
KARS-TİFLİS-BAKÜ DEMİRYOLU AÇILIRKEN

08.03.2017

8 Mart 2017

Time Turk

Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilim Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kerem Karabulut, Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun bölgesel önemine ilişkin yayınladığı makalesinde, demiryolunun Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan ile Avrupa ve Çin bağlantısının önemini değerlendirdi.

Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilim Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kerem Karabulut, Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun bölgesel önemine ilişkin yayınladığı makalesinde, demiryolunun Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan ile Avrupa ve Çin bağlantısının önemini değerlendirdi.

Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilim Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kerem Karabulut, Türkiye-Azerbaycan ilişkileri bağlamında, "Bilindiği gibi Türkiye ile Azerbaycan 1991 yılında SSCB'nin dağılmasından sonra iki devlet kurucularının aşağıdaki sözleri doğrultusunda ilişki içerisinde olmuşlardır. Mehmet Emin Resulzade; 'Azerbaycan Cumhuriyeti âlem-i İslam'da teşekkül eden ilk Cumhuriyettir. Bu Cumhuriyet aynı zamanda bir Türk Cumhuriyetidir' tabiri diğerle, küçük Türkiye'dir' diyor ve ekliyor: 'Küçük Türkiye halkı ile büyük Türkiye halkı arasındaki münasebet iki kardeş münasebeti kadar samimanedir. Azerbaycan meselesi aynı zamanda Türkiye için yaşamsal önemde olan Kafkasya meselesinin de bir parçasıdır' (Şimşir; 2011:22-23). Haydar Aliyev; 'Biz İki Devlet Bir Milletiz'. Mustafa Kemal Atatürk; Azerbaycan'ın kederi kederimiz, Sevinci sevincimizdir. Yine Mustafa Kemal Atatürk; 18 Kasım 1921'de Azerbaycan Büyükelçiliği'nin açılışı esnasında söylediği; 'Azerbaycan Asya'daki kardeş hükümet ve milletler için bir temas ve ilerleme noktasıdır.' demişlerdir. İşte Kars-Tiflis-Bakü demiryolunu, bu bakış açılarının reele dönüştürülmesi olarak görmek mümkündür. Projenin geçtiği diğer ülke ise Gürcistan'dır. Gürcistan da SSCB dağıldıktan sonra Türkiye'yi kendisi için yaşamsal bir ülke olarak görmüştür. Bu nedenle de hem petrol ve doğal gaz projelerinde hem de demir yolu projesinde hep Türkiye ve Azerbaycan ile birlikte hareket etmiştir. Gürcistan'ın bu tutumu hem kendi menfaatinedir hem de Türkiye ve Azerbaycan'ın menfaatinedir." İfadelerine yer verdi.

Projenin önemine ilişkin Prof. Dr. Kerem Karabulut, "Bu üç ülkenin kültürel, sosyal ve tarihi yakınlıkları da bu tür projelerin geliştirilmesinin önemini artırmaktadır. Türkiye ile Azerbaycan 'bir millet iki devlet' düsturuyla her daim hareket etmektedirler. Diğer taraftan, Türkiye'de Gürcü kökenli çok sayıda Türk vatandaşının olması ve Gürcistan'da 1 milyona yakın Türk kökenli Gürcü vatandaşının olması bu ülkeleri birbirine yakınlaştıran önemli bir sosyal sebep olarak değerlendirilebilir. Bu üç ülkenin ortasında bir coğrafyada konuşlanan Ermenistan ise diasporanın da etkisiyle uyguladığı yanlış politikaları dolayısıyla bölgede gerçekleşen olumlu gelişmelerin dışında kalmaktadır. Bölge ülkeleri ve yaşayan etnik kökenler açısından büyük öneme haiz olan bu proje yaklaşık 2-3 ay sonra hayata geçecektir. Projenin anlamını ve önemini ilk açılışla ortaya koymak için şu cümlelerin açılış sloganı olması anlamlı olacaktır. 'Gelin Kars-Tiflis-Bakü Treninin İlk Yolcularından Olma Ayrıcalığını Birlikte Yaşayalım'. Projenin dünya açısından anlamı ve önemini ise tek bir cümle ile 'Avrupa'yı Çin'e bağlayan Demirden İpek Yolu'nun inşasıdır şeklinde ifade edebiliriz. Çin'in dışında Orta Asya ülkelerini Avrupa'ya bağlayan yönüyle de çok önemli bir projedir. Bu çalışma ile hem Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi tanıtılmaya hem de bu proje dolayısıyla ne tür kazanımlar olabileceği üzerinde durulmaya çalışılmaktadır" dedi.

