

«سرآمد» بررسی کرد؛

جهش هزینه‌های پنهان زنجیره تامین جهان

سنجش افزایش هزینه‌های تجارت دریایی در بحران تنگه هرمز



براساس برنامه حرکت کشتی، زمان تخمینی رسیدن محموله و هزینه‌های بندری، موجودی انبار و زمان عرضه کالا را تنظیم می‌کند. اما افزایش خطر در تنگه هرمز می‌تواند این زنجیره را در چند مرحله مختل کند. در چنین شرایطی، محموله ممکن است به مقصد برسد، اما هزینه نهایی آن بابر آورد اولیه تفاوت داشته باشد. انتقال کانتینر به بندری دیگر، علاوه بر کرایه دریایی، به هزینه تخلیه، جابه‌جایی مجدد، حمل زمینی و احتمالاً انبارداری اضافی نیاز دارد. اگر این مراحل با تأخیر همراه شوند، هزینه سرمایه‌ای که در محموله متوقف مانده نیز افزایش می‌یابد. اطلاعاتی عملیاتی شرکت مرسک در هفته پایانی ماه سپتامبر نمونه‌ای از انتقال مستقیم ریسک به هزینه حمل است. این شرکت برای برخی محموله‌های مرتبط با بنادر منطقه، نرخ اضطراری تعیین کرد: هزار و ۸۰۰ دلار برای کانتینر خشک ۲۰ فوتی، ۳ هزار دلار برای کانتینر خشک ۴۰ فوتی و ۳ هزار و ۸۰۰ دلار برای کانتینرهای یخچالی و برخی محموله‌های ویژه. در همان اطلاعیه، هزینه اضافی هزار دلاری برای عبور از تنگه هرمز نیز اعلام شده بود.

این ارقام هرچند مربوط به ماه سپتامبر است، با این حال نشان می‌دهند که شرکت‌های کشتیرانی چگونه بخشی از هزینه بیمه، امنیت و فعالیت در شرایط اضطراری را به صاحبان کالا منتقل می‌کنند. میزان افزایش هزینه برای هر محموله به نوع کانتینر، مسیر، مقصد، قرارداد حمل و امکان استفاده از مسیر جایگزین بستگی دارد. بنابراین، نمی‌توان هزینه اعلام‌شده برای یک مسیر

گروه اقتصاد دریا - سعید قلیچی - افزایش حملات به کشتی‌های تجاری، رشد حق بیمه جنگی و تغییر مسیر کانتینرها، زنجیره تأمین کالا را با تأخیر و هزینه‌های تازه روبه‌رو کرده است؛ هزینه‌هایی که می‌توانند از حمل و نقل دریایی به قیمت تمام‌شده کالا و مصرف‌کننده منتقل شوند. تشدید بحران امنیت دریایی در تنگه هرمز، هزینه تجارت جهانی را از دو مسیر افزایش داده است. اختلال در جابه‌جایی کانتینرها و افزایش هزینه حمل، بیمه و مدیریت ریسک. در حالی که توجه بازارها عمدتاً به نفت و گاز عبوری از این آبراه معطوف است، وضعیت مبهم تردد شناورهای تجاری و تغییر شرایط فعالیت خطوط کشتیرانی نشان می‌دهد که زنجیره تأمین کالاهای صنعتی، مواد غذایی و محصولات مصرفی نیز از پیامدهای بحران در امان نیست.

اهمیت اقتصادی این تحولات فقط به افزایش نرخ کرایه کشتی محدود نمی‌شود. تغییر مسیر محموله‌ها، هزینه‌های اضطراری حمل، افزایش حق بیمه جنگی، توقف احتمالی در بنادر واسط و تأخیر در تحویل کالا می‌توانند هزینه نهایی واردات را افزایش دهند. در این میان، واردکنندگان و تولیدکنندگانی که به مواد اولیه و قطعات خارجی وابسته‌اند، علاوه بر پرداخت هزینه بیشتر، با دشواری برنامه‌ریزی برای موجودی انبار و زمان تحویل سفارش‌ها نیز مواجه می‌شوند.

بسیاری از گزارش‌های منتشر شده طی هفته‌های اخیر، حاکی از افزایش خطر برای کشتی‌های کانتینری است. هم‌زمان، داده‌های بیمه‌ای و حمل و نقل نشان می‌دهد که ریسک امنیتی به متغیری مهم در تعیین هزینه تجارت دریایی تبدیل شده است؛ متغیری که اثر آن ممکن است حتی پس از کاهش تنش‌ها نیز به سرعت از بین نرود.

اختلالی فراتر از بازار نفت

اهمیت حوادث پیش آمده برای کشتی‌های تجاری و کانتینری آنجاست که خطر دیگر به نفتکش‌ها و شناورهای حامل انرژی محدود نیست. کشتی‌های کانتینری بخش مهمی از شبکه انتقال قطعات صنعتی، ماشین‌آلات، مواد اولیه، کالاهای مصرفی و محموله‌های یخچالی را تشکیل می‌دهند. از کارافتادن یک شناور یا توقف یک سرویس دریایی می‌تواند برنامه تحویل محموله‌های متعدد را مختل کند و شرکت‌های حمل و نقل را به بازنگری در مسیرها و زمان‌بندی حرکت وادار.

کاهش تمایل شرکت‌ها به عبور از منطقه می‌تواند ظرفیت قابل استفاده را محدود کند و برنامه حرکت شناورها را برهم بزند. خبرگزاری رویترز مدتی قبل در گزارشی عنوان کرد که تعداد شناورهای عبوری از تنگه هرمز به پایین‌ترین سطح در بیش از دو ماه رسیده بود؛ به‌طوری‌که طبق داده‌های شرکت تحلیل بازار کپلر، تنها هفت شناور حامل کالاهای تجاری در روز سه‌شنبه از تنگه عبور کردند. این ارقام نشان می‌دهد که افزایش خطر امنیتی می‌تواند حتی پیش از توقف کامل تجارت، جریان حمل و نقل را محدود کند و هزینه بیشتری بر صاحبان کالا تحمیل کند.

افزایش هزینه تجاری کانتینر

برای درک پیامد اقتصادی بحران، باید مسیر یک کانتینر را از زمان بارگیری در شرق آسیا تا رسیدن به بندر مقصد و تحویل به واردکننده دنبال کرد. در شرایط عادی، شرکت واردکننده

را به تمام محموله‌های ورودی به ایران یا دیگر کشورهای منطقه تعمیم داد.

هزینه تحمیلی بیمه جنگی

افزایش حق بیمه جنگی یکی از مهم‌ترین عوامل تغییر اقتصاد حمل و نقل دریایی است. این بیمه برای پوشش ریسک‌های ناشی از جنگ و درگیری در نظر گرفته می‌شود و نرخ آن به شرایط امنیتی، ارزش شناور، مسیر حرکت و ارزش‌بایی بیمه‌گر وابسته است. افزایش هزینه بیمه فقط به پرداخت مبلغ بیشتر منجر نمی‌شود. اگر بیمه‌گران تمایل کمتری به پوشش سفرهای پرخطر داشته باشند، برخی شرکت‌ها ممکن است حرکت شناور را به تعویق بیندازند یا مقصد و مسیر خود را تغییر دهند.

در طرف مقابل افزایش هزینه در مسیرهای مرتبط با خلیج فارس لزوماً به معنای رشد یکسان نرخ حمل در سراسر جهان نیست. شاخص جهانی کانتینر دروثری، نرخ‌های لحظه‌ای در مسیرهای عمده شرق به غرب را دنبال می‌کند و شاخص اختصاصی حمل کانتینر به ایران نیست. از این‌رو، تغییرات این شاخص باید در کنار هزینه‌های ویژه منطقه و شرایط هر مسیر بررسی شود.

در بخش نفتکش‌ها نیز نوسان نرخ‌ها نشان می‌دهد که افزایش ریسک همیشه به رشد یک‌نواخت کرایه منجر نمی‌شود. خبرگزاری رویترز روز شنبه (۱۶ اکتبر) گزارش داد که نرخ حمل ابرنفتکش‌ها از اوج‌های اخیر کاهش یافته است. نرخ شاخص حمل نفتکش‌های بسیار بزرگ در مسیر خلیج عمان به چین از ۸۴۱ واحد در مقیاس وړلداسکیل در هفته قبل به ۷۷۶ واحد رسید. کاهش تقاضا پس از



سه شنبه - ۲۸ مهر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۱۴

دریا پایانه ۳

حملات و احتمال تغییر شرایط تحریمی از عوامل این افت عنوان شد. باین حال، کاهش نرخ یک مسیر الزاماً به معنای ارزان شدن کل فرایند واردات نیست. گزارش‌های منتشر شده همچنان حاکی از این است که هزینه بیمه، سوخت، جابه‌جایی در بنادر واسط، حمل زمینی و تأخیر همچنان می‌تواند قیمت تمام‌شده را افزایش دهد. اثر این هزینه‌ها بر کالاهایی یکسان نیست. قطعات صنعتی ممکن است به دلیل تأخیر در تحویل، موجب کندی یا توقف تولید شوند. کالاهای غذایی و یخچالی با هزینه نگهداری و خطر افت کیفیت روبه‌رو هستند. در مورد دارو و تجهیزات پزشکی نیز تأخیر می‌تواند اهمیت ویژه‌ای داشته باشد، هرچند اثبات کمبود واقعی این کالاهای داده‌های واردات و توزیع نیاز دارد.

هزینه بیشتر برای مسیر جایگزین

استفاده از بنادر جایگزین و حمل و نقل ترکیبی می‌تواند بخشی از جریان کالا را حفظ کند، اما لزوماً ارزان‌ترین راه نیست. انتقال محموله به بندری خارج از محدوده پرخطر و ادامه مسیر با کامیون یا راه‌آهن، به ظرفیت بندر، امکانات انبارداری، زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی و هماهنگی گمرکی وابسته است.

برای جمهوری اسلامی ایران، تنوع بخشی به مسیرهای ورودی کالا و تقویت ارتباط بنادر با شبکه حمل و نقل داخلی می‌تواند آسیب‌پذیری زنجیره تأمین را کاهش دهد. باین حال، هزینه حمل داخلی، محدودیت ظرفیت بندر جایگزین و زمان ترخیص باید در کنار ریسک مسیر مستقیم محاسبه شود. در غیر این صورت، هزینه‌ای که در بخش دریایی کاهش می‌یابد ممکن است به بخش زمینی منتقل شود. کارشناسان معتقدند که بحران تنگه هرمز نشان داده است که امنیت دریایی به یکی از متغیرهای تعیین‌کننده قیمت تجارت تبدیل شده است. حمله به کشتی‌های کانتینری، افزایش حق بیمه جنگی و وضع هزینه‌های اضطراری حمل، همگی می‌توانند هزینه واردات را افزایش دهند؛ حتی اگر جریان کالا به‌طور کامل متوقف نشود.

سنجش دقیق آثار بحران بر اقتصاد ایران به داده‌های اختصاصی درباره کرایه مسیرهای ورودی، زمان انتظار و تخلیه در بنادر، هزینه حمل زمینی و آمار گمرکی نیاز دارد. بدون این داده‌ها، نمی‌توان رقم واحد و قابل اتکایی برای افزایش هزینه یا تأخیر همه محموله‌ها ارائه کرد. همچنین در شرایطی که امنیت مسیرهای دریایی با نااطمینانی روبه‌روست، همین هزینه‌های پنهان می‌توانند به اندازه کرایه حمل برقابت‌پذیری تجارت و قیمت نهایی کالا اثر بگذارند.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران به اقتصاد سرآمد خبر داد:

صید ۸ هزار و ۵۸۳ تن کیلکادر دریای خزر؛ کاهش ۲۴ درصدی تلاش صیادی



اقتصاد سرآمد-معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با تشریح وضعیت صید کیلکادر سواحل جنوبی دریای خزر گفت: در سال ۱۴۰۴، تلاش صیادی برای صید این گروه از ماهیان با کاهش ۲۴ درصدی همراه بود و مجموع صید کیلکادر استان‌های گیلان و مازندران به ۸ هزار و ۵۸۳ تن رسید. عطاالله رئیسی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد اظهار کرد: هجوم گونه مهاجم شانه‌دار در سال‌های گذشته موجب

کاهش شدید ذخایر کیلکا شده است و وضعیت این گونه همچنان از موضوعات مهم در مدیریت صید منابع آبی دریای خزر به شمار می‌رود. معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، افزود: براساس آمار سال ۱۴۰۴، از مجموع صید کیلکادر سواحل جنوبی دریای خزر، ۶ هزار و ۵۵۴ تن در استان مازندران و ۲ هزار و ۲۹ تن در استان گیلان صید شده است. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به شاخص تلاش صیادی بیان کرد: در این سال، میزان تلاش صیادی بر اساس تعداد شب‌های فعالیت شناورها، ۲۴ درصد کاهش یافت و مجموع شب‌های صید دریایی به حدود ۶ هزار و ۲۴۳ شب رسید. معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، ادامه داد: حدود ۷۰ فروند شناور صیادی در صید کیلکا مشارکت داشتند و میانگین صید به ازای هر شب فعالیت شناور (CPUE) حدود یک‌هزار و ۳۳۵ کیلوگرم بود.

قوة قضائیه

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

حوزه ثبت ملک لويزان تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه وراث مرحوم محمدهادی دلگران با اعلام مفقود شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده ۲۳۵۱۹ و ۲۳۵۲۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۲ دفترخانه ۱۴۲۸ تهران و درخواست وارده ۱۲۴۰۲/۱۱۵۱۰۵۸۵۶۰۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۲ تقاضای صدور المثنی اسناد مالکیت را نموده‌اند، مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد:

نام و نام خانوادگی مالک: محمدهادی دلگران - شماره پلاک ثبتی: ۵۷۲ فرعی از ۸۳ اصلی - علت گم شدن: جابجایی - خلاصه وضعیت مالکیت:

سند مالکیت شش‌دانگ یک قطعه زمین به مساحت ۱۵۶ مترمربع قطعه ۴۷ تفکیکی به شماره ۵۷۲ فرعی از ۸۳ اصلی واقع در باکک شمیران بخش ۱۱ تهران ذیل ثبت به موجب سند قطعی شماره ۲۹۴۷۵ مورخ ۱۳۴۸/۰۶/۱۳ دفترخانه ۲۵۲ تهران شش‌دانگ پلاک مرقوم را به محمدهادی دلگران منتقل نموده است. به موجب گواهی حصر وراثت شماره ۱۸۶ مورخ ۱۳۹۴/۰۲/۲۸ شعبه ۲ شورای حل اختلاف شهریار محمدهادی دلگران در تاریخ ۱۳۹۳/۰۷/۳۰ فوت نموده و وراثت عبارت‌اند از: محمد مهدی و محمود و فرهاد و مهری و مهناز و مریم و اکرم و اعظم شهرت همگی دلگران (فرزندان متوفی) و زهرا خانه‌ز (همسر متوفی) اینک با توجه به اعلام مفقودی سند مالکیت مورد ثبت فوق‌الذکر و درخواست صدور المثنی آن؛ مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی، معامله کرده و این معامله در این آگهی قید نگردیده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می‌باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد با بازداشت ندارد.

گواهی شد.

شناسه آگهی: ۲۳۰۴۱۶۸-میم الف: ۱۴۹۰۴

ابوالفضل تریوه- رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک لويزان تهران از طرف سید مجیدرضا سادات حسینی