

گذاری بر

صنعت سوخت دریایی و بانکرینگ

واحد کارشناسی معاونت پژوهش و آمار و اطلاعات



می‌شود؛ پس لازم است تا هم‌چنان بازارهای صادراتی نیز در حد قابل قبولی حفظ شوند.

کدام یک از دستگاه‌های دولتی در امر بانکرینگ مشکل‌ساز هستند؟ این مشکلات چیست؟

برخی از تهدیدهای سوخت‌رسانی در ایران از بابت دستگاه‌های دولتی و قوانین داخلی بوده است. به طور مثال ایران تنها کشوری است که کشتی‌ها برای سوخت‌گیری در بنادر آن ناچار به اخذ اجازه‌ی ورود و خروج از گمرک هستند و معطلی کشتی‌ها نیز برای انجام کارهای گمرکی در ایران، زیاد است.

یکی دیگر از مشکلات در سال‌های قبل، خریدهای اعتباری بوده است. در گذشته، مجموعه‌ی وزارت نفت به خریدهای اعتباری توجهی نداشت؛ ولی با بروز بحران در تجارت جهانی، در حال حاضر شرکت ملی پخش، امکان خریدهای اعتباری به صورت ۳۰ روزه را برای شرکت‌های سوخت‌رسان فراهم آورده است.

در عین حال باید گفت که سازمان بنادر اجازه‌ی بانکرینگ در شب را به شرکت‌های سوخت‌رسان نمی‌دهد که

چرا شرکت پخش فرآورده‌های نفتی هم‌چنان برای فجیره سوخت می‌فرستد؟

امارات متحده‌ی عربی سال‌هاست مشتری اول ایران بوده است و نمی‌توان به یک‌باره سیاست‌ها را تغییر داد؛ ولی تا حد امکان قصد بر این است که فرآورده‌های صادراتی ایران در خارج از منطقه به فروش رسد تا برای شرکت‌های داخلی سوخت‌رسان رقیب ایجاد نشود. در عین حال باید گفت که ایران نمی‌تواند تمامی سوخت خود را به امر بانکرینگ اختصاص دهد؛ زیرا این فرآیند، ارتباط مستقیم با تعداد کشتی‌های عبوری دارد. به طور مثال در چند ماه اخیر و با افزایش بحران‌های تجارت جهانی و اقتصاد بین‌المللی، تعداد کشتی‌های عبوری در آب‌های خلیج فارس به میزان فاحشی کاهش یافته است و این امر اثر بسیار زیادی بر بانکرینگ ایران داشته به طوری که مجموع بانکرینگ ایران را به یک چهارم کاهش داده است. مجموعه‌ی این عوامل باعث می‌شود که ایران نتواند بخش عمده‌ی سوخت خود را به بانکرینگ اختصاص دهد و در برابر آن، بازارهای صادراتی خود را از دست بدهد، چرا که با کاهش بانکرینگ به هر دلیل، مخازن داخلی پر شده و فعالیت متوقف

بانکرینگ (Bunkering) یا سوخت‌گیری و سوخت‌رسانی، به عملیاتی اطلاق می‌شود که در آن یک ایستگاه ساحلی، سوخت مورد نیاز برای روشن شدن در موتورهای اصلی و کمکی شناورها را در اختیارشان قرار می‌دهد.

صنعت سوخت دریایی، شبکه گسترده‌ای از سازمان‌ها و مراودات تجاری را دربر می‌گیرد. زنجیره‌ی تأمین این صنعت از پالایشگاه و انبارهای نفت آغاز می‌شود. مرحله‌ی نهایی زنجیره‌ی سوخت دریایی، عملیات سوخت‌رسانی است که یا از اسکله‌های مخصوص به طور مستقیم و یا در لنگرگاه و دریا از طریق برج‌های سوخت‌رسانی به کشتی عرضه می‌گردد.

صنعت بانکرینگ مزایای زیادی دارد که از بین آن‌ها می‌توان به رونق اقتصادی منطقه؛ ارتقای جایگاه جهانی به ویژه در حوزه‌های اقتصاد و سیاست؛ کاهش میزان قاچاق سوخت؛ ارزآوری، و کاهش نرخ بی‌کاری، اشاره کرد. به دلیل اهمیت فراوان صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در امر توسعه‌ی اقتصاد کشور، این گزارش در قالب پاسخ به مهم‌ترین پرسش‌های پیرامون جایگاه و ویژگی‌های این صنعت تدوین شده است، و در ادامه به بررسی این موارد پرداخته خواهد شد.

