

Inauguracja kolei BTK – kaukaskiego odcinka korytarza Azja–Europa

Wojciech Górecki

30 października, po dziewięciu latach budowy, zainaugurowano połączenie kolejowe Baku–Tbilisi–Kars (BTK). W ceremonii w nowym porcie bakijskim (ok. 80 km na południe od miasta) wzięli udział prezydenci Azerbejdżanu i Turcji oraz premierzy Gruzji, Kazachstanu i Uzbekistanu. Trasa liczy niespełna 850 km, z czego ok. 500 km przypada na Azerbejdżan. Odcinek łączący południową Gruzję z położonym we wschodniej Turcji Karsem zbudowano od podstaw, na pozostałych zmodernizowano istniejącą infrastrukturę. Środki pochodziły głównie z azerbejdżańskiego budżetu (poza odcinkiem tureckim, sfinansowanym przez Ankarę). Przepustowość trasy wynosi obecnie 5–6 mln ton towarów (docelowo: 17 mln) i milion pasażerów (docelowo: 3 mln) rocznie. Pociągi mogą rozwijać prędkość do 120 km/h. BTK wpisuje się w rozwijającą się sieć połączeń pomiędzy Azją – głównie Chinami – a Europą (korytarze transportowo-komunikacyjne na tym kierunku określane są często zbiorczo jako Nowy Jedwabny Szlak).

Komentarz

- Projekt ma duże znaczenie przede wszystkim dla Azerbejdżanu, zarówno w wymiarze gospodarczym, jak i politycznym. Na pierwszym etapie większość przesyłanych przez BTK towarów stanowić będzie azerbejdżańska produkcja petrochemiczna i chemiczna, przeznaczona dla odbiorców tureckich (operatorem przewozów cargo jest spółka córka azerbejdżańskich kolei państwowych). Bezpośrednie połączenie kolejowe (*de facto* pierwsze w historii) zbliża Baku i sojuszniczą Ankarę oraz pogłębia regionalną izolację skonfliktowanej z Azerbejdżanem Armenii. Nowa trasa korzystna jest też dla Gruzji, która będzie otrzymywać opłaty za tranzyt. Może z niej również korzystać Rosja, która zyskuje możliwość dogodnego połączenia kolejowego z Turcją przez Azerbejdżan (w tym przypadku BTK byłaby częścią nie tylko korytarza Wschód–Zachód, ale też Północ–Południe).
- Kolej BTK ma potencjalnie duże znaczenie jako szlak alternatywny wobec połączeń przez Rosję. Pozwala np. na przesyłanie do Kazachstanu europejskich produktów żywnościowych objętych rosyjskimi kontrsankcjami. Może być ponadto atrakcyjna dla eksporterów chińskich, współpracujących z firmami w Turcji i Europie Południowej.
- W perspektywie najbliższych lat BTK nie będzie odgrywać znaczącej roli tranzytowej w globalnej wymianie pomiędzy Chinami a państwami Europy (całość chińskiego eksportu

na tym kierunku szacowana jest na 240 mln ton towarów rocznie). Najpoważniejszym ograniczeniem jest konieczność przeładunku kontenerów z pociągu na prom w porcie w Kazachstanie (bądź Turkmenistanie) i ponownie na pociąg w Azerbejdżanie. Potencjał BTK ogranicza także obecna przepustowość tras kolejowych na terenie Turcji: pomiędzy Karsem a Ankarą jest tylko jeden tor, a tunel kolejowy Marmaray pod Bosforem nie jest przystosowany do zwiększonego ruchu pociągów towarowych. Ponadto Azerbejdżan, Gruzja i Turcja nie uzgodniły na razie wysokości taryf przewozowych. O tym, że Chiny nie traktują nowego połączenia jako priorytetowego, świadczy brak delegacji z Pekinu na inauguracji.