

علیرغم ظرفیتهای فراوان ایران | نعت بانکرینگ قربانی سهل انگاری/سالی ۱۰ میلیارد دلار از کف می‌رود



ایران ۸۰ درصد سوخت صنعت بانکرینگ در خلیج فارس را تامین می کند با این وجود سهمی ۱۰ درصدی از درآمدهای آن دارد و ۲۷ میلیارد دلار درآمد عمده این صنعت به جیب امارات می‌رود.

به گزارش مشعل؛ فعالیت در صنعت بانکرینگ، یکی از بهترین و مطلوب‌ترین فرصت‌های پیش روی ایران جهت کسب درآمد و ارتباط مؤثر با جهان به شمار می‌رود. با توجه به اصول سرمایه‌گذاری در دنیا، لازم است حاکمیت دولتی ضمن تامین زیرساخت‌های اولیه، زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ ایران را فراهم کند.

سوخت‌رسانی با کشتی‌ها و شناورهای کوچک و بزرگ در دریا و یا اسکله را بانکرینگ می‌گویند. تامین آب و آذوقه، ارائه خدمات فنی و مهندسی، پزشکی و بهداشتی، امکان اسکان خدمه اسکان و تعویض خدمه کشتی، جمع آوری پسماندهای نفتی و زباله های کشتی و ... از جمله

خدمات جانبی بانکرینگ هستند که هر یک می‌توانند زمینه ساز درآمدهای بالایی باشند. خطوط ساحلی طولانی در شمال و جنوب کشور، تردد نفتکشها و کشتی‌های حامل کالاهای تجاری، موقعیت استراتژیک آب‌های سرزمینی به لحاظ نزدیکی به خطوط دریانوردی و عمق مناسب سواحل، موقعیت ممتازی را جهت گسترش و توسعه این صنعت پیشرو کشور قرار داده است.

علیرغم ظرفیت‌های فراوان ایران در توسعه بانکرینگ، متأسفانه سهم کشور از این صنعت زیر ۱۰ درصد است. موضوعی که مصطفی کشکولی، رئیس انجمن صنعت بانکرینگ ایران درخصوص آن اظهار داشت: «در برنامه‌های پیش رو سهم ایران از بانکرینگ منطقه باید به ۵۰ درصد افزایش یابد یعنی به حدود ۱۰ میلیون تن برسد». وی ادامه داد: «در حالی که سهم کنونی ما از بانکرینگ خلیج فارس سالانه تنها حدود ۲ میلیون تن است. به راحتی می‌توان با اعمال سازوکارهای ساده‌ای این درصد را به دست آورد». سهم پایین ایران درحالی است که ۸۰ درصد از سوخت مورد نیاز صنعت بانکرینگ در منطقه خلیج فارس از ایران تامین می‌شود. کشور امارات (بندر فجیره) با درآمدزایی ۲۷ میلیارد دلاری یکه تاز صنعت بانکرینگ در خلیج فارس است.

درآمد ۱۰ میلیارد دلاری ایران از صنعت بانکرینگ

برآوردها نشان می‌دهد جمهوری اسلامی ایران می‌تواند درآمد ۱۰ میلیارد دلاری در سال از محل صنعت بانکرینگ داشته باشد. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، شناسایی مناطق ویژه و استراتژیک برای صنعت بانکرینگ یکی از راه‌های خودنمایی جهت کسب سهم تجاری از بازار این صنعت است. در همین راستا، بررسی موقعیت ژئوپلیتیک و ظرفیت‌های بالقوه بنادر ایران و سرمایه گذاری بر روی آنها برای بازپس‌گیری سهم ایران از صنعت بانکرینگ خلیج فارس بسیار مهم است. با توجه به مطالعات صورت گرفته، حدود ۱۲ بندر ایرانی برای عملیات بانکرینگ دارای جایگاه مناسب تشخیص داده شده‌اند. مهم‌ترین بندر ارائه‌دهنده عملیات بانکرینگ در ایران بندرعباس است و بعد از آن نیز مهم‌ترین بندر، بندر قشم می‌باشد. طبق آمار ارائه شده در سال ۲۰۱۶ مقدار بانکرینگ ایران در حدود ۴.۴ میلیون تن بوده است.