گردد. این امر در عین حال که مانعی برای توسعه‌ی عملیات سوخت‌رسانی محسوب می‌شود، می‌تواند به جلوگیری از فعالیت‌های غیر قانونی و قاچاق سوخت از طریق تبانی با بخش‌های سوخت‌رسان، کمک نماید.

به منظور مبارزه با قاچاق سوخت، در کنار طرح جامع بانکرینگ به عنوان یکی از راه‌های کاهش قاچاق سوخت، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در خردادماه سال ۱۳۸۵ دستورالعملی را با عنوان دستورالعمل مبارزه با قاچاق و عرضه‌ی خارج از شبکه‌ی فرآورده‌های نفتی یارانه‌ای، تدوین نمود. تا پیش از تدوین این دستورالعمل برای هر یک از شناورها میزان مشخصی برای حمل سوخت تعریف نشده بود. بر اساس این دستورالعمل، سهمیه‌ی مقدار سوختی که باید به شناورها تحویل داده شود، محاسبه گردیده است؛ به طوری که در شناسنامه‌ی شناورها باید مخازن نگهداری آب، سوخت، مقدار حمل مجاز سوخت و مسیر شناورها مشخص شده باشد. در همان حال باید کاملاً نظارت شود که سهمیه‌ی سوخت دریافت‌شده به مصرف غیر نرسد. هم‌چنین پیش‌بینی شده است که برای شناورهایی با مصرف نفت گاز، کارت سوخت صادر شود. با اجرای دستورالعمل مورد نظر، میزان ریسک قاچاق سوخت بسیار بالا رفته و این امر می‌تواند در کاهش فروش غیر قانونی سوخت مؤثر باشد.

آیا در ایران، سوخت متناسب با رشد مخازن و تأسیسات وجود دارد؟

بخشی از سوخت مورد نیاز شرکت‌های داخلی از کشورهای دیگر تأمین می‌شود. با این حال شرکت پخش فرآورده‌های نفتی مدعی است که قادر به تأمین کل نیاز سوختی شرکت‌های سوخت‌رسان می‌باشد. لازم به ذکر است که به علت نبود زیرساخت‌ها و امکانات لازم، در برخی مواقع سوخت به موقع تحویل نمی‌شود. هم‌چنین همواره قبل از سوخت‌رسانی به شرکت‌های سوخت‌رسان، باید نیاز داخلی تأمین شود.

بسترهای تأمین سایر نیازمندی‌های کشتی‌ها در ایران چه قدر است؟ پیش‌بینی‌های انجام شده در این زمینه

حال تسهیلات دیگری همچون کاهش اجاره‌بهای زمین به منظور احداث مراکز سوخت‌رسانی و عقد قراردادهای ۴۰ ساله با شرکت‌های خصوصی نیز، توسط سازمان بنادر و دریانوردی ارائه گردیده است.

در کنار سازمان بنادر، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی نیز در ماه‌های اخیر اقدام به فروش اعتباری سوخت با اعتبار ۳۰ روزه به جای فروش نقدی آن به شرکت‌های سوخت‌رسان نموده است. هم‌چنین در گذشته نفت به صورت دلاری در بانک‌های خارجی داد و ستد می‌شد، در حالی که با بروز مشکلات بانکی ایران در چند ماه اخیر، این شرکت سوخت را به صورت ریالی در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهد.

در همین حال در سال ۱۳۸۷، سازمان بنادر و دریانوردی، دستورالعمل دیگری با عنوان دستورالعمل ایمنی - زیست محیطی سوخت‌رسانی به شناورها، تصویب نمود که ۱۷ ماده‌ی این دستورالعمل به منظور ایمنی بیشتر در سوخت‌رسانی و جلوگیری از آلوده شدن محیط زیست از بابت عملیات سوخت‌رسانی، تصویب شده است.

گفتنی است بر اساس ماده ۱۱ این دستورالعمل، ساعات کار سوخت‌رسانی در بنادر کاملاً مشخص شده و باید با توافق کتبی بین معاونت بندری و دریایی هر بندر و شرکت سوخت‌رسان تعیین

این نیز یک محدودیت محسوب می‌شود. در کل، مشکلات قانونی و محدودیت‌های فرایند بانکرینگ در ماه‌های اخیر بسیار تعدیل شده است. اما هم‌چنان دیوان‌سالاری اداری خرید سوخت در ایران بسیار زیاد است. اگر این مسائل برطرف شود در توسعه طرح بانکرینگ بسیار راه‌گشا خواهد بود.

