



عنوان گزارش:

## بندر کوریک و فرصت‌های آن برای ایران

### ۱- مقدمه

بندر کوریک در سواحل شرقی دریای خزر، ۵۰ کیلومتری جنوب آکتائو و ۱۷ کیلومتری روستای کوریک در استان مانگیستان قزاقستان واقع شده است. بندر کوریک دسترسی مستقیم به ریل‌های سراسری راه‌آهن دارد. این بندر دارای موقعیتی مناسب است در طرح جدید جاده ابریشم (یک کمربند یک راه - چین) به عنوان کریدور شرق به غرب که شرق آسیا را به اروپا وصل می‌کند، و نیز کریدور شمال - جنوب که محور اتصال روسیه به هند می‌باشد.

در واقع بندر کوریک دو هدف عمده دارد: افزایش تجارت قزاقستان به کشورهای حوزه خزر و بالابردن ظرفیت‌های ترانزیتی دریای خزر.

مجتمع ترابری این بندر از دسامبر سال ۲۰۱۶ سرویس دهی خود را آغاز و در مارس ۲۰۱۷ بطور رسمی افتتاح گردیده است. انتظار می‌رود حجم محموله انتقالی در این بندر تا سال ۲۰۳۰ به ۱۰ میلیون تن در سال برسد. در حال حاضر ظرفیت حمل و نقل کانتینری این بندر ۳ میلیون تن و ظرفیت حمل و نقل مایعات در این بندر ۲.۹ میلیون تن در سال است (۲.۶۰۰ هزارتن برای نفت و مشتقات آن و ۳۰۰ هزارتن برای ال پی جی به صورت سالانه) که قرار است از سال ۲۰۲۲ افتتاح گردد. این ظرفیت بندر کوریک به کشور قزاقستان در خصوص سرویس دهی به صنایع نفت و گاز کمک شایانی خواهد کرد.

## ۲- بخش‌های مختلف پروژه بندر کوریک:

بندر کوریک شامل قسمت‌های مختلفی می‌باشد، از جمله:

۱-۲- پایانه محموله‌های فله‌ای و میعانات: این پایانه مخصوص محصولات نفتی و مشتقات آن، گاز مایع یا ال پی جی در یک محدوده ۲۶ هکتاری ایجاد شده است. این قسمت از بندر هنوز راه اندازی نشده است و انتظار می‌رود با دو اسکله تجهیز شود. عمق آب در اسکله این بخش از بندر کوریک ۷ متر است. ظرفیت سالانه این بخش معادل ۲.۶۰۰.۰۰۰ تن برای محصولات نفتی و ۳۰۰.۰۰۰ تن برای میعانات گازی در سال می‌باشد.

۲-۲- پایانه بارگیری مجدد: این بخش جهت بارگیری کالاهای معمولی، فله‌ای، و کانتینری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳-۲- پایانه کشتی‌های رورو؛ شامل دوبخش بارگیری و تخلیه کشتی‌های رورو کانتینربر و واگن بر است. این قسمت‌ها هرکدام ظرفیت تخلیه و بارگیری همزمان دو کشتی رورو و به صورت روزانه و توانایی انجام امور مربوط به ۵ کشتی رورو را دارا می‌باشند. ظرفیت سالانه قسمت واگن بر ۴.۰۰۰.۰۰۰ تن و قسمت کامیون‌بر ۲.۰۰۰.۰۰۰ تن در سال است.

۴-۲- بخش تعمیرات و تولید: این بخش شامل محلی برای تعمیرات کشتی و و نیز تولید برخی از ابزارهای و اسکلت‌های فلزی مورد نیاز برای صنایع گاز و نفت قزاقستان است که در دریای کاسپین کاربرد دارد.

۵-۲- بخش‌های خدماتی: یکی از مهمترین بخش‌های خدماتی این بندر شرکت سارژا ( Sarzha Company) می‌باشد. این شرکت مجری خدمات پروژه بندر کوریک است و انواع خدمات مختلف در این بندر را به فعالین ارائه می‌نماید، از جمله: انبار کردن انواع محموله‌ها در انبارهای مختص به هر نوع کالا، انجام تمام تشریفات گمرکی برای ورود و خروج کالا، بیمه و ...

## ۳- مزیت‌های بندر کوریک:

۱-۳- در دو فاز مجزا طراحی شده است و از سال ۲۰۱۷ فاز اول آن افتتاح شده است و با ظرفیت بالا در حال فعالیت است.

۲-۳- مسافت کمتر نسبت به سایر بنادر به مراکز تجاری کلیدی در کشورهای مختلف. برای مثال زمان حمل و نقل تا کشور آذربایجان از این بندر نسبت به سایر بنادر قزاقستان ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش یافته است.

