

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KARS-AHILKELEK-TİFLİS-BAKÜ
DEMİRYOLU PROJESİ'NİN TÜRKİYE VE
DÜNYA İÇİN YERİ VE ÖNEMİ

SALİH GÜLLÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANA BİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI
DOÇ.DR. OKAN YEŞİLOT

GEBZE

2011

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KARS-AHILKELEK-TİFLİS-BAKÜ
DEMİRYOLU PROJESİ'NİN TÜRKİYE VE
DÜNYA İÇİN YERİ VE ÖNEMİ

SALİH GÜLLÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANA BİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI
DOÇ.DR. OKAN YEŞİLOT

GEBZE

2011



YÜKSEK LİSANS TEZİ JÜRİ ONAY SAYFASI

G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 02/06/2011 tarih ve 2011/23 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 06/07/2011 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Salih GÜLLÜ' nün tez çalışması Strateji Bilimi Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : Doç. Dr. Okan YEŞİLOT

ÜYE

: Prof. Dr. Lütfihak ALPKAN

ÜYE

: Doç. Dr. Cemal ZEHİR

ONAY

G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20... tarih ve/..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR

ÖZET

**TEZİN BAŞLIĞI : KARS-AHİLKELEK-TİFLİS-BAKÜ
DEMİRYOLU PROJESİNİN TÜRKİYE VE DÜNYA İÇİN
YERİ VE ÖNEMİ**

YAZARIN ADI : Salih GÜLLÜ

Ulaştırma sektörü, dünyadaki hızlı teknolojik gelişmelere paralel olarak önemi giderek artan bir sektördür. Ulaştırma bir toplumun bütün kesimlerini etkilediği gibi aynı zamanda, ulaştırma sektörünün birçok sektör ile doğrudan veya dolaylı bir ilişkisi vardır. Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün gelişmemiş olması diğer sektörleri de olumsuz etkileyeceğinden dolayı, mutlaka gelişmiş bir ulaştırma sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır.

Ulaştırma, ekonomik faaliyetlerin her aşamasında katkısı bulunan ve sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet sektörü olması nedeniyle ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve ulaştırmanın gelişmesinde devlete önemli görevler düşmektedir.

Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün artan öneminden gerekli dersleri çıkaran ülkelerden biri de Türkiye'dir. Yakın geçmişe kadar ciddi projeler üretemeyen Türkiye ülke içindeki ve dışındaki demiryollarının revizyonuna ve yeni projelerin inşasına yönelmiştir. Bu bağlamda çalışma kapsamında "Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'nin" günümüz dünyasındaki ve bölgemizdeki ulaştırma politikaları içindeki yeri ve önemi değerlendirilecektir.

SUMMARY

TITLE OF THE THESIS : THE PLACE AND IMPORTANCE OF KARS-AHILKELEK-TIFLIS-BAKU RAILWAY PROJECT FOR TURKEY AND THE WORLD

AUTHOR : Salih GÜLLÜ

Transportation is a technological related sector and it's importance is increasing gradually. These is a directly or in directly relationship between transportation and the other sectors and also it affects all sectors of society. Due to the unimproved one would affect badly the other sectors, mostly it is needed an improved transportation sector.

Transportation contributes every level of the economic facilities and it connects the sectors to one another. Because of this government has important tasks to determine the policy of transportation and the development of it.

Turkey has just got the point that transportation has a real importance of all over the world and as many countries. Turkey couldn't produce important projects contemporarily and it has been trying to revise the railways all over the country. The importance and the place of "The Projects of Kars-Ahılkelek-Tiflis-Baku Railway Projects" will be evaluated in today's world and the place of the transportation policy.

TEŞEKKÜR

Lisansüstü eğitimim süresince desteğini, ilgisini ve zamanını esirgemeyen değerli hocam Prof. Dr. Halit KESKİN'e, bu süreçte yardımlarda bulunan değerli hocalarım Prof. Dr. Ali Ekber AKGÜN'e, Doç. Dr. Salih Zeki İMAMOĞLU'na, Doç. Dr. Hüseyin İNCE'ye ve tecrübelerine ihtiyaç duyduğum her an benimle paylaşan değerli hocam Doç. Dr. Okan YEŞİLOT'a ve bugüne bu şekilde gelmemi sağlayan, ilgileriyle her an arkamda olan, her şeyimi borçlu olduğum değerli aileme teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

| | |
|--|-----------|
| ÖZET | iv |
| SUMMARY | v |
| TEŞEKKÜRLER | vi |
| İÇİNDEKİLER DİZİNİ | vii |
| ŞEKİLLER DİZİNİ | ix |
| 1. GİRİŞ | 1 |
| 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE | 3 |
| 2.1. Ulaştırma Sektörü ve Önemi | 3 |
| 2.2. Günümüz Ekonomik Sistemi İçinde Ulaşım Sektörünün Önemi | 6 |
| 2.2.1. Demiryolu Taşımacılığı | 8 |
| 2.2.2. Karayolu Taşımacılığı | 9 |
| 2.2.3. Havayolu Taşımacılığı | 10 |
| 2.2.4. Denizyolu Taşımacılığı | 12 |
| 2.2.5. Boru Hattı Taşımacılığı | 13 |
| 2.3. Ekonomik İlişkilerde Ulaşım Ve Ulaştırmanın Önemi | 15 |
| 2.4. Demiryollarının Tarihsel Açından Ekonomik Ve Siyasal Önemi | 17 |
| 3. KARS-AHILKELEK-TİFLİS-BAKÜ DEMİRYOLU PROJESİ | 21 |
| 3.1. Kafkasya Bölgesinin Tarihsel Önemi | 21 |
| 3.2. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Kafkasya Bölgesi | 22 |
| 3.2.1. Ekonomik Açından | 24 |
| 3.2.2. Siyasal Açından | 26 |
| 3.3. Projenin Tarihçesi | 28 |
| 3.3.1. Projenin Fikri Temelleri | 29 |
| 3.3.2. Projenin Hazırlanma Süreci | 29 |

| | | |
|--------|---|----|
| 3.3.3. | Projenin İmzalanması | 29 |
| 3.3.4. | Yapım Aşamaları ve Amaçları | 30 |
| 3.4. | Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesine İhtiyaç Duyulmasının Nedenleri | 32 |
| 3.4.1. | Ekonomik Açıdan | 32 |
| 3.4.2. | Siyasal Açıdan | 35 |
| 3.4.3. | Toplumsal Açıdan | 38 |
| 3.5. | “Demirden İpekyolu” Ve Bölgesel Dinamikler | 39 |
| 3.6. | Projenin Yolcu Taşımacılığı Açısından Önemi | 39 |
| 3.7. | Projenin Yük Taşımacılığı Açısından Önemi | 40 |
| 4. | KARS-AHİLKELEK-TİFLİS-BAKÜ DEMİRYOLU PROJESİNİN BÖLGE VE TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ | 40 |
| 4.1. | Projenin Ülkeler Açısından Önemi | 40 |
| 4.1.1. | Türkiye | 41 |
| 4.1.2. | Gürcistan | 45 |
| 4.1.3. | Azerbaycan | 48 |
| 4.1.4. | Ermenistan | 50 |
| 4.2. | Projenin Enerji Olgusu Açısından Olası Getirileri | 51 |
| 4.3. | Rusya ve Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi | 55 |
| 4.4. | Avrupa Birliği ve Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi | 58 |
| 4.5. | Bölgesel Dengeler Açısından Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi | 60 |
| 5. | SONUÇ | 65 |
| | KAYNAKLAR | 69 |
| | ÖZGEÇMİŞ | 77 |

ŞEKİLLER DİZİNİ

| ŞEKİL | SAYFA |
|--|-------|
| Harita 1: Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi | 30 |
| Harita 2: TRACECA Haritasında Karadeniz Sahil Yolu ve Doğu-Batı Transit Demiryolu Bağlantısı | 45 |
| Harita 3: TRACECA Ulaşım Ağı | 59 |

1. GİRİŞ

Ulaştırma sektörü, dünyadaki hızlı teknolojik gelişmelere paralel olarak önemi giderek artan bir sektördür. Ulaştırma bir toplumun bütün kesimlerini etkilediği gibi aynı zamanda, ulaştırma sektörünün birçok sektör ile doğrudan veya dolaylı bir ilişkisi vardır. Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün gelişmemiş olması diğer sektörleri de olumsuz etkileyeceğinden dolayı, mutlaka gelişmiş bir ulaştırma sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır. Bir ülkede, milli birlik ve bütünlüğün sağlanmasında bölgelerarası kalkınmışlık farklılığının ortadan kaldırılmasında ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörünün rolü büyüktür. Ulaştırma, ekonomik faaliyetlerin her aşamasında katkısı bulunan ve sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet sektörü olması nedeniyle ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve ulaştırmanın gelişmesinde devlete önemli görevler düşmektedir. Aksi takdirde ulaştırmanın yetersizliğinden dolayı diğer sektörlerin gelişmesi engellenecektir. Bu nedenle geçmişte olduğu gibi günümüzde ülkeler ekonomik, siyasal ve toplumsal hedeflerine ulaşmak için ulaştırma yaptırımlarını farklı alanlarda sürdürmektedirler.

Günümüzde sadece ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak değil, aynı zamanda siyasal alanda jeopolitik konumunu geliştirmek isteyen ülkeler alternatif ulaştırma politikalarına yönelmektedirler. Ayrıca son dönemin en gözde ilgi alanlarından olan enerji kaynaklarına ulaşım ve enerji kaynaklarının ulaştırılması konularında avantaj elde etmek isteyen alternatif politikalarını gerek bireysel gerekse diğer ülkelerle geliştirdikleri politikalarla sürdürmektedirler.

Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün artan öneminden gerekli dersleri çıkaran ülkelerden biri de Türkiye'dir. Ülkemizde ulaştırma sektörü plansız büyümüş ve ulaştırma türleri arasında dengesizliklerin olduğu görülmüştür. Karayolu taşımasının payı oldukça yüksek ve kayıt dışı fazladır. Üç tarafımız denizlerle çevrili olmasına rağmen yurtiçi taşımacılığında denizyoluna gereken önem verilmemiş, demiryolu ise 1940 yıllarından sonra adeta durmuştur. Demiryolları, 1950'li yıllardan itibaren, dönemin Komünizm fobisi ile de desteklenerek, adeta komünist rejimlerle özdeşleştirilmiştir. Türkiye'nin demiryollarının önemini yeniden keşfetmesi ise Soğuk Savaş sonrası dönemde mümkün olabilmektedir.

Yakın geçmişe kadar ciddi projeler üretemeyen Türkiye ülke içindeki demiryollarının revizyonuna ve yeni projelerin inşasına yönelmiştir. Bunun yanında komşu coğrafyalara yönelik alternatif ulaştırma politikalarına demiryollarını da eklemiştir. Son yıllarda Türkiye'nin önem verdiği coğrafyalardan biri de Kafkasya'dır.

Soğuk Savaş ve öncesinde uzun zaman dünyanın diğer bölgelerindeki gelişmelerin gerisinde kalarak politik gündemde önemli bir konuma sahip olamayan Kafkasya Bölgesi, Soğuk Savaşın bitişini simgeleyen SSCB'nin dağılmasından sonra önem kazanmaya başlamıştır. Bu önem artışı 1990'ların ilk yıllarında bölgenin hemen yakınındaki Yugoslavya ve Balkan krizleri nedeniyle gölgelenmiş olsa dahi, dünyanın dikkatinin bu bölgeye yoğunlaşması nedeniyle Karadeniz Bölgesi de bu dikkatten pay almıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılması, 11 Eylül saldırıları, Rusya-Gürcistan Savaşı, her zaman jeopolitik ve jeostratejik değeri yüksek olan Türkiye coğrafyasının önemini bir kez daha göstermiş, belki de artırmıştır.

Türkiye'de bu öneme paralel olarak Kafkasya ve Orta Asya'da aktif politika izleme amacını somutlaştırmaya başlamıştır. Bu amaçla Türkiye siyasal ve ekonomik beklentiler içinde olduğu Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesini Gürcistan ve Azerbaycan'ın da katılımıyla uygulamaya koymuştur. Proje, Türkiye ve Azerbaycan'ı birbirine demiryolları ile bağlamayı öngörmektedir. Ermenistan faktörünü devre dışı bırakan bu proje, taraf ülkelere ekonomik ve siyasal katkılar sağlayacaktır. Deniz taşımacılığının gelişmesiyle önemini kaybeden ve yüzyıllar boyunca ticaret mallarının Avrupa-Asya arasında taşınmasına hizmet eden tarihi İpek Yolu'nun, günümüzde deniz ulaştırmasında yaşanan tıkanmalar sonucunda yeniden canlandırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca, Avrupa'dan Çin'e kadar yapımı süren transit ulaşım ağları ya da projelerinin içindeki yerini alacaktır.

Bu bağlamda çalışma kapsamında "Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'nin" günümüz dünyasındaki ve bölgemizdeki ulaştırma politikaları içindeki yeri ve önemi değerlendirilecektir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Ulaştırma Sektörü ve Önemi

Ulaştırmanın tanımında günümüze gelinceye kadar herhangi bir değişme söz konusu değildir. Sadece insanoğlunun yaşamış olduğu gelişmeler ışığında tanıma yeni eklemeler yapma imkânı doğmuştur. Ulaştırma: İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat.¹ Ulaştırma: insanların ve malların belli amaçlarla bir yerden başka bir yere hareketinin, taşınmasının oluşturduğu bir etkenlik alanıdır.² Tanımdan da anlaşılacağı gibi ulaşımda temel iki unsur söz konusudur. Yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin ekonomik olmasıdır. Ayrıca ulaşımın en kısa sürede ve güvenli bir şekilde yerine getirilmesi ulaştırmanın diğer unsurlarıdır.

Ulaştırma daha genel bir anlamda insanların sonsuz istek ve ihtiyaçlarını tatmin etmek amacıyla insanların kendilerinin, nesnelerin, malların, enerji ve bilgilerin bir yerden ikinci yere zaman ve mekan açısından fayda sağlayacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmet türüdür.³ Her sektörün olduğu gibi ulaştırma sektörünün de kendine has özellikleri bulunmaktadır.⁴

Ulaşımda asıl gelişmeler XVII. yüzyıl başlarından itibaren yaşanmıştır. XVII. yüzyıl teknolojik gelişmelerle birlikte kitle üretiminin arttığı dönem olmuştur. Bu dönemde kanal sistemlerinin inşası ve buhar gücünün gemilerde ve demiryollarında kullanılması ekonomik gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Demiryollarından önce sanayileşen ülkelerin ulaşım ihtiyaçları kanallar ile karşılanmıştır.

¹ Türk Dil Kurumu, *Genel Türkçe Sözlük*, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320697>

² Türk Dil Kurumu, *Genel Türkçe Sözlük*, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320714>

³ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 9.

⁴ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 23.

Örneğin İngiltere’de 1767 yılında inşa edilen Bridgewater Kanalı sanayi devrimindeki üretim biçiminin ulaştırma ihtiyacına yönelik inşa edilen ilk kanallardan birisidir. 1850 yılında ise İngiltere’de taşıma yapılabilen suyollarının toplam uzunluğu 4.250 mile ulaşmıştır.⁵ Bu rakam İngiltere’nin o dönemlerde niçin süper güç olduğunu kanıtlar niteliktedir. Kanal çağı demiryollarının inşa edilmeye başlanmasıyla sona erse de yaklaşık yüz yıl boyunca sanayileşmiş ülkelerin ulaştırma taleplerini karşılamıştır.

Hareket halindeki (mobilité) insanların, yüklerin ve bilginin bir yerden başka bir yere taşınması açısından iktisadi faaliyetin olmazsa olmazları arasındadır. İnsanların, metaların ve bilginin yer değiştirmesinde hız önemli bir faktördür. Dolayısı ile ulaştırmada hız ön plandadır. Sektörde insanların, metaların ve bilginin düşük maliyetli, güvenli olarak hızlı yer değiştirmesi esastır. Ulaştırma sektöründe hizmet, adı üzeri ve yapısı gereği depolanamayan bir niteliğe sahiptir. Fazla üretilirse, kaynak israfına, az üretilirse yapılacak işin tam yapılamamasına hatta hiç yapılamamasına neden olur. Yani ne fazla ne de az olması gereken özelliğe sahiptir, ihtiyacı karşılayacak kadar üretilmesi gerekir. Bu sektörde toplam yatırım maliyetinin içinde sabit maliyetin oranı çok yüksektir.

Demiryollarının döşenmesi, hava alanların inşası, karayollarının yapımı gibi başlangıç maliyetlerinin çok yüksek düzeyde olması yatırımları piyasaya tamamen bırakılamaz, devletin müdahil olması gerekir hale getirmektedir. Ancak az gelişmiş ülkelerde ve geçiş ekonomilerinde devletin yeterli kaynaklarının olmayışı yabancı ve yerel özel şirketlerin yatırımlara dâhil edilmesini gerektirmektedir. Düşük maliyetli, güvenli olarak hızlı yer değiştirme hizmeti sunması beklenen ulaştırma sektörünün bu hizmeti ihtiyaç anında sunabilmesi gerekir. Gerektiğinde sunulamayan ulaştırmanın kalitesi ne olursa olsun anlamsız olacaktır.⁶

O halde “sektörde insanların, metaların ve bilginin düşük maliyetli, güvenli olarak hızlı ve zamanında yer değiştirmesi esastır” diyebiliriz. Ulaştırma sektörü üretim, dağıtım ve tüketim sürecinin önemli bir ögesidir. Bu nedenle iktisadi anlamda gelişmek isteyen ülkeler ulaştırma sektörüne yatırım yapmak zorundadırlar.

⁵ Jean-Paul Rodrigue, *Claude Comtois, Brian Slack, The Geography Of Transport Systems, London, 2009, <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/ch2c1en.html>*

⁶ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 22.

Ulaştırma sektöründe yatırımın sabit maliyeti çok yüksektir. Bu nedenle sektöre yapılan yatırımlar yarattığı ekonomik etkiler açısından ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.⁷

Örneğin yatırımlarını finanse edecek tasarruf bulmakta zorlanan gelişmekte olan ekonomilerde ulaştırma yatırımlarının hatalı yapılması (yanlış sistemlere yatırım, ihtiyaçtan fazla yatırım, zamansız yatırım vs.) kıt kaynakların verimsiz kullanılması açısından ekonomi için olumsuz bir husus olacaktır.

Sektörde fiyatlama yaparken marjinal maliyete dayalı bir fiyatlama politikası uygulamak pek mümkün değildir. Çünkü ulaştırma sektöründe kapasite kullanımı arttıkça ortalama maliyet azalmaktadır.⁸ Buna ek olarak, ulaştırma sektöründe fiyatlama yapılırken topluma sağladığı sosyal fayda göz önünde bulundurulur.

Dünya ticareti, 1980'li yıllardan itibaren başlayan canlanma ile pazar ekonomisi ve serbest ticaretin yaygınlık kazanması, çok uzak ülkeler arasında ticari ilişkiler, gümrük tarifelerindeki düşüşler, devlet teşvikleri, ithalat ve ihracatın gelişmesi sonucunda, ulaştırma koridorlarını ortaya çıkarmış ve hızlı ulaştırma önem kazanmıştır. Teknolojik gelişmeler ulaştırma türlerinde hız, kalite ve verimlilik artışını beraberinde getirmiş, bu teknolojik gelişmeleri uygulayan ülkeler rekabet üstünlüğü sağlamıştır.

Sektörde azalan marjinal maliyet söz konusudur, ama marjinal maliyete dayalı bir fiyatlandırma politikası uygulanmamaktadır. Sektörde tam kapasite çalışmak maliyetleri azami derecede en aza indirir. Ulaştırma sisteminin ekonomik, toplumsal ve siyasi etkileri vardır, bu yüzden yatırımları bu yönde değerlendirmek gerekir.

Ulaştırma sektörünün önemi sadece ekonomik ya da sektörel değildir. Çalışma kapsamında sıkça değinilecek olsa da bu aşamada siyasal öneminden de kısaca söz etmek de fayda vardır. Ulaştırma bölgeler arası gelişmişlik farkının ortadan kaldırılmasında önemli bir araçtır. Birbirine etkin bir ulaştırma ağı ile bağlanan bölgeler ekonomik gelişmişlik açısından birbirilerine yakın bir performans sergilerler. Ulaştırma özellikle kapalı köy toplumlarının dışa açılmasını sağlayarak

⁷ Haluk Gerçek, "Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi", 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), TMMOB Yayınları, İstanbul, 2001, s. 90.

⁸ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 9.

bölgeler arası gelişmişlik farkını ortadan kaldırdığı için nüfusun ülke içinde dengeli dağılmasına katkıda bulunur.⁹ Böylelikle nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaşmasıyla ortaya çıkan ekonomik ve sosyolojik sorunlar engellenmiş olur.

Devletlerin en önemli amaçlarından birinin ülkede siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlamak olduğunu varsaydığımızda ulaştırmanın köy-kent, devlet-toplum bütünleşmesini başlatarak homojen, kaynaşmış bir toplum yarattığı söylenebilir.¹⁰ Ulaştırmanın geliştirilmesi ile birlikte ülkenin farklı bölgeleri birbirine bağlanacağından örf ve adetlerdeki etkileşim sayesinde kültür birliği de sağlanmış olur. Etkin bir ulaştırma sistemi devlet mekanizmasının daha iyi işlemesine olanak sağlar. Devlet egemen olduğu her bölgeye hizmet götürmede yeterli güce sahip olmuş olur. Özellikle milli güvenlik konusunda ulaştırma ve lojistiğin önemi tartışılmazdır. İlk kapsamlı ulaştırma ve lojistik çalışmalarının askeri alanda yapılmış olması bu durumu kanıtlar niteliktedir.

2.2. Günümüz Ekonomik Sistemi İçinde Ulaşım Sektörünün Önemi

Dünya ulaştırma sektörü, bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri karşısında gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, alt yapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi ve düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Üretim sistemlerinde mal ve hizmet ticaretinin gelişmesine olanak veren yenilikler, ulaştırma maliyetlerindeki azalmalar ve ülkesel ve bölgesel bütünleşmeler dünya ticaretinin gelişimini hızlandırmıştır.¹¹

⁹ H. Sami Güven, *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, TODAİE Yayınları, Ankara, 1982, s. 32.

¹⁰ İsmet Ergün, *Türkiye’nin Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayınları, Ankara, 1985, s. 51, 52.

¹¹ Yücel Candemir, “Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye”, *6. Ulaştırma Kongresi*, Maya Basın Yayın, 23-24-25 Mayıs 2005, İstanbul, 2005, s.23-24.

Küreselleşme ile dünyanın küçülmesi, iletişimin artması, ilişkilerin sıklaşması olarak tanımlanabilen küreselleşme, çok uluslu sermaye ve çok uluslu şirketlerin varlığından oluşan yeni mali düzenin gelişmesiyle oluşan bir dünya ekonomisi sistemidir. Pazarlar, kendini uluslararası şirketlere bırakmıştır.

Ulaştırma bir toplumun bütün kesimlerini etkileyen önemli bir sektördür. Ayrıca ulaştırma sektörünün birçok sektör ile doğrudan veya dolaylı bir ilişkisi vardır. O halde ulaştırma sektörünün gelişmemiş olması diğer sektörleri de olumsuz etkileyeceğinden dolayı, mutlaka gelişmiş bir ulaştırma sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi takdirde ulaştırmanın yetersizliğinden dolayı diğer sektörlerin gelişmesi engellenecektir¹².

Günümüzde ulaştırma sektöründe çok hızlı teknolojik gelişmeler ortaya çıkmıştır. Ulaşımındaki teknolojik gelişme hem ulaştırma alt sistemleri arasındaki ilişkileri değiştirmekte hem de yeni ulaşım sistemleri ile birlikte taşımada yeni seçeneklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durumda gelişmelerin seyrine göre ulaşım alt sistemlerinin yerlerinin yeniden belirlenmesi ve buna bağlı olarak ulaştırma politikasının değişmesi durumu da söz konusudur.¹³ Çünkü günümüzde küresel ekonomi olgusundan söz edilmektedir.

