

بانکرینگ

نشریه انجمن صنعت بانکرینگ ایران | سال چهارم - شماره ۱۰ - بهار ۱۴۰۴



از رکود تارونق؛ روایت چالش‌های
صنعت بانکرینگ ایران

سهم ۵ درصدی ایران از بازار بانکرینگ



فرارسیدن ماه محرم و ایام سوگواری امام حسین (ع) را تسلیت باد

بانکرینگ

بانکرینگ

در این شماره می‌خوانید

نشریه انجمن صنعت بانکرینگ ایران

سال چهارم | شماره ۱۰ | تابستان ۱۴۰۴



انجمن صنعت بانکرینگ ایران
Iran Bunkering Industry Association

مدیرمسئول: مصطفی کشکولی

سر دبیر: محمدجعفر عابدی‌تژاد

مدیر اجرایی: فیروز اسماعیلی

سایت: www.iranbunkering.com

پست الکترونیک نشریه:

irbunkering@gmail.com

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۵۶۸۹

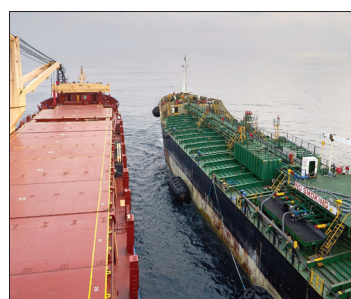
نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۵۱۷۱۱

نشانی: تهران- خیابان ولی‌عصر- خیابان

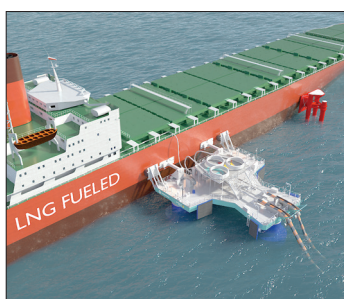
بابک بهرامی- پلاک ۷۴ - واحد همکف

• نشریه در تلخیص و ویرایش مطالب آزاد است.

• مقالات و تحلیل‌های منتشره لزوماً موضع رسمی انجمن صنعت بانکرینگ ایران نیست و انتشار آن‌ها به منظور ایجاد تضارب اندیشه‌ها و ایجاد نوعی «تولید اندیشه و هم‌فکری» در این صنعت است.



از رکود تا رونق؛ روایت چالش‌های صنعت بانکرینگ ایران



ابلاغ آیین نامه سوخت رسانی به کشتی‌ها؛ مزیت‌ها و محدودیت‌ها



صنعت بانکرینگ جهانی و فعال‌ترین بنادر در تأمین انواع سوخت



سهم ۵ درصدی ایران از بازار بانکرینگ

فهرست مطالب

- ۳..... سر سخن
- ۴..... ضرورت توقف قانون دریافت ۱۰ درصدی عوارض ناوگان دریایی خارجی از محمولات بانکرینگ
- ۵..... ابلاغ آیین نامه سوخت رسانی به کشتی‌ها؛ مزیت‌ها و محدودیت‌ها
- ۷..... از رکود تا رونق؛ روایت چالش‌های صنعت بانکرینگ ایران
- ۱۰..... سهم ۵ درصدی ایران از بازار بانکرینگ
- ۱۲..... صنعت بانکرینگ جهانی و فعال‌ترین بنادر در تأمین انواع سوخت



سر سخن

اگر دشمن باز قصد تجاوز به این مرز و بوم کند پاسخی محکم‌تر از قبل دریافت می‌کند



مصطفی کشکولی

رئیس هیات مدیره انجمن صنعت بانکرینگ ایران



هفته‌ای بود، لیکن مجدداً تاریخ تکرار و پاسخی کوبنده دریافت کرد و مجبور به پیشنهاد آتش بس شد. آفرین بر سرداران، فرماندهان، افسران و سربازان وطن و درود بر شهدای والا مقام و مجروحان عزتمند و آفرین بر غیرت و صبر مردم ایران. درود بر این مردم دلاور و قهرمان که وقتی پای منافع ملی و عزت و غرور ایران در میان باشد متحد و یکپارچه و یکصدا بر دشمن می‌تازند. سخن آخر اینکه اگر دشمن باز قصد تجاوز به این مرز و بوم کند پاسخی قطعاً محکم‌تر از قبل دریافت خواهد نمود.

سرزمین پهناور و بزرگ ایران با تمدن دیرینه و باشکوه هیچگاه آغازگر جنگ نبوده ولی اگر جنگی علیه آن صورت گرفته متجاوز را پشیمان نموده است.

آخرین تجاوزی که به این خاک مقدس صورت گرفت توسط صدام با پشتیبانی دشمنان این مرز و بوم با رویای فتح سه روزه بود ولی جوانان غیور و جان برکف ارتش و سپاه و نیروهای بسیج مردمی با ۸ سال مقاومت جانانه سرنوشت او را آنگونه رقم زدند که عبرت تاریخ شد.

مضافاً اینکه وطن عزیزتر از جان، جایگاه مزار مقدس امام هشتم و حضور پرشور عاشقان مکتب امام حسین(ع) نیز هست و در مواقع تجاوز بیگانگان، همه مردم از هر گرایش و قوم و هر نقطه ایران آنچنان منسجم مشت به دهان دشمن متجاوز می‌زنند که از کرده خود پشیمان می‌شود.

در جریان اخیر نیز به رغم اینکه بارها در گزارشات مختلف بین المللی و موضع شفاف مسئولین جمهوری اسلامی ایران، عدم تمایل ایران به ساخت سلاح هسته‌ای تاکید گردیده بود و به دلیل ماهیت صلح طلب نظام برای مذاکره نیز آمادگی اعلام شد، لیکن متأسفانه رژیم جنگ طلب صهیونی که هیچگاه طالب صلح بین کشورها نبوده و حیات خود را در جنگ و تجاوز استوار نموده، با حمایت آمریکا و اذنباش به این سرزمین مقدس گستاخانه حمله نمود و ضمن به شهادت رساندن جمعی از بهترین سرداران، فرماندهان و دانشمندان و مردم این سرزمین و وارد آوردن خسارت به زیرساخت‌های کشور در خواب فتح یک





استراتژی

کشکولی، رئیس هیات مدیره انجمن بانکرینگ ایران خبرداد:

ضرورت توقف قانون دریافت ۱۰ درصدی عوارض ناوگان دریایی خارجی از محمولات بانکرینگ

انجمن صنعت بانکرینگ ایران در مقاطع مختلف اعتراضات کارشناسی و قانونی خود را نسبت به این قانون با توجه به وضعیت تحریمی و عدم فعالیت ناوگان ایرانی در سطح آبهای بین‌المللی اعلام کرده است

وزارتخانه‌های اقتصاد، صمت، اتاق بازرگانی ایران و مجلس شورای اسلامی در بازه‌های زمانی متفاوت صورت گرفت از جمله جلسات متعدد کمیسیون اقتصادی دولت بهمن و اسفند ۱۴۰۳، مکاتبه و استفاده از ظرفیت اتاق بازرگانی و ریاست محترم اتاق بازرگانی به دبیر کمیسیون اقتصاد دولت و جناب دکتر عارف معاون اول محترم ریاست جمهوری، مکاتبه با گمرک ایران، جلسه با جناب دکتر محمودی مدیرعامل صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی در اردیبهشت ۱۴۰۴ و همچنین تشکیل جلسه با دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی خرداد ۱۴۰۴.

