

ساخت ۳۲۰۰ کیلومتر ریل برای ۳۰ میلیون تن بار ترانزیتی

افزایش سهم حمل و نقل ریلی به ۳۰ درصد تا آخر برنامه هفتم به معنای چهار برابر شدن سهم فعلی حمل و نقل ریلی از جابه‌جایی بار در طول ۵ سال است



ترانزیت

بر اساس برنامه ششم توسعه، سهم حمل‌باز از طریق ریل باید به ۲۰ درصد کل جابه‌جایی بار می‌رسید اما این هدف برآورده نشد. مهم‌ترین دلیل توسعه حمل و نقل ریلی در اسناد بالادستی تبدیل ایران به شاهراه ترانزیتی و تجاری منطقه و حفظ موقعیت ژئوپولیتیک کشور است اما کم‌توجهی به توسعه شبکه ریلی نسبت به شبکه جاده‌ای در دهه‌های گذشته، باعث شده تا اهداف توسعه عقب بماند.

خطوط ریلی در دست بهره‌بردارای کشور برابر ۱۳ هزار و ۹۵۴ کیلومتر، خطوط ریلی در دست مطالعه برابر ۶ هزار و ۳۱۲ کیلومتر و خطوط ریلی در دست اجرا برابر ۳ هزار و ۲۶۷ کیلومتر است. بر اساس اسناد بالادستی و

طبق مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور، نیاز به توسعه شبکه ریلی به مراتب بیش از نیاز به توسعه شبکه جاده است و مزایای حمل و نقل ریلی نیز موجب شده در اسناد بالادستی متعددی بر اولویت حمل و نقل ریلی تأکید شود؛ با این حال در طول سال‌های گذشته جاده‌ها با شتابی باورنکردنی و چند برابر ریل توسعه پیدا کرده است. بر اساس مطالعات موجود در طول ۴۳ سال گذشته خطوط ریلی تنها ۲،۵ برابر شده در حالی که طول آزادراه‌ها طی همین مدت نزدیک به ۲۰ برابر و راه‌های روستایی نیز بیش از ۶،۷ برابر و طول بزرگراه‌ها نیز ۳۶،۸ برابر شده است. طول راه‌های اصلی نیز ۵ برابر شده است؛ بنابراین در سال‌ها و دهه‌های گذشته نتایج سیاست‌ها و اقدامات اجرایی، توسعه شدت نامتوازن زیرساخت‌های جاده‌ای در برابر ریلی بوده است.

در لایحه برنامه هفتم که دولت به مجلس ارائه داده است، توسعه ریلی

در قالب ماده ۵۶ با عنوان «احداث زیرساخت‌های ریلی ترانزیتی» با هدفگذاری ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر در پایان برنامه و تأمین ناوگان ریلی با مشارکت بخش خصوصی» با هدفگذاری ۵۵۰ دستگاه لکوموتیو مورد توجه قرار گرفته است. در این برنامه همچنین افزایش سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد در نظر گرفته شده است.

افزایش سهم حمل و نقل ریلی به ۳۰ درصد تا سال آخر برنامه هفتم به معنی نزدیک به چهار برابر شدن سهم فعلی حمل و نقل ریلی از جابه‌جایی بار در طول ۵ سال است. در حالی که سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار حتی در سال‌های اخیر کاهش نیز یافته است، متولیان بخش حمل و نقل برنامه یا تغییرات برای جهش حمل و نقل ریلی ارائه نکرده‌اند و به سوالات ما برای تکمیل این گزارش پاسخی ندادند. پیش‌بینی احداث زیرساخت‌های ریلی ترانزیتی به میزان ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر تا پایان سال در حالی است که عملکرد

زیرساخت راه‌آهن در سال‌های قبل حدود ۱۴۰ کیلومتر برای ساخت و حدود ۲۷۰ کیلومتر برای ریل‌گذاری بوده است.

تکمیل ۳ خط ریلی

در حال حاضر مهم‌ترین خطوط ریلی که نقش تأثیرگذاری در افزایش حمل بار ریلی و ترانزیتی دارد، ساخت و تکمیل سه خط ریلی در شمال-راهدان و شرق رشت-آستارا، چابهار-زاهدان و شلمچه-بصره است. این سه خط ریلی در حال حاضر حلقه مفقوده کریدور شمال-جنوب به عنوان شاهراه ترانزیتی در کشور است.

در حال حاضر وضعیت این ۳ خط مهم ترانزیتی مشخص نیست. با اینکه قرار است راه آهن رشت-آستارا با مشارکت ایران و روسیه و راه آهن شلمچه-بصره با مشارکت ایران و عراق ساخته و تکمیل شود، هنوز تکلیف قراردادهای مشارکتی مشخص نشده است. این در حالی است که بارها مقام معظم رهبری و رئیس‌جمهور بر احداث این خطوط در

اتصال ریلی شلمچه به بصره

یونس ال‌کمبئی، مدیرکل راه آهن عراق درخصوص پروژه اتصال ریلی شلمچه به بصره گفت که توافق درخصوص این پروژه محرمانه و سری نبود بلکه با سفر رسمی وزیر حمل و نقل عراق به ایران انجام شد و این پروژه بخشی از برنامه سرمایه‌گذاری راهبردی بودجه ۲۰۲۳ است

عکس: ایسنا

کمترین زمان تأکید کرده‌اند. درخصوص جزئیات پروژه خط ریلی ایران و عراق، مدیرکل راه آهن عراق اعلام کرده که این خط فقط کاربرد مسافری خواهد داشت. معیاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن به عنوان مجری ساخت ریل شلمچه-بصره به سؤال «ایران» درباره اظهارات مسئول عراقی پاسخی نداد. در حالی مدیرکل راه آهن عراق از مسافری بودن ریل میان دو کشور خبر داده است که این خط محور اتصال ریلی ایران به مدیترانه و اروپا از طریق بندر لاذقیه سوریه خواهد بود. ۲۸۲ عراق، امارات، عربستان، ترکیه و برخی کشورهای دیگر حاشیه خلیج فارس، غرب و جنوب‌غربی تحرکات زیادی برای احداث خطوط مشترک ریلی جهت انتقال بار دارند و قراردادهایی نیز به امضا رسانده‌اند.

یونس ال‌کمبئی، مدیرکل راه آهن عراق درخصوص پروژه اتصال ریلی شلمچه به بصره گفت که توافق درخصوص این پروژه محرمانه و سری نبود بلکه با سفر رسمی وزیر حمل و نقل عراق به ایران انجام شد و این پروژه بخشی از برنامه سرمایه‌گذاری راهبردی بودجه ۲۰۲۳ است.

وی گفت که ایران متعهد شد مسیرری به طول ۱۶ کیلومتر را مین‌زدایی کند و هزینه‌های رفع موانع در این مسیر را بدهد که تقریباً ۵ میلیون دلار است. ال‌کمبئی گفت که پروژه خط راه آهن در زمینی کاملاً عراقی انجام خواهد شد و آنچه در تفاهنامه آمده است، اتصال خط ریلی بین شلمچه و بصره تنها برای انتقال مسافران است که سالانه به بیش از ۳ میلیون مسافر خدمات می‌دهد. مدیرکل راه آهن عراق گفت که در این پروژه از ریل‌های قدیمی استفاده می‌شود و از ریل‌های جدید پروژه «جاده توسعه» استفاده نخواهد شد.

دو خط دیگر یعنی راه آهن رشت و چابهار در شمال و جنوب کشور، با اتصال ریل به بنادر هدفگذاری، جذب ۱۰ میلیون تنی بار از کریدور شمال جنوب را محقق می‌کنند. بر اساس این گزارش، راه آهن چابهار پیشرفت فیزیکی حدود ۶۰ درصدی و راه آهن رشت نیز کمتر از ۲۰ درصد پیشرفت دارد. راه آهن چابهار با سرمایه داخلی و تأمین منابع از صندوق توسعه در حال ساخت است. هند برای سال ۲۰۲۳ میلادی جابه‌جایی بار ۱۳ هزار و ۲۸۲ تی‌ای یورادر پایانه شهید بهشتی هدف قرار داده در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۲ فقط ۳ هزار و ۹۶ تی‌ای بوده است. به گفته کارشناسان، در صورت اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی، میزان جابه‌جایی کالا از طریق آن به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت. اتصال ریلی چابهار حمل‌بار از این بندر استراتژیک را به صورت حمل یکسره میسر می‌کند. بیشتر کشورهای منتفع از کریدور شمال-جنوب در انتظار تکمیل بخش ریلی کریدور شمال-جنوب هستند. تکمیل خطوط ریلی در این کریدور هزینه حمل‌بار را برای کشورها کاهش می‌دهد.

