

اثر قانون کاهش سولفور سوخت کشتی بر قیمت نفت ایران (قانون IMO)

ویدا وهرامی^۱

استادیار دانشکده اقتصاد، دانشگاه شهیدبهشتی، vida.varahrami@gmail.com

سید عبدالله رضوی

استادیار گروه اقتصاد و مدیریت انرژی، دانشکده نفت تهران، دانشگاه صنعت نفت،

srazavi@put.ac.ir

مطهره هوشمند

کارشناس ارشد اقتصاد، motahharehhooshmand@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۹/۰۳

چکیده

طی دهه‌های اخیر با افزایش آلودگی حاصل از مصرف نفت و فرآورده‌های نفتی، قوانین زیست‌محیطی فراوانی اعمال گردیده است. شناخت اثرات این قوانین و رفتار قیمتی نفت و فرآورده‌ها قبل از اتخاذ تصمیمات در حوزه انرژی کشور ایران به علت وابستگی ساختار بودجه به آنها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. طبق قانون جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی که در نیمه سال ۲۰۱۶ به تصویب رسید، کشتی‌ها ملزم به استفاده از سوخت با حداکثر نیم درصد سولفور از ابتدای سال ۲۰۲۰ هستند. پژوهش حاضر با استفاده از روش سیستم معادلات همزمان و داده‌های سری زمانی روزانه طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ تأثیرات قانون مذکور را بر قیمت نفت خام شاخص در بازار منطقه‌ای مدیترانه در بازار نفت ایران آزمون نموده است. نتایج حاکی از آن است که قانون به صورت مستقیم منجر به کاهش قیمت نفت خام ایران و از طریق افزایش قیمت نفت کوره کم سولفور و کاهش قیمت نفت کوره پر سولفور، منجر به افزایش قیمت نفت خام برنت و کاهش قیمت نفت خام اورال می‌شود. از طرفی افزایش اختلاف قیمت نفت خام برنت و اورال منجر به کاهش قیمت نفت خام ایران که در زمره نفت خام ترش می‌باشد، نیز می‌گردد.

طبقه‌بندی JEL: E54

کلید واژه‌ها: نفت کوره، سوخت کشتی، سازمان بین‌المللی دریانوردی، روش سیستم

معادلات هم زمان

۱. نویسنده مسئول

۱- مقدمه

برای اکثر کالاها، حمل و نقل دریایی یکی از کارآمدترین و مقرون به صرفه‌ترین روش حمل و نقل است که حدود ۹۰ درصد تجارت جهانی را به خود اختصاص می‌دهد. با توجه به استانداردهای مختلف، سوخت مورد استفاده کشتی‌ها به دو دسته نفت کوره و نفت گاز تقسیم می‌گردد لازم به ذکر است بیش از ۹۰ درصد کشتی‌ها نفت کوره با درجه سولفور بالا را استفاده می‌کنند (شیخ الاسلامی و همکاران، ۱۳۸۹). این سوخت به علت ارزانی از سال ۱۹۶۰ سوخت اصلی کشتی‌ها شده است، ولی سولفور موجود در این سوخت آلودگی‌های زیست‌محیطی فراوانی را ایجاد می‌کند. سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱، زیر نظر سازمان ملل متحد به مسائل دریایی رسیدگی می‌کند. طبق قانونی که در سال ۲۰۱۶ که در راستای کاهش آلودگی ناشی از سولفور موجود در سوخت کشتی توسط سازمان آی ام او تصویب شد، کشتی‌ها از ابتدای سال ۲۰۲۰ موظف به استفاده از سوخت با ۰/۰۵ درصد سولفور در کل دنیا و ۰/۰۱ درصد در مناطق کنترل انتشار هستند. (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۶)

تقاضای نفت کوره پرسولفور برای سوخت کشتی، ۳ میلیون بشکه در روز است (عرشی، ۲۰۱۸). برای این حجم از سوخت باید سوخت کم سولفور را از چند طریق تأمین کرد، پالایشگاه‌ها یا باید سوخت کم سولفور مثل گازوئیل تولید کنند یا باید این میزان نفت کوره پر سولفور را پالایش و سولفور زدایی کنند (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۶) و یا باید از خوراک نفت‌خام شیرین جهت تولید فراورده کم سولفور استفاده کنند به این علت که فراورده استحصال از نفت‌خام شیرین دارای گوگرد کمتر است، لذا تقاضا برای این نفت‌خام و به تبع آن قیمت آن نیز افزایش می‌یابد (آبل، ۲۰۰۸)^۲. صاحبان کشتی نیز می‌توانند یا از سوخت کم سولفور استفاده کنند و یا نسبت به نصب اسکرابر اقدام کنند. طبق تحقیقات انجام گرفته هیچ سوختی نمی‌تواند در بلندمدت جایگزین نفت کوره خصوصاً برای کشتی‌های بزرگ و مسافت‌های طولانی گردد (هلیم و همکاران، ۲۰۱۸)^۳. اسکرابرها هم می‌توانند به‌عنوان راهکاری جهت تصفیه سوخت پر

1. International Maritime Organization
2. Craig H. Allen
3. Abdel-Halim and Yu

سولفور و تبدیل آن به سوخت کم سولفور توسط کشتی‌ها مورد استفاده قرار بگیرد، ولی نصب اسکرابر بر کشتی‌ها علاوه بر هزینه سرمایه‌ای زیاد، در مسیرهای طولانی تاکنون مورد ارزیابی قرار نگرفته است (آبید و همکاران، ۲۰۱۹)^۱. لذا تقاضا برای نفت کوره پرسولفور جای خود را به تقاضا برای نفت کوره کم سولفور می‌دهد و تقاضا برای نفت کوره پرسولفور کاهش پیدا می‌کند، به تبع آن قیمت آن نیز تحت تأثیر قرار گرفته و کاهش می‌یابد (رضوی، ۱۳۹۷).

نفت‌خام ایران در زمره نفت‌خام ترش می‌باشد و نفت کوره پر سولفور نیز به‌عنوان فرآورده اصلی با توجه به ضریب پیچیدگی پایین پالایشگاه‌ها در ایران تولید می‌گردد (ترازنامه هیدروکربوری، ۱۳۹۶) بازار بین‌المللی فیزیکی نفت منطقه‌ای مدیترانه با توجه به حجم معامله‌ای بالا در ایران بازار منطقه‌ای مورد مطالعه این پژوهش در نظر گرفته شده است. با توجه به موارد بیان شده هدف اصلی این نوشتار را پاسخ به دو سوال در نظر گرفت. اعمال قانون محدودیت سولفور سوخت کشتی سازمان مذکور چه تأثیری بر نفت خام‌های شاخص در منطقه مورد مطالعه دارد؟ سپس این تغییر قیمت چه تأثیری بر قیمت فرآورده نفت کوره و قیمت نفت در ایران دارد؟

در تحقیق حاضر به بررسی کانال‌های اثرگذاری قانون بر قیمت نفت‌خام شاخص ترش و شیرین در بازار مدیترانه و قیمت نفت و فرآورده نفت ایران و همچنین میزان این اثرات بر قیمت نفت‌خام ایران پرداخته می‌شود. در ادامه مقاله در بخش دوم به بیان مبانی نظری، در بخش سوم معرفی سازمان بین‌المللی دریانوردی و قانون آی ام او، در بخش چهارم پیشینه تحقیق، بخش پنجم روش تحقیق و در بخش ششم نتیجه‌گیری و توصیه سیاستی ذکر شده است.

