام مشکل بیشتری در محاسبات مالی و به واقع در اقتصاد دریا به وجود نیارد تا سر حد امکان نرخ حمل و قیمت تمام شده را ثابت یا تعدیل کنیم، اما واقعیت این است

و تعیین تکلیف خرید کالا و کرایه حمل وجود ندارد.

کشتی بر اساس زمان بندی پهلو گیری کرده و اگر حتی سرویس منظم نیز وجود نداشته باشد در یک فواصل بسیار اندکی که معمولاً دموراژ اتفاق نمی افتد، کانتینر تخلیه می شود. از این لحظه به بعد است که کانتینر بدلیل مباحث پیش گفته دچار دموراژ می شود، طبیعی است که بخش قابل توجهی از کالاهای کانتینری نیز کالای اساسی همانند برنج است و باید هزینه آنها از بانک مرکزی بر اساس ثبت سفارش، تامین و ارز منتقل و اسناد دریافت شود تا متعاقباً ترخیصیه کانتینر که ترخیصیه خود کالا تلقی می شود را دریافت کند و به مراحل گمرکی برسد. اینجا نیز قاعده نرخ تسعیر ارز متاسفانه باعث می شود که نرخ تمام شده کالا افزایش یابد.

پل مه، درباره تفاوت کالاهای فله و کانتینری افزود: در کالاهای اساسی (فله) بانک مرکزی برای حق توقف کشتی تامین ارز می کند. این موضوع از یک جهت مطلوب بوده و سقف تسعیر ارز تخصیص یافته مبلغ ۲۸۵۰۰ تومانی است و برای گیرنده کالا مخاطره افزایشی بیش از ETS را ندارد.

اما در بخش کانتینری موردی وجود نداشته که بانک مرکزی بابت دموراژ کانتینر، مبلغی پرداخت کرده باشد و یا اینکه گزارشی بابت این نوع تخصیص ارز منتشر نشده است. اتفاقی که می افتد این است که فردی که کالا را ثبت سفارش کرده و وارد کرده برای تامین تعهدات دموراژی خود باید ارز را از بازار آزاد تهیه کند. در نتیجه نرخ تمام شده کالای کانتینری بیش از آن چیزی خواهد بود که در بخش فله اتفاق می افتد.

مشکل در تامین سوخت کم

سولفور برای کشتی‌ها

کشتیرانی تابع کنواسیون های مختلفی بوده و در زمره فعالیت هایی است که تمامی آن باید در یک چارچوب نظام مند که از طرف سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) اعلام و اعمال می شود، صورت گیرد. یکی از این موضوعات، استفاده از سوخت کم سولفور برای کشتی ها است.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعلام این مطلب گفت: تردد کشتی های ما در بنادر اصلی بین المللی، مستلزم استفاده از سوخت کم سولفور است. میزان اندکی از این نوع سوخت در کشور در پالایشگاه شازند تولید و این میزان تا حدودی توانسته حمایت مالی و فنی در حوزه کشتیرانی را به وجود آورد. این سوخت در اراک تولید و از آنجا باید به بنادر جنوبی کشور منتقل شود، این موضوع هزینه حمل و نرخ تمام شده سوخت را افزایش داده در نتیجه این سوخت، با مبلغ بیشتری به دست مالکان شناور می رسد.

اگر توجه کافی نسبت به این موضوع وجود نداشته باشد که سوخت در سواحل تولید و عرضه شود به مرور کشتی هایی که از سوخت کم سولفور تولید ایران باید استفاده کنند، کاهش یافته و در نتیجه آن سهم انتقال کالا با ناوگان ایرانی در عرصه حمل و نقل دریایی بین المللی کاهش می یابد.

وی افزود: تعداد کشتی هایی که در کشور که بر اساس استفاده از این نوع سوخت ساخته شده باشد، بسیار اندک است. هرچند برای آن دسته از کشتی هایی که سال ساخت قدیمی تر و یا از موتور فاقد این مزیت بهره می برند امکانی بوجود آمده که با نصب تجهیزات می توانند از این سوخت استفاده کنند که عمده کشتی های موجود از این نوع سیستم افزوده شده، بهره می گیرند.

فرسودگی بخش قابل توجهی از ناوگان دریایی کشور

متاسفانه بخش قابل توجهی از ناوگان دریایی کشور فرسوده است. یکی از دلایل این مشکل به تحریم ها و عدم دسترسی به منابع مالی ارزان قیمت بین المللی باز می گردد. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعلام این مطلب گفت: ساخت کشتی تابع مولفه های فنی، اقتصادی و استانداردی است که به دلیل تحریم ها دسترسی به این منابع قطع شده و در نتیجه سفارش ساخت کشتی در خارج کشور به ویژه در بخش تامین مالی امکان پذیر نیست. طبیعتاً زمانی که کشتی های جدید و نو را نتوانیم با فناوری ها و پیشرفته های جدیدی که با الزام بر کم سولفور بودن سوخت کشتی ها از طرف سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) اتفاق می افتد بدست آوریم، صنعت دریانوردی ما به چالش کشیده می شود.

وی افزود: برای حل این موضوع باید شناور دست دوم خریداری شود که متداول بوده ولی در فرایند مالی و مالکیت جهانی مشکلات خاص خود را دارد.

پل مه، در ادامه گفت: شناور با عمر بالا، بهره وری دریانوردی کمتری دارد و فاقد مولفه های اقتصادی برای حمل و نقل است. در جنوب کشور با اجاره شناور می توان این نقصان را برطرف کرد اما در مجموع به دلیل اینکه توان مالی برای تامین از خارج کشور و پشتیبانی بانکی لازم درون کشور وجود ندارد، ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران روز به روز مستهلک تر شده و به همان تناسب، میزان تناژ حملی که پرچم جمهوری اسلامی ایران به خود اختصاص می دهد تنزل پیدا می کند و سهم و رتبه ما به همان میزان کاهش می یابد و به طبع به استفاده از ناوگان خارجی

پیام رسان است که به طور بین المللی فرآیند تسهیل در ایجاد ارتباط را برقرار می کنند، شکل گرفته است. معمولا شرکت های کشتیرانی نیز از این قاعده تبعیت می کنند به استثنای آن بخش از مذاکراتی که باید مکتوب شود و بر بستر ایمیل صورت می گیرد، سایر مذاکراتی که منتهی به توافق نهایی می شود را باید به علت سهولت و دسترسی که در هر نقطه از فضای روزانه فرد قرار می گیرد از طریق پیام رسان های بین المللی اتفاق می افتد.

زمانی که با کندی و قطعی در این زمینه مواجه گردیدیم، مکاتبات متعددی را با مراکز مرتبط در حوزه فضای مجازی اعم از مرکز افتا و مرکز ملی فضای مجازی کشور بعمل آورده و رفع فیلترینگ را برای سهولت بخش تقاضا کردیم.

وی افزود: برای کاهش نرخ تمام شده کالا نیازمند سرعت عمل در تصمیم گیری و انتقال دیتا بوده که در نهایت منتج به توافق مورد نظر با صاحب کالا است که باید روی ایمیل بیاید. عدم دسترسی به اینترنت یا پیام رسان ها مدت مذاکره را افزایش داده و مدت زمان انتقال کالا را افزایش خواهد داد. طولانی شدن زمان به همان تناسب هزینه را افزایش می دهد که در اینجا به صورت عمومی اقتصاد کشور را از عدم دسترسی به زیرساخت ایجاد ارتباط متضرر می کند. در کنار آن کندی اینترنت باعث می شود که اعتباری که تجارت کشور برای برقراری بهینه در دنیا و دسترسی آزاد می تواند داشته باشد، خدشه دار می کند. باید فکر و چاره چاره اندیشی شود تا این حوزه آسیب پذیری کمتری داشته باشد.

دنیا، کشتی به عنوان وثیقه تسهیلات مورد محاسبه قرار می گیرد اما در سیستم بانکی کشور به دشواری، کشتی را به عنوان وثیقه می پذیرند. علاوه بر آن می بایستی املاک و اسناد مالی دیگری را در ضمانت بانک قرار داد. در بخش های دیگری به دلیل تحریم ها و مشکل در تامین قطعات، مدت زمان ساخت کشتی بسیار طولانی می شود.

پل مه، در ادامه گفت: همچنین دریافت گواهی نامه های بین المللی از موسسات رده بندی عضو آیاکس برای کشتی های با پرچم جمهوری اسلامی ایران میسر نمی باشد. با شرایط موجود کشور صنایع داخلی فاقد مزیت رقابتی در ساخت کشتی هستند و به طور قطع باید به سمت تعمیرات بروند؛ یعنی سرمایه هنگفتی که در بعضی مناطق جنوبی کشور متمرکز شده باید به سمت تعمیرات کشتی ها برود و توجه ویژه ای از سمت دولت به این موضوع صورت گیرد.

این قابلیت در صنایع کشتی سازی وجود دارد که آن دسته از فناوری هایی که نیازمند وابسته به مولفه های پیش گفته نیستند را در داخل تولید کنیم. در عین حال تاکید می نمایم باید تکلیف تامین مالی و تسهیلات بانکی روشن شود. با نرم موجود بانکی کشور، اتفاق شایسته ای در شکوفایی صنایع کشتی سازی داخلی رقم نخواهد خورد.

آسیب پذیری حمل و نقل دریایی در نتیجه کندی ارتباطات اینترنتی

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره پیامدهای کندی ارتباطات اینترنتی و تاثیر آن در حمل و نقل دریایی گفت: به این موضوع باید از چند منظر پرداخته شود؛ ابتدا اینکه بسیاری از ارتباطات مجازی در حوزه تجارت بر بستر اپلیکشین های

به ویژه اجاره زمانی یا سفری کشتی به ناچار باید روی بیابوریم که طبیعتا در شرایط فعلی بهترین راهکار برای افزایش بهره وری ناوگان دریایی است.

وی افزود: در دریای خزر حدود ۴۳ فروند شناور وجود دارد که از این تعداد ۳۰ فروند حداقل ۲۵ سال سن دارند. شناورهای با عمر ۲۵ سال باید اسقاط شوند؛ زیرا هزینه نگهداری آنها افزایش یافته و فعالیت آنها به صرفه نیست. حال چون نمی توانیم بر اساس نرم متعارف بین المللی کشتی های جدید را با سرعت مورد نیاز تجارت و جهت حمایت از فعالیت های تجاری تامین نماییم، ناچاریم از این ۳۰ فروند استفاده کنیم.

