

چابهار و راهبرد امنیت دریای عمان

احسان علمداری

دانشجوی سال سوم دانشگاه شهید ستاری

چکیده:

ج.ا.ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ارتباطی مناسب در خاورمیانه، در مقایسه با کشورهای همجوار منطقه، دارای شبکه‌ی حمل و نقل و ناوگان مناسب برای ارتباط و اتصال با دیگر مناطق دنیا می‌باشد. قریب گرفتن در مسیر دالان شمال-جنوب و حد وسط برای برقراری ارتباط کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز از یکسو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور و اقیانوسیه و همین کشورهای حاشیه‌ی نوبی خلیج فارس، از مزایای ژئوپلیتیک و ارتباطی ج.ا.ایران می‌باشد. توه به مناطق جنوبی به ویژه بنادر واقع در خلیج فارس و دریای عمان، حصول اهداف ارتباطی و حمل و نقل کشور، از مهمترین مسائل راهبردی کشور محسوب می‌گردد؛ چراکه این بنادر نقش مرکزی حمل و نقل کالا و جذب سرمایه‌های کشور و همچنین رشد توسعه‌ی اقتصادی کشور مؤثر باشند. سواحل جنوب شرق ایران با توجه به راهیابی به دریای عمان و اقیانوس هند، ارتباط مناسبی با دریاهای آزاد دارند و از این جهت اهمیت راهبردی زیادی برای ج.ا.ایران دارد و با توجه به سواحل طولانی دریای عمان در جنوب شرق، امنیت این منطقه از اهمیت ویژه‌ای برای ج.ا.ایران برخوردار است. بندر چابهار در انتهای جنوب شرقی کشور و تنها شهر بندری ایران است که به آبهای اقیانوسی متصل است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی استثنایی خود، بزرگترین خلیج ایران در حاشیه‌ی سواحل دریای عمان به شمار می‌رود که از ظرفیتهای بالای اقتصادی و ارتباطی برخوردار است؛ افزون بر این، نزدیکترین آبراه به اقیانوس هند می‌تواند مسیر مناسبی برای اتصال به کشورهای جنوب و شرق آسیا و آسیای مرکزی و قفقاز و آبهای آزاد باشد. بنابراین می‌تواند اهمیت راهبردی در امنیت دریای عمان داشته و مرکز ثقل این راهبرد باشد.

۱. مقدمه

بندر چابهار که در قلب منطقه‌ی عمومی چابهار در منتهی‌الیه نوب شرقی ایران قرار دارد، موقعیت پشتیبانی و بسیار مناسبی در دسترسی و بهره‌برداری هم‌زمان از سواحل دریای عمان و اکن حضور در شمال اقیانوس هند را دارد. این بندر اقیانوسی یکی از مؤلفه‌های هم‌قدرت دریایی ج.ا.ایران را داراست؛ چراکه امنیت دریای عمان رابه خلیج فارس از طریق تنگه‌ی هرمز و اقیانوس هند پیوند می‌دهد. بندر چابهار یکی از نقاط ۱۴ گانه‌ی راهبردی جهان است که ایده‌ی تبدیل این بندر به یکی از ۱۰ مگا پورت (کلان بندر) جهان، اولین بار در سال ۱۹۷۱ (۱۳۵۰) توسط آمریکایی‌ها جهت بهره‌برداری از آن برای خود، مطرح شد؛ دلایل اقتصادی، نظامی، تجاری و بازرگانی سبب طرح این ایده گردید. شرایط نظام دو قطبی و خطر حضور بیشتر اتحاد جماهیر شوروی در اقیانوس هند سبب شد تا این منطقه جهت امنیت دریایی ایران که متحد منطقه‌ی آمریکا به شمار می‌رفت، از اهمیت فراوانی برخوردار گردد. اما پیش از پیروزی انقلاب و شرایط جنگ، این منطقه نیز فراموش شد تا اینکه پس از جنگ تحمیلی، تأسیس منطقه‌ی آزاد تجاری در بندر چابهار و رشد و توسعه‌ی بنادر در رأس اهداف دولت ج.ا.ایران قرار گرفت؛ از لحاظ نظامی و امنیتی نیز به دلیل حضور در دریاهای آزاد و اقیانوس هند، بندر چابهار به عنوان یک پشتیبان و نوک پیکان قبل از ورود به دهانه‌ی هرمز به خلیج فارس عمل می‌کند؛ بنابراین، کارکرد اصلی چابهار، امنیت دریای عمان می‌باشد؛ چراکه با امنیت این پهنه‌ی دریایی، می‌توان با حضور در اقیانوس هند و آبهای آزاد و همچنین در خلیج فارس، این مناطق را پشتیبانی کرد.

اگر از دیدگاه راهبردی به امنیت دریای عمان نگاه شود، امنیت خلی فارس و تنگه‌ی هرمز، دسترسی مستقیم به دریاهای آزاد، افزایش قلمرو آبی ج.ا.ایران در دریای عمان و اقیانوس هند، روبرویی بی‌واسطه با دشمن و اثر گذاری بر کرانه‌های جنوبی خلیج فارس و دریای سرخ، روبرویی احتمالی با خطرهای برآمده از شبه‌قاره‌ی هند (مانند پدیده‌ی دزدان دریایی) آشکارتر می‌گردد و تمام این عوامل، به کرانه‌های دریای عمان به ویژه بندرهای چابهار، جاسک و خلیج گوآتر، در راهبردهای پدافندی ج.ا.ایران، جایگاه ویژه‌ای می‌بخشد (کریمی، ۱۳۸۱: ۳۴). در این میان چابهار نقطه‌ی اتصال بین تنگه‌ی هرمز و شمال اقیانوس هند است و در این میان واقع شدن در دهانه‌ی دریای عمان و دهانه‌ی اقیانوس هند، اهمیت آن را دو چندان می‌کند.

اجرای راهبرد پدافندی و آفندی در سواحل دریای عمان، امنیت کشتیرانی و خطوط انتقال آن را فراهم خواهد آورد و چابهار به عنوان گرانگه سواحل دریای عمان محسوب می‌گردد.

خطوط انتقال و حمل و نقل از طریق آبهای آزاد به خشکی و همسایگان مجاور همانند پاکستان، افغانستان، کشورهای حوزه‌ی آسیای مرکزی و قفقاز، اهمیت سواحل دریای عمان را برای ج.ا.ایران بیشتر کرده است و می‌تواند امنیت پایدار را به ارمان آورد. حضور نیروی دریایی راهبردی ج.ا.ایران در مدار ۱۰ درجه

شمال اقیانوس هند، می تواند همزمان امنیت دریایی در بعد نظامی و اقتصادی را به همراه آورد؛ بنابراین تجهیز بندرهای چابهار و کنارک در خلیج گواتر توسعه ی زیرساخت های بنادر و سواحل می تواند به امنیت دریای عمان کمک نماید.

