

VLADİVOSTOK DEMİRYOLU HATTI VE RUSYA EKONOMİSİ

Sedat Demir

Kırklareli Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu Araştırma Görevlisi
E-posta: sedatdemir@gmail.com

Özet

Günümüzde bir ülke ekonomisinin içinde bulunduğu koşulları anlayabilmek büyük ölçüde o ülkenin geçirdiği tarihsel, toplumsal ve ekonomik dönüşümü analiz etmek ile mümkündür. Bu anlamda Rusya ekonomisinin dönüşümünün anlaşılması Rusya'nın neredeyse tüm Asya'ya ve Avrupa'nın büyük bölümüne yayılan ulaşım-lojistik hattının gelişimi ve Rusya ekonomisi ile ilişkisine bakmakla mümkündür. Moskova'yı uzak doğu Rusya'ya ve Japon Denizi'ne bağlayan Vladivostok Demiryolu Ağı (Trans-Sibirya-TSR); Moğolistan, Mançurya ve Kuzey Kore'ye de ek hatlarla bağlanarak kıtanın ulaşım ve lojistik zincirinin temelini oluşturur.

Bu çalışmada; Rusya'nın Baltık denizinden Pasifik okyanusuna kadar tüm coğrafya da ekonomik ve politik hâkimiyet kurmasını sağlayan TSR'nin yapım süreci ve ekonomik yansımaları ele alınmış bunun yanısıra ülkenin toplumsal ve tarihsel dönüşümüne katkıları da incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Vladivostok Demiryolu, Trans-Sibirya Demiryolu Hattı, Rusya Ekonomisi.

Alan Tanımı: Genel Ekonomi Konuları, İktisat Tarihi

JEL Kodları: N10, N13, N15, N40

VLADİVOSTOK RAILWAY LINE AND RUSSIAN ECONOMY

Abstract

Understanding a country's current situation highly depends on the analysis of economic, social and historical transformation of the country. In this sense, understanding the transformation of Russia's economy can be possible with considering the relationship with the transport-logistics line which spread to Asia and almost all of the Europe. Vladivostok Railway Line (Trans-Siberian Railway - TSR), connects Moscow with Far East Russia and the Sea of Japan, connecting to

Mongolia, Manchuria and North Korea with additional lines, forms basis of the continent's transport and logistics chain.

In this study, the contribution of the TSR to the country's social and historical transformation is investigated as well as it's construction process and economic repercussions that has led the economic and political domination of Russia to dominate the entire geography from Baltic Sea, to the Pacific Ocean.

Keywords: *Trans-Siberian Railway, Russian Economy.*

JEL Code: N10,N13, N15, N40

1. GİRİŞ

Trans-Sibirya Demiryolu¹ Ağı; (TSR) Moskova'yı Uzak-Doğu Rusya'ya ve Japon Denizi'ne bağlayan dünyanın en geniş ve en uzun demiryolu ağıdır. Hat yaklaşık 5578 mil (9297 km) uzunluğunda olup, Moğolistan, Mançurya ve Kuzey Kore'ye de ek hatlarla bağlanarak kıtanın ulaşım ve lojistik zincirinin hayati bir parçasını oluşturur (Encyclopedia of World History, Volume:5 2008:419). Öte yandan; Rusya'nın irili ufaklı tüm kentleri ve kasabaları arasında bir ulaşım ve iletişim aracı olma görevini de üstlendiği için bir taraftan; Sibirya'nın kalkınmasını sağlamış öteki taraftan da merkezi hükümetlerin kırsal bölgeler üzerindeki nüfuzunu olanaklı kılmıştır. Diğer bir ifadeyle Rus İmparatorluğunun ve ardından SSCB ve Rusya'nın Baltık denizinden Pasifik okyanusuna kadar tüm coğrafya da ekonomik ve politik hâkimiyet kurmasını sağlamış, zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarının Moskova'ya taşınmasını olanaklı kılmıştır.

Demiryolu hattının yapımına; 1891 yılında, Çar III. Alexander döneminde, iki uç noktadan (Vladivostok, Doğu Sibirya ve Chelyabinsk Batı Sibirya) merkeze doğru eşanlı olarak rayların döşenmesiyle başlanmıştır. Muazzam proje; Çar'ın 3 yıl sonra öldürülmesinin ardından Çar'ın halefi II. Nikolay tarafından sürdürülmüş ve ancak 1905 yılında tamamlanabilmiştir. İlk tren 1905 yılında Atlantik Okyanusu'ndan (Batı Avrupa'dan), Pasifik Okyanusu'na (Vladivostok Limanı) erişmiştir, demiryolu ağı günümüzdeki haline ise 1916 yılında kavuşmuştur.

2. TSR AĞININ ANA GÜZERGÂHLARI

Dört temel rotası bulunan TSR ağında; ana hat *Moskova-Vladivostok* hattıdır. Hat; Moskova'dan başlar ve Güney Sibirya üzerinden sırasıyla, Yaroslavl,

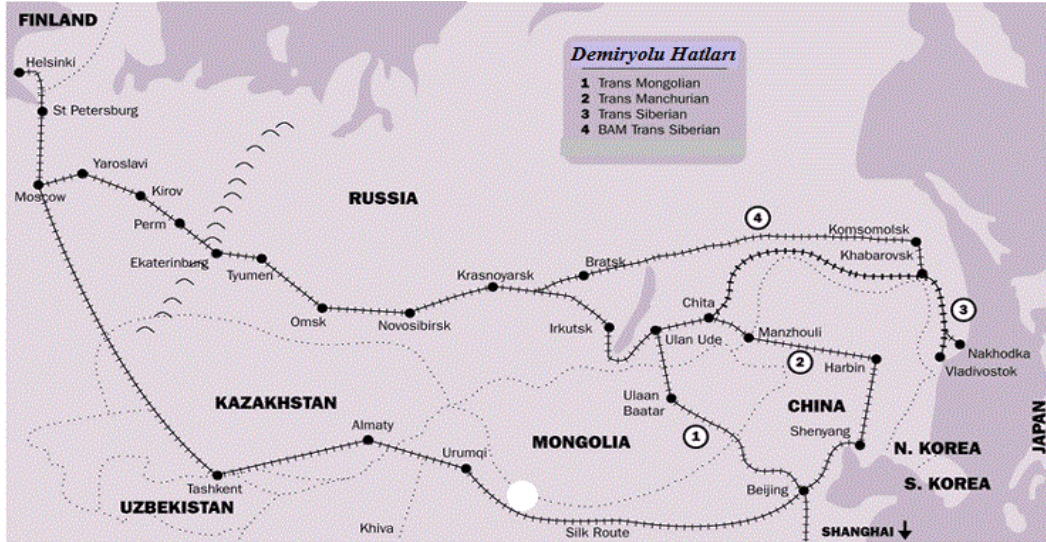
¹İngilizce literatürde birçok farklı şekilde adlandırılan demiryolu hattının (Vladivostok Demiryolu, Trans-Sibirya Demiryolu) Türkçe'de belirgin ve özel bir karşılığı olmadığı için genel olarak Trans-Sibirya Demiryolu Ağı (TSR) kullanılacaktır.

Chelyabinsk, Omsk, Novosibirsk, Irkutsk, Ulan-Ude, Chita ve Khabarovsk kentlerinden geçerek Vladivostok'a Vostochny limana ulaşır. TSR hattı birçok noktada Rus demiryolu hatlarıyla birleşerek yüzlerce büyük ve küçük yerleşim bölgesini Avrupa ve Asya-Rusya'ya bağlar. Ortalama 9000 kilometrelik uzunluğuyla toplamda hattın bir ucundan diğerine yolculuk 8-10 gün sürmektedir.

Moskova Vladivostok hattının dışında, ikinci ana hat Moskova-Pekin arası bağlantıyı sağlayan ve Trans-Sibirya hattının Karymskaya adlı durağına yakın bir bölgede ana hatta bağlanan *Trans-Mançurya* bağlantısıdır. Hat Baykal gölünün 1000 km doğusunda ana hatta bağlanarak Pekin'e ulaşımı sağlar.

Üçüncü rota ise *Trans-Moğolistan* hattıdır. Hat Moğolistan'ın başkenti Ulan-Batur ile Moskova arasında ki bağlantıyı oluşturur ve Baykal gölünün güney kıyısında Ulan-Ude adlı bölgede TSR hattına bağlanır.

Yapımına sıklıkla ara verilerek devam edilen ve 50 yılın ardından ancak 1991 yılında da tamamlanan *Baykal-Amur* hattı (BAM) TSR'nin dördüncü ana hattını oluşturur. TSR' de ki bu son genişleme Baykal gölünün 700 mil batısındaki Taishet bölgesinden başlar ve Baykal gölünün kuzeyi ile Amur nehrinin üzerinden geçerek Pasifik Okyanusu'na, Sovetskaya üzerinden Gavan'a ulaşır.



Şekil 2.1. TSR 4 Temel Rota

3. DEMİRYOLU HATTININ TASARLANMASI VE YAPIMI

Sibirya; Batı Sibirya, Doğu Sibirya ve Rusya Uzak Doğusu olmak üzere üç bölgeye ayrılır. Batı Sibirya kömür, demir filizi, petrol, tabii gaz ve kereste

açısından zengin iken, Doğu Sibiryaya ise hidroelektrik santralleri ve alüminyum, altın, nikel, kalay, tungsten, lityum ve berilyum gibi kıymetli madenlerin kullanıldığı metalürji sanayisi ile ön plana çıkar. Rusya Uzak Doğusu ise genel olarak tundralarla, ormanlarla kaplı ve yeraltı kaynakları bakımından çok zengin bir bölgedir. Bölgenin kuzeyinde balıkçılık ve konserve sanayi gelişmiştir.

19. yy. sonlarında bölgenin kalkınması önündeki en büyük engel iklim koşulları ve bölgeyi merkeze bağlayan hatların zayıflığı olmuştur. Tekerlekli taşımacılığa uygun olan yollar yetersiz ve nehirler ise yılın ortalama 5-6 ayı boyunca donmuş vaziyettedir. Bu süreçte kargolar ve yolcular atlı kızaklarla donmuş nehir ve göller üzerinden taşınmıştır. Nehirlerin kuzey-güney yönlü olması, aylarca donmuş vaziyette bulunması ve debilerinin yüksekliği dolayısıyla alternatif taşıma yollarının gerekliliği ortaya çıkmıştır (Bradudel,1984:457) .

Sibiryaya'nın kalkınmasını sağlayacak, bölgedeki kaynaklarının merkeze taşınması suretiyle de Rus ekonomisine büyük bir katkı sağlayacak olan demiryolunun yapımına ilişkin nihai projenin oluşturulması yaklaşık 25 yıl sürmüştür. Bu konudaki ilk projelerden biri ulaştırma bakanlığı tarafından desteklenen ve Amerikalı girişimci Perry Collins tarafından ortaya atılan Irkutsk-Chita projesidir. Proje Moskova'yı Amur nehrine ve oradan da pasifik okyanusuna ulaştırmayı hedefliyordu. İlk yerli fikir ise, Doğu Sibiryaya valisi N.N. Murayov-Amursky tarafından geliştirilmiş (1857) ve ordu mühendisi D. Romanof tarafından projelendirilmiştir. Projenin yabancılar tarafından yapılmasının bölgede kolonileşmeye yol açacağı endişesiyle Rus Hükümeti bunu ulusal kaynaklarla yapmayı tercih etmiştir. Hükümete göre kapitalistler; demiryolunu inşa ederken Sibiryaya ve uzak doğu Rusya üzerinde etkinliklerini arttırabilirdi ki bu Rusya tarafından kabul edilemezdi” (Slepven, 1996).

TSR hattı; mülk sahipleriyle yaşanması muhtemel sorunlar ve iklim koşulları yüzünden çoğunlukla büyük şehirler yerine yer altı kaynaklarının yoğun olduğu bölgelerden geçecek şekilde planlanmıştır. Dolayısıyla demiryolunun geçtiği küçük kasabalar daha sonra büyük sanayi merkezlerine dönüşmüştür.

Yabancı kaynakların kullanılmayacağı halk üzerinde propaganda aracı olarak kullanılmış ve milliyetçilik duygularıyla halkın demiryolları yapımında çalışması teşvik edilmiştir. Yapım çalışmaları Rus bürokrasisinin hantallığı, projenin büyük finansal hacmi ve yerli müteşebbislerin bu konudaki isteksizliği gibi nedenler yüzünden ancak 1891 yılında ABD deki Transcontinental demiryoluna benzer şekilde hattın iki tarafından birden eş zamanlı olarak (Vladivostok, Doğu Sibiryaya ve Chelyabinsk Batı Sibiryaya) merkeze doğru döşemek suretiyle başlatılmıştır.

Hattın uzunluğu yüzünden, planların ve projenin gidişatını ve projeye aktarılan kaynakların nasıl yönetildiğini kontrol etmek zor olmuş fakat bu zorluk; projenin bir kaç kısımda inşa edilmesiyle atlatılmıştır. 1891-1897 arasında Vladivostok'tan başlayan ve kuzeye doğru Ussuri nehrinin batısından geçen hat tamamlanmıştır. Doğudaki çalışmalarla eşanlı olarak batıda da demiryolu yapımı sürdürülmüş ve 1890 yılında Ural nehrini geçen köprüünün inşasıyla demiryolu fiilen Asya'ya girmiştir. Ardından 1898 yılında Obi nehri üzerinde Novonikolaevs kasabasından geçen bir köprü inşa edilmiştir, küçük kasaba ardından büyük bir şehre dönüşecek ve Sibirya bölgesinin büyük şehirlerinden olan Novobirsk adını alacaktır. Irkutsk şehrine ve Baykal golünün kıyılarına ilk tren 1898 yılında ulaştı. Demiryolu hattı doğuya doğru Shilka ve Amur nehirlerinden geçerek daha önce (1897 yılında) inşa edilmiş olan Vladivostok kısmına bağlandı (Liliopoulou, 2005). Japonya ile yaptığı (1894-1895) savaşında yenilen Çin hükümeti; 1896 yılında Rusya ile anlaşarak demiryolunun Mançurya içinden geçmesine ve işletilmesine olanak tanıdı bu suretle Vladivostok'a giden yol 1287 km kısaltmıştır. Anlaşma ile Rus hükümeti Mançurya'dan geçen Doğu Çin Demiryolu'nu (1897-1903) inşa etti.(Sovyet Geography, 1990) Bu hat Vladivostok'u Batı ve Orta Sibirya'ya bağlıyordu. 1904 yılında TSR Vladivostok'tan Çin üzerinden Sibirya'ya ve Ural dağlarına kadar genişledi (Moore,1980). Çin'in kuzey sınır bölgesine yakın olan Amur Nehri kısmının da 1916 yılında tamamlanmasıyla aralıksız devam eden ve Saint Petersburg'tan Vladivostok'a ulaşan dünyanın en uzun demiryolu hattı döşenmiş oluyordu. Demiryolu faaliyete geçtikten kısa süre sonra tam kapasiteye ulaşmıştır 1897 yılında taşınan yolcu sayısı 609,000 iken bu sayı 1912 yılında 3,2 milyon kişiye ulaşmıştır (Encyclopedia of W.H. Volume:5, 2008:420). Hat ilkin buğday ve yolcu taşımacılığı alanlarında kullanılmış, ardından hattın geçtiği bölgelerin sanayileşmesi ile nihai amacına ulaşmıştır.

Hattın elektrikleştirmesine ise 1929 yılında başlanmış, ancak 2002 yılında tamamlanmış ve taşınabilen ağırlık artırılmıştır. 1940 yılında SSCB hükümetince ülke genelindeki toplam demiryolu hattı 147 bin kilometreye ulaşırken bunun yaklaşık 53 bin kilometrelik kısmı elektrikleştirilmiştir.

4. SSCB ve RUSYA'DA DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

TSR öncesi Rusya'da demiryolu Moskova şehir içi hattı ile 1842 ve 1851 yılları arasında yapılan ve özel sektöre ait Moskova-Saint Petersburg arasındaki hattan ibaretti (Haywood, 1998;1). Buna ek olarak; TSR öncesi hat uzunluğu; 1838'de 16 mil. 1855'te ise 570 mil. (917 k.m.) idi. Demiryollarında mülkiyet; özel sektörün finansal bir darboğaza girmesiyle değişmiş, hükümetin de ortağı olduğu bir işletme ortaya çıkmıştır. Hükümet ortaklığıyla; artan destekler ve yatırımlar

demiryollarının kalitesini ve uzunluğunu da arttırmıştır. 1917 devriminden sonra ise demiryolları devletleştirilmiş ve sermaye yatırım oranları gittikçe artan bir seyir izlemiştir. Demiryollarında gelirler ilkin büyük ölçüde yolcu taşımacılığında elde edilirken zamanla karın büyük bir bölümü yük taşımacılığında elde edilir hale gelmiştir. Uzun mesafe yolcu sayısının azalması hattın taşımacılık için kullanılması yönünde bir modernizasyonu da beraberinde getirmiştir

1. Dünya savaşı öncesi Rusya'da demiryolları tarafından yapılan taşımacılık 100 milyar ton-kilometreye ulaşmıştı². Savaş dolayısıyla taşımacılık sektöre uğramış yaklaşık 1/5 oranında azalmıştır. Demiryolları; 1917 devrimiyle iktidar olan Bolşevikler tarafından 5 yıllık kalkınma planları çerçevesinde yenilenmiş ve modernize edilmiştir. Dolayısıyla taşımacılık İmparatorluk dönemine nazaran muazzam bir artış sergilemiş ve 1941 yılında 400 milyar ton-kilometreye ulaşmıştır³. Fakat 2. Dünya Savaşı ve Alman işgaliyle taşımacılık tekrar darbe almış ve yarı yarıya azalmıştır. Almanya'nın savaşı kaybetmesiyle SSCB tekrar toparlanmış ve demiryolları tekrar modernize edilip çalışır vaziyete getirilmiş fakat trafiğin savaş öncesi seviyeye getirilmesi birkaç yıl almıştır. Ancak; 1954 yılında taşımacılık trafiği 850 milyar ton-kilometre ve 1988 yılında ise 3852 km-ton olmuştur. Bu rakamlar ile SSCB, dünya taşımacılık trafiğinde ilk sırayı almıştır. 1991 yılında SSCB'nin dağılması ile bu bayrak Rusya federasyonuna ancak 1/3 lük bir kayıp ile devredilmiştir. Çünkü yaşanan dağılma ile demiryolları trafiğinin 1/3'ü diğer bağımsız ülkelerin sınırları içerisinde kalmıştır.

Günümüzdeki adı, RZHD olan Rusya Demiryolları 1992 yılında SSCB'den devralınan demiryolları üzerine eklenmiş ve kurulmuştur. RZHD devlete ait bir işletme olup yaklaşık olarak 86.000 km. lik (53,000 mil) uzunluğu ve 950.000 çalışanıyla ABD'den sonra dünyadaki en büyük ulaşım taşımacılık ağını işletmektedir. SSCB'nin dağılmasıyla hükümet yardımları kesilmiş ve demiryollarındaki yolcu ve yük taşımacılığı %60 oranında düşmüştür. Rusya'da demiryolları taşımacılığı ülkedeki en etkin ve emniyetli taşımacılık olduğu için, bu büyük düşüş ülke ekonomisini direkt olarak olumsuz yönde etkilemiştir. Rusya hükümeti eskiyen demiryollarını modernize edip ülke genelindeki talebi tekrar canlandırmak için 1996 yılında bir program geliştirdi. Uygulanan program sonrası taşımacılık 2005 yılında bir önceki yıla göre %30 oranında arttırıldı.

² Kilometre-ton (tonne-kilometre), yük taşımacılığında kullanılan ölçü birimi.

³ <http://www.gks.ru> Rusya Devlet İstatistik Servisi, ErişimTarihi: 02.04.2013

Rusya demiryolları ülkenin GSYH'sının yaklaşık 2,5'unu teşkil etmektedir. 2007 yılı içerisinde yaklaşık olarak 1,3 milyar yolcu ve yine tahmini olarak 1,3 milyar tonluk yük taşındığı bilinmektedir. 2009 yılında ise 86,000 km'lik ağın yarısına yakını elektrikleştirilmiştir. 2010 yılı itibariyle RZD yatırım programında artışlara gitmiş ve Avrupa Yeniden İnşa ve Kalkınma Bankası işbirliği (EBRD) ile 7,45 milyar Avro'luk bir yatırım yapacağını ve Ayrıca, 2011 ve 2013 yılları arasında 1250 yeni lokomotif alınacağını duyurmuştur (OECD,2005:147-166).

RZD 2011 yılı ilk üççeyreğinde net olarak 56,1 milyar Ruble kar sağlamış, kargo hacmi bir önceki yıla göre 2 milyon ton artmış ve elde edilen gelir ise %7,8 artarak 962 milyon ruble olmuştur. Navlun taşımacılığında ise gelirler 744,1 milyon Ruble olarak tespit edilmiş ve yine bir önceki yıla göre %3'lük bir artmış sağlanmıştır. Kurumun yaptığı açıklamaya göre bu artış endüstriyel üretimdeki artışa ve gemilerden gelen kargo ve konteynır miktarındaki artışa bağlanmıştır. Günümüzde; TSR Rusya'nın ihracatının yaklaşık %30'unu taşıırken, yılda ise ortalama 200.000 konteynırını Rusya üzerinden Avrupa'ya taşımaktadır.

5. TSR'İN EKONOMİK VE POLİTİK ETKİLERİ

TSR; merkezi hükümetin bölgede ekonomik ve politik hâkimiyet kurmasını, zengin yeraltı kaynaklarının Moskova'ya taşınmasını ve Hristiyanlığın Asya'ya yayılmasını misyon edinmiştir (Encyclopedia of W.H. Volume:4, 2008:245). Dolayısıyla hattın inşası ülkeyi birçok yönden etkilemiş ve dönüştürmüştür.

İlk olarak; TSR'nin özkaynaklarla yapılması, ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Demiryolu yapım komitesinin hesaplarına göre sadece rayların döşenmesinin 350.000.000 altın ruble gerektirdiği hesaplanmış fakat yaklaşık olarak toplamda 1,5 milyar altın ruble harcanmıştır. Ekonomik zorlukların yanı sıra; demiryolunda kullanılacak emek çok büyük sorun oluşturmuştur. Demiryollarında çalışacak uzman personel genelde merkezi şehirlerden kiralanmak suretiyle Sibirya'ya getirilmiştir. Batı Sibirya için 3600-15000 civarında işçi Avrupa Rusya'sından getirilmiştir. Zabalalskaya kısmı için 2500-4500, Orta Sibirya Bölgesi için 3000-11000 işçi çalışmıştır. İşçilerin çoğu mahkûm ve askerlerden oluşuyordu. Bunların dışında demiryolu inşaatında köylüler ve göçmenler de çalıştırılmıştır. Yapımın ilk yılında (1891) 9600 kişi, 1895 ve 1896 yılları arasında ise yaklaşık olarak 85000 kişinin çalıştırıldığı bilinmektedir (Borzunov,1972 ve Encyclopedia of W.H. Volume: 5, 2008:420).

1891 yılında Rusya'da yaşanan kıtlık ve kolera salgını, 17 bölgenin tamamını ve yaklaşık olarak 37 milyon insanı olumsuz etkilemiştir. Dünya genelinde 1890'larda başlayan ekonomik genişleme 1900'lerin başında yerini gerilemeye ve

işsizliğe bırakmıştır. Bu süreçte Rusya'da ekonomik olarak büyüme nüfus artışının gerisinde kalmıştır (Mathias, Postan,1978: 267-268)

Rusya'nın bu dönemdeki borçları da bir diğer önemli konuyu oluşturmaktadır; 1897 yılında 116 milyon ruble olan borç tutarı, 1913 yılında 155 milyona yükselerek Rusya'yı dönemin en borçlu ülkesi yapmıştır. Bu durum, halkın tepkisini çekmiş, nitekim 1902 yılında askeri birlikler toplamda 365 defa isyan potansiyeli taşıyan başkaldırlara müdahale etmiştir. Bu süreç daha sonra politik ve örgütlü bir işçi hareketinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. 1905 yılında yaklaşık 150.000 kişi Çar'ı devirmek üzere saraya yürümüştür. Sendikal örgütler, demiryolu çalışanları, öğrenciler ve köylülerden oluşan halk bir takım ekonomik ve politik talepler de bulunurken, bunlardan en ilginç daha sonra Rusya'nın yenilmesiyle son bulacak Rus-Japon savaşının sonlandırılması olmuştur. Etkin olarak kullanılmayan demiryolu; Kore ve Mançurya üzerindeki nüfuz çekişmesinden kaynaklanmış olan Rus-Japon Savaşı'nda (1904-1905), Rusya'nın yenilme sebepleri arasında gösterilir (Olender, 2010:233). Çünkü ilk döşenen hat tek yönlü olduğu için; doğudan batıya yaralılar ve geri gönderilmesi gereken diğer muhimat taşınırken, batıdan doğuya doğru acilen sevk edilmesi gereken asker-cephane gibi ihtiyaçlar kenarda bekletilmiştir. Dolayısıyla Ruslar gereken cephane ve askeri birlikleri beklerken Japonlar kolaylıkla ve hızlıca avantajlı duruma geçebilmiştir. Nihayetinde artan enflasyon, yükselen, işsizlik ve süregelen halk isyanları, 1917 yılında ki devrimin ön koşullarını sağlamıştır. Çarlık Rusya'sı devrilmiş ve yerine S.S.C.B kurulmuştur.

TSR her iki dünya savaşında da kullanılmış ve büyük ölçüde hasar görmüştür (Gaddis, 1990). Rus iç savaşı ve 1. Dünya savaşı boyunca zırhlı trenler ve demiryolu hattı ile büyük bölgeler kontrol edilmiş kaynakların dağılımı sağlanmıştır. İç savaş savaşı süresince bölgede bulunan Çek Lejyonu⁴,nun batı ile iletişimini kesmek için TSR'nin Krasnoyarsk ve Chita bölgelerindeki bazı köprüleri ve hattın bir kısmı partizan kuvvetler tarafından Lejyonunun batı ile iletişimini kesmek amacıyla tahrip edilmiştir (Issit, 2006).

TSR; sayesinde bölgede kaynakların etkin kullanımı mümkün hale gelmiş ve hattın geçtiği şehirlerde yoğun bir endüstrileşme yaşanmıştır. TSR ağı ile Rusya ve Sibiryaya arasında kuvvetli ve sürekli bir bağ kurulmuş, mesafeler kısalmıştır Böylece Sibiryaya insanlar için daha cazip bir hale gelmiş ve Sibiryaya bölgesindeki nüfus artmaya başlamıştır. Piotr A. Stolipin tarafından 1905 Devrimi'nden sonra köylülerin toplumsal ve ekonomik durumunu güçlendirmek adına bir tarım

⁴ Çekoslovak Lejyonu. Dünya Savaşı sırasında İtilaf Devletleri bünyesinde savaşan Çek ve Slovaplardan oluşan gönüllü ordu. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Fic, Victor M. 1978.

reformu gerçekleştirildi. Bir yandan tarım reformu yapılırken diğer yandan da sistematik olarak Sibiryâ bölgesinde bir kolonileştirme hareketi yapılmıştır. Bu doğrultuda 1906-1914 yılları arasında Rusya ve Ukrayna'nın batı bölgelerinden yaklaşık 5,2 milyon köylü doğu bölgelere göç ettirilmiş ve bunlardan 4 milyonu kalıcı olarak Sibiryâ'ya yerleşmiştir. Hükümet göçü cazip kılmak için bedava toprak dağıtmış ve vergi kolaylıkları sağlamıştır (Dronin, Bellinger, 2005:38).

6. SONUÇ

TSR ağı, yapım süreci ve sonrasında Rusya'nın toplumsal ve ekonomik yapısında ciddi değişiklikler yaratmış birçoğuna ise zemin hazırlamıştır. Demiryolunun ulusal sermaye ile yapılması kararı Rusya'yı o dönem dünyanın en borçlu ülkesi haline getirmiştir. Kötüleşen ekonomik koşullar, endüstrileşme oranında artmayan toplumsal refah, haklı olarak ülkenin birçok noktasında huzursuzluklara ve halk isyanlarına yol açmıştır. Artan enflasyon, yükselen, işsizlik ve defalarca karşılıksız kalan halk isyanları, 1917 yılındaki devrimin ön koşullarını hazırlamıştır. Sonunda, 1917 yılında yaşanan Ekim devrimi ile S.S.C.B kurulmuştur. TSR'nin yapımında mahkûmların ve batıdan gelen işçilerin kullanılması, aynı dönemde toprak reformunun yapılması Sibiryâ'nın demografik yapısını değiştirmiştir. Dolayısıyla, TSR öncesi nüfus yoğunluğunun az olduğu Sibiryâ'da TSR sonrası yoğunluk ve ekonomik faaliyetler de artmıştır.

