ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور در تولید محصولات فولادی

الهه رحیم‌دوست[1]

چکیده

نگاهی به منابع معدنی کشور نشان می‌دهد که ایران ازجمله کشورهای غنی در این حوزه است که نیازمند برنامه‌ای منسجم و نگاهی سیستماتیک بوده تا بتواند با سازوکاری صحیح به جایگاه مطلوب در حوزه تولید فولاد و محصولات فولادی در جهان دست یابد. هرچند جایگاه ایران در سال‌های اخیر به‌لحاظ تولید فولاد از پیشرفت خوبی برخوردار بوده است و این صنعت توانسته است با وجود کمبودهای موجود، برخی مشکلات ارزی کشور را با انجام صادرات مرتفع نماید، اما دستیابی به اهداف تعیین‌شده در افق ۱۴۰۴ نیازمند تجهیز زیرساخت‌های مورد نیاز در این صنعت است. یکی از این زیرساخت‌ها، ایجاد و بهبود سیستم حمل‌ونقل کشور است. تجربه نشان داده است، از آنجا که انجام این‌گونه اقدامات برعهده دولت می‌باشد، شاهد عدم تخصیص بهینه اعتبارات و همچنین طولانی بودن زمان بهره‌برداری از طرح‌های عمرانی زیرساختی در کشور بوده‌ایم. بررسی‌ها نشان می‌دهد وجود کاستی‌ها در سیستم حمل‌ونقل کشور به‌حدی است که انتظار نمی‌رود زیرساخت مورد نیاز صنعت فولاد بتواند در فرصت باقیمانده تا سال ۱۴۰۴ فراهم شود. ازاین‌رو، به‌منظور بهبود وضع موجود برخی راهکارها ازجمله: تأمین اعتبارات مالی به‌منظور تجهیز زیرساخت‌ها، جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، عدم مداخله دولت در اتخاذ برخی سیاست‌ها و... پیشنهاد می‌گردد.

واژگان کلیدی: فولاد، حمل‌ونقل، ریلی، زیرساخت، جاده‌ای.

مقدمه

رشد و توسعه اقتصادی هر جامعه‌ای مستلزم تأمین زیرساخت‌های لازم و پیش‌نیازهای مورد نیاز برای تولید، توزیع و مصرف کالاها و خدمات در کشور است. تأمین زیرساخت‌های لازم در کشور نه‌تنها روند تولید و توزیع کالاها و خدمات را تسهیل می‌کند، بلکه از طریق ایجاد سرمایه‌گذاری، زمینه‌ساز رونق و رشد اقتصادی می‌شود و با ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاری در فعالین اقتصادی زمینه‌های ایجاد اشتغال، افزایش تولید، افزایش درآمد و ایجاد رشد اقتصادی را فراهم می‌کند. بر این اساس، یکی از موارد مهمی که انتظار می‌رود دولت‌ها در سیاست‌گذاری‌های خود اهتمام ویژه‌ای به آن داشته باشند، موضوع ایجاد، تکمیل و اصلاح زیرساخت‌های کشور است. یکی از زیرساخت‌های مهم و اساسی کشور، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی است.

اهمیت بخش حمل‌ونقل و ترانزیت کالا در اقتصاد تاحدی است که بسیاری از صاحب‌نظران از آن به‌عنوان یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها یاد می‌کنند

۱. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد اقتصاد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران rahimdoust_82@yahoo.com

و رشد و توسعه‌یافتگی کشور را منوط به توسعه بخش حمل‌ونقل دانسته و این صنعت را به‌عنوان محور فعالیت‌های اساسی و زیربنایی تحول به‌حساب می‌آورند. بررسی اقتصادهای پیشرفته دنیا نشان می‌دهد که توجه ویژه به این بخش باعث شده تا با توسعه درست آن مردم و فعالان اقتصادی این کشورها بتوانند از مناسب‌ترین روش‌ها به‌لحاظ مصرف انرژی، هزینه، زمان سفر، راحتی و ایمنی در بخش حمل‌ونقل استفاده نمایند. بخش حمل‌ونقل مشتمل بر حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی است که حمل‌ونقل زمینی شامل حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و خطوط لوله می‌شود.

موقعیت جغرافیایی مناسب ایران در منطقه و دستیابی کشور به بسیاری از آب‌های آزاد، این امکان را فراهم می‌آورد تا با توسعه زیرساخت‌های مناسب در این حوزه، سهم بخش حمل‌ونقل کشور را از تولید ناخالص داخلی افزایش دهیم. بنابراین با توجه به اهمیت موضوع لازم است تا با شناخت ابعاد این بخش و تقویت زیرساخت‌های لازم برای توسعه بخش حمل‌ونقل کشور در صدد رفع مشکلات پیش‌رو برآییم. هرچند می‌دانیم علاوه بر برخی مشکلات داخلی و ضعف در ساختار اقتصادی کشور، وجود موانع خارجی نیز موجب کاهش تحرک این بخش شده است. اعمال تحریم‌های خارجی و موانع حمل‌ونقل کالا در سطح بین‌المللی خود عاملی دیگر برای ضربه به پیشرفت بخش حمل‌ونقل کشور است. این در حالی است که وجود منابع غنی معدنی در کشور باعث گردیده تا ایران به‌عنوان یک از کشورهای ثروتمند در این حوزه به‌شمار آید. فرآوری این مواد معدنی و تبدیل شدن آن به محصول نهایی نیازمند ایجاد و تجهیز امکانات تولیدی و همچنین زیرساختی است. یکی از زیرساخت‌های مهم که در قیمت تمام‌شده کالاها نیز سهم به‌سزایی دارد زیرساخت حمل‌ونقلی کشور است.

ازجمله مواد معدنی موجود در کشور می‌توان به معادن سنگ‌آهن در کشور اشاره کرد که زنجیره تولید آن نیازمند استفاده از سیستم حمل‌ونقل کشور است. بنابراین وجود نقص و کاستی در سیستم حمل‌ونقل کشور می‌تواند اهداف تعیین‌شده در افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ را تحت‌تأثیر قرار دهد. بنابراین ضعف در سیستم حمل‌ونقل کشور می‌تواند در سطحی بالاتر بر میزان تولید کل و ازجمله تولید محصولات فولادی به‌رغم برخی مزیت‌های جغرافیایی کشور به‌لحاظ منابع معدنی اثرگذار باشد. ازاین‌رو، در این گزارش با توجه به اهمیت موضوع ابتدا با نگاهی به صنعت فولاد در اقتصاد ایران به بررسی وضعیت حمل‌ونقل کشور می‌پردازیم و سپس به اثرگذاری وضعیت حمل‌ونقل کشور در تولید محصولات فولادی خواهیم پرداخت که در ادامه با بیان ملاحظات امنیت اقتصادی به‌منظور بهبود شرایط حاکم برخی راهکارها ارائه می‌گردد.

