



بندر امام خمینی (ره) و سیادت دریایی

گردآوری و تدوین:

سرتیپ ۲ بازنشسته ستاد مسعود بختیاری

سرشناسه	: بختیاری، مسعود، ۱۳۲۰ -
عنوان و نام پدیدآور	: بندر امام خمینی(ره) و سیادت دریایی / گردآوری و تدوین مسعود بختیاری ؛ [ابه سفارش] هیأت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیاد شیرازی.
مشخصات نشر	: تهران: ایران سبز، ۱۳۹۱.
مشخصات ظاهری	: ۲۸ ص.
شابک	: ۹۷۸-۹۶۴-۷۶۰۷-۸۶-۵
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
موضوع	: بندرها--ایران
موضوع	: دریانوردان -- ایران
موضوع	: بندر امام خمینی
شناسه افزوده	: ایران. ارتش. هیأت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیاد شیرازی
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۱ ب۳۳۳/DSR۲۰۷۵
رده بندی دیویی	: ۹۵۵/۵۳۶۷
شماره کتابشناسی ملی	: ۲۹۱۵۸۲۹

گردآوری و تنظیم: سرتیپ ۲ ستاد مسعود بختیاری

نوبت / سال چاپ : اول / ۱۳۹۱

ناشر: انتشارات ایران سبز

شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۷۶۰۷-۸۶-۵

شمارگان : ۲۵۰۰

مرکز پخش : تلفن ۲۲۴۸۸۷۵۶ نمابر ۲۲۴۸۸۶۵۰

قیمت : ۱۰۰۰ تومان

«حق چاپ محفوظ است»

از همه نگارندگان حوادث جنگ و همه کسانی که توان
انجام وظیفه در این مهم را دارند، درخواست می‌کنم از ثبت
و ضبط جزئیات این دوران غفلت نکنند و این گنجینه تمام
نشدنی را برای آیندگان به ودیعه بگذارند.

امام خمینی(ره)

می‌خواهم بگویم که این جنگ، یک گنج است. آیا
خواهیم توانست از این گنج استفاده کنیم؟ آن هشت سال
جنگ بایستی تاریخ ما را تغذیه بکند.

مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای

همکاران

سر تیب ۲ ستاد نجاتعلی صادقی گویا بررسی تخصصی، آماده سازی و چیدمان برای چاپ

حروف‌نگاری

محمود محمدی

صفحه آرایی

حامد خدمتی

طرح جلد

حمیدرضا خزاعی

معارف جنگ

«معارف جنگ» مجموعه‌ای از یافته‌ها، ذخایر و دست آوردهای جبهه‌های نبرد حق علیه باطل است که خداوند متعال به پاس فداکاری‌ها، ایثارگری‌ها و برکت خون شهدای والامقام، نصیب رزمندگان اسلام نموده و از سینه‌های جوشان آنها به سینه‌های پاک و تشنه نسل جوان انقلاب اسلامی منتقل می‌گردد.

سازمان افتخاری «هیئت معارف جنگ» از پاییز سال ۱۳۷۳، با تصویب حضرت امام خامنه‌ای و بنیانگذاری امیر سرافراز ارتش اسلام «شهید سپهبد علی صیاد شیرازی» و حمایت‌های مادی و معنوی مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، این رسالت مهم را با روحیه متعالی بسیجی برعهده گرفته و مفتخر است که با الهام از کلام نورانی خداوند متعال مبنی بر «وَالَّذِينَ جَاهَدُوا فِينَا لَنَهْدِيَنَّهُمْ سُبُلَنَا وَإِنَّ اللَّهَ لَمَعَ الْمُحْسِنِينَ»، با صداقت و تلاش دسته جمعی در این وادی مقدس گام نهاده و این رسالت افتخار آمیز را که با گرایش «پژوهشی - فرهنگی - عملیاتی و آموزشی» شکل گرفته است ادامه دهد و در این راه امید به لطف و یاری خداوند متعال دارد.

شیوه کار هیأت معارف جنگ در گردآوری تجارب جبهه‌های نبرد بدین ترتیب بوده است که براساس زمان و مکان هر عملیات، جمعی از رزمندگان اسلام که در آن عملیات نقش مهمی را برعهده داشته‌اند به منطقه عملیات عزیمت نموده و با یادآوری خاطرات خود در صحنه نبرد و برداشتهای تحریری، صوتی و تصویری، مجموعه‌ای از حقایق و واقعیت‌های تلخ و شیرین را گردآوری نموده و در نهایت بعد از تطبیق آنها با مدارک و اسناد جبهه‌های نبرد در مسیر تدوین قرار داده‌اند.

آموزش معارف جنگ نیز از سال ۱۳۷۴ به صورت نظری و میدانی برای هر دوره از دانشجویان سال ۳ دانشگاه افسری امام علی (ع) نیروی زمینی و از سال ۱۳۸۲ برای کلیه دانشگاههای افسری ارتش جمهوری اسلامی ایران به اجرا در آمده و تا زمان نگارش این کتاب بیش از ۲۰۰۰۰ نفر از فارغ التحصیلان دانشگاه های مزبور را در دو مرحله نظری و میدانی مورد آموزش قرار داده است.

هیئت معارف جنگ همچنین از سال ۱۳۸۸ آموزش کارکنان وظیفه در مقاطع تحصیلی فوق دیپلم، لیسانس، فوق لیسانس و دکترا در مراکز آموزش وظیفه را پی ریزی نمود و این عزیزان در زمان آموزش مقدماتی و قبل از عزیمت به یگان های سازمانی خود به مدت ۱۶ ساعت آموزش معارف جنگ را در ساعات فوق برنامه طی نموده که تا زمان چاپ این کتاب بیش از ۱۰۰ هزار نفر از کارکنان وظیفه که فارغ التحصیل دانشگاهها و مراکز آموزش عالی کشور می باشند، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته اند.

هیأت معارف جنگ « شهید سپهبد علی صیاد شیرازی »

فهرست

صفحه	عنوان
۹	تاریخچه
۹	بندر امروز
۱۱	وضعیت و جایگاه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در هنگام شروع جنگ تحمیلی
۱۱	نقش بندر امام خمینی (ره) و تأسیسات بندری و شرکت‌های پتروشیمی در طول جنگ و تعداد دفعات مورد هجوم هوایی دشمن
۱۳	بندر امام خمینی (ره) و دفاع مقدس
۱۵	نقش شهر بندر امام خمینی (ره) در پشتیبانی از مناطق جنگی جنوب
۱۶	حضور نیروهای رزمنده شهر بندر امام خمینی (ره) در میادین نبرد مستقیم با دشمن
۱۷	همکاری همه نیروها
۱۹	برقراری سیادت دریایی توسط دربادلان نیروی دریایی
۲۲	عملیات اسکورت کشتی با محموله ویژه
۲۳	میزان خسارت وارده به تأسیسات و تجهیزات بندری در طول جنگ
۲۳	مدت زمان بازسازی تأسیسات بندری بندر امام خمینی (ره) و تجهیزاتاتی که بر اثر بمباران هوایی آسیب جدی دیده بودند
۲۵	بندر امام خمینی (ره) در یک نگاه
۲۷	تجهیزات خشکی و دریایی بندر امام خمینی (ره)

صفحه**عنوان**

۲۶

آخرین وضعیت انبار و محوطه

۲۶

جدول تعداد و مشخصات اسکله‌ها

۲۷

تجهیزات خشکی و دریایی بندر امام خمینی (ره)

تاریخچه

هم‌زمان با احداث راه آهن سراسری کشور در سال ۱۳۰۷ هجری شمسی، ۲ پست اسکله چوبی در شمال غربی خلیج فارس در انتهای خورموسی و به همین نام ساخته شد و پس از چندی به بندر شاپور موسوم گشت و سه سال بعد به مهمترین مرکز ورود و خروج کالا تبدیل شد. در سال ۱۳۵۲ محل سکونت اهالی این نقطه، از کنار اسکله ها به سر بندر (شهر بندری امام خمینی (ره)) تغییر یافت و زمینه برای توسعه هر چه بیشتر بندر مهیا گردید.

پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران این بندر، به بندر امام خمینی (ره) تغییر نام داد و در سال ۱۳۶۱ با تصویب هیات وزیران بندر امام خمینی (ره) نام گرفت و شروعی نو را پایه نهاد.

بندر امام خمینی (ره) پیشروی به سوی تحول را از همان دو اسکله چوبی آغاز کرد و امروز، با انجام ۳۲ درصد مبادلات تجاری کشور، نوید توسعه ای پایدار را برای منطقه از طریق صنعت حمل و نقل می‌دهد، توسعه ای همه جانبه که از دریا آغاز گردید اما به ساحل، جاده، راه آهن و گمرک ختم نشد بلکه ادامه آن همچنان به دریا باز می‌گردد.

بندر امروز

بندر امام خمینی (ره) در کنار بندر ماهشهر، در انتهای هفتمین دهه از آغاز فعالیتش، هم اکنون به عنوان یکی از مهمترین قطبهای حمل و نقل منطقه ای به ایفای نقش می‌پردازد. این بندر با ۱۱ میلیون متر مربع مساحت در شمال غربی خلیج فارس، در انتهای آبراه خور موسی به طول ۴۲ مایل (۶۷/۲ کیلومتر) و عرض ۲۵۰ متر قرار دارد و به علت برخورداری از امکانات پسرانه ای مناسب در استان های مرکزی و غرب کشور، نزدیکی به کشورهای همسایه مانند عراق، ترکیه،

آذربایجان و ارمنستان و دسترسی آسان به آب های آزاد از طریق خلیج فارس، راهی مطمئن برای واردات و صادرات کالا به کشورهای اروپایی، آسیای جنوب شرقی، آمریکای جنوبی، استرالیا، آفریقای جنوبی و خاورمیانه محسوب می شود. با توجه به روند رو به رشد توسعه بندر، تبدیل آن به منطقه ویژه اقتصادی در آینده نزدیک و برخوردار گشتن از مزایای قانونی آن، این بندر از جذابیت های فراوانی برای سرمایه گذاری در زمینه های احداث ترمینال های اختصاصی، انبار کالا های مختلف، مخازن نفتی و روغن های خوراکی، سیلوهای ۲۰۰ هزار تنی غلات در مجاورت اسکله ۱۵۰ هزار تنی، کارخانجات صنایع تبدیلی، مونتاژ، بسته بندی و توزیع کالا و غیره برخوردار خواهد شد بطوری که هم اکنون ۶۵۰ هکتار از اراضی بندری به سرمایه گذاری بخش خصوصی در این زمینه ها اختصاص یافته است .

این بندر با بهره گیری از ترمینال کانتینری وسیع به مساحت تقریبی ۴۰ هکتار، امکان جابجایی ۷۰۰ هزار TEU کانتینر را در سال فراهم آورده است. ساخت اسکله ۱۵۰ هزار تنی غلات نیز شرایط مناسبی را برای پذیرش و تخلیه کشتی های پست پاناما کس غلات در زمانی کمتر از ۵ روز ایجاد نموده است.

بندر امام خمینی (ره) به علت قرار گرفتن در مسیر اصلی ترانزیت به کشور عراق و نزدیکی به ۷۰ درصد مراکز صنعتی و جمعیتی کشور، از قابلیت های فراوانی برای جابجایی کالا بویژه کانتینر های عراقی به این کشور برخوردار است و در همین راستا تسهیلات و تخفیفات زیادی از جمله ۵۰ درصد معافیت عوارض و هزینه های بندری بر کشتی های حامل کالا های عراقی، ۲۰ درصد معافیت انبارداری کالا های کانتینری جهت ترانزیت به عراق ۲۰ درصد معافیت THC برای کانتینر و به کالاهای ترانزیتی اختصاص یافته است.

وضعیت و جایگاه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در هنگام شروع جنگ

- ۱- بندر امام خمینی (ره) پس از بندر خرمشهر که به لحاظ بندری بندر مادر نامیده می‌شد، به دلیل داشتن ۲۴ پست اسکله طبیعی بزرگترین بندر کشور محسوب می‌گردید.
- ۲- وجود سه شرکت بزرگ پتروشیمی، (ایران - ژاپن، فارابی، رازی) در این منطقه.

نقش بندر امام خمینی (ره) و تأسیسات بندری و شرکت‌های پتروشیمی در طول جنگ و تعداد دفعاتی که مورد هجوم هوایی و بمباران هواپیماهای دشمن قرار گرفته است

- ۱- پس از اینکه عراق توانست از کارون عبور کرده و جاده آبادان - اهواز را تصرف نماید به سمت جاده آبادان - ماهشهر حرکت و آنرا نیز قطع نموده و کل آن منطقه را تقریباً به محاصره کامل خود درآورد، بندر امام خمینی (ره) تنها راه ارتباطی موجود بود که از طریق آبراه خور موسی به رودخانه بهمنشیر (چوئبیده)، رزمندگان مستقر در جبهه‌های آبادان و خرمشهر پشتیبانی می‌گردیدند و نیروهای رزمنده توسط لنج‌های ماهی‌گیری از این طریق خود را به آبادان می‌رساندند و این مسیر تا قبل احداث جاده شهید شهشهبانی (وحدت) از ارزش و اهمیت خاصی برخوردار بود که توانست آن دو شهر مهم را از سقوط حتمی نجات دهد.
- ۲- این بندر به دلیل نزدیک بودن به خطوط مستقیم نبرد در جنوب کشور که نیاز فوری به بسیاری از امکانات نظامی داشتند از بدو شروع جنگ تا پایان آن فعال بود و کشتی‌های تجاری که حامل

ارزاق عمومی و دیگر تجهیزات نظامی بودند پس از این که در منطقه بوشهر تجمع می نمودند به صورت کاروانی با رعایت فواصل مشخص شده به سمت بندر امام خمینی حرکت کرده تا بتوانند امکانات اشاره شده مورد نیاز خود را به موقع به این بندر وارد نموده و آن ها را به کشور و جبهه های نبرد برسانند. همواره افسران نیروی دریایی به عنوان افسر اسکورت و تعداد دیگری از پایوران مخابراتی و پدافند هوایی در کشتی های کاروان مستقر می شدند که در این راستا در هجوم هوایی هواپیماهای دشمن، تعداد ۱۶ فروند کشتی تجاری متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز که مورد اصابت موشک های زمین به دریای دشمن که از سایت موشکی دشمن واقع در منطقه بندر فاو هدف گیری و شلیک می شدند قرار گرفته و تعداد ۱۲ نفر از پرسنل یاد شده به شهادت و ۲۵ نفر نیز مجروح گردیدند.

۳- تأسیسات بندری امام خمینی در طول جنگ ۱۵۸ بار مورد تجاوز هوایی و بمباران هواپیماهای دشمن قرار گرفت که در این بمباران ها علاوه بر آسیب دیدن شدید تأسیسات و تجهیزات بندری (امکانات تخلیه و بارگیری کشتی ها) تعداد ۱۲ نفر به شهادت و تعداد ۳۸ نفر نیز مجروح گردیدند.

۴- شرکت های پتروشیمی موجود در این منطقه بیش از ۲۰ نوبت مورد هجوم و بمباران هواپیماهای دشمن قرار گرفت که در این بمباران ها خسارات بسیار زیادی به واحدها، ماشین آلات و دیگر دستگاه های آن وارد شد اما کارکنان این شرکت ها در طول هشت سال دفاع مقدس علی رغم بمباران های مکرر دشمن توانستند ضمن حفظ و نگهداری از این سرمایه ملی، بارها به یاری رزمندگان بشتابند و با ارائه خدمات گسترده در پشت جبهه نیز آنان را تقویت نمایند.

بندر امام خمینی (ره) و دفاع مقدس

پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران در بین بنادر جنوبی کشور در خلیج فارس، بندر امام خمینی (ره) به دلیل داشتن امکانات راه آهن و جاده ای مناسب، نزدیکی به تهران و نواحی مرکزی، داشتن تاسیسات مدرن بارگیری و تخلیه بار و قابلیت پهلوگیری تعداد زیادتر کشتی نسبت به سایر بنادر از توانمندی بیشتری در حمل و نقل کالا های ترانزیتی برخوردار بود و همچنین مجاورت آن با بندر نفتی ماهشهر نیز بر اهمیت آن افزوده بود؛ به همین دلیل بیشتر کشتی های تجاری و حامل مواد نفتی در مسیر این بندر در رفت و آمد بودند.

به دلیل نوع ساختار جغرافیایی دریای عمان و خلیج فارس و همچنین طرح های توسعه بنادر و اسکله های جنوبی کشور و راه های زمینی منتهی به آن ها در دهه ۵۰ شمسی، عمده توان کشور در امر بارگیری و تخلیه کشتی های تجاری و انتقال آن ها به داخل کشور معطوف به بنادر امام خمینی (ره)، خرمشهر و آبادان گردیده بود. (که همگی در شمال خلیج فارس واقع شده اند) با شروع جنگ تحمیلی بخش عظیمی از کشتی های داخل ارونند رود چه در کنار اسکله ها و چه در لنگر گاه ها مورد اصابت تیر های مستقیم نیرو های بعثی قرار گرفته و غرق شدند و یا در صورت آسیب دیدگی به گل نشستند.

با توجه به تامین قسمت عمده نیاز های کشور که بطور کلی از طریق بنادر جنوبی تامین می گردد با خارج شدن بنادر حاشیه ارونند رود، عمده فشار تامین نیازمندی ها و ارزاق عمومی ضروری کشور به بندر امام خمینی (ره) منتقل شد.

فاصله این بندر که در انتهای کانال خورموسی قرار دارد، با سامانه های آفندی نیروهای بعثی به نسبت سلاح ها و جنگ افزارهای روز در اختیار بسیار ناچیز بوده به طوری که کشتی های کنار اسکله،

ورودی ها و خروجی ها به این خور با حملات موشکی ساحل به دریا و یا تهاجم هوایی عراق، مورد آسیب قرار می گرفتند. آسیب دیدن این کشتی ها صرف نظر از ایجاد محدودیت در تردد به این کانال بسیار مهم و راهبردی، می توانست خطر قطع خطوط مواصلاتی خودی و شروع بحران کمبود نیازمندی های داخلی را در پی داشته باشد.

مأموریت اسکورت کاروان ها که از روزهای آغازین جنگ تحمیلی شروع و تا پایان جنگ ادامه داشت به نوعی کلیه یگان های شناور، پروازی، تفنگدار و . . . نداجا را در بر گرفت. اهمیت اقتصادی مقابله با تدابیر دشمن در قطع خطوط مواصلاتی در ابعاد مختلف به ویژه اداره جنگ، تامین نیازمندی های عمومی و حفظ امنیت ملی کشور مهم و با ارزش بود که دشمن تمام سعی و تلاش خود را در راستای مقابله با آن صرف می کرد.

نیروهای متخاصم عراقی نیز به منظور فلج کردن توان اقتصادی کشور به کشتی هایی که در مسیر خلیج فارس به بنادر ایران خصوصا بندر امام خمینی (ره) و ماهشهر در رفت و آمد بودند، حمله ور می شدند زیرا این ۲ بندر در برد هواپیما ها و بالگرد های عراقی بوده و با حداقل زمان پرواز، آن ها را در تیر رس خود قرار می دادند و در این کار نیز تا حدودی موفق شده بودند تا تعدادی از کشتی ها را غرق کنند و به آن ها آسیب جدی برسانند. با توجه به امکانات واگذاری به دشمن، چنین استنباط می شد، آنان که آتش افروز جنگ عراق علیه ایران شده بودند، این بار با پشتیبانی تسلیحاتی در واگذاری هواپیما های سوپر اتاندارد و بالگرد های سوپر فرلون حامل موشک های فوق مدرن اگزوسه و سایر امکانات ماهواره ای و اطلاعاتی به نیرو های عراقی در تلاش بودند که خلیج فارس را به منطقه ای نا امن تبدیل کرده و حضور دائم خود را در آن توجیه کنند و با این دسیسه شرایطی به وجود آورده بودند که

شرکت های بیمه گر خارجی نیز با دریافت حق بیمه سنگین تر از عرف موجود، کشتی ها را بیمه می کردند و به همین دلیل نیز، کمتر شرکت کشتیرانی تمایل بارگیری به مقصد خلیج فارس و خصوصاً بندر ایران را داشت و به ناچار شرکت های ایرانی مسئولیت بیمه کشتی ها را در حد پایین تری می پذیرفتند تا شریان حیاتی حمل و نقل و صدور نفت قطع نشود که البته از این راه نیز هزینه زیادی بر ما تحمیل می گردید، خلاصه آنکه اوج درگیری دریایی به مرحله ای رسید که جبهه جدیدی به نام جنگ نفتکش ها در خلیج فارس سرتیتر اخبار جنگی رسانه های خبری کشور ها شده بود. بنابراین لازم بود به منظور تامین امنیت کشتی ها از تنگه هرمز تا بندر بوشهر و سپس مسیر بحرانی آن از بوشهر به مدخل ورودی خورموسی چاره اندیشی شود.

نقش شهر بندر امام خمینی (ره) در خصوص پشتیبانی از مناطق

جنگی جنوب

شهر بندر امام خمینی به دلیل نزدیک بودن به خطوط عملیاتی جنوب خصوصاً مناطق آبادان و خرمشهر، همواره در مسیر تردد نیروهای رزمنده داوطلبی که از استانهای فارس، کرمان، بوشهر و هرمزگان به جبهه های شلمچه، فاو، مناطق پدافندی کوشک، پاسگاه زید و ... اعزام می شدند قرار داشت پذیرای آن ها بوده و محل پشتیبانی آن ها محسوب می گردید، علاوه بر آن خود مردم ساکن ساکن در بندر امام (سربندر) نیز در طول جنگ همواره با جمع آوری و ارسال کمک های مردمی به جبهه های جنگ، دین خود را به ایران اسلامی ادا نمودند.

حضور نیروهای رزمنده داوطلب شهر بندر امام خمینی (ره) در میادین نبرد مستقیم با دشمن

جوانان بندر امام که شاهد بر تلاش و فعالیت شبانه‌روزی پدران خود در محوطه‌های اسکله‌های بندر امام خمینی و تأسیسات مربوط در زیر بمباران هواپیماهای دشمن بودند و حاضر به ترک دیار خود نشده و آن بندر را همچنان فعال نگه داشته بودند، احساس تکلیف و وظیفه نمودند که بصورت داوطلب خود را به خطوط نبرد مستقیم با دشمن برسانند لذا به شرح ذیل در مناطق عملیاتی حضور یافتند:

۱- حضور در جبهه‌های آبادان، خرمشهر، اهواز و سوسنگرد
بصورت گروهی از آغاز جنگ در سال ۱۳۵۹ تا قبل از تشکیل
سازمان رزم سپاه در سال ۱۳۶۰

۲- حضور در تیپ ۴۶ فجر سپاه

۳- حضور در تیپ ۲۲ بعثت سپاه

۴- حضور در تیپ ۱۵ امام حسن مجتبی (ع) سپاه

۵- حضور در ناو تیپ کوثر و منطقه سوم نیروی دریایی سپاه

حضور داوطلبانه جوانان غیور بندر امام در خطوط نبرد مستقیم با دشمن و شرکت در عملیات انجام‌شده در طول دفاع مقدس، تقدیم شهدا، آزادگان و جانبازان زیر به میهن اسلامی بوده است.

۱- تعداد ۲۶۵ شهید

۲- تعداد ۶۰۰ مجروح و جانباز

۳- تعداد ۳۸ آزاده

همکاری همه نیروها

بنا به ضرورت همکاری نیروها در امنیت دریایی حضور هوانیروز و بالگردهای شکاری کبرا در کنار ناوگان قدرتمند نیروی دریایی ارتش و نیروی هوایی در راستای اسکورت کشتی ها لازم و مکمل ناوگان نیروی دریایی و نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران گردید و با بهره گیری از امکانات نیروی دریایی، نیروی هوایی و هوانیروز و توپخانه زمینی و با اتخاذ روشی جدید و اجراء طرحی جامع به نام طرح اژدر، سلامت و امنیت کشتیرانی در خلیج فارس را به ارمغان آورد.

در اجرای مأموریت عملیات اژدر (اسکورت کشتی ها و نفتکش ها) ابتدا تمامی کشتی های باری و تانکرهای نفتکش که به مقصد بندر امام خمینی (ره) و ماهشهر به سوی خلیج فارس در حرکت بودند، پس از عبور از تنگه هرمز در بندر بوشهر لنگر می انداختند تا تعداد آن ها در حد یک کاروان ۱۶ تا ۲۰ فروندی برسد و پس از آمادگی یگان های عملیاتی یک روز قبل از حرکت جلسه ای در پایگاه نیروی دریایی بوشهر که مسئولیت فرماندهی کل عملیات را داشت با شرکت فرماندهان پایگاه های دریایی بوشهر - بندر امام خمینی (ره)، هوادریا و هوانیروز منطقه و پایگاه های هوایی اصفهان، شیراز، بوشهر و رادارها و پدافند منطقه تشکیل می شد و پس از هماهنگی های لازم و مشخص کردن وظایف هر یک از نیروها و تعیین ساعت حضور هر یک از واحدهای عملیاتی مانند ناوها، هواپیماها، بالگردهای هوادریا و هوانیروز در صحنه عملیات جلسه به پایان می رسید و با بازگشت فرماندهان به یگان ها و توجیه واحد های مانوری حرکت کشتی ها آغاز می شد.

معمولا در این عملیات ناوهای جنگی نیروی دریایی در مسیر کاروان کشتی ها به صورت اسکورت حرکت می کردند و هواپیماهای شکاری نیروی هوایی پوشش هوایی منطقه را به عهده می گرفتند و

وظیفه درگیری با بالگردهای سوپر فرلون را به هوانیروز واگذار می‌کردند. با ظاهر شدن حرکت کشتی‌ها در پهنه آب‌های منطقه دریایی شمال غربی خلیج فارس نیروهای عراقی با هواپیماهای شکاری سوپراتاندارد، میراژ و بالگردهای موشک‌انداز سوپر فرلون به سوی کاروان کشتی‌ها پرواز می‌کردند و با اشرافیتی که رادار سربندر و بوشهر به منطقه شمال غربی خلیج فارس داشتند به تیم پروازی هوانیروز که در شبه جزیره بویه سیف آماده پرواز بودند، اطلاع می‌دادند و در این مرحله از مأموریت یک فروند از بالگردهای سیکورسکی نیروی دریایی که مجهز به سیستم‌های ناوبری و رادارهای سطحی بودند به تیم پروازی هوانیروز ملحق می‌شدند و به عنوان لیدر، تیم بالگردهای کبری را به سوی هدف هدایت می‌کردند.

خلبانان هوانیروز که در روی خشکی مهارت خود را در سرنگونی بالگردهای عراقی به اثبات رسانده بودند، این بار در آب‌های نیلگون خلیج فارس با بالگردهای دریایی عراق درگیر می‌شدند تا کاروان‌ها با خیالی آسوده ادامه مسیر دهند و به سلامت به مقصد برسند و معمولاً در این جنگ و گریز بالگردهای عراقی از صحنه نبرد عقب نشینی می‌کردند و بعضاً نیز صدمه می‌دیدند.

با حضور بالگردهای هوانیروز در عملیات اژدر هیچ شناوری از کاروان تجاری توسط بالگردهای عراقی مورد حمله قرار نگرفت، البته مأموریت هوانیروز منحصر به درگیری بالگردها نبود و در طول عملیات تعداد زیادی از سکوهای دیده بانی و پست‌های شنود که به صورت شناور و بعضاً نیز ثابت توسط عراقی‌ها در نواحی شمال غربی خلیج فارس تاسیس شده بود. با حمله بالگردهای هوانیروز منهدم شدند و در چند مورد نیز سکوهای نفتی البکر و الامیه در منطقه دریایی فاو که دستگاه‌های دیده بانی و اطلاعاتی دشمن بر روی آنها

برقراری سیادت دریایی توسط دریادلان نیروی دریایی / ۱۹

تعبیه شده بود با موشک بالگردهای هوانیروز مورد اصابت قرار گرفتند و صدمات زیادی دیدند؛

در چند مورد نیز کشتی های شناور عراقی که به منظور ایجاد مزاحمت از محدوده دریایی خودشان خارج شده بودند. توسط بالگردهای هوانیروز از منطقه فراری داده شدند و آسیب دیدند، آنچه که هوانیروز در روی زمین قادر به انجام آن بود در دریا نیز قادر به انجام آن شد.

برقراری سیادت دریایی توسط دریادلان نیروی دریایی

در دوران جنگ تحمیلی در مجموع ده هزار فروند کشتی تجاری و نفتکش توسط ناوهای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران اسکورت و همراهی گردیدند. در حدود ۳۰۰ میلیون تن انواع کالا به وسیله این شناورها به بنادر داخلی وارد و از طریق معابر وصولی به داخل کشور انتقال یافتند. از این تعداد شناور فقط ۲۵۹ فروند بر اثر حملات دشمن صدمه دیدند که این رقم به نسبت نزدیکی فاصله دشمن با معابر وصولی اصلی جمهوری اسلامی ایران رقم ناچیز بوده است و همچنین در مقایسه با آسیب پذیری کشتی های تجاری در جنگ جهانی دوم (بر اثر حملات زیردریایی ها در اقصی نقاط بی حفاظ جهان به وقوع پیوست) آمار بسیار خوبی می باشد.

اسکورت کاروان ها از زمان آغاز جنگ تا خاتمه آن ادامه داشت و در حقیقت یک مأموریت کلان و مستمر و ارزشمند برای نیروی دریایی قهرمان ارتش محسوب می شد که بیش از ۱۵۰ عملیات اسکورت کاروان های تجاری و نفتکش دریایی تا پایان جنگ برای تحقق آن انجام گرفت. ولی حیف که این مجموعه عملیات همانند عرف موجود در نیروی زمینی نام گذاری نگردید و شاید یکی از دلایل مهمی که افکار عمومی

جامعه به اهمیت اسکورت کاروان در طول مدت دفاع مقدس پی نبرده، عدم معرفی مناسب بوده است.

مجددا متذکر می‌شود که کشتی‌های ورودی و خروجی به خور موسی در تیررس موشک‌های ساحل به دریا و موشک‌های دریاپایه و هواپایه عراق قرار داشتند و آسیب دیدن و متوقف ماندن کشتی‌ها در این آب راه، علاوه بر ایجاد محدودیت تردد در این کانال راهبردی و قطع خطوط مواصلاتی دریایی خودی می‌توانست در ابعاد مختلف نظامی، سیاسی و به ویژه در ادراه امور جنگ و امنیت ملی کشور تاثیر فوق‌العاده‌ای بگذارد و کشور با بحران کمبود مایحتاج عمومی مواجه گردد، این موضوع برای دشمن بعثی چنان اهمیت داشت که در طول جنگ تحمیلی همواره تمام سعی خود را در شمال خلیج فارس به این مسئله معطوف نموده بود، به گونه ای که در این زمینه در طول هشت سال جنگ تحمیلی با شلیک بیش از ۱۱۰۰ فروند موشک و استفاده از صدها فروند مین شناور در دریا سعی در ایجاد اختلال در خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مؤید این موضوع است.

دشمن در روزهای آغاز جنگ با به کارگیری موشک‌های استیکس ناوچه‌های موشک انداز اوزا، کشتی‌های تجاری و نفتکش جمهوری اسلامی ایران را مورد هدف قرار می داد، لیکن پس از عملیات ظفرمند مروارید توسط دریادلان نیروی دریایی ارتش با پشتیبانی تیزپروازان نیروی هوایی در هفتم آذرماه ۱۳۵۹ که موجب انهدام دو سوم از نیروی دریایی عراق و کسب سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران شد. دشمن با بهره گیری از ترفند های مختلف دیگر از جمله پرتاب موشک های ساحل به دریای کرم ابریشم مستقر در منطقه راس البیشه و موشک‌های اگزوست اهدایی غرب توسط هواپیماهای اجاره‌ای سوپراتاندارد و بالگردهای سوپر فرلون سعی در قطع خطوط مواصلاتی دریایی و اختلال

در امر صدور نفت جمهوری اسلامی ایران داشت، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با اتخاذ تدابیر لازم و اجرای تاکتیک‌های خاص و به کارگیری مناسب و هوشمندانه یگان‌های شناور رزمی و تیم‌های عملیات ویژه تکاوران و غواصان و اجرای طرح‌های پوشش و فریب ابتکاری و پشتیبانی هوایی جنگنده‌های نیروی هوایی قهرمان کشور و بالگردهای هوادریا و با ایثار و فداکاری مثال زدنی در طول جنگ با اسکورت هزاران فروند کشتی در غالب ۱۵۰ عملیات اسکورت کاروان‌های تجاری و نفت‌کش و در منطقه‌ای به وسعت ۶۱ هزار کیلومتر مربع با موفقیت کامل و کمترین تلفات و خسارات ممکن انجام داد و در این راستا توانست یکی از اهداف مهم جنگ دریایی که همانا باز نگاه داشتن خطوط مواصلاتی دریایی خودی است را تحقق بخشد تا به این ترتیب بندر امام خمینی قادر باشد نقش بی بدیل خود در اقتصاد کشور بویژه در اقتصاد دفاعی ایفا نماید.

سلسله عملیات اسکورت کاروان تجاری و نفت‌کش با اهداف زیر در طول جنگ با قدرت هرچه تمام‌تر به اجرا درآمد:

- بازنگاه داشتن خطوط مواصلاتی دریایی کشور.
- جلوگیری از قطع صادرات و واردات کالاهای مورد نیاز کشور.
- مقابله با افزایش نرخ بیمه کشتی‌ها در منطقه و افزایش هزینه جنگ.
- به حداقل رساندن آسیب‌پذیری کشتی‌های تجاری و نفت‌کش.

در طول عملیات اسکورت کاروان‌های تجاری و نفت‌کش، حملات هوایی مکرری از سوی دشمن متجاوز شکل می‌گرفت که هوشیاری کارکنان یگان‌های شناور اسکورت‌کننده و تیم‌های عملیات ویژه تکاوران مستقر در کشتی‌های اسکورت‌شونده و همچنین استفاده از سامانه‌های جنگ الکترونیک و انواع تاکتیک‌های دیگر فریب شامل طراحی و ساخت

هدف‌های کاذب، علاوه بر انهدام تعدادی از هواپیماها و شناورهای دشمن، موجب انحراف صدها فروند از موشک‌های دشمن گردید. به طوری که در طول این عملیات‌های گسترده و اسکورت بیش از ده هزار کشتی تعداد ۲۵۹ فروند کشتی (۲.۶ درصد) مورد اصابت قرار گرفت که از این تعداد ۲۰ فروند دچار صدمات جدی شده و بقیه و یا با بار سالم و بنادر مقصد هدایت گردیدند که این آمار در مقایسه با حجم تلاش‌های دشمن در وارد نمودن خسارت و لطمات به منابع حیاتی جمهوری اسلامی ایران موفقیت بسیار ناچیزی را برای رژیم بعثی به دنبال داشت و همانند سایر صحنه‌های نبرد برای دشمن ناکامی بزرگی به حساب می‌آید.

عملیات اسکورت کشتی‌ها با محموله ویژه

سلسله عملیات اسکورت کشتی‌های با محموله ویژه به لحاظ شکلی و حوزه جغرافیایی و نوع تهدیدات با عملیات اسکورت کاروان‌های تجاری متفاوت بود. نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت خانه‌های دفاع، بازرگانی و سایر ارگان‌های ذیربط حفاظت کشتی‌هایی که محموله‌های حساس و ضروری کشور و جنگ را از بنادر مبدا بارگیری می‌نمودند در برنامه‌های خود قرار می‌داد و از زمانی که این کشتی‌ها به شمال اقیانوس هند وارد می‌شدند، حمایت اسکورت آن‌ها را تا بندر مقصد که عمدتاً بندر عباس بود با قدرت هرچه تمام تر انجام می‌داد.

این عملیات از زمانی که دشمن بعثی به هواپیماها و بالگردهای دارای موشک هوا به سطح پیشرفته‌اگزوسه مجهز گردید از حساسیت و اهمیت بیش تری برخوردار شد.

همه این اقدامات باعث می‌شد مسیر دریایی مهمترین مقصد و مبدأ آن در خلیج فارس یعنی بندر امام خمینی بتواند در امنیت دفاعی

نسبی قابل قبول مأموریت خطیر خود را به انجام برساند با این حال این بندر و تأسیسات آن نیز مورد هجوم هوایی عراق قرار گرفت.

میزان خسارت وارده به تأسیسات و تجهیزات بندری بندر امام خمینی (ره) در طول جنگ

در طی ۱۵۸ موردی که این بندر مورد هجوم هوایی و بمباران‌های هواپیماهای دشمن قرار گرفت به طور کلی بیش از ۵۰ درصد امکانات و تأسیسات و تجهیزات بندری به طور جدی آسیب دید به گونه‌ای که بعضی از تجهیزات تخلیه و بارگیری از رده خارج که تعمیر و مرمت و بازسازی آن‌ها مقرون به صرفه تشخیص داده نشد ولی دلاور مردان غیور اداره کل آن بندر (سازمان بنادر و دریانوردی استان خوزستان) با اندک امکانات باقی‌مانده تا آخرین روز فعالیت آن بندر در سال ۱۳۶۵ با همان امکانات محدود ادای وظیفه نموده و در زیر بمباران‌های دشمن نسبت به تخلیه کشتی‌های اعزامی اهتمام ویژه ورزیدند.

مدت زمان بازسازی تأسیسات بندری بندر امام خمینی (ره) و تجهیزاتی که بر اثر بمباران هواپیماهای دشمن آسیب جدی دیده بودند

با پایان جنگ در سال ۱۳۶۷ و نیاز به فعال‌سازی این بندر کار بازسازی و مرمت آسیب‌های وارده به اسکله‌ها و دیگر تأسیسات و تجهیزات بندری آغاز گردید و با همت و تلاش فرزندان غیور این خطه در مدت زمان کوتاهی این بندر مجدداً پذیرای ورود کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری گردید و همزمان با تخلیه و بارگیری کشتی‌ها کار بازسازی نیز بطور جدی به موازات آن پیش رفت و امروز این بندر با ۱۱

میلیون متر مربع مساحت در شمال غربی خلیج فارس (انتهای آبراه خور موسی به طول ۴۲ مایل و عرض ۲۵۰) به علت برخورداری از امکانات پسرانه‌ای مناسب در استان‌های مرکزی و غرب کشور، نزدیکی به کشورهای همسایه مانند عراق، ترکیه، آذربایجان و ارمنستان و دسترسی آسان به آبهای آزاد از طریق خلیج فارس، راهی مطمئن برای واردات و صادرات کالا به کشورهای اروپایی، آسیای جنوب شرقی، آمریکای جنوبی، استرالیا، آفریقای جنوبی و خاور میانه محسوب میشود همچنین به علت قرار گرفتن در مسیر اصلی ترانزیت به کشور عراق و نزدیکی به ۷۰ درصد مراکز صنعتی و جمعیتی کشور از قابلیت‌های فراوانی برای جابجایی کالا بویژه کانتینرهای عراقی به این کشور برخوردار است، ذکر این نکته ضروری است که در حال حاضر در این بندر سالانه بیش از ۴ میلیون تن کالا از طریق کشتی‌ها تخلیه و بارگیری می‌گردد.

بندر امام خمینی (ره) در یک نگاه

طول ۴-۴۹ شرقی و عرض ۲۵-۳۰ شمالی	مختصات جغرافیایی:
۱۳۰۸	سال تأسیس:
۱۰۴۱ هکتار	مساحت:
شمال غربی خلیج فارس	موقعیت:
۳۷ میلیون تن در سال	ظرفیت پذیرش کالا:
۳۲۰ هزار متر مربع	مساحت انبارهای مسقف:
۲ میلیون متر مربع	مساحت باراندازها:
۳۵۰ هزار TEU	ظرفیت ترمینال کانتینری:
۷۰۰ هزار متر مربع	ظرفیت سیلوی غلات:
۱۳/۵ متر	عمق اسکله ها:
۳۷ پست به طول ۷ کیلومتر	تعداد اسکله:
۱۲۰ کیلومتر	طول خطوط داخلی راه آهن:
۸۵۰ کیلومتر	فاصله تا تهران:
۱۰۰ کیلومتر	فاصله تا مرکز استان (اهواز):
۱۰ کیلومتر	فاصله تا مرکز شهر بندر امام خمینی (ره):
۱۱۰ کیلومتر	فاصله تا فرودگاه اهواز:
۱۰۰ کیلومتر	فاصله تا فرودگاه آبادان:
۱۸ کیلومتر	فاصله تا فرودگاه ماهشهر:

آخرین وضعیت انبار و محوطه بندر امام خمینی (ره)

ردیف	نوع انبار	نوع کالای انبار شده	مساحت (متر مربع)	ظرفیت پذیرش (تن)
۱	W	فله+غلات+متفرقه	۳۴۲,۰۰۰	۲۷,۰۰۰
۲	T	جنرال کارگو	۱۵۳,۰۰۰	۲۷,۰۰۰
۳	هانگار	جنرال کارگو - غلات	۹,۰۰۰	۴۷,۰۰۰
۴	کانتینری	کانتینری	۱۸,۰۰۰	۵۴,۰۰۰
۵	روباز	جنرال کارگو	۲,۰۰۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰
۶	کانتینر یارد	کانتینر	۱۰۰,۰۰۰	۳۵۰,۰۰۰

منظور از نوع انبار: انبار ترانزیت، انبار سرپوشیده کالا، انبار هانگار، انبار روباز، کانتینر یارد، CFS، انبار غذائی و ... می باشد.

«جدول تعداد و مشخصات اسکله ها»

ردیف	تعداد پست	نوع کاربری	طول	آبخور	ظرفیت پذیرش اسکله (تن)	نوع سازه
۱	۵	کانتینری	۱۰۲۷	۱۳.۵	۶,۰۰۰ TEU	بتنی
۲	۱۰	کالای فله و کیسه‌ای	۳۴۷۱	۱۱-۱۳	۶۰,۰۰۰	بتنی
۳	۱۳	متفرقه	۱۶۹۱	۱۱.۵-۱۳.۵	۴۵,۰۰۰	بتنی
۴	۳	مواد ساختمانی	۴۰۰	۱۱-۱۲	۴۵,۰۰۰	بتنی
۵	۲	پودر صنعتی	۴۰۰	۱۱-۱۲	۶۰,۰۰۰	بتنی
۶	۱	مواد نفتی	۱۸۵	۱۱	۴۵,۰۰۰	بتنی
۷	۲	سیلو غلات	۴۰۰	۱۱-۱۲	۶۰,۰۰۰	بتنی
۸	۱	روغن مایع	۴۰۰	۱۱-۱۲	۴۵,۰۰۰	بتنی

تجهيزات خشکی و دریایی بندر امام خمینی (ره) در سال ۱۳۸۹ / ۲۷

تجهيزات خشکی و دریایی بندر امام خمینی (ره) در سال ۱۳۸۹

الف-تجهيزات ملكی بندر - تجهيزات خشکی (تحویلی به تامین کنندگان)

شرح	کنتری کرین	ترانستیلر	مکنده غلات	جرثقیل ریلی ساحلی	جرثقیل محوطه آبی	لیفتراک	کشنده
تعداد	۴	۵	۶	۶	۴	۱	۲

شرح	کفی	تراکتور	لودر و مینی لودر	آنلودر برگا	جرثقیل ساحلی	ریچ استیکر	آنلودر سیلوی ترانزیت
تعداد	۲	۲	۵	۲	۱۴	۲	۲

ب- تجهيزات ملكی بندر = تجهيزات دریایی

نوع تجهيزات	لايروب	بدک کش	قایق	کشتی بویه گذار	سوخت رسان	آب رسان	بارج
تعداد	۵	۱۱	۱۱	۱	۲	۲	۳

ج- تجهیزات خشکی

نوع تجهیزات	تاپ لیفت	مکنده غلات	جرثقیل محوطه ای	کفی	لیفتراک
تعداد	۷	۳	۴۵	۲۹	۱۱۲

نوع تجهیزات	کشنده	تریلر	مینی لودر	ریچ استیکر	لودر	کشنده
تعداد	۱۰۵	۶	۳	۳	۶	۱۰۵

د- تجهیزات بخش خصوصی - تجهیزات دریایی

نوع تجهیزات	آبرسان
تعداد	۱

توضیح: کلیه آمارها، جداول و اطلاعات مربوط به بندر امام خمینی (ره) از سایت www.khomeiniport.com در سال ۱۳۸۹ مورد استناد قرار گرفته است.