



میکرو پلاستیک‌ها قطعات کوچکی از زباله‌های پلاستیکی هستند که در مقیاس جهانی در محیط زیست انباشته شده‌اند. این زباله‌ها از انتشار مستقیم ذرات پلاستیکی و همچنین تکه تکه شدن اقلام پلاستیکی بزرگ‌تر ایجاد می‌شوند. تحقیقات نشان می‌دهد میزان میکرو پلاستیک‌های کف دریا نسبت به ۲۰ سال گذشته تقریباً سه برابر شده است و این معضل جهانی، دامن پهنه‌های آبی ایران را هم گرفته است. امید صدیقی مدیر کل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از وضعیت نگران کننده غلظت میکرو پلاستیک‌ها در سواحل مکران خبر داده و بر پایش مستمر این منطقه تأکید می‌کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امروزه زندگی کردن بدون پلاستیک‌ها در ذهن کسی نمی‌گنجد. این محصول که جزو لاینفک سبک زندگی بنیای مدرن است، به دلیل تجزیه ناپذیری و ماندگاری بالا در محیط‌های طبیعی، به معضلی جدی برای زیست دیگر موجودات زنده به‌ویژه آب‌زیان تبدیل شده است. میکرو پلاستیک‌ها در زیستگاه‌های دریایی از قطب‌ها تا استوا، از سطح دریا و خط ساحلی تا اعماق محیط‌های آبی پر اکتش دارند. آنها توسط طیف وسیعی از موجودات زنده از جمله ماهیان و دوکفه‌ای‌های مهم و تجاری بلعیده می‌شوند.

در برخی از جمعیت‌ها میزان مصرف میکرو پلاستیک‌ها بسیار زیاد است که می‌تواند اثرات سمی یا فیزیکی مضری داشته باشد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که مقدار میکرو پلاستیک‌ها در محیط‌های آبی طی دو دهه، تقریباً سه برابر شده است. میزان این ماده مخرب در دریاها رو به افزایش است، زیرا حتی اگر بتوانیم از ورود مواد جدید پلاستیکی به اقیانوس‌ها جلوگیری کنیم، تکه تکه شدن اقلام پلاستیکی موجود فعلی، برای سال‌های آینده ادامه خواهد داشت و می‌تواند حجم میکرو پلاستیک‌ها را در اکوسیستم‌ها آبی افزایش دهد.

گزارش‌ها نشان می‌دهد که میکرو پلاستیک‌ها بر مهره‌داران و بی‌مهرگان دریایی تأثیر می‌گذارند. همچنین این آلاینده‌ها بر پر اکتش گونه‌های خاصی از جانداران دریایی که از سطح این مواد به‌عنوان مکان‌هایی برای تخم‌گذاری استفاده می‌کنند، دارای اثرات سوئی است. بسیاری از پژوهشگران، مهم‌ترین اثر میکرو پلاستیک‌ها بر محیط‌های دریایی را جذب آلاینده‌های شیمیایی بر روی آنها اعلام می‌کنند. این ترکیبات علاوه بر انتقال آلاینده‌های شیمیایی، پایداری محیطی این مواد را هم افزایش می‌دهد. به همین خاطر، پایش مستمر و دائمی میکرو پلاستیک‌ها و کشف نقاط داغ آلودگی‌های آنها از اهمیت ویژه‌ای در مباحث محیط‌زیستی بر خوردار است. ایران هم به‌عنوان کشوری با مرزهای دریایی گسترده، مطالعاتی را درباره حضور میکرو پلاستیک‌ها در اکوسیستم‌های دریایی آغاز کرده است. امید صدیقی مدیر کل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از تعیین وضعیت آلودگی سواحل مکران خبر می‌دهد و می‌گوید که وجود میکرو پلاستیک‌ها و آلودگی پساب‌ها در برخی مناطق تا حدی نگران‌کننده و نیازمند مدیریت و پایش مستمر است. به گفته او، پروژه بررسی آلودگی عناصر سمی، ترکیبات هیدروکربنی و ذرات میکرو پلاستیک در آب، رسوب و آب‌زیان سواحل مکران با نمونه‌برداری گسترده از آب‌های ساحلی این منطقه بین گواتر تا جاسک در ۱۵۶ ایستگاه طی دو دوره زمانی پس‌موسون و پیش‌موسون در سال گذشته انجام گرفته است. آنالیز نمونه‌ها، تحلیل داده‌ها و تهیه نقشه‌های پهنه‌بندی آلودگی سواحل انجام شده و در سال جاری گزارش نهایی آن تهیه شده است. صدیقی می‌گوید که با توجه به تمرکز برنامه‌های توسعه‌ای در سواحل مکران، اجرای این پروژه و تعیین وضعیت آلودگی این منطقه به‌عنوان داده‌های پایه برای پایش و ارزیابی در سال‌های آتی از اهمیت و اولویت بالایی برخوردار است. او سبا تکیه بر نتایج مطالعات انجام شده، توضیح می‌دهد که سواحل مکران تا حدی با آلودگی‌های مختلفی از جمله فلزات سنگین، میکرو پلاستیک‌ها و هیدروکربن‌ها مواجه هستند. در عمده مناطق میزان آلودگی پایین‌تر از حد مجاز است و در برخی موارد هم فراتر از حد مجاز هستند. غلظت برخی آلاینده‌ها مانند BTEX در آب پایین است ولی وجود میکرو پلاستیک‌ها و آلودگی پساب‌ها در برخی مناطق تا حدی نگران‌کننده و نیازمند مدیریت و پایش مستمر است.

تایید حضور میکرو پلاستیک‌ها در نواحی شرقی دریای عمان که به‌عنوان زیستگاه دریای بزرگ برای بسیاری از موجودات دریایی شناخته می‌شود، زنگ خطر را برای دولت و سازمان محیط زیست به صدا در می‌آورد. این دو مجموعه باید با اتخاذ تصمیمات و تنظیم مقررات جدید، زمینه کاهش ورود یا کنترل منابع ورود این آلاینده نوظهور زیست محیطی را به پهنه‌های آبی کشور فراهم کند.

گروه راهبردی – مرتضی فاخری – رقابت برای تسلط بر کریدورهای آبی و بنادر استراتژیک، امروزه به یکی از مهمترین میدان‌های آزمون برای قدرت‌های

بزرگ و منطقه‌ای تبدیل شده است؛ جایی که ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در هم تنیده می‌شوند و معادلات سنتی موازنه قدرت جای خود را به رقابت برای الحاق به زنجیره‌های بلند ارزش جهانی می‌دهد. از سواحل مکران پاکستان با بندر گوادر که با سرمایه‌گذاری چین به نماد کمربند سراه تبدیل شده، تا سواحل جنوبی ایران در چابهار که هند آن را درچپه ورود به افغانستان و آسیای مرکزی می‌داند، و نیز حضور ترکیه در بنادر قطر و سومالی، همگی نشانه‌هایی از گذار از یک نظم بندری سنتی به معماری جدیدی از قدرت هستند. در این معماری، بندرها دیگر صرفاً محل تخلیه و بارگیری کالا نیستند، بلکه به گره‌های ژئوپلیتیکی بدل شده‌اند که می‌توانند مسیر تجارت جهانی، امنیت انرژی و حتی جهت‌گیری اتحادهای منطقه‌ای را تغییر دهند. بندر، این بار نه به مثابه یک تأسیسات زیر ساختی، که همچون یک سپر راهبردی و اهرم چانه‌زنی در مناسبات میان‌المللی معنا می‌یابد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی فاخری پژوهشگر ارشد علوم راهبردی – جمهوری اسلامی ایران در چنین میدانی از رقابت، با چالشی دوگانه مواجه است: از سویی باید میان منافع قدرت‌های فرامنطقه‌ای در بنادر خود توازن برقرار کند و از سوی دیگر، دیپلماسی بندری خود را از دام رقابت‌های صرفاً سیاسی به حوزه‌ای مولد و اقتصادی سوق دهد. تجربه دهه‌های گذشته نشان داده که نگاه صرفاً درآمدی و رویکرد بندری سنتی، نه تنها نتوانسته جایگاه ایران را در زنجیره حمل و نقل بین‌المللی ارتقا دهد، بلکه در مواردی آن را به حاشیه یک ریدورهای اصلی رانده است. امروز ضرورت تحول در این نگاه، بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود؛ ضرورتی که از لزوم عبور از مدل «بندر–تأسیسات» به الگوی «شهر–بندر» و «بندر–هاب لجستیک» حکایت دارد. دیپلماسی بندری ایران، برای خروج از وضعیت انفعالی و واکنشی، ناگزیر از طراحی یک نقشه راه هوشمندانه است؛ نقشه‌ای که در آن بنادر نه صرفاً به مثابه دروازه‌های ورود کالا، که به عنوان کانون‌های هم‌افزایی منطقه‌ای و ابزاری برای خنثی‌سازی تحریم‌های فراگیر دریامحور تعریف شوند. در این میان، پرسش اساسی آن است که آیا ایران می‌تواند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی خویش، بنادر خود را به وزن‌های تعیین‌کننده در موازنه منطقه‌ای تبدیل کند یا اینکه همچنان در حاشیه رقابت میان بندرهای نوظهور منطقه باقی خواهد ماند؟

هاب‌های تجاری به مثابه دژهای نوین

رقابت برای نصاب گره‌های بندری خلیج فارس و دریای عمان، امروزه به میدان اصلی آزمون برای قدرت‌های بزرگ تبدیل شده است؛ جایی که چین، هند و ترکیه هر یک با راهبردهای خاص خود، در حال بازتعریف نظم ژئواکونومیک منطقه هستند. چین با سرمایه‌گذاری بی‌سابقه ۶۵ میلیارد دلاری در پروژه کریدور اقتصادی چین –پاکستان، بندر گوادر را به عنوان یک «هاب استراتژیک» طراحی کرده که نه تنها مسیر دسترسی یکن به اقیانوس هند را کوتاه‌تر می‌کند، بلکه سالانه حدود ۷۱ میلیارد دلار صرفه‌جویی اقتصادی برای تجارت این کشور به غرب آسیا و اروپا به ارمغان می‌آورد. این بندر که در فاصله ۴۰۰ کیلومتری شرق تنگه هرمز واقع شده، به مثابه دژ نوین چین در برابر آسیب‌پذیری‌های ژئوپلیتیکی تنگه مالاکا عمل می‌کند و زمینه‌ساز ایجاد کریدور تجاری چین–گوادر–آفریقا با هدف افزایش تجارت ۲۹۶ میلیارد دلاری با آفریقا شده است. در مقابل، هند با امضای قرارداد ۱۰ ساله توسعه بندر چابهار در



اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳، نه تنها به دنبال دور زدن پاکستان و دسترسی مستقیم به افغانستان و آسیای مرکزی است، بلکه می‌کوشد با سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری و تأمین مالی ۲۵۰ میلیون دلاری اضافی، وزنه‌ای در برابر نفوذ فراننده چین در اقیانوس هند ایجاد کند. این رقابت زمانی ژرف‌تر می‌شود که بدانند دو بندر تنها ۱۴۰ کیلومتر با یکدیگر فاصله دارند و هر دو به بازاری یکسان در آسیای مرکزی چشم دوخته‌اند. در چنین میدانی، ابزارهای ژئوپلیتیکی قدرت‌ها صرفاً به سرمایه‌گذاری فیزیکی محدود نمی‌ماند، بلکه تحریم‌های فراگیر آمریکا علیه ایران به مثابه عاملی تعیین‌کننده در این معادله ظاهر شده است. واشنگتن که از پیوستگی احتمالی چابهار و گوادر و دسترسی بی‌واسطه چین به اقیانوس هند و آسیای مرکزی هراس دارد، با وجود تشدید تحریم‌ها و لغو معافیت‌های قبلی در سپتامبر ۲۰۲۵، همچنان به حضور هند در چابهار به عنوان اهرمی برای مهار چین چراغ سبز نشان می‌دهد. این رویکرد دوگانه آمریکا که از یک سو «کارزار حد‌گذاری» علیه ایران را دنبال می‌کند و از سوی دیگر با تمدید معافیت هند تا آوریل ۲۰۲۶، حضور دهلی نو در چابهار را تسهیل می‌کند، نشان‌دهنده محاسبات پیچیده‌ای است که منافع ائتلافی را بر دشمنی‌های ایدئولوژیک مقدم می‌دارد . ترکیه نیز به عنوان سوین بازیگر این معادله، با حضور در بنادر قطر و سومالی و گسترش نفوذ خود در کریدورهای ترانزیتی، تلاش می‌کند سهم خود را از معماری جدید حمل و نقل منطقه‌ای ایفا کند. در این میان، کریدور نوظهور هند–خاورمیانه–اروپا (IMEC) که با حمایت آمریکا و اتحادیه اروپا طراحی شده، نه تنها ایران و پاکستان را دور می‌زند، بلکه تلاش دارد با ایجاد یک شبکه یکپارچه شامل خطوط ریلی، ایسترکانکتورهای برق، خطوط لوله هیدروژن و زیرساخت‌های فیبر نوری، پادشاهان عرب خلیج فارس را به لولای اصلی تجارت هند و اروپا تبدیل کند.

«چابهار در برابر گوادر» معمای هم‌افزایی امنیتی

چابهار و گوادر، دو بندر استراتژیک در فاصله تنها ۱۴۰ کیلومتری از یکدیگر، نه صرفاً رقیب تجاری که اینسه تمام‌نمای تقابل راهبردی دو قدرت نوظهور آسیایی یعنی هند و چین در آب‌های اقیانوس هند هستند. جالب این‌جاست، در واپسین تحولات دیپلماتیک، روایتی تازه در حال شکل‌گیری است که از امکان عبور از پارادایم رقابت صرف به سمت هم‌افزایی امنیتی–اقتصادی حکایت می‌کند. اظهارات مکرر مقامات ارشد ایران و پاکستان در ماه‌های اخیر درباره «مکمل بودن» این دو بندر بر اساس تمام شاخص‌های اقتصادی، زمین‌شناسی و استراتژیک، نشان‌دهنده تغییر نگاه در سطوح عالی دو کشور است. این رویکرد نوین که در نشست‌های مشترک اتاق‌های بازرگانی تهران و گوادر در می ۲۰۲۵ نیز مورد تأکید قرار گرفت، بر ضرورت مدرن‌سازی زیرساخت‌های ترانزیتی زمینی و دریایی میان دو بندر و ایجاد کریدور مالی مشترک برای تسهیل مبادلات تأکید دارد. حتی فعالان بخش خصوصی پاکستان با طرح پیشنهاد تعیین چابهار و گوادر به عنوان «بنادر خواهرخوانده»، کام را فراتر نهاده و خواستار ایجاد مسیرهای تجاری یکپارچه برای اتصال این دو بندر به بازارهای آسیای مرکزی شده‌اند.

چنین هم‌افزایی راهبردی، اگرچه با موانع ساختاری متعددی از جمله پیچیدگی‌های اداری، محدودیت‌های بانکی و چالش‌های امنیتی در مناطق مرزی مواجه است، اما ظرفیت‌های کم‌نظیری برای تکمیل زنجیره ارزش کریدور شمال–جنوب فراهم می‌آورد . کریدور مذکور که از بمبئی آغاز و با عبور از چابهار به افغانستان، آسیای مرکزی و نهایتاً روسیه و اروپا متصل می‌شود،

