

روزنه

محدودیت پرواز شبانه از برخی کشورها در حال حل و فصل است



وزیر راه و شهرسازی گفت: پروازها در حال انجام است. یک محدودیت‌هایی در بعضی از کشورها داریم که پروازی در شب انجام نشود و در حال حل و فصل هستیم و مشکلی برای پروازها وجود ندارد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، فرانزه صادق مالواجرد درباره میزان خسارات وارده به حمل و نقل عمومی کشور با توجه به ناآرمی‌های اخیر کشور و نوسازی و جبران خسارت‌ها، به ایننا گفت: در حوزه حمل و نقل عمومی برون شهری خوشبختانه آسیب جدی نداشتیم.

وزیر راه و شهرسازی خاطر‌نشان کرد: اینکه می‌گویم حمل کالا به بهترین حالت خوددش انجام می‌شود ناشی از همان غیرتی است که عزیزان ما به خرج دادند.

وی ادامه داد: اما در اینکه در حوزه اموال عمومی در شهرهای مختلف اتفاقاتی افتاد، کمیته دیگری در حال بررسی است.

صادق مالواجرد درخصوص برقراری پروازهای داخلی و خارجی گفت: پروازها در حال انجام است. یک محدودیت‌هایی در بعضی از کشورها داریم که شب پرواز انجام نشود این هم در حال حل و فصل هستیم ولی در کل مشکلی برای پروازها وجود ندارد.

معاون استاندار تهران عنوان کرد:

استفاده از «ریل باس» در ۴ محور بین استانی در دستور کار راه‌آهن و استانداری تهران



معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری تهران گفت: تکمیل ریل‌های مسیر پرند و ورامین، ایجاد ۷ توقفگاه بین شهری، اورهال قطارها، راه‌اندازی شرکت قطار حومه‌ای در استان تهران و همکاری راه‌آهن و استانداری تهران برای استفاده از «ریل باس» در ۴ محور بین استانی از جمله اقدامات کوتاه مدت استانداری برای توسعه حمل و نقل بین شهری است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، سید کمال میرجعفریان با اشاره به توسعه حمل و نقل بین شهری در استان تهران،به ایسنا اظهار کر: این موضوع در حوزه کاری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است؛ اما استانداری نیز بر اساس نیازهای استان این برنامه را دنبال می‌کند. توسعه و استفاده از ظرفیت ریلی برای توسعه حمل و نقل بین شهری در دستور کار دولت قرار دارد؛ ظرفیت ریلی فعلی در چهار محور منتهی به تهران پیگیری می‌شود.

وی ادامه داد: از این ظرفیت ریلی برای توسعه و استفاده از ریل باس‌ها در این مسیر استفاده می‌شود؛ محور اول تهران به سمت هشتگرد است و در این محور یک مسیر انشعابی نیز به سمت باغستان، شهریار و ملارد خواهیم داشت. در محور دوم ریلی تهران به سمت رباط کریم و پرند ادامه خواهد داشت و این مسیر ریلی در نهایت به همدان نیز می‌رسد. محور سوم تهران به سمت قم است که هم مسیر بین استانی است و هم ریل باسی است که از ظرفیتش استفاده خواهیم کرد. محور چهارم نیز به سمت ورامین و گرمسار خواهد بود.

معاون استاندار تهران اضافه کرد: ظرفیت ریل این چهار محور را برای ریل باس‌ها به کارگیری خواهیم کرد؛ هر چهار محور مورد توجه رئیس جمهور قرار گرفته و در دستور کار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی و استانداری تهران قرار دارد. ۱۲ شهرستان

ما در این چهار محور تحت پوشش قرار می‌گیرد.

وی با اشاره به اقدام دیگر در این حوزه گفت: با توجه به پیگیری‌های استاندار تهران ایجاد شرکت قطار حومه‌ای به اجرا رسید و مجوز ایجاد این شرکت اخذ شده و توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران این شرکت راه‌اندازی خواهد شد و شهرداری‌ها مشارکت لازم را در ایجاد این شرکت جدید خواهند داشت. این شرکت وظیفه مدیریت قطار حومه را به عهده خواهد گرفت.

«سرآمد» بررسی کرد؛

بایدها و نبایدهای درآمد از رسوب کالا در بنادر

سید **گره راهبردی - مرتضی فخری** - 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 درآمدزایی از محل انبارداری، جریمه تأخیر و هزینه‌های خدمات بندری به نظر برسد، اما در واقع، پشت این پدیده پُررنگ، ساختاری از ناکارآمدی، بروکراسی، و ناهماهنگی اداری خوابیده است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، مرتضی فخری دکتری مدیریت بازرگانی در نوشتاری به سراسر آورده است: 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 به عنوان یک مشکل لجستیکی و عملیاتی شناخته می‌شود، اما در لایه‌های پنهان‌تر خود به موضوعی اقتصادی، مدیریتی، و حتی سیاسی تبدیل شده است. بنداری که قرار است گذرگاه سریع و کارآمد کالا بین خشکی و دریا باشند، در بسیاری از

مواقع به گره‌گاه‌هایی بدل شده‌اند که بارها و بارها کالاهای آن‌ها متوقف می‌شوند، گاهی به‌واسطه‌ی بروکراسی، گاهی به‌خاطر مشکلات ارزی، و گاهی نیز به‌دلیل ناهماهنگی بین بخش‌های مختلف زنجیره تأمین. در چنین شرایطی، نگاه درآمدی به پدیده‌ی رسوب کالا، هرچند وسوسه‌برانگیز برای برخی نهادهای درآمدزای بندری است، اما می‌تواند تبعات سنگینی برای اقتصاد کلان، تولید، تجارت و امنیت غذایی یا دارویی کشور به دنبال داشته باشد. در اصل، بنادر نقش تسهیل‌گر در تجارت را دارند. آن‌ها نباید به‌هیچ‌وجه محل نگهداری طولانی‌مدت کالا شوند،



