



استاندار تهران با ارائه آماری درباره میزان آسیب به واحدهای مسکونی در استان و شهر تهران گفت: بیش از ۱۲۰ واحد مسکونی به‌طور کامل تخریب و بیش از ۵۰۰ واحد دیگر دچار خسارت جدی شده‌اند. بخشی از زیرساخت‌های عمومی استان به ویژه شهر تهران در حوزه آب، برق و گاز و حتی یک مرکز درمانی در پایتخت مورد حمله دشمن قرار گرفت.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدصادق معتمدیان در گفت‌وگویی تلویزیونی با اشاره به عملیات «بشارت فتح» گفت: عملیات اخیر رزمندگان نیروهای مسلح ایران، نمایشی از اقتدار بود. این نخستین بار است که مهم‌ترین پایگاه نظامی آمریکا در غرب آسیا هدف حمله هوایی یک کشور قرار می‌گیرد.

وی با گرامیداشت یاد شهیدا به‌ویژه شهدای اخیر جنایات رژیم صهیونیستی و سرداران سرافراز سپاه و دانشمندان هسته‌ای و مردم، گفت: از همان ساعات اولیه حملات دشمن در روز جمعه ۲۳ خرداد، آرایش جدیدی در سطح استان تهران بر اساس مانورهای قبلی در بحث پدافند غیرعامل و ستاد مدیریت بحران داشتیم و کارها را از حالت عادی خارج و در قالب قرارگاه‌های اجرایی چه در حوزه اقتصادی شامل تأمین، تنظیم، توزیع و نظارت بر بازار و چه در حوزه حمل‌ونقل و سوخت‌رسانی سازماندهی شد.

استاندار تهران با اشاره به تشکیل ستاد بحران در استان تهران گفت: بیشترین حملات دشمن در ۱۱ روز گذشته در استان تهران به ویژه شهر تهران بوده که بخشی از این حملات در مناطق مسکونی است. تعداد زیادی از منازل مسکونی مردم تخریب شده که بیش از ۱۲۰ واحد مسکونی به‌طور کامل تخریب و بیش از ۵۰۰ واحد دیگر دچار خسارت جدی شده‌اند. بخشی از زیرساخت‌های عمومی استان به ویژه شهر تهران در حوزه آب، برق و گاز حتی یک مرکز درمانی در پایتخت مورد حمله دشمن قرار گرفت.

معمتمدیان ادامه داد: آمادگی‌های قبلی با شرکت‌های خدمت‌رسان در مجموعه برق استان و شرکت توزیع شهر تهران و سایر مجموعه‌ها داشتیم و بیش از ۲۵۰ اکیپ عملیاتی به صورت صدردصدی آماده خدمت رسانی در حوزه‌های مختلف بودند و در حداقل زمان سر صحنه حاضر شده و امدادرسانی و خدمت رسانی کردند.



رئیس اتحادیه صنف سوپرمارکت و مواد پروتئینی تهران با بیان اینکه در این صنف افزایش قیمتی نداریم، گفت: چنانچه تخلفی مشاهده کردند به سیاست اتحادیه و تعزیرات اطلاع رسانی کنند تا برخوردهای لازم صورت بگیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، شاهرخ شریفی، با بیان اینکه شهروندان در تأمین کالاهای مورد نیاز خود دغدغه‌ای نداشته باشند، تأکید کرد که واحدها صنفی پایتخت از آغاز تعرضات و حملات رژیم صهیونیستی به کشورمان مثل همیشه و تا به امروز مشغول به کار بوده‌اند، خطاب به مخاطبان صنف خود، گفت که به اخبار منفی توجه نداشته باشند؛ هیچ معضلی در تأمین کالاهای اساسی شان وجود ندارد، قیمت‌ها افزایشی نداشته و اگر کسی مرتکب تخلفی شد به سایت اتحادیه و تعزیرات گزارش دهد. شاهرخ شریفی، رئیس اتحادیه صنف سوپرمارکت و مواد پروتئینی تهران، گفت شهروندان در تأمین کالاهای مورد نیاز خود از واحدهای صنفی مربوطه، هیچ دغدغه‌ای نداشته باشند چراکه نه تنها قیمت‌ها افزایشی نداشته‌اند که واحدهای صنفی در روزهای سخت همراه بوده و از تأمین کالاهای و مواد غذایی مورد نیاز، دریغ نکرده‌اند.

