



**STRATEGIC CHALLENGES AND DEVELOPMENT OF  
TRANSPORTATION SYSTEMS:  
(KTB) KARS-TBİLİSİ-BAKU INTERNATIONAL RAILWAY  
PROJECT EXAMPLE**

*Dr. İhsan GÜLAY*

Maltepe Üniversitesi

[fatingulay@hotmail.com](mailto:fatingulay@hotmail.com)

**Abstract**

In this study how the rich and historical Eurasian culture is enriched with the launching of Kars-Tbilisi-Baku (KTB) International Railway Project as an outcome of the bridging geo-strategic location of Turkey between Europe and Asia. At the same time, the effects of this railway line on the integration of the Turkish world will be discussed. Because a historical railway line has significant effects on the Turkish World in the context of economy, strategy and administration. In today's globalizing world trade, where competition is experienced using the latest technologies, the importance of the "logistics" sector is better understood. In this study, it is underlined how the countries with developed transportation systems have a greater chance in international trade competition. Within this perspective, Kars-Tbilisi-Baku International Project is evaluated as an example in terms of its contribution to both Turkish economy and the collaboration among neighbouring countries.

**Keyword:** Transportation strategy, Kars-Tbilisi-Baku International Railway Project, Transportation systems, Turkish World.

**ULAŞIM SİSTEMLERİNİN GELİŞMESİNDE STRATEJİK  
KARARLAR VE  
YÖNETİM ŞEKLİ:  
(KTB) KARS-TİFLİS-BAKÜ ULUSLARARASI DEMİRYOLU  
PROJESİ ÖRNEĞİ**

**Özet**

Bu çalışmada, Türkiye'nin Avrasya ülkeleriyle tarihi derinliği olan ortak kültürünün, Avrupa ve Asya arasında köprü vazifesi gören jeo-stratejik coğrafi konumunun bir ürünü olarak, Kars-Tiflis-Bakü (KTB) Uluslararası Demiryolu Projesinin hizmete girmesiyle ne şekilde daha da artan işbirliği ile zenginleşeceğine yer verilmiştir. Aynı zamanda bu demiryolu hattının Türk Dünyası'nın bütünleşmesi üzerine etkileri tartışılacaktır. Çünkü tarihi bir demiryolu hattının ekonomi, strateji ve yönetim bağlamında Türk Dünyası üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır. Rekabetin en son teknolojiler kullanılarak yaşandığı günümüzün küreselleşen dünya ticaretinde, "lojistik" sektörünün önemi daha çok



anlaşılmaktadır. Bu çalışmada, artık ulaşım sektörünün üretim sektörü kadar ticarete önemli yer tutarak ulaşım sistemleri gelişmiş ülkelerin uluslararası ticaretinden pay alma şanslarının ne şekilde daha fazla olacağına değinilmektedir. Bu bağlamda Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi örnek olarak ele alınarak Türkiye'nin ekonomik kazanımının yanı sıra bölge ülkeleriyle işbirliğini geliştirme stratejisine de sağladığı katkılara yer verilmektedir.

**Anahtar kelime:** Ulaşım stratejisi, Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi, Ulaşım sistemleri, Türk Dünyası.

## 1. GİRİŞ

Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçtiğimiz dünyamızda artık geçmiş ve gelecek çok daha kolay sorgulanmakta ve geleceğe yönelik daha etkin, kalıcı ve sürdürülebilir stratejik kararlar alınabilmektedir. Ülkelerin diğer ülkelerle ekonomik, sosyal ve kültürel alanlardaki ilişkilerinin kendi ulusal sınırları içinde veya sınırları dışında sağlanması ve sürdürülebilir olması ulaşım sistemlerinin varlığı ve gelişmişliğin de önemli yer tutmaktadır. Sürekli olarak değişen ve gelişen post-modern dünyada politik söylemlere bağlı olarak ülkelerde değişmiştir (Kantar, 2017: 175) Ortak yaşamın oluşması, ticari hayatın gelişmesi, kültürel ve sosyal ilişkilerin sağlanması, yaşamın vazgeçilmez unsurları haline geldiğinden; beraberinde ulaşım sistemlerinin ortaya çıkmasını ve gelişmesini bir zorunluluk haline getirmiştir. Ulaşım sistemlerinin gelişmişliği ve çeşitliliği; bölge ve dünya ticaretinin üretim ve pazarlama ağlarının takibini ve kontrolünü sağlamaya da imkân yaratmıştır. Küresel rekabetin, hizmet çeşitliliğinin gelişen ve değişen yeni teknolojilerle hızla arttığı günümüz dünyasında; ülkeler bu yarıştan kopmama çabası içine girerek yeni ve sürdürülebilir stratejik planlar yapmaktadırlar (Gündüz, 2016). Ülkelerin değişim ve gelişimi yakalama ve takip etmede en etkin araç ulaşım sistemlerinin dünya ülkeleriyle bağıdır. Özellikle iktisat ve siyaseti birbirine bağlayan en önemli noktalardan biri de karar alma işlemidir. Karar alınırken amaçlara ulaşmak için değişik araçlar kullanılır (Bakkal vd., 2018: 229).

