



بخش بیت و یکم

در سواحل دریای مازندران، سه سازمان آتشبار ثابت ساحلی و دو آتشبار متحرک ساحلی در بندرها انزلی، نوشهر و جزیره آشوراده در نظر گرفته شده بود؛ ولی عملاً هیچ کدام از این آتشبارها مستقر نشدند (یکرنگیان، ۱۳۸۴: ۲۸۵).

در شمال ایران نیروی دریایی شوروی با هشت فروند رزم‌ناو، ناوگان کوچک نیروی دریایی ایران در دریای خزر را مورد حمله قرار دادند. این حمله هماهنگ با حملهٔ ناوهای بریتانیا به بندرها خرمشهر، آبادان و شاهپور (بندر امام‌فعلی) انجام شد.

سه‌شنبه چهارم شهریور ۱۳۳۰

در سپیده‌دم روز سه‌شنبه چهارم شهریور ۱۳۳۰، هم‌زمان با شلیک مسلسل از هواپیمای جنگی، ناوهای مهاجم نیز بندرانزلی را گلوله‌باران کردند. طی این بمباران که تا نزدیک ظهر ادامه داشت، ناوگان کوچک ایران در دریای خزر به دست نیروهای شوروی افتاد.

هواپیماهای حمله‌کننده شوروی به بندر پهلوی (بندرانزلی فعلی) از فرودگاه باکو به پرواز درآمده بودند. (گروه مؤلفان تاریخ دفاع مقدس هوایی، ۱۳۹۳: ۴۹) نیروهای شوروی با بمباران مداوم بندرانزلی و مراب انزلی و محل استقرار نیروی دریایی، در ساحل غازیان راه را بر هر گونه اقدامات تلافی‌جویانه بستند. سپس گروهی از ارتش سرخ شوروی در طول‌الش پیاده شدند. البته روس‌ها بعداً مدعی شدند که تنها اقدام به پروازهای شناسایی و پخش اعلامیه کردند (اندرسون، ۱۳۹۴: ۶۷).

برابر مکتوبات موجود در آن زمان، نائسروان یدالله بایندر (برادر دریابان غلامعلی بایندر) به‌واسطهٔ اسناد به‌دست‌آمده از جاسوسان شوروی در ارتش ایران، متوجه می‌شود که نیروهای شوروی قصد دارند با بهره‌گیری از درگیری جنوب ایران و تخلیه نیروهای نظامی شمال، به ایران حمله کرده و شهرهای شمالی را متصرف شوند. او در صدد دفاع برمی‌آید. وی ابتدا از ستاد فرماندهی در تهران کسب تکلیف می‌کند؛ اما با وجود پاسخ مجابره شده مبنی بر پرهیز از درگیری به علت کمبود نیرو و عدم توان مقابله، یک‌تنه تدابیری دفاعی را اتخاذ می‌کند. یدالله بایندر معتقد بود «مملکت به دست یک‌مشت بزدل اداره می‌شود و اجازه نخواهد داد تاریخ از او به‌عنوان یک خیانت‌کار یاد کند».

شهید ناو سروان یدالله بایندر

وی که فرماندهی نیروی دریایی را در منطقه شمال ایران بر عهده و در شب پیش از حملهٔ متفقین در رشت حضور داشت، پس از اطلاع از حملات شوروی، خود را به بندرانزلی رساند و به همراه برخی از افسران و به همراه «ناو نهنگ» به دریا اعزام شد. وی نخست یکی از حوزہ‌های شناور را در دهانه موج‌شکن غرق کرد تا از واردشدن ناوهای شوروی جلوگیری کند و در برابر تهاجم بی‌امان هوایی و دریایی مقاومت کرد تا عاقبت شناور وی غرق شد (بهمنش، ۱۳۹۵).

یدالله بایندر به همراه ناوی‌های جوان با دست‌خالی، وقتی ستاد پایگاه نیروی دریایی رشت از فرماندهان فراری خالی شده بود، جلوی بمب‌افکن‌های دشمن سینه سپر کردند و از شهر و مهندسان دفاع کردند. او با تنها ناو جنگی که در بندرانزلی وجود داشت بعد از نبرد طاق‌فرسا راه نفوذ از طریق دریا را روی ارتش شوروی مسدود کرد. سرانجام توسط هواپیمایای ارتش شوروی هدف قرار گرفت. مزار وی در محوطه باراندازهای بندرانزلی – گمرک بندرانزلی – است.

در درگیری با اشغالگران شوروی، نائسروان یدالله بایندر که ضمن مسئولیت عملیات لایروبی بندرانزلی، کفالت فرماندهی نیروی استحقاطی را هم برعهده داشت، همراه با گروهی دیگر به شهادت رسیدند. (گروه مؤلفان دافوس آجا، ۱۳۹۱: ۳۷) هم‌را با نائسروان یدالله بایندر، ناو سروان محمدعلی اعتمادزاده نیز حضور داشت که براثر بمباران، یک دست خود را از دست داد (طوبلی، ۱۳۷۱: ۸۳۳). برابر اعلامیه شماره یک ستاد جنگ ارتش در خصوص بمباران شهرهای مختلف ایران، تلفات وارده بر مردم غیر نظامی زیاد و نسبت به نظامیان نسبتاً کم است. در این اعلامیه به بمباران هوایی شهر رشت نیز اشاره شده بود. تا روز ششم شهریور حملات روس‌ها به شدت ادامه داشت.

ادامه دارد...



گروه توسعه دریامحور – مرتضی فاخری –

توسعه دریامحور در کشورهایی که دارای سواحل طولانی و منابع دریایی غنی هستند، می‌تواند منجر به ایجاد فرصت‌های تجاری و اقتصادی، افزایش اتصال بین‌المللی و تسهیل ارتباطات، بهبود بهره‌وری منابع و حمایت از پایداری محیط‌زیست شود. در این زمینه، زیرساخت‌ها به‌عنوان بستر اصلی توسعه پایدار شناخته می‌شوند. ایران با داشتن بیش از ۵۸۰۰کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب، ظرفیت‌های عظیمی برای توسعه این بخش دارد، اما بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها مستلزم تقویت و توسعه زیرساخت‌های مرتبط است. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکترای مدیریت بازرگانی در نوشتاری اختصاصی برای روزنامه، به بررسی اهمیت وجود و احداث زیرساخت‌ها برای توسعه دریامحور پرداخته است. متن این نوشتار را در ادامه می‌خوانید:

توسعه دریامحور به‌عنوان یک رویکرد استراتژیک برای بهره‌برداری از منابع دریایی و ارتقای اقتصاد کشورها، نیازمند زیرساخت‌های مناسب و کارآمد است. زیرساخت‌ها در توسعه دریامحور نقش اساسی و حیاتی دارند و به‌عنوان یکی از ارکان اصلی رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال، ارتقای کیفیت زندگی و حفظ محیط‌زیست شناخته می‌شوند. در ادامه این مطلب به بررسی مهم‌ترین زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه دریامحور و چالش‌های پیش روی آن می‌پردازیم:

زیرساخت‌های آموزشی و پژوهشی

زیرساخت‌های آموزشی و پژوهشی در توسعه دریامحور نقش مهمی در توانمندسازی نیروی انسانی، ارتقای تکنولوژی‌های نوین و تحقق توسعه پایدار دارند. این زیرساخت‌ها به‌ویژه در کشورهای ساحلی و مناطق با دسترسی به منابع دریایی، نه‌تنها به تقویت اقتصاد کمک می‌کنند، بلکه موجب ارتقای آگاهی‌های زیست‌محیطی، پژوهش در زمینه بهره‌برداری از منابع دریایی و بهبود صنایع مرتبط با دریا می‌شوند. ایجاد مراکز آموزشی و پژوهشی مرتبط با دریا و توسعه رشته‌های دانشگاهی در این حوزه، از جمله اقدامات ضروری است. از طرف دیگر، تأمین نیروی انسانی متخصص، از جمله چالش‌های اصلی در توسعه دریامحور است.

پشتیبانی علمی از پروژه‌های دریایی و همکاری بین دانشگاه‌ها و صنایع دریایی نیز می‌تواند به توسعه این بخش کمک کند. برای توسعه دریامحور، ایجاد و تقویت مؤسسات آموزشی و دانشگاه‌ها در زمینه علوم دریایی، مانند مهندسی دریایی، شیلات، زیست‌شناسی دریایی و جغرافیای دریایی ضروری است. این مؤسسات می‌توانند به تربیت نیروی انسانی متخصص و ماهر در زمینه‌های مختلف، از جمله مدیریت منابع دریایی، طراحی و ساخت کشتی‌ها، ایمنی کشتیرانی و حقوق دریایی بپردازند. تأسیس دوره‌های تحصیلات تکمیلی (کارشناسی ارشد و دکترا) در زمینه‌های مرتبط با دریا و محیط‌زیست دریایی می‌تواند زمینه‌ساز تربیت پژوهشگران و محققان متخصص در این حوزه باشد. این پژوهشگران می‌توانند راهکارهای نوین برای بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و حل چالش‌های زیست‌محیطی ارائه دهند.

برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت و کارگاه‌های تخصصی برای تقویت مهارت‌های عملی در صنایع دریایی، مانند تعمیرات و نگهداری کشتی‌ها، مدیریت بنادر و حفظ محیط‌زیست دریایی، می‌تواند به بهبود کارایی و عملکرد نیروی کار در این صنایع کمک کند. ایجاد مراکز آموزش فنی و حرفه‌ای برای تربیت نیروی کار ماهر در بخش‌های مختلف کشتیرانی، شیلات، طراحی و ساخت تجهیزات دریایی و نگهداری بنادر بسیار ضروری است. این مراکز می‌توانند به‌ویژه برای کارگران و متخصصانی که در صنایع دریایی فعالیت

می‌کنند، مهارت‌های عملی و فنی مورد نیاز را فراهم آورند.

آموزش‌های ویژه در زمینه ایمنی کشتیرانی، مدیریت بحران و حفاظت از محیط‌زیست دریایی (به‌ویژه در برابر آلودگی‌های نفتی و شیمیایی) برای کارکنان بنادر و کشتی‌ها ضروری است. این آموزش‌ها می‌توانند به کاهش خطرات زیست‌محیطی و افزایش ایمنی در عملیات دریایی کمک شایانی کنند. بنابراین، زیرساخت‌های آموزشی و پژوهشی در توسعه دریامحور به‌عنوان ابزاری برای ارتقای دانش و فناوری‌های مرتبط با دریا، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی عمل می‌کنند. این زیرساخت‌ها می‌توانند از طریق تربیت نیروی انسانی متخصص، تقویت همکاری‌های بین‌المللی و توسعه فناوری‌های نوین، به ایجاد یک محیط سالم و پایدار برای بهره‌برداری از منابع دریایی کمک کرده و موجب رشد اقتصادی و اجتماعی در مناطق ساحلی شوند.

زیرساخت‌های امنیت دریایی

زیرساخت‌های امنیت دریایی در توسعه دریامحور از ارکان اصلی تأمین پایداری، ایمنی و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی هستند. این زیرساخت‌ها علاوه بر محافظت از محیط‌زیست دریایی و منابع طبیعی، به ایجاد فضای امن برای فعالیت‌های تجاری، حمل‌ونقل، گردشگری و صنایع دریایی کمک می‌کنند. سیستم AIS یکی از مهم‌ترین ابزارهای نظارت بر ترافیک دریایی است که اطلاعات دقیق سری از موقعیت، سرعت و جهت حرکت کشتی‌ها ارائه می‌دهد. این سیستم به مسئولان بندری، دریابانی و سایر نهادهای مرتبط کمک

می‌کنند، مهارت‌های عملی و فنی مورد نیاز را فراهم آورند.

آموزش‌های ویژه در زمینه ایمنی کشتیرانی، مدیریت بحران و حفاظت از محیط‌زیست دریایی (به‌ویژه در برابر آلودگی‌های نفتی و شیمیایی) برای کارکنان بنادر و کشتی‌ها ضروری است. این آموزش‌ها می‌توانند به کاهش خطرات زیست‌محیطی و افزایش ایمنی در عملیات دریایی کمک شایانی کنند. بنابراین، زیرساخت‌های آموزشی و پژوهشی در توسعه دریامحور به‌عنوان ابزاری برای ارتقای دانش و فناوری‌های مرتبط با دریا، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی عمل می‌کنند. این زیرساخت‌ها می‌توانند از طریق تربیت نیروی انسانی متخصص، تقویت همکاری‌های بین‌المللی و توسعه فناوری‌های نوین، به ایجاد یک محیط سالم و پایدار برای بهره‌برداری از منابع دریایی کمک کرده و موجب رشد اقتصادی و اجتماعی در مناطق ساحلی شوند.

بررسی تأثیرات تغییرات اقلیمی بر اکوسیستم‌های دریایی یکی از بخش‌های اساسی مدیریت منابع است. به‌طور مثال، بررسی تغییرات در دما و اسیدیته دریاهای می‌تواند به پیش‌بینی اثرات منفی بر گونه‌های دریایی کمک کند و به مدیریت بهتر آن‌ها منجر شود. زیرساخت‌های منابع دریایی در توسعه دریامحور با توجه به منابع متنوع و حیاتی که در دریاها وجود دارد، تأثیر بسزایی در رشد اقتصادی، حفاظت از محیط‌زیست و ارتقای



کیفیت زندگی جوامع ساحلی دارند. برای بهره‌برداری پایدار از این منابع، نیاز به توسعه زیرساخت‌های نظارتی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، شیلات پایدار، کشتیرانی و سیستم‌های حقوقی و مدیریتی کارآمد وجود دارد. این زیرساخت‌ها باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که علاوه بر بهره‌برداری از منابع، به حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی و پیشگیری از مشکلات زیست‌محیطی کمک کنند.

نمونه‌های بین‌المللی توسعه دریامحور و نقش زیرساخت‌ها

در بسیاری از کشورها، توسعه زیرساخت‌های دریایی، نقش کلیدی در رشد اقتصادی، افزایش صادرات و ایجاد اشتغال داشته است. در ادامه، چند نمونه موفق از توسعه دریامحور بررسی می‌شود:

۱- سنگاپور: قطب تجارت دریایی جهان؛ بندر سنگاپور یکی از بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین بنادر جهان است که با استفاده از فناوری‌های اتوماسیون، مدیریت دیجیتال بار و لجستیک هوشمند، به عنوان یک مرکز تجاری بین‌المللی عمل می‌کند. این کشور دارای شبکه ریلی و جاده‌ای پیشرفته‌ای است که امکان انتقال سریع کالا از بنادر به مناطق داخلی را فراهم می‌کند. همچنین با ایجاد مناطق آزاد تجاری دریایی، سنگاپور سرمایه‌گذاری‌های کلانی در زمینه کشتی‌سازی، بیمه دریایی و خدمات بندری جذب کرده است.

۲- هلند: بنادر پیشرفته و مدیریت هوشمند آب؛ این کشور با استفاده از زیرساخت‌های نوین مهندسی سواحل، فناوری‌های پایش آلودگی دریایی و انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، یکی از پیشگامان توسعه پایدار دریامحور است. بندر روتردام که بزرگ‌ترین بندر اروپا محسوب می‌شود، با داشتن سیستم‌های مدیریت پیشرفته بارگیری و تخلیه، لجستیک هوشمند و ترمینال‌های خودکار، نقش مهمی در تجارت دریایی بین‌المللی دارد.

۳- چین: توسعه بنادر و صنعت کشتی‌سازی؛ این کشور با توسعه بنادر بزرگی مانند شانگهای و شژن، شبکه‌ای از پایانه‌های کانتری و حمل‌ونقل دریایی ایجاد کرده که از نظر حجم بارگیری، در صدر بنادر جهان قرار دارند. چین با توسعه زیرساخت‌های دریایی و ریلی متصل به بنادر و تقویت استراتژی «یک کمربند، یک راه»، ارتباط تجاری خود را با سایر کشورها تقویت کرده است. همچنین چین بزرگ‌ترین تولیدکننده کشتی‌های باری، نفتکش‌ها و ناوگان ماهیگیری صنعتی در جهان است.

مرتضی فاخری در نوشتاری برای

«روزنامه دریایی سرآمد» تشریح کرد

اهمیت زیرساخت‌ها برای توسعه دریامحور

۴- امارات متحده عربی: توسعه بنادر و اقتصاد دریایی؛ این کشور، مناطق آزاد تجاری دریایی مانند دبی مارتایم سیتی (DMC) را راه‌اندازی کرده که شامل سرویس‌های لجستیک، شرکت‌های کشتیرانی و تعمیرات کشتی است. بندر جبل علی هم که یکی از بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین بنادر خاورمیانه است، به عنوان یک هاب تجاری و ترانزیتی جهانی فعالیت می‌کند. امارات با توسعه سواحل مصنوعی، جزایر تفریحی و بنادر توریستی، به یکی از مراکز مهم گردشگری دریایی تبدیل شده است.

۵- تروژ: پیشرو در اقتصاد دریایی پایدار؛ این کشور، یکی از پیشگامان نیروگاه‌های بادی دریایی و مزارع پرورش ماهی صنعتی بوده و در حال توسعه ناوگان کشتی‌های برقی و کم‌مصرف برای کاهش آلودگی‌های دریایی است. تروژ با حمایت از استارت‌آپ‌های فناوری دریایی و تحقیق در حوزه اقیانوس‌شناسی، یکی از مراکز اصلی نوآوری در اقتصاد دریامحور است.

چالش‌های توسعه زیرساخت‌های دریامحور در ایران

توسعه زیرساخت‌های دریامحور در ایران، با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و دسترسی به خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، می‌تواند فرصت‌های فراوانی برای رشد اقتصادی، تجاری و گردشگری فراهم کند. با این حال، در مسیر تحقق این اهداف، چالش‌های مختلفی وجود دارد که باید به‌طور مؤثر به آن‌ها پرداخته شود. این موضوع در کشورمان با چالش‌های متعددی روبه‌رو است که نیازمند توجه دقیق، سرمایه‌گذاری مناسب و همکاری میان بخش‌های مختلف دولتی و خصوصی است. رفع این چالش‌ها نیازمند اصلاحات در سیاست‌های اقتصادی، بهبود فناوری‌های نوین، تقویت آموزش نیروی کار و توجه به مسائل زیست‌محیطی و امنیتی است. با انجام اقدامات مناسب در این زمینه‌ها، ایران می‌تواند از ظرفیت‌های دریامحور خود بهره‌برداری بهینه کرده و به رشد اقتصادی و توسعه پایدار دست یابد. برخی از مهم‌ترین چالش‌های توسعه زیرساخت‌های دریامحور در ایران عبارتند از:

- کمبود سرمایه‌گذاری
- مشکلات زیرساختی و تکنولوژیکی
- ناهماهنگی میان بخش‌های مختلف
- چالش‌های زیست‌محیطی
- کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده
- مشکلات قانونی و بوروکراسی
- تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی
- محدودیت‌های جغرافیایی و طبیعی

راهکارهای پیشنهادی

برای حل چالش‌ها و بهبود وضعیت زیرساخت‌ها در توسعه دریامحور، نیاز است که سیاست‌ها، راهکارها و اقدامات مؤثر در چندین حوزه مختلف پیاده‌سازی شود. این راهکارها باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که هم‌زمان با ارتقای کارایی، ظرفیت و رقابت‌پذیری زیرساخت‌ها، توجه ویژه‌ای به مسائل زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی داشته باشند.

- افزایش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها (جذب سرمایه‌گذاری خارجی، تخصیص بودجه مناسب)
- ارتقای فساوری و تجهیزات بندری و کشتیرانی (مدن‌سازی بنادر، سرمایه‌گذاری در ناوگان کشتیرانی، توسعه فناوری‌های نوین)
- توسعه زیرساخت‌های انرژی در دریایی (انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، ایجاد مراکز تحقیقاتی و آموزشی)
- توجه به مسائل زیست‌محیطی و پایداری (حفاظت از محیط‌زیست دریایی، پیشگیری از تخریب اکوسیستم‌های دریایی، مدیریت پایدار منابع دریایی)
- ایجاد هماهنگی بین نهادهای مختلف (هماهنگی میان دولت و بخش خصوصی، همکاری میان نهادهای دولتی)
- همکاری‌های بین‌المللی (توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری با کشورهای همسایه و سایر کشورها)
- توسعه آموزش و نیروی کار متخصص (ایجاد مراکز آموزشی و پژوهشی، تقویت آموزش‌های عملی)
- توسعه و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی و ترانزیتی (شبکه حمل‌ونقل چندوجهی، توسعه پایانه‌های چندمنظوره)
- توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی (پایانه‌های مسافری و تفریحی، توسعه امکانات رفاهی و خدماتی)
- سپه‌بود امنیت دریایی (تقویت امنیت بنادر و تردد دریایی، حفاظت از مرزهای دریایی)
- تسهیل قوانین و مقررات (اصلاح قوانین و کاهش بوروکراسی اداری جهت تسریع توسعه زیرساخت‌ها)

راهکارهای پیشنهادی برای توسعه زیرساخت‌های دریامحور در ایران باید با توجه به ویژگی‌های خاص کشور، شامل موقعیت جغرافیایی، نیازهای اقتصادی و چالش‌های زیست‌محیطی طراحی شوند. سرمایه‌گذاری در فناوری، بهبود زیرساخت‌های بندری، کشتیرانی، انرژی دریایی و آموزش نیروی کار ماهر می‌تواند ایران را به یکی از بازیگران مهم در صنعت دریامحور تبدیل کند. همچنین باید توجه ویژه‌ای به مسائل محیط‌زیستی، امنیتی و اجتماعی در این راستا داشته باشیم تا توسعه پایدار و همه‌جانبه حاصل شود. در مجموع، توسعه زیرساخت‌های دریامحور، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، سرمایه‌گذاری هدفمند و مشارکت بخش خصوصی است. با رفع چالش‌های موجود، ایران می‌تواند به یکی از قطب‌های مهم اقتصاد دریامحور در منطقه تبدیل شود.

بدون شرح...



فریبا عیسی - اقتصاد سرآمد