آسیب بیش از ۳۹ هزار واحد مسکونی در تهران طی جنگ

شهرداری تهران اعلام کرد: در جنگ رمضان بیش از ۳۹ هزار واحد مسکونی آسیب دیدند. به گزارش تسنیم، شهرداری تهران اعلام کرد: ۳۹هزار و ۵۸۵ (۳۹۵۸۵) واحد در تهران از زمان آغاز جنگ رمضان تااعلام آتش‌بس آسیب‌دیده‌اند. واحدهای آسیب‌دیده برمبنای میزان خسارت به چهار گروه «الف»، «ب»، «جیم» و «دال» تقسیم شده‌اند. گروه الف، واحدهای با خسارت جزئی هستند که شامل شکستگی شیشه و پنجره می‌شود. تعداد واحدهایی که خسارت جزئی دیده‌اند که ۳۲هزار و ۶۴۳ (۳۲۶۴۳) مورد است. ۵۰ درصد واحدها، روند بازسازی را سپری کرده‌اند. گروه ب، واحدهایی هستند که به تعمیرات متوسط نیاز دارند که شامل پایدارسازی و تعمیر می‌شود. تعداد واحدهای آسیب‌دیده در این گروه ۵۱۳۳ مورد است. اسکان اضطراری ساکنان گروه ب در مجموعه‌های اقامتی تا پایان تعمیرات در دستور کار قرار دارد. گروه جیم، واحدهایی هستند که به مقاوم‌سازی نیاز دارند که سازمان نوسازی نسبت به مقاوم‌سازی این واحدهای اقدام می‌کند. بنابر اعلام شهرداری تهران، ۸۲۵ واحد در این گروه قرار دارند. همچنین تعداد واحدهای آسیب‌دیده در گروه «دال» ۹۸۴ مورد است که این واحدها تخریب شده و به بازسازی کامل نیاز دارند. شهرداری تهران برای گروه ظهای «جیم» و «دال» تمهیداتی در نظر گرفته که شامل اجاره مسکن یا پرداخت ودیعه ۲ میلیارد تومانی و ۴۰ میلیون تومان اجاره ماهانه می‌شود. ارایه بن کارت ۴۰۰ میلیون تومانی به منظور جبران بخشی از خسارات وارده به لوازم خانگی از دیگر اقدامات شهرداری تهران است.

بازگشت ۵۰ درصد خانوارهای آسیب‌دیده منطقه ۵ به منازل نوسازی شده

شهردار منطقه ۵ تهران درباره وضعیت خانه‌های آسیب‌دیده این منطقه گفت: ۵۰ درصد خانوارهای آسیب‌دیده در جنگ به منازل نوسازی شده خود بازگشته‌اند. محمدرضا پورپافر در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار کرد: با پیگیری‌های انجام‌شده، پیمانکاران مربوطه به‌کار گرفته شده و همزمان گروه‌های جهادی نیز در منطقه مستقر شده‌اند. این گروه‌ها در حوزه شیشه‌بری و انجام تعمیرات متوسط فعالیت دارند. او ادامه داد: از مجموع یک‌هزار و ۷۲۰ مورد واحد آسیب‌دیده در جنگ، تاکنون ۷۰۶ مورد بازسازی و به خانوارها تحویل داده شده و سایر موارد نیز از طریق پیمانکاران و گروه‌های جهادی در دست اقدام است. شهردار منطقه ۵ شهر تهران تصریح کرد: در بخش واحدهایی که دچار آسیب‌های متوسط، از جمله تخریب دیوارها شده‌اند، گروه‌های جهادی متشکل از گچ‌کاران و معماران متخصص فعالیت دارند. برای این منظور نیز ابزار، مصالح و امکانات مورد نیاز تأمین شده و روند پیشرفت کار رضایت‌بخش گزارش شده است. او بیان کرد: همچنین حدود ۵۲ خانوار در هتل‌ها و مراکز اقامتی اسکان داده شده‌اند که از این تعداد، ۲۷ خانوار پس از انجام نوسازی به منازل خود بازگشته‌اند. برنامه‌ریزی‌ها به گونه‌ای است که سایر خانوارها نیز حداکثر تا یک ماه آینده به محل سکونت خود بازگردند. پورپافر گفت: در بخش دیگری از خسارات، حدود ۳۰۹ دستگاه خودرو آسیب‌دیده‌اند که با وجود خارج بودن این موضوع از حیطه وظایف شهرداری، هماهنگی‌های لازم با شرکت بیمه ایران انجام شده و نمایندگی این شرکت در منطقه مستقر شده و تاکنون خسارت ۱۲۰ دستگاه خودرو ارزیابی شده است.

آغاز طرح جمع‌آوری پسماندهای الکتریکی در سامانه نومادند

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران از آغاز اجرای آزمایشی طرح جمع‌آوری پسماندهای الکتریکی، الکترونیکی و لاستیک‌های فرسوده از طریق سامانه «نومادند» با هدف تفکیک فلزات سنگین و خطرناک از زباله‌های خانگی خبر داد. به گزارش ایلنا، محسن قضاتلو با اعلام خبر افزوده شدن بخش پسماندهای الکتریکی، الکترونیکی و لاستیک به سامانه نومادند اظهار داشت: این طرح به صورت پایلوت از روز گذشته -۲۴ فروردین‌ماه ۱۴۰۵- آغاز شده و پایداری آن منوط به استقبال شهروندان و شاخص‌هایی نظیر میزان ثبت سفارش و نظرات کاربران در سامانه ۱۸۸۸،۱۳۷ و خط پشتیبانی ۱۸۰۰ خواهد بود. قضاتلو ادامه داد: شهروندان تهرانی اکنون می‌توانند با مراجعه به اپلیکیشن «شهرزاد»، درخواست اعزام خودرو برای تحویل پسماندهای الکترونیکی نظیر مانیتور، کیس و باطری و غیره همچنین لاستیک‌های فرسوده را ثبت کنند. او با اشاره به خطرات زیست محیطی پسماندهای الکتریکی و الکترونیکی افزود: این تجهیزات حاوی مواد سمی همچون آرسنیک، جیوه و روی هستند که مخلوط شدن آنها با شیرابه زباله‌های عادی، تهدیدی جدی برای سلامت انسان و خاک محسوب می‌شود. به گفته مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در مقابل، تفکیک آنها در مبدأ امکان استخراج فلزات گرانبها نظیر طلا و مس را فراهم می‌کند. در حال حاضر، سازمان مدیریت پسماند مسوولیت جمع‌آوری را بر عهده دارد و فرآیند بازیافت و تبدیل این مواد در شهرک‌های صنعتی توسط بخش خصوصی انجام می‌شود تا چرخه اقتصاد چرخشی با بهره‌وری بالاتری به حرکت درآید.

روایت شورای شهر از جبران خسارت‌ها

از اسکان در هتل تا ودیعه ۲ میلیاردی

در شرایطی که پیامدهای جنگ، علاوه بر خسارات جانی، با تخریب زیرساخت‌های شهری و آسیب به اموال شهروندان همراه است، نحوه مدیریت بحران و حمایت از آسیب‌دیدگان به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های کارآمدی نهادهای شهری تبدیل می‌شود. در همین راستا، مصوبه جدید شورای شهر تهران درباره نحوه جبران خسارات و اسکان آسیب‌دیدگان جنگ، تلاشی برای ایجاد یک سازوکار متمرکز و کارآمد محسوب می‌شود؛ سازوکاری که به گفته مسوولان، هدف آن کاهش سردرگمی مردم و تسریع در بازگشت به زندگی عادی است. یکی از مهم‌ترین نکات این مصوبه، واگذاری کامل مسوولیت رسیدگی به ساختمان‌های آسیب‌دیده به شهرداری تهران است. علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای شهر تهران، در این باره تصریح می‌کند: شهرداری، مرجعیت کلیه امور مربوط به ساختمان‌های آسیب‌دیده اعم از مسکونی، تجاری، مغازه‌ها و مجموعه‌های مشابه را عهده‌دار شده است. بدین ترتیب، خانواده‌های آسیب‌دیده و شهروندان دیگر نیازی به مراجعه به مراجع متعدد نخواهند داشت و از پراکندگی در پیگیری امور ساختمانی و موارد مشابه جلوگیری می‌شود. این تصمیم را می‌توان پاسخی به یکی از مشکلات مزمن مدیریت بحران در ایران دانست؛ یعنی تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و نبود هماهنگی میان آن‌ها. تمرکز مسوولیت در یک نهاد، در تئوری می‌تواند سرعت عمل را افزایش دهد، اما در عمل، موفقیت آن وابسته به ظرفیت اجرایی و منابع مالی شهرداری خواهد بود.

تجربه «جنگ دوازده‌روزه» الگویی برای امروز

نادعلی تأکید می‌کند که این سیاست، تجربه‌ای تازه نیست، بلکه ریشه در مدیریت بحران پیشین دارد: این اتفاق پیرو ماموریتی است که شهرداری تهران در جریان جنگ دوازده‌روزه داوطلبانه در تعامل با هیات دولت و رییس جمهور محترم بر عهده گرفت. به گفته او، همان الگو اکنون «به‌روزرسانی» و «تکمیل» شده است: آن قاعده مزبور، در جنگ تحمیلی اخیر مجدداً به‌روزرسانی شد و مصوبات شورای شهر که از پیش موجود بود، تجدید و تکمیل شد. این اشاره نشان می‌دهد که مدیریت شهری تلاش کرده از تجربه‌های قبلی درس بگیرد، هرچند پرسش مهم این است که آیا زیرساخت‌های لازم برای اجرای گسترده‌تر این الگو فراهم شده یا خیر.

چهار سطح خسارت از تخریب کامل تا تعمیر جزیی

مصوبه شورای شهر، ساختمان‌های آسیب‌دیده را به چهار دسته تقسیم می‌کند؛ دسته‌بندی‌ای که مبنای نوع حمایت و میزان کمک خواهد بود: تخریب کامل و نیاز به نوسازی، نیاز به مقاوم‌سازی، آسیب‌های متوسط و خسارات جزئی. در مورد شدیدترین حالت، نادعلی توضیح می‌دهد: یکی از این دسته‌ها، ساختمان‌هایی است که کاملاً آسیب دیده و نیازمند تخریب و نوسازی کامل هستند؛ به گونه‌ای که ساکنان آن قادر به ادامه سکونت نخواهند بود. در چنین شرایطی، واکنش اولیه، اسکان اضطراری است: بلافاصله، افراد و خانواده‌های محترم حاضر در محل، در هتل‌ها اسکان داده می‌شوند. این اقدام نشان‌دهنده اولویت دادن به «امنیت فوری» و جلوگیری از بی‌خانمانی است؛ رویکردی که در بسیاری از استانداردهای بین‌المللی مدیریت بحران نیز توصیه می‌شود.

حمایت مالی قابل توجه؛ اما چالش برانگیز

یکی از برجسته‌ترین بخش‌های این مصوبه، تعیین مبالغ قابل توجه برای ودیعه و اجاره مسکن است. نادعلی در این خصوص می‌گوید: به‌طور متوسط ودیعه‌ای حدود دو میلیارد تومان (و اجاره‌ای حدود چهل میلیون تومان در ماه که طبعاً در مناطق مختلف متفاوت است) برای مسکن اجاره‌ای ایشان تأمین می‌شود. این ارقام، در نگاه اول، نشان‌دهنده حمایت مالی قابل توجه از آسیب‌دیدگان است. با این حال، چند پرسش مهم مطرح می‌شود: آیا این مبالغ با واقعیت بازار مسکن تهران همخوانی دارد؟ منابع مالی این حمایت‌ها از کجا تأمین خواهد شد؟ آیا این سطح از پرداخت‌ها در بلندمدت قابل تداوم است؟

بازسازی یا مقاوم‌سازی؛ دو مسیر متفاوت

برای ساختمان‌هایی که نیاز به تخریب کامل ندارند، مسیر متفاوتی در نظر گرفته شده است: دسته دیگری از آسیب‌دیدگان، کسانی هستند که ساختمان‌هایشان نیازمند تخریب و نوسازی کامل نیست، بلکه مقاوم‌سازی می‌طلبد. این رویکرد، از نظر اقتصادی منطقی‌تر است، زیرا هزینه کمتری نسبت به بازسازی کامل دارد و زمان بازگشت ساکنان را نیز کوتاه‌تر می‌کند. با این حال، کیفیت اجرای مقاوم‌سازی و نظارت بر آن، تعیین‌کننده موفقیت این سیاست خواهد بود.

واکنش سریع در خسارات جزیی

در مورد آسیب‌های جزیی، تأکید بر سرعت عمل است و برای جلوگیری از آوارگی و رنج مردم و امکان ادامه زندگی در همان مکان، شهرداری بلافاصله پیمانکاران خود را اعزام می‌کند. نادعلی جزییات بیشتری ارایه می‌دهد و می‌گوید: گروه‌های جهادی شیشه‌ها را تعویض، درها را تعمیر، فرش‌های آسیب‌دیده را شست‌وشو و ترمیم کرده و خانه را آماده می‌سازند. این بخش از طرح، اگر به‌درستی اجرا شود، می‌تواند از تبدیل بحران‌های کوچک به مشکلات بزرگ جلوگیری کند؛ نکته‌ای که در مدیریت بحران بسیار حیاتی است.

پرداخت نقدی در برخی موارد

در برخی موارد، سیاست متفاوتی اتخاذ شده است: در برخی موارد، هزینه‌ای مستقیماً به افراد نیازمند تعمیرات جزیی پرداخت می‌شود تا خودشان پیگیری کنند. این رویکرد، اگرچه انعطاف‌پذیری بیشتری به شهروندان می‌دهد، اما خطراتی مانند سوءاستفاده یا هزینه‌کرد نادرست منابع را نیز به همراه دارد. شهرداری برنامه‌هایی در نظر گرفته است، شهرداری برای اسباب و اثاثیه آسیب‌دیده، حدود چهارصد میلیون تومان هزینه می‌کند. با این حال، نادعلی اذعان می‌کند: جبران کامل از دست‌رفتن‌های اسباب و اثاثیه ممکن نیست. در مورد خودروها نیز مسیر متفاوتی در پیش گرفته شده است: شهرداری برآورد خسارت را انجام داده و ایشان را به بیمه معرفی می‌کند تا بیمه، جبران‌های لازم را پیگیری و اجرا کند. این تقسیم وظایف میان شهرداری و بیمه‌ها، می‌تواند از فشار مالی بر مدیریت شهری بکاهد. پاسخ به انتقادات؛ چرا پناهگاه‌ها ساخته نشد؟ یکی از انتقادات مطرح‌شده، عدم آمادگی زیرساختی مانند پناهگاه‌ها و سیستم‌های هشدار بوده است. نادعلی در پاسخ می‌گوید: آنچه من برایتان شرح دادم، فراتر از وظایف ذاتی شهرداری است. او همچنین تأکید می‌کند: در سایر نقاط کشور، بنیاد مسکن و نهادهای دیگر این امور را بر عهده دارند، اما در تهران، شهرداری داوطلبانه این مسوولیت را پذیرفت. این پاسخ، اگرچه به فشار کاری شهرداری اشاره دارد، اما به‌طور کامل نگرانی‌ها درباره آمادگی شهری در برابر بحران‌های آینده را برطرف نمی‌کند.

وعده‌هایی که هنوز عملی نشده‌اند

نادعلی به موضوعی مهم اشاره می‌کند و می‌گوید: ما در مصوبات شورای ششم، پیش‌بینی‌های لازم را برای ایمن‌سازی‌ها، عملیات زیرسطحی، پناهگاه‌سازی و امثال اینها انجام دادیم؛ اما فرصت مناسبی برای اجرای کامل آنها فراهم نشد. او تأکید می‌کند: این موضوع، یکی از وظایف واجب است که هم در ادامه دوره حاضر و هم در دوره هفتم، دوستان موظف به پیگیری آن خواهند بود. این بخش، شاید مهم‌ترین چالش پیش‌روی مدیریت شهری را نشان می‌دهد: فاصله میان «تصویب» و «اجرا». در مجموع، مصوبه شورای شهر تهران برای جبران خسارات جنگ را می‌توان تلاشی جدی برای ایجاد یک سازوکار متمرکز، سریع و نسبتاً جامع در حمایت از آسیب‌دیدگان دانست؛ رویکردی که با حذف پراکندگی نهادی، تعریف سطوح مختلف خسارت و پیش‌بینی حمایت‌های مالی قابل توجه، سعی دارد روند بازگشت شهروندان به زندگی عادی را تسهیل کند. با این حال، موفقیت واقعی این طرح به عواملی فراتر از متن مصوبه وابسته است؛ از جمله تأمین پایدار منابع مالی، کیفیت اجرا و نظارت، و مهم‌تر از همه، جبران خلأهای زیرساختی مانند نبود پناهگاه‌ها و سیستم‌های پیشگیرانه. بنابراین، هرچند این مصوبه گامی رو به جلو محسوب می‌شود، اما تا رسیدن به یک الگوی کامل و پایدار مدیریت بحران شهری، همچنان فاصله قابل توجهی وجود دارد.

جنگ در خلیج فارس و باز تعریف مسیرهای حمل‌ونقل جهانی

هرمز قفل شد؛ موج بحران به بنادر جهان رسید

در نقشه حمل‌ونقل جهانی، برخی گلوگاه‌ها نقشی فراتر از یک مسیر عبوری دارند؛ کانال سوئز به عنوان میانبر تجارت اروپا و آسیا شناخته می‌شود و تنگه مالاکا ستون فقرات ترانزیت شرق آسیاست، اما تنگه هرمز جایگاهی متفاوت دارد: شاهراهی که نه‌فقط کالا، بلکه «نرژی» را جابه‌جا می‌کند. اگر سوئز زمان حمل را کوتاه می‌کند و مالاکا حجم تجارت را تسهیل، هرمز مستقیماً قیمت، هزینه و امنیت کل زنجیره حمل‌ونقل جهانی را تعیین می‌کند. در هفته‌های اخیر و همزمان با تشدید تنش‌های منطقه‌ای، این گذرگاه حیاتی بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفته؛ نه فقط به عنوان یک نقطه ژئوپلیتیکی، بلکه به عنوان یک «گره حیاتی در لجستیک جهانی» که اختلال در آن، از کشتی و بیمه گرفته تا قیمت سوخت و قراردادهای تجاری را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

هرمز؛ شریان حیاتی حمل‌ونقل

رمضانعلی سنگدوینی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، با اشاره به نقش این تنگه در جریان انرژی جهان گفت: ایران بیش از ۳۵ تا ۴۰ درصد انرژی جهان را در مسیر تنگه هرمز کنترل می‌کند. گلوی انرژی دنیا در اختیار ایران است. نفت، گاز، ال‌ان‌جی و ال‌پی‌جی از این مسیر عبور می‌کند. این سخنان از منظر حمل‌ونقل به این معناست که بخش عظیمی از ناوگان کشتیرانی انرژی جهان از نفتکش‌های غول‌پیکر تا کشتی‌های حمل گاز وابسته به عبور ایمن و مستمر از این مسیر هستند. هرگونه اختلال در این تنگه، بلافاصله به افزایش ترافیک دریایی در مسیرهای جایگزین، رشد هزینه‌های عملیاتی و بی‌نظمی در زنجیره تأمین منجر می‌شود. سنگدوینی با اشاره به شرایط فعلی گفت: دشمن تأسیسات پارس جنوبی و برخی پالایشگاه‌ها را زده، اما مردم هیچ کمبودی در فرآورده‌های نفتی، بنزین و گازوئیل احساس نکرده‌اند. در سطح داخلی، این اظهارات بر تداوم تأمین سوخت تأکید دارد، اما در سطح بین‌المللی، تصویر متفاوت است. اختلال در مسیرهای دریایی خلیج فارس، باعث ایجاد تأخیر در حرکت کشتی‌ها، افزایش زمان انتظار در لنگرگاه‌ها و تغییر مسیر بسیاری از محموله‌ها شده است.

هزینه حمل‌ونقل؛ ضربه پنهان بحران

گزارش‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که اصلی‌ترین ضربه بحران، نه فقط در قیمت کالا بلکه در «هزینه حمل» بوده است. روزنامه فایننشال تایمز گزارش داد که معامله‌گران جهانی در پی تحولات اخیر میلیاردها دلار ضرر کردند. الکساندر فرانک، رییس بخش ریسک و تجارت در شرکت اولیور وایمن، در این باره گفت: تجار کالا قبل از شروع جنگ با مشتریان خود برای فروش کالا با قیمت مشخص در آینده توافق کرده بودند، اما سپس متوجه شدند که هزینه حمل و نقل با افزایش قیمت نفت و هزینه بیمه به‌طور غیرمنتظره‌ای افزایش یافته است، و نتیجه این شد که آنها میلیاردها دلار ضرر کردند. در واقع، سه مولفه اصلی حمل‌ونقل دریایی سوخت (bunker fuel)، بیمه insurance premium و مسیر (routing) همزمان دچار جهش شده‌اند.

