

صنعت حمل و نقل ریلی ناجی "صنعت فولاد"!

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

توسعه حمل و نقل ریلی تنها به حوزه حمل و نقل محدود نمی‌شود. برای مثال حمل و نقل ریلی یکی از اثرگذارترین عوامل در زنجیره تأمین مربوط به محصولات معدنی و علی‌الخصوص فولادی می‌باشد. چرا صنعت فولاد نمی‌تواند رشد مناسب داشته باشد؟ زیرا توان و مقاومت یک زنجیره تأمین به مقاومت ضعیف‌ترین حلقه وابسته است. با ضعیف شدن حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از حلقه‌های زنجیره تأمین فولاد، کل زنجیره آسیب می‌بیند.

نیل به اهداف توسعه‌ی تولید فولاد، مستلزم توسعه بخش‌های مختلف در صنعت ریلی است که متأسفانه با شرایط فعلی غیرممکن به نظر می‌رسد. توسعه خطوط، بازسازی و دو خطه سازی و اضافه کردن واگن و لکوموتیو مورد نیاز می‌باشد.

با کمبود منابع مالی در شرکت‌های حمل‌کننده بار ریلی، شرکت‌های مالک لکوموتیو و بخش حاکمیتی (شرکت راه آهن ج.ا.ا)، زیرساخت ریلی و حتی صنایع وابسته ریلی آسیب می‌بینند و این حلقه تشدیدکننده در نهایت منجر به تضعیف صنعت ریلی می‌گردد.

باید توجه داشت تضعیف این حلقه زنجیره، عدم وصول به برنامه‌های توسعه‌ای ریلی و در راستای آن عدم وصول شرکت‌های معدنی و فولادی به برنامه‌های سند چشم‌انداز ۲۰ ساله را در برخواهد داشت.

بنابراین چالش عدم وجود درآمد پایدار کافی برای صنعت ریلی، نه تنها ادامه حیات شرکت‌ها و به طور کلی حمل و نقل ریلی را تهدید می‌کند بلکه مشکلاتی با ابعاد فراتر به دنبال خواهد داشت. صنایع کلیدی و مادر کشور جهت توسعه به حمل ریلی و بقای اقتصادی این صنعت نیاز دارند و لازم است برنامه‌ریزی جامعی برای نجات صنعت ریلی از بحران مالی پیشرو صورت گیرد.

راه کار حل این مشکل مشارکت صنعت فولاد در سرمایه‌گذاری توسعه ریلی اعم از توسعه خطوط، بازسازی و دو خطه سازی و اضافه کردن واگن و لکوموتیو در مسیرهای مربوطه در کشور می‌باشد.

در سند چشم‌انداز توسعه ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در نظر گرفته شده است. بر اساس برآوردها اگر قرار باشد در افق ۱۴۰۴ حدود ۵۵ میلیون تن فولاد تولید شود باید چیزی در حدود ۱۳۵ میلیون تن سنگ آهن برداشت و از آن ۱۴۰۸ میلیون تن سنگ آهن دانه‌بندی، ۷۷،۲ میلیون تن کنسانتره و ۷۲ میلیون تن گندله تولید کرد. با فرض ایجاد امکان تولید این میزان از مواد اولیه و یا حتی درصدی از این میزان، حمل و نقل اجزای مختلف این زنجیره نکته‌ای است که برای برنامه‌های توسعه جای تأمل دارد. قطعاً این میزان از حمل بار از طریق جاده‌ای امکان پذیر نمی‌باشد و ترافیک شدید ناوگان سنگین، افزایش سوانح جاده‌ای و اختلال در حرکت سایر خودروها، افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا را به دنبال دارد. پس دستیابی صنعت فولاد به برنامه توسعه خود در گرو افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی امکان پذیر است که با توجه به مشکلات مالی بخش ریلی، این افزایش ظرفیت مقدور نمی‌باشد.

در سال‌های اخیر و به ویژه سال جاری افزایش نرخ ارز منجر به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها شده است. قیمت تجهیزات، قطعات و ... در صنعت ریلی نیز از این اتفاق مصون نمانده است و لذا هزینه‌های خرید، ساخت، نگهداری و تعمیرات بسیار افزایش یافته است و از طرفی منابع درآمدی در حمل و نقل ریلی به اندازه‌ای که جبران‌کننده هزینه‌ها باشد، نبوده است.

در شرایط حاضر امکان حفظ ارائه خدمات در سطح کنونی برای این صنعت متصور نمی‌باشد و به طریق اولی توسعه حمل و نقل ریلی هم تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

در اکثر قریب به اتفاق اسناد بالادستی بر اهمیت دادن به حمل و نقل ریلی در کشور تأکید شده است و ضرورت توسعه آن در برنامه‌های توسعه متوالی دیده شده است. درحالی‌که با ادامه شرایط موجود نمی‌توان به برنامه‌های توسعه حمل ریلی دست یافت.

اما صنعت حمل و نقل یک صنعت بسیار مهم به حساب می‌آید و عدم