



بخش شانزدهم

ناو جنگی «بیر» پس از بمباران توسط

انگلیسی ها

در سال ۱۳۲۵ بعد از جنگ جهانی دوم و ملاقات سران متفقین در تهران و شناسایی ایران به‌عنوان پل پیروزی، دو فروند ناو به‌منظور غرامت ناوهای ببر و پلنگ به ایران داده شد و نیروی دریایی ایران با داشتن ناوهای شاهرخ، شهپاز، سیمرخ، کرکس و چند فروند یدک‌کش به همراه باقی‌ماندهٔ کارکنان، مجدداً پا گرفت. با افزایش درآمدهای نفتی ایران و عضو شدن ایران در پیمان سنتو، پاسداری از خلیج فارس و دریای عمان و شمال اقیانوس هند به ایران سپرده شد. نیروی دریایی به‌سرعت توسعه یافت و دانشجویان دریایی به اقصی نقاط دنیا اعزام شدند (ب، نا، ۱۳۸۷).

پیامدهای تشکیل نیروی دریایی نوین ایران

تشکیل و راه‌اندازی نیروی دریایی نوین در ایران دارای تأثیر مستقیم بر امنیت ملی و اثرگذاری منطقه‌ای در سطح منطقه خاورمیانه بود. ایران همچون برادر بزرگ‌تر کشورهای عربی حاشیهٔ خلیج فارس صاحب نیرویی شده بود که توان کنترل خلیج فارس را به دست آورده بود. برخی از پیامدهای جالب توجه تشکیل و راه‌اندازی نیروی دریایی نوین ایران به شرح زیر عبارت‌ند از:

الف) پایین‌شدن‌ان پرچم انگلیس در پایگاه باسعید و جزیرهٔ قشم و خاتمه‌دادن همیشگی به تسلط نیروی دریایی انگلیس در جزایر قشم و هنگام و اعلام حاکمیت ایران بر این جزایر که قسمتی از خاک ایران بودند.

لازم به ذکر است که از نظر شهید دریابان علامعلی بایندر، جزایر ایران در خلیج فارس، بسه مثابهٔ فیوردهای کشور یعنی خلیج‌های قسار گرفته و مضررس شکل کرانه‌های اسکاندیناوی بودند که بهترین پناهگاه ناوگان جنگی به شمار می‌رفتند (متعذ، ۱۴۰۳).

ب) دولت ایران موفق شد، به‌وسیلهٔ نیروی دریایی و با به‌هتزاز درآوردن پرچم ایران در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان، نفوذ و حاکمیت خود را که از دوره افشاریه به بعد، بر آن مناطق از‌دست‌داده بود، مجدداً به‌دست آورد.

پ) امورات بندری بندرها، تحت اصول منظم و مرتب و طبق قواعد و مقررات بین‌المللی به اجرا گذاشته شد و از وسایل ثقلیهٔ آبی اتباع ایران که سالیان متمادی تحت قبیود و مقررات بندری بیگانگان بودند و حتی اجازه نداشتند که پرچم ملی ایران را در مواقع در یانوردی در خلیج‌فارس برافرازند، حمایت شد و از اجحاف‌های دوایر بندری بیگانه نسبت به آن‌ها جلوگیری به عمل آمد. پ) از ورود غواصان کشورهای بیگانه که به‌طور قاچاق در اطراف جزایر ایران، مروارید صید می‌کردند جلوگیری به عمل آمد (فقیهی، ۱۳۸۹؛ ۱۷۴ و ۱۷۵).

