

CAES

مركز الدراسات
العربية الأوراسية



أخبار قطاع النقل والموانئ الأوراسية



أخبار قطاع النقل والموانئ الأوراسية التقرير الأول

في إطار سعي «مركز الدراسات العربية الأوراسية» إلى تقديم رؤية شاملة- قدر الإمكان- للأوضاع الروسية ومنطقة أوراسيا، يبدأ المركز بإصدار تقرير أسبوعي عن أخبار «قطاع النقل والموانئ الأوراسية»؛ آمليين أن توفر هذه الخدمة الجديدة فرصة لصناع القرار، والمستثمرين، والمهتمين بهذا المجال، لمعرفة أوسع عن هذه المنطقة المهمة من العالم.

روسيا.. إمكانات ضخمة غير مستغلة للممرات المائية الداخلية

تمتلك روسيا شبكة من الممرات المائية الداخلية العاملة، تقدر مساحتها بنحو (102) ألف كيلومتر، على امتداد (60) منطقة. ومع ذلك، فإن 2% فقط من تجارة البلاد تستخدم النقل النهري. ويعود أحد أسباب انخفاض حجم حركة المرور النهرية إلى تدهور معايير الجودة للممرات المائية الداخلية، بما في ذلك نظام الممرات المائية العميقة الموحد لروسيا الأوروبية (UDWS)، وهو نظام ملاحي داخلي في روسيا، يربط بين (البحر الأبيض و بحر البلطيق، ونهري الفولغا وموسكو، و بحر قزوين والبحر الأسود عبر بحر آزوف).



شبكة الربط الروسية بين البحار والأنهار الداخلية

من أجل حل شامل لهذه المشكلة، نصت المرحلة الأولى من «إستراتيجية تطوير النقل البحري الداخلي» على تنفيذ مشروعات استثمارية كبرى لتطوير البنية التحتية للممرات المائية الداخلية، بما في ذلك بناء منشأتين لتوليد الطاقة الكهرومائية في محافظة نينجني نونغورود على نهر الفولغا، ومدينة باغايفسكايا في محافظة روستوف على نهر الدون، وكلاهما تقعان في السهل الأوروبي الشرقي، إلا أن هذه المشروعات لم تكتمل نتيجة تعثر مالي للشركات المنفذة، وعدم مطابقة بعضها للمعايير الحكومية المطلوبة.

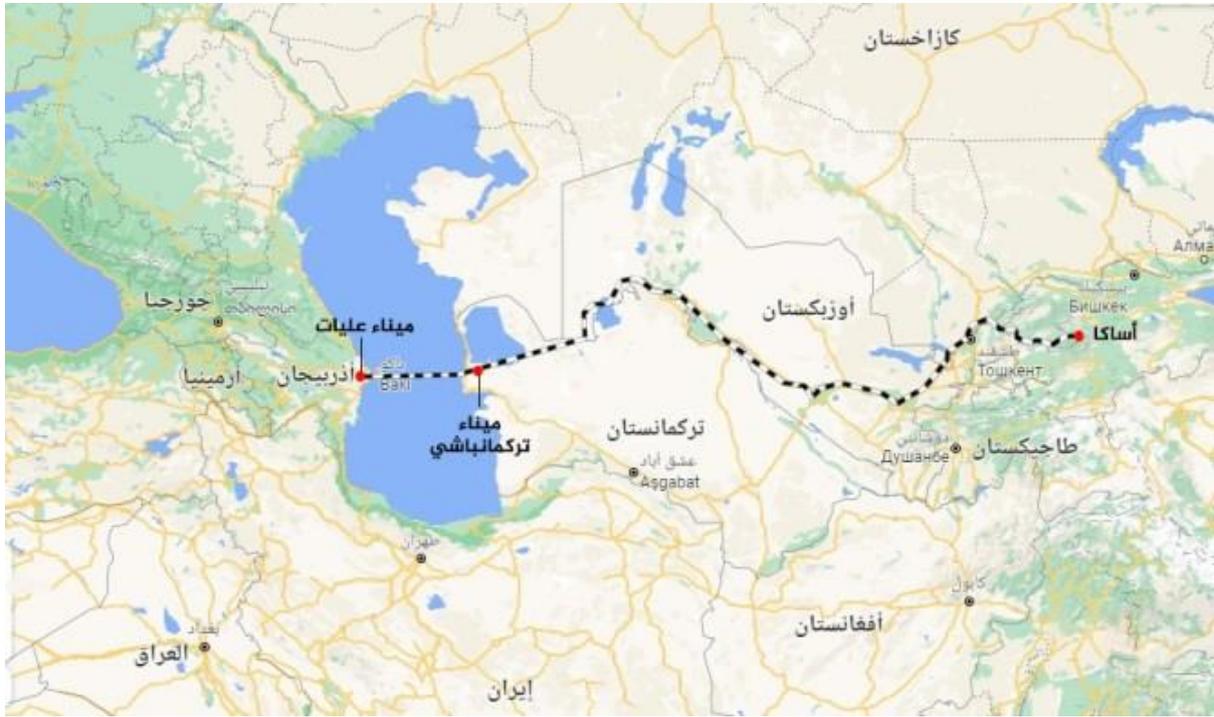
لهذه الأسباب تأثير سلبي في مستوى الجاذبية الاستثمارية لمنشآت البنية التحتية، وحجم نقل البضائع ودورانها في الممرات المائية الداخلية، وتطوير النقل السياحي. وهكذا، في المرحلة الأولى من الإستراتيجية، تم التخطيط لإنشاء محطتين ثلاثيتين وفق شروط الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وربط شبكات السكك الحديدية والطرق والنقل المائي، وستة خطوط حاويات لتحسين توزيع تدفقات البضائع، وتطوير النقل المتعدد الوسائط. لكن هذه الخطط لم تنفذ بعد. ومع نهاية المرحلة الأولى من إستراتيجية التطوير المفترضة، انخفض حجم نقل البضائع النهرية، بما في ذلك العبور في الاتجاهات الخارجية، من (118.6) مليون طن عام 2017 إلى (109) ملايين طن عام 2020، وانخفض حجم تداول البضائع من (67.3) مليار طن إلى (64.3) مليار طن.

هناك أيضًا مشكلات أخرى تعوق تحقيق أحد أهم الأهداف الرئيسية للإستراتيجية؛ ألا وهو تحسين سلامة النقل المائي الداخلي. يتضح هذا من خلال نتائج تنفيذ ربط السفن بنظام غلوناس (GLONASS) للملاحة (نظام للملاحة بالأقمار الاصطناعية مبني على الراديو، ويدار بواسطة قوات الفضاء الروسية. وهو نظام بديل ومكمل لنظام التموضع العالمي الأمريكي، ونظام البوصلة الصيني، ونظام غاليليو الخاص بالاتحاد الأوروبي، والنظام الهندي الإقليمي للملاحة بالأقمار الصناعية). لم تُستخدَم المعدات المشتراة بتكلفة إجمالية قدرها 285.6 مليون روبل، مما يسمح بزيادة مستوى سلامة الملاحة، إلى جانب الحاجة إلى زيادة عدد إدارات الأحواض المائية، وعمليات الصيانة الدورية. وبحسب المسؤولين الروس، تبحث الحكومة الروسية، والإدارات الفيدرالية عن مستثمرين جدد جادين، ولديهم الخبرة والكفاءة للقيام بهذه المهام، وسيُفتَح المجال لمن يريد أن يتقدم بخطط شاملة لتطوير هذه المرافق بدءًا من العام الحالي (2022) حتى عام 2024، الذي سيتم فيه اختيار الفائزين بعقود التطوير¹.

¹ Потенциал российских внутренних водных путей в полном объеме не используется - Port News - 25 января 2022, <https://portnews.ru/news/324333/>

ميناء عليات الأذربيجاني يستقبل أول قطار حاويات من أوزبكستان

سلّمت شركة (ADY Container LLC)، المملوكة لشركة السكك الحديدية الأذربيجانية، أول قطار حاويات على طريق (باكو- أساكا) الرابط بين العاصمة الأذرية باكو، ومدينة أساكا الأوزبكية، الواقعة في الطرف الجنوبي الشرقي من وادي فرغانة، بالقرب من حدود أوزبكستان مع قيرغيزستان.



خط سكك حديد باكو- أساكا

أُرْسِلَ قطار من 50 حاوية من مركز أساكا اللوجستي في أوزبكستان، وسُلِّمَت حاويات ذات أربعين قدمًا، مع قطع غيار سيارات، عبر محطة خوجادافليت الأوزبكية إلى ميناء تركمانباشي في تركمانستان، ثم عبر بحر قزوين إلى ميناء عليات الأذربيجاني. الشحنة مخصصة لأحد مصانع إنتاج السيارات في أذربيجان، وستغادر قطارات الحاويات على هذا الطريق بانتظام.

بُنِيَ ميناء باكو الدولي للتجارة البحرية (CJSC) في منطقة عليات على مساحة 400 هكتار، وتوجد حاليًا محطة عبّارات، ومحطة شحن جافة، ومحطة رو-رو (Ro-Ro)، تم تشغيلها كجزء من المرحلة الأولى من أعمال البناء. تبلغ طاقة الميناء 15 مليون طن من البضائع الجافة، و100 ألف حاوية. وفقًا للبيانات المحدثة من ميناء باكو الدولي، في المرحلة التالية ستبلغ طاقة الميناء 25 مليون طن من البضائع سنويًا، ومليون حاوية. في الوقت نفسه، يتم التخطيط لتطوير الميناء خلال المرحلة الثانية مع زيادة الطلب، وهو ما يفتح المجال للمستثمرين الراغبين في الاستثمار في هذا المجال².

² Azərbaycanlı port Alıya qəbul etdi ilk konteynerli qatarı Azərbaycan - Port News - 25 yanvar 2022, <https://portnews.ru/news/324351/>

نجاح أول تجربة في اليابان لمرور سفينة حاويات غير مأهولة

رست سفينة الحاويات غير المأهولة عند الرصيف في ميناء ساكاي ميناتو الياباني في نهاية طريق تجربي بطول 270 كيلومترًا، وفقًا لتقارير عن وكالة أنباء كيودو. مرت سفينة الحاويات على طول طريق محدد سلفًا بين ميناءين في الليل. نُظِّمَت الرحلة التجريبية للسفينة غير المأهولة عبر دعم مجموعة من الشركات اليابانية، تحت قيادة الصندوق الاستثماري والخيري التابع لمؤسسة نيبون (Nippon).



كانت نقطة البداية هي ميناء تسوروجا. تهدف التجربة إلى استخدام أحدث النظم لتخطيط أكثر أمانًا لطرق السفن بهدف تقليل عدد الحوادث في البحر. كما هو متوقع، من المخطط في المستقبل إجراء ممرات اختبار للسفن غير المأهولة من الفئات الأخرى. وتهدف اليابان إلى تشغيل سفن تجارية غير مأهولة، تعمل بكامل طاقتها بحلول عام 2025.

تطوير الهياكل الهيدروليكية عام 2022 في 37 منشأة في 23 منطقة روسية

بدأ العمل في مخطط بناء الهياكل الهيدروليكية وتطويرها لعام 2022، في 37 منشأة، في 23 منطقة في البلاد. ويتم العمل في إطار المشروع الفيدرالي "الحماية من التأثير السلبي للمياه، وضمان سلامة المنشآت المائية في روسيا"، الذي تشرف عليه الوكالة الفيدرالية للموارد المائية.



الوكالة الاتحادية للنقل البحري والنهري الروسي

أعطت الحكومة الأولوية لإبرام عقود مع المقاولين في عدة مناطق في المرحلة المقبلة، لبدء العمل في جمهورية تاتارستان الفيدرالية الروسية، وجمهورية الشيشان الفيدرالية الروسية، ومنطقتي فلاديمير وإيفانوفو، وتمثل هذه المشروعات فرصة جيدة للمستثمرين، وشركات المقاولات³.

³ Строительство и реконструкция гидротехнических сооружений в 2022 году запланированы на 37 объектах в 23 регионах России - Port News - 25 января 2022, <https://portnews.ru/news/324327/>

انخفاض معدل دوران الحاويات في المواني البحرية الأوكرانية بنسبة 2.5%

بلغ حجم تداول الحاويات في المواني البحرية الأوكرانية (1.022.589) حاوية مكافئة في الفترة من يناير (كانون الثاني) إلى ديسمبر (كانون الأول) 2021، وهو أقل بنسبة 2.5% من الرقم النهائي لعام 2020، وفقاً لتقارير المواني الأوكرانية، بالإشارة إلى بيانات إدارة هيئة المواني البحرية الأوكرانية (USPA).



انخفضت حركة حاويات التصدير بنسبة 3.6%، لتصل إلى (477.764) حاوية مكافئة، وانخفضت الواردات بنسبة 1.7%، لتصل إلى (500.754) حاوية مكافئة، أما العبور فانخفض بنسبة 1.7%، ليصل إلى (43.503) حاوية مكافئة. تم تنفيذ معالجة الحاويات من جانب مواني أوديسا البحرية (65.7% من إجمالي دوران الحاويات)، وميناء يوزني (23.3%)، وميناء تشيرنومورسك (11%) وميناء أولفيا (أقل من 0.1%).

زاد ميناء أوديسا من معدل دوران الحاويات بنسبة 3%، ليصل إلى (671.532) حاوية مكافئة، وخفض ميناء بيقديني البحري معدل دوران الحاويات بنسبة 2.1%، ليصل إلى (238.608) حاوية مكافئة، وخفض ميناء تشيرنومورسك معدل دوران الحاويات بنسبة 26.5%، ليصل إلى (112.236) حاوية مكافئة.

وفقاً لهيئة المواني البحرية الأوكرانية (USPA)، انخفضت معالجة الحاويات من حيث الوزن بنسبة 5.8%، لتصل إلى (12.041) مليون طن، كما انخفض نقل الحاويات من الناحية الكمية بنسبة 5.7%، ليصل إلى (608.026) وحدة⁴.

⁴ Контейнерооборот морских портов Украины в 2021 году снизился на 2,5% - Port News - 24 января 2022, <https://portnews.ru/news/324297/>



CAES
مركز الدراسات
العربية الأوراسية