

## نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی ایران، ضرورت‌ها و اهداف

### (با مروری بر تاریخچه دریانوردی در ایران)

علی صادقی<sup>۱</sup>، سید محمد جواد شوشتری<sup>۲</sup> و برزین ضرغامی<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> دانش آموخته دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران

<sup>۲</sup> عضو هیئت علمی جهاد دانشگاهی

<sup>۳</sup> عضو هیئت علمی جهاد دانشگاهی

### چکیده

نقطه آغازین سیاست خارجی هر کشوری نیازها و آرمان‌هایی است که در راستای تأمین اهداف و نیز امنیت ملی خود بیان و برای تأمین و تحقق آنها تلاش می‌کند. کشورها برای تحقق این آرمان‌ها و اهداف سیاسی، از سه حوزه قدرت زمینی، هوایی و دریایی بهره می‌گیرند.

جمهوری اسلامی ایران با توجه به اصول سیاست خارجی خود و همچنین موقعیت ویژه دسترسی به آبهای آزاد که به لحاظ برخورداری از سواحل طولانی در دریای عمان و خلیج فارس حاصل آمده است؛ این ضرورت را در سیاست خارجی خود احساس می‌کند که از نیروی دریایی کارآمد به عنوان اهرمی مهم در سیاست خارجی و نیز تحقق آرمان‌های خویش بهره گیرد.

انقلاب اسلامی ایران نه تنها در نهادها، ارزش‌ها و باورهای ملی و ساختارهای حکومتی و اجتماعی تغییراتی بنیانی بوجود آورد؛ بلکه حرکتی نوین در تاریخ بشریت بویژه جوامع اسلامی خاورمیانه و شمال آفریقا پدید آورد که تأثیرات شگرف آن (همچون بیداری اسلامی) تدریجاً مشاهده می‌گردد. حال با توجه به ویژگی‌های خاص انقلاب اسلامی و اثرات عمیقی که بازتاب اقدامات و استراتژی‌های آن بر منطقه و جهان خواهد گذاشت، بررسی استراتژی نیروی دریایی راهبردی که مورد تأکید رهبری انقلاب نیز می‌باشد از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

این پژوهش سعی دارد با رویکردی توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی، ضمن مشخص نمودن وضعیت و جایگاه نیروی دریایی ایران، اثرات و پیامدهای این راهبرد مهم (تأکید بر نیروی دریایی) را تبیین و تشریح نماید.

یافته‌های تحقیق، برنامه‌ریزی و تصمیمات رهبران و مسئولین نظام در جهت استفاده از نیروی دریایی راهبردی با بهره‌گیری از سواحل طولانی و مناسب جنوب کشور در راستای منافع ملی را نشان می‌دهد.

**واژگان کلیدی:** نیروی دریایی راهبردی، سیاست خارجی، جمهوری اسلامی ایران، دریای عمان، آبهای آزاد

### ۱- مقدمه

«دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است»  
(<http://www.dsrc.ir>).

شناخت محیط پیرامونی یک سرزمین، آن را در تخصیص منابع قدرت جهت پیشبرد اهداف و منافع ملی‌اش یاری می‌رساند. از این رو شناخت نقاط استراتژیک و ژئوپلیتیک هر سرزمین برای جمعیت و بخصوص دولتمردان آن حایز اهمیت می‌باشد.

ایران نیز سرزمینی است قدیمی که از موقعیت ژئوپلیتیکی بسیار بالایی در جهان برخوردار است. به همین دلیل در طول تاریخ مورد تهاجم قدرت‌های مختلف قرار گرفته و همواره با چالش‌های گوناگونی دست و پنجه نرم کرده است (پورمهرانی: ۱۳۹۱، ۱۶).

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 (گوادر) 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 کرزن» وزیر امور خارجه انگلیس و خاور شناس معروف (در سال ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۵)، می‌نویسد:

«قلم فرسایی دریاره 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.

آب‌های پهناوری که در جنوب ایران واقع شده است را می‌توان در دو قسمت عنوان نمود: بخشی از آنها که از تنگه هرمز به سمت غرب تا مصب اروندرود امتداد یافته است، خلیج فارس نام دارد و بخش دیگر که از تنگه هرمز به سمت مشرق تا مصب رود سند امتداد یافته، دریای مکران (دریای عمان) نامیده می‌شود. دریای عمان یا مکران را می‌توان قسمتی از اقیانوس هند دانست که تنها دریای آزاد ایران را تشکیل می‌دهد و خلیج فارس نیز از طریق این دریا به آبهای آزاد و سایر مناطق جهان ارتباط دارد.

