



حضور در مدار ۱۰ درجه

تحلیلی بر اهمیت حضور نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در آبهای آزاد

علی صادقی^۱

چکیده

کشورها برای بقا در عرصه جهانی و تأمین نیازها و آرمان‌های خود اهداف مختلفی را تعریف و مشخص می‌کنند. در این عرصه کشوری موفق خواهد بود که متناسب با مقتضیات زمان و با بهره‌گیری از توان‌های مختلف در راستای تأمین منافع و امنیت ملی خود گام بردارد. بدون شک تحقق این مهم در سه حوزه قدرت زمینی، هوایی و دریایی امکانپذیر خواهد بود. ایران به عنوان کشوری کهن و به واسطه برخورداری از سواحل طولانی، از اعصار گذشته به دریا توجه داشته است. حضور و حاکمیت ایران بر دریا از زمان‌های دور بر کسی پوشیده نیست؛ اما با گذر زمان و کوتاهی حاکمان در اعصار مختلف این حضور و حاکمیت دچار فراز و نشیب‌های زیادی شده است. با توجه به تغییرات بوجود آمده در سیاست‌های جهانی از جمله اقتصاد محوری و اهمیت نقش دریا در اقتدار ملی، جمهوری اسلامی ایران ضرورت توجه و بهره‌گیری به مقوله دریا بعنوان اهرمی کارآمد در سیاست خارجی و تحقق آرمان‌های ملی را در دستور کار خود قرار داده است. سیاست تأکید بر نیروی دریایی راهبردی، را باید تلاشی در جهت جبران غفلت تاریخی، تأمین منافع، افزایش اقتدار ملی و عاملی برای سرعت بخشیدن به توسعه کشور به ویژه تحقق سند چشم‌انداز و توسعه ایران در افق ۱۴۰۴ دانست. یافته‌های تحقیق که با روش توصیفی-تحلیلی و بهره‌گیری از منابع مختلف کتابخانه‌ای و اینترنتی به دست آمده؛ ضمن تشریح وضعیت و اقدامات نیروی دریایی، بیانگر اهمیت نقش دریا در اقتدار ملی و دقت نظر مسئولان نظام به بهره‌گیری هر چه بیشتر از این حوزه دارد.

واژگان کلیدی: مدار ۱۰ درجه، نیروی دریایی راهبردی، جمهوری اسلامی ایران، آبهای آزاد

۱. مقدمه

ایران سرزمینی است کهن که به سبب موقعیت ژئوپلیتیکی آن در جهان، در طول تاریخ مورد تهاجم قدرت‌های مختلف قرار گرفته و همواره با چالش‌های گوناگونی دست و پنجه نرم کرده است (پورمهرانی: ۱۳۹۱: ۱۶).

۱. استادیار گروه علوم انسانی، عضو هیئت علمی دانشگاه فرهنگیان، تهران.

پیرامون کشور ایران، ۸۷۳۱ کیلومتر مرز وجود دارد که ۴۱۱۳ کیلومتر آن خشکی، ۱۹۱۸ کیلومتر مرز رودخانه‌ای، دریاچه‌ای و باتلاقی و ۲۷۰۰ کیلومتر طول سواحل دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب می‌باشد. مرزهای ایران در خلیج فارس از دهانه فاو تا بندر عباس ۱۲۵۹ کیلومتر و از بندر عباس تا دهانه خلیج گواتر (گواتر) ۷۸۴ کیلومتر مرز دریایی می‌باشد (همان: ۲۰).

واقع شدن در کنار دریا باعث شده است؛ دولت‌هایی که در این سرزمین حکومت می‌کرده‌اند همواره به داشتن نیروی دریایی برای مقابله با کشورهای خارجی و نیز ارتباط و تجارت با سایرین، به دریا توجه ویژه‌ای داشته باشند. ایرانیان از زمانی که در کنار دریا سکنی گزیدند به سوی آن جذب شدند و ابداع وسایلی مانند کَلک و قایق در آن به رفت و آمد پرداختند. اما افرادی چون «لرد کُرزن» وزیر امور خارجه انگلیس و خاور شناس معروف (در سال ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۵)، می‌نویسد:

«قلم فرسایی درباره دریانوردی ایرانیان، همانند کسی است که بخواهد کتابی راجع به مارهای جزیره ایسلند بنویسد، همانگونه که در ایسلند مار پیدا نمی‌شود، در ایران هم تجربه و نیروی دریایی جزء حرف است» (کرزن: ۱۳۴۹، ۵۷). بدون شک او با این اظهار نظر مغرضانه، هدفی جز نادیده گرفتن تاریخ دریانوردی ایرانیان نداشته است. در دنیای معاصر حضور در دریا و آبهای بین‌المللی نقش بسیار مهمی در تأمین امنیت جهانی و کسب قدرت پیدا کرده است؛ به گونه‌ای که تسلط بر آبهای بین‌المللی یکی از مهمترین دغدغه‌ها و مسائل حیاتی کشورهای مختلف به شمار می‌رود و هر یک از کشورهای جهان حوزه‌ای برای نفوذ خود در نظر گرفته و آن را حریم امنیت ملی خود قلمداد می‌کنند.

دریای عمان و متعاقب آن خلیج فارس که مقام مهمی را در سیاست جهانی معاصر اشغال کرده‌اند و این‌ها تنها بدان سبب است که بیش از ۵۰ درصد ذخیره شناخته شده نفت در این منطقه واقع است؛ بلکه علاوه بر تأمین خطوط ارتباطی و دریایی مهم بین‌المللی، این دو پهنه مخزن گسترده‌ای از منابع دریایی یعنی مواد غذایی دریایی و کانی‌ها و سنگ‌های گران بها می‌باشند (افشار، ۱۳۷۶: ۱۴). منافع کشورهای ساحلی و حاضر در دریا و آبهای بین‌المللی ارتباط مستقیمی با خواسته‌ها، نیازها، توانایی‌ها فرهنگ این کشورها دارد و سیاست دریایی کشورها را عینیت می‌بخشد.

