



معاون وزیر راه و شهرسازی از نهایی شدن سند راهبردی حمل‌ونقل ریلی یکپارچه تهران و البرز تا پایان شهریور سال جاری خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، غلامرضا کاظمیان، معاون وزیر راه و شهرسازی، روند تدوین «سند راهبردی یکپارچه توسعه حمل‌ونقل ریلی مجموعه شهری تهران – البرز» و برنامه وزارت راه و شهرسازی در این خصوص را تشریح کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای از مطالبات جدی رئیس‌جمهوری است و از چندماه گذشته با تأکید ویژه ایشان در دستور کار قرار گرفته است.

وی گفت: پیش‌نویس سند راهبردی حمل‌ونقل ریلی یکپارچه تهران و البرز با مشارکت وزارت راه و شهرسازی، شهرداری تهران، شهرداری‌های شهرهای پیرامونی، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، و استانداری تهران در حال تدوین است و نسخه نهایی این سند تا پایان شهریورماه ارائه خواهد شد.

کاظمیان با بیان اینکه روزانه جمعیت زیادی میان تهران، شهرها و روستاهای پیرامونی مجموعه شهری تهران و البرز برای کار، فعالیت و سایر سفرهای روزانه جابه‌جا می‌شوند، گفت: وابستگی این سفرها به خودروهای شخصی و حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای، علاوه بر اتلاف وقت شهروندان، موجب افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی، تشدید آلودگی هوا و تحمیل هزینه‌های سنگین به کشور شده است. به همین منظور نیز توسعه حمل و نقل ریلی حومه‌ای برای استان در برنامه قرار گرفته است. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به همکاری دستگاه‌های مختلف در این طرح گفت: هماهنگی مناسبی میان وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، وزارت کشور، استانداری تهران، شهرداری تهران و شهرداری‌های شهرهای پیرامونی شکل گرفته است تا این مجموعه علاوه بر مشارکت در تأمین مالی، در مدیریت و اجرای پروژه‌ها نیز همکاری داشته باشند.

بسته‌های پیشنهادی جدید دولت برای تأمین مسکن کم‌درآمدها



رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با ارائه پیشنهاد بسته‌های حمایتی در صدد است تا دولت نقش حمایتی در حوزه مسکن ایفا کند و کمبود و فقدان مسکن را برای دهک‌های یک تا چهار تأمین نماید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، غزال راهب راهکارهای تحرک بخشی به بازار مسکن را اجرای صنعتی‌سازی ساختمان با توجه به ظرفیت قابل توجه این بخش و همچنین تمرکز برای اجرای مسکن گروه‌های کم‌درآمدی عنوان کرد و گفت: دولت چهاردهم مطابق با برنامه هفتم توسعه، موضوع مسکن را با توجه به افزایش ظرفیت سکونتگاهی، انجام تعهدات پیشین پروژه‌های مسکن و ساماندهی بافت‌های ناکارآمد در برنامه خود قرار داده است.

وی با یادآوری اینکه تورم فزاینده و مدت زمان دستیابی به مسکن مطلوب که همواره بالاتر می‌رود برنامه‌های این بخش را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد، افزود: شرایط کنونی و جنگی که به مدت یک سال کشور با آن درگیر است، اولین تأثیرش را در اقتصاد و به ویژه مسکن می‌گذارد.

راهب با بیان اینکه آمارهای رسمی نشان می‌دهد، مسکن ۳۰درصد از هزینه‌های خانوار را در برمی‌گیرد، خاطر نشان کرد: این رقم در شرایط کنونی و به طور متوسط در ایران، بالاتر از ۵۰ درصد را شامل می‌شود.