دریای عمان و متعاقب آن خلیج فارس مقام مهمی را در سیاست جهانی معاصر اشغال کرده‌اند و این نه تنها بدان سبب است که بیش از ۵۰ درصد ذخیره شناخته شده نفت در این منطقه واقع است؛ بلکه علاوه بر تامین 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).

از نظر موقعیت استراتژیک، دریای عمان کلید ارتباطی برای ایران و دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس می‌باشد. ایران در دریای عمان دو بندر مهم جاسک و چابهار را دارد که قسمت عمده‌ای از صادرات و واردات از طریق این دو بندر صورت می‌پذیرد. این منطقه به دلیل دسترسی به آبهای آزاد و موقعیت ویژه‌اش در مبادی ورودی و خروجی به آبهای آزاد از پتانسیل فوق العاده‌ای در حمل و نقل دریایی برخوردار است.

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).

## 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- 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 «ر.وادلا» 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 یحربین و عیلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده، ثابت می‌کند در آنچه پیش از دو هزار سال قبل از میلاد مسیح تاسیسات کشتیرانی وجود داشته است» (نوربخش: ۱۳۸۲، ۱۶).

حاشه 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.

ایرانیان بعد از شناخت سواحل و بنادر نزدیک خود و دست یابی به فن ساخت و برافراشتن بادبان، سکان، قطب نما و ... با قایق‌ها و کشتی‌های دست ساز خویش و با استفاده از شناورهای ملل تابعه و دوست به سفرهای طولانی دست زده و از دهانه تنگه هرمز راهی دریاها و اقیانوس‌ها شده‌اند و از یک طرف با پیمودن دریای عمان، اقیانوس هند و دریای چین خود را به اقیانوس هند، افریقا و شرق دور رسانده و از جانب دیگر از راه دریای سرخ و عبور از تنگه داریوش به مصر و دریای مدیترانه و دیگر آبها و دریاها راه یافتند و موجب شگفتی و اعجاب ملل دیگر شدند.

#### ۴- مروری بر اهمیت خلیج فارس و تاریخچه دریانوردی ایرانیان

خلیج فارس در منطقه استراتژیک خاورمیانه به عنوان مهمترین مرکز ارتباطی چند قاره است و بخشی از یک سیستم ارتباطی است که دریای عمان، اقیانوس هند، دریای سرخ و دریای مدیترانه را به یکدیگر و به اقیانوس اطلس و آرام پیوند می‌دهد. باید توجه داشت جدای از موقعیت جغرافیایی خلیج فارس، ارزش و اعتبار ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک آن باعث شده است به صورت یک منطقه عملیاتی مهم مورد توجه استراتژی‌های سیاسی و نظامی قدرت‌های بزرگ قرار گیرد.

اسناد و مدارک تاریخی و باستان شناسی 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 باستان شناسان آن را منطبق بر بحرین کنونی می‌دانند و دیگری «مگن 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 «مگن» را منطقه عمان کنونی در جنوب تنگه هرمز (شبه جزیره رئوس 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.

#### ۵- 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 دریای 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 جهازات حتی در دریای مدیترانه ایرانی بودند» (نوربخش: 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 مقرر 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 دریایی 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» (رئین: 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 انکارناپذیری 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 ناوران 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 استیلا 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 یکسو 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 (نوربخش: 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 آنگونه 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 با 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 ارونرد 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).

## ۹- ناوگان دریایی نیرومند راهبردی جمهوری اسلامی ایران

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 دریای 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 آفریقا می‌باشند. امروزه حفاظت از خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان تنها بخشی از مأموریت 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.

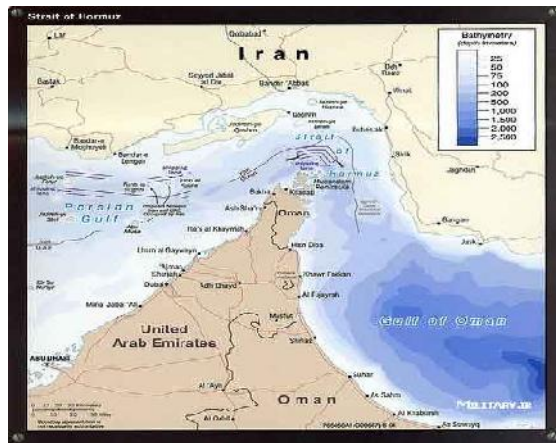
## ۶- نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی ایران و صیانت از منافع ملی

یکی از مولفه‌های قدرت ملی، قدرت نظامی است و نیروی دریایی یکی از ارکان قدرت نظامی به شمار می‌آید. نیروهای نظامی معمولاً یکی از دو رویکرد عمده تاکتیکی و راهبردی را در پیش می‌گیرند. نیروی نظامی تاکتیکی، نیرویی است که در زمان درگیری نظامی و تخصص، با اجرای عملیات و تاکتیک‌های 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.

