



عکس: ایران

توسعه صنعت حمل و نقل ریلی با لکوموتیو ملی

نوسازی ناوگان ریلی در دولت سیزدهم شامل ۱۱۹ دستگاه واگن مسافری بازسازی شده و ۲۲ دستگاه واگن مسافری و خودکشش جدید می شود

گزارش

ببین ظرفیت‌های کشور و میزان حمل بار تناسب وجود ندارد. برای مثال با اینکه ظرفیت بنادر کشور ۳۰۰ میلیون تن است اما عملاً دو سوم آن استفاده نمی‌شود چون ناوگان یا زیرساخت‌ها برای اتصال بنادر به شبکه حمل‌ونقل مانند ریل توسعه‌نیافته‌است. بااینکه در حال حاضر حدود ۷۰ میلیون تن ظرفیت بندری مورد استفاده قرار می‌گیرد اما ظرفیت ریلی تنها ۳ میلیون تن است که این ۳ میلیون تن نیز به علت کمبود ناوگان قابل استفاده نیست. همچنین مهمترین اثر کمبودها در حوزه حمل و نقل، کاهش توان رقابتی با کشورهای منطقه در زمینه ترانزیت و درآمدزایی از این محل برای کشور است. مرتضی نوروزی، مدیر پروژه طرح‌های ملی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای

حمل‌ونقل کشور در خصوص توان رقابت ترانزیتی ایران معتقد است «با اینکه ما در منطقه یکی از ژئوپلیتیکی‌ترین کشورها هستیم اما کشورهای دیگر ما را در ترانزیت دور می‌زنند.» وی می‌افزاید: ۲۰ سال است که دنبال طرح جامع حمل و نقل ریلی هستیم اما هنوز به آن دست پیدا نکرده‌ایم. هر سال یک طرح به طرح‌های ریلی اضافه می‌شود؛ اما هنوز طرح جامع نداریم و می‌گوییم اولویت اول ما جایبار است و در حال ساخت طرح‌های دیگری هستیم. بر اساس آمار شرکت راه‌آهن، از ابتدای دولت سیزدهم تاکنون، سه هزار و ۸۴۹ دستگاه ناوگان ریلی را بازسازی و نوسازی کرده‌ایم که از این تعداد، یک هزار و ۱۵۲ دستگاه آن مربوط به سال ۱۴۰۲ است. عملکرد شرکت راه‌آهن از ابتدای شهریورماه ۱۴۰۰ تا پایان دی ماه سال جاری حاکم از آن است که سه‌هزار و ۸۴۹ دستگاه شامل واگن باری جدید، واگن

مسافری و خودکشش نو، لکوموتیو جدید، واگن مسافری بازسازی شده و لکوموتیو بازسازی شده وارد شبکه ریلی کشور شده و از این میزان، سه‌هزار و ۶۲۲ دستگاه واگن باری نو بوده است.

همچنین نوسازی ناوگان ریلی در دولت سیزدهم شامل ۱۱۹ دستگاه واگن مسافری بازسازی شده و ۲۲ دستگاه واگن مسافری و خودکشش جدید می‌شود. شبکه ریلی کشور در دولت سیزدهم میزبان ۳۱دستگاه لکوموتیو بازسازی شده و ۴۵دستگاه لکوموتیو جدید بوده است.

توسعه ناوگان حمل‌ونقل بویژه حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان اولویت سیاست‌های دولت سیزدهم همواره مورد تأکید است. بر اساس آمار، در حال حاضر حمل‌ونقل ریلی در حوزه واگن باری به خودکفایی رسیده و به گفته «سید معیاد صالحی» مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، در حال حاضر در حوزه

ساخت واگن باری به واردات هیچ قطعه‌ای

از خارج نیاز نداریم. فعالان حوزه حمل‌ونقل ریلی، با این موضوع تأکید دارند که در بخش ریلی، زیرساخت‌ها مشکلاتی ندارد اما کمبود ناوگان، فرسودگی ناوگان موجود و تعدد قوانین و بحث‌های دیپلماسی مشکل اصلی در عقب ماندن سهم حمل‌ونقل ریلی از حمل بار است. بر اساس این گزارش، ۱۵ هزار کیلومتر ریل در کشور داریم اما بین بار و بخش ریلی تناسب وجود ندارد و باید بین بخش ریلی، بهره‌برداری و ناوگان تناسب ایجاد شود.

کمبود واگن و لکوموتیو، در حال حاضر معضل بخش حمل‌ونقل ریلی در حوزه مسافری و بویژه باری است. براساس آمار، ۹۰۰ لکوموتیو در کشور داریم اما فقط ۵۷۴ عدد در شبکه فعال است و این معضل باعث شده تا تنها همت تقاضاها را در

حمل باری پوشش داد. در حال حاضر بیشتر ناوگان ریلی با تولید

می‌شود. برخی فعالان این حوزه تأکید می‌کنند که برای جبران کمبود نیاز به واردات واگن و لکوموتیو داریم، اما متولیان بخش می‌گویند در کشور توان تولید برای رفع تمام نیازها در بخش حمل بار و مسافر را داریم.

ظرفیت تولید داخلی داریم

در این خصوص بابک احمدی، سرپرست سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در گفت‌وگو با «ایران» گفت: در تأمین ناوگان سنگین مانند اتوبوس، لکوموتیو و واگن اصلاً بحث کمبود ظرفیت تولید یا تکنولوژی مطرح نیست و مهم‌ترین مشکل در این بخش تأمین منابع و نقدینگی است که اگر منابع و سرمایه تأمین شود، ظرفیت افزایش تولید در صنایع وجود دارد.

وی افزود: مشتری برای خرید ناوگان نگین باید پول داشته باشد، شرکت‌های باری و مسافری اگر منابع لازم را داشته باشند و نیاز خود را به کارخانجات داخلی ثبت سفارش دهند و از آن طرف کارخانجات نیز سرمایه در گردش داشته باشند تمام نیاز وسایل نقلیه سنگین در کشور تأمین خواهد شد. تأمین ناوگان سنگین به منابع سنگین نیاز دارد، کمبود منابع مشتری را مجبور می‌کند به سراغ سایر روش‌ها برود تا تأمین منابع کند.

وی افزود: در مقطعی بحث تهاتر نفت برای تأمین ناوگان سنگین مطرح بود اما الان این ظرفیت وجود ندارد زیرا در حال حاضر دولت نفت می‌فروشد و هر جا لازم باشد بر اساس ضوابط، منابع را تخصیص می‌دهد بنابراین تهاتر نفت

دیگر انگیزه‌ای برای واردات نیست. به گفته معاون وزیر صمت، برخی برای اینکه تولید داخل را ضعیف نشان دهند اقدام به واردات کنند، مسأله کیفیت یا قیمت ناوگان وارداتی را مطرح می‌کنند در حالی که این موضوعات فقط به خاطر انگیزه بالا در واردات است. تولیدات ماشین سنگین داخلی به هیچ وجه از ماشین‌های وارداتی گران‌تر نیست و قیمت ماشین‌های سنگین تولید داخل ارزان‌تر یا در نهایت برابر ناوگان وارداتی است، بنابراین تأکیدی نمی‌کنم محصول چینی در بازار صنایع سنگین ارزان‌تر نیست اگر گران‌تر نباشد.

سرپرست سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در خصوص کمبود واگن و لکوموتیو در کشور گفت: در حال حاضر ۳ کارخانه تولید لکوموتیو داریم که سال گذشته یک کارخانه ۳۰ و یک کارخانه ۳ عدد لکوموتیو تولید و کارخانه دیگر، تولیدی نداشت چون سفارشی نداشت. تولیدکنندگان دنبال سفارش هستند، اگر سفارش بدهیم تولید می‌کنند و هیچ مشکلی در ظرفیت فنی تولید نداریم. تکنیک، ظرفیت، کیفیت و قیمت صنایع سنگین داخلی، توان رقابت با محصولات خارجی را دارد و هیچ مسأله‌ای برای تولید در کشور نداریم.

احمدی تأمین نقدینگی را معضل کلان اقتصاد دانست که برای افزایش تولید باید به گفته او این معضل حل شود. وی افزود: مشتری در هر صورت برای تأمین ناوگان و تجهیزات نیاز چه از تولید داخل و چه واردات به نقدینگی نیاز دارد و اگر نقدینگی تأمین شود، ترجیح شرکت‌ها به واردات خرید از داخل است.



عکس: ایران

داخل و تعمیرات ناوگان موجود تأمین

ملاک کل حوزه گوشت کشور است. آنچه در گوشت گرم اتفاق می‌افتد در گوشت منجمد رخ نمی‌دهد، حتی در یهمن ماه در گوشت منجمد شاهد کاهش قیمت هم بودیم، حتی در بحث گوشت گرم گوساله نیز اندکی کاهش قیمت داشتیم تا جایی که در خوزستان قیمت هر کیلوگرم گوشت گوساله لخم با قیمت ۴۵۰ هزار تومان به فروش رسید و نرخ گوشت خرچ کرده نیز پایین‌تر از این بود. این نشان می‌دهد که در بخش گوشت گرم گوساله شاهد کاهش قیمت خوبی بودیم که این مهم در حال فراگیری در سراسر کشور است.

وی افزود: همچنین دامداران می‌دانند که دام‌شان به دلیل وضعیت واردات روی دستشان می‌ماند، زیرا گوشت گوساله نسبت به گوشت گوسفندی زیاد وارد شد و این واردات توانست اثرگذاری زیادی روی قیمت و کمیت این محصول بگذارد و بازار را پر کند. زیرا بیشترین تقاضا برای گوشت‌های منجمد وارداتی است بنابراین تقاضا برای دام زنده کاهش بی‌سابقه پیدا کرده است.

وی اظهار داشت: فاصله قیمتی گوشت منجمد با گوشت گرم تقریباً حدود ۲۵۰ هزار تومان است که این نشان می‌دهد گوشت گرم قیمتش واقعی نیست و کاذب است. این موضوع محصول یک دوره رکود یا عدم وجود مشتری است، بنابراین اکنون اثرات گوشت منجمد به دلیل استمرار در تولید و تزریق در بازار قابل لمس است که به تدریج در گوشت و لاشه گرم نیز اثرگذار خواهد بود به طوری که شاهد کاهش قیمت لاشه گوشت گرم می‌شویم تا جایی که اکنون در برخی استان‌ها این کاهش قیمت اتفاق افتاده است.



عکس: ایران

بیشترین تقاضا برای دام زنده داخلی گوسفند ماده، میش و بز بوده که قیمت‌های پایین‌تری نسبت به دام زنده در نداشته است بنابراین به نظر می‌رسد در محدوده ۱۱ تا ۱۲ میلیون رأس دام زنده کشتاری داریم که چنین عرضه‌ای در بازار دام بی‌سابقه خواهد بود. وی افزود: در بخش دام سنگین وضعیت ما خوب است به طوری که ماه کشتار می‌شد و خریدار نداشت باید در اسفند ماه یا فروردین ماه کشتار شود بنابراین وضعیت دام زنده داخلی نیز مناسب است و با کمبود دام زنده روبه‌رو نیستیم.

به گفته این مقام صنفی، اکنون کشور با انبوه‌گله دام در گوسفندی به دلیل کمبود تقاضا و بالا بودن قیمت‌ها روبه‌رو است زیرا طی ماه‌های اخیر

اقتصادی

اخبار



عبور از مرز یک

میلیون واحد مسکونی نوسازی شده در بافت‌های فرسوده

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: آمار نوسازی بافت‌های فرسوده پس از انقلاب تا به امروز ۱ میلیون شد و این آمار تا پایان سال از مرز ۱ میلیون نیز عبور خواهد کرد.

محمد آیینی با بیان اینکه از دوره پس از انقلاب تا به امروز ۱ میلیون واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده نوسازی شده است، گفت: در دولت لکوموتیو و تعمیرات ناوگان موجود تأمین می‌شود.

برخی فعالان این حوزه تأکید می‌کنند که برای جبران کمبود نیاز به واردات واگن و لکوموتیو داریم. اما متولیان بخش می‌گویند در کشور توان تولید برای رفع تمام نیاز در بخش حمل بار و مسافر را داریم.

کار آمدن دولت سیزدهم موضوع نوسازی واحدهای مسکونی در دولت سیزدهم با تأکیدات ریاست‌جمهوری محترم کشور با جدیت پیگیری شد و از دوره پس از انقلاب تا به امروز ۱ میلیون واحد مسکونی نیز نوسازی شده و تا پایان سال جاری نیز از مرز ۱ میلیون نیز قطعاً عبور خواهیم کرد. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران گفت: امسال و برای نخستین بار تسهیلات مرمت و مقاوم‌سازی در بافت تاریخی مصوب شد.

وی افزود: ۸۰ درصد مرمت و مقاوم‌سازی در بافت تاریخی وام ساخت ۴۵۰ میلیون تومان است که در مورد تهران ۲۴۰ میلیون تومان می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: این تسهیلات برای ساخت در سایر کلانشهرها ۳۲۰ میلیون تومان، در مراکز استان‌ها ۲۸۰ میلیون و سایر شهرها ۲۴۰ میلیون تومان است. حتی بناهای باززش روستایی هم این تسهیلات را دریافت می‌کنند. وی خاطرنشان کرد: مردم می‌توانند از تمامی تسهیلات بانکی نهفت ملی برای نوسازی بافت‌های فرسوده استفاده کنند.

ساخت ۵ پایانه مرزی جدید

«داریوش امانی» رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اظهار داشت: امسال نزدیک به ۱۱ میلیون تن آسفالت در شبکه راه‌های کشور اجرا شده است که در مقایسه با هفت سال گذشته از رشد حدود ۶۰ درصدی حکایت دارد. وی با اشاره به اقدامات مثبتی که در حوزه ترانزیت، بار و مسافر محقق شده است، از آغاز عملیات ساخت پنج پایانه مرزی در سال آینده خبر داد. امانی، جایه‌جایی ۵۱۵ تن کالا، افزایش ترانزیت کالا از ۹.۴ میلیون تن در سال ۱۴۰۱ به ۱۳ میلیون تن در سال جاری را گوشه‌هایی از خدمات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای عنوان کرد.

قیمت بلیت قطار در نوروز افزایش نمی‌یابد

جلال مختاری، مدیرکل روابط عمومی شرکت راه آهن در خصوص قیمت بلیت و نحوه فروش بلیت قطار‌ها گفت: قیمت بلیت قطارهای نوروزی تغییر و یا افزایشی نخواهد داشت و همانند اسفند ماه نحوه فروش اینترنتی خواهد بود به طوری که در ۴ ساعت ابتدایی فروش کاملاً اینترنتی و بعد از آن به صورت اینترنتی و حضوری خواهد بود.