۱. نگاهی به صنعت فولاد در اقتصاد ایران

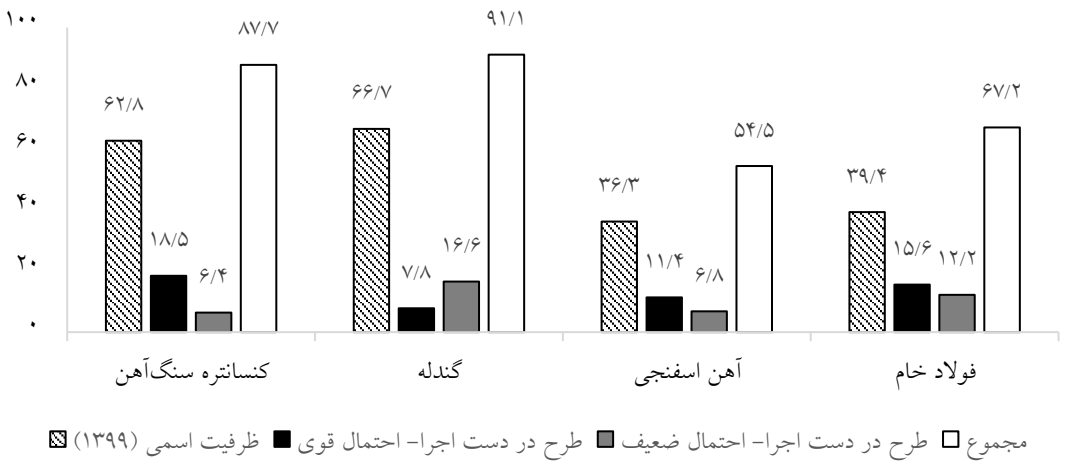
صنعت فولاد در هر کشور جزء صنایع مادر بوده و نقش کلیدی در چارچوب اقتصاد ملی داشته تا جایی که می‌توان از آن به‌عنوان ستون فقرات و پایه تمامی فعالیت‌های صنعتی یاد کرد. با توجه به جایگاه بالای این صنعت در رشد و توسعه اقتصادی یک کشور، بنابراین توجه به هر یک از محصولات تولیدی در زنجیره ارزش

فولاد دارای اهمیت است. ارتقای توان داخلی در حوزه فولاد نیازمند رشد متوازن تمامی بخش‌های زنجیره آهن و فولاد در کشور است. به‌عقیده کارشناسان باید نگاه به کل زنجیره فولاد از بالادست تا صنایع ساخت‌محور (یعنی از معادن سنگ‌آهن، نهاده‌های خام معدنی، کلوخه، سنگ‌آهن دانه‌بندی، کنسانتره، گُندله، شمش، مقاطع فولادی، ورق، میلگرد و غیره تا سازندگان لوله و پروفیل و قطعه‌سازان) در نظر گرفته شود و نباید حکمرانی بخشی در زنجیره وجود داشته باشد. این در حالی است که در زنجیره فولاد شاهد عدم توازن در ظرفیت تولید و همچنین عدم توازن در سودآوری هستیم. این‌گونه عدم توازن‌ها ناشی از نبود دید یکپارچه و کلان‌نگر و فراگیر در این صنعت است.

با عنایت به این‌که پروسه تولید فولاد از مواد معدنی تا محصول نهایی زنجیروار به یکدیگر وابسته و مرتبط هستند ازاین‌رو، انتظار می‌رود تا با ایجاد اختلال در یکی از حلقه‌ها، شاهد ایجاد بی‌نظمی و مشکلات در بقیه حلقه‌ها باشیم. بنابراین می‌بایست این صنعت زیرِ نظر یک مدیریت متخصص و جامع‌نگر اداره شود تا با ایجاد توازن در میزان تولید در حلقه‌های مختلف و همچنین توازن در سودآوری هر یک از بخش‌ها، سرمایه‌گذاران را برای ورود در این عرصه ترغیب نموده و امنیت سرمایه‌گذاری را برای آنان فراهم آورد. با توجه به اهمیت فولاد در اقتصاد، در این بخش با نگاهی به وضعیت تولید فولاد در کشور، اشاره‌ای کوتاه به جایگاه بین‌المللی ایران در مقایسه با دیگر کشورها نیز خواهیم داشت.

بر اساس آخرین آمار در دسترس باید گفت، تمامی طرح‌های فولادی در کشور از موفقیت و پیشرفت یکسان برخوردار نیستند، ازاین‌رو، به‌منظور درک بهتر از موقعیت کشور درخصوص وضعیت زنجیره فولاد در سال‌های پیشِ‌رو با توجه به این‌که سند چشم‌انداز صنعت فولاد تولید ۵۵ میلیون تنی را برای سال ۱۴۰۴ هدف قرار داده است، لازم است به تفکیک طرح‌ها بر حسب درجه احتمال موفقیت آن‌ها بپردازیم. به همین منظور در نمودار شماره (۱)، ظرفیت فعلی و ظرفیت طرح‌های در دست اجرا به تفکیک موقعیت آن‌ها آورده شده است.

نمودار ۱: وضعیت فعلی و آینده طرح‌ها در زنجیره صنعت فولاد (میلیون تن)



منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

همان‌طور که در نمودار شماره (۱)، مشاهده می‌شود، در صورت انجام طرح‌های در دست اجرا ـ مطابق آنچه در نمودار آورده شده است ـ می‌توان انتظار تحقق اهداف تعیین‌شده در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ را در صنعت فولاد کشور داشت. به همین منظور در جدول شماره (۱)، وضعیت موازنه زنجیره فولاد در افق سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ آورده شده است.

جدول ۱: وضعیت موازنه زنجیره فولاد در افق ۱۴۰۴ (میلیون تن)

	سنگ‌آهن	کنسانتره	گُندله و کلوخه	آهن اسفنجی و چدن	فولاد خام
واحدهای فعال	۱۰۰	۶۳	۷۳	۴۰.۳	۳۹
در دست اجرا	۴۵	۱۹	۱۲	۱۳.۳	۱۶
جمع	۱۴۵	۸۲	۸۵	۵۳.۶	۵۵
نیاز	۱۶۷	۷۹	۸۲	۵۷	۵۵
موازنه	-۲۲	+۳	+۳	+۳	۰

منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

جدول شماره (۱)، که نمایانگر وضعیت موازنه زنجیره فولاد در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ است، بیان می‌دارد که صنعت فولاد کشور در سال ۱۴۰۴ با کمبود سنگ‌آهن روبه‌رو خواهد بود اما در حوزه کنسانتره و گندله و آهن اسفنجی با کمبودی مواجه نیست، بلکه دارای کمی مازاد است. بنابراین برای رفع کمبود در زمینه سنگ‌آهن تنها راه را می‌توان در افزایش اکتشاف معادن سنگ‌آهن دانست. این در حالی است که اتخاذ برخی سیاست‌های اقتصادی تاکنون توانسته است روند اکتشاف و یا سرمایه‌گذاری در بخش معدن سنگ‌آهن را با مشکلاتی مواجه سازد، یکی از این سیاست‌ها، اعمال عوارض بالای صادراتی است. تا جایی که به‌عقیده برخی کارشناسان و صاحب‌نظران[1] اعمال عوارض صادراتی تا ۲۵ درصد، سود حاصل از فعالیت را در این گروه ناچیز نموده و منجر به تعطیلی خیل عظیمی از معادن کشور شده است.