فقدان مزیت رقابتی تولید کشتی در صنایع دریایی داخلی

صنایع دریایی داخل مزیت لازم و رقابتی برای تولید کشتی را ندارد. اولین پایه آن مباحث تحریمی در تامین تجهیزات مورد نیاز است.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعلام این مطلب گفت: دومین مبحث تامین مالی و سوم موضوعات گمرکی است که تاثیر منفی در این بخش می گذارد. در تمامی دنیا تسهیلاتی که برای ساخت کشتی یا خرید کشتی پرداخت می شود با نرخ حداکثر ۴٫۵ درصد بوده و حداکثر سهم آورده متقاضی ۵ درصد و حداقل مدت بازپرداخت تسهیلات ۸ سال خواهد بود. این رویکرد در سیستم بانکی کشور به صورت کف آورده متقاضی ۲۰ درصد و میزان بهره حداقل ۲۲ درصد و سقف مدت زمانی برای استهلاک نیز ۵ سال می باشد. در مجموع به دریافت کننده تسهیلات برای ساخت کشتی همانند متقاضی احداث ساختمان نگاه می شود. وی افزود: افزون بر این در تمامی



گفتگو با مهندس سید ابوالقاسم شریفی
مدیرعامل شرکت صنایع پتروشیمی دنا

متانول، سوخت دریایی آینده

◀ قیمت متانول براساس معادل انرژی، یکی از مولفه‌های اصلی جذابیت متانول به عنوان سوخت دریایی است و در صورت کاهش قیمت و کمتر بودن قیمت آن نسبت به MGO، متانول گزینه‌ای جذاب برای استفاده به عنوان سوخت کشتی است. نخستین موتور دریایی چهار زمانه با استفاده از سوخت سنگین در دهه ۱۹۳۰ به بهره‌برداری رسید. با گذشت زمان، شرکت‌های حمل و نقل سرمایه‌گذاری بیشتری را در زمینه R&D آغاز کردند و موتور دو زمانه بزرگتر، قدرتمند و مشهور شد. استفاده از نفت کوره سنگین دریایی در دهه ۱۹۵۰ محبوبیت بیشتری پیدا کرد. به دلیل فراوانی، خصوصیات فنی و قیمت مناسب فرآورده‌های نفتی، این محصولات از دهه ۱۹۳۰ به عنوان سوخت دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرند. در این مدت نفت کوره و نفت گاز سوخت اصلی کشتی‌ها را تشکیل می‌دهند.

در این باره گفتگویی با مهندس سید ابوالقاسم شریفی، مدیرعامل شرکت صنایع پتروشیمی دنا ترتیب دادیم که در ادامه می‌خوانید.

لطفا درباره قانون IMO ۲۰۲۰ به مسأله آلاینده‌گی سوخت‌ها و ایجاد قوانین متنوع در زمینه کاهش آلودگی محیط زیست دریاها اشاره دارد توضیحاتی بفرمایید.

استفاده از این سوخت‌ها میزان انتشار گازهای مضر را افزایش داده و باعث جلب توجه نهادهای نظارتی بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی و دولت‌های محلی به مسأله آلاینده‌گی سوخت‌ها و ایجاد قوانین متنوع در زمینه کاهش آلودگی

محیط زیست و هوا شده است. یکی از مهمترین این قوانین که صنعت کشتیرانی و بانکینگ را دچار تغییر و تحول می‌کند، قانون IMO ۲۰۲۰ است که از سال ۲۰۲۰ لازم‌الاجرا شده و صاحبان کشتی‌ها در سراسر جهان را مجبور به استفاده از سوخت‌های پاک‌تر کرده است. براساس این قانون میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۵۰

باید ۵۰ درصد نسبت به سال ۲۰۰۸ کاهش یابد و میزان گوگرد موجود در سوخت نیز باید از سال ۲۰۲۰ به سطح ۰/۵ درصد برسد. در سال ۲۰۱۹، تقاضای سوخت بانکینگ در جهان در حدود ۴/۲ میلیون بشکه در روز بوده که بیشترین مقدار آن را نفت کوره سنگین و نفت گاز (به ترتیب در حدود ۲/۸ و ۱ میلیون بشکه در روز) تشکیل داده است. پیش‌بینی می‌شود قانون IMO گزینه‌های در دسترس صاحبان کشتی را تغییر داده و آنها باید مصرف سوخت‌های فسیلی آلوده‌کننده را کاهش داده و از گزینه‌های جدید استفاده کنند. یکی از این گزینه‌ها استفاده از سوخت‌های جایگزین است. در حال حاضر نیاز و علاقه زیادی به سوخت‌های جایگزین برای حمل و نقل وجود دارد. متانول و LNG مهمترین سوخت‌های جایگزین هستند. متانول یک سوخت دریایی ایمن، مقرون به صرفه و در دسترس در سطح جهان است، که به صنعت حمل و نقل کمک می‌کند تا مقررات مربوط به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای را رعایت کند.

به نظر جنابعالی در صورت استفاده از سوخت متانول در شناورها چه کمکی به حفظ بهتر محیط زیست دریاها می‌شود؟

ارزیابی زیست محیطی نشان داده است متانول میزان انتشار اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای نیتروژن و ذرات را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد و با توانایی تولید از منابع تجدیدپذیر، مسیری را برای مواجهه با مقدرات مربوط به انتشار آلاینده‌های آینده بدون سرمایه‌گذاری بیشتر به صاحبان کشتی ارائه می‌دهد. در صورت استفاده از متانول از منابع تجدیدپذیر، انتشار گازهای گلخانه‌ای در محدوده ۹۰ درصد قابل کاهش است. در صورت نشت به درون دریا نسبت به سایر سوخت‌ها به زندگی آبریزان آسیب کمتری وارد می‌شود. زیرا زیست‌تخریب پذیر بوده و کاملاً با آب مخلوط شده و به راحتی حل می‌شود.

از لحاظ تکنولوژیکی ارزیابی شما بر استفاده آسان سوخت متانول در کشتی‌ها چیست؟

ارزیابی آمادگی فناوری برای استفاده از متانول به عنوان سوخت

دسترس است. بنابراین با توجه به اینکه زیرساخت‌های تأمین متانول در حال حاضر تا حد زیادی وجود دارد، فقط تغییرات جزئی در ذخیره‌سازی و زیرساخت‌های بانکرینگ لازم است تا بتوان به متانول به عنوان سوخت دریایی در تأسیسات مهم بندری - هم به راحتی و هم با هزینه انتخابی - دسترسی داشت.

ارزیابی اقتصادی:

چگونه می‌توان ارزیابی اقتصادی درستی از هزینه‌های تبدیل یک کشتی با سوخت نفت به یک کشتی دوگانه‌سوز متانول/نفت گاز ارائه داد؟

به منظور ارزیابی اقتصادی، هزینه‌های تبدیل یک کشتی با سوخت نفت گاز به یک کشتی دوگانه‌سوز متانول/نفت گاز ارائه شده است. در این حالت، هزینه‌های مشابهی برای تأسیسات سوخت رسانی سوخت‌های نفت گاز و متانول در نظر گرفته شده است. بر اساس هزینه‌های سوخت نفت گاز و متانول به ترتیب ۸۳۳ دلار بر مترمکعب و ۶۰۱ دلار بر مترمکعب، با ۸ دلار بر مترمکعب برای قیمت‌های بانکرینگ محاسبه شده است. اگرچه، نرخ سوخت متانول ۳۸/۶ درصد کمتر از نفت گاز است، اما کل هزینه سوخت سالانه موتور دوگانه سوز ۲۸/۱۶ درصد بیشتر از سوخت نفت گاز است. این تفاوت به دلیل افزایش مصرف سوخت متانول در مقایسه با سوخت نفت گاز معادل آن است. علاوه بر مقایسه قیمت سوخت، هزینه‌های تبدیل، نگهداری و بهره‌برداری برای هر دو موتور باید ارزیابی شود. از نظر تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری، برای موتور متانول دوگانه‌سوز در مقایسه با موتورهای دیزلی، دوره‌های زمانی یکسان یا حتی طولانی‌تر انتظار می‌رود، زیرا

تن در سال ۲۰۲۸ افزایش یابد. بر اساس گزارش اخیر IHS مصرف متانول بعنوان سوخت کشتی تا سال ۲۰۲۹ به حدود ۷۴۰ هزار تن در سال خواهد رسید.

متانول را می‌توان از طیف گسترده‌ای از خوراک‌ها تولید کرد. گاز طبیعی و زغال سنگ رایج‌ترین منابع هستند، اما منابع تجدیدپذیر برای تولید در آینده بیشتر مورد توجه و علاقه هستند. بیومتانول این پتانسیل را دارد که یک سوخت بدون کربن باشد. این ماده می‌تواند به عنوان مواد اولیه برای تولید سایر سوخت‌های جایگزین و به عنوان مواد افزودنی برای سوخت‌های معمولی استفاده شود. با این حال، هزینه متانول غیرفسیلی بالاتر از هزینه سوخت‌های نفتی است، اما این هزینه می‌تواند با ارتقا عملکرد و فرآیند کاهش یابد.

فناوری در حال ظهور، تولید مقادیر زیادی متانول کربن خنثی را از منابع انرژی تجدیدپذیر اولیه مانند زمین، خورشید، باد و سایر منابع تجدیدپذیر امکان‌پذیر می‌کند. کشتی‌های تبدیل شده برای کار با متانول فسیلی، در آینده می‌توانند به سادگی استفاده از ترکیب متانول تجدیدپذیر را آغاز کنند.

نحوه توزیع و دسترسی به سوخت متانول برای جایگزینی سوخت‌های آلاینده فعلی کشتی‌ها در چه وضعیتی قرار دارد؟

متانول از طریق زیرساخت‌های جهانی موجود در سراسر جهان در دسترس است. متانول یکی از پنج کالای شیمیایی برتر است که هر سال در سراسر جهان حمل می‌شود. برخلاف برخی از سوخت‌های جایگزین، فقط نیاز به اصلاحات جزئی در زیرساخت‌های موجود در ترمینال دارد و در حال حاضر برای بیش از ۱۰۰ درگاه برتر جهان در

نشان می‌دهد که سیستم سوخت متانول شامل مجموعه‌ای از اجزای شناخته شده است که از سالیان گذشته مورد استفاده بوده و فناوری آن به مرحله بلوغ رسیده است، بنابراین تنها کاری که باید انجام شود کنار هم قرار دادن این اجزاء و ایجاد سیستم یکپارچه برای استفاده از متانول به عنوان سوخت است. ارزیابی‌ها همچنین نشان می‌دهد در قسمت‌های مختلف موتورهای متانول‌سوز، نیاز به ایجاد موارد ایمنی اضافی است. از نظر فنی، این موضوع برای صاحبان کشتی چه برای سیستم‌های جدید و چه برای تبدیل سیستم‌های قدیمی به سیستم‌های متانول سوز، بسیار قابل دستیابی است.

در حال حاضر وضعیت تأمین و عرضه سوخت متانول در جهان چگونه است؟

بیشتر متانول تولید شده امروزه از گاز طبیعی (همان مواد اولیه مورد استفاده برای LNG) است. اگرچه برای تولید متانول انرژی بیشتری لازم است، لیکن به دلیل توزیع آسان و استفاده ساده مزایای بسیاری برای متانول به عنوان سوخت وجود دارد. این ماده مایع است و در تانکرهای فرآورده‌های شیمیایی در دما و فشار اتمسفر منتقل می‌شود و در مخازن شبیه به بنزین مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین، توزیع، انتقال و سیستم‌های بانکرینگ متانول بسیار شبیه به سیستم‌هایی است که امروزه برای سوخت‌های دریایی سنتی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

می‌توانید در مورد ظرفیت تولید متانول بر اساس جدیدترین آمار اطلاعاتی ارائه بفرمایید؟

ظرفیت تولید متانول در جهان در حال افزایش است و انتظار می‌رود عرضه متانول به حدود ۱۵۵ میلیون

متانول یک سوخت پاک است. از نظر اقتصادی، هزینه سالانه برای بازپرداخت هزینه تبدیل موتور دوگانه سوز متانول ۱/۱۷ میلیون دلار در سال است. هزینه‌های سوخت و بانکرینگ در مقایسه با هزینه‌های معادل موتور دیزلی، با قیمت سوخت ۸۳۳ دلار بر مترمکعب برای نفت گاز و ۶۰۱ دلار بر مترمکعب برای متانول در سال ۲۰۱۸، ۲۸/۱۶ درصد افزایش می‌یابد؛ زیرا اگرچه قیمت متانول پایین‌تر از نفت گاز است، اما به دلیل کمتر بودن ارزش حرارتی متانول، به متانول بیشتری نیاز است. هزینه‌های سالانه اسکرابر که در صورت استفاده از موتور دوگانه سوز متانول - نفت گاز پس‌انداز می‌شود، ۱/۵۹ میلیون دلار در سال با نرخ بهره سالانه ۱۰ درصد است. با استفاده از هزینه‌های صرفه‌جویی شده SCR، هزینه تبدیل موتور طی ۱۲ سال اول کار موتور دوگانه سوز بازپرداخت شده و در ۱۴ سال بعد سود کشتی افزایش می‌یابد. علاوه بر این، استفاده از موتور دوگانه سوز متانول - نفت گاز، به ترتیب باعث کاهش انتشار، NOx و CO₂ با اثربخشی ۳۸۵/۲ دلار/تن، ۶۵۴۸ دلار/تن و ۳۹/۹ دلار/تن می‌شود. همانطور که دیده می‌شود، قیمت متانول براساس معادل انرژی، یکی از مولفه‌های اصلی در زمینه جذابیت متانول به عنوان سوخت دریایی است. ۵۰ درصد یا بیشتر هزینه عملیاتی کشتی را هزینه‌های سوخت تشکیل می‌دهد. نتیجه همه مطالعات انجام شده این بود که در صورت کاهش قیمت متانول و کمتر بودن قیمت آن نسبت به MGO، متانول گزینه‌ای جذاب برای استفاده به عنوان سوخت کشتی است.

