رکوردزنی کمی اما بدون کیفیت

اختلالات شبکه تلفن همراه دولتی یا همان همراه اول همگام با توسعه روزافزون این شبکه و افزایش تعداد مشترکان، روزبه روز در حال تشدید است و وارد مرحله تازه‌ای می‌شود و همین موضوع بسیاری از مشترکان را ناخرسند کرده است.

به گزارش خبرنگار «ایران»، خط روی خط شدن، قطع ارتباط و قطع پوشش شبکه از جمله اختلالاتی است که طی ۶ ماه گذشته نارضایتی مشترکان همراه اول را به دنبال داشته است به گونه‌ای که پنجشنبه گذشته ارتباط مشترکان سیم کارت‌های دائمی کدهای ۱ و ۴ از ابتدای روز تا بعدازظهر به دلیل قطع پوشش شبکه امکانپذیر نبود و دیروز هم مشترکان سیم کارت‌های اعتباری این اپراتور از پوشش شبکه خارج شدند.

مشترکان این نوع سیم کارت‌ها دیروز در زمان برقراری تماس با پیغام «حساب شما مختل می‌باشد» مواجه می‌شدند و در تماس با این سیم کارت‌ها نیز بوق اشغال مدتها شنیده می‌شد.مدیران شرکت ارتباطات سیار این اختلالات را ناشی از توسعه شبکه عنوان می کنند اما مشترکان همراه اول معتقدند بهتر است مسئولان به جای توسعه کمی شبکه و تمرکز بر روی رکوردزنی تعداد مشترکان، برای ارتقای کیفی شبکه نیز اقدامی انجام دهند. افزایش اختلالات شبکه در حالی است که شرکت ارتباطات سیار قصد دارد ۲۷ اردیبهشت‌ماه رکورد افزایش تعداد مشترکان خود به ۲۷ میلیون نفر را به ثبت برساند و در همین ارتباط نیز وزیر ارتباطات دیروز به ایسنا گفت: این شرکت آمادگی دارد ۱۰ میلیون شماره جدید واگذار کند.

جهان

گرانی ۲۰ تا ۴۲۰ درصدی ۷۰ کالای اساسی در جهان

تازه‌ترین گزارش بانک جهانی حاکی است، قیمت جهانی بیش از ۷۰ نوع کالای اساسی در دنیا طی یک سال اخیر بین ۲۰ تا ۴۲۰ درصد افزایش داشته که در این میان مواد غذایی و نهاده‌های کشاورزی بالاترین رشد قیمت را شاهد بوده‌اند. بانک جهانی در تازه‌ترین آمار خود از افزایش قیمت جهانی کالاهای اساسی، اعلام کرد: قیمت مواد غذایی طی یک سال اخیر از سه ماهه اول سال ۲۰۰۷ تا سه ماهه اول سال ۲۰۰۸ بین ۷۱ تا ۱۰۲ درصد افزایش داشته است.غلات از جمله دیگر کالاهای اساسی بوده که طی یک سال اخیر رشد قابل توجهی را در قیمت ثبت کرده است.بر این اساس گندم و برنج طی یک سال گذشته بالاترین رشد قیمت را در بین غلات داشته‌اند و قیمت گندم در کانادا طی این مدت از ۲۳۳ دلار در هر تن به ۶۲۱ دلار رسید که رشد ۱۶۷ درصدی را نشان می‌دهد.قیمت گندم در امریکا نیز از ۱۹۸ دلار به ۴۱۱ دلار رسید که رشد ۱۰۷ درصدی داشته است و قیمت گندم سورگوم نیز با ۲۴ درصد رشد از ۱۷۵ دلار به ۲۱۸ دلار در هر تن رسید.بنابر گزارش بانک جهانی، قیمت برنج تایلندی از نوع ویژه از ۲۵۴ دلار در هر تن در سه ماهه اول سال ۲۰۰۷ به ۵۲۲ دلار در هر تن رسید که رشد ۱۰۵ درصدی را نشان می‌دهد.این گزارش حاکی است قیمت جو در جهان از ۱۵۳ دلار در هر تن به ۲۱۶ دلار رسید که ۴۱ درصد رشد داشته و ذرت نیز با ۲۹ درصد رشد از ۱۷۰ دلار در هر تن به ۲۲۰ دلار رسید. متوسط سه ماهه قیمت جهانی نفت نیز از ۵۷ دلار به ۹۵ دلار رسید که رشد بالایی را نشان می‌دهد.بر اساس این گزارش قیمت جهانی گاز نیز از ۸/۵ دلار در هر میلیون مترمکعب به ۱۰/۸۶ دلار رسید.قیمت جهانی طلا با رشد ۴۲ درصدی از ۶۵۰ دلار در هر اونس به ۹۲۶ دلار رسید و قیمت نقره نیز با افزایش ۳۲ درصدی از ۱۳۳۲ دلار در هر اونس به ۱۷۶۵ دلار رسید.قیمت جهانی انواع فولاد نیز طی یک سال اخیر از ۲۷ تا ۵۰ درصد رشد داشته است و قیمت قلع نیز با ۳۹ درصد رشد مواجه شده است. به گزارش فارس، گزارش بانک جهانی حاکی است، قیمت برخی نهاده‌های کشاورزی طی این یک سال بالاترین رشد قیمت را داشته است و به عنوان مثال قیمت یک نوع کود شیمیایی از نوع فسفات از ۴۵ دلار در هر تن به ۲۳۴ دلار در هر تن افزایش یافت که رشد ۴۲۰ درصدی را نشان می‌دهد.

گزارش

توزیع ۳۰ هزار تن برنج توسط دولت

معاون توسعه بازرگانی داخلی وزارت بازرگانی، از توزیع ۳۰هزار تن برنج با هدف تنظیم بازار داخلی در سراسر کشور خبر داد. محمد صادق مفتح در گفت وگو با ایرنا، تصریح کرد: توزیع این سهمیه برنج، از روز یکشنبه میان کارکنان دولت، نیروهای مسلح ، اقشار آسیب پذیرتحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و در قالب سبد کالا آغاز شده است. وی گفت: این برنج توزیع شده از نوع تایلندی و اروگوئه‌ای است. معاون وزیر بازرگانی افزود: همزمان با توزیع برنج ، روغن نباتی هم به صورت سبد کالایی در میان کارکنان دولت، نیروهای مسلح و اقشار آسیب پذیر عرضه می‌شود.

احتمال حذف تعرفه واردات

مدیر کل دفتر واردات گمرک با اعلام واردات شبانه‌روزی برنج از گمرکات استان سیستان و بلوچستان، از احتمال حذف تعرفه ۱۵۰ تومانی واردات برنج توسط دولت برای کاهش قیمت خبر دادابراهیمی در گفتوگو با فارس با اشاره به واردات یک میلیون و ۶۶ هزار تنی برنج در سال گذشته از کشورهای پاکستان، هند، ویتنام، تایلند، اتریش، اروگوئه و امارات، اظهار داشت: واردات این کالا از کشورهای پاکستان، امارات، تایلند و هند در فروردین‌ماه سال جاری به ۹۰ هزار تن رسید. وی با بیان اینکه در حال حاضر واردات برنج از کشور پاکستان و کشورهای نزدیک شدت گرفته است، تصریح کرد: در حال حاضر تنها ۱۵۰ تومان به ازای واردات هر کیلو برنج دریافت می‌شود که احتمالا این رقم نیز توسط دولت حذف شود.

واردات سرعت گرفت

یک مقام مطلع در وزارت بازرگانی هم گفت: واردات برنج از کشورهای اصلی تولیدکننده برای کنترل قیمت این محصول در بازار داخلی سرعت گرفته است.این مقام مطلع در گفت‌وگو با فارس افزود: با دستور وزیر بازرگانی به زیرمجموعه خود، مسئولان این وزارتخانه به خرید و واردات برنج سرعت بیشتری داده‌اند.در حال حاضر واردات برنج از کشورهایی چون پاکستان به دلیل نزدیکی مرز و سهولت واردات و ترزیق آن به بازار داخل و نیز کشور تایلند در دستور کار قرار گرفته است. این مقام مطلع در وزارت بازرگانی با تأکید بر این که با توزیع برنج‌های وارداتی از این کشورها قیمت این محصول طی روزهای آینده کاهش محسوسی خواهد داشت، گفت: واردات برنج از خارج می‌تواند به تثبیت بازار داخلی منجر شود.وی تأکید کرد: با توافق وزارت بازرگانی و سازمان‌های ذی‌ربط و برای سرعت بخشیدن به واردات برنج، مباحث مربوط به امور بهداشتی و قرنطینه این محصول در مبادی ورودی حل شده است.

>>ادامه از صفحه اول

راه حل های مقابله با تورم وارداتی

کنترل قیمت و تغییر در سیاست‌های صادرات و واردات هر چند به ظاهر می‌تواند به گروه‌های کم درآمد یاری رساند ولی می‌تواند در نهایت سبب محدودیت عرضه در بازار جهانی و افزایش بیشتر قیمت‌ها گردد. کنترل قیمت‌های داخلی نیز به تولیدکنندگان اثر منفی داشته و انگیزه تولید آنان را کاهش می‌دهد.

راهکارها

هر چند وضعیت موجود، چالشی برای سیاستگذاری در جهات مختلف می‌باشد، ولی اقدامات مؤثر و پیوسته‌ای به منظور کمک به گروه‌های آسیب‌پذیر درکوتاه مدت بایستی انجام شود و در همان حال باید در جهت تثبیت قیمت موادغذایی در بلندمدت از طریق افزایش تولید اقدام گردد. در این مسیر راهکارهایی به شرح زیر می‌توان مطرح ساخت:

نخست، کشورهای در حال توسعه، در کوتاه مدت، برنامه‌های حمایت اجتماعی را گسترده‌تر سازند که از آن جمله می‌توان از برنامه‌های انتقال درآمدی و هدفمندی غذا و برنامه‌های غذایی ویژه کودکان برای حمایت از گروه‌های کم‌درآمد شهری و روستایی نام برد. دوم، کشورهای توسعه یافته بایستی یارانه پرداختی به سوخت زیستی را قطع کرده و دروازه‌های خود را به روی کشورهای صادرکننده چنین سوخت‌هایی مانند برزیل بگشایند، زیرا این گونه یارانه‌ها همانند مالیات بر غذاهای اصلی بوده که تهیدستان در کشورهای در حال توسعه به آن سخت وابسته‌اند.

بالاخره کشورهای در حال توسعه با هدف افزایش رشد کشاورزی در بلندمدت، بایستی سرمایه‌گذاری در زمینه‌هایی چون تحقیقات و ترویج زیربنایی روستایی و دسترسی کشاورزان به بازارها را افزایش دهند. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، کشاورزان با کمبود زیرساخت‌هایی مانند جاده، برق و ارتباطات، خاک فقیر، عدم وجود انبار و صنایع تبدیلی و دسترسی محدود به تکنولوژی مواجه می‌باشند.

برطرف ساختن این محدودیت‌ها می‌تواند به افزایش تولید و در نتیجه درآمد آنان بینجامد. نارضایتی فزاینده شهرنشینان از افزایش قیمت غذا در بسیاری ازکشورها ممکن است سیاستمداران را تحت فشار شهرنشینان به اتخاذ سیاست‌هایی به زیان تولیدکنندگان وادار کند اما این گونه سیاست‌ها که عمدتا در جهت کنترل قیمت مواد غذایی می‌باشد، ضد تولید بوده و موجب تضعیف انگیزه تولید شده و در نهایت به زیان کشورها خواهد بود.

استیضاح وزیر بازرگانی راه حل گرانی نیست

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی در باره طرح استیضاح وزیر بازرگانی گفت: استیضاح کنندگان می‌توانند به جای استیضاح وزیر بازرگانی، راه‌حل مذاکره را در پیش بگیرند تا کار به مرحله استیضاح نرسد. عادل آذر درگفت‌وگو با ایسنا، استیضاح وزیر بازرگانی از شرایط کنونی، راهکار حل معضل گرانی ندانست و گفت: یکی از عوامل گرانی نبود مکانیزم تنظیم بازار است که طبعا وزارت بازرگانی مسئول و متولی این کار است اما می‌توان با گفت وگو مشکل را حل کرد.

رشد ۳۰درصدی بهره‌وری نیروی انسانی

یافته‌های حاصل از اجرای طرح سال ۸۶ که طی آن عملکرد کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر کشور در سال ۸۵ مورد پرسش قرار گرفت، نشان می‌دهد که در سال ۸۵ تعداد ۱۶ هزار و ۵۷ کارگاه به فعالیت صنعتی اشتغال داشته‌اند که نسبت به سال ۸۴ حدود ۲ درصد افزایش نشان می‌دهد. به گزارش ایسنا، بهره‌وری نیروی کار در بخش صنعت در سال ۱۳۸۵ معادل ۲۵۱/۵میلیون ریال و در سال ۱۳۸۴ معادل ۱۹۶/۲ میلیون ریال بوده است که افزایش ۲۸/۲ درصدی را نشان می‌دهد.

اولویت بانک مرکزی حفظ اشتغال موجود است

جانکرد از ظرفیت‌های اسمی واحدهای تولیدی قرار داده است. در گزارش بانک مرکزی با اشاره به اولویت‌بندی اعطای تسهیلات آمده است: در مرحله بعد،این منابع برای تکمیل طرح‌های نیمه تمام اختصاص یافته و در مرحله بعدی ایجاد و شروع طرح‌های جدید مدنظر قرار خواهد گرفت.

گزارش ویژه

گزارش «ایران» از وضعیت صنعت واگن ولکوموتیوسازی در کشور

تولیدکنندگان در انتظار سفارش

[سیاوش رضایی]

مزیت‌های فراوان حمل و نقل ریلی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل، یک دهه‌ای است که مسئولین کشور را بر توسعه و گسترش حمل‌ونقل ریلی مطابق با نیازهای کشور متقاعد کرده است. هر چند در گذشته نیز توسعه شبکه ریلی از برنامه‌های عمرانی دولت محسوب می‌شد ولی این توسعه در دهه اخیر شتاب فزاینده‌ای یافته است. اما یکی از چالش‌های اساسی در راه توسعه شبکه ریلی کشور ناهماهنگی میان توسعه خطوط ریلی و تأمین ناوگان مورد نیاز است. از این رو آهنگ رشد و توسعه صنایع ریلی به مراتب کندتر از توسعه شبکه آن است.

پس از رکود نسبی ایجاد شده در صنایع ریلی کشور که در دهه هفتاد شمسی اتفاق افتاد دهه ۸۰ را می‌توان به عنوان دهه شکوفایی این صنعت قلمداد کرد. به طوری که هم‌اکنون سه شرکت داخلی در زمینه تولید واگن و لکوموتیو فعالیت می‌کنند. برهمین اساس با مدیران عامل دو شرکت بزرگ واگن‌سازی کشور یعنی شرکت واگن پارس و واگن‌سازی تهران به گفت وگو نشستیم تا ضمن ارائه چشم‌اندازی از این صنعت، مشکلات و چالش‌های پیش روی صنعت واگن‌سازی را از زبان آنان جویا شویم.

● در کدام پله ایستاده‌ایم

هر چند صنعت واگن‌سازی در کشور ما از سابقه چندانی برخوردار نیست، ولی مسئولین این صنعت اعتقاد دارند میان صاحبان این صنعت در دنیا که بعضاً بیش از یک قرن در آن سابقه دارند، حرفهایی برای گفتن داریم.

ارائه گزارش عملکرد از سوی مدیران عامل واگن‌پارس و واگن‌سازی تهران مؤید آن است که آینده روشنی برای این صنعت در داخل کشور متصور است. گرچه به دلیل تخصصی بودن برخی از بخش‌های صنعت واگن‌سازی، تیزآمد واردات تکنولوژی و برخی از قطعات ساخته شده هستیم، ولی عملکردها نشان دهنده کاهش وابستگی و افزایش سهم ساخت داخل در صنعت واگن‌سازی است. علامرضا رزازی مدیرعامل شرکت واگن‌پارس در این‌باره می‌گوید: محصولات تولیدی داخل کشور در حال حاضر جزو با کیفیت‌ترین محصولات دنیاست و با توجه به افزایش تقاضای داخلی و خارجی افق روشنی برای این صنعت متصور است.

هم‌اکنون ظرفیت اسمی تولیدواگن‌های باری در شرکت واگن پارس، هزار دستگاه در سال است که بنا به گفته مسئولان این شرکت در قالب فعالیت‌های برون سپاری و استفاده از ظرفیت شرکت‌های همکار این رقم می‌تواند به دو هزار دستگاه افزایش یابد. در بخش تولید واگن‌های مسافری نیز ظرفیت واگن پارس سالانه، ۱۰۰ دستگاه واگن مسافری بین‌شهری و ۱۰۰ دستگاه واگن متر است.

همچنین براساس اعلام مدیرعامل واگن پارس، صادرات نیز سهم قابل توجهی در بازار فروش این شرکت داراست. به طوری که در سال ۸۶، صادرات ۶۰ درصد فروش واگن پارس را به خود اختصاص داده است. رزازی اعتقاد دارد به رغم پیش‌بینی افزایش ۳۰۰ درصدی در تولید واگن پارس، صادرات همچنان سهم ۶۰ درصدی خود از فروش سالانه این شرکت را حفظ خواهد کرد.

در ابتدای دهه ۸۰ شمسی بازار صادراتی واگن پارس به خاورمیانه، غرب آسیا و شمال آفریقا محدود بود که در حال حاضر این شرکت وارد بازارهای جدیدی نظیر شرق آسیا و آمریکای لاتین نیز شده است. کوبا، سودان، سوریه، بنگلادش، سیلان و سریلانکا از جمله بازارهای جدید برای صادرات انواع واگن محسوب می‌شوند.

به گفته رزازی مدیرعامل واگن پارس مجموع قراردادهای منعقده برای فروش محصولات این شرکت به ۳۵۰ میلیارد تومان بالغ می‌شود که ۱۷۰ میلیارد تومان از این رقم در سال جاری به مرحله اجرا می‌رسد. همچنین قراردادهایی در حال مذاکره این شرکت نیز بالغ بر ۲۵۰ میلیارد تومان می‌شود.

در این زمینه عبدالرضا شاملو مدیرعامل شرکت واگن سازی تهران که سهام ۵۱ درصد آن متعلق به طرف ایرانی و ۴۹ درصد سهام را شرکت‌های چینی در اختیار دارند، می‌گوید: با توجه به گسترش روزافزون شبکه مترو در شهرهای مختلف پیش‌بینی می‌شود تا چند سال آینده سالانه به ۲ تا ۳ هزار واگن مترو نیاز داشته باشیم که این امر باعث گسترش افق‌های این صنعت در آینده خواهد شد.

واگن‌سازی تهران دومین شرکتی است که در زمینه تولید واگن مترو با چینی‌ها همکاری می‌کند. در ابتدا این شرکت تنها به امر مونتاژ می‌پرداخت ولی در حال حاضر با انتقال تکنولوژی بخشی از مراحل ساخت را علاوه بر طراحی انجام می‌دهد. به گفته مدیرعامل واگن‌سازی تهران در پروژه جدید این شرکت برای تأمین واگن‌های خطوط مترو تهران، ساخت بدنه در دستور کار قرار دارد که به این ترتیب ۲۰ درصد بهای واگن در داخل کشور تولید می‌شود. شاملو قول سوم این حرکت را ساخت بخش عمده قطعات علاوه بر بدنه می‌داند که ۳۰ تا ۳۵ درصد بهای واگن را شامل می‌شود. هم‌اکنون ظرفیت اسمی واگن‌سازی تهران ۲۰۰ دستگاه واگن در سال است. براساس قرارداد جدید این شرکت با مترو برنامه ساخت ۴۵۵ دستگاه واگن مترو و ۱۶۰ دستگاه واگن ۲ طبقه ظرف مدت ۴۸ ماه، در دستور کار قرارداد.

شاملو در خصوص جایگاه ایران در تکنولوژی ساخت واگن مترو می‌گوید: از نظر تکنولوژی در مقایسه با سایر کشورها در مراحل ابتدایی کار هستیم. چراکه کشورهای پیشرو در این صنعت بیش از یک قرن است که در این حوزه فعال‌اند، ولی در مجموع نسبت به سابقه کم حضور در این صنعت پیشرفت قابل توجهی داشته‌ایم.

به گفته وی تا ۳ سال آینده می‌توان سهم ایرانی واگن‌های مترو را به بیش از ۵۰ درصد رساند.

اما به واسطه سابقه بیشتر واگن پارس، سهم ساخت داخل تولیدات این شرکت بالاتر است. براساس اظهارات رزازی مدیرعامل واگن پارس، این شرکت در بخش واگن باری صاحب دانش طراحی است و سهم ساخت داخل این نوع از واگن‌ها بالای ۸۰ درصد است.

در بخش واگن مسافری مانند بخش واگن باری دانش طراحی وجود دارد و می‌توان براساس سفارش مشتری هرگونه واگن را طراحی و تولید کرد، ولی سهم ساخت داخل آن اندکی بیش از ۵۰ درصد است.

● طراحی و ساخت واگن ملی مترو

مدیرعامل واگن پارس از ارائه پیشنهادی به وزارت صنایع و معادن خبر می‌دهد که براساس آن طراحی و ساخت واگن مترو به طور کامل بر عهده شرکت واگن پارس قرار گیرد.

به گفته رزازی در حال حاضر انتقال دانش فنی تولید واگن مترو از طرف‌های خارجی به طور کامل انجام شده است و به غیر از بخش کوچکی از آن که صرفه اقتصادی تولید داخل ندارد، مابقی بخش‌ها را از طراحی تا ساخت بدنه و قطعات را می‌توان در داخل کشور انجام داد. در این راستا و براساس این پیشنهاد که مورد استقبال شرکت مترو و معادن قرار گرفته است سایر شرکت‌ها به صورت همکار با واگن پارس همکاری خواهند داشت.

از آنجا که شبکه خطوط مترو به سرعت در سراسر کشور در حال گسترش است، ساخت داخلی واگن مترو اهمیت بسزایی در کاهش وابستگی به کشورهای خارجی دارد و می‌توان از تجربه اندوخته شده در این صنعت طی سال‌های اخیر به نحو مناسب و بهینه بهره برد.

● بخش‌هایی که نمی توان ساخت

در صنعت تولید و ساخت واگن بخش‌هایی وجود دارد که به دلیل تخصصی بودن و تیراژ پایین استفاده آن در داخل، صرفه اقتصادی تولید ندارد.

بنا به گفته مسئولان واگن‌سازی تهران و واگن پارس بخش‌هایی نظیر سیستم مونیتورینگ، رانش ترمز، در و تهویه از بخش‌هایی است که به دلیل صرفه نبودن امکان ساخت داخل آن وجود ندارد. در سطح دنیا نیز تولیدکنندگان این بخش‌ها که تعداد آنها بسیار محدود است به صورت تخصصی به تولید یکی از این بخش‌ها مشغولند. مسئولان این صنعت اعتقاد دارند گرچه با ورود دانش فنی ساخت این بخش‌ها، امکان ساخت داخل آنها نیز وجود دارد، ولی به دلیل تیراژ پایین تولید انواع واگن در داخل کشور، تولید آن اقتصادی نبوده و هزینه‌های آن را پوشش نخواهد داد.

از این رو برخلاف اعلام مدیرعامل واگن پارس در مورد امکان تولید واگن ملی مترو، مدیرعامل واگن‌سازی تهران معتقد است که ساخت ۱۰۰ درصد واگن مترو در داخل به هیچ‌وجه توجیه اقتصادی ندارد.

البته با توجه به پیش رفتن دنیای صنعت به سوی تخصصی شدن بیشتر، لزوماً استفاده از تولیدات سایر سازندگان امر نایسندی شمرده نمی‌شود ولی به دلیل شرایط خاص اقتصادی ایران و تحریم‌های اقتصادی در موارد مشابه قیمتی یا در برخی از موارد با قیمتی بالاتر نیز تولید داخلی توجیه پیدا می‌کند.

در حال حاضر بنا به گفته شاملو مدیرعامل واگن‌سازی تهران، وارد کردن واگن مترو از کشور چین با ساخت داخل آن تفاوت چندانی از لحاظ قیمتی ندارد ولی ایجاد فرصت‌های شغلی و کاهش وابستگی، توجیه اقتصادی ساخت داخل است.

