

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU VE TÜRKİYE AÇISINDAN JEOPOLİTİK ÖNEMİ

The Baku-Tbilisi-Kars Railway and Its Geopolitical Importance in Terms of Turkey

Gülpınar AKBULUT ÖZPAY¹

Özet

Bu makalenin konusu Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve bu demiryolunun Türkiye açısından jeopolitik önemini değerlendirmektir. Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan arasındaki bu demiryolu hattı ile ilgili ilk görüşler 1990'lı yıllarda gündeme gelmiştir. 2007 yılında anlaşma sağlanmış ve 2008 yılında Türkiye kısmında yapımına başlanılmıştır. Demir İpek Yolu'nun en önemli parçalarından birini oluşturan Marmaray Projesi 2013 yılında tamamlanmış, böylelikle Avrupa-Asya demiryolu ağı arasında bağlantı sağlanmasına bir adım daha yaklaşmıştır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun toplam hat uzunluğu 838.6 km'dir. Bu hattın Türkiye kısmı 105 km'dir. Bunun da 29 km.si Gürcistan'ta 76 km.si Türkiye sınırları içerisindedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı sayesinde dar çerçevede Türkiye üzerinden Avrupa ile Hazar Denizi arasında yeni bir demiryolu ağı kurulmuş olacaktır. Geniş çerçevede ise bu demiryolu hattı karada Avrupa ile Çin arasındaki en önemli yolcu ve yük taşıma kapasitesine sahip güzergâhlardan biri olacaktır.

Tarihi, politik, ekonomik ve coğrafi açıdan önemli bir güç olarak değerlendirilen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun konu edinildiği çalışmada, öncelikle bu demiryolunun tarihi gelişimi ve ortaya çıkış nedenleri ele alınacak, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattındaki ülkelerin, özellikle de Türkiye için demiryolu hattının jeopolitik bir unsur olarak nasıl değerlendirilmesi gerektiği üzerine durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Demir İpek Yolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Jeopolitik

Abstract

The subject of study is evaluated the Baku- Tbilisi-Kars Railway and its the geopolitical impacts on Turkey. Among Azerbaijan and Turkey through Georgia was first discussed in 1993 about this railway Project, after that the Project implementation began in 2007 and construction began in 2008 on Turkey. Marmaray Project, which is one of the most other important part of the Iron Silk Road, completed in 2013. Thus, it was closed one more step for providing connect European and Asian railway networks. The total length of the railway is 838.6 km. This part of Turkey is 105 kilometer. The Baku-Tbilisi-Kars railroad project envisages construction of a 29 kilometer segment in Georgia and a 76 kilometer segment in Turkey. The Baku- Tbilisi-Kars Railway is an important part of New Iron Silk Road. Due to this railway, it connected to a new rail corridor from Caspian Sea to Europe via Turkey. In general framework is also that this railway line is one of the most important road in terms of passengers and freight carrying capacity between China and Europe countries.

In this study is evaluated railway phenomenon as an important power in terms of politic, economic, historic and geography and highlighted development and historical of Baku- Tbilisi-Kars Railway. In following, it is considered this railway line how to use as a geopolitics power by countries including Baku- Tbilisi-Kars Railway for Turkey.

Keywords: Iron Silk Road, Baku-Tbilisi-Kars Railway, Geopolitics

¹ Doç. Dr., Cumhuriyet Üniversitesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Bölümü., gakbulut58@gmail.com

GİRİŞ

Toplumların siyasi, ekonomik, askeri, sosyal ve kültürel gelişimine göre şekillenen veya şekillendirilen çok yönlü bir hizmet sektörü olan ulaştırma faaliyeti üzerinde değişen dünya siyasi sisteminin ve ekonomik beklentilerin rolü büyüktür (Akbulut, 2006 s.27). Özellikle 19. yüzyılda devletlerin siyasi ve ekonomi gücünün temsili olan demiryolu, bir yüzyıl aradan sonra tekrar dünyanın stratejik ve tercih edilen ulaşım aracı olmuştur. Bu durum 20. yüzyılın sonunda bazı devletlerin sınırlarının yeniden çizilmesi ve yönetim değişikliği ile ilgilidir. Nitekim Sovyetler Birliği, Balkan Yarımadası ve Doğu Avrupa topraklarında yeraltı ve yerüstü kaynakları zengin yeni devletler ortaya çıkmıştır. Bağımsızlığını kazanan veya yönetim biçimini değiştiren bu devletler, büyüme hızlarını yükseltmek amacıyla kaynaklarını alım gücü yüksek Avrupa ülkeleri başta olmak üzere ABD, Rusya ve Çin gibi küresel güçlere açmış, küresel güç unsuru ülkeler ise ürettikleri ürünleri bu ülkelere pazarlama gayretine girmişlerdir.

Tarafların uluslararası boyutta siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirme isteği ile birlikte özellikle Avrupa'dan Asya'ya yük ve yolcu taşımacılığını daha uygun ve verimli hale getirme hedefi, yeni ulaşım güzergâhlarının önerilmesine veya eski ulaşım güzergâhlarının yeniden önem kazanmasına neden olmuştur. Böylelikle Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir. Geçmişte bu yol, Pekin'den başlayan ve Orta Asya'yı baştanbaşa aşarak, bir kolu İran'a (Tahran-Tebriz ve Doğubayazıt) ve Kafkasya'ya (Gümrü-Kars-Erzurum), diğer kolu Şam'ın güneyine uzanan tarihin en uzun ve önemli uluslararası ticaret yollarından biriydi (Doğanay, 1995 s.461). Coğrafi Keşiflerle birlikte alternatif yeni ulaşım rotalarının bulunması ve deniz ulaşımının ön plana çıkmasıyla ticari ve siyasi değerini kaybeden Tarihi İpek Yolu, devletler için 21. yüzyılda "Yeni İpek Yolu" olarak tekrar önem kazanmıştır (Akbulut, 2016 s.39; Şekil 1).



Şekil 1: Tarihi İpek Yolu'nun Rotaları

"Yeni İpek Yolu", Londra'dan Çin'e kadar uzanan yolcu ve yük taşımacılığının çok çeşitli ulaşım araçları ile yapılacağı uluslararası bir ulaşım yoludur (Akbulut, 2016). Bu yol dar çerçevede bir ulaşım güzergâhı olarak düşünülürken, geniş çerçevede batı ekonomisi karşısında düşük üretim maliyeti avantajıyla, rekabet üstünlüğünde de öne geçen doğu ekonomisinin yer aldığı, dünya finansal kaynaklarının doğu ülkelere aktığı ve enerji kaynaklarının yoğunlaştığı, Türkiye için Türk Dünyası, Türk Dünyası için Türkiye ile ilişkilerin çok boyutlu gelişebileceği küresel ilişkiler örgüsü içerisinde yön bulacak bir yapıya sahiptir (Tezer, 2016). Dolayısıyla ABD, Avrupa Birliği ülkeleri, Çin ve Rusya gibi küresel güçler bu yol üzerinde bulunan ülkelere yönelik izledikleri politikalarda dikkatli adımlar atmışlar, İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerde

jeopolitik ve jeostratejik açıdan konumlarını güçlendirme çabalarını teknolojik paylaşım, iletişim ve ulaşım sektörleri üzerinden sağlama gayretine girmişlerdir.

Bu bağlamda ilk ulaşım koridorları Avrupa merkezli planlanmış, Avrupa'nın doğusundaki ülkeler ve Asya ülkeleriyle bütünleşme amacıyla, Pan-Avrupa ve TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru gibi ulaşım projeleri geliştirilmiştir. Bu projelerden TRACECA diğer adıyla Modern İpek Yolu Projesi Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru olarak tanımlanmaktadır (Akbulut, 2010 s.247). TRACECA, 1993 yılında Brüksel'de Avrupa Komisyonu tarafından organize edilen bir konferansta Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın ticari ve ulaştırmasını güçlendirmek ve uluslararası ekonomiyle bütünleşmeleri için formüle edilmiş bir ulaşım koridorudur (Karataş ve Oral, 2007 s.55-56). Bu koridorun ana hedefi Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa Ulaştırma Koridorunu şekillendirmek ve geliştirmektir (Ovalı ve Çelik, 2007 s.166). Amaçları ise; bu ülkeler arasında bölgesel iş birliğini desteklemek, uluslararası finans kaynaklarıyla bölgesel yatırımları teşvik etmek, bölgesel siyasal güç oluşturmak, Avrupa ve Asya arasında bağlantı oluşturmaktır (Akbulut, 2016; Gorshkov ve Bagaturia, 2001). Bununla birlikte TRACECA projesinde hedef ve amaçlara ulaşmak için atılması gereken adımlar vardır. İlki Sovyet mirası olan Kafkasya ve Orta Asya ulaştırma sistemleriyle ilgili sorunları tespit etmek ve modernizasyonu için büyük finansman kaynakları bulmak, ikinci olarak; yolcu ve yük taşımacılığını modern hale getirmek ve lojistik üsler veya köyler kurmak ve üçüncüsü ise personel ve hizmet desteği sunmaktır.

Amaç, hedef ve sorunlara çözüm bulmak amacıyla 1995 yılında Kazakistan'ın Almatı şehrinde ulaştırmanın nasıl geliştirileceği, aynı yıl Viyana'da tek bir güzergâh üzerinde fikir birliği, 1996'da Venedik'te güzergâh incelemeleri ve işbirlikleri, aynı yıl Türkmenistan'da; demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi ve Atina'da çok çeşitli taşımacılık konuları, 1997 yılında Helsinki zirvesinde başlıca TRACECA ülkeleri ve Çin arasında ekonomik hatların döşenmesi, yeni yolların yapılması ve Tarihi İpek Yolu'nun tekrar hayata geçirilmesi, 2002 Özbekistan'da; Bulgaristan, Romanya ve Türkiye'nin TRACECA'ya katılması ele alınmıştır (Ovalı, 2008 ve Çakmakçı ve Demirel, 2008). Bugün TRACECA Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna, Moldova, Bulgaristan, Romanya, Türkiye ve Litvanya olmak üzere 14 ülkeyi kapsamaktadır.

Bu ülkelerden Türkiye, Avrupa ve Asya arasında köprü oluşturan bir ülke konumundadır. Türkiye, TRACECA ulaşım koridorundaki etkinliğini, stratejik ve politik gücünü arttırmak amacıyla hızlandırılmış yüksek demiryolu hatları, karayollarının iyileştirilmesi, lojistik köylerin planlanması, Marmaray Projesi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve araştırmaya konu olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının tamamlanması gibi projelerde yer almıştır. Bu projelerden Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı TRACECA ulaşım koridorunun en önemli parçalarından biridir. Avrupa'yı Kafkasya üzerinden Asya'ya bağlayacak bu hattın potansiyel gücünün ve Türkiye için jeopolitik öneminin değerlendirilmesi amaçlanan bu çalışmada, iki temel yaklaşım öne çıkarılacaktır. İlki Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun tarihsel gelişimine yer verilmesi, ikinci olarak ise Türkiye için buradaki hattın önemi ve yerinin değerlendirilmesi, bugünkü ve gelecekte ulaşabileceği potansiyellerin belirlenmesi olacaktır.

