

نقش خط راه آهن باکو-تفلیس-قارص در بهبود روابط تجاری 3 کشور

راه آهن باکو-تفلیس-قارص (BTK) یک پیوند راه آهن منطقه ای است که به اتصال قارص در ترکیه با تفلیس در گرجستان و در نهایت باکو در آذربایجان می پردازد

عادلی/خبرگزاری آران
خبرگزاری آران/سرویس آذربایجان

راه آهن باکو-تفلیس-قارص (BTK) یک پیوند راه آهن منطقه ای است که به اتصال قارص در ترکیه با تفلیس در گرجستان و در نهایت باکو در آذربایجان می پردازد.

کل هزینه ای برآورد شده پروژه در حدود 600 میلیون دلار (422 میلیون دلار بدون در نظر گرفتن هزینه های زیرساخت) است.

به گزارش آران نیوز، هدف اصلی این پروژه، بهبود روابط تجاری و اقتصادی بین این سه کشور است که به کسب سرمایه گذاری مستقیم خارجی با اتصال اروپا و آسیا منجر می شود. این پروژه حمل و نقل کالا، مسافر و نفت را تسهیل می کند.

افتتاح این پروژه در اصل برای سال 2010 برنامه ریزی شده بود و تا اکتبر 2012 نزدیک به 92 درصد از کار بر روی خط آهن ترکیه تکمیل شده است.

انتظار می رود اولین قطار آزمایشی در پایان سال 2012 از آذربایجان به ترکیه برود و بهره برداری عمومی آن در سال 2013 آغاز شود.

خط آهن BTK و چالش ها

روسای جمهور سه کشور طرف قرارداد در این پروژه (آذربایجان، گرجستان و ترکیه) اعلامیه اتصال ریلی باکو-تفلیس-قارص را در 25 می سال 2005 امضا کردند که از دلایل اصلی آن اتصال به اروپا بدون عبور از ارمنستان بود.

ساخت راه آهن در 21 نوامبر 2007 در منطقه ماربدا واقع در جنوب گرجستان آغاز شد. با این حال در 8 اگوست 2009 با مناقشه گرجستان و اوستیان به دلیل مشکلات زیست محیطی به حالت تعلیق درآمد.

آرا پاپیان، سفیر سابق ارمنستان در کانادا، در ماه اگوست 2008 طی یک سخنرانی اعلام کرده بود که این پروژه ریلی با توجه به قوانین بین المللی غیرقانونی است. همچنین پروژه خط لوله باکو-تفلیس-جیهان که از قلمرو تاریخی ارمنستان عبور می کند نیز قانونی ندانست و در نهایت اعلام کرد هر دو این پروژه ها به دلیل عدم پرداخت هزینه های حمل و نقل در سرزمین های ارمنی اشغال شده توسط ترکیه، غیرقانونی می باشند.

مجموع 105 کیلومتر از خط آهن ساخته شده است. که شامل 76 کیلومتر در ترکیه و 29 کیلومتر از مسیر آذربایجان به گرجستان در ماه ژوئن 2012 به اتمام رسید که دارای سه ایستگاه راه آهن می باشد.

گرجستان برای نوسازی خط ریلی خود و تبدیل به خطوط استاندارد بین المللی، مبلغ 200 میلیون دلار با بازپرداخت 25 ساله را از آذربایجان وام گرفت.

امید بر این است که با پایان ساخت این خط ریلی، تجارت و روابط اقتصادی بین آسیای مرکزی، آذربایجان، گرجستان و ایران بهبود یابد و اتصال با اروپا آسان تر شود.

کاشناسان پیش بینی کرده اند که خط راه آهن BTK یک میلیون مسافر و 6.5 میلیون تم بار را در مراحل اولیه خود جابجا کند و تا سال 2030 ظرفیت این خط به 17 میلیون تن بار و 3 میلیون مسافر برسد.

جمهوری آذربایجان تخمین زده است که خط BTK با درآمد سالانه 50 میلیون دلار بتواند بخش کلیدی در کریدور حمل و نقل باشد.

به موازات این پروژه، اتمام خط آهن مرمره در استانبول، حمل و نقل کالا و مسافر را از چین به اروپا امکان پذیر خواهد کرد. چین در حال حاضر علاقه مندی خود را برای حمل و نقل محموله از این مسیر اعلام کرده است. /ع

پایان پیام