



محدودیت برق صنایع تشدید می‌شود

ناترازی برق همچنان ادامه دارد و پیش‌بینی می‌شود امسال هم سخت‌گیری‌هایی به تولید تحمیل شود. گزارش‌ها نشان می‌دهد که ۱۰ تا ۱۱ هزار مگاوات ناترازی برق وجود دارد که این ناترازی از طریق قطع برق صنایع در تابستان مدیریت می‌شود. در این راستا معاون وزیر صمت در نامه‌ای خطاب به وزیر پیش‌بینی کرد که در سال ۱۴۰۳ اعمال محدودیت بر برق صنایع کشور تشدید شود و در ماه‌های تیر و مرداد فعالیت صنایع زنجیره فولاد و سیمان با اختلال بسیار زیادی همراه و عملاً منجر به کاهش تولید و افزایش قیمت‌ها در بازار شود. به گزارش ایلنا، رضا محشمی‌پور، معاون مدنی وزیر صمت اظهار کرد: توان اسمی برق کشور به ۹۰ هزار مگاوات ساعت رسیده و در حالی که هنوز به ماه‌های گرم سال نزدیک نشده‌ایم، پیک مصرف برق به ۷۰ هزار مگاوات رسیده است.

او افزود: مطابق با سال‌های گذشته این معاونت شروع به برنامه‌ریزی و همکاری با وزارت نیرو برای اعمال محدودیت برق صنایع کرده و مقرر شد برق موردنیاز صنایع فولاد از اول خرداد تا ۳۱ شهریور ۲۴۰۰ تا ۳۸۰۰ مگاوات ساعت باشد در حالی که صنایع فولادی به ۵۵۰۰ مگاوات ساعت برق در هر ماه نیاز دارند.

به گفته محشمی‌پور برق موردنیاز صنعت سیمان نیز برای مدت زمان یادشده ۵۰۰ تا ۶۵۰ مگاوات ساعت در نظر گرفته شده در حالی که این صنعت به ۱۰۰۰ مگاوات ساعت برق در هر ماه نیاز دارند.

معاون وزیر صمت در ادامه این نامه تصریح کرد: با وجود اینکه هنوز گرمای هوا به اوج نرسیده است، محدودیت‌ها پیش از انتظار است و پیش‌بینی این معاون این است که در سال ۱۴۰۳ اعمال محدودیت بر برق صنایع کشور بسیار تشدید خواهد شد، همچنین پیش‌بینی می‌شود در ماه‌های تیر و مرداد فعالیت صنایع زنجیره فولاد و سیمان با اختلال بسیار زیادی همراه شود و عملاً منجر به کاهش تولید و افزایش قیمت‌ها در بازار شود. علاوه بر اینها با وجود ناترازی‌های فعلی به نظر می‌رسد شرکت مدیریت برق منطقه‌ای امکان تامین برق برای کیفیت شب را نیز به‌طور کامل در ماه‌های تیر و مرداد نداشته و محدودیت‌های بسیار بیشتری بر صنایع اعمال شود.

محدودیت‌های اعمال شده فقط به صنایع مربوط نمی‌شود و ادارات نیز با محدودیت برق مواجه خواهند شد. به‌طوری که مدیرکل امور مشترکان شرکت توانیر گفت: ادارات به کنتورهای هوشمند مجهز شده‌اند و در صورت عدم کاهش مصرف به صورت خودکار، دچار محدودیت برق خواهند شد. عبدالامیر یاقوتی، مدیرکل امور مشترکان شرکت توانیر در «خبر اقتصاد و بازار» از شبکه خبر گفت: در هفته گذشته بارش‌های قابل توجه، مصرف برق از مرز ۷۰ هزار مگاوات عبور کرد و تقریباً به ۷۰ هزار و ۵۵۰ مگاوات رسید که نسبت به سال گذشته نزدیک به ۱۰ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

او افزود: بایست پیش‌بینی‌های هواشناسی برآورده می‌شود اگر هوا گرم‌تر شود، میزان مصرف فراتر برود و این رکوردها شکسته شود. برای تامین این مقدار بار همکاری تمام مشترکین و استفاده صحیح از انرژی برق ضروری است. یاقوتی ادامه داد: ادارات یکی از بخش‌های مهم برای کاهش مصرف محسوب می‌شود و نزدیک به ۵ هزار مگاوات از ۶۲ هزار مگاوات مصرف نهایی، به ادارات تخصیص داده می‌شود و طبیعتاً فرصت‌های خوبی هم برای کاهش مصرف در این بخش وجود دارد. براساس مصوبات، ۲۰ درصد کاهش مصرف در ساعات اداری و ۶۰ درصد کاهش در ساعات غیراداری نسبت به سال ۱۴۰۰ برای ادارات الزامی است. او با اشاره به نصب کنتورهای هوشمند برای ادارات گفت: در صورتی که ادارات از این کاهش مصرف نخطی کنند به صورت خودکار، دچار محدودیت برق خواهند شد.

براساس قانون برنامه هفتم باید ظرفیت فعلی نیروگاه‌های کشور از ۹۳ هزار مگاوات به ۱۲۴ هزار مگاوات در پایان برنامه برسد که حداقل ۱۰ هزار مگاوات از این میزان مربوط به نیروگاه‌های تجدیدپذیر و حدود ۲۱ هزار مگاوات هم مربوط به نیروگاه‌های حرارتی است که باید ۵۰ درصد آن توسط صنایع و ۵۰ درصد دیگر از طریق وزارت نیرو و سیاست‌های حمایتی آن (با تأکید بر ورود بخش خصوصی) احداث شود که با یک حساب سرانگشتی با احتساب توسعه شبکه‌های برق، انتقال، توزیع، فوق‌توزیع و همچنین هوشمندسازی صنعت برق نیازمند سالانه حدود ۴ میلیارد دلار (حدود ۲۰۰ همت) سرمایه‌گذاری جدید برای این میزان افزایش ظرفیت هستیم و چنانچه این رقم را با هزینه‌های جاری (سالانه حدود ۱۵۰ همت) جمع کنیم، به عدد حداقل ۳۵۰ همت هزینه صنعت برق در هر سال خواهیم رسید.

همه در یاها به خاورمیانه ختم می‌شوند

امارات و عربستان با سرمایه‌گذاری عظیم در صنعت لجستیک و کشتیرانی سودای هاب دریایی جهان را دارند

در شهرهای بزرگ جدّه، ریاض و دمام واقع شده‌اند و تقاضای رو به‌رشدی در مناطق صنعتی نوظهور دارند. حمل‌ونقل داخلی نیز کمک بزرگی به توسعه بخش بندر عربستان داشته است؛ پروژه پل زمینی عربستان برای اتصال خلیج فارس به دریای سرخ برنامه‌ریزی شده است. این پروژه یک خط ریلی به طول ۹۵۰ کیلومتر دارد که حمل‌ونقل کالا و مسافر را در سراسر کشور تسهیل می‌کند.

صنعت ۲۷/۵۱ میلیارد دلاری لجستیک امارات

تا سال ۲۰۲۴ ارزش بازار حمل‌ونقل و لجستیک امارات متحده عربی، ۲۰/۰۳ میلیارد دلار برآورد شده است. طبق گزارش شرکت تحقیقاتی Mordor Intelligence، پیش‌بینی می‌شود که این بازار تا سال ۲۰۲۹ به ۲۷/۵۱ میلیارد دلار برسد و در این دوره نرخ رشد مرکب سالانه ۶/۵۵ درصدی انتظار می‌رود. این درصدها به دلیل برنامه‌های ویژه دولت امارات در جهت تقویت توسعه صنعت لجستیک از طریق فرصت‌های سرمایه‌گذاری خارجی، مناطق آزاد تجاری و مشوق‌های رقابتی است.

بندر جبل علی دبی، بزرگترین بندر خاورمیانه و فرودگاه بین‌المللی دبی، یکی از شلوغ‌ترین فرودگاه‌ها از نظر ترافیک بین‌المللی مسافران، نمونه‌های برجسته‌ای از توانایی لجستیک این کشور هستند. بخش لجستیک تقریباً ۱۴ درصد از تولید ناخالص داخلی امارات را تا سال ۲۰۲۴ تشکیل می‌دهد. این کشور به‌طور مداوم در حال سرمایه‌گذاری فعال در تقویت زیرساخت‌های لجستیک خود با پروژه‌هایی مانند بزرگراه سازگار با محیط زیست در منطقه المرفق الغویفات به ارزش ۳/۵ میلیارد دلار است. هدف این ابتکار بهبود ۲۴۶ کیلومتر حمل‌ونقل جاده‌ای در منطقه غربی امارات است. منطقه آزاد جنوب دبی (Dubai South) یک پروژه توسعه‌ای برنامه‌ریزی شده است که شامل فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم بوده و طراحی شده تا پس از تکمیل، بزرگترین فرودگاه جهان شود. هدف این فرودگاه تبدیل شدن به یک مرکز اصلی حمل‌ونقل هوایی و تکمیل‌کننده فرودگاه بین‌المللی دبی است. بخشی از جنوب دبی، شهر لجستیک دبی (Dubai Logistics City)، یک مرکز لجستیک تخصصی است که برای راحت‌تر کردن عملیات تدارکات و زنجیره تامین طراحی شده است. این منطقه دارای تاسیسات انبارداری، توزیع، حمل‌ونقل و خدمات ارزش افزوده است.

بندر خلیفه در ابوظبی، بندر مهم آب‌های عمیق ابوظبی است و برای پهلوگیری بزرگترین کشتی‌های کانتینری توسعه یافته است. گسترش شبکه‌های ریلی، مانند پروژه ریلی اتحاد (Etihad Rail)، با هدف ایجاد انتقالی در جابه‌جایی کالا در سراسر منطقه از طریق اتصال قطب‌های صنعتی و لجستیک بزرگ، از جمله بندر، مناطق تولیدی، و شهرها در حال انجام است.

منطقه آزاد جبل علی (JAFZA)، در کنار بندر جبل علی، یکی از بزرگترین مناطق آزاد در سطح جهان است که مشوق‌ها و تسهیلاتی را برای شرکت‌های فعال در زمینه لجستیک، تولید و تجارت فراهم می‌سازد. منطقه آزاد جنوب دبی با دسترسی مستقیم به بندر جبل علی و منطقه آزاد جبل علی، معافیت‌های مالیاتی و مالکیت کامل خارجی را برای شرکت‌های بزرگ فراهم ساخته است.

مهمترین بندر امارات و عربستان

در این گزارش قصد داریم چند بندر مهم در کشورهای عربستان و امارات را بررسی کنیم که نقش کلیدی در لجستیک و حمل‌ونقل در خاورمیانه دارند.

ابتداسه بندر بزرگ امارات را بررسی می‌کنیم:

بندر جبل علی

بدون شک، تاج جواهر نشان چشم‌انداز دریایی امارات، بندر جبل علی است. این غول عظیم که بر جزیره‌ای مصنوعی در

عربستان: ۴/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری بندری

یکی از مشخصات بارز برنامه چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان، تنوع بخشی اقتصادی و راهی از وابستگی به اقتصاد نفتی است. تاکید چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان بهینه‌سازی فرایندها، آزادسازی بازارها، خصوصی‌سازی، ارتقاء زیرساخت‌ها، ایجاد مناطق آزاد اقتصادی جدید و اصلاحات حاکمیتی و نظارتی است. ارتقای قابلیت‌های لجستیک عربستان برای تحقق اهداف چشم‌انداز ۲۰۳۰، زمینه‌سازی برای توسعه زیرساختی و ایجاد مناطق اقتصادی متعدد، از محورهای مهم برنامه‌های عربستان است. براساس گزارش مؤسسه مشاوره مدیریتی YCPSolidiance، ارزش بازار لجستیک عربستان در سال ۲۰۲۰ به ۲۷/۶ میلیارد دلار رسید که بالاترین رقم در میان کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (منا) و نیز شورای همکاری خلیج فارس (GCC) است. پیش‌بینی می‌شود این بازار تا سال ۲۰۲۶ با نرخ رشد مرکب سالانه (CAGR) ۵/۸۵ درصد به ۳۸/۸ میلیارد دلار افزایش یابد. نرخ رشد مرکب سالانه میزان رشد سرمایه‌گذار است که در اصطلاح به‌عنوان سود سالانه از آن یاد می‌شود.

این کشور در حال حاضر کام‌های بزرگی در توسعه بخش لجستیک خود برداشته و بیش از ۱۰۶/۶ میلیارد دلار برای این هدف سرمایه‌گذاری کرده است. این سرمایه‌گذاری امکان افزایش ظرفیت محموله‌های زمینی، هوایی و دریایی را علاوه بر توسعه عملیات واردات و صادرات و رفع محدودیت‌های مربوط به عملیات لجستیک فراهم ساخته است. در سال ۲۰۲۳، اداره بندر عربستان (SPA) حدود ۴/۵ میلیارد دلار در بخش دریایی، لجستیک و بخش بندر سرمایه‌گذاری کرد. بخشی از این سرمایه‌گذاری برای ایجاد پارک‌های لجستیک جدید مجهز به آخرین فناوری‌ها به‌کار گرفته می‌شود. در سال ۲۰۱۶، ۱۰۲۰۱۶ احداث مجتمع صنعتی شناور اکساگون (Oxagon)، در نئوم آغاز شد. این سایت که در ساحل دریای سرخ واقع شده، دربرگیرنده یک بندر یکپارچه و یک مرکز لجستیک است که تامین سوخت مورد نیاز آنها همگی با انرژی‌های پاک خواهد بود. پارک انرژی ملک سلمان (SPARK) هم همراه با یک هاب لجستیک اختصاصی و بندر خشک (بندر داخلی یا dry port) از دیگر برنامه‌های عربستان در حوزه توسعه این صنعت است.

سایر طرح‌های مهم عبارتند از بندر ملک عبدالعزیز در دمام، بزرگترین بندر عربستان در خلیج فارس؛ بندر صنعتی ملک فهد در جبل علی که نقش مهمی در حمل‌ونقل محصولات پتروشیمی و محموله‌های صنعتی دارد؛ بندر ملک عبدالله در شهر اقتصادی ملک عبدالله (KAEC)؛ بندر اسلامی جدّه و بندر خشک ریاض که جابه‌جایی کالا بین شهرهای بندری و مناطق داخلی عربستان سعودی را تسهیل می‌کند.

در کنار بندر دریایی، حمل‌ونقل هوایی نقش عمده‌ای در چشم‌انداز ۲۰۳۰ ایفا می‌کند. عربستان در حال مدرن‌سازی فرودگاه‌های خود و گسترش امکانات باربری هوایی برای رفع تنگناهای زیرساختی است. عربستان به بیش از ۸۱ فرودگاه در ۴۵ کشور متصل است که امکان حمل بیش از ۷/۲ میلیون تن محموله را در سراسر جهان فراهم می‌کند. با توسعه بیشتر، این کشور قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ مجموع ظرفیت باربری هوایی خود را به ۶ میلیون تن در سال افزایش دهد.

توسعه خرده‌فروشی آنلاین و تجارت الکترونیک باعث افزایش تقاضا برای انبارداری و لست‌مایل دلیوری (Last Mile Delivery) در عربستان سعودی شده است. (به سفر یک محصول از کارخانه تولید آن تا مقصد نهایی لست‌مایل دلیوری گفته می‌شود).

گزارش شرکت مشاور Ken Research مقدار قابل توجه ۴/۵ درصد نرخ رشد مرکب سالانه را برای بخش انبارداری عربستان پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۳۰ به‌معنی اندازه بازار قابل توجه ۱۳/۲ میلیارد دلار است. حدود ۷۰ درصد از این تسهیلات

اقتصاد جهان

فاطمه لطفی

مترجم و روزنامه‌نگار



در شاخص عملکرد لجستیک (LPI) بانک جهانی در سال ۲۰۲۲، از بین ۱۳۹ کشور، رتبه ایران ۱۲۳ بوده است. جدیدترین شاخص جهانی عملکرد بندر کانتینری (CPI) هم نشان می‌دهد که بندر آسیای شرقی و جنوب شرقی ۱۳ مکان از ۲۰ مکان برتر را به خود اختصاص دادند. براساس گزارش سازمان بندر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۳ در مجموع در تمامی بنادر این سازمان حدود ۱۳/۷ میلیون تن کالا، اعم از کالاهای نفتی و غیرنفتی، تخلیه و بارگیری شده است. همچنین براساس همین آمار تقریباً ۹۲۷۵۰ مسافر وارد این بندر شده و ۸۹۶۹۰ مسافر هم از این بندر خارج شده‌اند.