با توجه به قیمت متانول در سالهای گذشته و مقایسه آن با قیمت سوخت‌های دیگر، ارزیابی می‌شود که استفاده از متانول به عنوان

سوخت در کشتی‌ها و سرمایه‌گذاری برای تجهیز کشتی‌ها به این فناوری، بازگشت سرمایه زودتری نسبت به باقی سوخت‌ها دارد. در حال حاضر میانگین جهانی قیمت MGO در حدود ۴۰۰ دلار بر تن بوده و قیمت متانول در حدود ۱۲۰ دلار بر تن است. اگر روند قیمت به همین شکل ادامه داشته باشد، متانول از لحاظ اقتصادی نسبت به سایر سوخت‌ها مقرون به صرفه‌تر است. متانول یک گزینه جذاب از نظر ذخیره سوخت و هزینه‌های زیرساخت و بانکرینگ است. علاوه بر این، متانول ماژولار است، یعنی به شرکت‌های حمل و نقل اجازه می‌دهد تا با سرمایه‌گذاری نسبتاً متوسط شروع به کار کنند و پس از نصب مخازن سوخت و سیستم سوخت، به مرور زمان موتورهای اضافی را در حین کار تبدیل نمایند. اگرچه قیمت رقابتی شرط لازم در انتخاب سوخت است، اما برای انتخاب سوختی که در طولانی مدت پایدار باشد، باید عوامل زیادی را نیز در نظر گرفت.

در حال حاضر وضعیت کیفیت نفت کوره تولیدی در پالایشگاه‌های ایران چگونه است؟

بررسی آمارهای تولید نفت کوره ایران حاکی از این است که سهم این محصول در فرآورده‌های نفتی حدوداً ۱۹ درصد بوده که بخشی از آن به‌عنوان سوخت کشتی و بانکرینگ مورد استفاده قرار می‌گیرد. در حال حاضر وضعیت کیفیت نفت کوره تولیدی در پالایشگاه‌های ایران به صورت زیر است:

۱- پالایشگاه شازند اراک با داشتن تولید ۲/۴ میلیون لیتر در روز (معادل ۷۵۰ هزار تن در سال) نفت کوره، امکان تولید نفت کوره با سولفور کم را دارد.

۲- در پالایشگاه اصفهان لغو قرارداد شرکت کره‌ای دایلیم و عدم سرمایه‌گذاری آن در زمینه گسترش تاسیسات پالایشگاهی اصفهان مانع دسترسی به تولید نفت کوره با سولفور پایین شد.

۳- پالایشگاه بندر عباس و شازند اراک در بهمن ۱۳۹۸ تفاهمنامه تولید کک سوزنی را با ایمیدرو امضاء کردند که با اجرای این تفاهمنامه تولید نفت کوره کاهش یافته و کیفیت آن نیز ارتقاء خواهد یافت. دوره اجرای این پروژه ۳ سال بوده و به ۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد.

۴- در پالایشگاه آبادان نفت کوره با سولفور ۱/۵ درصد تولید می‌شود و نیاز به پروژه بهینه‌سازی برای ارتقاء کیفیت نفت کوره دارد.

۵- در سایر پالایشگاه‌های کشور نیز نفت کوره با گوگرد بالا (بین ۲/۵ تا ۵ درصد) تولید می‌گردد که برای بهبود کیفیت نفت کوره تولیدی این واحدها بایستی پروژه بهینه‌سازی اجرا گردد. همانطور که واضح است، دورنمای تولید نفت کوره در کشور به صورتی است که میزان زیادی از نفت کوره تولید شده تا سال ۲۰۳۰ به صورت HSFO خواهد بود که این امر برخلاف مقررات IMO ۲۰۲۰ است و مالکان کشتی‌ها با مشکل کمبود سوخت کم سولفور مواجه خواهند شد. بنابراین باید گزینه‌های جایگزین را در نظر گرفت.

به نظر شما مالکان کشتی‌ها چه گزینه‌هایی را باید با توجه به مشکل کمبود سوخت کم سولفور در نظر بگیرند؟

اختلاط نفت کوره با نفت گاز: استفاده بیشتر از نفت گاز برای کاهش میزان گوگرد اساساً از لحاظ ارزش اقتصادی منطقی نیست؛ زیرا میزان متوسط گوگرد در نفت کوره ۲/۷ درصد است که برای کاهش آن به ۰/۵ درصد باید از نفت گاز با

استفاده کرد. در اینصورت با توجه به کمتر بودن ارزش حرارتی متانول، به حدود یک و نیم میلیون تن متانول در سال به عنوان سوخت کشتی نیاز است.

ایران یکی از بزرگترین تولیدکنندگان متانول در سطح جهان است. انتظار می‌رود ظرفیت تولید تا سال ۲۰۲۳ به حدود ۱۵ میلیون تن رسیده و با بهره‌برداری از سایر طرح‌ها این ظرفیت تا سال ۲۰۲۸ حدود ۲۶ میلیون تن خواهد بود.

مصرف فعلی کشور در حال حاضر حدود ۴۰۰ هزار تن در سال است که عمدتاً در تهیه MTBE و فرمالدئید بکار می‌رود. عرضه متانول ایران طی ۵ سال آتی معادل ۱۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت در حالی که کل تقاضای دنیا نیز به همین میزان رشد را تجربه خواهد کرد. اگر ایران سهم ۱۲ درصدی خود را از بازار تجارت متانول دنیا حفظ کند، حداکثر می‌تواند ۲ میلیون تن از محصولات جدیدش را به بازار عرضه کند و ۱۳ میلیون تن دیگر بدون مشتری باقی خواهد ماند. برای اینکه ایران بتواند طی ۵ سال آینده همه متانول جدیدش را در بازار مصرف این محصول به فروش برساند، باید سهم خود را از ۱۲ به ۲۳ درصد برساند؛ بنابراین باید از فرصت‌های جدید در بازار مصارف سوختی متانول استفاده نموده و چالش تأمین سوخت کم سولفور کشور را نیز حل نمود.

ایران به دلیل دارا بودن گاز ارزان قیمت، هزینه تولید کمتری برای تولید متانول دارد که باعث پایین بودن قیمت متانول در ایران می‌شود و این امر یک مزیت رقابتی برای متانول نسبت به سایر گزینه‌های در دسترس صاحبان کشتی محسوب می‌شود.

سوخت کم سولفور را انتخاب کنند. استفاده از متانول به عنوان سوخت جایگزین: همانطور که مطالعات موردی مختلف نشان داده است، استفاده از متانول به عنوان سوخت دریایی می‌تواند دارای مزایای اقتصادی و زیست محیطی باشد. تبدیل و ساخت و سازهای جدید با استفاده از متانول به عنوان سوخت دریایی ساده‌تر و ارزان‌تر از LNG است و تجربه بدست آمده در کشتی Stena Germanica و تانکرهایی که توسط Waterfront Shipping کار می‌کنند این است که متانول به عنوان یک انرژی دریایی تمیز با کارایی بالا مناسب است. استفاده از متانول به عنوان سوخت کشتی نیاز به فناوری خاصی نداشته و جهت دوگانه سوز کردن موتور کشتی‌های موجود نیاز به اصلاحات جزئی و افزایش موارد مربوط به ایمنی است. با توجه به اینکه در شرایط تحریم امکان دسترسی به فناوری برای کشور دشوار شده است. به نظر می‌رسد استفاده از متانول به عنوان سوخت امکان‌پذیری بیشتری نسبت به سایر گزینه‌ها داشته باشد.

دیدگاه شما درباره آینده چالش تأمین سوخت کم سولفور برای کشتی‌ها چیست؟

مصرف نفت کوره در کشور به عنوان سوخت کشتی به طور متوسط حدود یک میلیون تن در سال است. در صورت استفاده از مخلوط نفت گاز و نفت کوره با ترکیب ۱۱ درصد نفت گاز و ۸۹ درصد نفت کوره، به حدود هشتصد هزارتن در سال نفت کوره نیاز است. همانطور که گفته شد برای استفاده از این ترکیب به نفت گاز یورو ۴ نیاز است که با توجه به قیمت بالای این محصول، استفاده از این ترکیب توجیه اقتصادی ندارد. بنابراین می‌توان از ترکیب ۱۱ درصد نفت گاز معمولی و ۸۹ درصد متانول

گوگرد پایین استفاده نمود. استفاده از نفت گاز یورو ۴ نیز به معنای تبدیل طلا به مس است. با توجه به حدود دو برابر بودن قیمت گازوئیل در مقایسه با نفت کوره با سولفور ۳/۵ درصد، به لحاظ عدم وجود صرفه اقتصادی، از سوخت گازوئیل استفاده نمی‌شود.

خرید سوخت نیم درصد کم سولفور از کشورهای خارجی نیز به راحتی امکان پذیر نیست، زیرا ابتدا عدم امکان نقل و انتقال پول از طریق بانک و دوم قیمت بالای این سوخت در خارج از کشور باعث عدم تأمین آن می‌شود. قیمت هر تن سوخت نیم درصد کم سولفور وارداتی از کشور سنگاپور ۷۵۰ دلار است که هزینه انتقال پول آن از صرافی به جای بانک درصدی هم به آن اضافه می‌کند.

استفاده از HFO و نصب اسکرابر: استفاده از اسکرابر هزینه‌های سرمایه‌گذاری و عملیاتی از جمله برای نگهداری سیستم‌های فنی به دنبال دارد. علاوه بر این توجه بیشتر به کربن و NOX در مقررات آینده استفاده از اسکرابر را با چالش مواجه می‌کند. اسکرابرها نیاز به نظارت دائمی دارند و نصب، راه اندازی و شستشوی آنها در مناطق ساحلی هزینه‌های زیادی را نسبت به سوخت کم گوگرد بر مالکان کشتی تحمیل می‌کند.

