



بخش نهم

در خصوص نحوه به‌کارگیری متخصصان خارجی نکات جالبی از میان اسناد دورهٔ پهلوی اول قابل مشاهده است. از جمله اینکه فعالیت متخصصان یهودی اتریشی در ایران منوط به آوردن سرمایه به ایران بود. در تاریخ پانزده مرداد ۱۳۱۵، حسین شکوه‌الملک رئیس دفتر مخصوص شاهنشاهی طی نامه شماره ۱۱۷۵ به برومند ریاست وزرا ابلاغ کرد: «نامه شماره ۵۴۵۶ به عرض پیشگاه اعلی حضرت همایونی شاهنشاهی رسید، مقرر فرمودند از یهودیان اتریش فقط کسانی را می‌توان پذیرفت که دارای سرمایه و یا صنعت و علم باشند؛ بنابراین فعلاً باید آن‌هایی را که از این طبقه و مایل به ماندن هستند با تحقیقات لازمه بشناسند و معرض نموده و بعد از عرض و تحصیل اجازه، ویزای ورود به ایران به آن‌ها داده شود». (شهر ضایی، ۱۳۷۴: ۱۱۱) متخصصان یهودی آلمان برای گریختن از آلمان هیتلری و پناه گرفتن در ایران حامیانی همچون سید حسن تقی زاده، حسنعلی غفوری و فتح‌الله پاکروان داشت. (شهر ضایی، ۱۳۷۴: پیشگفتار) درواقع تمام آلمانی‌های داخل ایران هم‌راستا با آلمان هیتلری نبودند؛ بلکه برخی از آن‌ها از دست ژادپرستان نازی فرار کرده بودند و در ایران حضور داشتند.

شعله‌های آتش جنگ در ایران

در هشتم تیرماه ۱۳۱۹ ه.ش و یک‌روز پس از تشکیل دولت جدید، رضاشاه نمایندگان مجلس و مدیران جراید را به کاخ سعدآباد فراخواند و گفت: «این ملاقات بیشتر برای اظهار عدم رضایت از سیستم کار است. به ما همیشه می‌گویند خاطر مبارک از هر حیث آسوده باشد. کارها منظم است؛ ولی از طرفی ما می‌بینیم حقیقتاً آن طوری که لازم است و موقع اقتضا دارد کار نمی‌شود ... امروز وضع فوق‌العاده‌ای است که بیشتر باید درصدد پیش‌بینی‌های لازم بیداری مردم یعنی آشنا ساختن عموم به‌وسیله دولت به وضعیت حاضر است که در این خصوص هیچ اقدامی نشده. مخصوصاً وزارت کشور و رئیس دولت غفلت کرده‌اند و بالاخره با گفتن خاطر مبارک آسوده باشد کارها درست نمی‌شود. صحیح است که ما متکی به قوای منظم و بی‌طرفی خود هستیم؛ ولی این کافی نیست و باید آحاد و افراد مردم را برای روزهای سخت حاضر و تربیت کرد؛ اما این عمل باوجود داشتن تمام وسایل، داشتن تشکیلات، داشتن مطبوعات و داشتن رادیو و غیره است؛ اما به‌هیچ‌وجه از این‌ها استفاده نکرده‌ایم و حالا من دولت را متوجه می‌کنم که برای بیداری افکار و مستعدکردن مردم برای روزهای مشکلی تری متفقاً اقدام نمایند» (مدنی، ۱۳۸۵: ۲۵۸ و ۲۵۹).

این سخنان نشان‌دهندهٔ پایین‌بودن سطح همبستگی بین مردم و حکومت و انسجام اجتماعی در سال قبل از اشغال ایران بود. در جریان اشغال ایران نیز، مواردی از همکاری برخی از مردم با بیگانگان مشاهده شد که در بخشی دیگر به آن پرداخته خواهد شد. انسجام پایین مردم و حکومت منجر به این شد که در جنگ جهانی دوم مقاومت کمتری از جانب مردم به نسبت جنگ جهانی اول در برابر اشغالگران انجام شود.

اگرچه آلمان و انگلیس در ابتدا از بی‌طرفی ایران استقبال کردند؛ ولی در نهایت در متقاعدکردن شوروی برای حمله به ایران، انگلیس نقش مهمی داشت. روس‌ها در مورد حمله به ایران، تردید داشتند؛ زیرا ارتش ایران ارتش مدرن و مجهزی بود؛ اما انگلیسی‌ها به روس‌ها اطمینان دادند که در ظرف چند روز، موفق به ازبین‌بردن مقاومت ارتش ایران و اشغال کشور خواهند شد. توافق حمله به ایران بین انگلیس و شوروی در هفدهم ژوئیه ۱۹۴۱ م / ۱۳۲۰ ش انجام شد (بهمنی، ۱۳۹۱: ۴۴).

پس از رد پیشنهاد متفقین مبنی بر اخراج چهارپنجم آلمانی‌ها از ایران، پیشنهاد دیگری به ایران ارائه شد مبنی بر اینکه با پرداخت هزینه، تسلیحات و محموله نظامی برای کمک به شوروی از ایران عبور داده شود. ایران برای حفظ بی‌طرفی این پیشنهاد را نپذیرفت (محمدی، ۱۳۹۴: ۶۰).

ادامه دارد...



گروه دانش دریا – مرتضی فاخری – از

آنجایی که امنیت در دریا و کشتیرانی برای همه دریانوردان و همچنین شرکت‌های سرمایه‌گذار در موضوع تخصصی دریانوردی و کشتیرانی، دارای اهمیت ویژه‌ای می‌باشد، مسیرهای دریایی خاص و دارای ارزش بالای دریانوردی نیز همواره در رصد دولت‌ها و بخصوص نیروهای دریایی آن دولت‌ها به عنوان بازوی اصلی در امنیت دریا و آبراه‌های حیاتی، محسوب می‌گردد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، مرتضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و کارشناس ارشد مدیریت استراتژیک و حمل و نقل دریایی در نوشتاری اختصاصی برای روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد به بررسی اهمیت امنیت کشتیرانی در دریای سرخ به عنوان یکی از آبراهه‌های مهم جهان پرداخته است. متن این نوشتار را در ادامه می‌خوانید:

دریای سرخ نیز از گذشته‌های دور تا به اکنون، اهمیت خود را در تجارت دریایی و کوتاه کردن مسیر با توجه به وجود کانال سوئز در قسمت شمالی و تنگه باب‌المندب در مصب ورودی آن در قسمت جنوبی، برای عبور کشتی‌های کوچک و بزرگ به مناطق دیگر دنیا، نقش مهم و ویژه خود را داشته و همچنان در حال نقش آفرینی در صحنه تجارت جهانی می‌باشد.

امنیت کشتیرانی در دریای سرخ با استفاده از ناوگان غیرنظامی

استفاده از ناوگان غیرنظامی برای تأمین امنیت کشتیرانی در دریای سرخ می‌تواند یک راهکار مکمل و کمتر تنش‌آفرین باشد. این رویکرد با تأکید بر همکاری، فناوری، و تدابیر غیرتهاجمی انجام می‌شود که با تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از جمله با تشکیل ائتلاف غیرنظامی، کشورهای منطقه و بازیگران بین‌المللی را واداشت تا یک ائتلاف غیرنظامی برای حمایت از امنیت کشتیرانی ایجاد کنند. این ائتلاف می‌تواند شامل مؤسسات حمل‌ونقل، شرکت‌های بیمه، و سازمان‌های بین‌المللی بوده



