



گفت‌وگو با مدیرکل راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان هرمزگان درباره بازسازی مسیرهای راهبردی انتقال کالا از بنادر جنوب

عملیات ضربتی برای بازگشایی پل‌های هرمزگان

گفت و گو

کروه اقتصادی - عباس شرفی، مدیرکل راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان هرمزگان، از هدفگذاری برای بازسازی و بهره‌برداری از ۷ پل آسیب‌دیده در حملات تیرماه تا پایان شهریور خبر داد. به گفته او، عملیات بازسازی دو پل باقی‌مانده تا نیمه مهرماه تکمیل می‌شود و بازسازی یکی از تونل‌های آسیب‌دیده محور بندرعباس، سیرجان که خسارت بیشتری دیده است، تا پایان دی‌ماه ادامه خواهد داشت.

هرمزگان به دلیل قرار گرفتن بنادر مهم کشور، بویژه بندر شهید رجایی، در زنجیره تأمین و انتقال کالاهای اساسی نقش مهمی دارد. به همین دلیل، آسیب به پل‌ها و مسیرهای ارتباطی این استان می‌توانست روند جابه‌جایی کالا به نقاط مختلف کشور را با اختلال جدی روبه‌رو کند. شرفی می‌گوید راه‌داری هرمزگان با استفاده همزمان از ظرفیت نیروهای عملیاتی، پیمانکاران و بخش خصوصی، تلاش کرده است مسیرهای جایگزین را در کوتاه‌ترین زمان فعال کند تا تردد در محورهای اصلی متوقف نشود.

در حملات تیرماه، چه میزان از زیرساخت‌های حمل‌ونقلی هرمزگان آسیب دید و واکنش اولیه راه‌داری چه بود؟

در روزهای ۲۵ و ۲۶ تیرماه ۱۴۰۵، دو مرحله حمله به زیرساخت‌های استان انجام شد که در جریان آن، در سه شهرستان هرمزگان، مجموعاً ۹ دستگاه پل آسیب دید. بخش‌هایی از محورهای ارتباطی در شهرستان خمیر نیز درگیر این حملات شد. همچنین، تونل‌های محور بندرعباس - سیرجان و دو پل در شهرستان رودان مورد اصابت قرار گرفتند.

بخش عمده این حملات از ساعت ۱۲ شب به بعد اتفاق افتاد؛ با این حال، بلافاصله پس از وقوع حادثه، عملیات ارزیابی و بازسازی را آغاز کردیم. همان شب، همه امکانات، ماشین‌آلات، نیروهای راه‌داری، پیمانکاران بخش خصوصی، معادن و شرکت‌هایی را که در نزدیکی محل‌های آسیب‌دیده فعالیت داشتند، پای کار آوردیم.

اولویت ما این بود که ارتباط جاده‌ای و جریان تردد قطع نشود. صبح روز بعد، راه‌های دسترسی، کنارگذرها و مسیرهای عبوری در اطراف پل‌های آسیب‌دیده را فعال کردیم و ترافیک برقرار شد. در شب دوم نیز با افزایش حجم ماشین‌آلات و نیروهای عملیاتی، توانستیم در کمتر از ۲۴ ساعت مسیر عبور و مرور را از طریق کنارگذرهای احداث‌شده برقرار کنیم. در ادامه، کمتر از یک هفته همه این کنارگذرها آسفالت شد، علائم ایمنی نصب شد و خط‌کشی مسیرها انجام گرفت تا تردد در یک مسیر ایمن و روان ادامه پیدا کند. از پنجم مردادماه نیز عملیات بازسازی اساسی پل‌ها را به‌طور رسمی آغاز کردیم.

اکنون عملیات بازسازی پل‌ها در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

عملیات بازسازی با سرعت مناسبی در

بازسازی پل‌ها که دهانه میانی آن تخریب شده، چه تفاوتی با یک مرمت عادی دارد؟

در برخی موارد، آسیب واردشده به‌گونه‌ای بود که ارتباط پل به‌طور کامل قطع شده بود. برای مثال، در پلی که چند دهانه دارد، اگر دهانه میانی مورد اصابت قرار بگیرد، در عمل پیوستگی سازه از بین می‌رود و عبور از روی آن ممکن نیست. بازسازی چنین پلی، صرفاً ترمیم یک بخش آسیب‌دیده نیست، بلکه در بسیاری از مراحل مشابه ساخت یک پل جدید از ابتدایست. اگر تخریب در کناره پل رخ می‌داد، ممکن بود بتوان با یک سازه موقت یا عملیات فنی محدودتر، مسیر را سریع‌تر برقرار کرد؛ اما وقتی دهانه میانی آسیب

می‌بیند، ناچاریم آرماتوربندی، قالب‌بندی، بتن‌ریزی و دیگر مراحل اجرایی را با دقت کامل انجام دهیم. علاوه بر این، دوره عمل‌آوری بتن نیز باید به‌طور کامل رعایت شود. در این پروژه‌ها سرعت مهم است، اما ایمنی مردم و استاندارد سازه اهمیت بالاتری دارد و نمی‌توان کیفیت را فدای زمان کرد.

برای تأمین مصالح، تجهیزات و پیمانکاران مورد نیاز با محدودیت مواجه نشدید؟

از سال گذشته و پس از حادثه بندر شهید رجایی، با توجه به شرایط استان و تهدیدهای موجود علیه زیرساخت‌ها، تمهیداتی در نظر گرفته شده بود. با هماهنگی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت راه و شهرسازی، تعدادی پل خرابی و سازه‌های پیش‌ساخته برای شرایط اضطراری پیش‌بینی شده بود که بخشی از آنها اکنون نیز مورد استفاده قرار گرفته یا در حال استفاده است.

این آمادگی باعث شد در زمان وقوع حادثه، منتظر طی شدن روندهای طولانی تأمین تجهیزات نمانیم. همچنان نیز این ظرفیت وجود دارد که اگر زیرساخت‌های استان با حادثه یا تهدید دیگری روبه‌رو شد، از ابزارها و سازه‌های از پیش آماده‌شده برای برقراری سریع تردد استفاده کنیم. در موضوع میلگرد، مصالح و پیمانکاران نیز از ظرفیت کارگاه‌های فعال استان و دیگر نقاط کشور استفاده شد. پیمانکاران در پروژه‌های عمرانی مختلف، امکانات و مصالحی در اختیار داشتند که بخشی از آن با هماهنگی‌های انجام‌شده به پروژه‌های آسیب‌دیده منتقل شد. بنابراین، روند کار به این صورت نبود که منتظر واگذاری‌های جدید بمانیم. مجوزهای لازم با سرعت دریافت شد و با موافقت مسئولان، عملیات اجرایی در کوتاه‌ترین زمان ممکن آغاز شد.

هزینه بازسازی این پل‌ها و کنارگذرها چقدر است؟

در مورد هزینه، برای ۹ دستگاه پل به علاوه کنارگذرها و همچنین راه‌های پدافندی که در کنار این پروژه‌ها در حال احداث هستند، قراردادهایی منعقد شده است. بخشی از هزینه‌ها با حمایت استان و بخشی نیز به پشتیبانی سازمان راه‌داری و وزارتخانه تأمین می‌شود و بر اساس قراردادهای صورت‌وضعیت پیمانکاران پرداخت

می‌شود و فعالیت‌ها همچنان ادامه دارد. تا کنون برای بازسازی‌های حدود یک همت قرارداد بسته شده است که با توجه به ادامه اقدامات این مبلغ به روز می‌شود.

در کنار بازسازی پل‌ها، مسیرهای جایگزین برای هرمزگان اهمیت ویژه‌ای دارد. این استان فقط یک شبکه محلی حمل‌ونقل ندارد، بلکه بخش مهمی از سازه آسیب‌دیده، شامل دهانه‌های خرابی‌پس بود که بازسازی آن در مدت کوتاهی انجام شد. برنامه‌ریزی‌ما این است که این پل به مناسبت هفته دفاع مقدس به بهره‌برداری برسد.

در کنار آن، پل شهرستان و پل رودان نیز آماده بهره‌برداری هستند یا مراحل پایانی آماده‌سازی را پشت سر می‌گذارند. یکی از پل‌ها و تونل‌ها، موضوع ایجاد مسیرهای جایگزین را نیز دنبال می‌کنیم. در اطراف تونل‌ها، پل‌های بزرگ و محورهای اصلی، راه‌های پدافندی و مسیرهایی در حال احداث است که در شرایط اضطراری بتوانند نقش جایگزین را ایفا کنند. عملیات خاکبرداری اصولی در این مسیرها در حال انجام است و مجوزهای لازم نیز اخذ شده است.

اکنون هم دستگاه‌های اجرایی دولت و هم بخش خصوصی به‌صورت شبانه‌روزی درگیر این پروژه‌ها هستند. هدف اصلی این است که حتی در شرایط بحرانی نیز خللی در انتقال کالاهای اساسی از بندر شهید رجایی و دیگر بنادر استان به داخل کشور ایجاد نشود.

پل گریوه چه نقشی در شبکه حمل‌ونقل منطقه دارد و چه زمانی به بهره‌برداری می‌رسد؟

محور بندرعباس-خمیر، لنگه پارسیان و همچنین محور بندرعباس-خمیر - لار در استان فارس، از مسیرهای مهم جنوب

کشور به شمار می‌روند. پل گریوه تقریباً در میانه این دو مسیر و در حدود ۶۰ کیلومتری بندرعباس به سمت خمیر قرار دارد. پس از این پل، مسیر به دو شاخه تقسیم می‌شود؛ یک مسیر به سمت استان فارس می‌رود و مسیر دیگر به سمت بوشهر و خوزستان امتداد پیدا می‌کند. به همین دلیل، این پل در انتقال کالا از بنادر هرمزگان به بخش‌های مرکزی، غربی و جنوبی کشور اهمیت زیادی دارد.

مجموعه پل گریوه شامل دو پل اصلی و یک پل میانی است و طول مجموعه آن حدود ۴۵۰ متر برآورد می‌شود. بخشی از سازه آسیب‌دیده، شامل دهانه‌های خرابی‌پس بود که بازسازی آن در مدت کوتاهی انجام شد. برنامه‌ریزی‌ما این است که این پل به مناسبت هفته دفاع مقدس به بهره‌برداری برسد. در کنار آن، پل شهرستان و پل رودان نیز آماده بهره‌برداری هستند یا مراحل پایانی آماده‌سازی را پشت سر می‌گذارند. یکی از پل‌ها و تونل‌ها، موضوع ایجاد مسیرهای جایگزین را نیز دنبال می‌کنیم. در اطراف تونل‌ها، پل‌های بزرگ و محورهای اصلی، تیرهای پیش‌ساخته است که اجرای آن به عملیات مهندسی ویژه نیاز دارد. تلاش ما این است که همه این پروژه‌ها مطابق برنامه تا پایان شهریور آماده شوند.

آیا آسیب به راه‌ها و پل‌ها، روند حمل کالا از بنادر هرمزگان را مختل کرده است؟

هرمزگان از مهم‌ترین استان‌های کشور در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت کالا محسوب می‌شود و سالانه میلیون‌ها تن کالا از طریق بنادر آن جابه‌جا می‌شود که بخش قابل‌توجهی از آن با ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به دیگر استان‌ها انتقال می‌یابد.

طبیعی است که وقوع حملات و آسیب به بخشی از زیرساخت‌ها، در مقاطعی باعث کندی و کاهش موقت روند حمل‌ونقل شد، اما جریان جابه‌جایی کالا متوقف نشده است. با راه‌اندازی کنارگذرها و مسیرهای موقت، امکان تردد برقرار شد و از نظر تأمین ناوگان

نیز کمبود خاصی نداریم. هر زمان امکان حمل کالا فراهم باشد، ناوگان مورد نیاز برای انتقال آن به نقاط مختلف کشور تأمین می‌شود.

همکاران راه‌داری و پلیس راه به‌صورت ۲۴ ساعته در محورهای اصلی و شریانی استان فعال هستند. پیمانکاران نیز در بخش مرمت، بهسازی و ایمن‌سازی مسیرها فعالیت دارند تا تردد کامیون‌ها و حمل کالا، بویژه کالاهای اساسی، بدون وقفه ادامه پیدا کند.

هفته گذشته نیز پروژه‌هایی در حوزه راه با اعتباری در حدود ۱۸ همت در استان به بهره‌برداری رسید. این پروژه‌ها در حوزه بهسازی، ایمن‌سازی و ارتقای مشخصات راه‌ها اجرا شده‌اند. امیدواریم با تکمیل طرح‌های در دست اجرا و توسعه آزادراه‌های استان، پس از عبور از شرایط فعلی، ظرفیت حمل کالا از هرمزگان به سراسر کشور بیش از گذشته افزایش پیدا کند.

وضعیت تأمین سوخت ناوگان حمل‌ونقل باری در استان چگونه است؟

در تأمین سوخت ناوگان حمل‌ونقل باری مشکل خاصی وجود ندارد. با توجه به موضوع قاچاق سوخت در هرمزگان، جلسات متعددی در قالب کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز برگزار شده و اقدامات مناسبی برای ساماندهی توزیع سوخت انجام گرفته است.

سوخت ناوگان بر مبنای پیمایش و به‌صورت یک روز در میان تأمین می‌شود و سامانه‌هایی برای رصد و کنترل این روند فعال است. اگر در مواردی مشکلی برای تأمین سوخت ایجاد شود، موضوع به‌سرعت پیگیری می‌شود تا ناوگان متوقف نشود.

سازمان راه‌داری و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی نیز در این زمینه همکاری لازم را دارند. البته برخی مسائل مربوط به فرآورده‌های نفتی همچنان نیازمند پیگیری بیشتر است و در حال بررسی قرار دارد.

پایداری حمل‌ونقل؛ وقتی جاده‌ها، ریل و دریا حافظ امنیت اقتصادی شدند

زیرساخت‌هایی که شاید در شرایط عادی کمتر به چشم بیایند، در زمان فشار، تعیین‌کننده استمرار زنجیره تأمین خواهند بود. در کنار این ظرفیت‌ها، نباید از چالش‌های موجود نیز غافل شد. بخش قابل‌توجهی از ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای با فرسودگی مواجه است و هزینه‌های نگهداری و نوسازی، بهره‌وری این بخش را تحت تأثیر قرار داده است.

سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار، با وجود مزیت‌های اقتصادی و زیست‌محیطی، همچنان کمتر از ظرفیت‌های بالقوه کشور است و توسعه مراکز لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی نیز نیازمند سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی بلندمدت است. عبور از این چالش‌ها، نه صرفاً برای افزایش بهره‌وری، بلکه برای ارتقای تاب‌آوری ملی ضروری است.

از سوی دیگر، فناوری می‌تواند فصل جدیدی در مدیریت حمل‌ونقل کشور ایجاد کند. استفاده از داده‌های لحظه‌ای، سامانه‌های هوشمند مدیریت بار، رهگیری دیجیتال محموله‌ها، پیش‌بینی گلوگاه‌های زنجیره تأمین و بهره‌گیری از هوش مصنوعی در برنامه‌ریزی لجستیک، ابزارهایی هستند که در بسیاری از کشورها به افزایش بهره‌وری و کاهش آسیب‌پذیری شبکه حمل‌ونقل کمک کرده‌اند. آینده این بخش، بیش از آنکه به توسعه فیزیکی وابسته باشد، به هوشمندسازی وابسته خواهد بود.

موفقیت در حوزه حمل‌ونقل، صرفاً با کیلومتر آزادراه یا تعداد پروژه‌های افتتاح‌شده سنجیده نمی‌شود. معیار اصلی، توان شبکه در حفظ جریان پایدار کالا و خدمات، حتی در دشوارترین شرایط است. هرچه این توان افزایش یابد، اقتصاد کشور نیز در برابر شوک‌های داخلی و خارجی مقاوم‌تر خواهد شد.

پایداری حمل‌ونقل، در نهایت، همان پایداری اقتصاد است. جاده، ریل، بندر و ناوگان حمل کالا، تنها اجزای یک شبکه فنی نیستند؛ آنها حلقه اتصال تولیدکننده، بازار و مصرف‌کننده‌اند و نقشی فراتر از جابه‌جایی کالا بر عهده دارند.

هر سرمایه‌گذاری برای افزایش تاب‌آوری این شبکه، در حقیقت سرمایه‌گذاری برای امنیت اقتصادی، ثبات بازار و آرامش جامعه است. سرمایه‌ای که ارزش واقعی آن، بیش از هر زمان، در روزهای آزمون ملی آشکار می‌شود.

شبکه حمل‌ونقل، در روزهای عادی کمتر دیده می‌شود؛ کامیون‌ها در جاده‌ها حرکت می‌کنند، قطارهای باری در مسیر خود هستند، ششتی‌ها در بنادر تخلیه و بارگیری می‌شوند و کالاها بی‌آنکه توجهی برانگیزند، به مقصد می‌رسند.

اما ارزش واقعی این شبکه زمانی آشکار می‌شود که کشور با شرایط ویژه روبه‌رو باشد؛ زمانی که کوچک‌ترین اختلال در زنجیره تأمین می‌تواند بازار، تولید و معیشت مردم را تحت تأثیر قرار دهد.

در چنین مقطعی، حمل‌ونقل دیگر تنها یک خدمت اقتصادی نیست، بلکه به یکی از ارکان

پایداری کشور تبدیل می‌شود.

استمرار انتقال کالاهای اساسی، مواد اولیه صنایع، نهاده‌های دامی، سوخت و سایر اقلام ضروری، نقش مستقیمی در حفظ آرامش بازار و تداوم فعالیت‌های اقتصادی دارد.

تجربه سال‌های اخیر نشان داد که تاب‌آوری این شبکه، یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های ملی است؛ سرمایه‌ای که حاصل هم‌افزایی دولت، بخش خصوصی، رانندگان، فعالان بندری، راه‌آهن و مجموعه‌های لجستیک کشور است.

پایداری در حمل‌ونقل، بیش از آنکه به معنای افزایش ظرفیت باشد، به مفهوم حفظ جریان خدمت‌رسانی در شرایط دشوار است. شبکه‌ای که بتواند در مواجهه با محدودیت‌های خارجی، نوسانات اقتصادی یا بحران‌های پیش‌بینی‌نشده، بدون ایجاد وقفه جدی به فعالیت خود ادامه دهد، در عمل بخشی از امنیت اقتصادی کشور را تضمین کرده است.

این تجربه، یک درس مهم نیز در خود دارد؛ اینکه تاب‌آوری، محصول تصمیم‌های مقطعی نیست. توسعه بنادر، ارتقای کریدورهای ترانزیتی، تکمیل شبکه ریلی، بهسازی محورهای جاده‌ای، هوشمندسازی فرآیندهای حمل کالا و ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف، مجموعه اقداماتی هستند که آثار خود را دقیقاً در روزهای بحران نشان می‌دهند.



پیمان سوتندجی
رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران

حاضران در جلسه هشدار داد که اگر خوراک دام ۲۰ روز دیگر از بنادر به شهرهای دیگر نرسد، مرغ‌های گوشتی تلف می‌شوند. در این جلسه رانندگان اعلام کردند که بار دیگر آماده همکاری هستند، اما خواستار اجرای تعهدات قبلی شدند. ولی وعده‌هایی مانند بارگیری و تخلیه ۲۴ ساعته، پرداخت به‌موقع کرایه‌ها و تسهیل فعالیت رانندگان عملی نشد و حتی در برخی نقاط کشور، فعالیت مراکز بارگیری در ساعات اداری متوقف می‌شد که موجب معطلی رانندگان و افزایش هزینه‌ها بود. یکی از وعده‌هایی که در دو جنگ اخیر به رانندگان و کامیونداران داده شد اما اجرایی نشد پرداخت و ۲۰۰ میلیون تومانی برای خرید لاستیک بود، اگرچه برخی بانک‌ها برای دریافت وام معرفی شدند، اما بسیاری از رانندگان هنگام مراجعه با این پاسخ مواجه شدند که هنوز ابلاغی در این خصوص دریافت نکرده‌اند.

در عین حال برخی اقدامات مثبت نیز برای حمایت از رانندگان را باید یاد کرد، در جریان بحران، توزیع روغن موتور میان رانندگان انجام شد و روند پرداخت کرایه‌ها در برخی بنادر از جمله بندرعباس و بندر امام نسبتاً منظم بود، هرچند در برخی مسیرها از جمله چابهار، مشکلاتی در پرداخت کرایه‌ها وجود داشت.

رانندگان کامیون در تمام بحران‌ها ثابت کرده‌اند که در کنار مردم و کشور ایستاده‌اند و حتی در سخت‌ترین شرایط نیز از انجام مسئولیت خود عقب‌نشینی نمی‌کنند. با این حال، انتظار دارند مسئولان نیز به وعده‌های خود عمل کنند و مشکلات مزمن این قشر را برطرف سازند. مهم‌ترین مطالبات رانندگان اصلاح وضعیت بیمه تأمین اجتماعی، ساماندهی و نظارت بر بازار قطعات یدکی و لاستیک، کنترل هزینه‌های تعمیرات و دستمزدها، اجرای کامل نظام تن-کیلومتر، برخورد با شرکت‌های حمل‌ونقل متخلف و پرداخت به‌موقع کرایه‌ها است.

افزایش دستمزد و کرایه‌ها همواره نگرانی از ایجاد تورم را به دنبال دارد گفته می‌شود افزایش کرایه حمل‌ونقل عامل اصلی تورم است، اما سهم کرایه در قیمت نهایی کالا بسیار ناچیز است و افزایش منطقی آن تأثیر محسوسی بر تورم ندارد، در حالی که نبود نظارت بر قیمت قطعات، تعمیرات و خدمات، فشار اصلی را بر رانندگان وارد می‌کند. رانندگان همواره در روزهای سخت کنار کشور ایستاده‌اند و انتظار این قشر تنها عمل به وعده‌ها و توجه جدی‌تر به مشکلات معیشتی و صنفی آنان است.

پایداری



سید جلال موسوی
نایب رئیس کانون کارفرمایان کامیونداران کشور

ستون پنهان تأمین کالا در بحران

جنگ ۱۲ روزه، همانند بسیاری از بحران‌های ناگهانی، با غافلگیری آغاز شد؛ اما در همان روزهای اول، تلاش‌هایی برای ایجاد اختلال در بخش حمل‌ونقل و ترغیب رانندگان به توقف فعالیت صورت گرفت. با این حال، هوشیاری رانندگان و همراهی آنان با دولت مانع از ایجاد بحران در تأمین کالا شد و چرخه حمل‌ونقل کشور متوقف نشد.

رانندگان کامیون پیش از این نیز در مقاطع مختلف از جمله دوران دفاع مقدس، بحران کرونا و سایر شرایط اضطراری، نقش تعیین‌کننده‌ای در حفظ جریان تأمین کالا ایفا کرده‌اند و بار دیگر نیز با وجود مخاطرات جنگ، از انجام وظیفه خود عقب‌نشینی نکردند.

اگر حمل‌ونقل نباشد، هیچ بخشی از اقتصاد کشور فعال نخواهد بود، با وجود این اهمیت فعالیت حمل‌ونقلی کامیونداران، رانندگان در طول سال‌های گذشته همواره مورد بی‌توجهی دولت‌ها قرار گرفته‌اند و خدمات و فداکاری‌های آنان متناسب با اهمیت این قشر دیده نشده است. در جریان جنگ ۱۲ روزه نشست دو ساعته نمایندگان رانندگان با مسئولان سازمان راه‌داری برگزار شد، در آن جلسه هشت مصوبه برای حمایت از رانندگان تصویب شد؛ از جمله پرداخت کرایه حداکثر ظرف ۴۸ ساعت، اجرای برنامه تن-کیلومتر، برخورد با شرکت‌های متخلف، رسیدگی به بیمه رانندگان و برخی مسائل مرتبط با حمل کالا. با این حال، این مصوبات به مرحله اجرای کامل نرسید و وعده‌ها محقق نشد. اما با وجود عمل نشدن به تعهدات، رانندگان همچنان به وعده‌های مسئولان اعتماد کردند و برای جلوگیری از کمبود کالا، حمل بار را ادامه دادند.

در ابتدای جنگ رمضان نیز، برای تسهیل حمل‌ونقل و رساندن کالا به دست مردم، جلسه‌ای با حضور وزیر راه و شهرسازی، رئیس گمرک و مسئولان مرتبط برگزار شد. در این نشست، مسئولان نسبت به ضرورت تخلیه سریع بنادر جنوبی و انتقال کالاهای اساسی از جمله روغن، برنج، شکر، گوشت و نهاده‌های دامی هشدار دادند؛ زیرا تأخیر در انتقال این اقلام می‌توانست امنیت غذایی کشور را با مشکل مواجه کند، یکی از