



۳۰۰ میلیارد دلار واردات به کشور در ۶ سال دولت روحانی

دکتر ابراهیم رزاقی، تحلیلگر مسائل اقتصادی گفت: در ۶ سال گذشته تولید داخلی آسیب‌های فراوانی دیده و برخی واحدهای تولیدی تعطیل شده‌اند و حتی در محصولاتی مثل گندم که به خودکفایی رسیده بودیم، دوباره با سیاست‌های غلط ضدتولیدی به واردکننده تبدیل شده‌ایم و در سال جاری ۳ میلیون تن از این محصول را وارد کشور کرده‌ایم. از ابتدای دولت روحانی تاکنون ۳۰۰ میلیارد دلار واردات به کشور انجام شده در حالی که باید ۱۵ تا ۳۰ میلیون شغل ایجاد می‌شد.

پرونده تحلیلی «وطن امروز» از آشفستگی بازار خودرو و راهکارهای عبور از این بحران

بازار یله خودرو ساز دله



رئیس کمیته تحقیق و تفحص از خودرو سازان در گفت‌وگو با «وطن امروز»: ظرف یک سال ۱۰ هزار میلیارد تومان به خودرو سازان تسهیلات دادند اما همچنان می‌نالند عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با «وطن امروز»: مافیایی در صنعت خودرو وجود دارد که منفعتش به واردات گره خورده است

گروه اقتصادی: سال گذشته در جریان افزایش لحظه به لحظه قیمت خودرو در بازار، خودرو سازان پیشنهاد «فروش خودروهای کارخانه به قیمت ۵ درصد زیر قیمت بازار آزاد» را ارائه کردند و در نهایت هم اجرا شد. یک سال از اجرای پیشنهاد خودرو سازان گذشت و قیمت خودرو نه تنها کاهش نیافت، بلکه طی یک سال گذشته رشد بسیاری داشت. همین تزریق قطره چکانی خودرو در بازار با قیمت بالا هم در هفته‌های اخیر متوقف شده است و خودرو سازان قید تحویل خودروهای آنی را زده و به پیش‌فروش‌های یک‌ساله و ۲ ساله اکتفا کرده‌اند. این روزها را می‌توان پرالتهاب‌ترین روزهای بازار خودرو نامید به طوری که قیمت پژو ۲۰۷ دنده‌ای در کارخانه حدود ۹۷ میلیون است اما در بازار این خودرو با اختلاف ۵۳ میلیون تومانی با قیمت نزدیک به ۱۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. علاوه بر این پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در کارخانه حدود ۶۸ میلیون تومان است اما با اختلاف ۳۳ میلیون تومانی با قیمت ۱۰۱ میلیون تومان، پراید ۱۱۱ در کارخانه ۳۹ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان اما در بازار با اختلاف ۲۴ میلیون تومانی با قیمت حدود ۶۵ میلیون تومان و دنا در کارخانه ۸۴ میلیون تومان اما با اختلاف ۶۵ میلیون تومانی در بازار با قیمت حدود ۱۴۵ میلیون تومان مورد معامله قرار می‌گیرد.

علی علیلو، نماینده مردم تبریز در نهمین دوره مجلس شورای اسلامی و عضو کمیسیون صنایع و رئیس کمیته تحقیق و تفحص از خودرو سازان، در گفت‌وگو با «وطن امروز»، افزایش اخیر قیمت خودرو را متوجه خودرو سازان می‌داند. ■ **افزایش قیمت خودرو، کار خودرو سازان است** علیلو درباره افزایش اخیر قیمت خودرو گفت: افزایش قیمت خودرو بدون دلیل نیست و دلیل آن، بازی مافیایی خودرو است. در همین یک سالی که وزیر جدید صمت آمده، ۲ مرتبه تسهیلات ۵ هزار میلیارد تومانی به پنهان تسویه بدهی

عوامل خودشان در بازار قیمت‌ها را بالا می‌برند تا باز هم به پنهان مدیریت بازار به روش ۵ درصد زیر قیمت بازار، به هدف خود یعنی گرانی‌فروشی برسند. نماینده مردم تبریز در مجلس نهم افزود: اینها بازی خودرو سازان است و تا زمانی که جراحی درستی در صنعت خودروسازی نشود، ادامه دارد. هدف تمام این بازی‌ها هم این است که چاه ویل خود را از جیب مردم تامین کنند اما مسأله این است که این چاه پر شدنی نیست. اگر می‌دانستیم این چاه پر می‌شود، قابل تحمل بود. می‌گفتم اشکالی ندارد؛ ۲ بار، ۳ بار این کار را انجام دهید اما بعد از آن برای همیشه به وضعیت استاندارد برسید. مسأله این است که این چاه پر شدنی نیست. چطور می‌شود ظرف مدت یک سال پس از شروع به کار وزیر جدید صمت، ۱۰ هزار میلیارد تومان به خودرو سازان تسهیلات داده شده اما همچنان بحث قیمت و بازار و... دارند و می‌نالند؟ الان بازار خودرو بویژه پس از ممنوعیت واردات خودروی جدید، یکی از شیرین‌ترین بازارهای کشور است. چطور می‌شود با همه این شرایط، خودرو سازان همچنان مدعی زیان دهی و... هستند؟ عضو کمیسیون صنایع مجلس گذشته تصریح کرد: همه اینها بازی تکراری است که حدود ۲۰ سال تکرار می‌شود. ما در مدتی که در مجلس بودیم جلوی این رفتارهای خودرو سازان را گرفتیم اما از زمانی که آقای رحمانی به وزارت

۴ مشکل عمده صنعت خودرو

دولت قاعده‌گذاری هوشمندانه‌ای برای توسعه صنعت خودرو نداشته است.

بیشتر ابزارهای دولت در برابر اقدامات مثبت و منفی خودرو ساز یکسان عمل می‌کنند، بنابراین مدیران خودرو ساز حتی اگر به سودآوری بنگاه فکر کنند، تصمیماتی که مطلوب حاکمیت باشد نمی‌گیرند. در واقع دولت منافع بنگاه را در راستای منافع کشور قرار نداده است.

دولت قاعده‌گذاری هوشمندانه‌ای برای توسعه صنعت خودرو نداشته است.

بیشتر ابزارهای دولت در برابر اقدامات مثبت و منفی خودرو ساز یکسان عمل می‌کنند، بنابراین مدیران خودرو ساز حتی اگر به سودآوری بنگاه فکر کنند، تصمیماتی که مطلوب حاکمیت باشد نمی‌گیرند. در واقع دولت منافع بنگاه را در راستای منافع کشور قرار نداده است.

۳ بنابر این مالکیت معنوی خودروهای تولیدی را در اختیار نداشته و باید تحت لیسانس، خودرو تولید کنند.

حقوق‌های نجومی‌ای که در این شرکت‌ها پرداخت می‌شود باید متوقف شود و هزینه‌های مختلفی که توجیه مبنایی ندارد کاهش یابد تا خودرو سازان نتوانند قیمت تمام‌شده خودروهای خود را کاهش دهند.

وی افزود: تلاش برای افزایش بهره‌وری در صنعت خودرو امری ضروری است و از طرفی اعمال کنترل‌های لازم برای ارتقای کیفیت خودرو، تضمین‌کننده تدلوم تقاضایری خرید خودروها داخلی است و حتی می‌تواند برای صادرات خودرو زمینه‌سازی کند.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در پاسخ به اینکه اقدام دولت برای خصوصی‌سازی خودرو سازان را چگونه ارزیابی می‌کند، گفت: مقوله خصوصی‌سازی طی ۲ دهه گذشته همواره با نوعی اقدامات خارج از قانون در برخی موارد با فساد همراه بوده است. یکی از جایگاه‌هایی که خصوصی‌سازی طی سال‌های گذشته همواره با فساد همراه بوده، صنعت خودرو است. اگر قرار است خصوصی‌سازی مانند سال‌های گذشته انجام شود، نه تنها هیچ فایده‌ای نخواهد

۲ عرضه‌کنندگان خودرو در بازار خودروی ایران با چالش جدی برای فروش خودرو مواجه نیستند، زیرا بازار خودروی ایران دارای عرضه‌کنندگان با تعداد زیاد نیست.

