

# شرکت ملی نفتکش و حمل نفت در دریای خزر

محمد سوری  
مدیرعامل  
شرکت ملی نفتکش ایران

ارائه شده در همایش بین المللی منابع نفت  
خاورمیانه و دریای خزر و بازارهای جهانی  
انرژی



دریای خزر، مخصوصاً بازرگانی دریایی آن، هنوز در شکل اساطیری خود باقی مانده و از تحرک و پیشرفت های زمان معاصر فاصله بسیاری دارد. این در حالی است که در حدود ۱۴۰ سال قبل اولین نفتکش جهان در بندر باکو ساخت شده و با آنکه این حوزه آبی زادگاه بزرگترین پدیده حمل و نقل قرن بیستم، یعنی کشتی

شاید بتوان واژه «کم حاصل» را بزرگترین ویژگی دریای خزر برشمرد. به عبارت دیگر، زمان که به دریای خزر می رسد تنبیل می شود. برخلاف ویژگی برخی حوزه های آبی دیگر جهان، مانند خلیج فارس، رتدم و سنگاپور که فعالیت های دریایی و بازرگانی در حالتی شریانی قرار دارد، چرخه بازرگانی کشورهای حوزه

ساله است که موضوع دریای خزر و مسائل آن بر سر زبانهاست. در هر سال حداقل چند کنفرانس و گردهمایی با عنوان دریای خزر در تهران و کشورهای منطقه و حتی در لندن برگزار می شود. ولی متأسفانه علی رغم همه این گفتگوها و بررسی های کارشناسی، نتایج عملی آن بسیار اندک و ناچیز است.

جدول ۱- میزان تخمین عرضه و تقاضای نفت در دریای خزر

۲۰۰۶	۲۰۰۵	۲۰۰۴	۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	هزار بشکه در روز
آذربایجان							
۱۰۹۴	۹۱۶	۷۶۱	۶۱۷	۴۸۳	۴۱۵	۳۴۰	تولید
۱۵۵	۱۵۰	۱۵۳	۱۵۶	۱۵۹	۱۶۱	۱۶۴	تقاضای داخلی
۶۵۰	۶۵۰	۵۵۰	۳۵۰	۳۰۰	۲۱۰	۱۶۰	سایر مسیرهای انتقال
۲۸۹	۱۱۶	۵۸	۱۱۱	۲۶	۴۴	۱۶	مازاد موجود برای SWAP
ترکمنستان							
۲۲۰	۲۰۰	۱۸۰	۱۶۰	۱۵۰	۱۴۵	۱۳۰	تولید
۹۲	۹۱	۹۰	۸۹	۸۸	۸۸	۸۷	تقاضای داخلی
۱۲۸	۱۰۹	۹۰	۷۱	۶۲	۵۷	۴۳	مازاد موجود برای SWAP
قزاقستان							
۱۳۷۷	۱۲۴۷	۱۱۱۳	۱۰۶۹	۹۳۳	۷۹۹	۷۱۵	تولید
۳۲۹	۳۲۰	۳۱۰	۳۰۱	۲۹۳	۲۸۴	۲۷۶	تقاضای داخلی یا سوآپ با روسیه
۷۲۰	۶۶۰	۶۳۰	۶۰۰	۵۱۰	۴۲۰	۳۵۰	سایر مسیرهای انتقال
۳۲۸	۲۶۷	۱۷۳	۱۶۸	۱۳۰	۹۵	۸۹	مازاد موجود برای SWAP
۷۴۵	۴۹۲	۳۲۱	۳۵۰	۲۱۶	۱۹۶	۱۴۸	مجموع کل مازاد برای SWAP
۳۷۰	۳۰۰	۲۵۰	۲۰۰	۱۵۰	۱۲۰	۱۰۰	* میزان نفت قابل پیش بینی برای انجام با SWAP ایران

\* مازاد نفت آذربایجان در این جدول ذکر نشده است.

نفتکش به شمار می‌رود، با این وجود صنعت کشتی‌سازی این منطقه رشد قابل انتظاری نداشته و ما هم‌اکنون برای اجرای پروژه معاوضه نفت که اصطلاحاً «سواب» نامیده می‌شود، به علت محدودیت امکانات ساخت و سازهای دریایی و کشتی‌سازی، با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستیم.

در اینجا به طور خلاصه ابتدا ویژگی‌های کشتیرانی نفت در دریای خزر و سپس آخرین

امکانات موجود کشتیرانی در این دریای نیمه بسته، ارائه می‌شود.

### ویژگیهای کشتیرانی نفت

#### ۱- نفتکش‌های «کاسپین ماکس»

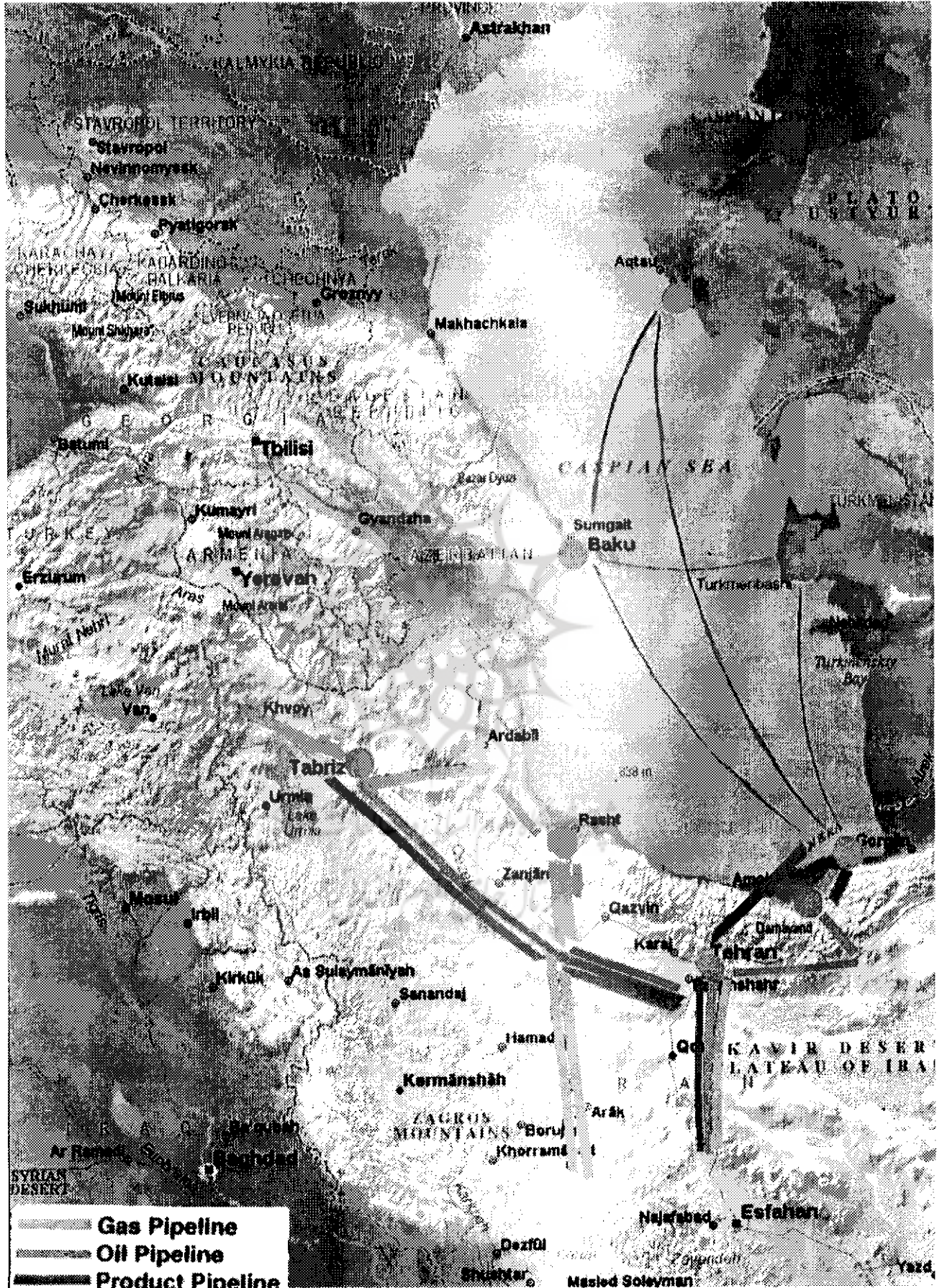
این نوع نفتکش که بین ۳ تا ۷ هزار تن ظرفیت دارد، متداول‌ترین نوع نفتکش موجود در این دریا می‌باشد. این نفتکش‌های کوچک علاوه

