

سقوط تاریخی بازار سرمایه چگونه رقم خورد؟

بحران اعتماد شکننده به بورس، نگران کننده است

صفحه ۵

نامه ۹۷ نماینده مجلس برای اعلام اسامی دریافت کنندگان خودرو

صفحه ۲

فان پالیسی بررسی کرد

چشم انداز مبهم احیای برجام

یک نشریه آمریکایی در گزارشی با اشاره به اهمیت توافق هسته‌ای در نظارت بر برنامه هسته‌ای ایران و راستی‌آزمایی فعالیت‌های هسته‌ای آن، مدعی شد که با توجه به موانع فنی ایجاد شده و شرایط وخیم‌تر سیاسی، احیای این توافق پس از خروج آمریکا از آن سخت‌تر شده است. به گزارش ایستا، نشریه فان پالیسی درباره کارکرد توافق هسته‌ای در زمینه حل‌وفصل مسئله هسته‌ای ایران (برجام)، با اشاره به خروج دولت دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور پیشین آمریکا از این توافق در سال ۲۰۱۸ که...

صفحه ۳

آخرین وضعیت بازار مسکن

نقلی‌ها خوش فروش تر هستند!

صفحه ۱۰

محمدرضا غلامرضا

رئیس ستاد انتخابات کشور شد

صفحه ۲



صفحه ۱۱

تنش لفظی و رفتاری بین حامیان اردوغان و قلیچداراوغلو در حال افزایش است

التهاب در انتظار انتخابات ترکیه

جزئیات احداث پایانه مکانیزه حمل مواد فله معدنی در بندر شهیدرجایی

عایدی «همکو» برای اقتصاد بندرعباس

متفاوت به‌ویژه در حوزه سرمایه‌گذاری است. همچنین در حوزه احداث زیرساخت که عملاً این کار وظیفه حاکمیتی بوده اما با توجه به اینکه این ظرفیت موجود نیست، سهامداران هزینه آن را در قالب یک قرارداد BOT (ساخت، بهره‌برداری و واگذاری) تقبل کرده‌اند. از طرفی احداث پروژه‌های زیرساختی نسبت به سایر فعالیت‌های صنعتی مانند تولید فولاد آنچنان توجیه اقتصادی ندارد و یکسان‌سازی دیدگاه‌های متفاوت سهامداران کار دشواری بود که انجام پذیرفت. در این راستا یک مدرک افزایش سرمایه صادر و به صورت جلسه مجمع افزایش سرمایه و قانونی به رقم ۲۲۰۰ میلیارد تومان افزایش سرمایه نقدی ثبت شده که تا ۴۹۰۰ میلیارد تومان با حمایت و ضمانت سهامداران تسهیلات را پشتیبانی می‌کند. از طرفی ذی‌نفع دیگری که در این حوزه نقش آفرینی می‌کند، سازمان بندار و دریانوردی بوده که به عنوان نهاد سرمایه‌پذیر است. این سازمان، امروز تحولات جدی را در دوره عملیاتی خودش تجربه می‌کند و چالش‌های بسیاری را در بندر شهیدرجایی از جمله توسعه فاز سوم دارد. از تعداد سه پست اسکله‌ای که قرار بود احداث شود، دو پست ساخته شده و یکی از آنها دچار چالش است. چالش دیگر این است که اراضی پشتیبان ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهیدرجایی، ظاهراً قرار است توسعه داده شود و قصد دارند حوضچه چهارمی را احداث کنند که با پروژه ما تداخل دارد. این چالش روی پروژه ما فشار گذاشته و سهمی از اراضی ما را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. این کار مراحل مذاکره پیچیده‌ای داشته و با توجه به اینکه بخش مهمی از مطالعات انجام شده و اهتمام ویژه سهامداران برای اجرای پروژه این قرارداد و همچنین اهتمام ویژه سرمایه‌پذیر و بازرگاری طرح در حوزه مطالعات مهندسی به صورت کامل انجام شده و به این نقطه رسیده‌اند که چگونه فعالیت انجام شود که تداخلی با طرح‌های پروژه نداشته باشد، یک صورت‌جلسه و توافق‌نامه **چند سال از امضای قرارداد می‌گذرد؟**

سه سال و نیم از انعقاد قرارداد BOT و سه سال از تحویل زمین می‌گذرد. در این مدت سه سال تقریباً پروژه ۱۰ درصد پیش رفته است. این میزان پیشرفت را مثبت ارزیابی می‌کنیم، زیرا چالش‌های موجود روی محور عملیات این پروژه به شدت سنگین بوده و مسائل پشت دست این قضیه مرتبط به کشور بوده و ساختگاهی است که فعالیت‌هایی را در سطح کلان کشور به صورت متمرکز مدیریت کند. از طرفی نظرات نیز راجع به این پروژه زیاد بوده و ابهام در حوزه آینده این موضوع نمی‌گذاشت تصمیم‌گیری شود. باید به سمت آینده‌پژوهی در این حوزه برویم.

باتوجه به شرایط و چالش‌های موجود، تکمیل دوره احداث را چه مدتی ارزیابی می‌کنید؟

سعی کردیم طراحی پروژه بهینه باشد تا با استفاده از داشته‌ها بتوانیم با سرعت به اجرای کار ادامه دهیم. یک بخش عملیات حوزه پسنکرانه و خشکی است که می‌توان در مدت حدود دو سال آن را به انجام رساند و یک انبار مکانیزه را به سرعت راه‌اندازی کرد. می‌توانیم ظرف مدت سه سال پسنکرانه دریا، خشکی و انبار مکانیزه را فعال کنیم تا در سه سال آینده بتوانیم بخش مهمی از اسکله‌ها را نیز احداث کنیم.

فعلاً برپنده سه ساله است و اگر بتوانیم جزئیات را با سازمان بنادر یک لایه جلوتر برده و طرح جامع را مصوب کنیم، در نرم‌افزار، برنامه زمان‌بندی آن به صورت دقیق مشخص می‌شود. ارزیابی بنده این است که این پروژه تا رسیدن به اسکله حدود پنج سال طول می‌کشد اما در مدت سه سال می‌توان پسنکرانه خشکی، دریا و انبار مکانیزه و انبار محصول را تحویل داد. اگر قرارداد جدید، زودتر منعقد شود حتی احداث اسکله را هم می‌توانیم در دریا به صورت موازی آغاز کنیم. مزیت این پروژه این است که به صورت موازی می‌توان بسیاری از فعالیت‌ها را پیش برد و چون عرصه گسترده بوده، از این لحاظ با سایر کارهای صنعتی دیگر متفاوت است. مزیت دیگر این کار بهره‌برداری زودهنگام پروژه تا ۵۰ درصد ظرفیت ۱۰ میلیون تن در سال است.



واگنی داریم که با مجوز سهامداران، می‌توانیم گام به گام پیش برویم. با توجه به اینکه در حال حاضر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی فعال در گروه وجود دارند، احساس نیاز سازمان سهامدار بر این است که در حوزه بندری و زیرساخت‌ها فعالیت شود. اما در مجموع اساس تشکیل سازمان بر این است که نگاه یکپارچه به حمل‌ونقل ریلی و لجستیک را در گروه داشته باشد تا بتواند بهره‌وری بهتری داشته و با امکانات موجود عملکرد بهتری داشته باشد. برای اینکه بتوانیم توسعه ریلی را هم در دستور کار قرار دهیم بخشی از مجوزها در حوزه حمل‌ونقلی از جمله عضویت در انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و چند مجوز از شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی دریافت کرده‌ایم.

با توجه به اینکه شرکت‌های سهامدار این مجموعه، اکثراً خودشان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی دارند، این موضوع تداخلی با فعالیت آنها پیدا نمی‌کند؟

مدیریت یکپارچه را جاع بار از تکالیف گروه بوده و یکی از هویت‌های شرکت همکو این است که بتواند این موضوع را یکپارچه کند. در آن صورت شرکت‌ها می‌توانند از واگن‌های خودشان در نقاط دیگر استفاده کنند. زمانی که به واگن‌دارها دستور کار داده شده که واگن‌ها در ساعت مقرر در محل تخلیه باشند، سپس تخلیه کرده و به محل برگردند؛ اگر قرار است تعدادی از واگن‌ها بهتر است این مدت را در جای دیگر و بین واحدهای دیگر فعالیت کنند. بعضاً ایس‌واگن‌ها، بار را از معدانی به کارخانه‌ها می‌برند که در آنها تبادل بار بهینه نیست. براساس نقشه‌ای در فضای هوشمند می‌توان تقاضا، نیاز و امکانات را با نرم‌افزارها و مدیریت یکپارچه آنالیز و مدلی ایجاد کرد که اقتصاد حمل را پویاتر کند. گام بعدی پس از احداث پایانه حمل مواد فله معدنی این است که حمل یکپارچه مواد فله معدنی را در بندرعباس مدیریت کنیم. هماهنگی این موضوع دشوار و به شدت پیچیده است. زیرا رقابت در این حوزه زیاد است اما زمانی که این رقابت به بهبود عملکرد تبدیل نشود، از این موضوع استقبال می‌شود. این موضوع یکی از اهداف آتی شرکت همکو خواهد بود.

چالش‌ها و موانع و مشکلات پروژه در مدت زمان فعالیت چه مواردی بوده است؟

این پروژه با سایر پروژه‌ها تفاوت دارد، زیرا دارای ذی‌نفعان و سرمایه‌گذاران

می‌شود که این پروژه در فضای احداث محوطه انبار مکانیزه، ایجاد اسکله و تجهیزات مرتبط با حمل‌ونقل ریلی بتواند فضای متحول جدیدی را ایجاد کند.

مزایای احداث این پروژه چیست؟

احداث انبارهای مکانیزه، گرد و غبار و آلاینده‌های ناشی از تبادل مواد معدنی در بندرعباس را به شدت کاهش می‌دهد، زیرا این آلاینده‌ها ابتدا برای آبریان و محیط‌زیست دریا تاثیر گذار هستند. در مدت ۳۰ سال بهره‌برداری از این پروژه و دوره بعد از آن در سیستم بهره‌برداری شاهد تحولات مثبت زیست محیطی خواهیم بود. از طرفی با کاهش تاثیر حمل‌ونقل جاده‌ای از این فضا، حداقل سالانه ۱۰ میلیون تن تبادل مواد فله معدنی از روی جاده به ریل منتقل می‌شود؛ این موضوع باعث می‌شود تا زیرساخت جاده‌ای آسیب کمتری دیده و نیز آلاینده‌های میکروپلاستیک ناشی از لاستیک خودروهای سنگین در منطقه که به شدت آسیب‌زا بوده و بر سلامتی افراد تاثیر منفی دارد نیز کاهش پیدا کند. علاوه بر این، هزینه‌های حمل‌ونقل در حوزه ریلی به نسبت هزینه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای ارزان‌تر بوده و حاشیه سود این صنعت بیشتر شده و در نتیجه اقتصاد این صنعت نیز پویاتر می‌شود. زمانی که اقتصاد پروژه‌های توسعه و بهبود پیدا کند، می‌تواند در توسعه زیرساخت در منطقه اثر داشته باشد.

با توجه به حذف حمل‌ونقل جاده‌ای در این پروژه و استفاده از بحث حمل‌ونقل ریلی، برنامه این شرکت برای توسعه ناوگان ریلی و خریداری واگن و لکوموتیو در این پروژه چیست؟

در سال ۱۴۰۱ موفق شدیم که ناوگان ریلی را راه‌اندازی کنیم به این صورت که ۳۰ دستگاه واگن روسی (لبه بلند) خریداری کردیم که در مرحله مسیر هستند. در اقی طرح برنامه کار این است که بتوانیم مدیریت یکپارچه شرکت‌های ریلی گروه را داشته باشیم. لازمه این موضوع این است که این شرکت بتواند ابتدا یک شرکت حمل‌ونقل ریلی موفق باشد و در اقی کوتاه‌مدت بتواند رشد کند. بعد از آن با دستاوردهای هوشمند خود و فضای ایجاد شده در حوزه مدیریت یکپارچه بتواند اثر اقتصادی مثبتی روی شرکت‌های ریلی زیرمجموعه داشته باشد.

برای اینکه بتوانیم به آن سمت حرکت کنیم با توجه به نظر سهامداران مبنی بر اینکه ابتدا زیرساخت در بندر توسعه پیدا کند، تمرکز شرکت را بر احداث اسکله و پایانه مکانیزه ریل پایه گذاشته‌ایم و نیم‌نگاهی نیز به توسعه

یکی از اهداف مهمی که در حوزه حمل‌ونقل کشور وجود دارد این است که سهم حمل‌ونقل ریلی از کالاهایی که از طریق بنادر وارد یا خارج می‌شوند، افزایش یابد. در سال‌های اخیر، سهم مواد معدنی در حمل‌ونقل ریلی منتهی به بندر شهیدرجایی، افزایش داشته است. یکی از انواع پایانه‌های تخصصی که بنادر کشور به آن نیاز دارند، پایانه‌های مواد معدنی و فولادی است. همان طور که در بنادر پایانه کانتینتری یا کالاهای عمومی و غلات وجود دارد، احداث پایانه‌های مواد معدنی و فولادی نیز ضروری است.

شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده، ریل، دریا (همکو) با رویکرد توسعه و بهبود تعامل لجستیکی در حوزه حمل‌ونقل مواد فله معدنی و محصولات فولادی، توسط نقش‌آفرینان اصلی حوزه صنعت، معدن و فلزات، در سال ۱۳۹۶ تأسیس شد. این شرکت در حال احداث پروژه پایانه مکانیزه حمل مواد فله معدنی در ضلع غربی بندر شهیدرجایی در مساحت ۱۸۰ هکتار است. این پایانه می‌تواند ظرفیت بهره‌برداری از حمل‌ونقل ریلی را ارتقا دهد. می‌توان انتظار داشت که پس از بهره‌برداری از ایس‌پایانه با توجه به سرمایه‌گذاری پیش‌بینی‌شده در زیرساخت‌های ریلی آن، سهم بار ریلی بندر شهیدرجایی نیز افزایش قابل‌توجهی داشته باشد. مدیرعامل شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده، ریل، دریا (همکو) معتقد است بعد از اینکه در سال ۱۳۹۶ مطالعات امکان‌سنجی جامعی انجام شد این پروژه تا به امروز دستخوش تغییراتی از بابت جهش صنعت فولاد بوده و علاوه بر آن جهت‌گیری به سمت عدم‌فروشی مواد معدنی و تبدیل مواد معدنی به محصولات تولیدی که باعث رشد اقتصاد این حوزه می‌شود، باعث شده فضای اجرای این پروژه تحت‌الشعاع قرار گیرد که هم سرمایه‌گذار و هم سرمایه‌پذیر را متاثر کرده است. او تبدیل اهداف پروژه به رویکردهای جدید را راه‌حل اساسی این موضوع می‌داند. محسن نادری افزود: این پروژه می‌تواند در بهبود شرایط محیط‌زیستی منطقه موثر باشد؛ بخش مهمی از مواد فله معدنی ایران از هر معدنی در محدوده موثر لجستیکی بندرعباس که بخواهد صادرات یا واردات داشته باشد، بهتر است از طریق منطقه بندرعباس اتفاق افتد. اثر وضعی این تبادل مواد معدنی فله، چه به صورت صادراتی و چه به صورت وارداتی در محیط‌زیست منطقه بسیار زیاد است. با توجه به اینکه در حال حاضر، روش‌های سنتی برای این کار استفاده می‌شود، این آثار نسبت به روش‌هایی که در دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد، به صورت چند برابر است، اما با افتتاح این پایانه مکانیزه این مشکلات مرتفع خواهد شد.

برای آگاهی از چالش‌ها و میزان پیشرفت این پروژه، گفت‌وگو با محسن نادری، مدیرعامل این شرکت را در ادامه می‌خوانید.

پروژه احداث پایانه مکانیزه حمل مواد فله معدنی در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

پروژه پایانه مکانیزه حمل مواد فله معدنی در غرب بندر شهیدرجایی در حال انجام بوده و بیش از ۱۰ درصد فعالیت فاز یک آن تحقق پیدا کرده و عملاً وارد فاز اجرایی شده است. موفق شدیم در سه ماه پایانی سال ۱۴۰۱ عملیات خاکی را آغاز و بخش مهمی از آن را به اتمام برسانیم و وارد فضای سنگ‌ریزی در دریا و اجرای دایک شده‌ایم.

از طرفی مطالعات در مرحله طرح جامع به اتمام رسیده و مطالعات در حوزه‌های مختلف مانند ژئوتکنیک، هیدروگرافی دریا، ژئوتکنیک دریایی و تمامی امور و تجهیزات مکانیزه موردنیاز در طرح جامع تدوین و جمع‌بندی شده است. در مرحله اخذ تاییدیه واحدهای مختلف سازمان بندار هستیم که بر اساس آن بتوانیم با جزئیات بیشتری وارد کار شده و برنامه‌ریزی بیشتری انجام دهیم تا در سال ۱۴۰۲ وارد کار عملیاتی بیشتری شویم. در بعد تأمین مالی و افزایش سرمایه نیز مصوبات اخذ شده و مجوز تأمین مالی به مبلغ حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان با ابزارهای مختلف داده شده که از این میزان ۲۲۰۰ میلیارد تومان به صورت نقدی از طرف سهامداران تأمین می‌شود. این تحولات باعث