بنابر این مشتری ناچار است برای خرید خودرو یکی از خودروهای عرضه شده توسط خودرو سازان را انتخاب کند. خودرو ساز برای خود، مشتریان رزرو شده می‌بیند و از فروش محصولش مطمئن است.

۱ به‌رغم اینکه سهام دولت در هر دو خودرو ساز بزرگ کمتر از ۱۷ درصد است، دولت کنترل مدیریتی این دو شرکت را بر عهده دارد. زیرا حدود ۳۰ درصد سهامداران ایران خودرو که شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو هستند و ۴۰ درصد از سهامداران سایپا که شرکت‌های زیرمجموعه سایپا هستند، و کالت تعیین عضو هیات‌مدیره را به دولت واگذار می‌کنند.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با «وطن امروز»:

بدون شفاف‌سازی مالکیت خودرو سازان هر گونه خصوصی‌سازی به شکست می‌انجامد

کاهش دهد تا ارزشی در این صنعت کاهش یابد و امکان تولید خودروی ارزان قیمت‌تر فراهم شود. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس دومین اقدام برای اصلاح وضع موجود را مبارزه با مافیای صنعت خودرو عنوان کرد و گفت: سالانه چندین میلیارد دلار صرف مصارف ارزی واردات صنعت خودرو می‌شود، در حالی که با توجه به ظرفیت قطعه‌سازی کشور براحتی می‌توان بخشی از این واردات را کاهش داد و قطعات وارداتی را در داخل کشور ساخت اما متأسفانه مافیایی در صنعت خودرو وجود دارد که منفعتش به واردات گره خورده است. این مافیا اجازه نمی‌دهد خودکفایی در صنعت خودروسازی کشور تحقق یابد و خودروی ملی به معنای واقعی کلمه در کشور تولید شود.

کریمی کاهش هزینه‌های خودرو سازان را برای اصلاح ضروری بیان می‌کند و می‌افزاید: خودرو سازان همیشه در بورس جزو سهام‌های جذاب بوده و هستند، در حالی که به جای این سودهای بادآورده‌ای که برای سهامداران‌شان به ارمان می‌آورند، باید زبان‌های اینباشته خود را بپزدانند.

علی اکبر کریمی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با «وطن امروز» با بیان اینکه خودرو سازی جزو صنایع پیشران کشور است، گفت: صنعت خودرو صنعتی است که هم به لحاظ حجم گردش مالی و هم به لحاظ ایجاد مالی، پراهمیت است. همچنین نمی‌توان از نقش و اهمیت خودرو در معیشت مردم چشم‌پوشی کرد. کریمی ادامه داد: صنعت واقعیت تلخی وجود دارد و آن اینکه رضایت عمومی از صنعت خودرو و تولیدات آن کم است. مردم با صنعت خودرو ناراضی هستند. این ناراضی‌ها نیز هم به خاطر قیمت است و هم از حیث کیفیت. قیمت خودرو در این سال‌ها بی‌محایا افزایش یافته و به همین نسبت کیفیت خودروهای تولید داخل هم کاهش یافته است. نماینده مردم اراک با اشاره به کالستنی‌ها و کم‌کاری خودرو سازان گفت: از مسوولان و مدیران صنایع خودرو انتظار می‌رود کالستنی‌ها را برطرف کنند. وی چند اقدام را در این زمینه ضروری دانست: اول اینکه دولت باید با حداکثر اکتا به توانمندی‌های داخلی و حمایت واقعی و جدی از قطعه‌سازان داخلی، وابستگی کشور را به خارج

کره جنوبی برای صنعت خودرو سازی خود چه کرد؟

مدیریت چشم‌بادامی‌ها

به احتمال زیاد شما هم بارها این جمله را شنیده‌اید که صنعت خودروسازی ایران و کره جنوبی در یک زمان آغاز شده است، این در حالی است که پیشرفت کره جنوبی در این زمینه با ایران قابل مقایسه نیست. اما تاکنون کسی به این سوال پاسخ نداده است که کره جنوبی چه مسیری را طی کرده که توانسته بخشی از سهم بازارهای بین‌المللی را در اختیار بگیرد و ما هنوز فاصله زیادی با آن داریم. دولت کره نقش‌انکار نشدنی در پیشرفت صنعت خودروی کره دارد. دولت کره با هدایتگری هوشمندانه توانست صنعت خودروی کشورش را به سمت اهداف بلندمدت با شتاب مناسب حرکت دهد. در ادامه به خلاصه‌ای از مهم‌ترین نکات روند سیاست‌گذاری و قاعده‌گذاری دولت کره و روند توسعه فناوری بنگاه‌های خودرو سازی پرداخته شده است. ■ **خودروساز کره‌ای از کجا به اینجا رسید؟**

در حال حاضر ۵ خودرو ساز (تولیدکننده خودروهای سواری و تجاری) در کره مشغول به فعالیت هستند. این شرکت‌ها همان ۵ شرکت اولیه نیستند و در این مدت ۵۰ ساله حذف و ادغام و تأسیس اتفاق افتاده است. هیوندای و کیا موتورز که با خرید سهام کیا توسط هیوندایی، عملاً ادغام شده‌اند، جنرال موتورز کره، رنو- ساسونگ و سانگ یانگ که تیراژ تولید آنها در سال ۲۰۱۳ به ترتیب ۱/۹ میلیون، ۱/۶ میلیون، ۷۸۰ هزار، ۱۳۰ هزار و ۱۴۳ هزار دستگاه بوده است، مجموع تیراژ تولید خودرو در خاک کره در سال ۲۰۱۳ حدود ۴/۵ میلیون دستگاه بوده است که ۳/۱ میلیون دستگاه از آن (حدود ۶۹ درصد) صادر شده است. خودروسازان کره‌ای (گروه هیوندایی-کیا) در سال ۲۰۱۳ حدود ۴۰۱ میلیون دستگاه خودرو در خطوط تولید خود در کشورهای چین، آمریکا، هند، چک، اسلواکی، روسیه، برزیل و ترکیه تولید کردند. تراز تجاری صادرات و

داشت، بلکه باعث نابودی این صنعت نیز می‌شود و کسانی صاحبان این صنعت خواهند شد که با ساخت داخل و خودروی ملی اعتقادی ندارند. تنها هدف این افراد حداکثر کردن منافع‌شان به هر قیمت و به هر راهی است. وی در پایان گفت: یکی از چالش‌های صنعت خودرو ترکیب مبهم و نامتجانس و غیرشفاف سهامداران شرکت‌های خودروسازی است. ترکیب سهامداران این شرکت‌ها و شرکت‌های زیرمجموعه‌شان آنقدر پیچیده است که براحتی احصاشدنی نیست. بدون شفاف‌سازی مالکیت خودرو سازان، هر گونه خصوصی‌سازی به شکست می‌انجامد.

را رصد و کانالیزه کند. همچنین دولت کره از ابزار «صدور مجوز برای فعالیت شرکت‌ها» بخوبی بهره می‌برد و با این ابزار حتی در زمان لازم، نوع تولیدات را جهت حفظ اقتصاد مقیاس تعیین می‌کرد. ■ **حفظ کیفیت و استقلال**

در سال‌های قبل از توسعه‌یافتگی صنعت خودرو در کره، این کشور به فناوری خارجی وابسته بود اما در بیشتر موارد این دانش فنی مورد نیاز را از طریق قراردادهای لیسانس تأمین می‌کرد و نه پذیرش سرمایه‌گذاری منتج به سهامداری. این موضوع در هیوندایی بیش از سایر شرکت‌ها مصداق داشت و در برابر هرگونه مشارکت خارجی که استقلال شرکت را محدود می‌کرد، می‌ایستاد. هیوندایی بعد از فسخ شرکت‌ها نامطلوب با فور، همکاری با فولکس‌واگن، رنو و آلفا رومئو را هم رد کرد. اگر چه میتسوبیشی بعد از تصاحب ۱۰ درصد از سهام هیوندایی در سال ۱۹۸۱ مهم‌ترین شریک هیوندایی شد ولی هیوندایی کنترل مدیریتی خود بر بنگاه را از دست نداد. هیوندایی فناوری‌های مختلف را از منابع متفاوت جذب و سپس با ادغام آنها به محصولی تبدیل می‌کرد که مختص هیوندایی و با برند خود هیوندایی بود. تا سال ۱۹۸۵ هیوندایی مجوز (لیسانس) ۵۴ فناوری خارجی از ۸ کشور متفاوت را به نام خود ثبت کرد. زمانی که تأمین‌کنندگان خارجی علاقه‌ای به ارائه فناوری‌های پیشرفته موتور خودرو به هیوندایی نشان ندادند، این شرکت موتور اختصاصی خود را در این زمینه توسعه داد. نتیجه استراتژی حفظ استقلال این بود که هیوندایی ظرفیت و توانایی‌های بومی خود را بیشتر از هر خودرو ساز دیگر کره‌ای گسترش داده است و در اتخاذ استراتژی صادراتی خود آزادانه عمل می‌کند.