رئیس هیأت مدیره انجمن صنعت بانکرینگ ایران تصریح کرد: با پیگیری‌های مستمر انجمن صنعت بانکرینگ ایران، نظرات کارشناسی این انجمن، موضوع عدم قابلیت اجرایی مصوبه دریافت عوارض ۱۰ درصدی از ناوگان‌های کشتی خارجی در شرایط کنونی اعلام گردید و امید است بزودی محقق شود.

ضروریست ارگان‌های تصمیم‌ساز کشور از جمله نهاد ریاست جمهوری، مجلس شورای اسلامی و اتاق بازرگانی ایران با استناد به نظرات کارشناسانه و گزارش‌های انجمن صنعت بانکرینگ ایران، دریافت عوارض ۱۰ درصدی از ناوگان دریایی خارجی را متوقف نمایند.

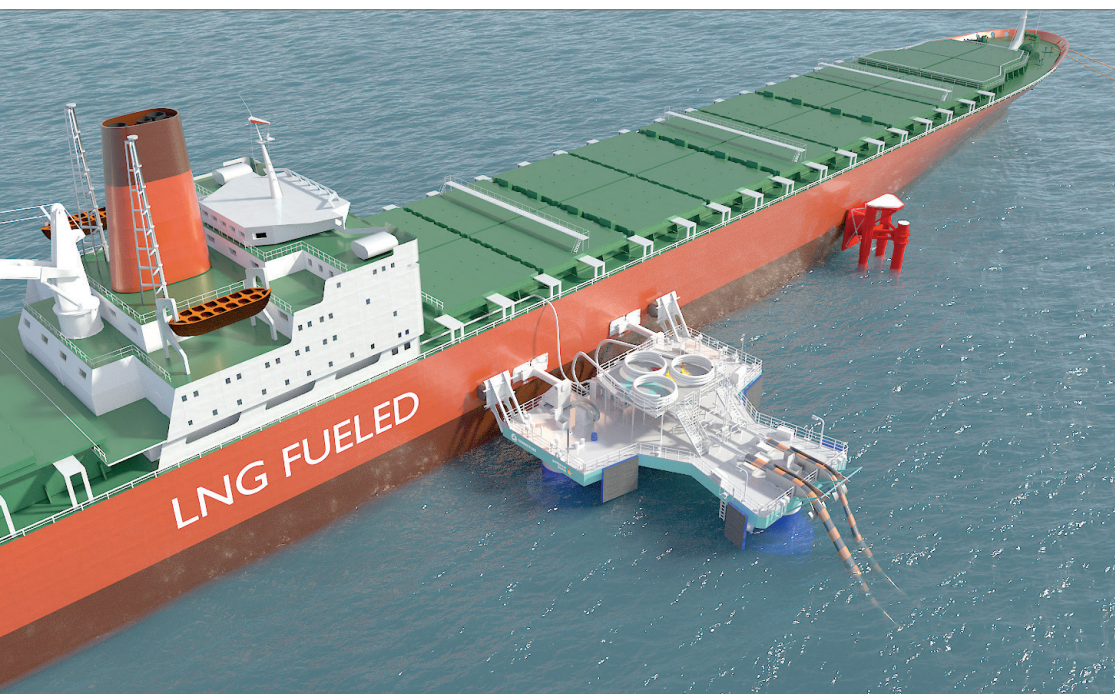
رئیس هیأت مدیره انجمن صنعت بانکرینگ ایران در این رابطه از ضرورت توقف قانونی این مصوبه خبر داد که در راستای توسعه حمایت از صنایع دریایی کشورمان باید انجام و دریافت عوارض ۱۰ درصدی از ناوگان‌های کشتی خارجی متوقف شود.

مصطفی کشکولی در ادامه افزود: انجمن صنعت بانکرینگ ایران در مقاطع مختلف اعتراضات کارشناسی و قانونی خود را نسبت به این قانون با توجه به وضعیت تحریمی و عدم فعالیت ناوگان ایرانی در سطح آب‌های بین‌المللی اعلام کرده است. در همین راستا مکاتبات گوناگونی با نهاد ریاست جمهوری،





راهبرد



ابلاغ آیین نامه سوخت رسانی به کشتی‌ها؛ مزیت‌ها و محدودیت‌ها

نرخ تسعیر ارز
برای شرکت‌های
سوخت رسان ،
برابر با میانگین
نرخ حواله‌های
ارزی در مرکز
مبادله ارز و
طلاست و
شرکت‌های
سوخت رسان
موظف به ایفای
تعهدات ارزی
هستند

سازمان بنادر دریانوردی تعیین شده و باید مزیت رقابتی با سایر بنادر رقیب منطقه در این زمینه را برای بنادر ایرانی فراهم کند. سازمان منطقه آزاد قشم مجاز به توسعه اسکله‌های سوخت رسانی و سایر خدمات جانبی به کشتی‌های عبوری در بندر سلخ است.

عرضه سوخت دریایی برای کشتی‌ها (بانکرینگ) صرفاً از طریق رینگ بین الملل بورس انرژی با تابلوی مجزا و با تسویه ریالی امکان‌پذیر است؛ مسئول تعیین ظرفیت هر شرکت سوخت رسان وزارت نفت و سازمان بنادر دریانوردی است. نرخ تسعیر ارز برای شرکت‌های سوخت رسان، برابر با میانگین نرخ حواله‌های ارزی در مرکز مبادله ارز و طلاست و شرکت‌های سوخت رسان موظف به ایفای تعهدات ارزی هستند.

شرکت‌های سوخت رسان مجاز به واردات یا سوآپ فرآورده‌های نفتی برای تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌های عبوری با سود بازرگانی نرخ صفر هستند.

اعلام مرتب میزان ذخایر سوختی شرکت‌های بانکرینگ الزامی است.

شرکت‌های بانکرینگ امکان دریافت تسهیلات از

معاون اول رئیس جمهور در تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۶ آیین نامه اجرایی قانون سوخت رسانی به کشتی‌ها را ابلاغ کرد که بر اساس آن کشف قیمت بانکرینگ در بورس انرژی انجام می‌شود.

آیین نامه اجرایی ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم پیشرفت درباره سوخت رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) با امضای محمدرضا عارف معاون اول رئیس جمهور به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد.

بر اساس این آیین نامه، شرکت‌های سوخت رسان که دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی هستند می‌توانند در آب‌های شمالی و جنوبی کشور فعالیت ذخیره، انتقال و سوخت رسانی به کشتی‌ها را زیر نظر وزارت نفت انجام دهند؛ سازمان بنادر و دریانوردی مجوزهای مربوطه را از طریق درگاه ملی مجوزها صادر می‌کند. نظارت بر فعالیت شناورهای سوخت رسان به کشتی‌ها در محدوده آب‌های تعریف شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام خواهد شد.

وزارت نفت مکلف به تأمین ۵ میلیون تن سوخت در سال برای صنعت بانکرینگ و رشد سالانه ۲۵ درصدی آن است. تعرفه پهلویی کشتی‌ها برای دریافت سوخت از سوی

محدوده مجاز
سوخت رسانی
است که فقط در
آب‌های تحت
صلاحیت و حاکمیت
عنوان گردیده که
این امر با هدف
برنامه که افزایش
سهم ایران در بازار
بانکرینگ منطقه
می‌باشد با توجه
به شرایط فعلی
تحریم منافات دارد



لیکن در کنار آن موانع و محدودیت‌هایی نیز مصوب گردیده که از نظر مجریان این بخش محدودیت‌هایی در توسعه این صنعت و تحقق هدف برنامه ایجاد خواهد نمود.