Küreselleşme bir pazar ilişkisidir. Küreselleşmiş bir dünya pazarına hâkim olmak için bugün gitgide sınırlar kaldırılmakta, ülkeler, şirketler ve insanlar arasındaki ilişkiler artan bir hızla gelişmektedir. Merkez ülkeler olarak adlandırılan gelişmiş ülkeler, “küresel taşıma ağlarını” kontrol etmektedir. Küresel taşıma ağlarını kontrol altında tutmanın nedenlerine baktığımızda;

- Uzun dönemli ekonomik çıkarlar,
- Politik baskı, nüfuz oluşturma,
- Güvenlik bölgesi sağlama,
- Gereksinim duyulan mal ve hizmetlerin dış kaynaklardan temini,

¹² Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 33-34.

¹³ Yücel Candemir, “Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye”, *6. Ulaştırma Kongresi*, Maya Basın Yayın, 23-24-25 Mayıs 2005, İstanbul, 2005, s. 24.

Ayrıca rekabet gücünü koruyacak ve geliştirecek unsurları incelendiğinde;¹⁴

- Pazarlara en kolay, en güvenilir ve en az maliyetle ulaşma,
- Ucuz, yeterli ve güvenilir mamul ve hammadde akışı,
- Güvenilir, yeterli ve ucuz enerji gereksinimi,
- Ucuz, yeterli, güvenilir ve eğitilmiş iş gücü olarak görülmektedir.

Bu bağlamda günümüz ekonomik sistemi içinde ön plana çıkan ulaştırma sistemlerine genel hatları ile değinmekte fayda vardır.

2.2.1. Demiryolu Taşımacılığı

İnsanlık tarihinin önemli buluşlarından biri olan demiryolu, ülkelerin, siyasî, askerî, sosyal, kültürel ve ekonomik hayatlarına yön veren etkenlerden biridir. Ulaşımın bir kolu olarak demiryolu, aynı zamanda bir ülkede milli birlik ve bütünlüğün yanı sıra güvenliğin sağlanmasında da önemli bir yere sahiptir.

Ülkelerin ve bölgelerin iktisadi hayatında ve savunmasında önemli bir yeri olan yolların, o bölgenin medeniyet nimetlerinden faydalanmasında da çok büyük etkileri bulunmaktadır. Tarihin ilk çağlarından beri kullanılan bütün yollar için durum aynıdır. Yollar, insanların refah ve mutluluğunu artıran birer vasıta olmakla birlikte, ülke savunması için de vazgeçilmez bir ihtiyaçtır.¹⁵ Demiryolu, insanların önce taş, sonra tahta, demir ve çelikten raylar döşeyerek bunların üstünden araçlar geçirmek suretiyle taşıma işini gerçekleştirdikleri, çok eski zamanlara inen bir ulaşım kavramıdır.¹⁶

¹⁴ Sedat Laçiner, Memet Özcan ve İhsan Bal, *Türkiyeli Avrupa*, Hayat Yayınları, İstanbul, 2004, s. 110-111.

¹⁵ Yücel Candemir, <http://www.econ.utah.edu/~ehrbar/erc2002/pdf/P475.pdf>

¹⁶ Yücel Candemir, <http://www.econ.utah.edu/~ehrbar/erc2002/pdf/P475.pdf>

2.2.2. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu ulaştırması insanlığın kullandığı en eski ulaştırma sistemidir. Dünyada karayolu ulaştırması özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında otomobilin ve diğer motorlu kara taşıtlarının gelişimine bağlı olarak gelişme göstermiştir.¹⁷ Motorlu araçların gelişmesiyle hızla yayılan karayolu ulaştırması günümüzde de en yaygın kullanılan ulaştırma alt sistemidir.

Taşımacılık sistemleri gelişmiş ülkeler de dâhil olmak üzere birçok ülkede karayoluna sürekli artan bir talep olduğunu gözlemlenmektedir. Ekonomik kalkınma ve refahın gelişiminde büyük rolü olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri etkileyen bir hizmet türü konumundadır.¹⁸

Karayolu taşımacılığının sahip olduğu avantajlar, diğer taşıma sistemlerine göre daha fazla tercih edilmesine yol açmıştır. Karayolu araçları ile küçük miktarda yük sevkiyatı yapılabilir. Yüksek erişebilirlik derecesi sayesinde, yükün alıcıya kadar taşınmasında bütün taşımacılık modelleri için tamamlayıcı ulaşım türüdür.

Aktarmasız taşıma imkânı ile yükün zarar görmeden ve kayıp vermeden taşınması mümkündür. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre kötü hava şartlarından daha az etkilenir.¹⁹ Karayolu ulaştırmasının aktarmasız taşımayı sağlaması, yolu kullananlara en yüksek hareket ve davranış serbestisi vermesi, “kapıdan kapıya taşıma” imkânı bulunması nedeniyle terminal ihtiyacının bulunmayışı, tüm coğrafi yapılarda inşa edilebilme imkânının olması nedeniyle ulaşım ağı kurmanın adeta sınırsız oluşu sistemin avantajlarını teşkil etmektedir.²⁰ Buna ek olarak karayolu ulaştırması diğer ulaştırma sistemleri arasında bağlantı olarak da kullanılmaktadır.

¹⁷ Güngör Evren, “Türkiye’de Ulaştırma Politikalarına Eleştirel Bir Bakış”, II. Ulaşım Ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı, Ankara, TMMOB Yayınları, 2001, s. 4.

¹⁸ Hürrem Cansevdi, Editör, *Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumunu*, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004.

¹⁹ Özdem, Cavit, *Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz*, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

²⁰ İsmet Ergün, *Türkiye’nin Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayınları, Ankara, 1985, s. 51-52.

Karayolu taşımacılığı teknolojisi ve altyapısı sayesinde hareketlilik sağlar, kalkış ve varış zamanları açısından esnekler. Büyük miktardaki yüklerin taşınmasında karayolu araçlarının boyutlarının yetersizliği, deniz aşırı taşımacılıkta karayolunun kullanılmaması, taşıma birim maliyetinin yüksek olması, ülkelerarası taşımalarda politik ortamdan kaynaklanan problemler karayolu taşımacılığının olumsuz yönleridir.²¹

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dâhil birçok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.²²

Karayolu taşımacılığında mesafe arttıkça diğer taşımacılık türlerine göre ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır. Taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son otuz yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının avantajlarından yeterince yararlanılmaması, dengelerin karayolu taşımacılığı lehine bozulmasına sebep olmuştur.

2.2.3. Havayolu Taşımacılığı

Ulaştırma sistemleri içerisinde en yeni ve en az yararlanan alt sistem havayolu ulaştırmasıdır. Wright Kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdikleri uçuş, modern havacılık tarihinin başlangıcı kabul edilir. Ticari havacılık, hava taşıtlarının gelişimi ve üretiminde büyük adımlara sahne olan II. Dünya Savaşı sonrası askeri uçakların yük ve yolcu taşımacılığında kullanılması ile gelişmeye başlamıştır. İlk

²¹ Özdem, Cavit, *Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz*, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

²² Hürrem Cansevdi, Editör, *Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu*, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004, s. 57

ticari hava seferleri 1919'da Fransa'da başlamış, daha sonra 1926 yılında ABD'de görülmüştür. Düzenli seferler ise II. Dünya Savaşı sonrasında başlamıştır.²³ Günümüzde ise havayolu ulaştırması teknolojik gelişmeye, küreselleşme sürecinde üretim ve tüketimin uluslararası nitelik kazanmasına paralel olarak ulaştırma sistemleri arasında kullanımı giderek yaygınlaşan bir sistem haline gelmiştir. En hızlı ulaşım şekli havayoludur.

Ülkeler arasında doğrudan iletim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az etkilenen ulaşım türüdür. Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü havayolu taşımacılığıdır. Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkili olurken diğer yandan serbestleştirme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.²⁴

Havayolu taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir. Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur. Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir.²⁵ Havayolu taşımacılığı, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili dinamik bir sektördür. Dünya çapındaki ekonomik büyüme; ekonomik reformların, serbest-ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. 1990'lı yıllarda uluslararası ticaretin doğası çarpıcı bir biçimde değişmiştir.²⁶

Küresel ekonomik ilişkiler, serbest ticaret anlaşmaları, seyahat ve turizmin gelişmesi havacılık sektörünü olumlu etkilemiştir. Ayrıca havayolu ulaştırması ile coğrafi koşulların ulaştırmaya getirdiği kısıtlamalar da asgariye indirilmiş olur.

²³ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 47

²⁴ DPT, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu*, Ankara, 2001, s. 2.

²⁵ Özdem, Cavit, *Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz*, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

²⁶ İKV, *Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası*, İKV Yayın No: 14, İstanbul, 2005, s. 6.

2.2.4. Denizyolu Taşımacılığı

Kıta içi karasular içinde ulaşım ile başlayan denizyolu ulaşımının tarihi çok eskilere dayanır. Nehirlerden karşıya geçmek için kullanılan sallar, zamanla göllerde, sonra denizlerde kısa mesafede kullanılmaya başlamıştır. Zamanla insan gücü ve akıntılarla hareket ettirilen bu küçük ulaşım araçları rüzgâr gücünün kullanılmasıyla beraber çağ atlamıştır. Başlangıcı çok eski devirlere kadar uzanan denizyolu ulaştırmasının gelişimi uzmanlar tarafından üç ana evrede sınıflandırılırlar.

Bu evrelerden ilki XV. yüzyıla kadar olan evredir ki bu evrede sahillere bağlı olarak kısa mesafelerde denizcilik yapılmıştır. XV-XVI. yüzyıllar arasındaki süreçte ise pusula ve dürbünün icadı ile denizcilikte kat edilen mesafe artmıştır. XVI. yüzyıldan sonraki evrede ise teknolojik gelişmeye paralel olarak denizyolu ulaştırmasında kullanılması ise okyanus aşırı seyahatler gerçekleştirilmeye başlanmıştır.²⁷

Denizyolu taşımacılığı günümüzde özellikle büyük hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasında tercih edilen bir sistemdir. Yük taşımacılığı yanında kısıtlı da olsa yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır. Modern çağımızda kullanılan gemiler kuru yük gemileri, petrol taşıyan tankerler, çeşitli madenleri sıvı ve katı halde taşıyan gemiler, tabi (NPG) ve sıvılaştırılmış (LPG) gaz taşıyan gemiler, gıda ve soğuk taşınması gerek olan yükler için soğutma sistemli gemiler, kara ve demiryolu araçlarının taşınması için feribotlar ve RO-RO (roll-on roll of-TIR ve kamyonların yükü ile beraber taşınan gemiler) gemileri ve konteynır gemileridir.²⁸

Çok büyük miktarda yüklerin taşınmasında denizyolu taşımacılığı alternatifsiz taşıma şeklidir. Kıtalararası ve özellikle denizaşırı ülkeler arasında tek taşıma şekli denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı tahıl, kömür gibi bazı ürünlerin naklinde tek taşıma şeklidir. Demiryoluna oranla yaklaşık 2,5 kat, karayolu taşımacılığına göre 6 kat daha ucuzdur.²⁹ Ülkeler arasındaki politik sorunlardan diğer

²⁷ Metin Çancı ve Murat Erdal, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003, s. 266,

²⁸ Hasan Özgen, *Ulaştırma Yönetimi*, İstanbul, 2005, s. 31.

²⁹ Hasan Özgen, *Ulaştırma Yönetimi*, İstanbul, 2005, s. 31.

taşıma şekillerine oranla çok daha az olarak etkilenmektedir. Denizyolu taşımacılığı büyük miktarda istihdam temin ettiğinden ülke ekonomisine olumlu katkı sağlamaktadır. Denizyolu taşımacılığında yaşanan problemlerden diğer önemli bazıları ise, deniz ve iç suyuolları taşımacılığının karayolları taşımacılığı ile rekabet halinde olması ve denizyolunun karayoluna alternatif olmasıdır. Denizyolu ve iç suyuolları taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre daha güvenilir, ekonomik, çevrecidir.

Dünya deniz taşımacılığı verilerinde incelendiğinde, 2000 yılı ile 2007 yılı arasında dünya deniz taşımacılığı % 35 büyüme sağlayarak 7.572 milyon tona ulaşmıştır. Dünya deniz taşımacılığının %25'i ham petrol, % 7'si petrol ürünleri, %10,5 demir cevheri, % 10,5 kömür, % 41'i kargo, % 6'sı tahıl-fosfat-boksit-alüminyum'dan oluşmaktadır.³⁰ Dünya ticaretinin yaklaşık dörtte üçü denizyolu ile yapılmaktadır. Denizyollarının karayolu ve demiryollarına birçok üstünlüğü vardır. Bir defa, denizyolları ile taşıma çok daha ucuzdur. Tek seferde kara ve demiryollarına göre çok daha fazla yükün aynı zamanda daha güvenli olarak, uzak mesafelere taşınabilmesi, daha fazla hareketli oluşu, yani güzergâhta değişiklik yapabilme olanağı sayılabilir.³¹

2.2.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Özellikle 1990 sonrası dönemde çok sıkça duyulan bir kavram olan enerji olgusu kendisine ait bir ekonomiyi de yaratmıştır. Hatta enerjinin ekonomi politiği konusu da birçok açıdan değerlendirilmektedir. Enerjinin özellikle sanayi sektöründe etkin ve verimli kullanımı önem arz etmektedir. Ancak enerji kaynaklarını edinme konusunda tüm ülkeler aynı oranda potansiyele sahip değildir. Hatta birçok ülke bu kaynaklardan tamamen yoksun oldukları için dışa bağımlıdırlar. Gelişmiş ülkeler sömürge dönemlerinde enerji ya da hammadde bakımından zengin ülkelerde sömürgeler oluşturarak zenginleşmişlerdir. Bu bağlamda enerji kaynakları ile kalkınma arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Bunun yanında gelişmekte olan

³⁰ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, *Performans Programı 2009*, Ankara, 2009, s. 5.

³¹ Metin Çancı ve Murat Erdal, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003, s. 266, 267.

lkeler bu kaynaklardan yoksun oldukları ve kendi içsel koşulları nedeniyle gelişme sürecinde geride kalmışlardır.³²

Özellikle günümüzde enerjinin artan önemi ve ülkelerin ekonomik gelişme için enerjiye şiddetle ihtiyaç duymaları, dünyanın önemli enerji potansiyeline sahip ülkelerinde sıkı bir rekabet içine girmelerine neden olmaktadır. lkeler arasındaki kalkınma ve ticaret yarışı ekonomik yaşamı daha da hızlandırmaktadır. Bu baēlamda dünya ekonomisinin geleceēi için enerjinin önemi giderek artmaktadır.

Enerjinin ekonomik yaşamdaki rolü konusunda yapılan deēerlendirmelerde, dünyadaki mevcut petrol ve doēal gaz kaynaklarının % 50' sinin Orta Doēu' da olduēu, Afrika, Orta Doēu, Rusya ve Hazar Denizi'nden temin edilecek petrol ihtiyacının 2010 yılında bugünkü % 20 oranından % 40 oranına ıkacaēı belirtilmektedir.³³ Çin' in petrol ihtiyacının önümüzdeki 10 yıllık dönemde iki kat artacaēı, bu ülkenin 2030 yılında dünya petrolünün % 14' ne ihtiyacı olacaēı belirtilmektedir.³⁴ Ayrıca, ABD İstihbarat Konseyi (NIC) deēerlendirmesinde' enerji tüketiminin 1980–2000 yılları arasında % 34 oranında artmış iken, 2020 yılına kadar bu artışı % 50 olacaēı, Hazar Denizi, Orta Doēu ve Afrika'nın bu nedenle önemli olduēu belirtilmektedir. Dünyada üretilen doēal gazın % 95' inin boru hatları ile tařındıēı, 2030 yılına kadar dünyadaki petrol ve doēal gazın çıkarılması ve daēıtımı için toplam 16 trilyon dolarlık bir yatırıma ihtiyaç olacaēı belirtilmektedir.³⁵ Bu göstergeler itibariyle günümüzde enerji ekonomisinin önemli yollarından biri de boru hattı tařımacılıēıdır.

Boru hattı tařımacılıēı; doēalgaz, ham petrol ve petrol ürünleri gibi maddelerin taşınmasını ve bu konuda planlayıcı, yatırımcı ve işletmeci kuruluşların faaliyetlerini kapsar. Dünyamızda, arz talep merkezlerinin çeşitli taşıma yollara ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine baēlanması zorunlu kılınmıştır. 19.yy. sonlarında, küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doēal gaz tařımacılıēı, artan

³² S. Atman, "Türkiye'nin Enerji Kaynakları ve Rezervleri", SEMPOZYUM: Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır? (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 60-62, 63.

³³ S. Atman, "Türkiye'nin Enerji Kaynakları ve Rezervleri", SEMPOZYUM: Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır? (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 62, 63.

³⁴ T. Akat, AB'nin Enerji Politikaları ve Türkiye'ye Yansımaları, Ulusal Politika Araştırmalar Vakfı, Ankara, 2003, s. 44.

³⁵ F. Karaosmanoēlu, "Dünyada Enerjiye Duyulan İhtiyaç ve Alternatif Enerji Kaynaklarına Yöneliş", SEMPOZYUM: Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?, 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006.

tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır.³⁶ Çünkü gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre ilk yatırım maliyeti daha ekonomik olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımlar kısa sürede geri dönmesi gibi üstünlükleri bulunmaktadır.³⁷

Ayrıca kesintisiz bir taşımaya imkân vermektedir. Boru hatları maden cevheri ve kömür gibi yüklerin hidrolik ortamda taşınması veya esas kullanım alanı olan petrol ve doğalgaz taşımacılığında kullanılmaktadır. Boru hattı taşımacılığı petrol ve doğalgaz rezervlerinin bulunduğu ve üretildiği merkezlerden başlayarak tüketim pazarlarına doğru yapılmaktadır. Zengin ham petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip Orta Doğu, Rusya ve Kuzey Afrika bölgesinden boru hatları ile Akdeniz ve Avrupa pazarlarına ulaştırılmaktadır.³⁸ Amerika kıtasında da petrol ve doğal gaz boru hatları ile ülke içinde ve Kanada arasında ulaştırma sağlanmaktadır.

Boru hatları herhangi iki nokta arasında döşenebilir (su altından ve üzerinden de geçirilebilir). İlk sabit yatırımın maliyeti demiryolu ve karayoluna nazaran 2 kat daha ucuzdur. (İlgili yüklerden eşit miktar ve hacimde taşınması açısından) İklim ve hava durumundan etkilenmemesi bir diğer özelliğidir. Tam otomasyon olduğu için işletme giderleri çok düşük bu yüzden verimlilik çok yüksektir.

2.3. Ekonomik İlişkilerde Ulaşım ve Ulaştırmanın Önemi

Küreselleşmenin her alanda etkisini gün geçtikçe daha fazla arttırdığı günümüz dünyasında, ticarete başarılı olmak için istenilen malı istenilen zamanda ve tam olarak teslim etmek en önemli unsurlardan biri haline gelmiştir. Bu dönemde

³⁶ TÜBİTAK, “Ulaştırma Ve Turizm Paneli”, *Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi*, Ankara, 2003, http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf s. 58.

³⁷ DPT, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu*, Ankara, 2001 s. 2.

³⁸ DPT, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu*, Ankara, 2001 s. 3-4.

taşımacılık hizmetleri maliyetlerin belirlenmesinde de önemli bir kriter olmuştur ve dünya hizmet ihracı içindeki payını sürekli arttırmaktadır.³⁹

Son yıllarda taşımacılık sektörünün parlayan yıldızı demiryolları, dünya genelinde önemini her geçen gün daha da arttırmaktadır. Karayolu ağırlıklı yük ve yolcu taşımacılığının sebep olduğu çevre kirliliği, kazalar, trafik tıkanıklığı ve yüksek yakıt maliyetleri dünya ekonomisinin gelişmesinde en önemli unsur olan “taşıma hareketliliği”ni yavaşlatmakta ve sınırlamaktadır.

Teknik üstünlüklerinden dolayı demiryolları, son yıllarda bütün dünya ülkelerinde adeta yeniden keşfedilmekte ve her yönüyle yeniden yapılandırılmaktadır. Özellikle yüksek teknolojiye sahip ülkelerde, teknolojinin bütün imkânları kullanılarak, demiryolu sistemlerinin geliştirilmesi için çok büyük araştırmalar ve yatırımlar yapılmaktadır.⁴⁰ Hem hızlı hem de ekonomik olması bakımından gelecekte, özellikle, uzun mesafe yük ve yolcu taşımalarında demiryolu kullanımının oldukça artacağı öngörülmektedir.

Dünyada yolcu ve yük taşımacılığında ulaşım türlerinden yalnızca birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede karayolu, demiryolu, havayolu ve ülkenin coğrafi yapısına göre denizyolu ulaştırması kullanılmaktadır. Ulaştırma sistemlerinin etkinliği ve verimliliği için karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı ulaşım türlerinin ülkenin ihtiyaçlarına, önceliklerine, taşıma taleplerine ve arazinin kullanımına göre bir bütün olarak planlanması gerekmektedir.⁴¹

³⁹ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 24-25.

⁴⁰ TÜBİTAK, “*Ulaştırma Ve Turizm Paneli*”, *Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi*, Ankara, 2003, http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf s. 61.

⁴¹ DPT, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu*, Ankara, 2001 s. 3-4.

2.4. Demiryollarının Tarihsel Açıdan Ekonomik ve Siyasal Önemi

Ulaştırma bir toplumun bütün kesimlerini etkileyen önemli bir sektördür. Ayrıca ulaştırma sektörünün birçok sektör ile doğrudan veya dolaylı bir ilişkisi vardır. O halde ulaştırma sektörünün gelişmemiş olması diğer sektörleri de olumsuz etkileyeceğinden dolayı, mutlaka gelişmiş bir ulaştırma sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi takdirde ulaştırmanın yetersizliğinden dolayı diğer sektörlerin gelişmesi engellenecektir.

Demiryolu, üzerinde makine gücü ile trenlerin çalıştığı bir ray dizisidir. Yüklerin, ya da yolcuların hayvanlarla çekilen araçlar ile ray üstünde taşındığı sistem demiryolu değildir. Bir başka tanımlamaya göre demiryolu, araçların tekerleklerinin raylardan ayrılmadan hareket edebilecekleri şekilde düzenlendiği hatlardır. Bu tanımlamada önemli olan hattın belli bir amaçla hazırlanmış olmasıdır; ne tür yük taşındığının ötesinde, demiryolu ulaşım amacına hizmet eden doğrusal bir araçtır. Demiryolunun ortaya çıkışı lokomotifin icat edilmesiyle olmuştur, ancak demiryolundan söz edilebilmesi için rayın varlığı da gereklidir.⁴²

Rayın tarihine bakıldığında, M.Ö. 2000 yılında Babil’de saltanat arabaları için taşlara yollar oyulduğu bilinmektedir. Bu tür yollar Roma İmparatorluğu döneminde de yaygın olarak kullanılmıştır. M.Ö. 6. yüzyılda Peloponnes’te inşa edilen Diolkos adlı yol, 6 km. uzunluğunda taştan yapılmış bir hattır ve M.S. 9. yüzyıla kadar gemilerin taşınmasında kullanılmıştır.⁴³ Mekanik olarak işleyen ilk demiryolu 19. yüzyılın ilk yirmi yılında İngiltere’de kullanılmıştır. Bunlar kısa ve izole güzergâhlardır. Ancak kısa zamanda uzunlukları, trafik hacimleri, teknik olanakları, mali ve idari yapıları gelişme göstermiştir. Stephenson, çalışmalarını ilerleterek ürettiği lokomotifi Stockton & Darlington arasında yük ve yolcu taşımacılığında kullanmıştır.⁴⁴

⁴² O. T. Taylan, *Demiryolları İşletmesi: I. Kısım*, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936, s. 1.

⁴³ Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul, 1987, s. 205.

⁴⁴ A. Coulls, *Railways as World Heritage Sites*, ICOMOS, 1999, s. 2.

