

«اهمیت و نقش بنادر روسیه در دریای خزر در زمینه کریدور بین المللی حمل و نقل «شمال - جنوب»

شکل گیری و توسعه کریدور های حمل و نقل اوراسیا مانند راه ابریشم که از چین تا اروپا امتداد دارد و به نوعی از کنار خاک فدراسیون روسیه عبور می کنند، باعث اتخاذ تصمیم ایجاد کریدور بین المللی حمل و نقل « شمال - جنوب » در روسیه گردیده است. کریدور «شمال - جنوب» یکی از پروژه های درازمدت حمل و نقل است که تا به حال در خاک فدراسیون روسیه انجام می گردد. زیر ساخت پروژه کریدور بین المللی حمل و نقل «شمال - جنوب» ترکیبی است از سه روش حمل نقلی بشرح ذیل می باشد :

۱- حمل و نقل ریلی (ساخت و عبور بزرگراه های ریلی از کشورهای ترانزیتی آذربایجان و ترکمنستان)

۲. - استفاده از مسیرهای آبی روسیه در همکاری نزدیک با بنادر ایران

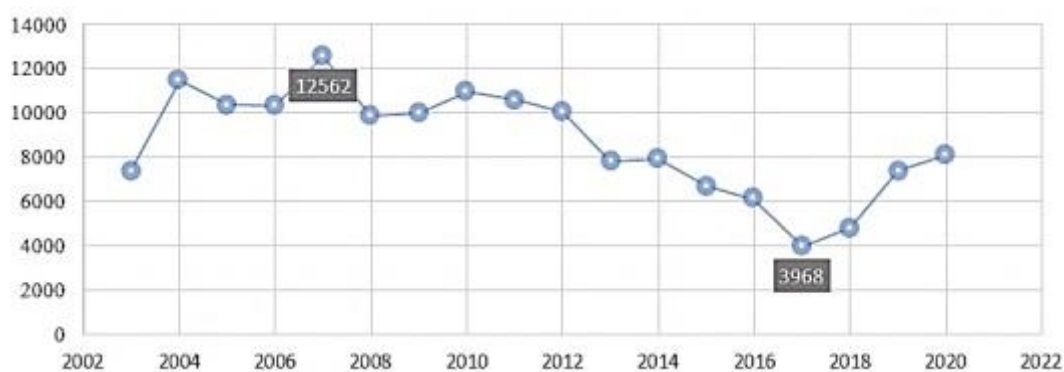
۳. - حمل بار از کشورهای اقیانوس هند و خلیج فارس به روسیه با استفاده از مسیرهای چند زنجیره ای از جمله از راه ترانزیتی ایران .

در سال ۱۹۹۹ حمل آزمایشی بار از طریق کریدور بین المللی حمل و نقل «شمال - جنوب» از بمبئی هند به آستراخان روسیه انجام گردید. زمان تقریبی حمل بار از طریق این مسیر ۱۷ روز طول کشید که نسبت به مسیر کانال سوئز (۴۰ روز) حدود دو برابر کمتر است و هزینه های حمل و نقل در این شرایط به میزان ۲۵-۲۰ درصد کاهش می یابد. در ماه سپتامبر سال ۲۰۰۰ توافقنامه توسعه کریدور « شمال - جنوب » بین کشورهای روسیه، هند و ایران به امضا رسید. کریدورهای بین المللی حمل و نقل شماره ۹ (فنلاند- سنت پترزبورگ - مسکو با شاخه های آستراخان و نووروسیوسک) و کریدور بین المللی حمل و نقل شماره ۲ (برلین - وارشاوا - مینسک - مسکو - نیژنی نووگورود و یکاترینبورگ)، زیرساخت حمل و نقل ولگادان از جمله کانال ولگا-بالتیک، بنادر آستراخان (آستراخان و اولیا) و داغستان (ماخاچ قلعه) به عنوان زنجیره های اصلی کریدور بین المللی حمل و نقل « شمال - جنوب» محسوب می شوند.

فدراسیون روسیه چند زیر ساخت و پروژه برای توسعه کریدروهای حمل و نقل خود تعریف کرده است که عبارتند از برنامه فدرال «بازسازی سیستم حمل و نقل روسیه»، برنامه فدرال «توسعه سیستم حمل و نقل روسیه در بازه زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ و راهبرد حمل و نقل فدراسیون روسیه تا ۲۰۳۰ که احداث زیرساخت در مسیر کریدور «شمال- جنوب» نیز به این برنامه افزوده شده است. این امر حاکی از اهمیت ویژه کریدور بین الملل حمل و نقل «شمال و جنوب» برای کشور روسیه قلمداد می شود.

آمار گردش بار کریدور بین الملل حمل و نقل «شمال- جنوب» نشان می دهد که این کریدور بین المللی به طور عمده قرار است در تجارت دوجانبه فدراسیون روسیه با ایران و سایر کشورهای حوزه خزر استفاده شود دراین راستا بنادر روسیه (آستراخان، اولیا و ماخاچ قلعه) به بنادر کلیدی در فعالیت کریدور «شمال- جنوب» قرار می گیرند. حجم و ظرفیت بار در بنادر روسیه در حوزه دریای خزر هنوز به میزان گردش بار از ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن فراتر نرسیده اند. روند گردش بار بنادر روسیه در حوزه دریای خزر تا سال ۲۰۱۷ منفی بود.

روند گردش بار بنادر روسیه در حوزه دریای خزر در بازه زمانی ۲۰۰۲ لغایت ۲۰۲۰



کمترین میزان گردش بار (۳۹۶۸ هزار تن) در سال ۲۰۱۷ ثبت گردیده است که ۴ برابر نسبت به سال ۲۰۰۷ کاهش پیدا کرده است. از سال ۲۰۱۸ میزان گردش بار در حال افزایش بوده و فقط ۲۵ درصد از کل امکانات بنادر روسیه در حوزه دریای خزر مورد بهره برداری قرار گرفته است. فعالیت بنادر حوزه جنوبی روسیه نامنظم و پایدار است و، حمل بار بطور نامرتب صورت می گیرد. رقابت میان بنادر داخلی حوزه جنوبی روسیه (آستراخان، اولیا و ماخاچ قلعه) و بین المللی (در میان بنادر روسیه، آذربایجان و قزاقستان) افزایش می یابد.

تمایل به عضویت کشورهای حوزه دریای خزر به اتحادیه های جدید تجاری می تواند منجر به تغییر مسیر حمل بار گردد. به عنوان مثال، در حال حاضر کشور ترکمنستان در ۶ سازمان بین المللی (کشورهای مشترک المنافع، سازمان همکاری اقتصادی، سازمان بین المللی دریانوردی، سازمان همکاری های راه آهن ها، کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا و کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه) عضویت دارد.

آقای سرگی شیشکاریف رئیس هیأت مدیره گروه شرکت های «دیلو» در چارچوب نشست عمومی شورای همکاری در زمینه حمل و نقل فرا اوراسیایی پیشنهاد کرد توسعه کریدور حمل و نقل شمال - جنوب نه فقط از طریق کشورهای قفقاز جنوبی، ایران و به سمت هند بلکه از طریق بنادر جنوبی روسیه به سمت کشورهای آفریقایی را نیز انجام شود. بنابر اعلام وی، کشورهای آفریقایی به دلیل افزایش روز افزون جمعیت به عنوان بازار مصرف و مرکز حمل بار طی ده سال آینده نقش مهمی را در اقتصاد جهانی ایفاء خواهند نمود. وی افزود: «گرایش های امروز نشان می دهند که تا ۱۰ سال آینده مراکز تولید به سمت کشورهای آسیای جنوبی شرقی و افریقا منتقل خواهند شد. نیروی کار ارزان، بکارگیری فناوری های مهندسی رباتیک و امکانات جدید در صنعت انرژی شرایط جهت استقرار (پیاده سازی) واحدهای تولیدی در آفریقای مرکزی و شمالی را فراهم می نماید. از دیدگاه این کارشناس حمل و نقل بین المللی؛ اینکه کریدور شمال - جنوب فقط به سمت راست (دریای خزر و ایران) می رود جای تعجب دارد به گفته وی در نقشه کریدور شمال - جنوب باید شهرهای روسی نووروسیسک، روستوف، و تاگانروگ نیز باید دیده شوند زیرا حجم زیاد واردات و کالاهای ترانزیتی از طریق این مسیر به سمت کشورهای آفریقایی ارسال خواهد شد.

ظرفیت عبور کالا از طریق کانال کشتی رانی ولگا - خزر بر حجم گردش بار نیز تأثیر می گذارد. عملیات لایروبی جهت حفظ عمق مناسب برای عبور کشتی ضروری به نظر می رسد. تخصص بندر ماخاچ قلعه بارگیری و تخلیه بارهای مایع می باشد اما در چارچوب راهبرد حمل و نقل فدراسیون روسیه یک پایانه (ترمینال) غلات با ظرفیت ۱,۵ میلیون تن در سال را در بندر ماخاچ قلعه احداث خواهد شد. برنامه ریزی می شود که ساخت این ترمینال در سال ۲۰۲۳ به پایان برسد. احداث ترمینال غلات در بندر ماخاچ قلعه می تواند بر میزان بارگیری ترمینال غلات آستراخان تأثیر منفی بگذارد. غلات یکی از اقلام کلیدی است و ۵۰ درصد از کل حجم صادرات از طریق بندر آستراخان را تشکیل می دهد. کل ظرفیت ترمینال های باری بندر آستراخان ۱۲ میلیون تن در سال می باشد. بندر اولیا در ۶۷ کیلومتری کانال ولگا- خزر قرار دارد. ظرفیت بارگیری و تخلیه بار بیش از ۴,۴ میلیون تن در سال می باشد. غلات و محصولات آسیاب شده حجم

اصلی بار را تشکیل می دهد. بندر دریایی اولیا کشتی هایی در اختیار خود دارد که می توانند تا ۲۰۰۰ کانتینر در ماه حمل نمایند. گردش بار متوسط بندر اولیا ۴۵۴,۴ هزار تن در سال می باشد. تغییرات پی در پی صاحبان املاک، کشتی های قدیمی، استفاده از فناوری های نه چندان پیشرفته و طیف محدود کالاهای جابجایی از دلایل عقب افتادگی این بندر هستند.

جهت راه اندازی کامل کریدور بین الملل حمل و نقل «شمال - جنوب» انجام اقدامات ذیل ضروری

به نظر می رسد:

تسهیل و یکپارچه سازی تشریفات گمرکی،

نوسازی (تجدید) حمل و نقل ریلی و کشتی،

بازسازی بنادر و ایجاد سیستم واحد مدیریتی در کریدور شمال - جنوب یا اپراتور واحد