



GÜNEY KAFKASYA JEOPOLİTİĞİNDE DEMİRYOLLARININ ROLÜ

The Role of Railways in the Geopolitics of the South Caucasus

Reyhan Rafet CAN¹

¹Dr. Öğr. Üyesi, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi, Kadiriği Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Kadiriği, canreyhanrafet@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2280-9268

Derleme/Review article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:
08.10.2021
Kabul/Accepted:
06.01.2022

DOI:

10.18069/firatsbed.1006624

Anahtar Kelimeler

Güney Kafkasya, jeopolitik, ulaşım, demiryolları.

Keywords

South Caucasus, geopolitics, transportation, railways.

ÖZ

Önemli bir geçiş potansiyeline sahip olan ancak tam olarak yararlanılamayan Güney Kafkasya, uluslararası ilişkilerdeki kilit aktörlerin jeopolitik ve jeo-ekonomik çıkarlarını odak noktasında yer alır. Güney Kafkasya, Avrupa ile Asya'nın birleştiği noktada, Hazar ve Karadeniz arasında, hidrokarbon bakımından zengin Hazar devletleri ile bunların başlıca ithalatçıları olan AB ve Türkiye arasındaki konumundadır. Bölge, Doğu'dan Batı'ya (antik İpek Yolu) ve Güney'den kuzeye iletişim ve ticaret yollarının keşiştiği stratejik açıdan önemli bir ulaşım merkezidir. Güney Kafkasya jeopolitik konumu nedeniyle, uluslararası ulaşım koridorlarının taşıyıcısı olarak kabul edilmektedir. Güney Kafkasya'da demiryolları, bölgenin ekonomik kalkınmasında önemli role sahiptir. Bu çalışmada Güney Kafkasya'da demiryollarının uluslararası ulaşım koridoru boyunca rolü, gelişimi ve gelecekteki beklentileri değerlendirilmiştir. Çalışmanın birinci bölümünde Güney Kafkasya'da demiryollarının tarihsel gelişimi, ikinci bölümde demiryollarının jeopolitik önemi üzerinde durulurken, üçüncü bölümde Güney Kafkasya'da alternatif demiryolu hatlarının jeopolitik bir unsur olarak nasıl değerlendirilmesi gerektiği üzerine durulacaktır. Sonuç olarak Güney Kafkasya'da yeni demiryolları ve ticaret koridorları ortaya çıkarken, terk edilmiş hatların restore edilmesiyle Rusya ve Türkiye güçlü ittifaklar kurarak Güney Kafkasya'ya daha derin nüfuz etme çabası içine girdiği sonucuna varılmıştır.

ABSTRACT

South Caucasus, which has an important transition potential but cannot be fully exploited, is at the focal point of the geopolitical and geo-economic interests of the key actors in international relations. The South Caucasus is located at the junction of Europe and Asia, between the Caspian and the Black Sea, between the hydrocarbon-rich Caspian states and their main importers, the EU and Turkey. The region is a strategically important transport hub where communication and trade routes intersect from East to West (ancient Silk Road) and from South to North. Due to its geopolitical location, the South Caucasus is considered to be the carrier of international transport corridors. Railways in the South Caucasus have an important role in the economic development of the region. In this study, the role, development and future prospects of railways along the international transport corridor in the South Caucasus were evaluated. In the first part of the study, the historical development of the railways in the South Caucasus, the geopolitical importance of the railways in the second part, while the third part will focus on how alternative railway lines should be evaluated as a geopolitical element in the South Caucasus. As a result, while new railways and trade corridors emerged in the South Caucasus, it was concluded that by restoring the abandoned lines, Russia and Turkey formed strong alliances and tried to penetrate deeper into the South Caucasus.

Atıf/Citation: Can, R. R. (2022). Güney Kafkasya Jeopolitiğinde Demiryollarının Rolü, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32, 1 (37-54).

Sorumlu yazar/Corresponding author: Reyhan Rafet CAN, canreyhanrafet@gmail.com

1. Giriş

21. yüzyılda küreselleşme dünya gelişiminin resmini kökten değiştirdi ve kamusal yaşamın neredeyse tüm yönlerini; ekonomik, sosyal, politik ve kültürel alanlarını kapsadı. Küreselleşme süreçlerinin arka planına karşı, ekonomik entegrasyon için giderek daha fazla çaba gösterildi. Bunun sonucunda uluslararası sistemin çehresi değişerek, siyasi veya askeri gücün önemi, yerini ekonomik ve mali güce bıraktı. Etkin bir ulaşım sektörü, küresel ve ulusal düzeyde ekonomik kalkınmanın en önemli parçalarından birisidir. Ulaşım, medeniyetin doğuşundan itibaren ekonomik gelişmeyi etkilemiştir. Ekonomik gelişme, ulaşım sistemlerinin kaynaşmasında yoğunlaşmıştır; ilk şehirler, doğal limanların yakınında ve ayrıca ulaşımın var olduğu nehir ve göllerin yakınında kurulmuştur (Sidamonidze, 2018:23). Herhangi bir devletin ekonomisinin verimlilik seviyesi, malların ihracatı ve ithalatı için en uygun yolları sağlayan ulaşım koridorlarının işleyişinin verimliliğine bağlıdır. Ulaştırma, ulusal ekonominin en önemli alanıdır ve bireysel organizasyonlar arasında etkili etkileşim sağlar ve entegrasyon süreçlerine katkıda bulunur. Ülkelerin ulaşım sistemleri, sadece ekonominin verimliliğini artırmak için gerekli bir koşul değil, aynı zamanda hem ülkeler içinde hem de bir bütün olarak bölgede birimlerin daha tekdüze bir şekilde geliştirilmesinin önemini belirler. Karayla çevrili olan bölgesel ve küresel programlara katılmak için sınırlı fırsatları olan ülkeler için ulaştırma sisteminin verimliliğini artırmak daha da önemlidir (İvanov, 2019:42-43). Topluların siyasi, ekonomik, askeri, sosyal ve kültürel gelişimine göre şekillenen veya şekillendirilen çok yönlü bir hizmet sektörü olan ulaştırma faaliyeti üzerinde değişen dünya siyasi sisteminin ve ekonomik beklentilerin rolü büyüktür (Özpay, 2006: 27). Özellikle 19. yüzyılda devletlerin siyasi ve ekonomik gücünün temsili olan demiryolu, bir yüzyıl aradan sonra tekrar dünyanın stratejik ve tercih edilen ulaşım aracı olmuştur (Özpay, 2018:104).

Coğrafi olarak Güney Kafkasya, Büyük Kafkasya'nın güneyinde, Doğu Avrupa ile Güneybatı Asya sınırında yer alan bir bölgedir (Şekil 1). Başka bir ifade ile Karadeniz'in doğusunda Taman yarımadasından Hazar Denizi'nin batısındaki Apşeron yarımadasına kadar uzanan dağlık bölge, Kafkasya olarak isimlendirilmektedir. Kafkasya'nın doğusu Asya kıtasında, batısı ise Avrupa kıtasında yer almaktadır (Ekici, 2017:63). Rusya'da söz konusu bölge aynı zamanda Transkafkasya olarak da anılmaktadır. Kafkasya toprakları kısmen Rusya'ya aittir (Karaçay-Çerkesya, Kabardey-Balkarya, Çeçenya, Kuzey Osetya, Dağıstan, Adige ve İnguşetya cumhuriyetleri). Güney Kafkasya'da üç bağımsız devlet bulunur: Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan. Bu ülkeler genellikle Transkafkasya veya Güney Kafkasya ismiyle anılır (Kavkaz İ Srednyaya Aziya, 2012:5). Bu bağımsız devletlerin dışında Abhazya, Güney Osetya ve Dağlık Karabağda Güney Kafkasya'dadır. Güney Kafkasya'nın jeopolitik önemi hem onun doğal kaynakları hem de coğrafi konumu ile bağlantılıdır. Güney Kafkasya, Avrupa ve Asya gibi iki farklı kıtayı birleştirdiği gibi, iki farklı medeniyetin de kavuştuğu bölgedir. SSCB'nin dağılmasından sonra, siyasi, ekonomik, askeri ve ideolojik önemi nedeniyle, bölge tekrar uluslararası ilgi odağına dönüşmüştür (Kazımlı, 2018:101). Güney Kafkasya'daki ulaştırma iletişimi, 1990'ların başında patlak veren ve hem tüm bölgenin hem de tek tek parçalarının sosyo-ekonomik kalkınmasında bir istikrarsızlık kaynağı ve fren olmaya devam eden uzun süreli çatışmaların bir sonucu olarak fiziksel ve politik olarak kesilmiştir. Ulaşım iletişimi, ticaret altyapısının ve genel olarak ekonomik iş birliğinin gerekli bir unsurudur. Uzun süren çatışmaların sonucu olarak, Güney Kafkasya'nın bazı kısımları bir dizi iç ve dış ulaşım yolundan mahrum kalmıştır (Raskrytiye Potentsiala Zheleznykh Dorog Strategiya Razvitiya Zheleznodorozhnogo Transporta Tsares, 2017-2030 Gody, 2017:34-37).

SSCB'nin çöküşü, Transkafkasya'da ciddi jeopolitik değişimlere yol açarak, bölgesel devletlerin ve dünya güçlerinin Güney Kafkasya'daki siyasi süreçlere katılımı için elverişli koşullar yaratmıştır. Kafkasya ve daha geniş anlamda Kafkasya-Hazar bölgesi, başta hidrokarbonlar olmak üzere zengin doğal kaynakların kaynağı olarak görülmeye başlamasıyla, kendisini çeşitli ülkeler ve siyasi güçler arasındaki rekabetin merkezinde bulmuştur. Bölge, konumu nedeniyle Hazar Denizi ve Türkiye üzerinden Orta Asya ve Avrupa ülkeleri için bir ulaşım koridoru görevi görmektedir. Güney Kafkasya'nın askeri-stratejik plandaki büyük önemi, ekonomik önemini ikincil hale getirmiştir (Gasparyan, 2009:62). Son yıllarda Hazar Deniz Havzası'nın 1980'lerde düşünülenden çok daha büyük hidrokarbon rezervlerine sahip olduğunun ıspatlanmasıyla birlikte yeni jeopolitik ortamda hem Hazar Bölgesi'nin hem de Rusya Federasyonu'na alternatif bir ulaşım koridoru anlamına gelen Güney Kafkasya devletlerinin önemi artmıştır (Yapıcı, 2015: 427,428).



Şekil 1. Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası (Regnum, İnfomatsiyonyo Agentsvo 2021'den yeniden çizilmiştir).