از این رو، مأموریت نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران (اعم از ارتش و سپاه) پس از تبیین آن به عنوان یک نیروی راهبردی و همچنین از آنجا که علاوه بر تامین اهداف نظامی (منافع ملی)، مسئولیت بسیاری از مسائل در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و تبلیغاتی در صحنه‌های داخلی و خارجی به این نیرو واگذار شد، بسیار دشوارتر و حساس‌تر از گذشته شده است.

نیروی دریایی راهبردی به نیروی دریایی‌ای اطلاق می‌شود که قادر است: در محدوده آب‌های عمیق اقیانوسی عملیات انجام دهد به گونه‌ای 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 ۱۳۸۸/۲/۲۳ و به ویژه پس از تبیین نادجا به عنوان یک نیروی دریایی راهبردی توسط ایشان در ۱۳۸۸/۷/۱۴، منطقه مأموریت نادجا 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 مأموریت‌های ابلاغی حتی (به صورت 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 نادجا 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 به‌کارگیری 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://hamshahronline.ir>).

#### ۷- ابعاد نظامی و اقتصادی نیروی دریایی راهبردی

در شرح وظایف و مأموریت‌های 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).

#### ۸- مأموریت‌های راهبردی دوربرد

«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 ۲ سال گذشته با اعزام ۱۴ ناوگروه، حضور دائمی خود را در منطقه خلیج عدن و دریای سرخ نشان داده و در ۲ مورد از آخرین مأموریت‌ها با عبور از کانال سوئز و ورود به دریای مدیترانه و همچنین اعزام زیرسطحی به دریای سرخ، مهم‌ترین مأموریت‌های تاریخ دریایی ایران را رقم زد. اهداف این سفرها تلاش برای همکاری‌های بیشتر و آشنایی با توانمندی‌های کشورهای دیگر و معرفی دستاوردهای بومی کشور به‌طور عملی به کشورهای دوست و دشمن ذکر شده بود. در این مأموریت‌ها نیروی دریایی علاوه بر نشان دادن توانایی‌های دفاعی ایران در مأموریت امنیت خطوط کشتیرانی در آب‌های نامن، بحث آموزش با توجه به بکارگیری افراد با تجربه در کنار افراد جوان را نیز مورد توجه قرار داده است. با حضور زیردریایی ایران در آب‌های دور ثابت شد که نیروی دریایی ارتش ایران نه‌تنها در سطح دریاها نیروی راهبردی شده است بلکه در زیر سطح نیز توانسته راهبردی شود که نمایش اقتدار جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی را به همراه داشته است.

#### ۹- نتیجه‌گیری

امنیت، بنیادی‌ترین نیاز هر جامعه است. هر کشور محیط امنیتی خود را در عرصه جهانی، منطقه‌ای و داخلی بر اساس اهداف، منافع، ارزش‌ها اساسی و میزان قدرت آن تعریف می‌کند (مجنهدزاده: ۱۳۸۰، ۲۴).

به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها بویژه در پروژه‌های انتقال انرژی، کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین-المللی بپردازد و از این طریق منافع کشورهای دیگر را با ساحل عمان پیوند دهد و منزلت ژئوپلیتیکی خود را در منطقه و جهان افزایش دهد و با بستر سازی اجماع منطقه‌ای و جهانی، فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید.

از نظر موقعیت استراتژیک، دریای عمان کلید ارتباطی برای ایران و دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس می‌باشد. ایران در دریای عمان دو بندر مهم جاسک و چابهار را دارد که قسمت عمده‌ای از صادرات و واردات از طریق این دو بندر صورت می‌پذیرد. این منطقه به دلیل دسترسی به آبهای آزاد و موقعیت ویژه‌اش در مبادی ورودی و خروجی به آبهای آزاد از پتانسیل فوق العاده‌ای در حمل و نقل دریایی برخوردار است.

