

مر تقی فاخری - اختلال در تنگه هرمز که از اواخر فوریه شدت گرفت، تنها یک رویداد ژئوپلیتیک موضعی نیست، بلکه حلقه‌ای کلیدی در زنجیره تأمین سوخت

دریایی جهانی را از کار انداخته و کانال‌های انتقال سنتی را مجبور به تغییر مسیر کرده است. بر پایه داده‌های مؤسسه ویتول، جریان صادرات نفت کوره پرگوگرد از خلیج فارس، با احتساب عرضه ایرانی، نسبت به سطح فوریه دست کم هشتصد هزار تن در ماه کاهش یافته و هم‌زمان حملات پهنپادی به پالایشگاه‌های روسیه ماهانه یک میلیون تن دیگر از عرضه را حذف کرده است. این دو عامل در دوره‌های فشرده باهم تلاقی کرده‌اند و بازار سوخت دریایی را از نوسان قیمت به بحران قابلیت اطمینان عرضه سوق داده‌اند. نکته کلیدی آن است که افزایش صادرات نفت خام از تنگه هرمز به معنای بهبود عرضه سوخت دریایی نیست؛ زیرا پالایشگاه‌ها با بهره‌گیری از حاشیه سود بالای پالایش، نفت خام را به سمت تولید دیزل و سایر فرآورده‌های با ارزش بالاتر هدایت می‌کنند و تولید نفت کوره پرگوگرد به حاشیه رانده می‌شود. این عدم تطابق میان خام و سوخت، دقیقاً گلوگاه ساختاری بحران فعلی است.

از نگاه توزیع جغرافیایی، وخامت زیرساخت‌های پالایشی روسیه فراتر از یک اختلال موقت است. از ابتدای سال جاری میلادی، حملات پهنپادی به پالایشگاه‌های روسیه شدت بی‌سابقه‌ای یافته و آژانس بین‌المللی انرژی اعلام کرده است که تأثیر منفی انباشته این حملات بر صنعت پالایش روسیه در هجده ماه آینده ملموس خواهد بود و حجم پالایش این کشور ممکن است نسبت به دوره پیش از جنگ حدود سی درصد کاهش یابد. صادرات خالص دیزل روسیه نیز در سه‌ماهه سوم سال با کاهش سالانه نزدیک به هشتاد درصد به حدود دویست هزار بشکه در روز سقوط کرد. اگرچه این داده‌ها عمدتاً بر دیزل متمرکز است، اما کاهش کلی در حجم پالایش به طور اجتناب‌ناپذیری عرضه محصولات جانبی نفت کوره را نیز تحت فشار



قرار می‌دهد. مسکو برای حفظ بازار داخلی، ممنوعیت صادرات دیزل را از جولای تا پایان اکتبر اجرا کرد و این منطق اولویت داخلی در شرایط کمبود جهانی، فضای تعدیل بیشتری برای بازار سوخت دریایی باقی نمی‌گذارد.

در این زمینه، ساختار قیمت سوخت دریایی دستخوش بازسازی چشمگیری شده است. داده‌های مرجع بازار نشان می‌دهد که شاخص جهانی نفت کوره پرگوگرد ۳۸۰ در جولای از حدود ۵۵۰ دلار در پایان ژوئن به بیش از ۶۲۰ دلار در هر تن افزایش یافت و شاخص سوخت بسیار کم‌گوگرد از حدود ۷۰ دلار به نزدیک ۸۰ دلار رسید. شاخص گازوئیل دریایی نیز با افزایش بیش از ۲۵۰ دلار، بیشترین رشد ماهانه را ثبت کرد و به محدوده ۱۳۴۰ دلار در هر تن رسید. نکته قابل توجه آن است که شکاف قیمتی میان نفت کوره پرگوگرد و سوخت بسیار کم‌گوگرد در سنگاپور از حدود ۲۲۰ دلار به بیش از ۲۴۰ دلار افزایش یافت و به طور قابل توجهی بالاتر از سطح سربه‌سر اقتصادی صد دلار باقی‌مانده به این معنا که مزیت اقتصادی کشتی‌های مجهز به اسکراپر در شرایط فعلی به طور قابل توجهی بر جسته شده و ساختار رقابت ناوگان را تحت تأثیر قرار داده است. هم‌زمان، اضافه‌بهای نقدی نفت کوره پرگوگرد از حدود پنج دلار به ازای هر تن به محدوده ۵۰ دلار جهش کرده که بازتاب مستقیم کمبود فیزیکی عرضه در بازار نقدی است و نه صرفاً انتظارات تورمی.

تغییرات در رفتار سوخت‌گیری ناوگان نیز به همان اندازه قابل توجه است. بر پایه گزارش‌های بازار، زمان تحویل توصیه‌شده برای سوخت‌گیری سوخت بسیار کم‌گوگرد در سنگاپور به یازده تا هجده روز افزایش یافته و برای نفت کوره پرگوگرد به یازده تا هفده روز رسیده است که نسبت به دوره پیش از بحران به طور قابل توجهی طولانی‌تر شده است. این بدان معناست که کشتی‌ها باید سرمایه در گردش بیشتری را برای پیش‌خرید سوخت قفل کنند و در عین حال با ریسک عدم تطابق پنجره تحویل مواجه شوند. در سطح عملیاتی، شرکت‌های کشتیرانی به طور گسترده به خرید نقدی و قراردادهای کوتاه‌مدت

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

شکست زنجیره تأمین سوخت دریایی در گلوگاه هرمز

تحلیل ساختاری از شوک قیمتی تا بازسازی مسیرها

حفظ کرده و فروش سوخت دریایی در هفت ماه اول سال نسبت به سال قبل بیش از سه درصد افزایش یافته و به بیش از ۳۲ میلیون تن رسیده است. با این حال، همان منابع اعتراف کردند که فجیره تنها با حدود ۴۰ درصد ظرفیت پیش از جنگ فعالیت می‌کند و عرضه همچنان به شدت به شرایط امنیتی وابسته است. این انطباق و آسیب‌پذیری هم‌زمان، ویژگی مهم وضعیت فعلی است؛ بازار یادگرفته است در آشفتگی عمل کند، اما این بدان معنا نیست که آشفتگی از بین رفته است.

با نگاه به آینده، متغیرهای کلیدی تعیین‌کننده مسیر بازار سوخت دریایی همچنان در سمت عرضه متمرکز است. گزارش‌های متعدد اشاره می‌کنند که تنگه هرمز بسته نیست و روزانه ده تا پانزده کشتی از کریدور دریای عمان عبور می‌کنند، اما سطح واردات فجیره همچنان نزدیک به نصف سطح فوریه است و بازایی جزئی نمی‌تواند قابلیت اطمینان سیستماتیک ایجاد کند. علاوه بر این، ساختار بازار معکوس به طور قابل توجهی انگیزه نگهداری موجودی را کاهش داده و ترکیب‌کنندگان تمایل دارند تولید را تا نزدیک به زمان تحویل به تعویق بیندازند تا از ریسک کاهش قیمت اجتناب کنند، که حساسیت به تأخیر عرضه را بیشتر افزایش می‌دهد. از منظر تقاضا، قیمت‌های بالای سوخت می‌تواند بازخورد منفی ایجاد کند، اما در شرایطی که کشتی‌ها مجبور به تغییر مسیر در اطراف آفریقا هستند و مسافت سفرها افزایش یافته، تقاضای کل سوخت دریایی به سختی کاهش خواهد یافت. از دیدگاه تحلیل ساختاری، بحران هرمز ثابت کرده است که سوخت دریایی دیگر یک ایت‌م هزینه حاشیه‌ای در معادلات حمل و نقل نیست، بلکه به متغیری استراتژیک تبدیل شده که می‌تواند مسیرهای کشتی، مکانی‌شناسی بنادر و حتی الگوهای تجارت جهانی را بازتعریف کند. برای فعالان زنجیره تأمین، پایش مستمر نشانه‌های فیزیکی بازار مانند زمان تحویل، موجودی و اضافه‌بهای نقدی اهمیت عملی بیشتری نسبت به تماشای قیمت نفت خام دارد، زیرا در این بازار، دسترسی در بسیاری از مواقع مهم‌تر از قیمت است.

روی آورده‌اند تا از قفل شدن حجم زیاد سرمایه در یک بندر باقیمت بالا اجتناب کنند. کارشناسان صنعت اشاره می‌کنند که خرید نقدی انعطاف‌پذیری بیشتری برای تصمیم‌گیری بر اساس قیمت‌های روز فراهم می‌کند، در حالی که قراردادهای بلندمدت خریداران را ملزم به دریافت محموله باقیمت ثابت می‌کند و در شرایط نوسان شدید بسیار نامطلوب است. هم‌زمان، مسیرهای سوخت‌گیری نیز به طور قابل توجهی پراکنده شده‌اند: بندر فجیره که در خط مقدم خطر ژئوپلیتیک قرار دارد، فعالیت سوخت‌گیری آن به حدود چهل درصد سطح پیش از جنگ کاهش یافته و تقاضا به سمت موریس، آفریقای جنوبی، غرب آفریقا، برزیل، سری‌لانکا و پاکستان منتقل شده است. این جابه‌جایی جغرافیایی اگرچه تا حدی ناشی از اجبار است، اما در حال بازتعریف الگوی توزیع بلندمدت مراکز سوخت‌گیری جهانی است.

هزینه‌های حمل و نقل و بیمه، لایه دیگری از فشار را بر بازار سوخت دریایی اضافه کرده‌اند. نرخ اجاره روزانه نفتکش‌ها از محدوده بیست تا پنجاه هزار دلار پیش از بحران به حدود یک میلیون و سیصد هزار دلار افزایش یافته و هزینه بیمه خطر جنگ به شش تا ده درصد ارزش بدنه کشتی رسیده که برای یک سفر نفتکش بسیار بزرگ ممکن است بیست میلیون دلار هزینه بیمه اضافی ایجاد کند. برای جذب خدمه برای عبور از مناطق پرخطر، مالکان کشتی‌ها حقوق کاپیتان‌ها را به صد هزار دلار در ماه به علاوه پنجاه هزار دلار پاداش برای هر عبور افزایش داده‌اند، در حالی که حقوق عادی ماهانه تنها حدود پانزده هزار دلار است و حقوق ملوانان عادی در طول عبور واقعی از تنگه هرمز به چهار تا شش برابر افزایش یافته است. این داده‌ها نشان می‌دهد که قیمت بالاتنها بهای سوخت دریایی نیست، بلکه هزینه‌ایمنی و هزینه انسانی نیز در حال بازقیمت‌گذاری است.

با این حال، درک بازار از بحران کاملاً یکسان نیست. در نشست اخیر فعالان صنعت در سنگاپور، برخی مدیران اشاره کردند که مراکز اصلی سوخت‌گیری دیگر کمبود سوخت دریایی مشابه ماه‌های مارس و آوریل را تجربه نمی‌کنند و سنگاپور در طول بحران عملیات خود را

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانه‌های فاقد سند رسمی شهرستان الشتر –سری (۶۵۲) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی شهرستان الشتر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد و املاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست .

تاریخ انتشار نوبت اول : (۱۴۰۵/۰۷/۱۸) نوبت دوم: (۱۴۰۵/۰۸/۰۳)

- ۱ – تقاضای «محمد و محمدمراد شهرتین مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی» بمساحت «۵۸۲۵,۸۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۶» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- ۲ – تقاضای «عزت و پروانه شهرتین مهرابی» فرزند «علی محمد و صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی» بمساحت «۶۷۴۳,۰۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۵» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- ۳ – تقاضای «محمد مراد مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۳۰۷۹,۳۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۵» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- ۴ – تقاضای «محمد مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۲۵۳۱,۳۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۴» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- ۵ – تقاضای «محمد مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۷۳۱۳,۵۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۳» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- ۶ – تقاضای «محمد مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۳۵۰۹,۷۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۲» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)»

- ۷ – تقاضای «محمد مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۵۰۱۰,۹۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۱» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
 - ۸ – تقاضای «مصطفی مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۳۵۷۶,۵۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۰» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
 - ۹ – تقاضای «مصطفی مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی» بمساحت «۳۸۹۰,۸۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۹» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
 - ۱۰ – تقاضای «مصطفی مهرابی» فرزند «صدید محمد» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی» بمساحت «۱۰۸۲۵,۹۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۸» فرعی از «۲/۱» اصلی واقع در بخش «۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «زبیده احمدی و حوری خانم سرهنگی»
- شناسه آگهی: ۲۲۹۳۶۶۶
- م الف ۷:

حیدر امرائی –رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان الشتر