

tepav

türkiye ekonomi politikaları araştırma vakfı

Şark Kapısı Nahcivan'ın Kilidinin Açılması

**Türkiye-Ermenistan Uzlaşması Sürecinde Nahcivan Üzerindeki Ablukanın
Kaldırılması İçin Öneri**

*Dr. Burcu Gültekin Punsmann
Dış Politika Analisti*

*TEPAV Politika Notu
Kasım 2009*

Şark Kapısı Nahcivan'ın Kilidinin Açılması

Türkiye-Ermenistan Uzlaşması Sürecinde Nahcivan Üzerindeki Ablukanın Kaldırılması İçin Öneri

Türkiye-Ermenistan arasında diplomatik ilişkilerin kurulması ve ilişkilerin geliştirilmesine dair 10 Ekim 2009'da İsviçre'nin arabuluculuğunda imzalanan protokoller çatışma hatları, abluka ve ticari sınırlamalara dayanan statükonun hâkim olduğunu Güney Kafkasya'ya değişim rüzgarı getirmiştir.

Açı değişikliği sayesinde bu yeni ortam anavatanın genelinden coğrafi olarak tamamen kopmuş ve Ermenistan tarafından kuşatılmış Azerbaycan Özerk Cumhuriyeti Nahcivan'ın kaderini değiştirebilir. Türkiye ile Ermenistan arasında imzalanan protokoller, 5. Maddesinde, Nahcivan'ın durumunu belirleyen Kars Antlaşması'nın geçerliliğini yinelemiş ve böylelikle Nahcivan'a yönelik güvenlik garantisini sağlamlaştırmıştır. Başlatılan bu süreç Yukarı Karabağ'ın Güney Kafkasya bölgesiyle yeniden entegrasyonu konusunu ele alınmadan önce Nahcivan'ın kilidinin çözülmesine yardımcı olabilir.

Ermenistan iyi niyet gösterisi olarak Nahcivan'ın üzerindeki ablukayı kaldırarak, Özerk Cumhuriyet'in kuzey-güney ve doğu-batı eksenindeki bağlantılarının yeniden işlerlik kazanmasına izin verebilir. Bu Yukarı Karabağ konusundaki uzlaşmazlığın çözülmesine yönelik güven inşa edici ciddi bir adım olabilecektir.

Üç Güney Kafkasya Cumhuriyeti ve yakın komşuları Türkiye, İran ve Rusya arasında yeni demiryolu projeleri çatışma hatlarına göre tasarlanmış olup ateşkes anlaşmaları ile belirlenen temeller üzerine inşa edilmektedir. Bunlar yüksek maliyetler getirmekle kalmamakta, eski Şark Kapısı Nahcivan'ı yeni ulaşım koridorlarının sonuna sıkıştırarak veya es geçerek bölgeyi izolasyona mahkûm etmektedir.

Ayrıca, Nahcivan kilidinin çözülmesi Türkiye-Azerbaycan sınır kapısı Dilucu'nu bir ticaret merkezine dönüştürecektir. Dilucu Azerbaycan, Ermenistan, İran ve Türkiye'den insanların buluşma noktası haline gelebilir.

Nahcivan: Şark Kapısı

Nahcivan'ın dünyanın en eski şehirlerinden biri olduğu söylenmektedir. Hazreti Nuh'un Ağrı Dağı'nın tepesindeki gemisinden inip Nahcivan'a yerleştiğine inanılmaktadır. 17. Yüzyılda Evliya Çelebi, Nahcivan'ı bir dünya harikası olarak tasvir eder. 19. Yüzyılda, 40 kilometre güneyindeki Culfa sınır kapısının açılmasıyla Nahcivan, Rusya imparatorluğunu İran'a açan önemli bir ulaşım şebekesinin merkezi olmuştur. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerindeki demiryollarının kavşağındaki Nahcivan'a Şark Kapısı adı verilmiştir. Nahcivan eskiden hem Moskova-Tahran hem de Bakü-Erivan demiryolları üzerinde önemli bir bağlantı noktası idi. Sovyetler zamanında Culfa'dan her gün 150 vagonlu 130 lokomotif geçerci.