می‌تواند با بهره‌گیری از زیرساخت‌های گوادر، به شبکه‌ای گسترده‌تر و کارآمدتر تبدیل گردد. جالب آنکه حتی مقامات طالبان در افغانستان نیز به عنوان یکس از ذی‌نفعان اصلی این معادله، بر تمایل خود برای کاهش وابستگی به بندر کراچی و استفاده از ظرفیت‌های چابهار تأکید کرده‌اند که خود شواهدی بر امکان‌پذیری ژئوپلیتیکی این همکاری است. با وجود فشارهای ژئوپلیتیکی، از جمله لغو معافیت تحریمی چابهار توسط آمریکا در سپتامبر ۲۰۲۵ و تمدید آن تا آوریل ۲۰۲۶، همچنان نشانه‌هایی از اراده سیاسی برای عبور از رقابت‌های تحمیلی دیده می‌شود. ایران و پاکستان با جمعیتی بالغ بر ۳۴۰ میلیون نفر و بازارهای مکمل (محصولات کشاورزی و نساجی پاکستان در برابر انرژی و محصولات پتروشیمی ایران)، می‌توانند با تبدیل مرزهای امنیتی به مرزهای تجاری، نه تنها رویشای تجارت ۱۰ میلیارد دلاری را محقق سازند، بلکه معماری جدیدی از همکاری ساحلی را رقم بزنند که در آن چابهار و گوادر به مثابه دو بال یک کریدور واحد، امنیت و رفاه را برای ساکنان سواحل مکران به ارمغان آورند.

معماری جدید قراردادهای بنادر ایران

در کنار سایه‌ای‌های مدل سنتی مدیریت بنادر در ایران، زمانی امکان‌پذیر است که تجربه زیسته شهر بندرعباس در مواجهه با بندر شهیدرجایی به دقت واکاوی شود. تحقیقات میدانی در این منطقه نشان می‌دهد که توسعه شتابان و صرفاً زیرساختی بندر، بدون توجه به پیوندهای ارگانیک آن با شهر، به گسست عمیقی در سازمان فضایی انجامیده است. ساختار شهر بندرعباس که روزگاری تابع نظام طبیعی خورها و تراس‌های ساحلی بود، اکنون به تابعی از نظام بنادر و اسکان جمعیت مهاجر تبدیل شده؛ جمعیتی که برای کار در بندر آمده‌اند اما شهر را با خود همراه نکرده‌اند. کریدورهای ارتباطی میان شهر و بندر که می‌توانستند منظر دریایی را به متن زندگی شهری بیاورند، به مسیرهایی صرفاً سرویس‌دهنده تقلیل یافته‌اند و هسته تاریخی شهر نیز معنای ذهنی خود را که برگرفته از دریا بود، از دست داده است. این وضعیت هشدار می‌دهد که نگاه صرفاً درآمدی و تأسیسات‌محور، نه تنها به توسعه سرزمینی منجر نشده، بلکه بندر را به دژی جدا افتاده از پیکره زیستی پیرامونش تبدیل کرده است؛ آسیبی که اکنون در قالب «پایانه» صرف، تمامیت فرهنگی و اجتماعی یک منطقه ساحلی را نشانه زده است.

در برابر این رویکرد سنتی، الگوی «شهر–بندر» که در تجارت جهانی نظیر هامبورگ، روتردام و سنگاپور تبلور یافته، افق تازه‌ای پیش روی معماران قراردادهای بندری ایران می‌گشاید. بندر هامبورگ با پروژه عظیم هافن‌سیتی، نمادی از چگونگی بازآفرینی یک بندر آزاد فرسوده به فضایی زیست‌پذیر، کارآمد و میراثی جهانی است؛ جایی که شهر انباری تاریخی (Speicherstadt) در کنار سالن کنسرت مدرن آلب فیلامونی، تلفیقی از هویت، اقتصاد و فرهنگ را به نمایش می‌گذارد. در روتردام نیز اداره بندر مالکیت ۱۱ میان شهر دارد (۷۵ درصد) و دولت هلند تقسیم شده، نه فقط به توسعه پایانه‌های کانتری و زیرساخت‌های کاهش آلاینده‌ها، که به تعامل با جامعه محلی از طریق ایجاد مراکز تجربه بندری (Portlantis) و برنامه‌های مشارکتی با ساکنان می‌اندیشد. سنگاپور اما فراتر از این، با تبدیل شدن به هوشمندترین بندر جهان، اثبات کرده که حتی در غیاب منابع طبیعی، می‌توان با تکیه بر بنادر به‌سه عنوان موتور محرک اقتصاد ملی، به «پایتخت دریایی جهان» بدل شد. این الگوها نشان می‌دهند که تغییر پارادایم در معماری قراردادهای بندری ایران، نه می‌تواند یک انتخاب لوکس، که یک ضرورت راهبردی برای تبدیل بنادر از نقاط صرفاً درآمدزایه کانون‌های چندکارکردی توسعه‌ساز در سواحل جنوب و شمال کشور است.