دریای عمان

دریای عمان دریای جنوب شرقی ایران است که در حقیقت ادامه ی اقیانوس هند بشمار می رود از شمال به سواحل مکران ایران و از جنوب به دریای عربستان و کشور عمان محدود است و مدار راس السرطان از جنوب آن می گذرد. عرض آن از دماغه ی حد، در شمال شرقی کشور عمان، تابندر گواتر در منتهی الیه جنوب شرقی ایران (در مرز ایران و پاکستان)، حدود ۳۲۰ کیلومتر و طول آن حدود ۵۶۰ کیلومتر است. در شمال غربی از طریق تنگه ی هرمز، در شمال شبهه جزیره ی مسندم (راس مسندم) خلیج فارس، یکی از مهمترین کانون های تامین انرژی جهان می پیوندد. بندرهای ایران در دریای عمان شامل جاسک و چابهار و کنارک می شود و در قسمت جنوبی (در سواحل کشور عمان) صور، مسقط، مطرح، خابوره و صحرار است.

بی دلیل نیست که امنیت خلیج فارس از طریق تنگه ی هرمز به امنیت دریای عمان پیوند می خورد و برعکس؛ چرا که از لحاظ ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک این دو پهنه دریایی به اقیانوس هند می رسد و باید امنیت نهایی آن را به این اقیانوس پیوند داد. نام (مکران) قدیمی تر از عمان است، و از آنجایی که بیشترین سواحل این دریا و کشور باستانی و کهن ایران تعلق داشته، تمدن های بزرگی همچو شهر سوخته و جیرفت (که قدمستان به هزاره ی سوم پیش از میلاد باز می گردد)، نم قدیمی آن مکران است.

رابطه ی بین اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس، رابطه ی دوسویه است. امنیت خلیج فارس، امنیت دریای عمان (مکران) و اقیانوس هند کشورهای حاشیه ی آن را در پی دارد بررسی تاریخی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، نظامی، جغرافیایی و انرژی خلیج فارس بدون توجه به دریای عمان و اقیانوس هند و شناخت ای دو پهنه ی دریایی ناقص و بهبود خواهد بود. در این ارتباط نیز نباید از نقش تنگه ی هرمز بسادگی گذشت؛ چراکه این باریکه ی آبیف خلیج فارس را از راه دریای عمان به اقیانوس هند و خطوط کشتیرانی بین المللی در دریای آزاد پیوند می دهد و این آبراه مهم و راهبردی در جغرافیای دریای عمان و دریای عربی واقع گردیده است. (افشار سیستانی، ۱۳۷۱: ۴)

«آلبوکرک» دریا نورد پرتغالی اشاره کرده بود که هر دولتی که بر سه تنگه ی راهبردی رمز، باب المندب و مالاکا مسلط شود، بر جهان مسلط خواهد شد. (حافظ نیا، ۱۳۷۱: ۲۵)

برای تسلط بر تنگه ی هرمز، بایستی بر سواحل دریای عمان مسلط بود. دریای عمان بخشی از راه ارتباطی خلیج فارس و مناطق نفت خیز آن با اقیانوس هند، شرق دور، آفریقای شرقی، دریای مدیتران و اروپاست و از لحاظ نظامی، اقتصادی و حمل و نقل، اهمیت بسیار زیادی دارد؛ چرا که دریای عمان از سمت غرب توسط تنگه ی هرمز به خلیج فارس و از سمت شرق و جنوب شرقی به دریای عرب و اقیانوس هند متصل است.

طول سواحل ایران در امتداد دریای عمان از خلیج گواتر تا بندر عباس ۷۸۴ کیلومتر است، که وجود بنادر کناره ای این سواحل جهت امنیت این پهنه ی دریایی بسیار مهم است. (اطلس گیتا شناسی)

دریای عمان (مکران) بدلیل این گستردگی ساحل در حاشیه ی جنوب شرقی ایران دارای سواحل و بنداری ست که عبارتند از: بندار چابهار، کنارک، جاسک، میناب و بندر عباس که از طریق خلیج گواتر به بلوچستان پاکستان منتهی می گردد. از خلیج گواتر تا چابهار ۹۰ کیلومتر، از بندر چابهار به کنارک ۳۵ کیلومتر، از بندر چابهار تا بندر جاسک حدود ۲۹۰ کیلومتر، از بندر جاسک تا میناب ۱۴۵ کیلومتر و فاصله ی شهر میناب تا راس خلیج فارس (بندر عباس) حدود ۱۰۴ کیلومتر میباشد. (پارسا پور، ۱۳۸۷)

اهمیت دریای عمان و سواحل آن سبب گردید تا طبق مقررات قانون نفت، حصوص مرداد ۱۳۳۶ فلات قاره ی ایران در دریای عمان نیز مانند خلیج فارس تابع مقررات قانون نفت ایران شود. در میان این بنادر، بندر چابهار و کنارک از اهمیت سوق الجیشی در دریای عمان و ورودی دهانه ی اقیانوس هند برخوردار می باشد. اگر جزیره ی هرمز بدلیل واقع شدن در دهانه ی تنگه ی هرمز از این اهمیت راهبردی برخوردار است، بندر کنارک و چابهار بدلیل اتصال دریای عمان و اقیانوس هند از اهیتی مشابه برخوردار می باشند

کرانه های ساحلی دریای عمان (ساحلی در حاشیه)

کرانه های ساحلی دریای عمان ۷۶۲ کیلومتر امتداد دارد (سازمان جغرافیایی، ۱۳۸۹: ۳۹) کرانه های شهرستان های چابهار و کنارک از لحاظ موقعیت جغرافیایی و طبیعی، موقعیت نسبی، ژرفای آبهای ساحلی، تعدد خورها، نزدیکی بدون واسطه به بنادر اصلی آسیا و ده هامتیاز دیگر، بهترین ساحل ایران به ویژه از نقطه نظر تجارت و بازرگانی بین المللی، شیلات و صنایع دریایی است. این ساحل طولانی در حال حاضر به دلیل پرت بودن، دورافتادگی، در حاشیه بودن و نیز

ضعف زیر بنا های سامانه ی حمل و نقل به ویژه راه ریلی، هنوز نتوانسته است نقش مناسبی برعهده بگیرد. روستاهای پراکنده ی ساحلی از گواتر تا سدیچ و گابریک، حول محور ماهیگیری و تجارت غیرقانونی به حیات خود ادامه میدهند. چابهار به عنوان بزرگترین کانون بندری در خاور بندرعباس، مرکز ثقل فعالیت های متنوع و کوچک مقیاسی است که با وجود سرآزیر شدن سرمایه های ملی به سوی آن، هنوز نتوانسته است نقشی هانند بندرعباس و بندر امامبافریند. (کریمی پور، ۱۳۶: ۱۳۸۸)

با وجود وابستگی و پیوستگی نزدیکی جغرافیایی خلیج فارس و دریای عمان، دریای اخیر و سواحل پیرامونی آن از نقطه نظر ملاحظات ژئواستراتژیک آرامتر، با ثبات تر و امن تر باقی مانده است. به ویژه تا آنجاکه به کرانه های مکران برمی گردد، به دلیل دور افتادگی و در حاشیه ماندن این ساحل نسبت به مراکز ثقل سیاسی و جمعیتی ایران به عنوان سر پل برای نفوذ عمقی مورد استفاده ی بیگانگان قرار نگرفته است. طولانی بودن مسیر، ضعف زیربنای حمل و نقل و در جهد بودن راه های شوسه میمنه به ای کرانه، دلایل دیگری بر بهره برداری نکردن گسترده برای نفوذ به داخل ایران از ناحیه ی تحدید های دریایی بوده است. در طرح های گوناگونی که برای تهدید نظامی جمهوری اسلامی ایران از سوی ایالات متحده مطرح میشود، کرانه های این دریا به اعتبار ملاحظات جغرافیای نظامی، نمی تواند به عنوان سرپل نفوذی به داخل فلات مورد بهره برداری جدی قرار گیرد؛ از طرفی، پهلو گرفتن کشتی های اقیانوس پیما با توجه به عمق زیاد دریای عمان و سواحل آن در این سواحل میسر است.

کرانه های دریای عمان از لحاظ تجاری و بازرگانی نیز از اهمیت فراوان برخوردار بوده و مسیر حمل و نقل رابرای کشورهای جنوب و جنوب غرب آسیا هموار می نماید؛ بنابراین میزان اهمیت این کرانه نسبت به کرانه های خلیج فارس بسیار بالاتر است. امنیتی که تاکنون مرهون حاشیه ای بودن و دور افتادگی است.

با توجه به برخی ملاحظات ژئواستراتژیک ژئواکونومیک، میزان خطرپذیری هر نوع سرمایه گذاری دراز مدت در کرانه های خزر و عمان به مراتب کمتر از کرانه های خلیج فارس به ویژه ندر عباس تا خور موسی است.

چابهار

شهرستان چابهار با وسعت ۲۱۰۰۰ کیلومتر مربع در منتهی الیه جنوب شرقی ایران و استان سیستان و بلوچستان واقع شده است. نزدیکی آن به مدار راس السرطان و آثار جانبی بادهای موسمی و اثر تعدیل کننده ی دریای عمان، چابهار را از لحاظ آب و هوایی نسبت به دیگر بنادر جنوبی متمایز ساخته که به آن چهار بهار نیز می گویند.

این شهرستان از شرق به کشور پاکستان، از شمال به شهرهای ایران شهر و نیک شهر در استان سیستان و بلوچستان، از غرب به استان هرمزگان و از جنوب به سواحل دریای عمان محدود می باشد. حدود ۳۰۰ کیلومتر از سواحل دریای عمان در محدوده ی این شهرستان (از بندر جاسک تا چابهار) واقع گردیده است. (سیمای شهرستان چابهار ۱۳۷۳: ۱۵)

بندر کنارک در محدوده ی شهرستان چابهار در استان سیستان و بلوچستان واقع شده که در کرانه ی باختری خلیج چابهار و در ساحل دریای عمان قرار گرفته و شهری بندری ست. در واقع بندر کنارک به همراه بندر چابهار به عنوان یکی از راهبردی ترین ماطق در سواحل دریای عمان محسوب می شوند. حضور ج.ا.ایران در دریاهای آزاد و حفظ امنیت آن، از طریق حضور مقتدرانه از لحاظ نظامی، اقتصادی و جریان آزاد در خطوط کشتیرانی در بندر چابهار تا جاسک (خط ممتد ساحلی دریای عمان) میسر است.

در این میان بندر چابهار که در رکن شهرستان چابهار واقع گردیده نقش راهبردی و مهمی را ایفا می نماید، چرا که از یک طرف ورودی اقیانوس هند به دریای عمان محسوب می شود و از طرف دیگر، خروی از دریای عمان به اقیانوس هند است. فاصله ی میان بندر چابهار تا بندر جاسک که جزء شهرستان چابهار محسوب می شود، بندر کنارک، منطقه ی آبکوهی (کوه مبارک) است.

منطقه ی عمومی چابهار شامل بخش بزرگی از مرزهای دریایی ایران در دریای عمان است که از غرب به مرزهای دریایی استان هرمزگان و از شرق به مرزهای دریایی کشور پاکستان منتهی می شود. از این رو طول این منطقه حدود ۳۰۰ کیلومتر از ۷۶۵ کیلومتر مرزهای ج.ا.ایران با دریای عمان است. (رستمی ۱۳۸۴: ۱۳)

بر اساس آمار موجود برای طول مرزهای ایران ارقام ۲۷۲۵ تا ۲۸۴۰ کیلومتر بیان شده که شامل حدود ۱۲۶۰ کیلومتر در خلیج فارس، ۷۰۰ تا ۷۵۰ کیلومتر در دریای خزر (که رقم ۷۹۵ را نیز به آن اضافه کرده اند) و ۷۶۵ تا ۷۸۵ کیلومتر در دریای عمان (از تنگه ی هرمز تا خلیج گواتر) می باشد. (رستمی ۱۳۸۴: ۱۴)

بندر چابهار می تواند با احداث یک شبکه ی حمل و نقل هوایی و زمینی از شمال به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی متصل گردد و این اتصال را از طریق دریا کامل نماید و بدلیل همین موقعیت راهبردی ، یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای محصور در خشکی در همسایگی شمال ایران و سایر کشورهای جهان به ویژه جنوب و شرق آسیا ایجاد نماید و به این دلیل است که این تنها بندر اقیانوسی ایران و براساس نظریه ی کارشناسان سازمان ملل، یکی از ۱۴ نقطه ی راهبردی جهان است، چرا که می تواند منافع یازده کشور همسایه ی ج.ا.ایران را درگیر خود نماید. (باقری زاده ۱۳۸۸: ۶)

نکته ی مهم دیگر ، بندر چابهار به علت خارج بودن از تنگه ی هرمز و واقع شدن در آبهای آزاد و اقیانوس هند، از محیط پرتنش خلیج فارس دور است و در مواقع بحران می تواند به یک بندر راهبردی در خلیج فارس تبدیل گردد. وجود مرزهای دریایی طولانی ج.ا.ایران در دریای عمان و خاصه ی آن بندر چابهار حدوداً ۳۹ درصد مرزهای دریایی ایران در دریای عمان را تشکیل می دهد. (رستمی: ۱۳۸۴: ۱۴)

بنابراین یک سوم مرزهای دریایی ایران در منطقه ی عمومی چابهار در سواحل دریایی عمان است (یعنی ۳۸ تا ۳۹ درصد)؛ این فضای مناسب باید از لحاظ نظامی و اقتصادی تقویت گردد تا امنیت سواحل و دریای عمان که نوک پیکان در اقیانوس هند و تنگه ی هرمز محسوب می شود تامین گردد.

طرح همگرایی دریای عمان و اقیانوس هند، اولی بار جهت تقویت سازه ها و ساختارهای سواحل جنوب شرقی در مرزهای دریای عمان و همگرایی منطقه ای با کشورهای جزء سواحل دریای عمان و اقیانوس هند توسط دولت وقت ایران در سال ۱۹۷۰ میلادی مطرح گردید. طرح گسترش شیلات جنوب با عنوان شرکت سهامی شیلات جنوب توسط مهندسان سوئدی آغاز به کار می کند و در سال ۱۳۵۲ (۱۹۷۳) دولت ایران به تاسیس پایگاه هوایی و دریایی در کنار و سواحل و چابهار به ارزش ۱۲ میلیارد دلار به عنوان پایگاه راهبردی و ژئوپولیتیک در اقیانوس هند و دریای عمان اقدام نمود و باین کار ، به کشورهای ساحلی و دریای عمان و اقیانوس هند پیشنهاد همکاری داد؛ با ایجاد این پایگاه ایران مسئولیت خود در منطقه جهت امنیت نظامی در قالب رهنامه ی نیکسون را بیشتر نمود و به عنوان یک متحد آمریکایی و غرب در منطقه انجام وظیفه کرد.

پیروزی انقلاب اسلامی ایران و متعاقب آن شروع جنگ تحمیلی و مورد هجوم قرار گرفتن پندره های امام خمینی (ره) و خرمشهر، با توه به تعدد کشتی های ورودی به آن بندر ، کشتیرانی ج.ا.ایران در سال ۱۳۶۰ تصمیم به افتتاح نمایندگی در بندر نارک گرفت و با آغاز نصب سریع و بهره برداری از اسکله بندر شهید بهشتی، نمایندگی از بدر کنارک به بندر چابهار انتقال یافت و فعالیت آن از سال ۱۳۶۲ آغاز گردید.

با توجه به وجود زیر ساختهای بندری در کنارک و چابهار که قبل از انقلاب تاسیس شده بود پس از پایان جنگ ۸ ساله از موقعیت ویژه ای برخوردار شد و تامین امنیت نظامی و اقتصادی در سواحل دریای عمان و اقیانوس هند بیشتر مورد توجه قرار گرفت. (سبمای شهرستان چابهار ۱۳۷۳: ۱۶)

جایگاه ژئواستراتژیک بندر چابهار در دریای عمان

با توجه به مراتب یاد شده می توان این گونه استنباط نمود که اگر روزی مسئله امنیت نظامی منطقه مورد تهدید قرار بگیرد ، نقش قدرت های عملیات دریایی برجسته می گردد . یک قدرت دریایی نیز زمانی قدرت عملیاتی دارد که برای رفع نیازهای آماد و پشتیبانی خود از پایگاهی در ساحل که دارای عمق راهبردی است ، برخوردار باشد . در واقع این پایگاه ساحلی است که پشتوانه که قدرت دریایی به شمار می آید و در اینجاست که نقش چابهار برای امنیت دریای عمان اهمیت پیدا می کند .

چابهار به سبب برخورداری از موقعیت «خلیج در خلیج» از ایفای نقشه بازرسی دریایی و قرارگاه مدیریت عملیات و رزم دریایی و خشکی برخوردار است . تنگه هرمز به دلیل اینکه فاقد عقبه راهبردی می باشد ، از میزان آسیب پذیری بالایی در مقایسه با چابهار به دلیل موقعیت پیش گفته ، برخوردار است .

با توجه به اهمیت تنگه هرمز و خلیج فارس ، به نظر می رسد که در صورت بروز جنگ احتمالی به هر عنوان ، آغاز رویارویی راهبردی در اقیانوس هند تا حدودی دریای عمان خواهد بود ، نه در خلیج فارس و مدخل تنگه هرمز ، هر چند ممکن است در ادامه ، این رویای رویی به تنگه هرمز و خلیج فارس نیز به نوان زیر سیستم راهبرد عملیات نظامی کشیده شود ؛ زیرا تحولات جدید باعث تغییر ماهیت مداخله در سطح جهانی و توزیع قدرت محلی گردیده است (بوزان و دیگران ، ۱۳۸۸: ۱۱۵)

بنابراین ج.ا.ایران با توجه به موقعیت ممتاز برشمرده شده ، بایستی افزون بر توسعه ناوگان نظامی دریایی و کشتی رانی تجاری خود در آب های داخلی خلیج فارس به توسعه بیش از بیش و توجه راهبردی به بندر چابهار و تجهیزات خود در این بندر و دریای عمان همت گمارد و در صورت بروز مشکلات احتمالی ، به راحتی بتواند نیازهای پشتیبانی ناوگان نظامی و تجاری خود در اعماق راهبردی دریای عمان و اقیانوس هند باشد . این مهم همچنین موجب بازتعریف و بازشناسی موقعیت جایگزین برای اهمیت راهبردی تنگه هرمز ، در شرایط بحران خواهد بود ؛ بنابراین بندر چابهار و جاسک و همچنین لزوم تمرکز بر روی ایجاد پایگاه های جدید نظامی و تجهیز اسکله های تجاری در دریای عمان ، می تواند این راهبرد را محقق سازد . در کرانه های گسترده ای

که از خلیج گواتر آغاز و تا باختر شهرستان جاسک کشیده می شود، همانند دیگر کرانه های جنوب با مقیاس کوچکتر، قاچاق کالا و مواد مخدر در ابعاد گوناگون آن در جریان است. افزون بر این، مسئله رود شناور های صیادی پاکستانی به حریم دریایی ایران، قاچاق آبریزان درگیری های قومی و دسته جمعی نیز گهگاهی بستری برای مسائلی در مقیاس محدود و محلی می شود، اما واقع مطلب آن است که مشکل پایه ای ب و اساس این کرانه ها، عقب ماندگی های همه جانبه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است که در قالب ضعف زیر بناهای حمل و نقل، بهداشت و درمان، آب و برق و گاز و تلفن (خدمات زیر بنایی) زیر ساخت های صنعتی، کار و آموزش خود را نشان می دهد.

گسترش بنادر در سواحل دریایی عمان، همزمان با تقویت و توانمند ساختن زیر بناهای حمل و نقل به ویژه ایجاد شبکه ریلی، ضرورتی انکار ناپذیر برای دسترسی ج.ا.ا. ایران به بازارهای دو میلیارد نفری اقیانوس هند محسوب می شود. در این میان، بندر چابهار مرکز ثقل توسعه این خط ساحلی در سواحل دریای عمان است. بازرسی که آینده ای پر رونق برای آن پیش بینی شده است.

در همین راستا، پاکستان و چین تعاملاتی در این موارد از خود نشان داده اند. ساخت تجهیزات بندر گواتر پاکستان توسط چینی ها سمبل و نماد حضور چین در اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس است. قرارداد توسعه این بندر در پاکستان در آوریل سال ۲۰۰۵ میلادی به امضا رسید این قرارداد در واقع بخشی از تلاشهای فزاینده ی چین در جهت ساخت یک زنجیره ی طلایی در این منطقه می باشد (شفیعی فرجی نصیری، ۱۳:۱۳۸۷)

همچنین دلایل توجه مسئولان نظام ج.ا.ا. ایران نسبت به سواحل دریایی ایران را می توان اینگونه بر شمرد:

• حضور در دریای آزاد و استفاده از بنادر اقیانوس مانند چابهار در جهت تحقق این هدف

یکی از عوامل قدرت دریایی، حضور در دریای آزاد می باشد. سواحل ج.ا.ا. ایران در ناحیه دریایی عمان و خلیج فارس از طریق تنگه هرمز به آب های آزاد و اقیانوس هند راه پیدا می کند؛ بنابراین سواحل دریای عمان و بنادر کناره ای آن از اهمیت به سزایی برای ج.ا.ا. ایران برخوردار است. بندر چابهار که در جنوب شرقی ترین ناحیه ایران واقع گردیده، ظرفیت بالایی برای تبدیل شده به یک بندر مجهز اقیانوسی دارد.

نزدیک ترین منطقه و پایگاه های دستیابی به این هدف، منطقه عمومی چابهار و پایگاه های و بنادر و تسهیلات ساحلی آن است که می توان امنیت دریایی و خطوط کشتی رانی ج.ا.ا. ایران را از اقیانوس هند به سواحل و مرز های خشکی برساند؛ از طرف دیگر، توسعه یافتگی سواحل عمان می تواند امنیت دریایی را به تنگه هرمز و خلیج فارس منتقل نماید تا خارج از دهانه تنگه هرمز، این امنیت پیش از ورود به خلیج فارس صورت پذیرد این بندر تنها بندر اقیانوس کشور برای پهلو گیری کشتی های اقیانوس پیمای بوده و از طرفی ضمن رونق تبادلات خارجی و بازرگانی و اقتصادی، با حضور نیروی دریایی و شناورهای سنگین در عمق آبهای آزاد، امنیت دریای سواحل دریای عمان تامین میگردد (مصاحبه با رسولی، ۴۴:۱۳۸۶)

در حال حاضر بندر گوادر پاکستان یک رقیب جدی برای بندر چابهار محسوب می گردند اما تا کنون به دلیل منازعه های و مناقشات داخلی و خارجی در پاکستان و فضای ناامن در آنجا (به دلیل نارضایتی بلوچ های ساکن در کوادر) روند ساخت و توسعه ی این بندر به کندی پیش می رود و این فرصت برای بندر چابهار فرصت دارد تا موقعیت حمل و نقل جنوب شرق شمال شرق کشور را از پاکستان بگیرد. در صورت نگاه تعامل آمیز و همکاری بین ج.ا.ا. ایران و پاکستان گوادر و چابهار می توانند مکمل یکدیگر نیز واقع گردند. اتصال خط آهن تحولی بزرگ در امر تبادل کالا و فعال شدن دالان حمل و نقل شمال - جنوب باشد که کشورهای عضو ((اگو)) بیشترین بهره را از آن بگیرند. (گفتگو با سفیر افغانستان (۲۲:۱۳۸۸))

۲. محور واپایش (کنترل) شمال اقیانوس هند و مبارزه به پدیده ی جدید دزدان دریایی

یکی از کارکرد های محیط عمومی منطقه ی چابهار/ برخورداری از قابلیت واپایش بر آب های شمال اقیانوس هند (متصل به دریای عمان) دریای عرب و حتی ورودی های تنگه باب المندب است. این نقش می تواند در موارای دارای کار کرد نظامی بسیار بالایی باشد. قبل از پیروزی انقلاب اسلامی آمریکایی ها طبق آموزه های نیکسون امنیت دریایی خلیج فارس و دریای عمان را به ایران واگذار کردند تا ژئوپلیتیک اقیانوس هند/ جلوی نفوذ نیرمهای رادیکال و چپ گرای وابسته به شوروی را بگیرند.

برنامه ی آمریکا قبل از انقلاب تقویت نیروی دریایی و هوایی ایران در سواحل جنوبی بود. برای مثال / در بین سالهای ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۷ پایگاه های هوایی در بوشهر / بندر عباس / کنارک / امیدیه احداث و در حوزه ی دریایی نیز پایگاه های بزرگی در خرمشهر / بوشهر / بندر عباس و در چابهار احداث گردید تا ناوهای ایران از خلیج فارس به دریای عمان وصل گردند/ به تعبیر آمریکایی ها/ قرار بود نیروی دریایی ایران جناحی از ناوگان آمریکا در اقیانوس هند باشد و مأموریت آنها در این مناطق صورت پذیرد (اعلانی/ ۳:۱۳۹۰)

بندر کنرک و چابهار به عنوان یک مکمل نیروی هوایی و دریایی حوزه ی راهبردی دریای عمان و اقیانوس هند را پوشش دهند. این نواحی از جایگاهی راهبردی در پدافند ایران در سواحل دریای عمان برخوردار است و می تواند تا عمق اقیانوس هند نیز پیشروی نماید. بنابراین ج.ا. ایران حوزه ی امنیتی خود را در اقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه جنوبی در آن تعریف کرد. قبل از انقلاب اسلامی / میانجیگری شاه در درگیری ها ظفار و همچنین میان دولت های هند و پاکستان / از جمله اقدام های ایران بود. پس از پیروزی انقلاب / کانون توجه به خلیج فارس بود/ اما حضور ناوگان های نظامی / تجاری و اقیانوس پیما در بندر چابهار و کنرک/ توجه ج.ا. ایران را به دریای عمان و اقیانوس هند معطوف کرد.

پس از سال ۲۰۰۱ و تحولات ۱۱ سپتامبر و گستردگی تشکیلات سازمان القاعده در شمال آفریقا / خلیج عدن / دریای سرخ و کناره های اقیانوس هند / دزدی دریایی به عنوان یک پدیده ی جدید در این مناطق ظهور پیدا کرد. در سال ۲۰۰۶ دزدی دریایی از اقیانوس هند به خلیج عدن و دهانه ی دریای سرخ گسترش پیدا کرد.

خلیج عدن یکی از مهم ترین مناطق مربوط به حمل و نقل دریایی در جنوب یمن است که از سمت جنوب با کشور سومالی و از سوی غرب با کشور جیبوتی همسایه می باشد. از سمت غرب به باب المندب و دریای سرخ و از سمت شرق به اقیانوس هند مرتبط است. (www.imcsnet.org ۲۰۰۸)

موقعیت جغرافیایی این منطقه/ زمینه حمله به کشتی های تجاری و بازرگانی را سهل و آسان کرده و با توجه به تشکیلات شبه نظامیان القاعده در سواحل سومالی/ پدیده ی دزدی دریایی نیز شکل عادی پیدا کرده و این کشتی ها به همراه خدمه غیر مسلح آن به آسانی طعمه دزدان دریایی می شوند. این پدیده از سال ۲۰۰۸ میلادی روند فزاینده ای داشته است. حضور ناوگان نظامی در سواحل دریای عمان و قسمت شمالی اقیانوس هند/ از طریق بندر چابهار و کنرک امکان پذیر بوده/ بنابراین جهت مقابله با این پدیده / حضور در مدار ۱۰ درجه اقیانوس هند امری ضروری و اجتناب ناپذیر به نظر می رسد/ بنابراین توسعه سواحل چابهار جهت امنیت دریایی باید در زمره ی اهداف مسئولان ج.ا. ایران قرار بگیرد.

