



سرمایه‌گذاری کلان آذربایجان در بندر باکو برای اتصال اوراسیا

در پی تحولات ژئوپلیتیکی و اهمیت یافتن کریدور میانی به عنوان مسیر جایگزین روسیه، جمهوری آذربایجان با سرمایه‌گذاری کلان در حال توسعه بندر باکو است تا ظرفیت آن را به میزان قابل توجهی افزایش دهد و این بندر را به قطبی حیاتی در اتصال اوراسیا تبدیل کند.

به گزارش آران نیوز به نقل از تسنیم، تحولات گسترده در سیستم تجارت جهانی، تشدید رقابت میان بلوک های اقتصادی و به ویژه بی ثباتی های ژئوپلیتیکی ناشی از جنگ اوکراین و تحریم های غرب علیه روسیه، اهمیت جمهوری آذربایجان و بندر استراتژیک باکو را به عنوان یک گذرگاه کلیدی میان آسیا و اروپا دوچندان کرده است.

این بندر که در مسیر تاریخی جاده ابریشم قرار دارد، اکنون به مرکز ثقل «کریدور میانی» (مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر) تبدیل شده است؛ مسیری که به عنوان راهکار عملی زمینی برای تجارت میان چین و اروپا بدون عبور از خاک روسیه، اهمیت فزاینده ای یافته است.

جابجایی و توسعه بندر باکو به آلات

بندر باکو که در ساحل غربی دریای خزر واقع شده، همواره نقشی مهم در تجارت منطقه ای داشته است. با درک محدودیت های بندر قدیمی در مرکز شهر باکو، دولت آذربایجان در دهه 2010 پروژه عظیم جابجایی و توسعه این بندر را به منطقه آلات در 70 کیلومتری جنوب پایتخت آغاز کرد.

فاز اول این بندر جدید و مدرن با مساحت 400 هکتار، در ماه مه 2018 توسط الهام علی اف افتتاح شد. این فاز، ظرفیت جابجایی بار بندر را به 15 میلیون تن در سال و ظرفیت کانتینری آن را به 100 هزار TEU (واحد معادل بیست فوت) رساند و با ایجاد پایانه های پیشرفته کشتی رانی، اتصالات ریلی کارآمد، انبارهای مدرن و منطقه آزاد تجاری، بندر باکو را به یک قطب لجستیکی تمام عیار تبدیل کرد.

فاز دوم توسعه: جهش در ظرفیت

در دسامبر 2024، الهام علی اف با تخصیص سرمایه گذاری اولیه 12 میلیون دلاری، رسماً فاز دوم توسعه بندر باکو را کلید زد. هدف اصلی این فاز، افزایش ظرفیت جابجایی سالانه بار به 25 میلیون تن و ظرفیت کانتینری به 500 هزار TEU است.

این برنامه شامل احداث پایانه های کانتینری جدید، اسکله های اضافی و بهبود چشمگیر زیرساخت های ریلی برای پاسخگویی به حجم فزاینده تجارت در کریدور میانی است.

پیش بینی می شود در صورت رفع موانع لجستیکی در طول مسیر، ظرفیت کانتینری بندر تا سال 2035 حتی تا سه برابر افزایش یابد.

رشد چشمگیر در عملکرد بندر

شبکه کشتی رانی در دریای خزر که ظرفیت حمل سالانه حدود 4.5 میلیون تن بار یا 95 هزار واگن را دارد، نقشی حیاتی در این کریدور ایفا می کند. در کنار آن، عملکرد خود بندر باکو نیز در سال 2024 شاهد رشد چشمگیری بوده است:

حمل کانتینر: جابجایی 76,775 کانتینر TEU، معادل 73 درصد رشد نسبت به سال 2023.
حمل خودرو: جابجایی 58,169 دستگاه وسیله نقلیه، معادل 7.2 درصد رشد نسبت به سال 2023.

بار خشک: جابجایی بیش از 1 میلیون و 44 هزار تن.
واگن: پردازش بیش از 37,515 واگن.

این رشد فزاینده ناشی از توسعه زیرساخت ها، افزایش همکاری های منطقه ای میان کشورهای مسیر کریدور میانی (مانند آذربایجان، قزاقستان، گرجستان و ترکیه) و افزایش تقاضا برای مسیرهای جایگزین در پی اختلال در زنجیره های تأمین سنتی است. بانک جهانی نیز پیش بینی کرده که حجم بار ترانزیتی از مسیر ترانس خزر تا سال 2030 به 11 میلیون تن خواهد رسید.

کانون توجه و مشارکت بین المللی

توانایی بندر باکو در تسهیل جریان تجارت شرق به غرب، آن را به شریکی استراتژیک هم برای اتحادیه اروپا و هم برای چین تبدیل کرده است.

اتحادیه اروپا از طریق ابتکار «دروازه جهانی» (Global Gateway) به دنبال سرمایه گذاری در زیرساخت ها و دیجیتالی کردن استانداردهای ترانزیتی کریدور میانی است.

از سوی دیگر، چین نیز حضوری فعال در این کریدور دارد. شرکت حمل و نقل کانتینری راه آهن چین (CRTC) در سال 2024 به سرمایه گذاری مشترک ایجاد شده توسط آذربایجان، گرجستان و قزاقستان برای مدیریت کریدور میانی پیوست تا به افزایش حجم بار در این مسیر کمک کند.

تعامل چین با بندر باکو سابقه ای طولانی تر دارد؛ پکن پیشتر کمک های بلاعوضی در حدود 70 میلیون دلار و تجهیزات فنی به ارزش تقریبی 2 میلیون دلار به این بندر ارائه کرده بود.

همچنین توافقنامه های همکاری میان بندر باکو و بنادر بزرگ چین مانند گوانگژو و لیانیونگانگ و شرکت عظیم کشتیرانی COSCO در سال 2018 به امضا رسیده بود.

در آوریل 2023 نیز توافقنامه مهمی میان بندر باکو و بندر چینگ دائو (یکی از بزرگترین بنادر چین) برای همکاری در زمینه راه حل های دیجیتال پیشرفته و تبادل دانش فنی منعقد شد که مهم تر از آن، این توافق امکان حمل بار از مبدأ ژاپن و کره جنوبی از طریق بندر چینگ دائو به بندر باکو و سپس به اروپا از طریق کریدور میانی را فراهم می کند.

باکو، پیوندی مهم در اتصال اوراسیا

بندر باکو با سرعت در حال تثبیت جایگاه خود به عنوان یک مرکز کلیدی در تجارت شرق به غرب است. سرمایه گذاری های استراتژیک دولت آذربایجان، رشد فزاینده حجم بار و گسترش مشارکت های بین المللی، همگی گواه این مدعاست.

با افزایش روزافزون اهمیت کریدور میانی به عنوان یک مسیر تجاری جایگزین، توسعه مداوم زیرساخت های بندر باکو، این بندر را به حلقه ای حیاتی در زنجیره اتصال اوراسیا تبدیل کرده است.