

ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Ν. ΧΑΡΔΑ

Οικονομολόγος-Ερευνήτρια-Μελετήτρια

Πανεπιστήμιο Πατρών

Τουρκία: “Σιδηροποίηση” των Μεταφορών και Οικονομική Ανάπτυξη

Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών γινόμαστε μάρτυρες των στρατηγικών επιλογών της Τουρκίας προκειμένου να αναδείξει και πάλι τον εαυτό της ως μεγάλη και αυτόνομη δύναμη στο παγκόσμιο γεωπολιτικό στερέωμα, και όχι απλά ως κράτος μέλος - γρανάζι της ευρωατλαντικής συμμαχίας, υιοθετώντας πολιτικές έχοντας την βελόνα της πυξίδας σταθερά στραμμένη στην βασική αντίληψη του στρατηγικού βάθους που επινοήθηκε από τον Τούρκο ηγέτη Αχμέτ Νταβούτογλου, ο οποίος μάλιστα έγινε διάσημος το 2001, με το περίφημο έργο του "Στρατηγικό Βάθος. Ο Διεθνής Ρόλος της Τουρκίας" (*Stratejik Derinlik. Türkiye' nin Uluslararası Konumu*).

Σύμφωνα με αυτή την αντίληψη, ή αλλιώς σύμφωνα με την θεωρία του “Στρατηγικού Βάθους”, η Τουρκία πρέπει να θεωρείται ως το κέντρο ενός κόσμου που εκτείνεται από τα Βαλκάνια έως τον Καύκασο, περνώντας από τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική, ανατρέποντας την ίδια τη γεωγραφική αντίληψη που έχουμε για μια Εγγύς ή Μέση Ανατολή η οποία ανήκει σε ένα ουσιαστικά ευρωκεντρικό “αστερισμό” και επαναφέροντας παραμέτρους που βασίζονται αποκλειστικά σε αυτό που πλέον έχει αρχίσει να ονομάζεται “τουρκική προοπτική”, αν και η σημερινή Τουρκία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ερωτηματικά στην παγκόσμια πολιτική σκηνή καθόσον από τη Λιβύη μέχρι τον Περσικό Κόλπο, από την Ερυθρά Θάλασσα μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα και τον Καύκασο, δεν υπάρχει περιοχή που να μην εμπλέκεται η Άγκυρα. Στη συλλογική φαντασία όλα συνδέονται με τον Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν και το μυθικό νεο-οθωμανικό όνειρό του. Ωστόσο, αυτό εξηγεί μόνο εν μέρει τις κινήσεις της Τουρκίας. Πίσω από αυτές κρύβεται μια πολυσύνθετη στρατηγική της οποίας οι ρίζες φτάνουν μέχρι τα βάθη της ιστορίας, αλλά και εδράζεται σταθερά στην σημερινή πραγματικότητα και προβάλλεται προς το μέλλον και με τα μάτια στραμμένα στις θάλασσες. Η Άγκυρα γνωρίζει ότι για να συνεχίσει να διαδραματίζει έναν όλο και πιο σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια σκηνή, οφείλει να πραγματοποιήσει την επανεκκίνησή της ακριβώς από εκεί. Πρόκειται για μια δοκιμασία στην οποία διακυβεύεται όχι μόνο η μοίρα της Τουρκίας, αλλά και ολόκληρης της Μεσογείου και της Δύσης, συμπεριλαμβανομένης βέβαια και της Ελλάδας. Εξ’ άλλου, σύμφωνα με τον ναύαρχο Cern Gurdeniz, εμπνευστή της θεωρίας της Γαλάζιας Πατρίδας (Mavi Vatan), η Τουρκία θα πρέπει να αναδειχθεί ως ένα θαλάσσιο κράτος με ισχυρή ναυτική και βιομηχανική βάση που να στηρίζεται ουσιαστικά σε δύο κύριους πυλώνες: καθορισμός περιοχών θαλάσσιας δικαιοδοσίας της Τουρκίας με ιδιαίτερη έμφαση στις ΑΟΖ, και δημιουργία μιας νέας κοσμοθεωρίας πριν από την ύφανση ενός θαλάσσιου δόγματος που θα προορίζεται για τον τουρκικό λαό και το τουρκικό κράτος. Αυτή λοιπόν η επανεκκίνηση – αναγέννηση της Τουρκίας προφανώς εξαρτάται, μεταξύ των άλλων, από τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατασκευή μιας σειράς έργων υποδομής που μπορούν να εγγυηθούν στην Τουρκία την ανάληψη του ηγετικού ρόλου που της αναλογεί στο εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Στο πλαίσιο αυτό, η Τουρκία συνεχίζει να επενδύει στον εκσυγχρονισμό δρόμων, σιδηροδρόμων και λιμανιών, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πολιτών και την επιτάχυνση της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας. Μια στρατηγική που αποδείχτηκε πολύ επιτυχημένη, ιδίως αν σκεφτεί κανείς τις χρόνιες ελλείψεις σε κατάλληλες υποδομές τόσο κατά την διάρκεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όσο και στην Τουρκία του 20^{ού} αιώνα.

