

T. C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**TARİHİ TİCARET YOLLARININ GELECEĞİ AÇISINDAN TRANS-
KAFKASYA’NIN STRATEJİK ÖNEMİ**

Yüksek Lisans Tezi

EMİN HÜSEYNZADE

İstanbul, 2020

T. C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**TARİHİ TİCARET YOLLARININ GELECEĞİ AÇISINDAN TRANS-
KAFKASYA’NIN STRATEJİK ÖNEMİ**

Yüksek Lisans Tezi

EMİN HÜSEYİNZADE

Danışman: Prof. Dr. RAHMİ DENİZ ÖZBAY

İstanbul, 2020

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Emin HÜSEYNZADE
Anabilim Dalı	: İktisat
Programı	: İktisat Tarihi
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Rahmi Deniz ÖZBAY
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Eylül 2020
Anahtar Kelimeler	: Ticaret Yolları, Güney Kafkasya.

ÖZET

Tarihi ticaret yollarının geleceği açısından Güney Kafkasya'nın stratejik önemini inceleyen tez çalışmasında ticaret yolları tarihi ve bu yolların gelişmesinde bölgelerin rolünden bahsedilmekte, uluslararası ilişkilerde Güney Kafkasya'nın stratejik coğrafi konumu ve siyasi önemine vurgu yapılmaktadır. Bunun yanı sıra, Güney Kafkasya'nın dünya ticari yolları ve ekonomisi açısından önemine yer verilmekte, bölgede ticari koridor geliştirme politikasının yanı sıra, Güney Kafkasya devletlerinin ulaşım ve lojistik altyapısı ile ilgili meseleler incelenmektedir. Çalışmada ayrıca Güney Kafkasya'nın jeostratejik ve jeopolitik önemi analiz edilmekte, Güney Kafkasya devletlerinin temel çatışmalarının bölgeye etkileri araştırılmaktadır. Tez çalışmasının son bölümlerinde 1990'lardan sonra bölgede doğan yeni uluslararası projeler ve söz konusu projelerin bölge ekonomisine etkileri de incelenmekte, son yıllarda daha da önemi artan TANAP ve TAP gibi projelerin tarihsel gelişimi hakkında bilgi temin edilmektedir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname	: EMIN HUSEYINZADE
Field	: Economics
Program	: Economic History
Supervisor	: Prof. Dr. Rahmi Deniz ÖZBAY
Degree Awarded and Date	: Master – September 2020
Keywords	: Trade Routes, Transcaucasia.

ABSTRACT

In the thesis study examining the strategic importance of Trans-Caucasia in terms of the future of historical trade routes, the history of trade routes and the role of regions in the development of these routes are mentioned, and the strategic geographical location and political importance of Trans-Caucasia in international relations are emphasized. In addition, the importance of Trans-Caucasia in terms of world trade routes and economy is emphasized, as well as the trade corridor development policy in the region, issues related to the transport and logistics infrastructure of Trans-Caucasian states are examined. In the study, the geostrategic and geopolitical importance of Trans-Caucasia is analyzed and the effects of the fundamental conflicts of Trans-Caucasian states on the region are investigated. In the last parts of the thesis study, new international projects born in the region after the 1990s and the effects of these projects on the regional economy are also examined, and information is provided about the historical development of projects such as TANAP and TAP, which have become more important in recent years.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
KISALTMALAR	ix
TABLolar LİSTESİ	x
1. GİRİŞ	1
2. TİCARET YOLLARI TARİHİ VE BU YOLLARIN GELİŞMESİNDE BÖLGELERİN ROLÜ	4
2.1. Ticaret ve Nakliyenin Tarihsel Gelişimi	4
2.1.1. Ticaretin Tarihi	4
2.1.1.1 Antik Çağ Ticareti	4
2.1.1.2. Orta Çağ Ticareti	9
2.1.1.3. Yeni Çağ Ticareti	12
2.1.2. Nakliyenin Tarihsel gelişimi	15
2.1.2.1. Ulaşım Araçlarının Tarihi	15
2.1.2.2. Ulaşım Yolları Tarihi	17
2.2. Tarihi Ticaret Yolları ve İpek Yolu	19
2.2.1. Baharat yolu	19
2.2.2. Kral yolu	21
2.2.3. Amber yolu	22
2.2.4. Tütsü Yolu	23
2.2.5. Çay ve At Yolu	23
2.2.6. Tuz Yolu	24
2.2.7. Kürk Yolu	24
2.2.8. İpek Yolu	25
2.3. İpek Yolu'nun Geçtiği Bölgelerin Stratejik Önemi	26
2.3.1. İpek Yolunun Avrupa ve Asya İçin Önemi	26
2.3.1.1. İpek Yolu ve Anadolu	28
2.3.1.2. İpek Yolu ve Orta Asya	29
2.3.1.3. İpek Yolu Savaşları ve İpek Yolu Ticaretini Sona Erdiren Nedenler	30

2.4. İpek yolu ve Güney Kafkasya	31
3. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE GÜNEY KAFKASYA'NIN STRATEJİK, COĞRAFİ KONUMU VE SİYASİ ÖNEMİ	34
3.1. Güney Kafkasya'nın Stratejik Özellikleri	34
3.1.1. Güney Kafkasya'nın Coğrafi Konumu	34
3.1.2. Bölgenin Etnik Yapısı.....	36
3.1.3. Güney Kafkasya Devletlerinin Gelişim Süreci	38
3.1.3.1. Azerbaycan.....	38
3.1.3.2. Gürcistan	40
3.1.3.3. Ermenistan.....	42
3.1.3.4. SSCB Döneminde Orta Asya Devletlerinin Güney Kafkasya ile İlişkileri.....	44
3.2. Güney Kafkasya'nın Jeostratejik ve Jeopolitik Önemi	45
3.2.1. Güvenlik ve Askeri Altyapı	45
3.2.2. Ekonomi ve Ticaret.....	49
3.2.3. Güney Kafkasya Ülkelerinden İhraç Edilen Stratejik Ürünler	52
3.2.4. Uluslararası Güçlerin Güney Kafkasya'da Rekabeti	55
3.2.4.1. Türkiye Cumhuriyeti.....	55
3.2.4.2. Rusya Federasyonu	56
3.2.4.3. Avrupa Birliği	58
3.2.4.4. Amerika Birleşik Devletleri	59
3.2.4.5. İran İslam Cumhuriyeti	61
3.2.4.6. Çin Halk Cumhuriyeti	62
3.3. Güney Kafkasya Devletlerinin Bölgedeki Temel Çatışmalarının Bölgeye Etkileri.....	63
3.3.1. Azerbaycan-Ermenistan Dağlık Karabağ Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi.....	63
3.3.2. Gürcistan ve Rusya Arasındaki Abhazya Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi.....	65
3.3.3. Gürcistan ve Rusya arasındaki Güney Osetya Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi.....	66
4. GÜNEY KAFKASYA'NIN DÜNYA TİCARET YOLLARI AÇISINDAN ÖNEMİ .	67

4.1. Avrupa ve Asya Arasında Ticaretin Geliştirilmesi Yolunda Güney Kafkasyanın Önemi	67
4.1.1. Ticari Koridor Geliştirme Politikası	67
4.1.1.1. Avrupa Birliği Politikası: TEN-T	67
4.1.1.2. Asya , TRACECA	70
4.1.1.3. Yeni İpek Yolu Projesi	72
4.1.2. Güney Kafkasya Devletlerinin Ulaşım ve Lojistik Altyapısı	74
4.1.2.1. Azerbaycan Ulaşım Yolları ve Hazar Denizi Üzerinde TRACECA Koridoruyla Bağlantılı Aktarma Bakü Limanı	75
4.1.2.2 Ermenistan Ulaşım Yolları.....	77
4.1.2.3 Gürcüstan Ulaşım Yolları ve Karadeniz Limanları.....	79
4.2. 1990’lardan Sonra Bölgede Doğan Yeni Uluslararası Projeler	81
4.2.1. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan Ekonomik ve Ticari İlişkileri	81
4.2.2. Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)	83
4.2.3. Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP).....	85
4.2.4. Demirden İpekyolu: Bakü-Tiflis-Kars	87
4.3. Güney Kafkasya Bölgesinin Geleceği	88
4.3.1. Ticari Açısından Güney Kafkasya’nın Geleceği	88
4.3.2. Lojistik Açısından Güney Kafkasya’nın Geleceği	91
4.3.3. Güney Kafkasya’da Başlatılmış Yeni Projelerin Geleceği	93
5. SONUÇ	96
KAYNAKLAR	98

KISALTMALAR

BDT	Bağımsız Devletler Teşkilatı
BTK	Bakü-Tiflis-Kars
BTC	Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	Bakü-Tiflis-Erzurum
CSTO	Collective Security Treaty Organisation (Toplu Güvenlik Anlaşması Örgütü)
DB	Dünya Bankası
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
ENP	European Neighborhood Partnership (Avrupa Komşuluk İşbirliği)
s.	sayfa
ss.	sayfa sayı
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TANAP	Trans Anadolu Boru Hattı
TAP	Trans Adriyatik Boru Hattı
TEN-T	Trans-European Transport Network
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Ulaşım Araçları Kategorizasyonu.....	16
Tablo 2. Güney Kafkasya'nın Etnik Yapısı	38
Tablo 3. Gürcistan Şarabını İthal Eden Ülkeler	54
Tablo 4. TEN-T Ağını Oluşturan Koridorlar	68
Tablo 5. Bakü Limanının Profili	76
Tablo 6. Bakü Limanının Kapasitesi	76
Tablo 7. Limanın Yer Aldığı Projelerin Kapsamı (2008-2019)	81



1. GİRİŞ

Günümüzde nakliyecilik ve dış ticaretin temelini ticaret yolları oluşturmaktadır. Tarihi geçmişine bakıldığında ticaret yollarının ilk devletlerin olduğu dönemlere denk geldiği görülür. Ticaret yollarına bilinen en iyi örnekler arasında Baharat Yolu, Kral Yolu ve Tuz Yolu yer alır. Uluslararası ticaretin boyutları açısından bakıldığında en önemli ticaret yolu ise İpek Yolu'dur.

Tarihsel süreçte ticaret yolları değişir ve gelişir. Bu süreç doğal olarak bu yollar üzerinde ticareti yapılan malları da etkiler. Ticaret yolları güzergahlarında yer alan kentler ve uygarlıkların diğerlerine kıyasla daha önemli stratejik avantajlara sahip oldukları görülmektedir. Bu bölgelerden birisi de lojistik terim olarak literatürde Trans-Kafkasya olarak kullanılan Güney Kafkasya bölgesidir. Güney Kafkasya, ülkelerarası ticaretin başladığı günden itibaren her zaman önemini korumuş ve stratejik avantajlara sahip bir coğrafya olmuştur. Güney Kafkasya'nın ticari ve ekonomik önemi bugün de korunmaktadır.

Bu çalışmanın konusu tarihi ticaret yollarının geleceği açısından Güney Kafkasya'nın stratejik önemidir. Araştırmanın kapsamında ticaret ve nakliyenin tarihsel gelişimi, tarihi ticaret yollarının geçmişi ve bugünü, İpek Yolu'nun geçtiği bölgelerin stratejik önemi ve bu önem temelinde uluslararası ilişkilerde Güney Kafkasya'nın stratejik ve siyasi-ekonomik etkileri bulunmaktadır. Ayrıca Güney Kafkasya devletleri arasındaki askeri ve siyasi çatışmaların bölgeye etkileri, Güney Kafkasya'nın dünya ticari yollarının ve dünya ekonomisi açısından değeri de araştırmanın kapsamı içerisindedir.

Tez çalışmasının ana amacı, nitel analiz yoluyla tarihi ticaret yollarının geleceği açısından Güney Kafkasya'nın stratejik öneminin incelenmesidir. Alt amaçları ise, (1)TRACECA, TEN-T vb. projeleri bazında Avrupa ve Asya arasındaki ticaret ilişkilerinin geliştirmesinde Güney Kafkasya'nın rolü, (2)Güney Kafkasya'nın jeostratejik özelliklerinin ve jeopolitik önemi ve (3)1990'lardan sonra bölgede doğan yeni uluslararası projelerin kapsamlı incelenmesidir.

Tez çalışmasında nitel bir araştırma yaklaşımı benimsenmiştir. Bu bağlamda, eklektik araştırma yaklaşımı kullanılmıştır. Çalışma (1)tümevarım ve (2)sistemsel analiz

olmak üzere iki temel araştırma yönteminden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk iki bölümünde tümevarım, üçüncü bölümünde ise sistemsel analiz yöntemi kullanılmıştır. Tümevarımsal yaklaşım gözlemlerle başlar ve gözlemler sonucunda araştırma sürecinin sonuna doğru teoriler önerilir. Diğer taraftan, tümevarımsal çalışmalarda araştırmanın başlangıcında hiçbir teori veya hipotez uygulanmaz; araştırmacı, araştırma süreci başladıktan sonra çalışmanın yönünü değiştirme konusunda özgür olur. Tümevarımsal yaklaşımın, araştırma sorularını ve hedeflerini formüle ederken teorileri göz ardı etmeyi gerektirmediğini vurgulamak gerekmektedir.

Çalışmada kullanılan ikinci araştırma yöntemi ise sistemsel analizdir. Sistemli araştırma metodolojisi, ikincil veri toplamak, araştırma çalışmalarını eleştirel olarak değerlendirmek ve bulguları niteliksel veya niceliksel olarak sentezlemek için sistematik yöntemler kullanan bir akademik yaklaşımdır. Sistemli araştırma yaklaşımı, kapsamı geniş veya dar olan araştırma sorularını formüle etmek, doğrudan sistematik araştırma sorusuyla ilgili çalışmaları tanımlamak ve sentezlemek üzerine kurgulanmaktadır.

Tez çalışması akademik niteliği yüksek özgün değer taşımaktadır. Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Başkanlığı Ulusal Tez Merkezi verilerine göre, Azerbaycan ile ilgili yapılmış ekonomik-bilimsel çalışmaların büyük çoğunluğu sırf petrol üzerine yoğunlaşmakta ve bölgenin diğer ekonomik potansiyelini göz ardı etmektedir. Özellikle günümüz dünyasında Çin gibi büyük güçlerin Orta Doğu ve Kafkaslara açılan politikası eşliğinde yeniden canlanan İpek Yolu projesi tüm bölge ve de Türkiye için önem taşımaktadır. Rusya ve Çin gibi devletlerin Türkiye'nin stratejik ortağına dönüştüğü bir zamanda devasa bir projenin akademik perspektiften değerlendirilmesine büyük ihtiyaç bulunmaktadır. Bu bağlamda, tarihi ticaret yollarının geleceği açısından Güney Kafkasya'nın stratejik öneminin incelenmesi hem akademik hem de siyasi literatüre katkı sağlamaktadır.

Araştırmanın bilimsel yeniliği Türkiye'de Azerbaycan ile ilgili yapılmış diğer çalışmalardan farklı olmasıdır. Türkiye'de Azerbaycan üzerine gerçekleştirilmiş lisansüstü çalışmalarının ekseriyeti petrol ve gaz üzerine yoğunlaşmakta olup; bölgesel diğer ekonomik kaynaklar üzerinde durmamıştır. Bu çalışmada Güney Kafkasya bölgesinin lojistik açıdan değerlendirilmesi yapılmakta ve de 20. yüzyılın 90'lı yıllarından itibaren gerçekleştirilmiş ekonomik projelerin bölgeye katkıları ele alınmaktadır. Çalışmayı diğer lisansüstü

alışmalarından ayıran bir diğ er niteliği ise “bölgesel kaynaklara dayanan ekonomik ve lojistik projelerin tarihsel açıdan incelenmesi ve tarihi İpek Yolu’nun gelişim sürecine bağlanması” olmuştur. Bu bağlamda, tez çalışmasının ikinci bilimsel yeniliğinin kendilerine özgün iki konunun aralarında anlamlı bir ilişki olup olmadığını tümevarım yaklaşımı ile sorgulamasıdır.

Aynı zamanda, tez çalışması kapsamlı ve güncel literatür incelemesinin yapıldığı bir araştırmadır. Çalışmada birincil hem de ikincil kaynaklar kullanılmakta olup, dört esas dil (Türkçe, İngilizce, Rusça, Azerice)  zerinde yoğunlaşmaktadır. Alanyazında, Erdoğan Aslan, Sezgin Güçlüay, Ahmet Turan Yüksel, Fahri Atasoy, Ahmet Rıza Bekin vb. Türk yazarlar ile Batılı yazarlardan Mark Cartwright, W. Heyd, Hans Wilhelm Haussing gibi araştırmacıların eserlerine atıf yapılmaktadır. Rus araştırmacılarından Geyder Malikh, Svetlana Malinienko vb., Azeri araştırmacılarından Naila Velikhanly, Fahriye Abdullayeva, Kenan Mammadov, İrada Nuriyeva, Ali Hasanov vb. Kişilerin eserlerinden istifade edilmiştir. Bunlara ek olarak, SOCAR, OPEC ve Dünya Bankası verilerine de başvurulmuştur.

Tez alışması   ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, ticaret yollarının tarihi ve bu yolların gelişmesinde bölgelerin rolü üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde, uluslararası ilişkilerde Güney Kafkasya’nın stratejik, coğrafî konumu ve siyasi önemine değinilmiştir.   nc  bölümde ise Güney Kafkasya’nın dünya ticari yolları ve ekonomi açıdan önemi incelenmiştir.

2. TİCARET YOLLARI TARİHİ VE BU YOLLARIN GELİŞMESİNDE BÖLGELERİN ROLÜ

2.1. Ticaret ve Nakliyenin Tarihsel Gelişimi

Bu bölümde ticaretin ve nakliyenin tarihsel gelişimi incelenmekte, ulaşım araçları, onların gelişim süreçleri ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra, ticaretin tarihi, ticaret yollarının tarihsel gelişim dinamikleri ile ilgili bilgi akışı sağlanmaktadır.

2.1.1 Ticaretin Tarihi

Dünyada ticaretin tarihi antik, orta ve yeni çağ olmakla üç esas döneme ayrılmaktadır. Antik çağ ticareti antik dönemlerden feodal ilişkilerin geliştiği dönemlere kadar, orta çağ ticareti ise feodal dönemlerden endüstriyel dönemin başlangıcına kadarki zamanı kapsamaktadır. Yeni çağ ticareti ise endüstriyel çağın başlamasından şimdiye kadarki zaman dilimi ile ilgilidir.

2.1.1.1 Antik Çağ Ticareti

Ticaret, mal veya hizmetlerin bir kişiden veya kuruluştan diğerine genellikle para karşılığında aktarılmasıdır. Ekonomistler, ticarete piyasa olarak izin veren bir sistem veya ağ olarak bakmaktadırlar¹. İlkel bir ticaret şekli olan takas diğer mal ve hizmetlerin doğrudan alışverişi anlamına gelmekteydi. Bu yolla tarafların değerli metalleri kullanmaya başlaması ile sembolik ve pratik önem kazanmaya başlamışlardır².

Modern bakış açısına göre, ticaret, bireylerin ve grupların üretimin küçük bir kısmına yoğunlaştığı ve gelirlerini diğer ürünler ve ihtiyaçlarını karşılamak için işlemlerde kullandıkları ekonomik faaliyet biçimidir. Bölgeler arası ticaret en yaygın kullanılan türüdür. Çünkü farklı bölgeler doğal kaynakların az veya sınırlı üretimi de dahil olmak üzere ticarete konu olabilecek çoğu malların üretiminde karşılaştırmalı avantaja sahip olabilmektedir³.

¹ Cambridge Dictionary, **TRADE**. Definitions (Çevirimiçi) <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/trade> 21.12.2019.

² Richard Girley, **The History of the Trade and Barter System** (Çevirimiçi) <https://squareup.com/us/en/townsquare/a-history-of-the-trade-and-barter-system> 22.12.2019.

³ Carmen Elena Dorobat, **A Brief History of International Trade Thought: From Pre-Doctrinal Contributions to 21st Century Heterodox Economics**, The Journal Of Philosophical Economics: Reflections On Economic And Social Issues. Volume VIII Issue 2 Spring 2015 s. 110.

Ticaret, envanter eşyalarının değişim süreci olarak Taş Devri'nden beri bilinmektedir. Ticaret, üretilen ürün veya eldeki fazla ürünlerin değişimi olarak işbölümünün ortaya çıkmıştır. Takas, insan doğası itibariyle başlangıçta oldukça doğal iken, ilerleyen dönemlerde paranın ortaya çıkmasıyla birlikte emtia-para ilişkilerinin kurulması için önkoşul olmuştur⁴.

Ticaret, tarihsel süreçte en güçlü faktörlerden birisi olmuştur. Tarihte, ticaretin kamu yaşamına az ya da çok ölçüde etki etmediği bir dönem yoktur. Ülke içinde mütevazı bir mübadele ile başlayıp, dünyaya yayılan karmaşık ticari operasyonlar ağı ile biten çeşitli ticari ilişkiler, her zaman kamu yaşamının çeşitli yönlerine etki etmekte ve katkı sağlamaktadır. Ticaret, halkın kültürel düzeyinin en güvenilir göstergelerinden birisidir. Ticari ilişkiler halkın günlük yaşamında önemli yer tutmaktaysa, bu onun genel kültürel seviyesi yüksektir ya da tam tersi biçimde düşüktür anlamına gelmektedir.

Ticaret ilişkilerinin varlığı hakkında ilk bilgiler çok erken dönemlere dayanmaktadır. Üçbinbeşyüz yıl önce Sümerler döneminde Mezopotamya'nın ilk kralının başkenti Sirtella'nın kuzey ve güney bölgeleri ile ticari ilişkiler kurduğu bilinmektedir.⁵ Bin yıl sonra artık ticaretin oldukça karmaşık bir değişim sistemine sahip olduğunu belirtmek mümkündür. Bu devirde insanlık arazi, köleler, binalar satın alma hakkında çok sayıda belgeye dayanarak ticaret yapmaktaydı. Bu devirde, aynı zamanda, kredinin varlığı⁶ ve hatta faiz oranları (yılıda% 17-20) dahi bilinmekteydi⁷.

Mezopotamya'da özellikle üç sanayi alanı gelişmiştir. Bunlar; silah, seramik ve kumaş üretimidir (Babil halıları ve boyalı kumaşlar). Ülkenin çiçeklenme döneminde bu kumaşlar, (MÖ 2000 yılına kadar uzanmaktadır) Doğu'da oldukça yaygındı ve bir süre sonra Avrupa'ya ihraç edilmeye başlanmıştır. Aynı zamanda stratejik hedeflere ulaşan ticaret rotaları Bactria, Medya, İran, Hindistan, Arabistan, Küçük Asya gibi bölgelere açılmaya başlamış ve Keldani monarşisi coğrafi konumu nedeniyle Doğu ile Batı arasında arabuluculuk

⁴ В.И. Авдиев, **История Древнего Востока** (Çevirimiçi) <http://ancient.gerodot.ru/topics/data/shumer/shumer06.htm> 29.12.2019.

⁵ Charlez Muravski, **Trade from Ancient Times** (Çevirimiçi) https://www.economicport.com/facts/trade_old.html 05.01.2020

⁶ World Bank, **The History Of Banks** (Çevirimiçi) <https://www.worldbank.org/ro/about-banks-history> 07.01.2020

⁷ Martin A. Armstrong, **Part I of IV—A Brief History of World Credit & Interest Rates** (Çevirimiçi) <https://www.armstrongeconomics.com/research/a-brief-history-of-world-credit-interest-rates/3000-b-c-500-a-d-the-ancient-economy/> 07.01.2020.

yapmıştır. Taşıtlar aracılığıyla Arabistan, Doğu Afrika (altın, sigara) ve Hindistan (kumaşlar, metaller ve bunlardan gelen ürünler, değerli taşlar) gibi coğrafyalara ürünlerinin ticareti yapılmakta, tüccarlar malları Fenike'ye taşınmaktaydılar. Basra Körfezi, Asuriler tarafından ticaret yolu olarak pek bilinmemekte, ülke içinde ticaret esas olarak Mezopotamya'nın iki büyük ırmağı (Dicle ve Fırat) yoluyla yapılmaktaydı⁸.

Mezopotamya'nın esas tüccarları olan Asurlar, Anadolu'da Sivas ve Karadeniz kasabaları ile ticaret ilişkilerine sahiptiler. Merkezi Asur yönetimi Kaniş'te bulunmaktaydı. Bunun yanı sıra, Anadolu'daki Eski Asur ticareti, yerel halkla karşılıklı ticari çıkarlara dayalı barışçı ilişkiler kurmasıyla başarılı olmuştur. Yerel sarayın gelirleri toprak üretiminden ve bakır madenlerinden gelmekteydi⁹.

Kaniş antik kentindeki kazılarda Orta Tunç Çağı'ndan çok sayıda metin ve eşyalar bulunmuştur. M.Ö. Süryani tüccarların oynadığı rol yerel bronz üretiminde çok önemliydi. Oradan kalay (Teneke) ithal ederek Anadolu bakır ticaretine katıldılar. Özellikle de Asur'ların sömürgesi olan devletler ile çok geniş ticaret ağları bulunmaktaydı. Anadolu da bu bölgelerden birisi idi. Anadolu'daki ilk kervansaraylar Asurların adıyla ilişkilidir. Erken dönem Asur tüccarları tarafından yaratılmış kervansaray kavramı daha sonra da çeşitli tüccarlar tarafından geliştirilmiştir. Bunların yanı sıra, Anadolu'daki Asur ticareti yerleşik karaktere sahipti ve bu bölgede o dönemde bile oturmuş ticari ilişkiler mevcuttu¹⁰.

Yukarıda belirtilmiş önemli avantajlara rağmen Mezopotamya ticaretinin bazı eksik tarafları da vardı. Bunlardan en önemlisi ticarete toplumsal hiyerarşi prensibinin uygulanmasıydı. Bu durum kendisini toplum hayatının diğer alanlarında olduğu gibi ticari ilişkilerde de göstermekte ve de aşağı zümreden insanların ticaretle uğraşmasına farklı biçimlerde engeller getirmekteydi¹¹.

Antik çağda ticaret deyince ilk akla gelen isimlerden birisi de Roma Uygarlığıdır. Bölgesel, bölgeler arası ve uluslararası ticaret Roma dünyasının ortak bir özelliği idi. Ticarete devlet kontrolünün ve serbest piyasa yaklaşımının karmasının kullanılması, tek bir yerde

⁸ Artem Cheprasov, **Mesopotamian Trade Routes & Transportation**. Ders Materyalleri (Çevirimiçi) <https://study.com/academy/lesson/mesopotamian-trade-routes-transportation.html> 07.01.2020.

⁹ Helen Parkins Christopher Smith, **Ticaret, Tüccarlar ve Antik kent**. Çeviren: Ömür Harmanşah. 1. Basım, İstanbul: Yaylacık Matbaacılık, 2010. s.33.

¹⁰ Smith, ss.33-36.

¹¹ Sezgin Güçlüay, **Selçuklar Döneminde Ortadoğu'da Ticaret**. Ankara: Sonçağ Matbaacılık, 2019. s.16.

üretileen malların uzak yerlere ve geniş bir kapsamda ihraç edilmesini sağlamıştır. Özellikle tahıllar, şarap ve zeytinyağı büyük miktarlarda ihraç edilirken, ÷lkeye farklı bölgelerden kıymetli metal, mermer ve baharat ithalatı gerçekleşmiştir¹².

Genel olarak, daha eski ve dönemi uygarlıklarda olduğu gibi Romalılar tarımsal bir artı, nüfus hareketi ve kentsel büyüme, bölgesel genişleme, teknoloji inovasyonu, vergilendirme, sikkelerin yayılması vb. kapsayan oldukça gelişmiş ve karmaşık bir ekonomik sistem geliştirdiler. Fakat Roma dünyasındaki ticari ilişkilerde bazı noksanlar bulunmaktaydı¹³:

- tarıma aşırı bağımlılık
- yavaş bir teknoloji yayılımı
- bölgesel ticaretten ziyade yüksek yerel tüketim
- sanayiye düşük yatırım

Araştırmalara göre, arkeolojik ticaret kanıtları bazen düzensiz ve yanlış bilgiler içerse bile, edebi kaynaklar, sikkeler ve gemi enkazları Romalıların ne miktarda ve nerede ticaret yaptığını ortaya koymaya yardımcı olmaktadır¹⁴.

Arkeolojik kaynaklara¹⁵ göre, antik Roma'da gıda maddeleri¹⁶ (örn. zeytin, balık, et, tahıl, tuz, balık sosu, zeytinyağı, şarap ve bira gibi hazır gıdalar), hayvansal ürünler (örneğin deri ve postlar), ahşap, cam veya metallerden yapılmış nesneler, tekstil ürünleri , seramik ve cam, mermer, ahşap, yün, tuğla, altın, gümüş, bakır ve kalay gibi imalat ve inşaat malzemeleri ticaretinin yanı sıra, köle ticareti de oldukça önemli bir yere sahipti¹⁷.

İmparatorluk döneminde, tedarik zincirlerinin (*annona sistemi*) ve hatta herhangi bir devletin ticari filosunun üzerinde bile devlet kontrolü vardı. Zaman geçtikçe özel gemi

¹² Erdoğan Aslan, **Antik Çağ Ticaret Gemileri**, Deniz Magazin, Şubat \ Mart 2009, sayı 12, s.43.

¹³ Mark Cartwright, **Trade in the Roman World**. Ancient History Encyclopedia. (Çevirimiçi) <https://www.ancient.eu/article/638/trade-in-the-roman-world/> 11.01.2020

¹⁴ Eren Karakoç, **Roma Uygarlığı** (Çevirimiçi) https://www.academia.edu/38079049/ANT%C4%B0K_ROMA_TAR%C4%B0H%C4%B0_Dr._Eren_KARAKO%C3%87_12.01.2020.

¹⁵ Neil Faulkner, **Roma: Kartalların İmparatorluğu**, Çev. Çağdaş Sümer, İstanbul: Yordam Kitap, 2015, s.316.

¹⁶ Hüseyin Söylemez, **Antik Roma'da Yaşam Ve Roma Ailesi'nin Bir Günü**, Akdeniz Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Eski Çağ Dilleri ve Kùltürleri Bölümü Bitirme Tezi, 2015 s.59.

¹⁷ Aslan, s.43.

sahiplerini ticarete teşvik etmek¹⁸ için Cumhuriyet ödeme sübvansiyonları (*vecturae*) sistemi uygulanmaya başladı. Bu sistemde çeşitli armatör ticaret derneklerini (*collegia navicularii*) düzenleyen tahıl tedarikinden (*praefectus annonae*) sorumlu özel bir yetkili vardı¹⁹.

Roma ve Yunanlılar'ın ilk uluslararası ticari atılımları ihtiyaçtan değil, bir lüksten kaynaklanmaktaydı. Böyle ki yerel zenginler kendi yemeklerinde baharat ve benzeri tatlandırıcıları kullanmayı çok sevdiklerinden ilk olarak onların ticareti ile uğraşmaya başlamışlardır. Yukarıda sözü geçen bölgelere²⁰ baharat çeşitleri Hindistan'dan gelmekteydi. Bunun yanı sıra Mezopotamya ile benzer olarak Roma devletinde de sömürge bölgeleri ile ticaret yapma geleneği vardı. Şeker ve pamuk gibi o zamanlar lüks sayıla bilecek ham mallar Suriye, Küçük Asya ve Kıbrıs'tan Roma'ya taşınmaktaydı. O zamanlar daha Ümit Burnu Romalılar tarafından keşfedilmediği için, Doğu ve Uzak Doğu ile yapılan ticaretler Akdeniz'i ve ön Asya'yı geçerek sözü geçen bölgelere ulaşmaktaydı²¹.

Doğu-Batı arasındaki ticaret yolları eski Türk devletlerinin kontrol ettiği coğrafyalardan geçmekteydi. Bu da Türk egemenliğinde bölgeleri ticaret için önemli bir hale getirmekteydi. Yani bu devletlerin hem Doğu hem de Batı malları ile tanıştığı kuşku götürmez bir bilgidir. Ticaret yollarının üzerinde yerleşmesi bu bölgelerde becerikli tüccar ve zanaatkar kısmının oluşmasına yardımcı olmaktadır²².

M.Ö. IX. Yüzyılda Yunanlar kendi sınırları dışına çıkmaya başladıkları ve diğer bölgelerle ticaret ilişkileri kurdukları görülmektedir. Bu durum ilk olarak Yunan adalarından başlamış ve sonra Anadolu yoluyla diğer bölgelere ulamıştır. Ticarete para kullanımına kadar Yunanlar takas aracı olarak sığır, keçi vb. şeyler kullandıkları bilinmektedir²³.

Yunan ticaretinin altın dönemi ise Helenizm dönemidir. Bu dönemde Büyük İskender'in Doğu seferleri fethettiği ülkelerde kendi kültürünü yerleştirmiş; sonuçta Yunan tüccarlarını bölgeye çekmiş ve Yunan ticareti hayatının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Hindistan'a kadar giden İskender özellikle Yunan tacirlerinin bulunduğu ticaret kervanlarının

¹⁸ Aslan, s.45.

¹⁹ Cartwright, *Trade in the Roman World*.

²⁰ Roma, Yunanistan ve Anadolu

²¹ W. Heyd, **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, Çeviren: Enver Ziya Karal. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1975. ss.3-4.

²² Heyd, ss.16-17.

²³ Güçlüay, ss.35-37.

korunmasında devlet kontrolünü daha güçlendirmiş ve ordusunun bir kısmını ise bu iş için görevlendirmiştir. Bu da onun ticarete verdiği önemi göstermektedir.²⁴

Çoğu malın, örneğin Mısır'dan şarap veya Güney İspanya'dan zeytinyağı gibi coğrafyaya özgü ürünler de bölgeler arası mal ticaretini arttırmaktaydı. İlginçtir ki, bu devirde 100.000 litre depolayabilen mahzenlere sahip güney Fransa'daki şarap üreticileri, Libya'da yılda 100.000 litre üretebilen 17 presli bir zeytinyağı fabrikası, İspanya'da yılda 9.000 kilo altın üreten altın madenleri gibi büyük üretim ve ticaret yatırımları olduğu görülmektedir. Küçük yerleşimler genellikle üretimden ziyade tüketim merkezleri olmakla birlikte, işletmelerin küçümsenmeyecek miktarlarda mal üretebildiklerine dair tarihi kanıtlar ve örnekler bulunmaktadır²⁵.

2.1.1.2 Orta Çağ Ticareti

Antik çağlardan beri halklar, büyük şehirler ve devletlerin ticaret ilişkileri bulunmakla birlikte, ortaçağ itibarıyla bu gibi ilişkiler daha önem kazanmaya ve de ticaret malları kara, nehir ve deniz yollarıyla daha uzak mesafelere taşınmaya başladı²⁶.

Ortaçağ dünyasındaki ticaret, göreceli olarak, küçük toplulukların bile haftalık pazarlara ve bir günlük seyahat mesafesine kadar dönemin tüm tüketim mallarını sergiledikleri büyük ama daha az sıklıkta gerçekleşen fuarlara erişebilmiştir. Pazarlar ve fuarlar, büyük mülk sahipleri, kasaba konseyleri ve egemenleri tarafından lisans verilen kiliseler ve manastırlar tarafından düzenlenmiştir. Roma döneminden beri uluslararası ticaret mevcut olmakla birlikte, ulaşım ve bankacılıktaki gelişmeler ile kuzey Avrupa'nın ekonomik gelişimi, 9. yüzyıldan sonra bir patlama yaşamıştır²⁷. Böylesi pazar ve fuarlar, hükümdarları tarafından lisans alma ayrıcalığı verilen köyler, kasabalar ve büyük şehirlerde, halka açık meydanlar, geniş caddeler ile özel salonlarda kurulmaktaydı²⁸.

²⁴ Francis Depare, **The Beginnings of European Trade** (Çevrimiçi) https://www.tutorialspoint.com/modern_indian_history/modern_indian_history_the_beginnings_of_european_trade.htm 21.01.2020.

²⁵ Depare, **a.g.m.**

²⁶ Mark Cartwright, **Trade in the Middle Ages** (Çevrimiçi) <https://www.ancient.eu/collection/41/trade-in-the-middle-ages/> 13.02.2020.

²⁷ Mark Cartwright, **Trade in Medieval Europe** (Çevrimiçi) <https://www.ancient.eu/article/1301/trade-in-medieval-europe/> 19.01.2020

²⁸ Cartwright, *Trade in Medieval Europe*.

Dönemin en büyük devletlerinden biri olan Bizans bu devirde Doğu ile geniş ticaret hatlarına sahipti. Bizans'ın Doğu ile ticaretinde İran'lılar esas aracılar olarak bilinmektedir. Bizans, İran'lılar vasıtasıyla kendi ipeğini Doğu ülkelerine pazarlamaktaydı. Aynı şekilde Doğu ipek tüccarları da bu dönemde İran topraklarından geçerek kendi mallarını Bizans pazarına çıkarmaktaydı²⁹.

Bilindiği üzere Bizans ipeği pazarlandığı bölgelerde oldukça meşhurdur. Bu ipeğin başlıca üretim merkezi İstanbul olsa da Suriye'de (genel olarak bu dönemde Suriye ticaret imkanlarına diğer bölgelere kıyasla avantajlara sahipti) ticaret kavşağı olarak kullanılmaktaydı. Suriye'nin özellikle Mısır'la olan ilişkileri ticaret imkanlarına katkıda bulunmaktaydı. Suriye'de ipek sanayi merkezleri bulunmaktaydı. Daha sonra imparator Justinien'in döneminde ipek kumaşların fiyatlarını arttırıp onu lüks bir meta olarak sunmak istemesiyle birlikte ipek fiyatlarında büyük bir patlama yaşandı. Bu durum ipek sanayisini ve ticaretini olumsuz yönde etkiledi. Sonucu olarak ise, ipek sanayisinde çalışan birçok işçi işsiz kalarak yerleşim yerlerini terk etmek zorunda kaldı³⁰.

Bizans'ın en sık ticari ilişkileri bulunan devletlerden biri de Arap devleti idi. İslamiyet'e kadar Araplar ile ticari ilişkiler başka boyutlarda idi. Eski dinsel yaklaşımlarından dolayı İslamiyet öncesi ve sonrası Arap ticaret kültürü bir birinden farklıydı. Bu kendini hem bölgeler arası ticarete hem de hazır mahsulün pazara çıkarılmasında göstermekteydi. İslamiyet sonrası Arapların bazı ticaret yollarını ele geçirmesi ve topraklarını genişletmesi diğer halklarla ticaret ilişkilerinde bir evrim süreci yarattı³¹.

Sonraki dönemlerde Kabe'yi ziyaret eden insanlar ticaret kültürünü de geliştirmeye ve yeni boyut kazandırmaya başladılar. Arap Devleti hacı kolaylaştırmak ve ticareti düzene oturtmak için bölge üzerinde kontrolü sıkılaştırdı. Artan kontrol ise Mısır'dan, İran'dan ve Güney Kafkasya'dan gelen Hacc karvanlarında tüccarların sayısının artmasıyla sonuçlandı. Bunun sonucu olarak Kabe bir tür uluslararası ticaret limanına dönüştü³².

Arapların dış ticaretle uğraştığı ve ticaretin devlet seviyesinde desteklendiği bilinmektedir. Arapların, Çin ve Kore ile ticaret ilişkileri bulunmaktaydı ve uzak Doğuya sık

²⁹ Heyd, ss.18-19.

³⁰ Heyd, ss.22-24.

³¹ Heyd, s.29.

³² Heyd, ss.30-31.

sık Arap ticaret gemileri gidiyorlardı. Bu yolun üzerindeki Hindistan da Arap tacirlerden nasibini almaktaydı. Araplar ihracat ve ithalat konusunda Hintli tüccarları ile sıcak ilişkiler geliştirmişlerdi³³.

Arap devletinin Güneyle de ticaret ilişkileri bulunmaktaydı. Arap yarımadasından Afrika ülkelerine giden kervanlar oraya Arap ürünlerini götürmekteydi. Doğu Afrika'dan ithal edilen ürünler arasında ise en önemlisi altındı. Malların çoğu kara yoluyla uzak mesafelere taşınmaktaydı. Demir aletler, fildişi, kaplumbağa kabuğu ve gergedan boynuzu gibi mallar Arabistan, Hindistan, güneydoğu Çin ve Doğu Hint Adaları'ndaki limanlara gitmekteydi³⁴.

Orta Çağda ticareti etkileyen en önemli olaylardan biri de Haçlı seferleridir. Sözde Kudüs'ü “kafirlerin” elinden almak için düzenlenmiş Haçlı seferleri her ne kadar politik-askeri bir olay gibi gözükse de, ticaret tarihinde önemli bir yere sahiptir. Birkaç aşamada gerçekleştirilen Haçlı seferlerinden ilki Kudüs'e olmuştu ve de sefere çıkanlar ekseriyetiyle askerler ve din adamları değildi. İlk seferin katılımcılarında küçük bir elit kesim elit din adamlarının arkasına takılarak Kudüs'e varmak isteyen tüccarlardı. Daha çok servet elde etmek için ilk sefere katılan tüccarlar büyük halk kitlelerinin yardımı ile Kudüs'e ulaşmazdan önce Anadolu'da iki küçük Haçlı devletçisi kurmuşlardı. Kurulan bu devletçiklerin amaçlarından birisi ise ticari ilişkileri geliştirmek ya da bir diğer ifadeyle para kazanmaktı³⁵.

Haçlı seferleri dünya ticaret tarihinde büyük izler bıraktı. Özellikle İtalyan ticaretinin gelişmesinde ve Venedik Kent Devletinin orta çağın en büyük şehirlerinden biri olmasında etkili rolleri oldu. Venedik, Haçlı seferlerinde transit bölge rolünü oynadı ve de bu esnada kendi üretimini ticari dolaşımın içerisine dahil edebildi³⁶. Sonraki yüzyıllarda, Uzak Doğu ile Akdeniz arasındaki ticaret yollarının İslam coğrafyasının eline geçmesi, Müslümanlar adına uluslararası ticareti daha karlı hale getirdi. Yenilenmiş ticari ilişkiler, ipek ve porselen gibi lüks mallar doğudan batıya taşınmaktaydı. Halıları, Avrupa ülkelerinde önemli bir zenginlik ve lüks işareti olmuş, bundan dolayı Araplar İran halılarının doğudan batıya taşınmasında

³³ Heyd, ss.34-35.

³⁴ Judson Knight, **The Arab-Persian Trading Cities of East Africa** (Çevrimiçi) <https://www.encyclopedia.com/science/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/arab-persian-trading-cities-east-africa> 22.01.2020

³⁵ Güçlüay, ss.204-208.

³⁶ Güçlüay, ss.213-215.

aracılık etmişti. İran halıları İran ve Güney Kafkasya'nın yanı sıra, Osmanlı İmparatorluğu'nda da Avrupa ülkelerine ihracat amaçlı götürülmekteydi³⁷.

Orta Çağ'da ticaret ilişkilerinin yoğunlaştığı bölgelerden biri de Avrupa'dır. Diğer pek çok şeyde olduğu gibi, ticari ilişkilerde de Avrupa erken ortaçağ dönemi, eski Roma İmparatorluğu'nda olan olayların gölgesinde kalmaktaydı. Roma imparatorluğunun batı kolunun çökmesinden sonraki yüzyıllarda, uzun mesafeli ticaret yolları, bakımsızlık yüzünden zamanla kötüleşerek karayolu taşımacılığını zor ve pahalı hale getirdi³⁸. Bunun akabinde, deniz teknolojilerinin yardımı ile hızla gelişen deniz ticareti Orta Çağ döneminde önemli deniz limanları yaratmış ve ticaretin bu alanlarda yoğunlaşmasının önünü açmıştır. O dönemin liman şehirlerden en önemlisi Hollanda'nın Antwerp şehri idi. On altıncı yüzyılın Avrupa ekonomisinde Antwerp'in rolü birkaç önemli ekonomik tarihçinin dikkatini çekmiştir. Buna karşılık, Orta Çağ'da Antwerp'in ticari tarihi oldukça az ayrıntılı olarak araştırılmaktadır. Antwerp'in uluslararası bir ticaret merkezi olarak atılımı on beşinci yüzyılın son on yıllık dönemine denk gelir. Bu nedenle uluslararası tarih yazımının odak noktası esas olarak 1490 ve 1585 arasındaki dönemi referans alır. Özellikle on beşinci yüzyıl, Portekiz'in Atlantik'teki genişlemesinin bir sonucu olarak artan ticari faaliyetlerin ve mallara erişimin dönemi³⁹.

2.1.1.3. Yeni Çağ Ticareti

Yeni Çağ dönemi tarih bilimi açısından üç alt döneme ayrılmaktadır. Bu dönemler şu şekilde sıralanabilir:

1. Erken Yeni Dönem
2. Geç Yeni Dönem
3. Çağdaş tarih

Erken Yeni Dönem, aslında birçok yerde feodalizmin kalıntılarını kendinde barındırdığından orta çağ ile birlikte sunulmaktadır. Yeniçağ ticaretine baktıkta, ticaret

³⁷ Francesca Trivellato, Leor Halevi, and Caíta Antunes, **Religion And Trade: Cross-Cultural Exchanges In World History, 1000-1900**. Oxford University Press, 2014. p.127-128.

³⁸ James McKenzie, **Medieval Europe: Economic History** (Çevrimiçi) <https://www.timemaps.com/encyclopedia/medieval-europe-economy-history/> 14.02.2020.

³⁹ Michael Limberger, **Regional and interregional trading networks and commercial practices at the port of Antwerp in the 14th and 15th centuries. The testimony of merchants and skippers in court records** (Çevrimiçi) <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69938> 23.01.2020.

rotalarının artık Batılı ülkelerin kontrolüne geçtiği görülmektedir. Deniz ticaretinin gelişimi ve Avrupa ülkelerinin bu gelişime öncülük etmesi dünya ticaret tarihine etki eden en önemli olaylardan birisidir. Bir sonraki dönemde ticaretin raylı taşımacılık sistemi üzerine kurgulanması ve Doğu ülkelerinin raylı taşımacılık altyapısı ve sistemlerinden uzak kalmaları, Uzak Doğu ve İslam dünyasını ticaret rotalarını önemli güzergahların dışına itmiştir. Bunun yanı sıra, koloni ticaretinin gelişimi de sözü geçen bölgelerin ticaret rotalarının dışında kalmasında önemli bir etken rolünü oynamıştır. Bu dönemde Sömürge ekonomisi uluslararası ticarete bağlıdır. Amerikan gemileri kereste, tütün, pirinç ve kuru balık gibi ürünleri İngiltere'ye taşımakta, buna karşılık, ana ülke Amerika'ya tekstil malları getirmekteydi. Ayrıca, koloniler mühür ürünlerinin çoğunu (mühür yağı ve deri) talebin yüksek olduğu Büyük Britanya'ya ihraç etmekteydi. Ondokuzuncu yüzyılın başlangıcında aydınlatma alanındaki gelişmeler ise petrole olan talebini artırmış ve petrol endüstrinin büyümesini doğrudan etkilemiştir⁴⁰.

Yeni çağ ticaretinin ilk dönemlerini neredeyse tamamen kolonizasyon hareketleri ile bağlamak mümkündür. Bu koloni sahiplerinin en güçlülerinden biri ise Hollanda'ydı. Hollanda Krallığı, Afrika kıyılarında, Hindistan'ın güney ucunda ve Endonezya'yı oluşturan birçok adada ticaret kolonilerine sahipti. Bunun yanı sıra, Hollandalıların kurduğu Doğu Hindistan Ticaret Şirketi, Güney Amerika kıyılarında ve günümüz New York'unda da aynı fonksiyonlu bir bölgeye sahipti. 1799'da, daha önce dünyanın en büyük şirketi olan Hollanda'nın Doğu Hindistan Şirketi, kısmen rekabetçi serbest ticaretin yükselmesi nedeniyle iflas etmiştir⁴¹.

Hollandalılar, şimdiki Amerika Birleşik Devletleri'nin kuzey bölgesinde çoğunlukla kürk ticareti için kullandıkları New Netherland adlı bir koloni kurdular. İngiliz ve İspanyol İmparatorluklarının aksine, Hollanda İmparatorluğu sömürgelerinde yerleşme amaçlı değil, çoğunlukla ticarete odaklı faaliyetler göstermiştir. Hollanda kolonileri genellikle kıyılara yakın ve yabancılar tarafından saldırıya uğrama olasılığı yüksek olan ticaret yolları boyunca küçük karakollardan oluşmaktaydı⁴². Sözü geçen dönemde Hollandalılar ile ticari rekabete

⁴⁰ Arthur Fishery, **19th Century Trade** (Çevrimiçi) <https://www.heritage.nf.ca/articles/economy/fishery-trade.php> 14.02.2020

⁴¹ Mehmet Hakan Sağlam (haz.), **Bir Osmanlı İktisatçısı Mehmet Kenan'ın Gözüyle İktisat Tarihinin Evrimi**, İstanbul, Türkmen Kitabevi, 2009. ss.87-88.

⁴² Sağlam, ss.89-90.

girebilecek diğer bir ekonomik güç Portekiz idi. 16. ve 17. yüzyıllarda Portekizliler, farklı ticaret felsefeleri nedeniyle Kongo Krallığı ve birçok diğer bölgelerde ekonomik avantajlar elde etmiştir. Bu kolonilerde Portekizli tüccarların daha çok sermaye birikimine odaklandıkları görülmektedir⁴³.

18. yüzyılda, Hollanda ve Portekiz Devletleri ekonomik gerileme yaşasalar bile serbest ticaretin merkezi olmak özelliklerini bir süre daha devam ettirme başarısı göstermiştir. Bu başarının temelinde ise, devletlerin ekonomik politikaları kapsamında döviz kontrolü yapmamaları ve malların serbest dolaşımını sağlamaları bulunmaktaydı. Hatta Doğu Hint Adaları'nda ticaret 16. yüzyılda Portekiz, 17. yüzyılda Hollanda Cumhuriyeti ve 18. yüzyılda İngilizler tarafından yönetilmekteydi⁴⁴.

Kesirli rezervler ve banknotlar da dahil olmak üzere modern bankacılık uygulamaları 17. Yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmıştır. O zaman, zengin tüccarlar altınlarını özel tonozlara sahip ve hizmetleri için belli bir ücret talep eden Londra kuyumcularında depolamaya başladılar. Tedricen kuyumcular investor kişiler adına borç vermeye başlamış, bu da modern bankacılık uygulamalarının gelişmesine yol açtı⁴⁵. Sözü geçen Batı devletlerine karşılık, Doğuda ticaret Osmanlı İmparatorluğu üzerinden gelişmekteydi. Osmanlı mallarının çıkabileceği küresel pazarlar olsa da, ihracat sektörü gelişmemişti. Ekonominin diğer alanlarında olduğu gibi sermaye eksikliği de üretim modernizasyonunun karşısındaki engellerden biriydi. Bununla birlikte, aynı dönemde İstanbul'da çok sayıda fabrikalar kurulmaya başladı. 1830'larda Selanik, Edirne, Batı Anadolu ve Lübnan'da buharla çalışan ipek tezgahlarına sahip fabrikalar ortaya çıkmıştır. 18. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise tekstil, el yapımı iplikler ve deriler imparatorluğun sınırları dışında bile yüksek talep görmektedir⁴⁶.

18. yüzyılın sonlarında Amerikalılar, Çin pazarına Osmanlı'daki afyon ticareti tekeline dayanan sabit bir kazanç kaynağı olarak bakıyorlardı. Kanton Sistemi⁴⁷ altında

⁴³ Jeffrey Hays, **Portuguese Trade Empire In Asia** (Çevrimiçi) http://factsanddetails.com/india/History/sub7_1c/entry-4120.html 18.02.2020

⁴⁴ Hays, *Portuguese Trade Empire In Asia*.

⁴⁵ Arthur Naysmith, **History of Modern Banking** (Çevrimiçi) <https://www.managementstudyguide.com/history-of-modern-banking.htm> 18.02.2020

⁴⁶ Mustafa Karabulut, **Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Değişim Süreci, Sosyal Ve Kültürel Durum**, "Mecmua" Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2016 Yıl, 2 Sayı, ss.49-65 (63).

⁴⁷ Çin'in Kanton şehrindeki uluslararası ticaret sistemine verilen isim.

Çin'de ticaret yapan çok sayıda İngiliz, Hollanda, Fransız ve Danimarka şirketleri bulunmaktaydı. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin çay büyük destekçisi olmasının yanı sıra, İmparatoriçe'nin başarılı anlaşmaları diğer Amerikalı tüccarlarda da büyük kar potansiyeline sahip yeni bir pazara girme arzusu uyandırmaktaydı⁴⁸.

1757'de Qing hanedanının İmparatoru tüm Batı ticaretini Guangzhou ile sınırlamış ve toplu olarak *kohong* olarak bilinen yerli tüccarların özel girişimciliğe teşviki politikası ile yerel ticareti yeniden düzenlendi. Sözü geçen tüccar grubu, yabancılarla ticaret konusunda özel lisanslı bir tekele sahipti. Bunun yanı sıra, *Kohong*'lar, gemilerin yüklerini inceledikten sonra tarifeleri Hoppo'lara (Gümrük Müfettişi) aktarmaktaydı⁴⁹.

1820'lerde Çin coğrafyasındaki Amerikan ticareti süper kargolar vasıtasıyla gerçekleştirilmekteydi. O dönemlerde Çin ticaretinin 7/8'i (%87,5'i) dört Amerikan ticaret devinin⁵⁰ elinde bulunmaktaydı. 1842 yılında İngiltere ve Çin arasında yaşanan 1.Afyon Savaşı sonucunda merkantilist sistem devrildi; Guangzhou, Xiamen, Fuzhou ve Ningbo limanlarını İngilizlere açmaya zorlayan Nanking Antlaşması imzalandı⁵¹.

2.1.2 Nakliyenin Tarihsel Gelişimi

Nakliye ve ulaşım araçları tarih boyunca belli aralıklarla gelişim dönemlerinden geçti. Ulaşım sorununun çözümü amacıyla hem ulaşım araçlarında hem de ulaşım yollarında belli değişimler gerçekleşti. Bu kısımda söz konusu değişimlerin doğası ve tarihsel sıralaması verildi.

2.1.2.1. Ulaşım Araçlarının Tarihi

Ulaşım araçları yolların doğasına ve aracın amaçlandığı ortamlara bağlı olarak bazı kategorilere ayrılmaktadır (Tablo 1).

⁴⁸ Müge Kalıpcı, *Economic Effects Of The Opium Wars For Imperial China: The Downfall Of An Empire*, AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2018, Cilt: 18, Yıl: 18, Sayı: 3, 18: 291-304, ss.92-293.

⁴⁹ Peter C. Perdue, *Eastern and Western Merchants in 19th-Century Chinese Trade* (Çevrimiçi) <https://brewminate.com/eastern-and-western-merchants-in-19th-century-chinese-trade/> 19.02.2020

⁵⁰ Perkins and Company, Jones Oakford and Company, Archer ve T. H. Smith

⁵¹ Perdue, *Eastern and Western Merchants in 19th-Century Chinese Trade*.

Tablo 1. Ulaşım Araçları Kategorizasyonu

Raysız araçlar	Araba, otobüs, otomobil, amfibi, trolleybüs ruter, mobilet vb.
Raylı araçlar	Tren, tramvay, yeraltı treni, tank
Havayolu araçları	Uçak, helikopter
Gemicilik araçları	Deniz taşıları (Gemiler, tanker, nehir gemisi vd.)
Borcu taşımacılığı araçları	Petrol boru hattı, gaz boru hattı, diğer ürünlerin boru hatları

Kaynak: Гейдер Малых, **Краткая История Развития Транспортной Техники, Современные технологии**. Системный анализ. Моделирование, УДК 656 (091), s. 170.

İlkel ulaşım araçları tüccarlar tarafından eski zamanlarda kullanılmaktaydı. Denizler, nehirler, göller ve kıyı suları mükemmel doğalulaşım yollarıydı. Ulaşım araçlarında ilk büyük ilerleme tekneye geçti. Daha sonra soğuk iklim koşullarına sahip olan kuzey ülkelerinde tüccarlar kızak ve kayak kullanmaya başladılar. Bunun ardından metal alaşımlı plakaların nehir ve deniz yolculuklarında yaya geçitleri olarak kullanım amaçlı platformlara dönüştürüldükleri görülmektedir. Bu gelişmelere ek olarak, bir diğer önemli bir teknik başarı ise tekerlekli araçların (iki eksenli ve dört akslı) ortaya çıkmasıdır. Genellikle iki çekiş hayvanı (- eşekler, boğalar, daha sonra ise atlar) bu tür vagonlara⁵² koşulmaktaydı. Söz konusu vagonların gelişimi kervancılığı da tetikledi. Avrupa'da kervanların kökeni hayatlarının çoğunu atlı karavanlarda geçiren ve kentleri dolaşarak halkı eğlendiren tiyatrocılara uzanmaktadır. Kervanlar yalnızca ticaret için değil, çeşitli amaçlar için kullanılmaktaydı. Mesela, Amerika'nın Vahşi Batı'sında seyahat eden vaizler tarafından kullanılan Kutsal Kitap Kervanı'ndaki vagonlar 18 metrelik bir tasarımla hazırlandı⁵³.

⁵² Tekerlekler de daha sonra evrim geçirmeye başladılar. Dönüşünün üç bin yılı aşkın bir süredir, tekerlek neredeyse tüm eski dünyanın hayatını değiştirmiştir.

⁵³ Гейдер Малых, **Краткая История Развития Транспортной Техники, Современные технологии**. Системный анализ. Моделирование, УДК 656 (091), ss. 169-172.

Sanayi Devrimi döneminde (1765-1830), gemilerin ve vagonların hareketi için bir buhar motoru kullanmaya başlandı. 19. yüzyılın başından bu yana buharlı taşımacılık çok sayıda mucidin dikkatini çekmiş ve de bu sebeple hızlı dönüşüm geçirmiştir. Söz konusu mucitlerden belkide ilki 1802'de yüksek buhar basıncına sahip buharlı motoru için patent alan İngiliz Richard Trevitik'tir⁵⁴. Günümüzde ise havayolu taşımacılığının gelişimi sayesinde uçaklar ve ülkelerarası anlaşmalara (boru hatları ve uluslararası taşımacılık kuralları gibi) tankerler en sık kullanılan ulaşım araçları haline geldi.

2.1.2.2 Ulaşım Yolları Tarihi

Ulaşım yolları, deniz ulaşımı, kara ulaşımı, hava yolu ulaşımı ve raylı ulaşım gibi birkaç şekilde gerçekleştirilir. Deniz yolu ulaşımı gemi, vapur vb. gibi deniz araçları ile yapılmakta olup, uluslararası alanda büyük öneme sahiptir. Hava yolu ulaşımı ise uçaktan helikoptere kadar birçok hava yolu taşıtı ile yapılan ulaşım çeşididir. Diğer ulaşım tiplerine kıyasta daha hızlı olması hava yolunun uluslararası ticaret açısından sık kullanılmasını sağladı⁵⁵.

Bu ulaşım türlerinden başka tarih boyunca ticarete en çok kullanılmış olan ulaşım şekli kervanlardı. Kervanlar eşek, at, katır vb. hayvanlardan oluşmakla birlikte, deve en çok rağbet gören binek şekliydi. Develerin tercih edilmelerinin başlıca sebebi ise daha dayanıklı olmaları, fazla yük taşıyabilmeleri ve su gereksinimlerinin düşük olması sebebiyle az lojistik destek gerektirmeleriydi. Dünya tarihinde bilinen ilk düzenli kervan taşımacılığı Asur ticaret kolonileri zamanında (m.ö. 1900-1750) Mezopotamya'nın Asur şehri ile Anadolu uygarlıklarından Hititler'in başkenti olan Kaneş arasında Asurlu tacirler tarafından yapılmıştır. Taşıma maliyetini yüzde 50 civarında düşürebilen devenin ticari kervancılıkta yaygın olarak kullanımı ise milattan önce 1200 civarlarına denk gelmekteydi⁵⁶.

Bunun yanı sıra, gemicilik ya da deniz taşımacılığında da “kervan” kavramı vardır. Gemilerin kervanı nakliye gemileri veya uzun mesafeli yük gemilerinden oluşur.

⁵⁴ Светлана Иванченко, **Эволюция Транспортных Средств И Коммуникаций**, Одесский Национальный Морской Университет, Одесса, 2008 (Çevrimiçi) <https://works.doklad.ru/view/H9d3DS9DgtY.html> (10.03.2020).

⁵⁵ Oğün Altın, **Ulaşım Tarihi** (Çevrimiçi) <https://www.ekopangea.com/2017/09/11/ulasim-tarihi1/> 20.02.2020.

⁵⁶ Ahmet Turan Yüksel ve Nebi Bozkurt, **Kervan: Uzak yerler arasında ticaret eşyası ve yolcu taşıyan yük hayvanı katarı**. İslam Ansiklopedisi (Çevrimiçi) <https://islamansiklopedisi.org.tr/kervan> 23.02.2020.

Ticari gemi taşımacılığı demek mal taşımak için gemilerden istifade etmek demektir. Organizasyonel biçimlere göre, deniz ticareti nakliyesi kalıcı limanlar ile ilişkili doğrusal nakliye tipidir. Ticaret gemileri hareket rotalarının genişliğine göre, bölgeler arası; navigasyon türüne göre kabotaj (bir ülkenin limanları arasında) ve uluslararası gemi taşımacılığı şeklinde bazı türlere ayrılmaktadır⁵⁷.

Ticaret gemileri, özellikle orta çağda kolonizasyon hareketleri ile birlikte gelişen deniz ticareti için kullanılmaya başladıktan sonra daha da önem kazandı. Sözü geçen dönemde ticaretin odak sektörü artık kara ticaretinden, deniz ticaretine geçmiştir. Bununla da liman şehirler daha da önem kazanmaya başladı, eskiden kervan yolları üzerinde bulunan yerleşimler ticaret merkezi unvanını aldı. Liman şehirleri ticaret merkezlerine dönüştükten sonra o bölgelerde güçlü urbanizasyon⁵⁸ başladı ve şehir nüfusunun ekseriyeti tüccarlardan oluşmaya başladı.

Ticaret tarihinden bahsedildiğinde, ticaret tarihine belki de en büyük damga vuran ticari ulaşım aracı trenlerdir. Günümüzde de ticaret açısından önemli olan demiryolları ve kökleri dünya çapında farklı bir gösterge sunmaktadır. Örneğin, Avrupa ve Asya'da genellikle kamuya ait olmuş ve kamuca yönetildi. ABD'de ise bu durumun aksine çoğunlukla özel mülkiyet tarafından işletildi. On dokuzuncu ve yirminci yüzyılın başlarında Avrupa'da demiryolları inşaatı özel sektör tarafından gerçekleştirilmekteydi. Ancak daha sonra hükümetler demiryolu sektörünün kontrolünü ele aldılar. Raylı sistemin altyapısı gelişiminin hala erken dönemde olmasıyla birlikte, ülkeler kısa süre sonra demiryolu ağlarının ekonomi önemini fark ettiler. Avrupa ülkeleri ticarileşmeyi ve rekabeti sınırlamaya başlasalar da, bu yaklaşım ticari trafik kaybına ve demiryollarının mali durumlarında belirgin bir bozulmaya yol açtı. Böylelikle özel demiryolları altyapı ve demiryolu taşıtlarına yatırım yapmak istemediği için, 1950'li yıllara gelindiğinde Avrupa'daki demiryolları ağının neredeyse tümü kamulaştırıldı⁵⁹.

Ticaret odaklı taşımacılık, raylı sistemlerden sonra hava yolu ulaşımına geçmiştir. Havacılık sektörü ilk başlarda ticari amaçlar için kullanılmasa da, uluslararası ticari ilişkilerin

⁵⁷ Н. Н. Исанина, "Морской Энциклопедический Словарь" в двух томах, том 2. (Çevrimiçi) <https://www.korabel.ru/dictionary/detail/1853.html> 24.02.2020

⁵⁸ Şehirleşme

⁵⁹ Martin Streichfuss, **Railway Transformation**, UNECE Working Party on Rail Transport. SC.2 No. 2 (2011) p.1.

gelişimine fayda sağlaması açısından son dönemlerin en çok kullanılan ticaret araçlarından biri haline geldi.

Hava yolu tarihinde ilk önce Montgolfier kardeşler pilot Jean-Francos ile birlikte havacılığın gelişiminde yeni bir dönem açtı. Onların balon prototipleri modern modellerden çok da farklı değildi. İlk başarılı deneyim 1783 yılında kaydedilmiştir. Daha sonra, sadece rüzgara bağlı kalmamak için motoru balonun makeline yerleştirmek için tekrar tekrar denemeler yapılsa da, sadece 1901'de Brezilyalı Alberto Santos-Dumont, Paris'in eteklerinde puro şeklindeki bir cihazda benzinli bir motorla uçmayı başardı.⁶⁰ İlk uzun mesafeli uçuş ise 1914'te Alman Hans Berliner tarafından yapılan, Berlin'den Urallara kadar yapılan uçuştur. Aynı yıllarda Rusya'da modern uçak yapımı gelişmekteydi. Bu dönemde Fransız tasarımına göre tasarlanan “Rusya-A” çift kanatlı uçak ilk kez 1910'dan itibaren uçuşlara başladı. Birkaç yıl sonra, en karmaşık Arktik havacılığının atası olarak bilinen Jan Nagursky'nin uçak yapımı ve hava yolu taşımacılığı sektöründe global seviyede başarılarla imza attı⁶¹.

2.2. Tarihi Ticaret Yolları ve İpek Yolu

Ulaşım yollarının gelişmesi ve ulaşım yolları üzerinde ticari ilişkilerin yoğunlaşması ile beraber farklı yönlerde çeşitli ticaret yolları gelişti. Söz konusu ticaret yolları farklı dönemlerde mevcut oldu ve farklı rotalardan geçti. Bu ticaret yollarında baharat, amber, tütün, çay, kürk ve b. ürünler taşınmış ve yollar bu mallara göre isimlendirildi.

2.2.1 Baharat yolu

Baharat ticareti Asya, Kuzeydoğu Afrika ve Avrupa'da antik medeniyetleri arasındaki ticari alış veriştin oluşmaktadır. Tarçın, kakule, zencefil, karabiber ve zerdeçal gibi baharatlar Doğu Dünyasında tüketim ve de ticaret amaçlı antik çağlarda dahi kullanıldı. Bu baharatlar Hristiyanlık başlangıcından kısa süre önce tüccarlar tarafından fantastik öyküler eşliğinde Orta Doğu'ya doğru taşınmaya başladı⁶².

⁶⁰ O zaman uçuş mesafesi sadece 11 km olmuştur.

⁶¹ Максим Левин, **История развития воздушного транспорта**. (Çevrimiçi) <https://uznayvse.ru/interesting-facts/istoriya-razvitiya-vozdushnogo-transporta.html> 24.02.2020.

⁶² Martha Henriques, **How spices changed the ancient world**, BBC (Çevrimiçi) <http://www.bbc.com/future/bspoke/made-on-earth/the-flavours-that-shaped-the-world/> 25.02.2020.

Baharat yolunun batı kıyısı Barus limanıdır. Ülkeler arası bir ada limanı olan Barus, tüccarlar tarafından çok ziyaret edilen yoğun bir ticaret merkeziydi. Yabancı tüccarlar arasında ise en popüler limandı. Bunun sebebi Barus'un dünyanın en büyük kafur (tütsü) üreticisi olmasıydı. Barus uluslararası ticarete 6.000 yıl kadar önce dahil olmuştur. Barus'ta baharat emtialarının Arap ve Hintli tüccarlar arasında yaygın olarak kullanıldığı bilinmektedir. Ayrıca Sumatra'nın batı kıyısındaki Çin ile Barus arasında bir ticaret ilişkisi olduğunu gösteren bazı Çin seramikleri de bulundu⁶³.

MÖ 1500'li yıllardan daha önceleri Güneydoğu Asya'dan Sri Lanka ve Hindistan'a uzun ticaret yollarını Güneydoğu Asya Adası'ndaki Avustralyalı halklar kurdu. Bazı mallar Hint ve İranlı tüccarlar tarafından kara yolu olan Tütsü yolu ile Roma-Hindistan üzerinden Akdeniz ve Greko-Romen dünyasına doğru taşındı⁶⁴.

Roma, 5. yüzyılda baharat ticaretinde büyük rol oynamıştır. Ancak bu Araplardan farklı olarak Orta Çağ boyunca sürmedi. Özellikle Mısır'daki Yahudi ve Arap tüccarlar Levant üzerinden Avrupa'ya mal naklederken, yükselen İslam dünyası sayesinde baharat ticaretinde önemli değişimler görüldü. Baharat ticareti Abbasi Halifeliğine büyük zenginlikler getirmiş ve Denizci Sinbad gibi ünlü öykülere ilham verdi⁶⁵.

Ortaçağda Venedik Cumhuriyeti doğu baharat ticaretinde müthiş bir güç ve kilit oyuncu haline geldi. Diğer siyasi güçler Venedik'in baharat ticaretini engellemek için denizcilik güçlerini artırmaya başladı. 15. yüzyılın ortalarına kadar Doğu ile baharat ticareti İpek Yolu, Bizans İmparatorluğu ve İtalyan şehir devletleri ile gerçekleşmekteydi.

1453 yılına gelindiğinde Türkler İstanbul'u ele geçirdikten sonra baharat ticaret yolunu denetimi altına aldılar. Uzun yıllar süren denetim ve Türk hakimiyet, Avrupalıları Afrika çevresinde alternatif bir deniz yolu bulmaya yöneltti⁶⁶.

⁶³ Ahmad Taufik Hidayat and Mohammad Hidayaturrahman, **Spice Route and Islamization on the West Coast of Sumatra in 17th-18th Century**, Advances in Social Science, Education and Humanities Research, volume 302, (48-50) p.48.

⁶⁴ Rodolfo Morais, **The Spice Trade: History of The Ancient Treasures of The East** (Çevrimiçi) <https://www.grapesandgrains.org/2017/06/the-spice-trade-routes-and-history.html> 25.02.2020

⁶⁵ Morais, *The Spice Trade: History of The Ancient Treasures of The East*.

⁶⁶ Roy F. Ellen, **The Trade in Spices**, Journal Indonesia Circle. School of Oriental & African Studies. Newsletter Volume 5, 1977 - Issue 12 (21-25) ss.21-22.

2.2.2. Kral yolu

Kral Yolu, Afrika'yı Mezopotamya'ya bağlayan ve eski Yakın Doğu'da hayati öneme sahip bir ticaret yoluydu. Mısır'dan Sina Yarımadası boyunca Akabe'ye, daha sonra ise Transjordan'dan kuzeye, Şam ve Fırat Nehri'ne kadar uzanmaktaydı⁶⁷.

MS 7. yüzyılda Bereketli Hilal'in fethinden 16. yüzyıla kadar, Suriye, Irak ve kutsal Mekke şehrine gitmenin ötesinde Müslümanlar için hac yolu olarak kullanılmaktaydı. Hatta Modern Ürdün'de bile, "Otoyol 35" ve "Otoyol 15" bu rotayı takip ederek kuzeydeki Irbid'i güneydeki Akabe'ye bağlamaktadır⁶⁸. Sözü geçen yol, Mısır'ın Heliopolis şehrinde başlamaktaydı ve ardından Mitla Geçidi ve Sina çölünde Mısır kaleleriyle Eilat ve Akabe'ye giden Klisma'ya (modern Süveyş) kadar doğuya uzanmaktaydı⁶⁹.

Nabatalılar yolu güney Arabistan'dan sıgla ve baharat gibi lüks mallar için bir ticaret yolu olarak kullanmaktaydılar. Muhtemelen bu yol üzerinde egemen olmak isteği, MÖ 1. yüzyılın başlarında Hasmonean Alexander Jannaeus ve Iturea ile savaşlarının sebebiydi⁷⁰.

Roma döneminde yola *Via Regia* adı verildi. İmparator Trajan döneminde yol yeniden inşa edildi ve adı *Traiana Nova* olarak değiştirildi. Bizans döneminde yol Hristiyanlar için önemli bir hac yolu vazifesi görmüştür. İncil'e göre bu yol Hz. Musa'nın ölüm ve mezar yeri olan Nebo Dağı'nın yanından geçmekteydi. Yolun 7. yüzyıldan itibaren Müslüman yönetimine geçmesi ve devamında Osmanlı Türklerinin 16. yüzyılda Tarık el-Bint'i inşa edene kadar yol Müslümanlar için Suriye'den Mekke'ye giden ana Hac yolu oldu⁷¹.

Haçlı seferleri döneminde bu yolun kullanımı son derece tehlikeliydi. Yol, Haçlı Krallığı'nın Oultrejordain eyaletinden geçtiğinden, zaman zaman saldırılar düzenlenmekteydi. Ateşkes dönemlerinde Hac karavanları genellikle Oultrejourdain'in Haçlı efendileri tarafından

⁶⁷ The Editors of Encyclopaedia Britannica, **King's Highway** (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Kings-Highway> 25.02.2020

⁶⁸ Fawzi Abudanah and Saad Twaissi, **The Legend of 'The King's Highway': The Archeological Evidence**, ZORA, 8, 2015, 156-187, ss.159-162.

⁶⁹ Abudanah ve Twaissi, s.162.

⁷⁰ Abudanah ve Twaissi, s.164.

⁷¹ The Editors of Encyclopaedia Britannica, *King's Highway*.

zarar görmeden geçse de, savaş döneminde Chatillon de Raynald hacılara iki kez saldırdı ve kervanları yağmaladı⁷².

2.2.3 Amber yolu

Amber Yolu, amberin Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyı bölgelerinden Akdeniz'e aktarılması amacıyla kullanılan eski bir ticaret yoluydu. Kuzey ve Güney Avrupa arasındaki tarih öncesi ticaret yolları amber ticareti ile ünlüdür. Kimi zaman "kuzeyin altınları" olarak adlandırılan ve yüksek öneme sahip bir mal olarak amber, Vistula ve Dnepr nehirleri havzası boyunca bir süre Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyılarından kara yoluyla İtalya, Yunanistan, Karadeniz, Suriye ve Mısır'a taşındı⁷³.

MÖ 16. yüzyıldan itibaren amber Kuzey Avrupa'dan Akdeniz bölgesine taşınmıştır. Mısır firavunu Tutankhamen'in (MÖ 1333-1324) göğüs süslemesi için kullandığı süs eşyalarının geniş bir kısmı büyük Baltık amber boncukları içermektedir. Heinrich Schliemann, Mycenae'de spektroskopik inceleme zamanı Baltık amber boncukları buldu. Suriye Kraliyet Mezarları ile Levant ve Antik Yakın Doğu'daki amber miktarı M.Ö. ikinci binyıl dönemi için benzersiz bir büyüklüktedir. Amber, Kuzey Denizinden Delphi'deki Apollon Tapınağı'na da gönderilmektedir. Karadeniz'de amber ticareti ise eski bir ticaret yolu olan İpek Yolu boyunca Asya'ya kadar devam etmekteydi⁷⁴.

Roma zamanlarında, amber ticaretinin merkezleri esasen Baltık kıyılarının (modern Litvanya) güneyi, günümüz Polonya'sının tüm kuzey bölgeleri ile Boii (modern Çek Cumhuriyeti ve Slovakya) vb. yerlerde yoğunlaştı. Baltık'taki Kaup ve Truso gibi eski Prusya kasabaları amber ticaret yolunun güneye giden rotasının başlangıç noktalarıydı. Amber, muhtemelen amber yolu ile İskandinav'da İskandinav Bronz Çağı kültürüne yol açmış ve amber ticareti Akdeniz'den Avrupa'nın en kuzey ülkelerine kadar uzandı⁷⁵.

⁷² Abudanah ve Twaissi, s.165.

⁷³ Mahipal Singh Rathore, **Significance of Amber Road** (Çevrimiçi) <https://www.studyiq.com/blog/significance-amber-way-free-pdf/> 29.02.2020

⁷⁴ Christopher Mullan, **Amber Road: Trading Ways of Amber** (Çevrimiçi) <https://nammu.com/eng/amber-road/> 01.03.2020

⁷⁵ Mullan, *Amber Road: Trading Ways of Amber*.

2.2.4 Tütsü Yolu

Tütsü ticaret rotası, Akdeniz dünyasını doğu ve güney tütsü, baharat ve diğer lüks mallarla birleştiren, Levant ve Mısır'daki Akdeniz limanlarından Kuzeydoğu Afrika ve Arabistan'dan Hindistan'a uzanan antik kara ve deniz ticaret yollarından oluşan bir ağıdır. Güney Arabistan'dan Akdeniz'e olan tütsü ticareti yaklaşık M.Ö.7. Yüzyıl ile MS 2. yüzyıl arasında gelişti. Tütsü ticaret yolu, Arap sığla ve mür gibi ürünlerin ticareti için bir kanal görevi görmekteydi. Mısırlılar Kızıldeniz'de ticaret yaparak "Punt Diyarı"ndan ve Arabistan'dan baharat, altın ve egzotik odun ithal ediyorlardı. Hint malları Arap ve Hint gemileri tarafından önce Aden'e getirilmekte; daha sonra Ophir limanına aktarılmaktaydı⁷⁶. Bu ticaret yolu UNESCO'nun 31 Ocak'ta 2003 tarihinde Avustralya'nın Cairns kentinde gerçekleşen Dünya Mirası Komitesi toplantısında Dünya Miras Alanı olarak kabul edildi⁷⁷.

2.2.5. Çay ve At Yolu

Günümüzde genellikle Eski Çay At Yolu olarak adlandırılan Çay Atı Yolu, Güneybatı Çin'deki Sichuan, Yunnan ve Tibet dağlarını dolanan bir kervan yolu ağıdır. Bu yol aynı zamanda çay ticaretinin de belkemiğini teşkil etmektedir. Yol, ayrıca Güney İpek Yolu veya Güneybatı İpek Yolu olarak da adlandırılır ve Çin ile Güney Asya'yı birbirine bağlayan karmaşık rota sisteminin bir parçasıdır. Bu ticaret rotasından parkurlar, köprüler, yol istasyonları, pazar kasabaları, saraylar ve tapınaklar dahil olmak üzere hayatta kalan çok sayıda arkeolojik ve anıtsal unsurlar bulunmaktadır. Rotanın ticari öneminin yanı sıra, Hint Yarımadası, Tibet ve Güneybatı Çin arasındaki kültürel alışveriş için de önemi mevcuttur⁷⁸.

Sichuan ve Yunnan'ın dünyadaki ilk çay üreten bölgeler olduğuna inanılmaktadır. İlk kayıtlar MÖ 65'den önce Chengdu ve Ya'an arasındaki Sichuan Dağı etrafında çay yetiştirildiğini göstermektedir. Ya'an 20. yüzyıla kadar hala çay ticaretinin önemli bir merkezi olma özelliğini korudu⁷⁹.

Yaklaşık bin yıl önce, Eski Çay At Yolu, Yunnan'dan Bengal'e Myanmar üzerinden bir ticaret bağlantısı oluşturmaktaydı. Çaya ek olarak, katır karavanları Tibet'e ve Sichuan

⁷⁶ Joan Brodsky Schur, **The Incense Routes**, New York, Routledge, 2001, ss.8-9.

⁷⁷ UNESCO, **The Incense Route and the Desert Cities in the Negev**, No 1107 rev., Cairns, 2003, s.184.

⁷⁸ Епифанова Галина Владимировна, **Великий чайный путь**, Русская Жизнь, Суббота, 19 ноября 2016 г., ss.8-9.

⁷⁹ Владимировна, ss.8-9.

Eyaleti aracılığıyla Orta Çin'e tuz taşımaktaydı. Bu ticaret ağı aracılığıyla çayın ilk olarak Yunnan'daki Simao Eyaleti yakınlarındaki Pu'er ilçesindeki kökenlerinden Çin ve Asya'ya yayıldığı düşünülmektedir⁸⁰.

2.2.6 Tuz Yolu

Tuz yolu (tuz ticareti yolu) doğal beyaz altın denilen tuzun ihtiyaç duyulan bölgelere taşındığı tarih öncesi ticaret yollarını ifade etmektedir. Bronz Çağı'ndan (M.Ö. 2. bin), deniz yoluyla Ligurya'yı Alplerle bağlayan tuzca zengin bölgelerden tuzun kıt olduğu bölgelere taşındığı ticaret rotasına da tuz yolu denilmektedir. İtalya'daki eski bir Roma yolu olan *Via Salaria*⁸¹ o dönemde İtalya'da tuz taşımacılığında kullanılan esas güzergahtır⁸².

Eski Tuz Yolu, orta çağda yaklaşık 100 kilometre (62 mil) uzunluğu olan, kuzey Almanya'da Lüneburg'u (Aşağı Saksonya'da) Lübeck limanına (Schleswig-Holstein) bağlayan bir rotadır. Tüccarlar Lauenburg üzerinden Baltık Denizi'nin tüm kıyılarını kapsayan Lübeck'e tuz göndermekteydiler. Aynı zamanda, ortaçağ Bosna'sında, Narenta üzerinden Podvisoki ve Dubrovnik arasında bir ticaret yolu olarak kullanılmaktaydı. Fransa'da tuz yolu, Nice'deki Vésubie vadisindeki Saint-Martin-Vésubie veya Roya Vadisi'nden başlayarak iç kısımdaki Ventimiglia'ya kadar uzanan bir tuz ticareti yoluydu⁸³.

2.2.7 Kürk Yolu

Kürk ticareti, hayvan kürkünün alışı ve satışı ile bilinen dünya çapında bir endüstridir. Erken modern dönemde dünya kürk piyasasının kurulmasından bu yana boreal, polar ve soğuk ılıman memeli hayvanlarının kürkleri en değerli kürkler arasında sayılmaktadır. Tarihi olarak bu ticaret rotası Sibirya, Kuzey Amerika, Güney Shetland ve Güney Sandviç Adaları'nı kapsayan geniş bir ağa sahiptir.

Rusya, Amerika kıtasının kolonileşmesinden önce Batı Avrupa ve Asya'nın bazı bölgelerine kadar uzanan önemli bir kürk ihracatçısıydı. İlk Rus Devleti olan Kiev Rusyası, Rus Kürk Ticaretinin en köklü izlerini kendisinde taşımaktaydı. Başlangıçta, Rusya, martes,

⁸⁰ Владимировна, ss.8-9.

⁸¹ Roma'dan (Aurelian Duvarlarındaki Porta Salaria'dan) Adriyatik kıyısındaki Castrum Truentinum'a (Porto d'Ascoli) kadar 242 kilometre uzunluğundaki yol

⁸² Jeremy Alexander, *The Salt trade in Europe*. *Nature* 300, 577–578 (1982) s.577.

⁸³ Alexander, s.578.

kunduz, kurt, tilki, sincap ve tavşan peletlerinin çoğundan oluşan ham kürk ihraç etmekteydi. 16. ve 18. yüzyıllar arasında Ruslar, Kutup tilkisi, vaşak, samur, deniz samuru ve stoat (ermin) gibi birçok memeli kürk türü açısından zengin bir bölge olan Sibirya'ya yerleşmeye başladı. İlk olarak Çin'de kullanılan deniz su samuru peletleri arayışına girdi. Devamında Rusya İmparatorluğu Kuzey Amerika'ya hatta Alaska'ya kadar genişledi. 17. yüzyıldan 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Rusya dünyanın en büyük kürk tedarikçisiydi. Kürk ticareti Sibirya'nın, Uzak Doğu'nun ve Amerika kıtasının kolonileşmesinde Ruslar açısından hayati rol oynamıştır. Sibirya samur ticareti, Ural Sverdlovsk Oblastı ve Rusya'nın Sibirya Novosibirsk, Tyumen ve Irkutsk Oblastları bölgeleri için bölgesel bir semboldür⁸⁴.

Ekonomi tarihçileri ve antropologlar kürk ticaretinin Kuzey Amerika ekonomisinin başlarında önemli rolünü uzun yıllar incelemelerde, yerel ekonomik kalıpları tanımlamak için teorik bir model üzerinde anlaşılamadılar. Kürk ticareti, genel olarak Rusya ile ilgilidir. İlk Rus devletlerinden başlayan kürk ticareti ve rotaları ilerleyen dönemlerde Sibirya'da en üst seviyeye ulaşmış ve oradan da Alaska'ya geçti. Uzun bir süre dünyada kürk ihracatının en büyük merkezi Sibirya ve Alaska oldu.

2.2.8. İpek Yolu

Tarihi İpek Yolu dünya ticaret tarihinde en çok kullanılan ticaret yollarından biridir. Bu güzergahın bir diğer önemi ise Amber Yolu, Tütsü Yolu, Kral Yolu, Baharat Yolu vb. ticaret yollarının aslında tarihi büyük İpek Yolunun farklı zamanlarda faaliyette olan parçaları olmasıdır. Bu sebeple tüm bu güzergahlar birleştiğinde İpek Yolunun neredeyse tamamını ortaya çıkmaktadır.

Bilindiği üzere, İpek Yolu ilk önce ipek ticareti ve taşımacılığı ile başlasa da, sonradan ticari kapsamı genişlemiş ve yalnızca ipek taşımacılığı ile sınırlı kalmadı. Sözü geçen ticaret yolunda amber, çeşitli tütsüler, çeşitli baharatlar, kürkler vb. taşındı. Bu malların taşınması arz-talep sistemine bağlı olarak farklı rotalardan geçmiştir. Bu da yukarıda belirtilmiş ticaret yollarının bir birinden ayrılması, çeşitli dallara ve alt güzergahlara ayrılması ile sonuçlandı.

⁸⁴ Семен Ремезов, **Пушной Промысел в Сибири**, Наука в Сибири, N 45 (2231) 19 ноября 1999 г., s.4 <http://www.nsc.ru/HBC/article.phtml?nid=165&id=19>

İpek Yolu, kısaca, tarih boyunca Çin'den Anadolu ve Akdeniz vasıtasıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yolunun adıdır. Haziran 2014'te İpek Yolu'nun Chang'an-Tianshan koridoru UNESCO tarafından Dünya Mirası listesine dahil edildi. İpek Yolu tüm tarihi boyunca sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, felsefelerin, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuş; özellikle farklı toplumların kültür alışverişini mümkün kıldı.

2.3. İpek Yolu'nun Geçtiği Bölgelerin Stratejik Önemi

Tarih boyunca ticaret yollarının, dolayısıyla ticaretin yoğunlaştığı bölgeler önem kazanmaya başlamış ve stratejik avantajlara sahip oldu. Bu tarihsel avantajların bir çoğu günümüz dünyasında da devam etmektedir. Bu bağlamda, İpek Yolu'nun hem Avrupa hem de Asya için sağladığı avantajların yanı sıra, bu kıtalar arasında köprü rolünü oynaması da bölgelerin karşılıklı ticari ilişkilerinin geliştirilmesinde büyük önemi vardır.

2.3.1. İpek Yolunun Avrupa ve Asya İçin Önemi

Büyük İpek Yolu'nun tarihi aslında Doğu ve Batı halkları arasındaki geniş kültürel etkileşim ve çok yönlü değişimin tarihidir. Kültürlerin yakın işbirliği ve karşılıklı zengin ilişkileri insanlık için barışın ve ilerlemenin temelidir. İpek yolu tarih, ekonomi, kültür ve turizm konularında silinmez izler bırakmıştır. İpek yolu, Çin ulusunun dünyaya dağılmasının bir sembolüdür ve bu ulusun yükselişi ile yakından ilgilidir. Eski zamanlarda, doğu ve batı ülkeleri arasındaki iletişimin zor ve pahalı olduğu durumlarda, İpek Yolu, Çin ve batı ülkeleri arasında takas sisteminin gelişmesine yardımcı platform görevini yerine getirmiştir. İpek yolu doğu ve batı arasında ekonomik ve kültürel alışverişi desteklemiş, özellikle Han hanedanlığı döneminde Çin'in refahının yükselmesinde olumlu rol oynamıştır. Çin ve batı borsaları için hala önemini koruyan İpek yolu, sanayileşme ile görevini tamamlamış ve de yerini 10.900 km uzunluğundaki yeni Avrasya Kara Köprüsüne bırakmıştır⁸⁵. Buna rağmen, son zamanlarda İpek Yolu'nun yeniden ve daha etkili şekilde kullanılması meselesi gündemden düşmemektedir.

⁸⁵ Judy Bonavia, **The Silk Road: From Xi'an to Kashgar**. Hong Kong: Odyssey Publications Ltd, 1999. s.273.

İpek yolu, Çin'in dış ekonomik ticaretini genişletmiş ve ün kazandırmıştır. Aynı zamanda, Çin ve diğer dünya ülkeleri arasında ticareti teşvik etmiş, gelecekte daha büyük işbirlikleri için temel oluşturdu ve uluslararası karşılıklı yarar ve ekonomik-kültürel fayda sağladı. Orta Asya, bu yolun ana yönlerinin kesişme noktasındadır. Çeşitli ülkelerden tüccarlar, zanaatkarlar, bilim adamları ve müzisyenler burada toplanmakta, İpek Yolu sayesinde, Orta Asya halkları Batı ve Doğu'nun ekonomi ve kültürü ile tanışmakta ve de Batı halkları açısından Orta Asya'nın yüksek düzeyde gelişimini keşfetme olanağı sağladı.

“İpek Yolu”nu terim olarak ilk kullanımı 1877 yılına denk gelir. Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen tarafından ileri sürülen bu terim rota üzerinde yapılan ticaretin ana bölümü ipekten oluştuğu için bu şekilde ifade edilir. İpek Yolu boyunca yüzyıllarca ticaret faaliyetler sadece mallar ile değil, aynı zamanda fikirlerin ve kültürlerin ve özellikle dinlerin aktarımını kolaylaştırdı; senkretizme yol açtı. İpek Yolu, Çin ve batı ülkeleri arasındaki kültür alışverişini büyük ölçüde desteklemiş, tüm Avrasya'da Çin kültürü ve tarihinin, özellikle de Han Hanedanlığı kültürünün, etkisinin kurulmasına yardımcı oldu⁸⁶.

İpek Yolu'nun yalnızca Çin için değil, diğer Asya ülkeleri için de büyük önemi vardı. Tacikistan, Sri Lanka, Maldivler, Hindistan ve Afganistan Çin'in İpek Yolu oluşturma sürecinden en çok fayda gören Asya bölgeleri idi. Çin'in girişimlerine göre Xi'an'da başlayacak ticaret yolları, doğuya Lanzhou ve Urumçi'ye gidecek ve daha sonra Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri üzerinden güneydoğuya dönecek ve oradan da Avrupa'ya gidecekti. Deniz yönünde ise Guangdong'da başlayarak Hainan Adası'na gidecek, devamında Hint Okyanusu üzerinden Afrika'yı geçecek, Kızıldeniz ve Akdeniz'e ulaşacaktı. Her iki rotanın nihai hedefleri ise dönemin büyük İtalyan kenti Venedik idi⁸⁷.

Çin'in o zamanki Büyük İpek Yolu Projesi hem Avrupa hem de Asya devletleri için birçok fayda sağlamaktaydı. Bu faydalar birkaç kategoride sınıflandırılabilir⁸⁸:

⁸⁶ Fahri Atasoy, **Yükselen İpek Yolu: İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm**. 1. cilt. Ankara: Türk Yurdu Yayınları, 2016. s.63.

⁸⁷ Helmut Uhlig, **İpek Yolu: Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü**. Ankara: Okyanus, 2000. ss.65-66.

⁸⁸Ремыга Владимир Николаевич, **Экономический Пояс Шелкового Пути**, Мировая Экономика, УДК 339.976.4 (121-131) 2015. ss.123-124.

1.Girişimcilerin (hem bölge hem de Çin devletleri) faaliyetlerini kolaylaştırmak ve işbirliği ölçeğini genişletmek için gümrük vergilerinin azaltılmasından doğan faydalar,

2.Orta Asya, Rusya, Avrupa ülkeleri, Orta Doğu pazarlarına malların (başta Çin olmak üzere) teslim edilmesini sağlayan bir nakliye ve lojistik altyapısının oluşturulmasından doğan faydalar,

3.Bölgedeki tüm devletlerle karşılıklı ticaretin artmasından doğan faydalar,

4.Yerel para birimlerinin bölgesel para birimlerine dönüşmesinden doğan faydalar,

5.İşbirliği alanlarından biri olan bilim ve tıp sektörünün gelişiminden doğacak faydalar,

6.Çin adına ise kendi kültürünü ülke dışına çıkarma ve dönemin hanedanlıklarının “yumuşak güç” kullanmasına olanak tanınmasından yaranan faydalar.

2.3.1.1.İpek Yolu ve Anadolu

Asya ile Avrupa arasında doğal coğrafi köprü rolünde olan Anadolu tarihin ilk dönemlerinden bugüne kadar uluslararası ulaşım ve ticari ilişkiler açısında büyük ticaret yolların güzergahı üzerinde önemli bir merkez konumunda oldu.

İpek yolu ilk dönemlerinde (1)Urumçi, Kulja, Alma Ata (Almatı) ve Talas kentlerinden geçerek Maveräünnehir adlanan bölgeye ya da (2)Karaşehir, Korla, Kuça ve Aksu bölgelerinden Kařgar’a kadar uzanıp Terek Boğazı’nı da geçerek Semerkant’a varmakta, daha sonra ise İran ve Anadolu’ya ulaşmaktaydı. Sonraki dönemlerde ise, Irak, İran, Suriye, Azerbaycan ve Anadolu’nun büyük bir kısmı ve Mısır müslümanların eline geçmiştir. Emeviler ve Abbasiler döneminde bu ticaret yolu Doğu ile Batı arasında en önemli ticaret rotası olmaya devam etti⁸⁹.

10. yüzyılda Merv ve Cürcan’da yüksek kaliteli ipek üretimi yapılmaktaydı, İslamın yükselişinden sonra Sasani ipek tüccarları artan talep sebebiyle Hazar Denizi veya

⁸⁹ Ahmet Rıza Bekin, **İpek Yolu**. Ankara: AÜ Basımevi, 1981. ss.50-52.

güneyinden geçen karayoluyla batıya mallar aktarmakta; bu sayede Kafkaslar ve Doğu Anadolu ticari bakımdan canlılığını sürdürmekteydi. 1048-1049'da Selçuklular'ın eline geçen Erzurum İpek yolu üzerinde önemli bir ticaret merkezi olarak bilinmekteydi. Buradan Trabzon Limanı'na gönderilen mallar İstanbul'a ve Batı ülkelerine ulaşmaktaydı. Büyük tarihçilerden Mesudi, bu bölgede müslümanlarla hıristiyanlar arasında özellikle Emeviler döneminde başlayan ve İskandinav ülkelerine kadar yayılan ticaret ilişkilerinden söz etmektedir. İpek Yolu, Anadolu Selçuklu döneminde Anadolu'nun hemen hemen her bölgesini dolaşmakta, Erzurum, Sivas, Kayseri ve Konya'dan Sinop ve Antalya'ya kadar uzanmaktaydı⁹⁰.

2.3.1.2. İpek Yolu ve Orta Asya

Büyük İskender'in fetihleri, Batı ve Doğu kültürlerinin birbirleri hakkındaki bilgilerini önemli ölçüde arttırmış ve ticari ilişkiler kurmak için uygun koşulları sağladı. Her ülke kendi ihtiyaçlarına uygun bir ticaret platforması arayışına çıktı. Örneğin, Çin, ihtiyacını fark ettiği anda önce Khotan ve Yarkend madenlerinden ipek ihraç etmeye başladı. Daha sonra bu ticareti genişletmek çabaları ile yavaş yavaş İpek Yolu'nu geliştirme eğilimi gösterdi ki tüm bu girişimlerde Orta Asya ülkeleri önemli roller oynadı. Eski Kuzey Yolu, Hunların kontrolünde olduğundan, alternatif rotaları kullanmak zorunlu hale geldi. MÖ 121'de ipek ve bronz ile dolu ilk deve kervanı, Tyanşan Dağları boyunca Turfan bölgesi ile Fergana vahasına yöneldi. Bundan dört yıl sonra ise kervanların geçtiği güzergahlarda büyükelçilikler kurulmaya ve para aktarımı yapılmaya başlanmıştır. Belirlenen Orta Asya güzergahı üzerindeki ticaret, 1017-1027 yılları arasında bölgedeki ayaklanmalarla kesintiye uğradı, istikrarın kurulmasından sonra yeni bir yol olan Güney Yolu vasıtasıyla devam etti⁹¹.

Doğudan batıya kıyafet/giyim ticareti yoğun biçimde sürmekte ve Orta Asya kıyafetleri ve ürünleri diğer ülkelerde moda oluşturmaktaydı. Bunun yanı sıra, 4.-9. yüzyıllarda uluslararası ticaret ağı Sogdiana'yı da içine almakta, Sogdian dili uluslararası iletişim dili olarak kullanılmaktaydı⁹².

⁹⁰ Bekin, ss.52-53.

⁹¹ Bonavia, ss.17-19.

⁹² Joshua J. Mark, **Silk Road**, Ancient History Encyclopedia. https://www.ancient.eu/Silk_Road/ 25.03.2020

Çin'de çok değerli olan Huttal atlarının yanı sıra, askeri teçhizat, altın ve gümüş, diğer değerli taşlar ve cam ürünleri, deri ve yün, halı ve pamuklu kumaşlar Orta Asya'da büyük rağbet görmekteydi. Bu bölgeye Çin'den çay ve pirinç gelmekte, aynı zamanda kaplumbağa kabukları, baharatlar ve diğer ürünler üzerinden ticaret yapılmaktaydı⁹³.

2.3.1.3. İpek Yolu Savaşları ve İpek Yolu Ticaretini Sona Erdiren Nedenler

Bilindiği üzere, Antik İpek Yolları, Asya'yı Avrupa ve Afrika'ya bağlayan deniz ve kara ekonomik koridorlarıydı. Bu ekonomik koridorlar sayesinde ipek ve çeşitli Asya baharatları Avrupa ve Afrika'ya ulaşabilmekteydi. George Friedman'a göre karabiber gibi bazı baharatlar altın kadar değerliydi. Bu yüzden de sözü geçen ticaret rotası oldukça büyük stratejik öneme sahipti. Ekonomik ve stratejik gücü nedeniyle tüm büyük devletlerin İpek yolunun kontrolünü ele alma gibi bir niyeti bulunmaktaydı. Stratejik bakımdan İpek yolunun en önemli iki varış noktası, denizyolu ile Kahire; karayolu ile İstanbul idi⁹⁴.

Yüzyıllar boyunca Hristiyanlar ve Müslümanlar arasında İpek Yollarının kontrolü konusunda çok fazla rekabet ve zaman zaman da büyük savaşlar yaşandı. Bu yolları kim kontrol ederse, mallara vergi yükleyebilir ve çok miktarda servet elde edebilirdi. Müslümanlar Akdeniz'in güney bölümünü (Afrika), Hristiyanlar ise Akdeniz'in kuzey bölümünü (Avrupa) kontrol etmekteydiler. Osmanlı İmparatorluğu 1453'te Konstantinopolis'i Konstantinopolisi (İstanbul) ele geçirdiğinde, İpek Yolunun hemen hemen tüm kritik deniz ve kara güzergahlarının kontrolüne hakim oldu⁹⁵.

İpek Yolu ticareti, on üçüncü yüzyıldan itibaren Avrupalı tüccarlar arasında giderek daha popüler hale gelmekteydi. Gezginlerin Uzak Doğu'daki üreticilerle doğrudan ticaret yapmanın yollarını bulması ve Orta Asya'nın farklı bölgelerinde gezinen tüccarların 'aracılarını' kesmesi ile Rotanın doğası değişti. 15.-16. yüzyıllara uzanan büyük coğrafi keşiflerden sonra kıtalar arası kara ticareti yollarının önemi azalmaya başlamıştır. Denizyolunun hızlanması ve yeni rotaların keşfi, daha yüksek tonajlarda mal taşıyabilen gemilerin inşası, ucuzluğu XV yüzyılın sonundan itibaren kara ticareti taşımacılığının çökmeye başlamasına yol açtı. Elbette, Hint Okyanusu ve Pasifik'in batı kenarlarında her

⁹³ Mark, *Silk Road*

⁹⁴ Bonavia, ss.29-30.

⁹⁵ Hans Wilhelm Haussing, **İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi**. Türkçe Çeviri: Müjdat Kayayerli. Kayseri: Geçit Yayınevi, 1997. s.309-310.

zaman bir denizyolu nakliyesi vardı. Ancak denizcilik teknolojilerinin gelişimi ile deniz yolu zamanla kara yolunun önüne geçti. Büyük İpek Yolunun bazı merkezleri, özellikle Tacikistan, Afganistan, Çin, Pakistan ve Hindistan'ı bağlayan yüksek dağ bölgelerinde bulunan ticaret-şehir merkezleri 20. yüzyılın başına kadar var olmalarına rağmen, gerçekte eski önemlerini kaybetti. Çin iç savaşları sırasında, zaten yıkılmış olan Büyük İpek Yolu'nun çöküşü daha da hızlandı. On dokuzuncu yüzyılda Avrupa ticarete tam hakimken geleneksel İpek Yolu ticaretinin yerini yeni yöntemler ve teknolojiler almış ve uluslararası ticareti kendi rotasını doğudan batıya değiştirdi⁹⁶.

Deniz taşımacılığının artan avantajları ile Orta Asya'nın kara yolları istikrarlı şekilde düşüşe geçti. Çin'in bu yollar üzerindeki kontrolünü kaybetmesi, emperyal hükümetin Mongolica paketi adı altında kısa bir canlanma ve kara ve deniz trafiğinde kısa süreli yükseliş olsa da, bu hızla yeniden olumsuz biçimde ortadan kalktı. İpek Yolu trafiği, Ming'in Çin'i dış dünyaya tamamen kapatmasıyla eski gücünü yitirdi⁹⁷.

2.4. İpek yolu ve Güney Kafkasya

Anadolu gibi Güney Kafkasya (Güney Kafkasya) Avrupa ile Asya'nı bir birine bağlayan köprü rolünü oynamaktadır. Dönemin devletleri ticaret alanında bir dizi ekonomik etkileşim araçlarıyla işbirliği kurma girişimleri gösterti. Kaçınılmaz olarak belirli bölgelerin bölgesel özellikleriyle yüzleşmeyi gerektiren bu girişimler özellikle Güney Kafkasya kökenlidir. Güney Kafkasya eski zamanlardan beri kara ticaret yolları üzerinde yer almaktadır. Bu yönüyle yalnızca Anadolu, İran ve Mezopotamya arasında bulunması ile değil, aynı zamanda stratejik faktörlerin de etkisiyle biçimlenmiştir. Ayrıca bölgenin iklim koşulları ticaret kervanları için oldukça elverişli idi. Mezopotamya'nın çöl ve bozkırlardan farklı olarak ticaret kervanlarının yaz aylarında rahat geçmelerini sağlayan elverişli iklim koşulları Güney Kafkasya'nın ticari transit alanı olarak ün kazanmasına yardımcı oldu⁹⁸.

Büyük İpek Yolu Güney Kafkasya'dan geçerken bölge yalnızca transit veya alıcı gibi değil, aynı zaman da üretim gücüyle de İpek Yolu'nun gelişimine destek vermekteydi. Bu bölgede meşhur olan Derbent, Şirvan, Şeki, Beylagan, Gence, Gabala, Tebriz, Nahçıvan'da

⁹⁶ Bekin, ss.14-16.

⁹⁷ Cristopher I. Beckwith, **İpek Yolu İmparatorlukları**. Çeviren: Kürşat Yıldırım. Ankara: ODTÜ Yayınları, 2011. s.124-125

⁹⁸ Fəxriyyə Abdullayeva, **İpek Yolu və Azərbaycan**, Mədəniyyət qəzeti, 04/06, 2010, s.15.

ipekböceği yetiştiriciliğinin gelişmesi İpek Yolu'na bağlanmaktadır. Rota boyunca Çinden Güney Kafkasya'ya önce ipek, sonra baharat, altın, gümüş, elmas vb. ürünler taşındı. Buradan ise tüccarlar kervanlarıyla Doğu'ya kalay, çinko, cıva, kumaş vb. ürünler göndermekteydiler. Bu bağlamda, tüccarların rahatını sağlamak için Azerbaycan'ın Bakü, Derbent, Şamahı ve Şirvan bölgelerinde önemli kervansaraylar inşa edildi⁹⁹.

Birkaç yüzyıl geçtikten sonra İslam Azerbaycan'ın resmi dini olarak kabul edildikten sonra; ülke diğer memleketler ile kültürel ve takas yoluyla etkileşime geçti. İpek Yolu üzerinde bulunan Azerbaycan şehirlerinin rolü 16.-18. yüzyıllarda daha da artmıştır. Bu gelişme ticaret rotasının Rus ve İngiliz tüccarlar tarafından yönetilen Volga-Hazar bölümünden kaynaklanmaktaydı. Bu dönemde, özellikle Şamahı, Derbent, Bakü, Erdebil, Tebriz, Marağa, Gence, Nahçıvan gibi şehirler Doğu ve Avrupa'dan getirilen malların oluştuğu ulaşım ve ticaret merkezleri haline geldiler. Aynı zamanda, Rusya, Avrupa, Türkiye, Orta Asya ve Uzak Doğu'dan tüccarlar burada toplanmaktaydılar¹⁰⁰.

İpek Yolu'nun orta çağdaki gücüne kavuşması adına Çin son yıllarda büyük bir çaba sarf etmektedir. Tarihi İpek Yolu rotasında bazı projelerin gerçekleştirilmesi ve özellikle Güney Kafkasya'nın da bu projelerin içinde yer alması bunun göstergelerinden biridir. Bu projelere örnek olarak “Kuşak ve Yol Projesi” örnek gösterilebilir. Kuşak ve Yol Projesi, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin demir yolları aracılığıyla birbirlerine bağlanması ve bu ülkelerin ekonomilerinin arttırılmasının amaçlandığı modern İpek Yolu projesidir. Kuşak ve Yol Projesini ilk defa Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan'da Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada dile getirilmiştir. Jinping'in “İpek Yolu, üç milyar nüfusu ve potansiyeli ile benzersiz bir pazardır, dedi¹⁰¹.

Kuşak ve Yol Projesi'nin içinde Güney Kafkasya ülkeleri, Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan bulunmaktadır. Bu ülkeler Çin'le giderek artan ticaret ortaklığı yapmaktadırlar. Özellikle Azerbaycan petrol ve gaz rezervleri ile bölgenin yatırım anlamında en geniş potansiyeli olan ülkesidir. Azerbaycan'ın güvenilir ticari ortak imajı ve uluslararası projelerde girişimci ve aktif katılımcı rolünü oynaması sayesinde projeye iştirakının önemi daha fazla

⁹⁹ Abdullayeva, s. 15.

¹⁰⁰ Naila Velikhanly, **The Great Silk Way and Azerbaijan**. Baku: SN Publish, 2010. p.44.

¹⁰¹ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, **President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries**, 2013/09/07 (Çevrimiçi) https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzsysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml 30.03.2020.

arttırmıştır. Azerbaycan, coğrafi konumu ile etrafındaki koridor projelerine katkılar sunmakta ve Avrupa-Asya arasında iş birliği köprüsü görevi görmektedir. Çin ile Azerbaycan arasındaki ticaretin rakamsal büyüklüğü son 28 yılda 800 katından fazla artmış olup, artış sürmektedir¹⁰².



¹⁰² OEC, About Azerbaijan (Çevrimiçi) <https://oec.world/en/profile/country/aze/> 30.03.2020.

3. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE GÜNEY KAFKASYA'NIN STRATEJİK, COĞRAFİ KONUMU VE SİYASİ ÖNEMİ

3.1. Güney Kafkasya'nın Stratejik Özellikleri

Güney Kafkasya oldukça önemli bir coğrafyada yerleşmektedir. Bölgeden tarih boyunca doğu ve batıya, aynı zamanda kuzey ve güneye lojistik taşımalar yapıldı. Taşınan mallar arasında petrolün bulunması Güney Kafkasya'yı stratejik açıdan güçlendiren bir diğer önemli faktördür. Bölgenin özel etnik yapısı bu coğrafyayı karmaşık hale getiren unsurlardandır.

3.1.1. Güney Kafkasya'nın Coğrafi Konumu

Güney Kafkasya (Trans-Kafkasya) Doğu Avrupa ve Batı Asya sınırındaki Güney Kafkas Dağları'nın yakınında coğrafi bir bölgedir. Güney Kafkasya modern Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan'dan oluşmaktadır. Bu ülkelerin toplam yüzölçümü 186.100 kilometre karedir. Güney Kafkasya, Kuzey Kafkasya ile birlikte Avrasya'yı bölen Kafkasya coğrafi bölgesini oluşturmaktadır. Güney Kafkasya, Kafkas Dağları'nın güney kısmını ve ovalarını, Avrupa ve Asya kıtaları arasındaki sınırı kaplamakta ve güneybatı Rusya'nın Büyük Kafkas dağ silsilesinin güney kısmından Türkiye ve Ermenistan sınırlarına kadar uzanmaktadır. Batıda Karadeniz, doğuda İran'ın Hazar Denizi kıyısına kadarki alanın yanı sıra, Büyük Kafkas dağ silsilesinin güney kısmını, Küçük Kafkas dağ silsilesini, Kolçis Ovalarını, Kura-Aras Ovalarını, Karadağ, Talış Dağları, Lenkeran Ovası, Javakheti ve Ermeni Yaylalarının doğu bölümünü de içine almaktadır. Kafkas Dağları'nın büyük tarihi uzantısı, Avrupa ve Asya'nın birleştiği Kara ve Hazar denizlerini ayıran geniş alan boyunca yükselmektedir. Kuzey Kafkasya ise Kafkasya'nın dağ sıralarını içeren bir bölge olarak Güney Kafkasya'nın kuzeyinde yer almaktadır¹⁰³.

Kafkasya adı, antik Yunan coğrafyacılarının ve tarihçilerinin kullandığı Kaizeasos'un Latincesidir. Rusçadaki Kavkaz sözcüğü de aynı kökenlidir. Bu antik isimlendirme bölgenin tarihsel önemini yansıtmaktadır. Deniz kıyısına komşu olan bu bölge Doğu ve Batı medeniyetlerinin kültürel yayılması adına önemli bir kara yolu haline gelmiştir. Genellikle

¹⁰³ Mokhammad Akhiyadov, **Kuzey Kafkasya Raporu: Kafkasya'da Din, Siyaset ve Etnisite**, İNSAMER, Ocak 2020 ss. 1-2.

kuzeybatıdan güneydoğuya doğru yükselen Kafkas Dağları iki aralıktan oluşmaktadır: (1)kuzeyde Büyük Kafkasya ve (2)güneyde Küçük Kafkasya dağları. Sistemin bel kemiği olan Büyük Kafkasya'nın havzaları geleneksel olarak Avrupa ve Asya'yı ayıran çizginin bir parçası olmuştur. Ancak tüm bölge Asya medeniyetinin etkilerine maruz kalmıştır. Büyük Kafkasya, Güney Kafkasya'nın kuzey sınırına işaret etmekte olup, Karadeniz'i Azov Denizi'nden ayırmaktadır. Doğuda Hazar denizinin kıyısında Bakü'nün petrol zengini limanlarının da bulunduğu Abşeron Yarımadası'nı ayıran Taman Yarımadası'ndan Kafkasya boyunca güneydoğu yönünde yaklaşık 1.200 kilometre uzanmaktadır¹⁰⁴.

Büyük Kafkasya'nın güney yamaçları kuzeyden daha diktir. Sistemin ortası nispeten dar olmasına rağmen, batı ve doğu uçları 100 mil veya daha fazla genişliğe sahiptir. Sistemin ana eksen, 5,642 metre menzilin en yüksek zirvesi ise Elbruz Dağı'dır. Bunun yanı sıra, batıda Dombay-Ülgen Dağı, orta bölgede 16.000 metreden fazla Şhara, Diktau ve Kazbek Dağı, doğuda ise Tebulosmta ve Bazardüzü Zirvesi yer almaktadır. Ana eksen kuzey ve güneye doğru ilerleyen mahmuzlar bazen 5 bin metreye yaklaşan yüksekliğe ulaşmaktadır. Kafkasya'nın büyük kısmı, geç Oligosen Dönemi'nden (yaklaşık 28 ila 23 milyon yıl önce) Alpine geosinklinali olarak bilinen Dünya kabuğundaki geniş yapısal hareketlenmeden kaynaklanmıştır. Bölge, bu nedenle, Avrupa'nın daha genç dağları ile aynı yapısal özelliklerden bazılarını yansıtmaktadır¹⁰⁵.

Bugünkü Ermenistan'ın tamamı Güney Kafkasya'da yerleşiktir. Nahçıvan bölgesi de dahil olmak üzere günümüz Gürcistan ve Azerbaycan'ın çoğunluğu bölgeye girmektedir. İran ve Türkiye'nin bazı bölümleri de Güney Kafkasya bölgesine dahil edilmiştir. Bölgede üretilen ürünler arasında özellikle yağ, manganez cevheri, çay, narenciye ve şarap¹⁰⁶ bulunmaktadır. Bölge, Sovyetler sonrası siyasi olarak en gergin bölgelerden biri olmaya devam etmekte ve üç tartışmalı siyasi konuya ev sahipliği yapmaktadır. Bunlar: Abhazya, Güney Osetya ve Dağlık

¹⁰⁴ **Böyük Qafqaz Dağları**, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası, XVI Cild, Q hərfi, 4841-ci söz, 2017 (Çevrimiçi) <http://ensiklopediya.gov.az/az/terms/4841/cild/16> 18.04.2020

¹⁰⁵ **Baş Qafqaz Silsiləsi**, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası, XV cild, Q hərfi, 6862-ci söz, 2017 (Çevrimiçi) <http://ensiklopediya.gov.az/az/terms/6862/cild/15> 118.04.2020

¹⁰⁶ Güney Kafkasya, şarap üretilen asma yüyüm türü Vitis vinifera'nın doğal alanlarından biridir. Bazı uzmanlar Güney Kafkasya'nın şarap üretiminin doğum yeri olabileceğini düşünüyor. Üzüm çekirdeğinin arkeolojik kazılar ve karbonla tarihlendirilmesi sonucunda bölgede şarapçılığın tarihinin MÖ 7000-5000 yıllarına kadar uzandığı ortaya çıkmıştır.

Karabağ sorunlarıdır. 1878 ve 1917 yılları arasında Rus kontrolündeki Kars Oblast eyaleti de Güney Kafkasya'ya dahil edildi¹⁰⁷.

3.1.2. Bölgenin Etnik Yapısı

Güney Kafkasya uzun zamandır Avrupa ve Asya arasında bir bağlantı olarak önemli rol oynadı. Bu sayede eski Mezopotamya kültürü kuzeye doğru yayılmıştır. Bunun akabinde, yerli kültürler de ortaya çıkmış ve Güney Kafkasya MÖ 2. binyılın ilk yarısından itibaren en eski bronz merkezlerinden biri haline geldi. Bölge antik çağ ile MS 14. yüzyıl arasında İskitler, Alani, Hunlar, Hazarlar, Araplar, Selçuklu Türkleri ve Moğollar da dahil olmak üzere çeşitli halkların istilalarına uğradı. Aynı zamanda, Akdeniz dünyasıyla da teması olmuştur. Tüm bu etkileşimler ve olaylar Güney Kafkasya halklarının kültürü üzerinde derin izler bıraktı¹⁰⁸.

Bölgede birçok dil ailesi temsil edilmektedir. Hint-Avrupa dilleri arasında en çok konuşulan dil Ermenice'dir (Ermenistan'ın resmi dili). Yunanca Güney Gürcistan'ın bazı bölgelerinde konuşulmakta; Hint-İran ve Hint-Avrupa şubesinin farklı lehçeleri de yaygın biçimde kullanılmaktadır. Bunların ardından gelen Ossetince (Gürcistan'ın merkezinde kullanılmaktadır), Talışça (uzak güneydoğu Azerbaycan'da, Hazar Denizi çevresi kullanılmaktadır), Kürtçe (Ermenistan ve güney Gürcistan'ın dağınık bölgelerinde kullanılmaktadır) ve Tatça (kuzeydoğu Azerbaycan'da kullanılmaktadır) diğer bölgesel dillerden bazılarıdır. Bölgede Azerbaycan Cumhuriyeti'nin resmi dili olan Azerice'dir (Azerbaycan Türkçesi olarak da bilinir). Sözü geçen dil, Altay dillerinin Türk şubesinin bir üyesidir ve Güney Kafkasya dillerinden en fazla konuşmacıya sahiptir. Azerbaycan'da birkaç toplulukta başka bir Türk şivesi olan Anadolu Türkçesi konuşulmaktadır¹⁰⁹.

Etnik yapı açısından bakıldığında, Güney Kafkasya bölgesinde 50'den fazla etnik grup bulunmaktadır. Kafkasya halkları, morfolojik yapıları itibarıyla Beyaz ırkın belirtileri gösteren Nogai ve Rusların Kafkasya'yı işgalinden sonra buraya taşınan Ruslar hariç büyük beyaz ırkın güney koluna aittir. Morfolojik açıdan ise Kafkasya halkları arasında keskin

¹⁰⁷ Adam Zeidan, **Caucasian peoples**, Encyclopedia Britannica, October 16, 2019 (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Caucasian-peoples> 18.04.2020

¹⁰⁸ Thomas V. Gamkrelidze, **Caucasian languages**, Encyclopedia Britannica, November 25, 2016 (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Caucasian-languages> 18.04.2020

¹⁰⁹ Gamkrelidze, *Caucasian languages*

farklılıkların olmaması, farklı antropolojik türlerin sınıflandırılmasını ve karakterize edilmesini zorlaştırmaktadır. Kafkas halklarının antropolojik çalışması 1950'lerden beri yaygın olmasına rağmen, eski SSCB'de, tüm bilimlerde olduğu gibi, antropoloji bilimi mevcut siyasi doktrine bağlıydı. Bu nedenle birçok “hatalar” yapıldı. Rejimin tek bir Sovyet ulusu yaratma arzusunun sonucu olarak, özellikle kuzey kesiminde, antropolojik açıdan birbirinden farklı Kafkasya halkları aynı isimle çağrılmaya başlandı¹¹⁰.

Karadeniz'den Hazar Denizi kıyılarına uzanan Kuzey Kafkasya halkları, 3. tip saç, ince dudaklar, büyük baş çapı, leptoria ve burnun eğriliği ile ayırt edilir. Bu işaretler Kuzey Kafkasya'nın doğu ve batı kısımlarına göre değişmektedir. Güney Kafkasya bölgesi, dünyanın dilsel ve etnik açıdan en karmaşık bölgelerinden biridir. Ermenistan (%98), Azerbaycan (%91) ve Gürcistan (%84) etnik çoğunluğu oluşturmaktadır. Nüfusun % 6,5'inin etnik olarak Azerbaycan Türkü ve % 5,7'sinin Ermeni olduğu Gürcistan'da önemli azınlıklar bulunmaktadır. Dağıstan'da da bulunan Lezgiler (% 2.2) ve nüfusun % 3.3'ünü oluşturan diğer grupların (İran sınırında yer alan Talışlar da dahil) nüfusça azdır¹¹¹. Ermenistan, Yezidi Kürt nüfusu (%1.3) olan Sovyet sonrası ülkelerin etnik olarak en homojendir¹¹².

Çok etnik gruptan oluşan Güney Kafkasya'nın demokrasiye inişli çıkışlı yoluna milliyetçiliğin sebep olduğu etnik çatışmalar eşlik etmektedir. Sovyetler Birliği'nden bağımsızlık kazandığından beri ayrılıkçı hareketler ülkelerin yeni egemen sınırlarını çevreleyen alanlarda daha çok yerel azınlıklar arasında görülmüştür. Bu tür sorunları yönlendirecek devlet mekanizmalarının olmaması uzun süreli etnik çatışmalara yol açmıştır¹¹³. Bölgenin etnik yapısı aşağıdaki tabloda sunulmaktadır¹¹⁴:

¹¹⁰ Kərəm Məmmədov, **Qafqaz xalqlarının antropologiyası haqqında**, Bakı Universitetinin Xəbərləri Qəzeti, Humanitar Elmlər Seriyası: No. 3, 2005, ss. 92-99, s. 93.

¹¹¹ Buna rağmen, Azerbaycan'da on beşten fazla farklı etnik azınlık vardır. Bunlar arasında Lezgiler, Ruslar ve Talışlar en büyük grupları oluşturmaktadır. Gürcistan örneğinde olduğu gibi Azerbaycan da mülteci sorunuyla mücadele ediyor. Dağlık Karabağ'daki savaş nedeniyle Dağlık Karabağ ve Azerbaycan'ın diğer işgal altındaki bölgelerinden ve Ermenistan'dan yaklaşık 1 Milyon civarında Azerbaycan Türkü bu bölgeleri terketmek zorunda kalmış ve şu anda Azerbaycan'da mülteci durumunda hayatını devam ettirmektedir.

¹¹² Rauf A. Guseynov, **Ethnic Situation in the Caucasus**, Strateji Araştırmalar Mərkəzi (SAM), 2: 12/06, p. 3-12, s. 8.

¹¹³ Юджин Коган, **Страны Южного Кавказа И Вопросы Безопасности**, Серия статей о Политике Соседства, CIES, March 2013, с. 9-18, s. 12.

¹¹⁴ Süleyman Aykan Akarsular, **Kafkasya'nın Coğrafi ve Etnik Yapısı**, BilimDili, 6 Ağustos 2017 (Çevrimiçi) <https://bilimdili.com/arketarih/tarih-tarih/kafkasyanin-cografi-etnik-yapisi/> 18.04.2020.

Tablo 2. Güney Kafkasya'nın Etnik Yapısı

Kas Kökenliler (Kafkas Kavimleri)	Hint-Avrupa Kökenliler (Ariler)	Turani Kökenliler (Türkler)
Çerkezler/Adigeler, Abhazlar, Abaza oymakları, Besleneyler, Kabartaylar, Arguveylar, Çebinler, Baskheğler, Şefakeler, Hatıkuaylar, Dağıstan hakları, Lezgiler, Udinler, Rutullar, Darginler, Gazi Kumuklar (Laklar), Agullar, Çakurlar, Gürcüler: Kartveller, Zanlar (Lazlar, Megreller).	Osetler (Asetinler), Farslar, Ermeniler, Tatlar, Talışlar, Ruslar, Svanlar, Alanlar.	Azerbaycan Türkleri, Karapapaklar-Terekemeler, Kundurlar, Karaçaylar, Kalmuklar, Nogaylar, Kumuklar, Tatarlar, Ahıskalılar, Türkmenler.

Kaynak: Süleyman Aykan Akarsular, **Kafkasya'nın Coğrafi ve Etnik Yapısı**, BilimDili, 6 Ağustos 2017 (Çevrimiçi) <https://bilimdili.com/arkeotarih/tarih-tarih/kafkasyanin-cografik-etnik-yapisi/> 18.04.2020.