این سیاست در قالب راهبرد دریایی و توسط نیروی دریایی راهبردی تبیین و اهداف مختلف بر اساس آن پیگیری می شود. سیاستی که پس از پیروزی انقلاب اسلامی و به ویژه پس از تهدیدات مختلف دشمنان در چند سال اخیر توسط مسئولان و به ویژه رهبری انقلاب اسلامی مورد تأکید ویژه قرار گرفته است.

۲. تاریخچه دریانوردی

به درستی مشخص نیست که برای اولین بار چه شخص یا قوم و ملتی به عبور از دریا و رودخانه با استفاده از تنه درخت یا قایق و لنج مبادرت کرده است. اما پر واضح است که بشر اولیه پس از سکونت در کنار آب (دریا و رودخانه) با استفاده از تنه درختان در روی آب به گردش پرداخته است و سعی در استفاده از این موهبت و به خدمت گرفتن آن داشته است. تا اینکه سالیان بعد با بهره گرفتن از وسایل مجهزتر و نیز یادگیری بشر در رفع مشکلات با ساختن قایق‌های بزرگتر و استفاده از پارو و نیروی باد به عبور و مرور در دریاها پرداخته و سعی نمود از مواهب طبیعی آن بهره گیرد یا به نواحی دور دست سفر نماید.

۳. تاریخچه دریانوردی ایرانیان

از آنجاییکه خلیج فارس (بین‌النهرین) جایگاه بشر اولیه بوده است؛ بدون تردید انسان‌های اولیه در خلیج فارس به قایق‌رانی پرداخته‌اند و شاید هنر قایق رانی برای اولین بار از این ناحیه شروع و به سایر نواحی گسترش یافته است. چنانکه «روادلا» نایب کنسول فرانسه در بوشهر درباره بشر اولیه و قایق سواری او می‌گوید: «به طوری که مشهود است، تاریخ بشر از کرانه‌های خلیج فارس آغاز گشته است، بنابراین خلیج فارس اولین دریایی است که انسانها روی آن با قایق‌های کوچک بحر پیمایی کرده‌اند. بقایای ویران گورهای دیرین در بحرین و عیلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده، ثابت می‌کند در آنجا پیش از دو هزار سال قبل از میلاد مسیح تاسیسات کشتیرانی وجود داشته است» (نوربخش، ۱۳۸۲: ۱۶).

حاشیه ساحلی خلیج فارس و دریای عمان از زمان‌های بسیار دور محل سکونت انسان‌ها و طوایف مختلف و نیز پهنه آبهای این دریاها راه عبور و مرور قایق‌ها و کشتی‌های ملت‌های گوناگون آن روزگار بوده است.

در طول تاریخ گذشته، سومری‌ها، کلدانی‌ها، آشوری‌ها، عیلامی‌ها و بابلی‌ها در سرتاسر آب‌های دریای عمان، خلیج فارس و دریای سرخ به دریانوردی و آمد و رفت اشتغال داشته‌اند.

اسناد و مدارک تاریخی و باستان‌شناسی از رونق، عمران و آبادانی بنادر و جزایر خلیج فارس در هزاره سوم قبل از میلاد حکایت دارند. این دوره مصادف با قدرت گرفتن سومری‌ها در بخش‌های جنوبی بین‌النهرین و بسط قدرت آنان به سمت خلیج فارس است که فاصله چندانی با قلمرو این تمدن نداشته است. خلیج فارس در این دوره از راه‌های اصلی و مهم سومری و آکدی به دیگر نقاط عالم آن روز به شمار می‌رفته است. از قدیمی‌ترین بندرگاه‌های آن روزگار یکی بندرگاه «دیلمون» است که در کتیبه‌ها و الواح سومری آثاری از آن وجود دارد و اکثر باستان‌شناسان آن را منطبق بر بحرین کنونی می‌دانند و دیگری «مکن و ملوخ» است که در کتیبه‌ها و گل نوشته‌های سومری و آکدی نام این ناحیه جغرافیایی به کرات به عنوان منطقه‌ای نزدیک به هم تکرار شده است. محققین «مکن» را منطقه عمان کنونی در جنوب تنگه هرمز (شبه جزیره رؤس الجبال و مسندام) ذکر می‌کنند (طرح اطلس نظامی خلیج فارس، بی تا: ۱۲).

سوم شهر بندری «لیان» است که در هزاره دوم پیش از میلاد توسط عیلامی‌ها در کنار سواحل خلیج فارس در جنوب بندر بوشهر بنا گردید. قرار گرفتن یکی از بزرگترین معابد عیلامی در کرانه خلیج فارس نشان از اهمیت و رونق فعالیت‌های تجاری، ارتباطی و دروازه‌ای آبی این تمدن با تمدن‌های پیرامونی بوده است.

۴. ایران باستان

حکومت‌های ایرانی از همان آغاز پیدایش پی به اهمیت و ارزش دریای پارس برده بودند و برخی از آنان هزاران سال پیش در صدد تشکیل نیروی دریایی بزرگی در این دریا برآمدند. بنا به سروده حکیم ابولقاسم فردوسی در شاهنامه، نخستین کسی که در میان ایرانیان به ساختن کشتی دست زد، جمشید جم از سلسله پیشدادیان بود که به فرموده شاعر بلند پایه ایران با کشتی خود بر آبها و دریاها گذر کرد و از کشوری به کشور دیگر رفت:

گذر کرد از آن پس به کشتی بر آب ز کشور به کشور برآمد شتاب

قدرت یافتن مادها و پارس‌ها در قلمرو جغرافیای ایران در قرن هفتم پیش از میلاد و توسعه قلمرو جغرافیایی خود به سمت نواحی جنوبی ایران و تصرف لودییه، توجه پادشاهان این دوره را به سمت دریانوردی و تجارت بیش از پیش سوق داد. به گونه‌ای که ایران در تمام طول دوره هخامنشی مالک مطلق و بلا منازع خلیج فارس و کرانه‌های شرقی دریای مدیترانه و اقیانوس هند باقی ماند. برخی از این حکومت‌ها در ایجاد یک نیروی دریایی مجهز و قوی موفق بوده‌اند:

۱- ناوگان دریای هخامنشی

عصر هخامنشی، از جهت جابجایی ناوگان‌های عظیم جنگی و کارهای اعجاب آور دریایی از جمله بستن پل‌های بزرگ و معلق دریایی برای عبور سواره نظام و نیز حفر ترعه‌های طویل و عمیق از دوران درخشان ایران محسوب می‌شود. «کار دریانوردان ایرانی در این دوره به جایی رسید که به شهادت هرودت مورخ یونانی، ناخدایان بعضی کشتی‌ها و در پاره‌ای موارد تمام کارکنان تجهیزات حتی در دریای مدیترانه ایرانی بودند» (نوریخس، ۱۳۸۲: ۸۸). با روی کار آمدن داریوش هخامنشی اقداماتی نظیر آرام کردن ایالت‌های پس کرانه خلیج فارس، فتح هند و سواحل آن، حفر کانال سوئز و اتصال دریای سرخ به دریای مدیترانه از طریق یک آبراه بزرگ در مصر صورت گرفت.

۲- سلوکیان و اشکانیان

طی دوره سلوکیان و اشکانیان در نیمه اول حکومت آنان تا زمان مهرداد دوم، خلیج فارس به دلیل ناامنی پس کرانه‌های آن و کشمکش قدرت‌های سلوکی و اشکانی چندان مورد توجه پادشاهان قرار نداشت.

۳- نیروی دریایی ساسانیان

در دوره ساسانیان چون مفر حکومت از ایالت پارس به بین‌النهرین انتقال یافت؛ طبیعی است که این دو ایالت از اهمیت و اعتبار بیشتری برخوردار بودند. از بنادر و اماکن مهم جغرافیای خلیج فارس در این دوره می‌توان به ریشهر، سیراف، بحرین و ... اشاره کرد. بر اساس نوشته کتاب‌های تاریخی، تاسیس نیروی دریای ساسانیان در زمان اردشیر بابکان (۲۲۶-۲۱۹ میلادی) صورت گرفته است. وی و انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱ م) بیش از دیگر پادشاهان در تقویت نیروی دریایی ایران همت گماشتند. کتاب دریانوردی ایرانیان می‌نویسد:

«در این زمان جزیره سراندیب در جنوب هندوستان و کوچ نشین زنگبار در کرانه‌های افریقای شرقی که توسط ایران تصرف شده بود، به صورت عمده‌ترین مرکز تجارت ایران در دو منطقه مهم دنیای آن روز درآمد و جمعی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی به این مناطق کوچ کرده و در همان جا سکنی گزیدند» (رائین، ۱۳۵۶: ۲۶۱).

۴- نیروی دریایی ایران پس از اسلام

با ظهور دین اسلام، ایرانیان دریانورد و کشتی‌ساز در خدمت نیروی دریایی مسلمانان درآمدند و با جان و دل در ساختن و پرداختن کشتی‌ها و هدایت آنها و تعلیم و آموزش امور دریانوردی به مسلمانان کوشیدند. نامه بسیار جالب و مهمی از معاویه (حاکم) به عمر بن خطاب خلیفه دوم باقی است که نشان می‌دهد ایرانیان در ساختن کشتی‌ها و هدایت آنها و آموزش دانش و تجربه‌های دریایی خویش به مسلمانان، نقش موثر و انکار ناپذیری داشته‌اند: نامه معاویه به خلیفه: «خوشبختانه گروهی از ناخدایان و کشتی‌سازان ایرانی در این جا بودند که من توانستم از کمک و دانش آنها برخوردار گردم به ویژه که تعدادی از آنها هم به اسلام گرویده بودند. در اینجا نه تنها گروهی از ناورانان و ناخدایان ایرانی هستند، بلکه شمار بسیاری از کشتی‌سازانی که اینک برای ما کشتی می‌سازند نیز ایرانی می‌باشند و ...» (نوربخش، ۱۳۸۲: ۶۸). در ادامه و در قرن سوم قمری، هفت نفر ایرانی، اهل و ساکن شیراز با هفت کشتی چوبی دست ساخت سواحل و بنادر ایران و همراهان بسیار به سواحل شرقی افریقا سفر کردند و در آن جا اقامت گزیدند و ... (همان: ۷۰).

پس از به تدریج نیروی دریایی ایران از بین رفت و به خاطر ایلاتی بودن حکومت‌ها دیگر از شکوه و قدرت آن خبری نبود تا:

۵- نیروی دریایی ایران در عصر صفوی (آغاز سلطه انگلیس بر خلیج فارس و جنوب ایران)

توجه به نیروی دریایی در ایران جدی نبود تا اینکه شاه اسماعیل به خاطر جنگ با عثمانی‌ها (۱۵۱۵ م و ۹۲۱ ه.ق) به استیلای پرتغالی‌ها بر جزیره هرمز رضایت داد تا شاید آن دولت، وی را در نبرد با عثمانی یاری کند. آلبوکرک به پیشنهاد شاه اسماعیل پاسخ مساعد داد و به این ترتیب تا یک قرن بعد کشتی‌های پرتغالی از جزیره هرمز تا بصره و بحرین و مسقط در گردش بودند و تجارت خلیج فارس را منحصر به خود کرده بودند. در این زمان ارتش و نیروی دریایی عثمانی در نهایت قدرت و عظمت بود و نه تنها برای ایران بلکه برای دولتهای بزرگ اروپایی نیز خطر بزرگی به شمار می‌رفت (شیرزادی، ۱۳۸۳: ۳۴).

ظهور انگلیسی در آبهای مشرق زمین موجب تشویش خاطر پرتغالی‌ها گردید. در مارس ۱۶۲۰ م ادوارد مانوکس نماینده هند شرقی (انگلیس) وارد اصفهان شد. در این هنگام چون شاه عباس به جنگ با عثمانی‌ها خاتمه داده بود و مصمم بود به کمک نیروی دریایی انگلستان دست پرتغالی‌ها را از خلیج فارس کوتاه کند به نماینده شرکت محبت فراوان کرد (همان: ۴۸). این امر به همکاری دولت انگلستان و دولت صفوی انجامید و بدین صورت پای ناوگان دریایی انگلستان به خلیج فارس باز شد. این پیروزی مشترک ایران و انگلستان بر پرتغالی‌ها به نفع هر دو دولت تمام شد. از یک سو ایرانیان برای همیشه از شر استعمار پرتغال خلاص شدند و از سوی دیگر انگلیسی‌ها در خلیج فارس بدون رقیب شدند (بیانی، ۱۳۷۸: ۷۴).

۶- ناوگان دریایی نادرشاه

پادشاهان صفوی به ویژه شاه عباس همواره در اندیشه تقویت نیروی دریایی ایران بودند اما پس از آنان نادرشاه افشار فکر ایجاد نیروی دریایی بزرگ را قوت بخشید. نادرشاه دو ناو جنگی از نوع «بریگانتین» و دو ناو چهارصد تنی از انگلیسی‌ها خرید و در آب‌های تحت سلطه ایران به کار گرفت. وی به کمک همین ناوگان توانست جزیره کیش و بحرین را از سلطه بیگانگان خارج و حکومت بر این مناطق را از آن ایران سازد (نوریخس، ۱۳۸۲: ۹۷).

۷- ناوگان دریایی قاجاریه

وضعیت ارتش و تشکیلات نظامی در آغاز قاجاریه، شکل ضعیف شده ارتش ایلاتی پایان عصر زندیه بود. در این دوران رسته مهندسی و نیروی دریایی که در دوره نادرشاه افشار فعال بود، وجود نداشت (شیرزادی، ۱۳۸۳: ۸۷). ناصرالدین شاه قاجار نیز به فکر ایجاد یک نیروی دریایی کوچک در خلیج فارس بود و برای خرید چند کشتی کوشش فراوانی به خرج داد ولی سرانجام آن گونه که دلخواه او بود موفقیتی به دست نیاورد.

از مهمترین علل ضعف نیروی دریایی در دوره قاجار می‌توان چنین اشاره نمود که، دولت انگلیس در عصر قاجار ظاهراً برای کمک به دولت ایران و کشورهای کوچک خلیج فارس و در اصل برای استقرار قوای خود در سراسر دریای پارس به صورت مخفی و آشکار برای از بین بردن کشتی‌های طایفه‌ها و قبیله‌های محلی و جلوگیری از پا گرفتن و توسعه هر نوع قدرت دریایی که امکان رقابت و درگیری با کشتی‌های انگلیسی را نداشته باشند، کوشید. دولت انگلیس با تضعیف نیروهای ایرانی در خلیج فارس به ویژه جلوگیری و خودداری از فروش کشتی به دولت ایران، دست ایران را به تدریج از متصرفات دریای کوتاه کرد تا جایی که خلیج فارس در سلطه و اختیار کامل انگلیس قرار گرفت.

همچنین در اوایل قرن ۱۹ و از آن جایی که دریای مکران بر سر راه دریای خشکی مستعمره هند (انگلیس) قرار داشت، انگلیسی‌ها برای حفظ سیادت خود در این آبراه، از عمان و کویت که پایگاه‌هایی برای گسترش نفوذ آنان در این منطقه بود حمایت کرد و به همین جهت برای تثبیت موقعیت سیاسی عمان، نام دریای عمان را به جای دریای مکران و پارس رواج دادند (پور مهرانی، ۱۳۸۹: ۲۰۴).

۸- نیروی دریایی عصر پهلوی

رضاشاه پس از برقراری امنیت داخلی به فکر تاسیس نیروی دریای افتاد و اقداماتی چون سفارش خرید هشت فروند کشتی جنگی و یک فروند یدک کش را به ایتالیایی‌ها داد. اما با جنگ جهانی دوم (حمله کشتی‌های جنگی انگلیس) این نیرو از هم پاشید. در سال ۱۳۳۵ نیروی دریایی ایران تجدید حیات یافت و با آموزش دانشجویان ایرانی در اروپا به تدریج حفاظت ارون‌درود و جزایر خلیج فارس را ایرانی‌ها به دست گرفتند (این امر با کمک امریکا پس از جنگ جهانی دوم در مقاطع مختلف و به عناوین مختلف روند سریعتری به خود گرفت). در همین رابطه نیروی دریایی ایران بزرگترین ناوگان هوور کرافت جهان را تاسیس کرد و علاوه بر سه ناوشکن ساخت انگلیس که در اختیار داشت؛ ناوشکن اسپروئس ساخت امریکا را سفارش داد که قرار بود در اقیانوس هند مستقر شود. همچنین سه فروند زیردریایی برای استفاده در اقیانوس هند سفارش داد. زیرا شاه اعلام داشته بود، دیگر حریم امنیت ما، خلیج فارس نیست بلکه اقیانوس هند است (شیرزادی و همکار، ۱۳۸۳: ۱۶۷).

۵. اهمیت دریا در عصر حاضر و ایجاد نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی ایران

دریاسالار «آلفرد تایر ماهان» ابلاغ کننده استراتژی دریایی در اوایل قرن بیستم معتقد است: «اقیانوس های کره زمین، حفره های پر آب هستند که ۳/۴ سطح زمین را پوشانده اند و هر کشور یا ائتلافی از کشورها که قدرت فرماندهی بر این دریاهای بزرگ را داشته باشند می توانند ثروت دنیا را کنترل و از این طریق بر کیره زمین مسلط شوند. وی نظارت و تسلط بر دریا را اولین قدم در راه کسب قدرت برتر جهانی دانسته و عقیده دارد: در نزاع بین قدرت ها، نیروهایی که در موقعیت دریایی بهتری قرار دارند از امکانات بیشتری برای در دست گرفتن ابتکار عمل برخوردار هستند (کامران، ۱۳۸۱: ۵۲).