Ülkeler; dış yatırımcıları ülkelerine çekebilmek ve yabancı sermaye girişimlerini hızlandırmak için orta ve uzun vadeli stratejik planlarını yaparken, temel politikalarını, hedeflerini belirleyici önceliklerini ve bunlara ulaşmak için izlenmesi gereken yöntemleri uluslararası standartlara göre belirlemek zorundadır. Ulaştırma hizmetlerinin evrensel hizmet anlamında toplumun ihtiyaçlarını karşılama için, ulaşım hizmetlerinin gelişimini günümüzün gelişen teknolojisine göre uyarlamaları önemlidir. Hızla değişen dünyamızda teknoloji de hızla değişmekte, dün yeni olarak görülen bir ürün bugün eski bir ürün olarak kabul edilir hale gelmektedir.

## 2. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN KISA TARİHÇESİ

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ulaştırma sistemlerinin dört taşıyıcı gücü olan karayolları, havayolları, demiryolları ve denizyolları ulaşım sistemleri yeni teknolojilerle büyük gelişmeler göstermiştir, Türkiye o dönemdeki mevcut yönetimle ulaştırma hizmetlerinde karşısına çıkan zorlukları



aşmak için 27 Haziran 1945 tarihinde 4770 sayılı kuruluş kanunu ile Ulaştırma Bakanlığının teşkilat ve hizmet alanını genişletmiştir (Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Plan 2009-2013, 2008:12).

Esas itibarıyla ülkelerin ulaşım sistemlerindeki gelişmişlik düzeyleri, diğer ülkelerle entegrasyonunu belirleyen en önemli göstergedir. Ulaşım sistemleri; doğru bir tanımlamayla üretim merkezleri ile tüketim merkezleri arasında iletişimi kuran ve ticareti sağlayan sistemler bütünüdür. Sosyal ve kültürel alanda bölgesel ve uluslararası ilişkilerin artmasında ve gelişmesinde de en önemli dinamik olarak faaliyet gösterir. Özetle, malın, bilginin, insanın bir yerden başka bir yere gitmesine olanak sağlar (cgrty34.blogspot.com.tr/2016/12/turkiyedeulasım-sistemlerinin-gelisimi.html, 15.03.2018).

Ulaşım sistemlerini sadece ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerin kurulması anlamında gerekliliğini kabul etmek yeterli olmaz. Aynı zamanda ülkelerin savunma gibi çok önemli stratejik planlarına katkı sağlayan, ülke savunmalarında birinci öncelikli yer alan önemli bir sistem olarak görmek daha doğru olacaktır.

Türkiye'nin coğrafi konumuna baktığımızda, geçmişte üç kıta arasında önemli ticaret merkezi konumunda iken bugün gelişen ulaşım sistemleri ile Kuzey Afrika, Kafkasya, Ortadoğu ve Avrupa'yı birleştiren kara, deniz ve demiryolu projelerinin hayata geçirilmesiyle enerji taşımacılığının merkezi haline gelerek (slideplayer.biz.tr/slide/2611291, 16.03.2018), özellikle asrın projesi kabul edilen Marmaray Demiryolu Projesi ve Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projeleriyle Türkiye Avrupa'dan Kafkaslara açılan transit ülke konumuna gelmiştir. Bu konuya çalışmanın ilerleyen kısımlarında geniş şekilde yer verilecektir.

Ulaşım sistemlerinin Türkiye'deki tarihsel gelişimini incelerken, ulaşım sistemleri içinde özellikle demiryolu ulaşım sistemine önem verildiğini görürüz. Osmanlı Padişahı Sultan II. Abdülhamit;

1876 yılından 1909 yılına kadar aradaki 33 yılda Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdiğini, Mezopotamya ve Bağdat'ı Anadolu'ya bağlama isteğini bir hatırasında belirtmiştir (<http://blog.milliyet.com.tr/osmanli-cagdaslarindan-asla-geri-kalmamistir-iste-osmanli-imalat-ve-uretim-yetenegi---6-/Blog/?BlogNo=438836>, 17.03.2018).

1923-1950 yılları arası Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulması ile kalkınma politikalarının temel yapısını oluşturan ulaşım sektörünün gelişmesine yönelik alınan kararlarda artış ve takip eden yıllarda demiryollarından karayolu ulaşım sistemi yatırımlarına hızlı geçiş olduğu görülür. O dönemde yapılmış tek plan olan, 1983-1993 yıllarını kapsayan ulaştırma ana planı uygulamasına geçilmiştir (Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007, 2007; 9).

Ulaşım sistemlerinin gelişmişliğinin ve zenginliğinin ekonomilerin büyümesine ve sürdürülebilir kalkınmaya etkisini Mustafa Kemal ATATÜRK; *“Ekonominin gelişmesinde başlıca lüzumlu olan yollar; demiryolları, limanlar, kara ve deniz ulaştırma vasıtaları, milli mevcudiyetin maddi ve siyasi kan*



*damarlarıdır, refah ve kuvvet vasıtasıdır*” şeklinde ifade etmiştir. Bu ifade, dünyada ve ülkemizde ekonomilerin gelişmesi, sosyal ve kültürel ilişkilerin artması ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi sağlamada güncel bir ifade olarak yerini almaktadır. ([www.cografyabilimi.gen.tr/ulasimin-ekonomiye-etkisi](http://www.cografyabilimi.gen.tr/ulasimin-ekonomiye-etkisi)).

Demiryolunun ülkemize ilk girişinin 19. yüzyılın sonlarında olduğu ve Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya gibi ülkelerin Türkiye’deki demiryolu ulaşım sistemlerinin gelişimine katkı sağladıklarını görürüz. Demiryolları ulaşım sistemleri 1946 yılından itibaren ilk defa devlet politikası haline gelmiştir.

Ülkemizde demiryolu ulaşım sistemlerinin tarihsel geçmişine baktığımızda, Cumhuriyetin ilanından (1923) önce önem verildiği ve sonrasında demiryolu ulaşım projelerinin yapımının 1950 yıllarına kadar kesintisiz devam ettiği görülmektedir (Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007, 2007: 22).

Türkiye’de girişimciliğin gelişimi ve değişim süreçlerini incelediğimizde; bu süreçler içinde ulaşım sistemlerine en çok önem verilen dönemin Cumhuriyet dönemi olduğunu görürüz. Cumhuriyet ilan edilmeden önce 1923 yılının Şubat ayında İzmir’de yapılmış olan İktisat Kongresi’nde alınan kararlar ülke ekonomisi ve girişimcilik için yeni Cumhuriyetin politikalarının oluşturulmasında yol haritasını oluşturmuştur (Marangoz, 2013: 23).

Devam eden tarihsel süreçte 1923 yılının Temmuz ayında Lozan’da sağlanan barış anlaşması ile kapitülasyonların kaldırılmış, Cumhuriyetin ilan edilmesini müteakip, 12 milyonluk Türk Devletinin ekonomik gelişmesi ve büyümesi için yabancıların elinde bulunan imtiyazların satın alınarak millileştirmenin yanı sıra ulaşım önemine değinilerek ticaretin artması ve sağlanması için “memleket yollarının bir plan dâhilinde yapılması” kararları alınmıştır (Marangoz, 2013; 24).

Cumhuriyet öncesi toplam 4136 km demiryolu altyapı ulaşım ağına sahip olan Türkiye, 1923-1950 yılları arası 27 yılda sadece 3764 km, 1951-2002 yılları arası 51 yılda ise 945 km demiryolu ulaşım ağı gerçekleştirmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye 2009, 2009; 105).

Erişim ağlarının güçlendirilmesi ve dünya ile bütünleşmesi ulaşım alt yapı yatırımlarının artırılarak günümüz teknolojik standartlarına göre uyarlanması bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu bağlamda; Cumhuriyetle başlayan demiryolu alt yapı yatırımları 2000’li yıllarda yeniden hızlandırılarak asrın projesi olarak kabul edilen “Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi” inşa edilerek hizmete sunulmuştur. Yeni demiryolu alt yapı yatırım projeleri arasında uluslararası Kars-Tiflis-Bakü uluslararası Demiryolu Projesi de uzun bir aradan sonra tamamlanarak hizmete sunulmuştur. 2000’li yıllarda başlatılan demiryolu yatırım projelerinin yanı sıra mevcut demiryollarının da yeniden rehabilitasyonunun sağlanmasına öncelik verilmiştir.



