عکس/ مشرق

تکمیل کریدورهای ترانزیتی باقی مانده از دولت قبل

محور ترانزیتی ریلی رشت-آستارا و شلمچه-بصره بعد از سال‌ها معطلی تعیین تکلیف شد تا تحول ترانزیتی محقق شود

حمل و نقل

گروه اقتصادی
eghtesad@irannewspaper.com

در برنامه ششم توسعه که توسط دولت‌های یازدهم و دوازدهم تدوین و اجرا شد قرار بوده سهم ریل از حمل بار ۳۰ و مسافر ۲۰ درصد تا پایان برنامه باشد اما تاکنون این روند محقق نشده و بخش عمده جابه‌جایی بار و مسافر در کشور به جاده اختصاص دارد هرچند که در دوره‌ای از اجرای برنامه ششم راه نتوانسته بود به سمت دستیابی به افزایش سهم خود از جابه‌جایی بار برسد اما این روند خصوصاً پیش از دوره کرونا متوقف شد و همچنان سهم کمتر از ۱۰ درصدی را از حمل بار در اختیار دارد.

بسیاری از کارشناسان بر این اعتقادند که قصور دولت گذشته در عدم توسعه زیرساخت‌ها و همچنین ناوگان ریلی از دلایل عدم دسترسی به اهداف مشخص شده در برنامه ششم توسعه است.

به عنوان مثال می‌توان به عدم تکمیل خط آهن قزوین- رشت- آستارا اشاره کرد که کاهلی دولت در خصوص اتصال خط آهن روسیه- بنادر جنوبی ایران به خسران در توسعه درآمدهای ترانزیت ریلی منجر شده است. این در حالی است که مبادلات روسیه و هند به ۱۱ میلیارد تن در سال می‌رسد و ایران می‌توانست بخش مهمی از جابه‌جایی بار میان این دو کشور را از مسیر ریلی خود بر عهده بگیرد ولی به دلیل متصل نشدن راه آهن رشت به آستارا از این درآمد سرشار ترانزیتی محروم شد.

تکمیل و توسعه حمل و نقل ریلی به عنوان محور توسعه پایدار اقتصادی در برنامه‌های کلان و بالادستی مورد تأکید قرار گرفته است با اینکه در دولت قبل شاهد اتصال برخی استان‌ها به شبکه ریلی بودیم اما مهمترین بخش توسعه حمل و نقل ریلی یعنی تکمیل شبکه ترانزیتی برای استفاده حداکثری از کریدور شمال-جنوب به سرانجام نرسید تا سالانه قریب به ۲۰ میلیارد دلار درآمد ارزی از دست برود. کارشناسان حوزه حمل و نقل معتقدند طرح‌های ریلی کشور اولویت‌بندی نشد به همین دلیل ساخت برخی محورهای مهم سال‌ها به طول کشید و محورهایی که فعلاً تقاضایی در حمل بار به آن صورت ندارد احداث شد.

با توجه به راهبرد توسعه اقتصادی همه جانبه که دولت بخصوص در ارتباط با منطقه در پیش گرفته است، اولویت ساخت و توسعه شبکه ریلی از محورهای با درجه اهمیت کمتر به سمت محورهای ترانزیتی تغییر پیدا کرده است. بر این اساس دو کریدور مهم رشت-آستارا و شلمچه-بصره در همکاری و مشارکت با دو کشور روسیه و عراق تعیین تکلیف می‌شود.

این روزها دولت سیزدهم با نهایی کردن لایحه برنامه هفتم توسعه و بزودی ارسال آن به مجلس، به دنبال تحقق برنامه‌ها و هدف‌گذاری‌ها خصوصاً در توسعه زیرساخت‌های اقتصادی است که یکی از مهمترین بخش‌های زیرساختی و عمرانی کشور توسعه حمل و نقل ریلی است.

