



بخش بیستم

مقاومت در شمال و جنوب کشور

جنگ جهانی دوم نمایشی از «صنعتی کردن مرگ» بود. آمریکا در جنگ جهانی دوم با استفاده از تسوان و بنیان صنعتی اش، برای دستیابی به پیروزی نه‌تنها پانزده میلیون سرباز را روانه جنگ کرد، بلکه حدود شش میلیون تفنگ و مسلسل و بیش از ۳۰۰ هزار هواپیما و صد هزار تانک و خودروی زرهی و ۴۱ میلیارد دور مهمات تولید کرد (تافلر، ۱۳۸۱، ص ۵۰ و ۵۱). اگر فقط به سازمان‌دهی نیروهای انگلیسی مهاجم به ایران توجه شود مشاهده می‌کنیم رودرویی قوای نظامی ایران و انگلستان هم در شرایط متقارن محسوب نمی‌شود.بخشی از تجهیزات و سامانه‌های نیروی دریایی انگلیس که به خرم‌شهر و آبادان تهاجم نمودند به شرح زیر عبارت‌ند از:

«۲الی سه لشکر مو تریزه که عمده آن‌ها در بصره و تنومه استقرار داشتند در بعلاوه تعداد زیادی زره‌پوش و تعداد زیادی توپ‌های کالیبر بزرگ و ۱۵۰ هواپیما ا کشفانی و بمباران در فرودگاه‌های مارکیل، شعبیه و فاو با عدۀ یادشده بوده است. نیروی دریایی مهاجم [انگلیس] ا هم عبارت بود از دو ناو توپ‌دار ۱۲۰۰ تنی، با یک دسته مسلسل ضد هوایی، یک ناو توپ‌دار ۱۰۶۰ تنی و یک دسته مسلسل ضد هوایی، سه ناوچه با تجهیزات، دو ناو شش صد تنی با یک دسته مسلسل ضد هوایی، هفت کرجی مو توری مسلح مخصوص گشت شبانه در اروندرود، و رزم‌ناو هفت هزار تنی به نام کتیملاولیپار، یک کشتی فرماندهی و چند یدک شناور مین جمع کن...» (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۲۲؛ و ۱۳۳ و ۱۳۴). این آمار و ارقام در برابر ارتش تازه‌تأسیس ایران که تنها تجربه نبرد آن در برابر اقوام و گاهی افسران داخلی بود و در درگیری‌های برون‌مرزی تجربه‌ای نداشت، حیرت‌آور است.

البته این مسئله منجر به عقب‌نشینی مبارزان خودجوش ایرانی نشد. شهادت تعداد زیادی از افسران، درجه‌داران و سربازان ایرانی در برابر اشغالگران تأییدی بر این ادعاست. درواقع توانمندی نظامی طرفین در گیر جنگ جهانی دوم از نظر تجهیزات و کارکنان، به‌مراتب بیش از کشوری مثل ایران بود. به‌همین دلیل نبرد متفقین با نیروهای نظامی ایران غیرمتقارن محسوب می‌شود.

آغاز تهاجم دریایی به ایران

حمله به بندرها جنوب (شاهپور، آبادان، خرمشهر، بوشهر) و نیروی دریایی ایران با پرتاب یک موشک سبزرنگ از ناو انگلیسی در اروندرود که نشانه شروع جنگ بود آغاز شد (فرامرزی، ۱۳۸۶). «درواقع ابتدا از طرف کشتی لورنس و کشتی‌های جنگی انگلیس در آبادان، دو موشک سبزرنگ که در حقیقت اعلان خطر بود به هوا رفت. در همان لحظه چراغ‌های برق مؤسسات شرکت نفت خاموش شد و تلفن‌های پادگان ایران در آبادان که از سبم‌های شرکت نفت استفاده می‌نمود از کار افتاد و ارتباط پادگان با تمام نقاط و با مرکز لشکر در اهواز قطع گردید و این عامل بسیار مهمی برای برهم‌خوردگی و عدم انتظام بود؛ زیرا هیچ گونه گزارش تلفنی یا تلگرافی یا بی‌سیمی از فرماندهی نیروی دریایی جنوب و یا فرماندهی نیروی پیاده نرسید» (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۳۳).

در همان لحظات اول حملهٔ متفقین به ایران، مسافر کبیر شوروی و وزیرمختار انگلیس در منزل علی منصور، نخست‌وزیر حاضر شدند و طی یاده‌اشتی حملهٔ قوای خود را به کشور ایران اعلام کردند.

نقشه حمله متفقین به ایران در جنگ جهانی دوم؛ شوروی از شمال و انگلیسی‌ها از جنوب شرقی، غرب، جنوب غربی و جنوب ایران را مورد حمله قرار دادند (منبع: جمالی، رستمی، ۱۳۸۰: ۴۷۰).

حمله متفقین به نیروی دریای ایران در شمال

در ساعت چهار صبح روز سوم شهریور ۱۳۲۰ ناوگان شوروی در ۱۲ مایلی ساحل بندر انزلی لنگر انداخت (طالبی، ۱۳۹۸).

نیروی دریایی شمال به مرکزیت بندرانزلی شامل:

۱-ارکان نیرو (شامل ستاد فرماندهی، امور اداری، مستحفظان، تعمیرگاه و بهدار)

۲-ناوچه‌ها و کرجی‌ها (شامل الف- ناوچه‌های بابلسر، سفیدرود، گرگان (هر یک شصت تن) و مسلح به یک توپ ۴۷ میلی‌متری اشکودا و یک مسلسل سنگین ماکزیم. هر یک از این ناوچه‌ها دارای یک دستگاه فرستنده و گیرنده نیز بود. ب- ناوچه نهنگ دارای ظرفیت هفتاد تن که بدون وسایل بود و فقط برای باربری به کار می‌رفت. پ) کرجی رامسر و نوشهر که به مسلسل مسلح شده بود. ت) ناو سلطنتی شهبور (۶۰۰ تنی و بدون اسلحه‌ت) کرجی‌های موتوری شماره ۱ و دو مخصوص سواری افسران و افراد بعلاوه یک کرجی موتوری آتش‌نشانی (معطوفی، ۱۳۸۲: ۱۰۶۰).

ادامه دارد...



برای پاسخ به نیازهای مختلف تجاری، بنادر باید پایانه‌های چندمنظوره داشته باشند که قابلیت پذیرش انواع کالاهارا دارا باشند.

این پایانه‌ها می‌توانند برای حمل کانتینرها، محموله‌های فله‌ای، مواد شیمیایی و حتی خودروهای تجاری و مسافری مورد استفاده قرار گیرند. بنادر باید سیستم‌های مدیریت ترافیک دریایی برای نظارت بر حرکت کشتی‌ها، جلوگیری از ازدحام و هماهنگی بین کشتی‌ها و سایر واحدهای بندری را داشته باشند. این سیستم‌ها باید به‌طور مداوم و وضعیت کشتی‌ها، بارها و کشنده‌ها را رصد کرده و از اختلالات جلوگیری کنند. علاوه بر این، توجه به

پایداری محیط‌زیستی و هماهنگی‌های بین‌المللی برای ایجاد سیستم‌های بندری کارآمد و پایدار ضروری است. لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی نیز از جمله زیرساخت‌های ضروری است.

توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای که بنادر را به مراکز اقتصادی متصل می‌کنند، می‌تواند به بهبود عملکرد این بخش کمک کند. این اتصالات به تسهیل جابه‌جایی کالا و خدمات کمک می‌کند. زیرساخت‌های شهرهای بندری نیز نه‌تنها باید از نظر صنعت دریایی، بلکه از نظر زندگی مردم توسعه یابند تا شرایط مناسب برای ساکنان فراهم شود. بهترین مثال برای این موضوع در شهرهای بنادر جنوب کشور، تامین زیرساخت‌های آب شیرین برای مصارف شهری، صنعتی و کشاورزی در مناطق ساحلی است که جزو زیرساخت‌های ضروری بوده و در نهایت به توسعه پایدار کمک می‌کند.

در ضمن، توسعه بنادر و اسکله‌ها برای افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری و تسهیل تجارت دریایی ضروری است. این زیرساخت‌ها می‌توانند به افزایش تجارت غیرنفتی و گسترش فعالیت‌های بندری کمک کنند. بنادر باید مجهز به سیستم‌های مدیریت پسماند و جلوگیری از آلودگی‌های دریایی باشند. این زیرساخت‌ها برای جلوگیری از آلودگی ناشی از سوخت، مواد شیمیایی و پساب‌ها به دریا طراحی می‌شوند.

زیرساخت‌های بندری ولجستیک

بنادر به‌عنوان دروازه‌های تجاری کشور، نقش حیاتی

در اقتصاد دریامحور دارند. زیرساخت‌های بندری و

لجستیک در توسعه دریامحور نقش اساسی و مهمی دارند،

زیرا بنادر به‌عنوان دروازه‌های اصلی تجارت بین‌المللی و نقاط اتصال برای جابه‌جایی کالا و مسافران در سراسر

جهان عمل می‌کنند. از طرف دیگر، این زیرساخت‌ها

اساس حرکت کالاها، مواد اولیه و خدمات را از دریا به

زمین و برعکس فراهم می‌کنند. توسعه درست و بهینه این

زیرساخت‌ها می‌تواند به تسهیل تجارت بین‌المللی، رشد

اقتصادی منطقه‌ای، افزایش ظرفیت صادرات و واردات

و بهبود دسترسی به بازارهای جهانی کمک کند. این

زیرساخت‌ها در کنار سیستم‌های حمل‌ونقل و خدمات

پشتیبانی می‌توانند به افزایش کارایی، کاهش هزینه‌ها و

بهبود امنیت و ایمنی و در نهایت به توسعه پایدار مناطق

ساحلی و اقتصادی کمک کنند.

بنادر و سیستم‌های لجستیک باید به‌طور مداوم به‌روزرسانی

شوند و از تکنولوژی‌های نوین بهره‌برداری کرده تا در

راستای نیازهای روزافزون تجاری و صنعتی حرکت

کنند. بنادر باید دارای ترمینال‌های مدرن و تخصصی برای

بارگیری و تخلیه کالاهای مختلف از جمله کانتینرها، مواد

فله، محموله‌های خاص و مواد نفتی باشند. این ترمینال‌ها

باید مجهز به تجهیزات پیشرفته مانند جرثقیل‌ها، نوار

نقاله‌ها و دستگاه‌های بارگیری و تخلیه خودکار باشند تا

فرآیندهای حمل‌ونقل و سرعی‌تر و کارآمدتر انجام شود.

بخش اول

مرتضی فاخری در نوشتاری برای «روزنامه دریایی سرآمد» تشریح کرد

اهمیت زیر ساخت‌ها برای توسعه دریامحور

برای استفاده از این فناوری، ضروری است. در این راستا، به‌ویژه برای کشورهای با دسترسی به منابع انرژی دریایی مانند نفت، گاز و انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های انرژی و صنایع فراساحلی ضروری است.

صنایع فراساحلی مانند اکتشاف و استخراج نفت و گاز در دریا نیز نیازمند زیرساخت‌های پیشرفته هستند.

ایران در این حوزه با چالش‌هایی مانند بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری و کمبود نیروی متخصص مواجه است. بنابراین، زیرساخت‌های انرژی و صنایع فراساحلی را می‌توان از مهم‌ترین ارکان توسعه دریامحور دانست. این زیرساخت‌ها نه‌تنها برای تأمین انرژی و منابع طبیعی ضروری هستند، بلکه به‌طور مستقیم بر رشد اقتصادی، اشتغالزایی و حفاظت از محیط‌زیست نیز تأثیر گذارند. در نتیجه، توسعه و مدیریت صحیح این زیرساخت‌ها با توجه به پایداری محیطی و اجتماعی، می‌تواند به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی در استراتژی‌های توسعه پایدار کشورهای ساحلی محسوب شود.

زیرساخت‌های گردشگری دریایی

زیرساخت‌های گردشگری دریایی برای جذب گردشگران و ایجاد تجربه‌ای لذت‌بخش و ایمن در مناطق ساحلی و دریایی بسیار ضروری هستند. این زیرساخت‌ها نه‌تنها برای فراهم کردن امکانات رفاهی و تفریحی اهمیت دارند، بلکه به توسعه اقتصادی و پایداری محیط‌زیست نیز کمک می‌کنند. سواحل و جزایر ایران پتانسیل بالایی برای توسعه گردشگری دریایی دارند. با این حال، توسعه زیرساخت‌هایی مانند هتل‌ها، اسکله‌های تفریحی و خدمات مرتبط با گردشگری دریایی ضروری است.

توسعه و نگهداری این زیرساخت‌ها می‌تواند موجب جذب گردشگران بیشتر، افزایش اشتغال، ارتقای اقتصاد

محلی و همچنین حفظ محیط‌زیست دریایی شود. با این حال، باید توجه داشت که مدیریت پایدار و سازگاری این

زیرساخت‌ها با محیط‌زیست از اهمیت زیادی برخوردار است. در ضمن، برای جذب گردشگران دریایی، توسعه و

به‌روزرسانی بنادر مسافری نیز از اهمیت خاصی برخوردار است. این بنادر باید امکاناتی برای پذیرش کشتی‌های تفریحی و مسافری، گردشگران داخلی و خارجی و امکان

انتقال آسان به سواحل و جزایر مختلف فراهم کنند.

توسعه ناوگان کشتی‌های تفریحی برای گردشگران که

قادر به حمل مسافران در مسیرهای مختلف ساحلی، جزایر و مناطق زیبا و بکر دریایی باشند، یک بخش ضروری از

زیرساخت‌های گردشگری دریایی است. این کشتی‌ها باید مجهز به امکانات رفاهی و ایمنی مناسب باشند. برای

تجربه‌های خاص مانند غواصی، ماهیگیری یا گشت‌زنی در مناطق خاص، نیاز به قایق‌های کوچک‌تر و تجهیزات

خاص، وجود دارد. این قایق‌ها باید به‌طور منظم، نظافت

و بررسی ایمنی شوند.

در نتیجه، زیرساخت‌های گردشگری دریایی در توسعه دریامحور به‌عنوان عاملی کلیدی در ایجاد فرصت‌های

اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی پایدار شناخته‌شده و با فراهم آوردن زیرساخت‌های مناسب در زمینه‌های

حمل‌ونقل دریایی، اقامت، تفریحات آبی، حفاظت از محیط‌زیست و تدوین قوانین، می‌توان تجربه‌ای جذاب و

منحصربه‌فرد برای گردشگران فراهم کرده و در عین حال از منابع طبیعی و اکوسیستم‌های دریایی حفاظت کرد. برای

موفقیت در این زمینه، نیاز به همکاری‌های بین‌المللی، استفاده از فناوری‌های نوین و توجه به اصول پایداری در

مدیریت گردشگری دریایی است.

پیشرفته و توجه به مسائل ایمنی و محیط‌زیست، ضروری است. به‌ویژه در کشورهای ساحلی، این زیرساخت‌ها می‌توانند به‌عنوان پیشران اقتصادی و عامل اصلی رشد پایدار در منطقه عمل کنند. بنادر تجاری بزرگ‌ترین و مهم‌ترین زیرساخت‌های کشتیرانی هستند. این بنادر به‌عنوان دروازه‌های واردات و صادرات کالا به‌ویژه در زمینه تجارت بین‌المللی عمل می‌کنند.

برای موفقیت در تجارت دریایی، این بنادر باید دارای تجهیزات پیشرفته برای بارگیری و تخلیه کشتی‌ها، انبارهای ذخیره‌سازی کالا و سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی کارآمد باشند. بنادر باید مجهز به تجهیزات مدرن مانند جرثقیل‌های اتوماتیک، سیستم‌های نوار نقاله و ماشین‌های حمل‌ونقل سریع باشند. این تجهیزات، سرعت عملیات بارگیری و تخلیه کشتی‌ها را افزایش می‌دهند و کارایی سیستم کشتیرانی را بهبود می‌بخشند. ایران دارای ناوگان کشتیرانی نسبتاً بزرگی است، اما برای رقابت در سطح بین‌المللی، نیاز به نوسازی و توسعه این ناوگان دارد. ساخت و تعمیر کشتی‌های اقیانوس پیما و استفاده از فناوری‌های نوین در این حوزه، از جمله اقدامات ضروری است. تعمیرات کشتی و توسعه زیرساخت‌های مرتبط با آن نیز از جمله نیازهای اساسی است.

ایران در این زمینه تجربیات ارزشمندی دارد، اما نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتر و جذب فناوری‌های پیشرفته، احساس می‌شود. توسعه این زیرساخت‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری در بنادر، ناوگان کشتی‌ها، سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی، امنیت و ایمنی دریایی و استفاده از فناوری‌های پیشرفته است. با توجه به اهمیت کشتیرانی در تحرک اقتصادی و بین‌المللی، توجه به توسعه و بهبود مستمر این زیرساخت‌ها برای آینده‌ای پایدار و مؤثر، ضروری است.

زیرساخت‌های انرژی و صنایع فراساحلی

زیرساخت‌های انرژی و صنایع فراساحلی در توسعه دریامحور یکی از عوامل کلیدی در بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی هستند و نقش مهمی در رشد اقتصادی، تأمین انرژی و ایجاد فرصت‌های شغلی دارند. این زیرساخت‌ها می‌توانند شامل صنایع نفت و گاز، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی (مانند انرژی بادی و امواج) و فعالیت‌های دیگر در حوزه صنایع فراساحلی باشند.

یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های انرژی در دریایی، نیروگاه‌های بادی فراساحلی هستند. این نیروگاه‌ها به‌ویژه در مناطق دریایی، با بادهای قوی و پایدار نصب می‌شوند.

توربین‌های بادی در این نیروگاه‌ها می‌توانند انرژی بادی را به برق تبدیل کرده و به شبکه‌های برق شهری یا صنعتی

متصل شوند. نصب این نیروگاه‌ها، نیاز به دکل‌های ثابت یا شناور در دریا دارد و باید به‌طور دقیق طراحی شوند تا با

شرایط دریایی سازگار باشند.

علاوه‌بر استفاده از انرژی تولیدی از امواج دریا، از جزرومد نیز می‌توان به عنوان یکی از منابع تجدیدپذیر و

یکی از راه‌های مؤثر برای تأمین انرژی در مناطق ساحلی یاد کرد. این تکنولوژی‌ها به تبدیل حرکت امواج و جریان‌های جزرومد به انرژی الکتریکی، کمک می‌کنند.

ساخت و نصب توربین‌های جزرومد و تجهیزات دیگر برای بهره‌برداری از این منابع، نیازمند زیرساخت‌های

تخصصی در دریاست. در فناوری تبدیل انرژی حرارتی دریانیز می‌توان با استفاده از تفاوت دما بین سطح آب گرم

و اعماق سرد، به تولید انرژی الکتریکی پرداخته شود.

این موضوع، نیاز به ساخت سیستم‌های ویژه برای تبادل

حرارت در عمق دریا و نصب تجهیزات در دریا دارد که



عکس: افششارت‌تی