

# HAZAR İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ: HAZAR'DA BİR İŞBİRLİĞİ DENEMESİ PROJEKSİYONU\*

*Caspian Cooperation Organization: Projection of a Collaboration Trial in the Caspian Sea*

*Dinmuhammed AMETBEK\*\**

## **Öz**

12 Ağustos 2018 tarihinde Aktau Anlaşması'yla Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün belirlenmesi denize kıyıdaş ülkelerin işbirliğini arttırmıştır. Bu durum, Hazar merkezli yeni bir bölgesel işbirliğini oluşmasına temel hazırlamaktadır. Makalede "Hazar İşbirliği Örgütü" adını verdiğimiz ve kıyıdaş ülkelerin üye olacağı bölgesel bir teşkilatın kurulma olasılığı tartışılmaktadır. Bu çerçevede deniz etrafında gelişmekte olan "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" ve "Orta Koridor" ticaret ve ulaştırma güzergahları göz önünde bulundurularak, Hazar ülkelerinin denize yönelik politikaları kıyaslanarak sonuca varılmaktadır. Makalede, böyle bir yeni teşkilatın kurulması halinde bütün kıyı ülkelerinin bu örgüte üye olacağı öngörülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Hazar Denizi, Kuzey-Güney, Doğu-Batı, Kıyıdaş Ülkeler, Ulaştırma.

## **Abstract**

The determination of the legal status of the Caspian Sea with the Aktau Agreement on 12 August 2018 increases the cooperation of the coastal countries. This is the basis for a new regional cooperation in the Caspian region. The article discusses the possibility of establishing a regional organization of coastal states, which can be named as "Caspian Cooperation Organization". In this context, considering the trade and transportation routes such as "the International North-South Transport Corridor" and "the Middle Corridor" which are developing around the sea, the policies of the Caspian countries towards the sea are compared. According to the article, it is foreseen that all such coastal countries will be members of this organization when such a new organization is established.

**Keywords:** Caspian Sea, North-South, East-West, Coastal Countries, Transportation.

---

\* Geliş Tarihi: 15.05.2019 – Kabul Tarihi: 20.05.2019

\*\* Dr, ANKASAM Avrasya Çalışmaları Masası Başkanı, e-posta: dimash192@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4834-3681.

## Giriş

Hazar Denizi, Avrasya kıtasındaki en büyük denizdir. Hazar Denizi'nin alanı yaklaşık 371.000 km<sup>2</sup>, maksimum derinliği ise 1025 m'dir. Deniz Azerbaycan, İran, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan arasında paylaşılmaktadır. Denizin kıtanın merkezinde yerleşmesinden dolayı doğu-batı ve kuzey-güney istikametinde gelişmekte olan ticaret ve ulaştırma hatları deniz üzerinden geçmektedir. Bundan ötürü denizin ekonomik potansiyeli oldukça yüksektir. Bu potansiyelin gerçekleşmesi için denizin hukuki statüsünün belirlenmesi gerekmektedir. Hazar Denizi'nin hukuki statüsü sorunu de mevzubahis denizin kıyı devletleri arasında nasıl bölüştürüleceği ve açık denize kıyısı olmayan devletlerin açık denize nasıl çıkacakları konularındaki anlaşmazlıklar şeklinde ifade edilmektedir.<sup>1</sup>

Sovyetler Birliği'nin (SSCB) dağılmasıyla ortaya çıkan sorunun çözülmesi için Hazar Denizi'ne kıyıdaş ülkeler tarafından bir müzakere süreci başlatılmıştır. Aşkabat (2002), Tahran (2007), Bakü (2010) ve Astrahan (2014) zirvelerinden sonra da 12 Ağustos 2018 tarihinde Kazakistan'ın Aktau Limanı'nda gerçekleşen zirvede Hazar Denizi'nin hukuki statüsü belirlenmiştir.

Söz konusu anlaşma, sadece Hazar'ın kıyıdaş ülkeler arasındaki paylaşım prensiplerini belirlemekle kalmayıp; aynı zamanda denizdeki askeri ve güvenlik, ulaştırma ve denizi ortak olarak kullanma prensiplerini belirlediği<sup>2</sup> için yeni bir bölgesel işbirliğinin oluşmasına da temel hazırlamaktadır. Makalede "Hazar İşbirliği Örgütü" (HIÖ) adını verdiğimiz ve kıyıdaş ülkelerin üye olacağı bölgesel bir teşkilatın kurulma olasılığı tartışılmaktadır. Bu çerçevede Hazar ülkelerinin denize yönelik politikaları kıyaslanarak sonuca varılmaktadır. Makalede Hazar

1 Mehmet Seyfettin Erol, "Orta Asya'da Güvenlik Sorunları", *Türkiyat Araştırmaları*, 1, 2004, s. 100; Uluslararası sorunlar arasında yer alan Hazar Sorunu'nun insani boyutuna ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz.: Haydar Çakmak, *Uluslararası İnsani Sorunlar*, Kripto, Ankara 2010, s. 86-94.

2 "Convention on the Legal Status of the Caspian Sea", *Kremlin*, <http://www.kremlin.ru/supplement/5328>, (Erişim Tarihi 19.11.2018).

Denizi etrafında gelişebilecek olası projeksiyonlar üzerine değerlendirmeler yapılmaya çalışılacaktır. Bu amaçla öncelikle denizdeki işbirliği formatı ve deniz üzerinden gelişmekte olan ticaret ve ulaştırma koridorları ele alınacaktır.

## Hazar Denizi'ndeki İşbirliği Formatı

Aktau Anlaşması, yalnızca denizin hukuki statüsüyle ilgili sorunları zömmeyip; aynı zamanda bundan sonraki aşamada, işbirliğine devam edileceğinin de göstergesidir. Zaten söz konusu sorunun zm, bölge ülkelerinin birbirleriyle daha yakın işbirliği kurma gereksiniminin bir sonucudur. Hazar Denizi sorununun zm, SSCB'den miras kalan en önemli anlaşmazlıklardan birinin üzülmesi anlamına gelmektedir. Bu bağlamda meseleni zm süreci, aynı Şekilde Sovyet döneminden miras kalan Çin ile Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasındaki sınır problemlerinin zmyle kıyaslanabilir. zlmediği takdirde her iki sorun da ciddi krizler, hatta çatışmalar doğurma risklerini barındırmaktadır. Çin'le yaşanan sınır sorununda Rusya ve Orta Asya lkelerinin müzakere ettiği taraf Pekin ynetimiydi. Hazar Denizi konusundaki en etin müzakereler ise eski Sovyet devletlerinin İran'la olan mzakereleriydi. Çünkü İran haricinde Hazar'a kıyısı olan ülkeler, kendi aralarındaki sorunların büyük çoğunluğunu zmşlerdi. Ancak Tahran yönetimi, meselenin kendi nerisi dışında zlmesinin çıkarlarına aykırı olduğunu ve zmszlğn daha rasyonel olduğunu dşunmektedir.

İki sorun arasında kıyaslama yapılmaya devam edilmesi halinde, ortaya konması gereken bir diğer husus; Çin ile eski Sovyet devletleri arasında var olan sınır sorununun zlmesinin, önceki adı Őangay Beşlisi olan Őangay İşbirliği rgt (ŞİÖ)'nn kurulmasının zeminini teşkil ettiğidir. Bu açıdan bakıldığında, Hazar Denizi'nin hukuki statüsü sorununun üzülmesi de aynı Şekilde yeni bir örgütün ortaya çıkmasına yardımcı olabilir. Konuyla ilgili olarak dönemin Kazakistan Dışışleri Bakanı Kayrat

Abdrahmanov şu tespiti yapmaktadır:<sup>3</sup>

*“Biz Hazar Denizi bölgesini; barış ve güvenliği tesis etmek ve sürdürülebilir sosyal ve ekonomik, çevresel ve kültürel-insani kalkınma gerçekleştirmek için mükemmel fırsatların bulunduğu bir bölge olarak görüyoruz. Bu anlaşma, yakın gelecekte güçlendirmeyi ve genişletmeyi planladığımız çok taraflı işbirliğinin temelini oluşturacaktır.”*

Söz konusu yaklaşım, denize komşu ülkelerin işbirliği yaptığı takdirde sadece bölgede değil; aynı zamanda küresel ölçekteki güvenlik konularına da olumlu olarak yansıtacağını göstermektedir. Üstelik bu işbirliğinin bölgenin ekonomik refaha ulaşma sürecine de önemli katkı sunacağı beklenmektedir. Bu bağlamda Kazak Bakan'ın aşağıdaki açıklamaları da oldukça dikkat çekicidir:<sup>4</sup>

*“Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün çözümü, Hazar bölgesinin istikrarlı ve ekonomik kalkınmasının sağlanması, doğal kaynaklarının korunması ve çoğaltılması, benzersiz bir coğrafi yer olarak kullanılması bağlamında stratejik önem taşımaktadır. Özellikle Hazar Denizi'nde Kazakistan'ın ve komşularının, ulaşım ve transit potansiyelinin etkin bir şekilde kullanılması için yeni fırsatlar ortaya çıkacaktır.”*

Bu son husus, Avrasya'nın ekonomik gelişmesi için önemlidir. Dolayısıyla Hazar Denizi üzerinden gerçekleşen veya gerçekleşmesi planlanan ticaret ve ulaştırma projelerine göz atmamız gerekmektedir.

## Denizdeki Ulaştırma Projeleri

3 “Proyekt Konventsii o Pravovom Statuse Kaspiya soglasovan v Moskve”, *Vecherniy Bishkek*, <http://vb.kg/world/proekt-konventsii-o-pravovom-statuse-kaspiya-soglasovan-v-moskve.html>, (Erişim Tarihi: 06.12.2017).

4 “Glavy MID Prikaspiyskikh Gosudarstv Soglasovali Proyekt Konventsii o Pravovom Statuse Kaspiya”, *Zona kz*, <https://zonakz.net/2017/12/05/glavy-mid-prikaspiyskikh-gosudarstv-soglasovali-proekt-konvencii-o-pravovom-statuse-kaspiya/>, (Erişim Tarihi: 06.12.2017).

Genel olarak Hazar Denizi üzerinden kuzey-güney istikametinde ve doğu-batı istikametinde ulaştırma güzergâhları geliştirilmektedir. Bu projelere bütün kıyı ülkeleri katılmasına rağmen; bazı ülkeler, kuzey-güney yönündeki rotalara öncelik verirken; diğerleri de doğu-batı istikametindeki koridorlara önem vermektedir. Kuzey-güney istikametinde “Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru” akla gelirken; doğu-batı yönünde ise Yeni İpek Yolu projelerinin “Orta Koridoru” akla gelmektedir.

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru, Hindistan’ı İran üzerinden Rusya’ya bağlamaktadır. Güzergâh, Süveyş Kanalı’na bir alternatif olarak sunulmaktadır.<sup>5</sup> Bahsi geçen koridor, Süveyş güzergâhına göre maliyetleri ve geçen süreyi yarı yarıya indirmektedir. Bu projenin yasal dayanağı, 12 Eylül 2000 tarihinde 2. Uluslararası Avrasya Ulaştırma Konferansı sırasında Rusya, Hindistan ve İran tarafından St. Petersburg’da imzalanan “Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Hükümetler Arası Anlaşma”dır. Anlaşmanın depoziter devleti, İran’dır. Projenin ilk güzergâhına göre, koridor Hindistan’ın Mumbai Limanı’ndan İran’ın Bender-Abbas Limanı’na, oradan da demir yoluyla İran’ın Hazar Denizi’ndeki limanlarına, daha sonra da Hazar Denizi üzerinden Rusya’nın Astrahan Limanı’na ve arkasından Rusya demiryollarıyla Baltık Denizi’ndeki Saint Petersburg’a ulaşmaktadır.<sup>6</sup> Görüldüğü üzere, burada Hazar Denizi kilit bir role sahiptir.

Orta Koridor veya bir başka adıyla Doğu-Batı-Orta Koridoru, Türkiye’den başlayarak Kafkasya’ya ve buradan da Hazar Denizi’ni aşarak Türkmenistan ile Kazakistan’ı takiben Orta Asya ve ötesinde Çin’e ulaşan ve tarihi İpek Yolu’nun canlandırılmasını amaçlayan projedir. Orta Koridor, Türkiye’den başlayarak demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi’ne; (Hazar geçişi kullanılarak) buradan da Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip

5 “Russia, India And Iran to Cooperate on New Trade Route Alternative to Suez Canal”, *Chabahar Free Zone*, <http://en.cfzo.ir/ns/365/russia,-india-and-iran-to-cooperate-on-new-trade-route-alternative-to-suez-canal>, (Erişim Tarihi: 18.12.2018).

6 “Mezhdunarodnyy transportnyy koridor «Sever – Yug»”, *Rusya Federasyonu Dışişleri Bakanlığı*, [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/economic\\_diplomacy/ism\\_communication/-/asset\\_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952](http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952), (Erişim Tarihi: 10.05.2019).

ederek Çin'e uzanmaktadır. Bu çerçevede, Bakü/Alat, Aktau/Kuryk ve Türkmenbaşı limanları Hazar geçişindeki multimodal taşımacılık için kullanılmaktadır.<sup>7</sup> Gelinek noktada Orta Koridor, Pekin'in öncülük ettiği Kuşak-Yol Girişimi'nin bir güzergâhı olarak değerlendirilmektedir.<sup>8</sup> Bu projede de Hazar Denizi önemli geçit haline gelmektedir.

Bu projeler halihazırda etkin olarak gelişmekte olan Rusya-İran işbirliği, Rusya-Azerbaycan-İran üçlü işbirliği formatı, Azerbaycan-Kazakistan Stratejik İşbirliği, Azerbaycan-Türkmenistan Stratejik İşbirliği, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Türk Keneşi ve Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) gibi ikili ve çok taraflı işbirliği formatında müzakere edilmektedir. Ancak denize kıyısı olan ülkelerin işbirliğini kurumsallaştıran herhangi bir örgüt bulunmamaktadır. Dolayısıyla burada olası bir Hazar İşbirliği Örgütü (HİÖ) oluşumunun mümkün olup olmadığının tartışılması gerekmektedir. Nitekim böyle bir teşkilat, denize kıyısı olan bütün ülkelerin çıkarlarına hizmet edecektir. Kaldı ki Aktau Anlaşması, olası örgütün hukuki temelini de oluşturmaktadır. Bu kapsamda Hazar'a kıyısı olan devletlerin olası tutumları teker teker incelenecektir.

## Kazakistan

Avrasya kıtasının tam merkezinde yer alan Kazakistan'ın dış politika bağlamında kuzey-doğu-güney-batı olarak dört cephesi bulunmaktadır. Bir bakıma bu cephele Kazak dış politikasının dört yönünü oluşturmaktadır. Kuzey cephesi, Astana'nın Rusya'ya yönelik politikasının temelidir. Nazarbayev'in inisiyatifiyle başlatılan AEB projesini de Kazakistan'ın kuzey cephedeki girişimi olarak değerlendirebiliriz. Doğu istikamette Kazakistan, başta Çin olmak üzere Doğu Asya ülkeleriyle işbirliği geliştirmektedir. Yine Nazarbayev'in girişimiyle gerçekleşen Şanghay İşbirliği

7 "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", *Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı*, [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa), (Erişim Tarihi: 10.05.2019).

8 "Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation", *Ministry of Foreign Affairs of the Peoples Republic of China*, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1658766.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1658766.shtml), (Erişim Tarihi: 03.05.2019).

Örgütü'nü (ŞİÖ)Astana'nın doğu cephesindeki politikasının ürünü olarak görebiliriz. Güney cephede Kazak dış politikasının amacı İslam Dünyası ülkeleriyle işbirliği geliştirmektir. Kazakistan'ın İslam İşbirliği Teşkilatı'ndaki etkin tutumu bu politikasının bir parçasıdır. Aynı şekilde Kazakistan'ın İran Nükleer Krizi'nin aşılmasındaki tutumu da bununla açıklanabilir. Hatırlanacağı üzere, 2015 yılında Kapsamlı Ortak Eylemler Planı'yla (KOEP) sonuçlanan P5+1 ülkeleriyle İran'ın yürüttüğü müzakerelerin biri de Almatı'da geçmişti. Ancak güney cephede Astana'nın önceliği, Orta Asya ülkeleriyle ekonomik bütünleşme gerçekleştirmektir. Batı cephesinde ise Kazakistan'ın hedefi ABD ve Avrupa ülkeleriyle ilişkilerini derinleştirmektir. Coğrafi olarak Güney Kafkasya ve Türkiye, Kazakistan için Batı'ya açılan kapı olarak değerlendirilmektedir. Kazak dış politikasının dört cephesi aynı zamanda ülkenin enerji kaynaklarının uluslararası sulara ulaştırma girişimleriyle de örtüşmektedir.

Dört cepheli Kazak dış politikası çerçevesinden bakıldığında, Hazar Denizi'nin özel statüsü söz konusudur. Çünkü burada Kazakistan'ın kuzey, güney ve batı cephesindeki Rusya, İran ve Azerbaycan bir araya gelmektedir. Ayrıca burada Avrasya kıtasında kuzey-güney istikametinde gelişmekte olan "Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" ve doğu-batı istikametinde gelişmekte olan "Orta Koridor" birbiriyle kesişmektedir. Dolayısıyla genel olarak ekonomi ağırlıklı dış politika anlayışını benimseyen Kazakistan için Hazar Denizi stratejik öneme sahiptir. Burada ilk önce Astana'nın denizdeki bölgesel işbirliğini ve daha sonra Kazakistan-Azerbaycan ilişkileri, Kazakistan-İran ilişkileri ve Kazakistan-Rusya ilişkilerine ayrı ayrı değinmemiz gerekmektedir.

Kazakistan'ın Hazar Denizi'ne en uzun kıyısı olan bölge devleti olarak denizin hukuki statüsüyle ilgili ve denizdeki sınırlarla ilgili ikili sorunların çözümü bağlamında en çok çaba sarf eden ülke olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkenin denize kıyısı 2320 km'dir. Kazak dış politikasının genel felsefesine uygun olarak burada da Kazakistan çatışmayı değil; işbirliğini tercih etmektedir. 12 Ağustos 2018 tarihinde Aktau şehrinde Hazar Denizi Hukuki Statüsü Anlaşması'nın imzalanmasından önce, Kazakistan ortay

hat prensibine göre Rusya, Azerbaycan ve Türkmenistan'la sınır sorunlarını çözmüş bulunmaktaydı. Bu bakımdan "ortay hat" prensibinin anlaşmanın temeli olarak kabul edilmesi, aslında Kazakistan'ın tutumunun diğerleri tarafından kabul edildiğinin göstergesidir.

Kazakistan sınır güvenliği açısından Aktau Anlaşması, ülke sınırlarının tescillendiğinin bir ifadesidir. Böylece Kazakistan bütün komşularıyla kara ve deniz sınırlarını belirlemiştir. Bu çerçevede ancak güvenli sınırlar oluştuğu takdirde, ikili ve bölgesel işbirliğinin geliştiğinin altını çizmemizde yarar vardır. Sınırların net olarak belirlendiği ve sorunların ortadan kalktığı durumda, ülkeler arasında güven duygusu oluşabilir. Nitekim bugün ŞİÖ olarak geçen teşkilatın temelinde eski Sovyet ülkelerinin Çin'le ortak sınır sorununu çözmesi yatmaktadır. Bu bakımdan Hazar Denizi'nin hukuki statüsü sorununun çözülmesi Hazar etrafındaki bölgesel işbirliğine ivme kazandırabilir. Hatta yeni bir uluslararası teşkilatın doğuşunun bir sinyali de olabilir. Bu kapsamda Kazakistan'ın Azerbaycan, Rusya ve İran ile ikili ilişkilerine daha yakından bakmamız gerekmektedir.

Kazakistan-Azerbaycan ilişkilerini Türk Dünyası'nın ana damarı olarak tanımlayabiliriz. Bu bakımdan Hazar Denizi, Türk Dünyası'nı batı ve doğu olarak ikiye bölmektedir. Doğuda Orta Asya, daha orijinal adıyla Türkistan bulunurken; batıda Güney Kafkasya ve Türkiye bulunmaktadır. Şu aşamada Türk Dünyası bütünleşme süreci, Kazakistan-Azerbaycan-Türkiye ekseninde gelişmektedir. Dolayısıyla Kazakistan-Azerbaycan ilişkileri ne kadar iyi olursa, Türk Dünyası da o kadar güçlü olur. Bu açıdan Hazar Denizi aslında Kazakistan açısından Türk Dünyası bağlamında ele alınmaktadır. Nitekim 2011 yılında Kazakistan Dışişleri Bakanlığı'nda "Orta Asya, Güney Kafkasya ve Türkiye Dairesi"nin kurulması da bu anlayışı yansıtmaktadır.<sup>9</sup> Kazakistan için Bakü, ülkenin enerji kaynaklarının Batı'ya ulaştırılması olanağıyla değerlendirilmektedir. Aynı şekilde Ktau-Bakü hattı, Türk Dünyası'nın transit potansiyelini

9 "QR SIM Kurulumu", *Qazaqstan Respwblikasınıñ Sırtqı İster Ministrliğı*, <http://www.mfa.kz/kz/content-view/organizatsionnaya-struktura-mid/>, (Erişim Tarihi: 03.02.2012).



gerçekleştirme açısından önemlidir.<sup>10</sup> Bu çerçevede Nursultan Nazarbayev'in 3 Eylül 2018 tarihinde Bişkek'te düzenlenen Türk Keneşi<sup>11</sup> 6. Zirvesi'nde yaptığı konuşma dikkat çekicidir:<sup>12</sup>

*"Ülkemiz, Batı ile Doğu'yu, Kuzey ve Güney'i birbirine bağlamaktadır. Aktau'da kabul edilen Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Konvansiyonu, bölgemizin transit potansiyelinin daha da gelişmesine katkıda bulunacaktır. Bu nedenle Türk Keneşi, Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlıklarının toplantısı çerçevesinde tarif politikasını ve idari prosedürleri basitleştirmek için aktif olarak çalışmalıdır."*

Bu açıklama Kazakistan'ın Hazar politikasının Türk Dünyası çerçevesinde ele alındığının en belirgin göstergesidir. Ayrıca Türk Keneşi'nin "Kardeş Liman" projesi de dikkate değerdir. Üye ülke Ulaştırma Bakanlıkları arasında bir "Ortak İşbirliği Protokolü" ile Bakü, Aktau ve Samsun limanları arasında "Kardeş Liman" ilişkisi tesis eden bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Kardeş Liman" ilişkisinin ilk toplantısı, 17-18 Nisan 2014 tarihlerinde Samsun limanının ev sahipliğinde gerçekleştirilmiştir. Toplantıda artan Doğu-Batı ticareti çerçevesinde kardeş limanlar üzerinden geçecek yük miktarının artırılması hususunda görüş alışverişinde bulunulmuştur.<sup>13</sup>

Bu bağlamda Hazar Denizi'ndeki ticaret ve ulaştırma yollarını da göz önünde bulundurduğumuzda, burada Türk Dünyası ülkelerinin Hazar üzerinden doğu-batı istikametinde geliştirmekte olduğu ulaştırma hattı, Çin ile Avrupa arasında

10 Darhan Hıdıralı, "Kazakistan'ın Hazar Politikaları", Okan Yeşilot, der., *Hazar'dan Karadeniz'e Stratejik Bakış*, Yeditepe, İstanbul 2014, s. 271.

11 Türk Keneşi hakkında detaylı bilgi için bkz.: Mehmet Seyfettin Erol-Kadir Ertaç Çelik, "Türk Dünyası'nda İşbirliği Denemesi: Türk Keneşi ve Kazakistan", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 17(2), s. 15-32.

12 "Qazaqstan Prezidenti Türki Tildes Memleketterdiñ Intumaqtastıq Keñesiniñ VI Sammitine Qatıstı", *Akorda*, 3 Eylül 2018, [http://www.akorda.kz/kz/events/international\\_community/foreign\\_visits/kazakistan-prezidenti-turki-tildes-memleketterdin-yntymaktastyk-kenesinin-vi-sammitine-katysty#8](http://www.akorda.kz/kz/events/international_community/foreign_visits/kazakistan-prezidenti-turki-tildes-memleketterdin-yntymaktastyk-kenesinin-vi-sammitine-katysty#8), (Erişim Tarihi: 04.09.2018).

13 "Gümrük ve Ulaştırma İşbirliği", *Türk Keneşi*, <http://www.turkkon.org/tr-TR/gumruk-ve-ulasirma-isbirligi/3/33/33/36>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

Rusya üzerinden geçen kuzey hattı ve İran üzerinden geçen güney hattıyla rekabet halindedir. Bunun anlamı da Türk Dünyası'nın jeo-ekonomik ve dolayısıyla jeopolitik anlamda Rusya ve İran'la rekabet halinde olduğudur. Bu Yeni İpek Yolu politikalarında Çin, Rusya'ya bağımlılığını azaltmak amacıyla Türk Dünyası'ndan geçen ulaştırma ve ticaret güzergâhına öncelik vermektedir. Her ne kadar İran, Pekin açısından önemli bir ülkeyse de Tahran'ın Washington'la gergin ilişkileri çok fazla risk barındırmaktadır. Türk Dünyası ülkeleri ise Moskova-Washington-Pekin üçgeninde daha dengeli politika izlemeye çalışmaktadır. Bu bağlamda Çin Devlet Başkanı Şi Cinping'in "Kuşak-Yol Girişimi" projesini, 2013 yılında Nur-Sultan'da açıklaması da sembolik bakımdan önemlidir. Bu kapsamda Rusya, İran ve Hindistan'ın geliştirmekte olduğu "Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru"nu, bahsi geçen ülkelerin Çin'e karşı yürüttüğü girişim olarak değerlendirebiliriz. Bu denklemleri göz önünde bulundurduğumuzda, Türk Dünyası için özellikle Pekin ile Moskova arasındaki dengenin önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Kazakistan ile Rusya'nın Hazar üzerinden tesis ettiği işbirliği de dikkat çekicidir. Kazakistan kendi petrolünü 2001 yılında tamamlanan ve Rusya topraklarından geçerek Karadeniz'e ulaşan Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu üzerinden ihraç etmektedir. Dolayısıyla Kazakistan'ın Hazar politikasında Rusya öncelikli bir konuma sahiptir. Kazakistan, Hazar politikasında Rusya'nın çıkarlarına dikkat ederek, dengeleri korumaya çalışmaktadır.<sup>14</sup> Bu kapsamda Kazak dış politikası, mümkün olduğunca Rusya'yı işbirliği denklemleri içinde tutmaya çalışmaktadır. Bu doğrultuda 2007 yılında St. Petersburg'daki uluslararası foruma katılan Kazakistan Birinci Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev, Orta Asya'nın enerji ihracatında güçlü bir yeni rota oluşturulabilmesi için Hazar Denizi'nden Karadeniz'e uzanan 1000 km'lik bir kanal açılmasını önermişti.<sup>15</sup> Halihazırda Karadeniz ile Hazar Denizi arasında Don-Volga (İtil) Kanalı hizmet vermektedir. Bu kanaldan zaman zaman uluslararası gemilerin geçmesine izin

14 Zhanat Momyunkulov, "Rusya'nın Hazar Bölgesi Enerji Politikasında Kazakistan", Okan Yeşilot, der., *Hazar'dan Karadeniz'e Stratejik Bakış*, Yeditepe, İstanbul 2014, s. 152.

15 "Hazar'dan Karadeniz'e Kanal Açalım", *Hürriyet*, <http://www.hurriyet.com.tr/hazar-dan-karadeniz-e-kanal-acalim-6684727>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

verilmektedir.<sup>16</sup> Ancak kanalın uluslararası gemilere hizmet verebilmesi için yeni yatırımlar yapılması gerekmektedir. Bu noktada ise Rusya'nın işbirliğine ihtiyaç vardır. Sonuçta burası Rusya'nın iç suları sayılmaktadır.

Kazakistan-İran ilişkilerine gelince, Cumhurbaşkanı Nazarbayev 1997 yılında kaleme aldığı “*Yüzyıllar Kavşağında*” isimli kitabında bulunan “Hazarlı Komşu” başlıklı bölümünde, İran'ın Kazakistan açısından önemini şöyle anlatmaktadır:<sup>17</sup>

*“Bizim için İran, stratejik önemi büyük olan bir dış politika ortağıdır. Birincisi İran, Hazar kıyısındaki bir devlettir. Bu denizi ve altındaki kaynaklar meselesini İran'ın katkısı olmadan çözemeyiz. İkincisi, dünya pazarına doğrudan ulaşabileceğimiz yol, bu ülke üzerinden geçmektedir. Üçüncü olarak, bu ülke İslam Dünyası'ndaki ekonomik ve siyasi gelişimlerinin çözümünde büyük önem taşıyan ağırlıklı bir devlettir.”*

2006 yılında ise ABD'li yetkililerle görüşmesinde Nazarbayev, Kazakistan'ın İran'la dostane ilişkilerine dikkat çekerek benzer bir açıklama yapmıştır.<sup>18</sup>

*“İran, sadece bölgesel değil; küresel politikada da önemli bir ülkedir. Bu ülke ihmal edilemez. Onunla ortak dil bulmak ve uzlaşmak daha yararlı olur. Bölgedeki boru hatları sistemleri, özellikle Hazar çevresindeki boru hatları sistemi ve denizin hukuksal statüsü büyük ölçüde İran'a bağlıdır. Doğalgaz rezervlerinde İran dünyada ilk üçe girer ve bundan dolayı da İran, Rusya'yla iyi ilişkiler kurar. Zaten Rusya bu bölgeden doğalgaz alarak daha sonra Avrupa'ya ihraç etmeyi amaçlamaktadır.”*

16 “Rossiya Razreshila İranskim Sudam Proyti po Volgo-Donskomu Kanalu”, *Взгляд*, <https://vz.ru/news/2017/9/22/888171.html>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

17 Nursultan Nazarbayev, *Yüzyıllar Kavşağında*, Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara 2012, s. 259.

18 Kasım-Jomart Tokayev, *Svet i ten'*, Astana 2007, s. 227.

Söz konusu açıklama, Kazakistan için İran ile Rusya arasındaki işbirliğinin önemli olduğunu göstermektedir. Çünkü iki ülke arasında yaşanacak herhangi bir kriz, kıtanın içinde yer alan Kazakistan'ı olumsuz etkileyecektir. Bu bağlamda Kazakistan'ın İran ile AEB arasındaki serbest ticaret anlaşmasının en çok destekleyen ülkelerin biri olduğu hatırlanmalıdır. Mevzubahis işbirliği içinde Hazar Denizi üzerinden yapılan taşımacılığa da önemli rol biçilmektedir.

Sonuç olarak Kazakistan, HİÖ'yü destekleyecektir. İlk olarak, güvenlik bağlamında bu örgüt sayesinde Kazakistan batı sınırlarını pekiştirmiş ve batısındaki güvenliği sağlamış olacaktır. Burada Hazar Havzası'nın bölgesel ve küresel çatışmalara gebe olduğuna dikkat çekilmesi gerekiyor. Olası çatışmalar, doğrudan Kazakistan'ın güvenliğini tehdit edecektir. Bölgesel güvenlik bağlamında Hazar'daki olası Azerbaycan-İran, Türkmenistan-İran hatta her ne kadar uzak ihtimal olsa da İran-Rusya anlaşmazlığı veya Kafkasya'daki Azerbaycan-Ermenistan çatışması, tüm bölgeyi istikrarsızlaştırabilir. Dolayısıyla Kazakistan açısından bahse konu ülkelerin bir örgüt etrafında işbirliği geliştirmeleri ve ekonomik olarak bütünleşmeleri büyük önem taşımaktadır. Küresel güvenlik bağlamındaysa İran'ın ABD ve İsrail'le olan gerginliklerini göz önünde bulundurduğumuzda, iki devletin doğrudan İran'a saldırması ya da ABD'nin bölgedeki Arap müttefiklerinin İran'ı hedef almaları her zaman olasılık dahilindedir. İran'ın sıcak savaşa çekilmesi, Hazar bölgesinin güvenliği için büyük bir tehdittir. Bu çerçevede ifade edilen olasılıkları engellemek adına, İran-Rusya arasındaki yakın işbirliğinin gelişmesi ve daha da önemlisi ilişkilerin örgüt formatında kurumsallaşması, Kazakistan için önem arz etmektedir. Bu bakımdan Rusya, Astana açısından güven sağlayıcı aktör olarak değerlendirilmektedir.

İkincisi, Astana'ya göre Hazar Denizi'nin uluslararası ulaşım hizmet etmesi gerekmektedir. Kazakistan, doğu-batı ve güney-kuzey istikametinde gelişmekte olan ticaret yollarını, ekonomik kalkınmasının temel sacayakları olarak görmektedir. Özellikle Çin ile Avrupa arasında gelişen Yeni İpek Yolu projeleri bağlamında Astana'nın önem verdiği güzergâh; Çin-Orta Asya-Hazar-Kafkasya

Hattı'nda gelişmekte olan "Orta Koridor" güzergâhıdır. Söz konusu güzergâh, Rusya topraklarından geçen kuzey hattını ve İran'dan geçen güney hattını dengelemektedir. Ayrıca Çin'in öncülüğündeki doğu-batı ticaret yolları, Rusya-İran-Hindistan tarafından geliştirilen kuzey-güney ulaşım koridoruyla Hazar Denizi'nde kesişmektedir. Diğer bir ifadeyle, Kazakistan ve Azerbaycan, Hazar'da doğu-batı ulaşımını desteklerken; Rusya ve İran da kuzey-güney ulaşımını geliştirmektedir. Dolayısıyla Kazakistan-Azerbaycan arasındaki işbirliğinin Rusya-İran tarafından ekonomik tehdit olarak algılanmaması için de işbirliklerinin bölgesel bir örgüt çerçevesinde ele alınması gerekmektedir.

Üçüncüsü, Kazakistan'ın uluslararası arenadaki olumlu imajının geliştirilmesine önem verdiği bilinmektedir.<sup>19</sup> 2010 yılındaki Astana AGİT zirvesi, CICA, 2017 Astana EXPO ve Suriye Krizi'yle ilgili Astana Süreci de dahil olmak üzere, pek çok uluslararası zirve ve konferanslar, bu amaca hizmet etmiştir ve etmeye devam etmektedir. Söz konusu girişimlere ek olarak Kazakistan'ın Hazar İşbirliği Örgütü (HİÖ)'nü önermesi ve desteklemesi durumunda Kazakistan bölgesel ve küresel güvenliğe katkıda bulunmuş ve kendisinin olumlu imajını güçlendirmiş olacaktır.

## Rusya

Rusya'nın olası bir HİÖ'yle ilgili tepkisinin olumlu olacağı söylenebilir. Zaten Moskova'nın kendi projelerini bölgesel işbirliği üzerinden gerçekleştirdiği görülmektedir. Net olarak ifade edilmesi halinde, asıl olarak bölgede düzen kurucu aktörün Rusya olduğu söylenmelidir. Ancak Rusya, Moskova merkezli oluşumlardan ziyade çok taraflı işbirliğinin daha faydalı olduğu kanaatinde. Bu bağlamda Astana Süreci çerçevesindeki Rusya, Türkiye ve İran işbirliği hatırlanabilir. Dolayısıyla Moskova, Hazar etrafındaki yeni bir teşkilatı destekleyecektir. Hatta kurulacak mevzubahis örgüt sayesinde, Rusya iki hedefine de ulaşmış olacaktır.

---

19 "Foreign Policy Concept for 2014-2020 Republic of Kazakhstan", *Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan*, <http://mfa.gov.kz/index.php/en/foreign-policy/foreign-policy-concept-for-2014-2020-republic-of-kazakhstan>, (Erişim Tarihi: 20.01.2017).

Birincisi, Moskova, Hazar bölgesini kontrol altına alacaktır. Bilindiği üzere denizdeki en güçlü donanma, Rus Donanması'dır. Rusya için İran ve Azerbaycan'la bir örgüt içerisinde bulunmak oldukça önemlidir. Kafkasya jeopolitiği bağlamında düşünecek olursak, Ermenistan zaten Rusya'nın kontrolü altındadır. Yeni örgüt çerçevesinde Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) ve Kollektif Güvenlik Anlaşması Örgütü (KGAÖ)'ne üye olmayan Azerbaycan da Moskova merkezli oluşuma üye olacaktır. Böylece Rusya, Güney Kafkasya'daki varlığını güçlendirmiş olacaktır.

İkinci olarak Ortadoğu bağlamında düşünüldüğünde, Rusya'nın Suriye'deki varlığına paralel bir biçimde yeni örgüt, Moskova'nın elini güçlendirmiş olacaktır. Çünkü Rusya, sadece Kafkasya'ya değil; aynı zamanda güneyde İran ve güney batıda da Suriye'ye nüfuz edebilecek konuma gelecektir. Diğer bir ifadeyle Rusya, Suriye üzerinden Akdeniz'deki varlığını güçlendirirken İran üzerinden Basra ve çevresine açılma imkanını elde etmektedir.<sup>20</sup> Böylece Rusların "güneye veya sıcak sulara inme" ülküsü de gerçekleşmiş olacaktır.

Bu iki başlık kapsamında Rusya'nın Hazar politikasını incelediğimizde Kuzey Kafkasya Federal Bölgesi'nin<sup>21</sup> ve 12 Mayıs 2014 tarihinde kurulan "Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya İşleri Bakanlığı"nın önemli görev üstlendiği anlaşılmaktadır. Bölgenin ekonomik olarak diğer devletlerle ilişkileri, bu bakanlık tarafından koordine edilmektedir.<sup>22</sup> Bölgenin coğrafi konumundan dolayı bölge İran ile Dağıstan üzerinden ilişki kurmaktadır. Dağıstan'ın Mohaçkale Limanı, Hazar Denizi üzerinden İran'la ticaret geliştirirken; Derbent Geçidi ve ötesinde Azerbaycan üzerinden de kara taşımacılığını geliştirmektedir. Kuzey Kafkasya İşleri Birinci Bakan Yardımcısı Odes Baysultanov'un ifadesine göre, bir

20 Kadir Ertaç Çelik, "İslam Devrimi Sonrası İran'da Kimlik ve Dış Politika: Konstrüktivist bir Bakış", *Bölgesel Çalışmalar Dergisi*, 1(1), 2016, s. 265-266.

21 "Severo-Kavkazskiy Federal'nyy Okrug", *Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya Federal Bölgesi Vekili Web Sitesi*, <http://www.skfo.gov.ru/district/>, (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

22 "O Ministerstve", *Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya İşleri Bakanlığı*, <http://minkavkaz.gov.ru/ministry/about/>, (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

ulaştırma ve lojistik merkezi de inşa edilmektedir:<sup>23</sup>

*“2015 yılında Rusya’dan İran’a 300 bin tondan fazla tahıl sevk edildi. Son üç yılda ise Mahaçkale limanından yaklaşık 1 milyon ton İran çimentosu teslim edildi. Şu anda Mahaçkale Limanı’nın kargo terminallerinin transit kapasitesi yıllık 10,9 milyon ton olup; sıvı yük - 7 milyon, kuru yük - 3,4 milyon, tahıl terminali - 500 bin tondur. Bu kapasite, hacmin artışıyla yeterli olmayacak.”*

Söz konusu ulaştırma ve lojistik merkezi sadece Kuzey Kafkasya’nın değil bütün Rusya’nın bölgeye açılan kapısı olacaktır. Bu konuda Odes Baysultanov şunları belirtmektedir:<sup>24</sup>

*“Bu proje bölgesel veya ilçe düzeyinde değildir. Rusya’nın Asya-Arap bölgesi ülkeleriyle dış ekonomik ilişkilerinin temeli olacaktır. Mallar sadece Dağıstan’dan değil; komşu cumhuriyetlerden de geçecek. Bu nedenle zamanla bölgesel bakanlıklar ve diğer konuların bakanlıkları çalışmaya dahil edilmelidir. Buna ek olarak Mahaçkale, Rusya Federasyonu’nun Hazar Denizi’ndeki tek donmayan limanıdır. Bu liman, 12 bin tonluk bir hacme sahip gemileri alabilen tek limanıdır.”*

Kuzey Kafkasya İşleri Bakanı Lev Kuznetsov, kurulmakta olan Hazar merkezinin Türkiye ve Akdeniz güzergahlarıyla rekabet edeceğine değinerek Rusya ile İran arasında imzalanması beklenen “Yeşil Koridor” ve “Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru”nun öneminden bahsetmiştir.<sup>25</sup> Bu haberlere

23 “V Dagestane Postroyat Mnogoprofil’nyy Transportno-Logisticheskii Tsentri”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2197/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2197/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

24 “Odes Baysultanov: Kaspiyskiy Khab Stanet Oporoy Vneshneekonomicheskikh Svyazey Rossii So Stranami Aziatsko-Arabskogo Regiona”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2340/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2340/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

25 “Lev Kuznetsov: Nam Predstoit Opredelit, Smozhet li Kaspiyskiy Khab Sozdat Konkurentosposobnyy Al’ternativu Turetskim i Sredizemnomorskim Marshrutam”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2357/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2357/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

bakıldığında, 2016 itibarıyla İran'ın uluslararası ekonomik yaptırımlardan kurtulmasının Kuzey Kafkasya bölgesine canlılık getirdiği ifade edilebilir. Kuzey Kafkasya Bakanlığı yetkilileri, bölgenin coğrafi konumunu ekonomik gelire çevirmeye çalışmaktadır. Nitekim Kuzey Kafkasya Bakanı'na göre, "İran'daki ambargonun kaldırılmasından sonra Hazar Denizi, başta Hindistan ve Çin'e olmak üzere, yurtdışına kargo taşımacılığının gelişmesiyle birlikte yeni transit potansiyeliyle ortaya çıkmıştır."<sup>26</sup>

Kuzey Kafkasya Bakanlığı'nın basın servisine göre, İran ile Kuzey Kafkasya arasındaki ilişkiler "çok önemli bir gelişme aşamasındadır":<sup>27</sup>

*"Şu anda, İran yatırım şirketi Hamrahiyan Grubu ile Dağıstan'da iki ortak girişimin kurulmasına ilişkin belgeler imzalandı. Buların biri et ve süt ürünlerinin işlenmesi için büyük bir hayvancılık kompleksi ve diğeri de tarım ürünlerinin geçici olarak depolanması ve işlenmesi için depolara sahip bir lojistik merkezdir. İran tarafı, Kuzey Kafkasya'nın balneolojik kaynaklarına da ilgi duyduğunu ifade ediyor. Kuzey Kafkasya Bakanlığı'na göre, 2015 yılında genel olarak, Kuzey Kafkasya Federal Bölgesi ile İran arasındaki toplam ticaret hacmi yaklaşık 104 milyon dolardı."*

Anlaşılan İran şirketleri, 2016 itibarıyla Kuzey Kafkasya bölgesine yatırım yapmaya başlamışlardır. Aynı dönemde Kuzey Kafkasya bölgesi, İran'a et ihracatını da gündeme getirmektedir. Örneğin Çin'e tavuk etini ihraç eden Çeçenistan'ın Cayna Fabrikası'na Kuzey Kafkasya Bakanlığı, İran ve diğer Müslüman ülkelere de tavuk eti ihracatı konusunun araştırılması gerektiği

26 "İnterv'yu Ministra L'va Kuznetsova: U Kavkaza Yest' Vozmozhnost' Nayti Svoyu Nishu v Novoy Ekonomicheskoy Paradigme", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2913/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2913/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

27 "Kaspiyskiy Khab Dast Stimul Dlya Razvitiya Rossiysko-İranskikh Torgovykh Otnosheniy", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2519/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2519/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).



talimatını vermiştir.<sup>28</sup>

Kuzey Kafkasya'nın buğday potansiyelinin de yüksek olduğu bilinmektedir. 2015 yılında Mohaçkale Limanı üzerinden İran'a 300 bin ton un gönderilmiştir. Bu rakam, 2016 yılında da artmıştır.<sup>29</sup> Dolayısıyla 2016 itibarıyla bölge cumhuriyetleri, İran'a buğday ya da un ihracatı konusu üzerinde çalışmaktadır.

Örneğin İnguşetya'nın Karabulak şehrinde bulunan ve yılda 312 bin ton un üretebilen "Saturn-1" öğütme tesisi İran'a un ihracatını planlamaktadır.<sup>30</sup>

2016 yılının sonuna doğru bir yandan Kuzey Kafkasya'nın İran ile işbirliği geliştirme kararlılığı ve diğer yandan da İran'ın bölgeye açılma politikası, ikili ilişkileri yeni bir düzeye taşıma gereksinimini doğurmuştur. Tüm bu anlatılanlar doğrultusunda Kuzey Kafkasya Bakanı şu tespiti yapmaktadır:<sup>31</sup>

*"Özellikle, Hazar, Rusya-İran ticaret ilişkilerinin geliştirilmesinde kilit projelerden biri haline gelebilir. Ülkeler arasındaki ticaret hacmi geçen yıla göre %70 arttı. Aynı zamanda, 13 yeni anlaşmanın imzalanmasıyla ilgili çalışmalar devam etmekte; yakın bir gelecekte, yaklaşık 70 spesifik projenin bulunduğu sanayi alanında bir yol haritası hazırlanacaktır."*

2016 itibarıyla İran-Rusya Ticaret ve Ekonomi İşbirliği

28 "Chechenskaya Ptitsefabrika Budet Postavlyat' v Kitay Kurinye Nozhki", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2608/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2608/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

29 "Oleg Khatsayev Obsudil s Poslom Islamskoy Respubliki Iran v Rossii Mekhdi Sanai Vozmozhnost' Provedeniya Mezhdunarodnoy Konferentsii na Severnom Kavkaze", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/3253/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/3253/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

30 "Pervyy Zamestitel' Ministra RF po Delam Severnogo Kavkaza Odes Baysultanov i Zamestitel' Ministra RF po Delam Severnogo Kavkaza Andrey Reznikov Posetili s Rabochim Vizitom Respubliku Ingushetiya", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2747/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2747/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

31 "Kaspiyskiy Klaster Krayne Vazhen Dlya Mezhdunarodnogo Pozitsionirovaniya Rossii", *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3377/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3377/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

Komisyonun işi de ivme kazanmıştır. Bu gelişmelere bakıldığında Rusya, daha çok İran'la işbirliği geliştirme peşindedir. Daha geniş perspektiften bakıldığında Moskova'nın önceliği, "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru"dur. Koridorunun hedeflerimi göz önünde bulundurduğumuzda, İran ile AEB arasındaki işbirliğinin bu hedeflerle örtüştüğünü görmekteyiz. Hatırlanacağı üzere, 17 Mayıs 2018 tarihinde İran ve Çin, AEB ile üç yıl sürecek olan bir serbest ticaret anlaşması imzalamışlardır.<sup>32</sup>

Rusya açısından bakıldığında İran'ın AEB ile yaptığı serbest ticaret anlaşması ekonomik açıdan oldukça önemlidir. Zira bu anlaşma, 2015 yılından bu yana tarafların gündemindedir.<sup>33</sup> Ne var ki, İran'ın başta Rusya olmak üzere AEB ülkeleriyle olan ekonomik ilişkilerine bakıldığında; birlik üyelerinin hiçbirinin İran'ın ilk 10 ticaret ortağı arasında bulunmadığı görülmektedir. Tahran'ın önemli ticaret ortakları olarak Çin ve Hindistan gibi Asya ülkeleriyle İtalya ve Türkiye gibi Avrupa ülkeleri öne çıkmaktadır. AEB ülkeleri ile İran'ın ticaret hacminin az olmasının sebebi ise Rusya ve Kazakistan gibi birlik üyelerinin ekonomilerinin aynı İran ekonomisi gibi, petrol ve doğalgaz ihracatına bağlı olmasıdır. Bu sorunu aşmak için Rusya ile İran "petrol karşılığında mal" yoluyla ticaret yapmaktadır. Dolayısıyla Rusya, İran'dan petrol almakta ve aldığı petrolü Avrupa'ya satmaktadır. Bunun karşılığında İran, Rusya'dan ihtiyacı olan malları almaktadır. Söz konusu ticarete Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun ve dolayısıyla Hazar Denizi'nin önemli bir rol oynadığı bilinmektedir.

Sonuç olarak, Rusya için olası bir HİÖ, son derece önemli olacaktır. Moskova bu teşkilat üzerinden Hazar Denizi'ndeki nüfuzunu pekiştirebilir. Burada Rusya ile İran arasındaki işbirliğinin önemli olduğu anlaşılmaktadır. Tahran'ı yanına çeken Moskova, kendisinin stratejik hedefi olan Basra Körfezi'ne açılma hedefine de yaklaşacaktır. Her ne kadar şu aşamada ütopyik olarak görülse de İran üzerinden geçmesi ve Hazar Denizi'ni Basra ve

32 "YEAES i Iran Podpisali Vremennoye Soglasheniye O Zone Svobodnoy Torgovli", *Imperiya News*, <http://www.imperiyanews.ru/details/d6d58fa0-9859-e811-80ef-020c5d00406e>, (Erişim Tarihi: 17.05.2018).

33 "Iran Seeks Trade Agreement with Eurasian Union", *Asbarez*, <http://asbarez.com/131589/iran-seeks-trade-agreement-with-eurasian-union/>, (Erişim Tarihi: 21.05.2018).

Umman körfezleriyle bağlaması planlanan kanalın Moskova-Tahran işbirliği sayesinde uzun vadede de olsa gerçekleşeceği öngörülebilir.<sup>34</sup> Dolayısıyla HİÖ, Rusya'nın çıkarlarına hizmet edecektir.

## İran

Hazar Denizi hukuki statüsü sorununun çözülmesi, asıl olarak Tahran'ın bu çerçevede ileri sürdüğü tezden taviz vermesiyle birlikte, sorunla ilişkili olan diğer devletlerin desteklediği ortay hat tutumuna onay verdiğini gözler önüne sermektedir. Diğer bir ifadeyle Hazar'a tüm kıyıdaş devletler, söz konusu denizi ortay hat prensibine göre paylaşma esasını kabul etmiş bulunmaktadır.<sup>35</sup> İran'ın konuyla ilişkili olarak bu zamana kadar gösterdiği Hazar'ın göl olarak tanımlanması ve ortak paylaşım ilkesinin benimsenmesini<sup>36</sup> içeren yaklaşımdan vazgeçmesi, sergilediği uzlaşıyla daha büyük ölçüde kâr elde edeceği anlamına gelmektedir. Bu doğrultuda İran'ın bölgesel işbirliğine eskiye nazaran fazlasıyla önem vereceğini öngörmek mümkündür.

Öte yandan İran'ın Hazar ülkeleriyle ticareti azdır. İran'ın en çok ticaret yaptığı ülkeler sırasıyla şunlardır: Çin, Birleşik Arap Emirlikleri, Güney Kore, Türkiye, Hindistan, Japonya, Almanya, İtalya, Brezilya, Rusya.<sup>37</sup> Buna göre İran, Hazar ülkelerinden sadece Rusya'yla ciddi seviyede ticaret yapmaktadır. Ancak Rusya'yla yapılan ticaret, İran'ın genel yurtdışı ticaretinin sadece %2'sini oluşturmaktadır. Son dönemlerde Tahran, bu durumu düzeltmek için belli girişimler gerçekleştirmektedir.

İran'ın Hazar Denizi ülkeleriyle ticaret hacminin düşük olması

34 "Iran's \$10Bln Mega Canal Could be Game Changer in Global Trade Routes", *Sputnik*, <https://sputniknews.com/middleeast/201604091037748591-trans-iran-canal-prospects-analysis/>, (Erişim Tarihi: 13.05.2019).

35 "Iran i Turkmeniya soglasilis' podelit' Kaspiy posle 20-letnego spora", *Fergana News*, <https://www.fergananews.com/news/27446>, (Erişim Tarihi: 07.12.2017).

36 Doğancaz Başaran, "Realizm-İdealizm İkilemi Bağlamında İran'ın Dış Politika Yönelimlerine Teorik Bir Bakış", *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(2), İran Özel Sayısı, Ekim 2017, s. 237.

37 "Iran", *OECD*, <http://atlas.media.mit.edu/tr/profile/country/irn/>, (Erişim Tarihi: 26.10.2017).

birkaç sebeple açıklanabilir. İlk olarak Rusya hariç denize kıyısı olan ülkelerin nüfusu çok azdır. Rusya'nın nüfusu 145 milyon iken; Kazakistan'ın nüfusu 18 milyondur. Azerbaycan 9 milyon ve Türkmenistan da 5,5 milyon nüfusa sahiptir. Rusya ve İran hariç Hazar Denizi ülkeleri, toplam nüfusu 33 milyon civarında nüfusa sahiptir. Üstelik Kazakistan nüfusunun büyük çoğunluğu, ülkenin güney doğusunda yaşamaktadır. Ülkenin Hazar'la sınırı olan batı illerinde ise nüfus yoğunluğu azdır. Bu durumdan dolayı Hazar ülkeleri, İran ürünleri için çekici bir pazar oluşturmamaktadır.

İkinci sebep de bütün Hazar ülkelerinin ekonomisinin en etkin sektörünün petrol ve doğal gaz olmasıdır. Bu bağlamda aslında beş ülke birbirine rakip sayılmaktadır. Bu ülkelerin dış ticaretlerindeki en önemli kalem enerjidir. Dolayısıyla Hazar ülkelerinin birbirine satacağı ve birbirinin zaruri bir şekilde ihtiyaç duyduğu ürün yoktur. Ancak İran'ın petrol ve doğal gaz yatakları ülkenin güneyinde bulunması Kazakistan ve Türkmenistan'a İran'ın kuzey illerine petrol ve doğal gaz tedarik etme imkânı vermektedir.

Tüm bu durumları göz önünde bulunduran İran, Hazar Denizi'ndeki ticaret etkinliğini arttırmaya çalışmaktadır. Üstelik İran'ın tarım, ilaç, kimya, bio-teknoloji gibi sektörlerinin diğer ülkelere göre gelişmiş olması; İran'ın Hazar Denizi'nde ekonomik güce dönüşmesine sağlam temel oluşturmaktadır. Ayrıca İran'ın Hazar kıyısında üretim yapabilecek irili ufaklı çok sayıda yerleşim merkezi bulunmaktadır. Kıyaslayacak olursak, Hazar kıyısında Azerbaycan'ın 13 liman şehri, Rusya'nın 6 şehri, Kazakistan ve Türkmenistan'ın üçer şehir limanı bulunurken; İran'ın 27 şehri bulunmaktadır.<sup>38</sup> Bunların en büyükleri Anzali, Nevşahr (Noushahr) ve Amirabad limanlarıdır.<sup>39</sup> İran'ın Hazar limanları arasında en modern yeni açılan Astara'dır. Aynı zamanda, Tahran, üç yeni liman tesislerinin (Çemhale, Kiyâşehr ve Çabukser) inşaatı için planları duyurmuş bulunmaktadır.<sup>40</sup> Söz konusu limanlar İran'ı

38 Artur Priymak, "Naskol'ko Vyigrayet Dagestan ot «Torgovogo Dzhikhada» Irana v Rossiyu?", *Eurasia Daily*, <https://riss.ru/smi/27773/>, (Erişim Tarihi: 19.10.2017).

39 "Iranian Ports", *Ports and Maritime Organization of Ministry of Roads and Urban Development of Iran*, <http://www.pmo.ir/en/portsandterminals/iranianports>, (Erişim Tarihi: 27.10.2017).

40 "Kavkaz İdet v ob'yatiya Irana", *Kavpolit*, [http://kavpolit.com/articles/kavkaz\\_idet\\_v\\_objatija\\_irana-29704/](http://kavpolit.com/articles/kavkaz_idet_v_objatija_irana-29704/), (Erişim Tarihi: 27.10.2017).

Hazar denizinde ekonomi, ticaret ve turizm açısından daha etkili hale getirmektedir.

Bundan ötürü, olası bir HİÖ kurumsallaşmasına karşı, İran'ın tepkisinin nasıl olacağı ele alındığında, iki seçenikle karşılaşılmaktadır. Birincisi, Tahran'ın böyle bir oluşumu kendi güvenliği açısından yararlı bulacağıdır. Diğer bir ifadeyle İran, Rusya'yla aynı oluşumda yer alarak güvenliğini garanti altına almış olacaktır. Öte yandan yeni örgütle birlikte Tahran, Hazar bölgesindeki etkisini arttıracaktır. ŞİÖ'yü değerlendiren Rus bilim adamı Dmitri Trenin: "ŞİÖ demek; Çin, Orta Asya'dadır demektir."<sup>41</sup> Aynı düşünceyle İran'ın da üye olduğu bir HİÖ demek, İran'ın Avrasya'da var olması anlamına gelmektedir. Bu bağlamda bahsi geçen oluşum, Suriye'de devam eden Rusya-İran işbirliğine de temel oluşturacaktır. Halihazırda İran'ın Kuzey Kafkasya'da yer alan Dağıstan ve Çeçenistan gibi Rusya Federasyonu cumhuriyetleriyle ilişkilerinin ivme kazandığı gözlemlenmektedir.

İkincisi, İran'ın üzerinde durduğumuz olası örgüt sayesinde, Avrasya'daki ekonomik nüfuzunu arttırabilecek olmasıdır. Günümüzde İran, Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru projesi kapsamında merkezi güç olma iddiasındadır. Bahsi geçen koridor üzerinden Rusya'yla ekonomik işbirliğini geliştirmektedir. Aynı zamanda diğer kıyıdaş ülkeler olan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'la EİT çerçevesinde ekonomik ilişkilerini güçlendirmektedir. Bu bağlamda HİÖ, gerçekleştirilecek olan işbirlikleri üzerinde kurumsal bir yapı oluşturmuş olacaktır. Hazar'a kıyısı olan ülkeler bağlamında, İran'ın denizde en üretici ekonomiye sahip olduğu açıktır.

Yeni örgüt, İran mallarının kolayca diğer kıyıdaş ülkelere girmesine olanak sağlayacaktır. Her ne kadar uzak ihtimal olarak görülse de yakın dönem içerisinde İran ve AEB arasında Serbest Ticaret Anlaşması imzalanmasının ardından, iki taraf arasındaki ticaretin beklentinin üzerine çıkmasıyla, uzun vadede İran'ı AEB üyesi olarak görmek şaşırtıcı olmayacaktır. İran'ın AEB'ye

---

41 Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz.: Eugene Rumer, Dmitri Trenin, Huasheng Zhao, *Central Asia: Views from Washington, Moscow, and Beijing*, Routledge, London-New York 2015.

tam üye adaylığını, birliğin siyasal kimliğinden arınmasını ve Moskova merkezli kimliğini değiştirmesini isteyen Kazakistan'ın destekleyeceği söylenebilmektedir. İran'ın AEB'yle olan yakın ilişkileri, Azerbaycan'ın da yeni oluşacak örgüte üye olma olasılığını güçlendirecektir. AEB sınırının Arap Denizi'ne ulaşması, örgütün çekiciliğini ve dolayısıyla Moskova'nın Ortadoğu ve Hazar bölgesi üzerindeki nüfuzunu arttıracaktır.

Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün belirlenmesi, etrafındaki iddialı projelerin de yeniden gündeme gelmesini mümkün kılacaktır. Söz konusu projelerden biri, Nazarbayev'in 2007 yılında önerdiği Hazar ile Karadeniz arasındaki "Avrasya Kanalı", diğeri ise 19. yüzyıldan bu yana Rusya ile İran arasında tartışılan "Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanalı"dır.<sup>42</sup> Tahran'ın ikinci proje üzerine ciddi olarak çalışmaya başlaması halinde, kanalı stratejik olarak değerlendiren sadece Rusya<sup>43</sup> değil; uluslararası sulara çıkışı bulunmayan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi zengin ülkelerin desteğini alacaktır. Aynı şekilde Orta Asya'nın içerisinde kalan Özbekistan'ın da projeye destek vereceği söylenebilmektedir. Tüm bunlarla birlikte Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru üzerinden Avrupa'ya mal gönderen Hindistan, Endonezya ve Malezya'nın da bahse konu olan projeye yatırım yapması beklenmektedir.

Tüm bu durumlar ışığında HİÖ'nün kurulması ve İran'ın söz konusu örgüte üye olması durumunda, Tahran'ın Avrasya bölgesindeki nüfuzunun artacağı öne sürülebilir. Denizdeki ulaşım ve turizmin artmasıyla, İran'ın sahip olduğu Hazar limanları ve dinlenme tesislerinin, karakteristik açıdan dindar olarak tanımlanan Kuzey Kafkasya ve Batı Kazakistan halkı için bir alternatif olması beklenmektedir. Diğer bir ifadeyle, İran'ın Hazar kıyıları turizm merkezi haline dönüşebilecektir. Özetle Hazar sorununun çözülmesi, bölgesel işbirliğini arttıracaktır. 2018 yılında yüksek olasılıkla kurulması beklenen Hazar İşbirliği Örgütü, İran'ın bir yandan Avrasya'ya açılmasını sağlarken diğer yandan

42 "Kanal v Obkhod Bosfora", *RuAN*, <http://новости-россии.ru-an.info/новости/канал-каспий-персидский-залив-естественный-выход-для-россии-и-ирана/>, (Erişim Tarihi: 11.12.2017).

43 "Rossiya Oboydet Bosfor Cherez Iran", *Interpolit*, [http://interpolit.ru/blog/rossija\\_obojet\\_bosfor\\_cherez\\_iran/2016-04-09-6809](http://interpolit.ru/blog/rossija_obojet_bosfor_cherez_iran/2016-04-09-6809), (Erişim Tarihi: 11.12.2017).

uluslararası politikada stratejik öneminin artmasını sağlayacaktır.

## Azerbaycan

Jeopolitik ve jeo-ekonomik değeri artmakta olan Bakü, günümüz konjonktüründe İran-Azerbaycan-Rusya işbirliği formatından dolayı olası bir bölgesel örgütü destekleyecektir. Diğer kıyıdaş ülkeler olan Kazakistan ve Türkmenistan'la stratejik ortaklar olan Azerbaycan, ticaret yolları bağlamında hem kuzey-güney ticaret ve ulaşım yollarını hem de doğu-batı güzergahlarını desteklemektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Çin'den gelen Yeni İpek Yolu'nun Kafkasya uzantısıdır. Aynı şekilde Azerbaycan'ın Astara-Reşt Demiryolu Hattı'nı tamamlamaya çalışması, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'na önem verdiğinin göstergesidir.

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru bağlamında Azerbaycan, Tahran-Moskova arasında merkezi konuma sahiptir.<sup>44</sup> Bu projede Azerbaycan hem Rusya hem de İran'la ortak kara sınırı olan tek ülke<sup>45</sup> olduğu için stratejik bir konumdadır. Bu çerçevede Bakü'nün girişimleriyle 2016 yılından itibaren devlet başkanları düzeyinde üçlü zirveler düzenlenmeye başlanmıştır. Söz konusu zirveler kapsamında İlham Aliyev, Vladimir Putin ve Hasan Ruhani, 2016 yılında Bakü'de ve 2017 yılında Tahran'da bir araya gelmişlerdir. Bu koridorun Azerbaycan topraklarından geçmesi için çaba sarf eden Bakü yönetimi, İran-Azerbaycan demiryollarına yatırım yapmaktadır. Bu kapsamda İran'ın Astara-Reşt Demiryolu, Azerbaycan tarafından finanse edilmek suretiyle geliştirilmektedir. Bu sebeplerden ötürü Azerbaycan-İran ilişkileri hayati bir öneme sahiptir.

2017 yılının Nisan ayında İran-Azerbaycan arasındaki demiryolu inşaatı tamamlanmış ve faaliyete açılmıştır. Kısacası Azerbaycan-İran ilişkileri, Kuzey-Güney Koridoru bağlamında

---

44 Thomas Liles, "Azerbaijan and Iran Find Common Cause", *Transition Online* <http://www.tol.org/client/article/24587-azerbaijan-and-iran-find-common-cause.html>, (Erişim Tarihi: 10.11.2018).

45 "Prezidenty Azerbaydzhana, Irana i Rossii Vystupili s Sovmestnymi Zayavleniyami Dlya Pressy, *Trend*, <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/2815826.html>, (Erişim Tarihi: 01.11.2017).

kritik bir öneme sahiptir. Azerbaycan'ın bu projeye katılması hem Moskova hem de Tahran açısından çok olumlu karşılanmaktadır. Zira her iki ülke açısından da bakıldığında, Türkiye'yle yakın işbirliği içerisinde olan Azerbaycan'ın jeopolitik denge açısından Moskova-Tahran hattına çekilmesi gerekmektedir. Bakü yönetimi, İran, Rusya ve Türkiye'yle ilişkilerini "üçlü işbirliği formatı" adı verilen oluşumla dengelemeye çalışmaktadır. Bir başka ifadeyle Bakü, İran-Azerbaycan-Rusya, İran-Azerbaycan-Türkiye ve Rusya-Azerbaycan-Türkiye üçlü işbirliği formatlarını eş zamanlı olarak yürütmektedir. Azerbaycan'ın Türkiye'nin yanında Rusya ve İran'la ekonomik ilişkilerini güçlendirmesi onun Ermenistan'a karşı konumunu güçlendirmektedir.

"Orta Koridor" bağlamında da Azerbaycan merkezi konuma sahiptir. Azerbaycan, Orta Asya'nın Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşması için önemli ülkeyken; aynı şekilde Türkiye'nin Orta Asya ve ötesinde Çin'e ulaşması için de kilit ülkedir. Bakü açısından söz konusu iki koridorun birbirini dengelediği anlaşılmaktadır. Orta Koridor Azerbaycan'ın Rusya ve İran nüfuzunda kalmasını engellemektedir. Burada hiç kuşkusuz Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Azerbaycan'ın büyük bir başarısı olduğu ortadadır. Bu hat üzerinden Türkiye de Kuzey-Güney Koridoru'na dahil olmaktadır.

Sonuç olarak Bakü, tıpkı Kazakistan gibi ulaşım ve jeo-ekonomik konulara öncelik vermektedir. Çünkü ekonomik etkinlik jeopolitik nüfuza dönüşmektedir. Azerbaycan, bir yandan Kazakistan ve Türkmenistan mallarına bir geçit sunarken; diğer taraftan da İran ve Rusya açısından da vazgeçilmez ülke olma iddiasındadır. Azerbaycan dış politikasında Hazar Denizi bağlamındaki diğer bir önemli husus, Türk Dünyası boyutudur. Türkmenistan'ın da olası örgüte "gözlemci" üyeliği varsayıldığında, bu kapsamda yer alacak beş üyenin üçü Türk devleti olacaktır. Hiç şüphesiz bu durum, Azerbaycan'ın elini güçlendirecektir.

## Türkmenistan

Türkmenistan 12 Aralık 1995 tarihinde Daimî Tarafsızlık



Statüsü'nü seçmiştir.<sup>46</sup> Türkmenistan bu bakımdan dünyadaki sayılı ülkelerden birisidir. Bu durum, Türkmenistan'ın Hazar politikasını da etkilemektedir. Aslında Türkmen dış politikası da ekonomi merkezlidir. Tarafsızlık statüsüyle siyasal baskı ve entrikalardan kurtulan Aşkabat, bütün gücünü ekonomisinin gelişmesi; daha doğrusu enerji kaynaklarını uluslararası piyasaya ihraç etmek için harcamaktadır. Bu bakımdan Hazar ülkeleri, Türkmenistan için önemli bir ortaktır.

Türkmenistan, İran'ı Orta Asya'yla karadan bağlayan tek ülkedir. Aralarında 1000 kilometrelik ortak sınır mevcuttur. Orta Asya'dan gelen bütün kara ve demiryolları buradan geçmektedir. Dolayısıyla Türkmenistan, İran için stratejik bir öneme sahiptir. Dolayısıyla mevzubahis ülke, Orta Asya'nın İran'a karadan açılan kapısıdır. Tüm bu nedenlerden dolayı İran-Türkmenistan ilişkileri, en başından itibaren iyimser bir havada başlamış; İran, Türkmenistan'ı tanıyan ilk devlet olmuştur.

İran'ın Aşkabat için önemi Türkmen doğalgaz ve petrolünün uluslararası piyasalara sunulması noktasında öne çıkmaktadır. İki ülke arasında, özellikle ekonomi alanındaki işbirliği göze çarpmaktadır. Aslında Türkmenistan'ın tarafsızlık statüsü, Aşkabat'ı jeopolitik oyunlardan uzak tutmaktadır. Örneğin Türkmenistan, ABD'nin İran'a baskısından bu statü üzerinden korunmaktadır.

Azerbaycan, Aşkabat için Hazar Denizi üzerinden enerji kaynaklarını Batı'ya ulaştırmak için önemlidir. Bu bağlamda iki kardeş ülkenin 2017 yılında ilişkilerini stratejik ortaklık düzeyine arttırmıştır. Stratejik işbirliği protokolünde, Hazar bölgesinden dünya ve Avrupa pazarlarına enerji nakli için işbirliğini genişletmek ve "Afganistan-Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye Transit Ulaşım Projesi"nin tamamlanması için gerekli

---

46 Mehmet Seyfettin Erol, "Yeni Büyük Oyun'da Türkiye-Türkmenistan İlişkileri ve "Türkmen Hattı", *Yeni Türkiye*, 54, Türk Dünyası Özel Sayısı, s. 1836.

desteğin verilmesine vurgu yapılmaktadır.<sup>47</sup> Aktau Anlaşması'yla denizin hukuki statüsünün belirlenmesinden sonra bu ilişkilere ivme kazandırması da manidardır.<sup>48</sup> 20 Nisan 2019 tarihinde Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan Üçlü Enerji Bakanları toplantısının ardından ülkelerin enerji bakanları arasında işbirliği anlaşmaları imzalaması<sup>49</sup> ise Hazar Denizi'ndeki işbirliğinin önemine dikkat çekmektedir.

Kazakistan Aşkabat'ın hem Rusya'ya hem de Çin'e açıldığı kapısıdır. Moskova ve Pekin yönünde giden Türkmen doğalgaz boru hatları Kazak topraklarından geçmektedir. Diğer taraftan Kazakistan da Türkmenistan üzerinde İran ve ötesinde Basra Körfezi'ne ulaşmaktadır. Bundan dolayı iki ülke arasında yakın işbirliği gelişmektedir. 2017 yılında ikili ilişkilerin seviyesi stratejik ortaklığa yükseltilmiştir.<sup>50</sup>

Rusya da Türkmenistan için önemli ortak olarak değerlendirmektedir. 2000'li yıllardan başlayarak Batı'yla ve Türkiye'yle yapılan gaz anlaşmalarıyla bu talepleri karşılamakta zorlanmaya başlayan Rusya, Türkmenistan'la yakınlaşmaya başlamıştır. Türkmenistan da dünya pazarına açılmanın yolunun Rusya'yla mümkün olacağı gerçeğinden hareketle, söz konusu yakınlaşmayı devam ettirme eğilimine girmiştir. 2 Ekim 2017 tarihinde Putin'in Aşkabat ziyaretiyle, Türkmenistan ile Rusya arasında "Stratejik İşbirliği Antlaşması" imzalanmıştır. Tüm bu gelişmeler ışığında Rusya'nın Türkmenistan için hala vazgeçilmez bir ortak olduğu görülmekte; ancak bunun yanında Rusya'nın da Türkmenistan'dan vazgeçmeye niyetli olmadığı ilişkilerin

47 "Türkmenistan ve Azerbaycan Liderleri, Stratejik İşbirliği Anlaşması İmzaladı", *TRT AVAZ*, <https://www.trtavaz.com.tr/haber/tur/avasyadan/turkmenistan-ve-azerbaycan-liderleri-stratejik-isbirligi-anlasmasi-imzaladi/598b12cc01a30a122855f70d>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

48 "Türkmenistan ile Azerbaycan 20'den Fazla Anlaşma İmzaladı", *Anavatan Türkmenistan*, 22 Kasım 2018, [http://www.atavatan-turkmenistan.com/news\\_details.php?news\\_id=MjE0MQ==](http://www.atavatan-turkmenistan.com/news_details.php?news_id=MjE0MQ==), (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

49 "Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan Enerji İşbirliğini Geliştiriyor", *Enerji Günlüğü*, <https://www.enerjigunlugu.net/turkiye-azerbaycan-turkmenistan-enerji-isbirligini-gelistiriyor-32087h.htm>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

50 "Türkmenistan ile Kazakistan ilişkileri ivme kazandı", *Anavatan Türkmenistan*, [http://www.atavatan-turkmenistan.com/news\\_details.php?news\\_id=NjMw](http://www.atavatan-turkmenistan.com/news_details.php?news_id=NjMw), (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

gelişiminden anlaşılmaktadır.<sup>51</sup>

Bu durumu göz önünde bulundurduğumuzda, Türkmenistan'ın tarafsızlık statüsüne rağmen olası bir bölgesel örgüte üye olacağını tahmin edebiliriz. Nitekim böylesi bir teşkilat daha çok denizdeki ekonomik işbirliğine odaklanacaktır. Bu bağlamda Aşkabat'ın 12 Ağustos 2019 tarihinde; yani Aktau Anlaşması'nın imzalandığı günün yıldönümünde düzenlenmesi planlanan "Hazar Ekonomik Forumu"na öncülük etmesi,<sup>52</sup> Türkmenistan'ın denizdeki işbirliği konusundaki etkin tutumunu ortaya koymaktadır. Eğer bu forum beklenildiği düzeyde gerçekleştirilebilirse, o zaman söz konusu forum, HİÖ'ye giden yolda önemli bir adım olacaktır. Sonuç itibarıyla, Türkmenistan'ın Hazar ülkeleriyle hem enerji hem de ticaret bağlamında işbirliğine devam edeceğini belirtmek gerekmektedir.

## Sonuç

Sonuç olarak, bütün kıyı ülkeleri Hazar Denizi'ni güvenli bir deniz haline getirmeye çalışacaktır. Buradaki önemli konu, denizi bir bölgesel işbirliği fırsatına çevirebilmektedir. Bundan dolayı olası HİÖ'nün oluşması durumunda, bütün kıyıdaş ülkeler, potansiyel bölgesel örgütü destekleyecektir.

Uluslararası sulara çıkışı olmayan Kazakistan ve Türkmenistan'ın denizin ulaştırma alanında etkin kullanılması için çalıştığı anlaşılmaktadır. Hazar Denizi'nin hukuki statüsünü belirleyen anlaşmanın Aktau Limanı'nda imzalanması, Kazakistan'ın tutumunu gözler önüne sermektedir. 12 Ağustos 2019 tarihinde Türkmenistan'da düzenlenmesi beklenen Hazar Ekonomik Forumu ise Aşkabat'ın işbirliği yönündeki iradesini net bir biçimde ortaya koymaktadır. Zira iki ülke de doğu-batı istikametinde gelişen Orta Koridoru desteklemektedirler.

51 Faruk Aydın, "Türkmenistan'ın Dış Politikası", *Stratejik Ortak*, <https://www.stratejikortak.com/2018/02/turkmenistanin-dis-politikasi.html>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

52 "General information on the First Caspian Economic Forum", *First Caspian Economic Forum*, <https://cefavaza2019.gov.tm/information?i=general-information-on-the-first-caspian-economic-forum>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

Denizde hem ekonomik hem askeri olarak güçlü olan Rusya ve İran denizde oluşacak olası bir bölgesel örgüt üzerinden diğer kıyı devletlerin bölge dışı aktörlerle askeri işbirliğini engellemek istemektedirler. Örneğin Azerbaycan veya Kazakistan'ın denizde ABD veya Çin'in askeri varlığına izin vermesi Moskova ve Tahran tarafından tehdit olarak algılanacaktır. Bundan dolayı Aktau Anlaşması'nda "Hazar Denizi'ndeki taraflara ait olmayan silahlı kuvvetlerin varlığına izin verilmemesi" prensibi kabul edilmiştir.

Ekonomik olarak, Rusya ve İran, kuzey-güney yönünde gelişen Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nu destekleyen iki ülkedir. Jeopolitik olarak değerlendirildiğinde bu rota, Orta Koridor'la rekabet etmektedir. Dolayısıyla Moskova ve Tahran, diğer kıyı ülkelerini de bu koridora dahil etmeye çalışmaktadır. Bunun için de kurumsal bir yapıya ihtiyaç vardır. Dolayısıyla Rusya ve İran'ın bölgesel bir örgütün kurulmasını destekleyeceği öngörülebilir.

Bakü, hem Orta Koridor hem de Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'ndan faydalanmaktadır. Azerbaycan, her iki koridorun kilit ülkesidir. Daha geniş bir perspektiften bakıldığında, söz konusu ülke bir yandan İran ve Rusya arasında ve diğer yandan da Türkiye ile Orta Asya arasında yer almaktadır. Bundan dolayı Bakü için denizdeki işbirliği oldukça önemlidir.

Örgütün kurulduğu ve başarılı bir şekilde çalışmaya başladığı varsayımı üzerinden bir projeksiyon yapılması halinde, diğer bir soru ise örgütün genişlemesiyle ilgili olacaktır. Teşkilatın genişlemesine karar verilmesi halinde, HİÖ'ye Orta Asya'dan Özbekistan ve Afganistan, Kafkasya'dan da Ermenistan ve Gürcistan dahil olabilir. Bu noktada Rusya ve İran nüfuzlarının artması için örgütün genişlemesini destekleyebilir. Kazakistan da belli ölçüde bu iki devletin yanında olacaktır. Ancak Azerbaycan örgüte Ermenistan'ın girmesini veto edebilir. Karşı öneri olarak Azerbaycan ve doğal olarak Kazakistan; Türkiye ve Gürcistan'ın üyeliklerini destekleyebilirler. Daha geniş bir açıdan bakıldığında Rusya da İran'ın bölgede güçlenmesini engellemek adına Türkiye'nin üyeliğini destekleyebilir. Ancak burada son sözü Tahran'ın söylemesi ihtimali yüksektir. Eğer İran, kuzeyindeki

Türk varlığını tehdit olarak görmeyi bırakırsa, o zaman Türkiye'nin olası yeni örgütte yer almasına onay verebilir. Daha da önemlisi Türkiye de örgüte üye olursa; Moskova, ŞİÖ'nün dışında kalan İran ve Türkiye'yle olan ilişkilerini derinleştirme fırsatını elde edebilir. Zaten ŞİÖ'de gittikçe artmakta olan Çin ağırlığı, Rus kamuoyunda da sıkça tartışılmaktadır.

Türkiye'nin bu olası yeni örgüte üye olması, Suriye bağlamında gelişmekte olan İran-Rusya-Türkiye işbirliğini de daha kalıcı bir hale getirecektir. Diğer bir ifadeyle, Ankara-Moskova-Tahran işbirliği, böylesi bir örgüt üzerinden kurumsallaşabilir. Üstelik Hazar etrafında gelişecek böylesi bir oluşum Karabağ Sorunu gibi bölgesel krizlerin çözümü için de önemli bir platforma dönüşebilir.

## Kaynakça

“Chechenskaya Ptitsefabrika Budet Postavlyat’ v Kitay Kurinye Nozhki”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2608/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2608/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Convention on the Legal Status of the Caspian Sea”, *Kremlin*, <http://www.kremlin.ru/supplement/5328>, (Erişim Tarihi 19.11.2018).

“Foreign Policy Concept for 2014 – 2020 Republic of Kazakhstan”, *Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan*, <http://mfa.gov.kz/index.php/en/foreign-policy/foreign-policy-concept-for-2014-2020-republic-of-kazakhstan>, (Erişim Tarihi: 20.01.2017).

“General Information on the First Caspian Economic Forum”, *First Caspian Economic Forum*, <https://cefavaza2019.gov.tm/information?i=general-information-on-the-first-caspian-economic-forum>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

“Glavy MID Prikaspiyskikh Gosudarstv Soglasovali Proyeht Konventsii o Pravovom Statuse Kaspiya”, *Zona kz*, <https://zonakz.net/2017/12/05/glavy-mid-prikaspijskikh-gosudarstv-soglasovali-proekt-konvencii-o-pravovom-statuse-kaspiya/>, (Erişim Tarihi: 06.12.2017).

“Gümrük ve Ulaştırma İşbirliği”, *Türk Keneşi*, <http://www.turkkon.org/tr-TR/gumruk-ve-ulastirma-isbirligi/3/33/33/36>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

“Hazar’dan Karadeniz’e Kanal Açalım”, *Hürriyet*, <http://www.hurriyet.com.tr/hazar-dan-karadeniz-e-kanal-acalim-6684727>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

“Interv’yu Ministra L’va Kuznetsova: U Kavkaza Yest’ Vozmozhnost’ Nayti Svoyu Nishu v Novoy Ekonomicheskoy Paradigme”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2913/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2913/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Iran i Turkmeniya Soglasilis’ Podelit’ Kaspiy Posle 20-Letnego Spora”, *Fergana News*, <https://www.fergananews.com/news/27446>, (Erişim Tarihi: 07.12.2017).

“Iran Seeks Trade Agreement with Eurasian Union”, *Asbarez*, <http://asbarez.com/131589/iran-seeks-trade-agreement-with-eurasian-union/>, (Erişim Tarihi: 21.05.2018).

“Iran”, *OECD*, <http://atlas.media.mit.edu/tr/profile/country/irn/>, (Erişim Tarihi: 26.10.2017).

“Iranian Ports”, *Ports and Maritime Organization of Ministry of Roads and Urban Development of Iran*, <http://www.pmo.ir/en/portsandterminals/iranianports>, (Erişim Tarihi: 27.10.2017).

“Iran’s \$10Bln Mega Canal Could be Game Changer in Global Trade Routes”, *Sputnik*, <https://sputniknews.com/middleeast/201604091037748591-trans-iran-canal-prospects-analysis/>, (Erişim Tarihi: 13.05.2019).

“Joint Communique of the Leaders’ Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation”, *Ministry of Foreign Affairs of the Peoples Republic of China*, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1658766.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1658766.shtml), (Erişim Tarihi: 03.05.2019).

“Kanal v obkhod Bosfora”, *RuAN*, <http://новости-россии.ru-an.info/новости/канал-каспий-персидский-залив-естественный-выход-для-россии-и-ирана/>, (Erişim Tarihi: 11.12.2017).

“Kaspiyskiy Khab Dast Stimul Dlya Razvitiya Rossiysko-İranskikh Torgovykh Otnosheniy”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2519/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2519/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Kaspiyskiy Klaster Krayne Vazhen Dlya Mezhdunarodnogo Pozitsionirovaniya Rossii”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3377/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/3377/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Kavkaz İdet v Ob”yatiya Irana”, *Kavpolit*, [http://kavpolit.com/articles/kavkaz\\_idet\\_v\\_objatija\\_irana-29704/](http://kavpolit.com/articles/kavkaz_idet_v_objatija_irana-29704/), (Erişim Tarihi: 27.10.2017).

“Lev Kuznetsov: Nam Predstoit Opredelit’, Smozhet Li Kaspiyskiy Khab Sozdat’ Konkurentosposobnuyu Al’ternativu Turetskim i Sredizemnomorskim Marshrutam”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2357/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2357/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Mezhdunarodnyy Transportnyy Koridor «Sever – Yug»”, *Rusya Federasyonu Dışişleri Bakanlığı*, [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/economic\\_diplomacy/ism\\_communication/-/asset\\_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952](http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952), (Erişim Tarihi: 10.05.2019).

“O Ministerstve”, *Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya İşleri Bakanlığı*, <http://minkavkaz.gov.ru/ministry/about/>, (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Odes Baysultanov: Kaspiyskiy Khab Stanet Oporoy Vneshneekonomicheskikh Svyazey Rossii so Stranami Aziatsko-Arabskogo Regiona”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2340/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2340/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Oleg Khatsayev Obsudil s Poslom Islamskoy Respubliki Iran v Rossii Mekhdi Sanai Vozmozhnost’ Provedeniya Mezhdunarodnoy Konferentsii na Severnom Kavkaze”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/3253/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/3253/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Pervyy Zamestitel’ Ministra RF po Delam Severnogo Kavkaza Odes Baysultanov i Zamestitel’ Ministra RF po Delam Severnogo Kavkaza Andrey Reznikov Posetili s Rabochim Vizitom Respubliku Ingushetiya”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2747/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/news/2747/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Prezidenty Azerbaydzhana, Irana i Rossii Vystupili s Sovmestnymi Zayavleniyami Dlya Pressy, *Trend*, <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/2815826.html>, (Erişim Tarihi: 01.11.2017).



“Proyekt Konventsii o Pravovom Statuse Kaspiya Soglasovan v Moskve”, *Vecherniy Bishkek*, <http://vb.kg/world/proekt-konventsii-o-pravovom-statuse-kaspiya-soglasovan-v-moskve.html>, (Erişim Tarihi: 06.12.2017).

“Qazaqstan Prezidenti Türki Tildes Memleketterdiñ Intimaqtastıq Keñesiniñ Vı Sammitine Qatıstı”, *Akorda*, [http://www.akorda.kz/kz/events/international\\_community/foreign\\_visits/kazakistan-prezidenti-turki-tildes-memleketterdin-yntymaktastyk-kenesinin-vi-sammitine-katysty#8](http://www.akorda.kz/kz/events/international_community/foreign_visits/kazakistan-prezidenti-turki-tildes-memleketterdin-yntymaktastyk-kenesinin-vi-sammitine-katysty#8), (Erişim Tarihi: 04.09.2018).

“QR SIM qurılımı”, *Qazaqstan Respwblikasınıñ Sırtqı Ister Ministrliği*, <http://www.mfa.kz/kz/content-view/organizatsionnaya-struktura-mid>, (Erişim Tarihi: 3.02.2012).

“Rossiya Obojdet Bosfor Cherez Iran”, *Interpolit*, [http://interpolit.ru/blog/rossiya\\_obojet\\_bosfor\\_cherez\\_iran/2016-04-09-6809](http://interpolit.ru/blog/rossiya_obojet_bosfor_cherez_iran/2016-04-09-6809), (Erişim Tarihi: 11.12.2017).

“Rossiya Razreshila Iranskim Sudam Proyti po Volgo-Donskomu Kanalu”, *Взгляд*, <https://vz.ru/news/2017/9/22/888171.html>, (Erişim Tarihi: 05.10.2017).

“Russia, India and Iran to Cooperate on New Trade Route Alternative to Suez Canal”, *Chabahar Free Zone*, <http://en.cfzo.ir/ns/365/russia,-india-and-iran-to-cooperate-on-new-trade-route-alternative-to-suez-canal>, (Erişim Tarihi: 18.12.2018).

“Severo-Kavkazskiy Federal’nyy Okrug”, *Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya Federal Bölgesi Vekili Web Sitesi*, <http://www.skfo.gov.ru/district/>, (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“Türkiye’nin Çok Tarafli Ulaştırma Politikası”, *Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı*, [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa), (Erişim Tarihi: 10.05.2019).

“Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan Enerji İşbirliğini Geliştiriyor”, *Enerji Günlüğü*, <https://www.enerjigunlugu.net/turkiye-azerbaycan-turkmenistan-enerji-isbirligini-gelistiriyor-32087h.htm>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

“Türkmenistan ile Azerbaycan 20’den Fazla Anlaşma İmzaladı”, *Anavatan Türkmenistan*, [http://www.atavatan-turkmenistan.com/news\\_details.php?news\\_id=MjE0MQ==](http://www.atavatan-turkmenistan.com/news_details.php?news_id=MjE0MQ==), (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

“Türkmenistan ile Kazakistan İlişkileri İvme Kazandı”, *Anavatan Türkmenistan*, [http://www.atavatan-turkmenistan.com/news\\_details.php?news\\_id=NjMw](http://www.atavatan-turkmenistan.com/news_details.php?news_id=NjMw), (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

“Türkmenistan ve Azerbaycan Liderleri, Stratejik İşbirliği Anlaşması İmzaladı”, *TRT AVAZ*, <https://www.trtavaz.com.tr/haber/tur/avrasyadan/turkmenistan-ve-azerbaycan-liderleri-stratejik-isbirligi-anlasmasi-imzaladi/598b12cc01a30a122855f70d>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

“V Dagestane Postroyat Mnogoprofil’nyy Transportno-Logisticheskiy Tsentr”, *Kuzey Kafkasya Bakanlığı*, [http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2197/?sphrase\\_id=2861](http://minkavkaz.gov.ru/press-center/media/2197/?sphrase_id=2861), (Erişim Tarihi: 16.01.2019).

“YEAES i Iran Podpisali Vremennoye Soglasheniye o Zone Svobodnoy Torgovli”, *Imperiya News*, <http://www.imperiyanews.ru/details/d6d58fa0-9859-e811-80ef-020c5d00406e>, (Erişim Tarihi: 17.05.2018).

AYDIN, Faruk, “Türkmenistan’ın Dış Politikası”, *Stratejik Ortak*, <https://www.stratejikortak.com/2018/02/turkmenistanin-dis-politikasi.html>, (Erişim Tarihi: 14.05.2019).

BAŞARAN, Doğan, “Realizm-İdealizm İkilemi Bağlamında İran’ın Dış Politika Yönelimlerine Teorik Bir Bakış”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(2), İran Özel Sayısı, Ekim 2017, s. 220-244.

ÇAKMAK, Haydar, *Uluslararası İnsani Sorunlar*, Kripto, Ankara 2010.

ÇELİK, Kadir Ertaç, “İslam Devrimi Sonrası İran’da Kimlik ve Dış Politika: Konstrüktivist Bir Bakış”, *Bölgesel Çalışmalar Dergisi*, 1(1), 2016, s. 251-274.

EROL, Mehmet Seyfettin-Kadir Ertaç Çelik, “Türk Dünyası’nda

İşbirliği Denemesi: Türk Keneşi ve Kazakistan”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 17(2), s. 15-32

EROL, Mehmet Seyfettin, “Orta Asya’da Güvenlik Sorunları”, *Türkiyat Araştırmaları*, 1, 2004, s. 85-112.

EROL, Mehmet Seyfettin, “Yeni Büyük Oyun’da Türkiye-Türkmenistan İlişkileri ve “Türkmen Hattı”, *Yeni Türkiye*, 54, Türk Dünyası Özel Sayısı, s. 1834-1836.

HIDIRALİ, Darhan, “Kazakistan’ın Hazar Politikaları”, Okan Yeşilot, der., *Hazar’dan Karadeniz’e Stratejik Bakış*, Yeditepe, İstanbul 2014, s. 265-272.

LİLES, Thomas, “Azerbaijan And Iran Find Common Cause”, *Transition Online*, <http://www.tol.org/client/article/24587-azerbaijan-and-iran-find-common-cause.html>, (Erişim Tarihi: 10.11.2018).

MOMYNKULOV, Zhanat, “Rusya’nın Hazar Bölgesi Enerji Politikasında Kazakistan”, Okan Yeşilot, der., *Hazar’dan Karadeniz’e Stratejik Bakış*, Yeditepe, İstanbul 2014, s. 152-162.

NAZARBAYEV, Nursultan, *Yüzyıllar Kavıağında*, Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara 2012.

PRIYMAK, Artur, “Naskol’ko Vyigrayet Dagestan ot «Torgovogo Dzhikhada» Irana v Rossiyu?”, *Eurasia Daily*, <https://riss.ru/smi/27773/>, (Erişim Tarihi: 19.10.2017).

RUMER Eugene, vd., *Central Asia: Views from Washington, Moscow, and Beijing*, Routledge, London-New York 2015.

TOKAYEV, Kasım-Jomart, *Svet i ten’*, Astana 2007.

## Structured Abstract

The determination of the legal status of the Caspian Sea with the Aktau Agreement on 12 August 2018 increases the cooperation of the coastal countries. This agreement not only identifies the status of the Caspian Sea but also sets the basis for the formation of a new regional cooperation as it determines the principles of military, security, economic and transportation cooperation of the coastal states. The article discusses the possibility of establishing a regional organization, which can be called as “the Caspian Cooperation Organization” (the CCO). Within this framework, the policies of the Caspian countries towards the sea are compared. The article attempts to evaluate the possible projections around the Caspian Sea.

The solution to the Caspian Sea problem is the resolution of one of the most important disputes inherited from the Soviet Union. In this context, the solution process of the problem can be compared with the resolution of the border problem between China, Russia, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Tajikistan. Unless it is solved, both problems are at risk of serious crises or even conflicts. On the border issue with China, the side negotiated by Russia and Central Asia was Beijing. In this case, the toughest negotiations on the Caspian Sea took place between the former Soviet states and Iran. Because the countries along the Caspian coast, except Iran, had solved the vast majority of their problems concerning the use of the sea.

If the two issues are compared, the solution to the border problem between China and the former Soviet states became the foundation of the Shanghai Five, and then of the Shanghai Cooperation Organization (SCO). From this point of view, solving the problem of the legal status of the Caspian Sea can also help the emergence of a new organization. In this regard, the transportation projects in the Caspian Sea should be analyzed.

In general, transportation routes are developed in the north-south direction and in the east-west direction over the Caspian Sea. Although all coastal countries participate in these projects,

some countries prioritize routes in the north-south direction, while others give priority to corridors in the east-west direction. In the north-south direction, “the International North-South Transportation Corridor” comes to mind, while in the east-west direction “the Middle Corridor” did so.

These projects are currently actively discussed within Russia-Iran cooperation, Russia-Azerbaijan-Iran trilateral cooperation format, Azerbaijan-Kazakhstan Strategic Cooperation, Azerbaijan-Turkmenistan Strategic Cooperation, Economic Cooperation Organization (ECO), Turkic Council and Eurasian Economic Union (AEB) multilateral cooperation formats. However, there is no organization institutionalizing the cooperation of coastal countries. Therefore, it is necessary to discuss possible ways of establishing a Caspian Cooperation Organization. In this context, the possible attitudes of the Caspian states will be examined one by one.

Kazakhstan will support the CCO. First of all, thanks to this organization in the context of security, Kazakhstan will consolidate its western borders and provide security to its west. It is important to note that the Caspian region is full of regional and global conflicts, which directly threaten the security of Kazakhstan. Secondly, according to Nur-Sultan, the Caspian Sea should be utilized for the sake of international transportation. Kazakhstan sees developing trade routes in the east-west and south-north direction as the main pillars of economic development. In particular, the Middle Corridor is part of China-Central Asia-Caspian-Caucasus line. This route balances the north-south corridor. In addition, China-led east-west trade routes intersect in the Caspian Sea with the north-south transportation corridor developed by Russia-Iran-India. In other words, Kazakhstan and Azerbaijan support east-west transportation in the Caspian; while Russia and Iran are developing north-south transportation. In this context, cooperation in the sea is important as it mitigate the competition of the routs.

It can be said that Russia’s reaction to a possible Caspian Cooperation Organization would be positive. It is seen that Moscow already realized its own projects through regional cooperation. There is no doubt that Russia is significant actor in the region.

However, Russia believes that multilateral cooperation is more beneficial than Moscow-centered organizations. In this context, the case of the Astana Process framework where Russia, Turkey and Iran are cooperating may be given as a reference. Thus, Moscow will support a new organization around the Caspian. In fact, thanks to the new organization to be established, Russia will increase its influence in the region.

Considering the US economic sanction on Iran, Tehran is trying to diversify its trade partners. In this regard, Iran is attempting to increase the trade efficiency in the Caspian Sea. Moreover, Iran's agriculture, medicine, chemistry, bio-technology sectors have developed more than other Caspian countries. This is a solid basis for Iran to transform itself into an economic power in the Caspian Sea. There are also many large and small settlements in Iran that can produce manufactural products. To compare, in the Caspian coast there are 13 port cities of Azerbaijan, 6 cities of Russia, two of Kazakhstan and Turkmenistan, while there are 27 cities of Iran. The largest of them are Anzali, Noushahr and Amirabad ports. The most modern of the Caspian ports of Iran is Astara. At the same time, Tehran has announced plans for the construction of three new port facilities (Çemhale, Kiyasehr and Çabukser). These ports make Iran more effective in terms of economy, trade and tourism in the Caspian Sea. Therefore, Tehran will realize this economic potential through the CCO.

Azerbaijan is a key country in the Caspian Sea. With its geopolitical and geo-economic value increasing, Baku will support a possible Caspian Cooperation Organization due to the Iran-Azerbaijan-Russia cooperation format in today's conjuncture. Azerbaijan, which is a strategic partner with other coastal countries, Kazakhstan and Turkmenistan, supports both north-south and east-west routes in terms of trade and transportation routes. Baku-Tbilisi-Kars railway is the Caucasus extension of the New Silk Road from China. Likewise, Azerbaijan's attempt to complete the Astara-Rasht railway line is an indication that it attaches importance to the North-South Transport Corridor.

Despite the neutrality status of Turkmenistan, we can predict that it will become a member of a Caspian organization. As a matter of fact, this organization will focus on economic cooperation in the sea. In this context, the Caspian Economic Forum, which is planned to be organized on August 12, 2019 on the anniversary of the signing of the Aktau Agreement in Avaza, Turkmenistan, reveals Ashgabat's effective attitude towards sea cooperation. If this forum can be realized at the expected level, then this forum will be an important step on the road to the CCO. As a result, it should be noted that Turkmenistan will continue to cooperate with the Caspian countries in terms of both energy and trade.