همچنین، سواحل دریای عمان و نقش ایران در کنترل عبور و مرور آن با کارکردهای منحصر به فرد خود در هنگام بحران می‌تواند نقش موثری در دفاع و به تبع آن در امنیت نظامی کشور داشته باشد (حافظ نیا: ۵۶، ۱۳۷۱).

پیشینه‌ی نیروی دریایی در ایران به حدود ۵۰۰ سال قبل از میلاد و زمان هخامنشیان باز می‌گردد. در آن زمان نیروی دریایی ایران همواره مورد توجه قرار می‌گرفت و به شناورهای جدید مجهز می‌گشت. از آن دوره و سلسله‌های بعدی که بگذریم 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 اصلی‌ترین 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 تحریم‌های شدید تسلیحاتی و اقتصادی ایالات متحده مواجه شد. پس از این دوره کشورمان 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 کارنامه‌ی درخشانی برجای گذاشت. امروزه نیز اعزام رزم‌ناوهای ایران به آب‌های آزاد و دریای مدیترانه نشان دهنده توسعه افق استراتژیک کشور ما است.

در سال‌های اخیر فعالیت‌هایی انجام گرفت که بر تمایل حضور نیروی دریایی راهبردی ایران در منطقه‌ی اقیانوس هند و آب‌های آزاد دلالت می‌کند. افتتاح پایگاه دریایی جاسک، ساخت شناورهای دوربرد موج و جماران و حضور ناوگان ایرانی در خلیج عدن با هدف حفظ امنیت شناورهای تجاری همگی نشان‌دهنده تمایل کشورمان و اهداف راهبردی ایران جهت حضور در اقیانوس هند و آبهای آزاد هستند. در این راستا پایگاه‌های دریایی جاسک و چابهار واقع در دریای عمان می‌توانند کلید حضور راهبردی ایران را فراهم آورند.



#### ۱۰- منابع

- ۱- افشار، ایرج. **جغرافیای دریای پارس**. نشر حوزه هنری، ۱۳۷۶
  - ۲- بیانی، خانابا. **تاریخ نظامی ایران: جنگ های دوره صفویه**. تهران، نشر زرین قلم. چاپ اول، ۱۳۷۸
  - ۳- پورمهرانی، مهران. **چالش های ژئوپلیتیکی ایران در مرزهای پیرامونی**. تهران. نشر نو آور. چاپ اول، ۱۳۸۹
  - ۴- حافظ نیا، محمدرضا. **خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز**. انتشارات سمت، ۱۳۷۱
  - ۵- ذکاء، یحیی. **ارتش شاهنشاهی ایران از کوروش تا پهلوی**. وزارت فرهنگ و هنر، ۱۳۵۵
  - ۶- رائین، اسماعیل. **دریانوردی ایرانیان**. ج ۱ و ۲. تهران. انتشارات جاویدان، ۱۳۵۶
  - ۷- شیرزادی، رضا و اسماعیل منصوری لاریجانی. **بررسی جنگ های پانصد ساله اخیر ایران و مقایسه با جنگ تحمیلی عراق علیه ایران**. چاپ اول، ناشر عروج نور، ۱۳۸۳
  - ۸- **طرح پژوهشی اطلس نظامی خلیج فارس**، سازمان جغرافیای نیروهای مسلح، بی تا
  - ۹- عزتی، عزت الله. **جغرافیای نظامی ایران**. انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۸
  - ۱۰- کرزن، لرد. **ایران و مساله ایران**. ترجمه علی جواهر کلام. ج ۱ و ۲. تهران. انتشارات ابن سینا، چاپ دوم، ۱۳۴۹
  - ۱۱- مجتهدزاده، پیروز. **امنیت و مسایل سرزمینی در خلیج فارس**. ترجمه مسعود اجتهادی. دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۸۰
  - ۱۲- ناصح پور، مریم. **گزارش غروب لنج سازان جنوب**. روزنامه ایران، ۱۹ اسفند، ۱۳۷۷
  - ۱۳- نوریخش، حسین. **دریانوردی در ایران - از ایران چه می دانم؟** انتشارات دفتر پژوهش های فرهنگی. چاپ اول، ۱۳۸۲
- <http://www.dsrc.ir/view/article.aspx>
- <http://hamshahrionline.ir/details>
- <http://www.maarefjang.ir/index.php>
-