

بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ضروری است

اصلاح، بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در تمام بخش‌ها یک امر ضروری به‌شمار می‌آید چراکه با تقویت این حوزه هزینه‌ها به جایی کاهش یافته و در نهایت قیمت تمام‌شده کالاها پایین می‌آید.

به گزارش سایت خبری پرسون، یکی از عمده مشکلاتی که تولید در ایران با آن دست و پنجه نرم می‌کند مربوط به مسائل مربوط به حمل و نقل می‌شود؛ اشکالات سیستم حمل‌ونقل کشور و هزینه‌های سرباری که برای تولیدکننده به‌وجود می‌آورد موجب شده، بنگاه‌های اقتصادی هم در بخش صادرات و هم در حوزه فروش داخلی با مشکلات عدیده‌ای مواجه شوند.

آنطور که کارشناسان و فعالان اقتصادی می‌گویند در شرایط فعلی اصلاح و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در تمام بخش‌ها به ویژه جاده‌ای، ریلی و دریایی و بازسازی این بخش یک امر ضروری به‌شمار می‌آید چراکه با تقویت این حوزه هزینه‌های جابه‌جایی محصولات برای تولیدکننده کاهش یافته و در نهایت قیمت تمام‌شده کالاها مناسب خواهد شد.

کمبود لوکوموتیو داریم

در این رابطه، سید علی حسینی عضو کمیسیون لجستیک و گمرک و حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران در مورد اثرگذاری حمل و نقل بر بخش تولید و بازرگانی کشور، اظهار کرد: در وهله نخست باید به بخش حمل و نقل ریلی اشاره کرد که با توجه به ارزان بودن این بخش، استفاده زیادی می‌شود. منتهی مشکلی که در این بخش داریم کمبود لوکوموتیو داریم که به دلیل تحریم‌ها این لوکوموتیوها زیاد نیست و با پدیده رسول واگن با بار مواجه هستیم یعنی واگن‌ها را بارگیری کرده ایم اما به دلیل نداشتن دیزل لوکوموتیو، دیو شده اند.

وی افزود: پیشنهاد شد که تولید داخل را به راه آهن اختصاص دهند و در صورت نیاز، از خارج لوکوموتیو وارد کنیم.

کشتیرانی باید نوسازی شود

حسینی گفت: در بخش دریایی هم به دلیل تحریم‌ها هم در زمینه صادرات و هم در زمینه واردات، مشکلاتی در بخش بارگیری در دریا داریم؛ کشتی‌های حامل بار به کشورهای خارجی می‌روند و بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی باید آلاینده‌گی پایینی داشته باشد، در بعضی مواقع به دلیل عدم نوسازی و به‌روزرسانی کشتی‌ها، مواد اولیه شرکت‌های تولیدی ما با تأخیر وارد کشور می‌شود که تولیدکنندگان را با مشکل مواجه می‌کند. در بخش صادرات هم از این دست مشکلات به وجود می‌آید.

وی تصریح کرد: جدای از این موضوع، در حمل و نقل دریایی نسبتاً سبک در خلیج فارس، به دلیل اینکه برخی از کشورها همچون بحرین و کویت از پذیرش کشتی‌های ما خودداری می‌کنند، به همین دلیل در این زمینه هم مشکل داریم و باید با مذاکراتی که انجام می‌شود این مشکلات حل شود.

سهم کشتیرانی ایران در دریای خزر باید بالای ۵۰ درصد باشد

عضو اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: در دریای خزر از این دست مشکلات داریم البته در سالهای اخیر سهم ایران در کشتیرانی در دریای خزر سهم نسبتاً قابل قبولی شده و حدود ۴۰ درصد ایران سهم دارد اما نظر ما این است که این سهم باید بالای ۵۰ درصد قرار گیرد.

عمر ناوگان جاده‌ای ما بالاست

وی به حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد و گفت: به دلیل فرسودگی ناوگان و بالا بودن هزینه‌های نگهداری ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و نبودن سیستم هوشمند حمل و نقل در ترابری سنگین، مشکلاتی را در این زمینه داریم که مهم‌ترین آنها خودمالکی کامیون‌هاست که در بیشتر مواقع بارهایی را می‌زنند که به سودشان باشد و از این طریق هزینه‌های بالای نگهداری کامیون‌هایشان را جبران کنند.

حسینی افزود: پیشنهاد دادیم که دولت در گسترش شرکت‌مالکی کار کند و نوسازی ناوگان را انجام دهد؛ همچنین با توجه به اینکه میانگین عمر ناوگان ما ۲۵ سال است عمر ناوگان را پایین بیاورد.

پیمایش ناوگان در ایران یک سوم میانگین جهانی است

وی در مورد گران بودن حمل و نقل جاده‌ای، گفت: ما دو برابر ناوگان مورد نیاز ناوگان داریم اما پیمایش ناوگان با بار در کشور ۶۰ تا ۷۰ هزار کیلومتر است در حالی که در کشورهای دیگر این پیمایش بالای ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار کیلومتر است؛ در نتیجه ناوگان از نظر اقتصادی دچار مشکل است و هزینه‌ها

بالاست و برای رانندگان نمی صرفد که سرویسی انجام دهند. اگر هم بخواهند کرایه ها را بالا ببرند جوابگو نیست و هزینه های تولید بالا می رود.

حسینی افزود: همچنین با توجه به پراکندگی صنایع و تولیدکنندگان در داخل کشور، نیاز داریم که رانندگان ما در تمام مناطقی که بار است، بارگیری و تخلیه انجام دهند اما می بینیم که بیشتر رانندگان سعی می کنند به سمت بنادر یا شهرهای اصلی تولید کشور بروند. بنابراین بسیاری از شهرها با مشکل کمبود کامیون مواجه هستند.

هوایمای باری نداریم

عضو کمیسیون لجستیک و گمرک و حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران به حمل و نقل هوایی هم اشاره کرد و گفت: در بخش هوایی هم با فرسودگی ناوگان مواجهیم که صادرات محصولات کشاورزی با چالش رو به رو کرده است. به شدت نیازمند هوایمای باری هستیم تا تولیدات کشاورزی را به سایر کشورها صادر کنیم، به خصوص در این شرایط که بین روسیه و اوکراین جنگ پیش آمده است.

وی تصریح کرد: در بخش حمل و نقل ریلی از سوی دولت سرمایه گذاری شده است؛ در بخش دریایی هم بنادر تقریباً مجهز شده اند اما در بخش فرسودگی ناوگان، یک مقداری عقب هستیم به همین دلیل هم سن ناوگان ما بالاست. در حال حاضر هم ناوگان جاده ای ما ۲۵ سال است در حالی که باید ۱۵ سال باشد.

عضو اتاق بازرگانی ایران گفت: عملاً در ناوگان حمل و نقل جاده ای سوخت به قیمت نازلی داده می شود اما کافی نیست و باید برنامه منسجم و بالغی داشته باشیم تا بهره وری ناوگان را بالا ببریم.

منبع: مهر