مردم سالاری

مالکیت حق مردم است

روزنامه اجتماعی- سیاسی- فرهنگی و اقتصادی

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری مردم سالاری

مدیرمسئول: مصطفی کواکبیان

نشانی اینترنتی: www.mardomsalari.net

نشانی تلگرام: mardomsalaridaily

نشانی اینستاگرام: mardomsalaridaily1

آدرس تحریریه: اتوبان شیخ‌فضل‌الله نوری شمال به جنوب

خروجی خیابان سازمان آب - خیابان حاجی‌پور امیر - کوچه چهارده - پلاک ۱

تلفن: ۲۹- ۸۸۲۸۸۲۲۶

فکس: ۸۸۲۶۳۰۹۴

رتبه روزنامه: ۳

چاپ: نشر ریحان - تلفن: ۶۵۶۰۷۹۱۷

اذان صبح: ۵/۱۱ طلوع آفتاب: ۶/۳۹ اذان‌ظهر: ۱۱/۴۹ اذان مغرب: ۱۷/۱۷

سه‌شنبه ۲۴ آبان ۱۴۰۱ - ۲۰ ربیع‌الثانی ۱۴۴۴ - ۱۵ نوامبر ۲۰۲۲ - شماره ۵۸۵۶

چهره‌ها

رهی معیری؛ شاعر

محمدحسن (بیوک) معیری (زاده ۱۰ اردیبهشت ۱۲۸۸ در تهران – درگذشته ۲۴ آبان ۱۳۴۷ در تهران) با تخلص رهی از غزلسرایان معاصر ایران و از ترانه‌سرایان و تصنیف‌سرایان به‌نام است. از ترانه‌های سروده شده توسط وی می‌توان «شد خزان»، «شب جدایی»، «کاروان» و «مرغ حق» را نام برد. اشعار او تحت تأثیر سعدی (که بیشترین تأثیر را در او گذاشته‌است)، حافظ، نظامی، صائب و مولوی است. محمدحسن (بیوک) معیری فرزند محمدحسن‌خان مؤیدخلوت و نوه دوستعلی‌خان نظام‌الدوله در دهم اردیبهشت ۱۲۸۸ خورشیدی در تهران، گلشن چشم به جهان گشود. پدرش قبل از تولد رهی درگذشته بود. رهی معیری تحصیلات ابتدایی و متوسطه را در تهران به پایان برد؛ آنگاه وارد خدمت دولتی شد و در مشاغلی چند خدمت کرد. از سال ۱۳۲۲ به ریاست کل انتشارات و تبلیغات وزارت پیشه و هنر (بعداً وزارت صنایع) منصوب گردید. پس از بازنشستگی در کتابخانه سلطنتی اشتغال داشت.

رهی از اوان کودکی به شعر و موسیقی و نقاشی دلبستگی فراوان داشت و در این هنرها بهره‌ای بسزا یافت. هفده سال بیش نداشت که اولین رباعی خود را سرود:

کاش امشبم آن شمع طرب می‌آمد — وین روز مفارقت به شب می‌آمد

آن لب که چو جان ماست دور از لب ماست — ای کاش که جانِ ما به لب می‌آمد

در آغاز شاعری، در انجمن ادبی حکیم نظامی که به ریاست وحید دستگردی تشکیل می‌شد شرکت جست و از اعضای مؤثر و فعال آن بود و نیز در انجمن ادبی فرهنگستان از اعضای مؤسس و برجسته آن به‌شمار می‌رفت. وی همچنین در انجمن موسیقی ایران عضویت داشت.

اشعار رهی در بیشتر روزنامه‌ها و مجلات ادبی نشر یافت و آثار سیاسی، فکاهی و انتقادی او در روزنامه باباشمل و مجله تهران مصور چاپ می‌شد. در شعرهای فکاهی و انتقادی از نام مستعار «زاغچه»، «شاه پریون»، «گوشه‌گیر» و «حق گو» استفاده می‌کرد.

رهی معیری در سال‌های آخر عمر در برنامه گل‌های رنگارنگ رادیو، در انتخاب شعر با داوود پیرنیا همکاری داشت و پس از او نیز تا پایان زندگی آن برنامه را سرپرستی می‌کرد.

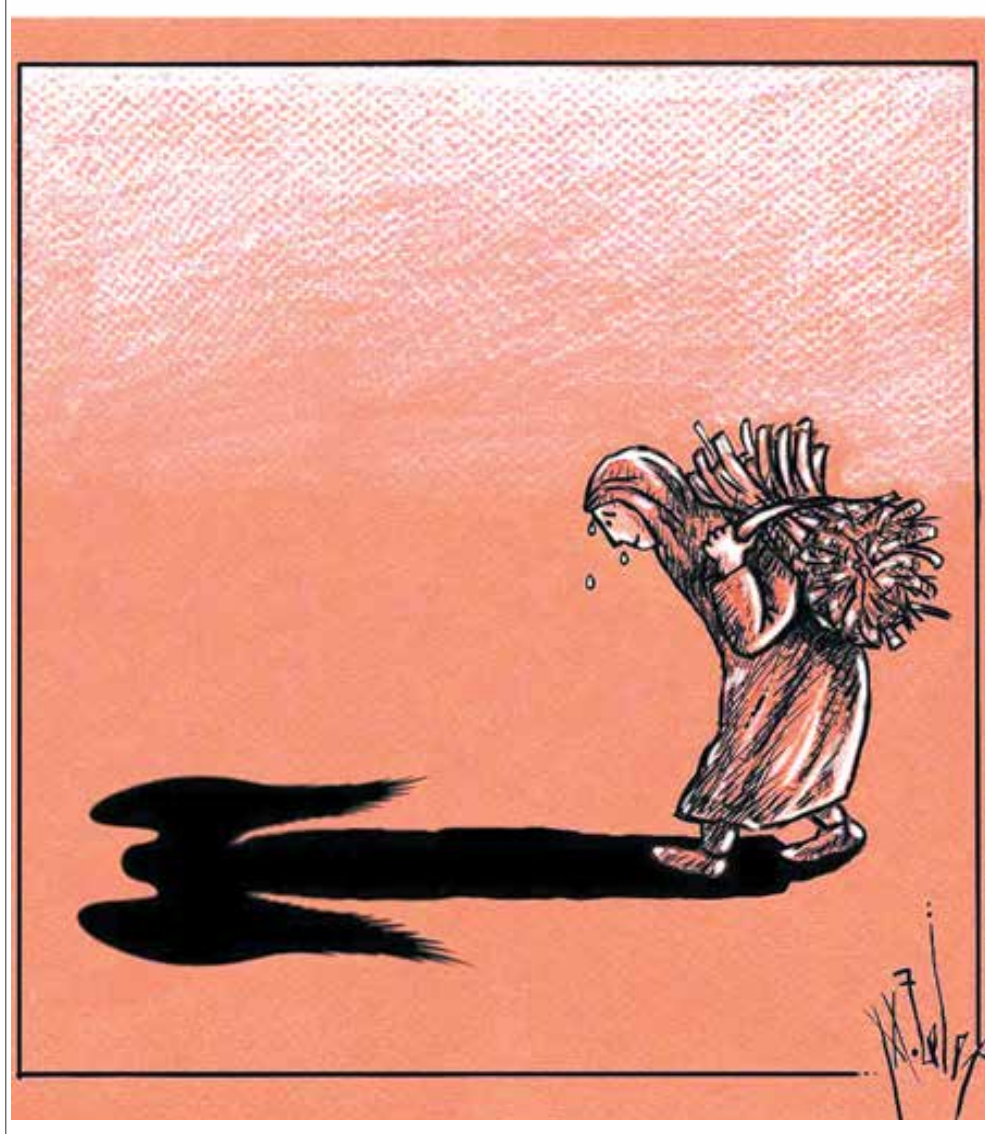
رهی در همان سال‌ها سفرهایی به خارج از ایران داشت از جمله: سفر به ترکیه در سال ۱۳۳۶، سفر به اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۳۳۷ برای شرکت در جشن انقلاب کبیر، سفر به ایتالیا و فرانسه در سال ۱۳۳۸ و دو بار سفر به افغانستان، یک بار در سال ۱۳۴۱ برای شرکت در مراسم یادبود نهصدمین سال درگذشت خواجه عبدالله انصاری و دیگر در سال ۱۳۴۵. عزیمت به انگلستان در سال ۱۳۴۶ برای عمل جراحی، آخرین سفر معیری بود.

رهی معیری در سال ۱۳۴۷ خورشیدی در تهران بر اثر بیماری‌ای که تاب و توان از وی گرفته بود در ۵۹ سالگی درگذشت.

وی در گورستان ظهیرالدوله شمیران مدفون گردیده است.

طرح روز

محمت زبر



بدون شرح

فیلم‌بازی

مانیبال

مانیبال فیلمی آمریکایی در ژانر زندگی‌نامه‌ای، ورزشی و درام است که توسط بنت میلر کارگردانی و توسط کلمبیا پیکچرز منتشر شده است. داستان فیلم بر پایه کتابی با همین نام نوشته مایکل لوییز نوشته شده است.

فیلم در مورد مدیر یک تیم ورزشی بیسبال با مربی گری فردی به نام بیلی بین با بازی برد پیت است.

مانیبال یک روایت واقعی از بیلی بین (با بازی برد پیت) مدیر ناموفق یک تیم بیسبال است.

بیلی بین مدیر تیم بیسبال اوکلند اتلتیک است و تیمش نتایج بسیار ضعیفی را کسب کرده است و دو تن از بهترین بازیکنان خود را به خاطر همین مشکلات از دست می‌دهد به خاطر همین موضوع تیم اوکلند اتلتیک در آستانه فروپاشی قرار گرفته است اما بیلی بین که در سن جوانی با یک اشتباه ورزش بیسبال رو انتخاب کرده است راه بازگشتی را نمی‌بیند ...

دانستنی‌ها

افزایش طول عمر با حذف آهن اضافی!

پژوهشگران آمریکایی در بررسی جدیدی نشان داده‌اند که انباشته شدن آهن اضافی در بدن می‌تواند عامل پیری و بروز بیماری‌های مرتبط با افزایش سن باشد. به گزارش هلث زیپ، پژوهش جدیدی نشان می‌دهد که آهن، یک عنصر ضروری برای همه موجودات زنده است اما واکنش‌پذیری آن موجب می‌شود که ضررهایی داشته باشد. جلوگیری از جذب آهن اضافی با کمک دارو یا محصولات طبیعی می‌تواند طول عمر را افزایش دهد.

دکتر دنیس مگان ، پژوهشگر شرکت MTOR LLC در کالیفرنیا گفت: همه شکل‌های حیات، به عنصر آهن به عنوان جزئی از سیستم‌های بیوشیمیایی خود نیاز دارند. آهن برای تولید آدنوزین تری فسفات (ATP) در میتوکندری، سیتوکروم‌ها، هموگلوبین و بسیاری کاربردهای دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد. آهن برای رشد و حفظ ارگانیسم‌ها ضروری است؛ بنابراین همه موجودات زنده، از باکتری‌ها و جلبک‌ها گرفته تا پستانداران، روشی را برای جمع‌آوری آهن از محیط خود و ذخیره آن ایجاد کرده‌اند. اهمیت آهن در زندگی نشان می‌دهد که آهن ممکن است در پیری نقش داشته باشد. بیشتر موجودات زنده، از جمله انسان، هیچ روش منظمی برای رها شدن از آهن اضافی ندارند. مشکلی که موجودات زنده برای استفاده از آهن در سیستم‌های بیولوژیکی با آن مواجه هستند، محافظت از سلول‌ها در برابر آسیب آهن است. همان ویژگی آهن که آن را مفید می‌کند، یعنی توانایی آن در پذیرش یا اهدای الکترون، می‌تواند توانایی آسیب رساندن به مولکول‌ها و اندامک‌ها را از طریق واکنش فنتون برای آن فراهم کند. طی واکنش فنتون، آهن با هیدروژن پراکسید واکنش نشان می‌دهد و به تشکیل مواد بسیار واکنش‌پذیر منجر می‌شود.

آگهی فراخوان عمومی مناقصه یک مرحله‌ای

«واگذاری حمل و نقل و امور نقلیه زندان‌های قم»

شناسه آگهی: ۱۴۰۸۲۵۳

اداره کل زندان‌های استان قم درنظر دارد «واگذاری حمل و نقل و امور نقلیه زندان‌های قم» را بصورت مناقصه عمومی از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **www.Setadiran.ir** انجام خواهد شد و می‌بایست مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مبلغ برآورد اولیه: ۱۸,۸۰۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال (هجده میلیارد و هشتصد و شش هزار ریال)

تضمین شرکت در مناقصه: مبلغ ۹۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (نهصد و پنجاه میلیون ریال) بصورت ضمانتنامه بانکی یا وجه نقد.

شماره حساب بانکی جهت واریز وجه نقد تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: حساب شبا بانک مرکزی IR۳۹۰۱۰۰۰۰۴۰۷۶۰۱۳۱۰۷۸۹۵۰۹۰ بنام تمرکز وجوه سپرده اداره کل زندان‌های قم.

تاریخ انتشار اسناد مناقصه در سامانه: تاریخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۳ می‌باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سامانه: ساعت ۱۳:۳۰ روز شنبه، تاریخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۸

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱۴:۰۰ روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۸

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۰۹:۳۰ روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۹

آدرس و اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: قم – خیابان ساحلی – جنب دادگاه انقلاب – اداره کل زندان‌های استان قم- اداره امور مالی و پشتیبانی ۳۷۷۵۰۹۳۵-۰۲۵

محسن نادری، مدیرعامل شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا:

حمل‌ونقل مواد معدنی را متحول خواهیم کرد

ضرورت توسعه زیرساخت‌های ریلی کشور

شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا (هیمکو)، با توجه به مشکلات فعلی و آتی حمل‌ونقل مواد معدنی فولادی در سال ۱۳۹۶ تاسیس شد. سهامداران این مجموعه را شرکت‌های سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات، تجلی توسعه معادن و فلزات، گل‌گهر، چادرملو، گهرزمین و گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید تشکیل می‌دهند. چشم‌انداز این شرکت، احداث و توسعه تاسیساتی همچون پایانه تخصصی مکانیزه مواد معدنی، اسکله تخلیه و بارگیری مواد معدنی، زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی و دریایی، تهیه و توسعه تجهیزات و ارائه خدمات حمل ریلی، جاده‌ای، بندری و دریایی به منظور صادرات و واردات مواد و محصولات معدنی به ویژه تولیدات فولادی تا پایان سال ۱۴۰۹ است. همچنین حمل‌ونقل ترکیبی به منظور رفع چالش حمل‌ونقل سهامداران، از دیگر چشم‌انداز تعریف شده برای این شرکت به حساب می‌آید. در این راستا، گفت‌وگویی با محسن نادری، مدیرعامل شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا انجام شده است که متن آن را در ادامه خواهید خواند:

ارزیابی شما از مهم‌ترین عواملی که موجب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل صنایع فولادی کشور شده است، چیست؟

حمل‌ونقل ریلی، به سبب ظرفیت بالا و هزینه‌های کمتر، مناسب‌ترین روش برای جابه‌جایی مواد و محصولات معدنی در کشور محسوب می‌شود. نگاهی به تجارب کشورهای موفق در بخش معدن، نشان می‌دهد که این کشورها از شبکه ریلی بهینه‌ای برخوردار هستند و در صورتی که زیرساخت‌های ریلی به طور کافی توسعه نیافته باشد، حتی المقدور حمل‌ونقل مسافر به روش جاده‌ای و جابه‌جایی بار به روش ریلی انجام می‌شود. ایران در حال حاضر با چالش‌های جدی درخصوص حمل‌ونقل ریلی مواجه است.

