

مقاله پژوهشی:

تبیین الگوی سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ ایران (با رویکرد اقتصاد مقاومتی) با استفاده از نظریه داده بنیاد

محمدرضا حافظ نیا^۱، رضا حسین زاده^۲، عباس اسدروزی^۳

تاریخ دریافت: ۹۷/۹/۱۰

تاریخ پذیرش: ۹۷/۱۱/۱

چکیده

با وجود ظرفیت‌های ایران در صنعت بانکرینگ و نقش آن در تحقق سیاست‌های اقتصادمقاومتی، ایران نتوانسته است به جایگاه مطلوب خود در این صنعت دست یابد. بخشی از سهم ناچیز ایران از بازار بانکرینگ خلیج فارس به دلیل فقدان تلاش لازم در سیاستگذاری جامع می‌باشد. پس هدف این تحقیق تبیین سیاست‌گذاری توسعه صنعت بانکرینگ ایران و شناسایی عوامل و شرایطی است که در سیاست‌گذاری باید مورد توجه قرار گیرند. داده‌های گردآوری شده کیفی و با رویکرد نظریه داده بنیاد می‌باشد. روش گردآوری داده‌ها، مصاحبه عمیق با ۱۶ نفر از خبرگان فعال در حوزه بانکرینگ بوده و نمونه‌گیری به روش گلوله‌برفی انجام شده است. تحلیل داده‌ها در سه مرحله کدگذاری باز، کدگذاری انتخابی و کدگذاری محوری، انجام شده است. پس از کدگذاری باز، مفاهیم و مقوله‌ها استخراج شد. در مرحله کدگذاری محوری سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ به عنوان مقوله اصلی در نظر گرفته شده و شرایط علی، سیاست‌های توانمندساز (۸ سیاست)، سیاست‌های تسهیل‌کننده (۵ سیاست)، سیاست‌های واسطه‌ای (۵ سیاست) و پیامدهای تحقق توسعه صنعت بانکرینگ ارایه شده است.

کلید واژه‌ها: صنعت بانکرینگ، اقتصادمقاومتی، سیاستگذاری، نظریه داده بنیاد

۱. استاد دانشگاه تربیت مدرس

۲. دانش‌آموخته دکتری مدیریت سیاستگذاری، دانشگاه تهران

۳. دانشجوی دکتری مدیریت استراتژیک دانشگاه عالی دفاع ملی A.asadrooz@nioc-iotc.com

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات جغرافیایی و منابع غنی نفتی دارای موقعیت ممتازی در بین کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌باشد. شناسایی این ظرفیت‌های بالقوه و تلاش برای بالفعل کردن آنها و ایجاد ارزش افزوده در زنجیره تامین کالا و خدمات، نیازمند تحقیق و پژوهش درباره توانمندی‌های ایران برای تسخیر بازار منطقه می‌باشد. از طرف دیگر لزوم توجه به توسعه اقتصادی و تولید ملی از جمله اموری است که در کنار ابعاد دیگر جوامع همچون ثبات سیاسی، نظام فرهنگی، اجتماعی و... در میزان پایداری جامعه و رشد و شکوفایی آن نقش به‌سزایی ایفا می‌کند که نهایتاً منجر به مصونیت داخلی نسبت به تهدیدهای خارجی می‌شود. از این رو بنا بر ضرورت، مقام معظم رهبری سیاست‌هایی را تحت عنوان «اقتصاد مقاومتی» ابلاغ فرمودند که بر مبنای جهان بینی توحیدی، دارای مؤلفه‌هایی است که با اتکا و به‌کارگیری هریک می‌توان ضمن تمهید و تامین مقاومت در اقتصاد، جامعه اسلامی و بشری را به توسعه و پیشرفت مادی و معنوی رهنمون ساخت. از جمله این مولفه‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

مردمی کردن اقتصاد، تقویت فرهنگ کار و تولید، کاهش وابستگی به ذخایر زیرزمینی و خام فروشی، اصلاح الگوی مصرف و پرهیز از اسراف، حمایت از تولید ملی، استفاده حداکثری از همه ظرفیت‌ها، روح خودباوری و خوداتکایی و توجه به اقتصاد دانش‌بنیان.

با وجود مزایای ایران نسبت به امارات در موضوع بانکداری، از آنجایی که بندر فجیره سابقه و تجربه طولانی تری نسبت به جمهوری اسلامی ایران دارد و همچنین به دلیل تبلیغات منفی بسیاری که بر علیه جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود، سهم امارات از بازار بانکداری منطقه بسیار بیشتر از ایران می‌باشد. هم اکنون حدود ۲۰ درصد از بازار بانکداری حوزه خلیج فارس و دریای عمان در اختیار ایران و ۸۰ درصد آن در اختیار امارات متحده عربی قرار دارد. بخشی از سهم ناچیز ایران از بازار سوخت‌رسانی منطقه طی دهه‌های اخیر به دلیل فقدان آگاهی کافی و تلاش لازم در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اجرا، عدم وجود زیرساخت‌ها، امکانات و تأسیسات زیربنایی و فقدان ارابه خدمات جانبی شامل تعمیرات، تعویض قطعات و تأمین نیازهای ابتدایی کشتی‌ها می‌باشد. پس هدف این پژوهش تدوین

الگوی سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ با توجه به ظرفیت‌های موجود داخلی و با رویکرد اقتصاد مقاومتی و مولفه‌ها و شاخص‌های آن و تمرکز بر چهار عامل اصلی: کاهش وابستگی به ذخایر زیرزمینی و خام فروشی؛ حمایت از تولید ملی؛ استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها و توجه به اقتصاد دانش‌بنیان، می‌باشد. بدین منظور باید با در نظر گرفتن پیچیدگی‌های متعدد صنعت بانکرینگ، به شناسایی مجموعه عوامل اثرگذار در سیاستگذاری پرداخته و تلاش می‌شود مدلی برای سیاست‌گذاری به منظور توسعه صنعت بانکرینگ ارائه شود.

مبانی نظری و پیشینه‌شناسی تحقیق

صنعت بانکرینگ

بانکرینگ^۱ یا سوخت‌گیری و سوخت‌رسانی، به عملیاتی اطلاق می‌شود که در آن یک ایستگاه ساحلی، سوخت مورد نیاز برای روشن شدن موتورهای اصلی و کمکی شناورها را در اختیارشان قرار می‌دهد و شبکه گسترده‌ای از سازمان و مراودات تجاری را در بر می‌گیرد. زنجیره تامین این صنعت از پالایشگاه و انبارهای نفت آغاز می‌شود. مرحله نهایی زنجیره سوخت دریایی، عملیات سوخت‌رسانی است که یا از اسکله‌های مخصوص به‌طور مستقیم و یا در لنگرگاه و دریا از طریق برج‌های سوخت‌رسانی به کشتی عرضه می‌شود (عبداللهی و بهرامشاهی، ۱۳۹۵). به عبارت دیگر، بانکرینگ، خرده‌فروشی فرآورده‌های سنگین پالایشی (نفت کوره) برای سوخت کشتی‌هاست. البته اینک، بانکرینگ به یک صنعت تبدیل شده است که در کنار تحویل سوخت، خدمات گسترده دیگری نیز به کشتی‌ها ارائه می‌شود (پایانه‌های نفتی ایران، ۱۳۹۱).

صنعت بانکرینگ، مزایای زیادی دارد که از بین آنها می‌توان به رونق اقتصادی منطقه، ارتقای جایگاه جهانی به ویژه در حوزه‌های اقتصاد و سیاست، کاهش میزان قاچاق سوخت، ارزآوری و کاهش نرخ بیکاری، اشاره کرد. اما با وجود ظرفیت‌ها و استعدادهایی که ایران

در بانکرینگ خلیج فارس دارد، متأسفانه بسیاری از فرصت‌ها از دست رفته و سایر کشورها با استفاده از سهل‌انگاری‌های ما به رشد و توسعه فراوانی رسیده‌اند (پیام دریا، ۱۳۸۷)

اصلی‌ترین هدف در صنعت بانکرینگ تامین سوخت‌های متنوع مورد نیاز کشتی‌ها است که به تبع آن می‌توان سایر خدمات موازی به شرح ذیل نیز به کشتی‌ها ارائه کرد:

- تعویض خدمه کشتی: با توجه به اینکه شرکت‌های کشتیرانی در دنیا نیاز به تعویض نفرات کشتی‌ها دارند تأمین این امکان گام بسیار بلندی در جهت جذب شرکت‌های کشتیرانی برای انتخاب خواهد بود. وجود هتل‌ها، فرودگاه‌ها و مراکز تفریحی مناسب علاوه بر جذب گردشگران می‌تواند عامل تعیین‌کننده‌ای در موقعیت صنعت بانکرینگ داشته باشد.

- تعمیرات کشتی‌ها: با توجه به اینکه کشتی‌ها نیاز به تعمیرات دوره‌ای چند ساله دارند، تأمین این موضوع نیز می‌تواند در جهت ارتقاء سطح کیفی بندر در جذب شرکت‌های کشتیرانی در سراسر دنیا مؤثر باشد.

- تأمین خواروبار مورد نیاز کشتی: هر کشتی به صورت دوره‌ای اقدام به خرید مایحتاج مصرفی و خوراکی خود می‌کند. کشتی‌ها تمایل دارند کارهای خدماتی خود را در حین دریافت سوخت انجام دهند. تأمین این موضوع نیز می‌تواند در جذب شرکت‌های کشتیرانی مؤثر باشد.

- تأمین روغن موتور مورد نیاز کشتی: از اقلام مورد نیاز کشتی‌ها، روغن مصرفی در موتور آنها است که باید در مقاطع مختلف تعویض شود. تأمین روغن موتور مصرفی کشتی‌ها، از دیگر خدمات ارائه در صنعت بانکرینگ می‌باشد.

- تأمین رنگ مورد نیاز کشتی‌ها: بخش‌های فلزی کشتی‌ها بخاطر تماس با آب شور دریا، در معرض شدید خوردگی قرار دارند. برای جلوگیری از خوردگی در طول سفر بخش‌های مختلف فلزی کشتی توسط پرسنل ذیربط کشتی‌ها رنگ‌آمیزی می‌شود. تأمین رنگ مورد نیاز کشتی‌ها می‌تواند از دیگر خدمات قابل ارائه در صنعت بانکرینگ باشد.

- تأمین آب مورد نیاز کشتی‌ها: امروزه در کشتی‌ها تأسیسات مربوط به شیرین‌سازی آب دریا وجود دارد. اما تأمین آب شیرین مصرفی کشتی‌ها در مواقعی که تأسیسات مربوط دچار مشکل شده و در حال تعمیر می‌باشد، در زمان بانکرینگ صورت می‌گیرد.

- تأمین ابزار آلات، ملزومات و سایر وسایل مورد نیاز کشتی‌ها: چون ممکن است ابزار و وسایل مورد استفاده در کشتی بر اثر مرور زمان و استفاده مکرر، کارایی خود را از دست داده باشند، از خدمات قابل ارائه در بانکرینگ، تأمین ابزارآلات و وسایل مورد نیاز در کشتی می‌باشد.

- انجام بازرسی‌های قانونی و صدور گواهینامه بر حسب مورد: اجراء قوانین و مقررات بین‌المللی شامل انجام بازرسی‌ها براساس کنوانسیون‌های سولاس^۱ و مارپل^۲ و صدور گواهینامه‌ها نیاز به شرایط مناسب خود دارد، که صنعت بانکرینگ می‌تواند با در اختیار گذاشتن امکانات خود این فرصت را بوجود آورد (جوکار، ۱۳۹۱).

وضعیت صنعت بانکرینگ

نیاز روزافزون جهانی به کالا و انرژی باعث گسترش بازار کشتیرانی و در نتیجه تردد بیش از پیش کشتی‌ها در سراسر جهان شده است. در این بین، حوزه خلیج فارس به دلیل وجود منابع غنی نفتی سهم بزرگی از ترافیک کشتیرانی را به خود اختصاص داده است. یکی از مهم‌ترین فعالیت‌هایی که در بنادر انجام می‌شود، بانکرینگ یا عملیات انتقال سوخت به کشتی‌ها و شناورها می‌باشد که می‌تواند به دو صورت سوخت‌رسانی در دریا با استفاده از شناورهای خاص یا پهلوگیری کشتی در اسکله‌های سوخت‌رسانی انجام شود. از آنجاکه در حدود ۷۰٪ تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد، کیفیت، قیمت، سهولت دسترسی و ایمنی کار با سوخت مورد استفاده در موتور هزاران کشتی عبوری از آنها، امری فوق‌العاده با اهمیت است. بانکرینگ به‌عنوان یک صنعت راهبردی، دستاوردهای مهمی نظیر کسب اعتبار جهانی، اشتغال‌زایی و ارزآوری را برای هر کشور در پی دارد. طبق برآورد، سالانه حدود ۲۰۰ میلیون تن نفت کوره در سطح جهان به‌صورت بانکر به کشتی‌ها فروخته می‌شود و پیش‌بینی می‌شود که این رقم تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰۰ میلیون تن افزایش یابد؛ به‌عبارت‌دیگر، ارزش سالانه بازار بانکرینگ دنیا، ۸۰ میلیارد

دلار است. 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. سالانه ۱۲ هزار کشتی در خلیج فارس رفت و آمد می‌کند و ظرفیت سالانه سوخت‌رسانی این منطقه به کشتی‌ها ۲۵ میلیون تن است. طبق اعلام سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) تنها ۶ کشور وجود دارد که حدود ۶۰ درصد از فعالیت بانکرینگ جهان را به عهده می‌گیرد. 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. از آنجایی که آبراه خلیج فارس، روزانه محل عبور و مرور تعداد زیادی کشتی اقیانوس‌پیما است و یکی از پرتددترین مناطق دریایی جهان به‌شمار می‌رود، تامین سوخت و مایحتاج این کشتی‌ها می‌تواند فرصتی مناسب برای حضور و افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ خدمات دریایی منطقه به حساب آید (ملاپور و انوری، ۱۳۹۵).

جایگاه ایران در صنعت بانکرینگ

شروع فعالیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در کشور به ۲۰ سال پیش باز می‌گردد. در گذشته به‌طور پراکنده سوخت‌رسانی به شناورها عمدتاً از طریق نهادهای دولتی مثل وزارت نفت صورت می‌گرفت. طرح ملی بانکرینگ برای نخستین بار در سال ۱۳۷۷ در محدوده آب‌های جزیره قشم و در منطقه سلخ با استفاده از امکانات و شناورهای سوخت‌رسان شرکت گلوبال انرژی سنگاپور شروع شد و متأسفانه در ماه‌های آغازین به دلیل رقابت ناسالم، مخالفت، کارشکنی و ترفندهای شرکت‌های رقیب عرضه‌کننده سوخت در شیخ نشین فجیره، با زیان متوقف شد. در سال ۱۳۷۹ این طرح دوباره آغاز شد اما پس از ۶ ماه فعالیت بار دیگر به دلایل اعلام شده تعطیل شد. مرحله جدی بانکرینگ از نیمه دوم سال ۱۳۸۵ با ایجاد امکان ورود بخش غیردولتی از طریق سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری شهید رجایی بندر خلیج فارس (در ۲۰ کیلومتری غرب بندرعباس) آغاز شد. سهم ایران از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس و دریای عمان که تعداد آنها به بیش از ۵۰ هزار فروند در سال می‌رسد، در مدت زمان کوتاهی یعنی بین سالهای

۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸ از ۵٪ به ۲۵٪ رسید و در افق سال ۱۳۹۳، برنامه کسب سهم ۵۰٪ هدفگذاری شد که متأسفانه به دلیل وضع تحریم‌های بین‌المللی علیه کشورمان چشم‌انداز این پروژه محقق نشد. همچنین آمار دقیقی از میزان سهم بازار ایران به دلیل فوق در دسترس نیست؛ اما به‌طور تقریبی کارشناسان از تسلط ۱۱٪ بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها برای سال ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ خبر می‌دادند (عبدلهی و بهرامشاهی، ۱۳۹۵).

خلیج فارس یکی از شاهراه‌های اصلی ورود نفت تولیدی به بازارهای جهانی است که سالانه علاوه بر کشتی‌های تجاری، تعداد بسیاری از نفتکش‌های غول‌پیکر از این مسیر تردد می‌کنند. از آب‌های خلیج فارس به‌طور متوسط در حدود ۳۰۰۰۰۰ فروند کشتی تجاری، نفتکش، کانتینربر، حمل‌گاز و غیره در سال عبور می‌کند که از این تعداد حدود ۳۰۰۰ فروند از سوی شرکت‌های ایرانی حاضر در بنادر جنوبی سوخت‌رسانی می‌شوند. ایران با داشتن یک هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی (به استثنای جزایر) در خلیج فارس و دریای عمان و قرار گرفتن در مسیر ورود کشتی‌ها به این خلیج در منطقه استراتژیک تنگه هرمز، پتانسیل‌های جغرافیایی لازم برای سوخت‌رسانی را داشته است، ولی در سال‌های گذشته سهم بسیار پایینی را از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها کسب کرده است. از این رو توجه به ظرفیت موجود در سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری از خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند درآمدزایی بسیاری را برای کشور به همراه داشته باشد. در دوران جنگ تحمیلی، به دلیل شرایط خاص خلیج فارس از نظر امنیتی و تبلیغات منفی حاصل از آن تردد و توقف کشتی‌ها در بنادر و گذرگاه‌های عبوری، آب‌های ایران کاهش یافت و فعالیت‌های سوخت‌رسانی نیز به تدریج در ایران کم رونق شد. همسایگان جنوبی در منطقه به ویژه امارات با استفاده از فرصت به دست آمده، طی ۲۰ الی ۲۵ سال گذشته با توسعه و رونق این صنعت توانستند خود را به‌عنوان یکی از مراکز عمده سوخت‌رسانی جهان معرفی کنند و جایگاه ویژه‌ای را در خاورمیانه و جهان به خود اختصاص دهند؛ به گونه‌ای که هم‌اکنون فجیره پس از سنگاپور، بزرگترین عرضه‌کننده سوخت به کشتی‌ها در منطقه و سومین کانون بندر^۱ بانکرینگ در جهان محسوب می‌شود. در حالی که سهم ایران در بازار سوخت‌رسانی

به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس و دریای عمان که تعداد آنها به بیش از ۳۰ هزار فروند در سال می‌رسد، بسیار کمتر از ۲۰ درصد است. طبق آمارهای ارائه‌شده تا پایان سال ۱۳۹۴ حدود سه میلیون و ۳۰۰ هزار تن سوخت مایع از طریق مراکز بانکرینگ به کشتی‌های عبوری خلیج فارس تحویل داده شد (ملا پور و انوری ۱۳۹۵؛ رسولی، ۱۳۹۳).

جدول ۱. ظرفیت بانکرینگ بنادر مهم جهان

ظرفیت سالیانه بانکرینگ / میلیون تن متریک	نام بندر	رتبه
۳۵	سنگاپور	۱
۱۶	فجیره	۲
۱۳,۴	رتردام	۳
۶	انتورپ	۴
۵,۴	هوستون	۵
۵	هنگ کنگ	۶
۵	جبل الطارق	۷
۳,۶	لس آنجلس	۸
۳,۵	نیویورک	۹
۳,۴	پیرائوس	۱۰
۳,۲	ایران	۱۱

موانع و محدودیت‌های توسعه صنعت بانکرینگ ایران

کشور جمهوری اسلامی ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی در مجاورت خلیج فارس و دریای عمان قرار دارد. سهولت دسترسی به آب‌های آزاد و عبور تعداد بسیار زیادی از کشتی‌های نفت کش و تجاری از تنگه هرمز موقعیتی بسیار استثنایی برای ایران رقم‌زده است. از طرفی بندر فجیره، خرفکان، شارجه، دبی و بندر نفتی خلیج فارس در ایران به‌عنوان مراکز عمده سوخت‌رسانی به کشتی‌ها شناخته می‌شوند که بندر فجیره از ۲۰ سال گذشته با ورود به عرصه بانکرینگ و توسعه این صنعت توانسته یکی از بزرگ‌ترین مراکز عرضه خدماتی در

سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری شناخته شود. بندر فجیره امارات با تأمین سالانه ۱۲ میلیون تن سوخت موردنیاز کشتی‌ها سومین بندر بزرگ جهان است درحالی‌که حدود ۸۰ درصد سوخت مورد معامله در بندر فجیره به‌طور مستقیم از طریق ایران (شرکت ملی نفت) تأمین می‌شود. جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۸۴ در عرصه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها فعال شد و علیرغم برنامه‌ریزی‌ها برای کسب سهم ۲۵ درصدی بازار منطقه در سال ۱۳۹۱ سهم فروش سوخت به کشتی‌های عبوری به زیر ۱۰ درصد رسید.

ایلاتی و براتی (۱۳۸۸) در پژوهشی با عنوان بررسی جنبه‌های برتری کشور ایران در منطقه خلیج فارس جهت سوخت‌رسانی به کشتی‌های تجاری (بانکرینگ) بیان می‌کند که باوجود ظرفیت‌های زیاد در تحلیل عرضه و تقاضای بازار انرژی در منطقه، ارائه خدمات دریایی به‌ویژه موضوع سوخت‌رسانی به کشتی‌های تجاری توسط کشور، مغفول مانده و تاکنون اقدام جدی در این راستا صورت نگرفته است. از دلایل اصلی نبود چنین خدماتی در کشور، ماهیت بین بخشی آن و عدم توجه دست‌اندرکاران حمل و نقل دریایی به چنین موضوعی در گذشته بوده است.

قوانین دست و پاگیر در ایران و تأمین سوخت با قیمت‌های غیررقابتی رغبت سرمایه‌گذاران برای ورود به این عرصه را کاهش داده است. به‌طور نمونه شرکت‌های سوخت‌رسانی در فجیره از پرداخت مالیات و عوارض گمرکی معاف هستند، اما در ایران طبق قانون تمام شرکت‌ها باید مالیات و عوارض گمرکی را پرداخت کنند که مواردی از این دست باعث کاهش قدرت رقابت شرکت‌های ایرانی نسبت به شرکت‌های فعال در منطقه می‌شود.

بخشی از سهم کم ایران از بازار سوخت‌رسانی منطقه، طی دهه‌های اخیر به دلیل عدم وجود زیرساخت‌ها، امکانات و تاسیسات زیربنایی و دلیل مهم و اساسی فقدان آرایه خدمات جانبی شامل تعمیرات، تعویض قطعات و تأمین نیازهای ابتدایی کشتی‌ها بوده است. همچنین امکانات سوخت‌رسانی به کشتی توسط شرکت‌های خصوصی و دولتی محدود است و ازسوی دیگر در عرضه سوخت به قیمت بین‌المللی به کشتی‌های داخلی هیچ نوع تخفیفی داده نمی‌شود؛ در حالی‌که همه صنایع موجود در کشور به نوعی از سوخت یارانه‌ای استفاده می‌کنند. برخی از موانع و محدودیت‌های توسعه بانکرینگ در ایران عبارتند از:

- تامین سوخت به منظور بانکرینگ تنها، توسط وزارت نفت؛
 - وجود شرایط تقریباً انحصاری و انتخاب شرکت‌های سوخت‌رسان توسط شرکت نفت با مزایده؛
 - نبود اعتماد به سوخت‌رسانی ایران در منطقه به واسطه نبود سوخت کافی در برخی از فصول به منظور سوخت‌رسانی؛
 - نبود سایر خدمات در کنار سوخت‌رسانی از جمله آذوقه، لوازم یدکی، تعمیرات و سایر مسائل جانبی؛
 - وجود تجهیزات قدیمی و در برخی از موارد بدون داشتن استانداردهای بین‌المللی؛
 - بالاتر بودن قیمت سوخت کشتی‌ها نسبت به سایر رقبای منطقه؛
 - کیفیت بالای سوخت دیزل؛
 - قوانین محدود کننده برخی از سازمان‌های دولتی از جمله ضرورت دریافت اجازه ورود و خروج از گمرک؛
 - وجود اسکله‌های کم ظرفیت و نا متناسب برای انواع کشتی‌ها؛
 - انجام تمامی فعالیت‌های مختلف در زنجیره سوخت‌رسانی توسط تعداد محدودی شرکت سوخت‌رسان (معاونت پژوهش، آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ۱۳۸۸).
- پس توسعه صنعت بانکرینگ نیازمند ایجاد بستر و زیرساخت‌های مناسب، تغییر قوانین، پرهیز از بخشی‌نگری، تقویت نگاه ملی، حمایت از بخش خصوصی در چارچوب قوانین و آزادسازی نرخ فروش سوخت است، تا با تغییرات ایجاد شده انگیزه‌ای در بین فعالان اقتصادی برای ورود به این صنعت نوپا ایجاد شود.

ظرفیت‌های توسعه صنعت بانکرینگ

بر اساس جدیدترین اسناد منتشر شده از طرف سازمان اوپک، تحت عنوان «چشم‌انداز سوخت جهان ۱» تا سال ۲۰۳۰ میلادی، بر میزان تقاضای کشورها، در حوزه سوخت‌رسانی

دریایی (بانکرینگ)، سه برابر افزوده خواهد شد. اصلی‌ترین شاخص این افزایش، رشد و توسعه در کشورهای آسیایی خواهد بود که ۷۹ درصد رشد جهانی را به خود اختصاص داده است. فشارهای فزاینده ناشی از رشد تجاری در بهبود و توسعه با اثربخشی در عملکرد جاری و در نتیجه افزایش حجم معاملات و افزایش اندازه میانگین کشتی‌ها نمود می‌یابد (بندرودریا، ۱۳۸۸، ۱۰۶).

تردد سالانه بیش از ۴۰ هزار کشتی کوچک و بزرگ از تنگه هرمز ظرفیت مناسبی برای درآمدزایی به وجود آورده است. موقعیت استان هرمزگان و جزایر ۱۴ گانه در این آبراهه بین‌المللی ایران را به مکانی مناسب برای عرضه خدمات بندری و سوختی به کشتی‌ها تبدیل کرده است. برخورداری از حجم قابل توجه نفت کوره تولیدی توسط پالایشگاه‌ها، مالکیت تمامی بندرهای ساحلی شمال خلیج فارس شامل آبادان، خرمشهر، ماهشهر، عسلویه، بوشهر، بندرعباس و دریای عمان، چابهار و جزایر خارک، قشم، لاوان، کیش که در مسیر تردد کشتی‌ها هستند از ظرفیت‌های ایران در حوزه بانکرینگ است.

