

KAFKASYA'DA ULAŞIM PROJELERİ

Gülperi GÜNGÖR

GÜLPERİ GÜNGÖR

Analiz No : 2021 / 20

18.05.2021

Dağlık Karabağ ihtilafının ortaya çıkışından bu yana, sorunun barışçıl çözümü için, bölgede iletişim ve ulaşım bağlantılarının tesisinin gerekliliği bir ön koşul olarak ortaya konulmuştur. 1992 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal, ABD Başkanı George H. W. Bush ile görüşmesinde bir Koridor Değişim Planı çerçevesinde toprak mübadelesine dayalı bir öneride bulunmuştur. Daha sonra bu fikre dayalı olarak, 1999 yılında Amerikan Dışişleri Bakanlığında Paul Goble tarafından Goble Planı ortaya konulmuş: Azerbaycanın Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile arasında ulaşımı sağlayacak Megri (Zangezur) koridorunu alması karşılığında Laçın koridorunun Ermenistana verilmesi önerilmiştir. Ancak bu planın tartışıldığı süreçte, taraf ülkelerde gerçekleşen iç karışıklıklar ve planın belirsizliği sebebiyle bu plan rafa kaldırılmıştır.[1]

Avrupa Güvenlik İşbirliği Teşkilatı (AGİT) tarafından öne sürülen adım adım yaklaşımı, paket çözüm ve Madrid İlkelerinde ise Dağlık Karabağ ve yedi rayondan kuvvetlerin geri çekilmesiyle eşzamanlı olarak, karayollarının, demiryollarının, elektrik iletim hatlarının ve bağlantılarının, ticaretin ve diğer ilişkilerin restorasyonunun gerekliliği vurgulanmıştır.

2008 yılında Gürcistan ve Rusya arasında Güney Osetya Bölgesi nedeni ile ortaya çıkan savaş sonrasında Rusyanın Kafkasyada ve Dağlık Karabağ meselesinde etkisinin ve görüşmelere katkısının arttığı görülmüştür. Bu tarihten itibaren Rusya Devlet Başkanı Dmitri Medvedev Dağlık Karabağ meselesinde Rusyanın arabulucu rolünü, Rusyanın uluslararası itibarı için önemli addetmiştir. 2008de Rusyanın girişimi ile Ermenistan ve Azerbaycan arasında sorunun barışçıl yollardan çözümü niyetini ortaya koyan deklarasyon 1994ten sonra iki ülke arasında imzalanan ilk belge niteliğini taşımaktadır.[2] Medvedev 2009da ise Dış İşleri Bakanı Lavrovu bu meselede baş arabulucu olması için görevlendirmiştir.[3]

Rusyanın başkanlığında 2009 yılı itibariyle başlatılan üçlü zirvelerin dokuzuncusu 2011de Kazanda gerçekleşmiştir. Bu vesile ile AGİT tarafından ilan edilen Madrid İlkelerinin devamı

niteliğindeki Kazan İlkeleri ortaya konulmuştur. Bu ilkelerde bazı maddelerin belirsizliğine ve Dağlık Karabağa geçici bir statü verilmesi önerisine Azerbaycan tarafından itiraz gelmiştir. 2020de Dağlık Karabağda gerçekleşen 44 günlük savaş sonrasında, 10 Kasımda Ermenistan, Azerbaycan ve Rusya arasında imzalanan üçlü ateşkes bildirisiyle, Kazan İlkelerinde öngörülen plandan hareketle, bölgesel ekonomik işbirliğine ve bunu gerçekleştirecek yöntem olarak ulaşım yollarına vurgu yapıldığını söyleyebiliriz. Ateşkeste, bölgede Rus Federal Güvenlik Sınır Muhafaza Servisi tarafından ulaşım bağlantılarının kontrolünün sağlanmasına mutabık kalınması ve bölgeye Rus barış güçlerinin konuşlandırılması ise sorunun çözümünde Rusyanın lehine olan adımlar olmuştur.

10 Kasım 2020de imzalanan ateşkes ile tüm ulaşım bağlantılarının inşası yönünde karara varılmış ve 11 Ocak 2021de Moskova'daki üçlü zirvenin ertesinde, Rus basınında - demiryolu dahil olmak üzere- üzerinde mutabık kalınan ulaşım yollarının haritası yayınlanmıştır.[4] Ateşkes Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki ulaşım bağlantılarının tesisi ve güvenliğini garanti etmektedir. Bu doğrultuda Ermenistanın Syunik bölgesinde bulunan Zangezur (Megri) koridoru üzerinden Azerbaycanı Nahçıvana bağlayacak bir demir yolu ulaşım planı gündemdedir.

Sovyetler Birliğinin dağılmasından ve Dağlık Karabağ çatışmasının ortaya çıkmasından bu yana Nahçıvan tecrit edilmiş bir durumda bulunmaktadır. Nahçıvana ulaşım ya uçakla Baküden ya da karayolu ile Türkiyeden veya İrandan geçiş ile mümkündür. Sınırlarda araçlardan yüksek ücret alındığını da bilinmektedir.[5] Bu yüzden Zangezur koridorunda inşa edilecek demiryolu hem Nahçıvanın tecrit edilmişliğini kaldıracak hem de ulaşım maliyetlerini azaltacaktır. Yeni koridorda inşa edilecek bir demiryolu Bakü-Tiflis-Kars demiryoluna kıyasla ulaşım mesafesini kısalmakta ve ulaşım maliyetlerini azaltmaktadır.[6]

Yazar Thomas De Waal bölgede normal bir ilişki tesis edilebilmesi halinde, Nahçıvanın doğuyu ve batıyı birbirine bağlayacak bir kavşak olabileceğini ifade etmektedir.[7] Nitekim Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Türk Keneşi zirvelerinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev bölge devletlerini Zangezur koridorundan yararlanmaya davet etmiştir. 14 Şubatta temeli atılan Horadiz (Fuzuli) ve Agbend (Zanglian) demiryollarının inşasından sonra Nahçıvan ile Azerbaycan arasında kurulacak ulaşımın altyapısının inşasının gerçekleştirileceği açıklanmıştır.