هیچ تضمینی وجود ندارد که اسکرابرها پس از نصب به خوبی بتوانند از عهده استانداردهای لازم برآمده و کارشناسان نظارت کننده بر نحوه فعالیت و شستشوی آنها بتوانند به استانداردهای دلخواه IMO دسترسی پیدا کنند. از اینرو بسیاری از مالکان بر سر دوراهی قرار دارند که آیا نسبت به نصب اسکرابر اقدامات لازم را به عمل آورند و یا



چالش ها و موانع لجستیک در ایران (بخش ششم)

◀ ۴-۲-۵. اقدامات دولتی برای توسعه لجستیک در هند

از جمله برنامه‌ها و حمایت‌های انجام گرفته از سوی دولت هند برای توسعه صنعت لجستیک در این کشور می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- به منظور تأکید بر اهمیت حمل‌ونقل در صنعت لجستیک و در راستای افزایش کارایی این بخش، دولت از مشارکت بخش خصوصی علی‌الخصوص در بخش بنادر استقبال می‌نماید. مهمترین عامل انگیزشی در این زمینه را می‌توان برنامه ملی توسعه دریانوردی این کشور عنوان نمود. این برنامه به رفع چالش‌های مرتبط با رشد فزاینده تقاضای ترافیک بین‌المللی کشور و همچنین توسعه تسهیلات و تجهیزات

بندری متناسب با استانداردهای جهانی می‌پردازد.

- در کشور هند، حمل‌ونقل کالا همواره نسبت به حمل‌ونقل مسافری در اولویت دوم بوده است. از آنجایی که حمل‌ونقل زمینی از طریق ریلی هزینه کمتری نسبت به حمل‌ونقل از طریق جاده دارد. با وجود این سهم استفاده از حمل‌ونقل ریلی کالا کم بوده است. جهت رفع مشکل فوق، شرکت راه آهن هند برنامه‌ای جهت احداث کریدور ریلی مخصوص حمل‌ونقل کالا به طول بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر و با هزینه‌های معادل ۱۲/۵۳ میلیارد دلار پیشنهاد داده است. مطابق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، زمان تکمیل این پروژه تا انتهای سال ۲۰۱۷ پیش‌بینی

شده است.

- مشوق‌های دولت برای ترویج بخش تولید و صادرات باعث افزایش تقاضا برای بخش لجستیک هند شده است. تجارت هند با آسیا، اروپا و آمریکای شمالی احتمالاً به‌عنوان یکی از اهرم‌های اصلی شرکت‌های حمل‌ونقل در منطقه محسوب می‌شود.

- با سرمایه‌گذاری عمده توسط بخش‌های دولتی و خصوصی طی سالیان گذشته بر روی زیرساخت‌ها، ارتقای فناوری و گسترش امکانات دریایی و فرودگاهی و کریدورهای لجستیک اختصاصی در شبکه ریلی، زیرساخت‌های لجستیک هند تقویت شده است.

- با استفاده از دستورالعمل مالیات

- لجستیکی، بازاریابی و تولید
- اعتبار پایین مدیران در امور مربوط به لجستیک
 - ضعف در نوآوری و پیشروی
 - ضعف در تخصص‌گرایی
 - **مشکلات کلان**
 - عدم ثبات سیاسی
 - ضعف در استمرار خط‌مشی‌ها
 - منابع مالی ناکافی
 - عدم رعایت مقررات

۲-۵. نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه لجستیکی و زیرساخت‌های لجستیکی

سؤال اساسی که همواره برای دولت‌ها مطرح بوده این است که چه زیرساخت‌هایی باید ایجاد، تقویت، تکمیل و یکپارچه شود و مدیریت و بهره‌برداری از آنها به چه طریقی انجام گیرد تا فرآیند تجارت کالاها به‌صورت روان و با صرف حداقل هزینه و زمان انجام پذیرد تا نه تنها تولیدکننده داخلی از مزایای حداکثری تولید و تجارت محصولات خود، چه در داخل کشور و چه با دیگر کشورها برخوردار شود، بلکه تولیدکنندگان خارجی نیز راغب به استفاده از امکانات لجستیکی و تجاری آن کشور شده و از آن به‌عنوان یک مرکز واسطه ترانزیتی (هاب) برای کالاهای صادراتی خود استفاده کنند.

براساس گزارش‌های رسمی بانک جهانی، برای پیاده‌سازی و اجرایی نمودن مدیریت لجستیک و زنجیره تأمین در هر کشور، زیرساخت‌هایی لازم است. این زیرساخت‌ها را می‌توان در سه دسته اصلی طبقه‌بندی نمود:

۱. زیرساخت‌های قانونگذاری
 ۲. زیرساخت‌های سخت‌افزاری
 ۳. زیرساخت‌های نرم‌افزاری
- بر همین اساس، دولت‌ها

لجستیک در کشورهای در حال توسعه

بانک جهانی در گزارشی، پنج عامل اصلی را مهمترین موانع توسعه لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در کشورهای در حال توسعه معرفی کرده است که در اکثریت موارد موانع موجود در اجرای لجستیک در ایران را تأیید و تصدیق می‌کند.

- **مسائل مربوط به زیرساخت‌ها**
- زیرساخت‌های ضعیف حمل‌ونقل و قوانین متعدد مربوط به آن
- سیستم‌های مخابراتی ضعیف
- وسایل حمل‌ونقل فرسوده و ناکافی

- شبکه جاده‌ای ضعیف
- انبارهای ناکافی
- شبکه راه آهن قدیمی

- **چالش‌های سیستم اقتصادی**
- درک ضعیف از اقتصاد بازار
- ضعف در برنامه‌ریزی اقتصادی واقع بینانه و عملی

- ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی
- بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار
- سیستم بانکی ناکارآ و نرخ‌های بهره بالا

- مشکلات و نارسایی‌ها در حمایت‌های اقتصادی دولت
- ناکارآمدی نظام مالیاتی

- **مشکلات سیستم مدیریتی**
- مدیریت بوروکراتیک و عدم هماهنگی‌های میان سازمانی در زنجیره

- عدم انعطاف‌پذیری سیستم
- عدم اعتماد بین اجزای زنجیره و طولانی بودن سیستم‌های قضایی جهت رفع دعاوی
- کمبود نیروهای صلاحیت‌دار

- **مشکلات مدیریتی**
- مقاومت در برابر تغییرات
- درک ضعیف از تعادل هزینه/خدمت

- بی‌اطلاعی از وجوه مشترک امور

بر کالاها و خدمات (GST) مدنظر است سیستم مالیاتی غیرمستقیم چندلایه هند به یک شکل واحد تبدیل شود و هند از شبکه بوروکراتیک خارج گردد و توسعه تجارت را تسهیل نماید. پیشنهاد تغییر در سیستم مالیاتی غیرمستقیم می‌تواند زمان چرخه حمل‌ونقل را کاهش دهد، تصمیمات زنجیره تأمین را افزایش دهد، منجر به تقویت و تحکیم انبارها و غیره شود، و می‌تواند وضعیت صنعت لجستیک را از نظر کیفیت خدمات و رشد ارتقا ببخشد.

جمع‌بندی تجارب کشورهای پیشرو در توسعه لجستیک

- استفاده از اسناد قانونی در سطح ملی و ارائه برنامه‌های هدفمند زمانبندی شده با رویکردهای کارشناسی، علمی و کاربردی جهت توسعه لجستیک

- استفاده از مشارکت بخش خصوصی و عمومی (PPP) در تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی

- تسهیل قانونی و مقرراتی جهت فعالیت ذی‌نفعان و مراکز حوزه لجستیکی

- توسعه کارآمد و نظام‌مند مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی

- استانداردسازی فعالیت‌ها و هزینه‌های لجستیک و سعی در افزایش کارایی و توسعه پایدار لجستیک

موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه

در این بخش مهمترین موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه و اقدامات دولت‌ها در رفع این موانع مورد بررسی و واکاوی قرار می‌گیرد.

۱-۵. مهمترین موانع توسعه

به‌خصوص در کشورهای در حال توسعه می‌توانند نقش قابل توجهی در توسعه و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی کشور داشته باشند. مهمترین کارهایی که دولت‌ها در جهت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی بایستی انجام دهند، به تفکیک سه گروه زیرساختی در ادامه مورد اشاره قرار گرفته است:

• اقدامات لازم در حوزه

زیرساخت‌های قانونگذاری

- تدوین سیاست‌های واردات و صادرات و تعیین تعرفه‌های گمرکی کاراً
- ثبات رویه و قابلیت اطمینان سیاستگذاری‌های اقتصادی در جهت کاهش ریسک سرمایه‌گذاری
- منطقی کردن نرخ سود بانکی
- حمایت از شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک طرف سوم (۳PL)
- تدوین استانداردهای کیفی ملی برای فعالیت‌های لجستیکی

• اقدامات لازم در حوزه

زیرساخت‌های سخت‌افزاری

- احداث جاده‌های جدید و یا

توسعه و بهبود راه‌های موجود،

- احداث انبارها و سیلوهای مکانیزه و بهبود انبارهای موجود
- بهبود زمان ترخیص کالاها از گمرک و کوتاه‌تر و بهینه کردن چرخه کارهای اداری گمرکی
- توسعه زیرساخت‌های تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات (ICT) برای ایجاد جریان روان اطلاعات و تراکنش‌های مالی

• اقدامات لازم در حوزه

زیرساخت‌های نرم‌افزاری

- بهبود شرایط بانکی برای اصلاح قوانین پرداخت به نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنش‌های مالی در کمترین زمان و با کمترین هزینه خواب سرمایه برآورد سازد.
- تشویق شرکت‌های بیمه برای حمایت از فعالیت‌های شرکت‌های ۳PL و توسعه تنوع طرح‌های بیمه‌ای مرتبط
- تدوین چارچوب‌های نظارتی مناسب و کاراً
- تهیه نقشه راه برای تعیین نقش دولت و بخش خصوصی در پروژه‌های

پیاده‌سازی زنجیره تأمین کالا

- توسعه فرهنگ همکاری و مشارکت بین شرکای تجاری
- تعریف داده‌های آماری و نسبت‌های مالی جدید مرتبط با هزینه‌های لجستیک
- تدریس و آموزش متخصصان لجستیک و زنجیره تأمین
- تلاش‌ها در سطح بنگاه‌های اقتصادی و مؤسسات خصوصی (مانند: بهبود سیستم فعلی توزیع، توسعه بازار داخلی، مدرن کردن و بهبود سیستم بانکی، ترویج و توسعه استفاده از رایانه، تصحیح و به‌روزرسانی سیستم مدیریت، تشویق و ترویج رقابت، ایجاد آموزش حین کار، ترویج تخصص‌گرایی)
- بهبود آموزش و تحقیقات
- همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی (همچون الگوبرداری از تجارب کشورهای توسعه‌یافته، برگزاری سمینارها و کنفرانس‌های مرتبط، توسعه برنامه همکاری با شرکت‌هایی از کشورهای توسعه‌یافته)

ادامه دارد...



انجمن کشتیرانی از شخصیت حقوقی تا مردمی

◀ روزنامه اقتصاد سرآمد (امید متین)

از مجموع عناصر و فاکتورهایی که از یک شخصیت حقیقی یا حقوقی، برند و نشان برتر می سازد، «زمان» است. به طور کلی، اعتبار به زمان نیاز دارد و معمولاً کسی یک شبه ره صد ساله نمی رود؛ بلکه واقعاً باید

صد سال ثبات و حرکت داشته باشد تا راه اعتبار را پیماید.

«زمان» سرمایه بی بازگشت است و «اعتبار» هم سرمایه ای است بی بازگشت. این دو در کنار هم معجون می سازند و بی وجود هم، از میان می روند و به هزینه ای غیر قابل جبران تبدیل می شوند؛

این است که بسیار اهمیت دارد که یک شخص حقیقی یا حقوقی بتواند سال های سال با خوشنامی مسیری حرفه ای را طی کند.

فرق قهرمان و پهلوان هم در فرآیند اسرارآمیز زمان نهفته است. قهرمان ممکن است با یک بار پیروزی، فیروزه ی اعتبار بر انگشت بخت نهد؛ اما نمی تواند پهلوان شود مگر این که

این نگین بخت را سال های سال بی عیب و نقص نگاه دارد تا در دل و چشم مردم بنشیند و نهال عشق و محبت و اعتماد بکارد. چه بسا شرکت ها و انجمن ها که شکل گرفتند و قدری تاختند و طوفانی به پا کردند و اکنون گرد و غباری هم از آن ها بر جای نمانده است. چه بسا موفقیت های بزرگی که برای یک فرد یا یک ملت رخ داده و به دلیل عدم تکرار در طول زمان، از یادها و خاطره ها سترده شده اند. این است که مهم است شروع را به سرانجام رساندن.

مهم است شروع کنی و مهم تر آن است که بتوانی ادامه دهی.

شروع هر چه قدر سخت باشد، نسبت به ادامه راه، آسان است و این

به بهانه هفتادمین زادروز انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

انجمن کشتیرانی از شخصیت حقوقی تا مردمی



روزنامه اقتصاد سرآمد - امید متین

از مجموع عناصر و فاکتورهایی که از یک شخصیت حقیقی یا حقوقی، برند و نشان برتر می سازد، «زمان» است. به طور کلی، اعتبار به زمان نیاز دارد و معمولاً کسی یک شبه ره صد ساله نمی رود؛ بلکه واقعاً باید صد سال ثبات و حرکت داشته باشد تا راه اعتبار را پیماید.

«زمان» سرمایه بی بازگشت است و «اعتبار» هم سرمایه ای است بی بازگشت. این دو در کنار هم معجون می سازند و بی وجود هم، از میان می روند و به هزینه ای غیر قابل جبران تبدیل می شوند؛ این است که بسیار اهمیت دارد که یک شخص حقیقی یا حقوقی بتواند سال های سال با خوشنامی مسیری حرفه ای را طی کند.

فرق قهرمان و پهلوان هم در فرآیند اسرارآمیز زمان نهفته است. قهرمان ممکن است با یک بار پیروزی، فیروزه ی اعتبار بر انگشت بخت نهد؛ اما نمی تواند پهلوان شود مگر این که این نگین بخت را سال های سال بی عیب و نقص نگاه دارد تا در دل و چشم مردم بنشیند و نهال عشق و محبت و اعتماد بکارد.

چه بسا شرکت ها و انجمن ها که شکل گرفتند و قدری تاختند و طوفانی به پا کردند و اکنون گرد و غباری هم از آن ها بر جای نمانده است. چه بسا موفقیت های بزرگی که برای یک فرد یا یک ملت رخ داده و به دلیل عدم تکرار در طول زمان، از یادها و خاطره ها سترده شده اند. این است که مهم است شروع را به سرانجام رساندن. مهم است شروع کنی و مهم تر آن است که بتوانی ادامه دهی.

شروع هر چه قدر سخت باشد، نسبت به ادامه راه، آسان است و این ادامه راه است که سخت تر از شروع است. شاعر فرمود:

و اهرود آن نیست که گهی تند و گهی خسته رود
و اهرود آن است که آهسته و پیوسته رود
آهسته رفتن البته در دنیای پر شتاب امروزین، می تواند نسی باشد و منظور از آن، کندی حرکت

از ۳۷۰ عضو که هر کدام از آن ها اعتباری مستقل دارند که این اعتبار را در کنار همدیگر سرمایه گذاری کرده اند تا هم اعتبار جهانی داشته باشند و هم احترام داخلی.

خوشبختانه است که مردم ایران را پیشاپیش شادباش بگویم برای نزدیک شدن به جشن هفتادمین زادروز انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛ زیرا وجود این انجمن با وجود مبارک فرزندان شایسته همین ملت شریف وجود یافته است. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را باید مردمی دانست؛ زیرا به عنوان بخش خصوصی، به خود متکی هستند و اگر وابستگی دارند، وابستگی به ملت است. جوانانی که با اشتیاق به دنیای کشتی و کشتیرانی وارد می شوند و به ملوانان زنده و کاپیتان های مجرب تبدیل می

نباشند؛ بلکه رفتن همپای رقبا و حنا پیشی گرفتن از رقبا باشد؛ اما پیوسته رفتن دیگر جرح و تاویلی جز معنا و مفهوم خودش ندارد. این که شروع کنی و پیوسته بروی، آن چیزی است که ارزش و اعتبار مسی آفریند. تاریخ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را مرور می کنیم. متوجه می شویم که ۶۹ سال پیاپی از شروعش می گذرد. انجمنی که ۶۹ سال پیش به مبارکی متولد شد، اکنون جهان دیده ای است که دارد به ۷۰ سالگی می رسد. کوهی از اعتبار و دریایی از تجربه، انجمنی که الان دیگر اعتماد به آن کار بسیار ساده و آسانی است. انجمنی که شروعی مبارک داشت و ادامه ای باشکوه و نتایجی با معنا و درخور احترام. روزگاری با چند عضو شروع کرد و امروز بیش

شوند. کارگرانی که با زحمت زیاد، سوار بر کشتی ها مسینه اقیانوس ها را می شکافند و مهندسان و سازندگان و تعمیرکارانی که در تکاپوی بهتر شدن خود و حرفه خود، عرق غیرت می ریزند و حلال با شرافت بر می دارند. انتظار داریم سالروز شیرین و باشکوهی در مهر ۶۴۲ شاهد باشیم و این اتفاق خواهد افتاد؛ زیرا اهالی کشتی در انجمن کشتیرانی ایران، از همین الان در فکر برگزاری جشن هفتادمین سالروز انجمن خودشان هستند و چه خوب است که مسئولان ذریبط در دولت، مجلس و علاقه مندان به دریا، کشتی و کشتیرانی نیز از همین امروز به فکر هدایای تولد خود باشند. هدایایی از جنس معنویت و مهربانی که نشان ها داشته باشند از قدرشناسی.

ادامه راه است که سخت تر از شروع است. شاعر فرمود:

راهرو آن نیست که گهی تند و
گهی خسته رود
راهرو آن است که آهسته و پیوسته
رود

آهسته رفتن البته در دنیای پرشتاب امروزین، می تواند نسبی باشد و منظور از آن، کندی حرکت نباشد؛ بلکه رفتن همپای رقبا و حتی پیشی گرفتن از رقبا باشد؛ اما پیوسته رفتن دیگر جرح و تاویلی جز معنا و مفهوم خودش را ندارد. این که شروع کنی و پیوسته بروی، آن چیزی است که ارزش و اعتبار می آفریند. تاریخ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را مرور می کنیم. متوجه می شویم که ۶۹ سال پیاپی از شروعش می گذرد. انجمنی که ۶۹ سال پیش به مبارکی متولد شد، اکنون جهان دیده ای است که دارد به ۷۰ سالگی می رسد. کوهی از اعتبار و دریایی از تجربه. انجمنی که الان دیگر اعتماد

به آن کار بسیار ساده و آسانی است. انجمنی که شروعی مبارک داشت و ادامه ای با شکوه و نتایجی با معنا و درخور احترام.

روزگاری با چند عضو شروع کرد و امروز بیش از ۳۷۰ عضو که هر کدام از آن ها اعتباری مستقل دارند که این اعتبار را در کنار همدیگر سرمایه گذاری کرده اند تا هم اعتبار جهانی داشته باشند و هم احترام داخلی. خوشایند است که مردم ایران را پیشاپیش شادباش بگوییم برای نزدیک شدن به جشن هفتادمین زادروز انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛ زیرا وجود این انجمن با وجود مبارک فرزندان شایسته همین ملت شریف وجود یافته است. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را باید مردمی دانست؛ زیرا به عنوان بخش خصوصی، به خود متکی هستند و اگر وابستگی دارند، وابستگی به ملت است.

جوانانی که با اشتیاق به دنیای کشتی و کشتیرانی وارد می شوند

و به ملوانان زبده و کاپیتان های مجرب تبدیل می شوند. کارگرانی که با زحمت زیاد، سوار بر کشتی ها سینه اقیانوس ها را می شکافند و مهندسان و سازندگان و تعمیرکارانی که در تکاپوی بهتر شدن خود و حرفه خود، عرق غیرت می ریزند و حلال با شرافت بر می دارند.

انتظار داریم سالروز شیرین و باشکوهی در مهر ۱۴۰۲ شاهد باشیم و این اتفاق خواهد افتاد؛ زیرا اهالی کشتی در انجمن کشتیرانی ایران، از همین الان در فکر برگزاری جشن هفتادمین سالروز انجمن خودشان هستند و چه خوب است که مسئولان ذیربط در دولت، مجلس و علاقه مندان به دریا، کشتی و کشتیرانی نیز از همین امروز به فکر هدایای تولد خود باشند. هدایایی از جنس معنویت و مهربانی که نشان ها داشته باشند از قدرشناسی.

منبع: روزنامه اقتصاد سرآمد، دوشنبه ۱۰ بهمن ۱۴۰۱، شماره ۱۵۵۹ گروه اقتصاد دریا صفحه ۵





► **عبدالرحمان شلیلیان**
کارگردان سینما و تلویزیون ایران

نگاهی به آثار عبدالرحمان شلیلیان کارگردان سینما و فیلم‌نامه «دریادار بایندر»

و قطعاً ضرورت جامعه است ولی باید دیگر حوزه‌های مقاومت نیز مورد بررسی، مذاقه و تامل قرار گیرد. عبدالرحمین شلیلیان اظهار داشت: جشنواره فیلم مقاومت، فی نفسه کاری خوب و امری پسندیده است. همانگونه که خود مقاومت امر مقدسی است جشنواره هم در نکوداشت، بزرگداشت و تبیین مولفه‌های مقاومت می‌تواند موثر باشد.

وی افزود: جشنواره در تبیین فرهنگ مقاومت می‌تواند موثر باشد و قطعاً ضرورت جامعه است و باید حوزه‌های مقاومت مورد بررسی، مذاقه و تامل قرار گیرد.

شلیلیان گفت: همیشه مقاومت یک شکل ابزاری به معنای سلاح و تسلیحات و جنگ فیزیکی نیست و ابعاد فکری، فرهنگی و فلسفی می‌تواند داشته باشد. در این حوزه‌ها باید بیشتر تامل کرد و آن را صرف یک عمل فیزیکی و توأم با جنگ ندید و دیگر حوزه‌ها را نیز باید بررسی کرد.

وی افزود: البته به لحاظ بصری جنبه‌های جنگی آن می‌تواند جذاب‌تر هم باشد ولی بابت دیگر حوزه‌های

سریال زمین‌آسمانی، سال ۱۳۹۶ سریال بچه‌های گروه بلال را کارگردانی کرده است. عبدالرحمان شلیلیان این‌بار با هنرمندانی چون محمدرضا کسرای، محسن قصابیان، ارژنگ امیرفضلی و شهرام قائدی همکاری داشت.

با اینکه عبدالرحمان شلیلیان را بیشتر بعنوان کارگردان می‌شناسیم، اما در حرفه‌های دیگر نیز فعال بوده است. عبدالرحمان شلیلیان علاوه‌بر کارگردان به‌عنوان طراح ایده و طرح نیز در سینما و تلویزیون فعالیت داشته است. مهم‌ترین اثر عبدالرحمان شلیلیان در حرفه‌ی طراح ایده و طرح، سریال بچه‌های گروه بلال است.

فیلمنامه «دریادار بایندر» برنده جایزه بهترین فیلمنامه جشنواره بین‌المللی فیلم مقاومت اخیراً فیلمنامه «دریادار بایندر»، به کارگردانی عبدالرحمان شلیلیان برنده جایزه بهترین فیلمنامه جشنواره بین‌المللی فیلم مقاومت شد.

برنده جایزه بهترین فیلمنامه بلند هفدهمین جشنواره بین‌المللی فیلم مقاومت برای فیلمنامه «دریادار بایندر» گفت: این جشنواره در تبیین فرهنگ مقاومت می‌تواند موثر باشد

عبدالرحمان شلیلیان کارگردان سینما و تلویزیون ایران است. از مهم‌ترین آثار عبدالرحمان شلیلیان می‌توان به کارگردانی سریال زمین‌آسمانی، سریال بچه‌های گروه بلال اشاره کرد.

عبدالرحمان شلیلیان در سال ۱۳۸۶ دوره‌ی پرتلاشی را در عرصه سینما و تلویزیون گذراند و در تولید اثر مهمی حضور داشته است. اثر مهم عبدالرحمان شلیلیان در این سال، فعالیت در سریال زمین‌آسمانی به عنوان کارگردان محسوب می‌شود. شاید یکی از مهم‌ترین بخش‌های بیوگرافی عبدالرحمان شلیلیان فعالیت در سریال زمین‌آسمانی بوده است. عبدالرحمان شلیلیان سال ۱۳۸۶ سریال زمین‌آسمانی را کارگردانی کرد که توانست خود را میان اهالی فضای تلویزیون مطرح کند. از عبدالرحمان شلیلیان نقل قول شده است که برای کارگردانی در سریال زمین‌آسمانی و همکاریش با عوامل و بازیگران اعلام رضایت کرده است. عبدالرحمان شلیلیان توانست با فعالیت در سریال زمین‌آسمانی تجربه حرفه‌ای موفق‌تری برای خود رقم بزند و همکاری در کنار بازیگرانی نظیر محمدهادی قمیشی، مارال فرجاد، محراب رضایی و حمید مظفری توانست سطح کاری او را متحول کند.

عبدالرحمان شلیلیان علاوه‌بر

که باید فریاد کنند و مقابل ظلمی بایستند نباشند، آن جامعه دچار خسران شده است.

هفدهمین جشنواره بین المللی فیلم مقاومت با شعار گفتن مقاومت نهضت جهانی مستضعفین و آزادی قدس شریف به همت انجمن سینمای انقلاب و دفاع مقدس بنیاد فرهنگی روایت فتح و با دبیری جلال غفاری تقدیراز ۱۲ تا ۱۷ اسفند ماه در خلیج فارس برگزار شد.

بود و روحیات مشترکی داشتند. این نویسنده گفت: مقاومت امر مقدسی است و دفاع از حمیت، داشته‌ها، آب و خاک و فرهنگ است. برنده جایزه بهترین فیلمنامه بلند هفدهمین جشنواره بین المللی فیلم مقاومت خاطرنشان کرد: وقتی بزرگانی نداشتیم بیرق مقاومت را دست بگیرند فاجعه ایجاد شده است. در جامعه‌ای هم وقتی افرادی

مقاومت هم باید فکریایی کرد. شلیلیان همچنین اظهار داشت: مقاومت بحث جدیدی نیست. از زمانی که بشر زندگی جمعی خود را شروع کرد مقاومت هم با آن ایجاد شد و یک مقوله و مولفه بنیادین در وجود بشر است.

وی افزود: با نگاه به تاریخ و مطالعه آن افرادی بودند که وجه اشتراکی داشتند و آن غیرت و وطن پرستی آنها



هفدهمین جشنواره بین المللی فیلم مقاومت

الدورة سبعة عشر للمهرجان
الدولي لافلام المقاومة
الى ۱۷ اسفندماه ۱۴۰۱ / ایران - خلیج فارس

The 17th Resistance
International Film Festival
3-8th Mar 2023. Iran - persian gulf



مطالعه موردی قانون سوخت کم سولفور سازمان بین المللی دریانوردی

دکتر محمد نقی زاده، دانشکده مدیریت
دانشگاه علامه طباطبایی
فصلنامه سازمان‌های بین‌المللی سال ۵،
شماره ۱۵، تابستان ۱۴۰۱

مقدمه:

از ابتدای دهه ۱۹۹۰ میلادی «تأثیر قوانین و استانداردها جهت تحریک نوآوری در سازمانها»، محل بحث مقالات و تحقیقات مختلفی بوده است. این پژوهش جهت شناسایی انواع استانداردها و سازوکار تأثیر آنها بر نوآوری به واسطه سیاست‌های عمومی، ابتدا با مطالعات کتابخانه‌ای تعاریف نوآوری و سیاست نوآوری را جمع‌آوری و در ادامه ارتباط انواع استاندارد با نوآوری و تأثیر قوانین دولتی با انواع استانداردهای اشاری را بررسی کرده است.

سپس در مطالعه موردی استاندارد الزام آور استفاده از سوخت کم سولفور از ابتدای سال ۲۰۲۰ در صنعت کشتیرانی ساختار سازمان

بین‌المللی دریانوردی و مراحل تبدیل یک پیشنهاد به استاندارد در این سازمان را تشریح نموده است. در بخش پایانی با به‌کارگیری روش کیفی و مصاحبه با خبرگان راهکارهای متنوعی که کشورها و شرکت‌های بزرگ در صنایع مختلف برای تطابق با این استاندارد ارائه نموده‌اند، از نظر واکنش نوآورانه به موضوع استاندارد تحلیل و ارزیابی شده است؛ راهکارهایی شامل بهره‌برداری از گازوئیل دریایی و سوخت‌های کم‌گوگرد، بهره‌برداری از آمیزه‌های سوختی کم‌گوگرد، نصب واحدهای آلاینده زدای گازهای احتراقی در کشتی‌ها، استفاده از گاز طبیعی یا استفاده از سایر سوخت‌های دریایی مانند متانول، سوخت‌های زیستی در دست واحدهای تحقیق و توسعه در صنایع مختلف پالایشگاهی، شیمیایی، نانو و پلیمر که انواع نوآوری در فناوری‌های

محصول و فرایند و در سطوح مختلف را ایجاد می‌کنند. این مطالعه موردی نشان داده است که یک استاندارد سازی جهانی در ترغیب انواع روش‌های نوآوری مؤثر است و می‌تواند مسیر توسعه آینده کشورها و شرکت‌ها را شکل دهد.

اهمیت موضوع

بخش حمل و نقل دریایی از جمله بخش‌های اقتصادی و صناعی است که پیامدهای زیست‌محیطی آن به‌طور خاص زیر ذره بین نهادهای مختلف قرار گرفته است. سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۸ در واکنش به چالش زیست‌محیطی به وجود آمده در ذیل پیوست ششم «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها (مارپول)» مقرر کرد که از سال ۲۰۲۰ محتوای گوگرد سوخت‌های دریایی باید از حداقل ۳٫۵ درصد

وزنی به ۰٫۵ درصد و در مناطق ویژه کنترل آلاینده‌ها (اکا) به ۰٫۱ درصد کاهش یابد.

قانون سوخت با سولفور کمتر از ۰٫۵ درصد که طی مراحل رسمی در ارگان دریایی سازمان ملل متحد مصوب شده تحول عظیمی را برای کشورهای عضو (۱۶۲ کشور دارای بیشترین ظرفیت حمل دریایی جهان) ایجاد نموده است. این استاندارد که در راستای هدف اجتماعی مقابله با آلودگی محیط زیست الزام آور شده، منجر به اقدام متقابل نوآورانه کشورها در سیاست‌های تحقیق و توسعه و تغییر اولویت‌های اقتصادی برای مطابقت با آن گردیده است. راه حل‌های کشورهای عضو برای رعایت استاندارد مصوبه پیش گفته جهت امکان تردد دریایی و توقف در بنادر و جلوگیری از جرائم بیشتر عبارت‌اند از: بهره‌برداری از گازوئیل دریایی (MGO) و سوخت‌های کم گوگرد (LSFO) بهره‌برداری از آمیزه‌های سوختی کم گوگرد، نصب واحدهای آلاینده زدای گازهای احتراقی (اسکرابر) در کشتی‌ها،

استفاده از گاز طبیعی (LNG) یا استفاده از سایر سوخت‌های دریایی مانند متانول، گاز مایع (LPG) و سوخت‌های زیستی در دست واحدهای تحقیق و توسعه در صنایع مختلف پالایشگاهی، شیمیایی، نانو و پلیمر. این راهکارها انواع نوآوری در فناوری‌های محصول و فرایند و در سطوح مختلف را ایجاد می‌کنند. این مقاله ضمن بررسی استانداردسازی به عنوان مبنایی برای سیاست نوآوری و سازوکار تصویب یک کنوانسیون در سازمان بین‌المللی دریانوردی را که منجر به استاندارد اجرای سوخت کم سولفور کشتی‌ها شده را تشریح می‌نماید. در خاتمه واکنش نوآوری‌های نوآورانه به این الزام قانونی (سیاست‌گذاری جهانی) در مسیر توسعه کشورها را بیان می‌نماید. راهکارهای متنوع مطرح در جهان موجب گردیده که تحقیق و توسعه در صنایع مختلف پالایشگاهی، شیمیایی، نانو، پلیمر و همچنین انواع فناوری‌ها در سطوح مختلف گسترش یابد. سؤال اصلی این است که آیا استانداردگذاری در توسعه نوآوری

مؤثر است؟ جهت ارائه پاسخ دقیق به این پرسش، مطالعه موردی استاندارد استفاده از سوخت کم سولفور در صنعت کشتیرانی فرایند تصویب و اجرای این کنوانسیون با دقت و عمیقاً موشکافی شد. در مطالعه موردی «استاندارد الزام آور استفاده از سوخت کم سولفور از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی در صنعت کشتیرانی» و مراحل تبدیل یک پیشنهاد به استاندارد در ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی تشریح گشته و در پایان با به کارگیری روش کیفی و مصاحبه با خبرگان راهکارهای متنوعی که کشورها و شرکت‌های بزرگ در صنایع مختلف برای تطابق با این استاندارد ارائه کرده‌اند، از نظر واکنش نوآورانه به موضوع استاندارد مورد تحلیل قرار گرفته است. این مطالعه موردی نشان داده که یک استانداردسازی جهانی در انواع روش‌های نوآوری مؤثر است و می‌تواند مسیر توسعه آینده کشورها و شرکت‌ها را شکل دهد. کنوانسیون سوخت کم سولفور سازمان بین‌المللی دریانوردی





جلوگیری از برخورد (تصادم) در دریا». همچنین یک مرجع «کنترل ایالت بندر» وضع کرده که به مقامات دریایی داخلی مانند گارد ساحلی اجازه می دهد کشتی های با پرچم خارجی در حال ترده در بندر بسیاری از ایالت های بندری را بازرسی کنند. یادداشت های تفاهم (پروتکل ها) توسط برخی کشورها امضا شده است که رویه های کنترل دولت بندر را در میان امضا کنندگان یکسان می کنند.