با توجه به آمار ارائه‌شده توسط کارشناسان این حوزه، تعطیلی ۲۰۶ معدن سنگ‌آهن کوچک‌مقیاس از میان ۴۳۴ معدن سنگ‌آهن کشور، دلایل متعددی دارد که علاوه بر اعمال عوارض بالای صادراتی، عمده‌ترین دلیل آن می‌تواند پایین بودن قیمت سنگ‌آهن در مقایسه با قیمت این ماده معدنی نسبت به قیمت جهانی آن باشد. طبق گفته این کارشناسان در کشور، برای حمایت از صنعت فولاد، عوارض سنگین ۲۵ درصدی بر صادرات سنگ‌آهن بسته شده است که این موضوع موجب شده است تا بسیاری از معادن به‌دلیل عدم وجود صرفه‌های اقتصادی از انجام صادرات منصرف شوند، ازاین‌رو، صادرات سنگ‌آهن، بیش از ۷۰ درصد کاهش پیدا کرده است. بنابراین بازاری که به‌عنوان جایگزین صادرات باقی می‌ماند، بازار داخلی است. در بازار داخلی نیز، قیمت سنگ‌آهن تا ۵۰ درصد از نسبت‌های جهانی پایین‌تر است. زیرا قیمت‌ها به‌صورت دستوری و به نفع حلقه شمش فولاد، به‌عنوان مصرف‌کننده سنگ‌آهن اعلام می‌شود.

1. tahlilbazaar.com/xm9r

کشور در حوزه معادن بزرگ سنگ‌آهن، با عدم‌النفع این معادن مواجه است و در حوزه معادن کوچک، با ضرر و تعطیلی روبه‌رو است. این در حالی است که به‌منظور تأمین نیاز داخلی برای دستیابی به اهداف تعیین‌شده در چشم‌انداز ۱٤۰٤ لازم است تا با انجام سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف این صنعت و همچنین افزایش عمق اکتشاف در معادن سنگ‌آهن کشور شاهد رشد و توسعه صنعت فولاد کشور باشیم. ازاین‌رو، بر طبق آمار قابل دسترس میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز در هر یک از بخش‌ها به شرح نمودار شماره (۲) خواهد بود.

نمودار ۲: سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تکمیل زنجیره و تولید ۵۵ میلیون تن فولاد خام (میلیون یورو)

منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

با توجه به نمودار شماره (۲)، مجموع سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای رسیدن به اهداف تعیین‌شده معادل ٤٤۰۱ میلیون یورو است که می‌بایست در هر یک از زیربخش‌های صنعت فولاد صرف گردد. با توجه به سرمایه‌گذاری‌های محاسبه‌شده در طی مطالعات طرح جامع فولاد کشور از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۹، حجم سرمایه‌گذاری محقق‌شده در طرح‌های زنجیره فولاد جهت دستیابی به ظرفیت ۵۵ میلیون تن فولاد خام و توازن زنجیره در حدود ۷/۸ میلیارد یورو بوده است.

با توجه به این‌که تولید یک محصول به‌تنهایی نمی‌تواند کشور را در مسیر رشد و توسعه قرار دهد، بلکه تولید به‌همراه رونق صادرات و رفع موانع صادراتی یک الزام است؛ ازاین‌رو، نگاهی به جایگاه ایران در عرصه‌های بین‌المللی بازار فولاد نیز دارای اهمیت زیادی است. نگاهی به آمارهای بین‌المللی نشان می‌دهد ایران به‌لحاظ تولید فولاد خام در رتبه دهم جهان قرار داشته و به‌ترتیب کشورهایی همچون چین، هند، ژاپن، آمریکا، روسیه، کره‌جنوبی، ترکیه، آلمان و برزیل رتبه اول تا نهم را کسب کرده‌اند. همچنین ایران به‌لحاظ تولید شمش‌های فولادی در فوریه سال ۲۰۲۱ رشد ۱۱/۵ درصدی را در میان ده کشور برتر تولیدکننده فولاد در جهان کسب کرده است که این میزان رشد در میان ده کشور برتر بیشترین مقدار بوده است. پس از ایران کشور چین با رشد ۱۰/۹ درصد رتبه دوم و ترکیه با افزایش تولید ۵/۹ درصدی در جایگاه سوم رشد تولید ماه فوریه سال ۲۰۲۱ قرار گرفتند.

بر اساس آخرین آمار انجمن جهانی تولید فولاد، میزان تولید فولاد خام ایران در نوامبر سال ۲۰۲۰، ۱۴/۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن افزایش داشته است و به ۲ میلیون و ۵۷۵ هزار تن رسیده است. همچنین ایران طی دوره یازده ماهه نخست سال ۲۰۲۰، ۲۶ میلیون و ۳۶۹ هزار تن فولاد خام تولید کرده است که در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۹ (۲۳ میلیون و ۳۸۵ هزار تن)، رشد ۱۲/۸ درصدی را تجربه کرده است. طبق گزارش منتشرشده، وقوع بحران کرونا بر روی میزان تولید فولاد در جهان تأثیرگذار بوده و تولید جهانی فولاد را کاهش داده است، اما طبق آمار موجود و منتشرشده توسط این مرکز، از بین کشورهای عمده تولیدکننده فولاد، تنها تولید فولاد خام ایران، چین و ترکیه در میانه بحران کرونا صعودی بوده است که در میان این سه کشور نیز در یازده ماهه نخست سال ۲۰۲۰، بیشترین رشد تولید فولاد خام متعلق به ایران بوده است. هر چند اعمال تحریم‌ها در مبادلات بین‌المللی، موجب محدودیت‌های بسیاری در حوزه صادرات شده است، اما به‌نظر می‌رسد اهداف تعیین‌شده با توجه به وجود پتانسیل‌های بالای معدنی در کشور اهداف قابل وصولی است که نیازمند عزم جدی در رفع موانع پیش‌رو و اتخاذ تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های درست در این عرصه است.

۲. بررسی وضعیت حمل‌ونقل کشور

ازجمله شرایط لازم برای رسیدن به رشد اقتصادی در هر کشوری سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی است. بهبود زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی در کشور از طریق تسهیل فرایند تولید، کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری، ایجاد شرایط رقابتی بهتر در مراودات داخلی و خارجی، ایجاد اثرات جانبی و همچنین افزایش سطح رفاه منجر به افزایش رشد اقتصادی و پیشرفت و توسعه کشور می‌شود. با توجه به این‌که بازده سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی اغلب بلندمدت است، ازاین‌رو، بخش خصوصی تمایل چندانی به مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های این بخش ندارد و مسئولیت اجرای این طرح‌ها به‌طور عمده بر دوش دولت‌هاست. این در حالی است که خیل عظیم طرح‌های عمرانی و زیرساختی در نقاط مختلف کشور مورد نیاز است. به همین دلیل همواره تأمین مالی این‌گونه پروژه‌ها با مشکل مواجه بوده و این موضوع باعث شده تا اکثر طرح‌های زیرساختی با تأخیر به بهره‌برداری برسند. این در حالی است که کشورهای توسعه‌یافته منابع مالی لازم برای توسعه و تجهیز زیرساخت‌های خود را به‌دلیل سرمایه‌بر بودن آن‌ها، از مجرای بخش خصوصی و از طریق بازارهای مالی به انجام می‌رسانند. آنچه تاکنون در ایران دیده شده است، سهم بسیار بالای دولت در انجام سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی کشور است.