در گزارش بانک جهانی براساس ترافیک بندر کانتینری، ایران با ۱۵۵۰۳۰۴ واحد معادل بیست فوت (کانتینر) (TEU) در سال ۲۰۲۱ در رتبه ۵۶ دنیا قرار دارد. این در حالی است که امارات متحده عربی در همین فهرست با ۱۹۱۸۲۰۰۰ TEU در رتبه هشتم و عربستان سعودی با ۹۸۷۵۹۴۶ TEU در رتبه بیستم دنیا قرار دارند. (لازم به توضیح است که کانتینرهای حمل و نقل در دو اندازه عرضه می‌شوند. TEU یا واحد معادل بیست فوت، اندازه استاندارد یک کانتینر حمل و نقل است، به این معنی که ۲۰ فوت طول، ۸ فوت عرض و ۸ فوت ارتفاع دارد. در کنار آن واحد FEU یا چهل فوتی هم وجود دارد که معادل دو برابر یک TEU است، به این معنی که طول آن ۲۰ فوت، عرض ۸ فوت و ارتفاع ۸ فوت است.)

در این گزارش سعی کرده‌ایم جایگاه دو کشور امارات متحده عربی و عربستان سعودی را در صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندر بررسی و از هر دو کشور سه بندر را به‌طور خلاصه معرفی کنیم. از اواسط دهه ۱۹۰۰، که نفت و گاز طبیعی در خاورمیانه کشف شد، تمرکز منطقه بر توسعه صنعت سوخت فسیلی به‌عنوان بزرگترین منبع درآمد کشورهای این منطقه بوده است. با این حال، در طول یک دهه گذشته، کشورهای خاورمیانه از منظر استراتژیک به‌دنبال تنوع بخشیدن به اقتصاد خود بوده‌اند. این کشورها تمرکز خود را به سمت فناوری تغییر می‌دهند و سبد تجاری خود را گسترش داده‌اند، که خود نشان‌دهنده رویکردی فعال به سمت توسعه پایدار و رفاه شهروندان در آینده است.

لجستیک از جمله صنایعی است که مشخصه آن سرمایه‌گذاری جدید و ایجاد فرصت‌های رشد قابل توجه است و امروزه کشورهایی چون عربستان سعودی و امارات متحده عربی، در حال گسترش قابلیت‌های لجستیک خود برای فراهم‌سازی یک مجموعه یکپارچه شامل حمل‌ونقل اقیانوسی، هوایی و خشکی (ریل-جاده) همراه با انبارداری و سیستم‌های دیجیتال هستند که این کشورها را تبدیل به یک مرکز لجستیک کلیدی برای تجارت بین‌المللی خواهد کرد.

در آوریل سال جاری میلادی، شرکت کشتیرانی و لجستیک مرسک، گزارشی از تلاش‌های جاه‌طلبانه امارات متحده عربی و عربستان سعودی برای تبدیل شدن به هاب‌های لجستیک یکپارچه جهانی منتشر کرد با عنوان «راه را برای خاورمیانه باز کنید».

در گزارشی که مرسک تهیه کرده، چشم‌اندازهای هاب‌های لجستیک یکپارچه بین‌المللی در عربستان سعودی و امارات متحده عربی تشریح شده‌اند که حکایت از سرمایه‌گذاری عظیم این دو کشور در صنعت لجستیک و کشتیرانی دارند. بخش کوتاهی از این گزارش نگاهی دارد به برنامه‌های این دو کشور در حوزه لجستیک به‌ویژه سرمایه‌گذاری در بخش بندر.

