



در گفت‌وگو با مدیر طرح‌های عملیاتی نداجا بررسی شد

جزئیات یک دریانوردی ۴۴ هزار کیلومتری

ناخدا یکم محمد گل بازگیر مدیر طرح‌های عملیاتی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سخنگوی ناوگروه ۷۵ اعزامی به اقیانوس اطلس، از جمله افسران استخوان خورده نداجا در حوزه اعزام ناوگروه‌ها به آب‌های آزاد است و اتفاقاً در ریز جزئیات این اعزام مهم به اقیانوس اطلس هم قرار دارد. گفت‌وگوی یک ساعت و نیمه ویژه‌نامه اطلس ایرانی با او نکات مهم و آموزنده‌ای از دریانوردی نظامی داشت. هر چند بخش‌هایی از آن برای خلاصه‌سازی و بخش‌هایی به دلایل حفاظتی حذف شدند، اما با این حال گفت‌وگوی پیش‌رو می‌تواند نمایی اجمالی از جزئیات این اعزام مهم و تاریخی پیش‌روی شما قرار دهد.

خلیج عدن اعزام و کاروان کشتی‌های تجاری و نفتکش‌های ایران را اسکورتن کنیم که تا امروز بیش از ۷۵ ناوگروه به دریا اعزام کردیم. این‌ها در محور گشت آنجا مسئولیت حفاظت و اسکورتن کشتی‌های تجاری را دارند و کشتی‌های تجاری را از آب‌های خودمان اسکورتن می‌کنند تا دهانه کانال سوئز و بعد از آن کشتی‌هایی که از مدیترانه می‌آیند را از دریای سرخ و باب‌المندب تا دریای خودمان اسکورتن می‌کنند. در تمام این مسیر که احتمال خطر وجود دارد نیروی دریایی در کنار یگان‌های تجاری حضور دارد.

تعداد این اسکورتن‌ها در روز چقدر است؟

به‌خاطر ظرفیت بالای تجاری کشتی‌رانی ما و رفت و آمد زیاد کشتی‌ها به ایران، این عدد زیاد است و از ۲ یا ۳ فروند در روز تا ۱۰ کشتی هم داشتیم. مثلاً یک کشتی حامل شکر را از دزدان دریایی گرفتیم و پادم هست که مصرف ماه‌ها شکر ایران در آن کشتی بود و اگر آن کشتی رهانمی‌شد، کشور به راحتی دچار بحران شکر می‌شد. کافیت یکی از کشتی‌هایی که هزاران تن از مواد موردنیاز مردم را حمل می‌کند در راه رسیدن تاخیر داشته باشد، مطمئن باشید در کشور بحران و در بازار تلاطم ایجاد می‌شود.

این همان بخشی است که ما می‌گوییم اعزام‌ها با این هزینه‌ها را به صرفه می‌کند؟

بله، دقیقاً. تصور کنید در هر کدام از این کشتی‌ها ده‌ها میلیون دلار جنس است و صدها کانتینر در این‌ها قرار دارد که هر کدام نیازهای مهمی را تأمین می‌کنند. یا همین الان لبنان مشکل سوخت دارد و اعزام یک کشتی نفتکش ما که بنزین و گازوئیل به آنجا می‌برد، برای مدت‌ها مشکل این

اعظم ملزومات تجاری ما از سمت دریاها وارد کشور شود و مشکلات اقتصادی دامن مردم را نگیرد. بعد از جنگ مشکلی نبود تا این که از سال ۸۸ با پدیده دزدی دریایی در خلیج عدن مواجه شدیم. دزدان دریایی سومالی کشتی‌ها را می‌گرفتند و درخواست پول‌های هنگفت از صاحبان کشتی‌ها داشتند. این مسئله باعث شد تا ما ناوگان‌های نیروی دریایی را به



ما از ۲ یا ۳ فروند در روز تا ۱۰ کشتی

هم اسکورتن داشتیم. مثلاً یک

کشتی حامل شکر را از دزدان دریایی

گرفتیم که مصرف ماه‌ها شکر ایران

در آن کشتی بود و اگر آن کشتی

رهانمی‌شد، کشور به راحتی دچار

بحران شکر می‌شد. کافیت یکی

از کشتی‌هایی که هزاران تن از مواد

موردنیاز مردم را حمل می‌کند در راه

رسیدن تاخیر داشته باشد، مطمئن

باشید در کشور بحران و در بازار

تلاطم ایجاد می‌شود

فکر اعزام ناوگروه ۷۵ به اقیانوس اطلس چه زمانی شکل گرفت و چه اهدافی برای آن در نظر گرفته شد؟

از سال ۱۳۸۸ بحث دزدی دریایی در خلیج عدن بالا گرفت و باید فکری برای آن می‌شد. توجه داشته باشید که جمهوری اسلامی ایران بزرگ‌ترین ناوگان نفتکش دنیا را با ۱۵ و نیم میلیون تن ظرفیت داشته و از نظر تعداد تانکرهایش در دنیا در رتبه اول قرار دارد. از طرف دیگر کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران نیز که کار تجارت دریایی را در ایران برعهده دارد، بزرگ‌ترین کشتی‌رانی خاورمیانه است و حدود ۱۸۰ فروند کشتی کانتینریر و فله‌بر دارد. بنابراین می‌بینید که جمهوری اسلامی ایران چه توان دریایی بالایی دارد و یکی از ابرقدرت‌ها از جهت حمل‌ونقل دریایی در دنیا به‌شمار می‌رود. صدها سال است که در دنیا اصطلاحی به نام کشتی‌رانی سفید معمول است و کشورهایی که دریایی هستند و به دریا وابستگی دارند، می‌خواهند مسیر دریایی آن‌ها مشکلی نداشته باشد. درواقع وقتی شما چنین ظرفیت تجاری بزرگی در دنیا دارید، نمی‌توانید بپذیرید در نقاط مختلف دنیا کشتی‌های شما را سرعت کنند. از طرف دیگر از ابتدای انقلاب ما به‌خاطر تحریم‌ها و جنگ تحمیلی نمی‌توانستیم از جایی شناور بگیریم و دشمن هم می‌خواست جلوی ورودی کالا و مواد غذایی به کشور بگیرد تا ما را تحت فشار قرار دهد. بر همین اساس دستوری از ستادهای بالاتر و شورای عالی امنیت ملی آمد تا نیروی دریایی ارتش با توانی که دارد اسکورتن شناورهای تجاری را برعهده بگیرد و این اتفاق شوم به حداقل برسد. در زمان جنگ تحمیلی هم نیروی دریایی ارتش، ۱۰ هزار کشتی را اسکورتن کرد و باعث شد تا قسمت