در اسناد بالادستی کشور همواره به توسعه زیرساخت‌های کشور، خصوصاً بخش حمل‌ونقل تأکید شده است. گسترش تجارت خارجی و ترانزیت کالا، افزایش تمایل سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل، بهبود اقتصاد حمل‌ونقل و افزایش رضایت‌مندی و اقبال عمومی مردم از مجرای تجهیز زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل کشور میسّر است. از

آنجا که بخش خصوصی کمتر تمایل به سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیرساختی را داراست، ازاین‌رو، بررسی جایگاه بخش حمل‌ونقل کشور به‌عنوان شاخصی از عملکرد دولت در حوزه زیرساخت‌های کشور حائز اهمیت است. بر اساس گزارشات رقابت‌پذیری که در مجمع جهانی اقتصاد و در سال ۲۰۱۹ منتشر شده است، جایگاه ایران به‌لحاظ موقعیت زیرساخت‌های کشور سنجیده شده است. در این گزارش ایران به‌لحاظ شاخص رقابت‌پذیری در رتبه ۹۹، میان ۱۴۱ کشور جهان قرار گرفته است.

جدول ۲: کیفیت و رتبه‌بندی زیرساخت‌های ایران در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل

مؤلفه زیرساخت	۲۰۱۸-۲۰۱۷	۲۰۱۹-۲۰۱۸	
	رتبه (در میان ۱۳۷ کشور)	رتبه (در میان ۱۴۱ کشور)	امتیاز
کیفیت زیرساخت کلی	۷۶	۸۰	۶۴/۸
کیفیت جاده‌ها	۷۱	۷۹	۴۸/۱
کیفیت زیرساخت راه‌آهن	۴۲	۵۲	۴۴/۶
کیفیت زیرساخت بندر	۷۱	۸۷	۴۵/۶
کیفیت زیرساخت حمل‌ونقل هوایی	۱۰۵	۱۳۲	۳۵/۲

منبع: مجمع جهانی اقتصاد، گزارشات رقابت‌پذیری، ۲۰۱۹.

شاخص رقابت‌پذیری متشکل از ۱۰۳ مؤلفه است که در ۱۲ رکن طبقه‌بندی شده‌اند یکی از ارکان این طبقه‌بندی مربوط به وضعیت زیرساخت کشورهاست. به‌رغم وجود تغییرات جدید در نحوه تعریف مؤلفه‌های جدید در گزارشات مجمع جهانی اقتصاد همان‌گونه که در جدول شماره (۲)، نشان داده شده است، ایران به‌لحاظ کیفیت زیرساخت‌ها در حالت کلی در رتبه ۸۰ در میان ۱۴۱ کشور و دارای امتیاز ٦٤/٨ است. طبق این گزارش ایران در کیفیت زیرساخت حمل‌ونقل هوایی دارای بدترین رتبه و در کیفیت زیرساخت راه‌آهن دارای بهترین رتبه است. این در حالی است که امتیاز کسب‌شده در هر یک از موارد ذکرشده با کاهش مواجه شده است. بنابراین به‌لحاظ شاخص‌های بین‌المللی ایران در جایگاه مناسبی به‌لحاظ زیرساختی قرار ندارد که این موضوع می‌تواند یکی از چالش‌های بزرگ کشور باشد زیرا عدم برخورداری از زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل مانع از روند رو به پیشرفت اقتصاد یک کشور می‌شود.

تحقق اهداف کشور برای دستیابی به هاب تجاری منطقه جهت ترانزیت کالا، سهولت تجارت بین‌المللی، کاهش هزینه‌های تولید و تجارت، استفاده از ظرفیت‌های گردشگری و... مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و مبتنی بر نیازسنجی درست کشور است تا با به‌کارگیری منابع در طرح‌های مناسب امکان پیشرفت کشور و تجهیز زیرساخت‌های آن در همه زمینه‌ها فراهم آید. در این راستا با بررسی جداول بودجه سالانه می‌توان از وضعیت توسعه بخش حمل‌ونقل کشور، مطلع گردید. برای این منظور و با توجه به اهمیت بخش حمل‌ونقل، وضعیت اعتبارات مربوط به سرمایه‌گذاری عمرانی در این بخش و میزان توجه دولت به آن را از طریق اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل‌ونقل مورد بررسی قرار می‌دهیم.

جدول ۳: مقایسه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل‌ونقل (میلیون ریال)

عنوان برنامه	سهم هر برنامه از کل اعتبار بر اساس مصوب سال ۱۴۰۰ (درصد)	تعداد طرح	مصوب سال ۱۳۹۸	مصوب سال ۱۳۹۹	مصوب سال ۱۴۰۰	درصد رشد سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸	درصد رشد سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹
برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای	۶۵/۲	۲۷۳	۴۶۵۶۵۶۶۷	۶۵۳۳۷۴۹۷	۹۵۶۹۹۰۰۰	۴۰/۳	۴۶
برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی	۳۱/۲	۵۵	۲۶۵۸۵۵۱۶	۳۷۶۴۰۵۰۰	۴۵۸۷۴۰۰۰	۴۱/۶	۲۱/۸
برنامه توسعه حمل‌ونقل هواشناسی	۱/۲۲	۳	۷۲۱۹۱۲	۱۰۰۰۰۰۰	۱۸۰۰۰۰۰	۳۸/۵	۸۰
برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی	۰/۸۲	۳	۵۰۰۰۰۰	۸۷۵۰۰۰	۱۲۱۰۰۰۰	۷۵	۳۸
برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی	۱/۱۹	۱۲	۴۰۷۰۰۳	۸۲۶۰۰۳	۱۷۵۵۰۰۰	۱۰۲/۹	۱۱۲
برنامه‌ریزی، راهبری و توسعه حمل‌ونقل	۰/۲۱	۲	۱۲۵۰۰۰	۱۸۶۰۰۰	۳۱۰۰۰۰	۴۸/۸	۶۶/۷
مجموع برنامه‌ها	۱۰۰	۳۴۸	۷۵۰۰۵۰۹۸	۱۰۵۸۶۵۰۰۰	۱۴۶۶۴۸۰۰۰	۴۱/۱	۳۸/۵

منبع: بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور، بخش حمل‌ونقل، گزارش کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس، مسلسل ۱۷۳۷۲، بهمن ۱۳۹۹ و قانون بودجه ۱۴۰۰.

همان‌گونه که در جدول شماره (۳)، مشاهده می‌شود، میزان رشد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ در مقایسه با میزان رشد این اعتبارات در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ کمتر بوده است. بر اساس آمار ارائه‌شده با پیش‌بینی نرخ تورم حدود ۴۰ درصد برای سال ۱۴۰۰، می‌توان گفت افزایش اعتبارات بخش حمل‌ونقل در بودجه سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ به‌رغم آن‌که عدد مطلق آن افزایش یافته است، رشد منفی خواهد داشت. به عبارتی دیگر، در بودجه سال ۱۴۰۰، دولت در بخش سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل سیاست انقباضی را برگزیده است.

به‌عنوان نمونه در بخش حمل‌ونقل ریلی می‌توان گفت، برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی شامل ۵۵ طرح است و اعتبارات آن در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ معادل ۴۵۸۷۴ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. این اعتبار معادل ۳۱/۲ درصد از اعتبار برنامه‌های فصل حمل‌ونقل است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۳۹۹ از رشدی معادل ۲۱/۸ درصد برخوردار است که در مقایسه با رشد اعتبارات رقیب اصلی این بخش، یعنی حمل‌ونقل جاده‌ای که رشدی ۴۶ درصدی دارد، به‌مراتب کمتر است و از این جهت نیز اعتبارات بخش ریلی مغایر با حکم «بند ۲۴ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه» مبنی بر اولویت بخش ریلی در توسعه حمل‌ونقل تنظیم شده است و نیازمند بازنگری است.