۲- مبانی نظری

قیمت‌گذاری نفت‌خام تا اواسط دهه ۱۹۸۰ با استفاده از روش‌های ساده صورت می‌گرفته است ولی پویایی بازار نفت با مدل ساده حل نخواهد شد؛ و آنچه در بازار نفت رخ می‌دهد تعامل چندین بازار مستقل و جداگانه است. (سالواتوره، ۱۳۹۳) لذا از سال

1. Obeid, F.

۱۹۸۰ تحولاتی در قیمت‌گذاری نفت‌خام صورت گرفت که با شرایط جدید و پیچیدگی‌های بازار امروز نفت‌خام در دنیا و همچنین سرعت تغییر پالایشگاه‌ها و تطبیق آن‌ها با قوانین و نیاز دنیا مطابق باشد (آچه و همکاران، ۲۰۰۳)^۱. از سال ۱۹۸۸ نفت برنت به‌عنوان قیمت نفت‌خام شاخص جهت قیمت‌گذاری تأیید شد (سالواتوره، ۱۳۹۳). در بازار مدیترانه نفت‌خام‌ها (به جز برنت) نفت‌خام‌هایی هستند که براساس قیمت تفاضلی ارزیابی‌های منتشر شده و قیمت برنت موعدهار معامله می‌شوند. خود برنت موعدهار نیز بر مبنای تفاضل ارزش زمانی آن و قیمت برنت سلف معامله می‌شوند. نفت‌خام اورال روسیه نیز در بازار مدیترانه یکی از نفت‌خام‌های شاخص ترش در این منطقه محسوب می‌گردد (احدی فر، ۱۳۸۴).

در پالایشگاه‌ها موضوعی پرکاربرد تحت عنوان کرک اسپرد^۲ وجود دارد. کرک اسپرد به‌عنوان شاخصی برای تصمیم‌گیری پالایشگاه‌ها از اختلاف بهای یک بشکه محصول تولیدی پالایشگاهی و یک بشکه نفت‌خام شاخص در منطقه مورد نظر (که در پژوهش حاضر مدیترانه است) به دست می‌آید و هر چه اختلاف بهای این دو بیشتر شود، یعنی سود ناخالص پالایشگاه بیشتر خواهد شد. لذا پالایشگاه‌ها درصدد حداکثر نمودن مجموع کرک اسپرد فرآورده‌ها هستند. هر چه پالایشگاه دارای قدرت انتخاب در میزان تولید باشد و بتواند عملیات تولیدی را با وضعیت کرک اسپردهای موجود و تقاضای بازار تطبیق دهد، سود پالایشی بیشتری نیز دریافت می‌کند (مورات و همکاران، ۲۰۰۹)^۳. ضمن اینکه کرک اسپرد به‌عنوان ابزاری جهت پوشش ریسک ناشی از نوسانات قیمت فرآورده‌ها و نفت‌خام در پالایشگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد (علیمرادی، ۱۳۹۵).

کانال‌های اثرگذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی بر بازار نفت ایران

قانون سازمان بین‌المللی دریانوردی از چند کانال بر بازار نفت ایران مؤثر است؛ که در ادامه به بررسی آن می‌پردازیم:

1. Asche
2. Crack spread
3. Murat

الف) از طریق تقاضای فرآورده

بعد از اعمال قانون مذکور کشتی‌ها از مصرف نفت کوره پر سولفور که نسبت به سایر سوخت‌ها ارزانتر است منع می‌شوند. از طرفی براساس تحقیقات انجام گرفته هیچ سوخت کم سولفوری مثل LNG و متانول و ... نمی‌تواند در کوتاه‌مدت و بلندمدت جایگزین نفت کوره شود که یکی از مهم‌ترین دلایل آن هزینه‌های سنگین سوخت سبک است (گیلبرت و همکاران، ۲۰۱۸)^۱. لذا در ابتدای امر تقاضا برای فرآورده نفت کوره با درجه سولفور کم جهت استفاده در سوخت کشتی زیاد می‌شود. تغییر تقاضا بر قیمت محصولات اثر گذاشته و قیمت نفت کوره با سولفور بالا را کاهش می‌دهد و برعکس قیمت نفت کوره با درجه سولفور کم را افزایش می‌دهد و این فرآورده‌ها ارزشمندتر خواهد شد در اختلاف قیمت این دو نفت کوره افزایش خواهد یافت (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۹). ضریب پیچیدگی پالایشگاه‌ها در ایران بسیار پایین است. این به معنای تولید فرآورده سنگین بیشتر است. طبق آمار حدود یک چهارم از کل تولید فرآورده‌ها در سال ۱۳۹۷ نفت کوره بوده از این میزان ۹۰ درصد آن صادر شده است (ترازنامه هیدروکربوری، ۱۳۹۷). از سویی بودجه کشور ایران به نفت و فرآورده‌های نفتی وابسته است و با کاهش قیمت این نفت کوره و از دست دادن بازار نفت کوره پر سولفور، درآمد ایران نیز تحت تأثیر قرار خواهد گرفت (رضوی، ۱۳۹۷).

ب) تقاضای نفت شیرین و ترش

۵۰ درصد از سولفور موجود در نفت خام به فرآورده‌های پایین برج تقطیر منتقل می‌گردد (آلن، ۲۰۰۸)، لذا فرآورده‌های استحصالی از نفت خام ترش دارای درجه سولفور بالاتر و فرآورده‌های استحصالی از نفت خام شیرین دارای درجه سولفور کمتری هستند (علیمرادی، ۱۳۹۵). پالایشگاه‌ها ۳ راه جهت تأمین نیاز کشتی‌ها دارند یا می‌توانند نفت کوره پرسولفور را تقطیر و پالایش و تبدیل به نفت کوره کم سولفور کنند، یا می‌توانند تولید فرآورده‌های پاک و سبک مثل گازوئیل را افزایش دهند و یا از نفت خام شیرین جهت تولید نفت کوره با حداقل سولفور استفاده نمایند. با توجه به کم بودن توان پالایشگاه‌ها نسبت به تقاضای نفت کوره کم سولفور، تقاضای نفت خام شیرین افزایش

1. Gilbert et al

می‌یابد، لذا قیمت آن نیز روند رو به افزایشی می‌گیرد. همچنین افزایش اختلاف تقاضا و قیمت دو فرآورده کم سولفور و پر سولفور موجب افزایش اختلاف قیمت نفت خام ترش و شیرین می‌شود. این موضوع منجر به افزایش کرک اسپرد در بازار شده و ریسک فعالیت پالایشگاه‌ها را افزایش می‌دهد. البته این لازم به ذکر این مسئله بیشتر کشورهایی که دارای پالایشگاه‌هایی با فناوری‌های ضعیف هستند و نفت خام آن‌ها نفت خام ترش است (مانند ایران، عراق، ونزوئلا، عربستان، مکزیک و برزیل) را با افزایش اختلاف قیمت نفت خام شاخص برنت و قیمت نفت خام شاخص اورال تحت تأثیر قرار می‌دهد (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۹).

ج) معرفی سازمان بین‌المللی دریانوردی و قانون آی ام او

برای اکثر کالاها، حمل و نقل دریایی یکی از کارآمدترین و مقرون به صرفه ترین روش‌های حمل و نقل است. لذا این نوع حمل و نقل حدود ۹۰ درصد تجارت جهانی را در اختیار دارد. از طرفی پیش‌بینی شده تا سال ۲۰۵۰ تقاضا برای حمل و نقل دریایی نیز ۶۰ درصد افزایش پیدا کند (جی ام تی، ۲۰۱۳)^۱. سازمان آی ام او اولین ارگان بین‌المللی است که صرفاً به مسائل حمل و نقل دریایی اختصاص دارد (چراغی و نصیری، ۱۳۹۳).

