سرآمد اقتصاد

شنبه- ۷ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۵

«سر آمد» بررسی کرد؛

واکاوی نقشه جدید تجارت دریایی جهان

گزارش «آنتکاد» از فرصت تازه برای بنادر نوظهور یا باز تولید آسیب پذیری‌ها



گروه اقتصاد دریا - سعید قلیچی - نقشه تجارت دریایی جهان در حال تغییر است؛ تغییری که دیگر صرفاً به جابه‌جایی کشتی‌ها میان مسیرهای سنتی یا افزایش و کاهش حجم مبادلات محدود نمی‌شود. تنش‌های ژئوپلیتیکی، اختلال در گذرگاه‌های راهبردی، تغییر سیاست‌های تجاری قدرت‌های اقتصادی و بازآرایی زنجیره‌های تأمین، به‌تدریج مسیرهای تازه‌ای را در اقتصاد دریامحور جهان ایجاد کرده‌اند. در این میان، برخی اقتصادهای در حال توسعه توانسته‌اند از تغییرات موجود برای تقویت موقعیت خود در شبکه تجارت بین‌المللی استفاده کنند؛ درحالی که گروهی دیگر، به دلیل محدودیت زیرساختی و وابستگی به مسیرهای مشخص، بیش از گذشته در معرض آسیب قرار گرفته‌اند.

گزارش تازه کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (آنکتاد) با عنوان «نقشه در حال تغییر کشتیرانی جهان؛ کجا پیوندهای تجاری در حال گسترش و آسیب‌پذیری‌ها در حال عمیق‌تر شدن هستند» که پنجشنبه گذشته (۲۶ نوامبر ۲۰۲۶) منتشر شد، تصویری از این تحولات ارائه می‌دهد. این گزارش با اتکا به یافته‌های بررسی حمل‌ونقل دریایی ۲۰۲۶، نشان می‌دهد که تجارت دریایی جهان در حال حرکت به سمت شبکه‌ای گسترده‌تر و متنوع‌تر است؛ شبکه‌ای که در آن، مسیرهای جنوب-جنوب، بنادر آفریقایی و مراکز تولیدی جدید آسیایی نقش پررنگ‌تری پیدا می‌کنند.

تغییر مسیر کشتی‌ها، رشد تجارت میان کشورهای در حال توسعه و افزایش نقش بنادر آفریقایی و آسیایی، جغرافیای حمل‌ونقل دریایی جهان را در حال دگرگونی قرار داده است؛ اما آنکتاد هشدار می‌دهد که طولانی‌تر شدن مسیرها و افزایش هزینه‌های لجستیکی، تاب‌آوری تجارت جهانی را با آزمونی جدی مواجه کرده است.

رشد بنادر آفریقایی در سایه تغییر مسیر کشتی‌ها

یکی از مهم‌ترین تحولات مورد اشاره آنکتاد، افزایش تردد کشتی‌ها در بنادر آفریقایی است. بر اساس داده‌های این نهاد، در فاصله نیمه نخست سال ۲۰۱۸ تا نیمه دوم سال ۲۰۲۵، تعداد پهلوگیری کشتی‌های کانتینری در بنادر آفریقا ۳۰ درصد و پهلوگیری نفتکش‌ها ۸۵ درصد افزایش یافته است. این میزان رشد، سریع‌ترین افزایش منطقه‌ای در میان انواع کشتی‌های مورد بررسی بوده است.

افزایش مبادلات تجاری، استمرار صادرات هیدروکربن‌ها، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و توسعه مراکز منطقه‌ای انتقال کالا از جمله عوامل این رشد عنوان شده‌اند. با این حال، تغییر مسیر کشتی‌ها در پی ناامنی‌های دریای سرخ نیز سهم مهمی در افزایش تردد دریایی در سواحل آفریقا داشته است.

از اواخر سال ۲۰۲۳، تشدید ناامنی در دریای سرخ موجب شد بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی برای دوری از مخاطرات امنیتی، مسیر دماغه امید نیک در جنوب آفریقا را جایگزین مسیر کوتاه‌تر کانال سوئز کنند. این تغییر، بخشی از تردد دریایی را به بنادر آفریقایی منتقل کرد و فرصت‌هایی برای توسعه فعالیت‌های بندری، خدمات لجستیکی و ترانشیپ فراهم آورد.

آسیا همچنان مرکز ثقل شبکه کشتیرانی جهان

در کنار رشد بنادر آفریقایی، آسیا همچنان مهم‌ترین قطب اتصال شبکه‌های کشتیرانی بین‌المللی باقی مانده است. بر اساس شاخص اتصال کشتیرانی خطی آنکتاد در ژوئن ۲۰۲۶، چین در جایگاه نخست جهان قرار دارد. این شاخص میزان اتصال کشورها به شبکه خدمات منظم کشتیرانی کانتینری را بر اساس عواملی مانند ظرفیت ناوگان، تعداد خدمات، شرکت‌های فعال و ارتباط با بنادر مختلف ارزیابی می‌کند. این تغییرات در حالی رخ داده که سیاست‌های تجاری آمریکا و تلاش شرکت‌ها برای کاهش وابستگی به یک مبدأ تأمین، مسیرهای جدیدی را در آسیا تقویت کرده است. بررسی آنکتاد نشان می‌دهد صادرات کانتینری ویتنام به آمریکا در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۵ حدود ۳۸۷ درصد رشد داشته است. این میزان برای تایلند ۱۷۷ درصد، هند ۹۵ درصد و مالزی ۹۲ درصد بوده است.

در همین دوره، سهم مسیر تجاری ویتنام به آمریکا از تجارت جهانی کانتینری از ۰.۵ درصد به ۱.۸ درصد افزایش یافته است. در مقابل، حجم تجارت کانتینری چین و آمریکا ۲۱ درصد کاهش داشته و سهم این مسیر از ۸ درصد به ۴.۷ درصد رسیده است. با وجود این تغییرات، چین همچنان جایگاه مرکزی خود را حفظ کرده و کریدور تجاری چین و آمریکا در سال ۲۰۲۵ حدود ۲.۶ برابر بزرگ‌تر از مسیر ویتنام و آمریکا بوده است. داده‌های ارائه شده در گزارش آنکتاد نشان می‌دهد که تنوع‌بخشی به زنجیره تأمین جهانی الزاماً به معنای حذف مراکز تولیدی قدیمی نیست؛ بلکه در بسیاری موارد، شبکه‌ای چندلایه ایجاد می‌کند که در آن چین همچنان تأمین‌کننده مواد اولیه، قطعات و کالاهای واسطه‌ای است و کشورهایی مانند ویتنام، اندونزی و تایلند سهم بیشتری در مونتاژ، فرآوری و صادرات نهایی به دست می‌آورند.

تنگه هرمز و هزینه‌های پنهان وابستگی به مسیرهای راهبردی

در کنار فرصت‌های ناشی از تغییر جغرافیای تجارت، آنکتاد نسبت به افزایش آسیب‌پذیری اقتصاد جهانی در برابر اختلال در گذرگاه‌های راهبردی هشدار می‌دهد. تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین نمونه‌های این وضعیت است. بر اساس گزارش بررسی حمل‌ونقل دریایی ۲۰۲۶، پیش از اختلالات اخیر، حدود ۳۷ درصد تجارت دریایی نفت خام جهان و ۱۹ درصد تجارت دریایی فرآورده‌های نفتی از این آبراه عبور می‌کرد.

داده‌های آنکتاد نشان می‌دهد که در اوایل مارس ۲۰۲۶، تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز بر اساس تناژ ناخالص حدود ۹۵ درصد نسبت به سطح عادی کاهش یافت. این اختلال نه‌تنها انتقال نفت و فرآورده‌های انرژی، بلکه زنجیره تأمین کودهای شیمیایی، مواد اولیه صنعتی و تجارت منطقه‌ای را نیز تحت تأثیر قرار داد.

پیامدهای این وضعیت در افزایش هزینه بیمه کشتی‌ها، نرخ سوخت، کرایه حمل و زمان تحویل کالا منعکس شد. براساس گزارش آنکتاد، اختلال در یک گذرگاه دریایی می‌تواند بسیار فراتر از محدوده جغرافیایی همان آبراه اثر بگذارد و هزینه تولید، واردات و مصرف را در اقتصادهای مختلف افزایش دهد.

در چنین شرایطی، تغییر مسیر کشتی‌ها به معنای حذف هزینه بحران نیست. کشتی‌هایی که مسیرهای طولانی‌تری را انتخاب می‌کنند، سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، دیرتر به مقصد می‌رسند و ممکن است با ازدحام در بنادر جایگزین مواجه شوند. در نتیجه، بخشی از هزینه اختلال به شرکت‌های حمل‌ونقل، واردکنندگان و در نهایت مصرف‌کنندگان منتقل می‌شود.

تاب‌آوری واقعی فراتر از جابه‌جایی مسیرها

یکی از مهم‌ترین تمایزهای تحلیلی آنکتاد در گزارش ۲۰۲۶، تفاوت میان تاب‌آوری مشاهده‌شده و تاب‌آوری ساختاری است. تاب‌آوری مشاهده‌شده به این معناست که تجارت، باوجود بحران و اختلال، همچنان ادامه پیدا می‌کند؛ کشتی‌ها مسیر خود را تغییر می‌دهند، کالاها از بنادر دیگر منتقل می‌شوند و واردکنندگان به دنبال تأمین‌کنندگان جایگزین می‌روند. اما تاب‌آوری ساختاری به توانایی یک کشور یا شبکه تجاری برای مدیریت بحران بدون تحمیل هزینه‌های نامتناسب، تأخیرهای طولانی و از دست رفتن دسترسی به بازارها اشاره دارد.

از نگاه آنکتاد، ادامه حرکت کالاها در سال ۲۰۲۵ و نیمه نخست ۲۰۲۶ نباید به‌عنوان نشانه‌ای قطعی از افزایش تاب‌آوری تجارت جهانی تلقی شود. زیرا بخش مهمی از این استمرار، با افزایش مسافت حمل، هزینه‌های لجستیکی و پیچیدگی عملیاتی امکان‌پذیر شده است. پیش‌بینی این نهاد نیز از تداوم فشار بر اقتصاد دریایی حکایت دارد.

این تفاوت اهمیت زیادی دارد؛ زیرا افزایش تن-مایل لزوماً به معنای رونق بیشتر تجارت نیست، بلکه ممکن است نشان‌دهنده صرف مسافت و منابع بیشتر برای جابه‌جایی همان حجم کالا باشد. آنکتاد در جمع‌بندی گزارش خود بر ضرورت عبور از مدیریت واکنشی بحران به سمت ایجاد تاب‌آوری در ساختار حمل‌ونقل دریایی تأکید می‌کند؛ رویکردی که از آن با عنوان «تاب‌آوری از مرحله طراحی» یاد می‌شود.

براساس این رویکرد، دولت‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و مدیران بنادر باید پیش از وقوع بحران، مسیرهای جایگزین، تأمین‌کنندگان مکمل، ظرفیت‌های بندری و سازوکارهای حمل‌ونقل چندوجهی را شناسایی و آماده کنند. سرمایه‌گذاری در بنادر کارآمد، توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای، بهبود اتصال بنادر به پس‌کرانه‌ها، تسهیل تشریفات گمرکی و تقویت سامانه‌های دیجیتال و امنیت سایبری از جمله اقداماتی است که می‌تواند هزینه اختلالات آینده را کاهش دهد.

گزارش همچنین بر نوسازی ناوگان دریایی و توسعه کشتی‌های کم‌مصرف و سازگار با سوخت‌های جایگزین تأکید دارد. در شرایطی که ۴۲ درصد کشتی‌های ناوگان جهانی از نظر تعداد بیش از ۲۰ سال عمر دارند، فرسودگی ناوگان و نیاز به سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید، به یکی از چالش‌های ساختاری صنعت کشتیرانی تبدیل شده است.

در نهایت، تغییر نقشه تجارت دریایی جهان را نمی‌توان صرفاً به‌عنوان فرصتی برای افزایش تردد کشتی‌ها یا جذب محموله‌های بیشتر ارزیابی کرد. تجربه بنادر آفریقایی و رشد مسیرهای جنوب-جنوب نشان می‌دهد که جابه‌جایی مراکز تجاری می‌تواند فرصت‌های اقتصادی جدیدی ایجاد کند؛ اما بهره‌برداری از این فرصت‌ها به ظرفیت واقعی زیرساخت‌ها و توانایی کشورها برای مدیریت شبکه‌های پیچیده حمل‌ونقل وابسته است.

برای اقتصادهای ساحلی و کشورهای واقع در مجاورت گذرگاه‌های راهبردی، پیام گزارش آنکتاد روشن است: موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی مزیت رقابتی ایجاد نمی‌کند. آنچه یک کشور را به بازیگر مؤثر در نقشه جدید تجارت دریایی تبدیل می‌کند، ترکیب زیرساخت بندری، ناوگان کارآمد، اتصال زمینی، خدمات لجستیکی، تنوع شرکای تجاری و آمادگی برای مواجهه با بحران است.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی حوزه ثبتی قائمشهر

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی قائمشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد: املاک متقاضیان واقع در قریه سیاهکلا پلاک ۴۷ اصلی بخش ۱۶

۴۲۸۰ فرعی به نام آقای / خانم مسعود حسن‌زاده‌واسوکلایی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۹۰/۱۵ مترمربع خریداری بلاواسطه از آقای / خانم یار محمد سیر مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و 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 می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. شناسه آگهی: ۲۳۲۰۵۸۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

مرتضی قاسم‌پور - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائمشهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

نظر به دستور ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ و برابر رای شماره ۱۴۰۰۸۱۴۹ ۱۴۰۴۶۰۳۱۰۰ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹ مستقر در واحد ثبتی جویبار به کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۳۱۱۴۴۱۰۰۱۴۰۰۰۸۱۶ ماده یک قانون مذکور، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی سمیه ملیحی فرزند محمدعلی نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۹۶/۸۷ مترمربع قسمتی از پلاک ___فرعی از ۱۰-اصلی واقع در قریه جویبار بخش هفت ثبت جویبار خریداری از اسماعیل قلی‌زاده محرز گردید. لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه نماید در غیر این صورت اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. شناسه آگهی: ۲۳۲۰۵۹۳

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

رئیس ثبت جویبار قدیر یوسفی‌نیا

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

نظر به دستور ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ و برابر رای شماره ۱۴۰۰۶۶۰۱ ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰ ۱۴۰۵/۰۷/۲۹ - مستقر در واحد ثبتی جویبار به کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۵۱۱۴۴۱۰۰۱۴۰۰۰۵۵۷ ماده یک قانون مذکور، تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی محرم قنبری فرزند صفر نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین با کاربری زراعی باغی به مساحت ۲۵۰۰ مترمربع قسمتی از پلاک ___فرعی از ۲۲_اصلی واقع در قریه دیوکلا بخش هفت ثبت جویبار خریداری از صفر قنبری محرز گردید. لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه نماید در غیر این صورت اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. شناسه آگهی: ۲۳۲۲۸۲۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

رئیس ثبت جویبار قدیر یوسفی‌نیا