ابزارهای توسعه صنعت بانکرینگ

توسعه صنعت بانکرینگ در کشور نیازمند فراهم شدن پیشنیازهایی است. برخی از این پیشنیازها متاثر از موقعیت جغرافیایی و طبیعی کشور

است و برخی دیگر به دلیل ماهیت زیرساختی، نیازمند سرمایه‌گذاری هستند. نزدیکی به خطوط کشتیرانی، وجود آب‌خور مناسب برای پهلوگیری انواع کشتی‌ها، ارائه زنجیره کامل خدمات (هتلینگ) و ارائه سوخت با قیمت و کیفیت مناسب ازجمله مهم‌ترین این پیش‌نیازها هستند.

بانکرینگ فرصت راهبردی برای ایران

موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ایران برای توسعه صنعت بانکرینگ است. سهم ۵۰ درصدی ایران از سواحل خلیج فارس، فاصله ۵ مایلی ساحل ایران (اسکله سلخ - جزیره قشم) از خطوط کشتیرانی، امکان پهلوگیری کشتی‌های غول پیکر در سواحل ایران و سوخت باکیفیت ازجمله مهم‌ترین مولفه‌های جغرافیایی و طبیعی تاثیرگذار بر توسعه صنعت بانکرینگ در ایران است.

مزایای توسعه صنعت بانکرینگ

به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، توسعه صنعت بانکرینگ دارای مزیت‌های فراوانی برای ایران است. افزایش تولید ناخالص ملی، اشتغال‌زایی و ارزآوری، جلوگیری از خروج ارز از کشور، کاهش وابستگی به خارج و وابسته شدن کشتی‌های بین‌المللی به خدمات بانکرینگ ایران و افزایش قدرت حاکمیت سیاسی و اجتماعی در منطقه، توسعه مناطق ساحلی و دریایی ازجمله مزیت‌های سرمایه‌گذاری در این صنعت است.

صنعت بانکرینگ ایران قربانی سهل‌انگاری

علیرغم ظرفیت‌های جغرافیایی و طبیعی فراوان، توسعه صنعت بانکرینگ در ایران مغفول مانده است. با گذشت بیش از ۱۲ سال از ارائه طرح جامع بانکرینگ و ابلاغ ۵ شیوه‌نامه و تاکید بر آن در برنامه‌های پنجم و ششم توسعه، همچنان سهم ایران از صنعت بانکرینگ خلیج فارس قابل توجه نیست و کمتر از یک پنجم هدف‌گذاری‌ها محقق شده است.

در همین راستا، سید احسن علوی، رئیس کمیته حمل‌ونقل مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: «هیچ توجیهی برای عدم راه‌اندازی صنعت بانکرینگ در ایران وجود ندارد. سواحل خلیج فارس فرصت بی‌نظیری برای توسعه این صنعت در کشور است. به اعتقاد ما سهل‌انگاری مسئولین، دلیل کم‌توجهی به موضوع بانکرینگ دریایی بوده است. در همین راستا، اعتراض خودمان را به مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گوشزد خواهیم کرد».

با نکرینگ تنها سوخت رسانی نیست

در همین ارتباط، هادی حق شناس، معاون سازمان بنادر و دریانوردی کشور در گفتگو با خبرنگاران، درباره توسعه صنعت بانکرینگ در کشور با محوریت بندرچابهار و جزیره قشم گفت: اگر هدف ما از توسعه و ورود به صنعت بانکرینگ تنها تامین سوخت کشتی ها باشد، باید گفت که این صنعت فراتر از مقوله تامین سوخت بوده و سایر خدمات نظیر تعمیرات، تغییر کارکنان کشتی، هتلینگ و ... را نیز در بر می گیرد. هرچند که ۳۰ درصد هزینه های حمل و نقل مربوط به تامین سوخت است، اما تامین سوخت تنها نیاز این کشتی ها نیست و برای اینکه بتوان در این صنعت ورود کرده و بقا داشت باید مجموعه ای از خدمات را ارائه داد.

وی با اشاره به اینکه کشتی ها ترجیح می دهند در محل بارگیری یا تخلیه بار نیاز خود به سوخت یا سایر خدمات را برطرف کنند، افزود: ایران به دلیل گستردگی سواحل خود که به آب های آزاد منتهی می شوند، در جغرافیای واقع شده است که هر کشتی که در خلیج فارس تردد می کند، از کنار بندر شهید رجایی یا جزیره قشم عبور خواهد کرد. بنابراین این دو نقطه را می توان دو نقطه طلایی برای آغاز و توسعه صنعت بانکرینگ دانست.

به گفته این مقام مسوول، آبخورهای (محل برای پهلوگیری کشتی ها) جزیره قشم به نحوی است که عظیم ترین کشتی های دنیا قادر به پهلوگیری در آن هستند.

پالایشگاه بزنیم/فجیره، بهشت کشتی سواران

معاون سازمان بنادر و دریانوردی کشور یکی دیگر از مزیت های ایران در صنعت بانکرینگ را وجود سواحل مکران در دریای عمان دانست و افزود: یکی دیگر از مزیت هایی که ایران در صنعت بانکرینگ دارد تولید سوخت مورد نیاز در داخل کشور است. البته از سال ۲۰۲۰ میلادی بر اساس قوانین سازمان بین المللی دریانوردی در راستای حفظ محیط زیست میزان سولفور مورد استفاده سوخت کشتی ها باید به نیم درصد برسد این در حالی است که سولفور موجود در نفت کوره ایران ۳.۵ درصد است.

حق شناس با تاکید بر اینکه در حال حاضر بسیاری از شرکت های خارجی سوخت کشتی ایران را خریداری کرده و در بندر فجیره به عنوان قطب بانکرینگ خلیج فارس می فروشند، تصریح کرد: ایران باید کیفیت سوخت

تولیدی خود را ارتقا دهد، به این منظور حتی می توان پالایشگاهی برای تولید سوخت کشتی با کیفیت احداث کرد؛ چرا که با وجود عبور ۵۱ هزار کشتی از آب های خلیج فارس این صنعت به اندازه کافی توجیه اقتصادی دارد.

وی اظهار داشت: دولت می تواند با کاهش بروکراسی زمینه های توسعه این صنعت را فراهم کند. برای اینکه بتوانیم به این صنعت به صورت اصولی ورود کرده و آن را توسعه دهیم نیازمند راهبردی مدون هستیم. از سویی دیگر در آغاز این صنعت باید دولت با ارائه تخفیف و یارانه سوخت کشتی به متقاضیان آن کمک کند تا بتوانیم با بندر فجیره در امارات متحده عربی رقابت داشته و ایجاد جذابیت کنیم. در حالیکه اکنون نرخ سوخت کشتی کنار اسکله بر اساس نرخ فوب خلیج فارس بوده که برابر با نرخ سوخت در فجیره است. به این ترتیب کشتی ها بی شک فجیره را برای محل بانکرینگ انتخاب می کنند.

به هر حال فعالیت در صنعت بانکرینگ، یکی از بهترین و مطلوبترین فرصت های پیش روی ایران جهت کسب درآمد و ارتباط مؤثر با جهان به شمار میرود. با توجه به اصول سرمایه گذاری در دنیا، لازم است حاکمیت دولتی ضمن تامین زیرساخت های اولیه، زمینه سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ ایران را فراهم کند.