

بسم الله الرحمن الرحيم

## فدراسیون روسیه

راهنمای توسعه بنادر روسیه در حوزه دریای خزر و  
خطوط ریلی و جاده ای منتهی به آن  
تا سال ۲۰۳۰ میلادی



اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه

## دولت فدراسیون روسیه

تصویبه شماره ۲۴۶۹ مورخ ۸ نوامبر ۲۰۱۷

### مسکو

۱. راهبرد پیشنهادی توسعه بنادر روسیه در دریای خزر، راههای موصلاتی جاده ای و ریلی منتهی به این بنادر تا سال ۲۰۳۰ (در ادامه راهبرد) تصویب گردد.

۲. نهادهای دولتی اجرایی حکومتی در هنگام تدوین و اجرای برنامه های دولتی فدراسیون روسیه، برنامه های هدفمند فدرال و دیگر اسناد از این راهبرد تبعیت نمایند.

۳. وزارت قفقاز شمالی:

با مشارکت نهادهای اجرایی فدرال حکومتی ذینفع و نهادهای اجرایی دولتی استانهای فدراسیون روسیه، در عرض شش ماه پیش نویس صورتجلسه قانونی دولت فدراسیون روسیه در خصوص تصویب برنامه اقدامات اجرایی این راهبرد را آماده و به هیات دولت فدراسیون روسیه ارائه گردد: مشترکا با نهادهای فدرال اجرایی حکومتی ذینفع، امکان اجرای تمهیدات در نظر گرفته شده در این راهبرد فراهم گردد،

مانیتورینگ و کنترل اجرای مفاد در نظر گرفته در راهبرد تامین گردد.

۴. به نهادهای دولتی و حکومتی استانی فدراسیون روسیه و نهادهای محلی استانی توصیه می گردد تا از مفاد این راهبرد در هنگام تدوین و اجرای برنامه های دولتی استانهای فدراسیون روسیه و دیگر اسناد از آن تبعیت گردد.

رئیس دولت فدراسیون روسیه

د. مددودیف

راهبرد توسعه بنادر روسیه در حوزه دریای خزر و خطوط ریلی و جاده‌ای منتهی به آن

تا سال ۲۰۳۰ میلادی

این مصوبه بشماره P 2469-N مورخ ۸ نوامبر ۲۰۱۷ توسط دولت فدراسیون روسیه به تصویب رسید.

## ۱. مقررات کلی

### ۱. مفاهیم عمومی

مفاهیمی که در این راهبرد مورد استفاده قرار گرفته است بشرح ذیل است:

"حوزه دریای خزر" - مناطقی از دریای خزر، که در آن فدراسیون روسیه دارای اختیارات قانونی در اموری از قبیل فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دستیابی به منابع بستر و زیر بستر، کشتیرانی، بازفراوری و استفاده از منابع زنده دریایی، انجام پژوهش‌های علمی دریایی، شیلات و همچنین دیگر مسائل مرتبط با امور تجارتی و بازرگانی، صنعتی، حمل و نقل، انرژی و محیط زیست در این منطقه می‌باشد.

"منطقه خزر" - قلمرو استانهای فدراسیون روسیه که در بخش جنوبی فدراسیون روسیه بوده و در نزدیکی دریای خزر قرار گرفته اند (که هم مرز با خط ساحلی می‌باشند)، به ویژه قلمرو آن دسته از استانهای فدراسیون روسیه که در محدوده ناحیه فدرال شمال قفقاز و همچنین استان آستانه آستراخان و جمهوری قالموقستان می‌باشند.

"منطقه کشورهای ساحلی خزر" - پهنه آبی دریای خزر و قلمرو ساحلی کشورهای روسیه، ایران، قرقستان، آذربایجان و ترکمنستان می‌باشد.

"مرکز حمل و نقل حوزه دریای خزر" - مجموعه‌ای شامل مراکز حمل و نقلی و کریدوری که به یک مرکز حمل و نقلی لجستیکی بین المللی واحد منسجم می‌گردد و ارائه دهنده خدمات کلی پردازش بارهای کانتینری و خدمات رسانی ریلی از قبیل خدمات پایانه‌ای، خدمات ترخیص گمرکی بار و انبارداری می‌باشد.

"کریدور سیز" - مکانهای ویژه تعیین شده ورودی و خروجی که بمنظور تسهیل و تسريع طی کردن تشریفات گمرکی مرزی بین ایران و روسیه، از جمله مکان تعیین شده ای جهت رفت و آمد و گذشتن از مرز گمرکی افراد حقیقی با بار همراه شخصی و یا بدون بار که نیاز به پر نمودن اظهارنامه گمرکی ندارد در نظر گرفته شده است.

"خوشه" - یک گروه از سازمانهای مرتبط (فروشنده‌گان، مشتریان، موسسات پژوهشی و علمی و دیگر سازمان‌های مکمل کننده یکدیگر) که با ایجاد آن به همگان اجازه می‌دهد تا منابع و هزینه‌های حمل و نقلی و زمان تحويل کالا کاهش یابد.

"خوشه صنعتی (تولیدی)" - مجموعه‌ای از واحدهای فعال در بخشی از یک فعالیت مشخص صنعتی، که در آن بخش از لحاظ محدوده ای و فعالیتی، نزدیک و وابسته به هم بوده و در قلمرو منطقه دریای خزر قرار گرفته اند.

"خوشه کشت و صنعت" - مجموعه‌ای از اشخاص حقوقی و کارفرمایان انفرادی که فعالیت آنها انبارداری، فرآوری (یا) عمدۀ فروشی مواد خوراکی و مواد غذایی خام که در مجتمع‌های مواد غذایی عمدۀ مقتضی در این بخش وجود دارد (فرآوری کامل غلات، فرآوری محصولات کشاورزی، فرآوری منابع زنده دریایی، و غیره...) و فعال در مرزهای منطقه خزر هستند اطلاق می‌گردد

"خوشه لجستیک" - عبارت است از مجتمع فناوری، شامل مجموعه‌ای از واحد‌های حمل و نقلی و ساختارهای تدارکاتی، تامین کننده فعالیت و توسعه خوشه‌های صنعتی و کشاورزی منطقه دریای خزر که برای سازماندهی پیشبرد کالا و همچنین ارائه خدمات حمل و نقلی و تدارکاتی در نظر گرفته شده است (فعالیت در بخش ریلی، راه‌های آبی داخلی، جاده‌ای، تونل‌ها، بزرگ راه‌ها، پل‌ها، پایانه‌های کانتینری و انباری، مجتمع‌های حمل و نقلی و تدارکاتی، ساختمنها، واحدها، دستگاهها و تجهیزات تامین کننده فعالیت واحدها و زیرساخت‌های حمل و نقلی و تدارکی).

"معاملات سوآپ" - موافقت نامه تبادل کالا بین طرفین معامله، بمنظور تسهیل تدارکات و نظام بارگیری در بخش تولید و زیرساخت لجستیکی که اجازه می‌دهد تا ارسال کالا از یک بازار در عوض دریافت کالای مقتضی در بازار دیگر انجام شود.

## ۲. ظرفیت همکاری در منطقه خزر

منطقه خزر دارای چشم انداز امیدوار کننده است که در کنار آن توسعه اجتماعی و اقتصادی موفقیت آمیزی صورت خواهد گرفت. یکی از عوامل مهم دریای خزر این است که این دریا دارای ذخایر طبیعی غنی و قابل دسترسی است و همچنین اینکه این دریا بعنوان یک مرکز ارتباطی لجستیکی تلقی می‌گردد.

حتی امروز در منطقه دریای خزر روابط تجاری با دیگر کشورهای ساحلی، از جمله ایران، که بزرگترین کشور پس از عربستان سعودی در خاورمیانه است بصورت فعال در حال توسعه می‌باشد.

توسعه اصلی مشارکت در منطقه دریای خزر از طریق بنادر دریایی روسیه، مستقر در شهر آستراخان روسیه اولیا و شهر ماخاچ قلعه (در ادامه بنادر روسی) صورت می‌گیرد.

در عین حال با وجود توسعه فعال تجارت جهانی دریایی، باید گفت که در حال حاضر از ظرفیت همکاری در منطقه خزر به طور کامل استفاده نمی‌شود و حجم جابجایی کالا از طریق بنادر روسیه سالانه کاهش می‌یابد. سه مشکل اصلی در این خصوص وجود دارد که عبارتند از:

- هزینه‌های قابل رقابت و کاهش زمان مسیر حمل و نقل و ترانزیت بار از روسیه و از طریق دریای خزر که از حالت‌های آتی انتقال بار محسوب می‌گردد، در نظر گرفته نشده است. ظرفیت اقتصادی که در حوزه آبی کم عمق و انجماد ناپذیر روسیه قرار گرفته است، نبود بنادر مدرن و لجستیکی پرقدرت که بتواند مطالبات امروزی مصرف کنندگان را تامین سازد از جمله مواردی است که از آن بصورت کامل استفاده نشده است.

- ظرفیت رشد تولید صنایع و محصولات مجتمع‌های صنعتی کشاورزی که قادرند نیازهای مصرفی رو به رشد ایران، هند، و کشورهای خلیج فارس را تامین سازند، بصورت کامل اجرایی نشده‌اند.

- شرایط توسعه گردشگری آبی ایجاد نشده است.

جلب ایران به تجارت آزاد و استفاده از قلمرو آن کشور بمنظور ترانزیت، چشم انداز جذابی را برای همه کشورهای منطقه باز می‌نماید. رقابت موفق فدراسیون روسیه و افزایش تبادل کالا از طریق ایران باعث می‌گردد تا حضور سیاسی و ژئوپلیتیکی فدراسیون روسیه در منطقه خزر افزایش یابد و ارتباطات فرهنگی و بازاری اقتصادی با ایران، هند و دیگر کشورهای دریای خزر توسعه یابد.

### ۳. وضعیت کنونی و مشکلات توسعه بنادر دریایی روسیه

راهبرد حاضر بمنظور تامین توسعه پایدار منطقه خزر تدوین شده است و شامل ابعاد حقوقی و اقتصادی و زیرساختاری است که اجرای آنها می‌تواند منطقه خزر را به یکی از مهمترین مناطق مهم تجارت بین المللی و ترانزیت کالا تبدیل نماید و این منطقه از فدراسیون روسیه را به بخش فعال اقتصادی که از لحاظ توسعه ای رشد فراینده ای خواهد داشت تبدیل شود.

این راهبرد با عنایت به مفاد آیین نامه‌ها و اسناد راهبردی حمایتی توسعه دراز مدت فدراسیون روسیه تنظیم شده است که عبارتند از: راهبرد توسعه درازمدت اجتماعی - اقتصادی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۲۰ که مورخ ۱۷ نوامبر ۲۰۰۸ طی مصوبه شماره ۱۶۶۲ دولت فدراسیون به تصویب رسید، اصول سیاست جمعیتی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۲۵ که مورخ ۹ اکتبر ۲۰۰۷ طی مصوبه شماره ۱۳۵۱ دولت فدراسیون روسیه به تصویب رسید، راهبرد امنیت ملی فدراسیون روسیه که توسط حکم شماره ۶۸۳ رئیس جمهوری فدراسیون روسیه مورخ ۳۱ دسامبر ۲۰۱۵ تایید گردید، مفاد دکترین دریایی فدراسیون روسیه که مورخ ۲۶ ژوئیه ۲۰۱۵ توسط رئیس جمهوری فدراسیون روسیه تایید گردید، برنامه عملکرد تامین منافع راهبردی فدراسیون روسیه در منطقه خزر در بازه زمانی ۲۰۱۶-۲۰۱۸ که توسط رئیس جمهوری تایید گردید، و حکم شماره ۱۷۲ قانون فدرال مورخ ۲۸ ژوئن ۲۰۱۴ در خصوص راهبرد برنامه ریزی در فدراسیون روسیه.