Modern demiryollarının ilk örneğinin 1825 yılında açılan Stockton ve Darlington hattı olduğu genel bir kabuldür. Bu tarihten sonra demiryolu Avrupa ve Amerika'da hızla gelişim göstererek büyük bir ulaşım ağı oluşturmuştur. İngiltere'den sonra 1830'da Amerika'da, 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da İtalya'da kullanılmaya başlanmıştır.⁴⁵ Pamuk sevk etmek üzere tasarlanan bu hat, hem yük, hem de yolcuyla lokomotifle taşıyan ilk işletmedir. Fransa'da ilk düzenli demiryolu olan St. Etienne ile Roann arasındaki hat da (1832) maden kömürü ve demir cevheri taşımak üzere inşa edildi. Demiryolları daha sonra çok nüfuslu merkezleri birbirine bağlamaya yöneldi. Almanya'da ilk demiryolu 1835'de Nürnberg ile Fürth arasında⁴⁶, Belçika'da 1835'de Brüksel ile Malines arasında, A.B.D.'nde Baltimore ile Elliot's Mills arasında inşa edilirken, Rusya'da ise ancak 1855'den sonra gerçekleşecektir. Demiryolları 1860 – 1914 yılları arasında tüm dünyada büyük bir hızla inşa edilmiştir. Örneğin Fransa'da 1860 yılında 9.500 km. demiryolu varken, bu rakam 1914 yılında 51.600 km.'ye çıkmıştır. Avrupa genelinde ise 1860 yılında 51.800 km., 1914 yılında 390.000 km., dünyada 1860 yılında 108.000 km., 1914 yılında 1.339.000 km. demiryolu inşa edilmiş durumdadır. 19. yüzyılda demiryolları iki ihtiyaca cevap vermiştir. Birincisi üreticilerin mallarını uzak mesafelere ucuz ve hızlı bir şekilde ulaştırmak, diğeri ise kapital sahiplerine yatırım yapabilme olanağı sağlamaktır.⁴⁷ 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın başında kanallar ve gelişmiş yol sistemi de modern endüstriye hizmet etmiştir, ancak demiryolunun sağladığı hız, ucuzluk ve bunlar sayesinde uzak pazarlara ulaşma imkânı demiryolunu endüstriyel gelişmenin öncü ulaşım aracı haline getirmiştir.

Taşımacılık sistemleri gelişmiş ülkeler de dâhil olmak üzere bir çok ülkede karayoluna sürekli artan bir talep olduğunu gözlemlenmektedir. Ekonomik kalkınma ve refahın gelişiminde büyük rolü olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğ sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri etkileyen bir hizmet türü konumundadır.⁴⁸ Karayolu taşımacılığının sahip olduğu avantajlar, diğ taşıma sistemlerine göre daha fazla tercih edilmesine

⁴⁵ O. T. Taylan, *Demiryolları İşletmesi: I. Kısım*, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936, s. 39.

⁴⁶ Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul, 1987, s. 205.

⁴⁷ J. Coffin, *Western Civilizations: Their History and Their Culture*, W.W.Norton & Company, New York, 2002, s. 737.

⁴⁸ Hürrem, Cansevdi, *Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu*, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004.

yol açmıştır. Karayolu araçları ile küçük miktarda yük sevkiyatı yapılabilir. Yüksek erişebilirlik derecesi sayesinde, yükün alıcıya kadar taşınmasında bütün taşımacılık modelleri için tamamlayıcı ulaşım türüdür.

Aktarmasız taşıma imkânı ile yükün zarar görmeden ve kayıp vermeden taşınması mümkündür. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre kötü hava şartlarından daha az etkilenir.⁴⁹ Karayolu taşımacılığı teknolojisi ve altyapısı sayesinde hareketlilik sağlar, kalkış ve varış zamanları açısından esnektir. 500 km'den kısa mesafelerde hızlı bir ulaşım yoludur. Karayolu ulaşımı Avrupa'da olduğu gibi zorlu coğrafi yapı ve dağınık yerleşimden dolayı fazla kısıtlanmamıştır.⁵⁰

Büyük miktardaki yüklerin taşınmasında karayolu araçlarının boyutlarının yetersizliği, denizaşırı taşımacılıkta karayolunun kullanılamaması, taşıma birim maliyetinin yüksek olması, ülkelerarası taşımalarda politik ortamdan kaynaklanan problemler karayolu taşımacılığının olumsuz yönleridir.⁵¹

Günümüzde hemen hemen tüm ülkelerde ya piyasa ekonomisi hâkimdir ya da piyasa ekonomisine geçiş süreci yaşanmaktadır. Piyasa ekonomisi tam rekabet koşulları altında arzın ve talebin hiçbir engelle maruz kalmadan karşılaşabildiği, karı esas alan, özel mülkiyet, sözleşme yapma, teşebbüs ve tercih özgürlüğünün güvence altına alındığı, devletin ekonomiye müdahalesinin minimum düzeyde olduğu piyasa modelidir.⁵²

Yaşadığımız dünya ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan bütünleşme sürecindedir. Küreselleşme olarak adlandırdığımız bu süreçte ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinin gelişiminin de katkısıyla insanlar arasındaki iletişim ve etkileşim artmaktadır. Dünyada insanların, malların ve bilginin dolaşımını engelleyen sınırlar yok olmaktadır. Bu değişim dünyada iş yapma koşullarını da

⁴⁹ Özdem, Cavit, *Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz*, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

⁵⁰ Sinan Ülgen, *Selen Sarısoy Guerin, Mahmut Tekçe, Second Generation Structural Reforms: DeRegulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of the Turkish Telecommunications, Energy and Transport Sectors in light of EU Harmonization*, Kasım 2007, s. 140, http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf

⁵¹ Özdem, Cavit, *Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz*, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

⁵² Haluk Tandırcıoğlu, "Geçiş Ekonomilerinde Özelleştirme", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C:4, S:3, İzmir, 2002, s. 199, <http://www.sbe.deu.edu.tr/adergi/2002sayi3PDF/tandircioglu.pdf>

değiştirmektedir. Günümüz küresel pazarlarında firmaların rekabet güçleri maliyet üstünlüklerinden ziyade mal hareketi, malın pazara en kısa sürede kazandırılması ve müşteri memnuniyeti gibi faaliyetlerindeki başarılarından kaynaklanmaktadır. Bu durum firmalar için ulaştırmanın önemini her geçen gün arttırmaktadır. Makro olarak bakıldığında ulaştırma sektörünün ülke ekonomilerini geliştiren önemli bir sektör halini aldığını söylemek mümkündür.

Modele yönelik; piyasa ekonomisinin kendiliğinden işlemeyeceği, modelin varsayımlarının gerçekçi olmadığı, özellikle bölüşüm faaliyetlerinde adaletin sağlanamadığı, piyasalara muhakkak devlet müdahalesinin gerektiği gibi eleştiriler mevcuttur. Söz konusu eleştiriler doğrultusunda geçmişten günümüze çeşitli yeni modeller ortaya atılmıştır. Piyasa ekonomisinin eleştirisini yapanlarca değişik modeller ortaya atılsa da günümüzde dünya piyasalarının özünde piyasa ekonomisi anlayışı hâkimdir. Piyasa ekonomisinin etkin işleyişi de ancak ve ancak geniş pazarların mevcudiyeti ve arz ile talebin kısıtlamalara tabi olmaksızın karşılaşması ile mümkündür. Piyasanın genişlemesi ile arzın ve talebin kısıt olmaksızın buluşmaları, diğer bir deyişle piyasalaşma ulaştırma faaliyetlerinin etkinliği ile doğrudan alakalıdır. Diğer bir deyişle; bir piyasa ekonomisinde üretim, mübadele, bölüşüm ve tüketim faaliyetlerinin her birinin dengeli ve düzenli yürütülmesinde etkin ulaştırmanın rolü büyüktür.

Küreselleşmenin etkisiyle ekonomik sınırlar kalkmıştır. Küreselleşme olgusu, üretim faktörleriyle, mal ve hizmetlerin giderek artan hareketliliğinden kaynaklanan sınır ötesi karşılıklı bütünleşme ile başta iletişim, enformasyon ve ulaşım olmak üzere etkileşimin çeşitli biçimleri uluslararasıdaki coğrafi sınırların önemini yitirmesine yol açacak şekilde hızla yayılmıştır.⁵³ Ticari faaliyetlerin, mal hareketlerinin ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesiyle artan taşımacılık gereksinimleri için etkin, hızlı ve güvenli taşımacılık sistemlerinin kurulması zorunlu olmuştur. Alternatif taşıma koridorlarının ve taşıma türlerinin oluşturulmasına ve altyapı yatırımlarının yapılmasına yönelik faaliyetler giderek artmaktadır.

Dünyada meydana gelen gelişmeler hemen hemen bütün ülkeleri etkilemiştir. Bu etkileme ulaştırma sektöründe de etkili olmuştur. Mesela lokomotifin icat

⁵³ Abdullah Özkan, *Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecince Türkiye*, Tasam Yayınları, İstanbul, 2004, s. 11.

edilmesiyle, dünyada demiryoluna olan ağırlığın hissedilmesi, motorlu aracın bulunmasıyla, karayoluna olan talebin artması gibi dünyada meydana gelen gelişmelerden ülkeler birbirlerini etkilemişlerdir.⁵⁴

Ancak ulaştırma türleri arasında uyum sağlayan, bir başka deyişle, ulaştırma türleri arasında bir üstünlük değil de, birbirini tamamlayacak şekilde politika yürüten ülkelerin ulaştırma sektörleri daha çok gelişmiştir. Bunun sonucu olarak da ülke kaynaklarını israf etmediklerinden dolayı, ülkelerinin ekonomik gelişmelerini de sağlamışlardır. Gelişmiş ülkelerin ulaştırma sektörlerine baktığımızda, ulaştırma türleri arasında ki oranlarda belli bir denge görülmektedir.

3. KARS-AHILKELEK-TİFLİS-BAKÜ DEMİRYOLU PROJESİ

3.1. Kafkasya Bölgesinin Tarihsel Önemi

Kafkasya'nın tarihi, coğrafyası ve jeopolitik önemi, bölgenin stratejik önemini de artırmaktadır. Kafkasya'nın bu önemi, tarihte icra ettiği önemle paralellik arz eder. Geçmişte yaşanan olaylar veya Kafkasların çevresindeki güç merkezlerinin, birbirlerine karşı takip ettikleri politikalar bugün içinde aynen geçerlidir. “Tarih boyunca birçok istilâlara uğramış, kavimlerin geçiş güzergâhı olmuş, çetin ve geçit vermez dağların coğrafyası Kafkasya; stratejik rolü ve jeopolitik konumu nedeniyle üzerinde sürekli mücadele verilen bir rekabet alanı olmuştur”. Kafkasya ve Azerbaycan bölgesi tarihsel gelişimi içerisinde 16. Yüzyıldan itibaren, Osmanlı ve İran Devletleri'nin mücadele alanı olmuş ve bu iki devlet arasında sürekli el değiştirmiştir. Rusya'nın Kafkasya'ya doğrudan ilk inişi, 1720'li yıllarda, Hazar

⁵⁴ Abdullah Özkan, *Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecince Türkiye*, Tasam Yayınları, İstanbul, 2004, s. 8-10.

Denizi'nin kuzey kıyılarını ve Bakü'yü ele geçirmeleriyle olmuştur 19'uncu Yüzyılın başlarından itibaren, Rusya, Kafkasya'ya tam olarak yerleşmeye başlamıştır.⁵⁵

Birinci ve İkinci Dünya savaşlarının ardından ise bölge aşama aşama Rusların kontrolüne girmiş ve bağımsızlıklarına ancak SSCB'nin yıkılması ile kavuşabilmişlerdir. Ancak hem soğuk savaş döneminde hem de sonrasında bölge stratejik açıdan önemini korumuştur. Bunun yanında özellikle son yıllarda dünyanın ekonomik ve siyasal açıdan enerji kaynaklarına odaklanması bölgenin önemini yeniden hatırlatmıştır.

3.2. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Kafkasya Bölgesi

Kafkasya, uluslar arası disiplinine yönelik araştırma yapanlar için her zaman önemli olmuştur. Tarihin hemen her döneminde bölge büyük güçlerin ve imparatorlukların ilgi odağı olmuştur. Hatta önemli güç ilişkileri ve çatışmalarının yaşandığı bir bölgedir.

Dünya'nın çatısı görünümündeki Kafkasya'nın değişimi sadece coğrafi olarak değil, aynı zamanda ekonomik, siyasi ve stratejik olarak eşzamanlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Soğuk savaşın sona ermesini takiben ortaya çıkan yeni tabloda şu gerçek gün yüzüne çıkmıştır; Avrasya'da istikrar, barış ve refahın sağlanması ancak Kafkasya'da atılacak adımlarla mümkün olacaktır.⁵⁶

Kafkasya jeopolitik konumu nedeniyle hem tarihsel hem de günümüz dinamikleri bakımından önemli bir coğrafyadır. Bu özelliği ile zengin bir petrol havzası olması yanında Basra Körfezi'ni kontrol eden stratejik bir konuma sahiptir. Bunun yanında bütün büyük güçlerin çıkarları için dikkatini çeken Hazar Enerji Havzası'nın dünya piyasalarına ulaşım güzergâhı üzerinde bulunmaktadır.⁵⁷ Bu

⁵⁵ Hakan Kantarcı, *Kafkasya Jeopolitiğinde Kriz Alanları Ve Güç Mücadelelerinin Türkiye'ye Etkileri*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2007, tez.sdu.edu.tr/Tezler/TS00519.pdf, s. 29.

⁵⁶ Gamze Güngörmüş, *Uluslar arası Çatışma Alanları ve Türkiye'nin Güvenliği*, IQ Kültür-Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.45-46.

⁵⁷ Kaan Ögüt, *Kafkasya Jeopolitiğinde Yeni Yapılanma, Aydınlanma 1923 Dergisi*, Aralık 2002.

özelliği ile bölge küresel ölçekte ayrı bir önem arz etmektedir. Yine ayrıca Kafkasya bölgesi; Rusya'nın Akdeniz, Ortadoğu ve Afrika bölgeleriyle bağlantı noktalarına hâkim olması münasebetiyle coğrafi konumundan kaynaklanan jeopolitik bir değer taşımaktadır.⁵⁸

Kafkasya dünyanın önemli kriz noktalarından biri olma özelliğini hemen her dönemde sürdürmüştür. Bu bağlamda, bölgede istikrarsızlıklar yaşanmaktadır. Bölge sömürge dönemlerinde, on dokuzuncu yüzyıldaki ulus devlet sisteminde ve günümüz küresel ekonomi döneminde de özellikle jeopolitik özellikleri nedeniyle bir takım çatışmaların kaynağını oluşturmaktadır.⁵⁹

Kafkasya bölgesi jeopolitik önemi yanında, günümüz küresel ekonomi döneminde özellikle soğuk savaş sonrası dönemde bölgenin stratejik önemi artmıştır. Yeni devletlerin kurulması, bu yeni devletlerin ilişkileri, rekabetleri ve hatta çatışmaları (Azerbaycan-Ermenistan savaşı gibi) beraberinde getirmiştir. Rusya'nın bölgeyi arka bahçesi olarak görmesi, Amerika Birleşik Devletlerinin bölgeye müdahalesi önemli gelişmeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özellikle Rusya'nın, tarihsel bağ ve çıkarları nedeniyle; ABD'nin de küresel bir süper güç ya da hegemon olması nedeniyle Kafkasya'da bu iki gücün mücadelesi artmıştır. Bu mücadele bölgeye yön verme bağlamında bir güç rekabetidir.⁶⁰ Ancak günümüzde Kafkasya'yı önemli kılan ve dünya gündeminin merkezine oturtan gelişme, bölgenin doğal zenginlikleridir. Petrol ve doğal gaz kaynaklarının zenginliği önem kazanmaktadır.⁶¹ Bu zenginliğe sahip olma ya da zenginliği kendi çıkarı doğrultusunda kullanma büyük güçlerin ve elbette ki çok uluslu şirketlerin ilgi odağı olmasını yeterli kılmaktadır.

Günümüzde bölgenin doğal zenginlikleri bağlamında yaşanan güç savaşı çok bilinmeyenli bir denklem niteliğindedir. Ekonomik, siyasal ve kültürel boyutları olan bir çok aktörün oyuna dahil olduğu bir süreçtir. Aynı zamanda yaşanan gelişmeler

⁵⁸ Mustafa Öztürk, *Kafkasya'nın Tarihi Coğrafyası ve Stratejik Önemi, Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri 1*, ATASE Yayınları, Ankara, 2005, s. 9.

⁵⁹ Haleddin İbrahimli, *Değişen Avrasya'da Kafkasya*, ASAM Yayın, Ankara, 2001, s. 56-58.

⁶⁰ Emre Engür, "Doğu-Batı Enerji Koridoru Doğalgaz İle Tamamlanıyor: BOTAŞ'ın Avrupa'ya Açılım Stratejisi", *Avrasya Dosyası Enerji Özel*, Cilt:9, Sayı:1, Bahar, 2003, s. 67-68 ve Yılmaz Tezkan "Kafkaslar ve Orta Asya'da Jeopolitik ve Stratejik Ortaklıklar", [www.kafkas.org.tr/perspektif/Kafkaslar ve Orta Asya'da ortaklıklar.htm](http://www.kafkas.org.tr/perspektif/Kafkaslar%20ve%20Orta%20Asya'da%20ortaklıklar.htm)

⁶¹ Haleddin İbrahimli, *Değişen Avrasya'da Kafkasya*, ASAM Yayın, Ankara, 2001, s. 58.

bölge ülkelerini de etkilemektedir bu bağlamda yaşanan değişim ya da gelişmelerin olası sonuçlarından ekonomik ve siyasal olarak olumsuz etkilenmek istemeyen bölgeye komşu güçlerde ister istemez Kafkasya politikalarına dâhil olmaktadır.

İran, Çin ve benzeri ülkeler bölgedeki gelişmelere karşı dış politikalarını revize etmektedir. Bu bağlamda özellikle soğuk savaş sonrası dönemde ve bölgenin doğal zenginliklerinin tahsisi konusunda gelişmeler Türkiye'yi de yakından ilgilendirmekte ve etkilemektedir.

3.2.1. Ekonomik Açıdan

Kafkasya ekonomik yapısı bakımından birbirine yakın ülkelere oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler olarak tanımlanabilecek bu ülkelerin en dikkat çeken ve büyük devletleri en fazla cezbeden yanı, önemli enerji kaynaklarına sahip olmaları ya da enerji koridorları için önemli stratejik konumlarda olmalarıdır. Kafkasya bir bütün olarak ele alındığında, dünyada çok az bölgede bulunan doğal zenginliklere sahiptir. Uluslararası Enerji Ajansı'na göre Orta Asya ve Güney Kafkasya'nın belirlenmiş petrol rezervleri, 15 ila 40 milyar varildir.⁶² Hem kendisi bölgeye özgü zengin bir petrol havzasıdır ve hem de Basra Körfezini kontrol eden stratejik bir mevkie sahiptir. Kafkasya'nın giriş kapısı durumunda olan Kuzey Kafkasya, bölgenin kontrolünü sağlayabilecek, asıl stratejik önemi olan kritik arazi kesimi özelliğini taşır. Stratejik yeraltı zenginliklerini ve petrol yatakları nedeniyle uygun ekonomik ham madde kaynağı ve pazar imkânlarına sahiptir.

Söz konusu Cumhuriyetler, SSCB'nin dağılmasının ardından kapitalist sermaye birikim modeline geçmeyi tercih ettiklerinden, bağımsızlık hareketlerini, kapitalizmin işleyişine karşı hareketler saymamak gerekir. Tam tersine, yeni düzen, üretimin uluslararasılaştırıldığı aşamada, merkez ülkelere ait çokuluslu şirketlerin

⁶² A. Necdet Pamir, *Bakû Ceyhan Boru Hattı: Orta Asya ve Kafkasya'da Bitmeyen Oyun*, ASAM Yayınları, Ankara, 2004, s. 95.

faaliyetlerini kolaylaştırdığı için, merkez ülkelerin çıkarları doğrultusunda seyretmiştir.⁶³

Cumhuriyetlerde ekonomi, bağımsızlığın kazanılması ile birlikte Rusya ile olan sıkı bağların aniden kopması ve sübvansiyonların durdurulması nedeniyle hızlı bir düşüşe geçmiştir. Kırsal alandaki işsizliğin ve çevresel daralmanın yol açtığı keskin sorunlar bir sonraki aşamada “farklı etnik kökenler” arasındaki ilişkilerin de kötüleşmesine neden olmuştur.⁶⁴

Bunun yanı sıra, ekonomide uygulamaya konulan piyasa ekonomisine geçiş yaklaşımları ile ülke ekonomileri yeni ekonomik düzen içinde yapılandırılmaya çalışılmıştır. Bu süreç, Orta Asya ve Kafkasya Türk Cumhuriyetleri’ne daha önce hiç karşılaşmadıkları piyasa ekonomisinin kendi dinamiklerinden kaynaklanan çeşitli olumsuz etkenlerini de beraberinde getirmiştir.⁶⁵

Bunun sonucu olarak söz konusu ülkelerin tamamında, üretim ve kişi başına düşen ulusal gelir azalmaya, işsizlik ve enflasyon artmaya devam etmiştir. Bunun yanı sıra 1998 yılında Rusya’da gerçekleşen büyük mali krizden bütün eski SSCB ülkeleri gibi Orta Asya ve Kafkasya Türk Cumhuriyetleri de önemli ölçüde etkilenmiştir.⁶⁶

Orta Asya ve Kafkasya bölgesi, SSCB döneminde Sovyetler Birliği’nin Avrupa bölümü kadar sanayileşmemiş ve gelişmemiştir. Bu nedenle bu bölge Sovyetler Birliği ölçütlerine göre az gelişmiş bir bölgedir. Buna bağlı olarak, bağımsızlığın ardından kimi eski sosyalist ülkeler için sorun, merkezi planlamaya göre örgütlenmiş, gelişmiş bir ekonomik yapıyı serbest piyasa ekonomisine dönüştürmek iken; Orta Asya ve Kafkasya Türk Cumhuriyetleri için sorun, hem serbest piyasaya geçmek, hem de ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktır.

Bunun yanında büyük devletler ve komşu ülkelerin Kafkasya bölgesinin ticaret potansiyelini dikkatle izlemektedirler.

⁶³ Hasan Selçuk, “Azerbaycan ve Orta Asya”, *Stratejik Öngörü: Uluslar arası Ekonomi Politik*, Sayı: 9, TASAM Yay, İstanbul, 2006.

⁶⁴ Oya Benli, *Kırgızistan Ülke Raporu*, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEM) Yayını, Ankara, 2005, s. 2.

⁶⁵ Fehim Taştekin, “En Kültürlü Devrim!”, *Radikal Gazetesi*, 28 Mart 2005.

⁶⁶ Oya Benli, *Kırgızistan Ülke Raporu*, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEM) Yayını, Ankara, 2005, s. 3.

Azerbaycan topraklarının yüzde 7'si tarıma elverişlidir. Bu tarım topraklarının büyük bölümü Kura ve Aras nehirleri etrafındadır ve ülkede, tarım büyük ölçüde sulamaya dayanmaktadır. Azerbaycan'da sanayi sektörü net maddi üretimin % 48,3'ünü oluşturmaktadır. En önemli ihracat gıda ürünleridir. Petrol ve petro-kimya ürünleri de ihracatta önemli yer tutmaktadır.⁶⁷

3.2.2. Siyasal Açıdan

Tarih boyunca Avrasya'nın değişik bölgelerine yayılan, kavim göçlerinin en önemli kavşak noktalarından birini oluşturan ve bu nedenle de göreceli olarak küçük bir alanda son derece karmaşık bir etnik ve dil yapısı barındıran Kafkaslar sürekli Anadolu, Akdeniz ve step Karadeniz nitelikli siyasi güçler arasındaki en önemli rekabet alanı olmuştur. Bölgenin uluslar arası konumunu üç özellikle açıklamak mümkündür. İlk olarak, genellikle dağlık olup, birbirine geçit vermez çok sayıda vadiden oluşması bölgenin sosyo-politik yapısını belirleyici en önemli özelliğidir. Bu sayede değişik ülkelerden gelen topluluklar, tarih boyunca yaşanan işgallerden kendini koruyabilmiş ve kültürlerini sürdürebilmişlerdir. Coğrafi bağlamda bir başka özellik; bölgenin büyük devletlerarasında bir tampon oluşturmasıdır. Komşu olan Araplar, İranlılar, Ruslar ve Türkler her zaman Transkafkasya ile yakından ilgilenmişler ve bu nedenle bölge zaman zaman çeşitli güçlerin egemenliğine girmiştir. Bölgenin coğrafi yapısına ilişkin başka bir özellik, ticaret ve ulaşımında büyük bir köprü görevi teşkil etmiştir.⁶⁸

Sovyet İmparatorluğunun çöküşünün ardından Güney Kafkasya'da eski SSCB üyesi olmuş üç Cumhuriyet- Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan bağımsızlıklarını kazandılar. Eski SSCB mekânında oluşan bu bağımsız devletlerin varlığı ABD'nin dış politikasında yeni bir yol açmış oldu. 1991 yılına kadar bu bölgeyi kendisi için

⁶⁷ Mürteza, Hasanoğlu "1991 Bağımsızlık Sonrası Azerbaycan Cumhuriyetinin Millileşme Süreci, Devlet Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri", 2008.

<http://www.kayad.org.tr/makale/BagimsizlikSonrasiAzerbaycan.doc>

⁶⁸ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 74-75, 124-125.

bir tehdit olarak algılayan ABD artık burayı kendi nüfus alanına çevirmeye başlamıştır.

Bölgede yüzyıllardır etkinliğini sürdürmüş olan SSCB'nin yıkılması sonucunda yerine kurulan Rusya, kendisini SSCB'nin varisi olarak görmüş ve “arka bahçem” olarak nitelendirdiği Kafkasya'yı tekrar denetimi altına almaya çalışmıştır. Rusya Federasyonu'nun SSCB sonrası yeniden toparlanması aşamasında Kafkasya'da bulunan bazı uluslar devletleşme yolunda hızla yapılanma sürecine girmişlerdir.⁶⁹ Bu süreçte Rusya, Kafkasya'nın kuzeyindeki ulusların devletleşme sürecini kontrol altına alabilmiş fakat aynı başarıyı Güney Kafkasya bölgesinde gösterememiştir.⁷⁰

Ortaya çıkan bu otorite boşluğu sonucunda Güney Kafkasya bölgesinde bulunan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan bağımsızlıklarını ilan ederek Cumhuriyetleşme yolunu seçmişlerdir. Bağımsızlığını ilan eden bu üç devletten Azerbaycan ve Gürcistan dış politikasını daha çok ABD ve AB merkezli yapılandırmıştır. Ermenistan ise kendisine mahsus bir dış politika geliştirememiş, Rusya hegemonyasının etkisinde bağımsızlığını sürdürmeye karar vermiştir.⁷¹ Fakat bazı dönemlerde Ermenistan Rusya'yı kısmen saf dışı edip ABD yanlısı politikalar da izlemiştir.

Bugüne gelindiğinde ise ABD, Rusya ve AB gibi büyük güçlerin çıkarları Kafkasya ve Hazar Havzasında çatışmaktadır. “Dünya Hâkimiyeti” felsefesini, dünyanın tepesi olarak kabul edilen Avrasya'yı kontrol altına almakla gerçekleştirebileceğini düşünen ABD, Avrasya'nın da kalbi olan Kafkaslar bölgesine azami oranda önem göstermektedir. Buna karşılık bölgeyi kendi “arka bahçesi” olarak gören Rusya da Kafkaslardaki etkinliğini kaybetmemek ve enerji yollarının kontrolünü elinde tutmak istemektedir.

⁶⁹ A. Necdet Pamir, *Bakü Ceyhan Boru Hattı: Orta Asya ve Kafkasya'da Bitmeyen Oyun*, ASAM Yayınları, Ankara, 2004, s. 96.

⁷⁰ Hasan Selçuk, “Azerbaycan ve Orta Asya”, *Stratejik Öngörü: Uluslar arası Ekonomi Politik*, Sayı: 9, TASAM Yay, İstanbul, 2006, s. 135-136.

⁷¹ Mithat Rende, “Çevremizdeki Ülkelerin Enerji Açılımları ve Bunun Bölgesel Etkileri”, *SEMPOZYUM: Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?* (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 4-5.

3.3. Projenin Tarihçesi

Kars Ahılkelek Tiflis demiryolu projesinin tarihi çok eski değildir. Proje aslında, dünyada ürün ticaretinin gelişimi ile birlikte, demiryollarının önem kazanması ile bölge için alternatiflerin tartışılması kadar eskidir. 1993 yılında yaşanan Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki savaş nedeniyle Türkiye ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasındaki bağlantı kesilmişti. Savaş sırasında ve sonrasında Türkiye Ermenistan ile sınırını kapatmıştır. Türkiye, bu bağlantının yeniden kurulabilmesi için alternatif bir plana yönelmiştir. Bu süreçte Kars-Tiflis-Bakü hattı Türkiye ve diğer ülkeler için bir alternatif olarak belirmiştir.⁷²

Bölgenin ulaşım olanakların ve alternatif güzergâhların tartışılması ile birlikte gündemde olan konulardandır. Ancak bu projenin tam olarak netleşmeye başlaması, Azerbaycan ve Türkiye'nin demiryolu ulaşımında birbirine doğrudan bağlanmak istemesine dayanır. Bu nedenle, ilgili projenin fikri temelleri, hazırlanma süreci, imzalanması ve aşamaları gibi süreçlerin değerlendirilmesinde fayda vardır.

Proje ile Türkiye; Azerbaycan ve Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantısını sağlayabilecektir. Bu bağlamda, BTK Demiryolu projesi ile ilgili anlaşma Şubat 2007'de Tiflis'te imzalanmıştır. Antlaşma ise Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Gürcistan Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili ve Türkiye Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından imzalanmıştır. Antlaşmanın imzalanmasının ardından, Ermeni lobisinin ABD Kongresi ve finans kuruluşlarına baskı yaparak projeye kredi verilmesini önlemiştir. Bunun ardından antlaşmaya taraf olan bu üç ülke demiryolunu kendi imkânları ile yapmaya karar vermiştir.⁷³

⁷² Naciye Saraç, "Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı", <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

⁷³ Naciye Saraç, "Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı", <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

3.3.1. Projenin Fikri Temelleri

Kars Ahılkelek Tiflis demiryolu projesinin tarihi çok eski değildir. 1993 yılında yaşanan Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki savaş nedeniyle Türkiye ve Orta Asya Cumhuriyetleri arasındaki bağlantı kesilmişti. Savaş sırasında ve sonrasında Türkiye Ermenistan ile sınırını kapatmıştır. Türkiye, bu bağlantının yeniden kurulabilmesi için alternatif bir plana yönelmiştir. Bu süreçte Kars-Tiflis-Bakü hattı Türkiye ve diğer ülkeler için bir alternatif olarak belirlemiştir.⁷⁴ Proje ile Türkiye; Azerbaycan ve Türk Cumhuriyetleri ile doğrudan bağlantısını sağlaması amaçlanmıştır.

3.3.2. Projenin Hazırlanma Süreci

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü demiryolu projesi, Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın ekonomik, siyasi ve toplumsal anlamda birbirileri ile yakın ilişkiler kurmalarına paralel olarak gündeme gelmiştir. Ülkeler, aralarındaki ticari ilişkileri geliştirmek ve jeo-politik anlamda önemlerini arttırmak için üçlü bir mekanizma oluşturarak projenin maliyeti, bu maliyetin paylaşımı, güzergâh ve yapım aşamalarını planlamışlardır. Ülkeler tarafından belirlenen komiteler siyasi ve konu ile ilgili teknik bilgiye sahip uzmanlardan oluşmuştur. Oluşturulan komiteler, projenin teknik ve siyasi hazırlığını yaparak ülkelerin siyasi otoritelerine sunmuşlardır.

3.3.3. Projenin İmzalanması

Bu bağlamda, BTK Demiryolu projesi ile ilgili anlaşma Şubat 2007'de Tiflis'te imzalanmıştır. Antlaşma, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Gürcistan Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili ve Türkiye Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan

⁷⁴ Naciye Saraç, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı”, <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

tarafından imzalanmıştır. Antlaşmanın imzalanmasının ardından, Ermeni lobisinin ABD Kongresi ve finans kuruluşlarına baskı yaparak projeye kredi verilmesini önlemiştir. Bunun ardından antlaşmaya taraf olan bu üç ülke demiryolunu kendi imkânları ile yapmaya karar vermiştir.⁷⁵

3.3.4. Yapım Aşamaları ve Amaçları

Tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılmasını amaçlayan TRACECA ve Trans Asya projelerinin tamamlanabilmesi için Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı oldukça önemli bir parçadır ve bu hattın mutlak suretle tamamlanması ülkeler tarafından amaçlanmıştır. Ermenistan ile Türkiye arasındaki sınırın siyasi bir takım problemlerden dolayı kapalı olması Kafkasya'dan Anadolu'ya geçişte bu hattın önemini bir kat daha attırmaktadır.



Harita 1: Kars Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi

⁷⁵ Naciye Saraç, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı”, <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

Proje şu aşamaları kapsamaktadır:

Öncelikle, proje 420 milyon dolara mal olacaktır. İlgili bedelin ise 220 milyon dolarlık kısmı Türkiye tarafından karşılanacaktır. Kars ve Ahılkelek arasındaki 105 km’lik hattın altyapısı tamamlanarak, çift hatlı olarak inşa edilecektir. İlgili alanın üst yapısı ise tek hatlı olarak düşünülmüş olup, elektrikli ve sinyalli olarak inşa edilecektir. İlgili 105 km’lik hattın Türkiye sınırları içinde kalan 76 km’lik kısmı Türkiye tarafından, 20.09.2007 ‘de ihale edilmiştir. Bunun yanında Gürcistan sınırlarında kalan diğer kısmın temeli ise 21 Kasım 2007 tarihinde Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Cumhurbaşkanı’nın katıldığı bir törenle atılmıştır. Sonrasında Ahılkelek-Marabda-Tiflis arasındaki 160 km’lik mevcut hattın rehabilitasyonunun yapılması planlanmaktadır.⁷⁶ Gürcistan, Azerbaycan’dan aldığı 200 milyon dolarlık krediyle Türkiye sınırından Ahılkelek e kadar olan yaklaşık 29 kilometre yeni hat inşa edecek ve var olan 160 kilometrelik demiryolunu da onaracak.⁷⁷

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü demiryolu projesinin en temel amacı, Türkiye Azerbaycan ve Gürcistan arasında ulaşım bağlantısını kurmaktır. Buna göre, Gürcistan ile Azerbaycan arasındaki mevcut ve fiziki standartları her türlü işletmeciliğe uygun olan demiryolu bağlantısına, yeni projenin eklenmesi ile bu üç ülke arasında demiryolu bağlantısı doğrudan kurulabilecektir.⁷⁸

Projenin bu ana amacı yanında, Orta Asya bölgesinin Hazar üzerinden Türkiye’ye bağlanması da amaçlanmaktadır. Proje ile sadece Türkiye ve Orta Asya arasında bağlantı kurulmayacaktır, bunun yanında Türkiye üzerinden Avrupa ile de demiryolu bağlantısı kurulacaktır. Bunun yanında Hasan Kanbolat projenin amaçları şu şekilde sıralamaktadır.⁷⁹

-Avrupa ile Orta Asya arasında daha kısa bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması,

⁷⁶ Ali Osman Akalan, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi”, http://www.ulasim2023.org/index.php?option=com_content&view=article&id=124:kars-ahilkelek-tfls-bakue-demr-yolu-projes&catid=9:demryolu-ulaimi&Itemid=21

⁷⁷ Naciye Saraç, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı”, <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

⁷⁸ Hasan Kanbolat, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya’da Demir İpek Yolu”, Stratejik Analiz, 2007, s. 63.

⁷⁹ Hasan Kanbolat, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya’da Demir İpek Yolu”, Stratejik Analiz, 2007, s. 64.

-Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen demiryolu-denizyolu kombine taşımacılığıyla Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması

-Orta Asya ile yapılan transit taşımacılığın geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Türkiye Kars-Tiflis bağlantısı hayata geçirdiği anda Sovyetler Birliği döneminden kalma Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis hattına artık ihtiyacı kalmayacaktır.⁸⁰ Projenin çerçeve antlaşmasını Şubat 2007'de imzalayan dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım hattın tamamlanmasından sonra 20 yıl içerisinde yıllık 30 milyon tonluk bir kapasite ile taşıma yapılabileceğini belirtmiştir.⁸¹

3.4. Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'ne Gereksinim Duyulmasının Nedenleri

Yukarıdaki konu başlıklarındaki değerlendirmelerde, Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin tarihsel gelişiminden söz edilirken, bu projenin nedenleri bir biçimde açıklamıştır. Ancak bu noktada projenin hedef ve olası ulaşılabilecek amaçlarının incelenmesinde fayda vardır. Buna göre ekonomik, siyasal ve toplumsal açıdan bir sınıflandırmaya gerek görülmüştür.

3.4.1. Ekonomik Açıdan

Kanımızca projenin en görünür ve birincil amacı ekonomiktir. Bölgenin ekonomik potansiyeli ve enerji kaynak ve ulaşım yolları üzerinde bulundurması bakımından gerek projeye taraf ülkelere gerekse projeden dolayı olarak etkilenecek ülkelere ekonomik katkılar sağlayacaktır.

⁸⁰ Hasan Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpekyolu", Stratejik Analiz, 83, 2007.

⁸¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi Çerçeve Antlaşması Törenle İmzalandı", 2007, http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/Turkiye_Gurcistan_.htm

Özellikle ticaretin yoğunluk kazanması, ülkeler arası iyi niyet anlaşmaları ya da talebin olumlu yönde seyretmesi ile değil, aynı zamanda alt yapısal unsurların da hazırlanmasını gerektirir. Örneğin, Avrupa'nın ticaret kapitalizminde gelişmesinin en önemli nedenlerinden birisi demiryollarıdır.

Pazardan çıkan mallar gerek işlenmek gerekse işlendikten sonra diğer pazarlara ulaştırmak için demiryolları vasıtasıyla nakledilmişlerdir. Günümüzde karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığı gelişmiş olmasına rağmen, bölgenin dağlık ve engebeli yapısı düşünüldüğünde ülkeler arası ve bölgesel ticaret için önemli bir gelir kaynağı oluşturacaktır. Bunun yanında ülkeler içindeki talep, diğer ülkeye kanalize olabilecektir.

Ayrıca 26 Temmuz 2007'de üçlü bir protokolün imzalandığı toplantıya katılan Kazakistan, projenin gerçekleşmesi halinde Hazar kıyısındaki Aktau Limanı'ndan Bakü Limanı'na Hazar geçişi olarak yıllık 10 milyon ton yük sağlamayı taahhüt etmiştir. Bu gelişme bize söz konusu projenin ne denli önemli ve cazip olduğunu kanıtlamaktadır. Kazakistan'ın da hatta dâhil olması durumunda mevcut hatlar çift hatta çevrilecektir. Sovyet döneminde Gümrü-Kars hattıyla yılda 2 milyon ton yükü Ortadoğu'ya aktaran Rusya'nın hatta kayıtsız kalmayacağı açıktır. Çin'in de katılımı ile birlikte hattın 20 yıl içerisinde yıllık 30 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşması beklenmektedir. Türk ulusal demiryollarının 2006 yılında toplam 19,5 milyon tonluk bir kapasite ile çalıştığı göz önüne alınırsa, yapılan yatırımın ne denli faydalı olduğu daha iyi anlaşılabilir. Kars-Tiflis bağlantısı şu an en kısa mevcut bağlantı olan İran bağlantısından 375 km daha kısadır. Böylece Orta Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Akdeniz'e diğer güçlerin uygun gördüğünden değil, gerçekten en kısa güzergâhtan bağlanmış olacaktır.⁸²

Örneğin Gürcistan için Türkiye'den ticaret yapmak daha az maliyetli ve daha fazla avantajlı olacağı için, Türkiye ile olan ithalat ve ihracatını geliştirebilecektir. Aynı durum her açıdan geçerli olduğu için Azerbaycan, Türkiye ve Gürcistan ekonomik çıkarları gereği ve bölge ticareti için yukarıdaki konu başlıklarındaki değerlendirmelerde, Kars Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesine gereksinim duymuşlardır.

⁸² H. Barutça, *Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi, 2007.

Eski Sovyetler Birliği içinde önemli bir ekonomik gücü bulunan Gürcistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından önemli ekonomik sorunlar yaşamıştır. Bunun sonucunda da ülkede istikrarsız bir ortam meydana gelmiştir. Bu dönemden sonra tarım, ekonomideki en büyük sektör olma özelliğini kazanmış, sanayi sektörünün GSYİH'daki payı azalırken hizmet sektörünün payı artmıştır. Sanayi sektöründe kullanılan makinelerin eski teknoloji oluşu bu sektörün atıl durumda olmasına neden olmaktadır. 2800 adet sanayi işletmesi bulunan Gürcistan'da bu işletmelerin sadece 50 adedi üretime büyük katkıda bulunarak toplam üretimin %75'ini üretmektedir. Ülkede gerçekleştirilen özelleştirme politikaları ve imzalanan ekonomik anlaşmalarla sanayi sektörüne doğrudan yabancı yatırım girişı gerçekleşmektedir. Gürcistan'ın istatistik kurumu, ülke ekonomisinde GSYİH'nın %30'u kadar kayıt dışılık bildirirse de IMF raporlarına göre bu oran %60'tır.⁸³

2007 yılında da işletmelerin özelleştirilmeye devam edilmesi yeniden yapılanmaya ve yatırımların artmasına neden olmuştur. Bu da ekonomik büyümeye hız kazandırmıştır. Birçok Avrupa ülkesi ve uluslararası kuruluş Gürcistan'da yatırım yapmak istemektedir. Bu da ülkenin altyapısının oluşturulması ve bütçe açıklarının kapatılması için gerekli dış mali desteğin ülkeye girişini sağlayacaktır. Ülkenin sanayi yapısı gelişmediğinden, büyümek için gerekli olan altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi için yeterli donanımına sahip değildir. Sermaye malları ithalatı, taşımacılık ve danışmanlık hizmetlerine ilişkin harcamalarda büyük bir artış gözlenmektedir.

TRACECA Ulaştırma Projesi sonrasında, Gürcistan'ın Poti Limanı'nın demir yoluna bağlanmasıyla 1999 Şubat ayından itibaren Varna, Poti ve Ukrayna arasında yük taşımacılığına başlanmıştır.⁸⁴

Azerbaycan'ın Asya, Avrupa ve Kafkasya arasında bir geçit noktasında olması, dış ülkeleri en az Bakü petroleri kadar ilgilendirmekle beraber; Avrupa-Kafkasya-, Hazar-Orta Asya nakliyat ve ticaret yolu projesi ise Türk dünyasını için önem arz etmektedir. Bu proje, Asya'yı Avrupa ile birleştiren tarihi "İpek Yolu"nun modern

⁸³ Oya Benli, *Kırgızistan Ülke Raporu*, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEM) Yayını, Ankara, 2005, s. 11-12.

⁸⁴ Egeli İhracatçılar, *Gürcistan Ülke Bülteni*, 2004, www.egelihracatcilar.com/.../ulkeraporu-gurcistan-deik-2004.pdf

şeklini oluşturmaya adaydır. Azerbaycan, bugün, geçmişte olduğu gibi; Rusya ve İran etkisine kısmen maruz kalmaktadır.⁸⁵

Gerek Gürcistan gerekse Azerbaycan örneklerinden de görüldüğü üzere, bölge ülkeleri jeopolitik ve stratejik açıdan önemli bir konuma sahip olmalarına ve önemli kaynaklara sahip olmalarına rağmen ekonomileri gelişmekte olan ülkeler konumundadırlar.

Ekonomilerini geliştirip sorunlarını gidermek isteyen bölge ülkeleri bu projenin özellikle ticari getirilerinden yararlanmak için 2007 yılındaki imzayı; deyim yerinde ise büyük umutlarla atmışlardır.

Ekonomik açıdan önemli nedenlerden biri de ülkelerin ulaşım yolları açısından avantajlı hale gelmeleri, yabancı yatırımları da geliştirebilecektir. Maliyet avantajı sağlayabilecek yatırımcılar için bölgenin stratejik konumu, önemli hale geleceği için ülkeler bu projenin ekonomik getirilerini de düşünerek, yola çıkmışlardır.

3.4.2. Siyasal Açıdan

Soğuk Savaş'ın bittiği 1990'lı yıllardan günümüze uluslararası iliksiler analizinde eskisine oranla çok daha karmaşık bir sistemin ve birbirinden farklılaşmış aktörlerin ortaya çıktığı, bu aktörlerin sistem içerisinde daha bağımsız hareket etmeye başladığı bir süreç söz konusudur. Soğuk Savaş süresince Sovyetler Birliği'nin sınırları dâhilinde bulunan coğrafyanın bugünkü bağımsız aktörleri, uluslararası arenada kendilerine yer bulmaya, iktisadi, siyasi ve sosyal alanda uyum sağlamaya çabalamaktadırlar.⁸⁶ Bu coğrafyadaki bağımsız devletlerin 1990'lı yıllar boyunca çekim merkezi olan Rusya yavaş yavaş eski gücüne kavuşmakta, Soğuk

⁸⁵ Levent Şen, *Soğuk Savaş Sonrası Türkiye'nin Güney Kafkasya Politikası*, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s. 21.

⁸⁶ A.Necdet Pamir,, "*Hazar Bölgesinde Enerji Politikaları ve ABD'nin Konseptleri*", <http://www.avsam.org.turkce/analizler>; Timur Onica, "*Optimism increases for caspian sea agreement*", Business & Economics, <http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav041904.shtml>

Savaş dönemini andıran ancak çok kutuplu bir uluslar arası sistemde kendisini önemli bir aktör olarak tekrar kabule çalışmaktadır.⁸⁷

Bu nedenle özellikle projeye imza atan ve eskiden SSCB yönetimi altında yer alan Gürcistan ve Azerbaycan Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi'ni siyasal açıdan kendilerine fayda sağlamasını amaçlayarak dâhil olmuşlardır. Projenin nedenlerini ekonomik getirilerle sınırlamak yukarıda açıklanan soğuk savaş sonrası bölge dinamikleri bağlamında son derece yetersiz kalacaktır. O nedenle projenin siyasal nedenlerini genel hatları ile değerlendirmekte fayda vardır.

Siyasal açıdan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye dünyanın siyasal istikrar açısından sorunlu bölgelerinde bulunmaktadır. Ülkeler kendi iç ve dış politikalarındaki dengeleri gözeterek Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi için ilk adımı atmışlardır. Çünkü günümüzde giderek daha da fazla anlaşılmaktadır ki, özellikle enerji nakil yollarının güvenliği tüm dünya ülkeleri için önemlidir.⁸⁸

Enerji koridorlarının güvenliği sadece ilgili ülkeler için değil bölge ülkeleri için de önemli olduğu için, bölgede istikrarı ortadan kaldıracak politikalardan uzak durulabilmektedir. Bu nedenle projeye imza atan ya da dışarıdan destekleyen ülkeler için önemli nedenlerden biri, projenin siyasal istikrarın sağlanmasına katkıda bulunma amacıdır. Bunun dışında önceden de belirtildiği üzere, projeye dâhil olan ülkeler, demiryolları ile birbirine bağlanarak, stratejik önemlerini pekiştirmek istemektedirler.

Bunun dışında Azerbaycan örneği için Ermenistan; Gürcistan örneği için Rusya; Türkiye için ise Güney Kafkasya ve Orta Asya politikalarında önemli bir avantaj sağlaması amacı, ülkeler için önemli bir siyasal neden oluşturmuştur. Örneğin, Gürcistan, jeopolitik konumu itibarıyla Güney Kafkasya'nın en sancılı bölgelerinden birini oluşturmaktadır. Sınırları dâhilinde patlak veren iç karışıklıklar ve bağımsızlık hareketleri ülkeye büyük ölçüde zarar vermektedir. Türkiye ise bu ülke ile ilişkilerini

⁸⁷ Elnur Cemilli, *ABD'nin Güney Kafkasya Politikası*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, Nisan 2007, s. 99-100.

⁸⁸ Hakan Kantarcı, *Kafkasya Jeopolitiğinde Kriz Alanları Ve Güç Mücadelelerinin Türkiye'ye Etkileri*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2007, tez.sdu.edu.tr/Tezler/TS00519.pdf, s. 29.

daha çok BTC Petrol Boru Hattı üzerine temellendirmiş, siyasi işbirliği ve diplomatik açılım düşüncesini göz ardı etmiştir.⁸⁹

Özellikle 2008 yılı Ağustos ayında patlak veren bağımsızlık hareketlerinde Türkiye kendinden emin olmayan ve vereceği kararlarda bağımsız olmadığı imajı veren bir ülke profili çizmiştir. SSCB'nin yıkılması akabinde ki diplomatik hazırlıksızlık durumu bu bağımsızlık hareketlerinde de görülmüştür.

Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan son yıllarda artan ekonomik, siyasi ve askeri işbirliğini de siyasal anlamda pekiştirmeyi de amaçlamaktadır. Bu konuya örnek olarak Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki yakınlık gösterilebilir. Bu aslında, Kafkasya bölgesinde değişen konjonktürün sonucudur. Bu gelişmeler iki ülkeyi birbirine yaklaştırmış ve bazı konularda (Rusya karşıtlığı) müttefik olmaya yöneltmiştir.

Bir bölgede bulunan üç cumhuriyetten ikisinin bu kadar benzer ve paralel gelişmeleri yaşamaları rastlantı ürünü olamaz, dahası derin manevi kökleri olan benzer hedeflerinin varlığından haber verir. Bu, sömürge olmama veya diğer adıyla Rusya karşıtlığıdır. Bağımsızlığını kazanınca bu iki cumhuriyetin karşı karşıya olduğu meseleler de aynı idi, bağımsızlıklarının geri dönülmezliğini ve toprak bütünlüğünü sağlamak, yaşanan ekonomik sorunları gidererek Batı'yla bütünleşmiş demokratik hukuk devletini tesis etmek. Bu temel görevler söz konusu iki cumhuriyetin dış politikalarını da birbirine benzetmiş ve birbirlerine yakınlıktır.⁹⁰

Her iki ülkenin de ortak kaderleri, kendi topraklarındaki etnik kargaşalar sebebiyle sıkıntılar yaşamalarıdır. Bu sebeplerden dolayıdır ki, iki ülkenin dış politik kararlarında ve yeni siyasi açılımlarında ortak hareket etmeleri muhtemeldir. İşte bu amaçla yapılan girişimlerden biri de Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin hayata geçirilmesi olmuştur.

⁸⁹ Elnur Cemilli, *ABD'nin Güney Kafkasya Politikası*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, Nisan 2007, s. 100.

⁹⁰ Elnur Cemilli, *ABD'nin Güney Kafkasya Politikası*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, Nisan 2007, s. 100.

Ülkeler birçok alanda gerçekleştirdikleri işbirliğini diğer alanlara yansıtmakta da heveslidir. Elbette ki bu girişimlerin altında yatan en önemli nedenlerden biri de ülkelerin karşılıklı ve bireysel siyasi çıkarlarıdır.

Avrupa-Asya demiryolu ağı Türkiye'yi aşarak Ermenistan'a gelmekte ve Ermenistan'da üç kola ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi (Kars-Gümrü- Ayrum-Marneuli-Tiflis yoluyla) Gürcistan'a, ikincisi (İçevan-Kazakh-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a, üçüncüsü (Kars-Gümrü-Erivan-Nahçıvan-Meğri-Bakü yoluyla) Azerbaycan'a ulaşmaktadır.⁹¹ Günümüzde Türkiye-Ermenistan sınırı kapalı olduğu için Avrupa-Asya demiryolu ağı kullanılamamaktadır.⁹²

Türkiye'ye bu ağın kullanılmamasından dolayı Orta Asya'ya ulaşamaz hale gelmiştir. Bu nedenle Türkiye ile Orta Asya arasındaki demiryolu taşımacılığı İran üzerinden yapılmaktadır. Bunun Türkiye'ye olan zararlı etkileri ve transit geçiş gelirlerinde azalmaya yol açması durumu da söz konusudur. Türkiye-Ermenistan sınırı açılrsa bile, Türkiye son derece hassas politik dengeler üzerine kurulu olan bölgede Orta Asya'ya çıkışını tek bir hatta bağlamak istememektedir.⁹³ Türkiye tüm bu nedenlerden dolayı Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı projesini hayata geçirmek istemektedir.

3.4.3. Toplumsal Açıdan

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin toplumsal amaçlarla da imzalandığı söylenebilir. Projenin görünür ya da öncelikle belirtilen amaçları arasında görülme de kanımızca, toplumsal nedenler de projeye yön vermektedir. Ülke halklarının iletişiminin sağlanması için ulaşım politikaları önemlidir. Birbirine karşı vize uygulamayan bu üç ülke arasında insanların rahatça seyahat edebilmesi de önemlidir. Bu amaçla ülkeler deniz, hava ve karayolu ulaşımı yanında hem daha ekonomik hem de daha kesintisiz bir ulaşımı kendi halklarının hizmetine sunmak istemişlerdir.

⁹¹ H. Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?", s. 66-67.

⁹² H. Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?", s. 63.

⁹³ H. Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?", s. 64-65.

Özellikle iş adamları ya da yatırımcıların ulaşım alternatiflerinin geliştirilmesi, toplumsal ve ekonomik amaçları yansıtmaktadır. Ülkelerin turizm gelirleri için de ulaşım olanaklarının gelişmesi önemlidir.

3.5. “Demirden İpekyolu” ve Bölgesel Dinamikler

Bilindiği ve sıkça tekrarlandığı üzere Kafkasya bölgesinin önemi, Soğuk Savaşın ardından daha da artmıştır. Bir yandan siyasal dengeler ve büyük güçlerin bölgedeki mücadelesi, diğer yandan da enerji kaynakları bölgesel dinamikleri yeniden belirlemiştir. Tarihi ipekyolu’ndan adını alan proje, tamamlandığı zaman, tıpkı tarihteki gibi ekonomik, siyasi ve kültürel faaliyetlerin gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Demirden İpekyolu, Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan’ın, jeo-politik ve ekonomik önemini arttırdığı ölçüde, bölgesel dinamikler ve güç mücadeleleri açısından kendilerine hareket alanı kazandıracaktır.

3.6. Projenin Yolcu Taşımacılığı Açısından Önemi

Yolcu taşımacılığı ya da ulaştırmanın insan boyutu son yıllarda giderek önem kazanmıştır. Özellikle bölge ülkelerinin ticari ilişkilerinin gelişmesi, eğitim alanında işbirliği gibi konular insan hareketliliğini de arttırmıştır. Ülkemiz ne yazık ki, yolcu taşımacılığında geçmiş yıllarda karayollarına daha fazla önem vermesinden dolayı, demiryolları açığını kapatmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda, ilgili proje, Türkiye’nin demiryolları alanındaki yatırımlarına yolcu taşımacılığı alanında da katkı sağlayacaktır. Ayrıca, bölgenin dağlık coğrafi koşulları ve özellikle kış aylarındaki sert iklimi düşünüldüğünde demiryolu, yolcu taşımacılığı için ucuz ve güvenli bir alternatif sunacaktır.

Bölge ülkeleri açısından, yolcu taşımacılığının demiryolu ayağını güçlendirmiş olacaktır. Küreselleşme sürecinde insan hareketliliğinin önemi ve AB projesinde insan hareketliliği için ulaştırmaya yapılan yatırımların boyutları düşünüldüğünde, yolcu taşımacılığının gelişimi ilgili ülkelerin ilişkilerini geliştirme ve karşılıklı ve çok taraflı işbirliğinin artmasına katkı sağlayacaktır.

3.7. Projenin Yük Taşımacılığı Açısından Önemi

Projenin yolcu taşımacılığı açısından faydaları, benzer şekilde yük taşımacılığı için de geçerlidir. Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan giderek artan önemde dış ticaret ilişkisi geliştirmektedirler. Gerek ithalat gerekse ihracat açısından, Ermenistan faktörünü ve gümrük vergilerini devre dışı bırakarak yapılacak dış ticaret ya da yük taşımacılığı ekonomik çıkarlar için önemlidir. Ayrıca, proje yük taşımacılığı alanında sadece bu üç ülkeye değil, diğer bölgelerin de yük taşımacılığı alanında bir alternatifi olacaktır. Yük taşımacılığı alanındaki maliyetlerin azalması ister istemez bölge ticaret hacmini geliştirecektir.

4. KARS-AHİLKELEK-TİFLİS-BAKÜ DEMİRYOLU PROJESİNİN BÖLGE VE ÜLKELER AÇISINDAN ÖNEMİ

4.1. Projenin Ülkeler Açısından Önemi

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin tarihsel gelişimi, aşamaları, teknik özellikleri ve sürece devletleri yönlendiren nedenler bir önceki bölümde değerlendirilmiştir. Ülkelerin bu denli önem verdiği projenin, projeye dâhil olan ve dolaylı yoldan ilgilenen ülkelere olası etkilerini incelemekte fayda vardır.

4.1.1. Türkiye

Soğuk savaşı ardından Kafkasya ve Orta Asya'daki ülkelerin bağımsızlıkları kazanma sürecinin ardından, Türkiye bölgede artan stratejik önemini ve rolü yeterince oynayamamıştır. Ülkelerle iyi ya da yakın ilişkiler kurulmaya çalışılmışsa da ekonomik, askeri, politik alanda yeterince öncü olamamıştır. Özellikle bölgenin en önemli unsuru olan enerji politikalarına yeterince dâhil olamamıştır.

Türkiye bu süreçte daha çok ABD ve AB'nin politikaları ekseninde faaliyet sürdürmüştür. 2000'li yıllardan itibaren ise Türkiye dış politikasında bölgede daha fazla öncü olmaya başlamış ve ülkelerle soyut alandaki ilişkileri, somutlaştırmak için çeşitli projelere dâhil olmuş ya da öncülük etmiştir.

Bunlardan biri de Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesidir. Türkiye bu proje sayesinde ekonomik ve siyasi bazı faydalar elde edecek olup, aynı zamanda bölge dinamikleri açısından da önemli bir avantaja sahip olacaktır.

Türkiye bölgedeki avantajını idrak etmiş durumdadır. Bu bağlamda son yıllarda ulaştırma politikalarında umut verici değişimler yaşanmaktadır. Türkiye önümüzdeki 10 yıl içerisinde bölgede önemli bir lojistik üs olmayı hedeflemektedir. Türkiye lojistik pazarının 4 milyar dolarlık bir hacme ulaştığı ve gelecekte bu rakamın hızla artarak Türkiye'nin potansiyeli olan 15 milyar dolara ulaşacağı beklenmektedir.⁹⁴ Ayrıca artan hacimle birlikte önümüzdeki yıllarda lojistik sektörünün 50 bin kişiye istihdam yaratacağı tahmin edilmektedir.

Türkiye'nin Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru'nda Avrupa'yı Asya'ya karadan daha kısa yolla bağlayabilmesi için Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu'nun kendi sınırları içerisinde de etkin olarak devam ettirmesi önemlidir. Bu bağlamda Türkiye kendi iç hatlarında da iyileştirmeler yapmak durumundadır. İç hatlar yenilendiğinde ve İstanbul Boğazı'nda yapımı devam eden MARMARAY Projesi bittiğinde Türkiye kendi sınırları içerisinde Kars'tan Edirne'ye kadar kesintisiz bir demiryolu ağına sahip olarak Avrupa ve Asya'yı karadan birbirine bağlayan önemli bir köprü haline gelecektir.

⁹⁴ M. Hakan Keskin, *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi, Geçmişi, Dünü, Bugünü, Geleceği*, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2008, s. 177.

Projenin bir diğer yanı ise “Doğu- Batı Koridoru” görevini üstleneceği ve aynı zamanda “İpek Yolunun Canlandırılması” olarak da nitelendirilmiş olmasıdır. Bu anlamda Türkiye’nin istikbali için de önemli bir konuma sahiptir.

Avrupa’dan bağlantı yolları Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi aracılığıyla Orta Asya ve hatta Çin’e kadar transit bir ulaşım ağı yaratacaktır. Bu sadece yük taşımacılığı için değil, enerji nakli, yolcu taşımacılığı gibi farklı alanlarda Türkiye’ye önemli katkılar sağlayacaktır. Proje sayesinde, transit olarak geçilen bu bölgeye sağlayacağı ekonomik faydanın yanı sıra diğer Türk Cumhuriyetleriyle arasındaki kültürel bağı güçlendirecektir.

Bağımsızlıklarını kazanmaları ardından ekonomilerini yeni yeni toparlamaya başlayan bu devletler ticari ürünlerini, petrolerini ve mamullerini dünya pazarına çıkarırken Türkiye gibi sağlam bir kardeş ülkenin ellerine teslim edeceklerdir. Transit geçiş rolü oynamasına rağmen bölge ekonomisinin gelişimi ve istikrarının sağlanması açısından Türkiye’nin bu projedeki konumu çok önemlidir.

Bu bağlamda Türkiye hem ekonomik, hem siyasi ve hatta kültürel olarak bölgenin önemli aktörlerinden olacaktır. Bakü-Tiflis-Ceyhan projesinden sonra genel anlamda artan jeostratejik önemi, bu proje ile demiryolu ağını da ekleyerek Rusya baskısından bir ölçüde kurtulması, bölgede aktif rol oynaması ve enerji ihtiyacını uzun vadede garanti altına alması ise önemli bir avantaj sağlayacaktır.

Bununla birlikte benzer şartlar, ileride üyesi olmak istediği AB için de geçerlidir. AB’nin enerji ihtiyacı, Rusya’ya bağımlılığı, bölgede önemli bir güç olmak istemesi gibi nedenler düşünüldüğünde Türkiye gelecekte enerji konusunda sağlayacağı artıları AB’ye üyelik sürecinde fayda sağlayacaktır. AB’de Türkiye’yi dâhil ederek istediği ekonomik ve politik faydalar için önemli bir yol alabilecektir.

Doğu - Batı Enerji Koridoru’nun en kritik ayağını oluşturan bu proje ile tıpkı Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı projesi gibi, hem Türkiye’nin jeopolitik önemi artıracak hem de ciddi sorunlar yaşadığı Ermenistan’a karşı ekonomik ve siyasi bir koz elde edecektir. Projenin dışında kalan Ermenistan’ın, bu projenin sağlayacağı ekonomik ve siyasi çıkarılardan geri kalması onu Türkiye ile arasındaki sorunları ortak bir noktada çözme konusunda zorlayabilecektir. Bölgede yalnızlaşacak Ermenistan Türkiye ile olan ilişkilerini gözden geçirmek durumunda kalabilecektir.

Bunun yanında, Azerbaycan ve Gürcistan'ın siyasi ve iktisadi istikrarına katkı yapılacak olan bu projenin bir nevi “büyük abisi” olan Türkiye bu iki ülke ile olan ilişkilerini daha rahat geliştirebilecektir. BTC ile Azerbaycan, dünya genelinde sayılı üreticiler arasında girerken, Gürcistan da kritik ve önemli bir geçiş ülkesi olarak ön plana çıkması söz konusu olmuştur.

Bu proje ile ülkelerin önemleri daha da artacaktır. Hattın geçtiği güzergâh Doğu ile Batı arasında bir enerji köprüsü oluşturacak ve her şeyden önemlisi Kars Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Avrasya ile Avrupa'nın birbirine neredeyse kesintisiz bağlanmasına yardımcı olacaktır. Türkiye ise bu güzergâhın deyim yerinde ise kalbinde yer alacaktır.⁹⁵

Türkiye üzerinden bazı büyük devletler bağımsız yeni devletlerle ekonomik işbirliğine girmek için Türkiye üzerinden politika yapmak zorunda kalmışlardır. Bu da Türkiye için en büyük toprak bütünlüğü ve jeostratejik açıdan önemli bir avantaj olarak ortaya çıkmıştır. Jeopolitik konumunun getirdiği avantajlar Türkiye için sürekli olarak büyük imkânlar sağlamıştır.

Soğuk Savaş sonrası bu konumu Türkiye'ye çok getirisi olan bir avantaj daha sunmuştur. Yeni avantaj Türkiye'nin dünyanın en önemli petrol ve doğal gaz kaynaklarının üretildiği alanlarla tüketildiği merkezler arasında bulunmasından kaynaklanmaktadır.

Kafkas Petrolleri'nden (yanı sıra Orta Asya doğal gaz kaynaklarından) batı pazarlarına kadar kurulacak hatlar güvenli bir şekilde Türkiye üzerinden geçebilecektir⁹⁶. Bu da Türkiye'nin toprak bütünlüğü ve siyasi istikrarı gibi olguların büyük devletler başta olmak üzere diğer ülkelerin dikkat etmeleri gereken bir husus haline gelecektir.

Türkiye açısından Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin bazı politik ve ekonomik getirilerini şu şekilde özetlemek mümkündür,⁹⁷

⁹⁵ H. Kanbolat, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?”, s.66-67.

⁹⁶ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 132-135.

⁹⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi Çerçeve Antlaşması Törenle İmzalandı”, 2007, http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/Turkiye_Gurcistan_.htm

-Bu proje ile bölgedeki ekonomik faaliyetler içinde daha rahat ve aktif bir biçimde yer alarak, ekonomisine ve diğer devletlerin ekonomisine katkıda bulunabilecektir,

-Kendi ihtiyacı olan enerji ve hammadde kaynaklarını çeşitlendirerek, daha ucuz yolla temin edecektir,

-Bölgesel güç olmada iddialı bir devlet olarak, Hazar ve Kafkasya bölgelerinde etkinliğini arttırabilecektir.

-Kendi bölgesinden lider devlet olma olasılığını gerçekleştirebilecektir,

-Türkiye Doğu-Batı koridoru diye adlandırılan coğrafi alanın da ortasında yer almakta olup, bölge üzerinde Orta Asya ve Kafkasya doğal gaz ve petrolünü Batı pazarlarına iletmesi yanında bu proje ile Türkiye'nin doğu ve batı devletleriyle ekonomik ve politik açıdan yaklaşmasına yardımcı olabilecektir.

-Dışarıya bağılılığı azaltarak serbest politika yürütebilecektir,

-Enerji konusunda kendi politikalarını serbestçe yürütebilecektir,

-Toprak bütünlüğü konusunda önemli bir avantaj elde edebilecektir. Çünkü, bölgedeki dünyanın en büyük mega projesi buna ilave destek vermektedir,

-Türkiye'nin Avrupa Birliği yolundaki gelişmelerinin hızlanması için Avrupa devletleriyle sürekli ekonomik ve politik açıdan temas halinde olması AB üyeliği sürecini daha da kolaylaştırabilecektir.



Harita 2: TRACECA Haritasında Karadeniz Sahil Yolu ve Doğu-Batı Transit Demiryolu Bağlantısı

4.1.2. Gürcistan

Gürcistan proje kapsamında belki de en kritik ve risk içeren ülkelerden biridir. Kendi sınırları içindeki ayrılıkçı eylemlerin yarattığı sorunlar dışında Rusya ile ilişkilerindeki kriz ve hatta 2008 yılında yaşanan savaş Gürcistan'ı bölgedeki istikrarsız ülkelerden biri haline dönüştürmüştür. Elbette ki bu süreç Gürcistan için demiryolu projesi kapsamında bazı sorunları da bünyesinde barındırmaktadır. Rusya, Gürcistan'ın gereğinden fazla güçlenmesine ve bölgede bağımsız politikalar uygulamasına endişe ile baktığı için proje kapsamında Gürcistan hala risk içeren ülkelerden biridir.

Tarihsel gelişim süreci ve Soğuk savaş sonrası Rus ve Gürcü ilişkilerinin gerginliği 2000'li yılların sonuna kadar sürmüştür. Osetya sorunu ise bu gerilimi arttıran unsur olmuştur. 2008 yılı içinde Gürcistan özerk konumda olan Osetya'ya girmiş ve bunun üzerine Rus müdahalesi gerçekleşmiştir. Yaklaşık iki hafta süren Rus müdahalesi sonunda Gürcistan askeri kuvvetleri büyük oranda imha edilmiş ve Gürcistan kendi topraklarında yenilgiye uğramıştır. Savaşta ölen yüzlerce insan ve

tahrip olan bölgeler yanında, Rusya bu müdahale ile uzun zamandır aradığı fırsatı bulmuştur.

Rusya hem Gürcistan hem de ona destek veren AB ve ABD gibi batılı güçlere önemli bir mesaj vermiştir. Bölgede kendi gücünün hala devam ettiği ve çıkarları doğrultusunda neleri göze alabileceğini gösteren Rusya bu süreçten belki de en fazla karlı çıkan ülkedir. Gürcistan ise ani ve aceleci müdahalesi ile ciddi bir prestij kaybı yaşamıştır.

Türkiye ise deyim yerinde ise ciddi bir dış politika ikilemi yaşamıştır. Bir yanda ciddi bir stratejik ortağı olan Gürcistan ve diğer yanda önemli bir güç ve özellikle enerjide bağlı olduğu Rusya karşısında bir ikilem yaşamıştır. Ayrıca Türkiye’de yaşayan Gürcüler yanında Osetya ve Abhazya kökenli vatandaşlarında benzer bir kamuoyu baskısı Türkiye’nin ikilemini arttırmıştır.⁹⁸

Bu süreç içinde Türkiye iki ülke arasında bir arabulucu rol oynamaya çalışmış ve tarafları bir anlamda anlamaya ve ortak bir yol bulmaya çalışmıştır. Kriz şu an sona ermiş gibi görünse de Türkiye’de aynı ikilem ile karşılaşma riskini her zaman dış politikasında barındırmaktadır. Bunun yanında, Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesini yürüten bu iki ülkenin yaşadığı bu ikilem projenin de uzun vadedeki sürdürülebilirliği konusunda tarafları düşündürmüştür.

Abhazya meselesi Rusya ve Gürcistan’ın çıkarları doğrultusunda yeni gelişmelere her an açık beklemekte ve yakın gelecekte bir çözüme kavuşma şansı görülmediği değerlendirilmektedir. Türkiye’nin Gürcistan sınırlarının bir kısmını oluşturan ve başkenti Batum olan Acaristan, Gürcistan için yıllarca sorun teşkil etmiş bir diğer bölge olarak gündeme gelmiştir.⁹⁹

Ürkek bir siyasi tavır içerisinde olan Gürcistan, Rusya mahiyetinde iç ve dış politikasını belirlemeye çalışırken bir yandan da ABD ve Batı ile ilişkiler kurmaya çalışmıştır. Gürcistan’ın jeopolitiğine farklı bir perspektiften bakmış ve şu şekilde yorumlamıştır; “Gürcistan’ın dezavantajlarından biri de onun coğrafi açıdan belirli

⁹⁸ “Gürcistan Türkiye İlişkileri Örnek Alınacak Düzeyde”,

http://www.diplomatikgozlem.com/haber_oku.asp?id=2082; Haluk Selvi, “Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan İlişkilerinde Ermenistan Faktörü”, www.satemer.sakarya.edu.tr/pdf/azerbaycan.pdf

⁹⁹ K. Ağacan, “Kardeş Devletler Azerbaycan-Gürcistan İlişkileri”, Avrasya Dosyası, Azerbaycan Özel, İlkbahar 2001, cilt:7, Sayı:1, s. 320-321.

dönemlerde kanat kuşatmalarına neden olacak şekilde etnik azınlıklarla çevrelenmiş olmasıdır. Tiflis ile Rusya'yı birleştiren ulaşım yolları Abhazalar ve Osetler'in denetimi altındadır. Ermenistan-Gürcistan sınırında Azerbaycan Türkleri, Gürcistan-Türkiye sınırında da Ermeniler yaşamaktadır. Bütün durumlarda da Gürcistan'ın komşu devletlerle kara ilişkisi iç etnik bölgeler üzerinden sağlanmaktadır.¹⁰⁰

“Türkiye'nin hassasiyetinin bir başka sebebi ise Gürcistan'ın Türkiye için bir geçiş ülkesi olmasıdır. Önemli boru hatları ve ulaşım koridorları bu ülkeden geçmektedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattı (BTC), Şahdeniz-Erzurum Gaz Kemer, Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi gibi stratejik hatlar sebebiyle Türkiye'nin endişesi bir kat daha artmaktadır.”¹⁰¹

Gürcistan'ın yeni dönemdeki en önemli hedefleri, Avrasya ulaşım koridorlarının merkezi haline gelmek ve Hazar petrolünün Batı'ya açılmasında etkin ve kilit rol oynamaktır. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattının açılışı ile bu amacına daha da yaklaşan Gürcistan, yeni süreçte Rus izlerini silmeye başlayarak AB ve NATO'ya yönelmiş, geleceğini Batı dünyasına ekleme politikası izler olmuştur.¹⁰²

Ancak bu süreç Gürcistan için son derece risklidir. Ulaştırma koridorlarında söz sahibi bir aktör olması için iç istikrarı sağlaması gereklidir. Ancak bunu gerçekleştirmesi önünde en önemli engel Rusya'dır.

Kars-Ahılkelek Tiflis projesinin muhtemel getirileri için Rusya ile olan ilişkileri son derece önemlidir. Çünkü projeyi Gürcistan'ın siyasi ve ekonomik önemini arttırması Rusya'yı rahatsız edecektir. Bu süreçte Gürcistan'ın Rusya ile ilişkilerini önemsemesi ve diplomasinin hemen her yolunu etkin şekilde kullanması önemlidir.