Αυτό αποδεικνύεται από ορισμένα στοιχεία, όπως ότι μέσα σε περίπου δώδεκα χρόνια, δηλαδή μεταξύ 2003 και 2015, η χιλιομετρική απόσταση των συμβατικών σιδηροδρόμων αυξήθηκε κατά 19%. Μέχρι και σήμερα, νέες σιδηροδρομικές γραμμές κατασκευάζονται σε διάφορες περιοχές της Τουρκίας, μεταξύ Άγκυρας και Σίβας (Σεβάστεια), μεταξύ Σίβας και Ερζιντζάν, μεταξύ του Καρς και των γεωργιανών συνόρων αλλά και σε διάφορες άλλες περιοχές της χώρας, ενώ κατά την περίοδο 2002 – 2014 κατασκευάστηκαν σιδηρόδρομοι

υψηλής ταχύτητας μήκους 1.213 km. Ο στόχος που είχε θέσει η κυβέρνηση για το 2023, έτος των εορτασμών για τα εκατό χρόνια από την ίδρυση της Δημοκρατίας, ήταν 25.000 km σιδηροδρόμων συνολικά, εκ των οποίων τα 12.000 km θα ήταν υψηλής ταχύτητας. Αξίζει να αναφερθεί, και μόνο για λόγους σύγκρισης, ότι η Ιταλία, χώρα που διαθέτει από τις πιο σύγχρονες και πυκνές μεταφορικές υποδομές στην Ευρώπη, σε σύνολο περίπου 18.000 km σιδηροδρόμων, μόλις λίγο πάνω από 1.100 km είναι σιδηροτροχιές υψηλών ταχυτήτων, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη ότι η έκταση της Ιταλίας είναι πολύ μικρότερη από εκείνη της Τουρκίας, ωστόσο, οι αριθμοί αυτοί μαρτυρούν πολλά σχετικά με τις προθέσεις της Τουρκίας να προχωρήσει με αυξανόμενους ρυθμούς σε μια προοδευτική «σιδηροποίηση» των οδών επικοινωνίας της.

Είναι ακριβώς αυτή η τελευταία τεχνολογία στις μεταφορές που όχι μόνο συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της ταχύτητας μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών, αλλά αποτελεί και την επιτομή της πραγματικής προόδου των υποδομών σε μια σύγχρονη χώρα. Ο δυναμισμός και η εκπληκτική πρόοδος της τουρκικής μηχανικής και καινοτομίας, προσδίδει σημαντική ώθηση στο σχεδιασμό των μεγάλων έργων υποδομής και στη μείωση του χρόνου κατασκευής τους. Σε αυτόν τον τομέα, η Άγκυρα σχεδιάζει να υλοποιήσει μια νέα και μακρά σειρά από εντυπωσιακά έργα υποδομής που, εκτός των άλλων, περιλαμβάνουν την κατασκευή σύγχρονων σιδηροδρόμων και τον εκσυγχρονισμό και επέκταση του δικτύου αυτοκινητοδρόμων και των υδάτινων οδών, με κύριους στόχους: την επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, την τοποθέτηση της χώρας στην πρωτοπορία στον τομέα των διεθνών μεταφορών και την τόνωση της εθνικής υπερηφάνειας του τουρκικού λαού.

Είναι προφανές ότι οι διασυνδέσεις των υποδομών αποτελούν έναν από τους σπουδαιότερους μοχλούς μέσω των οποίων η Τουρκία στοχεύει να ανακτήσει ένα κεντρικό στρατηγικό ρόλο και αυξημένη γεωπολιτική ισχύ και κάτω από αυτό το πρίσμα θα πρέπει να εξετάζεται το Γενικό Σχέδιο Μεταφορών και Εφοδιαστικής, οι προπαρασκευαστικές εργασίες του οποίου ολοκληρώθηκαν τον Απρίλιο του 2022. Αυτό το Σχέδιο, αποτελεί μια εξαιρετική προσπάθεια ως προς τον καθορισμό των επενδυτικών προτεραιοτήτων στον τομέα των μεταφορών, συνολικού ύψους 198 δισεκατομμυρίων δολαρίων, με χρονικό ορίζοντα το 2053, και η οποία, σύμφωνα με τον τότε υπουργό Μεταφορών Αντίλ Καραϊσμαήλογλου, αποτελεί θεμελιώδη πλατφόρμα σχεδιασμού για την παγκόσμια επανεκκίνηση των τουρκικών υποδομών και επικοινωνιών.

Η ανάδειξη της χώρας μεταξύ των δέκα πιο ισχυρών οικονομιών του κόσμου είναι ο φιλόδοξος στόχος που έχει τεθεί από την τουρκική ηγεσία, μαζί με τον ακόμα πιο φιλόδοξο στόχο, της δημιουργίας δηλαδή μιας μεγάλης και ισχυρής Τουρκίας. Και μέσα από αυτά τα αναπτυξιακά σχέδια, αντιλαμβάνεται κανείς ακόμα πιο εύκολα την πρόθεση να καταστεί η Τουρκία παγκόσμιος παίκτης όσον αφορά στις επενδύσεις, στην παραγωγή, στις εξαγωγές και φυσικά στην απασχόληση.

