

KUZEY-GÜNEY ULAŞIM KORİDORU: RUSYA KAZANDI, ERMENİSTAN KAYBETTİ - EURASIA DAILY MONITOR - 09.11.2017

Rahim RAHIMOV

Rahim RAHIMOV

Blog No: 62
23.11.2017

Rahim Rahimov

Eurasia Daily Monitor, Cilt: 14, Sayı: 145

14 Kasım 2017

Rusya, İran ve Azerbaycan cumhurbaşkanları -sırasıyla Vladimir Putin, Hasan Ruhani ve İlham Aliyev- 1 Kasımda Tahranda bir üçlü zirve düzenlemişlerdir. Kuzey-Güney Ulaşım Koridorunun (KGUK) geliştirilmesi amacıyla Reşt-Astara demiryolunun en kısa sürede tamamlanmasının gerekliliğini vurgulamışlardır. KGUK; Hindistan ile Güneydoğu Asyayı Azerbaycan ve İran üzerinden Rusya ile Kuzey Avrupaya bağlayacak (Kremlin.ru, 1 Kasım). Zirve sırasında Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev demiryolunun eksik olan Reşt-Astara bölümünün tamamlanması için İrana 500 milyon Dolar kredi verilmesinin müzakerelerinin başarılı bir şekilde sonuçlandırıldığını bildirmiştir (President.az, 1 Kasım). Bu projenin sonucunda, Rusyanın St. Petersburg şehri, İranın Basra Körfezindeki Bandar Abbas limanına doğrudan demiryolu hattıyla bağlanmış olacak. Başkan Putin KGUKun son eksik kısmı olan Reşt-Astara demiryolunu kapsayan batı Hazar güzergahının inşaatı için desteğini özellikle ifade etmiştir (Kremlin.ru, 1 Kasım).

KGUK bünyesinde batı Hazar (veya Azerbaycan) güzergahına uzun zamandır sunulan alternatif, aynı zamanda Güney Ermeni Demiryolu olarak bilinen Ermenistan-İran demiryolu bağlantısıdır. Ermenistan-İran demiryolu bağlantısı İranın Bandar Abbas limanını Ermenistan ve Gürcistan üzerinden Karadeniz ve Rusyaya bağlayacaktır (Regnum, 17 Ekim 2016; Civilnet.am 23 Mart 2017; EurAsia Daily, 13 Ocak 2016; Ritmeurasia.org, 17

Şubat 2016). Fakat Bakü halen yapım aşamasında olan hem Kuzey-Güney hem de Doğu-Batı kıta-aşırı ulaşım koridorları için bir kesişme noktası olduğu için, Azerbaycan Rusya-Azerbaycan-İran demiryolu ile Çinden Avrupaya giden Doğu-Batı İpek Yolu koridorunun parçası olan ve resmi olarak açılan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu arasında sinerji oluşturmak için büyük bir fırsat yakalamıştır. Nitekim Cumhurbaşkanı Aliyev, geçen ay iki ulaşım koridorunun bütünleştirileceğinden açıkça bahsetmiştir (President.az, 30 Ekim 2017). Kuzey-Güney ile Doğu-Batı ulaşım altyapılarında böylesine sinerji olması, Güney Ermeni Demiryolu için herhangi bir geleceğin olmaması anlamına geliyor. Bu, Ermenistanın bir bölgesel geçiş ülkesi olma hevesini etkin bir şekilde sonlandırmakta ve onu siyasi olduğu kadar ekonomik bakımdan da olumsuz etkilemektedir. Buna rağmen Ermenistanın en yakın müttefiki olan Rusya Erivanın bu konudaki pozisyonuna esasen destek vermemiştir. Peki, Rusya neden destek vermemiştir?

Birincisi, Azerbaycan güzergahı Karabağ çatışmasından dolayı Azerbaycanın ve Türkiyenin Ermenistana uyguladığı ablukayı pekiştirecektir. Ve Ermenistan ne kadar tecrit altında kalırsa, Rusyaya o kadar bağımlı olacaktır. Nitekim Ermenistan-İran demiryolu için başlıca gerekçe, Ermenistan ablukasını çökertmekle eşzamanlı olarak Rusyaya olan bağımlılığını azaltmak idi. Bu mantık ayrıca Amerikanın onun bölgesel rakibi İranı Rus askeri üslerini barındıran Ermenistana bağlayan bir demiryolunun kurulmasına neden karşı çıkmadığını açıklamaktadır (bakınız EDM, 30 Ocak).

Rusyanın ilgisizliğinin ikinci temeli Azerbaycan güzergahının Ermenistan-İran demiryolu yerine Azerbaycan güzergâhının seçilmesinin Erivanın Rusyadan bağımsız olarak Tahran ile daha yakın ilişkiler kurma çabalarını ciddi biçimde baltalayacağı gerçeğidir. Bu ayrıca Ermenistanın Avrupa ve aynı zamanda Gürcistan ile daha kuvvetli ulaşım bağlantısı kurma girişimlerini engelleyecektir. Yukarıda not edildiği gibi, Ermenistan-İran güzergahı kuzeye doğru, Rusya ile siyasi anlaşmazlık içinde olan Gürcistanın içine devam etmiş olurdu (Jam-news.net, 28 Şubat).

Üçüncü olarak, yaklaşık 3,5 milyar Dolar maliyetinde olan Güney Ermeni Demiryolu, ticari olarak uygulanabilir nitelikte değildir (Newsarmenia.am, 31 Ekim). Bu tutar Ermenistanın tüm devlet bütçesine yakındır. Erivanın Ermenistan-İran demiryolunu tek başına finanse etme ihtimali yokken, Bakü KGUKun eksik demiryolu bölümünün tamamlanması için halen gereken 500 milyon Doları fonlamayı kabul etmiştir. 2015te Rus Demiryollarının başkanı Moskovanın Güney Ermenistan Demiryolu projesi ile ilgilenmediğini, onun ticari olarak uygulanabilir olmadığını açıkça söylemiştir (Azatutyun.am, 9 Haziran 2015; Arka.am, 19 Ocak 2016).

Rusyanın Güney Ermeni Demiryolunu inşa edilmesine ticari anlamdaki mevcut pozisyonu, onun yıllar önceki, yani Ermenistanın bugünkü gibi (siyasi ve ekonomik olarak) Rusyaya bu kadar sıkıca bağlanmasından önceki politikası ile keskin bir şekilde çelişmektedir. 2008de Moskova aslında Erivana İran-Ermenistan demiryolu bağlantısının uygulanmasına katılacağının güvencesini vermişti (Asbarez.com, 14 Kasım 2008). O sıralarda, Rus Demiryolları şirketi Ermeni Demiryollarını 20 yıl uzatılabilecek olan bir 30 yıllık sözleşme ile devralmıştı. Dahası, anlaşılan o ki teklif edilen demiryolu Ermeni Cumhurbaşkanı ve Rus Devlet Başkanının 3 Eylül 2013 tarihli Moskova görüşmesinde gündemlerindeydi. Bundan hemen sonra, Cumhurbaşkanı Serj Sarkisyan Ermenistanın AB ile görüşülen ortaklık

anlaşmasından vazgeçme kararını bildirmiş ve ülkesinin Rusyanın liderliğindeki Avrasya Ekonomik Topluluğuna katılma niyetini ilan etmiştir (News.am, Eylül 3, 2013; Arovat-ru.am , 27 Şubat 2016; Jam-news.net, 13 Mart 2017).

Dördüncü olarak, Moskova ayrıca Azerbaycan güzergahını destekleyerek, Çinin Tek Kuşak, Tek Yol projesini desteklemek için İran-Ermenistan demiryolunun finanse edilmesine yardımcı olma niyetini etkisiz hale getirmeyi amaçlamaktadır (Armenpress.am, 16 Kasım 2015). Güney Ermeni Demiryolu ile bu demiryolunun gerçekleşmesi işine Çinin dahil olması, Ermenistanı Rusyanın etkin denetiminden çıkarırdı. Cumhurbaşkanı Sarkisyan bu projenin Güney Kafkasyada daha güçlü bir Çin varlığına öncülük edeceğini resmen açıklamıştı. Bu doğal olarak Moskovanın görmek istemeyeceği bir şey olurdu.

Son olarak, Azerbaycan güzergahı Rusyaya İrana daha hızlı, kolay ve ucuz bir doğrudan demiryolu erişimi ile birlikte Körfeze ve Orta Doğuya da bir kara geçidi sağlayacaktır. Rusyanın Suriye savaşındaki rolü, İran ile gelişmekte olan ortaklığı ile ticareti ve Irak ile yükselen ilişkilerden dolayı, bu demiryolu bağlantısı Moskovanın bölgeye gücünü yansıtmasında hizmet edebilir. Nitekim Rusyanın yakın zamandaki Katar-Suudi anlaşmazlığına dahil olma girişimi, Moskovanın Körfez bölgesinde daha güçlü bir varlık aradığını ortaya koymaktadır (bakınız EDM, 12 Haziran). İranın Bandar Abbas limanı -yani KGUK bağlantısının diğer ucu- Rus ürünleri için Katar ve diğer Körfez ülkelerine daha kolay ulaşım sağlamaktadır.

Ermenistanda birçok kişi, İranlı-Ermeni demiryolu projesinin başarısızlığı sebebiyle Rusya tarafından ihanete uğradıklarını hissetmektedir. Erivan defalarca farklı bölgesel girişimler için Moskovanın siyasi veya ekonomik desteğine bel bağlamış, ancak hayal kırıklığına uğramıştır. Nihayetinde, öyle görünüyor ki, Ermenistan Rus çıkarlarının feda edilmesi için fazla küçüktür (bakınız EDM, 14 Nisan 2016; 13 Şubat 2017). Ancak bu kopukluk Ermeni yönetici elitler tarafından henüz kabullenilmiş değildir (bakınız EDM, 27 Temmuz, 8 Eylül). Gerçek şu ki, Erivanın Karabağ sorunundaki inatçılığı, Ermenistan ekonomisini ile halkının refahını gerçekçi olmayan ihtiraslara 25 yıldan fazla bir süredir rehin tutmaktadır.

Bu metin, Eurasia Daily Monitor'da İngilizce yayınlanan makalenin çevirisidir.

Yazar hakkında :

Atıfta bulunmak için: RAHIMOV, Rahim. 2026. "KUZEY-GÜNEY ULAŞIM KORİDORU: RUSYA KAZANDI, ERMENİSTAN KAYBETTİ - EURASIA DAILY MONITOR - 09.11.2017." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Blog No.2017 / 62. Kasım 23. Erişim Kasım 21, 2026. https://avim.org.tr/Blog/KUZEY-GUNEY-ULASIM-KORIDORU-RUSYA-KAZANDI-ERMENISTAN-KAYBETTI-EURASIA-DAILY-MONITOR-09-11-2017

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır