

جایگاه حمل و نقل در زنجیره ارزش صنایع فولادی بررسی شد

گلوگاه‌های صنایع فولاد

زنجیره ارزش در صنایع فولاد و خدمات وابسته بخش قابل توجهی از شبکه حمل و نقل را درگیر می‌کند. این سهم هم در شبکه ریلی و هم جاده‌ای قابل توجه است. در نشست کارشناسی درباره یکی از حلقه‌های زنجیره ارزش یعنی حمل محمولات معدنی و رسیدن آن به کارخانجات فولاد و چالش‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای آن بحث شده است. کارشناسانی که در این بحث شرکت دارند آقایان محسن محمدی معاون مدیرعامل شرکت توسعه عمران و مدیریت منطقه گل گهر، سبحان نظری دبیر انجمن شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته و محمدکاظم صباغی‌هرندی مدیر ارشد خدمات فنی و پشتیبانی فولاد دیدگاه‌های خود را مطرح کردند.

سبحان نظری:

حمل و نقل ما بر سیستم گران قیمت جاده‌ای بنا شده است

فلسفه ایجاد حمل و نقل ریلی برای انبوه‌بری بار و مسافر است. هرچه واحد حمل به‌ازای واحد نقلیه بیشتر باشد، نرخ حمل کمتر می‌شود و از این نظر حمل و نقل دریایی سرآمد مدهای مختلف حمل و نقل است. واقعیت مشهودی که در ۲۰ اقتصاد برتر دنیا بر اساس GDP وجود دارد این است که در بخش حمل و نقل درون‌سرزمینی بیشتر از شیوه حمل و نقل ریلی استفاده می‌کنند. کشورهای هم که آبراه‌های داخلی دارند علاوه بر حمل و نقل ریلی به حمل آبی نیز متکی هستند. اگر سهم بخش ریلی در حمل و نقل بار را به‌طور متوسط در این ۲۰ کشور بررسی کنیم می‌بینیم حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد سهم بخش ریلی است. برای مثال در روسیه نزدیک به ۹۰ درصد جابه‌جایی بار برعهده شبکه ریلی است. در این کشور سهم حمل مسافر در بخش ریلی هم به همین میزان است. البته روسیه در زمینه ریلی کشور خاصی است و اتکای این کشور به ریل در دنیا رتبه نخست را دارد.

در ایران در بخش حمل و نقل بار نزدیک به ۱۰ درصد سهم بخش ریلی است و در بخش مسافری نیز حدود ۵ درصد از حمل و نقل عمومی سهم بخش ریلی است. اگر خودروهای سواری را هم حساب کنیم سهم بخش مسافری با ریل حدود یک درصد می‌شود. می‌توان دید که ایران مانند کشورهای دیگر ۲۰ اقتصاد برتر دنیا عمل نکرده است و حمل و نقل خودش را متکی بر سیستم گران قیمت حمل و نقل جاده‌ای بنا کرده است که دلایل مختلفی دارد. از مهم‌ترین دلایل این اتکا که همه روی آن توافق دارند استفاده از سوخت بسیار ارزان قیمت است. در بخش جاده‌ای نهاده انرژی مورد نیاز یعنی گازوئیل را آن قدر ارزان و

نزدیک قیمت صفر عرضه می‌کنیم که باعث می‌شود بهای تمام‌شده حمل و نقل جاده‌ای پایین باشد. این قیمت ارزان سوخت باعث شده برای کارخانه چند میلیون تنی فولاد یا یک معدن چند ده میلیون تنی استفاده از حمل و نقل جاده‌ای عیب به حساب نیاید. اگر وضعیت ایران را با کشورهای دیگر مقایسه کنیم خلا محسوسی را خواهیم دید که قاعدتا باید برای این خلا چاره‌ای بیندیشیم و اگر این اتفاق نیفتد با گلوگاه توسعه‌ای در اقتصاد مواجه خواهیم شد. در حال حاضر هم معتقدم یکی از گلوگاه‌های مهم فراروی توسعه اقتصادی کشور گلوگاه لجستیک و حمل و نقل است. هر صنعت بزرگی هم اگر بخواهد در کشور رشد و توسعه پیدا کند باید در نخستین اقدام گلوگاه لجستیک خود را رفع کند. همچنان که برخی صنایع به مشکل برق یا گاز خورده‌اند اگر فکری به حال لجستیک نکنند به همین زودی‌ها به مشکل لجستیک هم خواهند خورد و باید پیشفراوان قدم جلو بگذارند و این گره‌ها و گلوگاه‌ها را باز کنند.

محمدی:

در جانمایی‌ها برای احداث کارخانه‌ها، جایگاهی برای حمل و نقل ندیده‌ایم

در فرآوری محصولات فرض بر این است که زنجیره‌ای وجود دارد و بخشی از این زنجیره حمل و نقل است. این دو بخش تأثیر دوسویه روی هم دارند؛ به این معنا که صنایع فولادی می‌توانند شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای را تحت تأثیر قرار بدهند و همچنین شبکه حمل و نقل می‌تواند فرصت‌هایی را که در اختیار صنایع است تبدیل به منافع کند. مشکل اصلی این است که نتوانستیم ارتباط برد-برد بین صنایع و حمل و نقل ایجاد کنیم. منطقه‌ای را در نظر بگیرید که قرار است ۳۱ میلیون تن کنسانتره در آن محل تولید شود. بخشی از این میزان قرار

است در داخل منطقه مصرف و بخش دیگر صادر شود. ما در جانمایی‌هایی که برای احداث کارخانه‌ها شده جایگاهی برای حمل و نقل ندیده‌ایم! همیشه بین طرح‌های جامعی که می‌نویسیم و برنامه اجرایی که صنایع دارند و شبکه حمل و نقلی که قرار است این طرح‌ها را به هم وصل کند ارتباطات را به اندازه کافی ندیده‌ایم و بیشتر اوقات درگیر مشکلات دیگر در زنجیره ارزش هستیم. اگر بتوانیم عدم ارتباط بین طرح‌های جامع و اقتضائات حمل و نقل را حل کنیم شاید بخشی از معضلات و چالش‌های اصلی حل شود و بتوانیم چشم‌انداز واقعی از کاری که در نظر داریم داشته باشیم.

صباغی‌هرندی:

به دلیل کمبودهای زیرساختی در بخش ریلی، فولادی‌ها مجبور به استفاده از حمل جاده‌ای هستند

در حال حاضر حمل با شیوه‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی صورت می‌گیرد که در آینده با توجه به نیاز بیشتر به سنگ آهن حمل دریایی نیز به این شیوه‌ها اضافه خواهد شد.

اگر مقایسه‌ای بین حمل و نقل ریلی و جاده‌ای داشته باشیم می‌بینیم حمل توسط ریل مزایای زیادی دارد از جمله مقرون به صرفه بودن. در کشور ایران به دلیل مناسب نبودن زیرساخت‌های حمل ریلی مجبوریم از حمل جاده‌ای استفاده می‌کنیم و حمل جاده‌ای حدود ۷ درصد بیشتر از حمل ریلی است. در حالی که در دنیا عکس این موضوع را شاهد هستیم و اگر زیرساخت‌های ریلی درست شود صنایع فولادی مطمئناً به سمت استفاده بیشتر از حمل ریلی روی خواهند آورد.

مزیت بعدی حمل توسط ریل، حفظ محیط‌زیست و کاهش تولید آلاینده‌ها است. طبق برآوردهای

کارشناسی صورت گرفته در حمل و نقل جاده‌ای میزان تخریب محیط‌زیست و تولید آلاینده‌ها ۸ برابر شیوه حمل و نقل ریلی است. ضمن این که در حمل ریلی شاهد بالا بودن ضریب ایمنی بار، افزایش امنیت حمل بار، کاهش دور ریز مواد اولیه و... هستیم که قیمت تمام شده را کاهش می‌دهد و باعث رقابتی شدن محصول تولیدی می‌شود. شرکت‌های فولادی هم تلاش می‌کنند با توجه به مزایای فوق بیش از ۹۰ درصد حمل مواد را توسط ریل انجام دهند.

برای تحقق چشم‌انداز باید شبکه ریلی از ۱۲ هزار کیلومتر به ۲۵ هزار کیلومتر برسد که برای این کار نیاز به سرمایه‌گذاری ۳۵۰۰ میلیون یورویی داریم و برای انجام این کار نیاز است تا نگاه حکومت به بخش ریلی تغییر کند. ما در تولید فولاد جایگاه دهم را در دنیا داریم و در ریل رتبه ۲۳ را داریم یعنی در بخش ریلی نسبت به میزان تولید فولاد ۱۳ جایگاه عقب هستیم و در بخش حمل ریلی به دلیل کمبودهای زیرساختی، فولادها را مجبور به استفاده از حمل جاده‌ای هستند. برای این که بتوانیم این عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم حکومت باید برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جذابیت‌های لازم را ایجاد کند تا بتوانیم به میزان نرمال برسیم.

صنایع فولاد، سودآور یا هزینه‌ساز؟

سبحان نظری: به‌عنوان دبیر انجمن شرکت‌های ریلی صادقانه اعتراف می‌کنم اگر سرمایه کافی داشته باشم به جای ریل و حمل و نقل لجستیک در صنعت فولاد سرمایه‌گذاری می‌کنم. صنایع فولادی و معدنی حاشیه‌های سود بسیار بالا و رویایی دارند. قیمت‌ها در اقتصاد ما به‌گونه‌ای تنظیم شده است که در طول زنجیره ارزش این حلقه‌های مختلف نسبت سود به سرمایه‌گذاری‌شان یکنواخت نیست و اختلاف فاحش باهم دارند. در شرکت‌های بزرگ فولادی شاهد هستیم که نسبت سود به مبلغ فروش بالای ۵۰ درصد است و اگر صورت‌های مالی تلفیقی شرکت‌های بزرگ فولادی را در سایت کدال ببینید مشاهده خواهید کرد که برای مثال صورت مالی تلفیقی فولاد مبارکه ۱۰۰ هزار میلیارد تومان فروش بوده است و حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان سود خالص پس از کسر مالیات و... داشته‌اند. نتیجه این است که صنایع فولادی و معدنی سودهای بسیار بالایی کسب می‌کنند به بهای بیچارگی لجستیک، صنعت برق و گاز. البته مقصر صنایع نیستند بلکه حاکمیت است که طوری برنامه‌ریزی کرده است که به این نتیجه برسیم.

چاره‌ای جز این نداریم که قیمت‌ها را واقعی کنیم. اگر قیمت‌ها آزاد باشد آن موقع کارخانه‌های فولادی

به این نتیجه می‌رسند که حمل ریلی مقرون به صرفه است و همین باعث می‌شود استقبال از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی صورت بگیرد و جذابیت ایجاد شود. توصیه من این است که قیمت‌ها واقعی شوند و همه حلقه‌های زنجیره ارزش سودآور باشند. همان‌طور که پیش از این هم عرض کردم باید عده‌ای پیش‌قراول خارج از حاکمیت یا پیش‌بگذارند تا حوزه حمل و نقل ریلی توسعه پیدا کند و گلوگاه صنایع فولادی و صنایع دیگر رفع شود و این پیش‌قراول کسی نیست جز خود صنایع فولادی. صنعت فولاد باید خودخواهانه اما آینده‌نگرانه به جای توسعه طرح‌های فولادی با این پیش‌فرض که نیاز لجستیک این صنعت برون‌زا تامین خواهد شد باید در حوزه لجستیک سرمایه‌گذاری کند و آینده خودش را نجات دهد.

سرمایه‌گذاری فولادی‌ها در بخش ریلی از سودشان خواهد کاست

صباغی‌هرندی: بحثی که در مورد سود مطرح شد کاملاً درست است و صنایع فولادی سودهای خوبی کسب کردند. منتها در سال‌های پیش محدودیت انرژی قابل توجهی وجود نداشت اما در حال حاضر محدودیت برق سه‌ماهه در تابستان و محدودیت گاز یک ماه و نیم در زمستان و همچنین چالش‌هایی در حوزه آب داریم که ۴۲ این محدودیت‌ها صدمات زیادی در زمینه تولید فولاد ایجاد کرده است.

بخش ریلی مزایای زیادی برای صنعت فولاد دارد و اگر نتوانیم مواد را با ریل حمل کنیم هم به لحاظ هزینه‌ها و هم فرآیند تولید دچار چالش شویم. به همین منظور فولاد مبارکه باز هم به اجبار در بخش ریل و ناوگان و لکوموتیو مشارکت‌هایی را شروع کرده است و در توسعه زیرساخت‌ها کارهایی را در حال انجام هستیم. همه این سرمایه‌گذاری‌ها باعث خواهد شد در سال‌های آینده سود شرکت‌های فولادی کمتر شود.

باید به فکر استفاده از فناوری‌های روز چرخه تولید فولاد باشیم

محمدی: این که حاشیه سود در زنجیره ارزش فولاد متوازن نیست را قبول داریم ولی وقتی شرکت فولادی وارد سرمایه‌گذاری در حوزه برق یا ریل می‌شود با توجه به قوانین و مواردی که وجود دارد استفاده‌کننده از این سرمایه‌گذاری‌ها فقط خود شرکت فولادی نیست و اینجا با تناقض‌هایی روبه‌رو هستیم.

مساله دیگر که باید به آن توجه داشته باشیم این است که تا سال ۲۰۵۰ چرخه قراضه‌ای که در طبیعت

ایجاد کرده‌ایم بیش از ۵۰ میلیارد تن است که سالانه حدود ۲ میلیارد تن هم به آن اضافه می‌شود. اگر نتوانیم سنگ آهن را استخراج کنیم و از آن استفاده کنیم در آینده به آن نیازی نخواهیم داشت و برای ما ارزش اقتصادی نخواهد داشت. پس باید از همین الان به فکر استفاده از فناوری‌های روز و به‌روز کردن چرخه تولید فولاد باشیم و بتوانیم از قراضه‌ها در تولید فولاد استفاده کنیم.

سرمایه‌گذاری در خرید ناوگان برای فولادی‌ها در مقایسه با سودشان قابل قیاس نیست

سبحان نظری: فکر کنم از صحبت‌های من برداشت اشتباه شد و باید اصلاح کنم. اصلاً اعتقادی به این ندارم که شرکت‌های فولادی باید در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کنند چون اساساً این کار را وظیفه دولت می‌دانم. ما در سیستم حمل و نقل ریلی دو بخش داریم، شبکه ریلی و ناوگان. مالکیت شبکه ریلی با دولت است و توصیه‌ای هم نمی‌کنم فولادی‌ها در این بخش سرمایه‌گذاری کنند اما دولت با هر بهانه‌ای بوده شرکت‌های فولادی را وارد این کار کرده است. بخش دیگر ناوگان ریلی است که کاملاً خصوصی است و دولت به هیچ عنوان حق ندارد در این بخش ورود کند و ناوگان جدیدی وارد کند. سخن من این بود که برای بخش خصوصی مستقل اصلاً جذابیتی وجود ندارد تا بخواهد در حوزه خرید ناوگان سرمایه‌گذاری کند چون سود در این حوزه بسیار پایین است و دوره بازگشت سرمایه‌گذاری حدود ۲۰ سال است. البته دولت مشوق‌هایی مثل استفاده از ماده ۱۲ روی کاغذ آورده است اما به سختی می‌شود از تسهیلات آن استفاده کرد، چون پولی ندارد تا بخواهد به علاقه‌مندان سرمایه‌گذاری در این بخش بدهد.

توصیه من این است که به جای این که مثلاً فولاد مبارکه منتظر باشد تا یک شرکت بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند و ناوگان بخرد تا بارهای آن را جابه‌جا کند، خود فولاد مبارکه وارد این حوزه شود و در خرید ناوگان سرمایه‌گذاری کند. البته این گزینه هم گزینه بهینه‌ای نیست و گزینه بهینه‌ای که در بلندمدت حاصل شود این است که قیمت انرژی واقعی شود. در واقع در این شرایطی که قرار داریم، این کار مصداق از چاه در آمدن و رفتن در چاله است. اساساً سرمایه‌گذاری در خرید ناوگان برای شرکت‌های فولادی یا شرکت‌های معدنی در مقایسه با سودهایی که به دست می‌آورند اصلاً قابل قیاس نیست و به اندازه‌ای نیست که بخواهند منتظر شرکت‌های ریلی بمانند.