اهداف اصلی این راهبرد، همگرایی بنادر روسیه در دریای خزر با مراکز اصلی حمل و نقلی و کریدورهای تجاری بین المللی است که تشکیل دهنده یک مجموعه واحد حمل و نقلی در دریای خزر می‌باشد. اولویت اصلی در این بخش استفاده از محصولات تولیدی صنعتی روسیه می‌باشد. از آنجاییکه ایران هم دارای زیرساختارهای گسترده حمل و نقلی جاده ای و دریایی است، توسعه تجارت با این کشور باعث پیشبرد کالاهای روسی (از جمله محصولات صنعتی) در بازار ایران و همچنین در بازارهای دریایی خزر و هند خواهد بود.

با عنایت به اجرای راهبرد حاضر، پیشنهاد می‌گردد بهینه سازی و تخصصی نمودن ظرفیت‌های بندری، ساخت دو بندر جدید (بنادر باری و مسافری) در محدوده جمهوری داغستان و همچنین توسعه راههای جاده ای و ریلی منتهی به بنادر دریایی انجام شود. همزمان با ایجاد ظرفیت‌های بندری، شایسته است تا کارخانجات و تعمیرگاههای کشتی سازی و تاسیسات مهندسی دریایی احداث شوند.

علاوه بر این، اجرای اقدامات تشویق کننده توسعه منطقه خزر، از جمله ساخت و ایجاد برخی از خوشه های صنعتی با هدف شکل گیری و ایجاد جریان های باری، بر اساس تقاضای رو به رشد آتی مصرف کنندگان این منطقه از جمله ایران، هند و کشورهای حوزه خلیج فارس و شرق آفریقا ایجاد گردد.

در چارچوب تعاملات بین المللی با کشورهای اشاره شده، اجرای این راهبرد تا سال ۲۰۳۰ اجازه خواهد داد تا:

- نیازهای تجارت خارجی رفع گردد،
- گسترش فرصت های تجاری خارجی برای تولید کنندگان روسی فراهم گردد. کریدور حمل و نقلی مضاعف که بتواند روسیه را به هند متصل کند ایجاد گردد،
- اجرای اقدامات هدفمند در مقابل با روند منفی و کاهش گردش کالا در بنادر روسیه صورت پذیرد،
- ایجاد انگیزه برای توسعه تولید مواد کامپوزیت دار برای صنعت شناورسازی، پتروشیمی، فرآوری غلات و کشاورزی، تعمیرگاه کشتی، شیلات و فرآوری منابع زیستی دریایی بوجود آید،
- اجرای تمهیدات مربوط به توسعه گردشگری دریایی در دریای خزر که باعث افزایش ورود گردشگران خارجی به روسیه می شود.

هدف اصلی این راهبرد، تحکیم حضور اقتصادی و ژئوپلیتیکی فدراسیون روسیه در دریای خزر، توسعه و تعمیق ارتباطات فرهنگی و اقتصادی با دولتهای کشورهای ساحلی خزر و همچنین ایجاد شرایط توسعه درازمدت اجتماعی- اقتصادی منطقه خزر از طریق افزایش جریان بار تجارت خارجی که از طریق بنادر روسیه جابجا خواهد شد، می باشد.

محورهای راهبرد حاضر عبارتند از:

- توسعه مرکز حمل و نقل حوزه دریایی خزر و اتصال آن به سیستم بین المللی تجاری،
- ایجاد کریدور حمل و نقلی و لجستیکی پایداری که بتواند روسیه را با ایران، هند و کشورهای خلیج فارس مرتبط سازد،
- توسعه اجتماعی و اقتصادی منطقه خزر؛
- توسعه تجارت در منطقه دریایی خزر از طریق گرایش به صادرات از طریق بنادر و مراکز حمل و نقلی دریایی خزر،
- کاهش هزینه های لجستیکی؛
- توسعه شناور سازی غیر نظامی و ساخت تعمیرگاه شناور در منطقه دریایی خزر؛

- تقویت توان دفاعی و تامین امنیت مرزهای جنوبی فدراسیون روسیه.

### وظایف راهبرد حاضر عبارتند از:

#### وظایف نظارتی:

- افزایش رقابت در بخش حمل و نقل باری و مسافری بنادر روسیه و تسهیل تشریفات اداری (از جمله تسريع تشریفات گمرکی کالاهای ورودی و موافقت فوری با بهینه سازی زیرساختارهای بندری)
- ایجاد شرایط مناسب بمنظور توسعه گردشگری داخلی و بین المللی در منطقه دریای خزر (از جمله تسهیل در رژیم صدور روادید) با اولویت استفاده از شناورهایی که در مراکز شناورسازی روسیه ساخته شده اند.
- مسائل مربوط به امور تعرفه ها و تشکیل تعرفه واحد اداری رقابت پذیر از طریق مراکز حمل و نقلی دریای خزر،

امور سرمایه گذاری - بهینه سازی مراکز تجاری و ایجاد مراکز و زیرساختارهای جدید لجستیکی و حمل و نقلی بمنظور توسعه انتقال بار و مسافر از جمله ایجاد زیرساختارهای بندری و همچنین راههای جاده ای و ریلی منتهی به بنادر دریایی.

امور عملیاتی - پیاده سازی نظام برنامه ریزی و هدایت پروژه هایی که ظرفیت صادرات در منطقه دریای خزر را افزایش می دهد. از جمله می توان به ایجاد خوشه های صنعتی (تولیدی) و خوشه های لجستیکی و همچنین شکل گیری شرایط اداری و نهادی قانونی.

امور نهادی - ایجاد انگیزه بمنظور توسعه کشاورزی، تولیدات صنعتی و زیرساختارهای حمل و نقلی که بتواند پدیده های هم افزایی را در این بخش اجرا نماید.

### سازوکار اجرایی راهبرد حاضر عبارتند از:

#### سازوکارهای مستقیم:

- تنظیم تعرفه های حمل و نقلی در جهت افزایش رقابت پذیری،
- افزایش گردش کالا در نتیجه تسهیل تشریفات گمرکی بین ایران و روسیه،

- ایجاد نهادهایی با مشارکت بخش خصوصی و دولتی که بتواند توسعه تجارت و حمل و نقل کالاهای روسیه به ایران، هند و کشورهای حوزه خلیج فارس را از طریق بنادر روسی انجام دهد.
- توسعه مسیرهای تجاری از روسیه به هند و کشورهای خلیج فارس از طریق دریای خزر و از طریق قلمرو ایران،
- توسعه برنامه های گردشگری،
- بهینه سازی تاسیسات موجود و جدید زیرساخت های بندری و لجستیکی ضروری بمنظور اجرای فعالیتهای گردشگری در منطقه دریای خزر و همچنین در استانهای کشورهای ساحلی دریای خزر،
- شکل گیری مناطقی در دریای خزر با ایجاد رژیم های ویژه بعنوان مناطقی تقدم یافته بمنظور توسعه اجتماعی - اقتصادی (در ادامه توسعه مناطق تقدم یافته) در حالتها ای که طبق قوانین فدراسیون روسیه به آنها اجازه داده شده است و همچنین ایجاد امکان استفاده از رژیم بنادر آزاد در رابطه با بنادر موجود روسیه در منطقه دریای خزر.
- ساخت و توسعه خوشه های صنعتی کشاورزی در منطقه دریای خزر و همچنین خوشه های صنعتی تولیدی بمنظور توسعه صادرات و تولید،
- ایجاد شرایط مطلوب نظارت دولتی در مبادی ورودی دریایی بندر آستانه،

### سازوکارهای غیر مستقیم:

- عقد موافقت نامه هایی در خصوص همکاریهای تجاری - اقتصادی بین کشورهای ساحلی خزر و همکاری در بخش حمل و نقل در دریای خزر
- شکل گیری کریدور حمل و نقل بین المللی "شمال - جنوب" که طول مسیر آن از شهر سن پترزبورگ تا بندر بمبئی در حدود ۷۰۰۰ کیلومتر است، این فعالیت را می توان با کمک بکارگیری راهبرد حمل و نقلی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۰ که توسط مصوبه ۱۷۳۴ مورخ ۲۲ نوامبر ۲۰۰۸ توسط دولت فدراسیون روسیه به تصویب رسید و همچنین با کمک راهبرد توسعه حمل و نقل ریلی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۰ که توسط مصوبه ۸۷۷ مورخ ۱۷ ژوئیه ۲۰۰۸ دولت فدراسیون روسیه به تصویب رسید انجام داد.

- پشتیبانی از توسعه ظرفیت های ترانزیتی و حمل و نقلی روسیه در منطقه دریای خزر با کمک طرح ابتکاری چین تحت عنوان " یک راه - یک کمریند" ،
- امضای موافقت نامه تجارت آزاد با ایران،
- تسهیل در ارتباطات دوگانه بویژه نحوه صدور روادید با کشورهایی که به دریای خزر راه آبی دارند.
- توسعه راههای جاده ای و ریلی منتهی به بنادر دریایی روسی،

اجرای راهبرد حاضر در سه مرحله انجام خواهد شد:

مرحله آماده سازی(از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۱۹):

- آماده سازی مبنای حقوقی و قانونی ضروری بمنظور اجرای راهبر از جمله تصویب قوانین فدرال در خصوص استفاده از رژیم بنادر آزاد در منطقه دریای خزر،
- انجام هماهنگی های مربوطه در بخش حمل و نقل، لجستیک و گردشگری در مناطق تقدم یافته توسعه ای و بنادر آزاد،
- ایجاد رژیم هایی ویژه بمنظور بکارگیری فعالیت های اقتصادی (در وهله اول در مناطق تقدم یافته توسعه ای و بنادر آزاد) و در مناطقی که قرار است این پروژه های اجرا گرددند.
- شکل گیری و هماهنگی خوشه های صنعتی کشاورزی و صنعتی تولیدی، اجرای پروژه های سرمایه گذاری با توسعه تولید فرآورده های هدفمند به منظور صادرات،
- حمایت از مراکز علمی - پژوهشی که فعالیت آنها در بخش جستجو محورهای آیته دار توسعه ای در منطقه دریای خزر است،
- ایجاد ابرازهای حمایتی هدفمند صادراتی و فعالیت های سرمایه گذاری با استفاده از سازوکار تعیین شده در برنامه های دولتی فدراسیون روسیه از جمله " توسعه استانهای ناحیه فدرال شمال قفقاز" تا سال ۲۰۲۵ که توسط مصوبه ۳۰۹ مورخ ۱۵ آوریل ۲۰۱۴ دولت فدراسیون روسیه تحت عنوان تاییدیه برنامه های دولتی فدراسیون روسیه در خصوص توسعه ناحیه فدرال شمال قفقاز تا سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده است.
- توسعه ابزارهای مالی حمایتی پروژه های سرمایه گذاری قابل اجرا در منطقه دریای خزر،