کشورهای صاحب پرچم که در آیین‌نامه سازمان آی ام او وظیفه نظارت بر عملکرد کشتی‌ها را دارند (کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا، ۱۹۸۲)^۲. می‌توانند از بازرسی‌های بندری، نظارت هوایی، ایجاد ایستگاه‌های ثابت جهت نظارت و اندازه‌گیری دائمی گازهای گلخانه‌ای و ممنوعیت حمل هر گونه سوخت غیر مجاز استفاده کنند. سوخت کشتی هنگام سوختن مقادیری از آلاینده‌ها را آزاد می‌کند (مولی، ۲۰۱۶)^۳. کربن و سولفور موجود در سوخت کشتی به دی‌اکسید کربن و اکسیدهای سولفور تبدیل می‌شوند و موجب آلودگی می‌گردند، از اینرو سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای کاهش آلودگی و آلاینده‌های حاصل از سوختن سولفور موجود در سوخت کشتی‌ها اقدام به اعمال قوانین زیست‌محیطی کرده که به شرح ذیل است:

1. GMT
2. UNCLOS
3. Molloy

در می سال ۲۰۰۵، پیوست شماره ۶ کنوانسیون بین‌المللی سازمان دریایی بین‌المللی مبنی بر ممانعت از آلودگی ناشی از کشتی‌ها لازم الاجرا گردید. این دستورالعمل محتویات سولفور سوخت‌های دریایی را به ۴/۵ درصد در دنیا محدود نمود. این محدودیت سپس در ژانویه ۲۰۱۲ به ۳/۵ درصد تقلیل یافت. پیوست شماره ۶، همچنین یک محدودیت ۱/۵ درصدی برای مناطق کنترل آلودگی وضع کرد که از می سال ۲۰۰۶ اجرایی بوده است. این محدودیت سولفور در یک ژانویه ۲۰۱۰ به یک درصد کاهش یافت و در ژانویه ۲۰۱۵ نیز به ۰/۱ درصد محدود شد. طبق قوانین این سازمان از ابتدای سال ۲۰۲۰ میزان سولفور سوخت کشتی در سراسر جهان به ۰/۰۵ درصد و در مناطق کنترل انتشار ۰/۰۱ درصد تغییر یافت که مناطق کنترل انتشار شامل دریای بالتیک از ماه می ۲۰۰۶، دریای شمال از نوامبر ۲۰۰۷، آمریکای شمالی (آمریکا و کانادا) از اوت ۲۰۱۱ و منطقه کارائیب از ژانویه ۲۰۱۳ می‌شود (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۶).

سوخت کشتی با توجه به استانداردهای متفاوت به دو نوع سوخت کشتی نفت کوره سنگین با درصد سولفور بالا و نفت گاز تقسیم می‌شود. بیش از ۹۰ درصد سوخت کشتی‌ها، نفت کوره سنگین و کمتر از ۱۰ درصد نفت گاز استفاده می‌کنند (مرتضی‌پور و همکاران، ۱۳۹۲). ۴۰ درصد تقاضای نفت کوره از سوی صنعت کشتی‌رانی است. نفت کوره سنگین سوختی چسبناک، کثیف، ارزان و سهل الوصول می‌باشد. استفاده گسترده از این سوخت از سال ۱۹۶۰ آغاز شد (رضوی، ۱۳۹۷).

از میان پالایشگاه‌ها ایران بیشترین سهم تولید نفت کوره متعلق به پالایشگاه‌های آبادان، بندر عباس و اصفهان است که نزدیک به ۳۰ درصد از کل تولید فرآورده آنها به نفت کوره اختصاص پیدا کرده است (ترازنامه هیدروکربوری، ۱۳۹۷). اصلی‌ترین هزینه کشتی متعلق به هزینه سوخت است، این هزینه بسته به نوع کشتی و مسافت سفر بین ۳۰ الی ۶۰ درصد متغیر است. در حال حاضر روزانه بیش از ۳ میلیون بشکه در روز تقاضا برای نفت کوره جهت استفاده در سوخت کشتی وجود دارد (عرشی، ۲۰۱۸). پالایشگاه‌های سراسر جهان در حال حاضر قادر به پالایش و سولفورزدایی از ۵۰۰ هزار بشکه در روز نفت کوره هستند. پس از اعمال قانون ای ام او تقاضای نفت کوره پر

سولفور کاهش یافته و قیمت آن نیز کاهش خواهد یافت (کانکیو، ۲۰۱۶)^۱. تمامی این موارد به ایجاد چالش‌هایی برای پالایشگاه‌ها و صاحبان کشتی‌ها منجر شده است. نزدیک ۷۵ درصد از کشتی‌ها تمایل به استفاده از سوخت کم سولفور به‌جای نصب اسکرابرها دارند و لذا پالایشگاه‌ها تحت فشار تطبیق خود با قانون مذکور هستند (عرشی، ۲۰۱۸). بنابراین پالایشگاه‌ها یا باید واحد تولید گازوئیل و سوخت‌های کم‌سولفور و یا واحدهای سولفورزدایی را گسترش بدهند (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۹) و یا باید از خوراک نفت خام شیرین جهت تولید فراورده‌های سبک بیشتر استفاده کنند (هلیم و همکاران، ۲۰۱۸). حدود ۵۰ درصد از نفت خام به بخش‌های سنگین برج تقطیر وارد می‌شود. این موضوع منجر به افزایش تقاضای نفت خام شیرین در راستای تولید فراورده‌های کم سولفور بیشتر می‌گردد (ورمیره، ۲۰۱۲)^۲. این مسائل منجر به افزایش هزینه سوخت، افزایش هزینه‌های سرمایه‌ای و افزایش نرخ باربری کشتی می‌شود (آبید و همکاران، ۲۰۱۹). براساس تحقیقات انجام گرفته استفاده از نفت کوره کم‌سولفور برای کشتی‌ها بهینه‌ترین راه است. به‌عنوان نتیجه‌گیری از این بخش می‌توان به افزایش قیمت نفت خام شیرین به‌علت افزایش تقاضای پالایشگاه‌ها و همچنین کاهش قیمت نفت کوره پرسولفور اشاره کرد.

نفت خام برنت به‌عنوان نفت خام شاخص شیرین و نفت خام اورال به‌عنوان نفت خام شاخص ترش در بازار منطقه‌ای مدیترانه مورد استفاده قرار می‌گیرند (آژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۹). نفت خام ایران در زمره نفت خام سنگین و ترش قرار دارد. فرآورده‌های استحصال‌ی از این نفت خام نیز دارای درجه سولفور بالا است.

لذا همان‌طور که ذکر شد تقاضا برای نفت خام شاخص شیرین (برنت) نیز به جهت تولید فرآورده‌های کم سولفور افزایش می‌یابد که منجر به افزایش قیمت آن شده و به‌تبع تقاضا برای نفت خام ترش (اورال) کاهش می‌یابد و منجر به اثر منفی و کاهش قیمت این نفت خام می‌گردد. این موضوع یعنی افزایش اختلاف قیمت نفت خام شاخص برنت و اورال منجر به اثرگذاری بر قیمت نفت خام ایران می‌شود. از سوی دیگر کاهش قیمت فرآورده نفت کوره پرسولفور به‌عنوان فرآورده اصلی تولید شده توسط پالایشگاه‌ها نیز بر قیمت نفت خام ایران نیز اثرگذار است و منجر به کاهش قیمت آن و اثرگذاری بر

1. CONCAWE
2. Vermeire

بودجه ایران می‌گردد (رضوی، ۱۳۹۷). در بخش‌های بعدی به بررسی میزان این اثرات پرداخته می‌شود.

۴- پیشینه تحقیق

در زمینه قوانین اعمالی IMO و اثرات این قوانین بر بازارها به صورت کمی چه در ایران چه در خارج از ایران مطالعاتی انجام نشده، لذا از این جهت دارای نوآوری است. برخی از مطالعات مشابه به شرح زیر است:

مطالعات انجام شده داخلی

عرشی (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "چالش‌ها و فرصت‌های حاصل از قوانین IMO"، چالش‌ها و راهکارهای موردنظر پالایشگاه‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهد. وی معتقد است اعمال این قانون که حدود پنج سال طول می‌کشد برای پالایشگاه‌ها با هزینه‌های سرمایه‌ای عظیم و هزینه عملیاتی زیاد همراه است و بسیاری از پالایشگاه‌های سراسر جهان به اندازه کافی فنی نیستند که بتوانند تغییرات اساسی برای تولید فرآورده‌های کم گوگرد انجام دهند. وی راهکارهای کاهش تولید نفت کوره، استفاده از نفت کوره به عنوان خوراک پالایشگاه و کرک کردن نفت کوره را ارائه می‌دهد. رضوی (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "بررسی اعمال محدودیت درجه سولفور سوخت دریایی توسط IMO بر روی پالایشگاه‌ها و بازار نفت کوره" به بررسی اثرات قانون مورد اشاره بر بازار نفت کوره و پالایشگاه‌های ایران پرداخته و به تحلیل تأثیر قانون IMO بر روی قیمت نفت خام‌های شاخص می‌پردازد. از نتایج این تحقیق اختلاف قیمتی نفت کوره با درجه سولفور بالا و کم و متأثر شدن قیمت نفت خام‌های شاخص در کوتاه‌مدت می‌باشد و به این نتیجه می‌رسد که اگرچه در کوتاه‌مدت و به محض اجرایی شدن قانون IMO در ابتدای سال ۲۰۲۰ تفاوت قیمتی بین نفت کوره با سولفور بالا و نفت کوره کم سولفور افزایش می‌یابد، ولی در بلندمدت به دلیل اینکه صاحبان کشتی‌ها ممکن است ترجیح دهند با نصب اسکرابرها همچنان از مزیت ارزان‌تر بودن نفت کوره با سولفور بالا استفاده نمایند منجر به این شود که تفاوت قیمتی این دو سوخت کاهش یابد.

