گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۵۸۲۳۲
چهارشنبه ۳۰ شهریور ۱۴۰۱ ۸:۴۶

در گفتگو با مدیرعامل «هیمکو» مطرح شد:

توسعه حمل و نقل ترکیبی، ضرورت زیربنایی در صنایع معدنی و فلزی در کشور

شرکت مدیریت بین المللی همراه جاده ریل دریا با محوریت شرکت سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات و ترکیب سهامداران دیگری از شرکت های بزرگ معدنی و سرمایه گذاری شامل شرکت معدنی و صنعتی چادرملو، شرکت معدنی و صنعتی گل گهر، شرکت سنگ آهن گهرزمین، شرکت تجلی و توسعه معادن و فلزات، شرکت گروه مدیریت سرمایه گذاری امید و با برند تجاری "هیمکو" در راستای یک اقدام ملی و بانگاهی به ایجاد اشتغال در استان هرمزگان و توسعه زیر ساخت های بندری مرتبط با شرکت های معدنی بزرگ تشکیل و در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ پس از عقد قرارداد BOT سی و سه ساله با موضوع احداث اسکله و پایانه مکانیزه مواد فله معدنی در غرب بندر شهید رجایی نسبت به سرمایه گذاری و انجام مطالعات پایه و طراحی اقدام نموده و در حال حاضر در شرف آغاز عملیات اجرایی پیمانکاران در کلیه جبهه های کاری خواهد بود.

شرکت مدیریت بین المللی همراه جاده ریل دریا با محوریت شرکت سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات و ترکیب سهامداران دیگری از شرکت های بزرگ معدنی و سرمایه گذاری شامل شرکت معدنی و صنعتی چادرملو، شرکت معدنی و صنعتی گل گهر، شرکت سنگ آهن گهرزمین، شرکت تجلی و توسعه معادن و فلزات، شرکت گروه مدیریت سرمایه گذاری امید و با برند تجاری “هیمکو” در راستای یک اقدام ملی و بانگاهی به ایجاد اشتغال در استان هرمزگان و توسعه زیر ساخت های بندری مرتبط با شرکت های معدنی بزرگ تشکیل و در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ پس از عقد قرارداد BOT سی و سه ساله با موضوع احداث اسکله و پایانه مکانیزه مواد فله معدنی در غرب بندر شهید رجایی نسبت به سرمایه گذاری و انجام مطالعات پایه و طراحی اقدام نموده و در حال حاضر در شرف آغاز عملیات اجرایی پیمانکاران در کلیه جبهه های کاری خواهد بود.

در این خصوص با مهندس محسن نادری مدیرعامل شرکت مدیریت بین المللی همراه (جاده ریل دریا) به گفتگو نشستیم که شرح آنرا در ادامه میخوانید:

کمبود منابع دولت باعث کاهش هزینه در پروژه های عمرانی شده، شما به عنوان یک شرکت فعال در عرصه زیرساخت با این وضعیت چه چالشهایی داشته اید؟

از آنجایی که این شرکت در قالب سرمایه گذار به این پروژه (ساخت اسکله پایانه مکانیزه ریلی مواد معدنی در بندر شهید رجایی) ورود کرده، کمبود منابع مالی دولتی نباید تأثیری بر روند اجرای پروژه بگذارد. برعکس، سرمایه گذاری از طرف این شرکت می تواند کمکی به رونق اقتصادی و پیرو آن افزایش درآمدهای ریالی و ارزی موقت داشته باشد.

ایران یک کشور معدنی است آیا ظرفیت های بندری کشور متناسب با نیاز کشور در این بخش توسعه یافته یا خیر؟ راهکارهای پیشنهادی شما برای ارتقاء و بهبود در این بخش چیست؟

با نیم نگاهی به افق ۱۴۰۴ تولید فولاد در کشور متوجه خواهیم شد که نیاز به بسترسازی مناسب جهت تبادل مواد فله معدنی و محصولات فولادی بیش از پیش احساس خواهد شد. لذا احداث و توسعه ظرفیت بندری و از طرفی امکان حمل ریلی امر ضروری می باشد که این شرکت در همین راستا اقدام به سرمایه گذاری جهت احداث اسکله و پایانه مکانیزه ریلی نموده است.

توسعه کریدور شمال و جنوب با توجه به شرایط منطقه ای در مرکز توجه قرار گرفته، و شرکتهایی مانند شما در اجرای این برنامه چه نقش و سهمی می توانند داشته باشند و انتظار شما از دولت در این رابطه چیست؟

توسعه کریدور شمال و جنوب از راه حل های استراتژیک ملی جهت برون رفت از شرایط اقتصادی (حاصل از تحریم) فعلی می باشد. لذا انتظار سرمایه گذاران داخلی این می باشد که دولت از تمام ظرفیت های تشویقی خود جهت حمایت از سرمایه گذاران استفاده نماید و پیرو آن سرمایه داخلی و خارجی را به سمت این هدف سوق دهد. کریدور فوق با اتصال روسیه و اروپا به خلیج فارس، هند و آسیای جنوب شرقی می تواند نسبت به سایر مسیرهای موازی ۲۰ تا ۴۰ درصد در زمان و هزینه حمل صرفه جویی نماید. رونق پیشین این کریدور را در کشور ایران می توان در ظرفیت ایستگاه راه آهن جلفا و خط راه آهن برق جلفا – تبریز دید. وابستگی این کریدور با توجه به فاصله سیر، به حمل و نقل ریلی است و این زنجیره ریلی باید از آستارا و سایر مرزهای شمالی تا بنادر جنوبی کشور ایجاد و تقویت گردد.

شرکت هیمکو با احداث پایانه مکانیزه ریلی مواد معدنی در بندر شهید رجایی یکی از حلقه های اصلی این زنجیره ریلی را تکمیل می نماید و می تواند محلی برای تبادل مواد معدنی و محصولات فولادی بین شمال و جنوب باشد و معادن فنی در شمال را به بازار مصرف و ذخایر انرژی در جنوب اتصال دهد و یا کمبود برخی از مواد معدنی در شمال را از سایر نقاط تامین نماید. مهمترین مشخصات ترمینال مکانیزه مواد معدنی بندر شهید رجایی، اتصال به ریل، برخورداری از شانتینگ یارد و تجهیزات تخلیه و بارگیری ریلی با قابلیت افزایش ظرفیت به میزان ۵۰ میلیون تن در سال است. حجم بالای ظرفیت انبارش مواد نیز این فرصت را به تامین کنندگان و فروشندگان مواد معدنی در این کریدور ترانزیتی می دهد تا با انتقال مواد معدنی خود به ترمینال، بهترین زمان و قیمت را برای فروش کالای خود انتخاب نمایند.

موضوع توسعه حمل و نقل ترکیبی و بسترسازی برای ارتقاء آن را با توجه به جغرافیای وسیع کشور و مرزهای آبی و خاکی گسترده یک ضرورت است، تا چه میزان در زمینه موفق عمل شده و چه چشم اندازی برای آن متصور هستید؟

نیاز به توسعه حمل و نقل ترکیبی در کشور کاملاً مشهود بوده و انتظار میرود با نگاه ویژه مسئولان ذیربط طی سالهای آتی این نیاز مرتفع گردیده و از کلیه ظرفیت های ممکن استفاده گردد. در حوزه مواد معدنی و صنایع فولادی و بسیاری از کالاهای دیگر، افزایش دفعات بارگیری و تخلیه آن هم به شیوه های سنتی، منجر به افزایش قابل توجه هزینه حمل و نقل ترکیبی میگردد. احداث خطوط فرعی ریلی در مجاورت صنایع و معادن بزرگ نیز با هدف حذف هزینه های مضاعف و امکان وجود حمل کاملاً ریلی بوده است ولیکن عدم تکمیل شبکه ریلی در کشور و عدم امکان اتصال برخی از مراکز عمده تولید مصرف به شبکه ریلی، استفاده از حمل جاده ای را به عنوان تنها گزینه مطرح می نماید و به همین علت است که برای این مراکز، حمل ترکیبی و کاهش طول مسیر جاده ای و جابجایی بار به شکبه ریلی در مراکز لجستیگی و پایانه های تخصصی بسیار مهم است. امام به دلیل ضعف در قوانین و مقررات، عدم وجود کریرهای قوی در بخش خصوصی، ضعف در مراکز لجستیکی و امکانات مکانیزه تخلیه و بارگیری، ضعف در صدور بارنامه

های ترکیبی و بسیاری از عوامل دیگر در حال حاضر حمل و نقل ترکیبی را از رسیدن به جایگاه اصلی خود، دور نگه داشته است.