- ایجاد (تعیین) اپراتورهایی با مشارکت دولتی در جهت تدوین مسیرهایی بمنظور استفاده از ناوگان شناورهای باری و مسافری در منطقه دریای خزر،
- طراحی مسیرهای حمل و نقلی ارسال بارهای دریایی و حمل و نقل رودخانه‌ای،
- تدوین برنامه‌های گردشگری توسعه گردشگری دریایی و رودخانه‌ای،
- ایجاد تمهیدات مربوط به رشد تقاضا به ساخت شناورهای جدید و امروزی باری، مسافری و گردشی با هدف جابجایی در دریای خزر و همچنین تعیین منابع و حجم میزان تامین مالی با علاقمند سازی به تولید ظرفیت‌های شرکتهای شناور سازی فدراسیون روسیه،
- تدوین اسناد فنی بمنظور ساخت شناورهای امروزی با هدف فعالیت جابجایی در دریای خزر (با جلب سازمانهای پژوهه‌ای روسی، استفاده از طراحی و امور اجرایی در چارچوب اجرای برنامه‌های دولتی و همچنین استفاده از تجربه‌های پیشرفته جهانی)،
- تدوین توصیه نامه‌هایی (اظهار نامه) در خصوص تمایل به سرمایه‌گذاری بر روی هر کدام از پژوهه‌های توسعه‌ای زیرساخت‌های بندری (ساخت دو بندر جدید باری و مسافری) در بنادر دریایی در محدوده جمهوری داغستان،
- طراحی پایانه‌های مسافری در بنادر شهرهای آستراخان، ماقچ قلعه و دربند با اولویت استفاده از محصولات صنعتی تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه،
- انجام سفرها و ماموریت‌های تحقیقاتی و علمی به منظور تدوین روش‌های توجیه پذیر اقتصادی بمنظور دستیابی به منابع دریای خزر (از جمله منابع زنده دریایی)،
- ایجاد دفاتر پژوهه‌ای پشتیبانی به منظور استفاده از اصول و روش‌های نظارتی در هنگام اجرای برنامه‌های جداگانه،
- طراحی و اجرای مجموعه رویکردهای علمی و پژوهشی بمنظور حل مشکلات و مسائل مربوط به لایروبی کanal دریایی رودخانه ولگا به دریای خزر، جلوگیری از کاهش عمق کanal با استفاده از مشخصات فنی و بهینه سازی هزینه‌ها جهت نگهداری آن (ساخت سیستم بخش‌های محدود کننده در قسمت دریایی کanal، انجام آزمایش جزء به جزء بخش‌های کوچک و امور هیدرولوگرافیکی با انتشار نقشه‌های آتنی و مدرن ناوبری)،
- تعامل با ایران در سطح کمیسیون دائم همکاریهای تجاری - اقتصادی ایران و روسیه،

### مرحله اصلی (از سال ۲۰۲۰ لغایت ۲۰۲۵):

- طراحی بنادر عمیق دریایی (پایانه)، بنا به نوبت ساخت آنها،
- ساخت و بهره برداری از اولین بندر جدید عمیق (پایانه)
- اجرای پروژه هایی با مشارکت بخش دولتی و خصوصی بویژه ساخت کارخانجات شناورسازی مدرن دریایی با هدف انتقال و استفاده از آنها در دریای خزر،
- ساخت پایانه های مسافری در بنادر شهرهای آستراخان، ماقاچ قلعه و دربند،
- اجرای پروژه های جدید سرمایه گذاری (از جمله در مناطق تقدم یافته توسعه ای و بنادر آزاد) با احتساب نتایج تحقیقات مراکز علمی پژوهشی در خصوص تجاری سازی و ...،
- توسعه گردشگری دریایی دریای خزر با اولویت در استفاده از شناورهای ساخته شده در کارخانجات شناور سازی روسیه،
- توسعه تجارت بین المللی خارج از خزر،
- تدوین پروژه ایجاد خوشه های فرآوری منابع زنده دریایی دریای خزر،

### مرحله چشم انداز (از سال ۲۰۲۶ تا ۲۰۳۰):

- ارزیابی کیفیت در اقدامات اجرایی راهبرد حاضر و همچنین ظرفیت و دورنمای توسعه بنادر روسیه بر اساس ارزیابی هدفمند در جهت توسعه آتی آنها تا سال ۲۰۳۰،
- نوبت ساخت دومین بندر جدید عمیق (پایانه)،
- پیگیری موضوع توسعه ارتباطات تجاری با کشورهای ساحلی دریای خزر با احتساب توسعه ظرفیتی بنادر جدید عمیق (پایانه)،
- توسعه خوشه فرآوری منابع زنده دریایی،

## ۱۱. ارزیابی و آنالیز وضعیت بنادر دریایی و راههای حمل و نقلی منتهی به آن، و همچنین ناوگان

### غیرنظامی در منطقه دریایی خزر

#### ۱. ارزیابی وضعیت اجتماعی - اقتصادی منطقه دریایی خزر در ناحیه فدرال شمال قفقاز،

مهمترین تمايز ناحیه فدرال شمال قفقاز اين است که صنعتی سازی در اين ناحیه در سطح پایینی قرار گرفته است (بنا به اطلاعات سال ۲۰۱۶ تولید صنایع تولیدی این ناحیه نسبت به کل محصولات صنعتی تولید شده در روسیه برابر با ۱.۱٪ می باشد). در این میان در این ناحیه بخش کشاورزی بسیار توسعه یافته است (در همین مدت تولید محصولات کشاورزی نسبت به کل محصولات کشاورزی تولید شده در روسیه در حدود ۰.۸٪ می باشد).

با عنایت به ظرفیت کشاورزی موجود در مرحله آماده سازی راهبرد حاضر، شایسته است که شرایط صادرات محصولات کشاورزی تولید شده در منطقه دریایی خزر جهت صادرات به دیگر کشورها از جمله ایران که در حدود ۲۵ درصد میزان غلات خود را از خارج خریداری می نماید بوجود آید.

در همین حال وجود منابع معدنی فراوان در بخش روسی دریایی خزر و همچنین آمادگی شرکت هایی از جمله شرکت های سهامی عام گازپروم و روس نفت بمنظور سرمایه گذاری در کشف میادین جدید باعث گردید تا به میزان زیادی تولیدات پیشرفته فناوری مرتبط با تصفیه نفت و از جمله تولید پلاستیک و قطران نفت صورت پذیرد. اجرای پروژه های صنعتی در منطقه دریایی خزر باعث می گردد تا فرصت های شغلی جدید و همچنین بنادر جدید صادرات محصولات بوجود آیند.

ناحیه فدرال شمال قفقاز اهمیت مهمی در ساختار مواد غذایی فدراسیون روسیه دارد. در سال ۲۰۱۶ در این ناحیه، تناسب تولید نسبت به محصول برداشت شده در فدراسیون روسیه از جمله ۳۸.۵ درصد در بخش تولید انگور، بیش از ۱۱ درصد غلات، میوه و صیفی جات در حدود ۱۴.۹ درصد و همچنین چغندر قند ۵.۷ درصد بود. روند رو به رشد حجم تولیدات در مجتمع های صنعتی کشاورزی در سالهای اخیر از حد متوسط در روسیه فراتر رفته است (بنا به آمار سال ۲۰۱۶ در این ناحیه در حدود ۶.۱ درصد و در کل روسیه در حدود ۴.۸ درصد).

در ناحیه فدرال شمال قفقاز همچنین توسعه صنایع غذایی از جمله تولید مشروبات الکلی و آبهای معدنی افزایش داشته است. در سال ۲۰۱۶ تولید شامپاین، مشروبات کف دار و شراب در حدود ۴۱ و ۲۳ و ۱۴ درصد افزایش

داشته است. در این میان بنا به آمار کل تولید، این ناحیه مکان سوم را در کشور بعد از ناحیه فدرال جنوبی و در بخش تولید کنیاک و در مکان یکم در تولید آب هایمعدنی در روسیه قرار گرفته است.

ناحیه فدرال شمال قفقاز دارای ظرفیت های توسعه ای تولید دام هم می باشد. در سال ۲۰۱۶ در حدود ۱۲ درصد گوشت و محصولات گوشتی و ذبح دامی نسبت به تولید آن به دست آمده است. در این میان ، در این ناحیه در حدود ۱۲ درصد گاو و ۳۸ درصد گوسفند و بز در مقایسه با کل کشور تولید می شود. چنین تولیدی گویای ظرفیت بالای این ناحیه از نقطه نظر توسعه دامداری و تولید گوشت حلال که در این اواخر شهرت ویژه ای در فدراسیون روسیه و هم خارج از آن یعنی ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس به دست آورده است.

ناحیه فدرال شمال قفقاز دارای امکانات رفاهی ترانزیتی و دارای مکانهای تاریخی و دیدنی بسیاری می باشد به همین دلیل همگرایی آن با مرکز حمل و نقلی دریای خزر می تواند نه تنها امور لجستیکی بلکه امور گردشگری در این منطقه را افزایش دهد. ایجاد مراکز گردشگری امروزی با خدمات رسانی بالا می تواند به افزایش ورود گردشگر به این منطقه موثر باشد ضمن اینکه این ناحیه بعلت داشتن طبیعت منحصر بفرد شمال قفقاز و سواحل دریای خزر بسیار جذاب و دیدنی است.

### جمهوری داغستان

جمهوری داغستان منطقه ویژه ای است که همانند پلی بین استانهای فدراسیون روسیه عضو ناحیه فدرال قفقاز شمالی با دریای خزر و همچنین بین اروپا و آسیا قرار گرفته است. از میان این استان خط اصلی ریلی (کریدور حمل و نقلی شمال جنوب) که یکی از راههای کوتاه در مقایسه با مسیر مشابه که از طریق کشورهای قزاقستان و ترکمنستان است، می گذرد. جاده شماره "پ ۲۱۷ قفقاز" جمهوری داغستان را با دیگر استانهای ناحیه فدرال شمال قفقاز متصل می سازد.

در جمهوری داغستان سطح صنعت بسیار پایین است. اما در سالهای اخیر رشد تولیدات کشاورزی بسیار مشهود می باشد. در این جمهوری و در حال حاضر توسعه ساخت ماشین آلات (از جمله ماشین آلات کشاورزی) صنایع غذایی، ساخت تجهیزات برقی و گرمایی مشاهده می شود.

چشم انداز توسعه اجتماعی - اقتصادی جمهوری داغستان با توسعه لجستیکی و توان بنادر و همچنین با تولید کالاهای صادراتی در ارتباط می باشد.

بندر دریایی ماخاچ قلعه با بنادر حوزه دریایی خزر در ارتباط است و از طریق راه دریایی کشتی رانی با شهر آستراخان و از طریق رودخانه ولگا در محور شمال - جنوب می تواند به دریای سفید، دریای بالتیک، دریای سیاه و دریای مدیترانه ارتباط دارد. همچنین فرودگاه بین المللی "اوی تاش" که ظرفیت جابجایی انبار کارگو آن برابر با ۴۳۹۲ تن در سال می باشد فعالیت می کند. علاوه بر این در سواحل دریایی خزر جمهوری داغستان مناطق خوبی برای توسعه بنادر جدید و پرقدرت امروزی وجود دارد.

از طریق جمهوری داغستان بیشترین جریانهای باری منطقه دریایی خزر می گذرد. نزدیک به ۵۵ درصد بار از طریق بندر ماخاچ قلعه انجام می شود. در این میان ۸۷ درصد باری که از طریق این بندر می گذرد محموله نفت خام است. بقیه ۱۳ درصد شامل ۱۰ درصد غلات و ۳ درصد بار چوب و بسته بندی میباشد.

حجم ذخایر مواد هیدرورکربوری در محدوده جمهوری داغستان و بستر بخش روسی دریای خزر در حدود ۵۰۹ میلیون تن نفت و میعانات گازی و در حدود ۸۷۷ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی است. احیای این ذخایر باعث می گردد تا حجم فرآوری مواد هیدرورکربوری افزایش یافته و ظرفیت صادرات افزایش یابد. با توجه به اینکه انتظار می رود حجم استخراج نفت در دریایی خزر افزایش یابد، امکانات بندر ماخاچ قلعه اجازه می دهد تا حجم بیشتر انتقال از طریق کریدور فراملی شمال - جنوب انجام شود.

علاوه بر این جمهوری داغستان دارای ظرفیت های علمی - فنی و آموزشی است که می تواند شاخه های صنعتی اولویت دار آن توسعه یابند.

در محدوده جمهوری داغستان تعدادی پارک فناوری و پارک های صنعتی تخصصی در بخش طراحی و تولید تجهیزات الکترونی و همچنین ساخت مواد کامپازیتی موجود می باشد.

در این میان ظرفیت تولیدی داغستان به اندازه کافی محدود و دسترسی آن به بازار فروش کم است به همین دلیل یکی از مسائل توسعه آن ایجاد راههای حمل و نقلی مدرن و جدید است.

## استان آستراخان

استان آستراخان موقعیت راهبردی را در منطقه دریای خزر دارد. بندر آستراخان مستقیماً در نزدیکی دریای خزر قرار گرفته است و از طریق راه کanal دریایی داخلی به دریای بالتیک، دریای سیاه، دریای مدیترانه متصل می باشد.