یکی از مؤلفه های قدرت ملی، قدرت نظامی است و نیروی دریایی یکی از ارکان قدرت نظامی به شمار می آید. نیروهای نظامی معمولاً یکی از دو رویکرد عمده تاکتیکی و راهبردی را در پیش می گیرند. نیروی نظامی تاکتیکی، نیرویی است که در زمان درگیری نظامی و تخصص، با اجرای عملیات و تاکتیک های مختلف نظامی و در منطقه نبرد، سعی در غلبه بر دشمن و دستیابی به اهداف نظامی دارد. اما نیروی نظامی راهبردی، نیرویی است که حتی در زمان صلح و بدون درگیری نظامی با کشور تهدیدکننده منافع ملی، سعی در اشاعه و گسترش تسلط خود بر وی و رفع هرگونه تهدیدی در این خصوص دارد. نیروی دریایی هر کشور، یکی از اجزاء نیروهای مسلح و نظامی می باشد که در زمان جنگ با انجام مأموریت های دفاعی یا تهاجمی مسئولیت بخش مهمی از عملیات نظامی و جنگی را انجام می دهد و در زمان صلح، علاوه بر بازسازی و به روزرسانی تجهیزات و قوا، وظیفه مهم پیشگیری از تهاجم و حمایت از تجارت در راستای افزایش قدرت ملی کشور را بر عهده دارد.

از این رو، مأموریت نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، پس از تبیین آن به عنوان یک نیروی راهبردی و همچنین از آنجا که علاوه بر تامین اهداف نظامی، مسئولیت بسیاری از مسائل در حوزه های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و تبلیغاتی در صحنه های داخلی و خارجی در راستای تأمین منافع ملی به این نیرو واگذار شد، بسیار دشوارتر و حساس تر از گذشته شده است.

نیروی دریایی راهبردی به نیروی دریایی ای اطلاق می شود که قادر است: در محدوده آب های عمیق اقیانوسی عملیات انجام دهد به گونه ای که بتواند به تنهایی خود را از گزند تهدیدهای سطحی، زیرسطحی و هوایی حفظ کند، به لحاظ پشتیبانی لجستیکی تامین باشد، محدودیتی برای اجرای عملیات در عمق (عملیات در دور دست) نداشته باشد.

به تعبیری ساده‌تر، نیروی دریایی راهبردی نیرویی است که از منافع ملی کشور در منطقه حیاتی یا حساس (دریایی) صیانت کند.

در پی رهنمودهای فرماندهی کل قوا، با ابلاغ طرح ولایت در تاریخ ۱۳۸۸/۲/۲ و به ویژه پس از تبیین نداجا به‌عنوان یک نیروی دریایی راهبردی توسط ایشان در ۱۳۸۸/۷/۱۴، منطقه ماموریت نداجا تغییر کرده و شامل محدوده‌ای وسیع‌تر شده است.



منطقه‌ای که ابتدا شامل ۳۰۶ هزار کیلومتر مربع از آب‌های خلیج فارس و دریای عمان بود، از سواحل جنوب شرقی کشور تا شمال اقیانوس هند و مدار ۱۰ درجه عرض شمالی جغرافیایی گسترش یافت و منطقه‌ای به وسعت ۲ میلیون و ۷۰ هزار کیلومتر مربع، از دریای عمان تا خلیج عدن و بخشی از اقیانوس هند را شامل شد و براساس ماموریت‌های ابلاغی حتی (به‌صورت موردی) تا دریای مدیترانه نیز گسترش یافته است؛ منطقه‌ای که از نظر ژئوپلیتیکی، بازیگران، رویدادهای اثرگذار در ابعاد جهانی و ... کاملاً متفاوت با منطقه مأموریتی قبلی (خلیج فارس) است و نداجا با توجه به تبدیل شدن به یک نیروی راهبردی علاوه بر درگیر بودن در مسائل نظامی با مسائل اقتصادی، سیاسی، تبلیغاتی نیز روبه‌رو شد و لازم بود که به‌عنوان نماینده‌ای شایسته، موجبات ارتقای جایگاه نظام جمهوری اسلامی را در صحنه بین‌الملل فراهم آورد؛ زیرا امروز دیگر دشمن یک کشور منطقه‌ای متوسط همانند عراق و صحنه عملیات فقط دریای نیمه بسته خلیج فارس نیست بلکه منطقه‌ای به وسعت دریای جنوب و اقیانوس هند است.

علاوه بر این رشد و توسعه اقتصادی و سیاسی ایران و افزایش مبادلات آن و نیز چالش‌های جهانی همانند حفاظت از محیط‌زیست در عرصه دریاها، قاچاق مواد مخدر و پدیده دزدان دریایی این نیاز را به وجود آورده است که کشور ما در عرصه دریایی در محدوده بسیار پهناورتری نسبت به قبل عمل کند تا علاوه بر حفاظت از منافع خود با مشارکت در مواجهه و حل مشکلات، توانایی و ظرفیت خود را در ایفای نقش به عنوان یک قدرت جهانی و مسئول به نمایش گذاشته و بر وجهه ملی، اقتدار و عزت خود در مجامع بین‌المللی بیفزاید.

البته باید توجه داشت که فعالیت در عرصه‌ای به این گستردگی، در چنین فاصله‌ای نسبت به سرزمین اصلی، با شرایط هوایی کاملاً متفاوت و سهمگین و رقیبانی قدرتمند نیاز به تغییر کامل دید مسئولین و نحوه و میزان پشتیبانی از قدرت دریایی کشور، به خصوص بخش نظامی آن دارد و حضور و عمل در چنین عرصه‌ای مستلزم در اختیار داشتن و به کارگیری ناوگان قدرتمند و سنگین سطحی، زیرسطحی و یگان‌های هوایی با تکنولوژی روز، افزایش سطح همکاری‌های سیاسی و نظامی با کشورهای واقع در سواحل دریای جنوب و اقیانوس هند و استفاده از تسهیلات بندری آنها جهت یگان‌های نظامی و نیز تغییر دید کامل نسبت به صنایع دریایی در داخل کشور است؛ به نحوی که این صنایع بتوانند نیازمندی‌های ناوگان‌های نظامی و غیرنظامی کشور را مطابق با استانداردهای روز دنیا تأمین کنند.

