محاصره دریایی زیر پای واردات خودرو



شروین اشیدری: **واردات خودرو به‌عنوان یکی از بخش‌های وابسته به تجارت خارجی، بیش از بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی به ثبات مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی نیاز دارد. در این میان، حمل‌ونقل دریایی به دلیل ظرفیت بالا و هزینه نسبتاً پایین‌تر، همواره یکی از مسیرهای اصلی جابه‌جایی خودرو در تجارت جهانی بوده است. از همین رو، هرگونه اختلال در تردد کشتی‌ها، محدودیت در دسترسی به بنادر یا افزایش ریسک فعالیت در مسیرهای دریایی می‌تواند زنجیره واردات خودرو را با چالش مواجه کند.**

در شرایطی که محدودیت‌های دریایی و پیامدهای ناشی از تنش‌های نظامی، مسیرهای تجاری را تحت تأثیر قرار داده است، واردات خودرو نیز از این تحولات بی‌نصیب نمانده است. تغییر مسیر حمل‌ونقل، افزایش هزینه‌های لجستیکی، طولانی‌شدن زمان انتقال خودرو و دشوارتر شدن برنامه‌ریزی برای واردکنندگان، تنها بخشی از پیامدهای این وضعیت به شمار می‌رود. با این حال، اثرات محاصره دریایی صرفاً به دشواری جابه‌جایی خودرو محدود نمی‌شود و می‌تواند در ادامه، بر قیمت تمام‌شده، میزان عرضه و حتی ترکیب خودروهای وارداتی در بازار داخلی اثر بگذارد.

وابستگی واردات خودرو به مسیرهای دریایی

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های تجارت خودرو، وابستگی آن به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی است. خودرو برخلاف بسیاری از کالاهای سبک و کم‌حجم، به فضای حمل‌ونقل قابل توجهی نیاز دارد و انتقال آن در مقیاس تجاری، مستلزم استفاده از ناوگان و زیرساخت‌های تخصصی است.به همین دلیل، حمل‌ونقل دریایی در بسیاری از مسیرهای تجاری، گزینه اصلی واردکنندگان محسوب می‌شود. در ایران نیز بخش عمده‌ای از خودروهای وارداتی پیش از بروز محدودیت‌های اخیر از طریق دریا به کشور منتقل می‌شدند. بر اساس اظهارات دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، حدود ۹۵ درصد واردات خودرو پیش از وقوع جنگ از مسیر دریایی انجام می‌شد. این سهم بالا نشان می‌دهد که اختلال در این مسیر تا چه اندازه می‌تواند بر روند تأمین خودرو اثرگذار باشد. در واقع، زمانی که یک مسیر اصلی حمل‌ونقل با محدودیت مواجه می‌شود، واردکنندگان ناچارند برای حفظ جریان واردات به مسیرهای جایگزین متوسل شوند؛ مسیری که لزوماً از نظر هزینه، زمان و ظرفیت، شرایط مشابهی با حمل‌ونقل دریایی ندارد.

واردکنندگان در انتظار محموله‌های جدید

مسئله دیگر، زمان‌بر شدن فرآیند واردات است. در تجارت خودرو، زمان انتقال از مبدأ تا مقصد اهمیت زیادی دارد؛ زیرا شرکت‌ها بر اساس برنامه ورود محموله‌ها، فرآیندهای ثبت سفارش، ترخیص، عرضه و تحویل به مشتری را تنظیم می‌کنند.

هرگونه تغییر در مسیر حمل‌ونقل می‌تواند این برنامه‌ریزی را با اختلال مواجه کند. انتقال خودرو از مسیرهای جایگزین، هماهنگی با شرکت‌های حمل‌ونقل جدید و مواجهه با محدودیت‌های عملیاتی در مسیرهای زمینی، همگی می‌توانند زمان رسیدن محموله‌ها را افزایش دهند. این تأخیرها از دو جهت برای واردکنندگان هزینه‌ساز است؛ نخست اینکه سرمایه شرکت برای مدت بیشتری در فرآیند حمل و تأمین کالا درگیر می‌ماند و دوم اینکه امکان برنامه‌ریزی دقیق برای عرضه خودرو به بازار کاهش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، حتی اگر واردات به‌طور کامل متوقف نشود، نامنظم شدن ورود محموله‌ها می‌تواند جریان عرضه را با نوسان مواجه کند.

اختلال در زنجیره تأمین و کاهش قابلیت پیش‌بینی بازار

واردات خودرو صرفاً به خرید محصول از شرکت خارجی و انتقال آن به کشور محدود نمی‌شود. این فرآیند شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های به‌هم‌پیوسته از جمله تأمین خودرو، هماهنگی با شرکت‌های حمل‌ونقل، بیمه، تشریفات گمرکی، ترخیص و توزیع است. اختلال در هر یک از این حلقه‌ها می‌تواند بر عملکرد سایر بخش‌ها نیز اثر بگذارد. برای مثال، اگر زمان رسیدن خودرو به کشور قابل پیش‌بینی نباشد، واردکننده نمی‌تواند با اطمینان درباره زمان عرضه، میزان تعهدات فروش و برنامه تحویل به مشتری تصمیم‌گیری کند.از سوی دیگر، شرکت‌هایی که پیش‌تر بر اساس ظرفیت حمل‌ونقل دریایی و زمان‌بندی مشخص فعالیت می‌کردند، اکنون باید خود را با شرایط متفاوتی تطبیق دهند. این تغییر، علاوه بر افزایش هزینه‌های عملیاتی، ریسک تجاری فعالیت در حوزه واردات خودرو را نیز بالا می‌برد. در چنین فضایی، ممکن است برخی شرکت‌ها در تصمیم‌گیری برای ثبت سفارش‌های جدید محتاط‌تر عمل کنند؛ چراکه مشخص نبودن زمان و هزینه انتقال خودرو، محاسبه سودآوری و مدیریت سرمایه را دشوار می‌کند.

پیامدهای محدودیت واردات برای مصرف‌کننده

در نهایت، بخش مهمی از آثار اختلال در واردات خودرو به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. کاهش قابلیت پیش‌بینی عرضه، تأخیر در تحویل خودروها و افزایش هزینه‌های واردات می‌تواند شرایط بازار را تحت تأثیر قرار دهد.

اگر ورود محموله‌های جدید با تأخیر مواجه شود و این وضعیت در کنار سایر محدودیت‌های عرضه ادامه پیدا کند، فاصله میان میزان عرضه و تقاضا ممکن است افزایش یابد. در چنین شرایطی، مصرف‌کنندگان با انتخاب‌های محدودتری مواجه می‌شوند و امکان دسترسی به برخی مدل‌ها نیز کاهش پیدا می‌کند. البته میزان اثرگذاری این شرایط بر قیمت و معاملات بازار به عواملی مانند حجم خودروهای موجود در کشور، استمرار واردات از مسیرهای جایگزین، سیاست‌های ارزی و تعرفه‌ای و سطح تقاضا بستگی دارد. بنابراین نمی‌توان صرفاً با اتکا به محدودیت دریایی، درباره میزان افزایش قیمت یا کاهش قطعی واردات اظهارنظر کرد.

فشار مضاعف بر قیمت تمام‌شده خودرو

نخستین پیامد اقتصادی محدودیت‌های دریایی، افزایش هزینه انتقال خودرو است. در شرایط عادی، واردکنندگان با استفاده از ظرفیت بالای حمل‌ونقل دریایی می‌توانند تعداد قابل توجهی خودرو را در یک محموله جابه‌جا کنند. اما با محدود شدن این امکان، استفاده از مسیرهای جایگزین زمینی می‌تواند هزینه‌های بیشتری به فرآیند واردات تحمیل کند.

افزون بر این، افزایش ریسک‌های ناشی از شرایط جنگی و ناامنیانی در مسیرهای تجاری می‌تواند هزینه‌های جانبی حمل‌ونقل، بیمه و خدمات لجستیکی را نیز افزایش دهد.

این هزینه‌ها در نهایت به قیمت تمام‌شده واردات اضافه می‌شوند و حاشیه سود شرکت‌ها را تحت فشار قرار می‌دهند.

نکته مهم این است که افزایش هزینه حمل‌ونقل الزاماً به معنای افزایش فوری و به همان میزان قیمت خودرو در بازار نیست؛ چراکه عواملی مانند موجودی انبار واردکنندگان، نرخ ارز، سیاست‌های تعرفه‌ای و شرایط تقاضا نیز در تعیین قیمت نهایی نقش دارند. با این حال، تداوم اختلال در مسیرهای وارداتی می‌تواند فشار هزینه‌ای جدیدی را به بازار خودرو تحمیل کند.

تأثیر محاصره دریایی بر تنوع خودروهای وارداتی

یکی دیگر از پیامدهای کمتر دیده‌شده محدودیت‌های دریایی، احتمال تغییر در ترکیب خودروهای وارداتی است. زمانی که مسیرهای حمل‌ونقل با محدودیت مواجه می‌شوند، واردکنندگان ممکن است در انتخاب مبدأ خرید، نوع خودرو و شیوه انتقال آن تجدیدنظر کنند.

در چنین شرایطی، خودروهایی که انتقال آن‌ها از نظر هزینه و مسیر لجستیکی آسان‌تر است، ممکن است در اولویت قرار بگیرند. در مقابل، واردات برخی مدل‌ها که به مسیرهای پیچیده‌تر یا شرایط خاص حمل‌ونقل نیاز دارند، می‌تواند با دشواری بیشتری همراه شود.

این موضوع در بلندمدت ممکن است بر تنوع محصولات موجود در بازار اثر بگذارد. به بیان دیگر، محدودیت دریایی تنها تعداد خودروهای وارداتی را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد، بلکه می‌تواند ترکیب برندها و مدل‌های عرضه‌شده را نیز تغییر دهد.

> در شرایط فعلی، تحریم داخلی برای فعالان حوزه واردات خودرو بسیار سخت‌تر و پیچیده‌تر از تحریم‌های خارجی شده است

> پیش از وقوع جنگ، حدود ۹۵ درصد خودروهای وارداتی از طریق حمل‌ونقل دریایی وارد کشور می‌شدند، اما پس از محدودیت‌های ایجادشده، شرکت‌ها ناچار شدند به سمت حمل‌ونقل زمینی حرکت کنند

تغییر مسیر واردات خودرو و افزایش هزینه‌های لجستیکی



مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، درباره تأثیر محاصره دریایی بر واردات خودرو به صمت گفت: پیش از وقوع جنگ، حدود ۹۵ درصد خودروهای وارداتی از طریق حمل‌ونقل دریایی وارد کشور می‌شدند، اما پس از محدودیت‌های ایجادشده، شرکت‌ها ناچار شدند به سمت حمل‌ونقل زمینی حرکت کنند و در حال حاضر نیز واردات خودرو عمدتاً از مسیر زمینی انجام می‌شود.

وی افزود: تغییر مسیر حمل‌ونقل از دریا به زمین، افزایش ریسک و هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک را به دنبال داشته است. با این حال، اگر پس از انتقال خودروها به مرز، امکان ترخیص و تحویل سریع به مشتری وجود داشت، سرعت عملیات می‌توانست افزایش پیدا کند و بخشی از هزینه‌های اضافی جبران شود. دادفر با انتقاد از عملکرد دولت در مدیریت واردات خودرو گفت: اتفاقی که اکنون رخ داده، از نظر آثار و نتایج، تفاوت چندانی با تحریم‌های خارجی و حتی حمله نظامی آمریکا ندارد.

گویی دولت به بخش واردات خودرو حمله کرده است؛ چراکه در عمل، تفاوت چندانی نمی‌کند خودرو از مسیر دریایی وارد شود یا زمینی، وقتی نتیجه نهایی به وضعیت فعلی منتهی می‌شود. وی با اشاره به انتقال مسیرهای وارداتی به مرزهای زمینی تصریح کرد: شرکت‌ها از مرزهایی مانند سرخس برای واردات خودرو استفاده می‌کنند و بخشی از خودروها نیز از سمت چین و از مسیرهای شمالی وارد کشور می‌شوند.

بلاتکلیفی تعرفه‌ها و انتقال بار تجارت به مرزهای زمینی

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به بلاتکلیفی تعرفه‌های واردات خودرو اظهار کرد: موضوع تعرفه‌ها همچنان مشخص نیست و وضعیت آن در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. از سوی دیگر، بندر شهید رجایی که یکی از مهم‌ترین مراکز تبادل تجاری کشور بود، عملاً از چرخه خارج شده و اکنون بخش قابل توجهی از فعالیت‌ها به دو مرز زمینی منتقل شده است؛ مرزهایی که در مجموع با حدود ۱۵ نیروی انسانی فعالیت می‌کنند و از امکانات لازم برای ترخیص، تخلیه و بارگیری برخوردار نیستند. وی افزود: در این مرزها زیرساخت‌های اولیه نیز با کمبود جدی مواجه است؛ از جمله امکانات اینترنتی، محل استراحت رانندگان، تجهیزات و ماشین‌آلات تخلیه و بارگیری. در واقع، امکانات موجود حتی متناسب با حجم خودروهای در حال حمل نیست و این در حالی است که این مرزها تنها محل ورود خودرو نیستند و سایر کالاها نیز از همین مسیرها جابه‌جا می‌شوند.

دادفر ادامه داد: به نظر من، نمی‌توان تمام مشکلات موجود را صرفاً به تحریم‌های خارجی نسبت داد؛ چراکه بخشی از مشکلات به نحوه مدیریت و آماده‌سازی زیرساخت‌های داخلی بازمی‌گردد.

کمبود نیروی انسانی و زیرساخت در مرزهای وارداتی

وی با اشاره به وضعیت نیروی انسانی در مرزهای زمینی گفت: برای نمونه، در برخی مرزها از جمله مرز سرخس، تعداد کارکنان گمرکی همچنان بسیار محدود است.

