

مدیرعامل «هیمکو» مطرح کرد:

توسعه دریامحور، اقتصاد معدن و چالش حمل و نقل مواد معدنی

در سال ۹۸ قراردادی در قالب BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) بین شرکت همراه جاده، ریل، دریا (هیمکو) و سازمان بنادر و دریانوردی منعقد شد و به موجب این قرارداد، ۱۸۰ هکتار زمین در غرب بندر شهید رجایی به پروژه شرکت هیمکو اختصاص یافت. در مرحله اول این پروژه، ۶۷ هکتار از این زمین به شرکت تحویل داده شد و در گام اول، پروژه جهت تاسیس یک پایانه مکانیزه با ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱۰ میلیون تن مواد فله معدنی - کلید خورد. سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده برای این طرح چیزی حدود ۷ هزار میلیارد تومان است که بخشی از آن از در قالب افزایش سرمایه، از سوی سهامداران به پروژه تزریق شده است.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر، با توجه به نبود یک پایانه اختصاصی و مکانیزه در بخش معدن، بنادر منطقه بندر عباس در صادرات و واردات مواد فله معدنی همواره با مسائل متعددی روبه‌رو بوده است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ایجاد آلودگی زیست‌محیطی، زمان طولانی تخلیه و بارگیری و همچنین اتلاف مقدار زیادی از مواد در حین جابه‌جایی به روش سنتی و غیرمکانیزه اشاره کرد که مجموعاً هزینه‌های قابل توجهی را روی دست تمامی ذینفعان باقی گذاشته است.

هزینه دوبرابری حمل جاده‌ای نسبت به ریلی، باعث اقبال معدنکاران به حمل و نقل ریلی شده است، به طوری که طبق برآوردها حدود ۷۰ درصد حمل بار در بخش ریلی، مربوط به مواد فله معدنی است.

محسن نادری، مدیرعامل شرکت همراه (جاده، ریل، دریا) با اشاره به پیشرفت حدوداً ۱۱ درصدی پروژه و انجام عملیات خاکی و استقرار گروه‌های اجرایی در منطقه، بیان کرد: پیش‌بینی ما این است که طی پنج سال آینده احداث این پایانه، به پایان برسد؛ البته با ساخت هر بخشی از پایانه که به اتمام برسد، بهره‌برداری از آن آغاز می‌شود و لزومی به اتمام صددرصدی پروژه نیست و سرمایه‌پذیر در این خصوص قول همکاری داده است.

وی افزود: در همین راستا، علاوه بر تکمیل پروژه، ساماندهی بخش‌های غیرمکانیزه و سنتی بندر و انتقال آن به بخش‌های مکانیزه همزمان در دستور کار ما قرار دارد.

نادری ادامه داد: چشم‌انداز ما احداث پنج پست اسکله برای پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن است. در گام اول پروژه، با توجه به لای روبی در دست اقدام، کشتی‌های ۸۰ هزار تنی قابلیت بارگیری یا تخلیه خواهند داشت.

مدیرعامل «هیمکو» تأکید کرد: نکته مثبتی که درخصوص این پروژه می‌توانم به آن اشاره کنم این است که برخلاف برخی پایانه‌های دیگر، مسیر زمین اختصاص‌یافته به پروژه بن‌بست نیست و امکان توسعه تا ۵۰ میلیون تن را نیز دارد؛ بنابراین چنانچه در آینده نیاز به پهلوگیری کشتی‌های عظیم‌تری باشد، این امکان وجود دارد که آن را توسعه دهیم؛ هرچند که فرم کف اراضی دریایی در خلیج فارس و عمق آب از عوامل محدودکننده است.

وی افزود: مهندسين مشاور پروژه مطالعات مفصلی در خصوص شناخت دریا و زمین در این منطقه انجام داده‌اند. بیش از یک‌صد پلان جانمایی برای این پایانه طراحی شده تا محل احداث اسکله، مسیر ریلی، محل استقرار کشتی‌ها و همچنین ظرفیت‌های توسعه تا ۵۰ میلیون تن جابه‌جایی سالانه بار به دقت بررسی شود.

نادری در پاسخ به این سوال که در حال حاضر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها چند روز طول می‌کشد، بیان کرد: با توجه به انجام غیرمکانیزه این امر، یعنی تخلیه بارها به روش غیر مکانیزه و سپس بارگیری به همین شکل، حدود ۱۵ الی ۲۰ روز، بسته به میزان بار ارسالی، طول می‌کشد؛ در حالی که با راه‌اندازی پایانه مکانیزه، این مقدار به ۳ تا ۴ روز کاهش خواهد یافت.

وی خاطر نشان کرد: عدم وجود پایانه مکانیزه و همچنین زمان طولانی تخلیه و بارگیری در کشتی‌ها، ترافیک شدیدی را در منطقه ایجاد کرده و باعث شده واگن‌ها همواره در این منطقه دچار رسوب و توقف‌های طولانی شوند؛ چرا که نبود پایانه اختصاصی باعث شده این روند تداخلاتی با صادرات و واردات بقیه مواد و محصولات نیز داشته باشد. هرچند که برخی شرکت‌های بزرگ معدنی اقداماتی در خصوص مکانیزاسیون تخلیه و بارگیری‌ها در محدوده‌های اجرائی خود انجام داده‌اند اما تاکنون اقدام وسیعی که نه تنها شرکت‌های سهامدار، بلکه همه شرکت‌های دیگر نیز بتوانند از خروجی آن استفاده کنند و در محیط بندرهای مهم کشور باشد، صورت نگرفته است.

مدیرعامل شرکت همراه ادامه داد: درحالی‌که سیر یک واگن از کرمان به بندرعباس در حالت بهینه می‌تواند بین ۷ تا ۹ بار در ماه باشد، در حال حاضر ۲.۵ تا ۳ و در بهترین حالت ۴ بار در ماه است.

وی همچنین درباره میزان اتلاف مواد فله معدنی در حین تخلیه و بارگیری به روش سنتی بیان کرد: بر اساس گزارشات و شواهد میدانی برآورد می‌شود در حدود ۳ تا ۱۰ درصد مواد در حین جابه‌جایی هدر می‌رود؛ چرا که وقتی در یک مرحله با روش غیر مکانیزه بار روی زمین تخلیه می‌شود و سپس با

همان روش در کشتی بارگیری می شود، در این حین بخشی از بار روی زمین ریخته می شود که در مقادیر کلان، مقدار بسیار قابل توجهی است.

نادری تاکید کرد: علاوه بر موضوع پرت مواد فله، آلودگی زیست محیطی که ایجاد می شود برای افرادی که در آن مناطق مشغول به کار هستند و همچنین ساکنین اطراف منطقه و اکوسیستم دریایی در آن نواحی، آسیب های جدی به همراه دارد که با مکانیزه کردن این امر، بخش بسیار زیادی از این آلودگی ها برطرف می شود.

مدیرعامل «هیمکو» اذعان داشت: باید توجه داشت که از ابتدای تاسیس این بندر، یعنی دهه ۶۰ تاکنون، بارگیری و تخلیه مواد فله معدنی با همین روش غیرمکانیزه انجام می شود و این امر باعث شده ما حتی نتوانیم از زیرساخت های ریلی موجود استفاده بهینه کنیم؛ چرا که از محل بارگیری تا بندرعباس قطارها سرعت معمول خود را دارند اما پس از رسیدن به بندرعباس متوسط سرعت حرکت قطارها حدود ۴.۵ کیلومتر در ساعت است و این به معنای آن است که ما توقف های بسیار طولانی را در این مناطق داریم و تا زمانی که وضعیت پایانه ها بهبود نیابد، توسعه زیرساخت های ریلی به تنهایی پاسخگو نخواهد بود..