که در تعامل با هم و اشتراک‌گذاری اطلاعات، هماهنگی بهتری درباره تهدیدات احتمالی از طریق شبکه‌های بین‌المللی ایجاد نمایند. با تجهیز کشتی‌های غیرنظامی به سیستم‌های دفاعی غیرفعال همچون نصب فناوری‌هایی مانند سیستم‌های ردیابی GPS، دوربین‌های حرارتی، و حسگرهای پیشرفته برای شناسایی تهدیدات و همچنین استفاده از سیستم‌های هشداردهنده همچون تجهیز کشتی‌ها به سامانه‌های هشداردهنده که در صورت نزدیک شدن تهدیدات، خدمه را مطلع کنند، می‌توان راهکارهای مفید و مطلوبی برای امنیت کشتیرانی قلمداد نمود.

در ضمن، کشتی‌های تجاری می‌توانند در قالب کاروان حرکت کنند تا خطرات احتمالی برای آن‌ها کاهش یابد. این کاروان‌ها می‌توانند با پشتیبانی نیروهای غیرنظامی یا حتی هماهنگی با کشتی‌های نظامی در مواقع بحرانی همراه شوند و گاردهای ساحلی کشورهای حاشیه دریای سرخ نیز می‌توانند در نزدیکی خطوط کشتیرانی به نظارت بپردازند. سازمان بنادر و دریانوردی نیز می‌تواند با هماهنگی با سازمان جهانی دریانوردی، ضمن مشارکت در طرح‌هایی مانند Code of Conduct برای تأمین امنیت کشتیرانی، با افزایش امنیت در بنادر و سواحل، از طریق بازرسی دقیق تر کشتی‌ها و بارها و ایجاد ایستگاه‌ها و پایگاه‌های نظارتی و رصد ساحلی برای شناسایی تهدیدات و دزدان دریایی در نزدیکی مناطق کلیدی، گام مهمی در این زمینه داشته باشد.

البته با آموزش خدمه کشتی‌ها و آگاهی آنان از اقدامات اضطراری در برابر تهدیداتی مانند حملات دزدان دریایی یا حملات تروریستی، ضمن آنکه خدمه را از مسیرهای ایمن و پروتکل‌های حرکت در مناطق پرخطر مطلع ساخت، می‌توان واکنش سریعتر آنان را نیز در این گونه وقایع، به حداقل زمان ممکن رساند.

بی‌شک، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین همچون استفاده از پهپادهای غیرنظامی برای نظارت و تأمین اطلاعات به‌روز در مسیرهای حساس و همچنین هوش مصنوعی،

مرتضی فاخری در نوشتاری به «روزنامه دریایی سراسرآمد» بررسی کرد؛

امنیت کشتیرانی در دریای سرخ بابهره‌گیری از صنایع وعلوم دریایی

بخش پایانی

راهکارهایی برای ارتقای امنیت کشتیرانی در دریای سرخ

با موازین هماهنگ شده در تحقیق و توسعه می‌تواند منتج به نتایجی مفیدی همچون: تأسیس مراکز تحقیقاتی برای مطالعه بر روی روش‌های جدید مقابله با تهدیدات دریایی همراه با برگزاری کارگاه‌ها و کنفرانس‌ها جهت تبادل دانش و تجربیات میان متخصصان صنعت و دانشگاه برای ارتقای دانش فنی و همچنین تربیت نیروی متخصص با آموزش نیروهای انسانی در حوزه‌هایی مانند امنیت دریایی، علوم اقیانوس‌شناسی، و فناوری‌های دریایی و گردد.