حقوق‌های نجومی‌ای که در این شرکت‌ها پرداخت می‌شود باید متوقف شود و هزینه‌های مختلفی که توجیه مبنایی ندارد کاهش یابد تا خودرو سازان نتوانند قیمت تمام‌شده خودروهای خود را کاهش دهند. وی افزود: تلاش برای افزایش بهره‌وری در صنعت خودرو امری ضروری است و از طرفی اعمال کنترل‌های لازم برای ارتقای کیفیت خودرو، تضمین‌کننده تدلوم تقاضایری خرید خودروها داخلی است و حتی می‌تواند برای صادرات خودرو زمینه‌سازی کند. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در پاسخ به اینکه اقدام دولت برای خصوصی‌سازی خودرو سازان را چگونه ارزیابی می‌کند، گفت: مقوله خصوصی‌سازی طی ۲ دهه گذشته همواره با نوعی اقدامات خارج از قانون در برخی موارد با فساد همراه بوده است. یکی از جایگاه‌هایی که خصوصی‌سازی طی سال‌های گذشته همواره با فساد همراه بوده، صنعت خودرو است. اگر قرار است خصوصی‌سازی مانند سال‌های گذشته انجام شود، نه تنها هیچ فایده‌ای نخواهد

تنها به ۱۷ درصد رسید (۹/۴ درصد فورد آمریکا و ۶/۷ درصد مزدا ژاپن). شرکت دوو برخلاف معمول کره‌ای‌ها وارد یک جوینت ونچر ۵۰-۵۰ با جنرال موتورز آمریکا شد اما شرکت در سال ۱۹۹۳ از هم پاشید دلیل این موضوع ناراضی‌تبی فراینده دوو از تمایل نداشتن جنرال موتورز نسبت به موافقت با طرح‌های بلندپروازانه خارجی دوو بود. البته این موضوع تا بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ صادق است و پس از این سال برخی شرکت‌ها به دلیل ورشکستگی به خودرو سازان خارجی فروخته شدند. ساسونگ به رنو، دوو به جنرال موتورز و سانگ یانگ به مایهندرای هند واگذار شدند. ■ **ابزارهای سیاست‌گذاری**

دولت بر شرکت‌های خودروسازی کنترل منابع مالی بود. اسباز اول کمک‌های مالی بود که خود دولت مستقیماً به خودرو سازان اعطا می‌کرد. شرکت هیوندایی این کمک‌ها را تا سال ۱۹۸۹ دریافت می‌کرد. ابزار سیاستی دوم این بود که شرکت‌ها نیاز داشتند دولت برای آنها ضمانت‌نامه صادر کند تا بتوانند با بانک‌های خارجی وام بگیرند. دولت کره وام‌های خارجی را نیز کانالیزه و هدایت می‌کرد. شرکت‌های کره‌ای علاقه‌مند به دریافت وام از بانک‌های خارجی باید از EPB مجوز می‌گرفتند (هیأت برنامه‌ریزی اقتصادی EPB که در سال ۱۹۶۱ در کره جنوبی تشکیل شد، تصمیم‌گیر نهایی درباره مسائل اقتصادی است). این اقدام سیاست‌گذاری مهمی به سوی EPB بود، زیرا اعتبارات خارجی منبع مهمی برای تشکیل سرمایه و اعتبارات کره به حساب می‌آمد. این موضوع دولت را قادر می‌کرد تأمین اعتبار شرکت‌ها

واردات خودرو در کره جنوبی همواره مثبت بوده و از مثبت ۱۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به حدود ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافته است. تراز تجاری صنعت قطعه‌سازی خودرو نیز از ۰/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۲۰/۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت. ■ **دولت کره برای صنعت خودرو چه کرد؟**

دولت کره در طول ۵۰ سال گذشته بشدت از بازار داخلی خودروی خود در برابر واردات محافظت کرده است. واردات خودرو به مدت ۲۵ سال (۱۹۶۲ تا ۱۹۸۷) ممنوع بود. پس از رفع ممنوعیت واردات خودرو، تعرفه‌گذاری ۶۰ درصد انجام شد و به شکل پلکانی طی حدود ۱۰ سال به ۸ درصد کاهش یافت. با این حال موانع غیرتعرفه‌ای نظیر مالیات‌ها، استانداردهای سختگیرانه ایمنی و زیست‌محیطی، محدودیت در ایجاد شبکه فروش و... باعث شد سهم واردات از بازار خودروی کره به حدود ۲ الی ۳ درصد محدود بماند. پس از امضای قراردادهای تجارت آزاد با اتحادیه اروپایی و آمریکا و تسهیل واردات، سهم واردات در بیشترین حالت به ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۳ رسید. دولت کره به توسعه مستقل خودروسازان علاقه‌مند بود، بنابراین اجازه نمی‌داد خودروسازان جهانی، خودرو سازان کره‌ای را تحت کنترل بگیرند و میزان سهام شرکت‌های خارجی در خودرو سازان کره‌ای حداکثر در سقف ۱۰ الی ۱۵ درصد قرار داشت. مشارکت خارجی در سهامداری شرکت هیوندایی به کمتر از ۵ درصد محدود بود، بنابراین شرکت هیوندایی میتسوبیشی ژاپن بود. کیا موتورز وابستگی بیشتری به شرکای خارجی داشت اما مجموع سهام خارجی‌ها در کیا

دوشنبه ۲۱ بهمن ۱۳۹۸
وطن امروز | شماره ۲۸۶۳
[اقتصادی]

اخبار

هشدار همتی درباره شگرد جدید سفته‌بازان بازار ارز

رئیس کل بانک مرکزی روز گذشته با انتشار یادداشتی در صفحه خود در فضای مجازی نوشت: نظرم را پیش گفته‌ام، لیکن در شرایط فعلی که اغلب بانک‌های خارجی به دلیل تشدید تحریم‌های آمریکا، همکاری لازم با بانک‌های ایران را ندارند و تبادلات ارزی ما از طریق مکانیسم‌های بانکی جایگزین و غیرقابل تحریم انجام می‌شود، تصمیم آتی FATF (اعم از تمدید یا عدم آن) نمی‌تواند تأثیر قابل توجهی بر شرایط ارزی کشورمان داشته باشد. عبدالناصر همتی تأکید کرد: عمده خبرسازی‌ها در این باره با انگیزه سودجویی و نوسان‌گیری در بازار ارز انجام می‌شود. رئیس کل بانک مرکزی گفت: دستاویز قرار دادن موضوع FATF برای اثرگذاری بر نرخ ارز از طریق سفته‌بازان و فضای مجازی با واقعیات بازار و روند تأمین ارز در تجارت خارجی کشور و چشم‌انداز گشایش کانال‌های جدید مَخوانی ندارد ضمن اینکه بانک مرکزی نظارت بر جریان پول و مبارزه با پولشویی را نیز در کنار مدیریت ارز با قوت ادامه خواهد داد. وی با توصیه به مردم گفت: مردم مراقبت کنند با شگرد جدید سودجویان، این بار تحت عنوان «تأثیر FATF» داری‌های آنها در بازار ارز در معرض ریسک قرار نگیرد.

ساخت ۱۰۰۰ کیلومتر راه آهن جدید تا پایان ۱۴۰۰

وزیر راه‌وشهرسازی از افتتاح یک‌هزار کیلومتر راه‌آهن تا پایان سال ۱۴۰۰ خبر داد و گفت: اکنون ریل و قطار خسته است که منجر به خستگی مسافر می‌شود، به همین دلیل نوسازی و بهسازی خطوط ریلی و واگن‌ها نیز در حال انجام است. محمد اسلامی دیروز در مراسم بهره‌برداری از پروژه‌های ریلی که به صورت ویدئو کنفرانس در سالن مسافری ایستگاه راه‌آهن تهران برگزار شد، گفت: برنامه‌های دولت برای توسعه راه‌آهن در ۳ محور «کیفیت‌بخشی به ناوگان حمل و نقل» که شامل بازسازی و نوسازی ناوگان و همچنین «ورود ناوگان جدید» است دنبال می‌شود. وزیر راه‌وشهرسازی ادامه داد: محور سوم توسعه زیرساخت‌ها در بخش ریلی است که با اتصال ۵ استان به شبکه ریلی کشور محقق شد و ۳ پروژه دیگر در همین بخش تا پایان دولت افتتاح خواهد شد.

احیای ۵۵ درصد خاک ایران با توسعه کریدور جنوب-شمال

معاون بندری و لجستیک منطقه آزاد چابهار با تأکید بر اهمیت توسعه محور جنوب-شمال گفت: مسیر مهمیست اما ضعف‌های جدی دارد که اگر رفع نشود، ۵۵ درصد از خاک ایران احیا شده و مردمان این مسیر از مزایای آن بهره‌مند می‌شوند. سعید چلندری در همایش صادرات-ترانزیت و اوراسیا که روز گذشته در مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار شد، گفت: بندر چابهار تنها بندر ترکیبی را دارد. این بندر در جنوب شرقی ایران و جنوب عمان واقع شده و ۱۲۰ کیلومتر مرز خشکی و ۱۵۰ کیلومتر مرز دریایی دارد. وی با اشاره به اهمیت ترانزیتی چابهار گفت: این بندر محل تلاقی دو کریدور جهانی مسیر به آسیای میانه و افغانستان است. معاون مناطق آزاد چابهار تصریح کرد: متولی این توسعه در کشور وزارت راه است، در حالی که بسیاری از سندها و دستور کارها مربوط به مناطق آزاد می‌شود اما آنها نقشی در تصمیم‌گیری ندارند. در این زمینه خواستار تشکیل شورای لجستیک در مناطق آزاد و دخیل بودن آنها در سیاست‌گذاری هستیم.

مصرف بالای گاز در بخش خانگی کشاورزی را به خطر انداخت

مدیرعامل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی از توقف مجدد تولید کود اوره توسط شرکت‌های پتروشیمی به علت قطع خوراک گاز اظهار نگرانی کرد و گفت: ادامه قطع گاز شرکت‌های پتروشیمی تولیدکننده کود اوره موجب کاهش تولید محصولات بخش کشاورزی خواهد شد، بنابراین این امر تهدیدی برای امنیت غذایی کشور است. حمید رسولی روز یکشنبه در گفت‌وگو با ایرنا، درباره وضعیت تأمین کود اوره مورد نیاز بخش کشاورزی افزود: امسال بخش کشاورزی در تحویل کود اوره مورد نیاز خود با چالش‌های متعددی رو به رو شد به طوری که اوایل تیرماه به مدت یک ماه و به علت مطالبه افزایش قیمت فروش کود اوره به بخش کشاورزی تحویل کود اوره به این بخش متوقف شد. به گفته وی، در مه‌ماه نیز به همین علت، فرایند تحویل کود اوره به بخش کشاورزی متوقف شد که با صدور مصوبات جدید توسط هیات دولت روند تحویل به شکل عادی دنبال شد اما متأسفانه از ۲۰ دی‌ماه به دلیل قطع شدن خوراک گاز شرکت‌های پتروشیمی، تحویل کود اوره دوباره متوقف شده است. مدیرعامل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی علت توقف تولید کود اوره را بنا به اظهار مدیران عامل شرکت‌های پتروشیمی قطع شدن خوراک گاز به علت برودت هوا و اولویت تخصیص گاز به مصارف خانگی عنوان کرد.