3.1.3. Güney Kafkasya Devletlerinin Gelişim Süreci

Güney Kafkasya tarihi açıdan oldukça eski bir yerleşim yeridir. Güney Kafkasya'nın tarihi ile ilgili ilk kaynaklar Strabon'a kadar dayanmaktadır. Bölgenin tarihi boyunca etnik yapısı birkaç defa değişime uğrasa da, 11. yüzyıldan itibaren Türkler, etnik açıdan bölgeyi etkilidir.

3.1.3.1. Azerbaycan

Medeniyetin en eski merkezlerinden Azerbaycan zengin ve köklü bir tarihe sahiptir. Binlerce yıldır dünya kültür hazinesinin bir parçası haline geldi. Dünyanın en eski insan yerleşimlerinden biri olan Azıh Mağarası'nın keşfi ve Taş Devri'nin bir dizi eski insan yerleşimleri Azerbaycan'ın antropogenez bölgesinde bulunur. Bu da Azerbaycan'ın insanlığın ilk beşiklerinden biri olduğunu kanıtlamaktadır. Azerbaycan medeniyetinin gelişme

aşamaları: (1)MÖ 3. binyılda kabile oluşumu süreci, (2)MÖ ilk binyılda ilk siyasi kurumlar ortaya çıkışı ve (3)MÖ dokuzuncu yüzyılda Azerbaycan devleti kurulmasıdır. Kurulan devlet ekonomik ve kültürel düzeyi yüksek Manna Krallığı'dır.

Azerbaycan, VIII. yüzyılın başlarında Araplar tarafından işgal edildi ve Arran eyaleti adıyla Halifeliğinin bir parçası oldu. İslam, Azerbaycan'da rde yeni gelenekler ve kültür oluşturmuştur. Diğer milletler gibi Azerbaycan Türkleri de "Müslüman" genel adı altında İslam kültürünün gelişimine katkıda bulundu.

Bazı devletlerin Azerbaycan'ı kendi etki alanlarına dahil etme yarışı, XVIII. yüzyılda ülkede iç istikrarın bozulmasına yol açtı ve birkaç bağımsız ve yarı bağımsız Hanlıklar ortaya çıktı¹¹⁵. 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın başlarında İran, Türkiye ve Rusya arasındaki çekişmeler artmaya başlayınca, 1828'de Rusya ve İran arasında imzalanan Türkmençay Antlaşması Azerbaycan iki parçaya ayrıldı. Azerbaycan'ın kuzey kısmı Rusya tarafından işgal edilirken, güney kısmı İran'ın parçası oldu¹¹⁶.

Yirminci yüzyıl ise Azerbaycan halkı tarihinde bir sosyo-ekonomik, sosyo-politik ve kültürel değişim dönemidir. Yüzyılın başında Bakü, dünya petrolünün yarısından fazlasını ve Rus petrolünün yüzde 95'ini tedarik ederek dünya petrol merkezlerinden biri oldu¹¹⁷. Bu dönemde çeşitli bilim alanları gelişmeye, gazete ve dergiler yayınlanmaya başladı. Aynı zamanda, siyasi toplumların, örgütlerin, partilerin yaratılması, ilerici, demokratik fikirlerin ortaya çıkışı, ulusal bilincin kurulması ve geliştirilmesi özgürlük mücadelesinin yükselişinin temelini attı¹¹⁸. 1917'de Rusya'daki monarşinin düşmesi, eyaletlerdeki kurtuluş hareketlerinin gelişimi için elverişli koşullar yarattıktan sonra, 28 Mayıs 1918'de¹¹⁹ Azerbaycan bağımsızlığını ilan ederek müstakil Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti kurulmuştur¹²⁰. 1991'de Azerbaycan'ın devlet bağımsızlığı yeniden tanımlanmış ve anayasası kabul edilmiştir. Fakat Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik askeri saldırısı, topraklarının yüzde 20'sinin Ermeni istilacıları tarafından işgal edilmesi, bir milyondan fazla Azerbaycan Türkünün kendi topraklarından kovulması ve mülteci kişilere dönüşmesi Azerbaycan'da devlet yapılanması

¹¹⁵ İradə Nuriyeva, **Azərbaycan Tarixi**, Ali məktəblər üçün dərslik, Bakı: Mütərcim, 2015, s. 155.

¹¹⁶ Nuriyeva, s. 175

¹¹⁷ 1902 yılında petrol hasılatına göre, Bakü dünya lideriydi.

¹¹⁸ Nuriyeva, ss. 213-214

¹¹⁹ Nuriyeva, s. 243

¹²⁰ Ne yazık ki 23 ay yaşadıktan sonra cumhuriyet 28 Nisan 1920'de çökmüştür.

sürecine büyük darbe indirdi¹²¹. Buna rağmen, Eylül 1994'te Bakü'de "Yüzyılın Sözleşmesi" adlı bir petrol anlaşması imzalandı. Hazar Denizi'nin hidrokarbon kaynaklarını geliştirmeyi amaçlayan bu anlaşma gelecek yıllarda Azerbaycan'da 60 milyar dolardan fazla yabancı yatırımı öngörmektedir. Büyük bir siyasi öneme sahip anlaşma ile Azerbaycan'ın uluslararası politikadaki rolü güçlendi. Azerbaycan petrolünü dünya pazarına taşımak için atılmış başarılı adımlar kapsamında Bakü-Supsa boru hattı inşa edildi ve daha sonra stratejik Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol ihracat boru hattı başarıyla tamamlandı¹²². 12 Kasım 1995'te bağımsız Azerbaycan Cumhuriyeti anayasası referandum ile kabul edildi ve bu gelişme Azerbaycan tarihinde dönüm noktası oldu.

Eski ekonomik bağların yıkılmasını, geçiş döneminin sosyo-ekonomik zorluklarını ve diğer sorunları engellemeye çalışan iç ve dış güçlerin provokasyonu da Azerbaycan'ın tam bağımsız olma sürecini karmaşıklştırmıştır. Bu karmaşıklık içinde Azerbaycan, Güney Kafkasya bölgesinin enerji güvenliği sorumluluğunu üstlendi. Bu kapsamda Azerbaycan, Büyük İpek Yolu'nun restorasyonunda ve TRACECA-global iletişim programının uygulanmasında öncü bir rol oynadı¹²³. Bu çerçevede, Eylül 1998'de, Bakü'de 32 ülkeden ve 14 uluslararası kuruluşan üst düzey temsilcilerin katılımlarıyla uluslararası konferans organize edildi. Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev, Gürcistan, Ukrayna, Özbekistan, Azerbaycan ve Moldova'yı içeren GUÖAM birliğinin kurulmasında önemli bir rol oynadı. Bugün de Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev aynı siyasi çizgiyi devam ettirmektedir¹²⁴.

3.1.3.2. Gürcistan

Gürcistan tarihi, Abbeville Kültürü anıtlarından başlayıp güncel olaylarla biten uzun bir dönemi kapsamaktadır. Kafkasya bölgelerinin yanı sıra, Gürcistan insan medeniyetinin en eski anıtlarının keşfedildiği yerler arasındadır ve şarap yapımının menşei ülke olarak kabul

¹²¹ Nuriyeva, s. 295

¹²² Zəhmət Şahverdiyev, **Heydər Əliyevin İmzaladığı “Əsrin Müqaviləsi” Müstəqil Azərbaycan İqtisadiyyatının Təməlidir**, Tarix və onun problemləri, №2 2013, 132:140, s. 135-139

¹²³ **TRASEKA, İpek Yolumun Bərpası**, TRACECA (Çevrimiçi) <http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> 18.04.2020.

¹²⁴ Əli Həsənov, **Azərbaycan - GUAM**, Müstəqil Azərbaycan (Çevrimiçi) http://republic.preslib.az/az_a7-8.html 18.04.2020.

edilmektedir. Gürcistan tarihinde ilk kabileler ittifakı ise MÖ ikinci binyılın sonundan itibaren eski Doğu kaynaklarında bahsedilen Diaoha oldu¹²⁵.

MS 2. yüzyılda İberia Roma'dan tam bağımsızlık kazanan Kral II. Farsman döneminde bölgedeki konumunu güçlendirdi. Bu Gürcü devleti, Bizans İmparatorluğu tarafından bağımsızlığına son koyulduğu 562 yılına kadar hayatta kaldı. İberia, I.Şapur (241-272) döneminde Sasani devletinin bir kolu olmuş ve Roma'ya karşı askeri saldırılarda Sasani devletinin yanında yer almıştır. Sasani devleti ile İberia arasındaki sıcak ilişkilere rağmen Sasani'lerin Gürcülere karşı agresif eğilimleri devam etti. Bu gerçekler 260'lı ve 290'lı yıllarda İberia'da Zerdüştlük'ün yayılmasında açıkça kendini göstermektedir¹²⁶. Gürcistan, 4. yüzyıl başlarından itibaren 300 yıl boyunca Bizans ve Pers İmparatorlukları arasındaki çatışmalara sahne oldu¹²⁷.

Gürcistan'ın "Altın Çağı", XI. yüzyılın başları ile XIII. yüzyıl arasındaki döneme düşmüştür. Refahın zirvesi, "Büyük" lakaplı Kraliçe Tamara'nın saltanatı dönemiydi (1184-1210). Onun hükümdarlığı sırasında Gürcistan en büyük refahına ulaştı. Gürcü edebiyatının şaheseri¹²⁸ yazıldı. Altın Çağ'dan sonra uzun bir süre Gürcistan Moğol, Fars ve Türk egemenliği altında kaldı ve kısa aralıklarla bağımsız olabildi. İşgaller sonucu birleşik Gürcü krallığı Kartli, Kakheti, Imereti ve Samtshe-Saatabago gibi küçük devletçiklere parçalandı¹²⁹.

Gürcistan'ın kademeli olarak yeniden canlanması 1762'de Kartli ve Kakheti'nin birleşmesinden sonra başladı. 1783 yılında Rusya ile Gürcistan arasında St. George Anlaşması imzalandı. 1801'den 1864'e kadarki dönemde elde edilen bağımsızlıktan sonra Gürcü krallık ve beylikleri ilk Gürcistan demokratik devletinin (Gürcistan Demokratik Cumhuriyeti) kurulduğu 1918'e kadar Rus İmparatorluğunun parçası oldular. 25 Şubat 1921'de Gürcistan Demokratik Cumhuriyeti Kızıl Ordu birlikleri tarafından tasfiye edildi. 9 Nisan 1991'de, Gürcistan Yüksek Konseyi bağımsızlığın yeniden kurulması hakkında bir yasa kabul etti. Ancak SSCB'nin çöküşüne kadar Gürcistan resmi olarak gayri-müstakil pozisyonda

¹²⁵ Максим Илиевич, **Краткая история Грузии**, OrexCA, <https://www.orexca.com/rus/georgia/history.htm> 30.04.2020.

¹²⁶ Tedo Dundua, **History of Georgia**, Tbilisi, Meridian Publishers, 2017, s. 219.

¹²⁷ Rahmi Deniz Özbay, **Gürcistan: Sosyo-Ekonomik Yapısı, Dünya ve Türkiye ile İlişkileri**, İstanbul, İTO, 2014, s. 27.

¹²⁸ Şota Rustaveli'nin "Aslan Kürkündeki Şövalye" şiiri

¹²⁹ Хроног, **История Грузии**, <http://www.hrono.ru/land/kavkaz/0000gruz.php> 30.04.2020.

kaldı. 26 Aralık 1991'den beri Gürcistan bağımsız bir devlettir ve 31 Temmuz 1992'de Birleşmiş Milletler'in tam üyesi oldu¹³⁰.

Zor ekonomik durum, düşük yaşam standartları, düzenli olarak insan hakları ihlalleri, yaygın yolsuzluk ve bunun sonucunda 2 Kasım 2003 parlamento seçim sonuçlarının tahrif edilmesi sonuç olarak 22-23 Kasım 2003'te kadife gül devrimi ve Shevardnadze'nin istifası ile bitti. Devamında 5 Mayıs 2004'te, Tiflis'in baskısı altında, bölücülükle suçlanan Adjara Cumhurbaşkanı Aslan Abaşidze istifa etti. Bu olaydan bir yıl sonra Temmuz 2006'da Emori Kvitsiani'nin Kodori Boğazı'ndaki isyanı gerçekleşti. Eski elçi, merkezi makamlara itaatsizlik ilan etmiş, buna karşılık otoriteler Kodori Vadisi'nde yerleşik olan silahlı Kvitsiani destekçilerine karşı operasyon gerçekleştirildi¹³¹.

2007 krizinde protestoların polis tarafından bastırılması sonrasında Saakashvili kabinesinin demokratik eğilimlerinin zayıfladığı algısı yükselmeye başladı. Bunun üzerine, Saakashvili liberal reformlar yapmış ve ekonomik özgürlük üzerine odaklandı¹³².

17 Kasım 2013'te Giorgi Margvelashvili, Gürcistan cumhurbaşkanlığı seçimlerini % 62 oy alarak kazandı. Margvelashvili'nin cumhurbaşkanlığı törenine, selefi Mikheil Saakashvili'nin katılmaması dikkat çekici bir olaydır. Margvelashvili, 2018 yılına kadar Gürcistan Cumhurbaşkanı olarak faaliyet gösterdi¹³³.

3.1.3.3. Ermenistan

İlk Ermeni toplulukları, Tunç Çağında Ermeni Yaylaları'nda yaşayan Luvian, Hurrian ve Urartu kabilelerinin birleşmesi temelinde MÖ XIII-VI. yüzyılları arasında kuruldu. MÖ VI. yüzyılın sonunda bu bölge Medler tarafından fethedilmiş, daha sonra ise kültürel geleneklerini ve Zerdüştlüğü burada yayan Ehemeni imparatorluğuna dahil edildi¹³⁴.

Ermeni halkının etnogenezi sırasında yerel halk Hebeş esaslı Ermeni diline geçti. Ermenistan aynı zamanda, Makedonyalı İskender tüm Fars Ehemeni bölgesini kendi devletine

¹³⁰ Илиевич, *Краткая история Грузии*

¹³¹ Vladimir Gamsakhurdia, *Quest for ethnic identity in the modern world—The Georgian case*, Cogent Social Sciences, 2017, 3:1, s. 5.

¹³² Gamsakhurdia, s. 5.

¹³³ Jim Nichol, *Georgia's October 2013 Presidential Election: Outcome and Implications*, November 4, 2013, s. 3.

¹³⁴ Esat Uras, *The Armenians In History And The Armenian Question*, Ankara, Documentary Publications, 1988, s. 245.

ilhak edene kadar Fars hakimiyeti altında kaldı. Daha sonra ise İskender'in imparatorluğu altına geçen Ermeniler imparatorluk çöktükten sonra bağımsız Ermeni krallığına kavuştu¹³⁵.

Milattan sonraki dönemlerde Ermenistan, Bizans İmparatorluğu ile Fars krallığı arasındaki savaşlar yaşandı. Alparslan liderliğindeki Selçuklu birliklerinin fethi ile Selçuklu hakimiyeti dönemi başladı. Daha sonraki tarihlerde ise Ermenistan Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya İmparatorluğu arasındaki savaşlar nedeniyle sık sık el değiştirdi. Zaman zaman Osmanlı'nın yönetimi altına geçen Ermenistan, diğer zamanlarda Rusya İmparatorluğuna dahil oldu¹³⁶.

1877-1878 Rus-Türk savaşından sonra, Ermenistan'ın bir kısmı, Kars ve çevresi ile birlikte Rusya'dan ayrıldı. Bu savaş sona erdiren Berlin Anlaşması, Sultan'ın Türk tarafındaki Ermenistan topraklarında reform yapmasını, Ermenilere güvenlik ve özyönetim garantisi vermesini dayattı. Böylece, Ermenileri uzun yıllardır diplomatik sorun olarak dünya politikasına armağan eden “Ermeni meselesi” ortaya çıktı¹³⁷.

Ermenistan SSCB silahlı kuvvetleri tarafından işgal edildikten sonra 1929'da kitlesel kolektifleştirme başladı. Sovyet hükümeti tarafından gerçekleştirilen sosyal dönüşümlerin sonuçları Ermenistan için de korkunç etkiler yarattı. 17 Ekim 1991'de bağımsızlığına kavuşan Ermenistan Levon Ter-Petrosyan'ı ilk cumhurbaşkanı olarak seçmiştir. 1992 baharında Ermeni kuvvetleri Dağlık Karabağ'ı işgal ederek, Azerbaycan ile savaş Mayıs 1994'e kadar sürecek savaşı başlattı. Rusya'nın arabuluculuğu ile Ermenistan ve Azerbaycan arasında savaşın sona erdiren bir ateşkes anlaşması yapıldı¹³⁸.

Eylül 1996'da Levon Ter-Petrosyan ikinci dönem için tekrar seçilmiştir. Ancak Şubat 1998'de istifaya zorlandı. Selefi Levon Ter-Petrosyan'ın istifası sonrası halef Robert Kocharyan 30 Mart 1998'de Ermenistan'ın ikinci cumhurbaşkanı olarak seçildi. Uluslararası gözlemcilerinin bildirdiği gibi her iki tarafın usulsüzlükleri ve ihlalleriyle gölgelenen erken başkanlık seçiminde en büyük rakibi Karen Demirciyan'ı yendi. Seçimler ilgili şikayetler arasında Kocharyan'ın anayasanın belirttiği gibi on yıl boyunca Ermeni vatandaşı olmadığı

¹³⁵ Uras, s. 248.

¹³⁶ Uras, s. 264.

¹³⁷ Uras, s. 439.

¹³⁸ Министерство иностранных дел Республики Армения, **Армения - Страна Древней и Богатой Истории**. <https://www.mfa.am/ru/history> 07.05.2020

yer almaktadır. Cumhurbaşkanlığı döneminde Ermenistan muhalefet liderleri 1999 Ermeni Parlamentosunu basan silahlı kişiler tarafından katledildi¹³⁹.

2003 Ermeni Cumhurbaşkanlığı seçiminde AGİT seçim gözlemcileri ve Kocharyan'ın rakibi Demirchiyan taraftarları ciddi seçim hileleri yapıldığını bildirmiştir. Buna rağmen Kocharyan cumhurbaşkanı seçildi ve ikinci tur gerçekleşmeden çok sayıda muhalif tutuklandı.

Sarkisyan Nisan 2008'de göreve başladı. 2008'in ikinci yarısından itibaren Ermeni-Türk ilişkileri önemli ölçüde gelişme gösterdi. Eylül 2008'de Sarkisyan'ın daveti üzerine Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül Ermenistan'a gelmiş ve ilişkilerin yeniden düzenlenmesi konusunda toplantı yapıldı. Şubat 2013'te Sarkisyan ikinci dönem için tekrar seçildi, 2015 yılında ülkenin yarı başkanlıktan parlamenter cumhuriyete geçişini sağlayan anayasa referandumu yapıldı¹⁴⁰.

3.1.3.4. SSCB Döneminde Orta Asya Devletlerinin Güney Kafkasya ile İlişkileri

Tarihsel olarak İpek Yolu boyunca Sovyetler Birliği kontrolünde tek coğrafi alan olarak görülen her iki bölge arasında geniş ticari ve ekonomik ilişkiler mevcuttu. Moskova'nın hakem rolünü oynaması ve tüm ekonomi ağını yönetmesi neticesinde SSCB'nin çeşitli bölgeleri arasında ekonomik ve ticari ilişkilerin canlanması sağlandı.

Orta Asya altı farklı ülkeyi kapsamaktadır; Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan 70 yıllık ortak Sovyet tarihine sahiptir. Bu anakara kapalı karasal bölge olup, deniz limanlarına erişim eksikliği yaşamaktadır. SSCB döneminde Orta Asya ülkelerinde 56 milyondan fazla insan yaşamaktaydı. SSCB döneminde Güney Kafkasya ve Orta Asya arasındaki ticari alışveriş 5,2 kat arttı. Azerbaycan'dan yapılan ihracat 4,5 kat artarken, Güney Kafkasya'ya yapılan ithalat, çoğunlukla doğal gaz alımları nedeniyle 6,2 kat arttı. Ticaret genişleme Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan ile Güney Kafkasya arasındaki siyasi yakınlaşma ile de desteklendi¹⁴¹.

¹³⁹ Министерство иностранных дел Республики Армения, *Армения - Страна Древней и Богатой Истории*

¹⁴⁰ Министерство иностранных дел Республики Армения, *Армения - Страна Древней и Богатой Истории*

¹⁴¹ Nilufər Məmmədova, *Cənubi Qafqaz Və Mərkəzi Asiya Ölkələri Regional İnkişafın Geoiqtisadi Aspektləri*, Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti Magistratura Mərkəzi, Bakı, 2015, s. 6.

Güney Kafkasya, SSCB döneminde Orta Asya ülkelerinin dış ticaretinde ülkeye bağlı olarak değişen derecelerde önemli bir rol oynamaktaydı. Bu farklılıklar hem ikili hem de bölgesel ticaret hacimlerini ilgilendirmekteydi. Doğal gaz teslimatları dahil edilirse, Özbekistan büyük ölçüde Güney Kafkasya ile ticarete bağlıydı. Çünkü ülke, 1980 yılında emtia ihracatında% 50 ve ithalatta ise% 25' Güney Kafkasya ticaretine bağlıydı. Kazakistan ayrıca, toplam ihracatının % 13'ünü ve ithalatın% 43'ünü oluşturan Güney Kafkasya bölgesine ciddi biçimde bağımlıydı. Güney Kafkasya'nın Kırgızistan'dan ithalatının önemi de sürekli yüksek düzeylerde (% 30'un üzerinde) yükselmiştir. Ancak, Güney Kafkasya'nın Kırgız pazarına ihracatı o kadar da fazla değildi. Benzer biçimde, Güney Kafkasya-Tacik ticaretinde Kırgızistan'a benzer bir durum söz konusuydu¹⁴².

Orta Asya'da Kazakistan, hidrokarbon üretimi, taşınması ve işlenmesi, elektrik enerjisi endüstrisi gibi nedenlerle Güney Kafkasya ülkeleri ile en büyük emtia ticaretine sahip ülkeydi. Kazakistan'ın ardından Türkmenistan ve Özbekistan gelmekteydi. Sıvı doğal gazın Hazar denizi üzerinden Bakü'ye ulaştırılması, oradan da Tiflis ve Erivan'a aktarılması enerji güvenliğini sağlamak açısından önemliydi. Kırgızistan ve Tacikistan ile ticaret Orta Asya ülkeleri ile Güney Kafkasya ülkeleri arasındaki ticarete önemli bir rol oynamamaktaydı¹⁴³.

3.2. Güney Kafkasya'nın Jeostratejik ve Jeopolitik Önemi

Güney Kafkasya'nın hem coğrafi üstünlükleri hem de doğal kaynakları nedeniyle bu bölge birçok devletin özel ilgi alanındadır. Bölgenin geniş petrol rezervleri bu bölgeyi kontrol eden devletlere önemli güç sağlamaktadır. Bu nedenden dolayı, büyük güçler arasında bölgeyi jeopolitik olarak yönetme çabaları bölgede zaman zaman sorunların yaranmasına neden olmakta ve sonuçta silahlı münakaşalara yol açmaktadır.

3.2.1. Güvenlik ve Askeri Altyapı

Güney Kafkasya bölgesi, farklı devletlerin stratejik çıkarlarının ikili ve çok taraflı yoğunlaştığı önemli bir bölgedir. Bu bölgedeki güç merkezlerinin ilgisi öncelikle jeostratejik konumlarından kaynaklanmaktadır. Soğuk Savaş sonrası bölgenin “enerji havzası ve iletişim hattı” olarak önemi de bunlara eklendi. Jeostrateji uzmanı Zbigniew Brzezinski, Güney

¹⁴² Məmmədova, s. 9.

¹⁴³ Məmmədova, s. 9.

Kafkasya'yı stratejik konumundan dolayı "Avrasya Balkanları" olarak nitelendirmiştir¹⁴⁴. Güney Kafkasya bölgesinin jeopolitik açısından stratejik önemi aşağıdaki faktörlerle açıklanabilir:

- Hidrokarbon kaynaklarının Orta Asya ve Hazar Denizi'nden Türkiye ve Karadeniz limanlarına taşınması için bir koridor rolü oynamaktadır;
- Güney Kafkasya Hazar Denizi'ndeki büyük petrol alanlarına doğrudan bitişik bir bölgedir;
- Karadeniz ve Hazar Denizi arasında yer alan bu bölge, Güney-Kuzey ve Batı-Doğu ulaşım hatlarının kesişim noktasındadır;
- Askeri açıdan bakıldığında, kara kuvvetleri, havacılık ve donanmanın (hava ve deniz kuvvetleri) konuşlandırılması ve hareketi için elverişli imkanlara sahiptir¹⁴⁵.

Tarihsel olarak Rusya, Türkiye ve İran arasındaki mücadelenin meydanı olan Güney Kafkasya modern zamanlarda küresel jeopolitik güçler için rekabet alanı haline geldi. Bu bölge 20.yüzyıl boyunca Batı bloğunun Sovyetler Birliği ile mücadelesinde ön saflarda yer aldı. Batı, bölgedeki çıkarlarını NATO üyesi Türkiye aracılığıyla sağladı¹⁴⁶.

Güney Kafkasya, Avrasya'da önemli bir jeopolitik konuma sahiptir. Bölgenin bu özelliği Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bu yana yeni siyasi, güvenlik ve ekonomik güdülerin eklenmesi ile zenginleşti. Doğal coğrafi yapısı bölgenin tarihi boyunca güneyden kuzeye ve doğudan batıya halkların ve kültürlerin göç yolu olmasını sağladı. Bu göçler, Güney Kafkasya halklarının siyasi tarihinin oluşmasında derin izler bıraktı.

SSCB'nin çöküşü ve Güney Kafkasya'da (Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan) egemen devletlerin oluşumu sonucu bölge dünya güçlerinin ilgi konusu haline geldi. 1990'larda, Rus yönetiminin pasif politikası ve bazı stratejik hataları bu ülkelerdeki etkisini önemli ölçüde zayıflatmış, ekonomik ve kültürel bağları bozdu. Rusya'nın siyasi saygınlığının

¹⁴⁴ Zbigniew Brzezinski, **Büyük Satranç Tahtası**, çev. Yelda Türedi, İstanbul, İnkılap, 2017, s. 114.

¹⁴⁵ Əli Həsənov, **Müasir Beynəlxalq Münasibətlər və Azərbaycanın Xarici Siyasəti**, Dərslik, Bakı, "Azərbaycan" Nəşriyyatı, 2005, s. 450.

¹⁴⁶ Uğur Aktürk, **Orta Asya ve Kafkasya Jeopolitiğinde Küresel Egemenlik Mücadelesi**, Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi, Haziran 2010 Cilt:1 Sayı:1, ss. 24-25.

azalması ve ekonomik gerilemesi, yeni kurulmuş devletlerin bağımsız politika izleme girişimleri, dünyanın önde gelen ve bölgesel güçlerinin bölgeye olan ilgisini uyandırdı.

Şu anda bazı devletler ve kuruluşlar bölgesel ve küresel düzeyde bölgedeki güç, etki ve enerji güvenliği için mücadele etmektedir. Aktörlerin askeri-politik ve güvenlik faaliyetleri bölgedeki durumu etkilemektedir. Bölgesel (Türkiye ve İran) ve küresel güçlerin (ABD, Rusya ve Çin) etkisi ve ilgisine özellikle dikkat edilmelidir. Bu ülkelerle birlikte Güney Kafkasya'da uluslararası organizasyonlar (NATO, AB, vb.) siyasi savaş meydanına dahil edilmiştir. Soğuk Savaş sonrası yara alan jeopolitik ortamda ABD'nin bölgedeki Rusya ve İran'a karşı jeopolitik hedeflerinden Hazar Denizi ve Orta Asya'daki enerji kaynaklarına erişim belki de en ciddisidir. Diğer bir deyişle, ABD'nin bölgedeki stratejisi bölge ülkelerini küresel mücadele için bir platform olarak kullanmaktır¹⁴⁷. 1997'de ABD Kongresi Güney Kafkasya'yı ABD için hayati önem taşıyan bir bölge olarak ilan etti. Bunun akabinde, ABD hükümeti, Rusya'yı Güney Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya'nın dışında tutma politikası izlemeye başladı. Bu politika ABD ve NATO müttefikleri ile Ortadoğunun monarşik rejimleri tarafından desteklenmiştir. Üç yıl sonra Rusya Güney Kafkasya'yı "Rusya Federasyonunun hayati çıkarları olan" bir bölge olarak ilan etti. Rusya Federasyonu Güvenlik Konseyi'nin 21 Nisan 2000 tarihli toplantısında, Vladimir Putin, Kafkasya bölgesinin "Rusya'nın ulusal çıkarlarının geleneksel şekilde bulunduğu bir bölge" olduğuna vurgu yapmıştır. Soğuk Savaştan sonra, Batı ülkeleri Rusya'yı bölgeden kademeli uzaklaştırmaya çalışmaktaydı. Rusya'nın bu konuda temel taktiği ise Batı'nın donmuş bölgesel çatışmaları çözme çabalarını zayıflatmak olmuştur. Rusya, Ağustos 2008 savaşı sırasında ne yolla olursa olsun bölgedeki etkisini sürdürmekte kararlı olduğunu göstermiştir. Dönemin Gürcistan hükümetinin NATO ve AB'ye katılım çabaları, Kuzey Atlantik İttifakı'nın Rusya'nın sınırlarına yaklaşması demek olacak ve Rusya adına "en üst düzey güvenlik tehdidi" olarak bölgesel bir savaş tetiklemiştir. Bu stratejik tedbir Rusya Federasyonunun 2010 ve 2014 Askeri Doktrin¹⁴⁸'ine de yansıtılmaktadır¹⁴⁸.

ABD-Rusya jeopolitik savaşında önemli bir bölgesel güç olan İran'ı unutmamak gerekmektedir. İran, bölgesel güvenlik ve askeri-jeostratejik konularda her zaman benzersiz

¹⁴⁷ Bu durumda, bölge ülkelerinin ulusal çıkarları ABD için ikincildir.

¹⁴⁸ Həsənov, s. 573-576.

bir rol ve işlev görmüş; Hazar-Karadeniz havzası, Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki en büyük ülkelerden biridir. İran, Güney Kafkasya'daki jeostratejik hedeflerini gizlememektedir:

- Güney Kafkasya'da dış kuvvetlerin (ABD, NATO ve Avrupa Birliği, vb.) varlığını mümkün olduğunca sınırlayarak İran sınırına yaklaşmalarını önlemek;
- Bölgesel sorunları sadece bölgedeki devletlerin ortak çabalarıyla çözmek;
- Askeri jeostratejik çıkarları İran'ınla çıkarları çakışan bölge ülkeleriyle güvenlik işbirliğini daha da güçlendirmek¹⁴⁹.

Elbette, burada İran'ın bölgesel gücünü etkileyen jeopolitik bir güç olan Türkiye önemli role sahiptir. Askeri-jeostratejik ve jeoekonomik açıdan Türkiye'nin bölgesel politikaları şu şekilde sıralanabilir:

- Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan jeopolitik birliğinin kurulmasını sağlamak;
- "Güney Kafkasya'da Güvenlik ve İstikrar Platformu" oluşturmak için bölgesel bir girişim başlatmak;
- Ermeni-Türk ilişkilerini normalleştirmeye çalışmak;
- Ermenistan-Azerbaycan Dağlık Karabağ sorununun çözümünde kilit rollerden birini oynamak;
- En önemlisi, enerji kaynaklarının doğudan batıya hareketinde bir tür "dağıtıcı" rolünü üstlenmek¹⁵⁰.

Hazar Denizi'nin yasal statüsü konusundaki belirsizlik bölgedeki potansiyel çatışma sebeplerindendir. İran-Azerbaycan ve Azerbaycan-Türkmenistan arasındaki tartışmalı petrol alanlarının yanı sıra, Hazar Denizi'nin yasal statüsünün belirsizliğini korumasıyla ilgili konular bölgede gerginlik yaratan faktörler arasındadır. Güney Kafkasya'da istikrar ve kalkınmayı sağlamak için yabancı aktörlerin bölgedeki çatışmalarda (Ermenistan-Azerbaycan, Dağlık Karabağ, Gürcistan-Abhazya ve Güney Osetya) uzlaşmaya varmaları gerekmektedir.

¹⁴⁹ Həsənov, s. 475.

¹⁵⁰ Ələskər Ələskərlı, **Türkiyənin Cənubi Qafqaz siyasəti**, 24 Nisan 2017. <https://novator.az/2017/04/24/turkiye%C9%99nin-c%C9%99nubi-qafqaz-siyas%C9%99ti/> 07.05.2020.

3.2.2. Ekonomi ve Ticaret

Yüzyıllar boyunca jeopolitik oyunların kurbanı olmuş Güney Kafkasya'nın ekonomik açıdan önemi iki koşula bağlıdır:

1. Bölgenin enerji rezervleri ve bölgesel enerji siyasetinin Avrupa da dahil olmak üzere birkaç bölgeyi etkilemesi,
2. Avrupa ile Asya arasında lojistik iletişimin sağlanmasında bir nevi geçit rolünü üstlenmesi¹⁵¹.

Bunlardan hangisinin daha önemli olduğunu kestirmek zor olsa da, parasal anlamda enerji rezervlerinin doğru kullanılması çok önemlidir. Enerji güvenliği, ulusal güvenlik ile enerji tüketimi için doğal kaynakların kullanılabilirliği arasındaki sözdizimsel bir güvenliktir. Modern zamanlarda, (nispeten) ucuz enerjiye erişim ekonomilerin işleyişi için önemli hale gelmiştir. Bununla birlikte, enerji arzının ülkeler arasında eşit olmayan dağılımı başka ciddi sorunlara yol açmaktadır. Bu bağlamda enerji arzı güvenliği enerji güvenliği için çok önemli bir konudur. Bu bağlamda, aralarında Güney Kafkasya'da olmak üzere dünyadaki bazı coğrafyalar büyük önem arz etmektedir.

Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Güney Kafkasya'da donmuş etnik çatışmaların yeniden ateşlenmesi, birleşik ve karşılıklı olarak bütünleşmiş enerji kanallarının işleyişini bozdu¹⁵². 1990'lardan bu yana altyapıdaki düşüş Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın enerji potansiyelini önemli ölçüde etkiledi. Dağlık Karabağ savaşı, o dönem Azerbaycan'ın petrol kaynaklarını kullanmasını engelledi, bunun yanı sıra Rusya ile doğrudan sınırı olmayan Ermenistan, Gürcistan'daki iç savaşlar sonucunda Rusya'nın enerji kaynaklarına erişimden neredeyse yoksun kaldı¹⁵³.

Güney Kafkasya devletlerinin 1990'ların ortalarında zayıflamış enerji altyapılarını yeniden inşa etmeye başladığı bir dönemde, Avrupa pazarı, bölgeye entegre olmaya başladı.

¹⁵¹ Bölgenin coğrafi konumu ve lojistik potansiyeli hakkında önceki bölümlerde bahsedildiğinden bu bölümde bölgenin daha çok enerji rezervleri ve enerji güvenliği tartışılacaktır.

¹⁵² Hazar Havzası'na petrol ve doğal gazın taşınması da kendi başına bir sorundur. 1991'den beri Sovyet döneminde inşa edilen alternatif boru hattı güzergahları üzerindeki çalışmalar tamamen Rusya'nın ulaşım sistemine bağlıdır. Hazar ve Karadeniz'i birbirine bağlayan iki Rus kontrollü boru hattı vardır. Kuzey hattı Hazar petrolünü Grozni'den Novorossiysk'e taşıyor. Güney hattı Gürcistan'dan petrol alan ve batum yoluyla Karadeniz'e petrol taşıyan doğu-batı eksenini geçmektedir.

¹⁵³ Leila Alieva and Natalia Shapovalova, **Energy security in the South Caucasus: views from the region**, Cascade, November, 2015, 1:25, s. 10.

Aynı zamanda, Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki enerji işbirliği Avrupa pazarına daha fazla entegrasyon fırsatları yaratmaya başladı. Azerbaycan petrol rezervleri nedeniyle enerjisini önemli bir transit ülke olan Gürcistan üzerinden ihraç etmeye başladığında, Ermenistan doğal kaynakların eksikliği ve agresif politikası nedeniyle bölgesel entegrasyonun dışında kaldı. Abhazya ve Güney Osetya 2008 savaşlarından sonra, Güney Kafkasya'da enerji kaynaklarının güvenliğini etkileyen yeni bir siyasi durum ortaya çıktı. Bu da bölgenin Batı'daki algısı değiştirdi. Enerji güvenliği Hazar Havzası'ndan enerji ihracatı için yeni yollar oluşturmayı düşünen Avrupa için de önem kazandı. Bu bağlamda, yeterli enerji kaynaklarına sahip olan ve Avrupa'nın Rusya'ya enerji bağımlılığını azaltmanın tek alternatifi olabilecek “Güney Kafkasya ve İran”ın enerji güvenliği sağlanmasında etkileri ve rolleri sürekli artmaktadır. Orta Asya ve Güney Kafkasya'da petrol ve doğal gaz ihraç eden ülkelerde istikrar devam ettiği sürece, diğer ülkelerin enerjiye ihtiyacı bölgeden sağlanacaktır. Bölge istikrarının Hazar Denizi'ndeki enerji kaynakları Rusya'ya bağlanmadan Türkiye üzerinden Avrupa'ya ihraç edilebilmesine fırsat verecektir¹⁵⁴.

Hazar Denizi havzasında büyük petrol ve gaz rezervlerinin varlığı 1990'ların ikinci yarısından bu yana ABD'nin bölgeye olan ilgisini artırdı. O sırada, ABD Enerji Bakanlığı Hazar Havzası'nın kaynaklarını şu şekilde tahmin etmekteydi:

- petrol rezervleri - 17-33 milyar varil, potansiyel rezervler 230 milyar varil,
- gaz rezervleri - 232 trilyon metreküp, potansiyel rezervler 350 trilyon metreküp¹⁵⁵.

Eski ABD Dışişleri Bakanı John Baker, 21. yüzyılda Hazar petrolünün bugün dünya endüstrisi için Basra Körfezi petrolü kadar önemli olabileceğini belirtmekteydi. Bölgedeki hidrokarbon rezervlerine ek olarak demir, bakır, krom cevheri, klorürler, fosfatlar, asbest vb. mineraller de bölgenin yeraltı zenginlikleri arasındadır. Dünya mersin balığı stoklarının yaklaşık %90'ı Hazar Denizi'ndedir. Mersin balığı ve siyah havyar Hazar devletlerinin ihracatında önemli bir rol oynamaktadır¹⁵⁶. Verilmiş bilgiler dikkate alındığında ABD'nin

¹⁵⁴ Alieva ve Shapovalova, s. 11.

¹⁵⁵ Alice J. Barnes and Nicholas S. Briggs, *The Caspian Oil Reserves*, EDGE, 2003, s. 3.

¹⁵⁶ Food and Agriculture Organisation of the United Nations, **Fishery and Aquaculture Country Profiles: The Republic of Azerbaijan**, 2014. <http://www.fao.org/fishery/facp/AZE/en> (13.05.2020).

Güney Kafkasya'da bölgesel ekonomik politikası büyük önem taşımaktadır. Bu politikanın bir parçası olarak Amerika Birleşik Devletleri, uluslararası pazarda petrol ve gaz alanlarının işlenmesine ve geliştirilmesine katılmak isteyen Amerikan şirketlerini desteklemektedir. ABD'nin bölgedeki en önemli stratejik hedefi bölgenin tek bir gücün koruması altında olmasını önlemektir. Ancak, bu hedefe ulaşmak adına ABD hükümetinin karşısında Çin ve Rusya gibi engeller bulunmaktadır. Şanghay İşbirliği Örgütü'nün kuruluşu ve Avrupa Birliği'nin giderek artan bağımsız politikası, Rusya'nın nükleer gücü ve Çin'in hızla büyüyen ekonomisi, ABD'nin bölgedeki varlığını olumsuz biçimde etkilemektedir¹⁵⁷.

Belirtildiği gibi, Güney Kafkasya'nın jeostratejik önemi hidrokarbon rezervlerinin varlığı ile açıklanmaktadır. Güney Kafkasya bölgesinde istikrar Hazar Denizi'nde kesintisiz petrol ve gaz kaynaklarının taşınması için önemli bir koşuldur. Hazar Denizi bölgesi (Güney Kafkasya ve Orta Asya) dünya petrol rezervlerinin% 4'ünü ve gaz rezervlerinin% 4-6'sını oluşturmaktadır. Aslında, küresel petrol ve gaz rezervlerinde Kafkasya'nın payı azdır. Ancak Batılı ülkelerin Rus ve Orta Doğu doğal kaynaklarına bağımlılıklarını azaltmaya çalışan enerji politikalarının sonucu olarak bölgenin ekonomik ve ticari açıdan önemi artmıştır. Batı ülkeleri, enerji yatırımları ve bölgedeki jeostratejik çıkarları için Güney Kafkasya'da istikrarı korumakla ilgilenmektedirler. Genel olarak, Trans-Hazar bölgesinin önemi yalnızca Hazar bölgesindeki hidrokarbonların önemine binaen değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya'daki enerji kaynaklarına yönelik artan talep ışığında dikkate alınmalıdır. Hazar bölgesinin enerji kaynaklarının ekonomik ve jeopolitik öneminden bahsetmişken, öncelikle Azerbaycan ve Kazakistan'ın petrol ve doğalgaz alanlarının yanı sıra, Türkmenistan'ın doğalgaz alanlarından da söz etmek mümkündür¹⁵⁸.

Bu bağlamda, 2011 yılında Azerbaycan Trans-Anadolu Gaz Boru Hattı'nın (TANAP) Türkiye üzerinden yapılmasını önermiştir. Türkiye ve Azerbaycan, TANAP'ın inşası için bir konsorsiyum kurmak üzere 26 Aralık 2011 tarihinde Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Azerbaycan'ın Doğu Avrupa'ya gaz ihracatını genişletme planı, Türk-Yunan sınırında bir gaz boru hattının inşasını gerektirecektir. Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) önerilen alternatiflerden en uygunudur. Buna göre TAP, TANAP'a bağlanacak, daha sonra Yunanistan,

¹⁵⁷ Namig Huseynov, **Petrol İhraç Eden Ülkelerin Dış Ticaret Hadlerindeki Değişmelerin Gelir Etkisi: Azerbaycan Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013, s. 9

¹⁵⁸ Huseynov, s. 11-13.

Arnavutluk, Adriyatik Denizi'nin dibinden geçecek ve son varış noktası olarak İtalya'nın güneyine ulaşacaktır¹⁵⁹.

3.2.3. Güney Kafkasya Ülkelerinden İhraç Edilen Stratejik Ürünler

Bilindiği üzere Güney Kafkasya, Rusya, İran, Türkiye, Avrupa ve Orta Asya'nın kesişme noktasında yer almaktadır. Bölgenin jeopolitik önemi, Hazar Denizi ve Orta Asya'da gaz ve petrol rezervlerinin yanı sıra bölgeyi Avrupa'ya geçen boru hatlarının varlığıyla kanıtlanmıştır. Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasındaki ekonomik ve ticari işbirliği oldukça güçlüdür. Ermenistan, Gürcistan'dan geçen ticaret yolu üzerindeki üçlü bağlantılardan çıkarılmıştır. Bu yüzden sözü geçen ülke bölge ticareti için büyük önem taşımamaktadır.

Güney Kafkasya ülkeleri arasında en büyük ihracatçı ülke Azerbaycan olup, en önemli ihraç kalemi petrol ve doğal gazdır. SSCB'nin çöküşünden sonra Azerbaycan petrolünü yüzyılın sözleşmesi diye anılan bir antlaşma ile ihraç etmektedir. Bu bağlamda, bağımsızlık kazandıktan sonra Azerbaycan ülkeye çok ihtiyaç duyulan yabancı yatırımı çekmeye başlamıştır. Şimdiye kadar yapılmış olan 20 PSA (*Production Sharing Agreement*) sözleşmesinin (60 milyar \$ yatırım gerektiren) uygulanması Azerbaycan petrol stratejisinin ayrılmaz bir parçasıdır. Azeri, Çırag ve derin su Günashli (ACG), 1 numaralı Uluslararası Sözleşme sayılan Yüzyılın Sözleşmesi Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev ve uluslararası şirketler tarafından 20 Eylül 1994 tarihinde imzalanmış ve 2 Aralık'ta Parlamento tarafından onaylanarak 12 Aralık'ta yürürlüğe girmiştir. 1995'te birkaç ay sonra Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi (AIOC) olarak bilinen bir konsorsiyum meydana getirdi. Bu konsorsiyum başlangıçta (AIOC) on bir büyük uluslararası şirketten oluşmaktaydı: BP (İngiltere), Amoco (ABD), Lukoil (Rusya), Pennzoil, (şimdi ABD'nin Devon'u), UNOCAL (ABD), Statoil (şimdi Norveç'in Equinor'u), McDermott (ABD), Ramco (İskoçya), TPAO (Türkiye), Delta Nimir (şu anda ABD'nin Amerada Hess'i) ve SOCAR (Azerbaycan). O zamandan beri Exxon, şimdi ExxonMobil (ABD), ITOCHU (Japonya) ve INPEX (Japonya) konsorsiyuma katıldı¹⁶⁰.

¹⁵⁹ Taleh Turqut, *Azərbaycanın enerji siyasəti regionun təhlükəsizliyinə xidmət edir*, İki Sahil Qəzeti. 12 Ekim 2017. <http://ikisahil.com/post/news-91715> (14.05.2020).

¹⁶⁰ British Petroleum, *Azeri Oil Export Starts*, 4 March 2005 https://www.bp.com/en_az/azerbaijan/home/news/press-releases/azeri-oil-export-starts.html (24.05.2020)

Ancak, sözü geçen dönemde bile petrolün Avrupa pazarlarına nasıl teslim edileceği sorunu vardı. Bu sorun 1998 yılında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının inşası anlaşması ile çözüldü. Bakü – Tiflis – Ceyhan boru hattı¹⁶¹ 13 Temmuz 2006'da resmen açılmış ve şimdi Hazar Denizi'ndeki Azeri – Çırag-Güneşli petrol sahasından Akdeniz'e 1.760 km (1.090 mi) ham petrol taşımaktadır. Petrol, Gürcistan'ın başkenti Tiflis aracılığıyla Bakü yakınlarındaki Sangachal Terminali'nden Türkiye'nin güneydoğu Akdeniz kıyısındaki limanı CeyhanLimanına taşınmaktadır¹⁶². Azerbaycan'dan Türkiye'ye ihraç edilen stratejik ürünler yalnızca petrol ile sınırlanmamaktadır. Bu tür önemli ihracat ürünlerinden biri de doğal gazdır.

Azerbaycan Hazar Denizi bölgesi Avrupa pazarların önemli ham petrol ve doğal gaz tedarikçisi konumundadır. Azerbaycan'ın doğal gaz ihracatı ülke ekonomisinin gittikçe önemli parçası olmaya hazırlanmaktadır. EIA'nın Uluslararası Enerji İstatistiklerine göre Azerbaycan, 2017 yılında yaklaşık 600 milyar metreküp kuru doğal gaz üretmiş ve yaklaşık 210 milyar metreküpünü ihraç etmiştir. Azerbaycan, Avrupa'ya doğal gaz ihracatını artırmayı planlamaktadır. Avrupa Birliği (AB) liderleri, Azerbaycan'ın Şah Deniz doğal gaz alanını Güney Avrupa'ya bağlamanın ve doğal gaz arzını çeşitlendirmenin doğru bir stratejik adım olduğunu düşünmektedir. Özellikle Güney ve Doğu Avrupa ülkeleri açısından coğrafi kısıtlamalar ve altyapı sınırlamaları nedeniyle doğal gaz alımında tedarik seçenekleri sınırlıdır. Hazar Denizi'nde Bakü'nün yaklaşık 40 mil güneydoğusunda bulunan Şah Deniz sahası Azerbaycan doğal gazının çoğunu içermektedir. Şah Deniz alanında 2017 yılında 360 milyon metreküp³ doğal gaz ve 19 milyon varil kondensat üretimi oldu. Şah Deniz gazı için ana pazarlar Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'dir¹⁶³.

Esas ihracat ürünleri petrol ve doğal gaz olan Güney Kafkasya bölgesinin diğer stratejik ürünlerinden biri de şaraptır. Her ne kadar petrol ve doğal gaz ile kıyaslanamayacak seviyede olsa da, bölgenin ana ihracat ürünlerinden biridir. Özellikle Gürcistan bu alanda oldukça gelişmiş bir ülkedir. Gürcistan Ulusal Şarap Ajansı, 2018 yılında 53 ülkeye yaklaşık 86.2 milyon şişe şarap ihraç edildiğini ve bu rakamın son 30 yılın rekoru olduğunu açıklamıştır. Gürcistan yurtdışına şarap satışından 2019 yılında 203 milyon dolar kazanç elde

¹⁶¹ Dünyanın en uzun ikinci petrol boru hattıdır. En uzun Rusya'dan Orta Avrupa'ya Druzhba boru hattıdır.

¹⁶² Offshore Technology, Azeri-Chirag-Gunashli Oilfield. <https://www.offshore-technology.com/projects/acg/> (23.05.2020).

¹⁶³ U.S. Energy Information Administration, Azerbaijan to become a more significant supplier of natural gas to Southern Europe. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=38352> (22.05.2020).

etmiş; şaraptan gelirlerini 2017 yılına göre % 20, ihracat hacminin ise% 13 arttırmıştır. 2019 yılında en çok Gürcistan şarabı ithal eden ilk 10 ülke aşağıdaki Tabloda sunulmaktadır¹⁶⁴:

Tablo 3. Gürcistan Şarabını İthal Eden Ülkeler

Rusya	53.682.627 şişe
Ukrayna	10.687.835 şişe
Çin	6.951.019 şişe
Kazakistan	3.599.143 şişe
Polonya	3.508.122 şişe
Letonya	1.711.078 şişe
Belarus	1.606.002 şişe
Estonya	581.190 şişe
Litvanya	488.154 şişe
Almanya	483.791 şişe

Kaynak: AGENDA, **Georgia exports 86.2 mln bottles of wine in 2018**, record high of last 30 years, 4 Jan 2020. <https://agenda.ge/en/news/2019/23> (23.05.2020).

Tablodan anlaşıldığı üzere SSCB döneminde olduğu gibi bugün de Gürcistan'ın şarap ihraç ettiği ilk ülke Rusya'dır. Bu istatistik gerçeği Gürcüstan'ın Rusya ile olan kültürel ve tarihi ilişkilerin yanı sıra dini yakınlığı ile izah etmek mümkündür.

¹⁶⁴ AGENDA, Georgia exports 86.2 mln bottles of wine in 2018, record high of last 30 years, 4 Jan 2020. <https://agenda.ge/en/news/2019/23> (23.05.2020).

3.2.4. Uluslararası Güçlerin Güney Kafkasya`da Rekabeti

Güney Kafkasya`ya etki etme açısından ülkeleri global ve kontinental olarak iki kategoriye ayırmak mümkündür. Global güçler anlamında ABD, Çin ve AB, kontinental güçler anlamında ise Türkiye, Rusya ve İran bilinmektedir.

3.2.4.1. Türkiye Cumhuriyeti

Osmanlı İmparatorluğu'ndan modern zamanlara kadar Güney Kafkasya her zaman Türkiye'nin ilgi alanında olmuştur. Sovyet döneminde Güney Kafkasya cumhuriyetleri bağımsız olmamış ve Türkiye ile bu cumhuriyetler arasında doğrudan siyasi, ekonomik ve hatta kültürel bağlar zayıf kalmıştır. SSCB'nin çöküşünden sonra Türkiye, bölgesel bir güç olarak Güney Kafkasya'nın politikasını şekillendirmeye başlamıştır. Türkiye'nin Güney Kafkasya ülkeleriyle işbirliğinin en önemli unsuru ortak kültürdür. Ortak kültürel yönler diğer işbirliği alanlarının geliştirilmesi için elverişli bir ortam yaratmaya hizmet etmektedir.

Türkiye'nin asılsız toprak iddiaları olan Ermenistan dışında, Azerbaycan ve Gürcistan'a yönelik politikası dostluk, komşuluk ve işbirliği bağlamında gelişmiştir. Özellikle 1990'larda Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan sorunlarının çözümü için çeşitli uluslararası platformlarda aktif olarak destek vermiştir. Ankara, aynı zamanda Azerbaycan ve Hazar Denizi'nin enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında önemli rol oynamıştır. Türkiye Cumhuriyeti, Azerbaycan ve Gürcistan silahlı kuvvetlerinin NATO modernizasyonu sürecini tam olarak desteklemektedir.

Türkiye'nin üç Güney Kafkasya cumhuriyetine iyi komşuluk ve karşılıklı işbirliği ilkeleri konusundaki yaklaşımına rağmen, Ermenistan'ın yapıcı olmayan konumu ve agresif politik çizgisi iki ülke arasında işbirliğinin kurulmasını engelledi. Ermenistan'ın yıkıcı tutumuna rağmen, yıllar içerisinde Ermenistan ve Türkiye arasındaki ilk diplomatik ilişkiler, 2008 yılında kuruldu. Türkiye'nin Güney Kafkasya'daki politikası açısından son derece riskli olan bu adım, her iki Türk toplumunda da memnuniyetsizlik yarattı, bu nedenle siyasi hamleler Azerbaycan-Türkiye ilişkilerine zarar verebilecek duruma gelmeden durduruldu¹⁶⁵.

¹⁶⁵ Kublay Ablak, Azerbaycan-Türkiye Ekonomik ve Siyasi İlişkileri Üzerine Bir Uygulama, T.C. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilimdalı, Yüksek Lisans Tezi, Kars, 2014, s. 44.

Türkiye ve Azerbaycan arasındaki askeri işbirliği her geçen yıl gelişmektedir. Askeri işbirliğinin merkezinde Ermenistan ve Rusya arasındaki askeri ittifakın potansiyel risklerini etkisiz hale getirme ihtiyacı bulunmaktadır. Bilindiği gibi 16 Ağustos 2010'da "Azerbaycan ile Türkiye arasında stratejik işbirliği ve karşılıklı yardım" konulu bir anlaşma imzalanmıştır. Ermenistan bir yandan Rusya ile ikili bir askeri ittifak kurmakta ve Toplu Güvenlik Antlaşması Örgütü üyesi olarak İran ile iyi komşuluk politikasını güçlendirirken Rusya'nın askeri potansiyelini kendi yararına kullanmaktadır. Öte yandan NATO ve Avrupa Birliği ile ilişkileri geliştirme arzusunu ifade eden ikili bir politika izlemektedir. Bu durumda Azerbaycan ile Türkiye arasında bölgesel bir ittifak kurulması çok doğal ve gerekli bir adım olarak algılanmalıdır¹⁶⁶.

Yalnızca Azerbaycan ile değil, üçlü işbirliğinin geliştirilmesi için kabul edilen ve bu bağlamda önemli bir belge olan Batum Ortak tebliği üç ülkenin Dışişleri Bakanları tarafından 28 Mart 2013 tarihinde imzalandı. Belge, Gürcistan'daki güç dengesinin değiştiği bir zamanda gerçekleştirilmiştir. Gürcistan ve Azerbaycan arasındaki ekonomik, askeri güvenlik ve kültürel bağların güçlendirilmesinin birçok açıdan önemli olduğuna dikkat edilmelidir. Azerbaycan sadece Gürcistan'ın güneyinden gelen tehditlerin önlenmesinde değil, Gürcistan'ın enerji güvenliğinin garantörüdür. Buna karşılık Gürcistan, Azerbaycan'ın enerji kaynaklarını Avrupa pazarlarına taşımak ve Türkiye ile transit rol oynamak açısından önemlidir. Güney Kafkasya ülkelerinin ekonomik kalkınması ve üç ülke arasındaki enerji, ticaret, ulaştırma ve güvenlik alanlarındaki karşılıklı menfaatler ve faydalara dayalı yeni projelerin uygulanması, bölgede barış, istikrar, kalkınma ve çok taraflı entegrasyonu teşvik etmektedir¹⁶⁷.

3.2.4.2. Rusya Federasyonu

Modern Rusya, dünyanın en büyük güç merkezlerinden biri olup, çok yönlü bir dış politikaya sahiptir. Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra kendisini halefi olarak gören Rusya federasyonu Avrasya'nın ve de bitişik alanların stratejik çıkarlarını tanımlayarak bölge devletlerinin iç ve dış işlerine müdahale etmektedir. Bu anlaşılabilir bir durumdur. Çünkü nükleer güce sahip dünyanın en büyük ülkelerinden olan Rusya Federasyonu BM Güvenlik

¹⁶⁶ Ablak, s. 45.

¹⁶⁷ Ablak, s. 49-50.

Konseyi'nin beş daimi üyesinden biri olup, küresel barış ve güvenlikten doğrudan sorumludur. Ancak, bu olağanüstü jeopolitik şartlarına rağmen Rusya'nın ekonomik ve finansal büyümesi döviz rezervleri açısından ABD, Avrupa Birliği ve Çin gibi ana rakiplerinin gerisinde kalmaktadır. Rusya, güç dengelemek için ordusunu geliştirmekte, askeri-endüstriyel kompleksini güçlendirmekte ve zaman zaman "kas gücünü" göstermektedir. NATO'nun doğuya doğru genişleme çabalarından endişe duyan Rusya, Suriye, Doğu Avrupa ve Kırım'daki jeopolitik varlığını güçlendirmeye çalışmaktadır. Moskova'da kimin iktidarda olduğuna bakılmaksızın devletin stratejik çıkarları ve jeopolitik hedefleri değişmeden devam etmektedir. Küresel süreçlerin etkisine rağmen, Rusya Federasyonu'ndaki bazı siyasi çevreler hala eski Sovyet cumhuriyetlerini "özel mülkiyet" olarak görmekte ve topraklarında yeniden birleştirmeye çalışmaktadır. Bu amaçla, Rus hükümeti eski SSCB'deki durumu BDT ve CSTO aracılığıyla korumaya ve yabancı güçlerin bölgeye girişini engellemeye uğraşmaktadır¹⁶⁸.

Bazı durumlarda doğrudan askeri müdahale ile "kas gücü" kullanımını gerçekleştiren Rusya, doğrudan veya dolaylı olarak Ukrayna, Gürcistan ve Azerbaycan'ın bağımsız siyasi stratejiler izlemesini engellemeye çalışmaktadır. Burada unutmamak gerekmektedir ki, Rusya Federasyonu yüzyıllardır eski Sovyet Cumhuriyetleriyle kapsamlı sosyo-politik, bilimsel ve kültürel bağlara sahiptir. Bununla birlikte, Rusya'nın büyük bir devlet olma tutkusu ve komşu ülkeleri her zaman Rus yanlısı olmaya zorlayan dış politikası, dost ve komşuluk ilişkilerini bazen gölgede bırakmaktadır¹⁶⁹. Tarihsel olarak Rusya bugün Güney Kafkasya politikasında Ermeni toplumuna güvenmektedir. Ermeniler yüzyıllardır Rusya'daki lobileri sayesinde bu büyük devletin gölgesine sığınmış durumdadırlar. Güney Kafkasya'daki dramatik olaylar bir kez daha tarihi Azerbaycan topraklarında kurulan Ermeni devletinin büyük güçlerin desteğiyle bir asır önce olduğu kadar bugünde bağımsız olmadığını göstermektedir. Ermenistan Cumhuriyeti'nde kimliğine bakılmaksızın iktidara gelen politikacılar komşu ülkelerin, özellikle Azerbaycan Cumhuriyeti'nin, bağımsız siyasetleri ve Güney Kafkasya'da Rus olmayan güçlerin jeopolitik çıkarları önündeki en büyük engeldir. Güney Kafkasya'yı jeopolitik bir ilgi alanı olarak gören Rus politikacılar NATO ve Batı'ya taviz vermek

¹⁶⁸ Карпат Павел Марабян, Современная Политика России На Южном Кавказе, Журнал Международные Отношения, 2017, 12:6, 92:100, s. 93.

¹⁶⁹ Bu bağlamda, Güney Kafkasya bölgesi de istisna değildir.

istememektedirler. Bu nedenle, onların görüşlerine göre SSCB'nin çöküşünden sonra ortaya çıkan bağımsız devletlerle askeri-siyasi ittifakının güçlendirilmesi gerekmektedir¹⁷⁰.

3.2.4.3. Avrupa Birliği

Avrupa Birliği'nin Güney Kafkasya'daki ana politikası Avrupa Komşuluk Politikasıdır. Avrupa Komşuluk Politikasının (ENP) özünü anlamak için, Avrupa Birliği'nin (AB) Avrupa'daki bölgesel güvenliğin garantörü olduğu unutulmamalıdır. AB bir güvenlik örgütü olmamasına rağmen, II. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa kıtasında barış ve istikrarı sağlayan politik ve ekonomik bir proje olarak ortaya çıkmıştır. Ancak güvenlik AB'nin her daim ana hedefi oldu. Bu bağlamda örgütün temel yönü, barış ve güvenliğin diyalog ve işbirliğine dayandığı bölgesel refah ve kalkınma sağlamaktır. 2011 Dünya Kalkınma Raporu'na göre, gelişmekte olan bir ülke için silahlı çatışma 30 yıllık GSYİH harcanırsa sona erdirilebilmektedir. Yıllarca süren kaotik bu durumda, ülkeler yoksullukla başa çıkmaya çalışırken % 20'lik bir ekonomik gerilemeyle karşı karşıya kalabilir, ticaret seviyelerinin iyileşmesi 20 yıl alabilir ve yatırımlar asgari % 10 azalır. Başka bir deyişle, doğal afetlerden veya ekonomik krizlerden farklı olarak silahlı çatışmalar ekonomik ilerlemeleri ortadan kaldıracılabilmektedir. Bu bağlamda, AB, özellikle güvenlik ve toprak bütünlüğü olmak üzere Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın karşı karşıya olduğu kilit meseleleri yeterince ele almamaktadır. Güney Kafkasya ülkelerinin üçü de ara sıra askeri çatışmalarda yer almakta ve Güney Kafkasya'daki çatışmalar "donmuş" olarak kabul edilemez durumda devam etmektedir. Bu çatışmalar Güney Kafkasya'nın kapsamlı kalkınmasının önündeki en büyük engeldir. Güney Kafkasya ülkelerinin üçü de 1990'lardan bu yana ekonomik kalkınmalarını olumsuz yönde etkileyen savaşlar yüzünden sıkıntı yaşamaktadır. 1991'den bu yana Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan beş büyük savaşa tanık olmuştur. Bu çatışmalar: Tiflis İç Savaşı (1991); Güney Osetya Savaşı (1991-1992); Abhazya'daki savaş (1992-1993); Dağlık Karabağ çatışması (1992-1994) ve Rus-Gürcü savaşıdır (2008). Bu bölgesel istikrarsızlık ve uluslararası silahlanma yarışı büyük mali kayıplara yol açtı. Toplam harcamalar açısından, Azerbaycan'ın askeri harcamaları 1994-2012 arasında % 95 artarken, savunma bütçesi 2014-2012 arasında % 27 artarak 4,8 milyar dolara (Gürcistan ve Ermenistan devlet bütçelerinden daha fazla) yükselmiştir. Bu, Azerbaycan GSYİH'sının % 5'ine ve kamu harcamalarının %

¹⁷⁰ Марабян, ss. 94-95.

18'ine karşılık gelmektedir. Karşılaştırmak gerekirse, toplam devlet bütçesinin 3.2 milyar dolar olduğu Ermenistan'da, 2015 yılında askeri harcamalar yaklaşık 500 milyon dolardı, bu da hükümet harcamalarının yüzde 21'ini oluşturmaktadır¹⁷¹.

Avrupa Birliği, ABD ve Rusya gibi bölgesel bu sorunların çözümü ile ilgilenmemektedir. Yeteneklerini sadece diplomatik ve ekonomik-fınansal düzeylerde kullanan kuruluş, bölgeye söz konusu iki ülkeden daha temkinli bir yaklaşım gösterdi. 2008 Rusya-Gürcistan savaşında bile, Gürcistan'ı en çok destekleyen güç olan Avrupa Birliği ülkenin ihtiyaç duyduğu yardımı sağlayamadı. AB'nin Güney Kafkasya'ya yaklaşımı, ekonomik ilişkilerin ve enerji güvenliğinin düzenlenmesine dayanmaktadır. Yukarıda bahsedilen bölgesel çatışmalara ek olarak, bölge ülkeleri yoksulluk, işsizlik ve ekonomik büyüme gibi sorunlarla karşı karşıyadır. Azerbaycan Cumhuriyeti'nde durum böyle olmasa da, özellikle Ermenistan ve Gürcistan'da belirgindir. Asya Kalkınma Bankası'na göre, Ermenilerin % 30'u ve Gürcülerin % 21.4'ü yoksulluk sınırının altında yaşamaktadır. Azerbaycan'a karşılık gelen rakam sadece % 5'tir. Ayrıca, özellikle 15-24 yaş arası gençler arasında işsizlik durumu bağımsızlıktan bu yana bölge ülkelerinin karşı karşıya kaldığı en büyük sorun olmaya devam etmektedir. Avrupa Birliği bu üç konuyu ele almak için üç ülke ile görüşmelerde bulunmakta ve TAIEX gibi projelerle işbirliğini artırmak için adımlar atmaktadır¹⁷².

3.2.4.4. Amerika Birleşik Devletleri

1990'larda Rusya'nın bölgedeki varlığı ABD'nin Güney Kafkasya' politikasının yönünü belirleyen faktörlerden biriydi. Rusya'nın bağımsızlığının ilk yıllarında ABD'nin konumu işbirliğine doğru gitmekte, bu dönemde ABD-Rusya ilişkileri "stratejik ortaklık" düzeyinde gelişmekteydi. Bununla birlikte, ABD'nin o dönemde Rusya'nın enerji kaynaklarını Sovyet sonrası politikasında kontrol etmeyi amaçladığını anladığı açıktır. Mayıs 1992'de ABD Savunma Planı Proje Lisanslama Kılavuzları onaylandı. Belgede ABD'nin çıkarlarına yönelik olası tehditlere yönelik bir plan vurgulanmaktaydı. Plan kapsamında, ABD toprak bütünlüğüne, vatandaşlarına ve silahlı kuvvetlerine saldırıları önlemek ve ABD müttefiklerine askeri destek sağlamak için bir strateji geliştirdi. O sırada ABD ordusu, düşman kuvvetlerinin

¹⁷¹ Narmin Rahimova, European Neighbourhood Policy and South Caucasus: Shortcomings and challenges, Eurostudium gennaio-marzo, 2016, 161:206, ss. 165-168.

¹⁷² Rahimova, ss. 172-173.

ABD'nin "hassas alanlar" adını verdiği ilgi alanlarını kontrol etmesini önlemeyi planlamaktaydı. Bu bağlamda, ABD'nin Rusya'nın Sovyet sonrası alanın enerji kaynakları üzerindeki kontrolünü kendi bakış açısından değerlendirdiğine dikkat edilmelidir. Sonraki yıllarda, ABD'nin Sovyet sonrası alanı "güçlendirme" hedefi ABD-Rusya ilişkilerindeki en ciddi sorunlardan biri haline geldi. Rusya'nın bu alandaki etkinliği ABD'nin Orta Asya, Hazar Denizi ve Güney Kafkasya'daki politikasında önemli bir faktör oldu¹⁷³.

Güney Kafkasya, Soğuk Savaş sonrası ABD ve Rusya'nın çarpıştığı bir bölge olmasına rağmen, bölgesel seviyede Batı hala büyük bir küresel güç olarak görülmekte idi. Başka bir deyişle, ABD bölgesel stratejisinin sadece bölge ülkeleri için değil, küresel mücadele için kullanılması amaçlandı. Bu durumda, bölgedeki ülkelerin ulusal çıkarları arka plana atıldı ve İran ile Batı arasındaki ilişkilerin ısınması, Türkiye'deki siyasi kargaşa, Gürcistan'a güvenin azalması ve diğer süreçler ABD'nin Güney Kafkasya politikasındaki jeopolitik stratejik hedeflerinin belirsizliğine yol açtı. Böyle bir durumda Ermenistan ile Türkiye arasındaki sınır sorunu defalarca ABD'li yetkililer tarafından gündeme getirildi¹⁷⁴.

Buna ek olarak, 2002 yılında kabul edilen yeni ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi ABD çok taraflı stratejik ortaklığının bir parçası olarak enerji güvenliğini artırmayı hedeflemektedir. Burada da Hazar Denizi ayrı bir bölüm olarak tartışılmaktadır. Belge ayrıca Orta Doğu ve Afrika'nın enerji güvenliği ağını da analiz etmektedir¹⁷⁵. Bir yıl sonra, 2003 ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi yayınlanmıştır. Bu belge aynı zamanda Hazar Denizi'nin enerji kaynaklarını da içermektedir. Belgede ayrıca ABD'nin Hazar kaynaklarına stratejik ilgisiyle ilişkili konular ele alınmaktadır. 2004 ABD Ulusal Askeri Strateji Belgesinde belirtilen "küresel güvenlik hedefine" özel önem verilmektedir. Etnik gruplar arası barış sürecinin bir parçası olarak ülkenin güvenliğine katkıda bulunan gerekli güvenlik ortamını oluşturmak ABD ordusunun dört ana hedefinden biridir. 2005 ABD Ulusal Savunma Stratejisi'ne göre, Rusya "stratejik" ülkeler kategorisinde yer almaktadır. Belgede ayrıca Rusya ile ilgili olarak yeniden yapılandırılması gereken büyük ölçekli bir rekabet taktiği de vurgulanmakta, bu sorunun ABD ve Rusya ile tekrar çözülebileceği belirtilmektedir. Buna ek olarak, Rusya'nın hem küresel hem de bölgesel meselelere yaklaşımı dünyadaki stratejik

¹⁷³ Şuhnaz Yılmaz, Amerika Birleşik Devletleri'nin Kafkasya Politikaları, Avrasya Üçlemesi, 2012, 1:27, s. 6.

¹⁷⁴ Yılmaz, s. 11.

¹⁷⁵ The National Security Strategy of the United States of America, September 2002

konumunu değiştirebilecektir. Bu durum ise ABD güvenlik endişeleri hakkında belirsizlik yaratmakta ve risk potansiyelinin hala yüksek olduğunu gstermektedir¹⁷⁶.

Yukarıda bahsedilen stratejik güvenlik ve askeri savunma belgesi ABD'nin enerji alanında bazı ülkelere ve bölgelere karşı tutumunu açıkça göstermektedir. Bu bölgelerden biri olan Hazar Denizi ve Güney Kafkasya ABD politikasının ekonomik işbirliği ve demokrasi başlıkları ile ilgisini çekmektedir. Çok kültürlülüğü destekleyen ABD'nin i ve dış politikası Azerbaycan Cumhuriyeti'nin siyasal dünya görüşü ile örtüşmektedir. Doğu ve Batı, İşlamiyet ve Hıristiyanlığın kesiştiği noktada bulunan Azerbaycan, tüm tarihi aşamalarda bölgesel jeopolitik süreçlerin önemli bir merkezi olmuştur. Dağlık Karabağ sorununun üzümünde AGİT eř başkanı olarak Azerbaycan'ın ABD ile ilgili umutları hala yüksektir. Ancak ikili ilişkilerde bugün bile bazı sorunlar bulunmaktadır. Örneğin, Azerbaycan BM'nin Dağlık Karabağ atışması hakkındaki kararlarının uygulanmamasından endişe duymakta; ABD ise Ermeni-Türk sınırının kapalı olmasından rahatsız olmaktadır¹⁷⁷.

3.2.4.5. İran İşlam Cumhuriyeti

İran'ın küresel ekonomik ortamda artan gücü  Güney Kafkasya lkesi tarafından göz ardı edilemez bir gerçektir. Ermenistan açısından İran'la daha fazla bağlar kurmak ticaret ve ekonomik fırsatlardan fazlası demektir. İran, Ermenistan'ın enerji bağımlılığını aşmada önemli rol oynamaktadır. Bağımsızlıktan sonra Ermenistan güney komşusu ile yakın ve tutarlı ikili ilişkiler kurmuştur. Ermenistan İran'ı tarihi boyunca "gerekli bir komşu" olarak görmektedir. İgili ekonomik ilişkiler bağlamında Ermenistan'ın Rusya nderliğinde Avrasya Ekonomik Birliği yeliğini daha etkili kullanması İran'a böyle büyük bir pazara girmek için alternatif bir yol sağlayabilir. Ancak İran için Ermenistan'ın  önemi vardır. Bunlar sırasıyla: (1) Ermenistan genel ablukanın kırılması için jeostratejik bir müttefik rolünü oynaması, (2) Ermenistan İran'ın bölgedeki tek askeri müttefiki rolünü oynaması ve (3) İran Ermenistan'ın Avrasya Ekonomik Birliği'ne katılımını ekonomik bir kurtuluş yolu olarak grmesidir¹⁷⁸.

¹⁷⁶ The National Security Strategy of the United States of America, March 2006

¹⁷⁷ lkbr Raufğlu, Thlil: Azrbaycan-ABş mnasibtlri n yerddir? BBC. https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan/2012/01/120130_us_azerbaijan_relations_2012 (23.05.2020).

¹⁷⁸ lkbr Raufğlu, İran v Cnubi Qafqaz: mnasibtlr hara gedir? BBC. https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan/2013/11/131106_iran_caucasus_usa (23.05.2020).

İran'ın Gürcistan'ın siyasi ve kültürel hayatını yönettiği dönem 19. yüzyılın sonlarında Gürcü başkentinin Farslar tarafından yakılmasıyla sona erdi. Daha sonra SSCB hükümetleri İran'ı Gürcistan'ın esas tarihi düşmanı (ve dolayısıyla Rusya'yı kurtarıcı olarak) göstermek için propaganda kampanyası kullandı. Propaganda o kadar iyi işledi ki, 1980'lerin sonlarında bile birçok Gürcü Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle Gürcistan'ın yeni bir İran işgaline maruz kalacağından korkmaktaydı. Gürcistan bağımsızlıktan bu yana İran ile ilişkilerini mümkün olduğunca iyi halde sürmüştü olsa da 2008 Rus savaşından sonra Tiflis İranlılar için vizesiz rejim başlattı¹⁷⁹.

Azerbaycan Cumhuriyeti, Güney Kafkasya ülkeleri arasında İran ile en hassas ilişkilere sahip ülkedir. Hazar Denizi'nin yasal statüsünden iki ülke arasındaki sınıra kadar birçok konuda gerginlikler sürmekte, bu gerilimlere kuzey İran'daki geniş etnik Azeri nüfusunun doğal irredantizmi eşlik etmektedir. Aynı zamanda, Tahran'ın düşmanı olduğunu düşündüğü İsrail ile Azerbaycan arasında yeni askeri ilişkilerin kurulması gerginliklerde hafif bir artışa yol açtı.

3.2.4.6. Çin Halk Cumhuriyeti

Güney Kafkasya'nın sadece enerji açısından Çin'in ilgi çemberinde olduğunu söylemek bu konuda yüzeysel bir yaklaşım benimsemek anlamına gelmektedir. Güney Kafkasya'nın enerji kaynaklarının küresel hale gelmesinin Çin hükümeti için önemli olduğu doğrudur. Ancak Çin'in başka çıkarları da bulunmaktadır. Bölgede, Batı'dan gelen tehditlere karşı kendisini korumak Çin'in başlıca güvenlik çıkarlarından biridir. Çin bu alanda İran İslam Cumhuriyeti ile çok önemli bir anlaşma yaptı. Mevcut jeostratejik alanda Rusya-İran-Çin stratejik işbirliği yakın gelecekte mümkün görünmektedir. Bu bağlamda, Orta Doğu'daki olayların Güney Kafkasya'yı etkileyebilmesi mümkündür. Güney Kafkasya ülkelerinin Çin ile işbirliği bakımından çıkarları vardır. Gürcistan ve Azerbaycan toprakları işgal altında olduğundan bu işbirliği gelişimi onlar için daha önemlidir. Çin her iki ülkenin toprak bütünlüğünü savunmaktadır. Çin'in Tayvan, Tibet ve Sincan gibi bölgesel sorunları olmasına rağmen yabancı müdahaleye karşı çıkmaktadır. Ancak, Çin'in Güney Kafkasya'daki çatışmaların çözümünde ilgisi olduğunu söylemek mümkün değildir. Çin'in mevcut konuya yaklaşımı şu şekildedir: Güney Kafkasya'da geleneksel güvenlik çıkarlarına sahip Rusya'nın

¹⁷⁹ Raufoğlu, *İran və Cənubi Qafqaz: münasibətlər hara gedir?*

bölgedeki çatışmaların çözümü üzerinde olumlu bir etkisi olabilir. Bu bağlamda, Rusya-Gürcistan çatışmasında Çin tarafsız bir konuma sahiptir¹⁸⁰.

Ermenistan da uluslararası ilişkileri güçlendirmek ve Rusya'ya olan bağımlılığı azaltmak açısından Çin ile işbirliğine sıcak bakmaktadır. Genel olarak, Çin her üç ülke için Batı ve Rusya'ya bir alternatiftir. Fakat Batı medyasının bu süreçlere ilişkin görüşü kesinlikle olumsuzdur. *New Eastern Europe* ve diğer Batı yanlısı portallar, Güney Kafkasya'yı Çin'in bakış açısından bir "casusluk cenneti" olarak adlandırmakta, aynı zamanda Çin'in Rusya-Gürcistan çatışmasına çekingen yaklaşımı nedeniyle Gürcistan'ı "sahte bir arkadaşı" olarak görmektedirler.

3.3. Güney Kafkasya Devletlerinin Bölgedeki Temel Çatışmalarının Bölgeye Etkileri

Güney Kafkasya'nın bir bütün olarak gelişimine olumsuz yönde etki eden ve bölgesel ticaretin gelişmesini engelleyen etnik çatışmaların SSCB döneminden kalma olduğu bilinmektedir. Söz konusu çatışmalar günümüzde de hala devam etmekte ve bölgede barış ve istikrarın oluşmasının karşısına geçmektedir.

3.3.1. Azerbaycan-Ermenistan Dağlık Karabağ Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi

1990'larda etnik bölünmenin tarihsel kökenlerine dönersek Uluslararası İlişkiler Konseyine göre, 1920'lerde Azerbaycan topraklarında Sovyet hükümeti tarafından yaratılan Dağlık Karabağ Özerk Bölgesi nüfusunun büyük çoğunluğu yerel Azeri Türkleri idi. SSCB'nin çöküşünden sonra, Karabağ Ermenilerinin ayrılıkçı eylemlerine meşru karşılık veren Azerbaycan Cumhuriyeti Ermenistan tarafından askeri saldırıya uğramıştır. Azerbaycan Milli Kütüphanesi istatistiklerine göre saldırılar sonucu yaklaşık 20.000 Azerbaycan Türkü hayatını kaybetmiş, 100.000 kişi yaralanmış, 50.000'den fazla kişi ömür boyu engelli kalmış ve yaklaşık 5.000 kişi esir düşmüştür. Aynı zamanda 1 milyondan fazla Azerbaycan vatandaşı Ermenistan topraklarından ve işgal altındaki Karabağ topraklardan sürülmüştür. Ali Masimli

¹⁸⁰ Nurlan Aliyev, **China's Soft Power in the South Caucasus**, The Central Asia-Caucasus ANALYST, 02 March 2020. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13604-chinas-soft-power-in-the-south-caucasus.html> (24.05.2020).

makalesinde 927 kütüphane, 100'den fazla arkeolojik anıtın yanı sıra 454 tarihi eser, 40.000'den fazla müzenin Ermeni saldırganlığının kurbanı olduğunu belirtmektedir¹⁸¹. Bu, sorunun sadece etno-politik bir temelde değil, aynı zamanda ideolojik bir düzeyde de gerçekleştiğinin açık bir kanıtıdır. 1991-1993 savaşının bir sonucu olarak, 8 Mayıs 1994'te taraflar arasında imzalanan ateşkes konusunda Bişkek Protokolü 12 Mayıs'ta yürürlüğe girmiş ve cephedeki aktif askeri operasyonlar o günden itibaren askıya alındı.

Bunların akabinde, 5-6 Aralık 1994'te tüm arabuluculuk çabalarını koordine etmek için Budapeşte'deki AGİT Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde Minsk Konferansı toplantısı için bir koordinasyon ekibinin kurulmasına karar verildi. Zirve çatışma bölgesinde çok uluslu bir AGİT barışı koruma gücü oluşturulmasını ve de siyasi anlaşmaya varıldıktan sonra çatışma bölgesinde Üst Düzey Planlama Grubu (HLPG) kurulmasına karar verildi. Grupta Rus temsilciler de bulunmaktadır. Burada önemli husus şudur ki; Ermenistan-Azerbaycan Dağlık Karabağ Sorunu'nun bölgeye ticari ve ekonomik açıdan etkilerini minimize edebilecek yegane güç Rusya Federasyonudur. Her şeyden önce Ermenistan'ın Rusya Federasyonu ile ilişkilerinin stratejik nitelikte ve güvenliği ile ilgili olduğu unutulmamalıdır. Bu ilişkiler¹⁸², çok sayıda ikili uluslararası antlaşmalar ile güçlendirildi¹⁸³.

Savaşın 90'lı yıllarda Ermenistan ekonomisine aşırı zarar vermesi sahneye önce Rusya'yı ve de daha sonra İran'ı çıkardı. Rusya ve İran Ermenistan'a ücretsiz elektrik ve doğal gaz vermişler; bu girişimlerin neticesinde Ermenistan kendine yeni kaynaklar buldu. Fakat 21. yüzyılda sözü geçen sorunun Ermenistan'a tesiri ülkenin bölgesel enerji projelerinden ve ekonomik ittifaklardan uzak kalması ile sonuçlandı. Bu bağlamda, bölgesel enerji projeleri esasen üç ülkenin (Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan) katılımlarıyla gerçekleşmektedir.

¹⁸¹ Azərbaycan Milli Kitabxanası, **Ermənistan Təcavüzünün Nəticələri: Statistika** <http://anl.az/el/emb/QARABAQ/statistika.htm> (02.06.2020).

¹⁸² Ermenistan-Rusya birliğinin hem Ermenistan'ın hem de Rusya'nın güvenliğini sağlama çıkarlarından gelmesi, her iki ülkenin de uzun vadeli stratejik çıkarlarına dayanmaktadır.

¹⁸³ Azərbaycanın Respublikasının Prezident Kitabxanası, **Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsi**, Bakı, Azərbaycan Nəşriyyatı, 2018, s. 28.

3.3.2. Gürcistan ve Rusya arasındaki Abhazya Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi

Abhaz-Gürcü çatışması, fiilen bağımsız, hukuki olarak ise kısmen tanınan Abhazya halkı ile Gürcü hükümeti arasında olan etnik ihtilafı işaret etmektedir. Daha geniş anlamda, Gürcü-Abhaz çatışmasını Sovyetler Birliği'nin çökmesiyle Kafkasya bölgesinde yoğunlaşan jeopolitik çatışmaların bir parçası olarak görmek mümkündür. Sovyet sonrası bölgedeki en kanlı çatışmalardan biri olan ihtilaf hala çözülmüş değildir. Gürcistan hükümeti Abhazya'ya birkaç kez yüksek dereceli özerklik teklif etmiştir. Buna rağmen, Abhaz hükümeti ve Abhazya'daki muhalefet Gürcistan ile herhangi birlikteliği kabul etmemiştir. Abhazlar bağımsızlıklarını Gürcistan'dan kurtuluş savaşı sonucu olarak görürken, Gürcüler ise Abhazya'nın her zaman Gürcistan'ın tarihi bir parçası olduğuna inanmaktadırlar¹⁸⁴.

2000'li yıllarda sorunun çözülmesi konusunda yeni umutlar yeşermeye başlamış, yeni seçilmiş Gürcistan Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili, güç kullanmama ve sorunu sadece diplomasi ve siyasi müzakerelerle çözme sözü verdi. Bunun akabinde, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) zirvesinde, ayrılıkçılarla herhangi bir ekonomik veya ticari temasın kurulmamasına da karar verildi. Buna rağmen, Abhazya ve Rusya arasındaki sınır ötesi ekonomik işbirliği ve lojistik faaliyetler devam etti¹⁸⁵. Gürcistan ve Rus hükümeti arasında diplomatik krize yol açan mesele ayrılıkçıların ekonomik destek olarak gördükleri Rusya tarafından Abhazya'da emeklilik maaşları ve diğer parasal yardımların ödenmesi oldu. Sözü geçen diplomatik krizin akabinde ikili ilişkilerde gerginlik had safhaya ulaştı ve 10 Ağustos 2008'de Rus-Gürcü Savaşı başladı. Kodori Boğazı için süren çatışmaların sonucunda Gürcü birlikleri Abhazya'dan tamamen çıkarıldı¹⁸⁶.

Gürcistan ve Abhazya arasındaki siyasi, ekonomik ve ticari ilişkiler savaştan sonra gergin kalmaya devam etti. Gürcistan, Abhazya'ya deniz ablukasını dayatarak izolasyonu artırmak için ekonomik etki mekanizmaları kullandı. Savaşın bölgeye esas ticari ve ekonomik etkisi ise Gürcistan ile Abhazya arasındaki ticari ve ekonomik bağların kopması ve bölgesel lojistik faaliyetlerin ortadan kalkması oldu.

¹⁸⁴ Tracey German, *Abkhazia and South Ossetia: Collision of Georgian and Russian Interests*, Russie. Nei. Visions, № 11, s. 6-7.

¹⁸⁵ Rusya, tüm bunların devletten ziyade özel bir iş meselesi olduğunu iddia etmekte idi.

¹⁸⁶ Edward Beswick, *Overcoming Geopolitics: Grassroots Transformation and the Georgian-Abkhazian and Georgian-Ossetian Conflicts*, Generations For Peace Institute Research July - December 2014, s. 15.

3.3.3. Gürcistan ve Rusya arasındaki Güney Osetya Sorununun Bölgeye Ticari ve Ekonomik Açıdan Etkisi

Gürcistan ve Rusya arasındaki Güney Osetya sorunu 20.yüzyılın sonlarına dayanmaktadır. Sözü geçen sorun SSCB'nin çöküşünden sonra ortaya çıkmış etnik anlaşmazlıklardan birisidir. 90'lı yılların başında bölgede artan etnik gerginlik savaşa yol açmıştır. 1991-1992 Güney Osetya Savaşı¹⁸⁷, Gürcistan hükümet güçleri ve Gürcü milis kuvvetleri ile Güney Osetya gönüllüleri arasında yapıldı. Güney Osetya Gürcistan'dan ayrılmak ve bağımsız bir devlet olmak amacıyla savaşa girmiş, savaş 24 Haziran 1992'de imzalanan ve bölgede Barışı Koruma Gücü kuran Rus aracılı ateşkesle sona erdi¹⁸⁸.

Sözü geçen sorun bundan 16 yıl sonra 2008 yılında yeniden patlak vermiştir. Rus-Gürcü savaşının yeniden çıkmasına sebep olan ihtilaf boyunca Rus ordusu bölgeyi Gürcü birliklerinden temizlemekle kalmamış, Gürcistan'ın içerilerine doğru girdi. Batı güvenlik örgütlerinin Rusya'nın bir AGİT ülkesinin sınırlarını ihlal etme çabalarına hızlı tepki verememesi sorunları büyüttü. Batı ve Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki ayrım Rusya ile olan savaşlarda daha da belirginleşti. Gürcistan ve diğer eski Sovyet ülkelerinin NATO'ya olası katılımlarının yabancı saldırıya ve ülkenin dağılmasına neden olacağı konusunda açık mesaj aldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, Güney Osetya'nın ele geçirilmesi Rusya'nın jeopolitik hedeflerinden birisiydi. Bu olayla beraber, Avrupa'yı Güney Kafkasya üzerinden Orta Asya rezervlerine bağlayan AB destekli Nabucco boru hattının inşası da engellenmiş oldu.

¹⁸⁷ Birinci Güney Osetya Savaşı olarak da bilinmektedir.

¹⁸⁸ Beswick, s. 17.

4. GÜNEY KAFKASYA`NIN DÜNYA TİCARET YOLLARI AÇISINDAN ÖNEMİ

4.1. Avrupa ve Asya Arasında Ticaretin Geliştirilmesi Yolunda Güney Kafkasyanın Önemi

Avrupa ve Asya arasında ticaret ilişkileri tarih boyunca mevcut olmuştur. Fakat 20. yüzyılda SSCB`nin kendine özgün politikası nedeniyle doğu ve batı arasındaki ticari ilişkiler zayıflamış, ticari bağlar kopma noktasına geldi. Güney Kafkasya ülkelerinin SSCB`den bağımsızlıklarını kazanmalarının ardından söz konusu ticaret ilişkileri yeniden canlandı.

4.1.1. Ticari Koridor Geliştirme Politikası

Güney Kafkasya`da ekonomik ve ticari kar amaçları bulunan güçlerin bölgede özel bir ticari koridor geliştirme politikası vardır. Bu politika kapsamında TEN-T, TRASECA ve Yeni İpek Yolu Projesi gibi farklı oryantasyonlu ticaret koridorları geliştirildi.

4.1.1.1. Avrupa Birliği Politikası: TEN-T

Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T), Avrupa Birliği'nde planlanan bir karayolu, demiryolu, havaalanı ve su altyapısı ağıdır. TEN-T ağı, genel telekomünikasyon (eTEN) ve enerji ağı (TEN-E veya Ten-Enerji) da dahil olmak üzere daha geniş bir Trans-Avrupa Ağları (TEN) sisteminin bir parçasıdır. Ağın oluşturulması 30 yıl öncesine dayanmaktadır. Avrupa Komisyonu, 1990 yılında trans-Avrupa ağları üzerine ilk eylem planlarını kabul etmişti. Bundan altı yıl sonra Temmuz 1996'da ise Avrupa Parlamentosu ve Konseyi TEN-T'yi kabul etme kararı aldı. TEN-T kılavuzları ilk olarak 23 Temmuz 1996 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi taşımacılık ağının geliştirilmesi için Topluluk Konseyi'nin 1692/96 /EC sayılı Kararı ile kabul edilmiştir. Mayıs 2001'de, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, deniz limanları, iç limanlar ve intermodal terminaller ile ilgili olarak TEN-T Kılavuzlarını değiştiren 1346/2001 /EC sayılı sayılı kararı kabul etti. Nisan 2004'te, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, topluluk kalkınma kılavuzları hakkındaki 1692/96/EC sayılı kararı değiştirerek 884/2004 /EC sayılı kararı kabul etti ve bunun ardından yapılan Trans-Avrupa

ulaştırma ağının Nisan revizyonu AB genişlemesi sonucunda trafik akışlarında değişikliklere uyumu amaçlayan TEN-T politikaları üzerinde önemli rol oynadı¹⁸⁹.

TEN-T, ana yollar, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, limanlar, iç limanlar ve trafik yönetim sistemlerinde koordineli geliştirme projeleri öngörerek entegre ve intermodal uzun mesafe, yüksek hızlı yollar sunmaktadır. Sözü geçen projeler teknik ve finansal olarak 31 Aralık 2013 tarihinde Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı Yürütme Ajansı Ajansı'nın (TEN-T EA) yerini alan İnovasyon ve Ağlar Yürütme Ajansı (INEA) tarafından yönetilmektedir¹⁹⁰.

2017 yılında, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının Doğu Avrupa'ya genişletilmesine ve Doğu Ortaklığı üye ülkelerini de içermesine karar verilmiştir. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının en uzak doğu genişlemesi Şubat 2019'da Ermenistan'a ulaşmıştır¹⁹¹. Genel olarak belirtilmiş projeler kapsamında TEN-T'nin toplam 10 adet ulaşım koridoru bulunmaktadır (Tablo 4).

Tablo 4. TEN-T Ağını Oluşturan Koridorlar¹⁹²

1. Baltık-Adriyatik Koridoru (Polonya – Slovakya – Avusturya – İtalya);
2. Kuzey Denizi-Baltık Koridoru (Finlandiya – Estonya – Letonya – Litvanya – Polonya – Almanya – Hollanda / Belçika);
3. Akdeniz Koridoru (İspanya – Fransa – Kuzey İtalya – Slovenya – Hırvatistan – Macaristan);
4. Doğu / Doğu-Med Koridoru (Almanya – Çek Cumhuriyeti – Macaristan – Romanya – Bulgaristan – Yunanistan – Kıbrıs);
5. İskandinav-Akdeniz Koridoru (Finlandiya – İsveç – Danimarka – Almanya – Avusturya – İtalya);

¹⁸⁹ Official Journal of the European Union, **Regulation (Eu) No 1315/2013 of The European Parliament And of The Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU** <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315> (11.06.2020)

¹⁹⁰ European Commission, **Trans-European Transport Network (TEN-T)** https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en (11.06.2020).

¹⁹¹ European Commission, **EU-Armenia Partnership Implementation Report: the EU is a crucial partner for Armenia's reform agenda** https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_2651 (11.06.2020).

¹⁹² European Commission, **TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS** https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/Corridors_councilproposal.pdf (11.06.2020).

6. Ren-Alp Koridoru (Hollanda / Belçika – Almanya – İsviçre – İtalya);
7. Lisbon-Strazburg Koridoru (Portekiz – İspanya – Fransa);
8. Kuzey Denizi-Akdeniz Koridoru (İrlanda – İngiltere – Hollanda – Belçika – Lüksemburg);
9. Ren-Tuna Koridoru (Almanya – Avusturya – Slovakya – Macaristan – Romanya, su yolu odak noktası);
10. Strasbourg-Tuna Koridoru (Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels /Linz – Vyana – Budapeşte – Arad – Brasov – Bükreş – Köstence/Sulina).

Kaynak: European Commission, **TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS**
https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/Corridors_councilproposal.pdf (11.06.2020).

Daha önce de belirtildiği üzere bahsedilen ulaşım ağından Ermenistan'a ¹⁹³ direkt olarak hat uzanmaktadır. Trans Avrupa Ulaşım Ağının (TEN-T) Ermenistan'a genişletilmesi Kasım 2018'de tamamlanmıştır. Bağlantının ilk göstergesi TEN-T Yatırım Eylem Planı Ocak 2019'da yayımlanmıştır. Gösterge Avrupa Birliği'nin önceliklerinden biri olan yol güvenliğini içermektedir. Fakat Gürcistan ve Azerbaycan'a¹⁹⁴ gelen hat Ermenistan üzerinden değil, Türkiye üzerinden geçmektedir. Doğu-Med Koridoru vasıtasıyla Yunanistan'a ulaşan yollar, Türkiye'yi geçerek Güney Kafkasya'ya ulaşmaktadır. Ağın Güney Kafkasya'ya ulaşması Avrupa Birliği'nin de ilgi alanında yer almaktadır. Çünkü karayolu, demiryolu, hava veya deniz yoluyla iyi ulaşım bağlantıları, ekonomik kalkınma, bölgesel entegrasyon ve insanların hareketliliği için temeldir. Bunun yanı sıra bölgesel askeri sorunları göz önünde bulundurursak, diyalog ve bölgesel işbirliğini teşvik etmek için de önemli bir araç olabilmektedir. AB'ye göre, güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi, Doğu Ortaklığı ülkeleri ile AB arasındaki ticareti teşvik etmek için anahtardır. AB bu konuda EaP

¹⁹³ Toplam AB-Ermenistan ticareti, 2017 yılında% 15 artışla toplam 1,1 milyar € değerine ulaşmıştır. Ermenistan, "sürdürülebilir kalkınma ve faydalı yönetim" için özel bir teşvik düzenlemesi olan AB'nin Genelleştirilmiş Tercihler Planı'ndan (GSP+) yararlanmaktadır.

¹⁹⁴ AB yetkilileri tarafından 2019 yılında Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası tarafından ortaklaşa hazırlanan "Göstergeli Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı (TEN-T) Yatırım Eylem Planı"nın Azerbaycan'da 1.1 milyar avro değerinde üç ulaştırma projesini desteklemeye hazır olduğu belirtilmiştir.

lkeleri ile geliştirilecek öncelikli ulaşım koridorları (AB'nin TEN-T ağına sorunsuz bir şekilde bağlanmak için) zerinde karşılıklı olarak mutabakata varmak niyetindedir.

4.1.1.2. Asya , TRACECA

TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru), Avrupa Birliği ve Doğu Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya bölgesinin 12 ye ülkesini kapsayan uluslararası bir ulaşım programıdır. Programın amacı Karadeniz havzası, Güney Kafkasya ve Orta Asya bölgelerindeki ekonomik ilişkileri, ticareti ve taşımacılığı güçlendirmektir. Aslen Avrupa Komisyonu tarafından Azerbaycan'ın Bakü şehrinde finanse edilen daimi bir ana bürosu ve Odessa'da (Ukrayna) bir bölge ofisi bulunmaktadır. 2009 yılından bu yana kuruluş tamamen ye ülkeler tarafından finanse edilmektedir. TRACECA, AB yesi lkeler, Kafkaslar ve Orta Asya lkeleri arasında ulaştırma girişimlerinin (bir yol koridorunun kurulması ve geliştirilmesi dahil) geliştirilmesi için Uluslararası Taşımacılık ile ilgili çok Taraflı Anlaşması bağlamında Mayıs 1993'te Brüksel'de kurulmuştur. Program, eski SSCB Cumhuriyetlerinin karayolu, demiryolu ve deniz yoluyla Avrupa ve küresel pazarlara erişimini artırarak siyasi ve ekonomik bağımsızlığını desteklemektedir¹⁹⁵.

Kuruluşun amaçlarına gelince şunu belirtmekte fayda vardır ki; Avrupa Birliği diğer geleneksel rotalara ek olarak TRACECA programını TRACECA'ya ye ülkeler için kendi stratejisine uygun olarak aşağıdaki amaçlar doğrultusunda belirlemiştir:

- Alternatif ulaşım rotaları ile Avrupa ve dünya pazarlarına erişim sağlayarak bu cumhuriyetlerin siyasi ve ekonomik istikrarına katkıda bulunmak,
- TRACECA'ya ye ülkeler arasında gelecekteki bölgesel işbirliğinin desteklenmesi,
- Uluslararası finans kurumlarını ve özel yatırımcıları çekmek için TRACECA projelerinin yaygın kullanımı,

¹⁹⁵ Selçuk Bakanoğlu, **Traceca Projesi'nin Değerlendirilmesi ve Karadeniz-Hazar Taşıma Hatları**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, ss. 1-2.

- Avrupa-Kafkasya-Asya Uluslararası Taşımacılık Koridorunun (TRACECA) Trans-Avrupa Ağları (TEN-T) ile optimum entegrasyonunun desteklenmesi¹⁹⁶.

TRACECA programının uygulanması hükümetler arasında daha yakın işbirliği ve diyalog ile sonuçlanmıştır. Geçiş ücretlerini rekabetçi tutmak ve sınır geçiş prosedürlerini basitleştirmek ve de TRACECA koridoru boyunca ağır yüklerin taşınması konusunda anlaşmaya varılmıştır. TRACECA , Orta Asya'yı deniz yoluyla dünya pazarlarına bağlayan tartışmasız en kısa, en hızlı ve en ucuz yoldur.

TRACECA Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve İslam Kalkınma Bankası gibi uluslararası finans kuruluşlarından büyük yatırımların çekilmesine yardımcı olmuştur. Bu kuruluşlar, TRACECA koridoru boyunca limanlar, demiryolları ve otoyollardaki büyük projeleri finanse etmek için 1,7 milyar avrodan fazla kaynak ayırmış durumdadırlar. Ayrıca, AB özel yatırımcıları Kafkasya ve Orta Asya'daki nakliye şirketleri ile ortak girişimlere katılmaktadır. Bölgesel işbirliğini genişletmek ve ekonomik istikrarı güçlendirmek için AB, Güney Çemberinde Hava Yolu Projesi ve Petrol ve Gaz Boru Hattı Projesi (INOGATE) gibi diğer projeleri de desteklemektedir¹⁹⁷. Bir ulaşım koridoru statüsünde ve entegrasyon yolunda önemli bir adım olarak, TRACECA'nın gelişim dinamikleri bugün her zamankinden daha güçlüdür. Ortak ülkeler, TRACECA'nın ulusal ulaşım sistemlerinin diğer ülkelerle entegrasyonu için önemli olduğunu düşünmektedir. Orta Asya'dan başlayıp Kafkasya'dan geçerek Karadeniz'e uzanan ve bölgeyi Trans-Avrupa Ağlarına (TEN-T) ve dünyanın diğer bölgelerine bağlayan Doğu-Batı Koridoru büyük miktarlarda kargo sağlayan yüksek gelir aracıdır. Bilindiği üzere bölgesel ulaştırma yasal çerçevesinin Avrupa ve uluslararası normlarla entegrasyonu ve uyumu devam eden bir süreçtir. Avrupa ve diğer uluslararası kuruluşlar, malların hareketine karşı yapay engelleri azaltmak için TRACECA programı kapsamında çalışmaktadır. BM Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu TRACECA projelerine katılmaktadır.

TRACECA programının Güney Kafkasya üzerindeki etkileri şu şekilde sıralanabilir:

¹⁹⁶ Bakanoğlu, s. 3.

¹⁹⁷ Bakanoğlu, ss. 4-5.

- Kuruluşa üye ülkelerin kamu kurumları İnsan Kaynaklarının profesyonelleştirilmesi için bölgesel konferanslar ve seminerler düzenlemek,
- Uluslararası finans kurumları ile yakın işbirliği kurmak ve bölgeye yüksek derecede yatırımlar çekmek,
- Bakü'deki merkez büro vasıtasıyla kamu ve para yönetimi konusunda hükümetlere danışmanlık hizmetleri vermek,
- Doğrudan yatırım projeleri uygulamak,
- Kafkasya'daki ticari ihracatçılar tarafından koridorun kullanımını artırmak¹⁹⁸.

Ağa ortak ülkelerin liderleri TRACECA yolunun Avrupa ile alternatif ulaşım bağlantısı olarak stratejik öneme sahip olduğuna inanmaktadır. TRACECA, mevcut kuzey güzergahı ile yeni alternatif güney güzergahları arasındaki rekabeti artırmaktadır. Ayrıca, Uzak Doğu ile yeniden yapılanan ticareti tamamlayan TRACECA yenilenmiş İpek Yolu'ndaki en büyük ticaret koridoru olacaktır¹⁹⁹.

4.1.1.3. Yeni İpek Yolu Projesi

Güney Kafkasya'nın ulaşım altyapısında son yıllarda hayata geçirilen yeniden yapılanma çalışmaları, uluslararası projeler, kabul edilen devlet programları bu alanın gelişimine ivme kazandırarak Asya ve Avrupa'nın kesişme noktasında bölgenin önemini artırmıştır. Böylece Avrasya alanının önemli lojistik merkezlerinden biri haline gelen Güney Kafkasya'nın üç ülkesinden birisi olan Azerbaycan transit kapasitesini artırmak için yeni girişimler başlatmıştır. Bu bağlamda, Azerbaycan'ın da içinde bulunduğu tarihi İpek yolunu canlandırma girişimi ile Çin dünyanın en büyük ulaştırma projesi “Bir Kuşak, Bir Yol” yani Yeni İpek Yolu'nu hayata geçirmek için önemli çalışmalar yürütmektedir. Türkiye dahil 65 ülkeyi kapsayan proje dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 60'ını (4,5 milyar insan) kapsamaktadır. Güçlü ekonomileri olan 40 ülkeyi dahil eden projenin yeni ihracat pazarları ve ürün çeşitliliği yaratarak küresel ticareti baştan şekillendirmesi beklenmektedir.

¹⁹⁸ Adem Üzümcü ve Sıdıka Akdeniz, **Yeni İpek Yolu: Traceca ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi**, Avrasya Etüdleri 45/2014-1 (171-199), s. 186.

¹⁹⁹ TRACECA, **TRASEKA - Tarixi İpek Yolunun Bərpası** <http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> (12.06.2020).

İpek Yolu projesi ticaret koridorlarının çoğu Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan'a ve ardından Gürcistan'a bağlanmaktadır. Bu durum ise Azerbaycan'ın dünya ticaret ağında önemli bir rol oynamasına izin vermektedir. 2019 yılında Pekin'de bir dizi büyük şirketin başkanıyla bire bir görüşmelerden sonra Azerbaycan ile Çin arasında 820 milyon dolarlık yeni bir ticaret anlaşması imzalanmıştır. Bu, Çin'in eski Sovyet ülkeleriyle imzaladığı en değerli ticaret anlaşmalarından biridir. Anlaşmanın ve yapısının ana detayları henüz kamu tarafından tam olarak bilinmemekle birlikte, bazı hükümleri açıkça bilinmektedir. Anlaşmaya göre, Çinli devlet şirketleri Guba, Göyçay ve Haçmaz bölgelerinde yeni sanayi parkları, Kürdemir'de bir tarım-sanayi kompleksi (300 hektar) ve Sumgayıt'ta yeni bir kimyasal-sanayi parkı inşa edecektir. Anlaşmayı imzalayan şirketlere göre, asıl amaç Azerbaycan'da hafif sanayinin gelişmesini teşvik etmektir. Anlaşmada ayrıca Azerbaycan'dan geçen Çin malları ve Azerbaycan'dan Çin'e ihraç edilen ürün hacminde (özellikle Azerbaycan şarabı) artış öngörülmektedir. Devlet kurumlarına göre, 2018 yılında Çin ile Azerbaycan arasındaki ticaret cirosu 1,3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Çin'den ithal edilen malların hacminde ise yüzde 40 artış vardır²⁰⁰.

Projenin en önemli hedeflerinden biri, demiryolu ve kara yolları, deniz ve havaalanları, gaz boru hatları ve diğer altyapı projeleri uygulayarak kıtalararası entegrasyonu sağlamaktır. Küresel ticaret yollarını çeşitlendirecek olan bu proje bir yandan seyahat süresini ve maliyetlerini azaltacaktır. Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi gören ve Orta Doğu'da bulunan Türkiye stratejik konumu ile bu doğu-batı ticaret ağının en önemli bileşenlerinden biri konumundadır. Bu bağlamda proje, kara ve demiryolu ulaşımını içeren ve en kritik bölge olan Güney Kafkasya üzerinden geçen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanacaktır.

Türkiye'de gerçekleştirilen Marmara ve Yavuz Sultan Selim Köprü projeleri modern İpek Yolu orta koridor projesi çerçevesinde uygulandı. Son zamanlarda, orta koridor projesinin en önemli dalı olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu faaliyet göstermeye başladı. Hattın 1 milyon yolcu ve 6,5 ton yük taşıma kapasitesi olup, ileri dönemlerde ise yolcu kapasitesinin 3 milyona ve kargo kapasitesinin 17 milyon tona çıkarılması hedeflenmektedir. Proje bitiminde Çin'den yola çıkan sevkiyatın Bakü-Tiflis-Kars demiryolu yoluyla Avrupa

²⁰⁰ Fuad Şahbazov, **Azərbaycanın "İpək Yolu" layihəsində iştirakından nə gözləməli?** BBC Azərbaycan. <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-48096338> (19.06.2020).

ülkelerine ulaşma süresi 12-15 gün sürecektir. Bugüne kadar Çin'den Avrupa'ya uzanan demiryolları Rusya'dan geçmekteydi. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun İpek Yolu projesine bağlanmasıyla eski mesafe yaklaşık 7.000 kilometre azalmış olacaktır. Bu açıdan Modern İpek Yolu Türkiye'nin ve Güney Kafkasya'nın gelecekteki ekonomik hedeflerine ulaşması için önemli fırsatlar sunan stratejik önemini artıracak bir çalışmadır. Türkiye'nin ve Güney Kafkasya'nın doğu-batı ticaret ağının Asya ile Avrupa arasındaki kavşak konumu, zengin Asya sermayesini çekmek için çok önemli fırsata sahip olduğunu göstermektedir. Bu fırsatı bir avantaj haline getirmek ise Türkiye'nin ve Güney Kafkasya ülkelerinin ortaklarıyla uygulayacağı ve geliştireceği ilişkilere bağlıdır²⁰¹.

Bu projede Türkiye için öne çıkan bir diğer konu da enerjidir. Mevcut petrol ve gaz boru hatlarıyla birlikte Türkiye enerji ticaretinin merkezi olma yolunda sürekli ilerleme kaydeden bir ülkedir. Enerji zengini Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri enerji altyapılarını geliştirmek için adımlar atabilirlerse, kaynakları ihraç etmek için Türkiye ve Avrupa'ya yöneleceklerdir. Enerji nakil güzergahında Gürcistan'dan sonra en elverişli konuma sahip olan Türkiye, bir yandan mevcut enerji altyapısıyla ihtiyaçlarını karşılayacak ve diğer yandan ise ortakları için Avrupa'ya açılan kapı olacaktır. Asya ve Avrupa arasındaki enerji ilişkilerinin merkezinde yer alan Türkiye en önemli hedeflerinden biri olan Enerji Borsası'nı geliştirirse, bölgesel ve küresel aktörleri ülke pazarına çekmek için önemli adım atmış olacaktır. Modern İpek Yolu'nun doğu-batı transit ticaret rotasından yararlanan Türkiye ihracat pazarlarını genişleterek küresel ticaret ağının önemli bir aktörü olma konumuna yükselecektir²⁰².

4.1.2 Güney Kafkasya Devletlerinin Ulaşım ve Lojistik Altyapısı

SSCB döneminde Güney Kafkasya'nın bütünleşmiş lojistik altyapısı bulunmaktaydı. Lojistik açıdan her üç bölge devleti bir birine bağlıydı. SSCB'nin çöküşü ile beraber işleyişi bozulmuş altyapı sistemi 2000'li yılların başlarından itibaren yeniden kurulmaya başlamıştır. Fakat yine de Dağlık Karabağ savaşı nedeniyle Azerbaycan ile Ermenistan arasında lojistik bağlantılar bulunmamaktadır.

²⁰¹ TRT Azerbaycan, **Müasir İpek Yolu**. <https://www.trt.net.tr/azerbaycan/dunya-iqtisadiyyatindan-x-b-rl-r/2017/11/15/muasir-ip-k-yolu-845410> (20.06.2020).

²⁰² Ma Lirong, "Sino-Turkish Cultural Ties under the Framework of Silk Road Strategy", **Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)**, 2014, 8:2, 44-65, s. 56.

4.1.2.1 Azərbaycan Ulaşım Yolları ve Hazar Denizi Üzerinde TRACECA Koridoruyla Bağlantılı Aktarma Bakü Limanı

Ulaştırma sektörünün gelişimi Azerbaycan için ekonominin çeşitlendirilmesi ve genişlemesinde öncelikli konulardan birisidir. Son yıllarda ülkenin ulaştırma sektöründe bir dizi büyük ölçekli altyapı projesi uygulanmaktadır. Uluslararası öneme sahip Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Kompleksi (Bakü Limanı), modern havaalanları, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaşım koridorlarının inşası ve demiryolu hatlarının yenilenmesi ülkenin dış ekonomik ilişkilerinin genişletilmesinde önemli rol oynamaktadır. Yeni İpek Yolu olarak bilinen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun tamamlanması sayesinde Azerbaycan'ın Avrupa ile Asya ülkeleri arasında geçiş ülkesi olarak mal taşımacılığında önemini daha artacaktır. Kuzey-Güney Uluslararası Taşımacılık Koridoru'nun (Rusya, İran, Hindistan) kurucu ülkeleri arasındaki ticaret ilişkilerinin potansiyeli, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin katılımcı olarak transit fırsatları kullanımı ve Azerbaycan demiryollarının İran demiryolu ağı ile bağlantısı önemlidir. Bu düzeyde Avrasya ve Güney Kafkasya ulaşım koridorlarının yoğun faaliyeti, Azerbaycan'ın sosyo-ekonomik yaşamında önemli rol oynamıştır. Esas olarak kargo taşımacılığında elde edilen gelirler, deniz ve demiryolu taşımacılığı için uzun vadeli güvenilir pazarların oluşturulması, boru hattı taşımacılığı, kargo taşımacılığı ile ilgili ülkede altyapının restorasyonu, yeni işlerin yaratılması gibi gerekçelerle Azerbaycan'ın ekonomik güvenliğinin temel meselelerindendir. Bakü, bu otoyolun merkezinde ve Hazar sahilinin en büyük limanı olarak gelişimine devam etmektedir²⁰³.

Bakü Limanı, Elet'te (Bakü'nün 70 km güneyinde bir yerleşim yeri), iki büyük ulaşım koridorunun (Doğu-Batı ve Kuzey-Güney) kesiştiği bir noktada yer almaktadır. Ayrıca, Azerbaycan'ın ana demiryolu ve ana hat ağları için merkez olarak liman hedeflerine ulaşılmasına yardımcı olmakta ve de bölgesel ve küresel tedarik zincirleri açısından değer taşımaktadır. Büyük bir intermodal dağıtım merkezi olarak faaliyet göstermenin yanı sıra, gümrük ve geçici depolama tesisleri, Elet yerleşimi ve çeşitli ulaşım ve taşımacılık sektörleriyle ilgili projeleri içeren kapsamlı bir geliştirme modeli Bakü limanında kullanılmaktadır. Elet'te liman kompleksinin inşaatı bir feribot terminali, genel kargo köprüsü, "Ro-Ro" köprüsü, servis köprüsü, demiryolu hatları, ofis binası, gümrük noktası,

²⁰³ Heydər Əliyev İrsini Araşdırma Mərkəzi, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi. <https://lib.aliyev-heritage.org/print.php?lang=az&page=6345926> (25.06.2020).

açık depolama alanı, depolar, konteyner sahası, köprülere demiryolu ve bir kamyon park alanı” gibi altyapı yatırımlarını kapsamaktadır²⁰⁴ (Tablo 5).

Tablo 5. Bakü Limanının Profili

Eni	39.977132
Uzunluğu	49.440925
Toplam alanı	400 dönüm
Köprü sayısı	13
Toplam köprü uzunluğu	2,254 metre
Maksimum derinlik	7 metre
Buzsuz yıl boyunca navigasyon	

Kaynak: Bakü Limanı Resmi İnternet Sayfası
(<https://www.portofbaku.com/Ourport/Portprofile>)

Liman oldukça geniş bir alana yayılmış olup, kapasite açısından detayları Tablo 6`da sunulmaktadır.

Tablo 6. Bakü Limanının Kapasitesi

Toplam kaldırma kapasitesi	15 milyon ton / yıl
Konteyner yükleme kapasitesi	100.000 TEU / yıl
Feribot Terminali	6.2 milyon ton / yıl
Genel amaçlı kargo	1.8 milyon ton / yıl
Ro-Ro işleme yeteneği	60.000 tekerlekli araç / yıl

²⁰⁴ Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksi, Liman Haqqında.
<http://www.portofbaku.com/Ourport/PortDevelopment> (25.06.2020).

Yolcu kapasitesi	150.000 / yıl
Geminin planlanan kapasitesi	7.000 - 10.000 ton
Açık depolama alanı	
Kapalı depolama alanı	9400 m2
Geminin planlanan uzunluğu	150-160 m.

Kaynak: Bakü Limanı Resmi İnternet Sayfası
(<https://www.portofbaku.com/Ourport/Portprofile>)

4.1.2.2. Ermenistan Ulaşım Yolları

Ermenistan'a ait sınır ötesi ulaşım hatlarının çoğu siyasi sorunlar nedeniyle kapalı durumdadır. Ancak, Tiflis ve Erivan arasında günlük tren seferleri yapılmaktadır. Erivan demiryolu hattı Tiflis ve Batum'a bağlanmaktadır. Komşu Gürcistan'dan ise trenler Tiflis tren istasyonundan Erivan'a hareket etmekte; Ermenistan'da ise yeni nesil elektrikli trenler Erivan'ı Ermenistan'ın ikinci büyük şehri Gümrü'ye bağlamaktadır. Ayrıca, Erivan ve Tahran arasında bir demiryolu bağlantısı kurmak için çalışmalar sürmektedir. Ermenistan, Asya Kalkınma Bankası'ndan bu altyapı projesinin inşasını başlatmak için fon aramaktadır. Projenin tamamlanması büyük ticari mal geçiş koridoru kurabilir ve Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki en kısa ulaşım yolu olarak hizmet edebilir²⁰⁵.

Ermenistan'ın Gürcistan ve İran ile kara sınırları açıktır. Kilikya Otogarı olarak da bilinen Erivan Merkez Otobüs Terminali ana otobüs terminali olup, iç ve dış hatlara sefer yapılmaktadır. Erivan ve Tiflis ile Erivan ve Tahran arasında günlük otobüs bağlantıları vardır. Bunun yanı sıra günde üç kez Erivan Merkez Otobüs Terminali'nden Azerbayca'nın işgal altındaki bölgelerine taşıtlar hareket etmektedir. Erivan'ı Kiev, Moskova, Saint Petersburg ve Rusya'nın diğer şehirlerine bağlayan tarifeli otobüs güzergahları bulunmaktadır²⁰⁶.

²⁰⁵ Проект финансируется Европейским Союзом, **Логистические процессы и морские магистрали II**, Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 9.1 Обзор страны, Армения, 2013, s. 29.

²⁰⁶ Проект финансируется Европейским Союзом, s. 33.

Bağımsızlıktan bu yana, Ermenistan kendi iç otoyol ağı gelişmektedir. "Kuzey-Güney Yol Koridoru Yatırım Programı" 556 km uzunluğundaki Mehri-Yerevan-Bavra karayolu ile Ermenistan'ın güney sınırını kuzeyine bağlamayı amaçlayan önemli bir altyapı projesidir. Sözü geçen proje, Asya Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrasya Kalkınma Bankası tarafından 1.5 milyar dolar finansman almıştır. Tamamlandığında otoyol Karadeniz üzerinden Avrupa ülkelerine erişim sağlayacaktır. Proje, bittikten sonra Gürcistan'ın Karadeniz limanlarını İran'ın büyük limanlarına bağlayacak ve bu şekilde Ermenistan'ı Avrupa ve Asya arasında stratejik ulaşım koridoruna yerleştirebilecektir. Ermenistan, kuzey-güney otoyolunun tamamlanması için Kemer ve Yol Girişimi kapsamında Çin'den ilave krediler almaktadır. Bunun yanı sıra, kara ile çevrili Ermenistan'a yapılan kargo sevkiyatları Gürcistan ve Türkiye'deki limanlardan geçmektedir²⁰⁷.

Ermenistan'da bir diğer önemli ulaşım aracı olan hava taşımacılığı ise ülkeye girmenin en rahat ve konforlu yoludur. Cumhuriyet boyunca iç ve dış seferleri kabul eden büyük uluslararası havaalanları bulunmaktadır. 2020 itibariyle Ermenistan'da 11 havalimanı faaliyet göstermektedir. Ancak ticari havacılık için sadece Erivan'ın Zvartnots Uluslararası Havaalanı ve Gümrü'nin Şirak Havaalanı kullanılmaktadır. Ermenistan'da yeniden inşa edilmekte olan Syunik Havaalanı, Stepanavan Havaalanı ve Goris Havaalanı olmak üzere 3 sivil havalimanı daha bulunmaktadır. Erivan ile Atina, Barselona, Beyrut, Berlin, Bükreş, Brüksel, Şam, Doha, Dubai, İstanbul, Kiev, Kuveyt Şehri, Londra, Milano, Minsk, Moskova, Paris, Prag dahil olmak üzere hava bağlantısı vardır²⁰⁸. Bunun yanı sıra, Kasım 2019'da Ermenistan ve Gürcistan arasında bir Serbest Güzergah Hava Sahası (FRA) oluşturulduğu açıklanmıştır. Süreç, Ermenistan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Gürcistan Sivil Havacılık İdaresi ve Eurocontrol ortak çabaları ile gerçekleştirilmiştir²⁰⁹.

Ermenistan'da en büyük havaalanı Erivan kentinde bulunan Zvartnots Uluslararası Havaalanı'dır. Havaalanı Antonov An-225, Boeing 747-400 ve Airbus A380 tipi uçakları kabul edebilecek kapasitededir. Zvartnots Uluslararası Havaalanı kısa süre önce yeni bir uçuş bilgi görüntüleme sistemi (FIDS), bagaj check-in ve yolcu kontrolü için yeni bir otomatik ve

²⁰⁷ Henry Ashcroft, **Armenia Road Network**, DLCA. <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Armenia+Road+Network> (25.05.2020)

²⁰⁸ Наталья Оганова, «Открытое Небо» Армении Стремительно Пустеет, Ноев-Ковчег, №14–15 (266–267) август 2015 г., s. 267.

²⁰⁹ Mundi İndeksi, **Armenia - Air transport, passengers carried**. <https://www.indexmundi.com/facts/armenia/indicator/IS.AIR.PSGR> (25.06.2020).

biyometrik tanımlama sistemi ve havaalanı tesislerinde 150 gözetim kamerasının kurulumunu gerçekleştirdi²¹⁰.

4.1.2.3 Gürcüstan Ulaşım Yolları ve Karadeniz Limanları

Türkiye ile Gürcistan arasında coğrafi yakınlık sebebiyle en çok tercih edilen lojistik yöntemi karayoludur. Gürcistan, Azerbaycan'dan Türkiye'ye ve Türkiye'den Azerbaycan'a giden lojistik yollarının üzerinde yerleşik Batum'dan başlayıp Tiflise kadar uzanan, buradan ise Azerbaycan sınırına kadar giden karayolu ağına sahiptir. Fakat Gürcistan'ın en çok gelir elde ettiği ve strateji ulaşım sektörü Karadeniz'e ait limanlarıdır. Gürcistan'ın Karadeniz'e açılan Poti ve Batum limanları bulunmaktadır.

Poti, ülkenin batısındaki Samegrelo-Zemo Svaneti bölgesinde doğu Karadeniz kıyısında yer alan bir liman kentidir. Antik Yunan Phasis kolonisinin bulunduğu yere yakın bir yerde inşa edildi. Şehir, 20. yüzyılın başlarından beri önemli bir liman kenti ve sanayi merkezidir. Aynı zamanda deniz üssüne ev sahipliği yapmakta olup, Gürcistan Donanmasının karargahıdır²¹¹. Poti liman alanının bitişiğinde RAKIA'ya²¹² ait Serbest Sanayi Bölgesi bulunur. Bölge, Nisan 2008'de açılmış olup, İran'a karşı yaptırımlardan delmeye çalışan İranlı iş adamlarınca idaree dilen bir dizi kuruluşu da barındırmaktadır. Hizmet ve gıda endüstrisi liman ekonomisinin en önemli sektörleridir. Nisan 2008'de Gürcistan, (49 yıllık yönetim imtiyazında) serbest bir sanayi bölgesi geliştirmek için Poti limanının% 51 hissesini BAE'nin Ras Al Khaimah (RAK) Emirliği Yatırım Otoritesine sattı²¹³. Bunun yanı sıra, uzun mesafe denizaltı iletişim kablosu olan Bulgaristan-Gürcistan iletişim hattı Varna'dan Poti arasında tesis edildi. Bu internet iletişimi kablosu Temmuz 2008'de yerleştirilmiştir. Kablo sistemi Gürcistan'ın ilk özel fiber optik sistemidir. Türkiye üzerinden internet / TV / telefon kullanımı için yüksek fiyatlar ödemek yerine, Gürcüler yüksek hızlı fiber optik internet kablo sistemi kullanımı için daha az ödeme yapmaktadırlar²¹⁴.