۵۵ طرح برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی از طرح‌های در دست اجرای سال‌های گذشته است و طرح جدیدی

در این برنامه برای سال ۱۴۰۰ پیشنهاد نشده است. ضمناً هیچ‌کدام از طرح‌ها در سال جاری به پایان نخواهند رسید و عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه در سال‌های بعد هم ادامه خواهد یافت که اعتبار لازم برای اتمام عملیات اجرایی آن‌ها معادل ۱۴۳.۷۸۰.۸ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که با ادامه روند موجود اعتبار (تخصیص ۱۰۰ درصد اعتبارات مصوب)، اتمام عملیات اجرایی این طرح‌ها با فرض ثبات شرایط، حدود ۳۴ سال زمان نیاز خواهد داشت.[1]

با توجه به موارد ذکرشده، وجود محدودیت در منابع مالی، عدم تحقق منابع بودجه‌ای به بخش‌های زیرساختی و همچنین عدم حضور پُررنگ بخش خصوصی و سرمایه‌گذار خارجی در این حوزه موجب شده است تا اغلب طرح‌های سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل به‌دلیل طولانی‌شدن اجرا، از صرفه اقتصادی خارج شوند. در این میان با توجه به این‌که رونق بسیاری از صنایع دیگر وابسته به صنعت حمل‌ونقل می‌باشد و عدم تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور می‌تواند به‌طور مستقیم بر هزینهٔ تمام‌شده کالاها اثرگذار باشد؛ بنابراین ضرورت تجهیز آن بیش از پیش مشخص می‌شود. یکی از صنایعی که به‌شدت از وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی اثرپذیری دارد بخش صنعت فولاد کشور و محصولات فولادی وابسته به آن است. ازاین‌رو، در بخش بعدی این گزارش به چگونگی اثرگذاری کمبودهای بخش حمل‌ونقل بر تولید محصولات فولادی خواهیم پرداخت.

۳. اثرگذاری وضعیت حمل‌ونقل کشور در تولید محصولات فولادی

توسعه بخش‌های مختلف اقتصاد در کشور نیازمند برخورداری از یک برنامه راهبردی است. سرمایه‌گذاری در بخش تولید، استفاده از ظرفیت‌های معدنی، ارائه خدمات ضروری و استاندارد زندگی، زمانی می‌تواند فراهم شود که زیرساخت‌های یک کشور با کمک سرمایه‌های بخش خصوصی و دولتی این تسهیلات را فراهم آورند. به همین دلیل می‌توان گفت مجموعه بزرگراه‌ها، پل‌ها، راه‌آهن‌ها و جاده‌های حمل کالا (ترانزیت)، شبکه فاضلاب، سیستم آب‌رسانی و مخازن تأمین‌کننده آب، ازجمله سدها، آب‌بندها، راه‌های آبی و بنادر، همچنین مراکز تولید برق، گاز، نیرو و... زیرساخت‌های مورد نیاز برای ارائه خدمات و پیمودن مسیر توسعه کشور برای رسیدن به رفاه را تشکیل می‌دهند. ازاین‌رو، یکی از برنامه‌هایی که در چندسال اخیر به آن پرداخته شده است طرح جامع حمل‌ونقل بوده که با هدف تهیه نقشه راه برای توسعه متوازن و هدفمند زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور در سال ۱۳۹۵ تصویب گردید.

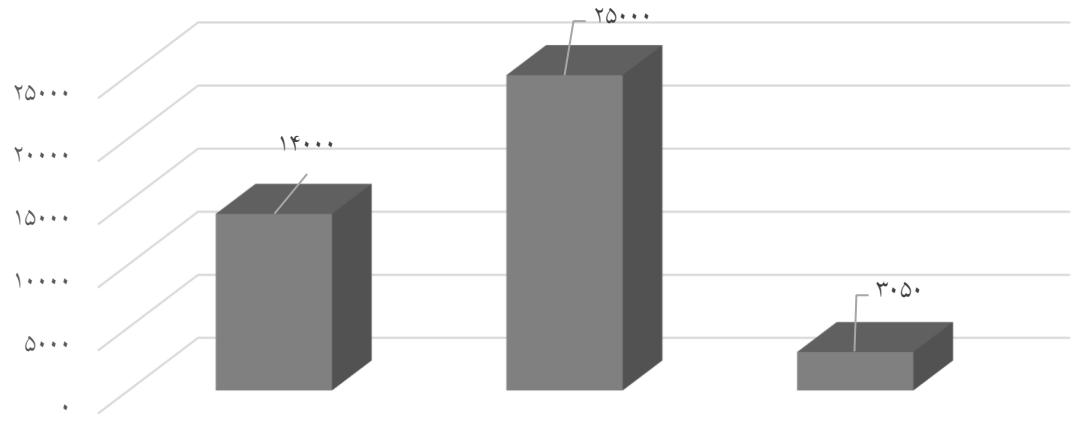
در این میان صنعت فولاد کشور و صنایع وابسته به آن نیز یکی از مواردی است که به‌شدت از چگونگی تجهیز زیرساخت‌های کشور تأثیرپذیر است. فولاد محصولی است که جهت تولید و صادرات، به زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای مناسب نیاز دارد که در صورت استهلاک و فرسودگی خودروها و تریلرهای سنگین، حمل مواد و محصولات فولادی به چالش

۱. احمدی فینی، علیرضا و دیگران (بهمن ۱۳۹۹).

کشیده خواهد شد. وجود کمبودهای ارزی به‌دلیل وجود تحریم‌های نفتی یکی از چالش‌هایی بود که در سال‌های اخیر اقتصاد ایران را در مضیقه قرار داد اما صادرات فولاد در کشور توانست تا حد زیادی از این کمبودها را جبران نماید. بنابراین تجهیز زیرساخت‌های لازم به‌منظور رونق تولید داخلی و نهایتاً رونق صادرات یکی از مهم‌ترین اولویت‌های کشور به‌حساب می‌آید.

با توجه به اهمیت وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور و اثرگذاری آن بر صنعت فولاد و محصولات فولادی در این بخش از گزارش به بررسی شبکه حمل‌ونقل کشور در این حوزه می‌پردازیم. ازاین‌رو، نمودار شماره (۳)، خطوط ریلی موجود در کشور را در مقایسه با نیاز کشور بر اساس افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ به نمایش گذاشته است.