کشتی‌ها در تنگنا؛ از توقف تا تغییر مسیر

یکی از مهم‌ترین پیامدهای اختلال در تنگه هرمز، گیر افتادن محموله‌ها در خلیج فارس است. بر اساس گزارش‌ها، محموله‌های عظیمی از نفت در خلیج فارس گیر کرده‌اند و نمی‌توانند از تنگه هرمز عبور کنند. این وضعیت چند اثر مستقیم بر صنعت حمل‌ونقل دارد: افزایش زمان خواب کشتی‌ها idle time، کاهش بهره‌وری ناوگان، افزایش هزینه اجاره کشتی (charter rates) و ایجاد گلوگاه در بنادر مبدا در چنین شرایطی، شرکت‌های کشتیرانی ناچار به بازطراحی مسیرها یا حتی تعلیق برخی قراردادها می‌شوند.

انفجار قیمت‌ها؛ بازتاب اختلال لجستیکی

افزایش هزینه حمل‌ونقل، مستقیماً به قیمت انرژی منتقل شده است. طبق گزارش‌ها، قیمت نفت برنت بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته و از ۱۰۰ دلار عبور کرده است. جان پیسی، رییس یک شرکت مشاوره انرژی، هشدار داد: قیمت نفت برنت ممکن است به ۱۹۰ دلار در هر بشکه برسد؛ اگر جریان‌ها از طریق تنگه هرمز در سطح فعلی باقی بمانند. این افزایش، تنها ناشی از کمبود عرضه نیست، بلکه نتیجه افزایش هزینه رساندن نفت به بازار نیز هست؛ یعنی همان حلقه حمل‌ونقل.

بیمه؛ بازیگر پنهان اما تعیین‌کننده

در شرایط ناامن، هزینه بیمه کشتی‌ها به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد. شرکت‌های بیمه برای پوشش ریسک جنگ، حق بیمه‌های اضافی (war risk premium) اعمال می‌کنند که گاه به چندین برابر حالت عادی می‌رسد. این افزایش هزینه، مستقیماً بر قیمت نهایی کالا تأثیر گذاشته و حتی برخی مسیرها را از نظر اقتصادی غیربه‌صرفه می‌کند.

واکنش شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل و تجارت

گزارش فایننشال تایمز اشاره می‌کند که شرکت‌های بزرگ تجارت کالا برای جبران هزینه‌ها، سرمایه در گردش خود را افزایش داده‌اند. برخی از این شرکت‌ها میلیاردها دلار تسهیلات اعتباری جدید دریافت کرده‌اند تا بتوانند هزینه‌های فزاینده حمل‌ونقل را مدیریت کنند. این موضوع نشان می‌دهد که بحران هرمز، نه فقط یک بحران منطقه‌ای، بلکه یک شوک مالی در صنعت لجستیک جهانی است.

مسیرهای جایگزین؛ راهکار یا مُسکن موقت؟

در واکنش به این وضعیت، ایران بر توسعه مسیرهای جایگزین تأکید دارد. جواد هدایتی، مدیرکل ترانزیت سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: مهم‌ترین ویژگی کریدور ایران-پاکستان اتصال آن به چارچوب همکاری‌های اقتصادی بین چین و پاکستان تحت عنوان سی‌پک است. او افزود: در این کریدور از تمام شقوق حمل‌ونقل می‌توان استفاده کرد، هم ظرفیت ریلی و هم جاده‌ای. از منظر حمل‌ونقل، این کریدور می‌تواند بخشی از فشار روی مسیر دریایی را کاهش دهد، اما واقعیت این است که حمل دریایی همچنان ارزان‌ترین و کارآمدترین روش برای جابه‌جایی محموله‌های حجیم باقی می‌ماند.

آیا جایگزینی برای هرمز وجود دارد؟

هدایتی در پاسخ به این پرسش که آیا محاصره هرمز می‌تواند تجارت ایران را مختل کند، گفت: محاصره تنگه هرمز نمی‌تواند ایران را دچار خفگی کند و اساساً محاصره‌پذیر نیستیم. او توضیح داد: این محاصره ممکن است هزینه‌ها را افزایش دهد و حمل‌ونقل کالا از سایر کریدورها شاید به سهولت مسیر دریایی نباشد. این جمله، دقیقاً چالش اصلی لجستیک جهانی را نشان می‌دهد: جایگزین‌ها وجود دارند، اما «کارآمد» نیستند. سنگدوینی همچنین از تصویب قانون عوارض تنگه هرمز خبر داد و گفت: از این به بعد تنگه هرمز جزئی از ملک جمهوری اسلامی ایران است و اجازه نخواهیم داد کسی از آن بدون رعایت قوانین ما عبور کند. چنین رویکردی، در صورت اجرا، می‌تواند به تغییر قواعد بازی در حمل‌ونقل دریایی منجر شود؛ از افزایش هزینه عبور گرفته تا پیچیده‌تر شدن مقررات برای شرکت‌های بین‌المللی.

ایرانشهر

هیچ مسیر ریلی مسدود نیست

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: هیچ مسیر جاده‌ای و ریلی مسدود نیست. به گزارش تسنیم، فرزانه صادق، با اشاره به نشست اخیر خود با پیمانکاران حوزه راه و ریل گفت: پیمانکاران با وجود مطالبات معوق، بدون طرح گلایه و با رویکردی همکاری‌محور، آمادگی کامل خود را برای همراهی در بازسازی زیرساخت‌ها اعلام کرده‌اند. صادق با اشاره به اینکه پرداخت حقوق کارگران پیمانکاران پیش از نوروز نیز با وجود محدودیت‌ها انجام شده است، اعلام کرد: در زمان حاضر به کمک پیمانکاران هیچ مسیر جاده‌ای، ریلی، آزادراهی یا بزرگراهی در کشور مسدود نیست و مسیرهای آسیب‌دیده در کوتاه‌ترین زمان بازگشایی شده‌اند. او به بازسازی کامل محور زنجان-قزوین طی دو روز اشاره کرد و اقدامات نیروهای راهداری و راه‌آهن را در بازگشایی محورهای آسیب‌دیده در جنگ تحمیلی سوم قابل تقدیر دانست. وزیر راه و شهرسازی راجع به وضعیت بنادر کشور ابراز کرد: در روزهای اخیر رکوردهای جدیدی در حوزه عملیات بندری ثبت شده است و با هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط، انتقال تجهیزات بین بنادر با سرعت انجام و همکاری‌های یادشده عامل تسریع در روند تجهیز و بازسازی بنادر شد. او همچنین گفت: با وجود آسیب‌های واردشده به بخشی از تجهیزات هوانوردی، بیش از ۳۰ پرواز برای انتقال دارو انجام شده است و برخی مسیرهای پروازی خارجی بدون اختلال برقرار بوده است. صادق درباره اقدامات بخش مسکن اظهار کرد: حدود ۳۰۰۰ واحد مسکونی در ارزیابی‌های اولیه غیرقابل سکونت تشخیص داده شده است. پرداخت ودیعه مسکن برای خانوارهای آسیب‌دیده در دستور کار قرار گرفته است و بازسازی واحدها توسط بنیاد مسکن آغاز شده است.

تسهیلات ۵۰۰ میلیونی برای ساخت مسکن روستایی

رییس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی گفت: برای ساخت مسکن روستایی، تسهیلات ۵۰۰ میلیون تومانی با نرخ سود ۵ درصد و بازپرداخت ۲۰ ساله در نظر گرفته شده تا امکان خانه‌دار شدن متقاضیان فراهم شود. به گزارش ایلنا، منوچهر خواجه‌دلویی، از ارزیابی حدود ۱۰۰ هزار واحد مسکونی در جریان جنگ رمضان و واگذاری زمین رایگان در روستاها خبر داد و گفت: بنیاد مسکن در ۲۴ استان کشور مسوولیت بازسازی را بر عهده دارد و در حال حاضر ۱۹۵ شهر و ۱۴۹ روستا، در مجموع ۳۴۴ نقطه شهری و روستایی، تحت پوشش این نهاد قرار گرفته‌اند. او افزود: هفت کلان‌شهر کشور شامل تهران، کرج، قم، تبریز، اصفهان، شیراز، اهواز و کرمانشاه در حوزه اجرایی بنیاد مسکن قرار ندارند و شهرداری‌ها متولی بازسازی در این شهرها هستند؛ با این حال، بنیاد مسکن به‌جز تهران در سایر کلان‌شهرها در بخش ارزیابی خسارات به شهرداری‌ها کمک می‌کند. رییس بنیاد مسکن با اشاره به روند ارزیابی واحدهای آسیب‌دیده بیان کرد: تاکنون ۹۹ هزار و ۸۷۸ واحد مسکونی توسط کارشناسان بنیاد مسکن با همکاری کارشناسان مرکز کارشناسی قوه قضاییه و سازمان نظام مهندسی ارزیابی شده است و این ارزیابی‌ها پس از مستندسازی و تأیید مالک، مبنای آغاز عملیات اجرایی قرار می‌گیرد. خواجه‌دلویی ادامه داد: پس از مرحله ارزیابی، آوار‌برداری در دستور کار قرار می‌گیرد و در مواردی که واحدها نیاز به احداث کامل دارند، این عملیات با استفاده از ماشین‌آلات بنیاد انجام می‌شود؛ همچنین واحدهایی که نیازمند تعمیرات جزئی هستند، بدون نیاز به آوار‌برداری، در همان مرحله تعمیر می‌شوند. او با اشاره به پیشرفت عملیات بازسازی گفت: تاکنون عملیات تعمیر ۱۸ هزار و ۷۶۶ واحد به پایان رسیده است. همچنین ۴۴ واحد در قالب تعمیرات نوع یک (مقاوم‌سازی سازه) و ۲۴۱ واحد در قالب تعمیرات نوع دو (نازک‌کاری و تعمیرات داخلی) تکمیل شده است. خواجه‌دلویی با تأکید بر اینکه این اقدامات پیش از تصویب نهایی دولت در حوزه تسهیلات انجام شده است، تصریح کرد: بنیاد مسکن بدون انتظار برای مصوبات، روند بازسازی واحدهای آسیب‌دیده را آغاز کرده است. رییس بنیاد مسکن با اشاره به طرح واگذاری زمین در روستاها، یادآور شد: تاکنون حدود ۳۸۰ هزار قطعه زمین در سامانه «تم» ثبت شده و آماده واگذاری است. متقاضیانی که تاکنون از امکانات دولتی در حوزه زمین و مسکن استفاده نکرده‌اند، می‌توانند با مراجعه به این سامانه، نسبت به انتخاب زمین در روستاهای محل سکونت یا حاشیه شهرهای بزرگ اقدام کنند. او تصریح کرد: این زمین‌ها به‌صورت رایگان و با قرارداد ۹۹ ساله واگذار می‌شود و برای ساخت مسکن نیز تسهیلاتی به میزان ۵۰۰ میلیون تومان با نرخ سود ۵ درصد و بازپرداخت ۲۰ ساله در نظر گرفته شده است.

توسعه قطارهای گردشگری با هدف درآمدزایی پایدار

مدیرعامل راه‌آهن بر توسعه قطارهای گردشگری با هدف درآمدزایی پایدار تاکید کرد. به گزارش تسنیم، جبارعلی ذاکری، با بیان اینکه یکی از رویکردهای حوزه مسافری شرکت راه‌آهن، توسعه گردشگری ریلی با کشورهای همسایه است، برقراری قطارها در مسیر «وان» ترکیه را نمونه‌ای از ظرفیت شبکه ریلی ذکر کرد. او از تقای ایمنی و سلامت واگن‌ها، تجهیز و نوسازی ناوگان و ایجاد منابع درآمدی پایدار را از دیگر اهداف اصلی حوزه مسافری در سال جدید برشمرد و افزود: در همین راستا بسته‌های حمایتی برای کاهش فشار مالی شرکت‌های مسافری و بهبود خدمات‌رسانی در نظر گرفته شده است تا با نوسازی ناوگان و ارتقای ایمنی، شاهد جهش کیفی در خدمات ریلی مسافری کشور باشیم. مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به محدودیت‌های حمل‌ونقل هوایی در دوران جنگ تحمیلی سوم یادآور شد: در این ایام، راه‌آهن با برنامه‌ریزی دقیق و راه‌اندازی قطارهای فوق‌العاده، جابه‌جایی مسافران و همچنین انتقال حجاج عمره‌گذار را بدون تأخیر ادامه داد.