2. Güney Kafkasya'da Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

Kafkasya halklarının asırlardır süren zorlu gelişimi Rusya'ya ilhak, tarihsel öneme sahip bir dönüm noktasıydı. Rusya'nın Kafkasya'ya girmesinin bölge halkları için geniş kapsamlı sonuçları oldu. Askeri kolonizasyonun ardından bölgenin ekonomik kalkınması başladı. Güney Kafkasya'da gelişmiş ulaşım hatlarının eksikliği hem kendi bölgeleri arasında hem de Orta Rusya ile ekonomik ve ticari bağların genişlemesini ve güçlenmesini geciktirdi. Bu nedenle Güney Kafkasya'da demiryollarını restore etmek ve yeniden yapma ihtiyacı gerekli hale geldi. Taşımacılık sisteminin gelişmesine katkıda bulunan en önemli faktör, büyük pazarların varlığı, ucuz işgücünün işe alınması ve Güney Kafkasya'yı fabrika endüstrisinin ürünleri için bir hammadde üssü ve pazarı haline getirmeyi amaçlayan Rus burjuvazisiydi. Bu planların uygulanması, bu bölgede acil demiryollarının oluşturulmasını gerektirdi. 19. yüzyıla gelindiğinde, Güney Kafkasya'nın ekonomik olarak kalkınması için bölgenin transit önemini artırılması, demiryolu dahil çeşitli ulaşım türleri için yolların yapılması gerektiği yavaş yavaş anlaşıldı. Demiryolu, bölgede ticaret dahil tüm alanlarda radikal değişikliklere yol açtı. Endüstrinin gelişmesini teşvik ederek yerel sakinlere henüz kullanmadıkları yeni para dolaşımı yöntemlerini gösterdi. Güney Kafkasya'da demiryolları inşa etme ihtiyacı yönetici çevrelerin ekonomik, siyasi, askeri-stratejik çıkarlarından kaynaklanıyordu. Prens Baryatinsky'nin notlarından, demiryolunun inşasının Güney Kafkasya'dan Rusya'ya bazı malların nakliyesi için nakliye maliyetlerinin düşürülmesine yardımcı olacağı ve Güney Kafkasya'yı batı ile doğu arasında bir köprü haline getireceği belirtilmekteydi (Kazymbeyli, 2019: 323-325).

1857'de Kafkasya valisi Prens A.İ. Baryatinsky, İmparator II. Alexander'a, Transkafkasya'da bir demiryolu inşa etme ihtiyacını doğruladığı bir rapor sundu. Bu planlar imparator tarafından dört yıl sonra onaylandı. II. İskender 1861'de bölgede çalışmaya başladı ve Güney Kafkasya'da demiryolları inşa etme planlarını onayladı. 1868'de Kafkasya valisi, Güney Kafkasya valilerinden halihazırda var olan yollar ve hala döşenmesi gereken yollar hakkında bilgi istedi. 1871'de özel bir komisyon tarafından alınan bir karara dayanarak, mevcut ve inşa edilen tüm yollar askeri önemlerine göre devlet ve ekonomik öneme sahip yollara bölünmüştür. Güney Kafkasya'da Poti'den Tiflis'e kadar olan hattın inşası 1872'de tamamlandı. Bakü-Tiflis yönünde başlayan çalışma 1883 yılında bitti. Bu dönemde Rion-Kutaisi, Bakü-Surahanı-Sabunçu hatları da döşendi. 16 Eylül

1890'da Kayın Tüneli açıldı. İnşaatın ikinci aşaması, 1883 yılında tamamlanan ve Azerbaycan petrolünün önce Batum limanına oradan da dünya pazarına taşınmasını mümkün kılan Tiflis-Bakü demiryolunun yapımını içeriyordu. 1883'te Transkafkasya'da ve 1900'de Vladikavkaz demiryolunun Derbent şubesinin inşası, Rusya'nın iç vilayetlerine petrol taşımacılığının artmasında ve Azerbaycan'ın petrol endüstrisinin gelişmesinde büyük önem taşıdı. 16 Ağustos 1882'de, inşaat çalışmalarının başlamasından 2 yıl sonra ilk tren seferleri doğrudan Tiflis'ten Bakü'ye yapılmıştır. Bu demiryolu, Hazar ve Karadeniz'i birbirine bağlayarak, Rus petrolünün dış pazara geniş bir ihracatını başlattı. Ancak bölgedeki toplam demiryolu hattı sayısı az ve yalnızca 257 verst'e (*Rus uzunluk ölçü birimi*) tekabül ediyordu. Bu bölgedeki ana demiryolu kavşağı Bakü idi. Güney Kafkasya'da demiryolunun inşası sadece ulaşım açısından önemli değildi, aynı zamanda demiryolları ileri meta üretim biçimlerinin ilerlemesini de beraberinde getirdiğinden, tüm bölgenin sosyo-ekonomik kalkınması üzerinde de büyük bir etkiye sahipti. Kafkasya'nın belirli bölgelerinin eski ekonomik izolasyonunun ortadan kaldırılmasına, halklar arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine ve tüm bölgenin dahil edilmesine katkıda bulundu. Gürcistan-Ermenistan, 1899'da Gürcü Demiryolu ile bağlandı. Borjomi'nin iyileştirici özellikleri ve ona olan ilgisi nedeniyle, Rus kraliyet ailesi 1894'te Khashuri ve Borjomi'yi trenle birbirine bağladı. 1915'te Kakheti de demir yolu hattı kısmen geliştirildi (Sidamonidze, 2018:26-27).

Tiflis-Poti ve Tiflis-Bakü demiryollarının ortaya çıkması ile Güney Kafkasya dünya ticaretine dahil oldu, doğal kaynaklarının sömürülmesi için temel atıldı, Karadeniz ve Hazar Denizlerini birbirine bağlama ve ayrıca bağlantı kurma fırsatı doğdu. Ancak bu demiryolu hatları Rusya'yı Güney Kafkasya'nın doğu bölgelerine bağlama sorununu çözmedi ve İran'ın ekonomik kalkınması sorunu açık kaldı. Demiryollarının ve yeni toprak yolların aynı anda inşasına ve eski yolların yeniden inşasına öncelik verildi. O sırada Petrovsk-Grozni-Beslan demiryolunun inşası başladı ve 1894'te tamamlandı. 1900 yılında, Petrovsk-Grozni-Beslan hattına bağlı Petrovsk-Derbent-Balajari demiryolu hattının inşaatı da bitti. Demiryollarının inşası ve Güney Kafkasya yollarının tüm Rusya demiryolu ağı ile bağlantısı sağlandı. 19. yüzyılın sonunda Güney Kafkasya'da inşa edilen demiryollarından sadece biri Erivan bölgesinden geçmiştir. Tiflis-Gümrü-Erivan ana hattı 1902'de inşa edilmiş ve Erivan-Ulukhanlı-Culfa hattı 1908'de açılmıştır. Erivan bölgesindeki demiryollarının ekonomik önemi, bölgenin ulusal ekonomisi ile birlikte, uluslararası ve imparatorluk içi ticaret önemini belirledi. Demiryolunun inşası ve Güney Kafkasya'nın tüm Rusya ağına eklenmesiyle, bölgenin ekonomik toparlanmasının önündeki temel engellerden biri aşıldı.

Bölgenin zengin kaynaklarını kullanma fırsatı bulan İngiltere, İsveç, Almanya, Belçika ve Fransa'dan Rus ve yabancı yatırımcılar buraya sermaye yatırımı yapmaya başladı. Demiryolunun inşası özellikle Ermenistan'ın ekonomik kalkınması için önemliydi. Çarlık imparatorluğunun en güney ucunda, Rusya ve Batı Avrupa'nın merkez pazarlarından uzakta, deniz yollarından yoksun olan Ermenistan, Güney Kafkasya'nın diğer bölgelerine göre demiryolunun eksikliğinden daha fazla acı çekti. Transkafkasya'yı Rusya pazarlarına bağlayan, İran ve Türkiye'ye erişim sağlayan Çarlık hükümetinin Hindistan'a, Afganistan'a ve tüm Ortadoğu'ya erişmesi gerekiyordu. 1 Nisan 1911'de Rusya Demiryolları Bakanlığı, Kars-Sarıkamış demiryolunun inşası için izin almak üzere Devlet Duma'sına başvurdu. 1 Temmuz 1911'de Danıştay ve Devlet Duma'sının onayından sonra inşaat kanunu onaylandı ve 1912 baharında yol yapımına başlandı. Demiryolları öncelikle petrol ve manganez cevheri endüstrisinin gelişmesine katkıda bulundu. Böylece 1880'lerde, Yunan girişimciler sayesinde, meyan kökü endüstrisi Transkafkasya'da doğdu ve istasyonlardan birinde, Amerika Birleşik Devletleri'ne daha sonra ihraç edilmek üzere meyan kökü preslemek için bütün tesis inşa edildi.

Ulaşımın gelişmesi, Bakü'nün Rusya'nın sanayi bölgelerinin Transkafkasya bölgesi ile bağlantı merkezi olma rolünü belirledi. Güney Kafkasya'da demiryolları, Rusya'nın bölgeye nüfus etmesinde güçlü ve itici güç olarak hizmet etti. Demiryolu hatlarının inşası ile Rusya'ya ve yurt dışına petrol ihracatı arttı. Transkafkasya'daki demiryolu Rusya'nın merkez bölgeleri ile haberleşmeyi sağlarken, Karadeniz ve Hazar limanlarını birbirine bağladı. Bakü ile Batum arasında petrol boru hattı döşendi. Hazar deniz yolları Transkafkasya'yı Volga bölgesi, Orta Asya ve İran'a bağladı. Karadeniz'deki Poti ve Batum limanları, Rusya ve Ukrayna'nın kıyı kentleri ve birçok yabancı liman ile düzenli bir ulaşım ağı kurdu. Demiryolu inşaatının hayata geçirilmesi ve Güney Kafkasya'nın tüm Rusya demiryolu ağına dahil edilmesiyle, zengin kaynaklarla birlikte çok ucuz bir işgücü olduğu için Rusya, İngiliz, Fransız ve Belçika sermayesi buraya akmaya başladı. Ülkenin en uzak bölgelerini birbirine bağlayan demiryolları, uzmanlıklarının derinleşmesine, iç ve dış pazarların gelişmesine ve nüfus

hareketliliğinin artmasına katkıda bulundu. Demiryolları, kömür endüstrisinin ve petrol üretiminin büyümesine güçlü bir ivme kazandırdı (İsmaïlova, 2013:27-28).

3. Güney Kafkasya'da Demiryollarının Jeopolitik Önemi

3.1. Gürcistan

1990'ların başında patlak veren çatışmalar, bugüne kadar, tek tek ülkelerin ve tüm bölgenin sosyo-ekonomik entegrasyonuna ve kalkınmasına karşı aşılabilir bir engel olmaya devam etmiştir. Güney Kafkasya'da ulaştırma hatlarının yeniden kurulmasına yönelik beklentiler, ticari veya sosyo-ekonomik açıdan değil, esas olarak güvenlik bağlamında değerlendirilmektedir. Güney Kafkasya'da gelişen jeopolitik gerçeklik Gürcistan için birtakım avantajlar sağlamıştır. Güney Kafkasya'nın diğer iki ülkesi olan Ermenistan ve Azerbaycan için Karadeniz üzerinden Avrupa ve dünya pazarlarına erişim ancak Gürcistan üzerinden mümkün ve uygundur (Sidamonidze, 2018:34). Gürcistan'da ana hatların işletme uzunluğu 1323,9 km'dir (Abhaz demiryolu hariç). Abhazyaya topraklarındaki hatlar da dahil olmak üzere Gürcistan demiryolunun ana hatlarının uzunluğu yaklaşık 1.612 km'dir. Gürcistan demiryolu işletmesinde 1.422 köprü, 32 tünel, 22 yolcu istasyonu ve 114 yüklemeye istasyonu bulunmaktadır. Sadakhlo istasyonu Ermeni demiryolu ile bir kavşak olup, Gürcistan ve Azerbaycan demiryollarının sınırı Gürcistan-Azerbaycan devlet sınırı ile örtüşmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Gürcistan Demiryolları Haritası (Mapsland-Georgia, 2021'den yeniden çizilmiştir).

