اقتصاد سرآمد

دوشنبه- ۲۵ آبان ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۳۶

انجمن مهندسی دریایی ایران از الزامات پدافند لجستیک ملی می گوید:

واکاوی زوایای پنهان ضرورت استقرار «سامانه دفاع لجستیکی دوساحلی»

لزوم گذر از نگاه دریاچه‌ای به دکترین دریایی در شمال



گروه گزارش – در شرایطی که آسیب‌پذیری گذرگاه‌های جنوبی کشور را به سوی یک بحران پنهان در زنجیره تأمین هدایت می‌کند، کارشناسان دریایی با رد نگاه سنتی «دریاچه‌ای» به کاسپین، خواستار فعال‌سازی فوری دریای شمال به عنوان جبهه دوم لجستیک ملی و استقرار سامانه دفاع لجستیکی دوساحلی شده‌اند.

به گزارش اقتصادسرآمد، گروه حکمرانی و سیاست دریا در انجمن مهندسی دریایی ایران، با اتکا به داده‌های میدانی، اسناد بالادستی و پایش‌های بین‌المللی، زوایای پنهان ضرورت استقرار «سامانه دفاع لجستیکی دوساحلی» را واکاوی کرده است.

ضرورت یک چرخش پارادایمی (Paradigm Shift)

ارزیابی‌های راهبردی، فنی و ژئوپلیتیک از محیط امنیتی و تجاری پیرامون کشور نشان می‌دهد که اتکای تک‌ساحلی به گذرگاه‌های جنوبی (خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان) در شرایط تحریم یا محاصره مواصلاتی، آسیب‌پذیری ساختاری و پاشنه‌آشیل بازرگانی ملی است؛ رویکردی که ضرورت یک «چرخش پارادایمی بنیادین» (Paradigm Shift) را در نظام ترابری و دکترین لجستیک کشور اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. دریای کاسپین را دیگر نمی‌توان و نباید با رویکرد سنتی و تقلیل‌گرایانه یک «دریاچه محصور» (Landlocked Lake) مدیریت کرد؛ بلکه کاسپین یک «عرصه دریایی تعیین‌کننده» (Strategic Maritime Domain) و کریدور تمام‌عیار دریانوردی است که تمامی المان‌ها، مؤلفه‌ها و رژیم‌های یک اکوسیستم دریایی بین‌المللی را به‌طور متمرکز، فشرده و در مقیاسی کلان حول خود گرد آورده است.

این گذار ساختاری صرفاً یک توصیه انتزاعی نیست؛ بلکه با واقعیت‌های میدانی و الزامات قانونی کشور پیوند خورده است. در عالی‌ترین سطح تصمیم‌گیری کشور، معاون اول رئیس‌جمهور در نشست ستاد ملی گذر (آبان ۱۴۰۵) صراحتاً تأکید کرد که تهدید محاصره دریایی دشمن، به فرصتی بی‌نظیر برای توسعه گذرگاه‌های مرزی و تکمیل کریدورها تبدیل شده و راهبرد دولت چهاردهم، افزایش ظرفیت بنادر شمالی برای تأمین بی‌دغدغه کالاهای اساسی است. کارنامه عملیاتی ۶ ماهه این ستاد نیز نشان می‌دهد به‌رغم فشارهای سنگین در جبهه جنوب، حجم واردات و صادرات از مرزهای دریایی شمال و خطوط ریلی جهشی چندبرابری را ثبت کرده است. این تحول کلیدی، بر پایه ۵ مؤلفه ساختاری زیر قابل تبیین و اثبات است:

۱. کاسپین؛ یک کریدور کامل در مقیاس فشرده

یک آبراه زمانی از قالب محدودِ یک «دریاچه محلی» فراتر می‌رود که شاکله فنی و سازمانی آن، کل زنجیره حمل‌ونقل اقیانوسی را در مقیاسی فشرده بازتولید کند. کاسپین واجد تمامی مؤلفه‌های یک زیست‌بوم کریدوری متکامل است:

ناوگان تخصصی بازرگانی: تردد شناورهای فلزی فله‌بر، جنرال کارگو، کانتینری، تانکر و رو–رو مطابق با استانداردهای دریانوردی مدرن.

زنجیره پیوسته پس‌کرانه و پیش‌کرانه (Hinterland & Foreland): اتصال به شریان‌های ریلی–جاده‌ای بین‌المللی در قالب کریدور شمال–جنوب (INSTC) و برقراری خطوط کشتیرانی منظم (Liner Services). بنادر و پایانه‌های چندمنظوره: حوضچه‌های آرامش، اسکله‌های تخصصی، باراندازهای مدرن تخلیه و بارگیری و پایانه‌های نگهداری غلات و کانتینر. گلوگاه ارتباطی با آب‌های آزاد: اتصال از طریق کانال «ولگا–دن» به سیستم پنج‌دریای روسیه و در نهایت دسترسی به آب‌های بین‌المللی (دریای آزوف و سیاه).

پشتوانه‌های آماری و بین‌المللی

بر اساس اظهارات مسعود پل‌مه، دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته (خبرگزاری تسنیم، آبان ۱۴۰۵)، بنادر شمالی ایران هم‌اکنون به ظرفیت اسمی حدود ۳۰ میلیون تن دست یافته‌اند و تبادل تجاری ۱۲ میلیون تنی در این آبراه برای سال جاری پیش‌بینی شده است؛ رقمی که آزادسازی پتانسیل کامل آن در گرو افزایش تعداد ناوگان استاندارد است.

در عرصه بین‌المللی نیز بانک جهانی در گزارش ۲۸ سپتامبر ۲۰۲۶ خود پیرامون لجستیک کاسپین (Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor) به صراحت یادآور می‌شود که توسعه پایدار در این حوضچه نیازمند سرمایه‌گذاری متوازن در بنادر، خطوط ریلی، کشتیرانی و مراکز لجستیکی چندوجهی به همراه دیجیتالی‌سازی است. هم‌زمان، کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا (UNECE - اوت ۲۰۲۶) با انتشار گزارش موفقیت اجرای سامانه گمرکی بدون کاغذ (eTIR) در حوزه کاسپین، نشان داد که بخش اعظم عملیات ترانزیتی نوین منطقه، ماهیتی چندوجهی با اتکا بر بخش دریایی دارد.

از منظر قوانین بالادستی، فصل دوازدهم قانون برنامه هفتم پیشرفت (مواد ۵۶ تا ۵۸) با تکلیف دستیابی به رشد ۱۶ درصدی ارزش‌افزوده اقتصاد دریامحور، هدف‌گذاری ترانزیت زمینی سالانه ۴۰ میلیون تن کالا و الزام تشکیل ستاد ملی گذر، محمل قانونی کاملی برای این نگاه شبکه‌ای فراهم آورده است. همچنین سند ملی آمایش سرزمین (مصوب ۱۳۹۹) و سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل (ابلاغ ۱۳۷۹)، پیوستگی شبکه ترکیبی لجستیک و تناسب میان زیرساخت و ناوگان با ملاحظات پدافندی را تکلیف کرده‌اند. تقلیل چنین حوضچه شبکه‌ای پیشرفته‌ای به یک دریاچه ساده، خطایی محاسباتی است که به غفلت از ظرفیت‌های تاب‌آوری کشور می‌انجامد.

۲. همان استاندارد اقیانوس، در آب‌های شمال

در نگرش سنتی، فعالیت در کاسپین هم‌رده شناوری در آب‌های داخلی آرام تلقی می‌شود؛ اما واقعیت عملیاتی دریانوردی کاسپین، پایبندی سخت‌گیرانه به مقررات «دریانوردی باز» (Open-Sea Maritime) است: الزامات فنی و ایمنی جهان‌شمول: کشتی‌های فعال در کاسپین تابع استانداردهای پایه‌ای از جمله محاسبات پایداری بدنه (Stability)، ضوابط خط شاهین (Load Line)، تجهیزات پیشرفته نجات جان اشخاص در دریا، الزامات جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی و معیارهای سازه‌ای بدنه و موتورخانه هستند.

حاکمیت بازرسی‌های رده‌بندی: وابستگی تام ناوگان تجاری شمال به نظارت مستقر مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی و معتبر، نظیر مؤسسه رده‌بندی ایرانیان (ICS) و رده‌بندی روسیه (RS)، از ضخامت‌سنجی ورق‌های بدنه گرفته تا بازرسی ادواری پروانه و سیستم رانش و صدور گواهینامه‌های رسمی دریانوردی (Statutory Certificates)، اثبات می‌کند که این آبراه میدانی کاملاً فوق حرفه‌ای و هم‌تراز با دریانوردی صنعتی جهانی است.

مطابق با برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (مصوب اردیبهشت ۱۴۰۳)، دولت موظف به تأمین چارت‌های ناوبری، نوسازی ناوگان تجاری و اعمال استانداردهای فنی دقیق شده است؛ رویکردی که مرز میان آب‌های تجاری رسمی و حوضچه‌های محلی را آشکار می‌سازد.

۳. دژی که کنوانسیون ۲۰۱۸ ساخته است

بزرگ‌ترین مزیت ژئواستراتژیک دریای کاسپین در قیاس با آب‌های جنوب، مصونیت ساختاری آن از مداخلات قدرت‌های نظامی فرامنطقه‌ای است:

دژ قانونی کنوانسیون ۲۰۱۸: رژیم حقوقی دریای کاسپین ممنوعیت صریح و خدشه‌ناپذیری برای حضور ناوگان‌ها، شناورها و پایگاه‌های نظامی بیگانگان وضع کرده است.

دالان حیاتی امن در پدافند غیرعامل: این حاکمیت انحصاری پنج‌جانبه، کاسپین را به یک «دالان حیاتی امن» و تجسم عینی پدافند غیرعامل دریایی تبدیل کرده است. در شرایط بحران، کشتی‌های تجاری تحت پرچم ملی بدون مواجهه با رهگیری‌های متخاصم یا انسداد مسیر توسط ائتلاف‌های خارجی، می‌توانند امنیت تأمین غلات، نهاده‌های دامی، کالاهای اساسی و جریان انرژی را با اتکا به استقلال نسبی منطقه‌ای تضمین کنند.

اندیشکده معتبر آمریکایی مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی (CSIS) در گزارش آوریل ۲۰۲۶ خود با عنوان «تاب‌آوری از طریق پیوند؛ آرمان‌های تجاری روسیه، ایران و شمال–جنوب» (تألیف اسنگوایا، دولبایا و فنتون)، به همین ویژگی تاب‌آوری اشاره می‌کند؛ جایی که توسعه مسیرهای اتصالی از بستر کاسپین به عنوان راهکاری برای خنثی‌سازی فشارها و دور زدن تنگناهای ژئوپلیتیکی ارزیابی شده است. این مؤلفه دقیقاً با بند ۳ و ۷ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ابلاغ ۱۴۰۲) مبنی بر ایجاد زیرساخت‌های حقوقی–امنیتی و توسعه تعامل با همسایگان همخوانی کامل دارد.

۴. کاسپینی که اقیانوس است، نه تالاب

نادیده گرفتن ماهیت خشن و دینامیک طبیعی کاسپین، خطایی است که مدیریت بندری را دیر یا زود غافلگیر می‌کند؛ این دریا در واقع رفتاری هم‌تراز با دریاهای بزرگ دارد.

طوفان‌هایی با قدرت اقیانوسی

طوفان‌های سهمگین در بخش میانی و کاسه جنوبی کاسپین، امواجی مرتفع با دوره‌های تناوب ناگهانی می‌آفرینند که مقاومت سازه‌ای کشتی‌ها را دقیقاً در هم‌سطح دریانوردی در اقیانوس‌ها قرار می‌دهد؛ واقعیتی که هرگز در بستر یک «آب‌گیر محلی» معنا نمی‌یابد.

