

گروه بانکرینگ – فیروز اسماعیلی – در ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم توسعه کشور تصریح شده است: «به منظور افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی ها (بانکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت رسانی سالانه حداقل پنج میلیون تن به همراه خدمات جانبی، اقدامات زیر در طول اجرای برنامه صورت می گیرد: الف- وزارت نفت مکلف است نسبت به تولید و تحویل نفت کوره کم سولفور نیم در صدی (۵/۱۰) یا رشد سالانه بیست و پنج درصد (۲۵/۱۰) به شرکت های ارائه کننده خدمات جانبی به کشتی ها (بانکرینگ) و تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت بر اساس استانداردهای سوخت رسانی دریایی اقدام نماید.

تبصره- به منظور تأمین پایدار خوراک مقاضیان تولید نفت کسره کم سولفور نیم درصدی (۵/۱۰)، اولویت بخشی اختصاص نفت کسره صادراتی به شرکت‌های ارائه کننده خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ)، تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت برای کاربردهای سوخت رسانی دریایی و تنظیم مقررات مربوط به عملیات شرکت‌های سوخت رسان، وزارت نفت مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، آیین نامه اجرایی مورد نیاز را تهیه نموده و به تصویب هیأت وزیران برساند.

ب- وزارت راه و شهرسازی مکلف است نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری زمین به بخش خصوصی و غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات برای عملیات احداث زیرساخت خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) اقدام کند. وزارتخانه های نفت و راه و شهرسازی مکلفند گزارش عملکرد این ماده را هر شش ماه یک بار به کمیسیون انرژی مجلس ارسال نمایند.»

همچنین علی‌رغم تأکید مقام معظم رهبری در ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (بند ۳) مبنی بر «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)، آنچه مسلم است وضعیت موجود صنعت بانکرینگ کشور نسبت به شرایط برنامه‌ریزی شده و مطلوب که برآیند شایستگی کشور به دلیل برخورداری از منابع کافی آن است، قابل دفاع نیست و با رویه و سیاست‌گذاری‌هایی که طی آیین نامه‌های اجرایی انجام می‌شود، هم محقق نخواهد شد.

اختلاف وضعیت بانکرینگ کشور نسبت به بندر فجیره کشور امارات و سهم آن در منطقه و جهان، خام‌فروشی مازوت کشور به آن بندر به دلیل عدم توان فرآوری آن به مازوت کم سولفور و اولویت دهی در سیاست‌ها به صادرات مازوت نسبت به عرضه آن به شرکت‌های بانکرینگ داخلی و فرآوری و موانع متعدد پیش روی شرکت‌های بانکرینگ داخلی از تأمین سوخت تا سن بالای صنایع و امکان ناپذیر بودن تعویض شناورها با شناورهای مناسب در زمان کوتاه مدت، به دلیل وجود برخی قوانین داخلی مانند قانون حمایت حداکثری از تولید داخل و ... نشان دهنده آن است، سیاست‌گذاری ها و برنامه‌ریزی‌ها برای تغییر وضعیت صنعت بانکرینگ کشور به شرایط مطلوب بیشتر به آرزو پهلوی می‌زند تا برنامه؛ مسائل متعدد صنعت بانکرینگ سبب شده است تا بار دیگر یکی از کارشناسان ارشد این صنعت با مجله بانگ بانکرینگ هم صحبت شود. سخنان محسن بحیرایی، عضو هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی کشور و رئیس کمیته کشتی‌سازی در مجموعه فراسکوی عسלוویه، به عنوان مشاور مدیر عامل در حوزه دریایی و بانکرینگ و مسئول کمیته ایجاد بانکرینگ در فراسکوی عسلویه، را درباره وضعیت الان و پیش روی صنعت بانکرینگ کشور را خواهید خواند.