در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی مسافری خصوصاً سریع‌السیر نیز به رغم سرمایه‌گذاری چینی‌ها در راه‌آهن تهران- اصفهان برای ساخت قطار سریع‌السیر، همچنین اعلام آمادگی روس‌ها برای سرمایه‌گذاری در برقی کردن خط آهن تهران- مشهد اما به دلیل ناکارآمدی مدیران وقت وزارت راه و شهرسازی این دو پروژه عظیم که می‌توانست سهم ریلی از جابه‌جایی مسافر را بشدت افزایش دهند هیچ گاه اجرایی نشدند.

همچنین کلنگ زنی‌های متعدد نمایشی احداث راه آهن شلمچه- بصره که بارها با سفرهای متعدد مقامات وقت وزارت راه ایران و حمل و نقل عراق میان تهران و بغداد همراه بود هرگز به مرحله اجرا نرسید. دور ماندن ایران از کریدور شرق به غرب و ادامه اتصال راه آهن شلمچه- بصره به اردن و سوریه که می‌توانست ایران را به مدیترانه متصل کند فضای ورود رقبا خصوصاً ترکیه را فراهم کرد و سبب شده تا عراقی‌ها به احداث راه آهن بندر فاو به ترکیه مایل‌تر از راه‌آهن شلمچه- بصره باشند. این در حالی است که سیاست دیپلماسی اقتصادی فعال دولت سیزدهم در مدت کوتاه توانسته پروژه‌هایی که دولت گذشته بارها برای اجرای آنها تأکید داشت ولی به مرحله اجرا نرسید آن را فعال کند از جمله می‌توان به تفاهم وزارت راه وشهرسازی ایران و عراق برای ساخت راه نشان که در پی سفرهای مقامات شرکت راه آهن دو کشور و بازدیدهای مدیرعامل راه آهن از مسیر مذکوربسته شده و نهایی شدن این تفاهم اشاره کرد.

همچنین روس‌ها قرارداد ۱.۶ میلیارد دلاری سرمایه‌گذاری در راه آهن رشت-آستارا را در اردیبهشت امسال با حضور رؤسای جمهور ایران و روسیه به امضا رساندند.

معطلی برنامه

در برنامه ششم توسعه، انتقال ۳۰ درصد از حجم بار به ریل به دولت تکلیف شده بود اما در سال‌های اخیر با وجود تأکید سیاست‌های راهبردی کشور بر توسعه حمل و نقل ریلی این امر محقق نشد.

علی ضیایی کارشناس حمل و نقل ریلی در این خصوص به «ایران» گفت: در خصوص برنامه ششم در حوزه ریلی دو هدف‌گذاری شاخص داشتیم یکی اینکه یک درصد درآمد نفتی صرف توسعه صنعت ریلی شود دوم اینکه ۲۰ درصد حمل مسافر و ۳۰ درصد حمل بار به ریل منتقل شود؛ این رقم (۳۰ درصد) در خصوص حمل بار، منطقی است اما انتقال ۲۰ درصد بخش مسافری به حمل و نقل ریلی، هدف‌گذاری بلندپروازانه‌ای بود که بتوانیم این حجم از مسافر را با ریل جابه‌جا کنیم. چون اصولاً ریل برای حمل بار است و باید اولویت با حمل بار باشد خصوصاً با کشورهایی که مساحتی مشابه ایران دارند و اگر به روی ریلی که برای حمل بار در نظر گرفته شده، مسافر بیاوریم، کار جابه‌جایی بار خراب می‌شود.

وی ادامه داد: اگر سهم بار از ریل کم شود، بخش اعظم آن به جاده منتقل شده و در مقابل هزینه‌های جابه‌جایی کالا بشدت افزایش می‌یابد و از نظر اقتصاد ملی، ۷ برابر بیشتر می‌شود. درنتیجه باید هدف‌گذاری در تقویت حمل ریلی بار باشد.

