

ERMENİSTAN VE RUSYA ARASINDA DEMİR YOLLARI TARTIŞMASI

İlaha KHANTAMİROVA

-

Analiz No : 2026 / 16

16.03.2026

TRIPP projesinin hayata geçirilmesinin önündeki engellerden biri, Rusyanın Ermenistan demiryolu altyapısı üzerindeki kontrolüdür. Koridorun faaliyete geçebilmesi için Ermenistan tarafında demiryolu altyapısının onarılması ve modernize edilmesi gerekmektedir. Ancak Ermenistan demiryollarının işletmesinin Rusya merkezli bir şirketin inhisarında bulunması, ülkenin bu altyapı sorununu kendi başına çözmesini zorlaştırmaktadır.

Bu durum yalnızca teknik bir altyapı meselesi değil, aynı zamanda jeopolitik bir sorun olarak da ortaya çıkmaktadır. Moskova ile Erivandan gelen açıklamaların zaman zaman birbirleriyle çelişmesi, projenin uygulanabilirliğini önemli ölçüde sınırlamaktadır.

Ermenistan Demiryollarının Rusyaya Devredilmesi Süreci

Güney Kafkasyada demiryolu altyapısının inşası 19. yüzyılda, Rusya İmparatorluğu döneminde başlamıştır. Bölgenin zorlu coğrafi koşulları ve Rusyanın yürüttüğü askeri ve idari faaliyetler, Kafkasya ile imparatorluğun diğer bölgeleri arasında ulaşım bağlantılarının kurulmasını stratejik bir gereklilik hâline getirmiştir. Bu nedenle demiryolları hem askeri hem de ekonomik entegrasyonun önemli araçlarından biri olarak Sovyet döneminde de geliştirilmeye devam edilmiştir.

1991de Sovyetler Birliğinin çökmesiyle birlikte bu entegre sistem üç ulusal demiryolu ağına bölünmüştür. Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan kendi ulusal demiryolu şirketlerini kurmuş; Ermenistanda bu süreç 1992 yılında Ermenistan Demiryolları A.Ş. nin kurulmasıyla tamamlanmıştır. Ancak bağımsızlık sonrası dönemde Ermenistan ciddi siyasi ve ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmıştır. Sovyet döneminde bastırılmış olan etnik gerilimler yeniden şiddetlenmiş, özellikle Karabağ çatışması ulaşım hatlarını büyük ölçüde kesintiye uğratmıştır.

2000li yıllara gelindiğinde Ermenistan demiryolu sistemi büyük ölçüde işlevini kaybetmiş durumdaydı. Modern teknoloji ve ekipman, yeni vagon ve lokomotifler, altyapı yenilemesi ve nitelikli personel yatırımı gerekmekteydi. Ayrıca demiryolları, ülkenin sınırlı dış ticaret kanalları açısından kritik öneme sahipti. Bu nedenle altyapının modernizasyonu hem ekonomik hem de stratejik açıdan hayati önem taşımaktaydı.

Bu koşullar altında Ermenistan hükümeti demiryollarının işletme imtiyazını devretme kararı almış ve uluslararası bir ihale süreci başlatmıştır. Sonuç olarak 2008 yılında Ermenistan Demiryollarının işletme hakkı, Rusya Demiryollarının yan kuruluşu olan Güney Kafkasya Demiryolları A.Ş.ye devredilmiştir. Anlaşma, 30 yıllık bir süre için imtiyaz yoluyla işletmeyi öngörmekte olup ilk 20 yılın ardından 10 yıllık bir uzatma seçeneği içermektedir [1].

Bu tarihsel ve yapısal süreç, günümüzde TRIPP projesi gibi bölgesel ulaşım projelerinin uygulanabilirliği açısından kritik bir bağlam sunmaktadır. Rusyanın Ermenistan demiryolu altyapısı üzerindeki kontrolü, Ermenistanın altyapıyı bağımsız biçimde modernize etmesini sınırlamış; dolayısıyla TRIPP koridorunun faaliyete geçmesi Moskovanın stratejik çıkarlarıyla doğrudan ilişkili hâle gelmiştir. Bu durum teknik altyapı sorunlarının ötesinde jeopolitik bir sınırlama olarak projeyi şekillendirmektedir.

TRIPP Projesi Bağlamında Rusyanın Konumu

TRIPP projesi çerçevesinde yaşanan gelişmeler, Ermenistan □□□□ □□□□□□ üçgeninde karmaşık bir tablo ortaya koymaktadır. Ocak 2026da Ermenistan ve ABDnin hisseleri paylaşacağı şekilde 49 yıllığına (projenin 49 yılının tamamlanmasını takiben 50 yıl daha uzatılması söz konusudur) ortak bir şirket kurulması konusunda mutabakata varılmasıyla proje ekonomik ve yönetsel olarak ABD □□□□□□□□□□ iş birliğine dayandırılmıştır. Ancak projenin hayata geçebilmesinin temel koşullarından biri olan demiryolu altyapısının hâlen Rusyanın kontrolünde bulunması, önemli bir stratejik belirsizlik yaratmaktadır.

Moskovanın son yıllarda bölgede etkisinin azalması, TRIPP projesine katılımını bölgedeki nüfuzunu yeniden güçlendirmek için bir fırsat olarak değerlendirmesine neden olmuş olabilir. Nitekim Rusya Dışişleri Bakanlığı yetkilileri Moskovanın projeye olası katılımını görüşmeye hazır olduğunu açıklamıştır. Ancak Ermenistan tarafından bu teklif olumlu karşılanmamış; Başbakan Nikol Paşinyan, projenin ABD □□□□□□□□□□ ortak girişimi olduğunu ve herhangi bir üçüncü tarafın katılımının yalnızca ikili görüşmeler çerçevesinde mümkün olabileceğini belirtmiştir. Paşinyan ayrıca Rusyanın tepkisine yol açabilecek bir başka açıklamada bulunarak demiryolu işletmesinin Kazakistan, BAE veya Katar gibi tarafsız bir ülkeye devredilmesi fikrini gündeme getirmiştir.

Beklenen yanıt, bir süre devam eden sessizliğin ardından Rusya Güvenlik Konseyi Sekreteri Sergey Şoygu tarafından tehditkâr bir şekilde verilmiştir. Söz konusu açıklamalar, Rusyanın TRIPP konusunda başlangıçta verdiği olumlu tepkinin aksine daha katı bir tutuma yöneldiğini göstermektedir. Şöyle ki Şoygu, demiryolu yönetiminin başka bir ülkeye devredilmesinin ve Rus şirketinin yerini farklı bir aktörün almasının pek olası

olmadığını ifade etmiştir. Ayrıca ABD Bakanı Vancein ziyareti kapsamında gündeme gelen nükleer iş birliği planına da değinerek yeterince düşünülmeden alınacak kararların bedelinin Ermeni halkına ödetileceğini, yaklaşık 20 yıldır kurulu olan sistemin bir gecede çökeceğini ve herhangi bir dost ülkenin bu sorumluluğu üstlenmeyeceğini vurgulamıştır[2].

Bu gelişmeler, projenin ilerleyişinde önemli bir gerilim noktası ortaya çıkarmaktadır. Zira demiryolu işletmesinin Rusyanın kontrolünde bulunması, Moskovaya hem sürece müdahil olma hem de kendi stratejik çıkarlarını koruma imkânı sağlamaktadır. Bu çerçevede Rusyanın bu tepkisi beklenen bir durumdur ve olası nedenleri birkaç başlık altında değerlendirilebilir.

Öncelikle, Ukrayna-Rusya Savaşı nedeniyle Kuzey-Güney koridorunun önceki önemini ve işlevini büyük ölçüde kaybettiği görülmektedir. Buna karşılık Orta Koridor önemli bir alternatif güzergâh olarak öne çıkmaktadır. Orta Koridorun bir parçası olarak değerlendirilen Zengezur Koridorunun faaliyete geçirilmesi sürecine ABDnin doğrudan dâhil olması, Güney Kafkasyada Rusyanın jeopolitik konumunu zayıflatabilecek bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan Karabağ Savaşı sonrasında Rusyanın Güney Kafkasya ülkeleri üzerindeki etkisinin azaldığı da yaygın olarak dile getirilen bir değerlendirmedir. Bu çerçevede Ermenistanın giderek AB ve ABD ile yakınlaşması ve Rusya ile dengeli bir politika yürüttüğünü göstermeye çalışmasına rağmen Moskovadan kademeli biçimde uzaklaştığı görülmektedir. Bu noktada demiryolu işletmesinin Rusyanın kontrolünde bulunması, Moskova açısından hem Ermenistan üzerinde hem de olası bölgesel projeler karşısında önemli bir güç unsuru olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu kontrolün kaybedilmesi Rusya için kabul edilebilir bir durum değildir.

Buna ek olarak Rusyanın demiryolu işletmesini başka bir ülkeye devretmesi ekonomik çıkarlarıyla da çelişebilir. Yaklaşık yirmi yıllık süreçte Rusya Ermenistan üzerinden belirli bir ekonomik gelir elde etmiş olup bu gelir kaynağını kaybetmek istememektedir.

TRIPP Projesi Kapsamında Onarılması Gereken Demir Yolları

Ermenistanın Rusyadan acilen onarılmasını talep ettiği demiryolu hatlarının başında, TRIPP rotası kapsamında Zengilan ile Nahçıvanı birbirine bağlayacak demiryolu hattı gelmektedir. Daha açık bir ifadeyle bu hat, Zengilandaki Mincivan ile Nahçıvandaki Ordubad bölgelerini birbirine bağlayacak ve Zengezur bölgesindeki Meğri üzerinden geçecektir. Karabağ savaşına kadar söz konusu demiryolu hattı aktif olarak kullanılmaktaydı.

TRIPP rotasının devamı niteliğindeki bir diğer önemli bağlantı ise Yeraskh □□□□□□□□ ve Akhurik □□□□ demiryolu hatlarıdır.Paşinyanın açıklamalarına göre bu hatta hâlihazırda mevcut bir demiryolu altyapısı bulunmaktadır ve yalnızca sınırlı bir onarım gerekmektedir. Bu güzergâh için iki alternatif öne çıkmaktadır. Bunlardan ilki, Türkiye ile Azerbaycan arasında daha önce inşa edilmesi kararlaştırılan Nahçıvan □□ó□□□ □□□□ demiryolu hattıdır. Ancak Ermenistan, mevcut demiryolu hatlarının onarımıyla ulaşım sorunlarının

çözülebileceği bir ortamda yeni bir hatta milyonlarca dolar harcanmasını gereksiz görmektedir. Ayrıca bu projenin hayata geçirilmesi, Ermenistanın bölgesel ulaşım ağındaki potansiyel avantajlarını kaybetmesine yol açabileceği gerekçesiyle olumlu karşılanmamaktadır.

Planlanan bu hatların yanı sıra Ermenistan Başbakanı, gelecekte İcevan □□□□□□ demiryolu hattının onarılması ihtimaline de değinmiştir. İcevan □□□□□□□□□□ olarak da bilinen hatt, geçmişte Ermenistanın kuzeydoğusunu Azerbaycanın kuzeybatısına bağlayan önemli demiryolu bağlantılarından biriydi. Sovyetler Birliğinin dağılmasına kadar aktif olarak kullanılan hatlardan biri de Yeraskh–Velidağ demiryolu olmuştur.

Sonuç olarak, Rusyanın bu gelişmelere vereceği tepki çerçevesinde çeşitli senaryolar gündeme gelebilir. Öncelikle Moskova, demiryolu işletmesini başka bir devlete devretmeyerek projenin ilerleyişini yavaşlatma yoluna gidebilir. Paşinyanın demiryollarının kısa sürede onarılması gerektiğini vurgulamasına rağmen Rusyanın bu süreci geciktirmesi olasıdır. Bir diğer ihtimal ise Moskovanın demiryolu işletmesini Ermenistan karşısında bir koz olarak kullanarak projeye doğrudan müdahil olmaya çalışmasıdır. Ayrıca demiryollarının onarımının geciktirilmesi ya da tamamen durdurulması, Ermenistanın TRIPP rotasının devamı niteliğindeki Nahçıvan □□□□ bağlantısından elde edebileceği stratejik kazanımları sınırlayabilir.

Son dönemde bölgede yaşanan gerginlikler ve Ermenistanın iç siyasi gündeminde yaklaşan seçimler nedeniyle TRIPP projesine ilişkin tartışmaların görece sakinleştiği görülmektedir. Bununla birlikte Doğu ile Batı arasında yeni bir ulaşım ve ticaret hattı oluşturmayı hedefleyen bu projenin stratejik önemi hem bölgesel hem de küresel ölçekte devam etmektedir.

**Görsel: 1520International*

[1] В. М. ПЕТРОВ, Южно Кавказская железная дорога: проблемы и пути их решения, 13 mart 2026, ile:///C:/Users/Hp/Downloads/yuzhno-kavkazskaya-zheleznaya-doroga-problemy-i-puti-ih-resheniya%20(2).pdffile:///C:/Users/Hp/Downloads/yuzhno-kavkazskaya-zheleznaya-doroga-problemy-i-puti-ih-resheniya%20(2).pdf

[2] Шойгу назвал непроработанными планы Армении заменить РФ в управлении ее ж/д, 13 mart 2026, https://tass.ru/politika/26491845

Yazar Hakkında :

Atıfta bulunmak için: KHANTAMİROVA, İlaha. 2026. "ERMENİSTAN VE RUSYA ARASINDA DEMİR YOLLARI TARTIŞMASI ." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2026 / 16. Mart 16. Erişim Kasım 22, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Analiz/ERMENISTAN-VE-RUSYA-ARASINDA-DEMIR-YOLLARI-TARTISMASI

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