وی افزود: می توان گفت که منطقه بندرعباس و بلاخص بندر شهید رجایی قلب اقتصادی ایران است و کریدورهای ریلی و جاده ای به مثابه رگ های این قلب هستند. در شرایطی که بخش عظیمی از صادرات و واردات کشور از این منطقه صورت می گیرد، عدم توسعه آن یعنی عدم توسعه کافی در اقتصاد کشور و رسوب لجستیکی در قلب اقتصادی ایران.

نادری تاکید کرد: در اقتصادی که قرار است معدن جای نفت را بگیرد، توسعه زیرساخت های معدنی باید اولویت ما باشد. با توجه به همسایگی ایران با کشورهای CIS و افغانستان، توسعه بخش حمل و نقل می تواند باعث شود بخشی از جابه جایی مواد معدنی از این کشورها، از طریق بنادر ما صورت بگیرد.

مدیرعامل شرکت همراه بیان کرد: متأسفانه رتبه کشور ما در بخش شاخص های لجستیکی از عدد ۶۴ در سال ۲۰۱۸ به رتبه ۱۲۳ در سال ۲۰۲۳ کاهش پیدا کرده است؛ بنابراین ما باید تلاش کنیم ابتدا به رتبه قبلی برگردیم و سپس وضعیت را بهبود بدهیم. عدم توسعه بخش حمل و نقل همراستا با بخش صنعت و معدن کشور، همواره هزینه های زیادی را به فعالان این بخش تحمیل کرده است.

وی ادامه داد: این پروژه می تواند نتایج بسیار مثبت اقتصادی و نقش قابل توجه در کاهش هزینه های حمل و نقل و به دنبال آن هزینه تمام شده فعالیت های معدنی داشته باشد؛ چرا که با وجود ممنوعیت های خام فروشی، ما به هر حال به صادرات حداقل سالانه ۱۰ میلیون تن مواد فله معدنی و همچنین واردات برخی مواد اولیه ضروری، نیاز داریم. از طرفی وجود پایانه های مکانیزه ریلی مواد فله معدنی در مجاورت دریا به همسایگانی که دارای مواد معدنی غنی هستند این اطمینان را می دهد که با ترانزیت مواد فله معدنی از مسیرهای ایرانی، علاوه بر استفاده از ظرفیت کارخانجات فرآوری در طول مسیر، از امکانات پایانه های مکانیزه ریلی هم به خوبی می توانند استفاده کنند و عملاً کالای معدنی خود را در هر سطحی که تمایل داشته باشند به مشتریان خارجی خود فروخته و از طریق ایران ترانزیت کنند. همچنین با توجه به ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور توسط مقام معظم رهبری و استفاده از پتانسیل های موجود، این پروژه و تکثیر چنین پروژه هایی در این امر بسیار تاثیرگذار هستند.

محسن نادری، مدیرعامل شرکت همراه (جاده، ریل، دریا)، در پایان بیان کرد: لازم می دانم که از زحمات مجدانه و دلسوزانه استاندار محترم هرمزگان و مسئولین اداره کل استان هرمزگان و خصوصاً بندر شهید رجایی و همچنین متولیان امر در شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، تشکر کنم؛ چرا که ضرورت احداث این پایانه و مشکلات موجود را به خوبی درک کرده و تمامی همکاری های لازم را با ما داشته اند و این امر سبب شده تا این پروژه، با وجود طرح های توسعه ای متعدد در این بندر، به عنوان یکی از پروژه های اصلی استان هرمزگان مطرح شده و امور آن با جدیت پیگیری شود.

لازم به ذکر است این پروژه با محوریت شرکت سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات (ومعادن) و همچنین مشارکت سایر شرکت های بزرگ معدنی ایران همچون تجلی توسعه معادن و فلزات، شرکت های معدنی و صنعتی گلگهر، چادرملو و گهرزمین و شرکت سرمایه گذاری امید در حال انجام است.