¹⁰⁰ K. Ağacan, “*Kardeş Devletler Azerbaycan-Gürcistan ilişkileri*”, Avrasya Dosyası, Azerbaycan Özel, İlkbahar 2001, cilt:7, Sayı:1, s. 321.

¹⁰¹ Nejat Eslen, “*Türkiye Hazırlıksız Yakalandı*”, http://www.globalstrateji.org/TUR/Icerik_Detay.ASP?Icerik=1599, 25 Ağustos 2008, Cumhuriyet Strateji.

¹⁰² Günnur Tuba Türksavaş, *AB'nin Güney Kafkasya Politikası ve Türkiye*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s. 59.

4.1.3. Azerbaycan

Azerbaycan'ın güvenliği aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel çıkarları kadar, askeri anlamda güvenlik stratejiler bağlamında da önemlidir. Azerbaycan'ın Türkiye ile uzlaştırılmış bir Kafkasya politikasına sahip olması gerekmektedir. Azerbaycan, Kafkasya'nın en büyük ve en etkili devleti statüsünü diğer deyişle bölge devleti statüsünü kazandığı zaman güvenliğini de garanti altına almış olur. Bu zor, fakat asla hayal olmayan hedefe ulaşmak için Azerbaycan'ın önce toprak bütünlüğünü sağlaması, Karabağ sorununu çözmesi, ekonomik açıdan güçlenmesi ve bütünleşmesi gerekmektedir.¹⁰³

Son yıllarda Türkiye'nin dış politika ve güvenlik gündeminde çok değişik ve oldukça fazla konu yer almıştır. Bunların başında da ABD'nin Afganistan'a ve özellikle Irak'a müdahalesi, Türkiye'nin AB'ye giriş süreci ve bu maksatla müzakere tarihi alabilmek için gösterilen çabalar ve Kıbrıs konuları yer almıştır. Bu konular üzerinde Türkiye çok taraflı dış politika izlemek ve bunlar da etkili olmak zorundadır ve bu konuların başında Kafkasya gelmektedir.

Kafkasya bölgesinin dinamikleri sadece coğrafyasında bulundurduğu ülkeler, bu ülkelerde cereyan eden olaylar, bu ülkelerin Türkiye ile olan ilişkileri, bu ilişkilerin dış politikaya etkileri ve Türkiye'nin bölgesel menfaatleri ile sınırlı kalmayıp bölgeye etki eden Rusya ve ABD'nin bölge üzerindeki rekabeti, bu rekabetin yarattığı sonuçlar ve bunların Türk iç ve dış politikasına etkilerini de kapsamaktadır.¹⁰⁴

Özellikle büyük güçlerin bölgeye yönelik yoğun politikaları ve bunların bölgeye ve Türkiye'ye olası sonuçları Orta Asya ile olan ilişkilerimizi de etkilemektedir. Bölge de sağlanacak istikrar, istikrarı sağlamadaki katkı ve istikrar için ne derece etkili olduğumuz Türkiye'nin jeopolitik gücünü doğrudan etkileyecektir.¹⁰⁵

¹⁰³ Günnur Tuba Türksavaş, *AB'nin Güney Kafkasya Politikası ve Türkiye*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s. 60.

¹⁰⁴ Graham Fuller, *Balkanlardan Çin'e Türkiye'nin yeni Jeopolitik Konumu*, Alfa, İstanbul, 2000.

¹⁰⁵ Haleddin İbrahimli, *Değişen Avrasya'da Kafkasya*, ASAM Yayın, Ankara, 2001, s. 56- 57.

Türkiye ile Azerbaycan arasındaki uyumun bir diğer göstergesi ise iki devletin enerji alanına ilişkin olarak geliştirmiş oldukları ilişkilerdir. Türkiye Orta Asya, Kafkasya ve Orta Doğu petrol ve doğalgazının kendi ülkesi üzerinden geçirilecek hatlarla Batı'ya ulaştırılması anlamına gelen Doğu-Batı enerji koridoru olma politikasını benimsemiş bir devlettir. Azerbaycan da zengin petrol ve doğal gaz kaynaklarına sahip olan ve bu kaynakları güvenli hatlar vasıtasıyla uluslararası piyasalarda pazarlamak isteyen bir devlet konumundadır. Bu durum, Türkiye ile Azerbaycan'ın her iki devletin arzusuna uygun bir şekilde uyumlu politikalar geliştirmelerini sağlamıştır.

Geliştirilen uyumlu politikalar sonucunda Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı kurulmuştur. Türkiye ile Azerbaycan arasındaki enerji alanına ilişkin uyumunun ürünü olan bu hatlar her iki devletin uluslararası platformdaki önemine katkı sağlamaktadır.

Azerbaycan özellikle son 10 yıllık zamanda jeopolitik ve ekonomik olarak dünyanın önemli bölgelerinden biri haline gelmiştir. Hazar denizi petroleri ve doğal gaz rezervleri ile dünyanın dikkatini çekmektedir. Azerbaycan ya da genel olarak Orta Asya petrol ve doğal gazını Batıya sevk edecek boru hattı ya da enerji nakil yollarının inşa edilmesiyle, Azerbaycan'ın stratejik önemi daha da artmıştır. Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi ile ise, Azerbaycan'ın enerji nakil yollarına yeni bir tanesi eklenerek, günümüzdeki önemi daha da pekişmiş olacaktır. Bunun yanında Ermenistan alternatifinin devreden çıkarılmasıyla, hem siyasi rakibine karşı avantaj sağlamış olacak hem de Türkiye ile doğrudan bir bağlantı kurulmuş olacaktır. Benzer şekilde bu proje ile tıpkı Türkiye gibi, Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan tarihi ipek yolunun yeniden canlandırılması projesinde merkezi ülkelerden biri haline gelecektir.

Azerbaycan'ın Türkiye ile ekonomik ya da ticari ilişkilerinin önemli bir boyut kazandığı günümüzde, ithalat ve ihracat açısından da iki ülke önemli faydalar sağlayabilecektir. Elbette ki yolcu taşımacılığının artması iki ülke toplumlarının iletişimi ve ulaşımını daha da kolaylaştıracaktır.

Özellikle kuzeyinde Rusya Batısında da Ermenistan ile güç mücadeleleri olan Azeriler, dış politikalarında kendilerine hareket alanı yaratabilmek için bu projenin

kısa, orta ve uzun vadedeki fırsatlarını iyi değerlendirmelidirler. Bu süreçte Türkiye ile olan ilişkilerin şekli ve mahiyeti daha da önem kazanmaktadır.

Bu çerçevede Türkiye de, hem bu bölgelerde etkinlik mücadelesi veren hem de Doğu-Batı enerji koridoru olma politikası uygulayan bir devlet olarak, bölge devletleri ile yakın ilişkiler geliştirmeye önem vermektedir. Türkiye ile Azerbaycan arasındaki uyumun Türkiye'nin bu amacına ulaşmasında olumlu etkileri olacağını söylemek mümkündür.

İki devlet arasındaki uyumun her iki devletin de uluslararası platformdaki değerini attırmasına sağlayacağı fayda, adı geçen bölgelerdeki devletlerin de bu uyuma katılma veya en azından Türkiye ile ilişkilerini geliştirme isteklerine katkı sağlayabilecek bir durum olarak ele alınabilir. Türkiye-Azerbaycan uyumunun etkisiyle, Türkiye ile Orta Asya ve Kafkasya devletleri arasında yakın ilişkilerin gelişmesinin, Türkiye'nin bölgeye yönelik olarak oluşturacağı politikaların bölge devletlerince kabullenilmesinde olumlu etkilere sahip olması muhtemeldir.

4.1.4. Ermenistan

Coğrafi yapısı gereği kıskaçta kalmış bir görünüm sergileyen Ermenistan, bağımsızlığının ilk yıllarından beri yaptığı birçok diplomatik açılımda bu zaafını göz ardı etmiştir. Ermenistan, doğal kaynakları bakımından fakir, arazisi dağlık ve topraklarının büyük kısmı da kurak olduğu için tarım potansiyeli sınırlı olan bir ülkedir. Enerji kaynakları bakımından da fakirdir. Coğrafi olarak Orta Asya enerji kaynaklarının yakınındadır fakat kapı veya anahtar konumunda da değildir.¹⁰⁶

2006 Ocak ayında Ermenistan ve Gürcistan Dışişleri Bakanlarının görüşmelerinin ana gündem maddelerinden biri de, Kars-Ahılkelek demiryolu projesi olmuştur. Buna göre, dönemin Ermenistan Dışişleri Bakanı Oskanyan, Gürcü mevkidaşıyla birlikte düzenlediği basın toplantısında, Ermenistan'ın bu projeye olan muhalefetini açıkça dile getirmiştir. Ermenistan Dışişleri Bakanı Oskanyan Kars-

¹⁰⁶ Sedat Laçiner, "Ermenistan Dış Politikası ve Belirleyici Temel Faktörler, 1991-2002", Ermeni Araştırmaları, Cilt: 2, No.: 5, İlkbahar 2002, <http://www.turkishweekly.net/turkce/makale.php?id=39>

Gümrü demiryolu hattının var olduğu bir dönemde, yeni bir hattın inşa edilmesinin anlaşılır olmadığını belirtmiştir. Ermenistan dış işleri bakanı ayrıca hattın devreye girmemesi için alternatiflerini de şu şekilde sıralamıştır. “Türkiye tarafı, Türkiye ve Ermenistan arasındaki ilişkilerden dolayı söz konusu hattın hizmete girmesini istemiyorsa, o zaman Erivan, söz konusu hattı direkt kullanmamaya söz veriyor.”¹⁰⁷

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, Ermenistan projenin başlangıcından bugüne, sürece muhaliftir. Bunun nedenini anlamak için zor değildir. Çünkü proje Ermenistan’ın bölgedeki yalnızlığını ve sıkışmışlığını daha da arttıracaktır. Bağımsızlığını kazandığı günden itibaren Rusya ve Ermeni diasporasına güvenen ve dış politikasını bu iki unsura göre belirleyen Ermenistan özellikle ekonomik olarak son derece zor durumdadır. Bölge ülkeleri ile ticaretini geliştiremediği gibi siyasi alanda uluslar arası işbirliği faaliyetlerine de katılamamış ve dolayısıyla ekonomik ve siyasi getirileri olacak projelerden yeterince faydalanamamıştır.

Ermenistan, aldığı kararlar ve gerçekleştirdiği açılımlardaki radikal çıkışları bölgeden izole olmasına neden olmuş, Karadağ meselesindeki gibi yaptığı diplomatik hatalarda bölgede ekonomik ambargolarla karşı karşıya kalmasını neden olmuştur. Bunun dışında Ermenistan dış politikasının belirlenmesinde kendi iç dinamiklerinin yanında birtakım bölge ülkeleri ve bölge dışı süper güçlerinde etkili olduğu söylenebilir.

4.2. Projenin Enerji Olgusu Açısından Olası Getirileri

Tarihsel süreç içerisinde enerji kaynakları insanlar ve insanların oluşturduğu siyasal yapı olan devletler için önem kazanmaya başlamıştır. Enerjinin kapsamı ve önemi arttıkça ülkelerin iç ve dış politika amaç ve hedeflerinde daha da önemli hale gelmiştir. Enerji öncelikle ekonomik olarak değerlendirilirken zaman için içinde siyasal hedeflerle bağlantılı ele alınmıştır.

¹⁰⁷ Vügar Orhan, “Ermenistan, Gürcistan’ı Kars-Ahılkelek Projesinden Vazgeçirmeye Çalışıyor”, Diplomatik Gözlem, 17.01.2006, http://www.diplomatikgozlem.com/haber_oku.asp?id=2583

Enerji günümüzde siyasal bir olgu mudur şeklindeki bir soruya verilecek cevap üzerinde fazla düşünülmeden evet olacaktır. Son yıllarda doğal gaz da ön plana çıksa da petrol uluslararası ilişkilerin temel siyasal enstrümanlarından biri haline gelmiştir. Şüphesiz enerji (özellikle petrol) devletlerin uluslar arası ilişkiler alanında ekonomik ve stratejik çıkarları için kullandıkları bir araç haline dönüşmüştür.

21. yüzyılın ekonomi politiği enerji ile yakından ilişkilidir. Özellikle petrol ve doğalgaz ve bu kaynakların ulaşım yolları ile ilgili uluslar arası alanda önemli bir rekabet söz konusudur. 21. yüzyılda kapitalizmin, dünya siyasetinin ve devletlerin ekonomi politiğini belirleyecek en önemli unsurların başında enerji konusu gelmektedir. Enerjinin ekonomik çıkarlar yanında devletler için politik faydaları da bulunmaktadır. Bu bağlamda enerji konusunu incelemek sadece ekonomik bir olguyu değil aynı zamanda sosyo-politik ve askeri argümanları da düşünmemizi gerektirmektedir. Bugünkü uluslar arası ilişkilerde ve uluslar arası ekonomi politikte, enerji diplomasisi kavramı çok önemli bir yere sahiptir. Soğuk savaşın yaşandığı yıllarda dünya ülkelerinin birinci önceliği askeri güvenlikti.

Bugün ise dünya devletlerinin birinci önceliği enerji arz güvenliği bağlamında enerji politikaları veya başka bir deyişle enerji diplomasisidir. Soğuk savaşın Önemli aktörü SSCB'nin devamı olan Rusya Federasyonu son on yılda enerji diplomasisini yeniden ele almış ve bugün elindeki en önemli gücü olan enerji kaynakları ile soğuk savaş yıllarındaki yerini daha güçlü temellerle alma yolunda ilerlemektedir.¹⁰⁸

“Soğuk savaş sonrası” kavramı 11 Eylül olaylarına kadar günümüz uluslararası ilişkiler tartışmalarında en çok kullanılan terim olmuştur. Her konuda yapılan yorumların mutlaka buna atıf yapılarak yorumlandığı bu geçiş döneminin en önemli tartışma konusu ise; iki kutuplu sistemin yerini, ABD hegemonyasına mı, yoksa çok merkezli bir uluslararası yapıya mı bıraktığıdır. Görünürde, birkaç güç odağının politika ürettiği varsayılsa da, ABD'nin tartışılmaz askeri üstünlüğünün dünyanın her yerine müdahale edebilecek konumda olması, tek kutuplu bir uluslararası sistem yaşadığımızın en önemli kanıtı sayılmaktadır.

Soğuk savaş sonrası dönemde enerji alanında gelişmeleri doğrudan ya da dolaylı olarak belirleyen temel gelişmeler; SSCB'nin yıkılışı ardından Orta Asya ve

¹⁰⁸ Deniz Altınbaş, “Avrupa, Enerji'de Rusya'ya Bağımlılığını Kırmaya Çalışıyor”, Stratejik Analiz Uluslar arası İlişkiler Dergisi, Ankara, Haziran 2006, s. 34-37.

Kafkas Cumhuriyetlerinin bağımsızlığını kazanması ve Rusya'nın bölgeye çeşitli mücadeleleridir. Buna bağlı olarak özellikle petrol ve doğalgaz konusundaki çıkarları itibariyle başta AB ve son yıllarda bölgeye artan ilgisi ile AB'nin Rusya ile mücadelesi söz konusudur.¹⁰⁹

Günümüz uluslararası sistemini, siyasi-askeri, ekonomik ve teknolojik açılardan tek düzeyde ele almak mümkün değildir. Askeri ve siyasal açıdan ABD'nin üstünlüğünün tartışılmayacağı sistemde, ekonomik ve teknolojik parametreler açısından durum farklı olup, çok kutuplu bir yapı varlığını sürdürmektedir. Özellikle AB ülkeleri, Japonya ve Çin, ekonomik olarak ABD karşısında sistemde diğer güçler olarak yerlerini almışlardır. Belirtildiği üzere enerji konusunda rekabet eden aktörler ilerleyen konularda değerlendirilecek olmakla birlikte bu aşamada, Soğuk Savaşın ardından yaşanan en önemli gelişmelerden birinin iki kutuplu sistemin tersine bölgede rekabet eden güçlerin fazlalığıdır.

Soğuk Savaş sonrası dönemde değişen dünya koşulları ile birlikte özellikle bölgeselleşme hareketleri ve işbirliği süreçleri de enerji politikalarında etkili olmuştur. Dünyanın demir bir perde ile ikiye ayrıldığı ve birbirlerine üstünlük mücadelesi yapan iki gücün bulunduğu bir ortamdan çıkıp işbirlikleri ve çeşitli siyasal ve ekonomik amaçların daha rahat takip edildiği bir dünya söz konusudur.¹¹⁰ Örneğin Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Avrupa Birliği, Shangay İşbirliği örgütü gibi kurumlar kendi enerji politikaları olan ve bunları uluslar arası alanda korumaya çalışan örgütlerdir.

Bu bağlamda hem bir enerji zengini hem de bölgede güçlü bir ülke olarak Rusya enerji (özellikle boru hattı) alanında önemli bir rol oynamaktadır. Rusya, ABD ve AB ile olan rekabetinde boru hatlarının güzergâhlarını kendi çıkarları eksenin belirlemek ve doğalgaz, petrol ve boru hatları konusunda tek söz sahibi olmak istemektedir. Bu süreç içinde ise İran ve Çin gibi ülkelerle yakın ilişkiler kurup, enerji alanında anlaşmalar imzalayarak konumunu güçlendirmeye çalışmaktadır.

¹⁰⁹ Nevin Selçuk, *Türkiye'nin Enerji Kaynakları ve Enerji İhtiyacı Açısından İzleyeceği Politika Ne Olmalıdır?*, SEMPOZYOM: *Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?* (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 44.

¹¹⁰ Nevin Selçuk, *Türkiye'nin Enerji Kaynakları ve Enerji İhtiyacı Açısından İzleyeceği Politika Ne Olmalıdır?*, SEMPOZYOM: *Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?* (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 44.

Petrol ve doğalgaz konusu bağlamında, bu denli önemli bir rekabet yaşanırken ve devletler kendi saflarını belirlemek isterken, diğer güçlerin konum ve çıkarlarına göre kendi politikaları ile uyumlu davranabilecek ülkeler belirlemektedirler. Günümüz dış politikasında bu olgu stratejik ortak ve stratejik işbirliği kavramları ile anılmaktadır.

Stratejik işbirliği, ülkelerin enerji, boru hattı gibi konularda olduğu gibi kendi çıkarlarının gerektirdiği her alanda birlikte hareket etmek anlamında kullanılmaktadır. Ülkeler bu şekilde ortaklıklarla rakiplerine karşı güçlü bir pozisyon elde etmeye çalışmaktadırlar.

Dünyanın en önemli projeleri arasında gösterilen MARMARAY projesi ile birlikte Türkiye'nin Asya ile Avrupa yakasındaki demiryolu ağlarının birleştirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı'nın da söz konusu proje ile birlikte bitmesi ve Anadolu ve Trakya'daki demiryolu hatlarının iyileştirilmesi durumunda uluslararası doğu-batı ulaştırma koridorunda Türkiye üzerinden demiryolu ile transit geçiş imkânı doğacaktır. Bu kapsamda Ankara-Sivas Demiryolu ve Halkalı-Bulgaristan hududu demiryolu proje çalışmaları devam etmektedir.¹¹¹ MARMARAY projesinin finansmanı devlet bütçesinden ayrılan ödeneğin yanı sıra çoğunluğu Japon ve Alman yatırım bankalarından sağlanan dış kredi ile karşılanmaktadır. Söz konusu proje bittiğinde Türk taşımacılık sektörünün uluslararası pazardan önemli bir pay alması beklenmektedir.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattının hayata geçirilmesi ile Orta Asya-Avrupa bağlantısı en kısa ve güvenilir biçimde sağlanmış olacaktır. Orta Asya ülkeleri böylece diğer güçlerin uygun gördüğü değil en kısa ve en güvenilir yol olan Türkiye yolunu tercih etmiş olacaklardır. Bu hem transit geçiş ücret gelirlerinde önemli bir artış hem de siyasi güvenilirlik ve yabancı yatırımın ülkemize giriş yapması açısından çok faydalı olacaktır. Mevcut projeler tamamıyla hayata geçirildiği takdirde İran'ın Akdeniz'e çıkma çabaları sonuçsuz kalacaktır. Rusya ve Ukrayna'nın ise en ucuz, en kısa ve en güvenilir şekilde Akdeniz'e inmeleri sadece Türkiye vasıtası ile mümkün olabilecektir.

¹¹¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.ubak.gov.tr/>

4.3. Rusya ve Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi

Soğuk Savaş sonrasında Rusya, gurur duyduğu sistemin yıkılışının ardından büyük hayal kırıklığı yaşamıştır. Sovyetlerden sonra yakın çevrede üstleneceği “ağabeylik” rolü, Rusya için “süper güç” statüsünü tekrar kazanma şansı verebilirdi. Ancak Soğuk Savaş sonrasında Rus ekonomisinin ve siyasi koşullarının kötülüğü Rusya’nın süper güç olma iddiasının mümkün olmadığını göstermiştir.¹¹²

Aslında Rusya’da süper güç olamayacağını farkındaydı ve bölgede büyük güç olma hedefini amaçlıyordu. 1990’ların başından itibaren iç siyasi ve ekonomik zorlukların durulmaya başladığı dönemde ikinci dış politika konsepti açıklanmıştır. 2000’de Putin’in imzaladığı yeni dış politika konseptinde Rusya’nın yakın çevresine yönelmesi gerekliliğine ilişkin politikasında bir değişiklik olmadı. Konsept’de Rusya, hem bölgesel hem de küresel güvenlik de önemli sorumluluklar taşıyacak olan temel Avrasya ülkesi olarak tanımlanmaktaydı. Yeni dış politika konsepti dış politikanın öncelikli alanının BDT olduğunu vurgulamış ve burada yaşayan Rus azınlıkların haklarının ve çıkarlarının korunacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda yeni dış politika konsepti BDT ile ortak kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi için görev üstleneceğini belirtmiştir.¹¹³

Rusya Federasyonu Dış politikası özellikle 2000’li yıllardan itibaren önemli değişimler göstermiştir. İktidara gelen Putin beraberinde çok önemli değişiklikleri de getirmiş oldu. Putin dönemi dış politikayı da kendi içinde birkaç döneme ayırabiliriz. Başbakanlık döneminin başlaması ile birlikte ulusçu söylemlerin daha fazla ön plana çıktığı görülmüştür. Batı ile ilişkileri bozmandan Avrasyacı söylemlerine ağırlık veren Putin bunu dış politikasında da yansıttığı görülmektedir.¹¹⁴

¹¹² Zeynep Dağı, *Kimlik, Milliyetçilik ve Dış Politika Rusya’nın Dönüşümü*, Boyut Kitapları, İstanbul, 2002, s. 191.

¹¹³ Zeynep Dağı, *Kimlik, Milliyetçilik ve Dış Politika Rusya’nın Dönüşümü*, Boyut Kitapları, İstanbul, 2002, s. 192.

¹¹⁴ Erhan Büyükkakıncı, “Vladimir Putin Dönemi Rus Dış Politikasına Bakış Söylemler, Arayışlar ve Fırsatlar”, Erhan Büyükkakıncı, der. *Değişen Dünyada Rusya ve Ukrayna*, Ankara, Phoenix, 2004, s. 159.

Başkanlık seçimlerini kazanması ile birlikte Rusya'da iç ve dış politika üzerindeki egemenliğini tamamen eline alan Putin bazı dış etkenlerden dolayı kritik dış politika revizyonları da yapmak zorunda kalmıştır. Bu dış etkenlerden biri de 11 Eylül saldırılarıdır. Hiç öngörmediği bir olay sonucunda ABD'nin sert dış politikasına iç politikasını riske atmak pahasına uyum sağlayan Putin yönetimi kritik kararlar almıştır.¹¹⁵

11 Eylül saldırıları uluslararası sistemde geleneksel güvenlik tanımlarını ve dış politika yaklaşımlarında önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. 11 Eylül saldırılarının ardından küresel düzeyde en önemli dış politika revizyonu yapan ülkelerden birisi de Rusya Federasyonu olmuştur. 2000 yılından itibaren Rusya'nın ABD ile bir işbirliği içinde olduğu görülmektedir. Durum Rusya'nın ABD'yi tek kutuplu dünyanın lideri olarak kabul etmesi olarak da görülebilir, ama ekonomik çıkarların ters düştüğü zaman ABD ve Rusya arasında bir gerilim ve karşı durma yaşandığı da kabul edilmesi gereken bir gerçektir.¹¹⁶

Fakat bu konuyla ilgili en hassas kararları vermesi gereken ülkelerden biri Türkiye olmuştur. Türkiye Azerbaycan'ın da ayrılıkçı hareketlerden dolayı çok sıkıntılar çekmiş olmasını düşünerek ayrılıkçı hiçbir harekete sıcak bakmadığını ve ülkelerin toprak bütünlüğünden yana olduğunu ifade etmiştir. Ancak diğer taraftan Rusya ile de hassas olan ilişkilere sorun teşkil edecek girişimlerden ve söylevlerden kaçınmıştır. Gürcistan ordusunun modernizasyonunda Türkiye'nin de önemli katkısı olduğu düşünüldüğünde konu daha da önemli hale gelmektedir. Rus basınında da Gürcistan'a askeri yardımda bulunan ülkelerin listesinde Türkiye'nin öne çıkarılmaya çalışıldığı görülmektedir.

Yukarıdaki bilgilere dayanılarak Rusya'nın 2000'li yıllardan itibaren dış politikasını belirleyen iki ana unsurun söz konusu olduğu söylenebilir. Bunlardan birisi Putin'den itibaren değişen dış politika konsepti ve 11 Eylül 2001 tarihindeki saldırıların ardından, giderek güç kazanan Rusya'nın ABD ile dünyanın değişik coğrafyalarında rekabet içine girmesidir. Bu bölgelerden biri de Orta Asya ve

¹¹⁵ Metin Öztürk, *Rusya Federasyonu Askeri Doktrini*, Asam Yayınları, Ankara, 2000, Kitap Özeti, <http://www.kho.edu.tr/kutuphane/kitap/ozetler/00079ozet.htm>

¹¹⁶ Zeynep Dağı, *Kimlik, Milliyetçilik ve Dış Politika Rusya'nın Dönüşümü*, Boyut Kitapları, İstanbul, 2002, s. 191, 192.

Kafkasya bölgesidir. Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesi Rusya için hem avantajlar içeren hem de kendisini kaygılandıran unsurlar içermektedir.

Rusya bölgedeki ekonomik ya da ticari faaliyetlere dahil olarak kendi ekonomisi lehine de bu süreci değerlendirebilecektir. Özellikle Tarihi İpekyolu projesinin tümüyle tamamlanması Rusya'nın jeopolitik ve ekonomik önemini de arttırarak, tarihsel deyimle sıcak denizlere çıkmak isteyen Rusya'ya bir alternatif oluşturacaktır. Ancak özellikle projenin Gürcistan'dan geçen kısmı ile ilgili Rusya'nın soğuk bakış açısı söz konusudur. Batı'ya fazla yaklaşan bir Gürcistan'dan endişe eden Rusya bu konuda tedirgindir. Bunun yanında Türkiye'nin bölgesel bir güç olarak ortaya çıkabilme ihtimali Rusya'nın çıkarları ile terstir. Petrol ve doğalgaz konusunda da stratejik öneme sahip olan Azerbaycan'ın görece bağımsız politikalar geliştirebilmesi Rusya için endişe verici olabilir.

Rusya, son yıllarda başından bir türlü eksik olmayan ekonomik, sosyal ve siyasi sıkıntılara rağmen geleceğin dünya konjonktüründe ABD'nin karşısına alternatif bir güç odağı olarak çıkabilecek potansiyele sahiptir. Bölgede söz sahibi olmanın bölgesel güç odaklarından birini yanına çekmekle mümkün olacağını iyi bilen Rusya, Ermenistan'a birçok alanda yardımlarda bulunmuş ve buna paralel olarak da bölgenin iki kaderdaş ülkesi olan Azerbaycan ve Gürcistan'ı zayıf düşürmeye çalışmıştır.¹¹⁷ Bu projenin tamamlanması ardından ülkelerin Rusya'ya karşı geliştireceği karşıt tutumlar sonucunda Rusya Ermenistan kozunu oynayabilir. Örneğin Ermenistan ile alternatif güzergâhlar yöneliminde bulunabilir. Bunun yanında petrol boru hatları ile ilgili gelecekteki projeler konusunda Türkiye ve Azerbaycan'a çeşitli siyasi ve ekonomik zorluklar çıkarabilir.

Bu bağlamda hem enerji zengini hem de bölgede güçlü bir ülke olarak Rusya enerji (özellikle boru hattı) alanında önemli bir rol oynamaktadır. Rusya, ABD ve AB ile olan rekabetinde boru hatlarının güzergâhlarını kendi çıkarları ekseninde belirlemek ve doğalgaz, petrol ve boru hatları konusunda tek söz sahibi olmak istemektedir. Bu süreç içinde ise İran ve Çin gibi ülkelerle yakın ilişkiler kurup, enerji alanında anlaşmalar imzalayarak konumunu güçlendirmeye çalışmaktadır.

¹¹⁷ Haleddin İbrahimli, *Değişen Avrasya'da Kafkasya*, ASAM Yayın, Ankara, 2001, s. 78-79.

4.4. Avrupa Birliği ve Kars Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi

Siyasi bütünleşme amacı güden Avrupa Birliğinin ortak politikalarından biri de ulaştırma politikasıdır. Ulaştırmanın ekonomik, siyasal ve toplumsal sonuçlarını iyi analiz eden AB politika yapıcıları, AB ulaştırma politikasını hemen her alanda uygulamaya çalışmakta ve uluslararası işbirliklerine yönelmektedir.

Günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte hızla artan elektronik ticaret içinde dahi, sanal ürünler hariç, diğer bütün ürünlerin, alıcısına ulaştırılması için nihayetinde yine fiziksel olarak taşınması gerekir. Taşımacılık dış ticaretin, turizmin, günlük hayatımızın önemli bir parçasıdır. Karayolu ulaşımının yoğunluğunu diğer ulaşım modellerine kaydırmak için çeşitli tedbirler alınmış, kazalarda ölen insan sayısını yarıya indirme yönünde konulan hedef doğrultusunda ilerleme kaydedilmiştir.¹¹⁸

Demiryollarının tekrar canlandırılması için kombine taşımacılık teşvik edilmektedir. Ticari taşımacılıkta önemli pay sahibi olan deniz ulaşımında, güvenliğin artırılması ve çevre felaketlerinin önlenmesi için çalışmalar yapılmaktadır.¹¹⁹ Günümüzde uluslararası alanda AB'nin çıkarlarına hizmet eden önemli projelerden biri de TRACECA (Transport Corridor for Caucasus Europe Asia) projesidir. Bu proje AB'nin ticari faaliyetlerinde önemli katkılar sağlayacaktır. AB menşei ürünlerin transit olarak Avrupa'ya ulaşması sağlanacağı gibi ithal ürünlerde de maliyet avantajı sağlayacaktır. Aynı durum enerji nakli için de AB'ye katkılar sağlayacaktır.¹²⁰

Günümüzde ABD ve Rusya kadar önemli bir aktör olamasa da, AB dış politikalarında etkin olabilmek için Kafkasya ve Orta Asya'ya özel bir önem

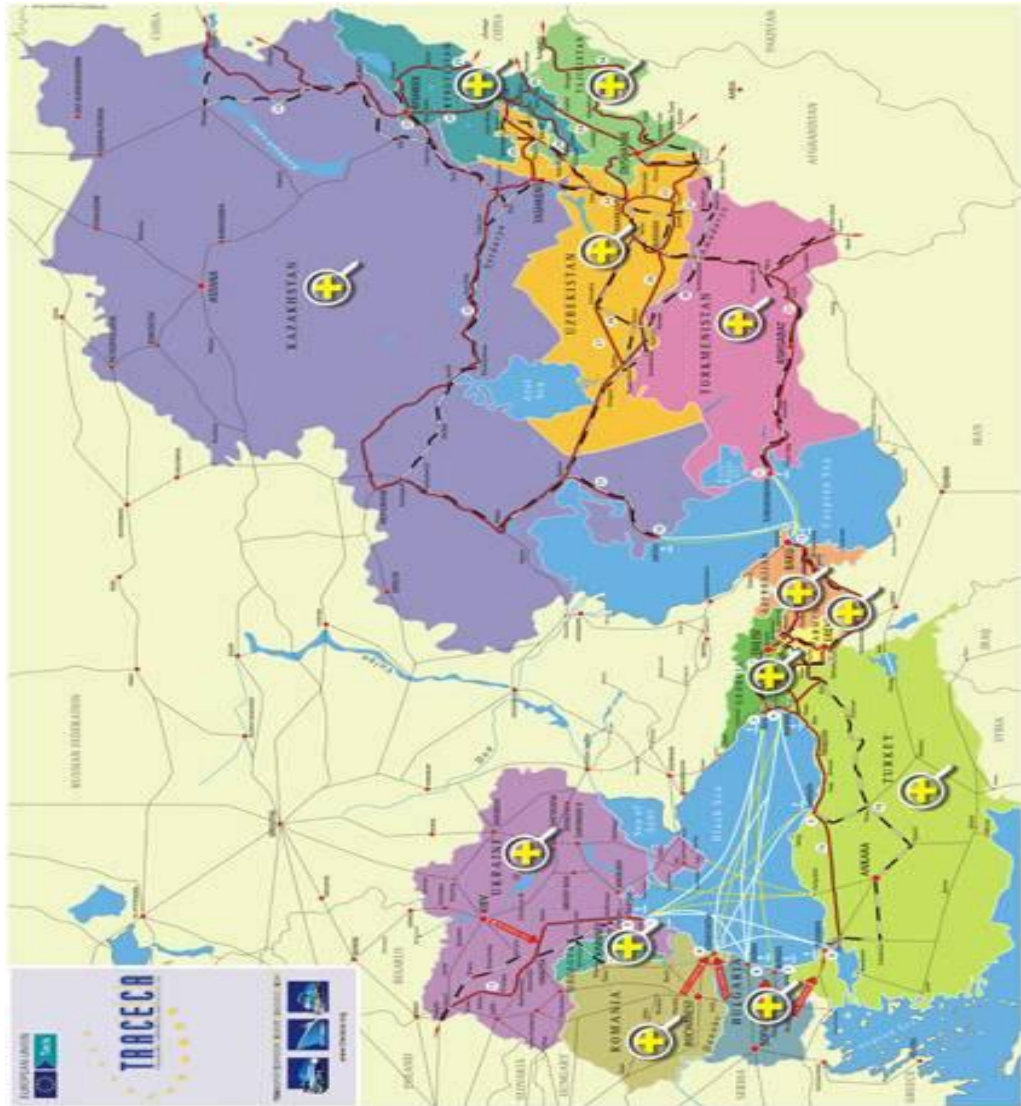
¹¹⁸ Hürrem Cansevdi, Editör, *Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu*, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004, s. 43-44.

¹¹⁹ Francis McGowan, "*Ulaştırma Politikası*", Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s. 386.

¹²⁰ Francis McGowan, "*Ulaştırma Politikası*", Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s. 14-15.

vermektedir.¹²¹ Bu nedenle, Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu, Rusya gibi AB için de önemli projelerden biridir. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA (Transport Corridor for Caucasus Europe Asia) 1993 yılında 8 Hazar ve Kafkas ülkesinin katılımı ile Brüksel’de kurulmuştur. 1998 yılında gerçekleşen Bakü Zirvesi sonucunda “Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” deklarasyonu imzalanmıştır.¹²²

Harita 3: TRACECA Ulaşım Ağı



Kaynak: <http://www.traceca.org.tr/harita.htm>

¹²¹ Keep Europe Moving, *Office for Official Publications of the European Communities*, Luxembourg, 2006, s. 6.

¹²² *EU Energy and Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008.

TRACECA Programına, Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development – EBRD), Dünya Bankası (World Bank - WB) ve Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank – ADB) tarafından mali destek sağlanmaktadır.¹²³ TRACECA Programı ile 39 Teknik Destek projesine 57,4 milyon Euro ve altyapının rehabilitasyonuna yönelik 14 yatırım projesine 52,3 milyon Euro finansman sağlanmıştır.¹²⁴

Türkiye, TRACECA Programına 2000 yılında üye olmuştur. Türkiye'nin yer aldığı TRACECA Koridorunda, Karadeniz ve Hazar Denizi'nin verdiği olanaklarla kombine taşımacılık yapılması öngörülmektedir. Ayrıca 4. Pan-Avrupa Koridorunun Türkiye üzerinden karayolu ve demiryolu ile Kafkasya ve Orta Asya bölgelerine uzatılması düşünülmektedir.¹²⁵ TRACECA koridoru ve 4. Pan-Avrupa Koridoru arasındaki bağlantıyı güçlendiren Karadeniz otoyolu 2007 yılında tamamlanmıştır.¹²⁶

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, AB politikaları içinde ulaştırma büyük bir önem taşımaktadır. Bu sadece hava ya da karayolu ulaşımı değil demiryollarını da kapsamaktadır. AB fonları ve yatırımlarının bu tür projelere aktarıldığı söylenebilir. Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu projesi de AB yatırımları içinde yer almasa da TRACECA projesinin bütünlüğü içinde önemli bir yerdedir. Ayrıca projede ciddi bir payı olan Türkiye, demiryolu yapımının bitimi ardından sağlayacağı faydaları AB sürecinde önemli bir koz olarak kullanabilecektir.

4.5. Bölgesel Dengeler Açısından Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi

Günümüzde Avrasya ve Ortadoğu merkezli alanlarda; dünyada ekonomik gücünü siyasal güce dönüştürmeyi amaçlayan AB, kaybettiği siyasi ve ekonomik

¹²³ Hürrem Cansevdi, Editör, *Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu*, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004, s. 41.

¹²⁴ "TRACECA", <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>

¹²⁵ Sinan Ülgen, Selen Sarısoy Guerin, Mahmut Tekçe, *Second Generation Structural Reforms: De-Regulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of the Turkish Telecommunications, Energy and Transport Sectors in light of EU Harmonization*, Kasım 2007, http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf s. 140.

¹²⁶ "TRACECA Policies", <http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=55043&nid=44623>

gücünü tekrar kazanmaya çalışan Rusya, Asya’da gün geçtikçe ekonomik verileriyle yükselmekte olan Çin ile Hindistan ve Bölgeyle coğrafi bir bağlantısı olmayan ABD gibi dünyada birçok ülke gelecek petrol stratejilerini oluşturmaktadır.¹²⁷

Dünya enerji alanlarında özellikle Hazar ve Ortadoğu alanlarında küresel rekabet arttıkça Türkiye de jeopolitik, ekonomik ve stratejik önemi ile ön plana çıkmaktadır. Türkiye’nin enerji bölgelerine yakınlığı, transit enerji politikalarının (özellikle BTC ve yeni projeler) etkisi ile enerji alanından önemli bir aktör haline gelmektedir. Türkiye’nin bölgede izlemeye başladığı aktif politikalar özellikle bölgede rekabet eden küresel aktörlerin dikkatini çekmektedir. Bu bağlamda Türkiye dış politika alanında önemli bir hareket alanı sağlamaya başlamıştır.

AB, ABD, Türkiye, İran, Rusya ve Çin bölgede kendi çıkarlarına en iyi şekilde hizmet edecek ulaştırma koridorlarını hayata geçirmeye çalışmaktadırlar. Bütün ülkeler çatışan ve çakışan çıkarlarını göz önüne alarak stratejilerini ve alternatiflerini geliştirmektedir. Koridorların güzergahları en düşük birim maliyeti sağlayacak optimum çözümler göz önüne alınarak değil, ilgili gücün çıkarları gözetilerek planlanmaktadır.¹²⁸

Türkiye Avrasya’da Avrupa ve Asya’yı birbirine bağlayan en kısa güzergâh üzerinde bulunmaktadır. Bu avantaj sayesinde önümüzdeki yıllarda Türkiye’nin bölgede lojistik üs olması muhtemeldir. Avrupa’nın Avrasya’ya yönelik stratejileri çerçevesinde oluşturulan ulaştırma koridorlarında Türkiye önemli bir yere sahiptir. Türkiye doğu-batı ve kuzey-güney demiryolu hatlarını, uluslar arası limanlarını ve bunlar arası bağlantılarını güçlendirdiği takdirde bölgede Avrasya’nın doğusundan en batısına kadar gerçekleşen ticaretin alternatifsiz güzergâhı olacaktır.

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu’nun bitmesi ve MARMARAY Projesi ile birlikte Asya ve Avrupa’nın en kısa yoldan demiryolu ile birbirine bağlanması XXI. Yüzyıl İpek Yolu’nun Türkiye üzerinden demiryolu ile kesintisiz olarak Avrupa’ya bağlanması demektir ki bu da Avrupa’ya giren çıkan malların tamamına yakınının

¹²⁷ Kerem Akın ve Sabit Atman, *Küresel Petrol Stratejilerinin Jeopolitik Açısından Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri*, İstanbul Ticaret Odası, Yayın no: 2006-48, İstanbul, 2006, s. 249.

¹²⁸ H. Barutça, *Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi, 2007, s. 77-78.

Türkiye üzerinden hareket edeceği anlamına gelmektedir. Bu durum Türkiye'deki lojistik sektörü açısından büyük avantaj yaratacaktır.

Türkiye bu bölgelerle ilgili siyasetini tayin ederken kendi diplomatik açılımı yerine büyük devletlerin ya da uluslararası kuruluşların (AB, NATO, BM) belirledikleri siyasi taktikleri uygulamaktadır. Bu tutum da bölge ülkelerini ya da bölge dışında bulunan diğer ülkeleri Türkiye ile diplomatik diyalog sürecine girme konusunda tereddütte bırakmaktadır.

Bölgesel dengeler yönünde son dönemlerde atılan en önemli adımlardan biri de BAKÜ-TİFLİS-KARS Demiryolu Hattı Projesi olmuştur. Uluslar arası Stratejik Araştırmalar Kurumu başkan yardımcısı ve AB Araştırmaları Merkezi başkanı Kasım Kamer'e göre, "Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi 21 Kasım 2007 tarihinden itibaren emin adımlarla ilerlemektedir. 24 Temmuz 2008 tarihinde projenin Türkiye ayağının temelini Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Devlet Başkanları tarafından atılması bu üç ülkenin projedeki kararlılığını ortaya koymaktadır. Demirden İpek Yolu olarak da adlandırılan bu hattın yapımı ekonomik olduğu kadar stratejik değerlendirmelere de yol açmaktadır."¹²⁹

Türkiye İşadamları ve Sanayiciler Konfederasyonu (TUSKON) tarafından düzenlenen 2. Avrasya Dış Ticaret Zirvesi Programında; Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen, ekonomi güneşinin artık batıdan doğup Asya'ya geçtiğini söyleyerek, "Ekonomi eksenini Atlantik'ten Pasifik'e kayıyor. Bu güneş bizim üstümüzden geçiyor, budan daha fazla yararlanmak için karşılıklı ticareti artırmalıyız" dedi. Avrasya ülkeleri ile Türkiye'nin arasındaki ticaretin 2013 yılına kadar 100 milyar dolar tutarında bir ticaret hacmine ulaşması olduğunu vurguladı. En geç iki yıl içinde tamamlanacak İstanbul Boğazı Tüp Geçişi inşaatının tamamlanması ve aynı tarihlerde bitecek olan Kars-Tiflis hattı ile Avrupa'dan Çin'e ve İstanbul'dan Almatı'ya kadar kesintisiz ve hızlı tren taşımacılığının sağlanması sonucu gümrüklerden beklemeden geçişler, önümüzdeki yıllarda gerçekleştirmesi gereken en önemli proje. Tüzmen, bir diğer önemli projenin lojistik merkezleri olduğunu kaydederek, "Başta Güney Rusya Bölgesi ve Mersin/Akdeniz Bölgesi olmak üzere,

¹²⁹ Kamer Kasım, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu: İpek Yolu'nun Demir Ağlarla Örülmesi", <http://www.turkishweekly.net/turkce/yorum.php?id=643>

sizlerle mutabık kalacağımız noktalarda Lojistik merkezler kurmak için ön çalışmalara başlamış bulunmaktayız" diye konuştu.¹³⁰

16 Eylül 2010 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Onuncu Zirvesini imzalayan Devlet Başkanları; Türk Dili Konuşan Ülkeler aralarında ortak tarih, dil, kimlik ve kültüre dayanan ortak çıkarları ve ilişkileri geliştirme, dayanışmalarını daha da güçlendirme niyetlerini yinelediler. Daha önce düzenlenen Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvelerinin yararlı sonuçlarını ve Nahçıvan Bildirisi dâhil, önceki Zirve Toplantıları Bildirilerinin maddelerini teyit ettiler. Türk Dili Konuşan Ülkeler arasındaki kapsamlı ilişkilerin ve dayanışmanın Avrasya coğrafyasındaki bölgesel ve uluslararası işbirliğini pekiştirdiği inancıyla; 3 Ekim 2009 tarihlerinde Nahçıvan'da düzenlenen Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları 9. Zirvesi sırasında, Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi'nin kuruluşuna dair "Nahçıvan Anlaşması"nın imzalanmasından duydukları memnuniyeti yinelediler. Türk Dili Konuşan Ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştıracak olan ve 2012 yılında hayata geçirilmesi planlanan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu bağlantısının aynı zamanda Avrasya bölgesindeki ticaret hacmini arttıracığını, bölgesel kalkınma ve ekonomik işbirliğini kolaylaştıracığını dile getirmişler ve demiryolu bağlantılarının kısa bir zamanda tesis edilmesinin önemini vurgulamışlardır.¹³¹

Proje içeriği gereği öncelikle Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki stratejik ve ekonomik bağları daha da güçlü hale getirecektir. Bölgenin entegrasyonu sürecinde üç ülkenin de ilgi odağı olma ve dikkatleri üzerine çekme olasılığı yüksektir. Bu projeden memnun olmayan ve projenin ulusal çıkarlarıyla örtüşmediği ülkelerin başında Ermenistan gelmektedir. Ermenistan'ı yok sayan bu proje zaten birçok alanda (enerji, vb.) dışa bağımlı olan bu ülkeyi daha zor duruma sokmaktadır.

Zaman geçtikçe, petrol ve doğal gaz rezervlerinin azalacağı düşünüldüğünde, fiyatların tekrar artacağı beklenebilir. Rezervlerin azalmasıyla devletler önce kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelecek, bu aşamada Batılı petrol şirketler ile anlaşmazlıklar büyüyecektir. İşte ileride yaşanacak bu durumda elini

¹³⁰ 2. Avrasya Dış Ticaret Zirvesi Programı, TUSKON
http://www.tuskon.org/icerik/haber_detay.php?id=454

¹³¹ Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Onuncu Zirvesi, 16 Eylül 2010,
<http://www.mfa.gov.tr/bildiri.tr.mfa>

kuvvetlendirmek isteyen Batı, Avrasya Bölgesi'ne yerleşmek için her türlü çabayı sarf etmektedir.

Rusya'nın çabası bu yerleşmeyi önlemeye yöneliktir, ancak ekonomik ve askeri güç olarak Batı güçleri karşısında çok yetersiz olması sebebiyle bunu başarması zor görünmektedir. Bunun farkında olan Rusya, Batılı güçleri bölme düşüncesiyle Almanya ve İtalya ile anlaşmalar yaparak en azından AB'nin bölgede etkin güç olmasını önlemeye çalışmaktadır. Çin'in etkisini azaltmak amacıyla, ABD'yi hedef göstererek yine Çin ile Şangay İş Birliği Örgütü sayesinde müttefik olmaktadır. Ancak Çin ekonomisindeki çok yüksek düzeyde olan ABD etkisi, bu ilişkiyi ekonomik olmaktan ziyade güvenlik boyutunda tutmaktadır.

Kısacası RF muazzam coğrafyasının ağırlığını taşıyamamakta ve orta vadede bölünme ile karşı karşıya kalacağı değerlendirilmektedir. Ortaya çıkacak devletleri kontrol etmek için büyük güçler ön alıcı hamleler yapmakta, gelecekte yapılacak büyük hamle için mevzi kazanma çalışmaları yoğunlaşarak devam etmektedir.

Bunun yanında bölge ticareti ya da ekonomik ilişkileri bakımından da projenin önemi fazladır. Deniz taşımacılığının gelişmesiyle değerini kaybeden İpek Yolu'na, küreselleşen ve ticaret hacmi büyüyen dünyada ülkeler eskisinden daha çok ihtiyaç duyar hale gelmiştir. Günümüzde dünyanın fabrikası haline gelen Çin'de üretilen ürünlerin çoğu deniz konteynerleri ile taşınmaktadır. Çin, Avrupa ve Amerika'da bulunan birkaç liman, dünya ticaretinin büyük bir kısmını elinde tutmaktadır. Bunun sonucunda tıkanıklıklar, gecikmeler ve ek taşıma masraflarının ortaya çıkması ve limanı olmayan kara ülkelerinin gittikçe ticari olarak çölleşmesi nedeniyle, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, Avrupa'nın Uzak Doğu'ya karadan bağlanması konusu dünya gündemine oturmuştur.

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu projesi tarihi İpek yolunun yeniden canlanmasının önemli bir aşaması olduğu için bölge ticaretini olumlu yönde etkileyebilecektir. Deniz taşımacılığının olumsuz ya da eksik yönlerini Asya-Avrupa hattı için rahatlatacak olan proje, en azından ticari ulaşım için bir alternatif yaratacaktır. Kafkasya gibi dünyanın önemli bölgelerinden birinde tamamlanması yakın olan bu proje şüphesiz bölgesel dengeleri etkileyecektir. Oyunun kartları yeniden dağıtılır mı şu an için erken bir söylem olsa da özellikle Rusya, ABD, AB ve

Çin gibi büyük güçlerin dikkatini şimdiden çekmektedir. Bunun yanında projeye taraf olan Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan için de bazı fırsat ve olası riskleri de bünyesinde barındırmaktadır.

5. SONUÇ

Ulaştırma insanların hayatında olmazsa olmazlardan biridir. Eski tarihlerde bile genel anlamda ulaştırma kullanılmıştır. Teknoloji ve medeniyetler geliştikçe ulaştırma, insan yaşamına daha da çok girmiş ve vazgeçilmez bir unsur olmuştur. Ulaştırma tüm ekonomik ve sosyal faaliyetlerin birçok aşamasında etkili olarak toplum hayatını etkilemiştir. Günümüzde de ülkelerin öncelikli politikaları içinde olan ulaştırma sektörünün önemi giderek artmaktadır. Günümüzde ulaştırma sektöründe çok hızlı teknolojik gelişmeler ortaya çıkmıştır. Ulaşımındaki teknolojik gelişme hem ulaştırma alt sistemleri arasındaki ilişkileri değiştirmekte hem de yeni ulaşım sistemleri ile birlikte taşımada yeni seçeneklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Bu durumda gelişmelerin seyrine göre ulaşım alt sistemlerinin yerlerinin yeniden belirlenmesi ve buna bağlı olarak ulaştırma politikasının değişmesi gerekmektedir. Türkiye’de ulaştırma sektörü günümüz gelişen koşullarına uyabilen, ekonomik ihtiyaçlara cevap verebilen bir yapıya kavuşturulması için devletin politikalar belirleyip sektörler arasında uyumu sağlaması gerekmektedir.

Küresel dünyada ülkeler ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan bütünleşme sürecindedir. Küreselleşme olarak adlandırdığımız bu süreçte ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinin gelişiminin de katkısıyla insanlar arasındaki iletişim ve etkileşim artmaktadır. Dünyada insanların, malların ve bilginin dolaşımını engelleyen sınırlar yok olmaktadır. Bu değişim dünyada iş yapma koşullarını da değiştirmektedir. Günümüz küresel pazarlarında firmaların rekabet güçleri maliyet üstünlüklerinden ziyade mal hareketi, malın pazara en kısa sürede kazandırılması da önemlidir.

Demiryolu taşımacılığı kullanımında önümüzdeki yıllarda büyük bir artış yaşanacağı öngörülmektedir. Yapılan yatırımlar ve yapılandırmalar ile eski günlerdeki popülerliğini yeniden kazanması beklenmektedir. Ulaştırma politikaları bağlamında son yıllarda dikkat çeken alanlardan biri de demiryolu projeleridir. Demiryolları sadece ülke içi projelerle değil, küresel ekonominin artan ticaret hacmi ve ekonomik gereksinimleri ile birlikte ülkelerin karşılıklı işbirliği ile de geliştirilmektedir.

Günümüzde bu projeler içinde ülkemizi de yakından ilgilendiren bir proje Kars Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu projesidir. Bu çalışma kapsamında ilgili projenin 2007 yılındaki imza süreci ardından yaşadığı aşamalar değerlendirilmiştir. Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te yapılan ve Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'dan temsilcilerin katıldığı Bakanlar İzleme Koordinasyon Toplantısı'nda; 2012 yılında bitirilmesi planlanan İstanbul Boğazı Tüp Geçişi ve Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü demiryolu projeleri hızla ilerlendiği bildirildi. Projenin Türkiye bölümündeki çalışmaların yüzde 53'ünün tamamlandığını Gürcistan'daki çalışmaların da planlandığı şekilde devam ettiği bildirildi. Türkiye-Azerbaycan ve Gürcistan'ın kendi kaynakları ile hayata geçirdikleri ve yapımı süren bu projenin ülkelere olası ekonomik etkileri ticari ilişkiler ve yolcu taşımacılığı gelirleri gibi unsurlarla tartışılmıştır.

Ayrıca ulaşım ağlarını geliştiren ve birbirine bağlanan ülkeler, bu proje ile yabancı yatırımcılar için de cazip hale gelecektir. Havayolunun pahalı ve hava durumuna bağlı olarak aksayan yönleri yanında, denizyolu taşımacılığının maliyetli ve artan trafik yoğunluğu sorunları demiryollarını alternatif olarak ortaya çıkarmıştır.

Bu bağlamda, ilgili proje bu üç ülke için yeni fırsatları bünyesinde barındırmaktadır. En büyük fırsatlardan biri ise, 1990'lı yılların sonlarından itibaren birçok ülke ya da AB gibi kuruluşların gündeminde olan Avrupa-Asya transit ulaşım ağının oluşarak tarihi "ipek yolu" nun yeniden canlandırılması sürecidir. Bu proje ile insan ve mal hareketliliği etkin şekilde sağlanabilecek ve ilgili güzergâhtaki ülkeler doğrudan olumlu katkılar sağlayacaklardır. Örneğin, geçmişte İpek Yolu güzergâhının geçtiği bölgeler ekonomik olarak gelişmiş ve genel olarak ticaret yolları geçtikleri bölgelere zenginlik katmıştır.

Dün olduğu gibi bugün de ülkeler taşıma koridorlarının kendi toprakları üzerinden geçmesini istemektedirler. Bunun en çarpıcı örneği Rusya'dır. Avrupa ile Asya arasındaki ticari ilişkilerin ve yük akışının farkında olan Rusya, transit taşıma ve lojistik konularında önemli yatırımlar yaparak, bu iki ticari blok arasındaki yük akışını kendi tarafına çekmeye çalışmaktadır.

Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu projesinin Altyapı maliyetinin yüksek ama çevre ve işletme maliyetinin bir hayli düşük olduğu demiryolu ağları özellikle kıta içi yük taşımacılığında en ucuz ve en tercih edilir ulaştırma sistemidir. Günümüzde gelişmiş ülkeler şehir içi ve şehir dışı yolcu taşımacılığını da raylı sistemlere kaydırma alanında bir hayli mesafe kat etmişlerdir.

Ayrıca turizm sektörünün seyahat, gezi, terminal ve konaklama yerleri arası ulaşımını oluşturan turizmin dinamik kısmında, ulaştırmanın önemi çok büyüktür. Turizmin ekonomideki rolüne orantılı olarak turizm ulaştırmasının ülke ekonomilerine dolaylı etkisi düşünüldüğünde Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu ülkeler arasındaki insan hareketliliğini arttırabilecektir.

Çalışma kapsamında, Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesinin ekonomik etkileri yanında, siyasi etkileri de söz konusu olduğu vurgulanmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hatları konusundaki kadar şiddetli tartışmalar yaşanmasa da bölgesel dengeler açısından önemli gelişmelere gebe olabilir. Özellikle Gürcistan ve Azerbaycan gibi ülke içi istikrar sorunları ve komşularıyla sınır çatışmaları bulunan ülkelerin gelecek politikalarını etkileyecektir.

Anlaşmaya dâhil olan üç ülke için de stratejik önemlerini daha da artacak olması bilinen bir gerçektir. Bunun yanında küresel güçlerin bölgeye olan politikalarını da gözden geçirmelerini sağlayacakları bir sürecin de henüz başında bulunmaktadır. ABD ve Rusya gibi iki önemli gücün Kafkasya ve Orta Asya rekabeti düşünüldüğünde bölgesel dengelerinde dikkate alınması gerektiği ifade edilebilir.

Örneğin, Rusya için; bölgede ABD-AB-NATO ilerlemesi kuşatılmışlığını arttırmaktadır. Bu genişlemeyi durdurmak için Gürcistan'ın Güney Osetya saldırısını fırsat bilmiş ve Gürcistan'a saldırarak Güney Osetya ve Abhazya bölgelerini Batı'dan kopartmış, Kafkasya'daki etki sahasını genişletmiş-kuvvetlendirmiştir. Bu

sınırın çizilmesiyle, Batı'nın hamlesi Ermenistan üzerine yoğunlaşmış, Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin normalleştirilmesi, en azından şimdilik bir kapı açılması çalışmaları başlatılmıştır.

Dağlık Karabağ'ın Ermenistan'ın işgali altında olması, Azerbaycan-Ermenistan ilişkilerini kestiği gibi, Türkiye-Ermenistan ilişkilerini de kilitlemiştir. Ancak Rusya'nın Ermenistan ile ilişkileri göz önüne alındığında kısa vadede bu ilişkinin devam edeceği, uzun vadede ekonomisinin zayıflamasıyla, bölgedeki etkisinin azalacağı değerlendirilmektedir. Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demiryolu projesinin ülkelere getireceği avantaj ve risklerin özellikle taraf ülkelerce iyi değerlendirilmesi önemlidir. Uzun vadedeki menfaatler için özellikle Gürcistan'ın Rusya ile olan ilişkilerini önemsemesi gerekmektedir.

Rusya'nın bölgede palazlanan ya da güçlenen hiçbir unsura gerekenden fazla tahammül edemeyeceği düşünüldüğünde projeye dâhil olan ülkelerin olası politikaları önemlidir. Kanımızca bu saptama bölgesel bir güç olmayı ve bu projeye amacına biraz daha yaklaşmak isteyen Türkiye için de geçerlidir.

İpek Yolu güzergâhının geçtiği Anadolu toprakları üzerinde yer alan ülkemiz, yaşanan son gelişmeler ile tarihte sahip olduğu avantajları tekrar elde etmeye başlamıştır. Özellikle gittikçe önemi artan transit taşımacılık ve lojistik konularını da göz önüne alarak düşündüğümüzde, her türlü taşımacılığın yapılmasına müsait, Karadeniz ve Akdeniz'e kıyısı bulunan ülkemiz kıtaların geçiş noktasında, doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde çok stratejik bir bölgede yer almaktadır.

Ülkemiz, Avrupa-Asya ve Ortadoğu ulaşım yollarının kesiştiği önemli bir bölgede bulunmaktadır. Türkiye bu kesişme noktasındaki ülke olarak uluslararası enerji ve ulaştırma koridorları arasındaki konumu ve AB üyeliği sürecinde olması nedeniyle karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı ulaştırmasına önemli görevler düşmektedir. Bu yüzden devlet tarafından bu ulaştırma türlerinin gelişmesi için her türlü yasal çerçeveler, yatırımlar, teşvikler ve finansal desteklerin verilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

2.Avrasya Dış Ticaret Zirvesi Programı, TUSKON

http://www.tuskon.org/icerik/haber_detay.php?id=454

A. Coulls, Railways as Wold Heritage Sites, ICOMOS, 1999 A. Coulls, Railways as Wold Heritage Sites, ICOMOS, 1999, s. 2.

A. Necdet Pamir, Bakû Ceyhan Boru Hattı: Orta Asya ve Kafkasya’da Bitmeyen Oyun, ASAM Yayınları, Ankara, 2004, s. 95, 96.

A. Necdet Pamir,, “Hazar Bölgesinde Enerji Politikaları ve ABD’nin Konseptleri”, <http://www.avsam.org.turkce/analizler>; Timur Onica, “Optimism increases for caspian sea agreement”, Business & Economics, <http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav041904.shtml>

Abdullah Özkan, Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecince Türkiye, Tasam Yayınları, İstanbul, 2004, s. 11, 8-10.

Ahmet Davutoğlu, Stratejik Derinlik, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 74-75, 124-125, 132-135.

Ali Osman Akalan, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakû Demir Yolu Projesi”, http://www.ulasim2023.org/index.php?option=com_content&view=article&id=124:kars-ahilkelek-tfls-bakue-demr-yolu-projes&catid=9:demryolu-ulaimi&Itemid=21

Bakanlar İzleme Koordinasyon Toplantısı, Tiflis, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=7457>

Cem Saatçioğlu, Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s. 9, 23, 22, 33-34, 47, 24-25.

Deniz Altınbaş, “Avrupa, Enerji’de Rusya’ya Bağımlılığını Kırmaya Çalışıyor”, Stratejik Analiz Uluslar arası İlişkiler Dergisi, Ankara, Haziran 2006, s. 34-37.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001, s. 2.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001 s. 2, 3-4.

Elnur Cemilli, ABD'nin Güney Kafkasya Politikası, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, Nisan 2007, s. 99-100, 101-102

Emre Engür, “Doğu –Batı Enerji Koridoru Doğalgaz İle Tamamlanıyor: BOTAŞ'ın Avrupa'ya Açılım Stratejisi”, Avrasya Dosyası Enerji Özel, Cilt:9, Sayı:1, Bahar, 2003, s. 67-68 ve Yılmaz Tezkan “Kafkaslar ve Orta Asya'da Jeopolitik ve Stratejik Ortaklıklar”, [www.kafkas.org.tr/perspektif/Kafkaslar ve Orta Asya'da ortakliklar.htm](http://www.kafkas.org.tr/perspektif/Kafkaslar_ve_Orta_Asya'da_ortakliklar.htm)

Erhan Büyükakıncı, “Vladimir Putin Dönemi Rus Dış Politikasına Bakış Söylemler, Arayışlar ve Fırsatlar”, Erhan Büyükakıncı, der., Değişen Dünyada Rusya ve Ukrayna, Ankara, Phoenix, 2004, s. 159.

Erol Tümertekin, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, 1987, s. 205.

EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008.

F. Karaosmanoğlu, “Dünyada Enerjiye Duyulan İhtiyaç ve Alternatif Enerji Kaynaklarına Yöneliş”, SEMPOZYOM: Türkiye'nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?, 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006.

Fehim Taştekin, “En Kültürlü Devrim!”, Radikal Gazetesi, 28 Mart 2005.

Francis McGowan, “Ulaştırma Politikası”, Avrupa Birliği Ansiklopedisi, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, Nisan 2005, s. 386, 14-15.

Gamze Güngörmüş, Uluslar arası Çatışma Alanları ve Türkiye'nin Güvenliği, IQ Kültür-Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.45-46. Kaan Öğüt, Kafkasya Jeopolitiğinde Yeni Yapılanma, Aydınlanma 1923 Dergisi, Aralık 2002, s. 45-46.

Graham Fuller, Balkanlardan Çin'e Türkiye'nin yeni Jeopolitik Konumu, Alfa, İstanbul, 2000.

Güngör Evren, "Türkiye'de Ulaştırma Politikalarına Eleştirel Bir Bakış", II. Ulaşım Ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı, Ankara, TMMOB Yayınları, 2001, s. 4.

Günnur Tuba Türksavaş, AB'nin Güney Kafkasya Politikası ve Türkiye, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s. 59, 60.

Gürcistan Türkiye İlişkileri Örnek Alınacak Düzeyde, http://www.diplomatikgozlem.com/haber_oku.asp?id=2082; Haluk Selvi, "Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan İlişkilerinde Ermenistan Faktörü", www.satemer.sakarya.edu.tr/pdf/azerbaycan.pdf

Gürcistan Ülke Bülteni, Egeli İhracatçılar, 2004, www.egelihracatcilar.com/.../ulkeraporu-gurcistan-deik-2004.pdf

H. Barutça, Orta Asya'ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi, 2007, s. 77-78.

H. Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Bir Başka Baharı mı Kaldı?", s.66-67.

H. Sami Güven, Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, TODAİE Yayınları, Ankara, 1982, s. 32.

Hakan Kantarcı, Kafkasya Jeopolitiğinde Kriz Alanları Ve Güç Mücadelelerinin Türkiye'ye Etkileri, Süleyman Demirel Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2007, tez.sdu.edu.tr/Tezler/TS00519.pdf, s. 29.

Haleddin İbrahimli, Değişen Avrasya'da Kafkasya, ASAM Yayın, Ankara, 2001, s. 56-58, 57, 78-79.

Haluk Gerçek, "Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi", 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), TMMOB Yayınları, İstanbul, 2001, s. 90.

Haluk Tandircioğlu, "Geçiş Ekonomilerinde Özelleştirme", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C:4, S:3, İzmir, 2002, <http://www.sbe.deu.edu.tr/adergi/2002sayi3PDF/tandircioglu.pdf> s. 199.

Hasan Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpek Yolu", Stratejik Analiz, 2007, s.63-64, 65-66, 67.

Hasan Kanbolat, "Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi Kafkasya'da Demir İpekyolu", Stratejik Analiz, 83, 2007.

Hasan Özgen, Ulaştırma Yönetimi, İstanbul, 2005, s. 31.

Hasan Selçuk, "Azerbaycan ve Orta Asya", Stratejik Öngörü: Uluslar arası Ekonomi Politik, Sayı: 9, TASAM Yay, İstanbul, 2006, s. 135-136.

Hürrem Cansevdi, Editör, Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004, s. 57, 43-44, 41.

Hürrem Cansevdi, Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004.

İKV, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İKV Yayın No:14, İstanbul, 2005, s. 6.

İsmet Ergün, Türkiye'nin Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayınları, Ankara, 1985, s. 51-52.

J. Coffin, *Western Civilizations: Their History and Their Culture*, W.W.Norton &Company, New York, 2002, s. 737.

Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack, *The Geography Of Transport Systems*, London, 2009, <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/ch2c1en.html>,

K. Ağacan, “Kardeş Devletler Azerbaycan-Gürcistan ilişkileri”, *Avrasya Dosyası*, Azerbaycan Özel, İlkbahar 2001, cilt:7, Sayı:1, s. 320-321.

Kaan Öğüt, *Kafkasya Jeopolitiğinde Yeni Yapılanma*, *Aydınlanma 1923 Dergisi*, Aralık 2002.

Kamer Kasım, “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu: İpek Yolu’nun Demir Ağlarla Örülmesi”, <http://www.turkishweekly.net/turkce/yorum.php?id=643>.

Keep Europe Moving, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2006, s. 6.

Kerem Aklın ve Sabit Atman, *Küresel Petrol Stratejilerinin Jeopolitik Açından Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri*, İstanbul Ticaret Odası, Yayın no: 2006-48, İstanbul, 2006, s. 249.

Levent Şen, *Soğuk Savaş Sonrası Türkiye’nin Güney Kafkasya Politikası*, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s. 21.

M. Hakan Keskin, *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Dünü, Bugünü, Geleceği)*, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2008, s. 177.

Metin Çancı ve Murat Erdal, *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003, s. 266, 267.

Metin Öztürk, Rusya Federasyonu Askeri Doktrini, Asam Yayınları, Ankara, 2000, Kitap Özeti, <http://www.kho.edu.tr/kutuphane/kitap/ozetler/00079ozet.htm>

Mithat Rende, “Çevremizdeki Ülkelerin Enerji Açılımları ve Bunun Bölgesel Etkileri”, SEMPOZYUM: Türkiye’nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır? (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006.

Mustafa Öztürk, Kafkasya’nın Tarihi Coğrafyası ve Stratejik Önemi, Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri 1, ATASE Yayınları, Ankara, 2005, s. 9.

Mürteza, Hasanoğlu “1991 Bağımsızlık Sonrası Azerbaycan Cumhuriyetinin Millileşme Süreci, Devlet Yapısı, Sorunları ve Çözüm Önerileri”, 2008 <http://www.kayad.org.tr/makale/BagimsizlikSonrasiAzerbaycan.doc>

Naciye Saraç, “Kars-Ahılkelek-Tiflis-Bakü Demir Yolu Projesi Start Aldı”, <http://www.turquie-news.fr/spip.php?article781>

Nejat Eslen, “Türkiye Hazırlıksız Yakalandı”, http://www.globalstrateji.org/TUR/Icerik_Detay.ASP?Icerik=1599, 25 Ağustos 2008, Cumhuriyet Strateji.

Nevin Selçuk, Türkiye’nin Enerji Kaynakları ve Enerji İhtiyacı Açısından İzleyeceği Politika Ne Olmalıdır?”, SEMPOZYOM: Türkiye’nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır? (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 44.

O. T. Taylan, Demiryolları İşletmesi: I. Kısım, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936, s. 1, 39.

Oya Benli, Kırgızistan Ülke Raporu, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEM) Yayını, Ankara, 2005, s. 2, 3, 11-12.

Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>

S. Atman, “Türkiye’nin Enerji Kaynakları ve Rezervleri”, SEMPOZYUM: Türkiye’nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır? (26-27 Ocak 2006), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2006, s. 60-62, 63.

Sedat Laçiner, “Ermenistan Dış Politikası ve Belirleyici Temel Faktörler, 1991-2002”, Ermeni Araştırmaları, Cilt: 2, No.: 5, İlkbahar 2002, <http://www.turkishweekly.net/turkce/makale.php?id=39>

Sedat Laçiner, Memet Özcan ve İhsan Bal, Türkiyeli Avrupa, Hayat Yayınları, İstanbul, 2004, s. 110-111.

Sinan Ülgen, Selen Sarısoy Guerin, Mahmut Tekçe, Second Generation Structural Reforms: DeRegulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of the Turkish Telecommunications, Energy and Transport Sectors in light of EU Harmonization, Kasım 2007, http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf s. 140.

T. Akat, AB’nin Enerji Politikaları ve Türkiye’ye Yansımaları, Ulusal Politika Araştırmalar Vakfı, Ankara, 2003, s. 44.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Performans Programı 2009, Ankara, 2009, s. 5.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, “Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı Projesi Çerçeve Antlaşması Törenle İmzalandı”, 2007, http://www.dlh.gov.tr/Demiryollari/Turkiye_Gurcistan_.htm

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.ubak.gov.tr/>
TRACECA Policies, <http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=55043&nid=44623>

TRACECA, <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>

TÜBİTAK, “Ulaştırma Ve Turizm Paneli”, Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi, Ankara, 2003, http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf s. 58, 61.

Türk Dil Kurumu, Genel Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320697>

Türk Dil Kurumu, Genel Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=veritbn&kelimesec=320714>

Türk Dili Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Onuncu Zirvesi, 16 Eylül 2010, <http://www.mfa.gov.tr/bildiri.tr.mfa>

Vügar Orhan, “Ermenistan, Gürcistan’ı Kars-Ahılkelek Projesinden Vazgeçirmeye Çalışıyor”, Diplomatik Gözlem, 17.01.2006, http://www.diplomatikgozlem.com/haber_oku.asp?id=2583

Yücel Candemir, “Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye”, 6.Ulaştırma Kongresi, Maya Basın Yayın, 23-24-25 Mayıs 2005, İstanbul, 2005, s. 23-24.

Yücel Candemir, <http://www.econ.utah.edu/~ehrbar/erc2002/pdf/P475.pdf>

Zeynep Dağı, Kimlik, Milliyetçilik ve Dış Politika Rusya’nın Dönüşümü, Boyut Kitapları, İstanbul, 2002, s. 191, 192.

ÖZGEÇMİŞ

Salih GÜLLÜ 1985 yılında Konya’da doğdu. İlk ve orta öğrenimini Konya’da tamamladıktan sonra 2003 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri saflarında kadrolu olarak astsubaylığa başladı. 2003-2007 yılları arasında Anadolu Üniversitesi İşletme Bölümünde yükseköğrenimini tamamladı. 2009 yılı Ocak ayında Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Strateji Bilimi Ana Bilim Dalı, Bilim ve Teknoloji Stratejileri Bilim Dalı’nda lisansüstü eğitimine başladı. 2010 yılı TSK terfi sınavında başarılı olup subay olarak mesleğine devam etmekte. Halen lisansüstü eğitimine devam etmektedir.