Zangezur ulaşım yolu projesi Ermenistanda bazı tepkiler doğurmuştur. Ancak Aliyevin bu çevreleri kışkırtabilecek açıklamalardan da kaçınmaması Laçın koridoru kozu nedeniyle elinin güçlü durumda olmasındandır. Laçın koridoru Ermenistan ile Dağlık Karabağın bağlantısını sağlamaktadır. 1 Aralık 2020 itibari ile Azerbaycana iade edilen Laçın bölgesindeki bağlantı yoluna Rus barış birlikleri konuşlandırılmıştır. Ateşkesin 6. Maddesi gereği Dağlık Karabağın nihai statüsü henüz belirlenmemiş olmakla beraber Azerbaycan topraklarından geçecek Laçın koridoru boyunca, Ermenistan-Dağlık Karabağ ulaşım bağlantısının oluşturulması öngörülmektedir.

Ayrıca Ermenistanın Rusya ile demiryolu bağlantısı olmadığı ve Ermenistan-Rusya arasındaki tek ulaşım bağlantısının Gürcistan üzerinden olduğu bunun da kötü hava koşulları ve çekişmeli jeopolitik nedeniyle sıkıntılı bir bölge olduğu ifade edilmektedir.[8]

Bu yüzden Sovyetler Birliği zamanında kullanılan Ermenistanı Rusyaya Azerbaycan üzerinden bağlayacak demiryolunun restrorasyonu da gündeme getirilmektedir.[9] Nahçıvan üzerinden İran ile demiryolu bağlantısı da önem kazanmaktadır. İran Dış İşleri Bakanı Cevad Zarif İran Körfezi, Karadeniz ve Rusya'yı Nahçıvan ve Ermenistan üzerinden bağlayan demiryolunun restorasyonuna yönelik görüşmelerde bulunulduğunu açıklamıştır.[10] Elbette maliyetleri yüksek olan bu projelerin hayata geçirilebilmesi için finansman meseleleri çözülmelidir ve her şeyden önce tarafların ihtilafı sona erdirme ve birlikte hareket etme yönünde iradelerini ortaya koymaları gerekmektedir.

Ulaşım bağlantılarının tesisi Güney Kafkasyanın en büyük dış ticaret ortaklarından biri olan Türkiye için de önem arz etmektedir. Bu şekilde gelişmekte olan Avrasya oluşumunun Türkiye üzerinden Batı ile bütünleşmesi sağlanabilecektir. Yeni ulaşım yolları Türkiye ile Hazar Denizi ve Orta Asya arasında ulaşım mesafesini kısaltacak ve Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi'nin" gelişmesine katkıda bulunacaktır.

[1] İdil Tunçer Kılavuz, Dağlık Karabağ Müzakerelerinin Geleceği, *Avrasya Etüdleri*, 52 (2017), sf. 58,59.

[2] Thomas De Waal, Karabağ: Barış ve Savaş Süreçlerinde Ermenistan ve Azerbaycan, Hrant Dink Vakfı Yayınları, Kasım 2014, İstanbul, sf. 362

[3] De Waal, sf. 363.

[4] Azerbaycan ve Türkiye arasında kurulacak kara bağlantısını gösteren harita yayınlandı, *Hürriyet*, 14 Ocak 2021, https://www.hurriyet.com.tr/dunya/azerbaycan-ve-turkiye-arasinda-kurulacak-kara-baglantisini-gosteren-harita-yayinlandi-41714200

[5] De Waal, sf. 378.

[6] Vasif Huseynov, Azerbaijan Embarks on Construction of Nakhchivan Railway (Part Two), *The Jamestown Foundation Eurasia Daily Monitor*, April 13, 2021, https://jamestown.org/program/azerbaijan-embarks-on-construction-of-nakhchivan-railway-part-two/

[7] De Waal, sf. 379.

[8] Garen Nazarian, The Meghri Corridor: A Viable Transport Link or Geopolitical Noose?, *EVN Report*, March 22, 2021, https://www.evnreport.com/politics/the-meghri-corridor-a-viable-transport-link-or-geopolitical-noose

[9] Ani Mejlumyan, Armenia proposing restoration of rail route through Azerbaijan to Russia, *Eurasia Net*, May 4, 2021, https://eurasianet.org/armenia-proposing-restoration-of-rail-route-through-azerbaijan-to-russia

[10] David O'Byrne, Nakhchivan rail plans promise to rewire Caucasus connections, *Eurasia Net*, March 31, 2021, https://eurasianet.org/nakhchivan-rail-plans-promise-to-rewire-caucasus-connections

Yazar Hakkında :

Gülperi Güngör, 2015 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler bölümünden mezun olmuştur. 2020 yılında ODTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bölümü □□□□□ yüksek lisans derecesini almıştır. Ocak 2020 □□□□□□□□□□ katılmıştır. Güngör, Ankara Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde doktor adayıdır. Mart 2025 sonrasında doktora çalışmasını yürütmek üzere Sheffield Üniversitesi'nde bulunan Güngör, AVİM'de Gayrimukim Uzman olarak görev yapmaya başlamıştır.

Atıfta bulunmak için: GÜNGÖR, Gülperi. 2026. "KAFKASYA'DA ULAŞIM PROJELERİ." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2021 / 20. Mayıs 18. Erişim Kasım 22, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Analiz/KAFKASYA-DA-ULASIM-PROJELERI

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