تصاویر از بالا: تصویر اول ناوهای شاهرخ و سیمرخ در بندر شاهپور، تصویر دوم ناو ببر، تصویر سوم ناو پلنگ و تصویر پایین ناو سیمرخ در خر‌مشهر

فصل سوم: نیروی دریایی ایران و حوادث

شهر یور ۱۳۲۰

پیش‌بینی حمله به ایران و تردید رضاشاه در تصمیم‌گیری

برابر اسناد و مدارک موجود، تحرکات متفقین در اطراف مرزهای ایران، از مدت‌ها قبل توسط یگان‌های صف ارتش رصد شده و گزارش‌های تحرکات به اطلاع دیار و شخص رضاشاه رسیده بود؛ ولی تردید رضاشاه در تصمیم‌گیری منجر به از‌دست‌رفتن زمان و فرصت اعمال تدبیر توسط نیروهای نظامی ایران شد. شاید تصور رضاشاه این بود که اعمال تدابیر نظامی منجر به افزایش اصطکاک با متفقین و شعله‌ور شدن آتش جنگ می‌شود. استبداد رضاشاهی نیز مانع از ابتکار عمل توسط رده‌های بالای ارتش شد. شاید بتوان گفت که بزرگ‌ترین دستاورد رضاشاه در طول سال‌های سلطنتش، ایجاد ارتش به مفهوم نوین بود؛ اما تردیدهای وی برای به‌کارگیری به‌موقع این ارتش، منجر به ضعف و ناکارآمدی ارتش در زمان عمل شد. زحمات بسیاری از کارکنان فداکار ارتش که برای دفاع از اعتقادات و میهن آماده هر نوع فداکاری بودند، با این تردید تاریخی، به فنا رفت.

ادامه دارد....



گروه راهبردی- امید اسماعیلی -بیست‌و‌چهارمین جلسه کمیسیون عمران، احداث و امور زیربنایی اتاق تهران با حضور علی عبدالعلی‌زاده، نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، محمود نجفی‌عرب، رئیس و فریدون وردی‌نژاد، دبیرکل اتاق تهران، نمایندگان تشکیل‌ها و فعالان حوزه مسکن و عمران با موضوع طراحی شهرک‌های ساحلی برگزار شد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، مکران تنها منطقه اقیانوسی ایران است به همین خاطر یکی از نقاط کلیدی در طول سواحل جنوب‌شرق ایران به حساب می‌آید. مکران سرزمینی است که در جنوب بلوچستان قرار گرفته است. در حال حاضر مکران از سمت شمال به سراوان و بمپور، از جنوب به دریای عمان، از مشرق به کلات (در پاکستان) و از طرف مغرب به بشاگرد محدود می‌شود. این منطقه به دلیل قرارگیری در مجاورت اقیانوس هند و دسترسی به آب‌های آزاد از اهمیت راهبردی بالایی برخوردار است. این موقعیت باعث می‌شود این منطقه به یک کانون ترانزیتی و تجاری بین‌المللی تبدیل شود. همچنین قرار گرفتن در مسیرهای ترانزیتی مهمی از جمله دالان تجاری (کریدور) شمال – جنوب امکان دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، هند، چین و حتی اروپا را فراهم می‌آورد. این ویژگی، اهمیت ژئوپلیتیکی منطقه را در سطح جهانی افزایش می‌دهد.

چهار پارادایم‌شیفت که نتیجه توسعه دریامحور است

نماینده ویژه رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و مکران نیز در بیست‌و‌چهارمین جلسه کمیسیون عمران، احداث و امور زیربنایی اتاق تهران، طی سخنانی، انتخاب راهبرد توسعه دریامحور را یک پارادایم شیفت بزرگ در کشور توصیف کرد که برای نخستین‌بار در کشور رخ داده است. او توضیح داد که این پارادایم شیفت، گذار از پول نفت و بازگشت به پول کار و سازندگی است؛ در واقع این تغییر نگرش در مفهوم پول رخ می‌دهد و به دلیل اعتبار به پول نفت، بعد از چند دهه به ضرورت توسعه دریامحور رسیده‌ایم.

علی عبدالعلی‌زاده افزود: هزینه‌کرد منابع نفتی سبب شد به جای آنکه دولت چشمش به دست مردم باشد و مالیات بگیرد و کشور را اداره کند، مردم چشم‌شان به دولت باشد.