²¹⁰ Zvartnots International Airport, **About**. <http://www.zvartnots.aero/am> (24.06.2020)

²¹¹ Cory Welt, "Political Change And Border Security Reform In Eurasia: The Case of Georgia", **The Nonproliferation Review**, 2005, 12:3, 503-537, s. 509.

²¹² Ras Al Khaimah Yatırım Otoritesi

²¹³ Georgian Journal, **Rakia to Sell Poti Port**. <https://www.georgianjournal.ge/component/content/article/9-news/908-rakia-to-sell-poti-port-.html> (26.06.2020).

²¹⁴ Caucasus Cable System, **A Direct Link Between Georgia And The European Union**. <http://blackseacable.com/> (26.06.2020).

Tarihte askeri amaçlı liman olarak kullanılan Poti halen Gürcistan'ın birçok askeri birimine hizmet sunmaktadır. Bu hizmetler arasında Gürcistan donanmasının merkezi olması, deniz lojistik destek üssü görevini yerine getirmesi, deniz filosu istasyonu olması ve Gürcistan Silahlı Kuvvetleri'nin piyade birlikleri için kışla vazifesi görmesi sayılabilir.

Gürcistan'ın önemli liman kentlerinden diğeri ise Batum'dur. Batum limanı stratejik ve jeopolitik konumu açısından hayatidir. Kazakistan'ın ulusal petrol ve gaz şirketi KazMunaiGaz'ın bir yan kuruluşu olan KazTransOil JSC'nin Şubat 2008'de BSP'nin münhasır kontrol haklarının devralınması üzerine etkili olmuştur. Liman yönetimi gelişimine, sabit varlıkların yenilenmesine, modern kalite yönetimi ve güvenlik standartlarının uygulanmasına ciddi önem vermektedir. 2008'den bugüne kadar limana 48 milyon dolar yatırım yapılmıştır. Profesyonel ekibi, gelişmiş altyapısı, avantajlı konumu ve çok yönlülüğü ile Gürcistan'a çeşitli yüksek kaliteli hizmetleri sunma olanağı sağlamaktadır. Kargo cirosunun büyümesi üretim fırsatlarının ve aktif çalışmasının bir kanıtıdır. Liman aldığı yeni teknolojik desteklerle beraber daha üst düzeye çıkmaktadır. Liman sayesinde ülke içi ve dışına çeşitli ürünler taşınmaktadır. Bu ürünlere örnek olarak; metal ürünleri, cevher konsantreleri, çimentoyu, gübreleri, mısır ve teknik yağlarının yanı sıra, yapı malzemeleri, ham şeker ve diğer ürünleri verilebilir. Batum limanında 5 terminal ve 11 rıhtım + CBM (yanaşma yüklemesi olmayan nokta) bulunmaktadır. Limanın toplam yük tonajı (kapasitesi) yıllık 18 milyon tondur. Liman filosunun gemi sayısı 13'dür. İşletme, bağımsız Bureau Veritas Sertifikasyonu tarafından uluslararası standartlara uygunluğu onaylanmış kalite yönetimi ve çevre koruma sistemine sahiptir²¹⁵.

Batum limanı, Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Rotası TITR, Avrasya ulaşım koridoru TRACECA ve Kara ve Azov Denizleri BASPA limanları Birliği'nin parçası olarak birçok ulaşım projesi ve koridorunda yer almaktadır. Bunun yanı sıra, liman daha çok özel ve devlet projelerine katılmaktadır (Tablo 7)²¹⁶.

²¹⁵ Batumi Sea Port, **About The Port: General information about BSP.**
https://www.batumiport.com/en/about_the_company/ (26.06.2020).

²¹⁶ Batumi Sea Port, *About The Port: General information about BSP*

Tablo 7. Limanın Yer Aldığı Projelerin Kapsamı (2008-2019)

Sosyal Yardım ve Sponsorluk	2008-2019
Sosyal ödemeler	1.5 milyon dolar
Sosyal programlar	4.4 milyon dolar
Sponsorluk yardımları	0.8 milyon dolar
Toplam	6.7 milyon dolar

Kaynak: Batumi Sea Port, **About The Port: General information about BSP.**
https://www.batumiport.com/en/about_the_company/ (26.06.2020).

4.2. 1990’lardan Sonra Bölgede Doğan Yeni Uluslararası Projeler

Güney Kafkasya’da 1990’lardan itibaren Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan arasında ortak projeler gerçekleştirilemeye başladı. Bu projeler kapsamında Hazar petrolünün Türkiye’ye ve oradan da Avrupa’ya taşınması, Azerbaycan’da ve Gürcüstan’da ortak serbest bölgelerin oluşturulması vb. lojistik yapıların kurulması amacıyla birçok projeler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra, bölgede doğu-batı ve kuzey-güney ticaret koridorları ile ilgili projeler de geliştirdi.

4.2.1. Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan Ekonomik ve Ticari İlişkileri

Gürcistan ve Azerbaycan SSCB’den bağımsızlıklarını kazandıktan sonra bölgedeki jeopolitik durum ve çatışmalar iki ülkeyi paydaş durumuna getirdi. İki ülke arasındaki siyasi-diplomatik yakınlaşma akabinde ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmesine yardımcı oldu. 1993 yılından sonra Türkiye’nin iki ülkeye ilgisinin artması ve stratejik ortak yönleri gelecekte daha güçlü ekonomik ve ticari ilişkilerin kurulmasına zemin hazırlamıştır. 1994 yılındaki “Yüzyılın Sözleşmesi”nden sonra bu ilişkiler zamanla pekişmiş ve perspektif vaat eden projeler üzerinde çalışılmaya başlandı. 2000’li yılların başlarında gerçekleştirilmeye başlayan projeler ile beraber politik ve ticari ilişkiler en yüksek seviyesine yükseldi. Bu durumu en iyi özetleyenlerden birisi de Azerbaycan Ekonomik Kalkınma Bakanı Şahin Mustafayev’dir. Mustafayev’e göre, Azerbaycan’ın girişimci ve katılımcı olduğu Bakü-Tiflis-

Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum, Bakü-Tiflis-Kars, TANAP ve "Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye Enerji Köprüsü" ve diğer ulusötesi projeleri taraf devletlerin bölgesel gücünün artmasında önemli roller oynamaktadır. Sadece bölgesel değil, uluslararası düzeyde de destek gören bu projeler Güney Kafkasya'nın gelecek perspektifi açısından önemlidir²¹⁷. Bakana göre, Avrupa'nın enerji güvenliğini sağlamadaki önemli rolü Azerbaycan'ı Orta Asya bölgesi enerji kaynaklarının Avrupa pazarına Gürcistan ve Türkiye üzerinden taşınmasında önemli/etkili aktörlerden birisi haline getirmiştir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi, Asya ve Avrupa arasında bu ulaşım koridorunun oluşturulmasında stratejik bir rol oynayacaktır. Bunun yanı sıra, sağlam bir yasal-hukuki çerçeve, hükümetler arası komisyonlar, AZPROMO, DEIK, ATIB, TUSIAB, AZEBI, "Gürcistan'a Yatırım" projesi, Türkiye'de faaliyet gösteren Azerbaycan İşadamları Birliği vb. kurumların üretken faaliyetleri, iş forumlarının, sergilerin ve diğer etkinliklerin düzenli olarak yapılması, işadamları arasındaki ilişkilerin daha da genişletilmesi, ticaret cirosunun ve yatırımın artırılması için elverişli bir ortam yaratmaktadır. Aynı zamanda, Azeri Bakana göre, 2019 yılında Azerbaycan ile Türkiye arasındaki ticaret cirosu 2018 yılına kıyasla % 20,6 artmıştır. Şu anda Azerbaycan'da 2.000'den fazla Türk şirketi ve Türkiye'de yaklaşık 1.100 Azerbaycan şirketi faaliyet göstermektedir. Türkiye, Azerbaycan'ın yabancı ülkelere yaptığı yatırımlarında birinci sırada yer almaktadır. Sadece SOCAR 2018 yılına kadar Türkiye'ye 17 milyar dolar yatırım yapmıştır. Büyük projelere örnek olarak Petkim petrokimya kompleksi ve Star rafinerisinde hisse devralması örnek olarak verilebilir²¹⁸.

Gürcistan ile ekonomik ilişkilerden bahseden Bakan Mustafayev, 2019 yılında iki ülke arasındaki ticaret cirosunun 2018 yılına kıyasta% 12,1 arttığını ifade etmiştir. Bunun yanı sıra, Azerbaycan'da 150'den fazla Gürcü şirketi ve Gürcistan'da ise 300 kadar Azeri şirketi faaliyet göstermektedir. Azerbaycan şirketleri Gürcistan'da 7.700'den fazla işyeri açtı. Sadece son iki yılda Azerbaycan Gürcistan ekonomisine 210 milyon dolar yatırım yapmıştır. Azerbaycan şirketleri tarafından yürütülen projeler inşaat, turizm ve ulaştırma altyapı

²¹⁷ Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi, **Azərbaycan –Türkiyə biznes forumu keçirilib**, 24.09.2019. <https://www.economy.gov.az/article/azerbaycan-turkiye-biznes-forum-kechirilib/30439> (27.06.2020).

²¹⁸ Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi, **Azərbaycan –Türkiyə biznes forumu keçirilib**

projeleridir. Ayrıca Kulevi sanayi bölgesinde halen yapım aşamasında olan bir üretim tesisi vardır²¹⁹.

Ancak ekonominin çeşitli sektörlerinde de söz konusu üç devlet için büyük bir önemli ekonomik yatırım potansiyel vardır. Üç ülkenin büyük iş adamları arasında yapılan çeşitli iş forumlarında tartışılan konuların ve ikili toplantıların üç dost ülke arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunacağı kesindir.

Bakan Mustafayev'in yanı sıra, Gürcistan Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanı Georgi Kvirikaşvili ise üç ülke arasındaki ilişkileri gelecek perspektifleri açısından değerlendirmiştir. Kvirikaşvili'ye göre, "Gürcistan Azerbaycan ve Türkiye ile işbirliğine" büyük önem vermektedir. Son 15 yılda, Azerbaycan ve Türkiye'nin Gürcistan'a yatırımları önemli ölçüde artmıştır. Ancak Gürcistan, bölgesel işbirliğini daha da genişletmek niyetindedir²²⁰.

Şu anda hem Azerbaycan hem de Türkiye Gürcistan'daki büyük yatırımcılardır ve sözü geçen ülkenin ana ticaret ortaklarından. Azerbaycan şirketleri Gürcistan bütçesine en fazla vergi ödeyen şirketler arasında yer almaktadır. Tüm bunları dikkate alarak, ekonomik faktör ve ortak projelerin Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye üçlü işbirliğinde önemli bir faktör olduğunu belirtmeliyiz. Bağımsızlık yıllarında, üçlü ilişkiler siyasi, ekonomik, enerji, ulaşım ve güvenlik alanlarını kapsadı.

4.2.2. Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı, Türkiye üzerinden geçmekte olan bir hat. Bu boru hattı, Güney Kafkasya ve Trans Adriyatik Boru Hatları ile Şah Deniz gaz sahasını Avrupa'ya bağlayan Güney Gaz Koridoru'nun merkezidir. Boru hattının Azerbaycan ve Türkiye için stratejik önemi vardır. Hat, Avrupa'ya Azeri gazının Türkiye üzerinden ihracatına izin vermekte, ayrıca Türkiye'yi bölgesel enerji merkezi olması için cesaretlendirmektedir. 1.841 kilometrelik uzunluğundaki boru hattının inşası Mart 2015'te başlamış ve inagürasyonu Haziran 2018'de yapılmıştır. Bunun yanı sıra, proje 17 Kasım

²¹⁹ Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi, **Azərbaycan-Gürcüstan iqtisadi əməkdaşlığı müzakirə edilib**, 04.10.2019. <https://www.economy.gov.az/article/azerbaycan-gurcistan-iqtisadi-emekdashligi-muzakire-edilib1/30441> (27.06.2020).

²²⁰ Эхо Кавказа, **Министр экономики Грузии обсудила с президентом Азербайджана форум «Шелковый путь»**, Сентябрь 18, 2019. <https://www.ekhokavkaza.com/a/30171278.html> (27.06.2020).

2011'de İstanbul'daki Üçüncü Karadeniz Enerji ve Ekonomik Forumu'nda açıklanmıştır. 26 Aralık 2011 tarihinde, Türkiye ve Azerbaycan boru hattını inşa etmek ve işletmek için bir konsorsiyum kurulması anlaşması mutabakat zaptı imzalamışlardır²²¹. 2012 ilkbaharında, teknik-ekonomik fizibilite çalışması yürütme süreci başlatıldı. 26 Haziran 2012 tarihinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan boru hattı üzerinde hükümetleri bağlayan anlaşma imzaladı. Ayrıca, anlaşma Azerbaycan Sanayi ve Enerji Bakanı Natig Aliyev ile Türkiye Enerji ve Doğal Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız; BOTAŞ ve SOCAR arasında örgütsel konularda ilk anlaşma Natig Aliyev ve Taner Yıldız, SOCAR Başkanı Rovnag Abdullayev ve BOTAŞ Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Konuk tarafından imzalandı. Bunun ardından, Mart 2015'te hem Erdoğan hem de Aliyev boru hattının temellerini atmak amacıyla Gürcistan Cumhurbaşkanı Giorgi Margvelaşvili ile Türkiye'nin Kars şehrinde bir araya gelmiştir. 12 Haziran 2018 tarihinde TANAP Eskişehir kompresör ölçüm istasyonu açıldı. Törene Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev, Ukrayna Cumhurbaşkanı Petro Poroshenko, Sırbistan Cumhurbaşkanı Aleksandr Vučić, Bulgaristan Başbakanı Boyko Borisov ve Türkiye Enerji ve Doğal Kaynaklar Bakanı Berat Albayrak'ın yanı sıra SOCAR'ın başkanı Rovnag Abdullayev de katılmıştır. 21 Kasım 2018'de Türk-Yunan sınırındaki Maritsa Nehri kıyılarında Trans-Anadolu Boru Hattı (TANAP) ve Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) birleştirildi. Bu iki boru hattının birleşmesi sonucunda Şah Deniz-2 alanından gelen Azerbaycan doğal gazı Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Arnavutluk ve Adriyatik Denizi üzerinden İtalya'ya nakledilebilecektir²²².

Boru hattının maliyeti 8,5 milyar dolardır. Proje için Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası tarafından 800 milyon dolarlık fon kullanıldı. Boru hattının kapasitesi ilk aşamada yılda 16 milyar metreküp (570 milyar metreküp) doğal gazdır. Daha sonra 2023 yılından itibaren 31 milyar metreküp (1.1 trilyon metreküp) ve son aşamada Azerbaycan'dan ve Trans-Hazar Gaz Boru Hattı üzerinden Türkmenistan gazının teminine geçildikten sonra ise 60 milyar metreküp (2.1 trilyon metreküp) olacaktır. Hattın kapasitesi paralel döngüler ve kompresör istasyonları eklenerek artırılacaktır. TANAP boru hattı Türkiye'nin 20 ilinden

²²¹ Intergovernmental Agreement Between The Government of The Republic of Turkey and The Government of The Republic of Azerbaijan Concerning The Trans Anatolian Natural Gas Pipeline System, 24 December 2011, Article 7, ss. 6-7.

²²² BBC Türkçe, **TANAP: Avrupa bağlantısı açılan doğal gaz boru hattı projesi hakkında neler biliniyor?** <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-50614446> (27.06.2020).

(Ardahan, Kars, Erzurum, Erzincan, Bayburt, Gümüşhane, Giresun, Sivas, Yozgat, Kırşehir, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Bursa, Balıkesir, Çanakkale) geçmektedir. Boru hattı Bakü yakınlığındaki Sangaçal terminalinden başlayacak ve Azerbaycan topraklarında mevcut Güney Kafkasya Boru Hattı'nın (SCPx) genişletilmiş bir versiyonu gibi olacaktır. Erzurum'da bulunan SCPx'in son noktasından Eskişehir'e devam edilecek ve burada Türk alıcılara verilen gaz boşaltılacaktır. Türkiye-Yunanistan sınırından Yunanistana, oradan da Arnavutluk üzerinden devam ederek İtalya'da sona erecektir. Boru hattının kesin yolu net olmasa da, Türkiye'den bir hattın Yunanistan'a, diğerinin Bulgaristan'a gideceği açıklandı. Söz konusu boru hattı her zaman Trans Adriyatik Boru Hattı ile bağlantılı olacaktır²²³.

TANAP, SOCAR tarafından işletilmekte, SGC projenin% 58 hissesini elinde bulundurmaktadır²²⁴. Türkiye'nin boru hattı işletmecisi BOTAŞ% 30'a sahipken BP 13 Mart 2015'te projeden% 12 pay satın almıştır. TANAP proje şirketinin merkezi Hollanda olup, CEO'su BOTAŞ'ın eski genel müdürü Saltuk Düzyol'dur²²⁵.

4.2.3. Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP)

Trans Adriyatik Boru Hattı, Hazar Denizi Azerbaycan sektöründen Yunanistan'a, Arnavutluk'a ve Adriyatik Denizi'nden de İtalya'ya ve ardından Batı Avrupa'ya doğal gaz taşıyacak bir projedir. Güney Gaz Koridoru projesinin bir parçası olan TAP boru hattı, başlangıçta Şah Deniz-2 projesinden yılda 10 milyar metreküp doğal gaz üretecektir. Üretilen gaz Avrupa'ya taşınacaktır. Miktar ise Avrupa'lı 7 milyon ailenin enerji ihtiyacını karşılayacaktır. Haziran 2019 sonunda Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) üzerindeki çalışmaların % 88,5'i tamamlandı²²⁶.

Trans-Adriyatik Boru Hattı projesi 2003 yılında İsviçreli enerji şirketi EGL Group (daha sonra Axpo) tarafından kamuya duyurulmuştur. Fizibilite çalışması Mart 2006'da tamamlandığında o zaman için iki seçenek düşünülmüştür: Bulgaristan, Makedonya Cumhuriyeti ve Arnavutluk üzerinden Kuzey yolu ve Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden

²²³ **Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı**, Bilgilendirme Bröşürü, Eskişehir, 24 Temmuz 2014, ss. 1-2

²²⁴ Başlangıçta, Azerbaycan projede% 80 hisseye sahipti ve geri kalan yüzdenin sahibi ise Türkiye olmuştur. Şah Deniz Konsorsiyumu'ndan (BP, Statoil ve Total) uluslararası şirketler TANAP'ta% 29'a varan bir opsiyona sahipti. Ancak, Aralık 2015'te sadece BP bu seçeneği kullanmıştır.

²²⁵ Hürriyet, **Türkiye'nin yeni AB kozu 'TANAP'**. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/turkiye-nin-yeni-ab-kozu-tanap-21283238> (27.06.2020).

²²⁶ Laure Delcour and Kataryna Wolczuk, "Mind the gap: role expectations and perceived performance of the EU in the South Caucasus", **Eurasian Geography and Economics**, 2020, 16:3, 3-26, s. 16.

Güney yolu olarak inşasıdır. Mart 2007'de boru hattı için genişletilmiş bir taban tasarımı tamamlandı. Şah Deniz konsorsiyumu iki yıl boyunca çeşitli seçenekleri göz önünde bulundurmuş ve 28 Haziran 2013 tarihinde TAP boru hattı seçimini resmen açıklamıştır. Boru hattının toplam uzunluğu 878 km'dir. Bu uzunluğun 550 km'si Yunanistan, 215 km'si Arnavutluk, 105 km'si Adriyatik ve 8 km'si ise Güney İtalya'dan geçmektedir. Boru hattının en yüksek noktası Arnavutluk dağları (1.800 m) ve en düşük noktası ise (-820 m) deniz dibinde olacaktır²²⁷.

TAP'ın temel atma töreni 17 Mayıs 2016'da Yunanistan'ın Selanik kentinde yapıldı. 4.5 milyar dolarlık boru hattının 2020'de Azerbaycan gazını Avrupa'ya ulaştırması beklense de, COVID-19 pandemisi yüzünden işler yarım kaldı. TAP, faaliyete başladıktan sonra Bulgaristan'ın gaz ihtiyacının % 33'ünü, Yunanistan'ın % 20'sini ve İtalya'nın % 10,5'ini karşılayacaktır. BP, İtalyan SNAM ve Azeri SOCAR, yüzde 20'şer hisseye sahip üç ana yatırımcıdır²²⁸.

TAP Güney Gaz Koridorunun bir parçasıdır. Projenin tarafları boru hattının Avrupa'nın enerji güvenliğini artıracığına ve Rusya'ya bağımlılığını azaltacağına inanmaktadırlar. ABD'nin Avrupa'daki enerji güvenliği özel elçisi Richard Morningstar, COVID-19 pandemisi yüzünden geciken projenin 2020'nin sonlarından itibaren ek gaz arzını sağlayacağına inanmaktadır. Özel Elçiye göre: "Bölgede Azerbaycan kıyılarının ötesinde başka kaynaklar da vardır. Türkmenistan'dan gaz ithal etmek hala mümkündür". Büyükelçi, "Akdeniz bölgesinin doğusundan ve Irak'ın Kürt bölgesindeki tarlalardan gelen gaz kaynakları da gelecekte boru hattı ile taşınabilir", açıklamasını yaptı²²⁹."

Güney Gaz Koridoru AB için önemli olmasına rağmen, Rusya için endişe kaynağıdır. Örneğin, Batı destekli Nabucco projesinin konuşulduğu bir dönemde Rusya, doğalgazını Karadeniz kıyısında Bulgaristan'a taşımak için bir Güney Akımı boru hattı projesi başlattı. Bu proje, AB rekabet kurallarına uymadığı için gerçekleşmemiş, daha sonra Rus Gazprom tarafından önerilen Türk Akımı boru hattı projesi de başarısız olmuştur. Rusya,

²²⁷Amerikanın Səsi, Bakı Bürosu, **TAP layihəsi: Avropanın enerji təhlükəsizliyinə təsirlər**. <https://www.amerikaninsesi.org/a/tap-layihesi/3345986.html> (27.06.2020).

²²⁸ Adem Çarpıcı, **TAP'ın proje finansmanı tamamı, Enerji Günlüğü Gazetesi**. <https://www.enerjigunlugu.net/tapin-proje-finansmani-tamam-30636h.htm> (27.06.2020).

²²⁹ Nuran Erkul Kaya, **Turkey to benefit from many gas supplies and best prices**, Anadolu Haber Ajansı, 05.03.2019. <https://www.aa.com.tr/en/economy/turkey-to-benefit-from-many-gas-supplies-best-prices-/1409431> (27.06.2020).

açıkça bu bölgedeki gaz taşıma projelerine kendi katılımı olmadan yapılmasına asla sıcak bakmayacaktır.

4.2.4. Demirden İpekyolu: Bakü-Tiflis-Kars

30 Ekim 2017'de resmen başlatılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Trans-Avrupa ve Trans-Asya demiryolu ağlarını birbirine bağlayan tarihi İpek Yolu'nun restorasyonu projesidir. 1993 yılında Türkiye, Dağlık Karabağ anlaşmazlığında Azerbaycan'a verdiği desteğin bir parçası olarak Ermenistan sınırını kapattı, böylece Kars-Gümrü-Tiflis demiryolu da otomatik olarak son buldu. Bu kapalı demiryolu hattının alternatifi Azerbaycan ile Türkiye arasında Gürcistan üzerinden yeni bir demiryolu hattı inşası ilk defa Temmuz 1993'te tartışıldı. Nihayetinde Ocak 2005'te üç ülke arasında anlaşma imzalanmış, ancak fon yetersizliği nedeniyle askıya alındı. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun temeli 21 Kasım 2007'de Gürcistan'ın Marabda köyünde atıldı, açılış törenine üç ülkenin cumhurbaşkanları katıldı. Temmuz 2008'de Kars-Gürcistan sınırı inşası için temel atma töreni yapıldı. Toplam 850 kilometre uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun 504 kilometrelik bölümü Azerbaycan, 263 km'si Gürcistan ve 79 km'si ise Türkiye'den geçmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu Çin'den Avrupa'ya mal teslimat süresini yarıya indirmektedir. Hattın ilk aşamada 5 milyon ton, ikinci aşamada 17 milyon ton ve daha sonra daha büyük hacimlerde mal taşınması beklenmektedir.

Demiryolunun Gürcistan kısmının inşaatı Azerbaycan şirketi “Azerinşaatservis” tarafından gerçekleştirildi²³⁰. Projenin Türkiye'deki 76 kilometrelik bölümünün yapım ihalesini kazanan Türk şirketi Özgün Yapı Çelikler oldu²³¹. İhaleye yabancı firmalarda dahil olmak üzere on dört şirket katıldı. Türk hükümeti Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin inşası için 345 milyon dolar tahsis etmiştir. Bu projenin tarihi İpek Yolu üzerindeki inşaatı bölge ülkeleri için çekiciliğini artırmakta ve Orta Asya ülkelerinin (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan ve Afganistan) Avrupa ve dünya pazarlarına erişimini kolaylaştırmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun restorasyonunun bir parçası olarak ulaşım altyapısının geliştirilmesinde önemli bir adım olan bu proje, Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunun yeni bir üst seviyeye geçmesi için uygun ortamı hazırlamaktadır. Bu

²³⁰ Azərbaycan Dəmir Yolları, **Bakı-Tbilisi-Qars**. <https://ady.az/az/read/index/1/43> (27.06.2020).

²³¹ Hürriyet, **İpek Demiryolu'nun Türkiye ihalesi sonuçlandı**, 06.12.2007. <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/ipek-demiryolunun-turkiye-ihalesi-sonuclandi-7820607> (27.06.2020).

demiryolu bağlantısının geliştirilmesi ekonomik açıdan verimli, sürdürülebilir, güvenli ve çevresel standartları tam olarak karşılayacak BTK demiryolu hattı ve Doğu-Batı ulaşım koridoru ile küresel işbirliğinin genişlemesine katkı sağlayacaktır. Uluslararası standartlara uygun inşa edilen demiryolu, malların ve yolcuların kesintisiz, zamanında ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayacak, trafik hacimlerini artıracak, tarifeleri önemli ölçüde azaltacak, ulaşım altyapısını büyük ölçekte geliştirecek, ulaşım bağlantılarının verimliliğini artıracak, uluslararası pazarlara daha iyi erişim sağlayacaktır. BTK demiryolunun hizmete girmesiyle feribot ve konteynır nakliyesi/taşımacılığı daha gelişecektir. Avrupa ve Asya'ya kargo ve yolcu teslimatı ile birlikte bu tarihi projenin uygulanması Azerbaycan üzerinden ihracat mallarının geçişini artıracak, Hazar bölgesinde Avrupa ile ulaşım bağlantısını kuracak, Avrupa'ya entegrasyon süreçlerini hızlandıracak, mal ve hizmetlerin ulaşım yollarını çeşitlendirecek ve dış ekonomik ilişkilerin etkinliğini daha da artıracaktır. Bu nedenle, bu demiryolu sadece Avrupa ve Asya ülkeleri arasında mal taşımacılığında paha biçilmez bir rol oynamakla kalmayacak, aynı zamanda Azerbaycan ve Gürcistan'ın geçiş ülkesi olarak önemini arttıracaktır. BTK, Azerbaycan için politik, ekonomik ve stratejik öneme sahiptir. Azerbaycan demiryolu ile uluslararası ulaşım koridorlarına ve Türkiye'ye doğrudan erişebilecektir. Demiryolu ile Kars'a ve iki buçuk günde İstanbul'a gitmek mümkün olacaktır²³².

4.3. Güney Kafkasya Bölgesinin Geleceği

Çin'in başlatmış olduğu Yeni İpek Yolu Projesi'nin ve Batı inisiyatifindeki Güney Gaz Koridoru'nun Güney Kafkasya'dan geçmesi bölgenin geleceği ve bölgeye akacak olan finansal yatırımlar açısından oldukça önemlidir. Bu bağlamda, bölgede gerçekleştirilen yeni projelerin önümüzdeki yıllarda büyük başarılar elde edeceği beklenmektedir.

4.3.1. Ticari Açıdan Güney Kafkasya'nın Geleceği

Altı yıl önce, Dağlık Karabağ'da barış için artan umutlar bağlamında, Dünya Bankası üç Güney Kafkasya ülkesinde bir dizi ulaşım, ticaret ve telekomünikasyon altyapısı için çalışmalar başlatmıştır. Bir birine bağlı altı çalışma, ticaret akımları, ticaretin kolaylaştırılması, yollar, demiryolları, telekomünikasyon ve turizm için bölgedeki mevcut

²³² BBC Azərbaycan, İlk Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu rəsmən açılıb, 30 Oktyabr 2017. <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-41800115> (27.06.2020).

konularla ilgili olup, gelecek beklentiler ile direkt ilişkisi vardır. Çalışmaların temel dayanağı, bölgenin bütünsel kalkınması için barış anlaşmasının ekonomik fayda sağlayacağıydı. Dünya Bankasına göre, iki düşman ülke arasında ilişkilerin normalleşmesi ve sınırların yeniden açılması ticaretin daha canlanmasına izin verecekti²³³. Bu da Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ın avantajlı coğrafi konumlarını, doğal kaynaklarını ve beşeri sermayesinin yeni pazarlara ulaşmasında ve ihracatı arttırması için kullanılacaktı. Özetle, Ermenistan-Azerbaycan sınırının açılması ticaret ve refahın artmasına olumlu etkiler gösterecektir.

Bölgedeki telekomünikasyon ve internetin gelişimi sadece ekonomik kalkınmaya katkısı ve çevrimiçi ticareti genişletmesi için değil, aynı zamanda siyasi engellere rağmen bireyler, işletmeler ve hükümetler arasında ekonomik işbirliğini ve etkileşimi kolaylaştıracak araç olarak bakılmaktadır. Buna ek olarak, ticaret odaklı internet üç ülkenin karşı karşıya kaldığı coğrafi izolasyonu aşmada ve sınırların ötesindeki dünya ile temasa izin vermekte kritik rol oynayabilmektedir. Ayrıca, uluslararası organizasyonların savaşların yaşandığı bu coğrafyada ticaretin kolaylaştırılması açısından altı komşu devlette kamu ve özel sektör gruplarıyla birlikte çalıştığı Güney Doğu Avrupa Ticaret ve Ulaştırma Kolaylaştırma Projesi (TTFSE) gün geçtikçe gelişmektedir²³⁴.

Güney Kafkasya'nın ticari perspektifini gerçekleştirmek amacıyla yapılan çalışmalar Dağlık Karabağ barış müzakerelerinin hızla devam ettiği bir dönemde başlamış ve uluslararası toplum, bölgede çatışma sonrası yeniden yapılanmaya odaklanmıştır. Çalışmaların ticaret odaklı amacı, bölgesel ekonomik kalkınma ve ticareti teşvik etmek için gereken kurumsal kapasite ve düzenlemeleri dikkate almak ve gerektiğinde değişiklikler önermekten oluşmaktadır.

DB ve DTÖ'nün "Güney Kafkasya'da Çatışma Çözümü Sonrası Değişen Ticaret Kalıplarının" adlı çalışması özellikle ihracatı artırma, enerji ticareti ve nakliye tasarrufları alanlarında ablukaların kaldırılmasının kısa vadeli etkilerini incelemektedir. Yakın gelecekte Güney Kafkasya'da üç ülkenin pazarların açılmasına verdiği arz tepkisinin gücü, elde ettiği faydaları belirlenecektir. Ancak Dağlık Karabağ sorunu çözüme kavuşmazsa, üretim ve

²³³ Amanda Paul, "The EU in the South Caucasus and the Impact of the Russia-Ukraine War", **The International Spectator**, 2015, 50:3, 30-42, p. 36.

²³⁴ Paul, s. 37.

ticaretin önündeki mevcut siyasi-askeri engellerin birçoğu, her üç ülkenin yeni oluşturulan ekonomik fırsatlardan yararlanma olanağını kısıtlayacaktır²³⁵.

DB uzmanlarına göre, Güney Kafkasya ülkeleri ve komşuları yakın gelecekte tek sistem altında birlikte faaliyet gösterirse, elektrik enerjisi sektöründe son yılların en büyük verimlilik artışı elde edilecektir. Bu durum özellikle üretim kapasitesi yatırımlarında tasarruf sağlayacaktır. Ayrıca, daha fazla ticari sevkıyata izin verilecektir. Ablukaların kaldırılması genel olarak ticaret açıklarının hafifletilmesine ve olumlu kısa vadeli refah etkilerine yol açacaktır. Bununla birlikte, belirtilen ticaretin önündeki engelleri kaldırma konusunda ilerleme kaydedilmediği sürece, üç ülkenin hiçbiri sınır açılışından kaynaklanacak ihracat fırsatlarından yararlanamayacaktır. DB ticaretin önündeki çok sayıda engeli tanımladı²³⁶.

Dağlık Karabağ sorunu çözüme kavuşmazsa bölgenin turizm potansiyeli, çeşitli kültürlerinin, mimarisinin ve manzaralarının zenginliği ekonomik çıktılara dönüştürülmeyecektir. Savaşlar, sivil çekişmeler, ablukalar ve hatalı ekonomik politikalar turist gelirlerinin artışı önündeki en önemli engellerdir. Son on yılda tesislerin ve alt yapının bozulmasına ek olarak, her üç devletin yeni pazarlara ulaşmasını engelleyen bir dizi bürokratik ve kurumsal engeller bulunmaktadır. DB kırsal alanlarda ekonomik kalkınmayı teşvik edecek ve ülkelerin kültürel mirasının ve doğal varlıklarının korunmasına yönelik teşvikler sağlayacak topluma dayalı bir modelin benimsenmesini önermektedir²³⁷.

Ticarete direkt etki eden özelleştirme süreçlerinin tek el oluşumuna katkıda bulunduğu birkaç durum vardır. Bazı durumlar pozisyon rekabetini azaltmak ve maliyetleri arttırmak için kullanılmaktadır. İthalat vergisi ve yol vergilerindeki eşitsizlikler yolsuzluğa ve daha yüksek maliyetlere yol açmaktadır. Bölgesel ticareti teşvik etmek için acil olarak yabancı taşıtlardaki karayolu vergileri karşılıklı olarak azaltılmalı ve tüm akışlar için ithalat vergisi eşitlenmelidir. Bunun yanı sıra, ticarete etki edebilmek gücüne sahip kamu sektörü son derece bürokratik durumdadır. Bu durumu her üç ülkede görmek mümkündür. Özellikle, yollardaki yapay cezaların (gayri resmi gaspın) (özellikle Gürcistan ve Azerbaycan'da) acilen ortadan kaldırılması gerekmektedir. Ticaretin içindeki özel sektör temsilcilikleri kurumsal

²³⁵ Reuters Staff, **Всемирный банк сократил прогноз роста для стран Южного Кавказа на 20г**, REUTERS. <https://ru.reuters.com/article/businessNews/idRUKCN21S0MO-ORUBS> (05.07.2020).

²³⁶ Colin Knox, "Public Sector Reform in Central Asia and the Caucasus", **International Journal of Public Administration**, 2019, 42:2, 168-178, p. 175.

²³⁷ Knox, s. 176.

kapasite ve kaynak temeli bakımından önemli ölçüde farklılıklar göstermektedir. Bunun yanı sıra, her üç ülkede kredi maliyeti ve ihracat kredisi teminatlarının mevcudiyeti ile ilgili sorunlar ülkelerdeki ticareti direkt olarak etkilemektedir. Bu bağlamda, DB ve DTÖ'nün "Ticareti Kolaylaştırma Modülü" başlıklı çalışması Kafkasya bölgesi ve Güney Kafkasyanın ile dış ticaret ortakları arasında ticareti kolaylaştırmak için kısa ve orta vadeli pragmatik çözümler tanımlamaya çalışmaktadır²³⁸.

4.3.2. Lojistik Açından Güney Kafkasya'nın Geleceği

Güney Kafkasya'nın lojistik açıdan önemi oldukça yüksektir. Aslında XX. Yüzyılın 90'lı yıllarının sonlarından itibaren buradan geçen lojistik öneme sahip yollar olsa da, sözü geçen yolların altyapısının yeniden kurulması ve yeni uluslararası anlaşmalar imzalanması gerekmektedir. Bu bağlamda, elde edilen başarılarından dolayı günümüzde Güney Kafkasya iki büyük ulaşım koridoruna ev sahipliği yapmaktadır. Bunlar, (1)Doğu-Batı ve (2)Kuzey-Güney ulaşım koridorlarıdır. Uzmanlar, bu iki ulaşım koridoru bazında bölgenin lojistik faaliyetlerinin yakın gelecekte gelişeceğine dikkat çekmektedir. Bunlar:

- Avrupa, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar ve Orta Asya bölgeleri arasındaki ekonomik, ticari, ulaşım ve lojistik ilişkilerinin geliştirilmesi;
- Çin ile Avrupa Birliği arasında en kısa karayolu üzerinde çok modlu bir koridor geliştirilmesi;
- Kuzey-Güney Uluslararası Taşımacılık Koridoru İnşaatı;
- Büyük İpek Yolu'nun yeni rotası kapsamında transit yük taşımacılığı;
- Lojistik ve ticaret altyapısının önemli ölçüde gelişmesi nedeniyle bölgenin daha cazip bir merkeze dönüştürülmesi;
- Azerbaycan'ın Dijital Ticaret Merkezi ve TASIM (Trans-Eurasian Information Super Highway) projeleri ile Yenilenmiş İpek Yolu'nun dijitalleştirilmesi;
- Farklı ulaşım sektörleri arasındaki ilişkilerin koordinasyonunun artırılması;

²³⁸ Reuters Staff, *Всемирный банк сократил прогноз роста для стран Южного Кавказа на 20г*

- Yük ve yolcu taşımacılığı için uluslararası ve yerel tarifeler alanında uyumlaştırılmış politika;
- Çok modlu (kombine) taşımacılığın organizasyonu için koordineli bir eylem programının geliştirilmesini içermektedir²³⁹.

Yukarıda belirtilen meselelerin yanı sıra, Güney Kafkasya ülkelerinden Azerbaycan, Avrupa ülkelerinin Bakü yakınlarında bir lojistik merkez inşa etme konusundaki girişimlerini incelemektedir. Yakın gelecekte inşası planlanan merkez ile ilgili olarak Azerbaycan delegasyonu bu yılın başlarında Almanya'yı ziyaret etmiş ve lojistik merkezlerin faaliyetlerini incelemiştir. Azerbaycan basınına göre, lojistik merkez, Garadagh bölgesinin Alat yerleşiminde inşa edilecek olan liman içinde kurulacaktır. Bu amaçla limanın içinde lojistik merkezi için 50 hektar alan tahsis edilecektir. Bu, Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki ilk benzer lojistik merkezi olacaktır²⁴⁰.

BDT ülkeleri arasında gelişmekte olan lojistik ağının stratejik noktalarının Güney Kafkasya'dan geçtiğini unutmamakta fayda vardır. Haziran 2020'de BDT hükümet başkanlarının video konferansının sonuçları hakkında yorum yapan Rus lojistik uzmanı Aleksandr Vorobyov, Sovyetler sonrası tüm ticaret engellerinin kaldırılmasının BDT ülkelerinin müşterek çıkarlarından kaynaklandığını söyledi. Güney Kafkasya'nın gelecek lojistik perspektifleri konusunda fikir bildiren uzman, Azerbaycan basınına açıklamasında: "BDT içinde alınan kararların yürütme gücü ve net uygulama mekanizmaları olmasa da, bu tür anlaşmalar doğru yönde atılmış bir adımdır. Bu bağlamda, bölgesel lojistik kısıtlamaların en azından bir kısmı kaldırılacak ve bu konuda büyük ilerleme kaydedilecektir" dedi²⁴¹.

Güney Kafkasya ülkeleri genel olarak BDT çerçevesinde bölgenin lojistik öneminin arttırılmasına dönük çalışmalarda bulunmaktadır. Azerbaycan ve Letonya arasında bazı önemli girişimlerde bu istikamette yapıldı. Letonya Ulaşım Bakanı Uldis Augulis Azerbaycan Riga Büyükelçisi Javanshir Akhundov ile yaptığı görüşmede "bölgenin yüksek seviyede

²³⁹ Əli Həsənov, "Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları, AzerTag, https://azertag.az/xeber/Serq_Qerb__quotSimal_Cenub_quot_beynelxalq_neqliyyat_dehlizleri_ve_Azerbaycanin_geoiqtisadi_maraqlari-1333884 (10.07.2020).

²⁴⁰ APA, **Azərbaycan Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionunda ilk logistika mərkəzi yaradacaq.** <https://apa.az/az/infrastruktur/-170906> (10.07.2020).