Küreselleşen dünyada ticaret savaşları hız kazanmış, artık ülkeler her gün değişerek yenileşen ürünlerinin pazar paylarını arttırmak için tüm imkânları kullanmak durumunda kalmışlardır. Kalitenin artırılıp maliyetlerin aşağı çekilmesinde taşımacılık-lojistik sektörünün öne çıktığı, bunun için ulaşım sistemlerinin çeşitliliği ve gelişmişliğinin etkili olduğu açık şekilde görülmektedir. Bu anlamda, Marmaray Boğaz Tüp Geçiş Projesiyle entegrasyonu sağlanacak olan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi Türkiye'nin uluslararası taşımacılıkta transit ülke olma konumunu kuvvetlendirmenin yanı sıra bölgesel ve küresel ölçekte rekabet gücünü de arttıracaktır. Türkiye, diğer bölge ülkelerine göre daha avantajlı olarak dünya ticaretinde var olma yarışını sürdürecektir. Bu nedenle, Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesinin başta Türkiye olmak üzere bölge ülkeleri için de ayrı bir stratejik öneme sahip olduğu görülmektedir.

### 3. KARS-TİFLİS-BAKÜ ULUSLARARASI DEMİRYOLU PROJESİ

Ulaşım sistemlerinin varlığı ve gelişmişliği ülkeler arasında kültür yaklaşımına da aracılık etmektedir. Ülkeler arasında kültür paylaşımı, insanların ve ülkelerin birbirleriyle sıcak ilişkilerin doğmasına, birleşerek gelişmeye ve büyümeye imkân sağlar. İşte bu noktada buna aracılık edecek en önemli temel faktör ulaşım araçlarıdır. Bunun en güzel örneği faaliyete geçmiş olan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesidir. Bu proje ile Avrupa-Asya bağlantısı kurulmuş; Londra'dan kalkan bir tren Türkiye'de yine asrın projesi olarak kabul edilen Marmaray Denizaltı Demir Yolu Boğaz Tüp Geçit Projesi ile entegrasyonu sağlanarak, Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattıyla birleşip Çin'e kadar ulaşma imkânı bulacaktır.

Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafi açıdan yük ve yolcu taşıma, yeni pazarlara ulaşma, özellikle komşu ülkelerle daha sıkı ve yakın ilişki kurma ve ilişkileri geliştirme bağlamında Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi etkin ve verimli rol oynayacaktır. Bu proje Türkiye'nin transit ülke olma konumunu da sağlamış olacaktır.

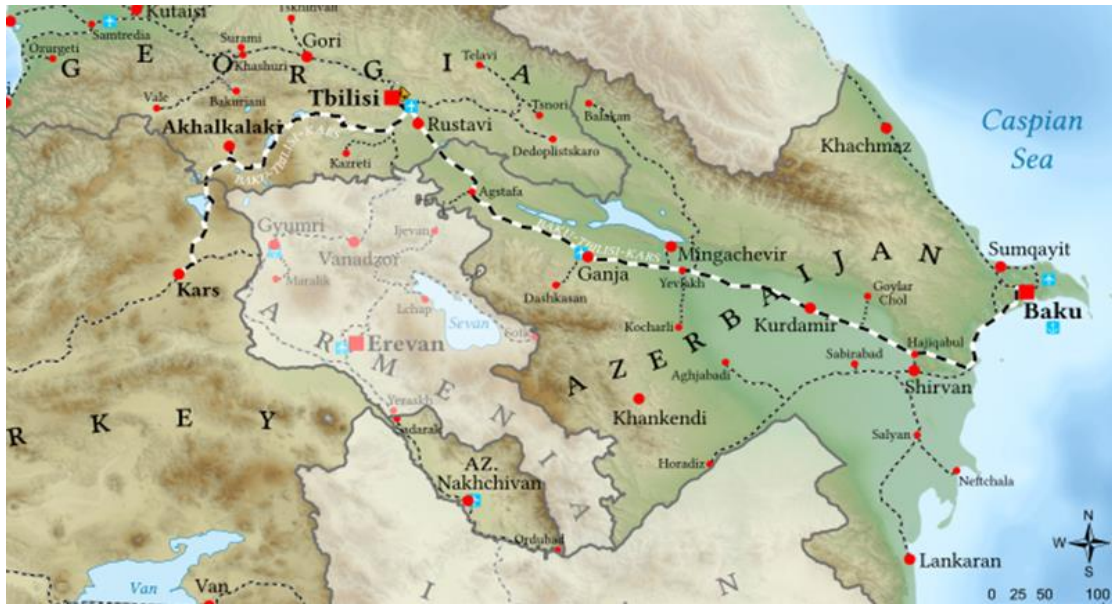
Stratejik anlamda Türkiye transit ülke olma konumuyla bölge ülkeleriyle sosyo-ekonomik açıdan, kültürel açıdan, turizm gelişmesi açısından çok yönlü olarak kazanım elde edecektir (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planı). Türkiye'nin transit taşımacılık açısından çok önemli koridorlarda yer alması, ulaşım sistemlerini yeni teknolojilerle donatılmış projelerle zenginleştirilmesi, gelişerek değişen yeni dünya düzeni için adeta bir zorunluluk haline gelmiştir. Zira küreselleşen dünyamızda küresel piyasaların artan bir hızla gelişmesi ve büyümesi beraberinde rekabet baskısını da getirmiştir.