بانگ بانکرینگ: نگاه و نظرتان را درباره بانکرینگ کشور بفرمایید؟

بحیرایی: صنعت بانکرینگ در کشور از سوی سیاستگذاران و مجریان و ... خوب شناخته شده است. نقاط ضعف زیادی وجود دارد که نیاز به ترمیم، بازنگری و تبیین سیاست دارد. بانکر یعنی صنعتی که زنجیره تأمین سوخت شناور و کشتی‌های در حال تردد را بتواند تأمین کند. بانکر محدود به مازوت نیست. وقتی از صنعت بانکرینگ صحبت می‌شود، یعنی تأمین‌کننده آن چیزی که به عنوان سوخت کشتی‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد که می‌تواند شامل مازوت سولفور بالا، کم سولفور، گازویل سولفور بالا و سولفور کم و ال‌پی‌جی باشد و در آینده با الزامات کنوانسیون ۲۰۳۰ به بعد تا ۲۰۵۰ که باید به سمت سوخت سبز برویم و توانایی تأمین این زنجیره سوخت را داشته باشیم.

ما در کشور اشتباه!ا خود را به زنجیره تأمین مازوت سولفور زیاد محدود کردیم. توان تولید مازوت کم سولفور بسیار پایین است که این توان صرفاً صرف کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بخش کمی از آن به مصرف شرکت ملی نفتکش می‌رسد. پس صنعت بانکرینگ ما صنعتی است که فقط تأمین مازوت با سولفور بالا را انجام می‌دهد.

صنعت بانکرینگ و خدمات وابسته یک سری الزاماتی دارد که از قوانین جهانی پیروی می‌کند. خدمات وابسته، خدمات تکمیلی است. برای مثال، اگر روزی برای چندین نیازمندی به خارج از خانه بروید، به مرکزی مراجعه می‌کنید که بیشترین نیاز شما را برآورده کند. وقتی صحبت از خدمات وابسته می‌شود برای



برطرف کردن زنجیره نیاز شناور و کشتی موضوع مطرح می‌شود. کشتی‌های بزرگ سفرهای طولانی دارند؛ گاه ۳ تا ۶ ماه طول می‌کشد تا به خشکی برگردند. هر کشتی الزامات فراوان غیر از سوخت دارد از آب آشامیدنی، مواد غذایی مورد نیاز، البسه، قطعه یدکی و حتی تغییر گروه نیروها و هندلاری، خدمات بیمارستانی و درمانی لازم دارد و خدمات دیگری را شامل می‌شود. این زنجیره تکمیلی اگر در کنار توزیع سوخت باشد، می‌توان گفت بانکرینگ و خدمات وابسته آن وجود دارد که می‌تواند ارزش افزوده را برای یک کشور ایجاد کند.

در کشور ما چون زنجیره ما ناقص است و فقط بر روی مازوت سولفور بالا تمرکز شده است؛ دامنه مشتریان ما محدود شده است. مشتریان بین المللی فقط خواهان سوخت از ما نیست؛ اجازه مصرف این سوخت را در حریم آب‌های بین الملل ندارد. پس دست ما بسته شده است و برای تردد در آب‌های داخلی و کشتی‌های داخلی فعالیت می‌کنیم. این زیانی است که به صنعت بانکرینگ و اقتصاد دریایی ما وارد می‌شود.

خیلی به این موضوع توجه نمی‌شود؛ مصاحبه‌های زیادی از فعالان و بزرگان این صنعت منتشر شده است که همگی تلاش دارند که این گونه ایرادات برطرف شود؛ یعنی همه ما قانع شدیم که بانکرینگ ما همین است و الان باید همین را بپذیرد. در حالی که ما باید خواسته‌هایمان را افزایش دهیم و اگر بخواهیم که به عنوان یک مرکز مطرح، رقیب فجیره شویم که هدف برنامه هفتم همین است و مقرر دارد که باید به ۲۰ درصد ظرفیت بانکرینگ منطقه برسیم. برای این منظور باید با رقیب اصلی یعنی فجیره وارد رقابت شویم. برای رقیب شدن چه کارهایی را باید انجام داد؟ اولاً، مشتریان من باید بدانند منطقه من امن است؛ ایران هراسی کنار گذاشته شود و در آب‌های ما تردد کنند. ثانیاً، به لحاظ کیفی، کمی و ارزش اقتصادی سوخت، بدانند که سوخت مقبولی از ما دریافت می‌کنند و زنجیره سوخت آنها کامل است. ثالثاً، زنجیره خدمات وابسته را می‌تواند از ما با شرایط قابل قبول دریافت کند. یک نکته اینجا باید اشاره شود؛ کشور ما چرا در سرفصل صادرات مواد غذایی موفق کامل نبوده است؟ چون در بحث کیفی و برندینگ موفق نبودیم. همان ایراد در خدمات وابسته کشتی‌ها وجود دارد. کشتی که از کشورهای اروپایی وارد ایران می‌شود و کالای خوراکی که می‌توانند مصرف کند، باید در چارچوب استانداردها باشد که خیلی از محصولات ما در آن چارچوب قرار نندارد که این ایراد هم باید برطرف شود. بنابراین، بانکرینگ به اضافه خدمات وابسته، زنجیره ناقصی است که تا رسیدن به هدف اصلی فاصله بسیار زیاد دارد.

بانگ بانکرینگ: نظر شما درباره آیین نامه اجرایی چیست؟ بحیرایی: یک ایراد اساسی در ابتدا بگویم؛ تدوین‌کننده این آیین نامه سازمان بنادر و دریانوردی است. این سازمان اصلاً نباید تدوین‌کننده باشد. کارگروهی از شرکت نفت و سازمان بنادر و دریانوردی باید این آیین نامه را تدوین کند. سازمان بنادر و دریانوردی مرحله آخر و زنجیره اجرایی آخر را می‌بیند. در صورتی که این زنجیره از یک جایی شروع می‌شود؛ از تأمین و تولید شروع می‌شود. تأمین و تولید از نفت می‌آید و این زنجیره باید دیده شود. بانکرکنندگان هیچ گونه امتیاز و مشوق ندارند. هزینه‌ها برای آنها همانند کسانی که کارگو می‌کنند همراه با محدودیت‌ها وجود دارد؛ یعنی کسی که به صورت حجمی صادرات می‌کند و کسی که بانکرینگ انجام می‌دهد، یکی درنظر گرفته می‌شود.

در آیین نامه بانکرکنندگان محدود شدند که فقط مازوت سولفور بالا و در آب‌های داخلی بفروشند. ما اگر بخواهیم مانند فجیره عمل کنیم و مشتری اگر در آب‌های بین الملل از ما سوخت خواست، بتوانیم سوخت را برسانیم. چرا این گونه تدوین شد؟

اهداف را گم کردیم. این آیین نامه ناقص درآمده است.

بانگ بانکرینگ: حتماً این آیین نامه یک اتاق فکر داشته است. به نگاه شما نباید از صاحب نظرانی مانند شما در این اتاق استفاده می‌شد؟

بحیرایی: بهره‌گیری از تجربیات کنشگران، متأسفانه در هیچ زمینه‌ای استفاده نمی‌شود. یکی از فرصت‌ها و امتیازاتی که می‌تواند در اختیار سازمان‌های دولتی قرار بگیرد، استفاده از اتاق فکرهای رایگان است. اتحادیه و تشککل‌های صنفی برای ارائه نظرات خود پولی دریافت نمی‌کنند، جایگاه شغلی درخواست نمی‌کنند؛ گروهی افراد دلسوز در آن صنف هستند که آشنا با پیچ



و خم کار خود هستند و می‌خواهند این پیچ و خم‌ها را برطرف کنند و کره‌ها را باز کنند. استفاده از این گروه‌ها هم رایگان است و هم مفید فایده برای تصمیم‌گیران است. ولی متأسفانه در نظر گرفته نمی‌شوند.

ما در انجمن مهندسی دریایی هم این بحث را داریم. در توسعه و اقتصاد دریامحور حرف‌های زیادی داریم. گاهی مجبور شدیم نامه به مقام معظم رهبری بزنیم؛ به رئیس جمهور زده شد، توجهی نشد؛ به وزیر زدیم، توجهی نشد. آخر کار گله را به رهبری رساندیم که نقطه نظر جامعه تخصصی این است و تصمیم‌گیر دولتی ما در حال اشتباه است. در این زمینه هم دقیقاً همین است. کسانی که آیین نامه تدوین کرده‌اند، به هیچ عنوان توجه به حرف بزرگان این صنعت نکرده‌اند و نظرات فعالان بانکرینگ را لحاظ نکردند که جای تأسفد دارد.

بانگ بانکرینگ: با این شرایط می‌توان آینده مطلوبی را برای صنعت بانکرینگ ایران متصور شویم؟

بحیرایی: خیر! به صراحت می‌گویم خیر! ما در ۲۰۲۰ تا ۱۰ سال

در بخش شناورها، ذاتاً یک ایراد بزرگ داریم که مستهلک بودن و ناقص بودن ناوگان موجود است. در شمال کشور وضع بسیار وخیم است؛ یعنی میانگین سن ناوگان تجاری فعال ما، بالغ بر ۳۲سال است که فاجعه است. براساس استاندارد هم مالی و هم دریایی سن مؤثر کشتی ۲۵سال تعیین شده است. در سال ۲۵ام باید اسکراب شده و از دور خارج شود. مسأله دوم آن‌جاین است که متولی اصلی آن که سازمان بنادر و دریانوردی است تمهیدی برای اورهال، بازرینی و تعمیرات کشتی در شمال اصلاً انجام نداده است. یک محوطه کشتی (Ship Yard) در صدرای نکا وجود دارد که صف انتظار برای تعمیرات کشتی به نزدیک دوسال در آنجا رسیده است که این خبر بسیار ناگواری است؛ با این وضعیت خیلی سریع از اقتصاد دریای شمال جدا می‌شویم. در شمال سوخت رسانی فقط به اسکله‌ها و بنادر محدود می‌شود و مخازن و شناور سوخت رسانی وجود ندارد.

در جنوب کشور، براساس آیین نامه در حال تدوین، یک معیار ۵۰۰۰تنی در نظر گرفته شد؛ یعنی شناورهای بانکرینگ، باید شناورهای حدود ۵۰۰۰ تا ۷۰۰۰تنی باشند. با این سیاستی که مدنظر است، کشتی‌ها و شناورهای کوچک و متوسط مصرف‌کننده اصلی این سوخت سولفور زیادند؛ یعنی اگر یک سهمیه ۱۰هزار تنی در ماه به شما تعلق بگیرد، این سهمیه را باید بین چند شناور با ظرفیت ۲تن و ۵تن تقسیم کنی؟ که این به معنی عدم بازخورد مناسب برای بانکرکننده است. این نقطه ضعف این سیاست است. در مجموع تعداد تانکر با ظرفیت پایین‌تر از ۱۰هزار تن در کشور محدود است و همه دارای سن بالا هستند. برای خرید هم یک مانع بزرگ به نام قانون حمایت حداکثری از تولید داخلی وجود دارد. برای ساخت مانع بزرگتری به نام تحریم وجود دارد و زمان طولانی و قیمت بالای سازندگان داخلی موانع دیگر هستند.

این وضعیت یک پارادوکس شده است. چه کسی باید این

گفت و گوی بانگ بانکرینگ با محسن بحیرایی:

«صنعت بانکرینگ» اولویت سیاستگذاران کشور نیست!

اعتباری را جذب کرده است، با هزینه زیاد توانسته است بانک عاملی را شناسایی و متقاعد کند و اسناد خود را به آن بانک تحویل داده است. در بازار جهانی جستجو کرده و شناور مناسب را پیدا کرده است و در مرحله خرید از سه ماه پیش باقی مانده است و از آن موقع به دلیل قانون حمایت حداکثری تولید داخلی میسر نشده است و براساس این قانون، باید مشخص شود، آیا ساخت آن شناور در داخل ممکن است یا نه؟

با مکاتباتی که انجام شد، انجمن مهندسی دریایی ایران با مدیرکل وقت امور دریایی وزارت صمت پیش جلسات و تعاملات خوبی را داشت، مدیرعامل ایزویکو و مدیرعامل هلندیک صدرا در آن جلسه حاضر شدند و مباحث صورت گرفت و مقرر شد آن دو شرکت معظم که توانایی ساخت را دارند، قیمت تمام شده و زمان ساخت را اعلام کنند.

ایزویکو طی نامه‌ای مبلغ تمام شده را ۵۶میلیون دلار و زمان ساخت را سه سال و نیم اعلام کرده است. صدرا قیمت تمام شده را ۴۷میلیون دلار و زمان ساخت را سه سال اعلام کرده است. با فرض اینکه این قیمت درست و ثابت است و زمان هم ثابت است، سه سال برای فعال شدن زمان از دست خواهیم داد.

