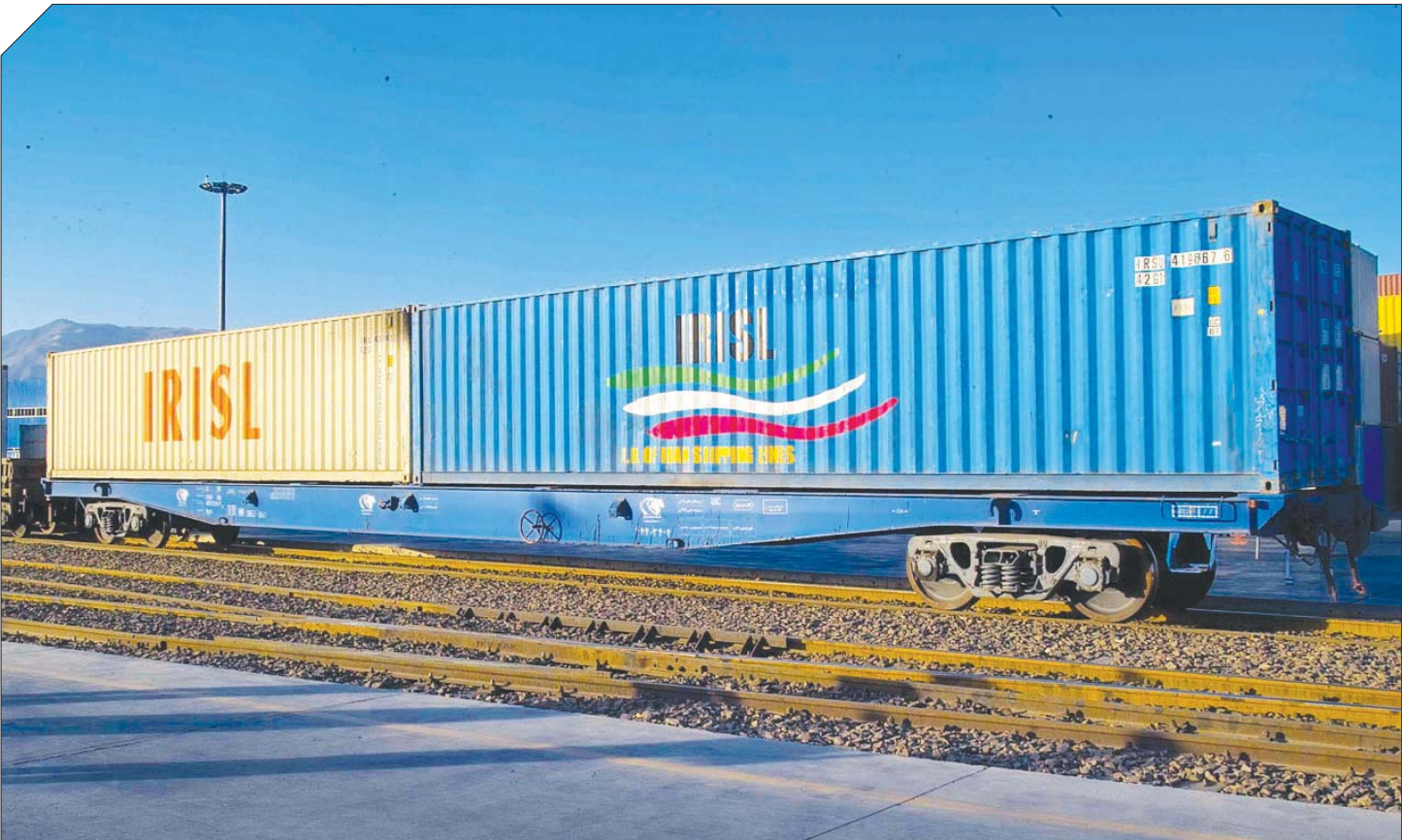


نیمی از لوکوموتیوهای ایران زمین گیر شده و صنایع بزرگ برای حمل و نقل ریلی بار خود دچار مشکل شده‌اند

زمین‌گیری قطار



مهام سلیمان بیگی؛ حدود نیمی از لوکوموتیوهای ایران زمین گیر شده است و بنا بر اعلام شرکت راه‌آهن ایران از ۹۵۰ دستگاه لوکوموتیو فقط حدود ۵۰۰ لوکوموتیو فعال هستند. رستم قاسمی، وزیر راه‌وشهرسازی، هم به کمبود شدید ناوگان ریلی بار تاکید دارد و می‌گوید که این بخش حداقل به هزار دستگاه لوکوموتیو نیازمند است. این کمبود شدید ناوگان ریلی باعث شده که بار صنایع بزرگ مانند فولاد، ذوب‌آهن، مس و معادن بیشتر از همیشه معطل بماند و بنا بر گفته فعالان این صنایع تأخیرهای بیشتر از ۲۰روزه حمل بار موجب کاهش ظرفیت تولید برخی از کارخانجات و اختلال در تولید شده است.

نیمی از لوکوموتیوهای ایران زمین گیر هستند
روزهای پایانی آذرماه سال گذشته میعاد صالحی، معاون وزیر راه‌وشهرسازی، تأیید کرد که با عقب‌ماندگی‌های درخورتوجهی در بخش ریلی نسبت به کشورهای همسایه و کشورهای توسعه‌یافته و حتی درحال توسعه مواجه هستیم. به گفته خود او همان زمان از ۹۵۰ دستگاه لوکوموتیو در کشور تنها ۵۰۰ دستگاه درحال حرکت بود؛ چراکه ۲۰۰ دستگاه از این تعداد از ۲۰ سال گذشته زمین‌گیر بودند و از آنها به‌عنوان برداشت قطعه استفاده می‌شد، کمتر از ۲۰۰ دستگاه دیگر هم در طول سال‌های ۹۷ تا ۱۴۰۰ از دست رفتند و حدود ۶۰ لوکوموتیو هم در هفت ماه اول سال گذشته زمین‌گیر شدند. اما حالا ظاهرا ماجرا بسیار فراتر رفته و عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی درحال آسیب‌رسانی به تولید صنایع بزرگ درآمدزای کشور است.

فعالان صنعت حمل‌ونقل ریلی می‌گویند که شرایط راه‌آهن هیچ وقت خیلی خوب نبود؛ ولی حالا دیگر وضعیت بسیار وخیم است و کمبود لوکوموتیو در کنار سوءمدیریت موجب افت چشمگیر حمل کالا در بخش ریلی شده است.
براساس گزارش شرکت راه‌آهن ایران در سال ۹۷ حمل‌ونقل ریلی بار حدود ۵۰ میلیون تن بوده است که با کاهش مداوم این سهم، سال گذشته میزان حمل‌ونقل ریلی بار به حدود ۴۰ میلیون تن رسیده است.

این وضعیت حالا موجب شده است که بار صنایع بزرگ روی زمین مانده و بسیاری از فعالان این صنعت معطل تأمین مواد اولیه یا حمل کالای نهایی شوند.

فعالان صنایع فولاد در این زمینه گزارش می‌دهند که این روزها بخشی از فعالیت صنعت فولاد به دلیل مشکلات حمل‌ونقل مختل شده است و حتی برخی کارخانه‌ها ظرفیت تولید خود را کاهش داده‌اند؛ چراکه مواد اولیه به‌موقع و به حد کافی به دست کارخانه‌های فولاد نمی‌رسد و راه‌آهن توان حمل بار مورد نیاز صنایع را ندارد.

این دسته از فعالان اقتصادی می‌گویند که درحال‌حاضر واگن‌های زیادی وجود دارد که بار سنگ آهن زده‌اند؛ اما روی خطوط ریلی معطل مانده و راه‌آهن توانایی سیرشان را ندارد. فعالان صنایع بزرگ همچنین می‌گویند که راه‌آهن ناوگان و لوکوموتیو کافی برای حمل بار ندارد.

وزیر راه و شهرسازی: ۱۰۰۰ لوکوموتیو کم داریم

چندی پیش رستم قاسمی، وزیر راه‌وشهرسازی، در نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی به موضوع کمبود لوکوموتیو اشاره کرد و گفت که برای بیش از ۱۴ هزار کیلومتر راه‌آهن به حدود هزار دستگاه لوکوموتیو نیاز داریم و اگر این حجم لوکوموتیو تأمین شود، امکان حمل ۲۰ میلیون تن بار ترانزیتی فراهم می‌شود که حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد برای

چالش روسیه برای صادرات نفت به آسیا

ابراهیم رضایی‌راد؛ پس از گذشت چند ماه از آغاز جنگ روسیه و اوکراین، تبعات این جنگ به‌خصوص در حوزه انرژی ادامه دارد. افزایش قیمت نفت و گاز موجب مشکلات گسترده در کشورهای واردکننده یا مصرف‌کننده انرژی شده است. کشورهای بزرگی که نیاز شدیدی به واردات انرژی دارند، بیش از پیش تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. ازجمله کشورهایی که بحران انرژی اخیر روی آنها تأثیر گذاشته است، دو کشور هند و چین هستند. تحریم‌های نفتی اتحادیه اروپا که در ژوئن به توافق رسیدند، تنها در دسامبر امسال اجرایی می‌شوند و طرح سقف قیمت هنوز درحال مذاکره است؛ بنابراین اثربخشی بالقوه آنها را نمی‌توان بر اساس صادرات فعلی نفت روسیه قضاوت کرد. تحریم‌های اتحادیه اروپا پس از

اعمال‌شدن، واردات بیشتر نفت روسیه به اروپا را ممنوع کرده و ناوگان نفتکش‌ها و خدمات بیمه دریایی اتحادیه اروپا را از کمک به روسیه برای ارسال نفت به بازارهای دیگر منع می‌کند. این تحریم‌های دریایی می‌تواند چالش بزرگی برای مسکو باشد. حدود ۸۰ درصد از صادرات نفت روسیه از طریق دریا و عمدتا با نفتکش‌های غربی انجام می‌شود. تقریبا همه این کشتی‌ها دارای بیمه مسئولیت نشأت حیاتی هستند که توسط یک کنسرسیوم پیچیده معروف به گروه بین‌المللی یا IG ارائه شده است. شرکت‌های اروپایی نقش بزرگی در IG دارند که ۹۵ درصد نفتکش‌های جهان را بیمه می‌کند. در ماه دسامبر، روسیه نه‌تنها به ناوگان غربی، بلکه به هر کشتی‌ای که مالک آن بخواهد بیمه IG را حفظ کند، دسترسی نخواهد



نشان‌دادن پتانسیل قطعه‌سازی کشور دانست و نتایج خوب بزرگ‌ترین گروه تجاری-صنعتی را تمرینش خواند. نجفی‌منش، رئیس انجمن قطعه‌سازان نیز با اشاره به فعالیت‌های صنعت قطعه‌سازی گفت: ما در کشور از یک افتخار بزرگ سود می‌بریم که قابل صادرات است و آن صنعت قطعه‌سازی کشور است. باید بتوانیم با ورود کیفی به بازارهایی مانند روسیه، در راستای معرفی و ارزآوری این صنعت حرکت کنیم. در ادامه برنامه، مجتبی نظری، مسئول غرفه شرکت‌های کروز، رازیکو و شرکت ایسکرا ضمن تشکر از زحمات برگزارکنندگان، وزارت صمت و سازمان توسعه تجارت گفت: نیاز است سازمان توسعه تجارت با حمایت و اصلاح فرایندهای مربوطه، به صادرات تولیدات صنعتی کمک بیشتری کند. همچنین برگزاری این قبیل نمایشگاه‌ها در کشورهای دیگر سی‌ای‌اس نیز پیگیری و به بازارهای صادراتی همسایگان مانند عراق توجه بیشتری شود. نظری درباره تضمین پرداخت‌های مربوط به صادرات در کشور روسیه نیز درخواست کرد با هماهنگی وزارتخانه‌های دو طرف، توافقاتی ایجاد شود تا صادرکنندگان در برگشت پول‌های صادراتی دچار مشکل نشوند.

راه‌آهن دولتی معتقد است که باید از محل تهاث نفت لوکوموتیو وارد کرد؛ چراکه بودجه‌ای که دولت به راه‌آهن می‌دهد، برای تعمیر کم است؛ به‌همین‌دلیل آنها دنبال مکانیسم تأمین مالی خارج از بودجه هستند؛ مثل تهاث. او معتقد است حرف

بخش خصوصی از دو منظر بهتر به نظر می‌رسد؛ اول اینکه سریع‌تر جواب می‌گیریم؛ چون نیازی به چندین ماه صبر برای ساخته‌شدن و واردات لوکوموتیو نیستیم و دوم اینکه این لوکوتیوها ثروتی هستند که نیازمند تعمیرند. مگر وقتی ماشین شخصی‌مان خراب می‌شود، به‌جای تعمیر ماشین نو می‌خریم؟ به گفته نظری بخش خصوصی حتی خودش مایل به سرمایه‌گذاری برای انجام این تعمیر شده؛ اما راه‌آهن زیر بار نمی‌رود. او می‌افزاید: سابقه ناموفقی در واگذاری لوکوموتیو دولتی به بخش خصوصی وجود داشته و همین سابقه بهانه امتناع دولت است.

بنا بر توضیحات این کارشناس گویا پیش‌ازاین تعدادی لوکوموتیو برای تعمیر به بخش خصوصی واگذار شده است؛ اما بخش خصوصی نتوانسته آنها را به‌موقع تعمیر کند و به شبکه تحویل بدهد؛چراکه ظاهرا میزان خرابی لوکوموتیوها بیش از توافق بوده و دولت غش در معامله کرده است. او ادامه می‌دهد: به‌هرحال این موضوع یک تجربه تلخ رقم زده و دولت حالا همان را بهانه کرده که بگوید این روش موفق نیست. درحالی‌که الان شرایط فرق کرده و ما صنایع پردرآمدی

داریم که اشتباهای انجام این کار را دارند؛ چون قیمت‌های جهانی کالاهایی مثل فولاد بالا رفته و برای‌شان صرفه اقتصادی دارد که با تعمیر لوکوموتیو زودتر به تولید بالاتر و درآمد بیشتر برسند. بااین‌حال راه‌آهن هنوز دوست ندارد دست از تصدی‌گری بردارد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته در پایان خاطرنشان می‌کند که طبق قانون راه‌آهن از سال ۸۸ موظف به واگذاری صددرصدی تمام لوکوموتیوها و بخش‌های دیگر به بخش خصوصی بوده تا نقش تصدی‌گرانه خودش را کاهش دهد؛ ولی چون از طریق لوکوموتیوهای سالمش درآمد دارد، نگران است که با واگذاری لوکوموتیوهای زمین‌گیر، بخش خصوصی دیر یا زود سراغ لوکوموتیوهای سالمش هم برود.

آلارم نگرانی فولادی‌ها به‌صدا درآمده‌است

رضا شهرستانی، رئیس اتحادیه فروشندگان فولاد، نیز مشکلات پیش‌آمده در چرخه تولید در این زمینه را تأیید می‌کند و به «شرق» می‌گوید: به خاطر کمبودها در بخش ریلی و سرعت پایینی که داریم، هزینه بخش ریلی‌مان که همه‌جای دنیا یک‌ششم قیمت جاده‌ای است، بالا رفته و حتی هزینه فعلی ما مقداری بیشتر از هزینه حمل جاده‌ای است. علاوه‌براین به خاطر فرسودگی ناوگان ریلی‌مان ما با تأخیرات عدیده‌ای هم مواجه می‌شویم؛ ضمن اینکه شاهد تصادفات و

داشت. این می‌تواند منجر به فروپاشی ظرفیت نفتکش‌های موجود شود که تا چهار میلیون بشکه در روز از نفت مسکو (نیمی از کل صادرات آن) در سواحل روسیه سرگردان شود.

طرح سقف قیمتی ایالات متحده، مکمل تحریم‌های اتحادیه اروپاست و هدف آن کاهش شدید درآمدهای نفتی مسکو است و درعین‌حال خطر شوک عرضه نفت را نیز کاهش می‌دهد. این طرح به کشتی‌ها اجازه می‌دهد تا پس از دسامبر به حمل نفت روسیه ادامه دهند و همچنان بیمه IG خود را حفظ کنند، مشروط بر اینکه نفت با قیمت‌های بسیار کاهش‌یافته فروخته شود.

تأثیر هر دو طرح بر چین و هند چه خواهد بود؟

تحریم‌ها بر چین و هند تأثیر متفاوتی خواهند گذاشت. هر دو واردکنندگان عمده نفت روسیه هستند که تنها اتحادیه اروپا از آنها پیشی گرفته است. اما مسیرهای عرضه چین در مقایسه با هند در برابر تحریم‌ها بسیار کمتر آسیب‌پذیر است. تقریبا تمام واردات روسیه از چین از طریق خط لوله سبری شرقی جریان می‌یابد که اکنون برخی مستقیما و برخی دیگر با کشتی از بنادر اقیانوس آرام روسیه به چین منتقل می‌شود. از آنجایی که این بنادر نزدیک هستند، این تجارت در اقیانوس آرام به ظرفیت متوسطی نیاز دارد. تحت تحریم‌ها، چین ممکن است ارزش آن را نداشته باشد که این ظرفیت را با جداکردن بخشی از ناوگان خود و بیمه‌کردن آن برای خود فراهم کند.

بااین‌حال، اگر چین بخواهد واردات از روسیه را افزایش دهد، باید بشکه‌های اضافی را از بنادر غربی روسیه در دریای بالتیک و دریای سیاه در یک سفر سه‌ماهه برگشت بیاورد. مسافت، پیچیدگی و خطر تحریم احتمالا چین را از اختصاص تعداد زیادی از نفتکش‌های خود به این مسیر طولانی غربی منصرف می‌کند. علاوه بر این، حتی اعزام کل ناوگان چین تنها بخشی از نیازهای ظرفیت نفتکش‌های روسیه را برآورده می‌کند.

هند ممکن است برای حفظ واردات روسیه تحت تحریم‌ها کار سخت‌تری پیش‌رو داشته باشد. از ماه مارس، روسیه بخش بزرگی از صادرات خود را از طریق دریا به هند منتقل کرده است. بااین‌حال، در ماه دسامبر این روند می‌تواند به‌سرعت معکوس شود. ظرفیت محدود تانکرها ممکن