وی به مهاجرت درون شهرها که گروه‌های مختلف دائم به مناطق پایین‌تر کوچ‌چانده می‌شوند، اشاره کرد و گفت: مجموعه عوامل شامل تحریم‌ها، جنگ و تورم فزاینده، منجر به ورود ویژه دولت به حوزه مسکن و ایجاد تعادل‌بخشی در این بازار شد به طوری که موضوع کنترل اجاره‌بها در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قام مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاست گذاری: مهدی دده‌دار
سردبیر: شوری سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

پیامدهای دومینوی انسداد تنگه هرمز در زنجیره تأمین جهان

توان سنگین جنگ تحمیلی برای کشتیرانی جهانی

سنگین گروهِ بین الملل – سعید قلیچی – تنش‌های نظامی در اطراف دو آبراه راهبردی تنگه هرمز و تنگه باب‌المندب، طی هفته‌های گذشته بار دیگر وابستگی اقتصاد جهانی به این نقاط استراتژیک در منطقه خاورمیانه را آشکار کرد. بررسی تبعات تنش‌های ایجاد شده در منطقه تا جایی بوده که امروز بسیاری از کارشناسان و رسانه‌ها معتقدند که ایجاد یک درگیری منطقه‌ای، در عمل می‌تواند در زمانی کوتاه، هزینه حمل‌ونقل دریایی را در مسیرهای هزاران کیلومتر دورتر افزایش دهد. اما تبعات تنش در این آبراه‌های استراتژیک تنها معطوف به افزایش مسیر تردد کشتی‌های تجاری نخواهد بود و افزایش زمان تحویل کالا، کاهش ظرفیت موثر نساوگان تجارت دریایی جهان و در نهایت افزایش هزینه‌ها و تحمیل تورم به اقتصاد سایر کشورهای جهان می‌تواند بخشی از هزینه‌های جنگ برای مصرف‌کنندگان در آسیا، اروپا و آمریکا باشد.

با وجود توقف حملات نظامی نیروهای دولت ایالات متحده آمریکا طی روزهای گذشته، اما بررسی شرایط نشان می‌دهد که تنش میان جمهوری اسلامی ایران و آمریکا در تنگه هرمز همچنان ادامه دارد. از طرف دیگر هم‌زمان گزارش‌هایی از ناامنی در باب‌المندب و دریای سرخ بار منتشر شده است که می‌تواند تهدید جدی دیگری برای کشتی‌های تجاری باشد. در نتیجه تنش‌های نظامی در این دو آبراه راهبردی و گلوگاه انرژی جهان، بازار کشتیرانی جهان با ترکیبی از افزایش کرایه حمل، جهش هزینه سوخت، رشد حق بیمه جنگی، تغییر مسیر کشتی‌ها، ازدحام بندار و اختلال در زنجیره تأمین روبه‌رو شده است.

اهمیت این دو آبراه در آن است که اختلال در آنها صرفاً به کاهش عبور چند کشتی محدود نمی‌شود. هرمز و باب‌المندب بخشی از شبکه‌ای هستند که انرژی، مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی را میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان جهان جابه‌جا می‌کند. هرگونه اختلال طولانی‌مدت در این مسیرها، عملاً ظرفیت حمل‌ونقل جهانی را کاهش داده و هزینه جابه‌جایی هر واحد کالا را افزایش می‌دهد. بررسی گزارش‌ها نیز حاکی از این است که تنش‌ها و درگیری‌های نظامی در حوزه تنگه هرمز و باب‌المندب، به‌عنوان دو شریان اصلی تجارت بین‌المللی را با اختلال ساختاری مواجه کرده است.

افزایش هزینه‌های کشتیرانی جهان

براساس ترجمه اختصاصی «اقتصاد سراسرآمد» و مطابق آمارهای سازمان بین‌المللی دریاوردی (IMO) و همچنین بانک جهانی، تنگه هرمز و باب‌المندب، به‌گزارگاه حیاتی برای تجارت جهان هستند که سالانه پذیرای بیش از ۳۰ درصد از حمل‌ونقل کانتینری و ۲۲ درصد از ترانزیت نفت و فرآورده‌های نفتی جهان بودند. این در حالی است که انسداد عملیاتی تنگه هرمز پس از جنگ تحمیلی نیروهای ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران، در عمل موجب

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

جانب: مصمیم

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷

تلفن دفتر شهرستان هه: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی‌ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶



اعلام کرده است که قابلیت اطمینان برنامه حرکت کشتی‌ها در سال ۲۰۲۴ حدود ۵۰ تا ۵۵ درصد بوده؛ در حالی که این رقم پیش از همه‌گیری کرونا حدود ۷۰ تا ۸۵ درصد بود. این یعنی هزینه واقعی اختلال بسیار بیشتر از رقم درج‌شده در قبض حمل است.

افزایش ریسک و رشد هزینه‌های بیمه

در بحران‌های نظامی، بیمه یکی از نخستین بازارهایی است که واکنش نشان می‌دهد. شرکت‌های بیمه با افزایش احتمال حمله، خطر توقیف کشتی یا آسیب به محموله، نرخ بیمه جنگی را بالا می‌برند. در برخی موارد، کشتی‌ها بدون پوشش بیمه‌ای کافی اصلاً وارد منطقه نمی‌شوند. لویلدز لیست در ژوئیه گزارش داد که حق بیمه ریسک جنگ برای عبور از هرمز برای برخی مالکان کشتی به محدوده دو رقمی رسیده است؛ در حالی که بیمه‌گران هم‌زمان در حال بازنگری ریسک سفرهای مرتبط با بندار و منافع عربستان و سایر نقاط منطقه بودند. در چنین شرایطی، تصمیم یک شرکت برای عبور از تنگه تنها یک تصمیم تجاری نیست؛ محاسبه‌ای است که هزینه بیمه، نرخ کرایه، قیمت سوخت، احتمال آسیب و ارزش محموله را شامل می‌شود.

با تداوم بسته‌بودن تنگه هرمز و تشدید حملات به کشتی‌های تجاری، هزینه بیمه ریسک جنگ برای عبور از این آبراه حیاتی به بالاترین سطح خود از آغاز جنگ رسیده است. داده‌های جدید نشان می‌دهد حق بیمه کشتی‌ها برای عبور از هرمز از ۲۰ درصد ارزش کشتی در دوران پیش از جنگ، به ۷۰ تا ۱۰ درصد رسیده؛ به این معنا که شاهد افزایشی حدود ۳۰ تا ۴۰ برابری بوده است. از طرف دیگر وقتی کشتی‌ها در صف پهلوگیری می‌مانند، هزینه سسرمایه‌ای کشتی (اجاره روزانه) و هزینه عملیاتی بندر بالا می‌رود؛ خطوط کشتیرانی این هزینه‌ها را از طریق سوشارژهای تراکم و افزایش نرخ اسپات به مشتریان منتقل می‌کنند. کمبود کامیون و راننده در کریدورهای کلیدی نیز باعث می‌شود کانتینرهای تخلیه‌شده دیرتر از بندر خارج شوند؛ این «گلوگاه آخرین مایل» عملاً ظرفیت مؤثر بندر را کاهش می‌دهد و چرخه تأخیر را تشدید می‌کند.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری:

جنگ، صنعت هوایی ایران را متوقف نکرد



مقصد فرودگاه‌های نجف و بغداد جابه‌جا شدند.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری تصریح کرد: این اقدامات نشان می‌دهد صنعت هوایی کشور همچنان با قدرت به کار خود ادامه می‌دهد و اختلالی در فرآیندها و مأموریت‌های

رویدادها اظهار داشت: پس از آن بلافاصله مراسم اربعین برگزار شد که به خوبی به پایان رسید و در این عملیات حدود ۳۲۰ هزار نفر از زائران از طریق فرودگاه‌های تهران، مهرآباد، حضرت امام خمینی (ره) و شهید هاشمی نژاد مشهد جابه‌جا شدند.

شیروودی با اشاره به اجرای عملیات اربعین پس از این