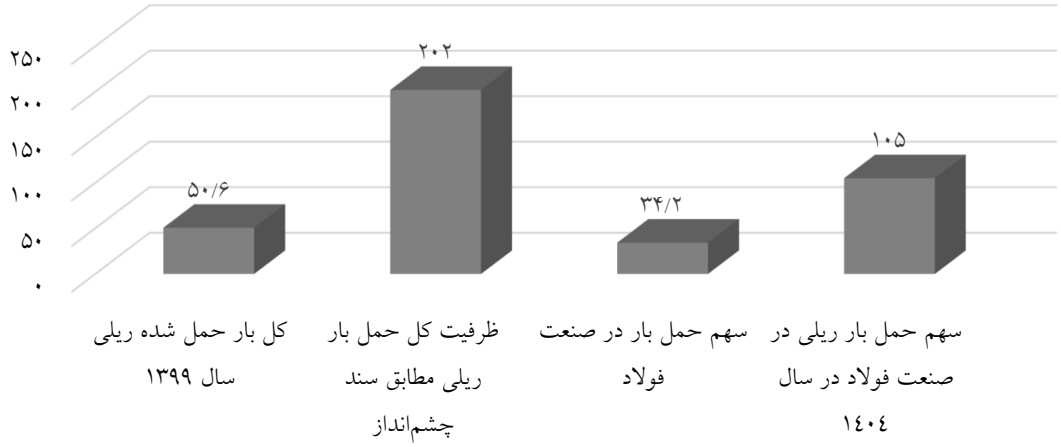
نمودار ۳: وضعیت خطوط ریلی کشور (کیلومتر)



منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

همان‌طور که در نمودار شماره (۳)، مشاهده می‌شود مجموع خطوط ریلی کشور تا سال ۱۳۹۹ معادل ۱۴۰۰۰ کیلومتر است. انتظار می‌رود تا سال ۱۴۰۴ به‌منظور تحقق اهداف تعیین‌شده خطوط ریلی کشور به ۲۵۰۰۰ کیلومتر برسد. این در حالی است که طبق آمار در دسترس از ابتدای دولت یازدهم تا سال ۱۳۹۹ در حدود ۱۸۶۹ کیلومتر ریل‌گذاری توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی صورت گرفته است که به‌معنی ساخت سالانه ۳۲۴ کیلومتر ریل می‌باشد. این ارقام نشان می‌دهد نسبت به هدف برنامه ۱۴۰۴ (۲۵۰۰۰ کیلومتر) در حدود ۱۱ درصد پیشرفت را تجربه کرده‌ایم. همچنین نمودار فوق نشان می‌دهد به‌منظور تحقق اهداف تعیین‌شده در صنعت فولاد، لازم است تا سال ۱۴۰۴، به میزان ۳۰۵۰ کیلومتر خطوط ریلی جدید برای استفاده این صنعت ریل‌گذاری شود. این در حالی است که در سال ۱۳۹۹ در حدود ۳۶ کیلومتر خط جدید به واحدهای معدنی و فولادی توسط راه‌آهن کشور اختصاص داده شده است. همچنین ظرفیت حمل بار توسط سیستم حمل‌ونقل ریلی کشور در نمودار شماره (۴)، آورده شده است.

نمودار ٤: ظرفیت حمل بار ریلی کشور در سال ۱۳۹۹ و افق ١٤٠٤ (میلیون تن)



منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

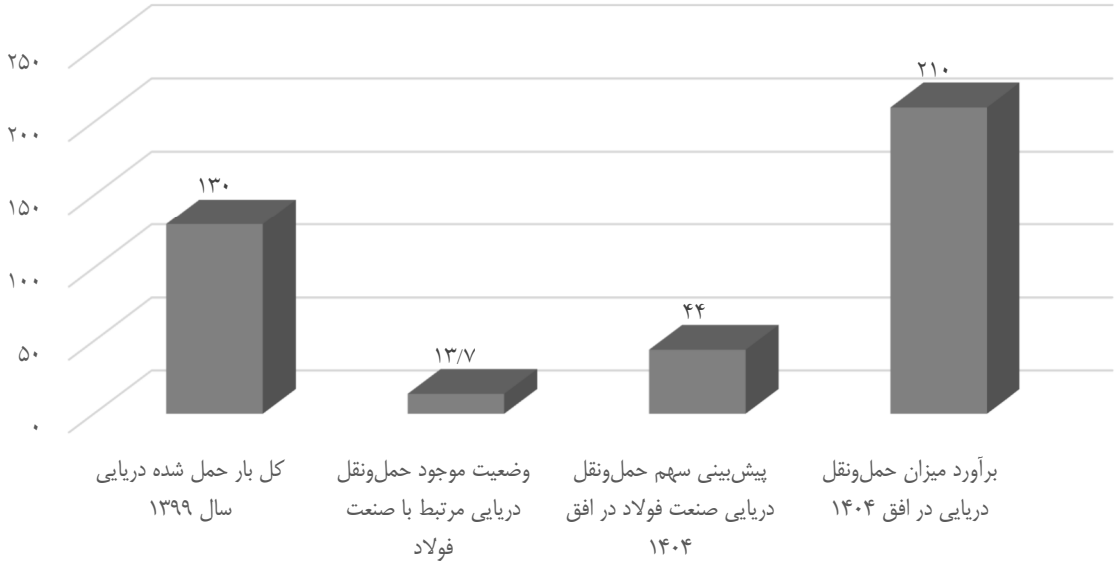
همان‌طور که در نمودار شماره (٤)، نشان داده شده است، کل بار حمل‌شده توسط سیستم حمل‌ونقل ریلی در کشور و در سال ۱۳۹۹، معادل ۵۰/٦ میلیون تن بوده است که بر اساس اهداف تعیین‌شده در سند چشم‌انداز بیست ساله کشور این رقم می‌بایست در سال ١٤٠٤ به ۲۰۲ میلیون تن برسد، این در حالی است که سهم حمل بار در صنعت فولاد در این سال معادل ۳٤/۲ میلیون تن بوده است که می‌بایست این رقم در سال ١٤٠٤ به ۱۰۵ میلیون تن برسد؛ به عبارت دیگر می‌بایست طی مدت باقیمانده، سهم حمل بار ریلی در صنعت فولاد سه برابر شود. نگاهی به وضعیت حمل بار جاده‌ای نیز خالی از فایده نخواهد بود به همین منظور در نمودار شماره (۵)، ظرفیت حمل بار جاده‌ای به نمایش گذاشته شده است.

نمودار ۵: ظرفیت حمل بار جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۹ و افق ١٤٠٤ (میلیون تن)

منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

همان‌طور که در نمودار شماره (۵)، نشان داده شده است کل بار حمل‌شده در سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۹، معادل ۵۲۸ میلیون تن بوده است که از این مقدار ۱۱۷ میلیون تن آن سهم صنعت فولاد بوده است. همچنین پیش‌بینی می‌شود که سهم حمل‌ونقل جاده‌ای صنعت فولاد در افق ۱٤۰٤ به رقم ۱۱۸ میلیون تن برسد و میزان حمل‌ونقل جاده‌ای در سند چشم‌انداز ۱٤۰٤ به ۵۸٤ میلیون تن دست یابد؛ به عبارت دیگر می‌بایست میزان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در افق ۱٤۰٤ رشدی معادل ۱۰/٦ درصد را به‌همراه داشته باشد. همان‌گونه که در این نمودار نشان داده شده است، دستیابی به حمل جاده‌ای ۱۱۸ میلیون تن برای صنعت فولاد در سال ۱٤۰٤ امری دور از دسترس نیست اما اولویت حمل بار در صنعت فولاد کشور در استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی است زیرا علاوه بر صرفه‌های اقتصادی و کاهش هزینه‌های تولید، موجب کاهش خطرات جاده‌ای در کشور نیز می‌شود. در این میان نگاهی به وضعیت حمل‌ونقل دریایی نیز می‌تواند وضعیت حمل‌ونقل کشور را در حوزه‌های مختلف بهتر نمایان سازد، ازاین‌رو، در نمودار شماره (٦)، وضعیت حمل‌ونقل دریایی در زمان حال و چشم‌انداز ۱٤۰٤ به تصویر کشیده شده است.

نمودار ٦: ظرفیت حمل بار دریایی کشور در سال ۱۳۹۹ و افق ۱٤۰٤ (میلیون تن)

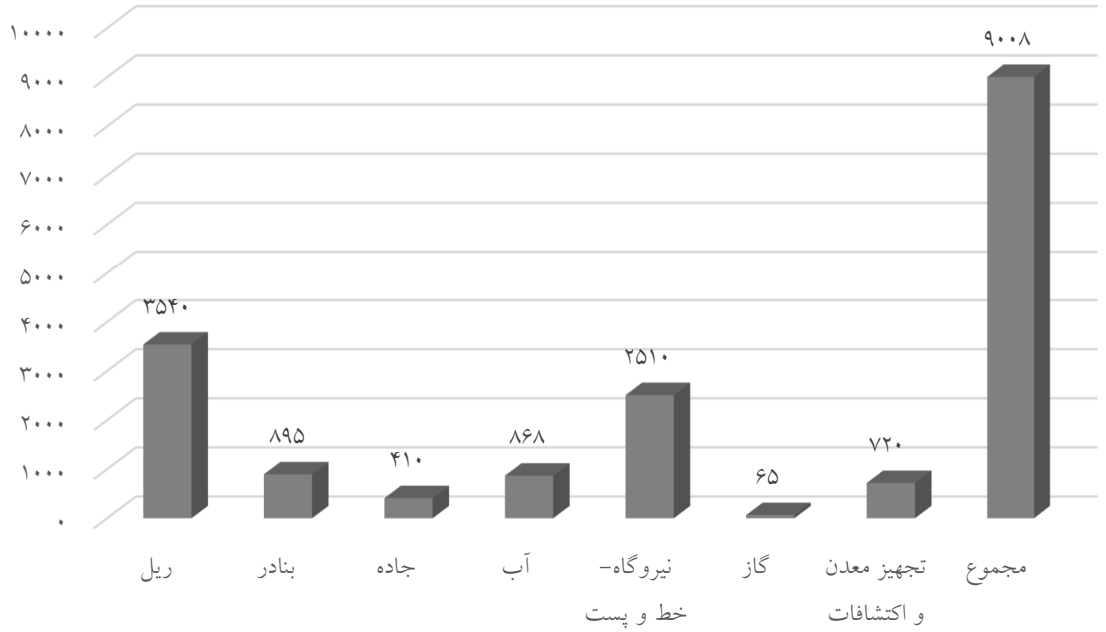


منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹

همان‌طور که در نمودار شماره (٦)، مشاهده می‌شود در سال ۱۳۹۹ معادل ۱۳۰ میلیون تن بار توسط سیستم حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا شده است که از این میزان سهم صنعت فولاد ۱۳/۷ میلیون تن بوده است. این در حالی است که انتظار می‌رود با توجه به سند چشم‌انداز ۱٤۰٤ میزان حمل‌ونقل دریایی کشور به ۲۱۰ میلیون تن در سال برسد که سهم صنعت فولاد در سال ۱٤۰٤ با توجه به اهداف

تعیین‌شده (۵۵ میلیون تن فولاد)، معادل ٤٤ میلیون تن خواهد بود. با توجه به وضعیت موجود و برآوردهای انجام‌شده از زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور، ازاین‌رو لازم است برای دستیابی به اهداف تعیین‌شده در چشم‌انداز ١٤٠٤ زمینه‌های لازم فراهم گردد. یکی از اقدامات ضروری در این حوزه، افزایش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشور است. با توجه به آخرین آمار در دسترس میزان سرمایه‌گذاری لازم برای تحقق این اهداف به شرح نمودار شماره (۷)، می‌باشد.

نمودار ۷: سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تکمیل زیرساخت‌های زنجیره و تولید ۵۵ میلیون تن فولاد خام (میلیون یورو)



منبع: طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹.

همان‌طور که در نمودار شماره (۷)، نشان داده شده است، میزان سرمایه‌گذاری لازم برای تکمیل زیرساخت‌های زنجیره فولاد تا وصول اهداف مدنظر معادل ۹۰۰۸ میلیون یورو می‌باشد که تأکید سرمایه‌گذاری در دو حوزه ریل و نیروگاه بیش از حوزه‌های دیگر است. همچنین باید گفت برای تأمین منابع مالی زنجیره فولاد (احداث واحدها و تأمین زیرساخت‌ها) نیاز به ۱۳/٤ میلیارد یورو نقدینگی می‌باشد. لازم به توضیح است که بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها باید توسط دولت ایجاد شود و خارج از سرمایه‌گذاری واحدها می‌باشد. این در حالی است که به عقیده برخی کارشناسان، تحقق هدف چشم‌انداز ١٤٠٤ صنعت فولاد به شتاب در سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌های مورد نیاز صنعت فولاد نیاز دارد که چندان از سرعت لازم برخوردار نیست؛ با توجه به این‌که عموم پروژه‌های عمرانی در کشور با متوسط اجرای ۹ ساله (بر اساس برآورد سازمان برنامه و بودجه) که سه

برابر میانگین استاندارد جهانی است، انتظار نمی‌رود زیرساخت مورد نیاز صنعت فولاد بتواند در فرصت باقیمانده تا سال ۱٤۰٤ فراهم شود.

مشکلات تأمین اعتبارات و مسائل حقوقی از دغدغه به‌هنگام اجرا نشدن پروژه‌های عمرانی است، ضمن این‌که تأخیرهای اجرا، افزایش هزینه را به‌دنبال دارد، بر این اساس، دور از انتظار به‌نظر می‌رسد که در برنامه هفتم توسعه بتوانیم با تکمیل طرح‌های زیرساخت، همسو با طرح‌های ایجادی و توسعه‌ای صنعت فولاد به هدف چشم‌انداز دست یابیم، مگر این‌که همه دستگاه‌های مسئول با الزام‌های قانونی و تأمین اعتبارات مورد نیاز، با عزم جدی این مهم را محقق سازند.[1]

٤. ملاحظات امنیت اقتصادی

کاربرد فولاد و محصولات فولادی در دیگر صنایع کشور به‌حدی است که از این صنعت به‌عنوان یکی از صنایع مادر یاد می‌شود. این در حالی است که برخورداری کشور از منابع غنی معدنی ضرورت استخراج این معادن و درنتیجه دستیابی به محصول نهایی و محصولات وابسته به آن را کاملاً توجیه‌پذیر نموده و ایران را در گروه یکی از تولیدکنندگان مهم منطقه در عرصه تولید فولاد قرار می‌دهد. با عنایت به وجود این منابع خدادادی، ازاین‌رو، لازم است تا به‌منظور بهره‌برداری هر چه بهتر از این منابع سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران کشور بهترین سازوکار را برای پیشرفت در این عرصه سرلوحه امور قرار دهند. باتوجه به این‌که تنها راه برون‌رفت از اقتصاد تک‌محصولی، تقویت صادرات غیرنفتی است؛ ازاین‌رو، توسعه صادرات فولاد می‌تواند یکی از راه‌حل‌های مهم در این عرصه باشد. این در حالی است که توسعه صادرات غیرنفتی ازجمله صادرات فولاد و محصولات فولادی، کشور را در مقابل شوک‌های خارجی ایمن نموده و ضربه‌پذیری کشور را در برابر تهدیدات بیگانگان کاهش می‌دهد.

