

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI

Bora ODABAŞI

Misafir Araştırmacı

Analiz No : 2026 / 26

12.06.2026

Hazar geçişi sonrası Avrasya Bağlantısallığının ana omurgasını oluşturacak olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı 2 Haziranda Gürcistanda düzenlenen resmi törenle yeniden faaliyetlere başladı. Açılış törenine Gürcistan Başbakanı Irakli Kobakhidze, Türkiyeden Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu ve Azerbaycandan Dijital Gelişim ve Ulaşım Bakanı Reşat Nebiyev katıldı. Kazakistan törende bakan yardımcısı düzeyinde temsil edildi. Ayrıca Ermenistan tarafı da ilk kez törende yer aldı. Ermenistanı Altyapı Bakanı Davit Khudatyan temsil etti.[1]

Tarihsel Arka Plan

Güney Kafkaslarda demiryolu taşımacılığı çok eskilere dayanmaktadır. Bölgedeki ilk demiryolu hattı 1883 yılında Rus Çarlığı döneminde inşa edilmiştir. Baküden başlayan hat Tiflise oradan da Karadeniz kıyısında bulunan günümüzde Gürcistanda bulunan Poti şehrine ulaşmaktaydı. Çarlık Rusyasının Güney Kafkasya ve Orta Asya stratejisinin bel kemiğini oluşuran bu hat döneminin askeri, politik ve ekonomik şartlarıyla paralel bir şekilde geliştirilmiş ve ek hatlar inşa edilmiştir. Tiflis-Gümrü-Kars demiryolu hattı da bu TransKafkasya hattının yan hatlarından biridir.

Tiflis-Gümrü-Kars demir yolu hattı Soğuk Savaşın tüm askeri ve politik gerginliklerine rağmen Türkiye ve Sovyetler Birliği arasındaki tek doğrudan demiryolu bağlantısı olarak faaliyet gösterdi. Ancak Sovyetlerin dağılması sonrasına Güney Kafkasyada Ermenistan ve Azerbaycan arasındaki savaş yüzünden hattın güvenliği tehlikeye girmiş, 1993 yılında Ermenistanın Azerbaycana yönelik işgalci politiklarından ötürü Türkiye Ermenistan ile olan sınırını kapatmıştır.[2] Böylece Gümrü-Kars hattı işlemez hale gelmiştir.

Tiflis-Gümrü-Kars hattının işlemez hale gelmesi yeni bir hattın inşasını gündeme getirmiştir. İlk kez 90'ların başında dönemin Azerbaycan Cumhurbaşkanı Ebulfez Elçibey ve ekibi tarafından Azerbaycan'ı Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya bağlayacak bir proje

olarak gündeme gelen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi bölgede devam eden çatışmalardan ötürü proje aşamasında kalmıştır.[3]

Uzun yıllar rafta bekleyen proje, 2005 yılında Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının açılması ile birlikte yeniden gündeme gelmiştir BTC Petrol Boru Hattı'nın açılmasıyla birlikte Trans-Kafkasya enerji koridorunun inşa edilebilirliği kanıtlanmış ve bu başarı BTK demiryolu projesinin gerçekleştirilmesi fikrini yeniden, güçlü bir şekilde gündeme getirmiştir.[4]

Böylece BTK demiryolu projesi için somut adımlar atılmaya başlanmıştır. İlkin proje TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) programı çerçevesinde planlanmıştır. Ancak Ermenistan projenin dışında bırakıldığı için proje TRACECA kapsamından çıkarılmıştır.[5] Bunun yanı sıra proje, ABD ve Avrupa'daki Ermeni lobilerinin yoğun baskılarıyla karşılaşmıştır. Bu lobilerin girişimleri ve ABD finans kuruluşlarının destek vermeme kararı neticesinde, Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi Batılı uluslararası örgütler projeyi finanse etmeyi reddetmiştir. Ayrıca Rusya'nın, Çin'i Avrupa'ya bağlayan mevcut yolların kendi üzerinden geçmesi nedeniyle projeye olumsuz yaklaşması da süreci zorlaştıran dış etkenlerden biri olmuştur.[6]

Bu sebeplerden ötürü BTK demiryolu projesi taraf devletlerin öz sermayesi ve kendi mühendislik tecrübelerinin faydanılarak inşa edilmiştir. Bu durum projenin uzamasına sebep olmuştur. 2010da tamamlanması beklenen proje sürekli olarak gecikmiş ancak Ekim 2017de resmi olarak açılmıştır.