Gürcistan, elverişli coğrafi konumu ve büyük transit imkânları nedeniyle, Güney Kafkasya'da meydana gelen ana jeopolitik süreçlerin merkezindedir. Ülkenin Karadeniz'e doğrudan erişiminin yanı sıra komşu ülkelerle Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan ile demiryolu ulaşımı aktif olarak kullanır. Gürcistan sahip olduğu jeostratejik konumu gereği Güney Kafkasya'da kilit bir ulaşım rolüne sahiptir. Bir ulaştırma ülkesi olarak önemi, ülkenin Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) projesinin stratejik olarak önemli bir unsuru olarak konumlandırıldığı 90'lı yılların başından beri devam etmektedir. SSCB'nin çöküşünden sonra Gürcistan, sadece TRACECA'nın aktif bir katılımcısı olmakla kalmayıp, aynı zamanda Bakü-Tiflis-Ceyhan

petrol boru hattı, Bakü-Tiflis gibi bir dizi büyük enerji ulaştırma projesinin uygulanmasında da hayati bir katılımcı olmuştur. Bugün Gürcistan, gerekli altyapının bulunduğu Hazar petrolünün taşınması için önemli bir koridor olarak da görülür (Davtyan, 2017:95). Türkiye ile sınırı olan, Karadeniz kıyısının stratejik bölgesini kontrol eden ve Ermenistan'ın batıdan Karadeniz'e erişimini engelleyen Gürcistan, Kafkasya kapılarının anahtarını elinde tutarken, ABD, NATO ve AB'nin Hazar Denizi ve İpek Yolu'na erişmesi için bir sıçrama tahtası görevi de görür.

Türkiye ve AB ülkeleri, 90'lı yılların ortalarından bu yana, pragmatik jeostratejik hedeflerini takip ederek, Gürcistan'ın ulaşım sisteminin modernizasyonuna doğrudan dahil olmuşlardır. Günümüzde Gürcistan'da en önemli demiryolu projeleri: Nahçıvan'a uzatılması muhtemel bir Bakü-Tiflis-Ahalkalaki-Kars (BTAK) demiryolu inşaatı; Batum-Tiflis demiryolu hattının modernizasyonu; Tiflis çevresinde bir yan geçit demiryolu inşaatıdır. BTAK projesi İran ve Rusya'nın taşımacılık çıkarlarına ters düşen bir projedir. İran, Türkiye'nin Azerbaycan ve Orta Asya ülkeleri ile olan demiryolu bağlantılarını kontrol ederken, yüksek vergiler ve transit tarifeleri de belirlemiştir. Ermenistan demiryolunun imtiyaz sahibi Rusya Federasyonu ise, halihazırda var olan ancak siyasi nedenlerle sabitlenen Gümrü (Ermenistan)-Kars kesiminde tren trafiğinin yeniden başlatılması yönünde çalışma yapmaktadır. BTAK projesinin uygulanmasını engelleyen başka bir siyasi sorun da Gürcistan'ın Samtskhe-Javakhi bölgesinde Ermeni nüfusunun çoğunluğu (%65'e kadar) oluşturmasıdır ki buna Ahalkalaki de dahildir. Bugün TRACECA projesi kapsamında değerlendirilen BTAK demiryolundaki trafik hacminin yılda 1-1,2 milyon yolcu ve 5-6,5 milyon ton kargo olacağı ve 2034 yılına kadar Çin ve Avrupa'ya giden rotaların uzatılmasıyla yılda 3-7,8 milyon yolcuya ve 15-21,5 milyon tona ulaşabileceği tahmin edilmektedir. BTAK projesinin ana paydaşı, ulaştırma türlerinin maksimum çeşitlendirilmesi için çabalayan Azerbaycan olmaya devam etmektedir. Aynı zamanda, yeni bir demiryolunun inşası Gürcistan için bazı riskler taşımaktadır. Özellikle Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarının rolünde olası bir azalma söz konusudur (Davtyan, 2017:96-97).

Demiryolu endüstrisi, Gürcistan ekonomisinin önemli bir parçasıdır. Karadeniz'e yakın stratejik konumu ve Gürcistan'ın Transkafkasya bölgesi için bir deniz kapısı olması, jeopolitik avantajını tanımlar. Jeopolitik konumu nedeniyle Gürcistan, Kafkasya ulaştırma lojistiğinin merkezi haline gelebilir; kısmen de hala bu işlevi yerine getirmektedir (Gondauri ve Moistsrapishvili, 2019: 64). Kafkasya'daki demiryolu zincirinin odağında Tiflis bulunur: Kars-Tiflis, Erivan-Tiflis, Tebriz-Erivan-Tiflis, Bakü-Tiflis belli başlı hatlardır. Türkiye, Gürcistan'ı Kafkasya ve Orta Asya'daki ticari ilişkiler için bir rota olarak görmektedir. Doğu-batı ulaşım koridoru kapısının işlevi, Gürcistan'ı Avrasya Koridoru ve yeni İpek yolu için ulaşım bakımından merkezi konuma getirmiştir. AB tarafından başlatılan TRACECA bölgesel programının ve Hazar boru hattı projelerinin varlığı, Hazar Denizi'nin uluslararası pazarda bir tedarikçi olarak artan rolünden kaynaklanmaktadır. Gürcistan tüm bunlarda önemli bir geçiş yeri konumundadır. Abhazya, Tshinvali ve Karabağ'daki çatışmaları çözerek, ülke aynı zamanda kuzey-güney ticaret koridoru (Gegeshidze) rolünü de oynayacaktır. Bugün Gürcistan demiryolu ağının eski İpek Yolu ile benzer bir anlam ve amaca sahip olduğuna inanılmaktadır (Sidamonidze, 2018:34-35).

3.2. Ermenistan

Ermeni Demiryolu, 1991 yılında sermayesi belirli ve paylara bölünmüş bir anonim şirket olarak kurulmuştur. Bağımsızlıktan önce, merkezi Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te bulunan ve Azerbaycan ve Gürcistan ağlarını içeren Transkafkasya Demiryolunun bir parçasıydı. Ermeni Demiryolu'nun çoğu Sovyet döneminde inşa edildi (Şekil 3). Merkezi planlama altında, demiryolu ana ulaşım aracıydı, bu nedenle maliyetlere çok az ihtiyaç vardı. O dönemde demiryolları uzak bölgelerde büyük miktarlarda mal taşımaya hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Günümüzde ülkede demiryolu taşıtları eskidir ve çoğu elektrikli lokomotif yaklaşık 35 yaşındadır. Bu yüzden demiryollarının onarım veya değişime ihtiyacı vardır. Hız sınırları genellikle 30 km/saate kadardır ve restore edilmiş alanlarda 60 km/saate kadar çıkmasına izin verilmektedir. Ermenistan'da 1988-1994 yılları arasında Azerbaycan ile savaşın yanı sıra 1988 depremi, demiryolu altyapısının hasar görmesine sebep olmuştur. Ülkede arazi yapısı nedeniyle birçok köprü ve tünelin bulunmasına rağmen bu köprü ve tünellerin onarılması gerekmektedir. Ermenistan'da sınırların kapanması veya trafik hacminin azalması nedeniyle bazı hatlar da çok az kullanılmaktadır. Erivan-Gürcistan sınırı, Erivan-Erivan düz hattı Erivan-Vardenis /Azerbaycan hattının

bazı kısımları işler durumdadır. Erivan-Gümrü-Ayrum (Gürcistan sınırı) hattının büyük kesimi kötü durumdadır. Bu demiryolunun 72 km'si Dünya Bankası'nın yardımıyla rehabilite edilmiştir, ancak geri kalan 107 km'sinin de rehabilite edilmesi gerekmektedir (Logisticheskiye protsessy i morskoye magistrali II, Armeniya, 2013:7-10).

Ekonomik ve lojistik açıdan Ermenistan'ın demiryolu sistemi bugün eski ve oldukça kötü durumdadır. Gürcistan dışında Ermenistan ile komşuları arasındaki tüm uluslararası demiryolu bağlantıları, Dağlık Karabağ'daki çatışma nedeniyle Türkiye ve Azerbaycan tarafından ülkeye yönelik abluka nedeniyle 1993 yılından beri kapatılmıştır. Dağlık Karabağ savaşından sonra Ermenistan'ın Azerbaycan ve Türkiye ile olan sınırlarının kapatılması, demiryolu yük ve yolcu hacminin de küçülmesine sebep olmuştur (Hayastani transportayin herrankarnery Transporti volorti glkhavor plan, 2011:7).



Şekil 3. Ermenistan Demiryolları Haritası (Mapslan-Armenia, 2021'den yeniden çizilmiştir).

Ermenistan-Rusya arasında 2008 yılında imzalanan protokol gereğinde; Ermeni Demiryolları'nın, Güney Kafkasya Demiryolu CJSC (Russian Railways'in %100 yan kuruluşu) yönetimine devredilmesine ilişkin bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre Rusya, 30 yıl boyunca Ermeni Demiryollarını modernizasyon ve işletme hakkına sahip olurken, ilk 20 yıldan sonra 10 yıl daha sözleşmeyi uzatma hakkına sahip olmuştur (Logisticheskiye protsessy i morskoye magistrali II, Armeniya, 2013:32-33). Demiryolu taşımacılığı Ermenistan'ın ithalat ve ihracatının yaklaşık %70'ini sağlarken, geçmişte yolcu ve kargo taşımacılığının hacmi çok daha yüksekti, SSCB döneminde Erivan'dan Bakü'ye (Nahçıvan ve Megri üzerinden)

ve İcevan'dan Bakü'ye yük ve yolcu trenleri işletiliyordu. Ermenistan'a giden kargonun %80'i bu hatlar üzerinden taşınmıştır. Ermenistan demiryolu, dördü sınır istasyonu olan 75 istasyona sahiptir. Ayrum-Sadakhlo (Gürcistan) istasyonu çalışır durumdayken, Akhuryan-Doğukapı (Türkiye), Yevlah-Velidağ (Azerbaycan) ve İcevan-Berhudarlı (Azerbaycan) sınır istasyonları 1989 yılından günümüze kadar olan sürede kapalı durumdadır. Bugün Ermenistan'da demiryollarının toplam uzunluğu 1328.6 km'dir ve bunun 780 km'si tek hattır. Çift hatlar, demiryolu ağının %2,56'sını oluşturur. Günümüzde demiryolu hatları Rus standart ölçüsündedir (1520 mm). SSCB'nin çöküşü ile demiryolu trafik hacminin azalmasında; demiryolu endüstrilerindeki keskin düşüş, gelişmiş bir karayolu ağı ve karayolu taşımacılığı endüstrisinden gelen güçlü rekabet etkili olmuştur (Logisticheskoye protsessy i morskoye magistrali II, Armeniya, 2013:29). Denize doğrudan erişimi olmayan Ermenistan için demiryolu taşımacılığı, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkıda bulunan güvenilir ulaşım bağlantılarının sağlanmasında stratejik öneme sahiptir. Ülkenin hem kuzey-güney yönünde (Rusya-İran) hem de doğu-batı yönünde (Türkiye-Ermenistan-Azerbaycan-Orta Asya) ticaret için demiryollarına ihtiyacı vardır.

