گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۷۳۹۲۹
چهارشنبه ۲ خرداد ۱۴۰۳ ۸:۱۱

در مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا مطرح شد؛

نبود پایانه مکانیزه در بندر شهید رجایی خواب سرمایه به دنبال دارد

مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا (هیمکو) ساعت ۹ صبح روز دوشنبه ۳۱ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳، با حضور ۱۰۰ درصدی سهامداران، در محل شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات برگزار شد.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر، هدف از تاسیس شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا (هیمکو) ایجاد یک پایانه مکانیزه مواد فله معدنی در غرب بندر شهید رجایی است. با ایجاد این پایانه و به دلیل استفاده از تجهیزات مکانیزه، اتوماسیون و تکنولوژی‌های پیشرفته، علاوه بر افزایش سرعت و کاهش هزینه‌ها، بهبود قابل توجهی در ایمنی، بهداشت و محیط زیست حاصل خواهد شد.

محسن نادری، مدیرعامل هیمکو در حاشیه این مجمع در گفت‌وگویی بیان کرد: به علت نبود پایانه‏‏های مکانیزه‌ی تخلیه و بارگیری مواد فله معدنی در بندر شهید رجایی، در حال حاضر سرعت متوسط سیر واگن‏‏های حمل‏‏کننده این مواد به حدود ۳.۵ تا ۴ کیلومتر در ساعت رسیده است. در مقاطعی سرعت سیر این واگن‏‏ها از بندرعباس به منطقه گل‏‏گهر به دو سیر در ماه نیز می‌رسد؛ در حالی که باید این میزان حدود هفت تا نه سیر در ماه باشد.

نادری تاکید کرد: عدم تخلیه و بارگیری به موقع واگن‏‏های باری باعث کاهش بهره‏‏وری زنجیره ریلی شده و خواب سرمایه را در این صنعت ایجاد کرده است. ما در منطقه مانوری بندر شهیدرجایی شاهد این هستیم که واگن‌ها به انبار تبدیل شده‌اند و مواد فله معدنی حدوداً دو تا چهار هفته در آن‌ها باقی می‌ماند تا نهایتاً با روش سنتی و غیرمکانیزه، یعنی با بیل مکانیکی، تخلیه شود؛ علاوه بر اتلاف زمان، در حین این جابه‌جایی آلودگی و گردوغبار ایجاد می‌شود و همچنین بخشی از مواد معدنی بر روی زمین ریخته و خاک و آب را آلوده می‌کند.

وی ادامه داد: طبق محاسبات صورت‌گرفته، بازدهی زنجیره ریلی شامل پایانه، ریل، لوکوموتیو و واگن کمتر از ۳۰ درصد است.

نادری بیان کرد: صنایع معدنی نمی‌توانند تعهدات خود به مشتریان و حمل به موقع بار را نادیده بگیرند، بنابراین برای حمل از جاده استفاده کرده و مجبورند هزینه حمل جاده‌ای را به میزان دو برابر حمل ریلی پرداخت کنند؛ بنابراین حاشیه سود این صنایع کاهش یافته و رقابت در بازارهای جهانی را برای آن‌ها سخت می‌کند.

وی تاکید کرد: ما در بندرعباس مشکل اساسی در زمینه زیرساخت ریلی نداریم؛ بلکه عمده مسائل زمانی ایجاد می‌شوند که مواد فله معدنی به بندر می‌رسند و پایانه مکانیزه‌ای برای تخلیه این مواد و بارگیری در کشتی‌ها وجود ندارد و این روند باعث ترافیک شدید تریلی‌ها و قطارها در بندر شهید رجایی می‌شود.

مدیرعامل شرکت همراه جاده، ریل، دریا گفت: برای جلوگیری از این آسیب‌ها و پوشش همزمان لجستیکی بنادر و کارخانه‌های تولیدی، در حال احداث پایانه‌ای در منطقه غرب بندر شهید رجایی هستیم. در این پروژه قطار با عبور از خطوط انشعاب و مانوری بندر شهید رجایی در پارکینگ مخصوص توقف کرده و عملیات تخلیه و بارگیری را به صورت کاملاً مکانیزه انجام می‌دهد.

وی افزود: این پایانه تا روزی ۱۰ قطار را پوشش داده و در آن‌جا با استفاده از ابزار واگن‌برگردان عملیات تخلیه انجام شده و واگن‌های تخلیه شده مجدداً در سیر قرار می‌گیرند. احداث این پروژه امیدی را در شرکت‌های ریلی ایجاد کرده و کار پیچیده‌ای است، زیرا یک درهم‌تنیدگی و درهم‌آمیختگی نسبت به لجستیک در آن منطقه از قبل شکل گرفته و این کار جدید باید در دل فعالیت‌های قبلی انجام شود و نباید به آن‌ها لطمه‌ای وارد شود و باید به مرور زمان این چرخش از فعالیت‌های سنتی به سمت مکانیزه اتفاق بیفتد.

نادری درباره مزایای احداث این پروژه گفت: انجام این پروژه حدود ۳۰ تا ۳۵درصد بهره‌وری کلی حمل‌ونقل ریلی را بهبود می‌بخشد. در حال حاضر مجموع ظرفیت حمل ریلی بندرعباس حدود ۴ میلیون تن بوده که بهره‌برداری از این پروژه آن را به ۲۰ میلیون تن افزایش خواهد داد.

وی افزود: بودجه لازم برای احداث این پروژه بدون در نظر گرفتن تعدیل‌های آن حدود ۱۱هزار میلیارد تومان بوده که برای پوشش حمل ۱۰ میلیون تن مواد فله معدنی و یک میلیون تن گوگرد به صورت حمل ریلی در نظر گرفته شده است.

نادری مطرح کرد: با وجود آلایندگی زیست محیطی گوگرد، پایانه‌ای برای این مواد معدنی در بندرعباس وجود ندارد. در سال حدود ۲ تا ۳ میلیون تن گوگرد از روسیه ترانزیت و یک میلیون تن نیز از محل داخل کشور به بندرعباس حمل می‌شود. گوگرد به علت اینکه پایانه بارپذیر ندارد، با روش‌های سنتی به میزان نیم یا یک میلیون تن در سال پذیرش ترانزیت می‌شود. در این پروژه قرار است یک منطقه مکانیزه ایمن برای پذیرش و انبارش گوگرد

ایجاد شود.

وی افزود: تقریبا حدود ۲۲ فعال حوزه مواد فله معدنی در بندر شهید رجایی حضور داشته که همه آن‌ها امکان استفاده از ابزار سیستم انبارداری این پروژه را دارند و می‌توانند از ظرفیت‌های آن به عنوان نقطه اتصال بازار و پایانه استفاده کنند. در واقع در این پروژه، همکار ما سازمان بنادر بوده و به دنبال این هستیم که شرکت‌های لجستیکی و پایانه‌ای همان فعالیت‌های خود را با ابزار قوی‌تر انجام دهند. این پروژه نه‌تنها تهدیدی برای شرکت‌های موجود نبوده، بلکه باعث افزایش درآمدهای آن‌ها در نتیجه استفاده از ابزارهای جدید خواهد شد.

مدیرعامل هیمکو در ادامه گفت: درآمد یک پایانه‌دار ناشی از انجام فعالیت‌های بیشتر است؛ زمانی که یک پایانه‌دار سنتی با استفاده از این پایانه مکانیزه با ابزارهای نوین فعالیت کند، می‌تواند بهره‌وری خود را افزایش دهد. به عنوان مثال یک کشتی که ظرف مدت ۱۵ روز عملیات بارگیری را انجام می‌دهد با استفاده از این امکانات می‌تواند عملیات بارگیری را در مدت سه تا چهار روز، بدون جریمه و داخل یک محدوده ایمن، انجام دهد.

نادری در پایان بیان کرد: این پروژه در حال حاضر حدود ۱۱ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. تکمیل این پروژه با همپوشانی‌هایی که دارد حدود پنج سال زمان می‌برد. این پروژه را در شش سرفصل مستقل در قالب سه دوره ساخت و بهره‌برداری که به صورت موازی انجام می‌شود، تفکیک کرده‌ایم؛ به این صورت، یک دوره یک‌ساله مربوط به احداث سریع پایانه در خشکی است. دوره بعدی سه ساله بوده که شامل مکانیزه کردن بخش خشکی است. دوره بعدی پنج‌ساله بوده که شامل تمام‌مکانیزه کردن، احداث اسکله و تکمیل پروژه است.

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