

ساخت کشتی در ایران به دهه ۴۰ شمسی برمی گردد که با احداث کارخانجات تولید کشتی در جنوب و شمال کشور، ما به جرگه کشتی‌سازان صنعتی دنیا پیوستیم؛ البته اگر سطحی را بخواهیم در نظر بگیریم و خود را با آن سطح بسنجیم که در دنیا و منطقه در چه رتبه‌ای قرار داریم، در منطقه به طور قطع حائز رتبه نخستیم اما در دنیا چون امکان رقابت با کشتی‌سازان بزرگ دنیا مانند کره، چین، ژاپن و آلمان را نداریم، رتبه حائز اهمیتی در اختیار نداریم، هر چند دانش تولید و نیز نیروی انسانی شایسته و درخوری برای شناورهای کانتینری، تانکر دار و جنرال کارگور در کشور داریم.»

پل‌مه: اعزام ناو گروه‌های نیروی دریایی به سود ناوگان تجاری و تجارت دریایی کشورمان است

دبیر انجمن شرکت‌های کشتی‌رانی و خدمات وابسته گفت: «طی دو دهه گذشته تولیدات صنعتی به روز و جدیدی در کشور اتفاق افتاده که هم سفارشات داخلی و هم سفارشات خارجی را پوشش داده؛ کشتی‌های تانکر دار که برای کشورهای خارجی در ایران و همچنین کشتی‌های کانتینربر که به سفارش بخش خصوصی داخلی و کشتی‌رانی جمهوری اسلامی تولید شده، از جمله این محصولات هستند.» پل‌مه گفت: «این شناورهای مدرن با استفاده از تجهیزات روز و امکانات مورد نیاز برای بهره‌برداری، ساخته شده‌اند و در زمره شناورهای اقیانوس پیما هستند که قابلیت عملیات تردد ۵۰ هزار کیلومتری را دارند و می‌توانند این مسیر را بدون پهلوگیری در بنادر طی کنند.» وی درباره فعالیت ناو گروه‌های نیروی دریایی ارتش خاطر نشان کرد: «اقدام اخیر اعزام یک ناو گروه به اقیانوس اطلس، در تاریخ دریایی ایران بی‌نظیر است و به طور قطع چراغ امیدی از پشتیبانی ناوگان تجاری کشور است؛ درنوردیدن آب‌های آزاد دنیا برای تأمین منافع جمهوری اسلامی ایران، اقدام فوق‌العاده‌ای است که به سود ناوگان تجاری و تجارت دریایی کشورمان است؛ البته در کنار آن مافعالیت‌های تجاری داشته‌ایم که از مسافت‌های بسیار طولانی‌تری برخوردار است؛ هر چند اهمیت بیشتر فعالیت نظامی در دریاهای، بر کسی پوشیده نیست.» دبیر انجمن کشتی‌رانی و خدمات وابسته افزود: «به طور قطع نیازمندی ما به سرمایه‌انسانی چه در حوزه نظامی و چه تجاری دریایی، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های توسعه صنایع دریایی است؛ در دهه اخیر با تربیت جوانان شایسته در زمینه حمل و نقل دریایی، توانسته‌ایم فرهنگ دریایی را تقویت کرده و افزایش فعالیت در بخش دریا را استمرار ببخشیم. طبیعی است اگر نیروی انسانی صنعت حمل و نقل دریایی را با استفاده از ظرفیت‌های جوانان ایرانی توسعه دهیم، علاوه بر اشتغال‌زایی بومی، وابستگی‌های ملی و سازمانی را هم در دستگاه‌های حوزه حمل و نقل دریایی تقویت کرده‌ایم.»



توانمندی سفر به تمامی نقاط جهان را دارد و نشانه قدرت و توانمندی یک نیروی نظامی است. کسانی که در ۸ سال جنگ تحمیلی حضور داشتند، این چنین مسائلی را درک می‌کنند. چرا که در آن دوره دشمن با موشک به ما حمله می‌شد ولی ما خود موشک نداشتیم.» او با بیان این که باید امنیت را خود کشور تأمین کند و اگر امنیت محصول درون سرزمینی نباشد، امنیت وارداتی بی‌فایده خواهد بود، اضافه کرد: «هیچ کشوری تولید امنیت خود را به بیگانه واگذار نمی‌کند و تولید اقتصاد و امنیت نیاز ضروری یک کشور است. ممکن است با دیگران شریک شویم اما نمی‌توانیم به غیر واگذار کنیم.» این کارشناس ارشد اقتصاد دریایی اظهار کرد: «اگر در امنیت دریایی سرمایه‌گذاری و توجه کافی نداشته باشیم، در سر بزرگ‌ها هزینه‌های گران‌تری را باید برای این موضوع پرداخت کنیم.» او افزود: «نیروی دریایی ارتش چه در دفاع مقدس و چه در سال‌های پس از آن بسیار خوش درخشید و ما در حال حاضر دارای نیروی دریایی آموزش‌دیده، ماهر و توانمند چه در سال‌های جنگ و چه در سال‌های بعد از جنگ هستیم.»

حق‌شناس گفت: «تمام نیروی دریایی ارتش دارای آموزش‌های کلاسیک هستند و این خود یک تجربه گران‌قدر برای کشور محسوب می‌شود، بنابراین هر قدر نیروی دریایی تقویت شود، یک مولفه بسیار مهم محسوب می‌شود و برای استفاده از اقتصاد دریایی کشور چه در سواحل شمال و چه در سواحل جنوب داشتن یک نیروی دریایی مقتدر بسیار مهم و بارز است.» مسعود پل‌مه، دبیر انجمن شرکت‌های کشتی‌رانی و خدمات وابسته نیز در این خصوص گفت: «سابقه

خلیج فارس رخ داد، شاهد وقوع اتفاقات خطرناکی در حوزه کشتی‌رانی بودیم.» وی افزود: «اولین اتفاق و اولین هزینه‌ای که بر خطوط کشتی‌رانی در نبود امنیت تحمیل می‌شود، افزایش هزینه‌های بیمه‌ها خواهد بود و در صورتی که امنیت نباشد به هیچ عنوان کشتی‌ها نمی‌توانند تردد کنند.» این کارشناس اقتصاد دریایی ادامه داد: «افزایش دزدان دریایی بر تردد کشتی‌ها بسیار اثرگذار است و در بیشتر مواقع کشتی‌ها مصلحت می‌دانند که مسیر کشتی‌رانی خود را تغییر دهند و همین تغییر مسیر باعث طولانی‌تر شدن مسیر و افزایش هزینه‌ها خواهد شد.» حق‌شناس بیان کرد: «در صورتی که امنیت نباشد، باید کشتی‌ها مسیری جایگزین را انتخاب کنند و همین امر خود هزینه‌بر خواهد شد.» وی یادآور شد: «در بسیاری از مواقع این تغییر مسیر ریسک را افزایش می‌دهد و این خود باعث افزایش هزینه‌ها خواهد شد. امنیت خطوط و همچنین امنیت اقتصادی، لازم و ملزوم یکدیگر هستند و اگر امنیت اقتصادی وجود نداشته باشد، حرکت کشتی‌ها هم مفهومی نخواهد داشت.» معاون سابق سازمان بنادر و کشتی‌رانی با بیان این که دزدان دریایی در سواحل سومالی بسیار مشاهده شده‌اند، گفت: «همین امر خود هزینه زیادی را بر خطوط کشتی‌رانی تحمیل کرده و باعث تغییر مسیر شده که البته در این زمینه‌ها کشتی‌های نظامی بسیاری از کشتی‌های تجاری را اسکورت می‌کنند که این خود باعث کاهش نگرانی کشتی‌ها شده است. کارشناس ارشد اقتصاد دریایی با اشاره به این که یکی از ماندگارترین اقدامات، فعالیت ناو گروه‌ها بوده، گفت: «این اقدام آن‌ها نه تنها یک اقدام دریانوردی در آب‌های ایران بوده، بلکه در حوزه بین‌المللی هم بسیار تأثیر داشته است. این ناو گروه امنیت را برای تمامی کشتی‌های عبوری منطقه تأمین کرده و به لحاظ سیاسی یک کار تخصصی بسیار مهمی بوده که توسط نیروی دریایی ارتش صورت گرفته و در حوزه سواحل و آب‌های سرزمینی و آب‌های بین‌المللی بسیار مفید بوده است.» وی گفت: «نیروی دریایی ارتش با توانمندی نظامی خود از تمامی منافع جمهوری اسلامی ایران حفاظت و امنیت را در این حوزه برقرار کرده است.» این کارشناس ارشد اقتصاد دریایی افزود: «امنیت را نمی‌شود با اقتصاد مقایسه کرد و اگر کشور ما امن است به چه میزان می‌ارزد؟ به هیچ عنوان نمی‌توان پاسخ آن را داد. در واقع امنیت را نمی‌شود با پول حساب کرد و گاهی اوقات می‌توان این مثال را زد که اگر شخصی در منزل مسکونی خود احساس امنیت نکند، هر میزان هم که لازم باشد برای تأمین امنیت هزینه خواهد کرد. بنابراین امنیت ارزش و معادل زندگی یک کشور خواهد بود.» حق‌شناس با بیان این که رفت و برگشت ناو گروه ۷۵ به اقیانوس اطلس از ۲ مسیر دریایی بوده و این موضوع اهمیت و توانمندی نیروی دریایی را نشان می‌دهد و این که نیروی دریایی ما قادر است به هر نقطه‌ای از جهان سفر کند، افزود: «یکی از طولانی‌ترین مسیرها مربوط به سن پترزبورگ بوده، بنابراین، این موضوع نشان می‌دهد که نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران



اولین اتفاق و اولین هزینه‌ای که بر خطوط کشتی‌رانی در نبود امنیت تحمیل می‌شود، افزایش هزینه‌های بیمه‌ها خواهد بود و در صورتی که امنیت نباشد به هیچ عنوان کشتی‌ها نمی‌توانند تردد کنند. افزایش دزدان دریایی بر تردد کشتی‌ها بسیار اثرگذار است و در بیشتر مواقع کشتی‌ها مصلحت می‌دانند که مسیر کشتی‌رانی خود را تغییر دهند و همین تغییر مسیر باعث طولانی‌تر شدن مسیر و افزایش هزینه‌ها خواهد شد



● اسکورت کشتی‌های تجاری در خلیج عدن