

گزارش

هزینه حمل، بلای جان تولید

افزایش چندبرابری هزینه حمل، نامشخص بودن زمان رسیدن محموله‌ها و تغییرات مداوم مقررات، ریسک و هزینه واردات مواد اولیه را افزایش داده است. به گفته یک فعال حوزه واردات و تأمین مواد اولیه، هزینه حمل برخی کالاها از کشورهای شرق آسیا که بیش از این حدود یک تا دو هزار دلار بود، اکنون در برخی موارد به شش تا هفت هزار دلار رسیده و این بی‌ثباتی‌ها علاوه بر کاهش پیش‌بینی‌پذیری فرایند تأمین، در نهایت فشار هزینه‌ای را به زنجیره تولید و قیمت تمام‌شده محصولات منتقل خواهد کرد.

بی‌ثباتی قوانین؛ چالش ریشه‌ای‌تر از جنگ

محمدرضا خدارجم، فعال حوزه واردات و تجارت، با اشاره به تشدید مشکلات حمل‌ونقل و تأمین کالا به «شرق» گفت: هزینه حمل برخی کالاها از کشورهای شرق آسیا که بیش از این حدود هزار تا دو هزار دلار بود، اکنون در برخی موارد به شش تا هفت هزار دلار رسیده است؛ یعنی هزینه حمل در مواردی با افزایش سه تا پنج برابری مواجه شده است. به گفته او، افزایش هزینه حمل تنها یکی از مشکلات ایجادشده در مسیر واردات است و مسئله مهم‌تر، غیرقابل مدیریت‌شدن زمان حمل کالاهاست. در شرایط فعلی، واردکننده نمی‌داند محموله چه زمانی حرکت خواهد کرد، در چه نقطه‌ای ممکن است متوقف شود و چه زمانی به مقصد خواهد رسید. حتی احتمال توقف، تخلیه مجدد کالا در کشورهای مسیر و تحمیل هزینه‌هایی مانند دموراز وجود دارد؛ هزینه‌هایی که در زمان ثبت سفارش و برنامه‌ریزی اولیه، امکان پیش‌بینی آنها وجود ندارد. خدارجم ادامه داد: در برخی موارد، هزینه‌های ایجادشده در مسیر حمل آن‌قدر افزایش یافته که از ارزش خود کالا نیز بیشتر شده است. این وضعیت، علاوه بر افزایش هزینه‌های مستقیم واردات، مجموعه‌ای از هزینه‌ها و ریسک‌های حقوقی و عملیاتی را به تجار و تولیدکنندگان تحمیل کرده است. این فعال حوزه واردات معتقد است اگرچه بخشی از مشکلات فعلی به شرایط جنگی و محدودیت‌های ناشی از آن مربوط می‌شود، اما نمی‌توان تمام مشکلات تجارت و تأمین کالا را به جنگ نسبت داد. او توضیح داد: تغییرات مداوم قوانین و بی‌ثبات‌بودن مقررات در گمرک و فرایند تجارت خارجی، همواره یکی از عوامل اصلی ایجاد بی‌ثباتی در تأمین کالا بوده است. حتی در برخی موارد، شرایط جنگی به دلیل قرارگرفتن فرایندها در وضعیت اضطراری، ماینبرهایی را در قوانین ایجاد کرده که روند کار را تسهیل کرده است. به گفته خدارجم، تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد مهم‌ترین پارامتر در فرایند ترخیص و تأمین کالا، ثبات قوانین و قابلیت پیش‌بینی مقررات داخلی است. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که قانون جدید به‌جای اصلاح ریشه‌ای یک قانون قبلی، صرفاً برای رفع ایرادات آن قانون وضع شود؛ در حالی که ممکن است اساساً خود قانون اولیه منشا خطا در سیستم بوده باشد. او تأکید کرد: نتیجه این روند، کاهش شدید پیش‌بینی‌پذیری برای فعال اقتصادی است. تولیدکننده‌ای که میزان تقاضا و نیاز خط تولید خود را می‌شناسد و براساس آن برای تأمین مواد اولیه برنامه‌ریزی می‌کند، ناگهان با تغییر وضعیت یک کالا در نظام مقرراتی مواجه می‌شود؛ برای مثال ممکن است یک کالا از نظر کد تعرفه یا HS Code، در طبقه‌بندی کالاهای ضروری یا غیر ضروری جابه‌جا شود.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

روال ترانزیت کالا بین ایران و برخی همسایگان مختل و پرهزینه شده است

تجارت کند



باری است، گزارش‌هایی از کارشکنی برخی کشورهای همسایه برای انتقال کالاهای ایران شنیده می‌شود.