مهمترین موارد: محدوده مجاز سوخت رسانی است که فقط در آب‌های تحت صلاحیت و حاکمیت عنوان گردیده که این امر با هدف برنامه که افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ منطقه می‌باشد با توجه به شرایط فعلی تحریم منافات دارد. ضمن اینکه در قانون‌های برنامه پنجم (ماده ۱۳۱)، ششم (بند ب ماده ۴۸) و ماده ۶۲ برنامه هفتم صراحتاً سوخت رسانی به کشتی‌ها و خدمات جانبی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان قید گردیده است.

موضوع مهم دیگر عرضه نفت‌کوره و نفت گاز شرکت‌های سوخت رسان صرفاً از طریق بورس می‌باشد که محدودیت‌ها و موانعی ایجاد خواهد نمود و مراتب مشروحاً به ریاست محترم جمهوری اعلام گردیده و امیدواریم تجدید نظر گردد.

علاوه بر مراتب فوق موارد دیگری نیز لازم به تجدید نظر می‌باشد که توسط ریاست محترم اتاق بازرگانی، صنایع معادن و کشاورزی ایران به معاون محترم اول رئیس جمهور منعکس گردیده است.

به نظر شما اجرای این آیین نامه تا چه حد می‌تواند موجب افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ منطقه شود؟

در صورت اتخاذ راهکار در خصوص موارد مطروحه بالا با استفاده از نظرات کارشناسی مجریان این صنعت قطعاً این آیین نامه می‌تواند اهداف قانونگذار در افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ منطقه را محقق نماید.

انجمن توسط ریاست محترم اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران به صورت مکتوب به دبیر محترم کمیسیون اقتصادی دولت منعکس گردید و نهایتاً آیین نامه مذکور پس از تصویب در هیأت محترم وزیران در تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۶ توسط معاون محترم اول رئیس جمهور جهت اجرا ابلاغ گردید.

این آیین نامه چه مزیت‌ها و احیاناً محدودیت‌هایی از نظر جنابعالی دارد؟

روح آیین نامه حمایتی است و همانگونه که عرض شد در جهت محقق نمودن اهداف قانونگذار در ماده ۶۲ برنامه هفتم تدوین شده، لیکن از نظر ما اشکالاتی نیز بر آن وارد است.

اولویت دهی به پهلو گیری شناورهای سوخت رسان، تخفیف تعرفه ای بندری، اولویت دهی به تخصیص زمین به متقاضیان بانکرینگ برای ساخت مخازن ساحلی، تخصیص فضای مناسب جهت ذخیره سازی سوخت توسط وزارت نفت (در صورت مازاد بودن ظرفیت)، قیمت گذاری، اولویت تحویل سهمیه بانکرینگ نسبت به صادرات، امکان استفاده از وجوه اداره شده سازمان بنادر دریانوردی، معرفی جهت تخصیص وام از صندوق توسعه ملی و توسعه صنایع دریایی و پژوهش و فناوری نفت برای ایجاد زیرساخت‌های بانکرینگ، تعهد تخصیص خوراک به متقاضیان احداث واحدهای سولفورزدایی، تعیین لنگرگاه‌های اختصاصی برای بانکرینگ، مجوز تامین سوخت شرکت‌های بانکرینگ از منابع دیگر (به جز شرکت ملی نفت ایران)، مجوز اختلاط سوخت با رعایت استانداردهای مربوطه و تعهد و تضمین تحویل سهمیه، از مزایای مندرج در این آیین نامه است که امیدواریم محقق شود.

صندوق‌های توسعه ملی، توسعه صنایع دریایی یا پژوهش و فناوری نفت را برای ایجاد زیرساخت‌های بانکرینگ دارند.

این‌ها بخشی از مفاد آیین نامه اجرایی سوخت رسانی به کشتی‌هاست که توسط هیأت وزیران تصویب و در اردیبهشت ماه توسط معاون محترم اول رئیس جمهور ابلاغ گردید. برای بررسی کم و کیف این آیین نامه و اطلاع از نظرات مجریان این آیین نامه که شرکت‌های بانکرینگ هستند به پای صحبت‌های آقای مصطفی کشکولی رئیس هیأت مدیره انجمن صنعت بانکرینگ ایران نشستیم:

نظر کلی جنابعالی در مورد آیین نامه ابلاغی سوخت رسانی به کشتی‌ها چیست؟

با سلام. اینکه برای اولین بار در کشور شاهد تدوین آیین نامه‌ای در جهت ارتقاء صنعت بانکرینگ هستیم نکته بسیار مهم و مثبتی است، بر اساس ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم توسعه که وزارت نفت مکلف به تدوین این آیین نامه با همکاری وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی ایران) شد در ابتدا جلسات زیادی در سازمان بنادر با حضور نمایندگان وزارت نفت و انجمن تشکیل و چارچوب آیین نامه تدوین و پس از تکمیل به وزارت نفت ارسال شد و متعاقباً در اواخر سال گذشته توسط وزارت نفت جهت بررسی و تصویب در هیأت وزیران به ریاست جمهوری ارائه گردید.

جهت بررسی آیین نامه پیشنهادی بیش از ۲۵ جلسه در کمیسیون اقتصادی دولت تشکیل و در جلسات مذکور نماینده انجمن نیز نظرات و پیشنهادات خود را ارائه نمود، همچنین نظرات



دیدگاه

از رکود تاریونی؛ روایت چالش‌های صنعت بانکرینگ ایران



طالب زارع

فعال حوزه صنعت بانکرینگ



یک هفته پس از آن که دکتر محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور، آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران را در خصوص سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ نمود، دکتر طالب زارع، عضو هیأت‌مدیره انجمن صنعت بانکرینگ ایران، در گفت‌وگویی رسانه‌ای بر لزوم و ضرورت بازنگری فوری در برخی از مفاد این آیین‌نامه تأکید کرد.

به باور وی و شماری از کارشناسان حوزه انرژی و حمل‌ونقل دریایی، چنانچه اصلاحات ضروری در کوتاه‌ترین زمان ممکن در دستور کار قرار نگیرد، صنعت بانکرینگ کشور که هم‌اکنون نیز با مشکلات ساختاری و عملیاتی جدی مواجه است، در آستانه توقف کامل و ورود به وضعیت بحرانی قرار خواهد گرفت.

با این حال، به دلیل محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، تأمین بسیاری از قطعات مورد نیاز کشتی‌ها با دشواری مواجه شده و ارائه این خدمات به کشتی‌های خارجی با موانع جدی روبروست؛ از این‌رو ظرفیت فعلی صنعت بانکرینگ کشور، عمدتاً در خدمت ناوگان ملی قرار دارد و امکان بهره‌برداری گسترده از مزایای ترانزیتی این صنعت در سطح بین‌المللی، به‌طور قابل توجهی محدود شده است.