تجربه کشور در سال‌های اخیر نشان داده است که رشد تولید و افزایش توان صادراتی کشور در عرصه صنعت فولاد (زمانی که کشور به‌دلیل اعمال تحریم‌های ظالمانه و عدم توان صادرات نفت به خارج از لحاظ تأمین ارز مورد نیاز در مضیقه بود)، توانست تا حد زیادی کمبودهای ارزی کشور را مرتفع سازد. از آنجا که کمبودهای ارزی می‌تواند کشور را در تأمین ارز کالاهای اساسی وارداتی با مشکل مواجه نماید و امنیت اقتصادی و ملی کشور را تهدید کند، افزایش توان صادراتی صنعت فولاد و تأمین ارز مورد نیاز کشور می‌تواند یکی از فاکتورهای اثرگذار بر حفظ امنیت اقتصادی باشد.

با توجه به اهمیت صنعت فولاد کشور، اتخاذ هر نوع سیاستی که منجر به تعطیلی و یا کاهش استخراج معادن و یا کاهش تولید فولاد در کشور شود، به‌دلیل حجم بالای به‌کارگیری نیروی کار در این صنعت (با توجه به شرایط بازار کار کشور) می‌تواند منجر به برخی تحرکات و درنهایت افزایش ناامنی گردد که این موضوع امنیت اقتصادی کشور را تهدید می‌نماید.

۱. پشتوانه سنگ‌آهن برای صنعت فولاد در مسیر افق ۱٤۰٤، یادداشت و مقالات، سایت فولاد ایران.

نتیجه‌گیری و راهکارهای پیشنهادی

نگاهی به ظرفیت‌ها و توانایی‌های کشور در زمینه مواد معدنی و فولادی نشان می‌دهد که اهداف تعیین‌شده به‌منظور افزایش قدرت تولیدی و صادراتی کشور و رسیدن به ظرفیت تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در کشور دور از دسترس نیست. یکی از الزامات ضروری به‌منظور تحقق این اهداف، تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در کشور است. بهبود جایگاه ایران در عرصه بین‌المللی از نظر تولید فولاد را می‌توان یکی از نقاط قوت کشور به‌حساب آورد اما وجود برخی موانع داخلی ازجمله عوارض صادراتی، قیمت‌های دستوری و ... می‌تواند روند روبه‌جلوی این صنعت را با کندی مواجه سازد. این در حالی است که عدم تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و کمبود اعتبارات مرتبط با آن و همچنین طولانی بودن زمان بهره‌برداری از طرح‌های عمرانی مرتبط با آن دستیابی به اهداف معیّن‌شده را می‌تواند با ناکامی مواجه سازد. هرچند در سال‌های اخیر تخصیص اعتبارات زیربنایی به‌منظور تجهیز سیستم حمل‌ونقل کشور صورت گرفته است، اما این میزان به حدی نبوده است که بتواند گام مؤثر بزرگی در جهت تحقق اهداف سند چشم‌انداز کشور در حوزه صنعت فولاد باشد. ازاین‌رو، برخی راهکارها به شرح زیر به‌منظور بهبود وضعیت موجود ارائه می‌گردد.

- **تأمین اعتبارات مالی به‌منظور تجهیز زیرساخت‌ها:** نگاهی به آمار ارائه‌شده در بودجه سنواتی کشور نشان می‌دهد منابع مالی تخصیص داده شده با عنوان اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برای برنامه‌های حمل‌ونقل اغلب به‌منظور پوشش دادن هزینه‌های جاری در این بخش است و میزان اعتبارات لازم برای سرمایه‌گذاری در این حوزه با کمبود مواجه است و یا به عبارتی سیاست اتخاذشده انقباضی است. این در حالی است که به‌دلیل حجم بالای طرح‌های عمرانی در کشور و درعین‌حال کمبود اعتبارات مالی طرح‌های مصوب، شاهد کاهش صرفه‌های اقتصادی آن‌ها و یا طولانی‌شدن و هزینه‌بَر بودن این‌گونه طرح‌ها در کشور هستیم. با عنایت به تجربه سال‌های قبل پیشنهاد می‌شود با تأمین اعتبارات مالی در حوزه، انجام عملیات عمرانی و تخصیص بودجه بیشتر به بخش حمل‌ونقل علاوه بر تسریع در عملیات احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقلی به اتمام طرح‌های نیمه‌تمام در این حوزه پرداخته شود.

- **جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی:** تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور ازجمله مواردی است که بخش خصوصی به‌دلیل بازدهی بلندمدت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مربوطه تمایل چندانی به مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های این بخش ندارد و مسئولیت اجرای این طرح‌ها به‌طور عمده بر دوش دولت‌هاست. این در حالی است که خیل عظیم طرح‌های عمرانی و زیرساختی در نقاط مختلف کشور مورد نیاز است. تجربه نشان داده است کشورهای توسعه‌یافته منابع مالی لازم

برای توسعه و تجهیز زیرساخت‌های خود را به‌دلیل سرمایه‌بر بودن آن‌ها، از مجرای بخش خصوصی و از طریق بازارهای مالی به انجام می‌رسانند، اما آنچه تاکنون در ایران دیده شده است، سهم بسیار بالای دولت در انجام سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی کشور است. ازاین‌رو، پیشنهاد می‌شود جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی از طریق بهره‌گیری از طرح‌های مشترک (همانند طرح‌های احداث بنادر منطقه چابهار و...) می‌تواند در تجهیز زیرساخت‌های کشور که زمینه‌ساز رونق صنعت فولاد است، بسیار مؤثر واقع شود.

- عدم مداخله دولت در اتخاذ برخی سیاست‌ها:

تجربه نشان داده است ورود دولت از مجرای اعمال برخی قوانین و سیاست‌گذاری‌ها منجر به عدم کارکرد مکانیزم بازار شده و برخی عدم تعادل‌ها را در یک بازار به‌وجود می‌آورد. صنعت فولاد نیز ازجمله صنایعی است که انجام یک سیاست‌گذاری به‌منظور کنترل یکی از مراحل تولید در زنجیره فولاد (بدون توجه به کل سیستم تولید در این صنعت)، می‌تواند منجر به ایجاد اختلال در روند تولید مراحل بعدی این زنجیره شود. بنابراین کاهش مداخله دولت و حاکمیت مکانیزم بازار می‌تواند برخی کمبودهای زنجیره فولاد را با توجه به وجود منابع غنی معدنی در کشور تأمین نماید.

منابع

- مجمع جهانی اقتصاد، گزارشات رقابت‌پذیری، ۲۰۱۹
- طرح جامع فولاد کشور، پایش سال ۱۳۹۹
- احمدی فینی، علیرضا و دیگران، بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور، بخش حمل‌ونقل، گزارش کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس، مسلسل ۱۷۳۷۲، بهمن ۱۳۹۹
- قانون بودجه ۱۴۰۰
- پشتوانه سنگ‌آهن برای صنعت فولاد در مسیر افق ۱۴۰۴، یادادشت و مقالات، سایت فولاد ایران.
- استفاده از سایت: tahlilbazaar.com/xm9r