Hattın açılış tarihi dikkate alınacak olursa, karasal bağlantısallık projelerinin jeopolitik arenada önem kazandığı bir dönemde gerçekleşmiş olduğu göze çarpacaktır. O yüzden açılış törenine katılım en üst düzeyde gerçekleşmiştir. Türkiye ve Azerbaycan törene cumhurbaşkanı seviyesinde; Gürcistan, Kazakistan ve Özbekistan ise Başbakan seviyesinde törene katılmışlardır.[7] Kazakistanın ve Özbekistanın da yüksek bir katılım ile açılış töreninde temsil edilmesi projenin çok daha geniş perspektiften Avrasya Bağlantısallığının bir parçası olduğunun göstergesini oluşturmuştur. Bu yüzden proje Demir İpek Yolu olarak adlandırılmıştır.

Hattın İşleyişi

Karsa ilk tren 3 Kasım 2017 tarihinde ulaşmıştır, Kazakistandan çıkan tahıl yükü taşıyan tren önce Hazarı aşmış daha sonra BTK hattı sayesinde Karsa ulaşmış oradan da Mersin Limanına ulaşmıştır.[8] Bu ilk seferi diğer seferler takip etmiş hat üzerinden Kasım 2017den Haziran 2021e kadar 1 milyon ton yük taşınmıştır.[9] Ancak bu rakam ön görülen rakamın çok altındadır. Çünkü başlangıçta hattın hedeflenen kapasitesi yıllık 6.5 milyon tondu.[10]

Hedeflenen kapasiteye ulaşılamamasının birkaç sebebi vardır. İlk olarak, Covid-19 pandemisinin yol açtığı karantina koşulları üretim ve lojistik süreçlerini yavaşlatarak küresel tedarik zincirinde daralmaya neden olmuştur. İkinci sebep, BTK hattına güçlü bir alternatifin bulunmasıydı. Kuzey Koridoru olarak bilinen ve Çin'den Rusya üzerinden Avrupaya ulaşan bu güzergâh, daha az ülke sınırı geçilmesi nedeniyle gümrük

prosedürlerini kolaylaştırıyor ve oturmuş altyapısı sayesinde lojistik şirketlerine maliyet ve zaman avantajı sağlıyordu. Ancak Rusya-Ukrayna savaşının başlamasıyla birlikte Kuzey Koridoru önemini yitirmiştir. Bu koridor şu an atıl durumdadır. Bu durum da BTK demiryolu hattının da bir ana omurgası olan Orta Koridorun önemini arttırmıştır. Güzergâhta yük artışı yaşanmıştır. Söz konusu artış beraberinde başka yapısal problemleri getirmiştir.

BTK demiryolu Orta Koridorun uzantısıdır. Koridorun demiryolu aracılığıyla kesintisiz bir şekilde Avrupaya ulaşması gerekmektedir. Ancak önünde bir darboğaz (chokepoint) vardır: İstanbul Boğazı. Marmaray Projesinin hayata geçirilmesi ile boğazın altından demiryolu geçişi sağlanmıştır. China Railway Expresse ait bir yük treni 2019 yılında BTK hattı üzerinden Türkiyeye giriş yapmış ve Marmaraydan geçerek Praga ulaşmıştır ve tüm bu yolculuk 12 gün gibi çok kısa bir sürede gerçeklemiştir.[11] Ancak Marmaray yük taşımak için geliştirilmiş bir proje değildir. Bu sebeble sadece saat 00.00-05.00 arasında yük geçişi sağlanmaktadır. Dolayısıyla hedeflenen kapasiteye ulaşması için Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçecek olan Kuzey Çevre Demiryolunun inşasının bir an önce tamamlanması gerekmektedir. Diğer bir yapısal sorun ise Gürcistanda yaşanmaktadır.

BTK Hattının Nihai Açılışı

BTK hattı toplamda 826 kmlik bir uzunluğa sahiptir. 504 kilometresi Azerbaycan, 246 kilometresi Gürcistan ve 76 kilometresi Türkiye sınırları içerisinden geçmektedir.[12] Hattın neredeyse yüzde 90ını oluşturan Azerbaycan ve Gürcistan kısımları eski Sovyet ray sisteminden oluşmaktadır. Bu durum iki ülke arasındaki geçişlerde bir sorun yaratmasa da Türkiye bağlantısında teknik bir soruna yol açmaktadır. Türkiyede demiryolu raylarının standart açıklığı 1435 mmdir. Aynı standart Avrupa için de geçerlidir. Ancak Sovyetlerde bu ray açıklığı standartı 1520 mmdir. Dolayısıyla, Gürcistan'dan Türkiye'ye geçiş noktasında yer alan Ahılkelek istasyonunda trenlerin tekerlek takımlarının (boji) değiştirilmesi veya kargoların standartlara uygun vagonlara aktarılması zorunlu hale gelmektedir. Bu teknik uyumsuzluk, transit yük taşımacılığında zaman kayıplarına ve operasyonel tıkanmalara neden olan ana darboğazı oluşturmuştur.

Söz konusu teknik uyumsuzluğun ve eski altyapının yarattığı darboğazı aşmak amacıyla, hattın Gürcistan kesimindeki Marabda-Ahılkelek güzergâhı ulaşıma kısıtlanarak kapsamlı bir modernizasyon sürecine alınmıştır. Yenileme ve kapasite artırımı çalışmalarının tamamlanmasının ardından BTK demiryolu hattı, 2 Haziran 2026 tarihinde düzenlenen resmi törenle nihai olarak yeniden faaliyete geçmiştir.

BTK Hattının Bölgesel Etkileri

Yukarıda çokça ifade edildiği üzere BTK hattı Orta Koridorun doğal bir uzantısıdır. Bu doğrultuda, hattın küresel etkilerine diğer çalışmalarımızda detaylıca değinildiğinden, burada değinilmeyecektir. Burada altını çizmek istediğimiz husus, Ermenistan Altyapı Bakanı Davit Khudatyanın 2 Haziranda gerçekleşen törene katılmasıdır.

Yukarıda ifade edildiği gibi BTK ilk proje safhasından itibaren Ermenistan tarafından hoş karşılanmamış ve aleyhte her türlü girişimin yapıldığı bir proje olmuştur. Ancak İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Güney Kafkasya'da oluşan yeni statüko, Paşinyan hükümetinin dış politikasında stratejik bir değişime yol açmıştır; komşularıyla

normalleşme ve geleneksel Rusya ekseninden uzaklaşarak Avrupa Birliği ile ilişkilerini derinleştirmek. Ancak bu süreç kolay ilerlememektedir.

Öncelikle Azerbaycan ve Ermenistan arasına nihai bir barış anlaşmasının imzalanması için Azerbaycan Ermenistandan anayasa değişikliği talep etmektedir. Anayasa değişikliğinin tasarısının meclisten geçmesi için 2/3lik bir çoğunluk gerekmektedir. Sonrasında da referanduma ihtiyaç vardır. Her ne kadar 7 Haziran 2026 seçimlerinde Paşinyan galip gelse de anayasa değişikliği için gereken sayıya ulaşılamamıştır.

Bununla birlikte, Paşinyan'ın hükümet kurma ve yürütme erkini sürdürecek meclis çoğunluğunu sağlamış olması, normalleşme politikalarının devamlılığı açısından işlevsel bir zemin sunmaktadır. Bu siyasi tablo ışığında, Ermenistan tarafının BTK açılışında yer alması pragmatik bir adımdır. Coğrafi konumu itibarıyla denize çıkışı bulunmayan ve dış dünyaya erişim kanalları sınırlı olan Ermenistan için BTK, kalıcı barışın tesisi halinde uzun vadede entegre olabileceği stratejik bir lojistik alternatiftir. Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesi de bu vizyonu desteklemektedir. Bu sayede Güney Kafkasya transit geçişinde hiçbir ülkenin bypass edilmediği ve lojistik yükün tek bir hatta yığılmadığı, dengeli bir Orta Koridor mimarisi inşa edilebilecektir. Ermanistan da bu entegrasyon sürecine yönelik altyapısal adımlar atmaktadır. Nitekim 8 Haziran 2026 tarihinde, Türkiye sınırındaki Akhurik-Gümrü demiryolu hattının inşası için ihaleye çıkılacağının duyurulması, Ermenistanın bölgesel altyapı projelerine dahil olma ve sınırların olası açılışına fiziken hazırlanma niyetini somutlaştırmaktadır.[13]

Sonuç

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Avrasyadaki ulaştırma ağlarının yeniden şekillendiği bir dönemde stratejik önem kazanan projelerden biridir. Hattın hayata geçirilmesi; bölgesel çatışmalar, finansman sorunları ve teknik altyapı farklılıkları nedeniyle uzun ve zorlu bir süreç sonunda mümkün olmuştur. 2026 yılında tamamlanan modernizasyon çalışmaları, hattın Orta Koridor içerisindeki işlevini güçlendirmiş ve artan yük talebine cevap verebilmesinin önünü açmıştır. Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında uluslararası ticaret güzergâhlarında yaşanan değişimler de BTKnın önemini artırmıştır. Ermenistanın yeniden açılış törenine katılması ise Güney Kafkasyada ulaştırma projelerinin siyasi normalleşme süreçleriyle bağlantılı olduğunu göstermektedir. Bu nedenle BTK hattı, ticari faydalarının ötesinde, bölgesel iş birliği ve entegrasyon açısından da dikkatle takip edilmesi gereken bir girişimdir.

[1] Armenpress, Armenian Minister Attends Baku □□□□□□□□□□□ Railway Opening, 2 Haziran 2026, https://armenpress.am/en/article/1251787.

[2] Toğrul İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda Yeni ve Önemli Bir Bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - 2," Avrasya Dünyası, no. 2 (Nisan 2018): 42

[3] İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda," 43.

[4] İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda," 44.

[5] İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda," 43.

[6] İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda," 44.

[7] TCDD, Baküde Tarihi Tören, 31 Ekim 2017, https://www.tcdd.gov.tr/haberler/bakude-tarihi-toren.

[8] Cüneyt Çelik, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda İlk Tren Kars'a Ulaştı, Anadolu Ajansı, 3 Kasım 2017, https://www.aa.com.tr/tr/gunun-basliklari/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-karsa-ulasti/955359.

[9] Zeynep Canlı, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'ndan Taşınan Yük Miktarı 1 Milyon Tonu Aştı, Anadolu Ajansı, 8 Haziran 2021, https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/baku-tiflis-kars-demir-yolu-hattindan-tasinan-yuk-miktari-1-milyon-tonu-asti/2266807.

[10] Toğrul İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda Yeni ve Önemli Bir Bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - 2," Avrasya Dünyası, no. 2 (Nisan 2018): 42

[11] Nazlı Yüzbaşıoğlu, Çinden Avrupaya Giden Tren Ankaraya Ulaştı, Anadolu Ajansı, 6 Kasım 2019, https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinden-avrupaya-giden-tren-ankaraya-ulasti/1637156.

[12] Toğrul İsmayıl, "Avrasya Ulaşım Koridorunda Yeni ve Önemli Bir Bağlantı Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu - 2," Avrasya Dünyası, no. 2 (Nisan 2018): 42

[13] Armenpress, Armenia Announces Bidding for Akhurik □□□□□□ Railway Restoration, 8 Haziran 2026, https://armenpress.am/en/article/1252357.

Yazar Hakkında :

2025 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünden, The Development Of Ekâbir Politics: Political Transformation In The 17th Century Ottoman Empire adlı bitirme tezi ile mezun oldu. Şu an aynı bölümde yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Aralık 2025 tarihinden itibaren AVİM kadrosunda misafir araştırmacı olarak yer almaktadır. Çalışma konuları; İran, Orta Asya ve

Koridorlardır.

Atıfta bulunmak için: ODABAŞI, Bora. 2026. "BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2026 / 26. Haziran 12. Erişim Kasım 22, 2026. https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Analiz/BAKU-TIFLIS-KARS-DEMIRYOLU-HATTI

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