

شنبه ۲۷ خرداد ماه ۱۴۰۲

۲۸ ذی القعدة ۱۴۴۴

2023 June 17

سال دوازدهم شماره ۱۶۶۳

۸ صفحه - ۲۰۰۰ تومان

روند سخت سرمایه گذاری در خوزستان؛

# فرار سرمایه‌ها!



## فولاد اکسین در مسیر خلق ثروت



صادقی‌مجد با انتقاد از نحوه همکاری بخش خصوصی با راه‌آهن و عدم تاب‌آوری شرکت‌های بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های ریلی به دلیل سخت‌گیری دستگاه‌های نظارتی، تصریح کرد: این در حالی است که گزارشی از نحوه پیشرفت برنامه‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی نیز منتشر نمی‌گردد و عملاً بودجه‌ای برای تحقق برنامه انتقال بخشی از حمل جاده به ریل در این سازمان در نظر گرفته نمی‌شود.

### سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ریلی به دلیل تصمیم‌گیری‌های خلق‌الساعه سودآور نیست

ظرفیت سه میلیون تن را داراست و با این شرایط، خسارت ناشی از حمل به صنعت فولاد جبران‌ناپذیر است. او افزایش ۳۰ درصدی نرخ‌های حمل جاده‌ای در مقابل افزایش بیش از ۱۲۰ درصدی هزینه‌های اولیه رانندگان را نامتوازن دانست و با فرسوده خواندن ناوگان حمل و نقل ریلی نیز تصریح کرد: پیش از این راه‌آهن جمهوری

لحظه‌ای را از مهم‌ترین گلوگاه‌های این صنعت دانست تصریح کرد: شرکت فولاد لجستیک با دارا بودن سهم ۹ درصدی حمل‌وآمدنی به عنوان یکی از برترین شرکت‌های لجستیک کشور نیز از این قاعده مستثنی نیست. به‌طور مثال این مجموعه ۱۹۰۰ واگن ملکی و ۱۱۰۰ واگن دیگر نیز در قالب قرارداد با فولاد

خوزستان در اختیار راه‌آهن جمهوری اسلامی قرار داده است و این شرکت علیرغم صدور حداقل دو برنامه در ماه، امکان مدیریت زمان حمل از مبدا به مقصد را ندارد و این مهم ناشی از عدم اولویت حمل مواد معدنی در راه‌آهن جمهوری اسلامی است. وی تحمیل ضررهای جبران‌ناپذیر به شرکت‌های حمل‌ریلی را از تبعات توقف‌های برنامه‌ریزی نشده به دلیل تصمیمات خلق‌الساعه نهادهای متعدد ذی‌نفع دانست و خاطر نشان کرد: از سوی نهادهای متولی همچون راه‌آهن جمهوری اسلامی و وزارت راه، هیچ ساز و کار و برنامه‌ای برای افزایش ظرفیت حمل‌ریلی و جاده‌ای دیده نمی‌شود و به ظاهر تنها شرکت‌های حمل و نقل کشور هستند که دغدغه افزایش ظرفیت و بهبود شرایط را دارند و این در حالی است که تقاضای حمل‌وآمدنی از شرق کشور هشت میلیون تن است اما پایانه آن تنها



\*سر آغاز - پدram دادگر

سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ریلی علیرغم دارا بودن مزایای زیست‌محیطی، تناژ بارگیری، کاهش صدمات جانی و... به دلیل تصمیم‌گیری‌های خلق‌الساعه سودآور نیست. دکتر جواد صادقی‌مجد، مدیرعامل شرکت «چندوجهی فولاد لجستیک» در گفت‌وگو با روزنامه سر آغاز با بیان این مطلب افزود: معزلات حمل و نقل صنایع که بعد از حوزه انرژی تبدیل به دومین چالش مهم صنایع فلزی و معدنی شده است، در دو حوزه حمل‌ریلی و حمل جاده‌ای ناشی از عدم دارا بودن متولی واحد کشوری است به گونه‌ای که سیاست‌گذاری‌های این حوزه بخشی در مراکز نظیر وزارت راه و شهرسازی، سازمان محیط‌زیست، وزارت کشور و... صورت می‌پذیرد. صادقی‌مجد، تصمیم‌گیری‌های متعدد و



به گفته او، یکی از راهکارهای انتقال حمل جاده‌ای به ریلی طبق مصوبه دولت، اعطای یارانه‌ای به راه‌آهن جمهوری اسلامی در ازای کاهش در مصرف سوخت، برای تقویت زیرساخت‌ها است که شرکت‌های حمل‌و نقل علیرغم عدم انتفاع مستقیم از این یارانه، آماده همکاری در این حوزه هستند اما تاکنون شاهد تحول در زیرساخت‌های ریلی نبوده‌ایم. مدیرعامل شرکت چندوجهی فولاد لجستیک برنامه حمل ۱۰ میلیون تن مواد اولیه به مقصد فولاد خوزستان و فولاد شادگان در سال جاری و همچنین حمل دو میلیون تن محصول شمش صادراتی را در دستور کار این شرکت دانست و با اشاره به احداث یک پایانه جدید در فولاد خوزستان، افزود: امروز با توجه به نحوه تصمیم‌گیری‌ها و هزینه‌های تحمیلی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی، سرمایه‌گذاری در این حوزه به ویژه از سوی بخش خصوصی سودآور نیست.