بر نیاز به آب‌خور کم و قابلیت تخلیه و بارگیری نفت در بنادر نفتی کشورهای منطقه، چنانچه احیاناً به هر دلیل قابل استفاده نباشد، می‌توان آنها را از طریق بزرگراه‌های آبی ولگا-دن و یا ولگا-بالتیک به دریای سیاه و یا دریای بالتیک منتقل نمود و به عبارت دیگر، محتاج به بازار کشتیرانی داخل دریایی خزر باقی نخواهند ماند. این نوع نفتکش، صرف‌نظر از تعداد و چگونگی استفاده از آنها، قادرند تنها مقادیر

جدول ۲- مختصات بنادر دریای خزر

مشخصات بنادر مختصات	باکو/دوبندی	ترکمن‌باشی/چلکن		آکتائو	نکا
		۶/۸ متر	۶/۸ متر		
عمق آب	۱۲ متر	۶/۸ متر	۶/۸ متر	۹ متر	۵ متر
فاصله تا نکا	۵۳۰ کیلومتر	۴۰۰ کیلومتر		۸۵۰ کیلومتر	-
نرخ حمل برای هر تن	ترکمن‌چای-باکو ۷ الی ۸ دلار امریکا	ترکمن‌باشی-نکا ۱۱ الی ۱۳ دلار امریکا		آکتائو-نکا ۱۳ الی ۱۶ دلار امریکا	-
زمان بارگیری و تخلیه	۷ ساعت	۷ ساعت		۶ الی ۸ ساعت	۷ ساعت
مدت یک سفر کامل میان بنادر و بندر نکا	۵ روز	۴ روز		۷ روز	-
تسهیلات بنادر و مخازن ذخیره‌سازی نفت	۲۸ مخزن ذخیره برای حداقل ۱۰۷ میلیون تن و ۸ لنگرگاه برای پهلوگرفتن نفتکش‌ها	۲ مخزن ذخیره‌سازی به ظرفیت ۸۰۰۰ بشکه که توسط دو سکوی L A R M A G تغذیه می‌شوند.	۲ اسکله نفتی و یک مخزن ذخیره‌سازی به ظرفیت ۵۰۰۰ تن	مخازن نگهداری نفت خام به ابعاد متر مکعب ۶۰۰۰×۲۰۰×۵۰۰۰ لنگرگاه برای بارگیری نفت کشتی یدک‌کش در این بندر وجود ندارد.	این بندر دارای ۲ لنگرگاه برای پهلوگیری نفتکش‌ها و ۳ لنگرگاه نیمه‌ساز است و در آن دو مخزن ذخیره‌سازی وجود دارد که هر یک قادر به ذخیره ۷۵۰۰ تن نفت تصفیه شده می‌باشند و ۲ مخزن دیگر برای ذخیره نفت خام به ظرفیت ۵۰۰۰ تن وجود دارد. یک لنگرگاه در نوشهر و ۴ بندرگاه دیگر در انزلی وجود دارد. مجموعاً ۱۰ لنگرگاه در بنادر ایرانی دریای خزر وجود دارد که در آنها وجود یدک‌کش ضروری است.
تسهیلات کنترل/بازیافت آلودگی نفتی	هیچ‌گونه اطلاعاتی در دسترس نیست	هیچ‌گونه اطلاعاتی در دسترس نیست	تجهیزات ضد آلودگی که متشکل از ۱۵۰۰ مترسند شناور نفت یا Oil boom می‌باشد که بر روی اسکله سوار است.	یک شناور برای جلوگیری از آلودگی وجود دارد و یک مخزن ذخیره‌سازی برای جمع‌آوری آلودگی به ظرفیت ۵۰۰۰ تن	هیچ‌گونه تجهیزات برای بازیافت نفت سرریز وجود ندارد و در صورت نیاز این تجهیزات از بندر انزلی و نوشهر به این بندر آورده می‌شوند.

شکل ۱ - مسیرهای حمل نفت خام بین بنادر دریای خزر



محدودی نفت خام حوزه دریای خزر را جابجا کنند، ولی برای اجرای پروژه‌های بزرگ آمادگی ندارند.

### دورنمای تولید نفت خام در منطقه دریای خزر

به طوری که در جدول شماره ۱ ملاحظه می‌شود، نفت خام اضافی قابل صدور از حوزه‌های نفتی قزاقستان و ترکمنستان، تا ۶ سال دیگر به رقمی معادل ۲۷ هزار بشکه در روز می‌رسد. چنانچه نفت خام اضافی جمهوری آذربایجان را نیز به حساب آوریم، این رقم به ۲۶۰ هزار بشکه در روز خواهد رسید.