پرش

آندری اسلیف، وزیرتجارت اتحادیه اقتصادی اوراسیا اخیراً با اشاره به روند رو به رشد ترانزیت کالا در کریدور شمال-جنوب اظهار کرده که این کریدور ظرفیت‌های بسیار زیادی دارد و امیدوار هستیم که میزان حمل‌بار در این گذرگاه بین‌المللی به ۴۰ میلیون تن در سال ۲۰۳۰ میلادی افزایش یابد. با توجه به اینکه هدف توسعه ترانزیتی در کشور از راهبردهای اصلی اقتصادی دولت است، این راهبرد با تکمیل بخش‌های مختلف گذرگاه‌های ارتباطی به پیش خواهد رفت. در این میان توسعه ریلی که در برنامه هفتم توسعه نیز مانند برنامه ششم مورد توجه قرار گرفته است، در پیشبرد این برنامه دولت نقش محوری دارد که لزوم ارائه برنامه‌ای منسجم برای توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان در حمل و نقل ریلی را پررنگ‌تر کرده است.

بخش عمده چای کشور از

سريلانكا و هندوستان وارد می‌شود

مدیرعامل انجمن تخصصی محصول چای، دمنوش و فرآورده‌های گیاهی ایران گفت: جای‌وارداتی ایران از سه کشور هندوستان، سريلانكا و کنیا است که بخش عمده آن از سريلانكا و هندوستان تأمین می‌شود.

«احمدرضا بخشی» در گفت‌وگو با ایرنا در خصوص وضعیت تأمین و بازار چای کشور افزود: قیمت‌گذاری چای به عنوان یک محصول باغی بر اساس درجه‌بندی انجام می‌شود و قیمت هر کیلوگرم چای وارداتی از هندوستان و سريلانكا بین ۷ تا ۱۳ دلار و چای کنیا بین ۳ تا ۴ دلار خریداری و وارد می‌شود. وی اظهار داشت: جای‌وارداتی ارزش کم‌گرمی بالایی ندارد، بنابراین قیمت‌های ما با نرم جهانی کشور است. آنچه باعث افزایش بالای قیمت چای در داخل کشور می‌شود، گاهی عدم تعادل بین عرضه و تقاضا و تخلفات در شبکه توزیع است که البته در هر سنی افراد متخلف وجود دارند.

مدیرعامل انجمن تخصصی محصول چای، دمنوش و فرآورده‌های گیاهی ایران تصریح کرد: مشکلاتی که از سال گذشته گریبانگیر صنعت چای شده و بازار را در مقطعی با کمبود و افزایش قیمت روبه‌رو کرد، در رابطه با یک شرکت متخلف است که به اندازه ۲،۵ سال صنعت چای کشور ثبت سفارش انجام داده اما این میزان چای وارد کشور نشده و این ضربه بزرگی به صنف چای کشور وارد کرده است. زیرا بسیاری از شرکت‌ها نتوانستند ثبت سفارش جدید داشته باشند. وی گفت: بر اساس آمار سامانه جامع انبارها، جای‌وارداتی در انبارها وجود ندارد و تاکنون نتوانستیم ثبت سفارش را به صورت رسمی انجام دهیم و واردات را به روال قبل بازگردانیم.

بخشی با بیان اینکه بیش از ۸۰ درصد چای کشور از محل واردات تأمین می‌شود، افزود: در حال حاضر ذخیره چای کشور مناسب نیست و حتی ممکن است مجموعه‌ای که ارز برای واردات دریافت کرده جنس باکیفیتی را وارد نکند؛ بنابراین بر اساس شرایط فعلی ممکن است همچنان با مشکل کمبود کالا، کاهش کیفیت و افزایش قیمت روبه‌رو باشیم.

وی ادامه داد: اکنون قیمت چای خارجی برای مصرف خانگی در بازار به طور میانگین بین ۲۷۰ تا ۳۵۰ هزار تومان است، البته چای لوکس با قیمت‌هایی بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومان نیز به فروش می‌رسد، در واقع نسبت به دو ماهه پایانی سال ۱۴۰۱ رشدی نزدیک به ۴۵ تا ۵۰ درصد در قیمت چای کشور داشته‌ایم. وی با بیان اینکه تعیین‌کننده قیمت چای داخلی، سازمان چای کشور است، افزود: به طور قطع با افزایش هزینه‌های تمام‌شده تولید و گران شدن قیمت چای وارداتی، قیمت چای داخلی نیز متأثر شده است. مدیرعامل انجمن تخصصی محصول چای، دمنوش و فرآورده‌های گیاهی ایران، چای را یک نوشیدنی مهم در مصرف روزانه خانوار ایرانی دانست و اظهار داشت: انجمن تلاش خود را دارد با ارائه آمار دقیق از وضعیت تولید و واردات در تصمیم‌گیری دولت به منظور واردات بوم‌قوع و جلوگیری از افزایش گران قیمت این محصول که بار روانی بالایی برای جامعه دارد، اقدام کند. وی گفت: امیدواریم با کمک وزیر جهاد کشاورزی و تدابیر ایشان در بدنه وزارت جهاد کشاورزی خصوصاً با بخشنامه‌ای که اخیراً ابلاغ کردند، شرایط بازار چای کشور ساماندهی و متعادل شود. بخشی از مردم درخواست کرد، در صورت مشاهده هرگونه تخلف عرضه و گرانی در بازار چای مراتب را به سامانه ۱۲۴ سازمان تعزیرات حکومتی، سازمان بازرسی کشور و سایت و تلفن انجمن اعلام کنند.

خبر



حضور ایرانیان در بازار مسکن عراق

در حاشیه چهارمین روز از بیست و سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت ساختمان، مشاور نخست‌وزیر عراق و رئیس اتاق تعاون ایران دیدار و گفت‌وگو کردند. رئیس اتاق تعاون ایران در این بازدید گزارشی از نمایشگاه صنعت ساختمان ارائه کرد و گفت که تا به امروز بیش از ۱۰۰ شرکت خارجی از ۱۳ کشور دنیا در نمایشگاه حضور پیدا کرده‌اند و تولیدکنندگان در حوزه تولیدات ساختمانی آمادگی دارند هر آنچه مورد نیاز کشور عراق است با بهترین کیفیت فراهم کنند. این نمایشگاه را در سال گذشته دو بار در مسکو، یک بار در الجزیره و یک بار در دمشق برگزار کردیم و تا آخر سال در چهار کشور دیگر برگزار خواهیم کرد. بهمن عبدالهی که ادامه داد: آمادگی داریم این رویداد نیز در کشور عراق برگزار شود و با توجه به کیفیت تولیداتی که ایران دارد، به سهولت و با اطمینان کامل نیازهای کشور عراق را تأمین کنیم. رئیس‌جمهور کشورمان نیز تعهد کردند که در طول ۴ سال سالانه یک میلیون واحد مسکونی ساخته شود و ما وظیفه تأمین بخشی از نیاز آنها به مصالح را برعهده داریم. عبداللهی افزود: محصولات ما علاوه بر اینکه با محصولات اروپایی به لحاظ کیفیت قابل رقابت است، قیمت آن نیز مناسب است. این ظرفیت در کارخانجات ما وجود دارد که نیاز کشور عراق به مصالح برای ساخت مسکن را برآورده کنیم و در صورت برگزاری نمایشگاه صنعت ساختمان در عراق، سازندگان شما می‌توانند از نزدیک تولیدات ما را مشاهده کنند.



ورود سازمان مرکزی

تعاون روستایی به

خرید توافقی لیمو

سرپرست سازمان مرکزی تعاون روستایی ایران، گفت: با ورود شبکه تعاون روستایی برای خرید لیمو نرش در استان‌های جنوبی، بهای این محصول به نفع باغداران متعادل شده است. به گزارش وزارت جهاد کشاورزی، غلامرضا هادریادی سرپرست سازمان مرکزی تعاون روستایی ایران، گفت: بر اساس سیاست‌های وزارت جهاد کشاورزی و تأکید وزیر، خرید لیمو نرش در استان هرمزگان و جنوب کرمان آغاز شده است و تا متعادل شدن بازار این محصول ادامه خواهد یافت. وی با بیان اینکه مراکز خرید لیمو در استان‌های مذکور تجهیز شده و تحویل لیمو از باغداران آغاز شده است، تصریح کرد: این مراکز آماده خرید توافقی لیمو نرش مرغوب با قیمت حداکثر ۱۰ هزار تومان از باغداران هستند. به گفته هادریادی، خرید لیمو توسط مراکز خرید و تعیین کیفیت آن زیر نظر اعضای کمیسیون استانی شامل نماینده مباحث، نماینده مدیریت تعاون روستایی و نماینده جهاد کشاورزی انجام می‌شود. وی ادامه داد: با توجه به فسادپذیری، باافلاص پس از خرید محصول باغدار، نسبت به فرآوری و تبدیل آن به لیموی خشک یا سایر فرآورده‌ها اقدام می‌شود.