Οι προσπάθειες αυτές που περιλαμβάνουν εν τω μεταξύ και τη μετατόπιση του κέντρου βάρους των χερσαίων μεταφορών στους σιδηροδρόμους, όπως προβλέπεται στο Γενικό Σχέδιο Μεταφορών και Εφοδιαστικής, αναμένεται να προσθέσουν πάνω από 1 τρισεκατομμύριο δολάρια στο ΑΕΠ της Τουρκίας και 1,36 τρισεκατομμύρια δολάρια στην παραγωγή, ενώ παράλληλα θα δημιουργήσουν απασχόληση για 27,7 εκατομμύρια άτομα.

Επιπλέον, θα υπάρξουν όλα εκείνα τα κίνητρα που θα είναι ικανά να ευνοήσουν την παραγωγή υψηλής προστιθέμενης αξίας, αναπτύσσοντας την εφοδιαστική και βελτιώνοντας τους μεταφορικούς διαδρόμους, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε νέες αγορές, οδηγώντας στη δημιουργία αυτόνομων αλυσίδων εφοδιασμού, οι οποίες έχουν αποδειχθεί ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία, ιδίως σε αυτή την περίοδο της κρίσης, και οι οποίες είχαν υποτιμηθεί για πολύ καιρό.

Το Γενικό Σχέδιο Μεταφορών και Εφοδιαστικής αναφέρεται λοιπόν σε ένα σύστημα που είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινωνίας συνδυάζοντας την οικονομική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Για αυτούς τους λόγους επίσης, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου συμφώνησε στις αρχές του 2022 να παράσχει στην Τουρκία “οικολογική χρηματοδότηση” ύψους 2,1 δισεκατομμυρίων ευρώ για ένα έργο ηλεκτρικού σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, τα τρένα θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο, καθώς για το έτος 2053 προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί μεγάλης

σημασίας σιδηροδρομικά έργα, όπως είναι η κατασκευή 8.554 km σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων τα 6.425 km θα είναι γραμμές ταχείας κυκλοφορίας, 1.474 km συμβατικές γραμμές και 655 km γραμμές υψηλής ταχύτητας και πολύ υψηλής ταχύτητας, που μπορούν δηλαδή να φτάσουν τα 400 km/h, σε σιδηροδρομικά τμήματα μεταξύ Άγκυρας και Κωνσταντινούπολης.

Η κατασκευή της γραμμής μήκους 1.179 km μεταξύ Καρικουλή - Άγκυρας - Μερσίνας που αποτελεί ένα βασικό τμήμα της κεντρικής διαδρομής μεταξύ Κίνας και Ευρώπης, αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2029. Στρατηγικής σημασίας και υψηλής γεωοικονομικής αξίας είναι και η σιδηροδρομική γραμμή συνολικού μήκους 1.097 km μεταξύ Άγκυρας και του διαδρόμου Zengazur στο Αζερμπαϊτζάν, η κατασκευή της οποίας θα ξεκινήσει το 2029. Με την ολοκλήρωση των έργων του "Διαδρόμου Zengazur" θα έχει επιτευχθεί η σύνδεση ολόκληρου του τουρκικού κόσμου, από την Τουρκία έως την Κεντρική Ασία μέσω του Αζερμπαϊτζάν, προσφέροντας την ευκαιρία να επιτευχθεί και να αναπτυχθεί ακόμα μεγαλύτερη και πιο στενή συνεργασία στους τομείς του εμπορίου και της οικονομίας μεταξύ των κρατών μελών του Οργανισμού Τουρκικών Κρατών (Organization of Turkic States). Ο διάδρομος Zengazur είναι η συντομότερη οδός διέλευσης που μπορεί να διαφοροποιήσει τις συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ της Κίνας, των χωρών της Κεντρικής Ασίας και της Ευρώπης. Η ολοκλήρωση της κατασκευής του διαδρόμου Zengazur θα έχει σημαντική επίδραση και στις δυνατότητες επέκτασης του Μεσαίου Διαδρόμου, ενώ θα συμβάλει σε σημαντικές αλλαγές στον χάρτη μεταφορών της ευρύτερης περιοχής, είχε δηλώσει το 2022 ο αναπληρωτής υπουργός Ψηφιακής Ανάπτυξης και Μεταφορών του Αζερμπαϊτζάν, Rahman Hummatov.

Η Ανατολική Ασία, ιδίως η Κίνα, η Νότια Κορέα και όλα τα μέλη της Ένωσης των Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN), έχουν αναδειχθεί σε βασικούς προμηθευτές ενδιάμεσων αγαθών στην Τουρκία μέχρι και σήμερα. Ειδικότερα, κατά την τελευταία δεκαετία, η προμήθεια ενδιάμεσων αγαθών από την Ανατολική Ασία στις τουρκικές μεταποιητικές βιομηχανίες αυξήθηκε από 18% σε 25%.

Η πανδημία Covid-19 επέφερε την επιτάχυνση της ζήτησης της Τουρκίας για ενδιάμεσα αγαθά στους τομείς των μηχανημάτων και του ηλεκτρονικού εξοπλισμού. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η τουρκική μεταποιητική βιομηχανία συνάντησε ένα ευνοϊκό περιβάλλον για ανάπτυξη στην ΕΕ, η οποία αποτελεί τον κύριο εμπορικό εταίρο της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το 2022, πάνω από το 45% των τουρκικών εξαγωγών κατευθύνθηκε στην ΕΕ, με την αξία των εξαγωγών να είναι 23% υψηλότερη από ότι το 2019. Το μερίδιο της Τουρκίας στις συνολικές εισαγωγές από την ΕΕ αυξήθηκε επίσης ελαφρώς από 2,6% σε 3,7% την τελευταία δεκαετία. Είναι ενδιαφέρον να επισημανθεί ότι οι τουρκικές εξαγωγές προς τις ΗΠΑ, την τρίτη μεγαλύτερη αγορά της, αυξήθηκαν επίσης κατά 64% το 2019. Συνολικά, η αύξηση των τουρκικών εξαγωγών προς την ευρωπαϊκή και την αμερικανική αγορά, ιδίως για τα ενδιάμεσα αγαθά, σηματοδοτεί ότι η χώρα είναι περισσότερο ενσωματωμένη στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού, ιδίως μετά την πανδημία του κορωνοϊού, αν και η πανδημία συνέβαλε στην αποκάλυψη των "κρυμμένων" ευπαθειών του διασυνδεδεμένου παγκόσμιου συστήματος αλυσίδων εφοδιασμού, ειδικά σχετικά με τον ιατρικό εξοπλισμό.

Η Τουρκία επέδειξε εξαιρετικές ικανότητες στην προσέλκυση όλο και περισσότερων και πιο διαφοροποιημένων ξένων επενδύσεων. Πράγματι, το 2022, οι άμεσες ξένες επενδύσεις στην Τουρκία έφθασαν στα υψηλότερα επίπεδα από το 2016, με αξιοσημείωτο μερίδιο από την Ανατολική Ασία και τη Βόρεια Αμερική.

Παρόλο που οι άμεσες ξένες επενδύσεις στις τουρκικές υπηρεσίες μεταφορών παρουσίαζαν διακυμάνσεις με την πάροδο των ετών, η αναδιαμόρφωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού σε συνδυασμό με την επιθυμία αναζήτησης πολυτροπικών εμπορευματικών διαδρομών εναλλακτικών της Υπερσιβηρικής σιδηροδρομικής σύνδεσης, θα μπορούσε να προσελκύσει νέες επενδύσεις στην τουρκική εφοδιαστική αλυσίδα.

Στις 4 Δεκεμβρίου 2020, το πρώτο τουρκικό τρένο της Rail Cargo Group ξεκίνησε για πρώτη φορά το ταξίδι του από το σταθμό αναχώρησης του Cerkezköy της Τουρκίας κατευθυνόμενο, κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού, προς τον κινεζικό οικονομικό κόμβο Χί'αν με συνολικό χρόνο διέλευσης μόλις 12 έως 14 ημέρες. Το τρένο περνά από τους τουρκικούς

σιδηροδρομικούς σταθμούς Köseköy και Kars, τον οικονομικό κόμβο του Μπακού στο Αζερμπαϊτζάν και την πόλη - λιμάνι του Καζακστάν Aktau στην Κασπία Θάλασσα, καθώς και από τον σιδηροδρομικό σταθμό Altynkol στα σύνορα Καζακστάν-Κίνας, πριν φτάσει στον τελικό του προορισμό του, στον κόμβο Χί'αν.

Όμως, και στις 29 Ιανουαρίου 2021 έλαβε χώρα ακόμα ένα ιστορικό γεγονός: ένα τρένο εμπορευμάτων αναχώρησε από την Άγκυρα με κατεύθυνση τη Μόσχα, στην οποία έφτασε απευθείας και σε μόλις οκτώ ημέρες ανεβαίνοντας προς τις Καυκάσιες περιοχές μέσω δύο προϋπαρχουσών διεθνών χερσαίων διαδρόμων, της σιδηροδρομικής γραμμής, μήκους 826 km, Μπακού-Τιφλίδα-Καρς που διασχίζει το Αζερμπαϊτζάν, τη Γεωργία και την Τουρκία, και του διαδρόμου Βορρά-Νότου, που για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκαν με σκοπό τη σύνδεση της Ανατολίας με την ευρωπαϊκή Ρωσία.