Artan ve değişen rekabet baskısı yeni teknolojileri ve yenilikçiliğe dayanan yatırımları ve bağlantılı olarak üretimi zorunlu kılmıştır. Burada öne çıkan lojistik sektörü her geçen gün artan bir değer ve "zaman maliyeti" bağlamında önemli bir sektör olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle yatırım ve

üretimin tüm dünyada yaygın yeni teknolojilerle pazar arayışı içinde olması, ulaşım sistemlerinin gelişmiş ülkeler açısından ürün için en kısa zamanda nasıl tedarik edileceği veya en kısa zamanda nasıl ulaştırılabileceği araştırmalarına yönlendirmektedir. Zaman maliyetinin aşağı çekilmesi ulaşım sistemlerinin çeşitliliği ve gelişmişliğiyle mümkün olacaktır. Bu nedenle 2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de ileri teknoloji ve yüksek finansman maliyetli Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçit Projesi ve Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi gibi yüzyılın yatırım projelerinin sayıları artırılarak ekonomiye kazandırılması, Türkiye'nin uluslararası küresel pazardan pay alma ve rekabet etme şansını arttıracaktır.

Türkiye-Azerbaycan arasındaki ticaret hacminin yeterince arzu edilen seviyelere gelememesinin temel nedeni, demiryolu ulaşım sisteminin yeterli olmayışından kaynaklanmaktadır. Bölgedeki demiryolu ulaşım sistemini incelediğimizde Türkiye-Ermenistan-Azerbaycan arasında sadece bir demiryolu hattı görmemiz mümkündür. Bu da uygulanan ambargo nedeniyle uzun yıllardır kullanılmamaktadır. Aslında bu hattın kullanılmaması Ermenistan ekonomisi-ticareti için büyük bir kayıp olarak görülmektedir. Tabii uluslararası ticarete kazan-kazan anlayışıyla ticari ve ekonomik hesaplar yapıldığında Türkiye'de bu hattın kullanılmamasından dolayı Azerbaycan'a doğrudan demiryolu hattıyla ulaşamaması nedeniyle ticari anlamda ekonomik kayba uğramaktadır.

**Kaynak:** <http://www.haberturk.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-hattinda-hedef-cin-1846392>,  
(Erişim Tarihi: 17.03.2018).



#### 4. KARS-TİFLİS-BAKÜ ULUSLARARASI DEMİRYOLU PROJESİNİN YAPIM SÜRECİ

Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi, T.C. Ulaştırma Bakanlığına bağlı T.C. Demiryolları Genel Müdürlüğünce sürdürülmekteydi. Proje 1993 yılından beri konuşulmaktadır ancak yapım aşamasına geçilememiştir. Daha sonra proje T.C. Ulaştırma Bakanlığı Merkez Genel Müdürlüklerinden eski adıyla Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatlar Genel Müdürlüğüne geçerek tüm çalışmalar bu genel müdürlükçe yürütülmüştür. Proje ilk aşamada Kars-Tiflis Uluslararası Demiryolu Projesi olarak başlamış ve proje için yapılan fizibilitede toplam maliyet 600 milyon Dolar olarak belirlenmiştir.

28 Eylül 2000 tarihinde Gürcistan'da yapılan resmi karma ulaştırma komisyon toplantısıyla projenin finansmanının nasıl karşılanacağı görüşülmüş, Gürcistan tarafına ait kısım için 200 milyon Dolar maliyeti Gürcistan hükümetinin karşılayamaması nedeniyle uzun bir süre proje finansmanının teminine yönelik çözümler üretilmeye çalışılmıştır (Perk, 2000).

Bu projenin temel amaçlarından biri Doğu-Batı koridoruna alternatif oluşturarak yapılmakta olan Marmaray- Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesine entegrasyonu sağlanarak Avrupa'ya Asya'ya bağlayıp Türkiye'nin transit ülke olma konumunu kuvvetlendirmektedir. Özellikle Orta Asya ülkelerinin yük ve yolcu taşımacılığının bu projeye Türkiye'den geçişinin sağlanmasıyla Türkiye'nin transit ülke olma konumunu stratejik olarak dört temel konuda kuvvetlendirilmesine imkân yaratılmış olacaktır.

Star Gazetesi'nde (10.01.2001) dönemin Demiryolları Limanlar Havameydanları İnşaatları Genel Müdürü İhsan Gülay ile yapılan röportaj doğrultusunda aşağıdaki hususların önemi vurgulanmıştır:

- Dünyanın en yüksek doğalgaz ve petrol yataklarına sahip bölge ülkeleriyle kesintisiz demiryolu ulaşımının sağlanması
- Bölge ülkeleriyle mal ve ürün taşımaya yönelik koridorun kullanılmasıyla kazanım elde edilmesi
- Trans Aysa-Avrupa arasındaki hattın kullanılması
- Rusya-İran demiryollarına kaymakta olan hattın bir alternatifi olarak Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi koridorunu kullanılması

Devam eden kredi bulma süreci içerisinde inişli çıkışlı kararlar alınırken 1993'te Kars-Tiflis olarak konuşulan demiryolu projesi ikili ortaklıktan Azerbaycan'ın katılımıyla üçlü ortaklığa dönüşmüş oldu. Tarihi ve kültürel bağları bir olan bu üç ülke Ermenistan'ı *bypass* ederek gerçekleştirilen Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi, Ermenistan'ın Avrupa ve ABD genelinde projenin engellenmesine yönelik çabalarına rağmen proje 30 Ekim 2017 tarihinde faaliyetlerine başlayarak hayata geçirilmiştir. Bununla Avrupa-Orta Asya-Çin kesintisiz demiryolu koridoru sağlanmıştır.

## 5. KARS-TİFLİS-BAKÜ ULUSLARARASI DEMİRYOLU PROJESİNİN TEKNİK YAPISI

1 milyon yolcu ve yaklaşık 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesiyle faaliyetlerine başlayan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi; Türkiye'nin Doğu ile Batı arasında bir köprü vazifesi kurarak iki yakayı birleştirmesiyle bölge ülkelerine de yeni bir taşıma koridoru kurarak daha ucuz ve zaman maliyetini azaltan ve kısaltan bir imkân sağlamıştır. Bu anlamda Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesinin yanı sıra, enerji sektöründe Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattında Bakü-Tiflis-Erzurum projeleri de kültürel bağları ve tarihsel geçmişi olan bu üç ülkenin ekonomik ve sosyal anlamda da işbirliğine daha çok katkı sağlayacaktır (<https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti>).

Büyük önder Atatürk'ün ulaşım sistemlerinin önemine ve ihtiyacına ve “muasır medeniyete” ulaşması hedeflerine yönelik ifadesinde bu projeye tarihi İpek Yolu hayata geçirilmiş projelerden biri olacaktır.

Azerbaycan Devlet Demiryollarının verilerine dayandırılarak projenin Türkiye'deki demiryolu yapım işi hattının uzunluğu 76 km, Gürcistan'dan uzunluğu 259 km olan demiryolu projesi 503 km uzunluğundaki hattın Azerbaycan demiryolu hattıyla birlikte toplam uzunluğunun 838 km olduğu belirtilmiştir. Buna ilaveten projenin Türkiye tarafında 4 istasyon, 3 köprü bulunmaktadır. Türkiye ile Gürcistan arasındaki geçiş tünelle sağlanarak, tünelin 2375 metresinin Türkiye, 2070 metresinin Gürcistan topraklarında olduğu belirtilmiştir. Yük taşıma kapasitesinin ise bugünkü mevcut taşıma kapasitesi olan 6,5 milyon ton yük taşımalarının 2034 yılına kadar 17 milyon ton yük ve 3 milyon yolcu kapasitesine çıkacağı bilgisine yer verilmiştir ([www.trthaber.com/haber/gundem/baku-tiflis-kars-demiryolu-acildi-339560.html](http://www.trthaber.com/haber/gundem/baku-tiflis-kars-demiryolu-acildi-339560.html)).

## 6. SONUÇ

ABD'de başlayan ve dünyayı etkisi altına alan 2007 yılındaki küresel finansal kriz, ülkelerin bu krizden en az zararla kurtulmanın gayreti içinde yeni, kalıcı ve sürdürülebilir mali ve teknik kararlar almayı zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, yeni pazarlar bulma, uluslararası ticarete pazar payını arttırma, çeşitli ve ucuz maliyetli likidite kanallarının arayışı içine girmişlerdir. Bu finansal küresel kriz, birçok ülkenin bütçe dengelerini bozarak yeni borç arayışları içine girmesine neden olmuş, doğal olarak bu da ülkelerin bütçe açığı vermelerine neden olmuştur.

