



JOURNAL of SOCIAL and HUMANITIES SCIENCES RESEARCH (JSHSR)

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Received/Makale Geliş 27.03.2021
Published /Yayınlanma 19.05.2021
Article Type/Makale Türü Research Article

Citation/Alıntı: Atasoy, E. & Atış, E. (2021). Siyasi coğrafya perspektifinden Baykal-Amur Demiryolu güzergâhı. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8(69), 993-1021.
<http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.2451>



Prof. Dr. Emin ATASOY

<https://orcid.org/0000-0002-6073-6461>

Bursa Uludağ Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi, Bursa / TÜRKİYE



Dr. Öğretim Üyesi Evren ATIŞ

<https://orcid.org/0000-0002-5686-3169>

Kastamonu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Kastamonu / TÜRKİYE

SİYASİ COĞRAFYA PERSPEKTİFİNDEN BAYKAL - AMUR DEMİRYOLU GÜZERGÂHI

BAYKAL - AMUR RAILWAY ROUTE FROM THE PERSPECTIVE OF POLITICAL GEOGRAPHY

Issue/Sayı: 69

Volume/Cilt: 8

jshsr.org

ISSN: 2459-1149

ÖZET

Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı (BADG) ile Trans-Sibirya Demiryolu (TSD) Rusya'yı Büyük Okyanus kıyılarına erişimini sağlayan en önemli iki ana ulaşım eksenini oluşturduğundan, Rusya için jeostrateji, jeopolitik ve ekonomik açıdan son derece önemlidir. BADG'nin toplam uzunluğu 4287 km. olup dünyanın en uzun ve en çok tartışılan demiryolu hatlarından biridir. Irkutsk Oblastında yer alan Tayset kentinde başlayan bu demiryolu hattı Büyük Okyanus kıyılarında yer alan Sovetskaya Gavan limanında son bulmaktadır. Demiryolu güzergâhının deprem riski yüksek olan bir bölgede yer alması, çok yüksek ve engebeli arazilerden, derin akarsu vadilerinden ve sürekli donmuş topraklara sahip arazilerden geçmesi inşaat maliyetlerinin korkunç yüksek derecede artmasına neden olmuştur. Tüm inşaat aşamalarında yaklaşık 2 milyon kişinin görev aldığı BADG 1938 yılında başlatılmış ve 2003 yılında tamamlanmıştır. Böylece, demiryolu yapımı ve zorlu inşaat çalışmaları yaklaşık 65 yıl sürmüştür. Korkunç paralar ve büyük yatırımlar yutan bu projenin maliyeti 2015 yılındaki hesaplamalara göre 52 milyar doları aşmıştır. BADG hem iktisadi hem jeopolitik hem ulaşım hem savunma hem de turizm önemi olan çok boyutlu ve çok işlevli bir projedir. Rusya ulusal ekonomisi için, BADG Pasifik ülkelerine açılan bir ticaret ve kazanç kapısı olması bakımından stratejik ve ekonomik bir öneme sahiptir.

Bu çalışmada Dünyanın en pahalı ve en zorlu inşaat projelerden biri olan BADG'nin tarihsel gelişimi, inşaat aşamaları ve bu projenin avantaj ve dezavantajları tartışılmıştır. Ulaşım coğrafyası ve siyasi coğrafya merkezli bu makalede hem Sovyet hem de Postsovyet döneminde bir yandan BADG'nin iktisadi önemi ve işlevi diğer yandan da inşaat çalışmalarının özellikleri ve zorlukları irdelenmiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) döneminde yapılan büyük inşaat projeleri ve BADG ile ilgili bilimsel araştırmalarının ülkemizde yok denecek kadar az olması bu çalışmanın kaleme alınmasının en önemli nedenlerinden biridir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği SSCB dönemindeki mega projelerle ve Rusya'daki demiryolu ulaşımı ile ilgili bu çalışmanın ülkemizde önemli bir yayın boşluğunu doldurması beklenmektedir.

Aahtar Kelimeler: Rusya, Demiryolu Ulaşımı, SSCB, Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı, Siyasi Coğrafya

ABSTRACT

Since the Baikal-Amur Railway Route (BADG) and the Trans-Siberian Railway (TSD) constitute the two main transportation axes that enable Russia to access the shores of the Pacific Ocean, they are extremely important for Russia in terms of geostrategic, geopolitical and economic aspects. The total length of the BADG is 4287 km and it is one of the longest and most controversial railway lines in the world. This railway line, which starts in the city of Tayset in the Irkutsk Oblast, ends at Sovetskaya Gavan port located on the shores of the Pacific Ocean. The fact that the railway route is located in an area with high earthquake risk and passes through very high and rugged terrains, deep river valleys and lands with perpetually frozen soils has caused an extremely high increase in construction costs.

The BADG, in which approximately 2 million people took part in all the construction stages, was started in 1938 and was completed in 2003. Therefore, the construction of the railway and the formidable construction work took about 65 years. The cost of this project, which scooped an astronomical amount of money and huge investments, exceeded \$ 52 billion according to 2015 estimations. BADG is a multidimensional and multifunctional project that has economic, geopolitical, transportation, defense and tourism significance. BADG has strategic and economic importance for the Russian national economy as it is a trade and capital gateway to the Pacific countries. In this study, the historical development of the BADG, which is one of the most expensive and formidable construction projects in the world, as well as the advantages and disadvantages of this project have been addressed. This article focuses on the transportation geography and political geography, the economic importance and function of BADG in both the Soviet and Post-Soviet periods, on the one hand, and the characteristics and difficulties of construction works, on the other hand, have been examined.

The fact that there are almost no scientific studies on the grand construction projects and the BADG during the USSR period in our country is one of the most important reasons for this study. It is expected that this study on mega projects in the USSR period and railway transportation in Russia will fill an important scientific publication gap in our country.

Keywords: Russia, Railway Transport, USSR, Baikal- Amur Railway Route, Political Geography.

1. GİRİŞ

Demiryollarının her mevsimde ve her iklim koşulunda çalışması, güvenilir, ekonomik, hızlı ve çevre dostu olması, ayrıca milyonlarca ton ürünü ve binlerce insanı kısa sürede binlerce kilometre uzaklara taşıyabilmesi diğer ulaşım seçeneklerine göre ona büyük avantaj sağlamaktadır.

Dünyada inşa edilen ilk demiryolları genellikle maden kömürü taşımak için yapılmıştır. Örneğin İngiltere’de Stockton ile Darlington arasında 1825’te yapılan hat, esas olarak, maden kömürü taşımada kullanılıyordu. 1830 yılında yapımına başlanan Liverpool- Manchester hattı ise aslında pamuk taşımak için tasarlanmıştır. Ancak bu hat hem yük hem de yolcuyla lokomotifle taşıyan gezegenimizin ilk hattır. Rusya’da ise Sergius Witte özellikle batıda stratejik ve ekonomik hatlar inşa etti ve Transsibirya Hattı’nı Vladivostok’a kadar uzattı (Tümertekin ve Özgüç, 2016).

Eski SSCB, dünya genelinde demiryolu uzunluğu bakımından her zaman ABD’den sonra ikinci olmuş, fakat demiryolu trafiğinde tüm ülkelerin önünde yer almıştır. SSCB dağıldıktan sonra, yeni Rusya Federasyonu’nda da ülke ulaşımında demiryolunun önemini koruduğu gözlemlenmektedir. Nitekim ülkede demiryolları hemen bütün büyük şehirleri, maden yataklarını ve sanayi bölgelerini birbirine bağlamakla birlikte demiryollarının çoğu da Transsibirya dâhil çift hat halindedir (Tümertekin ve Özgüç, 2016).

Dünyanın yüzölçümü bakımından en büyük ülkesi olan Rusya, birbirinden çok farklı fiziki ve iklim kuşaklarına, sanayi, tarım ve ticaret olanaklarına, hidrografik ve jeomorfolojik görünümlere ve yine birbirinden çok farklı demografik, sosyo-kültürel özelliklere sahip bölgelerden oluşmaktadır.¹ Bu farklı beşeri ve fiziki görünümlü bölgeler arasındaki ulaşım bağlantılarının yaygın ve kaliteli olması, ulusal ekonomi, turizm, savunma ve ticaret için hayati öneme sahiptir.

Rusya’da ilk demiryolu 1933’de inşa edilmiş (Urallardan cevher taşımak için) fakat ilk şehirlerarası demiryolu hattı 1851 yılında faaliyete geçmiştir. Rusya’da ekstrem iklim koşulları demiryolu yapımı ve ulaşımı için engeller yaratsa da ülkenin bazı kesimlerinde düz ve düze yakın yeryüzü şekilleri demiryolu inşasında bazen de kolaylık sağlamıştır (Tümertekin,1987).

Çok geniş bir kara para parçasına sahip olan ve güneyden başka ülkeler ve yüksek yeryüzü şekilleri, kuzeyden ise Kuzey Buz Okyanusu ile hareket alanı kısıtlanan Rusya, doğu kesimiyle kıyısı olduğu okyanus ve denizlere önemli bir çıkış kapısı olarak gördüğü Büyük Okyanus’a demiryolları ile bağlanarak önemli bir stratejik adım atmıştır. Nitekim ülkenin çoğu bölgesindeki başta yeraltı kaynaklarına demiryolları ile ulaşmış ve yine limanlara, önemli sanayi alanlarına hammadde demiryolu ile ulaştırılmıştır.

Geçmişte olduğu gibi bugün hala Rusya için demiryolları çok büyük bir öneme sahiptir. Rusya’nın çeşitli bölgelerinde başta Transsibirya olmak üzere stratejik ve ekonomik amaçlı birçok demiryolu hattı yapılmıştır. Rusya ve Sibirya’nın kuzey kesimlerinde yer alan bölgeler için ve özellikle de maden yatakları için Norilsk-Dudinka Hattı büyük önem taşımaktadır. Yine ülkenin kuzeyindeki demir ve orman yatakları, Doneç’in maden kömürleri, Krivoyrog’un rezervi yüksek ve kaliteli demir cevheri, Ural Sanayi Bölgesi, Bakü petrol yataklarının Transsibirya ile nakli, Fergana Vadisi’ndeki pamuğun Rusya’nın sanayi alanlarına demiryolları ile taşınmaktadır. Bugün hala başta Peçora, Transsibirya,

¹Bakınız: Atasoy, E. (2010) “Federal Bölgelere Göre Rusya’nın Nüfus ve Etnocoğrafya Özellikleri”, U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 19, 2010/2, s. 183 – 219

Turksip, Moskova- Helsinki, Transmançurya, Trans Moğolistan ve Baykal–Amur hatları başta olmak üzere Rusya için demiryolları önemli bir iktisadi işleve sahiptirler (Harita 1).



Harita 1. Rusya Federasyonu ve Yakın Çevresinde Yer Alan Başlıca Demiryolu Hatları (ArcGIS Ortamında Çizilmiştir)

2. AMAÇ ve YÖNTEM

Bu çalışmada, Rusya'nın en uzun, en stratejik ve en önemli demiryolu hatlarından biri olan Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı'nın (BADG) stratejik önemi ve etkileri, ekonomik işlevi, coğrafi ve iktisadi özellikleri, jeopolitik önemi ile tarihsel gelişimi tartışılmıştır. Rusya için çok önemli bir iktisadi deneyim olan BADG'nin, ulusal ekonomiye katkısı yanında, binlerce esir Japon askeri, binlerce mahkum ve öğrencinin çalıştığı bir mega-inşaat projesinden çok daha büyük bir anlamı ve işlevi vardır.

Projenin Rusya için daha çok jeopolitik, askeri, stratejik ve ekonomik anlamı vardır. Ayrıca bu zorlu ulaşım projesi, çok olumsuz coğrafi koşullara rağmen ulusal bir dayanışma ve üstün mühendislik becerileri ile inşa edilmiştir. Çalışmada, Trassibirya Demiryolu Hattı faaliyette olmasına rağmen, BADG'a neden ihtiyaç duyulduğu, hangi hazırlık ve yapım aşamalarından geçtiği ve hattın Rusya için stratejik önemi nedir sorularına yanıt aranmıştır. Araştırmada, BADG'nin yakın gelecekte Sahalin Adası, Kuzey Amerika'daki Alaska Yarımadası ve Japonya adalarıyla nasıl ve neden bağlanması gerektiği de tartışılmıştır.

SSCB döneminde yapılan büyük inşaat projeleri, Rusya'nın demiryolları ve özellikle de BADG ile ilgili Türkiye'de bilimsel araştırmalarının çok yetersiz olması bu çalışmanın kaleme alınmasının en önemli nedenlerinden biridir. Bu kapsamda konuyla ilgili dokümanter veriler, yazılı ve elektronik kaynaklar toplanmıştır. Araştırma alanı ile ilgili Rusça, Bulgarca, Türkçe ve İngilizce veri kaynakları irdelenerek gerekli çeviriler yapılmıştır. Araştırma alanı ve Rusya'nın başlıca demiryolu güzergâhlarını gösteren haritalar ArcGIS ortamında çizilerek çalışmaya görsel katkı sağlanmıştır.

3. BULGULAR

Baykal Gölü ile Amur Nehir havzalarını birbirlerine bağlayan Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı (BADG) Rusya'nın Pasifik kıyılarına erişimini sağlayan önemli bir demiryolu hattıdır. Trans-Sibirya Demiryolu'na (TSD) paralel uzan bu güzergâh TSD'nin 180 ile 600 km. kuzeyinden geçmektedir. Doğu-batı istikametinde birbirlerine paralel uzanan TSD ile BADG arasında üç farklı bölgede güzergâh kesişimi veya demiryolu bağlantısı inşa edilmiştir. Voloçevka- Komsomolsk-na-Amur birinci kesişimi, İzvestkovaya – Noviy Urgal ikinci kesişimi ve Bamovskaya- Tinda- Berkakit de üçüncü kesişimi

oluşturmaktadırlar.² Özetle, TSD ile BADG Rusya Federasyonu'nun Pasifik ülkelerine ve Büyük Okyanusu kıyılarına açılan en önemli iki stratejik ticaret kapısıdır.

BADG'nın toplam uzunluğu 4287 km. olup dünyanın en uzun demiryolu hatlarından biridir. Batıda İrkutsk Oblastında yer alan Tayšet kentinde başlayan bu demiryolu hattı doğuda Büyük Okyanus kıyılarında yer alan Sovetskaya Gavan limanında son bulur. Ayrıca Küçük Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı olarak adlandırılan Bamovskaya- Tinda – Berkakit güzergâhını da kapsamaktadır. Ayrıca BADG İzvestkovaya – Noviy Urgal- Çegdomin ve Voloçevka- Komsomolsk-na-Amur demiryolu hatlarını da içerir.³ Çok zorlu doğal koşulları aşmak zorunda kalan BADG, Baykal Gölü Havzası ile Amur Nehir Havzası'nı birbirlerine bağladığı için Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı (BADG) adını almıştır. Rusça bu demiryolu güzergâhının adı “Baykalo-Amurskaya Magistral” (Байкало-Амурская магистраль - БАМ) olarak adlandırılır. Bugün BADG yılda 12 milyondan fazla yolcu ve 20 milyondan fazla yük taşıyarak Rusya ulaşım sisteminde önemli taşımacılık işlevi ve büyük iktisadi rol oynamaktadır. Bunun yanı sıra Rusya'nın Pasifik kıyılarına açılan önemli bir ulaşım koridoru olması bakımından da stratejik öneme sahiptir.

Sibirya ve Uzakdoğu Federal Bölgeleri sınırları içinde yer alan BADG, İrkutsk ve Amur oblastları, Zabaykalskiy Kray ve Habarovskiy Kray, Buryat ve Saha (Yakutistan) Cumhuriyetleri topraklarından geçmektedir.⁴ Böylece hem Amur Havzasını Lena Havzası'na hem Baykal bölgesini Pasifik bölgesine hem de Rusya'nın başlıca metropol kentlerini ve sanayi merkezlerini Büyük Okyanus kıyılarına bağlamaktadır. BADG bölgesindeki idari birimler arasında hem nüfus, kentleşme, sanayileşme ve etnik yapı bakımından hem de sosyo-kültürel özellikler ve iktisadi gelişmişlik bakımından bazı önemli farklılaşmalar gözlenmektedir.⁵ Örneğin, İrkutsk Oblastı ve Saha Cumhuriyeti 2011-2015 döneminde en yüksek sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeylerine karşın Zabaykalskiy Kray ve Buryat Cumhuriyeti en düşük sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeylerine sahip idari birimlerdir.⁶

BADG 11 büyük nehir vadisini, 7 yüksek dağ kütlelerini ve çok sayıda göl ve akarsu havzasını aştığı için dünyanın en pahalı ve inşaat yapımı en zor olan demiryolu güzergâhlarından biri olarak ün kazanmıştır. Demiryolu güzergâhının deprem riski yüksek olan bir bölgede yer alması, çok yüksek ve engebeli arazilerden, derin akarsu vadilerinden ve sürekli donmuş topraklara sahip Tayga bölgelerinden geçmesi inşaat maliyetlerinin korkunç yüksek derecede artmasına neden olmuştur. Örneğin BADG hattının 25 kilometreden fazlası toprak altında uzun tüneller şeklinde uzanmaktadır. Severo-Muysk Tüneli (15,3 km.) ve Baykalskiy Tüneli (6,7 km.), tüneller arasında en uzun olanlarıdır.⁷ BADG inşası sırasında uzunlukları 100 metreden uzun olan 140'tan fazla yeni köprü inşa edilmiş, 60'tan fazla yeni kent ve kasaba kurulmuş ve 200'den fazla yeni demir yolu istasyonu yapılmıştır. Ayrıca tamamlanan BADG hattının 1000 kilometreden fazlası tamamen donmuş topraklı arazilerden geçmektedir ⁸(Fotoğraf 1).

² <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=11154>

³ <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/baykalo-amurskaya-magistral>

⁴ <https://ria.ru/20190708/1556194636.html>

⁵ Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin coğrafi ve iktisadi özellikleriyle ilgili bakınız:

- Can, R. R. (2021) “Geography of the Trans-Baykal (Russia) Region”, International Journal of Geography and Geography Education (IGGE), No: 43, p. 365-385
- Özdemir, V. (2018) “Goeconomic Potential Of Siberia And Russian Far East For The Russian Federation”, Turkish Studies, Volume 13/3, Winter 2018, p. 543-556
- Demir, S. (2013) “Vladivostok Demiryolu Hattı ve Rusya Ekonomisi”, Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, Cilt 5, No 2, 2013, s. 482 – 491

⁶ Bakınız: Ruban V. – Meteleva, M. A. (2017) “Problems Of Socio-Economic Development Of The Regions Of The Territorial And Branch System Of The Project For The Modernization Of The Baikal-Amur Mainline”, Transport Business in Russia, №3, 2017, Moscow, p. 12-17

⁷ <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=11154>

⁸ <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/>



Fotoğraf 1. Baykal-Amur Demiryolu Hattından Bir Görünüm (Kaynak URL:1)

Loney Planet'e göre BADG 2018 yılında dünyanın en ilginç ulaşım güzergâhlarından biridir. Bugün, Tayšet'ten Lena'ya kadar uzanan 704 kilometrelik güzergâh çift hatlı bir demiryolu olup, Lena'dan Taksimo'ya kadar uzanan 725 kilometrelik güzergâh ise tek hatlı bir demiryolu olarak faaliyet göstermektedir. BADG geri kalan bölümünde, dizel çekişli tek hatlı bir demiryolu inşa edilmiştir.⁹ Yüzlerce bataklık arazi ve akarsu, yüzlerce ormanlık arazi ve derin vadi, yüzlerce eğimli-engebeli yamaç ve göl havzası aşmakta olan BADG dünyanın en zorlu coğrafi koşullarında inşa edilmiş ulaşım eserlerinden birisidir (Tablo 1).