Ermenistan, dört devletle (Gürcistan, İran, Türkiye ve Azerbaycan) sınır komşusudur; bunlardan Azerbaycan dışında hepsinin açık denize erişimi vardır. Dış dünya ile ticareti, ağırlıklı olarak demiryolu ve karayolu ile bağlı olan Gürcistan'ın Karadeniz limanları (Poti ve Batum) üzerinden yapılmaktadır. Türkiye ile sınırın 1993 yılından beri kapalı kalması, Ermenistan'ın dış dünya ile dış ticaret ilişkilerinin gelişimini olumsuz etkilemektedir. Ağustos 2008 savaşı, Türkiye ile kapalı sınır göz önüne alındığında, Gürcistan ve İran ile iyi ilişkilerin sürdürülmesinin Ermenistan için hayati bir öneme sahip olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte ülkede demiryolu taşımacılığı, dış ticaret taşımacılığında lider bir rol oynamaya devam etmektedir. Türkiye-Ermenistan sınırının açılması durumunda, Ermenistan'dan, Avrupa ve diğer yönlere Karadeniz'den değil Akdeniz limanlarından kargo taşımacılığının yapılması mümkün olacaktır. Bunun yanı Erivan-Poti güzergahındaki mesafeyi azaltmak için iki yeni demiryolu hattının inşa edilmesi önerilmiştir: Fioletovo-Vanadzor (47 km uzunluğunda ve 90 milyon dolar değerinde) ve Gümrü- Bogdanovka (80 km uzunluğunda ve 140 milyon değerinde olan bu hattın 21 km'si Gürcistan topraklarından geçecektir). Ermenistan-İran arasında 2011 yılında yapılan ve uzunluğu 313 km olan Megri-Sisian-Martuni-Gagarin demiryolu hattı, İran'a, Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına erişme fırsatı vermiştir. İran çevresinde, ABD ve AB'nin onu bölgesel enerjiye ve özellikle gaz projelerine dahil etmeye çalışacağı yeni bir jeopolitik ve jeo-ekonomik durumun ortaya çıkması durumunda, Ermenistan'ın bölgesel altyapılardaki rolü önemli ölçüde artacaktır. Buna katkıda bulunan faktörlerden biri Ermenistan-İran demiryolu bağlantısıdır (Yegiazaryan, 2014: 94-95).

Ermenistan, TRACECA programının bir üyesidir, ancak kapalı sınırlar, TRACECA hatlarından geçen demiryollarından transit gelir elde etmesine izin vermemektedir (Grigoryan ve Abramyan 2010:78-79). Vanadzor-Fioletovo demiryolu hattının inşası, ülkeye TRACECA Doğu-Batı koridoru ile bağlantı sağladığından ve çekiciliğini artırdığından Ermenistan için son derece önemli bir projedir. 32 km uzunluğundaki demiryolu hattı, Erivan'dan Tiflis'e ve Gürcistan'ın Karadeniz limanlarına giden rotayı 112 km kısaltacak, nakliye maliyetlerini düşürecek ve seyahat süresini azaltacaktır. Gagarin'den İran sınırına yakın Meghri'ye uzanan Kuzey-Güney demiryolu koridoru, Ermenistan'daki stratejik açıdan en önemli altyapı projesidir. Yeni koridor, denize kıyısı olmayan ülkeye enerji ve diğer malların taşınması için alternatif bir yol sağlayacak ve Karadeniz limanları ile Basra Körfezi limanları arasında en kısa yolu oluşturarak bölgesel ulaşım bağlantısını iyileştirecektir. Ermenistan'ın İran'a demiryolu inşa etmesi için öncelikli bir proje hâlâ onay aşamasındadır. Ocak 2013'te, Ermenistan Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, yatırım şirketi Rasia (BAE) ve Güney Kafkasya Demiryolları (Rus Demiryolları'nın bir yan kuruluşu), Ermenistan'ın Güney Demiryolu'nun inşası için bir anlaşma imzalamıştır. Anlaşma, Gavar şehri ile (Erivan'dan 50 km uzaklıkta, Sevan Gölü yakınlığında) Meghri (İran sınırına yakın) arasında bir demiryolu hattının inşasını öngörmüştür. Elektrikli tek hatlı demiryolu, Karadeniz ile Basra Körfezi'ni birbirine bağlayan Kuzey-Güney ulaşım koridorunun bir parçası olarak görülmektedir. Projenin tamamlanmasıyla birlikte yeni demiryolu, Ermenistan ve İran'ın mevcut demiryolu ağına entegre edilecektir (Vardomskiy, Pylin ve Sokolova 2014: 24-26).

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki komşuluk, mal akışlarının hareketini değiştirmede önemli bir etkiye sahiptir. Ermenistan'ın, Türkiye ve Azerbaycan ile gümrük kapılarının açılması sonucunda işlev görebilecek dört demiryolu ulaşım koridoru bulunmaktadır. Azerbaycan'ın, Ermenistan-Türkiye ve Ermenistan-Azerbaycan sınırları açıldığında, Azerbaycan'dan Türkiye'ye Ermenistan demiryolları (Mindjevan (Azerbaycan)- Meghri

(Ermenistan)- İran ile mal ihraç edebilecektir. Bu, Ermenistan'ın güney kesiminden Nahçıvan şehrine ve daha sonra İran'a 47 km geçen, İran ile Azerbaycan için alternatif bir rotadır. Azerbaycan ve İran'ın da demiryolu bağlantıları (koridor Meghri (Ermenistan)-Nahçıvan (Azerbaycan)-Erivan (Ermenistan)-Gümrü (Ermenistan)-Ayrum (Ermenistan)-Gürcistan)'dır. Bakü ve Erivan, siyasi, ekonomik ve askeri çıkarlarını da dikkate alarak Güney Kafkasya'da çeşitli koridorların açılmasına destek vermişlerdir. Azerbaycan'dan Ermenistan'a iki koridor vardı ve her ikisi de Nahçıvan yoluyla Türkiye ile ulaşımı sağlıyordu. Birinci rota Çevan ve Erivan'dan, ikincisi ise güneyden Zengilan'dan geçiyordu. Her iki koridor da Sovyet döneminde çalışır durumdaydı, ancak Karabağ ihtilafı nedeniyle 1990'ların başında kapatıldı. Güzergahların kapatılması Rusya ve Türkiye'nin Güney Kafkasya'ya girme olasılıklarını da sınırlamıştır. Ermenistan günümüzde kendi çıkarlarına uygun olan kuzey rotasını açmaya meyilliken, Azerbaycan ülkenin güneyinden geçen bir hattın açılmasını desteklemiştir. Erivan için, güzergahın çoğu çalışır durumda olduğundan demiryolunun kuzey kesiminin restorasyonu daha karlıdır. Hat, Ararat bölgesi, Yeraskh köyünden başlayarak, Güney Ermenistan, Azerbaycan Nahçıvan'dan geçerek kuzeye, Rusya'ya kadar uzanır.

3.3. Azerbaycan

Azerbaycan'da toplam demiryolu uzunluğu 2,9 bin km'den fazla, işletme uzunluğu 2,7 bin km'dir ve bunun 815 km'si çift hatlıdır. Yolun toplam çalışma uzunluğunun %60'ı veya 1,2 bin km'si elektrikli, %40'ı veya 845 km'si dizel motordur. Demiryolu hatlarının uzunluğunun yaklaşık %60'ı, yani 1,1 bin km, otomatik engelleme, 479 km-merkezi sevkıyat, geri kalanı-yarı otomatik engelleme ile donatılmıştır. Azerbaycan Demiryolu'nun filosunda 234 elektrikli lokomotif ve 278 tren ve manevra lokomotifi olmak üzere yeterli sayıda lokomotif bulunmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars karayolunda 100 km uzunluğunda yeni bir demiryolu kesiminin inşasına ve Bakü-Tiflis-sınırının Orta ve Orta Asya bölgesini birbirine bağlayacak Türkiye demiryolu altyapısı ile rehabilitasyonuna özel önem verilmektedir. Komşu Transkafkasya cumhuriyetleriyle karşılaştırıldığında Azerbaycan demiryolları yük ve yolcu taşımacılığında hizmet düzeyi çok daha yüksek ve gelişmiştir (Kerimov B.A., Kerimov D.A. 2014: 90-91).

Azerbaycan'ın mevcut ulaşım altyapısı, bölgenin karmaşık fiziki ve coğrafi özellikleri ile ülkenin belirli bölgelerinin sosyo-ekonomik koşulları da dahil olmak üzere birçok faktörün etkisi altında oluşmuştur. Karmaşık altyapıya sahip mevcut bölgesel ulaşım merkezleri arasında Bakü-Sumgayıt, Yevlah, Gence, Kazah-Ağstafa, Şirvan-Kazimagamed-Alyat, Nahçıvan-Culfa, Balaken-Zakatala, Lenkeran-Astara ve Karabağ bulunmaktadır (Şekil 4). Azerbaycan'ın ana iletişim ve ulaşım merkezlerinin yerleşimi göz önüne alındığında, ülkenin ulaşım arterlerinin en çok doğudan batıya ve ayrıca Bakü-Astara, Bakü-Khudat yönünde geliştiğine görülmektedir. Yevlah-Ağdam ve Yevlah-Balaken ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin ulaşımı, jeopolitik özellikleri nedeniyle ülkenin genel ulaşım altyapısından kopmuştur. Azerbaycan'da nüfuslu bölgeler demiryolu ağının oluşumu ve gelişimi üzerinde belirgin bir etkiye sahip olmuştur. Ancak bu çalışmalar, zaman zaman kurulan şehirlerin planlama yapısına zarar vermiştir. Bu nedenle, demiryolu hatlarının inşasının yanı sıra, yüksek hızlı ulaşım olarak banliyö elektrikli demiryollarının kullanılması ve ülkenin şehirleri arasında uygun bir bağlantı sağlamasına rağmen, şehrin planlama yapısına derinlemesine girmesi sebebiyle önemli ölçüde değişmiştir. Azerbaycan'ın yerel ulaşım merkezleri arasında Bakü, Sumgayıt, Yevlah, Alat, Kazimagamet, Şirvan, Kürdemir, Ağdaş, Gence, Kazah, Ağstafa, Şeki, Zakatala ve Ağdam bulunmaktadır.

