

«سر آمد» گزارش می‌دهد؛

# خبر خوب «آغاز لایروبی ارون درود»!

صادق: اتفاق بزرگی که سازمان برنامه و سازمان بندر پای کار آن هستند



**گروه گزارش - حمید عباسی راد -** موضوع خارج سازی مغرقه ها در ارون درود بارها در روزنامه اقتصاد سرآمد پی گیری شده است مغرقه هایی از زمان جنگ تحمیلی در آبراه بین المللی ارون درود وجود دارد به مانعی برای توسعه تجارت دریایی تبدیل شدند. از مدت ها قبل گفته می شد که خارج سازی ایسن مغرقه ها یک امر مشارکتی بین ایران و عراق است. با این حال در تمام این مدت ایران آمادگی کامل خود را برای اجرای طرح خارج سازی مغرقه ها اعلام کرده و آنطور که مسئولان سازمان بندر و دریانوردی پیش تر اعلام کرده اند، به محض اینکه کشور عراق موافقت کند این طرح اجرایی خواهد شد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، برخی گزارش ها حاکی از آن است که در حال حاضر ۲۷ فروند شناور غرق شده در آب های مشترک ایران و عراق وجود دارد که لازم است خارج سازی شوند تا در این آبراه امنیت بیشتری ایجاد شود. از این تعداد حدود ۱۴ شناور مغرقه در حد فاصل میان بندر خرمشهر و ارون دکنار قرار دارد. همچنین از دهانه ارون درود تا بندر آبادان و خرمشهر حدود ۶۲ مایل دریایی فاصله وجود دارد و در هفت ماه گذشته ۱۵۵۰ شناور سبک و سنگین از این دو بندر تردد کرده اند.

این جمله «از بندر خرمشهر تا ارون دکنار ۱۴ فروند مغرقه وجود دارد که یکی از آن ها آسیب بیشتری دیده و اجازه ورود کشتی با تناژ بالاتر را نمی دهد؛ تلاش می شود این مغرقه را تا ۲ سال آینده خارج کنیم». بخشی از صحبت های فرانزه صادق، وزیر راه و شهر سازی دولت چهاردهم در نشست بهمین ماه ۱۴۰۳ شورایی برنامه ریزی و توسعه خوزستان در جریان سومین سفر استانی دولت به استان خوزستان بود. وعده ای که به نظر می رسد با وجود سال ها تلاش و برنامه ریزی برای خروج مغرقه های موجود در ارون درود، هنوز هم نیازمند تلاش های بیشتری برای حل این موضوع هستیم و دولت

چهاردهم نیز در همین راستا پیش بینی هایی را انجام داده است. وزیر راه و شهر سازی در همین بازه زمانی در بازدید از بندر خرمشهر بر تسریع در لایروبی دهانه ارون درود و خارج سازی مغرقه ها برای رونق دوباره تجارت و توسعه این بندر و پیشرفت شهر خرمشهر از این آبراه تاکید کرد و گفت: خارج سازی مغرقه های به جا مانده از سال دفاع مقدس به منظور روان سازی تردد شناورهای سبایز بزرگ در ارون درود در دستور کار قرار دارد.

## آغاز خارج سازی مغرقه های ارون درود

فرزانه صادق، وزیر راه و شهر سازی حالا اما در اسفندماه ۱۴۰۴ در تشریح اقدامات دولت در حوزه بندر از آغاز لایروبی ارون درود خبر داد و گفت: یک اتفاق دیگر نیز در سازمان بندر رخ داده است. سال ها است که ارون درود لایروبی نشده بود. لایروبی ارون درود نه تنها برای استان خوزستان که برای کشور اهمیت دارد. ما لایروبی را آغاز کردیم.

وی درباره اینکه چند وقت بود که لایروبی ارون درود انجام نشده بود، گفت: از بعد جنگ تحمیلی اتفاقی در لایروبی رخ نداده بود. مغرقه هایی را در آنجا داریم که از زمان جنگ در آب است که بزرگترین آن مغرقه خانیان است و تلاش داریم تا عید این مغرقه را از ارون درود خارج کنیم. این امر بسیار اثر گذار است. اگر کشتی هایی که الان در ارون درود حرکت می کنند؛ دو هزار الی سه هزار تن هستند پس از لایروبی امکان تردد کشتی های ۱۰ هزار الی ۱۵ هزار تن وجود خواهد داشت. به گفته صادق، این لایروبی و خسارج کردن مغرقه ها اتفاق بزرگی است که سازمان برنامه و سازمان بندر پای کار آن هستند.

اهمیت ارون درود برای توسعه استان خوزستان براساس گزارش اقتصاد سرآمد، ارون درود، رودی استراتژیک میان ایران و عراق، سال هاست که از لایروبی محروم

مانده و عمق کم آن تجارت دریایی و اقتصاد بندرهای خرمشهر و آبادان را به شدت تحت تأثیر قرار داده است. با وجود وعده های مکرر و توافقات متعدد، بی میلی عراق و چالش های مدیریتی مانع اجرای پروژه های حیاتی لایروبی شده اند. رودها در شهر های بندری خرمشهر و آبادان مثل رگ در بدن مهم هستند و در یک کلام سبب کسب و کار و رونق در این شهر ها می شوند، ولی به گل نشستن کشتی غرق شده یا همان مغرقه ها و گل ولای بر جای مانده از سال های جنگ، توان این بنادر را کاهش داده است. این رودخانه یکی از استراتژیک ترین رودخانه های کشور است و جدل بر سر آن به دوران عثمانی ها برمی گردد و اوج درگیری ها در دوران حکومت پهلوی بر ایران بود که برای حل و فصل این اختلاف بر سر مرز مشترک میان ایران و عراق، پای مذاکرات به مجامع بین المللی باز شد و در نهایت عهدنامه ۱۹۷۵ الجزایر به یک توافق ختسم و خط مرزی دو کشور یا همان خط تالوک در میانه این رود مشخص شد. خط تالوک که این روزها زیر گل ولای مدفون شده و به گفته مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر، ۱۰ درصد هم به سمت عراق متمایل شده، اتفاقی است که جرعه آن از جنگ تحمیلی زده شد. طولانی شدن جنگ عراق علیه ایران که بی ارتباط به ارون درود نبوده باعث شده از این رودخانه به ۹ متر عمق، آبراهه ای بسا ۳۵ میلیون متر مکعب گل ولای بر جای بماند؛ اتفاقی که ضربه ای جدی به پیکر بندر مسیر خود از جمله بندر خرمشهر وارد کرد.

## خارج سازی مغرقه ها مقدمه لایروبی

یکی از موانع مهم لایروبی ارون درود بحث خارج سازی مغرقه ها در کارون و ارون درود است؛ مغرقه هایی که روز گاری کشتی ها و شناورهای مختلف و حتی اقیانوس پیما بودند. در سال ۱۳۹۶ مسئولان از برنامه ریزی برای

خارج سازی ۳۹ فروند مغرقه از ارون درود خبر دادند. آن زمان اعلام شد که ۱۶ فروند مغرقه شامل ۱۲ فروند مغرقه آسان، سه فروند مغرقه سخت و یک فروند نیمه سخت خارج سازی شده است. همچنین چهار فروند مغرقه نیز پیش از آغاز این عملیات خارج سازی شده بود. برخی گزارش ها نشان می دهد که از سال ۷۲ تا ۹۶، تعداد ۱۷۹ فروند مغرقه از آب های ارون درود و کارون خارج سازی شده که شامل ۵۴ فروند از ارون درود و ۱۲۵ فروند از رودخانه کارون بود که این تعداد اکنون به ۱۸۰ مغرقه در این دو رودخانه رسید. همچنین پروژه خارج سازی ۶ فروند مغرقه در آبراه ارون درود و خور موسی با اعتباری بیش از یک هزار و ۱۹۰ میلیارد ریال از محل منابع و اعتبارات داخلی سازمان بندر و دریانوردی برای افزایش ضریب ایمنی و کاهش ریسک تردد توسط قرارگاه خاتم در حال انجام است. آبراه ارون درود حدود ۶ مایل یا ۱۰۰ کیلومتر قابلیت کشتیرانی دارد و حدود ۵۰ کیلومتر از آن نیازمند لایروبی است که با

در نظر گرفتن طول و عرض این آبراهه، بیش از ۸۰ میلیون مترمکعب حجم برای لایروبی پیش رو است. پیش از انقلاب توافق بین ایران و عراق بر این بود که لایروبی ارون درود به طور منظم انجام و هزینه های آن هم بین دو طرف به تناسب تقسیم شود، اما کشور عراق همکاری نداشت و تاکنون بیش از ۴۰ سال است که ارون درود لایروبی نشده و در اسناد قانونی از جمله بند «ت» ماده ۱۲ قانون برنامه ششم توسعه لایروبی ارون درود نیز دولت موظف شده تا چهار سال از اجرای قانون، این کار را عملیاتی کند که مهلت تعیین شده به پایان رسیده است. در سال ۱۳۹۸ ایران و عراق توافقی را برای لایروبی ارون درود و خارج کردن کشتی های مغرقه امضا کردند که حدود یک میلیارد دلار برای طرفین هزینه داشت که عراق همه شروط سیاسی را در این پروژه کنار گذاشت؛ این در حالی است که با مذاکرات صورت گرفته سهم ایران از لایروبی از ۹۰ میلیون مترمکعب به ۱۱ میلیون مترمکعب کاهش یافت.

## افزایش بی مهار قیمت گاز؛ بحرانی که می تواند صنعت فولاد ایران را زمین گیر کند



**افزایش ۶۶ درصدی نرخ گاز صنایع فولادی در فاصله یک ماه، صرفاً یک اصلاح تعرفه ای نیست؛ این تصمیم، مستقیماً به قلب مدل اقتصادی صنعتی اصابت کرده که طی دو دهه گذشته بر پایه «انرژی رقابتی» رشد کرده است.**

جهش نرخ هر متر مکعب گاز از ۶۸۱۸ تومان به ۱۱۳۵۲ تومان و در برخی موارد عبور از مرز ۱۵ هزار تومان، ساختار هزینه ای زنجیره فولاد را دگرگون کرده و معادلات سودآوری، سرمایه گذاری و صادرات را وارد مرحله ای تازه از ابهام کرده است.

## گاز: از مزیت استراتژیک تا ریسک ساختاری

در مدل تولید مبتنی بر احیای مستقیم (DRI)، گاز طبیعی فقط سوخت نیست؛ خوراک اصلی تولید آهن اسفنجی است. به همین دلیل، افزایش ناگهانی قیمت آن مستقیماً بهای تمام شده را هدف می گیرد. برآوردها نشان می دهد جهش اخیر می تواند هزینه تولید آهن اسفنجی را تا حدود ۳۰ درصد افزایش دهد؛ افزایشی که به صورت زنجیره ای به شمش و سپس محصولات نهایی منتقل می شود. صنعت فولاد ایران سال ها با اتکا به دسترسی گسترده به گاز طبیعی توانست جایگاه خود را در میان تولید کنندگان بزرگ جهان تثبیت کند و میلیارد ها دلار سرمایه جذب کند. اکنون همان مزیت رقابتی، به متغیری پرریسک تبدیل شده است؛ متغیری که بیش از هر عامل بیرونی، درون ساختار هزینه تولید قرار دارد.

## فشار مضاعف: وقتی بازار کشتش ندارد

این افزایش هزینه در شرایطی رخ داده که بازار داخلی با رکود نسبی تقاضا روبه روست و صادرات نیز در فضای رقابتی فشرده انجام می شود. تولید کننده امکان انتقال کامل رشد هزینه به قیمت فروش را ندارد؛ در نتیجه حاشیه سود تحت فشار مستقیم قرار می گیرد. کاهش سودآوری تنها یک عدد در صورت های مالی نیست؛ پیام آن تعویق طرح های توسعه ای، افزایش احتیاط در سرمایه گذاری و بالا رفتن ریسک تعطیلی واحدهای کوچک و متوسط است. در چنین فضایی، حتی حفظ بازارهای صادراتی نیز به چالشی جدی تبدیل

می شود؛ بازارهایی که از دست رفتن شان بسیار ساده تر از بازپس گیری آن هاست.

## برق: هزینه ای که هم گران تر شد و هم ناپایدار

در کنار جهش نرخ گاز، برق نیز بی صدا اما مؤثر به عامل فشار تبدیل شده است. رشد تعرفه برق صنایع طی سال های اخیر و قطعی های گسترده در تابستان، بخشی از ظرفیت تولید را از مدار خارج می کند. توقف ناگهانی خطوط، به ویژه در کوره های قوس الکتریکی، علاوه بر کاهش تولید، هزینه های فنی و استهلاک تجهیزات را افزایش می دهد. به بیان دیگر، صنعت فولاد نه تنها انرژی گران تری مصرف می کند، بلکه در دوره های اوج مصرف با کمبود همان انرژی نیز مواجه است. قیمت بالا و دسترسی نامطمئن، بهره وری سرمایه را کاهش می دهد و هزینه های سربرار را بالا می برد.

## آب: بحران خاموش تابستان

چالش انرژی به گاز و برق محدود نمی شود. در بسیاری از استان های صنعتی، محدودیت منابع آبی و افزایش هزینه های تأمین آب از طریق انتقال یا بازچرخانی، فشار مضاعفی بر شرکت ها وارد کرده است. در ماه های گرم سال، دغدغه تأمین پایدار آب برای خطوط تولید به یک ریسک عملیاتی تبدیل می شود؛ ریسکی که کمتر دیده می شود اما اثر مالی قابل توجهی دارد. فولاد یک صنعت مادر است. افزایش بهای آهن اسفنجی و شمش، تنها در ترازنامه شرکت ها باقی نمی ماند؛ این رشد هزینه به صنایع پایین دستی، پروژه های عمرانی و حتی بازار مسکن منتقل می شود. در نتیجه، پیامد افزایش نرخ انرژی می تواند به تورم بخشی و کاهش رقابت پذیری صنعتی بینجامد.

## نوسان و بی ثباتی صنعت فولاد را سر در گم کرده است

بی توجهی سیاست گذار به پیامدهای افزایش قیمت گاز، به ویژه زمانی که این افزایش بدون سقف مشخص، فرمول شفاف و دوره گذار تدریجی اعمال می شود، می تواند تبعات عمیقی برای صنایع انرژی بر و به طور خاص صنعت فولاد در ایران به همراه داشته باشد. صنعت فولاد در ایران طی سال های گذشته بر پایه مزیت نسبی انرژی ارزان توسعه یافته و بخش قابل توجهی از سرمایه گذاری ها در زنجیره احیای مستقیم با همین فرض اقتصادی شکل گرفته است. وقتی این مزیت به صورت ناگهانی تضعیف می شود، ساختار هزینه تولید دچار تغییر اساسی شده و حاشیه سود شرکت ها به شدت کاهش می یابد. در چنین شرایطی، نخستین اثر قابل مشاهده کاهش رقابت پذیری در بازارهای صادراتی است. بازار فولاد بازاری جهانی و رقابتی است و کوچک ترین افزایش در بهای تمام شده می تواند منجر به از دست رفتن مشتریان خارجی شود. از سوی دیگر، با بالا رفتن هزینه انرژی و محدودیت در افزایش قیمت فروش داخلی، تعادل مالی شرکت ها به هم می ریزد و فشار بر نقدینگی تشدید می شود. این وضعیت می تواند طرح های توسعه ای را متوقف کرده، سرمایه گذاری های جدید را به تعویق بیندازد و حتی برخی واحدها را به کاهش ظرفیت تولید یا تعدیل نیرو وادار کند.

پیامدهای این روند تنها به خود صنعت فولاد محدود نمی ماند. فولاد ماده اولیه بسیاری از صنایع پایین دستی از جمله ساختمان، خودروسازی و لوازم خانگی است. افزایش هزینه تولید در



بالادست، دیر یا زود به زنجیره بعدی منتقل می شود و می تواند موج جدیدی از افزایش قیمت ها را در اقتصاد ایجاد کند. هم زمان، شرکت های فولادی سهم قابل توجهی در بازار سرمایه دارند و کاهش سودآوری آن ها بر شاخص ها و اعتماد سرمایه گذاران اثر منفی خواهد گذاشت. از منظر فضای کسب و کار نیز نبود سقف و چارچوب مشخص برای افزایش نرخ گاز، سطح نااطمینانی را بالا می برد. صنایع بزرگ برای فعالیت خود نیازمند افق پیش بینی پذیر هستند. اگر تولید کننده نداند در ماه ها یا سال های آینده با چه سطحی از هزینه انرژی مواجه خواهد شد، برنامه ریزی میان مدت و بلندمدت عملاً غیرممکن می شود. در چنین فضایی، ریسک سرمایه گذاری افزایش یافته و انگیزه ورود سرمایه های جدید کاهش می یابد.

اصلاح قیمت انرژی و واقعی سازی آن می تواند از نظر اقتصادی اقدامی قابل دفاع باشد، اما اگر این اصلاح بدون سازوکار حمایتی، بدون زمان بندی تدریجی و بدون ایجاد امکان بهینه سازی مصرف انجام شود، بیش از آنکه به بهبود ساختار اقتصادی کمک کند، فشار سنگینی بر تولید وارد خواهد کرد. در صنعتی مانند فولاد که یکی از پایه های اشتغال، ارزآوری و بازار سرمایه کشور محسوب می شود، بی توجهی به این ملاحظات می تواند به کاهش تولید، افت صادرات و تعمیق رکود اقتصادی منجر شود. چالش امروز فولاد صرفاً افزایش یک عدد در جدول تعرفه ها نیست؛ مسئله، نبود یک سازوکار شفاف، پایدار و قابل پیش بینی برای قیمت گذاری انرژی صنایع راهبردی است. حتی افزایش قیمت نیز اگر در چارچوبی مشخص و بلندمدت تعریف شود، قابلیت برنامه ریزی دارد؛ آنچه سرمایه گذار را نگران می کند، نوسان و بی ثباتی است. در ادامه باید تاکید کنیم صنعت فولاد برای بقا به امتیاز ویژه نیاز ندارد؛ آنچه مطالبه می کند ثبات در سیاست گذاری است. مزیتی که به پایه آن شکل گرفت. دسترسی رقابتی به انرژی در صورت مدیریت هوشمندانه می تواند حفظ شود. اما اگر روند نوسانی در قیمت گذاری ادامه یابد، انرژی که روزی موتور محرک توسعه بود، به پاشنه آشیل رقابت پذیری تبدیل خواهد شد. افزایش ۶۶ درصدی نرخ گاز، نقطه عطفی در مسیر سیاست انرژی صنعتی کشور است؛ نقطه ای که می تواند یا به بازتعریف هوشمندانه مزیت ها بینجامد، یا به فرسایش تدریجی جایگاه صنعتی که سال ها برای ساختنش سرمایه گذاری شده است.