توجه و نگاه ویژه ج.ا. ایران به خلیج فارس / تنگه هرمز/ دریای عمان و اقیانوس هند/ یک دید راهبردی است و امنیت دریای عمان نکته کلیدی این راهبرد است/ چرا که در صورت امنیت این پهنه دریایی و سواحل آن/ تنگه هرمز و خلیج فارس نیز از امنیت برخوردار و حضور بیشتر در دریای عرب/ اقیانوس هند و مواجعه و مبارزه با دزدان دریایی سومالی نیز میسر خواهد شد. اقیانوس هند با دارا بودن مساحت ۷۳/۴۴ تا ۷۳/۴۸ میلیون کیلومتر مربع / ۲۰ درصد از کل آب جهان را شامل شده و کناره های این اقیانوس ۴۷ کشور جهان را در سواحل خود جای داده است. بسیاری از تنگه های باریک همانند دماغه امیدنیک/ آبراه سوئز تنگه بابالمندب / تنگه پولک (بین سیلان و هند) تنگه مالاکا (بین مالزی و اندونزی) تنگه سورا (بین جاوه و سوماترا) تنگه موزامبیک در خاک اصلی آفریقا ورودی های شرقی و غربی اقیانوس هند را تشکیل می دهند (رستمی ۱۳۸۴: ۲۰). در این میان همکاری منطقه ای بین کشور های هندوستان / ایران/ عمان و پاکستان/ می تواند امنیت دریای عمان را به اقیانوس هند متصل نماید و عامل مهمی جهت مقابله با پدیده دزدی دریایی باشد و بندر چابهار به عنوان نقطه ثقل و راهبردی ج.ا. ایران در سواحل دریای عمان می تواند این همگرایی را با کشورهای یادشده برقرار نماید. (رفیع زاده ۱۳۹۰: ۱۱)

۳. پشتیبان مطمئن برای تنگه هرمز و جلوگیری از خطرهای احتمالی و نبرد در پهنه خلیج فارس

امنیت تنگه هرمز و خلیج فارس از دیر باز یکی از دغدغه ها و مسائل مهم امنیتی و نظامی ج.ا. ایران بوده است. از لحاظ ژئواستراتژیک/ هر ناوگان نظامی خارجی که در گیر عملیات های دریایی/ هتخاک و زمینی در صحنه خلیج فارس علیه ج.ا. ایران شود/ نیاز به یک پشتیبانی قوی دارد که از طریق دریای عمان/ دریای عرب و اقیانوس هند به تنگه هرمز منتهی می گردد/ بنابراین پشتیبانی از عقبه تنگه هرمز یعنی دفاع زنجیره ای از آن / که سواحل دریای عمان با تجهیز و آماده کردن ساختارهای دفاعی و نظامی در ساحل و حضور ناوگان های سطحی و زیر سطحی در دریای عمان و اقیانوس هند/ این امر را محقق می سازد.

ج.ا. ایران می تواند با تامین دفاعی و نظامی سواحل در دریای عمان و خاصه آن چابهار/ بخش قابل توجهی از موانع راهبردی و راهکنشی (تاکتیکی) را در صحنه عملیات جنگ آینده فراهم نماید. موانعی که آنها را نهایتاً در تنگه هرمز گرفتار خواهند کرد.

ج.ا. ایران می تواند واحدهای دریایی و تجهیز سواحل را به خارج از تنگه هرمز انتقال داده و در طول یک خط ساحلی از منطقه جاسک تا خلیج گواتر / یک منطقه وسیع با حدود بیش از ۳۰۰ کیلومتر) تا دهانه وردی اقیانوس هند مستقر سازد بنابراین جایگاه تجهیز سواحل و بندر چابهار به عنوان مرکز ثقل مرکزی این بندر ، از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد .

موقعیت جغرافیایی یک کشور و قدرت ملی و رفتار سیاسی آن می تواند تاثیر گذار باشد بندر چابهار در سواحل جنوب شرقی ایران با دارا بودن ظرفیت

های ژئوپلیتیک اقتصادی، جغرافیایی دسترسی ارتباطات منطقه ای و بین المللی، واجد کارکرد های تولید کننده یک کشور است و می تواند راهبردی در جهت توسعه جنوب شرق کشور و حتی ایران اسلامی باشد (افراخته، ۱۳۸۶)

۴. گسترش تجارت دریایی و فعال نمودن خطوط حمل و نقل به کشورهای همسایه

امنیت پایدار دریایی شامل امنیت نظامی و غیر نظامی است. امنیت غیرنظامی همان توسعه و گسترش مبادلات و تجارت دریایی با کشورهای منطقه ای و فرا منطقه ای از طریق خطوط نقل و انتقال کشتی رانی به آب های آزاد اقیانوس هند است. منطقه آزاد تجاری که در بندر تاریخی چابهار احداث گردیده در طول سواحل دریای عمان و اقیانوس هند، مسیر تجارت دریایی ج.ا.ا ایران را قبل از ورود به تنگه هرمز و منطقه بحرانی خلیج فارس تحقق می بخشد و از طریق این بندر و پایانه های حمل و نقل، تجارت و داد و ستد دریایی به مناطق دیگر خاک پاکستان، افغانستان کشورهای آسیایی مرکزی و قفقاز را انجام می دهد. حمل و نقل کالا از شمال به جنوب و ایجاد یک دالان بین المللی از این بندر میسر است. و این خطوط می تواند به صورت معکوس نیز عمل کند؛ یعنی این کشور ها را از طریق دریای عمان، دریای عرب و اقیانوس هند به آفریقا، اقیانوسیه و شرق آسیا متصل نماید فعال کردن بندر چابهار می تواند وابستگی ج.ا.ا ایران به تنگه هرمز و خلیج فارس را کاهش دهد. ساخت اسکله های تجاری شهید بهشتی و کلانتری، اسکله صیادی شهدای هفتم تیر و بنادر کوچک صیادی در طول نوار خط سیصد کیلومتری سواحل دریای عمان، سبب گردیده تا استان سیستان و بلوچستان به عنوان یکی از هفتاد استان ساحلی کشور، در جرگه ی فعالان اقتصادی در حوزه ی دریایی قرار گیرند. از نگاه رابردپرداز و جغرافی دان معروف «نیکولاس اسپایکمن» سواحل دریای عمان در نظریه «ریملند» یا «سرزمین حاشیه» قرار دارد و بندر چابهار می تواند برای ج.ا.ا ایران در سواحل دریای عمان این نظریه را محقق نماید

نتیجه گیری

کرانه های دریای عمان از گواتر تا دریای جاسک، تنها کمتر توسعه یافته ترین کرانه ی دریای ایران است، بلکه بر پایه ی شاخص های همه جانبه توسعه اقتصادی - اجتماعی، عقب افتاده ترین ناحیه ایران به شمار می رود. طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی برای دسترسی به هدف خود منبعی برای سامان دهی ساحل های کشور، این مهم را باید در راس اولویت های خود قرار دهند ازسوی دیگرعقب ماندگی تاریخی سواحل دریای عمان و محوریت راهبردی کنونی در تناقض است و برای رفع این ناقص، افسون بر توسعه همه جانبه، نیازمند تقویت نیروی نظامی و دفاعی در سواحل خواهد بود که افزون بر پشتیبانی آمادی باعث افزایش توان رزمی و عملیاتی شناور های نیروی دریایی گردد؛ مقدمه حضور فعال در اقیانوس هند و دریاهای آزاد، وجود یک بندر راهبردی مانند چابهار در ایم مسیر است که این بندر و منطقه عمومی آن، امنیت دریای عمان را به همراه خواهد داشت. برای تحقیق این اهداف می توان اقدام های زیر را جرانمود: (۱) احداث اسکله های جدیدنظامی، تجاری و نوسازی اسکله های قدیمی در نقاط مختلف با رعایت اصول پدافند غیرعامل؛ (۲) گسترش فرآیند تقویت مرزبانی؛ (۳) حضور و استقرار ناوگان نظامی و تجاری در این مناطق؛ (۴) استقرار فرودگاه و پایگاه هوایی در چند نقطه و تشدید واپایش و نظارت های دریایی با دستگاه های پیشرفته، به ویژه در منطق؛ چابهار؛ (۵) گسترش سازمان ها و نهادهای ویژه ای گردآوری اطلاعات و اخبار مستمر از وضعیت مرزها جهت واپایش و نظارت بر این مناطق ریا؛ (۶) گسترش کنش ها، رزمایش ها و ساخت و سازهای نظامی و تجاری در امتداد سواحل دریای عمان.

منابع و یادداشت ها

- () اطلس گیتاشناسی، سازمان جغرافیایی نیروی مسلح.
- () اعلائی، حسن، (اردیبهشت ۱۳۹۰)، گفتگو با مرکز دیپلماسی ایرانی؛ موضوع خلیج فارس به راحتی نامن و به دشواری ایمن می شود،
- () افراخته حسن، (پاییز ۱۳۸۶)، www.sid.ir
- () افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۴) جزیره ابوموسی جزایر تنب بزرگ و کوچک، تهران: دفتر مطالعات سیاسی بین المللی.
- () پارساپور، روزبه، (۱۳۸۷)، شناخت دریای مکران، کانون پژوهش های خلیج فارس.
- () حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۷۱) خلیج فارس و استراتژیک تنگه هرمز، تهران: انتشارات سمت.
- () رستمی، علی اکبر، بررسی جغرافیای نظامی اقتصادی چابهار، مرکز مطالعات دفاع ندسا.

- () سیمای شهرستان چابهار در پرتو انقلاب اسلامی ، (مهر ۱۳۷۳)، استانداری سیستان و بلوچستان .
- () شفیع ، نودر و شهریار فرجی نصیری ، (۱۳۸۷) «بندر گوادر ، کانال ورود چین به خلیج فارس» مقالات هیجدهمین همایش بین المللی خلیج فارس ، تهران : انتشارات وزارت امور خارجه .
- () کریمی پور ، (۱۳۸۱) مقدمه ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید) ، تهران : دانشگاه تربیت معلم .
- () کریمی پور ، یلدا ... ، (۱۳۸۸) ، «ژئوپلیتیک کرانه های دریایی ایران» تهران : انتشارات دانشگاه تربیت معلم تهران .
- () گفتگو با سفیر افغانستان ، (مهر ۱۳۸۸) ، ماهنامه آغاز ، شماره ۱۷ .
- () گفتگو با محمد طاهر باقری زاده مدیرعامل منطقه آزاد چابهار ، (مهر ۱۳۸۸) ، شماره ۱۷ .
- () گفتگو با مهدی رسولی مجری پروژه طرح توسعه بندر چابهار ، (اردیبهشت ۱۳۸۶) ، ماهنامه پیام دریا ، شماره ۷ .
- () بوزان ، باری و دیگران ، (۱۳۸۸) ، چارچوبی تازه برای تحلیل امنیت ، ترجمه علیرضا طیب ، تهران ، پژوهشکده مطالعات راهبردی
- () دکتر محسن مرادیان ، (۱۳۹۰) ، اشراف اطلاعاتی و نیروی دریایی راهبردی ، (فصل نامه خبری ، آموزش و اطلاعاتی نگاه ۲)

جایگاه نیروی دریایی راهبردی در اسناد

بالادستی :

با عنایت به اینکه در برنامه ریزی راهبردی ، چشم انداز (vision) ، ماموریت (mission) ، اهداف (goals) ، راهبرد ها (strategies) ، عناوین برنامه ها (projects) و فعالیت های (activities) سازمان یا نهاد مورد نظر تعریف می گردد و در این بین نیز چشم انداز و ماموریت بر مبنای نظر بالاترین مرجع تصمیم گیر تعیین می شود بررسی نقطه نظرات فرماندهی معظم کل قوا ، به عنوان عالی ترین مرجع تصمیم گیرنده در نظام ج.ا.ا ، قانون اساسی ج.ا.ا ، قانون ارتش ج.ا.ا و سند چشم انداز ج.ا.ا ، به عنوان کلان نگرترین اسناد راهبردی کشور ، در تبیین علل و ابعاد راهبردی بودن نیروی دریایی ضرورت تامی خواهند داشت .

ایران در کنار ترکیه و اندوزی به عنوان قدرت های در حال ظهور ، کشور هایی هستند که اکثریت آنها را مسلمانان تشکیل می دهند اما خارج از هسته عربی قرار گرفته اند و آمادگی کامل برای ارتقا نقش های بین المللی خود دارند. (مرادیان ۱۳۸۸ : ۵۶) با نگاهی به ایران و سرمایه ها و ظرفیت های بالفعل و بالقوه آن ارتقا سطح توانمندی ها و ظرفیت های جامعه می تواند به طور اساسی هم دیدگاه جهان نسبت به ایران و هم نگاهی که ایرانیان به خود دارند را از نو ترسیم کند و رویکرد مقام معظم رهبری نسبت به نقش جامع و سند چشم انداز را می توان از این منظر ارزیابی نمود .

الف - قانون اساسی :

در اصل ۱۴۳ قانون اساسی ج.ا.ا آمده است «ارتش جمهوری اسلامی ایران پاسداری از استقلال و تمامیت ارضی و نظام جمهوری اسلامی کشور را بر عهده دارد.» پاسداری از استقلال و تمامیت ارضی کشور به معنای تامین امنیت و حفاظت از منافع ملی کشور نیز خواهد بود و با توجه به بروز تهدیداتی علیه منافع ج.ا.ا در آب های آزاد که فراتر از مناطق پیرامونی کشورمان هستند ، حملات دزدان دریایی به ناوگان های تجاری ایرانی و ربودن آنها ، توقیف و بازرسی غیر قانونی برخی از شناورهای ایرانی توسط نیروهای نظامی برخی از کشورهای استکباری و ... ، ارتقا سطح توانمندی های نیروی ارتش ج.ا.ا به یک نیروی راهبردی و توسعه محدوده حضور و مانور این نیرو در آب های آزاد در راستای پاسداری از منافع ملی ج.ا.ا و در نتیجه پاسداری از استقلال و نظام ج.ا.ا خواهد بود .

ب- قانون ارتش ج.ا.ا ، هدف های نظامی جمهوری اسلامی ایران عبارتند از :

الف- حفظ و استقلال ، تمامیت ارضی و نظام جمهوری اسلامی ایران

ب- حفظ منافع ملی جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو کشور در دریای خزر ، خلیج فارس ، دریای عمان ، رودخانه ها و معادن .
پ- یاری به ملل سازمان یا مستضعف غیر معارض با اسلام در جهت دفاع از سرزمین های مورد تهدید یا اشغال نیروهای متجاوز در صورت درخواست ملل مزبور .

بر اساس ماده ۱۲ ، موارد ذیل از جمله ماموریت های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران هستند :

الف - پاسداری از آبهای سرزمینی ، فلات قاره و مناطق انحصاری ، اقتصادی و جزایر کشور در برابر هر گونه تجاوز نظامی خارجی .
ب- حضور مستمر ، کنترل و تامین امنیت خطوط مواصلات دریایی خودی و جلوگیری از استفاده غیر مجاز بیگانگان از مناطق دریایی مذکور در بند فوق

پ - دفع سرکوبی هرگونه تجاوز نظامی به حاکمیت ، حقوق و منافع کشور در مناطق مذکور در بند الف و انهدام تاسیسات دریایی دشمن بنا به دستور .

ت- کنترل تردد کشتی ها در خلیج فارس و دریای عمان و بازرسی کشتی های مشکوک در مواقع لزوم بنا به دستور .

پ- سند چشم انداز :

سند چشم انداز (پیوست شماره یک) به عنوان یکی از شاخصه های اصلی ارزیابی روند حرکتی ج.ا.ا به سمت آرمان های مورد نظر بوده و مقام معظم رهبری و فرماندهی معظم کل قوا از این سند به عنوان نقشه راه حقیقی ، قله حرکت برنامه ریزی شده ، گام بلندی در راه رسیدن به آرمان های والای انقلاب اسلامی ، یکی از امکانات با ارزش نظام جمهوری اسلامی ، ... نام برده اند ، موارد ذیل را می توان به عنوان ویژگی های نیروی دفاعی کشور از جمله نیروی دریایی از بطن این سند استنباط نمود :

(۱) «امن ، مستقل و مقتدر با سامان دفاعی مبتنی بر بازدارندگی همه جانبه و پیوستگی مردم و حکومت»

ارتش ج.ا.ا با همراهی سایر نیروهای اصلی این سامانه دارا جایگاهی بی بدیلی می باشد .

(۲) «دست یافته به جایگاه اول اقتصادی ، علمی و فناوری در سطح منطقه ی آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه ، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تاکید بر جنبش نرم افزاری و تولید علم...»

هر چند در این بند به صراحت اشاره ای به بعد دفاع نظامی نشده است ، لیکن کسب جایگاه نخست در سطح منطقه ، نیازمند رشد و ارتقای توانمندی ها و ظرفیت های کشور در تمام ابعاد بوده و از یکسو هیچ کشوری بدون تقویت و ارتقای سطح توانمندی های دفاعی نظامی خویش ، قادر به کسب و حفظ جایگاه بالایی در ابعاد اقتصادی ، علمی و فناوری نبوده و از سوی دیگر باتوجه به پیوستگی و تعامل نزدیک ظرفیت های موثر در توانمندی های دفاعی نظامی با سایر حوزه ها ، عدم توجه به توانمندی های دفاعی - نظامی و توجه صرف به سایر حوزه ها به معنای بی توجهی به بخش عمده ای از ظرفیت های موجود در کشور و نامتوازن ساختن فرآیند توسعه و پیشرفت کشور در سایر حوزه ها خواهد بود .

(۳) «جامعه ی ایرانی در افق این چشم انداز چنین ویژگی هایی خواهد داشت : توسعه یافته ، متناسب با مقتضیات فرهنگی ، جغرافیایی و تاریخی خود ، ...»

نگاهی به ویژگی های کشور ایران در ابعاد تاریخی ، جغرافیایی و فرهنگی نشان می دهد که کشور ما تنها کشوری در سطح منطقه است که از هزاران سال قبل دارای نیروی نظامی ساختارمند و توانمند بوده و تنها کشوری که توانست بیش از دو هزار سال قبل ، نیروی دریایی خود را به قلب اروپا اعزام کرده و با حضور مقتدرانه در منطقه جغرافیایی که هزاران کیلومتر با سرزمین اصلی فاصله داشت ، رقیب اصلی خویش در آن زمان ، یعنی یونان ، را مورد هجوم خویش قرار دهد ، ایران بوده است . به عبارت دیگر گسترش دامنه حضور نیروی دریایی ج.ا.ا به محدوده مدار ۱۰ درجه جغرافیایی و حتی فراتر از آن و تبدیل این نیرو به نیرویی راهبردی که توان حضور و نقش آفرینی در تمام آب های آزاد جهان را دارا باشد ، یک فرآیند توسعه یافتگی خواهد بود که انطباق کاملی با مقتضیات تاریخی ، جغرافیایی و فرهنگی ایران اسلامی خواهد داشت . (مرادیان : ۱۳۹۰)

(۴) «... الهام بخش در جهان اسلام...»

نظرات فرماندهی معظم کل قوا و فرماندها نیروی دریایی :

فرمانده معظم کل قوا در دیدار فرمانده و معاونین نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا به مناسبت روز نیروی دریایی در سال ۱۳۸۸ ، نیروی دریایی را نیروی راهبردی

بر شمرده و فرمودند «با توجه به مسایل کنونی جهان و وضعیت جغرافیای سیاسی امروز دنیا ، باید هر چه می توانیم خود را در دریا و ساحل تقویت کنیم»

ضرورت برنامه ریزی متناسب با جایگاه راهبردی نیروی دریایی از مواردی بود که در بازدید فرمانده معظم کل قوا از نمایشگاه توانمندیهای علمی نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا در دانشگاه علوم دریایی امام خمینی نوشهر در مورخه ۱۳۸۹/۷/۱۴ مورد تاکید معظم له قرار گرفت .

امیر سرتیپ موسوی جانشین محترم فرمانده کل ارتش ج.ا.ا با اشاره به نقش راهبردی نیروی دریایی، تاکید کردند : امروز دریاها نقش راهبردی در پیشرفت و توسعه پایدار کشور دارند و نیروی دریایی به عنوان یک نیروی راهبردی نقش تاثیر گذاری در این پیشرفت دارد . امروز نیروی دریایی به عنوان یک نیروی مقتدر یک ناگروه را به دریای مدیترانه اعزام کرده است که باید از این موفقیت بزرگ را به همه مردم ایران تبریک گفت .

امیر دریادار حبیب الله سیاری با اشاره به این فرمایش فرمانده معظم کل قوا در دانشگاه حضرت امام خمینی (ره)

نوشهر مبنی بر این که «نیروی دریایی در کشور ما یک نیروی راهبردی و باید به چشم یک نیروی راهبردی به آن نگریسته شود .»، جایگاه نیروی دریایی ارتش را از جایگاه نیروی دریایی ارتش ، تجهیزات ، نیروی انسانی و مناطق عملیاتی در منطقه اول دانسته و اظهار داشتند « همین توانمندی که ما امروز در آبهای آزاد حضور داریم تا از منافع خود دفاع کنیم ، کشور های منطقه از این توانمندی بی بهره اند گواهی خوبی بر این مدعاست .»

امیر دریادار غلامرضا خادم بی غم جانشین محترم فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران : «تا زمانی که پدیده شوم تروریست دریایی وجود دارد نیروی دریایی ارتش همچنان باید به ماموریت های خود ادامه دهد و بزودی ناگروه های بعدی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به مناطق دور دست برای حفظ و حراست از منافع کشورمان اعزام می شوند»