

Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Adem ÜZÜMCÜ¹
Sıdika AKDENİZ²

Öz

SSCB'nin dağılması sonrası Kafkasya ve Orta Asya'da ortaya çıkan boşlukta, Avrupa Birliği (AB) bölgeyle tarihsel bağlarını ekonomik çıkarları ile birleştirmeye çalışmaktadır. AB, tarihi ipek yolunu canlandıracak ve bölgedeki enerji kaynakları ile zenginleşebilecek ülkelerle bağlarını yeniden kurma amaçlı TRACECA projesini uygulamaya geçirmiştir. TRACECA projesi, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri, Türkiye ve İran ile AB arasında karayolu ve demiryolu ağlarının güvenli bir ulaşım koridoru oluşturması temeline dayanmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelerle tarihi ve kültürel bağlarının bulunması, bölgesel ticaretini artırmak istemesi, enerji aktarımında bir köprü olması yanında demiryolu ve karayolu bağlantısını da güçlendirmesini gerektirmektedir. Bu çerçevede planlanan Bakü-Tiflis Kars (BTK) demiryolu projesi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasındaki ekonomik çıkarları birleştirme amacına odaklanmaktadır. Proje tamamlandığında hem üç ülke arasındaki dış ticaret, yük ve yolcu taşımacılığı artabilecek, hem de AB'nin güvenli ve alternatif ulaşım olanaklarının oluşturulmasına dayalı TRACECA projesinin bir ayağı tamamlanacaktır. BTK hattı gibi, Türkiye'den geçen alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatları, bölgede nüfuzunu sürdürmek isteyen Rusya ve Çin ile üretim maliyetlerini azaltmak ve enerji güvenliğini sağlamak isteyen AB açısından büyük önem taşımaktadır.

Anahtar kelimeler: *Yeni İpek Yolu, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi.*

¹ Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, ademuzumcu58@gmail.com

² Arş. Gör., Şırnak Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, sakdeniz@sirnak.edu.tr

New Silk Road: TRACECA and Baku-Tbilisi-Kars Railroad Project

Abstract

The emerging gap in Caucasus and Central Asia after the collapse of the USSR, European Union (EU) tries to combine historical ties with the economic interests in this region. EU has implemented the TRACECA project for re-establishing ties with countries in the region which was to portray the historical Silk Road and energy sources that can be enriched themselves with. TRACECA project is based road and rail networks to create a secure transport corridor among Commonwealth of Independent States (CIS) countries, Turkey, Iran and EU. Turkey has historical and cultural links with these countries and wants to increase regional trade of these countries therefore Turkey besides being a bridge in the transfer of energy also needs to strengthen rail and road links. In this context, the planned Baku-Tbilisi Kars (BTK) railway project focuses on the aim of combining the economic interests between Azerbaijan, Georgia and Turkey. When the project is completed foreign trade among the three countries may increase goods and passengers transport as well as pillar of the TRACECA project which is based on EU's the creation of a safe and alternative transportation possibilities will be completed. Alternative energy channels, roads and railway lines that passing from Turkey such as BTK line, are important for Russia and China that desiring influence in the region and for the EU that want to reducing production cost and ensuring energy security.

Keywords: *New Silk Road, TRACECA, Baku-Tbilisi-Kars Railroad Project*

1. Giriş

Dünya ticaretinde sanayi devrimi, yeni keşfedilen kıtalar ve alternatif ulaşım yolları öncesinde ipek ve baharat yolu, ana ulaşım koridorlarını oluşturuyordu. Bu iki yolu kontrol etmek, o dönem imparatorluklarının güçlerine güç katıyor, bu yolların denetimini kaybedenler başka imparatorlukların yük-selişlerini görüyordu. Deyim yerindeyse miladi birinci yüzyıldan 16. yüzyılın başlarına kadar Çin'den Avrupa'nın en batısına, Hindistan'dan başlayarak Anadolu üzerinden yine Avrupa'nın en batısına kadar uzanan ipek ve baharat yolları dünya ticaretinin ana arterlerini oluşturuyordu. Bu yollar üzerinde bulunan ülkelerin tarımsal ekonomiye dayalı üretimleri ve tarımsal üretim fazlasını değiş tokuş etmeye yarayan kervanlarının yol güvenliğinin sağlanmasına büyük önem atfediliyordu. Bir Özbek atasözünde de “evrende iki büyük yol bulunmaktadır: gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde ipek yolu” denilmesi bu önemin söze dökülmüş, en basit şeklini ifade etmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun 15-16. yüzyılda ipek ve baharat yollarının kontrolünü sağlama-sı çerçevesinde Kıta Avrupa'sında dar bir alana sıkışan Avrupalı devletlerin Hindistan'a giden alternatif yolu ararken Ümit Burnu'nu bulmaları, Amerika kıtasını keşfederek bu kıtayı, Afrika'yı ve Avustralya'yı sömürgeleri haline getirmeleri küresel güç dengelerinin değişmesine neden olmuştur. Başlangıçta İspanya, Portekiz ve Hollanda'nın daha sonraları ise bu ülkelere katılan Fransa ve İngiltere'nin dış ticaret açısından görece ucuz deniz yollarını kontrol altına alması, uluslararası deniz ticaretinin gelişmesi ve yeni teknolojik buluşların ortaya çıkması, bir yandan gittikçe güçlenen ve sömürge im-paratorlukları kurmaya başlayan bu ülkelerin Osmanlı'nın kontrol ettiği tarihi ticaret yollarından geçme zorunluluklarını ortadan kaldırmış, diğer yandan merkantilist dış ticaret politikaları ile sanayi devrimi öncesi bu ülkelerde ser-maye birikiminin sağlanmasına ve teknolojik gelişmelerin hızlanmasına yol açmıştır. Sanayi devrimi sonrası yaşanan iki dünya veya sömürge paylaşım savaşı, Almanya, İtalya ve Japonya gibi yeni emperyal güçlerin bu paylaşım-da yer almak istemeleri ile ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD ve SSCB gibi iki yeni süper gücün ortaya çıkması ise Kıta Avrupa'sındaki ül-kelerin aralarındaki savaşlarda güç kaybetmesi ve bu ülkelerin küresel enerji kaynaklarını kontrol etmesi ve nükleer güç olmalarıyla yakından ilişkilidir.

Öte yandan 1950 sonrası Kıta Avrupa'sında sıkışan geçmişin savaşan ül-kelerini bir araya getiren Avrupa Birliği (AB) projesi, bu iki süper güç arasın-da kalmaktan çekinen ülkelerin eski güçlü dönemlerine dönme çabasıdır. Bu bağlamda, bir yandan genişleyen, diğer yandan kendi aralarında daha güçlü ekonomik ilişkiler kurmak isteyen bu ülkeler, amaçlarına ulaşabilmek için

ortak politikalar uygulamayı seçmişlerdir. Bu ortak politikalar arasında bilindiği gibi ortak tarım politikası, ortak rekabet politikası, ortak ulaştırma politikası v.b. bulunmaktadır. AB, SSCB'nin dağıldığı 1990'lı yıllara kadar, bu politikaları uygulayarak hem derinleşme ve genişleme süreci yaşamış, hem de SSCB'nin dağılması sonrası bağımsızlığını kazanan yeni cumhuriyetlerin kapitalist piyasa ekonomisi koşullarına uyumunu sağlamaya dönük teknik yardımlar sağlamıştır. AB, bu çerçevede Letonya, Litvanya ve Estonya gibi Baltık Devletleri, bölünmüş Yugoslavya'dan ayrılan Slovenya, Hırvatistan gibi devletler ve Yunanistan hariç sosyalist merkezi planlı diğer Balkan ülkeleri (Romanya, Bulgaristan, Moldova) ve bazı Kafkasya ülkeleri ile tarihi ve dini bağları bulunan AB ülkeleri, piyasa kapitalizmine geçiş sürecindeki bu ülkeler (transition economies) ve Azerbaycan gibi diğer Türkî Cumhuriyetlerin büyüme ve zenginleşmesinin kendi çıkarına olduğunu görmüş, gelecekte zenginleşebilecek ve AB için pazar haline gelecek bu ülkelerle ticaret ve ulaştırma imkânlarını artırmanın önemine binaen ortak ulaştırma politikaları içine yeniden ipek yolunu katacak politikaları hayata geçirecek adımları da atmaya başlamıştır.

Bu bağlamda bu çalışmada, AB'nin ortak ulaştırma politikasının bir yansıması olarak değerlendirilebilecek TRACECA projesi ile Türkiye'nin Kafkasya ve oradan Orta Asya ülkelerine ulaşımı sağlayacak bir adım olarak gerçekleştirmek istediği Bakü-Tiflis Kars demiryolu projesinin uluslararası ekonomik ilişkiler açısından önemi üzerinde durulmaktadır. Bu çerçevede çalışmanın planı şu şekilde oluşturulmuştur. İkinci başlıkta AB'nin ortak ulaştırma politikası üzerinde durulmuş, üçüncü başlıkta TRACECA projesi tanıtılmıştır. Dördüncü başlıkta Türkiye'nin TRACECA üyelik süreci üzerinde durulmuş, beşinci başlıkta TRACECA demiryolu güzergâhı tanıtılmıştır. Altıncı ve son başlıkta ise Bakü-Tiflis Kars Demiryolu Projesinin önemi ve uluslararası ekonomik ilişkiler bağlamında Türkiye açısından kısaca analizi yapılmıştır.

2. Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası

Bilindiği üzere F. Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg, 1957'de imzaladıkları Roma Anlaşması ile 'mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı'na dayanan Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) kurmuşlardır. AB'nin ekonomik temelini oluşturan AET üyesi ülkeler gümrük birliği temelinde tek pazara giden bütünleşme sürecine girmişlerdir. Mal, hizmetler ve üretim faktörlerinin serbest dolaşımını öngören 'tek pazar' aşamasının belirli bir süre sonra tamamlanması amacıyla sınırların kaldırılması ve deniz

taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan adımlar bir ‘ortak ulaştırma politikası’ oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Ortak ulaştırma politikasının esasları, Roma Antlaşması’nda belirlenmiştir.³ Roma Antlaşması’nın 74. maddesinde: ‘ortak taşımacılık/ulaştırma politikası’nın çerçevesi çizilmekte ve madde 84’te ortak ulaştırma politikasının sadece ‘demiryolu, karayolu ve ülke içi suyollarıyla yapılan taşımacılığa’ uygulanacağı belirtilmektedir.⁴ Avrupa Komisyonunca 1961’de hazırlanan özet raporda ortak ulaştırma politikası ile ilgili ilke ve amaçlar da şunlardır:⁵

- Alt yapı organizasyonunun sağlanması,
- Vergilendirme, paralı geçiş ve devlet müdahalesi konularında farklı uygulamaların kaldırılması,
- Serbest rekabet ortamının yaratılması,
- Ulaştırma araçları seçimi konusunda kullanıcılara serbestlik sağlanması,
- Mali ve ticari açıdan bağımsız kuruluşların oluşturulması,
- Karayolu taşımacılığındaki engellerin kaldırılması,
- Fiyat politikasının sistematik hale getirilerek geliştirilmesidir.

Öte yandan 1973’te komisyon tarafından su yolu ve karayolu taşımacılığında ‘serbestlik’ vurgusu yapılmış, 1977’de hazırlanan raporda ‘ulaştırma pazarı ve altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesi’ üzerinde durulmuştur.⁶ AET’den AB’ne doğru bütünleşme ve genişleme süreci (1972’de İngiltere, İrlanda ve Danimarka, 1981’de Yunanistan ve 1987’de İspanya ve Portekiz) yaşanırken ortak pazar içinde trafik yoğunluğunun giderek artması, çevreye verilen zarar, hizmet kalitesinde yaşanan sorunlar ve hizmet kalitesinin giderek düşmesi, güvenlik ile ilgili yaşanan sorunlar nedeni ile yeni eylem planları hazırlanmıştır. Bu bağlamda 1992’de ulaştırma sektörü üzerine yayınlanan *Beyaz Kitap*’ta, karayoluna alternatif ulaştırma türlerine önem verilmesi, ulaştırma türleri arasında dengenin değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ulaştırma sektörünün giderek serbestleşmesine bağlı olarak yaşanan sorunlar nedeniyle 1995’te 15 üyeye ulaşan AB, 2001’de *İkinci Beyaz Kitap* yayımlamıştır.

³ DPT, “Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma”, *Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar*, C. 1, s. 150-153. Geniş bilgi için bkz: (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/antlasma/at1.pdf>) Erişim: 10.02.2014.

⁴ Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği ve Türkiye*, 8. baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 447.

⁵ Sinan Kuşçu, “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları”, *Gazi Akademik Bakış*, C. 5, S. 9, Kış 2011, s. 79-80.

⁶ Haluk Günöğür, *Avrupa Birliği’nin Kurucu Antlaşmaları*, Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, Ankara, 2005, s. 23.

Bu kitapta sürdürülebilir kalkınma hedefi doğrultusunda genişleme sonrası için yeni önerilere yer verilmiştir. 2006'da yayımlanan *Üçüncü Beyaz Kitap* 'orta dönem raporu' şeklinde hazırlanmıştır. Bu raporda genişleme süreci, serbestleşmenin hızı, küresel ısınmaya bağlı etkiler ve bununla ilgili taahhütler, petrol fiyatlarında yaşanan artış ile yaşanan sorunların sektörü yakından ilgilendirdiği ve bu sorunların genişleyen birlik için yeni sorun alanları olduğunun altı çizilmiştir. Bu raporda Avrupa Komisyonu, ulaştırma sektöründeki hedeflerine ulaşmak için dört temel bileşen belirlemiştir. Bunlar:⁷

- Birlik içinde insanların ve işlerin hareketliliği,
- Çevresel koruma, enerji tedarikinin güvenliği, minimum çalışma standartlarının teşviki ve yolcuların güvenliği,
- Yenileştirme ve geliştirme,
- Diğer ülkelerin de hedeflere ulaşabilmesi için harekete geçilmesidir.

Özetle, günümüzde 28 üyeye ulaşan AB'nin ortak ulaştırma politikası, genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AB standartlarının bir yansımasıdır. AB'nin ekonomik çıkarları çerçevesinde şekillenen ortak ulaştırma politikasında alternatif güvenli ticaret yollarının oluşturulması da önem taşımaktadır. Bu bağlamda önem taşıyan ulaştırma projeleri arasında SSCB'nin 1991'de dağılması sonrası AB ülkeleri ile Kafkasya bölgesi ülkeleri, bazı Orta Asya ülkeleri ve daha sonra 2002'de Türkiye'yi de içine alan bir karayolu ve demiryolu ticareti ulaştırma politikası alternatifi olarak TRACECA programı/projesi de bulunmaktadır.

3. TRACECA Projesi

Bilindiği gibi 1991'de SSCB'nin dağılmasıyla çok sayıda bağımsız devlet ortaya çıkmıştır. SSCB'nin dağılması, hem bölgesel olarak hem de dünya çapında yeni güç dengelerinin oluşmasına neden olmuştur. Bu bağlamda, örneğin SSCB'nin dağılması Kafkasya'da jeopolitik bir güç boşluğu oluşturmuştur. Bu güç boşluğunu doldurmak amacıyla bölgesel ve küresel güçler, benzer veya farklı araçlarla bölge üzerinde etkinlik kurma çabalarına girişmiştir.⁸

⁷ Çağdaş Özenmiş, *Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi*, İKV Yayınları, İstanbul, 2011, s. 10.

⁸ Mariam Dekanozishvili, "The EU in the South Caucasus: By What Means, to What Ends?", *Journal of Foreign Policy of Moldova*, Issue: 06 / 2004, p.5; (<http://www.ceeol.com/aspx/issuedetails.aspx?issueid=c4700734-ca2c-4968-939d-d2c9a48b2886&articleId=5eee1000-ece3-404d-b9cb-8c075c3f6b30>), Erişim:12.01.2014.

Avrupa ve Asya'nın kesiştiği bölgede bulunan ve bu sebeple de jeopolitik bir öneme sahip olan Kafkasya ve Orta Asya aynı zamanda enerji kaynakları bakımından da zengin bir bölgedir. Örneğin dünya petrol rezervlerinin %16'sı bu bölgede yer almaktadır.⁹ Sahip olduğu zengin enerji kaynakları AB'nin dikkatinin bu bölgede yoğunlaşmasının belki de en başta gelen nedenidir. Enerjiye olan ihtiyacın her geçen gün arttığı günümüzde, enerji kaynakları ve bu kaynaklara ulaşım yollarının kontrolü için yapılan güç mücadeleleri bölgeyi jeopolitik açıdan daha da önemli hale getirmektedir. AB'nin bu bölgeyle ticari ilişkilerini geliştirme isteği, bölgenin coğrafi uzaklığı nedeni ile yeni ulaşım politikaları geliştirilmesini gerekli kılmış ve AB, bu amacını gerçekleştirmek için '21. Yüzyılın İpek Yolu' olarak adlandırdığı TRACECA projesini gündeme getirmiştir. AB'nin hazırladığı bu proje aynı zamanda İpek Yolu üzerinde doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılması amacını da taşımaktadır.¹⁰

TRACECA Programı, AB'nin 'teknik yardım' çerçevesinde gelişmekte olan ülkelere sunduğu özel bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje ile İpek Yolu'nun eski önemini kazanması ve dünya ekonomisinin gelişimine katkı sağlaması amaçlanmaktadır. TRACECA projesi, en genel ifade ile "*Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridoru*" şeklinde tanımlanabilir.¹¹ Nitekim AB, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) Teknik Yardım Fonu (TACIS)¹² çerçevesinde bölgeye yönelik TRACECA Projesini geliştirmiştir. TRACECA Programı, 7 Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı sırasında gündeme gelmiştir. Bu konferansa AB Komisyonu ile üç Kafkasya ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ve 5 Orta Asya ülkesi (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan) tica-

⁹ F. Sezgin, E. Gişi ve M. Pakel, "Türkiye'nin AB Üyeliliğinin, Kafkasya'nın Avrupa'ya Eklemlenmesine Olası Etkileri", *Uluslararası Kafkasya Kongresi*, Kocaeli, 26-27 Nisan 2012, s. 420-437.

¹⁰ Teimuraz Gorshkov and George Bagaturia, "TRACECA- Restoration of Silk Road", *Japan Railway & Transport Review*, 28 September 2001, (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf). Erişim: 15.02.2013.

¹¹ TRACECA Genel Sekreterliği, "The Silk Road of 21st Century", (<http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century/>) Erişim: 15.12.2013.