²⁴¹ İqbal Rüstəmov, **Vorobyov: "Bakı Cənubi Qafqazda və Xəzərdə sabitliyə mühüm töhfə verir"**, ReportAz, <https://report.az/xarici-siyaset/vorobyov-baki-cenubi-qafqazda-ve-xezerde-sabitliye-muhum-tohfe-veri/> (10.07.2020).

işbirliği ortağı” olmasından bahsetti: “Güney Kafkasya ülkeleri, özellikle de Azerbaycan, nakliye ve lojistik alanında Letonya'nın önemli bir potansiyel ortağıdır.” Görüşmede Azerbaycan ve Letonya arasında ulaştırma ve iletişim alanındaki işbirliği tartışıldı, Bakan, Güney Kafkasya toprakları üzerinden geçen Kuzey-Güney ulaşım koridorunda kargo taşımacılığının geliştirilmesi ile ilgili büyük bir potansiyel gördüğünü belirtti²⁴².

4.3.3. Güney Kafkasya'da Başlatılmış Yeni Projelerin Geleceği

Güney Kafkasya'da 2010 yılından sonra başlatılmış veya inşası hızlandırılmış bir dizi proje vardır. Sözü geçen projelerin gelecek perspektifler açısından büyük imkanları bulunmaktadır. Bu projelerden birincisi, daha önce de belirtildiği üzere TRACECA'dır. TRACECA projesinin başlatılması ve BTK'nın kullanıma açılmasından bu yana, Çin'den Orta Asya'ya, Güney Kafkasya'ya ve daha sonra geri dönüş dahil olmak üzere Türkiye'den Avrupa'ya taşınan malların teslim süresi deniz taşımacılığına kıyasla iki buçuk defa azaldı. Uzmanlara göre, bu koridor şu anda Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en uygun, kısa ve güvenli ulaşım koridorudur. Bölgede ve dünyada ekonomik ilişkiler, refah, barış, istikrar ve güvenliğe hizmet etmek olan BTK'nın yakın gelecekte başlıca amacı, ilk aşamada 5 milyon ton, ikinci aşamada 17 milyon ton ve daha sonra ise büyük hacimde mallar taşımaktır²⁴³. Azerbaycan'ın gelişim ve strateji avantaj kazanması açısından BTK projesinin başka bir üstünlüğü de Azerbaycan'ın Gürcistan toprakları üzerinden Türkiye ile doğrudan demiryolu bağlantısını kurması ve kardeş devletler arasındaki ilişkileri daha da güçlendirmeye hizmet etmesidir. Diğer bir katkısı ise yakın gelecekte Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ne kadar genişletilmesidir. Uzmanlar, proje kapsamında Kars'tan Nahçıvan'a ayrı bir demiryolu hattının inşasını öngörmekte ve özerk cumhuriyetin Ermenistan ablukasından çıkmasını ulaşım bağımsızlığı yoluyla elde etmesini sağlayacaktır.

Yakın gelecekte, Azerbaycan ve Gürcistan'da gerçekleştirilecek olan Serbest Ticaret Bölgesi, Avrupa ve Asya'daki uluslararası nakliye ve lojistik zincirlerinin yanı sıra yerel üretimin teşvik edilmesi, “Made in Azerbaijan” ve “Made in Georgia” markalarının küresel tanınmasında önemli rol oynayacaktır. Serbest ticaret bölgesinin Güney Kafkasya, Orta Asya, İran, Rusya ve Türkiye'nin bir kısmı da dahil olmak üzere 130 milyonluk bir bölgesel pazara

²⁴² Azərbaycan Respublikasının Latviya Respublikasındakı səfirliyi, **Uldis Auqilis: Azərbaycan nəqliyyat və logistika sahəsində Latviyanın mühüm potensial tərəfdaşdır.** <https://riga.mfa.gov.az/news/4/3101> (09.07.2020).

²⁴³ Üzümcü ve Akdeniz, s. 96.

hizmet etmesi planlanmaktadır²⁴⁴. Proje Güney Kafkasya Çin'in başlattığı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" projesine katılmaktadır. Güney Kafkasya'nın ekonomik ve lojistik açıdan geleceğine yüksek derecede etki edecek Kuzey-Güney ulaşım koridoru faaliyetidir. Uzmanlara göre, Kuzey-Güney ulaşım koridorunun ana amacı, Hindistan, Körfez ülkeleri, Rusya, Kuzey ve Batı Avrupa arasında malların teslim süresini düşürmek, ulaşım maliyetlerini azaltmak ve koridorun işlevselliğini arttırmaktır. Koridorun birkaç ana istikameti vardır. Bu istikametler: Hindistan- Körfez ülkeleri- Kafkas-Rusya; Orta Asya-Körfez ülkeleri; Hazar Denizi-İran-Körfez ülkeleridir. Rotalar arasında Güney Kafkasya için en ilginç gemilerin Hindistan'ın Mumbai limanından İran'ın Bandar Abbas limanına; daha sonra tren ve otomobil ile mevcut İran demiryolu ağına ve otoyollarına (Qazvin-Rasht-Astara-İran, Astara-Azerbaycan) ulaşmasıdır. Azerbaycan'dan Rusya'ya, Kuzey Avrupa ülkelerine her türlü taşıma gerçekleştirilecektir. Güncel güzergahta (Süveyş Kanalı) teslimat süresi 45-60 gündür ve Kuzey-Güney ulaşım koridoru boyunca bu sürenin 14-20 gün olması beklenmektedir²⁴⁵.

Azerbaycan Cumhuriyetinin Lojistik ve Ticaretinin Geliştirilmesi için hazırlanan Stratejik Yol Haritasına göre, Azerbaycan topraklarından geçen koridorda yakın gelecekteki projeler kapsamında ilk aşamada 3 milyon ton, ikinci aşamada 5-8 milyon ton ve üçüncü aşamada 15 milyon ton kargo taşımacılığı beklenmektedir. Şu anda, mevcut ulaşım koridorunun uygulanmasına yönelik çalışmalar yoğun bir şekilde sürmekte olup, Azerbaycan kısmındaki süreç son aşamasına gelmiş bulunmaktadır²⁴⁶.

Kuzey-Güney ulaşım koridoru Güney Kafkasya'nın en önemli projelerinden birisidir. Bu projenin alt dallarından diğeri ise Güney Gaz Koridoru'dur. Güney Gaz Koridoru projesi oldukça yüksek yatırım maliyetine sahip olmakla birlikte, orta ve uzun vadede kendisi için gerçekleştirilecek harcamaları fazlasıyla karşılayacaktır. Avrupa'nın enerji haritasını değiştirecek olan bu proje, 7 ülke, onlarca şirket ve toptan gaz alıcısının yakın işbirliği

²⁴⁴ Ağabəy İbrahimov, *Xüsusi Gömrük Proseduru Növü Kimi Sərbəst Zonanın "Ələt Azad İqtisadi Zonası" Timsalında Azərbaycan Respublikası Üçün İnkişaf Perspektivləri*, Azerbaijan State University of Economics ICGE, 2 June 2019.

<https://books.google.com.tr/books?id=U67NDwAAQBAJ&pg=PA65&lpg=PA65&dq=s%C9%99rb%C9%99st+ticar%C9%99t+zonas%C4%B1&source=bl&ots=ZqPiTpaBK4&sig=ACfU3U3WA4VRfOLEqJ3F2w2aG0-ke45VuA&hl=az&sa=X&ved=2ahUKEwjFgfum2MjqAhU86KYKHXC6AEMQ6AEwCHoECAoQAQ#v=onepage&q=s%C9%99rb%C9%99st%20ticar%C9%99t%20zonas%C4%B1&f=false> (11.07.2020).

²⁴⁵ Həsənov, "Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları

²⁴⁶ Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi, "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi. <https://mincom.gov.az/az/view/pages/104/> (10.07.2020).

sayesinde hayata geçirilecektir. Başka bir deyişle, proje çok geniş bir coğrafyayı içerecektir. Özetle, Azerbaycan, transit ve tüketici ülkeler arasında güçlü bir işbirliği bağı tesis edildi²⁴⁷.



²⁴⁷ Elçin Zaman, **Qlobal enerji layihələri: Azərbaycanın beynəlxalq nüfuzu artır**, İki Sahil. <http://ikisahil.az/post/news-99576> (11.07.2020).

5. SONUÇ

Araştırmanın sonucunda tarihi ticaret yollarının geleceğini öngörebilmek amacıyla Güney Kafkasya'nın stratejik önemi incelenmiş ve bazı bulgular/sonuçlar elde edilmiştir. Tarihi İpek Yolu'nun yalnızca Çin için değil, Tacikistan, Sri Lanka, Maldivler, Hindistan ve Afganistan gibi diğer Asya ülkeleri için de büyük önemi olduğu anlaşılmıştır. İpek Yolu, Asya'dan Batı dünyasına yolculuğunda en çok ipek ve baharat çeşitlerinin aktarıldığı bir güzergahtır. Bu güzergah dünyanın en büyüklerinden, Orta Asya'nın ise en büyüğü olan Takla Makan çölünden geçerek deve sayısı 3 ila 300 arasında değişen kervanların rotasıydı. Asırlar boyunca Hristiyanlar ve Müslümanlar arasında İpek Yollarının kontrolü konusunda rekabet ve savaşlar yaşanmıştır. Büyük İpek Yolunun rotasında olan Güney Kafkasya yalnızca transit veya alıcı değil, aynı zamanda üretim gücüyle de İpek Yolu'nun gelişimine destek vermiştir.

Yirminci yüzyıl bölge halkı tarihinde sosyo-ekonomik, sosyo-politik ve kültürel değişim dönemi olmuştur. Pek çok etnik gruptan oluşan Güney Kafkasya'da milliyetçiliğin getirdiği etnik çatışmalar bulunmakta, Sovyetler Birliği'nden bağımsızlık kazandığından sonra ayrılıkçı hareketler ülkelerin yeni egemen sınırlarını tehdit etmektedir. Özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Güney Kafkasya'da uykuya yatmış olan etnik çatışmalar yeniden alevlenmiştir. Sonuç olarak ise birleşik ve karşılıklı olarak bütünleşmiş enerji kanallarının işleyişini bozmuştur. Bunun yanı sıra, Güney Kafkasya, SSCB döneminde Orta Asya ülkelerinin dış ticaretinde ülkeden ülkeye değişen seviyelerde önemli roller oynamaktaydı. Bu farklılıklar ikili ve bölgesel ticaret hacimlerini yakından ilgilendirmekteydi. Tarihsel olarak Rusya, Türkiye ve İran arasındaki mücadelenin meydanı haline gelen Güney Kafkasya bölgesi, modern zamanlarda küresel jeopolitik güçler için de rekabet alanı olmuştur. Bu sebeple, Güney Kafkasya'nın jeostratejik önemi bölgenin zengin hidrokarbon rezervleri ile açıklanmakta; Güney Kafkasya bölgesindeki istikrar ise Hazar Denizi'nde kesintisiz petrol ve gaz kaynaklarının taşınması için tayin edici koşul olarak varlığını sürdürmeye devam etmektedir. 1990'lı yıllarda petrolün Avrupa pazarlarına nasıl teslim edileceği sorunu 1998 yılında yapılan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının inşası anlaşması ile çözülmüştür.

Bölgenin gelişimi önündeki engellerden en önemlisi yaşanan bölgesel çatışmalardır. Bu bağlamda, diğer büyük güçlerin aksine, Çin'in Güney Kafkasya'daki çatışmaların çözümünde ilgisi olduğunu söylemek mümkün değildir.

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (TRACECA), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası ve İslam Kalkınma Bankası gibi uluslararası finans kuruluşlarından büyük yatırımların bölgeye gelmesini sağlamıştır. Bunun yanı sıra, İpek Yolu projesi kapsamında uygulanan ticaret koridorlarının çoğu Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan'a ve ardından Gürcistan'a bağlanmaktadır. Bu da Azerbaycan'ın dünya ticaret ağında önemli bir rol oynamasına izin vermektedir. Bugüne kadar Türkiye'de Marmara ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü projeleri modern İpek Yolu orta koridor projesi çerçevesinde hayata geçirilmiştir. Bu projede Türkiye için öne çıkan bir diğer konu da enerjidir. Mevcut petrol ve gaz boru hatlarıyla birlikte Türkiye, devam eden projeleri ile enerji ticaretinin merkezi olma yolunda sürekli ilerleme kaydeden bir ülke olarak Modern İpek Yolu Projesine katılmaktadır. Türkiye, TANAP ve TAP projelerinin ana katılımcılardan birisidir. Tabi burada şunu da belirtmek önemlidir ki, TAP, Güney Gaz Koridoru'nun ayrılmaz bir parçasıdır.

Meseleye daha bölgesel bakacak olursak, Dünya Bankası uzmanlarına göre, Güney Kafkasya ülkeleri ve komşuları yakın gelecekte tek örgüt altında faaliyet gösterirse, elektrik enerjisi sektöründe son yılların en büyük verimlilik yüzdesi elde edilecektir. Bu durum özellikle üretim kapasitesi yatırımlarında tasarruf sağlayacaktır. Fakat bu öngörünün gerçekleşebilmesi için bölgesel ticareti teşvik etmek, bunu yapabilmek içinse acil olarak yabancı taşıtlardaki karayolu vergilerini karşılıklı olarak azaltılmak gereklidir. Ayrıca, tüm ticari akışlar için ithalat vergisi eşitlenmelidir. İlaveten, ticarete etki edebilmek gücüne sahip kamu sektörü son derece bürokratik durumdadır. Ancak Güney Kafkasya ülkeleri BDT çerçevesinde bölgenin lojistik ehemmiyetinin arttırılması yönünde çalışmalarda bulunmaktadır. Buna rağmen, yakın gelecekte Azerbaycan ve Gürcistan'da yaratılacak olan Serbest Ticaret Bölgesi, Avrupa ve Asya'daki uluslararası nakliye ve lojistik zincirlerinin yanı sıra yerel üretimin teşvik edilmesi, “Made in Azerbaijan” ve “Made in Georgia” markalarının küresel olarak tanınmasında önemli bir rol oynayacaktır.

KAYNAKLAR

Kitaplar

Abdullayeva, Fəxriyyə. **İpək Yolu və Azərbaycan**, Mədəniyyət qəzeti, 04/06, 2010.

Ablak, Kublay. Azərbaycan-Türkiye Ekonomik ve Siyasi İlişkileri Üzerine Bir Uygulama, T.C. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilimdalı, Yüksek Lisans Tezi, Kars, 2014.

Akhiyadov, Mokhmad. **Kuzey Kafkasya Raporu: Kafkasya'da Din, Siyaset ve Etnisite**, İNSAMER, Ocak 2020.

Atasoy, Fahri. **Yükselen İpek Yolu: İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm**. 1. cilt. Ankara: Türk Yurdu Yayınları, 2016.

Azərbaycanın Respublikasının Prezident Kitabxanası, **Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsi**, Bakı, Azərbaycan Nəşriyyatı, 2018.

Bakanoğlu, Selçuk. **Traceca Projesi'nin Değerlendirilmesi ve Karadeniz-Hazar Taşıma Hatları**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008.

Barnes, Alice J. and Nicholas S. Briggs. **The Caspian Oil Reserves**, EDGE, 2003.

Beckwith, Cristopher I. **İpek Yolu İmparatorlukları**. Çeviren: Kürşat Yıldırım. Ankara: ODTÜ Yayınları, 2011.

Bekin, Ahmet Rıza. **İpek Yolu**. Ankara: AÜ Basımevi, 1981.

Beswick Edward. **Overcoming Geopolitics: Grassroots Transformation and the Georgian-Abkhazian and Georgian-Ossetian Conflicts**, Generations For Peace Institute Research July - December 2014.

Bonavia, Judy. **The Silk Road: From Xi'an to Kashgar**. Hong Kong: Odyssey Publications Ltd, 1999.

Dorobat, Carmen Elena. **A Brief History of International Trade Thought: From Pre-Doctrinal Contributions to 21st Century Heterodox Economics**, The Journal Of Philosophical Economics: Reflections On Economic And Social Issues. Volume VIII Issue 2 Spring 2015 .

Dundua, Tedo **History of Georgia**, Tbilisi, Meridian Publishers, 2017.

Faulkner, Neil. **Roma: Kartalların İmparatorluğu**, Çev. Çağdaş Sümer, İstanbul: Yordam Kitap, 2015.

Güçlüay, Sezgin. **Selçuklar Döneminde Ortadoğu'da Ticaret**. Ankara: Sonçağ Matbaacılık, 2019.

Haussing, Hans Wilhelm. **İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi**. Türkçe Çeviri: Müjdat Kayayerli. Kayseri: Geçit Yayınevi, 1997.

Heyd, W. **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, Çeviren: Enver Ziya Karal. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1975.

Həsənov, Əli. **Müasir Beynəlxalq Münasibətlər və Azərbaycanın Xarici Siyasəti**, Dərslik, Bakı, "Azərbaycan" Nəşriyatı, 2005.

Huseynov, Namig. **Petrol İhraç Eden Ülkelerin Dış Ticaret Hadlerindeki Değişmelerin Gelir Etkisi: Azerbaycan Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.

Intergovernmental Agreement Between The Government of The Republic of Turkey and The Government of The Republic of Azerbaijan Concerning The Trans Anatolian Natural Gas Pipeline System, 24 December 2011, Article 7.

Nilufər Məmmədova, **Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya Ölkələri Regional İnkişafın Geoiqtisadi Aspektləri**, Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti Magistratura Mərkəzi, Bakı, 2015.

Nichol, Jim. **Georgia's October 2013 Presidential Election: Outcome and Implications**, November 4, 2013.

Nuriyeva, İradə. **Azərbaycan Tarixi**, Ali məktəblər üçün dərslik, Bakı: Mütərcim, 2015.

Rahmi Deniz Özbay, **Gürcistan: Sosyo-Ekonomik Yapısı, Dünya ve Türkiye ile İlişkileri**, İstanbul, İTO, 2014.

Sağlam ,Mehmet Hakan. **Bir Osmanlı İktisatçısı Mehmet Kenan'ın Gözüyle İktisat Tarihinin Evrimi**, İstanbul, Türkmen Kitabevi, 2009.

Schur, Joan Brodsky. **The Incense Routes**, New York, Routledge, 2001.

Smith, Helen Parkins Christopher. **Ticaret, Tüccarlar ve Antik kent**. Çeviren: Ömür Harmanşah. 1. Basım, İstanbul: Yaylacık Matbaacılık, 2010.

Söylemez, Hüseyin. **Antik Roma'da Yaşam Ve Roma Ailesi'nin Bir Günü**, Akdeniz Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Eski Çağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü Bitirme Tezi, 2015.

The National Security Strategy of the United States of America, March 2006.

The National Security Strategy of the United States of America, September 2002.

Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı, Bilgilendirme Bröşürü, Eskişehir, 24 Temmuz 2014.

Trivellato Francesca, Leor Halevi , and Caita Antunes. **Religion And Trade: Cross-Cultural Exchanges In World History, 1000-1900**. Oxford University Press, 2014.

Uhlig, Helmut. **İpek Yolu: Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü**. Ankara: Okyanus, 2000.

UNESCO, **The Incense Route and the Desert Cities in the Negev**, No 1107 rev., Cairns, 2003.

Uras, Esat. **The Armenians In History And The Armenian Question**, Ankara, Documentary Publications, 1988.

Velikhanly, Naila. **The Great Silk Way and Azerbaijan**. Baku: SN Publish, 2010.

Yılmaz, Şuhnaz. Amerika Birleşik Devletleri'nin Kafkasya Politikaları, Avrasya Üçlemesi, 2012.

Епифанова, Галина Владимировна. **Великий чайный путь**, Русская Жизнь, Суббота, 19 ноября 2016 г.

Проект финансируется Европейским Союзом, **Логистические процессы и морские магистрали II**, Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 9.1 Обзор страны, Армения, 2013.

Юджин, Коган. **Страны Южного Кавказа И Вопросы Безопасности**, Серия статей о Политике Соседства, CIES, March 2013.

Süreli Yayınlar

Abudanah Fawzi and Saad Twaissi. **The Legend of 'The King`s Highway': The Archeological Evidence**, ZORA, 8, 2015, 156-187.

Aktürk, Uğur. **Orta Asya ve Kafkasya Jeopolitiğinde Küresel Egemenlik Mücadelesi**, Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi, Haziran 2010 Cilt:1 Sayı:1.

Alexander, Jeremy. **The Salt trade in Europe**. *Nature* 300, 577–578 (1982) .

Alieva, Leila and Natalia Shapovalova. **Energy security in the South Caucasus: views from the region**, Cascade, November, 2015, 1:25.

Aslan, Erdoğan. **Antik Çağ Ticaret Gemileri**, Deniz Magazin, Şubat \ Mart 2009, sayı 12.

Delcour, Laure and Kataryna Wolczuk, "Mind the gap: role expectations and perceived performance of the EU in the South Caucasus", **Eurasian Geography and Economics**, 2020, 16:3, 3-26.

Ellen, Roy F. **The Trade in Spices**, Journal Indonesia Circle. School of Oriental & African Studies. Newsletter Volume 5, 1977 - Issue 12 (21-25).

Gamsakhurdia, Vladimir. **Quest for ethnic identity in the modern world—The Georgian case**, Cogent Social Sciences, 2017, 3:1.

German, Tracey. **Abkhazia and South Ossetia: Collision of Georgian and Russian Interests**, Russie. Nei. Visions, № 11.

Hidayat ,Ahmad Taufik and Mohammad Hidayaturrahman. **Spice Route and Islamization on the West Coast of Sumatra in 17th-18th Century**, Advances in Social Science, Education and Humanities Research, volume 302, (48-50).

Huseynov, Rauf A. **Ethnic Situation in the Caucasus**, Strateji Araşdırmalar Mərkəzi (SAM), 2: 12/06.

Kalıpcı, Müge. **Economic Effects Of The Opium Wars For Imperial China: The Downfall Of An Empire**, AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2018, Cilt: 18, Yıl: 18, Sayı: 3, 18: 291-304.

Karabulut, Mustafa. **Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Değişim Süreci, Sosyal Ve Kültürel Durum**, "Mecmua" Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2016 Yıl, 2 Sayı.

Knox, Colin. "Public Sector Reform in Central Asia and the Caucasus", **International Journal of Public Administration**, 2019, 42:2, 168-178.

Lirong, Ma. "Sino-Turkish Cultural Ties under the Framework of Silk Road Strategy", **Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)**, 2014, 8:2, 44-65.

Məmmədov, Kərəm. **Qafqaz xalqlarının antropologiyası haqqında**, Bakı Universitetinin Xəbərləri Qəzeti, Humanitar Elmlər Seriyası: No. 3, 2005.

Paul, Amanda. "The EU in the South Caucasus and the Impact of the Russia-Ukraine War", **The International Spectator**, 2015, 50:3, 30-42.

Rahimova, Narmin. European Neighbourhood Policy and South Caucasus: Shortcomings and challenges, Eurostudium gennaio-marzo, 2016, 161:206.

Streichfuss, Martin. **Railway Transformation**, UNECE Working Party on Rail Transport. SC.2 No. 2 (2011).

Şahverdiyev, Zəhmət. **Heydər Əliyevin İmzaladığı “Əsrin Müqaviləsi” Müstəqil Azərbaycan İqtisadiyyatının Təməlidir**, Tarix və onun problemləri, №2 2013, 132:140.

Üzümcü, Adem ve Sıdika Akdeniz, **Yeni İpek Yolu: Traceca ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi**, Avrasya Etüdləri 45/2014-1 (171-199).

Welt, Cory. “Political Change And Border Security Reform In Eurasia: The Case of Georgia”, **The Nonproliferation Review**, 2005, 12:3, 503-537.

Малых, Гейдер. **Краткая История Развития Транспортной Техники**, Современные технологии. Системный анализ. Моделирование, УДК 656 (091).

Марабян, Карпат Павел. Современная Политика России На Южном Кавказе, Журнал Международные Отношения, 2017, 12:6, 92:100.

Оганова, Наталья. «Открытое Небо» Армении Стремительно Пустеет, Ноев-Ковчег, №14–15 (266–267) август 2015 г.

Ремыга, Владимир Николаевич. **Экономический Пояс Шелкового Пути**, Мировая Экономика, УДК 339.976.4 (121-131) 2015.

Çevrimçi Kaynaklar

AGENDA, Georgia exports 86.2 mln bottles of wine in 2018, record high of last 30 years, 4 Jan 2020. <https://agenda.ge/en/news/2019/23> (23.05.2020)

Akarsular, Süleyman Aykan. **Kafkasya’nın Coğrafi ve Etnik Yapısı**, Bilim Dili, 6 Ağustos 2017 (Çevrimiçi) <https://bilimdili.com/arkeotarih/tarih-tarih/kafkasyanin-cografi-etnik-yapisi/> 18.04.2020

Aliyev, Nurlan. **China's Soft Power in the South Caucasus**, The Central Asia-Caucasus ANALYST, 02 March 2020 <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13604-chinas-soft-power-in-the-south-caucasus.html> (24.05.2020)

Altın, Ogün. **Ulaşım Tarihi** (Çevrimiçi) <https://www.ekopangea.com/2017/09/11/ulasim-tarihi1/> 20.02.2020

Amerikanın Səsi, Bakı Bürosu, **TAP layihəsi: Avropanın enerji təhlükəsizliyinə təsirlər**. <https://www.amerikaninsesi.org/a/tap-layihesi/3345986.html> (27.06.2020)

APA, **Azərbaycan Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionunda ilk logistika mərkəzi yaradacaq**. <https://apa.az/az/infrastruktur/-170906> (10.07.2020)

Armstrong , Martin A. **Part I of IV—A Brief History of World Credit & Interest Rates** (Çevrimiçi) <https://www.armstrongeconomics.com/research/a-brief-history-of-world-credit-interest-rates/3000-b-c-500-a-d-the-ancient-economy/> 07.01.2020

Ashcroft, Henry. **Armenia Road Network**, DLCA. <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Armenia+Road+Network> (25.05.2020)

Azərbaycan Dəmir Yolları, **Bakı-Tbilisi-Qars**. <https://ady.az/az/read/index/1/43> (27.06.2020)

Azərbaycan Milli Kitabxanası, **Ermənistan Təcavüzünün Nəticələri: Statistika** <http://anl.az/el/emb/QARABAQ/statistika.htm> (02.06.2020)

Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi, **Azərbaycan –Türkiyə biznes forumu keçirilib**, 24.09.2019. <https://www.economy.gov.az/article/azerbaycan-turkiye-biznes-forum-kechirilib/30439> (27.06.2020)

Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi, **Azərbaycan-Gürcüstan iqtisadi əməkdaşlığı müzakirə edilib**, 04.10.2019. <https://www.economy.gov.az/article/azerbaycan-gurcistan-iqtisadi-emekdashligi-muzakire-edilib1/30441> (27.06.2020)

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi, **"Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi**. <https://mincom.gov.az/az/view/pages/104/> (10.07.2020)

Azərbaycan Respublikasının Latviya Respublikasındakı səfirliyi, **Uldis Auqilis: Azərbaycan nəqliyyat və logistika sahəsində Latviyanın mühüm potensial tərəfdaşdır.**
<https://riga.mfa.gov.az/news/4/3101> (09.07.2020)

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksi, **Liman Haqqında.**
<http://www.portofbaku.com/Ourport/PortDevelopment> (25.06.2020)

Baş Qafqaz Silsiləsi, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası, XV cild, Q hərfi, 6862-ci söz, 2017 (Çevrimiçi) <http://ensiklopediya.gov.az/az/terms/6862/cild/15> 18.04.2020

Batumi Sea Port, **About The Port: General information about BSP.**
https://www.batumiport.com/en/about_the_company/ (26.06.2020)

BBC Azərbaycan, **İlk Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu rəsmən açılıb**, 30 Oktyabr 2017.
<https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-41800115> (27.06.2020)

BBC Türkçe, **TANAP: Avrupa bağlantısı açılan doğal gaz boru hattı projesi hakkında neler biliniyor?** <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-50614446> (27.06.2020)

Böyük Qafqaz Dağları, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası, XVI Cild, Q hərfi, 4841-ci söz, 2017 (Çevrimiçi) <http://ensiklopediya.gov.az/az/terms/4841/cild/16> 18.04.2020

British Petroleum, Azeri Oil Export Starts, 4 March 2005
https://www.bp.com/en_az/azerbaijan/home/news/press-releases/azeri-oil-export-starts.html
(24.05.2020)

Brzezinski, Zbigniew. **Büyük Satranç Tahtası**, çev. Yelda Türedi, İstanbul, Inkılap, 2017.

Cambridge Dictionary, **TRADE.** Definitions (Çevrimiçi)
<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/trade> 21.12.2019

Cartwright, Mark. **Trade in the Roman World.** Ancient History Encyclopedia. (Çevrimiçi)
<https://www.ancient.eu/article/638/trade-in-the-roman-world/> 11.01.2020

Caucasus Cable System, **A Direct Link Between Georgia And The European Union.**
<http://blackseacable.com/> (26.06.2020)

Cheprasov, Artem. **Mesopotamian Trade Routes & Transportation**. Ders Materyalleri (Çevrimiçi) <https://study.com/academy/lesson/mesopotamian-trade-routes-transportation.html> 07.01.2020

Çarpıcı, Adem. **TAP'ın proje finansmanı tamamı**, **Enerji Günlüğü Gazetesi**. <https://www.enerjigunlugu.net/tapin-proje-finansmani-tamam-30636h.htm> (27.06.2020)

Depare, Francis. **The Beginnings of European Trade** (Çevrimiçi) https://www.tutorialspoint.com/modern_indian_history/modern_indian_history_the_beginnings_of_european_trade.htm 21.01.2020

European Commission, **EU-Armenia Partnership Implementation Report: the EU is a crucial partner for Armenia's reform agenda** https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_2651 (11.06.2020)

European Commission, **TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS** https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/Corridors_councilproposal.pdf (11.06.2020)

European Commission, **Trans-European Transport Network (TEN-T)** https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en (11.06.2020)

Ələskərli, Ələskər. **Türkiyənin Cənubi Qafqaz siyasəti**, 24 Nisan 2017. <https://novator.az/2017/04/24/turkiy%C9%99nin-c%C9%99nubi-qafqaz-siyas%C9%99ti/> 07.05.2020

Fishery, Arthur. **19th Century Trade** (Çevrimiçi) <https://www.heritage.nf.ca/articles/economy/fishery-trade.php> 14.02.2020

Food and Agriculture Organisation of the United Nations, **Fishery and Aquaculture Country Profiles: The Republic of Azerbaijan**, 2014. <http://www.fao.org/fishery/facp/AZE/en> (13.05.2020)

Gamkrelidze, Thomas V. **Caucasian languages**, Encyclopedia Britannica, November 25, 2016 (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Caucasian-languages> 18.04.2020

Georgian Journal, **Rakia to Sell Poti Port.**
<https://www.georgianjournal.ge/component/content/article/9-news/908-rakia-to-sell-poti-port-.html> (26.06.2020)

Girley, Richard, **The History of the Trade and Barter System** (Çevrimiçi)
<https://squareup.com/us/en/townsquare/a-history-of-the-trade-and-barter-system> 22.12.2019

Hays, Jeffrey. **Portuguese Trade Empire In Asia** (Çevrimiçi)
http://factsanddetails.com/india/History/sub7_1c/entry-4120.html 18.02.2020

Henriques, Martha. **How spices changed the ancient world**, BBC (Çevrimiçi)
<http://www.bbc.com/future/ bespoke/made-on-earth/the-flavours-that-shaped-the-world/>
25.02.2020

Heydər Əliyev İrsini Araşdırma Mərkəzi, **Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi**. <https://lib.aliyev-heritage.org/print.php?lang=az&page=6345926> (25.06.2020)

Həsənov, Əli. **"Şərq-Qərb", "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları**, AzerTag.
<https://azertag.az/xeber/Serq-Qerb-quotSimal-Cenub-quot-beynelxalq-neqliyyat-dehlizleri-i-ve-Azərbaycanın-geoiqtisadi-maraqları-1333884> (10.07.2020)

Həsənov, Əli. **Azərbaycan - GUAM**, Müstəqil Azərbaycan (Çevrimiçi)
http://republic.preslib.az/az_a7-8.html 18.04.2020.

Hürriyet, **İpek Demiryolu'nun Türkiye ihalesi sonuçlandı**, 06.12.2007.
<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/ipek-demiryolunun-turkiye-ihalesi-sonuclandi-7820607>
(27.06.2020)

Hürriyet, **Türkiye'nin yeni AB kozu 'TANAP'**.
<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/turkiye-nin-yeni-ab-kozu-tanap-21283238> (27.06.2020)

İbrahimov, Ağabəy. **Xüsusi Gömrük Proseduru Növü Kimi Sərbəst Zonanın "Ələt Azad İqtisadi Zonası" Timsalında Azərbaycan Respublikası Üçün İnkişaf Perspektivləri**, Azerbaijan State University of Economics ICGE, 2 June 2019.

<https://books.google.com.tr/books?id=U67NDwAAQBAJ&pg=PA65&lpg=PA65&dq=s%C9%99rb%C9%99st+ticar%C9%99t+zonas%C4%B1&source=bl&ots=ZqPiTpaBK4&sig=ACfU3U3WA4VRfOLEqJ3F2w2aG0-ke45VuA&hl=az&sa=X&ved=2ahUKEwjFgfum2MjqAhU86KYKHXC6AEMQ6AEwCHoECAoQAQ#v=onepage&q=s%C9%99rb%C9%99st%20ticar%C9%99t%20zonas%C4%B1&f=false> (11.07.2020)

Karakoç, Eren. **Roma Uygarlığı** (Çevrimiçi)
https://www.academia.edu/38079049/ANT%C4%B0K_ROMA_TAR%C4%B0H%C4%B0
Dr. Eren KARAKO%C3%87 12.01.2020

Kaya, Nuran Erkul. **Turkey to benefit from many gas supplies and best prices**, Anadolu Haber Ajansı, 05.03.2019. <https://www.aa.com.tr/en/economy/turkey-to-benefit-from-many-gas-supplies-best-prices-/1409431> (27.06.2020)

Knight, Judson. **The Arab-Persian Trading Cities of East Africa** (Çevrimiçi)
<https://www.encyclopedia.com/science/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/arab-persian-trading-cities-east-africa> 22.01.2020

Limberger, Michael. **Regional and interregional trading networks and commercial practices at the port of Antwerp in the 14th and 15th centuries. The testimony of merchants and skippers in court records** (Çevrimiçi)
<https://journals.openedition.org/nuevomundo/69938> 23.01.2020

Mark, Joshua J. **Silk Road**, Ancient History Encyclopedia.
https://www.ancient.eu/Silk_Road/ 25.03.2020

McKenzie, James. **Medieval Europe: Economic History** (Çevrimiçi)
<https://www.timemaps.com/encyclopedia/medieval-europe-economy-history/> 14.02.2020

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, **President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries**, 2013/09/07 (Çevrimiçi)
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml 30.03.2020

Morais, Rodolfo. **The Spice Trade: History of The Ancient Treasures of The East** (Çevrimiçi) <https://www.grapesandgrains.org/2017/06/the-spice-trade-routes-and-history.html> 25.02.2020

Mullan, Christopher. **Amber Road: Trading Ways of Amber** (Çevrimiçi) <https://nammu.com/eng/amber-road/> 01.03.2020

Mundi İndeksi, **Armenia - Air transport, passengers carried.** <https://www.indexmundi.com/facts/armenia/indicator/IS.AIR.PSGR> (25.06.2020)

Muravski , Charlez. **Trade from Ancient Times** (Çevrimiçi) https://www.economicport.com/facts/trade_old.html 05.01.2020

Naysmith, Arthur. **History of Modern Banking** (Çevrimiçi) <https://www.managementstudyguide.com/history-of-modern-banking.htm> 18.02.2020

OECD, About Azerbaijan (Çevrimiçi) <https://oec.world/en/profile/country/aze/> 30.03.2020

Official Journal of the European Union, **Regulation (EU) No 1315/2013 of The European Parliament And of The Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU** <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315> (11.06.2020)

Offshore Technology, Azeri-Chirag-Gunashli Oilfield. <https://www.offshore-technology.com/projects/acg/> (23.05.2020)

Perdue, Peter C. **Eastern and Western Merchants in 19th-Century Chinese Trade** (Çevrimiçi) <https://brewminate.com/eastern-and-western-merchants-in-19th-century-chinese-trade/> 19.02.2020

Rathore, Mahipal Singh. **Significance of Amber Road** (Çevrimiçi) <https://www.studyiq.com/blog/significance-amber-way-free-pdf/> 29.02.2020

Raufoglu, Ələkbər. İran və Cənubi Qafqaz: münasibətlər hara gedir? BBC. https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan/2013/11/131106_iran_caucasus_usa (23.05.2020)

Raufoğlu, Ələkbər. Təhlil: Azərbaycan-ABŞ münasibətləri nə yerdədir? BBC. https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan/2012/01/120130_us_azerbaijan_relations_2012 (23.05.2020)

Reuters Staff, **Всемирный банк сократил прогноз роста для стран Южного Кавказа на 20г**, REUTERS. <https://ru.reuters.com/article/businessNews/idRUKCN21S0MO-ORUBS> (05.07.2020)

Rüstəmov, İqbal. **Vorobyov: "Bakı Cənubi Qafqazda və Xəzərdə sabitliyə mühüm töhfə verir"**, ReportAz. <https://report.az/xarici-siyaset/vorobyov-baki-cenubi-qafqazda-ve-xezerde-sabitliye-muhum-tohfe-veri/> (10.07.2020)

Şahbazov, Fuad. **Azərbaycanın "İpək Yolu" layihəsində iştirakından nə gözləməli?** BBC Azərbaycan. <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-48096338> (19.06.2020)

The Editors of Encyclopaedia Britannica, **King's Highway** (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Kings-Highway> 25.02.2020

TRACECA, **TRASEKA - Tarixi İpək Yolunun Bərpası** <http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> (12.06.2020)

TRASEKA, İpək Yolunun Bərpası, TRACECA (Çevrimiçi) <http://www.traceca-org.org/az/countries/azrbaycan/traseka-tarixi-ipk-yolunun-brpasi/> 18.04.2020.

TRT Azərbaycan, **Müasir İpək Yolu**. <https://www.trt.net.tr/azerbaycan/dunya-iqtisadiyyatindan-x-b-rl-r/2017/11/15/muasir-ip-k-yolu-845410> (20.06.2020)

Turan, Ahmet Yüksel ve Nebi Bozkurt. **Kervan: Uzak yerler arasında ticaret eşyası ve yolcu taşıyan yük hayvanı katarı**. İslam Ansiklopedisi (Çevrimiçi) <https://islamansiklopedisi.org.tr/kervan> 23.02.2020

Turqut, Taleh. **Azərbaycanın enerji siyasəti regionun təhlükəsizliyinə xidmət edir**, İki Sahil Qəzeti. 12 Ekim 2017. <http://ikisahil.com/post/news-91715> (14.05.2020)

U.S. Energy Information Administration, Azerbaijan to become a more significant supplier of natural gas to Southern Europe. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=38352> (22.05.2020)

Zaman, Elçin. **Qlobal enerji layihələri: Azərbaycanın beynəlxalq nüfuzu artır**, İki Sahil. <http://ikisahil.az/post/news-99576> (11.07.2020)

Zeidan, Adam. **Caucasian peoples**, Encyclopedia Britannica, October 16, 2019 (Çevrimiçi) <https://www.britannica.com/topic/Caucasian-peoples> 18.04.2020

Zvartnots International Airport, **About**. <http://www.zvartnots.aero/am> (24.06.2020)

Авдиев, В.И. **История Древнего Востока** (Çevrimiçi) <http://ancient.gerodot.ru/topics/data/shumer/shumer06.htm> 29.12.2019

Иванченко, Светлана. **Эволюция Транспортных Средств И Коммуникаций**, Одесский Национальный Морской Университет, Одесса, 2008 (Çevrimiçi) <https://works.doklad.ru/view/H9d3DS9DgtY.html> (10.03.2020)

Илиевич, Максим. **Краткая история Грузии**, OrexCA, <https://www.orexca.com/rus/georgia/history.htm> 30.04.2020

Исанина, Н. Н. **"Морской Энциклопедический Словарь"** в двух томах, том 2. (Çevrimiçi) <https://www.korabel.ru/dictionary/detail/1853.html> 24.02.2020

Левин, Максим. **История развития воздушного транспорта**. (Çevrimiçi) <https://uznayvse.ru/interesting-facts/istoriya-razvitiya-vozdushnogo-transporta.html> 24.02.2020

Министерство иностранных дел Республики Армения, **Армения - Страна Древней и Богатой Истории**. <https://www.mfa.am/ru/history> 07.05.2020

Ремезов, Семен. **Пушной Промысел в Сибири**, Наука в Сибири, N 45 (2231) 19 ноября 1999 г. <http://www.nsc.ru/HBC/article.phtml?nid=165&id=19>

Хроног, **История Грузии**, <http://www.hrono.ru/land/kavkaz/0000gruz.php> 30.04.2020

Эхо Кавказа, **Министр экономики Грузии обсудила с президентом Азербайджана**
форум «Шелковый путь», Сентябрь 18, 2019.
<https://www.ekhokavkaza.com/a/30171278.html> (27.06.2020)