سلیمانی دینانی و همکاران (۱۳۸۸) در پژوهشی تحت عنوان "گوگرد در نفت خام و محصولات آن" به بررسی مشخصات و روش‌های آنالیز نفت پرداخته‌اند. در این پژوهش مشخصات گوگرد، منشأ وجود گوگرد در نفت‌های خام و فناوری‌های جهانی گوگردزدایی را مورد تحقیق و بررسی قرار داده است.

مطالعات انجام شده خارجی

توپالی و همکاران (۲۰۱۹)^۱ در مقاله‌ای تحت عنوان "تأثیر اجرای قانون جهانی گوگرد در حمل‌ونقل دریایی"، به بررسی چالش‌های مختلف ناشی از اجرای قانون جهانی گوگرد می‌پردازد و میزان جریمه در صورت تخطی را بررسی پرداخته است. سود ناشی از عدم فرمان‌برداری آن‌ها در دریای آزاد را مدل‌سازی می‌نماید. وی استدلال می‌کند که سیستم هماهنگ از تخطی، عامل بازدارنده قوی برای سازگاری است.

هالف و همکاران^۲ (۲۰۱۹) در مقاله‌ای تحت عنوان "پیام‌های احتمالی قانون جدید IMO در صنعت حمل‌ونقل دریایی"، به بررسی تأثیر احتمالی محدودیت‌های زیست‌محیطی کاهش گوگرد از سال ۲۰۲۰ و مقایسه آن با الگوی مصرف سوخت‌های کشتی در سال‌های گذشته و ارزیابی تأثیر احتمالی این قانون در نوآوری آینده در بخش سوخت دریایی می‌پردازد.

دلف^۳ (۲۰۱۶) در گزارش "ارزیابی قابلیت دسترسی به سوخت نفت - گزارش نهایی" سه سناریوی تقاضای سوخت، یک مورد پایه، یک مورد تقاضای بالا برای سوخت دریایی با محتوای سولفور کمتر از ۵ درصد و یک مورد تقاضای کمتر که در آن کشتی با بیشترین سازگاری تجهیز خواهند شد و کمتر از سوخت کم گوگرد استفاده می‌کنند را بررسی می‌کند. هدف از این مطالعه ارزیابی توانایی صنعت پالایش برای تولید سوخت با گوگرد کم برای صنعت حمل‌ونقل است که می‌تواند تقاضا را زمانی که مقررات به اجرا درآید، پوشش دهد.

1. Topali, et al
2. Halfa
3. Delft

۵- روش تحقیق

در این پژوهش از روش سیستم معادلات همزمان استفاده می‌شود. این روش زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که چند متغیر وابسته داریم که بین آنها وابستگی متقابل وجود دارد؛ بنابراین بایستی چند معادله یا یک سیستم معادلات برای آنها تعریف شود. به‌عنوان مثال فرض کنید رابطه y_1 و y_2 به‌صورت زیر باشد.

$$y_{1t} = \alpha_1 + \beta_1 x_t + \gamma_1 y_{2t} + u_{1t} \quad (1)$$

$$y_{2t} = \alpha_2 + \beta_2 x_t + \gamma_2 y_{1t} + u_{2t} \quad (2)$$

در اینجا، دو معادله همراه دو متغیر وابسته (y_2, y_1) و یک متغیر توضیحی داریم. رابطه y_1 و y_2 ، دو طرفه است. ویژگی مهم سیستم معادلات فوق آن است که y_1 و y_2 علاوه بر اینکه متغیر وابسته هستند به‌عنوان متغیر توضیحی نیز ظاهر شده‌اند.^۱ سه نوع نفت خام مهمی که در بازار بین‌المللی مدیترانه معامله می‌شوند عبارتند از: نفت خام‌های برنت، اورال مدیترانه، ایران.

به‌منظور بررسی اثرات قانون بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی در این بازار از داده‌های روزانه نفت و فرآورده نفت طی سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ استفاده شده است. منبع آماری اطلاعات ذیل امور بین‌الملل شرکت ملی نفت می‌باشد. همچنین از نرم افزار Eviews10 جهت برآورد متغیرها استفاده شده است. متغیرهای مورد استفاده در این پژوهش به شرح ذیل می‌باشد:

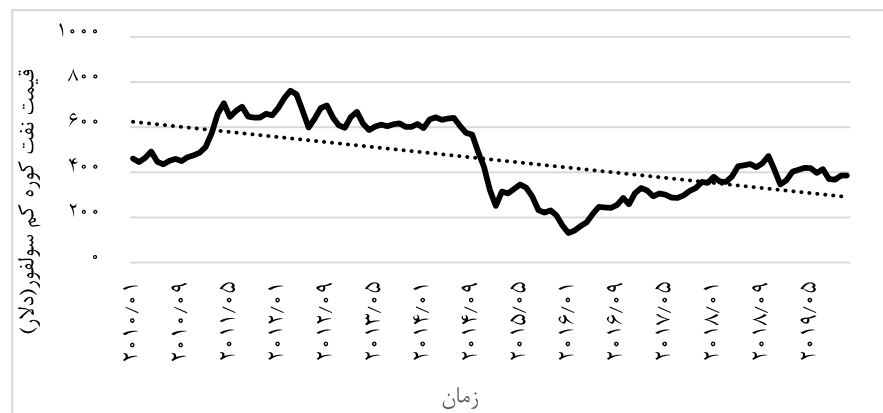
جدول ۱. متغیرهای تحقیق

متغیرها	
P _{Brent}	قیمت نفت شاخص شیرین در بازار مدیترانه (برنت)
P _{ural}	قیمت نفت شاخص ترش در بازار مدیترانه (اورال)
P _{HSFO}	قیمت نفت کوره ترش
P _{LSFO}	قیمت داخلی نفت کوره شیرین
P _{iran}	قیمت داخلی نفت خام ایران
Dummy	اثر قانون آی ام او
crakHsfo	کرک اسپرد نفت کوره پر سولفور
crakLsfo	کرک اسپرد نفت کوره کم سولفور

منبع: یافته‌های تحقیق

مفهوم کرک اسپرد همان طور که در مبانی نظری به آن اشاره شد در بازار نفت و فراورده نفت اهمیت ویژه‌ای دارد. لذا در این مدل از کرک اسپرد دو فراورده نفت کوره کم سولفور و نفت کوره پرسولفور استفاده شده است. در مدل اقتصاد سنجی پژوهش حاضر از تفاضل نفت خام برنت و اورال استفاده شده است. این تفاضل به نفت خام‌های موجود در منطقه سیگنال می‌دهد که با نفت خام شیرین رابطه مثبت و نفت خام‌های ترش رابطه منفی دارند. Dummy اثر مستقیم قانون آی ام او که از سال ۲۰۱۶ (سال تصویب قانون اعمال محدودیت سولفور سوخت کشتی برای سال ۲۰۲۰) تا آخر سال ۲۰۱۹ در نظر گرفته شده است.

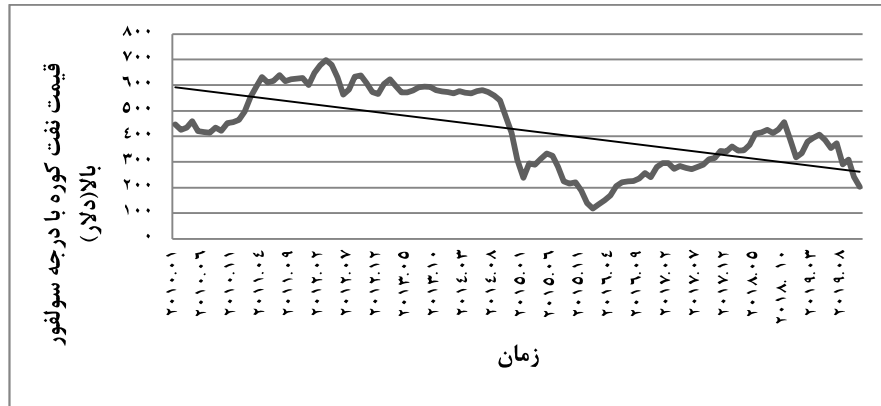
نمودار (۱) قیمت نفت کوره با درجه سولفور پایین به صورت ماهانه در سال‌های ۲۰۱۰ الی ۲۰۱۹ را در بازار مدیترانه نشان می‌دهد. همان طور که مشاهده می‌شود در ابتدای سال ۲۰۱۲ با توجه به اعمال دومین قانون آی ام او مبنی بر استفاده از سوخت کم سولفور قیمت نفت کوره کم سولفور افزایش پیدا کرد. پس از آن در سال ۲۰۱۴، عرضه نفت در بازار به دلایل بسیار زیادی افزایش داشته که مهم‌ترین آنها افزایش تولید نفت شیل به علت پیشرفت فناوری‌های آمریکا و کانادا بوده که موجب افت شدید قیمت نفت شده است. از سال ۲۰۱۷ نیز پس از تصویب قانون اجرایی آی ام او برای سال ۲۰۲۰ قیمت این نفت کوره روند صعودی پیدا کرده که این روند تا اواخر سال ۲۰۱۹ ادامه پیدا کرده است.



منبع: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

نمودار ۱. قیمت نفت کوره با درجه سولفور پایین

نمودار (۲) قیمت نفت کوره با درجه سولفور بالا به صورت ماهانه را در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ در بازار مدیریتانه نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود روند قیمت این نفت کوره طی سال‌های بیان شده به صورت کاهشی بوده که این روند تا آخر سال ۲۰۱۹ نیز ادامه دارد.



منبع: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

نمودار ۲. قیمت نفت کوره با درجه سولفور بالا

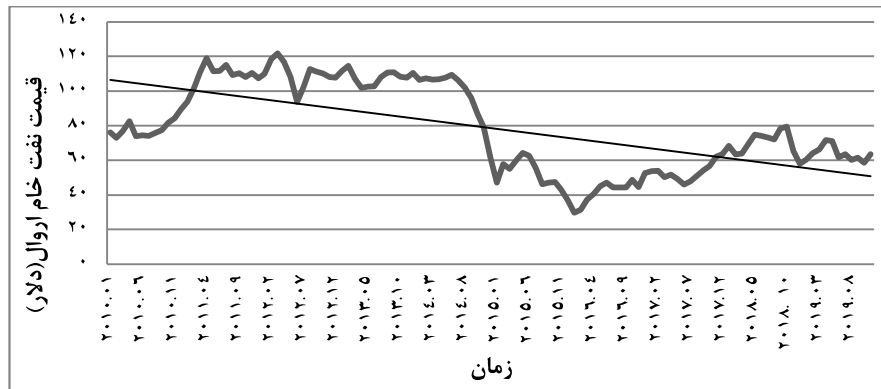
نفت خام ایران دارای ۲۹/۶ درجه API و ۲/۲۴ درصد سولفور و در زمره نفت خام سنگین و ترش قرار داده است. فرآورده استحصالی از این نفت خام نیز دارای درجه سولفور بالا هستند. تبدیل نفت خام ترش به نفت خام شیرین با درجه سولفور ۱/۴۶ و سولفور زدایی از آن بسیار پر هزینه است و برای پالایشگاه‌ها مقرون به صرفه نیست؛ بنابراین بدیهی است که از سال ۲۰۱۶ و با تصویب قانون آی ام او افت و روند کلی کاهش قیمت نفت خام ایران مشاهده شود. نمودار (۳) نوسانات قیمت نفت خام ایران را نشان می‌دهد.



منبع: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

نمودار ۳. تغییرات قیمت نفت خام ایران

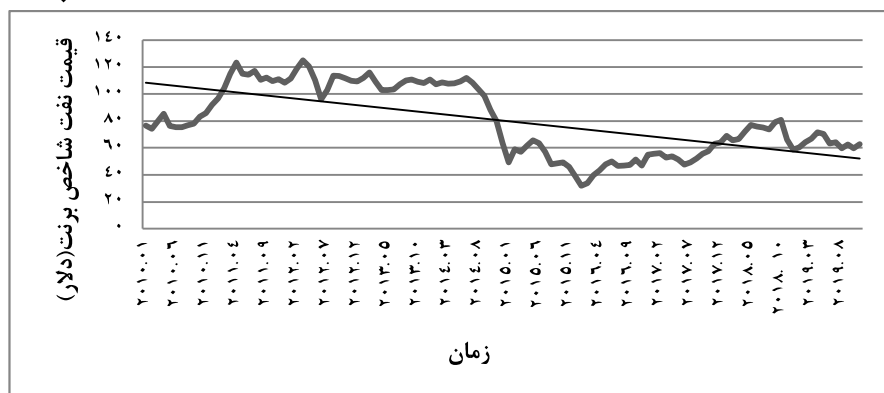
یکی از نفت‌های خام شاخص در بازار مدیترانه نفت خام اورال است. بر اساس نمودار (۴) در سال ۲۰۱۰ به علت افزایش تقاضای اقتصادهای نو ظهور مثل چین و هند قیمت نفت اورال افزایش یافته و اندکی بعد در سال ۲۰۱۴ به علت کاهش تقاضای این اقتصادها و نیز گسترش فناوری‌های ذکر شده جهت استخراج نفت شیل، افت شدیدی در قیمت نفت خام رخ داده است. پس از آن قیمت‌ها به صورت متعادل تری نوسان کرده‌اند.



منبع: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

نمودار ۴. تغییرات قیمت نفت خام اورال در بازار مدیترانه

نمودار نوسانات قیمت نفت برنت نیز به صورت نمودار (۵) است.



منبع: امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران

نمودار ۵. تغییرات قیمت نفت خام شاخص برنت در بازار مدیترانه

معادلات مورد پژوهش با استناد به مبانی نظری به صورت زیر در نظر گرفته

شده است:

$$\text{LOG}(P_{\text{Brent}}) = c(1) + c(2) * (\text{LOG}(P_{\text{HSFO}}) - \text{LOG}(P_{\text{LSFO}})) + c(3) * \text{LOG}(P_{\text{Brent}}(-3)) + c(4) * \text{dummy} * (P_{\text{HSFO}} - P_{\text{LSFO}}) + c(5) * \log(\text{crakLsfo}) + u_0 \quad (3)$$

$$\text{LOG}(P_{\text{Ural}}) = C(6) + C(7) * (\text{LOG}(P_{\text{HSFO}}) - \text{LOG}(P_{\text{LSFO}})) + c(8) * \text{LOG}(P_{\text{Brent}}) + c(9) * \text{LOG}(P_{\text{Ural}}(-3)) + c(10) * \text{dummy} * (P_{\text{HSFO}} - P_{\text{LSFO}}) + c(11) * \log(\text{crakHsfo}) + u_1 \quad (4)$$

$$\text{LOG}(P_{\text{Iran}}) = c(12) + c(13) * (\text{LOG}(P_{\text{Brent}}) - \text{LOG}(P_{\text{Ural}})) + c(15) * \text{dummy} + c(16) * \text{LOG}(P_{\text{Iran}}(-3)) + c(17) * \text{LOG}(P_{\text{HSFO}}(-2)) + u_2 \quad (5)$$

متغیر مجازی (قانون آی ام او) به دو صورت بر قیمت نفت ایران اثرگذار است. اثر غیرمستقیم متغیر مجازی که از طریق اختلاف قیمت نفت کوره پر سولفور و کم سولفور بر قیمت نفت خام شاخص برنت و نفت خام شاخص اورال، اثرگذار می‌باشد و اثر مستقیم قانون آی ام او که مستقیماً بر قیمت نفت خام ایران اثرگذار است. لازم به ذکر است، قیمت نفت خام به قیمت چند روز قبل خود وابسته است و با توجه به اینکه داده‌ها روزانه است این موضوع را باید در مدل لحاظ کرد. قبل از انجام هر گونه برآزش باید پایایی متغیرها را مورد سنجش قرار داد. در این معادله تمامی متغیرها با استفاده از روش دیکی فولر پایا از سطح $I(1)$ بودند.

