

واردات تاکسی و ناوگان حمل و نقل عمومی از منطقه آزاد



مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) گفت: در فاز فعلی، این منطقه آزاد برای واردات ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله تاکسی، مینی بوس، اتوبوس، کشنده و واگن در نظر گرفته شده و می تواند نیاز حمل و نقل عمومی نه فقط تهران بلکه سراسر کشور را تأمین کند. کمالینکه اکنون تعدادی خودرو سواری وارد شده که امکان تبدیل به تاکسی و پلاک گذاری تاکسی را دارند، اما هنوز وارد چرخه عملیاتی نشده اند.

رامین کاشف آذر در گفت و گو با ایسنا، اظهار کرد: منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از ظرفیت های کم نظیر یک منطقه آزاد درون سرزمینی برخوردار است، زیرا در مجاورت تهران و در داخل استان تهران قرار دارد و می تواند به عنوان ظرفیتی برای تأمین نیازهای کشور در حوزه حمل و نقل عمومی مورد استفاده قرار گیرد.

وی افزود: در فاز فعلی، تمرکز منطقه آزاد فرودگاه امام(ره) بر حمل و نقل عمومی است و این یک فرصت بی نظیر محسوب می شود تا نیاز کشور در حوزه هایی مانند تاکسی، مینی بوس، اتوبوس، کشنده، واگن و سایر تجهیزات حمل و نقل عمومی از طریق این منطقه تأمین شود.

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) با تأکید بر اینکه این ظرفیت صرفا برای تهران نیست، گفت: هدف این است که از این ظرفیت برای کل کشور استفاده شود تا پس از پلاک گذاری، ناوگان وارد شده بتوانند در نقاط مختلف کشور مورد استفاده قرار گیرد. مجوزهای مربوط به پلاک گذاری اتوبوس ها نیز دریافت شده و تفاهم نامه های مربوط در حال انجام است.

کاشف آذر ادامه داد: اگر قرار است حمل و نقل عمومی از طریق این منطقه آزاد وارد کشور شود باید به گونه ای باشد که همه مردم ایران از آن منتفع شوند. به همین دلیل این منطقه را می توان یک منطقه ویژه برای حمل و نقل عمومی دانست؛ ظرفیتی که در سایر مناطق آزاد به این شکل تعریف نشده است.

استقبال از ظرفیت جدید در حال شکل گیری است

وی با بیان اینکه به تدریج اقبال نسبت به این ظرفیت در حال افزایش است، گفت: کسانی که قرار است واردات را انجام دهند، نهادهای تسهیل گر و همچنین متقاضیان چه در بخش خصوصی و چه در بخش حاکمیتی، به تدریج در حال باور کردن این ظرفیت هستند و متوجه شده اند که اتفاق جدیدی در حال شکل گیری است.

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از مجموعه های مختلفی که در ایجاد این ظرفیت همکاری کرده اند نیز قدردانی کرد و افزود: از مقام عالی وزارت، استانداری تهران، پلیس راهور و همه مجموعه هایی که برای ایجاد این ظرفیت همکاری کردند، تشکر می کنم. به نظر من این اتفاق می تواند در فاز نخست، بخشی از مشکلات حوزه حمل و نقل عمومی کشور را با توجه به شرایط فعلی برطرف کند.

واردات خودرو سواری نیازمند تصمیم در سطوح بالاتر است

کاشف آذر درباره احتمال واردات خودروهای سواری از منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) در فاز دوم نیز اظهار کرد: اینکه در آینده امکان واردات خودروی شخصی از این منطقه فراهم شود یا خیر، تصمیمی است که باید در سطوح بالاتر گرفته شود و در اختیار ما نیست.

وی ادامه داد: در چنین تصمیمی باید شرایط روز کشور، مطالبه عمومی، شرایط تأمین کنندگان داخلی و وضعیت تولید کنندگان داخلی هم زمان مورد توجه قرار گیرد. نمی توان صرفا با توجه به وجود یک مطالبه عمومی درباره یک تصمیم کلان اقتصادی تصمیم گیری کرد. مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) گفت: اگر قرار باشد چنین تصمیمی گرفته شود، باید همه ابعاد آن از جمله منافع مردم، شرایط تولید داخل و جلوگیری از سودجویی احتمالی مورد بررسی قرار گیرد.