بسیاری از واحدهای فعال در بخش معدن و صنایع معدنی و فلزی کشور به طور مستقیم به خطوط راه‌آهن دسترسی ندارند و ناچارند تا محصولات خود را در ابتدا به وسیله کامیون به خطوط بارگیری ریلی منتقل کنند. این مسئله موجب شده است تا این صنایع، هزینه‌های بیشتری را نسبت به واحدهایی که در نزدیکی خطوط ریلی واقع شده‌اند، صرف حمل‌ونقل محصولات خود کنند. در واقع نظام‌مند نبودن حلقه‌های مختلف و اتصال نداشتن آن‌ها به خطوط ریلی موجب می‌شود تا صنایع فعال، بودجه‌ای که باید برای توسعه ظرفیت‌ها و رشد آن‌ها صرف شود، هزینه حمل‌ونقل محصولات خود کنند.

اصلی‌ترین راهکار بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور را چه می‌دانید؟

سیستم حمل ریلی به سبب ظرفیت بالا و هزینه پایین، مهم‌ترین روش حمل‌ونقل مواد و محصولات بخش معدن محسوب می‌شود. با این حال، ارزیابی‌ها نشان می‌دهد سرعت سیر حمل ریلی در کشور می‌تواند بهتر از شرایط فعلی باشد. با توجه به سهم حدود ۷۰ درصدی بخش معادن و فلزات از کل حمل‌ونقل ریلی کشور، سرعت سیر فعلی بسیار پایین است. چاره اصلی برون‌رفت از چالش‌های کنونی بخش حمل‌ونقل، پوشش دادن و تحقق اهداف پیش‌بینی شده برای توسعه زیرساخت‌های ریلی کشور است. در همین راستا شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات مطالعه برای احداث سه هزار کیلومتر خط ریلی را برنامه‌ریزی کرده است.

به طور کلی در چشم‌انداز ۱۴۰۴ توسعه ریلی کشور، ارتقای طول خطوط ریلی از ۱۲ هزار کیلومتر فعلی به ۲۵ هزار کیلومتر پیش‌بینی شده است. البته باید توجه داشت احداث هر کیلومتر راه‌آهن، بسته به شرایط جغرافیایی (زمین کوهستانی یا مسطح) و مستحدثات مورد نیاز، بین یک تا دو میلیون یورو سرمایه‌گذاری نیاز دارد. یعنی برای احداث سه هزار کیلومتر خط ریلی، به حدود پنج میلیارد یورو سرمایه‌گذاری نیاز است. بهبود و ارتقای بهره‌وری خطوط راه‌آهن نیز دیگر راه‌حل بهبود شرایط حمل‌ونقلی کشور است که موجب رشد نسبی سرعت سیر قطارها خواهد شد.

باید در نظر داشت یکی از چالش‌های فعلی حمل‌ونقل ریلی کشور، موضوع تامین لوکوموتیوها است. به صورتی که مطرح می‌شود در حال حاضر حدود ۹۰۰ لوکوموتیو در کشور وجود دارد که تقریبا نیمی از این تعداد لوکوموتیوهای شرکت خارج از دسترس هستند. لازم است تا اقدام مناسبی برای تامین لوکوموتیوهای جدید صورت پذیرد و همچنین تعمیر و نگهداری لوکوموتیوهای موجود انجام شود.

کشور نیز در حال حاضر به حدود دو تا سه هزار واگن جدید نیاز دارد. توجه به موارد ذکر شده و تحقق این اهداف موجب می‌شود تا ظرفیت حمل‌ونقل ریلی کشور، به عنوان مهم‌ترین سیستم حمل‌ونقل برای بخش معدن و صنایع معدنی و فلزی ۱۰۰ درصد افزایش ظرفیت داشته باشد. البته لازم به ذکر است که اولویت اجرای طرح‌های توسعه و ارتقای ظرفیت‌های ریلی کشور، از منظر صنعت، باید به مناطق دارای معادن و کارخانه فولاد و همچنین گلوگاه‌های ترافیکی برای واگن‌ها و لوکوموتیوها (شامل بنادر، تعمیرگاه‌ها و ایستگاه‌ها) اختصاص داشته باشد.

شرایط فعلی بارگیری مواد فله معدنی را در بندر شهید رجایی چطور ارزیابی می‌کنید؟ چه چالش‌هایی در این حوزه وجود دارد؟

در حال حاضر در بندر شهید رجایی، از روش‌های سنتی برای مبادلات استفاده می‌شود که تاثیرات منفی و چالش‌های این مسئله از چندین جنبه قابل بررسی است. اصلی‌ترین این موارد را باید آسیب‌هایی دانست که به اسکله‌ها وارد می‌شود. این مسئله ناشی از هدررفت و آلودگی بالای مواد فله معدنی و لزوم استقرار تجهیزات خاصی است که هم‌خوانی با شرایط اسکله ندارد و عملا موجب تغییر کاربری آن می‌شود. باید توجه داشت در بندر شهید رجایی، فضا و ظرفیت مناسب برای حمل بار به صورت ریلی پیش‌بینی شده است اما تجهیزات تخلیه مکانیزه وجود ندارد. این مسئله سبب می‌شود تا حمل و تخلیه بار به وسیله خودروهای سنگین و کامیون‌ها ارجحیت پیدا کند. مسئله‌ای که موجب افزایش شدید ترافیک جاده‌ای برای حمل ۱۰ تا ۲۰ میلیون تن مواد معدنی در این ناحیه می‌شود و آسیب‌های شدید زیست محیطی مانند آلودگی هوا ناشی از سوخت و همچنین انتشار ذرات میکروپلاستیک در محیط، ناشی از فرسایش لاستیک کامیون‌ها متصور است. این ذرات به شدت مخرب محیط زیست و بیماری‌زا هستند.

مسئله حائز اهمیت دیگر، افزایش شدید هدررفت مواد در فرایند حمل‌ونقل است. بخش زیادی از مواد معدنی که با زحمت و هزینه‌های فراوان، استخراج، فرآوری و انبار می‌شوند، به دلیل مکانیزه نبودن سیستم بارگیری، حمل و انبار طی فرایند جابه‌جایی از دست می‌رود. براساس تحقیقات میدانی، این هدررفت به طور متوسط، حدود ۵ تا ۷ درصد است. این خسارت قابل توجه، در کنار عوامل دیگری بالاجبار هزینه‌هایی مانند ترابری جاده، حمل‌ونقل ترکیبی، تخلیه و بارگیری‌های مکرر و هزینه‌های سوخت را تحمیل می‌کنند که موجب می‌شود بهای تمام‌شده بخش معدن و صنایع معدنی کشور به شدت افزایش یابد که این مسئله موجب کاهش قدرت رقابت و کاهش حاشیه سود این بخش و فشار به زیر ساخت‌های جاده‌ای و افزایش مخاطرات زیست محیطی خواهد شد.

چه عاملی موجب شد تا شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا اقدام به احداث زیرساخت حمل‌ونقل در بندر شهید رجایی کند؟

به دنبال رشد فعالیت‌ها و تولید بخش معدن و صنایع معدنی و فلزی کشور از سال ۱۳۹۶، نیاز به احداث یک بندر در حوزه مواد فله معدنی و فولادی در کشور احساس شد. ظرفیت بنادر فله معدنی کشور در آن زمان، حداکثر به پنج میلیون تن می‌رسید و بنادر دیگر نیز به صورت تک‌محصولی و یا با ظرفیت‌های پایین فعالیت می‌کردند. در برهه‌ای از زمان، میزان صادرات محصولات به صورت چشمگیری افزایش داشت؛ به‌گونه‌ای که تناژ صادراتی تنها از بندر شهید رجایی به بیش از ۲۰ میلیون تن در سال رسید. مطالعات انجام‌شده نیز نشان می‌داد که با تداوم این روند، تناژ صادرات کشور به ۵۰ میلیون تن افزایش پیدا می‌کند. در همین راستا، شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا که زیرمجموعه شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات محسوب می‌شود، قرارداد احداث ظرفیت بارگیری ۵۰ میلیون تنی از بندر شهید رجایی را منعقد کرد. با این حال، بروز تحولاتی مانند جهش تولید فولاد در کشور با هدف جلوگیری از خام‌فروشی مواد معدنی، تحریم‌های ظالمانه غرب علیه ایران و بحران کرونا و تاثیر آن بر تضعیف نظام اقتصادی دنیا، موجب شد تا روند اجرای این پروژه نوساناتی را تجربه کند. در واقع براساس تحلیل‌های انجام‌شده، نیاز صادرات مواد فله معدنی در سال ۱۴۱۰ که تا پیش از آن حدود ۵۰ میلیون تن تخمین زده می‌شد، به ۱۰ میلیون تن تقلیل یافت.

همین امر موجب شد تا شرکت همراه جاده ریل دریا نیز فاز یک پروژه خود را احداث یک واحد ۱۰ میلیون تنی پیش‌بینی کند. البته مسئله حائز اهمیت در این حوزه این است که مواد اولیه تولید فولاد در چشم‌انداز ۱۴۱۰ از چه منبعی تامین خواهد شد. فولادسازان کشور، برنامه اصلی خود را برای تامین مواد اولیه مورد نیاز برای ارتقای تولید فولاد خود در سال‌های آتی، حرکت به سمت توسعه اکتشافات معدنی اعلام می‌کنند. این رویکرد اگرچه گام مثبتی برای توسعه صنعت فولاد در کشور محسوب می‌شود اما باید توجه داشت لازم است پیش‌بینی‌های لازم درخصوص تغییر شرایط و یا حتی بروز بحران‌های مختلف صورت پذیرد و تجهیزات و تاسیسات لازم برای صادرات و واردات مواد فله معدنی در نظر گرفته شود.

این پروژه در حال حاضر در چه مرحله‌ای قرار دارد؟ چه چشم‌اندازی را برای صادرات مواد فله معدنی از این بندر متصور هستید؟

در حال حاضر، اگرچه نیاز به احداث زیرساخت‌های صادراتی مواد فله معدنی از ۵۰ میلیون تن به ۱۰ میلیون تن تقلیل پیدا کرده است اما باید توجه داشت این نیاز از بین نرفته و از مواد فله معدنی به محصولات فولادی تبدیل شده است. براساس برآوردهای کلی صورت گرفته با دقت ۸۰ درصد، در چشم‌انداز ۱۴۱۰، مجموع تولید زنجیره فولاد کشور به ۷۱ میلیون تن خواهد رسید که از این میزان ۳۶ میلیون تن صادر می‌شود که صادرات ۲۰ میلیون تن آن از مبدا بندر شهیدرجایی، ۱۰ میلیون تن از بندر چابهار و ۶ میلیون تن از بندر امام خمینی خواهد بود.

این مسئله ضرورت تمرکز سرمایه‌گذاری در حوزه بندر شهید رجایی را برای صنعت فولاد کشور دوچندان می‌کند زیرا توسعه زیرساخت بارگیری و حمل در این بندر موجب می‌شود تا بتوان با راندمان بهتری محصولات فولادی را صادر کرد که این امر، موجب کاهش هزینه حمل محصولات و صادرات خواهد شد. در واقع توسعه این زیرساخت‌ها موجب می‌شود تا سودآوری صنایع فولادی رشد یابد و قدرت رقابت آن‌ها برای حضور و نقش‌آفرینی در بازارهای بین‌المللی تقویت شود.

چنانچه گفته شد، در حال حاضر در بندر شهید رجایی، تخلیه مواد فله معدنی به صورت سنتی و دستی از کامیون انجام می‌شود اما در طرح پروژه در دست اقدام شرکت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا، مواد فله معدنی با واگن برگردان تخلیه شده و به صورت مکانیزه از طریق نوار نقاله منتقل خواهد شد.

گفتنی است اقدامات مطالعاتی فاز یک پروژه که ظرفیت مبادلات مواد فله معدنی را به میزان ۱۰ میلیون تن ایجاد می‌کند، به اتمام رسیده است و عملیات اجرایی آن در حدود ۸ درصد پیشرفت دارد.