انجمن صنعت بانکرینگ ایران در مردادماه ۱۳۹۴ با هدف ارتقای جایگاه ایران به‌عنوان هاب منطقه‌ای سوخت‌رسانی دریایی تأسیس شد. این انجمن مأموریت دارد تا در راستای ساماندهی امور مرتبط با صنعت بانکرینگ، رفع موانع فعالیت‌های جاری، حفظ و حمایت از فعالان این حوزه و توسعه سهم ایران در بازار منطقه‌ای، اقدامات لازم را مطابق با الزامات پیش‌بینی‌شده در قوانین برنامه‌های پنجم، ششم و هفتم توسعه کشور به انجام رساند. از جمله اهداف کلان این انجمن می‌توان به تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های مشترک داخلی و خارجی در صنعت بانکرینگ اشاره کرد.

با این حال، این صنعت در سال‌های اخیر به دلایل مختلف از جمله مشکلات ساختاری، تحریم‌های بین‌المللی و نبود سیاست‌گذاری هماهنگ، از دستیابی به اهداف از پیش تعیین‌شده بازمانده است. افزون بر این، تصمیم اخیر مبنی بر اخذ ۱۰ درصد هزینه از ناوگان حمل‌فرآورده‌های نفتی و گازی شرکت‌های بانکرینگ تهدیدی جدی برای ادامه



صنعت بانکرینگ، صرفاً به تأمین سوخت کشتی‌ها محدود نمی‌شود، بلکه مجموعه‌ای جامع از خدمات دریایی را در بر می‌گیرد که مشتمل بر ۱۷ عنوان خدمت جانبی است. این خدمات جانبی عبارتند از: تأمین خدمه، خدمات درمانی، اقامت و هتلینگ دریایی، تعمیرات کشتی، تأمین روغن‌های مورد نیاز، تأمین آب شیرین، تهیه آذوقه و سایر نیازهای عملیاتی کشتی‌ها.

تعیین سهمیه سوخت شرکت‌های سوخت‌رسان نیز بر عهده وزارت نفت بوده و می‌بایست با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد. نرخ تسعیر ارز برای شرکت‌های سوخت‌رسان معادل میانگین نرخ حواله‌های ارزی در مرکز مبادله ارز و طلا تعیین می‌گردد و این شرکت‌ها ملزم به ایفای تعهدات ارزی خود می‌باشند

فعالیت‌های بانکرینگ در کشور به شمار می‌رود. به گفته برخی فعالان این صنعت، اجرای این مصوبه نه تنها بار مالی سنگینی را بر فعالان این حوزه تحمیل می‌کند، بلکه موجب کاهش رقابت‌پذیری ایران در بازار منطقه‌ای، تضعیف اشتغال در بنادر و ایجاد اختلال در چرخه اقتصادی مرتبط با این صنعت خواهد شد. این در حالی است که چنین تصمیمی با اهداف تصریح‌شده در قانون برنامه هفتم توسعه مبنی بر حمایت از اقتصاد دریامحور و توسعه خدمات بانکرینگ، در تعارض آشکار قرار دارد.

لطفاً خلاصه‌ای از مهمترین بخش‌های آیین‌نامه اجرایی بانکرینگ که اخیراً ابلاغ شده را تشریح بفرمایید:

بر اساس مفاد این آیین‌نامه، شرکت‌های سوخت‌رسان دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی مجاز خواهند بود تا در محدوده آب‌های شمالی و جنوبی کشور، در زمینه‌های ذخیره‌سازی، انتقال و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها فعالیت نمایند. این فعالیت‌ها تحت نظارت وزارت نفت انجام خواهد شد. همچنین صدور مجوزهای مربوطه از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، صرفاً از طریق درگاه ملی مجوزها صورت خواهد پذیرفت. نظارت بر فعالیت شناورهای سوخت‌رسان به کشتی‌ها، در محدوده آب‌هایی که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی تعریف و تعیین گردیده‌اند، صورت می‌پذیرد.

بر اساس مفاد آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم، وزارت نفت مکلف است سالانه پنج میلیون تن سوخت جهت تأمین نیاز صنعت بانکرینگ کشور تخصیص دهد و همچنین، رشد سالانه ۲۵ درصدی در ظرفیت تأمین و عرضه سوخت را محقق سازد.

از سوی دیگر، تعرفه پهلوگیری کشتی‌ها برای دریافت سوخت نیز توسط سازمان بنادر و دریانوردی تعیین می‌گردد و ضروری است که این تعرفه‌ها به گونه‌ای تنظیم شود که مزیت رقابتی بنادر ایران نسبت به بنادر رقیب منطقه‌ای در زمینه بانکرینگ حفظ و تقویت گردد.

در همین راستا، سازمان منطقه آزاد قشم مجاز است نسبت به توسعه اسکله‌های سوخت‌رسانی و ارائه خدمات جانبی مورد نیاز کشتی‌های عبوری در محدوده بندر سلخ اقدام نماید.

همچنین، عرضه سوخت دریایی به کشتی‌ها، صرفاً از طریق رینگ بین‌الملل بورس انرژی و با بهره‌گیری از تابلوی اختصاصی و تسویه ریالی امکان‌پذیر خواهد بود.

تعیین سهمیه سوخت شرکت‌های سوخت‌رسان نیز بر عهده وزارت نفت بوده و می‌بایست با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد. نرخ تسعیر ارز برای شرکت‌های سوخت‌رسان معادل میانگین نرخ حواله‌های ارزی در مرکز مبادله ارز و طلا تعیین می‌گردد و این شرکت‌ها ملزم به ایفای تعهدات ارزی خود می‌باشند.

همچنین، شرکت‌های سوخت‌رسان مجازند به‌منظور تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌های عبوری، نسبت به واردات یا سوآپ فرآورده‌های نفتی اقدام نمایند. این عملیات وارداتی با سود بازرگانی نرخ صفر انجام خواهد شد.

در راستای ارتقای شفافیت و بهبود نظام نظارتی، اعلام منظم و به‌روز میزان ذخایر سوختی توسط شرکت‌های بانکرینگ، الزامی و بخشی از تعهدات قانونی آن‌ها تلقی می‌گردد.

افزون بر این، شرکت‌های فعال در صنعت بانکرینگ می‌توانند در چارچوب ضوابط مربوطه، از تسهیلات مالی صندوق توسعه ملی، صندوق توسعه صنایع و صندوق پژوهش و فناوری نفت جهت اجرای طرح‌ها و توسعه زیرساخت‌های خود بهره‌مند شوند.

هشدار درباره آینده صنعت بانکرینگ

دکتر طالب زارع، در خصوص تأثیر تصمیم اخیر مبنی بر اخذ ۱۰ درصد از هزینه حمل توسط ناوگان غیر ایرانی بر صنعت بانکرینگ کشور اظهار داشت: با وجود نظرات صریح و مکتوب معاونت حقوقی



وزارت نفت مکلف
به تامین ۵ میلیون
تن سوخت در
سال برای صنعت
بانکرینگ و رشد
سالانه ۲۵ درصدی
آن است. همچنین
تعرفه پهلویی برای
کشتی‌ها برای
دریافت سوخت
از سازمان بنادر و
دریانداری تعیین
شده و باید مزیت
رقابتی با سایر بنادر
رقیب منطقه در این
زمینه را برای بنادر
ایران فراهم کند

خارجی است؛ چارچوبی که بتواند هم پاسخ‌گوی مقتضیات فنی و عملیاتی این صنعت باشد و هم از تحمیل بارهای مالی و اداری غیرمنطقی بر فعالان آن جلوگیری کند.

وی در ادامه سخنان خود با اشاره به اهمیت راهبردی این صنعت، خاطرنشان کرد: بانکرینگ مزایای متعددی برای اقتصاد ملی در بردارد که در صدر آن، جلوگیری از خام‌فروشی قرار دارد. بی‌تردید، پرهیز از خام‌فروشی و فرآوری فرآورده‌های نفتی در داخل، می‌تواند سهم قابل توجهی در افزایش ارزش‌آوری کشور ایفا نماید.

وی افزود: حضور کشتی‌های خارجی در آب‌های سرزمینی ایران با هدف دریافت خدمات بانکرینگ، نه تنها به ایجاد امنیت دریایی کمک می‌کند، بلکه موجب رونق اقتصادی بنادر کشور از جمله بنادر جنوبی می‌شود.

ریاست‌جمهوری و معاون وقت وزیر نفت مبنی بر عدم شمول فعالیت بانکرینگ در بخشنامه مذکور و عدم صدور فاکتور بابت این هزینه، متأسفانه صندوق توسعه دریایی در اقدامی خلاف این رویکرد، نسبت به اعمال ۱۰ درصد هزینه حمل برای عملیات بانکرینگ اقدام نموده است.

وی افزود: با توجه به روش قیمت‌گذاری شرکت ملی نفت ایران برای محموله‌های بانکرینگ، این هزینه اضافی عملاً موجب می‌گردد که عملیات بانکرینگ فاقد توجیه اقتصادی شده و از منظر تجاری غیربهره‌بردار گردد. این اقدام در تضاد مستقیم با اهداف و تکالیف ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم توسعه بوده و در صورت استمرار، می‌تواند منجر به افول کامل این صنعت راهبردی شود.

زارع در ادامه با تأکید بر اهمیت تفسیر صحیح از قوانین موجود، هشدار داد: اتخاذ تصمیمات ناصحیح و اجرای غیرکارشناسانه بخشنامه‌ها از سوی دستگاه‌های حاکمیتی، خسارات جبران‌ناپذیری به بخش خصوصی وارد می‌سازد و منجر به بی‌اعتمادی سرمایه‌گذاران شده و در نهایت مانع تحقق برنامه‌های کلان اقتصاد ملی خواهد شد.

وی تأکید کرد: اعمال چنین رویه‌هایی بدون توجه به ماهیت تخصصی عملیات بانکرینگ و نظرات کارشناسی فعالان این صنعت، قطعاً به تعطیلی و رکود گسترده در این حوزه منتهی خواهد شد.

به گفته دکتر طالب زارع، ماهیت عملیات بانکرینگ، ارائه خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و شناورها - اعم از داخلی یا خارجی - است که بر اساس تقاضای مصرف‌کنندگان و بدون مقصد مشخص انجام می‌پذیرد. بر این اساس، فعالیت‌های بانکرینگ ماهیتی متفاوت با صادرات کالا به مفهوم رایج آن دارند و با تعریفی که در بخشنامه‌های مربوط به صادرات نهایی آمده است، تطابق ندارد.

وی تصریح کرد: با وجود این تفاوت‌های بنیادین، نهادهای حاکمیتی ذی‌ربط، بدون توجه به ویژگی‌های خاص عملیات بانکرینگ، این فعالیت‌ها را در زمره صادرات تلقی کرده‌اند و همین رویکرد باعث شده است که برخی الزامات قانونی و مالیاتی، ناعادلانه و غیرکاربردی بر این صنعت تحمیل شود.

زارع همچنین به خلأ جدی در نظام مقررات‌گذاری بانکرینگ اشاره کرد و افزود: در حال حاضر، به دلیل نبود رویه مکتوب، گمرک نیز در فرآیند اجرایی خود، این عملیات را ذیل عنوان «مشابه صادرات» طبقه‌بندی می‌کند، که این امر خود بیانگر ضرورت تدوین مقررات خاص، شفاف و متناسب با ماهیت این صنعت است.

وی تأکید کرد: صنعت بانکرینگ نیازمند چارچوب قانونی اختصاصی، مستقل از الگوهای سنتی تجارت



عدم جبران هزینه‌های واقعی ارائه خدمات بانکرینگ،

الزام به انجام فرآیند اختلاط سوخت با استفاده از مواد اولیه‌ی تامین شده از مبادی مجاز با کیفیت بالاتر از محصولات داخلی،

تخصیص ناکافی سوخت کم‌سولفور مورد نیاز استانداردهای بین‌المللی به شرکت‌های بانکرینگ توسط شرکت ملی نفت ایران،

و همچنین اعمال تعرفه‌های سنگین و غیراقتصادی از سوی صندوق توسعه صنایع دریایی. وی خاطرنشان کرد: انجمن صنعت بانکرینگ ایران همواره این چالش‌ها را در قالب مکاتبات رسمی، جلسات تخصصی و مذاکرات حضوری با نهادهای ذی‌ربط مطرح کرده است، با این امید که با اصلاح سیاست‌ها و مقررات، مسیر توسعه پایدار این صنعت راهبردی هموار گردد.

زارع همچنین بر لزوم بهره‌برداری از ظرفیت‌های جغرافیایی کشور تأکید کرد و گفت: استفاده از پتانسیل منطقه سلخ در جزیره قشم و اسکله‌های نفتی بندرعباس می‌تواند جمهوری اسلامی ایران را در موقعیتی قرار دهد که به هاب منطقه‌ای سوخت‌رسانی دریایی تبدیل گردد و نقش کلیدی در بازار بانکرینگ خلیج فارس ایفا کند.

این فعال حوزه صنعت بانکرینگ در پایان سخنان خود تأکید کرد: علی‌رغم وجود ظرفیت‌های قابل توجه در شرکت‌های فعال کنونی، متأسفانه این ظرفیت‌ها به‌طور مطلوب و مؤثر مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد. همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد، دلایل متعددی در بروز این وضعیت مؤثر بوده‌اند؛ از جمله:

نبود نظام قیمت‌گذاری صحیح برای سوخت بانکرینگ،



گفت و گو

سهم ۵ درصدی ایران از بازار بانکرینگ

به دلیل تحریم، کشتی های خارجی تمایلی به دریافت سوخت
از ایران ندارند

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران گفت: بزرگ ترین چالش صنعت بانکرینگ در ایران اعمال تحریم های ظالمانه علیه کشور بوده و هست. چراکه اعمال تحریم ها موجب عدم تمایل خطوط بین المللی کشتیرانی به دریافت سوخت از ایران به علت ترس از تحریم شدن است.



محمدجعفر عابدی نژاد
دبیر انجمن صنعت بانکرینگ
ایران



محمدجعفر عابدی نژاد در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی ایلنا، درباره آخرین وضعیت بانکرینگ و سوخت رسانی به کشتی ها اظهار داشت: در حال حاضر حدود ۳۰ شرکت مجوز سوخت رسانی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران اخذ کرده اند که از این تعداد ۲۰ شرکت عضو انجمن صنعت بانکرینگ ایران هستند که انجمن فعالیت این شرکت ها را زیر نظر دارد اما متأسفانه چالش های متعددی وجود دارد که از این تعداد کمتر از ۱۰ شرکت فعالیت سوخت رسانی را انجام می دهند.

یک میلیون تن سوخت رسانی به کشتی ها

وی افزود: چالش های موجود محدودیت های بسیاری را برای شرکت ها بوجود آورده و در حال حاضر سالیانه حدود یک میلیون تن سوخت رسانی به کشتی ها انجام می گیرد.

سهم ۵ درصدی ایران

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران درباره میزان تامین سوخت کشتی ها در آب های بین المللی توسط ایران گفت: سهم کشور ما از بازار سوخت رسانی منطقه خلیج فارس و دریای عمان کمتر از ۵ درصد است.

الزام توزیع سوخت با کربن صفر

وی با اشاره به وضعیت کیفیت سوخت تصریح کرد: براساس قوانین بین المللی IMO از سال ۲۰۳۰ کشتی ها موظف به استفاده از سوخت با سولفور زیر نیم درصد بوده اند که طبق قوانین مذکور این الزام تا آینده نزدیک به سمت سولفور زیر یک دهم درصد و در آینده ای نه چندان دور الزام استفاده از

قطعا در صورت
لغو تحریم ها
بازار صنعت
بانکرینگ ایران
رونق خواهد یافت
چراکه مزیت های
خدادادی و
اقلیمی کشور
ما در مقایسه
با رقبای این
صنعت در منطقه
بسیار زیاد بوده
و ایران نزدیک
ترین لنگرگاه ها
به آبراهه های
بین المللی را
داراست



رقبای ایران

وی از کشورهای امارات متحده عربی، عمان و قطر بعنوان رقبای ایران در صنعت بانکرینگ یاد کرد.

چالش‌های بانکرینگ

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران به چالش‌های این صنعت اشاره کرد و گفت: تخصیص سهمیه مناسب به شرکت‌های بانکرینگ، روش قیمت‌گذاری محموله‌های بانکرینگ و عدم جبران هزینه‌های عملیاتی این صنعت، بدلیل اینکه سوخت‌رسانی دریایی نوعی خرده‌فروشی محسوب می‌شود طبیعتاً هزینه‌های متعددی سربار شرکت‌های بانکرینگ است. این هزینه‌ها شامل سرمایه‌گذاری در احداث تأسیسات و مخزن و یا اجاره مخزن، خرید شناورهای سوخت‌رسان و یا اجاره این شناورها، تأمین نیروی انسانی برای شناورها و تأسیسات ساحلی و فراساحلی که تمامی موارد ذکر شده هزینه‌هایی برای صنعت بانکرینگ دارد. در حالی‌که روش قیمت‌گذاری محموله‌های بانکرینگ دقیقاً مشابه محموله‌های کارگو (صادراتی-عمده) است.

وی همچنین عدم تأمین سوخت کم‌سولفور برای شرکت‌های بانکرینگ، اخذ ۱۰ درصد کرایه حمل از ناوگان عملیاتی محموله‌های بانکرینگ، لحاظ نشدن نظرات کارشناسی انجمن صنعت بانکرینگ ایران در آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم توسعه که اخیراً توسط هیأت وزیران مصوب شده را نیز دیگر چالش‌های این صنعت برشمرد.

نیم درصد به ناوگان ملی تخصیص یافته است که پاسخگوی نیاز کل ناوگان ملی نیز نیست؛ بخش خصوصی هیچ بهره‌ای از این سهمیه ندارد و نیاز خود را به صورت واردات تأمین می‌کند.

افزایش کرایه حمل و نقل دریایی

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران در ادامه درباره اینکه آیا درگیری‌ها در منطقه و یمن سوخت‌رسانی را تحت‌تأثیر قرار داده یا خیر، گفت: با توجه به شرایط خاص در سال‌های اخیر کرایه حمل و نقل دریایی افزایش چشمگیری داشته است.

عدم تمایل به دریافت سوخت از

ایران به دلیل تحریم

وی درباره تأثیر تحریم بر صنعت بانکرینگ نیز خاطرنشان کرد: بزرگترین چالش صنعت بانکرینگ در ایران اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشور بوده و هست. چراکه اعمال تحریم‌ها موجب عدم تمایل خطوط بین‌المللی کشتیرانی به دریافت سوخت از ایران به علت ترس از تحریم شدن است.

رونق بانکرینگ ایران در صورت لغو

تحریم

عابدی‌نژاد در خصوص در صورت اینکه آیا توافق در مذاکرات گشایشی در اوضاع سوخت‌رسانی ایران ایجاد خواهد کرد، تأکید کرد: قطعاً در صورت لغو تحریم‌ها بازار صنعت بانکرینگ ایران رونق خواهد یافت چراکه مزیت‌های خدادادی و اقلیمی کشور مادر مقایسه با رقبای این صنعت در منطقه بسیار زیاد بوده و ایران نزدیک‌ترین لنگرگاه‌ها به آبراهه‌های بین‌المللی را داراست.

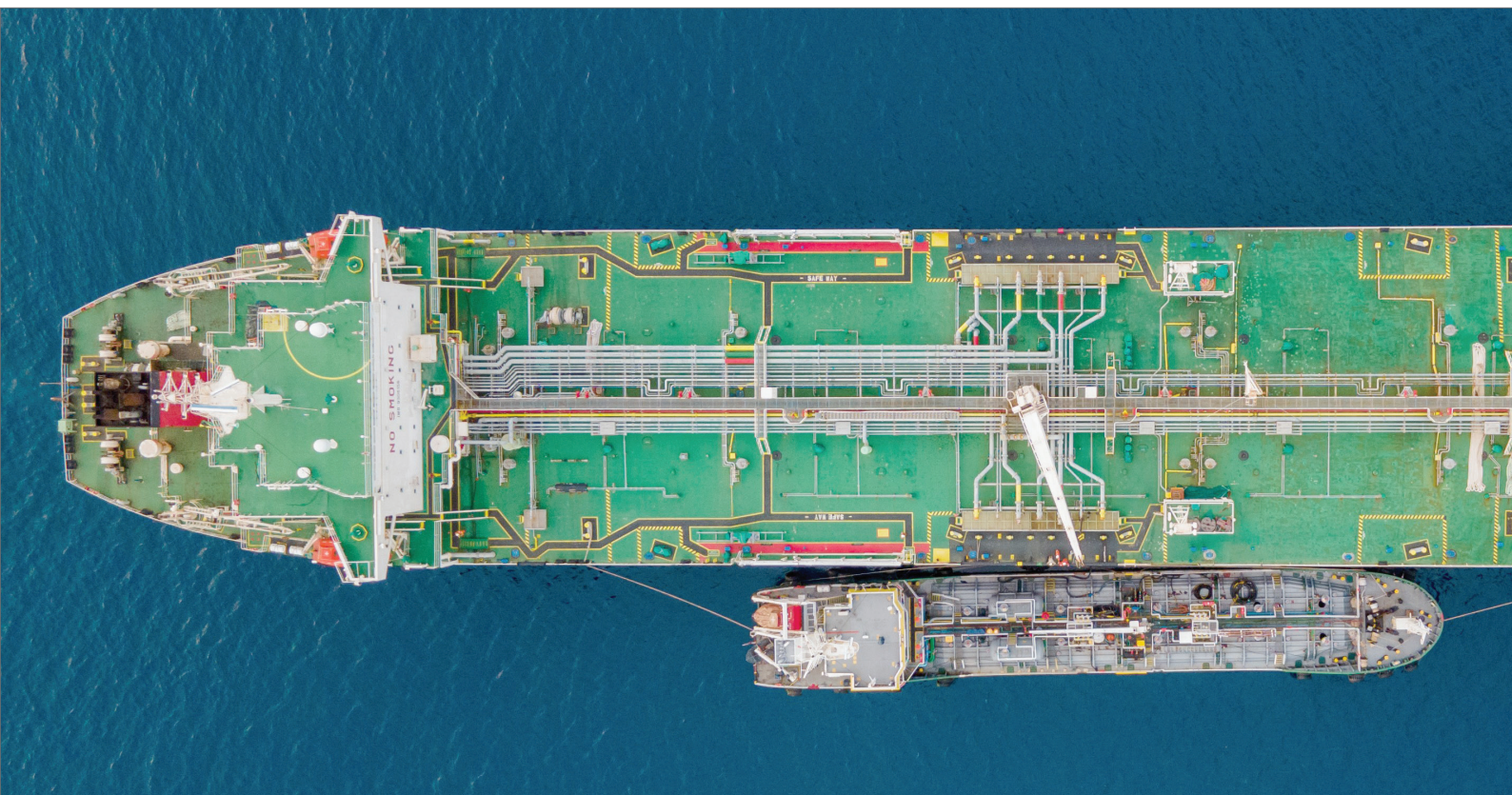


سوخت پاک با کربن صفر خواهد بود.

محدودیت تولید سوخت کم‌سولفور

عابدی‌نژاد خاطرنشان کرد: در حال حاضر تولید سوخت (نفت کوره) با سولفور کم (زیر نیم درصد) در کشور با محدودیت‌هایی مواجه است که این امر خود یکی از مشکلات فعالیت شرکت‌های سوخت‌رسان است.

وی توضیح داد: با توجه به نیاز ناوگان ملی کشور و در حد امکان در یکی از پالایشگاه‌های کشور برشی از نفت خام با کیفیت بسیار بالا و سولفور زیر





مقاله

صنعت بانکرینگ جهانی و فعال ترین بنادر در تأمین انواع سوخت



حمیدرضا سیدجعفری

مقدمه

صنعت بانکرینگ به عنوان فرآیند تأمین سوخت برای کشتی‌ها در بنادر مختلف جهان، از ارکان اساسی تجارت دریایی و حمل و نقل بین‌المللی به شمار می‌رود. این صنعت با توجه به رشد تجارت دریایی، نقش بسیار مهمی در تأمین انرژی کشتی‌ها ایفا می‌کند. سوخت‌های مورد استفاده در این صنعت شامل انواع گازوئیل دریایی (IFO)، سوخت‌های سنگین، LNG، سوخت‌های کم‌سولفور و سوخت‌های سبز هستند. در این گزارش، به بررسی فعال ترین بنادر جهانی در زمینه تأمین انواع سوخت بانکرینگ در مناطق مختلف جهان پرداخته می‌شود و آمار و ارقام مربوط به این بنادر و سوخت‌های تأمین شده توسط آن‌ها بررسی می‌شود.

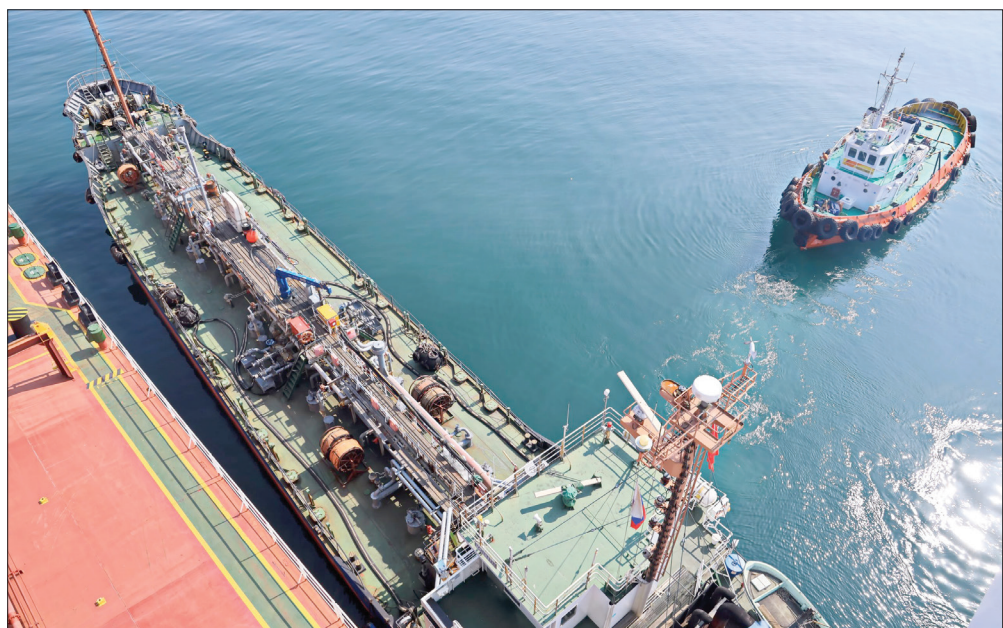
۱. صنعت بانکرینگ جهانی

صنعت بانکرینگ جهانی با توجه به رشد تجارت دریایی و الزامات زیست‌محیطی جدید در حال تغییرات زیادی است. طبق آمار سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود. این تجارت، به همراه مقررات جدید زیست‌محیطی مانند دستورالعمل IMO ۲۰۲۰، تقاضا برای سوخت‌های پاک‌تر و کم‌سولفور را افزایش داده است. بنادر اصلی در این صنعت به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود، توانایی تأمین انواع مختلف سوخت برای کشتی‌ها را دارند.

۲. بنادر فعال در اروپا، خاورمیانه، آسیا و آمریکا

۲.۱ بنادر فعال در اروپا

بنادر اروپایی با توجه به موقعیت جغرافیایی و تردد زیاد کشتی‌ها، از بزرگ‌ترین مراکز تأمین سوخت در دنیا محسوب می‌شوند. برخی از مهم‌ترین بنادر اروپایی در این صنعت عبارتند از: - پورتوفینو (ایتالیا): بندر پورتوفینو از بنادر مهم بانکرینگ در اروپا است که توانایی تأمین انواع سوخت، از جمله سوخت‌های کم‌سولفور و LNG را دارد. این بندر سالانه بیش از ۱۲ میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند. - روتهم (هلند): روتهم یکی از مهم‌ترین بنادر در اروپا است که به دلیل موقعیت استراتژیک خود، به عنوان یک مرکز اصلی بانکرینگ شناخته می‌شود. این بندر به دلیل ظرفیت ذخیره‌سازی بالا، انواع سوخت‌های دیزل، گازوئیل و سوخت‌های کم‌سولفور را تأمین می‌کند. آمارها نشان می‌دهند که این بندر سالانه بیش از ۲۰ میلیون تن سوخت تأمین می‌کند. - لیسبون (پرتغال): بندر لیسبون یکی از بنادر





مهم در منطقه مدیریتانه است که سوخت‌های مختلف از جمله سوخت‌های کم‌سولفور را به کشتی‌ها عرضه می‌کند. این بندر دارای ظرفیت ذخیره‌سازی سوخت بالغ بر ۷ میلیون تن در سال است.

۲,۲ بندر فعال در خاورمیانه

خاورمیانه به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک و نزدیکی به تنگه هرمز، به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مراکز تأمین سوخت برای کشتی‌ها شناخته می‌شود. برخی از بنادر فعال این منطقه عبارتند از: - **دبی (امارات متحده عربی)**: بندر دبی یکی از بنادر اصلی در خاورمیانه است که سالانه حدود ۱۵ میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند. این بندر قادر است انواع سوخت از جمله سوخت‌های کم‌سولفور، LNG و سوخت‌های سنگین را تأمین کند. - **بندر عباس (ایران)**: بندر عباس یکی از بنادر استراتژیک ایران است که در نزدیکی تنگه هرمز قرار دارد. این بندر ظرفیت تأمین سوخت‌های مختلف برای کشتی‌ها از جمله سوخت‌های کم‌سولفور، گازوئیل را دارد و ظرفیت سالانه تأمین بیش از ۱۰ میلیون تن سوخت رسانی دریایی را دارد.

۲,۳ بندر فعال در آسیا

آسیا با داشتن بنادر مهم و پرتردد، نقش کلیدی در صنعت بانکرینگ ایفا می‌کند. برخی از فعال‌ترین بنادر آسیایی عبارتند از: - **سنگاپور**: این بندر به عنوان بزرگ‌ترین مرکز بانکرینگ در جهان شناخته می‌شود. سنگاپور سالانه بیش از ۵۰ میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند. این بندر قادر است سوخت‌های مختلف از جمله سوخت‌های کم‌سولفور، LNG و گازوئیل را تأمین کند. - **هنگ کنگ**: هنگ کنگ نیز یکی از مراکز بزرگ بانکرینگ در آسیا است که سالانه حدود ۲۰

میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند. این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک خود در مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی، تأمین انواع سوخت‌ها را بر عهده دارد.

۲,۴ بندر فعال در آمریکا

آمریکا نیز با داشتن بنادر مهم در سواحل شرق و غرب، نقش برجسته‌ای در تأمین سوخت برای کشتی‌ها ایفا می‌کند. برخی از این بنادر عبارتند از: - **نیویورک (آمریکا)**: بندر نیویورک یکی از بزرگ‌ترین بنادر بانکرینگ در آمریکای شمالی است که سوخت‌های مختلف را به کشتی‌ها عرضه می‌کند. این بندر به طور متوسط سالانه ۱۰ میلیون تن سوخت را تأمین می‌کند. - **لویزیانا (آمریکا)**: بندر لویزیانا در ایالات متحده یکی از بنادر استراتژیک در جنوب این کشور است که ظرفیت تأمین انواع سوخت از جمله LNG، سوخت‌های کم‌سولفور و دیزل را دارد. این بندر به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، سالانه بیش از ۸ میلیون تن سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌کند.

۳. ظرفیت‌های ایران برای حضور بیشتر در صنعت بانکرینگ

ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای که در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر دارد، ظرفیت‌های بسیاری برای گسترش صنعت بانکرینگ و تبدیل شدن به یکی از هاب‌های اصلی سوخت‌رسانی در منطقه را دارد. برخی از این ظرفیت‌ها عبارتند از: - **تنگه هرمز**: ایران به دلیل موقعیت استراتژیک خود در نزدیکی تنگه هرمز، که یکی از پرترددترین مسیرهای کشتیرانی جهانی است، می‌تواند به یکی از مراکز اصلی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها تبدیل شود. - **بنادر بزرگ ایران**: بندر عباس، بندر امام خمینی، قشم و بندر ماهشهر از جمله بنادر اصلی ایران هستند که

ظرفیت تأمین سوخت‌های مختلف برای کشتی‌ها دارند. - **توسعه سوخت‌های سبز**: ایران می‌تواند با توجه به منابع طبیعی خود، به تولید سوخت‌های کم‌سولفور، LNG و حتی سوخت‌های مبتنی بر هیدروژن و متانول پرداخته و به یکی از تولیدکنندگان مهم سوخت‌های سبز در منطقه تبدیل شود.

۴. سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت بانکرینگ ایران

برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های ایران در صنعت بانکرینگ، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در زمینه‌های مختلف وجود دارد. این سرمایه‌گذاری‌ها می‌تواند در زمینه‌های زیر صورت گیرد:

- **ساخت تأسیسات بندری و ذخیره‌سازی سوخت**: توسعه تأسیسات جدید برای ذخیره‌سازی سوخت و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها.
- **توسعه سوخت‌های سبز**: سرمایه‌گذاری در تولید و تأمین سوخت‌های سبز مانند LNG، هیدروژن و متانول.
- **فناوری‌های نوین**: استفاده از فناوری‌های نوین برای بهینه‌سازی فرآیندهای بانکرینگ و کاهش آلودگی‌ها.

۱. International Maritime Organization (IMO) - www.imo.org
۲. U.S. Energy Information Administration (EIA) - www.eia.gov
۳. Ministry of Petroleum, Islamic Republic of Iran - www.mop.ir
۴. World Bank - Maritime and Shipping Sector Report

شرکت‌های عضو انجمن صنعت بانکرینگ ایران



دعوت به همکاری

بانکرینگ

نشریه انجمن صنعت بانکرینگ ایران

سال اول - شماره ۱ - اسفندماه ۱۳۹۰

نخستین شماره از «بانگ بانکرینگ» را پیش روی دارید، شریه‌ای با صفحات کم اما ایده‌ها و آرزوها و اهداف بزرگ. این شروعی کوچک است برای رسیدن به اهداف بزرگ. حرکتی که می‌تواند با هم‌اندیشی و هم‌کاری جمعی ما در فرآیند اقتصاد کشور به طور عام و صنعت بانکرینگ ایران به طور خاص، موثر واقع شود و به شناخت و حل مسائل صنفی ما کمک کند. می‌دانید که میزان اطلاعات از صنعت بانکرینگ در کشور ما بسیار اندک است؛ تا جایی که اکثر مردم و حتی برخی از مسئولان کشور، نامی از «صنعت بانکرینگ» نشنیده‌اند و اطلاع مناسبی از این صنعت ندارند؛ برماست که تلاش کنیم و این ضعف بزرگ را برطرف نماییم. این شروع فرهنگی-رسانه‌ای زمانی به سوی هدف جمعی ما حرکت کرده و به نتیجه می‌رسد که همه ما آن را حمایت و هدایت کنیم؛ از این رو، از تمامی هم‌کاران دعوت می‌شود نقدها و پیشنهادات خود را با ما در میان بگذارند و اگر مطالب مفیدی دارند برای چاپ در شماره دوم ارسال نمایند. بانگ بانکرینگ در شروع فعالیت به صورت فصلی (فصل نامه) منتشر خواهد شد و به مرور زمان، از نظر کمی و کیفی افزایش و ارتقاء خواهد یافت. عموم علاقه‌مندان به اقتصاد دریا محور- به ویژه همکاران و فعالان در صنعت بانکرینگ- که مایل به مشارکت فکری در تولید مطالب و انتشار شماره‌های آتی «بانگ بانکرینگ» هستند، می‌توانند با ارائه نظر و ایده و یا ارسال مطلب ما را یاری دهند. نشریه بانگ بانکرینگ به همه اعضای انجمن صنعت بانکرینگ ایران تعلق دارد و نیز دست همکاری دیگر فعالان عرصه صنعت و اقتصاد دریا محور را به گرمی می‌فشارد. بر این باوریم که همه در یک کشتی نشسته‌ایم و موفقیت ما مشروط و منوط به هم‌گرایی و هم‌راهی همه ماست. همه باید با تمام توان در یک جهت پارو بزنیم و قطب‌نمای همت‌مان را در یک جهت تنظیم کنیم.

سردبیر





انجمن صنعت بانکرینگ ایران
Iran Bunkering Industry Association