جدول ۲. نتایج آزمون ریشه واحد در سطح ۰/۹۵

متغیرها	P _{Iran}	P _{LSFO}	P _{HSFO}	crakLsfo	crakHsfo	P _{Brent}	P _{Ural}
وضعیت	I(1)	I(1)	I(1)	I(1)	I(1)	I(1)	I(1)
مقدار آماره	-۱/۱۸۲۶	-۱/۱۵۶۷	-۱/۶۸۴۱	-۱/۱۹۹۳	-۱/۱۹۹۷	-۱/۴۵۶۲	-۱/۲۰۶۹
مقادیر بحرانی در سطح ۰/۰۵	۰/۶۸۴۲	۰/۶۹۵۰	۰/۷۵۸۳	۰/۶۷۷۰	۰/۶۷۷۰	۰/۵۵۲۳	۰/۶۷۳۷
نتایج	ناپایا	ناپایا	ناپایا	ناپایا	ناپایا	ناپایا	ناپایا

منبع: یافته‌های تحقیق

با توجه به اینکه مرتبه پایایی همه متغیرها یکسان است لذا باید درجه هم انباشتگی بین متغیرهای الگو با استفاده از روش جوهانسون^۱ جهت بررسی وجود ارتباط بلندمدت بین متغیرها بررسی شود.

مفهوم هم جمعی، تداعی کننده وجود یک رابطه تعادلی بلندمدت است که سیستم اقتصادی در طول زمان به سمت آن حرکت می‌کند. در تحلیل چند متغیره سری‌های زمانی، ممکن است بیش از یک رابطه هم جمعی بلندمدت بین متغیرها وجود داشته باشد که در این حالت جوهانسون از طریق برآورد کننده‌های حداکثر درسنمایی، دارای توان تشخیص همجمعی چندگانه و بهترین بردار هم جمعی است. این آزمون یکی از کاملترین ابزارها در برآورد الگوهای اقتصادی سری زمانی می‌باشد. اساس این روش بر پایه رابطه بین مرتبه یک ماتریس و ریشه مشخصه آن بنا شده و در این روش دو نوع آزمون برای به دست آوردن تعداد بردارهای همجمعی ارائه شده است.

$$\lambda_{\text{trace}} = -n \sum I_n(1 - \hat{\lambda}_i)$$

$$\lambda_{\text{max}} = -n L_n \sum (1 - \lambda_{r+1})$$

که در هر دو آزمون k-1 و و ۱ و r=0 است.

جدول ۳. نتایج آزمون هم جمعی جوهانسون

Quadratic	Linear	Linear	None	None	Data Trend:
Intercept	Intercept	Intercept	Intercept	No Intercept	Test Type
Trend	Trend	No Trend	No Trend	No Trend	
1	1	1	1	0	Trace
1	1	1	1	0	Max-Eig

منبع: یافته‌های تحقیق

1. Johanson

طبق نتایج آزمون هم جمعی جوهانسون حداقل یک رابطه هم جمعی و همگرایی بین متغیرها برقرار است لذا می توان از متغیرها در سطح استفاده نمود و اثرات بلندمدت قانون را بررسی کرد.

به جهت بررسی اثرات قانون آی ام او به صورت درصد (کشش) از لگاریتم متغیرها استفاده شده است. پس از برآورد روابط (۳)، (۴) و (۵) نتایج زیر قابل استخراج شد:

جدول ۴. نتایج برازش

متغیر وابسته			
معادله سوم	معادله دوم	معادله اول	
$\text{Log}(P_{\text{Iran}})$	$\text{Log}(P_{\text{Ural}})$	$\text{Log}(P_{\text{Brent}})$	متغیر مستقل
-۰/۰۵۴۸۱۰ (۰/۰۱)	-۰/۱۸۸۶۲۱ (۰/۰۰)	-۰/۰۳۹۷ (۰/۰۱)	c
	۰/۱۰۶۷۹۱ (۰/۰۰)	-۰/۰۸۵۲۶۳ (۰/۰۰)	$\log(P_{\text{HSFO}}) - \lg(P_{\text{LSFO}})$
	-۰/۵۰۹۱۰۹ (۰/۰۰)	۰/۴۹۹۱۹۴ (۰/۰۰)	$\text{dummy} * ((P_{\text{HSFO}}) - (P_{\text{LSFO}}))$
		۰/۱۲۸۲۱۸ (۰/۰۰)	$\text{Log}(\text{crakLsfo})$
		۰/۸۳۵۱۷۰ (۰/۰۰)	$\text{Log}(P_{\text{Brent}}(-3))$
	۰/۱۰۱۹۹ (۰/۰۰)		$\text{Log}(\text{crakHsfo})$
	۰/۱۷۴۷۷۳ (۰/۰۰)		$\text{Log}(P_{\text{Ural}}(-3))$
-۴/۵۸۲۴۹۲ (۰/۰۴)			Dummy
	۰/۷۶۳۰۱۱ (۰/۰۰)		$\text{Log}(P_{\text{Brent}})$
-۰/۰۸۱۱۶۷ (۰/۰۴)			$\text{Log}(P_{\text{Brent}}) - \text{Log}(P_{\text{Ural}})$
۰/۹۱۷۳۷۴ (۰/۰۰)			$\text{Log}(P_{\text{Iran}}(-3))$
۰/۰۶۸۲۵۹ (۰/۰۰)			$\text{Log}(P_{\text{HSFO}}(-2))$
۹۹٪	۹۹٪	۹۹٪	R^2

منبع: یافته‌های تحقیق
*اعداد داخل پرانتز احتمالات هستند

براساس جدول (۴) کلیه ضرایب معادلات از نظر آماری معنادار هستند و همچنین علامت ضرایب مطابق انتظار می‌باشد. همان‌طور که بیان شد قیمت نفت خام ایران هنگام اعمال قانون آی ام او از طریق تغییر قیمت فرآورده‌ها و اثرگذاری آنها بر قیمت نفت خام شاخص و از طریق اثر مستقیم قانون آی ام او بر قیمت نفت خام شاخص متأثر می‌گردد.

بر اساس نتایج به دست آمده به علت افزایش قیمت نفت کوره کم سولفور و کاهش قیمت نفت کوره پر سولفور، یک درصد افزایش اختلاف قیمت این دو فرآورده مطابق انتظار به اندازه ۰/۰۹- درصد بر قیمت نفت خام شاخص برنت و به میزان ۰/۱۰ درصد بر قیمت نفت خام اورال اثرگذار است. از طرفی متغیر دامی که قانون سازمان آی ام او است با توجه به ضرایب اثر غیرمستقیم قانون که از طریق اختلاف قیمت نفت کوره پر سولفور و کم سولفور است منجر به افزایش قیمت نفت خام شاخص برنت و همچنین کاهش قیمت نفت خام اورال شده و اختلاف قیمت آنها را افزایش داده است. به ازای یک درصد افزایش در اختلاف قیمت این دو نفت خام شاخص، قیمت نفت خام ایران به میزان ۰/۰۹- درصد کاهش داشته است که به این اثر، اثر غیرمستقیم متغیر مجازی گفته می‌شود. قانون مذکور به صورت مستقیم به میزان ۴/۵۸- منجر به کاهش قیمت نفت خام ایران نیز شده که این تغییرات مطابق انتظار پژوهش است.

متغیر کرک اسپرد که در پژوهش آمده، طبق مبانی نظری با قیمت نفت خام شاخص اثر مستقیم دارد. در صورت افزایش یک درصد در کرک اسپرد نفت کوره کم سولفور به میزان ۰/۱۲ درصد بر قیمت نفت خام شاخص برنت اثر دارد و در صورت افزایش یک درصد در کرک اسپرد نفت کوره پر سولفور به میزان ۰/۱۰ درصد در قیمت نفت خام شاخص اورال اثرگذار است.

لازم به ذکر است قیمت نفت خام وابسته به قیمت دوره‌های قبل خود نیز می‌باشد. قیمت برنت، به قیمت برنت در سه روز قبل خود وابسته است و در صورت افزایش یک درصدی در آن به میزان ۰/۸۳ درصد منجر به افزایش قیمت برنت می‌شود. همچنین قیمت اورال نیز به قیمت سه روز قبل خود وابسته است و در صورت افزایش یک درصدی در آن منجر به افزایش به میزان ۰/۱۷ درصد افزایش قیمت اورال را به همراه دارد. همچنین قیمت نفت کوره سنگین دو روز قبل نیز بر قیمت نفت خام ایران مؤثر

است و در صورتی که یک درصد افزایش در قیمت آن رخ دهد منجر به تغییر قیمت نفت خام ایران به میزان ۰/۰۶ می‌شود. همچنین قیمت نفت خام ایران نیز همانند نفت خام برنت و اورال به قیمت سه روز قبل خود وابسته است و در صورت افزایش یک درصدی در آن به میزان ۰/۹۱ درصد منجر به افزایش قیمت نفت خام ایران می‌شود. لازم به ذکر است قیمت نفت خام برنت به‌عنوان نفت خام شاخص بر قیمت اورال نیز به میزان ۰/۷۶ درصد مؤثر است.^۱

۶- نتیجه‌گیری و توصیه سیاستی

یکی از پر کاربردترین روش‌های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی است. سولفور موجود در سوخت کشتی الودگی‌های زیست‌محیطی و تولید گازهای گلخانه‌ای خطرناکی مثل اکسید سولفور را به همراه دارد. لذا سازمان بین‌المللی دریانوردی که سازمانی مختص به مسائل دریایی است قوانینی در راستای کاهش آلودگی حاصل اعمال کرده است. طبق قانون جدید که در سال ۲۰۱۶ تصویب گشت، کشتی‌ها باید از سوخت با سولفور ۰/۰۵ درصد در کل دنیا و در مناطق کنترل انتشار از سوخت ۰/۰۱ درصد استفاده کنند. طبق نتایج به دست آمده این قانون منجر به افزایش اختلاف قیمت نفت کوره پر سولفور و کم سولفور می‌شود افزایش اختلاف قیمت این دو به‌عنوان شاخصی منجر به افزایش قیمت نفت خام شاخص شیرین (برنت) و کاهش قیمت نفت خام ترش (اورال) شده است. قانون مذکور از زمان تصویب قانون (۲۰۱۶) اثرکاهشی بر قیمت نفت خام ایران و به‌صورت غیرمستقیم اثر افزایشی بر قیمت نفت خام برنت و اثرکاهشی بر قیمت نفت خام اورال دارد. حال می‌توان به سوال اول و فرضیه اول که اثرگذاری بر قیمت نفت خام اورال و برنت است، پاسخ مثبت داد و نیز می‌توان به سوال دوم که اثرگذاری بر قیمت نفت خام ایران بود نیز پاسخ مثبت داد.

با توجه به کاهش قیمت نفت کوره پر سولفور و عدم استفاده از این فرآورده در صنعت کشتیرانی، پیشنهاد می‌گردد استراتژی مناسب برای پیدا کردن بازار مناسب و

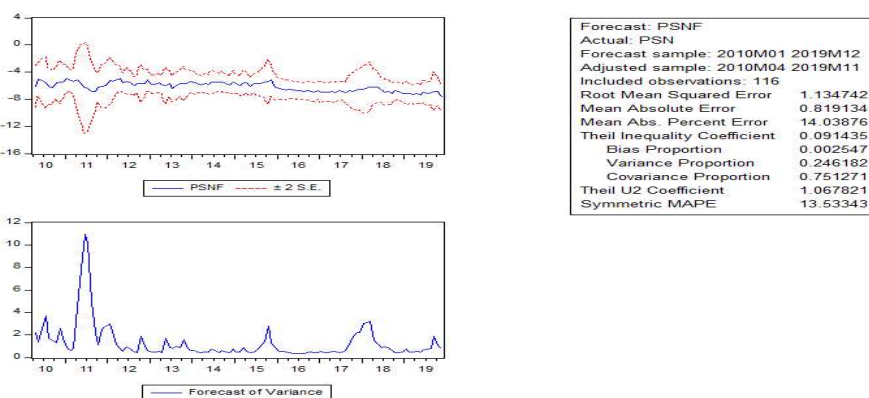
۱. در پیوست ۱ در انتهای مقاله درستی برآزش‌ها نشان داده شده است.

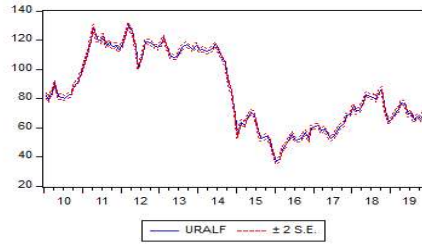
محلی با استفاده از بازاریابی منطقه‌ای جهت یافتن جایگزین بازار فعلی برای نفت کوره پرسولفور صورت گیرد.

ضمن اینکه باید در نظر داشت که عدد نلسون (ضریب پیچیدگی پالایشگاه جهت تولید فراورده‌های با کیفیت) در ایران بسیار پایین است و در حال حاضر توان تولید نفت کوره کم سولفور از نفت کوره پرسولفور وجود ندارد. لذا شرکت ملی پالایش و پخش می‌تواند با شرکت‌هایی قرارداد ببندد که بتوانند بازار صادرات نفت کوره پرسولفور را حفظ کنند و در ازای آن شرکت مذکور بتواند نفت کوره کم سولفور را تولید کند. البته باید توجه داشت با توجه به اینکه تحریم‌ها به‌عنوان موانع در برابر تحویل پول هستند لذا می‌توان این پول را به سهام شرکت‌های پالایشی و به‌طور خاص پالایشگاه‌هایی که در مناطق با مراکز بزرگ حمل و نقل مثل کره، چین، رتردام و همچنین والنسیای اسپانیا وجود دارند، تبدیل کرد. حتی می‌توان استراتژی به روز رسانی پالایشگاه‌ها را به شرکت ملی پالایش و پخش ارائه داد، به‌گونه‌ای که بیشتر به واحدهای هیدرو کراکر توجه گردد تا محصول تولیدی با قوانین و استانداردهای سازمان بین‌الملل دریانوردی مطابقت داشته باشد.

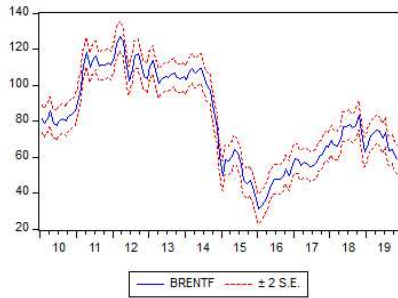
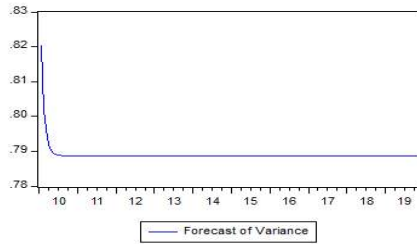
پیوست ۱

جهت بررسی میزان درستی برآورد معادلات در جدول (۴)، در نمودارهای زیر همان‌طور که مشاهده می‌کنید با استفاده از روش آرچ و برآورد سه معادله اصلی پژوهش می‌توان نتیجه گرفت که برآورد معادلات و مقادیر متغیر وابسته برنت و اورال و قیمت نفت خام ایران درست و بر مبنای میزان واقعی آنها می‌باشد.