بحران پسروی آب؛ از بحث زیست‌محیطی تا معضل عملیاتی

این چالش اما امروز از یک موضوع صرفاً زیست‌محیطی فراتر رفته و به بحرانی ملموس و عملیاتی بدل شده است. به گزارش رویترز (اوت ۲۰۲۵) و به قلم نایلیا باگیروا، رئوف حاجی‌اف، معاون وزیر محیط‌زیست جمهوری آذربایجان به‌طور رسمی هشدار داده است که سطح آب کاسپین طی پنج سال اخیر نزدیک به ۹۳ سانتی‌متر کاهش یافته است. پیامدهای این پدیده ساده نیست: ناوبری دشوار، افت ظرفیت بارگیری مفید کشتی‌ها (Deadweight Utilization)، محدودیت جدی آبخور (Draft Limitation) و جهش تصاعدی هزینه‌های لایروبی در بنادر مهمی چون باکو.

روبه‌رو شدن با چنین معضلاتی نشان می‌دهد که حفظ بنادر شمالی و تضمین پایداری خطوط کشتیرانی، نیازمند عملیات سنگین هیدروگرافی، لایروبی مداوم کانال‌ها و مهندسی پیشرفته سواحل است؛ دانشی که در کلاس دریاهای بزرگ معنا می‌یابد، نه در تالاب‌ها و آب‌گیرهای محلی. این ضرورت فنی، در عین حال، با تکالیف به‌روزرسانی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در مصوبه هیئت وزیران (۱۴۰۳) و الزام صیانت از زیست‌بوم دریایی (بند ۵ سیاست‌های توسعه دریامحور) نیز پیوند مستقیم دارد.

۵. شمال؛ از حاشیه مصوبه تا متن سیاست

تجربه تاریخی و فشارهای فزاینده در آبراه‌های جنوبی یک واقعیت را اثبات کرده است: تمرکز تک‌بُعدی بر بنادر خلیج فارس، نقصی بنیادین در شبکه پدافند لجستیک ملی پدید می‌آورد. دولت نیز این خلأ را در سطح سند پذیرفته است؛ سواحل شمالی در مصوبه هیئت وزیران (اردیبهشت ۱۴۰۳) بخش لاینفک مناطق ساحلی توسعه دریامحور شناخته شده و بند ۸ سیاست‌های کلی ابلاغی نیز بر سهم‌گیری کشور در حمل‌ونقل ترکیبی دریایی تأکید دارد. فاصله امروز تا اجرا، دیگر فاصله قانون‌گذاری نیست؛ فاصله اجراست.

بنادر شمال، ایستگاه‌های پمپاژ حیات

اگر شریان‌های تجاری جنوب دچار اختلال شوند، امیرآباد، انزلی، نوشهر و آستارا دیگر پایانه‌هایی محلی نیستند؛ این چهار بندر به ایستگاه‌های پمپاژ حیات بدل می‌شوند که مراکز جمعیتی و صنعتی فلات مرکزی را تغذیه می‌کنند. به همین دلیل، توسعه آن‌ها دیگر یک پروژه منطقه‌ای نیست؛ موضوعی در سطح امنیت ملی است.

نقشه راه تحول صنعتی–دریایی در کاسپین

استقرار این دکترین، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی کشور را به سمت چهار اولویت هدایت می‌کند:

کشتی‌سازی تخصصی: طراحی و ساخت شناورهای جنرال کارگو، کانتینری و رو–رو با طراحی آبخور کم (Shallow Draft) برای غلبه بر محدودیت‌های ناشی از پسروی آب.

صنایع تعمیراتی و داکینگ: استقرار کارخانجات مدرن تعمیرات اساسی شفت، پروانه و موتور در حاشیه بنادر شمالی کشور.