کارشکنی برخی همسایگان برای ترانزیت کالای ایران

روز گذشته اخباری غیررسمی مبنی بر تحریم ریلی ایران از سوی قزاقستان و ترکمنستان منتشر شد که البته از سوی مراجع رسمی تکذیب شد. اخیراً ویدئوهایی از رانندگان کامیون در مرز ایران و پاکستان منتشر شده که از اعمال تعرفه‌های سنگین برای عبور هر دستگاه کامیون ایرانی از مرز پاکستان خبر می‌دهند. بر اساس این گزارش‌ها، رانندگان کامیون مستقر در مرز پیشین واقع در شهرستان راسک استان سیستان‌وبلوچستان اعلام می‌کنند که پاکستان تعرفه جدیدی معادل حدود دویملیاردو ۳۰۰ میلیون تومان برای ورود هر خودروی سنگین وضع کرده است. همچنین در اواخر مرداد ۱۴۰۵ گزارش‌هایی درباره صف طولانی کامیون در مرز بازرگان منتشر شد و فرود عسکری، رئیس کل گمرک ایران، در چهل‌وسومین نشست هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، ضمن واکاوی وضعیت تجارت خارجی کشور، به چالش‌های جدی در مرزهای زمینی کشور پرداخت. او با اعلام توقف دوهزارو ۵۰۰ کامیون در مرز بازرگان، تأکید کرد که گمرک در حال انجام اقدامات اجرائی برای کاهش این صف‌هاست، اما حل نهایی این گره‌ها در گرو رایزنی‌های سطوح عالی دولت و وزارت راه و شهرسازی با کشورهای همسایه است. او توضیح داده بود که صفی از دوهزارو ۵۰۰ کامیون در مرز بازرگان ایجاد شده و کرایه حمل از این مرز جشش ۱۲برابری داشته است. این اتفاقات در حالی رخ می‌دهد که با افزایش سطح تنش بین ایران و آمریکا، وزارت خارجه آمریکا در روز دوم شهریور اعلام کرد فشارهای تحریمی علیه ایران را افزایش می‌دهد و با اقدامی که آن را عملیات طرد اقتصادی نامیده است، خبر داد که دولت دونالد ترامپ در حال رایزنی گسترده با کشورهای جهان و شرکای ایران است که تحریم‌های سخت علیه کشور را جدی گرفته و از هرگونه همکاری با ایران برای دوزدن تحریم‌ها بپرهیزند، در غیر این صورت این کشورها گرفتار عواقب تحریمی آمریکا می‌شوند. یکی از محورهای مهم این تحریم‌ها، حمل‌ونقل و ترانزیت کالا اعلام شد و البته پیش از این آمریکا در جنگ با ایران و بمباران بخشی از مسیرهای ترانزیتی کشور، به صورت نمادین اعلام کرده بود که مسیرهای تجاری جایگزین یکی از اهداف جنگ علیه ایران خواهد بود. نمونه این اتفاق حمله به پل‌ها و خطوط ریلی و جاده‌های منتهی به بنادر هرمزگان و حمله به پل آق‌تکه‌خان در آق‌قلا در استان گلستان بود. این پل روی مسیر کریدور بین‌المللی چین-قزاقستان-ترکمنستان-اینگهبرون قرار دارد که از مرز شمال شرقی وارد ایران شده و از گرگان به تهران متصل می‌شود. این مسیر، بخشی

فولاد در نقطه عطف تاریخی؛ جهان پس از یک میلیارد تن چین تحلیلی بر حال و آینده صنعت فولاد در جهان، خاورمیانه و ایران

خواهد شد.
بخش دوم: خاورمیانه — استثنای درخشان جهان
در جهانی که منقبض می‌شود، خاورمیانه خلاف جریان آب شنا می‌کند و به عقیده من، به «آزمایشگاه آینده فولاد جهان» تبدیل شده است.
آمارها گویاست: مصرف ظاهری فولاد منطقه از ۵۱۶ میلیون تن در سال ۲۰۲۱ به ۶۱۸ میلیون تن در سال ۲۰۲۵ رسیده — رشدی ۲۰ درصدی در چهار سال، درست در دوره‌ای که مصرف جهانی نزولی بوده است. تولید فولاد منطقه نیز به ۵۷۳ میلیون تن و تولید آهن اسفنجی آن به رکورد ۵۳۲ میلیون تن رسیده است [۱].
اما مهم‌ترین ویژگی فولاد خاورمیانه، ساختار تولید آن است: ۹۵.۵ درصد فولاد این منطقه با روش کوره قوس الکتریکی (EAF) تولید می‌شود — پاک‌ترین و پروفایل تولید در میان تمام مناطق جهان [۱].
در اقتصاد کرینی جدید، این یک مزیت راهبردی بی‌بدیل است؛ منطقه‌ای که غرب دهه‌ها آن را صرفاً منبع انرژی می‌دید، امروز ظرفیت آن را دارد که «قطب فولاد سبز جهان» شود.
ترکیب بازار منطقه نیز برای فعالان صنعت درس‌آموز است: عربستان سعودی با ۱۰۸ میلیون تن تولید به رتبه هجدهم جهان صعود کرده، اما همچنان با ۷.۶ میلیون تن واردات خالص، بازاری تشنه است که پروژه‌های چشم‌انداز ۲۰۳۰ آن را تشنه‌تر می‌کند [۱].
امارات با ۱۱ میلیون تن واردات خالص، نهمین واردکننده بزرگ جهان است [۱]. عراق با ۴.۷ میلیون تن واردات خالص، بازار طبیعی همسایگان خود است [۱].
ترکیه با ۳۸.۱ میلیون تن تولید، هفتمین فولادساز جهان و هم‌زمان یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان شمش و قراضه است [۱].
این اعداد یک واقعیت دوگانه را نشان می‌دهد: خاورمیانه در کوتاه‌مدت و میان‌مدت فرصت صادراتی کم‌نظیری برای تولیدکنندگان منطقه است، اما سرمایه‌گذاری‌های سنگین کشورهای حاشیه خلیج فارس در ظرفیت‌های جدید، پنجره این فرصت را تدریجاً تنگ خواهد کرد. پیام من به فعالان صنعت روشن است: این پنجره را باید امروز تصاحب کرد، نه فردا.

بخش سوم: ایران — قدرتی که کمتر از قدر خود دیده شده
اجازه دهید با صراحت بگویم: جایگاه واقعی فولاد ایران در معادلات جهانی، بسیار فراتر از تصویری است که حتی بسیاری از فعالان داخلی از آن دارند.
آمار رسمی انجمن فولاد ایران برای سال ۲۰۲۵ گویای این واقعیت است: ایران با تولید ۲۳ میلیون تن، دهمین فولادساز بزرگ جهان است و علی‌رغم تمام محدودیت‌های انرژی و فشار تحریم، تولید خود را نسبت به سال قبل افزایش داده است [۱].
ایران با تولید ۳۷.۲ میلیون تن آهن اسفنجی، دومین تولیدکننده بزرگ DRI جهان است و به‌تنهایی ۷۰ درصد DRI خاورمیانه را تولید می‌کند [۱].
ایران با صادرات ۱۲.۵ میلیون تن، دهمین مادرکننده فولاد جهان و با ۱۲ میلیون تن صادرات خالص، چهارمین مادرکننده خالص فولاد جهان — پس از چین، ژاپن و کره جنوبی — است [۱].
۹۲ درصد فولاد ایران با روش احیای مستقیم و کوره قوس الکتریکی تولید می‌شود؛ کم‌کربن‌ترین ساختار تولید در میان ده فولادساز برتر جهان [۱].
این آخرین مورد را باید با دقت خواند. در جهانی که میانگین انتشار صنعت فولاد ۱.۹۲ تن دی‌اکسیدکربن به ازای هر تن فولاد است [۱] و اروپا برای هر تن کربن مرزی هزینه مطالبه می‌کند، مسیر تولید DRI-EAF ایران — که یارانه سالانه ۵.۵ میلیارد یورویی برق دولت آلمان را به نفع عمیق بحران رقابت‌پذیری اروپا را نشان می‌دهد [۲].
جمع این سه زلزله یک نتیجه دارد: دهه پیش رو، فولاد نه بر اساس «تن»، بلکه بر اساس «تن منهای کربن، به‌علاوه دسترسی به بازار» قیمت‌گذاری



رقمی که به‌تنهایی از مجموع تولید سالانه آلمان، ترکیه، برزیل و ایران بیشتر است [۱].
این سیل صادراتی، قیمت‌های جهانی را در همه حلقه‌های زنجیره — از بیلت و اسلب تا محصولات تخت — تحت فشار قرار داده و حاشیه سود فولادسازان را در چهار قاره فشرده کرده است. فولادسازان بزرگ چینی نیز خود به تداوم این «فشارهای پایدار» در دوره پیش رو ادعان دارند [۲].

۲. زلزله جغرافیایی: هند و جابه‌جایی موتور رشد
در همین حال، هند با تولید ۱۶۴.۹ میلیون تن در سال ۲۰۲۵ و رشد سالانه بیش از ده درصد، به تنها موتور واقعی رشد تقاضای جهانی تبدیل شده است. مصرف فولاد هند به ۱۶۰ میلیون تن رسیده و این کشور با تولید ۵۸.۹ میلیون تن آهن اسفنجی، جایگاه نخست جهانی DRI را از آن خود کرده است [۱].
پیام این تحول برای فعالان زنجیره فولاد و سنگ‌آهن روشن است: جغرافیای تقاضای جهانی به سمت جنوب آسیا، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه در حال چرخش است.

۳. زلزله کربن و حمایت‌گرایی: بازاری که «منطقه‌ای» می‌شود
سومین نیروی دگرگون‌ساز، هم‌گرایی دو روند «کربن‌زدایی» و «حمایت‌گرایی تجاری» است. مکانیزم تعدیل مرزی کربن اروپا (CBAM)، وارد فاز اجرایی شده، بریتانیا نظام‌های قیمت‌گذاری کربن ۱۶ کشور را برای معافیت به رسمیت شناخته و ژاپن بودجه‌ای بالغ بر ۱.۲۶ تریلیون ین برای گذار به فولاد سبز و کوره قوس الکتریکی تخصیص می‌دهد [۲].
در سوی دیگر، موج تعرفه‌ها و تحقیقات آنتی‌دامپینگ علیه فولاد چین — از آمریکا و اروپا تا آفریقای جنوبی با عوارض تا ۲۸ درصد — بازار جهانی را به سمت «بلوک‌های منطقه‌ای» سوق می‌دهد [۲].
تعطیلی تولید فولاد آرسلومیتال در دویسبورگ آلمان و یارانه سالانه ۵.۵ میلیارد یورویی برق دولت آلمان به نفع عمیق بحران رقابت‌پذیری اروپا را نشان می‌دهد [۲].

جمع این سه زلزله یک نتیجه دارد: دهه پیش رو، فولاد نه بر اساس «تن»، بلکه بر اساس «تن منهای کربن، به‌علاوه دسترسی به بازار» قیمت‌گذاری

