



رفت و آمد سالانه ۱۲ هزار کشتی در تنگه هرمز
وسلخ؛ اقتصادسراسر آمد بررسی می کند

هیچ سهم ایران از تردد کشتی ها در خلیج فارس

گروه بانکرینگ - امید اسماعیلی - بانکرینگ، صنعتی که با بهره گیری از ظرفیت های واقعی آن می توان سالانه چند صد هزار دلار عایدی برای هر کدام از شرکت های فعال حوزه بانکرینگ ایران داشته باشند اما حالا و سال هاست که این ظرفیت ظیم را رها کرده ایم تا کشورهای همسایه اجمله امارات، قطر و عمان آن ظرفیت را دست گرفته و در این حوزه در آب های خلیج فارس جولان دهند. فجیره حالا رقیب واقعی و جدی ایران است که در حوزه بانکرینگ توانسته است گوی سبقت را ربوده و سالیانه میلیون ها دلار از این مسیر کسب درآمد می کند و این وسط ما ایرانیان فقط و فقط نظاره گر هستیم تا کشتی های عبوری از تنگه هرمز و بندر سلخ به فجیره مراجعه و سوخت گیری کنند.

امروزه بانکرینگ خود به یک صنعت بدل شده است 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 سوخت رسانی در دریا با استفاده از شناورهای خاص یا پهلوگیری کشتی در اسکله های سوخت رسانی انجام شود؛ هر چند که ۲ روش یاد شده برای سوخت رسانی کشتی ها استفاده می شود اما روش دوم یعنی پهلو گرفتن کشتی در اسکله ها و بنادر سوخت رسانی، روش متداول بانکرینگ به شمار می رود و در کنار آن ارائه دهندگان خدمات بانکرینگ از روش نخست هم استفاده می کنند.

آن چه برای یک کشتی یا شناور مهم است، فرآیند سوخت رسانی با کمترین هزینه ممکن و بهترین کیفیت است، بنابراین قیمت سوخت، میزان انحراف از مسیر اصلی برای رسیدن به اسکله سوخت رسانی، سرعت عمل و غیره از مولفه های مهم و تعیین کننده در انتخاب پایانه های سوخت رسانی به شمار می آید. با توجه به این که حدود ۷۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد، کیفیت، قیمت، ایمنی و سهولت دسترسی به سوخت خوراک موتور کشتی های 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 المللی منطقه بانکرکننده به دلیل رفت و آمد زیاد کشتی ها و جلوگیری از قاچاق نفت و گاز و فرآورده ها اشاره کرد. 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.

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.

سنگاپور با حجم بانکرینگ سالانه ۴۲ میلیون تن متریک برای چند سال پیاپی سال است که بزرگترین بندر بانکرکننده جهان به شمار می رود و سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) پیش بینی می کند که این کشور در سال های آینده همچنان به عنوان بزرگترین بانکر کننده در جهان باقی می ماند.

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 تن متریک سوخت در جایگاه دوم کشورهای بانکر کننده و پس از سنگاپور قرار دارد.

روتردام نیز به عنوان بزرگترین بندر اروپا، سومین بندر بانکر کننده و سوخت رسان محسوب می شود که فروش سالانه آن ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار متریک تن است. در بندر روتردام امکان ذخیره سازی سوخت های ماندن نفت، بنزین، گازوئیل، نفت سفید، نفتا و دیگر فرآورده های نفتی وجود دارد و ظرفیت حدود هشت میلیون مترمکعبی ذخیره سازی سوخت در ۲۰ ترمینال این بندر، این امکان را فراهم کرده تا کشتی هایی که مقصدشان روتردام است یا از این منطقه عبور می کنند، برنامه سوخت گیری خود را طوری تنظیم کنند که مخازن سوخت خود را در روتردام پر کنند؛ مجموعه این شرایط، روتردام را به یکی از سه مرکز بزرگ بانکرینگ و سوخت گیری کشتی ها در دنیا بدل کرده است.

همچنین هنگ کنگ و بندر آنتورپ بلژیک چهارمین و پنجمین بنادر بانکرینگ جهان را تشکیل می دهند که میزان فروش سالیانه آن ها به ترتیب هفت میلیون و ۴۰۰ هزار و ۶ میلیون و ۳۰۰ هزار متریک تن است.

طبق برآورد سالانه حدود ۲۰۰ میلیون تن نفت کوره در سطح جهان به صورت بانکر به کشتی ها فروخته می شود و پیش بینی می شود که این رقم تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰۰ میلیون تن افزایش یابد، به عبارت دیگر، ارزش سالانه بازار بانکرینگ دنیا، ۸۰ میلیارد دلار است.

اهم چالش های صنعت بانکرینگ

در ذیل به چالش های صنعت بانکرینگ ایران می پردازیم: - مشکل تعهدات ارزی شرکت های بانکرینگ نزد بانک مرکزی: یکی از چالش های مهم در خصوص رفع تعهدات ارزی مبنای متفاوت شناسایی تعهدات ارزی فعالین اقتصادی به ویژه فعالین عرصه ی بانکرینگ توسط بانک مرکزی با توافقات و تعهداتی است که شرکت ها با دستگاه های اجرایی دولت دارند. به طور مشخص در خصوص بانکرینگ، مبنای شناسایی و اجرای رفع تعهدات ارزی برای فعالین عرصه ی بانکرینگ سامانه گمرک را جمهوری اسلامی ایران است و بانک مرکزی اطلاعات مندرج در سامانه گمرک را مبنای شناسایی میزان تعهدات ارزی قرار داده است. این در حالی است که خصوص بانکرینگ آنچه مبنای فعالیت شرکت های بانکرینگ بر اساس توافقات صورت گرفته این شرکت ها با وزارت نفت است، تسویه تعهدات بر مبنای ارزش دلاری و انعکاس آن در سامانه ی ثامن است. این تفاوت در مبنای شناسایی باعث شده است که شرکت های مختلفی از منظر وزارت نفت تعهدات ارزی خود را انجام داده باشند، با این حال به دلیل اینکه بانک مرکزی اطلاعات مندرج در سامانه گمرک را مبنای شناسایی میزان تعهدات ارزی قرار می دهد شرکت ها با چالش های عدیده ای مواجه باشند.

-عدم وجود انگیزه کافی در شرکت ملی نفت ایران برای تحقق اهداف برنامه توسعه در خصوص بانکرینگ و عدم وجود ظرفیت کافی برای تولید سوخت کم سولفور ۰.۵ درصد در کشور

-عدم تفکیک مسئولیت های سازمان های مرتبط

-عدم شفافیت ساختار حقوقی سرمایه گذاری در بنادر و کاهش انگیزه سرمایه گذاری بخش خصوصی

-مداخلات حاکمیتی مانند قیمت گذاری های دستوری علیرغم تأکید قوانین بالادستی بر حضور بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ

-تغییرات رویه های تخصیص و قیمت گذاری سوخت بانکرینگ با تغییرات دولت ها -ریسک های ایجاد شده به علت تحریم ها

این مواردی که به اختصار به آن پرداختیم چالش های پیش روی صنعت بانکرینگ ایران بود صنعتی که با بهره گیری از ظرفیت های واقعی آن می توان سالانه چند صد هزار دلار عایدی برای هر کدام از شرکت های فعال حوزه بانکرینگ ایران داشته باشند.

عضو هیات نمایندگان استان سیستان و بلوچستان

مسیر آب هیرمند به ایران همچنان مسدود است



یک نماینده مجلس گفت: اکنون بخشی از آب رودخانه هیرمند منحرف می شود و در مسیر طبیعی رود ادامه مسیر نمی دهد بنابراین می طلبد دستگاه های متولی به این موضوع ورود و مسیرهای طبیعی انتقال آب هیرمند را تقویت کنند تا آب بیشتری به حوضه سیستان منتقل شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد سرگزى، درباره تأمین آب در حوزه سیستان و بلوچستان به ایناظهار داشت: ما در این حوزه ۲ بحث داریم یکی اینکه تأمین آب شرب حتماً باید از منابع داخلی تأمین شود به همین دلیل پروژه هایی برای تأمین آب شرب پایدار برای یک میلیون نفر جمعیت شمال استان سیستان و بلوچستان از چاه های تهلاب، دشت هامون، هرمک و بندان شروع شد. قرار بود این پروژه ها تا آذرماه ۱۴۰۲ به پایان رسیده و عملیاتی شود اما متأسفانه این اتفاق نیفتاد ولى در هر حال بارندگی رخ داد و میزانی هم آب از هیرمند وارد و فرصتی داده شد که پروژه ای را که باید در آذر ماه به اتمام می رسید سریع تر نهایی شود.

وی افزود: پروژه دوم انتقال آب از تهلاب در شرق زاهدان است که براساس آن ۵۰ میلیون متر مکعب آب به زاهدان و شهرهای منطقه سیستان منتقل می شود. این پروژه هم توسط قرارگاه خاتم الاجرای و بودجه ای هم در مجلس برای این موضوع پیش بینی شده و پروژه سوم هم انتقال آب از دریای عمان است.

عضو هیات نمایندگان استان سیستان و بلوچستان در ادامه درباره حقایق هیرمند تصریح کرد: به موجب معاهده ۱۳۵۲؛ افغانستان مکلف است در سال هایی که بارندگی نرمال است ۸۳۰ میلیون متر مکعب آب را به ایران تحویل دهد، در ۲ هفته اخیر بارندگی های خوبی در حوضه آبریز هیرمند بوقوع پیوست و اکنون آب خیلی خوبی وجود دارد اما متأسفانه با انفعال دستگاه های متولی از جمله کمیساریای آب هیرمند و وزارت امور خارجه حقایق را دریافت نکردیم.

وی ادامه داد: اکنون بخشی از آب رودخانه هیرمند منحرف می شود و در مسیر طبیعی رود ادامه مسیر نمی دهد بنابراین می طلبد دستگاه های متولی به این موضوع ورود جدی پیدا کنند و مسیرهای طبیعی انتقال آب هیرمند را تقویت کنند تا آب بیشتری به حوضه سیستان منتقل شود.



دوشنبه-۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۳- سال هشتم- شماره ۱۹۰۶

آب و انرژی

یادداشت

خواب غفلت در مدیریت منابع آب



امید محمد زاده - اگر واقعاً بخواهیم «آب مایه حیات است» فقط یک شعار نیست و بدون آب کافی امنیت غذایی و بهداشتی بشریت و در نهایت زندگی آدمی به خطر می افتد باید به فکر مدیریت صحیح و اصولی منابع آب باشیم تا بحران کم آبی به مرحله بی آبی ارتقا پیدا نکند. بخصوص این که منطقه خاورمیانه و کشور ما از نقاط نیمه خشک جهان محسوب می شود و کاهش نزولات آسمانی، گرم شدن هوا و تغییرات اکر سیستم در این منطقه بیشتر از سایر مناطق جهان تأثیرات خود را نمایان کرده از جمله خشک شدن دریاچه ارومیه، تالاب هامون و فرونشست های متعدد زمین در شهرهای مرکزی، اهمیت موضوع را دو چندان می کند.

واقعیت این است که در حال حاضر آب هست ولی مدیریت ضعیف و بی تدبیری ها باعث شده در یک مناطق و تایم های پر آبی (زمستان و بهار)، آب به هدر رفته و در مناطق دیگر و تایم های کم آبی و بی آبی (تابستان) برای مصارف روزانه آب، با مشکل به دست مردم برسد. نمی شود همچون موضوع دریاچه ارومیه چشم به آسمان دوخت و در زمان هایی که نزولات آسمانی کم شد از خشک شدن کامل آن سخن گفت و در زمانی که لطف الهی و نزولات آسمانی به میزان کافی بود و سدهای منتهی در مسیر دریاچه سرریز شده به اجبار اجازه روان شدن آب به سمت دریاچه را دادیم جشن احیا دریاچه (البته در این مورد بین مسئولان و مردم اختلاف نظر هست) را بگیریم و الطاف الهی را به اسم دولت بزنیم.

اگر از ابتدا و سال های پیشین این روزها را پیش بینی کرده و مدیریت منابع می کردیم چه بسا بسیاری از این مشکلات آبی کشور به حداقل می رسید. اما متأسفانه در خواب بودیم و مثل سایر موارد در حوزه آب نیز چاره را در رعایت کردن مسردم و تنها به توصیه در صرفه جویی مصرف کننده اتکفا کرده ایم و مدیران برنامه جامعی برای حل بحران نداشته اند. در حالی که بسیاری از موارد می بینیم که ارگان های دولتی از جمله شهرداری ها بیشترین مصرف کننده آب بوده اند و بیشترین هدر رفت آب را هم دارند مثلاً درختی که به دو هفته در میان آبیاری نیازمند است هر روز توسط شهرداری با زمان طولانی آبیاری می شود. با این که بارها ما شاهد بوده ایم که به علت فرسودگی لوله های آبرسانی ترکیده و تاحل مشکل آب زیادی هدر می رود برای مثال موردی که بنده با چشم و گوش خود شاهد آن بودم در یکی از محلات تبریز که بافت فشار روبرو شده بود و بارها اهالی محله برای حل موضوع به آبیاری مراجعه کرده بودند بعد از مدت ها با بررسی مشکل، ماموران آبیاری متوجه شده بودند که لوله آبرسانی سوراخ شده و نشی قابل توجه ای داشته و با تعویض لوله های آسیب دیده مشکل افت فشار آب محله حل شده است و معلوم نیست از زمان بروز مشکل تا حل آن چند هزار لیتر یا شاید چند میلیون لیتر آب هدر رفته است.

به هر حال اگر می خواهیم در مقابل آیندگان و فرزندان خود شمرنده نباشیم و بحران بزرگ کم آبی را به آن ها تحمیل نکنیم قبل از هر چیز به فکر مدیریت اصولی در کنار فرهنگ سازی مصرف آب باشیم. البته مسئولان اگر در زمینه مدیریت و سیاست های حل مشکل جدی عمل کنند، فرهنگ مصرف نیز می تواند به صورت اتوماتیک وار به مصرف کننده و مردم انتقال یابد. امید است تا دیر نشده وامل سیاست گذاری کشور و عوامل اجرایی از خواب غفلت بیدار شده و این بحران نه در شعار بلکه در عمل جدی بگیرند.

روزنامه نگار

باشما هستیم
باتحلیل های دریایی
روزنامه اقتصادسراسرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۶۹۲۲۷
همزاء: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