OSMANLI'DA DEMİR YOLLARINI YABANCILARIN İNŞA ETMESİNİN SEBEPLERİ

Osmanlı döneminde demiryolunu yabancıların inşa etmesine ilişkin farklı konular değinen Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilim Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kerem Karabulut, şu ifadelerle yer verdi: "Cumhuriyetin kuruluşuna kadar Demiryolları batılıların kontrolünde inşa edilen ve işletilen bir alan konumundadır. 1914 yılına kadar Osmanlı devletine 74,3 milyon İngiliz Sterlini (81,7 milyon Lira) yabancı sermaye yatırımı yapılmıştır. Bu yatırımın 61,3 milyon sterlini demiryolu inşaatı, bankacılık ve ticaret faaliyetinde toplanmıştır. Demek ki yabancıların çıkarları hizmet sektöründedir. Çünkü bu sektördeki gelişmeler, yabancıların faaliyetlerini de kolaylaştırmaktadır. 1914 yılına kadar Osmanlı toprakları üzerinde 6107 km demiryolu inşa edilmişti. Bunun 4037 km'si yabancılar tarafından yapılmış ve işletilmiştir. Yabancı sermayedarların inşa ettikleri demiryolu güzergahında ticaret yapma imtiyazına sahip olmaları, demiryolu inşasında "kilometre garantisi" denilen yöntemin uygulanması. Osmanlı devleti yapılan demiryollarına borçlanarak sermaye katkısında bulunduğu gibi, yabancı şirketlere km başına bir teminat ödemesi de kabul etmiştir. Böylece Osmanlı Devleti demiryolu inşaat ve işletmesinin mutlaka kar etmesini teminat altına almıştır, yer altı ve yerüstü zenginliklerini kontrollerine almaya çalışmaları, nüfuz bölgeleri oluşturmaya çalışmaları, Osmanlı'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden demir yolu 4100 km'dir. Cumhuriyet Hükümetleri bu demiryollarını satın alarak millileştirmişlerdir, cumhuriyetin kuruluşunda Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan hatların durumu şöyledir: Şirketlere ait normal genişlikte 2.282 km uzunluğundaki hat ve 70 km uzunluğundaki dar hat, devletin yönetiminde bulunan 1.378 km uzunlukta normal genişlikteki hat, 1923- 1940 yılları arasında ortalama olarak her yıl 200 km demiryolu yapılmıştır. 1950 yılına kadar yapılan hatların uzunluğu 3.578 km'dir. Bunun 3.208 km'si 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. ulaştırmada en ucuz yol Denizyoludur. Ancak bilindiği gibi Türkiye'de değişik sebeplerle denizyolu etkin kullanılamamaktadır. Demiryolları için 1923-1940 dönemi atılım dönemi, 1940-1950 dönemi durgunluk dönemidir. 1950 sonrası ise, karayolu ağırlıklı dönemdir. 1986 sonrasında da ulaştırma