خبر

یک کارشناس ترانزیت بین‌المللی:

«مرز آستارا» چالش قدیمی توقف کامیون‌ها

فقط به زمستان محدود نمی‌شود

سید **یک کارشناس ترانزیت** گفت: توقف و صف کامیون‌ها در مرز آستارا فصلی نیست و شکاف ظرفیت پذیرش، دیپلماسی مرزی و مدیریت تقاضا، این گذرگاه صادراتی را با چالش دائمی مواجه کرده و ادامه‌دار است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدمهدی کریمی‌فهی، با بیان اینکه تجمع طولانی کامیون‌ها در مرز آستارا تنها محدود به دوره‌های خاص یا شرایط جوی نیست، به مهر اظهار کرد: مرز آستارا به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مسیرهای صادرات جاده‌ای ایران به کشورهای قفقاز، سال‌هاست با صف‌های طولانی کامیون‌ها مواجه است؛ صف‌هایی که گاه روزها ادامه دارد و حتی در زمان‌های عادی سال نیز تکرار می‌شود.

وی افزود: بررسی روند تردد نشان می‌دهد ظرفیت عملیاتی مرز آستارا به‌طور متوسط پاسخگوی خروج روزانه حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ کامیون است؛ ظرفیتی که بر اساس توان پذیرش طرف آذربایجانی تعریف شده است. با این حال، در مقاطع اوج صادرات، به‌ویژه در فصل برداشت محصولات کشاورزی، تعداد کامیون‌های متقاضی خروج به ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه در روز می‌رسد و همین شکاف میان ظرفیت واقعی و تقاضای فشرده، صف‌های طولانی و نارضایتی رانندگان را رقم می‌زند.

خدمت تسهیل تجارت باشد، درگیر حواشی اداری است. نگاه درآمدی به این توقف‌ها نیز به همان اندازه خطرناک است، چرا که به جای حل مشکل، آن را به منبع درآمد بدل می‌کند و این خود موجب کند شدن انگیزه‌های اصلاحی در سیستم می‌شود.

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 کالا بیش از چند ساعت یا حداکثر چند روز 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 خسر می‌دهند. این رسوب‌ها نه‌تنها فضاهای عملیاتی بندر را اشغال می‌کنند، بلکه هزینه‌های مضاعفی به واردکننده تحمیل کرده و روند زنجیره تأمین داخلی را نیز مختل می‌سازند. به‌جای تشویق این روند از طریق درآمدزایی از انبارداری، باید تمام تلاش‌ها بر کوتاه‌کردن زمان ماندگاری کالا متمرکز شود.

از سوی دیگر، نباید از اهمیت سرمایه در گردش واحدهای تولیدی 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. این به‌معنای 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 درآمد ضدتوسعه‌ای تلقی شود.

این در حالی است که تجربه کشورهای موفق در حوزه بندری نشان می‌دهد که شفاف‌سازی، یکپارچه‌سازی سامانه‌ها، و تسهیل فرآیندها، 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 به کار گرفته شده‌اند. همچنین در این کشورها، نگاه درآمدی به ماندگاری کالا در بنادر جایگاهی ندارد؛ بلکه تمرکز اصلی بسر ارتقاء بهره‌وری و رقابت‌پذیری بنادر است.

در ایران، علاوه بر بهبود فرآیندها، نیازمند تغییر نگاه در سطوح مدیریتی هستیم. مادامی که مدیران بندری یا گمرکی،



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

در این میان، نقش شفاف‌سازی اطلاعات برای افکار عمومی نیز حیاتی است. وقتی مردم بدانند که 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.

بنابراین، 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. راه حل این مسئله، نه در گران‌تر کردن هزینه انبارداری یا جریمه‌های دیرکرد، بلکه در بهبود نظام ارزی، هماهنگی نهادی، تسهیل فرآیندهای اداری، و تغییر نگرش نسبت به درآمدزایی است. نباید اجازه داد که بنادر کشور، از حلقه‌ای برای توسعه اقتصادی، به گردابی برای اسارت کالاها و 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 عدم وجود موانع بی‌مورد در مسیر ترخیص کالا است. تنها در چنین شرایطی است که می‌توان از فرصت‌های بی‌نظیر تجارت دریایی بهره‌برداری کرد و در مسیر توسعه پایدار گام نهاد.

پس 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 بر اساس تراز مالی مآهانه یک سازمان. بنادر ایران شایسته آن‌اند که به نماد تحرک، پویایی و توسعه تبدیل شوند؛ نه به مأمنی برای کالاهای بلا تکلیف.



بخشی از بار صادراتی و ترانزیتی از مسیر دریایی به بنادر کشورهای همسایه منتقل شود.

وی خاطر‌نشان کرد: راه‌اندازی سرویس‌های منظم کشتیرانی در دریای خزر، به‌ویژه با محوریت بخش خصوصی، می‌تواند وابستگی به مسیر زمینی آستارا را کاهش داده و توازن پایدارتری در شبکه حمل‌ونقل کشور ایجاد کند. این کارشناس ترانزیت بین‌المللی در پایان تأکید کرد: آنچه مرز آستارا را از یک گلوگاه پر تنش به گذرگاهی پایدار تبدیل می‌کند، مداوم هماهنگی میان دیپلماسی، مدیریت مرزی و تنوع‌بخشی به مسیرهای حمل‌ونقل است؛ مسیری که تحقق آن به نفع تجارت خارجی، رانندگان و اقتصاد کشور خواهد بود.