راه جاده ای استانی، از آستراخان به کراسنی یار که در محدوده مرزی با جمهوری قراقستان قرار گرفته است و مرکز این استان را به شهر آتیرا متصل می سازد و راه اصلی "پ ۲۲ خزر" مرکز استان را با شهر ولگاگراد و مناطق مرکزی روسیه متصل می سازد. ارتباطات هوایی از طریق فرودگاه "ناریمانووا" که در مرکز استان قرار دارد، انجام می شود.

در استان آستراخان دو بندر دریایی به نام بندر آستراخان و بندر اولیا وجود دارد. بندر آستراخان دارای اهمیت اساسی در بخش صادرات برخی از اقلام محصولات کشاورزی است. در سال ۲۰۱۶ در حدود ۶۰ درصد غلات صادراتی روسیه به ایران از این بندر حمل و به ایران صادر شد.

بواسطه اینکه این بندر در مکان خوب قرار گرفته است و همچنین بودن راههای ارتباطی جاده ای، ریلی، دریایی و رودخانه ای و هوایی و همچنین حجم بالای ذخایر گوناگون هیدروکربوری در محدوده بستر بخش روسی دریای خزر مشرف به استان آستراخان ، این امکان وجود دارد که در مدت زمان کمی، استخراج و حمل ذخایر نفت و گازی و مواد خام نفتی از این منطقه انجام گیرد.

بخش کشاورزی استان آستراخان توسعه یافته است. این استان بزرگترین صادرکننده محصولات کشاورزی در منطقه جنوب روسیه است و در این میان، مهمترین استانی است که در بخش شیلات در سواحل خزر فدراسیون روسیه بسیار فعال می باشد.

صنایع تبدیلی استان آستراخان شامل شرکتهای سوت و انرژی، مجتمع های ساخت ماشین آلات، صنایع غذایی و مصالح ساختمانی و همچنین کارخانجات ساخت شیشه، چاپخانه و صنایع پزشکی در این استان مشغول بکار می باشد.

شرکت شناور سازی لوتوس اهمیت ویژه ای در بین شرکت ها و کارخانجات تولیدی در این استان دارد و یکی از بزرگترین کارخانجات جنوب روسیه محسوب می گردد. این کارخانه که در آن کادر ماهر با بهترین امکانات فنی مشغول بکار هستند، می تواند مجموعه کامل ماژول های دکل های شناور که برای امور استخراجی و

اکتشافی گاز در محدوده دریایی و اقیانوسی بکار برده می شوند را بسازد. از سال ۲۰۱۶ ساخت شناورهای بزرگ مسافری هم در دستور کار این کارخانه قرار گرفت. اینگونه شناورها می توانند در آینده در سفرهای گردشی دریایی در خزر مورد استفاده قرار گیرند.

در کل و در محدوده استان آستراخان کارخانجات بزرگ و کوچک شناورسازی وجود دارد که می تواند بر اساس برنامه ریزی و در راستای اجرای مفاد این راهبرد بکار گرفته شوند.

علاوه بر این، استان آستراخان جزو استانهای پیشرو روسیه در خصوص تولید گاز طبیعی، گوگرد و فرآورده های نفتی می باشد. توسعه فعال استخراج منابع انرژی در بخش روسی بستر دریایی خزر باعث می گردد تا فعالیت این بنادر در تامین مصالح ساختمانی مورد نیاز ساخت میادین جدید نفتی و گازی مورد استفاده قرار گیرد.

#### جمهوری کالمیکیا (قالموقستان)

جمهوری کالمیکیا در جنوب استان آستراخان و شمال جمهوری داغستان قرار گرفته است. شهر الیستا مرکز این جمهوری بوده که نزدیک مرز استان روستوف می باشد و بندر لagan این جمهوری تنها بندری است که به دریای خزر متصل می باشد و در ۱۰ کیلومتری خط ساحلی قرار گرفته است ولی در حال حاضر بعلت کم آب شدن کanal کشتی رانی در این محدوده عملای آن استفاده نمی شود. با عنایت به سطح پایین صنعتی شدن این جمهوری و سطح پایین تجارت خارجی آن (در سال ۲۰۱۶ حجم صادرات و واردات این جمهوری در حدود یک هزار تن بود)، در حال حاضر بهینه سازی تنها بندر این جمهوری معقولانه نیست.

کشاورزی در این جمهوری شاخص بالای داشته و در سال ۲۰۱۶ در حدود ۲۶.۹ درصد مردمان این جمهوری مشغول به این فعالیت بودند. بخش دامداری در این استان از اهمیت ویژه ای برخوردار است. جمهوری قالموقستان مکان هشتم را از لحظ تعداد راس گاو در روسیه دارد و سهم گوشت تولیدی آن نسبت به کل کشور ۵۰ درصد بیشتر است. با توجه به ظرفیت بالای صادرات فراورده های گوشتی شایسته است که شرایط ویژه ای جهت صادرات گوشت در این جمهوری و ارسال آن به بنادر روسی بررسی گردد.

## ۲. وضعیت امروزی و مشکلات توسعه بنادر روسیه

در حال حاضر در منطقه دریایی خزر تنها بندر ماختچ قلعه است که در فصل زمستان یخ نمی بندد و همه سال ناوبری در آن انجام می شود. در این میان توسعه بنادر روسیه در حوزه دریایی خزر محدود است بعلت اینکه کشتی ها تنها می توانند به ۵ نقطه تردد نمایند. شناور ها می توانند به باکو در آذربایجان، ترکمن باشی در ترکمنستان، اکتاو در قزاقستان و ارزلی و امیر آباد در ایران عزیمت کنند. با توجه به این واقعیت که روسیه با آذربایجان و قزاقستان دارای مرز زمینی می باشد و راههای جاده ای و ریلی توسعه یافته ای دارد و محصول اصلی ترکمنستان که همان نفت خام است از طریق خط لوله نفتی به روسیه می رسد، اکثر بنادر روسیه مبادله کالا خود را بر روی ایران متمرکز کرده اند. تحریم هایی که از سال ۲۰۱۲ بر علیه ایران توسط جامعه بین الملل انجام گرفته است تا حدودی حجم تبادل بار و جابجایی آن در بنادر روسیه، کاهش یافته است. لغو تحریم ها از ایران در سال ۲۰۱۶ نتوانست حجم مبادله کالا را افزایش دهد. علاوه بر این دولت ایران در عرض چهار سال گذشته، سرمایه گذاری قابل توجه ای در مجتمع های تولید فولاد انجام داده است که باعث گردید که مصرف نیاز ایران به فلزات سیاه کاهش ولی تقاضا نسبت به زغال سنگ افزایش پیدا کند که می توان این محصول را از روسیه به آن کشور حمل نمود.

بر اساس آمار تنها یک درصد از کل حجم بار از بنادر روسیه بارگیری می شود. جهت مقایسه می توان به این نکته اشاره نمود که تنها از طریق بنادر دریایی بالتیک تنها ۳۳ درصد حجم بار بصورت دریایی حمل می شود و از طریق بنادر حوزه دریایی آзов و دریای سیاه تنها ۳۴ درصد و از طریق بنادر خاور دور روسیه ۲۶.۱ درصد و از طریق حوزه شمالگان (قطب) تنها ۶.۹ درصد از حجم کل بار دریایی روسیه جابجا می شود.

حجم کل توان بارگیری و باراندازی بنادر روسیه در خزر در حال حاضر تنها ۲۰ میلیون تن در سال است که بیش از نیمی از آن از طریق بندر ماختچ قلعه صورت می گیرد. از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ حجم بارگیری و باراندازی بنادر این منطقه در حدود ۱.۵ برابر یعنی تا ۳۰ درصد کاهش داشته است. مبادله کالا در سال ۲۰۱۶ نزدیک به ۶ میلیون تن بود.

وجود ظرفیت های کمکی اجازه می دهد تا مرحله آماده سازی این راهبرد بر روی سرمایه گذاری در پروژه های زیرساختاری و پروژه های خوش های صنعتی و تولیدی متمرکز گردد و همزمان پروژه توسعه بنادر (پایانه ها) پر عمق جدید در این مناطق مورد بررسی قرار گیرد.

علاوه بر این لازم است که ظرفیت های جدید بندری در منطقه دریایی خزر ساخته شود بعلت اینکه بنادر روسیه در محدوده شهری قرار گرفته اند که این امر باعث محدودیت در بخش توسعه مراکز حمل و نقلی می شود. بنابراین به منظور افزایش مبادله کالا و افزایش تردد مسافران پیشنهاد می گردد محوریت بنادر و فعالیت آنها را با در نظر گرفتن جابجایی کالاهای تخصصی تعیین کرد (با در نظر گرفتن سازوکارهای رقابتی بازار) و در کنار آن خدمات مسافری را هم توسعه داد (مسافرت های دریایی).

### بندر دریایی آستراخان

در بندر دریایی آستراخان ۱۴ ترمینال باری وجود دارد که مجموع ظرفیت آن به ۹۹۳۴.۵ هزار تن در سال می رسد از این میزان در حدود ۲۴۵۰ هزار تن در سال بار فله، بار خشک ۷۳۸۹.۵ هزار تن در سال و ۷.۹۲ هزار عدد بار کانتینری ۲۰ فوتی در سال می باشد.

مساحت محدوده بندر دریایی آستراخان در حدود ۱۸۶.۱۱ هکتار است و مساحت پهنه آبی آن ۵۴.۹۶ کیلومتر مربع. در این میان ۲۷ اسکله به طول کلی ۳۷۲۶.۸۱ متر در این بندر موجود است. در این بندر شناورهایی با آبخور تا ۴.۵ متر و طول ۱۵۰ متر و عرض ۲۰ متر می توانند پهلو گیری نمایند. در زمانهای تعیین شده ای در این بندر از شناورهای یخ شکن جهت تردد ناوی بری استفاده می شود. علاوه بر این، لاپرواژی بصورت مداوم در این بندر انجام می شود.

در محدوده بندر آستراخان انبار هم تعییه شده است. مساحت انبارهای مسقف ۱۲.۶۴ هزار متر مربع و انبارهای روباز در حدود ۲۱۱.۲۹۱ هزار متر مربع می باشد. علاوه بر این در محدوده بندری، تاسیسات ذخیره ای و انبار برای فرآورده های نفتی به حجم ۱۰۵.۶ هزار تن و غلات ۸ به میزان هزار تن موجود است.

مهما ترین ویژگی بندر آستراخان داشتن امکانات لازم جهت بارگیری و باراندازی بارهای خشک می باشد. از ۲۵۹۰.۴ تن کالا که در سال ۲۰۱۶ از طریق این بندر بارگیری شده است، بیش از ۹۸ درصد آن کالای خشک بود که شامل ۲۹.۸ درصد غلات و ۴۱.۸ درصد فلزات سیاه است. در این میان، حجم غلات در مدت ۵ سال گذشته ۶ برابر شد و به ۷۶۲.۳ هزار تن در سال رسید ولی حجم جابجایی فلزات سیاه در مدت ۵ سال گذشته در حدود ۳.۵ برابر کمتر شد و به میزان ۱۰۶۶.۸ هزار تن رسید. هر دو شاخص اشاره شده بعلت تغییر در اقتصاد ایران بوده است که خود گویای سهم تاثیر گذار این کشور در فعالیت کاری بنادر روسی دریایی خزر است.

در سال ۲۰۱۶ در بندر آستراخان در حدود ۸۲.۶ درصد از کل جابجایی کالا مربوط به بخش صادرات غلات، فلزات سیاه و چوب بود. حجم کالاهای ترانزیتی در حدود ۳۶.۶ هزار تن بود که بیشتر آن هم متعلق به کالاهای خشک بود. سهم واردات و کابوتاز هم در حدود ۸ درصد بود.

### بندر دریایی اولیا

مساحت محدوده بندر دریایی اولیا در حدود ۳۲۴.۸۴ هکتار و مساحت پهنه آبی آن ۵۳.۱۲ کیلومتر مربع می باشد.

