گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۹۵۹۳۳
دوشنبه ۹ مهر ۱۴۰۳ ۱۶:۰۶

سهم ناچیز ایران ازصنعت پولساز بانکرینگ؛

از تئوری تا عمل بانکرینگ در قشم!

عملیات سوخت رسانی به کشتی ها و شناورهای کوچک و بزرگ در دریا «بانکرینگ» نامیده می شود. در دنیای امروز صنعت بانکرینگ تبدیل به صنعتی پول زا شده که در کنار تحویل سوخت خدمات گسترده دیگری نیز به کشتی ها، شناورها و خدمه آن ها ارائه می دهد. بانکرینگ می تواند به دو صورت سوخت‌رسانی در دریا با استفاده از شناورهای خاص یا پهلوگیری کشتی در اسکله های سوخت‌رسانی انجام شود؛ هر چند که هر دو روش یاد شده برای سوخت‌رسانی کشتی‌ها استفاده می شود، اما روش دوم یعنی پهلوگرفتن کشتی در اسکله ها و بنادر سوخت‌رسانی، روش متداول بانکرینگ به شمار می رود و در کنار آن ارائه دهندگان خدمات بانکرینگ از روش نخست هم استفاده می کنند.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر، آن چه برای یک کشتی یا شناور مهم است، فرآیند سوخت‎رسانی با کمترین هزینه ممکن و بهترین کیفیت است، بنابراین قیمت سوخت، میزان انحراف از مسیر اصلی برای رسیدن به اسکله سوخت‎رسانی، سرعت عمل و غیره از مولفه های مهم و تعیین کننده در انتخاب پایانه های سوخت‎رسانی به شمار می آید.

با توجه به اینکه حدود ۷۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد، کیفیت، قیمت، ایمنی و سهولت دسترسی به سوخت خوراک موتور کشتیهای عبوری از آب ها موضوعی بسیار با اهمیت است و صنعت بانکرینگ به همه این موارد توجه دارد.از جمله مزایای اصلی صنعت بانکرینگ می توان به اشتغال و درآمدزایی، زمینه سازی برای سرمایه گذاری، جلوگیری از مهاجرت ساکنان مناطق مجری طرح، ارتقای اعتبار و امنیت بین اللملی منطقه بانکرکننده به دلیل رفت و آمد زیاد کشتی ها و جلوگیری از قاچاق نفت و گاز و فرآورده ها اشاره کرد. صنعت سودآور بانکرینگ امروزه به یکی از بخشهای مهم حمل و نقل دریایی بدل شده و جایگاه خود را در اغلب نقاط جهان پیدا کرده است.

صنعت بانکرینگ در خلیج فارس

سالانه ۱۲ هزار کشتی در خلیج فارس رفت و آمد می کند و ظرفیت سالانه سوخت رسانی این منطقه به کشتی ها ۲۵ میلیون تن است. با این حال طبق اعلام سازمان کشورهای صادر کننده نفت (اوپک) تنها ۶ کشور وجود دارد که حدود ۶۰ درصد از فعالیت بانکرینگ جهان را به عهده می گیرد. این سازمان گزارش کرد اگرچه نزدیک به ۴۰۰ بندر بانکرکننده در جهان وجود دارد، بیشتر تقاضای این فعالیت تنها در چند بندر اصلی (بندر سنگاپور، بندر فجیره امارات و بندر روتردام) متمرکز است.

بندر فجیره امارات که مهمترین بندر حوزه خلیج فارس و دریای عمان و سومین بندر بزرگ جهان به شمار می رود، با فروش سالانه ۲۴ میلیون متریک تن سوخت در جایگاه دوم کشورهای بانکر کننده و پس از سنگاپور قرار دارد. معادل ۸۰ درصد از سوخت رسانی منطقه از طریق بندر فجیره این کشور انجام می گیرد. گزارش مرکز پژوهش های مجلس در سال ۹۷ نشان می دهد که بخش زیادی از سوختی که بندر فجیره به کشتی های بین‎المللی به فروش می رساند، از طریق ایران وارد می شود.

مروری بر چالش های بانکرینگ در ایران

کشتی های بین المللی از مقابل تمام سکوهای بانکرینگ ایران می گذرند و خود را به فجیره می رسانند؛ آن جا سوخت گیری می کنند و بعضا مجدد راه رفته را بر می گردند و از مقابل همان سکوهای بانکرینگ ایرانی می گذرند. بررسی ها نشان می دهد که بنادر مهمی در جنوب کشور وجود دارند که ایران می تواند از آنها در راستای توسعه صنعت بانکرینگ خود استفاده کند.

از جمله آنها می توان به بندر شهید رجایی، قشم، لاوان، جاسک و بندر عسلویه اشاره کرد. آنگونه که پیش از این مرکز پژوهش های مجلس در گزارشی اعلام کرده بود که ایران مزیت های مهمی در راستای توسعه این صنعت دارد که از جمله آنها می توان به برخورداری از ۱۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در جنوب، موقعیت ممتاز با ورود بیش از ۵۰ هزار کشتی در سال به خلیج فارس، کیفیت بالای نفت ایران، اسناد بالادستی پشتیبانی کننده از این صنعت اشاره کرد.

در حال حاضر صنعت بانکرینگ ایران بر پایه سوخت کشتی های داخلی استوار است و تجارت فقط با واردات این نوع سوخت فعال است. پالایشگاه شازند، نفت با سولفور پایین تولید می کند و مستقیم آن را در اختیار کشتیرانی جمهوری اسلامی – که یک نهاد دولتی است- قرار می دهد و هیچ سهمی به بخش خصوصی نمی دهد. این باعث ایجاد بازار انحصاری سوخت کشتی شده است.

کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز این سوخت را در اختیار ناوگان ملی کشتیرانی قرار می دهد و این عرضه مستقیم، باعث بی کاری بانکرینگ ها شده است؛ زیرا میزان این سوخت آن قدر نیست که مقداری از آن به شرکت های بانکرینگ داده شود. سوخت کشتی به طور انحصاری در اختیار پالایشگاه شازند و تقسیم آن در اختیار کشتیرانی جمهوری اسلامی است.

قشم به دنبال سهم از صنعت بانکرینگ

ایران که بنا بود طبق برنامه ششم توسعه، هاب منطقه در بانکرینگ باشد، اکنون فقط زیر یک میلیون تن سوخت کشتی توزیع می کند، درحالی که امارات توزیع ۸میلیون تن سوخت کشتی را برعهده دارد. خدمات بانکرینگ یکی از مغفول مانده ترین صنایع کشور است که جزیره قشم به لحاظ موقعیت ویژه خود در آبراهه بین المللی خلیج فارس می تواند پیشگام راه اندازی آن باشد و اقدامات مهمی در این زمینه انجام شده است.

یکی از مهمترین پروژه های بانکرینگ در ایران، پروژه بانکرینگ سلخ است. این پروژه در ساحل جنوبی جزیره قشم و منطقه سلخ و در دهانه تنگه هرمز واقع شده و ۵ مایل دریایی با آبراه بین المللی خلیج فارس فاصله دارد و به صورت ویژه برای سوخت رسانی به کشتی ها در نظر گرفته شده است.

با وجود موقعیت بهتر جزیره قشم نسبت به امارات متحده عربی در زمینه سوخت رسانی به حدود ۶۰ هزار کشتی عبوری در خلیج فارس، بندر فجیره امارات سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار از این صنعت درآمد دارد و متاسفانه ما از این فرصت تاکنون بهره ای نبرده ایم. اسفندماه سال گذشته بود که رسانه ها از آغاز رسمی سوخت رسانی به کشتی های عبوری (بانکرینگ) از تنگه هرمز و در منطقه ژئوپلتیک سلخ جزیره قشم با اعتبار ۶۰ میلیون دلار و ظرفیت ۴۵۰ هزار تن در سال، در راستای تحقق سیاست های ابلاغی مقام معظم رهبری برای توسعه اقتصاد دریا محور و درآمد پایدار این صنعت خبر دادند.

همچنین اعلام شده است که با تصویب و ابلاغیه ستاد مبارزه با قاچاق سوخت کشور منطقه آزاد قشم به عنوان متولی بانکرینگ و سوخت رسانی به کشتی ها در منطقه تعیین و به همه دستگاه دولتی ابلاغ و همچنین مجوزهای لازم برای سوخت رسانی با مصوبات مرز رسمی دریایی، راه اندازی گمرک تخصصی نفت و گاز، مرز رسمی صدور گذرنامه برای اتباع خارجی کشتی ها و تعیین رویه های گمرکی اخذ شد.

البته در راستای تکمیل زنجیره عملیات بانکرینگ و تولید سوخت کم سولفور طبق استانداردهای کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریایی مجوزهای لازم برای احداث یک واحد سولفورزدایی با سرمایه گذاری بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار را صادر نیز صادر شده است.

بانکرینگ قشم یک گام رو به جلو!

از مدت ها قبل اعلام شده که گاز طبیعی مایع LNG به عنوان سوخت جایگزین صنعت کشتیرانی به جای سوخت های فسیلی نسبت به انرژی های نو تا سال ۲۰۳۰ در رتبهٔ اول قرار می گیرد. هرچند به نظر می رسد عقب ماندگی هایی جهت نقش آفرینی ایران در صنعت بانکرینگ با جایگزین شدن سوخت LNG وجود دارد؛ اما بررسی ها نشان می دهد که در این زمینه قشم یک مرحله نسبت به سایر نقاط کشور جلوتر رفته و خود را برای نقش آفرینی در صنعت بانکرینگ در سال های ۲۰۳۰ و بعد از آن آماده می کند.

در آخرین اظهار نظرها در این باره عادل پیغامی، رییس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در نشست خود با خبرنگاران عنوان کرد: یکی از واقعی ترین اقداماتی که منطقه آزاد قشم در ۵ ماهه اخیر جهت جذب سرمایه گذاری خارجی انجام داده است آماده سازی شرایط برای حضور و فعالیت یک شرکت چینی با همراهی شریک داخلی آن جهت تولید LNG در مجموعه هاب انرژی سلخ است که انجام آن ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه آوری برای منطقه آزاد قشم به همراه خواهد داشت.

با این وجود اما فعالیت موثر و چشم گیر صنعت بانکرینگ در جزیره استراتژیک قشم همچنان روی تئوریک و روی نقشه هاست و در مقام عمل محلی از اعراب ندارد./ اقتصادسرآمد