در چنین شرایطی است که می‌توان با تغییر قدرت نظامی دریایی کشور از یک قدرت منطقه‌ای به یک قدرت فرامنطقه‌ای و راهبردی از منافع کشور در سطح جهان دفاع کرد، خطوط مواصلاتی و تدارکاتی کشور را همیشه باز و از تهدید دشمن مصون نگه داشت، از تأمین نیازمندی‌های کشور در تمام شرایط اطمینان یافت، با تهدیدات دشمن در فواصل دور مقابله کرد و با ایجاد توان تهدید متقابل منافع دشمنان در سطح اقیانوس‌ها و دریاها، از یک بازدارندگی مطمئن برای کشور

برخوردار شد (<http://hamshahrionline.ir>).

۶. تشکیل ناوگان دریایی نیرومند راهبردی جمهوری اسلامی ایران و وظایف آن

جمهوری اسلامی ایران با توجه به نقش و اهمیت نیروی دریایی در امنیت و توسعه کشور، به تقویت این جنبه از قدرت پرداخت و اقدامات زیادی انجام داد تا جایی که هم اکنون نیروی دریایی ایران در آبهای خلیج فارس به صورت یک نیروی برتر و بدون رقیب درآمده و به اهداف خود در آبهای بین‌المللی و آزاد می‌اندیشد. با توجه به اصول اولیه انقلاب اسلامی که پیشرفت و توسعه در همه امور را از ارکان اصلی توسعه می‌داند، ناوگان دریایی جمهوری اسلامی ایران از انواع ناو جنگی، ناوشکن، ضد دریایی، ناوهای لجستیک، ناوهای مین روب، ناوچه‌های ضد دریایی و کشتی و ... تشکیل گردید. قایق‌های توپ دار ایران که در جنگ تحمیلی با قدرت و سرعت خود به مقابله با دشمن می‌پرداخت؛ از دیگر پتانسیل‌های نیروی دریایی ایران است. زیردریایی‌های ایران نیز از جمله ظرفیت‌های نیروی دریایی است که در خدمت ناوگان دریایی ایران مشغول به کارند.

کشتیرانی ج.ا.ا در سالهای اخیر با خریداری و افزودن کشتی‌های اقیانوس پیما و چند منظوره، گام‌های بلندی در جهت تقویت ناوگان خود و رقابت در بازارهای بین‌المللی برداشته است و این شرکت‌ها دارای خطوط منظمی به کشورهای حوزه دریای مدیترانه، اروپای شمالی، اقیانوس هند، خاور دور و شمال افریقا می‌باشند. امروزه حفاظت از خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان تنها بخشی از ماموریت عملیاتی نیروی دریایی ایران است و اکنون نیروی دریایی راهبردی ایران بیش از گذشته به آب‌های آزاد و بین‌المللی توجه دارد که در دریای مدیترانه، خلیج عدن، اقیانوس‌های هند، اطلس و آرام قرار دارند.

در شرح وظایف و ماموریت‌های محوله به نیروی دریایی، حفاظت از منافع جمهوری اسلامی در دریاها و آب‌های بین‌المللی به‌عنوان یکی از وظایف اصلی این نیرو مشخص شده است. با توجه به مطالب پیش‌گفته، بدیهی است نیروی دریایی به‌عنوان یک نیروی راهبردی باید از منافع کشور و خطوط مواصلاتی آن که در اقصی نقاط آب‌های دنیا گسترش پیدا کرده، محافظت کند، زیرا دریاها یکی از بهترین راه‌های اقتصادی در جهان هستند و در حال حاضر کشتی‌های تجاری ایران بایستی از آبراه‌ها و گلوگاه‌های مختلف دنیا عبور کنند. با توجه به این گستره جغرافیای تجاری، تأمین امنیت این جریان که تاکنون در دریاها با مشکلاتی نیز روبه‌رو شده (دزدان دریایی)،

نیاز به یک نیروی دریایی با توان حضور در آبهای آزاد و دوردست دارد که همان نیروی دریایی راهبردی است. بنابراین جمهوری اسلامی ایران برای نشان دادن اقتدار کشور و بهره‌برداری از دریاها در جهت توسعه کشور نیاز به یک نیروی دریایی راهبردی دارد. در بعد نظامی نیز یک نیروی دریایی راهبردی عامل مؤثری در انتقال صحنه جنگ به سرزمین دشمن و همچنین عامل نفوذ و قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است و اثر تعیین‌کننده‌ای در سرنوشت یک جنگ دارد و از سوی دیگر خنثی‌کننده مزیت‌های دشمن و در زمان صلح نیز بازدارنده در برابر تهدیدات و دارای نقش مؤثر در خنثی کردن و مقابله با تهدید است (همان).

۷. مأموریت‌های راهبردی دوربرد و نتایج این مأموریت‌ها

«کار در دریای عمان دشوارتر و بسیار مهم است زیرا امروز دشمن ما، فلان کشور همسایه خلیج فارس نیست. دشمنی که ما احتمال حمله و تهدید او را می‌دهیم کسی است که در اقیانوس‌ها گسترش یافته است. بنابراین، کار خیلی مهم است. با توجه به این اهمیت، بایستی نیروی دریایی برنامه ریزی و تحرک خودش را تطبیق دهد» (<http://www.maarefjang.ir>).