وی در پاسخ به این پرسش که تا چه میزان این هدف‌گذاری محقق شده گفت: سهم راه آهن از بار جابه‌جا شده کشور بر اساس آخرین آمار ۴۴ میلیون تن بوده که اگر حجم کل بار در کشور را سالانه ۵۰۰ میلیون تن بدانیم، لذا این حجم باری که در کشور از مسیر ریلی منتقل می‌شود حداکثر ۸ تا ۹ درصد بوده و نتوانسته‌ایم به هدف‌گذاری مورد نظر برسیم؛ البته در سال‌های ۹۶ و ۹۷ بخش ریلی در حال دستیابی به سهم مورد نظر بود اما ناگهان روند رشد متوقف شد و ما هنوز به آمار مورد نظر برنامه ششم نرسیده‌ایم.

وی درباره بخش مسافری نیز گفت: در کشور سالانه یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون نفر جابه‌جا می‌شوند که طبق آمار راه آهن تنها ۳۰ میلیون نفر از این میزان سفر با قطار جابه‌جا می‌شوند و نشان می‌دهد سهم ریل از مسافر ۱٫۶ درصد است و نتوانسته‌ایم به هیچ وجه به رقم هدف‌گذاری شده در برنامه ششم توسعه دست یابیم.

ضیایی درباره اینکه آیا اختصاص یک درصد درآمد نفتی به بخش ریلی که در برنامه ششم توسعه آمده، محقق شده یا نه گفت: تقریباً هیچ مبلغی از آن محقق نشده است که نشان می‌دهد احتمالاً در برنامه‌ریزی و تصویب قوانین مشکل داریم به خصوص که در قوانین بودجه سنواتی، بعضاً ارقام مندرج در برنامه‌های ۵ ساله توسعه نقض شده و امکان اجرایی شدن برنامه را ملغی می‌کند. لذا این برنامه‌ها در کشور اجرا نمی‌شود و باید در تدوین برنامه هفتم به این موضوع دقت شود.

وی با اشار به اهمیت بهره‌ور شدن راه آهن و حمل و نقل ریلی بیان کرد: تا زمانی که افزایش راندمان را در دستور کار قرار ندهیم، امکان دستیابی به اهداف و برنامه‌های توسعه به سختی امکان‌پذیر است.

> سهم راه‌آهن از بار جابه‌جا شده کشور بر اساس آخرین آمار ۴۴ میلیون تن بوده که اگر حجم کل بار در کشور را سالانه ۵۰۰ میلیون تن بدانیم، لذا این حجم باری که در کشور از مسیر ریلی منتقل می‌شود حداکثر ۸ تا ۹ درصد بوده و نتوانسته‌ایم به هدف‌گذاری مورد نظر برسیم؛ البته در سال‌های ۹۶ و ۹۷ بخش ریلی در حال دستیابی به سهم مورد نظر بود اما ناگهان روند رشد متوقف شد و ما هنوز به آمار مورد نظر برنامه ششم نرسیده‌ایم

رونق کشاورزی در گرو کشت گلخانه‌ای

کشت گلخانه‌ای به تسریع در تولید محصول کمک می‌کند و تفاوت معناداری با زمان تولید محصول در فضای باز دارد

عکس: ایرنا

۲۳
هزار هکتار گلخانه

کشور ما در شرایط کنونی دارای ۲۳ هزار هکتار گلخانه است که ۲۰ هزار هکتار آن فعال و ۳ هزار هکتار دیگر در حال تعویض کشت یا تغییرات هستند

کشاورزی

نفیسه امامی
روزنامه نگار

کشور ما سال‌هاست درگیر بحران کم‌آبی شده است و کارشناسان همواره برای کاهش میزان مصرف آب بر توسعه کشت‌های گلخانه‌ای در کشور تأکید داشته‌اند، زیرا یکی از مهم‌ترین دستاوردهای افزایش گلخانه‌ها، کاهش میزان مصرف آب است. بویژه اینکه در فضای گلخانه‌ای تبخیر آب کمتر از فضای باز انجام می‌گیرد و از سوی دیگر کنترل آفات و بیماری‌ها نیز راحت‌تر از محیط‌های باز سنتی است.