این ملت با چنین شرایطی نمی‌تواند توسعه پیدا کند. عبدالعلی‌زاده با بیان اینکه پارادایم شیفت بعدی که توسعه دریامحور به همراه می‌آورد را پارادایم شیفت حکمرانی برشمرد و گفت: در این پارادایم شیفت، دولت باید از تصدی‌گری به سیاست‌گذاری روی بیاورد و تصدی‌ها به مردم واگذار شود. به این ترتیب دولت ۷میلیون نفری به دولت ۶۰۰هزار نفری تبدیل شود. دولت بزرگ عامل تورم است و از تورم، مالیات دریافت کرده و خود را اداره می‌کند؛ یعنی دولتی که خود عامل تورم است، روزی‌اش را از تورم حاصل می‌کند.

به گفته او، پارادایم شیفت سوم که حاصل توسعه دریامحور است، تصمیم‌گیری بر مبنای خرد و نه اراده شخصی خواهد

بود. پارادایم شیفت چهارمی هم که از نظر عبدالعلی‌زاده می‌تواند شکل بگیرد این است که افراد تا زمانی که توسعه را نفهمیده‌اند، راجع به آن اظهارنظر نکنند. او گفت: با درک توسعه است که توسعه حاصل می‌شود و این مفهوم قابل کپی پیست کردن نیست.

مکران برای ساخت تمدن است نه برای استقرار دودکش

نماینده ویژه رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و مکران از ضرورت توجه به جامعه‌شناسی این منطقه برای تصمیم‌گیری و تدوین طرح‌های توسعه‌ای برای آن سخن گفت و افزود: عدم توجه به جامعه‌شناسی مکران و تدوین ضوابط برای توسعه آن، ضدتوسعه خواهد بود.

او با انتقاد از طرح‌هایی که به دنبال استقرار جمعیت در سواحل جنوبی است، گفت: آیا به این موضوع اندیشیده‌اید که چرا تاکنون زندگی در مکران شکل نگرفته است؟ منطقه‌ای با وسعت ۸۰هزار کیلومتر مربع که تقریباً با امارات متحده عربی برابری می‌کند. مکران برای ساخت تمدن است، نه برای استقرار دودکش کارخانه پتروشیمی. مکران آخرین فرصت ما برای ایجاد توازن تمدنی در شمال و جنوب خلیج فارس است. شاید باور نکنید من هر شب خواب مکران را می‌بینم و ترسم این است که نتوانم کاری کنم.

عبدالعلی‌زاده با بیان اینکه این تمدن‌سازی، صرفاً کار ما نیست و جهان باید در این امر مشارکت کند، ادامه داد: هرکس گم‌شده‌ای دارد، می‌گوید برویم مکران، اما تا زمانی که من در این جایگاه هستم، چنین اجازه‌ای را نخواهم داد. او با تأکید بر اینکه توسعه مکران، تنها بخشی از توسعه دریامحور است، افزود: دریا در ساحل تمام نمی‌شود و دریا به آبادانی خشکی از طریق کریدورها کمک می‌کند. بدیهی است که یکی از پارامترهای توسعه، دسترسی به ریل و جاده است. بنابراین، توسعه و تکمیل کریدور شمال و جنوب برای ما از نان شب هم واجب‌تر است.

این مقام دولتی در ادامه گفت: ظرفیت بندار جنوبی در جایه‌جایی کالا به ۲۰۰میلیون تن می‌رسد و حجم اقلام صادراتی و وارداتی کشور ۰۰میلیون تن برآورد می‌شود. اگر عاقلانه تصمیم بگیریم، ظرفیت ترانزیت کشور به ۱۰۰میلیون تن می‌رسد که در حال حاضر حجم عملیاتی ترانزیت حدود ۱۱میلیون تن است و چنانچه هر تن محموله ترانزیتی را ۴۰دلار در نظر بگیریم، سالانه ۴میلیارد دلار درآمد ارزی حاصل می‌شود که می‌توان از عواید حاصل از ترانزیت نیز سالی یک کریدور را تکمیل کرد. این سرمایه توسعه است.

او با بیان اینکه در چابهار، هر کانتینر به طور متوسط ۳۵روز معطل می‌ماند، گفت: در بندر شانگهای به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر جهان، ۳میلیارد تن بار جایه‌جا می‌شود و سه‌هزار کیلومتر نیز مساحت زمین بندر است. حتی در این بندر نیز کریدورها اهمیت بسیاری دارند و برای استفاده حداکثری از زمین بندار، ساخت بندار خشک مورد توجه قرار گرفته

است. ما در نظر داریم که سیرجان را به بندر خشک تبدیل کنیم که محموله‌ها به محض ورود به این بندر ارسال و گمرک نیز در این بندر خشک مستقر شود. در عین حال، صنایع آب‌سیر نیز می‌توانند حول این بندر مستقر شوند و آب مورد نیاز آن‌ها از دریا تأمین شود. در نتیجه زمین به مراتب گران‌تر از طلای مکران را هم برای تولید دود و آلودگی اختصاص نداده‌ایم. در واقع صنایع باید حداقل ۱۰۰کیلومتر دورتر از ساحل استقرار پیدا کنند.

برنامه‌ای برای ایجاد مگاپورت مشرف به اقیانوس هند

عبدالعلی‌زاده از برنامه‌های خود برای ایجاد یک مگاپورت در ساحل مشرف به اقیانوس هند خبر داد و گفت: در ذهن من این است که یک مگاپورت با ظرفیت ۵۰۰میلیون تن جابه‌جایی بار در این منطقه ایجاد شود تا کشتی‌ها با ظرفیت ۷۰۰الی ۸۰۰تن نیز بتوانند در این بندر پهلو بگیرند. در ادامه صنایعی چون فولاد و پتروشیمی هم در پس کرانه‌ها امکان استقرار خواهند یافت.

او با اشاره به اینکه سواحل جنوبی و شمالی قابل مقایسه با یکدیگر نیستند، گفت: طی سال‌هایی که از تمدن ایران سپری شده تاکنون، تنها ۲۰درصد سواحل جنوبی کشور اشغال شده و ۸۰درصد نیز باقیمانده تا آیندگان آن را بسازند. حال برخی طرح‌هایی ارائه می‌کنند و در نظر دارند که ۸۰درصد ساحل را اشغال کنند، اما اگر چنین شود، دولتی که ۳۰سال بعد در ایران روی کار می‌آید چگونه می‌تواند از مزایای اقتصاد دریامحور بهره گرفته و کشور را با شرایط روز تطبیق دهد؟ بنابراین ما قرار نیست ساحل مکران را در دوران خودمان از بین ببریم. هدف ما این است که در این دوره، توسعه این بخش را کلید بزنیم.

عبدالعلی‌زاده همچنین از برنامه خود برای ایجاد یک شهر دانش ذیل طرح توسعه دریامحور نیز سخن گفت و افزود: در نظر داریم این منطقه را به سلیکون‌ولی ایران تبدیل کنیم تا شاید از موج مهاجرت از کشور نیز کاسته شود.

آمادگی اتاق تهران برای اجرای سیاست‌های توسعه دریامحور

در بخش دیگری از این جلسه، رئیس اتاق تهران طی سخنانی با اشاره به اینکه مقوله توسعه اقتصاد دریامحور سال‌هاست که مطرح می‌شود، ابراز امیدواری کرد که با پذیرش مسئولیت این حوزه توسط علی عبدالعلی‌زاده، این امر عملیاتی شود. محمود نجفی‌عرب با بیان اینکه همه مسئولان کشور توسعه اقتصاد و سرمایه‌گذاری را در گرو حضور و مشارکت بخش خصوصی می‌دانند، گفت: متأسفانه با وجود مشکلات فضای کسب‌وکار و نوع قوانین، آیین‌نامه‌ها و ضوابط، مشارکت بخش خصوصی محقق نمی‌شود. رئیس اتاق تهران افزود: در شرایطی که نرخ تشکیل سرمایه منفی شده و نرخ استهلاک از سرمایه‌گذاری پیشی گرفته است، امیدواریم پروژه مکران به پیشرانی برای رشد سرمایه‌گذاری در کشور تبدیل شود.

در ادامه رئیس کمیسیون عمران، احداث و امور زیربنایی

در نشست اتاق تهران با عبدالعلی‌زاده چه گذشت؟

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد؛

«مکران» آخرین فرصت ایجاد توازن تمدنی در خلیج فارس

عبدالعلی زاده: به دنبال ایجاد مگا پورت مشرف به اقیانوس هند هستیم

اتاق تهران نیز با اشاره به تأکید مقام معظم رهبری بر توسعه اقتصاد دریامحور و رویکرد ویژه رئیس‌جمهور در این حوزه گفت که انجام گرفتن این مأموریت نیازمند یک متولی واحد بود و با فعالیت‌های پراکنده و موازی‌کاری پیش نمی‌رفت که رئیس‌جمهور هوشیارانه عمل کردند و این مسئولیت را به آقای عبدالعلی‌زاده سپردند. ایرج رهبر با اشاره به ضرورت مشارکت بخش خصوصی در این پروژه، از آمادگی کمیسیون‌های اتاق تهران برای همکاری با نماینده ویژه رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و مکران سخن گفت. این عضو اتاق بازرگانی تهران با اشاره به مذاکرات کمیسیون عمران، احداث و امور زیربنایی اتاق تهران با مدیران صندوق توسعه ملی گفت که می‌توان برای توسعه اقتصاد ساحلی از توان مالی صندوق توسعه ملی نیز بهره برد و در عین حال از خدمات این صندوق از جمله صدور ضمانت‌نامه در سایر پروژه‌ها نیز استفاده کرد.

نقشه وزارت راه و شهرسازی برای توسعه شهرک‌های ساحلی

در بخش دیگری از این جلسه فهیمه یاری به نمایندگی از مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، توضیحاتی درباره پیش‌نویس تدوین ضوابط طراحی و ساخت شهرک‌های ساحلی زیست‌پذیر و پایدار در استان‌های جنوبی ارائه کرد. او گفت که با توجه به تأکید مقام معظم رهبری بر بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، اهمیت اقتصاد دریا یکی از محورهای کلیدی توسعه پایدار در کشور خواهد بود. او افزود: دارا بودن ۵۸۰۰کیلومتر مرز آبی ایران با دریای جنوب امکانات بالقوه‌ای بالایی را در این منطقه رقم زده است؛ به نحوی که افزایش ۷درصدی سهم دریا از تولید ناخالص داخلی را می‌تواند به خود اختصاص داده که در پی آن امکان ایجاد فضای اشتغال سالانه تا ۱۰۰هزار نفر را با خود به همراه دارد. «یاری» با بیان اینکه برنامه هفتم توسعه کشور با محوریت اقتصاد دریامحور و تمرکز بر توسعه مناطق ساحلی، این ظرفیت‌ها را به‌عنوان یکی از اولویت‌های اصلی تعیین کرده است، به اهداف پروژه اشاره کرد و گفت: هدف از این پروژه مطالعاتی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، تدوین مجموعه‌ای از معیارها و دستورالعمل‌های هماهنگ برای مکان‌یابی، طراحی، ساخت و نظارت بر توسعه شهرهای ساحلی است. این ضوابط باید به‌گونه‌ای تدوین شود که نه‌تنها پاسخگوی نیازهای زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشند، بلکه بتوانند با زمینه‌ساز اشتغالزایی، کاهش هزینه‌های ساخت، افزایش بهره‌وری و تقویت اقتصاد دریامحور کشور شوند. وی در ادامه گفت: در نهایت، این پروژه با تأمین نیازهای مسکن، ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی و استفاده از فناوری‌های پیشرفته ساخت، می‌تواند نقشی کلیدی در تقویت جایگاه ایران در بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی ایفا کرده و الگویی پایدار برای توسعه شهرهای ساحلی ارائه دهد.

بدون شرح

قاپ‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی