



«جوان» فرازوفرو ۷۰سال دزدی دریایی از ایران و نقش مدافعان امنیت تجارت در دوران جمهوری اسلامی را واکاوی می کند

تجارت دریایی را از دست دزدان دریایی درآوردیم

اولین دزدی دریایی از ایران از سوی انگلیس در سال ۱۳۳۱ و تازه ترین مورد آن در سال ۱۴۰۱ از سوی امریکا صورت گرفت



غالباً ششون مختلف تجارت از تر بیون های مختلف مورد واکاوی قرار می گیرد اما کمتر به ساحت «امنیت تجارت» توجه می شود؛ بستر مهمی که اگر نباشد تجارت تقریباً معنایی نخواهد داشت. بارها شنیده ایم بیش از ۹۰ درصد تجارت ایران از طریق دریانجام می شود اما آیا بدون وجود امنیت پایدار چنین تجارتی ممکن است؟ با نیم‌نگاهی به تاریخ منازعات بین‌المللی متوجه می شویم همواره دریاهای دارای اهمیت راهبردی بوده‌اند و همین مسئله آنها را به یک فرصت بزرگ برای دولت‌ها تبدیل می کند. با توجه به اینکه ۷۱ درصد کره زمین را آب فرا گرفته، اساسی ترین محور اتصال فراسرزمینی

کشورها از طریق دریاهای و مسیرهای آبی است، البته اساس توسعه حمل‌ونقل هم اختراع کشتی‌های بخار بوده است تا حمل‌ونقل دریایی تسهیل شود. تمامی تمدن‌های عظیم در پی حکمرانی به دریاهای بوده‌اند، از حکومت باستانی مصر، ایران و یونان تا حتی حکومت مغول‌ها هم اقدام به ایجاد مسیرهای دریایی و کشتی‌سازی کرده‌اند تا توسعه فراسرزمینی خود را تسریع کنند. دقیقاً مشخص نیست اولین کشتی تجاری در چه زمانی حرکت کرد، ولی بسیاری از منابع امپراتوری اسپانیا در سال ۱۴۹۲ را مبدع حمل‌ونقل منظم دریایی می‌دانند که شروع عصر استعمار دریایی اسپانیا

هم مقارن با همین زمان است. به واسطه ناوگان دریایی تجاری و نظامی امپراتوری‌های اسپانیا، پرتغال و انگلیس حمل‌ونقل دریایی رشد انقلابی را تجربه کرد و ساختار دولتی منظم به خود گرفت و با افزایش منازعات بین این امپراتوری‌ها نبرد از میدان زمین به فاصله گرفت و به دریاهای کشیده شد. «جوان» در گفت‌وگو با سیدنویدرضا موسوی، کارشناس حوزه دفاعی فرازوفرو ۷۰سال دزدی دریایی از ایران و نقش مدافعان امنیت تجارت در دوران جمهوری اسلامی را واکاوی کرده است که حاصل از این می‌خوانید. تصاویر از آرشیو موسوی، کارشناس دفاعی در اختیار «جوان» قرار گرفته است.

دوران طلایی دزدی دریایی

با پیچیده‌تر شدن نبرد بین امپراتوری‌های استعماری، جنگ حتی از کشتی‌های نظامی هم فراتر رفت و دولت‌ها برای ایجاد اختلال در ساختار اقتصادی و پشتیبانی طرف مقابل، اقدام به حمله و غرق یا غارت محموله‌های تجاری کشور دشمن می کردند، البته ارزش محموله‌های کشتی‌ها صرفاً برای دولت دشمن مورد توجه نبود و از همان زمان پای دزدان دریایی به دریاهای باز شد و با غارت محموله‌های بازرگانی کشتی‌ها از تراق می کردند، البته شروع پدیده دزدی دریایی از این تاریخ نبوده است و شواهد تاریخی نشان می‌دهد از زمانی که اولین کشتی‌های تجاری در دنیا روانه آب‌ها شدند، دزدی دریایی هم به دنبال آن شکل گرفت. دوران طلایی دزدان دریایی معروف است. به واسطه آسیبی که دولت‌ها متحمل می شدند، اقدام به تشکیل یگان‌های مشخص و سازمان‌یافته به منظور مقابله و تعقیب دزدان دریایی کردند.

مأموریت تأمین امنیت تجارت

با گسترده شدن تجارت دریایی، دولت‌ها از دو منظر در معرض تهدیدات هستند؛ نخست اقدام دولت متخاصم در ضربه زدن و خرابکاری در مسیر تجارت دریایی و دوم احتمال حمله دزدان دریایی با توجه به حجم بالای تجارت و ارزش محموله‌ها. بر همین اساس یکی از مأموریت‌های محوله به نیروهای دریایی بحث تأمین امنیت کشتی‌های تجاری است و از دیرباز به دنبال یک خط امن عاری از تهدید برای ناوگان تجاری خود بوده‌اند.