مطالعات نشان می‌دهد شرکت‌های حمل و نقل هم پس از یک سفر طولانی به احتمال زیاد اولین بندر را با توجه به مزیت جغرافیایی آن، به عنوان بندر سوخت‌رسانی انتخاب می‌کنند. سوخت‌رسانی همواره دارای شرایطی است، شرایطی از جمله آب و هوا، دسترسی به درگاه، امنیت، ظرفیت سوخت بانکر، امکانات بانکر و سرعت سوخت‌رسانی؛ که به دلیل کوتاه کردن زمان مهم هستند. همچنین عوامل مؤثر در رقابت بازار سوخت‌رسانی شامل؛ قیمت پایین سوخت، محدودیت‌های قانونی اندک، سوخت‌رسانی سریع و مزیت جغرافیایی است (آکوستا و همکاران ۲۰۱۱).

همه کشتی‌های عبوری و نفت‌کش‌ها به مقصد کشورهای عراق، کویت، عربستان، امارات، قطر، بحرین و عمان که وارد خلیج فارس می‌شوند به اجبار باید از سواحل جنوبی قشم عبور کنند. سالانه هزاران کشتی اقیانوس پیما وارد خلیج فارس می‌شوند و این مسئله منطقه خلیج فارس را به یکی از پرترددترین مناطق دریایی جهان تبدیل کرده است. همچنین جزایر ایرانی عمدتاً در مقایسه با سایر کشورهای خلیج فارس از مزایای متعددی نظیر آبخور بالا برخوردار بوده و مناطق آزاد قشم و کیش به دلیل موقعیت جغرافیایی و ظرفیت

قابل توجه در این زمینه، بسیار حائز اهمیت هستند. از طرف دیگر با افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی در جهان، منطقه خاورمیانه به یکی از مناطق مهم و کلیدی برای تأمین انرژی در جهان تبدیل شده است و سالانه هزاران کشتی اقیانوس‌پیما وارد خلیج فارس می‌شوند و این مسئله منطقه خلیج فارس را به یکی از پرتددترین مناطق دریایی جهان تبدیل کرده است. این حجم بالای تردد، ارائه خدمات به کشتی‌های عبوری را به یکی از مهم‌ترین زمینه‌های ارزآوری و اشتغال‌زایی صنایع دریایی تبدیل کرده است که ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه در منطقه راهبردی خلیج فارس، می‌تواند سهم زیادی از این منافع را نصیب خود کند.

در حال حاضر ۵۰ درصد کل بانکرینگ جهان در منطقه خلیج فارس انجام می‌شود که از این میزان حدود ۹۰ درصد آن توسط بندر فجیره امارات صورت می‌پذیرد و تنها با در نظر گرفتن ملاحظات فوق می‌توان بیش از نیمی از سهم بانکرینگ بازار خلیج فارس را نصیب کشورمان کنیم. با توجه به توانمندی موجود ایران و مقایسه آن با همسایگان جنوبی، با اطمینان می‌توان بیان داشت که در صورت بسترسازی لازم و حمایت از این صنعت، در آینده نه چندان دور، ایران و بنادر آن در گروه اصلی‌ترین بنادر فعال در بخش سوخت‌رسانی دریایی در منطقه قرار خواهند گرفت. نتایج اقتصادی طرح احداث تجهیزات ارائه خدمات بانکرینگ، شامل افزایش تولید ناخالص ملی (GDP)، اشتغال‌زایی، ارزآوری، جلوگیری از خروج ارز کشور، کاهش وابستگی به شرکت‌های خارجی، افزایش قدرت سیاسی در منطقه و غیره، از جمله بازخوردهای اقتصادی طرح بانکرینگ را در کشور نشان می‌دهد. بنابراین در صورتی که به صنعت بانکرینگ به عنوان یک طرح ملی نگاه شود، این طرح دارای توجیه اقتصادی می‌باشد و اجرای آن کاملاً ضروری می‌باشد (ایلاتی، ۱۳۸۸: ۴۶).

ورود موثر ایران به صنعت بانکرینگ می‌تواند حاکمیت سیاسی و اقتصادی کشور را در خلیج فارس و دریای عمان تقویت و موجب رشد و توسعه فعالیت‌ها، ایجاد اشتغال و درآمدزایی، توسعه بنادر و زیرساخت‌های موجود و افزایش اعتبار جهانی ایران و تکمیل زنجیره ارزش نفت کشور شود. عملیات بانکرینگ علاوه بر ایجاد ارزش افزوده اقتصادی برای کشور عامل، در بردارنده برخی مزایای دیگر مانند ارتقاء سطح اعتبار اقتصادی و

سیاسی کشور بانکرینگ کننده در منطقه، اشتغالزایی به صورت مستقیم در صنعت بانکرینگ و یا به صورت غیرمستقیم در صنایع مرتبط و... را به همراه دارد. همچنین زیرساخت های مورد نیاز برای عملیات بانکرینگ مانند بنادر و اسکله ها، خطوط لوله سوخت رسانی، مخازن ذخیره و نگهداری سوخت و... را که در سایر صنایع نیز مورد استفاده قرار می گیرند، توسعه می بخشد. بنابراین می توان چنین بیان کرد که عملیات بانکرینگ برای کشور عامل، مزایای متعددی به همراه داشته و به صورت متقابل منفی را برای کشتی ها و شناورهای سوخت گیری کننده نیز به همراه دارد؛ چرا که ادامه فعالیت صنعت دریانوردی بدون توجه به بانکرینگ بی معنا خواهد بود (میرزاپور و ساعت ساز، ۱۳۸۹).

لزوم سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ

سیاست (خط مشی)، عبارت از یک سلسله تصمیمات هدفدار است که توسط افرادی که قدرت و مشروعیت خط مشی گذاری را دارند، برای مقابله و رفع مشکلات، اتخاذ می شود. خط مشی ها به تصمیمات، جهت می دهند و موجب ارتباط و تداوم اقدامات مراجع تصمیم گیرنده می شود. به عبارت دیگر، خط مشی مجموعه ای از تصمیمات می باشد که توسط مراجع ذی صلاح در کشور وضع می شود و به عنوان یک الگو و راهنما، اقدامات و فعالیت های لازم برای حل مشکل یا تحقق هدف را جهت دهی می کند (الوانی، ۱۳۸۶: ۲۱ و ۲۴). سیاستگذاری اغلب به منزله یک تسمه نقاله تلقی می شود که در آن مشکلات ابتدا به عنوان یک مساله مورد توجه قرار می گیرند؛ دوره های مختلف عمل بررسی می شود و خط مشی ها تعیین می گردد و توسط کارکنان اجرا و ارزیابی شده و تغییر می یابد و سرانجام براساس موفقیت یا شکست آنها پایان می یابد. بدیهی است که این امر، یک فرآیند پیچیده را ساده می کند. با وجود این ساده سازی چرخه سیاست^۱ یک فرآیند سیاسی است که اکثر خط مشی های عمومی در طول دوره زندگی خود آن را طی می کنند (طبری و دیگران، ۱۳۸۱: ۷). به طور کلی می توان سیاستگذاری را در فرایندی سه مرحله ای و مشتمل بر شکل گیری، اجرا و ارزیابی دانست. هدف این تحقیق، مرحله اول این فرایند می باشد.

یکی از روش‌های فهم و بررسی خط‌مشی‌گذاری، الگوسازی است. الگو یک نماد ذهنی است که تمام و یا تعدادی از ابعاد مهم یک سیستم را تشریح می‌کند. در الگوسازی برخی از عوامل به‌طور عمدی و متناسب با اهداف، بررسی می‌شود و برخی دیگر به‌صورت ناخودآگاه از گردونه بررسی حذف می‌شوند. الگوهای سیاست‌گذاری باید بتوانند ویژگی‌ها و متغیرهای اصلی هر مرحله از خط‌مشی را شناسایی کرده و نشان دهند (دانش فرد، ۱۳۸۸: ۱۳۶-۱۳۴).