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ VE ÖNEMİ

Demir İpek Yolu'nun bir parçası olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması bağlamında gündeme gelmiştir. Türkiye'yi, Gürcistan, Azerbaycan üzerinden Türkistan coğrafyasına bağlayacak olan demiryolu geçtiği ülkelerde ekonomik, kültürel ve siyasi işbirliğin geliştirilmesini hedeflemiştir. Bu hat ile ilgili ilk yaklaşımlar 1990'larda gündeme gelmiştir. Uzun bir aradan sonra 27 Temmuz 2006 tarihinde Astana'da Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlarının katıldığı toplantıda projenin gerçekleştirilmesi hakkında 3'lü ve 5'li protokol imzalanmıştır (DLH, 2017). Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında 2007 yılında imzalanan bir anlaşma ile Kars-Bakü arasında Gürcistan üzerinden demiryolu bağlantısı sağlanmasına karar verilmiş, 124 km'lik bu hattın temeli 2009 yılında atılmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014 s.191; Şekil 2).

Toplam hat uzunluğu 838.6 km. olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolunda, bu hattın Türkiye kısmı bugün 105 km.'dir. Bunun da 29 km.si Gürcistan'da 76 km'si Türkiye sınırları içerisinde kalmaktadır. Hattın 259 km.si (26 km. dâhil), Gürcistan ve 503 km.si Azerbaycan topraklarından geçmiştir. Toplam maliyeti 1 trilyon doları bulan hattın açılışı (Hajizadeh, 2015 s.6) 30 Ekim 2017 tarihinde gerçekleşmiştir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin başlıca amaçları: Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında bir ulaşım koridoru oluşturmak ve Asya pazarına yönelmek; Asya-Avrupa arasında en kısa, en ekonomik ve en güvenli demiryolu koridoru olması sebebiyle hat üzerindeki ülkelerin ticareti payını arttırmak (Akbulut, 2016) ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılığı geliştirmek ve Asya'yı Akdeniz'e bağlamaktır (Kanbolat, 2007'den aktaran Güllü, 2011 s.32; Fotoğraf 1).

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU VE TÜRKİYE AÇISINDAN JEOPOLİTİK ÖNEMİ



Şekil 2: Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı



Fotoğraf 1: Bakü Demiryolu İstasyonu

Bu amaçlarla birlikte Bakü-Tiflis-Kars demiryolundan küresel ve bölgesel ölçekte beklenen ekonomik, siyasi ve kültürel katkılar olacaktır. Şöyle ki; bu hat sayesinde Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerin daha da güçlenmesi beklenen bir durumdur. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Kazakistan üzerinden Çin'e kadar uzanan batı - doğu eksenli İpek Yolu üzerindeki diğer ülkelere de yarar getirecektir. Örneğin, Çin'in en büyük limanlarından biri olan Lianyungand limanından çıkan yük demiryolu ile Avrupa'ya 15 günde ulaşabilecektir. Aynı yükün denizyoluyla ulaşım süresi 40-45 gün olup, demiryolu bu mesafeyi 3 kat azaltmaktadır (Beşirov, 2017).

Üstelik bölgedeki nüfus büyüklüğünün, gelecekteki dünya tüketimini etkileyen bir talep gücü yaratacağı gerçeği de göz ardı edilmemelidir (Tezer, 2016 s.20; Tablo 1). Nitekim hattın geçtiği üç ülkenin toplam nüfusu 2017 yılında 95 732 941 kişidir. Demir İpek Yolu'ndaki ülkelerin toplam nüfusu 2 090 827 594 kişi olup, bu nüfus toplam dünya nüfusunun % 28.2'sini oluşturur.

Tablo 1: TRACECA ve Demir İpek Yolundaki Ülkelerin Nüfusu (2017)

Ülkeler	Nüfus	Ülkeler	Nüfus
Çin	1 379 302 771	Tacikistan	8 468 555
Pakistan	204 924 861	Bulgaristan	7 101 510
Rusya	142 257 519	Kırgızistan	5 789 122
İran	82 021 564	Türkmenistan	5 351 277
Türkiye	80 845 215	Gürcistan	4 926 330
Ukrayna	44 033 874	Moldova	3 474 121
Afganistan	34 124 811	Moğolistan	3 068 243
Özbekistan	29 748 859	Ermenistan	3 045 191
Romanya	21 529 967	Litvanya	2 823 859
Kazakistan	18 028 549	TOPLAM	2 090 827 594
Azerbaycan	9 961 396		

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications>

Yakın zamanda hizmet vermeye başlayan hattın yolcu ve yük taşımacılığına önemli katkılar sunması beklenmektedir. Tahmini hesaplamalara göre bir yıl boyunca 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon yükün, 2034 yılında ise 3 milyon yolcunun ve 18 milyon 500 bin ton yükün taşınması hedeflenmektedir (Özyanık, 2015 s.8; Hajizade, 2015 s.7). Yine Sovyetler birliği döneminde Gümrü-Kars hattıyla 2 milyon ton yükü Ortadoğu'ya aktaran Rusya'nın ve Orta Asya'da yer bulmayı amaçlayan Çin'in demiryolu hattına kayıtsız kalmayacağı ve hattın 30 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşacağı düşünülmektedir (Güllü, 2011 s.33).

Proje aynı zamanda Kazakistan'ın sunduğu İpek Rüzgârı Projesi ile de desteklenecektir. 2012 yılında önerilen İpek Rüzgârı projesinde, Kars-Tiflis Bakü Demiryolu, Azerbaycan'ın Alat Limanı-Kazakistan'ın Aktau Limanı arasında feribot ve Kazakistan ötesi Çin'e kadar demiryolunun inşa edilmesi ön görülmüştür (TCDD, 2017). Bunun içinde 988 km. uzunluğundaki doğu-batı yönünde kesintisiz ulaşım sağlayan Zhezkazgan-Beyneu hattının inşası gündeme gelmiş, hattın Çin'den Hazar Denizine olan mesafesini yaklaşık 1000 kilometre kısaltan bu hat, aynı zamanda Çin-Kazakistan-Rusya hattı içinde bir alternatif olmuştur (Railway gazette, 2014). Bakü – Tiflis - Kars demiryolu hattında yer alan ülkelerle 2007 yılında imzalanan anlaşmaya Kazakistan'da dâhil olmuş, demiryolunun faaliyete geçmesi halinde Aktau limanından Bakü limanına 10 milyon ton yük sağlamayı taahhüt etmiştir (Güllü, 2011 s.33). Ancak günümüzde Kazakistan Aktau limanını özelleştirme kararı aldığından Asya ile bağlantı sağlayan ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu için stratejik ve ekonomik önemi bulunan bu limanın özelleştirme sonrasında hat üzerine ve bölge dinamiklerinde nasıl etkiler oluşturacağı önemli bir konudur. Aktau limanı dışında Hazar Denizi'nde diğer bir alternatif ise Türkmeneli limanıdır. Çin ve yakın ülkelerle yapılan ticarete bu limanın önemli fonksiyonu vardır. Çin'deki Dostluk limanından Türkmenistan üzerinden Bakü'ye uzaklığı 6861 km.dir. Bu hat, İstanbul-Tahran-Saraks-Taşkent-Almatı ve Dostluk limanından 700 km. daha kısadır ve İran'da olduğu gibi güvenlik ya da Van Gölü'nden feribotla geçiş gibi sorunları yoktur (Hajizade, 2015 s.15).

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu Türkiye'nin İran üzerinden Asya ülkeleriyle sağladığı bağlantıya alternatif teşkil etmektedir. İstanbul, Kars, Tiflis, Bakü, Türkmenbaşı, Aşgabat ve Taşkent'e uzanacak hattın Türkiye-İran-Asya hattından 375 km. daha kısa olması da hattın yolcu ve yük taşımacılığında maliyetleri düşürmesine olanak sağlayacaktır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014). Bununla birlikte yol uzunluğuna rağmen Bakü-Tiflis-Kars demiryoluna alternatif olması amacıyla Türkiye, İran demiryolu hattının yapımını ve mevcut hatlarının modernize edilmesini ve yeni demiryolu güzergâhlarını desteklemektedir (Hajizade, 2015 s.15).

Yine Bakü –Tiflis - Kars demiryolu üzerinden Türkiye – Azerbaycan - Türkmenistan demiryolu denizyolu kombine taşımacılığı ile Orta Asya Türk Devletleri'nin Akdeniz'e çıkışına olanak sağlanacaktır (Demirler, 2015 s.101).

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu amacı, hedefleri ve bölge ülkelere sağlayacağı katkılarıyla önemli bir projedir. Buna karşın demiryolu hattının geçtiği ülkeler proje fikrinden, hazırlık sürecine ve ortaya çıkış sürecine kadar bir dizi sorunla karşılaşmıştır. Bu sorunlardan ilki öncelikle anlaşma sağlanan ülkelerin demiryolu ulaşımı teknolojik olarak farklılık göstermekte ve her ülkenin ulaşım politikasındaki öncüller değişmektedir. Türkiye, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryoluna önem vermiş, ancak 1950'lere geldiğinde ABD destekli dış politikanın etkisiyle karayolu ulaşımı ön plana alınmış ve demiryolu ulaşımına yönelik politikalarda geri adımlar atılmıştır. 1970 sonrasında deniz ve devamında hava ulaşımındaki gelişmeler özellikle demiryolunu ülkenin yolcu ve yük taşımacılığında tercih olmaktan çıkarılmıştır. 2000 sonrası hızlı tren uygulamalarıyla Türkiye demiryolu ulaşımına tekrar önem vermiştir. Ancak teknoloji ve alt yapı düşünüldüğünde istenilen aşamalara halen ulaşamamıştır (Akbulut, 2010 s.275). Bugün Türkiye'nin toplam demiryolu uzunluğu 12.008 km.dir. Dünya ülkeleri içinde demiryolu hat uzunluğu bakımından 20. sırada yer alır (Tablo 2).

Tablo 2: TRACECA ve İpek Yolundaki Bazı Ülkelerin Hat Uzunlukları (2017)

Ülkeler	Hat uzunluğu (km)	Ülkeler	Hat uzunluğu (km)
Çin	191.270	Türkmenistan	2.980
Rusya	87.157	Azerbaycan	2.068
Ukrayna	21.733	Moğolistan	1.815
Kazakistan	14.184	Gürcistan	1.363
Türkiye	12.008	Moldova	1.171
Romanya	11.268	Ermenistan	780
Bulgaristan	5.114	Tacikistan	680
Özbekistan	3.645	Kırgızistan	470

Kaynak: <https://www.cia.gov/library/publications>

Benzer sorunlar Gürcistan ve Azerbaycan demiryolu hatlarında da mevcuttur. Gürcistan'ın toplam demiryolu uzunluğu 1363 km. ve Azerbaycan'ın ise 2068 km.dir. Gürcistan demiryollarının tarihi bir geçmişi vardır. 1830 yılında Hazar ile Karadeniz'in demiryolu ile birleştirilmesi düşüncesi ilk kez belirtilmiş, 1872 yılında Tiflis - Poti limanı arasında demiryolunda ilk yolcular taşınmış, 1890 yılında Tsipa tünelinin açılmasıyla Gürcistan'ın doğusundan ile batısına kadar demiryolu hattı döşenmiş, 1883 yılında Tiflis-Bakü hattı ve 1899 yılında Gürcistan-Ermenistan hattı tamamlanmıştır (Gorshkov ve Bagaturia, 2000 s.42). Teknolojinin gerisinde kalan bu demiryolu hatlarının modernize edilmesi gerekmiş, aynı zamanda alt yapının tamamlanması ve lojistik merkezlerin kurulmasına çaba gösterilmiştir. Ayrıca Sovyet Rusya'dan kalan demiryollarında ray aralığı Türkiye ile aynı olmadığından rayları uyumlu hale getirecek istasyonlar inşa edilmiştir. Ahılkelek bu istasyonlardan biridir.

