



Hassas Konular

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi

Ali Osman Akalan

31 Ağustos 2008

Projenin Tarihçesi

Türkiye'nin Azerbaycan ve Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantısını sağlayacak olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu projesi ile ilgili 7 Şubat 2007 tarihinde Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında bir çerçeve anlaşma imzalanmıştır.

Proje kapsamında Kars-Ahılkelek arasındaki 105 km'lik hattın altyapısı çift hatta göre inşa edilecek olup, üst yapısı ise tek hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak inşa edilecektir. Ahılkelek-Marabda-Tiflis arasındaki 176 km'lik mevcut tek hattın ise rehabilitasyonunun yapılması planlanmaktadır.

Projenin yeniden inşa edilecek olan Kars-Ahılkelek arasındaki 105 km'lik kısmı ile ilgili olarak Ülkemiz topraklarında kalan Kars-Gürcistan sınırı kesimindeki 76 km'lik demiryolunun yapımı "Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan Demiryolu" adıyla Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü Yatırım Programında yer almaktadır. Projenin yapım ihalesi 20.09.2007 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Gürcistan kesimindeki işlerin ihalesi tamamlanmış olup, projenin temeli Gürcistan'ın Başkenti Tiflis'in 15 km dışındaki Marabda istasyonunda 21 Kasım 2007 tarihinde Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Cumhurbaşkanlarının katıldığı bir törenle atılmıştır.

Projenin Ülkemiz ve Bölge İçin Önemi

"Demirden İpekyolu" olarak adlandırılan Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'nin 2010 yılında tamamlanması planlanmakta ve 2010 yılı itibari ile yaklaşık 1.500.000 yolcu ve yıllık 3 milyon ton yük taşıması hedeflenmektedir.

Günümüzde Avrupa-Asya demiryolu ağı Türkiye üzerinden Ermenistan'a gelmekte ve Ermenistan'da üç kola ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi (Kars-Gümrü-Ayrum-Marneuli-Tiflis yoluyla) Gürcistan'a; ikincisi (İçevan-Kazak-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a; üçüncüsü (Kars-Gümrü-Erivan-Nahçıvan-Meğri-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a ulaşmaktadır.

Türkiye'nin Azerbaycan-Ermenistan Savaşı sırasında Ermenistan sınır kapılarını 1993'te kapatması, Ermenistan üzerinden demiryolu ile eski Sovyet Cumhuriyetlerine bağlanan Türkiye'nin doğrudan demiryolu bağlantısının kesilmesine yol açmıştır. Bu nedenle, Avrupa-Asya demiryolu ağı hâlen kullanılamamaktadır. Dolayısıyla Türkiye, Ermenistan'dan Gürcistan'a; Gürcistan üzerinden Rusya Federasyonu ve Azerbaycan'a; Rusya ve Azerbaycan üzerinden Ukrayna'ya, Orta Asya'ya ve Çin'e bu yollar üzerinden ulaşamaz hâle gelmiştir. Bugün Türkiye ile Orta Asya ve Çin arasında demiryolu taşımacılığı İran üzerinden gerçekleşmektedir.



Türkiye-Ermenistan sınırının kapalı olmasından dolayı doğu-batı koridorunu oluşturan Avrupa-Asya demiryolu ağını kullanamayan Ermenistan ise demiryolu ile dünyaya açılmasını sadece İran üzerinden gerçekleştirmek zorunda kalmaktadır. Çünkü Ermenistan, 1992 Abhaz-Gürcü Savaşı'ndan beri kapalı olan kuzey-güney koridorunu oluşturan Rusya Federasyonu-Abhazya-Gürcistan-Ermenistan güzergâhını da kullanamamaktadır.

Türkiye-Ermenistan sınır kapısı açılrsa bile Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya ile demiryolu bağlantısının sadece Ermenistan'dan geçmesini güvenli bulmamaktadır. Ayrıca, 1993'ten beri kullanılmayan Ermenistan'dan geçen demiryolu hattının tahrip edildiği, rayların söküldüğü ve siyasî sorunlar kalksa bile eski demiryolu hattının onarılarak yeniden açılmasının birkaç yıl alacağı bilinmektedir. Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun yaşama geçirilmesi sonrasında da Türkiye'nin söz konusu bölge ile demiryolu bağlantısını birtakım yeni alternatif demiryolu projeleri oluşturmaya başlamıştır.

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmak amacını taşımaktadır.

Gürcistan'da, Tiflis'ten Ahılkelek'e kadar Sovyetler Birliği döneminden kalma hâlen kullanımda olan bir demiryolu bulunmaktadır. Kars ile Ahılkelek arasında demiryolu inşası ile Türkiye, Tiflis'e ve oradan da Bakü'ye ve Güney Kafkasya'ya bağlanma olanağına kavuşacaktır. Böylece Türkiye'nin Sovyetler Birliği döneminden kalma, Ermenistan'dan geçen Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis demiryolu güzergâhına olan ihtiyacı ortadan kalkacaktır.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu ile İran üzerinden geçen mevcut doğu-batı koridoruna alternatif bir güzergâhın oluşturulması; Orta Asya'nın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması; Türkiye üzerinden Marmaray Projesi ile de Avrupa-Orta Asya arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması; Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma getirilmesi planlanmıştır.

Rusya ile Türkiye arasında da bir ulaşım koridoru hâline getirilecek olan BTK hattı, hem Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye'yi birleştirecek hem de Asya ile Avrupa arasında ulaşım koridoru rolünü üstlenecektir. BTK, sadece ekonomik açıdan değil siyasî açıdan da önemli bir projedir. Bu proje ile Kafkasya, Orta Asya, Uzakdoğu ve Avrupa arasındaki taşımacılığın önemli bir bölümü Türkiye üzerinden sağlanacaktır. Türkiye, Ortadoğu ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarının dünyaya ulaşmasında önemli bir köprü konumunun yanında, bu proje ile ulaşım da stratejik pozisyonunu artıracaktır.

Gürcistan için de önem taşıyan proje ile bu güne kadar ülkeye girmeyen ve Poti Limanına getirilmeyen yeni yükler de taşınabilecektir. Bu nedenle Gürcistan'ın, daha fazla yük taşımak için özellikle Ahılkelek bölgesinde 200-300 milyon dolarlık yatırım yapması beklenmektedir.

Kazakistan'ın projeye dâhil olması Çin'in Avrupa'ya taşımacılığı açısından önemlidir. Kazakistan'ın BTK'ye destek vermesi demiryolunun ekonomikliğini artıracaktır. Böylece projeye ilgi duyan Çin'in de, Rus topraklarını kullanmadan mallarını Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırması mümkün olabilecektir. Bu durumda BTK Demiryolu gerçekten DEMİR İPEK YOLU'na dönüşecektir.

Kafkaslardaki son gelişmeler bu projeyi etkilememekte, proje planlandığı gibi devam etmektedir.

Ali Osman Akalan, Hacettepe Üniversitesi doktora öğrencisi; KÖKSAY Kurucular Kurulu Üyesidir.

KÖKSAY E-Bülteni, KÖK Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Vakfı (KÖKSAY) tarafından çıkarılmaktadır. KÖKSAY bağımsız ve bağlantısız, günlük siyasî konumu olmayan bir kurumdur; merkezine Türkiye ve Türk dünyasını alarak araştırmalarını ulusal ve uluslar arası sosyal, siyasî ve stratejik konulara yoğunlaştırır, araştırma ve incelemeler yapar. Dolayısıyla, bu yayında ifade edilen bütün görüşler, değerlendirmeler ve varılan sonuçlar yalnızca yazarlarına aittir.

© 2008, KÖK Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Vakfı. Bütün hakları saklıdır.