

جایگاه ایران در صنعت بانکرینگ خلیج فارس کجاست؟



www.Eghtesadsaramad.ir

دوشنبه- ۱۴ اسفند ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۸۷۲- قیمت: ۲۰۰۰۰ تومان

روزنامه دریایی

هدف گذاری صادرات ۵۰۰ میلیون دلاری در ۱۴۰۳

تجار ایرانی فرصت تجارت مجدد بندر لاذقیه را از دست ندهند

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad

مقاله

رقابت ژئواستراتژی دریایی در اوراسیا

سیدعمران طباطبایی

یادداشت

سوخت کم سولفور در انحصار ناوگان ملی

فیروز اسماعیلی نژاد- سوخت سبک، سوختی که با سولفور پایین قابلیت های زیادتری نسبت به سوخت های سنگین دارد، از محصولاتی است که با فناوری نوین به دست می آید که حداقل مصرف آن برای سوخت کشتی هاست. تولید سوخت با سولفور پایین نیازمند فناوری نوینی است که به طور گسترده در اختیار ایران قرار ندارد و گویا فقط پالایشگاه نفت شسازند قادر به تولید نفت کم سولفور است که تولید این پالایشگاه در اختیار ناوگان ملی مثل نفت کش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته و در چرخه دولتی قرار می گیرد و به بخش خصوصی معمولاً سهمی نمی رسد. علاوه بر این، شرکت های صنعت بانکرینگ ایران به دلیل نداشتن سوخت برای غرضه، اغلب دچار ورشکستگی شده و طبق شنیده ها، تعداد ۲۶ شرکت بانکرینگ ایران به عدد ۷ رسیده است. یعنی فقط ۷ شرکت فعال در صنعت بانکرینگ (صنعت سوخت رسانی به کشتی ها) داریم. کمبود سوخت با سولفور پایین از یک سو و رقابت بی رحمانه امارات در بندر فجیره با شرکت های بانکرینگ ایران از دیگر سو باعث شده که صنعت بانکرینگ ایران حال و روز خوبی نداشته باشد. خبرها از ورشکستگی بخش بزرگی از فعالان این حوزه حکایت دارد. کشتی های بزرگ مسیر ایران را طی می کنند تا برسند به فجیره، آنجا سوخت گیری می کنند و مجدداً مسیر رفته را برگشته و از ایران گذر می کنند و فقط برای بانکرینگ های ایرانی دست تکان می دهند!

کمبود سوخت، گرانی سوخت و کمبود تجهیزات لازم در بانکرینگ های ایرانی موجب شده که امارات با چوگان فجیره، گوی رقابت از ایران برباید و ایسن وضعیت اگر با همین منوال ادامه یابد، باید با صنعت بانکرینگ ایران به عنوان یک صنعت بین المللی خداحافظی کرد و فقط آن را در حد کشتی های داخلی محدود دانست.

گردشگری دریایی نیز به شدت وابسته به سوخت نفت کم سولفور است. گران بودن سوخت باعث شده که گردشگری دریایی در ایران تقریباً به صفر برسد. کروزها مجبورند سوخت خود را با قیمت گزاف خریداری کنند و این باعث می شود که قیمت تمام شده یک سفر دریایی برای اکثر مردم ایران غیرممکن شود.

نگاهی به قیمت بلیت ها و تورهای گردشگری نشان می دهد که حداقل رقم مورد نیاز برای یک سفر دریایی چیزی بین ۵ تا ۷ میلیون تومان برای هر نفر است! این یک معنا دارد: اکثریت مردم ایران قادر به سفر دریایی نیستند.

سفرهای داخلی را می توان با قیمتی کمتر تهیه دید، زیرا سفرهای داخلی با سوخت دیگری تأمین می شود و ارزان تر از نفت کم سولفور است؛ با این حال، به دلیل عدم استقبال مردم، این سفرها هم به ندرت انجام می شود. سفر در دریاها آزاد و تجربه واقعی یک گردش دریایی با این وضعیت نصیب ایرانیان نمی شود.

چند ماه پیش بود که با قوت قلبی که خبر دست یابی به فناوری نوین سولفورزدایی می داد ما را در روزنامه دریایی سرآمد مسرور کرد و اگر این خبر شعار دولتی شعار نمی بود و واقعا اتفاق می افتاد، می توانستیم صنعت بانکرینگ ایران را نجات داده و ایران را رقیب جدی منطقه بدانیم و کاش این خبر سولفورزدایی شرکت های داخلی کشورمان به تحقق پیوندد که جای بسیار خوشبختی و خوشحالی دارد.

بررسی اهمیت عبور کریدور زنگزور از خاک ایران **سپید** منتشر می کند

مصائب حمل ترکیبی دریای خزر



در اجلاس پیشگیری و مقابله با آلودگی دریادر «آیمو» مطرح شد

پیشنهاد ایران برای مطالعه عمیق تر بازرسی از خز ه تراشی بدنه کشتی ها

سفیر هند در قزستان اعلام کرد

دعوت هند از کشورهای آسیای مرکزی برای تجارت در بندر چابهار



استاندار در کارگروه اشتغال و سرمایه گذاری هازندران:

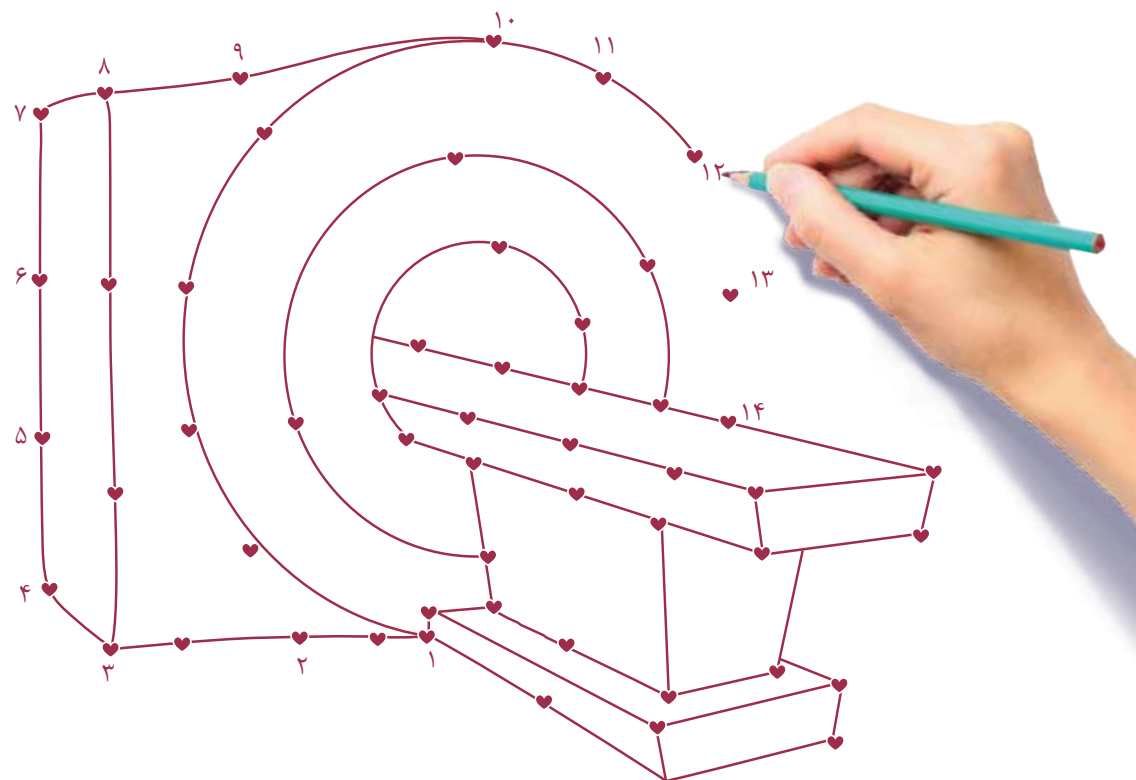
به دنبال تدوین برنامه راهبردی اقتصاد دریاپایه هستیم



باشما هستیم باتحلیل های دریایی روزنامه اقتصاد سرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶



Close the care gap



روز جهانی سرطان 4 فوریه

فاصله را شما پر کنید!

در تأمین ۱۵۰ میلیارد تومان هزینه ی خرید
دو دستگاه رادیوترای می مشارکت کنیم



گزینه نیکوکاری اپلیکیشن آپ

اینفوگرافیک- اقتصاد سرآمد