نیروی دریایی ایران در ۵ سال گذشته با اعزام چندین ناوگروه، حضور دائمی خود را در منطقه خلیج عدن و دریای سرخ نشان داده است. این ناوگروه با عبور از کانال سوئز و ورود به دریای مدیترانه یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های تاریخ دریایی ایران را رقم زد. اهداف اصلی از اعزام این ناوگروه‌ها به شرق اقیانوس هند تا دریای مدیترانه، علاوه بر تلاش برای همکاری‌های بیشتر، آشنایی با توانمندی‌های سایر کشورها و معرفی دستاوردهای بومی کشور، نشان دادن توانایی‌های دفاعی نیروی دریایی ارتش در زمینه‌های مختلف از جمله امنیت خطوط کشتیرانی و دفاع از منافع ملی در خارج از مرزهای جغرافیایی بوده است. حضور قدرتمند نیروی دریایی راهبردی، ضمن معرفی ایران به عنوان یک قدرت دریایی، توانسته است مرزهای دفاعی کشور را تا کیلومترها فراتر از فضای جغرافیایی آن گسترش دهد. این حضور به دشمنان ج.ا. ایران ثابت کرد که سیاست تحریم و انزوا نه تنها نتوانسته است مانع از پیشرفت و حضور ایران در دریا شود، بلکه عزم ایران را برای حضوری قوی تر و مستمر در آبهای بین‌المللی، قاطع تر و استوار تر ساخته است. این مهم باعث شد که مرکز استراتژیک امریکا به دولتمردان این کشور و در راستای ارتقای امنیت دریایی، پیشنهاد تعامل با نیروی دریایی ایران را بدهد (تولایی، ۱۳۹۰: ۳).

برخی از مهمترین دستاوردها و اقدامات صورت گرفته توسط نیروی راهبردی ج.ا. ایران که به ویژه در تنگه باب المندب و خلیج عدن صورت گرفته است را می توان به شرح ذیل عنوان نمود:

۱- بازسازی تجهیزات؛ پس از اعلام دستورات رهبری انقلاب مبتنی بر تشکیل نیروی دریایی راهبردی، بازسازی ساختار نیروی دریایی با بهبود سیستم کنترل و فرماندهی آغاز شد. در این راستا هماهنگی و همکاری لازم بین ارتش و سپاهاسداران انقلاب اسلامی به خوبی صورت پذیرفت؛ به گونه ای که نیروی دریایی ارتش، مسئولیت بهره گیری از تجهیزات اقیانوس پیما در آب های منطقه ای و خارج از محدوده خلیج فارس را بر عهده گرفت.

۲- نوسازی تولیدات داخلی؛ این نوسازی، استقرار، ساخت و بهینه سازی تجهیزات نظامی در داخل تا استقرار این تجهیزات برای بهره گیری مناسب را شامل می شود. از همین رو نیروی دریایی ضمن به کار گیری زیردریایی های کوچک به ساخت زیردریایی های کاربردی با تجهیزات راداری پیشرفته اقدام نمود.

۳- امنیت تجارت دریایی؛ خلیج فارس، دریای عمان و خلیج عدن از جمله نقاط استراتژیک و مهم دنیا هستند که به سبب انتقال و تردد بخش اعظمی از تجارت دریایی، مکان مناسبی برای دزدان دریایی درآمده است. دزدان دریایی علاوه بر هزینه سنگینی که بر صنعت حمل و نقل دریایی وارد کرده اند، با گروگان گرفتن کشتی ها و خدمه آنها و دریافت باج و خراج برای آزادی آنها، هزینه های اضافی و سرسام آوری به تجارت دریایی تحمیل کرده اند. ناوگروه ارتش ج.ا. ایران با ایجاد منطقه امن برای تجارت دریایی، ضمن نشان دادن اقتدار دریایی توانسته است اقدامات مهمی در این زمینه انجام دهد:

الف) نمونه هایی از ایجاد امنیت و نجات کشتی های ایرانی در آبهای بین المللی؛ نجات نفتکش ایرانی آباده از دست دزدان دریایی (۳۱/۴/۱۳۹۰). نجات نفتکش ایرانی در تنگه باب المندب از دست دزدان دریایی (۳۰/۷/۱۳۹۰). نجات نفتکش ایرانی از دزدان دریایی (۶/۱۲/۱۳۹۰).

ب) نمونه هایی از ایجاد امنیت و نجات کشتی های سایر کشورها در آبهای بین المللی؛ آزاد سازی نفتکش اماراتی از دست دزدان دریایی (۱۷/۲/۱۳۹۰). نجات کشتی کانتینربر چینی از دزدان دریایی در دریای عمان (۳۱/۴/۱۳۹۰). آزاد سازی کشتی جنرال کارگو چینی از دزدان دریایی در ۴۵ مایلی بندر جاسک (۱۹/۱/۱۳۹۱). نجات نفتکش ۱۳۵ هزار تنی یونانی در دریای عمان (۱۳۹۱ خردادماه) و بسیاری اقدامات دیگر (جعفری، ۱۳۹۱: ۱۵).

۴- ایجاد بستر لازم برای انجام پژوهش های علمی؛ نیروی دریایی راهبردی ج.ا.ایران در مدت کوتاه تشکیل و حضور در آبهای بین المللی، به لحاظ ضرورت آشنایی با شرایط محیطی و با بهره گیری از تجهیزات مختلف علمی و راداری توانسته است به شناسایی و کشف پدیده ها و مطالب مورد نیاز دست یابد. مواردی که می تواند ضمن اعتلای علمی کشور، به شناسایی علمی آب های سطحی، پدیده ها و شرایط زیر سطحی برای انجام تحقیقات علمی پژوهشگران عرصه های مختلف منجر شود.

۸. نتیجه گیری

وضعیت جغرافیایی یک کشور ظرفیت ارتقای قدرت ملی و فناوری های سیاسی آن کشور را - به صورت بالقوه- دارد. درک صحیح موقعیت جغرافیایی و برنامه ریزی در جهت بهره گیری مناسب از این ظرفیت تأثیر مستقیمی بر تأمین منافع و امنیت ملی کشور دارد. کشورهایی که در کنار دریا و آبهای آزاد جهان واقع شده اند از موقعیت بهتری نسبت به سایر کشورها برای حضور و رقابت در بازی های جهانی قدرت برخوردار هستند. زیرا عواملی چون: -تأمین مواد غذایی برای انسان ها؛ - وجود ذخایر عظیم معدنی از جمله نفت و گاز در بستر دریا و- جابجایی قسمت اعظم مبادلات و تجارت جهانی از طریق دریا از عوامل تسهیل کننده و تشکیل دهنده قدرت محسوب می شوند. سواحل طولانی و مرزهای آبی ایران در جنوب کشور از جمله ظرفیت هایی هستند که برنامه ریزی و اقدامات مناسب در جهت حضور ایران در آبهای ساحلی و آب های بین المللی، ضمن تأمین منابع معدنی مختلف، می تواند با کارکردهای منحصر به فرد خود نقش موثری در دفاع و به تبع آن در امنیت نظامی کشور داشته باشد(حافظ نیا: ۱۳۷۱: ۵۶).

