

## بسمه تعالی

### افزایش فعالیت های بندر ترکمن باشی

با ورود یک کشتی جدید آذربایجانی به بندر ترکمن باشی، فاز جدیدی از افزایش فعالیت های این بندر از یک سو و توسعه فعالیت های آن در ارتباط با جمهوری آذربایجان از سوی دیگر آغاز گردید. بر اساس گزارشهای خبری رسانه های جمعی ترکمنستان، این کشتی مدرن در سال ۲۰۲۰ به سفارش شرکت سهامی " شرکت کشتیرانی دریای خزر" در کارخانه کشتی سازی باکو با هدف نقل و انتقال مسافر و حمل نقل جاده ای و ریلی طراحی شده است. کشتی مذکور با طول ۱۵۴ متر و حدود پنج و نیم تن ظرفیت حامل ماشین آلات مدرن وارداتی به ترکمنستان بوده است. از سوی دیگر آژانس خبرگزاری «ریپورت» آذربایجان اخیرا اعلام نمود: در بازه زمانی سه ماهه نخست سال ۲۰۲۱ میزان مبادلات کالا میان بندر ترکمن باشی ترکمنستان و بندر باکو آذربایجان از یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن فراتر رفته و این شاخص در مقایسه با مدت مشابه سال قبل آن ۱۶/۷ درصد افزایش داشته است.

در بازه زمانی مذکور تعداد ۹ هزار و ۱۶۵ مورد کامیون و کانتینر جابجا شده که تعداد ۶ هزار و ۶۰۵ مورد (۷۲ درصد) آن در مسیر باکو-ترکمنستان-باکو و تعداد ۲ هزار و ۵۶۰ مورد (۳۵ درصد) آن نیز در مسیر باکو-کوریك-باکو بوده است. آژانس خبرگزاری «ریپورت» افزود: تعداد ۶ هزار و ۶۱۱ واگن در ترمینال کشتی های رو رو بندر باکو جابجا شده که تعداد ۴ هزار و ۸۹۷ مورد (۷۴ درصد) آن در مسیر باکو-ترکمنستان-باکو و تعداد یک هزار و ۷۱۴ مورد (۲۶ درصد) آن نیز در مسیر باکو-کوریك-آکتائو-باکو بوده است.

همچنین رسانه های گروهی ترکمنستان اخیرا اعلام کردند، مرکز حمل و نقل لجستیک ترکمنستان در تردد نخستین قطار سریع السیر حامل ۲۵ کانتینر ۴۰ فوتی از ترکیه به ازبکستان مساعدت می کند. قطار مذکور در تاریخ ۱۰ آوریل از استانبول حرکت نموده و در تاریخ ۲۱ آوریل با کشتی فیدر " تیمور احمدوف " به بندر ترکمن باشی رسیده و قرار است مسافت ۳ هزار و ۶۹۲ کیلومتری را در زمان ۴۶۰ ساعت یعنی معادل ۲۰ روز به مقصد طی کند. طبق خبر مذکور، مرکز

حمل و نقل و لجستیک ترکمنستان برنامه ریزی نموده تا تمامی کانتینرها را در ترمینال دپوی کانتینر بندر ترکمن باشی جمع آوری و در قالب یک قطار سریع السیر به صورت ترانزیت به مقصد ارسال کند.

ملاحظات :

۱- تا قبل از استقلال ترکمنستان، نام بندر ترکمن باشی، کراسنوسک بود. از سال ۱۹۶۲ در این بندر تجهیزات مدرن بندری نصب شد. این بندر در زمان اتحاد جماهیر شوروی بیشتر کاربرد نظامی داشت. بعد از استقلال ترکمنستان، بندر مذکور وارد فاز تجاری شد و در چند مرحله بازسازی و توسعه یافته است. مهم ترین مراحل بازسازی آن بین سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۳ و ۲۰۱۴ و ۲۰۱۸ انجام گرفت. در طرح اخیر در حدود یک و نیم میلیارد دلار صرف بازسازی بندر مذکور شد. در حال حاضر مساحت این بندر ۳۷۵ هکتار می باشد و ظرفیت پذیرش کشتی های کانتینری، رورو و بار را داشته و متصل به شبکه جاده ای و ریلی ترکمنستان است. این بندر ظرفیت ۱۷ الی ۱۸ میلیون تن بار و جابجایی ۳۰۰ هزار مسافر در سال را داشته و قادر به تبادل ۷۵ هزار کامیون در سال است. همچنین این بندر دارای انبارهای نفتی برای پذیرش و صادرات نفت است.

بندر مذکور با بنادر باکو در آذربایجان، آستراخان و اولیا در روسیه، امیر آباد، انزلی و نوشهر در ایران و آکتائو در قزاقستان ارتباط دریایی دارد .

۲- در مجاورت بندر مذکور، کارخانه کشتی سازی آخال قرار دارد. بنابر بر منابع ترکمنی این کارخانه در سال توان ساخت ۴ الی ۶ کشتی داشته، ضمن آنکه قابلیت تعمیر کشتی نیز دارد.

۳- بندر ترکمن باشی به عنوان تنها بندر ترکمنستان در دریا، مورد توجه خاص بوده دولت این کشور بوده و در برنامه های توسعه بخش حمل و نقل و ترانزیت این کشور دارای جایگاه ویژه است. ترکمنستان در سال ۱۳۹۸ نخستین همایش و نمایشگاه اقتصادی کشورهای حاشیه دریای خزر را در منطقه ویژه اقتصادی آوازه در مجاورت این بندر برگزار نمود.

۴- از نظر ترکمن ها این بندر در مسیر سه کریدور حمل و نقل منطقه ای و بین المللی است . نخست به عنوان یکی از مسیرهای کریدور TRACECA برای ارتباط اروپا - قفقاز و آسیای میانه است. بندر ترکمن باشی مسیر اصلی دریایی برای کریدور لاجورد بین افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه از یکسو و یا اروپا از سوی دیگر است. این بندر در مسیر یک کریدور جدید " موسوم به کریدور چهارجانبه بنام کریدور ترکمنستان - آذربایجان - گرجستان و رومانی نیز قرار دارد.

۵- اگر چه بندر مذکور با همه بنادر دریای خزر ارتباط دریایی دارد، اما طرف ترکمنی بیشترین تمرکز خود را بر ارتباط با بندر باکو قرار داده است. هدف از این اقدام، افزایش جایگاه بندر مذکور در مسیرهای ترانزیتی مورد اشاره و تا حدی در مقام رقابت با سایر مسیرهای ترانزیتی خصوصا جمهوری اسلامی ایران است.

۶- ترکمنستان در تلاش است از طریق ارتقاء جایگاه این بندر، جایگاه آن را در مسیر راه تاریخی ابریشم یا طرح موسوم به " یک کمر بند، یک راه چین " تقویت سازد .

۷- بر اساس ارزیابی اجمالی مسیر دریایی مذکور برای ارتباط آسیای میانه، افغانستان و یا چین با ترکیه یا اروپا در مقایسه با مسیر جمهوری اسلامی ایران اقتصادی نمی باشد. با این حال، برخی مشکلات ناشی از اقدامات و سیاست های کشورمان، مشکلات زیر ساختی در جاده ها و بنادر و ترمینال های مرزی، تحریم های اقتصادی و مشکلات ناشی از پندمیک کووید ۱۹ در کنار برخی از اقدامات ترکمنستان، موجب برجسته شدن جایگاه بندر مذکور برای ارتباط چین، آسیای میانه و افغانستان با ترکیه و یا اروپا و بالعکس شده است.

۸- اخیرا مذاکراتی بین مقامات سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان با مقامات بندری و دریایی مذکور انجام گرفت و مقرر گردید، از طریق تبادل نقطه نظرات و یا امضاء سندی بین طرفین همکاری های دو طرف توسعه یابد.

۹- بنظر می رسد، توسعه ارتباط بندر مذکور با بنادر کشورمان در دریای خزر و حتی بنادر جنوبی مانند بندر عباس و یا چابهار در راستای منافع کشورمان بوده و می تواند، ضمن تقویت ارتباط آن با بنادر جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر، از طریق ارتباط با بنادر

جنوبی، ظرفیت های جاده ای و ریلی داخلی کشورمان مورد استفاده محموله های ترانزیتی قرار گیرد.

۱۰- بر اساس برخی گزارش ها ، به علت مشکلات ناشی از تحریم های بانکی، برخی از کالاهای صادراتی کشورمان به مقصد ترکمنستان از طریق بندر باکو - بندر ترکمن باشی وارد این کشور می شود که این امر قطعاً موجب افزایش هزینه ها و قیمت تمام شده کالا می شود. لذا ضروری است که در این خصوص چاره اندیشی صورت گیرد.

۱۱- رئیس جمهور ترکمنستان در مناسبت های مختلف به مسیر ترانزیتی ایران جهت وصول به آبهای خلیج فارس و دریای عمان تاکید بسیار داشته است و در این چارچوب به نقش ارتباطی بین ترکمنستان و بنادر جنوبی کشورمان در خلیج فارس و دریای عمان واقف است. در مذاکرات اخیر بین وزیر محترم امور خارجه کشورمان با وزیر محترم امور خارجه ترکمنستان، طرف ترکمنی به اهمیت ارتباطی بین بنادر دو کشور اشاره نموده و اظهار داشت، بنادر دو کشور بجای ارتباط از طریق یک کشور ثالث، باید با یکدیگر در ارتباط مستقیم باشند. بلافاصله بعد از مذاکرات مذکور، طرف ترکمنی آمادگی خود را جهت مذاکرات بین مسئولین بندری و دریایی دو کشور اعلام نمود و بر همین اساس اولین دو مذاکرات طرفین از طریق ویدئو کنفرانس بشرح فوق برگزار گردید.

۱۲- شایسته است، اهمیت بندر ترکمن بندر باشی و چالش ها و فرصت های که این بندر می تواند برای بخش حمل و نقلی و ترانزیتی کشورمان ایجاد کند، مورد توجه و بررسی لازم قرار گیرد. در این چارچوب پیشنهاد می شود، این موضوع حداقل در یکی از جلسات کمیته ملی حمل و نقل و ترانزیت مورد بررسی قرار گیرد.

محمود صادقی - رایزن اقتصادی