¹² TACIS (Technical Assistance for Central Independent States), SSCB'den ayrılan cumhuriyetler ile Moğolistan'a teknik destek için 1990'da oluşturulan AB programıdır. TACIS kapsamında verilen yardımlar hibe şeklinde olup, eğitim, enerji, ulaştırma, gıda üretimi ve dağıtımı ile sınıai ve ticari işletmelere destek sağlamak üzere beş alanda yoğunlaşmaktadır. (http://www.ikv.org.tr/sozluk.asp?bas_harf=T&anahtar=&sayfa=&id=1235) Erişim: 12.12.2013

ret ve ulaştırma bakanları katılmıştır. Böyle bir konferansın yapılmasının gerekçeleri olarak şu noktalar üzerinde durulmuştur:¹³

- Bölgedeki ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini sağlamak,
- Bölgenin ulaştırma ve ticaret sistemleriyle ilgili problem ve eksiklikleri tespit etmek,
- AB tarafından finanse edilen teknik yardım programının zamanını ve şartlarını belirlemek,
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa ulaştırma koridorunu oluşturmak ve geliştirmek,
- Uluslararası finans kurumları, ortakları ve yatırımcılardan projeye destek sağlamak,
- Avrupa'dan Asya'ya Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden alternatif ulaştırma ağı oluşturmak,
- TRACECA lkeleri arasındaki yük taşımacılığı sktrnn gelişmesini sağlamak.

Bu amaçlar çerçevesinde yapılan konferans sonrası Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece TRACECA projesi, AB tarafından finanse edilen bir 'teknik destek programı' olarak kabul edilmiştir. 15 Milyon Avro kredi tahsisi ile proje acil olarak başlatılmıştır. Konferansta periyodik biçimde toplanacak karayolu, demiryolu, denizyolu taşımacılığı ve ticaretin kolaylaştırılması konularında çalışacak dört sktrel çalışma grubu oluşturulmuştur.¹⁴

Brüksel Deklarasyonu'nda belirtilen amaçlar doğrultusunda 1998'de Azerbaycan'ın Başkenti Bakü'de AB desteği ile "TRACECA- Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu" adlı uluslararası konferans düzenlenmiştir. Bu konferansa Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan'ın cumhurbaşkanları, Avrupa Komisyonu Temsilcileri, 32 ülkeden uzmanlar ve 12 uluslararası kuruluş temsilcileri katılmıştır. Konferansta Avrupa-Kafkasya-Asya koridorunun gelişimi ve bu koridor kapsamında geliştirilecek uluslararası karayolu ve demiryolu taşımacılığı teknik ekleri, uluslararası denizcilik, gümrük ve

¹³ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "Brüksel Toplantısı", bkz: (www.igc-traceca.org.tr) Erişim: 15.12.2013

¹⁴ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "TRACECA", bkz: (<http://www.traceca.org.tr>). Erişim: 18.12.2013

dokümantasyon işlemleri ile ilgili Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA- Basic Multilateral Agreement on International Transport) imzalanmıştır. MLA ve Teknik Ekleri ile üye ülkeler arasında bölgesel taşımacılık işbirliğinin amaçları ve hedefleri şu şekilde belirlenmiştir:¹⁵

- Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkaslar, Hazar Denizi bölgesi ve Orta Asya da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve taşımacılığın geliştirilmesi,
- Karayolu, demiryolu ve denizciliğin dünya piyasasına ulaşmasının sağlanması,
- Trafik güvenliği, taşımacılık ve çevrenin korunmasının sağlanması,
- Ulaştırma alanında yasal çerçevenin ulaştırma politikaları ile uyumlaştırılması,
- Taşımacılıkta rekabet koşullarının eşitlenmesi.

Bakü’de 1998’de imzalanan bu TRACECA programı, Avrupa- Kafkasya- Asya koridoru boyunca ulaştırma alanında kalkınmaya dönük bir işbirliği olarak da kabul edilmektedir. Ukrayna ve Moldova 1998’de programa katılmışlardır. Bu gelişmenin ardından TRACECA programı çerçevesinde Gürcistan’da 2000’deki toplantıda Hükümetlerarası Komisyon (IGC) kurulmuştur. Romanya, Bulgaristan ve Türkiye 2000’de TRACECA’ya başvuruda bulunmuşlar ve 2002’de resmen üye olmuşlardır. Bu gelişmelerden sonra TRACECA’ya üye ülkeler arasında Türkiye, Ukrayna, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Romanya, Moldova, Moğolistan, Kırgızistan, Kazakistan, Gürcistan, Bulgaristan, Azerbaycan ve Ermenistan da yer almıştır. Türkmenistan yalnızca programa katılmıştır, üyelik statüsü bulunmamaktadır.¹⁶ Afganistan ve Pakistan hem MLA’ya taraf olma, hem de TRACECA programına tam üyelik için resmi talepte bulunmuşlardır. Afganistan’ın üyeliği 21-22 Nisan 2005 tarihlerinde Bakü’de yapılan konferansta onaylanmıştır. Pakistan için süreç devam etmektedir. İran 2009’da MLA’yı imzalamıştır. Ayrıca Mısır, Litvanya ve Rusya’nın gözlemci olma yönünde talepleri bulunmaktadır.¹⁷ TRACECA üyesi ülkelerin üyelik süreçleri bilgileri Tablo 1’de özet olarak gösterilmiştir:

¹⁵ TRACECA Genel Sekreterliği, “Baku Initiative”, bkz: (<http://www.traceca-org.org/en/home/baku-initiative/>) Erişim: 18.12.2013

¹⁶ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, “Üye Ülkeler”, bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>). Erişim: 18.12.2013

¹⁷ Sinan Kuşçu, “Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, *International Conference on Eurasian Economies*, 11-13 Ekim 2012, Almaati, Kazakistan, s. 456.

Tablo 1: TRACECA Üyesi Ülkeler

Üyelik Tarihi	Toplantı	Üye Ülke(ler)
1994	Brüksel Deklarasyonu	Azerbaycan Ermenistan Gürcistan Kazakistan Kırgızistan Tacikistan Özbekistan Türkmenistan
		} Kafkas Ülkeleri } Orta Asya Ülkeleri
1996- 1998	Bakü Uluslararası “TRACECA-Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” Konferansı ¹	Ukrayna Moldova
2002	Taşkent “TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) Toplantısı”	Romanya Bulgaristan Türkiye
2009	MLA (Temel Çok Taraflı Anlaşma)	İran

Kaynak: TRACECA, Türkiye Ulusal Sekreterliği ve Dışişleri Bakanlığı.

Özetle TRACECA projesi taraf ülkeler arasında ekonomik ilişkiler, ticaret ve iletişimi geliştirmek ve uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmak amacıyla taşımacılık politikalarının ve taşımacılık alanındaki yasal çerçeve ve işlemlerin uyumlaştırılması için hazırlanmıştır. Nitekim IENE (Institute of Energy for South- East Europe) üyesi Thomas Lamnidis 2004’te yaptığı konuşmada TRACECA’nın hedeflerini şu şekilde ifade etmektedir:¹⁸

“1993’te kabul edilen TRACECA koridoru European Commission, EEC UN, ESCAP UN, ECMT gibi kuruluşlar tarafından Asya ve Avrupa arasında doğal bir köprü olarak kabul edilmektedir. Bunun ilk 10 yılı ağırlıklı olarak kurum odaklı, diğer 10 yılı ise sorun odaklı olacaktır. Yani altyapı yatırımları da dâhil olmak üzere ulaşımdan doğan her türlü özel sorunlar, ticaret kolaylığı ve taşınan malların ulaşım kolaylığının sağlanması TRACECA’nın temel hedefidir.”

¹⁸ Thomas Lamnidis, “The TRACECA Instruments for the Mitigation of Noncalculated Risks in View of Further Development of the Euro-Asian Transport Linkages”, *Speech of Thomas Lamnidis* (9-11 March 2004), (www.unece.org/trans/main/eaatl/docs/TLamnidis.pdf) Erişim: 18.01.2014

Yukarıda ifade edildiği üzere TRACECA projesi, AB tarafından finanse edilen bir ‘teknik destek programı’dır. TRACECA tarafından gerçekleştirilen bu teknik destek ve küçük ölçekli yatırım projeleri uluslararası finans kuruluşlarının bölgede yatırım yapma kararlarını etkilemiştir. Bu kuruluşlardan Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası (ADB), İslami Kalkınma Bankası (IDB) ve Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu bölgedeki liman, demiryolu ve karayolları ile ilgili olarak 700 milyon Euro’ya ulaşan yatırımları öngörmüştür.¹⁹

TRACECA projesi yalnızca AB üyesi ülkeleri ilgilendiren bir proje değildir. Proje ABD, Çin ve Japonya gibi Avrupa dışından olan büyük güçlerin de ilgisini çekmektedir. Japonya hükümeti ulaşım koridorunu desteklemek ve yatırım yapmak amacı ile “Yeni Avrasya Diplomasisi” adında özel bir program geliştirmiştir. Amerika ise “İpek Yolu Strateji Yasası” hazırlamıştır. Her iki program da Yeni İpek Yolu için hem politik destek hem de yatırımları destekleyici roller üstlenmiştir.²⁰ Örneğin ABD ulaşım koridorunda bulunan Azerbaycan’da ulaşım sistemlerinin yenilenmesi için yaklaşık 900 milyon dolarlık bir yatırım yapmıştır.²¹

AB’nin Avrupa’dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden, Kafkasya ve Hazar Denizi’nden Orta Asya’ya kadar varan ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için hazırladığı TRACECA projesinin güzergâhı Harita 1’de gösterilmiştir.

Şekilde görüldüğü gibi TRACECA ulaştırma koridoru Bulgaristan, Romanya, Ukrayna’dan yani Doğu Avrupa’dan başlayıp Türkiye’ye uzanmaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcistan’daki Poti ve Batum limanlarından Güney Kafkasya ulaştırma ağları ile bölgeyi kara yolu aracılığı ile Türkiye’ye bağlamaktadır. AB, TRACECA projesi ile Orta Asya ve Kafkasya Cumhuriyetlerinin alternatif ulaştırma güzergâhlarıyla Avrupa ve dünya pazarlarına ulaşımı kolaylaştırarak üye ülkeler arasında bölgesel işbirliklerinin daha da geliştirilmesini sağlamaktadır.

¹⁹ Serap Ovalı, “TRACECA Projesi ve Türkiye”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Yıl:1, C. 1, S. 1, Yaz 2008, s. 159.

²⁰ Archil Gegeshidzei, “The New Silk Road: A Georgian Perspective”, (<http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/ArchilGegeshidze.pdf>) Erişim: 20.01.2014

²¹ Hakim İsakov, “Azerbaijan Republic on the Way of Realization TRACECA Project: Perspectives and its Benefits”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVİD)*, II/1 (2013), pp. 207-218.

Harita 1: TRACECA Güzergâhı



4. Türkiye'nin TRACECA'ya Üyeliği

Türkiye'nin AB'ne üye olma hazırlıkları, gerek müzakere süreci öncesi ve gerekse halen yaşanan müzakere sürecinde AB'nin müktesebatına uyum çerçevesinde ulaştırma sektöründe de köklü değişikliklerin yapılmasını gerekli kılmıştır. Öte yandan AB'ne uyum çerçevesinde ele alınmasa bile, ulaşım sistemleri bir ülkenin kalkınması için temel yapı taşlarından biridir. Bu çerçevede düşünüldüğünde, Türkiye'ye bugüne kadar biçilen "koridor ülkesi kavramının" yeterli olmadığı, 'üç kıtanın birleştiği dünyanın en kritik kavşağı' olarak görülmesi gerektiği söylenebilir. Bu bağlamda, Türkiye'nin bulunduğu konumu içeren 'kavşak anlayışı', Türkiye'nin ulaşım altyapısını doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerine göre yeniden ele alma imkânını sağlamıştır. Bu bağlamda AB ile üyelik müzakere sürecinde bulunan Türkiye'nin kavşak ülke olması; enerji, ulaşım ve haberleşme alanında ülkemize merkezi bir konum kazandırmaktadır.²² Türkiye, bu bağlamda, hem Avrupa hem de Asya ülkesidir. Aynı zamanda üç kıtayı birbirine bağlama özelliği bulunan Türkiye Karadeniz ve Akdeniz ülkesi

²² Ulaştırma Bakanlığı, *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*, bkz: (http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf) Erişim: 19.01.2014

olma özelliği de taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye, doğu-batı ve kuzey-güney yönlü ulaşım akslarının merkezinde bulunması gibi stratejik bir öneme sahiptir. Karayolu, demiryolu ve denizyolu koridorları Türkiye üzerinden geçmektedir. Ayrıca Asya-Avrupa bağlantısının en önemli ulaşım güzergâhları seçenekleri de yine jeopolitik açıdan çok önemli bu topraklar üzerinden geçmektedir.

SSCB dağıldıktan sonra Rusya Federasyonu öncülüğünde oluşturulan BDT ülkelerinin Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla hayata geçirilen TRACECA projesi, AB ülkelerinin, Doğu Avrupa ve Balkanlardan sonra Asya'nın tümünde bir güç olması ve bölge pazarlarıyla ticaret ve ulaştırma ilişkilerini geliştirmesi amacıyla oluşturulmuştur. Böyle bir amaçla ortaya çıkan Avrupa-Asya ulaştırma koridorları göstermektedir ki, Avrupa ülkelerinin ve ABD'nin Orta Asya ve Kafkasya stratejisinde kilit rol oynayan ülkelerden en önemlisi Türkiye'dir. Çünkü Türkiye bulunduğu bölge içinde hem Avrupa ve Asya, hem de aynı zamanda bir Karadeniz ve Akdeniz ülkesi olması çerçevesinde tüm bölgede güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir ve doğu-batı ve kuzey-güney eksenli uluslararası ulaştırma koridorlarının kilit noktasıdır.

Özetle Türkiye, jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemli özellikler taşımaktadır. Coğrafi ve ekonomik açıdan Ortadoğu ve Hazar petrollerine yakınlığı, Türk Cumhuriyetleri ile yakın ilişkileri, doğal kaynak bakımından zengin Kafkas ülkeleri ile ortak tarihsel ve kültürel geçmişe sahip olması, Karadeniz Bölgesi ve Türk Boğazlarının stratejik önemi, Avrupa Birliği ve Balkan ülkeleri ile olan yakın iş ilişkileri, Akdeniz Bölgesi deniz ulaştırma hatlarının kesişim noktasında bulunması ve doğu ve batı ülkelerinin arasında bir geçiş ülkesi konumunda bulunması dolayısıyla uluslararası ulaştırma koridorları açısından stratejik bir rol oynamaktadır.²³

Bu çerçevede 1993'te Brüksel'de yapılan ve TRACECA'nın temellerinin atıldığı "Brüksel Konferansı"na TRACECA üyesi 8 ülke ile Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan katılmıştır. Ancak bu konferansta Türkiye'nin üyeliği gündeme gelmemiştir. AB'nin Kafkas ülkelerine ulaşımının Gürcistan üzerinden yapılması amaçlanmıştır. Rusya ve Türkiye bu ulaşım koridoru dışında tutulmuştur. 1998'de Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan'ın katılımıyla toplam 12 ül-

²³ Ç. Karataş ve E. Z. Oral, "Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Stratejik Rolü", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, S. 9, 2007, s. 56.

kenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun geliştirilmesi amacıyla “Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması (MLA)” imzalanmıştır. Bu anlaşma, TRACECA Programı uygulamasının temelini oluşturmaktadır. Anlaşma, taraf ülkelerin (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye) parlamentoları tarafından onaylanmıştır.²⁴ Çok Taraflı Temel Anlaşma, Bakanlar Kurulunun 24.10.2001 tarih ve 3228 sayılı kararı ile Türkiye tarafından da onaylanmıştır.

2000 yılında Tiflis’te düzenlenen 1.TRACECA Hükümetler Arası Komisyon (IGC) Yıllık Toplantısında Romanya, Bulgaristan ve Türkiye TRACECA’ya başvuruda bulunmuş, ancak üyelikleri o toplantıda onaylanmamış, 2002’de Taşkent’te yapılan TRACECA Hükümetler Arası Komisyon (IGC) Bakanlar Konferansında üç ülkenin TRACECA Programına dâhil edilmesi kabul edilmiştir. Bu üç ülkenin üyeliğinden sonra TRACECA haritası Türkiye’yi kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Yeni güzergâh Londra-Bulgaristan-İstanbul-Ankara-Gürcistan olacak biçimde yeniden belirlenmiştir.²⁵

Türkiye bu tarihten itibaren TRACECA yapısının Türkiye organizasyonunu oluşturmaya başlamış, bu bağlamda Aralık 2002’de Barış Tozar, Türkiye TRACECA Ulusal Sekreteri olarak atanmış, Ocak 2003’te Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde TRACECA Ulusal Sekretarya Bürosu kurulmuştur. Dışişleri Bakanlığı’nın desteğiyle demiryolları, kara ulaştırması, denizcilik müsteşarlığı ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) gibi kuruluşlardan temsilciler TRACECA Ulusal Sekreterliğinde görevlendirilmiştir. Türkiye TRACECA Ulusal Sekreterliği görevi, 2012’den bu yana Erdem Direkler tarafından yürütülmektedir.

Bu gelişmeler yaşanırken bütün TRACECA üyesi ülkeleri kapsayan ve transit taşımacılığın geliştirilmesini amaçlayan beş adet Teknik Yardım Projesinden Türkiye de yararlanmış, projelerle ilgili faaliyetlerde aktif olarak yer almıştır. Bu projeler aşağıda belirtilmiştir:

²⁴ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, “AB TACIS-TRACECA”, bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>) Erişim:20.01.2013

²⁵ Barış Tozar, “TRACECA-Türkiye İlişkileri (2003-2005 Arası Faaliyetler)”, bkz: (http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html) Erişim: 25.01.2013

- Sınır Geçiş Prosedürlerinin Uyumlaştırılması Projesi
- Transit Ücret ve Tarifeler için Ortak Politika Oluşturma Projesi
- Transit Taşımacılık İçin Ortak Yasal Düzenlemeler Projesi
- Kapasite Geliştirme Projesi
- Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek Projesi

Özetlersek, Avrupa ulaşım koridorunu Kafkaslara ve Orta Asya'ya ulaştırması nedeniyle TRACECA projesi küresel ölçekte stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye demiryolu ve karayolu bağlantıları olan limanlardaki ana nakliyat merkezleriyle, Avrupa-Asya yük trafiğinde merkezi bir üs niteliği kazanmaktadır. Ayrıca Türkiye denize kıyısı olmayan ülkeler için de doğal bir liman görevi üstlendiğinden ulaştırma ağları için çok önemli rollere sahiptir. Kafkaslar ve Karadeniz Bölgesi ekonomik ve stratejik öneminden dolayı AB için çok önemli bir konuma sahiptir. Türkiye'nin bu ülkelerle olan olumlu ilişkileri AB- Kafkas ülkeleri ilişkilerinde bir köprü görevi üstlenmesini de kolaylaştırabilmektedir.²⁶

5. TRACECA'nın Demiryolu Güzergâhı

AB ulaştırma politikalarını oluştururken ücretlendirme ve karayollarına alternatif ulaştırma türlerinin canlandırılmasını temel amaç olarak belirlemiştir. Taşımacılığın sebep olduğu çevresel kirlenme, kazalar ve karayolu taşımacılığında yaşanan trafik tıkanıklıkları alternatif taşıma sistemlerini gündeme getirmiştir. Birçok Avrupa ve Asya ülkesinde bu sorunlardan dolayı demiryollarına özel önem verilmeye başlanmıştır.²⁷

Dünyada demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılandırma çalışmaları farklı şekillerde devam etmektedir. Uygulanmaya konulan ulaştırma politikalarında yalnızca demiryolu sektörünün diğer ulaştırma biçimleri karşısındaki rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı zamanda mevcut demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işletmecinin faaliyetine imkân vererek, sektör içinde rekabetin yaratılmasına çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu da gündeme getirmektedir.²⁸

²⁶ Çiğdem Üstün, "Europeanization of Foreign Policy: The Case of Turkish Foreign Policy Towards the Black Sea Region", *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 10, No. 2, pp. 225-242.

²⁷ Erdiç Tutar, Filiz Tutar ve Handan Yetişen, "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi", *KMU İİBF Dergisi*, Yıl: 11 S. 17 Aralık 2009, s. 195.

²⁸ Serap Ovalı ve Kenan Çelik, "Türk Dünyası ve TRACECA Projesi", *Journal of Azerbaijani Studies*, C. 12, S. 1-2, 2007, s. 157. bkz: (<http://jhss-khazar.org/wp-content/uploads/2010/06/12.pdf>) Erişim: 15.01.2014

Demiryolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha ucuz, daha güvenli ve daha çevreci olması açısından TRACECA ülkeleri de demiryollarının çok modlu ulaştırma zincirinde daha büyük ve daha aktif bir role sahip olması için aşağıdaki 3 ana amacı benimsemektedirler:²⁹

- Demiryolu sistemlerinin verimliliği ve finansal durumunun güçlendirilmesi.

- Altyapıda çok modlu ağ içinde demiryolu sisteminin potansiyellerini geliştirmek için özenli planlanmış yatırımların yapılması.

- TRACECA ülkeleri ve AB arasında uluslararası demiryolu servislerinin verimliliğinin geliştirilmesi için demiryolu sistemindeki birlikte işliğin teşvik edilmesi.

Demiryolu ulaştırması TRACECA ülkelerinde ulaştırma sistemleri içerisinde en önemli ulaştırma araçlarından. Çünkü demiryolu ulaştırması diğer ulaştırma alternatiflerine göre aşağıda belirtilen artı özelliklere sahiptir:

- Orta ve uzun mesafelerde (özellikle, denize kıyısı olmayan ülkelerde) kargo taşımacılığında yük trafiği miktarı ile oldukça güvenlidir.

- Yük ve yolcu taşımacılığı yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değişmez.

- Diğer ulaşım olanakları ile karşılaştırıldığında çevreye daha az zarar verir.

- Fazla kapasitesi ile ulaştırma işlemlerinde küçük güç yoğunluğuna sahiptir (hava taşımacılığında 6 kez, karayolu taşımacılığında 3 kez daha az güç tüketimi vardır).

- İşlenmemiş maddeler ve yarı işlenmiş ürünlerin taşımacılığı için çok ucuzdur.

TRACECA, Azerbaycan üzerinden Hazar feribotları (Bakü-Türkmenbaş, Bakü-Aktau) ile Orta Asya devletleri Türkmenistan ve Kazakistan'a demiryolu ağları ile ulaşmaktadır. Bu ülkelerin ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına dayan-

²⁹ TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, "AB Tacis ve Traceca", bkz: (<http://www.traceca.org.tr/>) Erişim: 18.12.2013

maktadır. Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sunması nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA, ayrıca, Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayıp, tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlamaktadır. Tarihi İpek Yolu'nu demiryolu ağlarında yeniden canlandıracağı için "İpek Demiryolu" olarak nitelenen proje, batıda boğaz geçişli Marmaray demiryolu tüneliyle Avrupa demiryolu ağına, doğuda Kazakistan ve Çin demiryolu hatlarına bağlanmaktadır. Proje tamamlandığında, İngiltere'den hareket eden bir trenin kesintisiz bir biçimde Çin'e kadar gidebilmesi öngörülmektedir. Avrupa Birliği, projenin hayata geçirilmesi yönünde mali anlamda da desteğini sürdürmektedir. Böylece Avrupa'yla Orta Asya arasındaki yük taşımacılığının büyük oranda demiryoluna kaydırılması hedeflenmektedir.³⁰

Proje dâhilinde yapılacak taşımalarda kullanılacak TRACECA ulaşım bağlantıları karayolu, demiryolu ve denizyolu olarak birbirini tamamlayıcı şekilde devam etmektedir. Avrupa'ya TENS ile bağlanan TRACECA, Yagodin(Ukrayna)'den başlayarak Odesa ve İliçevsk limanlarına ve Karadeniz'i feribot ve Ro-Ro seferleriyle geçerek Poti ve Batum limanlarından Kafkasya'ya bağlanmakta, buradan Tiflis ve Erivan ana güzergâhlarını takip ederek kara ve demiryollarıyla Bakü'ye ulaşmakta, Bakü Limanı'ndan feribot ve Ro-Ro seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşıp kara ve demiryolu bağlantılarıyla Tacikistan'a ve Çin'e kadar uzanan bir ulaştırma koridorunu temsil etmektedir. Ayrıca koridorun Avrupa ile Kafkasya'yı birleştiren kara bağlantısı Türkiye üzerinden İstanbul-Samsun Hopa karayolu ve yine İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis-Bakü demiryolu aracılığı ile gerçekleştirilecektir.³¹

Harita 2'de görüldüğü üzere bu güzergâhlar ve bu güzergâhların yer aldığı karayolu ve demiryolu hatlarının kodları şu şekildedir: Batıda Ukrayna'da Yagodin ve İliçevsk'e uzanan kara ve demiryolu hattı (16). Ungeny (Moldova)–Klimentovo (Bulgaristan) ve Kurchugan (Ukrayna) demiryolu hattı (17). İstanbul-Sivas-Kars (Türkiye)–Gümrü (Ermenistan) demiryolu hattı (19). Batum/Poti–Tiflis (Gürcistan) demiryolu hattı (20). Tiflis (Gürcistan)–Erivan (Ermenistan) ve Tiflis (Gürcistan)–Bakü (Azerbaycan) kara ve demiryolu hattı (21- 22). Erivan (Ermenistan)–Bakü (Azerbay-

³⁰ Süleyman Şensoy, "Demirden İpek Yolu: Traceca Projesi", *TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi)*, bkz: (http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/24/demirden_ipek_yolu_traceca_projesi) Erişim:17.02.2014.

³¹ Çelik ve Ovalı, agm, s. 159.

can) kara ve demiryolu hattı (23). Türkmenbaşı (Türkmenistan) –Buhara (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (24). Türkmenabat (Türkmenistan) –Taşkent (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (25). Semerkant (Özbekistan)- Oş (Kırgızistan) – Celalabad (Kırgızistan) (29). Navoiy (Özbekistan)-Kulkuduk (Özbekistan) – Beyneu (Kazakistan) demiryolu hattı (32). Türkmenabat (Türkmenistan)–Taşavuz (Türkmenistan) – Beyneu (Kazakistan) demiryolu hattı (33). Beyneu (Kazakistan) – Aktav (Kazakistan) demiryolu hattı (34). Aktav (Kazakistan) –Beyneu (Kazakistan)-Alma Ata (Kazakistan)-Druzhba (Bulgaristan) kara ve demiryolu hattı (25). Lugovaya (Kazakistan) –Bişkek (Kırgızistan)- Balıkçı (Özbekistan) kara ve demiryolu hattı (36). Romanya’da Abita – Yergöğü, Constanta- Nadlac ve Yaş-Bors kara ve demiryolu hattı (38- 39-40). Özbekistan’da Guzar- Kumkurgan- Tirmiz kara ve demiryolu hattı (41). Sofya (Bulgaristan)- Plavdiv (Bulgaristan)- Svilengrad (Yunanistan) kara ve demiryolu hattı (42). Bulgaristan’da Sofya- Burgaz/Varna kara ve demiryolu hattı.

Harita 2: TRACECA Demiryolu Ulaşım Koridoru



6. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu

İpek Yolu, yukarıda belirtildiği gibi, coğrafi keşifler ile birlikte önemini yitirmiş görünse de giderek küreselleşen dünyada tekrar önemli bir ‘ticaret ve kültür yolu’ olarak gündeme gelmiştir. SSCB’nin dağılması ile birlikte bağımsızlıklarını ilan eden Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri sahip oldukları zengin enerji kaynakları nedeni ile dünya ülkelerinin dikkatini çekmeye başlamıştır. Bölgenin sahip olduğu enerji kaynaklarının dünya piyasalarına ulaştırılabilmesi için İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması amacıyla ABD, AB, Türkiye, İran, Çin, Japonya, Güney Kore, Afganistan, Pakistan, Hindistan gibi ülkeler yeni projeler oluşturmaya başlamışlardır. Doğu - Batı güzergâhında ve kuzeyden güneye olmak üzere *Yeni İpek Yolu* projeleri hazırlanmıştır. Aslında ‘enerjinin taşınması’ni hedefleyen bu projelerde Türkiye coğrafi konumu itibarıyla Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi özelliği taşımaktadır. NABUCCO,³² TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Kesintisiz Demiryolu Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı Projeleri Türkiye’nin de içinde olduğu bu projelerdendir.³³

Ulaştırma koridorları ile ilgili projeler, AB için sınırları dışındaki ülkelere ulaşımı sağlaması açısından her geçen gün önemi artan projelerdir. AB, ulaştırma koridorlarını Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletmek hedefindedir. Jeopolitik konumu açısından Türkiye bu projelerin en önemli ayağını oluşturmaktadır. Bu nedenle de Türkiye, 2000’li yılların başlarından itibaren ulaştırma politikalarına hız vererek demiryollarında yeni bir atılım başlatmıştır. Türkiye onuncu kalkınma planında “*Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır*” biçimindeki ifadelerde yer alan politikası ile ulaşım projelerinin önemine dikkat çekmiştir. Ayrıca onuncu kalkınma planı ulaşım politikalarında “*önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB’nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlama-*

³² NABUCCO boru hattı anlaşması, 2009’da Ankara’da imzalanmıştır. Türkiye üzerinden AB ülkelerine doğalgaz taşımak için uzun geçişli bir boru hattı taşımacılığı projesidir. Avrupa’nın en büyük doğalgaz tedarikçisi konumundaki Rusya’dan yapılan sevkiyata alternatif olması amacıyla daha çok ABD ve AB tarafından desteklenmektedir. bkz: (http://tr.wikipedia.org/wiki/Nabucco_Boru_Hatt%C4%B1_Projesi). Bununla birlikte bu projenin tarafları arasındaki teknik uyumsuzluklar ve hatta verilecek doğalgaz miktarının tedarik garantisi noktasındaki teknik sorunlar nedeniyle son dönemde daha az iddialı ama NABUCCO benzeri özellikler taşıyan doğalgaz boru hattı projesi olarak Trans Anadolu Projesi (TANAP) hayata geçirilmiştir.

³³ Fırat Purtaş, *Türk Cumhuriyetlerinin Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan’ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*, Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi İnceleme-Araştırma Dizisi, Yayın No: 06, 2011, s. 11.

cak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilmesi... ” vurgusu yapılmıştır.³⁴

Diğer bölümlerde de ayrıntılı bir şekilde ifade edildiği üzere TRACECA Projesi Kafkaslar, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında çok modlu ulaştırma koridoru oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Bu proje Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki en kısa ulaştırma bağlantısını sağlaması açısından çok önemlidir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması olarak nitelendirilen bu proje ile üye ülkelerin Avrupa ve dünya pazarına daha kolay erişmeleri, üye ülkeler arasında ekonomik işbirliğinin artması, Trans-Avrupa Ulaşım Ağına (TEN-T) entegrasyonun sağlanması beklenmektedir. TRACECA Projesi kapsamında Türkiye'nin doğrudan dâhil olduğu projeler Marmaray Boğaz Tüp Geçişi Projesi, batı-doğu eksenli yüksek hız hatları projeleri ve Kars-Tiflis-Bakü (BTK) demiryolu projeleridir.

Proje ilk olarak 1993'te Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu Toplantısı'nda gündeme gelmiştir.³⁵ Ancak Ermenistan sorunu nedeni ile proje uygulamaya geçememiştir. Projenin hayata geçirilmemesi için Ermeni lobisi ABD aracılığıyla Gürcistan'a baskı uygulamıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattında dışlanmış olan Ermenistan'ın bu proje sonrası “başını kuma gömmeden vazgeçmesi” ve bu tarz projelerden dışlanmanın maliyetini azaltma³⁶ çabasına girmesi gerekirken engelleme çabasına girmiştir. Bu bağlamda Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesinin hayata geçirilmesi epey zaman almış, projenin ilk adımları ve ilk kararlar 29.12.2004'te Tiflis'te Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan karma ulaştırma komisyonu toplantısında alınmıştır. Bu toplantıda BTK projesi çerçevesinde demiryolu bağlantısını sağlamak amacı ile aşağıdaki kararlar üzerinde mutabık kalınmıştır:³⁷

³⁴ Kalkınma Bakanlığı, *Onuncu Kalkınma Planı (2014 - 2018)*, Ankara, Ekim 2013, s. 110-111. TEN-T [Trans European-Transport Network (Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi)]: Temmuz 1996'da Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, TEN-T'yi oluşturan AB ilkeleri kararını (1692/96/EC sayılı karar) almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir. TEN-T'nin, AB düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür.

³⁵ John C. K. Daly, “Will Kazakhstan Become a Full Partner in the Baku-Tbilisi-Kars Railway?”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 11, Issue: 7. Bkz: ([http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=41820&tx_ttnews\[backPid\]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV8vWg](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews[tt_news]=41820&tx_ttnews[backPid]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV8vWg).) Erişim: 01.03.2014.

³⁶ Mehmet Dikkaya, *Ortaasya ve Kafkasya: Dönüşüm Süreci ve Uluslararası Ekonomi Politik*, Beta Yayınları, İstanbul, 2009, s. 283.

³⁷ Y. Metin Tahan, “Bakü-Tiflis-Kars (BTK) İpek Demiryolu Projesi”, *Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü Sunumu*, Kars, Ekim 2011, s. 9.

- Türkiye ile Gürcistan arasında 73 km uzunluğunda yeni demiryolu inşa etmek,

- Türkiye sınırından Gürcistan içerisinde Akhalkalaki'ye kadar 29 km yeni demiryolu hattı inşa etmek ve Akhalkalaki-Tiflis arasındaki mevcut demiryolu hattını rehabilite etmek.

BTK projesinin hayata geçirilmesi noktasında Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan ulaştırma bakanlarının katılımıyla 2005'te müzakerelere başlanmıştır. Kazakistan ve Çin'in de desteklediği Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile ilgili ilk anlaşma Şubat 2007'de Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında imzalanmıştır. İlk temel ise Gürcistan'da Kasım 2007'de Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın cumhurbaşkanlarının katıldığı törenle atılmıştır. Bu projenin Türkiye kısmının temeli ise 24 Temmuz 2008'de Kars'ta Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan'ın cumhurbaşkanları tarafından atılmıştır. Ancak BTK Demiryolu hattına ilk ray döşenmesi bir müddet gecikmiş ve Kars'ın merkeze bağlı Mezra Köyü yakınlarında Haziran 2013'te gerçekleşebilmiştir.³⁸ Hattın Kars ili Çıldır ilçesi karayolunun doğusundan devam edilerek Yukarı Canbaz, Damlıca, Karakale'nin doğusundan geçerek Gürcistan sınırına varması planlanmıştır. Türkiye-Gürcistan sınırının 4,4 km uzunluğunda bir tünelle geçilmesi ve tünelin yaklaşık 2,4 km'lik kısmının Türkiye'de bulunması söz konusudur.³⁹

Şubat 2014'te Bakü'de, BTK Demiryolu Projesinin gerçekleştirilmesiyle ilgili konuların ve projenin bütçesinin görüşüldüğü “Azerbaycan ve Gürcistan İkili Koordinasyon Konseyi toplantısı” yapılmıştır. Bu toplantıya Azerbaycan Ulaştırma Bakanı Ziya Memmedov, Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanı Georgi Kvirikaşvili ile her iki ülkenin ilgili yetkilileri katılmıştır. Azerbaycan ulaştırma bakanı “*2014 sonunda Türkiye sınırına kadar olan güzergahta testler gerçekleştirileceğini ve 2015'in ikinci yarısında ise demiryolunun tam olarak faaliyetine başlayacağı*” belirtmiştir.⁴⁰

³⁸ TCDD, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin Türkiye Ayağının Temeli Atıldı”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1660>, Erişim: 03.03.2014

³⁹ Tahan, age, s. 17-18.

⁴⁰ Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu 2015'te Tamam”, <http://www.avim.org.tr/bulten/tr/83476>, Erişim: 27.02.1014

Harita 3: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Hattı



BTK demiryolu projesi aynı zamanda Avrupa ve Çin arasında “Demir İpek Yolu” olarak da nitelendirilmektedir.⁴¹ BTK Demiryolu Projesi’nin temel amacı, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısını kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmaktır. Böylece TRACECA’nın Türkiye-Kafkaslar bağlantısı sağlanmış olacaktır. Harita 3’te görüldüğü üzere Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesi ile Avrupa’nın bölgeye ulaşımını Türkiye üzerinden olacak ve Türk Cumhuriyetlerine kadar kesintisiz olarak yapılabilecektir. TRACECA demiryolu ağları bağlamında Hazar Denizi kıyısında Bakü’de sonlanacak hat çerçevesinde yük taşımacılığı için oluşturulacak lojistik merkezin karşısında Türkmenistan demiryolu bağlantısı oluşturulacaktır. İki lojistik merkez arasında yükler taşınacak ve bu hat nihayetinde Çin’de Pekin’e bağlanacaktır.

Türkiye-Ermenistan sınır kapısının kapalı olması nedeniyle Avrupa-Asya ulaşımı Ermenistan üzerinden yapılamamaktadır. Harita 2’de

⁴¹ Alima Bissenova, “President Ilham Aliyev Attends Groundbreaking Ceremony of Turkish Stretch of BTK Railway”, *Central Asia and Caucasus Institute Analyst*, <http://old.cacianalyst.org/?q=node/492>. Erişim: 25.02.2014.

görülen bu ulaşım güzergâhlarının (19-23 kodlu hatların bir kısmı) kullanılmaması nedeniyle Orta Asya ve Türk Cumhuriyetlerine ulaşım güzergâhında Türkiye çok önemli bir konuma sahiptir.⁴²

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu bağlantısı, halen en kısa mevcut bağlantı olan İran üzerinden yapılan ulaşımdan 375 km daha kısadır.⁴³ Bu proje kapsamında, hem yeni demiryolu ağları inşasının hem de mevcut demiryollarının yenilenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu proje kapsamında Gürcistan sınırlarındaki Marabda-Ahılkelek demiryolunun yenilenmesi ve Ahılkelek'ten Kars'a kadar olan toplam 98 km'lik kısımda yeni demiryolu hattının inşası planlanmıştır. Buradan 30 km'lik hat Gürcistan tarafından, 68 km'lik hat ise Türkiye tarafından inşa edilecektir.⁴⁴ BTK Demiryolu Hattının açılması ile birlikte ilk etapta 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi, 2034 yılında ise 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması beklenmektedir. Projenin toplam maliyeti 600 milyon dolar olarak beklenmektedir. Bunun 422 milyon doları yukarıda da belirtilen hattın yenilenme maliyetini oluşturmaktadır.⁴⁵

BTK hattının tamamlanmasıyla ileri-geri bağlantıları düşünüldüğünde hattın Bakü'den sonra, yukarıda belirtildiği gibi, Türkmenistan üzerinden diğer Türk Cumhuriyetlerine ve Çin'e ulaşması ve Ankara-İstanbul bağlantısı ile yeni hizmete giren Marmaray bağlantısı Türkiye içinde kesintisiz ulaşımı sağlamakta, geri bağlantıları bağlamında Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere'ye bağlamaktadır. Dolayısıyla bu hat, esasında Londra-Pekin demiryolu hattının önemli bir bileşenidir. BTK hattının tamamlanması ile Londra'dan Pekin'e uzanacak ipek demiryolu ile Çin'de gerçekleştirilen üretimin tüketim merkezi olan Avrupa'ya taşınması düşüncesi bulunmaktadır. Bu durumun dolaylı etkisi olarak Kars'ın içinde bulunduğu TRA2 bölgesi de, görece az gelişmiş bir bölge iken Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan ticaret ve lojistik köprüsü olabilecektir. Bölgede dış ticaret ve dış ticaretle bağlantılı ticaret hizmetlerinin artması ile birlikte

⁴² Hasan Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpekyolu", *Stratejik Analiz*, Ankara, 2007, s. 63-70-83.

⁴³ Hayri Barutça, "Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye", *Akademik Bakış* (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi), Kırgızistan, Ocak 2006, S. 8, s. 9.

⁴⁴ Roin Kavrelişvili, "Günümüz Gürcü Basımında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı", *Karadeniz-Blacksea-Chornoye More*, Yıl: 3, S. 2, 12/2011, s. 192.

⁴⁵ Samuel Lussac, "The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for The South Caucasus", *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2 (4) – Autumn 2008, p. 213.

bu az gelişmiş bölgede tarıma dayalı ekonomik yapı açısından önemli bir alternatif geçim alanı ortaya çıkabilecektir. Öte yandan hazırlık çalışmaları devam eden Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projesi kapsamında ileri bağlantı noktaları İran'da Tebriz-Tahran-Zehedan biçiminde devam edecek, ardından Pakistan'da İslamabad'a kadar ulaşacaktır. Bu hattın yapılması durumunda mevcut Sivas-Van-Tebriz hattına bir alternatif oluşturulabilecek, görece uzun olmakla birlikte İstanbul-Sivas-Erzurum-Kars bağlantısı üzerinden İslamabad'a ulaşılabilir. ⁴⁶

7. Sonuç

Avrupa Birliği, taşımacılığı modern ekonomilerde bir anahtar olarak görmekte ve ortak ulaştırma politikası uygulamalarında mevcut yollar, ulaşım koridorlarını korumak ve yenilemek, yanı sıra AB genişleme politikasının bir yansıması olarak alternatif yollar üzerinden yük ve yolcu taşımacılığını sağlamak istemektedir. Bu isteğinin bir yansıması olarak ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç su yolları lehine artırılmasını planlamakta, etkin ve güvenli biçimde yolcu ve yüklerin taşınması, birbirine ticaretle uluslararası anlamda daha sıkı bağlarla bağlanan üye ülkeler hedefine ulaşmayı öngörmekte ve küreselleşen dünyada büyük bir bölgesel güç olarak kalabilmek adına üretim sürecinde dünya enerji kaynaklarına da rahat biçimde ulaşabilmek, Ortadoğu'nun yanı sıra Kafkasya ve Orta Asya enerji bölgelerinde söz sahibi olmak ve enerji arz güvenliğini sağlamak istemektedir. Ayrıca AB, büyük enerji rezervlerine sahip bu bölgelerdeki ülkelerin zenginleşmesini ve daha fazla dış ticarete bulunmasını beklediği için bu bölgelere ürettiği malları güvenli, etkin ve hızlı biçimde ulaştırmak ve bu bölgedeki enerji dâhil ihtiyaç duyduğu girdiler ve çoğunlukla kendi çokuluslu şirketleri aracılığı ile ucuz emek maliyetiyle Çin ve bölge ülkelerinde gerçekleştirilen üretimin Avrupa'ya ulaşmasını sağlamak amacını da gütmektedir.

Bu amaçla farklı projeler üzerinde çalışan AB, SSCB'nin 1991'de dağılması sonrası TRACECA projesi ile bu bölgelere gerek karayolları ve gerekse demiryolu ağları üzerinden ulaşmak isteğini ortaya koymuştur. Bu çerçevede 1994'de Brüksel Deklarasyonu ile atılan ilk adımla Kafkasya ve Orta Asya bölgesindeki 8 ülke ile başlayan süreç, 1998'de Ukrayna ve Moldova'nın katılımıyla 10 üyeye ulaşmıştır. 2000 yılında yapılan başvuru sonrası Türkiye 2002'de üye olurken Romanya ve Bulgaristan'ın

⁴⁶ Hüseyin Tutar vd., *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları*, SERKA, Kasım 2012, s. 3.

da üyeliği ile TRACECA üyesayısı 13'e ulaşmış, 2009'da İran projeye dâhil olmuştur. AB'nin TRACECA üzerinden çok yönlü politikalar üretmeye çalıştığı, enerji tedarikiyle uyumlu jeopolitik stratejiyle ulaştırma politikalarını entegre etmeye, uluslararası ticarete karşılıklı bağımlılık yaratan yapıda enerji yanında mal ticaretinde Rusya Federasyonu ile bağımlılığını azaltacak politikalar geliştirmeye çalıştığı söylenebilir. Bu bağlamda karayolu şebekesi yanı sıra demiryolu ağlarını da entegre ettiği TRACECA demiryolu ağları da yolcu ve yük taşınmasında uluslararası lojistik ve mal tedariki politikasının bir yansıması olmuştur. Eskiden beri var olan mevcut hatları iyileştirmek, yeni hatlarla daha hızlı ve ucuz mal tedarikini sağlamak bu politikanın somut hale gelmesiyle mümkün hale gelmiştir. Bu çerçevede düşünebileceğimiz BTK projesi, Ermenistan bağlantısının olmadığı bir ortamda daha çok Türkiye'nin istediği AB'nin gönülsüz de olsa desteklediği bir proje olmuştur. BTK demiryolu projesi, bölgedeki taşıma potansiyelini değerlendirerek, Asya ile Avrupa arasındaki eski tarihi ipek yolu üzerinde bulunan ve birbiri ile tarihten gelen dostluk ilişkileri, kültürel ve ekonomik beraberlikleri olan Türkiye ile Azerbaycan ve Gürcistan'ı daha sıkı ticari ilişkilere itecek ve aralarındaki ilişkiyi daha da kuvvetlendirecektir.

Rusya Federasyonu'nun, SSCB döneminde olduğu gibi Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri üzerinde kontrol ve denetimini artırma çabaları, Kafkasya'daki turuncu devrim girişimleri sonrası artmıştır. Geçen son beş yıllık dönemde Gürcistan üzerindeki etkisini Abhazy ve Kuzey Osetya bölgesini kontrol ederek gösteren Rusya Federasyonu, kendi etkisine açık yönetimlere sahip Türk Cumhuriyetlerinin yanı sıra en son kargaşanın arttığı Ukrayna'da Kırım'daki Rus vatandaşlarını korumak adına Kırım'a müdahale ederek bölgede hem askeri ve hem de ticari anlamda kontrol eden bir yapıya ulaşmış durumdadır ve bu durumun devamını istemektedir.

Kırım'ın referandumla Rusya Federasyonu'na bağlanma kararı da, bu bağlamda Rusya'nın bölgede etkinliğini artıran bir adım olmuştur. Türkiye-Rusya ilişkileri bağlamında BTK projesinin Rusya tarafından arzu edilmediği bilinmektedir. Eğer hat tamamlanır ve yük taşımacılığında önemli bir alternatif haline gelirse Rusya açısından bu durum petrol ve doğalgaz hatları açısından kontrolü kaybetmek gibi olmasa da önemli bir stratejik kayıp olarak değerlendirilebilir. Çünkü çıkarları bazen örtüşen, bazen çakışan Rusya-Çin arasında işbirliğini güçlendiren Kuzey'den geçen TRACECA hatlarına karşılık BTK hattı, İran üzerinden geçen güney hattı ile

birlikte AB ve Türkiye'nin Azerbaycan'la olan ilişkilerinin güçlenmesine ve yeni ipek demiryolu alternatifi olarak Çin'e ulaşmasına ve Rusya'nın bu gelişmenin dışında kalmasına yol açacak özelliğindedir. Türkiye, AB ve ABD'nin Kafkasya ve Orta Asya bölgesinde etkinliğini azaltma stratejisi ile SSCB zamanındaki gücünü konsolide etmeye çalışan Rusya açısından bu durum, önemli bir kozun elden gitmesi anlamına gelmektedir.

Abhazya ve Güney Osetya'nın bağımsızlığını tanıyarak Gürcistan'ı bölgede sıkıştıran Rusya yine Ermenistan'ı Azerbaycan ile olan Dağlık Karabağ sorununda desteklemekle birlikte AB, ABD'den yeterince destek bulamayan Azerbaycan'ı kendi politikaları ekseninde yönlendirmeye çalışmaktadır. Türkiye'nin bölgede ABD ve AB çıkarları ile örtüşecek biçimde Ukrayna'yı, Gürcistan'ı ve Azerbaycan'ı yanına alan politikalarının yanı sıra Ermenistan ile dış ilişkileri iyileştirerek Dağlık Karabağ sorununu çözme çabalarını boşa çıkarmaya çalışan Rusya, bölgede kendi çıkarlarına olmayan gelişmeler olduğunda, Ukrayna'yı sıkıştıran politikalar üretmekte, doğalgazı kesme tehdidinde bulunmakta, doğalgaz fiyatları pazarlığında katılaştırmakta, Türk ihracatçılarına zorluk çıkarmakta, bölgede askeri tatbikatlar yaparak varlığını hissettirmekte ve bazen doğrudan askeri müdahalelerde bulunabilmektedir.

Bütün bu noktalar düşünüldüğünde, Türkiye üzerinden geçecek alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatlarının Rusya'nın aleyhine bölgede nüfuzunu sürdürmek ve enerji kaynaklarına güvenli biçimde ulaşmak adına Türkiye, AB ve hatta ABD açısından öneminin giderek daha da arttığı söylenebilir. Ayrıca bölgenin zenginleşmesi durumunda oluşacak dış ticaret pastasından daha fazla pay almak isteyen Türkiye'nin de AB ile jeopolitik olarak çıkarları bazı noktalarda çatışsa da, bu noktada NABUCO, TANAP gibi enerji projeleri ve BTK gibi yolcu ve yük taşımacılığını içeren ulaştırma projelerinde açıkça örtüşmektedir.

KAYNAKÇA

- Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu 2015’de Tamam”, <http://www.avim.org.tr/bulten/tr/83476>. Erişim: 27.02.2014
- Barutça, Hayri. “Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye”, *Akademik Bakış* (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi), Kırğızistan, Ocak 2006, S. 8, s. 1-12.
- Bissenova, Alima. “President Ilham Aliyev Attends Groundbreaking Ceremony of Turkish Stretch of BTK Railway”, *Central Asia and Caucasus Institute Analyst*, <http://old.cacianalyst.org/?q=node/492>. Erişim: 25.02.2014.
- Daly, John. “Will Kazakhstan Become a Full Partner in the Baku-Tbilisi-Kars Railway?”, *Eurasia Daily Monitor*, Vol. 11, Issue7. ([http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=41820&tx_ttnews\[backPid\]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV-8vWg](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews[tt_news]=41820&tx_ttnews[backPid]=390&cHash=e980a92e3c3d29968e1b55bef33f3853#.UyAXKoV-8vWg).) Erişim: 01.03.2014
- Dekanozishvili, Mariam. “The EU in the South Caucasus: By What Means, to What Ends?”, *Journal of Foreign Policy of Moldova*, Issue: 06/2004, (<http://www.ceeol.com/aspx/issuedetails.aspx?issueid=c4700734-ca2c-4968-939d-d2c9a48b2886&articleId=5eee1000-ec3-404d-b9cb-8c075c3f6b30>), Erişim:12.01.2014.
- Dikkaya, Mehmet. *Ortaasya ve Kafkasya: Dönüşüm Süreci ve Uluslararası Ekonomi Politik*, Beta Yayınları, İstanbul, 2009.
- DPT. “Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma”, *Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar*, C. 1; (<http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/antlasma/at1.pdf>) Erişim: 10.02.2014.
- Gegeshidzei, Archil. “The New Silk Road: A Georgian Perspective”, bkz: <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/ArchilGegeshidze.pdf>. Erişim: 20.01.2014
- Gorshkov, Teimuraz and George Bagaturia. “TRECCECA- Restoration of Silk Road”, *Japan Railway & Transport Review*, 28 September 2001, (http://www.jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf) Erişim: 15.02.2013.
- Günuğur, Haluk. *Avrupa Birliği’nin Kurucu Antlaşmaları*, Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, Ankara, 2005.
- İsakov, Hakim. “Azerbaijan Republic on the Way of Realization TRACECA Project: Perspectives and its Benefits”, II/1 (2013), pp. 207-218.

- Kalkınma Bakanlığı. *Onuncu Kalkınma Planı (2014 - 2018)*, Ankara, Ekim 2013.
- Kanbolat, Hasan. “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya’da Demir İpekyolu”, *Stratejik Analiz*, Ankara, 2007, s. 63-83.
- Karataş, Çimen ve Ersel Zafer Oral. “Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye’nin Stratejik Rolü”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Şubat 2007, S. 9, s. 55-65.
- Karlık, Rıdvan. *Avrupa Birliği ve Türkiye*, 8. baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Kavrelişvili, Roin. “Günümüz Gürcü Basınında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı”, *Karadeniz-Blacksea-Chornoye More*, Yıl:3, S. 2, 12/2011, s. 191-196.
- Kuşçu, Sinan. “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları”, *Gazi Akademik Bakış*, C. 5, S. 9, Kış 2011, s. 77-91.
- Kuşçu, Sinan. “Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları”, *International Conference on Eurasian Economies*, 11-13 Ekim 2012, Almaati, Kazakistan, s. 452-459.
- Lamnidis, Thomas. “The TRACECA Instruments for the Mitigation of Noncalculated Risks in View of Further Development of the Euro-Asian Transport Linkages”, *Speech of Thomas Lamnidis (9-11 March 2004)*, www.unece.org/trans/main/eatl/docs/TLamnidis.pdf. Erişim: 18.01.2014
- Lussac, Samuel. “The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for The South Caucasus”, *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2 (4), Autumn 2008, pp. 212-224.
- Ovalı, Serap. “TRACECA Projesi ve Türkiye”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Yıl:1, C. 1, S. 1, Yaz 2008, s. 151-170.
- Ovalı, Serap ve Kenan Çelik. “Türk Dünyası ve TRACECA Projesi”, *Journal of Azerbaijani Studies*, Cilt:12, Sayı:1-2, 2007, ss. 153-179. (<http://jhss-khazar.org/wp-content/uploads/2010/06/12.pdf>) Erişim: 15.01.2014
- Özenmiş, Çağdaş. *Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi*, İKV Yayınları, İstanbul, 2011.
- Purtaş, Fırat. *Türk Cumhuriyet’lerinin Bağımsızlıklarınının 20. Yılında Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan’ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*,

- Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi İnceleme-Araştırma Dizisi; Yayın No: 06, 2011.
- Sezgin, F., E. Gişi ve M. Pakel. “Türkiye’nin AB Üyelığının, Kafkasya’nın Avrupa’ya Eklemlenmesine Olası Etkileri”, *Uluslararası Kafkasya Kongresi*, Kocaeli, 26-27 Nisan 2012, s. 420-437.
- Şensoy, Süleyman. “Demirden İpek Yolu: Traceca Projesi”, TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi), (http://www.tasam.org/tr-TR/Ice-rik/24/demirden_ipek_yolu_traceca_projesi), Erişim:17.02.2014
- Tahan, Y. Metin. “Bakü-Tiflis-Kars (BTK) İpek Demiryolu Projesi”, *Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü Sunumu*, Kars, 30 Ekim 2011.
- TCDD. “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin Türkiye Ayağının Temeli Atıldı”, (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1660>), Erişim: 03.03.2014
- Ulaştırma Bakanlığı. *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*. (http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf . Erişim: 19.01.2014
- Tozar, Barış. “TRACECA-Türkiye İlişkileri (2003-2005 Arası Faaliyetler)”, (http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/Belgelik/Guncel_Haber_Arsiv/20100511_100805_10426_1_64.html) Erişim: 25.01.2013
- TRACECA Genel Sekreterliği. (<http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century/>). Erişim: 15.12.2013.
- TRACECA. Türkiye Ulusal Sekreterliği, *Brüksel Toplantısı*, (www.igc-traceca.org) Erişim: 15.12.2013.
- Tutar, Erdinç, F. Tutar ve H. Yetişen. “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”, *KMU İİBF Dergisi*, Yıl:11, S. 17, Aralık/2009, s. 190-216.
- Tutar, Hüseyin vd. *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları*, SERKA, Kasım 2012.
- Üstün, Çiğdem. “Europeanization of Foreign Policy: The Case of Turkish Foreign Policy Towards The Black Sea Region”, *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 10, No. 2, pp. 225-242.