پیشینه قدرت دریایی ایران

اهمیت راهبردی دریاهای و مسیرهای آبی محدود به دوران گذشته نیست و امروزه هم دریاهای نقش محوری در تجارت جهانی ایفا می کنند، به طوری که در سال ۲۰۲۱ تقریباً ۱۰۰ هزار کشتی تجاری با نقش‌های مختلف، اتصال تجاری نظامی در دنیا را ممکن می کردند. حمل‌ونقل دریایی عامل تثبیت تجارت جهانی است و صادرات و واردات عمده دولت‌های جهان از طریق دریاهای انجام می‌گیرد. در زمینه انرژی که یکی از ارکان قدرت ملی هر کشوری محسوب می‌شود، تردد نفتکش‌ها که حامل اصلی انرژی در دنیا هستند هم از مسیرهای اقیانوسی انجام می‌گیرد. کشور ما دارای سابقه‌ای دیرینه در کشتی‌سازی و تجارت دریایی است و همواره از قدرت‌های دریایی در دنیا بوده‌ایم و شواهد تاریخی هم اولین نیروی دریایی منظم تاریخ را منتسب به تمدن هخامنشیان ایران باستان می‌دانند. امروزه نیز از قدرت‌های دریایی به حساب می‌آییم و بیش از ۲۵۰ فروند کشتی تجاری‌ایم که از کانتینرها، نفتکش‌ها و قلم‌بر روند صادرات و واردات در کشور را هموار می‌کنند و بازوهای بازرگانی کشور به حساب می‌آیند.

جایگاه ۲۲ قدرت دریایی غیرنظامی

در حوزه تجارت بین‌المللی زیرساخت‌های خوبی در کشور داریم و با ۱۳ بندر تجاری فعال و پذیرش سالانه بیش از ۳۵ هزار کشتی در کشور در جایگاه ۲۲ قدرت دریایی غیرنظامی در جهان ایستاده‌ایم، روشن است که رکن اساسی تجارت دریایی «امنیت» آن بوده و از اولویت‌های رده‌بالای هر دولت امکان توسعه تجارت دریایی ذیل امنیت مسیرهای دریایی است، به طوری که سالانه میلیون‌ها دلار خرج توسعه و تأمین تجارت دریایی می‌شود تا پایه‌های اقتصادی کشورها مستحکم شود.

نقاشی معروف نبرد دریایی اسپانیا در این نزاع دو طرف به کشتی‌های تجاری یکدیگر حمله می‌کنند



قرن موقت، کشتی نفت کش «روزماری» را توقیف کرده
پریش، بعد از آنکه کشتی نفتکش کوچک «روزماری» حامل نفت ایران وارد بندر عدن شد، یک هواپیمای فرانسوی پرواز کرد و مأمور مسلحی بر روی اسکله اش قرار دادند تا خدای نفتکش اطلاع داده که از عواقب عملش بی‌خبر بوده است
ناخدای کشتی بیگوبید: من احتیاجی نداشتم که در بند نگر بیندازم ولی دستور دادند ۱
امروز ناخدای کشتی در دادگاه ۳ ماه از خود دفاع نموده و خواهد گفت که ما دامیکه دادگاه ۳ ماهه رای خود را صادر نکرده است حرکت این کشتی بلامانع خواهد بود - هشام ورود کشتی به بندر عدن غوغایی برپا شد
پرواز یک هواپیمای فرانسوی بر فراز روزماری - اختلاف شرکت ایتالیا فی با صاحبان نفتکش
تصویر - روبرو - اطلاعاتی که پلتن واصل گردیده حاکیست که اخباری که در این چندروزه از منابع مختلف و خبرگزاری‌های گوناگون انتشار یافته، بیشتر از طرف مدیر عامل کشتی ایتالیایی و شرکت‌های خریدار نفت ایران بود و منظور از نشر شایعات مربوط به نبرد کشتی از همین دورود است. سوزن‌بازی‌های دودرپای سرخ همین منظور بوده که مقامات پندی اطلاع شده و از محل
دون کشتی اطلاع حاصل نکتند. انتشار این اخبار سبب گردیده بود که تا پریش کسی از محل کشتی اطلاع حاصل نکتند و کلیه خبر گزارها دچار اشتباه شوند.
عین - آسوخسته پرس - کشتی غلظت روز ماری که متعلق دولت «هندوراس» و حامل ۱۰۰ تن نفت ایران می‌باشد پریش وارد بندر عدن شد. این کشتی اسوار آمبر ایترا سرد شده در صفا سوز

