

صادرات معدنی به صرفه از بندر شهید بهشتی چابهار

لطفا کمی درباره آغاز بکار اولین پروژه احداث ترمینال سبز تمام مکانیزه مواد معدنی و فولادی ایران در بندر شهید بهشتی چابهار توضیح بفرمایید.

شرکت توسعه تجارت زندگی، شرکت تخصصی خدمات دریایی و بندری است که پس از مطالعات گسترده در زمینه وجود خلاهای بندری و لجستیکی مربوط به صادرات و واردات کالا در بنادر شمالی و جنوبی به این نتیجه رسید که مشکلات غالب صادرکنندگان و واردکنندگان، درخصوص عدم مکانیزه بودن عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر است به ویژه در قسمت بارهای فله خشک که مواد معدنی یکی از مهمترین و پرتاثرترین آنها محسوب می شود.

ما تصمیم گرفتیم تا یک اقدام جدید و قابل ارائه در حد و اندازه خانواده بزرگ معدنی و فولادی کشورمان انجام دهیم. در مورد انتخاب محل پروژه و اسکوپ آن، مطالعات و جلسات متعددی با متخصصان صورت گرفت که درنهایت تصمیم بر آن شد تا محل احداث این پروژه را در بندر شهید بهشتی چابهار انتخاب شود. درنهایت با عقد قراردادی در سالروز آزادسازی خرمشهر، سوم خردادماه سال جاری، کار در بندر شهید بهشتی چابهار را آغاز شد.

هدف از اجرای این طرح چه بود؟

هدف این بود که بازه زمان بارگیری 3 تا 4روزه برای یک فروند کشتی 50 هزارتنی در بندر رجایی به بازه زمانی 20ساعت کاهش پیدا کند. درواقع سیستمی که قرار است راه اندازی شود در هر ساعت حدود 3 تا 3500 تن عملیات لودینگ انجام می دهد که این زمان برای یک کشتی 50 هزار تنی، حدود کمتر از 20ساعت خواهد بود.

علاوه بر این بارگیری همزمان 2 محموله غیر هم جنس در این ترمینال در آن واحد امکان پذیر است. مزیت دیگری که بندر چابهار در اختیار دارد، نزدیکی به بازارهای هدف همچون چین و هند است، این بندر خارج از محدود تنگه هرمز بوده و درگیر مباحث امنیتی و ... موجود در آن نمی شود.

نکته دیگرحایز اهمیت این بندر دارابودن آبخور بالای آن به نسبت دیگر بنادر جنوبی ایران است. در حال حاضر درفت حوضچه های بندر شهید بهشتی چابهار 14 تا 16.5متر است. درنتیجه می توان در این بندر کشتی های 80 هزار تنی و 120 هزارتنی را به راحتی و بدون در نظر گرفتن زمان جزر و مد دریا ، بارگیری کرد. این اتفاق باعث می شود قیمت تمام شده برای مشتری به صورت چشمگیری کاهش پیدا کند.

مزیت مهم دیگری که می توان نام برد معافیت های بسیار ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در بنادر چابهار است که با تخفیف های بسیار چشمگیری همراه است.

به طور مثال اکنون هزینه تخلیه بارگیری یک کشتی سنگ آهن در بندر عباس با محاسبه عوارض بندری و گمرکی چیزی در حدود 12 تا 13 هزار تومان است که این رقم در بندر چابهارچیزی در حدود 9 هزار تومان است که این موضوع در وضعیت فعلی یک تخفیف بسیار ویژه محسوب می شود.

تا زمان احداث ترمینال مکانیزه آیا برنامه ای جهت صادرات از آن بندر را به صورت سنتی دارید؟

در حال حاضر و تا زمانی که این ترمینال راه اندازی شود، یک زمین آسفالتی، 4 هکتاری از اداره کل سازمان بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گرفته شده و در آن باسکول و تجهیزات تخلیه و بارگیری را قرار داده ایم و به صورت سنتی همانند بندرشهید رجایی و بندر امام ، فعالیت های مذکور در حال انجام است. درواقع تصمیم بر راه اندازی این لاین گرفته شده و اعتقادمان بر این است که تخلیه و بارگیری با سرعت بیشتری نسبت به بندرعباس انجام می شود، زیرا ترافیک بارگیری ، زمان انتظار کشتی در لنگرگاه، ترافیک داخل بندر در چابهار وجود ندارد. گمرک و سازمان بنادر نیز در زمینه حمل و نقل نیز، مانور خوبی داشته اند و اکنون حدود 150هزار

تن بار برگشتی از بندر چابهار به نقاط مختلف کشور وجود دارد.

چه عملیاتی در چه زمانی برای تر مینال مواد معدنی و فولادی در نظر گرفته اید؟

بخش بزرگی از این پروژه، عملیات عمرانی خاکی و آبی میباشد زیرا در این پروژه 13 هکتاری باید به اندازه 5 هکتار از دریا را خشک و استحصال شود تا بتوان به قابلیت انبارش 15 میلیون تنی در سال دست یافت. برای اجرایی شدن این اقدام حداقل به 2 تا 3 سال زمان نیاز داریم.

همچنین در کنار اجرای فاز عمرانی، مباحث سفارش و خرید دستگاهها مکانیزه طرح انجام خواهد شد. در شرایط کنونی، بندر شهید بهشتی چابهار با لحاظ تخفیفهای موجود، حمل بار حدود 3 دلار در هر تن ارزانتر است.

میزان سرمایه گذاری برای اجرای پروژه بندر چابهار چه میزان است؟

سرمایه گذاری کل برای این پروژه حدود 80 میلیون دلار است که بخشی از آن ریالی و بخشی ارزی خواهد بود.

آیا هند برای حضور در این پروژه اعلام آمادگی کرده است؟

هندیها علاقه زیادی برای حضور در چابهار به ویژه بندر شهید بهشتی دارند که منجر به عقد قراردادی 10 ساله جهت خرید تجهیزات ترمینال کانتینری و اپراتوری این ترمینال است و قرارداد و حضور آنها هیچ ارتباطی به ترمینال مواد معدنی و فولادی ندارد زیرا این ترمینال به صورت اختصاصی در اختیار شرکت توسعه تجارت زندگی قرار دارد.

آیا وضع تحریمها بر موضوع خرید تجهیزات شما تاثیرگذار بوده است؟

تجهیزات مورد نیاز برای راه اندازی این ترمینال از اروپا خریداری خواهند شد؛ از آنجایی که هدف ما احداث اولین ترمینال سبز مواد معدنی و فولادی در ایران است خود را ملزم کرد تا دستگاههای مورد نیاز این پروژه که در دست بررسی برای خرید هستند با دارا بودن استانداردهای محیط زیستی اتحادیه اروپا باشند تا بتوان چابهار را به عنوان اولین بندر سبز در منطقه عنوان کرد. در همین رابطه بسیاری از شرکتهای اروپایی اعلام آمادگی کرده اند و مذاکراتی هم با چند شرکت انجام شده است. در این راستا می توان به اعلام آمادگی کشورهایی همچون آلمان، فرانسه و ایتالیا ... اشاره کرد.

بندر چابهار می تواند یک انقلاب معدنی ایجاد کند، نظر شما در این باره چیست؟

چابهار از پتانسیل بالقوه برخوردار است که کم کم قدرت بیشتری به خود می گیرد. اخیرا خانم نیکی هیلی نماینده امریکا در سازمان ملل اظهار کرده است چابهار را از لیست تحریمهای امریکا خارج شود تا این راه، مسیری برای ایجاد ارتباط بین هند و افغانستان باشد. این موضوع می تواند نوید خوبی برای ایران باشد، زیرا افغانستان به غیر از چابهار راه دیگری ندارد. کشورهای CIS نیز چاره ای جز استفاده از بندر چابهار برای ورود به آبهای آزاد را ندارند.

البته این موارد تنها تحلیلهایی است که مطرح می شود اما تنها مواردی که به واقعیت قابل رویت است، حضور 2 مجموعه بزرگ صنعتی در چابهار از جمله فولاد مکران و پتروشیمی نگین مکران است که در کنار این 2 طرح نیز زمزمه هایی از حضور چند شرکت به صورت کنسرسیوم نیز از سوی گلگهر کرمان، فولاد مبارکه اصفهان و ذوب آهن اصفهان برای تولید 10 میلیون تن فولاد جهت صادرات در منطقه آزاد چابهار به گوش میرسد.

در واقع این موارد در این منطقه می تواند نوید بخش اتفاقی بزرگ باشد، که بندر چابهار به عنوان یکی از حلقه های حیاتی این زنجیره می تواند نقشی مهمی ایفا کرد.

مجموعه های معدنی بخش خصوصی چه همکاری هایی با شما داشته اند؟

متأسفانه از همکاری دوستان بخش خصوصی و معادن دولتی بازخورد مناسبی دریافت نشده است حتی زمانی که اعلام شد تا بار را از ترمینال سنتی این منطقه صادر کنند و این شرکت میتواند در سود و زیان آن شریک شود، اما تلاشی در جهت ارسال محموله صادراتی دیده نشده و این درحالی است که فعالان معدنی خود میدانند در نهایت ناچار به حضور در این منطقه به لحاظ سرعت و صرفه اقتصادی

هستند و چاره‌ای جز این اقدام، برای ایشان وجود ندارد. البته جای امیدواری است که در مذاکره با چند بخش خصوصی تفاهمات اولیه جهت صادرات محصولات این شرکت‌ها از این بندر صورت گرفته است. لازم به ذکر است که این ترمینال قابلیت صادرات انواع سنگ آهن، کنسانتره، گندله، آهن اسفنجی، مس، کنسانتره مس، کرومیت، شمش، بلوم، بیلت و تمامی محصولات نهایی فولاد را دارد. از این رو عنوان پروژه، نخستین ترمینال مکانیزه معدنی و فولادی کشور است. در این راستا خرید دستگاه برای انتقال فولاد به کشتی به صورت مگنتی در دستور کار قرار گرفته است.

همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، همچنین ایمیدرو را در این باره چطور ارزیابی می‌کنید؟

جلسات متعددی با معاونان محترم وزیر صمت به ویژه دکتر کرباسیان انجام شده که در این راستا منجر به نامه نگاری‌هایی جهت معرفی پتانسیل‌های چابهار جهت صادرات انجام گرفته است. اما به طور کلی نیازمند تلاش جمعی است تا پیش از راه‌اندازی ترمینال مکانیزه خط حرکتی صادرکنندگان به سمت چابهار ایجاد شود.