شرکت متقاضی شناوری با سن کمتر از ۵سال را باقیمت ۲۵میلیون دلار پیدا کرده است. این اختلاف را چه کسی باید پرداخت کند؟ بخش خصوصی؟ این بخش که چالش اصلی ماجراست را کسی تاکنون پاسخ نداده است. دیروز دوباره وزارت صمت نامه‌ای را به انجمن ارسال کرده است که دوباره جلسه‌ای برای این موضوع دایر گردد تا شاید پاسخی برای این مسأله پیدا شود.

بانگ بانکرینگ: با تشریحاتی که شما فرمودید وضعیت بانکرینگ ایران در جهات چه وضعیتی خواهد داشت؟

بحیرایی: صنعت بانکرینگ یک صنعت انحصاری، ویژه و بسیار سودآور و یک صنعت استراتژیک است. می‌دانید که تا ۹۰درصد



تجارت جهانی در بستر دریا رقم می‌خورد. ۳۰درصد مراودات نفتی جهان از خلیج فارس و دریای عمان خصوصاً تنگه هرمز عبور می‌کند. اعدادبزرگی اند؛ می‌دانیم تمام شناورها و کشتی‌هایی که از این تنگه عبور می‌کند و حجم عظیمی از اقتصاد دنیا را جابجا می‌کند، نیاز به یک ضروریاتی دارد که در دسترس ماست و از بیخ گوش ما می‌گذرند و ما فقط تماشاچی شدیم. این یک فرصت بزرگی است که برای ملت ایران، صنعت ایران و جوانان ایران از دست می‌رود. این تأسفد باری برای ماست. نکته دیگر اینکه، سومین مرکز بزرگ بانکرینگ دنیا، فجیره است. براساس آمارها، بعد از سنگاپور و آمستردام، فجیره سوم است. نکته اینجاست که فجیره ورودی سوخت خود را از کجا تأمین می‌کند؟ مواد اصلی خود را که با آن بازار منطقه را قبضه کرده است را از ایران می‌گیرد! ما داریم خام‌فروشی می‌کنیم که زیان بزرگی برای کشور است. براساس فوب منطقه، قیمت مازوت سولفور بالا برای هر تن، حدود ۴۷۰دلار است، قیمت کم سولفور ۷۳۰ تا ۷۴۰دلار است. چقدر فاصله است! که فقط از طریق فرآوری می‌توان به آن دست یافت.

در آیین نامه اجرایی، دوباره سیاستگذار اولویت و اهمیت را بر روی بانکر نگذاشته است. نکته مهم اینکه در فصل‌های سرد سال -بخشی از پاییز و سه ماهه زمستان- که سوخت مازوت به سمت پالایشگاه‌ها و نیروگاه‌ها و مراکز دیگر می‌رود، دوباره بانکر به اولویت بعدی می‌رود، چون بخش صادرات را نمی‌خواهند از دست بدهند. در صورتی که بانکر باید در اولویت باشد و چرخه‌ها باید بچرخد؛ اما در حال حاضر چرخه اقتصاد ما در این صنعت ناقص است. امیدوارم سیاستگذاران و مسئولان ما در این بخش هوشمندتر فکر و عمل کنند. تا چشم به هم بزنیم، سال ۲۰۳۰ می‌رسد، بعد از آن ناوگان دریایی ما فلج می‌شود. تمهید و سرمایه‌گذاری باید انجام شود. کشور ما کشور فقیر و بی‌پول نیست و می‌تبلد به هر قیمتی در این زمینه سرمایه‌گذاری

پارادوکس را حل کند، جای ابهام است. در انجمن مهندسی دریایی، چندین بار از وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت (صمت) سؤال کردیم. متولی گره‌گشایی این ابهام وزارت صمت است؛ این وزارتخانه دو بازو دارد: یک، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی که وظیفه آن، پیگیری امورات شورا در حد کلان است و دوم، مدیرکل امور دریایی وجود داشت که برنامه هفتم توسعه کشور، وظایفی برای آن بخش دارد که اگر این وظایف پاسخ داده می‌شد، حل بسیاری از گره‌ها ممکن می‌شد. آقای وزیر صمت وقت در دولت چهاردهم اینس مدیریت را حذف کرده است! حالا سؤالی وجود دارد: مثلاً ما می‌خواهیم یک شناور تانکر (MR) خرید کنیم، قیمت این شناور با سن کمتر از ۱۰سال که شناور خوبی هم باشد، بین ۲۰ تا ۲۵میلیون دلار است، آنی قابل خرید است و کمتر از یک ماه وصول می‌شود و وارد چرخه اقتصادی ایران می‌شود، اما اگر بخواهیم آن را در داخل بسازیم، چه می‌شود؟ قیمت آن ۵۰ تا ۶۰میلیون دلار می‌شود و زمان ساخت حداقل ۳تا ۳و نیم سال طول می‌کشد. پس پاسخ نیاز امروز ما را نمی‌دهد. چه کسی باید این مشکل را حل کند؟ مدیرکل امور دریایی وزارت صمت! الان اینس اداره کل با اداره کل‌های دیگری مانند ریلی، هوایی، دریایی و خودروپی تلفیق شده است که وضعیت غامض و عجیبی را ایجاد کرده است. الان در انجمن مهندسی دریایی با چند سؤال، ابهام متقاضیان روبرو هستیم که به حال نتوانستیم علی‌رغم مکاتبات زیاد، جواب آن را بگیریم.

بانگ بانکرینگ: یکی از شرکت‌های بزرگ بانکر موضوعی را با ما در میان گذاشته است و به دنبال خرید شناور مورد نیاز از خارج از کشور هست، اما به دلیل برخی موانع، امکان پذیر نیست.

بحیرایی: همین ابهام وجود دارد. اخیراً نامه آن شرکت برای ما هم آمده است. همان شرکت با ریزینی زیاد از صندوق توسعه ملی

فرست، وقت داشتیم کشور را مجهز به تجهیزات کنیم که سوخت کم سولفور داشته باشیم؛ یعنی سالی که الزام آمد و ۱۰سال به ما فرصت داده شد. در ۲۰۲۰شاهد دعوی او وزارتخانه بودیم و وزارت نفت گفت که اصلاً وظیفه ما نیست و کسی هم به ما نگفته است! این الزام ملی و برای کشور بود و اصلاً جناحی نبود که بگویم یک جناح و یک وزارتخانه خاص باید آن را انجام دهد. الزام بین‌المللی بود و الان ۵سال آن گذشته و ما با ۲۰۳۰روبرو هستیم. هنوز برای سوخت نیم درصد سولفور کاری نتوانستیم انجام دهیم؛ در ۲۰۳۰باید به یک دهم برسیم. ولی یک نکته باید یک دهم را به صفر برسانیم و به سمت سوخت پاک و سوخت سبز برویم اما هنوز برای سوخت نیم در صد ما تدبیر نکردیم. چگونسه می‌خواهیم با قوانین و مقررات الزام آور بین المللی مواجه شویم؟ حتی فکرش را هم نداریم. نکته اینجاست، گاهی در حال تلاشی و به نتیجه نمی‌رسیم. ولی یک وقتی هم اصلاً به فکرش هم نیستی! الان به نظر می‌رسد در این مسأله باری به هر جهت و به صورت محدود و موضعی و بعضی از جبهه‌ها خودجوش اقداماتی می‌شود که به علت این که منسجم نیست و حمایت‌های کافی دولتی ندارد، به جواب نرسیدند.

بانگ بانکرینگ: به عنوان یک کارشناس ارشد خبره این حوزه، در بخش سخت‌افزاری، وضعیت و نیازهای صنعت بانکرینگ چگونه است؟

بحیرایی: اگر در بحث زیرساختی یا همان سخت‌افزاری بخواهیم صحبت کنیم، در شمال و جنوب کشور با کمبود مواجه هستیم؛ هم در شناور و هم در مخازن و زیرساخت‌های دیگر ضعف داریم. در بخش مخازن، با توجه به ساخت مخازن در بندرعباس و عسلویه این ضعف در حال برطرف شدن است. ظرفیت فراسکوی عسلویه، مجموعه ترمینالی فرآورده‌های نفتی با گنجایش تقریباً یک میلیون و ۲۰۰هزار متر مکعب است.