الگوی سیاست‌گذاری مبنایی برای شرح و توصیف فرایندهای سیاست‌گذاری و مشخص نمودن روابط علی میان عوامل و رویدادها می‌باشد. دو رویکرد عمده در مطالعات سیاست‌گذاری قابل تشخیص می‌باشند. در رویکرد اول که از آن به تجزیه و تحلیل سیاست یاد می‌شود، با مطالعه و بررسی سیاست‌ها به محتوای سیاست‌ها پرداخته می‌شود؛ اما در رویکرد دوم، به فرایند و مسیری که در نهایت به خط‌مشی‌ها می‌رسیم، پرداخته می‌شود (الوانی و صرافانی زاده، ۱۳۸۰). پرسمن و ویلداوسکی (۱۹۷۳) عنوان می‌کنند که سیاست‌ها صریحا یا تلویحا به مجموعه‌ای از روابط علی موجود میان شرایط اولیه و نتایج و پیامدهای بعدی اشاره دارد (به‌عبارت‌دیگر اگر X آنگاه Y). سیاست را می‌توان به‌عنوان متغیری مستقل و یا متغیر وابسته در نظر بگیریم. اگر سیاست را متغیری وابسته فرض کنیم، کانون تحقیق عبارت است بررسی اینکه کدام ویژگی‌های بارز سیاسی، اقتصادی و اجتماعی (ویژگی‌های محیطی) محتوای سیاست‌ها را شکل می‌دهند (دای ۱۹۹۲: ۴). مازمانیان و ساباتییر (۱۹۸۳) اجرای موفقیت سیاست‌ها را مستلزم شناسایی و بررسی عواملی می‌دانند که جهت تدوین یک سیاست موثر باید مدنظر سیاست‌گذاران قرار داشته باشد. این عوامل در سه محور اصلی متغیرهای ماهیتی (مانند مشکلات و دشواری‌های فنی، تنوع گروه‌های هدف و محدوده تغییرات مورد نیاز)، متغیرهای ساختاری (مانند نهادهای اجرایی، تخصیص منابع، هماهنگی و یکپارچگی اهداف و سیاست‌ها) و متغیرهای زمینه‌ای (مانند شرایط اقتصادی، اجتماعی و فنی، قوانین و مقررات) طبقه‌بندی می‌شوند.

در توسعه صنعت بانکرینگ، طراحی یک الگوی جامع سیاست‌گذاری یکی از مراحل اساسی و اقدامات مهم و زیربنایی به‌شمار می‌رود. الگویی که به‌صورت راهبردی، جامع و

فرابخشی و نیز با در نظر داشتن جنبه‌های مختلف، اعم از: تجزیه و تحلیل محیطی، شناسایی نقاط قوت و ضعف داخلی، بررسی زیرساخت‌ها، بسترها و با توجه به اسناد بالادستی، توسعه صنعت بانکرینگ را مود توجه قرار دهد

این الگو باید فرابخشی بوده و نقش بازیگران متعدد از جمله وزارت نفت (شرکت ملی نفت، شرکت پالایش و پخش)، وزارت کشور، نیروی انتظامی، وزارت اطلاعات، وزارت امور خارجه، وزارت اقتصاد (گمرک، بیمه‌ها، بانک‌ها، سازمان امور مالیاتی)، سازمان مناطق آزاد، سازمان بندر و دریانوردی، وزارت بهداشت و درمان) را در نظر می‌گیرد. ضمن آنکه صرف نظر از خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها خدمات جانبی صنعت بانکرینگ مانند خدمات اقامتی، هتل داری، تعمیر کشتی، خدمات درمانی و... نیز در این تحقیق بررسی می‌شود که تاکنون در تحقیقات پیشین، بدان پرداخته نشده است.

سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ در ایران، با شناخت وضعیت موجود، از طریق شناسایی و بررسی عوامل محیطی داخلی و خارجی، شناخت نقاط قوت و ضعف داخلی و رقبای این صنعت، شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها خارجی و در نظر گرفتن تأثیرات متغیرهای محیطی مانند روندهای گسترده اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، فناوریک و بین‌المللی انجام می‌گیرد تا ما را به طرحی راهبردی و جامع، متناسب با نیازها و خواسته‌های مشتریان در راستای اهداف کلان ملی، با استفاده از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های موجود، در جهت تداوم و کسب منافع روزافزون رهنمون کند. از اهداف اصلی طرح شناسایی راهبردهای مناسب بازاریابی، افزایش سهم بازار صنعت بانکرینگ در ایران با توجه به عواملی مانند کاهش حاشیه سود، کیفیت و سرویس دهی مطلوب، تنوع در ارائه خدمات، نرخ مناسب و رقابتی در سوخت‌رسانی برای جذب مشتریان می‌باشد.

روش‌شناسی تحقیق

روش تحقیق، براساس اهداف و ماهیت موضوع تحقیق انتخاب می‌شود. با در نظر گرفتن عوامل موثر بر سیاست‌گذاری، بدیهی است که شناسایی اینگونه عوامل باید با رویکردی کیفی صورت پذیرد. این پژوهش دارای رویکرد کیفی بوده و از راهبرد پژوهشی نظریه داده‌بنیاد، به

جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها می‌پردازد. ایده اصلی این استراتژی این است که نظریه‌پردازی از داده‌های در دسترس ناشی نمی‌شود بلکه براساس داده‌هایی از مشارکت‌کنندگان که فرایند را تجربه کرده‌اند، ایجاد یا مفهوم‌سازی می‌شود (استراوس و کوبین، ۱۳۸۵). این روش بر خلاف روش‌های قیاسی، مبتنی بر رویکرد استقرایی است. بنابراین نتایج آن از انطباق بیشتری با محیط مورد مطالعه برخوردار است (دانایی فرد، ۱۳۸۴). در این روش، پژوهش را هرگز از یک نظریه شروع نمی‌کنند و بعد آن را به اثبات برسانند، بلکه پژوهش از یک دوره مطالعاتی شروع شده و فرصت داده می‌شود تا آنچه که متناسب و مربوط به آن است، خود را نشان دهد. از آنجا که این نظریه، در داده‌ها، بنیان دارد و نسبت به نظریه‌ای که از مجموعه نظریه‌های موجود اقتباس شده است، تطبیق داده می‌شود، تبیین بهتری ارائه می‌دهد (زیرا با موقعیت تناسب بیشتری دارد)، در عمل واقعاً کارآمد است و ممکن است همه پیچیدگی‌هایی را که در فرآیند یافت می‌شود، نشان دهد (کرسول، ۲۰۰۵).

داده‌های این تحقیق براساس مصاحبه‌های عمیق با ۱۶ نفر از مدیران و کارشناسان فعال در حوزه بانکرینگ شامل وزارت نفت، پایانه‌ها و اسکله‌های نفتی، سازمان بنادر و دریانوردی کشور، شرکت ملی نفتکش و شرکت پخش فراورده‌های نفتی، سازمان‌های خصوصی فعال در بانکرینگ می‌باشد. در این رابطه مصاحبه‌گران به مرور انتخاب می‌شوند. به عبارت دیگر بعد از تحلیل هر مصاحبه، با مشخص شدن نقاط مبهم یا ضعف الگو و مقوله‌ها، نفر بعدی با توجه به تخصص مورد نیاز برای رفع و اصلاح نقاط ابهام یا ضعف، انتخاب می‌شود. روش نمونه‌گیری، گلوله‌برفی^۱ (ارجاع زنجیره‌ای) است. نمونه‌گیری گلوله‌برفی یک روش نمونه‌گیری است که واحدهای نمونه نه تنها اطلاعاتی در مورد خودشان بلکه در مورد واحدهای دیگر جامعه نیز ارایه می‌کنند (استراوس و کوبین، ۲۰۰۸).

روش جمع‌آوری داده‌ها، روش مصاحبه عمیق است. در این مطالعه از مصاحبه پانزدهم به بعد، تکرار در اطلاعات دریافتی مشاهده شده است؛ اما برای اطمینان تا مصاحبه هفدهم ادامه یافت. هرچند از مصاحبه پانزدهم به بعد داده‌ها کاملاً تکراری بوده و به اشباع رسیده بود. در این رابطه مصاحبه‌گران به مرور انتخاب شدند. به عبارت دیگر بعد از تحلیل هر

مصاحبه، با مشخص شدن نقاط مبهم یا ضعف الگو و مقوله‌ها، نفر بعدی با توجه به تخصص مورد نیاز برای رفع و اصلاح نقاط ابهام یا ضعف، انتخاب شد.

تحلیل داده‌ها

تحلیل داده‌ها در روش داده‌بنیاد شامل سه مرحله کدگذاری باز، محوری و انتخابی می‌باشد.