تعدادی تاکسی وارد شده اما هنوز وارد چرخه عملیاتی نشده است

کاشف آذر درباره میزان واردات انجام شده از منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) نیز گفت: در بخش خودروهای سواری، تعدادی خودرو وارد شده که امکان تبدیل به تاکسی و پلاک گذاری تاکسی را دارند، اما هنوز وارد چرخه عملیاتی نشده اند.

وی افزود: البته مدت زیادی از آغاز این فرآیند نگذشته و در همین فاصله، رویدادها و شرایط مختلفی در کشور اتفاق افتاده است. از طرف دیگر، هنوز آن باور و شناخت لازم نسبت به ظرفیت منطقه آزاد نیز به طور کامل شکل نگرفته است، اما اکنون این روند در حال پیشرفت است.

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) تأکید کرد: در حال حاضر تمرکز اصلی بر حمل و نقل عمومی است و میادواریم از این ظرفیت، دستاورد مناسبی برای مردم تهران و سراسر کشور حاصل شود.

گروه زیر ساخت

editor@smtnews.ir

تجارت جاده ای زیر سایه فرسودگی



نمی شود و می تواند مصرف سوخت، ایمنی، هزینه حمل کالا و حتی سرعت جابه جایی محموله ها را تحت تأثیر قرار دهد. از سوی دیگر، محدودیت منابع ارزی، نوسازی را با چالش جدی مواجه کرده است.

اکنون این پرسش مطرح است که چگونه می توان بدون فشار بیشتر بر منابع ارزی، مسیر نوسازی ناوگان جاده ای و حفظ توان حمل و نقل کشور را هموار کرد؟

مشکلات همیشگی شبکه جاده ای، یک واقعیت مهم را پررنگ کرده است؛ استمرار تجارت فقط به داشتن مسیرهای ارتباطی وابسته نیست، بلکه به ناوگانی نیاز دارد که از نظر فنی، ایمنی و بهره وری توان پاسخگویی به این حجم از تقاضا را داشته باشد. با این حال، بخش قابل توجهی از ناوگان حمل و نقل جاده ای کشور همچنان با مشکل فرسودگی مواجه است؛ موضوعی که آثار آن تنها در افزایش هزینه تعمیر و نگهداری خودروها خلاصه

ناوگان فرسوده؛ هزینه پنهان تجارت جاده ای

ایسن عوامل در نهایت هزینه حمل کالا را افزایش می دهد و می تواند بخشی از فشار هزینه ای را به تولید و مصرف منتقل کند. از سوی دیگر، فرسودگی با مسئله ایمنی نیز ارتباط مستقیم دارد. افزایش سن ناوگان، در صورت نبود نگهداری مناسب و دسترسی محدود به قطعات استاندارد، می تواند ریسک خرابی و حوادث را افزایش دهد. بنابراین نوسازی ناوگان را نباید صرفا طرحی برای جایگزینی خودروهای قدیمی با مدل های جدید دانست؛ این فرآیند بخشی از سیاست کاهش هزینه و افزایش بهره وری در کل زنجیره تجارت کشور است.

نسخه نوسازی متناسب با محدودیت های اقتصادی

با وجود ضرورت نوسازی، اجرای آن با یک مانع مهم روبه رو است: منابع مالی و ارزی. خرید ناوگان جدید، به ویژه کشنده های سنگین، سرمایه قابل توجهی می خواهد و در شرایطی که دسترسی به ارز محدود است، نمی توان تمام بار نوسازی را بر واردات گذاشت. از این رو، سیاست گذاری در این حوزه باید چند مسیر را همزمان فعال

میانگین عمر کشنده ها به ۱۸ سال رسید

نمی تواند تصویر دقیقی از وضعیت فرسودگی ارائه دهد. وجود تعداد قابل توجهی کشنده با عمر چند دهه، به معنای آن است که بخشی از ظرفیت حمل و نقل کشور با خودروهایی تأمین می شود که از نظر مصرف سوخت، هزینه تعمیر و نگهداری و شاخص های ایمنی، فاصله قابل توجهی با ناوگان جدید دارند.

ظرفیت نوسازی سالانه ۴ هزار کشنده

در شرایطی که تجارت دریایی با محدودیت مواجه شده و بار بیشتری به سمت جاده هدایت می شود، این مسئله اهمیت دوجندانی پیدا می کند. افزایش کارکرد کشنده های قدیمی برای پاسخگویی به تقاضای بیشتر حمل کالا، می تواند استهلاک، خرابی و هزینه تعمیرات را افزایش داده و در نهایت موجب کاهش بهره وری ناوگان و کند شدن جریان توزیع کالا شود. بنابراین، نوسازی ناوگان دیگر صرفا یک برنامه توسعه ای بلندمدت نیست، بلکه بخشی از الزامات حفظ تاب آوری اقتصادی کشور در شرایط بحرانی محسوب می شود.

قلی زاده از ظرفیت نوسازی سالانه ۴ هزار کشنده خبر داد و گفت: سال گذشته ۴ هزار دستگاه در سامانه نوسازی ثبت شد و این

در روزهایی که مسیرهای تجارت با محدودیت های بیشتری روبه رو شده اند، جاده بیش از گذشته به یکی از مهم ترین تکیه گاه های اقتصاد کشور تبدیل شده است. جریان کالا از بندر، مرزها و مراکز تولید تا بازار مصرف، بیش از هر زمان دیگری به کامیون ها و کشنده هایی وابسته است که باید بتوانند بدون وقفه در این زنجیره حرکت کنند.

افزایش فشار بر حمل و نقل زمینی در شرایط بحرانی، در کنار

تجارت جاده ای در اقتصاد ایران تنها به جابه جایی کالا از نقطه ای به نقطه دیگر محدود نمی شود؛ این بخش حلقه ای مهم میان تولید، بنادر، مرزها، مراکز توزیع و بازار مصرف است. هر اختلال در عملکرد آن می تواند به سرعت خود را در هزینه حمل، زمان تحویل کالا و نرخ تمام شده نشان دهد. اهمیت این شبکه در شرایطی که بخشی از ظرفیت حمل و نقل دریایی با محدودیت مواجه شده، بیشتر از گذشته نمایان شده است. در چنین وضعیتی، افزایش اتکا به جاده بدون توجه همزمان به ظرفیت ناوگان می تواند فشار مضاعفی بر شبکه حمل و نقل وارد کند. براساس آمار اعلام شده از سوی سازمان راهداری، میانگین عمر کشنده های فعال کشور به ۱۷ تا ۱۸ سال رسیده است؛ رقمی که نشان می دهد مسئله فرسودگی دیگر موضوعی حاشیه ای نیست و باید آن را در چارچوب امنیت و پایداری زنجیره تأمین بررسی کرد. کامیون فرسوده فقط یک وسیله نقلیه قدیمی نیست؛ هزینه تعمیرات و نگهداری آن بیشتر است، احتمال توقف آن افزایش می یابد و مصرف سوخت بالاتری دارد. مجموعه

مهدی قلی زاده، مدیر توسعه و نوسازی ناوگان سازمان راهداری با اشاره به چالش های موجود در حوزه نوسازی ناوگان، گفت: تغییر نرخ بنزین می تواند مردم را دوباره به سمت حمل و نقل عمومی سوق دهد، اما تأمین زیرساخت های این بخش زمان بر است و باید از سال ها قبل برای آن برنامه ریزی می شد.

وی افزود: دولت در یک سال و نیم گذشته با شرایط بحرانی و محدودیت های مختلف مواجه بوده و بسیاری از برنامه های بلندمدت امکان اجرا پیدا نکردند. در چنین شرایطی، چالش اصلی کشور منابع درآمدی و ارزی است و همه نیازهای وارداتی از یک سبد ارزی تأمین می شود؛ بنابراین تخصیص منابع باید بر اساس اولویت های کشور انجام شود.

قلی زاده درباره وضعیت سنی ناوگان حمل و نقل جاده ای نیز بیان کرد: متوسط عمر کشنده ها حدود ۱۷ تا ۱۸ سال است. اگرچه این رقم با توجه به سن فرسودگی ۲۵ ساله در نگاه نخست قابل قبول به نظر می رسد، اما تعداد زیادی کشنده با عمر بسیار بالا در ناوگان وجود دارد که میانگین سنی را افزایش داده اند.

این اظهارات نشان می دهد تکیه بر میانگین سنی ناوگان به تنهایی

ناوگان حمل و نقل جاده ای را می توان یکی از سرمایه های کمتر دیده شده اقتصاد کشور دانست؛ سرمایه ای که زمانی اهمیت آن بیشتر آشکار می شود که جریان تأمین کالا با محدودیت یا اختلال روبه رو باشد. کامیون ها و کشنده ها در ظاهر ابزار جابه جایی هستند، اما عملکرد آنها مستقیما با فعالیت کارخانه ها، تأمین مواد اولیه، صادرات و واردات، توزیع کالا و حتی نرخ نهایی محصول ارتباط دارد. به همین دلیل، هرگونه تأخیر در نوسازی این ناوگان، صرفا افزایش سن چند هزار وسیله نقلیه نیست؛ بلکه می تواند هزینه های بیشتری را به کل اقتصاد تحمیل کند.

با این حال، نوسازی ناوگان نباید به یک هدف عددی تقلیل پیدا کند. اینکه چه تعداد کامیون از رده خارج و چه تعداد خودروی جدید جایگزین شود، تنها بخشی از مسئله است. کیفیت ناوگان

ظرفیت قابلیت افزایش دارد، اما فعال شدن سامانه و تأمین ارز، شرط اجرای آن است. وی همچنین از برنامه حذف کشنده های بالای ۵۰ سال با پرداخت پاداش نقدی خبر داد و خاطرنشان کرد: براساس پیشنهاد مطرح شده، علاوه بر گواهی اسقاط، مبلغی معادل ۱۵ هزار دلار از محل صرفه جویی سوخت به مالک ناوگان فرسوده پرداخت می شود تا این خودروها از چرخه حمل و نقل خارج شوند.

در مجموع، چالش ناوگان فرسوده را نمی توان با اتکا به یک سیاست مقطعی حل کرد. تجارت جاده ای در شرایط کنونی بیش از گذشته به ستون فقرات جابه جایی کالا تبدیل شده و هرگونه اختلال در ظرفیت آن می تواند آثار خود را در هزینه حمل، نرخ کالا و استمرار تجارت نشان دهد. از این رو، فعال سازی ظرفیت نوسازی ۴ هزار دستگاهی، تأمین پایدار منابع ارزی، تسریع در اسقاط کشنده های بسیار قدیمی و استفاده از مشوق هایی می تواند بخشی از فشار موجود بر ناوگان را کاهش دهد؛ مشروط بر آنکه نوسازی از یک برنامه محدود به یک سیاست پایدار و مستمر برای حفظ امنیت زنجیره تأمین کشور تبدیل شود.

سخن پایانی

جدید، مصرف سوخت، استاندارد های ایمنی، دسترسی به قطعات، خدمات پس از فروش و توان تعمیر و نگهداری نیز باید در سیاست گذاری مورد توجه قرار گیرد. در غیر این صورت، ممکن است بخشی از ناوگان از نظر سنی جوان شود، اما هزینه های بهره برداری همچنان بالا باقی بماند. از سوی دیگر، محدودیت منابع ارزی ایجاب می کند که سیاست نوسازی از یک نسخه واحد فاصله بگیرد. واردات می تواند بخشی از نیاز را پاسخ دهد، اما در کنار آن باید ظرفیت تولید داخلی، توسعه فناوری، تأمین قطعات و امکان ساخت یا مونتاژ اقتصادی خودروهای سنگین نیز تقویت شود. همچنین نظام اسقاط باید به گونه ای طراحی شود که خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل، برای مالک آن نیز از نظر اقتصادی امکان پذیر باشد. در این میان، مسئله تأمین مالی اهمیت ویژه ای دارد. راننده یا

شرکت حمل و نقل زمانی می تواند وارد فرآیند نوسازی شود که درآمد حاصل از فعالیت، امکان بازپرداخت هزینه خرید ناوگان جدید را فراهم کند. بنابراین سیاست اعتباری، نرخ تسهیلات، مدت بازپرداخت و مشوق های اقتصادی باید متناسب با واقعیت درآمدی این بخش طراحی شود.

در نهایت، نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای را باید بخشی از برنامه تاب آوری اقتصادی کشور دانست. جاده زمانی می تواند بار بیشتری از تجارت را به دوش بکشد که ناوگان آن نیز توان پاسخگویی به این مسئولیت را داشته باشد. امروز مسئله فقط جوان سازی کامیون ها نیست؛ موضوع، کاهش هزینه تجارت، افزایش ایمنی، حفظ جریان کالا و آماده سازی شبکه حمل و نقل برای شرایطی است که اقتصاد کشور بیش از گذشته به مسیرهای زمینی متکی می شود.