

پس از فروپاشی نظام کمونیستی اتحاد جماهیر شوروی، کشورهای مشترک‌المنافع حوزه دریای خزر با افزایش تعداد ناوگان تجاری خود در به‌دست آوردن سهم خود از تجارت و حمل و نقل در دریای خزر تلاش به‌سزایی نموده‌اند. طی بررسی‌های به‌عمل آمده بیش از یک‌صد فروند کشتی با مالکیت کشورهای حوزه دریای خزر در آبهای این دریا در حال تردد و حمل و نقل باز می‌باشند که نشان از حجم مبادلات و حجم زیاد حمل و نقل کالا در دریای خزر می‌باشد. در این راستا شرکت کشتیرانی دریای خزر با مالکیت ۴ فروند کشتی سهم عمده‌ای در این جابجایی دارد، لیکن با سیاستهای اتخاذ شده توسط مدیریت شرکت کشتیرانی دریای خزر، یک فروند کشتی ایران معین به ناوگان تجاری این شرکت اضافه شده و الحاق یک فروند دیگر در حال اقدام است. ضمناً در یک دوره دو‌ساله ۴ فروند کشتی دیگر به این ناوگان افزوده خواهد شد که با این اقدام ظرفیت حمل بار ناوگان تجاری شرکت افزایش قابل‌ملاحظه‌ای خواهد یافت.

با توجه به حضور تعداد زیاد شناورها در دریای خزر، وجود مقررات و قوانین اعم از رژیم حقوقی و همچنین مقررات بین‌المللی دریانوردی و رعایت مقررات مذکور الزامی به‌نظر می‌رسد.

عضویت ایران در «لیست سفید» سازمان جهانی دریانوردی (IMO) که پس از کوششهای مستمر سازمان بنادر و کشتیرانی و همکاری ارگانهای آموزش دریایی کشور

و از جمله شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حاصل شده ایران را در کنار پیشرفته‌ترین کشورهای جهان از حیث حمل و نقل دریایی و کشتیرانی قرار داده است و به این ترتیب ایران قادر شده علاوه بر نیروهای مورد نیاز خود، تقاضای دیگر کشورهای منطقه را نیز از نظر تأمین نیرو برآورده کرده و گواهینامه‌های صلاحیت بین‌المللی دریانوردی را در رده‌های مختلف برای آنها صادر کند. پذیرش ایران در «لیست سفید» سازمان جهانی دریانوردی به این معناست که یک مؤسسه بین‌المللی بر قابلیت ایران در آموزش دریانوردی و توانایی کشور ما در رعایت مقررات و استانداردهای جهانی این آموزش‌ها صحنه نهاده است. این کار به ما فرصت می‌دهد در جریان تدوین مقررات و ضوابط حاکم بر فعالیتهای حمل و نقل دریایی در سطح سازمانهای بین‌المللی نیز از موقعیت بهتری بهره‌مند شویم و بتوانیم دیدگاههای خودمان را برای اعمال در دیگر مقررات حاکم بر این فعالیت‌ها بازتاب دهیم.

در سالهای اخیر موضع «جهانی شدن» به خصوص در عرصه‌های اقتصادی، موجب بروز تحولات ساختاری زیادی در بازار و عرصه‌های رقابت شده است. لذا، حضور ایران در «لیست سفید» در واقع توانسته است اطمینان بیشتری برای ادامه حضور در صحنه فعالیتهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی ایجاد نماید و ادامه حضور ایران در این صحنه بین‌المللی از طریق رعایت استانداردها و رعایت کلیه کنوانسیونها از اهمیت حیاتی برخوردار است. نظربه اینکه در حال حاضر حمل و نقل دریایی در حمل بار جهان نقش بسزایی دارد، لذا از نظر اقتصادی نیز در بخش حمل و نقل، ارزش افزوده قابل ملاحظه‌ای ایجاد می‌گردد که در اقتصاد داخلی نیز بسیار مؤثر می‌باشد از مهمترین دستاوردهای اقتصادی این مسأله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱. تأمین پرسنل دریایی، که خود یکی از زمینه‌های ایجاد اشتغال است؛

۲. حضور در «لیست سفید» ما را ملزم می‌کند با دقت بیشتری در انطباق با استانداردهای

بین‌المللی دریایی در همه رده‌ها عمل کنیم و در نتیجه بتوانیم در صحنه رقابت برای جذب

بازهم از قدرت بیشتری برخوردار گردیم؛

۳. ایران اکنون از نظر آرایه خدمات آموزشی و برگزاری آزمون‌های صلاحیت دریانوردی و در نهایت صدور گواهینامه‌های بین‌المللی، در موقعیت برتری نسبت به دیگر کشورهای منطقه قرار گرفته است و می‌تواند از این طریق، ارزش بیشتری به اقتصاد کشور تزریق کند. در حال حاضر ایران تنها کشور منطقه است که به چنین صلاحیتی دست یافته است و طبعاً بازار تقاضای مناسبی در برابر ما قرار دارد؛

۴. از دیدگاه اجتماعی و سیاسی نیز موقعیت امروز کشتیرانی ایران بسیار مطلوب ارزیابی می‌شود؛

۵. یکی از اهداف برجسته استانداردهای ۹۵ - STCW ارتقای دانش و مهارت کارکنان دریایی به منظور رعایت کامل مقررات ایمنی و زیست محیطی است. این مقررات موجب می‌شود میزان حوادث دریایی که نزدیک به ۸۰٪ آن را خطای انسانی تشکیل می‌دهد کاهش یابد. بنابراین پاکیزه نگهداشتن دریا و سالم‌رسانی کالا به مقصد یکی از دستاوردهای مهم این استانداردهاست.

حضور فعال ناوگان تجاری کشور در دریای خزر از اهمیت زیادی برخوردار است. تقویت ناوگان تجاری در دریای خزر می‌تواند تقلیل کرایه حمل دریایی، افزایش حمل کالا توسط کشتی‌های ایران، ایجاد کار و اشتغال در استانهای شمالی کشور را به دنبال داشته باشد.

برای دستیابی به اهداف توسعه و گسترش ناوگان تجاری در دریای خزر حمایت بی‌دریغ دولت از موقعیت منطقه‌ای، بنادر شمال و اجرای سیاستهای حمل و نقل و ایجاد تراپری متناسب با حوزه دریای خزر امری ضروری است. تأسیس مناطق ویژه اقتصادی، آزاد تجاری، صنعتی و خطوط مواصلاتی فراوان و مناسب با توجه به برخورداری از ظرفیت بالای بندری و افزایش ناوگان حمل و نقل دریایی در شمال می‌تواند کشور را مجهز به یکی از بزرگترین ناوگان

تجاری در منطقه نماید و از این طریق درآمد سرشاری نصیب کشور گردد.

ایران هم‌اکنون موقعیت خوبی در انتقال کالا (ترانزیت کالا) به کشورهای آسیای مرکزی به دست آورده است. در این راستا می‌بایست از بحث‌های جهانی اخیر در خصوص یکپارچه شدن سیستم‌های تجاری دنیا که خواه‌ناخواه ما را هم موظف به ورود به این بازی خواهد کرد استفاده نموده و با تمهیدات لازم و ایجاد تسهیلات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مورد نیاز، با توسعه بنادر و گسترش راه‌آهن و توسعه زیربنا به استقبال شرایط جدید حمل و نقل جهانی برویم.

لازم است با همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای شمالی دریای خزر دولتهای آنها را به افزایش تسهیلات حمل و نقل و کاهش بوروکراسی گمرکی و اداری ترغیب کنیم زیرا توسعه کریدور شمال - جنوب نیز متکی به اصلاحات در این کشورها است.

ردیف	نام کشتی	مالکیت	شرکت
۱	ایران بشیر	ایران	کشتیرانی دریای خزر
۲	ایران بشیر	"	"
۳	ایران قدیر	"	"
۴	ایران دلیر	"	"
۵	ولگا بالت ۲۱۷	روسیه	استیل
۶	ترانسنوئیکا	روسیه	استیل
۷	نفی روداوز ۹	روسیه	ولگاتانکر
۸	نفی روداوز ۱۶	"	"
۹	نفی روداوز ۱۷	"	"

ردیف	نام کشتی	مالکیت	شرکت
۱۰	نفتی روداوز ۱۸	روسیه	ولگاتانکر
۱۱	نفتی روداوز ۱۳	"	"
۱۲	نفتی روداوز ۲۵	"	"
۱۳	نفتی روداوز ۳۵	"	"
۱۴	نفتی روداوز ۱۱	"	"
۱۵	نفتی روداوز ۵۹	"	"
۱۶	نفتی روداوز ۸	"	"
۱۷	لتونیت لین	"	"
۱۸	بریتانوبل	"	"
۱۹	چوپا	روسیه	نادژدا
۲۰	هلدا	"	"
۲۱	ولگادن ۵۰۲۹	"	"
۲۲	رودت	"	"
۲۳	بریازا	"	"
۲۴	نادژدا	"	"
۲۵	لادوا	"	"
۲۶	ولگادن ۵۰۳۲	"	"
۲۷	ماریا	"	"
۲۸	سیبرسکی ۲۱۲۴	روسیه	آلیروس
۲۹	سیبرسکی ۲۱۰۲	"	"

ردیف	نام کشتی	مالکیت	شرکت
۳۰	سیبرسکی ۲۱۰۳	روسیه	آلیروس
۳۱	سامور یک	"	"
۳۲	سامور دو	"	"
۳۳	شهلا	"	"
۳۴	گلف اسپرنتو	"	"
۳۵	گلف پریدر	"	"
۳۶	واگای	"	"
۳۷	سامبو	"	"
۳۸	آموکسی ۱۰۸	"	"
۳۹	گلف رور	"	"
۴۰	داغستان	روسیه	ماخاچ کالا
۴۱	علی علی اف	روسیه	"
۴۲	کریستینا	روسیه	ماخاچ کالا
۴۳	صفر مراد نیازوف	ترکمنستان	ترکمنستان
۴۴	ترکمنستان	"	"
۴۵	مختوم قلی	"	"
۴۶	بالکان	"	"
۴۷	ST 1313	روسیه	لاکور
۴۸	سور موسکی ۱۲	"	"
۴۹	ST 1317	"	"

ردیف	نام کشتی	مالکیت	شرکت
۵۰	موروم	روسیه	ولادمارین
۵۱	اولا	"	"
۵۲	راهرنژ	"	"
۵۳	ولگابالت ۱۲۱	روسیه	سی تورو
۵۴	لنل آن	"	"
۵۵	نورلیکس	روسیه	بلوویو
۵۶	میکائیل واکوشین	روسیه	آستاراخان شیپینگ
۵۷	ویکتور	"	"
۵۸	ایوان یارگین	"	"
۵۹	پلودومی	روسیه	کنت شیپینگ
۶۰	اروباد (تانکر)	جمهوری آذربایجان	کامپار
۶۱	قهرمان خلیل بیلی (تانکر)	"	"
۶۲	ژنرال عباس اف (تانکر)	"	"
۶۳	اسلام صفرلی (تانکر)	"	"
۶۴	ژنرال سلیم اف (تانکر)	"	"
۶۵	باکنی خان اف (تانکر)	"	"
۶۶	قهرمان حسن اف (تانکر)	"	"
۶۷	نفتلان (تانکر)	"	"
۶۸	قهرمان حاجی اف (تانکر)	"	"
۶۹	صمدورگون (تانکر)	"	"

ردیف	نام کشتی	مالکیت	شرکت
۷۰	زنگالان (تانکر)	جمهوری آذربایجان	کامپار
۷۱	نریمان نریمان اف	"	"
۷۲	ساعتلی	"	"
۷۳	آکاستانا	"	"
۷۴	رسول رضا	"	"
۷۵	قهرمان مهدی	"	"
۷۶	پویت ودادی	"	"
۷۷	پویت ساور	"	"
۷۸	غضنفر موسی بیکیف	"	"
۷۹	نسیمی	جمهوری آذربایجان	کامپار
۸۰	حسین جاوید	"	"
۸۱	کارگایف	"	"
۸۲	رحمان اف	"	"

پروژه‌های گاه‌علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

شرکت کشتیرانی دریای خزر
دفتر طرح و برنامه و اطلاعات مدیریت