Küresel piyasalarda pazar bulma, ürünlerinin tanıtımını yaparak talep yaratma, acımasız bir rekabet yarışını ortaya çıkarmıştır. Artık en önemli faktör düşük maliyetli kaliteli ürünlerin piyasaya arz ederek talep bulmak, başka bir ifadeyle iktisat biliminin temel kuralı olan arz ve talebin kesiştiği noktada fiyatı oluşturmaktır. İşte burada ucuz maliyet oluşumunu etkileyen en önemli faktör “lojistik” faktörüdür.





“Zamanın maliyeti” birçok üretici ve tedarikçiler tarafından en önemli maliyet unsuru olarak piyasalarda kabul görmektedir.

Ülkeler; ürünün ilk üreticiden son tüketiciye kadar uzanan zincirde en kısa zamanda, en ucuz maliyetle ihracatının ve ithalatının yapılacağı ülkenin ulaşım sistemlerinin çeşitliliği ve gelişmişliği, ürünün tedarik maliyetini olumlu veya olumsuz doğrudan etkileyen faktör olarak ülke tercihlerini yapmaktadırlar.

Nakliye, depolama giderlerinin doğrudan ürün maliyetine yansımaları nedeniyle en kısa zaman dilimi içinde ürünün ulaşması gereken yere ulaşması için ulaşım sistemlerinin çeşitliliği tercih edilen faktör olarak uluslararası ticarete yer bulmaktadır. Ulaşım kanalı, doğru yer ve doğru zamanda rekabet şartları göz önünde bulundurularak fiyatların oluşmasında bir kez daha lojistiğin ve ulaşım sistemlerinin önemi ortaya çıkarmaktadır.

Bu çalışmanın konusu olan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi yukarıda açıklanmaya çalışıldığı gibi uluslararası ticarete pazar bulma, sürdürülebilir ihracat ve ithalat kanallarının zamandan tasarrufla zaman maliyetini aşağı çekerek var olma yarışında önemli bir proje olarak yer almaktadır.

Uzunluğu 838 km olan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi, bölge ülkeleri arasındaki ticaretin mesafesini azaltacak, lojistik, ticari, siyasi ve kültürel açıdan da bir yakınlaşma sağlamış olacaktır. Ermenistan hattı izole edilerek gerçekleştirilen proje, bölgesel zenginliğe katkı sağlayarak Avrupa’ya Asya’ya bağlama ve Türkiye’nin transit ülke olma konumunu da güçlendirmesi bakımından önemli yer tutmaktadır.

Lojistik ulaşım sistemleri çeşitli ve gelişmiş olan ülkeler uluslararası ticaretteki rekabet yarışında her zaman avantajlı olduğu bilinen bir gerçektir. Zamanın maliyeti olarak öne çıkan ulaşım ve taşımacılık maliyet faktörü, Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi ile bölge ülkeleri arasında mesafeyi kısaltarak süreç yönünden elde edilen maliyet azaltıcı bir avantaj olarak Türkiye ve bölge ülkelerinin ticari ilişkilerine katkı sağlayabilecektir.

Ulaşım sistemleri ülkelerin ve bölgelerin birbirleriyle yakınlaşmasını sağlayan ekonomik ilişkilerin dışında, farklı beşeri ve fiziki iletişim kurulmasını sağlamada da önemli yer tutmaktadır. Zira ulaşım sistemlerinin ülkeler açısından varlığının önemi barışa ve kültürel gelişmelere de ayrıca katkı sağlamaktadır. Bu nedenle, ulaşım sistemlerinin çeşitliliği ve gelişmişliği değişik toplumların birbirlerini tanımaları, yeni ilişkilerin ve bağların kurulmasında katkı sağlayan önemli bir hizmet sektörüdür.

Bir üst başlık olarak ulaştırma sektörü, dört temel taşıyıcı sistemleri ile günümüz dünyasında yeni teknolojilerle değişkenlik ve gelişmişlik göstererek hizmet faaliyetlerini sürdürmektedir. Ancak; ulaşım sistemlerinin çeşitliliğinin faaliyet alanları her ülkenin kendi toplumunun demografik yapısına göre de değişkenlik göstermektedir. Burada devlet politikaları, bölge insanların yaşam tarzları ve ihtiyaç



şekilleri, o bölgeye uygun ulaşım sisteminin gelişmişliğini ve hizmet faaliyetlerini yönlendirmiş olacaktır. Bu anlamda; ülke ekonomilerinin gelişmesinde bir taşıyıcı güç olarak faaliyet gösteren ulaşım sistemleri sadece ekonomik, kültürel, tarihi bağların gelişimine değil, askeri ve güvenlik anlamında da ihtiyaç duyulan bir sektör olarak öne çıkmaktadır.