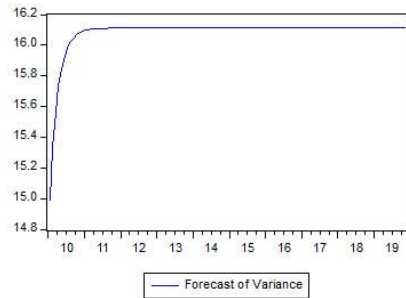




Forecast:	URALF
Actual:	URAL
Forecast sample:	2010M01 2019M12
Adjusted sample:	2010M01 2019M11
Included observations:	119
Root Mean Squared Error	6.954176
Mean Absolute Error	6.893860
Mean Abs. Percent Error	9.944795
Theil Inequality Coefficient	0.040411
Bias Proportion	0.982729
Variance Proportion	0.000017
Covariance Proportion	0.017254
Theil U2 Coefficient	1.385869
Symmetric MAPE	9.402429



Forecast:	BRENTF
Actual:	BRENT
Forecast sample:	2010M01 2019M12
Adjusted sample:	2010M01 2019M11
Included observations:	119
Root Mean Squared Error	3.586433
Mean Absolute Error	3.007337
Mean Abs. Percent Error	4.130288
Theil Inequality Coefficient	0.021281
Bias Proportion	0.013446
Variance Proportion	0.043123
Covariance Proportion	0.943431
Theil U2 Coefficient	0.701120
Symmetric MAPE	4.084277



منابع

- احدی‌فر، سعید (۱۳۸۴). یک تحلیل فشرده: شیوه‌های مبادلات نفت خام در بازارهای بین‌المللی (۲۰۰۴-۱۹۱۰). راهبرد توسعه، ۵۰۴-۵۱۷.
- ترازنامه هیدروکربوری (۱۳۹۶). ترازنامه هیدروکربوری کشور سال ۱۳۹۴، گروه ترازنامه هیدروکربوری مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، تهران: ساختمان مرکزی وزارت نفت
- چراغی، میترا و محمد نصیری (۱۳۹۳)، بررسی اهداف و کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، اولین کنفرانس بین‌المللی یافته‌های نوین در علوم کشاورزی، منابع طبیعی و محیط‌زیست، تهران، انجمن توسعه و ترویج علوم و فنون بنیادین
- رضوی، سیدعبداله (۱۳۹۷). بررسی اعمال محدودیت درجه سولفور سوخت دریایی توسط IMO بر روی پالایشگاه‌ها و بازار نفت کوره. همایش سراسری محیط‌زیست انرژی و منابع طبیعی پایدار.
- سلیمانی دینانی، پرویز، پورصابری، طاهره، غنی‌زاده، فرزانه (۱۳۸۸). سولفور در نفت خام و محصولات آن - مشخصات و روش‌های آنالیز. تهران: پژوهشگاه صنعت نفت.
- سوری، علی (۱۳۹۴)، اقتصاد سنجی، چاپ سوم، فرهنگ شناسی
- شیخ الاسلامی، عبدالرضا، ایلاتی، غلامرضا و افتخاری یگانه، یونس (۱۳۱۴). بررسی روش تعیین مقدار تقاضای سوخت کشتی‌های تجاری و محاسبه میزان تقاضا در منطقه خلیج فارس. پنجمین کنگره ملی مهندسی عمران.
- عرشی، علی اصغر (۱۳۹۷). چالش‌ها و فرصت‌های حاصل از قوانین IMO.NITC. ترکیه.
- علیمرادی، محمد و مهاجری، سولماز (۱۳۹۵). بررسی ارزیابی کارایی آتی کرک اسپرد در پیش‌بینی قیمت نفت خام. فصلنامه علمی پژوهشی دانش سرمایه‌گذاری، ۱۸۷-۲۰۵.
- کارولو، سالواتوره (۱۳۹۳)، کالبد شکافی قیمت نفت در بازارهای جهانی، ترجمه کهن هوش نژاد، روح الله، نشر نی.

مرتضی پور و همکاران (۱۳۹۲) بررسی رکود اقتصاد جهانی و تحریم‌ها در صنعت حمل و نقل دریایی، سایت جامع مدیریت مدیبار.

Abdel-Halim, T., Yu, M. (2018). Study evaluates refiners' options to meet 2020 bunker fuel sulfur rules. Oil Gas J PennWell Corporation, Houston, Texas, USA.

Allen, C. H. (2008). Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention. San Diego Int'l LJ, 10, 265.

Arshi, Ali Asghar (2018). The IMPACT of The IMO's MARPOL Annex VI regulation with A GLOBAL SULPHUR CAP. Istanbul: Institute for International Energy Studies .

Asche, F., Gjøølberg, O., & Völker, T. (2003). Price Relationships in the Petroleum Market: an Analysis of Crude Oil and Refined Product Prices. Energy Economics, 25(3), 289-301

CONCAWE (2016). Marine Fuel Facts. The Oil Companies International Study Group for Conservation of Clean Air and Water in Europe.

Delft, C. E. (2016). Assessment of Fuel Oil Availability—final Report. Technical report, CE Delft, Strata's Advisors, UMAS, NMRI, Petro market Research Group, and Shinichi Hanayama, July.

EIA. (2019). The Effects of Changes to Marine Fuel Sulfur Limits in 2020 on Energy Markets. United state of America: U.S. Department of Energy.

Gilbert, P., Walsh, C., Traut, M., Kesieme, U., Pazouki, K., Murphy, A. (2018). Assessment of Full life-Cycle Air Emissions of Alternative Shipping Fuels. J. Clean. Prod. 172, 855–866

GMT (2013). Global Marine Trends 2030. Lloyd's Register, QinetiQ and Strathclyde University.

Halfa, Antoine, Younesb, Lara, Boersmaa, Tim (2019). The likely implications of the new IMO standards on the shipping industry. Energy Policy. 20(4), 257-230

IMO, (2016). Marine Environment Protection Committee (MEPC), 70th Session, 24-28 October 2016. IMO, London.

Molloy, N. (2016). The IMO's 2020 Global Sulfur Cap, What a 2020 sulfur constrained world means for shipping lines, refineries and bunker suppliers. S&P Global Platts.

Obeid, F., Chu Van, T., Brown, R., Rainey, T., (2019). Nitrogen and Sulphur in Algal Bbiocrude: a Review of the HTL Process, Upgrading, Engine Performance and Emissions. *Energy Converse. Manage.* 181, 105–119.

Topali, D., &Psaraftis, H. N. (2019). The enforcement of the global sulfur cap in maritime transport. *Maritime Business Review*.

UNCLOS (1982), United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations.

Vermeire, M.B., (2012). Everything You Need to Know About Marine Fuels. Chevron Global Marine Products.

Effect of Ship Fuel Sulfur Reduction Law on Iranian Oil Price (IMO Law)

Vida Varahrami¹, Seyyed Abdollah Razavi², Motahareh Hooshmand³

1. Assistant Professor in Shahid Beheshti, University,
vida.varahrami@gmail.com

2. Assistant Professor, Energy Economics and Management Department,
Petroleum Faculty of Tehran, Petroleum University of Technology,
srazavi@put.ac.ir

3. Master in Economics, motahharehhooshmand@yahoo.com

Received: 2020/10/19

Accepted: 2020/11/23

Abstract

In recent decades, the increase of pollution from consumption of oil and petroleum products has led to development of many environmental laws. It is important for Iranian policy makers to be informed about the impact of such laws on oil prices, given the dependence of the country's budget on oil revenues. Under a new International Maritime Organization regulation passed in mid-2016, ships are required to use fuel with a maximum of half percent sulfur from the beginning of 2020. The rule reduces the demand for high-sulfur fuel oil products and increases demand for sweet crude oil for the production of low-sulfur products. The present study tested the effects of the rule on the price of benchmark Iranian oil prices, using the method of simultaneous equation system and daily time series data for the period 2010 to 2019. The results show that the rule has had a positive impact on Brent crude oil price and reduced the price of sour (Urals) crude in the Mediterranean market. This reduction in Urals crude price will lead to a reduction in the price of Iranian crude oil, which is among sour crude oils.

JEL Classification: E54

Keywords: Fuel Oil, International Maritime Organization, Simultaneous system equation method

*. Corresponding Author