اولین متخاصم دریایی ایران

نیروهای دریایی هر کشوری وظیفه تأمین امنیت خطوط کشتیرانی کشور مذکور را دارد. اولین تجربه برخورد دریایی متخاصمانه با ناوگان تجاری ایران به سال ۱۳۳۱ برمی‌گردد. پس از ملی شدن صنعت نفت در سال ۱۳۲۹، دولت انگلیس ضمن تحریم تمامی خطوط کشتیرانی ایران اقدام به ایجاد اختلال روی تردد این کشتی‌ها در سطح بین‌المللی کرد، به طوری که ناوگان دریایی انگلیس تمامی کشتی‌ها را در منطقه شمال اقیانوس هند و خلیج فارس و باب‌المندب رصد می‌کرد. شرکت‌های همکار با دولت دکتر مصدق هم از ترس تحریم‌ها و تنبیه اقتصادی - سیاسی توسط انگلیسی‌ها اقدام به قطع همکاری با ایران کردند. متأسفانه در آن زمان به دلیل وابستگی شدید کشور به طرف‌های خارجی در صنعت حمل‌ونقل، تهدیدات و تحریم‌های دولت انگلیس مؤثر واقع و کشور دچار ضربه جدی اقتصادی شد، به طوری که بخش قابل توجهی از خریداران نفت کشور اقدام به قطع همکاری کردند و تأمین نفت شرکت‌ها و دولت‌های دیگر هم به دلیل نبود ناوگان مناسب حمل‌ونقل و نبود امنیت دریایی ناشی از تهدیدات انگلیس عملاً متوقف شده بود.

شروط نفتی ایتالیا

در آن برهه دولت انگلیس به طور کلی دست به اعمال نفوذ روی واردات و صادرات کالاهای تجاری زد و به واسطه عوامل داخلی و خارجی در این کار موفق بود. راهکار دولت مصدق برای برون‌رفت از این مشکلات اعطای امتیازات خاصی به خریداران و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بود تا برای آنها در انتقال نفت ایران بدون توجه به تهدیدات انگلیس صرفه اقتصادی ایجاد کند. سیاست مصدق جواب داد و سرانجام شرکت ایتالیایی ایپیم مستقر در ایتالیا جابه‌جایی محموله‌های نفتی ایران به ایتالیا را با دو شرط پذیرفت؛ اول تخفیف ۲۵ درصدی ایتالیا به عنوان خریدار نفتی و همچنین پرداخت پول بیشتر از حد متعارف به شرکت کشتیرانی ایتالیایی و دوم تهاژت نفت ایران با شکر موجود در انبارهای دولت ایتالیا. با قبول شرایط طرف ایتالیایی توسط دولت مصدق دو طرف بنا بر این گذاشتند که در مرحله اول مقدار هزار تن نفت خام از ایران به ایتالیا منتقل شود و در صورت موفقیت مرحله اول در مراحل بعدی به ۲۰ میلیون تن از نفت خام ایران خریداری و توسط شرکت ایپیم به ایتالیا منتقل شود. سرانجام نفتکشی با نام روزماری تحت اجاره شرکت ایپیم وارد بندر ماهشهر شد و نفت ایران را بارگیری و با پرچم هندوراس به سمت ایتالیا حرکت کرد.

اولین دزدی دریایی انگلیس از ایران

این کشتی توانست با موفقیت آب‌های ایران را ترک کند. تا اینجا مشکلی وجود نداشت تا اینکه در میانه راه و در مسیر اروپا و در نزدیکی باب‌المندب به مدت چند روز از تباطات بازماری قطع شد و در ۲۹ خرداد ۱۳۳۱ توقیف این نفتکش به دولت ایران اطلاع‌رسانی شد که با توجه به توضیحات روزنامه‌های آن زمان به منظور آسیب زدن به شاکله اقتصادی و تجارت دریایی دولت ایران، انگلیس دستور توقیف این نفتکش را صادر می‌کند و در منطقه خلیج عدن توسط ناوگان نیروی دریایی انگلیس مستقر در کانال سوئز توقیف و کشتی به یمن جنوبی منتقل و توسط دولت تحت استعمار یمن دستور به بازداشت خدمه صادر می‌شود، دولت مصدق هم صرفاً توانست این اقدام متخاصمانه انگلیسی‌ها را محکوم لفظی کند. بعد از سقوط مصدق و تبعیت شاه دست‌نشانده از دستورات طرف انگلیسی و امریکایی به جز چند مورد محدود تجارت دریایی ایران تحت نظارت مستقیم امریکا و انگلیس به کار خود ادامه داد تا اینکه در سال ۱۳۵۷ با سقوط شاه دست امریکا و انگلیس از اعمال قدرت روی ایران کوتاه شد.

انقلاب اسلامی و تضمین تجارت دریایی

از همان اوایل انقلاب که اولین دولت جمهوری اسلامی ایران مستقر شد تا سال ۱۳۵۹ عملاً تنش خاصی در حوزه دریایی پیش نیامد ولی با اعلام جنگ یک‌طرفه از سوی صدام وابسته به امریکا علیه ملت ایران در شهریور سال ۱۳۵۹، بار دیگر حمله به ناوگان تجاری ایران با هدف ضربه به اقتصاد کشور شروع شد، البته با اقدام به‌موقع دلاور مردان نیروی دریایی ارتش و نیروی هوایی ارتش در جریان عملیات مروراید در هفتم آذر ۱۳۵۹ توانستند نیروی دریایی عراق را از صحنه تهاجم دریایی خارج کنند و عملاً شاکله نیروی دریایی عراق با حملات ارتش جمهوری اسلامی ایران از هم پاشید و لاقلاً در حوزه حمله به کشتی‌های تجاری عراق نتوانست کار خاصی را به واسطه نیروی دریایی‌اش انجام دهد اما مأموریت حمله به ناوگان تجاری ایران با شرکت‌های طرف همکار ایران به نیروی هوایی ارتش عراق محول شد و شرکت فرانسوی تورد با عرضه موشک‌های میراژ اف-۱ به نیروی هوایی ارتش عراق و شرکت فرانسوی تورد با عرضه موشک‌های اگزوست تخصصی شد کشتی، بازوی اصلی عراقی‌ها در حمله به ناوگان تجاری ایران بودند، به طوری که از سال ۱۹۸۱ تا ۱۹۸۵ چندین مورد حمله به نفتکش‌های تحت‌اجاره یا نفتکش‌های خود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توسط موشک‌های اگزوست پرتاب‌شده از میراژهای فرانسوی گزارش شده است.

کشاندن جنگ به حوزه اقتصادی

حملات هوایی رژیم بعث همواره به طور محدود پاسخ داده می‌شد و سعی در اسکورت هوایی ناوگان توسط نیروی هوایی بود تا جلوی حمله از سوی نیروی هوایی ارتش بعثی را بگیرد. در سال ۱۹۸۵ برای صدام مسجل شد که روی زمین برتری را از دست داده است و باید جنگ را از مرزهای ایران مستقیماً به اقتصاد و باطبع سفره مر دم بکشد و در آمدنهای دولت ایران را با قطع کامل یا اختلال در معاملات نفتی و همچنین اجبار شرکت‌ها و کشورهای خریدار نفت ایران به تغییر مبدأ خرید از ایران به عربستان، کویت یا خود عراق کاهش دهد، حتی سعی بر این داشت علاوه بر اینکه به طرف ایرانی آسیب برساند، محور خود و متحدانش را استحکام ببخشد. بر همین اساس دولت عراق به همکاری گسترده با امریکایی‌ها، فرانسوی‌ها و طرف‌های دیگر اقدام کرد تا با قطع کامل کریدورهای دریایی ایران حیات اقتصادی کشور را تهدید کند. همکاری امریکایی‌ها با رژیم بعث از روزهای اول جنگ از طریق کمک‌های لجستیکی و اطلاعاتی محرز بود و نقش امریکا در این حملات متخاصمانه بر کسی پوشیده نیست.

ورود مستقیم امریکاه جنگ در یایی با ایران

از سال ۱۹۸۵ پیش از پیش پرونده حمله به کشتی‌های ایرانی مورد توجه امریکایی‌ها قرار گرفت و بارانه اطلاعات دقیق موقعیت کشتی‌های ایرانی ادامه یافت، این کار توسط کشتی‌های جنگی امریکا مستقر در خلیج فارس و شمال اقیانوس هند و همچنین فعالیت ۲۴ساعته اوآکس‌ها و شنودها و پایش کشتی‌های تجاری و ارائه اطلاعات آن به عراقی‌ها انجام می‌شد که مستقیماً پشتیبانی اطلاعاتی عراقی‌ها را به عهده گرفتند و ضربه سنگینی به چندین کشتی ایرانی وارد کردند.



➤ **دزدان دریایی بازداشت‌شده توسط نیروی دریایی ارتش در درگیری‌ای در منطقه شمال اقیانوس هند**

عقب‌نشینی امریکادر جنگ نفتکش‌ها

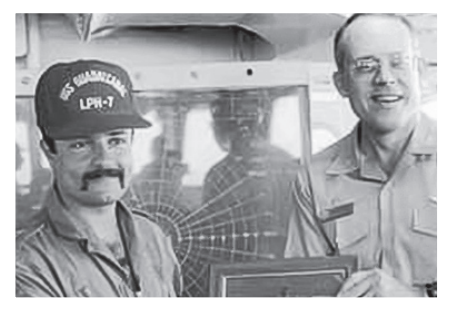
در آخر جنگ نفتکش‌ها با عقب‌نشینی امریکایی‌ها و عراقی‌ها در هشتم اوت ۱۹۸۸ برابر ۱۷به‌داد ۱۳۶۷ با توافق طرفین به اتمام رسید و مقاومت جانانه نیروی دریایی ارتش و نیروی دریایی سپاه جوب داد و بار دیگر مسیر تردهای تجاری دریایی با امنیت کامل مواجه و تردد در بالاترین سطح از سر گرفته شد.

مین‌روبی نیروی دریایی ارتش

با شروع دولت مرحوم هاشمی رفسنجانی سیاست‌های توسعه‌ای اتخاذ و اقدام به بازسازی یا ایجاد برخی از زیرساخت‌های حیاتی کشور شد و باطبع حجم عظیمی از محموله‌ها از دریا منتقل می‌شد. به دلیل مین‌ریزی بخش زیادی از خلیج فارس توسط امریکا و عراق خطر بسیار زیادی برای تردد کشتی‌های تجاری ایران وجود داشت که نیروی دریایی ارتش به وسیله بالگرد های مین‌روب سی استالین خود در هوادریا اقدام به مین‌روبی منطقه خلیج فارس و دریای عمان به منظور پاک‌سازی مسیرهای تردد دریایی کرد که با موفقیت در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۷۱ تمامی مناطق خلیج‌فارس مین‌روبی شدند. پس از مین‌روبی موفق در مسیرهای دریایی ایران بار دیگر مسیرها برای تردد نفتکش‌ها، کانتنرپزرها و راه‌روهای تجاری با امنیت کامل برقرار شد، البته اسکورت شناور‌ها کم‌وبیش توسط نیروی دریایی ارتش و نیروی دریایی سپاه در مناطق پر خطر انجام می‌شد تا کشتی‌های ایرانی از آتش جنگ‌افروزی امریکا در خلیج‌فارس در امان بمانند.

دزدان دریایی و مسئله تجارت دریایی ایران

امنیت دریایی تا سال ۱۳۸۳ به طور کامل برقرار بود تا اینکه مزاحمت‌ها برای ناوگان تجاری ایران در مناطق باب‌المندب و دریای سرخ شروع شد و گزارش‌هایی از نزدیکی قایق‌های ماهیگیری نانشاس به حوالی ناوگان تجاری منتشر می‌شد، البته این گزارش‌ها محدود به کشتی ایرانی نبود وای قایق‌ها به تمامی کشتی‌های تجاری نزدیک می‌شدند و ایجاد مزاحمت می‌کردند. اما در پاسخ به این سؤال که این قایق‌ها از کجایی آمدند، ریشه حضور این قایق‌ها را باید در جنگ دوم داخلی سومالی پیدا کرد؛ زمانی که جنگ داخلی به اوج خودش رسید، به طوری که علاوه بر اینکه بسیاری از مشاغل محلی در آتش جنگ نبودند و با آتش‌افروزی شرکت‌های تولیدکننده سلاح این جنگ در تمامی ابعاد دولت‌های آفریقایی را درگیر خودش کرد، گستره جنگ تا سقوط برخی دولت‌ها هم پیش رفت و چندین گروه نظامی خودخوانده که توسط ارتشیان فراری یا باقی‌ماندگان در یادگان‌ها پس از سقوط دولت ایجاد شده بود، اعلام موجودیت کردند. این گروه‌های ملیشاییی دست به خرابکاری و اقدامات مسلحانه زدند و خرابی‌های جنگی بیشتر به رخ کشیدند.



➤ **پشتیبانی امریکایی‌ها محدود به امور اطلاعاتی نبود و در جست‌وجو و نجات خلبانان مورد هدف قرار گرفته عراقی توسط اسکورت هوایی کشتی‌های ایرانی هم فعالیت گسترده‌ای داشتند. در تصویر خلبان میراژ اف-۱ را می‌بینید؛ همان کسی که پس از رهگیری هواپیمایش توسط اف-۱۱۴ ایرانی اجکت کرد و درون خلیج فارس افتاد. نیروی دریایی امریکا اقدام به نجات خلبان مصدوم کرد تا مانع از اسارت او به دست نیروهای ایرانی و تخلیه اطلاعاتی او شود. پس از ارائه خدمات پزشکی به او یادبودی از کشتی ناچی او (USS Guadalcanal) تقدیم و تحویل ارتش عراق شد**



➤ **میراژهای اف-یک فرانسوی با موشک‌های اگزوست خود تهدید جدی علیه کشتی‌های تجاری ایرانی بود. این موشک کار آزموده‌اولین تجربه جنگی خودش را در نبرد فالکلند داشت که دو کشتی جنگی انگلیسی را هدف قرار داد**

استقرار ارتش در منطقه دزد دریایی خیز باب‌المندب
از سال ۱۳۸۸ نیروی دریایی ارتش با استقرار در منطقه دزد دریایی خیز باب‌المندب و دریای سرخ اقدام به اسکورت کشتی‌های داخلی و خارجی کرد. لازم به ذکر است سپاه هم در مسئله اسکورت کشتی‌ها از سال ۱۳۸۹ ورود پیدا و شهید محمد نظری با شناور فارو در منطقه شمال اقیانوس هند اقدام به تعقیب عوامل دزدان دریایی کرد. از همان سال همواره یک ناوگروه به این منطقه اعزام می‌شود و از اواخر دهه ۸۰ تا به امروز بیش از ۴۰ ناوگروه ایرانی به این منطقه اعزام شده‌اند تا جلوی یورش دزدان دریایی به کشتی‌های غیرنظامی را بگیرند و تا به امروز بیش از ۳۰۰ مورد درگیری با دزدان دریایی بوده‌است که در تمامی موارد موفق به دفع یورش مهاجمان و بازپس‌گیری کشتی شده‌اند.

تورریسم دولتی و تجارت دریایی ایران

اما مسئله نبرد به منظور تأمین امنیت خط کشتیرانی و تجارت محدود به دزدان دریایی نبود و از سال ۱۳۹۷ دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور دیوانه امریکا اقدام به اخذ سیاست‌های متخاصمانه علیه ایران گرفت و با تصمیم جمعی امریکا و انگلیس و برخی کشورهای متخاصم یک سیاست جامع مبتنی بر تورریسم دولتی که به نام فشار حداکثری شناخته می‌شد، در دستور کار آنها قرار گرفت. در راستای همین سیاست تصمیم به ایجاد اختلال روی ناوگان کشتیرانی ایران و همچنین فروش نفت گرفته شد. دولت انگلیس در سال ۱۳۹۸ تصمیم به حمله غیرقانونی و دزدیدن یک کشتی ایرانی با نام گریس-۱ در منطقه جبل‌الطارق گرفت و آن کشتی توقیف شد. چنین اقدامی توسط انگلیس مستقیماً به منظور فشار اقتصادی به دولت و مردم ایران صورت می‌گرفت و همچنین یک پیام واضح به خریداران نفت ایران بود که ناشی از سیاست اعمال فشار خبیثانه امریکا و انگلیس بود. بعد از این دزدی دریایی انگلیسی‌ها که ناشی از محاسبات غلط آنها بود و فکر می‌کردند همانند زمانی که کشتی رزماری را توقیف کردند(تنش دریایی ایران انگلیس در سال ۱۳۳۱)، با این سیاست خصمانه دوباره می‌توانند به ایران اعمال فشار کنند اما واکنش ایران فراتر از محکومیت لفظی این اقدام بود و رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار با همه‌جمله در تاریخ ۲۵ تیر ۱۳۹۸ فرمودند: «آنها که خیانت‌شان برای همه آشکار است، کشتی ما را با رهنزی در یایی برده‌اند، اما سعی می‌کنند به آن شکل قانونی بدهند، البته عناصر مؤمن در جمهوری اسلامی این کارها را بی‌جواب نمی‌گذارند و در فرصت و جای مناسب پاسخ خواهند داد.» بعد از سخنان ایشان نیروی دریایی سپاه اقدام به توقیف دو نفتکش انگلیسی با نام‌های bulk stena و impero stena در منطقه خلیج فارس کرد و این اقدام متقابل پیامی جدی برای طرف انگلیسی بود مبنی بر اینکه «هر اقدامی منجر به تنش در تجارت دریایی ایران شود با اقدام متقابل ایران مواجه خواهد شد و در همان سطح یا حتی بیشتر به تجارت دریایی کشور مقابل ضربه وارد خواهد شد.» همین امر باعث تغییر لحن انگلیسی‌ها و تقصیر آنها در سطح بین‌المللی شد و کشتی ایرانی آزاد و طرف انگلیسی جواب محکمی از ایران به خاطر این اقدام خصمانه گرفت.

صادرات بنزین به ونزوئلا

آرامش کم‌وبیش به کشتیرانی ایران برگشته بود که در سال ۱۳۹۹ اعلام شد ایران قصد صادر کردن بنزین به ونزوئلا را دارد. تحریم‌های ظالمانه فقط شامل کشورمانمی‌شد و کشور نفتی ونزوئلاهم، به واسطه تحریم‌های امریکایی‌ها دچار مشکلات فراوانی به ویژه در حوزه پتروشیمی شد و یک بحران سنگین در آن کشور به وجود آمد، به همین منظور دولت ایران اقدام به ارسال بنزین با نفتکش‌هایی با پرچم ایران به سمت ونزوئلا کرد و دولت تروریست امریکا چندین مرتبه اخطار داد که در صورت نزدیکی این نفتکش‌ها به آب‌های ونزوئلا اقدام به توقیف آنها می‌کنیم اما با اعمال قدرت سپاه، ارتش و علم به اینکه ایران مطمئناً اقدام متقابل در همان سطح می‌کند، امریکایی‌ها نتوانستند غلطی بکنند و پنج نفتکش «فاسکون»، «فورچون»، «پتوینا» و «فارسست» «کلاول»، «کلاول» ۱/۵۲ میلیون بشکه بنزین ایران را به ونزوئلا رساندند و با استقبال کارکنان وزارت نفت و مردم ونزوئلا در این کشور محموله خود را تحویل دادند و هزینه این بنزین هم مستقیماً به صورت شمش طلا به دولت ایران پرداخت شد.



گرفت و به‌طور هم‌زمان تمام کشتی‌ها توسط نیروی دریایی ارتش در مناطق پرمناقشه اسکورت می‌شدند تا جلوی حمله‌های عراقی‌ها و امریکایی‌ها را بگیرند. تصمیم دولت به‌طور رسمی اینگونه اعلام شد: «اگر ما از صادرات نفت محروم شویم، تمام خلیج فارس محروم خواهد شد.» از آن زمان اقدام متقابل توسط ایران شروع شد و نیروی دریایی ارتش با مین‌ریزی در مناطق پرتردد و پرمناقشه و نیروی دریایی سپاه با حمله به نفتکش‌های مورد حمایت عراقی و دولت‌های متحد آن اقدام به مقابله‌بممثل با عراقی‌ها کردند. حجم ضربات به اندازه‌ای بالا بود که دیگر صدام به تنهایی نمی‌توانست مسئله جنگ دریایی را مدیریت کند و با هماهنگی با طرف‌های غربی و شرقی، امریکایی‌ها برای تأمین منافع‌شان و حمایت از صدام حسین به‌طور مستقیم وارد عرصه نظامی شدند و مستقیماً به کشتی‌های تجاری ایران حمله کردند و در چندین مورد با کشتی‌های اسکورت نیروی دریایی ارتش درگیر شدند و خود جداگانه اقدام به اسکورت ناوگان دریایی عراق و متحدانش در مناطق پرمناقشه کردند که با مقاومت، هوشمندی و شجاعت شیرمرانی مانند شهید نادر مهدوی و محمد نظری در آن منطقه سیاست اسکورت عراق شکست خورد، به‌عنوان مثال می‌توان یکی از عملیات‌های بزرگ سردار شهید مهدوی را اتمام نفتکش برنجتون تحت اسکورت امریکایی‌ها نام برد. جالب آنکه «ویکی‌پدیا» خیلی نرم و با مهارت در صدد وارونه جلوه دادن ماجراست، چه آنکه اشاره به نقش دلاور مردان ایران در خاکستر شدن این سوپر تانکر امریکایی ندارد.

سهند و پیکان

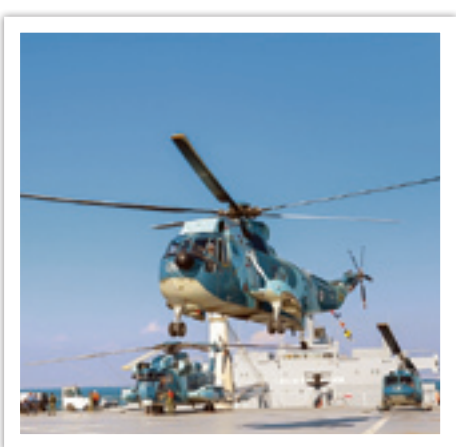
نیروی دریایی ارتش در جریان درگیری‌های سنگین با امریکا با حضور در منطقه مانع حملات آنها به کشتی‌های تجاری شد و هم‌زمان با مین‌ریزی در مناطق تردد کشتی‌های تجاری عراقی و متحدان عراق جلوی رسیدن نیروهای امریکایی و عراقی به کشتی‌های ایرانی و همچنین سکوهای نفتی را گرفت و در چندین عملیات با امریکایی‌ها درگیر شدند و ضربات سنگینی را به دشمن وارد کردند و در جریان این عملیات‌ها متأسفانه دو کشتی سهند و پیکان در نبرد با امریکای جنایتکار غرق شدند و ناو سبلان هم مورد حمله قرار گرفت و صدمه دید.



➤ **استقبال کارکنان شرکت نفت ونزوئلا از نفتکش‌های ایرانی**

برخورد با نفت‌دزدی امریکا

اقدامات خصمانه امریکایی‌ها در اینجا متوقف نشد و در سال ۱۴۰۰ چندین نوبت اقدام به دزدیدن نفت و بنزین‌های فروخته‌شده از سمت ایران و متحدان تجاری‌اش کردند که در همان سطح با آنها برخورد صورت گرفت، برای مثال در ابان ۱۴۰۰ پس از دزدی نفت در منطقه دریای عمان و انتقال آن به یک نفتکش دیگر، نیروی دریای سپاه اقدام به ارسال نیرو و بازپس‌گیری نفت دزدیده‌شده از سوی امریکایی‌ها و ایجاد امنیت دوباره و فراری دادن کشتی‌های تروریست‌های امریکایی در منطقه کرد و جلوی چشم ناوگان نظامی امریکا نفتکش توقیف و نفت ایران بازپس‌گیری شد.



➤ **ناوبندر مکران و بالگردهای مستقر روی آن نقش پایگاه‌اصلی نیروی دریایی ایران در هر نقطه‌ای از جهان را می‌تواند ایفا کند**

تأدید دولت یونان

در سال ۱۴۰۱ هم با دستور امریکا دولت یونان اقدام به توقیف نفتکش ایرانی و نفت آن راه به نفع فرانسه‌داری امریکا توقیف کرد که بار دیگر سپاه پاسداران دو نفتکش را توقیف و دولت یونان را مجبور به تغییر رفتار کرد و پس از مدتی نفتکش ایرانی به همراه محموله‌اش آزاد شدند. این نوع برخورد متقابل در مواجهه با تروریسم دریایی امریکا کاملاً کار ساز بوده و از لحاظ قانونی هم کاملاً توجیه‌پذیر است، البته باید توجه داشت منازعات بین‌المللی فراتر از قوانین بین‌المللی تعریف می‌شوند و این نوع تحرکات و رفتار طرف غربی با قوانین جهانی سازگاری ندارد.

نیروی دریایی راهبردی و یک جهش تاریخی

از سال ۱۳۸۸ که اولین ناو گروه ضد تخصصی دزدان دریایی عملیات خودش را آغاز کرد تا به امروز همواره نیروی دریایی ارتش در خط

مقدم تأمین امنیت ناوگان کشتیرانی در مقابل دزدان دریایی است و با کمک نیروی دریایی سپاه اقدام به تأمین امنیت شناورهای داخلی و خارجی می‌کند. از سال ۸۸ دستور ارسال ناوگروه به تنگه باب‌المندب اجرایی شد. به‌طور هم‌زمان با تدبیر فرمانده کلاً قسوا تغییراتی در نیروی دریایی صورت گرفت و این نیرو تبدیل به یک نیروی راهبردی شد. به‌تعمیر رهبری «نیروی دریایی در بسیاری از نقاط عالم و کشور ما یک نیروی راهبردی است و به چشم یک نیروی راهبردی باید دیده شود.» از زمان اعلام راهبردی شدن نیروی دریایی در سال ۱۳۸۸ اقدام به افزایش کمی و کیفی سطح این نیرو شد و ضمن ارتقا در سطح تاکتیکی، این نیرو به شناورهای جدید و همچنین تاکتیک‌ها، تسلیحات و تجهیزات جدید مجهز شد تا بتواند به‌عنوان یک نیروی استراتژیک نقش محوری در تأمین امنیت کشتیرانی و همچنین کریدورهای دریایی و حفظ قدرت دریایی و تجارت دریایی کشور ایفا کند و به‌طور هم‌زمان ناوگروه‌های متعدد به چندین نقطه تا دنیا از جمله عدن، مصر، هند، آسیای شرقی و برخی کشورهای غربی صورت گرفت و تمرینات مشترک با چین، روسیه و پاکستان به منظور تأمین مشترک امنیت دریایی صورت پذیرفت.

ایجاد فرماندهی اقیانوسی

بنا به گفته فرمانده نیروی دریایی ارتش در حال حاضر روی طرحی کار می‌شود که به‌طور دائم یک ناوگروه در هر اقیانوس داشته باشیم و برای عملیات در هر اقیانوس یک فرماندهی اقیانوسی پیش‌بینی خواهد شد.

۲ تهدید اصلی

همانطور که پیش‌تر گفته شد، دو تهدید اصلی علیه تجارت دریایی ایران وجود دارد؛ اول مسئله تروریسم دریایی و دزدان دریایی است که در منطقه باب‌المندب و دریای سرخ از مبدأ دو کشور سومالی و یمن اقدام به حمله به ناوگان تجاری می‌کنند. بر همین اساس نیروی دریایی ارتش ضمن حضور در آن منطقه و استقرار دریایی که از سال ۱۳۸۸ شروع شده بود، امروزه بارافراتر گذاشته‌است و اقدام به توسعه ناوگان ناوشکن‌ها و کشتی‌های پشتیبانی جدیدی می‌کند تا به‌عنوان یک پایگاه کامل مستقر در آن منطقه ضمن استقرار دائم تمامی خدمات امنیتی را به کشتی‌های ایرانی و خارجی در آن منطقه ارائه دهد و به‌طور هم‌زمان اقدام به افزایش چشمگیر شعاع عملیاتی خود می‌کند. این مسئله تا جایی پیش خواهد رفت که ناوگان تجاری ایران و متحدانش به‌طور سراسری مورد تأمین امنیت مستقیم ناوگروه‌های نظامی اسکورت قرار گیرد و با توجه به نظر طرح‌های توسعه‌ای در حال اجرا در سطح عملیاتی در نیروی دریایی ارتش و سپاه و حرکت به سمت توسعه پایگاه‌های متحرک اقیانوسی به‌نظر نمی‌رسد از این باب تهدیدی علیه کشور وارد باشد. اما دومین تهدید علیه تجارت ایران در حوزه دریایمبتنی بر تروریسم دولتی و ارعاب ابالات‌متحده است و چندین مورد تنش پیش‌آمده که با هوشمندی عوامل ارتش و سپاه همواره جلوی این مسئله گرفته شده و چندین مرتبه تحرکاتی انجام شده که متناسب با آنها پاسخ داده شده‌است (مانند بازپس‌گیری نفت ایران و توقیف نفتکش‌های خارجی) و همچنان ناوگان کشتیرانی‌ما از لحظه ترک بندر تا لحظه ورود به کانال سوئز و به‌زودی ورود به تمام اقیانوس‌ها توسط نیروی دریایی ارتش و سپاه اسکورت می‌شود و آن شاه‌اللهه تأمین امنیت سرتاسری خطوط تجارت دریایی ایران (که تأمین کننده بیش از ۹۰درصد اقتصاد ملی‌است) در تمام نقاط دنیا انجام خواهد شد، البته توسعه چنین ناوگانی نیازمند پشتیبانی مالی از پروژه‌های مطرح است و لازم است با توجه به افزایش تهدیدات علیه امنیت اقتصادی کشور، توسعه ناوگان نظامی از لحاظ کمی و کیفی هم متناسب با آن تسریع شود.

جان‌کلام

با توجه به موضوعات مطرح‌شده نمی‌توان به‌گاه سخن، تجارت را متغیر مهم «امنیت تجارت» غافل بود و کسانی که تلاش‌های شبانه‌روزی مدافعان امنیت تجارت را نادیده می‌گیرند، احتمالاً ناگاه و برخی نیز حتماً از سر دشمنی و دانسته‌است.