خطوط منظم کانتینری (Liner Services): راه‌اندازی سرویس‌های برنامه‌ای برای حمل‌ونقل ترانزیتی بار و تسریع در چرخش کانتینرها.

کلوپ‌های بیمه متقابل منطقه‌ای (P&I Clubs): ایجاد پیمان‌های بیمه‌ای چندجانبه میان کشورهای حاشیه کاسپین جهت پوشش ریسک‌های دریانوردی بدون وابستگی به کلوب‌های غربی.

برآیند: تثبیت موازنه دوساحلی در هندسه لجستیک ملی

برآیند شواهد فنی، حقوقی و ژئوپلیتیک نشان می‌دهد که ماندن در تلقی سنتی «حوضچه درون‌سرزمینی»، هزینه‌ای معادل غافلگیری در زنجیره تأمین ملی خواهد داشت. گذار به «دکترین دریایی» در شمال، یک بازآرایی ادراکی صِرف نیست؛ بلکه متضمن سه دلالت فنی برای آینده کشور است:

نخست؛ تبدیل سواحل شمالی از گلوگاه پدافندی به دالان مصون‌سازی: دریای کاسپین در معماری جدید لجستیک کشور، عایق اقتصاد بازرگانی در مواجهه با تلاطم‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوبی است.

دوم؛ همگرایی سیستمی دریا و پس‌کرانه: موفقیت این دکترین منوط به نگاه شبکه‌ای و پیوند بدون انقطاع ناوگان تخصصی، پایانه‌های چندوجهی و ریل با زنجیره ترانزیت منطقه‌ای است.

سوم؛ نهادینه‌سازی استاندارد صنعتی و حاکمیتی: مدیریت کاسپین نیازمند اعمال تمامی مؤلفه‌های قدرت دریایی، شامل نوسازی ناوگان منطبق با اقتضائات نوین هیدروگرافی، استقرار نظام‌های پایش کلاس و پوشش‌های متقابل بیمه‌ای است. به بیانی صریح، تثبیت این دکترین به معنای عبور از «مدیریت تک‌ساحلی آسیب‌پذیر» و استقرار «سامانه دفاع لجستیکی دوساحلی» است؛ سازوکاری که در روزهای بحران و انسداد شریان‌های جنوبی، تداوم تنفس اقتصادی و تأمین پایدار کالاهای اساسی کشور را تضمین و قطعی می‌سازد.

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

برابر آرای شماره های ۱۴۰۵۶۰۳۲۷۰۰۶۰۰۰۹۳۳-۱۴۰۵۶۰۳۲۷۰۰۶۰۰۰۹۳۶-۱۴۰۵۶۰۳۲۷۰۰۶۰۰۱۵۷۶-۱۴۰۵۶۰۳۲۷۰۰۶۰۰۱۵۷۲-۱۴۰۵،۰۳،۲۵-۱۴۰۵،۰۴،۲۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی شهرستان طارم تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای رضا علی مهدیخانی فرزند ولی اله بشماره شناسنامه ۴۴۵۱۱ صادره از ** به شماره ملی ۴۲۸۰۴۳۹۷۳۷ در ششدانگ سه قطعه زمین زراعی به مساحت های ۱۱۵۶،۰۶ متر مربع معروف به قرقوی دیوی، ۹۴۹،۶۲ متر مربع معروف به مشدور، ۴۹۷،۳۰ متر مربع معروف به بلاغ اوستی و ششدانگ یک قطعه باغ زیتون به مساحت ۱۷۰۲،۲۰ متر مربع از مالکیت رسمی ولی اله مهدیخانی واقع در بخش هشت زنجان شهرستان طارم قریه شقاقی جزلا پلاک ۲۰ اصلی را نموده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند در شهرها از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق آگهی در روستا به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. شناسه آگهی: ۲۳۱۵۸۲۴ - تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰ - تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۵

رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان طارم – سید رضا شفیعی