● توانایی ساخت لکوموتیو را داریم

بخش تولید و ساخت لکوموتیو در ایران در مقایسه با واگن چندپله‌ای عقب‌تر است. تولید لکوموتیو مانوری در واگن پارس در اوایل دهه ۷۰ شمسی و با همکاری آلمانی‌ها آغاز شد. ولی به دلیل رکود این صنعت در همان دهه و بحث خارج شدن ساخت لکوموتیو از شرکت واگن پارس، تقریباً ۱۰ سال این صنعت به فراموشی سپرده شد. ولی خوشبختانه ادامه فعالیت‌های لکوموتیوسازی واگن پارس مورد تأیید مسئولان جدید راه‌آهن قرار گرفت و در اولین حرکت قرارداد ساخت ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو به صورت کنسرسیوم متشکل از واگن پارس و آلستوم فرانسه در ابتدای دهه ۸۰ با شرکت راه‌آهن منعقد شد. از این پروژه و از سهم ۸۰ دستگاهی تولید داخل تاکنون ۷۰ دستگاه به شرکت راه‌آهن تحویل داده شده و ۱۰ دستگاه مابقی نیز در سال جاری تحویل داده خواهد شد.

اجرای این پروژه که با انتقال کامل دانش فنی صورت گرفت، شرکت واگن پارس را به یک لکوموتیوساز تبدیل کرد.

بنا به گفته مسئولان در گذشته سهم تولید داخل لکوموتیو تنها ۱۵ درصد بوده است که عمدتاً شامل عملیات مونتاژ می‌شده است. اما اکنون این سهم به بیش از ۵۰ درصد قابل افزایش است که با سرمایه‌گذاری بیشتر در این صنعت، سهم تولید داخل نیز بالاتر خواهد رفت.

قرارداد خرید ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو از کنسرسیوم شرکت میناي داخلی و زیمنس آلمانی دومین قرارداد بزرگی است که به صورت مشارکتی با طرف خارجی منعقد شد و هم‌اکنون در حال طی مراحل اجرایی قرارداد است.

اما اولین اقدام برای ساخت انفرادی لکوموتیو در کشور توسط شرکت واگن پارس صورت گرفته است که مذاکرات انعقاد قرارداد خرید ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو در حال تهایی شدن است و به گفته رزازی تا پایان نیمه اول سال جاری به مرحله عقد قرارداد و پس از آن مراحل اجرایی تولید خواهد رسید. در این قرارداد، برای اولین بار یک شرکت داخلی اقدام به ساخت لکوموتیو دیزلی می‌کند که نقطه عطفی در این صنعت محسوب می‌شود.

البته ساخت ۱۰۰ درصد داخلی لکوموتیو بدین معنا نیست که در این صنعت کاملاً خودکفا شده‌ایم، چرا که تولید لکوموتیو نیازمند اجزایی است که مهم‌ترین آن موتور لکوموتیو است که از خارج وارد کشور می‌شود. در زمینه تولید موتور دیزلی لکوموتیو شرکت دیزل سنگین ایران در پروژه ساخت ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو با همکاری آلستوم درگیر طراحی و ساخت موتور دیزل شد که این حرکت با حمایت شرکت راه‌آهن قرار است وارد مرحله عملیاتی شود.در همین راستا با مذاکراتی که با کشور هند شده است، این کشور در پروژه تولید موتور ملی لکوموتیو با ایران همکاری خواهد داشت. با اجرایی شدن تولید موتور دیزل لکوموتیو در داخل کشور، ایران دارای یکی از تخصصی‌ترین صنایع مرتبط با ریل خواهد شد.

● آمادگی برای برقی شدن

همزمان با برگزاری مناقصه برقی کردن خط‌آهن تهران – مشهد، شرکت راه‌آهن نیاز خود را برای ۷۰ لکوموتیو برقی اعلام کرده است. در این راستا شرکت واگن‌سازی تهران آمادگی خود را برای راه‌اندازی خط تولید لکوموتیوهای برقی اعلام کرده است.

همچنین در پروژه برقی کردن خط‌آهن تهران – بندرعباس قرار است با تغییر کاربری لکوموتیوهای دیزلی موجود در این خط به برقی، ناوگان این خط‌آهن تأمین شود. به همین منظور پروژه مقدماتی تغییر لکوموتیو دیزلی به برقی در واگن‌سازی تهران آغاز شده است.

به گفته مدیرعامل واگن‌سازی تهران، این شرکت توانایی اورهال و تعمیر اساسی لکوموتیوهای برقی در مسیر تهران – کرج را داراست که پیش‌درآمد مناسبی برای تولید این نوع از لکوموتیو می‌شود.