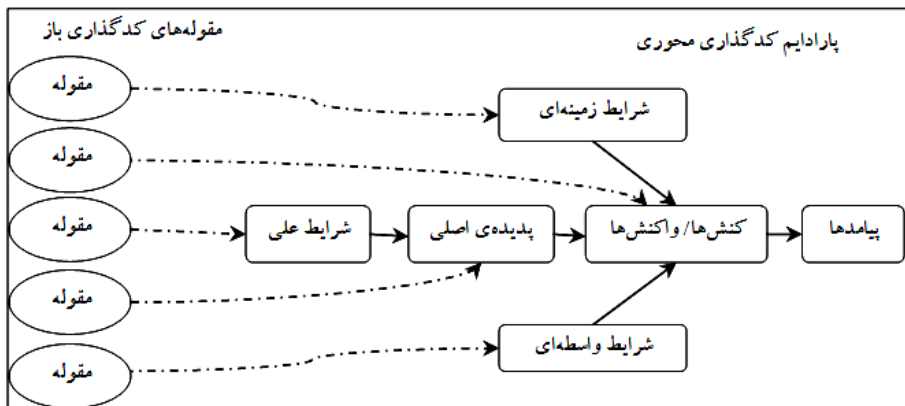
۱. کدگذاری باز: در این مرحله پژوهشگر با مرور مجموعه داده‌های گردآوری شده تلاش می‌کند که مفاهیم مستتر در آن‌را باز شناسد. این مرحله باز نامیده می‌شود چرا که پژوهشگر بدون هیچ محدودیتی به نامگذاری مقوله‌ها می‌پردازد. به بیان دیگر، در کدگذاری باز پژوهشگر با ذهنی باز به نامگذاری مقوله‌ها می‌پردازد و محدودیتی برای تعداد کدها و مقوله‌ها قائل نمی‌شود (گولدینگ، ۲۰۰۲).

۲. کدگذاری محوری: هدف این مرحله تعیین رابطه بین مقوله‌های ایجاد شده در مرحله کدگذاری باز است. در کدگذاری محوری، محقق پدیده مرکزی یا محوری را شناسایی می‌کند؛ شرایط علی را تشریح می‌کند؛ راهبردها را مشخص می‌کند؛ شرایط مداخله‌گر و بستر را شناسایی می‌کند و پیامدها و نتایج راهبردها را برای این پدیده معین می‌کند (کنندال، ۱۹۹۹).

۳. کدگذاری انتخابی: کدگذاری انتخابی، مهم‌ترین مرحله نظریه‌پردازی است که در آن محقق مقوله‌های محوری را با سایر موارد ارتباط می‌دهد و ارتباط آنها را بیان می‌کند و مقوله‌هایی که احتیاج به بهبود و بازنگری دارند را اصلاح می‌کند. در حقیقت، محقق به وسیله برقراری ارتباط بین مقوله‌ها و براساس این ارتباط‌ها می‌کوشد تصویری خلق کند یا به عبارت دیگر داستانی نقل می‌کند (دانایی و اسلامی، ۲۰۱۰). استراس و کوربین (۱۳۸۵)؛ به‌طور خلاصه مراحل زیر را برای تحلیل داده‌ها در روش داده‌بنیاد پیشنهاد می‌نمایند:

۱. گردآوری داده‌ها و کدگذاری باز (دسته بندی و تشکیل مفاهیم)؛
۲. کدگذاری محوری (انتخاب مقوله محوری و مرتبط کردن سایر مقوله‌ها با آن)؛
۳. تعیین راهبردها (عمل یا تعامل‌های حاصل از پدیده ی اصلی)؛

۴. تعیین زمینه (شرایط و ویژگی مؤثر بر راهبردها)؛
 ۵. تشخیص شرایط واسطه‌ای (شرایط عمومی محیطی مؤثر بر راهبردها)؛
 ۶. پیامدها (نتایج پدیدار شده در اثر راهبردها).
- مدل استراس و کوربین، در قالب نمودار ۱ ارایه می‌شود:



نمودار ۱. کدگذاری محوری بر اساس مدل پارادایمی استراس و کوربین (استراس و کوربین، ۱۹۸۸)

در مدل مزبور، شرایط علی بر پدیده محوری اثر می‌گذارند، پدیده محوری و شرایط زمینه و مداخله‌گر بر راهبردها اثر می‌گذارد، و راهبردها بر پیامدها اثر می‌گذارد. بنابراین مدل تبیین سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ با استفاده از نظریه داده‌بنیاد، مدلی است که به سئوالات زیر پاسخ دهد:

۱. شرایط علی برای سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
 ۲. ابعاد سیاست‌گذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
 ۳. شرایط زمینه‌ای تاثیرگذار بر سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
 ۴. شرایط واسطه‌ای تاثیرگذار بر سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
 ۵. راهبردهای سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
 ۶. پیامدهای سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ چیست؟
- در تحقیق حاضر، گردآوری داده در سه مرحله کدگذاری انجام شد. در هر سه نوع کدگذاری، محقق به‌طور دایم به متون مصاحبه‌ها مراجعه و برخی از کدها را حذف یا

کدهای جدیدی را اضافه می کرد. این روش رفت و برگشتی آن قدر ادامه یافت تا تحقیق به مرحله‌ی اشباع نظری رسید. مقوله‌های تحقیق حاضر در شش دسته زیر بیان شده است:

الف. مقوله‌های علی: این مقوله‌ها که حاصل شرایط علی یا شرایط مقدم است، به وقایع و عللی که به وقوع یا رشد و گسترش پدیده ای می انجامد، اطلاق می شود (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). سه مقوله ظرفیت‌ها و مزیت‌های توسعه صنعت بانکرینگ، رفع موانع موجود در توسعه صنعت بانکرینگ و دستیابی به اهداف توسعه صنعت بانکرینگ به‌عنوان شرایط علی تشخیص داده شده‌اند.

ب. مقوله‌های محوری: مقوله‌ای محوری است که در داده‌ها به‌صورت مداوم ظاهر شود و تمامی مقوله‌های اصلی دیگر بتوانند به آن مرتبط شوند. نام مقوله محوری می‌تواند متناسب با موضوع تحقیق انتخاب شود (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). در این پژوهش «سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ» به‌عنوان پدیده محوری در قلب سایر مقولات در الگوی پارادایم قرار می‌گیرد. رویکر اصلی این سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ کاهش خام فروشی و ایجاد ارزش افزوده‌های جانبی و سود آور بر مبنای اصول اقتصادمقاومتی می‌باشد. صنعت بانکرینگ اصطلاحی است که برای عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دریا به کاررفته و فروش فرآورده‌های سنگین پالایشی (عمدتا نفت کوره) برای سوخت کشتی‌ها را نیز شامل می‌شود.

ج. مقوله‌های راهبردی: این مقوله‌ها، راهبردهایی برای کنترل، اداره و برخورد با پدیده‌ی محوری را ارائه می‌دهد (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). در تحقیق حاضر، مقوله «توانمندسازی صنعت بانکرینگ» و هشت مقوله فرعی به‌عنوان مقوله‌های راهبردی تشخیص داده شد که به شرح جدول (۲)، نمایش داده شده است:

جدول ۲. مقوله‌های راهبردی

مقوله اصلی	مقوله‌های فرعی
توانمندسازی صنعت بانکرینگ	<ul style="list-style-type: none"> • تسهیل دستیابی بنگاه‌ها به منابع مالی • برنامه‌های پایش و نظارت بر اجرای سیاست‌ها • تدوین بسته سیاستی فرا بخشی (نفت، امورخارجه، بهداشت، صنعت و تجارت) • توسعه قابلیت‌های انسانی، فنی و مدیریتی در بخش بانکرینگ • تدوین و پیاده‌سازی فعالیت‌های بازرایی جهت جذب مشتریان • استفاده از فعالیت‌های ترفیعی مانند فروش اعتباری • اختصاص سهمیه ثابت و با قیمت مناسب سوخت جهت بانکرینگ • ارائه خدمات جانبی و پشتیبان (خدمات اقامتی، رفاهی، بهداشتی، تامین آذوقه و گردشگری) • اختصاص سهمیه ثابت و با قیمت مناسب سوخت جهت بانکرینگ

د. مقوله‌های محیطی: این مقوله‌ها که به مقوله‌های زمینه‌ای هم معروف هستند، نشانگر یک سلسله شرایط محیطی است که اجرای سیاست(های) اصلی را تحت تأثیر قرار می‌دهند (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). در تحقیق حاضر، «بسترسازی برای توسعه صنعت بانکرینگ» و پنج مقوله فرعی به عنوان شرایط محیطی اثرگذار بر راهبردها به شرح جدول (۳)، تشخیص داده شد:

جدول ۳. مقوله‌های شرایط محیطی

مقوله اصلی	مقوله‌های فرعی
بسترسازی برای توسعه صنعت بانکرینگ	<ul style="list-style-type: none"> • افزایش توجه سیاستگذاران به الزامات توسعه بانکرینگ • بهبود شرایط محیطی برای ورود موثر بخش خصوصی به صنعت بانکرینگ • مقررات زدایی و تصویب قوانین و مقررات تسهیل‌کننده • بهبود روابط تجاری و انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری بین‌المللی برای توسعه بانکرینگ • اتخاذ نگاه فرابخشی و ملی در جهت توسعه صنعت بانکرینگ

ه مقوله‌های واسطه‌ای: این مقوله‌ها که به مقوله‌های میانجی هم معروف هستند، نشانگر یک سلسله شرایط خاصی هستند که سیاست‌های اصلی را تحت تأثیر قرار می‌دهند (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). در این رابطه مقوله‌ی «فراهم کردن زیرساخت‌های تسهیل‌کننده

صنعت بانکرینگ» و شش مقوله فرعی به عنوان شرایط واسطه‌های اثرگذار بر راهبردها به شرح جدول (۴)، تشخیص داده شد:

جدول ۴. مقوله‌های واسطه‌ای

مقوله اصلی	مقوله‌های فرعی
فراهم کردن زیرساخت‌های تسهیل‌کننده توسعه صنعت بانکرینگ	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد مخازن ذخیره‌سازی و طوط لوله • توسعه پایانه‌های سوخت‌رسانی • احداث بنادر و اسکله‌های مناسب • ایجاد مراکز خدمات رسانی فنی و تدارکاتی پشتیبان • توسعه مراکز درمانی و بهداشتی • ایجاد و توسعه مراکز اقامتی و هتلداری

و. **مقوله‌های پیامدی:** مقوله‌های پیامدی، نتیجه و حاصل راهبردها در مقابله با پدیده یا جهت اداره و کنترل پدیده هستند (استراس و کوربین، ۱۳۸۵). در تحقیق حاضر، مقوله «تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی» با چهار مقوله فرعی و «پیامدهای جانبی توسعه صنعت بانکرینگ» با پنج مقوله فرعی به عنوان مقوله‌های پیامدی تشخیص و در جدول (۵)، نمایش داده شد:

جدول ۵. مقوله‌های پیامدی

مقوله اصلی	مقوله‌های فرعی
تحقق سیاست‌های اقتصادمقاومتی	<ul style="list-style-type: none"> • به‌کارگیری ظرفیت و قابلیت‌های متنوع در جغرافیای مزیت‌های مناطق کشور (بند ۳) • حمایت از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت (بند ۱۰) • مقابله با ضربه پذیری درآمد حاصل از صادرات نفت (بند ۱۳) • افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنعت نفت (بند ۱۵)
پیامدهای جانبی توسعه صنعت بانکرینگ	<ul style="list-style-type: none"> • افزایش نفوذ و ماندگاری در بازارهای صنعت بانکرینگ • محرومیت‌زدایی و توسعه مناطق مجری طرح • ارتقاء اعتبار بین‌المللی کشور شرکت‌های بانکر کننده • ارتقاء رتبه و جایگاه بنادر جنوبی کشور در سطح بین‌المللی • ارتقاء سطح امنیت مناطق مجری طرح بواسطه تردد مداوم کشتی‌ها در منطقه



شکل ۱. الگوی سیاست گذاری توسعه صنعت بانکرینگ

همان گونه که در الگوی ارایه شده مشاهده می‌شود، وجود ظرفیت‌ها و مزیت‌های توسعه صنعت بانکرینگ، موانع موجود در توسعه صنعت بانکرینگ و اهداف توسعه صنعت بانکرینگ، ایجاب می‌کند تا سیاستگذاری مناسب برای توسعه این صنعت اتخاذ شود. در سیاستگذاری توسعه صنعت بانکرینگ، توانمندسازی و ارتقای قابلیت‌های این صنعت به عنوان راهبرد اصلی باید مورد توجه قرار گیرد. وجود بسترهای مناسب برای توسعه صنعت بانکرینگ و فراهم کردن زیرساخت‌های پشتیبان توسعه بانکرینگ نیز در کنار سیاست‌های اصلی، باید مد نظر قرار گیرد. پیامد اجرای صحیح این سیاست‌ها و فراهم نمودن شرایط و عوامل زمینه‌ای و مداخله‌گر مورد نیاز، توسعه صنعت بانکرینگ را موجب می‌شوند. توسعه صنعت بانکرینگ تأثیرات مهمی در تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و همچنین پیامدهای دیگری در سایر حوزه‌ها، به دنبال خواهد داشت.

اعتباریابی و اعتمادپذیری یافته‌ها

روال کار در اعتباریابی یافته‌ها به این صورت بود که در مرحله اول قبل از شروع کار، روایی سؤال‌های مصاحبه از نظر سازه و محتوا به روش صوری تأمین شود. به بیان دیگر ابتدا به منظور سنجش روایی سؤال‌های مصاحبه، از اساتید و صاحب‌نظران استفاده شد. بدین منظور ابتدا سؤال‌های مصاحبه از منابع مرتبط با اقتصاد مقاومتی و توسعه صنعت بانکرینگ، استخراج و برای تأمین روایی آن در مراجعات بعدی به افراد فوق، روایی‌سازه و محتوای سؤال‌های مصاحبه تأمین شد.

برای سنجش روایی نتایج کیفی این پژوهش، علاوه بر اینکه مضامین فراگیر، سازمان‌دهنده و پایه، با مطالعه مبانی نظری، پیشینه تحقیق، اهداف تحقیق و منابع، انتخاب و تأیید شدند، نظرات و رهنمودهای گروهی از خبرگان از جمله اساتید راهنما و خبرگان صنعت نیز لحاظ شد و قبل و بعد از کدگذاری، نتایج به دست آمده تعدیل شدند. اکثر روش‌شناسان کیفی به جای استفاده از واژگان روایی^۱ و پایایی^۲ که اساساً و از لحاظ مبانی فلسفی ریشه در پارادایم کمی دارند، از معیار اعتمادپذیری یا قابلیت اعتماد جهت

ارجاع به ارزیابی کیفیت نتایج کیفی استفاده می‌کنند (توینینگ^۱، ۲۰۰۰). قابلیت اعتماد به بیانی ساده میزانی است که در آن می‌توان به یافته‌های تحقیق کیفی متکی بود و به نتایج آن اعتماد کرد. کرسول و میلر (۲۰۰۰) به منظور حصول اطمینان از روایی پژوهش یا به عبارتی دقیق بودن یافته‌ها، بازبینی توسط اعضا^۲ و بررسی توسط همکار^۳ را توصیه می‌کنند. در این تحقیق بازبینی توسط مشارکت کنندگان (مصاحبه شونده‌گان) مورد استفاده قرار گرفت. این روش عبارت است از بررسی صحت یافته‌های پژوهش توسط مصاحبه شونده‌گان به منظور تعیین اینکه آیا این پژوهش به شکلی صحیح دیدگاه‌های آنان را درباره موضوع پژوهش تحت پوشش قرار داده است یا نه؟ بدین منظور تفسیر گفته‌های مشارکت کنندگان و نتایج حاصل از تحلیل آنها به مشارکت کنندگان عرضه شد و مواردی که نتیجه ادراک نادرست بودند، تعیین و اصلاح شدند. تعداد چهار نفر از مشارکت کنندگان در مصاحبه، فرایند تحلیل و مقوله‌های به دست آمده را بازبینی و آنها را تایید کردند.

همچنین بر مبنای روش «بررسی توسط همکار»، دو نفر از دانشجویان دکتری مدیریت راهبردی که به موضوع تحقیق اشراف داشتند، به بررسی و اظهار نظر درباره یافته‌ها، پرداختند و پس از پیشنهاد اصلاحات جزئی، آن را تایید کردند.

نتیجه گیری و پیشنهاد

از آنجا که نفت و فرآورده‌های آن عمده صادرات کشور را تشکیل می‌دهند، ارزآوری، تأمین مالی و بسیاری دیگر از پارامترهای اساسی کشور وابسته به این بخش می‌باشد. پس در کنار تلاش‌هایی که برای ایجاد اقلام عمده صادراتی جدید انجام می‌گیرد، لازم است کانال‌های فروش نفت و فرآورده‌های نفتی نیز متنوع شود تا آسیب‌پذیری کشور از این مسیر کاهش یابد. در این راستا، توسعه صنعت بانکرینگ با اصول اقتصاد مقاومتی باید مورد توجه قرار گیرد.

1. Twinning
2. Member checking
3. Peer debriefing

نتایج پژوهش نشان می‌دهد، توسعه صنعت بانکرینگ، در مرحله اول مستلزم وجود توانمندسازی صنعت بانکرینگ می‌باشد. این یافته مطابق رویکرد منبع‌محور^۱ است که مزیت رقابتی صنعت را مبتنی بر منابع و قابلیت‌های داخلی صنعت می‌داند. یعنی آنچه به‌طور مستقیم بر توسعه صنعت تاثیرگذار می‌باشد، قابلیت‌ها و توانمندی‌های درون صنعت می‌باشد و بسیاری از سیاست‌ها و برنامه‌های کلان نیز در نهایت از راه افزایش قابلیت‌های جانبی و تسهیل شرایط و بسترسازی محیطی بر توسعه صنعت بانکرینگ می‌باشند. از این رو توانمندسازی و ارتقای قابلیت‌های بخش بانکرینگ باید به‌عنوان محور اصلی در سیاستگذاری توسعه‌ای صنعت مورد توجه قرار گیرد. در این راستا می‌توان با تسهیل دستیابی شرکت‌های فعال در صنعت بانکرینگ به منابع مالی، برنامه‌های پایش و نظارت بر اجرای سیاست‌ها، تدوین بسته سیاستی فرا بخشی (نفت، امور خارجه، بهداشت، صنعت و تجارت)، توسعه قابلیت‌های انسانی، فنی و مدیریتی در بخش بانکرینگ، تدوین و پیاده‌سازی فعالیت‌های بازاریابی جهت جذب مشتریان، استفاده از فعالیت‌های تفریحی مانند فروش اعتباری، اختصاص سهمیه ثابت و با قیمت مناسب سوخت جهت بانکرینگ و ارائه خدمات جانبی و پشتیبان (خدمات اقامتی و رفاهی، تامین آذوقه، خدمات بهداشتی، خدمات گردشگری و...) قابلیت‌های این صنعت را ارتقاء داد.

اما صنعت بانکرینگ به‌عنوان موجودیتی که در محیط و بازار رقابتی فعالیت می‌کند در حلاء عمل نمی‌کند. فضای محیطی، زمینه‌های وسیع‌تری را تشکیل می‌دهد که توانمندی و عملکرد صنعت را تحت تاثیر قرار می‌دهد. کلیه نظریه‌های تجارت بین‌الملل که در سطح ملی به موضوع مزیت رقابتی می‌پردازند (مانند نظریه‌های مزیت مطلق و نسبی و مدل الماس^۲ رقابتی پورتر) عملکرد را به‌عنوان تابعی از فرصت‌های محیطی می‌داند. بنابراین برای اجرای موفق سیاست‌های توسعه صنعت بانکرینگ، باید سیاست‌های مکملی نیز برای بهبود شرایط محیطی و فراهم کردن زمینه‌ها و بسترهای مورد نیاز توسعه بانکرینگ، مانند افزایش توجه سیاستگذاران به الزامات توسعه بانکرینگ، بهبود شرایط محیطی برای ورود

موثر بخش خصوصی به صنعت بانکداری، مقررات زدایی و تصویب قوانین و مقررات تسهیل کننده، بهبود روابط تجاری و انعقاد تفاهم نامه‌های همکاری بین‌المللی برای توسعه بانکداری، اتخاذ نگاه فرابخشی و ملی در جهت توسعه صنعت بانکداری مد نظر قرار گیرد.

شرایط واسطه‌ای، شرایط ویژه مؤثر بر خط‌مشی‌ها می‌باشند که باید در سیاستگذاری مورد توجه قرار گیرد. تحقیقات گذشته حاکی از آن است که سیاست‌های توسعه تحت شرایط خاصی اثربخشی دارد. یکی از شرایط وجود زیرساخت‌ها و امکانات تخصصی می‌باشد که در سیاستگذاری توسعه صنعت آنها را باید مد نظر قرار داد. بنابراین در مدل پیشنهادی، تسهیل در توسعه صنعت بانکداری از طریق ایجاد و توسعه زیرساخت‌های عمومی و اختصاصی، به‌عنوان یکی از محورهای سیاستگذاری در نظر گرفته شده و در این راستا پیشنهاد می‌شود اقداماتی در جهت ایجاد و توسعه مخازن ذخیره‌سازی و خطوط لوله، پایانه‌های سوخت‌رسانی، بنادر و اسکله‌های مناسب، مراکز خدمات رسانی فنی و تدارکاتی پشتیبان، مراکز درمانی و بهداشتی و مراکز اقامتی و هتلداری اتخاذ شود.

فهرست منابع و مآخذ

الف. منابع فارسی

- استراس، آنسلم؛ کوربین، جولیت (۱۳۸۵)، اصول روش تحقیق کیفی (نظریه مبنایی)، ترجمه بیوک محمدی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، تهران.
- الوانی و صرافی زاده (۱۳۸۰)، تحلیل عوامل موثر بر شکل گیری خطمشی های عمومی در جمهوری اسلامی ایران و ارائه الگوی بهینه، فصلنامه مطالعات مدیریت، ۳۰، ۱۱۷-۱۳۲
- الوانی، مهدی (۱۳۸۶)، تصمیم گیری و تعیین خطمشی دولتی، انتشارات سمت، چاپ دوازدهم
- ایلاتی، غلامرضا (۱۳۸۸)، توجیه اقتصادی بانک رینگ، تحلیل مالی صنعت سوخت رسانی به کشتی ها، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۶۰: ۴۹-۶۶
- ایلاتی، غلامرضا و الهام براتی (۱۳۸۸)، بررسی جنبه های برتری کشور ایران در منطقه خلیج فارس جهت سوخت رسانی به کشتی های تجاری (بانکرینگ)، یازدهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، جزیره کیش، انجمن مهندسی دریایی ایران،
- بندرودریا (۱۳۸۸)، رشد و توسعه صنعت بانکرینگ جنوب شرق آسیا، ماهنامه بندرودریا، شماره ۱۰۶-۱۰۷: ۱۶۷
- پایانه های نفتی ایران (۱۳۹۱)، گزارش فنی شماره ۹۱/۱/۱۳۸۶
- پیام دریا (۱۳۸۷)، میزگرد بررسی مسائل و مشکلات سوخت رسانی به کشتی ها؛ مقابله با انحصار، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۷۲: ۲۱-۸
- جوکار، اسماعیل (۱۳۹۱)، شناسایی و رتبه بندی مشکلات و موانع بازاریابی سوخت رسانی به کشتی های نفت کش (بانک رینگ) بر اساس مدل رقابت الماس ملی پورتر مطالعه موردی در شرکت پایانه های نفتی ایران، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد رشته بازرگانی بین المللی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد خلیج فارس.
- دانایی فرد، حسن (۱۳۸۴)، تئوری پردازی با استفاده از رویکرد استقرایی: استراتژی مفهوم سازی تئوری بنیادی، ماهنامه علمی پژوهشی دانشگاه شاهد ۵۷، ۱۱-۷۵
- دانش فرد، کرم اله (۱۳۸۸)، فرآیند خطمشی گذاری عمومی، تهران، ناشر دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات
- رسولی، مریم (۱۳۹۳)، بررسی چالشهای صنعت سوخت رسانی دریایی در خلیج فارس و توسعه راهکارهای ملی و بین المللی، شانزدهمین همایش صنایع دریایی.

- طبری و دیگران (۱۳۸۱)، فرایند خط‌مشی گذاری عمومی رویکرد تکاملی، جیمز پی لستر، نشر ساوالان
- علی‌عبداللهی و بهرامشاهی (۱۳۹۵)، چشم‌انداز صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در جهان، تهران، اسرار دانش
- میرزا پور، اکبر؛ ساعت‌ساز، پژمان (۱۳۸۹)، مطالعه مفاهیم و مبانی عملیاتی بانکرینگ در ایران و جهان، گزارش معاونت اقتصادی و پشتیبانی، مدیریت مطالعات اقتصادی، برنامه‌ریزی و آموزش شرکت بورس کالای ایران، گزارش

ب. منابع لاتین

- Acosta, M., Coronado, D., & Cerban, M. D. M. (2011). Bunkering competence and competitiveness at the ports of the Gibraltar Strait. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 911-916
- Creswell, J. W. (2005). **Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research** (2nd edition).
- Creswell, J. W., & Miller, D. L. (2000). **Determining Validity in Qualitative Inquiry**, Theory into Practice, Vol. 39.
- Danaee, F. H., & Eslami, A. (2010). Discovering Theory of Organizational Indifference: A Grounded Theory Strategy. *European Journal of Scientific Research*, 40(3), 450-460.
- Dye, T. (1992). **Understanding Public Policy**. 7th end, Englewood cliffs, NJ: Prentice-Hall
- Goulding, C. (2002). **Grounded Theory: A Practical Guide for Management, Business and Market Researchers**. London: Sage Publications.
- Kendall, J. (1999). Axial Coding and the Grounded Theory Controversy. *Western Journal of Nursing Research*, 21(6), 743-757.
- Leonidou, Leonidas C., Constantine S. Katsikeas, Dayananda Palihawadana, and Stavroula Spyropoulou. (2007). Implications for policy-makers, *International Marketing Review* 24 (6):735-770.
- Mazmanian, D. A. and P. A. Sabatier (1983). **Implementation and Public Policy**, Glenview, IL: Scott, Foresman and Co
- Pressman, J.L. and Wildavsky, A.B. (1973) **Implementation**, Berkeley: University of California Press
- Straus A, Corbin J (2008). **Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory**, Third Edition, Los Angeles: Sage Publications.
- Strauss, A., & Corbin, J. (1998). **Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory**. London: Sage Publications.
- Twining, J. (2000). **A Naturalistic Journey into the Collaboratory: In Search of Understanding for Prospective Participants**. Doctoral Dissertation, Denton: Texas Woman's University.