

**GÜNÜMÜZ GÜRCÜ BASININDA BAKÜ - TİFLİS - KARS
DEMİRYOLU İNŞAATI**

**MODERN GEORGIAN PRESS ON THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY
BAKU – TBILISI – KARS**

**СОВРЕМЕННАЯ ГРУЗИНСКАЯ ПРЕССА О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ БАКУ – ТБИЛИСИ - КАРС**

Prof. Dr. Roin KAVRELİŞVİLİ*

ÖZET

Günümüz Gürcü basınında Bakü, Tiflis, Kars demiryolu inşaatı önemli ölçüde yer almaktadır. Makalede BTK demiryolu hakkında ABD ve Ermenistan'ın pozisyonu; Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan tarafından imzalanan ortak deklarasyona göre petrol, doğalgaz borusu ve demiryolu gibi çok önemli olan bölgesel projeleri gerçekleştirilmesi ve her üç ülkenin "uzun vadeli" işbirliğine başladıkları anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

BTK, Gürcü Basını, Gürcistan, Türkiye, Azerbaycan.

ABSTRACT

In the modern Georgian press due attention is paid to the construction of the railway Baku-Tbilisi-Kars. In the article the attitude of The USA and Armenia towards this project is considered, and also, within the bounds of the signed agreement long-term cooperation between Georgia, Turkey and Azerbaijan when implementing such regional projects as the construction of oil and gas pipe-lines and the railway.

Key Words:

BTK, Georgian press, Georgia, Turkey, Azerbaijan.

РЕЗЮМЕ

В современной грузинской прессе уделяется должное внимание к строительству железной дороги Баку - Тбилиси – Карс. В статье рассмотрено отношение США и Армении к этому проекту, а так же, в рамках подписанного договора долгосрочное сотрудничество между Грузией, Турцией и Азербайджаном при осуществлении таких региональных проектов, как строительство нефтяного, газового трубопроводов и железной дороги.

Ключевые Слова:

БТК, грузинская пресса, Грузия, Турция, Азербайджан.

* Akhalkalaki Devlet Yüksek Eğitim Kurumu - Kolej Rektörü - GÜRCİSTAN

Günümüz Gürcü basınında BTK demiryolu inşaatı önemli ölçüde yer almaktadır.. Gürcü basınında yer alan görüşler aşağıda ana başlıklar halinde kısaca ele alınmıştır.

BTK demiryolu projesinin gerçekleştirilmesi 2007 yılında başlamıştır. Bu proje kapsamında Gürcistan Topraklarında Marabda - Ahılkelek 178 km-lik demiryolunun rehabilitasyonu ve Ahılkelek'ten Kars'a kadar 98 km-lik yeni demiryolu hattının inşaatı planlanmıştır. Buradan 30 km-lik hat Gürcistan tarafında 68 km-lik hat ise Türkiye tarafından inşa edilecektir.

BTK demiryolu projesi, Türkiye demiryolları üzerinden Güney Kafkasya demiryollarını Avrupa demiryollarına bağlayan büyük projenin bir parçasıdır. Bu proje tamamlandıktan sonra BTK demiryolu Avrupa, Kafkasya ve Asya'nın önemli demiryolu güzergâhı olacak ve gerek Gürcistan ve Türkiye'nin gerekse Hazar Denizi havzasında ve Orta Asyada bulunan devletlerin malzemelerinin Avrupa'ya taşınmasını sağlayacaktır.

Aynı projeye göre yük taşımacılığından başka insan taşımacılığı da gerçekleşecek ve bu açıdan Gürcistan'ın turizm potansiyeli daha da artacaktır.

Anılan demiryolu hakkında farklı ve dikkate değer siyasi görüşler ileri sürülmüştür. Proje imzalandıktan sonra Erevan'da demiryol inşaatına siyasi yollarla karşı çıkacakları gibi ifadeler beyan edilmişti. Gürcü uzmanların bir kısmı ise BTK demiryolunun faaliyete geçmesini Batum ve Poti limanlarına giden yüklerin miktarını azaltabileceği fikirlerini dile getiriyorlardı. Bütün bunlar Gürcü Hükümeti tarafından ciddiye alınmamıştır.