دیپلماسی بنادر غیرمتعد

تحریم‌های فراگیر دریامحور که در سال‌های اخیر با هدف

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

معماری جدید قراردادهای در بنادر ایران

«دیپلماسی بندر گاه‌ها» از رقابت ژئوپلیتیکی قدرت‌ها

تا راهبرد جمهوری اسلامی ایران

منزوی‌سازی کامل بنادر ایران از شبکه‌های جهانی بانکرینگ، بیمه و استانداردهای فنی طراحی شده‌اند، جمهوری اسلامی را به بازتعریف راهبردی مناسبات خود در حوزه دریای خزر و اوراسیا سوق داده است. واقعیت آن است که معماری تحریم‌ها با تمرکز بر سه ضلع اصلی یعنی ممنوعیت سوخت‌رسانی به کشتی‌های حامل کالای ایرانی، عدم پوشش بیمه‌ای توسط کلاب‌های بی‌اندا‌ی غربی و انزوای فنی از کنواسیون‌های بین‌المللی دریایی، عملاً به دنبال قطع حلقه‌های اتصال ایران به زنجیره تأمین جهانی است. در چنین شرایطی، ایده تشکیل «اتحادیه بنادر اوراسیا» که بر پایه همکاری با بنادر حوزه CIS (کشورهای مشترک المنافع) و بنادر شمالی ایران نظیر آمیرآباد، انزلی و نوشهر تعریف می‌شود، پاسخی هوشمندانه به این محاصره فنی–حقوقی می‌دهد. شمار می‌آید. این اتحادیه می‌تواند با ایجاد یک شبکه اختصاصی بانکرینگ مبتنی بر ظرفیت‌های عظیم سوخت ایران در خزر، جایگزینی برای پایانه‌های سوخت‌رسانی تحت‌سلطه غرب فراهم آورد و با طراحی استانداردهای فنی مشترک میان اعضا، وابستگی به گواهینامه‌های بین‌المللی را کاهش دهد.

مؤلفه دوم این راهبرد، ایجاد سازوکار بیمه‌ای جایگزین از طریق همکاری با شرکت‌های بیمه‌ای روسیه، قزاقستان و ترکمنستان است. تجربه سال‌های اخیر نشان داده که کلاب‌های بی‌اندا‌ی مستقر در لندن، اسلو و توکیو تحت فشار مستقیم خزانه‌داری آمریکا، از پوشش بیمه‌ای کشتی‌های حامل نفت و کالای ایرانی خودداری می‌کنند و این خلأ، مهمترین مانع پیش روی تجارت و صاحبان کالا است. در چارچوب اتحادیه بنادر اوراسیا، امکان تأسیس یک کنسرسیوم بیمه‌ای منطقه‌ای با مشارکت شرکت‌های بیمه‌گر عضو وجود دارد که بتواند پوشش‌های مسئولیت، بدنه و بار را برای ناوگان فعال در کریدور شمال–جنوب تأمین کند. چنین نهادی، علاوه بر کاهش وابستگی به سیستم مالی غرب، بستر لازم برای استانداردسازی رویه‌های گمرکی و حمل‌ونقلی را نیز مهیا می‌سازد. در کنار این، ایجاد شبکه پایانه‌های تخصصی–بهره‌گرا برای تحریم‌سی و غیرتحریمی، طراحی خورها و مشترک اس‌کور و کشتی‌کشتی‌رانی در آب‌های خزر، و توسعه زیرساخت‌های تعمیرات و نگهداری کشتی با تکیه بر توانمندی‌های داخلی و همسایگان، همگی از جمله کارویژه‌هایی هستند که اتحادیه مذکور می‌تواند در دستور کار قرار دهد . این معماری نوین همکاری که ریشه در جغرافیای مشترک و منافع هم‌گانه دارد، بنادر ایران را از بنادر منفعل و تحریم‌زده، به هاب‌های فعال اوراسیایی تبدیل خواهد کرد.

سخن آخر

آنچه در میدان رقابت قدرت‌ها بر سر بنادر استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان روی می‌دهد، صرفاً یک مناقشه تجاری یا مسابقه برای تصاحب سهم بیشتر از ترانزیت کالا نیست، بلکه روایتی تازه از نظم منطقه‌ای در حال تکوین است که در آن بنادر به مثابه دژهای نوین، مرزهای اقتصادی و امنیتی کشورها را بازتعریف می‌کنند. جمهوری اسلامی ایران در چنین میدانی، نه می‌تواند خود را به حاشیه رقابت‌های تحمیلی براند و نه قادر است با نگاه سنتی و درآمدی به بنادر، از امواج تحول‌آفرین این عصر عبور کند. آنچه امروز به مثابه یک ضرورت راهبردی خودمختار می‌کند، گذار از دیپلماسی انفعالی و واکنشی به سوی معماری هوشمندانه‌ای از همکاری‌های منطقه‌ای است که در آن، چابهار در پیوند مکمل با گوادر، بنادر جنوب در هم‌افزایی با کریدور شمال و بنادر ایران در شبکه‌ای خودساخته از استانداردها، بیمه و سوخت با همسایگان اوراسیایی، می‌تواند وزنه‌ای تعیین‌کننده در موازنه منطقه‌ای ایجاد کند. سرنوشت ژئوپلیتیکی بنادر ایران، بیش از آنکه به سرمایه‌گذاری فیزیکی وابسته باشد، به جرات در طراحی یک نقشه‌راه هوشمندانه رقم خواهد خورد که در آن بنادر، نه به مثابه نقاط پایان، که به مثابه کانون‌های آغازین توسعه سرزمینی معنا می‌یابند.

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمان‌های فاقدسند رسمی شهرستان الشتر–سری(۵۳۳) جمعی

- تقاضای «علی باقری» فرزند «علی حسین» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۰۲۹,۳۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۵۵» فرعی از «۲۴۱» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «سه شنبه فرزند محمد مراد»
- تقاضای «علی باقری» فرزند «علی حسین» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۲۰۰,۰۷» مترمربع مجزی شده از پلاک ششماره «۲۶۲» فرعی از «۲۴۱/۳۷» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی حسین باقرپور»
- تقاضای «محمد مولازاده» فرزند «خانعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۳۶۰,۲۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹۸» فرعی از «۳۴» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خانعلی مولازده»
- تقاضای «صفر صالحی» فرزند «محمد صادق» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۱۲۱,۱۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۲» فرعی از «۲۰۸» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «چراغ پسر فتح الله»
- تقاضای «مفسر صالحی» فرزند «محمد صادق» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۶۲۱۴,۱۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۱» فرعی از «۲۰۸» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «صید جعفر صالحی»
- تقاضای «معصومه علیجانی» فرزند «مامقلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۵۴۸,۳۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۷۳» فرعی از «۹۳/۲» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «محمد حسنونند فرزند منصور»

تاریخ انتشار نوبت اول: (۱۴۰۴/۱۱/۱۱) نوبت دوم: (۱۴۰۴/۱۱/۲۶)

شناسه آگهی ۳۱۰۱۳۳۰

مصطفی نیک مهر –رییس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان الشتر