Ülkenin en önemli ve gelişmiş demiryolu hattı Bakü-Sumgayıt arasındadır. Başkent Bakü'nün konumu, ülke nüfusunun yarısından fazlası ve endüstrinin %70'inden fazlasının Bakü-Sumgayıt ulaşım merkezi çevresinde toplanmasına neden olmuştur. En büyüğü Bakü'de bulunan tren istasyonu olmak üzere 18 tren istasyonu vardır. Burada yolcu, ticaret ve yük trafiğinin yanı sıra, elektrikli demiryolu taşımacılığı ile yakındaki yerleşim yerlerine yolcu taşımacılığı gerçekleştirilir. Bakü'den 14 km uzaklıkta bulunan Kishly istasyonu, kargo cirosu açısından da (ağırlıklı olarak inşaat malzemeleri) en büyük istasyonlardan birisidir. Bugün ülkede malların dağıtımı için ana istasyon olan Balajar'daki istasyon da önemlidir (Foto 1). Yevlah şehri, bölgesel merkezlere giden çok sayıda otoyolun, dar hatlı bir hattın ve ana demiryolunun kesiştiği noktada yer almaktadır. Bakü-Ağstafa ve Yevlah-Ağdam-Hankendi demiryolu da Yevlah'tan geçmektedir. Ana kargo ve yolcu akışlarının geçtiği ana demiryolu terminali de bulunur. Mingçeçevir, Berde, Ağdam ve Hankendi'de bulunan istasyonlar da bu ulaşım sistemine bağlıdır.



Şekil 4. Azerbaycan Demiryolları Haritası (Mapsland-Azerbaijan, 2021'den yeniden çizilmiştir).



Foto 1. Azerbaycan Bakü/Balajari İstasyonu'ndan Bir Görünüm. (Trainpix, Jeznodorojnaya Fotogaleriya, 2019).

Gence ulaşım kavşağı günümüzde Bakü-Sumgayıt ulaşım kavşağından sonra en önemli ikinci kavşaktır. Azerbaycan'ın batısında yer almaktadır. Şirvat-Alat ulaşım merkezi, dört yerel ulaşım merkezini (Kazimagamet, Şirvan, Alat ve Salyan) içermektedir. Azerbaycan'ın güneydoğu kesiminde yer almaktadır. Ülkenin ulaşım arterlerinin işleyişinde, özellikle güney ve batı yönlerinde ve ayrıca Bakü yönünde önemli bir rol oynamaktadır. Demiryolu, bölgedeki yerleşim ağının oluşumunda da etkili olmuştur. Yoğun nüfuslu yerlerin %80'i, demiryolu hattına en fazla 10 km uzaklıkta bulunmaktadır. Salyan istasyonu Bakü'nün 193 km güneybatısındaki Bakü-Astara hattı üzerinde yer almaktadır. Culfa şehrinde bir demiryolu kavşağı vardır ve ana karayolu da buradan geçer. Bu ulaşım merkezi, İran sınırında yer almaktadır ve dolayısıyla Ermenistan'ı atlayarak dış dünyaya doğrudan bir çıkıştır. Bakü-İmişli-Culfa-Şerur ana demiryolu hattı 198 km uzunluğa sahiptir. Bu hat üzerinde bulunan ana istasyonlar; Şerur, Culfa, Ordubad ve Nahçıvan'dır.

Balaken-Zagatala ulaşım merkezi Azerbaycan'ın kuzeybatısında yer almaktadır. Azerbaycan'ın demiryolu ve otoyolları buradan geçmektedir. Düğüm, hem Gürcistan hem de Rusya ile Azerbaycan sınırına yakın bir konumdadır. Ulaşım merkezi, bölgenin ve bir bütün olarak ülkenin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır, çünkü bu bölge dik bir rölyef üzerinde (Büyük Kafkasya'nın yamaçlarında) yer almaktadır ve bu nedenle bölgenin erişilebilirliği zordur. Bu bölge yeterli doğal kaynaklara sahiptir ve bu bağlamda, burada tam teşekküllü bir ulaşım merkezinin varlığı ve ana ulaşım arterlerine yakınlık, turizmin ve tarım endüstrisinin gelişimi için belirleyici bir öneme sahiptir. Lankaran-Astara ulaşım kavşağı, ülkenin en uç güneyinde yer alırken aynı zamanda karmaşık ulaşım kavşaklarından birisidir. İki yerel düğüm içerir Astara ve Lenkeran. Bu ulaşım kavşağından geçen demiryolu ve otomobil güzergahları, Azerbaycan şehirlerini İran'a bağlamaktadır. Buradan geçen Bakü-Astara demiryolu hattının önemi, Hazar Denizi kıyısı boyunca geçmesiyle daha da artmaktadır. Demiryolu ve ana yola paralel deniz yolları da bu TRACECA ulaşım koridorunun ayrılmaz bir parçasıdır. Karabağ ulaşım merkezi, Azerbaycan'ın merkez bölgesinde yer almaktadır. Yevlah ulaşım merkezinden, özellikle Berde, Ağdam ve Hankendi'de bulunan istasyonların bağlandığı Yevlah- Ağdam-Hankendi demiryolundan cumhuriyet açısından önemli karayolları ve demiryollarını barındırır (Eyubova 2012:3-10).

Haçmaz ulaşım merkezi, cumhuriyetin kuzeydoğusunda yer almaktadır. Bakü-Haçmaz-Arablinka demiryolu ana hatları ile, Bakü-Rostov karayolu buradan geçmektedir. Bu yollar bölge ve tüm ülke ekonomisinin gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Rusya'ya giden ana yolcu ve kargo akışları bu yönde bulunmaktadır. Bu yöndeki ana istasyonlar Şabran, Haçmaz, Kubatlı ve Gilgilçay'dır. Kürdemir ulaşım merkezi, ülkenin ana ulaşım arteri olan Bakü-Kazah (Bakü'ye uzaklık-189 km) üzerinde yer almaktadır. Bakü-Kürdemir-Kazah demiryolu hattı da bu hat içinden geçmektedir.

TRACECA'nın önemli bir ortağı olan Azerbaycan, 2000'li yıllardan beri Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'na (INSTC) entegrasyon yollarını aramaktadır. Sonuç olarak Kazvin-Reşt-Astara (KRA) demiryolunun inşası için 2004 yılında imzalanan Rusya-İran-Azerbaycan anlaşması oldu. Aslında, İran ve Azerbaycan demiryollarını birbirine bağlama ve İran'ın Bander Abbas limanını Rusya'nın demiryolu ağına bağlama fikrinin tam anlamıyla hayata geçirilmesi yönünde önemli bir adım atıldı. Koridorun önemi, Güney ve Güneydoğu Asya ile Avrupa arasında doğrudan demiryolları ile istikrarlı bir bağlantı kurulması ve böylece Süveyş Kanalı'ndaki tıkanıklığın giderilmesinde yatmaktadır. Hem Azerbaycan hem de İran, KRA güzergahıyla eşit derecede ilgilenmiştir, çünkü her iki devlet de Sovyet döneminde Nahçıvan ve Ermenistan üzerinden gerçekleştirilen demiryolu iletişimini eski haline getirmeye çalışmıştır. Günümüzde Hazar Denizi'nin batı kıyısı boyunca demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi 19. yüzyılda tasarlanan Bakü-Derbent hattı, Rusya ile Güney Kafkasya arasındaki ana bağlantı koridoru olmaya devam etmektedir. Rusya projeye mali katılımı reddederse, Azerbaycan'a akan trafiği TRACECA güzergahlarına yönlendirme riski vardır. Rusya hem teknik hem de siyasi açıdan daha pahalı ve uygulaması zor olsa da alternatif bir seçeneğe sahiptir. Kazvin-Reşt-Astara demiryolunun potansiyel bir rakibi ve Kuzey-Güney ITC'nin olası bir bölümü olan İran-Ermenistan demiryolunun inşası bu seçenekler arasındadır. Bununla birlikte, Gürcistan-Abhazya kesiminde tren trafiğinin yeniden başlamasıyla, İran-Ermenistan demiryolu, Gürcistan üzerinden Rusya'yı Basra Körfezi'ne bağlayan bir ulaşım koridoru oluşturmak için cazip hale gelebilir. Aksi takdirde, İran-Ermenistan rotası, İran'ın Bander Abbas limanı ile Poti ve Batum'daki Gürcistan limanları arasında bir bağlantı sağlayabilir ve bu da uluslararası intermodal (taşıma kabı değiştirilmeden en az iki farklı taşımacılık modu kullanılarak yapılan taşıma şekli) taşımacılığın gelişimi bağlamında uygun hale gelebilir (Davtyan, 2017:98-99).

3.4. Abhazya

Abhazya'da demiryolu ulaşımı 1940 yılında, komşu ülkelere göre oldukça geç faaliyete geçmiştir (Şekil 5). Rusya'dan Gürcistan'a giden en kısa rota boyunca trenler 1942'de seferlere başlamış ve ardından Abhazya topraklarındaki ana demiryolu geçidi önemli bir transit rota haline gelmiştir. Aynı tarihte (1942) Doğu Abhazya'daki ana demiryolu hattından Oçamçira'dan maden kasabası Tkuarchal'a (Tkvarcheli) giden bir hat daha inşa edilmiştir. Abhazya'da 1950'lerde ve 1960'larda tüm ana demiryolları hatları elektrikli hale getirildi. Büyük Soçi topraklarındaki demiryolu gibi, Abhazya topraklarındaki demiryolu da tek hatlı kalıp zamanla gelişimi durmuştur. Abhaz demiryolu, Abhaz-Gürcü savaşında 1992 yılında büyük zarar göyerek kullanılmaz duruma gelmiştir. Modern Abhazya ekonomisinin ana kolu turizmdir. Abhazya'nın ihracatı tamamen Rusya pazarına yöneliktir, ancak bu ihracatın küçük ölçekli olmasından dolayı, demiryolunun açılmasından somut bir ekonomik etki beklenmemektedir. Diğer bir deyişle, demiryolu yük taşımacılığı Abhazya için hayati önem taşımaz. Rusya ile karayolu ulaşım bağlantısı ve Türkiye ile deniz bağlantısı neredeyse tamamen Abhazya'ya gerekli kargo akışını sağlamaktadır (Mirimanova, 2013:19).



Şekil 5. Abhazya Demiryolları Haritası (Mapsland-Abkhazia, 2021'den yeniden çizilmiştir).

Abhazya'da demiryolunun işleyişindeki sorunlar, esas olarak Güney Kafkasya bölgesindeki siyasi çekişmelerle ilişkilidir. BTAK projesinde olduğu gibi, Rusya ile Ermenistan (Soçi-Sohum-Tiflis-Erivan) arasındaki demiryolu trafiğinin yeniden başlaması için Abhazya kesiminin açılması, başta Türkiye ve Azerbaycan olmak üzere ülkelerin bölgesel çıkarları arasında bir tutarsızlığa neden olmuştur. Dahası, Abhazya'nın Güney Kafkasya demiryolu ağına tam entegrasyonu genel olarak TRACECA'nın uygulanması fikrine aykırıdır. SSCB altında Abhazya demiryolu Transkafkasya Demiryolu'nun bir parçasıydı ve "Karadeniz Hattı" olarak adlandırılıyordu. 1992'de Abhazya ile Gürcistan arasındaki askeri çatışma sonucunda nehrin karşısındaki bir demiryolu köprüsü yıkıldı. Bu olaydan sonra Sohum-İnguri kesimindeki demiryolu işleyişi tamamen felç oldu ve bunun sonucunda Abhazya'nın demiryolu sistemi çıkmaza girdi. 2008 yılına kadar tanınmayan bir devlet statüsünde olan Abhazya için demiryolu altyapısını geliştirmek son derece zor ve ekonomik olarak elverişsizdir. Komşu Gürcistan ile ulaşımın sona ermesi ve Rusya sınırına (Tkvarcheli-Psou Nehri bölümü) yönelik kargo

taşımacılığının düzensizliği, bölge ülkeleriyle ihracat-ithalat bağlantılarını kurulmasını imkânsız hale getirmiştir. Abhazya'nın bağımsızlığının Rusya'nın yanı sıra Nikaragua, Venezuela ve Nauru tarafından tanınması, demiryolunun geliştirilmesi ve bölgesel ulaşım altyapısına kısmen yeniden entegrasyonu için siyasi ön koşulları sağlamıştır. Aynı zamanda, çatışmadan çok önce, 2002'de Soçi-Sohum güzergahında bir elektrikli tren çalışmaya başlamıştır (Foto 2). 2004 yılında yolcu trenleri Moskova-Sohum güzergahında çalışmaya başladı. Mevcut duruma göre, Abhazya demiryolları aslında tam bir bozulma ve kullanımı uygun olmayan bir duruma geldi. 2000'lerin başında, bazı rayların durumu, trenlerin yalnızca 5 km/s hızla hareket etmesine izin veriliyordu. Ülkede demiryolu taşıtlarının tamamı aşırı derecede yıpranmış, alarm ve trafik ışıkları bozuk, istasyonların çoğu da terk edilmiş ve kısmen tahrip edilmişti.



Foto 2. Sohum Tren İstasyonundan Bir Görünüm. (Livejournal,2015).

2008 yılında Rus askeri birlikleri (400 asker) Sohum-Oçamçıra hattındaki altyapıyı restore etmek, köprüleri ve diğer yapıları onarmak amacıyla Abhazya'ya girdi. Rus askeri güçlerinin Abhaz Demiryolu lojistiğini iyileştirmesi sonucunda, Abhazya ile Rusya arasındaki yük ve yolcu trafiği önemli ölçüde iyileştirildi. Bu iyileştirme sonucunda, Abhaz demiryollarına ait yük trenlerinin maksimum hızı 60 km/saate, yolcu trenleri 80 km/saate çıkarıldı. 2008 yılında Abhazya'nın ihracatı 890 milyon ruble, ithalatı 6,2 milyar ruble olarak gerçekleşmiştir (Davtyan, 2017:97). Abhaz demiryolunun açılması, Gürcistan ve Abhazya ekonomilerinin gelişmesine bağlı olarak Gürcistan-Rusya ilişkilerinin de düzelmesine yol açacaktır. Dahası, Gürcüler ve Abhazlar arasında ortak ekonomik faaliyeti teşvik ederek güven oluşumuna katkıda bulunabilir. Demiryolu, Güney Kafkasya ülkelerinin ekonomileri üzerinde olumlu bir etkiye sahip olup Ermenistan'ın izolasyonuna son verecektir. Abhaz demiryolunun büyümesi Azerbaycan'a da fayda sağlayacaktır. Azerbaycan, Abhazya üzerinden Ukrayna'ya ulaşabilir ve böylece batıya erişimini çeşitlendirebilir. Demiryolunun iyileştirilmesi, Rusya'nın Ermenistan'ın Gümrü kentindeki askeri üssünü kullanmasını ve İran'a askeri sevkiyatlar yapmasını da kolaylaştıracaktır (Vardomskiy, Pylin ve Sokolova 2014: 32-34).

4. Güney Kafkasya'da Alternatif Demiryolu Güzergahları-Projeleri

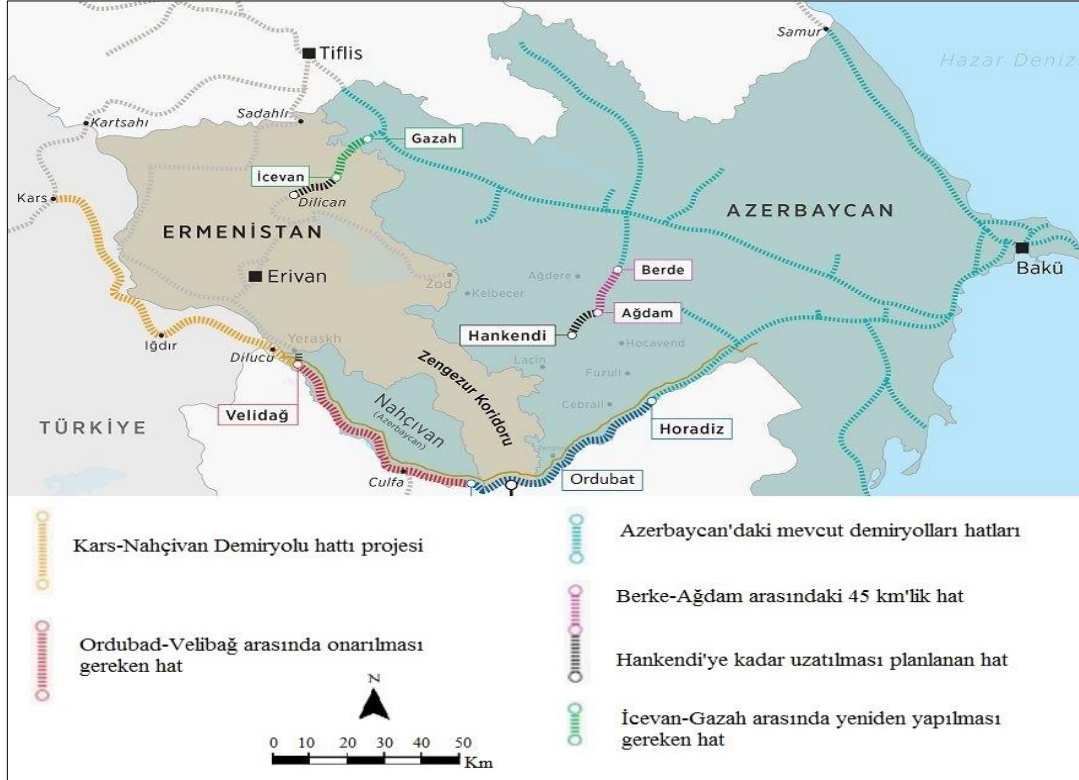
Güney Kafkasya'da yeni demiryolları ve ticaret koridorları ortaya çıkarken, terk edilmiş yollar yeniden canlanmaya başlamıştır. İkinci Karabağ Savaşı, önemli bir katalizör görevi görmüştür, ancak bu değişimin temelleri, çatışma patlak vermeden çok önce gerçekleşmiştir. Rusya ve Türkiye kendi demiryolu ve boru hattı altyapılarını geliştirmenin yanı sıra, daha yoğun ittifaklar kurarak Güney Kafkasya'ya daha derin nüfuz etme arzusunda. Rusya, askerî açıdan baskın olsa da, 1990'ların başındaki Birinci Karabağ Savaşı'nın ardından

demiryolu bağlantılarının tıkanması nedeniyle bölge üzerindeki etkisi azalmıştır. Günümüzde Türkiye ve Rusya Güney Kafkasya'da yeni demiryolu koridorlarının açılmasını arzu ederken, hangi tarafın hangi koridoru tercih ettiği konusunda ekonomik ve askeri koşullar etkili olmuştur. Rusya'nın desteklediği Ermenistan kuzey yolunu açmaya daha istekliken, Türkiye ile birlikte hareket eden Azerbaycan güneydeki alternatifini desteklemektedir. Bakü'ye göre güney koridoru, İkinci Karabağ Savaşı'nın bir sonucu olarak yeni talep edilen topraklardan ve güvenlik açısından kontrol etmeyi kolaylaştıracak Ermeni topraklarından geçecekti. Erivan için kuzey demiryolu kesiminin restorasyonu, güzergahın çoğu çalışır durumda olduğundan daha karlıdır. Kuzey demiryolu hattı Ermenistan'ın Ararat eyaletindeki Yeraskh köyünden Nahçıvan'a geçerek güney Ermenistan'a girer, oradan Azerbaycan'a geçer ve kuzeye Rusya'ya gider. Geçtiğimiz otuz yılda Gürcistan, ülkeyi Rusya'ya bağlayan Ermenistan için önemli bir cankurtaran halatı işlevi görmüştür. Ermenistan'dan trenler sadece kuzeyden Tiflis'e giderken, Rusya ile ticaret Gürcistan Askeri Karayolu üzerinden yapılmıştır. Ancak bu yol kar ve toprak kaymaları gibi doğal felaketler nedeniyle genellikle kapalı ve büyük ölçüde güvenli değildir.

Gürcistan uzun yıllardır, Ermenistan ile Rusya arasında bağlantıyı sağlayan ülke konumundadır. Yeni alternatif güzergahlar ülkeler arasında transit gelirlerin azalmasına neden olan diğer faktörler arasındadır. Gürcistan açılacak olan demiryolu güzergahlarında inisiyatif almak için Abhazya Demiryolu kartını öne sürmüştür. Azerbaycan'dan Nahçıvan'a demiryolu bağlantılarının restorasyonu önerisi, İran'ın Birinci Karabağ Savaşı'nın sona erdiği 1994'ten bu yana on yıllardır Azerbaycan üzerindeki nüfuzunu sınırlandırmaktadır. Azerbaycan, Nahçıvan'a ulaşmak için İran'ın transit geçişine bağlıdır. Bölgeye seyahat sadece hava yoluyla veya İran topraklarından mümkün olmuştur. Açılacak olan Nahçıvan Koridoru ile bu muhtemelen değişecektir. İran, Azerbaycan üzerinden Rusya'ya doğrudan demiryolu hattı geliştiriyor olsa da, Abhaz demiryolunun restorasyonu, Güney Kafkasya ile bağlantısını artırmak için ek bir araç olarak görülecektir. Rusya'ya doğrudan erişimin ötesinde İran, Karadeniz'e de bağlanabilecektir. Rusya-Azerbaycan-Ermenistan üçgeninde İkinci Karabağ Savaşı'ndan sonra, Türkiye müzakere masasında resmi bir varlığı olmaksızın Moskova müzakerelerinin açık bir galibi olarak görülmektedir. Açılması önerilen her iki demiryolu hattı da Azerbaycan'a Nahçıvan üzerinden Türkiye'ye doğrudan demiryolu bağlantısı sağlar durumdadır. Dağlık Karabağ çevresindeki Azerbaycan topraklarının savaş sonrasında Ermenilerden geri alınması sonucu Ermeni demiryolu hatlarından biri faaliyete geçtiğinde Azerbaycan veya Türkiye ile ticaretin yenileyip yenileyemeyeceği hala belirsizdir. Günümüzde Rusya, Sovyet dönemi demiryollarını restore etme projesini başarılı bir şekilde Güney Kafkasya ülkelerine pazarlar durumdadır. Moskova'nın bölgeye girmesi ve en önemlisi müttefiki Ermenistan'a demiryoluyla ulaşması için daha büyük araç ve imkân sağlanmıştır. Rusya'nın yanı sıra Türkiye ve Azerbaycan da açılacak olan yeni demiryolu güzergahları ile tekrar doğrudan bağlanacaktır. Yenilenen demiryollarının bölgesel ticareti artırması muhtemeldir, ancak Ermenistan-Azerbaycan düşmanlığı bu fırsatı sınırlayacaktır (The Geopolitics of Railways in South Caucasus 2021).

Zengezur Koridoru'nun tamamlanmasıyla Azerbaycan Nahçıvan'a ve Türkiye'ye, Rusya'dan Türkiye'ye ve Ermenistan'a ve Ermenistan'dan Rusya ve İran'a yeni bir ulaşım rotası olarak kullanılacaktır (Ermenistan-İran sınırında doğrudan demiryolu inşası coğrafi konum nedeniyle mümkün değildir) (Güngör, 2021: 2). Zengezur Koridoru, kısa vadede Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin gelişimini canlandıracak olan uluslararası Kuzey-Güney koridoruna ve Yeni İpek Yolu'na entegre edilebilir (Şekil 6). Nahçıvan demiryolu, bölgesel ablukanın kaldırılmasına hizmet ederek, ülkelerin kalkınmasına ve özellikle de Türkiye'nin bölgesel konumunun güçlenmesine sebep olacaktır. Bu koridorun açılması, Ortadoğu ve Hint Okyanusu pazarlarına alternatif bir rota kazanacak olan Rusya'ya fayda sağlayacaktır. Ayrıca proje, Avrasya Ekonomik Birliği içinde, tam bir anlaşmanın imzalanması konusunda İran'la yapılan müzakereler açısından, ticaret cirosunun artırılması için bir fırsat da sunacaktır. Türkiye, yakın tarihinde ilk kez, kardeş ülkenin Güney ve Kuzey Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya'daki varlığını güçlendiren proje ile Azerbaycan ile bir geçiş koridoru kazanmıştır (Zengezur Koridoru: Hangi ülke faydalanacak 2021). Kısacası bölgesel ulaşım ağlarını daha da genişletecek olan bu koridor, Güney Kafkasya ülkelerine önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu koridor, Kuzey-Güney Uluslararası Koridoru'nun önemini artırarak; bölgesel iş birliği ise barışı sabote edecek gelişmeleri azaltarak çatışmasızlık ortamını öne çıkaracaktır.

Son otuz yılda, Ermenistan ve Rusya, Gürcistan üzerinden birbirine bağlanmıştır. Ticaret Gürcistan Askeri Yolu üzerinden yapılmaktadır. Bununla birlikte, kar ve toprak kayması gibi doğal afetler nedeniyle genellikle kapalı olduğu için yol güvenli değildir. Azerbaycan ve Nahçıvan arasında önerilen demiryolu bağlantılarının restorasyonu İran'ın Bakü üzerindeki etkisini sınırlandırmıştır. Azerbaycan, dış bölgeye bir bağlantı sağlamak için İran'ın transit geçişine bağlıdır. Azerbaycan üzerinden Rusya ile doğrudan demiryolu bağlantısı geliştiren İran, Abhaz demiryolunun restorasyonunu Güney Kafkasya ile bağları güçlendirmek için ek bir araç olarak görmüştür. Önerilen her iki demiryolu hattı da Azerbaycan'a Nahçıvan üzerinden Türkiye ile doğrudan demiryolu bağlantıları sağlamaktadır (Vestnik Kafkaza, 2021). SSCB döneminde Erivan yakınlarındaki Masis istasyonuna, Azerbaycan Nahçıvan (Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin başkenti) ve Bakü'ye bağlanan Nahçıvan demiryolu projesinin yeniden açılması gündemdedir.



Şekil 6. Zengezur Koridoru ve Alternatif Demiryolları Güzergahları (Zheleznyye dorogi-vazhnyy faktor mira na Yuzhnom Kavkaze, 2021).

Sosyalist Sovyetler Cumhuriyetler Birliği döneminde bu güzergâh üzerinde Ermenistan, Azerbaycan, Rusya, İran ve Türkiye arasında bölgesel ve uluslararası trafik sağlanmıştır. Ancak 1993 yılında Ermenistan-Azerbaycan savaşının sona ermesinden sonra güzergâh boyunca demiryolu trafiği tamamen durduruldu. Azerbaycan'ın kara ile çevrili dış bölgesi Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti de kendisini kısmi bir abluka altında buldu. Nahçıvan trafiğinin kesilmesinden sonra, Azerbaycan'ın diğer bölgeleri ile olan karayolu ulaşımı ya güneyde İran topraklarından ya da batıda Türkiye topraklarından yapılmaktadır. Böylelikle, Nahçıvan demiryolunda trafiğe yeniden başlama kararı, bölgesel ablukanın üstesinden gelmeye olanak sağlayacak ve bölgenin tüm devletleri üzerinde olumlu bir etki yaratacaktır. Ermeni kargosu, Azerbaycan topraklarından ilk elden Rusya'ya (ve bu Ermenistan'dan en büyük mal ithalatçısı) demiryolu ile Azerbaycan topraklarından ve ardından Dağıstan'a teslim edilebilecektir. Daha geniş anlamda bu, Ermenistan'ın Avrasya Ekonomik Birliği'nin (EAEU) tek pazarına doğrudan erişimini garanti edecektir. Bugün, iki devleti Gürcistan topraklarından birbirine bağlayan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu çalışırken, ancak Nahçıvan demiryolu yaklaşık 340 km daha kısa olacaktır. Malların ve yolcuların taşınması için mesafenin daraltılması, nakliye maliyetlerini azaltacak, ikili ticareti hızlandıracak ve turist akışını arttıracaktır. Nahçıvan-İğdir-Kars karayolu,

İran, Afganistan, Pakistan'a devam eden demiryolu hattına bağlanacak. Böylelikle Nahçıvan aracılığıyla Türkiye, Hazar Denizi'ne ve Orta Asya'daki Türk dünyasına doğrudan erişim sağlayacaktır. Gelecekte uluslararası ulaşım koridoru olan "Kuzey-Güney" ve "Yeni İpek Yolu" na entegre edilebilecek tam teşekküllü bir "Nahçıvan koridorunun" oluşturulması, Azerbaycan özerkliğinin hızla gelişmesine ivme kazandıracaktır (Çablin, 2021).

5. Sonuç

Yeni ulaşım hatları, Güney Kafkasya devletlerinin gelişiminin doğasını belirlemektedir. Azerbaycan'ın transit potansiyeli kuzeyde Rusya, güneyde İran ve batıda Türkiye gibi ülkelere olan yakınlığıyla belirlenir. Gürcistan ile komşuluk Azerbaycan'a Türkiye'ye ve Karadeniz üzerinden AB ülkelerine daha geniş erişim sağlar. Azerbaycan'ın Hazar pozisyonu, Orta ve Güneybatı Asya ülkeleri ile bağlarını geliştirmesine izin verir. Gürcistan, Karadeniz'deki konumu sebebiyle, Azerbaycan, Ermenistan, Rusya ve Türkiye'ye komşu olması dolayısıyla fark edilir derecede büyük bir transit potansiyeline sahiptir. Hazar hidrokarbonlarının Türkiye ve AB'ye ve Rus gazının Ermenistan'a geçişi kendi topraklarından gerçekleştirilir. Gürcistan, Güney Kafkasya'da taşımacılık hizmetleri ticaretinde istikrarlı tek ülkedir. Ermenistan'ın transit potansiyelinin gelişimi, bölgesel etno-politik çatışmalar ve denize kıyısı olmaması sebebiyle kısıtlanmaktadır. SSCB'nin çöküşüyle birlikte bölgesel demiryolu ağı da yıkıldı. Başta Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan olmak üzere Sovyet sonrası ülkelerin demiryolu işçileri, ekonomik gerçeklere uyum sağlama, kendi tarife politikalarını geliştirme ve yeni bir pazarlama politikası uygulama ihtiyacıyla karşı karşıya kaldılar. Bölgesel askeri-politik çekişmeler ve çatışmalar, Güney Kafkasya ülkelerinin demiryollarının işleyişi üzerinde son derece olumsuz bir etkiye sahiptir.

Güney Kafkasya'da demiryollarının işleyişi üzerindeki sorunlar şu şekilde sıralanabilir;

- a) Dağlık Karabağ'daki çatışma: Erivan-Culfa-Meghri-Minjivan-Bakü'de tren trafiğinin sona ermesi,
- b) Ermenistan-Türkiye ilişkilerinin sonradan ülkeler arası sınırın kapanmasıyla donması: Bakü-Tiflis-Gümrü-Kars kesiminde tren trafiğinin durması.
- c) Gürcistan-Abhazya çatışması: Soçi-Sohum-Tiflis-Erivan kesiminde tren trafiğinin durması.
- d) Gürcistan ve Güney Osetya arasındaki çatışma: Gori-Tskhinvali kesiminde tren trafiğinin sona ermesi.

Güney Kafkasya'da yeni ulaşım ağlarının inşası hem bölgesel hem de küresel formatlarda yeni ortaklık ölçeğinden kaynaklanmaktadır. Bölgenin transit potansiyelinin geliştirilmesi, yeni ulaşım altyapısının modernizasyonu ve inşası ile mümkündür. 2009 yılında İran, Reşt ve Kazvin arasındaki demiryolunun bir bölümünün yapımına başladı. Haziran 2013 itibarıyla demiryolu inşaatı %81 oranında tamamlanmıştır. Astara (Azerbaycan) -Astara (İran)-Reşt-Kazvin demiryolu inşaatı projesinin uygulanması, Basra Körfezi ülkeleri, Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya'dan Rusya, İskandinavya'ya bölgesel transit trafiğin geliştirilmesi için yeni koşullar yaratacaktır. Reşt-Kazvin demiryolunun açılmasıyla yılda 10 milyon tona kadar çeşitli yük ve 3 milyon yolcu taşınması mümkündür. Kuzey-Güney ITC'ye katılım Ermenistan için son derece önemlidir. Rusya, Gürcistan ve İran'ı Ermenistan üzerinden birbirine bağlayan bu koridor sayesinde ülke, ekonomik kalkınmanın transit risklerini azaltabilecek ve bu da BTK projesinin hayata geçirilmesi durumunda önemli hale gelecektir. İran-Ermenistan demiryolunun inşası, Ermeni tarafının enerji kaynaklarını ve diğer malları taşımak için alternatif bir yol kullanmasına ve dış dünyaya erişim sağlamasına olanak tanıyacaktır. Ermenistan ile sınırı açık olan Gürcistan, Ermenistan'ın dış ticaretinde %2,4'ü geçmez ve ülkenin ticaret ortakları arasında 12. sırada yer almaktadır. Ermenistan-Türkiye sınırının açılması, Türkiye üzerinden kargo taşımacılığının uygulanması Gürcistan topraklarına göre çok daha hızlı ve daha kısa olacağından, Avrupa ülkeleri arasındaki ticaretin daha yoğun bir şekilde büyümesine yol açacaktır.

Demiryolu girişimi, Rusya ile siyasi ve ekonomik ilişkileri yeniden kurmayı amaçlayan daha geniş bir Gürcistan dış politikasının parçasıdır. Gürcistan, Rusya'nın bölgedeki çıkarlarını hesaba katmaya hazır görünmektedir. Demiryolu bağlantısının yeniden açılması hem Moskova'nın hem de Erivan'ın çıkarıdır. Günümüzde Rusya'nın Ermenistan ile ulaşımı, Larsi kontrol noktasından geçen Gürcistan Askeri Yolu üzerinden gerçekleşmektedir. Abhazya demiryolu ile Rusya, Ermenistan ve İran ile bağlantısını yeniden sağlayacaktır. Genel olarak, demiryolu bağlantısı Rusya'nın Güney Kafkasya'daki ekonomik faaliyetlerini artıracaktır. Ermenistan'ın Türkiye ve Azerbaycan sınırlarının kapalı olduğu ve Abhazya'nın Ermenistan ve Rusya'yı (ve Batı pazarlarını) demiryoluyla birbirine bağlamanın tek yolunu sunduğu göz önüne alındığında,

bu Gürcü girişimi açıkça Ermenistan'ın ulaşım ağını iyileştirecek ve ticaretin maliyetini önemli ölçüde azaltacaktır. Nahçıvan demiryolunun 230 kilometre uzatılarak Türkiye'nin Iğdır kentine ulaştırılması, Türkiye ile Azerbaycan arasında doğrudan ulaşım ve ticaret açısından bir fırsat oluşturacaktır. Yeni Nahçıvan- Iğdır-Kars kara ve demiryolu İran, Afganistan ve Pakistan'a uzanan demiryolu hattına bağlanacaktır. Böylelikle Türkiye, Nahçıvan aracılığıyla, Hazar Denizi ve Orta Asya'daki Türk dünyasına da doğrudan erişim sağlamış olacaktır. Günümüzde Türkiye ile Azerbaycan devletlerini Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Gürcistan toprakları üzerinden geçerek birbirine bağlamıştır. Gürcistan'ın Bakü-Tiflis-Kars yolunu Nahçıvan koridoruna alternatif olarak geliştirmeye dair zayıf umutları karşılık bulmamıştır. Bakü ve Ankara ile karayolundan malların Türkiye'ye taşınması konusunda bir anlaşma imzalayan Moskova, hemen Türk topraklarında Gürcistan'ın yerine ek bir istasyon inşa etmeyi teklif etmiştir. Zengezur Koridoru; Orta Asya, Hazar Bölgesi, Azerbaycan ve Ermenistan'ı Türkiye'ye bağlayan sosyo-ekonomik, jeopolitik ve geo-stratejik özelliklere sahiptir. Bu yüzden de koridor, Rusya, Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan arasındaki demiryolu ağını genişletecek ve bölgesel ticarete olumlu yansımaya sahip olacaktır. Bu koridor planlandığı gibi oluşturulursa, Ermenistan ile İran arasında karayla çevrili bir Azerbaycan dış bölgesi yaratılacak ve Türkiye ile dar bir sınır bağlantısı sağlayacaktır. Koridor; Rusya, Azerbaycan, Türkiye, Ermenistan ve İran arasındaki demiryolu ağını genişletme fırsatı sunarken; aynı zamanda Asya-Pasifik'ten Türkiye'ye çok sayıda ticaret yolu açarak Orta Asya, Hazar Bölgesi, Azerbaycan ve Ermenistan'ı da birbirine bağlayacaktır.

Kaynaklar

- Çablin, A. (2021). *Rosiyiski Sivets po Mejdunarodniy Delam. Kak povliyaet «Nakhichevanskiy koridor» na strany Yuzhnogo Kavkaza*. <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/kak-povliyaet-nakhichevanskiy-koridor-na-strany-yuzhnogo-kavkaza/>. Erişim Tarihi: 25.09.2021.
- Davtyan, V. (2017). Transportno-Logisticheskaya Situatsiya Na Yuzhnom Kavkaze: Zheleznodorozhnyye Voyny. *Mirovaya Ekonomika İ Mezhdunarodnyye Otnosheniya*, Cilt: 61, № 7, 93-100.
- Ekici, Y. (2017). Azerbaycan ve Ermenistan Arasında Bitmeyen Dağlık Karabağ Sorunu. *VAKANÜVİS-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl:2, No:1, 62-77.
- Eyubova, E. S. (2012). Transportnyye Uzly v Sisteme Rasseleniya Azerbaydzhan. *AMIT*, 3(20), 1-11.
- Gasparyan, D. (2009). *Yuzhnyy Kavkaz Kak Perekrstok Mezhdunarodnykh Interesov*. 61-67.
- Gondauri, D. and Moistsrapishvili, M. (2019). Statistical and Financial Analysis of Georgian Railway's Main Performance Indicators in 2006-2019. *International Business Research*, 12 (10), 64-74.
- Grigoryan, V.V., Abramyan, V.G. (2010). *Perspektivy Razvitiya Zheleznodorozhnogo Transporta Respubliki Armeniya*. 75-79.
- Güngör, G. (2021). Kafkasya'da Ulaşım Projeleri. *Avrasya İncelemeleri Merkezi*, Analiz No: 2021/20. <https://avim.org.tr/tr/Analiz/Kafkasya-Da-Ulaşım-Projeleri>, Erişim Tarihi:26.09.2021.
- Hayastani Transportayin Herrankarnery Transporti Volorti Glkhavor Plan. (2011). Asian Development Bank Published.
- İsmailova, A. M. (2013). Znachenie Zheleznodorozhnogo Transporta v Razvitii Ekonomiki Yuzhnogo Kavkaza na Rubezhe Vekov (XIX-Nachalo XX V.). *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 18(309), 27-30.
- İvanov, S. M. (2019). Yuzhnyy Kavkaz v Regionalnoy Geopolitike. *Diplomaticheskaya Sluzhba*, 2(83), 41-52.
- Kavkaz İ Srednyaya Aziya. (2015). *Uchebnyy Kurs Dlya Sotsialnykh Rabotnikov Chast 1 Obshchiye Polozheniya O Geografii, Kulture i Religii Migrantov iz Sredney Azii i Kavkaza*. Mezhdunarodnaya Organizatsiya Truda, 2 Pervoye İzdaniye.
- Kazımlı, E. (2018). Azerbaycan'ın Jeopolitik Konumu ve Karabağ Sorunu. *TASAM*. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/51267/azerbaycanin_jeopolitik_konumu_ve_karabag_sorunu, Erişim Tarihi: 26.09.2021.
- Kazymbeyli, İ. F. (2019). Ekonomika Erivanskoy Oblasti i Rol Razvitiya Transportnoy Sistemy v Yeye Transformatsii v Seredine XIX Nachale XX Veka. *Nauchnyy Dialog*, № 9, 323-335.
- Kerimov, B. A. ve Kerimov, D. A. (2014). Tendentsii i Perspektivy Razvitiya İnfrastruktury Transporta Respubliki Azerbaydzhan. *Obshchestvo s ogranichennoy otvetstvennostyu Tsentr razvitiya nauchnogo sotrudnichestva*, N:4, 88-93.
- Livejournal, (2015). *Abkhazskaya Zheleznaya Doroga*. <https://ru-railway.livejournal.com/2705121.html>, Erişim Tarihi: 26.09.2021.

- Logisticheskoye Protsessy i Morskiye Magistrali II, Armeniya, (2013). *Proyekt Finansiruyetsya Yevropeyskim Soyuzom*. http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/Master_Plan_Main_Document_ru.pdf. Erişim Tarihi: 29.11.2021.
- Mapsland-Abkhazia. (2021). <https://www.mapsland.com/asia/abkhazia/small-map-of-abkhazia-with-roads-railroads-cities-and-airports>. Erişim Tarihi: 26.11.2021.
- Mapsland-Armenia. (2021). <https://www.mapsland.com/search?keyword=armenia>, Erişim Tarihi: 26.11.2021.
- Mapsland-Azerbaijan. (2021). <https://www.mapsland.com/asia/azerbaijan>, Erişim Tarihi: 26.11.2021.
- Mapsland-Georgia. (2021). <https://www.mapsland.com/search?keyword=georgia>, Erişim Tarihi: 26.11.2021.
- Mirimanova, N. (2013). *Vosstanovleniye Zheleznykh Dorog Na Yuzhnom Kavkaze: Otsenka Potentsialnogo Ekonomicheskogo Effekta Zheleznaya Doroga Sochi-Sukhumi-Tbilisi-Yerevan*. International Alert.
- Özpay, A. G. (2018). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:37, 103-111.
- Raskrytiye Potentsiala Zheleznykh Dorog Strategiya Razvitiya Zheleznodorozhnogo Transporta Tsares 2017-2030 Gody. (2017). *Aziatskiy bank razvitiya*, Filipinakh.
- Regnum. İnformatsiyonyo Agentsvo. (2021). <https://regnum.ru/pictures/2676232/2.html>. Erişim Tarihi: 26.11.2021.
- Sidamonidze, D. (2018). Sakartvelos Rkinigza, Rogorts Samkhret Kavkasiuri Satransporto Derepnis Natsili. *Journal Of Young Researchers*, No:7, 21-35.
- The Geopolitics of Railways in South Caucasus. (2021). <https://caucasuswatch.de/news/3686.html>, Erişim tarihi: 25.09.2021.
- Trainpix, Jeleznodorojnaya Fotogaleriya. (2019). <https://trainpix.org/photo/294022/> Erişim Tarihi: 26.09.2021.
- Vardomskiy, L., Pylin, A. and Sokolova, T. (2014). *The South Caucasus countries: Features of development and regional cooperation*. (Research report)/Under the common redaction of L. Vardomskiy. Moscow, RAS İnstitute of Economy.
- Vestnik Kafkaza. (2021). *Kak Menyayetsya Transportnaya Geopolitika na Yuzhnom Kavkaze*. <https://vestnikavkaza.ru/analytics/kak-menaetsa-transportnaa-geopolitika-na-uznom-kavkaze.html>. Erişim tarihi: 25.09.2021.
- Yapıcı, U. (2015). Türkiye'nin Güney Kafkasya Politikası (1989-1993): Batı'nın Belirleyiciliği. *Alternatif Politika* Cilt:7, Sayı:3. 425-456.
- Yegiazaryan, A. (2014). Armeniya: Osnovy Tranzita Dlya Strany, Ne İmeyushchey Vykhoda k Moryu. *Tsentralnaya Aziya i Kavkaz*, Tom:17, Vypusk:4. 88-103.
- Zengazur Koridoru: Hangi ülke faydalanacak (2021). <https://sesqazeti.az/news/politics/858470>. Erişim tarihi: 25.09.2021.
- Zheleznyye Dorogi Vazhnyy Faktor Mira Na Yuzhnom Kavkaze. (2021). <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/zengezur-koridoru-turkiye-ile-azerbaycan-arasinda-yeni-baglanti-saglayacak/2259193>, Erişim Tarihi: 26.09.2021.

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;

Bu çalışmanın yazar/yazarları, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmektedir.

2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedir.

3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.

4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