هم‌چنین باید گفت به دلیل رسیدگی به نیاز داخلی، قبل از تحویل سوخت به شرکت‌های سوخت‌رسان، در برخی مواقع مانند فصول سرد سال، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نتوانسته است از عهده‌ی تعهدات خود در امر تأمین سوخت مورد نیاز شرکت‌های سوخت‌رسان برآید و این امر اعتبار شرکت‌های سوخت‌رسان ایرانی را با مشکل مواجه ساخته است.

لازم به ذکر است که بر اساس مصوبه‌ی شورای اقتصاد کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، در حدود ۸ سال است که کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از سوخت یارانه‌ای استفاده نمی‌کند و در حال حاضر نرخ سوخت دریافتی این شرکت از داخل، حتی بالاتر از نرخ سوختی است که از رودترام یا سنگاپور و یا فجیره تهیه می‌شود. این امر نیز به عنوان محدودیتی برای فرایند سوخت‌رسانی محسوب می‌گردد.

مستندات و سوابق مقرراتی و قانونی در امر بانکرینگ شامل چه مواردی بوده است؟

برخی سازمان‌های دولتی با مصوباتی، اجرای سعی در کاهش هزینه‌های خدمات بندری برای رقابتی‌تر شدن امر سوخت‌رسانی ایران نموده‌اند. به طور مثال بر اساس مصوبه‌ی شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۶، کلیه‌ی واحدهای شناور سوخت‌رسان که تا مسیرهای دریانوردی حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌کنند و برای آن‌ها خروجی قطعی صادر نمی‌شود، از پرداخت عوارض و ... در تردهای بعدی پس از اولین تردد معاف هستند. هم‌چنین کلیه‌ی کشتی‌ها و شناورهایی که برای انجام عملیات غیر تجاری از قبیل: سوخت‌گیری؛ آب‌گیری؛ تعویض خدمه؛ تأمین آذوقه؛ و ... به بنادر مراجعه می‌کنند، از پرداخت کلیه‌ی عوارض به جمع‌آوری زباله معاف هستند. در عین

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

بانکرینگ (Bunkering)
یا سوخت‌گیری و سوخت‌رسانی، به عملیاتی اطلاق می‌شود که در آن یک ایستگاه ساحلی، سوخت مورد نیاز برای روشن شدن در موتورهای اصلی و کمکی شناورها را در اختیارشان قرار می‌دهد

به طور بالقوه و بالفعل چرا؟ است؟

در حال حاضر سرمایه‌گذاری چندانی در زمینه‌های ارائه‌ی سایر نیازمندی‌های کشتی‌ها در کنار سوخت‌گیری صورت نگرفته است؛ در حالی که این خدمات در واقع جزئی از صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها محسوب شده و فرصت‌های شغلی و توسعه‌ای فراوانی را دنبال خواهند داشت. بنابراین ضروری است تا در این زمینه تدابیر لازم اندیشیده شود.

فرق سوخت کشتی با مازوت ایران و گازوئیل چیست؟ چه راهکارهایی می‌توان به منظور حذف این تفاوت‌ها به کار گرفت؟

کشتی‌ها و شناورهای گوناگون بسته به نوع آن‌ها از سوخت‌های گوناگونی استفاده می‌کنند؛ به طور مثال برخی از نفت کوره سنگین و برخی از نفت گاز استفاده می‌نمایند. در حال حاضر بر اساس قوانین بین‌المللی، کشتی‌ها برای ورود به منطقه‌ی اروپا باید حتماً سوخت Lowsulfur داشته باشند که مازوت ایران استاندارد لازم را از لحاظ میزان سولفور برای چنین سوختی ندارد و اگر چه سوخت داخلی از کیفیت خوبی برخوردار است، اما حداقل سولفور آن ۴/۵ است که از سوخت‌های Lowsulfur بالاتر است. در واقع طبق قوانین سازمان جهانی دریانوردی، تا سال ۲۰۱۰، استفاده از سوخت‌هایی با درصد سولفور و نیتروژن مشخص اجباری خواهد شد. گفتنی است چنین سوخت‌هایی علاوه بر آلوده نکردن محیط زیست، مانع از فرسودگی زود هنگام قطعات کشتی نیز می‌شوند.