در همین راستا شرکت واگن پارس نیز آمادگی خود را برای ساخت و تولید لکوموتیو برقی به شرکت راه‌آهن اعلام کرده است. به اعتقاد مدیرعامل این شرکت تغییر خط تولید لکوموتیو دیزلی به برقی با اندک سرمایه‌گذاری مقدور است و با توجه به وجود دانش فنی مورد نیاز برای تولید لکوموتیو برقی در این شرکت به آسانی می‌توان در این زمینه فعال شد.

همچنین در بخش واگن نیز آمادگی ساخت و تولید واگن‌هایی با قابلیت سرعت بیش از ۲۵۰ کیلومتر در ساعت که مشخصه خطوط برقی و پرسرعت است، وجود دارد.

● تولید کنندگان منتظر سفارش

با تمام توانمندی‌هایی که در تولید واگن و لکوموتیو در کشور ایجاد شده است، اما چالش اصلی شتاب این صنعت میزان سفارش دستگاه‌های بهره‌بردار قلمداد می‌شود. مسئولان صنایع واگن و لکوموتیوسازی بر این موضوع اتفاق‌نظر دارند که کمی تیراژ تولید و سفارش‌های مقطعی و پراکنده تولید،اصلی‌ترین عامل رشد نیافتن این صنعت همراه با مقتضیات زمانی موجود است.

درحالی که درمورد توسعه شبکه ریلی کشور اعم از درون شهری یا برون‌شهری تصمیماتی گرفته می‌شود، ولی برای تأمین ناوگان مورد نیاز این شبکه تصمیم بموقعی نگرفته‌ایم. این عامل باعث می‌شود تا تولیدکنندگان داخلی علاوه بر نداشتن برنامه‌ریزی‌های بلندمدت، از سرمایه‌گذاری‌های سنگین در این صنعت اجتناب کنند.

بنا به اظهارات مسئولین این صنعت، آنها آمادگی تولید انواع واگن و لکوموتیو را با کیفیت و قیمت مناسب دارند به شرطی که سفارش ساخت آنها از طرف بهره‌بردران به‌صورت یکجا و بلندمدت داده شود. علاوه بر این، راه‌اندازی خطوط تولید با توان و دائم در این زمینه می‌تواند انگیزه مناسب برای سایر شرکت‌هایی که در زمینه ساخت و تولید برخی از قطعات جانبی فعال هستند را افزایش دهد. تولید موتور لکوموتیو از این دست است.

در این راستا تولیدکنندگان این صنعت پیشنهاد می‌دهند تا نیازهای چند سال آتی بخش ریلی برای تأمین ناوگان در یک برنامه بلندمدت جمع‌آوری و براساس توان و تخصص شرکت‌های تولیدکننده به آنها سفارش داده شود.

سفارش‌های مقطعی، خرد و پراکنده موجب می‌شود خرید از خارج نسبت به تولید داخل از مزیت بیشتری برخوردار شود، چرا که این صنعت به‌دلیل حجم سنگین، تولید محصولات خود را در یک فرایند زمانی طولانی انجام می‌دهد. در حالی که تولیدکنندگان خارجی به دلیل تیراژ بالای تولیدات همواره محصولی برای عرضه کردن دارند.

همچنین حمایتی که از صنایع ریلی در کشور می‌شود در مقایسه با سایر صنایع مانند خودروسازی بسیار ناچیز است. در حالی که تعرفه واردات انواع خودرو بیش از ۱۰۰ درصد است، این تعرفه درمورد واگن و لکوموتیو تنها ۱۵ درصد است که به‌نظر می‌رسد تغییرات تعرفه در کنار موضوع سفارشات، بسیاری از مشکلات این صنعت را حل کند.

البته در آینده به دلیل واگذاری تصدی‌گری راه‌آهن به بخش خصوصی مشتریان تولیدکنندگان این صنعت دو بخش خواهند شد. در این زمینه رزازی مدیرعامل واگن پارس از متشکل شدن متقاضیان بخش خصوصی در قالب یک کنسرسیوم خبر می‌دهد که برای تأمین نیاز خود در بخش ناوگان با این شرکت وارد مذاکره شده‌اند.

تولیدکنندگان پیشنهاد می‌دهند تا نیازهای چند سال آتی بخش ریلی برای تأمین ناوگان در یک برنامه بلندمدت جمع‌آوری و براساس توان و تخصص شرکت‌های تولیدکننده به آنها سفارش داده شود