مطمئناً با فن‌آوری‌های نوین و نوآوری در طراحی کشتی‌ها، می‌توان با ساخت کشتی‌هایی با بدنه مقاوم‌تر، تجهیزات حفاظتی پیشرفته‌تر و توانایی فرار از حملات، به طراحی مقاوم در برابر تهدیدات پرداخته و با تمرکز روی کشتی‌های خودران و تولید کشتی‌های بدون سرنشین که می‌توانند در مسیرهای پرخطر فعالیت نمایند و همچنین ساخت سامانه‌های پنهان‌کاری در راستای کاهش شناسایی کشتی‌ها از سوی دشمنان، دقت عمل لازم در جهت امنیت کشتی با سیستم‌های پیشرفته خودکار که بتوانند تهدیدات را شناسایی و مدیریت کنند، پهپادهای دریایی (استفاده از پهپادهای زیرآبی و هوایی برای نظارت مداوم بر مسیرهای کشتیرانی و شناسایی تهدیدات) و سیستم‌های ردیابی پیشرفته (تجهیز کشتی‌ها به فناوری‌های شناسایی خودکار AIS رادارهای حساس، و سیستم‌های ناوبری دقیق برای پیشگیری از برخورد با خطرات) می‌توان گام‌های مناسبی در این زمینه برداشت.

در ضمن، با بهره‌گیری از داده‌کاری و هوش مصنوعی، می‌توان در پیش‌بینی تهدیدات (استفاده از الگوریتم‌های هوش مصنوعی برای تحلیل داده‌های جغرافیایی و شناسایی مناطق پرخطر، سیستم‌های هشدار سریع (طراحی نرم‌افزارهایی که بتوانند با تحلیل اطلاعات دریافتی، هشدارهای فوری در مورد حملات احتمالی صادر کنند) و مدیریت ترافیک دریایی (بهره‌گیری از علوم داده برای بهینه‌سازی مسیرهای دریایی و کاهش احتمال درگیری‌ها)، به امنیت کشتیرانی کمک نمود. به‌طور حتم، همکاری میان صنایع دریایی و مراکز علمی

روزنامه دریایی سراسرآمدبررسی کرد؛

خواب چین برای توسعه ترانزیت ریلی به غرب

دوباره از چین وام بگیرد، حتی اگر تمایلی به این کار نداشته باشد.
پروژه حیاتی برای تجارت ازبکستان
یافتن کریدورهای تجاری کارآمد برای ناشکند به ویژه با توجه به اهداف آن برای کاهش صادرات گاز به منظور ارتقای رشد بیشتر اقتصادی داخلی اهمیت فزاینده‌ای دارد. اما شکست اجرای CKU مستلزم آن است که ازبکستان همچنان به مسیرهای تجاری طولانی‌تر و بالقوه کمتر کارآمد اتکا کند. مشکلات مربوط به جایگاهی به موقع کالاهای افزایش هزینه‌های حمل و نقل می‌تواند بر رقابت تجاری کلی تجارت ازبکستان تأثیر منفی بگذارد.

فقدان تنوع مسیر تجاری نیز اقتصاد این کشور را در برابر اختلالات و تغییر سیاست در کشورهای همسایه آسیب پذیرتر می‌کند. در نهایت، توسعه‌های زیرساختی مانند راه‌آهن CKU اغلب کاتالیزور رشد اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد شغل هستند. بدون راه‌آهن یا سایر زیرساخت‌های تجاری قابل توجه، برنامه‌های ازبکستان برای رشد اقتصادی با مانع دیگری روبرو خواهد شد. وابستگی مستمر به زیرساخت‌های موجود می‌تواند برای برآوردن نیازهای حمل‌ونقل آینده ناکافی باشد. در درازمدت، شبکه‌های زیرساختی نوظهور آسیای مرکزی ارتباطات رانه تنها در داخل منطقه، بلکه با بازارهای اصلی در اروپا و آسیا بهبود می‌بخشد. عدم موفقیت در ادغام بهینه در این شبکه‌ها می‌تواند ازبکستان را از پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای و مزایای مرتبط با آن دور کند. خطر ژئوپلیتیکی میان مدت این است که چنین شکستی در نهایت می‌تواند تأثیر ازبکستان را بر سیاست‌گذاری و ابتکارات توسعه منطقه‌ای کاهش دهد.

بدون شرح

قاب دوربین



عکس:اسفندیارنژاد