لازم به ذکر است که بر طبق بند ۱ ماده ۱۶ دستورالعمل ایمنی - زیست محیطی سوخت‌رسانی به شناورها که در سال ۱۳۸۷ توسط سازمان بنادر و دریانوردی تصویب شد، سوخت تحویلی به منظور احتراق و استفاده در شناورها باید الزامات زیر را برآورده نماید:

۱. نفت سوخت باید مخلوطی از هیدروکربن‌های مشتق شده از پالایش نفت باشد. این به مفهوم جلوگیری از افزودن مقادیر اندکی از مواد افزودنی به منظور بهبود پاره‌ای از جنبه‌های عملکرد سوخت نیست.

۲. مقدار گوگرد سوخت نباید بیش از ۴/۵ mm٪ حجمی آن باشد.

۳. سوخت باید عاری از اسیدهای غیر آلی باشد.

۴. سوخت نباید حاوی هیچ‌گونه ماده‌ی افزودنی یا ماده‌ی شیمیایی زائدی باشد که باعث ایجاد یکی از موارد ذیل گردد.

الف) ایمنی کشتی‌ها را به مخاطره اندازد یا باعث تأثیرات سوء در عملکرد ماشین‌آلات گردد.

ب) برای کارکنان زبان‌آور باشد.

ج) به طور کلی به آلودگی بیش‌تر هوا نینجامد.

محصولات مشابه مازوت یا نفت گاز در صنعت بانکرینگ چیست و نقش و مقدار آن‌ها در بانکرینگ چه اندازه است؟

در ایران حدود ۹۰٪ بانکرینگ برای انواع نفت کوره یا مازوت، و ۱۰٪ آن ویژه نفت گاز یا گازوئیل می‌باشد. در حال حاضر، ایران سوخت مرغوبی را به کشتی‌ها تحویل می‌دهد؛ در حالی که می‌توان از فرایندهای استحصالی دوم نفت مانند فوتس اویل برای این صنعت استفاده نمود. در ایران این قبیل محصولات هنوز به منظور بانکرینگ مورد استفاده قرار نمی‌گیرد.

حدود ۲۰ هزار کشتی در دریای عمان و خلیج فارس تردد دارند. ارزش این بازار چه قدر است؟ سهم فعلی و ممکن برای ایران چیست؟ ارزش سرمایه‌ی لازم برای جذب حداکثر ظرفیت این بازار توسط ایران تعداد است؟

درآمد ناشی از سوخت‌رسانی در منطقه خلیج فارس حدود ۶ تا ۷ میلیارد دلار در سال است. هم‌چنین میزان سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در خلیج فارس ۱۸ میلیون تن در سال می‌باشد. ایران حدود ۷ تا ۱۰ درصد از این سهم را به دست آورده است. هدف این است که تا پایان سال جاری این رقم به ۱۶ درصد برسد. اگر بانکرینگ با جدیت و حمایت پیش برود، قابلیت دستیابی به ۵۰ درصد از سهم کل منطقه نیز وجود دارد.

چه کشتی‌هایی و چه تعداد را می‌توان برای سوخت‌دهی در دریا جذب کرد؟ چرا؟

ایران در حال حاضر توانایی تأمین

سوخت انواع کشتی‌های سنگین و شناورها را داراست؛ ولی تنها مانع این زمینه، ظرفیت اسکله‌های ایران است؛ به طوری که این اسکله‌ها ظرفیت جای‌گیری و ارائه‌ی خدمات به کشتی‌های خیلی بزرگ را ندارند. بنابراین در شرایط فعلی کشتی‌های بسیار بزرگ قابل جذب نیستند. گفتنی است در حال حاضر یکی از برنامه‌ها و اهداف بلندمدت ایران در زمینه‌ی بانکرینگ، ساخت و توسعه‌ی اسکله‌های متناسب با هر نوع کشتی می‌باشد.

چه کشتی‌هایی و چه تعداد قطعاً قابل جذب توسط ایران نیستند؟ چرا؟

می‌توان گفت که تنها کشتی‌هایی که احتمال دارد بازار ایران نتواند جذب کند، کشتی‌هایی هستند که از سوخت‌های Lowsulfur استفاده می‌کنند و یا به دلیل تردد در منطقه‌ی اروپا ناچار به استفاده از این نوع سوخت‌ها می‌باشند. البته چنین کشتی‌هایی نیز می‌توانند تعدادی از مخازن خود را برای رفت و آمد در مناطقی که ملزم به اجرای این قانون نیستند، با سوخت ایران پر کنند. هم‌چنین در حال حاضر کشتی‌های بسیار بزرگ نیز به دلیل محدودیت اسکله‌های ایران، قابل جذب نیستند.

آیا ایران ۷۰ تا ۸۰ درصد سوخت فجیره را تأمین می‌کند؟

بله؛ این میزان بیش‌تر از طریق فروش به شرکت‌های تأمین کننده نفت فجیره حاصل می‌شود؛ زیرا در فجیره شرکت‌های سوخت‌رسان آزادی کامل دارند تا از هر نقطه‌ای که صرفه‌ی بیش‌تری برایشان داشته باشد، نفت خود را تأمین نمایند و در این میان بسیاری شرکت‌ها فقط در زمینه‌ی تأمین سوخت مورد نیاز شرکت‌های سوخت‌رسان سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

اگر ایران در زمانبندی کوتاه‌ی سوخت‌رسانی را قطع کند، فجیره چه می‌تواند بکند؟

فجیره قابلیت‌های فراوانی برای توسعه‌ی بانکرینگ خرد دارد و به دلیل رشد بالای این صنعت و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی عظیم، از اطمینان قابل توجهی برای سایر مناطق فروشنده‌ی سوخت،

فرصت‌ها و تهدیدهای ایران در امر بانکرینگ در مقایسه با فجیره چگونه است؟

بانکرینگ در ایران	بانکرینگ در فجیره
تأمین سوخت به منظور بانکرینگ تنها توسط وزارت نفت؛	تأمین سوخت به منظور بانکرینگ از هر نقطه‌ای بدون محدودیت؛
وجود شرایط تقریباً انحصاری و انتخاب شرکت‌های سوخت‌رسان توسط شرکت نفت با مزایده؛	نبود محدودیت در ورود به کار سوخت‌رسانی برای سایر افراد و ملیتها؛
کمترین فاصله به مسیر تردد کشتی‌های عبوری به لحاظ جغرافیایی؛	موقعیت جغرافیایی نامناسب‌تر نسبت به ایران؛
تأمین ۷۰ تا ۸۰ درصد از سوخت فجیره؛	تأمین بخش عمده‌ی سوخت از کشورهای دیگر مانند ایران؛
نبود اعتماد به سوخت‌رسانی ایران در منطقه به واسطه‌ی نبود سوخت کافی در برخی فصول به منظور سوخت‌رسانی؛	جلب اعتماد بسیاری از صاحبان کشتیها به واسطه‌ی ارائه‌ی خدمات کامل، سریع و بدون نقص؛
نبود سایر خدمات در کنار سوخت‌رسانی از جمله آذوقه، لوازم یدکی، تعمیرات، سایر مسائل جانبی	ارائه‌ی سایر خدمات همراه با امر سوخت‌رسانی از جمله آذوقه، لوازم یدکی، تعمیرات، سایر مسائل جانبی؛
وجود تجهیزات قدیمی و در برخی موارد نداشتن استانداردهای بین‌المللی؛	وجود تجهیزات مدرن، به روز و مطابق با قوانین بین‌المللی؛
بالا تر بودن قیمت سوخت کشتیها نسبت به سایر رقبای منطقه	پایین تر بودن قیمت فروش سوخت بانکر نسبت به ایران؛
کیفیت بالای سوخت دیزل؛	کیفیت پایین تر سوخت نسبت به ایران به ویژه در زمینه‌ی دیزل؛
قوانین محدود کننده‌ی برخی سازمان‌های دولتی از جمله ضرورت دریافت اجازه‌ی ورود و خروج از گمرک؛	نبود هیچگونه محدودیت قانونی و دولتی برای صاحبان کشتیها در امر سوخت‌گیری؛
وجود اسکله‌های کم ظرفیت و نامتناسب برای انواع کشتیها؛	ایجاد اسکله‌های مخصوص سوخت‌رسانی؛
انجام تمامی فعالیت‌های مختلف در زنجیره‌ی سوخت‌رسانی توسط تعداد محدودی شرکت سوخت‌رسان؛	تفکیک وظایف بین مالکان مخازن، شرکت‌های سوخت‌رسان و بیشتر گروه‌هایی که در زنجیره‌ی سوخت‌رسانی فعالیت دارند.

صورت رقیبی جدی برای فجیره، امکان سوخت‌گیری کشتی‌ها را فراهم نموده و بخشی از بازار منطقه را تصاحب نماید. با توجه به این مطلب باید گفت که در صورت امکان، ادامه‌ی قاچاق سوخت از ایران به دلیل عدم ارائه‌ی خدمات بانکرینگ در گذشته، این احتمال وجود خواهد داشت که کشور ما به مکانی برای تأمین سوخت ارزان قیمت برای فجیره تبدیل گردد.

پیش‌گیری از قاچاق چه نقشی در

فجیره با قاچاق سوخت از ایران و خرید سوخت قاچاق چه وضعیتی پیدا خواهد کرد؟

گاهی کشتی‌های بانکر در بندر ماهشهر ۸۰ تا ۱۰۰ هزار تن سوخت بارگیری کرده و این سوخت را در فجیره به صورت بانکر فروخته‌اند. اما از زمانی که ایران امکان سوخت‌رسانی قانونی را فراهم آورده است، بحث قاچاق سوخت به کشتی‌های عبوری برای تأمین سوخت مورد نیاز آن‌ها بسیار کاهش یافته است. این امر باعث شده که ایران به

برخوردار است. در عین حال به دلایل ذکر شده در بالا، ایران در حال حاضر امکان قطع کامل فروش سوخت خود به فجیره را ندارد و این امر در بلندمدت و با دست‌یابی به زیرساخت‌های لازم، هم‌چنین بازارهای مناسب برای بانکرینگ، بخش عمده‌ای از سوخت داخلی امکان‌پذیر خواهد شد.

سایر رقبای نزدیک ایران و فجیره در امر بانکرینگ کدام مناطق می‌باشند؟
عربستان، قطر، بندر جبل عامل و کویت.

تضعیف فجیره و توسعه بانکرینگ ایران در خلیج فارس دارد؟

کاهش قاچاق سوخت از ایران می‌تواند کمک فراوانی در زمینه‌ی دستیابی به بازار منطقه‌ی خلیج فارس نماید. در صورتی که سوخت قاچاق به فجیره انتقال یابد، موجب سخت‌تر شدن رقابت ایران با این بندر می‌گردد. بنابراین پیش‌گیری از قاچاق کالا علاوه بر رونق بازار سوخت‌رسانی ایران، از قدرتمندتر شدن بازار رقیب نیز جلوگیری به عمل می‌آورد.

اگر شرایطی ایجاد شود که بانکرینگ از ایران انجام گردد، در انگیزه‌ی قاچاقچیان سوخت چه نقشی خواهد داشت؟

به دلیل پاسخ‌گویی به تقاضای بازار از طرف ایران با قیمت بین‌المللی نه یارانه‌ای، و ترجیح صاحبان کشتی‌های عبوری به تأمین سوخت از طریق قانونی، هم‌چنین تأمین نیاز سوختی کشتی‌هایی که تا رسیدن به فجیره با کمبود سوخت مواجه خواهند شد و ناچار به تأمین سوخت مورد نیاز برای این بخش از مسیر خود از ایران هستند، با توسعه‌ی

بانکرینگ در ایران، انگیزه‌ی قاچاقچیان سوخت کاهش خواهد یافت.

در صورتی که تقاضا برای سوخت بانکر زیاد شود، آیا عرضه‌ی قاچاق کاهش می‌یابد؟

بله. در واقع مهم‌ترین عامل قاچاق سوخت، اختلاف قیمت‌های سوخت یارانه‌ای با قیمت‌های بین‌المللی است؛ به طور مثال برخی از شناورهای صیادی پس از دریافت سهمیه‌ی سوخت خود، به جای استفاده از آن ترجیح می‌دهند که آن را به کشتی‌ها و شناورهای عبوری بفروشند تا بدین‌گونه، سود بیشتری کسب کنند. گفتنی است در دریا سه نوع قیمت برای سوخت وجود دارد:

نوع اول نفت گاز است که با قیمت یارانه‌ای ۱۶۵ ریال به صیادان و ماهی‌گیران و کشتی‌های حامل بار و مسافر در بندر ایران فروخته می‌شود. نوع دیگر، نرخ نیمه‌یارانه‌ای است که به بهای هر لیتر آن ۸۹۵ ریال است. این نرخ برای حمل کالا یا

مسافر از بندر ایرانی به بندر اولین کشور همسایه (در خلیج فارس) می‌باشد.

و در نهایت سوخت بدون یارانه و به نرخ بین‌المللی است که برای بانکرینگ به کشتی‌ها فروخته می‌شود. البته به تازگی در زمینه‌ی کاهش قیمت سوخت بانکر تمهیداتی اندیشیده شده است؛ اما با توسعه‌ی بانکرینگ و خدمات جانبی آن، صاحبان کشتی‌ها مایل خواهند بود به منظور دریافت قانونی سوخت و خدمات جانبی سوخت‌رسانی و جلوگیری از اتلاف وقت، از سوخت بانکر استفاده نمایند.

گفتنی است چون تعداد سهمیه‌بگیرهای گازوئیل زیاد است، احتمال قاچاق این فرآورده نیز افزایش می‌یابد.

وضعیت گازوئیل در صنعت بانکرینگ ایران چگونه است و در صورت رشد این صنعت، چه وضعیتی به لحاظ قاچاق پیدا می‌کند؟ در حال حاضر حدود ۱۰٪ بانکرینگ

بر اساس مصوبه‌ی شورای اقتصاد کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، در حدود ۸ سال است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سوخت یارانه‌ای استفاده نمی‌کند



به بخش عمده‌ی این بازار عبارت‌اند از: تجهیزات قدیمی؛ ظرفیت پایین اسکله‌ها؛ وجود رقبای قدرتمندی چون فجیره؛ عدم ارائه‌ی سایر خدمات جانبی به متقاضیان سوخت‌گیری؛ و نبود اعتماد صاحبان کشتی‌ها به سوخت‌رسانی ایران در این منطقه.

برنامه‌های ایران برای کشتی‌های ۱۰ و ۲۰ هزار تنی و برای ۱۰۰ هزار تن و بالاتر چیست و این امر چگونه امکان‌پذیر است؟

گفته می‌شود که مجموعه‌ی وزارت نفت، ظرفیت کامل برای تأمین سوخت مورد نیاز شرکت‌های سوخت‌رسان را داراست و ایران در حال حاضر توانایی تأمین سوخت انواع کشتی‌های سنگین و شناورها را دارد؛ ولی تنها مانع در این زمینه، ظرفیت اسکله‌های ایران است، به طوری که این اسکله‌ها ظرفیت جای‌گیری و ارائه‌ی خدمات به کشتی‌های خیلی بزرگ را ندارند. بنابراین کلیه‌ی کشتی‌ها چه کشتی‌های ۱۰ و ۲۰ هزار تنی و چه کشتی‌های ۱۰۰ هزار تن و بالاتر قابل جذب می‌باشند و به لحاظ تجهیزات سوخت‌گیری تفاوتی با هم ندارند. در حال حاضر یکی از برنامه‌ها و اهداف بلندمدت ایران در زمینه‌ی بانکرینگ، ساخت و توسعه‌ی اسکله‌های متناسب با هر نوع کشتی است. ■

فهرست منابع:

- بانکرینگ؛ چالش‌ها - راهکارها (جزوه‌ی دریافتی از ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز).
- پایگاه اطلاع‌رسانی صنعت نیوز www.sanatnews.ir.
- دستورالعمل ایمنی - زیست‌محیطی سوخت‌رسانی به شناورها اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی؛ سازمان بنادر و دریانوردی؛ مصوب ۱۳۸۷.
- سایت نمای ایران: www.iranview.ir.
- ماهنامه‌ی پیام دریا، ویژه‌ی «خلیج فارس پایگاه سوخت دریایی»، شماره‌ی ۱۷۲؛ مرداد ۱۳۸۷.
- ویژه‌نامه‌ی بررسی زنجیره‌ی تأمین سوخت دریایی و بازارهای عمده‌ی سوخت‌رسانی، شبکه‌ی اطلاع‌رسانی مانا؛ تیرماه ۱۳۸۷، www.manair.ir.
- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز.
- شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران.
- شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتی‌رانی.
- مؤسسه‌ی آموزش کشتی‌رانی.
- مصاحبه با رئیس ستاد امور بازرگانی سوخت‌های دریایی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی.

زیادی را در امر سوخت‌رسانی تحمیل می‌کند. هم‌چنین نزدیک‌ترین پالایشگاه به دریای خزر پالایشگاه تهران است و تأسیسات کافی نیز برای سوخت‌رسانی به کشتی‌ها وجود ندارد. بنابراین مخازن مناسبی برای ذخیره‌سازی نفت کوره موجود نیست. این موارد محدودیت‌هایی را به امر سوخت‌رسانی در شمال کشور تحمیل می‌نمایند.

ظرفیت سرویس‌دهی کامل به کشتی‌های با مالکیت ایران چه قدر است و در این زمینه موانع چیست؟

در حال حاضر برای کشتی‌های کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران روزانه بیش از یک میلیون دلار سوخت خریداری می‌شود. این کشتی‌رانی با حدود ۹۰ فروند کشتی و چند فروند کشتی چارتر، در آب‌های بین‌المللی در آمد و شد است. حدود ۷۰۰ تا ۷۵۰ هزار تن سوخت سبک و سنگین از دورترین نقاط دنیا و حدود ۴۰۰ هزار تن سوخت از طریق شرکت خدمات دریایی و مهندسی خریداری می‌شود. مصرف نادرست سوخت و نا آگاهی و نظارت نا کافی بر آن از سوی پرسنل کشتی از موانع موجود در این زمینه است. گفتنی است حدود ۷۵ تا ۸۰ درصد ظرفیت سوخت‌رسانی ایران مربوط به کشتی‌های داخلی است.

ظرفیت سرویس‌دهی کامل به کشتی‌های ایرانی و خارجی حمل بار به ایران و از ایران، چه قدر است و در این زمینه چه موانعی وجود دارند؟

ایران در شرایط فعلی، قدرت جذب حداکثر ۵۰ درصد تقاضای منطقه‌ی خلیج‌فارس را دارد و این تقاضا به لحاظ نوع کشتی‌های عبوری و ظرفیت سوخت مورد نیاز آن‌ها تفاوت نمی‌کند. تنها مسئله، محدودیت ظرفیت اسکله‌های ایران است.

ظرفیت سرویس‌دهی کامل به کشتی‌های نزدیک به مسیر ایران چه قدر است و در این زمینه چه موانعی وجود دارد؟

منطقه‌ی خلیج‌فارس دارای ظرفیت سوخت‌رسانی حدود ۲۰ میلیون تن است که درآمد حداقل ۷ میلیارد دلار را در پی دارد. مهم‌ترین موانع ایران در دستیابی

ایران از بابت نفت گاز یا گازوئیل است. با توجه به این که ایران علاوه بر مازوت، نفت گاز را نیز عرضه نموده و این محصول نیز به قیمت یارانه‌ای ارائه می‌شود، بانکرینگ باعث کاهش قاچاق گازوئیل نیز می‌گردد و این فرآیند مشابه با فرآیند کاهش قاچاق نفت کوره است که در بالا توضیح داده شد.

مشکل سوآپ به منظور بانکرینگ چیست؟

شرکت‌های سوخت‌رسان آزادند تا در صورت ناتوانی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی در تأمین سوخت مورد نیاز آن‌ها، سوخت خود را از شرکت‌های دیگری مانند شرکت‌های سوآپ کننده خریداری نمایند. البته در فرایند دریافت سوخت سوآپ، مهم‌ترین مانع این است که تنها، شرکت پخش اجازه دارد تا سوخت را سوآپ کند و در صورت نیاز، به شرکت‌های سوخت‌رسان بفروشد.

آیا مقرون به صرفه است که ایران به خرید و فروش سوخت از آسیای میانه به منظور بانکرینگ اقدام نماید؟

گفته می‌شود که پتانسیل فرآورده‌های نفتی کشورهای آسیای میانه که می‌تواند از طریق ایران ترانزیت شده و به روش سوآپ مورد استفاده قرار گیرد، سالیانه حداقل ۱۰ میلیون تن است که به دلیل نبود پایانه‌های صادراتی دریایی مناسب در جنوب کشور، بخش بسیار اندکی از آن (سالیانه کم‌تر از ۵۰۰ هزار تن) در حال ترانزیت شدن است و مابقی از طریق آذربایجان و گرجستان به منطقه‌ی دریای سیاه ترانزیت می‌گردد. باید گفت که مهم‌ترین مانع در فرایند دریافت سوخت سوآپ این است که تنها شرکت پخش اجازه دارد تا سوخت را سوآپ کند و در صورت نیاز به شرکت‌های سوخت‌رسان بفروشد.

آیا در بنادر شمالی که مشکل قیمت سوخت ایران وجود ندارد، نمی‌توان سوخت آسیای میانه را خرید و فروش کرد؟

تا زمانی که قیمت نفت گاز کشورهای آسیای میانه، یک سوم ارزان‌تر از کشور ماست، فعالیت بانکرینگ در شمال کشور انجام شدنی نیست. در عین حال شرایط جغرافیایی دریای خزر از لحاظ وسعت کم و در برابر آن شرایط ساحلی، مخارج