شش‌ریفی ضمن تأکید بر اینکه هیچ‌گونه معضلی در تأمین‌ما یحتاج مردم وجود ندارد از آن‌ها خواست که به اخبار منفی توجه نکنند و چنانچه تخلفی مشاهده کردند به سیاست اتحادیه و تعزیرات اطلاع رسانی کنند تا برخوردهای لازم صورت بگیرد.

**گروه اقتصاد دریا- مرتضی فاخری** – در بنادر، حرکت پیوسته کالاهای نشانه‌ای از سلامت اقتصادی و کارآمدی لجستیکی است، اما وقتی همین کالاهای برای روزها و هفته‌ها در محوطه‌های بندری متوقف می‌مانند، زنگ خطر برای همه به صدا درمی‌آید. در ظاهر ممکن است این توقف‌ها فرصتی برای درآمذزایی از محل انبارداری، جریمه تأخیر و هزینه‌های خدمات بندری به نظر برسد، اما در واقع پشت این پدیده پُررنگ، ساختاری از ناکارآمدی، بوروکراسی، و ناهماهنگی اداری خوابیده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به بررسی باید‌ها، نبایدها، فرصت‌ها و چالش‌های درآمذزایی از امکان رسوب کالا در بنادر پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید: رسوب کالا در بنادر نه‌فقط هزینه‌ای مستقیم برای واردکنندگان و تولیدکنندگان است، بلکه پیامدهایی سنگین برای کل اقتصاد ملی به‌همراه دارد؛ از افزایش قیمت تمام‌شده کالا تا تضعیف زنجیره تأمین و فرار فرصت‌های ترانزیتی. رسوب کالا در بنادر، پدیده‌ای است که در ظاهر تنها به‌عنوان یک مشکل لجستیکی و عملیاتی شناخته می‌شود، اما در لایه‌های پنهان‌تر خود به‌موضوعی اقتصادی، مدیریتی و حتی سیاسی تبدیل شده است.

**بنادر: تسهیل‌گر تجارت**

بنادری که قرار است گذرگاه سریع و کارآمد کالا بین خشکی و دریا باشد، در بسیاری از مواقع به گره‌گاه‌هایی بدل شده‌اند که بارها و بارها کالاهای در آن‌ها متوقف می‌شوند؛ گاهی به‌واسطه بوروکراسی، گاهی به‌خاطر مشکلات ارزی و گاهی نیز به‌دلیل ناهماهنگی بین بخش‌های مختلف زنجیره تأمین. در چنین شرایطی، نگاه درآمدی به پدیده رسوب کالا، هرچند وسوسه‌برانگیز برای برخی نهادهای درآمذزای بندری است، اما می‌تواند تبعات سنگینی برای اقتصاد کلان، تولید، تجارت و امنیت غذایی یا دارویی کشور به‌دنبال داشته باشد.

در اصل، بنادر نقش تسهیل‌گر در تجارت را دارند. آن‌ها نباید



به‌هیچ‌وجه محل نگهداری طولانی‌مدت کالا شوند، چراکه با این کار فلسفه وجودی آن‌ها زیر سؤال می‌رود، اما وقتی رسوب کالا به یک پدیده مکرر بدل می‌شود، عده‌ای فرصت را مغتنم شمرده و درآمذزایی از طریق دومراژ (جریمه تأخیر تخلیه یا بارگیری)، انبارداری یا خدمات جانبی مرتبط را به‌عنوان یک منبع پایدار مالی تلقی می‌کنند. این نگاه هرچند زنجیره تأمین داخلی را نیز مختل می‌سازند. به جای تشویق ممکن است در کوتاه‌مدت بخشی از درآمدهای بنادر و گمرکات را تأمین کند، اما در بلندمدت به کاهش جذابیت تجارت خارجی، از دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی و حتی هدررفت سرمایه ملی می‌انجامد.

**دلایل رسوب کالا در بنادر**

یکی از دلایل اصلی رسوب کالا در بنادر، ناکارآمدی در تخصیص ارز است. با توجه به وابستگی اقتصاد ایران به واردات برخی مواد اولیه، تجهیزات صنعتی و کالاهای اساسی، هر گونه اختلال در تخصیص یا تأمین ارز، به سرعت خود را در شکل توقف کالا در بنادر نشان می‌دهد. واردکننده‌ای که نتواند ارز مورد نیاز خود را در زمان مناسب تأمین کند، چاره‌ای جز انتظار ندارد. ایسن انتظار، حتی اگر به جریمه‌ها و هزینه‌های انبارداری همراه باشد، گاهی اجتناب‌ناپذیر است. بنابراین در چنین مواردی، درآمذزایی از محل رسوب کالا نه تنها منطقی نیست، بلکه خلاف اصول حمایت از تولید و تجارت محسوب می‌شود.

علاوه‌بر این، گاهی هماهنگی بین سازمان‌ها و نهادهای مسئول در فرایند ترخیص، یکی دیگر از علل اصلی رسوب کالات. گمرک، سازمان بنادر، استاندارد، وزارت بهداشت، سازمان محیط‌زیست و حتی نهادهای امنیتی، هر یک در حلقه‌ای از زنجیره ترخیص حضور دارند. اگر این نهادها با یکدیگر هم‌افزا عمل نکنند، فرایند ترخیص نه تنها زمان‌بر، بلکه پرهزینه و فرسایشی می‌شود. در این میان، کالاهایی که شاید تنها به‌خاطر یک نقص کوچک در مدارک یا یک مغایرت فنی کوچک متوقف می‌شوند، قربانی ساختار پیچیده‌ای می‌شوند که بیش از آنکه در خدمت تسهیل تجارت باشد، درگیر حواشئی اداری است. نگاه درآمدی به این

توقف‌ها نیز به همان اندازه خطرناک است، چراکه به جای حل مشکل، آن را به منبع درآمدی بدل می‌کند و این خود موجب کندشدن انگیزه‌های اصلاحی در سیستم می‌شود.

**اهمیت زیرساخت‌های بندری و انبارداری**

مسئله دیگر، زیرساخت‌های بندری و ظرفیت انبارداری در بنادر است. در بسیاری از بنادر بزرگ دنیا، به‌ویژه بنادر ترانزیتی مانند سنگاپور، روتردام یا جبل‌علی، تلاش بر آن است که کالایی از چندساعت یا حداکثر چندروز در بندر باقی نماند. گردش سریع کالا اصل اول بهره‌وری در بندر است. در ایران اما، گزارش‌ها از باقی‌ماندن هزاران کانتینر برای هفته‌ها و ماه‌ها در بنادر خیر می‌دهند. این رسوب‌ها نه تنها فضاهای عملیاتی بندر را اشغال می‌کنند، بلکه هزینه‌های مضاعفی به واردکننده تحمیل کرده و روند زنجیره تأمین داخلی را نیز مختل می‌سازند. به جای تشویق این روند از طریق درآمذزایی از انبارداری، باید تمام تلاش‌ها بر کوتاه‌کردن زمان ماندگاری کالا متمرکز شود.

نباید از اهمیت سرمایه در گردش واحدهای تولیدی نیز غافل بود. بسیاری از کارخانه‌ها و صنایع داخلی، برای ادامه حیات و حفظ اشتغال، نیازمند مواد اولیه‌ای هستند که از طریق بنادر وارد می‌شوند. اگر این مواد اولیه به هر دلیل در بنادر رسوب کنند یا ترخیص آن‌ها مستلزم پرداخت هزینه‌های سنگین انبارداری شود، به‌راحتی می‌توان شاهد تعطیلی یا کاهش ظرفیت تولیدی در این واحدها بود. ایسن به معنای کاهش رشد اقتصادی، افزایش بیکاری و حتی بحران‌های اجتماعی است. در چنین فضایی، هر گونه درآمدی که از رسوب کالا به‌دست آید، نه تنها موجه نیست، بلکه می‌تواند مصداق درآمذ ضد توسعه‌ای تلقی شود.

این در حالی است که تجربه کشورهای موفق در حوزه بندری نشان می‌دهد که شفاف‌سازی، یکپارچه‌سازی سامانه‌ها و تسهیل فرایندها، تأثیر مستقیم و مثبتی بر کاهش رسوب کالا دارد. در کشورهایی مانند کره جنوبی، آلمان یا هلند، استفاده از فناوری‌های نوین در پایش لحظه‌ای کالا، کاهش کاغذبازی اداری و تفویض اختیار به نهادهای محلی در بنادر، به‌عنوان راهکارهای کلیدی برای تسریع ترخیص و جلوگیری از رسوب کالا به‌کار گرفته شده‌اند. همچنین در این کشورها، نگاه درآمدی به ماندگاری کالا در بنادر جایگاهی ندارد، بلکه تمرکز اصلی بر ارتقای بهره‌وری و رقابت‌پذیری بنادر است.

**وضعیت بنادر در ایران**

در ایران، علاوه‌بر بهبود فرایندها، نیازمند تغییر نگاه در سطوح مدیریتی هستیم. مادی که مدیران بندری یا گمرکی، افزایش

یک کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی در نوشتاری به «روزنامه سرآمد» بررسی کرد؛

# بایدها و نبایدهای کسب درآمدا ز رسوب کالا در بنادر

درآمدهای ناشی از انبارداری را به‌عنوان یک موفقیت تلقی کنند، اصلاحات و اقصی اتفاق نخواهد افتاد. درآمذزایی از محل ناهماهنگسی و اختلال، نه تنها غیراخلاقی است، بلکه زمینه‌ساز فساد، رانت‌خواری و بی‌اعتمادی عمومی نیز می‌شود. این در حالی است که با اصلاح روند‌ها، بنادر می‌توانند از مسیرهای سالم‌تری مانند خدمات ارزش‌افزوده بندری، ترانزیت، لجستیک ترکیبی و تجارت دریایی درآمذزایی پایدار و مثبت‌تری داشته باشند.

نقش شفاف‌سازی اطلاعات نیز برای افکار عمومی حیاتی است. وقتی مردم بدانند چرا کالایی در بندر متوقف شده، چه نهادهی مسئول رفع آن است و چه میزان هزینه از جیب مصرف‌کننده یا تولیدکننده پرداخت می‌شود، خود این آگاهی می‌تواند مطالبه‌گری اجتماعی را تقویت کرده و روند اصلاح را تسریع کند. رسانه‌ها باید از سطح گزارشگری صرف در مورد رسوب کالا عبور کرده و تحلیل‌هایی ارائه دهند که منشأ این مشکل، تبعات آن و راه‌های حل آن را برای مردم روشن کنند.

**نتیجه‌گیری**

باید به این نکته مهم توجه کرد که رسوب کالا در بنادر، تنها یک مشکل لجستیکی نیست، بلکه نماد ناکارآمدی سیستم اقتصادی و حکمرانی تجاری کشور است. راه‌حل این مسئله، نه در گران‌تر کردن هزینه انبارداری یا جریمه‌های دیرکرد، بلکه در بهبود نظام ارزی، هماهنگی نهادی، تسهیل فرایندهای اداری و تغییر نگرش نسبت به درآمذزایی است. نباید اجازه داد که بنادر کشور، از حلقه‌ای برای توسعه اقتصادی، به گردابی برای اسارت کالاهای افزایش هزینه‌های تجارت بدل شوند. ایران با داشتن موقعیت ژئواستراتژیک ممتاز، قابلیت تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی منطقه را دارد. تحقق این هدف، مستلزم کارآمدی بنادر، سرعت در عملیات تخلیه و بارگیری و عدم‌وجود موانع بی‌مورد در مسیر ترخیص کالات. تنها در چنین شرایطی است که می‌توان از فرصت‌های بی‌نظیر تجارت دریایی بهره‌برداری کرد و در مسیر توسعه پایدار گام نهاد.

اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت برخی نهادهای محل رسوب کالا به درآمدهایی دست یابند، اما این درآمدها، در مقابل هزینه‌های پنهان و آشکار آن برای اقتصاد ملی، بسیار ناچیز و گمراه‌کننده‌اند. بایدها و نبایدهای این حوزه باید بر پایه منافع بلندمدت ملی و عدالت اقتصادی تدوین شوند، نه براساس تراز مالی ماهانه یک سازمان. بنادر ایران شایسته‌آند که به نماد تحرک، پویایی و توسعه تبدیل شوند، نه به مأمئی برای کالاهای بالاتکلیف.

رئیس کمیسیون عمران مجلس:

## آغاز بازسازی ساختمان‌های تخریب‌شده

واحدهای مسکونی که دولت با همکاری مردم، پیمانکاران و انبوه‌سازان در نقاط مختلف کشور می‌سازد، این واقعا جای افتخار دارد که کشور، حتی در شرایط جنگی، هیچ پروژه‌ای را متوقف نکرده است.

رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: در مورد ساختمان‌هایی که در اثر حملات دشمن تخریب و آسیب دیدند و عمدتا مسکونی هستند، تقسیم‌کاری صورت گرفت. دوستان ما در نظام مهندسی ساختمان، ساختمان را ارزیابی و برآورد هزینه می‌کنند. ساختمان‌های اطراف نیز از نظر فنی بررسی می‌شوند تا مشخص شود باید مقاوم‌سازی یا تخریب شود. شهرداری با همکاری بنیاد مسکن و وزارت راه و شهرسازی برای آواربرداری کارشان را شروع کرده‌اند تا هرچه سریع‌تر بازسازی این ساختمان‌ها انجام شود. وی با تأکید مجدد بر اینکه کارهای عمرانی کشور تعطیل نشده است، گفت: در کنار کمیسیون عمران، سایر کمیسیون‌های تخصصی مجلس نیز فعال هستند و هیچ کاری روی زمین نمانده است. مجلس با تمام قدرت، در کنار مردم و نیروهای مسلح، از کشور دفاع می‌کند.

رضایی افزود: دیروز هم نشستی در وزارت راه با حضور مسئولان سازمان راهداری، برای تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌برگزار شد تا شرایط حمل‌ونقل اتوبوسی در سال جاری بهبود یابد. توافق شد حداقل ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس نو و یا با عمر کمتر پنج سال وارد کشور شود. وزارت صمت نیز اعلام کرد تا پایان سال حداقل ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس در داخل کشور تولید خواهد شد که به ناوگان حمل و نقل عمومی کشور اضافه شود.

وی با اشاره به حمله آمریکا به تأسیسات هسته‌ای گفت: برای ما روشن شد که آمریکایی‌ها با آژانس تقسیم‌کار کرده بودند؛ ظاهر ماجرا مذاکره بسود اما در عمل طراحی جنگی داشتند. مردم ایران، رفتار کشورها در ۱۱ روز را فراموش نمی‌کنند اما خوشبختانه، برخلاف پیش‌بینی‌های آن‌ها که تصور می‌کردند با حمله و فشار، مردم علیه نظام به خیابان‌ها می‌آیند، مردم ایستادگی و همراهی کردند. باید قدردان مردم بود. این سرمایه اجتماعی، ظرفیتی است که دنیا آن را ندارد.

رضایی کوچی در پایان گفت: در شرایطی که این جنگ باعث اتحاد و همبستگی شد، در اسرائیل مردم دنبال سوراخی هستند که فرار کنند؛ این تفاوت ما مردمی است که در رژیم صهیونیستی زندگی می‌کنند. باید قدردان این سرمایه باشیم. ما در کنار کردم و پشتیبان نیروهای مسلح هستیم.



با توافق با سازمان تأمین اجتماعی، مقرر شد همان روال گذشته ادامه یابد یعنی از ۲۷ درصد سهم پرداختی بیمه، ۵۰ درصد را ارائه‌ده ۵۰ درصد را دولت پرداخت می‌کند. همچنین این طرح ۲۰۰ هزار ارائه‌ده‌ای که تاکنون تحت پوشش بیمه نبودند، تحت پوشش قرار خواهند گرفت. بر این اساس همه رانندگان بیمه می‌شوند.

رضایی کوچی افزود: یکی دیگر از مطالبات رانندگان بحث میزان مصرف سوخت آن‌ها بود؛ با دو وزارت نفت و صمت توافق شد که مقدار سوخت تخصیص یافته به آن‌ها براساس «تن بر کیلومتر» افزایش یابد. کرایه حمل نیز بین ۲۰ تا ۲۴ درصد افزایش پیدا می‌کند که مطابق نظر و مطالبه رانندگان است.

رئیس کمیسیون عمران مجلس افزود: بر این اساس مطالبه اصلی رانندگان در سه مورد بیمه، سوخت و کرایه اجرایی شد و وزیر راه و شهرسازی ابلاغ کرد.

وی با اشاره به وضعیت پروژه‌های عمرانی کشور گفت: بیش از ۷۰هزار پروژه عمرانی در کشور داریم؛ تأکید کمیسیون عمران بر این بود که هیچ پروژه‌ای در شرایط فعلی تعطیل نشود که این اتفاق افتاد و حتی سرعت کار پیمانکاران افزایش پیدا کرد.

رضایی کوچی بیان کرد: در جلسه با وزیر راه و شهرسازی داشتیم، توافق شد که هزاران پروژه در حوزه‌های مختلف در هفته دولت در شهرهای یومانه به بهره‌برداری برسند.