Nahcivan'ın güneyde İran'la 200 kilometrelik sınırı vardır. Biraz daha uzun Ermenistan sınırı Nahcivan'ı kuzey, batı ve doğusundan kuşatmaktadır. Araks nehri Nahcivan'ın Türkiye ve Ermenistan ile sınırını

oluşturmaktadır. Sederek bölgesi İran, Türkiye ve Ermenistan ile sınırdadır. Dilucu Türkiye kapısına giden yol Ermenistan sınırı boyunca Ağrı Dağı'na doğru uzanmaktadır.

Türkiye-Ermenistan uzlaşması sürecinde Nahcivan'ın kilidinin açılması: Güven inşa edici önemli bir adım

Nahcivan 1993 yılından bu yana bir ateşkes hattıyla çevrilmiştir. Ermeni ve Azeri askeri hattını sadece 22,5 metrelik mesafe ayırmaktadır. Türkiye-Ermenistan sınırının açılması bağlamında, Ermenistan iyi niyet gösterisi olarak Nahcivan'ın üzerindeki ablukayı kaldırarak, Özerk Cumhuriyet'in kuzey-güney eksenindeki bağlantılarının yeniden işlerlik kazanmasına izin verebilir. Yukarı Karabağ sorunu Nahcivan'ın Azerbaycan'ın devamıyla iletişimini kesmiştir. Azerbaycan Özerk Cumhuriyeti Nahcivan Ermenistan tarafından batısından, kuzeyinden ve doğusundan abluka altında tutulmaktadır. Nahcivan ve Bakü arasındaki uçuşlar şu anda tek doğrudan bağlantıyı sağlamaktadır. Demiryolunun büyük bir bölümü kullanılmamaktadır. Demiryolunun sadece Ermeni kontrolünde bulunan Megri'ye birkaç kilometrelik mesafedeki Ordubad'a kadar olan kısa bölümüyle güney istikametinde İran'la bağlantısı işler haldedir. Ermenistan ablukasının bu kadar etkili oluşunun nedeni, Sovyet döneminde inşa edilmiş enerji dağıtım altyapısının Ermenistan'dan geçiyor olmasıdır. Ermenistan o dönemden bu yana Nahcivan'a gaz ve elektrik sevkiyatını kesmektedir.

Ermenistan, Türkiye sınırının açılması sürecinde iyi niyet göstergesi olarak Nahcivan'ın üzerindeki ablukayı kaldırarak, Özerk Cumhuriyetin kuzey-güney ve doğu-batı eksenindeki bağlantılarının yeniden işlerlik kazanmasına izin verebilir. Bu Yukarı Karabağ konusundaki uzlaşmazlığın çözülmesine yönelik güven inşa edici ciddi bir adım olabilecektir. Kuzey-Güney iletişiminin yeniden açılması Nahcivan-İran sınır kapısı Culfa'yı yeniden canlandırarak, Doğu-Batı iletişiminin yeniden başlatılması ise Türkiye-Azerbaycan sınır kapısı Dilucu'nda faaliyetlerin artmasını sağlayacaktır.

- *Kuzey-Güney iletişimi*

Ermenistan üzerinden geçen yolların açılmasına yönelik çalışmalar bölgenin silahsızlandırılması doğrultusunda atılacak önemli bir adım olacaktır. Türkiye, Nahcivan - Ermenistan sınırının açılması durumunda Nahcivan'ın toprak bütünlüğü için gerekli güvenlik garantisini verebilir. Sınırlı bir barış gücü ulaşım yollarının güvenliğini sağlayabilir.

Azerbaycan Özerk Cumhuriyeti toprak bütünlüğünü koruyabilmiştir. Sederek şiddetli çatışmalara sahne olmuştur. Ancak Türk garantörlüğü Karabağ savaşının alevlendiği dönemde dahi yeterli olmuştur. Ağustos 1993'de Ermeni birlikleri, Nahcivan sınırındaki Sederek'in ilerisine geçmemiştir.

Kars Anlaşması'nın 5. Maddesi Türkiye, Ermenistan ve Azerbaycan hükümetlerince anlaşmaya varıldığı üzere Nahcivan'ı Azerbaycan koruması altında bir özerk bölge olarak tanımlar. Türkiye ile Ermenistan

arasında imzalanan protokoller Kars Anlaşması'nın geçerliliğini yineleyerek Nahcivan'a Ermenistan karşısında güvenlik garantisi vermektedir.

- *Doğu-Batı ulaşım koridoru ve Dilucu sınır kapısı*

Iğdır Nahcivan sınır kapısına 85 kilometre ve Ermenistan sınır kapısına 35 kilometre mesafededir. 1992 yılında açılan ve Hasret Kapısı olarak bilinen Dilucu sınır kapısıyla Araks nehri üzerine inşa edilen köprü, Nahcivan'ı Türkiye'ye bağlamıştır.

Dilucu sınırı kapısı kapalı Azerbaycan bölgesi için hayati önem taşımaktadır. Ancak Türkiye'nin Güney Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan kapısı olarak tasarlanmış Türkiye-Nahcivan bağlantısı bugün bir çıkmaza açılmaktadır.

Azerbaycan Sovyet döneminde Ermenistan'ın İran ile sınır bölgesi olan Megri üzerinden kara ve demir yolu vasıtasıyla Nahcivan'a erişim sağlayabilmiştir. Ermenistan ablukasını kaldırmalı ve doğu-batı demiryolu bağlantısını transit trafiğine açmalıdır. İşgal edilmiş Azerbaycan topraklarından geçen transit koridorunun güvenliği AB'nin de desteğiyle Türkiye, İran ve Rusya tarafından ortaklaşa sağlanabilir.

Alternatif demiryolu projeleri Nahcivan'ı pas geçmektedir

Üç Güney Kafkasya Cumhuriyeti ve yakın komşuları Türkiye, İran ve Rusya arasında yeni demiryolu projeleri anlaşmazlıklar çatışma hatlarına göre tasarlanmış olup ateşkes anlaşmaları ile belirlenen temeller üzerine inşa edilmektedir.

- *Kars-Tiflis-Bakü demiryolu*

Kars-Tiflis-Bakü projesi ile 76 kilometresi Türkiye, 29 kilometresi Gürcistan üzerinde uzanan 105 kilometrelik yeni bir demiryolu kolu inşa edilmesi planlanmaktadır. Ayrıca Gürcistan'da Akhalkalaki-Marabda-Tiflis arasında uzanan 183 kilometrelik bir demiryolu hattı yeniden inşa edilerek hattın yıllık taşıma kapasitesi 15 milyon tona çıkarılacaktır. Akhalkalaki'de trenlerin Gürcistan'da mevcut bulunan rotadan Avrupa rotasına taşınmasını sağlayacak bir tren geçiş istasyonu inşa edilmesi tasarlanmaktadır. Azerbaycan Devlet Petrol Fonu demiryolunun Gürcistan'da bulunacak kısmının inşası için 337,8 milyon Dolar tutarında tercihli kredi tahsis etmiştir. Azerbaycan Bakü-Tiflis-Kars rotasının Gürcistan'daki kısmının yeniden inşası için Azerbaycan Devlet Petrol Fonu'ndan 200 milyon Dolar aktarmayı planlamaktadır. Demiryolunun 2011 yılında faaliyete geçmesi beklenmektedir.

Azerbaycan temel Bakü-Tiflis-Kars demiryolundan bir kol hattı çekilmesi konusunda Türkiye ile müzakereleri sürdürmektedir. Kol hattı Iğdır'a ve Nahcivan'a uzanacaktır. Bakü ile Nahcivan arasında Gürcistan üzerinden sağlanacak söz konusu demiryolu bağlantısı Nahcivan'ı ulaşım koridorunun sonuna yerleştirecektir. Diğer yeni demiryolu projeleri bölgeyi tamamıyla pas geçmektedir.

- *Ermenistan – İnan demiryolu projesi*

Armenian Railway CJSC 13 Şubat 2008’de imzalanan imtiyaz sözleşmesi uyarınca Russian Railways Company’ye ait South Caucasus Railway şirketinin imtiyazlı yönetimine bırakılmıştır. İmtiyaz sözleşmesi 30 yıllıktır ve sözleşmenin sona ermesinin ardından 20 yıllık uzatma opsiyonu söz konusudur. Anlaşmanın sonuçlanması ile yapılacak toplam yatırım 572 milyon Dolar değerinde olacak; tutar Türkiye ile demiryolu bağlantısının yeniden sağlanması halinde 603 milyon Dolara, Azerbaycan ile bağlantının yeniden sağlanması halinde ise 1,7 milyar Dolara çıkacaktır.

South Caucasus Railway’in öncelikli görevi Ermenistan’ı Avrupa ile Asya’yı birbirine bağlayan bir transit ülkeye dönüştürmektir. Ermenistan-Türkiye sınırı üzerinde bir uluslararası lojistik merkezi yaratmak üzere 90 milyon ruble harcanması hedeflenmektedir. Aynı şekilde, Ermenistan demiryolu ağının İnan’a bağlanması da bir öncelik alanıdır. Ermenistan-İnan demiryolu projesinin beş yıl boyunca sürmesi ve 1,2 milyar Dolara mal olması beklenmektedir. Demiryolu yaklaşık olarak 470 kilometre uzunluğunda olacak ve hattın 410 kilometresi Ermenistan toprakları içerisinde uzanacaktır. Nahcivan üzerindeki geçiş yolu kapalı olduğu için yeni demiryolu bağlantısının yüksek dağlar üzerinde inşa edilmesi gerekmektedir. Demiryolunun İnan’daki kısmı Marand şehrine kadar uzanacaktır. 2009 yılı Temmuz ayının sonunda Ermenistan’ın Asya Kalkınma Bankası ile bir anlaşma imzalayarak fizibilite çalışmalarını sürdürmek üzere Banka’dan kaynak alacağı açıklanmıştır.

- *Rusya-Azerbaycan-İnan demiryolu projesi: Kuzey-Güney ulaşım koridoru*

Kuzey-Güney ulaşım koridoru Avrupa’dan Hindistan ve Güneybatı Asya’ya Rusya, Azerbaycan ve İnan üzerinden demiryolu bağlantısı sağlamayı planlamaktadır. İlk tahminlere göre projenin maliyeti 400 milyon Dolar üzerinde olacaktır ve Azerbaycan sınırına herhangi bir demiryolu bağlantısı olmayan İnan’da daha büyük bir yatırım gerekmektedir.

Bu projeler hem yüksek maliyetlidir, hem de eskinin Şark Kapısı Nahcivan’ı yeni ulaşım koridorlarının sonuna sıkıştırarak veya es geçerek bölgeyi izolasyona mahkûm etmektedir. Öte yandan 2001’de yapılan Tiflis toplantısında onaylanan yeni TRACECA haritasında yer alan geleneksel Güney Kafkasya ağının iyileştirilmesi Nahcivan’ın merkezi konumunu tekrar vurgulayacak ve bölgede barış inşasına yönelik süreci destekleyecektir. TRACECA 2002-2003 Eylem Planı Erivan-Nahcivan-Bakü demiryolu bağlantısının yeniden açılmasına ilişkin teknik fizibilite çalışmaları için kaynak tahsis etmekteydi.

Dilucu: Dört farklı ülkeden insanların buluşma noktası

Dilucu sınır kapısının modernizasyon çalışmaları devam etmektedir. İğdir, Nahcivan’dan gümrük vergisinden muaf ithalat yapılmasına olanak vererek sınır ticareti merkezine sahip ilk Doğu Anadolu şehri olacaktır. Ancak, 2008 yılında Nahcivan ile yalnızca 4 milyon Dolarlık ithalat ve 52 milyon Dolarlık ihracat

yapılmıştır. 2002 yılına kadar Dilucu üzerinden sürdürülen vergiden muaf sınır ötesi mazot ticareti yeni yönetmeliğin kapsamına girmemektedir.

Yalnızca Nahcivan üzerinden doğu-batı ulaşım koridorunun açılması ile Dilucu'ndaki ticaret faaliyetlerinin canlandırılma potansiyeli doğacaktır. Ayrıca, bu şekilde Dilucu Azerbaycan, Ermenistan, İran ve Türkiye'den insanların buluşma noktası haline getirilebilir. Dört ülke arasındaki bu sınır bölgesi, Türkiye-Gürcistan örneğinde görüldüğü gibi, tamamen insanlar arası ve ticari etkileşime açılabilir.

Avrupa örneğinin ortaya koyduğu üzere, en güvenli sınırlar yoğun sınır ötesi etkileşim sonucunda yok olan sınırlardır.