Tablo 1: BADG Üzerinde Yer Alan Başlıca Coğrafi Unsurlar

Akarsular	Dağ Sıraları	Şehirler
Angara	İlimsk	Tayšet
Handa	Berezovskiy	Bratsk
Lena	Lenskiy	İzvestkovaya
İlim	Vihorevka	Aldan
Amur	Kirengskiy	Taksimo
Aldan	Stepovoy	Tinda
Zeya	Baykalskiy	Ust Kut
Kirenga	Tukuringskiy	Hani
Bureya	Turanskiy	Noviy Urgal
Olekma	Udokanskiy	Severobaykalsk
Vitim	Dusse-Alinskiy	Neryungi
Çuna	Kodarskiy	Komsomolsk-na-Amur
Bayronovka	Muyskiy	Sovetskaya Gavan
Vihorevka	Olekminski	Vanino
Kuma	Stanovik	Fevralsk
Niya		Verhnezeysk
Okukikta	Göller	Semigorsk
Tiya	Muçke	Zvezdny
Verhnaya Angara	Toki	Magistralniy
Muya	Hummi	Nijneangarsk
Çara	Milka	Noviy Uoyan
İkabekan	Horpi	Severomuyusk
Kurung - Uryah	Galiçnoe	Novaya Çara
Olongdo	Konoki	Olekma
Hani	Evoron	Lopça
Nyukja	Ogoron	Kuvikta
Getkan	Zeysk	Alonka
Tinda	Çitkanda	Suluk
Gilüy	Ştuçie	Gerbi
Mulmuga	Aerodrom	Amgun

⁹ <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=11154>

Soloni	Bolşoe Lenpindo	Berezoviy
Amgun	Maloe Lenpindo	Gorin
Gorin	Baraņeevskoe	Hurmuli
Gur	Bakani	Snejniy
Muli	Angoya	Visokogorniy
Tumnin	Sikili	Kenada
Korşuniha	Tayşetka	Hrebtovaya
Vidim	Bulzometr	Vidim
Muka	Vostoçnoe	Vihorevka
Kuta	Hvostohranilişte	Çunskiy

BADG; iktisadi, stratejik, ulaşım, savunma sanayi ve turizm önemi olan çok boyutlu ve çok işlevli bir projedir. Rusya ulusal ekonomisi için, BADG Pasifik ülkelerine açılan bir ticaret ve ulaşım kapısıdır. Ayrıca, Uzakdoğu bölgesinde yer alan zengin maden havzalarını Rusya'nın metropol kentlerine ve Okyanus limanlarına bağlamak bu projenin öncelikli amaçlarından birisi olduğu için ülke için son derece stratejik bir önemde sahiptir. Elginsk kömür yataklarını, Çineysk zengin demir cevheri yataklarını, Udokansk zengin bakır cevheri yataklarını, Ozernoe ve Holodnenskoe yörelerinde yer alan zengin kurşun ve çinko rezervlerini, Orekitkanskoie molibden havzasını, Pravourminkskoe kalay havzasını, Katuginskoie yöresindeki nadir metallere havzasını, Suhoy Log ve Kuranahsk yöresindeki zengin altın yataklarının işletilmesi ve taşınması açısından BADG'nin ulaşım önemi çok büyüktür. Özellikle, Korşunovsk ve Rudnogorsk demir yataklarıyla Neryungi ve Urgalsk kömür yataklarının işletilmesinde BADG'nin iktisadi önemi ve ulaşım işlevi çok büyüktür.¹⁰ Bir başka anlatımla Doğu Sibirya ve Uzakdoğu bölgesinde yer alan zengin maden havzalarının modernleşmesinde, gelişmesinde, işletilmesinde ve üretilen ürünlerin dünyaya açılmasında BADG stratejik bir işleve ve öneme sahiptir. Önümüzdeki dönemde BADG'nin modernleşmesi ve yeni ulaşım bağlantılarının inşa edilmesiyle birlikte aşağıdaki enerji kaynakları ve maden havzalarının işletilmesi kolaylaştıracağı için bu hattın ne kadar stratejik bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

- Apsatsk, Ogodjin ve Elginsk kömür yatakları
- Çiney, Taejnoe ve Garinsk demir yatakları
- Udokan bakır yatakları
- Kuranah ve Kalugin polimetal yatakları
- Evgenievskoe apatit yatakları
- Koviktin doğal gaz yatakları
- Talakan, Verhnoçonsk, Çayadinsk, Srednebotyobinsk, Yarakinsk, Dulsiminsk, Ayansk ve Adnikansk petrol ve gaz sahaları.

Avrupa ile Asya toprakları, merkezi Rusya ile Uzakdoğu bölgesi, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus kıyıları arasında önemli bir ulaşım bağlantısı görevini üstlenen BADG, özellikle kömür, kereste, petrol, değerli taşlar, sanayi ve maden ürünlerinin taşınmasında ve ulusal ekonomiye kazandırılmasında stratejik öneme sahiptir. Böylece bu zorlu ama işlevsel ulaşım güzergâhı hem Uzakdoğu ve Doğu Sibirya bölgelerinin iktisadi kalkınmalarında hem de Rusya'nın Pasifik bölgesinde güçlenmesinde büyük rol oynadığı anlaşılmaktadır.¹¹ Sonuç olarak BADG, sadece ulaşılması zor bölgelerden geçen sıradan bir demiryolu hattı değildir. BADG, Batı Avrupa topraklarının büyüklüğündeki 1,5 milyon km²'lik devasa bir bölgenin ekonomik büyümesi, sosyo-kültürel canlanması ve en önemlisi de bu ıssız ve soğuk bölgenin nüfuslanması için en uygun iktisadi ve stratejik yatırım olarak değerlendirilmektedir.¹²

¹⁰ Daha detaylı bilgi için bakınız:

- <https://tass.ru/bam-40>
- <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/baykalo-amurskaya-magistral>
- https://bigenc.ru/domestic_history/text/1845979
- <http://tzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMA/>
- <https://polit.ru/article/2014/07/09/bam2/>

¹¹ Bakınız: Savçenko, A. E. (2021) "Çaçem Stroili BAM? Drugaya Storona Poslednego Megaproekta na Vostoke", Jurnal: Rossiya i ATP, No: 1, 2021, Vladivostok, s. 52-68

¹² Rusya ekonomisi ve ulaşım coğrafyası ile ilgili bakınız:

- Çepaliga, A. L. Çepaliga, G. İ. (2004) "Regioni Rosii, Spravoçnik", Moskova: İzdatelstvo "Daşkov i K"

BADG bölgesi büyük bir turizm potansiyeline sahip olmasına rağmen, yetersiz tanıtım, yetersiz otel ve konaklama tesisi, yetersiz planlama ve yetersiz yatırımlar ile büyük metropollerden ve turizm pazarlarından coğrafi uzaklık gibi olumsuz faktörlerin etkisiyle iç ve dış turizm istenilen seviyeye bir türlü ulaşamamıştır. Aslında Tayga ormanlarıyla, temiz akarsu ve gölleriyle, şifalı sıcak su kaynaklarıyla, zengin bitki ve hayvan türleriyle, farklı kültürlerle sahip etnik topluluklarıyla, BADG bölgesi etnik turizm, kaplıca turizmi, ekolojik turizm, kış turizmi, av turizmi, alpinizm, bilimsel turizm, sağlık turizmi, demiryolu turizmi ve kırsal turizm gibi çok farklı karakterdeki turizm faaliyetlerine elverişli coğrafi ortamlar sunmaktadır. Sibirya ve Uzakdoğu bölgesinin çarpıcı doğal güzellikleri, sıcak kaplıca kaynakları, çok sayıda rafting ve trekking güzergahları, görkemli şelaleleri ve mağaraları, avcılık ve balıkçılık olanakları, spor ve kayak merkezleri bölgede hem rekreasyon faaliyetlerinin hem de iç ve dış turizm faaliyetlerinin gelişmesi için uygun koşullar sunmaktadır.¹³ Ayrıca Trans Sibirya Güzergâhında başlatılan ve başarıyla sürdürülen demiryolu turizmi turlarında olduğu gibi BADG hattında da turistler için buna benzer demiryolu turları düzenlenebilir ve bölgenin doğal ve kültürel çekicilikleri yerli ve yabancı turistlere tanıtılabilir.¹⁴ Kuşkusuz tüm bunların gerçekleşmesi için demiryolu güzergâhının yenilenmesi ve modernleşmesi gerekir, ayrıca güzergâh boyunca yer alan yerleşmelerde turistik alt yapının (oteller, müzeler, sinemalar, restoranlar vb.) da yenilenmesi ve zenginleştirilmesi gerekir. SSCB döneminden kalma bakımsız otellerle ve turistik tesislerle yabancı turistlerin istek ve beklentilerinin karşılanamayacağı ortadadır.

3.1. Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının Tarihsel Gelişimi

Çarlık Rusya'sında XIX. yüzyılda tartışılmaya başlanan BADG, 1880'li yıllarda ilk arazi gezileri ve ilk teknik araştırmalarla siyasetçilerin, devlet yöneticilerinin ve mühendislerin yoğun ilgisini çekmiştir. Jeologlar, haritacılar, inşaat mühendisleri, coğrafyacılar ve subaylar yeni bir demiryolu projesine en büyük ilgiyi gösteren kesimler olmuştur. SSCB'nin kurulması ve kanlı iç savaşın bitmesiyle birlikte 1930'lu yıllarda ilk kez BADG geçiş yerleri belirlenmiş ve ilk inşaat çalışmaları yapılmıştır. Sonuç olarak 1938 yılında başlatılan yüzyılın projesi, tam 65 yıl sonra, milyonlarca dolar para harcanarak, 2003 yılında bitirilmiştir. Tamamlanan demiryolu SSCB tarihinin en zorlu ve en pahalı ulaşım güzergâhı olmuştur. Aşağıdaki satırlarda BADG'nin tarihsel gelişimi ve inşaat aşamaları, ayrıntılı detaylara girilmeden, belirli tarihsel dönemler içinde yalın bir şekilde irdelenmiştir.

3.1.1. Çarlık Rusya Döneminde Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı

XIX. yüzyılın ilk yarısında Sibirya'ya sürgün edilen M. Bestujev, G. Batenkov ve D. Zavalışin gibi uzmanlar Trans Sibirya Demiryoluna (TSD) paralel yeni bir demiryolu güzergâhına ihtiyaç olduğunu tartışan ilk kişiler olmuştur. Böylece Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının (BADG) inşa etme fikri ilk kez 1830-1890 döneminde ortaya atılmıştır. 1888 yılında Rus mühendislik çevrelerinde Baykal Gölü'nün kuzey kesimleri ile Büyük Okyanus kıyıları arasında uzanacak bir demiryolu hattının inşası ve proje arayışları yüksek sesle tartışılmaya başlanmıştır. 1889 yılında Baykal Gölü'nün güneydoğusunda yer alan Boyarski köyünde İrkutsk Valisi İgnatiev ile Amur Valisi Korf yapılacak demiryolu güzergâhını tartışmak için bir araya gelmişlerdir. Eylül 1889'da Albay Nikolay Afanasieviç Voloşilov ve mühendis Lüdvig İvanoviç Prohaski başkanlığında bir teknik ekip bugünkü Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhı boyunca ilk jeolojik, coğrafi ve mühendislik incelemeleri yapmışlardır. Angara, Muya, Buya ve Zeya vadileri ile Baykalski ve Muyski dağları bu keşif gezinin merkezinde yer alan ve en detaylı irdelenen coğrafi unsurlardır.¹⁵

Baykal Gölü ile Ohotsk Denizi arasında uzanan 1,5 milyon km²'lik alan, yüksek dağ sıraları, derin vadilerle ve geniş nehirlerle parçalanmış olup, bugünkü Sibirya ve Uzakdoğu Federal Bölgelerinde yer

- Babin, Y. V. Moskvın, V. V. Vidyapın, V. İ. Stepanova, M. V. (2005) "Ekonomičeskaya Geografiya Rosii", Moskova: İzdatelskiy Dom "INFRA-M"
- Dronov, V. P. Gluşkovoy, V. G. (2003) "Obştestvennaya Geografiya Rosii", Moskova: İzdatelstvo "Klassiks Stil"
- Dronov, V. P. Rom, V. Y. (2002) "Geografiya Rosii: Naseleniei Hozyaystvo", Moskova: İzdatelstvo "Drofa"

¹³ BADG'nin turizm potansiyeli ile ilgili bakınız:

- Rappoport, A. V. (2017) "BAM i Razvitie Turizma v Vostočnoy Sibiri", Jurnal: Mir Transporta, Tom: 15, No: 2, 2017, s. 108-115
- Evstropieva O. V. (2016) "Razvitie Turistskoy Sistemi na Baykalskoy Prirodnoy Teritorii", Jurnal: Geografiya i Prirodnie Resursi, 2016, No: 5, s. 184-195

¹⁴ Meraklı Türk turistler 115 000 Ruble ödeyerek 14 gecelik BADG turlarına katılabilirler ve bu demiryolu güzergâhı üzerindeki coğrafi ve turistik çekicilikleri görebilirler. Batıda Tayset kentinden başlayan ve doğuda Habarovsk kentinde biten bu 4287 kilometrelik demiryolu turu için bakınız: <https://www.otkrytie.ru/transsib/bam>

¹⁵ Daha detaylı bilgi için bakınız: <https://arzasmas.academy/materials/1740>

almaktadır.¹⁶ XIX. Yüzyılın ikinci yarısında Trans-Sibirya Demiryoluna (TSD) paralel uzanan ve onun kuzeyinden geçen yeni bir demiryolu güzergâhına başlanmamasının en önemli nedenlerinin başında bu bölgede kent ve kasaba gibi yerleşmelerinin olmaması, ıssız ve seyrek nüfuslu olması, yoğun ormanlarla kaplı olması ve zor coğrafi koşullarının tüm bölgede egemen olmasıdır. Eğimli ve engebeli dağlık araziler, yoğun Tayga ormanları, donmuş ıssız araziler, derin akarsu vadileri, kültürleri ve dilleri bilinmeyen yerli küçük topluluklar, az sayıdaki yerleşmeler arasında ulaşım ve haberleşmenin olmaması, yırtıcı hayvanlar ve sert Sibirya koşulları Çarlık Rusya döneminde bu demiryolu güzergâhı inşaatının sürekli ertelenmesinin başlıca nedenleridir. Bölge ile ilgili yetersiz jeolojik, kartografik ve jeomorfolojik bilgi, ayrıca yetersiz teknolojik ve mühendislik alt yapı da yeni demiryolu güzergâhı inşaatının Çarlık Rusya’da başlanmamasının nedenleri arasında yer almaktadır.

1906 yılında Çarlık Rusya’da Trans-Sibirya demiryoluna (TSD) paralel yeni bir demiryolu güzergâhına ihtiyaç olduğu tekrar gündeme gelmiştir. Aslında, Rusya ile Japonya arasındaki 1905 savaşı bu arayışları tetikleyen etkenlerin başında gelir. 1907 – 1914 döneminde V. Polovnikov ve E. Mihaylovskiy gibi bilim uzmanları Baykal Gölü’nün kuzey kesimlerinde olası demiryolu güzergâhının yapılma olasılığını araştırmak için arazi gezilerinde bulunmuşlardır.¹⁷ Ayrıca 1912- 1915 döneminde P. İ. Mihaylovski ve İ. İ. Afonin başkanlığında bir teknik ekip bugünkü BADG boyunca bazı jeolojik, coğrafi ve mühendislik incelemelerde bulunmuştur. Fakat zorlu arazi yapısı, olumsuz iklim koşulları, yüksek dağlar, donmuş topraklı sahalar ve derin akarsu vadileri 1930’lu yıllara kadar bu incelemelerin teorik temelden uygulamaya geçilmesini engellemiştir. SSCB’nin kurulmasından sonra ancak 1924 yılında Sovyet Bakanlar Kurulu’nda TSD’ya paralel yeni bir demiryolu güzergâhının planları resmi devlet makamlarında yer alabilmiştir.¹⁸ Özetle, Çarlık Rusya döneminde BADG sadece fikir ve planlama olarak var olmuş ama güzergâhın yapılması için uygulama çalışmaları yapılmamış ve fiili adımlar da atılmamıştır. Bu nedenle bu dönem hazırlık ve tartışma dönemi olarak tarih kitaplarına yerini almıştır.

3.1.2. Erken SSCB Döneminde (1922- 1973 Yılları) Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı

Erken sosyalist dönem olarak adlandırılan 1922-1973 dönemi SSCB’nin kurulması, Stalin’in ölümü ve İkinci Dünya Savaşı gibi önemli tarihsel olaylar ile dikkat çekmektedir. SSCB döneminde ve özellikle İkinci Dünya Savaşı öncesindeki yıllarda BADG ile ilgili ilk ciddi çalışmalar yapıldığı iddia edilebilir. 1924 yılında SSCB Savunma Konseyi, Doğu Sibirya’da yeni bir demiryolu inşası için uzun vadeli bir plan hazırlayarak onaylamıştır. 1924 yılında kabul edilen bu plan kâğıt üzerinde de olsa gelecekte yapılacak "İkinci Transsib" in ana hatlarını ilk kez ortaya koyması açısından tarihsel öneme sahiptir. 1926 yılında demiryolları birliklerine bağlı olan Sovyet subaylar ve askerler, bugünkü BADG ile ilgili ilk çok boyutlu topoğrafik, jeolojik ve mühendislik incelemeleri gerçekleştirmişlerdir. 1930’lu yıllarda İrkutsk- Baykal Bölgesini Pasifik Okyanusu kıyılarına bağlayacak bir demiryolun ilk mühendislik projeleri ortaya çıkmış ve böylece ilk kez Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhı adı resmen kullanmaya başlanmıştır.

13 Nisan 1932 tarihinde SSCB Bakanlar Kurulu ve Halk Komiserleri Konseyi’nin 542 No’lu kararı ile "Baykal Amur Demiryolunun İnşası Hakkında" bir resmi yazı yayınlanmış ve bu yazıda inşaat çalışmalarının belirlenen güzergâhta derhal başlanması emredilmiştir. 1932 yılında alınan 542 No’lu kararlar ilk kez BADG çalışmalarına resmen start verilmiş ve ilk demir yolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece 1932 yılında Skovorodino köyü yakınlarında Bamovska istasyonu inşa edilmiş ve kuzey yönde, Tinda kasabası istikametine doğru ilk demir raylar döşenmiştir. Bamovskaya – Tinda – Aldan hattı daha sonra Küçük BADG olarak adlandırılacaktır.¹⁹

1933 yılında Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının geçiş rotası ilk kez harita üzerinde belirlenmiş ve Tayşet - Severobaykalsk - Tinda - Urgal - Komsomolsk-na-Amur - Sovetskaya Gavan yerleşmelerini kapsayacağı anlaşılmıştır. 1937 yılında SSCB Bakanlar Kurulu kararıyla ikinci kez BADG ile ilgili yapım emri çıkmış ve yeni güzergâhının Tayşet Kasabası ile Sovetskaya Gavan Limanı arasında uzanacağı karara bağlanmıştır. Sovyetler Birliği Komünist Partisi (SBKP) tarafından görkemli bir sosyalist proje olarak planlanan BADG’in yapımı için 1937 yılında "Bamtransproekt" adlı devlet şirketi

¹⁶ Sibirya ve Uzakdoğu Federal Bölgelerinin coğrafi özellikleriyle ilgili bakınız: Atasoy, E. (2010) "Federal Bölgelere Göre Rusya’nın Nüfus ve Etnocoğrafya Özellikleri", U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 19, 2010/2, s. 183 – 219

¹⁷ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://bam.railways.ru/history.html>

¹⁸ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMA/>

¹⁹ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMA/>

kurulmuştur. 1939 yılında “Bamtransproekt’in” adı değişmiş ve “Bamproekt” olmuş başına da ünlü mühendis F. Gvozdevskiy getirilmiştir.

1930’lu yıllarda Sahalin Adası’nın güney bölgelerinin Japonya’nın elinde bulunması ayrıca Trans-Sibirya Demiryolu’nun Çin sınırına çok yakın mesafede uzanması jeostratejik açıdan daha güvenilir ikinci bir demiryolunun inşaat çalışmalarının başlatılmasına neden olmuştur. Bu nedenle savunma ve jeopolitik gerekçeler BADG’in yapımında çok büyük önem taşımaktadır. Japonya’nın hızla sanayileşmesi ve bu ülkeyle yapılan 1905 savaşının hafızalardan silinmemiş olması, Çin’in giderek bölgesel ve küresel güce dönüşmesi, Çin sınırından daha uzakta yer alan ve daha güvenli olacak yeni bir demiryolu güzergâhı arayışlarının başlanmasına neden olmuştur.²⁰ Bir başka deyişle ekonomik önceliklerden daha ziyade; savunma kaygıları, jeostratejik ve jeopolitik hesaplar sonucunda SSCB yöneticileri BADG inşaatının başlatılmasına karar vermişlerdir.

1938 yılında Tayşet kasabasından Bratsk kenti istikametinde yeni demiryolu inşaatına başlanmıştır. 1939 yılında ise Komsomolsk-na-Amur kentinden Sovetskaya Gavan limanına uzanan demiryolu hattının hazırlık çalışmaları başlatılmıştır. 1938 – 1940 döneminde “Bamtransproekt” var gücüyle Baykal – Çara – Tinda hattında çalışmıştır. Bu dönemde demiryolu inşaatında çalıştırılmak üzere, GULAG tutuklu kamplarından çok sayıda mahkûm, siyasi muhalif, suçlu ve tutuklu getirilerek “BAMLAG” (Baykal-Amur Demiryolu Kampları) kurulmuştur. Baykal-Amur Demiryolu Kamplarının (BAMLAG) kurulmasıyla inşaat işleri daha da hızlanmıştır. 1938 yılında BADG’in inşaat çalışmalarında yaklaşık 153 547 tutuklu çalıştığı bilinmektedir.²¹ BADG inşaatında çalışan mahkûm, siyasi muhalif, suçlu ve askerleri bazı yazarlar alay edercesine “gönüllü köleler” (Rusça: добровольные невольники) olarak adlandırmışlardır.²² Özetle, araştırmacı yazar Aleksey Vulfov’un da söylediği gibi baskıcı Stalin rejimi ve binlerce sürgün edilmiş tutuklunun özverili çalışmaları sonucunda BADG’in “kan, ter ve kemikler üzerinde inşa edilmiş olması” şüphe götürmez bir gerçektir.²³ 1970’li ve 1980’li yıllarda emek kahramanlığının sembolü olan BADG, aynı zamanda Rusya’nın mega projesi olduğunu SSCB sınırları içinde yaşayan her vatandaş farkındaydı. Ama aynı sıradan Sovyet vatandaşları binlerce “gönüllü kölenin” kendi ailelerini ve kendi yurtlarını terk ederek, Sibirya’nın donmuş topraklarına neden gittiklerini, oralarda neyi amaçladıklarını ve neye hizmet ettiklerini anlamada güçlük çekiyorlardı (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2: Baykal – Amur Demiryolu Hattı Yapımında Çalışanlardan Görünümler (Kaynak: URL 2)

²⁰ Bakınız: Afanasov, O. V. (2016) “Lagerya i Stroitelniy Organizatsii OGPY – NKVD – MVD SSSR Pri Vozvedenii Zapadnogo Uçastka BAM v 1930-1950-x gg.”, Jurnal Problemi Sotsialno-Ekonomičeskogo Tazvitiya Sibiri, Bratskiy Gosudarstvenniy Universitet, Bratsk

²¹ BAMLAG ve GULAG kamplarındaki mahkûm sayısı ve iktisadi faaliyetleri ile ilgili bakınız:

- Garf, F. ve Popov, V., (1992) Gosudarskiy terror v Sovetskoy Rossii 1923-1953, İstoçniki i ih İnterpretatsii, Oteçestvenniye Arhivi, 1992, , s. 29-54.
- Afanasov, O. V. (2016) “Lagerya i Stroitelniy Organizatsii OGPY – NKVD – MVD SSSR Pri Vozvedenii Zapadnogo Uçastka BAM v 1930-1950-x gg.”, Jurnal Problemi Sotsialno-Ekonomičeskogo Tazvitiya Sibiri, Bratskiy Gosudarstvenniy Universitet, Bratsk
- Khairmukhanmedov N., (2007) Stalin Dönemindeki Siyasi Muhalifleri Tasfiye Uygulamaları ve Çalıştırma Kampları, Bilig Dergisi, Bahar / 2007, sayı 41, s. 155-174
- www.memo.ru

²² Ruçkin B. A. – Korolev, A. A. (2013) “BAM: Uroki İstorii (k 95 Letiyu Sozdaniya VLKSM)”, Jurnal: Znanie. Ponimanie. Umenie, 2013, No: 3, Moskovskiy Gumanitarniy Universitet, Moskva, s. 136-143

²³ Daha detaylı bilgi için bakınız: <https://arzas.academy/materials/1740>

Altı çizilmesi gereken yalın bir gerçek daha vardır. BADG, yeterli alt yapı çalışmaları ve yeterli arazi incelemeleri yapılmadan belirsizlikler ortamında acelece başlatılan bir mega proje olarak tarih kitaplarında yer almıştır. Bu çılgın projenin jeolojik, hidrografik, kartografik, mühendislik ve coğrafi arazi incelemeleri yapılmadan, 1930'lu yıllarda hazırlıksız olarak başlatılmış olması bugün de yüksek sesle tartışılmaktadır.²⁴

İnşaat malzeme kıtlığına ve bazı mühendislik sorunlara rağmen, 1940 yılında İzvestkovaya - Urgal bölümü demiryolu hattı ulaşıma açılmış, 1945 yılında ise Komsomolsk-na-Amur kentinden Sovetskaya Gavan limanına uzanan 442 kilometrelik demiryolu hattı tamamlanmış ve hizmete girmiştir. Baykal – Amur Demiryolu İkinci Dünya Savaşı döneminde BADG hattının doğu bölümü Japonya cephesine askeri malzeme, tank ve kamyon taşınmasında çok büyük rol oynadığı için Rusya açısından çok önemli jeostratejik önem taşıyan bir hat haline gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde inşaat çalışmaları Tayşet - Ust-Kut bölümünde yoğunlaşmış. 1947 yılında Tayşet – Bratsk kesimi tamamlanmış. 1951 yılında ise İzvestkovaya – Urgal ve Tayşet - Ust-Kut demiryolu hattı hizmete girmiştir. 1958 yılında Tayşet – Lena arasındaki 692 kilometrelik kesim tamamlanmış ve hizmete girmiştir. Böylece 1960 yılına kadar BADG'nın batı kanadının tamamen inşa edilip bitirildiği anlaşılmaktadır. Özetle, 1938 yılında Tayşet ile Bratsk arasında ilk demir traversler yerleştirildiğinden dolayı, 1938 yılı BADG'nın başlangıç tarihi olarak kabul edilmektedir. Ayrıca 1930 – 1950 döneminde, yani 20 yıllık bir zaman diliminde BADG hattının 2 075 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır.²⁵

İkinci Dünya Savaşı'ndan kaybeden taraf olarak çıkan Japonya İmparatorluğu hem Sahalin Adası'nı hem de Kuril Takımadalarını kaybetmiş ve bu değerli araziler galip taraf olan SSCB topraklarına dâhil edilmiştir. Bu kanlı savaşta 500 000'den fazla Japon asker Sovyet ordusunun elinde esir olarak hayatlarını sürdürmüşlerdir. Bu esir Japon askerilerin neredeyse tamamı Sovyet inşaat projelerinde çok ağır şartlar altına zorla çalıştırılmıştır. Örneğin, 1945-1948 döneminde BADG inşaat çalışmalarında en az 150 000 Japon esir asker görev aldığı bilinmektedir.²⁶ Bir başka deyişle Sovyet muhalifler ve tutuklular ile Japon esirler omuz omuza aynı inşaat sahalarında çalışmışlar. Ayrıca, 1945-1965 döneminde BADG yapım çalışmalarında “Mosgiprotrans”, “Lengiprotrans” ve “Sibgiprotrans” gibi çok köklü ve büyük Sovyet kamu kuruluşları da görev almışlardır.

1950 – 1975 döneminde Doğu Sibirya'da Bratskaya, İrkutskaya ve Ust-İlimskaya gibi çok büyük hidroelektrik santralleri inşaatları yapılmış ve Rusya'nın en büyük barajları ortaya çıkmıştır. Bu barajların yapımında BADG hattının çok büyük ekonomik katkısı ve ulaşım desteği olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Doğu Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin iktisadi kalkınmasında, özellikle de yeni fabrikaların yeni enerji santrallerinin yeni maden ocaklarının devreye girmesinde demiryollarının stratejik bir katkısı olduğu belirtilmelidir. 1967 yılında SSCB hükümetinin aldığı bir kararla BADG hattındaki inşaat faaliyetlerine iktisadi öncelik ve geniş devlet desteği verilmiş ve tüm bunların sonucunda mega projedeki yapım işleri hızlanmıştır. 1960'ların başında 1150 kilometreden fazla demiryolu hattı hizmete girmiştir.²⁷ 1964-1975 döneminde Tayşet – Lena arasındaki 692 kilometrelik kesim tamamen elektrikli ulaşıma açık hale getirilmiştir. 17 Kasım 1971 tarihinde Ulaştırma ve İnşaat Bakanlığı'nın emriyle Skovorodino istasyonunda "Bamstroyput" sorumluluğu altında ilk modern işçi yerleşmesinin temelleri atılmıştır.²⁸

1960 - 1970 dönemi BADG çalışmalarında “durgunluk dönemi” olarak tarih kitaplarında yerini almıştır. Bu dönemde çok az demiryolu hattı döşenmiş ve “yüzyılın projesi” adeta unutulmuştur. SSCB ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında 1969 yılında yaşanan “Damanski Sınır Savaşı”, Çin tehlikesini bir daha gündeme getirerek 1970'li yıllarda BADG çalışmalarının tekrar hızlanmasına ve canlanmasına neden olmuştur.

²⁴ Kin, A. A. (2014) “Regionalno – Transportniy Megaproekt BAM: Uroki Osvoeniya”, Sever i Arktika Rossi v Usloviyah Globalniyh Vyzovov XXI Veka, Region: Ekonomika i Sotsiologiya, 2014, No: 4 (84), s. 55-72

²⁵ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/baykalo-amurskaya-magistral>

²⁶ Bakınız: Afanasov, O. V. (2016) “Lagerya i Stroitelniy Organizatsii OGPY – NKVD – MVD SSSR Pri Vozvedenii Zapadnogo Uçastka BAM v 1930-1950-x gg.”, Jurnal Problemi Sotsialno-Ekonomičeskogo Tazvitiya Sibiri, Bratskiy Gosudarstvenniy Universitet, Bratsk

²⁷ Daha detaylı bilgi için bakınız: <https://ria.ru/20190708/1556194636.html>

²⁸ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://bam.railways.ru/history.html>

3.1.3. Olgun SSCB Döneminde (1974 – 1990 Yılları) Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı

Olgun sosyalist dönem olarak adlandırılan 1974 – 1990 dönemine Leonid Brejnev yönetimi damgasını vurmuş ve SSCB'nin dağılmasıyla birlikte bu dönem sona ermiştir. Ayrıca 1974 yılında BADG inşası ile ilgili çok önemli bir devlet kararı alınmıştır. 8 Temmuz 1974 tarihinde Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının inşası hakkında" başlıklı SSCB Bakanlar Konseyi Kararı No. 561 yayınlanmıştır. Böylece 1974 yılından itibaren BADG devlet yönetiminin öncelikli inşaat projeleri arasında yer almaya başlamıştır. 1932 ve 1937 yıllarında alınan SSCB Bakanlar Kurulu kararlarından sonra 8 Temmuz 1974 tarihinde alınan BADG kararları üçüncü olup, Sovyet Komünist Partisi Merkez Komitesi'nin bu görkemli projeye verdiği önemi ve önceliği yansıtmaktadır.

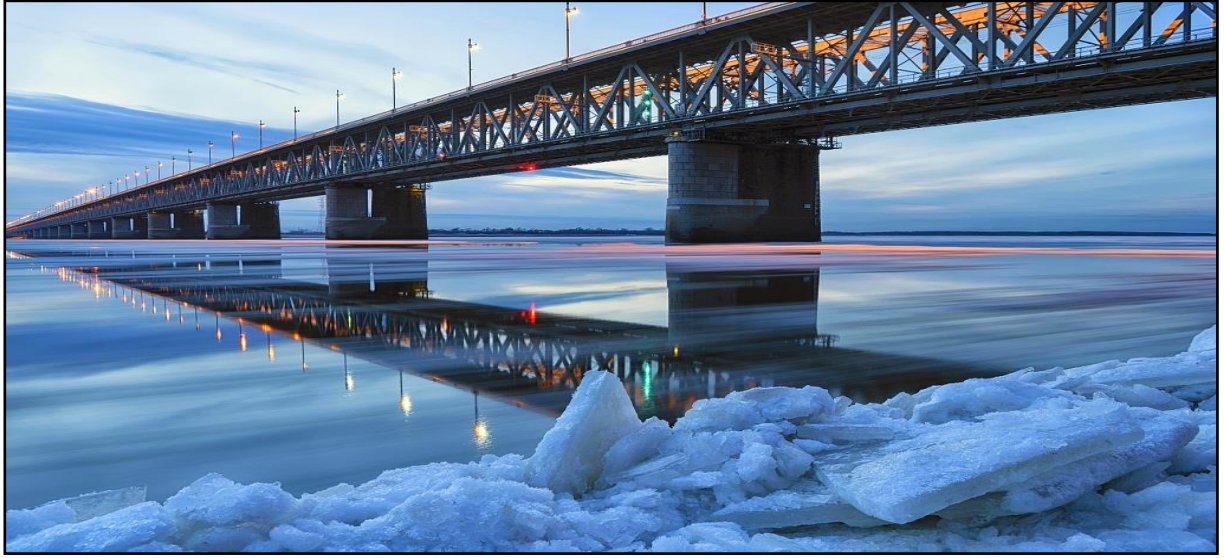
15 Mart 1974 tarihinde, Sovyet lider Leonid Brejnev Alma-Ata'da yaptığı bir konuşmada BADG projesini "IX. Beş Yıllık Sovyet İktisadi Planını" ülkenin en önemli inşaat alanı olarak tanımlamıştır. Genç üniversiteli öğrencilere ve sosyalist işçilere Sibiry'a gelmeleri çağrısında bulunan Brejnev ülkede büyük bir işçi göçünün başlamasına neden olmuştur. SSCB'nin dört bir yanından binlerce kişi BADG inşaat alanına gelip çalışmalara başlamışlardır. 1970-1985 döneminde Komsomol²⁹ gönüllüleri, üniversite öğrencileri ve askerler, Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının inşasının ana lokomotif görevini üstlenmişlerdir. "Studençenskiy Stroyotryad" adı altında çok sayıda Üniversite Gençlik Çalışma Birlikleri kurulmuş, böylece farklı cumhuriyetlerden gelen ve farklı etnik kimliklere sahip üniversiteli gençler inşaat alanlarında omuz omuza çalışmıştır. Farklı inancalara, farklı dillere ve farklı etnik aidiyetlere sahip gençleri ve işçileri kaynaştırmak ve üstün Sovyet vatandaşı etrafında birleştirmek SSCB yöneticilerin en önemli ideolojik hedeflerinden birini oluşturmaktaydı. SSCB hükümeti ve Komünist Partisi yöneticileri BADG gibi çok uluslu dev projeleri Sovyet bilincini ve sosyalist ideolojileri yaymak için büyük bir fırsat olarak görmüşler ve bunu büyük ölçüde de başarıyla değerlendirmişlerdir.

Bu dönemde, farklı kentlerden ve farklı cumhuriyetlerden gelen "Leninist Genç Komünistler Birliği" üyeleri, kendi aralarında tatlı bir rekabet içinde Sovyet Komünist Partisi Merkez Komitesi'nin emirlerini uygulayarak kim daha disiplinli, kim daha vatansever kim partiye daha iyi hizmet ettiğini kanıtlamaya çalışmaktadırlar. Ukrayna'dan gelen gençler, üniversite öğrencileri ve komsomol üyeleri Urgal kentinin inşasında, Belarus'tan gelenler Muyakan kasabasını, Letonya'dan gelen Uoyan kasabasını, Estonya'dan gelenler Kiçeru İstasyonu'nu, Ermenistan'dan gelenler Tayuru İstasyonu'nu, Azerbaycan'dan gelenler Ulkan İstasyonu'nu, Tacikistan'dan gelenler Soloni İstasyonu'nu, Moldavya'dan gelenler Alonku İstasyonu'nu, Moskova'dan gelen gençler, üniversite öğrencileri ve komsomol üyeleri ise Tinda kentinin inşasında görev almışlardır.³⁰ Güzergâh boyunca yer alan her kasaba ve her istasyon onu yapan milletlerin kültürünü ve mimari anlayışını yansıtmaktadır. Özetle, BADG inşaat alanında Letonya'dan Tacikistan'a, Ukrayna'dan Kazakistan'a ve Belarus'tan Gürcistan'a kadar tüm Sovyet Cumhuriyetlerden işçiler ve gönüllüler yer almıştır. Bu nedenle BADG, SSCB'nin en büyük ve en ünlü milletler arası ve kültürler arası projesi olarak ünlenmiştir.

SSCB'ye üye olan 15 Cumhuriyetten binlerce genç ve öğrenci geleceğin mutlu komünist sisteminin inşa edilmesine katkı sağlamak için soğuk Tayga ormanlarında gönüllü görev almıştır. Bu nedenle kapitalist-empyeralist dünyayla iktisadi yarış ve ideolojik savaşta BADG inşasının ayrı bir önemi vardır. ABD ve Batı Dünyası ile askeri ve ekonomik rekabetini sürdüren SSCB'nin dünyaya meydan okuyacak gösterişli ve zorlu bir projeye ihtiyacı vardı ve BADG bunun için biçilmiş kaftandı. Sosyalist sistemin mühendislik ve teknolojik başarılarını yansıtacak bundan daha iyi bir fırsat olamazdı (Fotoğraf 3).

²⁹ Komsomol (Rusça: "Комсомол" tam adı: Всесоюзный Ленинский Коммунистический союз молодёжи) "Vsesoyuzny Leninsky Kommunistichesky Soyuz Molodyozhi", kısaltma: (ВЛКСМ), Sovyetler Birliği Komünist Partisi'nin Gençlik yapılanması. Erkek üyelerine "Komsomolets", kadın üyelerine "Komsomolka" denir. Komsomol, Genç Komünistler Birliği'nin kısaltmasıdır. Tam adı "Leninist Genç Komünistler Birliği'dir". Sovyetler Birliği'nde en etkili politik gençlik örgütüdür.

³⁰ Bakınız: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=11154>



Fotoğraf:3 BADG'nin Doğu Kesimlerinde ve Amur Nehri Üzerinde Yer Alan Bir Köprü (Kaynak: URL 3)

1981 yılında “Sovyetler Birliği Komünist Partisinin XVI. Kongresinin” adını taşıyan ve BADG inşaatında çalışan gençlere yapılan anketten elde edilen sonuçlar çok ilgi çekicidir. Neden Sibirya’daki BADG inşaatı çalışmalarına katıldınız sorusuna, ankete katılan gençlerin % 42,6’sının ideolojik - vatansever nedenlerle, % 34,3’ü güç coğrafi koşullarda ve soğuk iklim bölgelerinde kendi dayanıklılıklarını test etmek için, % 8,1’i kişisel yeteneklerini ve becerilerini sınamak için, % 14,2’si ise para kazanmak ve finansal durumunu iyileştirmek için geldiklerini bildirmişlerdir.³¹ Görüldüğü gibi sosyalist ideolojiye ve Sovyet Leninist Genç Komünistler Birliği’ne bağlılık, vatana ve geleceğin komünist sisteminin inşasına hizmet etmek ankete katılanların neredeyse yarısının BADG’a katılım nedeni olarak gösterilmiştir. SSCB sisteminde ve 1981 yılında yapılan bu anketin doğruluk payı ve özgür düşüncüyü yansıtmaya olasılığı doğal olarak tartışılır olmasına rağmen, yine de okuyuculara bazı ipuçları vermesi açısından anlamlıdır.

1974-1975 döneminde BADG inşaatına 20 000 erkek ve kadın gelmiş ve 1978 yılında 30 000’den fazla genç görev almıştır. 1970’li yıllarda bu zorlu demiryolu güzergâhı yapımında SSCB’nin dört bir yanından gelen ve 80’den fazla millete mensup olan yılda yaklaşık 70 000 kişi çalışmış veya görev almıştır.³² Böylece “yüzyılın projesi” bir yandan farklı dinlerden farklı bölgelerden ve farklı milletlerden gelen genç komünistlerin kaynaşması için elverişli bir ideolojik zemin hazırlamış diğer yandan da ucuz iş gücü sağlayarak yüksek inşaat maliyetlerinin düşmesini sağlamıştır. 1970 ve 1980’li yıllarda BADG inşaatı altı yönden ilerleme sağlamıştır: Lena istasyonundan doğuya; Tinda istasyonundan doğuya ve batıya; Komsomolsk-na-Amur istasyonundan batıya; Novi Urgal istasyonundan batıya ve doğuya.

Temmuz 1974’te SSCB Bakanlar Kuruluna bağlı BADG özel komisyonu kurulmuş Ocak 1975’te de başına da Konstantin Vladimiroviç Mohortov getirilmiştir. 1974-1986 döneminde Mohortov “Glavbamstroy” başkanı olarak çok başarılı çalışmalara imza atmıştır. Eylül 1975’te ise SSCB Bilimler Akademisi bünyesinde ünlü bilim uzmanlarından oluşan BADG Bilim Kurulu oluşturulmuş ve başına da Ermeni kökenli akademik Abel Gezeviç Aganbegyan getirilmiştir. Aslında Aganbegyan bu görevi sadece 1974-1987 döneminde sürdürmüştür. Mühendisler, jeologlar, kartograflar ve hidrograflarla birlikte bu Bilim Kurulu üyeleri görkemli inşaat çalışmalarındaki sorunları çözmede aktif görev almışlardır.³³ 25 Temmuz 1978 tarihinde Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhı inşasının sürdürülmesi hakkında” başlıklı SSCB Bakanlar Konseyi Kararı No. 798 yayımlanmıştır. 1978 yılında alınan siyasi karar, SSCB döneminde BADG ile ilgili yayınlanan toplam beş karardan dördüncüsünü oluşturmaktadır.³⁴

³¹ Ruçkin B. A. – Korolev, A. A. (2013) “BAM: Uroki İstorii (k 95 Letiyu Sozdaniya VLKSM)”, Jurnal: Znanie. Ponimanie. Umenie, 2013, No: 3, Moskovskiy Gumanitarniy Universitet, Moskva, s. 136-143

³² Bakınız: <https://ria.ru/20190708/1556194636.html>

³³ Bakınız: <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/baykalo-amurskaya-magistral>

³⁴ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://bam.railways.ru/history.html>

1970-1990 döneminde, demiryolu hatlarının döşenmesi ile birlikte Doğu Sibiry ve Uzakdoğu bölgesinde büyük bir iktisadi, demografik ve kültürel değişim yaşanmıştır. Demiryolu güzergâhı boyunca çok sayıda yeni yerleşme, yeni kültür merkezi, yeni sanayi ve maden kasabası kurulmuştur. Bir yandan fabrikalar, ticaret merkezleri, barajlar, tüneller, maden ocakları ve termik santraller, diğer yandan da yeni sinemalar, müzeler, okullar, hastaneler, sanat merkezleri ve spor merkezleri inşa edilerek bölgenin kültürel ve ekonomik yapısı kökten değişmeye başlamıştır. Ukrayna, Belarus ve Rusya'dan gelen işçiler ve gençler aile kurarak ve kalıcı olarak BADG yer alan kentlere yerleşerek bölgenin etnik yapısını ve demografik özelliklerini de kökten değiştirmişlerdir. Rusya içindeki iç göçler sonucunda, bir yandan BADG bölgesinde Slav ve Rus nüfus oranları yükselmiş diğer yandan da Buryat, Evenki, Dungan ve Yakut gibi yerli halkların nüfus oranları giderek azalmıştır. Bir başka deyişle, Rus dilinin, Ortodoks inancının, Slav kültürünün Doğu Sibiry ve Uzakdoğu bölgelerinde yayılmasında ve bölgenin Ruslaştırılmasında BADG'nin büyük rol oynadığını ve bu durumun Ruslar için önemli bir jeopolitik hamle olduğu söylenebilir.

14 Eylül 1975 tarihinde "Tinda – Çara Demiryolu Hattı'nda" "gümüş ray bağlantısı" gerçekleşmiştir. Aynı yılın sonunda Aralık ayında "Ust Kut – Zvezdny Hattı" hizmete girmiştir. Kasım 1976'da "Bam – Tinda Hattı", Ekim 1977'de ise "Tinda – Berkakit Demiryolu Hattı" çalışmaya başlamıştır. Böylece Saha Cumhuriyetinin başkenti olan Yakutsk kentine giden Küçük BADG hattının 220 kilometrelik bölümü tamamlanmıştır. 1980 yılında Komsomolsk-na-Amur kenti ile Berezovka arasındaki 199 kilometrelik demir yolu hattı, 1981 yılında ise Lena ile Nijneangarsk arasındaki 556 kilometrelik demir yolu hattı hizmete girmiştir. 1982 yılında 303 kilometrelik Urgal – Berezovka hattı, 1984 yılında ise 136 kilometrelik Tinda – Dipkun hattı tamamlanmıştır. Özetle, 1980'li yıllarda BADG hattındaki çalışmalar daha da hızlanmıştır. 1981 yılında 556 km, 1982 yılında 303 km. ve 1984 yılında 136 km. demiryolu hattı hizmete girmiştir.³⁵

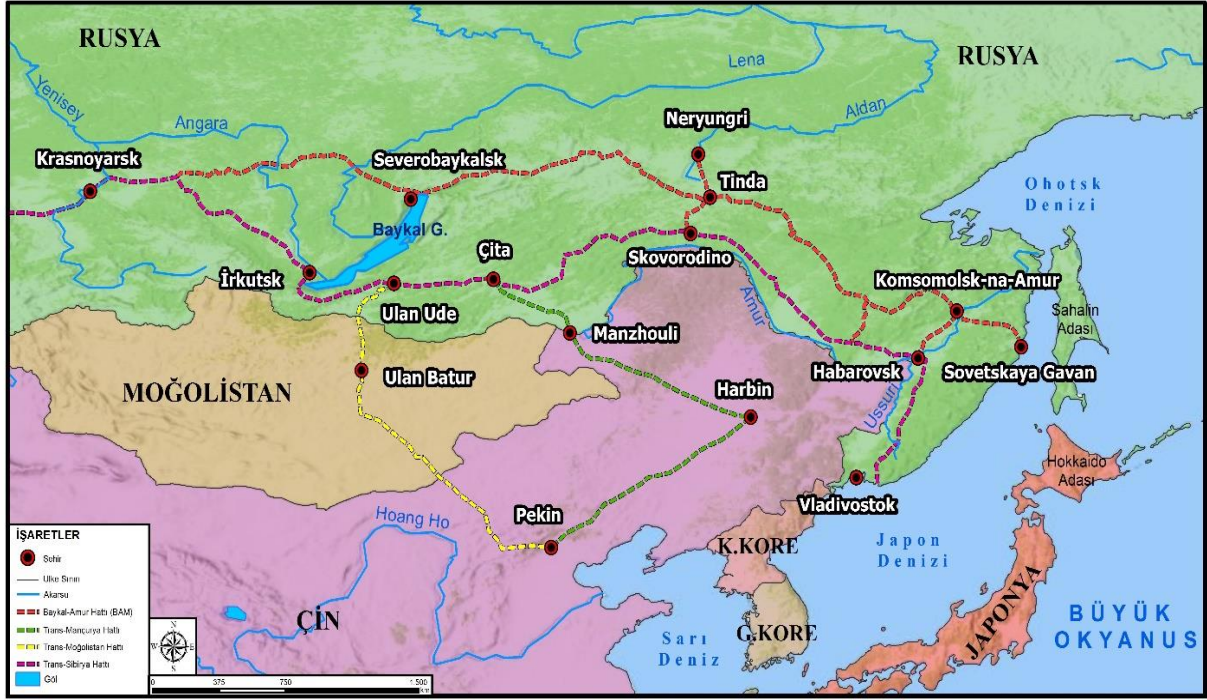
1 Ekim 1984 tarihinde, Kuanda kavşağındaki demir raylarda, çok uzun zaman beklenen, "altın bağlantı" gerçekleşmiştir. Yaklaşık 10 yıl boyunca BADG'nin doğu ve batı yakalarında çalışan işçiler en sonunda bir araya gelerek doğu ve batı güzergâhlarını demiryolları ile birleştirmeyi başarmışlardır. 27 Ekim 1984 tarihinde BADG'nin "proje başkenti" olan Tinda Kenti'nde, gösterişli bir Sovyet Komünist Partisi Mitinginde BADG'nin tamamında demir yolu ulaşımına açıldığı duyurulmuştur.³⁶

1 Ekim 1984 tarihinde SSCB'deki tüm gazeteler sosyalizmin yeni zaferini gururla duyurmuşlar: yüzyılın projesi BADG tamamlandı. Aslında, basın-medyanın reklam kokan haberlerine rağmen, Moskova yetkilileri projenin tam olarak bitirilemediğini ve güzergâhın kullanıma açılmadığını gayet iyi biliyorlardı. Brejnev'in iktisadi durgunluk yıllarında kalabalık sosyalist kitleleri heyecanlandırarak şatafatlı bir habere ihtiyacı vardı ve BADG'nin bitiş haberi tam da bu dönemde öne çıktı. 1984 yılındaki resmi açılıştan beş yıl sonra 1989 yılında BADG Ulaştırma Bakanlığına devredildi ve düzenli olarak çalışmaya başladı. Aslında 15 kilometrelik zorlu Muyskiy Tüneli'nin 2003 yılında bitimiyle birlikte BADG'nin tam olarak bittiği söylenebilir. Bu nedenle bugünkü Rus kaynaklarında BADG'nin bitiş tarihi 1984 yılı değil 2003 yılı olarak gösterilmektedir. 12 Temmuz 1985 tarihinde Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının inşasının devam edilmesi hakkında" başlıklı SSCB Bakanlar Konseyi Kararı No. 651 yayınlanmıştır. Aslında bu siyasi karar SSCB döneminde BADG ile ilgili son beşinci karardır. Bu kararı alan Sovyet yöneticiler sadece 4-5 yıl içinde SSCB'nin ansızın dağılacığını ve Sovyet sisteminin çökeceğini öngörememişlerdi.

1986 yılında 206 kilometre uzunluğundaki Larba – Ust Nyujka Hattı, 1987 yılında 179 kilometrelik Nijneangarsk – Noviy Uoyan Hattı, 1988 yılında 102 km. Noviy Uoyan – Angarakan Hattı, 1989 yılında 102 kilometrelik Angarakan – Taksimo hattı hizmete girmiştir. 1975 – 1990 döneminde BADG'nin büyük bir bölümü elektrik bağlantısına kavuşmuştur. Böylece SSCB parçalanmaya başladığında büyük ölçüde tamamlanmış olan BADG'nin 1,5 milyon km²'lik genişliğinde bir alanın (Türkiye'nin iki katı büyüklüğünde) ulaşım ve iktisadi hizmetlerini karşıladığı anlaşılmaktadır (Harita 2).

³⁵ Daha detaylı bilgi için bakınız: <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/>

³⁶ Bakınız: <https://ria.ru/20190708/1556194636.html>



Harita 2: Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı (ArcGIS Ortamında Çizilmiştir)

3.1.4. Postsovyet Döneminde (1991 Yılı ve Sonrası) Baykal – Amur Demiryolu Güzergâhı

1990 – 2000 dönemi tüm BADG tarihinde en sönük ve en durgun dönem olarak tarih kitaplarında yerini almıştır. SSCB'nin parçalanması, tüm ülkeyi etkileyen derin demografik ve ekonomik kriz, devlet yönetiminin kararsızlığı ve güçsüzlüğü XXI. yüzyılın başında BADG çalışmalarının dondurulmuş olmasının en büyük nedenleridir. Ancak 2000-2005 döneminde BADG bölgesindeki çalışmaların tekrar başladığı görülmüştür.

BADG hem Rusya'nın hem de dünyanın en büyük en zorlu ve en masraflı ulaşım projelerinden biridir. Bu projenin otoyol ve yol kenarı yollarının inşası sırasında, yılda 570 milyon m³'ten fazla toprak aktarılmış; akarsuları ve derin vadileri aşmak için 2.230'dan fazla köprü inşa edilmiş; 5.000 kilometreden fazla kara yolu döşenmiş; 200'den fazla tren istasyonu ve 60'tan fazla yeni yerleşme inşa edilmiş; toplam alanı 570 000 m²'nin üzerinde olan konut alanı yapılmıştır.³⁷

BADG ve yakın çevresinde yüzlerce yeni okul, spor merkezi, hastane, postane, kamu binası, anaokulu ve kültür merkezi açılmıştır. Başlangıcından bitişine kadar BADG'ta yaklaşık 2 milyon kişi çalıştığı bilinmektedir. 1978 ile 1990 yılları arasında, BADG'ında 279 milyon ton mal, 112,7 milyon ton kömür, 65,4 milyon ton kereste ve 33 milyon yolcu taşınmıştır. 2017 – 2020 döneminde BADG'ta yıllık ortalama 20 – 25 milyon ton mal taşınmıştır.³⁸ 1 Ocak 1991 itibariyle BADG'nin toplam maliyeti 17,7 milyar Rubleye ulaşmıştır. Rusya'daki yeni idari yapılanmaya bağlı olarak ülkede yeni idari bölgeler oluşturulmuştur. Böylece Temmuz 1996'da BADG'nin doğu kesimleri Uzakdoğu Demiryolları sorumluluğuna batı kesimleri ise Doğu Sibirya Demiryolları sorumluluğuna verilerek, aradaki işletme sınırı Hani kasabasının hemen batısından geçirilmiştir³⁹ (Fotoğraf 4).

³⁷ Daha detaylı bilgi için bakınız: <https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/OGONIOK/2019/025/sch3.jpg>

³⁸ Bakınız: <https://quote.rbc.ru/news/article/5d24c26e9a79471c4d6e2817>

³⁹ Bakınız: <https://ria.ru/20090427/169317712.html>



Fotoğraf 4: Baykal –Amur Demiryolu Güzergâhından Görünümler (Kaynak: URL 4)

BADG ana inşaatını tamamlama veya bitiş tarihi, Severo-Muysk tünelindeki trafiğin açıldığı 5 Aralık 2003 tarihi olarak kabul edilmektedir. Bir mühendislik harikası olan ve Buryat Cumhuriyeti sınırları içinde yer alan Severo-Muysk, 15 kilometreden fazla uzunluğu ile Rusya'nın en uzun, dünyanın ise beşinci en uzun tünelidir. İnşaat ve mühendislik zorlukları, olumsuz iklim koşulları ve çok sayıda jeomorfolojik engel göz önüne alındığında, tünelin Rusya sınırları içindeki bir benzeri yoktur. Sonuç olarak, donmuş permafrost topraklar, bol miktarda yeraltı dereleri, eğimli ve engebeli araziler, heyelanlar ve tektonik faylar Severo-Muysk tünelinin bitirilmesini engelleyememiştir.

Rusya'da sosyalist sistemden liberal-kapitalist sisteme geçiş döneminde (1990-2000 yılları) BADG adeta unutulmuştur. Birçok Rus uzman, ülkedeki derin siyasi ve ekonomik dönüşümlerin başlamasıyla 1990 sonrası dönemde devletin BADG 'a olan iktisadi ve jeopolitik ilginin keskin bir şekilde azaldığını düşünmektedirler. Hükümet yetkilileri ve siyasetçiler milyonlarca dolar para harcanarak inşa edilen demiryolu güzergâhı üzerindeki insanları ve onların yüzleştikleri sorunları pratikte unutmuşlar. Bu nedenle de XXI. yüzyılın başında gazeteciler BADG projesine alay edercesine "Hiçbir Yere Giden Yol" adını vermişlerdir. İlgisizlik ve parasızlıkla yüzleşen, kimseye faydası olmayan ve "hiçbir yere ulaşamayan" pahalı, gösterişli ama işlevsiz bir yol.

XXI. yüzyılın başında BADG durgunluk çağıının sembolü ve sosyalist sistemin çöküş nedenlerini yansıtan kocaman ve işlevsiz bir teknolojik anıta dönüşmüştür. Çıplak gerçek şudur ki, çok yoğun çalışması gereken modern bir demiryolu güzergâhı olarak planlanan BADG, 8'den daha az günlük tren hareket kapasitesiyle Rus yöneticilerde tam bir hayal kırıklığı oluşturmuştur. Modern, işlevsel ve hareketli güzergâh beklentilerinin yerini eskimiş, teknolojik sorunlarla boğuşan pasif bir ulaşım hattı almıştır. Tüm bu hayal kırıklıklarına rağmen Rusya hükümeti inatla BADG'tan vazgeçmemiş ve yeni hatlar inşa ederek 2000-2020 döneminde de projeyi genişletmeyi sürdürmüştür.

4 Ocak 1992 tarihinde Rusya Hükümeti " BADG çalışmalarının bitirilmesi ve Berkakit - Tommot - Yakutsk demiryolu güzergâhının tamamlanması hakkında" resmi bir karar almıştır.⁴⁰ SSCB döneminde alınan beş hükümet kararından sonra BADG ile ilgili alınan altıncı karar Postsovyet döneminde demiryolu güzergâhı ile ilgili ele alınan ilk resmi hükümet kararıdır. Devletin en üst katında alınan bu

⁴⁰ <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102071462&backlink=1&&nd=102013967>

karar doğrultusunda Küçük BADG veya Amur-Yakutsk Dermiryolu Güzergâhı⁴¹ olarak adlandırılan hattın Saha Cumhuriyetinin başkenti olan Yakutsk kentine kadar tamamlanmasına, daha sonraki dönemde ise Ohotsk kıyısındaki Magadan Limanı'na kadar uzatılmasına karar verilmiştir. BADG ile ilgili siyasi kararlar bunlarla sona ermemiştir. Demiryolu güzergâhının geliştirilmesi ve modernleşirmesi ile ilgili 16 Haziran 1997 tarihinde Yedinci Hükümet Kararı, 19 Ocak 1999 tarihinde Sekizinci Hükümet Kararı ve 17 Mart 1999 tarihinde de Dokuzuncu Hükümet Kararı alınmıştır. Tüm bu alınan kararlar sonucunda, Neryungi ile Tommot arasındaki hat 2004 yılında, Tommot ile Nijniy Bestyah arasındaki hat ise 29 Temmuz 2019 tarihinde tümüyle tamamlanmış ve ulaşım hizmetine açılmıştır. 2025 yılına kadar da bu hattın Saha Cumhuriyeti'nin başkenti olan Yakutsk kentine uzatılması planlanmaktadır. Özetle, 2020 yılında Amur-Yakutsk Dermiryolu Güzergâhı neredeyse bitmek üzeredir.⁴²

Tüm eleştirilere rağmen BADG XXI. yüzyılda da büyümeye ve uzamaya devam etmektedir. Bugün ise Nijniy Bestyah – Moma – Magadan Demiryolu güzergâhının 2030 yılına kadar tamamlanması için yoğun çalışmalar yürütülmektedir. Rusya Ulaşım Bakanlığının geliştirdiği ve onayladığı “2030 yılına kadar demiryolu taşımacılığı geliştirme stratejisi” planına göre önümüzdeki 10 yıllık zaman dilimi içinde yeni demiryolları ile Ohotsk Denizi kıyısındaki Magadan Limanına ulaşılmalıdır. Böylece Tinda – Yakutsk – Magadan Demiryolu güzergâhının faaliyete geçmesi ile birlikte, Trans Sibirya ve BADG güzergâhından sonra Büyük Okyanusa üçüncü ticaret ve ulaşım kapısı da açılmış olacaktır. Rusya'nın yüzyıllık rüyası ise demiryolunu Anadir kentine ve Çukçi Yarımadası'na kadar uzatıp oradan Bering Boğazı'nın altından bir tünelle Alaska Yarımadası'na ve ABD'ye kadar uzatmaktır. Böylece Asya ile Kuzey Amerika kıtaları ve ABD ile Rusya ilk kez bir demiryolu güzergâhı ile birbirlerine bağlanmış olacaklar.

Saha Cumhuriyeti'nin güney ve orta kesimlerinde yer alan zengin kömür, elmas, fosfat, demir ve diğer maden yataklarının kullanımı ve dünya pazarlarına ulaşmaları açısından kuşkusuz Amur-Yakutsk Dermiryolu Güzergâhı büyük stratejik öneme sahiptir. Bir başka anlatımla 2050 yılına kadar Büyük BADG ve Küçük BADG sayesinde Rusya devleti, Büyük Okyanusa üç koldan çıkış sağlayacaktır. Bu durum Rusya için son derece önemli ve bir o kadar stratejik bir hamledir. Rusya hükümeti uzun zamandır Sahalin Adasını köprüyle veya yer altı tüneliyle Asya ana karasına bağlamayı planlamaktadır. Ulaşım koridorları aracılığıyla Sahalin Adası'nın Rusya'ya demiryolu ile bağlantısı sağlanabilirse kuşkusuz BADG'in iktisadi işlevi ve jeopolitik önemi daha da artacaktır. Sonuç olarak, Sahalin Adası'ndaki zengin petrol ve doğal gaz yatakların Japonya ve Rusya'ya pazarlanmasında bu yeni ulaşım güzergâhına büyük rol düşecektir. Bu durum Rusya'nın doğu kıyısında jeostrejetik önemini daha da etkin hale getirecektir. Önümüzdeki çeyrek yüzyılda Rus demiryollarının Sahalin Adasına ve Ohotsk Denizi kıyılarına ulaşıp ulaşmayacaklarını ancak zaman denilen sihirli kavram gösterecektir.

1938 yılında başlatılan BADG 2003 yılında tamamlanmıştır, yani inşaat çalışmaları yaklaşık 65 yıl sürmüştür. Korkunç paralar ve büyük yatırımlar yutan bu projenin maliyeti 2015 yılındaki hesaplamalara göre 52 milyar doları aşmaktadır.⁴³ Stalin döneminde başlatılan ve Putin döneminde bitirilen bu 65 yıllık projede kaç mahkûm çalıştırıldı, kaç kişi öldü veya sakatlandı, kaç kişi sürgüne gönderilerek sömürüldü asla bilinmeyecektir. Ama binlerce işçinin emeği, kanı ve özverili çabasıyla, binlerce gencin ve öğrencinin alın teriyle, binlerce komünist ve mühendisin fedakârlıklarıyla tamamlandığı herkesçe bilinmektedir. SSCB'ye üye olan 15 Cumhuriyetten gelen binlerce işçi ve gönüllü dışında, Bulgaristan, Macaristan ve Moğolistan'dan gelen gençler ve işçiler de BADG projesinde aktif görev almışlardır. Bu nedenle BADG hem bir uluslararası katılımlı projesidir hem de sosyalist devletlerarasındaki dayanışmayı ve yardımlaşmayı afişe eden bir jeostratejik, ideolojik ve teknolojik meydan okumadır. Yaklaşık 65 yıl sürmüş 2 milyon kişinin emeği ile ortaya çıkmış ve maliyeti 52 milyar doları aşmış dünyanın en çılgın ve en pahalı ulaşım yapısıdır. Dünya ulaşım mühendisliğinde başka bir örneği olmayan BADG, hem SSCB hem de Rusya tarihinde en pahalı ve en maliyetli alt yapı projesi unvanını almıştır.

⁴¹ Kuzey-güney istikametinde uzanan “Küçük BADG” veya diğer adıyla “Amur-Yakutsk Dermiryolu Güzergâhı” üzerinde yer alan başlıca yerleşmeler şunlardır: Tinda, Ayam, Okurdan, Hatimi, Taejnaya, Aldan, Kuranah, Tommot, Verhnaya Amga, Olen, Kerdem, Nijniy Bestyah ve Yakutsk.

⁴² “Amur-Yakutsk Dermiryolu Güzergâhı” Tinda – Neryungi – Tommot – Nijniy Bestyah - Yakutsk kentlerini birbirlerini demiryolu ile bağlamaktadır. Önümüzdeki dönemde bu güzergâhın Ohotsk denizindeki Magadan limanına kadar uzatılması beklenmektedir.

⁴³ Bakınız: <https://svastour.ru/articles/putshestviya/rossiya/sibir/baykalo-amurskaya-magistral.html>

SSCB'nin ulaşım politikalarını belirleyen Moskova'daki yönetici kadroların başında olan Nikolay Grom BADG projesinin bitiminden sonra dahi o zorlu yılları unutamamış ve o inşaat dönemde farklı cumhuriyetlerden gelen işçiler arasındaki dayanışmayı özlem ile şöyle hatırlamaktadır:

“BADG projesinde benim için en keyifli en unutamadığım hatıra, demiryolu işçilerinin gülümseyen yüzleri ve tükenmeyen coşkusuydu. SSCB'den, yani maalesef dağılan eski büyük memleketimizin her cumhuriyetinden her bölgesinden BADG'a gelen insanların coşkusunu, dayanışmasını ve özverili çalışmalarını hala hatırlıyorum. Bu fedakâr insanlar baskı veya zorlu görevlendirmelerle buralara gelmediler, yüreklerinin çağrısıyla ve en önemlisi de gönüllü olarak Sibiryaya'ya çalışmaya geldiler. Şantiyede büyük bir dostluk ve yardımlaşma hüküm sürüyordu. Gerçekten de farklı milletleri ve farklı kültürleri bir araya getiren uluslararası bir şantiyeydi. BADG projesini, Ruslar, Ukraynalılar, Kazaklar, Gürcüler, Ermeniler, Moldovalılar, Belaruslar, Azeriler, Özbekler, Tacikler ve ülkemizin diğer milletlerinden gelen özverili işçiler yarattılar. BADG'daki dayanışmayı ve kardeşliği ben hiçbir yerde görmedim ve hissetmedim, muhtemelen de hayatımın sonuna kadar da bir daha asla göremeyeceğim.”⁴⁴

Bazıları bu içten söylenen sözleri abartı olarak görebilir, bazıları bu sözleri saf sosyalist düşünce olarak damgalayabilir, ama bu sözler her şeyden önce geçmişte yaşanan bir sisteme özlemi ve bağlılığı yansıtmaktadır, güzel yaşantılara, özverili çalışmalara, vatansever kahramanlara ve kardeş dayanışmaya hayranlığı yansıtmakta, sosyalist sistemin bir parçası olmanın gizlenemeyen özlemi yansıtmaktadır. En önemlisi de Nikolay Grom'un sözleri BADG projesinin görünmeyen arka yüzünü ve gölgede kalan sosyalist ideolojik ruhunu aydınlatmaktadır.

Aşağıdaki satırlarda bu projeye hem olumlu hem de olumsuz yansımalar penceresinden bakmaya çalışılmıştır. Böylece, yüzyılın dev projesinin hem avantajları hem de başlıca dezavantajları tartışılmaya açılmıştır.

3.2. Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhının Başlıca Avantajları ve Olumlu Özellikleri

Çarlık Rusya döneminde tartışılan ve SSCB döneminde inşa edilen BADG, Sovyet Cumhuriyetlerinin dağılmasından sonra yeni Rusya Federasyonu sınırları içinde kendini bulmuştur. Postsovyet döneminde Rusya Hükümetleri BADG projesini ne görmezden gelebilirdi ne söküp atabilirdi ne de eleştirip kapatabilirdi. Rus yetkililerin bu projeyi yenilemek, modernleştirmek ve sürdürmekten başka bir seçeneği yok gibiydi. Yüksek maliyetlere ve ödenen korkunç bedellere rağmen bu proje devam ettirilmeli, Rus ekonomisine güç ve para kazandırılması yanı sıra ülkenin jeostrejik önemini de artırmalıydı. Jeopolitik açıdan da düşünüldüğünde; Japonya, Güney Kore ve kalabalık nüfuslu Çin topraklarına yakın mesafede bulunan ıssız bölgelerin kalkınmasını hedefleyen BADG, bugün Rusya'nın Pasifik ülkeleriyle izleyeceği dış ilişkilerinin ve uluslararası ticaretin temel yapı taşlarından birini oluşturmaktadır. Bu nedenle, 2050 yılına kadar bu görkemli projenin genişletilmesi ve modernleştirilmesi tüm Rusya hükümetlerinin öncelikli iktisadi hedefleri arasında gelecekte de yer almaya devam edecektir.⁴⁵

Rusya'nın Büyük Okyanus kıyılarına açılan iki önemli ticaret kapısı vardır. Biri Trans-Sibiryaya Demiryolu⁴⁶ (Rusça: Транссибирская магистраль, Транссиб, Transsibirskaya magistral), diğeri ise BADG'dır. 2002 yılında tamamen elektrikli durumuna getirilen Trans-Sibiryaya Demiryolu (TSD) 9 288 kilometrelik uzunluğu ile tamamı bir devlet içinde yer alan dünyanın en uzun demiryolu güzergâhını oluşturmaktadır.⁴⁷ Fakat doğu-batı istikametinde uzanan bu iki büyük demiryolu güzergâhı

⁴⁴ Bakınız: <https://tass.ru/bam-40>

⁴⁵ Daha detaylı bilgi için bakınız: https://www.bbc.com/russian/russia/2014/07/140708_baikal_amur_40_anno

⁴⁶ Trans Sibiryaya Demiryolu Güzergâhı ile ilgili bakınız:

- Demir, S. (2013) “Vladivostok Demiryolu Hattı ve Rusya Ekonomisi”, Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, Cilt 5, No 2, 2013, s. 482 – 491
- Kibalov, E. B ve Bikadorov, S. A. (2018), “Transsib i BAM: Sistemniy Vzglyad na Problemu Povişeniya Konkurentnosposobnosti”, Vserossiyskiy Ekonomicheskiy Jurnal EKO, No: 46 (1), July 2018, s. 5-25
- Ruban V. (2017) “Problems Of Socio-Economic Development Of The Regions Of The Territorial And Branch System Of The Project For The Modernization Of The Baikal-Amur Mainline”, Transport Business In Russia, №3, 201
- Petrunina J. V. (2013) “Transsib i BAM v Razvitii Mejdunarodnih Tranzitnih Perevozok po Marşrutu Aziya – Evropa”, Jurnal: Teoriya i Praktika Obşestvennogo Razvitiya, 2013, No: 3, Moskva, s. 140-143

⁴⁷ Daha detaylı bilgi için bakınız:

- Petrunina J. V. (2013) “Transsib i BAM v Razvitii Mejdunarodnih Tranzitnih Perevozok po Marşrutu Aziya – Evropa”, Jurnal: Teoriya i Praktika Obşestvennogo Razvitiya, 2013, No: 3, Moskva, s. 140-143

karşılaştırıldığında ve Baykal Gölü ile Pasifik Kıyıları arasındaki mesafe hesaplandığında, BADG hattının Trans-Sibirya Demiryolu hattından yaklaşık 500 km. daha kısa ve daha ekonomik olduğu görülmektedir. BADG hattının ikinci büyük avantajı ise Çin devlet sınırından 700 – 1000 km. daha uzakta yer almasıdır. Bir başka deyişle, Trans-Sibirya Demiryolu hattının Çin sınırına çok yakın mesafede geçmesi bazı jeopolitik riskler oluştururken, BADG hattının sınır bölgesinden uzak Rusya'nın derinliklerinden geçmesi önemli bir jeopolitik avantajdır.

SSCB'nin en ünlü, en pahalı ve en tartışılan projesi olan BADG, Sovyet yönetiminin en gurur duyduğu mega projesi olarak tarih kitaplarına yer almıştır. Genel olarak, BADG çok boyutlu ve çok işlevli bir iktisadi kompleks olarak algılanabilir. Bu çok boyutlu ve görkemli iktisadi kompleksin ulusal ölçekte aşağıdaki önemli rol ve işlevleri vardır:

- Doğu Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin geniş ama seyrek nüfuslu ve bakir bölgelerinde bulunan zengin doğal kaynaklarına açık erişim,
- Rusya topraklarında doğu – batı istikametinde kıtalar arası demiryolları ile mal ve yolcuların taşınmasını 10 000 km'yi aşan bir güzergâhta ekonomik olarak sağlamak,
- Trans Sibirya Demiryolunun yükünü hafifletmek ve bu güzergâhta mücbir sebep durumlarında oluşacak bir olumsuzluk sonucunda yedek güzergâh olarak devreye girmek,
- Doğu Sibirya, Saha Cumhuriyeti ve Uzakdoğu bölgelerinde uzanan yaklaşık 1,5 milyon km² lik soğuk ve seyrek nüfuslu arazinin, değerli hammadde rezervlerini, yakıt ve enerji kaynaklarını, maden ve orman kaynaklarını sanayi merkezlerine ve büyük kentlere ulaştırmak,
- Doğu Sibirya, Saha Cumhuriyeti ve Uzakdoğu bölgelerindeki geri kalmış yörelerin canlanmasını, nüfuslanmasını, zenginleşmesini ve ekonomik kalkınmasını tetiklemek,
- Doğu Sibirya, Saha Cumhuriyeti ve Uzakdoğu bölgelerinde hızla gelişen madencilik, ormancılık, kömür ve enerji üretimi, metalürji, petro-kimya sanayi, kâğıt ve orman ürünleri sanayilerini ulaşım bağlantılarıyla desteklemek.
- Doğu Sibirya, Saha Cumhuriyeti ve Uzakdoğu bölgelerinde rekreasyon ve turizm faaliyetlerini⁴⁸ desteklemek.
- Doğu Sibirya, Saha Cumhuriyeti ve Uzakdoğu bölgelerinde yaşayan yerli etnik topluluklarının (Evenki, Buryat vb.) yaşam kalitesini ve gelirini yükseltmek.

Doğuda Büyük Okyanus, kuzeyde Arktik Okyanus ve batıda Atlas Okyanusunun iç denizlerine açılan Rusya, üç farklı okyanusa kıyısı olan ve şanslı coğrafi konuma sahip ülkelerden biridir. Doğuda Japon ve Ohotsk Denizi'ne, batıda ise Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan Rusya, Avrasya ana karasının doğu-batı güzergâhındaki en önemli ulaşım koridorlarından biri olmaya adaydır. Büyük BADG, Küçük BADG, TSD ve Amur – Yakutsk Hattı'nı birleşik bir demiryolu güzergâhı olarak tamamlamak ve hizmete sokmak, hayal edilen doğu-batı ulaşım koridorunun belkemiğini oluşturmaktadır. Doğu Asya'dan ve Doğu Rusya'dan ihracat mallarını kuzeydeki Arktik Deniz Yolu ile taşınması veya güneyden Hint Okyanusu üzerinden ve Süveyş Kanalı aracılığıyla Avrupa ülkelerine ulaştırılması hem daha uzun zaman kaybı hem de daha yüksek maliyetlerle yapıldığından dolayı, BADG – TSD güzergâhı ekonomik bir alternatif olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir başka deyişle, BADG – TSD güzergâhı kullanılarak aynı malların Avrupa'ya taşınması hem zaman hem de sermaye tasarrufu sağlamaktadır. Bu nedenle Avrasya pazarında Çin ile büyük bir ulaşım rekabetine giren Rusya, İpek Yolu gibi diğer stratejik projelerin önüne geçip, alternatif ulaşım güzergâhları devreye sokmayı planlıyorsa, mutlaka Büyük BADG, Küçük BADG, TSD ve Amur – Yakutsk hattını tamamlamalı ve modernleştirilmelidir. Örneğin Japon Denizi kıyılarında yer alan Vladivostok Limanı'ndan yüklenen mal ve ürünler doğu-batı

- Kibalov, E. B ve Bikadorov, S. A. (2018), "Transsib i BAM: Sistemniy Vzglyad na Problemu Povişeniya Konkurentnosposobnosti", Vserossiyskiy Ekonomičeskiy Jumal EKO, No: 46 (1), July 2018, s. 5-25
- Dronov, V. P. Gluşkovoy, V. G. (2003) "Obştestvennaya Geografiya Rosii", Moskova: İzdatelstvo "Klassiks Stil"
- Dronov, V. P. Rom, V. Y. (2002) "Geografiya Rosii: Naseleniei Hozyaystvo", Moskova: İzdatelstvo "Drofa"

⁴⁸ BADG'nin turizm potansiyeli ile ilgili bakınız:

- <https://www.russiadiscovery.ru/tours/sibir-sibirskiy-put/>
- <https://www.otkrytie.ru/transsib/bam>
- <https://tass.ru/bam-40>

istikametinde uzanan demiryolu güzergâhları kullanılarak, sadece 11 günde Polonya veya Finlandiya'ya ulaşmaktadırlar.⁴⁹ Başka hiçbir ulaşım güzergâhının bu kadar kısa bir zaman diliminde Japon Denizi kıyılarındaki malların Baltık Kıyıları'na ulaşmasını sağlayamadığını hem Rus hem Çinli hem de Avrupa Birliği yetkilileri bilmektedir.

Rusya Ulaşım Bakanlığının geliştirdiği ve onayladığı “2030 yılına kadar demiryolu taşımacılığı geliştirme stratejisi” planına göre BADG hattında taşınan yük miktarında ve trafik hacminde iki veya üç kat artış hedeflenmiştir. Ama bu yüksek hedeflere ulaşıp ulaşılamayacağını şimdiden söylemek zordur. Ayrıca, aynı 2030 gelişim stratejisinde, BADG ve çevresinde yeni endüstriyel üretim alanları, yeni yerleşmelerin inşa edilmesi, yeni enerji havzalarının ve yeni maden sahalarının açılması da planlanmaktadır. Küçük BADG ile başkent Yakutsk kentinin tam olarak Rusya demiryolu ağına bağlanması, ayrıca Vanino – Sovetskaya Govan yöresinin deniz ulaşım merkezi olarak BADG ile bütünleşmesi ve Pasifik ülkelerine açılan Rusya'nın en büyük deniz kapısı olma hedefleri de bu planda yer almaktadır.⁵⁰

Rusya Ulaşım Bakanlığının geliştirdiği ve onayladığı “2030 yılına kadar demiryolu taşımacılığı geliştirme stratejisi” planına göre BADG kuzey-güney istikametinde uzanan “Küçük BADG” veya diğer adıyla “Amur-Yakutsk Demiryolu Güzergâhı” ile bütünleşmesini tamamlamalı ve yeni güzergâhlarla Magadan Limanı'na ve Ohotsk Denizi kıyılarına kadar uzanmalıdır. Bu hedef doğrultusunda 7000 kilometre uzunluğunda 13 yeni demiryolu güzergâhının inşa edilmesi gerekmektedir. Bu da Rusya Hükümeti için yeni köprüler, yeni tüneller, yeni tren istasyonları ve milyonlarca dolarlık yeni maliyetler anlamına gelmektedir. Sonuç olarak, Büyük BADG, Küçük BADG, TSD ve Amur – Yakutsk Hattını birleşik bir demiryolu güzergâhı, bütünleşmiş bir iktisadi bölge olarak 2040 yılına kadar faaliyete geçmesi beklenmektedir.⁵¹

Tüm bunların gerçekleşmesi için, yapılması planlanan yeni demiryolları güzergâhlarının başında şunlar yer almaktadır:

- Lena – Nepa – Lensk
- Hani – Ölekminsk
- Novaya Çara – Apsatskaya
- Novaya Çara – Çina
- Şımanovskaya – Gar – Fevralsk
- Ulak – Elginsk havzası.

Rusya'da “Sosyalist kahramanlığın destanı” olarak bilinen BADG, hem mühendislik uygulamalarıyla hem zorlu iklim ve arazi koşullarıyla hem finansal harcamalarıyla hem coğrafi boyutlarıyla hem de çalışan işçilerin etnik ve kültürel çeşitliliğiyle benzersiz bir projedir. Sovyetlerin “ulusal gururu”, Rusların deyimiyle “yüzyılın projesi”. Jeostratejik açıdan gelecekte Rusya'nın süper güçler arasındaki ülkeler arasında kalabilmesi, kuşkusuz Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin kalkınmasına ve nüfuslanmasına bağlıdır. Karayollarını, demiryollarını, deniz limanlarını ve hava alanlarını çoğaltan ve modernleştiren, ıssız Tayga ormanlarını canlanmasını sağlayan, doğal kaynaklarının çıkarımını ve işletilmesini sağlayan Rusya yönünü doğuya ve Pasifik kıyılarına çevirmek zorundadır. Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin kalkınması olmadan Rusya zenginleşemez ve küresel güç olamaz. Bu kalkınmanın ve zenginleşmenin ön koşullarından birisi de rekabetçi ve verimli ulaşım güzergâhlarının inşasıdır. Kuşkusuz BADG, Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin⁵² kalkınmasında ve zenginleşmesinde katkısı olacak en önemli projelerin başında gelir.

⁴⁹ Bakınız: Petrunina J. V. (2013) “Transsib i BAM v Razvitiı Mejdunarodnih Tranzitnih Perevozok po Marşrutu Aziya – Evropa”, Jurnal: Teoriya i Praktika Obşestvennogo Razvitiya, 2013, No: 3, Moskva, s. 140-143

⁵⁰ <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMA/>

⁵¹ Bakınız: Kibalov, E. B ve Bikadorov, S. A. (2018), “Transsib i BAM: Sistemniy Vzglyad na Problemu Povişeniya Konkurentnosposobnosti”, Vserossiyskiy Ekonomičeskiy Jurnal EKO, No: 46 (1), July 2018, s. 5-25

⁵² Sibirya ve Uzakdoğu bölgelerinin coğrafi özellikleriyle ilgili bakınız: Atasoy, E. (2010) “Federal Bölgelere Göre Rusya'nın Nüfus ve Etnocoğrafya Özellikleri”, U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 19, 2010/2, s. 183 – 219

BADG, SSCB'nin en pahalı en gösterişli ve en çok eleştirilen projesiydi. Tüm bu eleştirilere rağmen, BADG'nin bugünkü jeopolitik, jeostratejik ve iktisadi önemi şöyle özetlenebilir:

- Rusya topraklarında doğu-batı istikametinde 4.287 kilometre boyunca uzanan, ülkenin en önemli ve en işlek demiryolu güzergâhlarından biridir. Son yarım yüzyılda yapılan yeni ek güzergâhlarla birlikte bugünkü Büyük BADG'nin ve Küçük BADG'nin toplam uzunlukları 4.700 kilometreyi aşmaktadır.
- Avrupa ülkelerinin ve Merkezi Rusya bölgelerinin Pasifik Okyanusu limanlarına ve Güney Yakutistan'a ulaşan en kısa demiryolu yolu özelliği taşımaktadır.
- Sahalin Adası ve Kuril Takımadaları'nın ekonomik ve ticari gelişim katkısı olan en önemli ulaşım güzergâhıdır.
- Güney Kore, Doğu Çin ve Japonya limanlarına ulaşan en işlek taşımacılık güzergâhıdır. Rusya'nın Doğu Asya ve ASEAN ülkeleriyle ticaretini sağlayan en önemli ulaşım güzergâhlarının başında gelir.
- Yük, yolcu ve kargo taşımacılığında büyük öneme sahip olan bu demiryolu güzergâhı, Primorye, Vladivostok ve Nahodka'ya olan mesafeyi 200 km'den fazla, Vanino'ya 500 km'den fazla, Saha Cumhuriyetinin başkenti olan Yakutsk kentine - 600 km'den fazla, Sahalin Adası, Kamçatka Yarımadası ve Magadan'a ise 1000 km'den fazla kısaltmaktadır.
- BADG güzergâhında çok sayıda orman ve doğa koruma alanı, çok sayıda göl ve akarsu, çok sayıda rekreasyon ve turizm merkezi yer almaktadır. Bu nedenle önümüzdeki dönemde demiryolu turizmi bu bölgenin önemli gelir kaynaklarından birisi olabilir.
- BADG ve yakın çevresinde Rusya ulusal ekonomi açısından 29 stratejik maden ve enerji kaynağı tespit edilmiştir. Altın, gümüş, kömür, petrol, krom, demir, uranyum, manganez, çinko, lityum, boksit, molibden ve volfram bunların başında gelir.⁵³ Bu madenlerin ve enerji kaynaklarının ulusal ekonomiyi kazandırmada BADG'nin büyük rolü ve işlevi olmuştur ve gelecekte de olacaktır.

2014 yılında, BADG yapım kararının 40. Yıldönümü kutlamalarında konuşan Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, tüm eleştirilere rağmen BADG'nin ülke için çok gerekli ve çok stratejik bir proje olduğunu belirterek şunları söylemiştir:

“BADG sadece devasa bir inşaat projesi değil, aynı zamanda ülke için de büyük bir deneyimdir. Bu ulusal projenin hem askeri ve jeostratejik önemi hem de ulusal ekonomiyeye önemli katkıları vardır. Yapılan iş, çok zor iklimsel ve jeolojik koşullarda gerçekleşti, aslında, tüm devlet organlarından ve tabii ki, her şeyden önce orada çalışan işçilerden büyük bir çaba ve özveri gerektirdi. BADG projesinde çalışanların tamamı şüphesiz görev kahramanıdır. Ne yazık ki, 1990'lı yıllarda, hem ülke genelinde hem de projeye ilgili ekonomik ve finansal yönde bazı zorluklar ortaya çıktı. Hatta bu sıkıntılı günlerde, ülkenin bu pahalı demiryoluna ihtiyacı olup olmadığı sorgulanmaya başlandı. Ancak XXI. yüzyılın başlarında BADG projesinin yüksek talep gördüğü, ulusal ekonomiyeye büyük katkıları olduğu ancak artık yeterli olmadığı da ortaya çıkmıştır.” Özetle, Putin'e göre Rusya'nın BADG projesine ihtiyacı vardır ve bu proje modernleştirilmeli ve daha da genişletilmelidir.

Tatarski Boğazı'nı aşmakta olan ve Asya anakarası ile Sahalin Adası arasında faaliyet gösteren mevcut Vanino - Holmsk feribot servisi, ticari ürünlerinin, enerji kaynaklarının ve sanayi mallarının Rusya ana karasına taşınmasında çok yetersiz kalmaktadır. Sahalin Adası ile Vanino kenti arasında yer alan Tatar Boğazı'nda konumlanmış köprü veya tünel aracılığıyla ortaya çıkacak demiryolu ulaşım bağlantıları neredeyse yarım yüzyıldır tartışılmaktadır. Kuşkusuz Sahalin Adası'nın Rusya ana karasına bağlanması ve BADG ile bütünleşmesi bölgenin ekonomik kalkınmasına büyük yarar sağlayacaktır. Bugün tüm büyük Japonya adaları hâlihazırda demiryolu hatları ile birbirine bağlanmıştır. Rusya ne Kuril Adaları'yla ne de Sahalin Adası'yla kara veya demiryolu ulaşım bağlantılarına sahip değildir. Oysa Japonya'nın en kuzey adası olan Hokkaido ile kuzey komşusu Sahalin arasında sadece 19 kilometre mesafe vardır. Bu nedenle Hokkaido ile Sahalin arasında inşa edilecek bir demiryolu güzergâhının hem

⁵³ Bakınız: Kin, A. A. (2014) “Regionalno – Transportniy Megaproekt BAM: Uroki Osvoeniya”, Sever i Arktika Rossi v Usloviyah Globalniyh Viyzovov XXI Veka, Region: Ekonomika i Sotsiologiya, 2014, No: 4 (84), s. 55-72

Rusya hem de Japonya ekonomisine büyük katkıları olacaktır. Örneğin, 17 Mart 1999 tarihli bir basın toplantısında, Rusya Ulaşım Bakanı Nikolay Aksenenko, Tatar Boğazı'nın altından Sahalin Adası'na inşa edilecek bir tünel projesinin yeniden canlandırılmasının çok umut verici olabileceğini söylemiştir.⁵⁴

Rusya'daki yöneticiler ve siyasetçiler, son dönemde sıklıkla Rusya – Sahalin – Hokkaido ulaşım bağlantısının olabirliğini tartışmaktadırlar. Böylece 14.000 kilometreyi aşan BADG, Sahalin ile Asya anakarası arasında yapılacak bir deniz altı tüneliyle bağlanarak 15.000 kilometrelik kıtalararası bir demiryolu hattına dönüşecektir. Sonuç olarak Sahalin ile Rusya ana karası ve Sahalin ile Hokkaido Adası arasında inşa edilecek köprüler ve tüneller sayesinde hem Rusya ile Japonya arasında doğrudan bir ulaşım sağlanmış olacak, hem de Japon malları Orta ve Batı Avrupa'ya kadar kolayca taşınabilecektir. Önümüzdeki 20-30 yıl içinde Tokyo - Sahalin – Komsomolsk-na-Amur - Bratsk - Moskova - Minsk - Varşova - Berlin – Londra demiryolu hattının ortaya çıkmaması için aslında hiçbir engel yoktur. Rusya ile Japonya arasında çözüm bekleyen Kuril Adaları sorunu bu projenin hayata geçirilmesinde en büyük siyasi engellerden biri olarak görülmektedir.

Önümüzdeki 20-30 yıl içinde Tokyo - Sahalin – Moskova - Minsk – Londra demiryolu hattı bitirilmiş olup faaliyete geçerse, hem Avrupa Birliği, Çin, Japonya, Doğu Avrupa ve Rusya gibi coğrafi bölgeler ve dev ekonomiler birbirlerine bağlanmış olur hem de Asya-Pasifik iktisadi bölgesinde sanayi, ticaret ve ulaşım canlanır. Düne kadar hayal edilemeyen bir ticaret kapısı dahası kıtalararası bir ulaşım köprüsü olabilir. Sonuç olarak 5.000 kilometreyi aşan bu ulaşım güzergâhı Pasifik ülkeleri ile Slav Cumhuriyetleri arasında, ASEAN ülkeleriyle Avrupa Birliği arasında en işlek ticari köprü olacak ve kuşkusuz büyük bir iktisadi etkileşim ve ekonomik kazanç yaratacaktır. Milliyetçi Ruslar tarafından eleştirilen ve “sonu olmayan yol” olarak adlandırılan BADG'ın Londra'da son durağına kavuşacağını SSCB yöneticileri hayal edebilir miydiler? Rekabetçi küreselleşme, ülkeler arasında işbirliği ve uluslararası ticaretin ihtiyaçları bazen hayalleri gerçeğe dönüştürmektedir. BADG merkezli Japonya – Rusya – İngiltere demiryolu güzergâhı, hayata geçirilmesi gereken bir hayalden çok daha fazlasıdır. Tabi bu durum İngiltere'nin en büyük ortağı ABD'yi rahatsız edebilir.

3.3. Baykal-Amur Demiryolu Güzergâhı'nın Başlıca Dezavantajları ve Olumsuz Özellikleri

Sosyalist bir halk projesi ve zorlu bir demiryolu güzergâhı olarak BADG XXI. yüzyılın başında başarıyla tamamlanmıştır. Fakat BADG bölgesindeki 1,5 milyon km²'lik devasa alanda yeterince jeolojik ve bilimsel araştırmalar yapılmamış, bölgedeki zengin maden ve enerji kaynaklarının tamamı işletilmeye açılmamış ve en önemlisi de zenginleşemediği ve kalkınamadığı için de yeterince nüfus çekmeyi başaramamıştır. Uçsuz bucaksız Tayga ormanları, uzun ve derin akarsu vadileri, yüksek ve ulaşılmaz dağlar, uzun ve sert kışlar gibi doğal olumsuzluklar BADG'ından önce de BADG'ından sonra da hep vardı ve var olmaya devam edecektir. Zaten BADG'nın amacı bölgenin fiziki coğrafya koşullarını değiştirmek değildi. BADG'nın amacı sosyal, kültürel ve ekonomik bakımdan bölgenin kalkınmasını ve yerel halkın zenginleşmesini sağlamaktır. İşte bu yüce amaca bu büyük iktisadi hedefe ne SSCB döneminde ne de Postsovyet döneminde hiçbir zaman ulaşılamadı.

Bugün SSCB dağıldıktan sonra, özgürce bireysel düşüncelerini söyleyebilen Ruslar ve özellikle de basın-medya yetkilileri, siyasetçiler ve iktisatçılar BADG projesini aşağıdaki başlıklar altında en çok eleştirmektedirler:

- Birinci eleştiri, milyonlarca dolar para harcanarak, çok pahalı bir proje olması ve ulusal ekonomiye çok büyük mali yük getirmesidir.
- İkinci eleştiri, hedeflenen iktisadi amaçlara bir türlü ulaşamayan, gereksiz, işlevsiz ve faydasız bir proje olmasıdır.
- Üçüncü eleştiri, insan haklarına aykırı olarak binlerce tutuklu, esir Japon asker, öğrenci ve siyasi muhalifin zorla bu projede çalıştırılmış olmasıdır.
- Dördüncü eleştiri, SSCB hükümetlerinin proje gerçeklerini ve proje maliyetini halktan gizlemeleri ve her şeyi toz pembe göstermeleridir.

⁵⁴ Bakınız: <https://svastour.ru/articles/puteshestviya/rossiya/sibir/baykalo-amurskaya-magistral.html>

- Beşinci eleştiri, yüzyılın megaprojesi olarak adlandırılmasına rağmen, beşeri güç ve kalifiye uzmandan yetersiz olup büyük kentlerin olmadığı aşırı seyrek nüfuslu ıssız bir bölgede inşa edilmiş olmasıdır.
- Altıncı eleştiri, gerekli jeolojik, hidrografik, kartografik, mühendislik ve coğrafi arazi incelemeleri yapılmadan, 1930'lu yıllarda hazırlıksız olarak inşaat işlerine başlanmış olmasıdır.
- Yedinci eleştiri, mühendislerin, memurların, askerlerin, şoförlerin ve işçilerin barınma ve gündelik sosyo-kültürel ihtiyaçlarını karşılayacak yerleşmelerin, okulların, hastanelerin ve yaşam konutlarının inşası yapılmadan demiryolu inşaatına plansız başlanmış olmasıdır.
- Sekizinci eleştiri, dünya demiryolu ağı ile BADG'nin bir türlü birleşmemesi ve Japonya, Güney Kore ve Çin gibi ülkelerle hedeflenen ulaşım bütünleşmesinin gerçekleştirilememesi olmasıdır.
- Dokuzuncu eleştiri, İkinci Dünya Savaşı'ndan önce planlanan BADG ve yakın çevresinin ekonomik kalkınması, sanayi ve ticari alt yapısının geliştirilememiş olması, hatta bunun XXI. yüzyılda dahi yapılamamış olması projenin beklenen kazançları sağlayamamasının en büyük nedenlerin başında gelmesidir.
- Onuncu eleştiri, BADG inşaatında görev alanların büyük bir bölümü 30 yaş altı gençlerden oluşmasına rağmen (Üniversite öğrencileri, Leninist Genç Komünistler Birliği üyeleri ve yeni evli aileler) bunların ihtiyaçlarını karşılayacak kreş, okul, sinema, spor salonu ve modern yaşam alanlarının zamanında ve yeteri sayıda inşa edilmemiş olmasıdır.
- On birinci eleştiri, BADG hattını sanayi ve maden ürünleri ile besleyecek yeterli sayıda gelişmiş sanayi, enerji ve maden bölgelerinin inşa edilmemiş olmasıdır.
- On ikinci eleştiri, BADG bölgesinde gelişmesi planlanan kâğıt sanayi, maden sanayi, petro-kimya sanayi, orman ürünleri sanayi ve metalürji sanayi kollarına yeterli devlet desteği ve yeterli yabancı yatırımcı sağlanamadığı için hedeflenen sanayi bölgelerinin bir türlü gerçekleşmemiş olmalarıdır.
- On üçüncü eleştiri, BADG Sahalin Adası ve Japonya'nın Hokkaido Adası ile mutlaka bağlanmalıdır. Böylece Japonya ile Avrupa ülkeleri arasında kesintisiz demiryolu taşımacılığı bir an önce başlatılmalıdır. Bugüne kadar deniz altı tünellerle veya deniz üstü köprülerle BADG'nin Japonya adalarına bağlanmamış olması onun en büyük ulaşım eksikliklerinden biridir.
- On dördüncü eleştiri, BADG bölgesinde asırlar boyunca yaşayan yerli küçük etnik toplulukların (Evenkiler, Yakutlar, Buryatlar vb.) hızla asimile olup Ruslaşmaları ve tüm çabalara rağmen son yarım yüzyılda bu toplulukların yaşam kalitesinin yükseltilememiş olmasıdır.⁵⁵

BADG projesinde 1970'li ve 1980'li yıllarda yılda yaklaşık 70 000 kişi çalışmış veya görev almıştır. Dağları yarıp geçen, derin akarsu vadilerine yüksek köprüler inşa eden, günde 10-12 saat ter döken, eksi elli derece soğukta demir traversleri dizen bu çılgın işçiler bu isimsiz kahramanlar kimlerdir? Kimlerin sayesinde BADG tamamlandı ve kimlerin sayesinde yüzyılın projesi bugün çalışır durumdadır? Araştırmacı yazar Aleksey Vulfov'a göre askerler, tutuklular, üniversite öğrencileri ve sürgündeki mahkûmlar bu projenin en büyük yükünü taşıyan ve bunu canlarıyla ödeyen kesimdir. Vulfov o zorlu dönemi şöyle açıklamaktadır:

“Yaşam ve çalışma koşulları çok zordu. Sadece tükenmeyen bir gençlik enerjisi, masum ve fedakâr sosyalist coşkusu, böylesine zorlu bir demiryolu güzergâhını böylesine hızlı bir tempoyla inşa etmeyi sağlayabilirdi. Şantiyelerdeki ölüm oranları ve iş kazaları çok yüksekti, ancak Sovyet propagandası doğal olarak o dönemde sakatlanan işçileri ve ölüm oranlarını gizlemekteydi. Buraya yapılan yatırımların boyutu, harcanan paralar, mühendislik zorlukları ve kullanılan teknolojiler normal insanların algılayamayacak kadar büyük ve karmaşıktır. Tüm bunlar ayrı bir araştırma olacak kadar derin, kapsamlı ve çok boyutludur. Demiryolu güzergâhının en büyük iş yükünü ve en zorlu görevini askeri birliklerinin oluşturduğu bilinmektedir. Çok sayıda milletten ve çok sayıda bölgeden, yurdun dört bir yanından gelen bu masum askerler ayrı bir dramatik sayfa oluştururlar ve ayrı bir kahramanlık destanı

⁵⁵ Bakınız: Kin, A. A. (2014) “Regionalno – Transportniy Megaproekt BAM: Uroki Osvoeniya”, Sever i Arktika Rossi v Usloviyah Globalniyh Viyzovov XXI Veka, Region: Ekonomika i Sotsiologiya, 2014, No: 4 (84), s. 55-72

yazmışlardır. BADG en zor bölümlerini inşa edenler tam da bu isimsiz askerler ve kahramanlardır.”⁵⁶

Bugün, BADG tamamen biteli neredeyse 20 yıl geçmiş olmasına rağmen, bu yüksek maliyetli projenin sosyo-ekonomik potansiyeli tam kapasite çalıştırılmadığı ve hedeflenen ekonomik verim alınmadığı bilinmektedir. Bu demiryolu güzergâhının işletilmesi Rus Demiryollarına yüksek kazanç ve belirgin kar da getirmiyor. Bu durumun ana nedeni, BADG çevresinde yer alan komşu bölgelerin yavaş gelişmeleri, yavaş endüstrileşmeleri ve yavaş nüfuslanmalarıdır. İkinci Dünya Savaşı’ndan önce planlanan BADG ve yakın çevresinin hem ekonomik kalkınması ve bölgesel zenginleşmesi hem de canlı ticaret, hızlı sanayileşme ve nüfuslanmadaki beklentileri bir türlü sağlanamamıştır. 2000-2020 döneminde dahi BADG ve yakın çevresi, az gelişmiş, seyrek nüfuslu, kimsenin görev almak istemediği uzak ve sevimsiz bir bölge olarak kalmış olması bunların kanıtıdır. Örneğin, BADG planlama aşamasındayken bölgedeki dokuz İktisadi komplekse ulaşım sağlaması beklenirdi. Ama 2020 yılına kadar bu dokuz İktisadi kompleksten sadece birisi, “Neryungri Kömür Havzası Kompleksi” tamamlanmıştır.⁵⁷ BADG’ı besleyecek maden ve enerji havzalarının, fabrika ve sanayi tesislerinin, ticaret bölgelerinin ve liman alanlarının yetersizliği bu ulaşım güzergâhını verimsiz kılan en önemli faktörlerdir.

BADG tamamlanmadan bakıma ve onarılmaya alınmıştır. Birçok köprü ve tünel 1950’li yıllarda ve 1960’lı yıllarda yapıldığı için eskimeye ve çökmeye başlamış, yeni inşaat teknolojilerle bazı kesimlerde bakım-onarım çalışmalarına başlanmıştır. Örneğin 2009 yılında Komsomolsk-na-Amur ile Sovetskaya Gavan arasındaki kesimde çok yönlü bakım-onarım çalışmaları yapılmış ve yeni Kuznetsovsk Tüneli tamamlanmıştır. Belli dönemlerde belli kesimlerde bu bakım-onarım çalışmalarının devam edeceğini şimdiden söylenebilir.

1997 yılında, BADG’ından geçen mal ve yük trafiği, 1990 yılına kıyasla yarı yarıya azalmıştır. 2009 yılına gelindiğinde, Tayset - Tinda – Komsomolsk-na-Amur yönündeki yük trafiği hacmi tekrar artmış ve yılda yaklaşık 12 milyon tona ulaşmıştır. Aynı zamanda, bu yüksek trafik hacimlerinde bile demiryolu kârsız çalışmış ve zarar etmiştir. 2009 yılında tüm BADG, Rusya genelindeki demiryolu yolcu taşımacılığının %1’inden biraz fazlasıyla, yılda yaklaşık 12 milyon yolcu taşımıştır. 2000-2015 döneminde BADG taşınan yıllık yük miktarı 12-18 milyon ton, yıllık yolcu sayısı da 10 ile 14 milyon arasında değişmiştir. 2017 – 2020 döneminde BADG’ta yıllık ortalama 20–25 milyon ton mal taşınmıştır.⁵⁸ Özel sektör desteği olmadan ve bölgedeki zengin maden havzaları işletilmeye açılmadan daha uzun süre bu pahalı güzergâhın zarar edeceği öngörülmektedir. Sonuç olarak 75 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olan BADG’ında taşınan yıllık yük miktarı sadece 20-25 milyon tondur. Bu da kendi taşıma potansiyelinin ancak üçte birini gerçekleştirebildiği anlamına gelmektedir. Tüm bunlar iktisadi verimlilik ve ulusal ekonomiye katkısı açısından projenin hedeflenen noktalardan çok uzakta kaldığını göstermektedir.

BADG kuşağındaki yerleşmelerde sağlık ve eğitim olanakları, spor ve sanat faaliyetleri, eğlence ve tatil merkezleri, merkezi Rusya’ya göre çok daha az gelişmiştir. Daha ilkel konutlar, daha sert iklim koşulları, daha kalitesiz alt yapı, daha kötü yaşam olanakları binlerce ailenin BADG bölgesini terk etmelerine neden olmaktadır. Özellikle de doktor, mühendis, öğretmen, veteriner, bilim uzmanı, sanatçı, mimar gibi uzmanlar Sibiryâ bölgesini hızla terk etmektedirler. Yoğun göç dalgaları zaten ıssız olan Uzakdoğu ve Sibiryâ bölgelerinin daha da ıssızlaşmasına neden olmaktadır. Örneğin 1982 – 2017 döneminde BADG kuşağındaki yerleşik nüfus iki kat azalmıştır. Bu nedenle kalifiye iş gücü ve yetersiz nüfus bu bölgelerin en önemli sorunu olmaya devam etmektedir.

Sibiryâ ve Uzakdoğu Federal Bölgeleri’nin toplam yüzölçümü 11 milyon km²’yi aşmakta ve bu iki bölgenin 2020 yılındaki toplam nüfusu da yaklaşık 25 milyondur.⁵⁹ Bir başka deyişle Avrupa Kıtası’ndan daha büyük yüzölçümüne sahip bir alanda, Marmara Bölgesi nüfusundan daha az insan yaşamaktadır. Devasa büyüklükteki bu topraklarda bu denli az insanın yaşaması, aşırı seyrek nüfuslu arazilerin çokluğuna ve beşeri kaynak sıkıntısına işaret etmektedir. Örneğin Uzakdoğu Federal Bölgesi’nde km²’ye sadece 1,1 insan düşmektedir.⁶⁰ Çin – Rusya sınırının güneyinde 110 milyondan

⁵⁶ Bakınız: <https://arzas.academy/materials/1740>

⁵⁷ <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/>

⁵⁸ Bakınız: <https://quote.rbc.ru/news/article/5d24c26e9a79471c4d6e2817>

⁵⁹ <https://rosstat.gov.ru/>

⁶⁰ <https://rosstat.gov.ru/>

fazla Çinli yaşadığı düşünülürken biraz da ürkütücü ve korkutucudur bu ıssızlık. Rusya için bu durum önemli bir jeostratejik ve jeopolitik bir sorundur.

Doğal kaynak bakımından çok zengin olan bu devasa büyüklükteki bölgede hem kasaba ve kent sayısı hem de sürekli yaşayan nüfus son derece yetersizdir.⁶¹ Bu soğuk ve ıssız bölgenin ticaret, sanayi, madencilik, ulaşım ve güvenlik ihtiyaçlarını karşılayacak beşeri güce sahip olmaması bölgenin kalkınmasını ve zenginleşmesini frenleyen en önemli engel olarak görülmektedir. Bu nedenle de birçok Rus uzmanı bu projeyi eleştirmektedir. Örneğin, BADG projesinin anlamsızlığı ile ilgili ekonomi uzmanı Egor Gaydar'ın çok içten ama bir o kadar da sert eleştirileri vardır:⁶²

"Yüzyılın inşası" olarak adlandırılan BADG, göklere çıkarılan, övgüler yağdırılan, sosyalist söylemleri ama işlevsiz, pahalı ve dev yatırımların tipik bir örneğidir. Proje çok pahalı, büyük ölçekli, ama aynı zamanda da romantik- güzel doğa manzaralı, el değmemiş Tayga ormanları, Sibiry'a'nın doğal güzellikleri vs.. Sovyet propagandasının tüm gücüyle desteklediği bu proje, ekonomik kazanç bakımından kesinlikle anlamsızdır. Sovyet mühendisleri zor koşullarda da olsa nasıl yol inşa edeceklerini biliyorlardı, fakat rekabetçi tüketim ürünleri veya kaliteli mallar üretmeyi bir türlü beceremediler. Belki de problem şundan kaynaklanmaktadır. Hiç kimse şu temel soruyu düşünmemiştir: "Bu uzun demiryolunu neden inşa ediyoruz? Bu yolda hangi ürünleri ve hangi yönde taşıyacağız?" Sonuç olarak, bu gösterişli proje ülkemize tahmin edilen hesaplardan dört kat daha pahalıya mal oldu ve hala tam olarak bitirilemedi."

BADG projesinin Rusya ekonomisine çok pahalıya mal olması, iktisadi verimliliği olmaması ve insan olmayan ıssız bölgelerden geçmesi en çok eleştirilen konu başlıklarıdır. Bazı Rus uzmanlar ise "tüm olumsuzluklara ve tüm eleştirilere rağmen BADG projesi yapılmalıydı ve hem ulusal savunmaya hem de ulusal ekonomiye büyük katkıları olacaktır" görüşünü savunmaya devam etmektedirler. XXI. yüzyılda hem BADG hem de Trans-Sibiry'a Demiryolu Güzergâhının yenileme, bakım ve modernleştirme çalışmaları var gücüyle sürdürülmektedir. Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı bu modernleştirme çalışmalarının iki bölümde yapılmasına karar vermiştir: birinci bölüm 2020 yılına kadar ve ikinci bölüm de 2020 – 2050 dönemini kapsamaktadır. Doğal olarak bu yenileme ve modernleştirme çalışmaları yeni yatırımlar ve yeni harcamalar ve en önemlisi de yüksek olan proje maliyetlerinin daha da yükselmesi anlamına gelmektedir. Örneğin sadece 2020 yılına kadar olan zaman diliminde Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı bu onarım ve yenileme çalışmaları için 562,4 milyar Ruble para harcamıştır.⁶³ Dünyanın en pahalı megaprojesi para yutmaya devam edecek gibi görülmektedir.

Rus medyasında bazı gazeteciler, alay edercesine BADG projesini "bitmeyen yol", "belirsizliğe giden sorunlu yol", ve "hiç bir yere ulaşmayan güzergâh" olarak tanımlamaktadırlar.⁶⁴ Sürekli inşaat çalışmaları devam eden, sürekli yatırım yapılan, sürekli para harcanan ama bir türlü tamamlanamayan bir türlü tam olarak bitirilemeyen görkemli bir yol. Gerçekten de resmîyette BADG 2003 yılında tamamlanmış olmasına rağmen, bazı güzergâhlarda bakım-onarım çalışmaları, bazı bölgelerde ise yeni demiryolları hatlarının yapımı tam gaz sürdürülmektedir. 2020 yılından sonra BADG yeni rotasını Yakutistan topraklarında sürdüreceği ve Magadan Limanı'na doğru hızla ilerleyeceği anlaşılmaktadır. Öyle görülüyor ki, bazı siyasi ve ekonomik aksaklıklara rağmen, BADG büyük bir iktisadi potansiyele sahip çok boyutlu bir proje olarak gelişmeye ve büyümeye devam edecektir. Örneğin, Rusya basınında çıkan bazı haberlere göre, BADG ve Trans-Sibiry'a Demiryollarının 2020 yılındaki toplam taşıma kapasiteleri 144 milyon tona ulaşmıştır.⁶⁵ Bu çok büyük bir ulaşım atılımı olup Rusya ekonomisi açısından çok umut vaat eden bir haberdir.

Tarihin farklı dönemlerinde planlanan, yapılan ve bitirilen BADG, bugün farklı toplumsal kesimler ve farklı bireyler için geride farklı hatıralar, düşünceler ve algılar bırakmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda

⁶¹ Bakınız: Atasoy, E. (2009) "Rusya Federasyonunda Yaşanan Demografik Krizlerin Analizi", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, Sayı 18, İstanbul - 2009, s. 21 – 38

⁶² Bakınız: <https://polit.ru/article/2014/07/09/bam2/>

⁶³ <https://ria.ru/20190708/1556194636.html>

⁶⁴ Bu konuda bakınız:

- https://www.bbc.com/russian/russia/2014/07/140708_baikal_amur_40_anno
- <https://www.kommersant.ru/doc/4013523>
- <https://rg.ru/sujet/4655/>

⁶⁵ Bakınız: <https://www.metalinfo.ru/ru/news/123761>

Sovyet Ordusuna esir düşen ve demiryollarında zorla çalıştırılan Japon askerler için BADG aşağılanan askeri gurur ve düşman topraklarını sulayan kan ve ter anlamı taşımaktadır.

Leninist Genç Komünistler Birliği yolunu takip eden sosyalist gençler için BADG romantik Sibiry gecelerini, ilk aşk deneyimlerini, ateş başında söylenen komünist şarkıları ve bireysel olgunlaşmayı çağrıştırmaktadır. Binlerce Sovyet askeri için BADG vatandaşlık görevi, karşılıksız emek ve uykusuz geceler anlamlarını taşımaktadır. Sosyalist sistem karşıtı olan ve demiryollarında zorla çalıştırılan siyasi mahkûmlar için BADG sürgün, gözyaşı ve kendi vatan topraklarında köle olmayı çağrıştırmaktadır. Dmitriy Filipov, Efim Basin, Salaman Babaev, İgor Levitin, Aleksandır Bondar ve İvan Varşavski gibi komünistler için BADG bir kahramanlık destanıdır, SSCB'nin gurur kaynağıdır, Sovyet halklarının kardeşliğini, iş birliğini ve dayanışmasını yansıtan yüzyılın mega projesidir. BADG farklı zamanlarda ve farklı coğrafi mekânlarda kuşkusuz tartışılmaya devam edecektir. Farklı toplumlar ve farklı kişiler, yüzyılın projesini, bazen eleştirmişler, bazen yüceltmişler, bazıları onunla gurur duymuşlar bazıları ise utanç. Anılar ve efsaneler, yaşantılar ve izlenimler, deneyimler ve duygular hangi yönde olursa olsun, BADG Rusya'nın iktisadi vitrininde ve ulaşım planlamasında en ön sırada yer almaya devam edecektir.

4. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Rusya Federasyonu hem fiziki hem ekonomik hem de beşeri coğrafya özellikleri bakımından birçok doğal zenginlik ve bölgesel farklılık barındıran, çok renkli ve çok kimlikli bir ülkedir. Bu renklilik ve çeşitlilik yer şekilleri, iklim, toprak ve bitki örtüsü gibi doğal özelliklerinde görüldüğü gibi sanayi, tarım, ulaşım, turizm, ormancılık ve madencilik gibi iktisadi faaliyetlerinde de gözlenmektedir. Ülkenin çok geniş topraklara ve birbirlerinden binlerce kilometre uzaklıkta bulunan çok sayıda bölgeye sahip olması, bölgeler arasındaki ulaşım bağlantılarının önemini her tarihsel dönemde güncel olmasını sağlamaktadır.⁶⁶

ABD ve Çin'den sonra dünyanın en uzun demiryolu ağına sahip ülkesi olan Rusya'da demiryollarının toplam uzunluğu 85 000 kilometreyi, elektrikli demiryollarının uzunluğu ise 43 000 kilometreyi aşmaktadır.⁶⁷ 2018 yılında Rusya ulusal taşımacılık içinde demiryollarının payı % 24'ü aştığından, Trans-Sibiry ve BADG hatlarının Rusya ekonomisi için hayati öneme sahip oldukları iddia edilebilir.

Aslında BADG projesinin hem Sovyet Komünist Partisi tarihinde hem ulusal ekonomide hem de Sovyet kültür tarihinde önemli bir yeri vardır. SSCB döneminde BADG konulu çok sayıda film ve belgesel çekilmiş, yüzlerce şarkı, şiir ve hikâye yazılmış böylece asrın en büyük projesi ölümsüzleştirilmiştir. Aleksandra Pahmutova, Robert Rojdestvenski, Oskar Feltsman ve Vladimir Shainskiy gibi Sovyet sanatçıların şarkılarında ve Yevgeni Aleksandroviç Yevtuşenko gibi ünlü Sovyet şairlerinin duygulu şiirlerinde BADG'nin propaganda izleri görülmektedir. Amerikalı şarkıcı Dean Reed'in inşaat bölgesindeki kalabalık Sibiry konserlerini bugünkü yaşlı kuşak hala hatırlamaktadır. SSCB döneminde her öğrenci her parti üyesi her memur ve işçi o döneme damgasını vuran ve BADG olarak adlandırılan çılgın projeyi hatırlamaktadır. Gece gündüz radyo ve televizyon yayınlarında bu proje konuşulmuş ve tartışılmış, dahası bitmeyen övgüler ile yüceltilmiştir. SSCB döneminde çalışkan işçilere ve mühendislere "BADG İnşası" için devlet madalyaları verilmiştir. BADG inşası dönemi, şarkıların ve şiirlerin, devlet ödülleri ve madalyaların, belgesellerin ve kahramanlık hikâyelerinin havada uçtuğu, sosyalist başarılarla "maskelenmiş" bir "güç gösterisi" dönemi olarak tanımlanabilir. Doğal olarak her zorlu dönemde olduğu gibi bu dönem de kendi efsanelerini ve kendi kahramanlarını yaratmıştır. BADG'nda aktif görev alan Dmitriy Filipov, Efim Basin, Salaman Babaev, İgor Levitin, Aleksandır Bondar ve İvan Varşavski basın ve medyada yüceltilen bu kahramanların başında gelirler.⁶⁸

Sovyet halklarının teknolojik başarılarını sürekli afişe eden BADG, her şeyden önce bir Sovyet propaganda aracı ve sosyalist başarıları yansıtan "reklam vitrini" görevlerini üstlenmiştir. BADG aynı zamanda, Sovyet sisteminin üstün başarılarını yansıtan ve hiçbir ülkenin yapamayacağını kanıtlamaya çalışan bir ulusal gurur projesi olarak milyonlarca Sovyet insanına yansıtılmıştır. Sıradan insanları ve özellikle ateşli sosyalistleri büyüleyen bir proje; SSCB içindeki halkların dayanışmasını ve

⁶⁶ Atasoy, E. (2010) "Federal Bölgelere Göre Rusya'nın Nüfus ve Etnocoğrafya Özellikleri", U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 19, 2010/2, s. 183 – 219

⁶⁷ <https://rosstat.gov.ru/>

⁶⁸ Daha detaylı bilgi için bakınız:

- <https://tass.ru/bam-40>
- <https://iz.ru/924596/arsenii-zamostianov/doroga-bez-kontca-nuzhen-li-sovremennoi-rossii-bam>

Cumhuriyet'ler arasındaki dostluğu yansıtan bir kardeşlik projesi; Sovyet teknolojik başarılarını ve komünizme giden güzergâhı belirleyen bir başarı hikâyesi. Doğu – Batı istikametinde Rusya topraklarını birbirlerine bağlayan BADG, kıtalararası bir ulaşım koridoruna evrimleşip “İpek Yolu” güzergâhının rakibi olabilir mi?⁶⁹ Önümüzdeki dönemde yani XXI. yüzyılın ortasında bu sorunun yanıtı büyük ihtimalle verilebilir.

Yaklaşık 65 yıl süren zorlu BADG inşaat çalışmalarında yaklaşık 2 milyon kişi görev almış, ayrıca projeye hem yurt içinden hem de yurt dışından 10'dan fazla ülkeden, 100'den fazla milletten, farklı inançlara ve farklı etnik kimliklere sahip işçiler, öğrenciler, mahkûmlar ve askerler çalıştırılmıştır. Bazıları gönüllü bazıları gönülsüz çalıştırılmış. Bazıları yüksek maaşın çekiciliğine, bazıları Sibirya'nın doğal güzelliklerine kapılarak yurtlarından binlerce kilometre uzaklıkta yer alan bu ıssız bölgeye gelip yerleşmişlerdir.

Müslümanlar ile Hristiyanlar, Letonyalılar ile Gürcüler, Ermeniler ile Azeriler, Özbekler ile Estonyalılar, Bulgarlar ile Macarlar, işçiler ve memurlar, mühendisler ile mahkûmlar, gençler ve yaşlılar, köylüler ve kentliler, üniversite öğrencileri ile askerler BADG bölgesinde yan yana omuz omuza çalışmışlardır. Bazıları bu proje sayesinde evlenmişler bazıları proje yapımında boşanmışlardır. Bazıları yaralanmış bazıları hayatını kaybetmiş bazıların ise yeni bebekleri dünyaya gelmiştir. Aslında BADG sadece bir demiryolu güzergâhı değildir, basit bir ulaşım projesi hiç değildir. BADG her şeyden önce çok boyutlu çok uluslu zor mühendislik uygulamaları içeren çok boyutlu bir uluslararası projesidir. Yeni mahalleleri ve istasyonları, yeni kasabaları ve kentleri, yeni spor ve kültür merkezlerini, yeni yaşam formlarını ve mimari yapıtlarını, yeni etnik ve kültürel etkileşimleri ortaya çıkaran hem yerleşme hem kültür hem alt yapı hem enerji ve madencilik hem turizm ve rekreasyon hem de ulaşım ve savunma boyutu olan çok kimlikli ve çok işlevli bir eserdir.

BADG güzergâhında çok sayıda orman ve doğa koruma alanı, çok sayıda göl ve akarsu, çok sayıda rekreasyon ve turizm merkezi yer almaktadır. Bu nedenle önümüzdeki dönemde demiryolu turizmi bu bölgenin önemli gelir kaynaklarından birisi olabilir.

Önümüzdeki yıllarda BADG Sahalin Adası ve Japonya'nın Hokkaido Adası ile mutlaka bağlanmalıdır. Böylece Japonya ile Avrupa ülkeleri arasında kesintisiz demiryolu taşımacılığı bir an önce başlatılmalıdır. Bugüne kadar deniz altı tünellerle veya deniz üstü köprülerle BADG'nin Japonya adalarına bağlanmamış olması onun en büyük ulaşım eksikliklerinden biridir.

Sahalin Adası'nın Rusya'ya demiryolu ile bağlantısı sağlanabilirse kuşkusuz BADG'nin iktisadi işlevi ve jeopolitik önemi daha da artacaktır. Sonuç olarak, Sahalin Adası'ndaki zengin petrol ve doğal gaz yatakların Japonya ve Rusya'ya pazarlanmasında bu yeni ulaşım güzergâhına büyük rol düşecektir. Bu durum Rusya'nın doğu kıyısında jeostratejik önemini daha da etkin hale getirecektir.

Yakın gelecekte BADG daha da geliştirilmeli ve yeni demiryolları ile Ohotsk Denizi kıyısındaki Magadan Limanı'na ulaştırılmalıdır. Böylece Tinda – Yakutsk – Magadan Demiryolu güzergâhının faaliyete geçmesi ile birlikte, Trans Sibirya ve BADG güzergâhından sonra Büyük Okyanusa üçüncü ticaret ve ulaşım kapısı da açılmış olacaktır. Rusya'nın yüzyıllık rüyası ise demiryolunu Anadir kentine ve Çukçi Yarımadası'na kadar uzatıp oradan Bering Boğazı'nın altından bir tünelle Alaska Yarımadası'na ve ABD'ye kadar uzatmaktır. Böylece Asya ile Kuzey Amerika kıtaları ve ABD ile Rusya ilk kez bir demiryolu güzergâhı ile birbirlerine bağlanmış olacaklar. Zaman denilen sihirli kavram bu planlarının gerçekleşip gerçekleşmeyeceğini gösterecektir.

⁶⁹ Bu sorunun cevabı ile ilgili bakınız:

- Kibalov, E. B ve Bikadorov, S. A. (2018), “Transsib i BAM: Sistemniy Vzglyad na Problemu Povişeniya Konkurentnosposobnosti”, Vserossiyskiy Ekonomičeskiy Jurnal EKO, No: 46 (1), July 2018, s. 5-25
- Petrunina J. V. (2013) “Transsib i BAM v Razvitii Mejdunarodnih Tranzitnih Perevozok po Marşrutu Aziya – Evropa”, Jurnal: Teoriya i Praktika Obşestvennogo Razvitiya, 2013, No: 3, Moskva, s. 140-143

KAYNAKÇA

- Afanasov, O. V. (2016) "Lagerya i Stroitel'nii Organizatsii OGPY – NKVD – MVD SSSR Pri Vozvedenii Zapadnogo Uçastka BAM v 1930-1950-x gg.", Jurnal Problemi Sotsialno-Ekonomiçeskogo Tazvitiya Sibiri, Bratskiy Gosudarstvenniy Universitet, Bratsk
- Atasoy, E. (2009) "Rusya Federasyonu'nda Yaşanan Demografik Krizlerin Analizi", İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Coğrafya Dergisi, Sayı 18, İstanbul- 2009, s. 21 – 38
- Atasoy, E. (2010) "Federal Bölgelere Göre Rusya'nın Nüfus ve Etnocoğrafya Özellikleri", Uludağ Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 19, 2010/2, s. 183 – 219
- Babin, Y. V., Moskvina, V. V., Vidyapin, V. İ. & Stepanova, M. V. (2005) "Ekonomiçeskaya Geografiya Rosii", Moskova: İzdatelskiy Dom "İNFRAM"
- Can, R. R. (2021) "Geography of the Trans-Baykal (Russia) Region", International Journal of Geography and Geography Education (IGGE), No: 43, p. 365-385
- Çepaliga, A. L. & Çepaliga, G. İ. (2004) "Regioni Rosii, Spravoçnik", Moskova: İzdatelstvo "Daşkov i K"
- Demir, S. (2013) "Vladivostok Demiryolu Hattı ve Rusya Ekonomisi", Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, Cilt 5, No 2, 2013, s. 482 – 491
- Dronov, V. P. & Gluşkovoy, V. G. (2003) "Obştestvennaya Geografiya Rosii", Moskova: İzdatelstvo "Klassiks Stil"
- Dronov, V. P. & Rom, V. Y. (2002) "Geografiya Rosii: Naseleniei Hozyaystvo", Moskova: İzdatelstvo "Drofa"
- Evstrop'yeva O. V. (2016) "Razvitie Turistskoy Sistemi na Baykalskoy Prirodnoy Teritorii", Jurnal: Geografiya i Prirodnie Resursi, 2016, No: 5, s. 184-195
- Garf, F. & Popov, V., (1992) "Gosudarskiy terror v Sovetskoj Rossii 1923-1953, İstoçniki i ih İnterpretatsii", Oteçestvenniye Arhivi, 1992, s. 29-54.
- Heywood, A. (1999) "Modernising Lenin's Russia; Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways", Cambridge: Cambridge University Press
- Khairmukhanmedov, N. (2007) "Stalin Dönemindeki Siyasi Muhalifleri Tasfiye Uygulamaları ve Çalıştırma Kampları", Bilig Dergisi, Bahar/2007, Sayı 41, s. 155-174
- Kibalov, E. B ve Bikadorov, S. A. (2018), "Transsib i BAM: Sistemniy Vzglyad na Problemu Povişeniya Konkurentnosposobnosti", Vserossiyskiy Ekonomiçeskiy Jurnal EKO, No: 46 (1), July 2018, s. 5-25
- Kin, A. A. (2014) "Regionalno – Transportniy Megaproekt BAM: Uroki Osvoeniya", Sever i Arktika Rossi v Usloviyah Globalniyh Viyzovov XXI Veka, Region: Ekonomika i Sotsiologiya, 2014, No: 4 (84), s. 55-72
- Özdemir, V. (2018) "Goeconomic Potential Of Siberia And Russian Far East For The Russian Federation", Turkish Studies, Volume 13/3, Winter 2018, p. 543-556
- Petrulina J. V. (2013) "Transsib i BAM v Razvitii Mejdunarodnih Tranzitnih Perevozok po Marşrutu Aziya – Evropa", Jurnal: Teoriya i Praktika Obştestvennogo Razvitiya, 2013, No: 3, Moskva, s. 140-143
- Rappoport, A. V. (2017) "BAM i Razvitie Turizma v Vostoçnoy Sibiri", Jurnal: Mir Transporta, Tom: 15, No: 2, 2017, s. 108-115
- Ruban V. & Meteleva, M. A. (2017) "Problems Of Socio-Economic Development Of The Regions Of The Territorial And Branch System Of The Project For The Modernization Of The Baikal-Amur Mainline", Transport Business In Russia, №3, 2017, Moscow, p. 12-17

Ruçkin B. A. & Korolev, A. A. (2013) "BAM: Uroki İstorii (k 95 Letiyu Sozdaniya VLKSM)", Jurnal: Znanie. Ponimanie. Umenie, 2013, No: 3, Moskovskiy Gumanitarniy Universitet, Moskva, s. 136-143

Savçenko, A. E. (2021) "Zaçem Stroili BAM? Drugaya Storona Poslednego Megaproekta na Vostoke", Jurnal: Rossiya i ATP, No: 1, 2021, Vladivostok, s. 52-68

Tümertekin, E., Özgüç, N., (2016) Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., (1987), Ulaşım Coğrafyası, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, Yayın No: 85, İstanbul.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

<http://bam.railways.ru/history.html> (Erişim tarihi: 02.11.2020)

https://irk.aif.ru/society/trend_1487 (Erişim tarihi: 06.11.2020)

www.memo.ru (Erişim tarihi: 02.12.2020)

https://www.bbc.com/russian/russia/2014/07/140708_baikal_amur_40_anno (Erişim tarihi: 17.11.2020)

<https://svastour.ru/articles/puteshestviya/rossiya/sibir/baykalo-amurskaya-magistral.html> (Erişim tarihi: 02.12.2020)

<https://iz.ru/924596/arsenii-zamostianov/doroga-bez-kontca-nuzhen-li-sovremennoi-rossii-bam> (Erişim tarihi: 05.12.2020)

<https://tass.ru/bam-40> (Erişim tarihi: 13.12.2020)

<http://bsk.nios.ru/enciklopediya/baykalo-amurskaya-magistral> (Erişim tarihi: 13.12.2020)

https://bigenc.ru/domestic_history/text/1845979 (Erişim tarihi: 19.12.2020)

<http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/> (Erişim tarihi: 19.12.2020)

<https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=11154> (Erişim tarihi: 21.12.2020)

<https://polit.ru/article/2014/07/09/bam2/> (Erişim tarihi: 21.12.2020)

<https://ria.ru/20190708/1556194636.html> (Erişim tarihi: 21.01.2020)

<https://rg.ru/2019/07/07/reg-dfo/bajkalo-amurskaia-magistral-otmetila-45-letie.html> (Erişim tarihi: 23.12.2020)

<https://iz.ru/tag/bam> (Erişim tarihi: 25.12.2020)

<https://www.russiadiscovery.ru/tours/sibir-sibirskiy-put/> (Erişim tarihi: 27.12.2020)

<https://www.otkrytie.ru/transsib/bam> (Erişim tarihi: 27.12.2020)

<https://gge.ru/press-center/news/istoriya-bama-v-detalyakh-kak-i-kogda-vse-nachinalos/> (Erişim tarihi: 27.12.2020)

<https://arzamas.academy/materials/1740> (Erişim tarihi: 02.01.2021)

<https://www.kommersant.ru/doc/4013523> (Erişim tarihi: 02.01.2021)

<https://www.gazeta.ru/bamtrip/> (Erişim tarihi: 02.01.2021)

<https://www.metalinfo.ru/ru/news/s12700.html> (Erişim tarihi: 04.01.2021)

<https://primamedia.ru/news/830464/> (Erişim tarihi: 05.01.2021)

<https://www.xn--80afempe6b.xn--p1ai/calendar/bam/bam.html> (Erişim tarihi: 05.01.2021)

<https://quote.rbc.ru/news/article/5d24c26e9a79471c4d6e2817> (Erişim tarihi: 05.01.2021)

<https://rosstat.gov.ru/> (Erişim tarihi: 02.01.2021)

URL 1: <https://visitamur.ru/article/transsib-i-bam/> (Erişim tarihi: 02.01.2021)

URL 2: https://visitamur.ru/article/transsib-i-bam_/ (Erişim tarihi: 02.01.2021)

URL 3: https://visitamur.ru/article/transsib-i-bam_/ (Erişim tarihi: 05.01.2021)

URL 4: https://visitamur.ru/article/transsib-i-bam_/ (Erişim tarihi: 05.01.2021)