Στο πλαίσιο του εθνικού σχεδίου για τις μεταφορές και την εφοδιαστική, ένας νέος διάδρομος ναυσιπλοΐας θα δρομολογηθεί από τη Θάλασσα του Μαρμαρά προς την Κασπία Θάλασσα και θα συνδέει απευθείας την Τουρκία με την περιοχή της Κεντρικής Ασίας, μέσω των ρωσικών εσωτερικών πλωτών οδών. Η σύνδεση του Μαρμαρά και της Κασπίας Θάλασσας αναμένεται να δώσει ώθηση στο εμπόριο της Κεντρικής Ασίας εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη ταχύτητα μεταφοράς, χαμηλότερο μεταφορικό κόστος, όπως επίσης και μία πιο απλοποιημένη μεταφορά εμπορευμάτων για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλλει στην μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα τουλάχιστον κατά 17%, σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές, προσφέροντας μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στους χρόνους παράδοσης μέσω επιλεγμένων συνεργασιών εφοδιαστικής για την περαιτέρω μεταφορά των εμπορευμάτων στις περικλειστές περιοχές της Κεντρικής Ασίας.

Στα τέλη Μαρτίου του 2022, το Αζερμπαϊτζάν, η Γεωργία, το Καζακστάν και η Τουρκία εξέδωσαν τετραμερή δήλωση για τη δημιουργία του "Μεσαίου Διαδρόμου (Middle Corridor)", με στόχο τη βελτίωση του μεταφορικού δυναμικού της περιοχής. Με βάση τη συμφωνία, θα πρέπει να υπάρξει καλύτερος συντονισμός στις πολυμερείς προσπάθειες για την εναρμόνιση των τιμών των εμπορευματικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, να καταστεί δυνατή η δημιουργία μια ενιαίας ψηφιακής πλατφόρμας πληροφορικής η οποία θα αυτοματοποιήσει πλήρως όλες τις υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ Κίνας και Ευρώπης.

Τον Απρίλιο του ίδιου έτους, οι κρατικές σιδηροδρομικές εταιρείες του Αζερμπαϊτζάν, της Τουρκίας και του Καζακστάν υπέγραψαν διμερείς συμφωνίες για συνεργασία στον τομέα της εφοδιαστικής, ενώ σχεδόν ένα μήνα αργότερα, στις 10 Μαΐου, η Τουρκία και το Καζακστάν υπέγραψαν συμφωνία ενισχυμένης στρατηγικής εταιρικής σχέσης η οποία προβλέπει την ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων φορέων για την αποτελεσματική και βιώσιμη χρήση του Μεσαίου Διαδρόμου. Με την ευκαιρία αυτή, οι δύο πλευρές υπογράμμισαν επίσης την ανάγκη θέσπισης σταθερών τιμολογίων για τα εμπορευματοκιβώτια που θα διέρχονται από τη νέα σιδηροδρομική γραμμή "Μπακού-Τιφλίδα-Καρς".

Τέλος, στις 27 Ιουνίου το Αζερμπαϊτζάν, η Τουρκία και το Καζακστάν υπέγραψαν τη διακήρυξη του Μπακού, η οποία προβλέπει την τελωνειακή συνεργασία και την λήψη συγκεκριμένων μέτρων για διευκόλυνση και απλοποίηση των διαδικασιών στη διαμετακόμιση εμπορευμάτων κατά μήκος του Μεσαίου διαδρόμου.

Ο Μεσαίος Διάδρομος ή Διακασπιακή Διεθνής Διαδρομή Μεταφορών (Trans-Caspian International Transport Route, TITR), είναι ένας πολυμελής, πολυτροπικός θεσμικός οργανισμός μεταφορών που συνδέει τους τερματικούς σταθμούς πορθμείων της Κασπίας και της Μαύρης Θάλασσας με σιδηροδρομικά συστήματα στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας (ΛΔΚ), στο Καζακστάν, στο Αζερμπαϊτζάν, στη Γεωργία, στην Τουρκία, στην Ουκρανία και στην Πολωνία.

Ο TITR αναπτύσσεται σταδιακά χάρη στις συμφωνίες και την πρόσφατη joint venture μεταξύ του Αζερμπαϊτζάν, της Γεωργίας, του Καζακστάν και της Τουρκίας, καθώς και των ναυτιλιακών εταιρειών που, όπως η Maersk, υλοποιούν γραμμές θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των λιμανιών της Κασπίας και εκείνων της Μαύρης Θάλασσας. Αξίζει να αναφερθεί ότι, μέχρι στιγμής, η γερμανική εμπορική ροή ήταν ζωτικής σημασίας για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές Ασίας - Ευρώπης, αλλά το σπουδαίο γεγονός είναι ότι ο TITR

ανοίγει νέες προοπτικές με βάση την περιφερειακή ανάπτυξη, δεδομένης της κεντρικής θέσης της Τουρκίας σε σχέση με τους πολυάριθμους γείτονές της (Ελλάδα, Βουλγαρία, Γεωργία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Ιράν, Ιράκ και Συρία).

Η ανάπτυξη των δια-ευρασιατικών και ενδο-ευρασιατικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών παραμένει βασικά προσανατολισμένη στις πολιτικές προσφορές από την πλευρά της ΛΔΚ, αλλά εξαρτάται από τους παράγοντες της ζήτησης από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία εμπορευματικών όγκων ροής κυκλοφορίας.

Για δεκαετίες, η ρωσική διαδρομή, γνωστή ως Βόρειος Διάδρομος, ήταν η προτιμώμενη διαδρομή για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ της ΕΕ και της Κίνας.

Ο Βόρειος Διάδρομος είναι μια διαδρομή με αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα έναντι κάθε άλλης διαδρομής. Ωστόσο, ο ρωσο-ουκρανικός πόλεμος και οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν και συνεχίζουν να επιβάλλονται από ΗΠΑ και Ευρωπαϊκή Ένωση σε ρωσικές και συνεργαζόμενες με αυτές εταιρείες, ο πόλεμος μεταξύ Αρμενίας και Αζερμπαϊτζάν για την κυριαρχία στο Ναγκόρνο – Καραμπάχ, η συχνά ρευστή εσωτερική πολιτική κατάσταση σε χώρες της περιοχής όπως για παράδειγμα η Αρμενία και η Γεωργία, δημιούργησαν μεγάλες αβεβαιότητες στις διεθνείς διαμετακομιστικές εταιρείες σχετικά με την τρέχουσα σκοπιμότητα χρήσης αυτού του διαδρόμου.

Με αυτό το σενάριο, ο Μεσαίος Διάδρομος αναγνωρίζεται σταδιακά ως ο κύριος εναλλακτικός δρόμος για τις χερσαίες μεταφορές μεταξύ Κίνας και Ευρώπης και δυνητικά μετασηματιστικός για τις οικονομίες της Κεντρικής Ασίας, του Καυκάσου και της Τουρκίας, με συνέπεια την αναπόφευκτη ανάπτυξη της υποδομής μεταφορών για περιοχές της Ασίας, του Καυκάσου και της Τουρκίας.

Τώρα, λόγω της αυξημένης ζήτησης, οι χώρες έχουν ξεκινήσει να εργάζονται πιο ενεργά ώστε να βελτιώσουν τις συνδέσεις, να διευκολύνουν πολλές από τις τελωνειακές διαδικασίες και να εκσυγχρονίσουν όλο το φάσμα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τους πρώτους τέσσερις μήνες του 2022, 8.696 εμπορευματοκιβώτια διέσχισαν το έδαφος του Αζερμπαϊτζάν, 130% περισσότερα από το προηγούμενο έτος, και αυτή η τάση αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται. Κοιτάζοντας το μέλλον, οι χώρες του Trans - Caspian International Corridor (TICR), το Αζερμπαϊτζάν, το Καζακστάν και η Γεωργία, σχεδιάζουν να επεκτείνουν τη χωρητικότητα της διαδρομής, που σήμερα υπολογίζεται σε 10 εκατομμύρια τόνους ή 200.000 εμπορευματοκιβώτια ετησίως, υιοθετώντας ενιαία τιμολόγια για τους εθνικούς μεταφορείς και απλοποιώντας το έργο των μεταφορικών εταιρειών.

Επιπλέον, μετά την πρόσφατη νίκη του Αζερμπαϊτζάν στον πόλεμο με την Αρμενία για το Ναγκόρνο - Καραμπάχ, το Μπακού εργάζεται στενά με την Τουρκία για τη διασφάλιση της πολιτικής σταθερότητας, τη διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου, τη διαφοροποίηση των διαδρομών και την επιτάχυνση της μεταφοράς και παράδοσης των εμπορευμάτων.

Στο πλαίσιο αυτό, η Αγκυρα έχει πρωτοστατήσει στις πρωτοβουλίες για την δημιουργία του Μεσαίου Διαδρόμου, ο οποίος ξεκινά από την Κίνα, διασχίζει την Κεντρική Ασία (Καζακστάν ή Κιργισία – Ουζμπεκιστάν - Τουρκμενιστάν), την Κασπία Θάλασσα και συνεχίζει, μέσω των εδαφών του Αζερμπαϊτζάν και της Γεωργίας, στην Τουρκία.

Φαινομενικά, ο Μεσαίος Διάδρομος συμπίπτει με τον διάδρομο Κίνα-Κεντρική Ασία-Δυτική Ασία του δρόμου του μεταξίου (Belt and Road Initiative, BRI), αλλά δεν διέρχεται από το Ιράν και στηρίζεται κυρίως σε δίκτυο οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών με κόμβους στην Κασπία Θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, η Τουρκία υπέγραψε Μνημόνιο Συμφωνίας με την Κίνα τον Νοέμβριο του 2015 και αργότερα, τον Ιούλιο του 2019, ακολούθησε η επίσκεψη του Προέδρου Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν στην Κίνα για να συμπεριληφθούν, τελικά, ένα Πρωτόκολλο Κοινής Συνεργασίας καθώς και η σύσταση ενός Συμβουλίου Συντονισμού, με τη συμμετοχή του Αζερμπαϊτζάν και των κεντροασιατικών δημοκρατιών.