در این بندر در حدود ۱۲۵ اسکله به طول ۱۸۷۷.۴ متر درازا وجود دارد که توان بارگیری آن ۴.۳۷ میلیون تن است. بنا به آمار مورخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ تنها از ۷ اسکله این بندر (اسکله ۱ تا ۵ و اسکله ۷) به طول ۱۱۲۳ متر که توان جابجایی آن ۲.۴۲ میلیون تن کالا را داشت، بکار گرفته شده ولی عملاً در حدود ۰.۱۹ میلیون تن کالا جابجا گردید.

تنها یک شرکت اپراتور در پایانه ترمینال مشغول بکار می باشد (شرکت سهامی بندر تجاری دریایی اولیا). حجم جابجایی کالا در سال ۲۰۱۶ در حدود ۱۹۷.۶ هزار تن بود که این بندر کمترین شاخص را در بین بنادر روسی دریای خزر دارد. بیشترین حجم کالای جابجا شده در این بندر در سال ۲۰۱۶ مربوط به بخش صادرات بوده که در حدود ۹۱ درصد یعنی ۱۸۰.۵ هزار تن بوده و بیشتر سهم کالاهای خشک می باشد. کالاهای وارداتی تنها ۹ درصد از جابجایی بار را تشکیل داد.

این بندر هم تحت تاثیر تغییرات اقتصادی ایران قرار گرفته است. در سال ۲۰۱۱ در حدود ۸۰ درصد یعنی ۴۴۸.۹ هزار تن جابجایی کالا مربوط به فلزات سیاه بود در حالیکه در سال ۲۰۱۶ جابجایی فلزات سیاه در این بندر عملاً انجام نشد. در حال حاضر ۸۰ درصد جابجایی کالا به میزان ۱۶۴.۵ هزار تن در بندر اولیا مربوط به غلات و فرآورده های آرد شده آن تعلق دارد در حالیکه در سال ۲۰۱۱ سهم این گونه کالاهای در حدود ۰.۳۵ درصد از حجم کل بود. در کل این ارقام گویای این واقعیت است که میزان جابجایی کالا کاهش یافته است اگرچه پایانه های روبروی غلات در سال ۲۰۱۲ اجازه داد تا کاهش شدید جابجایی کالا در این بندر حذف گردد.

بندر اولیا تنها بندری است در منطقه دریایی خزر که در داخل شهر قرار نگرفته است. به همین دلیل توسعه بندر می بایست در جهت اقدامات مربوط به افزایش استفاده موثر از توان قدرتی موجود بندر باشد.

بر اساس برنامه های کلی فدرال تحت عنوان " توسعه نظام حمل و نقل روسیه (از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱) که توسط مصوبه شماره ۸۴۸ مورخ ۵ دسامبر ۲۰۰۱ تحت عنوان " برنامه کلی فدرال توسعه نظامی حمل و نقل روسیه (از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱)" به تصویب رسید، نوسازی و ساخت واحدها و تاسیسات زیرساختاری بندر اولیا از جمله ساخت تاسیسات با مالکیت فدرال و تخصصی نمودن پایانه های بندری و ساخت فاز دوم آن باعث رشد ظرفیت جابجایی کالا در این بندر خواهد شد.

بنا به مصوبه های دولت فدراسیون روسیه از جمله مصوبه شماره ۱۲۴۳ مورخ ۱۲ اکتبر ۲۰۱۷ تحت عنوان " اجرای تمهیدات فدرال بر اساس برنامه های کلی بخش های جدایانه دولتی" و اقدامات مربوط به اجرای برنامه های کلی فدرال تحت عنوان " توسعه نظام حمل و نقل روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ ) که توسط مصوبه شماره ۸۴۸ مورخ ۵ دسامبر ۲۰۰۱ تحت عنوان " برنامه کلی فدرال توسعه نظام حمل و نقل روسیه (از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱)" به تصویب رسید، بعد از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۸ این برنامه ها در چارچوب برنامه های دولتی تحت عنوان "نظام توسعه حمل و نقل" از جمله مجموعه برنامه های دولتی بر اساس مصوبه شماره ۱۹۵۰ مورخ ۱۱ نوامبر ۲۰۱۰ دولت فدراسیون روسیه اجرایی خواهد شد.

### بندر دریایی ماخاچ قلعه

ظرفیت جابجایی کالا از پایانه های بندر ماخاچ قلعه در حدود ۱۱ میلیون تن در سال است. در محدوده بندر یک شرکت اپراتور به نام شرکت سهامی بندر تجاری ماخاچ قلعه فعالیت می نماید.

مساحت محدوده بندری در حدود ۵۹.۳ هکتار است و مساحت پهنه آبی بندر در حدود ۵.۵۸ کیلومتر مربع است. در این بندر در حدود ۲۰ اسلکه وجود دارد که درازای کلی آن ۲۱۱۳ متر است. این بندر دارای انبارهای مسقف و رو باز است. علاوه بر این، بمنظور تسهیل خدمات رسانی به شرکتهای حمل و نقل کننده غلات، انبار غله این بندر با ظرفیت ۱۸ هزار تن فعال می باشد. در این بندر کالای خشک توسط شناورهای ۱۵۰ متری و آبخور ۴.۵ متر و کالای فله توسط شناورهایی که آبخور آنها ۶.۵ متر پهلو گیری می کنند.

در حال حاضر بندر ماخاچ قلعه یکی از بنادر شلوغ روسیه در این منطقه محسوب می گردد و در حدود ۳۰ درصد از ظرفیت کل بندر استفاده می شود. یکی از مهمترین ویژگیهای این بندر این است که کالاهای فله ای در حدود ۵۱.۶ درصد آن فعالیت آن را به خود اختصاص داده است. در صورت رشد حجم جابجایی کالا، لازم است ظرفیت جابجایی آن مورد بررسی قرار گیرد. جابجایی فلزات سیاه در

این بندر همانند بندر اولیا از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ کاهش یافته است (از ۲۷۰ هزار تن به ۳۴.۵ هزار تن) ولی در این میان حجم جابجاگی غلات افزایش یافته است (از ۵۱ هزار تن به ۳۲۲ هزار تن) که مساحت انبارهای غلات در این بندر باید افزایش یابد.

یکی از ویژگیهای مهم این بندر تخلیه و بارگیری نفت است که در سال ۲۰۱۶ در حدود ۲.۸ میلیون تن یعنی ۸۷ درصد از کل ظرفیت این بندر را به خود اختصاص داده بود. بخش بزرگی از نفت بصورت ترازویت جابجا گردید. لوله نفتی ماخاچ قلعه به نوورووسیسک (در کنار دریای سیاه) اجازه می‌دهد که بیشتر ظرفیت نفتی که از ترکمنستان و قزاقستان وارد می‌شود توسط این خط لوله انتقال یابد. با توجه به کاهش انتقالات کالاهای خشک از این بندر، راهبرد حاضر در نظر دارد که در محدوده بارگیری کالاهای خشک این بندر، پایگاه ناوگان دریایی نظامی فدراسیون روسیه را مستقر سازد که این امر باعث افزایش استقرار نیروی دریایی می‌شود و بدین ترتیب قدرت دفاعی روسیه در منطقه دریای خزر بیشترمی شود.

توسعه بندر از لحاظ مساحتی محدود است، بعلت اینکه اطراف بندر سازه‌های شهری ساخته شده اند و عملای زمین خالی جهت توسعه بندر که در مالکیت دولت باشد وجود ندارد. علاوه بر این مشکلات مشابهی با توسعه راههای موصلاتی که بسمت بندر می‌رسند وجود دارد و بعلت شلوغ بودن تردد در این جاده‌ها که اکثراً از میان شهر می‌گذرند، رشد جریان‌های کالایی در نظر گرفته نشده اند. همچین در حال حاضر در پهنه آبی بندر ماخاچ قلعه برخی محدودیت‌های طبیعی هم وجود دارد که اجازه نمی‌دهد تا شناورهای سنگین وزن در این بندر پهلو گیری نمایند.

### کanal ولگا - کاسپیسکی

کanal ولگا - کاسپیسکی یکی از مهمترین قسمتهای اتصال دهنده رودخانه ولگا به دریای خزر محسوب می‌گردد که در عین حال بعنوان یک شریان حمل و نقلی محسوب می‌گردد و ناوبری را به همه شناورهای باری که از مسیر بندر آستراخان و اولیا تردد می‌نمایند را امکان پذیر می‌سازد. طول آن ۱۸۸ کیلومتر است و عمق آن ۴.۲ متر است. سه شناور یخ شکن وضعیت ناوبری فعلی را در طول سال مهیا می‌سازند. مشخصات فنی این کanal باعث شده است که عبور و مرور و ناوبری شناورها از بندر آستراخان و اولیا در این مسیر فعلی باشد و بدین ترتیب در حدود ۱۴.۳ میلیون تن کالا در سال جابجا گردید.

## تجزیه و تحلیل وضعیت جاری گردن کالا در بنادر روسی منطقه دریای خزر

جابجایی کالا از طریق بنادر روسی بستگی به عوامل خارجی از جمله وضعیت اقتصادی درایران دارد. همچنین دستیابی به میادین نفتی و گازی و ساخت خطوط لوله نفتی توسط شرکتهای نفتی قزاقستان و ترکمنستان از جمله این عوامل هستند. در سال ۲۰۱۰ جابجایی کالا از طریق بنادر آستراخان، اولیا و ماخاج قلعه در حدود ۱۰.۹ میلیون تن در سال بود که در سال ۲۰۱۶ این رقم در حدود ۶ میلیون تن شد. در این میان اقتصاد منطقه چهار تغییرات بزرگی بوده است که وضعیت آن بستگی به روند آتی حجم تبادل کالا دارد.

## جابجایی کالاهای خشک

دو بندر روسی آستراخان و اولیا در منطقه دریای خزر بصورت عمده مشغول به فعالیت و جابجایی کالای خشک می باشند که عموماً این کالاهای سمت ایران ارسال می شوند. در این میان در اقتصاد ایران هم اکنون توسعه صنایع فولاد به سرعت در حال توسعه است که در نتیجه آن واردات فلزات سیاه به این کشور کاهش یافته است. اگر در سال ۲۰۱۰ از طریق این بنادر در حدود ۵ میلیون تن فلزات و یا به عبارت دیگر در حدود ۷۹ درصد کل جابجایی صورت گرفته مربوط به این بخش بود، اما در سال ۲۰۱۶ این شاخص تنها در حدود ۱۱۰۷.۹ هزار تن یا در حدود ۱۸.۴ درصد کل جابجایی کالا بود. در این میان جابجایی غلات تقریباً ۴ برابر شد یعنی از ۳۰۷ هزار تن به ۱۲۵۸.۹ هزار تن رسید و عملای جبران جابجایی کمبود کالای خشک توسط غلات انجام شد.

در همین راستا نیاز ایران و کشورهای همسایه آن یعنی افغانستان و عراق به غلات افزایش یافت و تقاضا در این بازار شدت گرفت. جمعیت این سه کشور در حال رشد است و نیاز متوسط به غلات و مصرف سرانه آن نسبت به شاخص عمومی جهانی افزایش یافته است (بیش از ۱۵۰ کیلوگرم به ازای هر نفر در سال). مجموع جمعیت این سه کشور در سال ۲۰۳۰ از ۱۵۰ میلیون به ۱۸۶ میلیون خواهد رسید و میزان تولید غلات در این کشورها بعلت کمبود در آبیاری محدود خواهد شد (۱۷ میلیون تن در سال). کمبود غلات در این کشورها اجتناب ناپذیر است و این کمبود در حال افزایش است و تا سال ۲۰۳۰ امکان دارد تا ۱۰ میلیون تن در سال برسد.

با عنایت به اینکه مجموع ظرفیت های بنادر روسی در بخش صادرات غلات در حدود ۱.۵ میلیون تن در سال است با توجه به میزان اشباع آنها نیازمند به ساخت ظرفیت های جدید است. در این رابطه مقتضی

است که برخی از ظرفیت های موجود بر اساس برنامه های آتی تخصصی تر شده و با توجه به کاهش تقاضا نسبت به صادرات فلزات سیاه تبدیل به امکانات بیشتر جهت صادرات غلات، مورد استفاده قرار گیرند.

در این زمینه می توان به وارد نمودن بندي در قراردادهای تسهیل وام دولتی بین روسیه و ایران اشاره نمود و از فلزات روسیه در احداث زیرساخت های مقتضی در این موافقت نامه ها از جمله به ساخت فازهای جدید نیروگاهی اتمی بوشهر با بکارگیری فلزات روسی اشاره نمود.

### کالاهای فله ای

تقریبا همه کالاهای فله ای منطقه دریای خزر را نفت خام تشکیل می دهد. بخش اعظم آن (۲۰۱۶) میلیون تن و یا ۱۰۰ درصد در سال (۲۰۱۶) از طریق بندر ماخاچ قلعه جابجا گردید که در آن ظرفیت هایی از قبیل انبار نفت، پایانه نفتی و بندر نفتی وجود دارد. ولی بارگیری نفت از طریق بندر ماخاچ قلعه سالانه کاهش می یابد. در سال (۲۰۱۲) این رقم در حدود ۵.۲۷ میلیون تن بود و در سال (۲۰۱۶) دو برابر کاهش داشته است.

علت کاهش آن جابجایی نفت بوسیله خط لوله نفتی می باشد. در سال (۲۰۱۷) ۸۷ درصد جابجایی های بندر ماخاچ قلعه مربوط به نفت بوده است که امکان اینکه این روند به صفر برسد وجود دارد. علت آن قوانین و مطالبات جدید نسبت به میزان گوگرد در نفت است که از طریق باکو به تیخورتسک وارد می شود.

برخی از میادین نفتی، در بخش مرکزی دریای خزر قرار گرفته اند که حجم ذخیره آنها ۳۱۴ میلیون تن نفت است و برای انتقال نفت این میادین می توان از ظرفیت های بندر ماخاچ قلعه استفاده کرد. بعلت اینکه تاکنون خط لوله نفتی در این قسمت ساخته نشده اند. این پیش بینی تا سال (۲۰۲۵) خواهد بود و این میادین در بازه زمانی بین ۷ تا ۹ سال به بهره داری خواهند رسید.

از جمله ظرفیت های جابجایی کالا می توان به ارسال نفت و فرآورده های نفتی به ایران اشاره نمود که علی رغم اینکه این کشور جزو ده کشور برتر صادرکننده نفت است، علاقمند به معاملات سوپ نفت به شمال این کشور و تحويل این حجم در بنادر جنوبی است. معاملات سوپ می تواند ظرفیت پایانه های نفتی و سیستم بارگیری را تامین سازد.

دورنمای توسعه انتقال نفت از طریق بندر ماخاچ قلعه بستگی به اجرای راهبردهای صنعتی دولتی و همچنین برنامه های توسعه شرکت های نفتی که در دریای خزر مشغول به استخراج می باشند دارد.

## جابجایی کالا از طریق کانتینر

یکی از روش های انتقال کالا استفاده از فناوری جابجایی کانتینری کالا است. رشد تجارت کانتینری با هند و ظرفیت توسعه تجارت کانتینری با ایران دارد باعث می گردد که این بخش از ظرفیت های بالایی برخوردار باشد. در حال حاضر حجم ظرفیت جابجایی کانتینری میزان بسیار کمی از جابجایی کلی بنادر روسیه را شامل میگردد (در حدود نزدیک به ۶۰ درصد از ۲۸.۴ هزار تن در سال ۲۰۱۶) ولی با توجه به رشد ظرفیت کاری با هند و ایران این بخش رشد قابل توجهی خواهد داشت.

در سال ۲۰۱۶ در حدود ۱۲۴ هزار کانتینر بیست فوتی بین هند و روسیه جابجا شده است که این رقم در مقایسه با سال ۲۰۱۳ در حدود دو برابر افزایش داشته است.

در حال حاضر ظرفیت های موجود بنادر روسیه در دریای خزر قابلیت رقابت پذیری و همچنین زیرساخت های مورد نیاز جهت انتقال و جابجایی کانتینر را ندارد.

## آنالیز ظرفیت جابجایی راههای جاده ای عمومی مرتبط با بنادر حوزه دریای خزر و اتصال آن به راههای اصلی فدراسیون روسیه

در حال حاضر نزدیک به ۲۶ درصد جابجایی کالای خشک از بنادر روسی از طریق جاده انجام می شود. غلات مهمترین کالایی است که توسط وسایط نقلیه کامیونی به سمت بنادر روسی انتقال می یابند. در آینده و تا سال ۲۰۳۰ در نظر است که این میزان جابجایی از یک میلیون تن به ۲ تا ۲.۵ میلیون تن برسد.

امتداد راههای جاده ای فدرال قابل استفاده در منطقه دریای خزر در حدود ۱۴۷۶ کیلومتر است که از این تعداد ۹۱.۷ درصد آسفالت است. از لحاظ رده بندی این جاده ها در رده دوم و سوم قرار دارند که میزان شلوغی ترافیک جاده ای در آنها در حدود ۷۰٪ می باشد و شاخص آن در داخل استان ۰.۳۸ می باشد.

در سال ۲۰۱۶ حجم کالای جابجا شده از طریق جاده به سمت سه بندر حوزه دریای خزر، نزدیک به ۷۹۱.۲ هزار تن بود که نسبت به سال گذشته در حدود ۱۰ درصد کاهش داشت. در این میان از این بنادر و از طریق جاده در حدود ۱۱۶.۸ هزار تن کالاهای مختلف ارسال شده است که نسبت به سال ۲۰۱۵ در حدود ۲۲ درصد کاهش نشان می دهد. حجم کل جابجایی کالا توسط وسایط نقلیه جاده ای به مقاصد بندری دریای خزر با ۱۲ درصد کاهش به ۹۰۸ هزار تن در سال ۲۰۱۶ رسید. این رقم در سال ۲۰۱۴ در حدود ۱۰۲۹.۶ هزار تن بوده است.

ظرفیت جابجایی در جاده های اصلی مناسب و قابل رشد می باشد، اما ضمن بررسی مشاهده شده است که برعی از قسمت های آن دارای مشکلات هستند که باعث کندی تردد در نواحی ساحلی دریای خزر می گردد بویژه مسیرهایی که به سمت بنادر دریایی خزر منتهی می شوند. در وهله اول صحبت بر سر جاده های فدرالی ۲۱۵ محور آستراخان - کوچوبی - کیزلیار - ماجراج قلعه است که در حدود ۵۲۶ کیلومتر طول دارد و از این مقدار تقریباً ۱۱۰ کیلومتر آن آسفالت نشده است.

علاوه بر این، در این محور افزایش ظرفیت تردد وجود دارد اگرچه در کل شلوغی تردد در این محور در حدود ۶۰ درصد ظرفیت آن است. در همین زمینه لازم است تمهیدات لازم به منظور احداث راه آسفالتی بر اساس آیین نامه های اجرایی انجام شود.

از جمله محورهای پر تردد در این ناحیه می توان به محور فدرال قفقاز ۲۱۷، محور ام ۴ دون، مسیر ولادی قفقاز - گروزنی - ماجراج قلعه با مرز جمهوری اذربایجان اشاره نمود که طول آن ۲۷۹.۹ کیلومتر است. در حال حاضر ظرفیت آن کامل شده است و ظرفیت تردد آن به ۱۰۰ درصد رسیده است. به همین خاطر پروژه ساخت و نوسازی این خطوط جاده ای در حال انجام است. علاوه بر این پروژه احداث و نوسازی جاده " ۲۲ خزر " که شهرهای مسکو - تامبوف - ولگاگراد و آستراخان را به هم متصل می سازد در حال انجام است.

فصل برداشت محصول باعث می گردد تا محورهای بزرگ از جمله محور جاده ۲۱۷ قفقاز، جاده ام ۴ دون و جاده ۲۲ و جاده ۲۱۶ که جابجایی کالا از بنادر دریای خزر توسط این جاده ها انجام می شود شلوغ باشد. این شلوغی باعث خرابی کیفیت جاده می شود که نیازمند به انجام تعمیرات و تغییرات اساسی است. در حال حاضر این جاده ها در چارچوب برنامه های کلی فدرال تحت عنوان توسعه نظام حمل و نقلی از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ در حال بهینه سازی است. در این میان رشد جابجایی کانتنری از طریق بنادر روسی و انتقال آن از طریق جاده ای باعث شلوغی تردد در این جاده ها شده که در این صورت نیازمند به ضرورت گسترش جاده های اشاره شده است.

## آنالیز ظرفیت زیرساخت های عمومی ریلی که بنادر حوزه دریای خزر را با شبکه اصلی ریلی فدراسیون روسیه متصل می سازد

راه آهن یکی از شکلی های اصلی حمل و نقل است که ۴۸ درصد از کل بار را به بنادر روسی حوزه دریای خزر بدون احتساب خطوط لوله ای منتقل می سازد. نزدیک به ۵.۲ درصد از کل راه آهن روسیه متصل به بنادر دریای خزر هستند که طول آن ۴۵۰۰ کیلومتر می شود. خطوط ریلی استراخان و جمهوری داغستان توسعه یافته ترند. در سال ۲۰۱۶ در استان آستراخان در حدود ۶.۹ میلیون تن کالا و در جمهوری داغستان در حدود ۷.۸ میلیون تن کالا توسط خطوط ریلی جابجا شده است. در جمهوری قالموقستان خطوط ریلی توسعه کمتری دارد و عملای جابجایی کالا از طریق ریلی انجام نمی شود.

در سه بندر حوزه دریای خزر انتقال کالا توسط راه آهن به خوبی انجام می شود. در سال ۲۰۱۶ حجم کالای جابجا شده توسط راه آهن در حدود ۱۱۷۵.۸ هزار تن بود که نسبت به مدت مشابه در سال قبل در حدود ۷ درصد افزایش داشت. در این میان ارسال کالاهای وارداتی از طریق ریلی عملای انجام نشد و در طول سال مقدار آن برابر با ۰.۱ هزار تن بود.

در حال حاضر بیشترین تردد مسیرهای ریلی مربوط به مبادی ورودی بنادر هستند و شلوغی تردد زیرساختهای ریلی در این بنادر نزدیک به ۹۱ درصد است. از بخش هایی که تردد در آنها شلوغ است می توان به بخش ریلی کنار رودخانه ولگا، مسیر ریلی شهر آستراخان به سمت مرکز روسیه و به سمت راه آهن شمال قفقاز که با شهر ماخاج قلعه و دیگر مراکز استانی فدراسیون روسیه در ناحیه فدرال شمال قفقاز متصل می شوند.

مسیرهای در راه آهن شمال قفقاز وجود دارد که شلوغی در برخی از جاهای آن به بیش از ۱۰۰ درصد می رسد. از جمله قطعه کوشفکا به لیسکی ۱۳۷ درصد شلوغی دارد، مسیر تیخورتسکایا به تومراک نزدیک به ۱۲۱ درصد شلوغی دارد. در منطقه رودخانه ولگا چند قطعه ریلی وجود دارد که قابلیت تردد آن نزدیک به ۱۰۰ درصد است (قطعه ورخنی باسکونچوک به اورباخ نزدیک به ۹۹ درصد و قطعه ورودی ولگاگراد ۹۸.۳ درصد)

در حال حاضر شرکت سهامی راه آهن روسیه در حال اجرای برخی از پروژه هایی است که بمنظور افزایش تردد در شبکه های ریلی در نظر گرفته شده اند. از جمله می توان به ورودی های دریای خزر اشاره نمود که قرار است تا سال ۲۰۲۰ اجرایی شوند. اجرای این پروژه در دو مرحله صورت خواهد گرفت. در مرحله اول ساخت دو شاخه در قطعه تروپنایا به آختوبا در حدود ۱۲۶.۳ کیلومتر که این

مسیر با در نظر گرفتن ایستگاهها و ساخت پل بر روی رودخانه آختوبا انجام خواهد شد. در مرحله دوم برقی سازی قطعه تروبنیا به آکسارایسکایا انجام خواهد شد. اجرای این پروژه ها می تواند ورودی به بنادر را تسهیل و ظرفیت های تازه ای برای رشد و جابجایی کالا انجام دهد.

### آنالیز شناورهای تجاری در دریای خزر

بنا به اطلاعات آماری کشتی رانی دریایی روسیه، در منطقه دریایی خزر در حدود ۴۲۲ کشتی به ثبت رسیده اند (۱۵۹) فروند متعلق به فدراسیون روسیه، ۱۸۹ متعلق به آذربایجان، ۵۶ فروند متعلق به قراقستان و ۱۸ فروند متعلق به ترکمنستان. از این تعداد ۸۵ کشتی برای جابجایی کالاهای عمومی، ۲۰ شناور پژوهشی و تحقیقی، ۱۳ شناور حمل مواد نفتی و معدنی، ۳۰ شناور مسافری دریایی، ۱۰ شناور ماهیگیری، ۶ شناور لایروب پاتیل دار، ۷۵ تانکر نفت کش، ۱۳ شناور فله ای، ۷۳ کشتی یدک کش، ۱۰ کشتی حمل بار و مسافر، ۴۱ کشتی پشتیبانی و ۴۶ کشتی غیره موجود است.

حجم موجود بار می تواند توسط ناوگان موجود و نفت کش ها جابجا شوند. علاوه بر این با احتساب برنامه های افزایش جابجایی کالا، توسعه جابجایی کانتینری و همچنین ساخت ظرفیت های جدید بندری نیاز ویژه به ساخت کشتی ها و شناورهای کانتینری و عمیق رو را افزایش داده است. علاوه بر این در منطقه دریایی خزر در حال حاضر هیچگونه کشتی مسافربری پیشرفته و مناسب موجود نیست و تنها ۴ شناور با قابلیت لایروبی در ناوگان رسمی فدراسیون و با پرچم روسیه تردد می کنند (۳ شناور در بندر آستراخان و یک شناور در بندر ماحاچ قلعه). در هنگام ساخت بنادر پر عمق دریایی (پایانه استفاده از کشتی های لایروبی که در کارخانجات کشتی سازی روسیه ساخته می شوند در نظر گرفته شده است. اجرای این راهبرد نیازمند به لایروبی و گودبرداری پهنه آبی بنادر، احداث اسکله های جدید و پایانه های بندری است که به نوبه خود می تواند از لحاظ کمیتی همه گونه اشکال شناور را که قرار است در کارخانجات کشتی سازی روسیه ساخته شود تامین سازد. نیازمندی به ساخت گونه های مختلف (حمل و نقلی، مسافری، یدکی و گودبرداری و غیره) کشتی و شناور به شکل قابل توجه نیازمندی های مربوطه را با بکارگیری از ظرفیت های کشتی سازی استان آستراخان، تامین می سازد.

### III سناریوی دورنمای توسعه بنادر روسیه در حوزه دریای خزر

#### چشم انداز رشد جابجایی کالا در بنادر دریایی روسیه و کشورهای ساحلی دریای خزر

رشد جابجایی کالا در بنادر روسی وابسته به فرآیندهای اقتصادی دیگر کشورهای ساحلی دریای خزر از جمله ایران، قزاقستان و ترکمنستان دارد. علاوه بر این چشم انداز رشد جابجایی کالا مرتبط با توسعه همکاریهای تجاری با هند و کشورهای حوزه خلیج فارس است. با توجه به این وابستگی و این که شرایط تجارت خارجی باعث افزایش ظرفیت بنادر روسی خواهد شد در اینجا سه سناریوی مبنایی، محافظه کارانه و خوش بینانه وجود دارد.

در حالت سناریوی محافظه کارانه باید انتظار داشت که حجم جابجایی فلزات از طریق بنادر کاهش خواهد یافت و حجم جابجایی غلات با توجه به کمبود ظرفیت‌های موجود میزان کمی رشد خواهد داشت. با این حال ظرفیت موجود نمی‌تواند این کمبود را جبران سازد. در خصوص ممنوعیت استخراج نفت با درصد گوگرد فراوان و انتقال نفت از طریق خطوط لوله نفتی ماخاچ قلعه به بندر نوروسیسک دریای سیاه، حجم جابجایی نفت کاهش خواهد یافت و معاملات سوپ در خصوص ارسال نفت انجام نخواهد شد. در این میان رشد تجارت کانتینری کالا با هند و دیگر کشورها از طریق ایران در حد محدود و بر اساس طول کانتینرها محدود خواهد ماند. در هنگام تحقق گرفتن سناریوی محافظه کارانه حجم انتقال نفت از طریق بندر ماخاچ قلعه تا سال ۲۰۲۵ به صفر خواهد رسید.

در خصوص سناریوی مبنایی باید گفت که رشد ارسال نفت از ترکمنستان و قزاقستان تا دو میلیون تن در سال و اینکه با ایران امکان انعقاد قراردادهای سوپ نفت تا حجم یک میلیون تن وجود خواهد داشت، امکان پذیر است. پیش‌بینی شده است که استخراج از میادین مرکزی روسیه که تا دو میلیون تن نفت در ۲ سال اول برداشت شود. در صورت اجرا شدن این سناریو، بارگیری پایانه‌های نفتی تا سال ۲۰۲۵ به میزان ۵ میلیون تن در سال خواهد رسید.

در چارچوب این سناریو، رشد جابجایی کالاهای خشک از طریق شناورهای سبک و از طریق بندر استراخان و اولیا و از طریق راههای دریایی رودخانه‌ای صورت خواهد گرفت. جابجایی کالا از طریق شناورهای سنگین هم در صورت اجرایی شدن پروژه ساخت بنادر پر عمق و انجام ناپذیر بودن این بنادر دریایی (پایانه) با ترمینال

های کانتینری و رشد جابجایی کانتینر بیست فوتی تا ۲۰۳۰ عدد تا سال ۲۶۵۰۰۰ امکان پذیر است. در هنگام ایجاد بنادر جدید پر عمق (پایانه) پیشنهاد می‌گردد تا از کشتی‌های لایروب و گودبردار که در کارخانجات روسیه ساخته می‌شوند بکار گرفت. همچنین ایجاد انبارهای غلات و انبارهای نگهداری از روغن خوراکی در این بندر پیشنهاد می‌گردد. دورنمای حجم صادرات غلات از طریق بنادر روسی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ به ۷ میلیون تن در سال برسد. حجم مشابهی در بخش جابجایی کالاهای خشک هم پیش‌بینی می‌شود. در این میان توسعه شناور سازی، ساخت ترمینال‌های مسافری به منظور توسعه گردشگری دریایی و رودخانه‌ای در نظر گرفته خواهد شد.

در صورت اجرایی شدن سناریوی خوش‌بینانه باید گفت که رشد ارسال نفت از قزاقستان و ترکمنستان تا سال ۲۰۲۵ به میزان ۴ میلیون تن افزایش خواهد داشت و پس از استخراج میادین مرکزی نفتی و همچنین با انعقاد قراردادهای نفتی سوپاپ با ایران تا حد ۲ میلیون تن نفت، وضعیت رونق پیدا خواهد کرد. در این حالت میزان بارگیری ترمینال‌های نفتی بندر ماحاج قلعه تا سال ۲۰۲۵ نزدیک به ۱۰ میلیون تن خواهد رسید.

جابجایی کالای کانتینری در این حالت و تا سال ۲۰۳۰ به تعداد ۳۰۰ هزار عدد کانتینر بیست فوتی خواهد رسید ضمن اینکه ایران وارد سازمان تجارت جهانی و یا اتحادیه اقتصادی اورپا خواهد شد و در این صورت باید تمهیدات لازم جهت فروش کالاهای تولید روسیه در محدوده ایران در نظر گرفته شود.

برنامه‌های مربوط به ساخت و توسعه فعال بندر جدید دریایی که در سناریوی مبنایی به آن اشاره گردید، با رشد جابجایی بار سبک و همچنین فعال سازی جابجایی رودخانه‌ای دریایی و گردشگری تفریحی دریایی رونق خواهد یافت.

عوامل خارجی هم می‌توانند تأثیرات مثبت و منفی را بر روی سناریوهای فوق داشته و بر اساس این عوامل یکی از سناریوهای اشاره شده اجرایی خواهد شد.

## دورنمای وضعیت بنادر دریایی روسیه در جابجایی کالا با هند از طریق ترانزیت با ایران

در حال حاضر جابجایی کالا بین روسیه و هند در حال توسعه می باشد. قیمت ارسال یک کانتینر بیست فوتی از طریق مسیر بندر نووروسیسک - بوسفر - کanal سوئز - هند تقریباً برابر قیمت ارسال آن از طریق روسیه ایران هند می باشد اما از لحاظ زمانی چهار روز زودتر به مقصد می رسد که هزینه های حمل و نقلی را به مراتب کاهش خواهد داد.

استفاده از کشتی های کانتینر بر روسی از طریق دریای خزر به مراتب هزینه های ارسال را کمتر خواهد کرد. بکاربری چنین شناورهایی با بوجود آمدن بنادر جدید پر عمق(پایانه) امکان پذیر خواهد بود.

علاوه بر این بمنظور انتقال سریع و موفق جابجایی کالا از طریق قلمرو ایران مفروض به صرفه خواهد بود موافقت نامه تعریف واحد و همچنین اجرای پروژه متناسب و متقابل ترمینال کانتینری دریایی با طرف ایرانی منعقد گردد.

با توجه به عوامل اشاره شده فوق می توان نتیجه گرفت که جابجایی کانتینری کالا بین روسیه و هند از طریق منطقه دریای خزر و در ادامه از طریق ترانزیت از قلمرو ایران یکی از محورهای آینده خواهد بود و برای اجرای این ضروری است برخی تمهیدات از جمله ساخت بنادر جدید پر عمق (پایانه) در نظر گرفته شود. در این میان اجرای آنها می تواند مسیر های رقابتی تجاری جدیدی و همچنین تحکیم ارتباطات تجاری و اقتصادی روسیه با کشورهای همسایه از طریق مرزهای شمالی و جنوبی و تحکیم موضع کشور در صحنه های جهانی شود.

در سال ۲۰۳۰ جابجایی کانتینری بین روسیه و هند می تواند تا ۴۶۱ هزار عدد کانتینر بیست فوتی افزایش یابد که ۴۰ درصد این تعداد می تواند از طریق بنادر روسیه جابجا شوند.

## ۱۷ مسائل اولویت دار و روش‌های دستیابی آنها در چارچوب توسعه بنادر روسیه و همچنین ساخت ناوگان جدید شناورهای روسی در حوزه دریای خزر

توسعه اقتصادی کشورهای حوزه دریای خزر و در وهله اول ایران، امکان افزایش جابجایی کالا از طریق بنادر روسیه و در آینده رشد شاخص‌های اقتصادی را افزایش خواهد داد. در این میان توسعه اقتصادی باید با توسعه اجتماعی همراه باشد و بتواند کیفیت و سطح زندگی شهروندان روسی در منطقه دریای خزر را فراهم آورد.

برای آنکه بتوان نظام توسعه این محدوده را شروع کرد می‌بایست نه تنها جابجایی کالا افزایش یابد بلکه ساخت وسایط نقلیه مورد نظر و مجموعه اقدامات اجرایی که در آینده بتواند سطح زندگی این استانها را افزایش دهد فراهم نمود.

در چارچوب این راهبرد مجموعه اقداماتی از قبیل ایجاد توسعه مکانهای تقدم یافته در منطقه دریای خزر که بتواند از طریق بنادر موجود و بنادری که در آینده احداث خواهد شد امور صادرات شود. حمایت از پژوهه‌های سرمایه‌گذاری متقضی می‌تواند در چارچوب برنامه‌های دولتی فدراسیون روسیه تحت عنوان "توسعه ناحیه فدرال شمال قفقاز" تا سال ۲۰۲۵ انجام شود.

یکی دیگر از مسائل اولویت دار در توسعه استانهای ساحلی دریای خزر می‌تواند تشویق گردشگری داخلی و بین‌المللی از طریق ایجاد برنامه‌های جدید گردشگری و در وهله اول از بین کشورهای ساحلی خزر باشد. همچنین می‌توان مسیرهای جدید را با کشتی‌های جدید مسافری ساخت روسیه توسعه داد.

### توسعه صنایع کشاورزی و بخش تولیدی در جهت شکل گیری صادرات کالا از طریق بنادر روسیه

تولیدات صنعتی با فناوری برتر می‌تواند بعنوان نیروی محرکه ای در جهت رشد مناطق مذکور تبدیل شود. در مجموع با توجه به ظرفیت‌های امروزی حمل و نقلی می‌توان پدیده هم افزایی ایجاد نمود که این هم افزایی می‌تواند تاثیر گذار بر توسعه همه مناطق دریای خزر باشد.

در این راهبرد پیشنهاد می‌گردد تا در منطقه و محدوده دریای خزر خوش‌های تولیدی و فراوری غلات، فرآوری محصولات کشاورزی، تولید فرآورده‌های نفتی (از جمله تولید اپوکسی در جمهوری داغستان)، تولید عناصر کامپوزیتی (از جمله تولید قطعات کامپوزیتی در بخش شناورسازی و همچنین ایجاد موسسات علمی

پژوهشی و تجربی صنعتی در بخش تولیدات صنایع کامپوزیتی) ایجاد شوند. از جمله اقدامات تسهیلی می‌توان به ایجاد مناطق تقدم یافته و همچنین استفاده از رژیم بنادر آزاد که در آن صادرات و واردات بدون عوارض می‌باشند در نظر گرفت.

فرآوری اولیه نفت، تولید اپوکسی و همچنین تولید مواد کامپوزیتی و استفاده از آنها در ساخت شناور از جمله شاخه‌های صنعتی آتیه دار در منطقه دریای خزر می‌باشد.

در این راهبرد همچنین توسعه ابرازهای مالی حمایت کننده از پروژه‌های سرمایه‌گذاری که قرار است در منطقه دریای خزر ایجاد شوند در نظر گرفته شده است.

### ساخت پایانه بمنظور خدمات دهی به شناورهای سبک

هم اکنون در منطقه دریای خزر، زیرساخت‌هایی بمنظور خدمات رسانی به شناورهای سبک از جمله قایق‌های بادی و موتوری تفریحی وجود ندارد. در راستای توسعه فعالیت‌های گردشگری در منطقه دریای خزر لازم است بندری جهت اینگونه قایق‌ها در نظر گرفته شود. محدوده شهر دربند می‌تواند تبدیل به ایجاد چنین مرکزی شود.

در حال حاضر در اطراف شهر دربند و در محدوده ساحلی آن معدن سنگ آهکی وجود داد که در حال بهره‌برداری است. بمنظور استفاده بهینه از گودال معدن مذکور که درنتیجه استخراج سنگ آهک بوجود آمده است می‌توان بندر و اسکله قایق‌های بادی و موتوری تفریحی را در نظر گرفت که با بهره‌برداری از آن می‌توان به توسعه گردشگری در این منطقه رونق بخشید.

### اجرای پروژه‌های ساخت بنادر پر عمق(پایانه)

در حال حاضر بخش بزرگی از جابجایی نفت خام که از طریق خط لوله نفتی باکو به نووروسیسک وارد می‌شود در بندر دریایی ماخاچ قلعه صورت می‌گیرد. در این میان وضعیت بازار هیدرولکربورها و رشد سهم منابع تجدید پذیر انرژی، نگهداری از این مرکز را در آینده زیر سوال می‌برد. توسعه بندر ماخاچ قلعه تا سال ۲۰۳۰ میلادی

تنها در صورت استقرار ناوگان نیروی دریایی فدراسیون روسیه در این بندر و رشد آتی مردم به میزان ۷۰۰ یا ۸۰۰ هزار نفر اتفاق خواهد افتاد.

در ارتباط با این لازم است تا بر اساس مشارکت‌های دولتی و بخش خصوصی، بندر جدید پر عمق (پایانه) در محدوده شهر کاسپیسک که در آن انبارهای ذخیره‌ای، راههای موصلاتی جاده‌ای و ریلی و ساخت بندر خشک چند منظوره که بتواند با سرمایه بخش خصوصی برپا شود احداث نمود. بارهای کانتینری و غلات مبنای اصلی باری برای بندر جدید خواهد بود.

یکی از گرایش‌های اصلی در تغییر فهرست کالا و بار که از طریق بنادر مناطق دریایی خزر جابجا می‌شوند، تغییر ناگهانی و کاهش سهم فلزات سیاه و تا حدودی کاهش شدید صادرات غلات می‌باشد. در این میان نیاز ایران عراق و افغانستان به غلات سالانه افزایش می‌یابد.

در ارتباط با این و در این راهبرد ساخت بندر پر عمق با اسکله‌های جدید (پایانه) ترمینال غلات که قابلیت جابجایی تا یک میلیون تن باشد را باید در نظر گرفت. تا سال ۲۰۲۵ قابلیت جابجایی آن تا دو میلیون تن در سال و تا سال ۲۰۳۰ تا سه میلیون تن در سال را خواهد بود. در این میان بندر جدید پر عمق (پایانه) در نظر دارد که از کشتی‌های لایروب و گودبردار که در کارخانجات کشتی سازی روسیه ساخته می‌شوند استفاده شود.

با احتساب تخصصی بودن بندر دریایی ماخاچ قلعه و همچنین دورنمای رشد جابجایی و تنوع باری که از طریق بنادر روسیه در دریای خزر جابجا می‌شوند، ساخت بندر جدید پر عمق (پایانه) شرایط بدی را برای فعالیت آتی بندر دریایی ماخاچ قلعه به وجود نخواهد آورد.

### توسعه روابط تجاری با ایران

از آنجاییکه ایران یکی از شرکای مهم تجاری روسیه در منطقه دریای خزر محسوب می‌گردد لازم است فعالیت مربوط به انعقاد موافقت نامه موقت تجارت منطقه ازاد بین ایران و اتحادیه اقتصادی اورآسیا انجام شود.

در این میان لازم است، توسعه تماس‌های گردشگری، فرهنگی و علمی و همچنین رژیم‌های صدور روادید با این کشور تسهیل یابد.

## توسعه گردشگری در منطقه دریای خزر

بواسطه طبیعت منحصر به فرد و امکانات استراحتگاهی که در منطقه دریای خزر وجود دارد ظرفیت بالای توسعه گردشگری در این منطقه دیده می شود. در راستای تشویق به توسعه فعالیت های گردشگری در سه منطقه ساحلی دریای خزر این راهبرد مسیر های جدیدی را پیشنهاد می نماید. پیشنهاد می گردد تا مجموعه اقدامات تشویقی در خصوص توسعه مسیرهای رودخانه ای و دریایی که بتواند شهرها را به هم متصل نماید در منطقه دریای خزر بوجود آید. این مسیر می تواند بعنوان یک مسیر تفریحی و یا بعنوان یک مسیر فرهنگی تاریخی معرفی گردد. میزان گردشگران روسی که می توانند در این مسیر تا سال ۲۰۲۵ تردد نمایند تا حدود ۳۰ هزار نفر پیش بینی می شود. در این خصوص تامین شناورهای مسافری هم باید در نظر گرفته شود.

از آنجاییکه شهر دریند یکی از شهرهای تاریخی در منطقه دریای خزر است، بازدید از آن می تواند مورد علاقه گردشگران روسی و خارجی باشد. در این راهبرد پیشنهاد می گردد روابط همکاری با یکی از شرکتهای گردشگری ایران به منظور اتصال مسیر طراحی شده با یکی از بنادر ایران و همچنین بررسی موضوع جلب گردشگر کشورهای دریای خزر مورد بررسی قرار گیرد.

تا سال ۲۰۲۵ اجرای این برنامه می تواند سالانه در حدود ۱۵ هزار گردشگر ایرانی را به این منطقه شوق دهد.

## ۷. اشخاص های اجرایی راهبرد

پدیده های اجتماعی - اقتصادی اجرایی این راهبرد در توسعه بنادر روسیه

در بخش اجرای این راهبرد پیشنهاد شده است که ساخت و بهینه سازی زیرساخت های بندری، ایجاد خوشه های صنعتی، ساخت شناور و تاسیسات فنی دریایی در کارخانجات روسی صنایع کشتی سازی انجام شود. علاوه بر این تمهیدات تشویقی اجرایی در خصوص تجارت خارجی (تسهیل فرایند اداری، افزایش کارایی کنترل گمرکی، ایجاد اپراتورها و دفاتر پروژه های بر اساس مشارکت دولتی و بخش خصوصی و غیره) هم جزو وظایف پیشنهادی می باشد.

شخصهای اصلی این راهبرد عبارتند از:

در سال ۲۰۱۹:

- خوشه های صنعتی و کشاورزی بوجود خواهند آمد،
- طراحی برنامه های گردشگری و توسعه گردشگری دریایی و رودخانه ای متناسب با شکل و شناورهای مشخص در مسیر هایی با احتساب تردد و ظرفیتهای تولیدی شناورسازی در فدراسیون روسیه بوجود خواهد آمد،
- ایجاد نهادهایی با مشارکت بخش دولتی و بخش خصوصی که بتواند توسعه تجارت و جابجایی کالای روسیه را (با اولویت به فرآورده های صنعتی ساخت روسیه) در کشورهای منطقه دریای خزر، هند و کشورهای حوزه خلیج فارس از طریق بنادر روسیه افزایش دهد،
- شروع نوسازی ناوگان منطقه دریای خزر و در وهله اول شناورهای تخصصی ناوگان (از لحاظ فنی)،
- ایجاد اپراتور تجاری (لوجستیکی) برای توسعه مسیرهای تجاري از روسیه به هند و کشورهای حوزه خلیج فارس از طریق دریای خزر و ایران،

در سال ۲۰۲۵:

- ساخت و بکارگیری و بهره برداری از اولین بندر پر عمق (پایانه)
- امور مربوط به نوسازی ترکیب شناوری ناوگان دریای خزر ادامه خواهد یافت،
- ساخت ترمینال های مسافری در بنادر شهر آстраخان، شهر ماخاج قلعه و شهر دربند،

در سال ۲۰۳۰:

- ساخت دومین بندر جدید پر عمق (پایانه)
- تعیین دورنمای توسعه روابط تجاری با کشورهای ساحلی خزر بالتساب توسعه ظرفیت های بنادر جدید پر عمق،
- بروز رسانی ترکیب شناوری ناوگان دریای خزر و ساخت ظرفیت های تولیدی جدید،

اجرای شاخص ها و برنامه های این راهبرد اجازه می دهد که در سال ۲۰۳۰:

- تامین رشد جابجایی کالای کانتینری بیست فوتی تا ۲۶۵۰۰۰ عدد در سال افزایش یابد،
- تامین حجم صادرات غلات از طریق بنادر روسی تا ۷ میلیون تن در سال افزایش یابد،
- تامین حجم جریان بار و دیگر کالاهای خشک تا ۷ میلیون تن در سال افزایش یابد،
- رونش گرفتن بخش گردشگری روسیه در دریای خزر تا ۳۰ هزار نفر در سال،
- ورود سالانه ۱۵ هزار گردشگری ایرانی در دریای خزر،
- افزایش تولید ناخالص داخلی تا میزان ۱۱ میلیارد روبل سالانه (به شرط اینکه همه پروژه ها با قدرت خود اجرا شوند)
- ساخت ۱۰ شناور در کارخانجات روسی و بنا به نیاز در دریای خزر
- ایجاد دو هزار فرصت شغلی جدید