دوم، اقتصاد تحریم، فروش با تخفیف نسبت به قیمت‌های منطقه‌ای، سالانه میلیارد‌ها دلار از ارزش واقعی صادرات ما می‌کاهد. پاسخ ما باید ارتقای سبد محصول به سمت ارزش افزوده بالاتر، تنوع بازارها و ساختن برند کیفی و کرینی برای فولاد ایران باشد.
سوم، رقابت مستقیم با چین. موج ۱۳۳ میلیون تنی صادرات چین، دقیقاً در بازارهای هدف ما — جنوب شرق آسیا، خاورمیانه و شمال آفریقا — سرریز می‌شود. در رقابت قیمتی خالص با چین، هیچ برنده‌ای وجود ندارد؛ میدان رقابت ما باید کیفیت، سرعت تحویل، مزیت جغرافیایی و ردپای کربن باشد.
بخش چهارم: آینده — پنج روند تعیین‌کننده تا ۲۰۳۰
۱. تثبیت تقاضای جهانی در کانال ۱.۷ تا ۱.۸ میلیارد تن، با جابه‌جایی مداوم سهم از چین به هند، آسمان، خاورمیانه و آفریقا. برندگان، تولیدکنندگانی خواهند بود که در جغرافیای رشد حاضر باشند — و ایران در قلب این جغرافیا ایستاده است.
۲. حاکمیت اقتصاد کربن بر تجارت فولاد. تا پایان این دهه، گواهی ردپای کربن به همان اندازه گواهی کیفیت (Mill Test Certificate) در معاملات بین‌المللی تعیین‌کننده خواهد بود. فولادسازانی که امروز سیستم اندازه‌گیری، ممیزی و گواهی‌سازی کربن را مستقر نکنند، فردا از بازارهای ممتاز حذف خواهند شد.
۳. رنسانس آهن اسفنجی و متالیک‌ها. با رشد جهانی EAF، تقاضا برای DRI/HBI و گندله احیایی جهش خواهد کرد؛ تولید جهانی DRI در چهار سال ۱۱۸ به ۱۵۳ میلیون تن رسیده است [۱]. ایران به‌عنوان قدرت دوم DRI جهان، می‌تواند این صادرکننده شمش به تأمین‌کننده راهبردی متالیک سبز برای فولادسازان جهان ارتقا یابد — بازاری با حاشیه سود و پایداری بالاتر.
۴. تحول دیجیتال و هوش مصنوعی
همنابه مزیت رقابتی اصلی.
در صنعتی که حاشیه سودها فشرده می‌شود، برنده کسی است که با هوش مصنوعی، مصرف انرژی را بهینه، نگهداری را پیش‌بینانه و فروش را داده‌محور کند. من با هوش گفتم‌ها و باز تکرار می‌کنم: تحول دیجیتال برای فولاد ایران یک انتخاب نیست، شرط بقاست.
۵. منطقه‌های شدن زنجیره‌های تأمین. جهان پساتعریف، جهان بلوک‌های تجاری است. برای ایران، این یعنی اولویت راهبردی بازارهای همسایه — عراق، افغانستان، آسیای میانه، خلیج فارس — و پیوندهای بلندمدت با هند و جنوب شرق آسیا.
سخن پایانی: دعوت به یک عزم ملی
من معتقدم فولاد ایران در یکی از معضود بزرگراهایی ایستاده که «مزیت‌های تاریخی» و «روندهای جهانی» در یک جهت قرار گرفته‌اند: جهان به سمت فولاد کم‌کربن می‌رود و ما کم‌کربن‌ترین ساختار تولید را در میان قدرت‌های فولادی داریم. تقاضای جهانی به سمت جنوب و غرب آسیا می‌چرخد و ما در مرکز این جغرافیا هستیم؛ عصر DRI آغاز شده و ما قدرت دوم جهانی آن هستیم.
آنچه میان این فرصت تاریخی و تحقق آن فاصله انداخته، سه چیز است: انرژی پایدار، دیپلماسی اقتصادی فعال و سرعت در تحول دیجیتال. این‌ها نه کار یک بنگاه، که نیازمند هم‌آوایی دولت، انجمن‌های صنفی و بنگاه‌های پیشران است.
نسل ما مسئولیتی تاریخی بر دوش دارد: تحویل صنعتی به نسل بعد که نه‌فقط بزرگ، بلکه هوشمند، سبز و جهانی باشد. تجربه نشان داده هر بار که این صنعت را دست‌کم گرفته‌اند، فولادمدران ایران پاسخ را در میدان داده‌اند. این بار نیز چنین خواهد بود.
منابع

۱. World Steel Association (worldsteel), *World Steel in Figures ۲۰۲۶* — آمار رسمی تولید، مصرف، تجارت و DRI سال ۲۰۲۵ | worldsteel.org
۲. SteelOrbis, *Latest Steel News, September ۲۰۲۶* — گزارش‌های بازار، سیاست‌های تجاری و کرینی | steelorbis.com
۳. World Steel Association, *Sustainability Indicators Report ۲۰۲۵*