İkinci önemli sorun finansal alanda yaşanmıştır. Proje fikrinden itibaren Ermeni lobisinin küresel finans kuruluşları üzerinde baskı oluşturmasıyla projeye uygun kredi bulunamamıştır. Taraflar demiryolunu kendi teknolojik, sermaye ve diğer olanaklarla yapmaya karar vermişlerdir (Güllü, 2011 s.28). Bu durum emek, zaman ve sermaye kayıplarına neden olmuştur. Günün teknolojisine göre Ahılkelek ve Tiflis arasındaki 33 kilometrelik hattın yenilenmesi gerekmiş, Gürcistan sermaye desteğini Azerbaycan'dan sağlamıştır (Kodalıoğlu, 1997 s.190). Azerbaycan, Türkiye sınırından Ahılkelek'e kadar olan yaklaşık 29 km. yeni hattın ve mevcut 160 km. demiryolunun onarımını yapması amaçlarıyla Gürcistan'a 200 milyon dolarlık kredi vermiştir (Güllü, 2011 s.31).

Üçüncü sorun ise demiryolunun güzergâhı ve güvenlidir. Kafkasya'da nüfusun dağılımı ve karmaşık yapısının şekillenmesinde Sovyet Rusya'nın izlediği nüfus politikalarının etkileri vardır. Ermenistan'ın, Türkiye ile Azerbaycan arasına tampon bir devlet olarak kurulması Rusların sistemli politikasının bir sonucudur. Nitekim Rusya izlediği politika burada başarılı olmuş, Türkiye ile bağımsızlıklarını 1990'larda kazanan Türk ülkeleriyle kesintisiz bağ kurmak mümkün olmamıştır. Ermeni nüfusunun bir kısmı ise Gürcistan'ın güneyine yerleştirilmiştir. Örneğin, eski bir Türk yerleşmesi ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Gürcistan'daki istasyonu olan Ahılkelek, bugün nüfusunun % 94,3'ünü Ermenilerin oluşturduğu bir yerleşmedir (Lussac, 2008 s.218). Ruslar, buradaki Türk nüfusunu ise göçe zorlamıştır. Ahılkelek'teki nüfus demiryolu hattı için bugün sorun oluşturmamakla birlikte, Gürcistan'da yaşanacak herhangi bir iç sorun sonrasında bu yerin güvenliğinin ne olacağı, Ermenistan sınırına yakın bu yerleşmeden geçen hattın güvenliğinin nasıl sağlanacağı sorunu düşünülmesi gereken bir konudur. Yine Gürcistan'ın Abhazya ve Güney Osetya özerk cumhuriyetlerinin bağımsızlık istekleri ve iç karışıklıklar zaman zaman ülke güvenliğini tehdit eden boyutlara ulaşabilmektedir. Bu durum önem arz eden ulaşım hatlarına yönelik bu grupların eylemlerini tetikleyebilir. Burada hattın politik, ekonomik ve coğrafi manada en güçlü devleti konumundaki Türkiye'nin izleyeceği yol haritası önem arz etmektedir.

BAKÜ-TİFLİS- KARS DEMİRYOLUNDA TÜRKİYE'NİN YERİ VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

Türkiye'nin, Orta Asya stratejisini belirleyen etken ve süreçler dikkate alındığında önem verdiği coğrafyalardan biri de Kafkasya'dır. Tarihi, coğrafyası, nüfusu ve ekonomik özellikleri ile dikkat çeken bu coğrafya jeopolitik ve jeostratejik konumu nedeniyle çevresindeki güç merkezlerinin her zaman ilgi odağında kalmıştır. 16. yüzyılda Osmanlı-İran arasında mücadele alanı olan Kafkasya'ya 18. yüzyılın başında Ruslar yerleşmeye başlamış ve Rus hâkimiyeti 20. yüzyılın başına kadar sürmüştür (Güllü, 2011 s.21-22). Sovyet Rusya'nın dağılması sonrasında Kafkaslarda Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan devletleri bağımsızlıklarını kazanmışlardır. Ancak petrol ve doğalgaz zenginlikleriyle dünyanın en önemli enerji koridorlarından biri olan bu coğrafya küresel ve bölgesel güçleri kendine çekmiştir.

Kafkasya'daki o dönem bu yeni oluşumlar Türkiye'nin de dikkatini çekmiş bu ülkelerle yakın ilişkiler geliştirme gayretine girmiştir. Örneğin, Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİB)'e Ermenistan bu yüzden dahil edilmiştir. Ancak Ermenistan'ın sözde soykırım iddiası, toprak talebi ve Azerbaycan politikaları nedeniyle Türkiye bu ülkeyle ekonomik ve siyasi ilişkilerini zamanla askıya almış ve sınırını kapatmıştır. Ermenistan için önem arz eden Tiflis-Gümrü-Kars demiryolunu da kullanmamıştır. Dolayısıyla Türkiye'nin Kafkasya ülkeleri ile bağına güçlendirmesi ve Orta Asya ülkeleri ile bağlantısının

sağlanmasının en etkili yolu Kafkasya'daki diğer iki ülke ile ulaştırma sektörü üzerinden ticari ve siyasi ilişkilerini geliştirmesine bağlıdır. Buradan hareketle Türkiye için, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hem stratejik hem de jeopolitik açıdan önem kazanmaktadır.

Hattın Türkiye'de kalan kısmı 76 kilometredir. Kars'tan Ahılkelek'e kadar güzergâh şöyledir: Kars-Doğu Kapı mevcut hattı üzerinden Kars istasyonuna 6,1 kilometre mesafeden sol makasla ayrılan güzergâh, Kars-Çıldır karayolunun doğusundan devam ederek Yukarı Canbaz istasyonundan Gürcistan topraklarındaki tünelden çıkacak, 80-82 kilometrede Karsthaki güneyinden 105 kilometrede bulunan Ahılkelek istasyonunda son bulacaktır. Ahılkelek'ten Tiflis'e 160 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı ise Türkiye ve Azerbaycan'ın mali, teknolojik ve eğitim desteği ile rehabilite edilmiştir (DLH, 2017).

30 Ekim 2017 tarihinde hizmete açılan hattın Türkiye için sağlayacağı avantajlar şöyledir:

Gürcistan'la Türkiye'nin ilişkileri iyi düzeyde olup, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı sayesinde daha da güçlenecektir. Rusya'ya olan bağımlılığının azalması ve Ermenistan'ın İran dışındaki tek çıkış kapısı olması gibi sebeplerle Gürcistan'ın bölgedeki etkinliğini arttırmıştır. Bugün Gürcistan'la ilişkilerimiz iyi düzeyde olsa da politik değişimlere karşı Türkiye'nin alternatif bir yol ağı oluşturması önemlidir. Önerilen hat Nahcivan Özerk Cumhuriyeti, İran ve Azerbaycan hattı şeklinde olabilir. Öte yandan demiryolunun doğu ucunda bulunan Azerbaycan, Gürcistan'ın Ermenilerle ilgili siyasetinden rahatsızlık duysa da, soydaş ülke Türkiye ile doğrudan bağlantı sağlaması, Avrupa'ya Türkiye üzerinden alternatif bir yolla ulaşma olanağına sahip olması ve Rusya ile olan ilişkilerine lehte sağlayacağı katkılar ve son olarak Ermenistan'a karşı izleyeceği siyaset bağlamında hareket etmektedir. Hat üzerinde ekonomik bağlamda en güçlü konumda bulunan Türkiye'nin ise Gürcistan ve Azerbaycan'ın desteğini alarak Hazar ve Kafkasya coğrafyalarında etkinliğini yakın gelecekte arttırması ve yeni pazar alanlarına dâhil olması beklenen bir durumdur. Türkiye –Azerbaycan soydaş ülkeler olması ve diğer soydaş ülkelerle bağ kurması, bölge ve küresel siyasette yeni birliklerin ve özellikle Türk Birliğinin şekillenmesine yeniden yön vermesi bağlamında değerlidir.

Avrupa ve Asya arasında transit bir ülke olan Türkiye'nin jeopolitik konumu, ulaştırma sektörünü bölgesel kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2017). Özellikle Demir İpek Yolu'nun Marmaray, Yavuz Sultan Selim ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile büyük ölçüde tamamlanan kısmının faaliyete geçmesiyle Türkiye'nin ulaşım sektöründe ve hizmetinde önemli bir rol üstlendiği ortadadır. Nitekim Türkiye, ülkeye giren malların depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edildiği lojistik köylerin inşasına da başlamıştır.² Bu köylerden bazılarının yapımı tamamlanmış ve bazılarında ise planlama ve projelendirme aşamasına geçilmiştir. Örneğin Bakü- Tiflis-Kars demiryolu hattında taşınan yükün depolanması ve diğer hizmetlerin yürütülmesi amacıyla 2015-2018 yılları aralığında 57.000.000 TL bütçeli Kars lojistik köyünün yapılması planlanmıştır. Kars organize sanayi ile küçük sanayi sitesinin yer aldığı bölgede kurulması planlanan lojistik köyün Türkiye lojistik sektörüne 412 bin ton taşıma kapasitesi sağlaması hedeflenmiştir (UDHB, 2017). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu sadece hat üzerindeki lojistik köyleri değil, yakın çevrede kurulması muhtemel lojistik köylerin de ulaşımdaki konumunu güçlendirecektir. Örneğin yakın bölgede yer alan Erzurum Aziziye'de 327 bin m² 'lik bir arazi üzerinde kurulması planlanan Palandöken lojistik köyünün faaliyete geçmesi ile birlikte yaklaşık 200.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı, 437.000 ton/yıla çıkacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011 s.60). Bu lojistik köyün yapımına devam edilmektedir. Yine doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda avantajlı bir konuma sahip Sivas'ta lojistik köylerden biridir. Ancak Kars lojistik köyü gibi burası da henüz proje ve kamulaştırma çalışmaları devam eden yerlerden biridir (Terzi ve Bölükbaş, 2016 s.218). Nitekim 10 yıl içerisinde bölgede önemli bir lojistik merkez olmayı hedefleyen Türkiye'nin yakın gelecekte lojistik pazarının 15 milyar dolara ulaşacağı beklenmekte, artan hacimle birlikte lojistik sektörünün 50 bin kişiye istihdam sağlaması tahmin edilmektedir (Güllü, 2011 s.41).

Demir İpek Yolunun tamamlanma sürecine önemli katkı sağlayan bu hat ve demiryoluna yönelik diğer altyapı yatırımları, Türkiye'yi, Avrupa'dan Kafkasya'ya Orta Asya'dan Çin'e kadar transit taşımacılıkta önemli bir ağı parçası haline getireceğinden ülke içinde dahi yük, yolcu ve enerji nakillerinde demiryolu taşımacılığının payı giderek artacaktır. Türkiye'de demiryollarının yurt içinde mevcut yük taşımacılığındaki payı % 4,76 iken, bu oranın 2023 hedefinde %15'e yükselmesi, yolcu taşımacılığının ise % 2,22'den 2023 hedefinde %10'a ulaşmasının beklenmesi demiryolu ulaşımına yönelik yapılan yatırımlarla ilgilidir (Tablo 3).

Yine Türkiye'de demiryolu denizyolu kombine taşımacılığı ulaşım sektörü içinde güçlenecektir. Tablo 3'e bakıldığında Türkiye'de denizyollarının yurt içinde mevcut yük taşımacılığındaki payı % 2,66 iken, bu oranın 2023 hedefinde % 10'a yükselmesi, yolcu taşımacılığının ise % 0,37'den 2023 hedefinde % 4'e ulaşması hedeflenmektedir. Bakü-Tiflis-Kars

² Türkiye'de lojistik köylere yönelik ilk adımı TCDD 2006 yılında atmış ve bu köylerin yerlerini tespit etmiş, çeşitli kurum ve özel sektörün desteği ile lojistik köylerin kuruluşuna geçilmiş ve 24 köyden bazıları tamamlanmış, bazıları ise projelendirme ve planlama aşamasına geçilmiştir (Karadeniz ve Akpınar, 2011, s. 55). Kars Lojistik köyü de bunlardan biridir.

demiryolunun ikinci bir kol üzerinden denizyoluyla bağlantı sağlanması planlanmıştır. Bu bağlantı yeri ise Trabzon limanıdır (Ovalı, 2008 s.166). Böylece Trabzon limanının iş hacminin artması, uluslararası ve bölgesel pazardaki payının yükselmesi beklenmektedir.

Tablo 3:Türkiye'nin Yolcu ve Yük Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Ulaşım	Taşıma Payları Ton/Km		Taşıma Payları Yolcu/Km	
	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80,63	60	89,59	72
Demiryolu	4,76	15	2,22	10
Havayolu	0,44	1	7,82	14
Denizyolu	2,66	10	0,37	4
Boru Hatları	11,51	14	-	-

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef, <http://www.kalkinma.gov.tr/f/>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının siyasi ve ekonomik faydalarının yanında diğer Türk ülkeleriyle arasındaki kültürel bağ güçlendirmesi istenilen bir durumdur. Bu hat Türk dünyasını "21. yüzyıl Türklerin asrı olacaktır" sözüne bir adım daha yaklaştırmıştır. Türkiye-Azerbaycan ve Türkistan coğrafyasındaki ülkelerle işbirliğine gidilmesi ve doğru adımların atılması son derece önemlidir. Türkiye, Azerbaycan üzerinden Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan ile ilişkilerini her yönüyle yeniden revize etmelidir. Bu ülkelerin ekonomik kaynakları ve bu kaynakların ülkeler içerisindeki hareketliliği, ihtiyaçlar ve en nihayetinde ortak pazar algısına giden süreçte sağlam adımlarla gidilmesi gerekmektedir.

SONUÇ

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı sadece bir ulaşım güzergâhı değildir. 30 Ekim 2017 tarihinde hizmete giren ve hat üzerindeki ülkelere ekonomik, siyasi ve kültürel işbirliğine yönelik katkı sağlayan demiryolu sadece bölgesel ölçeklerle de değerlendirilemez. Bu hat küresel ölçekte ele alınmalıdır. Nitekim Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı 1990 sonrasında Asya'da bağımsızlıklarını kazanan Türk Devletlerinin zengin yeraltı, yerüstü kaynaklarından yararlanmak ve buradaki nüfus dikkate alındığında bir tüketici pazarı oluşturma gayretinde olan küresel güçlerin ortaya attığı Yeni İpek Yolu Projesinin de bir parçasıdır. Dolayısıyla AB ülkeleri, ABD, Rusya ve Çin gibi uluslararası politika ve ekonomilere yön veren ülkeler bu proje dâhilindeki gelişmeleri yakından takip etmekte, buna göre politika üretmektedirler. Öte yandan küresel güçler bu pazarda yerlerini alsalar dahi bölge ülkelerinin de, özellikle transit ticarete kar edebilecekleri bir gerçektir. Ekonomik boyutuyla birlikte Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı üzerindeki ülkelerin bölge coğrafyası içerisindeki siyasi etkinlikleri artacak, özellikle Gürcistan ve Azerbaycan üzerinde ABD ve Rusya gibi küresel güç unsuru ülkelerin etkinliği biraz azalacak ve bu ülkeler daha bağımsız politikalar üretebileceklerdir.

Türkiye için ise Bakü-Tiflis-Kars demiryolu jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik açıdan önemlidir. Türkiye'nin Gürcistan ve Azerbaycan'ın desteğini alarak Hazar ve Kafkasya coğrafyalarında etkinliğini yakın gelecekte artırması beklenen bir durumdur. Türkiye, bu hatla birlikte yeniden şekillenen jeopolitik ve jeostratejik konumu sayesinde küresel ve bölgesel saygınlık kazanacaktır. Yine Türkiye ve Ermenistan ilişkileri içerisinde bu hat önem arz etmektedir. Bir kısmı Ermenistan'ın içerisinde kalan Tiflis-Gümrü-Kars hattının kullanımından Türkiye vazgeçmiş ve sınır ticaretini kapatmıştır. Ermenistan'ın sözde soykırım iddiası, diaspora anlayışı, Karabağ sorunları ve Azerbaycan-Ermenistan ilişkilerinde Azerbaycan'ın lehine atılacak adımlarda Bakü-Tiflis-Kars demiryolu Türkiye ve Azerbaycan için büyük faydalar sağlayacaktır.

Bu hat sayesinde ülkeler yeni pazar alanlarına dâhil olacaklardır. Bu hattan uzun dönemde ekonomik çıkar sağlayacak Türkiye, yolcu ve yük taşımacılığında Orta Asya'daki pazarlara kolay, ucuz ve güvenli ulaşabilecektir. 2023 hedefinde özellikle demiryolu ulaşımında yük taşımacılığında günümüze göre 4 kat, yolcu taşımacılığında 5 kata yakın artış gösterecektir. Yine Türkiye transit taşımacılıkta etkinliğini sürdürmek amacıyla lojistik merkezleri planlamaktadır. Bu merkezlerden ikisi hattın geçtiği Kars ve yakın hinterlandta bulunan Erzurum'dur. Bu lojistik köylerin tamamlanması, yol güvenliğinin sağlanması, gümrük, hizmet eğitimi ve teknolojiye kaynaklanan sorunların çözümü sağlanmalıdır. Böylece Türkiye turizm sektöründen sonra lojistik sektöründe de ülke ekonomisine önemli katkılar sunacaktır.

Yeni İpek Yolu, Türkiye için sadece ekonomik değil kültürel açıdan da önemlidir. Türk Kültür coğrafyasında yer alan bu demir yolu, Türkiye'den Çin'e uzanan Türk Dünyasında birlik ve bütünlüğün sağlanması ve ortak hareket algısının oluşturulmasına büyük katkı sağlayacaktır. Bunun için de ticaret dilinin Türkçe kabul edilmesi, ulaşım, kültür ve yatırım projelerinin hızla hayata geçirilmesi gerekmektedir (Akbulut, 2016). Sonuç itibarıyla Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ekonomik, siyasi ve kültürel boyutlarıyla küresel ve bölgesel ulaşım ağı içerisinde yerini almıştır.

Katkı Belirtme

Haritaların çizimi için katkı sağlayan Volkan TOPALOĞLU'na teşekkür ederim.

Kaynakça

- Akbulut, G. (2006). Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu (13-14-15 Aralık 2006) Bildiriler Kitabı* içinde (s. 26-38). Ankara.
- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye Demiryolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Akbulut, G. (2016). 21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu. F. Atasoy (Ed.), *Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm* içinde (s. 37-57). Ankara: Türk Yurdu.
- Beşirov, E. (2017. 16 Kasım). Bakı-Tbilisi-Qars demir yolu biznesin inkişafı için yeni imkânlar acır. *Xalq Gazeti*, 16 Kasım 2017 tarihinde <http://www.xalqqazeti.com/az/news/economy/9310> adresinden edinilmiştir.
- CIA (2017), 20 Ekim 2017 tarihinde <https://www.cia.gov/library/publications> adresinden edinilmiştir.
- Çakmakçı, M. & Demirel, N. (2008). Future Sustainable Freight Transport of Turkey from Road to Rail in Relation to European Union. *II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu (15-17 Ekim 2008) Bildiriler Kitabı* içinde (s.5-14). İstanbul.
- Demirler, M. (2015). *Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve Türkiye ekonomisine etkisi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat).
- DLH (2017). 22 Ekim 2017 tarihinde http://www.dlh.gov.tr/BLSM_WIYS/DLH/tr adresinden edinilmiştir.
- DLH (2017). 26 Ağustos 2017 tarihinde http://www.dlh.gov.tr/BLSM_WIYS/DLH/tr adresinden edinilmiştir.
- Doğanay, H. (1995). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*. Konya: Öz Eğitim Yayınları.
- Gorshkov, T. & Bagaturia, G. (2000). Developments at Georgian Railway, *Japan Railway&TransportReview*, 24, 42-47.
- Gorshkov, T. & Bagaturia, G. (2001). TRACECA- Restoration of Silk Route. *Japan Railway&TransportReview*, 28, 50-55.
- Güllü, S. (2011). *Kars-Ahıkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'nin Türkiye ve Dünya İçin Yeri ve Önemi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü, İstanbul).
- Hajzade, E. M. (2015). Great Silk Road and The Baku-Tbilisi-Kars Project. *BLACK SEA. Scientific journal of academic research conference newsletter*. (s.17). Tbilisi, Georgia.
- Kalkınma Bakanlığı (2017). 20 Ekim 2017 tarihinde <http://www.kalkinma.gov.tr> adresinden edinilmiştir.
- Karadeniz, V. & Akpınar, E. (2011). Türkiye'de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23, 49-71.
- Karataş, Ç. & Oral, E. Z. (2007). Uluslararası ulaştırma koridorlarında Türkiye'nin stratejik rolü. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 9, 55-65.
- Kodalıoğlu, M. T. (1997). Türk Cumhuriyetleri Demiryolu Bağlantıları. 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık 1997) Bildiriler Kitabı* içinde (s.189-190), İstanbul.
- Lussac, S. (2008). The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its geopolitical implications for the South Caucasus. *Caucasian Review of International Affairs*, 2(4), 212-224.
- Ovalı, S. & Çelik, K. (2007). Türk Dünyası ve TRACECA Projesi. *Journal of Azerbaijani Studies*, 12(1-2), 153-179. 15 Ocak 2014, (<http://jhss-khazar.org/wp-content/uploads/2010/06/12.pdf>).
- Ovalı, S. (2008). TRACECA Projesi ve Türkiye. *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 1(1), 151-170.
- Özyanık, S. (2015). TRACECA: Restoration of Silk Road. *Journal of Caspian Affairs*, 1(2), 1-12.
- Railwaygazette (2014). 20 Ekim 2017 tarihinde <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/trans-kazakhstan-railway> adresinden edinilmiştir.
- TCDD (2017). 20 Ağustos 2017 tarihinde <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2013.pdf> adresinden edinilmiştir.
- Terzi, N. & Bölükbaş, Ö. (2016). Logistics sector in Turkey and logistics villages. *Global Business Research Congress (GBRC)*, (s.206-228). İstanbul.
- Tezer, H. (2016). 21. Asır'da İpek Yolu Ekonomileri ve Türk Dünyası'nın Ekonomik Gelişim Süreci. F. Atasoy (Ed.), *Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm* içinde (s.13-36). Ankara: Türk Yurdu.
- UDHB (2017). 22 Ekim 2017 tarihinde <http://www.udhb.gov.tr/iller/Kars> adresinden edinilmiştir.
- Üzümcü, A. & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesi. *TİKA Avrasya Etüdler*, 45, 171-179.