آیین نامه اجرایی «کنوانسیون کاهش سولفور سوخت کشتی ها» مصوب ۲۰۰۸ در سازمان جهانی دریانوردی با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی تهیه و تدوین شد که مطابق الزامات آن، از سال ۲۰۲۰ تمامی شناورهای در حال تردد در آب های بین المللی ملزم به استفاده از سوخت های دارای محتوای گوگرد کمتر از ۰٫۵ درصد بوده و رعایت نکردن این کنوانسیون موجب ممانعت از تردد کشتی ها در آب های

این آلاینده ها را در کل وجوه حمل و نقلی تشکیل می دهند. تخمین زده می شود در مقیاس جهانی مصرف سوخت های دریایی منشأ انتشار ۱۲ درصد از کل اکسیدهای گوگرد منتشر شده به جو در سطح جهان است. «سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو)» تاکنون ده ها کنوانسیون و پروتکل و هزاران توصیه، کد و دستورالعمل را در رابطه با موضوعات ایمنی و امنیت دریانوردی، تسهیل تجارت کشورهای دریانورد، حفاظت از محیط زیست دریایی و دیگر موضوعات مرتبط به تصویب رسانده است. شناخته شده ترین این اسناد قانونی عبارت اند از: «کنوانسیون بین المللی برای ایمنی جان در دریا (سولاس)» و «کنوانسیون بین المللی آمادگی، واکنش و همکاری در برابر آلودگی نفتی». این سازمان به طور منظم مقرراتی را وضع می کند که به طور گسترده توسط مقامات ملی و محلی دریانوردی در کشورهای عضو اجرا می شود؛ از جمله «مقررات بین المللی برای

نگرانی مجامع بین المللی درباره افزایش آلودگی هوا از دهه ۱۹۸۰، منجر به عزم تصویب جامعه جهانی برای تدوین و تصویب مقررات سخت گیرانه زیست محیطی شد؛ تصویب کنوانسیون تغییر اقلیم در سال ۱۹۹۲ توسط سازمان ملل از آن جمله بود.

صنعت کشتیرانی برای کاهش پیامدهای زیست محیطی خود به واسطه اتکا به سوخت های سنگین و آلاینده، اخیراً شاهد فشارهای زیادی در سطح ملی، منطقه ای و جهانی بوده است. از آنجا که سوخت های دریایی عمدتاً از سنگین ترین برش های پالایش نفت برداشت می شوند، محتوای گوگرد آنها ۳۵۰۰ برابر محتوای گوگرد گازوئیل مورد مصرف جاده ای است. براین اساس، گرچه مصرف سوخت های سنگین دریایی به حدود هفت درصد از کل فرآورده های سوختی مصرفی درت مام وجوه حمل و نقل جهان بالغ می شود، اما اکسیدهای گوگرد ناشی از آن ۹۰ درصد تولید و انتشار



کشتی‌هایی که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، ملزم به استفاده از سوخت نیم درصد گوگرد خواهند بود.

دولت جمهوری اسلامی ایران نیز که در آبان ۱۳۸۱ (۲۰۰۲/۱۰/۲۵) به ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول ملحق شده است، ملزم به اجرای مصوبات این کنوانسیون بین‌المللی در راستای کاهلی آلودگی‌های دریایی است. اجرای این کنوانسیون برای صنعت کشتیرانی و صنایع پالایشگاهی هزینه‌ساز است و نیاز مبرمی به سرمایه‌گذاری‌هایی در زمینه تحقیق و تکنولوژی دارد.

۳. تحلیل: راه حل‌ها و راهکارهای التزام به کنوانسیون ۲۰۲۰

انتخاب بهترین راه حل برای پیروی از کنوانسیون ۲۰۲۰ به عواملی مانند شرایط اقتصاد، در دسترس بودن تکنولوژی، نوع کشتی‌های در اختیار، الگوهای تجاری و همچنین روشی بستگی خواهد داشت که آن‌ها استقرار پیدا می‌کنند. در

اصلاحات جدید ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول شامل تعیین دو منطقه جدید کنترل انتشارات، منطقه کنترل انتشار نیتروژن و همچنین بارینی اطلاعاتی است که روی برگ تحویل سوخت مندرج می‌شود. کشتی‌هایی که در مناطق تعیین شده کنترل انتشارات (کشورهای ایالات متحده آمریکا شمالی و اتحادیه اروپا شامل: دریای کارائیب، دریای شمال، دریای بالتیک) تردد می‌کنند ملزم به استفاده از سوختی هستند که میزان گوگرد آن بیش از یک دهم درصد نباشد. در حقیقت کشتی‌ها قبل از ورود به این مناطق و در هنگام حضور در آنها، باید الزامات سخت‌گیرانه تری را رعایت کنند.

۲-۱-۱-۲ ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول سوخت با سقف سولفور نیم درصد

بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول از سال ۲۰۲۰، تمام

بین‌المللی، جریمه و توقیف آنها در بنادر مختلف جهان می‌شود. استانداردهای مرتبط با تولید سوخت کم سولفور کشتی‌های سازمان دریایی بین‌المللی

۲-۱-۱-۱ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها (مارپول)

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها (مارپول) را آیمو در سال ۱۹۷۳ به تصویب رساند. این کنوانسیون شامل ۶ ضمیمه است و در ۳۱ دسامبر ۲۰۰۵ تعداد ۱۳۶ کشور (حدود ۹۸ درصد کل کشتیرانی جهان) متعهد به انجام این مقوله نامه شدند. تمام کشتی‌های پرچم دار کشورهای امضاکننده مارپول و کشورهای عضو، مسئولیت کشتی‌های ثبت شده در ثبت ملی کشتی خود را بر عهده دارند.

۲-۱-۱-۱ اصلاحات جدید ضمیمه ششم کنوانسیون مارپول

همراه دارد و یکی از پر هزینه ترین قوانینی خوانده می شود که تاکنون به اجرا درآمده است. هزینه ساز بودن اجرای این قانون برای صنعت کشتیرانی و صنایع پالایشگاهی، به سرمایه گذاری هایی در زمینه تحقیق و تکنولوژی نیازمند است. در حالی که گزینه های مختلفی برای رویارویی با این قانون وجود دارد، باید بین ارگان های مختلف ملی، از طریق مداخله رفتاری دولت برای شبکه سازی مناسب بین آنها هماهنگی های لازم صورت پذیرد.

راهکارهای مختلف، نه تنها صنایع مختلف پالایشگاهی، شیمیایی، نانو، پلیمر (سوخت کم سولفور و گاز طبیعی مایع) و مکانیکی (اسکرابر) یا زیستی را درگیر نموده، بلکه فناوری ها را از سطح تغییر و نوآوری (ساخت مدل جدید کشتی ها) تا سطح بهره برداری (اسکرابر) و در سطوح آمادگی فناوری مختلف شامل مطالعات اولیه (زیستی) یا تجاری سازی (سوخت کم سولفور در کشور توسط پالایشگاه ها) و .. در معرض تست و آزمایش قرار داده است. به نوعی کشورها به واسطه این الزام استاندارد (بالاجبار) به سوی نوآوری هدایت شدند.

۴. چالش های ایران در رعایت الزامات سوخت های کم سولفور سازمان بین المللی دریانوردی

تقریباً بیشتر ترکیب سوخت های مصرفی ناوگان جمهوری اسلامی ایران از نوع نفت کوره است و در حال حاضر هیچ یک از کشتی های ناوگان دریایی کشور برای کاهش سولفور نفت کوره مصرفی تجهیزات اسکرابر ندارند. کشتی های ایرانی از امکان فنی دریافت گازوئیل به عنوان سوخت برخوردارند، اما با توجه به قیمت بالاتر گازوئیل در مقایسه با نفت کوره، به لحاظ نبود صرف اقتصادی (و آثار مخرب آن بر

در دست ساخت راحت تر و ارزان تر از کشتی های موجود است.

۳-۴. استفاده از گاز طبیعی مایع (LNG)

فناوری موتورهای دریایی سوزاننده گاز طبیعی یک راهکار تجاری کاملاً فراهم برای صنعت کشتیرانی است که علاوه بر توجیه اقتصادی و رقابت پذیری، با الزامات این قانون نیز سازگار است.

۳-۵ استفاده از سایر سوخت های دریایی

مطرح ترین حامل های انرژی جایگزین سوخت های متعارف دریایی عبارت اند از: متانول، گاز مایع (LPG) و سوخت های زیستی. البته آثار آنها بر بازار جهانی سوخت اندک است. اما در جایی که تامین کننده آنها فراهم باشد قابل اعتنا و فناوری های شان نیز در حال توسعه هستند.

تمامی گزینه ها، نیازمند سرمایه گذاری های عظیم فناورانه در تحقیق و توسعه کشورها و اتخاذ سیاست های نوآورانه و پر هزینه در سطح ملی است. برای مثال در استفاده از سوخت LNG، نه تنها باید ساختار سیستم سوختی کشتی ها تغییر کند (که خود نیازمند باز طراحی با در نظر گرفتن صرفه اقتصادی ساخت و حمل و... است) همچنین باید ترمینال سوخت رسانی و امکان تغذیه سوختی در تردد این کشتی ها به نقاط مختلف جهان مد نظر برنامه های سیاستی قرار گیرد. استفاده از اسکرابر (با وجود وزن، حجم زیاد و هزینه های زیاد نصب) که می تواند گزینه مناسبی برای کشتی های قدیمی و بزرگ باشد؛ اما وزن بالای آن حجم محموله را کاهش می دهد. بر این اساس لازم الاجرا شدن این قانون هزینه های بیشتری را برای مالکان کشتی و خطوط کشتیرانی به

ادامه راهکارهای موجود در برابر این قانون تشریح شده است.

۳-۱ بهره برداری از گازوئیل دریایی و سوخت های کم گوگرد

این راهکار مستلزم سرمایه گذاری در سیستم محرکه کشتی ها و توقف عملیات آنها نخواهد بود؛ به همین دلیل به نظر می رسد بیشترین استقبال را داشته باشد.

۳-۲ بهره برداری از آمیزه های سوختی کم گوگرد

پالایشگاه های بنادر اروپایی قادر به تولید فرآورده های سوختی با محتوای بین ۰٫۷ تا یک درصد گوگرد هستند. برای تولید سوخت کم سولفور، این پالایشگاه ها اقدام به مخلوط کردن فرآورده های سوختی سبک می کنند که مشکل عمده احتمال بروز مغایرت و انحراف از کنوانسیون ۲۰۲۰ است.

۳-۳ نصب واحدهای آلاینده زدای کارهای احتراقی (اسکرابر) در کشتی

نصب این واحدها، فضای قابل توجهی را در عرصه کشتی می طلبد و به کار انداختن آن بر حجم فعالیت های جاری بر روی کشتی می افزاید. همچنین کاربرد آن موجب افزایش سه درصدی مصرف سوخت کشتی می شود و به یکپارچه سازی آن با سیستم مدیریت انرژی نیاز خواهد داشت. برخی از گونه های این فناوری نیز به تامین مواد شیمیایی جاذب (سود سوزآور اکسید منیزیم و آهک) و دفع پسماند سیستم جذب نیاز دارند. با این حال بر اساس محاسبات بازگشت سرمایه این فناوری (سیستم چرخه باز) بسته به ابعاد کشتی یک تا سه سال زمان خواهد برد (در کشتی های بزرگتر سریع تر است). همچنین نصب واحدهای آلاینده زدا در کشتی های

زیر ساخت ها به دست خود شرکت های بانکرینگ، در سودآوری آنها تأثیر منفی گذاشته است.

● صدور پروانه سوخت رسانی برای شرکت های بانکرینگ به کندی صورت می گیرد؛ این مسئله نبود عزم جدی برای توسعه این صنعت را توسط سازمان های مربوطه نشان می دهد.

● بانکرینگ به دلیل تغییر شرایط کشور و حمل و نقل بین المللی نیازمند به روزرسانی است. مطابق با این شیوه نامه، شرکت های صنعت زیر ساختی بانکرینگ، اصلاً نمی توانند آینده خود را پیش بینی کنند.

● فرمول قیمت گذاری محموله های سوختی مشکل زا است و قدرت رقابتی شرکت های بانکرینگ ایرانی را در منطقه می گیرد. در کشورهای دیگر، به دلیل دولتی نبودن فرآورده ها، منابع متنوعی برای تأمین فرآورده با قیمت های بسیار رقابتی وجود دارد، اما در ایران چون تحویل سوخت کشتی ها از طریق امور بین الملل شرکت ملی نفت انجام می شود، شرکت های بانکرینگ، وابسته به تصمیمات حاکمیتی می شوند که حاشیه سودی نیز به این شرکت ها نمی دهد.

جمع بندی و نتیجه گیری

نوآوری در راستای به کارگیری راهکارهای جدید برای پاسخگویی به نیازها، نقش تأثیر گذاری در جنبه های اجتماعی و اقتصادی بشر داشته است و سیاست گذاری مناسب، مسیر رشد و توسعه آینده را هموار می سازد. در حالی که سیاست نوآوری به نوعی مجموع سیاست علم و فناوری است. استاندارد سازی، از زیر مجموعه های سیاست فناوری در نظر گرفته شده است.

این پژوهش در نهایت ساختار سازمان جهانی دریانوردی (آیمو) و مراحل تبدیل یک پیشنهاد به یک

کشور در حال بررسی است. اما جهت تسریع در موضوع، اولویت گذاری و پیگیری از سوی نهادی متمرکز ضرورت دارد.

۴-۱ قوانین الزام آور توسعه صنعت بانکرینگ

با وجود دو الزام قانونی در مورد صنعت بانکرینگ در قوانین ایران، این الزامات تاکنون نتایجی را در بر نداشته اند.

در سال ۹۴ بیش از چهار میلیون متریک تن، حجم فروش بانکر ایران بود که طی ۶ سال اخیر، این رقم افت کرد و در سال ۹۹، به زیر ۸۰۰ هزار متریک تن رسید؛ بنابراین، برآورد می شود که ایران زیر ۲ درصد از سهم منطقه ای این صنعت را به خود اختصاص داده باشد. در حالی که این دو الزام، می توانست زمینه مورد نیاز را برای توسعه این صنعت فراهم کند اما نتوانست شرایط مساعدی را جهت دستیابی به مهم توسعه ای و تعریف شده خود از این صنعت فراهم سازد.

۴-۲ چالش های صنعت بانکرینگ ایران

بر اساس بررسی ها، چالش های صنعت بانکرینگ ایران عبارت اند از:

● علی رغم الزامات قانونی بیان شده، این صنعت فاقد متولی است. وقتی دستگاه اجرایی ذی ربط در دولت توسط قانون مشخص نشده، آشفتگی در سیاست گذاری و اجرا و حتی نظارت اتفاق می افتد؛ زیرا مجلس نیز نمی تواند تمام بدنه دولت را مؤاخذه کنند که چرا به این سهم تعیین شده نرسیده ایم.

● در بیشتر کشورهای دنیا، مسئولیت این صنعت زیرساختی بر عهده حاکمیت ها قرار دارد؛ ولی در ایران شرایط لازم توسط بخش خصوصی برای توسعه سرمایه گذاری در آن فراهم شده است و فراهم کردن

موتور شناورها) از سوخت گازوئیل (در مسیرهای طولانی و پر مصرف) استفاده نمی شود. در حال حاضر اختلاط سوخت های مختلف برای رسیدن به سوخت با سولفور نیم درصد که مورد استفاده ناوگان کشور باشد انجام نمی شود. همچنین در ایران روش های شیمیایی (استفاده از کاتالیست ها) در تولید حجم بالایی سوخت کم سولفور به کارگیری نشده است.

به لحاظ اینکه واردات سوخت باعث وابستگی صنایع کشتیرانی و صنعت بانکرینگ به سوخت خارجی شده و نوسانات قیمت سوخت بر روی هزینه های حمل و نقل و بهای تمام شده کالا تأثیر زیادی می گذارد، اجرای طرح های ارتقای پالایشگاه برای کاهش تولید نفت کوره و کاهش سولفور نفت کوره و گازوئیل جهت رعایت استانداردهای بین المللی در دستور کار قرار گرفت. تنها پالایشگاهی که توان تولید سوخت کم سولفور مورد نیاز شناورهای ایرانی مطابق با استانداردهای بین المللی را در کشور دارد، پالایشگاه امام خمینی (ره) شازند است که با توجه به موقعیت فیزیکی آن در مرکز ایران، هزینه های سربار جابه جایی، ذخیره سازی و بارگیری را به دنبال داشته است. البته برنامه تولید این نوع سوخت در پالایشگاه های دیگر نیز وجود دارد.

راهکارهای قابل استفاده برای اجرای مقررات جدید آیمو در داخل کشور عبارت اند از:

- کاهش تولید نفت کوره با گوگرد بالا در پالایشگاه ها
- تغییر خوراک پالایشگاه های کشور
- اختلاط نفت کوره با گوگرد بالا یا مجموعه ای از ترکیبات سبک پالایشگاهی
- مطالعات تحقیقاتی و امکان سنجی روش های فوق در پژوهشگاه های

همکاری دانشگاه‌ها به بررسی روش‌های تحقیقاتی ارتقای پالایشگاه یا استفاده از کاتالیست‌ها پرداخته‌اند. در حالی که رویکرد سیستم نوآوری بر اهمیت متمم بودن سیاست‌های طرف تقاضا در فرایندهای موفق نوآوری تاکید می‌کند، برای یافتن اقتصادی‌ترین راه حل نوآورانه در واکنش به این استاندارد جهانی لازم است که شبکه‌سازی بین شرکت‌ها، ارگان‌ها، صنایع نهادهای تحقیقاتی، دانشگاهی، خصوصی و دولتی، با سیاست‌های عمومی (مشوق) در سطح ملی تقویت شود. در این صورت می‌توان با توجه به اهمیت اساسی تعامل بین بازیگران در تعامل برای فرایند نوآوری از فرصت نوآوری ایجاد شده هم‌تراز با سطح جهانی بهترین استفاده را برد. نکته اصلی در مفهوم تعامل، همزمان همکاری و یادگیری تعاملی است.

با توجه به اینکه در شرایط تحریم امکان دسترسی به فناوری برای کشور دشوار شده است، استفاده از راهکارهای قابل دسترس در کشور با کمک ایده‌ها، اختراعات، شرکت‌های دانش بنیان و شبکه‌سازی‌هایی بین دانشگاه‌ها و شرکت‌های بزرگ صنعتی لازم است.

پالایشگاه‌ها) و... در معرض تست و آزمایش قرار داد.

در برنامه‌های پنجم و ششم توسعه، قوانینی برای توسعه صنعت بانکرینگ مقرر شده، اما به دلیل اجرایی نشدن آنها، نتیجه‌ای حاصل نشده است. از سوی دیگر در سایر کشورها، حاکمیت (دولت) عهده دار تنظیم‌گری صنعت زیرساختی بانکرینگ است و بدون ورود مستقیم، بر تامین خوراک پالایشگاه‌ها، قیمت‌گذاری رقابتی، صدور پروانه و سرمایه‌گذاری و... نظارت می‌نماید، در حالی که در ایران این‌گونه نبوده و همین امر عوارضی را نیز به دنبال داشته است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که نصب اسکرابر روی کشتی‌ها توجیه اقتصادی ندارد و در کوتاه مدت استفاده از LNG در کشتی‌ها بدون تغییر ساختار موتور آن‌ها و تامین زیرساخت‌های آن امکان پذیر نیست؛ به همین دلیل ایران توانسته است با ارتقای پالایشگاه‌ها سازند، سوخت مورد نیاز شناورهای خود را تامین کنند؛ اما به لحاظ فاصله مسافت این پالایشگاه تا آب‌های آزاد و هزینه‌های حمل‌بالاسری ایجاد شده، دیگر پالایشگاه‌های کشور با

استاندارد را توصیف نموده است که پس از توافق عمومی توسط اعضا به فرایندی لازم الاجرا مثل «استاندارد الزام آور استفاده از سوخت کم سولفور از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی» تبدیل می‌شود. بر این اساس در تطابق با این استاندارد، کشورها و شرکت‌های بزرگ کشتیرانی جهانی ملزم به نوآوری در چارچوب این استاندارد شده‌اند.

راهکارهای نوآورانه مختلفی شامل بهره‌برداری از گازوئیل دریایی و سوخت‌های کم گوگرد، بهره‌برداری از آمیزه‌های سوختی کم گوگرد، نصب واحدهای آلایند زدا گازهای احتراقی (اسکرابر) در کشتی، استفاده از LNG یا استفاده از سایر سوخت‌های دریایی (متانول، گاز مایع یا ال پی جی و سوخت‌های زیستی) در دست‌واحدهای تحقیق و توسعه در صنایع مختلف پالایشگاهی، شیمیایی، نانو پلیمر قرار گرفت. همچنین انواع فناوری‌ها را از سطح طراحی سیستم‌ها (ساخت مدل جدید کشتی‌ها) تا سطح بهره‌برداری (اسکرابر) و در سطوح فناوری مختلف شامل مطالعات اولیه (زیستی) یا تجاری سازی (سوخت کم سولفور در کشور توسط





انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran



قوه قضائیه



داوری

مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری

- رسیدگی به اختلافات فی مابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده‌های قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تأمین دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

شورای حل اختلاف

شعبه ۲۶۰۸ تخصصی دریایی و بندری
مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی
و معاضدت قضایی

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی)
اختلافات دریایی و بندری

میانجی‌گری

کمیته حل اختلاف
و صلح و سازش

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
SAOI International Maritime Education Center



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

۰۲۱۸۸۹۳۷۴۸۲ - ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶
www.saoi.ir - tc@saoi.ir





بیمه پاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی.
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری.
- تامین ۹۵٪ خسارت وارده به کانتینر از سوی بیمه.
- افزایش ۱۵ روزه Free time در صورت بروز خسارت.

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir



■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: محمدحسین پرتویان

■ دبیر تحریریه: سید ابوالفضل جعفری نژاد

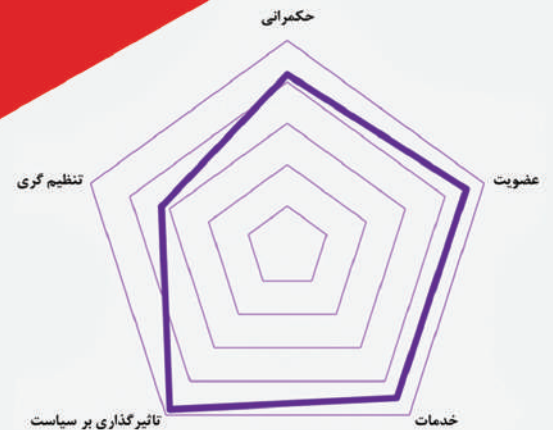
■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی

گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران

توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی؛ بسیار خوب
- عضویت؛ عالی
- خدمات؛ عالی
- تاثیرگذاری بر سیاست؛ عالی
- تنظیم‌گری؛ مطلوب
- تعامل با اتاق؛ عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN