

بازار جهانی سیمان و سهم ما

"جزو بهترین های سیمانیم"

افزایش بهره‌وری کارکنان، تأمین به موقع قطعات مورد نیاز و جلوگیری از توقفات، تغییر رنگ و عدم یکنواختی کیفیت محصولات، از اقدامات ضروری برای رفع مشکلات موجود می‌باشند.

اقتصاد ایران: خروج سیمان از سبد حمایتی دولت، چه تأثیری بر فعالیت‌های این صنعت داشته و آیا کشور از لحاظ تولید سیمان به خودکفایی کامل و واقعی رسیده است؟

خروج سیمان از سبد حمایتی دولت و امکان پذیر شدن صادرات، این محصول را در معیارهای جهانی، رقابتی نموده و به این ترتیب، کیفیت سیمان ایرانی در قالب استانداردهای بین‌المللی تأیید شده است. گفتنی است این اقدام، افزایش رضایت عرضه کنندگان و مصرف کنندگان را هم به دنبال داشته است.

صنعت سیمان با برنامه ریزی‌های قبلی انجام پذیرفته، اکنون در سطح کشور به خودکفایی رسیده است. همچنین نیازهای داخلی در اکثر مناطق کشور به خوبی پاسخ داده می‌شوند و حتی ظرفیت بالایی برای صادرات وجود دارد. به طوری که سال گذشته صادرات ۵/۵ میلیون تُن سیمان و کلینکر، تحقق یافته و برای سال جاری حدود ۸ میلیون تُن صادرات هدف گذاری شده است. به علاوه، طبق پیش‌بینی‌ها و با بهره‌برداری از طرح‌های جدید سرمایه‌گذاری در صنعت سیمان، رتبه نهم ایران در تولید این کالا به رتبه هفتم ارتقا خواهد یافت.

اقتصاد ایران: با توجه به این که سیمان تأثیر گسترده‌ای بر صنایع و بخش‌های اقتصادی کشور بر جای می‌گذارد، چه راهکاری برای توقف نوسان قیمتی این محصول پیشنهاد می‌کنید؟

نوسان قیمت سیمان در بازارهای داخلی - به ویژه در مناطق سردسیر - ناشی از تغییر فصول و محدودیت زمانی انجام امور ساختمانی و پروژه‌های زیربنایی است. ذخیره سازی مناسب سیمان و کلینکر، مدیریت مصرف، نظارت دقیق بر فرآیند توزیع توسط نهادهای مرتبط، فروش و رساندن سیمان به دست مصرف کننده نهایی و حذف واسطه‌ها و دلالت می‌توانند از راهکارهای مؤثر در این زمینه باشند.

اقتصاد ایران: رکود اقتصادی داخلی و جهانی چه تأثیری بر صنعت سیمان کشور داشته است؟

صنایع سیمان از نظر پراکندگی جغرافیایی خود در سطح کشور، تأثیرات متفاوتی را از این امر می‌پذیرند. برخی از کارخانجات کشور نظیر سیمان صوفیان به دلیل بازار مساعد، تأثیر معناداری از رکود جهانی ندیده و برخی دیگر جهت خنثی نمودن تأثیرات این رکود، به اقداماتی نظیر صادرات و فروش اعتباری روی آورده‌اند. در کل به نظر بنده،

مصاحبه ماهنامه «اقتصاد ایران» با دکتر محمدباقر عالی، مدیر عامل شرکت سیمان صوفیان

خارجی و صادرات سیمان چگونه است؟

در سال ۸۸ کل تولید داخلی سیمان ۵۲/۲ میلیون تُن بوده است. در این سال، نه تنها وارداتی صورت نگرفته، بلکه حدوداً ۵/۵ میلیون تُن سیمان و کلینکر به خارج از کشور صادر شده است. کشورهای چین، هند و ترکیه، عمده‌ترین صادر کنندگان سیمان به کشورهای منطقه به شمار می‌روند و پاکستان،

از پتانسیل‌های لازم جهت صادرات این کالا به کشورهای منطقه برخوردار است.

در حال حاضر، صادرات سیمان چین کاهش یافته است. علاوه بر این، برآورد می‌شود به علت افزایش همزمان مصرف سیمان و حجم سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در هند، افزایش قابل توجهی در صادرات این کشور وجود نداشته باشد. این امر فرصت لازم را برای کشورهای ایران، عربستان سعودی و ترکیه برای در اختیار گرفتن بازار سیمان خاورمیانه فراهم می‌نماید.

اقتصاد ایران: مشکلاتی که تولید کنندگان سیمان در کشور با آن دست به گریبان‌اند چه مواردی هستند و چه راهکارهایی را برای رفع آنها ارائه می‌کنید؟

اجرای طرح تحول اقتصادی و تبعات آن، از دغدغه‌های اصلی صنایع سیمانی کشور می‌باشد. وجود رقابتی سرسخت در این حوزه - به خصوص در بحث قیمت گذاری - از دیگر مشکلات پیش روی واحدهای تولیدی سیمان می‌باشد. اخیراً کاهش غیرمنطقی و شکستن قیمت‌ها از طرف رقبا به واسطه آفت بسیار محسوس کیفیت و ایجاد اختلال در بازار سیمان از اقداماتی بوده است که کشورهایی همچون چین انجام داده‌اند.

همچنین به دلیل فقدان مدیریت یکپارچه در شرکت‌های سیمانی، شاهد جنگ قیمتی بین آنها - به ویژه در حوزه صادرات به بازارهای هدف - هستیم. تولید مازاد بر مصرف و پیشی گرفتن عرضه از تقاضا، از دیگر نگرانی‌های آینده این صنعت به شمار می‌رود که هم‌اکنون بسیاری از کارخانجات تولید سیمان با آن مواجه‌اند.

در این بین، مواردی همچون تأمین اعتبارات لازم جهت اجرای طرح توسعه شرکت، مدیریت بر عملکرد،



اقتصاد ایران: لطفاً به اختصار در مورد وضعیت فعلی سیمان کشور توضیحاتی را ارائه فرمایید؟

همان طور که می‌دانید در سال‌های گذشته، با افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت سیمان و به تبع آن، افزایش حجم تولید، ظرفیت فعلی کارخانه‌های سیمان کشور به بیش از ۶۵ میلیون تُن رسیده و ۵۹ کارخانه به طور متوسط با ۹۵

درصد ظرفیت اسمی خود در حال فعالیت هستند. این رشد به سبب افزایش مصرف سیمان در کشور، به دلایلی همچون افزایش جمعیت، اجرای پروژه‌های عظیم زیربنایی و سرمایه‌گذاری دولت در آنها و همچنین رشد سریع شهرنشینی و برنامه‌های دولت در زمینه نوسازی بافت‌های فرسوده و طرح‌های عظیم مسکن مهر اتفاق افتاده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهند که تا قبل از سال ۸۶ همواره به علت محدودیت‌های تولید، مصرف سیمان تابعی از تولید آن بوده، به طوری که بخشی از تقاضای بالقوه سیمان به علت عدم تولید، بی‌پاسخ مانده است. در واقع، هر میزان سیمان که تولید شده، برای آن تقاضا به وجود آمده است. اما این شرایط از سال ۸۷ تغییر کرده‌اند و مازاد عرضه‌ای به وجود آمده که مهمترین دلیل آن، افزایش تولید به سبب بهره‌برداری از طرح‌های سیمان در کشور است.

اقتصاد ایران: وضعیت تولیدی کشورمان در قیاس با رقبای اصلی‌اش در صنعت سیمان به چه ترتیب است؟

کل تولید سیمان جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی، معادل ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تُن بوده که این رقم در سال ۲۰۰۸ حدود ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تُن اعلام شده است. به این ترتیب، تولید جهانی سیمان در سال ۲۰۰۹ حدود ۱/۴ درصد نسبت به سال ۲۰۰۸ کاهش یافته است. بر اساس اطلاعات سال گذشته میلادی، ایران از حیث تولید سیمان، رتبه نهم را در بین ۲۰ تولید کننده بزرگ این محصول در اختیار دارد. همچنین کشورمان در میان کشورهای خاورمیانه، رتبه اول را در تولید سیمان دارا است و ترکیه و مصر در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

اقتصاد ایران: علاوه بر تولید داخلی، وضعیت بازرگانی

رکود اقتصاد جهانی تأثیر چندانی بر صنعت سیمان نداشته است.