پیشینه ی نیروی دریایی در ایران به حدود ۵۰۰ سال قبل از میلاد و زمان هخامنشیان باز می گردد. در آن زمان نیروی

دریایی ایران همواره مورد توجه قرار می گرفت.

این توجه با فراز و نشیب هایی ادامه یافت تا اینکه در حکومت پهلوی و حدود سال ۱۹۷۱ دولت ایران به فکر تجهیز نیروی دریایی خود از طریق در خدمت گرفتن شناورهای مدرن آمریکایی و انگلیسی افتاد و از آن زمان به بعد تعدادی ناوچه و شناورهای کوچک را به ناوگان خود افزود از این میان ناوهای محافظ کلاس الوند جز اصلی ترین سفارشات تسلیحاتی ایران بودند. مدتی بعد شاه ایران سفارش ساخت ۴ فروند ناوشکن پیشرفته را تحویل مقامات آمریکایی داد اما با وقوع انقلاب اسلامی کشورمان با تحریم های شدید تسلیحاتی و اقتصادی غرب مواجه شد. پس از این دوره و با جنگ تحمیلی دولت بعثی عراق مواجه شد و توجهات به نیروی دریایی کاهش یافت. در دوره دفاع مقدس نیروی دریایی با توجه به جنگی اعلام شدن منطقه خلیج فارس وارد عمل شد و از خود کارنامه ی درخشانی برجای گذاشت. امروزه نیز اعزام رزم ناوهای ایران به آب های آزاد و دریای مدیترانه نشان دهنده توسعه افق استراتژیک کشور ما است.

حضور قدرتمند نیروی دریایی راهبردی، ضمن معرفی ایران به عنوان یک قدرت دریایی، توانسته است مرزهای دفاعی کشور را تا کیلومترها فراتر از فضای جغرافیایی آن گسترش دهد. این حضور نشان دهنده عزم ایران برای حضوری قوی تر و مستمر در آبهای بین المللی می باشد. افتتاح پایگاه دریایی جاسک، ساخت شناورهای دوربرد موج و جماران و حضور ناوگان ایرانی در خلیج عدن تا شرق اقیانوس هند، با هدف حفظ امنیت شناورهای تجاری همگی نشان دهنده تمایل کشورمان و اهداف راهبردی ایران جهت حضور در اقیانوس هند و آبهای آزاد است.

به نظر می رسد، این حضور گسترده و مستمر در آبهای بین المللی توانسته است ضمن اثبات اقتدار کشورمان در آبهای بین المللی، تشکیل نیروی دریایی راهبردی به معنای واقعی کلمه و مورد نظر رهبری انقلاب را به اثبات رساند.

۹. منابع

- ۱- افشار، ایرج (۱۳۷۶)؛ **جغرافیای دریای پارس**. نشر حوزه هنری.
- ۲- بیانی، خانابا (۱۳۷۸)؛ **تاریخ نظامی ایران: جنگ های دوره صفویه**. تهران، نشر زرین قلم. چاپ اول.
- ۳- پورمهرانی، مهران (۱۳۸۹)؛ **چالش های ژئوپلیتیکی ایران در مرزهای پیرامونی**. تهران. نشر نو آور. چاپ اول.

- ۴- جعفری، سیدمحمد (۱۳۹۱)؛ دزدان دریایی و نقدی بر خبرنگاری در مقابله ارتش ج.ا. ایران با آنان. ماهنامه علمی- تخصصی انجمن روابط عمومی ایران، اردیبهشت ماه.
- ۵- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۱)؛ خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز. انتشارات سمت.
- ۶- ذکاء، یحیی (۱۳۵۵)؛ ارتش شاهنشاهی ایران از کوروش تا پهلوی. وزارت فرهنگ و هنر.
- ۷- رائین، اسماعیل (۱۳۵۶)؛ دریانوردی ایرانیان. ج ۱ و ۲. تهران. انتشارات جاویدان.
- ۸- شیرزادی، رضا و اسماعیل منصوری لاریجانی (۱۳۸۳)؛ بررسی جنگ های پانصد ساله اخیر ایران و مقایسه با جنگ تحمیلی عراق علیه ایران. چاپ اول، ناشر عروج نور.
- ۹- طرح پژوهشی اطلس نظامی خلیج فارس (بی تا)؛ سازمان جغرافیای نیروهای مسلح.
- ۱۰- عزتی، عزت الله (۱۳۶۸)؛ جغرافیای نظامی ایران. انتشارات امیرکبیر.
- ۱۱- کامران، حسن (۱۳۸۱)؛ جایگاه سیاست دریایی در جمهوری اسلامی ایران. مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، زمستان.
- ۱۲- کرزن، لرد (۱۳۴۹)؛ ایران و مساله ایران. ترجمه علی جواهر کلام. ج ۱ و ۲. تهران. انتشارات ابن سینا، چاپ دوم.
- ۱۳- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۰)؛ امنیت و مسایل سرزمینی در خلیج فارس. ترجمه مسعود اجتهادی. دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
- ۱۴- ناصح پور، مریم (۱۳۷۷)؛ گزارش غروب لنج سازان جنوب. روزنامه ایران، ۱۹ اسفند ماه.
- ۱۵- نوربخش، حسین (۱۳۸۲)؛ دریانوردی در ایران- از ایران چه می دانم؟ انتشارات دفتر پژوهش های فرهنگی. چاپ اول.

- <http://www.dsrc.ir/view/article.aspx>
- <http://hamshahrionline.ir/details>
- <http://www.maarefjang.ir/index.php>
- <http://www.farsnews.com>