

تحويل سفارت افغانستان در تهران به طالبان تکذيب شد

دبير كل حزب مردم سالاری: سفارت افغانستان در تهران را به طالبان ندهيد چون اكثريت قاطع مردم ايران با آنان مخالفند

گروه سیاسی - الهام درفش: شنبه گذشته، در روزی که مولوی امیرخان متقی سرپرست وزارت امور خارجه حکومت طالبان در راس یک هیات اقتصادی و سیاسی وارد تهران شد، انتشار خبری مبنی بر...



دوشنبه ۲۰ د ۱۴۰۰ - ۷ جمادی الثانی ۱۴۴۳ - ۱۰ ژانویه ۲۰۲۲ - سال بیست و یکم - شماره ۵۲۵ - ۱۲ صفحه - ۵۰۰۰ تومان

رهبر انقلاب اسلامی در دیدار جمعی از مردم قم:

مذاکره، صحبت و تعامل با دشمن در مقطعی به معنای تسلیم شدن نیست

صفحه ۲

تصویب کلیات لایحه بودجه ۱۴۰۱ در مجلس

صفحه ۲

عضو کمیته علمی کشوری مبارزه با کرونا:

خطر «امیکرون» بیخ گوش مان است

عضو کمیته علمی کشوری مبارزه با کرونا با هشدار نسبت به روند افزایشی سویه امیکرون کرونا در کشور و اهمیت تزریق دوز سوم واکسن، گفت: لازم است فاصله بین دوز دوم و سوم واکسن را کاهش دهیم و به یک ماه برساییم تا افراد زودتر بتوانند دوز سوم را تزریق کنند؛ زیرا شاید فرصتی تا موج امیکرون نداشته باشیم. به گزارش ایسنا، دکتر پیام طبرسی در حاشیه جلسه کمیته علمی کشوری کرونا، گفت: ما در کمیته علمی تصمیمات علمی را گرفته و ستاد ملی برای اجرای آن‌ها تصمیم گیری می‌کند. واقعیت این است که خطر امیکرون بیخ گوش ماست. در کشورهای اروپایی، آمریکایی، کشورهای اطراف ما مانند بحرین، کویت و... که گزارش شده تعداد موارد بالای ۹۰ درصد نسبت به چند مدت قبل افزایش پیدا کرده است که نشان می‌دهد افزایش امیکرون به ما نزدیک است.

صفحه ۴

اقمار شوروی زیر نظر روسیه نشست امنیتی برگزار می‌کنند

قدرت‌نمایی پیمان امنیت جمعی

در بحران قزاقستان

صفحه ۱۱



چرا بازار سرمایه هیچ اعتنایی به اخبار مثبت ندارد

خروج از بورس

راهی که مردم برگزیده‌اند!

صفحه ۵

سرمقاله

لزوم هوشیاری در مقابل روس‌ها



درباره توهین آقای اولیانوف به آقای دکتر ظریف که گفته بودند دکتر ظریف تحت تاثیر دندان درد اظهارنظری را داشتند و بر اساس نظرات ایشان، باید بیشتر تامل کرد. آقای الیانوف این توهین را به آقای ظریف روا داشته زیرا دکتر ظریف به نقش منفی روسیه در...

صفحه ۲

در گفت‌وگو با مدیرعامل «مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا» تاکید شد

سرمایه‌گذاری ۲۰ هزار میلیارد تومانی احداث اسکله بندر مگانیزه



قابل حل نیست و طرح ترافیک به درستی اجرایی نشده است؛ روش ساخت‌وساز صحیح نیست و سایر چالش‌هایی که وجود دارد. همین‌طور شرایط جوی و آب و هوایی بندر به سازه‌ها آسیب می‌زند. به همین دلیل نیاز است سازه‌ها به صورت علمی، مهندسی و اصولی ساخته شود. در این راستا باید به دانشگاهیان بیشتر بها داده شود تا ساخت و ایجاد فضاهایی از قبیل ریل، سازه‌ها و... با مولفه‌های بندر هماهنگ و متناسب باشند تا عمر مفید آنها افزایش یابد. در این حالت بهره‌برداری سرمایه‌گذاران هم بالاتر می‌رود و برای آنها توجیه اقتصادی دارد که وارد اجرای چنین طرح‌هایی شوند.

در این راستا برای بهینه‌سازی سرمایه‌گذاری در بخش بندر چه پیشنهادی دارید؟

تحریم‌ها برای سرمایه‌گذاران آزاردهنده است. به نظر می‌رسد سرمایه‌گذارها باید در صنایع «های‌تک» و دربارد نیز سرمایه‌گذاری کنند تا سرمایه‌گذاری بازگشت داشته باشد. در این راستا بهتر است همزمان با فضاهایی که ایجاد می‌کنند، صنایعی را نیز ایجاد کنند که در مجاورت دریا باشند. یعنی مواد معدنی در همان‌جا تخلیه، تولید و بارگیری و به مقصد منتقل شود.

نحوه همکاری و تعامل سازمان بندر با شما چگونه است؟

سازمان بندر سازمان پرقدرتی است که با مشکلات متعددی دست و پنجه نرم می‌کند، اما تاکنون با ما همیاری کرده و به ما کمک کرده است. ما اعلام آمادگی کرده‌ایم که این بندر را می‌سازیم، بهره‌برداری می‌کنیم و تحويل می‌دهیم. در این راستا تاکنون جلسات و پیگیری‌های این سازمان مفید بوده و از عملکرد این ارگان رضایت داریم و از همه عوامل آن تشکر می‌کنیم.

بهینه‌سازی نقشه‌ها هستیم تا بتوانیم با کمترین هزینه این کار را انجام دهیم. با دانشگاه علم و صنعت نیز توافق کرده‌ایم که از نظر فنی به ما کمک کنند تا بتوانیم از خدمات آنها استفاده کنیم. به طوری که با انجام مطالعات دقیق فضای ثبت دانش و مدیریت دانش را برای کارهای آتی برنامه‌ریزی کنند و طرح با سرعت بیشتری پیش برود. این طرح به مطالعات زیادی نیاز دارد. ما یک مشاور مادر با حدود ۱۵ مشاور زیرگروه داریم که در بخش‌های محیط زیست، مطالعات دریا، ریل، خشکی، ژئوتکنیک و... فعال هستند و همه به صورت هماهنگ پیش می‌روند. پروژه بعد از تکمیل، بازنگری و بهینه‌سازی مطالعات، وارد فضای قرارداد با پیمانکاران می‌شود. در تلاش هستیم تا قبل از شروع ۱۴۰۱ پروژه را آغاز کنیم.

این بندر از چه قابلیت‌های دیگری برخوردار خواهد بود؟

با توجه به اینکه ظرفیت ریلی کشور کم است و تقاضا نسبت به ظرفیت ریلی بالا است، بخش حمل و نقل ریلی پاسخگوی این نیاز نیست. یکی از موارد استفاده بندر ما این است که به جای اینکه مواد معدنی را با قطار به خوزستان حمل کنند، از معادن در بندر ما تخلیه کنند و سپس از بندر ما با کشتی به سمت فولاد خوزستان حرکت کنند که هم در زمان و هم در هزینه صرفه‌جویی خواهد شد.

چه مشکلاتی در زمینه سرمایه‌گذاری در بخش بندر وجود دارد که نیازمند رفع و رسیدگی است؟

در این زمینه چند موضوع مطرح است. اول اینکه هزینه‌های حوزه حمل و نقل در منطقه بالا است. همچنین ساخت و ساز در بندر گران تمام می‌شود. در عین حال برگشت سرمایه با

لطفا درباره جزئیات پروژه اجرای اسکله بندر مگانیزه مواد فله معدنی در استان هرمزگان توضیح دهید.

به طور کلی فرآیند کار به‌گونه‌ای است که سه حالت صادرات، واردات و انبارش را می‌توانیم برای این بندر متصور شویم. برنامه‌ریزی ما برای پردازش ۵۰ میلیون تن مواد فله معدنی است که تاکنون ۲۵ میلیون تن از آن به صادرات و ۲۵ میلیون تن به واردات تخصیص داده شده است. در این بندر ظرفیت بزرگی هم در حوزه انبارش پیش‌بینی شده است. نکته مهم این است که با تجهیزات بروز دنیا و به صورت مکانیزه می‌توانیم این مواد فله معدنی را در تناژ بسیار بالا پشتیبانی کنیم. با توجه به عمق کم‌آب در آن منطقه، با لایروبی ۲۰ میلیون مترمکعبی که بسیار رقم بالایی است، می‌توانیم ظرفیت کشتی‌هایی را که کنار اسکله می‌آوریم، به ۱۵۰ هزار تن برسانیم. از آن طرف با افزایش ظرفیت حمل ریلی در بندر شهید رجایی، می‌توانیم یک حوزه انبار مگانیزه در اختیار داشته باشیم. در این حالت چالش‌های فعلی بندر شهید رجایی برطرف می‌شود. یعنی وضعیت کنونی این بندر که به دور از شرایط محیط زیستی و اجرایی است و آسیب به دستگاه‌ها می‌زند، بهبود می‌یابد و به سمت مکانیزه شدن پیش می‌رود و یک مرحله ارتقا می‌یابد.

برای اجرای پروژه اجرای اسکله بندر مگانیزه مواد فله معدنی تاکنون چه میزان سرمایه‌گذاری صورت گرفته است؟

در این راستا حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری از طرف شرکت‌های سهامدار مجموعه در نظر گرفته شده است. قرارداد BOT ۳۳ ساله است و در آن بیش از ۵۰۰ میلیون یورو پوشش داده می‌شود. سه سال از زمان آغاز این قرارداد گذشته و با چالش‌هایی روبه رو بوده که در حال رفع چالش‌ها هستیم و به زودی مراحل اجرایی شدن خود را طی می‌کند.

این پروژه که در اسکله بندر شهید رجایی اجرا می‌شود، مربوط به سه حوزه صادرات، واردات و انبارش است؟

به هر حال واردات و صادرات باید از بندر انجام بگیرد که امروز در منطقه چنین ظرفیت کلانی وجود ندارد و به صورت مکانیزه با میزان کم یا غیرمکانیزه انجام می‌گیرد. بنابراین نیاز لجستیکی کشور است که چنین واحدی راه‌اندازی شود. به علت محدودیت و ممنوعیت صادرات و خام‌فروشی، شاید مانند بسیاری از کشورهای دیگر ما نیز بیشتر به سمت و سوی واردات برویم و مقدار کمتری را به صادرات اختصاص دهیم.

در حال حاضر این پروژه در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

زمین این پروژه را اجازه و بخش‌های مربوطه را محصور کرده‌ایم و مطالعات طرح اصلی آن در حوزه‌های مختلف جمع‌بندی شده است که این روند، مهم‌ترین اقدام قبل از انجام است. از آنجاکه در این پروژه با نهادهای مختلفی در حوزه‌های متعدد از قبیل ریل، دریا، محیط زیست و... سروکار داریم، تمام این مراحل در حال پردازش و اخذ مجوز است که البته ایجاد ارتباط بین این بخش‌ها دشوار است. هم‌اکنون در حال



شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا، مسئولیت سرمایه‌گذاری برای اجرای اسکله بندر مگانیزه مواد فله معدنی را در استان هرمزگان بر عهده دارد. این شرکت از سال ۱۳۹۶ آغاز به کار کرده و با یک قرارداد BOT با بندر شهید رجایی، زمینی را به متراژ ۱۸۰ هکتار در غرب شهید رجایی بعد از فاز سوم منتهی به شهرک صنعتی اجاره کرده است. این شرکت مسئولیت انتقال و حمل و نقل مکانیزه مواد فله معدنی را در بندر برعهده دارد. از دید کلان، شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا وظیفه دارد با استفاده از واگن‌های خریداری شده سیکل حمل و نقل شرکت‌های معدنی تابعه را در حوزه‌های بازار، صادرات و واردات در اختیار بگیرد که بیشتر فولادمحور است و پس از جذب این محصولات، آنها را تا بندر مواد فله معدنی خود حمل و خدمات بندری هم به آنها ارائه کند. در همین راستا محسن نادری، مدیرعامل شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا به بیان توضیحاتی در خصوص جزئیات این پروژه و چالش‌های پیش روی احداث بندر در کشور پرداخته است که در ادامه می‌خوانید.