BTK projesinin maliyeti 422 milyon ABD Doları olarak hesaplanmıştır. Proje ile öngörülen altyapıları dahil ettiğimizde bütün masraflar 600 milyon dolara ulaşacaktır. Bunun için 200 milyon dolar Gürcistan'a, Kartsakhi (Aktaş) - Ahılkeleki ve Marabda - Ahılkelek demiryolunun inşaatı ve rehabilitasyonu, Ahılkelek'te itici araçlar fabrikasını inşa etmek için, daha sonra transit geçişlerden aldığı vergilerden ödenmek üzere uzun vadeli kredi olarak verilmiştir.

BTK Demiryolu Hakkında ABD Pozisyonu

Ocak 2007 yılında Gürcistan Dış İşleri Bakanı Gela Bejuaşvili ve Ekonomi Gelişme Bakanı Giorgi Arveladze "ABD bankaları BTK projesini finanse etmeyecek, fakat projenin gerçekleştirilmesi için diğer kaynaklar bulundu ve proje muhakkak gerçekleşecek" gibi ifadelerde bulundular.

Avrupa ve Asya konularında ABD Devlet Sekreter Yardımcısı olan Metyu Brayza proje hakkında ABD'nin yaklaşımlarını şöyle açıklamıştır: "Washington bölgenin bütün ülkelerini birbirine bağlayan bu tip projelerin desteklenmesine dolayısıyla BTK projesine karşı çıkıyor". Amerikalı diplomata göre var olan demiryolunun çalıştırılması ve Ermenistan üzerinden geçerek Gürcistan'ın ve Türkiye'nin birbirine bağlanması daha mantıklı olabilirdi. Aynı

Brayza: “ABD BTK demiryolu inşaatını tabi ki yasaklayamaz. Eğer Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye demiryolunun inşaatını istiyorlarsa, ABD buna karşı çıkamaz” şeklinde görüşlerini de belirtmiştir.

O dönemin Gürcistan Hükümeti temsilcisi, Avrupa ve Atlantik Kuruluşlarına Dahil Olma Komitesi Başkanı, günümüzde ise parlamento başkanı Davit Bakradze “Gürcistan ABD’den dolayı kendi menfaatlerinden vazgeçemez. ABD’nin bu projeden imtina etmesi Ermenistan’ın daha da tecrit edilme korkusundan kaynaklanıyor” gibi görüşlerini belirtmiştir.

Gürcistan Hükümeti hem Ermenistan’a hem de ABD’ye tam tersini ispat etmeye çalışmaktadır. Aynı Davit Bakradze’ye göre “Ermenistan-Azerbaycan, ve Ermenistan-Türkiye arasında var olan ilişkileri Gürcistan değiştiremez. Ermenistan ise bu proje ile direk değil ama yine de kazanabilir, çünkü gerçekleştirdikten sonra kendisine Avrupa’dan gelen yüklerin almasına imkan verilir”. Bundan dolayı Ermenistan’ın Rusa’ya bağlılığı dahada azalabilir. Ama Erevan için “Avrupa Penceresi” denilen bu delilin ne kadar inandırıcı olabileceği tahmini güç bir meseledir.

Batıya Yönelik Bölge Birliği

7 Şubat 2007 Tiflis’te Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikheil Saakaşvili, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, BTK demiryolu inşaat projesi sözleşmesini imzaladılar. Aynı gün ayrıca Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan İşbirliği Sözleşmesi de imzalandı. Böylece üç ülke arasında işbirliği daha sağlamla bağlandı. Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikheil Saakaşvili bu projeyi bir “Jeopolitik Devrim” olarak adlandırdı.

Uzmanlar her üç ülkenin jeopolitik birliğinden bahsetmektedirler. Ekonomi uzmanı olan Gia Khukhşvili’ye göre “her üç ülkenin ilişkileri çok hızla gelişmekte ve denilebilir ki, her üçü de gelecekte yeni enerji sisteminin güvenli parçasına dönüşmektedirler. Ayrıca Avrupa için Rusya risklerinden vazgeçmek açısından bu koridor tek bir güzergah olarak kabul edilebilir”.

Türkiye başbakanı tarafları bölge işbirliğine davet etmiş ve demiryolundan başka diğer projelerin gerçekleştirebileceğinden de bahsetmiştir. Recep Tayyip Erdoğan her üç devletin jeopolitik açıdan önemli bir bölgede bulunduklarından bahsetmiş ve bundan ötürü “her üçünün de jeopolitik sorumluluğu var” gibi ifadelerde bulunmuştur.

Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan tarafından imzalanan deklarasyona göre petrol, doğalgaz borusu ve demiryolu gibi çok önemli olan bölgesel projeleri gerçekleştirdiklerinde her üç ülke “uzun vadeli” işbirliğine başlamıştır.

BTK Demiryolu Projesi Ve Gürcistan Limanları

Bazı Gürcü ekonomi uzmanları yeni demiryolundan dolayı Batum ve Poti limanlarında mal sürümünün azalabileceğinden bahsetmektedir. Ekonomi

Gelişmesi eski bakanı Giorgi Arvaladze anılan düşünceleri kabul etmedi ve “yeni demiryolu ile yeni tip yükler taşınacak. Bunlar ise Gürcistan’a şimdilik ne eski demiryollarından ne de limanlardan giriyor. Dolayısıyla yeni demiryolu hattı Batumi ve Poti limanlarıyla rekabet etmeyecektir. Bu yol yeni bir demirden olan ipekyolu, petrol ve gaz boru hatları ile beraber devrin başarılı projesi olacaktır” diye görüşlerini açıklamıştır.

Demiryolu İçin Rekabet

Türkiye ve Azerbaycan tarafından finanse edilen demiryolunun inşaatına karşı projeye katılmak isteyen Ermenistan tarafından protestolar ileri sürüldü. Erevan bölgesel işbirliğinden Ermenistan’ın ihraç edilmesini kabul etmiyordu. Ermenistan’ın eski Dış İşleri Bakanı Geğam Ğaripcanyan’a göre “henüz var olan Kars-Gümrü demiryolu yeniden faaliyete girmeli. Anılan hat çalıştığı zaman yeni demiryol hattını inşa etmek için ek masraflar daha gerekmez ve Avrupa-Asya arasında yükler Ermenistan üzerinden de geçer”.Ancak Türkiye’nin ve Azerbaycan’ın bu konu üzerine verdikleri cevaplar bilinir. Azerbaycan Karabağ konusu çözülmeyince Ermenistanla bağlarını kesmiş durumda. Ermenistan ise projeye olumsuz bakıyor. Vardan Voskanyan’a göre “BTK demiryolu Ermenistan’a zarar vermemekte, çünkü Ermenistan-Türkiye sınırı zaten kapalı, ama siyasi açıdan bu proje bölgede marazi durum yaratmaktadır”.

Demiryolu ve Cavakheti’de Yaşayan Ermeni Nüfusu

Proje gerçekleşinceye kadar Gürcistan’ın Cavakheti bölgesinde yaşayan Ermeni nüfusunu durumu belirsizdi. Bir taraftan onlara BTK demiryolu bölgenin ekonomik problemlerini çözecek diye söyleniyordu, diğer taraftan ise bu demiryolu Ermenistan’ın menfaatlerine aykırıdır diye telkinlerde bulunarak ahaliyi inşaatı karşı çıkmak için davet ediyorlardı.

2007 Yılında Rus acenteliği olan “Regnum” Sivil Örgütü olan “Cavakh” BTK demiryolunun inşaatına karşı çıkıyor gibi açıklamalarda bulundu. Gürcistan’ın Ekonomik Gelişme eski bakanı Giyorgi Arveladze anılan açıklamaları hemen cevapladı ve proje tarafından gelecek faydaları vurguladı. Kendisine göre bölgede 300 milyon dolardan fazla yatırım yapılacak. Bütün bunlar ise bölge için yeni ekonomik imkanların sağlanmasına ve Tiflis ile bağlantı kurulmasına yol açacaktı.

Bölgesel İşbirliğinin Perspektifleri

Anlaşıldığı kadarıyla BTK projesi Güney Kafkasya’da bölgesel işbirliğini geliştirebilecek belli başlı olayları da beraberinde getirdi. Gerçi Ermenistan demiryolunun inşaatına karşı çıkmaktadır ama son dönemde Erevan ve Ankara arasında bir diyalog teşebbüsleri dikkatimizi çekti. Erevan Globalizasyon ve Bölgesel İşbirliği Merkezi Başkanı Stepan Grigoryan’a göre “ Erevan kendisini izole etmemek için katı adımlar atmalıdır, çünkü ekonomi açısından komşularından geri kalabilir”.

ABD ve Batı Avrupa öteden beri bölgesel işbirliği kurmalarını Güney Kafkasya ülkelerine tavsiye etmektedirler. Ama gelişmeler daha değişik hal de alabilir. Yani Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan'ın "yatay" entegre sürecine karşı Ermenistan Rusya ile "dikey" entegre yoluna devam edebilir.

Güney Kafkasya'da "Dikey Rekabet"

Güney Kafkasya'nın gelişme mantığı ve jeo-ekonomik vazifelerin gerçekleşmesi bölgede cereyan eden siyasi gelişmelere bağlıdır. Daha fazlası, Güney Kafkasya ülkelerinin ve bu bölgede rekabet eden büyük ülkelerin siyasal davranışları bölgedeki petrol, gaz ve ulaştırma hatlarının iskeletini belirledi. Tam tersini de göz önünde bulundurursak denilebilir ki, artık kurulan altyapı damarları bölgenin jeopolitik stratejisini de önemli ölçüde belirlemektedir.

Bu mantığa göre hidrokarbon çıkarma ve nakletme menfaatlerine bağlanmış olan Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan askeri alanındaki işbirliklerini daha da genişletip genel güvenlik sistemi olan NATO'ya doğru yönleneceklerdir.

Ermenistan Gürcistan Toprakları üzerinden geçen Türkiye-Azerbaycan altyapı sistemi ötesinde kalmıştır. Dolayısıyla Erevan İranla alternatif bağları aramaktadır. Ermeni uzmanı olan Vigen Akopyan'a göre Ermenistan'ın NATO'ya girme hakkında yaptığı beyanatlar ciddiyete alınmamalıdır. Tam tersi, Gürcistan ve Azerbaycan NATO üyeleri olduğu takdirde dahi Ermenistan stratejik ortağı olan Rusya'ya sadık kalacak ve böylelikle bölgedeki statüko garanti edilecektir.

İnşa Edilen Demiryolu Güncel Haline Getirilmiştir

BTK demiryolu her geçen gün daha da çok önem kazanmıştır. Bunun için Azerbaycan çok büyük çaba göstermektedir. Kendisi Kazakistanla görüşmelerini sürdürüp projeye katılmak için resmi tekliflerde bulunmaktadır. Azerbaycan Türkmenistanla ilişkilerinin iyileştirilmesini umuyor. Eğer Azerbaycan ile Türkmenistan arasında Hazar Denizin havzasında var olan problemler düzelse çeşitli projeler arasında taşımacılık projesinin gerçekleşmesi de mümkün olabilir. Türkmenistan'dan ve Türkmenistan'a nakledilecek yükler için en kısa yol Güney Kafkasya üzerinden geçmektedir.

Demiryolu hattı ile önceden normal taşınamayan yüklerin nakliyatı sağlanabilir. Benzeri petrol ürünleri normal petrolden daha pahalı ve taşımacılığı da daha kazançlıdır. Ancak, BTK demiryoluna Kazakistan ve Türkmenistan'ın bağlanması yalnız bir başlangıçtır ve bu yollar hakkında olan menfaatlar da daha geniş olabilir. Eğer bu proje ile Orta Asya ülkelerinden başka Çin ve Güney-Doğu Asya ülkeleri de ilgilenirlerse mal sürümü yılda 20 milyon tona kadar yükselebilir.

KAYNAKLAR

MATSABERİDZE Malkhaz: (2007). BTK Demiryolu Gerçekleşiyor, "Biznesi da Menecmenti" Dergisi, 1(13), s. 27-28.

EKİZAŞVİLİ Ada: (2009). Düzeltir mi Karabağ'ın Problemini Gümrü-Kars Demiryol Projesi, "Bankebi Da Pinansebi" Gazetesi, 21 Nisan,.

Bakü'de BDT Projesini Görüştüler, "Sivil Georgia" Gazetesi, 26 Aralık, 2006.

Demiryolun Kartsakhi Bölgesinde Çalışmalar Yine De Durdurulmuştur, "Samkhretis Karibçe" Gazetesi, 22 Kasım, 2010.

Hakların Çığnemesi Mi Kanunun Bilinmemesi, "Samkhretis Karibçe" Gazetesi, 25 ekim, 2010.

BAKRADZE Eka: (2011). BTK Gürcüler İçin Çok Pahalandı, "7 Akhali Dğe" Gazetesi, 29 Haziran.

KHARAZİŞVİLİ Maka: (2010). BTK İki Yıl Süre İle Mi Uzun Vade Ertelendi, "Rezonansi" Gazetesi, 15 Ekim.

BTK Gürcistan Kısmı İçin Azerbaycan Ek Finanslar Ayırabilir, "24 Saati" Gazetesi, 30 Eylül, 2010.