

سوخت‌رسانی، تجارتی که معلق مانده است

تجارت ۲/۵ میلیارد دلاری

تجربه ایران

برای نخستین بار طرح سوخت‌رسانی به کشتی‌های اقیانوس پیما در کشور با تصویب قانونی خاص در مجلس شورای اسلامی در ۲۶ خرداد ماه سال ۷۹ با سوخت‌گیری کشتی ۲۲۰ هزار تنی ژاپنی «سان رایز» در منطقه سلخ در قشم کلید خورد اما پس از چند ماه، مهر تعطیلی بر آن زده شد. این طرح بر این پایه استوار بود که با توجه به نزدیکی منطقه آزاد قشم به منبع اصلی نفت کوره کشور یعنی بندرعباس و نیز قرار داشتن در بهترین نقطه آبراهه بین‌المللی این منطقه می‌تواند به عنوان منطقه اصلی سوخت‌رسانی در منطقه خلیج فارس تبدیل و ریزش دلارهای سبز را از حاشیه جنوبی به حاشیه شمالی خلیج فارس بکشد.

بر این اساس منطقه آبی جنوب بندر صیادی سلخ در قشم به طور اختصاصی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در نظر گرفته شد. این بندر در فاصله ۵ مایلی آبراهه بین‌المللی که مسیر آمد و شد حدود ۱۵ هزار کشتی اقیانوس پیما به خلیج فارس است قرار دارد در حالی که فجیره فاصله‌ای ۴۵ مایلی با آبراهه بین‌المللی دارد. نزدیکی این منطقه به پالایشگاه بندرعباس، عمق مناسب لنگرگاه ۳۰ تا ۵۰ متری نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی، فاصله کم با آبراهه بین‌المللی و عدم انحراف حرکت کشتی‌ها از جمله دلایل قانع‌کننده‌ای بود که بندر سلخ در قشم به عنوان مرکزی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری انتخاب شد. بر اساس برآوردهای اولیه طرح نیز می‌بایست ۲۵ درصد از درآمد ۲ میلیارد دلاری حاصل از سوخت‌رسانی در منطقه خلیج فارس در سال اول اجرای طرح نصیب کشور شود. همچنین با توجه به نزدیکی این منطقه به پالایشگاه بندرعباس هزینه حمل و نقل دریایی و زمان انتقال سوخت کمتر و سوخت به کشتی‌های عبوری ارزتر ارایه می‌شد اما نشد.

رجوع به ماه‌های اجرای این طرح نشان داد که دلایلی نه چندان مهم و قانع‌کننده، موجب تعطیلی طرح و بی‌نصیب ماندن از درآمدهای سوخت‌رسانی در منطقه شد.

عدم تکمیل پروژه خدمات‌رسانی در زمینه‌های فنی و ملزومات غذایی موردنیاز کشتی‌ها، ایرادات زیست محیطی، ناتوانی مالی شرکت سنگاپوری به عنوان مجری طرح، عدم شناسایی مبلغ به عنوان مرز بین المللی عدم هماهنگی بین ارگان‌های دریایی، اصرار ارگان‌های نظامی برای نظارت بر طرح و عدم هماهنگی منطقه آزاد با سازمان بنادر و کشتیرانی از جمله دلایلی اعلام شد که تعطیلی پروژه بانکرینگ در ایران را به همراه داشت. ظاهراً آن قدر وضع مان خوب است که ۲/۵ میلیارد دلار درآمد حاصل از سوخت‌رسانی دریایی را رها کرده ایم. آیا دلیل دیگری برای این موضوع می‌توان یافت آیا از تعطیلات تاریخ بیدار خواهیم شد. □

۳۰۰ هزار تنی جدید حدود ۹۰ تن نفت کوره برای مصرف روزانه شان نیاز دارند.

ورود سالانه بیش از ۱۰ هزار فرزند کشتی اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۱۰ هزار تا ۵۰ هزار تن به حوزه آبی خلیج فارس نیاز به ۲۰ میلیون تن سوخت جهت حرکت این کشتی‌ها را مسجل کرده است. اما نباید تصور کرد که درآمد حاصله ۲/۵ میلیارد دلاری صرفاً از طریق سوخت‌رسانی تامین می‌شود اینک سوخت‌رسانی به خدمات متنوعی تقسیم شده که هریک از این خدمات درآمدهای کلانی را ایجاد می‌کند.

عمده خدمات جانبی در کنار سوخت‌رسانی به کشتی‌های اقیانوس پیما شامل تعویض کارکنان کشتی‌ها، ارایه خدمات اقامتی و اسکان، خدمات مربوط به جابجایی کارکنان، تامین آذوقه چند ماه آینده کارکنان کشتی‌ها، انجام تعمیرات دستگاه‌ها و ماشین‌آلات آسیب دیده، تحویل قطعات یدکی ارسالی، تامین دارو و وسایل درمانی پزشکی، تامین روغن موتور مورد نیاز کشتی، تامین رنگ مورد نیاز، تامین آب مورد نیاز و نیز تامین ابزارآلات و ملزومات کشتی‌های اقیانوس پیما می‌شود.

درآمدی که به ما نمی‌رسد

ایران سالانه توان صادرات بیش از ۲۰ میلیون تن نفت کوره را دارد که به صورت کلی و cargo فروخته می‌شود و کشور از ماه‌تفاوت درآمد کلی فروشی و خرده‌فروشی این سوخت که بانکرینگ نامیده می‌شود بی‌نصیب می‌ماند. در مقابل، کمپانی‌های فعال سوخت‌رسانی در شیخ نشین‌های کوچک جنوب خلیج فارس از جمله منطقه فجیره در امارات، نفت کوره و گازوییل را به صورت کلی از ایران، عربستان، کویت، بحرین و عراق خریداری می‌کنند و به کشتی‌های عبوری می‌فروشند.

بر اساس گزارش‌های منتشر شده، تنها در دو لنگرگاه فجیره و نورفکان در امارات نزدیک به ۱۲ میلیون تن سوخت به کشتی‌های اقیانوس پیما تحویل می‌دهند که سالانه ۲/۵ میلیارد دلار درآمد از این ایجاد می‌کند.

کشتی‌هایی که برای تخلیه و یا بارگیری به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان وارد می‌شوند مسلماً نقطه‌ای را برای توقف بر می‌گزینند که امکان دریافت خدمات بانکرینگ مهیا باشد. این کشتی‌ها که عمدتاً از اروپا، آفریقا و خاور دور وارد این منطقه می‌شوند در جایی توقف می‌کنند که در حرکت هستند و حداقل انحراف مسیر را در پیش‌رو داشته باشند تا بتوانند از خدمات بانکرینگ بهره ببرند. در چنین شرایطی است که لنگرگاه‌های فجیره و خورفکان با ایجاد امکانات سوخت‌رسانی خدمات جانبی، شرکت‌های متعددی را از سراسر دنیا به این لنگرگاه‌ها جذب کرده تا با ارایه خدمات بانکرینگ به کشتی‌های عبوری درآمدهای قابل توجهی را کسب نمایند.

زمانی که یکی از اندیشمندان ایرانی واژگان تعطیلات تاریخ را برای توصیف وضعیت ایرانیان به کار برد، شاید گمان نمی‌کرد این واژگان کاربردی وسیع‌تر از سطح فلسفه و روانشناسی بیابد. تعطیلات تاریخ اینک به عنوان بهترین واژگان برای توصیف آسیب‌شناختی ایرانیان در سطوح مختلف به ثبت رسیده است. در این میان صنایع نفت و پتروشیمی کشور نیز از این قاعده مستثنی نبوده است. در حالی که ۸۰ سال است به عنوان تولیدکننده و صادرکننده بزرگ نفت و محصولات نفتی در دنیا نامور شده‌ایم، اما هنوز هم از مزایای صنعت نوپا و سودآوری همچون سوخت‌رسانی دریایی غافل مانده‌ایم. در ۸۰ سال گذشته سیستم منظمی برای سوخت‌رسانی دریایی Bunkering ایجاد نشد تا سودهای کلان ۲/۵ میلیارد دلاری نصیب شیوخ عرب در فجیره شود. البته ما هم به سودآوری این شیوخ کمک کرده‌ایم. در حالی که فجیره امارات به عنوان اصلی‌ترین مرکز ارایه خدمات سوخت‌رسانی در خلیج فارس

هنوز هم از مزایای صنعت نوپا و سودآوری همچون سوخت‌رسانی دریایی غافلیم. در ۸۰ سال گذشته سیستم منظمی برای سوخت‌رسانی دریایی Bunkering ایجاد نشد تا سودهای کلان ۲/۵ میلیارد دلاری نصیب شیوخ عرب در فجیره شود

شناخته شده است. عمده سوختی که توسط این شرکت‌ها به کشتی‌های غول‌پیکر عبوری ارایه می‌شود به صورت کلی و cargo از ایران خریداری شده و به صورت خرده‌فروشی به کشتی‌های عبوری سوخت‌رسانی می‌شود. ما به التفاوت درآمدی که از عمده‌فروشی و خرده‌فروشی محصولات نفتی نصیب ما نمی‌شود سالانه به ۲/۵ میلیارد دلار می‌رسد.

سوخت‌رسانی

کشتی‌های غول‌پیکر عمدتاً از دو نوع سوخت نفت کوره و گازوییل استفاده می‌کنند که نفت کوره بیش از ۹۰ درصد سوخت این کشتی‌ها را شامل می‌شود بر اساس استانداردهای مشخص در این زمینه یک کشتی ۲۵ هزار تنی در هر روز ۲۵ تن نفت کوره و ۲ تا ۳ تن گازوییل مصرف می‌کند و کشتی‌های