گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۹۰۵۳
دوشنبه ۱۳ اسفند ۱۴۰۳ ۱۴:۲۶

تحول در زنجیره تأمین فولاد: از چالش‌های حمل‌ونقل تا خودکفایی کاتالیست‌ها در ایران

س از بررسی اقدامات زیرساختی هلدینگ سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات (ومعادن) در حوزه انرژی و تأمین مواد اولیه، اکنون به دو حوزه کلیدی دیگر می‌پردازیم که نقش بسزایی در پایداری و رشد صنعت فولاد کشور دارند: حمل‌ونقل و تأمین مواد حیاتی مانند کاتالیست‌ها. این دو حوزه، به‌عنوان حلقه‌های حیاتی زنجیره تأمین فولاد، مستقیماً بر هزینه‌های تولید، میزان بهره‌وری و قدرت رقابتی شرکت‌های صنعتی اثرگذار هستند.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت خبرگزاری گزارش خبر، پس از بررسی اقدامات زیرساختی هلدینگ سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات (ومعادن) در حوزه انرژی و تأمین مواد اولیه، اکنون به دو حوزه کلیدی دیگر می‌پردازیم که نقش بسزایی در پایداری و رشد صنعت فولاد کشور دارند: حمل‌ونقل و تأمین مواد حیاتی مانند کاتالیست‌ها. این دو حوزه، به‌عنوان حلقه‌های حیاتی زنجیره تأمین فولاد، مستقیماً بر هزینه‌های تولید، میزان بهره‌وری و قدرت رقابتی شرکت‌های صنعتی اثرگذار هستند.

چالش‌های حمل‌ونقل؛ گلوگاهی برای صادرات

یکی از چالش‌های اساسی صنایع معدنی و فولادی کشور، مشکلات زیرساختی حمل‌ونقل است که هزینه‌های مضاعفی را بر دوش تولیدکنندگان گذاشته و حاشیه سود آن‌ها را کاهش داده است. شرکت‌هایی مانند گل‌گهر، چادرملو و گهرزمین که محصولات فله معدنی خود را برای صادرات به بندر شهید رجایی ارسال می‌کنند، با ترافیک شدید کامیون‌ها، عدم مکانیزاسیون اسکله و تأخیرهای چند هفته‌ای در فرآیند تخلیه مواجه هستند.

این تأخیرها باعث می‌شود واگن‌های قطار به انبارهای موقت کالا تبدیل شوند و در حالی که در شرایط عادی باید حداقل ۸ تا ۹ سیر قطار در ماه انجام شود، در بهترین حالت تنها ۳ یا ۴ سیر اتفاق می‌افتد. این موضوع، هزینه حمل‌ونقل را چندبرابر کرده و قدرت رقابت محصولات ایرانی در بازارهای بین‌المللی را کاهش داده است.

هیمکو؛ پروژه‌ای برای تحول زیرساخت‌های لجستیکی

در راستای حل این معضلات، هلدینگ «ومعادن» در سال ۱۳۹۶، با مشارکت شرکت‌های بزرگ معدنی و صنعتی کشور (گل‌گهر، گهرزمین، چادرملو، سرمایه‌گذاری امید و سپس تجلی)، شرکت مدیریت بین‌المللی همراه جاده ریل دریا (هیمکو) را برای احداث یک پایانه مکانیزه معدنی در غرب بندر شهید رجایی راه‌اندازی کرد.

پروژه لجستیکی غرب بندر شهید رجایی تاکنون ۱۲ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و قرار است تا پایان سال ۱۱۱۰ میلیارد تومان سرمایه جدید از محل آورده نقدی سهامداران به آن تزریق شود.

تبدیل انبارهای بندر شهید رجایی به انبارهای ریلی، یکی از کلیدی‌ترین اقدامات در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی این بندر است. این تغییر، با اتصال مستقیم انبارها به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور، فرآیند تخلیه و بارگیری را مکانیزه کرده و بهره‌وری را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهد.

پیشروی در دریا نیز یکی دیگر از بخش‌های مهم این پروژه بوده که بخشی از منطقه اول استحصالی آن، با سنگ‌ریزی در دریا تثبیت شده است.

علاوه بر این، مساحت انبارها از طریق استحصال دریا دو برابر خواهد شد و توسعه خطوط ریلی تا موقعیت پروژه، امکان جابجایی کالاها را سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر می‌کند. با اجرای این برنامه، واگن‌های قطار مستقیماً در داخل انبارهای مکانیزه بارگیری و تخلیه خواهند شد که به بهینه‌سازی زمان انتقال کالاها و افزایش ظرفیت عملیاتی بندر کمک خواهد کرد. این اقدامات، بندر شهید رجایی را به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی کشور با استانداردهای بین‌المللی تبدیل خواهد کرد.

با تکمیل این پروژه، ظرفیت بندر شهید رجایی برای صادرات مواد معدنی ۱۰ میلیون تن در سال افزایش می‌یابد و امکان پوشش ۷۰ درصد از بار معدنی منطقه از طریق خطوط ریلی فراهم خواهد شد. این اقدام، علاوه بر کاهش فشار بر جاده‌ها، باعث بهینه‌سازی حمل‌ونقل ریلی کشور و افزایش بهره‌وری خواهد شد.

توسعه صنعت کاتالیست؛ گامی در مسیر خودکفایی

یکی از دیگر چالش‌های صنعت فولاد کشور، وابستگی به واردات کاتالیست‌های موردنیاز احیای مستقیم آهن (DRI) است. در حال حاضر، دو فناوری میدرکس (Midrex) و پرد (PERED) در کشور برای تولید آهن اسفنجی به کار می‌روند که نیازمند کاتالیست‌های پیشرفته هستند. اما وابستگی به واردات این مواد استراتژیک، همواره یکی از دغدغه‌های اصلی صنعت فولاد بوده است.

«گسترش کاتالیست ایرانیان»؛ حرکت راهبردی ومعادن برای بومی‌سازی

هلدینگ ومعادن، با درک اهمیت این موضوع، برای توسعه شرکت گسترش کاتالیست ایرانیان سرمایه‌گذاری کرده است و این شرکت توانسته طی مدت کوتاهی ۳۰ درصد از نیاز داخلی به کاتالیست‌های DRI را تأمین کند. سرمایه‌گذاری گسترده در این حوزه، نه‌تنها موجب کاهش وابستگی به واردات شده، بلکه زمینه را برای کاهش هزینه‌های تولید و افزایش رقابت‌پذیری صنعت فولاد ایران فراهم کرده است.

نکات کلیدی درباره شرکت گسترش کاتالیست ایرانیان:

افزایش ظرفیت تولید:

سال ۱۳۹۹: کمتر از ۱۵ تن

سال ۱۴۰۳: حدود ۱۲۰۰ تن

برنامه ۱۴۰۴: دستیابی به ظرفیت ۲۵۰۰ تن

چشم‌انداز آینده: بیش از ۳۰۰۰ تن در سال‌های بعد

گسترش زیرساخت‌های تولید:

زیربنای کارخانه در سال ۱۳۹۹: ۶۰۰۰ متر مربع

زیربنای فعلی: ۱۲۰۰۰ متر مربع (۲ برابر شده)

برنامه توسعه: ۸۰۰۰ متر مربع جدید در دستور کار

متنوع‌سازی سبد محصولات:

ابتدا: تولید ۲ نوع کاتالیست

سال ۱۴۰۲: ۶ نوع کاتالیست

برنامه ۱۴۰۴: تولید ۱۲ نوع کاتالیست

چشم‌انداز بلندمدت: تولید ۲۳ نوع کاتالیست برای صنایع فولاد و پتروشیمی

افزایش اشتغال‌زایی:

سال ۱۳۹۹: ۳۵ نفر نیروی انسانی

سال ۱۴۰۳: بیش از ۲۰۰ نفر

پیش‌بینی برای ۱۴۰۴: ۴۰۰ نفر اشتغال مستقیم

گام‌های بعدی؛ ورود به بازارهای بین‌المللی

هدف نهایی این سرمایه‌گذاری، ورود به بازارهای بین‌المللی است. برنامه اولیه شامل صادرات کاتالیست به کشورهای منطقه و در ادامه، ورود به بازارهای اروپایی خواهد بود. این استراتژی، با کاهش وابستگی کشور به واردات و ایجاد ارزش افزوده در صنایع پایین‌دستی، ایران را به یکی از مراکز اصلی تولید کاتالیست در منطقه تبدیل خواهد کرد.

نگاه بلندمدت «ومعادن» به توسعه زیرساخت‌های کلیدی

سرمایه‌گذاری‌های هلدینگ «ومعادن» در حوزه حمل‌ونقل و تولید مواد حیاتی صنعت فولاد، نشان از نگاه راهبردی این شرکت به توسعه پایدار و افزایش رقابت‌پذیری صنایع معدنی و فولادی کشور دارد. ایجاد زیرساخت‌های مکانیزه حمل‌ونقل و توسعه ظرفیت تولید داخلی کاتالیست‌ها، نه‌تنها

هزینه‌های تولید را کاهش می‌دهد، بلکه مسیر را برای رشد صادرات و حضور مؤثرتر ایران در بازارهای جهانی هموار می‌کند.

آنچه مسلم است، هلدینگ «ومعادن» بار دیگر ثابت کرده که پیش از آنکه مشکلات به بحران تبدیل شوند، راه‌حل‌های مؤثر و بلندمدتی را برای آینده صنعت کشور ارائه می‌دهد.