Yukarıda açıklandığı üzere, ulaştırma lokomotif bir sektör olarak diğer sektörleri de taşıyıcı ve destekleyici bir güç olarak ülke ekonomilerinin büyümesi ve gelişmesine katkı sağlamaktadır. Zira ulaştırma sektörüne yeterli önem verilmemesi, değişen ve gelişen dünyanın koşullarına ve teknolojik gelişmelerine uygun olarak alt yapı yatırımlarının yeterince inşa edilmemesi sonucunda ulaştırma sektöründe doğacak bir kriz sadece ulaştırma sektörünü değil, tüm sektörleri de olumsuz yönde etkileyerek ticari, kültürel, sosyal ve siyasi hayata da bir olumsuzluk olarak yansıyor, sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı ve dünya ticaret savaşındaki rekabet yarışından da koparmış olacaktır.

Bu anlamda; çalışmamıza konu olan Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesinin yapım inşası tamamlanarak hizmete geçmesi her alanda Türkiye ve bölge ülkelerin ekonomilerine sosyal ve kültürel ilişkilerine katkı sağlayacağı üzerinde durularak belirtilmiştir. Kars-Tiflis-Bakü Uluslararası Demiryolu Projesi, Marmaray Boğaz Geçışı Demiryolu Projelerinin en son teknolojilerle yapılarak ekonomiye kazandırılması Türkiye için bir örnek teşkil ederek, sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanmasında bu tür yatırım projelerinin sayısının artırılarak yapımının gerçekleştirilmesi uluslararası ilişkilerde sosyal, kültürel, siyasi ve askeri alanlardaki rekabet şansını da arttırmış olacaktır.

## KAYNAKÇA

Bakkal, Muharrem; Süreyya Bakkal; Gökmen Kantar (2018) “Türkiye’de Yapılan 1 Kasım 2015 Seçimlerinin, Makro Ekonomiye Etkileri”, TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi, Cilt: 10/KIŞ, Sayı: 37 KARS.

Gündüz, Ş. (2016). “How to Make Blue Ocean Turning into Red Blue Again: A Case Study of a Room Escape Game, Proceedings of ADVED 2016”, II. International Conference on Advances in Education and Social Sciences, İstanbul.

Günel, Ömer Faruk- Star Gazetesi, 10 Ocak 2001.

Kantar, Gökmen (2017). “Türk Siyasetinde Politik Dil Kullanımı: Recep Tayyip Erdoğan’ın 12 Haziran 2011 Genel Seçimleri Miting Konuşmalarının, Söylem Dilinin İçerik Analizi”, Yüzüncü Yıl Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Cilt 2, Sayı:4.

Perk, Anıl- Dünya Gazetesi, 27 Eylül 2000.

Marangoz, M. (2013). Girişimcilik, 2. Baskı, İstanbul: Beta Basım.



T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planı, Ankara.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye 2009, Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013, Ankara, 2008.

Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007, Ankara, 2007.

### İnternet Kaynakları

[cgrty34.blogspot.com.tr/2016/12/turkiyedeulasim-sistemlerinin-gelisimi.html](http://cgrty34.blogspot.com.tr/2016/12/turkiyedeulasim-sistemlerinin-gelisimi.html) (Erişim Tarihi:15.3.2018)

[slideplayer.biz.tr/slide/2611291](http://slideplayer.biz.tr/slide/2611291) (Erişim Tarihi:16.03.2018)

[www.cografyabilimi.gen.tr/ulasimin-ekonomiye-etkisi](http://www.cografyabilimi.gen.tr/ulasimin-ekonomiye-etkisi) (Erişim Tarihi:15.03.2018)

<http://blog.milliyet.com.tr/osmanli-cagdaslarindan-asla-geri-kalmamistir-iste-osmanli-imalat-ve-uretim-yetenegi---6-/Blog/?BlogNo=438836> (Erişim Tarihi: 17.03.2018)

<http://www.haberturk.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-hattinda-hedef-cin-1846392> (Erişim Tarihi: 17.03.2018)

<https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti> (Erişim Tarihi: 17.03.2018)

[www.trthaber.com/haber/gundem/baku-tiflis-kars-demiryolu-acildi-339560.html](http://www.trthaber.com/haber/gundem/baku-tiflis-kars-demiryolu-acildi-339560.html) (Erişim Tarihi: 16.03.2018).