açısından otoyolların önceliklendirildiği anlaşılmaktadır. İkinci en uygun ulaştırma kanalı demiryoludur ki, Türkiye'de yurt içi ulaştırmada bu da kullanılamamıştır. Yolcu taşımacılığının yaklaşık %3'ü yük taşımacılığının ise % 6'sı demiryoluyla yapılmaktadır. Karayolunun payları ise sırasıyla, %95 ve %89 civarındadır. Denizyolu'nun yük taşımacılındaki yeri yaklaşık %3 civarındadır. 200 km'ye kadar olan mesafelerde kara yolu, bu mesafeden uzak olanlarda ise demiryolunun kullanılması en rasyonelidir. Bu nedenle, Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu çok rasyonel bir proje olarak değerlendirilebilir. Falih Rıfkı Atay Cumhuriyetle başlayan demiryolu atağını: "Türk Demiryolculuğu yeni çağ Türkiye'sinin başarı iradesini yoğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler, tünel açmadılar, köprü kurmadılar, taraf taraf fabrikalar açan, sulama işlerini halleden, bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi ve müjdeleyicisi oldular. 15 yıl öncesinden bugün bir rüya idi. Bugünden 15 yıl öncesi bir kabustur". Yine Falih Rıfkı Atay; " bilmiyorduk bir bilen öğretende yoktu, devletin demir yollarını yapacağından söz edildiğinde her taraftan devlet demir yolu yapamaz, kitapta yeri yok sözleri yükseliyordu" şeklinde Cumhuriyet sonrası demiryollarına ait algıları ifade etmektedir. Bu anlayış aynı zamanda batılı ülkelerin Osmanlı ülkesinde nasıl bir hakimiyet kurma politikasının olduğunu da ortaya koymaktadır. Türkiye'nin son yıllarda uygulamaya geçirdiği hızlı tren projeleri ve Avrupa-Asya arasındaki raylı bağlantıların ne derece doğru olduğunu tarihteki bu özet bilgilere bakarak da söylemek mümkündür. İşte bu doğrultuda Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin tamamlanarak yürürlüğe geçmesi, Türkiye'nin bölgedeki gücünü artırması ve bağımsız bağlantılar kurarak bir anlamda Avrupa'nın da Doğu ve Uzakdoğu bağlantılarında öncülük edebilen ülke konumuna geçmesine sebep olabilecektir."

Kars -Tiflis- Bakü demiryolu hattı hakkında bilgi veren Karabulut, "Demir İpek Yolu" olarak adlandırılan bu hat, Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehrinden Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'nin Kars şehrine ulaşmaktadır. Bu demiryolu hattı Azerbaycan'la Türkiye'yi birleştirmeyi amaçlamaktadır. Demiryolunun tamamı 826 km olup, toplam maliyeti de 450 milyon dolar olarak belirlenen bir projedir. Demiryolunun 76 km'si Türkiye'den, 259 km'si Gürcistan'dan, 503 km'si ise Azerbaycan'dan geçmektedir. Projenin harita üzerindeki çizimi aşağıdaki gibidir. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi, Avrupa ile Asya'yı birbirine demiryolu yolu ile bağlama ve tarihi ipek yolunun canlandırılması düşüncelerinin bir sonucudur aslında. Bu projenin Ermenistan üzerinden değişik bağlantı imkanları olmasına rağmen (Kars-Gümrü-Ayrum-Marneuli-Tiflis, Kars-Gümrü-Erivan-Nahçıvan-Meğri-Bakü gibi), Ermenistan ile Azerbaycan arasında gerçekleşen savaş sonrasında Türkiye'nin Ermenistan ile olan sınır kapılarını kapatması sonucunda bu ülke ve dolayısıyla Orta Asya, Rusya, Ukrayna, Gürcistan ve Çin ile demiryolu aracılığıyla ulaşamaz hale gelmiştir. Devam eden sorunlar sonucunda iki ülke arasında diplomatik ilişkilerin bulunmayışı ve Türkiye'nin Orta Asya devletlerine ulaşma isteği Kars -Tiflis- Bakü demiryolu projesinin doğmasına yol açmıştır denilebilir. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi hayata geçirildiğinde Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale gelecektir. Böylece Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının tamamının demiryoluna kaydırılması planlanmaktadır. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu hizmete girdiğinde, orta vadede yıllık 3 milyon ton yük taşınması hedeflenmekte 2034 yılına gelindiğinde ise 16 milyon 500 bin ton yük ile 3 milyon yolcu taşınması hedeflenmektedir. Hattın gerçekleştirilmesi ile bu bölgeye gerek istihdam, gerekse ticari açıdan büyük bir canlılık getireceği rakamlardan net olarak anlaşılmaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum Projelerinden sonra her üç ülkenin gerçekleştirdiği üçüncü büyük proje olan bu proje üç ülkenin tarihten gelen dostluklarını daha da pekiştirecek, bölge halkına barış ve refah getirecektir.

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin hayata geçirilmesi ve inşası devam eden Boğaz Tüp Geçişinin (Marmaray Projesi) tamamlanması ile ayrıca bu projeleri destekleyen diğer demiryolu projelerinin inşasıyla; Asya'dan Avrupa'ya, Avrupa'dan Asya'ya çok büyük hacimde taşınabilecek yüklerin önemli bir bölümü Türkiye'de kalacak, böylece Türkiye uzun vadede milyarlarca dolar taşıma geliri elde edebilecektir. Bu proje ile Gürcistan, Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısının sağlanarak tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması ve bu şekilde ülkeler arası ekonomik ve kültürel iş birliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır." sözlerini kullandı.

Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilim Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kerem Karabulut, hattın işletmeye alınmasıyla ortaya çıkacak kapasiteye ilişkin şu bilgilere yer verdi: "Hat, işletmeye alındığında; 1,5 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacaktır. 2034 yılı sonunda ise; 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşılacaktır. Hatta bulunan altyapıya ait bazı bilgiler ise şunlardır: toplam tünel Boyu: 18 km. Toplam delme tünel boyu: 6,75 km. Toplam aç kapa tünel boyu: 11,27 km. (18 adet) (10,89 km. tamamlanmıştır) Toplam viyadük uzunluğu: 550 m. (2 adet). Toplam altgeçit-menfez: 96 adet, 2017 yılının ilk çeyreğinde bitirilip işletilmesi hedeflenen bu önemli proje için aşağıdaki değerlendirmeleri yapılabilir.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun bölge ve Türkiye için sağlayacakları; Bu bağlantılar Türkiye'yi ve bölgeyi uluslararasılaştıracaktır. Bölgesel ticareti geliştirecektir. Düşük maliyetli ve güvenli ulaşım olacaktır. Turizm açısından önemli katkılar getirecektir. Türkiye'yi liderlik yolunda destekleyecektir. Bölgedeki göçün azalmasına ve fakirliğin giderilmesine ciddi katkılar yapacaktır. Yıllardır Fakirlik kısır çemberinde olan bölgenin bu çemberden kurtulması için fırsatlar sunacaktır Gıda, Tekstil ve İnşaat (Özellikle çimento). Orta Asya ve Kafkasya'nın Rusya Üzerinden Avrupa'ya bağlanmasının alternatifi olacaktır. Bu konuda Avrupa tarafından başlatılan TRACECA (Transport Corridor Europa Caucasus Asia- Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) bölgedeki zenginliklere yönelik ve Rusya'ya alternatif bir oluşum olarak değerlendirilebilir. İstanbul'daki deniz altı geçitinin tamamlanmış olması bu projenin avrupayı çine bağlayabilecek bir öneminin olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Türkiye ile Gürcistan ve Azerbaycan'ın sosyo-ekonomik yakınlaşmasını sağlayarak Ermenistan'ı çözüme zorlayacaktır. Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolunun da hayata geçmesiyle Ermenistan'ın enerji boru hatlarından sonra yeniden demiryoluyla çevrelenmiş olması sağlanacaktır. Ayrıca, Nahcivan'ın Kars üzerinden Azerbaycan ve Avrupa'ya demiryolu bağlantısı sağlanmış olacaktır. Gelişmiş ülkelerin tamamında demir yolu ağının çok gelişmiş olduğu dikkate alındığında bu projenin Türkiye ve bölge ülkeleri için gelişmenin tetikleyicilerinden biri olacağı söylenebilir. Projenin uzun dönemde dikkate alınması gereken tek olumsuz yönü; Rusya ile ilişkilerin bozulması ihtimaline bağlı olarak yaşanabilecek sorunlardır. Ancak, bugünkü verilerle bunun çok zayıf bir olasılık olduğu söylenebilir."

Kaynak/Source: