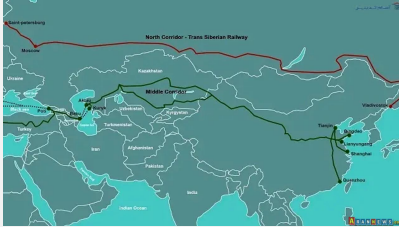


## کریدور میانی ترکیه و سرنوشت ترانزیت ایران

ترکیه می تواند از طریق راه آهن جلفا - خوی به بندر مرسین، مسیر راه آهن 200 کیلومتری رینگ شمالی دریاچه وان را تکمیل نماید و ایران هم متقابلاً مسیر راه آهن جلفا به خوی را در تداوم این کریدور میانی، احداث نماید.



### آران نیوز : تحلیل و گزارش

به گزارش آران نیوز به نقل از تین نیوز، اگرچه برخی کارشناسان معتقدند کریدور میانی ترکیه که از طریق گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و قزاقستان ترکیه را به چین وصل می کند مسیری برای حذف ایران از مسیرهای ترانزیتی است اما شمار دیگر از کارشناسان با این دیدگاه مخالف هستند.

به گزارش تین نیوز، شماری از کارشناسان می گویند، با توجه به اینکه هنوز از احداث راه آهن 220 کیلومتری بین مرز نخجوان - ایغدیر - قارص، هیچ خبری نیست و راه آهن احداثی در حاشیه رود ارس از طرف جمهوری آذربایجان به سمت نخجوان نیز در مرز ترکیه ابتر خواهد ماند و نخواهد توانست به سمت داخل ترکیه ادامه مسیر بدهد، لذا با توجه به اینکه راه آهن احداثی حاشیه رود ارس جمهوری آذربایجان در منطقه آغبند (خداآفرین) جهت وصل شدن به نخجوان وارد خاک ایران خواهد شد ایران می تواند با احداث راه آهن 100 کیلومتری از جلفا به خوی، ادامه این راه آهن کریدور میانی را از خاک خود به سمت خاک ترکیه و بندر مرسین در دریای مدیترانه و استانبول و اروپا متصل نماید و موقعیت و نقش ایران را در کریدور میانی پر رنگ تر کند.

به گفته این کارشناسان، همچنین اتصال این کریدور میانی به بندر مرسین از خاک ایران از مسیر راه آهن جلفا - خوی - قطور - شمال دریاچه وان - بندر مرسین، حدود 300 کیلومتر از مسیر پیشنهادی ترکیه از راه آهن جلفا - نخجوان - ایغدیر - قارص - بندر مرسین که هنوز محدوده 220 کیلومتری راه آهن بین مرز نخجوان - ایغدیر - قارص، احداث نشده است، کوتاهتر بوده و همچنین به راه آهن آنکارا و اروپا نیز در داخل خاک ترکیه متصل است.

کارشناسان می گویند البته مشکلی نیز در این زمینه وجود دارد و آن این است که در مسیر راه آهن جلفا - خوی - بندر مرسین، راه آهن بین دو طرف دریاچه وان در خاک ترکیه متصل نیست که قطارهای عبوری از خاک ایران به سمت آنکارا و بندر مرسین ترکیه از طریق کشتی بین دو طرف دریاچه جابجا شوند.

به اعتقاد کارشناسان، این عمل موجب کندی انتقال کالا و مسافر بین ایران و ترکیه می شود که ترکیه هم به علت عدم نیاز به این مسیر، هیچ اقدامی در جهت تکمیل رینگ شمالی دریاچه وان انجام نمی دهد. بنابراین با توجه به اینکه مسیر راه آهن جلفا - خوی - شمال دریاچه وان - بندر مرسین نسبت به مسیر پیشنهادی ترکیه یعنی راه آهن جلفا - ایغدیر - قارص - بندر مرسین حدود 300 کیلومتر کوتاه تر است و ترکیه هم هنوز هیچ اقدامی در جهت احداث مسیر راه آهن 220 کیلومتری مرز نخجوان - ایغدیر - قارص انجام نداده است، ترکیه می تواند به جای احداث این خط راه آهن در مسیر طولانی تر به بندر مرسین، نسبت به مسیر عبوری از خاک ایران از طریق راه آهن جلفا - خوی به بندر مرسین، مسیر راه آهن 200 کیلومتری رینگ شمالی دریاچه وان را تکمیل نماید و ایران هم متقابلاً مسیر راه آهن جلفا به خوی را در تداوم این کریدور میانی، احداث نماید.

به گزارش تین نیوز، کارشناسان معتقدند انتقال کالاها در مسیر خاک ایران از راه آهن جلفا - خوی - ترکیه در قالب کریدور میانی به بندر مرسین دریای مدیترانه به علت کوتاه تر بودن حدود 300 کیلومتر این مسیر نسبت به مسیر مد نظر ترکیه که هنوز قسمت 220 کیلومتری راه آهن مرز نخجوان - ایغدیر - قارص در این مسیر احداث نشده است، در زمانی کوتاهتر و با هزینه حمل بار کمتری صورت خواهد گرفت.