Η πρωτοβουλία αυτή έρχεται σε συνέχεια της συμφωνίας για το διακρατικό – διαπεριφερειακό διάδρομο “Lapis Lazuli - Transport Corridor” που συνυπογράφηκε στις 15 Νοεμβρίου 2017 στην πρωτεύουσα του Τουρκμενιστάν Ασγκαμπάτ, από την Τουρκία, τη Γεωργία, το Αζερμπαϊτζάν, το Τουρκμενιστάν και το Αφγανιστάν στο πλαίσιο της 7^{ης} Περιφερειακής Διάσκεψης Οικονομικής Συνεργασίας για το Αφγανιστάν (RECCA).

Σε επίπεδο υποδομής, ο σιδηρόδρομος Μπακού-Τιφλίδα-Καρς αναμένεται να τριπλασιάσει την ικανότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις επόμενες δύο δεκαετίες.

Η Τουρκία, εξ' άλλου, είχε δρομολογήσει έργα υποδομής τεράστιας στρατηγικής σπουδαιότητας, όπως είναι η ευρασιατική σήραγγα, η τρίτη γέφυρα στο Βόσπορο καθώς και το νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης ή, όπως έχει χαρακτηριστεί, ο γίγαντας στο σταυροδρόμι των ηπείρων, τα οποία μαζί με το Γενικό Σχέδιο Μεταφορών και Εφοδιαστικής θα συμβάλουν στην εδραίωση του ανοίγματος στην Ανατολή προς τον Καύκασο, την Κεντρική Ασία και την Κίνα με πρωτόγνωρη αύξηση των εμπορικών και επενδυτικών ευκαιριών στην περιοχή, καθώς και με μια σειρά από πρόσθετα στρατηγικά και γεωπολιτικά οφέλη.

Ο Μεσαίος Διάδρομος, διερχόμενος από τις ανατολικές επαρχίες της Τουρκίας, θα μπορέσει να συμβάλει στην ανάπτυξη αυτών των περιοχών, όπως συμβαίνει σε άλλες λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, ενώ υπάρχει η βεβαιότητα ότι εξ' αιτίας αυτού του Διαδρόμου θα ενισχυθούν οι κινεζικές επενδύσεις στην Τουρκία. Επιπλέον, σε αυτή την κατάσταση, η Τουρκία θα μπορούσε να γίνει κύριος κόμβος του σινοευρωπαϊκού εμπορίου, παρακάμπτοντας τόσο τον ρωσικό βόρειο διάδρομο όσο και τον, μέσω του Ιράν, νότιο διάδρομο που αυτή την εποχή δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ασφαλής για τις εταιρείες logistics λόγω των αμερικανικών κυρώσεων κατά του Ιράν, αλλά και του υψηλού κινδύνου γενικότερης σύρραξης στη μέση ανατολή λόγω του πολέμου στη Γάζα.

Σήμερα, το εμπόριο της Κίνας με την Ευρώπη διεξάγεται κυρίως δια θαλάσσης, ενώ οι χερσαίες επιλογές μπορούν να μειώσουν σημαντικά τη συνολική διάρκεια και το κόστος των μεταφορών, αυξάνοντας έτσι την κινεζική κυριαρχία στην περιοχή και κατά συνέπεια τις ανησυχίες της Δύσης που στην προσπάθειά της να την περιορίσει, έχει θέσει ως ένα από τους στρατηγικούς της στόχους την δημιουργία του διαδρόμου IMEC. Πρόκειται για τον διάδρομο μεταξύ Ινδίας, Μέσης Ανατολής και Ευρώπης και ανακοινώθηκε με κάθε “επισημότητα” στη σύνοδο κορυφής των G20, τον Σεπτέμβριο του 2023, στο Νέο Δελχί, αλλά σχεδόν αμέσως παρουσιάστηκαν σοβαρές πολιτικές και γεωοικονομικές αντιθέσεις αναφορικά με το έργο, ενώ οι διακρατικοί σχεδιασμοί και διαβουλεύσεις για το συγκεκριμένο project κινδυνεύουν να ανασταλούν ή και να τερματιστούν οριστικά, εξ' αιτίας των διεθνών εντάσεων που συνδέονται με τη σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστινίων και την αποσταθεροποίηση του εμπορίου στην Ερυθρά Θάλασσα. Πολλοί υποστηρίζουν ότι αυτός ο νότιος διάδρομος απεβίωσε πριν ακόμα γεννηθεί και ότι η συνεχιζόμενη σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης θα οδηγήσει στην αναστολή του έργου IMEC το οποίο, όπως ήδη ανεφέρθη, είχε ως στόχο την σύνδεση του Ινδο-Ειρηνικού με την Ευρώπη μέσω της Μέσης Ανατολής. Σύμφωνα με πολλούς αναλυτές, η σκοπιμότητα του έργου είναι πλέον υπό αμφισβήτηση, ιδιαίτερα τα τμήματα που αφορούν τη Σαουδική Αραβία και το Ισραήλ. Επί πλέον, επειδή στο σχεδιασμό του IMEC κανένα τμήμα του δεν προβλέπεται να διέρχεται από την Τουρκία, από την Άγκυρα έγινε σαφής η άρνησή της στο έργο μέσω του προέδρου Ερντογάν ο οποίος σε δηλώσεις του κατά την επιστροφή του από την σύνοδο κορυφής, επισήμανε ότι δεν μπορεί να υπάρξει κανένας τέτοιος διάδρομος χωρίς να διασχίζει την Τουρκία. Αντίθετα, η Άγκυρα προώθησε μια εναλλακτική πρωτοβουλία για τη δημιουργία μιας νέας διαδρομής που της δόθηκε η ονομασία Development Road (Δρόμος Ανάπτυξης) που ήδη αναπτύσσει με το Ιράκ, το Κατάρ και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η προτεινόμενη διαδρομή, μήκους 1.200 km και συνολικής αξίας 17 δισεκατομμυρίων δολαρίων, θα συνδέσει τα λιμάνια του Περσικού Κόλπου Faw Grand Port, που βρίσκεται στο στάδιο σχεδιασμού και Umm Qasr με την Τουρκία, μέσω μιας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής AC/AV που, σε πλήρη δυναμικότητα, η μεταφορική της ικανότητα θα φτάνει έως και τα 7,5 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια και τα 33 εκατομμύρια τόνους φορτίου, καθώς και ενός παράλληλου αυτοκινητοδρόμου ο οποίος θα διασχίζει εννέα ιρακινές επαρχίες. Το σχέδιο προβλέπεται να εξελιχθεί σε τρεις φάσεις όπου η πρώτη θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το 2028 και η τελευταία το 2050.

Συγχρόνως, η θέση της Τουρκίας παραμένει αταλάντευτη ως προς την σπουδαιότητα του Μεσαίου Διαδρόμου και την περεταίρω διεύρυνση των εμπορικών της συναλλαγών με την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Ο κύριος δείκτης των συμφερόντων της Κίνας στον Μεσαίο Διάδρομο είναι ο βαθμός εμπλοκής της σε σχετικές επενδύσεις υποδομής. Σε κάθε περίπτωση όμως, το τρέχον επίπεδο επενδύσεων περιορίζεται σε μερικά βασικά έργα, όπως εξόρυξη, ενεργειακά έργα και έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού λιμανιών στην Τουρκία.

Τα λιμενικά έργα που έχουν δρομολογηθεί σε Filyos, Çandarlı και Mersin απαιτούν ακόμη σημαντικές επενδύσεις, ενώ η Κίνα έχει ήδη συμπεριλάβει το λιμάνι του Πειραιά στο νέο Δρόμο του Μεταξιού.

Για την Τουρκία, είναι πολύ σημαντικό από στρατηγικής άποψης να καθορίζει τις ανάγκες και τις προτεραιότητές της, προσδιορίζοντας τους τομείς ενδιαφέροντος που, στο πλαίσιο της Belt and Road Initiative (BRI), παρουσιάζουν ειδικό ενδιαφέρον και για την Κίνα. Όπως έχει πλέον καθιερωθεί, η BRI δημιουργεί αμοιβαία εξάρτηση, αλλά για να αναπτύξει η Τουρκία τις υποδομές της και να αυξήσει τις εμπορικές της δυνατότητες, θα χρειάζεται την Κίνα, όπως και η τελευταία θα χρειάζεται την Τουρκία για την δημιουργία μιας πιο αποτελεσματικής και οπωσδήποτε λιγότερο ριψοκίνδυνης διασύνδεσης Ασίας και Ευρώπης.

Η Άγκυρα γνωρίζει ότι αυτή η αλληλεξάρτηση ολόένα και περισσότερο θα μεγαλώνει με την πάροδο του χρόνου. Γνωρίζει επίσης ότι η διαχείριση αυτής της διαδικασίας θα πρέπει να βασίζεται σε συγκεκριμένες γεωοικονομικές στρατηγικές οι οποίες θα συνεχίσουν να υλοποιούνται μέσα από διακρατικούς, διαπεριφερειακούς και διηπειρωτικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που διασχίζουν το έδαφός της. Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση και η γεωπολιτική κεντροβαρικότητα της χώρας σε αυτή την περιοχή που συνδέει το Βορρά με το Νότο και την Ανατολή με τη Δύση, αποτελεί τον κύριο μοχλό όχι μόνο για την οικονομική ανάπτυξη της Τουρκίας και την πορεία της προς το μέλλον, αλλά και για τις “διασυνδεδεμένες” με αυτήν, μέσω των οικονομικών διαδρόμων, χώρες της Ευρώπης, της κεντρικής και της ανατολικής Ασίας.