۳-۳- عمق بالای آب در اسکله‌های بندر کوریک: از جمله مهمترین مزایای بندر کوریک عمق بالای آب در اسکله‌های بارگیری است که اصطلاحاً به آن درافت کشتی گفته می‌شود. هرچه درافت کشتی در اسکله بنادر بیشتر باشد پهلوگیری کشتی در اسکله در شرایط مختلف جوی آسانتر خواهد بود و علاوه بر این بارگیری کشتی و میزان آن با توجه ظرفیت کشتی همگی به عمق آب در اسکله بستگی دارد. برای مثال در بندر آکتائو عمق آب اسکله ۴.۵ متر می‌باشد این در حالی است که در بندر کوریک عمق آب در اسکله به حدود ۸ متر و در دهانه بندر ۶.۵ متر است. این موضوع یکی از نکات مهم در برتری بندر کوریک به سایر بنادر شمالی دریای خزر برشمرده می‌شود؛ چرا که در خصوص سایر بنادر مشکل پایین بودن عمق آب مشکلات عدیده‌ای را برای پهلوگیری و بارگیری کشتی‌ها فراهم نموده است. برای مثال در بندر آستاراخان روسیه بدلیل پایین بودن درافت اسکله بارگیری در اکثر کشتی‌های تا ۵۰ یا ۶۰ درصد ظرفیت کشتی انجام می‌شود و این موضوع باعث بالار رفتن هزینه نهایی حمل و نقل و تحمیل هزینه‌های بیشتر به فعالین اقتصادی است.

۳-۴- امکان بارگیری و فعالیت در بندر در تمام فصول سال: عمق مناسب آب در اسکله، یخ نزدن آب دریا در سراسر سال، بادگیر نبودن سواحل بندر باعث سده است بندر کوریک در سراسر سال مهیای خدمات رسانی در بخش حمل و نقل باشد. موارد و مشکلات یاد شده معمولاً دریاوردی را در سواحل شرقی خزر از ماه سپتامبر تا ژانویه دشوار و دچار مشکل می‌کند.

۳-۵- ظرفیت بالای توسعه فعالیت‌های کشتیرانی و انبار کردن کالا: بندر کوریک برای توسعه فعالیت‌های خود در زمینه خدمات کشتیرانی و انبارش کالا هیچ محدودیتی ندارد. برای مثال هکتارها زمین ساحلی در دست این بندر است که می‌تواند برای توسعه فعالیت‌های خود از آن استفاده کند. علاوه بر این تمامی امکانات و زیرساخت برای این بندر جهت گسترش فعالیت‌های خود در دسترس است.

#### ۴- ایران و فرصت‌های بندر کوریک:

متعاقب توضیحات پیرامون این بندر و برشمردن مزایای آن، آنچه برای ما مشخص است اهمیت این بندر و ظرفیت بالای آن در دریای خزر و البته غیبت کشورمان برای بهره‌برداری از فرصت‌های آن است. این بندر در حال حاضر بزرگترین اسکله برای پهلوگیری کشتی‌های رورو در خزر را داراست و کشور ما در این دریا حتی یک کشتی رورو ندارد.

کریدور شرق به غرب تمام کالاهای رسیده از سمت شرق آسیا را به غرب قزاقستان می‌رساند این کالاها عمدتاً از طریق دریا و بنادر آکتائو و کوریک به کرانه‌های غربی دریای خزر حمل می‌شوند. عمده این حمل و نقل

توسط کشتی‌های رورو صورت می‌گیرد. کشتی‌های رورو به مثابه یک پل، شرق و غرب دریای خزر را به هم متصل می‌نمایند. جمهوری آذربایجان در حال حاضر در بندر کوریک ۱۵ کشتی رورو فعال را در اختیار دارد. ۱۳ کشتی رورو ویژه حمل واگن و ۲ کشتی ویژه حمل کامیون و خودور که مرتباً در حال پیمودن عرض دریای خزرند.

مشکلات ایران برای حمل و نقل جاده‌ای با آسیای میانه که بدلیل وضعیت ترانزیتی ناگوار کشور ترکمنستان ایجاد شده است و اخاذی‌های این کشور از کامیون داران و تجار ایران، اهمیت این موضوع را بیش از پیش روشن می‌کند. کشور ترکمنستان بابت هر تن بار در هر کیلومتر معادل ۱.۵ دلار از رانندگان ایرانی دریافت می‌کند. براساس اطلاعات بدست آمده از رانندگان ایرانی در این مسیر ترانزیتی دولت ترکمنستان از هر راننده ایران برای حمل بار به قزاقستان و برگشت از این مسیر معادل ۴۲۰۰ تا ۴۵۰۰ دلار دریافت می‌کند. هزینه بالای ترانزیت برای رانندگان ایرانی باعث شده است که رانندگان ترکمن که از این پرداخت‌ها معاف‌اند؛ در نقطه صفر مرزی با اختلاف قیمت ۱۰۰۰ دلار نسبت به رانندگان ایرانی محموله‌های ایران به مقصد آسیای میانه را بارگیری کنند. این اوضاع باعث نارضایتی و تحمیل هزینه‌های گزاف به رانندگان و همینطور فعالین اقتصادی ایرانی در وهله نخست و تحمیل زیان به اقتصاد ملی می‌گردد. در این خصوص می‌توان با استفاده از چند کشتی رورو در مسیر بندر امیرآباد ساری به بندر کوریک، ترکمنستان را در ترانزیت به آسیای میانه حذف و از تحمیل هزینه‌های گزاف به صادرات ایران جلوگیری بعمل آورد.

بندر کوریک دارای چند اسکله بارگیری است که مدیریت آن تمایل به همکاری با ایران جهت سرمایه گذاری، اجاره یا تجهیز دارد، هرچند رئیس بندر در پاسخ به این سوال که آیا امکان واگذاری یکی از اسکله‌های به سرمایه گذاران ایرانی وجود دارد، پاسخ داد: این موضوع سیاسی است و باید در نورسلطان و توسط مقامات بالاتر تصمیم گرفته شود، لذا شما پیشنهادات سرمایه گذاری را ارائه دهید تا ما به مقامات بالا انتقال و شما را از نتیجه آگاه سازیم.

پیرو تلاش‌های انجام گرفته شده، گزارشات منتقل شده و آگاه سازی هایی که در باب ضرورت کشتی‌های رورو تا کنون صورت گرفته است؛ اخیراً تحرکاتی در بندر امیرآباد مازندران برای تکمیل زیرساخت جهت پهلوگیری کشتی‌های رورو صورت گرفته، که انتظار می‌رود هرچه زودتر تکمیل گردد. علاوه براین برخی شرکت‌های ایرانی از جمله شرکت کشتیرانی خزر در حال رایزنی برای تهیه کشتی رورو و بکارگیری آن در دریای خزر می‌باشند.

## ۵- ملاحظات:

۱-۵- پروژه بندر کوریک به توسعه ظرفیت‌های جریان حمل و نقل و لجستیک از طریق خزر کمک خواهد کرد. این بندر در مسیر جاده ابریشم واقع و شرق آسیا را به اروپا متصل می‌نماید. این بندر به لحاظ لجستیکی نسبت به سایر بنادر قزاقستان یک برتری دارد که بخاطر موقعیت آن است، چرا که کمترین فاصله زمانی را با کرانه‌های غربی این دریا دارا بوده و همین امر فاصله زمانی حمل محموله‌ها را از این بندر کاهش می‌دهد.

۲-۵- بنظر می‌رسد در حال حاضر کماکان بندر کوریک بیشتر از همه تمرکز خود را بر روی حمل و نقل غلات، محصولات نفتی، کود، مواد شیمیایی و سایر محموله‌های فله‌ای قرار داده است.

۳-۵- فلسفه ایجاد بندر کوریک با کریدور شرق به غرب گره خورده است. طرح یک کمربند یک راه از شرق آسیا به کرانه خزر می‌رسد و با ظرفیت بالای بندر کوریک و اتصال آن به ریل‌های سراسری راه آهن تمامی محموله‌ها از مسیر دریا توسط کشتی‌های رورو به آذربایجان، گرجستان، ترکیه، اکراین و اروپا می‌رسد. این فرصت موقعیتی ویژه و مهم به کشور قزاقستان خواهد داد که دارای نقشی مهم و استراتژیک در منطقه باشد.

۴-۵- در خصوص استفاده ایران از ظرفیت‌های ترانزیت دریای خزر باتوجه به زیرساخت‌های موجود از جمله بنادر مناسب در قزاقستان؛ لازم و ضروری بنظر می‌رسد، برای رفع سختگیری‌های شدید کشور ترکمنستان و عدم وجود راه‌های مواصلاتی مناسب در این کشور برای اتصال ایران به آسیای میانه، ترانزیت کالا از طریق کشتی‌های رورو از مسیر دریا به آکتائو صورت پذیرد و سپس از این بندر به کل آسیای میانه ترانزیت گردد. می‌توان به این مسیر ترانزیت در راستای کریدور شمال - جنوب جان تازه‌ای بخشید و از این فرصت بهره‌برداری نمود؛ بدین صورت که کالاهای وارداتی از جنوب آسیا جهت ترانزیت از بنادر جنوب ایران به بنادر شمال ایران و سپس از طریق کشتی‌های رورو به آکتائو قزاقستان منتقل و از این بندر در سراسر آسیای میانه توزیع گردند.