

نقش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان ناوگان ملی کشور در دوران هشت سال دفاع مقدس تا اندازه‌ای مهم، اساسی و تأثیرگذار بود که لقب خط دوم دفاعی کشور را به خود اختصاص داد. طی سال‌های اعزام بدون وقفه کشتی‌ها (۱۳۶۰ تا ۶۷) به موازات توسعه فعالیت‌ها کوشش شد تا وظایف مربوطه در جهت اهداف جمهوری ایران از طریق مشارکت در دفاع از کشور، تأمین کالاهای ضروری و استراتژیک و مشارکت در امور دریایی کشور به نحو مطلوب صورت پذیرد. حمل بیش از ۶۷ میلیون تن کالا توسط ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، فعال نگاه داشتن بندر امام خمینی در شرایط بسیار خطرناک جنگی منطقه و کمک به صرفه‌جویی شدید دولت در شرایط جنگی، گوشه‌هایی از عملکرد خط دوم دفاعی کشور در برابر دشمنی است که استکبار جهانی همه جانبه به آن کمک می‌کرد.

در اثر تحریم‌های بین‌المللی، ناوگان بزرگ و معتبر کشتیرانی جمهوری اسلامی در صدر فهرست تحریمی دشمن قرار داشته و دارد. به نظر می‌رسد، دشمن بخوبی بر اهمیت و جایگاه حیاتی این دارایی راهبردی ایران واقف است. ناوگان ملی در سخت‌ترین شرایط و فشارهای بین‌المللی به عنوان خط اول دفاعی کشور در حال ایفا کردن نقش راهبردی و استراتژیک خود است و با تلاش و همت کارکنان فعال خود در بخش خشکی و دریا هیچ گاه اجازه نداده که بخش‌های تولیدی کشور با کمبود مواجه شود. همچنین کالاهای اساسی که نیاز اول معیشتی مردم است ذیل شدیدترین فشارهای تحریمی بموقع به بندر کشور رسیده است. باید اذعان کرد که چه در زمان تحریم و چه پس از آن در دوران مذاکرات قبلی و فعلی برای اثبات حقوق حقه ایران، ناوگان ملی به عنوان ایزاری راهبردی و مقاومتی در برابر فشار دشمنان در اختیار مذاکره‌کنندگان ایرانی بوده و به افزایش توان چانه‌زنی آنها یاری رسانده است.

در حال حاضر از تأمین نیروی انسانی گرفته تا انجام تعمیرات ادواری و سفری، بیمه، کلاس و سوخت کشتی بعضاً تا صد درصد از داخل کشور تأمین می‌شود. هم‌اکنون بیش از ۸۳ درصد از نیازهای ناوگان از داخل کشور در حال تأمین است که در نوع خود در صنعت کشتیرانی جهان بی‌نظیر است. بخشی از ۱۷ درصد باقیمانده نیز مربوط به کشتی‌هایی از ناوگان است که به بندر داخلی تردد نمی‌کنند. ماهیت صنعت کشتیرانی بین‌المللی است به همین علت، عمده نیازهای شرکت‌ها در عرصه بین‌المللی تأمین می‌شود، اما گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با توجه به نقش و وظایف ملی که دارد، تأمین مایحتاج ناوگان را تا حد اکثر امکان در داخل کشور انجام می‌دهد. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اتخاذ این راهبرد در طول دوده‌ه اخیر ۳۳۰ میلیون دلار ارز وارد چرخه اقتصاد کشور نموده و از خروج آن از کشور جلوگیری کرده است. همچنین بیش از ۹۸ درصد از پرسنل این شرکت حمل و نقل بین‌المللی ایرانی هستند.

«ایران» به مناسبت سالروز آغاز به کار اولین خط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر بررسی می‌کند

## چگونه حق حاکمیت ایران بر دریای خزر احیا شد؟

**گروه سیاست/** پیش از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، دریای خزر چیزی نبود جز یک دریای بسته که به گونه‌ای تئوریک و نه در عمل، میان ایران و شوروی پیشین تقسیم می‌شد آن گونه که بیش از ۸۵ درصد از کرانه‌های خزر در داخل مرزهای شوروی قرار می‌گرفت و کمتر از ۱۵ درصد از کرانه‌های خزر به ایران تعلق می‌گرفت. پس از فروپاشی سرزمینی اتحاد شوروی، چهار کشور نوین در کرانه‌های ۸۵ درصدی شوروی پیشین را با هم شریک شدند بی‌آن که در مرزهای ایران کمترین تغییری حاصل شده باشد. این کشورها عبارت‌اند از: فدراسیون روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان. گذشته از این دو گروهی بزرگ در جغرافیای سیاسی منطقه، مجوس سرمایه و تکنولوژی باخترزمین برای اکتشاف، استخراج و صدور نفت و گاز منطقه، راه نفوذ سیاسی و اقتصادی قدرت‌های فرا منطقه‌ای را به این بخش از جهان گشود و ایالات متحده با امضای قرارداد‌های گوناگون و سرازیر کردن میلیاردها دلار سرمایه به خزر، عملاً خود و سیاست‌های خود را بر موجودیت‌های سیاسی منطقه افزود.

تا زمان فروپاشی شوروی، ایران عملاً سهمی در تجارت دریای خزر نداشت. پس از آن از سال ۱۳۶۸ با اقدام بموقع مسئولان وقت با محوریت بهره بردن از امکانات گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان ناوگان ملی دریایی سهم و حق تجارت دریایی کشور با خرید و به آب اندازی کشتی «ایران بشیر» در دریای خزر احیا شد. این اقدام از این جهت اهمیت دارد که از زمان انعقاد پیمان گلستان در سال ۱۸۱۳ تا زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی حق حاکمیت ایران در دریای خزر در تعلیق قرار داشت. کشتی ایران بشیر پرچمدار دولت جمهوری اسلامی ایران در این بزرگترین دریاچه جهان شد که با به آب اندازی دو فروند شناور دیگر در سال ۱۳۷۱ این تعداد در سه فروند افزایش یافت و در همان سال کشتیرانی دریای خزر از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأسیس شد. هم‌اکنون این شرکت پس از روسیه بزرگترین ناوگان تجاری منطقه محسوب می‌شود. پنج کشور حاشیه دریای خزر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سهم‌خواهی‌ای را نسبت به این دریا دارند و همه تلاش می‌کنند طی رایزنی‌های دیپلماتیک سهم بیشتری را از آن خود کنند. در میانه مباحث زیست محیطی و رژیم حقوقی به عنوان عواملی معمولاً اختلاف برانگیز در دریای خزر به نظر می‌رسد تجارت و حمل و نقل

در نقشه راه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد و از سوی مدیران بالادستی مورد تأکید قرار گرفته است. البته این موضوع در مقطعی بنا به اشاره کرد، بویژه آنکه اقتصادی قدرت‌های بزرگی بر سر راه نوسازی ناوگان بودند اما در طول سال‌های اخیر مذاکراتی در راستای ساخت شناورهای تازه صورت

گرفته و تأمین مالی پروژه‌های مرتبط مورد اهتمام ویژه‌ای قرار گرفته است. افزایش توان و ظرفیت ناوگان کشتیرانی دریای خزر کمک شایان توجهی به افزایش اقتدار کشور و تثبیت حق حاکمیت ملی جمهوری اسلامی ایران بر این دریا خواهد کرد. دریای خزر این ظرفیت را دارد که به قطب دوم اقتصادی کشور تبدیل شود. در رابطه با دریای خزر صرف نظر از آنچه در دنیای سیاست اتفاق می‌افتد، مسأله دیگری که باید به آن توجه کرد اتفاقات غیر سیاسی است. حتی اگر اقدامات برای تعیین

رژیم حقوقی دریای خزر به نتیجه خاصی نرسد، در رابطه با این دریا و کشورهای افزایش توان و ظرفیت ناوگان کشتیرانی دریای خزر کمک شایان توجهی به نقشه راهی را سامان داد چون هم‌اکنون کسی مانع تجارت و حمل و نقل در این دریا نشده است. در تغییرات سیاسی گاهی اقتصاد هر کدام از کشورهای منطقه با چالش روبه‌رو می‌شود که تأثیر مستقیم آن را می‌توان در حمل و نقل دریای خزر مشاهده کرد. در این حالت تمرکز ذهن و ایجاد اتاق فکر قوی برای مطالعه شرایط و رفتارهای این کشورها برای عبور

تا زمان فروپاشی شوروی، ایران عملاً سهمی در تجارت دریای خزر نداشت. پس از آن از سال ۱۳۶۸ با اقدام بموقع مسئولان وقت با محوریت بهره بردن از امکانات گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان ناوگان ملی دریایی سهم و حق تجارت دریایی کشور با خرید و به آب اندازی کشتی «ایران بشیر» در دریای خزر احیا شد. این اقدام از این جهت اهمیت دارد که از زمان انعقاد پیمان گلستان در سال ۱۸۱۳ تا زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی حق حاکمیت ایران در دریای خزر در تعلیق قرار داشت. با به آب اندازی سه فروند شناور تا سال ۱۳۷۱، در همین سال کشتیرانی دریای خزر از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأسیس شد. هم‌اکنون این شرکت پس از روسیه بزرگترین ناوگان تجاری منطقه محسوب می‌شود



تسلیم

طبق رتبه‌بندی منتشر شده در سال گذشته، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با شش دهم درصد از ظرفیت حمل کانتینری در جهان و ظرفیت حمل ۱۵۰۴۰ تنی‌ای یو در بین ۱۰۰ شرکت دیگر در رتبه چهاردهم قرار گرفته است. کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در گزارشی از وضعیت صنعت حمل و نقل دریایی جهان، کل تعداد کشتی‌های تجاری اعم از نفتکش‌ها، کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های قله بر در پایان سال ۲۰۲۱ تا ۹۹ هزار و ۸۰۰ فروند اعلام کرد. ظرفیت حمل بار این کشتی‌ها بالغ بر ۲ میلیارد و ۱۳۴ میلیون و ۶۴۰ هزار تن برآورد شده که این رقم نسبت به سال قبل رشد ۳ درصدی داشته است. در سال پیش از آن ظرفیت حمل بار ناوگان کشتیرانی دنیا ۲ میلیارد و ۷۱ میلیون و ۶۳۸ هزار تن برآورد شده بود.

آنکتاد در گزارش خود در سال ۲۰۲۱ کل کشتی‌های ایران را ۲۵۴ فروند اعلام کرد. در سال ۲۰۲۱ تعداد ۸ فروند کشتی جدید به ناوگان تجارت دریایی ایران افزوده شده است. در سال پیش از آن تعداد کشتی‌های ایران ۲۴۶ فروند اعلام شده بود. به این ترتیب ظرفیت حمل بار ناوگان کشتیرانی ایران در سال ۲۰۲۱ حدود ۵۰۵ درصد افزایش یافته و به ۱۹ میلیون و ۲۵۱ هزار تن رسیده است. در سال ۲۰۲۰ ظرفیت حمل بار کشتی‌های ایران ۱۸ میلیون و ۲۴۵ هزار تن محاسبه شده بود.

در سال گذشته یک شرکت دانش‌بنیان موفق شد فرایند طراحی کشتی را بومی‌سازی کند. تاکنون در این زمینه به دو غول کشتی‌سازی جهان یعنی کره جنوبی و آلمان وابسته بودیم که اکنون از این وابستگی خارج شدیم. پیش از این، محققان کشورمان در ساخت کشتی هم به خودکفایی رسیده بودند و بیش از ۸۰۰ قطعه از کشتی و تولید کشتی غول پیکر نیز بومی‌سازی شده بود. حالا دیگر پس از قطعه‌سازی به ساخت و طراحی کشتی رسیده‌ایم. تا سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۲۰۰ شناور کوچک و بزرگ، لایروب، بدک‌کش و آتش‌خوار تمامی قطعاتشان توسط شرکت‌های دانش‌بنیان و تولیدکنندگان داخل کشور تعمیر و نصب شده‌است. دو سال پیش نیز ایران یک فروند کشتی ۱۱۳ هزار تنی در بوشهر برای کشور ونزوئلا ساخت.

مقایسه ایران با سایر کشورها نشان می‌دهد کشور ما از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۲ جهان قرار دارد. رتبه ایران نسبت به سال قبل تغییری نداشته است. ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران حتی از سه عضو گروه هفت کشور صنعتی یعنی فرانسه، ایتالیا و کانادا بیشتر است. کشورهایی مثل هلند، عربستان، برزیل، سوئد، ویتنام، عمان، مالزی، قطر و نیجریه نیز ناوگان کشتیرانی کوچک‌تری نسبت به ایران دارند. برخورداری از یک ناوگان دریایی بزرگ و متنوع یکی از نقاط قوت ایران در مقابله با تحریم‌های امریکا بوده است و ایران با بهره‌گیری از این ناوگان بزرگ توانسته تحریم‌های اقتصادی علیه خود را تا حد زیادی خنثی کند.

از بحران الزامی است. افزایش سهم ایران در دریای خزر نیازمند توجه ویژه دولت و بخش خصوصی و البته ناوگان ملی کشتیرانی به مسائل این دریا است. اگرچه اقدامات سیاسی و دیپلماتیک در تعیین رژیم حقوقی از جمله موضوعاتی است که توسط کشورهای ذینفع دنبال می‌شود، اما تیم‌های اقتصادی هیچ گونه مانعی برای توسعه فعالیت خود در این دریا ندارند. در بخش دولتی، استانداران استان‌های شمالی با وحدت رویه و اقدامی استراتژیک می‌بایست در جهت تسهیل تجارت با کشورهای حوزه CIS کمک کنند. همچنین در بخش زیست محیطی نیز باید به گونه‌ای عمل کنیم که توریست‌های منطقه به سمت سواحل ایران جذب شوند چرا که رونق این بخش نیز می‌تواند به رونق حمل و نقل در دریای خزر یاری برساند.

برخی مسئولان و کارشناسان حوزه کشتیرانی معتقدند که اگر توجهات لازم به حمل و نقل دریای خزر صورت نگیرد، طرح‌های توسعه ریلی در داخل کشور مانند راه آهن چابهار به شمال شرق همزمان با طرح‌های مشابه گذاری حمل و نقل و به تبع آن سرمایه‌گذاری در دریای خزر را مضحک خواهد کرد؛ به همین خاطر راه حل عبور از این مسأله را ایجاد مزیت‌های رقابتی ناوگان کشتیرانی دریای خزر بعنوان اقدامات حمایتی عنوان می‌کنند.

باید توجه داشت که با توسعه دیگر خطوط حمل و نقلی در کشور، اقتصاد ملی و حتی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های آزاد منتفع خواهند شد اما حفظ سهم حمل و نقل در دریای خزر ضمن کسب سود اقتصادی متضمن حق حاکمیت ملی کشور بر این دریا خواهد بود.

■ **دولت سیزدهم و توجه به اقتصاد دریاییه**  
در دولت‌های یازدهم و دوازدهم، چندین کشتی در داخل، خرید کشتی به‌منظور افزایش ظرفیت حمل و نقل در دریای خزر را نیز در دستور کار قرار داده است که مطابق با برنامه‌ریزی انجام گرفته بزودی چندین شناور به ناوگان موجود اضافه خواهد شد.

رتبه‌های شاخص جهانی در حوزه حمل و نقل کانتینری

افزایش چشمگیر ظرفیت ناوگان تجارت دریایی ایران

بومی سازی و خودکفایی در حوزه کشتی سازی

ناوگان کشتیرانی ایران بزرگتر از ۳ عضو گروه هفت