چنانچه بخواهیم مثلاً نفت خام جمهوری قزاقستان و ترکمنستان را به میزان ۳۷۰ هزار بشکه در روز از بنادر «آکتائو» و «چله‌کن» به وسیله کشتی نفتکش به بندر نکا منتقل کنیم، حدود ۷۰ نفتکش ۵ تا ۷ هزار تنی مورد نیاز خواهد بود.

### مسیرهای کشتیرانی نفت

شکل شماره ۱، مسیرهای حمل نفت خام را از آکتائو و ترکمن‌باشی به نکا نشان می‌دهد. در

محاسبات انجام شده در مورد هر سفر و برگشت بین آکتائو-نکا، ۷ روز و یک سفر کامل ترکمن‌باشی-نکا، ۵ روز در نظر گرفته شده است. البته نباید فراموش کرد که دریای خزر یکی از ناآرام‌ترین دریاهای جهان است. مبادله عمودی آنها در طبقات بالای دریای خزر در هنگام وزش بادهای شدید، امواج را به شدت توسعه داده و وضعیت پیچیده‌ای را به وجود می‌آورند. به همین سبب، امواج این دریا بعضاً ۶ متر ارتفاع و کمانه‌ای به شعاع ۲۰۰ متر دارند که در بسیاری از روزهای سال، مخصوصاً از اوایل آبان‌ماه تا اسفند، کشتیرانی در آن بسیار مشکل است.

### مشخصات بنادر نفتی دریای خزر

به طوری که در جدول شماره ۲ ملاحظه می‌شود، عمق آب در کلیه بنادر نفتی دریای خزر، به جز بندر باکو که ۱۲ متر است، در سایر بنادر ترکمن‌باشی، آکتائو و نکا کمتر از ۱۰ متر می‌باشد. در این میان، عمق آب در بندر نکا حتی از بنادر دیگر نیز کمتر است که لازم است این بندر لایروبی و تعمیق شود.

نرخ اجاره هر تن نفت توسط نفتکش‌های ۵ تا ۷ هزار تنی، از ترکمن‌باشی تا نکا ۱۱ تا ۱۳

دلار و از آکتائو به نکا بین ۱۳ تا ۱۶ دلار می‌باشد.

### شرکتهای کشتی‌سازی حوزه دریای خزر

به طوری که در جدول شماره ۳ ملاحظه می‌شود، در حال حاضر ۱۱ کارگاه کشتی‌سازی متوسط و کوچک برای ساخت کشتی و یا سازه‌های دریایی در دریای خزر وجود دارد که عمده‌ترین آنها در فدراسیون روسیه و در گوشه و کنار رودخانه ولگا قرار دارند.

کارگاه‌های کشتی‌سازی روسی، سابقه‌ای طولانی در ساخت کشتی مخصوصاً تانکر دارند و اخیراً اطلاعاتی دریافت کرده‌ایم که این کارگاه‌ها قادرند نفتکش‌هایی تا ۱۰۰ هزار تن نیز بسازند.

مشخصات فنی نفتکش‌های روسی با سایر نفتکش‌های مشابه تا حدود زیادی تفاوت داشته و عموماً وابسته به تکنولوژی کشور فنلاند می‌باشند.

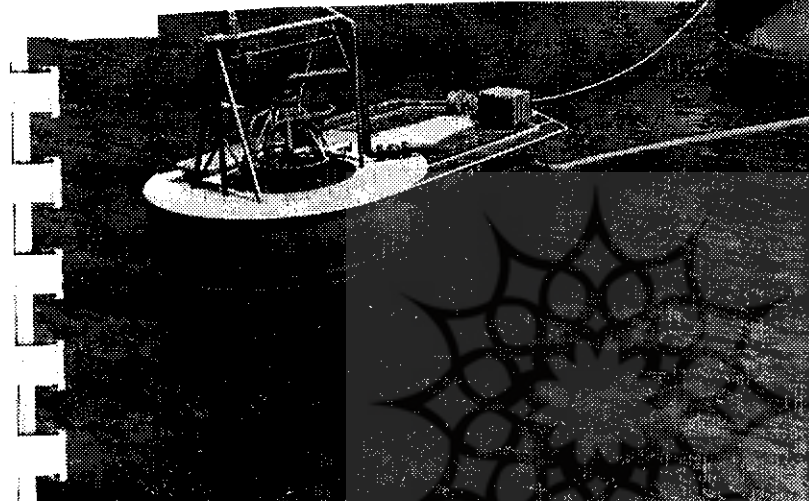
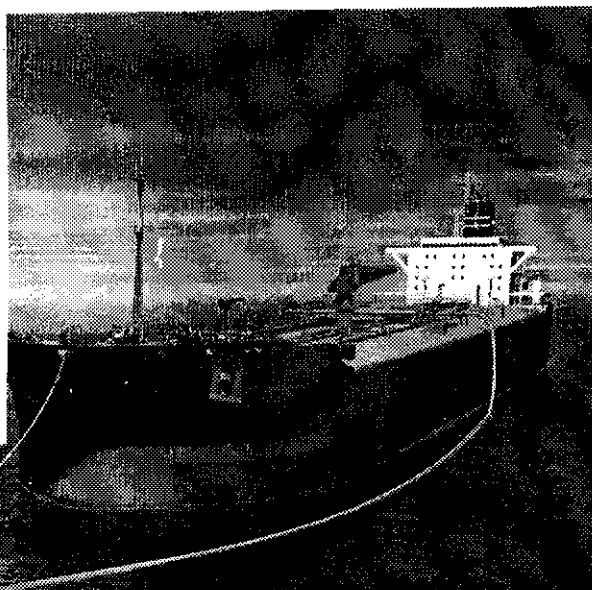
برای ساخت نفتکش‌های ۶۰ هزار تنی در بندر نکا نیز امکانات بالقوه‌ای وجود دارد که در صورت قطعیت یافتن ساخت این نفتکش‌ها، یقیناً امکانات مزبور مورد توجه قرار خواهد

جدول ۳- شرکتهای عمده کشتی‌سازی در دریای خزر

فدراسیون روسیه		جمهوری آذربایجان		جمهوری اسلامی ایران	
نام شرکت	نام فعالیت	نام شرکت	نام فعالیت	نام شرکت	نام فعالیت
ASTRAKHAN	ساخت کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۰۰۰ تن	ZAKS	تعمیر کشتی‌ها	شهرت کشتی‌سازی	ساخت سازه‌های برون ساحلی
LOTOS SHIPBUILDING	ساخت کشتی‌های باربری با ظرفیت ۷۰۰۰ تن	ZIKH	ساخت سازه‌های برون ساحلی	شهرت کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۰۰۰ تن	ساخت کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۰۰۰ تن
MRINE SHIPBUILDING	فلزکاری و ساخت قطعات کشتی	KASMOPR NEFLMOT	تعمیر کشتی‌های نظامی	شهرت کشتی‌های باربری	ساخت کشتی‌های باربری
KROSNY BARIKADY BUILDING	ساخت قطعات مختلف کشتی برای شرکت‌های AKER و LOTOS RAUMA PLANTS	SHEKF PROJECT STORY	ساخت سکوها برون ساحلی	شهرت کشتی‌های معمولی	ساخت یدک‌کش
VOLGOGRAD SHIPBUILDING PLANT	ساخت کشتی‌های نفتکش و قایق‌های باربری	شهرت کشتی‌های JACK Up	ساخت شکو و پل‌های JACK Up	شهرت کشتی‌های معمولی	ساخت کشتی‌های معمولی
	ساخت نفتکش‌های اقیانوس‌پیما و معمولی با ظرفیت حداکثر ۱۱۰۰۰ تن				

## شکل شماره ۲- بویه مهار کشتی (SBM)

این سیستم روشی نوین برای مهار کشتی‌ها و یا انتقال مایعات به درون آنها به حساب می‌آید. سیستم‌های برجک بویه بارگیری (BTL) و برجک بویه استحصال (BTP) مکمل سیستم‌های STP, SAP, SAL, STL می‌باشند. برخلاف سایر سیستم‌های APL اساس کار سیستم‌های BTL و BTP بر مهار کشتی توسط بویه شناور در سطح دریا می‌باشد. در دریاها نا آرام، سیستم‌های غوطه‌ور (STL) از مزیت و برتری نسبت به سایر سیستم‌های بارگیری نفت برخوردار می‌باشند. در ساخت بویه‌های BTL و BTP از تجربیات و فن آوری به دست آمده از نصب سیستم‌های STP, STL, SAL استفاده شده است. قسمت دم (tail) بویه BTL طوری طراحی شده است که نسبت به جریانات هوا و حرکات آب کمترین مقاومت را از خود نشان دهد.



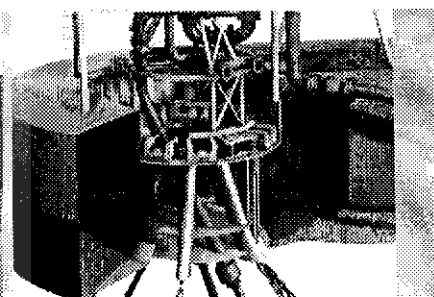
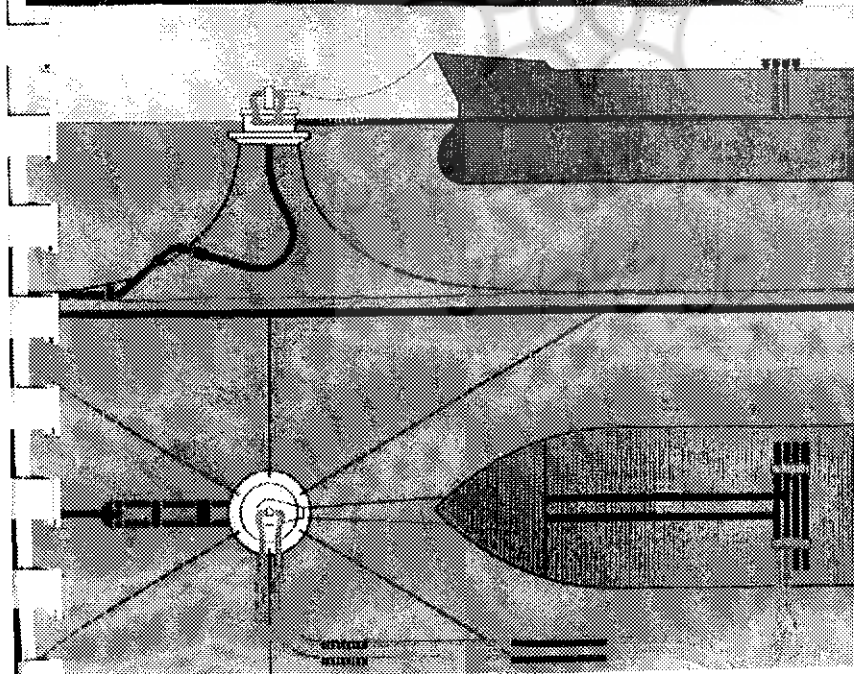
### قسمت‌های اصلی:

بویه به همراه برجک به مفصل گردان، لوله کشی و تأسیسات.

شلنگ‌ها و کابل‌های اتصال نفتکش

سیستم کامل مهار کشتی شامل لنگرها

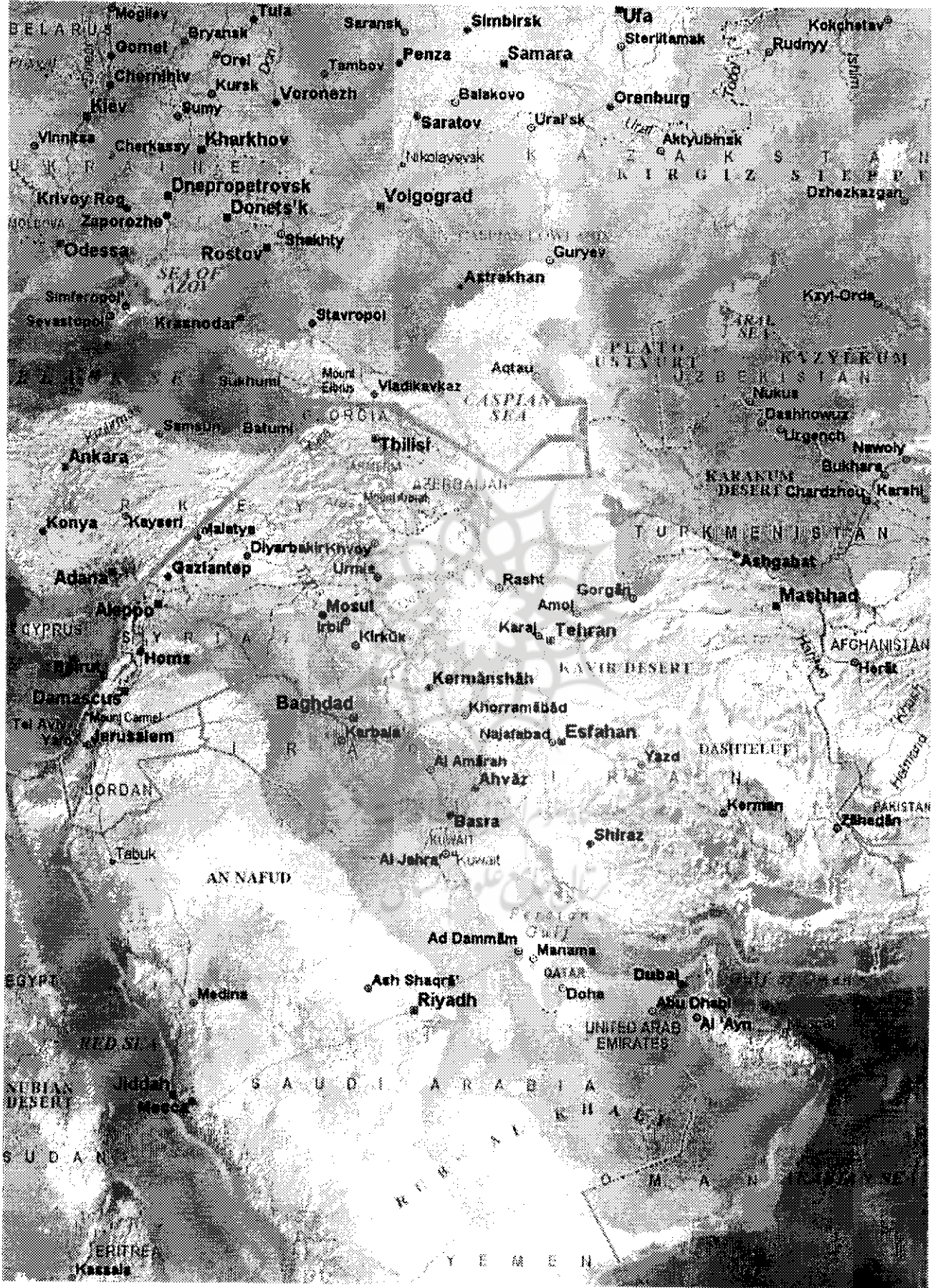
اجزای اضافی: لوله‌های انتقال از FPSO یا سکو به بویه BTL که در برگیرنده جداره راهنمای حفاری می‌باشد.



در ساخت این نوع از بویه از تجربیات و فن آوری به کار رفته در نصب سیستم‌های STP, STL, SAL استفاده شده است. در ساخت برجک و سایر اجزای اصلی از تجربیات گسترده‌ای استفاده شده است که از طراحی، ساخت و نصب و راه‌اندازی سیستم‌های STP, STL, SAL به دست آمده است. ثابت شده است که یاتاقان‌های چرخان که منطبق با اصول اثبات شده طراحی و ساخته

شده‌اند در آب‌های عمیق و در جاهایی که جداره راهنمای حفاری بزرگ می‌باشد و به هنگام مهار کشتی تنش زیاد متوجه بویه می‌شود از برتری و مزیت بیشتری برخوردار است. برای سیستم‌های BTL که در آنها جداره راهنمای حفاری کوچکتر و تنش کمتر می‌باشد، یاتاقان‌های کشویی بهتر عمل می‌کنند.

شکل شماره ۳- مسیر خط لوله باکو-سیحان



گرفت.

## ۲- لزوم تحولی بزرگ در کشتیرانی نفت دریای خزر

شرکت ملی نفتکش در یک بررسی دقیق و همه‌جانبه به این تجربه کارشناسی دست یافته است که برای حمل مقادیر بالای نفت توسط کشتی در دریای خزر باید از نفتکش های ۶۰ هزار تنی استفاده شود.

با استفاده از این نوع نفتکش در دریای خزر، قادر خواهیم بود تا کلیه نفت خام اضافی منطقه دریای خزر را توسط نفتکش های ۶۰ هزار تنی جدید که «سوپا ماکس» نامیده می‌شود، به بندر نکا حمل کنیم.

به طور خلاصه باید گفت، طبق بررسی های انجام شده، این کار با ایجاد امکاناتی که ذکر خواهد شد، صد درصد امکان پذیر و اقتصادی است.

امکانات مورد نظر به این شرح است:

### الف- ساخت کشتی ۶۰ هزار تنی

برای ساخت این نوع کشتی، می‌توان قطعات پیش ساخته کشتی را از طریق آبراه ولگا به دریای خزر منتقل کرد و سپس در یکی از کشتی سازی های واجد شرایط حوزه خزر، مانند کشتی سازی نکا یا کشتی سازی ولگا، آنها را مونتاژ کرده و ساخت.

### ب- نصب SBM و یا سیستم STL (بویه های مهار کشتی)

با توجه به اینکه کشتی های جدید به علت عمق کم آب قادر به پهلوگیری در بنادر نفتی موجود نخواهند بود، لازم است تا سیستم مهار کشتی در فواصل ۶ تا ۱۰ کیلومتری ساحل بنادر آکتائو، ترکمن باشی، باکو و نکا نصب شود. استفاده از بویه بارگیری و تخلیه STL در دریای خزر، با توجه به اینکه اغلب اوقات طوفانی است، نسبت به سیستم SBM بیشتر قابل استفاده است. سیستم STL، بویه بارگیری و تخلیه جدیدی است که در پایانه های مختلف دریای شمال مورد استفاده قرار گرفته و عملاً بازدهی خوبی داشته است. این سیستم که به وسیله سیم های مهار کننده در کف دریا نصب می‌شود، از زیر آب به مخازن کشتی وصل شده و عمل تخلیه و بارگیری را انجام می‌دهد.

مزایای این سیستم عبارت است از:

### ● عملیات بارگیری و تخلیه در شرایط جوی

نامساعد میسر می‌باشد.

### ● نیازی به استفاده از خدمات راهنما و یدککش ندارد.

● عملیات بستن و بازکردن کشتی در حداقل زمان و بدون نیاز به کمک پرسنل ساحلی میسر می‌باشد.

● با عنایت به اینکه سیستم STL به یک محفظه تعبیه شده در زیر کشتی متصل می‌شود، طوفانی بودن دریا بر روی آن تأثیری ندارد.

● بندر مجهز به سیستم STL در کلیه روزهای سال عملیاتی است، در صورتی که با سیستم SBM (با توجه به شرایط جوی منطقه دریای خزر)، سالانه حدود ۱۲۰ روز غیر عملیاتی می‌باشد.

● تنها نکته منفی STL در مقایسه با SBM، این است که باید در محلی به عمق حداقل ۲۵ متر نصب شود که در نتیجه خطوط لوله طولانی تری در بستر دریا مورد نیاز خواهد بود.

### سیستم SBM

در شکل شماره ۳، نحوه استفاده از SBM نشان داده شده است که در صورت خرید نفتکش های ۱۲ هزار تنی که در فاز اول طرح کشتیرانی نفت در دریای خزر قرار دارد، به نصب یک دستگاه SBM در نزدیکی ساحل نکا نیاز خواهیم داشت.

### ج- نصب خط لوله بستر دریا

با احداث خط لوله نفتی بستر دریا قادر خواهیم بود تا نفت خام موجود در مخازن ساحلی کشورهای صادرکننده را از این طریق به بندر نکا انتقال دهیم.

### اقتصادسنجی طرح ساخت نفتکش های «سوپا ماکس»

به طوری که بررسی های کارشناسی نشان می‌دهد، علی‌رغم هزینه حمل هر بشکه نفت توسط نفتکش های ۵ هزار تنی از قرار هر بشکه حدود ۲ دلار، هزینه حمل هر بشکه نفت توسط نفتکش های ۶۰ هزار تنی «سوپا ماکس»، حداکثر ۸۰ تا ۸۵ سنت در هر بشکه خواهد بود که در مقایسه بسیار با صرفه است.

### ۳- سیاست زدگی منطقه دریای خزر

متأسفانه مسئله انتقال نفت خام کشورهای

حوزه دریای خزر، به دلیل آمیختگی شدید آن با مسائل سیاسی، اصولاً فاقد پشتوانه مطالعات کارشناسی است.

گرچه قدرت های بزرگی مانند روسیه و چین به دلیل همجواری و پیش بینی نیازهای آتی خود به نفت خام حوزه دریای خزر، هر کدام دکتترین و نظرات متناسب اهداف خود را ارائه داده‌اند، لیکن در حال حاضر فعالیت ایالات متحده آمریکا برای انتقال مقادیر اضافی نفت حوزه دریای خزر به دریای مدیترانه از طریق خط لوله باکو-سیحان حائز اهمیت است.

### ب- طرح خط لوله باکو-سیحان

در شکل شماره ۳، مسیر خط لوله باکو-سیحان مشاهده می‌شود که بیش از ۲ هزار کیلومتر بوده و هزینه انجام آن، متجاوز از ۲ میلیارد دلار تخمین زده شده است. طرح ایجاد این خط لوله که در صورت احداث بر هزینه ترین خط لوله جهان خواهد بود، مبتنی بر دامنه ای از تسخيلات سیاسی است که فراتر از ظرفیت فیزیکی منطقه دریای خزر قرار دارد. مگر اینکه قبول کنیم که ذخایر نفتی شناخته شده این منطقه به جای ۱۶ میلیارد بشکه نفت ۱۶۰ میلیارد بشکه می‌باشد.

به طوری که مطالعات کارشناسی نشان می‌دهد، مناسب ترین و اقتصادی ترین وسیله انتقال نفت خام اضافی حوزه دریای خزر، از طریق جمهوری اسلامی ایران می‌باشد که هزینه آن در مقایسه با طرح های پیشنهادی دیگر به مراتب کمتر است.

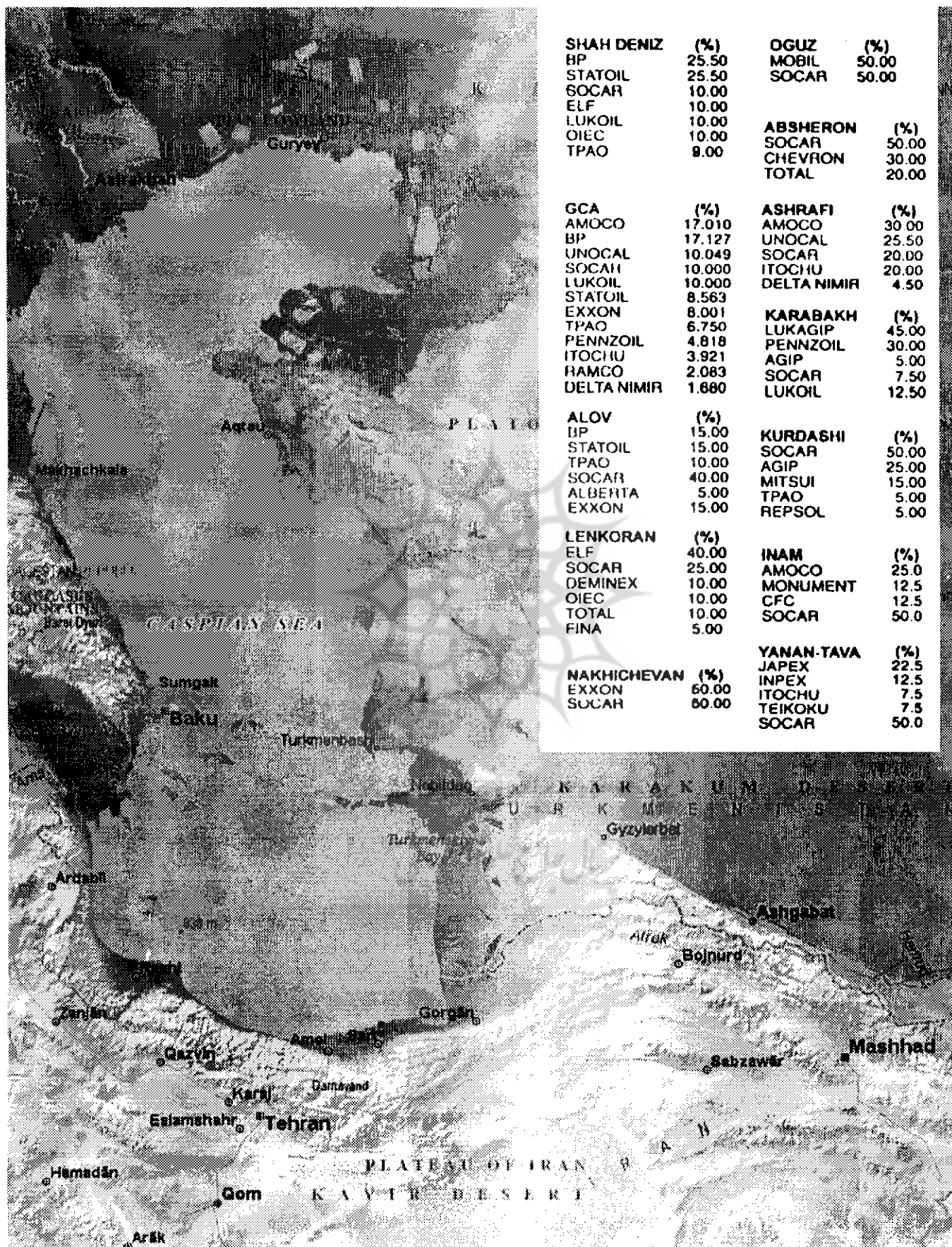
به عبارت دیگر، از دیدگاه کارشناسی، نفت خام دریای خزر در ویرترین خلیج فارس قرار دارد، نه در دریای مدیترانه، بنابراین، کوشش ایالات متحده آمریکا برای فرامنطقه ای ساختن صادرات نفت کشورهای حوزه دریای خزر که احتمالاً برای جانشین سازی و جبران کاهش تدریجی نفت دریای شمال پی‌ریزی گردیده است، نوعی رؤیازدگی است که حتی در صورت اجرا شدن از تأثیر اندکی برخوردار خواهد بود.

### ۴- هجوم شرکتهای نفتی

از ویژگیهای عمده حوزه های نفتی دریای خزر، هجوم سیلاب گونه شرکت های نفتی جهت استخراج نفت در مناطق باکو، قزاقستان و ترکمنستان است.

به طوری که در شکل شماره ۴ ملاحظه می‌شود، تنها نزدیک به ۳۰ شرکت نفتی در این

شکل شماره ۴- شرکت‌های نفتی فعال در منطقه خزر





جدول ۴- شرکت‌های کشتیرانی فعال در دریای خزر

نام شرکت	تعداد کشتی‌ها	ملیت	محل فعالیت	نوع خدمات	توضیحات
شرکت ولگا شپینگ	۸۵ کشتی CASPSMAX ۹۸ نفتکش رودخانه‌ای	فدراسیون روسیه	دریای خزر، دریای سیاه، رودخانه ولگا	حمل کالا	تمام کشتی‌ها دو جداره بوده ولی از کیفیت بالایی برخوردار نیستند و برای مدت‌های طولانی نمی‌توان آنها را اجاره نمود.
ترنس پترو ولگا	۶ کشتی CASPIMAX ۳ نفتکش رودخانه‌ای	فدراسیون روسیه	دریای خزر	حمل کالا	تمام کشتی‌ها دو جداره هستند و آماده همکاری با NITC برای حمل بار حتی برای درازمدت
شرکت کاسپین شپینگ	۳۵ CASPIMAX	جمهوری آذربایجان	دریای خزر	حمل کالا	کشتی‌های این شرکت در حال حاضر در حال حمل نفت خام قزاقستان و فرآورده‌های نفتی ترکمنستان به باکو یا بندر انزلی می‌باشند و آماده همکاری با NITC می‌باشد.
لاک اوپل	۱۰ نفتکش رودخانه‌ای	جمهوری آذربایجان	رودخانه ولگا	حمل کالا و خدمات دریایی	این شرکت تنها شرکت خدماتی است که با شرکت نفت آذربایجان کار می‌کند.
شرکت سهامی بوئی کاسپین	فاقد کشتی	جمهوری آذربایجان	باکو	مدیریت	این شرکت فاقد هرگونه کشتی می‌باشد ولیکن مدیریت ناوگان‌های زیادی را در آب‌راه‌های آذربایجان به عهده دارد.
KNF	۷۴ کشتی	جمهوری آذربایجان	باکو	خدمات دریایی	این شرکت یکی از باتجربه‌ترین و فعالترین شرکت‌ها در منطقه می‌باشد.
TRANSMARINE SHIPPING ENTERPRISES	فاقد کشتی	جمهوری آذربایجان	منطقه دریایی باکو	خدمات دریایی	این شرکت یک شرکت کوچک و خصوصی است که نفوذ زیادی در سیاست‌گذاری دریایی منطقه دارد و برای انجام امور، اغلب مفید واقع می‌شود.

توجه: شرکت‌های حمل و نقل آلمانی، هلندی و امارات متحده عربی از نفوذ بیشتری در بازار حمل و نقل دریای خزر برخوردار می‌باشند و این شرکت‌ها قادر هستند که انواع مختلف کشتی‌ها را در این منطقه عرضه نمایند.

تصدی‌گری خود را به طور مستقیم و یا غیرمستقیم به دست شرکت‌های نفتی سپرده‌اند، سرنوشت موارد توافق شده با ایشان نیز موکول به بسیاری شروط پیش‌بینی نشده است.

### جایگاه شرکت ملی نفتکش ایران در دریای خزر

چنانچه در جدول شماره ۴ ملاحظه می‌شود، در حال حاضر بیش از ۷ شرکت کشتیرانی عمده در حوزه دریای خزر مشغول فعالیت هستند که بعضاً دارای سابقه تاریخی زیادی نیز می‌باشند.

از بین آنها، شرکت کشتیرانی ولگا، شرکت کشتیرانی دریای خزر، ترانس پترو ولگا، لوک اوپل و کان‌اف مشهورترین و فعالترین

منطقه مشغول فعالیت هستند که باکو میزبان بیشترین تعداد از این شرکت‌هاست.

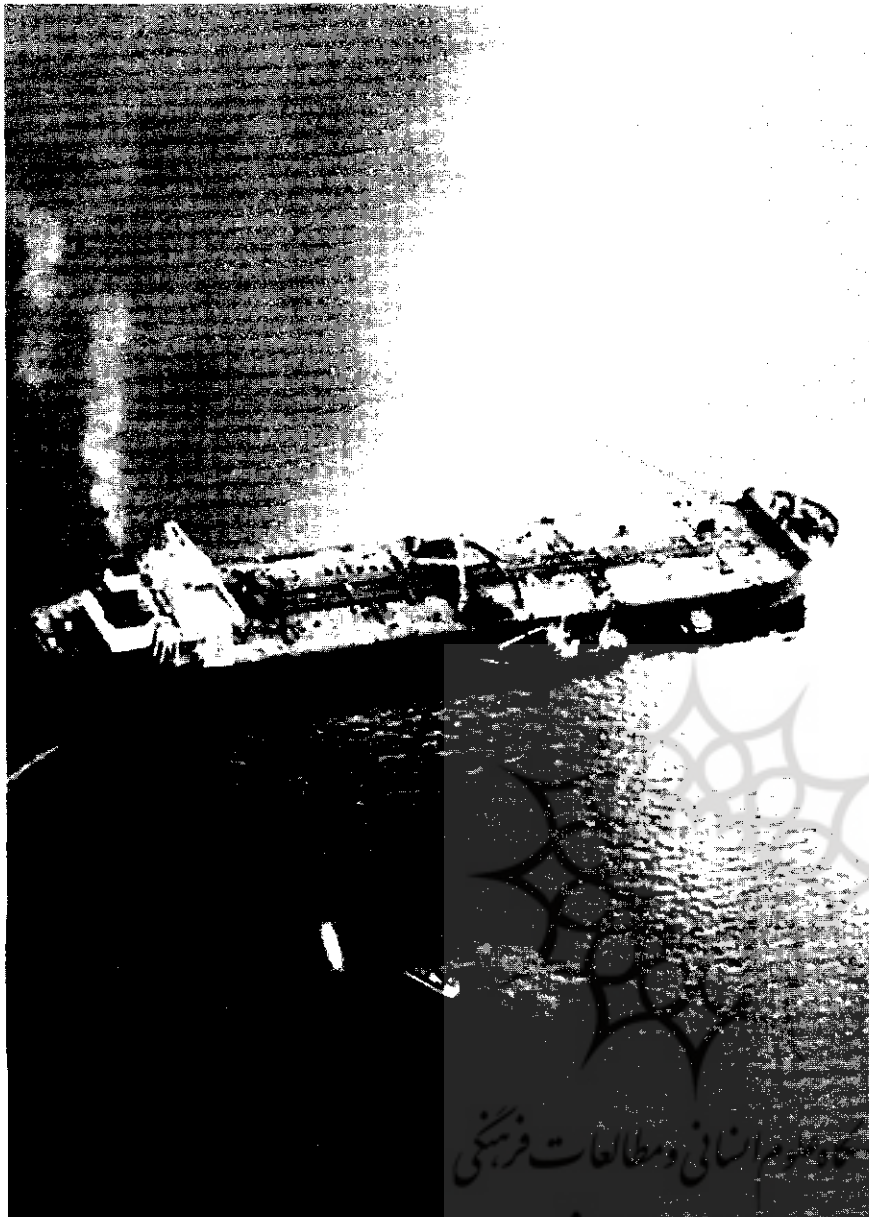
از بین شرکت‌های نفتی فعال در این منطقه می‌توان شرکت‌های اکسان، تگراکو، موبیل، شورون، بی‌پی، رمکو، تپائو، دلتانیمیر، سوکار، لوک اوپل، استات اوپل، ایتوچو، پنزول و شل را برشمرد.

تعداد شرکت‌های نفتی فعال در مناطق دریای خزر، خود نوعی مشکل ارتباطی را به وجود آورده است و از آنجا که این شرکت‌ها در عین همزیستی در حال رقابت با یکدیگر نیز می‌باشند، لذا امکان این امر که بتوان ارتباطی یکسان با آنها برقرار نمود و به نتایج قطعی مثبتی رسید، بسیار مشکل است.

دولت‌های منطقه نیز به دلیل اینکه برخی امور

می‌باشند. شرکت‌های کشتیرانی مزبور، جمعاً دارای ۳۱۰ فروند کشتی هستند که از این تعداد، ۷۴ فروند شناورهای ساحلی و ۲۳۶ فروند نفتکش‌های ۳ تا ۷ هزار تنی می‌باشند که اغلب در مسیر آبراه‌های ولگا-دن و یا ولگا-بالتیک تردد دارند.

اکنون نوبت جمهوری اسلامی ایران است که سهم خود را در کشتیرانی منطقه مخصوصاً کشتیرانی نفت تثبیت کند و در این حوزه آبی حضور عینی داشته باشد. برخی تصور می‌کنند که چون اصولاً در کشورهای آسیای میانه سیستم خطوط لوله حرف اول را می‌زند و در مناطق شمالی دریای خزر قبلاً پنجاه هزار کیلومتر خط لوله احداث گردیده است، دامنه فعالیت



کشتی‌های نفتکش حداکثر از یک مسافت ۸۰۰ کیلومتری فراتر نمی‌رود و لذا قلمرو زیادی برای ناوگان کشتی‌های نفتکش باقی نمی‌ماند. لیکن با توضیحاتی که در ادامه گفته خواهد شد، واقعیت قضیه با این استنباط فاصله زیادی دارد.

## نقش شرکت ملی نفتکش در چارچوب طرح معاوضه نفت

اجرای طرح معاوضه نفت که براساس خط لوله ۳۲ اینچی تهران-نکا پیش‌بینی شده است، در صورتی کاملاً مطلوب خواهد بود که به موازات آن، خط لوله دیگری از مناطق نفتی قزاقستان و ترکمنستان به نکا کشیده شده و به این صورت نفت خام این دو کشور، پالایشگاه‌های تهران و سپس تبریز را تغذیه کند. لیکن همان‌طور که قبلاً گفته شد، تصمیم‌گیری در مورد احداث خط لوله قزاقستان-نکا و ترکمنستان-نکا به سهولت خط لوله تهران-نکا نیست، لذا تنها چیزی که می‌تواند جای خالی خط لوله دو کشور مزبور را به طور موقت و حتی دائم پر کند، کشتی نفتکش است. برای عملیات معاوضه نفت، دو گزینه در نظر گرفته شده است:

- گزینه اول: انتقال نفت حداکثر به میزان ۱۰۰ هزار بشکه در روز
- گزینه دوم: انتقال نفت بین ۱۰۰ هزار تا ۴۰۰ هزار بشکه در روز

در گزینه اول به‌طور قطع و یقین ناوگان نفتکش با استفاده از خطوط لوله ۱۲ اینچی موجود تهران-نکا، نقشی انحصاری را ایفا خواهد کرد.

در این مرحله تصمیم داریم تا ۴ فروند نفتکش ۵ هزار تنی و ۲ فروند ۱۲ هزار تنی خریداری کنیم و همراه با نصب یک بویه مهار کشتی در نکا، نفت خام مورد نیاز را حمل کنیم.

در گزینه دوم، یعنی انتقال نفت تا ۴۰۰ هزار بشکه در روز، دو راه حل پیش روی ماست.

۱- اینکه با کشورهای قزاقستان و ترکمنستان به نوعی توافق و مشارکت برسیم که به موقع

خط لوله مورد نیاز پروژه را احداث و از آن بهره‌برداری کنیم.

۲- از طرح ساخت نفتکش‌های ۶۰ هزار تنی استقبال کنیم و نفت خام مورد نیاز را با ۶ فروند نفتکش «سوپر ماکس» انتقال دهیم.

از نظر ما، چنانچه حصول توافق و مشارکت جمعی برای احداث خط لوله میسر نباشد، گزینه دوم موفقیت‌آمیزتر است، زیرا در این گزینه عملیات به صورت متمرکز انجام می‌گیرد و جمهوری اسلامی ایران از ابتکار عمل و اقتدار بیشتری برخوردار خواهد بود.

همان‌طور که اشاره شد، زمان که به دریای خزر می‌رسد تنبیل می‌شود، ولی ما باید از اشتباهات تاریخی اجتناب و جسورانه و سریع

حرکت کنیم تا از قافله عقب نمانیم. در غیر این صورت، تمام کشورهای منطقه باید دیر یا زود موفقیت طرح خط لوله باکو-جیحان را آرزو کنند و تولد آن را جشن بگیرند.

به نظر ما، حتی برای شروع کار چه بهتر که نفت مورد نیاز را به صورت فوب از بنادر قزاقستان و ترکمنستان توسط کشتی‌های ملکی خود تحویل بگیریم، تا علاوه بر اثبات بیشتر اقتصادی بودن میسر عبور نفت دریای خزر از جمهوری اسلامی ایران هیچ بهانه‌ای برای تعطل و تأخیر باقی نماند. در این صورت خواهیم توانست تا سایر اهداف منطقی خود را به مرور زمان تحقق بخشیده و به صورت دلخواه ادامه دهیم.