TSR nihayetinde Rusya'nın en batısı ve en doğusu arasındaki kaynak dağılımını optimize etmiş ve en ücra köşedeki doğal kaynakların dahi kullanımını mümkün kılmıştır. Kaynakların etkin kullanılabilirdiği Rusya'da; yer altı ve yer üstü kaynakların işlenip piyasaya sunulması için gerekli ulaşım-lojistik ağı sayesinde endüstrileşme ve ardından ekonomik kalkınma yaşanmıştır.

7. REFERANSLAR

Borzunov V.F. "Prolyetariat Sibiri i Dal'nyego Vostoka Nakanunye Pyerivoi Russkoi Ryevolyutsii" (Railroad Construction Workers, 1891-1904). 1972

Bradudel, Fernand. "Civilization and Capitalism, The Perspective of the World, 15th-18th Century". Volume 3. London: Collins, 1984.

Dronin, N.M., Bellinger, E.G. "Climate dependence and food problems in Russia, 1900-1990: the interaction of climate and agricultural policy and their effect on food problems". Budapest, Hungary: Central European University Press, 2005.:38

Encyclopedia of World History. Volume: 4 - 5, Marsha E. Ackermann, v.d . NewYork: Infobase Publishing, 2008.

Fic, Victor M. "The Bolsheviks and the Czechoslovak Legion", New Delhi: Shakti Malik Publishing, 1978.

- Gaddis, J. L. "Russia, the Soviet Union, and the United States: An Interpretive History", New York: Columbia University Press, 1990.
- Haywood, M. Richard. "Russia Enters the Railway Age (1842-1855, New York: East European Monographs, 1998.
- Heywood, Anthony. "Modernising Lenin's Russia; Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways", Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- Isitt, Benjamin. "Mutiny from Victoria to Vladivostok, December 1918," Canadian Historical Review 87, No 2 (Haziran 2006): sf. 223-264;
- Khramkov A. A. "Railroad Transportation of Bread from Siberia to the West in the Late 19th–Early 20th Centuries. Entrepreneurs and Business Undertakings in Siberia",. Barnaul: Altai State University Publishing House, 2001.
- Liliopoulou, Anastasia, vd. "The Siberian Railway: From Inception to Transition, European Transport \ Trasporti Europei n. 29 (2005): 46-56
- Mathias, P., Postan, M. "The Cambridge Economic History of Europa, Volume 7, Part 2, Cambridge, London, NewYork, Melbourne: Cambridge University Press, 1978: 269-459
- Moore, K. A. "Development of the USSR", Greenwich Forum VI, 1980: sf.138.
- OECD Reviews of Regulatory Reform: Russia 2005, Building Rules for the Market
- OECD, "Regulatory Reforms in Railways in Russia, European Conference of Ministers of Transport (ECMT)", Paris: 2004
- Olender, Piotr. "Russo-Japanese Naval War 1904–1905, Vol. 2, Battle of Tsushima". Sandomierz, Poland: Stratus s.c. 2010. [ISBN 978-83-61421-02-3](https://www.isbn-international.org/number/978-83-61421-02-3).
- Pittman, Russel. "Blame the Switchman? Russian Railway Restructuring after Ten Years", Economic Analysis Group Discussion Paper, EAG, Şubat. 2011: 11. 3.
- Slepven, I. "The Trans Siberian Railway", History Today 46, 1996: sf.134-145.
- Vladimir, E. "Russia On the Pasific and The Siberian Railway". London, 1899.
- Willmott, H.P. First World War ,Dorling Kindersley Publishing 2003.
- Rusya Devlet İstatistik Servisi: <http://www.gks.ru>, ErişimTarihi: 02.04.2013
- Rusya Devlet Taşımacılık İstatistikleri: http://www.gks.ru/bgd/regl/B09_55/IssWWW.exe/Stg/01-03.htm Erişim Tarihi 02.04.2013
- Rusya Demiryolları Resmi Web Sitesi, "Trans-Sibirya Demiryolu, http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=87 Erişim Tarihi: 02.04.2013