این در شرایطی است که در فضای گلخانه‌ای آسیب‌های ناشی از بلایای طبیعی به خصوص گرمازدگی و سرمازدگی نیز به‌مراتب کمتر از کشت‌های فضای باز است که می‌تواند به تأمین امنیت غذایی کشورها کمک‌کننده باشد.

کرم‌رضا محمدی، بازرس اتحادیه گلخانه‌داران کشور در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به مزایای کشت گلخانه‌ای می‌گوید: محصول در مزارع باز به طور معمول یک بار در سال به تولید می‌رسد، اما گلخانه‌ها سالانه چند بار محصول می‌دهند. در فصل زمستان نمی‌توان محصول تابستانی در مزارع کاشت اما در گلخانه می‌توان میوه‌های استوایی را در زمستان هم به تولید رساند. در واقع می‌توان از طریق گلخانه اقلیم تولید محصول را هم تغییر داد.

وی کاهش مصرف آب در تولیدات گلخانه‌ای را یکی از مزایای این نوع کاشت عنوان می‌کند و می‌گوید: ما در کشور به مرحله‌ای از پیشرفت در کشت گلخانه‌ای رسیده‌ایم که به جای خاک از هیدروپونیک در تولید محصول استفاده می‌کنیم. در این روش برای کاشت نیازی به خاک نیست و در کویر هم می‌توان گلخانه ساخت.

محمدی اضافه می‌کند: ما اکنون به مرحله‌ای رسیده‌ایم که در گلخانه‌ها از سیستم هیدروپونیک بازچرخان استفاده می‌کنیم که در آن پساب آب وجود ندارد و آب استفاده شده مجدداً مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در این روش میزان مصرف آب کاهش چشمگیری پیدا می‌کند و مصرف به کمترین اندازه در تولید محصول می‌رسد.

وی در تشریح سایر مزایای کشت گلخانه‌ای می‌گوید: کاشت در فضای باز در معرض انواع آفات قرار دارد که نیاز به استفاده از سموم و مواد شیمیایی را بالا می‌برد، اما در گلخانه‌ها می‌توان آفات و بیماری را کنترل کرد به نحوی که استفاده از سموم نزدیک به صفر برسد.

محمدی با اشاره به اینکه تولید محصول در گلخانه در حجم بیشتری امکانپذیر است، می‌افزاید: یک هکتار گلخانه هیدروپونیک بازچرخان در یک‌سال ۵۰۰ تن گوجه فرنگی یا ۴۰۰ تن خیار می‌دهد که برای آنها از سم و نیترات استفاده نشده است، در حالی که در فضای باز در یک هکتار در طول یک‌سال ۷۰ تن گوجه فرنگی و ۳۰ تن خیار تولید می‌شود.

تفاوت معنادار تولید محصول در گلخانه با فضای باز

بازرس اتحادیه گلخانه‌داران کشور ادامه می‌دهد: کشت گلخانه‌ای به تسریع در تولید محصول نیز کمک می‌کند و تفاوت معناداری با زمان تولید محصول در فضای باز دارد. به عنوان مثال فلفل در مزارع اردیبهشت‌ماه کاشته می‌شود و بعد از ۵ ماه به تولید می‌رسد، اما در گلخانه با توجه به اقلیم منطقه ۴۵ روز تا ۲ ماه به تولید می‌رسد.

وی در پایان سخنانش با انتقاد از عدم ارتباط بازار با بخش تولید محصولات کشاورزی گلخانه‌ای می‌گوید: باید ساختار زنجیره تولید را از شکل جزیره‌ای به سمت یکپارچه تغییر داد. زنجیره تأمین و تولید محصول شامل تولید، فرآوری، بسته‌بندی و بازار می‌شود که به صورت جزیره‌ای فعالیت می‌کنند.