حتی گزارش‌هایی وجود دارد که نشان می‌دهد در بعضی از این مرزها تنها شش نفر نیروی انسانی مشغول فعالیت هستند؛ وضعیتی که تفاوت چندانی با شرایط پیش از جنگ ندارد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو تأکید کرد: وقتی بندر شهید رجایی از چرخه فعالیت خارج می‌شود و بخش عمده‌ای از تجارت کشور به دو مرز دیگر منتقل می‌شود، طبیعتاً باید نیروی انسانی، امکانات و زیرساخت‌های متناسب نیز به این مناطق انتقال پیدا کند تا سرعت انجام امور افزایش یابد؛ اما چنین اتفاقی رخ نداده و تعداد نیروها و امکانات تقریباً همان وضعیت قبلی را دارد.

توقف فعالیت‌ها در گمرک؛ گلایه کارکنان از شرایط موجود

دادفر در پایان خاطرنشان کرد: حتی کارکنان گمرک نیز از شرایط موجود گلایه دارند. برخی از آن‌ها عنوان می‌کنند که پیش از این، با وجود حجم بالای فعالیت‌ها، امور با روال مشخصی انجام می‌شد، اما اکنون به دلیل نبود امکانات و نیروی کافی، بسیاری از کارها متوقف شده و امکان انجام فعالیت‌ها به شکل مؤثر وجود ندارد. وی تأکید کرد: در شرایط فعلی، تحریم داخلی برای فعالان حوزه واردات خودرو بسیار سخت‌تر و پیچیده‌تر از تحریم‌های خارجی شده است.

سخن پایانی

محاصره دریایی و محدودیت در تردد کشتی‌ها، مسئله‌ای فراتر از تغییر مسیر انتقال خودرو است. این اتفاق می‌تواند مجموعه‌ای از هزینه‌ها و ریسک‌های جدید را به تجارت خودرو تحمیل کند و بر تمام مراحل تأمین تا عرضه محصول اثر بگذارد.

در این میان، استفاده از مسیرهای زمینی می‌تواند بخشی از نیاز واردکنندگان را پوشش دهد، اما جایگزینی یک مسیر حمل‌ونقل با مسیر دیگر، بدون فراهم کردن زیرساخت‌های متناسب، لزوماً به معنای حفظ ظرفیت قبلی واردات نیست.

از سوی دیگر، تجربه اخیر نشان می‌دهد که تاب‌آوری تجارت خودرو تنها به امکان دسترسی به مسیرهای بین‌المللی وابسته نیست؛ بلکه آمادگی زیرساخت‌های داخلی، ظرفیت گمرکی، ثبات مقررات و امکان برنامه‌ریزی برای فعالان اقتصادی نیز در تداوم جریان واردات نقش تعیین‌کننده دارند.

بنابراین، اگر هدف حفظ جریان واردات خودرو در شرایط بحرانی باشد، سیاست‌گذار باید علاوه بر پیگیری مسیرهای جایگزین، برای کاهش هزینه‌های لجستیکی، تسهیل فرآیندهای گمرکی و ایجاد ثبات در مقررات تجاری نیز برنامه مشخصی داشته باشد. در غیر این صورت، حتی با باز بودن مسیرهای جایگزین، هزینه و زمان واردات می‌تواند به عاملی محدودکننده تبدیل شود؛ عاملی که آثار آن در نهایت نه‌فقط برای واردکنندگان، بلکه برای کل بازار خودرو و مصرف‌کنندگان قابل لمس خواهد بود.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

نوبت اول شماره ۲۳۳۲۵۴۶

برابر آرای صادره در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان اراضی زینوند قسمتی از پلاک ۵- اصلی بخش ۱۸ - ثبت بهشهر به شرح ذیل می‌باشد:

- آقای عین‌اله محمدنژاد ولامدهی فرزند رضاقلی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۱۵۶.۸۵ مترمربع به کلاسه ۱۴۰۴/۲۸۶۱

مستند مالکیت استشهادیه محلی که اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۱

محمدحسن صادقی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک بهشهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت اول شماره ۲۳۳۱۰۹۹

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ و برابر رای ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۳۰۲۶۳۶۳ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۱ هیات قانون تعیین تکلیف... موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی ... جمستان... تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای / خانم **مهدی صمیمی فرزند عین‌اله نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با کاربری زراعی باغی که مقدار دودانگ مشاع از ششدانگ عرصه وقف است به مساحت ۲۹۳/۲۵ مترمربع به شماره پلاک ۲۲۸ فرعی از ۵۰ اصلی واقع در قریه عبدالده علیا بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک جمستان خریداری شده از غفار قدرتی** محرز گردیده است 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 و محلی / سراسری در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتیکه 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 اینصورت 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 را ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۱

عین‌اله تیموری، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک جمستان