اقتصاد ایران: با عنایت به هدفمندی یارانه‌ها، پیش‌بینی شما از آینده تولید، مصرف و صادرات سیمان کشور چیست؟

مهمترین آثار مستقیم هدفمندی یارانه‌ها را در صنعت سیمان، می‌توان در دو بخش هزینه انرژی و هزینه حمل و نقل جست‌وجو کرد. در بحث انرژی با حذف یارانه‌ها، هزینه تولید و به تبع آن قیمت تمام‌شده محصولات افزایش خواهد یافت. به علاوه، هزینه حمل و نقل سیمان به دلیل

افزایش قیمت حامل‌های انرژی، روند صعودی خواهد داشت. در نهایت، مصرف سیمان در نقاط دور دست و صادرات آن - که تابعی از هزینه حمل و نقل است - با مشکل مواجه خواهند شد.

آثار غیرمستقیم طرح هدفمند سازی یارانه‌ها هم - که اهمیت آنها کمتر از بخش اول نیست - به میزان تلاش واحدهای تولیدی جهت ارتقای بهره‌وری به خصوص در حوزه منابع انسانی، مصرف انرژی، مصرف مواد اولیه و مانند اینها برمی‌گردند.

اقتصاد ایران: متشکریم. ■

مشکلات بندار و مناطق استراتژیک اقتصادی

چابهار: بهار مناطق آزاد

چابهار حرف‌های زیادی برای گفتن در دنیا دارد و نیازمند تقویت بنیه‌ها و زیرساخت‌ها است.

منطقه آزاد چابهار یکی از ۵ نقطه جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگا پورت (Mega Port) را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه چابهار نقطه‌ای استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل‌الوصول در مقایسه

با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته

است. به همین دلیل، می‌تواند نقش مهمتری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه ترانزیت کالا داشته باشد.

یکی از مهمترین اهداف مناطق آزاد تجاری-صنعتی، گسترش و جذب سرمایه‌گذاری‌ها - به ویژه سرمایه‌گذاری خارجی - است. در منطقه آزاد چابهار، بنگاه‌های سرمایه‌گذاری به علت کوچک بودن، توانایی استفاده از صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس تولید را در مقابل سرمایه‌گذاری‌های بزرگ ندارند. همچنین با بررسی‌های انجام گرفته، مقدار سرمایه‌گذاری خارجی در منطقه چابهار بسیار اندک است.

یکی دیگر از ضعف‌های عمده مناطق آزاد کشورمان، خلاءهای قانونی است. به علاوه، علیرغم تحولات اقتصادی-سیاسی گسترده کشور در سال‌های اخیر، هیچ‌گونه

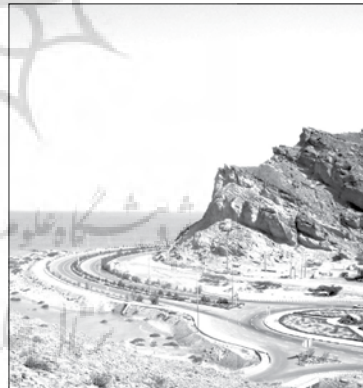
بازنگری در قانون مناطق آزاد رخ نداده است. بدتر آن که قوانین موجود یا رعایت نمی‌شوند یا به صورت سلیقه‌ای گزینش می‌شوند.

از سوی دیگر، سیاست‌گذاری‌های دولت و به طور کلی، نگرش دولت و مدیران دولتی به مناطق آزاد کشورمان،

یکدست و شفاف نیستند. به همین دلیل، کاربری تعریف شده برای مناطق آزاد، طی دوره‌های زمانی مختلف تغییر می‌کند. برای نمونه می‌توان به کیش اشاره کرد که کاربری آن از گردشگری به صنعتی و سپس تجاری تغییر کرده است. مشکل دیگر آن است که بخش خصوصی در تدوین قوانین و مقررات مشارکت داده نمی‌شود، در

حالی که می‌توان از طریق تعامل جدی با بخش خصوصی، نظرات و تجربیات آنها را در اداره مناطق آزاد، خصوصاً چابهار و حل مشکلات و موانع توسعه این مناطق به کار گرفت.

بندر چابهار از نظر موقعیت جغرافیایی، تنها بندری است که برای پیوستن به بنادر بزرگ دنیا توجیه اقتصادی دارد. این موضوع، ظرفیت بالقوه بندر چابهار را نشان می‌دهد. اما با توجه به همه مزیت‌ها، قرار است به واسطه پیگیری فراوان مسئولین منطقه و سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته، ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی در آینده ایجاد شود. هر روز که به جلو می‌رویم، مقادیر هنگفتی از سود را از دست می‌دهیم، چرا که بنادر دیگر - حتی در سطح منطقه - به سرعت در حال پیشی گرفتن از کشور ما هستند. چابهار دارای دو بندر است که به سازمان کشتیرانی



تعلق دارند. این بندار، به دلیل فاصله داشتن از یکدیگر و فقدان مالکیت خصوصی، مزیت چندانی برای منطقه آزاد چابهار ندارند، زیرا هزینه‌های اضافی، عملکرد بندر و متعاقباً عملکرد منطقه آزاد را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

راه حل چیست؟

با توجه به نتایج حاصل از صادرات و واردات منطقه آزاد چابهار و دیگر مناطق آزاد کشور به این نتیجه می‌رسیم که عدم دسترسی به اهداف صادراتی به دلیل بودن یا نبودن امکانات بالقوه و جغرافیایی این مناطق نیست. از طرف دیگر، پرداخت تسهیلات و اعتبارات، تابع سیاست‌های دولت است. در عین حال، نبود بندر با آب‌خور و تجهیزات بندری مناسب، به وضوح قابل مشاهده است.

با وجود این که سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد ایران روندی بی‌ثبات دارد و مستلزم فراهم کردن تسهیلات و اعتبارات و برخورداری از مزیت‌ها و امکانات بالقوه است، اما به نظر نمی‌رسد منطقه آزاد چابهار با دارا بودن مزیت‌های بالقوه فراوان از این نظر مشکلی داشته باشد.

به گفته سرمایه‌گذاران در منطقه آزاد چابهار، موضوع اجرا و تعیین ارزش افزوده و بی‌توجهی به آن، بزرگترین مانع بر سر راه توسعه کارخانجات این منطقه است. حقوق و عوارض گمرکی - مانند تمامی وارد کنندگان محصولات خام و ساخته شده - در سرزمین اصلی محاسبه می‌شوند و در این رابطه، هیچ امتیازی برای تولید کنندگان منطقه آزاد در نظر گرفته نشده است.

با توجه به موارد فوق، پیشنهاد زیر برای ارتقای جایگاه منطقه چابهار و سایر مناطق آزاد کشور ارائه می‌شوند:

- (۱) به فعلیت رساندن امکانات بالقوه و معرفی آنها برای ترغیب سرمایه‌گذاران جهت حضور در این نواحی
 - (۲) مقایسه میزان تسهیلات و اعتبارات لازم با مقدار موجود و جبران کمبودها
 - (۳) واگذاری بندر چابهار به منطقه آزاد چابهار جهت استفاده مفید و توسعه بندر
 - (۴) تقویت زیرساخت‌های مهمی همچون حمل و نقل ریلی و جاده‌های زمینی ترانزیتی
 - (۵) ارتقای موقعیت فرا منطقه‌ای چابهار و جذب اتباع کشورهای هم‌جوار با توجه به علائق مشترک منطقه‌ای
 - (۶) ایجاد زیرساخت‌های لازم برای رونق محور شرق با توجه به جایگاه راهبردی چابهار
 - (۷) اتصال چابهار به شبکه گاز از طریق خط انتقال گاز بندر عباس-ایرانشهر جهت فراهم کردن امنیت انرژی.
- مزیت‌ها و تسهیلات ارائه شده توسط مسئولین چابهار با توجه به گسترش این مزیت‌ها در سایر مناطق آزاد جهان، نمی‌توانند انگیزه قابل توجهی برای جذب و حضور شرکت‌ها در این منطقه ایجاد کنند که باید تجدید نظرهای لازم در مورد آنها صورت گیرد. ■