به همین علت و برای ارتباط و تعامل همه حوزه‌های تولید، سامانه مهکا راه‌اندازی شده است تا تمام گلخانه‌داران و ذی‌نفعان این بخش بتوانند با یکدیگر ارتباط بگیرند. کشور ما در شرایط کنونی دارای ۲۳ هزار هکتار گلخانه است که ۲۰ هزار هکتار آن فعال و ۳ هزار هکتار دیگر در حال تعویض کشت یا تغییرات هستند.

هدفگذاری برای ۱۵۰ هزار هکتار گلخانه در کشور شده است، اما نکته مهم برای افزایش تولید محصولات گلخانه‌ای، ایجاد تسهیلات مناسب برای راه‌اندازی و سهولت و بسترسازی در صادرات این محصولات است.

حسین محرابی، مدیرعامل اتحادیه گلخانه‌داران و صادرکنندگان محصولات گلخانه‌ای درباره چالش‌های تولید محصول در گلخانه‌ها به «ایران» می‌گوید: ساخت گلخانه با هزینه‌های بالا همراه است، به عنوان نمونه هزینه ساخت سازه ۸ در ۸ به ارتفاع ۴ متر با تجهیزات کامل بدون بستر کشت در هر مترمربع ۲ میلیون تومان و گلخانه‌های کاملاً مدرن با بستر مناسب با ارتفاع ۷ متر در هر مترمربع در حدود ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود.

مدیرعامل اتحادیه گلخانه‌داران و صادرکنندگان محصولات گلخانه‌ای ادامه می‌دهد: یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های ما در تولید محصولات گلخانه‌ای با رقبا مسأله حمل و نقل است.

ما محصولات خوبی تولید می‌کنیم اما زمان زیادی برای انتقال آنها به سایر کشورها صرف می‌شود. در گذشته رایزنی برای در اختیار گرفتن چهار هواپیما برای حمل محصولات کشاورزی انجام گرفت اما این اتفاق رخ نداد.

> اکنون به مرحله‌ای رسیده‌ایم که در گلخانه‌ها از سیستم هیدروپونیک بازچرخان استفاده می‌کنیم که در آن پساب آب وجود ندارد و آب استفاده شده مجدداً مورد استفاده قرار می‌گیرد

برش

نقش ویژه تولید محصولات کشاورزی در دوران تحریم‌ها

وی تأکید می‌کند: سال گذشته جام جهانی در قطر برگزار شد، ولی ما نتوانستیم نقش زیادی برای تأمین محصولات غذایی برای این کشور ایفا کنیم. برای موفقیت در صادرات باید زیرساخت‌های ریلی و پروازی در کشور آماده شود. تولید و صادرات محصولات غذایی و کشاورزی در زمان تحریم‌ها کمک زیادی به کشور کرده است، بنابراین باید توجه ویژه‌ای به این بخش انجام گیرد. محرابی بر ضرورت ایجاد گلخانه‌های به‌روز تأکید می‌کند و می‌گوید: گلخانه باید دارای سازه‌ای مدرن و در ارتفاع ۱۰ متری باشد تا به حفظ انرژی و کاهش مصرف سم و کود کمک کند، اما اکنون سقف گلخانه‌ها نسبتاً پایین است و در ارتفاع ۵ تا ۶ متری ساخته می‌شود که این مسأله هم در تولید اثرگذار است. وی اضافه می‌کند: کیفیت سازه گلخانه‌ها بسیار مهم است، به طوری‌که در یزد هنوز گلخانه‌های کپری با سقف ۳٫۵ تا ۴ متر وجود دارند. ضمن اینکه ما هنوز کشت‌های خاکی در گلخانه‌ها داریم، درحالی‌که با بحران آبی روبه‌رو هستیم. محرابی با بیان اینکه ساخت گلخانه دارای هزینه‌های احداث سازه و سیستم کشت می‌شود، می‌گوید: باید برای راه‌اندازی گلخانه‌های مدرن تسهیلات بلاعوض تخصیص داده شود تا با احداث آنها کاهش مصرف آب به ۹۰ درصد برسد. در صورت افزایش تعداد گلخانه‌ها می‌توانیم با سایر کشورها رقابت کنیم و بازار کشورهای حوزه خلیج فارس و روسیه و چین را در اختیار بگیریم.

اخبار

تداوم برنامه افزایش عرضه خودرو

آمارهای تولید حاکی است روندی که درباره افزایش تولید از سال گذشته آغاز شده بود، همچنان در سه ماهه نخست امسال نیز با شدت بیشتری تداوم یافته و برنامه افزایش عرضه خودرو و توسعه صنعت خودروی کشور در دستور کار است. عبدالله توکلی لاهیجانی مدیرکل دفتر صنایع خودروی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: از ابتدای امسال تاکنون بیش از ۲۶۵ هزار دستگاه انواع خودرو در کشور تولید شده است. همچنین این آمار در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۴۸ درصدی نشان می‌دهد. مدیرکل دفتر صنایع خودروی وزارت صمت بیان داشت: تاکنون همچنین نزدیک به ۱۳۸ هزار دستگاه موتورسیکلت در کشور تولید شده است، به‌طوری که با افزایش عرضه موتورسیکلت در ماه گذشته شاهد افت ۱۵ درصدی قیمت این محصول در بازار بودیم.

خسارت ۶۵۰ میلیون دلاری فرسایش بادی

رئیس اداره بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشورگفت: سالانه ۶۵۰ میلیون دلار خسارت به کشور از محل فرسایش بادی وارد می‌شود که اگر هزینه‌های مهاجرت‌ها را هم حساب کنیم، رقم خسارت بزرگ‌تر خواهد شد. به گزارش فارس، وحید جعفریان، رئیس اداره بیابان سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور، در بازدید اصحاب رسانه از طرح‌های بیابان‌زدایی و احیای مناطق کویری دشت میقان در استان مرکزی اعلام کرد: در حال حاضر حدود ۷ هزار هکتار نهال‌کاری در کویر دشت میقان از گونه‌های مختلف تاغ، آتریپلکس و قره‌داغ در سطح ۷ هزار هکتار کشت شده است که تأثیر بسیار خوبی در کنترل ریزگردها و همچنین شن و ماسه‌های روان داشته و بر زندگی روستاهای همجوار و شهر اراک هم تأثیر مثبت داشته است.

لغو مجوز پرواز ایرلاین‌های متخلف

سازمان هواپیمایی درباره لغو مجوز پروازهای ۱۰ شرکت هواپیمایی در برخی مسیرها و همچنین لغو مجوز برخی شرکت‌های فروش خدمات سفر در اطلاعیه‌ای توضیح داد.

روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص اقدامات صورت گرفته در راستای حمایت از حقوق مسافر و کنترل بازار فروش بلیت هواپیما در طول ماه‌های اخیر اطلاعیه‌ای صادر کرد که در آن آمده است: در راستای حمایت از حقوق مسافر و رعایت دستورالعمل‌ها و قوانین صنعت هوانوردی و همچنین تأکید و دستور وزیر راه و شهرسازی مبنی بر ممنوعیت فروش چارتری بلیت در مسیرهای هوایی پرترافیک از مبدأ و به مقصد تهران (- مشهد- تبریز-اصفهان- شیراز- اهواز- بندرعباس) و نیز تخلف گرانفروشی برخی از شرکت‌های هواپیمایی، اقداماتی از جمله لغو مجوز ۱۰ شرکت هواپیمایی در برخی از مسیرها به عمل آمد. همچنین در چهارچوب وظایف و مسئولیت‌های محوله در قالب قانون سازمان هواپیمایی کشوری و سایر قوانین و مقررات موضوعه، نظارت‌های لازم در خصوص الزام رعایت مقررات و بخشنامه‌های نرخی و سایر الزامات موضوعه صورت گرفته است.